

Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2016 30 stp
Institutt for landskapsplanlegging

”Full fart mot fremtiden”

- Utbygging av Jærbanen som drivkraft for utvikling av Klepp -basert på befolkningens behov

”Full Speed Towards the Future”

- Development of the Jær Railway as Opportunity for Urbanization of Klepp -Based on People’s Needs

Marit Mong
Landskapsarkitektur

BIBLIOTEKSSIDE

Tittel: "Full fart mot fremtiden"

Utbygging av Jærbanen som drivkraft for utvikling av Klepp
-basert på befolkningens behov

Title: "Full Speed Towards the Future"

Development of the Jær Railway as Opportunity for Urbanization of Klepp
-Based on People's Needs

Hovedveileder: Kristin Marie Berg, NMBU

Tilleggsveileder: Jesper Buhl Rasmussen, Multiconsult ASA

Sidetail: 98

Opplag: 3

Emneord: Jernbaneutbygging, transformasjon, sentrumsutvikling, medvirkning, sosiokulturell stedsanalyse.

Keywords: Railway development, transformation, city center development, participation, sociocultural analysis.

FORORD

Jeg har nå studert landskapsarkitektur i fem år ved Norges Miljø- og Biovitenskapelige universitet (NMBU) på Ås. Denne masteroppgaven tilsvarer 30 studiepoeng og innebærer avslutningen på mine fem spennende og lærerike år.

Som masterstudent ved NMBU har jeg valgt å ta flere fag som omhandler regional og lokal planlegging. Disse fagene har på hver sin måte hatt fokus på kollektivtrafikk og behovet for god landskapsplanlegging rundt kollektivknutepunkt. Dette er et tema jeg er engasjert i da jeg er oppvokst på Nord-Jæren, et område som i dag har en svært lav andel kollektivreisende til tross for stor befolkningsvekst.

Jeg har valgt å skrive om hvordan Klepp stasjon og Kleppe sentrum vil bli påvirket av den planlagte utbyggingen av dobbeltsporet mellom Sandnes og Nærbø. Områdene er interessante med tanke på at Klepp kommune i dag er svært fragmentert og har et dårlig utviklet og utnyttet kollektivsystem. Dagens plassering av togstasjonen i tettstedet Klepp stasjon gir utfordringer knyttet til blant annet nærhet til Frøylandsvannet, tap av verdifullt biologisk mangfold og verneverdig matjord. Det er spennende å se på om man kan nå kommunens mål om fortetting og økt andel kollektivreisende, og samtidig ivareta disse verdiene.

Sett deg godt til rette i setet og bli med meg på dette spennende studiet om hvordan fremtidens byutvikling i Klepp stasjon og Kleppe sentrum kan se ut.

God fornøyelse!

Marit Mong

TAKK TIL

Menneskene som er vist til høyre har vært essensielle i arbeidet med masteroppgaven min og jeg er svært heldig som har fått deres veiledning, hjelp og støtte.

Jeg vil i tillegg nytte sjansen til å takke venner, familie, ansatte i Klepp kommune og ansatte ved avdeling for Samferdsel og infrastruktur ved Multiconsult ASA, region Sør-Vest, som har hjulpet meg med korrektur, spennende diskusjoner, aktuelt materiale og som har deltatt i- og videreformidlet spørreundersøkelsen min.



KRISTIN MARIE BERG

HOVEDVEILEDER, NMBU

Jeg vil gjerne takke hovedveilederen for masteroppgaven min; Kristin Marie Berg, førstelektor ved Institutt for landskapsplanlegging ved NMBU. Kristin har hjulpet meg med å forme ambisjonene mine slik at jeg har kunne holdt et klart fokus og retning i oppgaven.



JESPER BUHL RASMUSSEN

TILLEGGSVEILEDER, MULTICONSULT

Jesper har vært min tilleggsveileder og er senior landskapsarkitekt, MNLA, med opprinnelse, utdanning og arbeidserfaring fra Danmark. Da jeg skrev masteroppgaven på Multiconsult ASA sitt kontor i Stavanger har Jesper gitt meg verdifull veiledning med gode råd og innspill angående design og løsningsforslag.



ESPEN EEK

KONTAKT MULTICONSULT

Espen, seksjonsleder for plan og utredning ved Multiconsult ASA, er prosessleder for utviklingen av offentlig reguleringsplan for dobbeltsporet mellom Sandnes og Nærbø. Espen har gitt meg verdifull innsikt angående korridorstudiet og problematikken knyttet til utbyggingen, samt hjulpet meg med å velge et interessant caseområde.



MATTHIAS HUNDT

KONTAKT MULTICONSULT

Jeg vil takke Matthias som gav meg idéen for valg av tema for masteroppgaven. Matthias er avdelingsleder for samferdsel og infrastruktur ved Multiconsult AS, og gav meg også et godt og fagsterkt arbeidssted, samt tilgang til nyttige verktøy for å skrive oppgaven min.

FIGUR 1

INNHALDSFORTEGNELSE

05	Sammendrag / Abstract	29	Kollektivtransport	56 - 57	STRATEGIER
06 - 07	Innledning	30	Natur og landskap	58 - 59	Valg av korridor
08 - 09	Metode	31	Kulturminner	60 - 61	Sosiokulturelle strategier
		32	Klima og miljø	62 - 65	Utviklingsstrategier
10 - 11	INTRODUKSJON	33	Kleppe sentrum – bygningstypologi		
12	Oversiktskart	34	Klepp stasjon – bygningstypologi		
13	Oversikt begreper	35	Parkering og tomme lokaler	66 - 67	MULIGHETSSTUDIE
14	Byutvikling fra 1937-2013	36	Oppsummering analyser – infrastruktur	68	Visjon, mål & problemstilling
15	Historisk tilbakeblikk	37	Oppsummering analyser byrom	69	“Full fart mot fremtiden”
16 - 17	Bymorfologisk utvikling i Klepp			70 - 73	Tre funksjoner - ett sted
18	Landskapsbildet	38 - 39	SOSIOKULTURELL ANALYSE	74	Soneinndeling
19	Demografi	40 - 41	Den menneskelige dimensjon	75	Viktige akser og forbindelser
20	Miljøutfordringer i Klepp	42	Sosiokulturell stedsanalyse	75	Bygg som rives i utbyggingsetapper
21	Klepp som en del av Stavangerregionen	43 - 47	Rolleprofil x 4	76 - 85	Prinsippsnitt alternativ 1-3
22	Dobbeltsporet mellom Sandnes og Nærbø	48 - 49	Spørreundersøkelsen	86	Fordeler og ulemper ved bro & undergang
23	Bybåndet sør	50	Spørreundersøkelsen – resultater	87	Drøfting og anbefaling
		51	Validitet i metoden og sentrale funn		
24 - 25	STEDSANALYSE	52	Åpent kontor		
26	Transformasjonsområde	53	Faglunsj	88 - 89	REFLEKSJON
27	Kleppe sentrum – sentrumsutvikling	54	Kulturtilbud	90 - 91	Refleksjon
28	Infrastruktur	55	Aktivitetstilbud	92 - 96	Referanser

SAMMENDRAG

Problemstillingen for denne masteroppgaven lyder slik: "Hvilke kriterier må være til stede for at dobbeltsporet kan utvikle Klepp på en miljøvennlig måte?"

Jernbaneverket er i gang med planleggingen av et nytt dobbelt togspor mellom Sandnes og Nærbø. Utbyggingen av dobbeltsporet gir mange spennende muligheter for byutviklingen rundt stasjonsområdene. Klepp stasjon, som er et av disse områdene, ligger tett inntil Frøylandsvatnet og står ovenfor en utfordring med hensyn til rekreasjonsverdien og tilgangen til innsjøen.

Klepp kommune er i dag svært bilbasert, med fragmenterte tettsteder uten spesielle kvaliteter. Til tross for at kommunen har to av de syv stasjonene som skal utbedres med dobbelt togspor er det kun 10% av befolkningen som bor innen gangavstand per i dag. Jeg har, gjennom et mulighetsstudie, sett på muligheten for å få flere til å velge miljøvennlige reisemidler som tog, buss, sykkel og gange ved å transformere sentrum i Klepp stasjon.

For å komme frem til hvilke funksjoner og kvaliteter som bør plasseres i sentrum av tettstedet Klepp stasjon er det gjennomført en stedsanalyse og en sosiokulturell analyse. Stedsanalysen tok for seg hvilke fysiske faktorer som var viktige å ta hensyn til ved transformasjonen av Klepp stasjon. Analysen viste blant annet at de viktigste tilkoblingsvegene fra tettstedet til resten av Jæren går gjennom Kleppekrossen, som ligger i Kleppe sentrum (se side 12 for oversiktskart). Busstilbudet som dekker denne strekningen, og generelt i kommunen er begrenset. Selv om kommunen da har god togdekning med avganger flere ganger i timen, må dette sees i sammenheng med sømløse overganger mellom flere

miljøvennlige reisemidler. Parkeringsarealene som dominerer sentrum av Klepp stasjon i dag er et resultat av dette bilbaserte samfunnet.

Den sosiokulturelle stedsanalysen bestod blant annet av en spørreundersøkelse som tok for seg hva lokalbefolkningen mener mangler i Klepp og hva som er viktige verdier for identiteten til kommunen. Her kom det frem at befolkningen savner blant annet et godt kollektivtilbud og gode møtesteder. Strendene og havet/vannet er i følge spørreundersøkelsen en stor del av identiteten til Klepp. Frøylandsvatnet ved Klepp stasjon og transformasjonen som er tenkt i sentrum av tettstedet kan være med på å bygge en identitet og kvalitet til stedet.

Ut i fra de to analysedelene ble det utarbeidet strategier som tok for seg hovedfunnene fra begge analysene.

Mulighetsstudiet viser en soneinndeling av hvor det burde plasseres møtesteder, kollektivknutepunkt og aktiviteter knyttet til lokalverdier. Utbyggingen av dobbeltsporet vil kreve en 30m utfylling i Frøylandsvatnet i Klepp stasjon og riving av enkelte bygg. Frøylandsvatnet representerer en stor rekreasjonsverdi med turløype og fremtidige vannaktiviteter. En god tverrforbindelse er da spesielt viktig å oppnå. Det er foreslått ulike alternativer for bro og undergang som viser fordeler og ulemper ved de forskjellige alternativene.

Utviklingen av fremtidens Klepp er basert på befolkningens behov med dobbeltsporet og kollektivtransport som drivkraft.

ABSTRACT

This master thesis question is: "Which criteria must be present so that the double railway track can develop Klepp in an environmental way?"

The Norwegian Government's Agency for Railway Services (Jernbaneverket) is planning a new double railway track between Sandnes and Nærbø in Rogaland County. The railway development opens up for many intriguing possibilities in the areas around the train stations. Klepp Station, which is one of these stations, lies alongside the Frøyland-lake. This creates a challenge in the matter of keeping the recreational value and the essential access to the lake.

Klepp is presently a very car-focused municipality, with fragmented villages that does not possess any special qualities. Despite the fact that the municipality has two of the seven stations, which is about to get a double railway track, only 10 % of the population lives within walking distance of the two stations. I have, through this study, looked at the possibility of increasing the percentage of people who use environmental friendly transport through transforming the village centre of Klepp Station.

To find the right functions and qualities for the transformation area, I made a traditional analysis of the physical structures in Klepp Station and a social-cultural analysis. The first analysis enlightens which physical structures that are important to regard in the transforming of Klepp Station. It showed that all of the important access roads from the village to the rest of the county go through Kleppekrossen in Kleppe (see page 12 for map). The local buss service, which covers this distance, is limited. Even though the municipality has a

good train connection, with several departures per hour, it is not enough. There have to be a seamless connection between multitudes of environmental friendly transport. The parking lots that dominates the village centre in Klepp Station today is a result of this car-focused society.

The socio-cultural analysis included a survey that helped me understand what the local population is missing in Klepp and which values creates the municipality's identity. It showed that what they missed the most was a good public transport system and good social meeting places. The beaches and the sea/water are, according to the survey, a great part of Klepps identity. The Frøyland-lake at Klepp Station and the transformation of the village centre could help build an identity and give great quality to the place.

Strategies for the transformation were made on the basis of the findings from these two analyses.

The study shows a map of zones where social meeting places, a public transport hub and local qualities should be placed. The development of the double railway track will include a 30m filling into the Frøyland-lake and a demolition of a few buildings. The Frøyland-lake represents a great recreational value and future water activities. If these qualities are to be preserved, it is especially important to create a good passing over or under the railway. I present different alternatives for this passing that highlights pros and cons of the different solutions.

Development of the future Klepp is based on peoples needs, with the double railway track and public transport as a driving force.

INNLEDNING

Denne innledningen vil gi en kort innføring i hvorfor masteroppgaven er aktuell og forklarer valg av visjon, mål og problemstilling.

BAKGRUNN

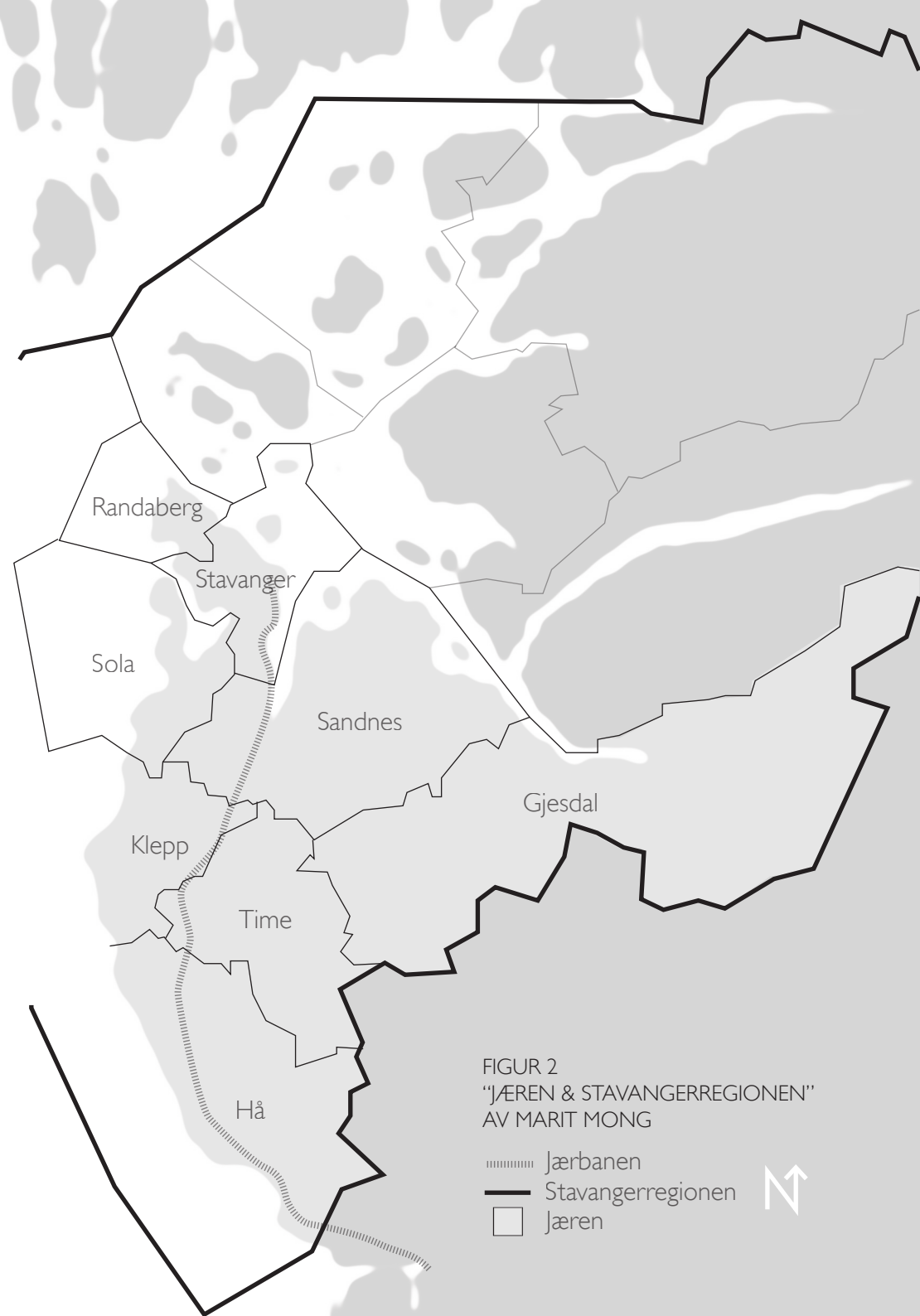
I 2009 ble det bygget dobbeltspor mellom Stavanger og Sandnes i Rogaland, noe som resulterte i en økning i antall reisende med tog på hele 44% - en økning fra 2,5 til 3,6 millioner reisende årlig (Nesse et al. 2013). Nå har regjeringen bedt Jernbaneverket om å utarbeide interkommunale kommunedelplaner for dobbeltsporet på delstrekningen Sandnes-Nærbø. Grunnet dagens situasjon med korte avstander mellom stasjonene, samt togets begrensede hastighet er det nødvendig å se på nye løsninger. Dette med tanke på plassering og antall stasjoner, i tillegg til en ny utforming av selve kurvaturen på jernbanesporet. Løsningene kan være med på å redusere reisetid, gi hyppigere avganger og resultere i et mer pålitelig og attraktivt transportsystem på Nord-Jæren (Jernbaneverket, 2016).

Den nye utbyggingen av dobbeltsporet gir mange spennende muligheter for



Klepp kommuneskjold

byutviklingen i Klepp kommune, som i dag har to av de syv stasjonene langs jernbanestrekningen. Byområdene på Jæren er i sterk vekst både med tanke på folketall og arbeidsplasser. I Klepp kommune alene er det en forventet middels nasjonal vekst på 51% mot 2040 (Statistisk sentralbyrå, 2014). Denne veksten må sees parallelt med transportbehovet som har økt med 10% mellom 2005 og 2011 (Jernbaneverket, 2016). Da Nord-Jæren per i dag har den laveste andel reisende med kollektivtrafikk i storbyområdene i Norge, er det spesielt viktig å legge til rette for at den forventede befolkningsveksten kan tas kollektivt (Jernbaneverket, 2016). Plasseringen av stasjon(e) i Klepp kommune kan være et langsiktig grep for å styre byutviklingen slik at veksten kan bidra til et mer sentrert, kollektivbasert og samhandlet sentrum som på lang sikt kan redusere tapet av den verdifulle matjorden i kommunen.



FIGUR 2
"JÆREN & STAVANGERREGIONEN"
AV MARIT MONG

- Jærbanen
- Stavangerregionen
- Jæren



OM KLEPP KOMMUNE

Klepp kommune ligger midt i Jæren i Rogaland fylke og har navnet sitt etter kleppene (haugene) på gården Kleppe (Klepp kommune, 2014). Det er den nest største jordbrukskommunen i fylket. Administrasjons- og handelssentrumet til kommunen ligger i Kleppe sentrum, mens Verdalen, Orstad (Øksnavad), Klepp stasjon, Kåsen, Pollestad og Voll er omkransende tettsteder. Tilgrensende kommuner er Sola og Sandnes i nord, Time mot sørøst og Hå mot sør. Per 01.01.2015 bor det 18 741 mennesker i Klepp kommune, mens det til sammen bor 309 165 mennesker i de åtte Jær-kommunene (Statistisk sentralbyrå, 2015).

VISJON, MÅL OG PROBLEMSTILLING

Klepp kommunes og denne oppgavens visjon "Barna - vår framtid" tar for seg et langtidsperspektiv som legger til rette for byutvikling og en kollektivtrafikk-satsning som vil komme barna til gode i fremtiden. Gjennom de fysiske og sosiokulturelle strategiene som blir presentert i denne

oppgaven kan man skape et trygt, inkluderende og helsefremmende lokalsamfunn i Klepp stasjon med grønne områder, rent vann, ren mat og ren luft.

Det overordnede målet for masteroppgaven er, som presentert i silingsrapporten for dobbeltsporstrekingen Sandnes-Nærbø av Jernbaneverket (Jernbaneverket, 2016), å skape en samfunnsutvikling som knytter bo- og arbeidsmarkedet på Nord-Jæren sammen. Jeg vil tilføre et delmål om å øke andel miljøvennlige reisemidler i Klepp kommune.

Opgaven sin problemstilling lyder slik: "Hvilke kriterier må være til stede for at dobbeltsporet kan utvikle Klepp på en miljøvennlig måte?" Klepp kommune med tettstedene Kleppe (sentrum) og Klepp stasjon blir i denne masteroppgaven brukt som caseområde for å se på hvordan en stasjonsutbygging eller relokalisering av en stasjon kan forandre den fremtidige byutviklingen innad i kommunen, samt kommunens rolle i et regionalt perspektiv.



METODE

For å forstå hvordan Klepp fungerer i en lokal kontekst og hva som er viktige faktorer i en god samfunnsutvikling av fremtidens Klepp har jeg i hovedsak utført en stedsanalyse og en sosiokulturell analyse. Kunnskapen om hvordan kommunen fungerer i et regionalt perspektiv er hentet fra ulike plandokument.

Først er det et introduksjonskapittel med informasjon om kommunen og aktualitet knyttet til oppgaven. Informasjon knyttet til dette er hentet gjennom historiebøker, plandokument og kommunens nettside. For å kunne forstå hvilke konsekvenser og påvirkninger dobbeltsporet vil ha for Klepp stasjon og Kleppe er det i dette kapittelet blitt gjort et historisk tilbakeblikk, samt sett på landskapsverdier, demografi og miljøutfordringer i Klepp.

Kunnskap om hvordan Klepp kommune forholder seg til et regionalt perspektiv er oppnådd ved hjelp av å se på "Planlegging av dobbeltspor på Jærbanen" til Jernbaneverket (2016), Urbanet analyse sin "Rapport om dobbeltsporet på Jærbanen" (Nesse et al. 2013), "Regionalplan for Jæren

2013-2040" (Rogaland fylkeskommune, 2013) og "Nasjonal transportplan 2014-2023" (Meld.St.26 (2012-2013)).

Den sosiokulturelle analysen er gjennomført ved hjelp av en spørreundersøkelse som ble publisert på hjemmesiden til masteroppgaven min; <http://fullfartmotfremtiden.squarespace.com/> (Mong, 2016). Spørreundersøkelsen ble utført digitalt slik at en lettere kunne svare på undersøkelsen uavhengig av tid og sted. Den ble markedsført via en artikkel om meg og masteroppgaven min i Jærbladet, samt gjennom sosiale medier som Facebook. Undersøkelsen gir en indikator på hvordan Klepps befolkning oppfatter og bruker Kleppe sentrum og Klepp stasjon.

Som en del av den sosiokulturelle analysen har jeg også foretatt fire intervjuer med båndopptak; en representant fra Klepp kommune, en lokalentusiast/eiendomsutvikler, prosessleder for korridorstudiet ved Multiconsult og en lokalbeboer/pårørende. Dette var for å få en oversikt over de ulike aktørenes synspunkter om utviklingen av dobbeltsporet i Klepp kommune. Aktørene ble valgt på grunn av sin rolle og ikke av personlige årsaker.

Oppgavens besvarelse er et mulighetsstudie om hvordan en stasjon kan transformere og omstrukturere en kommune.

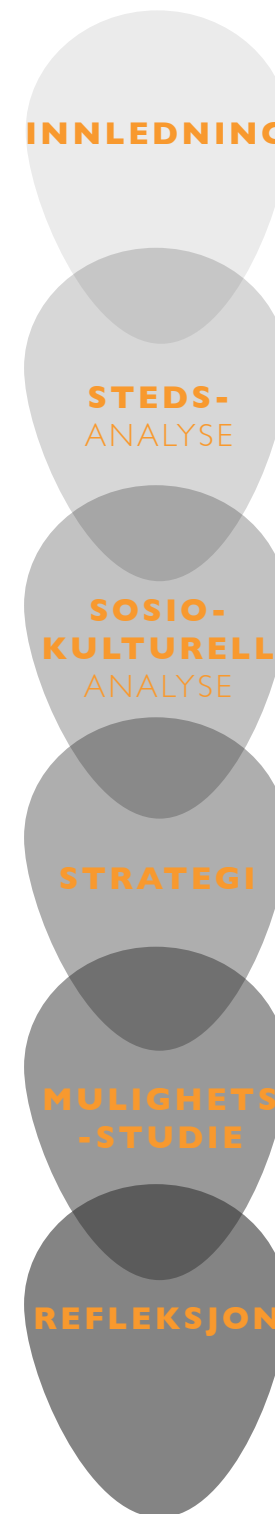
Jeg hadde en faglunsj på Multiconsult sitt kontor i Stavanger hvor det var en presentasjon og diskusjon av masteroppgaven. "Åpent kontor" ble også brukt som metode for å invitere ansatte ved kontoret til diskusjon og innspill for masteroppgaven.

Stedsanalysen er presentert gjennom en kartlegging av viktige strukturer i Klepp stasjon og Kleppe. Dette er strukturer som transformasjonsområde, sentrumsutvikling, infrastruktur, kollektivtransport, natur & landskap, kulturminner, klima & miljø, bygningstypologi og parkering & tomme arealer. Kartene ble laget ut i fra informasjon hentet fra ulike relevante nettsider (se kilder side x).

Etter analysene var gjennomført utviklet jeg strategier som tok for seg hvordan jeg på best mulig kunne skape et trygt, inkluderende og helsefremmende lokalsamfunn i mulighetsstudiet.

Oppgaven består av seks deler;

1. Innledning
2. Stedsanalyse
3. Sosiokulturell analyse
4. Strategier
5. Mulighetsstudie
6. Refleksjon



Fremtidens Klepp

KAN FORMES AV DEG

SE HVORDAN HER



FIGUR 6:
"KLEPP STASJON, SETT FRA NORD"

FOTOGRAF:
MARIT MONG

INTRODUKSJON

For å kunne forstå hvordan Klepp kommune vil bli påvirket av utbyggingen av dobbeltsporet må man vite hvordan kommunen er bygget opp, hva som er viktige verdier i kommunen, hvordan Klepp kommune "oppfører" seg i et regionalt bilde, hva utbyggingen av dobbeltsporet innebærer, hvilke ytre påvirkende faktorer som finnes, hvilke utfordringer Klepp står ovenfor i dag og hva som er som er utviklingstrenden og som kan bli utfordringer mot fremtiden. Disse faktorene vil gi en grunnforståelse av kommunen og vil belyse virkninger og konsekvenser i analysekapitlene som kommer etter.

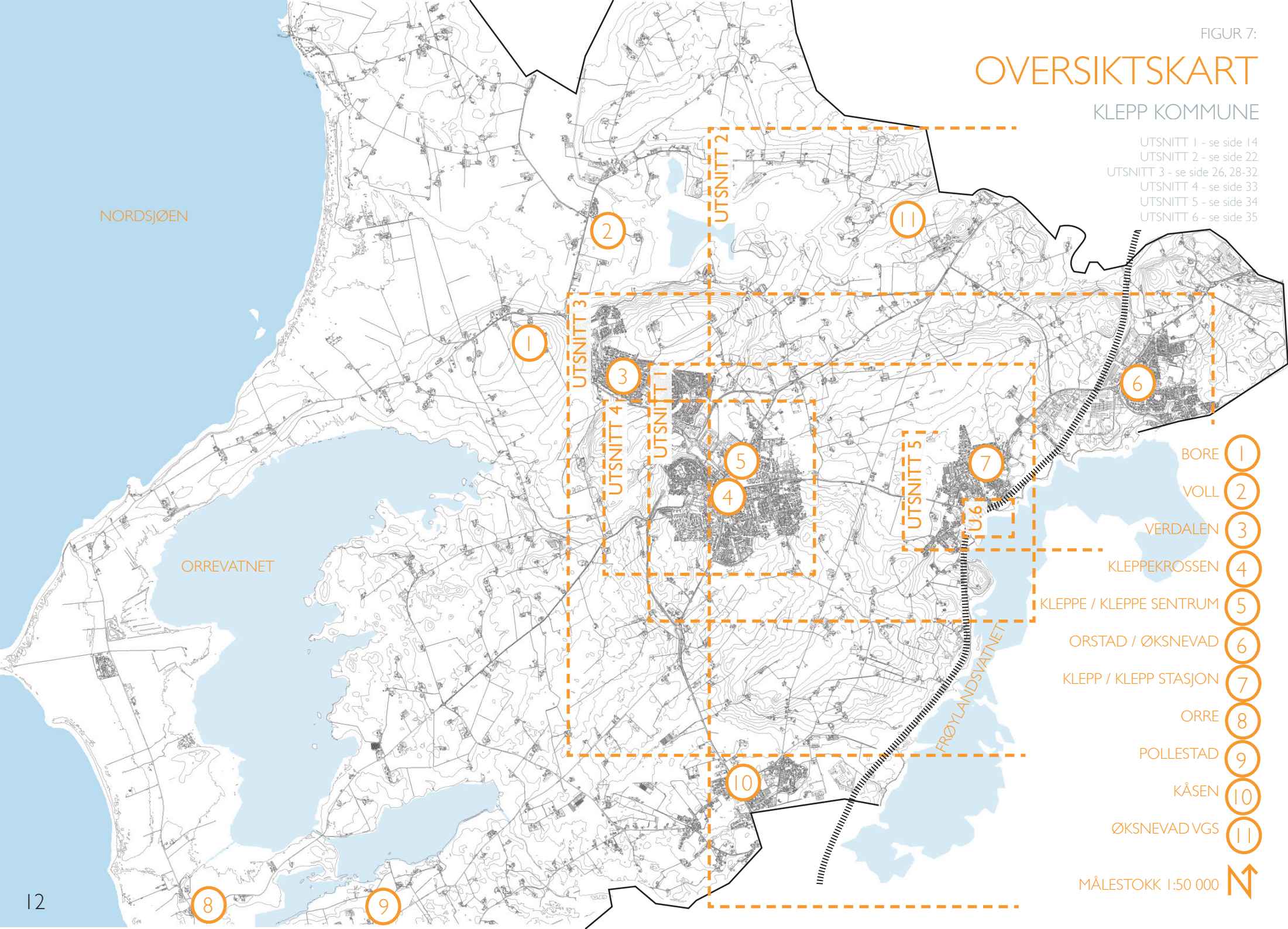
OVERSIKTSKART
OVERSIKT BEGREPER
BYUTVIKLING FRA 1937-2013
HISTORISK TILBAKEBLIKK
BYMORFOLOGISK UTVIKLING
I KLEPP
LANDSKAPSBILDET
DEMOGRAFI
MILJØUTFORDRINGER I KLEPP
KLEPP SOM EN DEL AV
STAVANGERREGIONEN
DOBBELTSPoret MELLOM
SANDNES-NÆRBØ
BYBÅNDET SØR

FIGUR 7:

OVERSIKTSKART

KLEPP KOMMUNE

- UTSNITT 1 - se side 14
- UTSNITT 2 - se side 22
- UTSNITT 3 - se side 26, 28-32
- UTSNITT 4 - se side 33
- UTSNITT 5 - se side 34
- UTSNITT 6 - se side 35



- BORE 1
- VOLL 2
- VERDALEN 3
- KLEPPEKROSSEN 4
- KLEPPE / KLEPPE SENTRUM 5
- ORSTAD / ØKSNEVAD 6
- KLEPP / KLEPP STASJON 7
- ORRE 8
- POLLESTAD 9
- KÅSEN 10
- ØKSNEVAD VGS 11

MÅLESTOKK 1:50 000



OVERSIKT

STEDSBEGREPER

“Kjært barn har mange navn;” et kjent ordtak på Jæren som kommer godt til syne når det er snakk om lokale stedsnavn.

For å unngå misforståelser defineres det noen av de lokale stedsnavnene i Klepp kommune før en leser videre.

5

Kleppe / Kleppe Sentrum

Administrasjonssenter og største tettsted i Klepp kommune

6

Orstad / Øksnevad

Stedsbetegnelsen henviser til tettstedet Orstad som består av blant annet delområdene Øksnevad og Orstad. Øksnevadporten, Klepp kommunes andre togstasjon, ligger mellom disse delområdene.

7

Klepp / Klepp Stasjon

Tettsted ca. 3 km øst for Kleppe Sentrum. Klepp Stasjon er også navnet på togstasjonen som ligger i dette tettstedet. Denne blir derimot betegnet som “togstasjonen i Klepp stasjon” i denne masteroppgaven.

FIGUR 8:
"BYUTVIKLING FRA 1937 TIL 2013"

LAGET AV:
MARIT MONG



KLEPPE SENTRUM

KLEPPEKROSSEN

3 KM

KLEPP STASJON

BYUTVIKLING FRA 1937-2013

1937 1963 2002 2007 2013



HISTORISK TILBAKEBLIKK

EN VEGFOKUSERT LANDBRUKSKOMMUNE

Klepp er som sagt den nest største jordbrukskommunen i Rogaland, og har en identitet som er sterkt knyttet til dette. Kommunesenteret Kleppe viste seg tidlig som tyngdepunktet i kommunen, men står i dag kun i tilknytning til vegsystemet. Kan et historisk tilbakeblikk være med på å syne virkningene ved utbyggingen av dobbeltsporet?

I 1835 hadde Klepp sokn et dobbelt så stort folketall som de to andre soknene; Orre og Bore. Tyngdepunktet i bygda – Kleppe ble stadig større. Selv om utflyttingen på den tiden var stor, var fødselsoverskuddet større grunnet retrett av epidemier og økt fokus på renhold. De som flyttet fra bygda var i hovedsak enslige ungdommer som ville søke lykken i Stavanger, de som ville finne tjeneste som håndverker, sjøfolk eller handelsmenn, eller de som ville finne kone/ektemann i nabobygda. Det som skapte folkeveksten var at flere barn fikk nå vokse opp enn før (Lindanger, 1987).

Omkring 1805 kom den første kjørevegen til Klepp, kalt Kongevegen eller Postvegen

(se side 28). Veggen krysset ingen av de eksisterende gårdene, men lå nærmere tunene på Øksnavad. Vegmønsteret som ble utviklet hadde sentrum i Klepp kirke og prestegården. 85% av de offentlige vegene i kommunen lå i 1837 i Klepp sokn. Det viktigste vegnettet rundt 1880 var mellom jernbanen, Stavanger og Bryne. Vegene møttes i Kleppekrossen som ble et tidlig trafikknutepunkt i kommunen (Lindanger, 1987).

Fra 1879 til 1900 ble Kleppekrossen i større og større grad regnet som "sentrum" i bygda. Det var her bolig- og sentrumsutviklingen begynte etter utbyggingen av hovedpostsenteret, Klepp kirke, hovedmeieriet og nåværende fv. 44 (se side 27 og 33). Disse næringene hadde behov for boliger til arbeiderne, noe som resulterte i en stor boligvekst i dette området. Da handelslaget ble stiftet i 1919 skjedde det en videre boligutvikling rundt Kleppekrossen ifølge lokalentusiast Per Steinar Lothe (Intervju 27.01.2016).

De første 10 årene etter utbyggingen av Jærbanen, fra 1878-1888, skjedde det lite utvikling rundt Klepp stasjon. Dette var

fordi Klepp kommune allerede var godt tilknyttet Stavanger og Sandnes gjennom vegnettet. Det var åpningen av postkontoret, potetmelfabrikken og det nye meieriet på Klepp stasjon fra 1898 som skapte tettstedet Klepp stasjon (se side 34). Jernbanen ble aldri sentral i næringsutviklingen i Klepp kommune (Lindanger, 1987).

Folketallet i kommunen økte sterkt i mellomkrigsårene og holdt frem til andre verdenskrig. Mange av disse fikk arbeid i jordbruksnæringen. Fra 1910-1946 hadde folketallet økt med ca 56%. Først etter andre verdenskrig skjedde det en vekst i arbeidsplasser utenfor jordbruket (Lindanger, 1987).

Før flyttet folk fra bygda for å finne lykken i Stavanger. Nå er det mange som flytter til Klepp på grunn av det velfungerende landbruksnæringslivet i kommunen (Klepp kommune, 2014). Vi ser gjennom dette historiske tilbakeblikket at vegnettet og ikke jernbanen har vært sentral i utviklingen av Klepp. Denne utviklingen må snus for at det skal kunne satses på økt andel kollektivreisende og for å gjøre dobbeltsporet til et attraktivt alternativ.

FIGUR 9:
"KLEPP KIRKE"

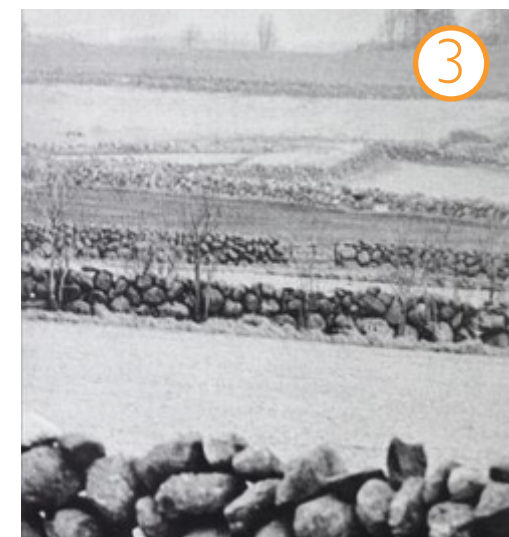
FOTOGRAF:
MARIT MONG

"MED
PLASSERINGA AV
STORE INDUSTRI-
BEDRIFTER I
KLEPP KOM
OGSÅ NYE
BUSTADFELT OG
EI FORHOLDSVIS
STERK TETTSTAD-
UTVIKLING."

Lindanger, 1987, side 4.15



1. Området rundt Klepp stasjon omkring 1915 | 2. Grønnsaksproduksjon på Pollestad i 1961 | 3. Steingård fra Tu, bilde tatt 1972. Steinene ble ryddet for å kunne drive matproduksjon.



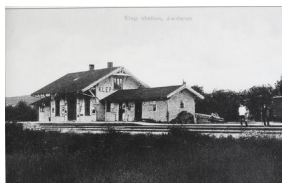
4. Pløyning med traktor og hesteplog. Bilde fra 1939 | 5. Oversiktsbilde over Kleppekrossen i 1978. | FIGUR 10: Alle bilder på denne og neste side er hentet fra Kulturetaten i Klepp, 1995

1794 - Ingebret Gullikson Grude,
første ordfører i Klepp

1846 - Klepp kirke ble innviet



1878 - Klepp fikk postkontor
Jærbanen åpnet



1911 - Jæren folkehøgskole åpnet
Kyllingstad plogfabrikk åpnet



1950 - Klepp ungdomsskule åpnet



1959 - Første byggefelt i Klepp åpnes på
Haugabakka



1973 - Klepp rådhus åpnet

1988 - Kleppheimen åpnes
Klepp sparebank åpnes ved Kleppekrossen

1700

1800

1900

2000



1853 - Første faste skolebygg i Klepp



1879 - Meieri ved Kleppekrossen åpnet

1940 - Øksnavad jordbruksskole åpnet

1933 - Klepp Heradshus står ferdig ved Kleppekrossen

1919 - Klepp stasjon Ysteri åpnet | Handelslaget ved Kleppekrossen ble etablert

1889 - Postkontor på Klepp stasjon ble åpnet

1891 - Bore kirke ble innviet

2000 - Kleppevarden ble tusenårssted

FIGUR 11

BYMORFOLOGISK UTVIKLING I KLEPP

EN HISTORISK OVERSIKT FRA 1700-TIL 2000-TALLET

FIGUR 12:
"STEINGJERDER, LANDBRUKS-
AKTIVITET OG SLETT LANDSKAP"
CA 1 KM NORD FOR KLEPPE SENTRUM

FOTOGRAF:
MARIT MONG



LANDSKAPSBILDET

EN DEL AV JÆRLANDSKAPET

Klepp er en del av Jærlandskapet som er preget av slett landskap, lyse strender, steingjerder og stor landsbruksaktivitet. Vil utbyggingen av dobbeltsporet påvirke landskapsbildet i Klepp?

Med landskapsbilde mener jeg den karakteren og uttrykket til landskapet i Klepp. Kystlandskapet i Klepp ble tidlig isfri ved slutten av siste istid og er derfor blant de eldste strendene i landet. Nedbrytning av havbunnsbergartene gav Klepp et fruktbart jordsmonn med gode jordbruksvilkår. Det slette åkerlandskapet med sine eldgamle steingjerder preger i dag landskapsbildet i kommunen. Steingjerdene ble til gjennom utnyttelsen av det tykke morenelaget fra istiden som inneholdt mange større og mindre steiner (Lindanger, 1990).

Landskapet innover i kommunen har mange rike våtmarksområder. Orrevassdraget er en grunn og næringsrik innsjø som har rike fiskebestander og et spesielt yrende fugleliv. Innsjøen er viktig som hekke-, trekk- og overvintringslokalitet og huser fugler som sjeldne ugler. Våtmarksområdene er vernet som naturreservat og er en stor del av det indre landskapsbildet i Klepp (Klepp kommune, U. Å.).

DEMOGRAFI

ET UNGT KLEPP

Klepp kommune har hatt en stor årlig vekst både i folketall og arbeidsplasser fra rundt 1990. Utviklingen setter premisser for utbyggingen av nye boligområder og offentlige tjenester som skole, barnehage, samt sosial og teknisk infrastruktur. Hvordan kan kunnskapen om demografien i Klepp kommune være til hjelp ved utviklingen av dobbeltsporet?

På 1960-1970-tallet hadde Klepp kommune en høy befolkningsvekst. Denne veksten har variert opp gjennom årene med en utflatning på 1980-1990-tallet og en vekst igjen mot 2011. De siste årene har det vært en spesielt stor tilflytting i aldersgruppen 20-29 år og 30-39 år; noe som tilsvarer en ung befolkning på nasjonal basis (Klepp kommune, 2014).

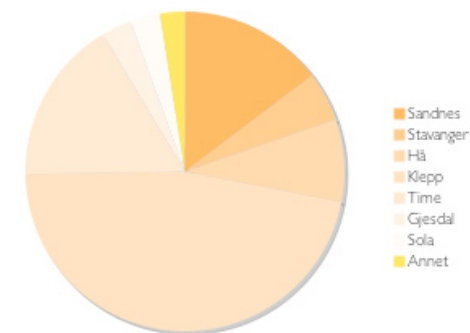
Utviklingstrekk blant ungdommer i Klepp kommune viser at mange sliter med ensomhet, angst, depressive tanker og bekymringer for fremtiden. Det er spesielt jenter mot slutten av ungdomsskolen som representerer denne bekymringsverdige utviklingen. Registre over mobbing og frafall i videregående skole er større enn landsgjennomsnittet (Klepp kommune, 2014).

Per 01.01.15 bor det 18 741 mennesker i Klepp. Kommunen fremskriver en årlig vekst på 2,5% mot 2025 med bakgrunn i veksten de siste 10 årene (Statistisk sentralbyrå, 2015). Befolkningsveksten resulterer i en kommunal utfordring med tanke på å kunne tilby nok areal til boligutbygging og næringsliv

uten at det skal gå på bekostning av verdifull matjord.

I 2014 var det 10 413 sysselsatte med bosted i Klepp kommune. Ca 18% av disse har høyere utdanning. Det er totalt 1890 bedrifter i kommunen per 01.01.2016. 6589 pendler ut av kommunen og 4496 pendler inn til kommunen. Hvor disse sysselsatte pendler kan du se i figur 11. Sysselsatte som arbeider i kommunen er 8320 stk. Dette gir en årlig ubalanse på -2093 hvor flere pendler ut enn inn i kommunen. Antallet med uføretrygd i kommunen har, siden 2010, økt fra 4,33% til 4,54%. I Sandnes har andelen med uføretrygd gått ned fra 4,37% til 4,24%. Den gjennomsnittlige bruttolønsten i Klepp ligger på 460 500kr; Bruttolønsten har nærmest fordoblet seg siden år 2000 hvor den var på 240 600kr; men hvor arbeidsledigheten det siste året også har blitt fordoblet (Kommuneprofilen, U. Å.). Den økte arbeidsledigheten er et resultat etter dagens nedgang i oljeindustrien og kutt i arbeidsstillinger i oljerelaterte bedrifter, og da 47% av de sysselsatte i Klepp jobber innen industri og bygge- og anleggsvirksomhet, merkes dette i kommunen.

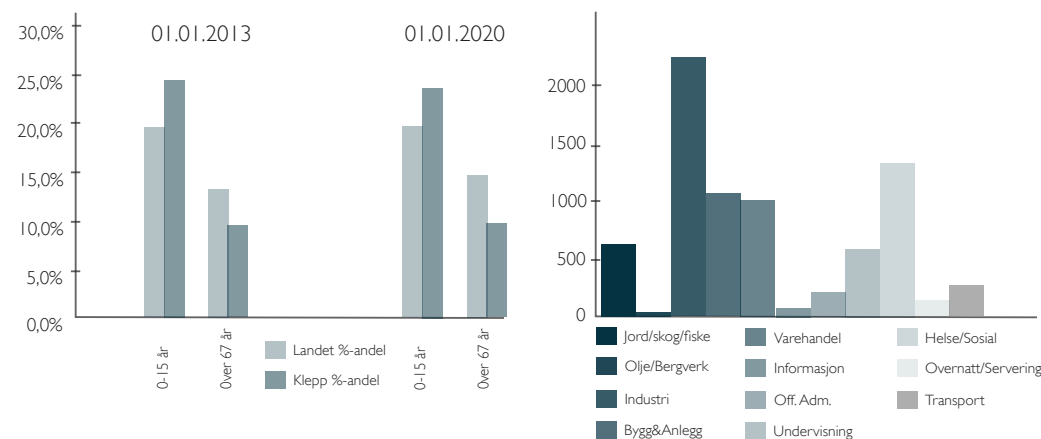
Tilfredsstillende bo- og arbeidssted er avgjørende for helse, utdanning, arbeid og samfunnsdeltakelse. Med bakgrunn i de utviklingstrekkene som er presentert på denne siden ser vi at vern av jordbruksareal, tilrettelegging for en ung befolkning og å skape en inn- og utpendlingsbalanse er blant flere nøkkelfaktorer som er viktige å ta hensyn til ved utviklingen av dobbeltsporet.



FIGUR 13: "PENDLINGSSTRØMMER I KLEPP" (Statistisk sentralbyrå, 2015)

PERIODE	1951-1960	1961-1970	1971-1980	1981-1990	1991-2000	2001-2010	2011	2012	2013	2014	2015
ÅRLIG VEKST%	2	4,8	2,1	1	1,7	2,3	2,0	2,7	1,4	1,4	1,4

FIGUR 14: "PROSENTVIS VEKST I FOLKETALL I KLEPP KOMMUNE" (Klepp Kommune, 2014)



FIGUR 15: "PROSENTVIS FREMSKRIVING AV FOLKETALL I KLEPP" (Klepp kommune, 2014)

FIGUR 16: "ANTALL SYSSELSATTE I UTVALGTE NÆRINGER I KLEPP 2014" (Kommuneprofilen U. Å.)

FIGUR 17:
"SYNGENDE ÅKERRIKSE"

FOTOGRAF:
GUNNAR NUMME

"UTBYGGING AV
TETTSTEDSAREALER
HAR GÅTT PÅ
BEKOSTNING AV
DYRKA MARK, OG
TOTALT SETT HAR
JORDBRUKSAREALENE
I PERIODEN (2008-2010)
BLITT REDUSERT MED
405 DEKAR."

Utdrag fra: "Sammenstilling
av tiltak og undersøkelser i
Frøylandsvatnet".
(Ledje, 2011: s. 30)



MILJØUTFORDRINGER I KLEPP

AVRENNING, FREDEDE ARTER OG KULTURMINNER

Klepp er en kommune med mye jordbruksareal. Dette kan gi utfordringer med hensyn til blant annet jordvern, vern av rødlistede arter og vannkvaliteten. Vil utbyggingen av dobbeltsporet påvirke miljøutfordringene Klepp står ovenfor i dag?

66% av Klepp kommune er fulldyrka areal, med produksjon av gress, korn og grønnsaker. Produksjonen bruker mye gjødsel, jordbearbeiding og bruk av sprøytemidler. Dette gir negative virkninger for naturen da de tilførte næringsstoffene avrenner til vassdragene og resulterer i et generelt høyt næringsinnhold i vassdragene i kommunen. Med bakgrunn i dette har Klepp satt opp rensedamper og fangdammer som bedrer vannkvaliteten og bidrar til et biologisk mangfold (Klepp kommune, 2014).

Frøylandsvannet ligger rett ved et stort landbruksområde og har et stort innhold av næringsmidlene nitrogen og fosfor. Innholdet har resultert i at det har vokst giftige alger i vannet. Det er igangsatt tiltak for å redusere disse skadelige midlene, men på grunn av sedimenter i det grunne vannet

er det vanskelig å oppnå resultater.

Mange av fuglene, plantene og insektene man finner på Jæren er nasjonalt svært sjeldne (AMBIO Miljørådgivning, U. Å.). Åkerrikse er en fugl som trivs godt her og har hekkested i jordbrukslandskap (Isaksen et al. 2004). Da fuglen står på listen over rødlistede (utrydningstruede) arter kan dette være en utfordring med tanke på en eventuell utbygging i disse jordbruksarealene.

Steingårder er ansett som spesielt viktige visuelle elementer i landskapet i Klepp (se side 31). Mange av steingårdene er fredet sammen med blant annet verneverdige hus og eldre kulturmark (Klepp kommune, 2014).

Klepp har mange verdifulle arealer med fredede eller sjeldne elementer. Området rundt nåværende Klepp stasjon har en stor verdi blant annet med sitt yrende fugleliv, gode matjord og rekreasjonsverdi ved Frøylandsvannet. Ved utbyggingen av dobbeltsporet er det viktig å ha kunnskap om disse elementene slik at verdiene ikke går tapt for fremtidige generasjoner.

FRØYLANDSVANNET	FOSFOR	NITROGEN
Status tilførsel (kg P/år; tonn N/år)	3400	149
Fordeling på kilde (%)		
- Landbruk	77	87
- Befolkning	15	3
- Bakgrunn	8	10
Tålegrense (kg P/år; tonn N/år)	2000	63
Overskridelse av tålegrense (%)	170	237
Tålegrensekonsentrasjon i Frøylandsvannet	15-16 µg P/l	700 µg N/l

FIGUR 18: "Forurensningskilder (fosfor og nitrogen) til Frøylandsvatn 1995" (Ledje, 2011: s. 16)

KLEPP SOM EN DEL AV STAVANGERREGIONEN

TILKNYTNING PÅ ET REGIONALT NIVÅ

Klepp kommune er godt forbundet med resten av Stavangerregionen gjennom gode tog- og vegforbindelser med kort reisetid. Hvordan kan en utvikling av Klepp ha betydning i et regionalt bilde?

Innen 30 min fra Klepp stasjon kan man nå Stavanger – det administrerende, økonomiske og kulturelle senteret i Rogaland fylke. Byen og kommunen har mange institusjoner innen kultur, finans, helse, forskning og utdanning. Stavanger regnes som en av Europas energihovedsteder og har god tilknytning til resten av verden gjennom Sola flyplass som er ca 25 min unna (Wikipedia:a, 2016). Disse faktorene representerer gode jobb- og utdanningsmuligheter i kort avstand til Klepp.

Forus næringspark mellom Stavanger, Sandnes og Sola kommune huser 2500 bedrifter og 40000 arbeidsplasser, deriblant flere oljerelaterte hovedkontor (Wikipedia:a, 2016). Beboerne i Klepp kan nå næringsparken med tog og buss på 25- til 30 minutt fra Klepp stasjon.

Nabokommunen Sandnes har også mange tiltrekningkrefter for Kleppboerne. Som sykkelprodusent (DBS) og med sin tidligere identitet innen pottemakerindustri ble Sandnes tidlig satt på kartet. I dag er det stort sett olje- og gassrelatert virksomhet som preger næringslivet i Sandnes. Byen kan også tilby fire offentlige videregående skoler, samt en privatskole (Wikipedia:b, 2016). Da Klepp kun har én videregående skole; Øksnavad videregående skole, er dette viktige tiltrekningsmomenter for den unge befolkningen i Klepp.

Tar man toget sørover finner man blant annet Bryne og Egersund som er tilgjengelig innen 5- og 40 minutt fra Klepp. I disse småbyene kan man finne mange severdigheter.

For å forstå hvilken rolle Klepp kan spille i et regionalt bilde er det spesielt togretningen nordover mot Stavanger og Sandnes som er interessant. Utvider vi målestokken og ser på Klepp i et nasjonalt bilde kan en utbygging av Klepp føre til en bedre tilknytning til både Kristiansand og Oslo gjennom Sørlandsbanen, som videre kobler Klepp til resten av landet med både tog, buss og fly.

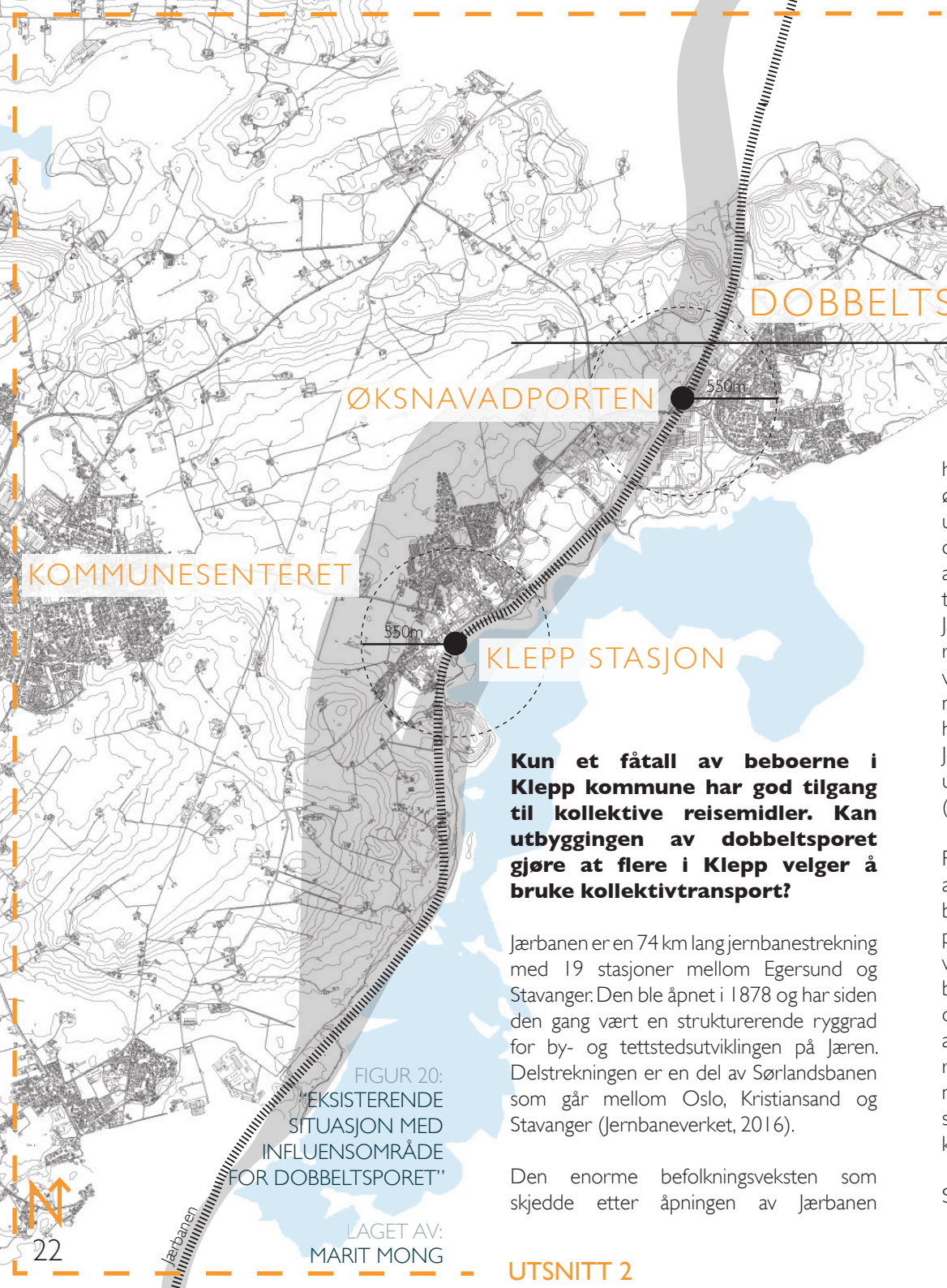
FIGUR 19:
"REGIONALT OVERSIKTSKART
MED JÆRBANEN"

LAGET AV:
MARIT MONG



DOBBELTSPORET MELLOM SANDNES OG NÆRBØ

RYGGRADEN PÅ JÆREN



ØKSNAVADPORTEN

550m

KOMMUNESENTERET

550m

KLEPP STASJON

Kun et fåtall av beboerne i Klepp kommune har god tilgang til kollektive reisemidler. Kan utbyggingen av dobbeltsporet gjøre at flere i Klepp velger å bruke kollektivtransport?

Jærbanen er en 74 km lang jernbanestrekning med 19 stasjoner mellom Egersund og Stavanger. Den ble åpnet i 1878 og har siden den gang vært en strukturerende rygggrad for by- og tettstedsutviklingen på Jæren. Delstrekningen er en del av Sørlandsbanen som går mellom Oslo, Kristiansand og Stavanger (Jernbaneverket, 2016).

Den enorme befolkningsveksten som skjedde etter åpningen av Jærbanen

har resultert i økte boligpriser og et økt transportbehov på Jæren. Disse utfordringene gjelder fortsatt i dag da det er en forventet vekst i befolkning og arbeidsplasser på ca 50% mot 2040, det tilsvarer et høyt trykk på vegnettet i Nord-Jæren hvor det er en svært liten andel som reiser med kollektivtrafikk. Etter suksessen ved utbyggingen av dobbeltsporet mellom delstrekningen Stavanger-Sandnes har samferdselsdepartementet bedt Jernbaneverket om å planlegge en videre utbygging av dobbeltsporet mot Nærbø (Jernbaneverket, 2016).

Formålet med utbyggingen er å få opp andelen kollektivreisende på Jæren, samt bidra til å knytte bo- og arbeidsmarkedet på Nord-Jæren sammen. Utbyggingen vil også bidra til å øke godstransport på bane mellom Øst- og Sør-Vestlandet. For å oppnå målet om å skape et reelt og effektivt alternativ til biltransport er det nødvendig å redusere reisetiden, øke frekvensen og gi et mer pålitelig transportsystem. For at dette skal være mulig må de to stasjonene i Klepp kommune flyttes (Jernbaneverket, 2016).

Stasjonene Klepp Stasjon og Øksnavad-

porten i Klepp kommune ligger langt utenfor de store tettstedene og kommunesenteret i kommunen. Kun 10% av Klepps befolkning bor innenfor 550 meter fra en stasjon (Nesse et al. 2013). Klepp har i følge kommuneplanen et mål om å gi innbyggerne et kollektivtilbud som er et reelt alternativ til privatbilen, samt styrke etableringen av næring rundt kollektivaksene for å skape en miljøvennlig og effektiv samlokalisering. For å få til dette er det nødvendig med utbyggingen av Jærbanen.

Det lokale busstilbudet i Klepp er manglende (se side 29). Studien til Nesse, Haug og Nordheim fra 2013 "Dobbeltspor på Jærbanen. Mulighetsstudie for forlengelse av dobbeltspor på Jærbanen" forteller at suksessen og effekten av den videre utbyggingen av dobbeltsporet er avhengig av et godt busstilbud i korrespondanse og i tilknytning til togtilbudet (Nesse et al. 2013).

En ny plassering av Klepp stasjon åpner for nye kollektivløsninger og utviklinger som kan gi en reel konkurranse mot bilen og lette trykket på vegnettet.

FIGUR 20:
"EKISTERENDE
SITUASJON MED
INFLUENSOMRÅDE
FOR DOBBELTSPORET"

LAGET AV:
MARIT MONG

BYBÅNDET SØR

EN INTERKOMMUNAL KOMMUNEDELPLAN PÅ JÆREN

Bybåndet Sør, et interkommunalt samarbeid mellom Sandnes, Klepp og Time kommune, omfatter områder fra Ganddal til Lye som skal bygges ut de neste 25 årene (Time, Klepp og Sandnes kommuner, 2013). For Klepp kommune omfatter planen Orstad. Kan Bybåndet Sør få noen betydning for byutviklingen i Klepp stasjon og Kleppe sentrum?

Området som Bybåndet Sør omhandler er den sørligste delen av fylkesdelplanens langsiktige byutvikling på Jæren (FDP Jæren). Bybåndet Sør skal være en sørlig utvidelse av det sammenhengende storbyområdet på Jæren. Utbyggingsområdene som planen viser har et langtidsperspektiv og skal dekke behovene mot 2040. Planen er den del av et regionalt grep for å skjerme verdifulle landbruksområder på Jæren. Etter utbyggingen av Bybåndet Sør er utviklingen tenkt østover (Time, Klepp og Sandnes kommuner, 2013).

Hovedpoenget med den interkommunale planen er å lage en arealstrategi som også

innebærer transportinfrastrukturelementer knyttet til ny veg og kollektivtrasé. Et delmål i planen er å redusere veksten i transportarbeidet og øke andelen reisende med miljøvennlige transportmidler. Næringsbebyggelsen i Orstad i dag er arealkrevende handel, lager og lett industrivirksomhet. Boligbebyggelsen er i hovedsak eneboliger med innslag av skole, barnehage, samfunnshus og kirke. Verken nærings- eller boligbebyggelsen bygger i dag opp om målet om fortetting og økt andel reisende med kollektivtrafikk.

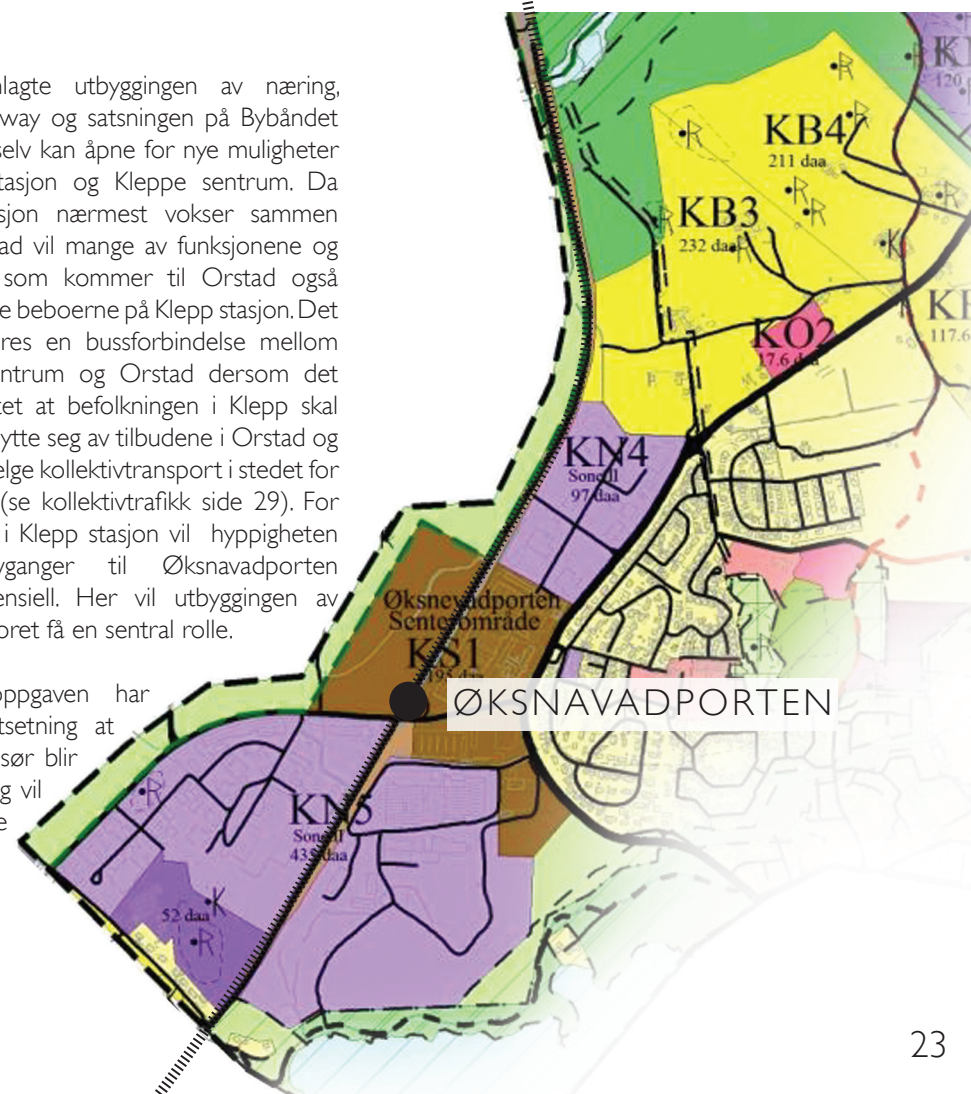
Planforslaget gir føringer om byggetetthet nær jernbanestopp og busstilbud, næringsområder, og handel og senterstruktur. Et fremtidig arealbehov for Bybåndet Sør viser inntil 1520 dekar til boliger og 1375 dekar til næring. Øksnavadporten er tenkt som kommunesenter med utgangspunkt i togstoppet og vil tilby funksjoner som tilhører et lokalsenter for boligområdene, men skal også dekke funksjoner for hele Bybåndet Sør: Det er planlagt en etablering av et busswaytilbud til Orstad/Kvernaland i perioden 2020-2040 fra Sandnes, via Ganddal (Time, Klepp og Sandnes kommuner, 2013).

Den planlagte utbyggingen av næring, bolig, bussway og satsningen på Bybåndet Sør i seg selv kan åpne for nye muligheter i Klepp stasjon og Kleppe sentrum. Da Klepp stasjon nærmest vokser sammen med Orstad vil mange av funksjonene og tilbudene som kommer til Orstad også kunne tjene beboerne på Klepp stasjon. Det må etableres en bussforbindelse mellom Kleppe sentrum og Orstad dersom det er forventet at befolkningen i Klepp skal kunne benytte seg av tilbudene i Orstad og samtidig velge kollektivtransport i stedet for personbil (se kollektivtrafikk side 29). For beboerne i Klepp stasjon vil hyppigheten av togavganger til Øksnavadporten være essensiell. Her vil utbyggingen av dobbeltsporet få en sentral rolle.


Denne oppgaven har som forutsetning at Bybåndet sør blir realisert og vil derfor ikke drøfte denne planen videre.

FIGUR 21:
"BYBÅNDET SØR
- UTSNITT ORSTAD"

HENTET FRA:
INTERKOMMUNAL
KOMMUNEDELPLAN FOR
BYBÅNDET SØR, 2012







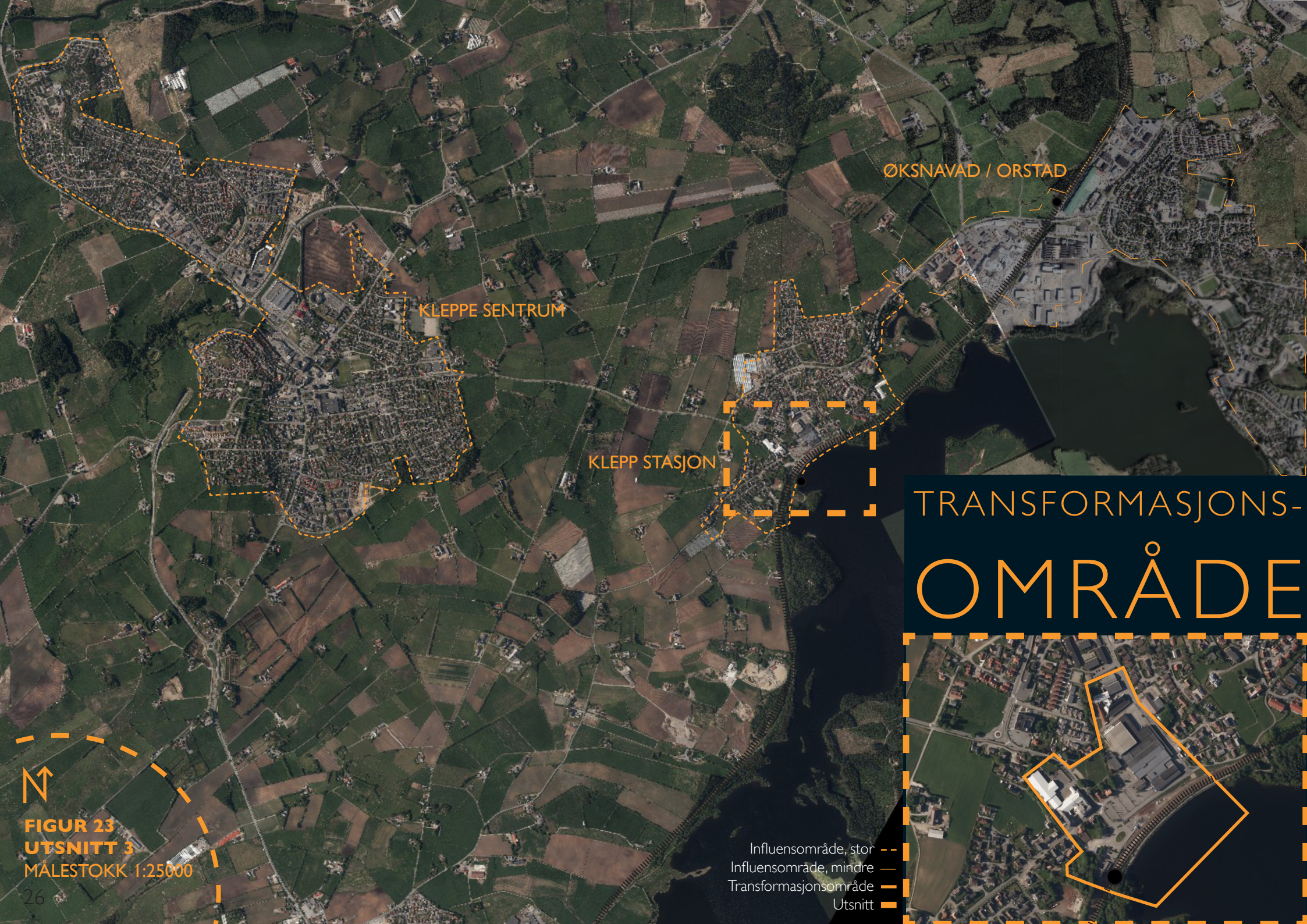
FIGUR 22:
"BORESTRANDEN 2009"
EN DEL AV IDENTIETEN TIL KLEPP

HENTET FRA / LAGET AV:
VUXI, VED WIKIMEDIA COMMONS
(2010)

STEDSANALYSE

"Et sted kan fysisk bli tolket som et resultat av tre ulike forhold: karakteristika knyttet til stedlige forutsetninger, generelle prinsipper ved fysisk utforming av stedet (bebyggelsesstruktur/bygningstype) og stedets primære elementer som etter hver etablering påvirker stedets utvikling" (Miljøverndepartementet, 1993, s. 9). Identiteten i Klepp er nært knyttet til sammenhengen mellom stedets karakteristika og overordnede faktorer som har påvirket stedsutviklingen. Gjennom dette kapitlet skal jeg kartlegge slike karakteristika og påvirkningsfaktorer i Klepp kommune som har hatt og vil fortsette å ha påvirkning på byutviklingen i Klepp.

TRANSFORMASJONSOMRÅDE
SENTRUMSUTVIKLING
INFRASTRUKTUR
KOLLEKTIVTRANSPORT
NATUR & LANDSKAP
KULTURMINNER
KLIMA & MILJØ
BYGNINGSTYPOLOGI
- KLEPPE SENTRUM
- KLEPP STASJON
PARKERING OG TOMME LOKALER
OPPSUMMERING ANALYSER
- INFRASTRUKTUR
- BYROM



ØKSNAVAD / ORSTAD

KLEPPE SENTRUM

KLEPP STASJON

TRANSFORMASJONS-OMRÅDE



FIGUR 23
UTSNITT 3
MÅLESTOKK 1:25000

- Influensområde, stor - - -
- Influensområde, mindre - - -
- Transformasjonsområde - - -
- Utsnitt - - -

KLEPPE SENTRUM SENTRUMSUTVIKLING

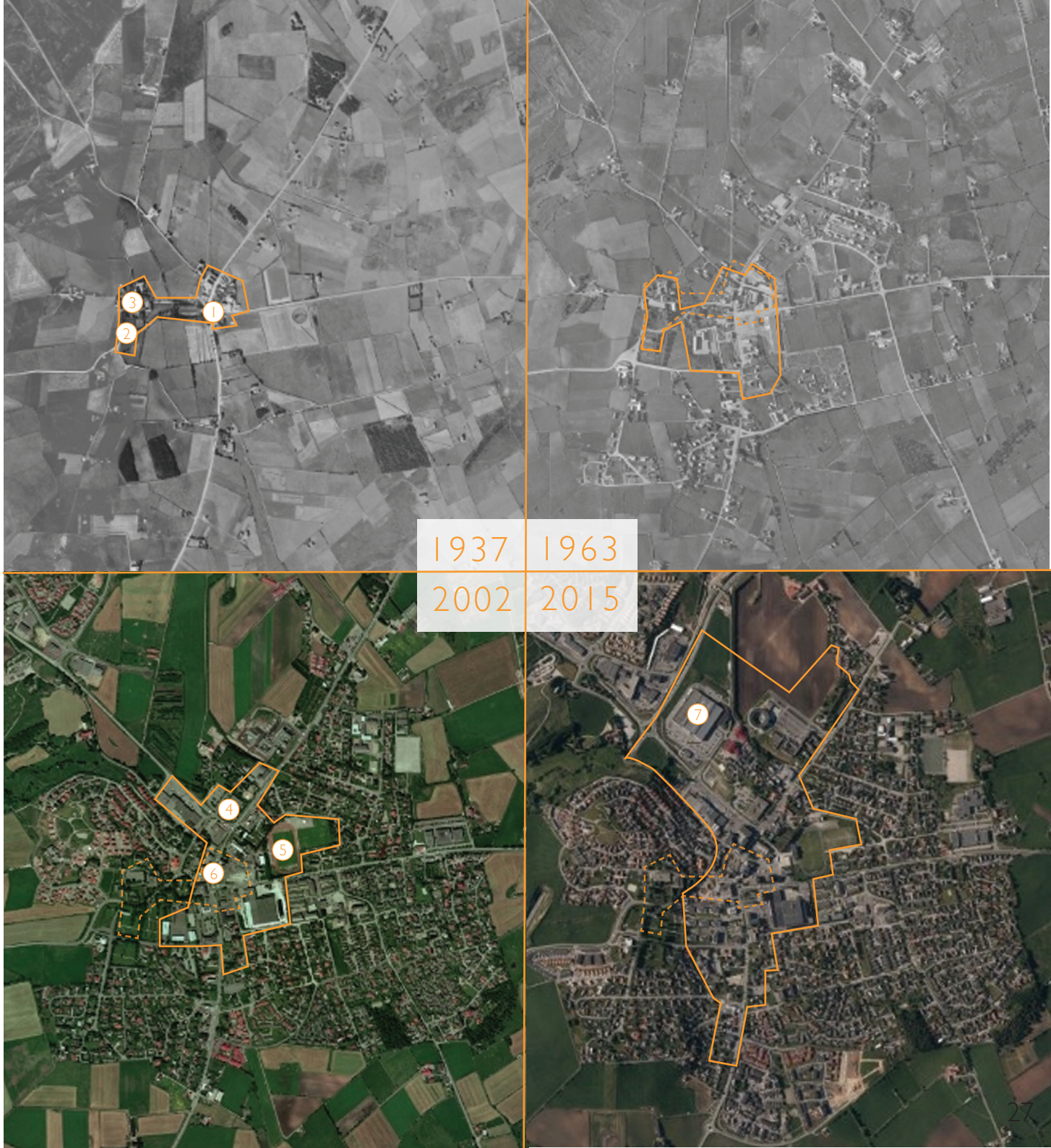
Kartet fra 1937 viser tydelig at sentrum —den gang lå ved Kleppekrossen (1), Klepp kirke (2) og Jæren folkehøgskole (3). Bolig og befolkningsveksten fra 1937 til 1963 er tydelig da sentrumsområdet på 1963-kartet er større og har nå fått omkransende boligbebyggelse. Kartet fra 2002 minner mer om det Kleppe sentrum vi kjenner i dag. Her er det rådhuset (4), stadion (5) og handlegaten langs Jærvegen (6) som angir sentrum (se side 33 og 54). I 2015 er sentrum enda mer utvidet, men holder seg fortsatt langs Jærvegen. Sentrumsområdet har også strukket seg nærmere Rv44 da Jærhagen (7) nå ligger tett inntil den omlagte riksvegen (tidligere via Jærvegen).

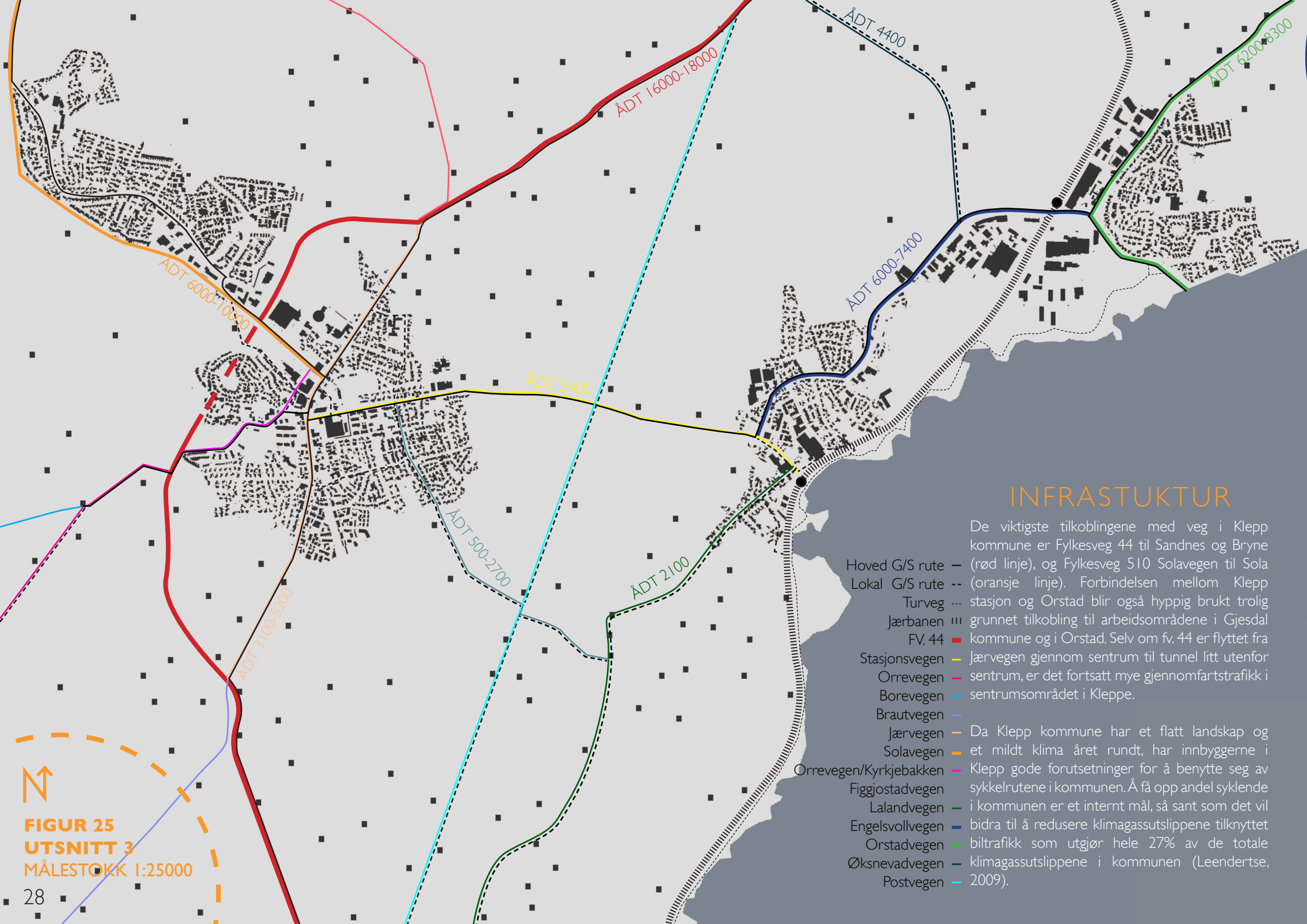
Via kartene på denne siden kan vi se at kirken og høgsolen ikke lengre regnes som sentrum i Kleppe. Sentrumsområdet strekker seg mer og mer langs Jærvegen, men utvider seg ikke så mye i bredden. Det er tydelig at Jærvegen er- og kan fortsette å bli en påvirkende faktor i den fremtidige sentrumsutviklingen i Klepp kommune dersom ikke tiltak som regulerer sentrumsutvidningen blir igangsatt. I følge kommuneplanen 2014-2025 er det et mål om å fortette og transformere det sentrumsområdet som er i dag for å gi rom for befolkningsveksten (Klepp kommune, 2014). Kommuneplanen vil da kunne fungere som en slik sentrumsregulator.

Den store byutviklingen i Klepp kommune er planlagt å skulle skje i Orstad-/Øksnavadområdet. Dette grunnet satsningen på Bybåndet Sør og utviklingen av dobbeltsporet.

FIGUR 24:
"SENTRUMSUTVIKLING I KLEPPE
SENTRUM 1937, 1963, 2002, 2015"

KILDE:
NORGE I BILDER, 2016





INFRASTUKTUR

De viktigste tilkoblingene med veg i Klepp kommune er Fylkesveg 44 til Sandnes og Bryne (rød linje), og Fylkesveg 510 Solavegen til Sola (oransje linje). Forbindelsen mellom Klepp stasjon og Orstad blir også hyppig brukt trolig grunnet tilkobling til arbeidsområdene i Gjesdal kommune og i Orstad. Selv om fv. 44 er flyttet fra Jærvegen gjennom sentrum til tunnel litt utenfor sentrum, er det fortsatt mye gjennomfartstrafikk i sentrumsområdet i Kleppe.

- Hoved G/S rute — (rød linje), og Fylkesveg 510 Solavegen til Sola
- Lokal G/S rute - - (oransje linje). Forbindelsen mellom Klepp stasjon og Orstad blir også hyppig brukt trolig grunnet tilkobling til arbeidsområdene i Gjesdal kommune og i Orstad. Selv om fv. 44 er flyttet fra Jærvegen gjennom sentrum til tunnel litt utenfor sentrum, er det fortsatt mye gjennomfartstrafikk i sentrumsområdet i Kleppe.
- Turveg - - -
- Jærbanen ||||
- FV. 44 —
- Stasjonsvegen —
- Orrevegen —
- Borevegen —
- Brautvegen —
- Jærvegen —
- Solavegen —
- Orrevegen/Kyrkjebakken —
- Figgjostadvegen —
- Lalandvegen —
- Engelsvollvegen —
- Orstadvegen —
- Øksnevadvegen —
- Postvegen —



FIGUR 25
UTSNITT 3
MÅLESTOKK 1:25000



KOLLEKTIVTRANSPORT

Det meste av kollektivtrafikken i Klepp kommune går gjennom Kleppekrossen. Alle unntatt bussrute 22 og jærbanen. Hovedkollektivtrafikkforbindelsen i Klepp kommune er via Jærvegen og fv. 44 til Sandnes sentrum. Kun rushtidsrutene og Jærlines kjører Solavegen til Stavanger og Sola. Det finnes ingen direkte forbindelse fra Kleppe sentrum til Orstad. Da må man enten innom Klepp stasjon eller Bryne. Helgetilbudet er også svært manglende når det kommer til kollektive reisemidler (Kolumbus, 2014).

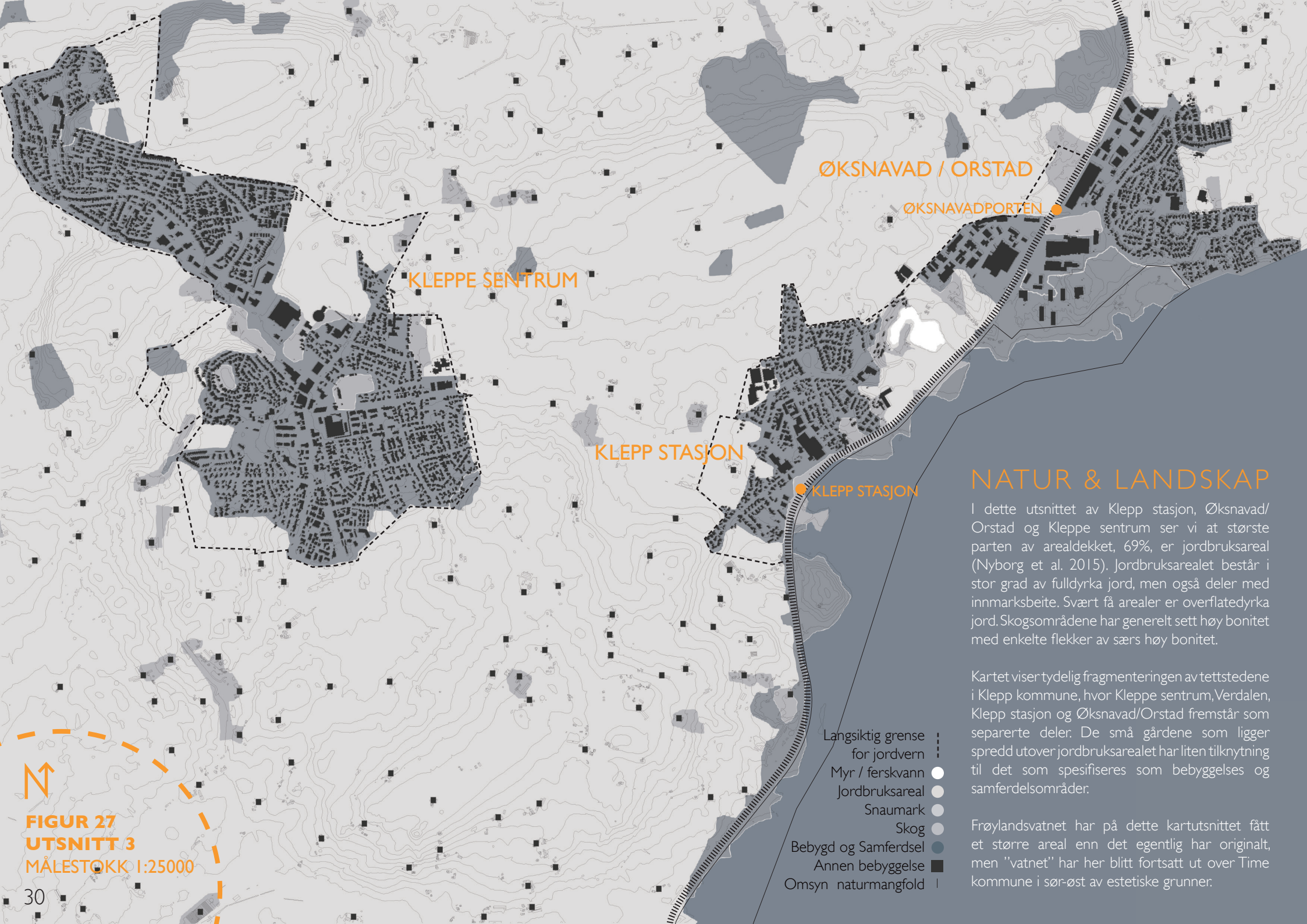
Den mest stabile og hyppige tilknytningen til Klepp er togforbindelsen som går to ganger i timen mellom Stavanger og Egersund. Det som er problematisk med togtilbudet er forbindelsen videre mot Kleppekrossen. 59-bussen mellom Klepp stasjon og Verdalen går uregelmessig én og to ganger i timen, noe som gjør det vanskelig med forutsigbarheten ved å reise med kollektivreisemidler. Helgetilbudet manglende og til tider ikke eksisterende (søndager). Her finnes et stort forbedringspotensial.

FIGUR 26
UTSNITT 3
 MÅLESTOKK 1:25000

Hypighet av kollektivtrafikk i Klepp (stor ring = hele døgnet, liten ring = kun rushtid, Stiplet linje = Færre avganger etter kl 18.00)



- Tog 59, Jærbanen
- 59 Verdalen-Klepp st.
- 52 Sandnes-Bryne
- X44 Stavanger-Verdalen
- X94 Sandnes-Lyefjell
- Jærlines
- 22 Sandnes-Kverneland
- 58 Bryne-Sola
- 62 Bryne-Sandnes



ØKSNVAD / ORSTAD

ØKSNVADPORTEN

KLEPPE SENTRUM

KLEPP STASJON

KLEPP STASJON

NATUR & LANDSKAP

I dette utsnittet av Klepp stasjon, Øksnavad/Orstad og Kleppe sentrum ser vi at største parten av arealdekket, 69%, er jordbruksareal (Nyborg et al. 2015). Jordbruksarealet består i stor grad av fulldyrka jord, men også deler med innmarksbeite. Svært få arealer er overflatedyrka jord. Skogsområdene har generelt sett høy bonitet med enkelte flekker av særs høy bonitet.

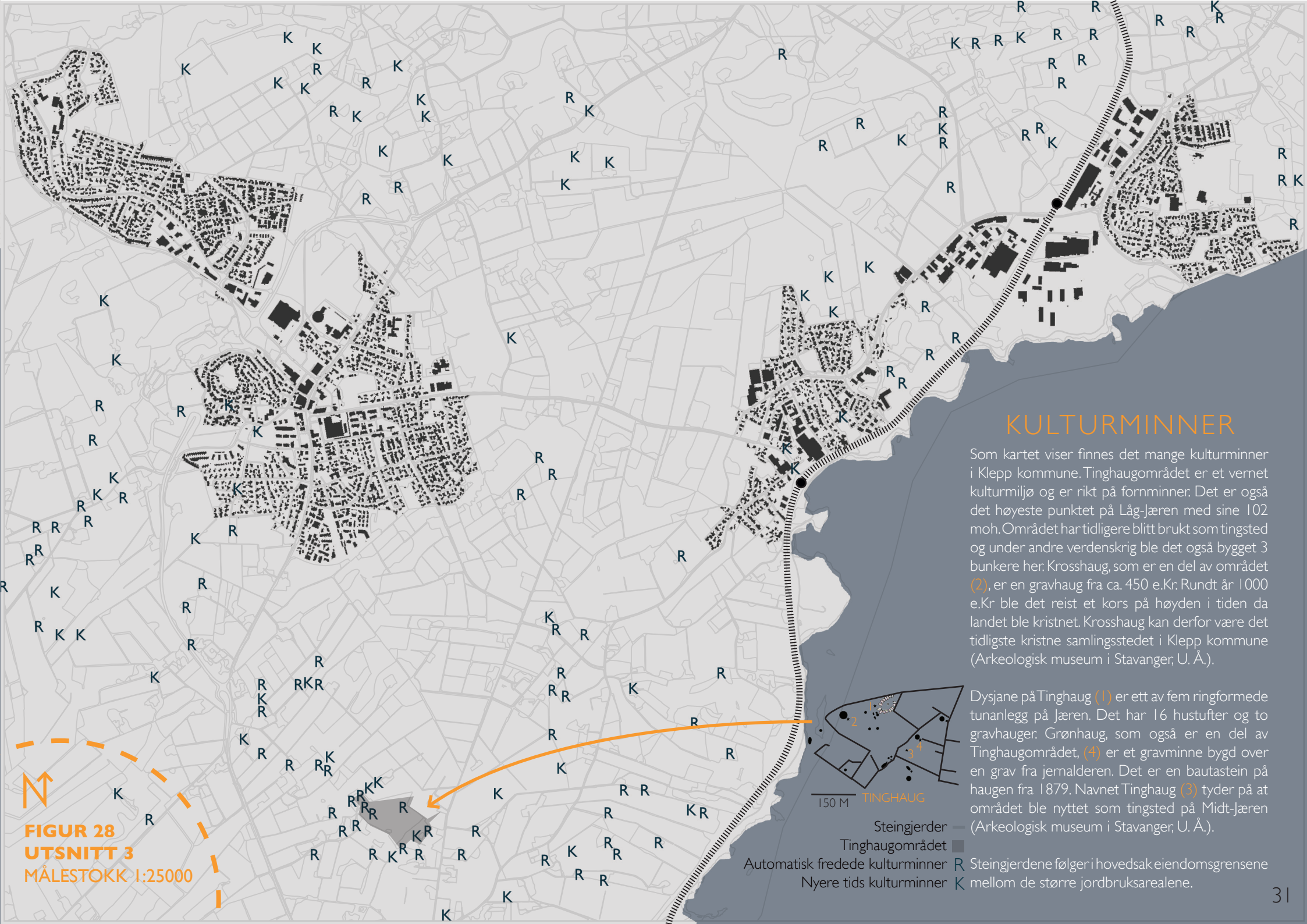
Kartet viser tydelig fragmenteringen av tettstedene i Klepp kommune, hvor Kleppe sentrum, Verdalen, Klepp stasjon og Øksnavad/Orstad fremstår som separerte deler. De små gårdene som ligger spredd utover jordbruksarealet har liten tilknytning til det som spesifiseres som bebyggelses og samferdelsområder.

Frøylandsvatnet har på dette kartutsnittet fått et større areal enn det egentlig har originalt, men "vatnet" har her blitt fortsatt ut over Time kommune i sør-øst av estetiske grunner.

- Langsiktig grense for jordvern | - - -
- Myr / ferskvann ●
- Jordbruksareal ●
- Snaumark ●
- Skog ●
- Bebyggelse og Samferdsel ●
- Annen bebyggelse ■
- Omsyn naturmangfold |



FIGUR 27
UTSNITT 3
 MÅLESTOKK 1:25000



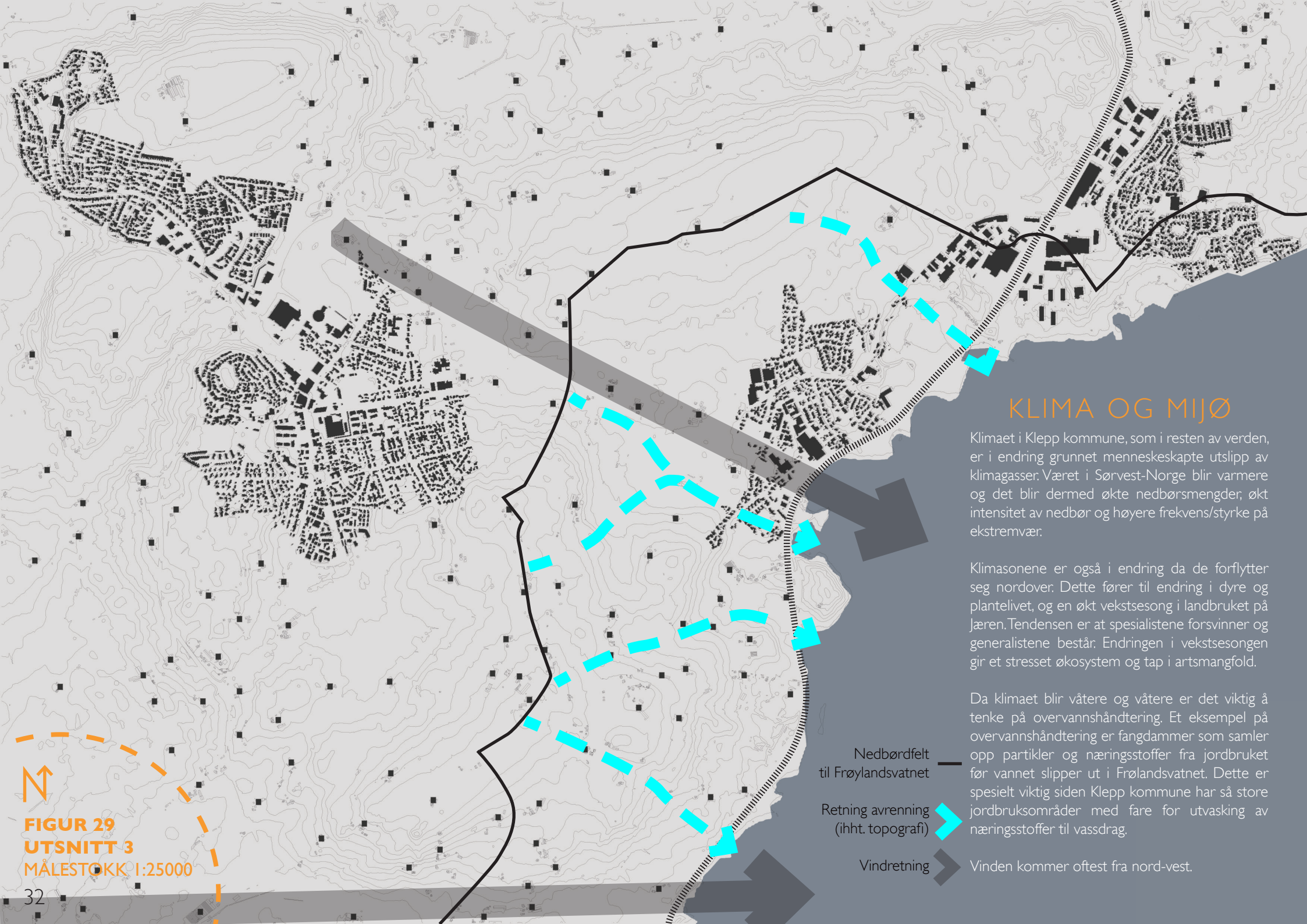
FIGUR 28
UTSNITT 3
 MÅLESTOKK 1:25000

KULTURMINNER

Som kartet viser finnes det mange kulturminner i Klepp kommune. Tinghaugområdet er et vernett kulturmiljø og er rikt på fornminner: Det er også det høyeste punktet på Låg-Jæren med sine 102 moh. Området har tidligere blitt brukt som tingsted og under andre verdenskrig ble det også bygget 3 bunkere her. Krosshaug, som er en del av området (2), er en gravhaug fra ca. 450 e.Kr. Rundt år 1000 e.Kr ble det reist et kors på høyden i tiden da landet ble kristnet. Krosshaug kan derfor være det tidligste kristne samlingsstedet i Klepp kommune (Arkeologisk museum i Stavanger, U. Å.).

Dysjane på Tinghaug (1) er ett av fem ringformede tunanlegg på Jæren. Det har 16 hustuffer og to gravhauger. Grønhaug, som også er en del av Tinghaugområdet, (4) er et gravminne bygd over en grav fra jernalderen. Det er en bautastein på haugen fra 1879. Navnet Tinghaug (3) tyder på at området ble nyttet som tingsted på Midt-Jæren (Arkeologisk museum i Stavanger, U. Å.).

- Steingjerder —
 - Tinghaugområdet ■
 - Automatisk fredede kulturminner R
 - Nyere tids kulturminner K
- Steingjerdene følger i hovedsak eiendomsgrensene mellom de større jordbruksarealene.



KLIMA OG MIJØ

Klimaet i Klepp kommune, som i resten av verden, er i endring grunnet menneskeskapt utslipp av klimagasser. Været i Sørvest-Norge blir varmere og det blir dermed økte nedbørmengder, økt intensitet av nedbør og høyere frekvens/styrke på ekstremvær.

Klimasonene er også i endring da de forflytter seg nordover. Dette fører til endring i dyre og plantelivet, og en økt vekstsesong i landbruket på Jæren. Tendensen er at spesialistene forsvinner og generalistene består. Endringen i vekstsesongen gir et stresset økosystem og tap i artsmangfold.

Da klimaet blir våtere og våtere er det viktig å tenke på overvannshåndtering. Et eksempel på overvannshåndtering er fangdammer som samler opp partikler og næringsstoffer fra jordbruket før vannet slipper ut i Frølandsvatnet. Dette er spesielt viktig siden Klepp kommune har så store jordbruksområder med fare for utvasking av næringsstoffer til vassdrag.

Nedbørfelt til Frølandsvatnet

Retning avrenning (iht. topografi)

Vindretning

Vinden kommer oftest fra nord-vest.



FIGUR 29
UTSNITT 3
MÅLESTOKK 1:25000

KLEPPE SENTRUM BYGNINGSTYPOLOGI

I Kleppe sentrum er det, som i Klepp stasjon, mye eneboligbebyggelse. Det finnes enkelte boligblokker i- eller rett utenfor sentrumsområdet. All handelsvirksomhet er for det meste også plassert i sentrumsområdet bortsett fra noen større næringsområder som ligger nord-vest for Jærhagen kjøpesenter. De fleste bygg som ligger inntil Jærvegen i sentrum har blanda funksjoner med næring i første etasje og leiligheter/kontor i de øvre etasjene. Mange av disse står i dag tomme. Dette er trolig grunnet biltrafikkmengden på Jærvegen og det nye "handelssentrumet" i Jærhagen.

Kleppe sentrum kan tilby fritidstilbud via idrettsanlegg, kulturskole, bedehus og kirke. Utdanningstilbudene er også relativt gode da det finnes folkehøgskole, ungdomsskole, barneskoler og barnehager der. Spisestedene er mange, men det finnes ingen typiske utesteder som er åpne på nattetid.

- Kjøpesenter/sentrumsformål
- Boliger
- Offentlig/privat tjenesteyting
- Idrettsanlegg
- Næring
- Blanda formål

- ① Jæren legesenter
- ② Jærhagen kjøpesenter / Handelslaget
- ③ Jæren energi
- ④ Kulturskolen
- ⑤ Lensmannkontoret
- ⑥ Rådhuset
- ⑦ Hovedmeieriet (nedlagt)
- ⑧ Klepp stadion
- ⑨ Klepp ungdomsskole
- ⑩ Klepphallen
- ⑪ Jæren folkehøgskole
- ⑫ Klepp kirke
- ⑬ Jæren sparebank
- ⑭ Klepp heradshus (revet)
- ⑮ Bussentralen/Kleppekrossen
- ⑯ Kleppeheimen
- ⑰ Klepp bedehus

- 🎓 Skole/barnehage
- 🍴 Restaurant
- 🛒 Handel



FIGUR 30
UTSNITT 4
MÅLESTOKK 1:10000

KLEPP STASJON BYGNINGSTYPOLOGI

Tettstedet Klepp stasjon er dominert av eneboligbebyggelse. Det finnes to blokkområder (svart farge) som begge ligger godt tilknyttet togstasjonen. Potetmelfabrikken som ligger i hjertet av tettstedet er nedlagt og står som et tomt lokale. Grendahuset ved Klepp stasjon kan leies ut, men står oftest tomt. Stasjonsbygget fungerer i dag som en kirke og et kirkekontor.

Coop Prix-bygget har butikk- og postfunksjon i første etasje med leiligheter i de øvre etasjene. Ysteriet til Tine skal trolig flyttes og vil ikke lengre være på Klepp stasjon. Det finnes også flere små private bedrifter som driver med jordbruktjenester.

Da potetmelfabrikken (dog vernet) er nedlagt og de andre industribedriftene som Tine trolig skal flyttes vil dette frigjøre store arealer som kan benyttes til fortetting og stasjonsnære leiligheter.

Blokkbebyggelse
Enebolig
Skole/bedehus
Næring

Klepp Stasjonsbygg
Potetmelfabrikk (vernet)
Klepp st.Ysteri /Tine SA
Treprosjekt AS
Coop Prix
Bedehuset Betania
Grude eiendom / hagesenter
Engelsvoll skole
Engelsvoll barnehage
Engelsvoll psykiatriske senter
Hoff Norske potetindustrier Jæren
Lars Engelsvoll landbruktjenester
Grendahuset Klepp stasjon



Klepp stasjon
Skole/barnehage
Handel
Viktige grøntområder

FIGUR 31
UTSNITT 5
MÅLESTOKK 1:7500



FIGUR 32
UTSNITT 6
 MÅLESTOKK 1:2500

PARKERING OG TOMME LOKALER

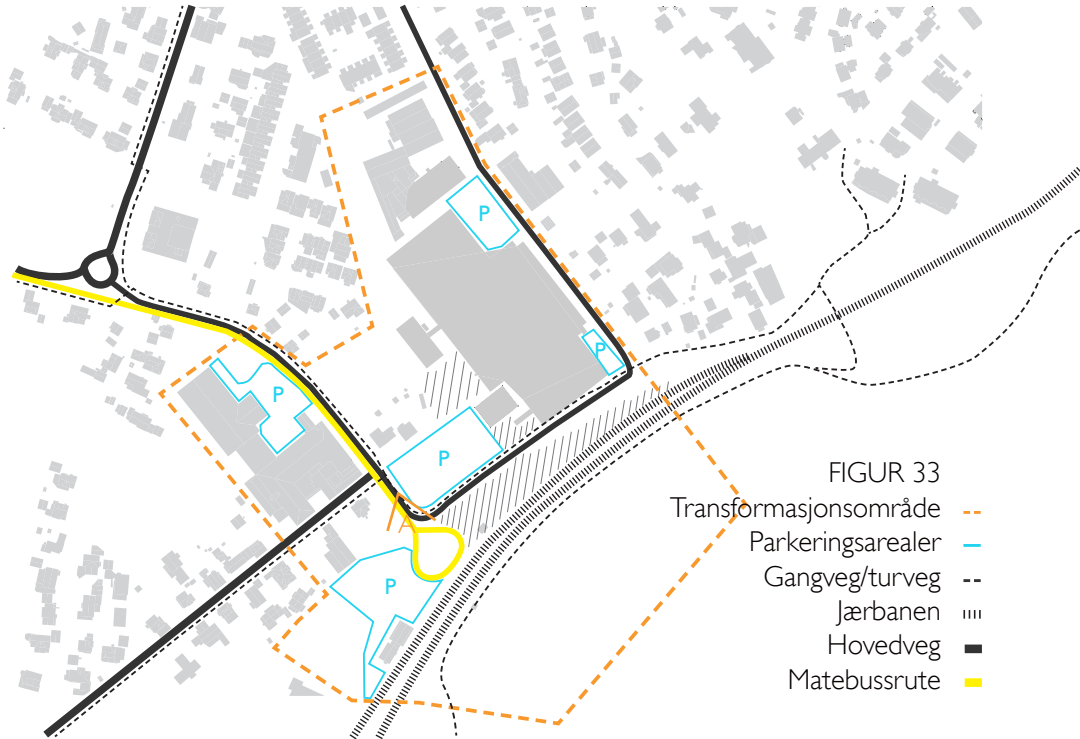
Sentrum i Klepp stasjon (transformasjonsområdet) er preget av store parkeringsarealer og større tomme- (T) eller dagstidsåpne industribygg. Flere av de sosiale møtestedene som stasjonsbygget og grendahuset (se side 34) er kun åpne ved utleie og når det pågår ungdomsarbeid i kirke-/stasjonsbygget (t). Lokalene med F og f symboliserer industrier som, i følge varaordfører Torbjørn Hovland, kan flyttes.

- Bebyggelse ■
 - Veg/parkering □
 - Transformasjonsområde —
 - Parkeringsarealer □
 - Overgang ●●
 - Jærbanen |||
 - Tomt lokale (T)
 - Ofte tomt lokale (t)
 - Lokale som kan flyttes (F)
 - Lokale som skal flyttes (f)
- Prosjektområdet i dag oppfordrer ikke til å oppholde seg der foruten når en venter på toget. Det finnes ingen benker eller offentlige sittearealer på selve stasjonen eller området rundt. Mesteparten av de sosiale sammenkomstene i området skjer, i følge lokalbeboeren Greta Olsen Todnem, gjennom bedehuset (Intervju 18.03.2016).

OPPSUMMERING ANALYSER

INFRASTRUKTUR

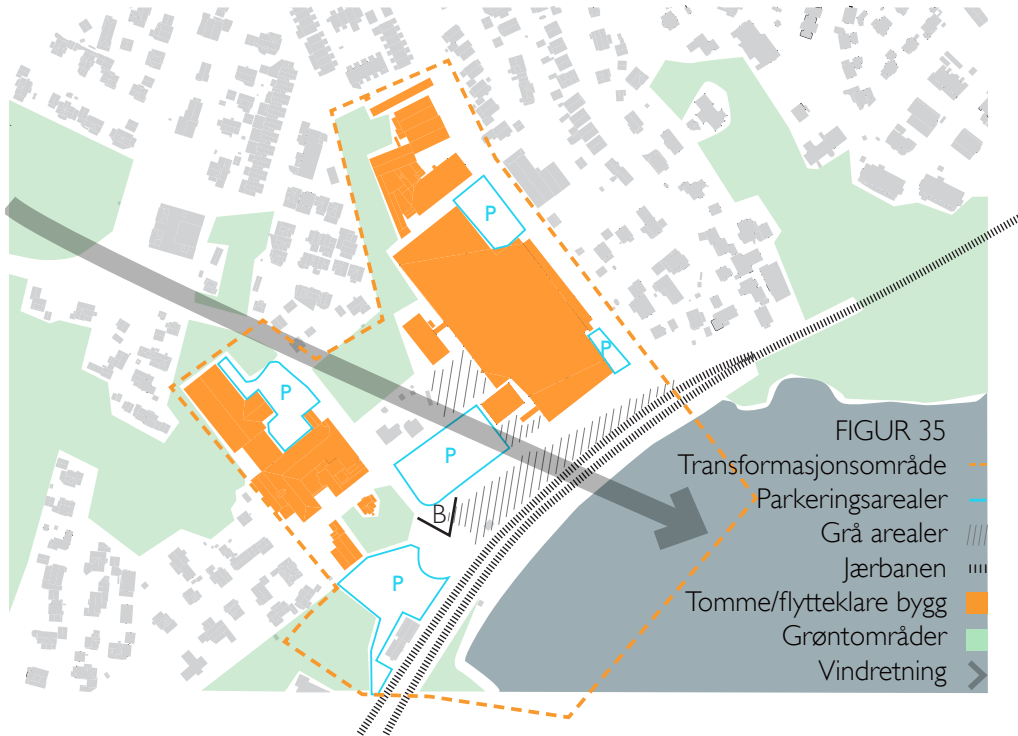
- For å komme til de viktigste tilkoblingsvegene (Fv44 & Fv510) må en via Kleppekrossen
- Ingen busstrafikk til Orstad/Øksnavad
- Godt gange- og sykkelvegnett, men fragmenterte tettsteder gir lange avstander
- Jærbanen er et av de mest stabile kollektivtrafikktilbudene i kommunen og har avgang to ganger i timen mellom Stavanger og Egersund
- Matebuss til Kleppekrossen går uregelmessig og korresponderer ikke alltid med togavgangene.
- Dårlig kollektivdekning i helgene og utenom rusetid
- Store parkeringsarealer og biltrafikk dominerer sentrum




OPPSUMMERING ANALYSER

BYROM

- De fleste handel- og servicetilbudene finnes i Kleppe sentrum eller Bryne
- Mange bygg innenfor transformasjonsområdet er tomme eller klare for å flyttes
- Eneboligbebyggelse dominerer Klepp stasjon
- Sentrum i Klepp stasjon (transformasjonsområdet) består av store industriområder, parkeringsplasser og grå arealer
- Tettstedet Klepp stasjon er omkranset av mye verdifull landbruksjord
- Frøylandsvatnet er forurenset grunnet mye avrenning fra landbruksarealene
- Skog med generelt sett høy bonitet langs Frøylandsvatnet
- Mange fredede eller sjeldne planter og dyr i området rundt Frøylandsvatnet
- Mye nedbør og vind definerer klimaet i Klepp
- Jærbanen reduserer rekreasjonsverdien til Frøylandsvatnet







FIGUR 37:
"EKSISTERENDE SITUASJON:
SMAL BRO OVER JERNBANEN
NORD FOR KLEPP STASJON"

FOTOGRAF:
MARIT MONG

SOSIOKULTURELL ANALYSE

Det er viktig at lokalbefolkningen i Klepp er med i utviklingen av kommunen sin. De fysiske omgivelsene i hverdagen har mye å si for trivsel, trygghet og det sosiale livet. Formålet med en sosiokulturell analyse er å fange opp mangfoldigheten i et samfunn og ikke gjøre stedsutviklingen til en lukket planleggingsprosess (Ruud et al. 2007:9) En sosiokulturell analyse er en metode som kan være med på å sikre gode kvaliteter i stedsutviklingen ved at man får en systematisk tilnærming til oppfatninger, interesser, verdier og praksiser knyttet til Klepp.

*DEN MENNESKELIGE DIMENSJON
SOSIOKULTURELL STEDSANALYSE
ROLLEPROFILER X4
SPØRREUNDERSØKELSEN
ÅPENT KONTOR
FAGLUNSJ
KULTURTLBUD
AKTIVITETSTILBUD*

“CITIES HAVE THE CAPABILITY OF PROVIDING SOMETHING FOR EVERYBODY, ONLY BECAUSE, AND ONLY WHEN, THEY ARE CREATED BY EVERYBODY.”

- Jane Jacobs,
“The Death and Life of Great
American Cities”
(1961)



Den hurtigvoksende biltrafikken sammen med planleggings-ideologier som modernismen, har lenge stjålet fokuset fra den menneskelige dimensjonen i byplanleggingen. Mennesker har blitt stadig dårligere behandlet i byplanleggingen med tanke på dårlig plass, hindringer, støy, forurensning, ulykkesrisiko og generelt uverdige forhold (Gehl, 2010). Dette fokuset har i de siste årene forandret seg da markedskrefter og arkitektstrømninger endelig har forstått viktigheten og nødvendigheten ved den menneskelige skalaen ved å ta vare på byrommets tradisjonelle funksjon som møtested og utviklingsarena for byens borgere (Gehl, 2010).

EN NY TANKEMÅTE

En annen forfatter som beskriver viktigheten ved den menneskelige dimensjon i landskapsplanlegging er amerikanske Jane Jacobs. Hun påpeker i boken sin “The Death

DEN MENNESKELIGE DIMENSJON

ET “GRØNT FOKUS”

VERDIFULL “GRØNN” UTVIKLING

Selv om Jacobs teori er 55 år gammel kan den være like aktuell i Klepp kommune i dag. Kommunen er som sagt svært bilbasert med fragmenterte tettsteder og liten grad av samlokalisering av funksjoner - verdier som i følge Jacobs er essensielle for å forhindre døde og mennesketomme byer. Da Klepp kommune også har en nasjonalt sett ung befolkning er det viktig å forhindre dette. Heldigvis har det siden 1961 skjedd verdifulle utviklinger gjennom forskning og diskusjoner om liv og død i byer. Det har kommet et spesielt sterkt fokus på nedprioritering av biltrafikk og på å skaffe bedre vilkår for gående og syklende. Regionalplan for Jæren 2013-2040 (Rogaland fylkeskommune, 2013) og Nasjonal transportplan 2014-2023 (Meld.St.26.(2012.2013)) er eksempler på resultater av denne forskningen med mål om å skape et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem, samt sikre et interkommunalt samarbeid for å redusere klimagassutslipp. Gjennom å sikre at byens borgere inviteres til å gå og sykle til daglige gjøremål og legge opp til samlokalisering av kollektivreisemidler og servicetilbud kan man nå mange av disse målene og komme nærmere en bærekraftig byutvikling med

and Life of Great American Cities” fra 1961 hvordan modernismens byplanlegging og ideologi vil gjøre ende på byrom og byliv med sin atskillelse av funksjoner og enorme vekst i biltrafikk. Modernismens ideologi mener Jacobs vil da resultere i døde, mennesketomme byer (Jacobs, 1961). Jane Jacobs var den første som påpekte at det var igangsatt et skifte i måten å bygge byer på. Byene ble ikke lengre “udviklet som helheder af byrum og bygninger, men som enkeltbygninger”(Jacobs, 1961).

KONKURRANSE OM URBANE BYROM

Spesielt etter år 2000 har verden opplevd økt urbanisering hvor flertallet av verdens befolkning bor i byer (Carmona et al, 2010). Dette setter press på byrommene som flere av beboerne er nødt til å bruke intensivt for daglige gjøremål. Veksten i biltrafikken skaper stor konkurranse i bruken av byens offentlige rom (Gehl, 2010). Jan Gehl presiserer fremtidens byplanleggeres sentrale rolle i inkluderingen og fokuset på den menneskelige skalaen. Dette for å utvikle levende, trygge, sunne og bærekraftige byer som styrker byrommets sosiale funksjon som møtested (Gehl, 2010).

fokus på den menneskelige dimensjon.

LEVENDE, TRYGG, BÆREKRAFTIG OG SUNN BY

For å oppnå målsetningen ovenfor er det viktig å foreta visse grep i byplanleggingen. For å oppnå en levende by må attraktiviteten ved å sykle og gå, samt å oppholde seg i offentlige rom styrkes. En sammenhengende struktur, korte avstander, attraktive romforløp og en variasjon av byfunksjoner kan legge til rette for den menneskelige dimensjonen trygghet. Det økte fokuset på "grønne transportmidler", dvs. å gå til fots eller sykle, er gunstig med tanke på både økonomi, ressursforbruk, forurensning, CO2-utslipp, støy og plassbehov i byrom. Dermed kommer det bærekraftige målet til syne i byplanleggingen. Komfort og trygghet må være til stede for at slike "grønne transportmidler" skal virke attraktive og for at flere skal ferdes til fots eller på sykkel til og fra buss og tog (Gehl, 2010). En sunn by skapes gjennom å integrere ferdsel til fots eller på sykkel inn i den daglige rutinen. Dette gir en gevinst i folkehelse gjennom den fysiske aktiviteten dette tilsvarer.

EN DIMENSJON FOR ALLE?

Økonomisk sett skal disse grepene for å fremme den menneskelige dimensjonen i byplanlegging, som forklart i forrige avsnitt, være oppnåelige for alle kommuner og byer – uansett utviklingsgrad og økonomisk bakgrunn. De midlene grepene krever kan tas av de midlene som ellers ville ha blitt brukt til utbygging av bilbasert infrastruktur og helseutgifter tilknyttet blant annet mangel på fysisk aktivitet og dårlig luftkvalitet.

“GODE OFFENTLIGE
RUM OG ET GODT
OFFENTLIGT
TRANSPORTSYSTEM
ER GANSKE ENKELT TO
SIDER AF SAMME SAG.”

- Jan Gehl
"Byer for mennesker" (2010)



SOSIOKULTURELL STEDSANALYSE

EN METODE FOR Å UTVIKLE KLEPP MOT FREMTIDEN

“VED HJELP AV
SOSIOKULTURELLE
STEDSANALYSER
KAN STEDSBILDER,
STEDSBRUK OG
STEDSINTERESSER
ANALYSERES MED
TANKE PÅ Å FORSTÅ
HVA ET STED ER, OG
FOR Å GI ET BEDRE
GRUNNLAG FOR
BESLUTNINGER OM
UTVIKLING AV STEDET.”

(Ruud et al. 2007:3)

Klepp er ikke bare et sted av fysiske strukturer og et resultat av fysisk planlegging, men også et sted knyttet til identitet; et sted hvor beboerne kommer fra, hvem de er og hvem de møter. Sosiale praksiser gir også en kulturell mening i Klepp kommune, og ved å analysere stedsbruken, stedsbilder og stedsinteresser folket har av Klepp kan jeg samle verdifull kunnskap og danne et bedre grunnlag for å utarbeide gode strategier for kommunen (Ruud et al. 2007).

For å få den kunnskapen jeg trenger og for å prøve å forstå Klepp kommune ut i fra et sosiokulturelt perspektiv er det viktig å få med seg synspunkter fra mange ulike aktører. Det er viktig å presisere hvilken rolle og posisjon aktørene har i samfunnet for å fremheve forskjeller og likheter, samt knytte bånd mellom de sosiale og kulturelle skillelinjene. Dette vil øke den sosiale kapitalen på stedet. Analysene kan også avdekke maktrelasjoner som er viktige å ta hensyn til i stedsutviklingen. Sosiokulturelle stedsanalyser, i forskjell til en vanlig

medvirkingsprosess, fokuserer på aktive aktører og premissgivere for stedutvikling som planleggere, politikere, utbyggere og media (Ruud et al. 2007). Jeg har valgt å intervjue en pårørende/verneentusiast, en lokal eiendomsutvikler, varaordføreren i Klepp og en konsulent som er involvert i arbeidet med dobbeltsporet.

Samfunnet blir stadig mer mangfoldig sosialt og kulturelt. Sosiokulturelle stedsanalyser har som formål "å fange opp denne mangfoldigheten og undersøke dens betydning for et steds utvikling" (Ruud et al. 2007, side 9). Analysen jeg foretar i denne masteroppgaven tror jeg vil gi Klepp bedre omstillingsevne da den tar stilling til en større kompleksitet og åpenhet enn en lukket planleggingsprosess dominert av enkelte profesjoner og allianser. Jeg vil bruke denne analysen for å studere hvilke forestillinger lokalbefolkningen (spørreundersøkelsen), offentlige beslutningstakere (varaordfører), næringslivet (eiendomsutvikler), media (innlegg i Jærbladet, Facebook&hjemmeside) og konsulenter (faglunnsj&åpent kontor) har om Klepp for å kunne utruste Klepp stasjon best mulig i utviklingen av dobbeltsporet mellom Sandnes og Nærbø.

LOKALENTUSIAST /
EIENDOMSUTVIKLER



FIGUR 40

“SATS PÅ BYBÅNDET SØR”

VARAORDFØRER I
KLEPP KOMMUNE



FIGUR 41

“BURDE HELLER SATSE PÅ BUSS
ENN TOG I KLEPPE SENTRUM”

INTERESSEFELLESKAP /
PÅRØRENDE



FIGUR 42

“ØNSKER IKKE DOBBELTSPORER I HAGEN”

PROSSELEDER FOR
KORRIDORSTUDIET



FIGUR 43

“PRESS PÅ LANGSIKTIG GRENSE FOR
JORDVERN ER UUNGÅELIG”

FIGUR 40:
"PER STEINAR LOTHE"

ILLUSTRERT AV:
MARIT MONG

"DET VIKTIGASTE
FOR EIN KLEPPBU E
FRIHEDEN MED Å
BRUGA BIL."

- Per Steinar Lothe, 73 år



ROLLEPROFIL: LOKALENTUSIAST/EIENDOMSUTVIKLER

"SATS PÅ BYBÅNDET SØR"

Hyppigere togavganger, god tilknytning til Stavanger og Sandnes, samt transformasjon rundt Klepp stasjon åpner for nye utviklingsmuligheter. Det er da interessant å se på hvordan en engasjert lokal eiendomsutvikler tenker om utbyggingen av dobbeltsporet i Klepp.

PLASSERINGEN AV KLEPP STASJON

Intervjuobjektet; Per Steinar Lothe på 73 år, har hatt tilknytning til Klepp kommune i flere tiår. Han mener at det er Bybåndet sør, en interkommunal kommunedelplan mellom Sandnes, Klepp og Time kommune, en burde satse på og mener at plasseringen av Klepp stasjon ved utbyggingen av dobbeltsporet

ikke vil spille noen stor rolle for byutviklingen i Klepp kommune. Øksnavadporten er i Lothes øyne det optimale fremtidige kollektivknutepunktet grunnet tilknytning til Gjesdal i sør-øst, Sandnes og Stavanger i nord og Klepp med resten av Jæren i sør-vest. Øksnavad/Orstad-området som er en del av satsningen i Bybåndet sør mener 73-åringen kan tilby gode vilkår for boligutbygging, billige parkeringsplasser og attraktive næringsområder.

KOLLEKTIVUTVIKLING I KLEPP

For å støtte satsningen i Bybåndet sør mener eiendomsutvikleren at det må skje en gradvis utvikling av kollektivtilbudet i Klepp. Bil er i følge ham et symbol på frihet og å erstatte den friheten er ingen enkel sak. Den største utfordringen i overgangen til kollektive reisemidler er å få tak i "ener personene" som har god jobb, god bil og fint hus. Disse mener 73-åringen vil være de siste som vil forandre de komfortable reisevanene sine.

For å få til denne overgangen foreslår Lothe en etappevis strategi. Første del i denne etappen kan være å gjøre det attraktivt og billig å parkere ved Øksnavadporten. Når folk

blir vant til å bruke toget kan en gå videre til neste del hvor en legger opp til shuttlebuss mellom Klepp sentrum, Verdalen, Klepp stasjon og Bore til Øksnavadporten. Siste etappe er når folk kjøper seg leilighet nær stasjonen og ikke lengre er avhengig av buss, men kan gå ned til kollektivknutepunktet Øksnavadporten. Store deler av utviklingen innen kollektivtransport i Klepp kommune mener eiendomsutvikleren at vil ha tilknytning til Bybåndet sør.

FREMTIDSSYNN

Per Steinar Lothe tror at fremtiden ligger i Øksnavadporten, men hva med dagens Klepp stasjon? Han spår at innen år 2050 vil Klepp stasjon være lagt ned og har en visjon om at området kan bli et attraktivt boligområde med store eneboliger. Klepp stasjon vil da få en ulik karakter enn det den har i dag. Øksnavadporten vil også få ulik karakter da det vil skje en utvikling av leiligheter og store næringsarealer. Han spår også at næringsarealene på Klepp stasjon vil bli lagt ned og transformert til flere attraktive eneboligområder. Eiendomsutvikleren er involvert i den nye boligutviklingen nær Øksnavadporten og virker til å se frem til kollektivknutepunktets spennende fremtid.

ROLLEPROFIL: VARAORDFØRER I KLEPP KOMMUNE (KRF)

“BURDE HELLER SATSE PÅ BUSS ENN TOG I KLEPPE SENTRUM”

Varaordfører i Klepp kommune; Torbjørn Hovland, mener utbyggingen av dobbeltsporet er bra, men at den vil få størst virkning for innbyggerne i Klepp stasjon og Ørstad/Øksnavad. De som bor nord i Kleppe vil også kunne dra nytte av den forbedrede tilknytningen til Stavanger. For innbyggerne i Kleppe og Verdalen er det tilgangen til buss som blir avgjørende for valg av reisemiddel. Skiller synspunktene til KrF-politikeren seg fra eiendomsutviklerens?

PLASSERINGEN AV KLEPP STASJON

Gjeldene kommuneplan forteller om fortetting og transformasjon i tettsteder og et ønske om å ta all trafikkvekst gjennom bruk av kollektivreisemidler. Den 51 år gamle varaordføreren jeg intervjuet mener, som eiendomsutvikler Per Steinar Lothe, at de fleste næringsområder rundt Klepp stasjon vil bli gjort om til boligområder og til en del av fortettingsstrategien til kommunen. 51-åringen ønsker å beholde stasjonen der den er i dag, men ved utbyggingen av dobbeltsporet flytte den 100 m ut i

Frøylandsvatnet. “Det er et spørsmål om jordvern eller vern om grøntområde -utbyggingen vil komme på bekostning av enten eller” mener Hovland. En utbygging nær eksisterende stasjonsområde vil spare jordbruksområdene mellom Klepp stasjon og Kleppe sentrum dersom den nye stasjonen skulle komme der. Likevel vil plasseringen nær Frøylandsvatnet komme på bekostning av rekreasjonsverdien og det verneverdige dyrelivet rundt vannet. 51-åringen mener likevel at inngrepene ved Frøylandsvatnet på lengre sikt vil være mer bærekraftige enn en eventuell stasjon nærmere Klepp sentrum.

KOLLEKTIVUTVIKLING I KLEPP

Både Lothe og Hovland er enige i at kollektivtilbudet i Klepp trenger en skikkelig opprustning. Busstilbudet generelt er svært manglende mener varaordføreren og legger til at busstilbudet nærmest er like viktig som satsningen på dobbeltsporet for beboerne i Kleppe sentrum. “Tilknytningen til Forus og Stavanger er mye raskere via veg enn bane, og mange av bussene som går nordover i dag går til Sandnes” sier Hovland. For at denne strekningen ikke skal tas med personbil er det nødvendig å videreutvikle bussruter

og hyppighet for bussavganger innad i kommunen og i nordgående retning. Klepp kommune har tilrettelagt godt for gange og sykkel (se side 28). Likevel er det få som benytter seg av gang- og sykkelvegene i Klepp. Dette kan skyldes harde vær- og vindforhold, samt fragmenteringen av tettstedene i kommunen, men også grunnet vanen og komforten med å bruke bil. Han mener også at det vil bli vanskelig å få folk til å gå bort fra komforten til å bruke mer miljøvennlige transportmidler. Buss kan være et ledd i denne overgangen og vil i følge varaordføreren få en viktig rolle fremover.

FREMTIDSSYNN

Hovland synes å ha stor tro på sentrumsutviklingen i Kleppe. Det er lagt ut en konkurranse om utviklingen av sentrumsområdet hvor en skal skape et tydelig sentrum med gode møteplasser, definerte grøntareal, boligområder og forretningsområder. Satsningen i Kleppe sentrum vil kreve et velutviklet busstilbud med god tilknytning til Klepp stasjon og de andre tettstedene i kommunen dersom dobbeltsporet skal få noen spesiell virkning for Kleppe sentrum.

FIGUR 41:
“TORBJØRN HOVLAND”

ILLUSTRERT AV:
MARIT MONG

“DET VIKTIGASTE
FOR EIN KLEPPBU E
KOMFORTEN MED Å
BRUGA BIL.”

-Torbjørn Hovland, 51 år



FIGUR 42:
"GRETA OLSEN TODNEM"

ILLUSTRERT AV:
MARIT MONG

"(UTBYGGINGEN AV DOBBELTSPORET) ..HAR STORE KONSEKVENSA FOR DEI DET GJELDE. DET ÆG ITTELYSE MEST E INFORMASJONEN"

- Greta Olsen Todnem, 34 år



ROLLEPROFIL: INTERESSEFELLESSKAP/PÅRØRENDE

"ØNSKER IKKE DOBBELTSPORET I HAGEN"

Utbyggingen av dobbeltsporet vil påvirke innbyggerne i tettstedet Klepp stasjon i varierende grad. Noen vil oppleve kun goder ved utbyggingen, som økt hyppighet, kortere reisetid og et mer stabilt transporttilbud, mens andre vil oppleve et større offer. Greta Olsen Todnem er i mot utbyggingen av dobbeltsporet da traséen mest sannsynlig vil gå gjennom hennes- eller naboens eiendom, og står i fare for å "spise opp" verdifull landbruksjord.

PLASSERINGEN AV KLEPP STASJON

Den 34 år gamle husmoren og tømmeren, Greta Olsen Todnem, som bor et steinkast unna togstasjonen i Klepp stasjon er svært spent på hvilken trasé jernbaneanlegget og fylkeskommunen bestemmer seg for. Det er ingen tvil om at stasjonen er svært verdifull for beboerne i tettstedet Klepp stasjon da den representerer et stabilt og attraktivt kollektivtransportsystem med god tilknytning til resten av Jæren. Flere av dagens beboere i Klepp stasjon, mener Todnem, flyttet dit på grunn av nærheten til stasjonen og de flotte landskapskvalitetene

rundt. Likevel vil oppgraderingen koste dyrt for de beboerne som i dag bor langs den traséen som vil bli gjeldende. Synspunktene rundt utbyggingen blant de pårørende er likevel delt. Noen stiller seg nøytrale, noen enser profitt, mens andre er sterkt imot utbyggingen grunnet jordvern og riving av hus og gårder. Greta Olsen Todnem er en av de sistnevnte.

KOLLEKTIVUTVIKLING I KLEPP

Todnem sier seg enig i varaordføreren, Torbjørn Hovlands, mening om et mangelfullt busstilbud i Klepp kommune. Matebussen som går mellom Kleppe sentrum og Klepp stasjon korresponderer ikke alltid med togtidene og i helgene er tilbudet verre eller ikke eksisterende (Klepp kommune, 2014). En beboer i Klepp stasjon vil da være avhengig av bil dersom han/hun skal inn til Kleppe sentrum for å benytte seg av de tilbudene som er der. Todnem forteller at hun ofte heller drar til Bryne enn Kleppe sentrum fordi reisetiden er lik, men hvor Bryne har flere tilbud knyttet til handel/service. Dobbeltsporet kan gi mange goder for beboerne i Klepp stasjon, men tilknytningen med buss til resten av kommunen vil være essensiell dersom en

skal få disse beboerne til å benytte seg av tilbudene i Kleppe sentrum og styrke handelsvirksomheten der.

Flere barn i Klepp stasjon er medlem av et idrettslag i- eller rett utenfor Kleppe sentrum. Tilknytningen med sykkel og gange vil være viktige dersom en skal få ned andelen som bruker personbil.

FREMTIDSSYN

Alle de sosiale sammenkomstene og fritidstilbudene i Klepp stasjon skjer i bedehuset. Dersom en skal finne aktiviteter utenom bedehuset må en ut av bygda. I et fremtidsperspektiv kan det være interessant å lage et mer nøytralt møtested som omfavner flere, mener Todnem.

Greta Olsen Todnem er i mot en utbygging av dobbeltspor som vil gå på bekostning på vern av matjord og ser helst at dobbeltsporet ligger der det er i dag. Denne utviklingen, mener Todnem, bøndene er forberedt på og er en løsning de kan "leve med". Hun ser, som varaordføreren, heller at man ved utbyggingen av dobbeltsporet fyller ut Frøylandsvatnet og fortsetter de kommunale planene som finnes i dag.

ROLLEPROFIL: PROSESSLEDER FOR KORRIDORSTUDIET

“PRESS PÅ LANGSIKTIG GRENSE FOR JORDVERN ER UUNGÅELIG”

Prosessleder Espen Eek har mye kunnskap om konsekvensene knyttet til det fremtidige dobbeltsporet mellom Sandnes og Nærbø. Det er positive og negative konsekvenser knyttet til alle korridorene. Likevel savner Espen Eek et mer langsiktig perspektiv når det kommer til vurderingen av konsekvensene. Press på langsiktig grense for jordvern vil være en konsekvens uansett om en bygger dobbelt togspor på Jæren eller ikke.

PLASSERINGEN AV KLEPP STASJON

I et langsiktig perspektiv ser Eek fordelene ved å kun ha én stasjon i Klepp kommune – mellom Klepp stasjon og Øksnavadporten. Med kun én stasjon kunne man oppnå en høyere hastighet og fått et naturlig midtpunkt mellom tettstedene Øksnavad/Orstad, Kleppe sentrum og Klepp stasjon, noe som ville ha resultert i et sterkere knutepunkt enn i dagens situasjon. Dette er likevel vanskelig å realisere da planene for Bybåndet sør (se side 23) legger føringer for en utvikling med utgangspunkt i at Øksnavadporten forblir i det området hvor den er i dag. Espen Eek

ser da at Klepp stasjon trolig også vil forbli tilnærmet i dagens posisjon.

KOLLEKTIVUTVIKLING I KLEPP

Da Klepp stasjon kun er tilknyttet Kleppe sentrum gjennom matebussen mellom togstasjonen, Kleppekrossen og Verdalen, ser Eek behovet for en utvikling i tilbudet innen kollektivtrafikk og tilrettelegging for gange og sykkel. Resten av de fragmenterte bygdene i kommunen burde også ha tilknytning til Klepp stasjon med kollektivreisemidler. En busstilkobling til Bybåndet Sør er også et alternativ dersom en ønsker å få flere til å benytte seg av tilbudene som vil kunne tilbys der. Busstilbudet, mener Eek, burde være forutsigbart slik at lett kan benytte seg av flere reisemidler; som buss og tog, for å komme seg "fra A til Å". Et kollektivknutepunkt i Klepp stasjon med tilrettelegging for sykkel, gange, tilfartsparkering, buss og tog med hyppige og forutsigbare avganger vil gjøre det mer attraktivt å velge bort bilen.

FREMTIDSSYN

Dersom togstasjonen i Klepp stasjon blir plassert tilnærmet der den er i dag, i et fremtidsscenario med 15-10 minutters frekvens på togavgangene til Stavanger, vil

boligprisene og attraktiviteten ved å bosette seg nær stasjonen øke kraftig. Presset på den langsiktige grensen for landbruk kan i første omgang reduseres gjennom en transformasjon av industriområdet som ligger rundt togstasjonen i dag, men vil på lengre sikt presse de ytre grensene for jordvern som i dag omkranser tettstedet Klepp stasjon og som gir lite rom for mer boligutvikling.

Eek tror også at det vil skje en utvikling langs Stasjonsvegen (se side 28) mellom Klepp stasjon og Kleppe sentrum. Dette fordi at arealene vil bli mer attraktive med god tilgang til et hyppig og forutsigbart kollektivtilbud, samt gangavstand til Kleppe sentrum og det fremtidige kollektivknutepunktet i Klepp stasjon. Utviklingen vil øke presset, men også skape mindre avstand mellom tettstedene.

Den langsiktige grensen for landbruk vil presses. Spørsmålet er bare hvor en vil konsentrere presset. Espen Eek ser det mer fornuftig å rette presset mot kollektivknutepunktene som kan forsyne beboerne med bærekraftige reisemidler; og ikke la presset spres til alle de fragmenterte og bilbaserte tettstedene i Klepp kommune.

FIGUR 43:
"ESPEN EEK"

ILLUSTRERT AV:
MARIT MONG

“DET ER MER FORNUFTLIG Å TA JORD RUNDT GODE KOLLEKTIV-KNUTEPUNKT ENN I FRAGMENTERTE SATELITTBYGDER”

- Espen Eek, 37 år



SPØRREUNDERSØKELSEN

EN DEL AV EN METODE FOR Å FORSTÅ KLEPP



FIGUR 44

For å forstå hvordan sivilsamfunnet og befolkningen i Klepp bruker og oppfatter "byen" sin har jeg gjennomført en spørreundersøkelse. Denne spørreundersøkelsen er gjennomført med inspirasjon fra Jan Gehl og Lars Gemzøe "Interviewundersøkelse" fra boken "Byens rum – byens liv" (Gehl&Gemzøe, 1996). Denne boken er som "En håndbog om at skabe menneskelig kvalitet i byen" og fremstiller en metode som kan måle bykvalitet gjennom å se på hvordan mennesker bruker de offentlige rommene.

METODE

For at spørreundersøkelsen skal være en holdbar metode er det viktig at så mange som mulig med tilknytning til Klepp svarer på spørreundersøkelsen. Derfor har den blitt markedsført gjennom en nettside, facebooklinker, avisinnlegg og "gateintervju". Undersøkelsen er lik i alle markedsføringsmidler og ble laget gjennom verktøyet Survey Monkey.

TID OG STED

Gjennomføringsperioden for spørreundersøkelsen er februar, mars og april 2016. Undersøkelsen er nettbasert og kan derfor gjennomføres uavhengig av værforhold, tid på døgnet og ukedag. Dette er en styrke ved metoden da den digitale spørreundersøkelsen er mer tilgjengelig og miljøvennlig enn hva en papirutgave ville ha vært. Nettsiden med spørreundersøkelsen ble aktiv fra 01. Februar og ble avsluttet 01. Mai. Avisinnlegget ble publisert den 04. Februar både på nett og i papirformat. Begge markedsføringsmidlene ble tilgjengelige tidlig i måneden for å gi befolkningen god tid til å gjennomføre undersøkelsen. Facebooklinken ble publisert 1-, 4- og 16 Februar, samt 27. Mars og 1. April for å holde et kontinuerlig fokus på spørreundersøkelsen og øke antall svar. Gateintervjuene ble gjennomført lørdag 27 Februar kl.12.00-15.00 og på det lokale shoppingssenteret Jærhagen (se side 33). Innlegget på det lokale bedehuset ble gjennomført den 15. April.

NETTSIDEN

Det er blitt laget en nettside for masteroppgaven med adressen; [http://](http://fullfartmotfremtiden.squarespace.com/)

fullfartmotfremtiden.squarespace.com/ (Mong, 2016) hvor man kan lese om bakgrunnen for oppgaven, hvem jeg er, hvordan man kan kontakte meg ved eventuelle innslag, aktuelle artikler og hvorfor det er viktig at folk som har tilknytning til Klepp gjennomfører spørreundersøkelsen. Man finner også selve spørreundersøkelsen der. Nettsiden hadde et profesjonelt uttrykk som gav tyngde og tiltro til spørreundersøkelsen (se side 9).

Tallet på besøkende hadde en høy kurve på publiseringsdatoen (01. Februar) med 97 besøkende, og da avisinnlegget ble publisert (04. Februar) med 39 besøkende. Totalt hadde siden 269 antall besøkende i februar, 26 i mars og 29 i april. Totalt var 57% av besøkende via mobil og 42% via datamaskin. 75% av besøkende ble referert via Facebook. 18% gikk direkte til nettsiden utenom referanse. Det viste seg at fremsiden og spørreundersøkelsen var de to sidene som var mest populære.

FACEBOOKLINK

For å skape oppmerksomhet rundt nettsiden ble det publisert en link til nettsiden gjennom

Facebookprofilen min. Antall besøkende på nettsiden viste seg å være høyere de dagene det ble publisert en link på Facebook og i denne oppgaven ble dette det beste mediet for å få folk i Klepp til å gjennomføre spørreundersøkelsen. Vennenettverket mitt og deling av linken via Facebook viste seg å ha stor verdi med tanke på å dele innlegget blant Klepps befolkning.

INNLEGG I JÆRBLADET

Markedsføringsmidlene som er beskrevet ovenfor, kan ta sikte på et relativt ungt publikum. I et forsøk på å nå den eldre befolkningen i Klepp og for å få enda mer oppmerksomhet rundt spørreundersøkelsen kontaktet jeg Jærbladet angående et innlegg om masteroppgaven med en link til spørreundersøkelsen. Lokalavisen på Jæren publiserte innlegget den 04. Februar med tittelen "Skriver masteroppgave om dobbeltsporet" (link: http://jbl.no/index.php?page=vis_nyhet&NyhetID=38585). Innlegget gav 39 besøkende på nettsiden og 12 svar på spørreundersøkelsen. Jærbladet – og via dem også jeg, ble samme dag kontaktet av Klepp kommune angående interesse av en presentasjon av masteroppgaven.

"GATEINTERVJU"

Grunnet for få svar på spørreundersøkelsen og liten svarprosent blant de eldre i Klepp kommune gikk jeg til det lokale shoppingsenteret i Klepp; Jærhagen, og fikk folk til å gjennomføre spørreundersøkelsen på papir. Dette gav de med mindre tekniske ferdigheter eller de som var generelt uvitne om spørreundersøkelsen, muligheten til å svare på spørsmålene i undersøkelsen. Jeg fikk totalt 15 svar via denne metoden.

INNLEGG PÅ BEDEHUSET I KLEPP

Som en siste innspurt i innsamlingen av svar til spørreundersøkelsen kontaktet jeg det lokale bedehuset i Klepp angående muligheten om å ha et innlegg om spørreundersøkelsen min der. Jeg fikk gjennomføre innlegget den 15. April og sanket totalt 12 svar på denne måten. Etter dette innlegget var det ingen flere som svarte på undersøkelsen og jeg avsluttet den da 01. Mai 2016.

FIGUR 45:
"UTSNITT AV
AVISINNLEGGET I
JÆRBLADET"

BYGDEBLADET | GJESDALBUEN | JÆRBLADET | SANDNESPOSTEN | SOLABLADET | STRANDBUEN | DALANE TIDENDE | LYNGDAL AVIS | AVISEN AGDER

jbl.no

1° Lvefjell
Lett regn, laper bris
kl 09:00-12:00

Nyheter | A-Å | Annonsering | Abonnement | Om oss | Leser- og kundeservice

Siste nytt | Nyheter | Politikk | Næringsliv | Blogg | Politlogg | Sport | Fotball | Kultur | Jærsk | Video | Portrett | Eigedom **TIPSTELEFON 400 07 900**

Skriver masteroppgave om dobbeltsporet



MASTERSTUDENT:
Marit Mong er snart ferdigutdannet landskapsarkitekt ved NMBU. FOTO: Privat

Landskapsarkitektstudent Marit Mong vil finne ut av hvordan endringer i kollektivsystemet kan påvirke utviklingen av Klepp kommune.

Tekst:
Tuva Skei Tønset

Publisert:
04.02.2016 kl 05:00

Oppdatert:
04.02.2016 kl 10:23

– Tettstedet Klepp stasjon og Kleppe er i dag svært fragmenterte og har et dårlig utviklet og lite utnyttet kollektivsystem, sier Marit Mong.

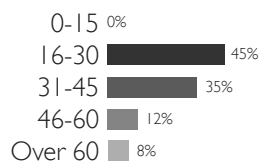
25-åringen, som er oppvokst både i Egersund og i Sandnes, vil finne ut av hvordan dobbeltsporet potensielt kan forbedre utviklingen i Klepp. Hun studerer ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet på Ås (NMBU). Hensikten med oppgaven er å kartlegge hvilke forandringer, på godt og vondt, utbyggingen vil føre til. Dagens plassering av Klepp stasjon gir utfordringer knyttet til blant annet verdifullt biologisk mangfold og verneverdig matjord.

– Det er interessant å se på om man kan nå kommunens mål om forfetting og økt andel kollektivreisende, og samtidig ivareta disse verdiene, sier Mong.

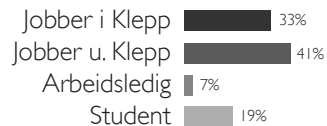
Masterstudenten bruker Klepp stasjon og Kleppe som caseområder, og hun håper at oppgaven vil gi innsikt i hvordan dobbeltsporet kan påvirke kommunens dynamikk og byutvikling. I tillegg vil hun se på konsekvensene for Klepp på et regionalt og nasjonalt nivå.

- HVEM **BRUKER** KLEPP STASJON/KLEPP SENTRUM?

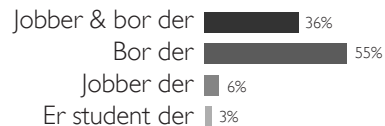
HVOR GAMLE ER DE SOM SVARTE PÅ UNDERSØKELSEN?



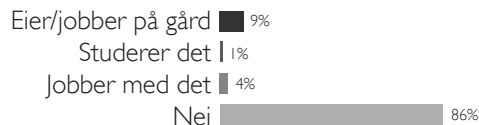
HVA ER LIVSSITUASJONEN DERES?



HVORDAN ER DETILKNYTTET KLEPP?

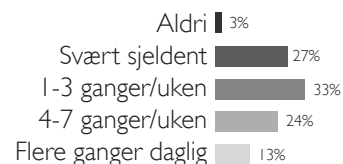


- HAR FOLK TILKNYTNING TIL **LANDBRUK**?

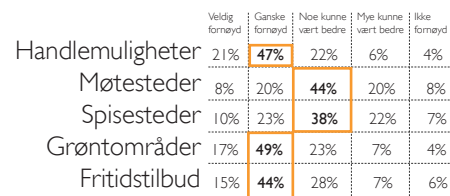


- HVORDAN **OPPFATTES** OMRÅDET?

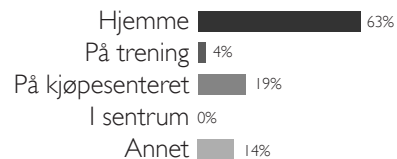
HVOR OFTE BESØKER DE KLEPP SENTRUM?



HVOR FORNØYD ER DE MED KLEPP SENTRUM?



- HVOR **MØTES** VENNER I KLEPP?

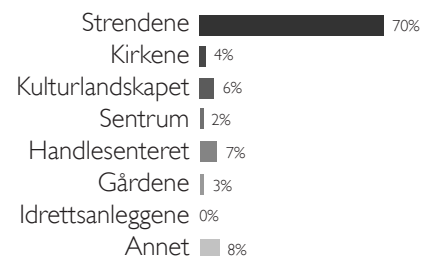


- HVA ER **VERDIENE** OG **IDENTITETEN** TIL KLEPP?

HVA HAR STØRST VERDI FOR DEM I KLEPP?



HVA VILLE DE HA VIST FREM I KLEPP?

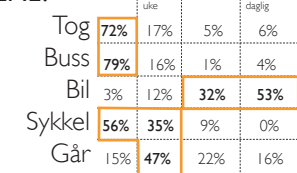


- ER DE **STOLT** AV KOMMUNEN SIN?

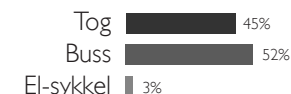


- HVA ER **REISEVANENE** OG **UTSIKTEN** FOR **FREMTIDENS REISEMIDDEL**?

HVOR OFTE BRUKER DE DISSE REISEMIDLENE?

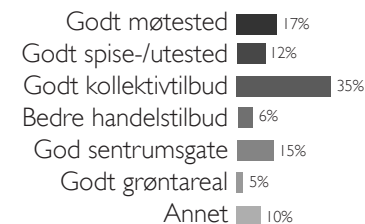


HVILKET REISEMIDDEL BURDE DET SATSES PÅ I KLEPP?



- HVORDAN SKAL **FREMTIDENS KLEPP** **UTVIKLES**?

HVA MANGLER I KLEPP?



VALIDITET I METODEN OG SENTRALE FUNN

Intervjuundersøkelsen som Gehlog Gemzøe gjennomførte i 1995 fant sted i Danmarks hovedstad; København og fikk dermed desto flere svar på undersøkelsen (2087 stk) enn hva jeg fikk blant Klepps befolkning (84 stk). Dette gir deres undersøkelse mer tyngde enn spørreundersøkelsen i denne masteroppgaven. Klepp representerer likevel en mindre skala enn København med færre innbyggere og urbant areal. Resultatene kan derfor likevel gi noen pekepinner for hva Klepps befolkning mener om og ønsker for kommunen sin.

80% av de som gjennomførte undersøkelsen var mellom 16 og 45 år. Resultatet gjenspeiler da ikke barn og den yngste ungdommens bruk, oppfatninger og synspunkter om Klepp. Den eldre generasjonen blir også mindre representert. Mangelen på det yngste perspektivet bør en ha spesielt i baktanke i utviklingen av de sosiokulturelle strategiene da Klepp, som sagt, har en ung befolkning.

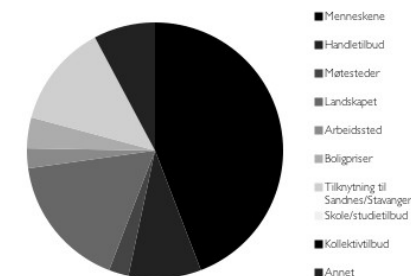
Selv om Klepp er en landbrukskommune hadde få av de som gjennomførte undersøkelsen, kun 14%, bakgrunn fra landbruk. Dette betyr at synspunktene fra et landbruksperspektiv kommer dårlig frem i analysen og må også tas hensyn til i utviklingen av strategiene.

Noen svar er såpass sterkt representert i svarprosent at de kan fungere som indikatorer for Klepp befolknings generelle oppfatning og bruk av kommunen. Konklusjoner som kan trekkes ut i fra resultatene fra spørreundersøkelsen er blant annet at det er et stort behov for å satse på hverdagslandskapet - altså mellomrommene mellom hverdagsaktivitetene og hjemmet. Kollektivtrafikk, sykkel og gange er for mange i Klepp ikke en del av hverdagen og disse mellomrommene per i dag. I et folkehelseperspektiv er det viktig snu denne trenden, da den unge befolkningen mest sannsynlig vil arve disse usunne vanene fra den eldre generasjonen.

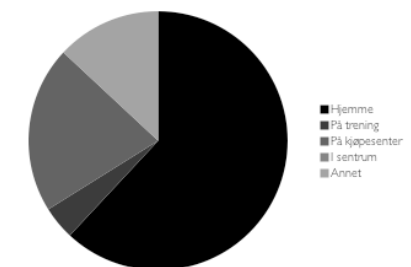
En annen konklusjon man kan gjøre er at Klepp i dag ikke har en velutviklet byidentitet. Tettstedene i kommunen er spredte og har ingen egne kvaliteter - folk møtes heller hjemme enn i for eksempel Kleppe sentrum. Spørreundersøkelsen viser at det er en sterk identifisering med Jærlandskapet og strendene i Klepp. Disse representerer fritid, sommer og samvær med mennesker, men ligger et stykke unna tettstedsområdene hvor folk bor og ferdes til vanlig.

Undersøkelsen viser at jernbanenutbyggingen kan gi grunnlag for store endringer og forberinger i Klepp. For å kunne lykkes må myndighetene gjøre et felles løft og satse på stasjonsutvikling med et utviklet busstilbud og tilrettelegging for sykkel og gange. Klepp stasjon kan gi tilgang til verdiene ved Jærlandskapet i hverdagen, via Frøylandsvatnet og turstiene rundt, midt i tettstedet.

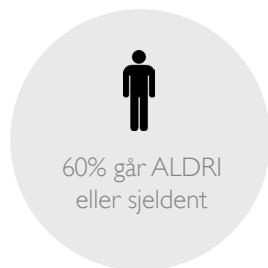
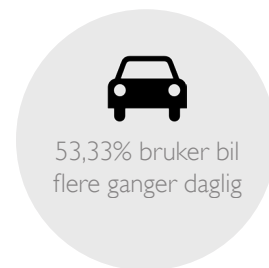
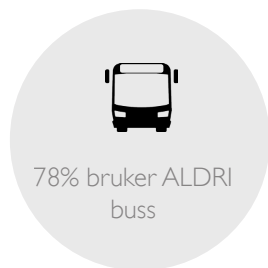
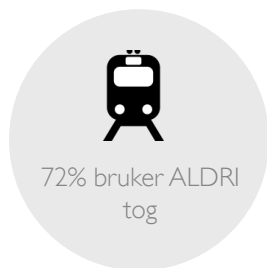
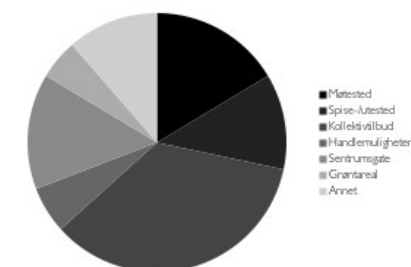
HVA HAR STØRST VERDI I KLEPP? PROSENTANDEL (SPØRREUNDERSØKELSEN, 2016)



HVOR MØTES VENNER I KLEPP? PROSENTANDEL (SPØRREUNDERSØKELSEN, 2016)



HVA MANGLER I KLEPP? PROSENTANDEL (SPØRREUNDERSØKELSEN, 2016)



FIGUR 47: "SENTRALE FUNN"



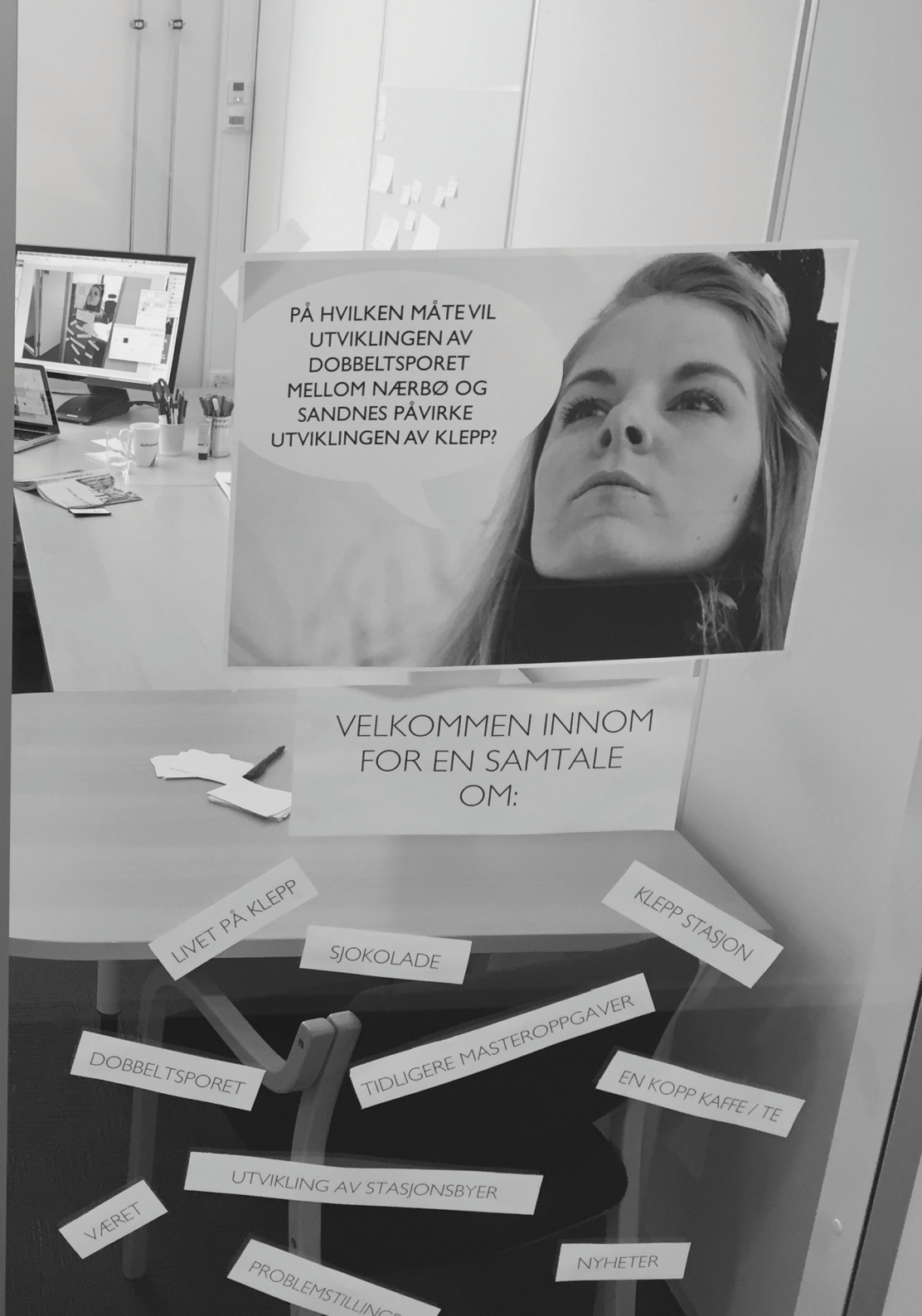
ÅPENT KONTOR

EN TVERRFAGLIG STYRKE

Masteroppgaven ble skrevet på Multiconsults kontor i Sandnes i et miljø med tverrfaglige konsulenter. For å inkludere det tverrfaglige aspektet i oppgaven ble det lagd en informasjonsplakat med problemstillingen for oppgaven som inviterte avdelingen jeg satt på; Infrastruktur og Samferdsel, til å komme innom for en samtale eller diskusjon om problemstillingen. Flere av konsulentene bidro i denne metoden og kom innom for å diskutere oppgaven ut i fra sin faglige kompetanse. En flerfaglig utvikling vil skape mindre utfordringer i utbyggingsfasen fordi da er flere aspekter tatt hensyn til og gjennomtenkt.

FIGUR 48:
"ÅPENT KONTOR"

FOTOGRAF:
GINA SKJØRESTAD



PÅ HVILKEN MÅTE VIL
UTVIKLINGEN AV
DOBBELTSPORET
MELLOM NÆRBØ OG
SANDNES PÅVIRKE
UTVIKLINGEN AV KLEPP?

VELKOMMEN INNOM
FOR EN SAMTALE
OM:

LIVET PÅ KLEPP

SJOKOLADE

KLEPP STASJON

DOBBELTSPORET

TIDLIGERE MASTEROPPGAVER

EN KOPP KAFFE / TE

VÆRET

UTVIKLING AV STASJONSBYER

PROBLEMSTILLING

NYHETER



FAGLUNSJ

EN SLAGS WORKSHOP

Som en metode for å få tilbakemelding på strategiene og fokuset i masteroppgaven inviterte jeg avdelingen for Infrastruktur og samferdsel ved Multiconsult Stavanger, til en faglunsj. Jeg bake også muffins som et ekstra trekkplaster for å få flere deltakere. Faglunsjen innebar en presentasjon av bakgrunnen for oppgaven, oppsummering av analysene og en presentasjon av foreløpige strategier og løsningsforslag. Faglunsjen ble avholdt 06.april 2016 og varte i ca. 30 min. Ved diskusjonsdelen etter presentasjonen fikk jeg mange gode innspill til utviklingen av strategiene og løsningsforslaget som kan forme fremtidens Klepp stasjon.

FIGUR 49:
"FAGLUNSJ"

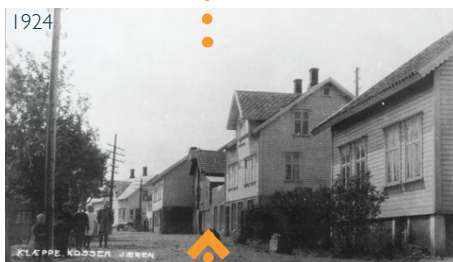
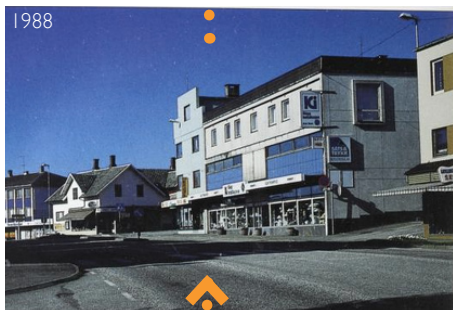
FOTOGRAF:
MØYFRID SÆVERUD HELBERG

2020?



FIGUR 50:
"HANDLEGATEN 1924, 1988, 2010"
FRA JÆRVEGEN 549, KLEPPE

KILDE:
KULTURETATEN I KLEPP, 1930
GOOGLE MAPS, 2010



Som vi så ut i fra demografidelen i introduksjonskapittelet har Klepp en relativt ung befolkning på nasjonal basis. 10% av Klepp kommunes befolkning har dessuten innvandrerbakgrunn (Klepp kommune, 2014). Disse faktorene vil være med å påvirke utviklingen av kulturtilbudet i Klepp, og vil være med på å forme kommunen i fremtiden.

Å utvikle møteplasser for alle er spesielt viktig for kommunen. Da Klepp kommune har en stor prosentandel med innvandrerbakgrunn kan det bli viktig å videreutvikle møteplasser, slik at fremtidens møteplasser sikrer deltakelse av alle grupper. Klepp kommune ønsker å bygge blant annet en ny kirke, et nytt kulturbygg, en scene og et bibliotek i Kleppe sentrum. Kommunen innrømmer at for å utvikle disse stedene som gode møteplasser for alle vil det kreve en nær dialog og samarbeid med de ulike gruppene i samfunnet. Det er viktig at kulturbygget blir åpent og inkluderende for alle med tilrettelegging for ulike typer aktivitet og lokaler som tar høyde for den unge og multikulturelle befolkningen i kommunen.

KULTURTLIBUD

UTFORDRINGEN VED Å TILRETTELEGGE FOR ALLE

For å sikre gode oppvekstvilkår for den unge befolkningen er det viktig å gi dem muligheten til å "oppleve, lære og utvikle positive interesser på kulturområdet" (Klepp kommune, 2014, side 23). Da er det viktig å balansere det å være inkluderende for alle med det å gi rom for utvikling for den enkelte.

Klepp kommune har også et ønske om å modernisere og gjøre tilgjengelig de mange forninnene/kulturminnene kommunen har (se side 31). Dette vil være med på å utvikle den lokale identiteten, samt skape interesse utenfor kommunegrensen. Den store deltakelsen innen frivillig arbeid i kommunen kan være et virkemiddel i denne moderniseringen gjennom blant annet en medvirkningsprosess/workshop (Klepp kommune, 2014).

Sentrum i Kleppe har forskjøvet seg i løpet av årene som har gått (se "sentrumsutvikling" under stedsanalysekapittelet), så det å etablere et kultursenter i kommunen er en utfordring både med tanke på plassering og fremtidsbruk. Plasseringen vil sette premisser for sentrumsutviklingen generelt i kommunen, mens fremtidsbruken vil

være avhengig av hvor tilgjengelig og nært kultursenteret vil være for befolkningen i Klepp kommune. En god tilknytning mellom Kleppe sentrum og Klepp stasjon vil være viktig for å gjøre kultursenteret og kulturtilbudene tilgjengelige og attraktive for folk som bor utenfor Klepp kommune, og spesielt dersom det skal fortettes rundt Klepp stasjon.

Etter samtalen med varaordfører Torbjørn Hovland (Krf) i Klepp kommune kom det frem at han savner "utesteder" i Kleppe sentrum. Slike "utesteder", eller møtesteder om en vil, kan for eksempel være et spisested med nattåpen bar, eller fotballpub osv. Dette vil gi kommunen en tilbud som strekker seg over vanlige åpningstider (kl. 10-18), og dersom de blir plassert langs Jærvegen i Kleppe sentrum vil det skape et nytt liv i den ellers lukkede handle-/gjennomfartsgaten (se side 28). Tilbudene Hovland etterlyser har likevel et voksent fokus og er mindre tilpasset ungdommen under 18 år i Klepp. Konkurransen mellom biltrafikk og handlemuligheter i Jærvegen vil være en spesielt stor utfordring dersom kultursenteret plasseres i tilknytning til denne vegen.

AKTIVITETSTILBUD

“ET AKTIVT OG TRYGT KLEPP”

En av verdiene som Klepp kommune sikter mot er å være ”aktiv og trygg”. I dette legges det vekt på å redusere ulykker og kriminalitet, gi gode oppvekstvilkår for barn og unge, samt oppnå et godt samarbeid mellom innbyggere og lag og foreninger. Gode lekeområder, grøntareal, idrettsanlegg, tur- og sykkelvegnett er eksempler på fokusområder for slike verdier i kommunen. Kan noe av dette legges til rette for i utviklingen av Klepp stasjon?

I kommuneplanen (Klepp kommune, 2014) sies det at barn og unge skal prioriteres. Prioriteringen innebærer gode fritidstilbud og læringsvilkår. Gode læringsvilkår er viktig da ”Utdanningsnivået er den faktoren som betyr mest for folk si helse” (Klepp kommune, 2014). Kommunens innbyggere sin utdanning ligger under gjennomsnittet i landet og det er derfor stort fokus på kulturen for læring.

Aktivitets- og kulturtilbudene i Klepp er mange; det er blant annet fullmånekonserter

i Friluftshuset ved Orrestranda hver fullmåne, svømmehall og bibliotek. I alt er det registrert 32 lag og foreninger i Klepp kommune. Åtte av dem er innen idrett, ti innen kultur, syv innen religion og livssyn, en humanitær organisasjon og seks under tittelen ”diverse” (Klepp kommune, 2014).

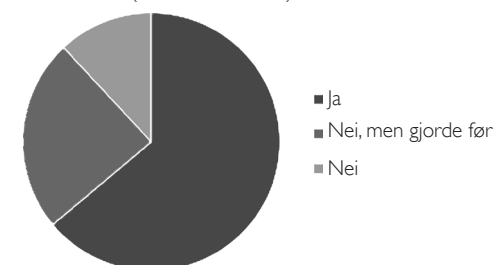
Blant ungdommen i Klepp er gjennomsnittlig 64% med i en organisasjon, klubb, lag eller forening. I følge Ungdata-undersøkelsen fra 2013 henger mange av ungdommene (45%) sammen i vennegjenger, og halvparten av ungdommene i Klepp kommune går ukentlig på gatekjøkken/burgersted og enda flere på handlesteder. Ca 33% er med på såkalt ”råning” ved et gatehjørne, utenfor en kiosk, et kjøpesenter eller en bensinstasjon. Dette kan indikere at ungdommen i Klepp er en sosial gruppe, men med et behov for flere gode møtesteder med gode kollektive tilknytninger.

Kristendommen har tradisjonelt sett hatt en sterk rolle i samfunnsutviklingen i Rogaland siden Stavanger bispedømme ble opprettet på 1120-tallet (Stavanger bispedømme, 2014). Denne rollen er i stor grad blitt endret. I følge Ungdata-undersøkelsen i

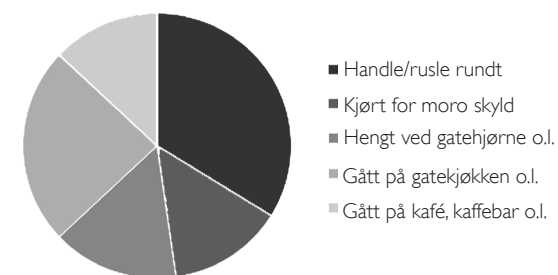
Rogaland i 2013 viser det seg at den kristne grunnkunnskapen i stor grad er forsvunnet (Ungdata, 2013). Dette er trolig fordi skolene i mindre og mindre grad fungerer som en arena for kristendommen, og ungdommene selv må aktivt søke sin egen religion. En indikator på at Klepp trenger flere gode møtesteder for ungdommer er at rolleendringen i forhold til kristendommen resulterer i at flere ungdommer må nå erstatte denne sosiale arenaen med noe annet.

Til tross for tendenser mot depresjon blant ungdommer i Klepp kommune, som nevnt i introduksjonskapittelet, virker de til å være optimistiske mot fremtiden. 76% av ungdommene tror på et godt og lykkelig liv i fremtiden, 58% ønsker å ta høyere utdanning og 69% ønsker å stifte familie i Klepp (Ungdata, 2013). For å sikre gode aktivitetstilbud nå og for fremtidens generasjoner, og oppnå Klepp kommunes mål om å skape et ”trygt og aktivt Klepp” er det viktig i byutviklingen å skape gode møteplasser både ute og inne, og opprettholde gode arenaer for aktivitet.

FIGUR 51: **ORGANISERT FRITID**
PROSENTANDEL SOM ER MED I ELLER HAR TIDLIGERE VÆRT MED I ORGANISASJONER, KLUBBER, LAG ELLER FORENINGER I KLEPP KOMMUNE (UNGDATA, 2013)



FIGUR 52: **UTEORIENTERT FRITID**
PROSENTANDEL UNGDOMMER SOM HAR UTFØRT ULIKE HANDLINGER/AKTIVITETER UKENTLIG I KLEPP KOMMUNE (UNGDATA, 2013)





FIGUR 53:
"JERNBANEN SOM BARRIERE
FOR FRØYLANDSVATNET"
KLEPP STASJON, SETT FRA NORD TIL SØR

FOTOGRAF:
MARIT MONG



STRATEGIER

Klepp stasjon er i dag et fragmentert tettsted og har et dårlig utnyttet kollektivtransportsystem. Eksisterende plassering av togstasjonen i tettstedet gir utfordringer knyttet til blant annet nærhet og tilgjengelighet til Frøylandsvatnet, tap av verdifullt biologisk mangfold og press på verneverdig matjord. Klepp kommune har som mål å øke andel kollektivreisende med fortetting og transformasjon rundt stasjonsområder. Det er viktig å legge til rette for at utbyggingen av et nytt dobbelt togspor, og en flytting av Klepp (tog)stasjon, kan igangsette videre transformasjon mot disse målene og samtidig ta vare på de viktige verdiene i og rundt tettstedet.

Dette kapitlet presenterer overordnede strategier som skal transformere området rundt Klepp (tog)stasjon til et tydelig og mangfoldig sentrum i tettstedet, og til et godt møtested først og fremst for lokalbefolkningen, men også tilreisende. Ut i fra korridorstudiet av dobbeltsporet ved Jernbaneverket har jeg valgt én korridor som grunnlag for utviklingen av strategiene. Strategiene er delt inn i to deler; sosiokulturelle strategier og utviklingsstrategier.

VALG AV KORRIDOR
SOSIOKULTURELLE STRATEGIER
UTVIKLINGSSTRATEGIER



ØKSNAVAD / ORSTAD

KLEPPE SENTRUM

KLEPP STASJON

Korridor 2

Korridor 1

Eksisterende

FIGUR 54:
"NYERE UTSNITT AV
KORRIDORSTUDIET FOR NYTT
DOBBELSPOR"

HENTET FRA:
"DOBBELSPOR SANDNES-NÆRBØ"
PRESENTASJON PÅ ROGALAND
TRAFIKKTEKNISKE FORENING (RTTF)
AV ESPEN EEK, MULTICONSULT



UTSNITT 3

MÅLESTOKK 1:25000

VALG AV KORRIDOR

PROSESS OG KONSEKVENSER

Da Jæren er full av høyproduktiv landsbruksjord, kulturminner, natur- friluftsgo og rekreasjonsområder (se stedsanalysekapittelet) vil utbyggingen av et nytt dobbelt togspor komme på bekostning av noe. Dette og føringer i regionale og kommunale planer, samt gods- og persontransport i anleggsfasen er kun noen av utfordringene Jernbaneverket står overfor ved valg av korridor. Er det da mulig å lage en korridor som kan være tilfredsstillende nok?

For å komme frem til den beste korridoren gjennomgås det nå en innholdsriktig vurderingsprosess. Silingsrapport, grovsilingsnotat, workshopsiling, delutredninger, medvirkning med de pårørte kommunene, samarbeid mellom konsulenter og Jernbaneverket, vurdering av ekspertpanel og hastighetsvurderinger er de verktøyene som skal benyttes i vurderingsprosessen. Prosjektet begynte med fem forskjellige korridorer: dagens korridor, en oppgradert versjon av dagens korridor og tre korridorer som tillater hastigheter på 160km/t, 200km/t

og 250km/t. Dagens korridor og den oppgraderte versjonen av dagens korridor var alternativer som ble tidlig forkastet da de ville få store konsekvenser for godstransporten og øke andelen som reiser med personbil. Disse alternativene ville resultert i en svært stor belastning på det allerede pressede vegnettet. Alternativene med hastighet på 200- og 250 km/t ble også forkastet da de ville fått store konsekvenser for tettstedene korridoren passerer, noe som er sterkt i mot selve formålet med utbyggingen av dobbeltsporet. Kun to korridorer har kommet seg gjennom silingsprosessen ved oppgavetidspunktet, begge med en hastighet på 160 km/t (se figur 52).

Selv om de to sistnevnte korridorene er estimert til å få samme hastighet er det store forskjeller mellom dem når det kommer til konsekvenser for Klepp kommune. Det ene alternativet (korridor 1) ligger tettere inntil den eksisterende korridoren hvor Klepp stasjon (togstasjonen) vil flyttes ca 30 m ut i Frøylandsvatnet. Alternativet skiller seg fra eksisterende korridor ved at den ligger mer vest mellom Klepp og Bryne i sør. Dette resulterer i at korridor 1 vil "spise

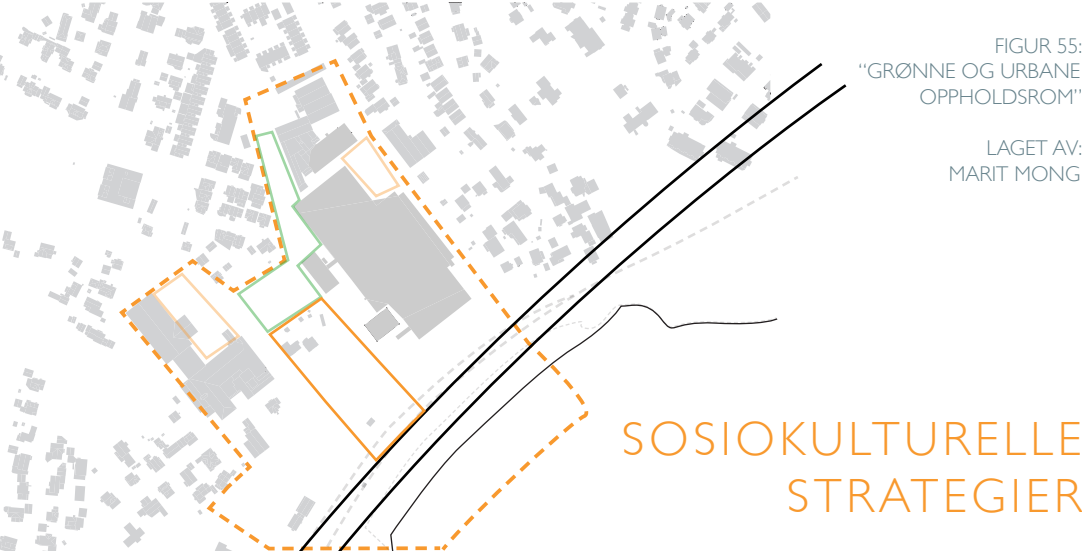
mer" matjord enn eksisterende korridor på strekningen mellom Klepp og Bryne. Av korridor 1 og 2 er det korridor 1 som vil få størst konsekvenser for godstransporten da korridoren mellom Klepp stasjon og Ganddal i nord ligger relativt tett inntil eksisterende korridor og det vil til tider være nødvendig å stenge godstransporten. Konsekvenser vil det også bli for det verdifulle fugle- og dyrelivet, samt rekreasjonsverdien ved Frøylandsvatnet.

Den andre korridoren (korridor 2) som kom seg gjennom silingsrapporten vil ha størst konsekvens når det kommer til jordvern og grunnforhold (se side 30). Denne korridoren vil ligge vest for tettstedet Klepp stasjon og ikke sør som den gjør i dag. Påvirkningene på jordvern kommer godt til syne da selve korridoren vil ligge innenfor den langsiktige grensen for landbruk (se side 30). Tettstedsutviklingen som kan forventes rundt det nye knutepunktet vil legge et ytterligere press på matjord. Korridor 2 vil få en mindre konsekvens for godstransporten og vegnettet en korridor 1. Dette siden korridor 2 mellom Øksnavadporten og Bryne vil få en totalt annerledes plassering enn dagens trasé og

DENNE MASTER-OPPGAVEN HAR TATT UTGANGSPUNKT I AT KORRIDOR 1 BLIR REALISERT OG BRUKES SOM FORUTSETNING FOR STRATEGIENE. DET FORUTSETTES OGSÅ AT KLEPP STASJON BLIR LIGGENDE OMTRENT SLIK SOM I DAG

man vil kunne bygge den nye korridoren og samtidig (stort sett) kunne opprettholde trafikken på eksisterende jernbanespor. Strekningen mellom Ganddal og Klepp stasjon vil derimot bli mer problematisk da togsporet stort sett vil gå gjennom et våtmarksområde (Eek, 2015).

Som vi ser vil valget av korridor for dobbeltsporet mellom Sandnes og Nærbø gå på bekostning av verdier knyttet til Frøylandsvatnet og skogen rundt eller store landbruksområder (se side 30). Jernbaneverket med sine samarbeidspartnere har fremdeles ikke kommet frem til en anbefaling per 01.april 2016.



SKAPE ATTRAKTIVE OPPHOLDSROM I SENTRUM

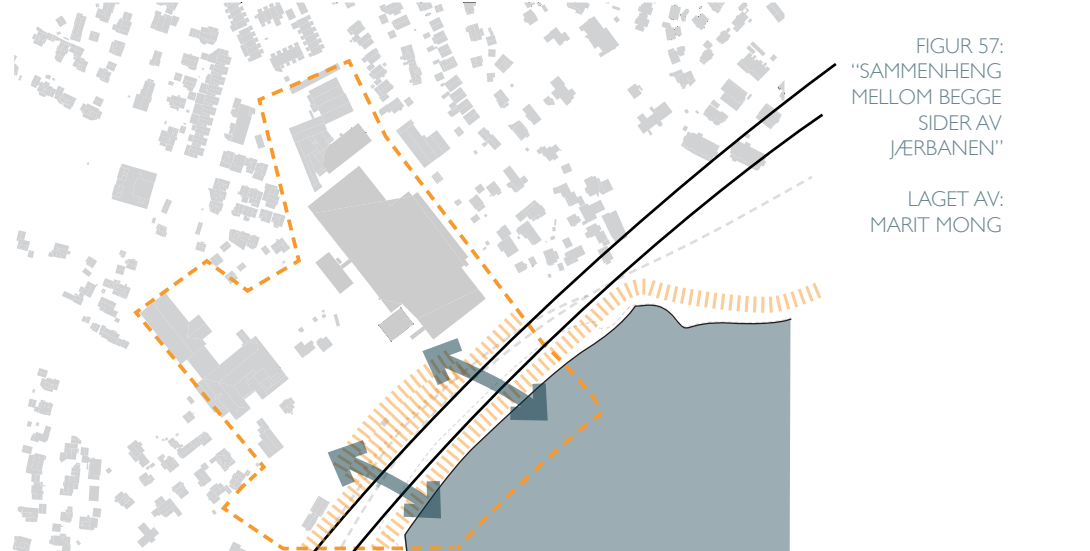


FIGUR 56:
"ATTRAKTIVT OPPHOLDSROM"
THE SUNSET PARKLET, SAN FRANCISCO, USA

ARKITEKT:
INTERSTICE ARCHITECTS

Gjennom stedsanalysen ser vi at det eksisterer ingen gode oppholdsrom i Klepp stasjon. Teoretikeren Jan Gehl forteller om nødvendige og valgfrie aktiviteter som et premiss for hva som utgjør et attraktivt byrom (Gehl, 2010). Sentrum i Klepp stasjon innebærer i dag mest nødvendige aktiviteter, som å dra på jobb i industribyggene, vente på buss eller tog og å komme seg til/fra skolen. Frivillige aktiviteter som finnes i Klepp stasjon er å gå tur langs Frøylandsvatnet og benytte seg av aktivitetene som tilbys gjennom bedehuset.

Dersom sentrum i Klepp stasjon skal bli et attraktivt oppholdsrom må det tilrettelegges for flere frivillige aktiviteter. Dette kan gjøres gjennom å skape sittearealer; aktivitetsparker; småskala service- og handelstilbud og et trygt miljø rundt togstasjonen i tettstedet, samt skape flere mindre oppholdsrom rett utenfor "sentrum". Grepene vil gjøre at det kan bli attraktivt å oppholde seg der også på andre tider enn når man "må". Klima er en viktig faktor som må tas hensyn til ved tilrettelegging for utendørsaktiviteter.



ØKE KONTAKTEN TIL FRØYLANDSVATNET



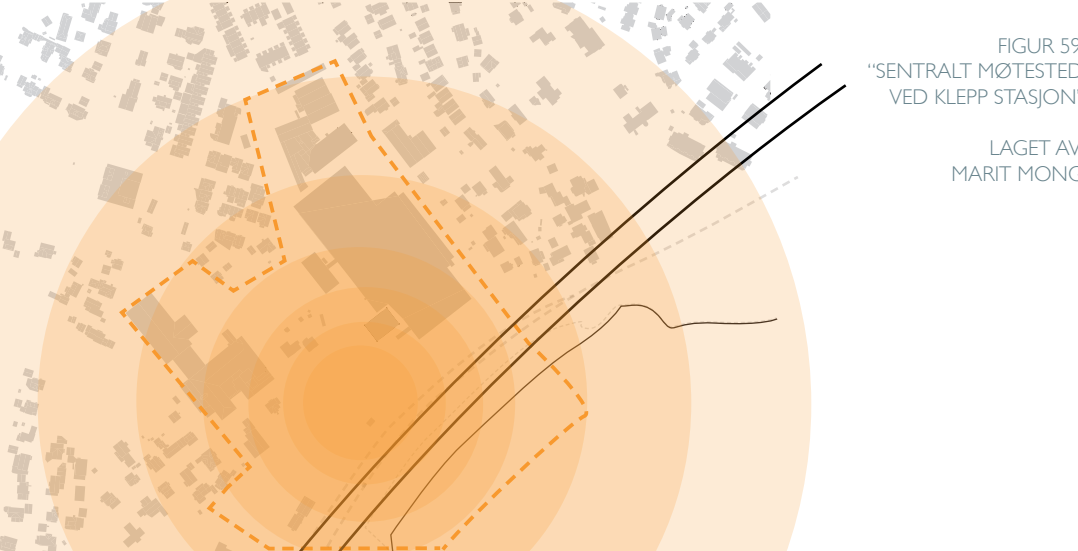
FIGUR 58:
"GRØNT OG ATTRAKTIVT"
PAPROCANY LAKE, TYCHY, PL

ARKITEKT:
RS+

Frøylandsvatnet er i dag er forurenset med kjemikalier fra landbruket. Likevel har det fortsatt en stor rekreasjonsverdi og helsevinnende effekt. Denne strategien tar utgangspunkt i at vatnet blir renset og blir tilført ny bruksverdi.

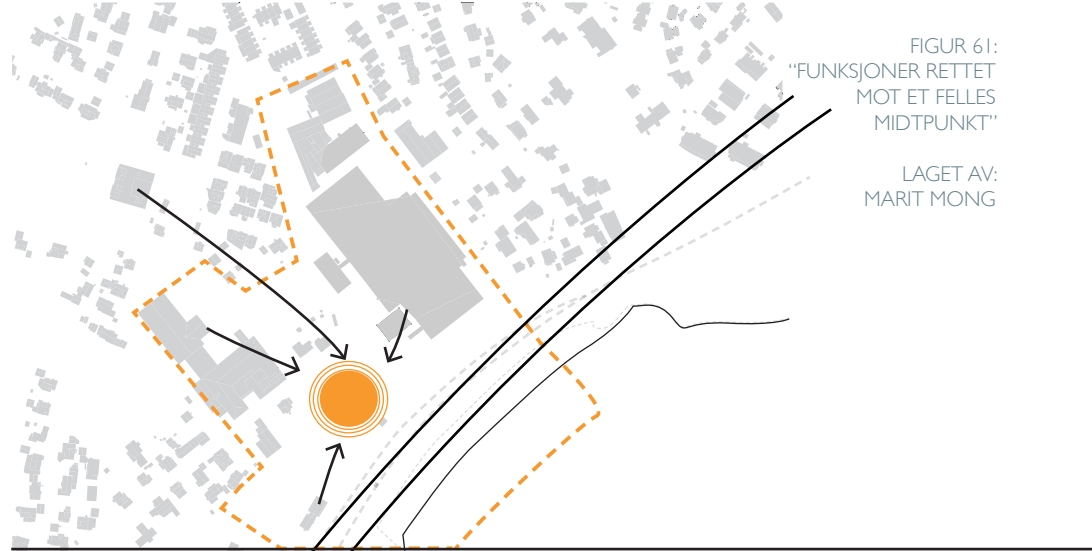
Jernbanen, der den ligger i dag, er en barriere for den helsevinnende effekten da den representerer et fysisk hinder for turgåere som vil benytte seg av turstien langs vatnet. Den estetiske verdien og rekreasjonsverdien ved Frøylandsvatnet blir forstyrret, sett fra Klepp, da utsikten stopper ved det tekniske anlegget.

En strategi for å forbedre sammenhengen mellom Frøylandsvatnet og beboerne i Klepp stasjon er å gjøre vannet mer tilgjengelig via undergang/bro og ved å utforme området rundt stasjonsbygget slik at det blir en tydelig sammenheng mellom begge sider av toglinjene. På denne måten blir det en større visuell sammenheng, noe som vil gjøre at folk lettere vil kunne bevege seg mellom Frøylandsvatnet og "sentrumet" i Klepp stasjon. Jærbanen vil kunne skape en barriere for vinden og gi ly for de som er på østsiden av banen. Utfyllingen i Frøylandsvatnet kan skape muligheter for en vakker promenade i Klepp stasjon.



FIGUR 59:
"SENTRALT MØTESTED
VED KLEPP STASJON"

LAGET AV:
MARIT MONG



FIGUR 61:
"FUNKSJONER RETTET
MOT ET FELLES
MIDTPUNKT"

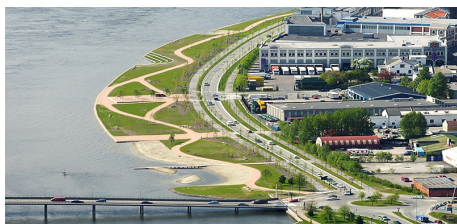
LAGET AV:
MARIT MONG

SKAPE ET NØYTRALT MØTESTED



Som nevnt tidligere skjer de fleste sosiale arrangementer i Klepp stasjon på bedehuset. Da trenden er at flere og flere unge går bort fra kristendommen og den areaen religionen tilbyr; trengs det flere nøytrale møtesteder som kan erstatte denne arenaen.

Lekeplasser kan være nøytrale møtesteder, og det finnes to av dem i Klepp stasjon. Den ene er nær Engelsvoll barneskole og den andre er nærmere stasjonen (se side 34). Selv om de begge er sosiale møteplasser trenger de en opprustning for å kunne fungere optimalt. Lekeplassene er, per i dag, kun (til en viss grad) attraktive for barn, med foreldre som følge. Et nærmiljøanlegg med tilrettelegging for idrett vil kunne fungere som et nøytralt møtested for ungdom.



FIGUR 60:
"URBAN PARK NÆR TRAFIKK"
ELVEPARKEN, DRAMMEN, NO

ARKITEKT:
TEGN_3

Ved å etablere et møtested nær togstasjonen har man muligheten for å skape et attraktivt møte-/oppholdssted med gangavstand for alle i Klepp stasjon. En aktivitetssone med blant annet småhandel, sykkelhotell, salg av lokalproduserte matprodukter, kiosk, attraktive sittearealer og mulighet for scene vil gi et mangfoldig og nøytralt tilbud som samtidig kan skape større samhold i tettstedet.

SENTRALISERE EKSISTERENDE TILBUD

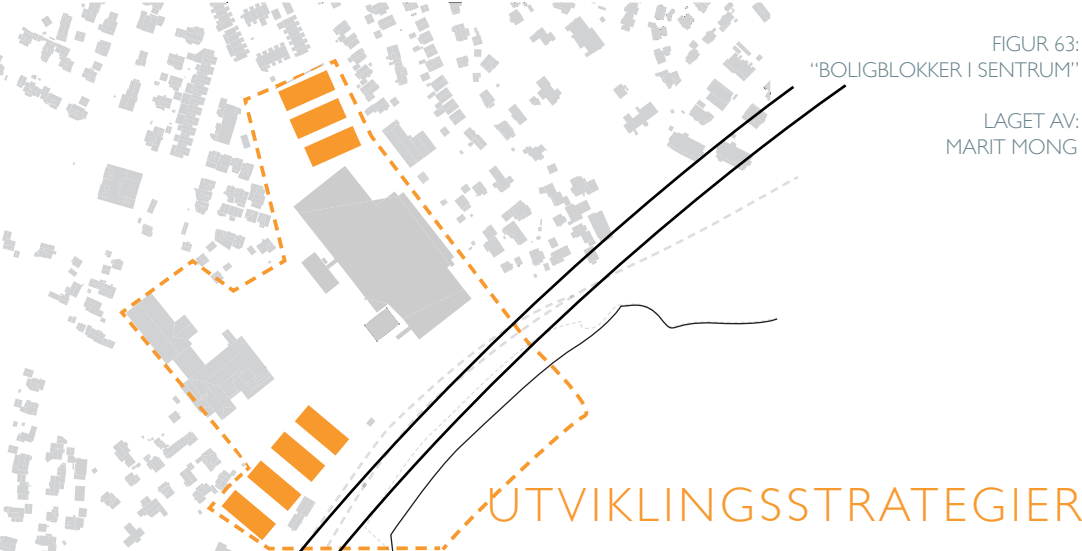


FIGUR 62:
"SENTRALISERT & TRYGT BYROM"
STRØGET, KØBENHAVN, DK

ARKITEKT:
JAN GEHL

Sentrum av Klepp stasjon, slik det er i dag, gir ikke en følelse av trygghet eller et rom en ønsker å oppholde seg lengre enn nødvendig i. The Death and Life of Great American Cities fra 1961, av Jane Jacobs, (Jacobs, 1961) forteller om viktigheten ved å føle seg trygg som en faktor for å skape imøtekommende og velfungerende byer for mennesker. Trygghetsfølelsen er avgjørende for hvordan et byrom oppleves og blir brukt.

Et grep for å styrke den opplevde og reelle tryggheten i sentrum av Klepp stasjon er å sentralisere eksisterende og nye funksjoner. Det vil si at de funksjonene som, gjennom løsningsforslaget, kommer til prosjektområdet retter seg alle mot et felles midtpunkt i sentrum. Da vil den som oppholder seg i sentrum føle seg "sett" og dermed øker trygghetsfølelsen. Ved å sentralisere tilbudene vil man også skape et sterkere og mer tydelig sentrum i Kleppe stasjon, og skape et naturlig møtested og midtpunkt.

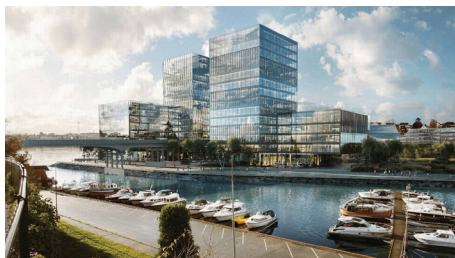


FIGUR 63:
"BOLIGBLOKKER I SENTRUM"

LAGET AV:
MARIT MONG

UTVIKLINGSSTRATEGIER

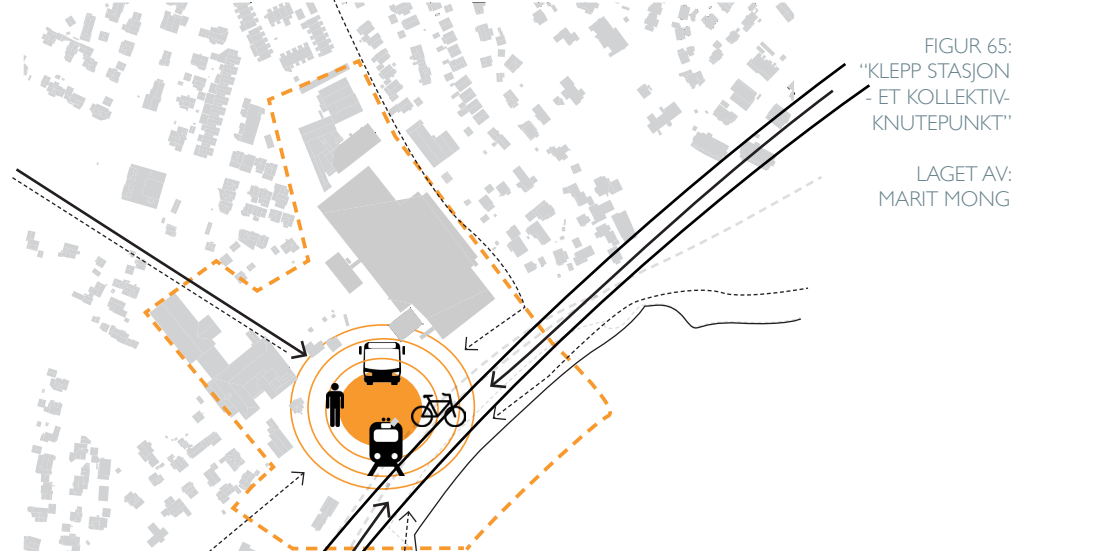
GI ET MER VARIERT BOLIGTILBUD



FIGUR 64:
"FORTETTING NÆR KNUTEPUNKT"
PARADIS STASJON, STAVANGER, NO

ARKITEKT:
GHILARDI + HELLSTEN ARKITEKTER

Som vi så i bygningstypologikartet fra stedsanalysekapittelet er Klepp stasjon i dag dominert av eneboligbebyggelse. Dersom utbyggingen av eneboliger i Klepp stasjon fortsetter vil grensen for langsiktig jordvern presses mer og mer utover og inn i landbruksjorden. For å kunne lette presset mot denne grensen er det viktig å bygge tett nær sentrum og ved kollektivknutepunkt. Strategien om å gi et mer variert boligtilbud vil lette presset ved å etablere blokkbebyggelse nær togstasjonen i Klepp stasjon. Ved etableringen av dobbeltsporet, med hyppige og stabile togavganger, vil det bli mer attraktivt å flytte til Klepp stasjon og behovet for sentrumsnære leiligheter vil øke. Med kort avstand til møteplassen, kollektivknutepunktet og de fremtidige servicetilbudene skal beboerne i blokkene ikke lengre være avhengige av bil, men kan gå, sykle, ta buss eller tog. Denne strategien støtter opp om målet til masteroppgaven om å øke andelen som reiser med miljøvennlige reisemidler og samtidig knytter bo- og arbeidsmarkedet på Nord-Jæren bedre sammen.



FIGUR 65:
"KLEPP STASJON - ET KOLLEKTIVKNUTEPUNKT"

LAGET AV:
MARIT MONG

SKAPE ET GODT KOLLEKTIVKNUTEPUNKT I KLEPP STASJON

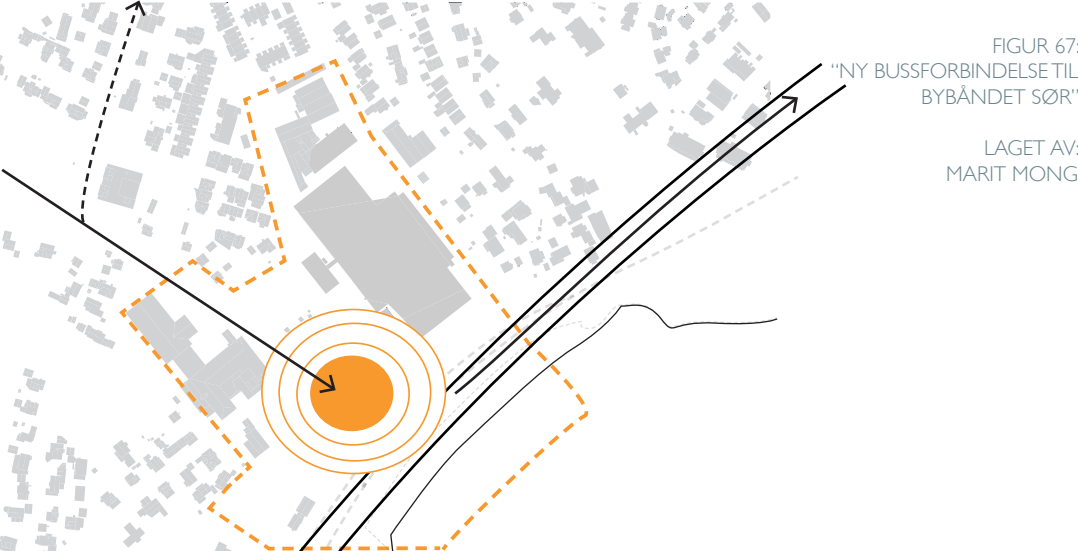


FIGUR 66:
"ARKITEKTONISK KNUTEPUNKT"
HOENHEIM TERMINAL NORD, STRASBOURG, FR

ARKITEKT:
ZAHA HADID

Da møteplassen, som nevnt i en tidligere strategi, plasseres i midten av "sentrum" i Klepp stasjon er det viktig at denne utvikles med tilknytning til kollektivknutepunktet i tettstedet. Togstasjonen og matebussen som allerede finnes i tettstedet skaper i dag et kollektivknutepunkt, men ikke av karakteren "godt". Matebussen går, som sagt, sjeldent, uregelmessig og korresponderer ikke alltid med togtidene. Hyppighet, pålitelighet og korrespondanse er viktige faktorer som må være på plass før en kan skape noe som karakteriseres som et godt knutepunkt. En annen faktor som må være tilstede, som også mangler ved stasjonen i dag, er tilrettelegging for sykkel og sykkelparkering, samt gode oppholdsarealer ved bytte av transportmiddel. Da Klepp er en kommune med et fuktig klima bør de som benytter kollektivreisemidlene ha muligheten til å skjermes mot regn og vind på kollektivknutepunktet.

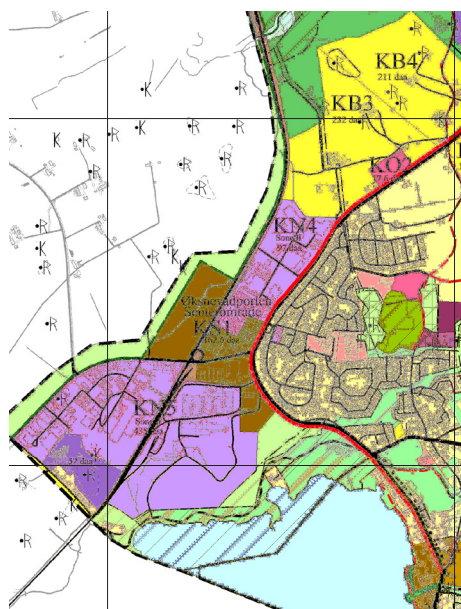
God belysning er viktig for å øke trygghetsfølelsen og attraktiviteten ved å oppholde seg i- og bruke kollektivknutepunktet.



FIGUR 67:
"NY BUSSFORBINDELSE TIL
BYBÅNDET SØR"

LAGET AV:
MARIT MONG

STYRKE FORBINDELSEN TIL BYBÅNDET SØR

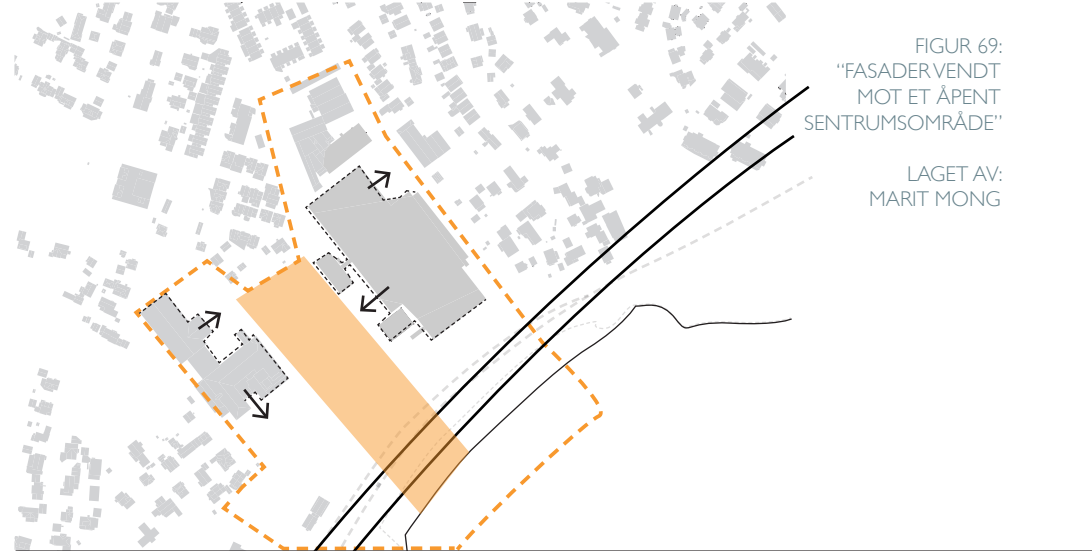


FIGUR 68:
"FREM TIDIGE MULIGHETER I ORSTAD"
BYBÅNDET SØR, UTSNITT ORSTAD, NO

"ARKITEKT"
SANDNES, KLEPP OG TIME KOMMUNE

Forutsatt at Bybåndet Sør realiseres og får attraktive servicetilbud, er det viktig at forbindelsen mellom Kleppe sentrum, Klepp stasjon og Orstad/Øksnavad styrkes. I dag er det kun et togstopp og en matebuss mellom tettstedene. For en som bor i Kleppe sentrum eller i et av de andre fragmenterte tettstedene i Klepp kommune er strekningen vanskelig og tidkrevende uten personbil. Et alternativ er å ta buss eller kjøre ned til Klepp stasjon for å sette bilen der, og så ta toget videre til Øksnavadporten. Det andre alternativet er å bruke bilen hele veien. Det første alternativet tar ca. 20-25 min, det andre ca. 10 min. For å gjøre det andre alternativet mer attraktivt og effektivt vil jeg etablere en bussrute fra Kleppekrossen, via Klepp stasjon og langs Engelsvollvegen (se side 29) til Orstad.

Ved å etablere et godt kollektivknutepunkt i Klepp stasjon vil man gjøre det mer attraktivt å velge buss og/eller tog, og da støtte opp om den nye bussforbindelsen til Bybåndet Sør.



FIGUR 69:
"FASADER VENDT
MOT ET ÅPENT
SENTRUMSOMRÅDE"

LAGET AV:
MARIT MONG

SKAPE ÅPNE ROM I ET ELLERS TETT SENTRUM

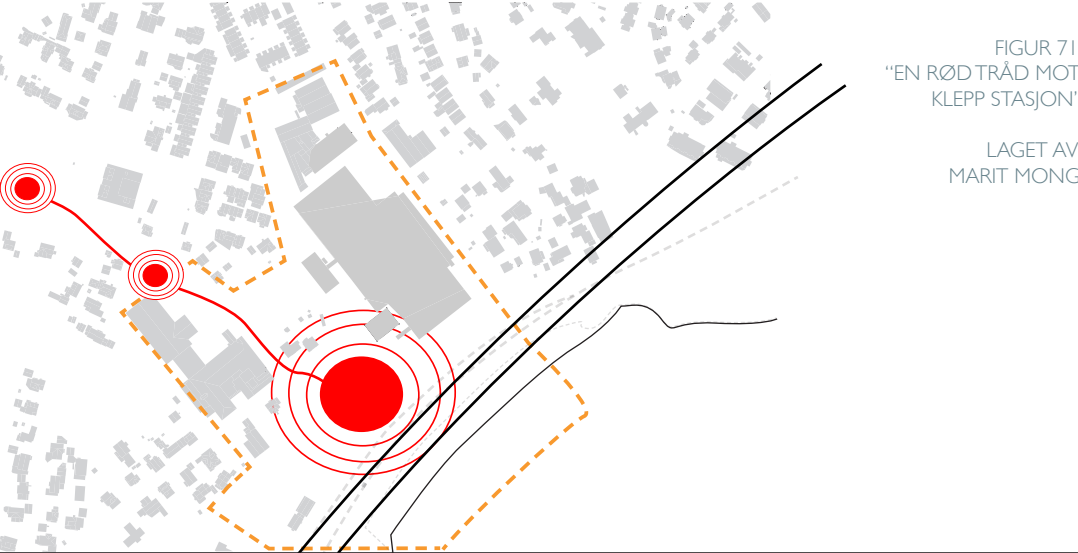


FIGUR 70:
"ÅPENT OG TILGJENGELIG SENTRUM"
RIJNA SQUARE, HRADEC KRALOVE, CS

ARKITEKT
ATELIER HAJEK

I Klepp stasjon i dag er det mye tomme eller dagtidsåpne industribygg. Jeg ønsker å skape et mer "åpent sentrum" som kan tilby servicetilbud i sentrumsområdet utover åpningstidene på dagtid. For å gjøre dette må det tilrettelegges for aktiviteter som naturlig er tilgjengelige store deler av døgnet. Dette kan for eksempel være et idrettsanlegg, en kafé/restaurant eller et senter for fritidsaktiviteter. For å kunne tilrettelegge for disse aktivitetene kan bygg som Tine Ysteri og den gamle potetmelfabrikken transformeres til å bli attraktive lokaler som boliger med servicefunksjon på gateplan. De transformerte lokalene skal vende mot sentrum av Klepp stasjon og ha transparente fasader som inviterer folk til å benytte seg av tilbudene de tilbyr og som fremhever det "åpne sentrumet".

Et annet aspekt ved å skape et "åpent sentrum" er å ha klare og åpne siktlinjer fra og til sentrum av Klepp stasjon. Utsikten til Frøylandsvatnet er viktig å fremheve, men også siktlinjene fra Lalandsvegen og Stasjonsvegen (se side 28), er viktige å fremheve.



FIGUR 71:
"EN RØD TRÅD MOT
KLEPP STASJON"

LAGET AV:
MARIT MONG

REDUSERE AVSTANDEN TIL KLEPPE SENTRUM

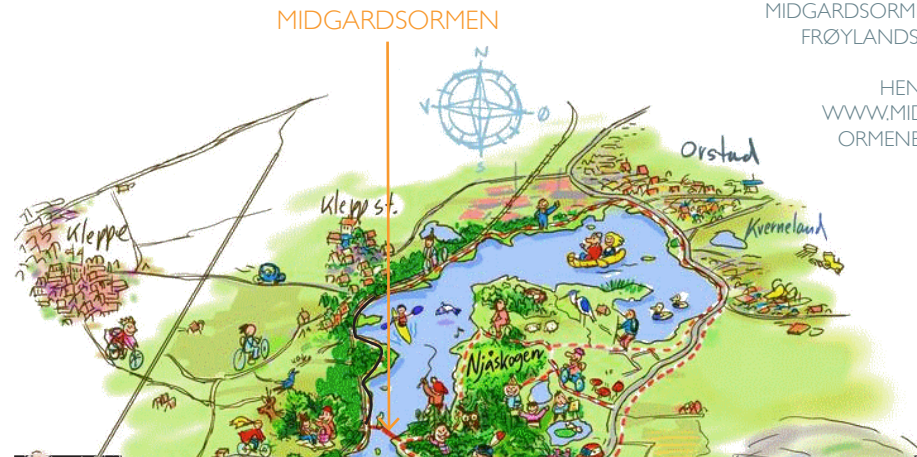


FIGUR 72:
"DRAMATISK ROMFORLØP"
THE RED RIBBON PARK, QINHUANGDAO, CN

ARKITEKT
TURENSCAPE

Mellom Klepp stasjon og Kleppekrossen er det 3 km. Det tar 5 min å kjøre, 8 min med buss, ca 15 min å sykle og 39 min å gå denne strekningen. Stasjonsvegen går stort sett kun gjennom åpne jordbruksområder og gir lite til fotgjengeren, foruten utsikten over Jærlandskapet. En strategi for å gjøre strekningen mer interessant og for at den skal oppleves kortere, er å skape et spennende romforløp.

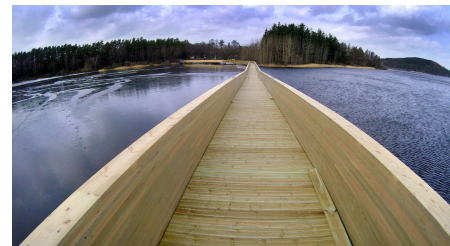
I følge teorien til Gordon Cullen (Cullen, 1961) må det skapes en gradvis dramatik i romforløpet. På denne måten vil avstanden føles kortere da en oppdager mer og mer av hva som befinner seg i enden av veien dess nærmere en kommer slutt punktet. Da det blir vanskelig å skape en siktlinje mot aktivitetene i sentrum av Klepp stasjon helt fra Kleppekrossen vil jeg i stedet oppnå denne dramatikken ved å plassere gjennomgående objekter på strekningen. Objektene skal gi en indikator for hva en kan forvente å finne i Klepp stasjon, samt være et visst blikkfang som skaper nysgjerrighet og attraktivitet.



FIGUR 73:
"ILLUSTRASJON AV
MIDGARDSORMEN OVER
FRØYLANDSVATNET"

HENTET FRA:
WWW.MIDGARDS-
ORMENBRUA.NO

IVARETA LANDBRUKSJORD OG BIOLOGISK MANGFOLD



FIGUR 74:
"NATURLIK OPPHØYD GANGVEG"
OVER: MIDGARDSORMEN, KLEPP, NO
UNDER: WATERCOLOR, FLORIDA, USA

ARKITEKT
O: ASPLAN VIAK, U: NELSON BYRD WOLTZ

Langsiktig grense for jordvern ligger i dag tett inntil den eksisterende bebyggelsen i Klepp stasjon. For å unngå å "spise" av disse verdifulle jordbruksarealene er det fornuftig å transformere deler av den eksisterende bebyggelsen i sentrumsområdet i tettstedet. Strategien om å plassere blokkbebyggelse i sentrumsnære områder støtter opp om dette og kan spare landbruksjorden.

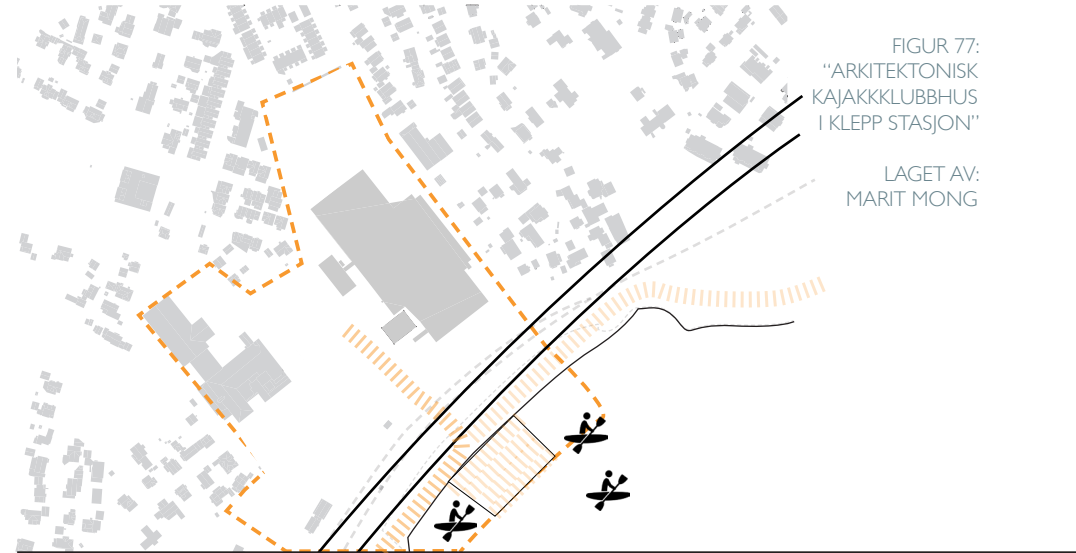
Langs Frøylandsvatnet finnes det i dag verneverdige grøntarealer som huser blant annet sjeldne fugler. Ved å skape en gangveg som er opphøyd fra terrenget (woodwalk) langs Frøylandsvatnet vil det avgrense den menneskelige bevegelsen på det biologiske mangfoldet og påvirkningen det har på fuglelivet.

Mellom Klepp- og Time kommune finnes det en arkitektonisk bro over Frøylandsvatnet, kalt Midgardsormen. Denne knytter turstiene på vestsiden sammen med skogsområdene på østsiden. Ved å etablere en "woodwalk" med samme materialbruk og uttrykk som Midgardsormen fra Klepp stasjon til de 1,6 km til broen, vil tilgjengeligheten og attraktiviteten ved å bruke broen øke. "Woodwalken" vil gi en viktig verdi til Klepp stasjon, som blir selve "halen" på ormen.



FIGUR 75:
"GRØNN SAMMENHENG
UAVHENGIG AV JERNBANEN"

LAGET AV:
MARIT MONG



FIGUR 77:
"ARKITEKTONISK
KAJAKKLUBBHUUS
I KLEPP STASJON"

LAGET AV:
MARIT MONG

BRINGE DET GRØNNE INN I SENTRUM



FIGUR 76:
"VEGETASJON I URBANT MILJØ"
THE NEW YORK CITY HIGH LINE, USA

ARKITEKT
JAMES CORNER FIELD OPERATIONS
& DILLER SCOFIDIO+RENFRO

Områdene rundt Klepp stasjon er stort sett grønne, men i selve sentrum av tettstedet er det mange grå arealer. Da forrige strategi fortalte om en tilknytning fra Klepp stasjon og til grøntarealene rundt Frøylandsvatnet, vil denne strategien trekke de grønne verdiene inn i prosjektområdet.

Ved å trekke det grønne inn på møteplassen i sentrum av Klepp stasjon vil det gi en visuell sammenheng mellom grøntområdene og rekreasjonsverdien som finnes rundt Frøylandsvatnet. Det vil være et tradisjonelt parkpreg på det eksisterende grøntområdet nord-vest i prosjektområdet, mens på møteplassen i sentrum vil det grønne bli presentert gjennom en mer "urban vegetasjon". Vegetasjonen vil gi ly for nord- og vestavinden, samt invitere fuglelivet inn til sentrum.

Plantene som en vil finne på møteplassen i sentrum vil også være mulige å finne i skogsområdene langs Frøylandsvatnet. Det vil være informasjon knyttet til plantene og hvor man kan finne dem.

Å SKAPE EN TILTREKNING TIL KLEPP STASJON



FIGUR 78:
"TILTREKNINGSKRAFT MOT VANNET"
THE FLOATING KAYAK CLUB, VELJE FJORD, DK

ARKITEKT
FORCE4 ARCHITECTS

Gangvegen til Midgardsormen, et nytt kollektivknutepunkt, et spennende romforløp mellom Klepp stasjon og Kleppekrossen og et godt møtested i sentrum, er alle strategier som vil skape en tiltrekning til prosjektområdet. Likevel tilfører ikke disse strategiene, i særlig grad, noe som kan være en tiltrekningskraft for beboere utenom Klepp stasjon og Kleppe sentrum. Det er da aktivitetene inni de transformerte industrilokalene og tilbudene i tilnytning til Frøylandsvatnet blir aktuelle. Selv om Frøylandsvatnet i dag er forurenset, behøver ikke dette å være tilfellet i nær fremtid. Arbeidet med å rense vatnet er allerede i gang.

Da Jærstrendene kan tilby gode surfe-, bade- og soleplasser, kan Frøylandsvatnet være idyllisk for kajakk, modellbåt og andre aktiviteter som krever et mer stillestående vann. Disse aktivitetene er allerede populære den dag i dag, og ved å tilrettelegge for dem kan man tiltrekke både lokale og eksterne entusiaster.





FIGUR 79:
"KLEPP STASJON
FRA NORD MOT SØR"

FOTOGRAF:
MARIT MONG

MULIGHETSSTUDIE

Strategiene som ble presentert i forrige kapittel tok for seg overordnede grep for den fremtidige utviklingen av Klepp stasjon. Dette kapittelet består av et mulighetsstudie som viser hvilke soner som kan egne seg for de ulike strategiene gjennom et overordnet kart. Mulighetsstudiet blir videre presentert gjennom alternativ 1 til 3 med prinsippsnitt A-A' og B-B' som viser hvordan man skal kunne bevege seg mellom øst- og vestsiden av Jærbanen. Strategiene fra forrige kapittel og soneinndelingen som er foreslått vil kreve en transformasjon og fortetting av Klepp stasjon. Det er presentert et forslag av bygg som bør rives for å skape rom for denne transformasjonen, samt hvilke utbyggingsetapper rivingen er en del av. Mulighetsstudiet tar utgangspunkt i resultatene fra spørreundersøkelsen og befolkningens behov.

VISJON, MÅL OG PROBLEMSTILLING
FULL FART MOT FREMTIDEN
TRE FUNKSJONER - ETT STED
SONEINNDELING
VIKTIGE AKSER OG FORBINDELSER
BYGG SOM RIVES I
UTBYGGINGSETAPPER
PRINSIPPSNITT ALTERNATIV 1-3
FORDELER OG ULEMPER
VED BRO OG UNDERGANG
DRØFTING OG ANBEFALING

VISJON

“Barna vår fremtid!”

MÅL

“Skape en samfunnsutvikling som knytter bo- og arbeidsmarkedet på Nord-Jæren sammen slik at andel miljøvennlige reiser øker”

PROBLEM-STILLING

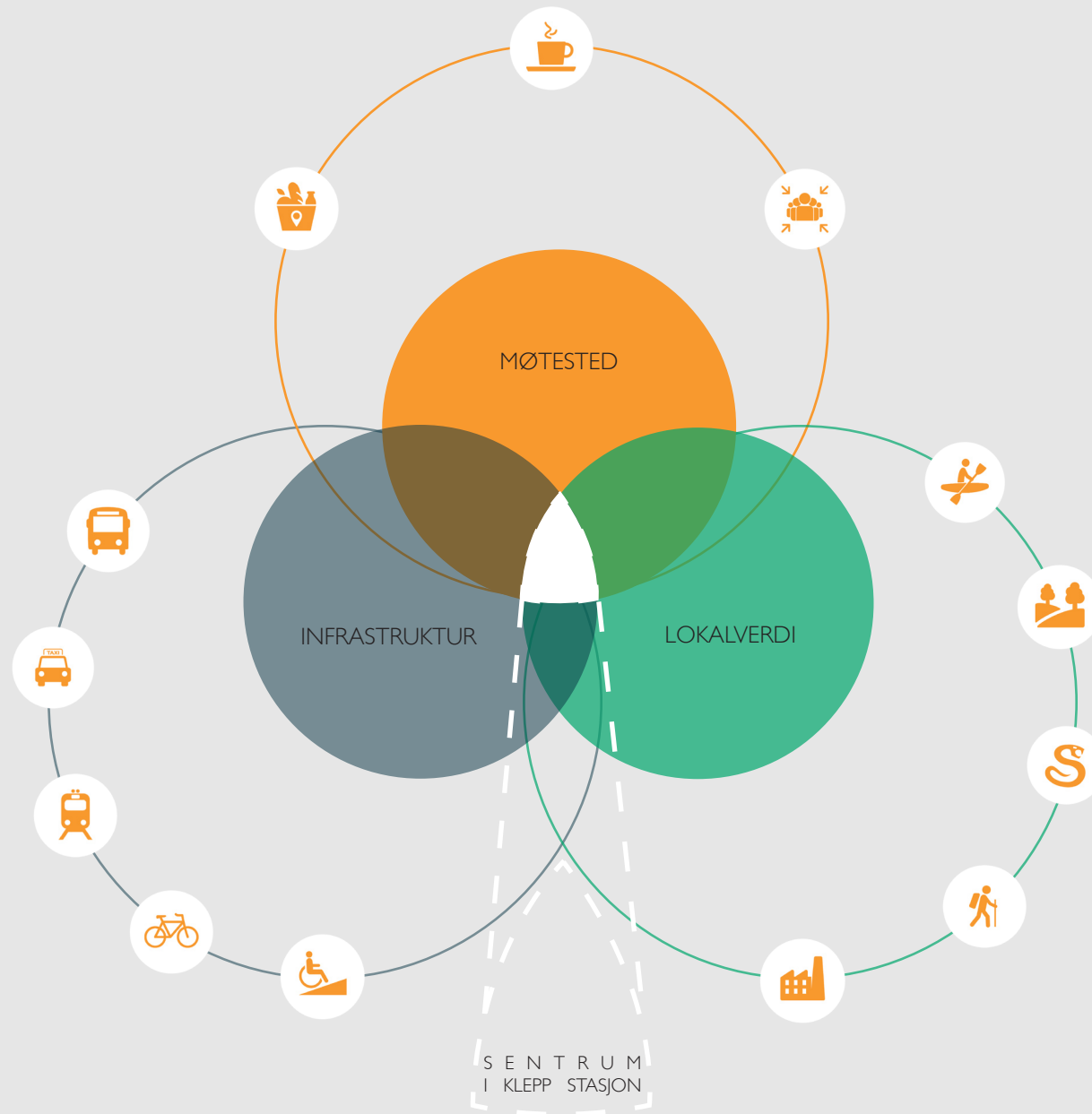
“Hvilke kriterier må være til stede for at dobbeltsporet kan utvikle Klepp på en miljøvennlig måte?”

FIGUR 3

“FULL FART MOT FREMTIDEN”

UTBYGGING AV JÆRBANEN SOM DRIVKRAFT
FOR EN UTVIKLING I KLEPP
-BASERT PÅ BEFOLKNINGENS BEHOV

Det nye knutepunktet i Klepp stasjon er rettet mot fremtiden - til når utbyggingen av dobbeltsporet mellom Sandnes og Nærbø, via korridor 1, blir realisert. Mulighetsstudiet kombinerer ulike funksjoner og strukturer som tar vare på og tilfører viktige verdier til Klepp stasjon – til fremtidens generasjoner.



TRE FUNKSJONER - ETT STED

Hvordan kan man skape en sammenheng mellom et godt møtested, et travelt kollektivknutepunkt og lokale landskapsverdier? Jeg foreslår å gjøre dette ved å bringe alle disse funksjonene sammen i ett og samme sted; sentrum i Klepp stasjon.

MØTESTED



I følge den sosiokulturelle stedsanalysen mangler det et godt hverdagslandskap i Klepp. Møtesteder er en del av et slikt hverdagslandskap. Møtestedet i Klepp stasjon er sentralt plassert og skal være tilgjengelig for alle i sykkel eller gangavstand.

KAFE, KIOSK

Ved å plassere en kiosk eller en kafé i stasjonsbygget (se figur x) gjør vi sentrum i Klepp stasjon om til et mer attraktivt hverdagslandskap enn det er i dag. Ventetiden på buss eller tog føles kortere med en kopp kaffe og dagens avis tilgjengelig og det blir også attraktivt å oppholde seg der utenom når man "må" til skolen eller "må" til jobb. En kafé eller kiosk representerer også et nøytralt møtested som kan brukes av alle. Kafeen er for eksempel et godt sted for en spisepause etter en tur til Midgardsormen eller dersom man skal videre etter jobb/skole og trenger en matbit.

SALG AV LOKALE MATPRODUKTER

Klepp er som sagt en landbrukskommune og har stor produksjon av ulike grønnsaker. Det finnes flere steder hvor det er gardsutsalg av diverse lokalproduserte matvarer. Ved å trekke salget av disse matvarene inn i sentrum av Klepp stasjon engasjerer en samtidig de lokale bøndene og trekker inn landbrukskulturen i Klepp. Utsalget engasjerer også resten av lokalbefolkningen da de får tilgang til ferske lokale matprodukter og en hyggelig samtale med "nabobonden". Da Klepp kommune består av 10% innvandrere er dette også en strålende mulighet for dem å komme i kontakt med resten av befolkningen i Klepp som ellers, i følge resultatene fra spørreundersøkelsen i den sosiokulturelle analysen, ville ha møttes hjemme.

URBAN PARK/TORG

Midt i sentrum av transformasjonsområdet, og i sentrum av tilbudene i Klepp stasjon, er et godt sted å plassere en urban park eller et torg. Parken/torget er et utendørs møtested og en stor del av hverdagslandskapet da det er et krysningspunkt for folk som skal til det gamle ysteriet eller potetmelfabrikken (nå aktivitetsbygg), til kollektivknutepunktet, til Kleppe sentrum, til Øksnavad/Orstad eller til Bryne via Lalandsvegen. Møtestedet burde ha tilstrekkelig med sittearealer og tilgjengelige idrettstilbud, som volleyballbane, skateanlegg eller tilsvarende. Disse tilbudene kan skape gode nøytrale møtesteder hvor ungdommer kan møtes uansett klokkeslett.

FIGUR 8 I

Mye av identiteten til Klepp kommune og til beboerne i Klepp stasjon er knyttet til Jærlandskapet; til strendene og jordbrukslandskapet. Dette, sammen med de aktivitetene som kan tilbys i tilknytning til dette, er verdier som det er viktig å ta vare på i utviklingen av Klepp stasjon.

FRØYLANDSVATNET

Med et areal på 4,69 km² og en løype på 18,43km rundt har Frøylandsvatnet en stor verdi både lokalt og for tilreisende. Innsjøen (som det tas utgangspunkt i at blir rensset) kan brukes som badeplass og til vannaktiviteter som for eksempel kajakk. En stor del av identiteten til Klepp er knyttet til strendene langs Jærkysten. Disse er ofte forbundet med sommer og fritid, noe som gjør dem sesong- og tidsbasert. Strendene ligger også langt utenfor tettstedene i Klepp kommune og det finnes ingen kollektivtrafikk som dekker denne avstanden. Frøylandsvatnet kan bli en større del av identiteten knyttet til havet/vannet som en lett tilgjengelig innsjø i hjertet av Klepp stasjon med god kollektivdekning og mange aktivitetstilbud.

LANDSKAPET/PARK

En annen del av identiteten til Klepp er landskapet. Klepp stasjon ligger rett ved Frøylandsvatnet som er omkranset av skog og jordbrukslandskap. Det finnes allerede et grøntdrag i sentrum av Klepp stasjon, men dette oppleves som utilgjengelig da det er "blokkert" av småhusbebyggelse. Grøntdraget bør prioriteres ved å åpne opp og fjerne to hus. Ved å åpne for dette grøntdraget og ved å fortsette det diagonale grøntdraget, over møttestedet i sentrum og langs Frøylandsvatnet, blir det et sammenhengende drag som leder mot innsjøen. Det sammenhengende grøntdraget kan også være med på å invitere det sjeldne fuglelivet inn i sentrum av Klepp stasjon.

MIDGARDSORMEN

Midgardsormenbro åpnet den 07.mai 2016. Broen er et flott arkitektonisk tiltrekningsmoment for alle turgåere og er lett tilgjengelig fra kollektivknutepunktet i Klepp stasjon. Turen mellom Midgardsormen og Klepp (tog)stasjon tar 15-20 min med en avstand på ca 1,7km. Woodwalken som er en del av utviklingsstrategiene i denne masteroppgaven vil skape en sammenheng mellom Klepp stasjon og trebroen.

TURVEG/PROMENADE

Løypen rundt Frøylandsvatnet er et populært tursted mellom Øksnavad/Orstad, Klepp stasjon og Bryne. Den blir trolig enda mer populær etter utbyggingen av Midgardsormen. Utbyggingen av dobbeltsporet vil komme på bekostning av denne attraktive turvegen. I stedet for at utfyllingen som dobbeltsporet krever skal bli en lite attraktiv massefylling, kan det kreves en utbygging av en attraktiv promenade i stedet. Denne vil tiltrekke turgåere langs Frøylandsvatnet og ellers i kommunen og kan bli en vakker del av Jærlandskapet i Klepp.

TINE YSTERI / POTETMELFABRIKKEN

Klepp kommune er preget av en lang historie knyttet til landbruk og industri. Det gamle stasjonsbygget må rives grunnet utbyggingen av dobbeltsporet, men gamle Tine Ysteri og Potetmelfabrikken kan renoveres til å bli aktivitetsbygg med for eksempel kultur- og idrettstilbud. På denne måten beholdes en del av historien knyttet til Klepp stasjon og det er samtidig rom for transformasjon.



LOKALVERDI

INFRASTRUKTUR



BUSSTASJON

78% av befolkningen i Klepp kommune bruker aldri buss. 53% bruker bil flere ganger daglig. Dette er trolig et resultat av et mangelfullt tilbud. Ved å plassere en busstasjon i kollektivknutepunktet i Klepp stasjon med bussoppstillingsplasser, hyppige avganger og en forbindelse til Bybåndet sør via Engelsvollvegen øker vi konkurransen mot privatbilismen. Busstasjonen er godt tilkoblet andre miljøvennlige reisemidler, som tog og sykkel. Det er da viktig at disse korresponderer og sees i sammenheng med hverandre.



TAXISENTRAL

Jæren taxisentral er i dag plassert i Kleppekrossen. Denne funksjonen skal ikke flyttes til Klepp stasjon, men være supplerende som en slags "delsentral". Et godt kollektivknutepunkt skapes blant annet ved at alle kollektive reisemidler skal være samlet eller ha tilknytning til et og samme sted. Dette innebærer å lage en "delsentral" for taxi i kollektivknutepunktet i Klepp stasjon.



TOGSTASJON

Utgangspunktet for oppgaven er at det skal skje en utbygging av et dobbelt togspor mellom Sandnes og Nærbø. Utbyggingen vil gi et mer stabilt transportsystem og togavganger med 10-15 minutters frekvens. Den økte hyppigheten og utviklingen rundt togstasjonen vil gjøre det mer attraktivt å ta toget til Klepp og å benytte seg av tilbudene som kan tilbys der. Togstasjonen gjør Klepp stasjon lett tilgjengelig også for folk som ikke bor i Klepp kommune.



SYKKELHOTELL

Hele 89% av de som svarte på spørreundersøkelsen bruker aldri eller sjeldent sykkel. En utvikling av Klepp stasjon med kollektivknutepunkt, sykkelhotell, tilgang til lokalverdier og gode møtesteder skaper et større tiltrekningsmoment for syklistene. Strategien om å skape et dramatisk romforløp mellom Klepp stasjon og Kleppekrossen kan også være med på å gjøre det mer attraktivt å sykle strekningen.

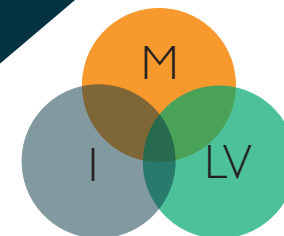
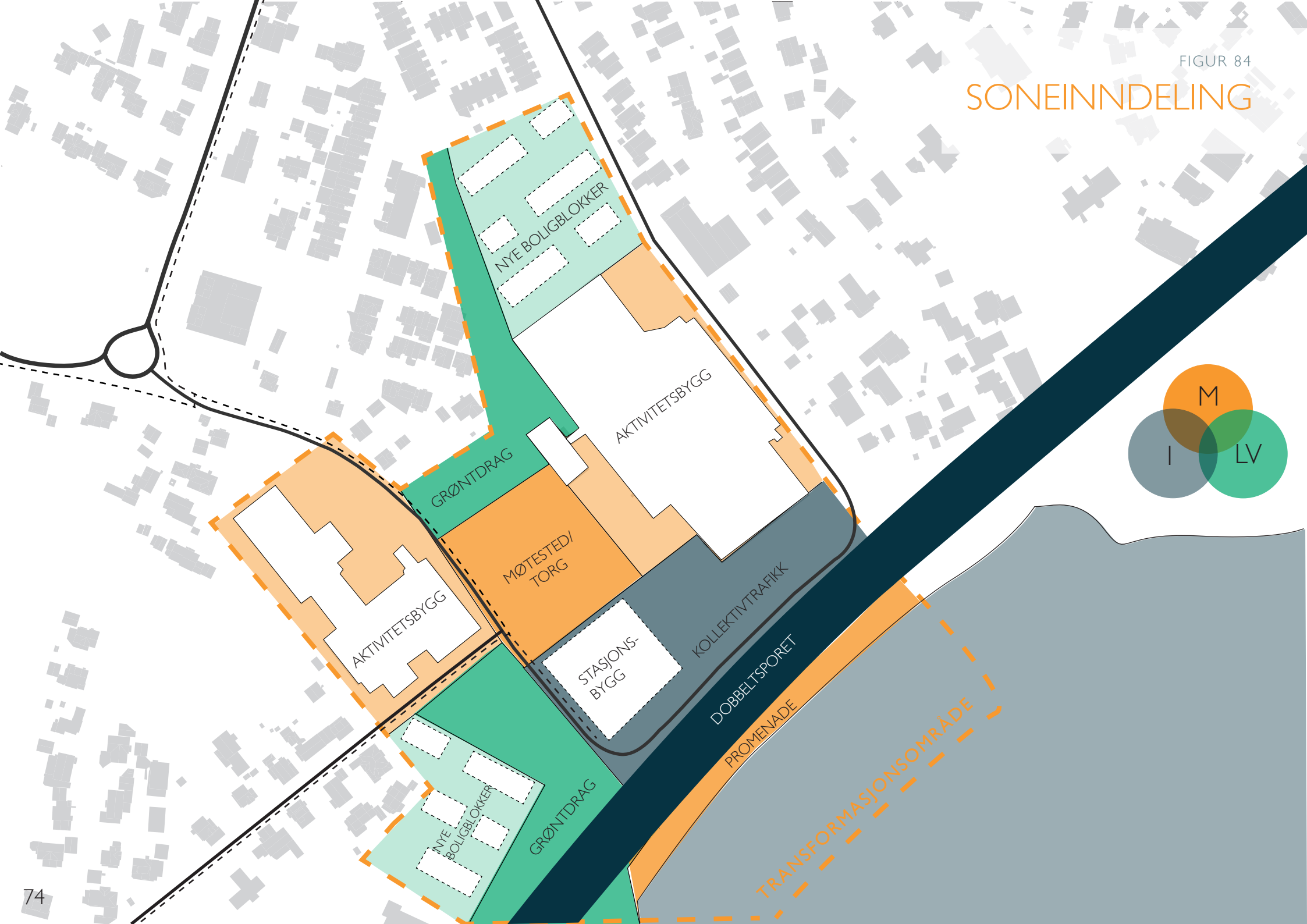


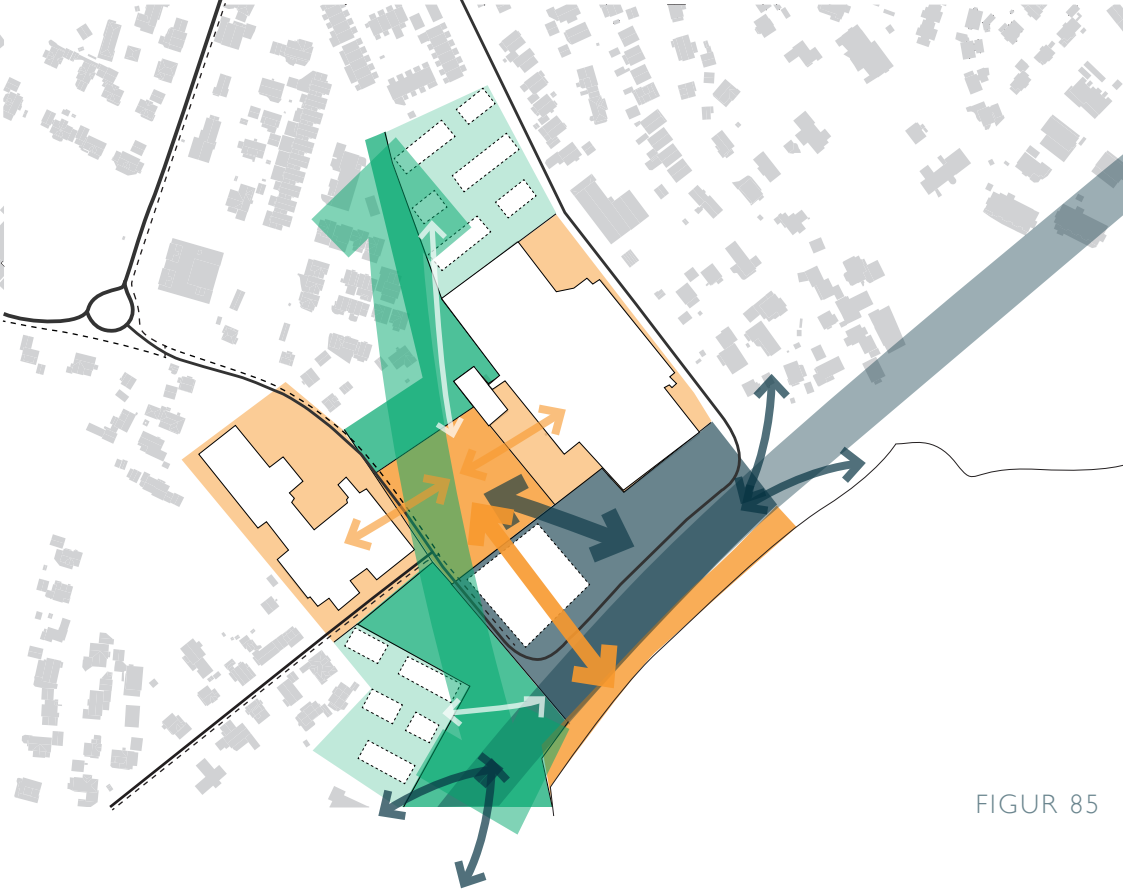
BRO/UNDERGANG

En av de største utfordringene med utbyggingen av dobbeltsporet er hvordan man skal kunne bevege seg på tvers av den. Dette er nødvendig for å ha tilgang til Frøylandsvatnet og til plattformen mellom togsporene. Mulighetene en står ovenfor da er enten en undergang eller en bro. For å få en optimal forbindelse mellom begge sider av Jærbanen er det nødvendig med flere tilknytningspunkter. Plasseringen av den primære tverrforbindelsen bør være i tilknytning til kollektivknutepunktet, møtestedet og boligbebyggelsen.

FIGUR 83

SONEINDELING





FIGUR 85

VIKTIGE AKSER & FORBINDELSER

Selv om soneinndelingen viser skarpe linjer er det likevel viktig med gode forbindelser mellom sonene. Grøntdraget i nord bør ha en slags forbindelse over møteplassen i sentrum før det møter grønndraget i sør (grønn pil). Det er også viktig at de to aktivitetsbyggene har en forbindelse til møteplassen som ligger mellom dem (lys oransje pil). En av de viktigste forbindelsene er den som er mellom møteplassen og kollektivknutepunktet, til promenaden og Frøylandsvatnet (sterk oransje pil). Denne forbindelsen er viktig fordi det er et krysningspunkt mellom tilkoblinger til Kleppekrossen, Bryne via Lalandsvegen og til Øksnavad/Orstad via Engelsvollvegen. Kollektivtransporten bør ha tilknytning til møteplassen, men også til småhusbebyggelsen som ligger utenfor transformasjonsområdet (Mørkeblå piler). De nye boligblokkene som er foreslått bør også ha tilgang til møteplassen, kollektivknutepunktet og lokalverdiene i Klepp stasjon.



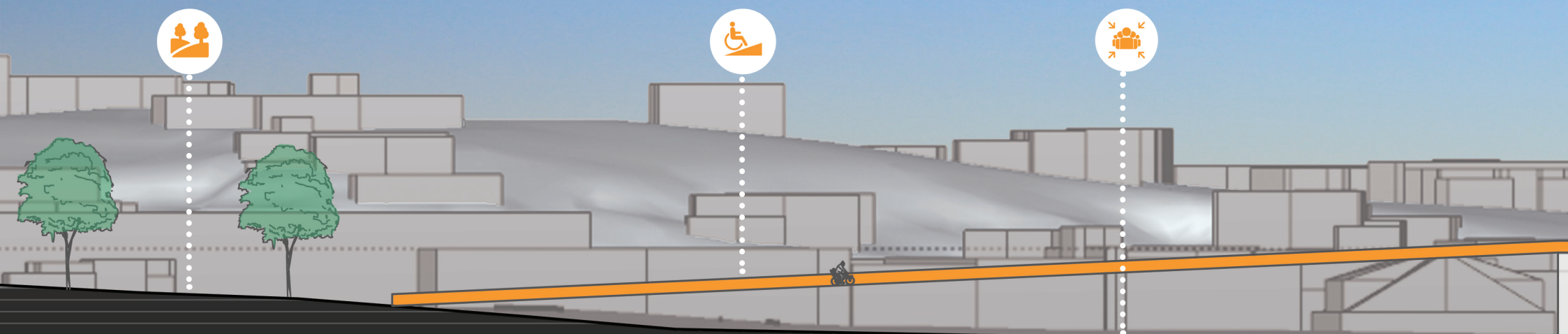
FIGUR 86

BYGG SOM RIVES I UTBYGGINGSETAPPER

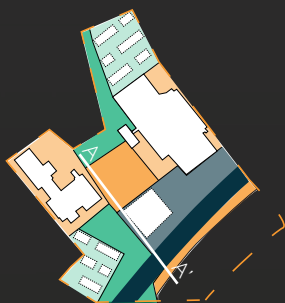
For å få til en god sentrumsutvikling av Klepp stasjon er det nødvendig å frigjøre rom for utviklingen. Første etappe er utbyggingen av møte- og kollektivknutepunktet, samt promenaden ved Frøylandsvatnet. For å få til denne utbyggingen er det nødvendig å rive ett til to hus, en frittstående del av gamle Tine ysteri og to driftshus for jernbanen. De to husene kan vurderes å beholdes, men det vil da være viktig å oppnå kontakten med grønndraget bak dem på en annen måte. I andre etappe skjer utbyggingen av sentrumsnære boligblokker og rivingen av gamle stasjonsbygget, bydelshuset og et nedlagt industribygg. Den siste etappen vil igangsettes når det er behov for flere boligblokker. Det gamle industribygget i nord rives for å gjøre plass for den siste utbyggingen.

ALTERNATIV I "LANG BRO"

FIGUR 87

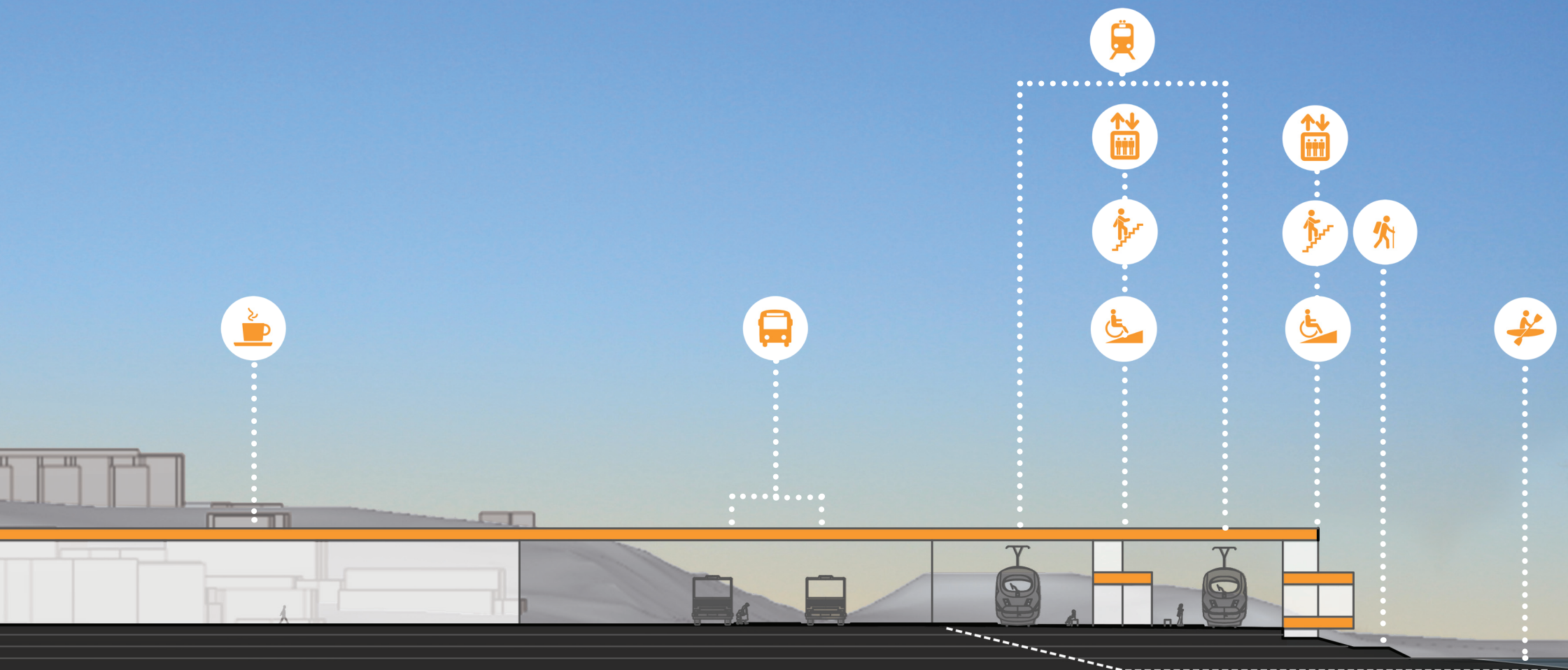


A



PRINSIPPSNITT A-A'

Dette alternativet viser en lang bro som gjør det mulig for brukerne av Klepp stasjon å bevege seg på begge sider av jernbanesporet. For å komme seg over jernbanen må man bygge minst 7,5m over skinnene. Skal broen være universelt utformet må man den da være 150m lang (vist på figur 87). Et positivt trekk ved denne broen, da den i dette alternativet er vist som at den går over stasjonsbygget, er at den gir tak for både buss- og togstasjonen, og at man vinner høyde fra terrenget som ligger høyere mot vest. Rampen mot Frøylandsvatnet blir derimot hele 210 m lang grunnet høydeforskjellen mellom jernbanen og gangvegen langs vatnet.



A'

Eks. terreng

PARK

HEIS

TRAPP

BRO

MØTEPlass

STASJONSByGG

BUSSTASJON

TOGSTASJON

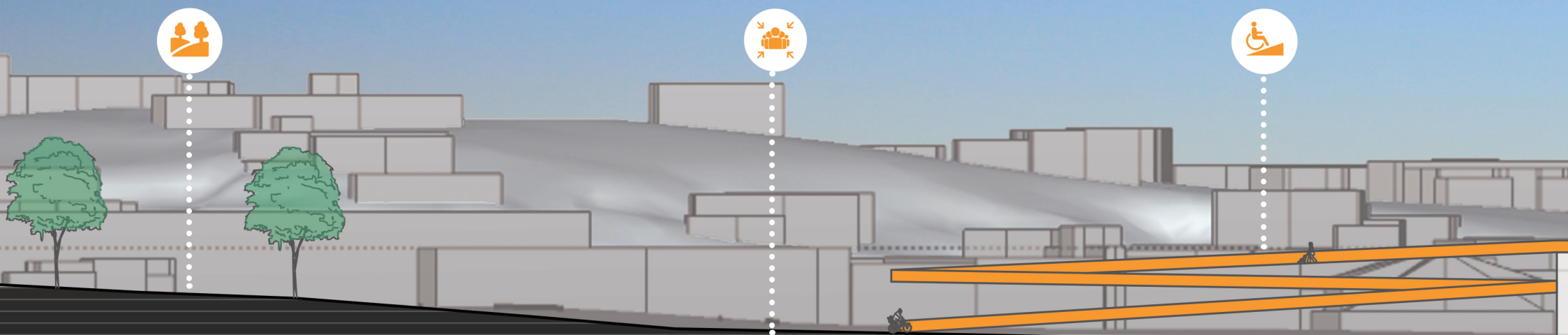
TUOMRÅDE

VANNAKTIVITET

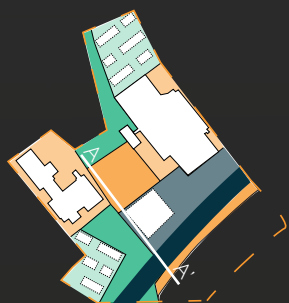


ALTERNATIV 2 "ZIGZAG"

FIGUR 88



A

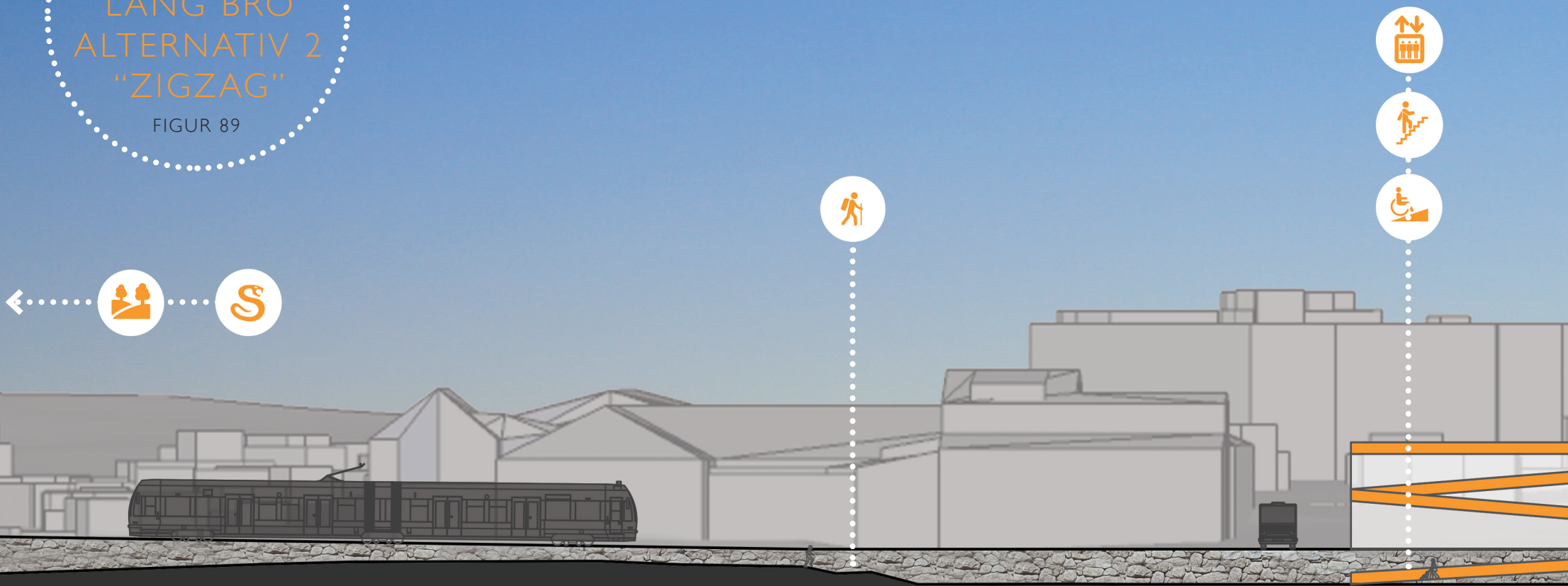


PRINSIPPSNITT A-A'

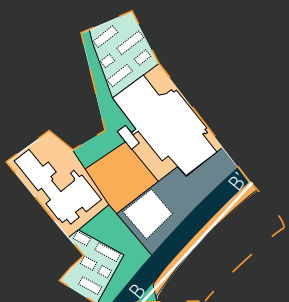
Det andre alternativet fremstiller en zigzagbro på 150m fordelt på tre lengder. I dette alternativet går broen også over buss- og togstasjonen og gir dermed ly for vær og vind for de som venter på plattformen. Alternativet har samme løsning som alternativ 1 når det kommer til ramper fra broen og ned til plattformen og til turområdet ved Frøylandsvatnet.

ALTERNATIV 1
"LANG BRO"
ALTERNATIV 2
"ZIGZAG"

FIGUR 89

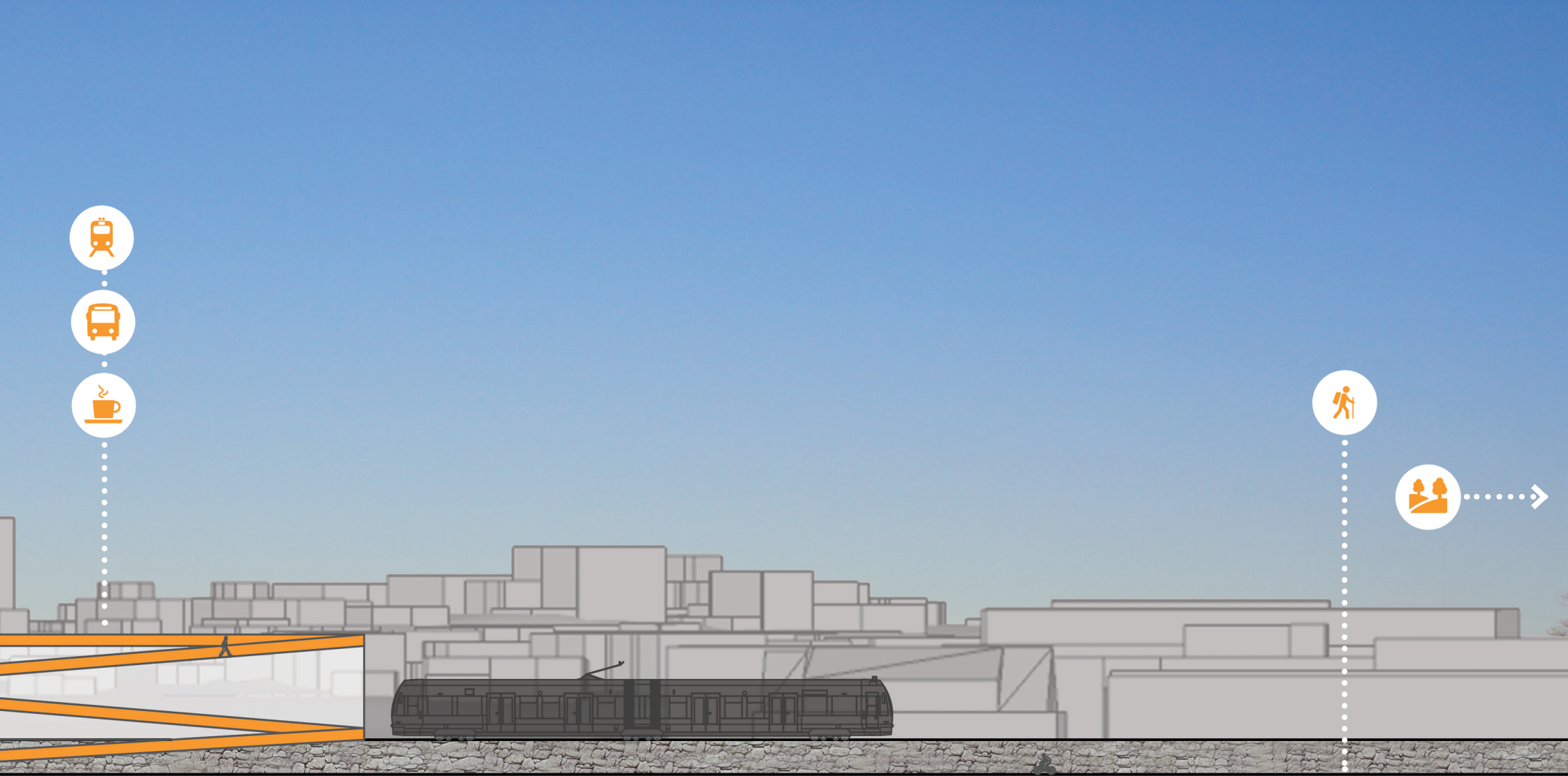


B



PRINSIPPSNITT B-B'

Dette prinsippssnittet viser broen fra Frøylandsvatnet, over jernbanen, til stasjonsbygget. Prinsippet gjelder både for alternativ 1 "Lang bro" og for alternativ 2 "zigzag". Rampen må, som nevnt tidligere, være 210m lang for å nå terrenget ved gangvegen. En kombinasjon med kort rampe for syklistler kan da være gunstigere i kombinasjon med heis og trapp. Det er foreslått en mur laget av lokal stein mellom jernbanen og turveien. Muren vil bli ca 3m høy. Over muren er det nødvendig med en lav gjennomsiktig støyskjerm mot friluftsområdet.



Eksisterende
terreng



NATUROMRÅDE



HEIS



TRAPP



BRO



STASJONSBYGG



BUSSTASJON



TOGSTASJON



TUROMRÅDE



MIDGARDSORMEN



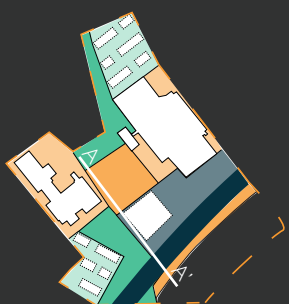
B'

ALTERNATIV 3 "UNDERGANG"

FIGUR 90

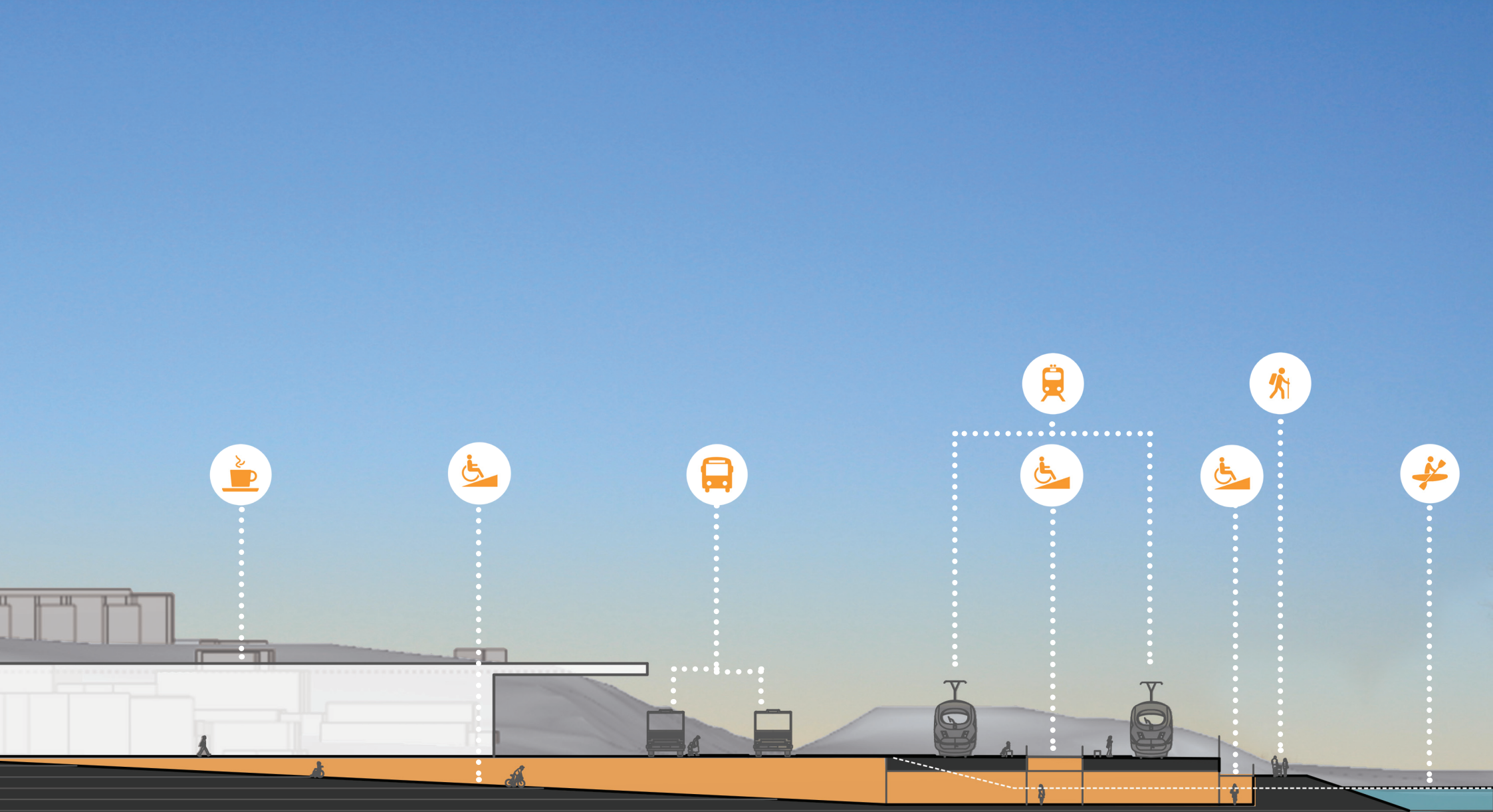


A



PRINSIPPSNITT A-A'

For å komme seg til den andre siden av jernbanen er det i dette alternativet presentert en undergang som mulighet. For at en undergang skal være mulig må en bygge ca. 1m under skinnene, samt beregne 3m høyde til undergangen. Vi ser på lengden på rampen (80m) at den er mye kortere enn ved en eventuell bro over jernbanen. Alternativet krever derimot ekstra tak på buss- og togstasjonen. Da terrenget er noe lavere på østsiden, ved Frøylandsvatnet, vil det kunne være en kortere rampe på denne siden når en skal møte turveien som går langs vatnet.



A'

Eks. terreng

PARK

BRO

MØTEPlass

STASJONSByGG

BUSSTASJON

TOGSTASJON

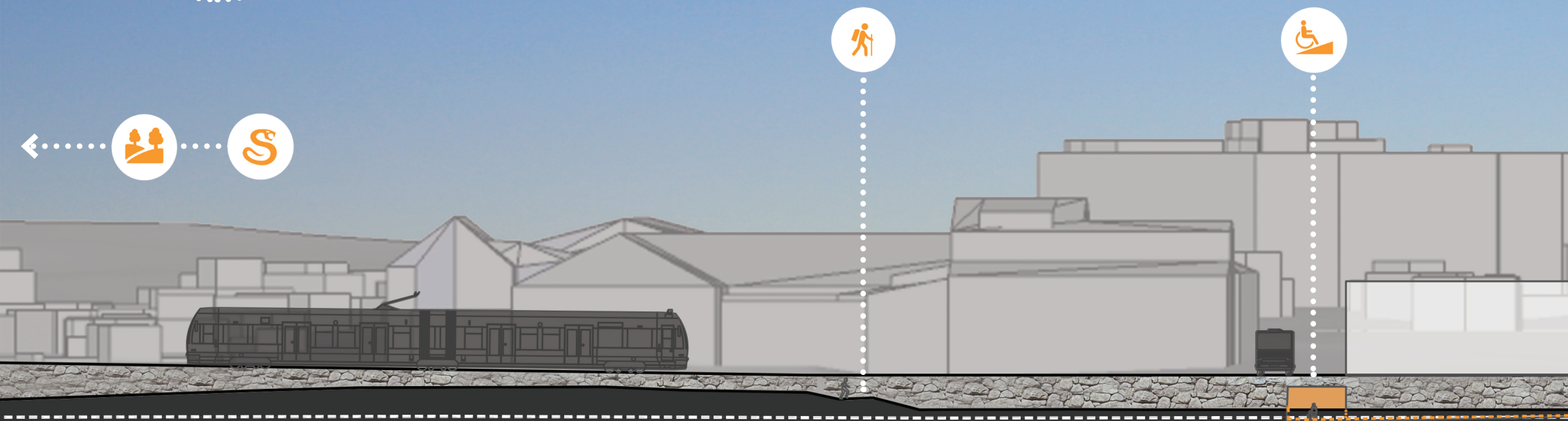
TUOMRÅDE

VANNAKTIVITET

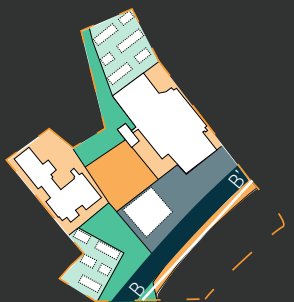


ALTERNATIV 3 "UNDERGANG"

FIGUR 91

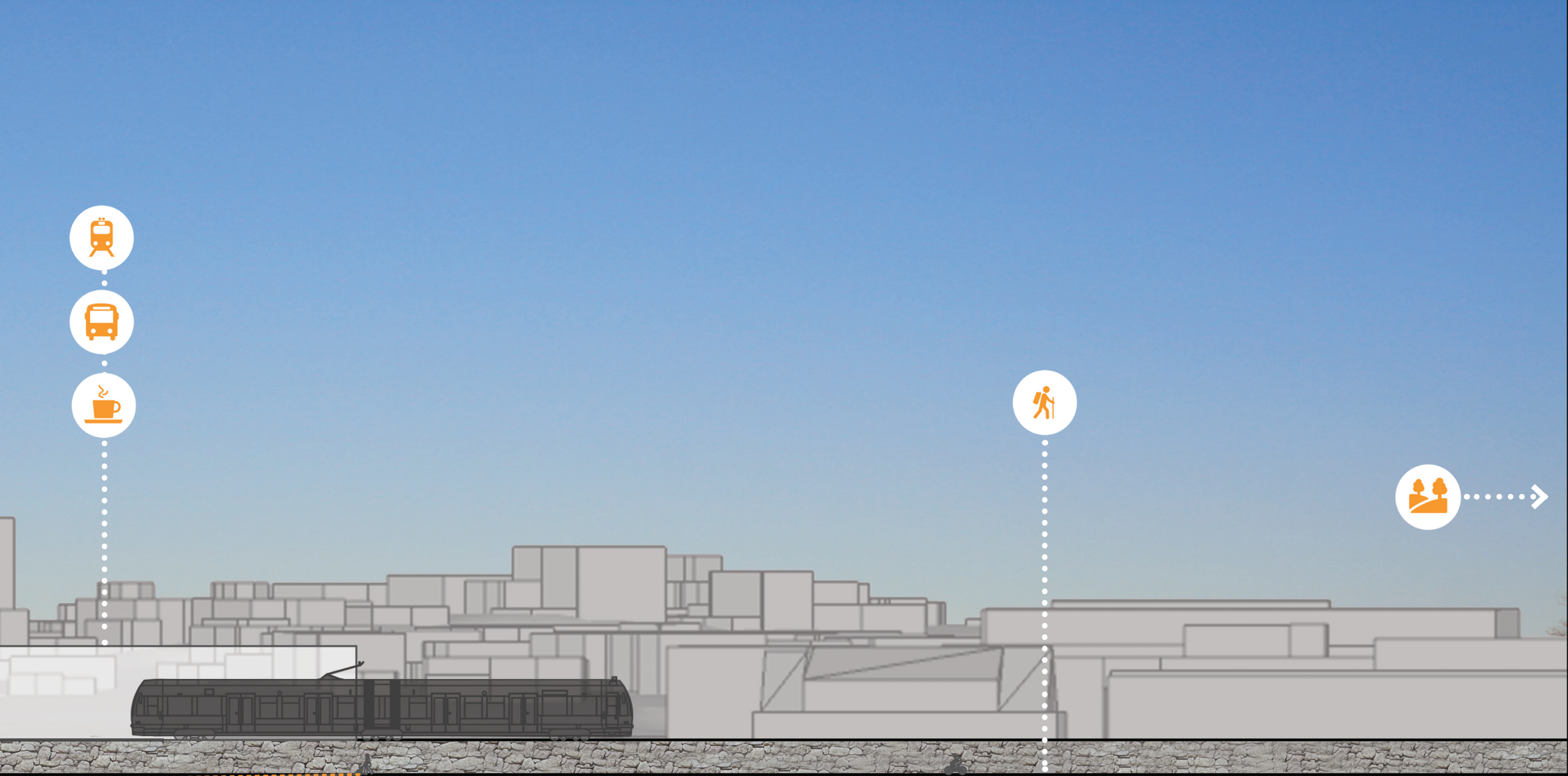


B



PRINSIPPSNITT B-B'

Alternativ 3 skiller seg fra alternativ 1 og 2 da det er foreslått en undergang i stedet for en bro over Jærbanen. Også her er det forelått en mur av lokal stein på ca 3m, med 1m støyskjerm over. Rampen ned til undergangen vil gå langs jernbaneskinnene. Det er også mulig å legge turvegen lengre ut i vannet, på en bro, og latt vannet komme inn under broen slik at vannet synes gjennom en glassvegg fra undergangen. Denne løsningen vil derimot bli en del dyrere enn løsningen som er vist her.



B'

Rampe til undergang

Eksisterende terreng

NATUROMRÅDE

BRO

STASJONSBYGG

BUSSTASJON

TOGSTASJON

TUOMRÅDE

MIDGARDSORMEN



FORDELER OG ULEMPER VED BRO & UNDERGANG



- Føles trygt
- Kan være estetisk vakker
- Gir god utsikt over blant annet Frøylandsvatnet
- Samler kollektivknutepunktet sammen under ett tak
- Skaper en godt synlig sammenheng mellom torget/urban park, kollektivknutepunktet og Frøylandsvatnet
- Kan være en "grønn bro" som skaper sammenheng mellom grøntdragene på begge sider av Jærbanen



- Må 7,5 m over jernbanen
- Krever en lang rampe og heis
- Vil ta lang tid å bruke rampen ettersom den blir så lang
- Konkurrerer om oppmerksomheten med promenaden, torget/urban park og Midgardsormen
- Kan bli en visuell barriere for Frøylandsvatnet
- Er allerede 4 m høydeforskjell mellom Jærbanen og promenaden – vil bli en ekstra lang rampe på Frøylandsvatnet-siden



- Kan bli en attraksjonsverdi ("Frøylandsporten")
- Krever kortere rampe
- Vil ta kortere tid å bruke enn bro
- Må "kun" 4 m under jernbaneskinneene
- Mer gunstig enn bro med tanke på høydeforskjeller mellom jernbane og promenade
- Ingen visuell og fysisk barriere for og ved Frøylandsvatnet
- Vil ta mindre plass enn bro grunnet kortere rampe og gir mer plass til møtestedet



- Kan oppleves som utrygg
- Avhengig av god belysning
- Må bli ganske bred for å oppleves som trygg
- Gir ikke tak over kollektivknutepunktet
- Har ikke mulighet for å skape en "grønn sammenheng" mellom grøntdragene pga. mangel på vann og lys

FIGUR 92

DRØFTING OG ANBEFALING

Som vi så på forrige side vil en bro- eller en undergangsløsning begge ha fordeler og ulemper ved seg. En av hovedutfordringene med å bygge over eller under en jernbane er høydene som må til, og der igjen en universelt utformet rampe og/eller heis som kan dekke denne høyden. Klepp (tog)stasjon har i tillegg en utfordring da promenaden/gangvegen langs Frøylandsvatnet ligger mellom tre og fire meter lavere enn jernbanen. En undergang, ca 4 m under jernbanen, vil kreve en nærmest dobbelt så liten rampe som det en bro, ca 7,5m over jernbanen, vil kreve. Dette og det faktum at en undergang vil treffe terrenget på Frøylandsvatn-siden mye bedre enn en eventuell bro gjør at en undergang er å foretrekke fremfor en bro som forbindelse på tvers av Jærbanen. Undergangen har god tilknytning til møtestedet og stasjonsbygget,

og gir samtidig god plass til den urbane parken/torget i sentrum. Ved å tilføre undergangen et navn som for eksempel "Frøylandsporten", gi den rikelig med bredde og ved hjelp av god belysning kan undergangen føles mer trygg.

På prinsippnittene er det ikke tegnet inn verken heis, trapp eller en spesiell utsmykket promenade (kun som ikoner). Dette er fordi broene og undergangen som tverrforbindelsen ved jernbanen representerer, anses å være de største utfordringene. Alle de tre alternativene bør sees i sammenheng med en trappe- og heisløsning i kombinasjon med bro –eller undergang. Inspirasjon til promenadens profil kan sees blant annet i strategikapitlet under strategien "Øke kontakten til Frøylandsvatnet" på side 60.





FIGUR 93:
"KLEPP STASJON SOM VISUELL
OG FYSISK BARRIERE FOR
FRØYLANDSVATNET"

FOTOGRAF:
MARIT MONG

REFLEKSJON

Dette siste og avsluttende kapitlet av masteroppgaven tar for seg en refleksjon av hva jeg har lært, hvilke utfordringer jeg har møtt underveis i arbeidet og hva jeg kanskje ville ha gjort annerledes. Refleksjonen er personlig og utprøvende, samtidig som det forholder seg til faglige problemstillinger jeg har kommet ovenfor i arbeidet med oppgaven.

REFLEKSJON

Da jeg begynte å skrive denne oppgaven hadde jeg intensjon om å gjøre en prosjekteringsdel som løsningsforslag etter analysene. Etter hvert som jeg "jobbet meg inn" i oppgaven innså jeg hvor kompleks Klepp stasjon egentlig er med tanke på høydeforskjeller, rekreasjonsverdier, infrastruktur og lokalbefolkningens behov. Oppgaven beveget seg mer mot et mulighetstudie som tok for seg de overordnede strukturerende grepene som jeg har funnet ut at trengs for å skape en god sentrumsutvikling i Klepp stasjon.

Kildene jeg har brukt er i hovedsak statlige og tekniske dokumenter. Jacobs (1961) og Gehl (2010) representerer noen av det mer teoretiske kildebruket, men kan diskuteres å være gunstigere kilder ved et løsningsforslag med en mindre skala. Dette er fordi de går inn i selve opplevelsen ved den fysiske tilstedeværelsen i rommet. Likevel mener jeg at kildene er viktige og essensielle i utviklingen av gode offentlige rom – noe denne oppgaven forhåpentligvis gjør. Mye av kunnskapen som er brukt i dette studiet er opptjent gjennom de fem lærerike årene jeg nå har hatt ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet og nevnes derfor ikke som kilder, men som grunnleggende kunnskap for en landskapsarkitekt.

I innledningskapittelet endte jeg introduksjon

til hver overskrift med et spørsmål. Svarene på spørsmålene trenger nødvendigvis ikke å ligge på samme side, men skal komme i løpet av oppgavens slutt.

Dobbeltsporet vil trolig ikke bli realisert før 2023 og denne oppgaven tar sikte på en utvikling som vil skje samtidig og etter denne utbyggingen. Da vi lever i en dynamisk verden er det mye som kan skje i Klepp før den tid. Nå for tiden er det snakk om kommunesammenslåing mellom Klepp, Time og Hå, og skapelsen av Jæren kommune. Dersom dette realiseres vil Bryne bli det administrative senteret i den nye storkommunen. Klepp stasjon ligger omtrent like langt fra Kleppe sentrum, som Bryne sentrum. Utviklingen jeg foreslår kan da likevel være et godt alternativ for tettstedet, men hvor strekningen mot Bryne bør prioriteres i større grad enn den er gjort i denne oppgaven.

En av forutsetningene for denne oppgaven var realiseringen av Bybåndet sør. Reguleringskartet for denne planen viser en veldig separert bolig-, sentrums- og industriutvikling. Hvilke kvaliteter som "til syvende og sist" vil komme til Øksnavad/Orstad og hvilken tiltrekningsverdi stedet vil ha for resten av befolkningen i Klepp er usikkert. Dersom bussveien til Sandnes blir realisert kan dette likevel være en god måte å binde Klepp stasjon og Øksnavad/Orstad

sammen på da det også gir mulighet for en videre bussforbindelse til storbyene som ligger nordover.

Oppgaven har stadig belyst at det er få som velger miljøvennlige reisemidler i Klepp kommune. Årsaken for dette er nok mer kompleks en hva som beskrives, da både historie og spørreundersøkelse syner om en sterk bilkultur. Jeg mener at en av hovedgrunnene for denne kulturen eksisterer er mangelen på et godt nok alternativ til bil. Fragmenteringen av tettstedene i Klepp og deres mangel på identitet er naturlige påvirkende faktorer, men ikke noen som ikke kan motarbeides. Sentrum i Klepp stasjon er et viktig sted å ta tak i da bilkulturen er sterkt representert til tross for god togdekning. En utvikling av Klepp stasjon sentrum basert på befolkningens behov og et kollektivknutepunkt med en trinnavis overgang, fra bilparkering, til bussforbindelse og så til en tilflytting til sentrumsnær boliger, bør være motvirkende faktorer mot de lite helsevinnende bilvanene.

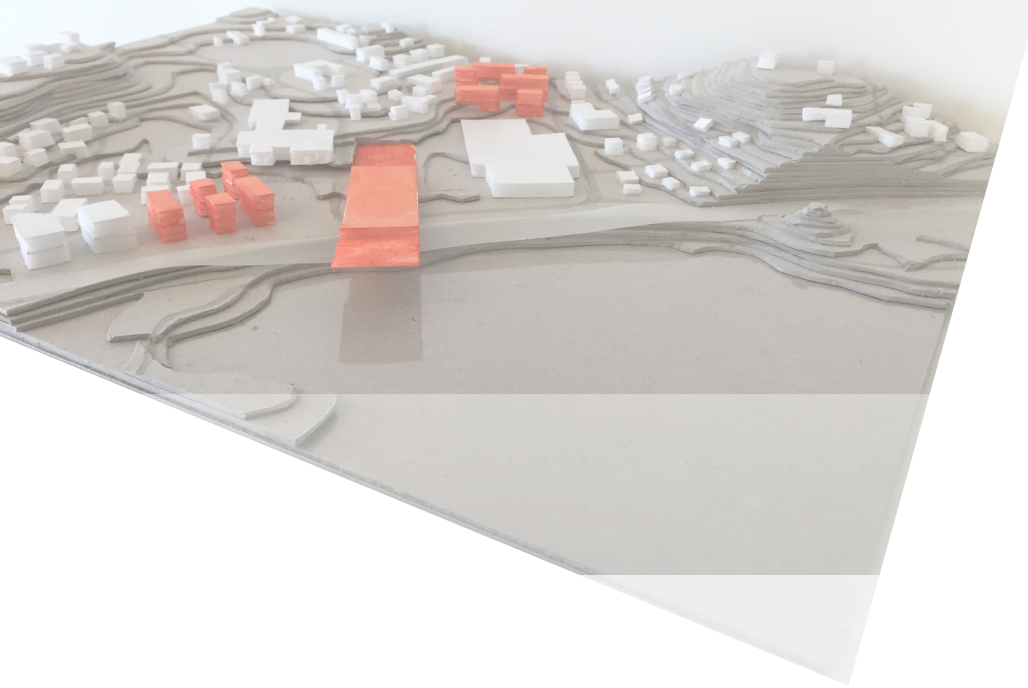
Utviklingen langs Frøylandsvatnet, det jeg har kalt promenaden på soneinndelingen, kan stilles som krav ved utbyggingen av dobbeltsporet. I stedet for en steinfylling bør sporet tilføre området en kvalitet. Transformasjonens gjennomføringsevne krever et felles løft og satsning blant myndighetene. Kollektivtransportutviklingen

i Klepp stasjon vil ikke bare komme lokalbefolkning til gode, men forbedrer også kollektivdekningen i resten av kommunen, så vel som tilgjengeligheten via tog til Stavanger, Kristiansand og Oslo. Kvalitetene som tilføres Klepp stasjon ved Frøylandsvatnet vil være lett tilgjengelige med tog og fra togstasjonen. Dette kan skape en identitet i Klepp stasjon og en tiltrekning for folk utover kommunegrensen.

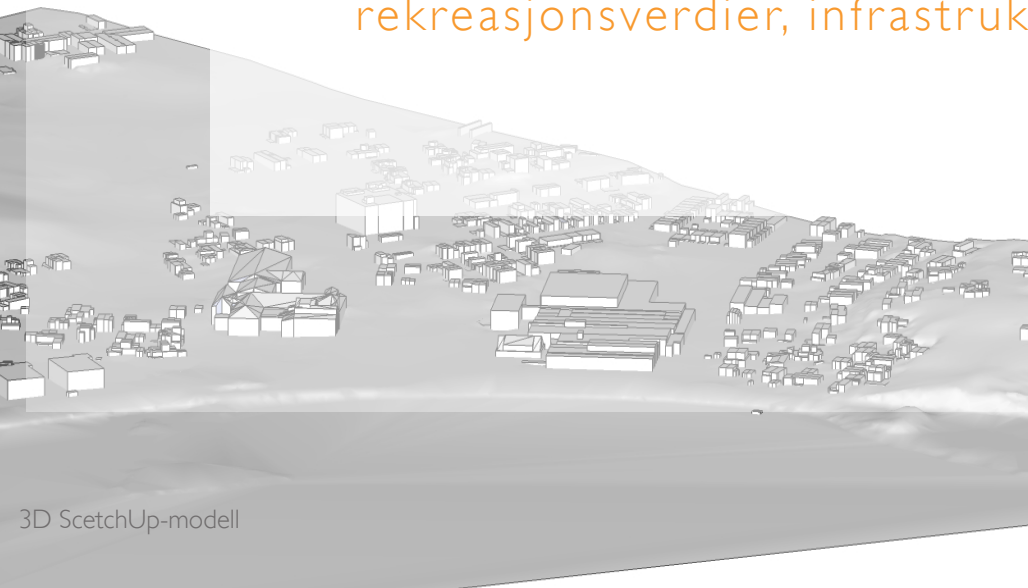
Transformasjonen i Klepp stasjon skal ikke resultere i en "utkonkurrering" av funksjonene og tilbudene i Kleppe sentrum. Kleppe sentrum har tilbud som ikke finnes og som ikke foreslås å plassere i Klepp stasjon. Oppgaven sikter på å finne kriterier som burde være til stede for at dobbeltsporet skal utvikle hele Klepp kommune på en miljøvennlig måte. Utviklingen av Klepp stasjon er et viktig ledd i denne helheten, men hvor det er nødvendig med en videre utvikling av resten av tettstedene i kommunen.

Utviklingen av dobbeltsporet vil komme, og en utvikling av Klepp stasjon vil skje. Funnene jeg har gjort ved hjelp av å studere befolkningens behov og stedets karakter, vil kan være et godt verktøy for den som har æren av å forme fremtidens Klepp.

Fysisk modell med forstørret korter

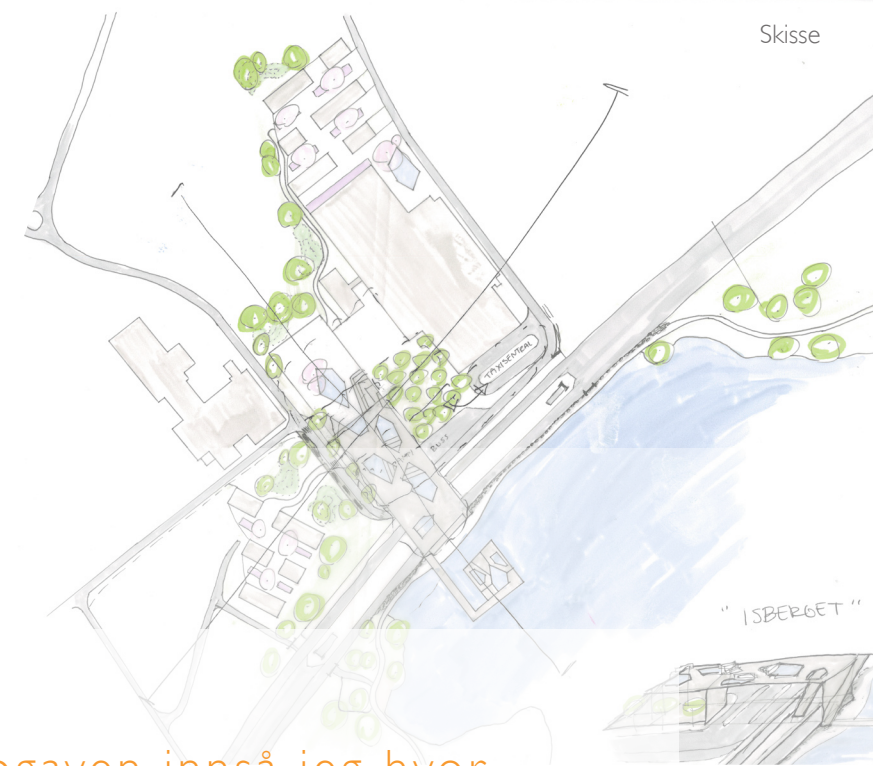


“Etter hvert som jeg ”jobbet meg inn” i oppgaven innså jeg hvor kompleks Klepp stasjon egentlig er med tanke på høydeforskjeller, rekreasjonsverdier, infrastruktur og lokalbefolkningens behov.”

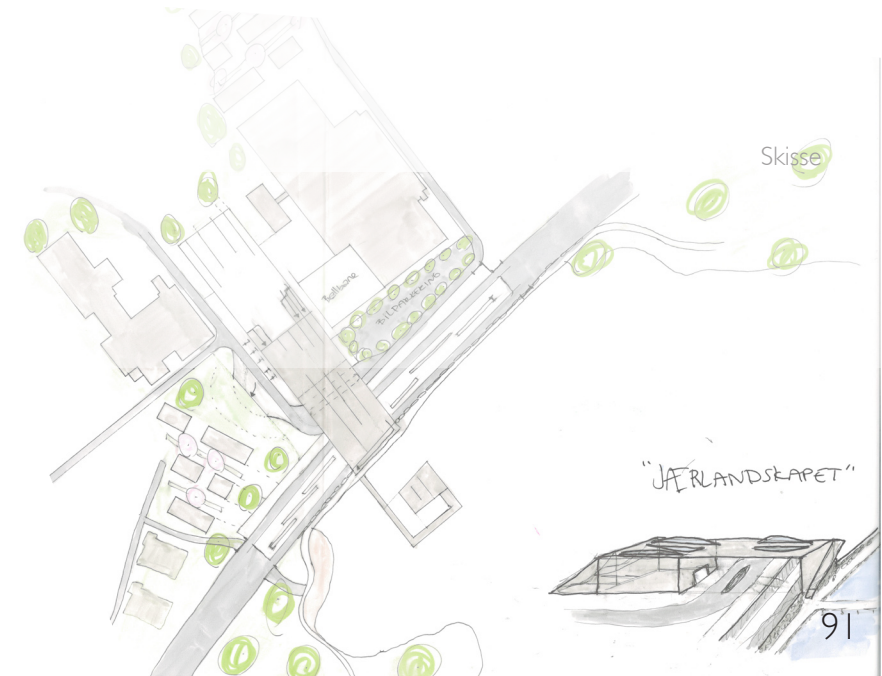


3D ScetchUp-modell

Skisse



"ISBERGET"



Skisse

"JÆRLANDSKAPET"

FIGUR 94

REFERANSER

BØKER & DOKUMENTER

- AMBIO Miljørådgivning. (U. Å.). *Biologisk mangfold i Jærvassdragene*. Stavanger: AMBIO Miljørådgivning med støtte fra Statens forurensningstilsyn (SFT). 2 s. 458 s.
- Carmona, M. & Heath, T. & Oc, T. & Tiesdell, S. (2010). *Public Places Urban Spaces, 2 utg.* Oxford: Routledge. 408 s.
- Cullen, G. (1961). *The Concise Townscape*. New York: The Architectural Press. 199 s.
- Eek, E. (2015) *Dobbeltspor Sandnes-Nærbø*. (Foredrag). Presentert på lunsjseminar ved Rogaland trafikktekniske forening den 12. November 2015. Stavanger: Multiconsult AS.
- Gehl, J. (2010). *Byer for mennesker*. 1. Utg. Nykøbing Sjælland: Bogværket. 273 s.
- Gehl, J. & Gemzøe, L. (1996). *Byen rum – byens liv*. København: Arkitektenes Forlag. 96 s.
- Isaksen, K & Eie, K & Folvik, A & Øien, I. J. (2004). *Kartlegging og overvåkning av åkerrikse; Metodebeskrivelse for innsamling og kvalitetssikring av informasjon om en direkte truet art, Rapport nr. 7*. Trondheim: Norsk ornitologisk forening (NOF). 38 s.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York; Random House.
- Jernbaneverket. (2016). *Planlegging av dobbeltspor på Jærbanen; Silingsrapport*. Stavanger: Jernbaneverket. 108 s.
- Klepp kommune. (2014). *Barna vår framtid; Kommuneplan for Klepp 2014-2025; Samfunnsdel*. Klepp: Klepp kommune. 40 s.
- Ledje, U.P. (2011). *Sammenstilling av tiltak og undersøkelser i Frøylandsvatnet, Rapport 10111-1*. Stavanger: AMBIO Miljørådgivning AS. 67 s.
- Leendertse, A. (2009). *Energi- og klimaplan for Klepp kommune; Sluttrapport*. Stavanger: Smi energi & miljø AS. 39 s.
- Lindanger, B. (1987). *Klepp. 2: Bygdesoge 1837-1987*. Kleppe: Klepp kommune. 537 s.
- Lindanger, B. (1990). *Klepp. 1: Bygdesoge fram til 1837*. Kleppe: Klepp kommune. 489 s.
- Melding til Stortinget 26. (2012-2013). *Nasjonal transportplan 2014-2023*. Oslo: Det kongelige samferdselsdepartement. 325 s.
- Miljøverndepartementet. (1993). *Stedsanalyse – Eksempel Brumunddal, rapport T-987*. Oslo: Miljøverndepartementet. 40 s.
- Nesse, L.S. & Haug, T.W. & Norheim, B. (2013). *Dobbeltspor på Jærbanen; Mulighetsstudie for forlengelse av dobbeltspor på Jærbanen, rapport 42*. Oslo: Urbanet Analyse. 47 s.
- Nyborg, Å. & Svendgård-Stokke, S & Olsen, H. (2015). *Jorda i Klepp, Jordrapport 02/15*. Ås: Norsk institutt for skog og landskap. 4 s.
- Rogaland fylkeskommune. (2013). *Vilje gir vekst; Regionalplan for Jæren 2013-2040*. Stavanger: Rogaland fylkeskommune. 70 s.
- Ruud, M. E. & Brattbakk, I. & Røe, P. G. & Vestby, G. M. & Munthe-Kaas, E. & Svendsen, G. & Haraldsen, I. & Lundgren, J. (2007). *Sosiokulturelle stedsanalyser; Veileder*. Akershus fylkeskommune. 48 s.
- Statistisk sentralbyrå. (2014). *Tabell 10213: Framskrevet folkemengde etter kjønn og alder, i 9 alternativer (K)(B); Middels nasjonal vekst (Alternativ MMMM); personer*. 17.06.2014. Oslo: Statistisk sentralbyrå.
- Statistisk sentralbyrå. (2015). *Tabell 04861: Areal og befolkning i tettsteder (K); Bosatte –Enhet; personer*. 11.12.2015. Oslo: Statistisk sentralbyrå
- Time, Klepp og Sandnes kommuner. (2013). *Interkommunal kommunedelplan for Bybåndet sør; Planbeskrivelse; Bestemmelser og retningslinjer*. Time, Klepp og Sandnes kommuner. 59 s.

NETTSIDER

Arkeologisk museum. (U. Å.). Tinghaug – Krosshaug – Dysjane. Tilgjengelig fra: URL: <http://www.forminner.no/AmS/01-04-klepp/tinghaug-krosshaug-dysjane.htm> (Hentet: 20.03.2016) .

Klepp kommune. (U. Å.). Fakta om Klepp; Natur; Jæren våtmarkssystem. Tilgjengelig fra: URL: <https://www.klepp.kommune.no/ymse/fakta-om-klepp/> (Hentet: 14.02.2016).

KommuneProfilen. (U. Å.). Sysselsetting og yrkesdeltakelse. Tilgjengelig fra: URL: <http://www.kommuneprofilen.no/Profil/Sysselsetting/default.aspx> (Hentet: 14.02.2016).

Kolumbus. (2014). Rutehefte Sør-Rogaland. Tilgjengelig fra: URL: <https://www.kolumbus.no/ruter/buss/stavanger-sandnes-og-omegn/hele-ruteheftet/> (Hentet: 05.03.2016). Stavanger: Kolumbus. 204 s.

Mong, M. (2016). Full fart mot fremtiden. Tilgjengelig fra: URL: <https://fullfartmotfremtiden.squarespace.com/Utarbeidet-ved-hjelp-av-tjenesten-Squarespace> (Hentet: 01.02.2016)

Stavanger bispedømme. (2014). Historie. Tilgjengelig fra: URL: <https://kirken.no/nb-NO/bispedommer/stavanger/om-bispedomme/historie/> (Hentet:

16.03.2016).

Ungdata. (2013). Ungdata-undersøkinga i Klepp 2013. Tilgjengelig fra: URL: <http://www.ungdata.no/id/26474.0> (Hentet 16.03.2016).

Wikipedia. (2016). Stavanger. Tilgjengelig fra: URL: <https://no.wikipedia.org/wiki/Stavanger> (Hentet: 14.02.2016).

Wikipedia. (2016). Sandnes. Tilgjengelig fra: URL: <https://no.wikipedia.org/wiki/Sandnes> (Hentet: 14.02.2016).

FIGURER

Figurer som ikke er nevnt i referanselisten er egenprodusert. Mange av figurene som er nevnt i denne referanselisten er stort sett egenproduserte, men med informasjon hentet fra ulike refererte kilder. (Foto) er ubehandlet.

FIGUR 7:
Kartdataene er FKB-data og Matrikkeldata i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt januar 2016. Dataene ble utlevert fra Gunnar Tenge, Senioringeniør i seksjon for eiendom og jus, Institutt for Landskapsplanlegging, Norges miljø- og

biovitenskapelige universitet. Kartet er bearbeidet av Marit Mong.

FIGUR 8 :
Laget av Marit Mong med kartgrunnlag hentet fra:
Statens kartverk. (1937). *Stavanger 1937, type Ortofoto N50, dekningsnummer 00007*. Koordinatsystem: UTM32 (Euref89). Produsent: Statens kartverk. Tilgjengelig fra: URL: <http://www.norgebilder.no/?zoom=12&lat=6519367.68001&lon=308003.05926&srs=EPSG:32632> (Hentet: 15.01.2016).

Klepp kommune. (1963). *Klepp 1963, type Ortofoto 20, dekningsnummer 2309*. Koordinatsystem: UTM32 (Euref89). Produsent: TerraTec AS. Tilgjengelig fra: URL: <http://www.norgebilder.no/?zoom=12&lat=6519367.68001&lon=308003.05926&srs=EPSG:32632> (Hentet: 15.01.2016).

GEOVEKST. (2002). *Klepp 2002, type Ortofoto 20, dekningsnummer 02064*. Koordinatsystem: UTM32 (Euref89). Produsent: Blom kart AS. Tilgjengelig fra: URL: <http://www.norgebilder.no/?zoom=12&lat=6519367.68001&lon=308003.05926&srs=EPSG:32632> (Hentet: 15.01.2016).

GEOVEKST. (2007). *Jæren 2007, type Ortofoto 20, dekningsnummer 13501*. Koordinatsystem: UTM32 (Euref89).

Produsent: TerraTec AS. Tilgjengelig fra: URL: <http://www.norgebilder.no/?zoom=12&lat=6519367.68001&lon=308003.05926&srs=EPSG:32632> (Hentet: 15.01.2016).

Omløpsfoto. (2013). *Rogaland 2013, type Ortofoto 50, dekningsnummer 14096*. Koordinatsystem: UTM32 (Euref89). Produsent: TerraTec AS. Tilgjengelig fra: URL: <http://www.norgebilder.no/?zoom=12&lat=6519367.68001&lon=308003.05926&srs=EPSG:32632> (Hentet: 15.01.2016).

FIGUR 10 + 11
Bilder hentet fra: Kulturetaten. (1995). *Foto frå Klepp gjennom 150 år*. Kleppe: Kulturetaten i Klepp. 360 s. Historiske årstall hentet fra: Klepp historielag. (U. Å.). *Årstall og datoer: 1700-1799, 1800-1899, 1900-1949, 1950-1999, 2000-2013*. Tilgjengelig fra: URL: <http://www.klepphistorielag.com/207758648> (Hentet: 20.01.2016).

FIGUR 13
Statistisk sentralbyrå. (2015). Tabell: 03321: *Sysselsatte per 4. Kvarter, etter arbeidssteds- og bostedskommune. Pendlingsstrømmer (K)*. 12.06.2016. Oslo: Statistisk sentralbyrå.

FIGUR 14
Klepp kommune. (2014). *Barna vår framtid; Kommuneplan for Klepp 2014-2025; Samfunnsdel*. Klepp: Klepp kommune. 40 s.

Statistisk sentralbyrå. (2015). *Tabell: 05212: Folkemengde, etter kjønn og tettbygd/ spredtbygd strøk (K)*. 11.12.2015. Oslo: Statistisk sentralbyrå.

FIGUR 15
Klepp kommune. (2014). *Barna vår framtid; Kommuneplan for Klepp 2014-2025; Samfunnsdel*. Klepp: Klepp kommune. 40 s.

FIGUR 16
KommuneProfilen. (U. Å.). *Syssetting og yrkesdeltakelse*. Tilgjengelig fra: URL: <http://www.kommuneprofilen.no/Profil/Syssetting/default.aspx> (Hentet: 14.02.2016).

FIGUR 17
Numme, G. (2004). *Syngende åkerrikse hann*. Vestfold foto: Gunnar Numme. Hentet fra dokumentet: Isaksen, K & Eie, K & Folvik, A & Øien, I. J. (2004). *Kartlegging og overvåkning av åkerrikse; Metodebeskrivelse for innsamling og kvalitetssikring av informasjon om en direkte truet art, Rapport nr. 7*. Trondheim: Norsk ornitologisk forening (NOF). 12: 38 s. Bildet er bearbeidet av Marit Mong.

FIGUR 18
Ledje, U.P. (2011). *Sammenstilling av tiltak og undersøkelser i Frøylandsvatnet, Rapport 10111-1*. Stavanger: AMBIO Miljørådgivning AS. 16: 67 s.

FIGUR 20
Kartdataene er FKB-data og Matrikkeldata i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt januar 2016. Dataene ble utlevert fra Gunnar Tenge, Senioringeniør i seksjon for eiendom og jus, Institutt for Landskapsplanlegging, Norges miljø- og biovitenskapelige universitet. Informasjon angående influensområde for dobbeltsporet er hentet fra: Jernbaneverket. (2016). *Oversiktskart for korridor 1-3 Jærbanen*. Tilgjengelig fra: URL: <http://www.jernbaneverket.no/Nyheter/Nyhetsarkiv/2016/dobbeltspor-sandnes---narbo--silingsrapport/> (Hentet: 12.04.2016). Kartet er bearbeidet av Marit Mong.

FIGUR 21
Time, Klepp og Sandnes kommuner. (2013). *Interkommunal kommunedelplan for Bybåndet sør; Planbeskrivelse; Bestemmelser og retningslinjer*. Time, Klepp og Sandnes kommuner. 20: 59 s. Kartet er bearbeidet av Marit Mong.

FIGUR 22
Vuxi, Wikimedia Commons (2010). *Borestranden 2009 2*. (Foto). Tilgjengelig fra: URL: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Borestranden_2009_2.JPG (Hentet: 15.04.2016).

FIGUR 23
Ortofoto er lastet ned fra Norgebilder januar 2015. Dataene ble utlevert fra Gunnar Tenge, Senioringeniør i seksjon for eiendom og jus, Institutt for Landskapsplanlegging, Norges miljø- og biovitenskapelige universitet. Kartet er bearbeidet av Marit Mong.

FIGUR 24
Laget av Marit Mong med kartgrunnlag hentet fra: Statens kartverk. (1937). *Stavanger 1937, type Ortofoto N50, dekningsnummer 00007*. Koordinatsystem: UTM32 (Euref89). Produsent: Statens kartverk. Tilgjengelig fra: URL: <http://www.norgebilder.no/?zoom=12&lat=6519367.68001&lon=308003.05926&srs=EPSG:32632> (Hentet: 15.01.2016).

Klepp kommune. (1963). *Klepp 1963, type Ortofoto 20, dekningsnummer 2309*. Koordinatsystem: UTM32 (Euref89). Produsent: TerraTec AS. Tilgjengelig fra: URL: <http://www.norgebilder.no/?zoom=12&lat=6519367.68001&lon=308003.05926&srs=EPSG:32632> (Hentet: 15.01.2016).

GEOVEKST. (2002). *Klepp 2002, type Ortofoto 20, dekningsnummer 02064*. Koordinatsystem: UTM32 (Euref89). Produsent: Blom kart AS. Tilgjengelig fra: URL: <http://www.norgebilder.no/?zoom=12>

[&lat=6519367.68001&lon=308003.05926&srs=EPSG:32632](http://www.norgebilder.no/?zoom=12&lat=6519367.68001&lon=308003.05926&srs=EPSG:32632) (Hentet: 15.01.2016).

GEOVEKST. (2007). *Jæren 2007, type Ortofoto 20, dekningsnummer 13501*. Koordinatsystem: UTM32 (Euref89). Produsent: TerraTec AS. Tilgjengelig fra: URL: <http://www.norgebilder.no/?zoom=12&lat=6519367.68001&lon=308003.05926&srs=EPSG:32632> (Hentet: 15.01.2016).

GEOVEKST. (2015). *Jærinja 2015, type Ortofoto 10, dekningsnummer 14203*. Koordinatsystem: UTM32 (Euref89). Produsent: TerraTec AS. Tilgjengelig fra: URL: <http://www.norgebilder.no/?zoom=12&lat=6519367.68001&lon=308003.05926&srs=EPSG:32632> (Hentet: 15.01.2016).

FIGUR 25
Tall om årsgdntrafikk (ÅDT) er fått fra Hallgeir Lund, Ingeniør i Kommunalteknisk avdeling i Klepp kommune. Informasjonen er fått per mail den 10.03.2016.

FIGUR 26
Informasjon om bussruter er hentet fra: Kolumbus. (2014). *Rutehefte Sør-Rogaland*. Tilgjengelig fra: URL: <https://www.kolumbus.no/ruter/buss/stavanger-sandnes-og-omegn/hele-ruteheftet/> (Hentet: 05.03.2016). Stavanger: Kolumbus. 204 s. Informasjon om togruter er hentet fra:

NSB. (2015). *Lokal 59 Stavanger S – Egersund (jærbanen)*. Tilgjengelig fra: URL: <https://www.nsb.no/rutetider/rutetabell> (Hentet 05.03.2016).

FIGUR 27
Arealinformasjon hentet fra: Norges geologiske undersøkelse, NGU. (U. Å.). *Kartapplikasjonen Nasjonal arealinformasjon; AR50 (Arealressurs)*. Tilgjengelig fra: URL: <http://geo.ngu.no/kart/arealisNGU/> (Hentet: 07.03.2016).
Informasjon om Langsiktig grense for jordvern & Omsyn naturmangfold er hentet fra: Klepp kommune. (2014). *Kommuneplan 2014-2025 Arealdelen*. Klepp: Klepp kommune. 1 s. Bearbeidet av Marit Mong.

FIGUR 28
Informasjon om Automatisk fredede kulturminner & Nyere tids kulturminner er hentet fra: Klepp kommune. (2014). *Kommuneplan 2014-2025 Arealdelen*. Klepp: Klepp kommune. 1 s.
Informasjon om Tinghaugområdet er hentet fra: Arkeologisk museum. (U. Å.). *Tinghaug – Krosshaug – Dysjane*. Tilgjengelig fra: URL: <http://www.fornminner.no/AmS/01-04-klepp/tinghaug-krosshaug-dysjane.htm> (Hentet: 20.03.2016).
Bearbeidet av Marit Mong.

FIGUR 29
Informasjon om Nedbørsfelt til Frøylandsvatnet er hentet fra: Norges vassdrags- og energidirektorat, NVE. (U. Å.). *Kartdata fra NVE; Nedbørsfelt REGINE*. Tilgjengelig fra: URL: <http://gis3.nve.no/link/?link=nedborfelt> (Hentet 21.03.2016).
Bearbeidet av Marit Mong.

FIGUR 34
Google Maps. (2010). *Google Street View: Industrivegen, Rogaland*. (Foto). Tilgjengelig fra: URL: <https://www.google.com/maps/@58.7725098,5.6779204,3a,75y,1.246h,82.96t/data=!3m6!1e1!3m4!1sKrbe7k0w-4BWYFYHOkEX7w!2e0!7i13312!8i6656!6m1!1e1> (Hentet: 13.03.2016).

FIGUR 36
Google Maps. (2010). *Google Street View: Industrivegen, Rogaland*. (Foto). Tilgjengelig fra: URL: <https://www.google.com/maps/@58.7725098,5.6779204,3a,75y,1.9h,79.83t/data=!3m6!1e1!3m4!1sKrbe7k0w-4BWYFYHOkEX7w!2e0!7i13312!8i6656!6m1!1e1> (Hentet: 13.03.2016).

FIGUR 38
Bakgrunnsbilde av Jane Jacobs er hentet fra: Center for the Living City. (U. Å.). *Jane Jacobs*. Tilgjengelig fra: URL: <http://centerfortheivingcity.org/janejacobs/#info> (Hentet 13.03.2016). Bildet er bearbeidet av Marit Mong.

FIGUR 39
Bakgrunnsbilde av Jan Gehl er hentet fra: The Human Scale. (2012). *Jan Gehl*. NFP/Heikki Färm. Tilgjengelig fra: URL: <http://www.kino.de/film/the-human-scale-2012/#> (Hentet 13.03.2016). Bildet er bearbeidet av Marit Mong.

FIGUR 40
Bakgrunnsbilde av Per Steinar Lothe er hentet fra: Julebygdspellet. (2013). *To priser på under et døgn*. Tilgjengelig fra: URL: <http://www.julebygdspellet.no/to-priser-pa-under-et-dogn/> (Hentet 13.03.2016). Bildet er bearbeidet av Marit Mong.

FIGUR 41
Bakgrunnsbilde av Torbjørn Hovland er hentet fra: Jærbladet. (U. Å.). *Vil ha ny kyrkje, kulturstove og fleire idrettsanlegg*. Tilgjengelig fra: URL: http://jbl.no/index.php?page=vis_nyhet&NyhetID=37117 (Hentet 13.03.2016). Bildet er bearbeidet av Marit Mong.

FIGUR 45
Utsnittet er hentet fra: Jærbladet. (2016). *Skriver masteroppgave om dobbeltsporet*. Tilgjengelig fra: URL: http://jbl.no/index.php?page=vis_nyhet&NyhetID=38585 (Hentet: 04.02.2016).

FIGUR 46
Dataene er hentet fra

spørreundersøkelsen for masteroppgaven, via tjenesten SurveyMonkey (Hentet: 08.07.2016).

FIGUR 48
Skjørestad, G. (2016). *Åpent kontor*. (Foto: privat).

FIGUR 49
Helberg, M. S. (2016). *Faglunsi*. (Foto: privat).

FIGUR 50
Bilder fra 1924, 1988 er hentet fra: Kulturetaten. (1995). *Foto frå Klepp gjennom 150 år*. (Foto). Kleppe: Kulturetaten i Klepp. 360 s. Bilde fra 2010 er hentet fra: Google Maps. (2010). *Google Street View; Jærvegen, Rogaland*. (Foto). Tilgjengelig fra: URL: <https://www.google.com/maps/@58.7725098,5.6779204,3a,75y,1.9h,79.83t/data=!3m6!1e1!3m4!1sKrbe7k0w-4BWYFYHOkEX7w!2e0!7i13312!8i6656!6m1!1e1> (Hentet: 13.03.2016).

FIGUR 51
Ungdata. (2013). *Ungdata-undersøkinga i Klepp 2013*. Tilgjengelig fra: URL: <http://www.ungdata.no/id/26474.0> (Hentet 16.03.2016).

FIGUR 52
Ungdata. (2013). *Ungdata-undersøkinga i Klepp 2013*. Tilgjengelig fra: URL: <http://>

www.ungdata.no/id/26474.0 (Hentet 16.03.2016).

FIGUR 54
Informasjon angående influensområde for dobbeltsporet er hentet fra: Jernbaneverket. (2016). *Oversiktskart for korridor 1-3 Jærbanen*. Tilgjengelig fra: URL: <http://www.jernbaneverket.no/Nyheter/Nyhetsarkiv/2016/dobbeltspor-sandnes---narbo--silingsrapport/> (Hentet: 12.04.2016).

FIGUR 56
Rubio, C. (2015). *San Francisco Replaces Street Parking With The Sunset Parklet*. (Foto). Tilgjengelig fra: URL: <http://www.contemporist.com/2015/07/02/san-francisco-replaces-street-parking-with-the-sunset-parklet/> (Hentet 15.04.2016).

FIGUR 58
Zakrezewski, T. (U. Å.) *Paprocany Lake Shore Redevelopment/RS+*. (Foto). Tilgjengelig fra: URL: <http://www.archdaily.com/775301/paprocany-lake-shore-redevelopment-rs-plus/561df5d3e58ece0d5a0004a8-paprocany-lake-shore-redevelopment-rs-plus-photo> (Hentet: 15.04.2016).

FIGUR 58
Tegn_3. (U. Å.). *Elveparken i Drammen*. (Foto). Tilgjengelig fra: URL: <http://>

www.tegn3.no/prosjekter/elveparken-i-drammen/ (Hentet: 15.04.2016).

FIGUR 62
Juarez-Carr, R. (2012). *Inside Copenhagen #2: shopping, style and smørrebrød in the Danish capital*. (Foto). Tilgjengelig fra: URL: <https://blog.mrandmrsmith.com/2012/01/inside-copenhagen-shopping-design-hotels-denmark/> (Hentet: 15.04.2016).

FIGUR 64
Ghilardi + Hellsten Arkitekter (U. Å.) *Paradis*. (Foto). Tilgjengelig fra: URL: <http://www.dagsavisen.no/stavanger/lederslaget-om-paradis-1.487900>, <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1014737&page=61> (Hentet: 15.04.2016).

FIGUR 66
Cheyrou, R. (2008). *La gare de Hoenheim*. (Foto). Tilgjengelig fra: URL: <http://blog.robert-cheyrou.fr/?post/2008/04/03/48-la-gare-de-hoenheim> (Hentet: 15.04.2016).
Binet, H. (U. Å.) *Terminus Hoenheim-Nord Strasbourg*. (Foto). Tilgjengelig fra: URL: <http://www.architectural.com/zaha-hadid-architects-terminus-hoenheim-nord-strasbourg/> (Hentet: 15.04.2016).

FIGUR 68
Utsnitt fra: Time, Klepp og Sandnes kommuner. (2013). *Interkommunal*

kommunedelplan for Bybåndet sør; Planbeskrivelse; Bestemmelser og retningslinjer. (Foto). Time, Klepp og Sandnes kommuner: 59 s.

FIGUR 70
Hájek, V. (2014). *Tijna Square In Hradec Králové*. (Foto). Tilgjengelig fra: URL: <https://www.pinterest.com/pin/389139224034260533/>, <http://www.landezine.com/index.php/2015/08/28-rijna-square-in-hradec-kralove-by-atelier-hajek/photo008/> (Hentet: 15.04.2016).

FIGUR 72
Turenscape. (2010). *The Red Folding Paper in the Greenway*. (Foto). Tilgjengelig fra: URL: <http://www.turenscape.com/english/projects/project.php?id=4554> (Hentet: 15.04.2016).
Trunck Archive. (2006). *The Red Ribbon, Qinhuangdao, China*. (Foto). Tilgjengelig fra: URL: <http://www.cntraveller.com/photos/photo-galleries/seven-modern-wonders-of-the-world/page/the-red-ribbon,-qinhuangdao,-china> (Hentet: 15.04.2016).

FIGUR 73
Midgardsormenbrua. (U. Å.). *Midgardsormen; brua over Frøylandsvatnet*. (Foto). Tilgjengelig fra: URL: <http://www.midgardsormenbrua.no/prosjektet.cfm> (Hentet: 15.04.2016).

FIGUR 74
Stavanger Aftenblad. (2016). *Se ormen over Frøylandsvatnet ta form*. (Foto). Tilgjengelig fra: URL: <http://www.aftenbladet.no/tv/?paging=§ion=#!/video/101046/se-ormen-over-froeylandsvatnet-ta-form> (Hentet: 15.04.2016).
Woltz, N. B. (2007). *Watercolor*. (Foto). Tilgjengelig fra: URL: <http://www.nbwla.com/projects/community/watercolor> (Hentet: 15.04.2016).

FIGUR 76
Dwell. (U. Å.) *The High Lines Opens*. (Foto). Tilgjengelig fra: URL: <https://www.pinterest.com/pin/242490761160795969/> (Hentet: 15.04.2016).

FIGUR 78
Aagard, S. (2015). *The Floating Kayak Club*. (Foto). Tilgjengelig fra: URL: <http://www.archdaily.com/777503/the-floating-kayak-club-force4-architects> (Hentet: 15.04.2016).



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

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway