

Karmsundgata - barriere eller byutvikler?

Tilnærminger til gateplanlegging i by

Karmsundgata - Barrier or Urban Developer?
Approaches to Street Planning in Cities

Anne Kristine Aadnesen

KARMSUNDGATA

BARRIERE ELLER BYUTVIKLER?

Universitetet for miljø- og biovitenskap, UMB
Institutt for landskapsplanlegging, ILP
Masteroppgave i landskapsarkitektur
Oslo, mai 2013

Skrevet for, og med støtte fra Haugesund kommune

© Anne Kristine Aadnesen og ILP
anne.aadnesen@gmail.com

TILNÆRMINGER TIL GATEPLANLEGGING I BY

FORORD

Masteroppgaven markerer slutten på fem års utdanning ved Universitetet for miljø- og biovitenskap, og skal etter UMBs definisjon «*vise forståelse, refleksjon, modenhet og analytisk evne.*» Studentene ved Institutt for landskapsplanlegging har fått en innføring i fagets bredde og verdigrunnlag. I masteroppgaven er det opp til hver enkelt å anvende kunnskapen vi har tilegnet oss gjennom et selvvalgt tema og en case.

Denne oppgaven er blitt helt annerledes enn jeg så for meg enn da jeg begynte å jobbe med den i januar. Det er det som er så spennende med slike prosesser; det er aldri godt å vite hva slags vending prosjektet vil ta!

Gjennom dette arbeidet har jeg hatt en uventet bratt læringskurve og fått en større forståelse for flere prosesser og aspekter ved faget. Takk til veiledere Einar Lillebye og Ola Bettum, som har bidratt med uvurderlig rettledning, kunnskap og engasjement. Takk også til alle i Haugesund kommune og Asplan Viak som delte informasjon og kunnskap med meg underveis i arbeidet med Karmsundgata. Til slutt en takk til Statens vegvesen Region Øst som lot meg og tre andre studenter

oppta et kontor på Brynseng et helt semester. Det har lettet arbeidsprosessen å ha en ordentlig arbeidsplass å gå til.

Og til mine medstudenter, venner og familie: Tenk, nå er fem år omme. Takk for all støtte og inspirasjon i denne tiden!

Anne Kristine Aadnesen
Oslo, mai 2013



SAMMENDRAG

DEL 1

INTRODUKSJON

Fylkesveg 47 spiller en sentral rolle i transport-avviklingen på Haugalandet. Den er innfartsåre til Haugesund, her under navnet Karmsundgata. Haugesund er regionsenter for rundt 150 000 mennesker, og Karmsundgata er ryggmargen i transportsystemet i byen. I deler av strekket ligger den like ved sentrumskjernen i Haugesund, hvor den markerer et skille mellom kvartalsstrukturen på den ene siden og boligfeltene på den andre. Sprengt kapasitet i rushtiden samt mange trafikkulykker over lengre tid, har gitt Karmsundgata et frynsete rykte. Samtidig vokser byen, og dette tvinger kommunen til å ta stilling til Karmsundgatas framtidige rolle.

DEL 2

REGISTRERING OG ANALYSE

Som del av byutviklingen skal det sentrumsnære området Flotmyr, som ligger helt inntil Karmsundgata, bygges ut med høyere tetthet og flere boliger. Utfordringen videre blir hvordan Karm-

sundgata kan utformes som del av et framtidig Haugesund sentrum. Arbeidet med Karmsundgata har pågått i lengre tid, og det er vedtatt at gata skal ha fire kjørefelt i dagen og ikke gå i tunnel eller kulvert. Dette gir mulighet for å innlemme Karmsundgata i bystrukturen.

Flere av kommunens plandokumenter uttrykker et ønske om byutvikling som vil generere mer liv i sentrum. Hvordan Karmsundgata utformes, kommer til å spille en stor rolle for denne utviklingen. Konkrete alternativer til hvordan de sentrumsnære strekkene av Karmsundgata kan se ut og hvilke konsekvenser de vil medføre, foreligger imidlertid ikke. Denne oppgaven vil derfor se på hva begrepene i kommunens plandokumenter kan innebære av praktiske løsninger.

DEL 3

TEORI OG EKSEMPLER

Teoridelen i oppgaven tar for seg ulike vinklinger og eksempler rundt «gata som sted». Den drar fram faktorer som må være tilstede for at sosial aktivitet i gaterommene skal kunne oppstå. Eksempler på slike kriterier kan være blandede

funksjoner, menneskelig skala og utbygging ved kollektivknutepunkt. DEL 3 munner ut i beskrivelsen av noen forutsetninger som må være tilstede dersom målet om økt byliv i Haugesund skal nås.

DEL 4

KONSEPTER

Gjennom en konseptutviklingsprosess skisseres det opp alternativer som viser hvor ulik tilnærmingen til Karmsundgata faktisk kan være. Per i dag er det ikke utarbeidet en egen metodikk for å vurdere slike konsepter for bygater. Masteroppgaven gjør et forsøk på å anvende prinsipper fra konsekvensutredninger til å vurdere konsepter for Karmsundgata. Det har også vært et mål å innarbeide Haugesund kommunes visjoner i denne prosessen. Konseptenes konsekvenser for bylivet i Karmsundgata utdypes og ses i en større sammenheng. I en by på Haugesunds størrelse er det viktig å definere hvor det skal planlegges for sosial aktivitet, og hvilke målpunkt som skal finnes her. Oppgaven avsluttes med anbefalinger til Haugesund kommune med utgangspunkt i funnene som er gjort i DEL 4.

ABSTRACT

PART 1

INTRODUCTION

The main street that leads into the city of Haugesund is called Karmsundgata. It plays a major part in the flow of traffic in the Haugalandet region, where Haugesund is the regional centre for about 150 000 people. Karmsundgata divides the city into the down-town area on one side, with a traditional gridded layout, and residential areas on the other. Rush hour congestion and a high number of traffic accidents have given Karmsundgata a bad image. Meanwhile, the city is growing, forcing the municipality of Haugesund to define what the future role of Karmsundgata should be.

PART 2

GATHERING OF DATA AND ANALYSIS

The Flotmyr area, which is located adjacent to Karmsundgata, will see a new high-density development, including residential dwellings. The challenge for the future Haugesund city centre is how to design Karmsundgata to blend in with these new urban structures. The planning of

Karmsundgata has already been going on for some time. It has been decided that the street will have four lanes at street level. A tunnel under the most central sections is no longer to be evaluated. This gives opportunity to incorporate Karmsundgata in the urban structure.

Several planning documents are emphasizing the value of a development that will generate more activity in the city centre. How Karmsundgata is designed will have a great impact on this development. At this stage in the planning process, there are no specific alternatives for how the most central part of the street will look, and what consequences such alternatives would have. Thus, this thesis will study what planning document terms may involve in practical solutions.

PART 3

THEORY AND EXAMPLES

The theoretical part of the thesis deals with different approaches and examples of the street as a social arena. Here, factors for social activity in city spaces are described. Examples of such factors include mixed-use areas, human scale design or

transit-oriented planning. PART 3 concludes with a few conditions for achieving an increase in social activity and the use of urban areas in Haugesund.

PART 4

CONCEPTS

Through the process of concept development, different alternative designs for Karmsundgata have been outlined. As of today, a specific methodology for evaluating such notions does not exist. The thesis makes an attempt to apply widely recognised principles for assessing the impact of planning concepts on an area, to evaluate the different alternatives for Karmsundgata. Incorporating Haugesund municipality's visions in this process has also been important. The consequences of the proposed planning concepts and their impact on social activity in Karmsundgata are elaborated on and viewed in a wider context. In a small city like Haugesund, it is important to define where to plan for social activity and what types of attractions the different areas should contain. The thesis concludes with recommendations to Haugesund based on the findings in PART 4.

DEL 1

INTRODUKSJON

Bakgrunn	12
Intensjon	13
Metode	14
Kontekst - regionalt	16
Kontekst - lokalt	18
Planstatus	22

DEL 2

REGISTRERING OG ANALYSE

Ulike soner	28
Sentrum	32
Tilbud	34
Buss og sykkel	36
Trafikk	38
Bytypologi	44
Framtidens rolle	48
Kort sagt	52
SWOT	54

DEL 3

TEORI OG EKSEMPLER

Innledning	58
Jane, Jan og William	60
Placemaking	64
Livable Cities	67
Byens liv	72
Hypoteser om gateliv	74
Byutvikling	76
Market Street	82
Hvordan vi reiser	84
Trafikk vs. byliv	88
Typisk norsk	92
Gata som sted	94

DEL 4

KONSEPTER

Introduksjon DEL 4	98
Hva med trafikken?	100
Scenarier	102
Oppsummering	118
Retorikk og praksis	120
Sortere ned	122
Konsept 1 - konsekvenser	124
Konsept 4 - konsekvenser	126
Konsept 6 - konsekvenser	128
Vurdering av bygater	130
Konsept 1	132
Konsept 4	133
Konsept 6	134
Resultat, matriser	135
Konsekvenser for byliv	137
Fem kriterier for byliv	140
Refleksjon	146
Kilder	150

1/4

INTRODUKSJON

BAKGRUNN

Våren 2012 var jeg på jakt etter et tema og en case til min forestående masteroppgave i landskapsarkitektur. Jeg er oppvokst på Karmøy, og derfor virket det spennende å finne et prosjekt på Haugalandet. Jeg ville se nærmere på hvilke utfordringer som finnes på et sted jeg er godt kjent. Valget falt raskt på Haugesund, senteret i regionen. Etter en samtale med Kristine Synnes Jepsen, sjefsarkitekt i Haugesund kommune, var det klart at flere av de store pågående planprosessene i byen var tilknyttet Karmsundgata. Denne langstrakte gata er fylkesveg og hovedåre for trafikk fra hele regionen. Den strekker seg gjennom byen fra nord til sør, gjennom skiftende bebyggelse og landskap.

De siste årene har veg- og gateplanleggingen i Norge gått gjennom en prosess hvor en har satt spørsmål ved bærekraften til de gamle planleggingsprinsippene fra funksjonalismens tid og fram til i dag. I disse er bilen et sentralt premiss for utforming av byer og tettsteder. Fokus på miljøet, sammenhengen mellom areal og transportbehov samt større vekt på menneskenes behov, har endret måten vi tenker på når byer skal planlegges. Vi får, sakte men sikkert, et paradigmeskifte i hvordan vi prioriterer i byene og i gatene våre.

Forslag til Nasjonal transportplan 2014 – 2023 (NTP) sier i sin ingress i kapitlet om byområder:

«Den raske befolkningsveksten i byområdene gjør det mulig å skape en mer konsentrert byutvikling og mer miljøvennlig transport. Dette er også helt nødvendig. Vi kan ikke bygge oss ut av kapasitetsutfordringene med flere og bredere veger. For å skape attraktive og funksjonelle byer som har god mobilitet må det utvikles et kollektivtilbud med stor kapasitet og høy kvalitet og gode løsninger for gående og syklende. Arealbruken må bygge opp under dette.

I store byområder er det et mål at veksten i persontransport tas av kollektivtransport, gåing og sykling. Noen steder må dagens biltrafikk reduseres for å bedre lokal luftkvalitet. Alle disse utfordringene krever samordning på tvers av forvaltningsnivåene gjennom forpliktende avtaler med helhetlig virkemiddelbruk. I praksis må folks transportatferd i byene endres.»

(NTP, 2012)

Det er med dette bakteppet, som lokalkjent med planfaglig bakgrunn, at jeg denne våren har gått løs på Karmsundgata med all dens tyngde, problemer og potensial.

INTENSJON

Formålet med denne oppgaven er å gi et innspill til hvordan en kan tilnærme seg utviklingen av Karmsundgata. I dag er forflytning av mennesker og varer bort imot den eneste funksjonen gata fyller, og kapasiteten er ikke stor nok for utålmodige rushtidsbilister. Når Haugesund kommune nå tar tak i problemene tilknyttet Karmsundgata, og mye tid og ressurser skal brukes, er det viktig å definere hvilke strategier og hovedgrep som skal gjelde for ulike delstrekninger av gata.

Som tidligere nevnt ligger det i statlige bestemmelser at veksten i persontransport i byene våre ikke skal tas opp i flere biler på bredere veger, men med kollektivtransport, sykkel og gange. Det er ingenting som tilsier at dette ikke også skal gjelde for Haugesund. Denne oppgaven søker å nøste opp i hvilke planprosesser som nå pågår rundt Karmsundgata og byutvikling i Haugesund. Den belyser også holdninger hos fagpersoner, politikere og den gjennomsnittlige haugesunder, som igjen påvirker planer og valg av løsninger.

En bygate har i seg selv et grunnleggende potensial for å tilføre byen noe mer enn transport. Slik byen ser ut i dag, er Karmsundgata kun tilrettelagt

for biler. Den markerer et skille mellom rutenettet i sentrum på den ene siden og boligfeltene på den andre. Med den veksten i sentrum som kommunen ser for seg, er det muligheter for å gjøre Karmsundgata til noe annet enn en barriere. Den kan inkluderes i byen Haugesund, i stedet for være et problem.

I denne oppgaven vil jeg se på hva som gjør gater til gode gater å oppholde seg i. Hvilke kriterier må være til stede, og hvordan kan det sosiale aspektet forenes med høy biltrafikk? Jeg vil presentere noen retninger og begreper innenfor dette feltet, og vise til hvordan andre byer har tilnærmet seg lignende problemstillinger. Til sist vil jeg forsøke å anvende disse ideene i Karmsundgata.

Opggaven er ment å kunne leses, forstås og brukes uavhengig av nivået på leserens kjennskap til planleggingsfaget eller til byen Haugesund. Forhåpentligvis vil den være en tankevekker, og inspirere til å se på flere aspekter ved gateplanlegging enn midtrabatter og sykkelfelt.

En liten innføring i begreper og forkortelser

KU - Konsekvensutredning
NTP - Nasjonal transportplan
RVU - Reisevaneundersøkelse
ÅDT - Årsdøgntrafikk

Alternativ - Annerledes løsning eller mulighet
Konsept - Idé eller modell
Scenario - Alternativ utvikling i framtiden

Disse tre begrepene, om noe ulik betydning, brukes som synonymer i DEL 4 i forbindelse med konseptvalg og konsekvensanalyse.

Forutsetning - Det å gå ut ifra noe som er gitt
Kriterie - grunnlag for inndeling, kjennetegn
Premiss - Forutsetning eller vilkår

METODE

Metode

Første steg i masterarbeidet var å innhente informasjon. Dette var Haugesund kommune behjelpelig med, både gjennom møter og relevante dokumenter. Konsulent Asplan Viak bidro med ytterligere informasjon og utførte analyser.

Gjennom veiledning med Einar Lillebye og Ola Betum fikk jeg anbefalinger til litteratur, rapporter, referanseprosjekter og ressurspersoner som bidro til å forme oppgaven mot den vinklingen den har fått.

Når det gjelder registreringsfasen, var egne intervjuer, bilder og andre registreringer nyttige da jeg skulle danne meg et bilde av dagens situasjon. Ellers var jeg prisgitt informasjon på Internett og ulike karttjenester, som ble flittig brukt i arbeidet.

Denne oppgaven har utviklet seg til å bli en analytisk, strategisk og konseptuell oppgave. Ved å systematisere informasjon om dagens gatesituasjon i Haugesund, har jeg kunnet diskutere alternative løsninger for gatebruk og funksjonsdeling i gatene. Jeg fokuserer på hvilken rolle Karmsundgata kan få i et fremtidig Haugesund sentrum, og

hvilke premisser og faktorer som spiller inn i en slik utvikling.

Oppgavens oppbygning

DEL 1 INTRODUKSJON gir en innføring i oppgavens bakgrunn og formål. Her introduseres leseren for området, både i en overordnet og i en lokal sammenheng. Planstatus for caseområdet blir presentert.

DEL 2 REGISTRERING OG ANALYSE tar for seg ulike soner i gatestrekket, og dukker mer detaljert ned i den sentrumsnære delen. Her ses Karmsundgata i kontekst med resten av Haugesund sentrum. Til slutt stilles spørsmålet: Hvilken framtidig rolle skal Karmsundsgata spille som en del av Haugesund sentrum?

DEL 3 TEORI OG EKSEMPLER presenterer noen nøkkelpersoners tilnærminger til bruk av gata og det offentlige rom som sosial arena. Begrepene «Livable Cities» og «Placemaking» forklares og beskrives med eksempler. Noen faktorer for byutvikling og endring av reisevaner beskrives også.

DEL 4 KONSEPTER avslutter oppgaven. Her brukes tidligere drøftet materiale, til å utvikle flere konsepter for hvordan Karmsundgata kan behandles og utformes.

Oppgaven presenterer en metodikk for vurdering av disse konseptene: Hvordan kan ulike tilnærminger vurderes opp mot hverandre. Og hvordan kan utvalgte konsepter vurderes opp mot kommunens visjoner for Karmsundgata og for byen Haugesund.

Problemstilling

Hvordan kan Karmsundgata utformes slik at den blir del av en levende bydel?



KONTEKST – REGIONALT

Haugesundregionen

Haugesund er en bykommune i Rogaland fylke. Per 2012 hadde den like over 35 000 innbyggere. Byen er en del av Haugalandet, som består av ni kommuner. Av disse ni er Karmøy, Tysvær og Sveio tettest knyttet til Haugesund, både geografisk og som del av et interkommunalt arbeids-, bosteds- og servicemarked. Tar en med hele Haugalandet, samt Sunnhordlandkommunene, er Haugesund regionsenter for 150 000 mennesker.

Fylkesveg 47 går fra Skudeneshavn i sør, gjennom Haugesund til den møter E 39 i Sveio i nord. Den er en viktig hovedveg mellom de største vestlandsbyene Stavanger og Bergen. Fra vegen møter fastlandet over Karmsundbroa, til et stykke forbi bysentrum, bærer den navnet Karmsundgata.

Infrastrukturen i området er under stadig utvikling og utbygging. I juni 2012 åpnet både omkjøringsveg mellom Norheim og Raglamyr og første ledd i T-forbindelsen fra Raglamyr til Ørpeveit. Omkjøringsvegen er del av Haugalandspakken, som er en utbyggings- og finansieringsplan for utvikling av transportsystemet på Haugalandet. T-forbindelsen skal gå øst-vest mellom Fv.

47 på Karmøy og E 39 i Tysvær, og nord-sør mellom Fosen og Haugesund. Den skal stå ferdig sommeren 2013.

Haugesundregionen er også innlemmet i et større samferdselsprosjekt, Rogfast. Det skal knytte sammen nord- og sørdelen av fylket med en under-sjøisk tunnel under Boknafjorden mellom Randsberg og Bokn. Tunnelen vil bli verdens lengste og dypeste i sitt slag. Prosjektet er fremdeles i planfasen, men skal trolig behandles i de berørte kommunene før sommeren 2013.

Disse store vegprosjektene vil gjøre transporten mellom de ulike delene av regionen raskere og enklere. Sammen med forventet vekst i innbyggertall og økt bilhold på Haugalandet, vil disse utbyggingene kunne gi en trafikkøkning i området på 50-60 % fra 2007 til 2030.



Hovedveger på Haugalandet etter planlagt T-forbindelse.

Haugalandet er en svært bilbasert region. En reisevaneundersøkelse gjennomført av Sintef i 2011, viser at 90 % av alle innbyggere har førerkort. Av disse har 85 % alltid tilgang til bil. Gjennomsnittlig antall biler per husholdning er 1,64. Av alle reiser som foretas, utføres 2/3 som bilsjåfør, og 66 % av bilførere kjører uten passasjer.

Fylkesveg 47 fungerer som hovedtransportåre nord-sør i regionen. Den binder sammen kommunene Karmøy, Haugesund og Sveio, og via E 134 også Tysvær kommune. Til sammen er det rundt 90 000 innbyggere som bruker og berøres av vegstrekningen. Karmsundgata er innfartsveg til Haugesund sentrum, og årsdøgntrafikk (ÅDT) på denne strekningen er flere steder opp mot 30 000 kjøretøyer.

Haugesund i regional sammenheng.
Kart: Haugesund kommune





KONTEKST - LOKALT

Historie

Haugesund by ligger som en lun havn ved Karmsundet, og det er nettopp som havneby den har sin opprinnelse. Historisk har Karmsundet, eller Nordvegen som det tidligere ble kalt, vært en viktig transportåre helt fra vikingtida, da kongsgården lå på Avaldsnes. Det var likevel ikke konger, men havets sølv, silda, som skulle føre til bydannelse akkurat her.

I 1835 bodde det bare 37 mennesker i Haugesund, men vårsildfisket og all virksomheten som fulgte, ga stedet hurtig vekst. I 1854 hadde innbyggertallet nådd 900 personer, og dette året ble Haugesund egen kommune. Den første reguleringsplan som foreligger er arkitekts Tausans kvartalsstruktur fra 1856, lagt med linjal over byens terreng ned mot sundet. Øyene Hasseløy og Risøy, som sammen med fastlandet rammer inn Smedasundet, er også med i denne planen.

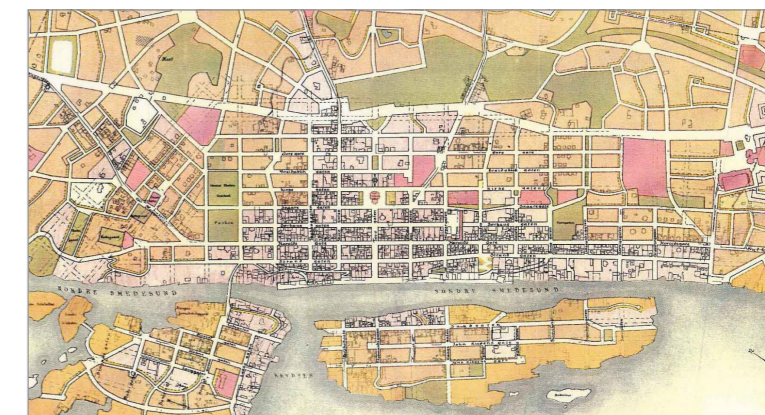
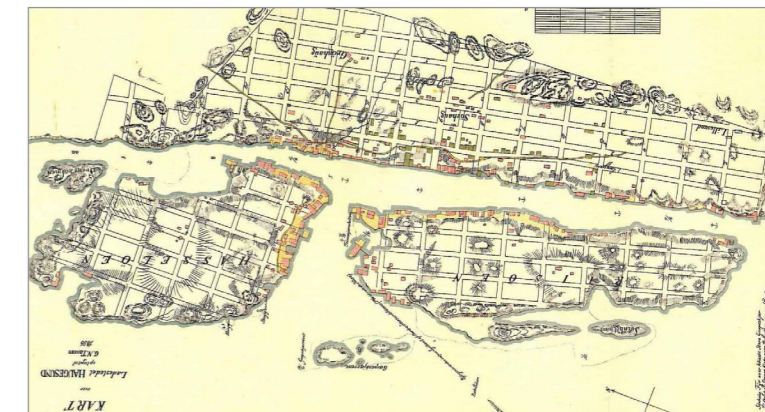
På mange måter kan en si at Haugesund er en ung by, størstedelen av den er bygget i løpet av fire generasjoner. Fra starten av 1900-tallet vokste byen, og bydelene Gard, Flotmyr og Rossabø i henholdsvis nord, øst og sør, ble innlemmet. I byens

reguleringsplan fra 1916 er kvartalene i sentrum beholdt, mens det i områdene rundt er andre planleggingsidealer som preger bebyggelsen, med friere struktur og slyngede adkomstveger. Her ser vi for første gang Karmsundgata tegnet inn ovenfor det historiske sentrum. Den ble påbegynt i 1968 og bygget etappevis.

På samme måte som sundet som gav den navn, ble Karmsundgata også en viktig faktor i byutviklingen. Den har fram til i dag overtatt mer og mer av den transportrollen Karmsundet tradisjonelt hadde langs vestlandskysten; en moderne versjon av vegen mot nord.

Over: Tuhaugs kvartalsstruktur fra 1856.

Høyre: Reguleringsplan fra 1916 med Karmsundgata tydelig tegnet inn over den gamle sentrumskjernen.



Karmsundgatas rolle lokalt

I dag er Karmsundgata først og fremst en innfartsåre til Haugesund. Størstedelen av trafikken kommer sørfra, og kun 14 % av denne trafikken følger Karmsundgata helt gjennom byen. I de mest sentrumsnære delene holder Karmsundgata en ÅDT på rundt 25 000 kjøretøy, og trafikken er som i andre byer konsentrert rundt morgen- og ettermiddagsrushet.

Karmsundgatas struktur og store trafikkmengde påvirker flere aspekter ved byen. Den ligger som et belte mellom den historiske delen av sentrum og de nyere boligområdene, og for fotgjengere kan det være langt mellom krysningsmulighetene. En ÅDT på opp mot 30 000 kjøretøy fører også med seg problematikk som luftforurensing og støy, og flere boliger langs gata ligger innenfor støysoner med høye støyverdier (55-74 dBA).

Trafikksikkerhet

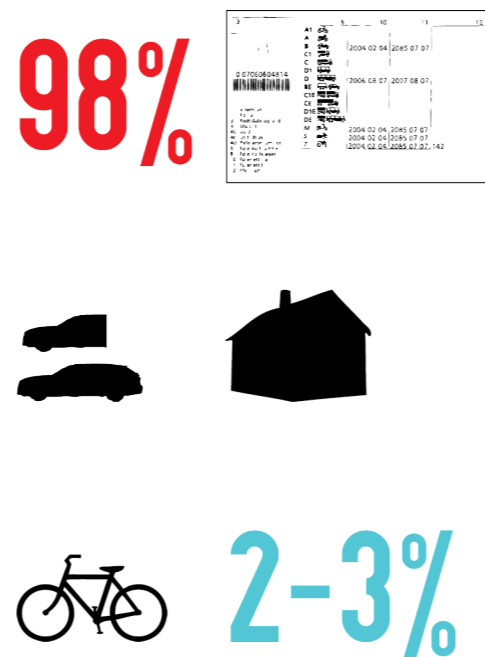
Trafikksikkerheten langs gata har i mange år vært et hett og vanskelig tema. Registrerte personskadeulykker de siste 10 årene viser 157 ulykker i Karmsundgata. 22 % av disse, en relativt høy prosentandel, er fotgjengerulykker, og skade-

graden av disse ulykkene er naturlig nok mer alvorlige enn kollisjoner mellom biler. Karmsundgata har i dag ti planskilte kryssninger (åtte underganger og to gangbroer) og seks gangfelt.

Reisevaner i Haugesund

Den historiske kvartalsstrukturen i Haugesund dekker et 1 km x 500 meter stort område mellom Smedasundet og Karmsundgata. Et konsentrert sentrum i gir seg selv gode premisser for å gå til fots i og til sentrum. Til tross for dette er bilen, her som i resten av regionen, det vanligste framkomstmiddelet. De som bor i sentrum kjører prosentvis litt mindre bil (55 %) enn innbyggerne i andre deler av kommunen (65-71 %).

Sykkel har et stort potensial som framkomstmiddel; 18 000 innbyggere kan nå sentrum innen 10 minutter på sykkelsetet. Det arbeides nå med en sykkelstrategi for å bedre forholdene for syklistene. Et sammenhengende sykkelnett er ett av flere viktige punkter i planen. I dag er det kun 2-3 % av de daglige reisene som blir gjort med sykkel i Haugesund.



Figuren viser reisevaner i Haugesundsregionen hvor 98 % av de over 18 år har setrifikatet, hver husstand i snitt eier 1,64 biler og kun 2-3 % av alle turer gjøres med sykkel som framkomstmiddel.

Over år er det mange som smertelig har fått erfare hvor farlig en kryssning av Karmsundgata kan være.



h-debatt.no, Haugesunds Avis

PLANSTATUS

Karmsundgata har lenge stått på dagsorden i både Rogaland fylkeskommune og Haugesund kommune. I 2004 vedtok fylkestinget i Rogaland Transportplan for Haugalandet - handlingsplan 2006-2020. Den omtaler Fv. 47 og Karmsundgatas sentrale rolle innen transport i regionen og behovet for en felles plattform når det gjelder krav, standard og hensyn til omgivelsene. 200 millioner kroner er foreløpig satt av til Karmsundgata i den bompengefinansierte Haugalandspakken.

Kommuneplan for Haugesund

Kommuneplanen for Haugesund 2014-2030 har som hovedstrategi innen kommunikasjon:

«Haugesund er pådriver i forhold til nasjonale og fylkeskommunale planer for å få gode helhetsløsninger for regionen.»

Det legges opp til å utvikle byen etter prinsippene i samordnet areal- og transportplanlegging, og en vid visjon om å være «Brobygger for framtiden».

Byen ønsker å vokse, og målet er 10 000 flere innbyggere innen 2030. Veksten ønskes ved fortetting av sentrum og langs kollektivakser og knutepunkter ved utvikling av lokalsentre. Fagerheimområdet og Skåredalen trekkes fram som framtidige utbyggingsområder.

Kommuneplanen beskriver et ønske om «byliv for alle», med fokus på kvalitet i uterom, korte avstander og miljøvennlig transportbruk i sentrum.

Kommunedelplan for sentrum 2003-2015

Også sentrumsplanen nevner flere boliger i sentrum og en visjon om en levende, pulserende by. Et av målene for byutvikling er «miljøvennlig og god tilgjengelighet for alle trafikantgrupper til og fra, samt i sentrum.» Flotmyr trekkes fram som en viktig byutviklingssone, og det legges vekt på hvordan området kan knyttes sammen med, og styrke sentrum. Når det gjelder trafikk, viser planen en differensiering av gatenettet med hovedgate/riksveg, hovedgater, sekundærgater og gågate. En plan for framtidig gatenett viser også at en ny bro til Risøy skal avlaste trafikken i sentrum. Broen er under planlegging, og forventes ferdig innen NPT-perioden 2014-2023.



Framtidige utbyggingsprosjekter, Haugesund.

Botsfor

Høsten 2010 ble det avholdt Botsfor-seminar i Haugesund. Dette var en idédugnad som ble arrangert av Haugesund kommune, Statens vegvesen Region vest og Rogaland fylkeskommune i samarbeid med Botsfor (Statens vegvesens By- og tettstedsforum for planlegging og utforming av veger og gater). Her ble det forelest, idémyldret og utarbeidet en rapport som skal ligge til grunn for videre planlegging. Byutviklingsaspektet og planlegging av bygater i de sentrumsnære delene av Karmsundgata er viktige momenter i denne rapporten.

Planprogram for Karmsundgata

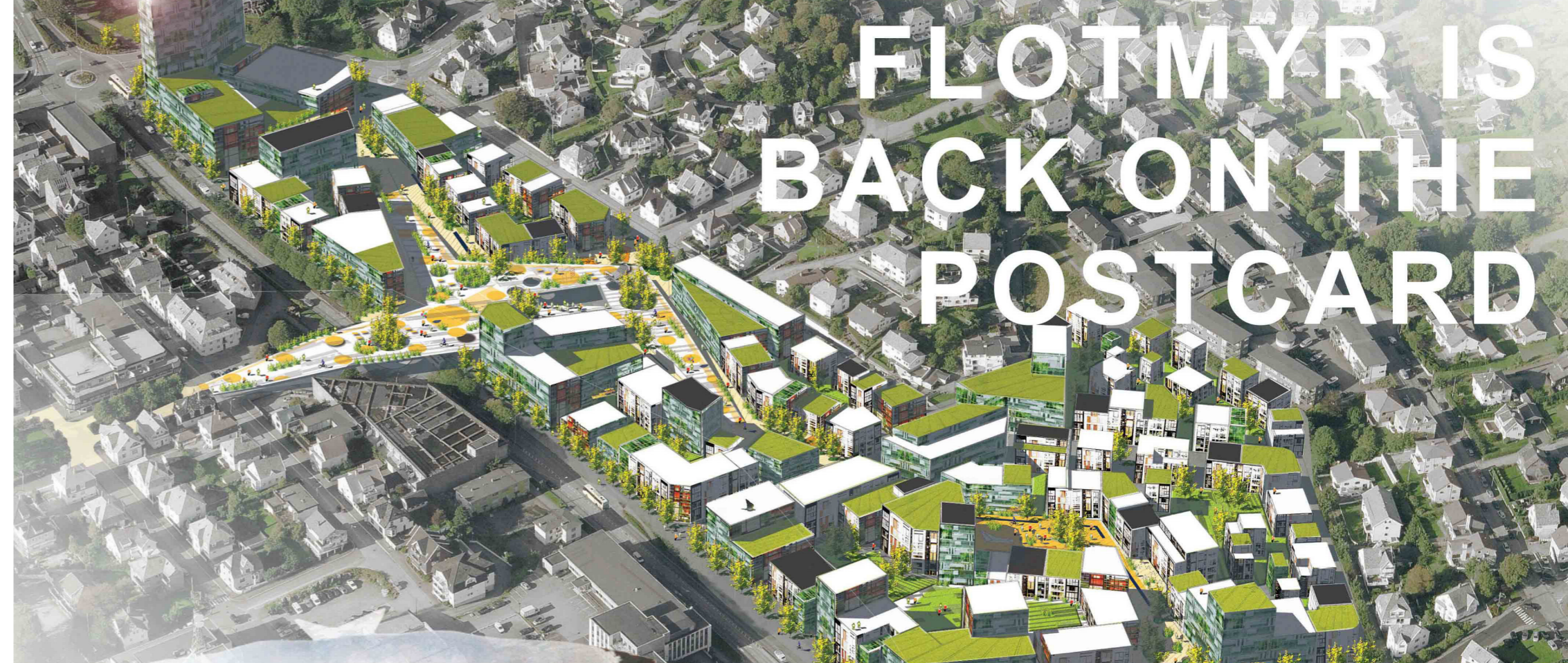
Asplan viak er ekstern konsulent i planleggingen av Karmsundgata. Selskapet har blant annet utført beskrivelse av delstrekningene, diverse trafikale analyser og utarbeidet planprogram, og jobber nå med reguleringsplan for den første strekningen fra E 134 til Storasundgata. Planprogrammet ble vedtatt 5. desember 2012, og inneholder blant annet behovsvurdering, mål for Karmsundgata, beskrivelse av alternativer som skal konsekvensutredes og framdriftsplan. Tidligere alternativer med tunnel og kulvert i sentrumsområdene ønskes ikke

videre utredet av kommunen. De alternativene som skal vurderes har alle fire felt i dagen. Det er ennå ikke klart hvordan disse feltene skal fordeles mellom trafikantgrupper eller hvordan de skal utformes på sentrumsnære strekninger

Andre planer

Som tidligere nevnt, ble det i 2011 utført en reisevaneundersøkelse (RVU) for Haugalandet på oppdrag fra Rogaland fylkeskommune. Resultatene av denne bekreftet kanskje det man allerede vet om holdninger til transport i regionen: Folk kjører bil, og de kjører den helst alene. For å oppnå noen av målene i kommuneplanen, jobber kommunen nå blant annet med en sykkelstrategi for hele kommunen og en gåstrategi for sentrum i samarbeid med Norsk Form.

Det foreligger også en gatebruksplan fra 2003. Den beskriver bruken av gatenettet og byrommet ut fra ønsker om byliv og trafikkutvikling. Den sier generelt at trafikken bør styres unna sentrumskjernen. Noe differensiering av gatene i kvadraturen, med blant annet brostein som dekke i utvalgte gater. Parkering foreslås konsentrert i fremtidige P-anlegg og på Flotmyr.



Europan 2011: Vinnerforslagets konkurranseplakat viser et aktivitetsbånd gjennom bebyggelsen og parkbro over Karmsundgata.

Europan 2011 – utvikling av Flotmyr

Europan er en internasjonal arkitektkonkurranse for unge arkitekter og planleggere. I 2011 var Haugesund med som Europany, med utvikling av Flotmyr som case. I konkurranseprogrammet var kravet utvikling av en robust og bærekraftig bydel med høy tetthet og urbane offentlige byrom.

Karmsundgata ble nevnt som et parallelt prosjekt til selve Flotmyr, og deltakerne ble oppfordret til å illustrere gode øst-vest-forbindelser over gata. Parkering og løsninger for kollektivterminal var også deltemaer i programmet. Vinnerforslaget i denne konkurransen, «Flotmyr tilbake på postkortet», foreslår en blanding av både

funksjoner, dimensjoner og retninger innenfor i området. Hovedideen i prosjektet er et aktivitetsbånd som går gjennom boligområdet, fortsetter som en parkbro over Karmsundgata og videre ned i grøntaksen forbi Vår Frelses kirke og ned til sundet. Hvordan Karmsundgata skal behandles utover dette er ikke spesielt utdypet.

2/4

REGISTRERING

ANALYSE

ULIKE SONER

Med forlengelsen i Tittelsnesvegen, nord for sentrum, utgjør Karmsundgata en strekning på 6 km. Innenfor strekningen skifter både gata og omgivelsene karakter flere ganger. Med utgangspunkt i Asplan viaks inndeling, identifiserer dette kapitlet de ulike sonene og hva som kjennetegner dem.

Kriterier for soneinndeling

1

SUBURBANT OMRÅDE

Funksjon: Næring i stor skala, boliger trukket bort fra gata.
Landskap: Åpent, vidt reelt gatesnitt, evt. avgrenset av støyvoller eller støyskjermer.
Bebyggelse: Tilbaketrukket, stor-skala næring eller eneboliger uten direkte tilknytning til gata.
Soner: Fra kommunegrensa til Karmøy til Storasundgata og nord for Gard.

2

OVERGANGSOMRÅDE

Funksjon: Noe blandet funksjon, for det meste boliger.
Landskap: Horisonten smalnes inn av bebyggelse og vegetasjon – gatetrær og beplantede rabatter, samt private hager.
Bebyggelse: Tett innpå gata, flere steder med direkte avkjørsler.
Soner: Fra Storasundgata til sykehuset og fra Flotmyr til Gard.

3

SENTRALT BYOMRÅDE

Funksjon: Blandet funksjon, ofte næring i 1. etasje med boliger over. Bygninger vender seg mot gata.
Landskap: Urbant preg, smalt reelt gatesnitt. Gatetrær og beplantede rabatter.
Bebyggelse: Tett inn mot gata, i ulike dimensjoner og fra ulike perioder.
Sone: Fra sykehuset til Flotmyr.

4

UTVIKLINGSOMRÅDE:

Funksjon: Noe storvarehandel, parkering, «sirkustomt».
Landskap: Åpent, udefinert gaterom. Vegetasjon kan fungere som romdannede element.
Bebyggelse: Ulike byggelinjer og dimensjoner, ofte større volumer.
Sone: Flotmyr

Suburbant område

Overgangsområde

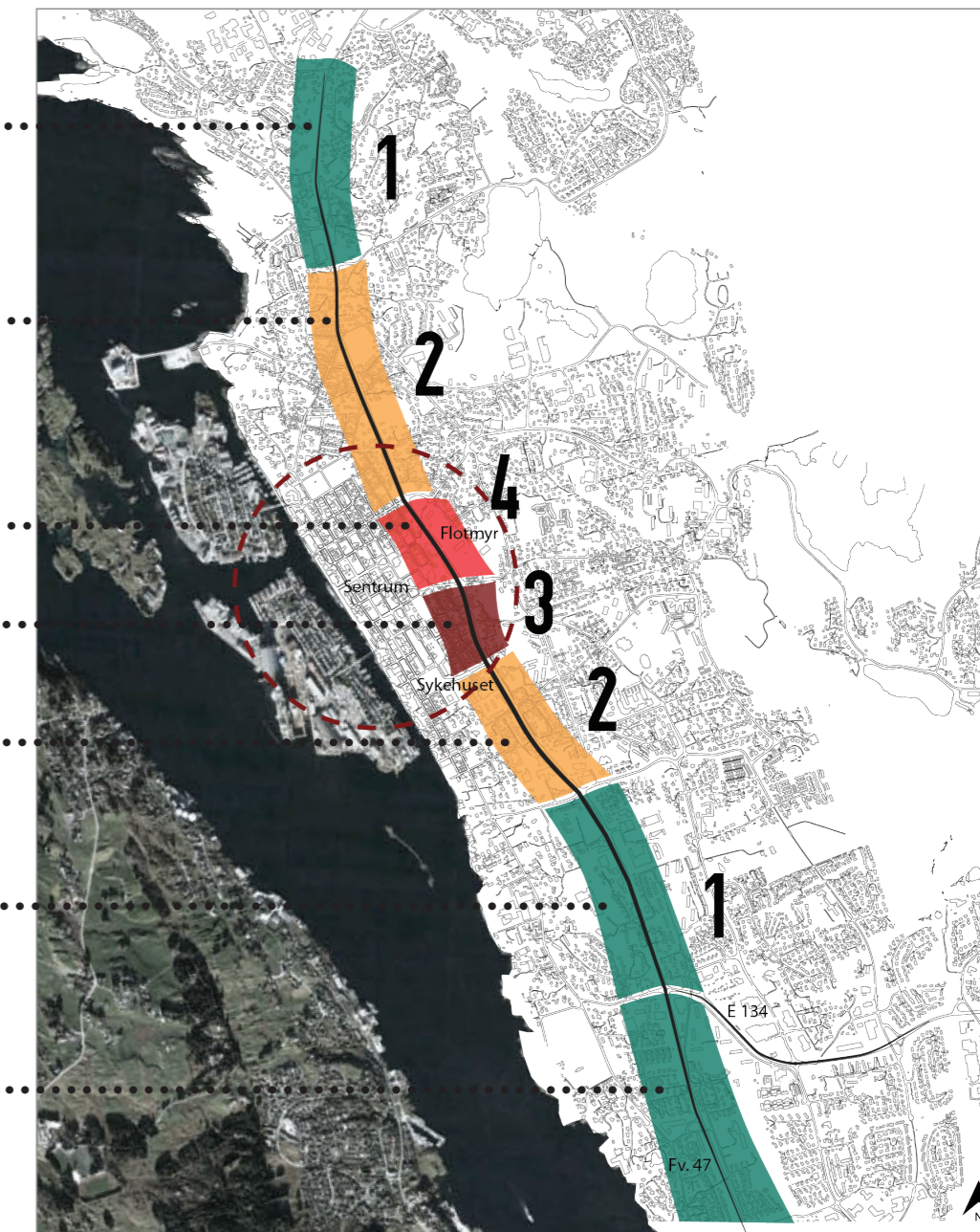
Utviklingsområde

Sentrumssområde

Overgangsområde

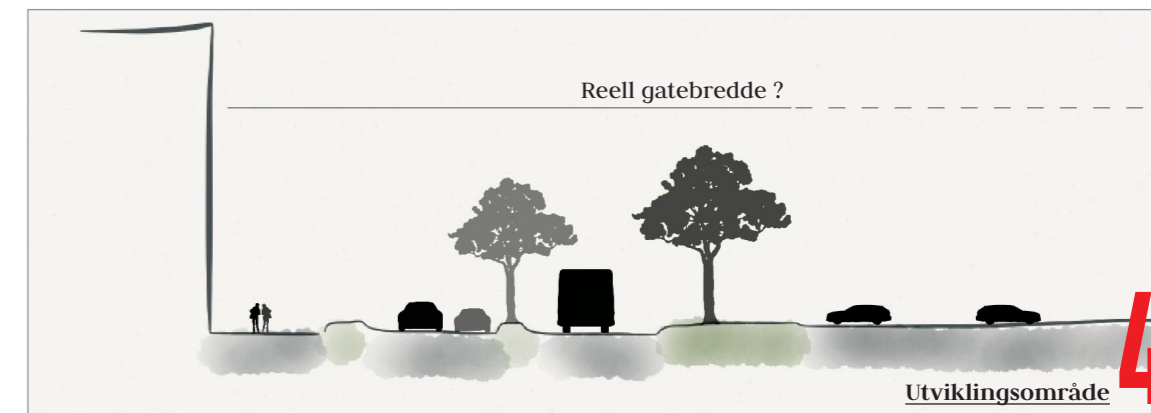
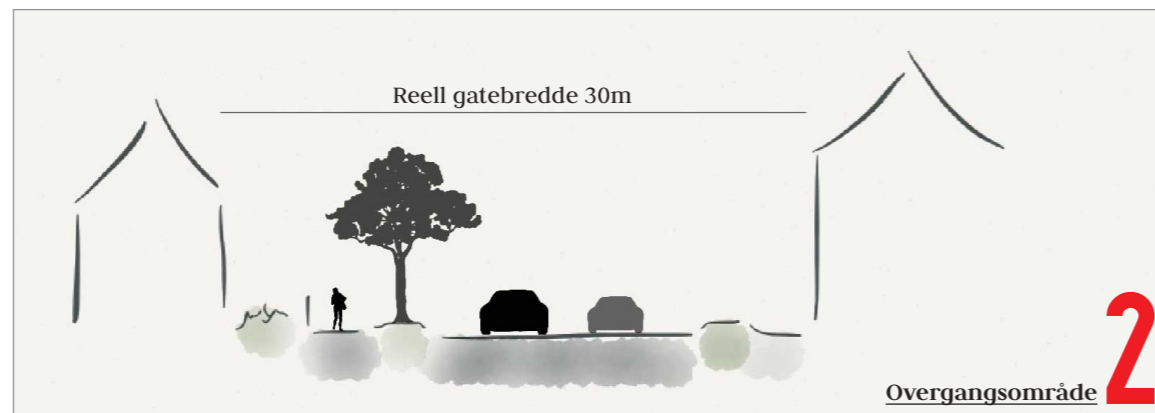
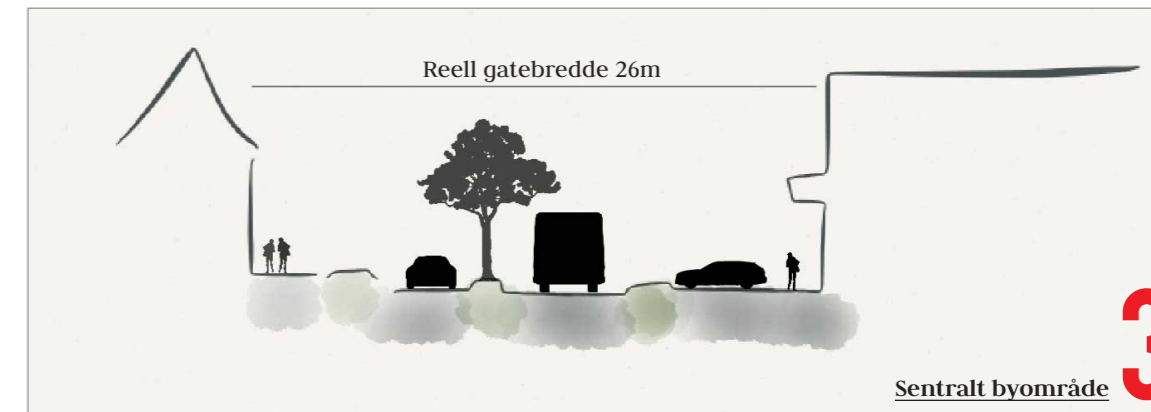
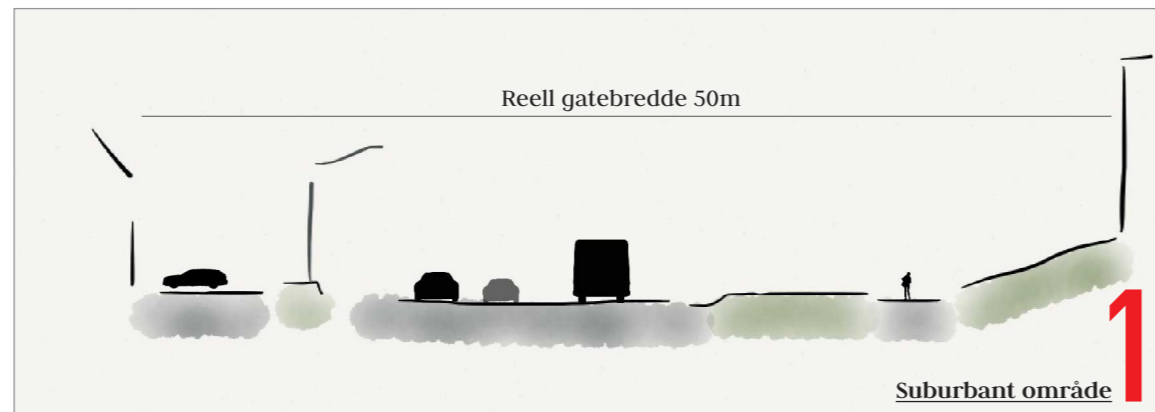
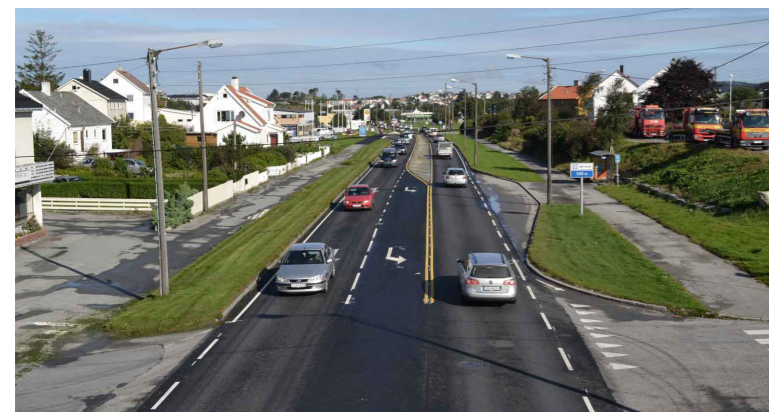
Suburbant område

Suburbant område



Sonekart med utgangspunkt i Asplan viaks inndeling.

Illustrasjonene viser prinsipielle gatesnitt fra de fire ulike sone-
 typene, supplert med bilder fra Karmsundgata. Reell gatebredde viser
 typisk avstand mellom husveggene i disse sonene, med utgangspunkt
 i målte gatebredder i Karmsundgata.



SENTRUM

Et nærmere blikk på sentrum

Problemstillingen i denne oppgaven dreier seg først og fremst om de sentrumsnære områdene Karmsundgata berører. De neste sidene omhandler blant annet registrering av bystruktur, ulike tilbud og trafikkforhold i sentrum. Dette for å gi et bilde av konteksten rundt denne delen av gata og byen.



Bussterminalen på Flotmyr.



Karmsundgata nær Haugesund Stadion (mot høyre i bildet).



Et bysentrum kjennetegnes blant annet av konsentrasjon av ulike tilbud innen offentlige institusjoner, handel, kultur og byliv. Temakartet plasserer de viktigste institusjonene innen disse kategoriene i Haugesund. Alle ligger innenfor en avstand på ca 1 km i retning nord-sør langs sundet. De stiplede sirkelene viser en diameter på 500 m, som er en tommelfingerregel på hvor langt folk vanligvis er villige til å gå mellom ulike destinasjoner. Dette tilsvarer ca. 6 min gange.

TILBUD



Handel

MARKEDET er et kjøpesenter med 25 butikker, kontorer, helsestasjon og leiligheter.

HARALDSGATA er byens gågate og handlegate, og måler over en halv kilometer i lengde.



Offentlige institusjoner

HAUGESUND SYKEHUS, rundt 14 00 ansatte.

HAUGESUND RÅDHUS, skoleeksempel på norsk nyklassisisme.

HØGSKOLEN STORD/HAUGESUND, en moderne høgskole med ca. 2 200 elever og 250 ansatte.

HAUGESUND TINGHUS åpnet i 2008.



Byliv/utliv

INDRE KAI, eller «Kaien» er et populært rekreasjonsområde i byen med mange serveringssteder.



Kultur

FESTIVITETEN åpnet i 1986 og er hovedscene for teater, konserter og lignede i Haugesund.

HØVLERIET, lokale for konserter og andre typer arrangementer.

RICA MARITIM HOTEL, lokaler for konferanser, konserter etc., utendørs scene mot Smedasundet.

KARMSUND FOLKEMUSEUM har en samling som dekker nyere kulturhistorie i regionen.

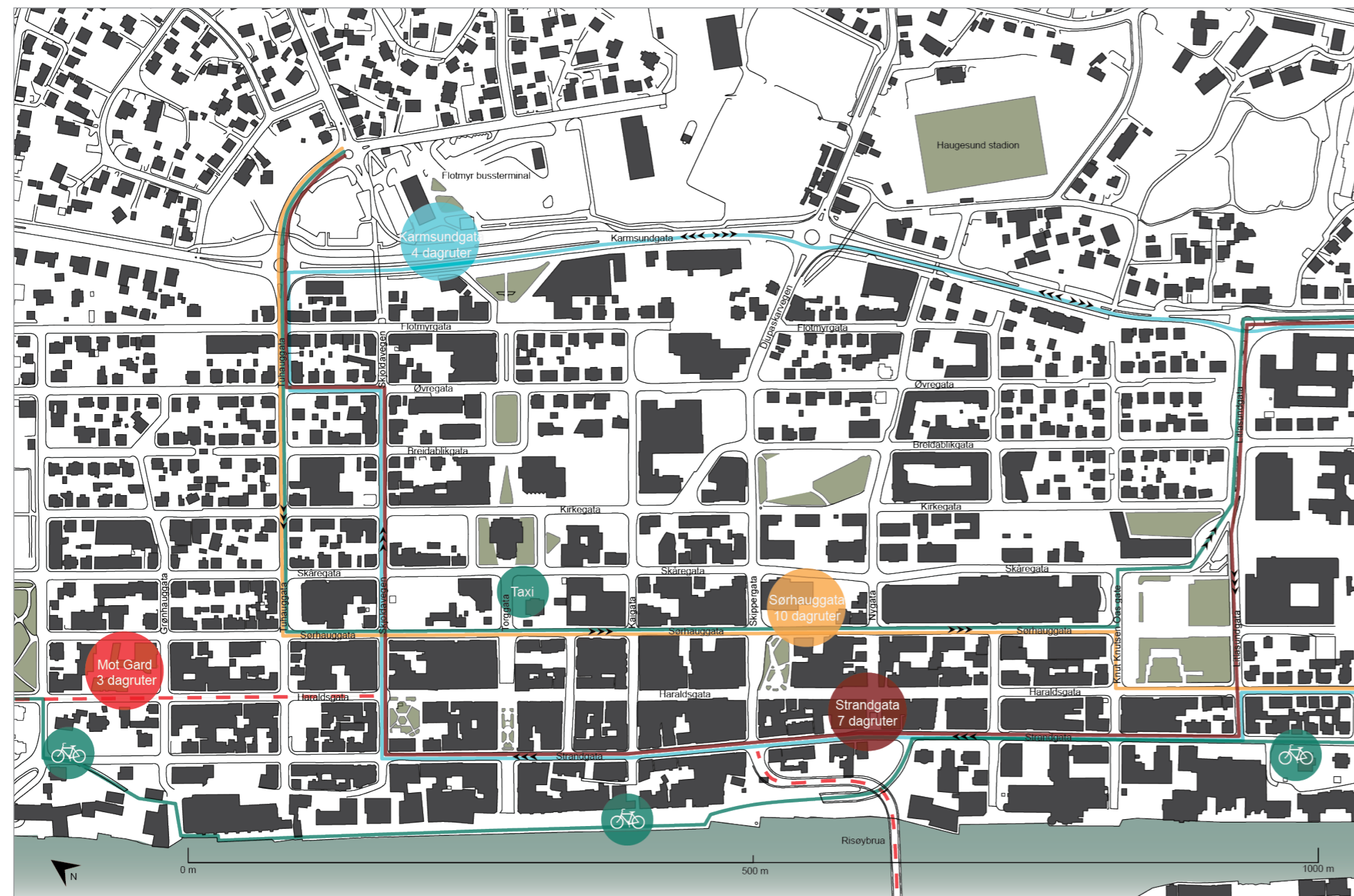
FOLKEBIBLIOTEKET, offentlig bibliotek.

VÅR FRELSERS KIRKE, bygd i nygotisk stil i 1901, og ofte brukt til konserter.

BYSCENEN, konsertscene med rundt 40 000 besøkende hvert år.

EDDA KINO, Nord-Rogalands største kino med 945 seter fordelt på fem saler.

HAUGESUND STADION, hjemmebane til FK Haugesund.



BUSS OG SYKKEL

Buss

Det er i utgangspunktet ikke så lett å gjøre rede for kollektivtilbudet i Haugesund. De fleste rutene går innom sentrum, men rutestrukturen er ikke entydig og kan være vanskelig å skjønne. Temakartet viser en forenkling av rutene tegnet etter rutetabellen til Kolumbus. Nordgående ruter i sentrum går i Strandgata, mens sørgående går i den envegskjørt Sørhauggata. Kun fire lokale bussruter går i Karmsundgata mellom sykehuset og Flotmyr. Rutene som kjører i sentrum skal til endestasjoner som Hasseløy, Risøy, Flotmyr, Raglamyr, Norheim, Bleikmyr, Skudeneshavn, Ølen, Akسدal, og Grinde. Kun lokalbusser er tatt med i registreringen.



Sykkel

Som nevnt i kapitlet om planstatus, arbeider kommunen med en sykkelstrategi for Haugesund. Gatebruksplanen viser de viktigste gang- og sykkeltraseene, men disse er i dag ikke spesielt tilrettelagt for sykkel. Sykkelruta vist på temakartet viser «Nordsjøvegen», del av en lengre sykkelrute fra Haugesund til Kristiansand.



TRAFIKK

Om trafikken i sentrum kan man generelt si følgende: Den flyttes i størst mulig grad til Karmsundgata. Gatebruksplanen og sentrumsplanen viser et hierarki i gatenettet hvor de tre armene nedover fra Karmsundgata, samt i gateparet Sørhauggata-Skåregata er tegnet inn som hovedveger innenfor sentrum. Årsdøgntrafikken blir som er et resultat av denne rangeringen som temakartet viser: Over 25 000 kjøretøyer i Karmsundgata og 3 000-5 000 i de øvrige parallellgatene.



Arealet av 4 400 P-plasser vist som ni fotballbaner over sentrum. «Gryta» som mulig P-anlegg.

Trafikkfordeling

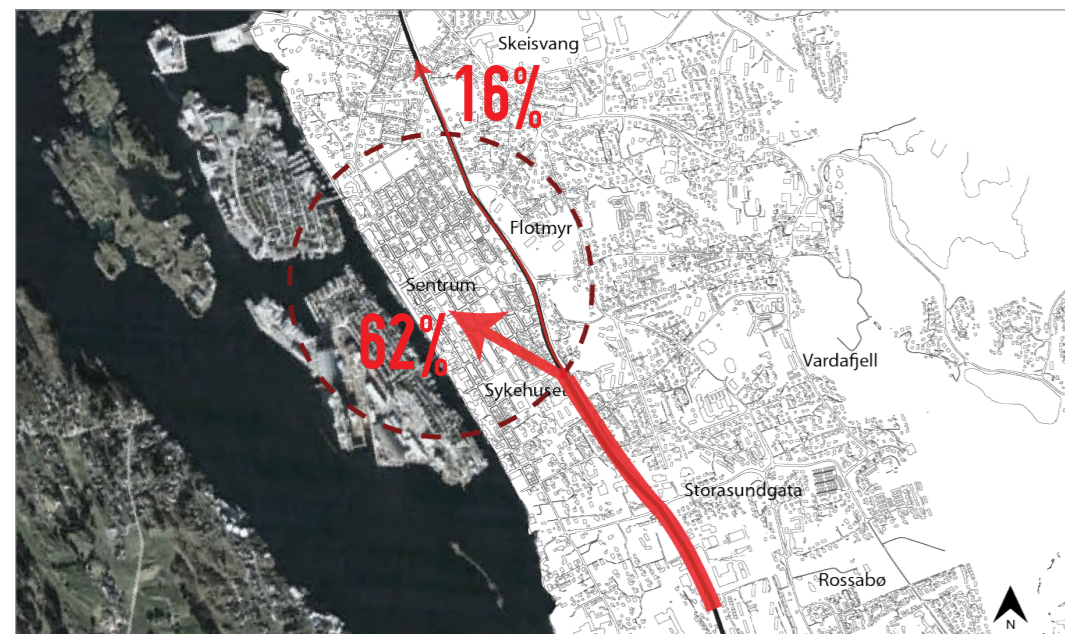
Verdt å merke seg ved ÅDT-tallene i sentrumsområdet, er den store andelen trafikk som kommer sørfra eller lokalt fra byen med sentrum som destinasjon. En trafikkanalyse utført av Asplan viak, med tellinger fra mai 2010, viser andelen trafikk som skal gjennom byen i forhold til trafikken som skal til sentrum. I morgenrushet hadde hele 62 % av nordgående trafikk sentrum som destinasjon. Kun 16 % av de som kom sørfra passerte bomringen nord for byen. I motsatt retning, sørover mot Karmøy, hadde 28 % av trafikken kjørt tvers gjennom byen via Karmsundgata, mens 46 % av de registrerte kjøretøyene kom fra sentrum. Øvrig trafikk skulle til/fra Rossabø, Vardafjell eller Skeisvangområdet.

Andel tungtrafikk i Karmsundgata, dvs. varetransport og busser, lå på rundt 6 % av den totale trafikken i gata i 2010.

Parkering

I forhold til størrelsen, har Haugesund store parkeringsarealer. Asplan viak har gjort to utredninger vedrørende parkering i byen, og antall parkeringsplasser i sentrum ligger på rundt 4 400 plasser. 35 % av disse er i P-hus. Til sammenligning har Stavanger 200 000 flere innbyggere, men bare 4 450 plasser, hvorav 55 % i P-hus.

En annen sammenligningsmåte er å plassere arealet av parkeringsplassene i Haugesund over ca. ti kvartaler i sentrum, det samme arealet som ni store fotballbaner. Haugesund kommune utreder etter ny vedtatt parkeringsstrategi muligheten for et nytt P-anlegg under friområdet kalt «gryta» mellom handelssentrum og Karmsundgata.



Framstilling av trafikkfordelingen i nordgående retning i morgenrushet. 16 % av trafikken går i Karmsundgata gjennom hele byen, mens hele 62 % av kjøretøyene har sentrum som målpunkt. Den resterende trafikken er fordelt på områdene rundt sentrum.



Framstilling av trafikkfordelingen i sørgående retning i morgenrushet. 28 % av trafikken går i Karmsundgata gjennom hele byen, mens 46 % av kjøretøyene kommer fra sentrum. Den resterende trafikken er fordelt på områdene rundt sentrum.



Trafikkavvikling i Haugesund

Trafikkavvikling er en viktig faktor for hvordan byene våre fungerer og hvordan vi bruker dem. Det finnes flere tilnærminger til trafikkavvikling. Alle har samme mål: God framkommelighet, sikkerhet og byliv. Som tidligere nevnt, er strategien for trafikk i sentrum at Karmsundgata skal fungere som transportåre, mens sentrumsgatene skal ha minst mulig trafikk. Dette kommer til uttrykk ved at sentrumsgatene ikke er tilrettelagt for gjennomkjøring. Flere gater er envegskjørt og det er vanlig med gateparkering. Motsatt er det lagt opp til at Karmsundgata skal være en ren trafikkgate med fokus på framkommelighet for bil.

Denne måten å tenke på har som forutsetning at trafikk og byliv ikke kan kombineres, og at en må velge enten det ene eller det andre. I DEL 3 og 4 av oppgaven vil jeg gå nærmere inn på hvordan trafikk og byliv kan komplementere hverandre. Jeg vil også presentere noen tanker rundt hva slags trafikkmiljø som er fiendtlig for byliv, og i hvilke former de kan eksistere side om side.

Kollektivtrafikk

Kollektivtrafikken i byen er beskrevet på side 36-37. Den går både i Karmsundgata og i sentrumsgatene. Grovt sett betjener to horisontale gater, Sørhauggata og Strandgata, hver sin retning. Dette kan virke vanskelig, spesielt for utenforstående, og at disse gatene er årer for kollektivtrafikk kommer ikke tydelig fram.

Som del av arbeidet med sentrumsplanen, jobber kommunen med et nytt utkast til kollektivtraseer og gateterminaler. Målet med planen er å se på hvordan kollektivløsningen for sentrum kan forbedres og bidra til en grønnere og mer levende by. Urbanet Analyse utfører utredningen med utgangspunkt i foreslåtte alternativer for trasévalg og lokalisering av terminalfunksjoner. I et vedlegg til denne utredningen vises flere alternativer.

Noen punkter i Urbanet Analyses forslag:

Kollektivtrasé:

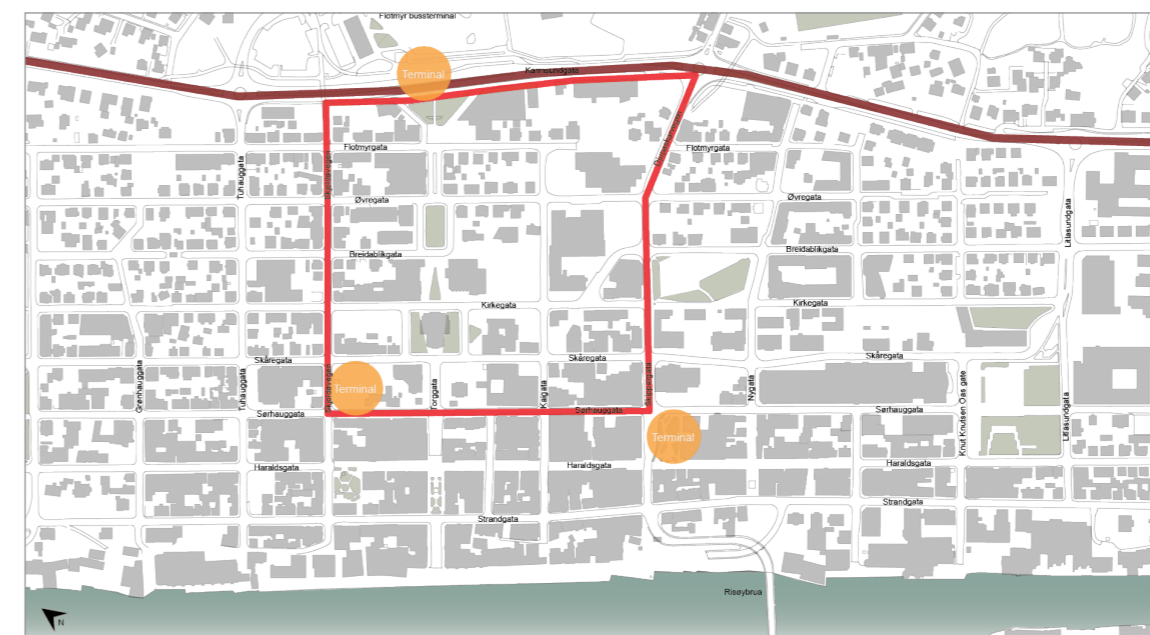
- Tovegs kollektivtrafikk i Sørhauggata (envegskjørt i dag).
- Sørhauggata og Skåregata (envegskjørt) som parallelle kollektiv-gatepar.

Gateterminal:

- Gateterminal kun i sentrum.
- Gateterminal i sentrum og på Flotmyr.

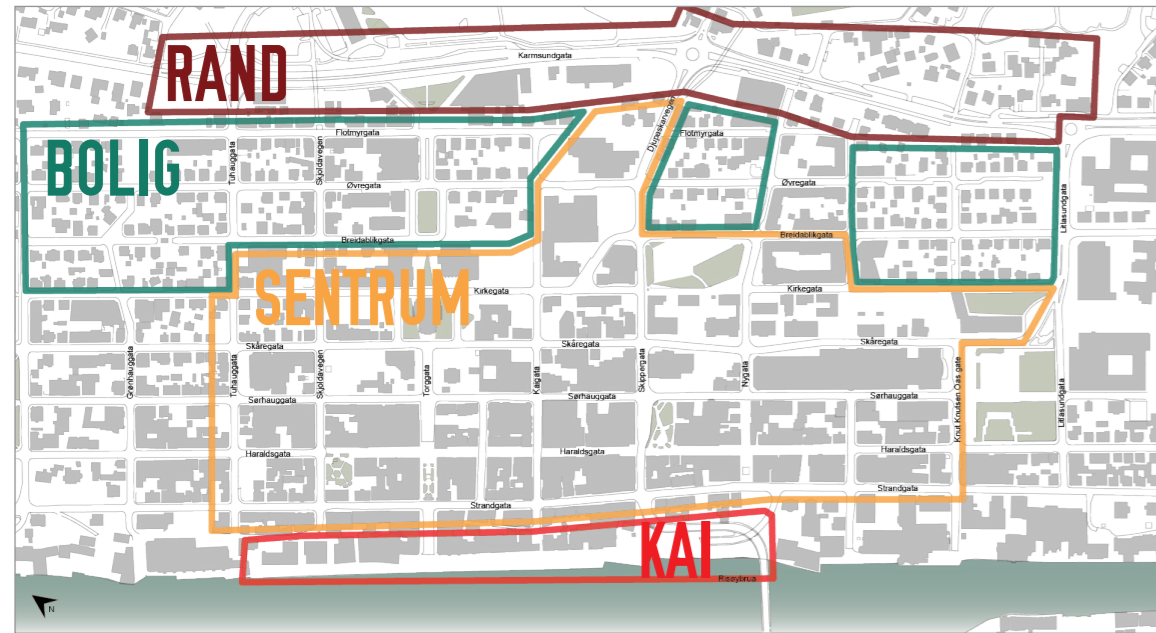


Forenklet gjengivelse av Urbanet Analyses «Alternativ 1» for kollektivtrase i sentrum med gateterminal i Sørhauggata og i Skåregata.



Forenklet gjengivelse av Urbanet Analyses «Alternativ 3» med kollektivtrafikk og gateterminal både i Karmsundgata og i sentrumsgatene Sørhauggata/Skåregata.

BYTYPOLOGI



1

Temakartet viser en grov inndeling av bebyggelses-soner i sentrum i randsone, sårbare boligområder, typiske sentrumskvartaler og indre kai.



2

Temakartet viser en inndeling av sentrumsgatene i hovedgate (Karmsundgata), usammenhengende bolig-gater og gjennomgående sentrumsgater.

Ordet topologi kommer av gresk og betyr form, mønster eller preg. Ved en analyse av byens typologi ser en på bygningstyper og arkitektur. I temakartetene på motsatt side er det i tillegg lagt vekt på bebyggelsesstruktur, volum og funksjon i kvartaler og i gater. Kart 1 viser områder delt inn etter bebyggelsestyper, kart 2 viser gatetyper inndelt etter karakter, funksjon og tåleevne.

Haugesund sentrum har en klar kvartalsstruktur fra slutten av 1800-tallet, hovedsakelig bestående av trehusbebyggelse. De horisontale nord-sørgående gatene i sentrum varierer lite i gatebredde, fra rundt 11 til 13 m mellom husveggene.

Karmsundgata og tilstøtende områder

Karmsundgata er som sagt hovedtrafikkåren i byen. Den er bygget senere enn sentrumsgatene, og bryter med rutenettstrukturen som preger resten av sentrum. Bebyggelsen langs Karmsundgata ligger i randen av den tette byen, den er svært differensiert når det gjelder arkitektur og volum, og er uten sammenhengende kvartaler.

Sårbare boligområder - Boliggater

Kvartalene øverst mot Karmsundgata er preget av gamle, enkeltstående bygninger i nærmest rene boligområder. Hoveddelen av byggene er trehus, med noen innslag av pusset mur. Volumene er små, med 3-4 etasjer som maks høyde. Disse faktorene gjør at områdene er svært sårbare for trafikk. I flere av kvartalene er de horisontale gateløpene brutt opp, og store deler av Øvregata er stengt for gjennomkjøring.

Sentrumskvartaler - Sentrumsgater

De fire gatene Strandgata, Haraldsgata, Sørhauggata og Skåregata betegnes som typiske sentrumsgater. Her finnes funksjoner som bolig, næring og ulike institusjoner i samme kvartal. Bygnings-

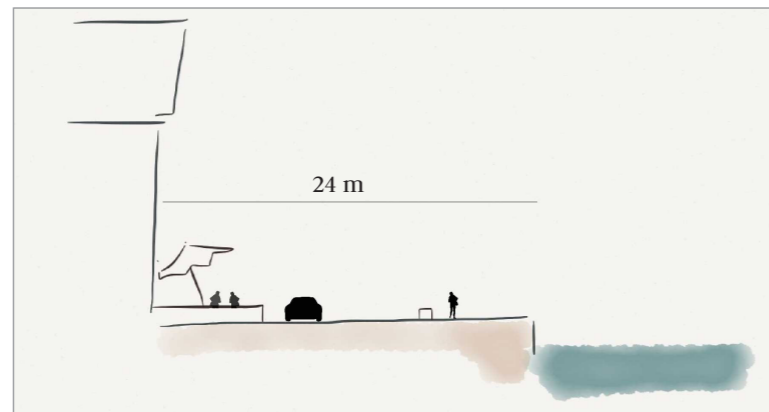
volumene varierer fra små, tradisjonelle trehus med korte, varierte fasadelengder, til større nybygg med sammenhengende fasader. Haraldsgata skiller seg ut som gågata i byen, og her er den største konsentrasjonen av detaljhandel (foruten kjøpesenteret Markedet i Sørhauggata).

Sørhauggata - Skåregata danner et gatepar med kun én kjøreretning i hver av dem. Strandgata er tovegskjørt, med adkomst blant annet til indre kai.

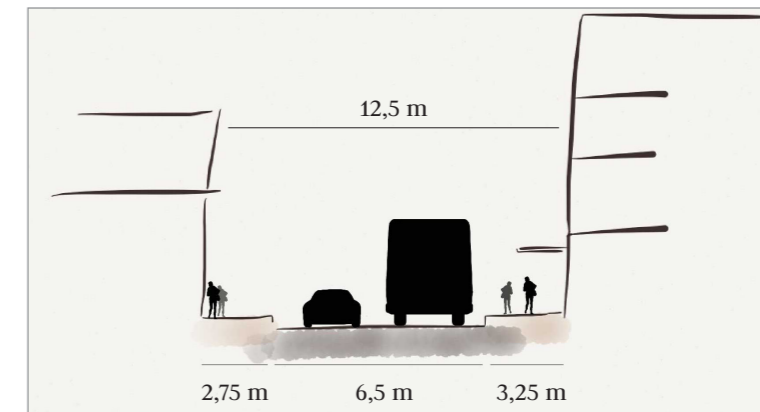
Indre kai

Indre kai har de siste årene kommet til sin rett som rekreasjonsområde i byen. Her ligger en bevaringsverdig, eldre fasaderekke mot Smedasundet med restauranter og utesteder som breier seg ut i byrommet. Det er fremdeles lov å kjøre bil over kaien, men brosteinsdekke og møblering signaliserer at dette først og fremst er fotgjengernes område. Bredde fra fasadeveggen til sundet er ca. 24 m.

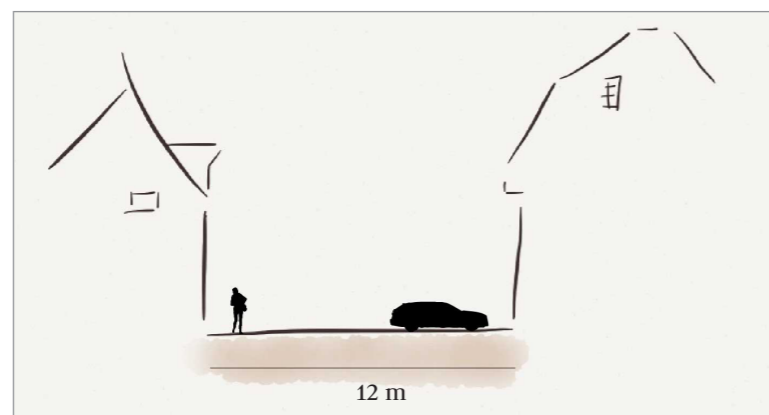
Illustrasjonene viser gatesnitt fra de ulike bytypologiske områdene supplert med bilder. Reel gatebredde og fordeling av areal for gående og kjørende er også vist der dette har kommet fram av kartgrunnlag.



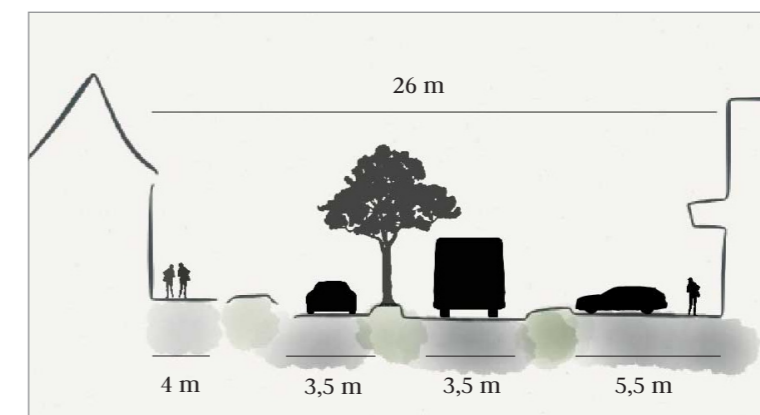
KAI



SENTR.



BOLIG



RAND

FRAMTIDENS ROLLE

Utvikling av Karmsundgata er et svært aktuelt tema i Haugesund. Viktige valg må tas og helhetlige strategier legges dersom kommunen skal realisere visjonene for gata og byen. Det sentrale spørsmålet som må besvares er: Hvilken funksjon skal Karmsundgata oppfylle i framtidens Haugesund sentrum?

Over de neste sidene presenteres kommunens ønsker for utviklingen av Haugesund generelt og Karmsundgata spesielt. Visjonene deles inn i fire kategorier, som vil være viktige i diskusjonen om konseptvalg senere i oppgaven. Forhold tilknyttet byliv vil bli særlig utdypet.

Kommunens retorikk

Haugesund kommune viser forståelse for utfordringene som ligger i utviklingen av Karmsundgata. På regionalt plan er kommunen i tillegg en pådriver for et framtidig transport-system, et system som også tar hensyn til byen og menneskene som bruker den. Som bakteppe for oppgaven har det vært viktig å snappe opp kommunens retorikk rundt temaet. Dette er et utgangspunkt for å finne fram til strategier som tilfredsstiller kommunenes behov og visjoner. Det er først og fremst kommuneplanen, sentrumsplanen og planprogrammet for Karmsundgata som definerer disse visjonene:

BÆREKRAFT

«Både for sentrum og for byen som helhet er det viktig å utvikle en effektiv infrastruktur med gode og bærekraftige løsninger.»

Kommuneplan 2014-2023 s.76.

BYLIV

«Blanding av funksjoner, høy tetthet av beboere og besøkende/arbeidende gir grunnlag for korte gangavstander til daglige gjøremål for et stort antall mennesker. Det gir også grunnlag for sosialt liv og livlige byområder. Ulike funksjoner og målpunkt bør derfor bygge opp om hverandre.»

Kommuneplan 2014-2023 s.81.

TRANSPORT

«Sikre miljøvennlig og god tilgjengelighet for alle trafikantgrupper til og fra, samt i sentrum.»

Mål for byutvikling, Kommunedelplan for sentrum 2003-2015 s.5.

«Gatene skal gis en utforming som gir trafikantene klar forståelse av gatens funksjon, sikker og god avviking av trafikken og god trafiksikkerhet.»

Retningslinjer for gater og uterom, Kommunedelplan for sentrum 2003-2015 s.33.

BYUTVIKLING

«Karmsundgata skal utvikles som del av det totale transportsystemet og bidra til styrket byutvikling i Haugesund.»

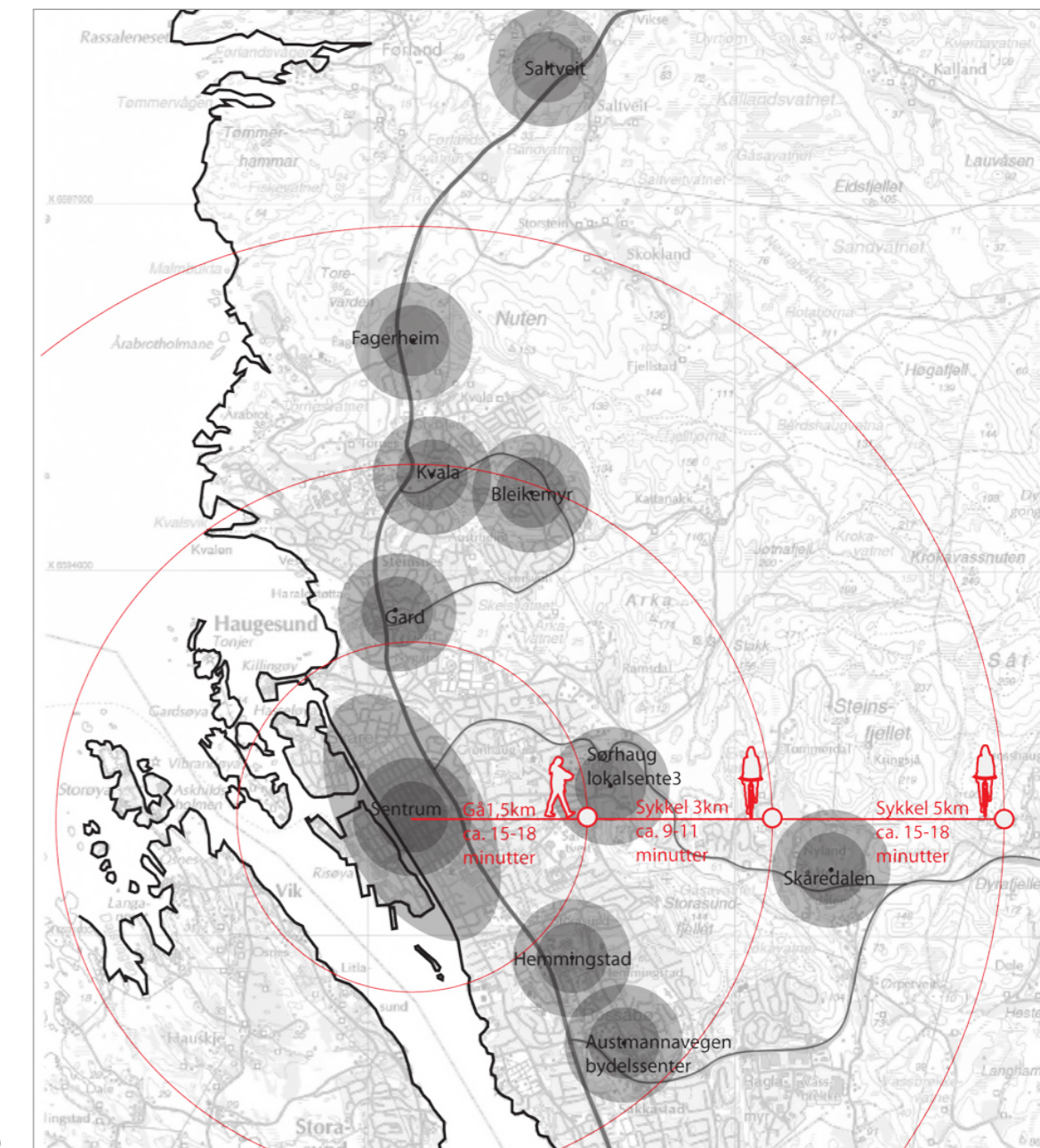
Overordnet mål, Planprogram for Karmsundgata s.19.

«Karmsundgata skal styrke Haugesund sentrum som regionsenter og tilrettelegge for funksjonelle bydelssentre.»

Delmål, Planprogram for Karmsundgata s.19.

«Karmsundgata skal legge til rette for sentrumsutvikling mot Flotmyr.»

Delmål, Planprogram for Karmsundgata s.19.



Rekkevidde og bydelssentre (Kommuneplan 2014-2023 s. 62).



Illustrasjon av hvordan Karmsundgata kan innlemmes i et byutviklingsprosjekt. Fra Europeanforslaget «Gardenurbia».

Karmsundgatas rolle i byutviklingen

At Karmsundgata er en viktig brikke i byutviklingen i Haugesund, er det liten tvil om. Derimot finnes det mange innfallsvinkler til hvordan gata skal behandles i denne sammenheng. De fleste betraktningene har fokusert på det trafikale, og selv om det er enighet om å tilrettelegge for myke trafikanter og økt byliv, er det ennå ikke lagt fram noen konkrete strategier for å oppnå dette.

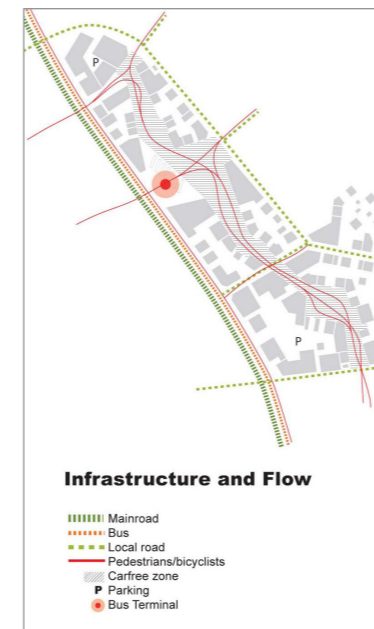
Karmsundgata er rett og slett ikke en bygata slik den er i dag. Og det har heller ikke vært nødvendig. Men med den veksten som kommer, la oss si i et 30-års perspektiv, er det nærmest uunngåelig at den tette byen vil krype oppover og innlemme gata i bystrukturen. Trolig vil denne nye bydelen ha en større skala enn den gamle kvadraturen, men høy tetthet og differensierte sentrumsfunksjoner vil uansett være viktig.

Karmsundgata vil da naturlig bli hovedgata i Haugesund. Spørsmålet er: Hva slags type by vil en slik gate generere?

Med presset som i dag er på totemarkedet, kan ikke Flotmyr ligge brakk lenge. European 2011 åpnet opp for forslag utenfra til hvordan byen kan vokse over den barrieren som Karmsundgata er i dag. Et fåtall av bidragene til konkurransen forholdt seg imidlertid til Karmsundgata som et byskapende element. Vinnerforslaget, «Flotmyr is back on the Postcard», baserer prosjektet på et aktivitetsbånd internt i bebyggelsen. Dette båndet ender i en parkbro som strekker seg over Karmsundgata og ned til sentrum. Forslaget har vært populært både hos politikere og andre Haugesundere, kanskje i mangel av andre fengende alternativer for hvordan trafikkmønsteret Karmsundgata kan temmes.

Et forslag som ikke vant helt fram, «Gardenurbia», presenterer en annen løsning på problemene i Karmsundgata. Det byr på mange gode intensjoner når det gjelder å bruke gata som et positivt element i utviklingen av Flotmyr. Forslaget tar blant annet til orde for å ikke skille trafikanter med broer og underganger, men derimot la lav fart og flere lysregulerte overganger i plan gjøre gata til en bygata for mennesker.

«Gardenurbia» mener utbygging av Flotmyr kan være det grepet som mangler for å minimere barriererfunksjonen Karmsundgata har i dag. Forslaget har kanskje mer å gå på når det gjelder konkret utforming tilknyttet Karmsundgata, men tanke settet er der, og disse prinsippene burde, etter mitt syn, fått mer gjenklang i kommunen.



«Flotmyr is back on the Postcard»: Masterplan og oversiktplan for infrastruktur. Europeanforslaget viser hvordan fotgjengere og syklister skal bevege seg internt i bydelsprosjektet, mens Karmsundgata er forbeholdt biltrafikken.

KORT SAGT

Oppsummering DEL 1 og 2

Haugesund er en bykommune i Rogaland fylke med rett over 35 000 innbyggere. Tar en med hele Haugalandet samt kommunene i Sunnhordland, er Haugesund regionsenter for 150 000 mennesker. Dette genererer mye trafikk inn til byen, og denne trafikken går i hovedsak i Karmsundgata, innfartsåren til Haugesund. Sprengt kapasitet i rushtiden og mange trafikkulykker har over lengre tid gitt Karmsundgata et frynsete rykte. Samtidig vokser byen, og dette tvinger kommunen til å ta stilling til Karmsundgatas framtidige rolle.

Haugesund sentrum har grovt sett vokst fram fra midten av 1800-tallet til i dag. Det er bygget i en tradisjonell kvartalsstruktur med rette gater, til tross for at terrenget heller ned mot Smedasundet. Karmsundgata ble påbegynt i 1968 og bygget ut i etapper, og den tangerer sentrum øst for den historiske kvadraturen. På den andre siden ligger boligområder i en mer utflytende struktur. Karmsundgata fungerer dermed som en barriere i øst-vestgående retning, spesielt for myke trafikanter. Disse må i stor grad må ta til takke med planskilte over- og underganger for å krysse gata.

Karmsundgata er hovedtransportåren i byen. I de sentrumsnære områdene av gata er ÅDT på over 25 000 kjøretøyer. De andre horisontale gatene i sentrum har maksimalt 5 000 ÅDT, og det er tydelig at det er planlagt at trafikken skal gå i Karmsundgata, så langt det er mulig. Dette til tross for at det meste av trafikken som går i Karmsundgata har sentrum som start- eller målpunkt.

Haugesund kommune ønsker å vokse, og fortetting i sentrum er viktig i utviklingsstrategien. Som del av byutviklingen var det sentrumsnære området Flotmyr case i arkitektkonkurransen Europan i 2011. Høyere tetthet og flere boliger er tenkt som et premiss for utbyggingen av Flotmyr, som ligger helt inntil Karmsundgata. Utfordringen videre blir hvilken funksjon Karmsundgata skal oppfylle i det framtidige Haugesund sentrum.

Kommunen beskriver i sine plandokumenter hvilke ønsker og visjoner de har for byen og Karmsundgata. Helhetlig infrastruktur og god framkommelighet, bærekraftige løsninger og miljøvennlig transport samt sentrumsutvikling med sosialt liv og livlige byområder, er noen av punktene som listes opp.

Det liten tvil om at Karmsundgata er en viktig brikke i byutviklingen, men hvordan gata skal behandles i de sentrumsnære områdene er ennå ikke klart. Til nå har de fleste betraktningene i hovedsak vært trafikale, og de bymessige kommer i andre rekke. Hva må til for at det skal fokuseres på Karmsundgata som en viktig brikke i en levende bydel?



SWOT

I DEL 2 av oppgaven er ulike registreringer innen byliv og trafikk presentert og anvendt for å si noe om den konteksten Karmsundgata befinner seg i, særlig i de sentrumsnære områdene. En oppsummering av disse temaregistreringene kan også framstilles i en SWOT-analyse: En sammenfatning av styrker, svakheter, muligheter og trusler knyttet til et utviklingsområde.

STRENGTHS

STYRKER

- Viktig gate i regional sammenheng.
- «Porten til Haugesund».
- Sentrumsnært, korte avstander.
- Kommunal vilje til å utvikle en velfungerende gate.

WEAKNESSES

SVAKHETER

- Svært høy trafikk, spesielt i rushtiden.
- Lite sammenhengende bygningsmasse uten felles særpreg.
- Liten andel gatevendte fasader.
- Få målpunkt.
- Lite attraktiv gate å bevege seg i for myke trafikanter.
- Få krysningsmuligheter for myke trafikanter.

OPPORTUNITIES

MULIGHETER

- Mye ubrukt areal, potensial for å bygge fra «scratch».
- Mulighet for å øke urbaniteten i områdene langs gata.
- Stort forbedringspotensial innen valg av alternative transportmidler i Haugesund.

THREATS

TRUSLER

- Konservative holdninger innen areal- og transportplanlegging i flere planleggingsinstanser i regionen.
- Svært bilbasert samfunn, kan være vanskelig å snu holdninger til bilbruk.
- Dårlig rykte når det gjelder trafiksikkerhet, trafikkavvikling og attraktivitet.

3
4

**TEORI OG
EKSEMPLER**

INNLEDNING

Å se på gaterommet som en viktig sosial arena er ikke en ny tanke. Den tradisjonelle byen, med sin kronglete middelalderstruktur, ble bygget på prinsippet om at gata er stedet for de fleste av hverdagens aktiviteter: Arbeid og lek, forestillinger og offentlige begivenheter, frakting av mennesker, dyr og objekter samt utveksling av varer, tjenester, nyheter og sladder. Ulike ideologier, både innen sosiologi, politikk, kunst og planlegging, har satt sitt preg på byene våre. De har tillagt gatene ulike funksjoner, alt etter tidens rådende forestilling om den levende og sunne byen.

Tankesettet som kanskje har satt tydeligst preg på byer og tettsteder, både her hjemme og ute i verden, er den modernistiske bølgen. Den vokste fram på slutten av 1800-tallet, med fokus på individet og personlige rettigheter. Under banneret «lys og luft» skulle befolkningen frigjøres fra byens trengsel, og flyttes til åpne, grønne boligområder. Dette kom først til uttrykk i hagebyidealet, senere i den sveitsiske arkitekten Le Corbusiers superstrukturer. I Norge fikk vi drabantbyer med frittliggende blokker og lameller og boligfelt med eneboliger og private hager.

Gatene ble redusert til rene transportåre, og etter frisleppet av privatbilen i 1960, ble norske byer og tettsteder bygget ut for å tilfredsstille den nye, økende bilismen.

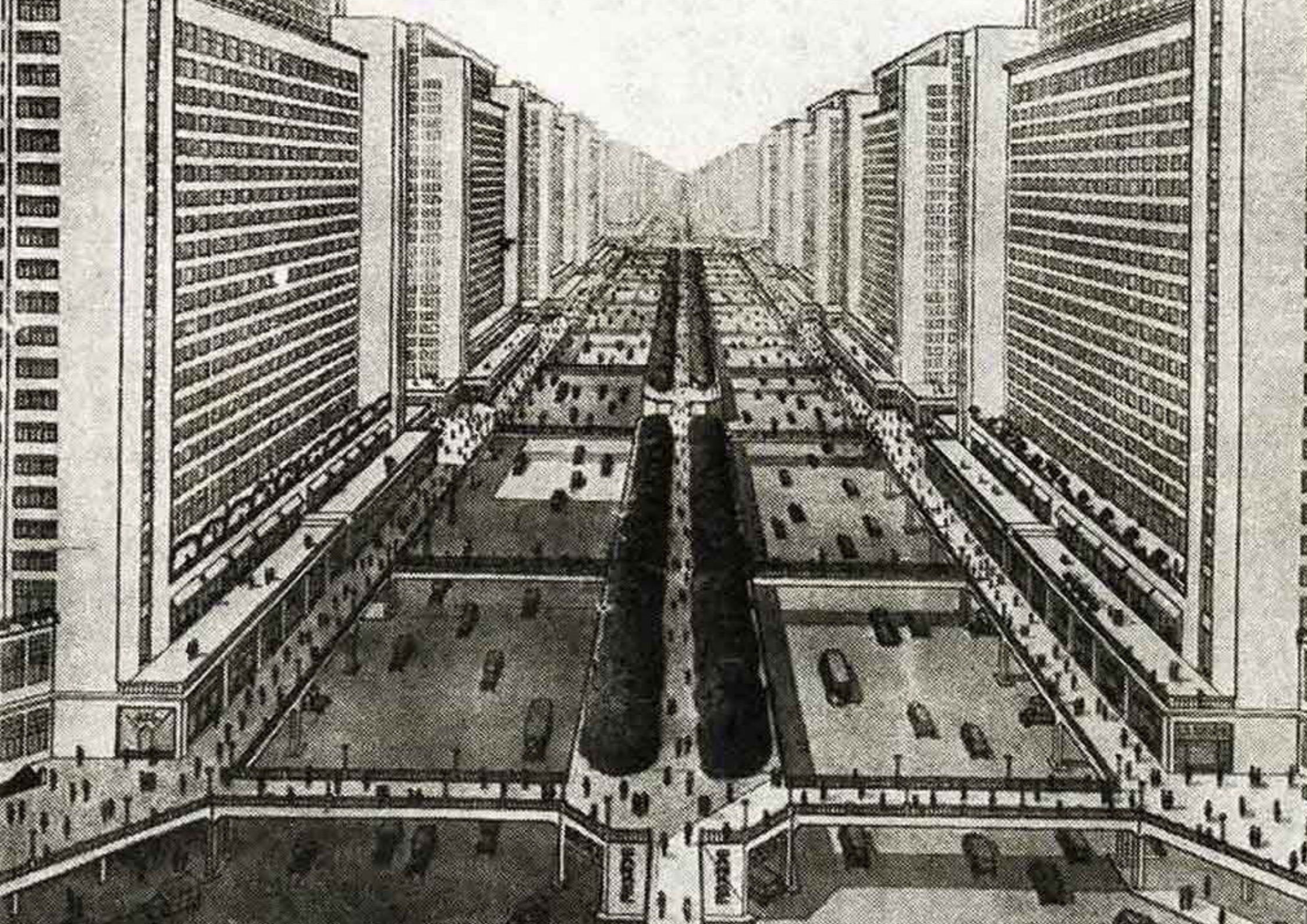
DEL 3 i oppgaven tar for seg hvordan sentrale aktører har bidratt til å forme synet på byen og gatene. Den peker også på aspekter ved livet mellom husveggene som kan virke banale, men som alt for ofte ignoreres i planleggingsprosesser.

Jeg vil så komme inn på begreper innenfor byliv og byutvikling, og vise eksempler fra byer som har gjort noe riktig når det gjelder disse temaene. Videre presenteres også en mer forskningsbasert tilnærming til problemstillinger vedrørende gatas funksjon og bruk. Til slutt følger noen ord om ulike trender innen valg av transportmiddel.



Over: Tradisjonell bruk av gaterommet: Marked i Kulikiv, Ukraina rundt 1910. Kilde: Wikipedia.org

Høyre: Le Corbusiers visjon om «The Radiant City» fra 1935, med full segresjon mellom biler og fotgjengere. Kilde: The Modernist.co.uk



JANE, JAN OG WILLIAM

Jane Jacobs' fantastiske bysans

Få enkeltpersoner har hatt så stor betydning for moderne bylivsdebatt som amerikaneren Jane Jacobs (1916-2006). Hun var utdannet økonom og kalte seg selv forfatter, men det er innen byplanlegging hun blir husket, og da spesielt for hennes hovedverk «The Death and Life of Great American Cities» fra 1961. I boken tar hun et oppgjør med den modernistiske måten å planlegge byer på, med motorveger gjennom gamle bydeler og store, upersonlige boligområder uten noe annet tilbud utenfor leilighetene enn en velstelt gressplen. Jacobs' argument er at diversitet og sammensatte funksjoner i en gate eller en bydel er det som skaper menneskelige og levende byrom. Hun beskriver hverdagens bevegelser i en slik gate som en dans, hvor det på grunn av menneskenes forskjellige dagsrutiner stadig er noe som foregår i gata. Hun peker på fire faktorer som finnes i gode, tradisjonelle byer - og som må være tilstede hvis målet er levende, velfungerende gater:

FUNKSJONEL DIVERSITET må være tilstede for å sørge for at folk bruker gatene til ulike tider og formål, men også at de benytter seg av de samme tilbudene.

KORTE KVARTALER med mange mulige bevegelsesruter og hjørner er viktig for å unngå at gata lukker seg om seg selv og blir avstengt, kjedelig og utrygg.

BLANDING AV GAMLE OG NYE BYGNINGER gir estetisk variasjon og åpner opp for at små bedrifter kan finne rimelige lokaler. Slik mener Jacobs en unngår at de store kjedene er de eneste som har råd til å etablere seg i et område, og med en diversitet i forretningstilbud vil bydelen også tiltrekke ulike typer mennesker.

HØY KONSENTRASJON AV MENNESKER er den siste faktoren Jacobs drar fram som en essensiell faktor i en velfungerende gate eller bydel. De tre øvrige faktorene vil i stor grad trekke folk til området, men det er viktig å bygge nok boliger for å sikre nødvendig konsentrasjon og tilstrekkelig variasjon i dagsrutiner til at gatene brukes kontinuerlig. (Jacobs, 1961)



Jane Jacobs, evig engasjert. Kilde: Nolavie.com

Et av Jacobs' mest kjente konsepter er idéen om «Eyes upon the Street». «Øynene» er menneskene som bor eller arbeider i gata. Disse «eierne av gata» har alltid øye for kjente og ukjentes ve og vel. Men en forutsetning for dette er at fasadene, både på boliger og butikker, vender ut mot gata, ikke mot et indre, halvprivat gårdsrom. Bydeler uten øyne som passer på, blir upersonlige og farlige (Jacobs 1961).

Jane Jacobs' arbeid har vært viktig for flere grener innen nyere urban planlegging. Selv om teoriene hennes har fått vid anerkjennelse blant byplanleggere, blir hun også kritisert for å være en ufaglært romantiker (Juul/Frost 2009). I mangel av forskningsmessig materiale som støtter opp om observasjonene, er arbeidet hennes først og fremst rådgivende, mer enn et metodisk planleggingsverktøy (Lillebye 2007).

*Think of a city and what comes to mind? Its streets.
If the streets look interesting, the city looks interesting.*



Jane Jacobs, «The Death and Life of Great American Cities,» 1961

Jan Gehl og den menneskelige skala

Den danske arkitekten Jan Gehl (f. 1936) er kjent for å ha videreført Jane Jacobs' teorier. Han har konkretisert hvordan vi kan forbedre de fysiske omgivelsene ved å gjøre dem mer sosialt attraktive (Lillebye 2007).

Gehl er en stor tilhenger av fotgjengerbasert planlegging. Han vektlegger «den menneskelige skala», en skala tilpasset menneskets størrelse, fart og observasjonsevner. Han deler menneskelige aktiviteter i byrommet inn i nødvendige, valgfrie og sosiale aktiviteter, hvor de valgfrie aktivitetene er de som påvirkes mest i positiv retning ved god tilrettelegging og design.

I boken «Det nye byliv» fra 2006 lister Gehl opp tolv kriterier for suksessfulle offentlige byrom. De tolv kriteriene er vist i diagrammet til høyre.



William Whyte og «The Street Life Project»

William Holly Whyte (1917-1999) var en av foregangspersonene innen observasjon og forskning på menneskers oppførsel og preferanser i byrommet. Som ansatt i New York Planning Commission utførte han et forskningsprosjekt kalt «The Street Life Project». Utstyrt med kamera, skissegang og observante øyne begynte han å registrere hvordan mennesker i New York brukte gatene og byrommene (pps.org).

I en film fra dette prosjektet påpeker han, med sin tørrvittige fortellerstemme, banale sannheter om hvordan folk oppfører seg i byrommet - sannheter som overraskende ofte ikke tas med i beregningen ved planlegging av slike oppholdssteder: Hvordan folk flytter seg etter sola, hvordan alle sittbare flater brukes som sitteplass og hvordan forbipasserende dras inn mot attraktive byrom, og unngår de mindre attraktive.

Whyte var en forkjemper for de små, intime byrommene, og mente at tilstedeværelsen av andre mennesker er den viktigste tiltrekningsfaktoren for steder i byen. Han kritiserte også samtidens trender med å putte fotgjengere i «skyways» og

underganger, alle andre steder enn på gatenivå. Hans uttalelser om mennesker i by og planleggingen av byrom er ofte både slående og humoristiske, her er et par eksempler:

«What attracts people most, it would appear, is other people.»
Whyte. W. «The Street Life Project», 1980

«It is difficult to design a space that will not attract people. What is remarkable is how often this has been accomplished.»
Whyte. W. «City - Redescoping the Center», 1988

«People tend to sit most where there are places to sit.»
Whyte. W. «City - Redescoping the Center», 1988



Folk stopper for å prate på de travleste gatehjørnene. Bildet er hentet fra filmen «The Social Life of Small Urban Places» (1988). Kilde: vimeo.com

PLACEMAKING

Hva er det som gjør et sted til et sted? Og hvordan kan disse stedene designes slik at de oppfyller ønskene til de som bruker dem? Dette er bakgrunnen for en bevegelse kalt «Placemaking» – eller «stedskaping» på godt norsk. Enkelt sagt innebærer Placemaking at de som bor, arbeider og leker på et sted – og behovene og ønskene deres – blir sett og hørt (pps.org).

Project for Public Spaces

Organisasjonen Project for Public Spaces, eller PPS, ble grunnlagt i 1975 for å videreføre arbeidet til William Whyte. De jobber kontinuerlig med små og store prosjekter og samarbeider med både private utbyggere, offentlige myndigheter og private organisasjoner for å forbedre nabolag og skape gode, velfungerende offentlige rom. Organisasjonen arbeider etter prinsipper om styring fra bunnen og opp, og sikter mot å inkludere innbyggere i området så tidlig og så mye som mulig i designprosessen (pps.org).



Små lommeparker med vannarrangementer går ofte igjen i amerikanske Placemaking-prosjekter. Kilde: Urban Design Forum

PPS presenterer på sine hjemmesider 11 prinsipper for å skape gode steder:

1) DE SOM BOR PÅ STEDET ER EKSPERTENE. De har et historisk perspektiv og en innsikt i hvordan området fungerer. De vet hvor skoen trykker. Ved å inkludere innbyggerne i planleggingen, styrkes også det lokale eierskapet til prosjektet.

2) SKAP ET STED, IKKE EN DESIGN. De fysiske elementene som gjør at folk føler seg velkomne og komfortable, som sittemuligheter, detaljhandel og aktiviteter, må på plass først.

3) SE ETTER SAMARBEIDSPARTNERE som skoler, lokale institusjoner og organisasjoner.

4) DU KAN SE MYE VED Å OBSERVERE. Ved å observere hvordan folk bruker et offentlig rom og hva som fungerer og ikke, kan en blant annet tilføre aktiviteter som mangler.

5) HA EN VISJON basert på lokalsamfunnets ønsker. Dette er med på å innprente en stolthet hos folk som har tilknytning til stedet.

6) BEGYNN MED PETUNIA! Ikke undervurder temporære prosjekter som gir umiddelbare resultater.

7) LEGG OPP TIL «TRIANGULERING» ved å plassere ulike elementer nær hverandre og dermed naturlig bringe folk sammen.

8) EN VIL ALLTID MØTE MOTSTAND. Begynn derfor i det små, i lokalsamfunnene.

9) FORM STØTTER FUNKSJON, og selv om design er viktig, vil erfaringer fra gode offentlige byrom ofte vise hvilken form en trenger for å oppnå visjonen.

10) PENGER ER IKKE PROBLEMET. Ofte er det ikke elementene som får et sted til å fungere som koster mest. Ved å skape nok entusiasme rundt prosjektet og få med lokale samarbeidspartnere, kan en få ned kostnadene ytterligere.

11) ET STED BLIR ALDRI FERDIG. Kravene til et offentlig rom endrer seg med endringer i bystrukturen. Man må være åpen for å tilpasse byrommene til nye behov. (pps.org)



PPS: Stedsdiagram med nøkkelegenskaper i den innerste ringen, immaterielle kvaliteter i den neste og målbare data ytterst. (pps.org)

When you focus on place, you do everything differently.



pps.org

LIVABLE CITIES

Monocle

Hvert år kommer det nye lister som rangerer by-ene det er best å bo i. Kåringene legger ulike kriterier til grunn, men blant gjengangerne er økonomi, miljø, arkitektur, helsetilbud og andre ytre og samfunnsmessige parametre. Magasinet «Monocle» legger hvert år ut sin egen liste over verdens 25 beste byer, eller «Most Livable Cities». Blant deres kriterier er infrastruktur, kollektivtilbud, design, åpningstider, antall bokhandlere, sikkerhet, miljø, kultur og offensiv utviklingspolitikk. Med tidens økonomiske krise, er økonomi og arbeidsledighet også tatt med i den siste rangeringen i 2012.

Dette året ble Zürich vinner av Monocle's liste. Våre nordiske naboer har de siste årene fått gode plasseringer, med 2. og 3. plass til Helsinki og København, og Stockholm som nummer 10. Norge har ennå ikke klart å få noen byer blant topp 25.



Augustutgaven av Monocle 2012 med ranking av verdens mest «Livable Cities»
Kilde: offthehook.ca

1. ZÜRICH

Med en tredjeplass i 2010 og en andreplass i 2011, nådde omsider den sveitsiske hovedstaden toppen av Monocle's liste i 2012. Denne byen lever opp til sitt rykte som klisjeen av ordentlighet, punktlighet og renslighet, men det er mer med Zürich enn det man legger merke til ved første øyekast. Byen får blant annet poeng for sitt levende og varierte kunst- og kulturliv, og den nye bølgen av entreprenørskap som har vokst fram, til tross for nedgangen i europeisk økonomi. Monocle tar fram livet i de nye «indie»-bydelene, hvor bedriftene er innovative og butikkene økologiske.

Søndager holder de aller fleste butikkene stengt, noe Monocle trekker fram som uvanlig. Magasinet legger til at det likevel er fullt mulig å nyte et godt måltid og en kald øl på en av uterestaurantene i byen også da. Zürich er også kjent for sitt velfungerende kollektivtilbud med en sveitsisk punktlighet på 96 %.

Stort press på boligmarkedet er en av utfordringene Zürich står overfor. Den allerede tettbygde byen fortettes stadig mer, og i nord bygges nye bydeler – med egen elektrisk bybane, selvfølgelig. (Monocle 2012)

Nye, innovative bedrifter dukker opp i Zürich, her fra Freitag Flagship Store i den trendy bydelen Zürich West. Kilde: Norconsult, Haugesund



Øverst: Utsiktspunkt, ETH-terrace - Zurich Federal Technical University
Venstre: KulturCafè, ETH-terrace
Over: Zürich HB Station, Hauptbahnhof SBB

Kilde: Norconsult, Haugesund

2. HELSINKI

Helsinki var nummer én på listen over «Livable Cities» i 2011. Byen som var verdens designhovedstad i 2012 er en travel by, hvor grasrotbedrifter startes og gallerier åpnes. Helsinki kunne i 2012 skilte med ny metrolinje og noen av verdens beste bomiljøer. Grøntområder dekker hele en tredjedel av byens areal, og 8 % av byens transport foretas med sykkel (Monocle 2012).

De siste 10-15 årene har det skjedd en endring i hvordan folk forholder seg til og bruker byen. Og utviklingen mot en urban kultur har også gjort seg gjeldene i arkitekturen og i byrommene. Med et moderat innbyggertall på 595 000, mener finnene selv at størrelsen ikke er til hinder, men er en positiv faktor når det gjelder å få ting gjort. Kulturen for å være uavhengig og tenke utenfor boksen er sterk i Helsinki (Monocle 2011).



Helsinki ble i 2011 kåret til verdens beste by å bo i, året etter tok byen andreplassen i Monocle's kåring. Kilde: Travelettes.net

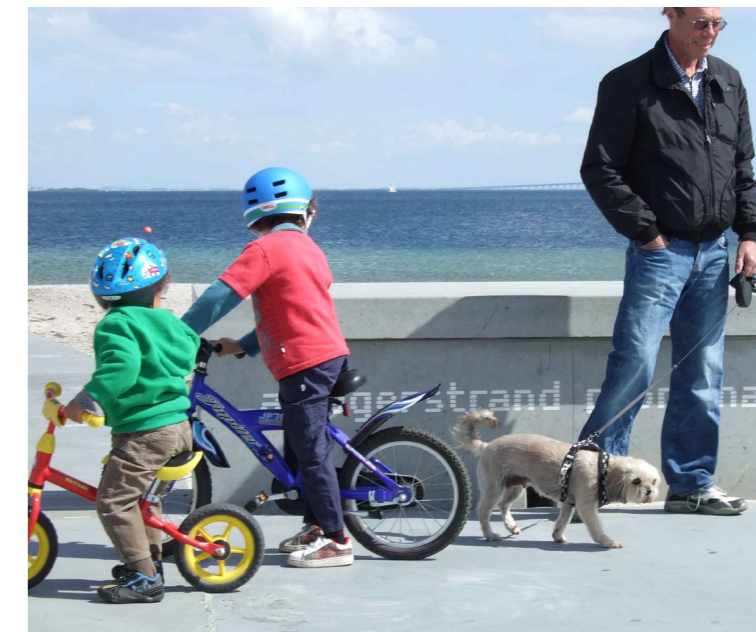
3. KØBENHAVN

Det er bra vi nordmenn er gode til å gå på ski, for danskene slår oss ellers i det meste: I tillegg til tredjelassen blant «Livable Cities», ble de av FN kåret til verdens lykkeligste folk i 2012. Den lette stemningen er nemlig påfallende i København. I sin artikkel drar Monocle fram den stadig forbedrede infrastrukturen, med metro, tog og sykkelstier. For det er mye sant i at «alle» sykler i København: Halvparten av alle københavnere sykler daglig til jobb eller skole på de 400 kilometerne med sykkelfelt i byen (Monocle 2012).

Og næringslivet blomstrer. På flere rangeringer over steder i Europa det er enkelt å starte en bedrift, havner København i øverste sjikt (Monocle 2012). Danske arkitekter og designere er anerkjente verden over, og Gehl Architects arbeider med stedsutvikling i Kina. Danskene gjør tydeligvis noe riktig når det gjelder omdømme og byliv, og det har de også lang tradisjon for. København var en av de første byene som på 1960-tallet satset på å redusere biltrafikk og parkering i bysentrum, og hovedgaten Strøget ble gågate allerede i 1962 (Gehl, 2010).

Langtidsplanlegging har også bidratt til en grønn, levende og velfungerende by. Havneområdet er et godt eksempel på et sted som for 20 år siden ikke hadde annet å tilby enn forurenset vann og nedslitte bygninger. I dag er vannet så rent at en kan bade i det, og København Havnebad er en stor attraksjon på varme sommerdager. Bydelen har fått nytt liv blant annet på grunn av at verdensberømte Restaurant Noma har etablert seg her. Og flere bedrifter har kommet etter (N, 2013).

Overborgermester i København, Frank Jensen, mener mye av byens suksess kommer av planlegging for blandede områder. Ved å tilrettelegge for flere samfunnsgrupper, blant annet gjennom bygging av mindre leiligheter og sosialboliger, gir en alle en mulighet til å bo bra. Slik unngås slumdannelse, og det hjelper byen på lang sikt i forhold til sosiale problemer (N, 2013).



Fritidsbyen København, her fra Amagerstrand promenade utenfor bykjernen.

BYENS LIV

Vegdirektoratet var i 1995 initiativtaker til et FoU-prosjekt* som hadde som mål å studere bruken av 27 gater og plasser i fire norske byer: Oslo, Bergen, Trondheim og Hamar. I løpet av sommeren 1996 og vinteren 1997 ble det utført omfattende registreringer og intervjuer som skulle klarlegge gatenes fysiske form, lokale rammebetingelser, faktisk bruk av gatene og holdninger til gatebruk. Dette forskningsprosjektet fikk navnet «Byens liv - gaten som sosial arena», og ble utført etter en fast, tredelt registreringsmetodikk i alle de fire byene:

1) KVANTITATIVE OG KVALITATIVE karakteristikker ved hver gate. Gatas rammebetingelser på regionalt, lokalt og detaljert nivå samt fysisk form, bil- og kollektivtrafikk og tilbud innen næring, service, kultur og servering.

2) FAKTISK BRUK AV GATA. Telling av gående, syklende og registrering av ulike typer opphold.

3) HOLDNINGER TIL GATEBRUK. Intervjuundersøkelse.

De to siste punktene bygget på Jan Gehls metoder under bylivsundersøkelsen i København i 1996.

Målsettingen med registreringsarbeidet var å skaffe et grunnlagsmateriale for en ny, mer balansert planleggingsstrategi når det gjaldt kampen om gaterommet (Bettum, 1998).

Resultatene fra tellingene fortalte ganske nøyaktig hvor mange som kjørte, syklet, gikk og oppholdt seg i en gate til ulike tider, hverdag og helg. Til en viss grad sa de også noe om formålet med aktiviteten, som f.eks. om sykkeltrafikken hovedsakelig var ren nyttetransport til/fra skole og arbeid, eller om den også ble brukt som framkomstmiddel på fritiden. Oppholdsaktivitetene ble delt inn i kategorier som stående, stående på holdeplass, sittende på benk, sittende på kafé og annet opphold (Bettum, 1998, Bjørlykke/Watne, 1998).

I kapittelet «Byens brukere» ble resultatene fra intervjuene presentert. Her ble formålene med opphold i semtrum delt inn i: Bytte av transportmiddel, kulturaktivitet, spaseretur/ferie/fritid, forbi-passerende, ærend og arbeid/utdannelse. Trivsel i gata var også et tema, med spørsmål om hvor lenge en oppholdt seg i gata, trivsels- og trykksfølelse. Det disse undersøkelsene kunne si noe om, var hvilke gater og plasser som fungerer som

målpunkt, med hvilken funksjon, og hvilke som kun brukes til gjennomfart (Bettum, 1998).

«Byens liv» ønsket å undersøke om det er mulig å se sammenhenger mellom fysisk form, tilbud, tilgjengelighet og aktivitet i en gate (Bjørlykke/Watne, 1998). I Bergen ble det konkludert med at sykkeltrafikken i stor grad blir styrt ut ifra disponible arealer, tilgjengelighet og barrierer i form av ledegjerder og trafikk. Fotgjengertrafikken blir også styrt av disponibelt areal, men her spiller omgivelsene; arkitektur, gatemøblering og funksjonen en større rolle (Bjørlykke/Watne, 1998).

I alle prøvebyene går dette igjen: Det er vanskelig å trekke ut sammenhenger mellom sosial aktivitet og fysisk form. Det ser ut til at høy kvalitet på byrommene gir grunnlag for aktivitet dersom det samtidig finnes populære tilbud i området, og lav kvalitet på byrommet trenger ikke å ha en direkte negativ innvirkning på den sosiale bruken (Bettum, 1998). Derimot ser det ut til at tilgjengelighet, særlig kollektivholdeplasser, og et mangfold av tilbud skaper aktivitet både i form av opphold og gjennomfart (Bjørlykke/Watne, 1998).



Blomstermarked på Stortorvet i Oslo, et populært tilbud.
Kilde: Oslo Daily Photo

HYPOTESER OM GATELIV

Einar Lillebye i Statens vegvesen Vegdirektoratet har i mange år vært pådriver innen planlegging for velfungerende, sosiale gater i norske byer og tettsteder. I hans doktoravhandling fra 2007 vurderes 14 steder etter forholdet mellom:

- Sosial gateaktivitet
- Fotgjengerintensitet (mengde)
- Sosial prosentandel
- Motorisert trafikkvolum (ÅDT)
- Arkitektonisk attraktivitet

Formålet med denne vurderingen var å bekrefte eller avkrefte følgende:

Hypotese 1:

Motorisert trafikkvolum begrenser ikke sosial gateaktivitet.

Hypotese 2:

Arkitektonisk attraktivitet er ubetydelig i forhold til sosial gateaktivitet. (Lillebye, 2007)

For å teste ut Hypotese 1 ble gatene delt inn etter motorisert trafikkvolum, altså hvor stor årsdøgntrafikken var i hver gate. Den sosiale aktiviteten

ble registrert og målt opp mot trafikkvolum for å kunne si noe om i hvilken grad trafikken påvirker sosial bruk av gata.

Ved svært høy ÅDT (over 20 000) sier Lillebye at sosial aktivitet kan oppstå dersom møtestedene er attraktive med hensyn til funksjon og arkitektur. De fysiske forholdene er altså viktige for å oppnå sosial bruk av gaterommet (Lillebye, 2007). Torget i Bergen var et av stedene som ble undersøkt. Her er det mange mennesker som benytter seg av torgetilbudet, men også en del som tilsynelatende blir igjen for å kikke på folkelivet. Årsdøgntrafikken på 26 000 kjøretøyer ser ikke ut til å dempe den sosiale aktiviteten.

Den andre gata i denne kategorien er Elgeseter gate. Som hovedferdselsåre i Trondheim har den en helt annet karakter og funksjon. Til tross for gatas rene transportfunksjon, er det nok mennesker som tar små pauser her til at det gir utslag på oppholdsraten. Her mener Lillebye at det er potensial for å øke den sosiale aktiviteten ved å nedgradere vegen til gate med noe mindre biltrafikk (Lillebye, 2007).



Bogstadveien i Oslo, et utrolig populært målpunkt, spesielt i helgene, til tross for trikk og høy biltrafikk. Kilde: Ditt Oslo.no

Ved høy ÅDT (8 000 – 12 000) varierer aktiviteten i de utvalgte gatene mye. Bryggen i Bergen og Stortorvet i Oslo peker seg ut som de med mest sosial aktivitet. Disse byrommene har begge betydelig areal mellom fasader og kjørebane, i tillegg til funksjoner som servering (Bryggen) og markedshandel og kollektivholdeplass (Stortorvet). I denne kategorien indikerer registreringene at høy ÅDT kan ha en negativ effekt på sosial aktivitet i gaterommet, men at trafikken ikke nødvendigvis er en avgjørende faktor for sosial aktivitet dersom populære tilbud og attraktiv arkitektur er tilstede og fartsreducerende tiltak gjennomføres (Lillebye, 2007).

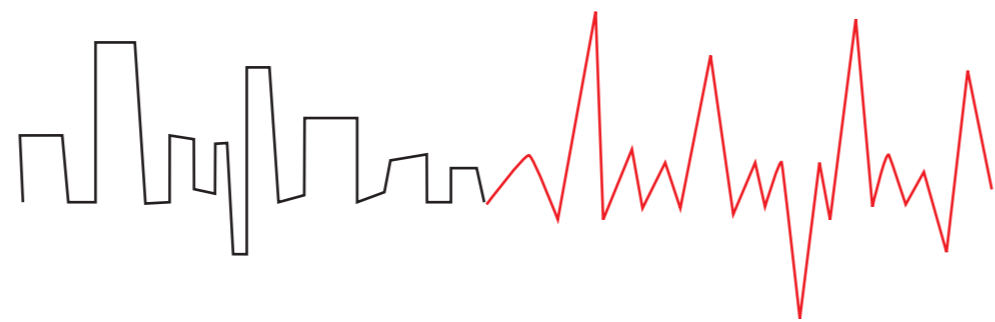
Fra registreringene i gater med medium og lav ÅDT, kan en lese at trafikk i denne størrelsesordenen ikke nødvendigvis påvirker sosial aktivitet, og i de bilfrie gatene i undersøkelsen er det andre faktorer som er like viktige for opphold.

Hypotese 1 blir dermed hverken bekreftet eller avkreftet (Lillebye, 2007).

Hypotese 2, attraktiv arkitekturs innvirkning på gatelivet, blir også testet ved hjelp av en inndeling i attraktivitet fra høy til lav. Kriteriene for inndelingen er om gata oppleves smal og intim eller åpen og oversiktlig, om den er beplantet med busker og trær, om den er omkranset av fine fasader, om den er stille og rolig og om sittemulighetene er gode.

Resultatene av registreringene avkrefter hypotesen om at arkitektonisk attraktivitet er ubetydelig i forhold til sosial gateaktivitet, men konklusjonen er langt fra entydig, da flere av stedene med lav estetisk attraktivitet likevel oppnådde middels høye prosentandeler innen sosial aktivitet (Lillebye 2007).

BYUTVIKLING



Byene våre er i stadig forandring. Noen av disse forandringene planlegges, mens andre, som endringer i bruk, omdømme og vekst, tilsynelatende skjer av seg selv. Hvilke prosesser er det som styrer byutviklingen? Og hvilke faktorer bidrar til å endre ulike forhold i deler av byen?

Byens rytmer - Henri Lefebvre

Byen er ikke bare det fysiske vi ser, men også sammensetningen av hverdagslige rytmer. Bysosiolog Henri Lefebvre (1901- 1991) var opptatt av bestanddelene i det urbane som ikke kun bestemmes av fysiske rammer og vedtatte lover, men også den enkeltes oppfatning av byen og pulsen som definerer en levende by. Han mener at planlegging som deler opp byen i ulike soner etter funksjon kun vil føre til reproduksjon av status quo. Funksjoner som berører ulike aspekter ved livet og hverdagen må ikke skilles, det ene kan ikke ses uten å forstå det andre (Juul/Frost, 2009).

Lefebvre snakker om byens rytmer som en del av hverdagserfaringen. Det handler om opphold, strømninger og skifter som preger byen i løpet av døgnet. Morgen- og kveldsrushet, fotgjengernes, syklistenes og bilenes tempo og butikkens åpningstider er delrytmer som kommer sammen i byens sammenhengende puls. Slik er byen ordnet i en sameksistens mellom flere aktiviteter. Den lever sitt eget liv uten å bli kontrollert ovenfra. Lefebvre beskriver også byen som en prosess, som et organisk og flytende element (Juul/Frost, 2009).

Kan da ikke byens rytme planlegges og formes? La oss si at en gate har en hverdagsrytme med biler, fotgjengere og syklistene. Tenk om en gjør gata bilfri: Da har en endret vilkårene for rytmen i gata. Og med den nye rytmen endres også opplevelsen og atmosfæren i gaterommet. Altså har byens puls og rytme stor betydning for hvordan vi bruker og oppfatter den.

Gentrifisering og reurbanisering

De siste tiårene har det vært en trend, både i Norge og internasjonalt, at mange flytter fra usentrale boligområder til mer sentrale byområder. Gentrifisering er begrepet som brukes om en endring i sosial sammensetning fra lav til høy, spesielt i indre byområder (Bjørnskau/Hjot-hol, 2001). Hva det er som gjør at noen byområder opplever et stort oppsving i popularitet og etterspørsel, kan være vanskelig å finne et entydig svar på.

I London finnes flere skoleeksempler på hvordan strøk som ikke engang har vært å regne som arbeiderklassestrøk nå har en kvadratmeterpris som gjør det umulig for alle andre enn de mest velstående å etablere seg. Et av disse strøkene er Portland Road i Notting Hill. Her har etterspørselen og prisveksten på boliger vært helt ute av alle proporsjoner siden midten av 1900-tallet. Gata har skiftet karakter fra kriminellbefengt slum til multimillionærstrøk med luksus-spa, vinbar og kunstgallerier.

Average property prices (2012)



Charles Booth poverty map (1898)



Skyhøye boligpriser i Portland Road, London sammenlignet med et «fattigdomskart» av samme gate fra 1898. Kilde: BBC News Magazine

TØI* og Norsk Forskningsråd publiserte i 2001 en artikkel kalt «Gentrifisering på norsk». I den går det dypere inn på hvorfor de sentrale områdene i de største norske byene har blitt så populære som bosteder. Mens gentrifisering ofte har blitt forklart med ønsket om en mer urban livsstil og feminisering av arbeidslivet, drar artikkelen fram mer praktiske årsaker, som enklere organisering av hverdagen med kortere avstander mellom bolig, arbeid og fritidsaktiviteter (Bjørnskau/Hjorthol, 2001).

I norske byer startet gentrifiseringen av indre byområder med lav status med radikaliserings av ungdomskulturen på 70-tallet. Studenttallene i byene økte, og studietiden ble lengre. Disse studentene hadde økonomiske motiver for å leie i upopulære områder i byen, og bodde også sammen i kollektiv. Etter hvert ble bomiljøene bedre, mye takket være leieboerforeninger som kjempet for byfornyelse på beboernes premisser. Samtidig kom studentene ut i jobb, og de første gentrifisererne ble etterfulgt av mer pengesterke grupper. De nye byboerne har for en stor del typiske middelklassetrek; høy utdanning og gjerne venstreorienterte politiske sympatier (Bjørnskau/Hjorthol, 2001).

Men befolkningsøkningen i de sentrale bydelene i norske byer de siste 20 årene, viser at gentrifisering ikke er noe som kun skjedde på 70- og 80-tallet. En ser her en reurbanisering med endrede preferanser for boligmiljø. I Oslo har økningen siden 90-tallet vært størst i indre sone (innenfor Ring 2), og boligprisene i disse områdene, særlig de som tidligere har hatt lav status, har gått i taket.

Den nye gruppen mennesker som ønsker å bo i byen har andre grunner enn 70-tallets studenter til å søke mot de mest sentrale bydelene. Det er fort gjort å tenke at økende interesse for en urban livsstil med lett tilgang til kultur og underholdning er det som trekker. Registreringer og spørreundersøkelser som artikkelen fra Norsk Forskningsråd bygger på, viser imidlertid at korte avstander i en hektisk hverdag er minst like viktig. (Bjørnskau/Hjorthol, 2001).

«Det er ikke først og fremst kafé og kultur som er begrunnelsen for å velge de indre bydelene som bosted, men praktiske forhold som det at man kan gå og sykle til de daglige aktivitetene».

Bjørnskau/Hjorthol «Gentrifisering på norsk», 2001

Marked på «Blå» ved Akerselva. Grünerløkka i Oslo har blitt selve symbolet på gentrifisering i Norge.





Kollektivutbygging som stedsutvikler

Selv med fortetting og tilflytting til byene, kan en ikke forvente at alle skal kunne gå til jobb. Blant faktorene for byutvikling, er tilgang til kollektivtransport en av de mest betydningsfulle. Transit-oriented development, TOD, er en byutviklingsstrategi som baserer seg på høy tetthet av boliger og kommersielle funksjoner sentrert rundt et kollektivknutepunkt. I slike TOD-nabolag skal det være et kollektivstopp innen gåavstand (400-800 m). TOD brukes som planleggingsverktøy særlig i USA, Canada og Latin-Amerika, men prinsippene om høy tetthet, blandede funksjoner og kollektivbasert infrastruktur finnes jo i praksis også her i Europa. En av byene som satser på TOD er San Fransisco. Her er målet at 50 % av trafikkveksten skal tas med kollektivtransport. I Europa er Paris et eksempel på en TOD-storby med metrostasjoner for hver 500 meter.

I Norge varierer kollektivtilbud og strategier for hver by. Trikk, buss og bane påvirker også omgivelsene på ulike måter. I Oslo er trikken svært synlig i gatebildet. Her snakkes det om «skinneeffekten», en ekstra attraktivitetsboost i de gatene der trikken går. Disse kalles «strøkgater», og er

sentrumslignende, sammenhengende handlegater kombinert med kultur- og boligfunksjoner (Rike, 2007).

T-banen legger til rette for en mer nodebasert utbygging. Den rekker over større geografiske områder og gir kortere reiseavstander til sentrum (Rike, 2007). Etablering av en ny T-banelinje eller stasjon kan ha avgjørende betydning for utbyggingsmønsteret i området, og det er ofte nærsenterfunksjoner like ved T-banestoppet. Da Holmenkollbanen skulle bygges rundt 1900, ble den i stor grad finansiert gjennom salg av tomter langs traséen. De store tomtene med nydelig utsikt over Oslofjorden viste seg å være svært attraktive, og området ble etter hvert et av de dyreste villastrøkene i byen.

Det siste tilskuddet innen kollektivtransport i Norge er Bybanen. Dette skinnegående alternativet har lenge hatt suksess flere steder i Europa, med Lyon i Frankrike som en av foregangsbyene. Første byggetrinn av Bybanen i Bergen åpnet i 2010 som hovedstammen i kollektivtrafikken i og rundt byen. Den fikk Vakre vegers pris i 2012, men er ikke bare et positivt innslag i bybildet. Den

har også nådd de overordnede målsettingene for byutvikling og fortetting langs aksen. Her har vi kanskje det beste eksempelet på kollektivutbygging som merkevare i Norge.

En annen, om enn litt mindre omfattende kollektivmerkevare er Bussmetroen i Kristiansand. Her ble gjennomført design, enkel trasé og prioritert framkommelighet brukt for å gjøre bussen til et reelt alternativ til bilen. Bussmetroen åpnet i 2003, og sikter mot å oppfylle kriterier man finner hos metro eller bybane: Enkelt rutenett basert på en grunnlinje gjennom byen, kollektivdekning til minst 50 % av byens innbyggere, hyppige avganger, sanntidsinformasjon og moderne design.

Dette konseptet går også under navnet «Superbuss», et høykvalitets busstilbud som skal kunne sammenlignes med bybane med hensyn til kvalitet, men med mye lavere drifts- og investeringskostnader. Superbusskonseptet har også lavere krav til markedsgrunnlag enn bybane, og kan derfor egne seg bedre til de mange mellomstore byene her i landet (TØI, 2008).

Bybanen i Bergen er et av de fremste eksemplene for kollektivutbygging som stedsutvikler og som merkevare. Kilde: Ruter Labs



MARKET STREET

Market Street er en av San Franciscos viktigste gater, hvor hundretusener av mennesker jobber og beveger seg til daglig. Den er hovedsakelig en transportgate med metro, trikk og busser i tillegg til taxier, personbiler, syklistene og fotgjengere. Samtidig fungerer den som et av byens største offentlige rom, en slags lineær plaza (Popper, 2009).

I 2009 ga San Francisco Planning Department ut en studie av forholdene for gange, sykkel og gateliv i ulike deler av gata. Målet med studien var å få noen håndfaste registreringer som kunne si hvorvidt tilrettelegging for sosial aktivitet ville gi økt variasjon og bruk av gaterommet. Byen har også et overordnet mål om at 50 % av alle turer i byen skal tas med kollektiv, gange eller sykkel. Tilrettelegging for dette i Market Street vil være et stort skritt mot realisering av visjonen.

I studien utdypes registreringene med prinsipper og anbefalinger for forbedring av oppholdssoner og framkommelighet for myke trafikanter i Market Street. Korte, varierte fasader i første etasje illegges stor betydning for gatelivet, det samme gjør gode sittemuligheter, flere tilbud og tydelig program i de ulike byrommene. Studien legger vekt på at

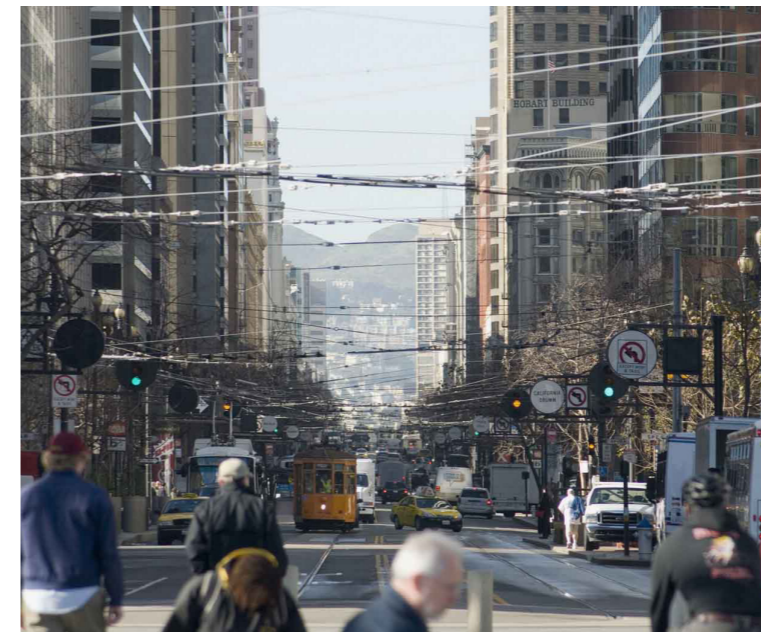
det skal være trygt og enkelt å bevege seg til fots, på sykkel eller kollektivt langs gata. Market Street skal også være et sted hvor de lokale kan møtes over handledisken, og hvor byrommene er lagt til rette for hverdagslige gleder (Popper, 2009).

Better Market Street Project jobber for å styrke Market Street som sted og gatas rolle som samfunnsmessig, kulturelt og økonomisk sentrum i San Francisco. I deres «Concept Narrative Draft» fra 2012 vises flere konkrete eksempler på hvordan gatesnittet kan løses med vekt på «Placemaking» og bedre tilgjengelighet for kollektivtrafikk og myke trafikanter.

I dette forslaget anerkjennes Market Streets identitet som transportåre, eller «Transportation Workhorse», og behovet for at denne funksjonen må fungere tilstrekkelig og effektivt, samtidig som gata skal være en destinasjon hvor folk kommer for å spasere og oppholde seg. Disse to aspektene, «Transportation Strategies» og «Street Life Strategies» skal komplimentere hverandre, ikke sloss mot hverandre, hevder Better Market Street. (Better Market Street, 2012)

En av de viktigste strategiene som blir foreslått for økt gateliv er innføringen av en «Street Life Zone», eller gatelivssone, mellom fortauet på den ene siden og sykkelfelt og kjørebane på den andre. Her skal det være plass til gatemøblering, gate-trær, aktiviteter, små kiosker, sykkelparkering og åpne overvannsløsninger. Disse gatelivssonene kan ha forskjellig utseende og program etter hvilken karakter Market Street har i de ulike delene.

Alternativer for sykkelløsninger, spesielt i tilknytning til kollektivstopp, er skissert ut med målsatte tegninger og snitt. (Better Market Street, 2012).



*Travel atmosfære og høy konsentrasjon av trafikk i Market Street.
Kilde: Photo Everywhere*



*«Street Life Zone», et av hovedtiltakene til Better Market Street.
Kilde: SF Streets Blog.org*

HVORDAN VI REISER



Vi mennesker er ganske enkle: Vi vil ikke skille oss for mye ut. Trender innen livstil bestemmer i stor grad hvordan vi lever livene våre. Hvordan vi velger å bevege oss mellom daglige aktiviteter, gjenspeiler det samfunnet og den kulturen vi er en del av. Hvilke reisemåter som gir status, og hvilke vi helst ikke vil defineres ut fra, handler mye om hva som er vanlig der vi bor og i de kretsene vi omgås.

I DEL 1 så vi at de fleste turene på Haugalandet foretas som sjåfør i egen bil. Hvor nødvendig er dette valget av reisemiddel, og hvor mye er:

- 1) Sosialt betinget – fordi alle gjør det?
- 2) Økonomisk betinget – fordi vi har råd?
- 3) Samfunnmessig betinget – fordi både byene og hverdagen vår er lagt til rette for å kjøre og parkere hver vår bil?

Tekstene som følger handler om alternative reisemåter, og på hvilken måte disse kan påvirke hvordan vi reiser i en by.

Kollektivtrenden i Zürich

Zürich er ikke bare verdens «Most Livable City», den er også et av de mest populære målene for studiereiser blant planleggere som lurer på: Hva er det med sveitserne som gjør at de får kollektivtransport til å fungere?

Jeg ringte Dominik Brüwiler i Zürich Transport Authority for å høre om sveitserne er annerledes enn alle oss andre. Og det er de visst. Brüwiler forteller at kollektivtransport alltid har hatt et godt rykte i Sveits, at det har vært forbundet med kvalitet og punktlighet. De med høy inntekt reiser mer kollektivt enn de med lavere inntekt. Det er også politisk godvilje overfor kollektivtiltak, disse går så godt som alltid gjennom både i parlamentet og ved folkeavstemninger, mens nye vegprosjekter avslås.

Og oppskriften er nok sammensatt, men blant suksesskriteriene nevner Brüwiler:

REGELMESSIGE TIMETABELLER med 60, 30, 15 og 7,5 minutters avganger. Disse intervallfamiliene ble innført i Zürich i 1970- og 80-årene, og gjør det lett å huske når du må ut av døra.

HYPPIGE AVGANGER og god korrespondanse i hele transportkjeden gjør at reisetiden med kollektivtransport kan konkurrere med personbilen.

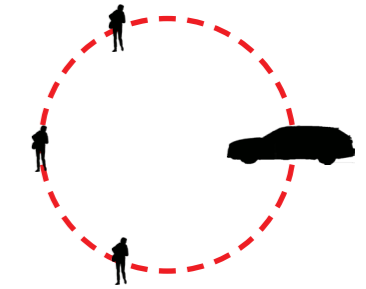
INFORMASJON OG BILLETTKJØP må være enkelt og tilgjengelig, her er Internett og smarttelefoner nye verktøy for å nå mennesker der de er. I tillegg kommer sanntidsinformasjon både på nett/mobil, på holdeplassene og på kjøpesentre, arbeidsplasser, kultur- og sportsarrangementer og lignende.

PARKERING VED KNOTEPUNKTENE må være godt utbygget, mens det må være få og dyre plasser i sentrum, også på arbeidsplassen. Det må rett og slett svi litt å ta bilen helt inn til jobb.

Avslutningsvis legger Mr. Brüwiler til at slike forandringer ikke skjer over natten. Først må en få på plass bedre tilbud, sikkerhet og kvalitet, og det er viktig at kjente profiler, politikere og andre, går foran som gode kollektiveksempel. Brüwiler forteller om en minister som møtte opp til åpning av ny togstasjon utenfor Zürich i egen limousin. Han fikk sparken.



Når går neste? Escher-Wyss-Platz, stoppested for tramway.
Kilde: Norconsult, Haugesund



Samkjøring

I reisevaneundersøkelsen for Haugalandet går det fram at det gjennomsnittlig sitter 1,5 personer i hver bil, og at 66 % av bilførerene kjører uten passasjer. Når en legger til at halvparten av de yrkesaktive i regionen kjører bil til arbeid hver dag, og at kun 2 % sitter på til jobb daglig, da begynner det å demre hvor stor kapasitet det er for å frakte flere mennesker inne i de bilene som allerede står i kø i morgen- og ettermiddagsrushet.

Kameratkjøring og samkjøring er to begreper som ligner hverandre, og som stort sett går ut på å fylle opp bilen hvis en likevel skal i samme retning. Det ligger i ordet at ved kameratkjøring er det private som avtaler å kjøre med hverandre. Med samkjøring i en bredere betydning kan du finne mennesker som skal dit du skal og henge deg på, eller tilby andre å bli med i din bil.

Det er dette Statens vegvesen i Bergen jobber iherdig med for tiden i prosjektet som kalles «Spontan samkjøring med bil, buss/bane og taxi i Bergensområdet». Og det er det spontane aspektet som er viktig, at en må kunne sjekke tilbudet 5 min før en går ut døra. Svaret er selvfølgelig

en app. Og appen må være lett nok og trygg nok til at folk vil bruke den. I tillegg trengs det både gulrot og pisk. Av belønninger for samkjøring kan en nevne sambruksfelt for 2+, innfartsparkering, rabatt i bomring og tilbud om gunstig parkering ved jobben. Piskene kan være få muligheter for parkering på arbeidsplassen (Eggen, 2012). I tillegg kan en planlegge for enda færre biler ved å legge arbeidsplassene sentralt eller til et sted med god kollektivtilgang og øke antall sykkelparkeringer.

I Trondheim har de gode erfaringer fra et prøveprosjekt for sambruksfelt i Elgeseter gate. Her åpnet de opp for at de med to eller flere i bilen kunne benytte seg av det høyre feltet som også benyttes av bussene. På kort sikt ble resultatet litt flere samkjørere og bedre framkommelighet for kollektivtrafikken (Aas, 2002).

Leder for arbeidet med spontan samkjøring i Bergen, Arild Olav Eggen, mener målet bør være at det i framtidens bytrafikk er en uvane å sitte alene i bilen. Eller som en amerikansk propagandaplakat fra 40-tallet sier: «When you ride alone, you ride with Hitler!»



Propagandaplakat for samkjøring fra USA under andre verdenskrig. Målet var å spare bensin og bildekk. Kilde: The Society Pages.org

Bildeling

Mange gremmes over kostnadene ved å eie egen bil, særlig med tanke på at en norsk gjennomsnittsbil står stille 23 timer i døgnet. Bildeling går ut på at en gruppe mennesker går sammen om å eie eller leie biler. De slipper da å tenke på årsavgift og service, bilen får gjort mer nytte for seg og det blir færre biler som står parkert og tar opp areal i byene. Ny teknologi gjør at bildeling også kan også fungere på samme måte som spontan samkjøring. En sjekker på mobilen hvor og når det er tilgjengelige biler, og booker en bil til et visst tidspunkt.

TØI arbeider med bildeling som en del av satsningen på nye kollektive mobilitetsløsninger. De mener at med dagens digitalisering og urbanisering av samfunnet, er det naturlig at bilen i framtiden vil ses på mer som en tjeneste enn et produkt. Men hva skal til for at bildeling skal kunne bli et reelt alternativ til egen bil? Som vanlig er det gulrot og pisk, men også appell som er virkemidlene. For eksempel vil det være viktig å legge opp til bildelingsplass ved kollektivknutepunktene. Når det gjelder informasjon og holdninger satses det på modellen «Peer to Peer», hvor bildelere låner

av andre bildelere i et digitalt byttemarked.

Finn.no er blant annet interessert i å lansere dette konseptet (Nenseth, 2012).

Felles for både samkjøring og bildeling er raske og rimelige resultater. Etter at tilbudet er på plass, og folk faktisk begynner å bruke det, vil en se resultatene i form av reduksjon i trafikken, mindre behov for parkering og mindre CO₂-utslipp. Alt dette uten å legge en eneste kantstein.

TRAFIKK VS. BYLIV



Torget i Bergen (About.com)



Kensington High Street (Plangate.no)



Bogstadveien (Einar Lillebye)



Champs Elysées (Mountains of travel photos.com)



Market Street (Reset San Francisco.org)



Carl Berners Plass



Kensington High Street (Wikimedia commons.org)

Kan en ha 20 000 biler i en gate i en liten by som Haugesund og fremdeles oppnå gateliv? Hva med i Bergen og Oslo? Eller i Paris og London? Hvordan oppleves gater med mye trafikk i ulike sammenhenger?

I kapitlene «Byens liv» og «Hypoteser om gateliv» så vi på funn gjort i norske undersøkelser vedrørende byliv i gater med varierende trafikk. De konkluderte begge med at fysisk form og trafikkmengde ikke nødvendigvis er de viktigste faktorene for sosialt liv.

I dette kapitlet følger noen eksempler fra både norske og utenlandske gater hvor trafikk og byliv har tilpasset seg hverandre.

Norge

Det er tidlig høstmorgen på Carl Berners plass i Oslo. Anleggsarbeidet som har pågått i to år er ferdig, og en omstridt, firkantet rundkjøring med furu og trikkespor står klar. Men de fysiske rammene er ikke det eneste som er forandret i det beryktede krysset. 38 % av trafikken som tidligere gikk over Carl Berners plass er blitt borte over natten. Noe trafikk finner en igjen på lokale veger, men 16 000 biler er forduftet fra området. Hvor er de blitt av?

Den eneste forklaringen vegvesenet kan finne, er at de som ikke er nødt til å kjøre, velger andre alternativer. De lar bilen stå, og tar heller bussen eller sykkel til jobb. Om enn omdiskutert og kritisert; ombyggingen av Carl Berners plass viser hvordan trafikken også tilpasser seg byen, ikke bare hvordan byen tvinges til å tilpasse seg trafikken.

Og det finnes flere eksempler på at trafikk og byliv tilpasser seg hverandre. I registreringene referert til i «Byens liv» gikk det fram at det var på Torget i Bergen, som hadde høyest trafikkmengde i undersøkelsen, det ble observert flest mennesker som

satt, stod, handlet, snakket og kikket. I den estetisk vakre og bilfrie Torgalmeningen, hvor en kunne forvente stor sosial aktivitet, var folk flest på gjennomfart fra St. Olavs plass til Torget og Bryggen.

Det kan virke rart, men det er også enkelt: Aktivitet og en passe travel atmosfære trekker folk, som igjen trekker flere folk. Og trafikken er del av denne atmosfæren. Et tilsvarende eksempel er Bogstadveien, Oslos populære handlegate, med en stadig strøm av biler og trikker. Og som William Whyte også påpekte, stopper fotgjengere oftest opp på de travleste gatehjørnene for å slå av en prat.

Det store utland

Fire kjørefelt forbindes i Norge med større veger, og er per definisjon ikke tilpasset at folk skal dumpe uti for å komme seg over til andre siden. En firefelts gate i Paris, eller åttefelts for den sakens skyld, kan gjerne være brosteinsbelagt, omringet av butikker og serveringssteder, og la fotgjengerne krysse i samme plan som biler og busser. I London er Kensington High Street et godt eksempel på en trafikkert innfartsåre som også er en livlig handlegate, og som de siste årene har

satsset på opprydding og oppgradering av gategulv, skilt og møblement. Sykkelstativene i midtrabatten er også med på å synliggjøre myke trafikanter i gatebildet.

Market Street i San Francisco er tidligere nevnt som en gate hvor funksjonene «Transportation Workhorse» og «Street Life» ikke skal konkurrere, men komplimentere hverandre. Det er denne synergien som er hovedkonseptet for hele Market Street. Det at gata består av forskjellige deler med sine funksjoner og byrom, kommer til uttrykk i at utformingen tilpasses hver delstrekning.

Tilgjengelighet og framkommelighet

Ofte går planleggere i den fellen at det kun gjøres trafikale betraktninger i utviklingen av gater, de bymessige kommer alltid i andre rekke. Trafikk må ikke nødvendigvis strukturere byen, men er et viktig delaspekt i byutviklingen.

Transport handler først og fremst om tilgjengelighet, hvordan man kommer seg til en ønsket destinasjon, ikke framkommelighet eller hva maksfarten på turen har vært. Det er raskere, og oppleves mindre frustrerende, å kjøre jevnt i 20 km/t enn

å kjøre i 50 km/t, men måtte stoppe helt opp for hver rundkjøring. Hastighet og framkommelighet er altså ikke det samme.

Et skritt på vegen mot en god løsning er å definere hva som er akseptabel framføringshastighet i byen. I sentrumsgater er den ofte 15-20 km/t. I denne konteksten, med flere trafikanter som deler gatesnittet, gjør man andre observasjoner enn i en ren bilgate. 20 km/t blir plutselig mye når man er på samme nivå som fotgjengere som beveger seg i 7 km/t.

Transport handler først og fremst om tilgjengelighet, ikke framkommelighet.



TYPISK NORSK

Norge er et lite land, og de idéene som har vært rådende i ulike epoker kan sees igjen i mange byer og tettsteder. De fleste middels store byer i Norge inneholder nemlig grovt sett de samme ingrediensene:

- En slags kvartalsstruktur i sentrum.
- En gågate med 30x30 cm betongheller fra 70- og 80-tallet.
- En «hovedgate forbi byen» som tangerer sentrum og som er ment å ta hovedtyngden av trafikken.
- Boligområder med villabebyggelse og slyngende adkomstveger utenfor det historiske sentrum.

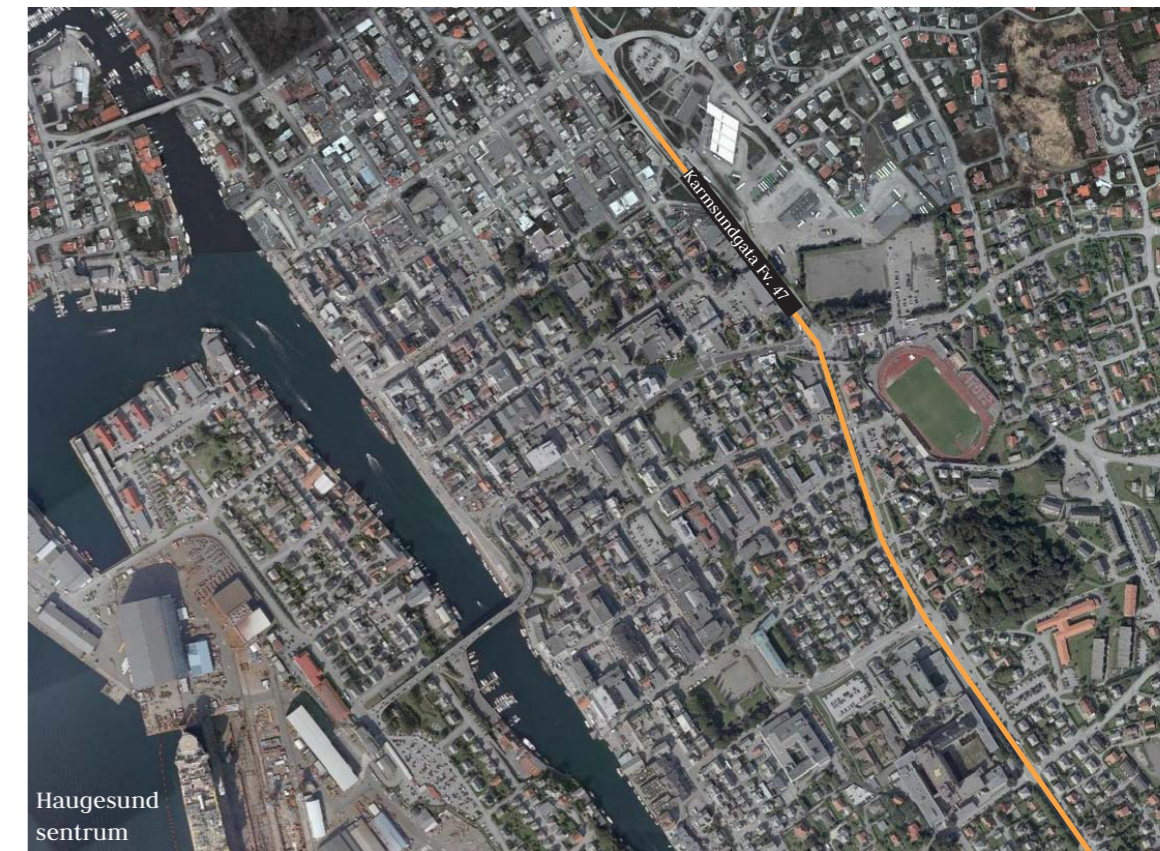
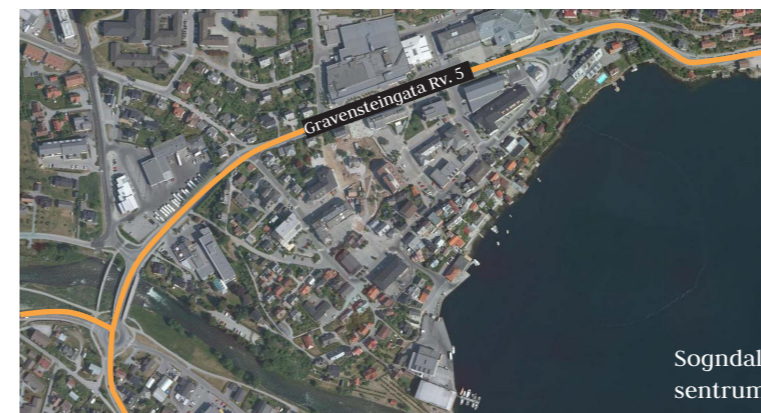
Haugesund er intet unntak i denne sammenheng. Byen kan nesten kalles et erkeeksempel på norsk by- og gateplanlegging fra slutten av 1800-tallet og fram til i dag. Og Karmsundgata oppfyller funksjonen som innfartsåre og resipient av all den trafikken som ikke er ønskelig hverken i sentrum eller i boligområdene.

Byer med voksesmerter vil på et punkt måtte ta stilling til hva en skal gjøre med trafikken som hopper seg opp i hovedgata. Noen har løst prob-

lemet med tunnel, andre med omkjøringsveg. NTP formaner at veksten må tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange i tillegg til fortetting og samordnet areal- og transportplanlegging.

Hvis problemstillingen er den samme i alle byer, er løsningen også den samme? Sannsynligvis ikke. Egne kollektivfelt har f.eks. vært svært politisk korrekt de siste årene, men hvis det kun kjører fem busser i timen i dette kollektivfeltet, er det åpenbart ikke særlig bærekraftig. Irriterende er det også.

Kommuneplaner over hele landet er fylt til randen av de samme gode visjonene. Likevel ender det ofte opp med gateprosjekter som ikke gir noe igjen til byen. Det kan virke som de fine ordene faller av lasset en setning om gangen for hvert krav til bredde, belysning, sikt, støyskjerming og svingradius som dukker opp. Hvordan kan en beholde kjernen i kommunenes visjoner gjennom hele planleggingsprosessen? Og hva er riktig innfallsvinkel i Haugesunds tilfelle?



Fire eksempler på situasjonen «hovedgate forbi by». Haugesund er ikke den eneste mellomstore byen i Norge med en belastet hovedtrafikkåre i randen av sentrumskjernen.

GATA SOM STED

I denne delen har vi sett på ulike vinklinger og eksempler rundt temaet «gata som sted». Mange har prøvd å sette ord på hva det er som gjør en by til et godt sted å leve, og hva som gjør gatene i disse byene så attraktive. Problemstillingen blir også mer og mer aktuell ettersom byene blir større og fokuset på miljøutfordringene øker. Hva kan vi så dra ut av det som observante øyne har sett, og de erfaringene andre byer har gjort? Og hvordan kan dette være relevant for Haugesund?

I DEL 2 siteres noen av kommunens dokumenter på hva Haugesund ønsker å være i framtiden. Begreper som bærekraft, byliv og byutvikling går igjen flere steder. For å oppnå dette kan det være nyttig å se på noen hovedtrekk fra DEL 3:

BLANDEDE FUNKSJONER og boligtyper er essensielt for å oppnå nok mennesker som bruker gata og som føler et visst eierskap til den. Jane Jacobs snakker her om «eyes on the street», som også er med på å gjøre gatene tryggere.

MENNESKELIG SKALA handler om å planlegge for mennesker og legge til rette for at gatene og byrommene tilfredsstillter fotgjengeres grunn-

leggende krav til komfort og trygghet.

TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT er et amerikansk begrep, men finnes som praksis i mange europeiske byer. Det går ut på å planlegge byene i tette noder rundt kollektivknutepunkt. Dette legger også til rette for økt tilgjengelighet for ulike tilbud og større andel gående og syklende.

BYEN HAR SIN EGEN PULS OG RYTME, men denne kan absolutt påvirkes av hvordan vi planlegger og bruker byen. Gentrifisering og reurbanisering er prosesser som endrer byens rytme, det samme gjelder tilrettelegging og utbygging av kollektivtilbudet.

FAKTORENE FOR BYLIV er svært komplekse. Omfattende registrering og forskning på byliv viser at trafikk og fysisk form ikke er avgjørende for sosial aktivitet i gater og byrom. Derimot er andre mennesker den aller viktigste faktoren. Folk trekker folk, og da trenger stedet funksjoner og aktiviteter som trekker de første menneskene dit.

Samles alle disse punktene, står noen forutsetninger fram som grunnleggende dersom målet om byliv og gaten som sted skal nås. Disse kan nærmest ses på som en konklusjon av DEL 3 når det kommer til utvikling av Karmsundgata:

FORUTSETNING 1:

Langtidsplanlegging med mennesket og byen i fokus, hvor visjonene er konstante og toneangivende gjennom hele prosessen.

FORUTSETNING 2:

Erkjennelse av at det aller viktigste for bylivet er menneskene. En må finne ut hva som kan trekke folk, holde på dem og sørge for at gaterommet er i bruk til en hver tid.



I krysset mellom Torggata og Haraldsgata er det mye aktivitet på en solrik formiddag i mars.

4 / 4

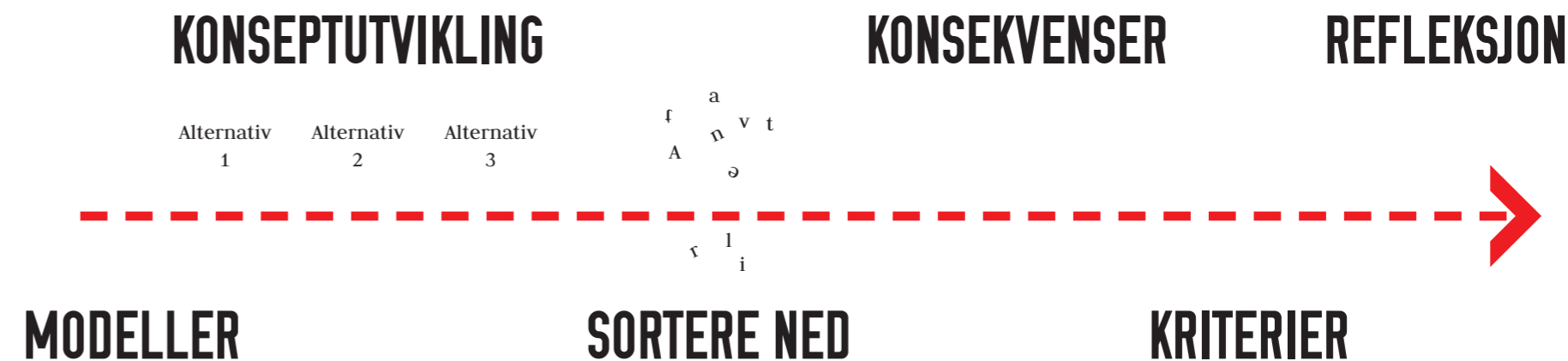
KONSEPTER

INTRODUKSJON DEL 4

For å finne den beste løsningen for Karmsundgata, er det nødvendig å gå gjennom en konseptutviklingsprosess. Her gjelder det å starte med et vidt spekter av alternativer. Videre i prosessen må det fastslås hvilke mål de ulike konseptene skal nå, og hvilke midler som skal brukes før en kan se på konsekvensene konseptene vil ha for framkommelighet, byliv, byform osv.

Det er naturlig at diskusjonen i en slik prosess også legger vekt på det materiale som er presentert tidligere i oppgaven.

DEL 4 tar dermed for seg ulike tilnærminger til gateplanlegging. Her presenteres alternativer med ulike målsetninger og konsekvenser. Hvilke kriterier må være til stede for å oppnå en levende bygate, og hvilke utslag gir ulike tilnærminger for utviklingen av Karmsundgata og Haugesund?



Figuren viser prosessen i DEL 4, med ulike trafikkmodeller, konseptutvikling og ned-sortering. Videre følger en oppsummering av konsekvenser de valgte konseptene vil medføre for Karmsundgata og for Haugesund sentrum. Konsekvensene for byliv vil bli grundigere vurdert etter kriterier som utarbeides spesielt for denne casen. Oppgaven avsluttes med en refleksjon over metodikken som er blitt brukt og dens utfall i Karmsundgatas tilfelle.

HVA MED TRAFIKKEN?

Haugesund har en tradisjonell klassifisering av sentrumsgatene, med én gågate, flere småtrafikkerte parallellgater og hovedkonsentrasjon av trafikken i Karmsundgata. Dette er et skoleeksempel på fordeling av trafikk i mellomstore byer i Norge.

Etter hvert som disse byene vokser og trafikkmengden blir et stadig økende problem, blir det mer naturlig å se på flere former for trafikksystem. Hvilke målsetninger har forskjellige trafikkstrategier, og hvilke konsekvenser vil disse gi? Her følger tre prinsipielt ulike eksempler på tilnærming til trafikksystemet for Haugesund sentrum.

1. Samle trafikken

Det første trafikksystemet jeg vil trekke fram, er et eksempel på den modernistiske tankegangen: Separering av trafikantgrupper og uhindret framkommelighet for bil. Kanskje spesielt etter at fokuset på å ta tilbake bysentra førte til at de første gågatene dukket opp på 1960- og 70-tallet, gjorde disse idealene seg gjeldende i form av større vegger i randen av byen. Disse skulle ta imot all trafikk fra de øvrige sentrumsgatene. I vårt eksempel er naturlig nok Karmsundgata denne

oppamlingsvegen, med optimal framkommelighet som mål og kun indirekte mating til sentrum. Med en slik trafikkstrategi markerer Karmsundgata et klart skille mellom sentrum og de øvrige delene av Haugesund, hvor alle sentrumsfunksjoner, aktiviteter og arrangementer er forbeholdt den gamle kvadraturen.

2. Fordele på mange gater

Den helt motsatte strategien ville være å spre trafikken på alle gatene. I denne trafikkmodellen legges det opp til endret bruk og bebyggelsesstruktur langs Karmsundgata, slik at den er dimensjonert for en moderat trafikkmengde, på linje med de andre sentrumsgatene. I den bytypologiske analysen ble gatenettet delt inn i bolig-gater og typiske sentrumsgater. De sårbare bolig-gatene egner seg ikke for gjennomkjøringstrafikk, og kan ikke brukes til å avlaste Karmsundgata. Derimot kan det åpnes for å fordele trafikken i Karmsundgata på sentrumsgatene Skåregata, Sørhauggata og Strandgata. Ytterligere avlastning via ny bro til Risøy og lysregulert innfartskontroll er tiltak som hører med til denne modellen.

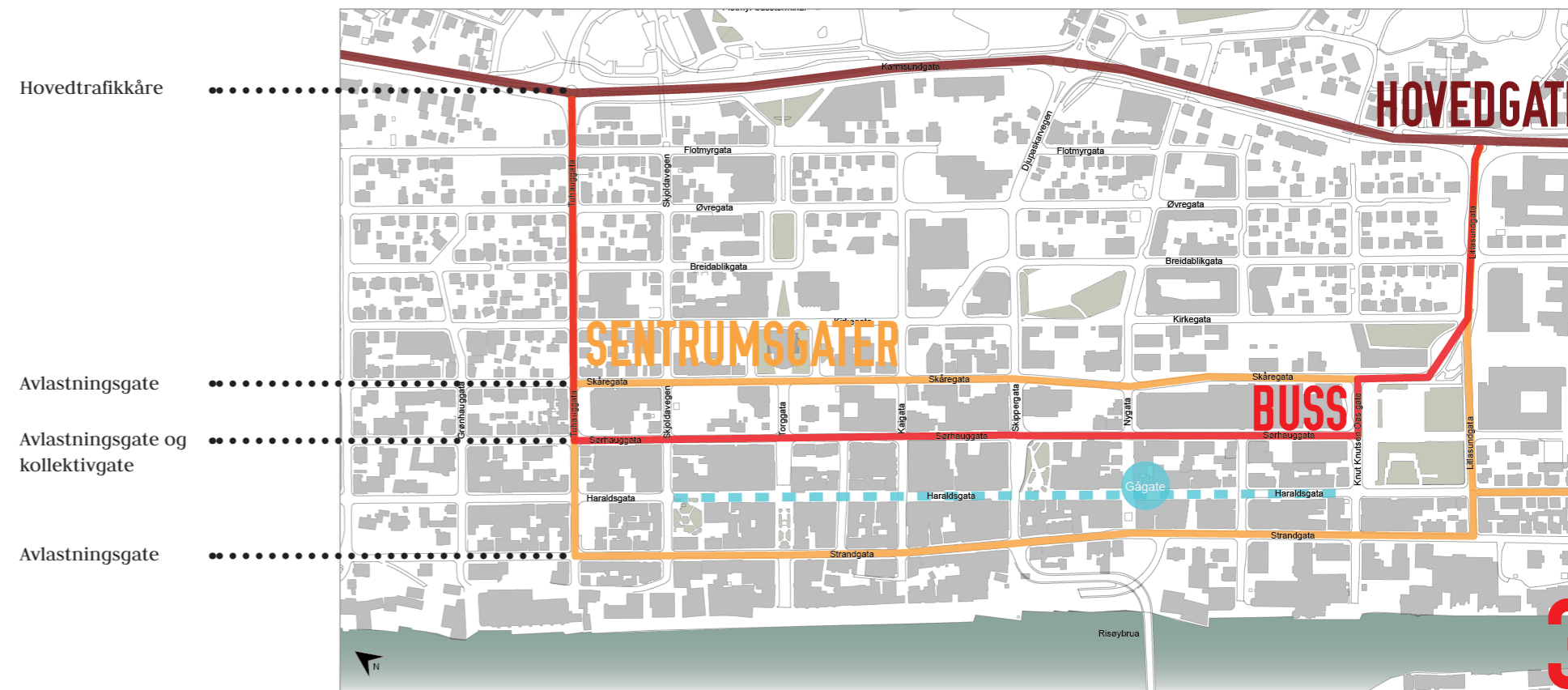
3. Nyansert hierarki

Det finnes mange måter å definere gatehierarki i byen på, og dette er til en viss grad behandlet i gatebruksplanen og i sentrumsplanen for Haugesund. Denne sier imidlertid at det er ikke er ønskelig med mer biltrafikk i andre gater enn i Karmsundgata. For å utvikle et mer nyansert hierarki i gatenettet i sentrum, er det viktig å sette ord på hvilken trafikkmengde som ønskes i hvilke gater, og hvorfor. Hva er målsetningen og konsekvensene både for de ulike gatene og for byen under ett?

Et slikt trafikksystem legger også vekt på en kollektivtrasé som er tydelig, tilgjengelig og har god framkommelighet. I Haugesund kunne en tenke seg en kollektivmodell lik den som er brukt i Kristiansand, med gateterminal i Tollbodgata. Ved at alle bussrutene stopper i samme gate i begge retninger, er det mye enklere å finne riktig buss på riktig holdeplass. Sørhauggata i Haugesund sentrum peker seg ut som en aktuell kandidat til en slik kollektivgate. Dette på grunn av beliggenheten nær Haraldsgata og Markedet samt blandingen av bygningstyper og funksjoner som finnes her.

Tre trafikkmodeller for Haugesund. Kart 1 viser en oppsamling av trafikk i Karmsundgata, og i kart 2 ser vi en jevn fordeling av trafikken i sentrum.

Kart 3 illustrerer en mulig funksjonsdeling i de fire omtalte sentrumsgatene og i Karmsundgata. Her vises også alternativ buss-trasé i Sørhauggata som tovegs kollektivgate med gateterminal.





SCENARIER

En gate er ikke bare en gate. Det er egentlig bare fantasien som setter grenser for hvor mange alternativer som kan vurderes når det gjelder strategi, trafikkavvikling og utforming.

Haugesund kommune ønsker ikke videre utredning av løsninger for Karmsundgata med kulvert eller tunnel under de sentrale strekkene. Dette gir en mulighet for å innlemme Karmsundgata i bystrukturen og definere hva slags rolle den skal ha i Haugesund sentrum. Over de neste sidene vil det bli presentert sju scenarier for strategi og utforming av Karmsundgata. Disse viser noe av bredden i tankesett innen gateplanlegging.

- 0** Dagens løsning med enkle tiltak
- 1** Kapasitetsprioritert bilgate
- 2** Bærekraftvisjon
- 3** Firefelts aveny
- 4** Smal bygata
- 5** Shared space
- 6** Ren boliggate

0 DAGENS LØSNING MED ENKLE TILTAK

Alternativ 0 representerer en tilnærming til utvikling av Karmsundgata med et svært lavt ambisjonsnivå. Det tar utgangspunkt i dagens løsning, og foreslår enkle tiltak for å for å bedre framkommelighet, som å slå sammen fotgjengerfelt og kutte noen avkjøringer.

MÅL

Økt framkommelighet for bil med enkle, kjappe og billige tiltak.

FORUTSETNINGER

Alternativet forutsetter at det hverken blir noen stor endring i bebyggelsesstruktur eller betydelig økning i antall mennesker som bruker Karmsundgata.

FUNKSJON

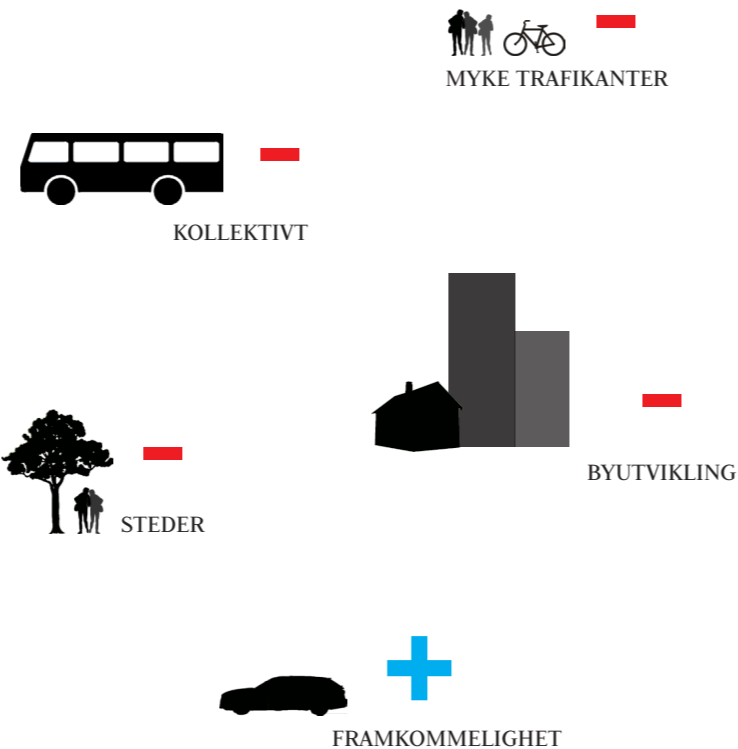
Karmsundgata vil kun opprettholde sin rolle som transportåre, og sannsynligvis vil ÅDT for de sentrumsnære delene øke med noe bedret framkommelighet. Noen vekst eller utvikling innen næring og bolig kan ikke forventes.

BYLIV

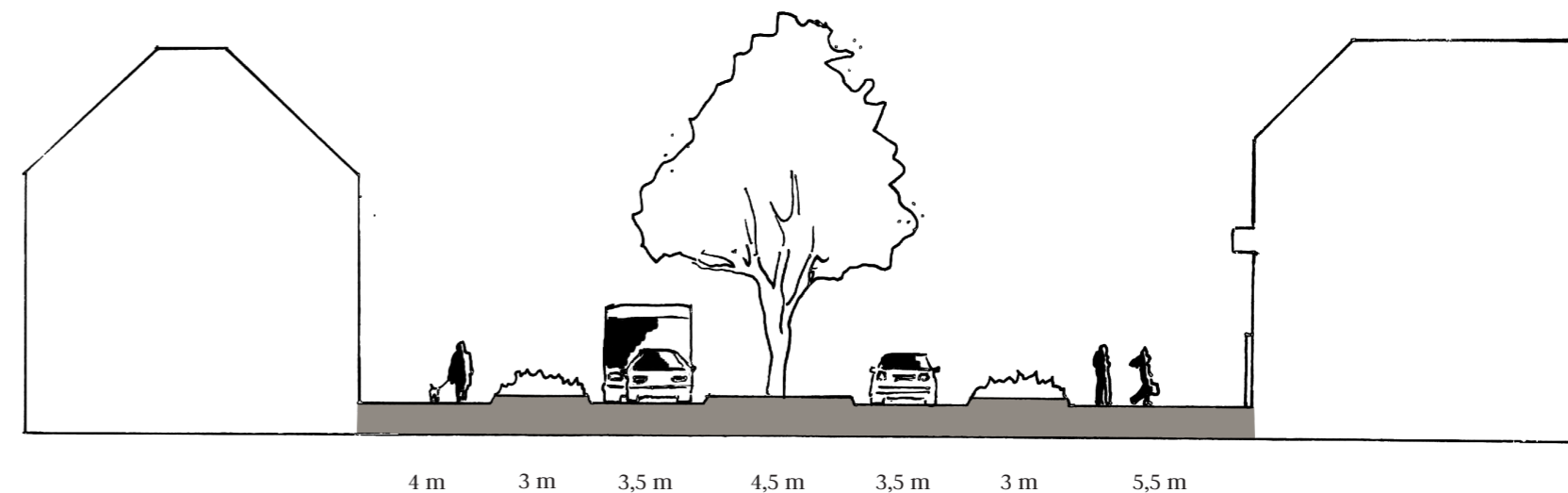
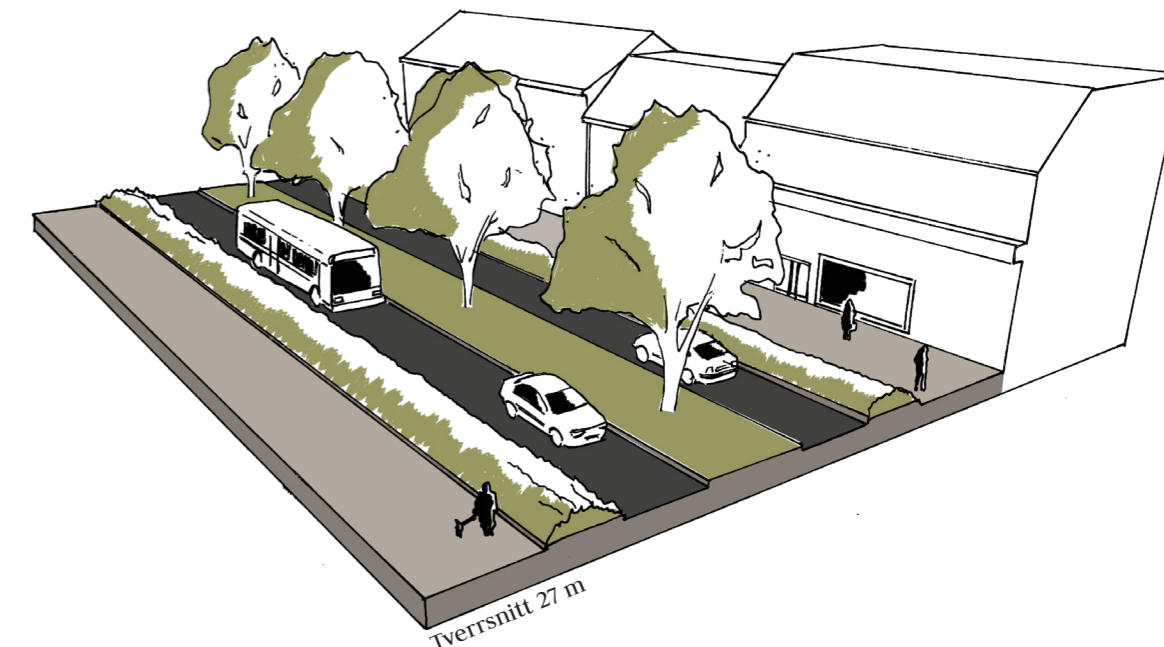
Med uendrede forhold langs Karmsundgata er ikke utsiktene for økt byliv særlig gode. Forholdene og krysningsmulighetene for myke trafikanter blir ikke bedret, selv om antall ulykker muligens vil reduseres med færre krysningspunkt i plan.

TILKNYTNING TIL BYEN

Randsonebebyggelsen langs Karmsundgata opprettholdes, forbindelsene på tvers blir enda svakere, og gata forblir en barriere mellom sentrum i vest og boligområdene i øst.



LAVE KOSTNADER KJAPPE LØSNINGER BILFRAMKOMMELIGHET



1 KAPASITETSPRIORITERT BILGATE

Alternativ 1 viser et gatesnitt hvor kun framkommelighet for bil er prioritert. Minst mulig stopp og oppbremsing skal oppnås med fire kjørefelt uten spesifisering, rundkjøringer som kryssløsning og planskilte overganger for fotgjengere.

MÅL

Overføre mest mulig av trafikken i Haugesund til Karmsundgata, og sikre optimal framkommelighet for bil.

FORUTSETNINGER

Alternativet forutsetter en utbygging som ikke er avhengig av å forholde seg direkte til Karmsundgata, eller av gode tverrforbindelser for myke trafikanter.

FUNKSJON

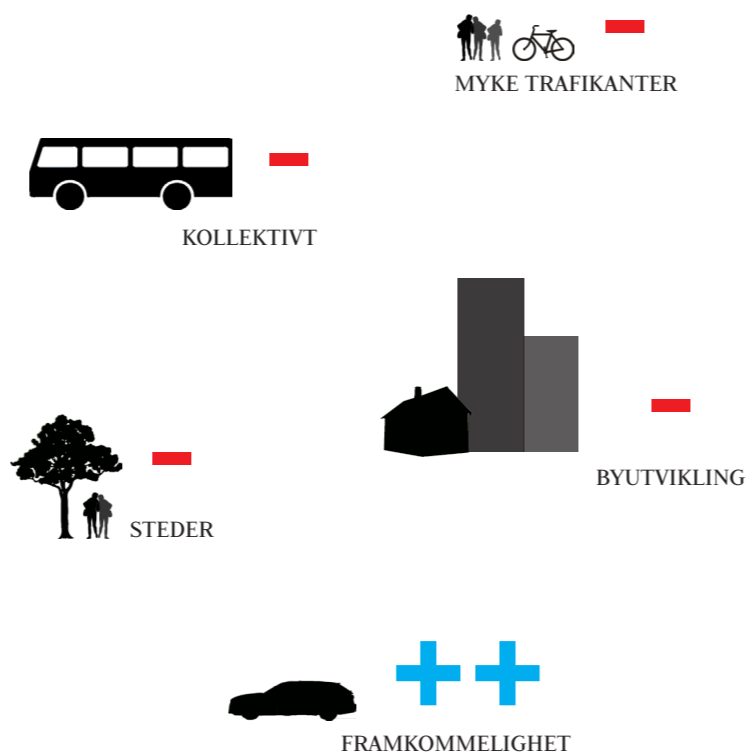
Karmsundgata blir en ren trafikkgate med enda høyere ÅDT enn i dag. Relativt høy fart og mer trafikk vil kreve støytiltak mot omkringliggende bebyggelse.

BYLIV

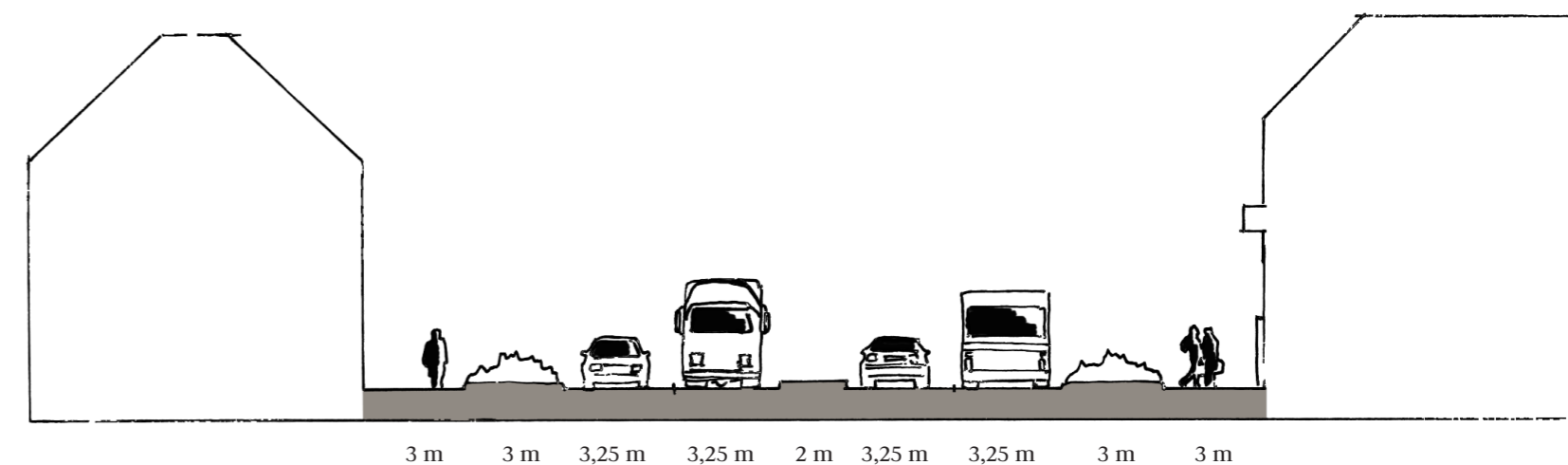
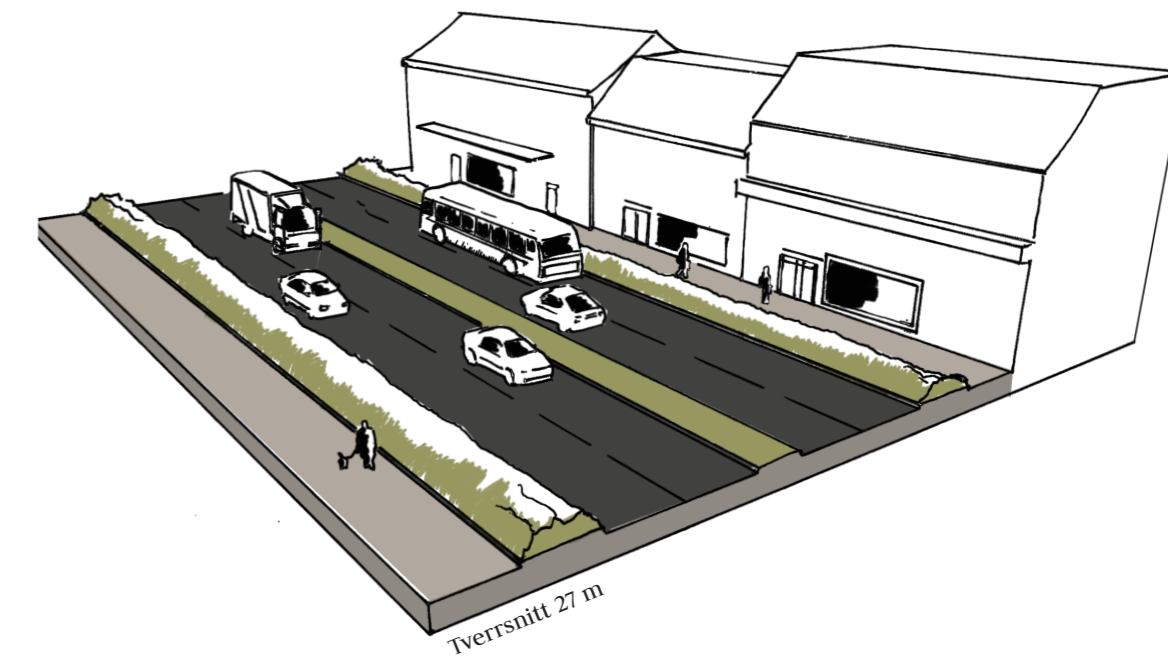
Det legges ikke opp til noen form for byliv langs gata, sosiale aktiviteter skal foregå andre steder i sentrum der bilene ikke dominerer i bybildet.

TILKNYTNING TIL BYEN

Karmsundgata vil bli en bredere, mer trafikkert veg, med få og lite attraktive krysningsmuligheter for myke trafikanter. Barriereeffekten av gata vil forsterkes, og de tverrgående forbindelsene svekkes.



SAMLE TRAFIKKEN BILFRAMKOMMELIGHET SEPARERE



2 BÆREKRAFTVISJON

Alternativ 2 er et forsøk på å etterkomme kravene i Nasjonal transportplan. For å vise at byen satses på kollektivt, gange og sykkel, gis bussen eget kollektivfelt, og syklistene eget sykkelfelt i Karmsundgata. De gående krysser gata i plan, i lysregulerte overganger.

MÅL

Tilrettelegging for miljøvennlige transportmidler som buss og sykkel.

FORUTSETNINGER

Alternativet forutsetter at hovedvekten av bussrutene legges i Karmsundgata, med en busstasjon i tilknytning til traseen, slik stasjonen på Flotmyr i dag.

FUNKSJON

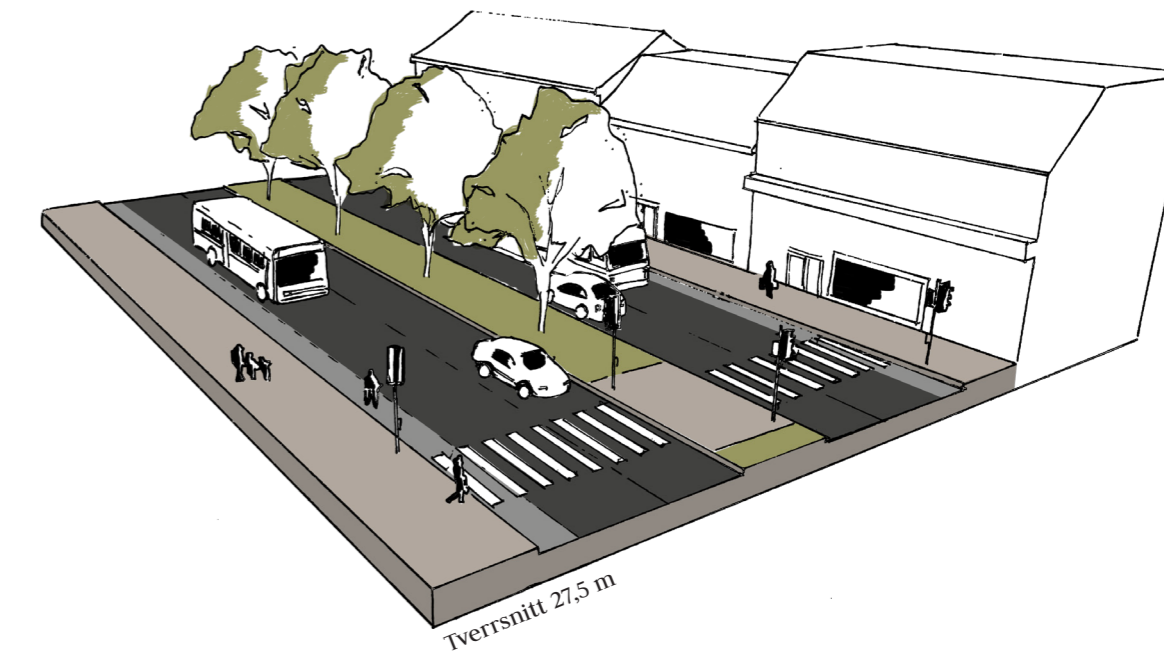
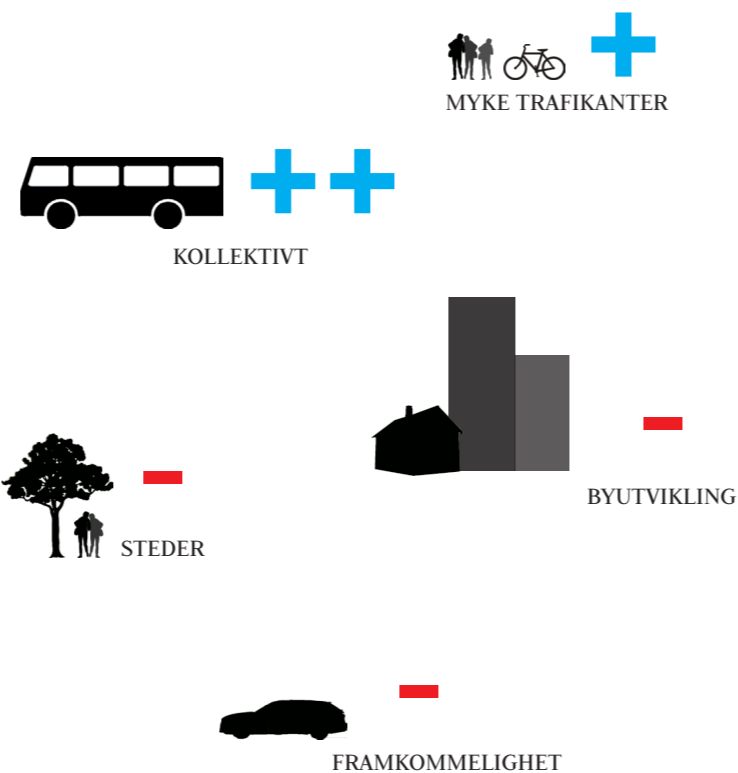
Karmsundgata er fremdeles hovedtransportåre, men nå med større vekt på miljøvennlig transport. Det at to av fire kjørefelt er satt av til buss, kan virke frustrerende for bilister som må stå i kø. Det er jo god plass i kollektivfeltene!

BYLIV

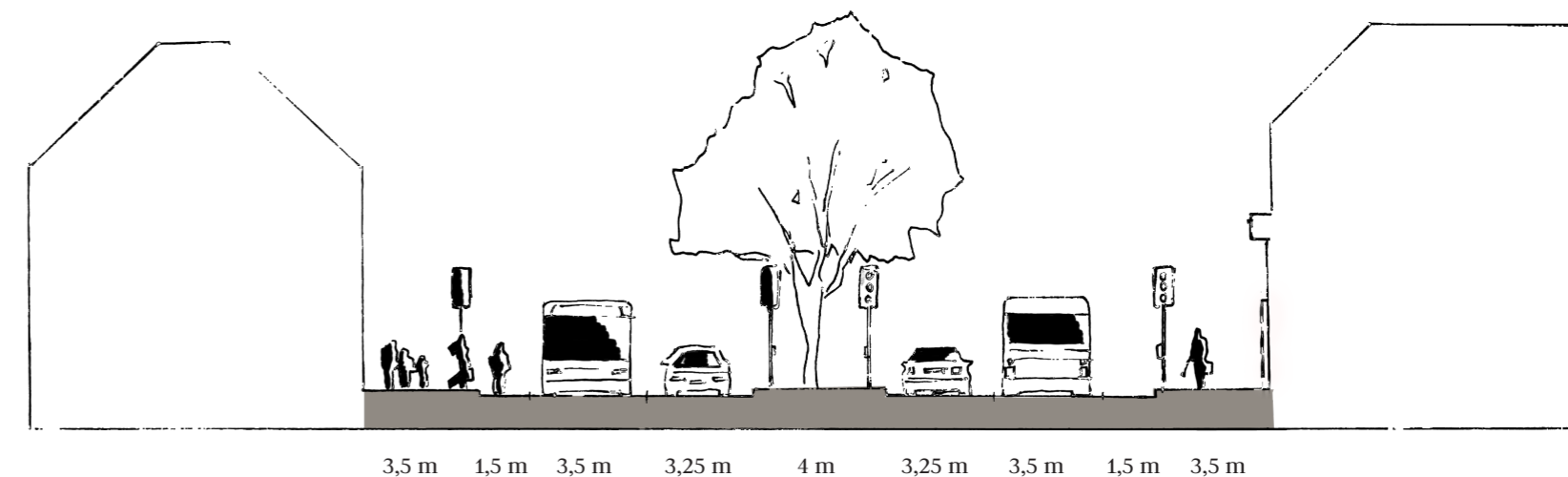
Tilrettelegging for kollektivt og sykkel alene, skaper ikke sosial aktivitet. Det er mulig at bussholdeplasser og eventuelle bysykkelstativ vil føre til at flere mennesker oppholder seg i Karmsundgata. Det kan også tenkes at lysregulerte overganger i plan vil gjøre det lettere for myke trafikanter å bruke området.

TILKNYTNING TIL BYEN

Fotgjengeroverganger i plan vil bedre tverrforbindelsen ned til sentrum og gjøre det lettere å ferdes øst-vest i byen.



KOLLEKTIVT MILJØVENNLIG SPESIFISERE



3 FIREFELTS AVENY

Alternativ 3 viser gata som en romslig aveny med fire felt. Den struktureres av trekker på begge sider, har brede fortau, opphøyde sykkelfelt og lysregulerte fotgjengeroverganger.

MÅL

Urbant uttrykk, samtidig som Karmsundgatas transportfunksjon opprettholdes.

FORUTSETNINGER

Alternativet forutsetter at Karmsundgata skal være hovedgata i Haugesund, «Porten til byen».

FUNKSJON

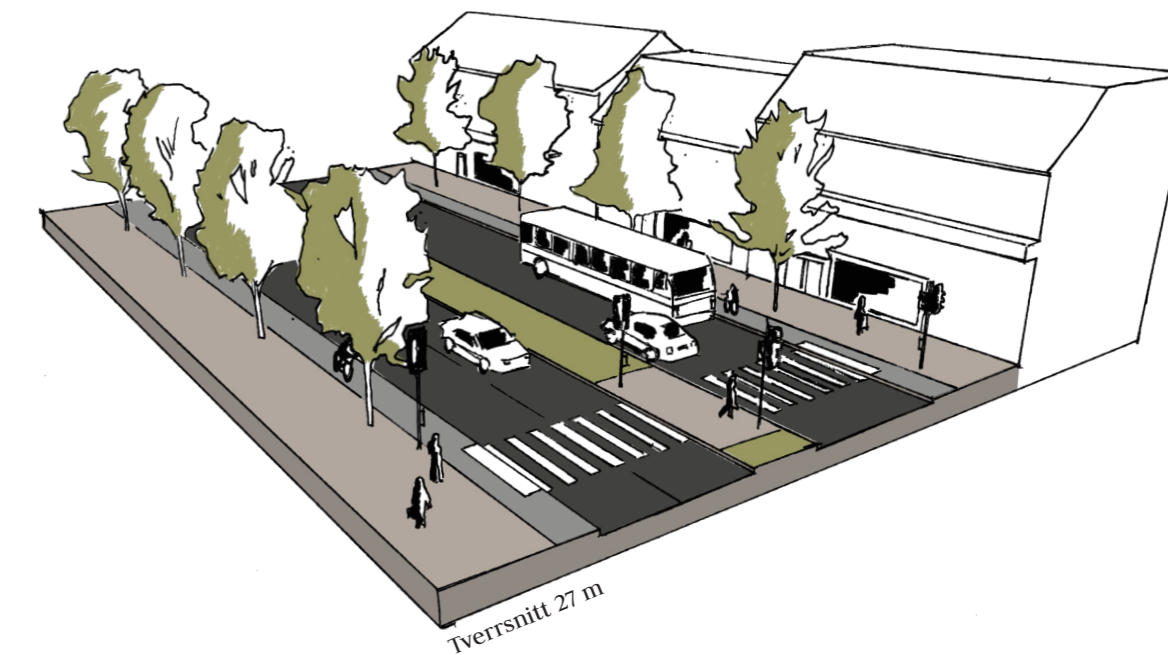
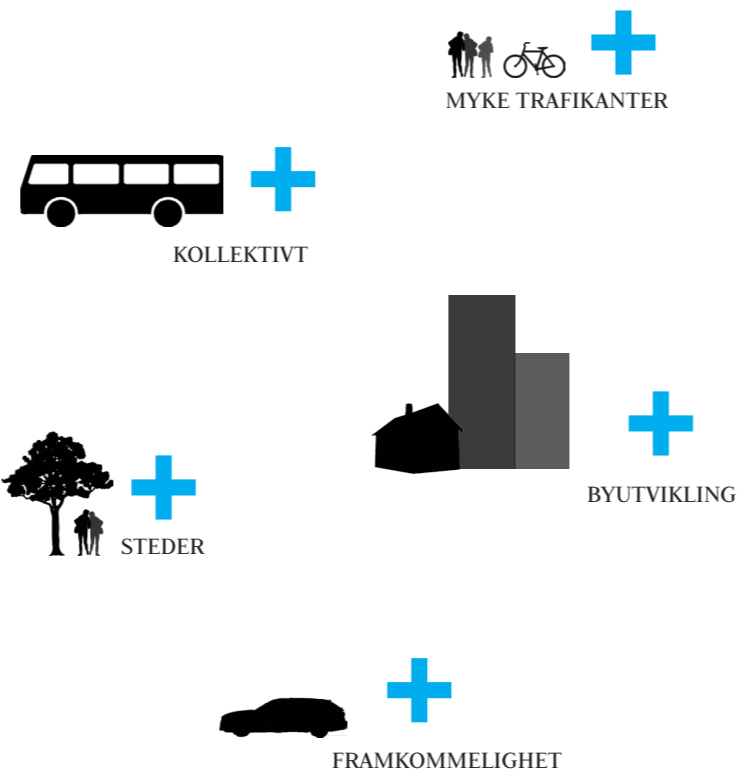
Hovedfunksjonen skal fremdeles være transport, men det legges mer vekt på forholdene for myke trafikanter både langs gata og i forhold til tverrforbindelser. Fire kjørefelt vil gi bedre framkommelighet for bil og en økt trafikk.

BYLIV

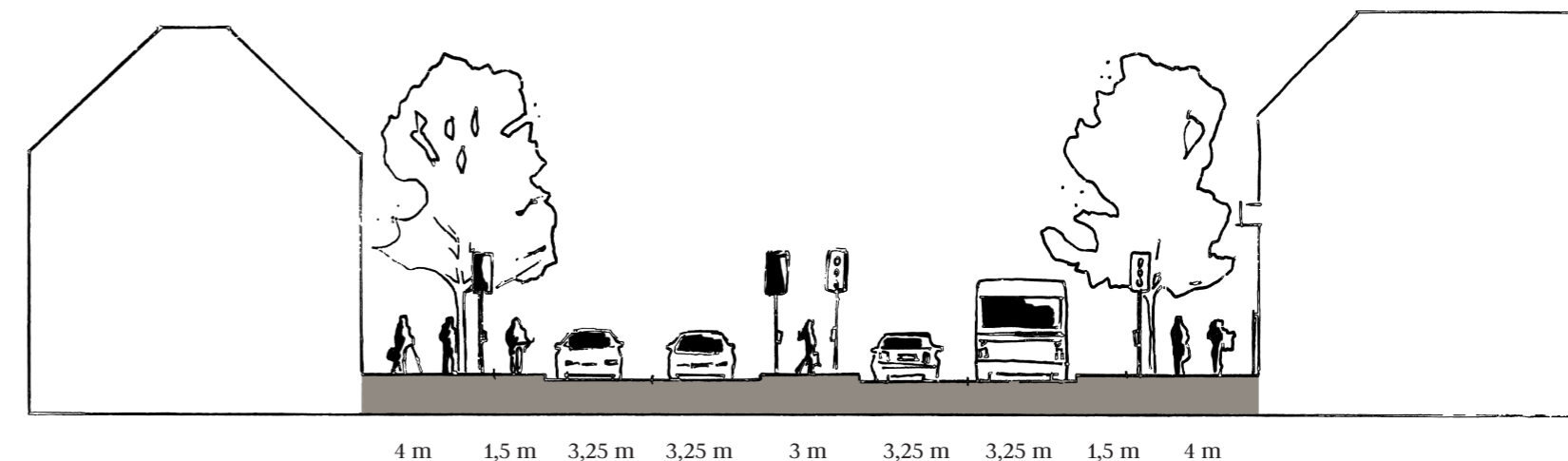
Brede, oppgraderte fortau med gatetrær og bedre forhold for gange og sykkel, vil gjøre det mer attraktivt å etablere handels- og servicetilbud i tilknytning til Karmsundgata. Støy og forurensning fra trafikken kan likevel gjøre det ubehagelig å oppholde seg her i lengre perioder.

TILKNYTNING TIL BYEN

Som i forrige alternativ, vil lysregulerte overganger i plan styrke linken til sentrum. Med en mer bymessig utforming og eventuelle tilbud som kommer, vil Karmsundgata bli en mer integrert del av byen. Selv med et urbant uttrykk, er gatesnittet fremdeles bredt. Karmsundgata vil derfor også i framtiden markere et skille mellom den tette byen og en bydel med romsligere dimensjoner.



URBANT UTTRYKK ROMSLIG TRANSPORTFUNKSJON



4 SMAL BYGATE

Alternativ 4 er også en firefelts bygate, men denne sikter mot å redusere trafikken. Virkemidlene kan være mange tilkoblingspunkter, lysregulerte overganger i plan og T- eller X-kryss med bussprioritering i ytterste felt. Ved å smalne inn kjørefeltene blir det kun 11 m å krysse for fotgjengere. En smal profil bidrar også til lavere fart, kanskje under 30 km/t noen steder.

MÅL

Strupe trafikken for å gi rom for byliv.

FORUTSETNINGER

En forutsetning for Alternativ 4 er at det åpnes for å spre noe av trafikken som i dag går i Karmsundgata på egnede sentrumsgater i kvadraturen.

FUNKSJON

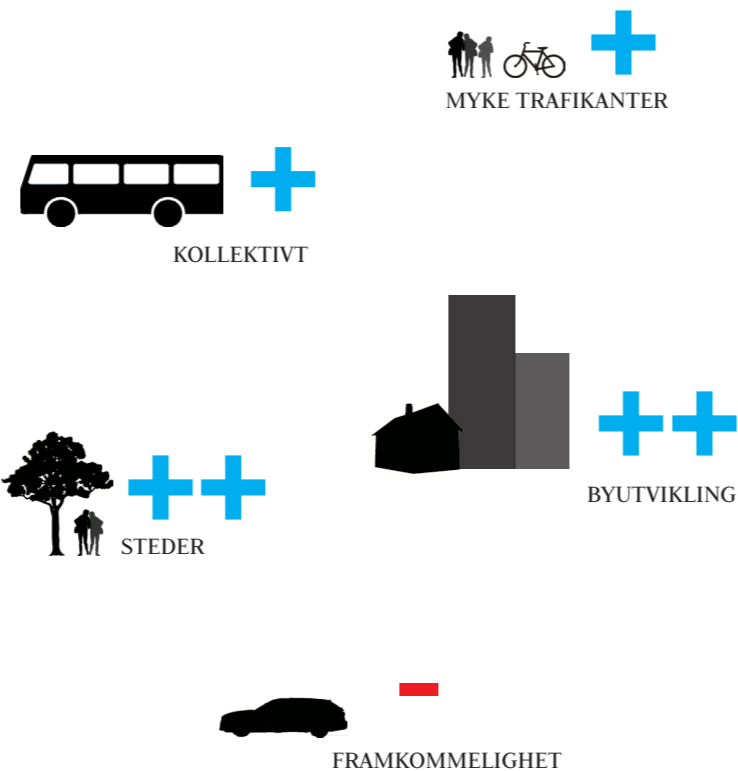
Transport er fremdeles en viktig del av Karmsundgatas identitet, men framkommelighet og hastighet for bil reduseres. Tiltakene vil gi noe mindre trafikk i gata, slik at det blir rom for andre funksjoner som handel/service, bolig, fritidsaktiviteter og opphold.

BYLIV

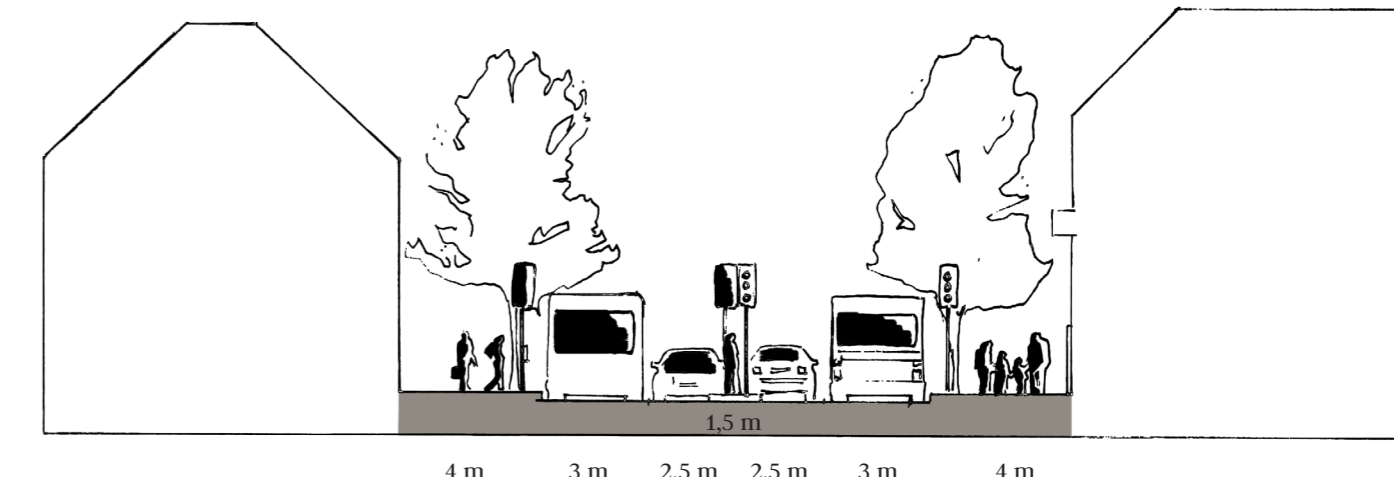
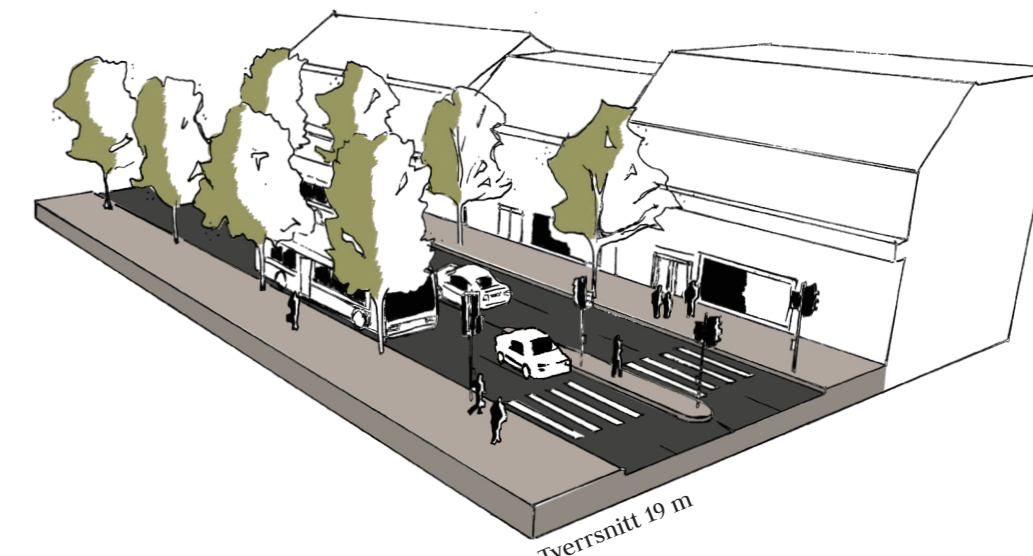
Litt mindre trafikk, bedre forhold for fotgjengere og blanding av funksjoner vil føre til at flere mennesker tar i bruk Karmsundgata. I tillegg til de som bor og arbeider her, vil gata også kunne tiltrekke folk på fritiden, særlig hvis det etableres attraktive tilbud som kulturinstitusjoner, nisjebutikker eller lignende i området.

TILKNYTNING TIL BYEN

Alternativ 4 gir mulighet for å trekke bystrukturen og sentrumsfunksjoner opp mot og over Karmsundgata. Barriereeffekten reduseres med smalere tverrsnitt, flere tilkoblingspunkter, lavere fart og overganger i plan.



BLANDEDE FUNKSJONER SOSIAL AKTIVITET LAVERE HASTIGHET



5 SHARED SPACE

Shared space er et relativt nytt fenomen innen gateplanlegging, i hvert fall her i Norge. Konseptet går ut på at alle trafikanter deler tverrsnittet mellom seg. Bilførere må derfor kjøre sakte og være svært oppmerksomme på myke trafikanter som beveger seg i gata.

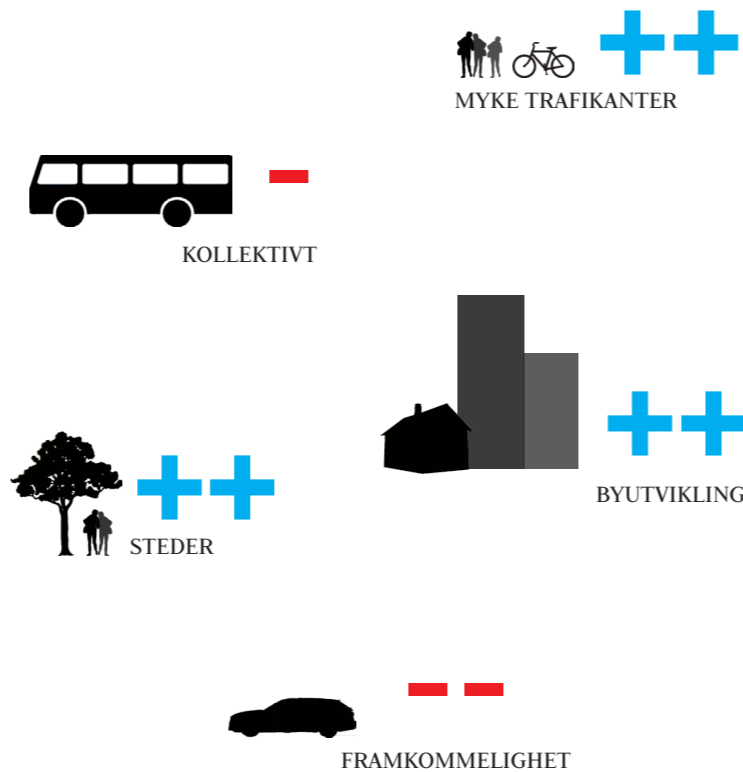
MÅL
Likestilling mellom alle trafikanter.

FORUTSETNINGER
Shared Space forutsetter at det er nok mennesker ute i gata til at den føles travel og gjør bilførere obs på at her ferdes det mennesker. Denne løsningen vil ikke kunne fungere i et langt strekk i Karmsundgata, men muligens i en overgangssone mellom Flotmyrområdet og sentrum. Alternativet forutsetter også at en god del av trafikken kan gå i andre sentrumsgater.

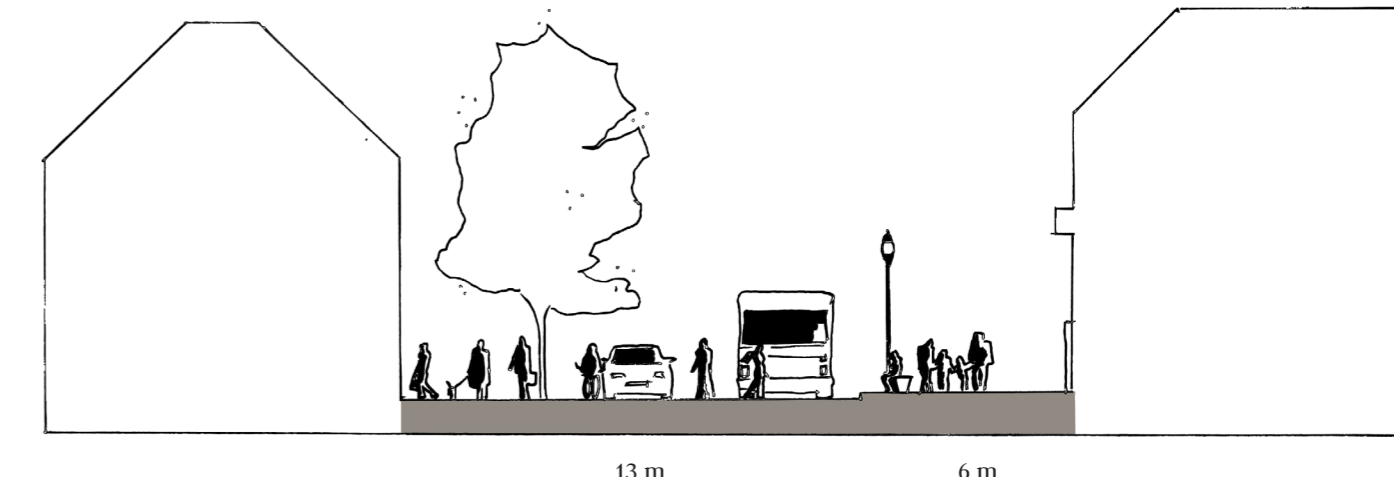
FUNKSJON
I den delen av Karmsundgata hvor det planlegges for Shared space, vil transportfunksjonen være minimal. Byliv og sosial aktivitet i gata vil være høyt prioritert.

BYLIV
Shared space er en ypperlig strategi for økt byliv hvis forholdene ligger til rette for det. Her kan det blant annet være uteservering, gatesalg, utstillinger og events. Trafikken fungerer som sikkerhetsbuffer mot tomme gater og kriminalitet.

TILKNYTNING TIL BYEN
Flotmyr og sentrum knyttes sammen med et tydelig grep som også gir tilbake til byen i form av ulike tilbud, møtesteder og prioritering av myke trafikanter.



LIKESTILLING VRIMLEGATE INTEGRERE



6 REN BOLIGGATE

Det ytterste alternativet med hensyn til biltrafikk, er å omdanne Karmsundgata til en boliggate på linje med andre sentrumsgater i samme kategori, med en ÅDT på rundt 2 000 kjøretøy. Det kan være et spennende tankeeksperiment å se hva som skjer i Haugesund dersom en stenger Karmsundgata helt for gjennomkjøring og trafikken må fordeles på andre gater. En slik regulering av trafikken er fullt mulig å oppnå med tilfartskontroll. Med lys-signal kan en i prinsippet skru trafikken av og på som en kran.

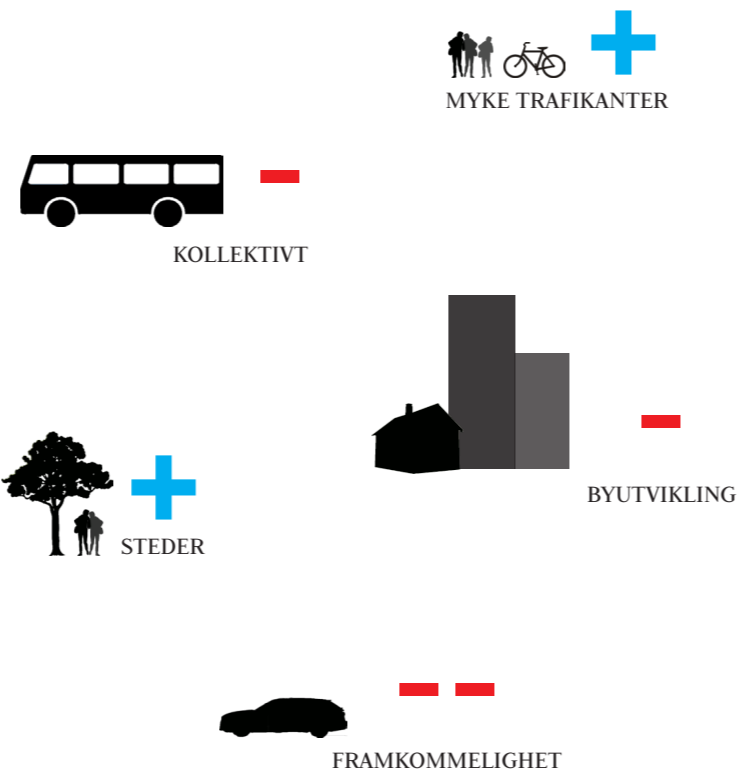
MÅL
Transformere Karmsundgata til en ren boliggate med minimal gjennomkjøring.

FORUTSETNINGER
Alternativet forutsetter at størsteparten av trafikken som tidligere har gått i Karmsundgata må benytte de øvrige sentrumsgatene. Disse må da klassifiseres ut ifra hvor mange kjøretøyer hver gate tåler per døgn. Deretter må det legges til rette for en slik gjennomgangstrafikk.

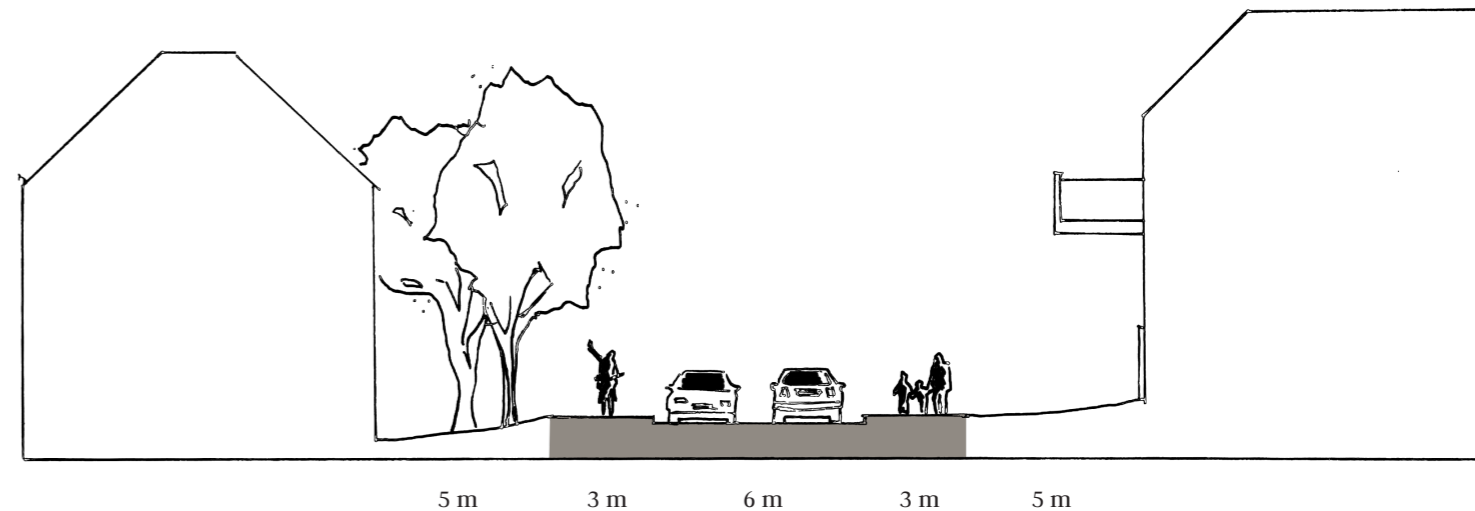
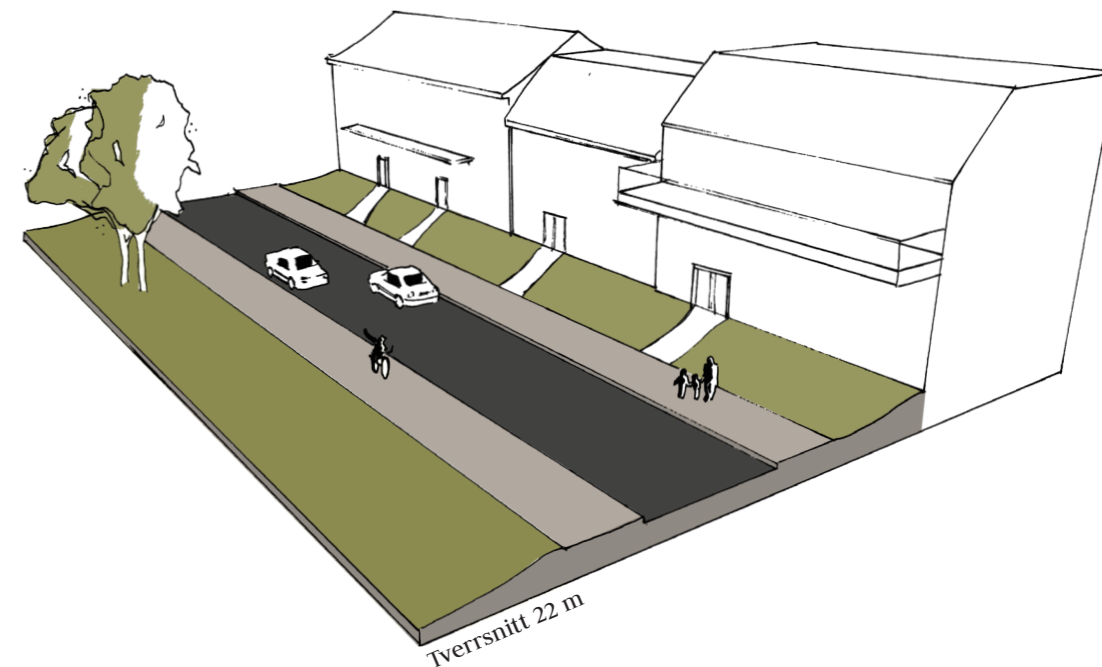
FUNKSJON
En ren boliggate med adkomst til eiendommer.

BYLIV
Selv om bilene flyttes fra Karmsundgata, og forholdene for myke trafikanter er gode, vil det ikke oppstå noe mer bymessig aktivitet i området. Gata vil ha et privat preg, og ikke være et målpunkt for andre enn de som bor her.

TILKNYTNING TIL BYEN
Med dette konseptet blir Karmsundgata kun én av mange bolig-gater i Haugesund. Den vil ikke lenger fungere som en barriere, men vil heller ikke kunne bidra med noe annet til sentrum enn de boligene den gir plass til.



ENDRET FUNKSJON PRIVAT EN AV MANGE



OPPSUMMERING

Sju ulike konsepter for utvikling av Karmsundgata er presentert. Disse har hver sin målsetting og fører til ulike konsekvenser. Her følger en oppsummering av kapittelet «Scenarier», for lettere å kunne sammenligne alternativene.

Videre må hvert enkelt alternativs mål og konsekvenser veies opp mot hverandre. Hvilke veier tyngst i forhold til kommunens visjoner, hvilke kan eventuelt kombineres, og hvordan vil ulike tilnærminger påvirke utviklingen av Haugesund som by?

ALTERNATIV 0

Dagens løsning med enkle tiltak

MÅL

Økt framkommelighet for bil med enkle, kjappe og billige tiltak.

KONSEKVENSER

Få konsekvenser utover dagens situasjon. Noe bedret framkommelighet for bil og færre overganger i plan vil gjøre gata enda mindre attraktiv å krysse for myke trafikanter. Gata forblir en barriere mellom sentrum og boligområdene i øst.

ALTERNATIV 1

Kapasitetsprioritert bilgate

MÅL

Overføre mest mulig av trafikken i Haugesund til Karmsundgata og sikre optimal framkommelighet for bil.

KONSEKVENSER

Færre flaskehalsar gir høyere hastigheter, mer

trafikk og økt barriereeffekt. Dårlige forhold for myke trafikanter på langs og på tvers. Det legges ikke opp til noen form for sosial aktivitet i og rundt Karmsundgata. Ved å samle bilene i én gate, kan det planlegges for bruk som krever lite trafikk i andre deler av byen.

ALTERNATIV 2

Bærekraftvisjon

MÅL

Tilrettelegging for miljøvennlige transportmidler som buss og sykkel.

KONSEKVENSER

God framkommelighet for kollektivt og sykkel. Kan gi mye ubrukt potensial i kjørebanelen, spesielt dersom det går relativt få busser i timen. Flere lysregulerte overganger gir litt bedre forhold for fotgjengere.

ALTERNATIV 3

Firefelts aveny

MÅL

Urbant uttrykk, samtidig som Karmsundgatas transportfunksjon opprettholdes.

KONSEKVENSER

Litt av alt-alternativet. Alle trafikantgrupper får bedre forhold, og flere funksjoner kan legges i tilknytning til gata. Også i dette alternativet er transport gatas viktigste funksjon. Bredt tverrsnitt og mye trafikk gjør at Karmsundgata fremdeles markerer et skille mellom sentrum og resten av byen.

ALTERNATIV 4

Smal bygate

MÅL

Strupe trafikken for å gi rom for byliv.

KONSEKVENSER

Transportfunksjonen spiller fremdeles en viktig

rolle, men gateliv og byutvikling skal også prioriteres. Dette medfører en struping av trafikken, slik at hastigheten og trafikkmengden går ned i de sentrumsnære strekkene. Slik blir det rom for opphold og sosiale aktiviteter langs fortauene. Noe av trafikken fra Karmsundgata må nødvendigvis tas opp i andre egnede sentrumsgater.

ALTERNATIV 5

Shared space

MÅL

Likestilling mellom alle trafikantgrupper.

KONSEKVENSER

Transportrollen minimeres til fordel for en vrimgate i overgangssonen ved Flotmyr. Shared space er et tydelig grep som kan knytte Flotmyrområdet sammen med sentrum. Det oppfordrer til opphold og sosial aktivitet. Også her må andre sentrumsgater overta en del av trafikken fra Karmsundgata.

ALTERNATIV 6

Ren boliggate

MÅL

Transformere Karmsundgata til en ren boliggate med minimal gjennomkjøring.

KONSEKVENSER

Karmsundgata blir kun én av mange boliggate, med privat preg og lite gjennomkjøring. Trafikken som tidligere gikk i Karmsundgata fordeles på det resterende gatenettet, med klassifisering av hver gate etter hvor stor trafikkmengde den kan tåle. Alternativet gir ingen positive utslag for hverken byliv eller byutvikling, annet enn de nye boligene som tilføres.

RETORIKK

Avslutningsvis i DEL 2 av oppgaven står flere sitater tatt ut fra kommunens planer. De gir et inntrykk av den retorikken som er brukt rundt utvikling av Haugesund og Karmsundgata. På denne siden ses retorikken og visjonene i lys av hva de kan innebære av praktiske løsninger.

Visjonene vil senere i oppgaven brukes som kriterier for å vurdere de alternativene som har blitt presentert. Dette skal tydeliggjøre konsekvensene av de ulike konseptene opp mot kommunens ønsker.

PRAKSIS

«Karmsundgata skal utvikles som del av det totale transportsystemet og bidra til styrket byutvikling i Haugesund.»

Overordnet mål, Planprogram for Karmsundgata s.19.

«Karmsundgata skal styrke Haugesund sentrum som regionsenter og tilrettelegge for funksjonelle bydelssentre.»

Delmål, Planprogram for Karmsundgata s.19.

«Sikre miljøvennlig og god tilgjengelighet for alle trafikantgrupper til og fra, samt i sentrum.»

Mål for byutvikling, Kommunedelplan for sentrum 2003-2015 s.5.

«Gatene skal gis en utforming som gir trafikantene klar forståelse av gatens funksjon, sikker og god utvikling av trafikken og god trafikk-sikkerhet.»

Retningslinjer for gater og uterom, Kommunedelplan for sentrum 2003-2015 s.33.

«Både for sentrum og for byen som helhet er det viktig å utvikle en effektiv infrastruktur med gode og bærekraftige løsninger.»

Kommuneplan 2014-2023 s.76.

«Blanding av funksjoner, høy tetthet av beboere og besøkende/arbeidende gir grunnlag for korte gangavstander til daglige gjøremål for et stort antall mennesker.

Det gir også grunnlag for sosialt liv og livlige byområder. Ulike funksjoner og målpunkt bør derfor bygge opp om hverandre.»

Kommuneplan 2014-2023 s.81.

VISJON:

BYUTVIKLING

OVERORDNET BYSTRUKTUR

Karmsundgata må oppfylle sin rolle som hovedinnfartsåre til Haugesund. Den må være en tydelig og velfungerende ryggrad for transport og knutepunktutvikling gjennom hele strekket.

LOKAL BYSTRUKTUR

Det er nødvendig med et tett sentrum, hvor ulike destinasjoner ligger nær hverandre. På lokalt nivå bør de ulike gatene ha et klart program.

BYROM

På byromsnivå må det vurderes hvor det er naturlig med byromsdannelser som del av gateforløpet. Byrommene vil styrke tilknytningen til de byområdene som berøres av gata.

TRANSPORT

TILGJENGELIGHET FOR BIL

Bruk av flere sentrumsgater til trafikkavvikling kan gi en jevnere strøm av motorisert trafikk.

TILGJENGELIGHET FOR KOLLEKTIVT

Kollektivnettet må være tydelig, oversiktlig, tilgjengelig og lett å bruke. Kollektivprioritering i kryssene vil gi økt punktlighet og pålitelighet.

TILGJENGELIGHET SYKKEL OG GANGE

Det må tilrettelegges for gange og sykkel både i det historiske sentrum og på langs og på tvers av Karmsundgata. Dermed kan det å gå eller å sykle bli et reelt alternativ til å kjøre egen bil.

BÆREKRAFT

PRIORITET MILJØVENNLIG TRANSPORT

Når gange og sykkel, kollektivtransport og samkjøring får fordeler, gir det miljøvennlig bærekraft.

TRAFIKKSIKKERHET

Færre ulykker som følge av lavere fart og lysregulering vil gi en bærekraftig gevinst.

ROBUSTHET

Det må planlegges i et langtidsperspektiv og med robusthet i tankene, slik at det ikke blir behov for ny utbygging om 20 år. Når det gjelder kapasitet, må det planlegges for forventet vekst i befolkningen, men med fokus på å holde målsettingen for ønsket trafikkmengde.

BYLIV

MÅLPUNKT

Karmsundgata trenger attraksjoner som trekker folk til området. Disse målpunktene kan være utdannings- eller kulturtilbud, en populær handlegate med nisjebutikker og unikt gatemiljø, et sted med hyppige arrangementer, kaféstripe eller utelivsstrøk.

FYSISK FORM

Korte avstander gir god tilgjengelighet til ulike daglige gjøremål. Gaterom og bebyggelse kan utformes for å appellere til bruk.

FUNKSJON

Blanding av boliger, næring, arbeidsplasser, kultur og utdanning genererer mennesker som bruker området til ulike tider av døgnet.

SORTERE NED

Etter en vid kartlegging av scenarier er det vanlig å gjennomgå en såkalt konsekvensutredning, KU, hvor en vurderer ulike løsninger på transportbehovet. Matrisen under er langt fra en utredning, men kan likevel brukes for å vurdere de sju alternativene. I tillegg til transport, er også visjonene om byutvikling, bærekraft og byliv tatt med som kriterier i vurderingen.

VISJON:

ALTERNATIV:

Alternativ / Visjon	BYUTVIKLING			TRANSPORT			BÆREKRAFT			BYLIV			SUM
	Over-ordnet bystruktur	Lokal bystruktur	Byrom	Tilgjengelighet for bil	Tilgjengelighet for kollektivt	Tilgjengelighet sykkel og gange	Prioritet miljøvennlig transport	Trafikksikkerhet	Robusthet	Målpunkt	Fysisk form	Funksjoner	
0	+/-	+/-	-	+/-	-	-	-	+/-	-	-	-	-	-
1	+/-	+/-	-	+	+/-	-	-	+	+/-	-	-	-	+/-
2	+/-	+/-	+/-	+/-	+	+	+	+/-	+/-	-	-	+/-	+/-
3	+	+	+	+	+/-	+	+/-	+/-	+	+/-	+/-	+/-	+
4	+	+	+	+/-	+/-	+	+/-	+/-	+	+	+	+	+
5	+/-	+	+	-	-	+	+/-	+/-	+/-	+	+	+	+/-
6	-	+/-	+/-	-	-	+	-	+	-	-	+/-	-	+/-

Bakgrunn for utvelgelsen

En måte å bruke matrisen på, er å videreføre de tre alternativene som vurderes å samlet sett tilføre gata største verdi. I nedsorteringen av så mange som sju ulike konsepter til tre som skal diskuteres videre, har det i denne oppgaven vært viktig å ta med alternativer som representerer bredden innen transportstrategi og prioritertinger. At alternativet er et interessant innspill til diskusjonen, og at det faktisk kan fungere i en by som Haugesund, har også vært viktige kriterier.

Det er altså ikke de tre alternativene med flest plusstegn i matrisen som er tatt med videre til en grundigere konsekvensanalyse, men tre konsepter som vil gi totalt ulikt utfall innen de fire kriteriene byliv, transport, bærekraft og byliv.

Konseptene som er valgt ut er alternativ nr. 1, 4 og 6. Oppgaven vil videre ta sikte på å synliggjøre konsekvensene av disse tre, og hvor prinsipielt forskjellig tilnærmingen til gateplanlegging i by kan være. Denne prosessen er hensiktsmessig i en case som Karmsundgata. Her kan ikke en løsning tilfredsstillende alle behov, derfor vil planleggingen i stor grad handle om prioritering.

De tre konseptene vil bli diskutert ut fra fem parametre:

KAPASITET
Hvilke konsekvenser for transportkapasitet konseptet vil medføre.

HASTIGHET
Konsekvenser for framføringshastigheten i de sentrumsnære delene av Karmsundgata. Ikke bare fartsgrensen, men også den generelle flyten i trafikken vil være utslagsgivende.

AREALBRUK MOT GATA
Her ses konseptet for gata i sammenheng med hva slags bebyggelsesstruktur og funksjoner den vil kunne tilrettelegge for.

SAMMENHENG MELLOM BEBYGGELSE OG GATE
Hvordan bebyggelsen forholder seg til gata: Med publikumsrettede fasader, private soner eller med å snu ryggen til.

ARENAER FOR SOSIALT LIV
Offentlige rom som appellerer til opphold og bruk.

Diskusjonen rundt de utvalgte alternativene vil heretter gå under overskriftene KONSEPT 1, KONSEPT 4 og KONSEPT 6.

KONSEPT 1

Kapasitetsprioritert bilgate

70-talls trafikkløsning som har til hensikt å overføre mest mulig av trafikken i Haugesund til Karmsundgata og gi optimal framkommelighet for bil.

KONSEPT 4

Smal bygata

Så trang firefelts gate som mulig. Lav hastighet, men stor flytkapasitet, og en visjon om urban og sosial bruk av gaterommet.

KONSEPT 6

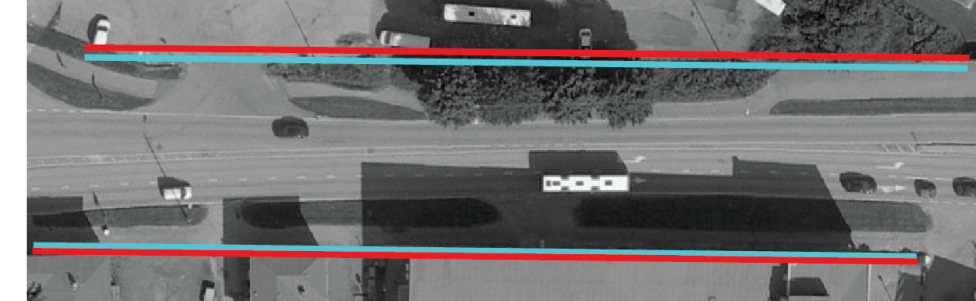
Ren boliggate

Karmsundgata utformet som én av mange gater, med minimal gjennomkjøring – radikalt grep, men interessant scenario.

KONSEPT 1 – KONSEKVENSER



Dagens situasjon



Dagens vegareal: 26 m

Nye byggelinjer: 27 m

KAPASITETSPRIORITERT BILGATE

MÅL OG PRIORITERING

Målet for konseptet er å overføre mest mulig av trafikken i Haugesund til Karmsundgata og sikre optimal framkommelighet for bil. Prioriteringen i dette konseptet er dermed rettet mot bilen og en effektiv trafikkavvikling i Karmsundgata. Argumentet for dette grepet er at det da blir mulig å skåne det historiske sentrum for unødig gjennomkjøring. Her kan det kan planlegges for bruk som krever lite trafikk. Konseptet innebærer en byutvikling som unngår å forholde seg til Karmsundgata, med lokk til Flotmyr, kun planskilte kryssinger og en bebyggelse som ikke henvender seg mot gata.

KONSEKVENSER

Kapasitet

Kapasiteten for motoriserte kjøretøy gjennom Haugesund blir optimal i dette scenariet. Det er imidlertid viktig å ta med i beregningen at større veger genererer mer trafikk. En kan dermed risikere at det i dette scenariet blir så attraktivt å

ta bilen, at kapasiteten på ny vil sprenges av forventet befolkningsvekst og økt bilhold i regionen.

Hastighet

Hastigheten i Karmsundgata kan være relativt høy, da det ikke legges opp til noen fartsdempende elementer i gata. I og med at de sentrumsnære delene av Karmsundgata går gjennom et såpass tettbygd strøk, vil fartsgrensen sannsynligvis være 50 km/t, og framføringshastigheten bort imot like høy.

Arealbruk mot gata

Med en så stor trafikkmengde er det ikke naturlig med utvikling av en tett bystruktur mot Karmsundgata. Utover det arealet som går til vegformål, vil sannsynligvis lite publikumsrettet næring og storvarehandel være hovedfunksjoner langs gata.

Sammenheng bebyggelse – gate

Bebyggelsen vil i stor grad beholde det randsonepreget vi finner i dag. Det er sannsynlig at det vil dukke opp større volumer med småskala industri og bilbasert storvarehandel som ikke har direkte tilknytning til Karmsundgata.

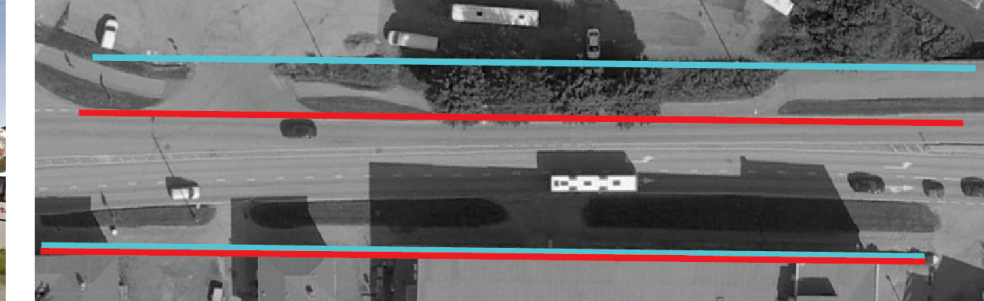
Arenaer for sosialt liv

Med dette konseptet vil det ikke oppstå noen arenaer i det offentlige rom hvor det er naturlig for mennesker å oppholde seg. Mye trafikk og lite byliv langs Karmsundgata blir med andre ord resultatet av dette konseptet.

KONSEPT 4 – KONSEKVENSER



Dagens situasjon



Dagens vegareal: 26 m

Nye byggelinjer: 19 m

SMAL BYGATE

MÅL OG PRIORITERING

Målet med konseptet «Smal byggate» er å strupe trafikken for å gi rom for en urban byutvikling og byliv langs gata og i områdene rundt. Det er altså byen og dens brukere som står i sentrum i dette konseptet. Transportfunksjonen spiller fremdeles en viktig rolle, men prioritering av trafikken er ikke absolutt; det å skape et levende bymiljø på tvers av Karmsundgata er minst like viktig.

KONSEKVENSER

Kapasitet

Med fire felt vil kapasiteten i Karmsundgata være god, til tross for at kjørebanelen er smal. Fartsdempende tiltak og bussprioritering i kryssene gir noe reduksjon i framkommeligheten. Det vil trolig bidra til å regulere forholdet mellom trafikkmengden i Karmsundgata, trafikkmengden i øvrige gater, og den totale biltrafikken i byen.

Hastighet

En firefelts gate som er bygget så smal som over-

hode mulig vil gi lav hastighet. Flytkapasiteten vil imidlertid forbli høy, det vil si at gjennomsnittsfarten i de sentrale strekkene av Karmsundgata vil være relativt lav, men også jevn, uten lange køer og korkdannelse.

Arealbruk mot gata

I motsetning til forrige scenario, er utnyttelsen av arealene langs gata essensielt for dette konseptet. For å oppnå ønsket effekt av en smal gateprofil, er det viktig at bebyggelsen struktureres av gatas løp gjennom byen. Slik kan den danne de tette veggene i gaterommet som vil gi Karmsundgata en urban karakter.

Sammenheng bebyggelse – gate

«Smal byggate» forholder seg til en bystruktur og er multi-funksjonell. Med en bygningsstruktur som ligger tett inntil gata, er det naturlig at bakkeplanet vil være dominert av kommersiell aktivitet. Her er det mulighet for at handel og service vil kunne blomstre, gitt at det er stort nok befolknings-

grunnlag i området til å holde virksomhetene gående.

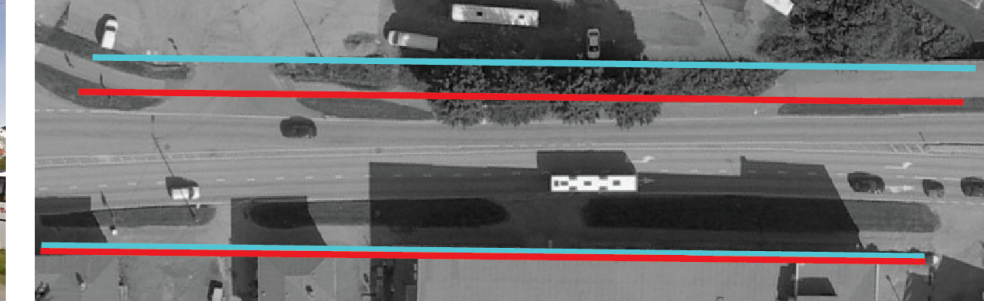
Arenaer for sosialt liv

Ved at hastigheten og trafikkmengden går ned i de sentrumsnære strekkene, vil forholdene kunne ligge til rette for opphold og sosiale aktiviteter langs fortauene. Med bygging av nye boliger, arbeidsplasser og målpunkt, vil det være grunnlag for å åpne butikker og serveringssteder som kan trekke virksomheten sin ut i gata. Her er det viktig å planlegge for gode møteplasser som ivaretar både fysiske og sosiale behov.

KONSEPT 6 – KONSEKVENSER



Dagens situasjon



Dagens vegareal: 26 m

Nye byggelinjer: 22 m

REN BOLIGGATE

MÅL OG PRIORITERING

I dette konseptet er hensikten å transformere Karmsundgata til en ren boliggate med minimal gjennomkjøring. Her er det boligbehov og lokal miljø som prioriteres, og gata får et mer privat preg.

KONSEKVENSER

Kapasitet

Kapasiteten for biltrafikken blir sterkt redusert. Det blir i hovedsak lokaltrafikk som vil benytte seg av Karmsundgata. Både sentrumsrettet trafikk og gjennomfartstrafikk vil styres utenom. Beregnet ÅDT for Karmsundgata vil ligge på rundt 2 000 kjøretøyer, tilsvarende trafikkmengden i de andre bolig gatene i sentrum.

Trafikken fra Karmsundgata må nødvendigvis fordeles på det resterende gatenettet. En utvidet bytypologisk analyse bør gjennomføres for å klassifisere sentrumsgatene etter hvor mye trafikk hver av dem kan tåle, og deretter må det

tilrettelegges for økt trafikk i visse gater. Dette kan f.eks. innebære fjerning av gateparkering og at det åpnes for å kjøre i begge retninger der det er envegskjøring i dag.

Hastighet

Hastigheten i en ren boliggate må være lav. Fartsgrensen vil være 30 km/t, og eventuelle fartsdumper, lekende barn og direkte avkjørsler vil bidra til å senke farten ytterligere.

Arealbruk mot gata

Boligbebyggelsen i en gate som dette vil trolig være noe tilbaketrukket fra fortauet. Arealene inntil gata kan være offentlige grønne flekker eller private hager. I mellomstore byer som Haugesund har det vist seg vanskelig å få folk til å ville bosette seg i større boligblokker. En tett-lav struktur med 3 til 4 etasjer i rekke vil være et mer realistisk alternativ.

Sammenheng bebyggelse – gate

Boligene i Karmsundgata vil ha innganger vendt mot gata, men med private hager eller lignende i en overgangssone mellom husveggen og fortauet.

Arenaer for sosialt liv

Konseptet gir ingen klare positive utslag for byliv i Karmsundgata, annet enn den aktiviteten som vil komme av de nye boligene som tilføres. Med flere boenheter i hvert bygg og utsikt over gata fra vinduene, kan det muligens være nok «eyes on the street» og eierskapsfølelse blant beboerne til at den kan bli en trygg og sosial gate for de som bor her.

Trass i Karmsundgatas sentrale beliggenhet, vil det private preget og mangelen på blandede funksjoner og målpunkt resultere i en relativt folketom gate store deler av døgnet.

VURDERING AV BYGATER

Transport og byutvikling henger uløselig sammen. Tidligere har jeg snakket om hvordan trafikale forhold ofte blir toneangivende i utviklingen av byene våre, og hvordan de bymessige visjonene blir tvunget til å tilpasse seg transportsystemet. Det som skjer bygningsmessig langs gata, vil være like viktig i et konsept for Karmsundgata som tverrsnittet i seg selv. Gjennom et likeverdig fokus på gateutforming og bebyggelsesstruktur, beveger en seg bort fra en ren trafikktilnærming og mot en helhetlig byutviklingstilnærming, hvor byen og transportsystemet flyter sammen.

Håndbok 140 og bygater

Statens vegvesens Håndbok 140 beskriver metoder for konsekvensanalyse i prosjekter hvor de selv er tiltakshaver. Veilederen tar utgangspunkt i statlige krav til konsekvensutredning (KU) for planer som har «vesentlige virkninger for miljø, naturressurser eller samfunn». Her er endringer i landskapsbildet eller bybildet kategorisert som ikke prissatte konsekvenser av planer og tiltak i vegvesenets regi.

En svakhet i metodikken i Håndbok 140 er at den ikke vurderer konsekvensene av et tiltak ut ifra en positiv vinkling, men kun tar de negative

følgene med til vurdering. Konklusjonene blir også deretter. Ofte er det de konseptene som gjør minst skade jevnt over som gjennomføres, selv om positive gevinster ved andre konsepter potensielt ville ha veid opp for de nedprioriterte aspektene. Veilederen gir heller ikke tilstrekkelig grunnlag for å vurdere konsepter for bygater, hvor parametrene vil være helt andre enn ved konsekvensanalyse for vegprosjekter.

Den planlagte Dronning Eufemias gate i Bjørvika kan trekkes fram som et eksempel på at planlegging som søker å tilfredsstille alle grupper, kan ende opp med å misbruke muligheten til å fullføre en visjon.

Her gir ny tunnel under Bjørvika en unik mulighet til å utnytte sentrumsnære arealer til byutvikling. Utgangspunktet for utformingen av Dronning Eufemias gate er trafiksikkerhet i forhold til separasjonsprinsippet. Her får alle trafikantgrupper sin del av gatetverrsnittet, adskilt av trær og bøkehekker. Denne utformingen bidrar imidlertid bare til at Dronning Eufemias gate blir en ren transportåre, uten mulighet for interaksjon mellom brukerne av gata.



Dronning Eufemias gate planlegges som en praktgate i Oslos nye byakse gjennom Bjørvika. Her er det tatt hensyn til trikk, buss, bil, fotgjengere, universell utforming, vegetasjon og høy materialkvalitet. Alle punkter er krysset av på listen, men blir Dronning Eufemias gate et positivt tilskudd til bylivet i hjertet av Oslo? Illustrasjon: ViaNova

Konsekvensanalyse for Karmsundgata

De tre konseptene for Karmsundgata gir helt klart ulike konsekvenser for bymiljø og samfunn i Haugesund. For lettere å kunne systematisere disse konsekvensene, kan metodikken fra Håndbok 140 brukes til en viss grad. Den må imidlertid tilpasses de komplekse forholdene man finner i et byområde. I denne sammenheng er det viktig at både positive og negative utfall av scenariet blir synliggjort. Konsekvensanalysen vil gjøre det enklere å vurdere de ulike konseptene opp mot gitte parametre og opp mot hverandre.

I sidene som følger, blir de utvalgte konseptene presentert i en nylagd matrise. I y-aksen er kriteriene for vurdering delt inn i de samme kategoriene som de fire grunnleggende visjonene fra Haugesund kommune:

BYUTVIKLING og TRANSPORT er her de «harde», målbare verdiene, mens BÆREKRAFT og BYLIV er de «myke» verdiene som det er vanskeligere å måle. Prissatte og ikke-prissatte verdier er også begreper som brukes om en slik kategorisering.

I x-aksen vurderes konseptene ut ifra de temaene som allerede er brukt i beskrivelsen av konseptene: Kapasitet, hastighet, arealbruk, sammenheng mellom bebyggelse og gate og arenaer for sosialt liv.

Resultatet av matrisen blir da sammenhengen mellom de fire visjonene og konsekvensene for disse. Matrisen er ment å kunne brukes som et tilskudd til Håndbok 140, som et konkret verktøy for konsekvensanalyse ved planlegging av bygater.

VISJONER:

BYUTVIKLING

Overordnet bystruktur
Lokal bystruktur
Byrom

TRANSPORT

Tilgjengelighet for bil
Tilgjengelighet for kollektivt
Tilgjengelighet sykkel og gange

BÆREKRAFT

Prioritet miljøvennlig transport
Trafikksikkerhet
Robusthet

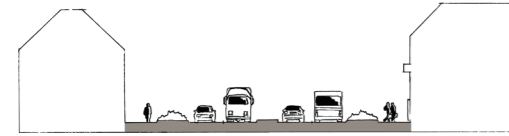
BYLIV

Målpunkt
Fysisk form
Funksjoner

KONSEKVENSER:

Kapasitet
Hastighet
Arealbruk
Sammenheng bebyggelse - gate
Arenaer for sosialt liv

KONSEPT 1



Kapasitetsprioritert bilgate

KONSEKVENSER:

Sammenheng mellom visjoner og konsekvenser		Kapasitet	Hastighet	Arealbruk	Sammenheng bebyggelse - gate	Arenaer for sosialt liv	Sum
BYUTVIKLING	Overordnet bystruktur			+/-			+/-
	Lokal bystruktur			+/-	-	-	-
	Byrom			-	-	-	-
TRANSPORT	Tilgjengelighet for bil	+	+	+			+
	Tilgjengelighet for kollektivt	+/-	+/-	+/-			+/-
	Tilgjengelighet sykkel og gange	-	-	-			-
BÆREKRAFT	Prioritet miljøvennlig transport	-	+/-	-			-
	Trafikksikkerhet		+/-	+			+
	Robusthet	+/-		+/-			+/-
BYLIV	Målpunkt			-		-	-
	Fysisk form			-	-	-	-
	Funksjoner			-	-	-	-

VISJONER:



Smal bygate

KONSEPT 4

KONSEKVENSER:

Sammenheng mellom visjoner og konsekvenser		Kapasitet	Hastighet	Arealbruk	Sammenheng bebyggelse - gate	Arenaer for sosialt liv	Sum
BYUTVIKLING	Overordnet bystruktur			+			+
	Lokal bystruktur			+	+	+	+
	Byrom			+	+	+	+
TRANSPORT	Tilgjengelighet for bil	+/-	-	+/-			+/-
	Tilgjengelighet for kollektivt	+	-	+			+/-
	Tilgjengelighet sykkel og gange	+	+/-	+			+
BÆREKRAFT	Prioritet miljøvennlig transport	+/-	+/-	+/-			+/-
	Trafikksikkerhet		+/-	+/-			+/-
	Robusthet	+		+			+
BYLIV	Målpunkt			+		+	+
	Fysisk form			+	+	+	+
	Funksjoner			+	+	+	+

VISJONER:



Ren boliggate

KONSEPT 6

VISJONER:

KONSEKVENSER:

Sammenheng mellom visjoner og konsekvenser		Kapasitet	Hastighet	Arealbruk	Sammenheng bebyggelse - gate	Arenaer for sosialt liv	Sum
BYUTVIKLING	Overordnet bystruktur			-			-
	Lokal bystruktur			+/-	+/-	+/-	+/-
	Byrom			+/-	+/-	+/-	+/-
TRANSPORT	Tilgjengelighet for bil	-	-	-			-
	Tilgjengelighet for kollektivt	-	-	-			-
	Tilgjengelighet sykkel og gange	+	+	+			+
BÆREKRAFT	Prioritet miljøvennlig transport	+/-	-	+/-			+/-
	Trafikksikkerhet		+	+/-			+
	Robusthet	-		-			-
BYLIV	Målpunkt			-		-	-
	Fysisk form			+/-	+/-	+/-	+/-
	Funksjoner			-	-	-	-

RESULTAT, MATRISER

Resultatet av matrisene kan leses i kolonnen for oppsummering, hvor konsekvensene for hvert scenario er direkte knyttet opp til kommunens fire visjoner. Over de neste sidene følger en gjennomgang av den tilførte verdien de tre konseptene er vurdert å ha for byutvikling, transport og bærekraft. I henhold til problemstillingen som ble presentert innledningsvis, vil jeg så utdype konsekvensene for byliv, og vurdere disse i en større sammenheng.

BYUTVIKLING

1. Kapasitetsprioritert bilgate +/- ---

Konsept 1 kan sies å tilføre Karmsundgata middels til liten verdi for byutviklingen. På overordnet nivå har denne løsningen stor betydning for struktureringen av sentrum. Selv om konseptet ikke bidrar til byutvikling langs Karmsundgata, kan det åpne opp for dette andre steder. På lokal- og byromsnivå tilfører konseptet liten verdi til byutviklingen.

4. Smal byggate +++

Konsept 4 får høyest mulig resultat i raden for byutvikling. I overordnet sammenheng vil en smal byggate som denne kunne bidra til en bedre sammenveving mellom det historiske sentrum og den nye bydelen ved Flotmyr. I dette scenariet vil Karmsundgata også ha svært stor betydning for strukturering av bebyggelsen og for gatehierarkiet i sentrum. Ved utbygging etter dette konseptet, er det også muligheter for etablering av byrom.

6. Ren boliggate - +/- +/-

I Konsept 6 utformes Karmsundgata som en vanlig tofelts boliggate, uten noen klar hierarkisk verdi eller bystrukturerende betydning. «Ren boliggate» er imidlertid det scenariet hvor barriereeffekten av Karmsundgata er minst framtreddende; den kan nesten karakteriseres som ubetydelig i byutviklingssammenheng. Når det gjelder den lokale bystrukturen og byromsdannelse, vil dette konseptet gjøre Karmsundgata til en mer intim og privat gate som ikke vil skille seg ut i sentrumbildet.

TRANSPORT

1. Kapasitetsprioritert bilgate **+ + / - -**

Dette konseptet har en klar prioritering av personbilen på bekostning av forholdene for myke trafikanter. Her tilsvarer altså ikke en pluss og en minus middels god tilgjengelighet for alle trafikantgrupper. Kollektivtrafikken får ikke spesiell prioritering, men med fire felt vil sannsynligvis tilgjengeligheten for buss også være relativt god.

4. Smal bygate **+ / - + / - +**

I dette scenariet er forholdene mellom myke og harde trafikanter jevnet ut. Fartsdempende tiltak, lysregulerte overganger i plan og smalt gatesnitt bidrar til å gjøre Karmsundgata til en fotgjengervennlig gate. Fire felt gjennom sentrum vil fremdeles gi tilstrekkelig kapasitet for den trafikken som må gå i Karmsundgata. Kollektivtrafikken får prioritering i kryss, men må i likhet med annen trafikk påregne lav fart gjennom den sentrumsnære delen av Karmsundgata.

6. Ren boliggate **- - +**

I motsetning til Konsept 1, er tilgjengeligheten for biltrafikk totalt nedprioritert i dette alternativet. Kollektivtrafikken skal heller ikke legges i Karmsundgata; dette er en gate på myke trafikanters og beboernes premisser.

BÆREKRAFT

1. Kapasitetsprioritert bilgate **- + -**

Ingen form for kollektivprioritering eller tilrettelegging for sykkel og gange, og en vegutbygging som vil føre til økt bilbruk, gjør at verdien for bærekraft blir lav. Konseptet får et pluss for planskilte løsninger for myke trafikanter, noe som tradisjonelt er forbundet med trafikksikkerhet.

4. Smal bygate **+ / - + / - +**

Konsept 4 sikter på å holde en gitt trafikkmengde og ønsker å imøtekomme transportbehovet i byen med miljøvennlige alternativer til privatbilen. Dette er framtidrettet planlegging som gir stor verdi for gatas robusthet. Selv med lav fart og

lysregulering, elimineres ikke trafikkfaren i gata. Dette gir utslag i kun middels stor tilført verdi for trafikksikkerheten.

6. Ren boliggate **+ / - + -**

I Konsept 6 skal ikke bussene gå i Karmsundgata, men traseen kan godt brukes til annen miljøvennlig transport, som sykkel og gange. Minimal gjennomkjøring gir økt trafikksikkerhet. Om konseptet er bærekraftig når det kommer til langtidsplanlegging av bystruktur og kapasitet for transport, er heller usikkert.

KONSEKVENSER FOR BYLIV

Av de fire temaene som konseptene nå er vurdert ut ifra, er det visjonen om byliv som gjennomgående har hatt størst fokus i denne oppgaven. I DEL 3 ble ulike syn på «gata som sted» beskrevet, og denne delen endte med to viktige forutsetninger for å nå visjonen om byliv i Karmsundgata:

Forutsetning 1

Langtidsplanlegging med mennesket og byen i fokus, hvor visjonene er konstante og toneangivende gjennom hele prosessen.

Forutsetning 2

Erkjennelse av at det aller viktigste for bylivet er menneskene. En må finne ut hva som kan trekke folk, holde på dem og sørge for at gaterommet er i bruk til en hver tid.

Avslutningsvis i oppgaven om Karmsundgata, vender nå fokuset på byliv tilbake, og fremdeles med de tre svært ulike konseptene som grunnlag for diskusjonen. I dette kapitlet blir konseptenes konsekvenser for byliv oppsummert. I tillegg ses resultatene i sammenheng med hvilken type by de tre alternativene for Karmsundgata kan generere.

KONSEPT 1

Kapasitetsprioritert bilgate **- - -**

Konsept 1 tilfører liten verdi til Karmsundgata i form av byliv. En gate hvor arealbruken tilrettelegger for så mye trafikk, vil ikke kunne tilby gode vilkår for sosial aktivitet. Høyt støynivå, forurensing og dårlige krysningsmuligheter gjør at gata ikke egner seg til publikumsrettet detaljhandel eller andre service- eller serveringstilbud. Sannsynligvis vil bilbasert storvarehandel og større nærings- og kontorbygg dominere langs Karmsundgata.

Dette randsonepreget vil gjøre at Karmsundgata fremdeles markerer et skille mellom sentrum og resten av Haugesund. En funksjonsdeling av arealer og gater gjør at det historiske sentrum vernes mot gjennomkjøring. Den sterke barriereeffekten vil begrense veksten i sentrum til innenfor den gamle kvadraturen. Konseptet definerer dermed klart hvor byliv kan, og ikke kan, oppstå.

KONSEPT 4

Smal bygate **+++**

Med en trang gateprofil og fartsdempende tiltak, er «Smal bygate» scenariet som i størst grad tilfører byliv til Karmsundgata. I tidligere kapitler er det beskrevet noen kriterier som må oppfylles for at byliv skal kunne oppstå. En smal bygate alene er dermed ikke nok til å generere mennesker i gata. Dersom dette konseptet skal gjennomføres, må flere forhold være på plass: Flerfunksjonelt arealbruk, lokalisering av flere målpunkt og tilrettelegging for publikumsrettet handel og service, er eksempler på slike. Konseptet «Smal bygate» gir i hvert fall muligheter for å nå målet om en levende gate.

I bymessig sammenheng er det mest realistisk å se for seg at det er området nær Flotmyr som vil kunne utvikles til å romme sosial aktivitet. Her blir det viktig å definere hvilken type byliv som skal etableres, sammenlignet med det som allerede finnes i sentrum.

KONSEPT 6

Ren boliggate - + / - -

I Konsept 6 er ikke økt byliv blant målene for Karmsundgata. Her er den sosiale aktiviteten bært på nabolagets intimitet. Dette behovet er det imidlertid mulighet for å oppfylle, med halvprivate forhager og minimal trafikk med lav fart. Vinduer ut mot gata sørger for Jacobs' «eyes on the street», og og beboernes eierskapsfølelse til Karmsundgata kan bidra til en kollektiv trygghetsfølelse. Det er imidlertid det private preget og mangel på sentrumsrelaterte målpunkt som vil begrense bylivet i dette scenariet. Uvedkomne vil generelt ikke ha noe å gjøre i Karmsundgata.

Som nevnt er en fordeling av trafikken på egnede sentrumsgater en forutsetning for dette alternativet. Det medfører at det må tas stilling til hvilke sentrumsområder som gir best vilkår for sosial aktivitet etter en slik omstrukturering av trafikken. Når barriereeffekten av Karmsundgata er borte, vil bylivet muligens spres på flere områder. Eller kanskje aktiviteten vil konsentreres rundt Haraldsgata eller Rådhusplassen. Her er det altså flere spørsmål som må tas stilling til.

Byliv i Haugesund sentrum

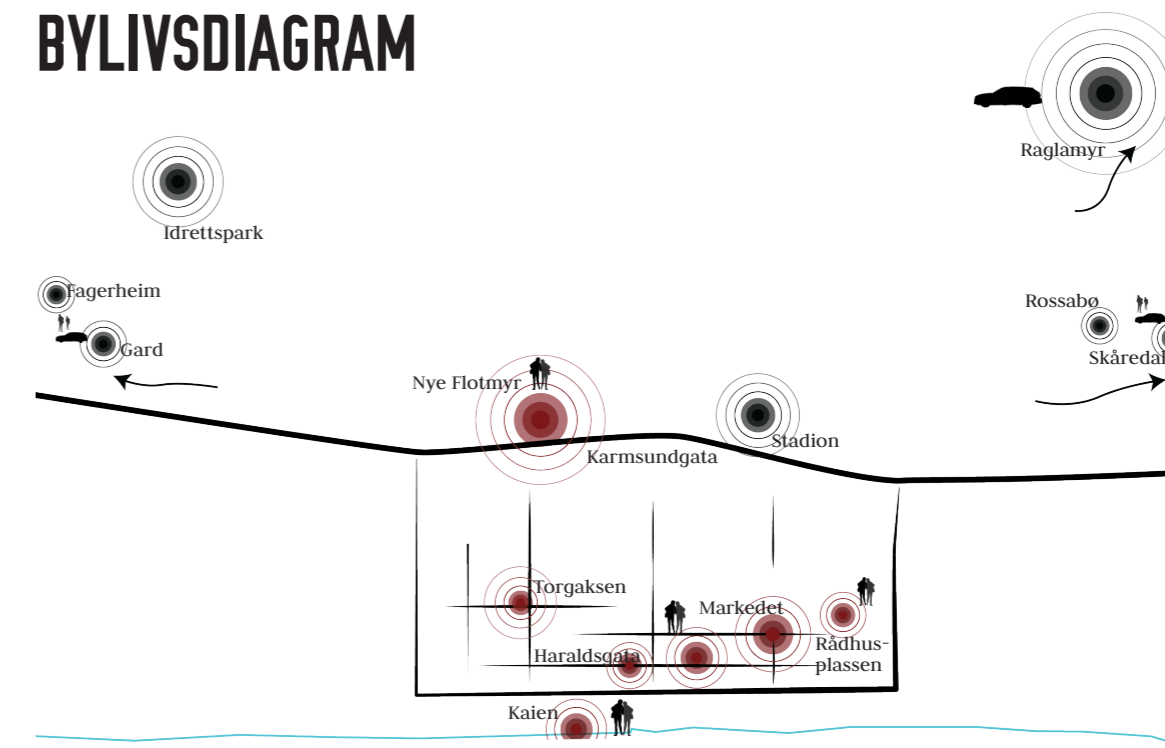
Selv om det virker fristene å skravere byliv over hele Haugesund med en brei tuss, viser erfaringer fra det virkelige liv at dette ikke lar seg gjøre. Sosial aktivitet i byen oppstår punktvis og med ulik intensitet. I tillegg vil dynamikken i byen endre seg over tid, og nye arenaer for byliv vil oppstå. Se for eksempel på bylivet i Oslo: Gater som Torggata og Storgata nær Oslo Sentralstasjon, var tidligere viktige målpunkt i byen. I dag framstår gatene som slitne gjennomfartsårer. Grünerløkka var tidligere for slum å regne, men har de siste tiårene vokst fram som en trendy bydel. Nye prosjekter på Aker Brygge og Tjuvholmen drar dynamikken vestover igjen.

I et framtidig Haugesund sentrum er det nødvendig å definere hvor disse episentrene for sosial aktivitet skal ligge, og hvilke målpunkt som skal finnes her. I utviklingen av Flotmyrområdet, som potensielt kan romme mange brukere, vil hvilke tilbud som legges her, være avgjørende for bydelens rolle i sentrum. I denne sammenheng er det essensielt at tilbudet er et annet enn det som allerede finnes i sentrum. I en by på Haugesunds størrelse, legger befolkningsgrunnlaget helt klart

begrensninger på slike sentrumsfunksjoner. Etablering av konkurrerende tilbud vil trolig bety en sakte død for folkelivet i bysentrum. Næringsområdet på Raglamyrt har lenge tappet sentrum for brukere, og for å hevde seg mot kjøpesentrene, må Haugesund sentrum kunne tilby en pakke med varierte tilbud et kjøpesenter aldri vil kunne tilby. I henhold til Haugesunds knutepunktstrategi, vil velfungerende nærsentre som oppfyller daglige behov, være et nøkkelpunkt i byutviklingen. Dette harmonerer også med målene knyttet til økt andel gange og sykkel.

Bylivsdiagrammet på motsatt side er en grafisk framstilling av hvordan bylivsintensiteten i Haugesund vil kunne fordele seg i framtiden. Utvikling av Flotmyr og av knutepunktene i forlengelsene av Karmsundgata er premisser for en slik fordeling. I denne sammenheng er Karmsundgatas oppgave å hekte Flotmyr på resten av sentrum, og inngå som en naturlig del av en levende bydel i dette området.

BYLIVSDIAGRAM



Bylivsdiagrammet viser en tenkt fordeling av sosial aktivitet i Haugesund. En forutsetning for dette scenariet er at Flotmyr planlegges med andre målpunkt enn de som finnes i kvadraturen. Samtidig må Karmsundgata utformes slik at den bidrar til å knytte de forskjellige delene sammen, både på langs og på tvers.

FEM KRITERIER FOR BYLIV

BLANDEDE FUNKSJONER

KORTE FASADER

KOLLEKTIVKNUTE PUNKT

MYKE TRAFIKANTERS PREMISSE

STEDER

Gjennom hele denne oppgaven har byliv og det sosiale aspektet ved gata gått igjen i flere former og blitt betraktet fra ulike innfallsvinkler. For å nå kommunens visjoner rundt dette temaet er enkelte forhold nødvendige å få inn i gata. Kriterier for byliv som er tilpasset Haugesunds behov, kan fungere som nyttige verktøy for å skille ut disse forholdene og komme et skritt nærmere målene for Karmsundgata.

I denne sammenheng følger her fem viktige kriterier for byliv. Disse fem bør langt på veg oppfylles for at Karmsundgata skal kunne bidra til utviklingen av en levende ny bydel i Haugesund sentrum.

BLANDEDE FUNKSJONER

KORTE FASADER

KOLLEKTIVKNUTE PUNKT

MYKE TRAFIKANTERS PREMISSE

STEDER

BLANDEDE FUNKSJONER

Å planlegge for blandede funksjoner innebærer å legge til rette for at boliger, kontorer, butikker, utdannings- og kulturinstitusjoner og serveringssteder ligger nær og i tilknytning til hverandre. Ved å konsentrere disse ulike funksjonene, vil en få mennesker som bruker gaterommet til alle døgnet tider. Disse menneskene vil også i stor grad ha en personlig tilknytning til området, enten de bor, arbeider eller går på skole der - eller bruker det regelmessig på fritiden. Denne eierfølelsen er viktig for at at gata skal få et godt rykte og for at det skal finnes tilstrekkelig med «eyes on the street» som følger med på det som skjer på gatenivå.

En konsentrasjon av mennesker i byrommet gjennom døgnet og gjennom uka, kan gjøre Karmsundgata til et målpunkt i seg selv. Vi mennesker elsker nemlig å se på andre mennesker, og oppsøker gjerne slike travle bygater. Det være seg med ærend i gata eller ikke, bevisst eller ubevisst.

BLANDEDE FUNKSJONER

KORTE FASADER

KOLLEKTIVKNUTEPUNKT

MYKE TRAFIKANTERS PREMISSE

STEDER

KORTE FASADER

Korte, varierte fasader med mange dører og detaljer gjør gata spennende og attraktiv. Slike fasader er tilpasset de sanseintrykkene man har mulighet for å ta inn ved en fart på 5-10 km/t. Dette gjør at gata er på sitt mest interessante for de som går, sykler eller oppholder seg i gaterommet.

Utbygging med tanke på fortetting har ofte en tendens til å gi utslag i store bygningskomplekser, med boliger og kontorer i høyden og sammenhengende fasader. Med tanke på Haugesunds størrelse og karakter, bør det tilstrebes å tilpasse ny bebyggelse den småbyskalaen som er del av byens identitet. Det historiske sentrum har få bygg som er over fire etasjer, og det er flere innganger per kvartal. Ut fra dette bør det tas stilling til hva som skal være maks høyde og fasadelengde i de nye byområdene ved Flotmyr, selv med økt tetthet og urbanitet som intensjon.

En annen fordel med mindre lokaler, er at nisjebutikker kan ha mulighet til å etablere seg, skape et nett av faste kunder og trekke nysgjerrige besøkende. Også dagligvarebutikker og andre nyttefunksjoner bør finnes i området. Disse sikrer tilgjengeligheten til daglige ærend for de som bor i nærheten.

BLANDEDE FUNKSJONER

KORTE FASADER

KOLLEKTIVKNUTEPUNKT

MYKE TRAFIKANTERS PREMISSE

STEDER

KOLLEKTIVKNUTEPUNKT

Å skape et kollektivknutepunkt i den sentrumsnære delen av Karmsundgata vil styrke hele gatas identitet som miljøprioriterende transportåre. Det vil gjøre avstandene til knutepunktene utenfor sentrum mindre, ved at det blir enkelt og raskt å komme seg inn til byen. Et kollektivknutepunkt genererer også folk i byrommet fra tidlig morgen til sen kveld, og vil være et naturlig møtepunkt.

Tilgang til et godt kollektivtilbud vil også legge til rette for at Flotmyrområdet kan utvikles som en biluavhengig bydel.

BLANDEDE FUNKSJONER
KORTE FASADER
KOLLEKTIVKNUTEPUNKT
MYKE TRAFIKANTERS PREMISSE
STEDER

MYKE TRAFIKANTERS PREMISSE

I planleggingen av en gate som skal fungere for myke trafikanter, mens den også tar hensyn til høy biltrafikk, er det viktig å definere både hvilke trafikkmiljøer som truer bylivet og hva som kan påvirke gatelivet positivt.

For mye trafikanter er et fiendtlig trafikkmiljø en gate der kun bilen er prioritert, hvor mulighetene til å krysse gata er få og dårlige og fortauene er smale. Byrommene blir brukt til parkering, og fasadene henvender seg til bevegelse i 50 km/t, ikke 5 km/t. Et trafikkmiljø der bilen har uhindret framkommelighet og dermed høy hastighet, gir mye støy og oppleves lite trafiksikkert.

Et trafikkmiljø som kan ha positiv innvirkning på byliv, er et miljø hvor bilene kjører sakte og er på samme nivå som andre trafikanter. Myke trafikanters framkommelighet blir ikke nedprioritert. Der det er en jevn strøm av biler, kan trafikken gi en passe travel atmosfære og fungere som øyne i gata, spesielt på kveldstid. Det er også positivt med et trafikkmiljø som er del av et kollektivknutepunkt med mennesker som kommer og går, venter på bussen og møter hverandre.

BLANDEDE FUNKSJONER
KORTE FASADER
KOLLEKTIVKNUTEPUNKT
MYKE TRAFIKANTERS PREMISSE
STEDER

STEDER

Kriteriet «steder» er satt opp for ikke å glemme oppholdssonene i en gate oppi alt det trafikale. Begrepet «Placemaking» ble introdusert i DEL 3 i oppgaven, og nettopp dette med å skape steder for mennesker blir viktigere og viktigere i planleggingen av bygater.

Karmsundgata trenger gode oppholdsrom med klart program og identitet. De må ta hensyn til menneskets primære behov i et byrom: Sol, ly, sitteplasser, sosial arrangement, ryggdekning, godt utsyn og muligheten til å se på andre mennesker. Godt design, kvalitetsmaterialer og beplantning kommer som sekundære verdier i denne sammenheng.

REFLEKSJON

Formålet med denne oppgaven er å gi et alternativt innspill til hvordan en kan tilnærme seg utviklingen av Karmsundgata. På et møte i Haugesund kommune sommeren 2012 om regulering av det første strekket sør for sentrum, gikk diskusjonen med konsulentene i stor grad ut på hvordan adkomst til boliger langs Karmsundgata skulle løses, og om en kunne beholde fundamentene til en gangbro ved oppgradering fra to til fire kjørefelt. Det virket på meg som om arbeidet med helhetlige grep og utformingsstrategier var overstått, og at kun detaljer ved prosjektet stod igjen.

Da jeg i januar 2013 startet arbeidet med å skaffe meg oversikt over den pågående planprosessen, var min første tanke at «her har jo kommune og konsulenter gjort hele jobben – hva er det igjen for meg å skrive master om?»

Den vanskelige omsetningen

Planprogrammet for Karmsundgata, som ble vedtatt desember 2012, gir en grundig beskrivelse av formål, føringer og behov for prosjektet. Den gir definerte mål og delmål innen transportfunksjon, sentrumsutvikling og miljø. Det overordnede målet for Karmsundgata er formulert slik:

«Karmsundgata skal utvikles som en del av det totale transport-systemet og bidra til styrket byutvikling i Haugesund.

Den skal ivareta funksjonen som regional og lokal trafikkåre, for personbil- og næringstrafikk, kollektiv og gang- og sykkeltrafikk samt tilrettelegge for miljøvennlig transport.»

Transportfunksjonen gis mye plass, men byutvikling i Haugesund vektlegges også. Blant annet sier dokumentet at Karmsundgata skal framstå som en integrert del av sentrum, at den skal legge til rette for sentrumsutvikling mot Flotmyr og at konsekvensene av kryssninger for fotgjengere i plan skal utredes. Det er lett å si seg enig i de mange visjonene og anbefalingene i dokumentet.

Jeg har senere forstått at de fleste kommuneplaner og planprogram er fulle av de samme flotte intensjonene og generelle prinsipper. Det er også en tendens innen flere planleggingsinstanser å fokusere på detaljer før hovedgrepet for strekket er klart.

Etter å ha satt meg inn i status quo, så jeg at særlig den sentrumsnære delen av gata hadde stort behov for en grundig konseptutviklingsprosess. Selv om planprogrammet inneholder mange gode mål for det sentrale gatestrekket og beskrivelse av hva som skiller en bygata fra veg, savnet jeg tegninger av utformingsalternativer, og hva disse kunne medføre.

I denne masteroppgaven har jeg forsøkt å sette ord på betydningen kommunens plandokumenter kan få i arbeidet med Karmsundgata. Med utgangspunkt i dokumentene, har jeg også forsøkt å utarbeide konkrete forslag.

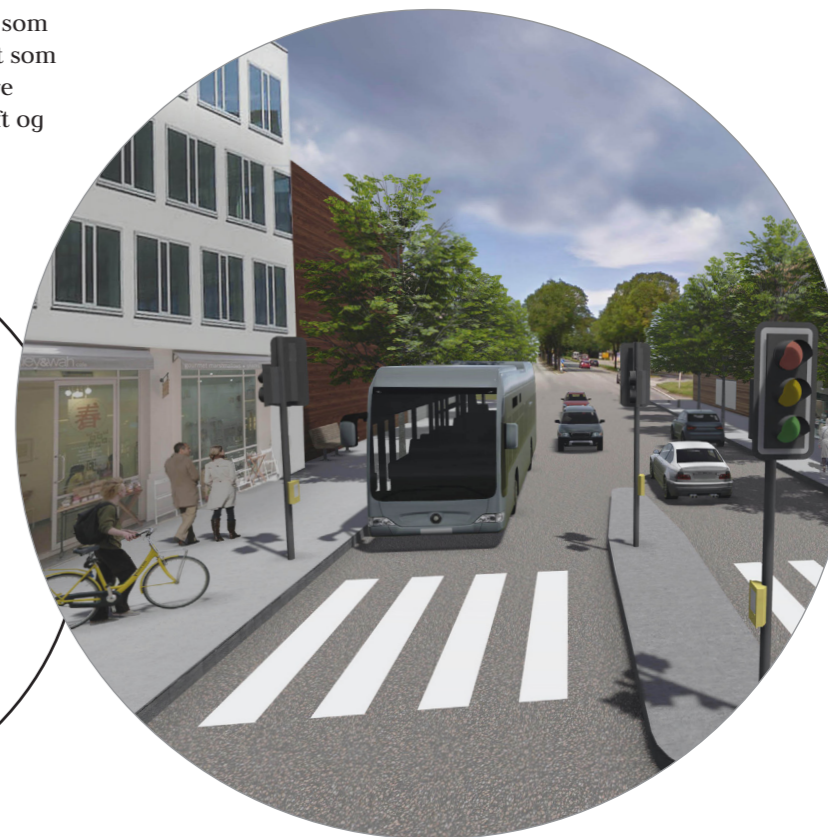
Hvordan idéer og konsepter kan omsettes i praksis, er en vanskelig oppgave i de fleste prosjekter. På mange måter er det dette som definerer det å være planlegger.

Resultat av anvendt metodikk

Per dags dato finnes det ikke en egen metodikk for konsekvensanalyse av bygater. Jeg har i oppgaven forsøkt å anvende prinsipper som i dag brukes til å vurdere alternativer for både vegger og gater, i en konseptvurdering av Karmsundgatas sentrale strekk. Metodikken jeg har brukt er altså sterkt knyttet til akkurat denne casen når det gjelder hvilke kriterier konseptene har blitt vurdert ut ifra. Hvis oppgaven også kan bidra til utviklingen av en veileder som er spesifikt rettet mot bygater, ser jeg på det som en bonus.

I konseptutvelgelsen og konsekvensanalysen som er gjennomført i oppgaven, er det ett konsept som skiller seg ut i positiv retning innen alle de fire parametrene byutvikling, transport, bærekraft og byliv:

**SMAL BYGATE I
KARMSUNDGATAS
SENTRALE STREKK**





Anbefalinger

På bakgrunn av de funnene jeg har gjort i denne prosessen, vil jeg til slutt komme med noen anbefalinger til kommunen. Disse kan bidra til at målet om Karmsundgata som en integrert del av sentrum kan realiseres.

ANBEFALING 1

Oppfylle de to forutsetningene for planlegging for byliv som er oppgitt i DEL 3:

Forutsetning 1

Langtidsplanlegging med mennesket og byen i fokus, hvor visjonene er konstante og toneangivende gjennom hele prosessen.

Forutsetning 2

Erkjennelse av at det aller viktigste for bylivet er menneskene. En må finne ut hva som kan trekke folk, holde på dem og sørge for at gaterommet er i bruk til en hver tid.

ANBEFALING 2

Konsept 4, «Smal bygate» er det alternativet som anbefales å brukes som grunnlag for utformingen av de sentrumsnære delene av Karmsundgata.

Utfallet av dette konseptet går fram av beskrivelsen og konsekvensanalysen i DEL 4. Her presenteres også hva som prioriteres i dette alternativet, og hva det kan generere i forhold til byutvikling, transport, bærekraft og byliv.

ANBEFALING 3

Opgaven kan også presenteres til politikere. Den kan vise kompleksiteten i planarbeidet, og fungere som et innspill i debatten om Karmsundgatas framtid.

Det er planleggenes jobb å etablere gode beslutningsgrunnlag for politiske vedtak. Da må idéene kommuniseres på tvers av faggrupper. I det øyeblikket en målsetting for et prosjekt blir vedtatt politisk, blir den et premiss for utformingen av prosjektet.

Tanker rundt eget arbeid

En forutsetning for disse anbefalingene, er at kommunen kjenner seg igjen i de målene jeg har hentet i plandokumentene og benyttet som grunnlag for mine vurderinger. Oppgaven har en metodisk tilnærming til konseptutvikling og konsekvensanalyse av flere alternativer. Da er de kriteriene som konseptene vurderes ut fra, avgjørende for resultatet. Det er mulig at et tettere samarbeid med kommunen ville gitt svar på om det virkelig er denne type byutvikling Haugesund ønsker og trenger.

Noe som har vært viktig ved utarbeidelsen av matriseverktøyet i oppgaven, er at både positive og negative konsekvenser av hvert konsept skal vurderes. Som tidligere nevnt er det ofte kun de negative konsekvensene som utredes, og positive gevinster kan gå tapt som et resultat av denne framgangsmåten. Matrisematerialet gir ikke et nyansert bilde av alle aspektene som er vurdert. Den kan likevel bidra til å gjøre diskusjonen rundt valg av konsept klarere, og være et metodisk hjelpemiddel i planleggingsprosessen. Siden må det vurderes om det er de «harde» eller de «myke» verdiene som er viktigst i Karmsundgatas tilfelle.

Om det er de riktige svarene for Karmsundgata denne oppgaven har kommet fram til, gjenstår å se. Det blir også veldig spennende å følge med på den videre planleggingen av Karmsundgatas sentrale strekk. Samtidig mener jeg at mitt arbeid kan bidra til at prosessen rundt utvikling av Karmsundgata får oppmerksomheten den fortjener, og at viktigheten av langsiktig planlegging med konstante visjoner blir anerkjent både i Haugesund kommune og i andre medvirkende instanser.

Min egen visjon for Haugesund er at byens utvikling skal være til glede for menneskene i byen, og ikke være prisgitt begrensningene satt av et rigid transportsystem. Gatene er byens ansikt, og må ikke nødvendigvis lide av at de også må oppfylle en transportfunksjon. Som Jane Jacobs så treffsikkert skriver:

«Think of a city and what comes to mind? Its streets. If the streets look interesting, the city looks interesting.»



Logoen «I Love By'n» skal uttrykke stolthet for byen og blir brukt av Haugesund Sentrum på alt fra flagg og plakater til postkort og sjokolade. Kan denne stoltheten også gjelde for Karmsundgata? (Logo: Steinar Iversen reklamebyrå)

KILDER

Litteratur:

Anda, B. (2012). Karmsundgata Haugesund – Planprogram. Stavanger: Asplan viak & Rogaland Fylkeskommune

Avinor, Jernbaneverket, Kystverket, Statens vegvesen (2012). Forslag til Nasjonal transportplan 2014-1023. Oslo: Avinor, Jernbaneverket, Kystverket, Statens vegvesen

Better Market Street (2012). Concept Narrative Draft 3/29/2012. San Francisco: Better Market Street

Bettum, O. (1998). Byens liv – gaten som sosial arena, Oslo. Oslo: Statens vegvesen

Bjørlykke C., Watne, A. (1998). Byens liv – gaten som sosial arena, Bergen. Oslo: Statens vegvesen

Bjørnskau, T & Hjorthol, R. (2001). Gentrifisering på norsk - Urban livsstil, eller praktisk organisering av hverdagslivet? Norsk Forskningsråd

Botsfor (2010). Dugnadsrapport, botsfor: Karmsundgata, Haugesund kommune. Statens vegvesen Region vest.

Butenschøn, B. (2012). Norske gater og plasser. Oslo: Forlaget Press

European Norway (2011). Program, Haugesund. European Norway

Fett, Ivar (2011). Trafikkanalyse Haugesund – dagens situasjon. Stavanger: Asplan viak & Rogaland Fylkeskommune

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

Hillnhütter, H. & Thomsen, R. (2012). Karmsundgata, beskrivelse av delstrekningene. Stavanger: Asplan viak & Rogaland Fylkeskommune

Haugesund kommune (2012). Kommuneplan 2014-2030. Forslag til planprogram. Haugesund: Haugesund kommune

Haugesund kommune (2004). Kommunedelplan for Haugesund sentrum 2003-2015. Haugesund: Haugesund kommune

Haugesund kommune (2012). Sykkelstrategi for Haugesund kommune. Haugesund: Haugesund kommune

Jacobs, J. (1961). The Death and Life of Great American Cities. New York: Vintage Books

Juul/Frost Arkitekter (2009). Byens Rum 2. København: Arkitekturtidskrift B

Lillebye, E.(2007). The Street as an Extended Road Notion, The Architectural and Functional Significance of the Street as a Social Arena. Trondheim: NTNU

Lyckefors, Tjäder og Zetterholm (2011). Gardenurbia

Monocle issue 55. Volume 06 July/August 2012. 25 Most Livable Cities.

N (by Norwegian) issue 03, 2013. A design for life. London: Ink

Popper, A. (2009). Walking, Bicycling & Public Space on Market Street. San Francisco: San Francisco Planning Department.

Plan Vest AS (2003). Gatebruksplan for Haugesund. Delrapport kommunedelplan, sentrum. Stord: Haugesund kommune

Rike, K. (2007). Trikken, en sosial konstruksjon? Oslo: Universitetet i Oslo

Sintef (2010). Reisevaneundersøkelse for Haugalandet. Rogaland fylkeskommune

Statens vegvesen (2006). Håndbok 140: Konsekvensanalyser. Oslo: Statens vegvesen

STWWT Architects (2011). Flotmyr is back on the postcard.

Tandberg, Ø., Fluksrud, A. (2011). Carl Berners plass: Fra trafikkslum til byrom. Oslo: Statens vegvesen

TØI (2008). Superbuss: Muligheter for høystandard bussløsninger i Norge. Oslo: Transportøkonomisk institutt

Urbanet Analyse (2012). Haugesund kommune. Kollektivutredning for delområder i sentrum. Vedlegg.

Intervju:

Telefonintervju med Dominik Brüweiler, Zürich Transport Authority 28.02.13

Film:

Whyte, W. (1988). The Social Life of Small Urban Spaces. New York: The Municipal Art Society of New York. Tilgjengelig fra [vimeo.com](http://vimeo.com/6821934): <http://vimeo.com/6821934> (sett 23.03.13)

Forelesninger:

Arild Olav Eggen, Statens Vegvesen Region vest (14.03.13). Spontan samkjøring med bil, buss/bane og taxi. Klimadagen 2013, Statensvegvesen Region øst.

Einar Lillebye, Statens vegvesen, Vegdirektoratet (07.03.2012). Hvilke faktorer er bestemmende for at en gatestrekning kan vurderes å ha stor verdi som bylandskap i henhold til konsekvensanalysemetodikken i håndbok 140.

Vibeke Nenseth, Transportøkonomisk institutt (14.03.13). Nye kollektive mobilitetsløsninger: Fra egen og eid bil til delt eller leid bil. Klimadagen 2013, Statensvegvesen Region øst

Nettsider:

Aftenpostens nettavis. Derfor belønnes Trondheim - ikke Oslo. Publisert 20.10.12 Tilgjengelig fra: <http://www.aftenposten.no/nyheter/iriks/Derfor-belønnes-Trondheim--ikke-Oslo-7020169.html> **(lest 20.10.12)**

BBC News.uk: <http://www.bbc.co.uk/news/magazine-18394017> **(26.03.13)**

Bussmetro.no: <http://www.bussmetro.no/maindesign.asp?aid=17697&gid=8275> **(lest 28.03.13)**

Bybanen.no: <http://www.bybanen.no/bybaneprojektet/> **(lest 28.03.13)**

Haugesunds Avis: <http://h-debatt.no/> **(lest 08.03.13)**

Haugesund kommune:

<http://www.haugesund.kommune.no/om-kommunen/fakta-og-tall/haugesunds-historie/417-haugesunds-historie> **(lest 04.03.13)**

<http://www.haugesund.kommune.no/om-kommunen/fakta-og-tall> **(lest 04.03.13)**

Kolumbus.no. Holdeplasskart for Haugesund sentrum. Tilgjengelig fra: <http://www.kolumbus.no/downloadfile.php?i=465636eb4a7ff4b267f3b765d07a02da> **(lest 03.03.13)**

Monocle 2011: <http://monocle.com/film/affairs/most-liveable-city-helsinki/> **(lest 23.03.13)**

Project for Public Spaces:

<http://www.pps.org/reference/the-power-of-10/> **(lest 01.02.13)**

http://www.pps.org/reference/what_is_placemaking/ **(lest 01.02.13)**

<http://www.pps.org/reference/wwhyte/> **(lest 24.03.13)**

Regjeringen.no: http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/tema/planlegging_plan-og_bygningsloven/konsekvensutredninger.html?id=410042 **(lest 15.04.13)**

Statens vegvesen.no:

<http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Miljo+og+omgivelser/Arkitektur+og+landskap/Vakre+vegers+pris/Vakre+vegers+pris+2012/Bybanen+i+Bergen> **(lest 28.03.13)**

<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/tforbindelsen> **(lest 06.03.13)**

<http://www.vegvesen.no/Europaveg/e39rogfast> **(lest 06.03.13)**

[http://www.vegvesen.no/Fag/Veg+og+gate/Planlegging/Konseptvalgutredninger+\(KVU\)+og+\(KS1\)](http://www.vegvesen.no/Fag/Veg+og+gate/Planlegging/Konseptvalgutredninger+(KVU)+og+(KS1)) **(lest 15.04.13)**

Transportøkonomisk institutt. Harald Aas. Sambruksfelt gir bedre flyt for kollektivtrafikken Tilgjengelig fra: <http://samferdsel.toi.no/article.php?articleID=11655&printing=1> **(lest 05.02.13)**

Vegen og vi: <http://www.vegvesen.no/s/pdf/VoV/2012-09//#/24/> **(lest 28.03.13)**

Wikipedia: http://en.wikipedia.org/wiki/Transit-oriented_development **(lest 29.03.13)**

Bilder og illustrasjoner:

Der kilde ikke er oppgitt på siden, er dette egne bilder og illustrasjoner produsert for masteroppgaven.

About.com: <http://cruises.about.com/od/northerneuropeancruises/ig/Bergen-Norway/Target-Market-in-Bergen.htm> **(05.04.13)**

BBC News Magazine: <http://www.bbc.co.uk/news/magazine-18394017> **(26.03.13)**

Dagens næringsliv: <http://www.dn.no/forsiden/naringsliv/article2017414.ece> **(05.04.13)**

Ditt Oslo: <http://dittoslo.no/indre-by/nyheter-indre-by/ingen-11-trikk-i-bogstadveien-1.7187722> **(25.03.13)**

Google maps: <https://maps.google.no> **(23.04.13)**

The Modernist.co.uk: http://www.themodernist.co.uk/wpcontent/uploads/2012/03/01.18_Le_Corbusier_La_Ville_Radieuse_1930.jpg **(24.03.13)**

Mountains of travel photos.com: <http://www.mountainsoftravelphotos.com/France%20-%20Paris/Paris%20Arc%20du%20Carousse!%20To%20Arc%20de%20Triomphe/slides/Paris%2008%20Arc%20de%20Triomphe%20and%20Champs-%C3%89lys%C3%A9s.html> **(24.04.13)**

Nolavie.com: http://media.nolavie.com/wp-content/uploads/2012/05/janejacobs_960x4201-940x420.jpeg **(24.03.13)**

Norconsult, Haugesund: Private bilder fra studietur til Zürich, september 2012

Offthehook.ca: <http://offthehook.ca/books/monocle-issue-55-volume-06-julyaugust-2012/> **(23.03.13)**

Photo everywhere: http://photoeverywhere.co.uk/west/usa/san_francisco/slides/people_market_streetDSC_5623b_jpg_orig.htm **(27.03.2013)**

Plangate.no http://plangate.no/?page_id=3 **(05.04.13)**

Reset San Francisco.org: <http://www.resetsanfrancisco.org/news/may-27-11/shining-light-how-public-art-reviving-market-street> **(05.04.13)**

Ruter Labs: <http://labs.trafikanten.no/2011/3/1/sanntid-paa-bybanen-i-bergen.aspx> **(28.03.12)**

SF Streets Blog: <http://sf.streetsblog.org/2013/02/05/delayed-again-better-market-street-could-move-bikeway-to-mission-street/> **(27.03.2013)**

The Society Pages: <http://thesocietypages.org/socimages/2008/09/20/world-war-ii-carpool-propaganda/> **(28.03.2013)**

Teknisk ukeblad.no: <http://www.tu.no/bygg/2012/11/11/slik-bygges-norges-nye-praktgate> **(17.04.13)**

Travelettes.net: <http://www.travelettes.net/wp-content/uploads/2011/07/helsinki-happy-people.jpg> **(23.03.13)**

Urban Design Forum: <http://udf.org.au/udf-quarterly/udfq-85-march-2009/article/the-art-of-place-making/> **(06.05.13)**

Wikimedia commons.org: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Kensington_High_Street.jpg **(24.04.13)**

Wikipedia.org: http://no.wikipedia.org/wiki/Fil:Kulikov_Bazaar_with_bagels_1910.jpg **(24.03.13)**

*The street is the river of life of
the city, the place where we
come together, the pathway to
the center.*



William Holly Whyte