

Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2017 30 stp
Fakultet for landskap og samfunn - institutt for landskapsarkitektur

Myke trafikanter i Etnesjøen - kampen for tilværelsen

Pedestrians in Etnesjøen - the struggle for existence

Lars Røstad
Landskapsarkitektur



Myke trafikanter i Etnesjøen - kampen for tilværelsen



Fig.0.1.Krysset E134/ Strondavegen, Etnesjøen.

BIBLIOTEKSIDE

TITTEL

Myke trafikanter i Etnesjøen - kampen for tilværelsen

ÅRSTALL

2017

FORFATTER

Lars Røstad

HOVEDVEILEDER

Kristin Marie Berg - NMBU

BIVEILEDER

Ellen Johnsen Haaberg - Statens vegvesen

FORMAT

A3 landscape

SIDETALL

124

EMNEORD

Myke trafikanter // tettstedsutvikling // gangbarhet // gåstrategi // landskap

KEYWORDS

Pedestrians // urban development // walkability // walking strategy // landscape



Fig. 02.

FORORD

Denne masteroppgaven i landskapsarkitektur avslutter mitt femårige studie ved Norges Miljø- og Biovitenskapelige Universitet på Ås. Jeg vil takke for fem spennende år på Ås med et allsidig studietilbud og et rikt og kreativt klassemiljø. Som tema for oppgaven har jeg valgt tettstedsutvikling med gangbarhet som en viktig faktor. Oppgaven min handler om tilrettelegging for myke trafikanter i Etnesjøen, Hordaland.

Jeg vokste opp på et gårdsbruk i Trøndelag, fire kilometer unna nærmeste barneskole. Hver dag etter skolen hadde jeg valget mellom å sitte på skolebussen hjem eller å ta beina fatt. For meg var valget enkelt. Gåturen hjem var ofte et høydepunkt på dagen hvor jeg fikk frisk luft, mosjon og nye sanseintrykk etter mange timer bak skolebenken. Gåturen var som en opplevelsesreise, hver dag var den forskjellig, alt etter vær, sesong, føre og mer. Hvordan kan en gjøre gåing og sykling til et reelt alternativ til bilen i tettsteder?

For å gå i dybden på dette har jeg valgt Etnesjøen i Hordaland som caseområde. Etnesjøen preges i dag av mye tung- og gjennomgangstrafikk og bilen tar stor plass. Bebyggelsesstrukturen i Etnesjøen er spredt og det er krevende for myke trafikanter å bevege seg rundt. Å tilrettelegge for myke trafikanter kan være en viktig strategi for å skape et mer attraktivt sentrum.

Håper denne oppgaven kan være til inspirasjon både for studenter, andre utøvende innen profesjonen samt tettsteder med liknende problematikk rundt omkring i landet.

TAKK TIL

Det er mange personer som fortjener en takk i sammenheng med denne oppgaven. Først vil jeg rette en stor takk til min hovedveileder Kristin Berg ved NMBU for konstruktive tilbakemeldinger og gode faglige råd underveis i oppgaven. Jeg vil også takke min biveileder Ellen Haaberg Johnsen hos Statens vegvesen for nyttige innspill under utferd til Etnesjøen i februar.

I tillegg vil jeg takke Etne kommune for at de søkte etter en masterstudent fra NMBU, uten dette hadde jeg trolig ikke skrevet masteroppgave om Etnesjøen. Jeg er takknemlig for at jeg har fått jobbe fritt med oppgaven og takker for samarbeidet. Etne kommune har dekket reise og opphold i forbindelse med utferder til Etnesjøen. Vil også takke Eva Sundal og Terje Vidar Hoel hos Statens vegvesen region vest for rapporter og bakgrunnsinformasjon angående miljøgater, samt data på tidligere registreringer av myke trafikanter i krysset E134/ fv.34.

I Etne vil jeg takke prosjektleder i Etnesjøen 2020 og daglig leder for Fikse næringsutvikling, Asbjørn Moe, for godt samarbeid og lån av kontor plass under utferd til Etne. Jeg vil også takke landskapsarkitekt Erik Kvalheim i Etne kommune for nyttig bakgrunnsinformasjon, konstruktive tilbakemeldinger, skyss til flyplassen og et godt samarbeid. Jeg vil også rette en takk til tidligere rådmann i Etne kommune, Elling Hetland, som var den første jeg hadde kontakt med i Etne og som overbeviste meg om å ta oppgaven. Takk til alle dere som jeg møtte i Etnesjøen og som kom med innspill.

Takk til Gunnar Tenge for kartgrunnlag.

Sist, men ikke minst vil jeg rette en stor takk til medstudenter på mastersalene for nyttige og konstruktive diskusjoner, latter og moro, gode kaffepauser og tilbakemeldinger underveis. Takk til Karin, Erik, Lars Petter og Balén for tilbakemeldinger på språk og struktur.

Takk til familie, slekt og venner for god støtte underveis i masterprosessen. Med denne oppgaven takker jeg for fem innholdsrike år på Ås som jeg aldri vil glemme.

Oppgaven er skrevet med økonomisk støtte fra Statens vegvesen.

Ås, 11.05.2017

BEGREPSAVKLARING

AKTIVE FASADER: Defineres her som en fasade som henvender seg med oppholdssoner, innganger og vinduer med belysning, informasjon eller utstilling.

BEVEGELSESLINJER: «Bevegelseslinjer forstås som menneskers bevegelse gjennom eller på et sted» (Fjeldhus/ Fossnes, 2016, s.6.).

FOLKEHELSE: «Befolkningens helsetilstand og hvordan helsen fordeler seg i en befolkning» (helsedirektoratet, 2017).

FORTAU: «Anlegg for gående som er skilt fra kjørebanelen med kantstein» (Statens vegvesen, 2013, s.161).

GANGBARHET: Her definert som hvor lett det er å gå eller ta seg fram på en gitt strekning.

GANGFELT: «Oppmerket krysningssted av veg/ gate for gående» (Statens vegvesen, 2013, s.162).

GRØNNSTRUKTUR: "Veven av store og små naturpregede områder i byen eller tettstedet" (Thoren/ Nyhus, 1994, s.5).

MYKE TRAFIKANTER: I denne oppgaven er myke trafikanter definert som personer som beveger seg til fots eller på sykkel.

MÅLPUNKT: Defineres her som enden av reisen fra A til B, der B er målpunktet (Fjeldhus/ Fossnes, 2016, s.6.).

PUBLIKUMSRETTET VIRKSOMHET: Virksomhet som er åpen mot gaten og som er tilgjengelig for publikum, for eksempel en café eller frisør (Fjeldhus/ Fossnes, 2016, s.7).

TILGJENGELIGHET: «Muligheten for å bevege seg på eller gjennom et område» (Fjeldhus/ Fossnes, 2016, s.7.).

UNIVERSELL UTFORMING: «Utforming av produkter, omgivelser, programmer og tjenester på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpasning og en spesiell utforming (Lid, 2013, s.18).

UTEROM: Her definert som rommene mellom bebyggelsen, herunder plasser, gater, parker og torg.

ÅDT: «Det totale antall kjøretøy som passerer et snitt på en veg i løpet av ett år, delt på 365» (Statens vegvesen, 2013, s.169).

INNHOOLD

Sammendrag/ abstract	s. 8	Historie Etnesjøen	s. 29
Kap.1 - Introduksjon til oppgaven	s. 9	Tidslinje historie	s. 30
Innledning	s.11	Identitet	s. 30
Innfallsvinkel	s.13	Landskapstyper	s. 30
Metode	s.13	Bebyggelse Etnesjøen	s. 31
Avgrensning	s.13	Vegnett	s. 32
<i>Mål og visjon</i>	s.14	Gater og plasser	s. 33
<i>Problemstilling</i>	s.14	Skala, bebyggelse, bygningshøyde	s. 34
Oppgavestruktur	s.14	Gatetverrsnitt	s. 35
Tidslinje oppgave	s.14	<i>Stadanalyse Etnesjøen av Asplan Viak</i>	
Avisutklipp	s.15	Oppsummering stedsanalyse	s. 36
<i>Empiri og teori</i>		Utdrag fra stedsanalysen	s. 37
Oppgavens relevans	s. 16	Funksjon & fasader	s. 38
Tettstedsutvikling historisk sett	s. 16	Parkering	s. 38
Bærekraftig utvikling	s. 16	Grønnstruktur sentrum	s. 39
Hvorfor satse på myke trafikanter	s. 17	Privat/ offentlig	s. 39
Gåing og folkehelse	s. 18	Belysning	s. 40
Nasjonal gåstrategi	s. 18	<i>Oppsummering/ drøfting kap. 2</i>	s. 41
Folkehelseprofil Etne	s. 18		
Kap. 2 – Introduksjon til Etnesjøen	s. 19	Kap. 3 – utfordringer // atferd // ønsker	s. 43
<i>Etne i kontekst</i>		SWOT	s. 44
Lokalisering og kommundefakta	s. 20	Inntrykk 1.utferd	s. 45
Landskap og topografi	s. 21	Glimt fra ferdsl i Etnesjøen	s. 46
Fakta og statistikk – befolkning	s. 22	<i>Spørreundersøkelse</i>	s. 47
<i>Etnesjøen</i>		Oppsummering	s. 49
Arealbruk	s. 23	Barn og unge om Etnesjøen	s. 50
Avstander & kollektivt	s. 24	Målpunkt barn & ungdom	s. 51
Aksjonsradius	s. 24	Ønsker & innspill Etnesjøen	s. 52
Rekreasjon & gangruter	s. 25	<i>Videre registreringer</i>	
Infokart Etnesjøen	s. 26	Barrierer	s. 53
Skråfoto Etnesjøen	s. 27	Dagens gangfelt	s. 54
Ortofoto Etnesjøen	s. 28	Hvor beveger folk seg?	s. 55
		Registrering av myke trafikanter	s. 56
		Sol-/ skygge, gode steder opphold	s. 57

<i>Drøfting av sentrale uterom i Etnesjøen</i>	s.58	Kap. 5 – hovedgrep	s. 79	Kap. 6 – Avslutning & drøfting	s. 113
Metode	s. 58	Tidlig skisse – idé	s. 81	Fra oppgaveprosessen	s. 114
Kaie	s. 59	Om hovedgrep	s. 82	Oppsummering og konklusjon	s. 115
Torget	s. 60	Drøfting og valg av rute	s. 83	Refleksjon	s. 116
Fønix	s. 61	Illustrasjonsplan dagens situasjon	s. 84	Kilder	s. 118
Krysset E134/ fv.34	s. 62	Sentrumsruten	s. 85	Figurliste	s. 120
Utenfor Etne senter	s. 63	Illustrasjonsplan sentrumsruten	s. 86- s. 87	Vedlegg	s. 122
Funn og oppsummering	s. 64	Sekvenser – definisjon/ intro	s. 88	Spørreundersøkelse Etnesjøen	s. 123
Utfordringer gående og syklende	s. 65	Sekvens 1 - Landskapsruten	s. 89		
<i>Oppsummering kap. 3</i>	s. 66	Sekvens 2 -Historieruten	s. 90		
Kap. 4 – Strategi // prinsipper // tiltak	s. 67	Snitt Fønix	s. 91		
Premisser utforming for myke trafikanter	s. 68	Illustrasjon	s. 92		
Forskjell veg/ gate	s. 68	Snitt Torget	s. 93		
Dimensjonerende mål	s. 68	Sekvens 3 - Fjordruten	s. 94		
Strategi stedsutvikling	s. 69	Illustrasjon Sjoareset	s. 95		
Strategi gangbarhet	s. 69	Illustrasjon kaien dagtid	s. 96		
3 hovedstrategier utvikling	s. 69	Illustrasjon kaien kveldstid	s. 97		
Tidlige ideer/ prinsipper	s. 70	Sekvens 4 - Handelsruten	s. 98		
Prinsipper tilrettelegging myke trafikanter	s. 71	Skisser	s. 99		
<i>Drøfting av prinsipper</i>		Sekvens 5 - Senterruten	s. 100		
Drøfting gangbarhet krysset E134/ fv.34	s. 72	Skisse fra veg til gate	s. 101		
Drøfting ferdselsone ved hus	s. 73	Inspirasjonsfoto	s. 102		
Drøfting fjerne barrierer	s. 73	Ruten, sekvenser & funksjoner	s. 103		
Drøfting – rette bevegelseslinjer	s. 74	Kjøremønster & parkering	s. 104		
Drøfting gateutforming E134	s. 74	Bevegelsesruter // møblering // gangfelt // sikt	s. 104		
Drøfting tiltak gangfelt	s. 75	Sentrumsruten - gjennomføring trinn for trinn	s. 105		
Drøfting utforming Sjoarvegen	s. 76	Temporære tiltak	s. 106		
<i>Oppsummering & drøfting – kap 4</i>	s. 77	Trinnvis endring	s. 108		
		Illustrasjonsplaner i dag, 5 år, 20 år	s. 109		
		Utvikling nettverk myke trafikanter	s.109		
		Illustrasjonsplan Etnesjøen 20 år	s.110 – s.111		
		Drøfting og oppsummering kapittel 5	s. 112		

SAMMENDRAG

I arbeidet med masteroppgaven har det kommet frem hvordan befolkningen i Etnesjøen ofte benytter bilen i stedet for andre transportmetoder når de skal nå ulike funksjoner. Etnesjøen er et kompakt tettsted hvor de fleste funksjoner kan nå innenfor 10 minutters gange. De større boligområdene ligger derimot en kilometer nord og sørvest for sentrum, topografi og infrastruktur kan være medvirkende til at bilen blir favorisert som transportmiddel.

Randolph T. Hester nevner i boken sin «Design for Ecological Democracy» hvordan bevegelsesmulighetene til gående er styrt av tilgjengelig stinettverk, topografi, vegetasjon og vann (Hester, 2006, s.402). Ved tilrettelegging for gående og syklende i Etnesjøen bør en spille på stedets premisser og ta utgangspunkt i de naturgitte kvalitetene som omkranser Etnesjøen; fjord, fjell, elv og vegetasjon.

Bilbruk er attraktivt i tettsteder som Etnesjøen fordi tilgjengeligheten med bil er høy. Det er ingen begrensning på parkering, og en kan parkere nær sagt hvor en selv måtte ønske. Høy andel bilbruk og bilparkering tar opp verdifulle areal som bør benyttes til andre formål.

Å tilrettelegge mer for gående og syklende vil si å utforme med en like høy kvalitet eller høyere for gående enn for bilen (Hester, 2006, s.397). Å tilrettelegge for myke trafikanter har også et folkehelseperspektiv; personer i dårlig fysisk form er mer syke og har kortere levetid enn personer som er i regelmessig fysisk aktivitet (Berge et al, 2012, s.50).

For Etnesjøen er det flere tiltak som bør gjøres for å få et mer sykkel- og fotgjengervennlig tettsted. En må unngå ytterligere spredning av funksjoner og satse på mer fortetting i sentrum. I dag foregår mye av handelen i Etnesjøen innenfor lukkede vegger i Etne senter. En sentrering av funksjoner i sentrum kan styrke gåing som en multifunksjonell aktivitet (Hester, 2006, s.397). Det handler om å ha funksjoner innenfor gangavstand. I planleggingen må en også tenke på de brukergruppene som ikke har tilgang til bil, nemlig mange eldre, barn og ungdom.

Gangruter som er ofte brukt, bør gjøres mer attraktive å benytte gjennom alle årstidene, og kryssinger av veger bør skje på naturlige steder for de myke trafikantene. Selv om bilen er viktig for folk i Etnesjøen så bør en gjøre tiltak som kan begrense bilbruken noe i sentrumsområder. Redusert kjørebanebredde og beplantning med trær gjør at bilister senker farten og skaper hyggeligere steder å gå (Hester, 2006, s.398).

Basert på min analyse, er mitt forslag å lage en rundløype for myke trafikanter som knytter sammen det opprinnelige tettstedet med områdene utenfor. Jeg mener dette kan øke andelen gående og syklende i Etnesjøen og være en reise gjennom områdets naturgitte kvaliteter og historie. Rundløypen kan, foruten å være en trasé for hverdagsbruk, også være en arena for aktivitet, læring, sosiale møter og naturopplevelse.

ABSTRACT

This Master thesis in Landscape Architecture focuses on how to facilitate for pedestrians in the village of Etnesjøen, Hordaland. People in the village often tend to use their car, even on short trips. Most functions in the village can be reached within a 10 – minute walk. The largest residential areas are found one kilometre north and south of the village. Topography and infrastructure could be factors that favour the use of car instead of walking or bicycling.

In *Design for Ecological Democracy*, Professor Randolph T. Hester discusses how topography, vegetation, water and the number of accessible paths and walkways controls the movement of pedestrians (Hester, 2006, p.402). The nature given qualities of Etnesjøen are important to consider when accommodating for walking and bicycling in the Village. Parked cars and parking lots characterize the land use of Etnesjøen; you can literally park wherever you want.

Making walking and bicycling more attractive requires high or higher quality of the pedestrian zone than the car space (Hester, 2006, s.397). Public health is also a good reason as to why more people should walk or bicycle. People who are less active tend to be more vulnerable to diseases and have a shorter life expectancy (Berge et al, 2012, p.50).

In order to make walking and bicycling more attractive, one should consider several measurements. Future developments should be within walking distance from the village; focus should be on densifying rather than spreading out. Today, many functions in Etnesjøen are within the shopping mall Etne senter. More functions in the centre of the village could be favourable for walking as a multifunctional activity (Hester, 2006, p.397).

Many youths and elderly people do not have a car, planners have to keep these users in mind when accommodating for more walking or bicycling. Pathways should be inviting in use throughout all seasons. Placing pedestrian crossings where it feels most natural to cross is important. One should do measures to reduce the amount of car-based movement in Etnesjøen, even if the car is important. By reducing the width of the roadway and adding more vegetation, the pedestrian environment could be more attractive (Hester, 2006, p.398).

A circular trail, which connects the different parts of Etnesjøen, could increase the number of pedestrians and bicyclists in the village. By telling different stories of scenery and history along the way, the trail could become more interesting in use. In addition to daily use, the trail could also be an arena for learning, social gatherings, activity and discovery.

KAP. 1

INTRODUKSJON TIL OPPGAVEN



Fig. 1.01. Fra første befarings til Etnesjøen i august 2016. Bildet viser et viktig krysningspunkt for elever til og fra Enge skole og Etne videregående skole. Gangfeltet skimtes til venstre i bildet. Fra krysset Tonganevegen/ Strondavegen.

INNLEDNING

Denne masteroppgaven i landskapsarkitektur handler om tilrettelegging for myke trafikanter i Etnesjøen, Hordaland. Oppgavestedet ble valgt i desember 2015 på bakgrunn av en annonse på linjerforeningen Terra Forma sin hjemmeside ved NMBU.

Tettstedet Etnesjøen ligger langs E134, en times biltur nordøst fra Haugesund. Tettstedet preges i dag av mye biltrafikk og er lite tilrettelagt for myke trafikanter. Dagens E134 gjennom Etnesjøen er vedtatt lagt utenfor tettstedet. Trasé og kommunedelpen for ny veg er ifølge Etne kommune vedtatt, men ikke reguleringsplan.

Ny E134 utenfor Etnesjøen er foreløpig ikke inne i Nasjonal transportplan for 2018 - 2029 (Haraldsen, 2017).

Denne masteroppgaven har til hensikt å drøfte og belyse utfordringene med dagens tettsted i forhold til myke trafikanter. I tillegg skal oppgaven gi innspill på strategier, prinsipper og grep som kan få flere til å sykle og gå i Etnesjøen.

Oppgavens visjon er å undersøke mulighetene og foreslå tiltak for at gåing og sykling kan bli mer attraktivt i Etnesjøen.

Oppgavens problemstilling:

Hvilke tiltak bør gjøres for at et bilbasert tettsted som Etnesjøen kan bli mer gang- og sykkelvennlig?

Relevans

Allerede i dag vet vi at gåing har stor betydning for folks helse. Nasjonale myndigheter anbefaler en halvtime med fysisk aktivitet hver dag, likevel er det kun tjue prosent av befolkningen som følger anbefalingen (Berge, Haug et al, 2012, s.50). En endring av reisevaner kan gjøre at omgivelsene i by – og tettsteder føles tryggere for myke trafikanter. Korte bilturer bidrar til lokal forurensning og støy, rundt halvparten av alle bilreiser er på avstander mindre enn fem kilometer (Lillebye, 2014, s.52).

Avstander har også noe å si for om folk kjører bil eller går. På avstander over en kilometer velger ofte folk bilen (Lillebye, 2014, s.54). I Nasjonal gåstrategi fra Statens vegvesen påpekes det at fire av fem gåturer er under tre kilometer (Berge, Haug et al, 2012, s.57). Korte avstander til målpunkt og funksjoner er derfor viktig for å få opp andelen gående og syklende (Lillebye, 2014, s.54).

Nasjonal sykkelstrategi har satt som mål at åtte prosent av alle reiser skal foregå på sykkel innen 2023 (kommunal – og moderniseringsdepartementet, 2016). Dersom hver syvende bilfører som kjører under fem kilometer bytter til sykkel, når en målet innen 2023 (Lillebye, 2014, s.52).

Litteratur

Av relevant litteratur og empiri vil jeg trekke fram *Nasjonal gåstrategi* fra Statens vegvesen samt *Byer for mennesker* av Jan Gehl som spesielt relevant. Å planlegge for gående og syklende handler om å planlegge for mennesker. Asplan Viak har også utarbeidet *Stadanalyse Etnesjøen* på oppdrag fra Etne kommune i 2010, her er det mye relevant bakgrunnsinformasjon.

Metode

I arbeidet med masteroppgaven gjennomførte jeg en nettbasert spørreundersøkelse. Jeg har også gjort samtaler med folk i Etne, samt gjennomført ulike registreringer som bakgrunn for analyser og videre arbeid. I tillegg har jeg sett på ulike prosjekter hvor hovedveger er endret til attraktive sentrumsgater. Dette har gitt inspirasjon i arbeidet med å utarbeide tiltak med hensyn på myke trafikanter i Etnesjøen.

Struktur

Oppgaven er delt inn i seks kapitler:

Introduksjon til oppgaven

Her presenteres bakgrunn for oppgaven samt oppgavens kontekst og relevans. I tillegg argumenteres det for hvorfor en skal satse på gående og syklende.

Introduksjon til Etnesjøen

Her gis det en innføring til Etnesjøen med analyser, figurer og kart som illustrerer viktige aspekter ved tettstedet i form av identitet, landskap, historie og struktur.

Utfordringer, atferd og ønsker

Her presenteres det videre utfordringer for myke trafikanter i Etnesjøen på bakgrunn av registreringer og samtaler med lokalpersoner. I tillegg inneholder kapitlet registreringer som viser hvordan myke trafikanter ferdes i Etnesjøen. Kapitlet drøfter også ønsker for Etnesjøen fra kommune og lokalbefolkning.

Strategi og prinsipper

Her presenteres det og drøftes viktige strategier, prinsipper og grep for å bedre situasjonen for myke trafikanter i Etnesjøen.

Hovedgrep

Dette kapitlet inneholder hovedgrepet som bør gjøres med tanke på å øke andelen myke trafikanter i Etnesjøen. Kapitlet inneholder både illustrasjonsplaner, snitt og illustrasjoner for å vise hovedgrepet.

Avslutning

Avslutningskapitlet inneholder konklusjon, refleksjon samt forslag til videre arbeid, i tillegg til litteratur- og figurliste. Spørreundersøkelsen som ble gjennomført i Etnesjøen ligger vedlagt til slutt.

God lesning!

8 av 10 droppar gangfeltet

Mange av dei mjuke trafikantane i Etne tek vegen utanom gangfelt og fortau på si ferd i trafikkerte område.

TORSTEIN NYMOEN

Av 62 passeringar valde heile 80 prosent av dei mjuke trafikantane som kom frå fortauet på nordsida av E134 og skulle fortsette over krysset til Tonganevegen og vidare inn Strandavegen i retning skulen, å droppe bruken av både oppmålt gangfelt og fortau.

Det viser registreringar som Lars Røstad har gjort mellom klokka 13.45 og 14.45 i krysset E134/Strandavegen/Tonganevegen i Etne sentrum.

Røstad studerer til å bli landskapsarkitekt, og brukar Etnesjøen som case i si mastergradoppgåve ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU) i Ås.

Det er spesielt skuleungdom han har sett unngå både gangfelt og fortau.

— Eg la også merke til at rullestolbrukarar valde å trille langs Strandavegen framfor å nytte fortauet. Det har truleg samanheng både med at det aktuelle oppmålte gangfeltet ligg eit stykke inn i Tonganevegen, og at det er høge fortauskantar på staden, fortel han.

Vil foreslå tiltak

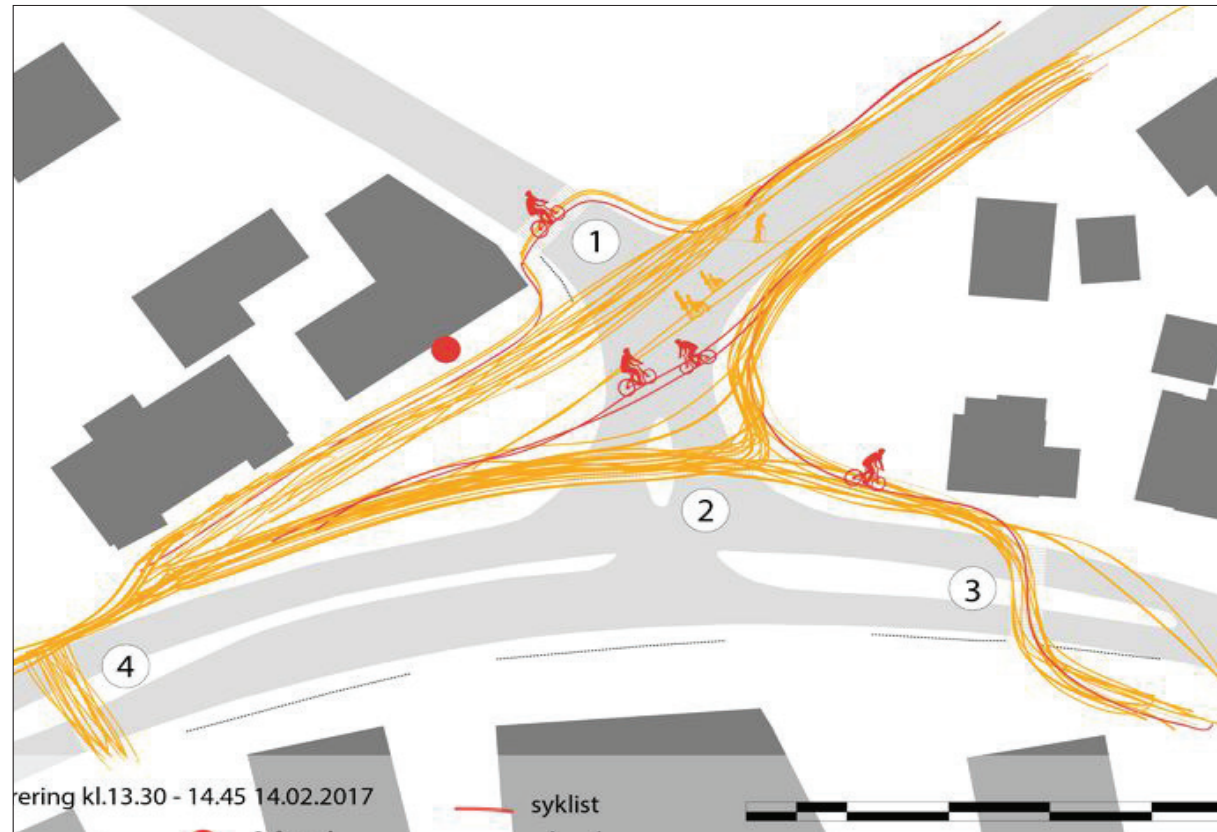
Observasjonane skal studenten bruke i si mastergradoppgåve, som tar føre seg korleis ein i Etne kan leggje betre til rette spesielt for mjuke trafikantar i framtida. I tillegg til det omtalte krysset skal han sjå nærare på både kortsiktrige og langsiktrige tiltak for mjuke trafikantar i Sjøargata, og korleis ein kan knytte Etne senter tettare på sentrum ved å leg-

«*håpar fleire av forslaga i oppgåva mi kan nyttast*

gje betre til rette for fotgjengarar. Han peikar spesielt på det han slår fast er udefinerte område framfor forretningane mellom Etne senter og Gjerde kyrkje.

— Her bør ein sjå på kva areal som bør setjast av til mjuke trafikantar, og kva som bør setjast av til bilistane, meiner han.

At trønderen kasta sine auge nettopp på Etne, heng saman med prosjektet Etnesjøen 2020. Det er eit prosjekt finansiert av Etne kommune og Hordaland fylkeskommune som har som mål å auke Etne sin attraktivitet den dagen E134 blir lagt utanom sentrum.



Dette er registreringane av dei mjuke trafikantane i krysset. E134/Strandavegen/Tonganevegen mellom kl 13.30 og 14.45 tysdag sist veke.

ILLUSTRASJON: LARS RØSTAD



Landskapsarkitekt-student Lars Røstad slår fast at dei mjuke trafikantane i Etne sentrum har mange utfordringar. Til domes her i krysset E134/Strandavegen/Tonganevegen.

FOTO: TORSTEIN NYMOEN

— Dei ønskte innspel på korleis dei kan løyse tilgjengelegheit til sjøen, men også trafikktryggleik, og oppgåva mi er tilpassa etter det, fortel han.

Røstad, som kjem frå Levanger, besøkte Etne første gongen i

august i fjor, og var i den samanheng også med prosjektleiinga på ein ekskursjon til Norheimsund for å sjå på korleis dei har løyst liknande utfordringar. Hans andre reise til Etne var i førre veke.

I oppgåva vil han også sjå nærare på om ein treng så mange framkomer for bil frå E134 til sjøen som ein har i dag, eller om ein kan leggje ei av dei spesielt til rette for mjuke trafikantar. Samstundes legg studenten vekt på at ein på

stadar som Etne ikkje kjem i frå at bil vil forbli eit viktig framkomstmiddel også i framtida, og at ein må ta høgde for det i planlegginga.

— Eg håpar fleire av forslaga i oppgåva mi kan nyttast vidare i prosjektet, seier han.

Rapport til hausten

Prosjektleiars Asbjørn Moe i Etnesjøen 2020 seier at dei ser nytte av at auge utanfrå ser på moglegheiter i sentrum.

— Me ønskte dessutan faglege kompetente innspel, fortel Moe om bakgrunnen for at dei ville knytte til seg ein student som gjennom ei masteroppgåve kunne spele inn problemstillingar og forslag til det vidare arbeidet.

Prosjektet har betalt reise og overnatting for Ås-studenten.

Moe seier at mastergradoppgåva, som Røstad skal ha levert universitetet innan 15. mai, saman med fleire andre rapportar, blir ein vesentleg del i ein endeleg rapport om korleis ein kan utvikle sentrumsområdet i Etne framover. Den endelege rapporten for Etnesjøen 2020-prosjektet, som også vil ta føre seg moglegheiter for utviklinga av sjøfronten i Etne sentrum, vil etter planen bli presentert for ålmenta til hausten.

Fig. 1.02. Faksimilie fra lokalavisen i Etne, Grannar, den 23.februar 2017. På bildet står jeg i krysset som er vist på side 3. Lastebilen kommer fra Tongavegen, Strondavegen til høyre.

INNFALLSVINKEL

Valget av Etne

Før jeg tok kontakt med Etne kommune og tidligere rådmann Elling Hetland i desember 2015, var jeg helt ukjent med kommunen og stedet. Masteroppgaven dukket opp på linjeforeningen Terra Forma sine nettsider og jeg fattet raskt interesse da problematikken og oppgavestedet hørtes ut som en spennende utfordring. Det var kommunen selv som søkte etter masterstudenter som ville skrive oppgave om Etne og jeg var den første som tok kontakt.

Etter litt betenkningstid valgte jeg å takke ja til oppgaven. Det var flere grunner til det:

- Kommunen og prosjektgruppen Etnesjøen 2020 var svært interessert i innspill og et samarbeid fra en masterstudent i forbindelse med løsninger for Etnesjøen, noe som motiverte meg.
- Innspill, ideer og drøftinger fra masteroppgaven kunne bli tatt videre og bli realisert, dette var også motiverende for arbeidet.
- Selve tettstedet appellerte til meg; jeg hadde aldri jobbet med et sted på Vestlandet og utfordringene og problematikken tilknyttet tettstedsutvikling var noe jeg interesserte meg svært for.
- Jeg hadde planlagt å ta emnet gater og byrom våren 2016 og så mulighetene for å fordype meg i noen av de samme temaene i det emnet som i masteroppgaven.
- Å kunne arbeide med sjøfronten og en promenade i Etnesjøen var noe jeg kunne tenke meg.
- Jeg så det som en spennende utfordring å samarbeide med en kommune om en masteroppgave.

Tidlige problemstillinger

Allerede tidlig i arbeidet ble det klart at kommunen og prosjektgruppa hadde svært mange ønsker og innspill med tanke på problemstillinger tilknyttet masteroppgaven. For meg ble det viktig og utfordrende å sette avgrensninger for hva som var en realistisk mengde arbeid. For å få en mest mulig spisset masteroppgave kunne jeg ikke gi meg i kast med alle problemstillinger for Etnesjøen. Tidlige problemstillinger og innspill som kommunen kom med under Skype-møter var:

- Ønske om sammenhengende promenade langs sjøfronten.
- Skisser og løsninger på bruk av plasser og rom i Etnesjøen.
- Behov for mer uteareal ved barneskolen.
- Ønske om tiltak for å håndtere økt trafikk og trafiksikkerhet på E134.
- Ønske om å se på Tinghusgata (Sjoarvegen) og hvordan denne kan utformes for å knytte sentrum sammen med fjorden.
- Ønske om hvordan sjøfronten kan brukes til andre formål enn lossing av gods.
- Behov for mer grøntareal ved kulturhuset Skakkesenteret.
- Hvordan kommunal tomt ved Skakkesenteret kan benyttes i fremtiden.
- Utvikle Etnesjøen som en fjordlandsby.

Problemstillingene ovenfor ble drøftet og vurdert underveis i arbeidet med masteroppgaven. Et av hovedinntrykkene etter min første utferd til Etnesjøen i august 2016 var økt tilrettelegging og fokus på myke trafikanter. Dette var noe jeg ønsket å jobbe videre med.

METODE

I arbeidet med oppgaven har jeg benyttet meg av relevant kunnskap, teori og empiri, gjort utferder og registreringer, hatt samtaler med barn, unge og eldre i Etne, hatt møter med kommunen og ordfører, drøftet stedsanalyse for Etne, gjort spørreundersøkelse og observert bevegelsesmønsteret for myke trafikanter i Etnesjøen. Skissering og drøfting underveis har vært en viktig del av oppgaven for å komme videre til neste steg.

I tillegg har jeg vært på studietur til bygdene Jondal og Norheimsund i Hordaland sammen med prosjektgruppa i Etnesjøen 2020 for å se på hvilke tiltak de har gjort med tanke på gjennomgangstrafikk og gateutforming.

Jeg har benyttet meg av skissering på kart i ulike målestokker for å komme frem til grep og løsninger. I arbeidet med oppgaven har jeg benyttet programmene AutoCAD, GIS, Adobe Illustrator, Adobe Photoshop, Sketchup, Lumion og Adobe InDesign.

AVGRENSNING

- Masteroppgaven er avgrenset til Etnesjøen, administrasjonssenter i Etne kommune og tar ikke for seg tiltak og løsninger for hele kommunen.
- Oppgaven søker etter å finne sammenhenger i tettstedet Etnesjøen. Drøfting av ulike muligheter for tilrettelegging med hensyn til myke trafikanter er en viktig del av oppgaven.
- Hensyn, ønsker og innspill fra kommune og lokalbefolkning vil bli drøftet, men er ikke styrende for endelig resultat.
- Ingeniørmessige betraktninger om vegutforming er utenfor oppgaven.
- Kryssutforming vil bli drøftet, men oppgaven vil ikke gå inn på tekniske detaljløsninger.
- Inspirasjonsfoto fra andre tettsteder kan vise løsninger som er aktuelle i Etnesjøen.
- Fotocollage, illustrasjoner og snitt vil være viktig ved drøfting av fremtidige muligheter.



Fig1.03. Etnesjøen med utsnitt. Ortofoto fra norgebilder.no (2016).

MÅL & VISJON

Undersøke mulighetene og foreslå tiltak for at gåing og sykling kan bli mer attraktivt i Etnesjøen

PROBLEMSTILLING

Hvilke tiltak bør gjøres for at et bilbasert tettsted som Etnesjøen kan bli mer fotgjenger- og sykkelvennlig?

OPPGAVESTRUKTUR

Denne masteroppgaven er delt inn i 6 kapitler, i tillegg til innledning. Målet med inndelingen er at hvert kapittel skal ha en god sammenheng hvor innholdet er lett å forstå.

På slutten av hvert kapittel er det en drøfting som oppsummerer det viktigste innholdet fra kapitlet og som trekker fram de viktigste problemstillingene videre. Drøftingene og oppsummeringene skal fungere som et bindeledd og en rød tråd i oppgaven.

Opgaven inneholder mange figurer. Tanken bak figurene er at de skal fortelle mer enn bare ord og skape økt nysgjerrighet og interesse til den som leser oppgaven.

PROSESS

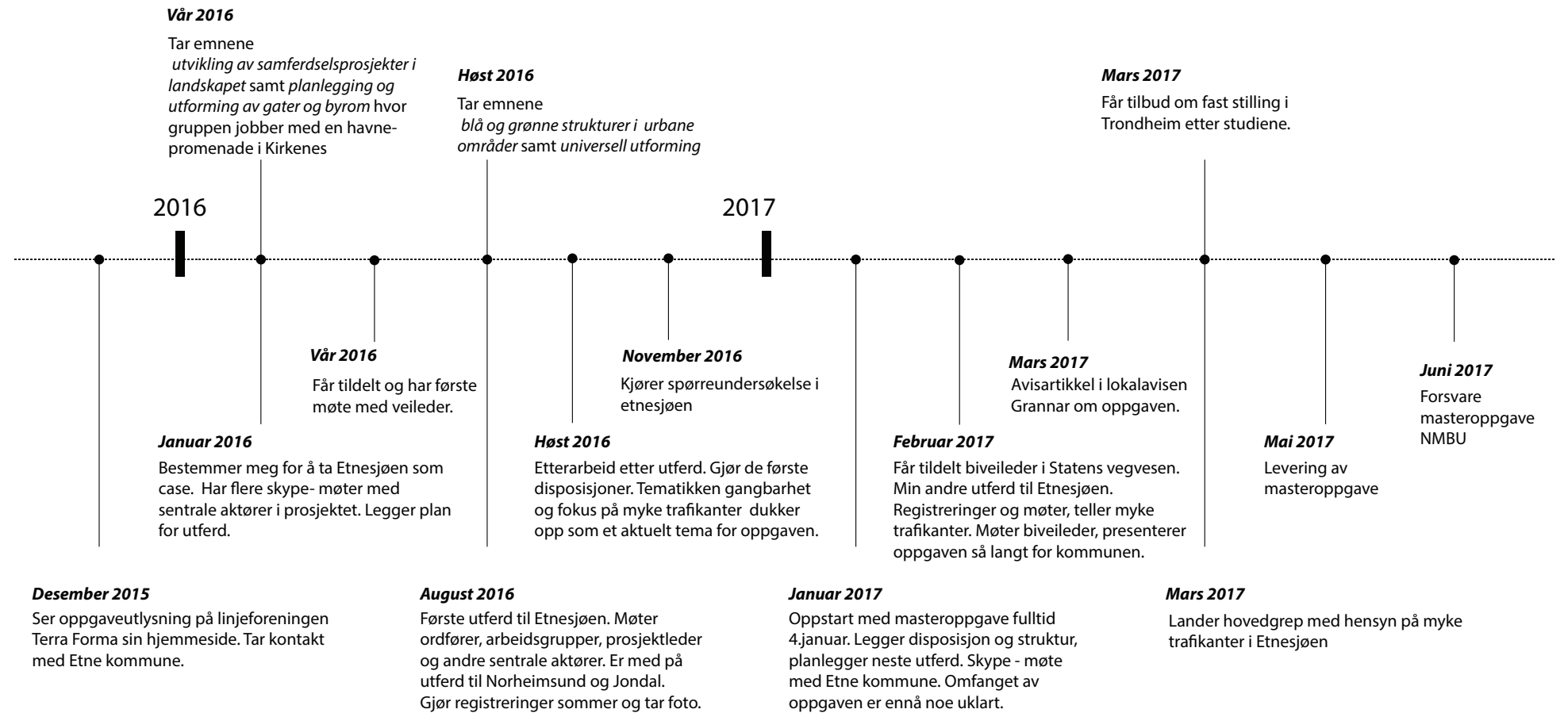


Fig. 1.04. Tidslinje som viser prosessen med masteroppgaven.

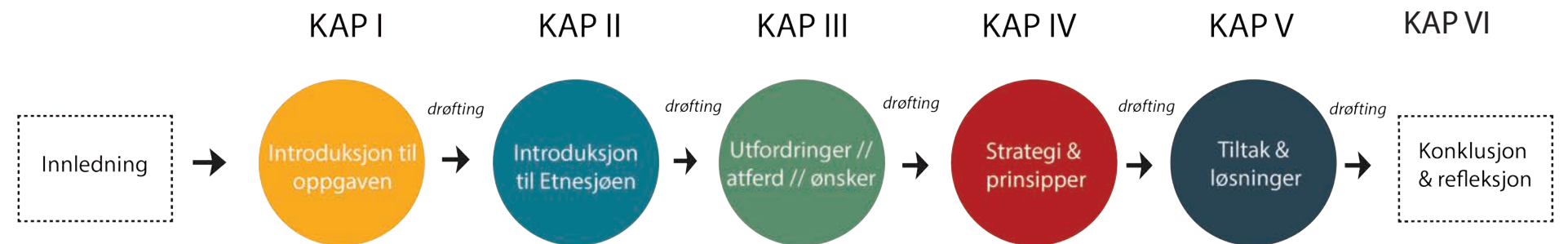


Fig. 1.05. Oppgavestruktur.

Debatt om veg og trafikksikkerhet i Etne

Alternativer til bilen

Vegvesenet vil legge E-134 vekk fra sentrum

Vegvesenet er enig med lokalbefolkningen i Etne, Øien og Øiensvåg. De anbefaler at E-134 legges om sentrumsområdene, når veien nå seiler opp som favoritt for hovedstamveg fra vest til øst.

Mistar handel

Den lokale kundemassen vil bli verande, men Etne sentrum må truleg ofra noko av gjennomfartshandelen dersom vegen blir lagt lengre utanom Etnesjøen, skriv avisa Grannar. I debatten om ny E134 forbi Etne sentrum, har handelen i sentrum og frykta for å stogga den positive utviklinga ved ei omlegging av vegen, vore argument frå visse hald. Transportøkonomisk Institutt påpekar at det ikkje kategorisk har vore noko dødsdom for bygde- og småbysentrum sjølv om hovudferdsårene er flytta bort. Forskarar meiner likevel at Etne nok må ofra noko av handelen for å få sikker E134.

Omkom etter påkjørsel

En kvinne døde etter å ha blitt påkjørt av et vogntog i Etne sentrum.



Skiltar ned til 40 km/t

Farten på E 134 gjennom Etne blir skilta ned til 40 km/t. Dette blir det første av ei rekke tiltak for betre trafikktryggleiken. Etnesjølvinger i Etne sentrum har vore ein av dei mest trafikkerte delane av E 134. Dette er ein utfordring for vegvesenet og lokalbefolkningen. Tiltak som å senke fartsgrensene og sette opp trafikklys er blant dei som blir diskuterte.

Fig. 1.06. Avisutklipp fra Etne. Trafikksikkerhet er en utfordring på dagens E134 gjennom Etnesjøen. Artiklene viser noe av bakgrunnen for oppgaven.

Avisutklippene ovenfor viser noe av oppgavens aktualitet og bakgrunn. En hovedveg gjennom et tettsted kan gi utfordringer med hensyn på ferdsel og trafikksikkerhet for myke trafikanter.

Fig.1.07. Avisutklipp som viser oppgavens relevans.

Avisutklippene ovenfor viser at et satsning på myke trafikanter er et dagsaktuelt tema landet rundt. Temaet skaper engasjement og debatt blant befolkningen.

OPPGAVENS RELEVANS

I dag: myke trafikanter underordnet bilen

Fremtiden: Bilen underordnet myke trafikanter?

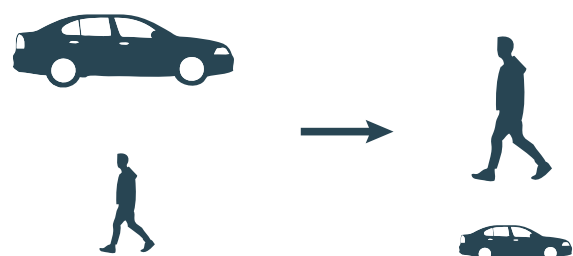


Fig1.08. Bilen versus myke trafikanter.

TETTSTEDSUTVIKLING HISTORISK SETT

De første tettstedene og industrialiseringen

De naturgitte forholdene var ofte avgjørende for hvor tettsteder ble lagt. Med industrialiseringen på 1800-tallet vokste det frem tettsteder rundt ny industri, slik som Rjukan og Odda (Lund, 1997, s.130). Industrialiseringen ga mulighet for økt velferd for folk, en fikk innlagt strøm og toalett og levestandarden økte. Perioden etter den andre verdenskrig var preget av stor økonomisk vekst, innføringen av folketrygden i 1967 var et viktig høydepunkt i utbyggingen av velferdsstaten (Lund et al., 1999, s.82)

Bilen

Med den økonomiske veksten etter krigen fikk folk råd til egen bil, en luksus tidligere forbeholdt noen få. Bilen har lagt føringer for hvordan norske tettsteder og byer har utviklet seg helt siden 1960-tallet (Boasson, 1997, s.3) Når byer og tettsteder vokste ble folk avhengig av bilen for å nå ulike funksjoner og gjøremål. (Boasson, 1997, s.4) Myke trafikanter ble ofte «glemt» i planleggingen da bilen symboliserte framskritt, individuell frihet og moderne tider. Elin Lerum Boasson påpeker i informasjonsheftet *By for folk – bilen ut* hvordan «enhver bilreise begynner og ender på en parkeringsplass. Parkering er et viktig element i kampen mot økt bilisme» (Boasson, 1997, s.9).

Når det norske folk ble spurt om det å ikke styrke kapasiteten på parkering og veg var mostanden massiv, noe en undersøkelse av Næss og Engesæter i 1992 viste (Næss et al., 1996, s.55). Kollektivtrafikken og den ikke-motoriserte trafikken taper i konkurranse med bilen når dekning og kapasitet på vegnett og parkering er god (Næss et al., 1996, s.9).

Kjøpesentrene

Framveksten av kjøpesentre på 1970- og 80-tallet bidro ikke positivt i kampen mot økt bilisme. Flere har debattert hvilket byliv slike sentre gir. Professor ved arkitektthøyskolen i Oslo, Jan Olav Jensen, beskriver kjøpesentre som arkitektonisk dop, «deilig der og da» (Lundgaard, 2012). Videre er Jensen kritisk til hvordan kjøpesentre er indre verdener der alt fra adgang til klima er kontrollert, og han hevder at «kjøpesentre er drepende for det tradisjonelle bylivet» (Lungaard, 2012).

Det tradisjonelle bylivet – mulighetene

Det tradisjonelle bylivet gir uendelig mange muligheter kontra livet på kjøpesentrene. Jan Gehl peker på hvordan byer bør bygges med hensyn på mennesker og den menneskelige skala i boken *Byer for mennesker*. Gehl peker på hvordan menneskene som ferdes i byens rom er blitt stadig dårligere behandlet. Dårlig plass, hindre, støy, ulykkesrisiko og forurensning er vilkårene for byliv rundt omkring i verden (Gehl, 2010, s.13).

BÆREKRAFTIG UTVIKLING

I kjølvannet av Brundtlandskommisjonens rapport på 1980-tallet ble ideen om en bærekraftig tettsteds- og byutvikling født (Thoren, 2014, s.82). 9 av 10 bor i dag i små, mellomstore eller store byregioner i Norge og det er her befolkningsveksten er størst (Bjørge, 2016). Håndbok 23 fra Direktoratet for naturforvaltning nevner hvordan stortingsmelding nr.23 (2001-2002) har en målsetting om «å utvikle tette og funksjonelle byer/ tettsteder, hvor det legges vekt på miljøvennlig transport og lett tilgjengelig og attraktiv grønnstruktur» (Direktoratet for naturforvaltning, 2003, s. 7).

Håndboken nevner videre hvordan hovedelementene i en bærekraftig bystruktur består av en sammenhengende

grønnstruktur, et sterkt sentrum med mangfold av boliger og arbeidsplasser samt lokalsamfunn hvor de fleste funksjoner ligger innenfor en radius på 500 meter. Hovedvegssystemet bør også gå utenom sentrum og lokalsamfunn og kollektivtransporten er ryggraden i strukturen. I tillegg gir et effektivt sykkelnett gode forbindelser mellom funksjonene og gjør sykkelen til et ettertraktet transportmiddel (Direktoratet for naturforvaltning, 2003, s. 7).

En bærekraftig utvikling har både en sosial, miljømessig og økonomisk side, noe figuren under illustrerer (Helgesen, 2016, s.8).

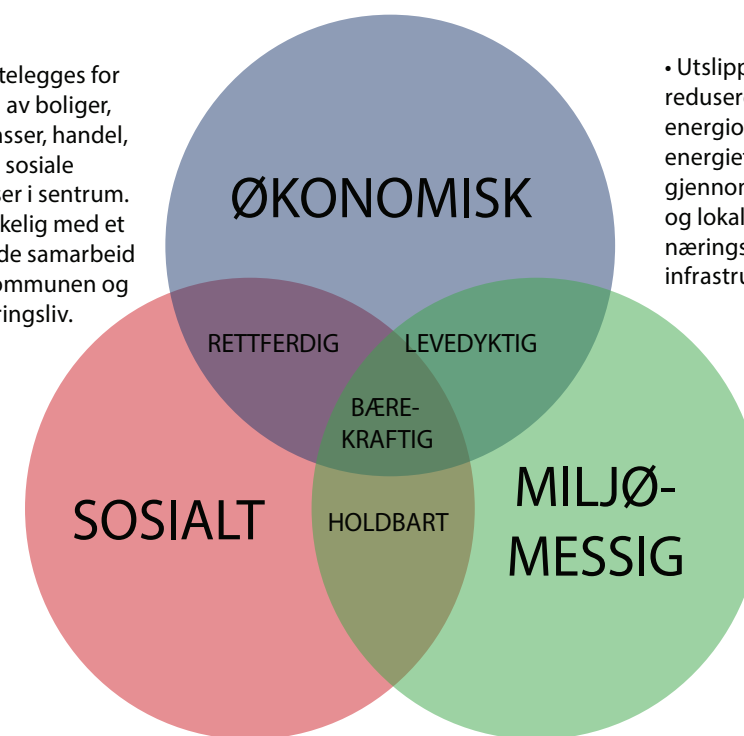
DIMENSJONER VED BÆREKRAFTIG UTVIKLING

• Det føres en aktiv og helhetlig sentrumpolitikk som skaper et godt og levende bymiljø.

• Potensialet for fortetting og transformasjon utnyttes før nye utbyggingsområder tas i bruk.

• Det tilrettelegges for etablering av boliger, arbeidsplasser, handel, service og sosiale møteplasser i sentrum. Det er ønskelig med et forpliktende samarbeid mellom kommunen og privat næringsliv.

• Utslipp av klimagasser reduseres gjennom energiomlegging og energieffektivisering og gjennom planlegging og lokalisering av næringsvirksomhet, boliger, infrastruktur og tjenester.



• Arkitektur, kulturminner, landskapsverdier, vann og grønne elementer tas aktivt i bruk som ressurser i sentrumsutviklingen.

• Kommunene sikrer høy arealutnyttelse rundt kollektivknutepunkt og tilrettelegger for økt bruk av sykkel og gange i dagliglivet

• Transportveksten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange

• Fortetting og nye utbyggingsområder fordrer trygge avrenningsveier for vann og det påsees at folks sikkerhet og helse mot naturfarer ivaretas.

Fig1.09. Dimensjonene ved bærekraftig utvikling. Figur hentet fra temahefte KS, tilgjengelig fra <http://www.ks.no/contentassets/317004035a4e44bb8629c144fd8bcb1a/temahefte---politikeropplring-11.11.16---11.00---nett.pdf> (05.04.2017).

Hvorfor satse på myke trafikanter?

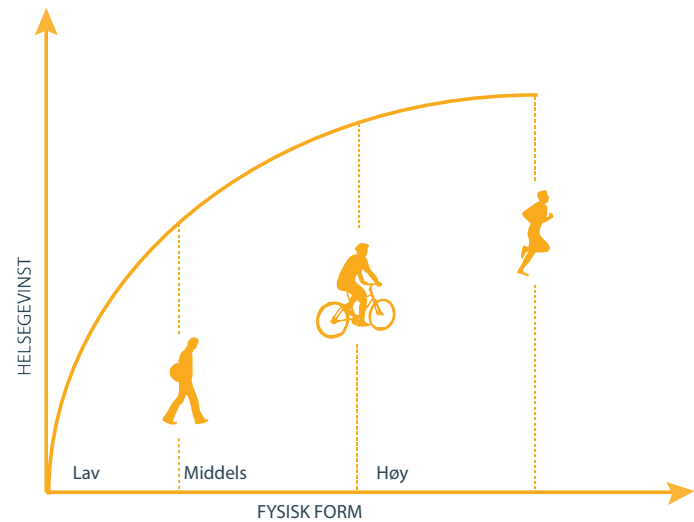


Fig 1.10. Forholdet mellom helsegevinst og fysisk form. Basert på en figur av walk21, funnet i Nasjonal gåstrategi (Berge, Haug et al., 2012, s.50).

Hvorfor satse på de gående og syklende

De myke trafikantene er en viktig ressurs for landets byer og tettsteder. Siden 1960-tallet har bilen vært det transportmiddelet som benyttes mest, selv i tettbygde strøk. Dette gir konsekvenser for arealbruk og utforming av uteområder siden bilen er svært plasskrevende. En annen arealbruk kan fremme økt livskvalitet for flere enn bilbrukere (Lillebye, 2014, s. 36).

I omgivelser hvor bebyggelsen er spredt utover og hvor avstanden er stor mellom funksjonene, oppleves gåturen som langtakkelig og uten variasjon i innhold (Gehl, 2010, s.63). Fotgjengere har behov for nye sanseintrykk i gjennomsnitt hvert 4. til 5. sekund for at turen skal oppleves som interessant (Gehl, 2010, s.87).

Store asfaltflater har ofte opplevde barrierer som parkerte biler, gjerder og andre elementer som gjør orientering og ferdsel vanskelig for myke trafikanter. Med tanke på universell utforming er det viktig å tilrettelegge for alle mennesker uansett bevegelseshemninger. God mulighet for orientering er et av de 12 prinsippene for universell utforming (North Carolina State University, 1997).



Fig 1.11. Fordeler tilrettelegging for gåing. Basert på kapittel 2 i Nasjonal gåstrategi (Berge/ Haug et al., 2012, s.45 - 51).

Attraktivitet

For å gjøre gåing mer attraktivt bør en gi folk en grunn til å oppholde seg og gå i sentrumsområder (Waage, 2016). Et tettsted som er attraktivt for gåing bør ha kort avstand mellom funksjonene.

Alf Waage, prosjektleder i Norske Arkitekters landsforbund, presenterte i kurset *walkability* hvordan nærhet er grunnstammen i en bygd; en bør finne de fleste funksjoner en trenger innenfor 10-minutters gåavstand. Kurset fant sted på Arkitektenes hus, og var arrangert av NAL (Norske Arkitekter Landsforbund). Forskning tilknyttet gangavstander viser at det å gå 5 – 10 minutter er akseptabelt for å nå ulike målpunkter og en holdeplass for kollektivtransport. Avhengig av gangfart tilsvarende 10 minutters gange ca. en kilometer, noe som samsvarer med at 1 km anvendes som mål for gåavstand i arealplanlegging (Berge et al., 2012, s.65).

Både skole, sykehjem, boliger, torg, handel og arbeidsplasser er sentrale i en levende bygd (Waage, 2016). Det er imidlertid lettere å trekke offentlige funksjoner tilbake til sentrumsområder enn store handelsbokser. Det er også en økonomisk gevinst ved å satse på gående. Handelsstanden i bysentra kan være skeptisk til å legge til rette for gåing på bekostning av bilen, men erfaringer viser at bysentra som er mer tilpasset myke trafikanter har høyere overskudd for næringsdrivende enn bilbaserte forsteder. Tettsteder som er mer tilrettelagt for myke trafikanter, kan vise til at folk blir lenger, bruker mer penger på steder som de trives i og kommer oftere tilbake (Berge et al., 2012, s.65).

“Gåing er knyttet til en rekke funksjoner i vårt daglige liv, blant annet sosialt liv, rekreasjon, helse og transport.”

-Guro Berge, sosiolog og seniorrådgiver, Statens vegvesen (Butenschøn, 2012, s.307)

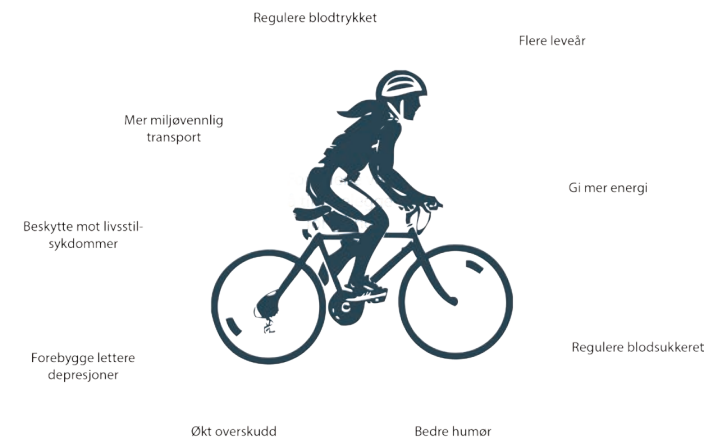


Fig 1.12. Fordeler med en 20 minutters sykkelturn for en person som er lite fysisk aktiv. Basert på artikkel i *IDÉKATALOG: Get a bike. Break free! 50 løsninger for bedre sykkelbyer* (FutureBuilt, 2015, s. 114).

Forskning tyder på en betydelig gevinst knyttet til fysisk aktivitet. Ved å være i bevegelse en halv time daglig får en dekket det viktigste grunnbehovet for aktivitet og mosjon (Dahlman, 2005, s.25). Blant den voksne befolkningen i landet går under halvparten 10 minutter sammenhengende daglig (Berge, et al., 2012, s.50). Når vi går belaster vi ikke samfunnet med unødvendig bilkjøring, vi kan være sosiale i møte med andre mennesker, vi kan utforske omgivelsene og ta del i naturopplevelser (Dahlman, 2005, s. 25).

Syklister

Sykling gir en merverdi i form av bedre helse og gir liten slitasje på vegene. Sykling er dessuten det kjøretøyet som er mest miljøvennlig (Lillebye, 2014, s.52).

Nasjonal sykkelstrategi fra Statens vegvesen har som delmål «å fremme sykkel som transportform, doble sykkeltrafikk i byer og tettsteder, få 80 prosent av barn og unge til å sykle eller gå til skolen samt øke framkommelighet og trafikksikkerhet for syklister» (Espeland/ Amundsen, 2012, s.4). Rapporten påpeker videre at sykkelveg med fortau, sykkelveger, veger med blandet trafikk, grøntdrag og stier alle kan være en del av et overordnet sykkelvegnett (Espeland/ Amundsen, 2012, s.4).

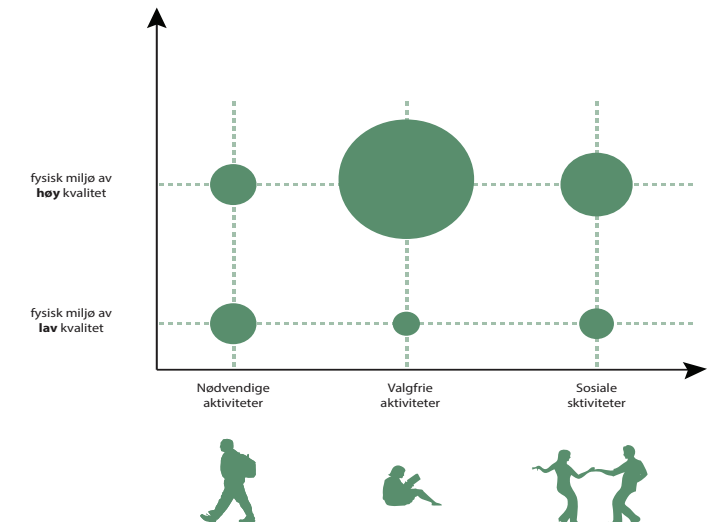


Fig 1.13. Forholdet mellom uteroms kvalitet og uteaktivitet, fremstilt grafisk. Figur basert på illustrasjon av Camilla Richter-Friis van Deurs i *Byer for mennesker* av Jan Gehl (Gehl, 2010, s.31).

Infrastruktur og virkemidler

Bedre og mer tilrettelagte fysiske omgivelser er viktige punkter for å gjøre sykling mer attraktivt. Bedre infrastruktur vil øke andelen syklister, viser holdningsundersøkelser (Espeland/ Amundsen, 2012, s.5). De viktigste virkemidlene for økt sykling er bedre drift og vedlikehold, etablering av nye anlegg for syklister samt tilrettelegging for syklister på dagens trafikkarealer (Espeland/ Amundsen, 2012, s. 5).

Antall sykkelturner per innbygger er synkende, selv om 80 prosent av landets befolkning har sykkel (Lillebye, 2014, s. 52). Idékatalogen 50 løsninger for bedre sykkelbyer påpeker at sykkelen blir stående i boden om folk opplever det som utrygt å sykle, da oppnår en ingen helsegevinst (FutureBuilt, 2015, s.114). God tilrettelegging for syklister er derfor samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Fysisk aktivitet

Fysisk aktivitet har blitt en mangelvare i dagens samfunn. Vi sitter mer stille og er betydelig mer utsatt for mangelsykdommer enn før, risikoen for sykdommer øker ved fysisk inaktivitet (Karlsson et al., 2008, s. 5). Reisevaner kan påvirke folks helsetilstand.

Gjennom nasjonale reisevaneundersøkelser har det kommet frem at 22 prosent av alle daglige reiser gjøres til fots. Nasjonal reiselivsundersøkelse definerer en gangtur som «en reise som i sin helhet foregår til fots fra start til endepunkt» (Berge et al., 2012, s.54). Her er det viktig å påpeke at reisen i sin helhet må foregå til fots, en gangtur til stasjonen for å ta toget videre til jobb telles ikke.

Utfordringer satsning myke trafikanter

Sælensminde (2008, s.5) poengterer at en både kan ha positiv og negativ helseeffekt av fysisk aktivitet da fysisk aktivitet kan føre til en større sjanse for skader og ulykker. Men for mye oppmerksomhet rundt sykkelulykker kan få sykkel til å fremstå som et farlig og risikofylt fremkomstmiddel da statistikk viser at det skjer flere ulykker i hjemmet. Dansk forskning viser at en lever i gjennomsnitt syv år lengre hvis en sykler en halvtime hver dag (Heglvold, 2016, s.37). Jeg vil derfor hevde at gevinstene med sykling er større enn de negative sidene.

Nasjonale gåstrategi

For å øke fokuset på de gående har Statens vegvesen utarbeidet en nasjonal gåstrategi hvor målet er å få flere til å gå og legge til rette slik at alle opplever gåing som innbydende (Berge et al., 2012, s.16). Aldersgruppen som går mest er de mellom 13 og 18 år, noe som kan ha sammenheng med at de ikke har sertifikat for bil. Data fra perioden 1992- 2009 forteller at gåing er den mest benyttede reiseformen på hele reiser etter bilen. Danmark og Sverige har høyeste reiseandel på henholdsvis sykkel og gåing. (Berge et al., 2012, s. 54). De største byene har flere reiser til fots, befolkningstetthet og sentralitet styrer våre reisevaner (Berge et al., 2012, s.54). Den nasjonale reiselivsundersøkelsen for 2013/2014 forteller at andelen reiser til fots i nærmiljøet (radius 2km) er på 52 prosent (TØI, 2014, s.2). Av reiser under 1 kilometer utgjør gåturer 68 prosent. Nasjonal reisevaneundersøkelse fra 2013/14 viser også at flertallet av reiser gjennomføres med bil når lengden er på over én kilometer (Hjorthol et al., 2014, s.27). Siden den nasjonale reisevaneundersøkelsen i 2009 har gjennomsnittlig reiselengde til fots økt til 2,2 kilometer og hver gåtur tar i gjennomsnitt 22 minutter. Hver sykkel tur tar i gjennomsnitt 17 minutter og er 5,1 kilometer lang. (Hjorthol et al., 2014, s. 29).

Studier

Studier gjort av Sælensminde og Torkildsen (2010, s.3) viser at folk som er fysisk aktive har betydelig større sjanse for et lengre liv med økt livskvalitet. Dette gjelder for alle aldersgrupper. I denne modellen er en fysisk aktiv person definert som «person som tilfredsstillt myndighetenes anbefaling om 30 minutters moderat daglig aktivitet» (Sælensmind og Torkildsen, 2010, s.3). I Nasjonal gåstrategi nevnes det at gåing er «en sentral aktivitetsform for å opprettholde god helse (Berge et al., 2012, s.50).

Dagens folkehelse- landsgjennomsnitt

Med folkehelse menes «befolkningens helsetilstand og hvordan helsen fordeler seg i en befolkning» (lovdata.no, 2011). I den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2013/14 svarte 9 prosent at de hadde problemer fysisk som hindret dem fra å benytte transportmidler eller bevege seg utendørs, og gåing var det som var vanskeligst (Hjorthol, 2014, s.10).

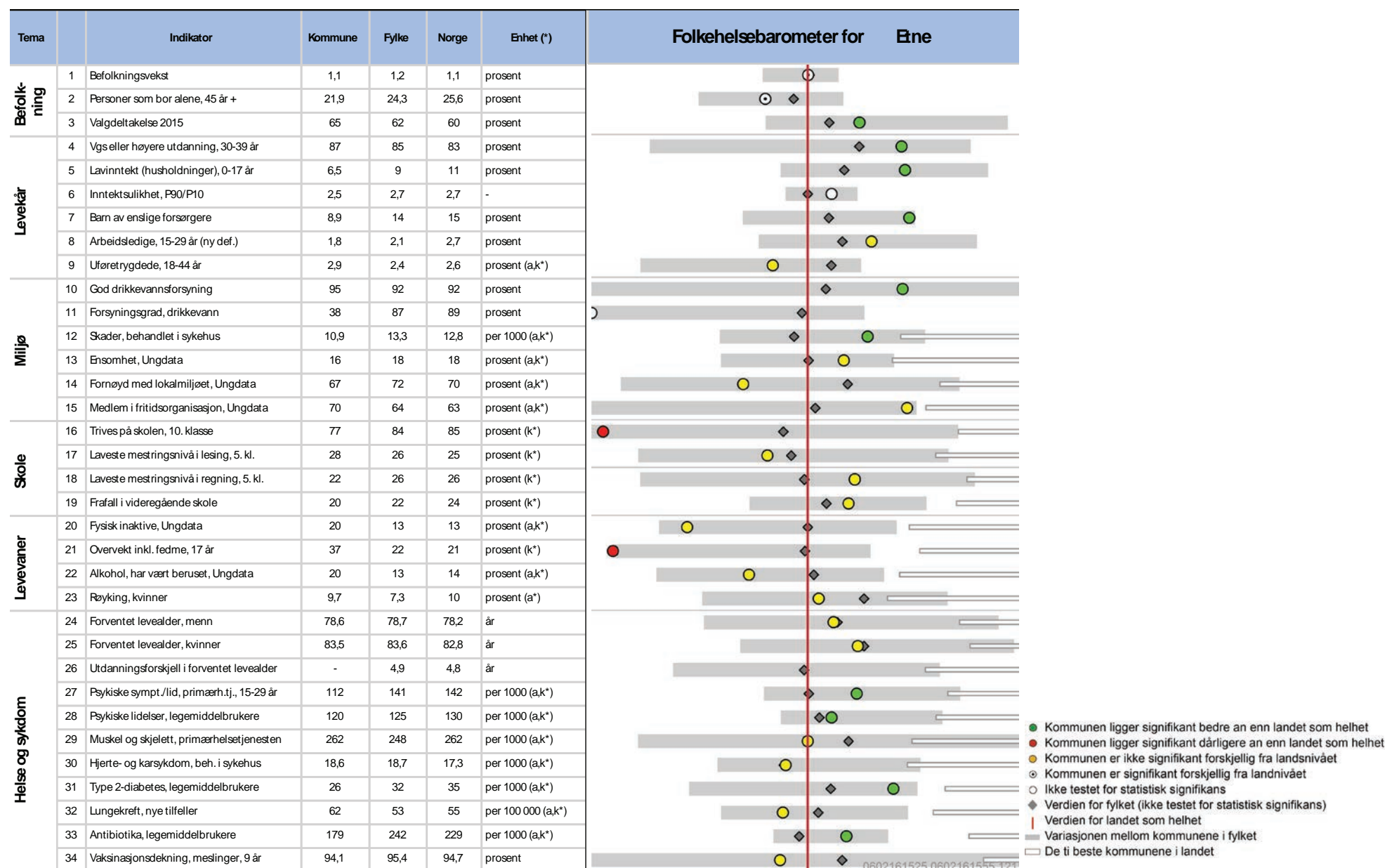


Fig.1.14. Folkehelseprofil Etne. Profilen viser nøkkeltall i Etne og Hordaland fylke sammenliknet med landstall. Data fra folkehelseinstituttet, 2016.

Nasjonale mål og føringer

Loven om folkehelsearbeid skal «fremme befolkningens helse, trivsel, gode miljømessige og sosiale forhold og bidra til å forebygge fysisk og psykisk skade, sykdom eller lidelse» (lovdata.no, 2011). Loven skal også tilrettelegge for et metodisk arbeid med folkehelse i et langt perspektiv (lovdata.no, 2011). I denne sammenhengen har kommunene blant annet et ansvar for å «fremme folkehelse innen de oppgaver og med de virkemidler kommunen er tillagt, herunder ved lokal planlegging og utvikling, tjenesteyting og forvaltning» (lovdata.no, 2011).

Folkehelseprofiler

Folkehelseinstituttet har gjennom folkehelseprofiler gitt kommuner oversikt over befolkningens helsetilstand samt påvirkende faktorer. Folkehelseprofilen for Etne i 2016 viser at 10-klassinger trives dårligere på skolen enn landsgjennomsnittet og at andelen med overvekt og fedme er høyere enn ellers i landet blant 17-åringer (Stoltenberg et al, 2016, s.1).

Folkehelsebarometeret for Etne

Folkehelsebarometeret for Etne viser at det er utfordringer knyttet til fedme og overvekt samt trivsel på skolen for 10-klassinger. Når det gjelder helse og sykdommer skiller ikke Etne seg nevneverdig fra landsgjennomsnittet, men kommunen har også en utfordring knyttet til ungdom som er fysisk inaktive. Andelen unge som er fornøyd med lokalmiljøet, er også noe lavere enn landsgjennomsnittet. Det er også verdt å merke seg at andelen som har benyttet alkohol eller vært beruset, er noe høyere enn landsgjennomsnittet og gjennomsnittet for Hordaland.

Kommunen har en noe høyere andel av uføretrygdede mellom 18 – 44 år enn landsgjennomsnittet. Andelen som er behandlet for hjerte- og karsykdommer på sykehus er også noe høyere (Stoltenberg et al, 2016, s.4).

Tilrettelegging av de fysiske omgivelsene med hensyn på myke trafikanter kan være ett av flere tiltak for å øke folkehelsen i Etne.

Folgefonna

Odda

KAP. 2

INTRODUKSJON TIL ETNESJØEN

Skånevik

E134

Fv.34

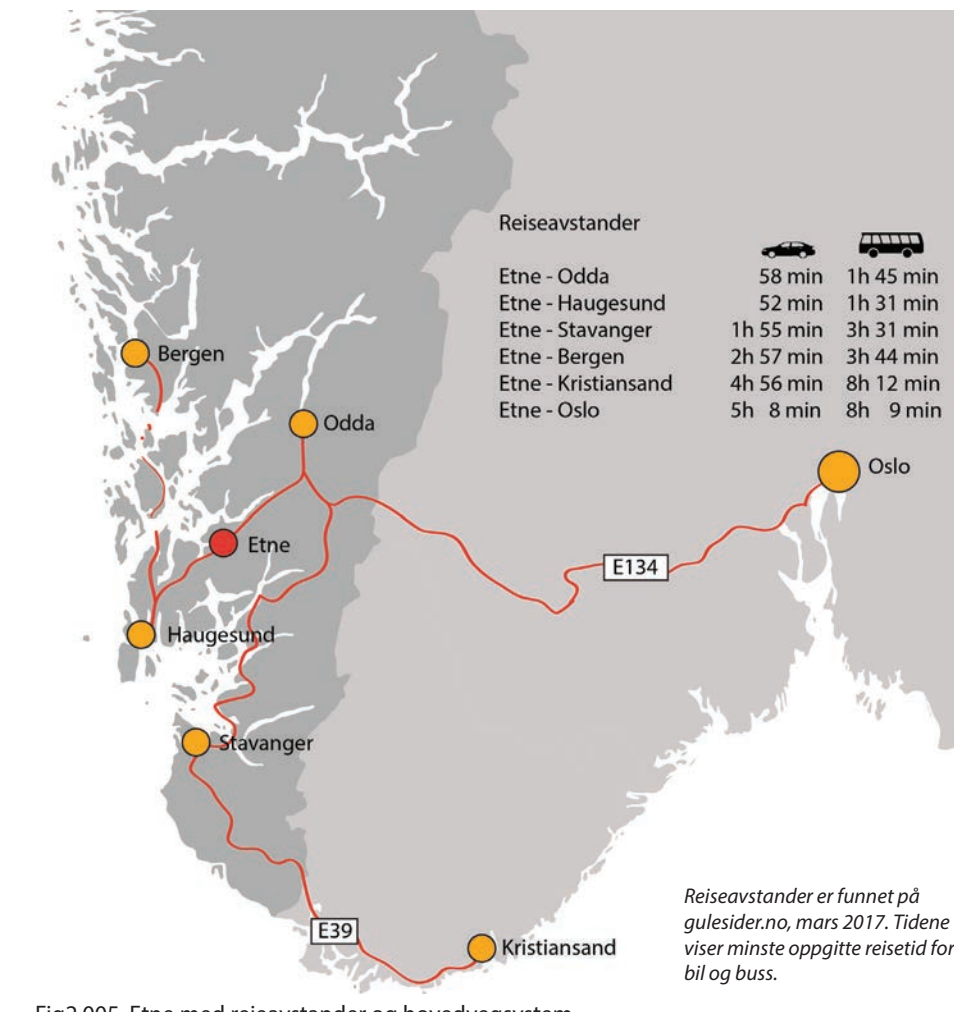
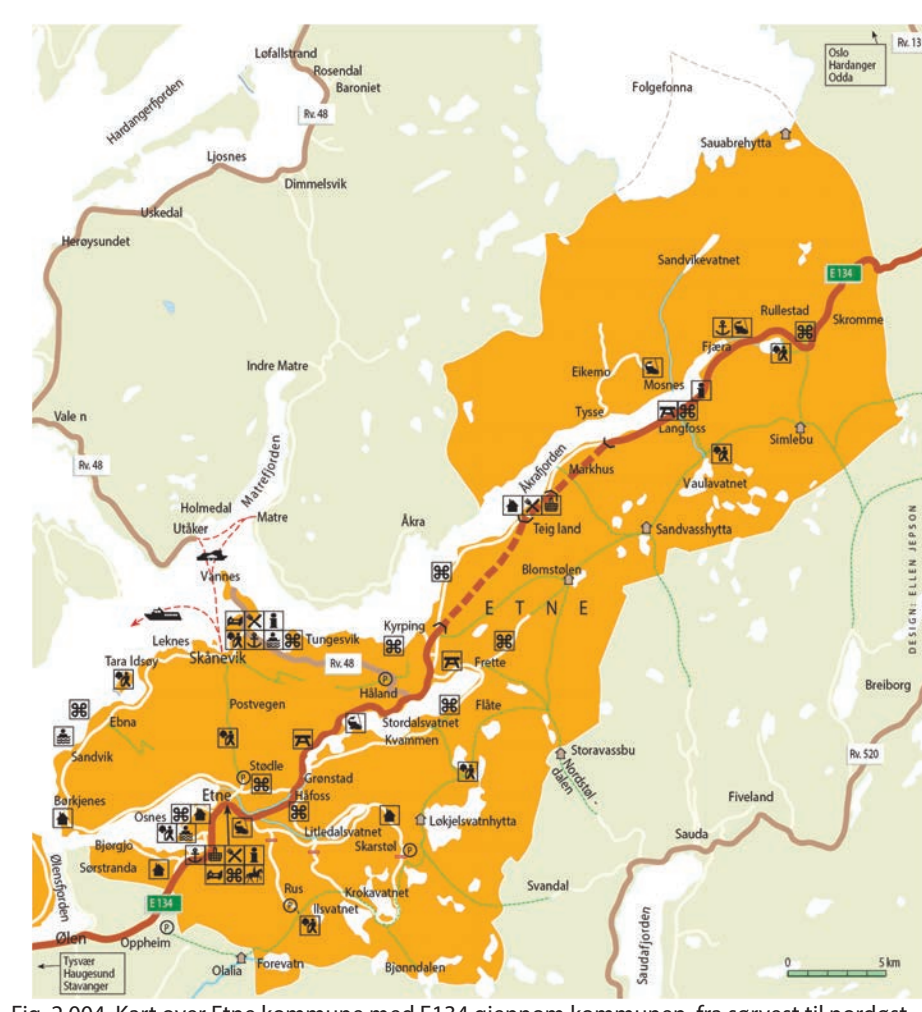
Etnesjøen

Etnefjorden

E134

Fig. 2.001. Fotoet viser Etnesjøen med landskap og omgivelser. Bak til venstre skimter en Folgefonna der Odda ligger i dalen bak. Etnesjøen er innfallsporten til fjellheimen for de som kommer vestfra på E134. Bildet er tatt mot nordøst. Hentet fra <https://www.google.no/maps/> (2017).

KORT OM ETNE



Reiseavstander er funnet på gulesider.no, mars 2017. Tidene viser minste oppgitte reisetid for bil og buss.

Innbyggertall Etne kommune
4135 innbyggere (per 4.kvartal 2016)

Fødte hittil i år
51 personer (per 4.kvartal 2016)

Døde hittil i år
37 personer (per 4.kvartal 2016)

Nettoflytting hittil i år
15 personer (per 4.kvartal 2016)

Folkevekst hittil i år
29 personer (per 4.kvartal 2016)

Innbyggertall Etnesjøen tettsted
1207 innbyggere (per 2015)

Personer med innvandrerbakgrunn
485 personer (per 2016)

Per privathusholdning
2,42 personer (per 2016)

Innbyggere per km² landareal
6 personer (per 2016)

Kommunens areal
735 km² (per 2016)

Etne kommune

Etne er en langstrakt kommune med 4135 innbyggere (Statistisk sentralbyrå, 2016) som ligger lengst sør i Hordaland fylke. E134 går gjennom kommunen og administrasjonssenteret Etnesjøen er et viktig handelssted for hytteturister på veg til fjellheimen. Over halvparten av kommunen består av fjell og utmark, trange daler og høyreiste fjell er karakteristisk for regionen. 44 prosent av kommunens befolkning bodde i 2015 i kommunens to tettsteder; Skånøvik og Etnesjøen (store norske leksikon, 2016).

Administrasjonssenteret Etnesjøen hadde 1207 innbyggere i 2015 (snl.no, 2016). Her finner en også kommunale funksjoner og tjenester som rådhus, sykehjem og bibliotek.

Reiseavstander

Etne ligger midt mellom Haugesund og Odde og nærmeste flyplass er på Karmøy utenfor Haugesund. Det er stor forskjell i reisetid om en velger å reise kollektivt eller med bil til og fra Etne, noe fig. viser. Dagens E134 gjennom Etnesjøen er vedtatt lagt sør for tettstedet i 2015 (vegvesen.no, 2016). Etne kommune (2015) har vedtatt kommunedelplan for strekningen E134 Solheim - Bakka men ikke reguleringsplan. Strekningen er foreløpig ikke prioritert i Nasjonal Transportplan for 2018 - 2029 (vegvesen.no, 2017).

Fig. 2.005. Kommunefakta Etne. Data fra statistisk sentralbyrå og snl.no (2017).

LANDSKAP & TOPOGRAFI

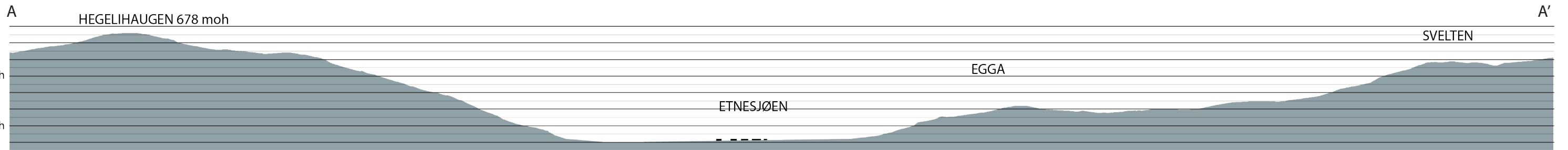


Fig. 2.006. Terrangsnitt som viser Etnesjøen i forhold til fjellene rundt. Sett fra nord til sør.



Fig. 2.007. Topografi og landskapsrom rundt Etnesjøen.

Landskapet

Administrasjonssenteret Etnesjøen ligger i et frodig jordbrukslandskap innerst i Etnesfjorden, skjernet av høyeste fjell på opptil 700 meter over havet.

I boken *Kulturhistorisk vegvisar Etne* beskriver Svein Olaf Dahl hvordan Etne ligger der hvor de trange U-dalene Litledalen og Stordalen møtes og danner en vid dal (Brekke, 2001, s.12). Karakteristisk for Etne er terrasselandskapet med morenerygger avsatt fra istiden, her finner en den mest fruktbare jorda i kommunen. Etnelva har bidratt til å forme landskapet der den renner i store svinger ned mot elvesletta og Etnesfjorden (Brekke, 2001, s.13). En av kommunens største attraksjoner er Langfoss med et fall på 612 meter ned mot Åkrafjorden (Brekke, 2001, s.240).

Landskapet rundt Etnesjøen danner tydelige vegger i rommet som vist i fig. Etne sentrum (heretter kalt Etnesjøen) har tydelige avgrensninger i nord og sør og er avgrenset av Etnesfjorden i vest og Etnelva i øst.

Sentrum av Etnesjøen har vokst i retning østover, noe som vil bli vist i senere figurer. Selve Etnesjøen ligger på en flat og fruktbar Elveslette.

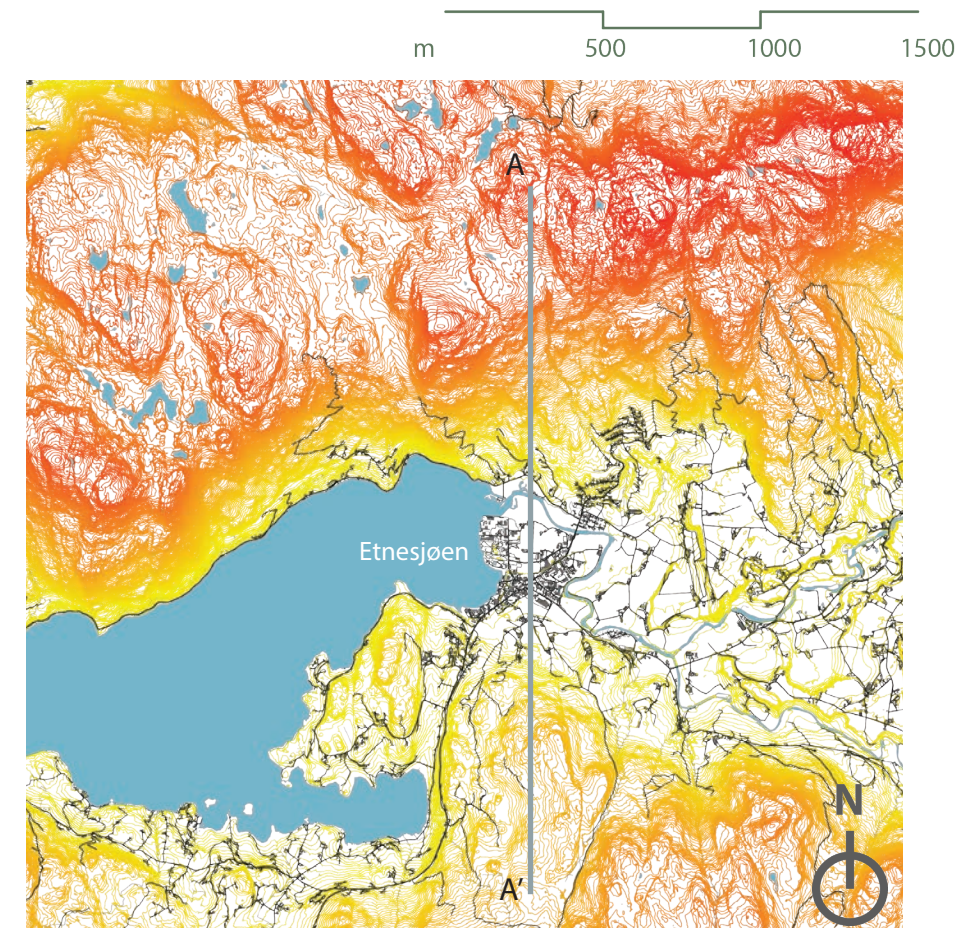
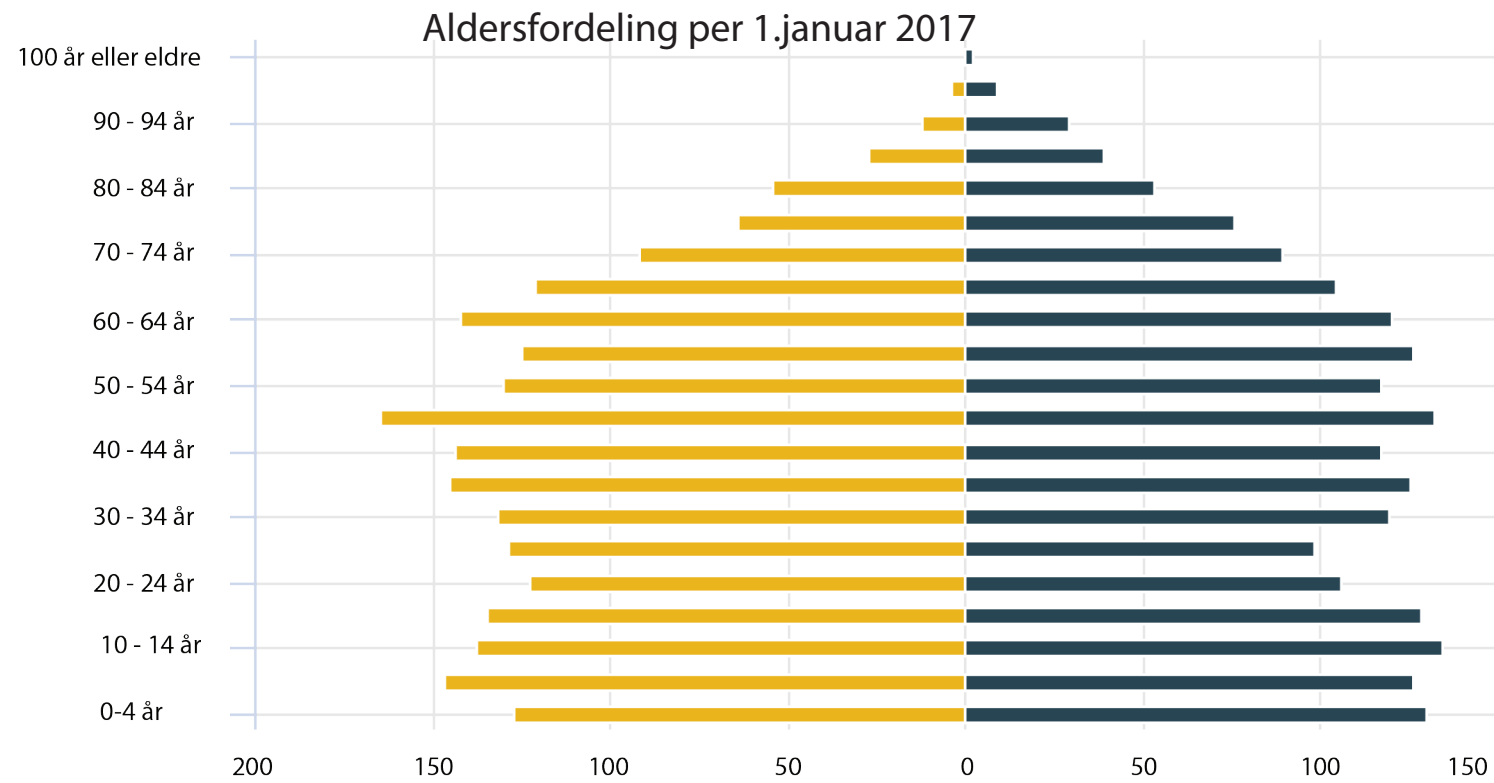


Fig. 2.009. Terreg og topografi rundt Etnesjøen.



Fig. 2.008. Panorama fra Etnesjøen mot fjordlandskapet. Bratte fjellsider mot nord er karakteristiske vegger i landskapsrommet.

FAKTA OG TALL - FOLK I ETNE

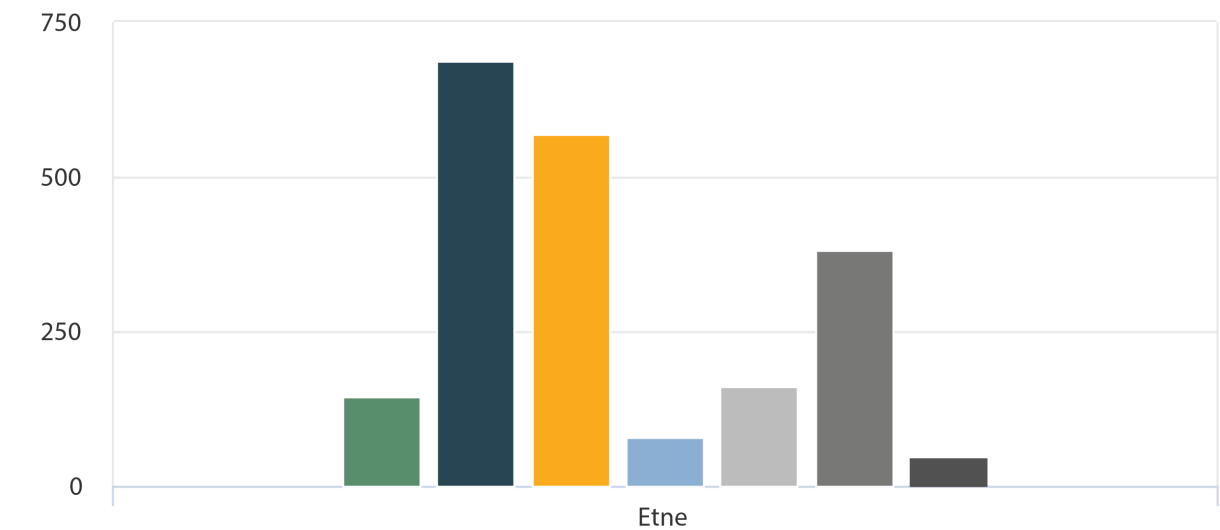


Kilde: Folkemengde, Statistisk sentralbyrå, 2017.

● Menn ● Kvinner

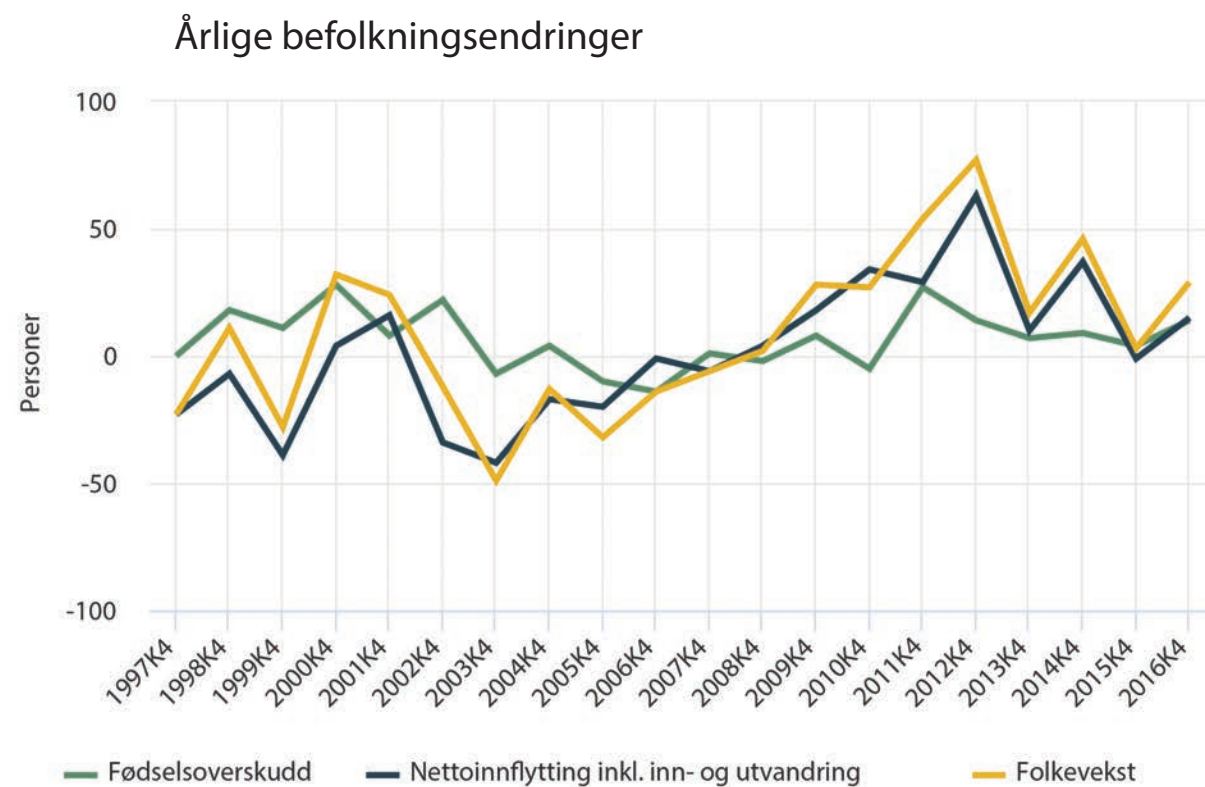
Fig. 2.010. Aldersfordeling Etne kommune.

Hva innbyggerne i Etne kommune arbeider med



Kilde: Registrert basert sysselsetting, Statistisk sentralbyrå, 2017.

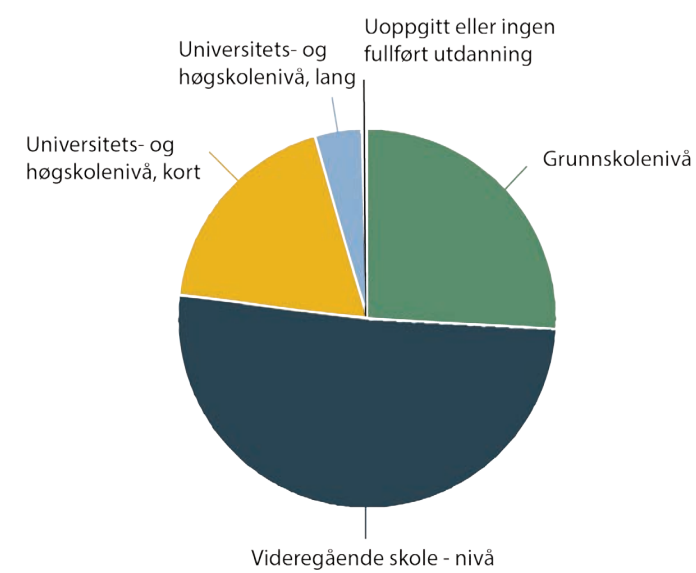
Fig. 2.012. Hva innbyggerne i Etne kommune arbeider med.



Kilde: Folkemengde, Statistisk sentralbyrå, 2017.

Fig. 2.011. Utvikling folkemengde Etne kommune.

Høyeste fullførte utdanningsnivå for personer 16 år og over



Kilde: Utdanningsnivå, Statistisk sentralbyrå, 2017.

Fig. 2.013. Utdanningsnivå Etne kommune.

Oppsummering

- Aldersfordelingen i Etne kommune er noenlunde jevn, antallet personer i aldersgruppen 20 - 24 år er noe lavere enn resten mellom 0 - 64 år.
- Majoriteten av innbyggerne i kommunen jobber innenfor personlig tjenesteyting, varehandel, hotell og restaurant, samferdsel, eiendom og helse- og sosialtjenester.
- Befolkningsendringen er liten.
- Over halvparten av innbyggerne fra 16 år og over har videregående utdanning som høyeste fullførte utdanningsnivå.

AREALBRUK RUNDT ETNESJØEN

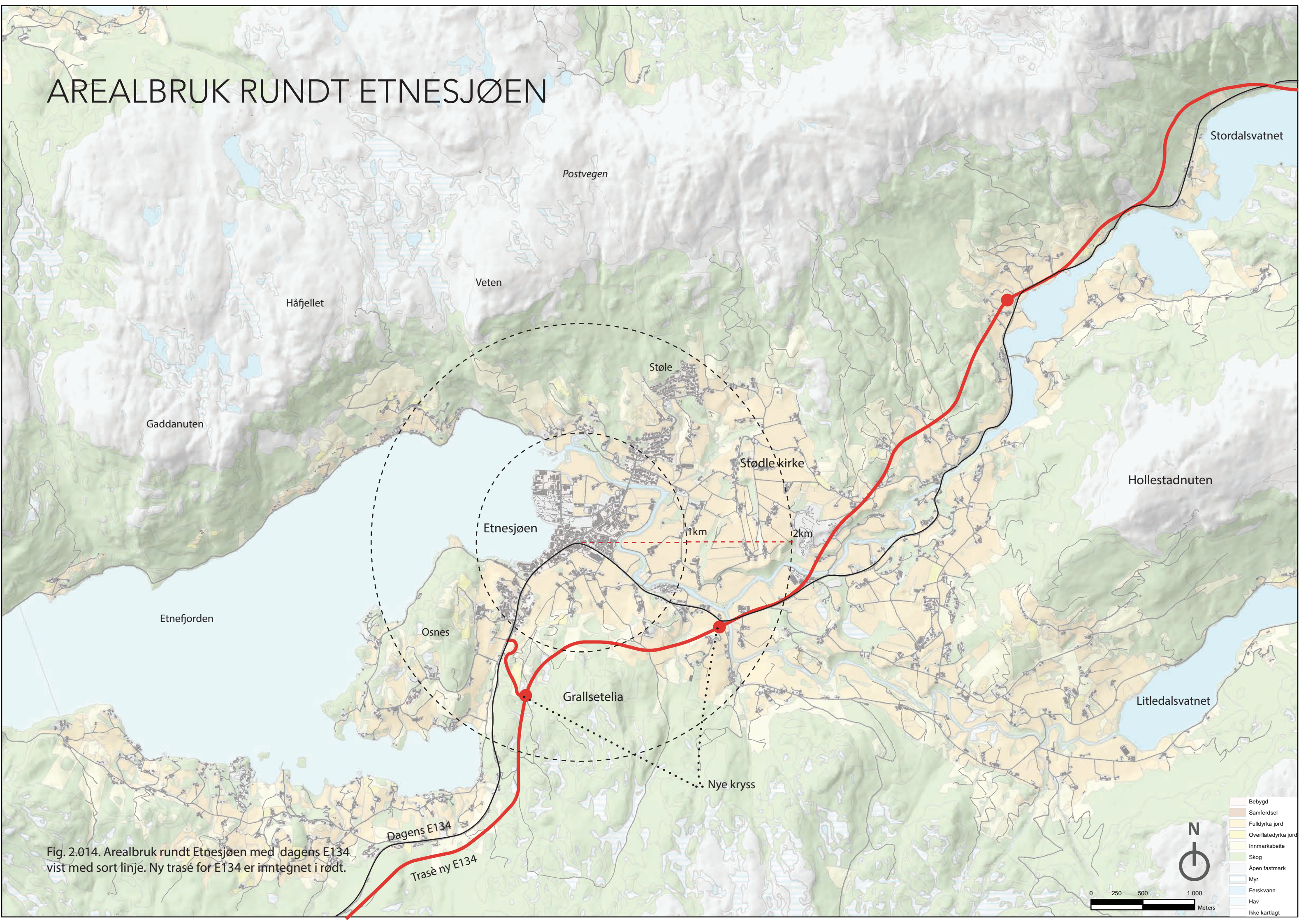


Fig. 2.014. Arealbruk rundt Etnesjøen med dagens E134 vist med sort linje. Ny trasé for E134 er inntegnet i rødt.

AVSTANDER & KOLLEKTIVT

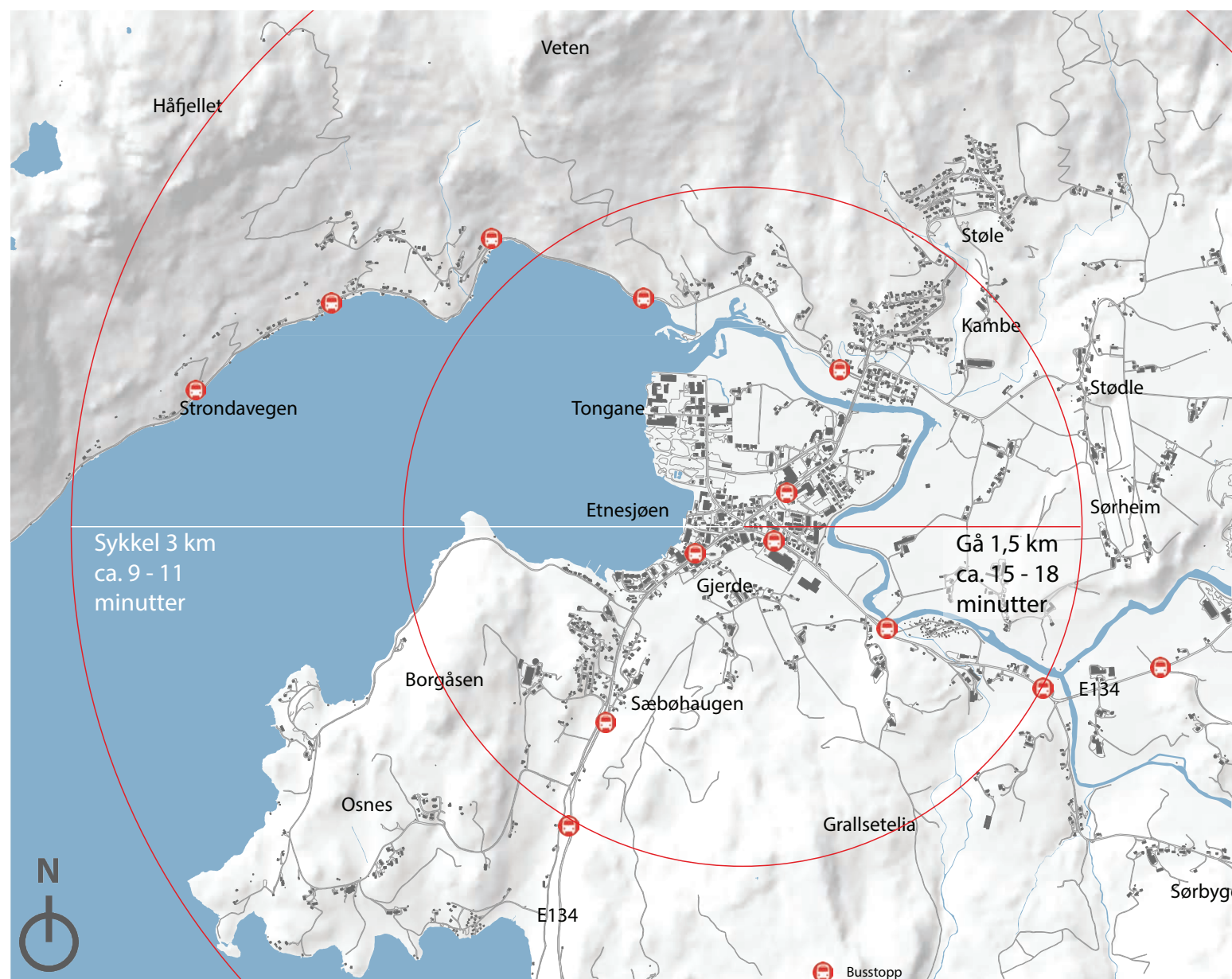


Fig. 2.015. Bussholdeplasser rundt Etnesjøen.

Figuren ovenfor viser bussholdeplasser i og rundt Etnesjøen samt hvor lang tid det tar å gå henholdsvis 1,5 km og sykle 3 km.

AKSJONSRADIUS



Fig. 2.016. Aksjonsradius for personer i ulike aldersgrupper.

Figuren ovenfor viser hvor langt et småbarn, eldre, barn med voksne samt ungdom beveger seg på 10 minutter med kontekst Etnesjøen.

Store deler av sentrum ligger innenfor en radius på 400 meter fra krysset ved E134 / Strondavegen (*).

REKREASJON & GANGRUTER

Kartet viser rekreasjonsområder registert gjennom barnetråkk i 2011 i regi av Etne kommune samt en viktig og populær turløype. I tillegg er det nye Fitja-feltet markert, her er det rom for 47 nye boliger (<https://www.tomteselskapet-etne.no/tomter/fitjafeltet>).

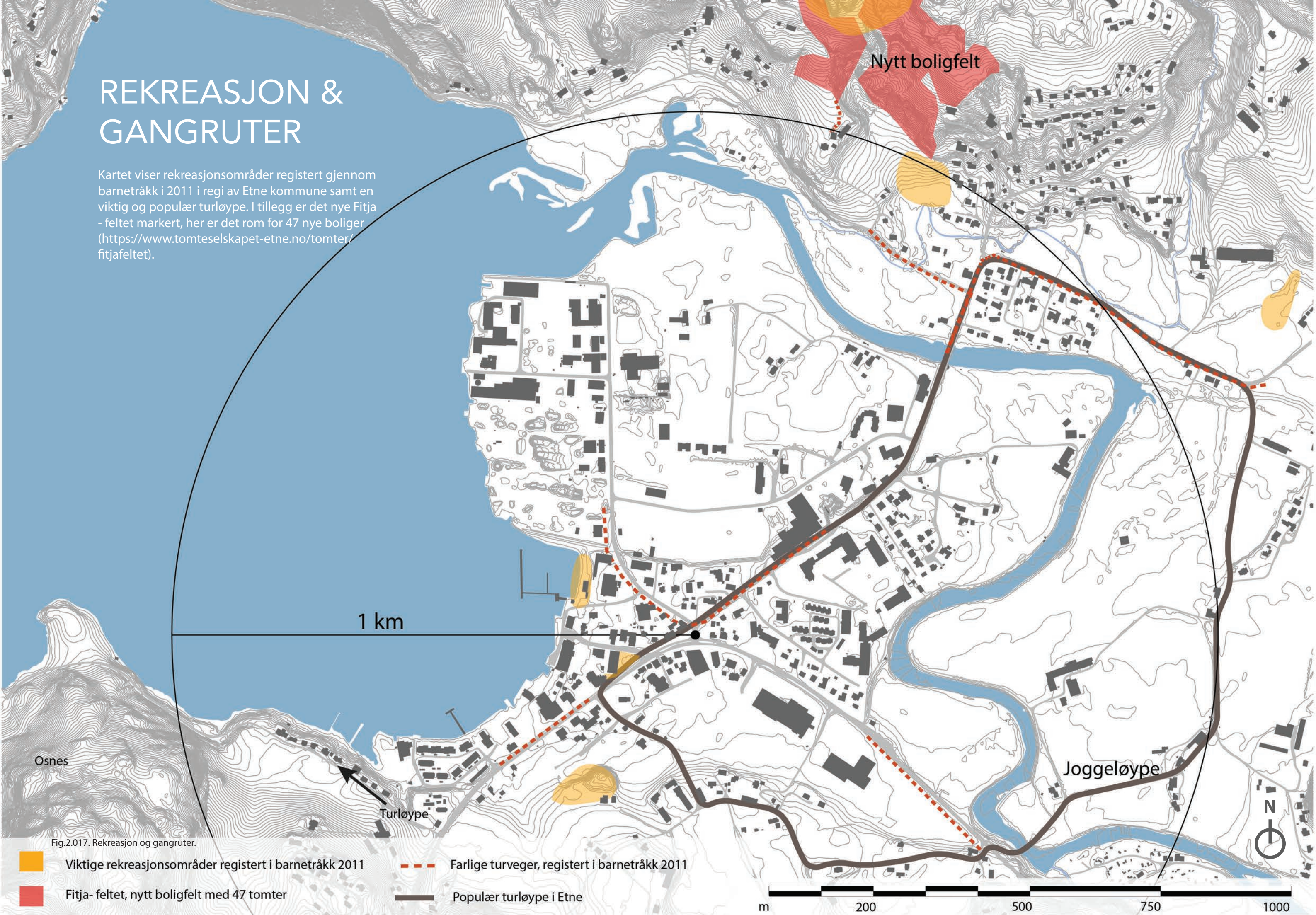




Fig.2.017. Rekreasjon og gangruter.

 Viktige rekreasjonsområder registert i barnetråkk 2011

 Farlige turveger, registert i barnetråkk 2011

 Fitja-feltet, nytt boligfelt med 47 tomter

 Populær turløype i Etne

Etnesjøen

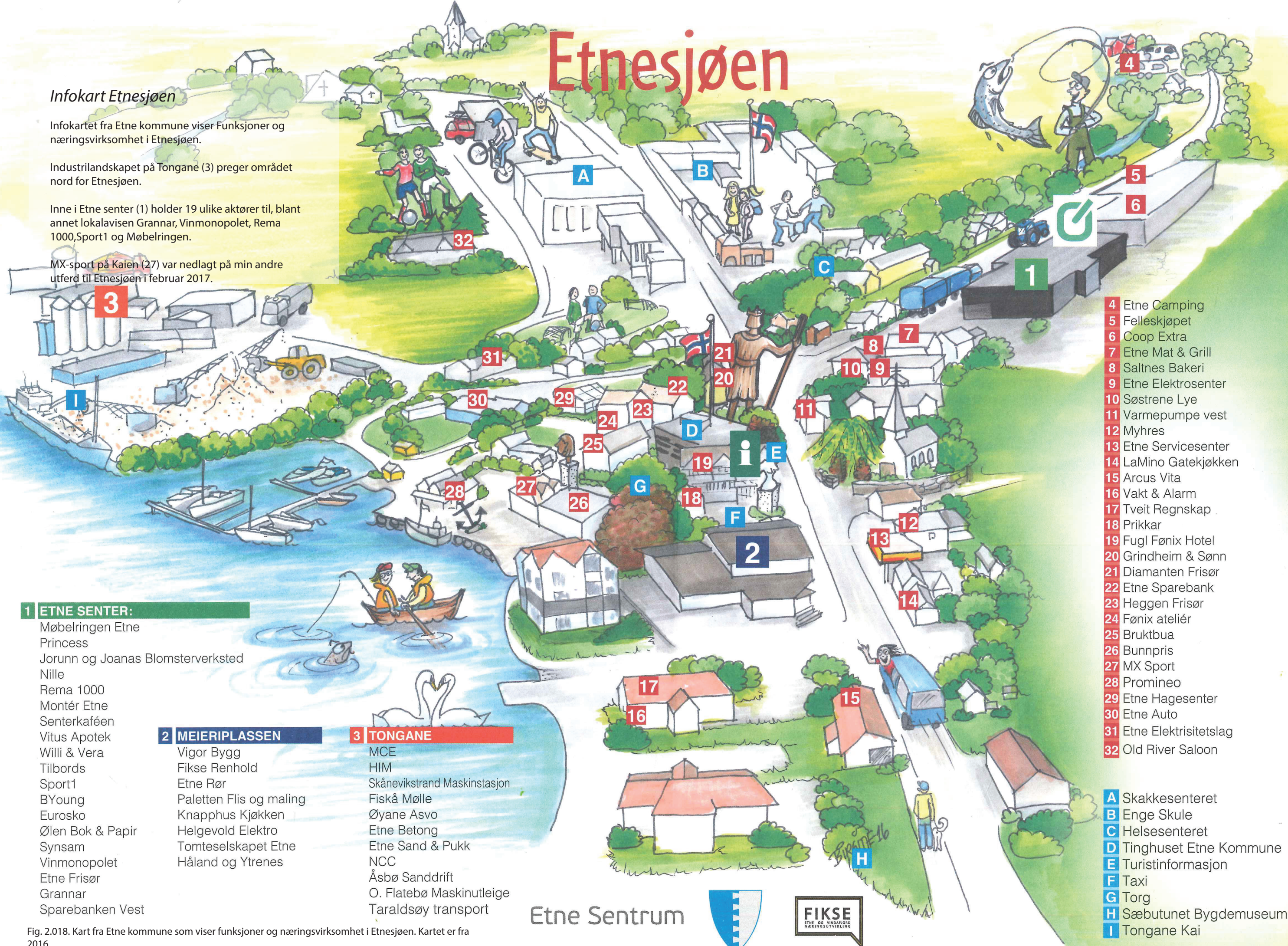
Infokart Etnesjøen

Infokartet fra Etne kommune viser Funksjoner og næringsvirksomhet i Etnesjøen.

Industrilandskapet på Tongane (3) preger området nord for Etnesjøen.

Inne i Etne senter (1) holder 19 ulike aktører til, blant annet lokalavisen Grannar, Vinmonopolet, Rema 1000, Sport1 og Møbelringen.

MX-sport på Kaien (27) var nedlagt på min andre utferd til Etnesjøen i februar 2017.



- 4 Etne Camping
- 5 Felleskjøpet
- 6 Coop Extra
- 7 Etne Mat & Grill
- 8 Saltnes Bakeri
- 9 Etne Elektrosenter
- 10 Søstre Lye
- 11 Varmepumpe vest
- 12 Myhres
- 13 Etne Servicesenter
- 14 LaMino Gatekjøkken
- 15 Arcus Vita
- 16 Vakt & Alarm
- 17 Tveit Regnskap
- 18 Prikkar
- 19 Fugl Fønix Hotel
- 20 Grindheim & Sønn
- 21 Diamanten Frisør
- 22 Etne Sparebank
- 23 Heggen Frisør
- 24 Fønix ateliér
- 25 Bruktbua
- 26 Bunnpris
- 27 MX Sport
- 28 Promineo
- 29 Etne Hagesenter
- 30 Etne Auto
- 31 Etne Elektrisitetslag
- 32 Old River Saloon

1 ETNE SENTER:

- Møbelringen Etne
- Princess
- Jorunn og Joanas Blomsterverksted
- Nille
- Rema 1000
- Montér Etne
- Senterkaféen
- Vitus Apotek
- Willi & Vera
- Tilbords
- Sport1
- BYoung
- Eurosko
- Ølen Bok & Papir
- Synsam
- Vinmonopolet
- Etne Frisør
- Grannar
- Sparebanken Vest

2 MEIERIPLASSEN

- Vigor Bygg
- Fikse Renhold
- Etne Rør
- Paletten Flis og maling
- Knapphus Kjøkken
- Helgevold Elektro
- Tomteselskapet Etne
- Håland og Ytrenes

3 TONGANE

- MCE
- HIM
- Skånevikstrand Maskinstasjon
- Fiskå Mølle
- Øyane Asvo
- Etne Betong
- Etne Sand & Pukk
- NCC
- Åsbø Sanddrift
- O. Fletebø Maskinutleige
- Taraldsøy transport

- A Skakkesenteret
- B Enge Skule
- C Helsesenteret
- D Tinghuset Etne Kommune
- E Turistinformasjon
- F Taxi
- G Torg
- H Sæbutunet Bygdemuseum
- I Tongane Kai

Etne Sentrum



Fig. 2.018. Kart fra Etne kommune som viser funksjoner og næringsvirksomhet i Etnesjøen. Kartet er fra 2016.

Etnesjøen

Nytt kryss () Trase'ny E134

Camping

Skakkesenteret

Enge skole

Strondavegen

Etneelva

Sykehjem

E134

Coop Extra

Etne senter

Sjoarvegen

Gjerde kirke

"Tinghus"
Etne Rådhus

Idrettspark

Tinghusparken

Nedkjørsel til Kaien

Tonganevegen

Torget

Skråfoto Etnesjøen

Skråfotoet viser Etnesjøen sett fra vest mot øst, med det omkringliggende jordbrukslandskapet.

En ser sentrale steder i Etnesjøen som Kaien, Badeplassen, Hotel Fugl Fønix, Enge skole og Skakkesenteret.

Av sentrale uterom ser en Torget, Sjoareset og Tinghusparken.

Badeplass

Kaien

Bunnpris

Hotel Fugl Fønix

Småbåthavn

Fig. 2.019. Skråfoto, Etnesjøen. Bildet er tatt før 2013.

Etnesjøen



Etnepollen

Øyane asvo

Etne bygdemølle

Tongane

Etne grus og pukk

VGS

idrettsbane

Skakkesenteret

Enges skole

badeplass

småbåthavn

Fylkesveg 34

ETNESJØEN

Etne omsorgssenter

kai

Rådhus

Hotell

Gjerde kirke

Kollektivpunkt

Etne senter

Etneelva

Osnesvegen

Gjerde

E134

Sæbøtunet

Etne camping

Fig. 2.020. Ortofoto Etnesjøen.





Fig. 2.021. Etnesjøen 1968. Kilde: Etne kommune



Fig. 2.022. Etnebygda 1935 - Foto: Widerøe

Historie

I kulturhistorisk vegbok Hordaland fremgår det at Etne er den bygda i Hordaland som har flest helleristningsfelt (Brekke, 1993, s.188). De eldste sporene etter mennesker i Etne er fra år 6500 f.Kr. (Brekke, 2001, s.24). Dagens Etnesjøen, også kalt Gjerde, var et maktsentrum i vikingetida. Her lå det både en leidangsplass og lendmannssete (Brekke, 2001, s.41) og ved Gjerde kirke står det en bautastein fra år 1000 e.Kr. (Brekke, 2001, s.116). Magnus 5. Erlingsson, konge i Norge fra år 1161 – 1184, kom fra Etne (Brekke, 2001, s.50).

Etnesjøen

Etnesjøen, også kalt Sjøen eller Gjerdessjøen, begynte å skille seg ut som et bygdesentrum på 1600-tallet. Et gjestgiveri som lå ved sjøkanten la grunnlaget for handel. Varetransport til Bergen og Stavanger foregikk sjøveien. Fire hus utgjorde selve gjestgiverstedet og den første landhandelen i Etne ble åpnet i 1849 (Brekke, 2001, s.108). Utover 1800-tallet vokste tettstedet fram, et kart fra 1872 viser at Etnesjøen bestod av et trettitals hus strukturert i to rekker langs vegen (Brekke, 2001, s.109). Nå hadde tettstedet også hotell, bakeri og krambu.

Samferdsel

Den gamle postvegen over fjellet mellom Etne og Skånevik har vært en viktig forbindelse mellom de to bygdene helt siden 1700-tallet og er i dag en populær turveg (Brekke, 1993, s.189). Kjørevegen fra Store Svindal til Enge var det første store veganlegget i området og ble fullført i perioden 1878-1879 (Brekke, 2001, s.74). Slik kunne en nå en isfri havn, vegen ble forlenget til Skånevik i 1896-1902. Ståle Dyrvik skriver videre om kjørevegen opp Stordalen og over til Åkrafjorden som det største vegprosjektet på slutten av 1880-tallet i boken *En kulturhistorisk vegvisar Etne* (Brekke, 2001, s.74). Fra Åkrafjorden førte en rideveg over fjellet til Odda, og denne strekningen ble oppgradert til kjørbare veg i 1876 (Brekke, 2001, s.74). Etne fikk bedre kontakt med omverdenen i 1931 da en fast bussrute til Haugesund ble opprettet (Brekke, 2001, s.74).

Asplan Viaks stedsanalyse for Etne framhever at transport med varer sjøvegen har minnet helt siden vegnettet ble bedre utbygd utover 1930-tallet. M/S Sunnhordaland gikk i passasjerfart mellom Etne og Bergen helt til 1973 (Asplan Viak, 2010, s.5). Den siste godstransporten sjøvegen ble lagt ned i 1989, etter dette har all varetransport foregått langs vegen og Etnesjøen har vendt ryggen til sjøen (Asplan Viak, 2001, s.110).

HISTORIEN TIL ETNE I KORTE TREKK

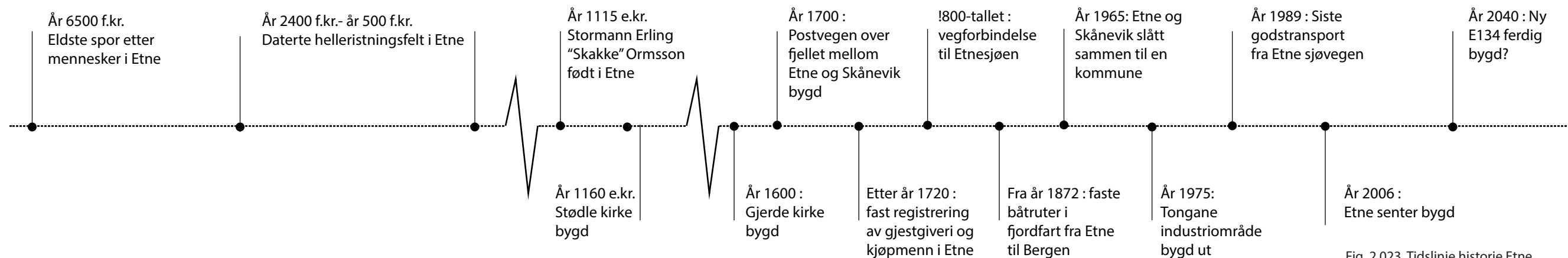


Fig. 2.023. Tidslinje historie Etne.

IDENTITET ETNE



Fig. 2.024. Stødle kirke fra år 1160



Fig. 2.025. Den gamle postvegen mellom Etne og Skånevik



Fig.2.026.Gravhaug ved Etnesjøen



Fig. 2.027. Erling Skakke Statue ved rådhuset



Fig.2.028. Gjerde kirke



Fig. 2.029. Etne senter

LANDSKAPSTYPER



Fig.2.030. Fjordlandskapet ved Etnesjøen



Fig.2.031. Jordbrukslandskapet ved Tongane



Fig.2.032. Beitelandskapet utenfor sentrum



Fig.2.033. Det historiske landskapet Bautastein ved Gjerde kirke



Fig. 2.034.Menneskelandskapet Kaia på Tongane



Fig. 2.035. Fjelllandskapet

BEBYGGELSE ETNESJØEN



Fig.2.050. Ortofoto Etnesjøen.



Fig. 2.051. Figur som viser utviklingen av Etnesjøen, sorte bygg er oppført etter 1993.

Etnesjøen - bebyggelse

Etnesjøen har en variert bebyggelsesstruktur med eldre trehusbebyggelse og større næringsbygg. Det gamle posthuset gir et bilde på bebyggelsen som preget Etnesjøen tidlig på 1900-tallet. Flere av de eldre trehusene i Etnesjøen er revet til fordel for nyere næringsbygg.

Figuren ovenfor hvilke bygg som er oppført etter 1993 og er basert på ortofoto fra norgebilder.no. Siden 1993 har bebyggelsen spredt seg i både sørøstlig og sørvestlig retning i tillegg til noe nordover. Innenfor den opprinnelige tettstedsstrukturen har det skjedd lite fortetting.

VEGNETT



Fig.2.052 - 2.057: Bildesekvens som viser E134 sørfra på veg inn til Etnesjøen. Enkelte deler av strekningen oppleves som smal og svingete. Siste bilde viser Shell-stasjonen i Etnesjøen.

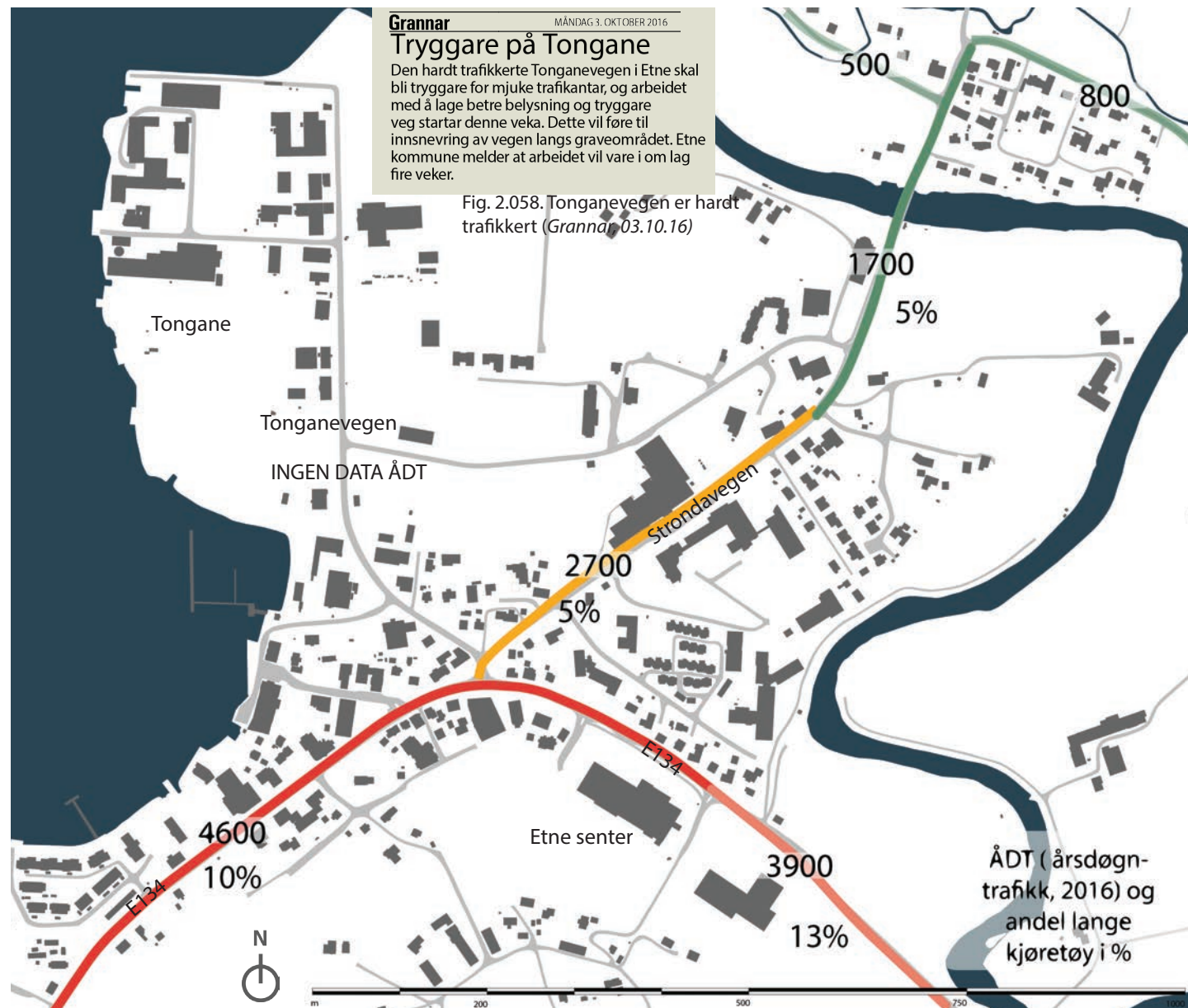


Fig. 2.059: Årsdøgntrafikk på de respektive hovedvegane i Etnesjøen samt andel tungtrafikk. Data hentet fra Statens vegvesen sine nettsider. **Kommunen har ingen data for årsdøgntrafikk på Tonganevegen.** Under registreringer av myke trafikantar i krysset E134/ Strondavegen telte jeg over 25 lastebiler som kjørte fram og tilbake fra Tonganevegen i løpet av én time.

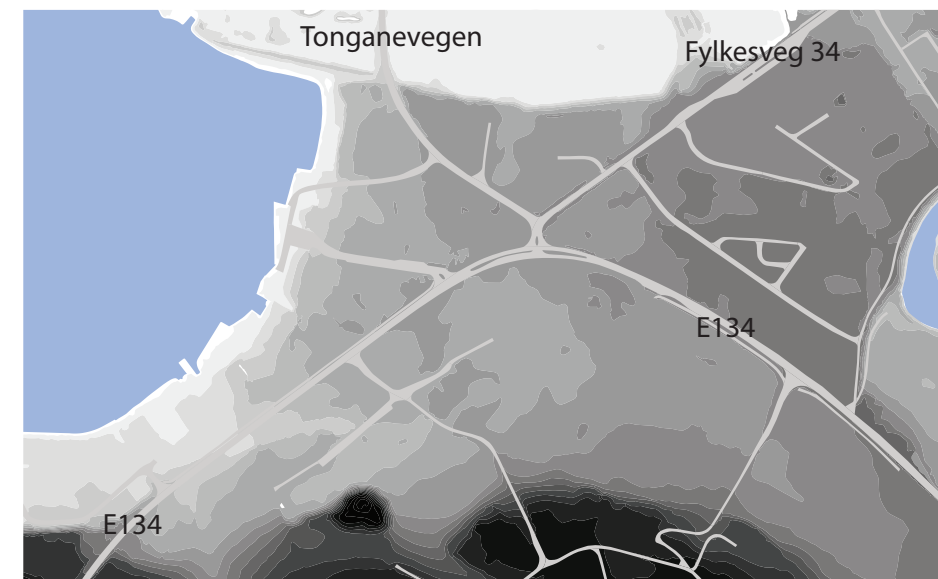


Fig.2.060. Vegnett og topografi Etnesjøen.

Topografi og vegnett

Figuren til venstre viser topografien i Etnesjøen i sammenheng med vegnettet. Sentrum av Etnesjøen ligger på en elveslette. Ekvidistans 1 meter.



Fig.2.061. Parti fra dagens E134 gjennom Etnesjøen.

E134 gjennom Etnesjøen

Dagens E134 passerer gjennom sentrum av Etnesjøen og oppleves som en barriere for gående og syklende. Fartsgrensen gjennom sentrum er 40 km/h, enkelte bilister holdt tydelig en høyere fart.

GATER OG PLASSER



Fig.2.062. Sentrale gater og uterom i Etnesjøen.



Fig.2.063. Meieriplassen.



Fig.2.064. Det gamle torget.



Fig.2.065. Plassen ved Hotel Fugl Fønix. Hotellet sees til høyre.



Fig.2.066. Parkeringen ved Bunnpris.



Fig.2.067. Sjoareset mot kaien.

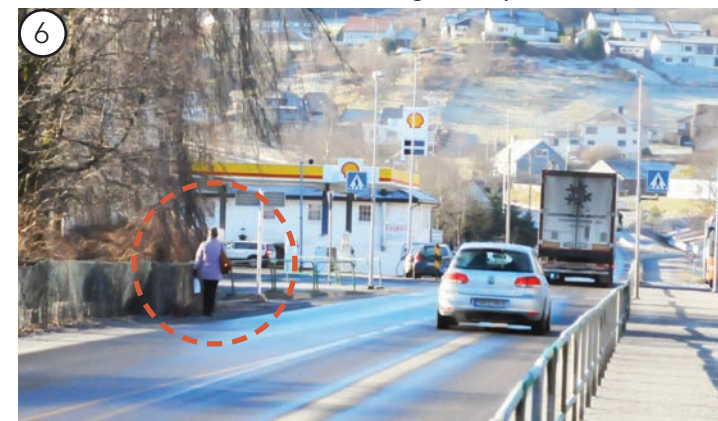


Fig.2.068. E134 ved Gjerde kirke. Legg merke til fotgjenger som går langs E134.



Fig.2.069. E134 mot Strondavegen.

Dagens gater og plasser i Etnesjøen preges av mye bilparkering og harde flater.

1. Meieriplassen benyttes i dag til hensetning av større kjøretøy samt parkering. Plassen har panoramautsikt mot fjorden. Dekket består av asfalt samt grus ut mot sjøkanten. Her er det ifølge kommunen planer om boligutvikling.

2. Det gamle torget benyttes til parkering samt torghandel på enkelte dager. Her er det også gjennomgangstrafikk, enda det er innkjøring forbudt fra Hotel Fugl Fønix.

1. Meieriplassen
2. Det gamle torget
3. Ved Fugl Fønix
4. Ved Bunnpris
5. Sjoareset og kaien
6. E134 gjennom Etnesjøen
7. Krysset E134 / Strondavegen

3. Plassen ved Hotel Fugl Fønix benyttes i dag til parkering samt oppstilling for taxi. I tillegg er dagens bussterminal plassert her og en bensinstasjon ligger på motsatt side av E134. Dagens bussterminal er trang og har behov for et større areal.

4. Plassen ved Bunnpris henger sammen med det gamle torget, benyttes i dag til parkering.
 5. Sjoarvegen er en sentral gate i Etnesjøen som strekker seg fra E134 i øst til kaien og Etnefjorden i vest.
 6. E134 preges av mye gjennomgangstrafikk og lav tilrettelegging for myke trafikanter.
 7. Plassen ved krysset E134/ Strondavegen benyttes i dag til parkering og ligger langs en viktig skoleveg.

SKALA



Fig. 2.070. Omrisset av Etne senter lagt over Sjoarvegen.

ROMDANNELSE

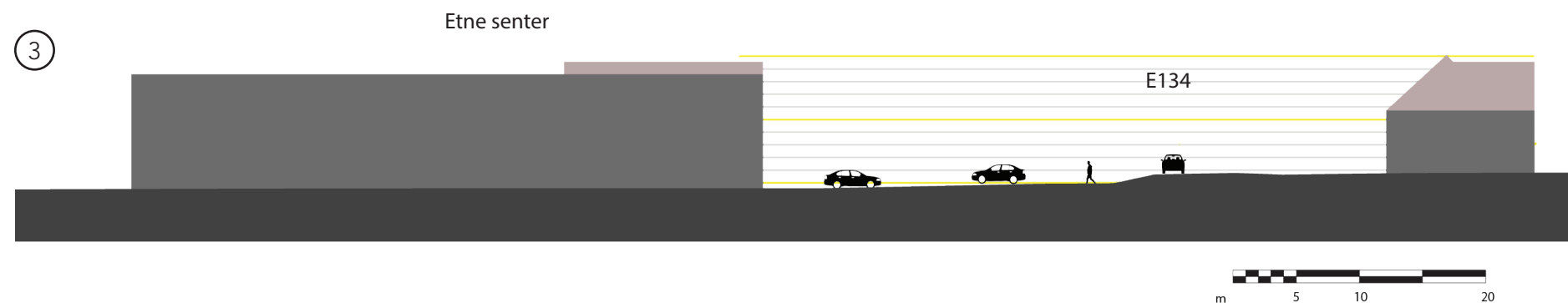


Fig.2.073. Snitt av Etne senter og parkeringen utenfor samt E134, sett mot vest.

BYGNINGSHØYDE



Fig. 2.071. Bebyggelsens etasjehøyder i Etnesjøen.

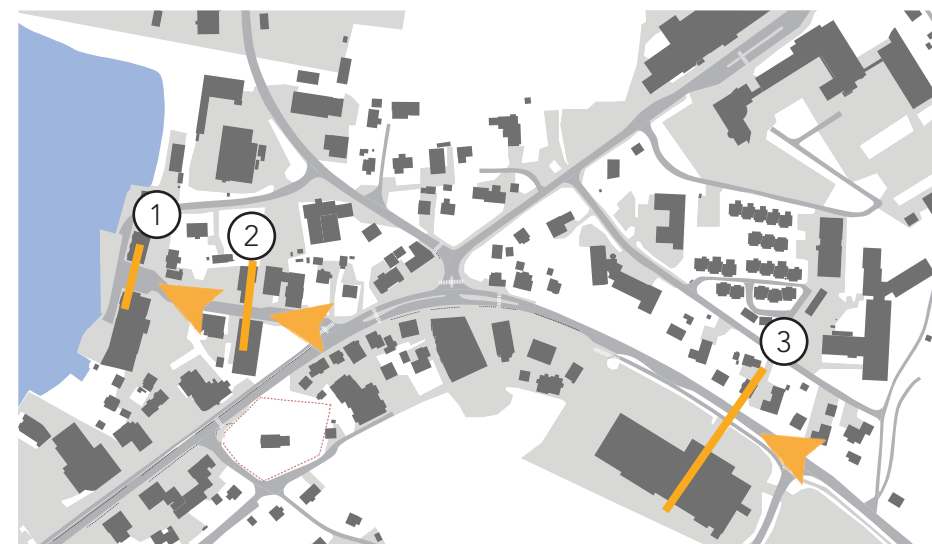


Fig.2.072. Kart som viser plassering av de ulike snittlinjene.

Skala, bygningshøyde og romdannelse

Figuren helt til venstre viser omrisset av Etne senter lagt over Sjoarvegen, en ser tydelig de massive dimensjonene som senteret har sammenliknet med resten av sentrumsbebyggelsen i Etnesjøen.

Bebyggelsen i Etnesjøen preges av småhusbebyggelse i en til to etasjer.

De tre snittene under viser dimensjonene til utvalgte rom og gater i Etnesjøen, alle er i målestokk 1:500. Rommet utenfor Etne senter er ikke i menneskelig skala, men er tilpasset bilen.

Gateløpet i Sjoarvegen er på sitt trangeste utenfor Etne sparebank, lite areal er viet de myke trafikantene.

Sjoarvegen ned mot kaien ved Bunnpris preges idag av parkering og udefinerte areal.

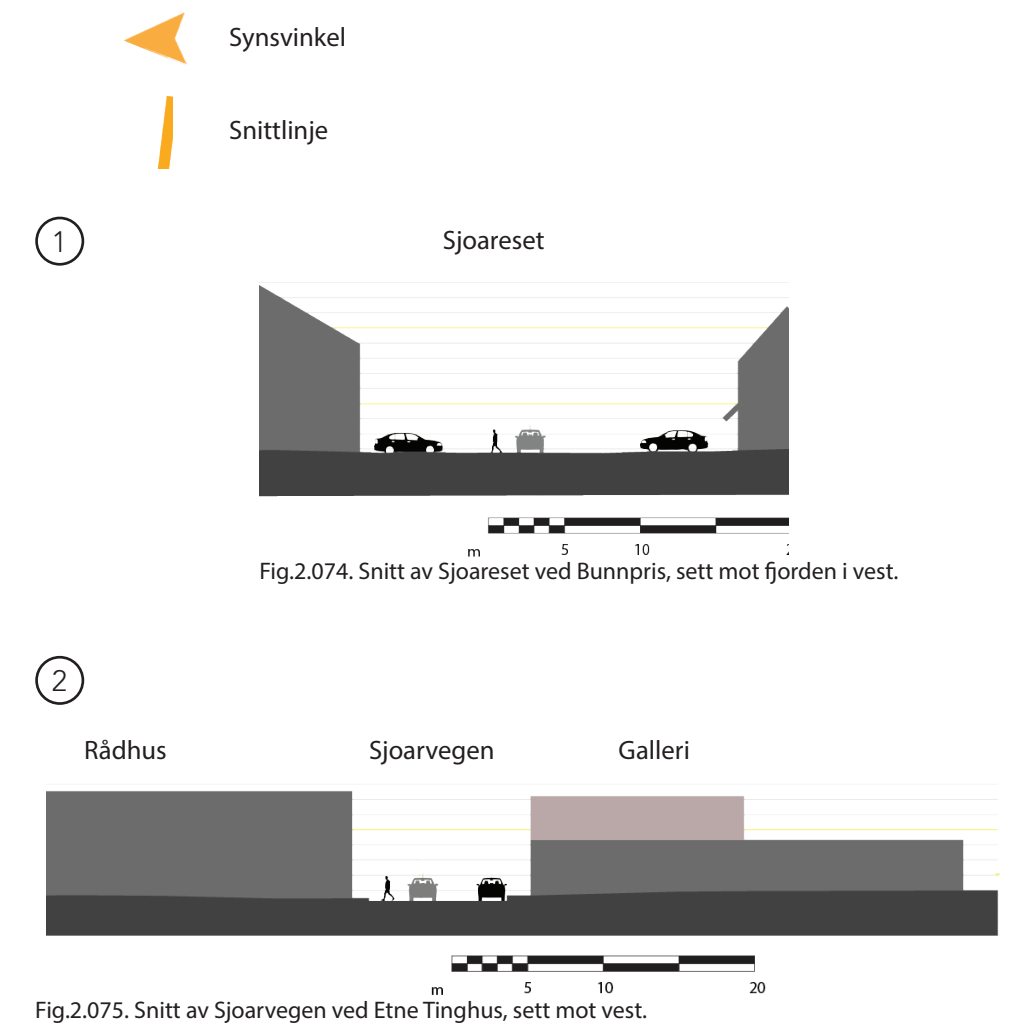


Fig.2.074. Snitt av Sjoareset ved Bunnpris, sett mot fjorden i vest.

Fig.2.075. Snitt av Sjoarvegen ved Etne Tinghus, sett mot vest.

DAGENS GATETVERRSNITT



Fig.2.076.



Fig.2.077.

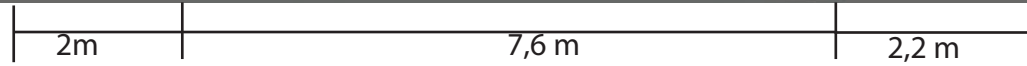


Fig.2.078.

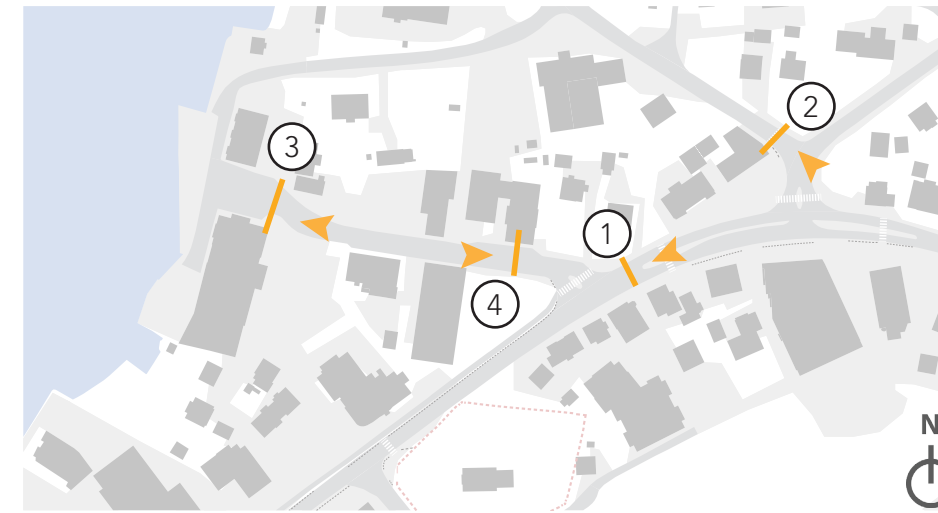


Fig.2.079. Kart som viser snittlinjer.

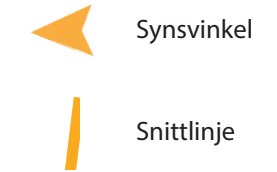


Fig.2.080.

Gatetverrsnittene viser hvor mye areal som i dag er viet mye trafikanter i forhold til kjørende. Som figurene viser har gående og syklende minimalt med plass i dag, og enkelte steder mangler det fortau.

1. Snittet fra E134 viser at fortau er møteplasser som har behov for hensynsfull utforming. Dagens E134 har her en bredde på 10,5 meter. Fortau mangler langs Gjerde kirke.
2. Snittet fra Tonganevegen viser de smale fortauene sammenliknet med kjørebanelen. På venstre side tar fortauet slutt etter 20 meter og går over til en udefinert asfaltflate. Langs Tonganevegen går det mye tungtrafikk til og fra Tongane med sand, grus og pukk.
3. Snitt 3 viser den vestre delen av Sjoarvegen med bakken ned mot kaien, på folkemunne kalt «Sjoareset». Her er det knapt med fortau og den vestvendte bakken med panoramautsikt til fjorden er forbeholdt kjøretøy og ikke mye trafikanter. Stedet har et stort potensial for endring.
4. Snitt 4 viser Sjoarvegen ved Etne sparebank sett mot øst og E134. På det aktuelle stedet er vegbredden 8,9 meter, her er det kantparkering på begge sider.

1. E134
2. Tonganevegen
3. Sjoareset/ kaibakken
4. Sjoarvegen

STADANALYSE ETNESJØEN

Av Asplan Viak, 2010

Stadanalyse Etnesjøen ble utarbeidet av Asplan Viak på oppdrag fra Etne kommune i tidsrommet november 2009 – februar 2010. Formålet med planen var å gi Etne kommune retningslinjer for det videre kommunedelplanarbeidet. En styringsgruppe fra Etne kommune har vært aktivt med i prosessen med stedsanalysen. Analysen fokuserer både på den historiske utviklingen av Etne og skildrer situasjonen i 2009 – 2010. I tillegg belyser den konflikter med vern og utbygging og gir mulige prinsipp og retningslinjer for videre utvikling (Vivås, 2010, s. 4).

Viktige aspekter

Aspektene som ble spesielt viktige å belyse:

- Sentrum av Etne hadde tilflytting, men areal tilpasset barn og unge var mangelvare.
- E134 var viktig for handel, men ga utfordringer med trafikk.
- Konfliktområder tilknyttet arealbruk.
- Kontakt med fjorden er viktig.
- Representantene fra kommunen mente at bygda mangler areal for sentrumsutvikling og fortetting. Det er viktig å huske at Etne er en bygd i et aktivt jordbruksområde og ikke en by.

Disposisjon

Analysen går gjennom den historiske utviklingen av Etnesjøen, kontakt med sjøen, trafikkmønster, funksjoner, interessekonflikter, aktiviteter og viktige områder for barn og unge i sentrum (Vivås, 2010, s.3). Siste del av stedsanalysen gir retningslinjer for den videre utviklingen av Etnesjøen og fokuserer spesielt på hva en må unngå i utviklingen videre.

Drøfting av analysen og innhold

Det viktigste med stedsanalysen er signalene den gir for videre utvikling av Etnesjøen. Analysen er gjort i tidsrommet 2009 – 2010. Dette betyr at en del analyser og registreringer må oppdateres. Fylkeskommunen i Hordaland har vedtatt å legge ned Etne videregående skole og flytte alle studietilbud til Ølen videregående skole fra skoleåret 2017- 2018 (Østebø, 2016). Nedleggelsen av Etne videregående skole vil ha dramatiske konsekvenser for Etnesjøen. Videregående er en synlig og aktiv funksjon i tettstedet. Lensmannskontoret er også vedtatt nedlagt, men dette har allerede begrenset med funksjonalitet i dag.

Tidslinjen viser hovedtrekkene i utviklingen av Etnesjøen fra 1700-tallet og frem til i dag, men kunne vært supplert med foto og kart som viser utviklingen i tettstedet. Sentrum av Etne har fra gammelt av blitt kalt «Etnesjøen» eller også bare «Sjøen» (Vivås, 2010, s.16). Det påpekes at nabobygdene til Etne oppfatter Etne som noe mer enn et tettsted som en bare passerer gjennom, dette grunnet de mange store arrangementene som tradisjonelt har blitt arrangert i Etne (Vivås, 2010, s.5). Etnemarknaden trekker folk fra fjern og nær og er det største handels- og kulturarrangementet i sitt slag på Vestlandet med over 40 000 besøkende (Brekke, 2001, s.117).

Ortofotot over Etne fra 2004 viser vekstretning mot sørøst og nordøst, vekk fra det gamle sentrum og sjøen. Siden 2010 har Felleskjøpet og Coop Extra etablert seg med et stort handelssenter øst for Etne senter. De nordøstlige delene av sentrum har en høy tetthet av kulturaktiviteter med både skoler, kulturhus, idrettsbane (Vivås, 2010, s.14).

Interessekonflikter

Kartet med interessekonflikter i Etne peker spesielt på konfliktene tilknyttet arealbruk mellom næring og landbruk samt kulturhistorie (se fig. 2.085). Siden 2010 har Etnesjøen vokst ytterligere i østlig retning på bekostning av kulturminner og jordvern. Felleskjøpets nye næringsbygg er oppført på et av de beste landbruksarealene i området, ifølge en artikkel på norsklandbruk.no i 2011 (Mellemstrand, 2011). Ytterligere nedbygging av dyrka mark bidrar ikke til å styrke Etne sin identitet som landbruksbygd.

Fart og trafiksikkerhet er også en utfordring i Etnesjøen. Det påpekes at gjennomsnittsfarten på E134 er over de tillatte 40 km/h og at trafikkmengden er på 3500 ÅDT (Vivås, 2010, s.15). Av fysiske tiltak er det satt opp metallgjerder som skiller fortau fra vegbane, det er tre fotgjengerfelt som krysser E134 i sentrum, ingen av disse er opphøyde. Etne sentrum preges av en uryddig infrastruktur hvor biltrafikk dominerer. En bør sikte på å få en bedre utnyttelse av torg og gater. Dårlig tilgjengelighet for myke trafikanter gir økt bilbruk i sentrum av Etne (Vivås, 2010, s.17).

Analysen over interessekonflikter påpeker at det er delte meninger blant lokalbefolkningen om fortetting av Etne sentrum. Mer om fortetting og tilgjengelig areal vises i analysefasen.

Figur 2.082 viser de viktige siktlinjene ut mot fjorden og at disse bør opprettholdes. Ved småbåthavna var det en interessekonflikt da allmennheten har begrenset tilgang til dette arealet. I stedsanalysen pekes det på industriområdet Tongane som et egnet sted for sentrumsutvikling i et langt perspektiv da det ligger nært kai og sjø. En bør være spesielt opptatt av fasadene som Etne har mot sjøen og det er ønskelig med en bred offentlig strandpromenade (Vivås, 2010, s.16).

Viktige områder for de unge

I Asplan Viaks stedsanalyse er badeplassen ved småbåthavna, Skakkesenteret og Etne senter nevnt som viktige sosiale møtesteder for de unge i Etne. Etne senter var spesielt viktig som en sosial møteplass i vinterhalvåret. Kaiområdet, Hotel Fønix og Meieriplassen var møtested for uformell aktivitet blant 8.- 10.klassinger i Etne. Jenter i denne aldersgruppen benyttet seg mer av den sjønære sentrumsdelen enn guttene (Vivås, 2010, s.12).

Mulige tiltak og løsninger

Stedsanalysen peker på en rekke muligheter for tiltak i Etnesjøen og har delt opp sentrum i tre delområder. Rundkjøring blir pekt på som en mulig løsning sør og nord for sentrum da det kan dempe bilistenes fart. For gående og syklende kan rundkjøring være en dårlig løsning da det gir større avstander. Tydelige gangveier og et sentrum forbeholdt gangtrafikk vil øke bokvaliteten i sentrum og gagne både besøkende og fastboende (Vivås, 2010, s.18). Stedsanalysen nevner at offentlige møteplasser og fellesareal kan kombineres (Vivås, 2010, s.21), men dette kan by på utfordringer og konflikter rent praktisk. Når det gjelder Etne sentrum vest anbefaler stedsanalysen tyngdepunkt for sentrumsutvikling og områder som bør utvikles videre til sentrumsformål. Etne sentrum vest har en tettere struktur og er godt egnet for videre utvikling (Vivås, 2010, s.26). En videre utvikling østover kan gi en ytterligere forflytning av tyngdepunkt.

Oppsummering

Tettstedsanalysen gir gode observasjoner og registreringer tilknyttet situasjonen i Etne ved årsskiftet 2009/ 2010. Likevel har det skjedd en god del i Etne etter at analysen ble utarbeidet, det kreves en oppdatering både på funksjoner og andre analysekart. Etne sentrum har utviklet seg videre østover og det har skjedd lite med tilgangen til sjøen og fjorden. Stedsanalysen pekte på at Etne senter ikke vitaliserte det gamle Etne sentrum. Det ble påpekt at «handel er et lukket program hvor det er få muligheter for interaksjon og friksjon mellom andre funksjoner dersom det blir lagt samlet og løst fra det øvrige programmet på et sted» (Vivås, 2010, s.28). **Flere funksjoner lokalisert i det gamle sentrum av Etnesjøen kan revitalisere gater og uterom i dette området.**

Etne har også en identitet med jordbruket, men en nedbygging av dyrka mark styrker ikke denne identiteten. I tettstedsanalysen fremgår det at en bør unngå store parkeringsareal på gateplan og at nye tiltak og funksjoner bør utformes arealeffektivt. Etableringen av Coop Extra og Felleskjøpet utfordrer anbefalingene i tettstedsanalysen når det gjelder videre vekst. Begge tiltakene krever store areal, bryter med stedegen byggeskikk og er ikke tilpasset den menneskelige skala. Bygget som huser Coop Extra er over hundre meter langt og har for det meste mørke, lukkede fasader. Store asfaltflater med parkering utgjør utenomhusarealene. Dette er areal som er tilpasset bilen og ikke de myke trafikantene.

Etableringene av Etne senter og Coop Extra/ Felleskjøpet kan bidra til en ytterligere vekst i biltrafikken, da de er strukturer og volumer som ikke er tilpasset den gående, men den kjørende. Samtidig bidrar disse funksjonene til at flere gjennomreisende stopper og handler i Etnesjøen. **Folk som stopper ved Etne senter bør også få øynene opp for det gamle sentrum i Etnesjøen og hva det har å tilby.**

STADSANALYSE ETNESJØEN - UTDRAG

"Identifisering av ulike kvaliteter i ulike områder av sentrum vil gi gode retningslinjer for hva og hvor utvikling av nye program kan legges."

Fra Stadsanalyse Etnesjøen (Vivås, 2010, s.29).



Fig.2.081. Funksjoner i Etnesjøen, 2010. Hentet fra Stadsanalyse Etnesjøen av Asplan Viak.

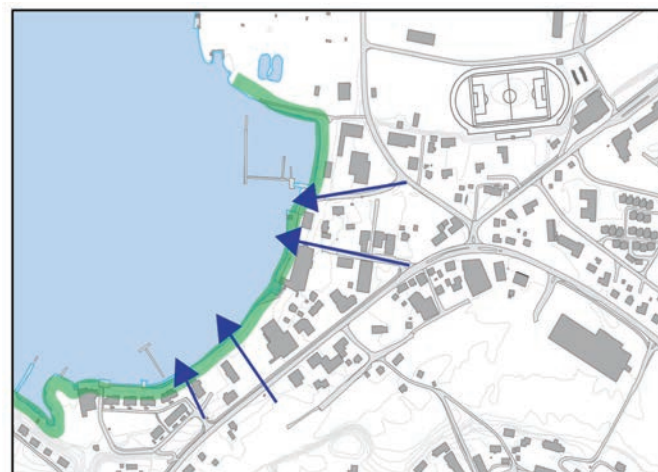


Fig. 2.082. Blå piler markerer viktige siktlinjer ut mot fjorden. Grønn strek indikerer mulig ny promenade. Hentet fra Stadsanalyse Etnesjøen av Asplan Viak.

Utdrag fra Stadsanalyse Etnesjøen av Asplan Viak (2010)

Stadsanalyse Etnesjøen ble utarbeidet av Asplan Viak i 2010 på oppdrag fra Etne kommune. Oppdragsansvarlig var sivilarkitekt Camilla Vivås.

Formålet med stedsanalysen var "å gi retningslinjer for videre arbeid med kommunedelplanarbeidet i Etne kommune" (Vivås, 2010, s.3).

Rapporten pekte på at identiteten til Etne som fjord- og landbruksbygd er viktig å ta vare på. I tillegg ble området ved kaien og badeplassen nevnt som et område med mye potensiale. Rapporten pekte også på behov for trafiksikring i Etnesjøen og at bilbruk tar mye plass. **Rapporten understreket behovet for en strukturering av bilbruk, parkeringsplasser og områder for gående og syklende** (Vivås, 2010, s.29).



Fig. 2.083. Viktige områder for rekreasjon i Etnesjøen. Hentet fra Stadsanalyse Etnesjøen av Asplan Viak.



Fig. 2.084. Anbefalt tyngdepunkt for vekst, Etnesjøen. Hentet fra Stadsanalyse Etnesjøen av Asplan Viak.

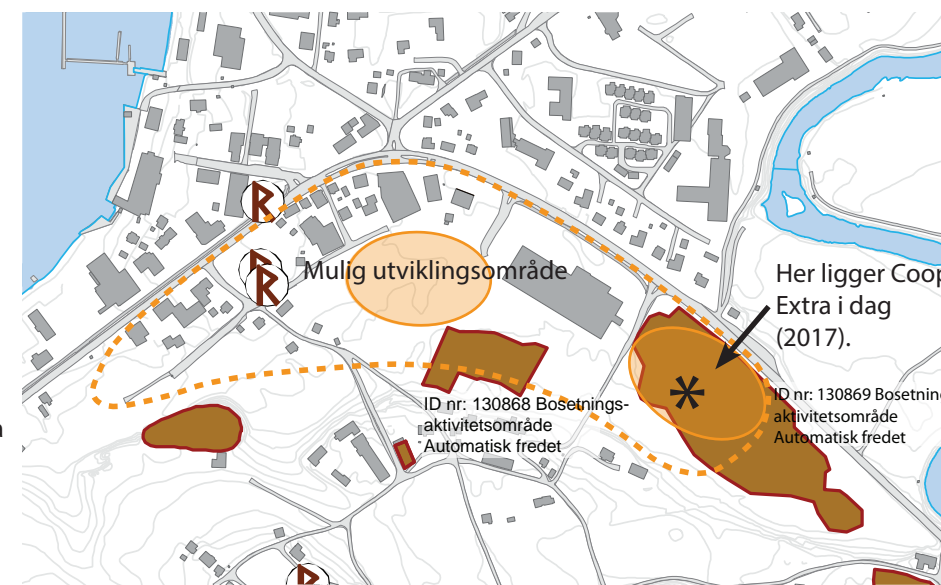


Fig. 2.085. Kulturminner og konflikt med utvikling, 2010. Hentet fra Stadsanalyse Etnesjøen av Asplan Viak.

FUNKSJONER & FASADER

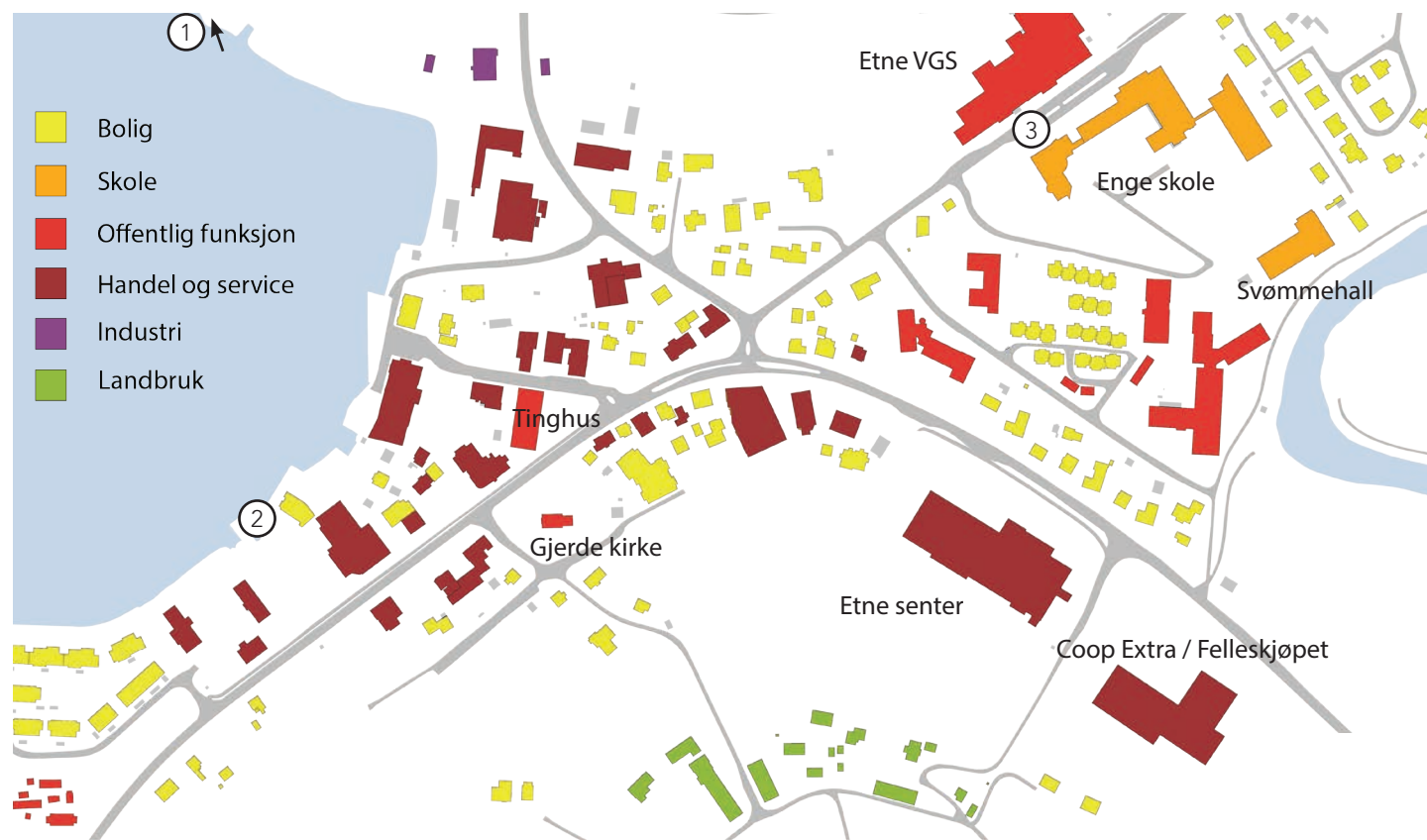


Fig. 2.086. Oversikt over de ulike funksjonene i sentrum av Etnesjøen.



Fig.2.087. Kart som viser aktive, halvpassive og passive fasader i Etnesjøen.



Fig. 2.088. Industribygg på Tongane.



Fig. 2.089. Boligblokk ved sjøfronten.



Fig.2.090. Etne videregående skole og Skakkesenteret.



Fig. 2.091. Aktiv fasade, butikken "Prikkar".



Fig. 2.092. Halvpassiv fasade, det gamle posthuset.



Fig. 2.093. Passiv fasade, kontorer ved Bunnpris.

Funksjoner

Funksjonene i Etnesjøen er inndelt i bolig, skole, offentlig funksjon, handel og service, industri og landbruk. Med offentlig funksjon menes bibliotek, rådhus, sykehjem og liknende funksjoner. Mye av dagens handel og service har forflyttet seg østover i større strukturer som Etne senter og det nye bygget til Coop Extra og Felleskjøpet.

En del av bebyggelsen i Etnesjøen består av bolighus og tomter med lav utnyttelsesgrad.

Aktive og passive fasader

Hvordan fasadene oppleves har betydning for tettstedets funksjonsevne og opplevelsesverdi (Gehl, 2010, s.250). En passiv fasade har få eller ingen dører og oppleves som ensformig og lukket (Gehl, 2010, s.251). I Etnesjøen har jeg forenklet den danske arkitekten Jan Gehls femtrinnskala for vurdering av byens førsteetasjer til aktive, halvpassive og passive fasader. Analysen viser at flertallet av fasadene i Etnesjøen er passive i første etasje og henvender seg lite ut mot det offentlige rommet. Fasader som oppleves som passive kan bidra til mindre liv på gateplan og større utrygghet på kveldstid (Gehl, 2010, s.250).

En undersøkelse fra København viste at folk gikk raskere forbi passive fasader og at aktive fasader bidro til et aktivitetsnivå som var syv ganger høyere enn utenfor de passive (Gehl, 2010, s.89).

Parkeringsplasser

I Etnesjøen er det ingen regulering av bilparkering og en kan parkere tett inntil inngangsdøren til de fleste funksjoner. Gjennom utferder til Etnesjøen samt registrering ved hjelp av ortofoto, har antallet parkeringsplasser i Etnesjøen blitt registrert til over 600. Gater og plasser preges av bilparkering, noe som vanskeliggjør ferdsel for mange trafikanter.

"Bilbruk og parkering tar mye plass i Etne sentrum"

(Vivås, 2010, s.4).



Fig.2.094. Illustrerer parkeringsplasser i Etnesjøen idag. Medregnet Coop Extra og Etne senter er tallet på parkeringsplasser på godt over 600.

GRØNNSTRUKTUR SENTRUM

Grønnstruktur - definisjon

Med *grønnstruktur* menes "veven av store og små naturpregede områder i byen eller tettstedet" (Thoren/ Nyhus, 1994, s.5). Grønnstrukturen kan videre deles inn i jordbruksområder, parker og kirkegårder, overgangssonen mellom by og land, private hager, grønne restområder samt små og store naturområder i tettstedet, inkludert elver, strandområder og tjern (Thoren/ Nyhus, 1994, s.5).

En privatisert grønnstruktur

Kartet under illustrerer arealbruken og grønnstrukturen i sentrum av Etnesjøen, fra det gamle torget (2) til Etne senter (6). Kartet kan gi inntrykk av store, offentlig tilgjengelige grønne flater i Etnesjøen, figuren til høyre viser at store deler av grønnstrukturen er privatisert.

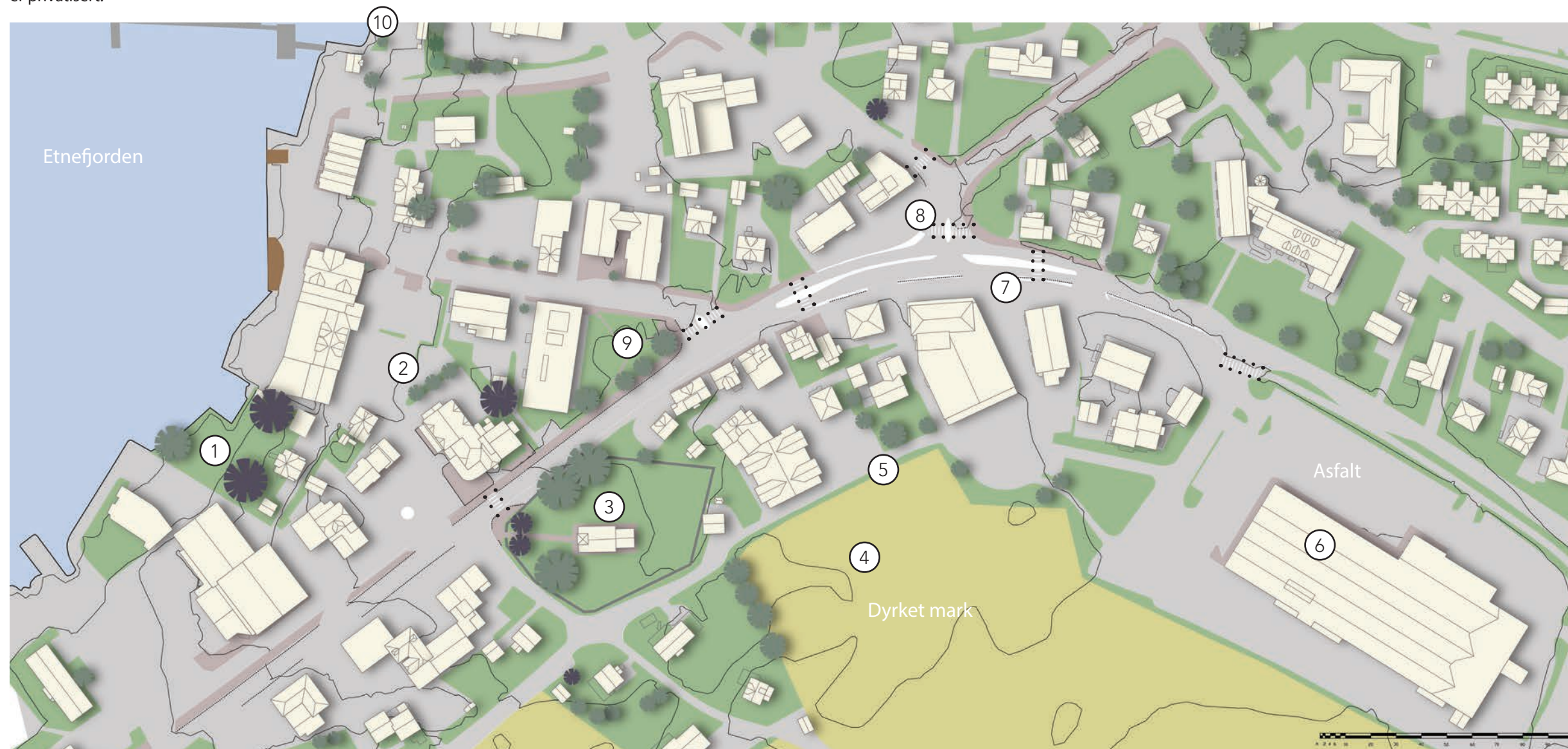
En rundreise gjennom Etnesjøen

Ved sjøkanten i Etnesjøen ligger det en stor, privat hage som offentligheten ikke har tilgang til (1). Det gamle torget ligger sentralt i Etnesjøen (2). Rundt Gjerde kirke ligger det en historisk kirkegård som er offentlig tilgjengelig (3). Dyrket mark omgir Etnesjøen (4). Utsynet til kulturlandskapet er en kvalitet ved Etnesjøen (5). Etne senter (6) er bygd på tidligere dyrket mark.

Langs E134 er det knapt med grønnstruktur (7) og plassen i krysset ved E134 / fylkesveg 34 preges av asfalt (8). Tinghusparken (9) er sammen med badeplassen (10) de viktigste offentlig tilgjengelige grønnstrukturene i Etnesjøen.



Fig. 2.096. Privat og kommunal grønnstruktur.



Tegnforklaring

- Koter 1m
- Vann
- Markante trær
- ▭ Bygg
- ▨ Gangfelt
- ⋯ Metallgjerder
- Steingjerde
- Tredekker
- Fortau
- Veg
- Harde flater
- Dyrket mark
- Grønne flater

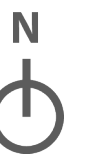


Fig. 2.095. Grønnstruktur Etnesjøen. Kartlagt ved hjelp av ortofoto og utferd.

BELYSNING

“Lys fra boliger er et signal om at det er mennesker i nærheten.”
-Jan Gehl, *Byer for mennesker*, 2010



Fig. 2.097. Dagens belysning av gater, plasser og vegger i Etnesjøen. Kartlagt under utferd til Etnesjøen.

Dagens belysning i Etnesjøen

Langs E134 er det høye lysmaster som er bygd for vegfarende langs europavegen og ikke for de som beveger seg langs fortauet på motsatt side, noe bilde 5 viser. Armaturen i mastene har en dårlig fargegjengivelse med varm fargetemperatur, se bilde 2. Dagens belysning langs europavegen innbyr ikke til vandring eller sykling på kveldstid. God belysning langs gangvegen kan øke den opplevde trygghetsfølelsen for myke trafikanter som skal krysse vegen, se bilde 6. Ved gangfeltene i sentrum er det plassert nyere LED- belysning med bedre fargegjengivelse og sterkere lysstyrke, noe bilde 1 viser. Gjerde kirke har i tillegg effektbelysning på fasadene, men denne får konkurranse fra annen effektbelysning på bolighus like ved, se bilde 2. I Sjoarvegen er det generelt lite belysning, området ned mot kaien oppleves som mørklagt og lite innbydende for opphold på kveldstid (bilde 3). Samtidig kan den mørklagte kaien være et sted hvor en kan oppleve nattehimmelen uten sjenerende belysning. Strøbelysning fra butikkvinduer er med på å øke den opplevde tryggheten i Sjoarvegen samt opplevelsen av aktivitet i omgivelsene (bilde 4). Nede ved Bunnpris står den en lysmast som tydelig ikke er tilpasset den menneskelige skala (bilde 3b). Parkeringen utenfor Bunnpris (bilde 4) har belysning som gjør det vanskelig å se ansikter til folk på kveldstid.



Fig. 2.102. Skala på lysmast i Sjoarvegen.



Fig.2.098. Belysning ved gangfelt, Gjerde kirke. Foto tatt i februar 2017.



Fig. 2.099. Belysning langs E134 samt effektbelysning fasader.



Fig. 2.100. Nedre deler av Sjoarvegen mot kaien på kveldstid.



Fig. 2.101. Strøbelysning fra butikkvinduer i Sjoarvegen.



Fig. 2.103. Belysning på E134 i forhold til myke trafikanter.

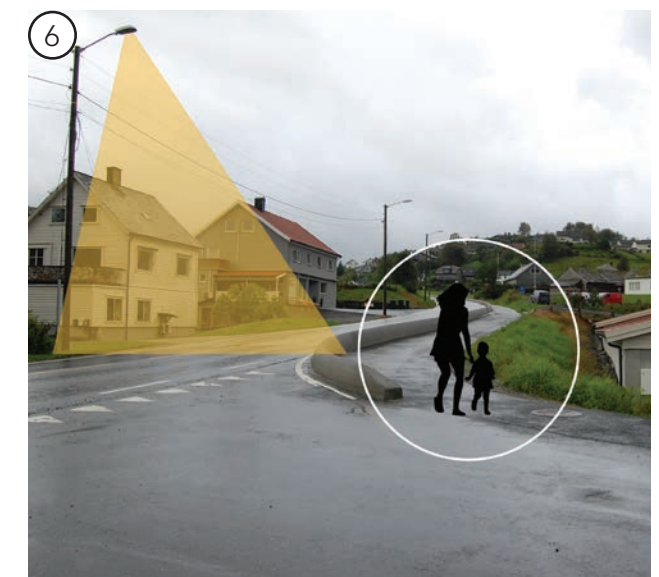


Fig. 2.104. Belysning i kryss ved E134, manglende belysning langs gangveg.

OPPSUMMERING OG DRØFTING - KAPITTEL 2

Lokalisering

Tettstedet Etnesjøen i Hordaland ligger ved E134 rundt en time med bil fra Haugesund. Bebyggelsen i Etnesjøen er omgitt av et fjord – og fjellandskap med fjell på over 600 høydemeter. Etnesjøen er omgitt av rike naturressurser, uttak av sand og grus fra moreneryggene øst for sentrum er en viktig næring i bygda.

Rundt Etnesjøen ligger noe av den beste landbruksjorda i Hordaland, men deler av den sentrumsnære landbruksjorda har de siste årene blitt nedbygd til fordel for næring, handel og store parkeringsflater. Sentrum av Etnesjøen har de siste årene opplevd en mer spredt enn kompakt utvikling. Flere funksjoner har flyttet fra det opprinnelige sentrum og ut til Etne senter.

Ny E134

Ny E134 er planlagt lagt utenfor Etnesjøen, nærmeste avkjøring til tettstedet vil ligge over en kilometer unna. En omlegging av vegen gir utfordringer for handelsstanden i sentrum. Nærheten til E134 er et viktig premiss, både for butikkene i Etne senter og i det gamle sentrum. Etnesjøen er et attraktivt sted å stoppe og handle da det er nok tilgjengelig parkering og lett tilkomst fra E134. Flere frykter at funksjoner som bensinstasjonen vil flytte til det nye krysset når nye E134 åpner.

Et nytt boligfelt, Fitjafeltet, planlegges også en kilometer utenfor sentrum. Nasjonal gåstrategi fra Statens vegvesen anbefaler at 1 kilometer benyttes som mål for arealplanlegging med hensyn til myke trafikanter (Berge, 2012, s.65), en bør derfor se på muligheten for en mer kompakt utvikling av Etnesjøen.

Viktige arbeidsplasser

På industriområdet Tongane ligger det viktige arbeidsplasser innenfor ulike næringer. Både Etne sand & Pukk, Åsbø Sanddrift, Etne Betong, NCC, Fiskå mølle og Øyane Asvo holder til her. Industriområdet gir liv og aktivitet til Etnesjøen. Flere av bedriftene er avhengige av kaifunksjonene på Tongane, her er det blant annet utskipping av grus og pukk. Utfordringen med industriområdet er at det genererer mye tungtrafikk som må gjennom sentrum, dette gir utfordringer for myke trafikanter.

Tungtrafikk og skoleveg

Ved krysset mellom europavegen og Strondavegen er det en god del tungtrafikk som krysser, i tillegg er krysset er en del av en viktig skoleveg. Skoleområdet i Etnesjøen ligger nordøst for sentrum, mange skolebarn benytter fortauet langs E134 på veg til skolen.

Skråfotoet over Etnesjøen viser at sentrum preges av store asfaltflater og udefinerte areal for myke trafikanter. Årsdøgntrafikken på E134 er forholdsvis lav, vegen oppleves likevel som en stor barriere for myke trafikanter med få krysningspunkt.

Langs E134 er det satt opp gjerder av metall som skiller myke trafikanter fra kjørende, gjerdene kan medvirke til at bilister holder en høy fart gjennom tettstedet.

Bilen har prioritet

I dagens Etnesjøen er det lettere å ta seg frem med bil mellom funksjonene enn til fots, parkering er tilgjengelig over hele tettstedet. Gater og plasser preges av bilparkering som opptar verdifullt areal og som blokkerer for ferdsel til fots. Et utall hindre og barrierer gjør det vanskelig for myke trafikanter å ferdes til fots eller med sykkel, selv belysningen av gater og plasser er mest tilpasset de kjørende.

Konklusjon

Ut fra analysene og registreringene konkluderer jeg med at Etnesjøen har et stort forbedringspotensial når det gjelder fremkommelighet, tilgjengelighet samt tilrettelegging for myke trafikanter. Etnesjøen

har et potensial for gående og syklende da tettstedet er forholdsvis kompakt med korte avstander, men de tydelige gangrutene er ikke synlige nok i dag. Dagens flater i sentrum er ikke tilrettelagt for myke trafikanter.

Neste kapittel

I neste kapittel vil jeg undersøke hvordan folk beveger seg i Etnesjøen og finne ut mer om reisevaner. Jeg vil også drøfte innspill fra kommune og andre i forhold til utviklingen av Etnesjøen og jeg vil se hva barn og unge tenker om tettstedet. Kapittel en og to vil videre være et grunnlag for drøfting av muligheter, løsninger og prinsipper i kapittel 3.



Fig. 2.105. Oppsummerende kart Etnesjøen.





KAP. 3

UTFORDRINGER // ATFERD // ØNSKER

KAPITTELMÅL

- Drøfte hovedinntrykk fra utferd
- Kartlegge og drøfte ulike målpunkter for barn og unge i Etnesjøen
- Danne et bilde av ønsker og muligheter som kommune og lokalbefolkning har om utvikling av Etnesjøen
- Danne et bilde av hvordan folk opplever det å bevege seg til fots eller med sykkel i Etnesjøen
- Danne et bilde av hvordan folk beveger seg i Etnesjøen
- Vise til uterom i Etnesjøen som er best egnet for opphold
- Få et overblikk over hovedutfordringene for myke trafikanter i Etnesjøen
- Drøfte sentrale uterom i Etnesjøen med hensyn på kvalitetskriteriene til Jan Gehl
- Vise til aktuelle områder for videre tilrettelegging med hensyn på myke trafikanter

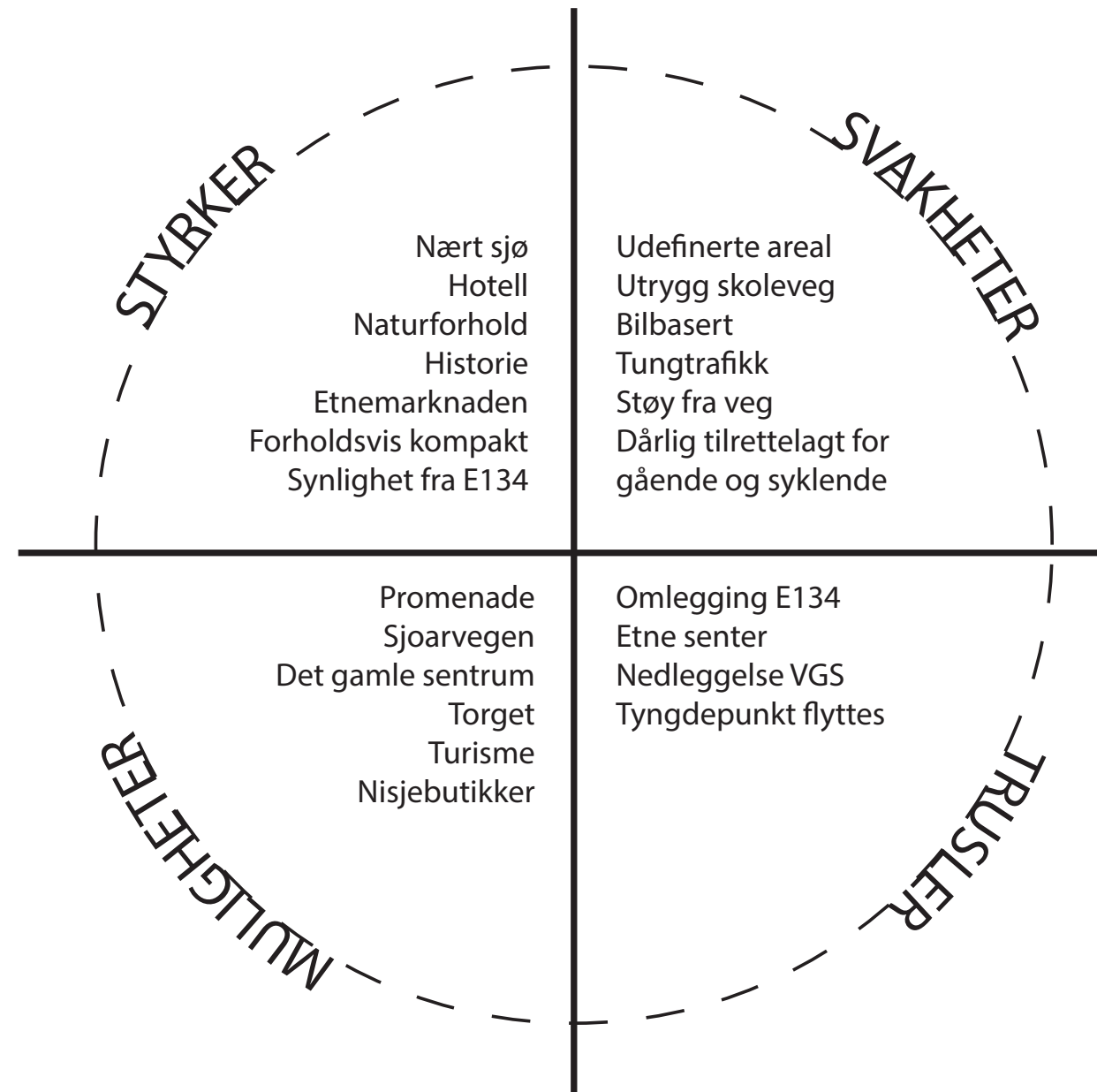


Fig.3.002. Styrker, svakheter, muligheter, trusler, Etnesjøen.

INNTRYKK FRA UTFERD 1 - AUGUST 2016



1. Fig. 3.003. Kai industriområdet.



3. Fig. 3.005. Sti ved badeplassen.



5. Fig. 3.007. Badeplassen.



7. Fig. 3.009. Sittegrupper på kaien.



9. Fig. 3.011. Meieriet.



11. Fig. 3.013. Meieriplassen.



13. Fig. 3.015. Sæbøtunet.



2. Fig. 3.004. Etne grus og pukk.



4. Fig. 3.006. Småbåthavna i



6. Fig. 3.008. Fra kaien i sentrum.



8. Fig. 3.010. Privat eiendom.



10. Fig. 3.012. Nye boliger ved sjøen.



12. Fig. 3.014. Boliger Sæbøvika.



14. Fig. 3.016. Turløypen Osnes rundt.

Etnesjøen er ei bygd der industri dominerer de nordre delene av sjøfronten. Områdene her er lite tilrettelagt for gående og syklende. På industriområdet er det en kai som benyttes av felleskjøpet og Etne betong, denne er åpen og er et populært fiskested (1). Industrien har en del ulemper, men bringer også mye liv, det er positivt.

Etne pukk og grus har store arealer på Tongane (2). Her ligger det et steinknuseverk, og NCC har asfaltproduksjon. Gjennom industriområdet går det en kommunal veg, Tonganevegen. Vegen er mye benyttet til turgåing for funksjonshemmede, men mangler fortau per august 2016. Steinknuseverket bringer med seg en god del støy, lukta av olje og asfalt henger over området. Mellom badeplassen og Tongane er det etablert en voll med vegetasjon bestående av edelgran, bjørk og hestekastanje, denne skjermer en god del for støy. Her er også en sti belyst med pullerter (3).

Småbåthavna (4) er et populært sted å bade for barn og ungdom, selv om dette ikke er tillatt. Fiske er heller ikke tillatt fra småbåthavna da sløying av fisk gir en god del problemer med måke.

Kaia i sentrum er og et yndet fiskested, observerte jeg person som fikk fisk. Det ligger en badestrand (5) innenfor småbåthavna, denne trenger noe vedlikehold og kan tilrettelegges bedre for både gående, syklende og funksjonshemmede. Området mangler både god belysning og god skilting.

Kaia i sentrum er i dårlig forfatning. Kaiområdet oppleves som sentrums bakside (6), her er det både containere, søppel, en sliten campingvogn og en hengervogn med et durende kjøleaggregat. Området oppleves som lite attraktivt og tilrettelagt for opphold. Sittegrupper og små opphøyde plattinger av tre er plassert ytterst på kaien (7). Sittegruppene ligger veldig åpent til og gir hverken godt utsyn til sjø eller til tettstedet.

MX-sport har et utsalg mot kaiområdet, inngangen er den eneste aktive fronten mot sjøen. Det ble observert få folk på kaiområdet.

Det er ingen videre gangforbindelse sørvestover langs sjøkanten. Her ligger det en privat eiendom (8). Allmennheten hindres forbi eiendommen på grunn av innsyn og et båtnaust. Grunneieren ønsker å ha fri adkomst for å legge ut båten. Ned mot sjøen har eiendommen et større hageanlegg med en mektig blodbøk og et lysthus. Hageanlegget heller skrått nedover mot sjøen. Et stakittgjerde skiller plenarealet fra en betongkant. Gangforbindelse på betongkanten er effektivt sperret med en større planteurne mot sør.

Sør for eiendommen ligger det gamle meieriet (9) med en parkeringskjeller, diverse næringsaktører og et nyere leilighetsbygg. Det nye leilighetsbygget er tilpasset den eldre trehusbebyggelsen i materialer og fargebruk, men har et moderne uttrykk. Langs sjøkanten er det opparbeidet en promenade i betong, mellom promenaden og leilighetsbygget er det et gressareal. Leilighetene i første etasje har mye innsyn (10) og det er noen usolgte leiligheter i bygget. Videre sørover er det en åpen asfaltplass som benyttes til hensetning av avfall samt parkering (11). På kveldstid er plassen et yndet sted for ungdom som villmannskjører med bil, dette ble selv observert under besøket.

Villmannskjøringen er ingen ønsket aktivitet, da det gir støyplasser for beboere i området. Likevel er plassen åpen for motorkjøretøy. Lokalbefolkningen nevnte også at plassen er et populært sted for ungdom som ønsker å villmannskjøre med moped. Langs sjøkanten er det et lite stykke strandareal hvor vannet graver ut sand slik at dette arealet føles utilgjengelig og lite attraktivt som badeplass. En båtrampe er også under bygging på området. En båt ligger fortøyd ute i sjøen utenfor.

Sørover er det en stein- og grusfylling mot sjøkanten, her skal det komme et bygg mellom dagens bebyggelse og sjøen, men det er uvisst når dette kommer. Lengre sørvest er det flere leilighetsbygg (12). Utearealene her er pent opparbeidet, og langs sjøkanten ligger det en trepromenade som oppleves som noe smal. Benkene langs promenaden kan også være hindre for ferdsel. Selve promenaden oppleves som privatisert med boliger og private hageareal tett inntil. På en utstikker i sjøen er det tydelig merket at dette er et privat område. Slike merkinger gjør noe med helhetsinntrykket av området; en føler seg lite velkommen og vil helst haste videre.

Trepromenaden ender opp i et industriområde med delvis forfalne lagerbygg. En stein- og betongmur gjør ferdsel videre langs sjøkanten vanskelig. Et lakkeringsverksted holder til på industriområdet, fra kommunen sin side ble fortalt at disse skal flytte og at det er planer om boliger på området.

Like i nærheten ligger Sæbøtunet (13); en klynge med verneverdige bygg fra 17- og 1800-tallet som forteller mye om lokal byggeskikk og hvordan folk levde på denne tiden. Adkomsten hit er noe vanskelig. Det er informasjonsskilt på området, men tilgjengeligheten fra gangvegen og opp til tunet kunne vært bedre. Sæbøtunet var dessverre stengt da undertegnede besøkte området, her er det mye ubenyttet potensial i å fremheve dette viktige området i Etne.

Turvegen Osnes rundt (14) starter like sør for Sæbøtunet, det er et stort potensial for å knytte denne sammen med Sæbøtunet og en fremtidig, helhetlig promenade langs sjøen. Turvegen følger en grusveg utover langs sjøen, her kommer en til flere gode fiskeplasser og utsikten utover fjorden og landskapet er spektakulær. Området preges av lite biltrafikk.

Glimt fra ferdsel i Etnesjøen



Fig. 3.017. Gående og syklende blir små i forhold til bilen.



Fig. 3.021. Krysset Tonganevegen/ Strondavegen like etter klokken to, en torsdag i slutten av august.



Fig. 3.018. Smale fortau, Strondavegen.



Fig. 3.019. Skoleveg og tungtrafikk, Strondavegen.



Fig. 3.020. Krysset Strondavegen/ E134 er en viktig skoleveg. Foto tatt i slutten av august 2016.



Fig. 3.022. Skolebarn på veg hjem. Strondavegen. Bildet gir et inntrykk av trafikken i området når skoledagen er over.

SPØRREUNDERSØKELSE

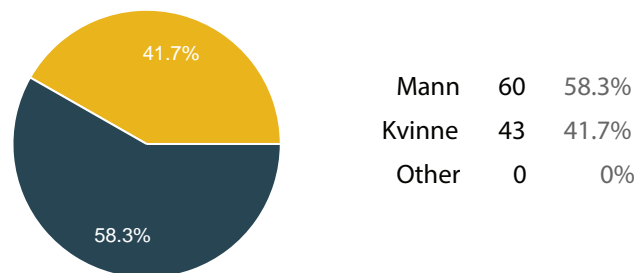
Høsten 2016 gjennomførte jeg en anonym spørreundersøkelse i Etnesjøen for å danne meg et bilde av transportvaner til befolkningen og hvordan folk oppfattet fotgjengerlandskapet i Etnesjøen.

Undersøkelsen ble gjennomført i samarbeid med prosjektgruppa i Etnesjøen 2020, og undersøkelsen ble lagt ut på Google Docs. Totalt svarte 103 personer på undersøkelsen. En vesentlig andel av de som svarte var i aldersgruppen 40 til 59 år.

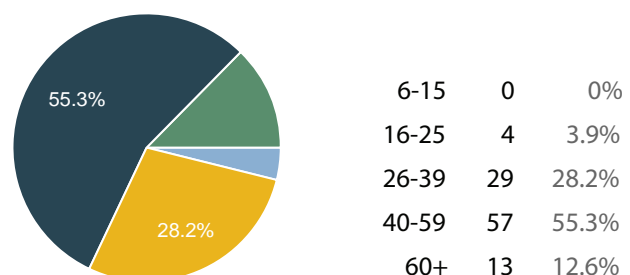
På de neste sidene presenteres svarene i undersøkelsen. Spørreskjemaet ligger vedlagt bakerst i oppgaven.

Totalt 103 svar

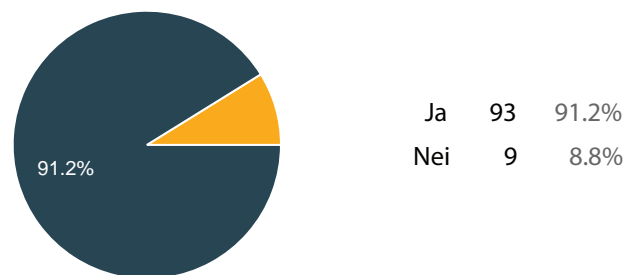
Kjønn



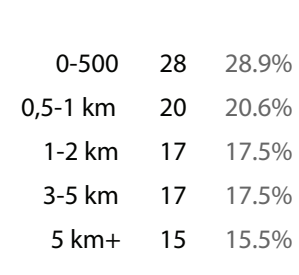
Alder



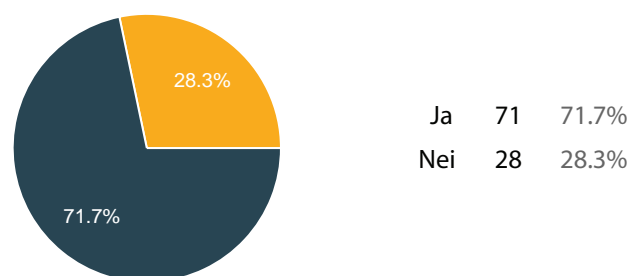
Bor du i Etne?



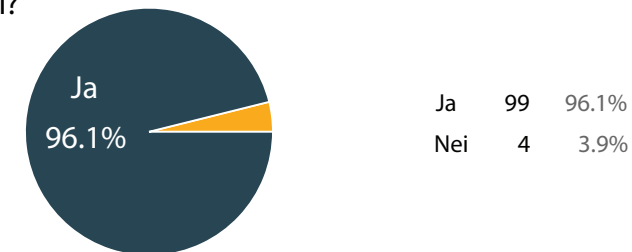
Hvis ja, hvor nært Etnesjøen bor du?



Jobber du i Etne?



Har du egen bil?

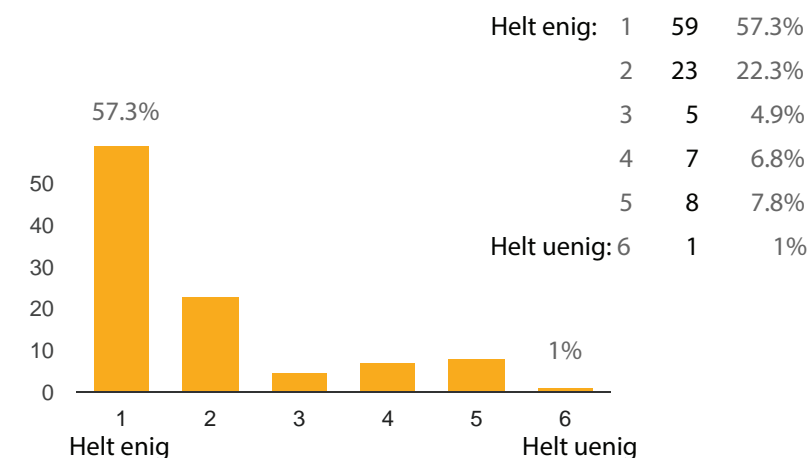


Hvilken transportmåte benytter du deg mest av i Etne?

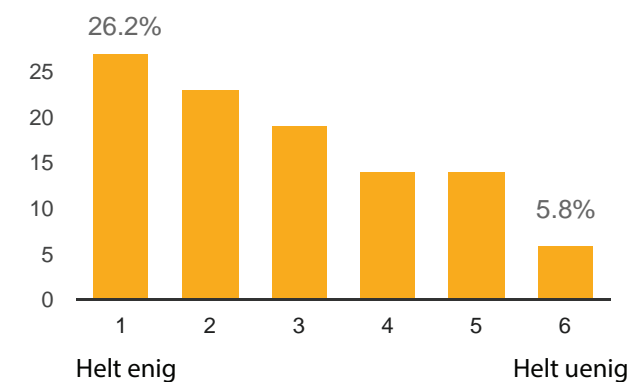


Ta stilling til følgende påstander:

jeg opplever at det er nok parkeringsplasser i Etne



Jeg opplever de siste års utvikling av Etnesjøen som positiv



Som fotgjenger føler jeg meg trygg når jeg beveger meg i Etne sentrum

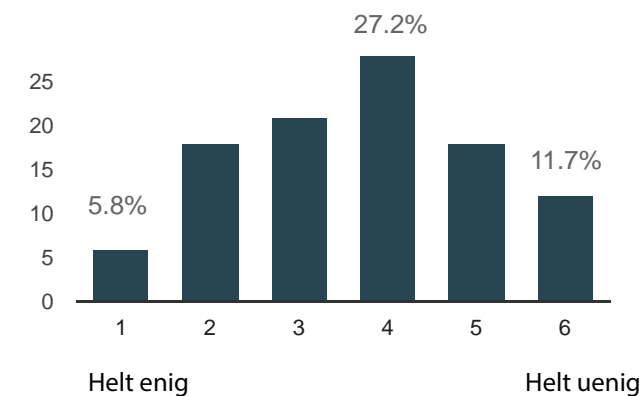
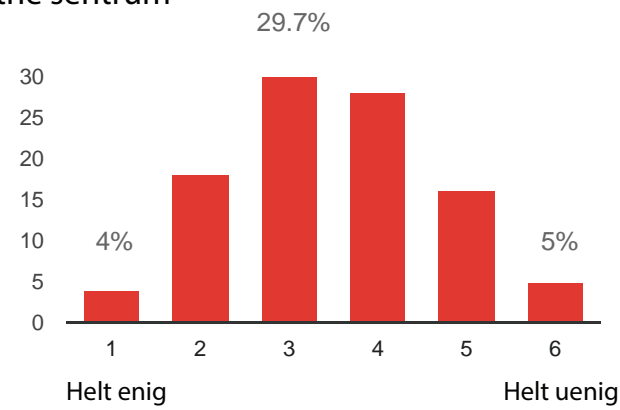


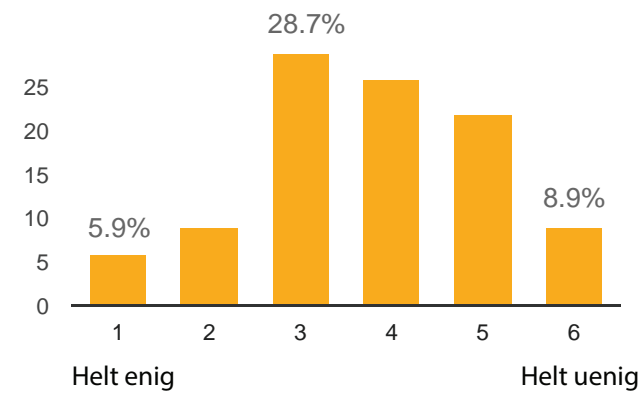
Fig.3.023. Fra spørreundersøkelse Etnesjøen.

Som fotgjenger føler jeg at bilistene tar hensyn til meg når jeg går i Etne sentrum



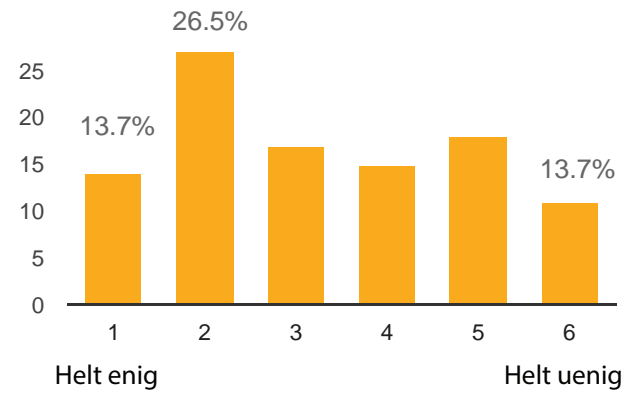
Helt enig: 1	4	4%
2	18	17.8%
3	30	29.7%
4	28	27.7%
5	16	15.8%
Helt uenig: 6	5	5%

Som fotgjenger finner jeg nok sitteplasser i Etne sentrum



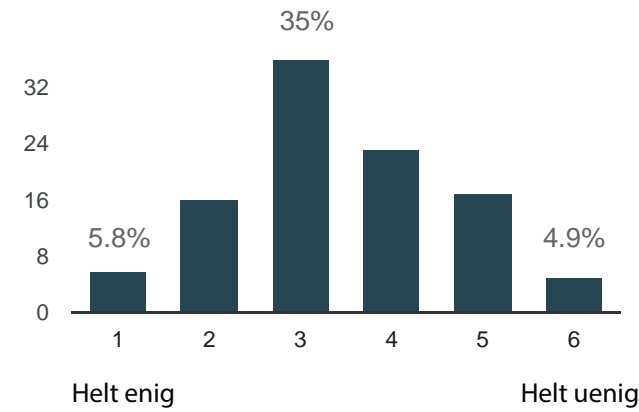
Helt enig: 1	6	5.9%
2	9	8.9%
3	29	28.7%
4	26	25.7%
5	22	21.8%
Helt uenig: 6	9	8.9%

Som fotgjenger opplever jeg at det er nok fotgjengeroverganger i Etne sentrum



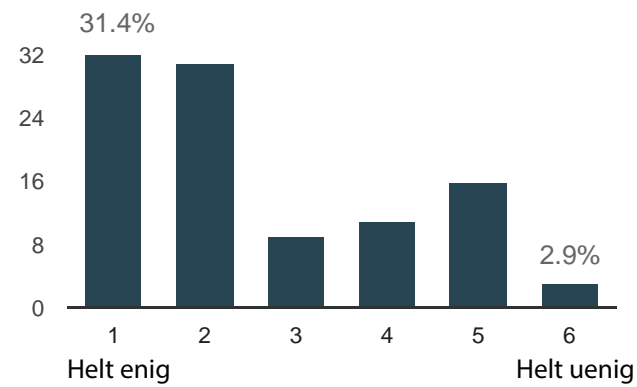
Helt enig: 1	14	13.7%
2	27	26.5%
3	17	16.7%
4	15	14.7%
5	18	17.6%
Helt uenig: 6	11	10.8%

Jeg opplever det som attraktivt å oppholde meg i Etne sentrum



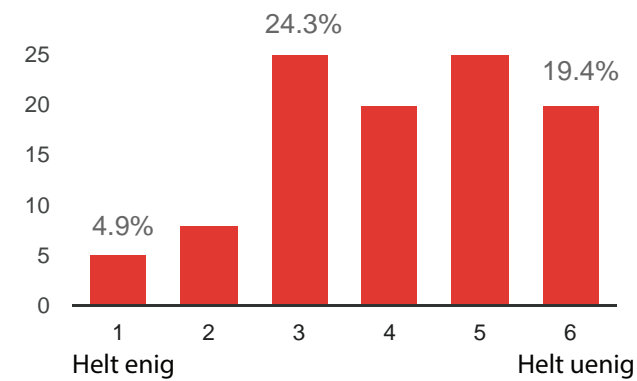
Helt enig: 1	6	5.8%
2	16	15.5%
3	36	35%
4	23	22.3%
5	17	16.5%
Helt uenig: 6	5	4.9%

Som fotgjenger opplever jeg at jeg finner alle tilbud jeg trenger innenfor rimelig gåavstand i Etne sentrum



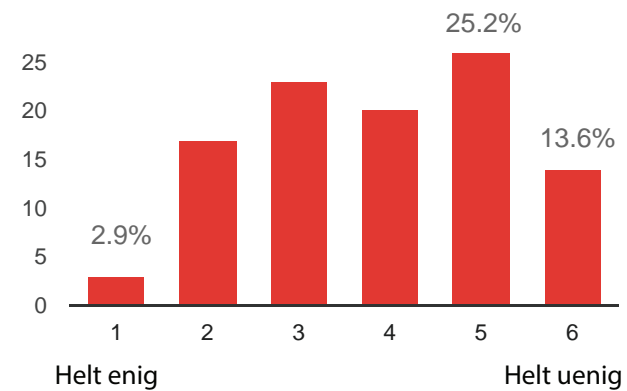
Helt enig: 1	32	31.4%
2	31	30.4%
3	9	8.8%
4	11	10.8%
5	16	15.7%
Helt uenig: 6	3	2.9%

Jeg opplever at det er nok liv og butikker i det gamle Etne sentrum



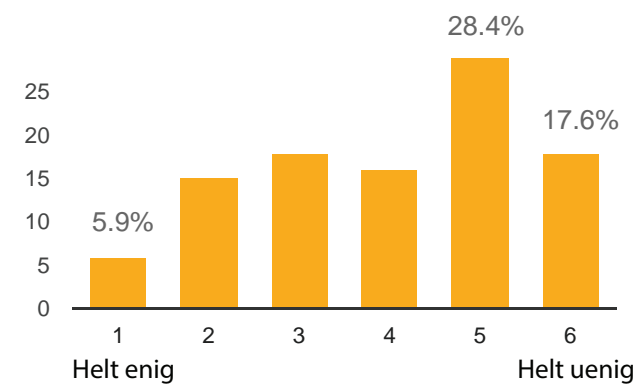
Helt enig: 1	5	4.9%
2	8	7.8%
3	25	24.3%
4	20	19.4%
5	25	24.3%
Helt uenig: 6	20	19.4%

Som fotgjenger opplever jeg at gående har prioritet i Etne sentrum



Helt enig: 1	3	2.9%
2	17	16.5%
3	23	22.3%
4	20	19.4%
5	26	25.2%
Helt uenig: 6	14	13.6%

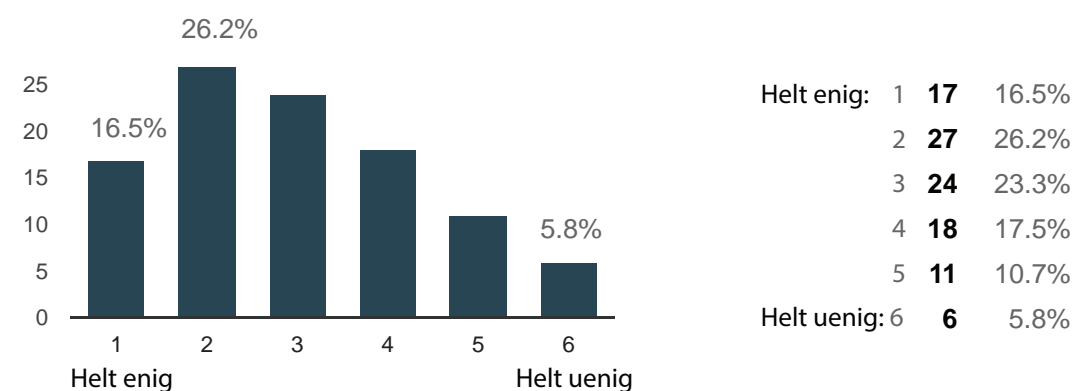
Jeg opplever det gamle torget ved Bunnpris som et attraktivt sted for opphold



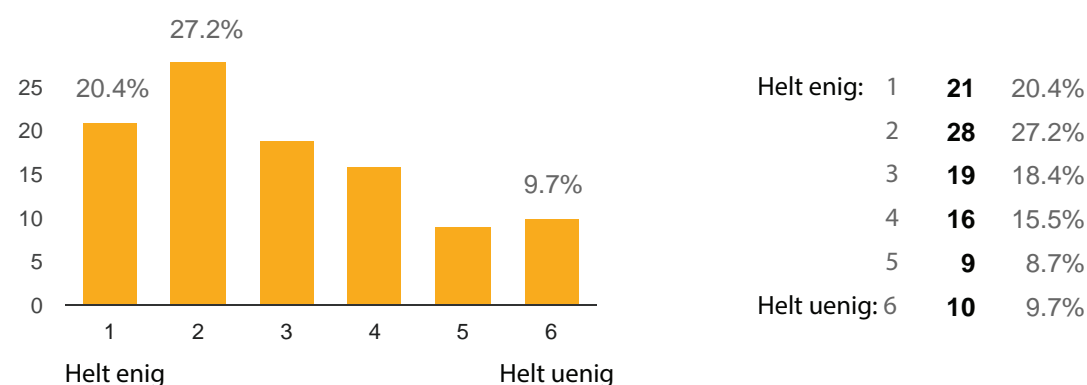
Helt enig: 1	6	5.9%
2	15	14.7%
3	18	17.6%
4	16	15.7%
5	29	28.4%
Helt uenig: 6	18	17.6%

Fig.3.024. Fra spørreundersøkelse Etnesjøen.

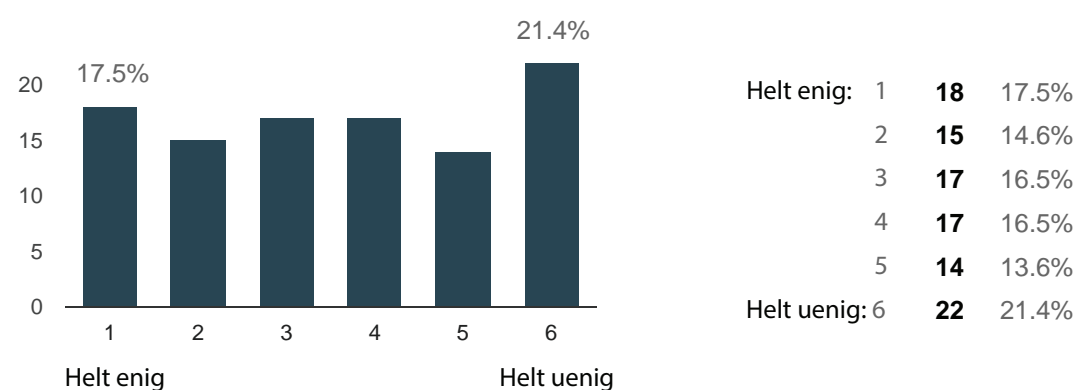
Jeg opplever at folket har god tilgang til sjøen i Etne sentrum idag



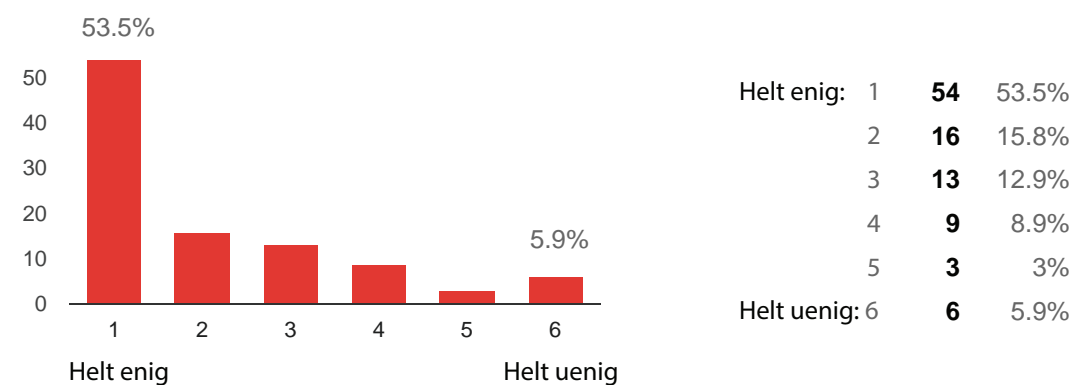
Jeg opplever dagens plassering av bussterminal ved Hotel Fugl Fønix som god



Jeg ønsker meg en framtidig bussterminal i området vest for Etne senter



Jeg er positiv til at den nye Europaveg 134 skal legges utenfor Etne sentrum



Andre kommentarer

“Bur ikkje lenger i Etne, men har vakse opp der og er der jevnlig framleis.”

“Gamle sentrum bør gjerast om til eit urbant bumiljø utan krav om næring på gateplan.”

“Torget kan gjerast om til aktivitetspark (rampline, treningsapparater osv) og verta samlingspunkt for både små og store. Kanskje dukkar det opp små nisjebutikkar?”

“Det burde vært flere butikker i Etne sentrum (utenfor Etne senter)”

“Det burde vært grøntareal med benker/bord og lekemuligheter, med muligheter for parkering, i nærheten av Etne senter/ Coop Extra slik at folk/ turister ville få lyst til å ta en pause i Etne.”

“Det er ellers håpløst å gå/ sykle strekningen Rodin - gamle S- laget fordi der ikke er adskilt gang/ fortau og kjørevei.”

“Likeså er det blitt i Sjøargarden, der det til og med står innkjøring forbudt. Der suser bilene inn og gjennom og de parkerer i torgområdet”

“Generelt savner jeg mer grøntareale og trær i sentrum, der er for mye asfalt, trafikk og støy!!”

“Mindre biltrafikk og meir tilrettelagd for eit betra miljø i området torget og kaien.”

“Småbåthavna flyttast, og området opna som einaste i kommunal eige i Etnesjøen.”

OPPSUMMERING

Undersøkelsen nådde ikke frem til barn, ungdom og eldre da de fleste som svarte var mellom 40 til 59 år. Jeg fikk derfor ikke frem helhetsbildet på spørsmål angående opplevd trygghet som fotgjenger i Etnesjøen, da barn og eldre er en viktig målgruppe som en også bør ta hensyn til i planleggingen. For å bøte på dette arrangerte jeg møter og workshops med barn og eldre på min andre befaring til Etnesjøen. Å gå ut i media på min første befaring kunne ha bidratt til enda flere svar på spørreundersøkelsen.

Blant de spurte svarte 96% at de hadde egen bil. Flesteparten opplevde at det var nok parkeringsplasser i Etne og andelen som gikk og syklet var lav. Fåtallet av de spurte opplevde at bilen tok nok hensyn til gående. Over halvparten svarte at de fant alle tilbud innenfor rimelig gåavstand i sentrum av Etne, dette kan tyde på at Etne senter ligger i rimelig gåavstand. Svært få svarte at de fant nok sitteplasser i sentrum, dette var også mitt inntrykk etter befaringer til Etnesjøen.

Når det er snakk om det gamle sentrum av Etne, svarte flertallet at det er for lite liv og butikker der. En kan konkludere med at folk opplever at det skjer for lite i det gamle sentrum. Det gamle torget utenfor Bunnpris ble ikke

oppfattet som et attraktivt sted for opphold, dette kan også ha sammenheng med at det skjer lite der.

En større andel av de spurte var fornøyde med dagens plassering av bussterminal i sentrum, svarene var veldig sprikende når det gjaldt en flytting av bussterminalen vest for Etne senter. Dette kan tyde på at en ny lokalisering ved Etne senter ikke er ideell, her kunne en hatt flere alternativer.

Det kom også inn flere kommentarer til spørreundersøkelsen, disse har jeg valgt å legge ved. Mer grøntareal, flere butikker i det gamle sentrum og mindre biltrafikk var kommentarer som gikk igjen i undersøkelsen. Enkelte kommentarer tydet på at ikke alle bilister overholdt trafikkreglene, dette var noe som jeg også observerte. Blant annet holdt en del tungtrafikk en høyere fart enn de tillatte 40 km/h gjennom sentrum av Etne på kveldstid.

Det ble også registrert gjennomkjøring fra plassen ved Fugl Fønix til torget, enda det her er gjennomkjøring forbudt. Blant andre kommentarer var det ønske om et mer urbant miljø i sentrum, «uten krav om næring på gateplan». Dette kan henvise til at en ikke ønsker kontorer på gateplan, noe som en finner både ved Bunnpris og ved kaia.

Fig.3.025. Fra spørreundersøkelse Etnesjøen.

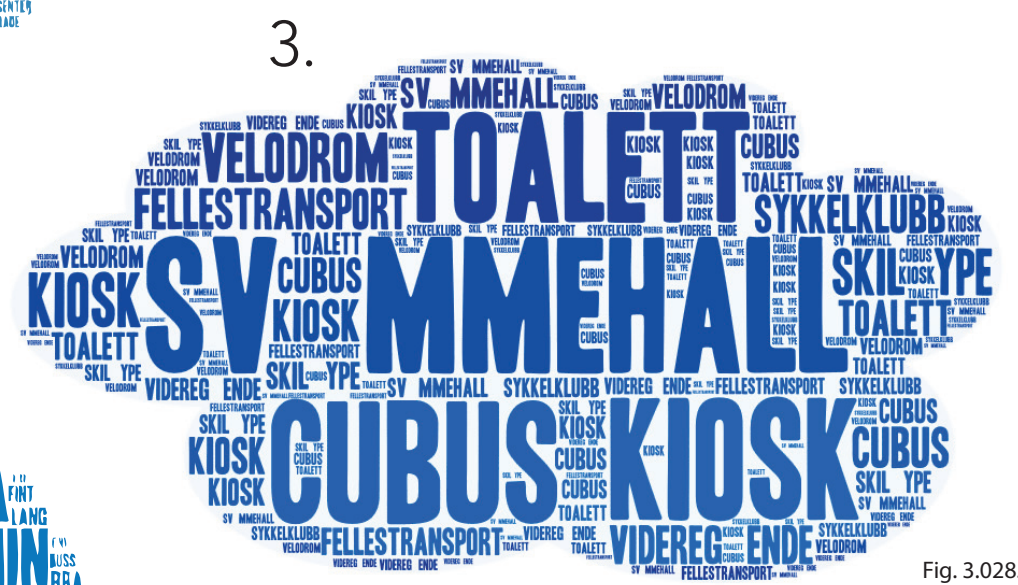
Barn og unge om Etnesjøen



Da jeg besøkte Enge skole den tjuende februar møtte jeg et utvalg av elever mellom femte til tiende trinn. På besøket tegnet elevene opp de viktigste snarvegene og bevegelsesrutene som de benyttet i Etnesjøen. Elevene ble også spurt enkelte spørsmål om Etnesjøen. Spørsmålene jeg stilte var:

1. Hvor i Etnesjøen liker du å oppholde deg?
2. Hva er det beste med Etnesjøen?
3. Hva savner du i Etnesjøen?
4. Hvordan opplever du skolevegen din?

Figurene på denne siden viser svarene jeg fikk. Ord med større skrift er svar som gikk igjen blant de unge.



OPPSUMMERING

- Barn og unge i Etnesjøen opplevde Skakkesenteret, nærhet til alt, fjellene, at alle kjenner alle, et samlet sentrum, kaien, fotballbanen og bil(rallycross) som det mest positive med Etnesjøen.
- Barn og unge likte best å oppholde seg på Skakkesenteret, kaien, kunstgressbanen (kunsten), i sandtaket og på senteret. Med sandtaket menes de søndre delene av industriområdet på Tongane.
- Det barn og unge savnet mest i Etnesjøen var toalett på kunstgressbanen, svømmehall, Etne videregående (skal legges ned), kiosk, mer fellestransport og velodrom for sykling. Skiløyper og sykkelklubb ble også nevnt
- Barn og unge opplevde skolevegen som lang, men fin, og vandret gjerne eller tok buss til skolen. Noen nevnte oppoverbakker som en utfordring, og elevene brukte mellom 20 – 30 minutter til og fra skolen. Enkelte syklet til skolen.

MÅLPUNKT BARN OG UNGDOM

Stadanalyse 2010

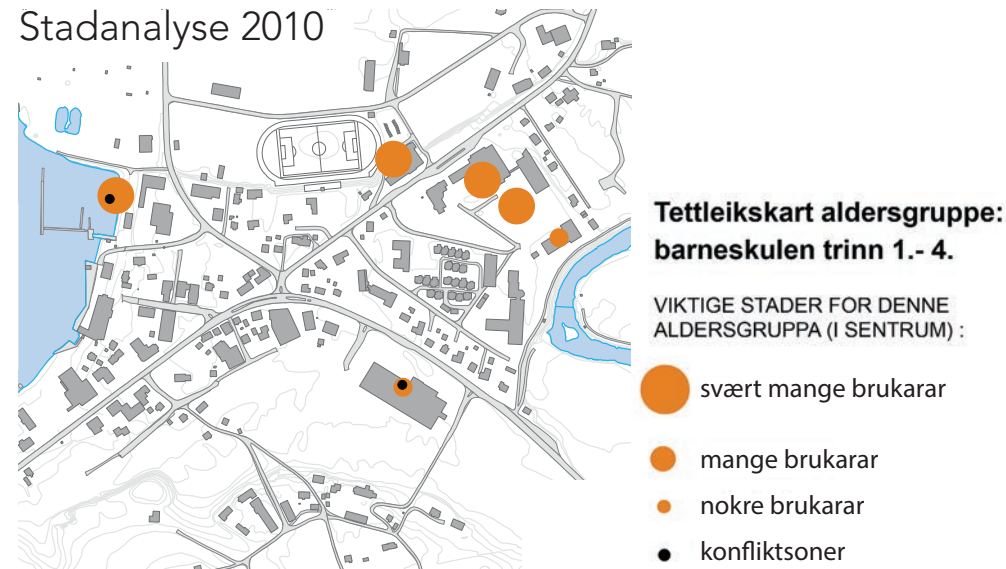


Fig. 3.030. Viktige målpunkt barn og unge, 1.-4.trinn, 2010. Stadanalyse Etnesjøen, Asplan Viak.

Registreringene gjennomført av Asplan Viak i 2010 viste at elever i 8. til 10.trinn benyttet sentrum mest aktivt. De største interessekonfliktene var knyttet til badeplassen og småbåthavna. For elevene i 8. til 10. trinn var det også en interessekonflikt med Etne senter, da senteret ikke var tilrettelagt for uformelle møter.

Etne senter, kunstgressbanen, friidrettsbanen, kaien og Skakkesenteret var målpunkt som ble nevnt ved skolebesøk i 2017.

Det er verdt å nevne at skolebesøket og de registrerte målpunktene i 2017 kun favner om en liten del av barn og unge i Etnesjøen. Analysen gir derfor ikke et fullstendig bilde av dagens målpunkt for barn og unge. De registrerte målpunktene i 2017 skiller heller ikke mellom ulike alderstrinn. På skolebesøket kom det likevel fram at kaien var et populært tilholdssted på sommeren. Det er interessant å se hvilke målpunkt som var de samme i 2010 og 2017.

Stadanalyse 2010

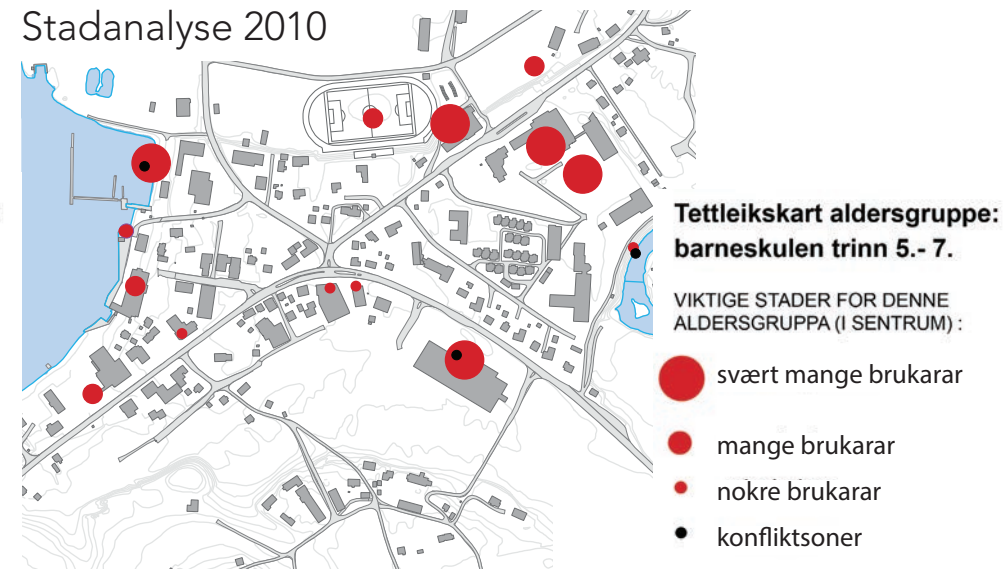


Fig. 3.031. Viktige målpunkt barn og unge, 5.-7.trinn, 2010. Stadanalyse Etnesjøen, Asplan Viak.

Stadanalyse 2010

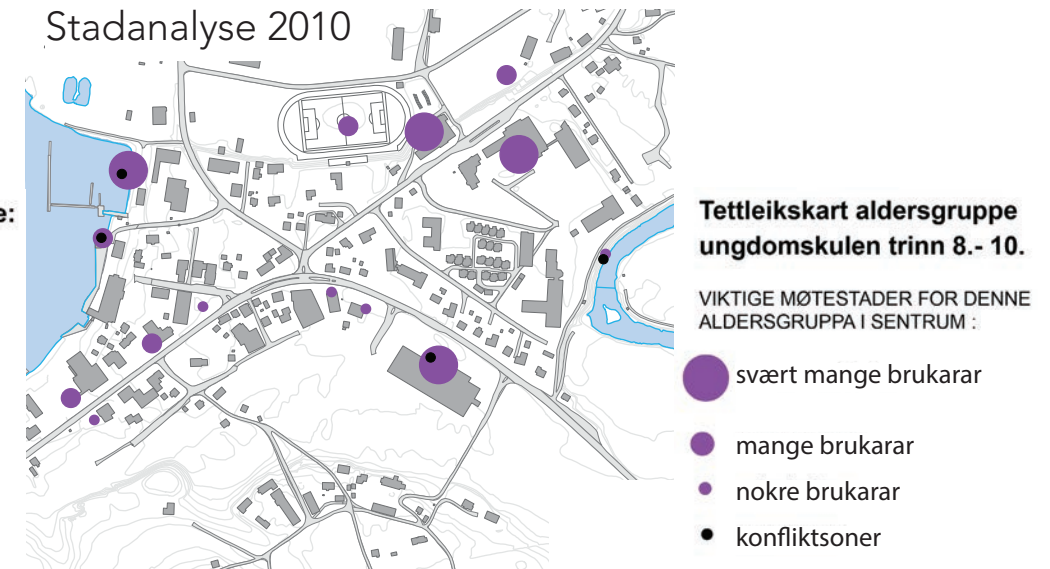


Fig. 3.032. Viktige målpunkt barn og unge, 8.- 10. trinn, 2010. Stadanalyse Etnesjøen, Asplan Viak.

Registrerte målpunkt barn og unge, 2017

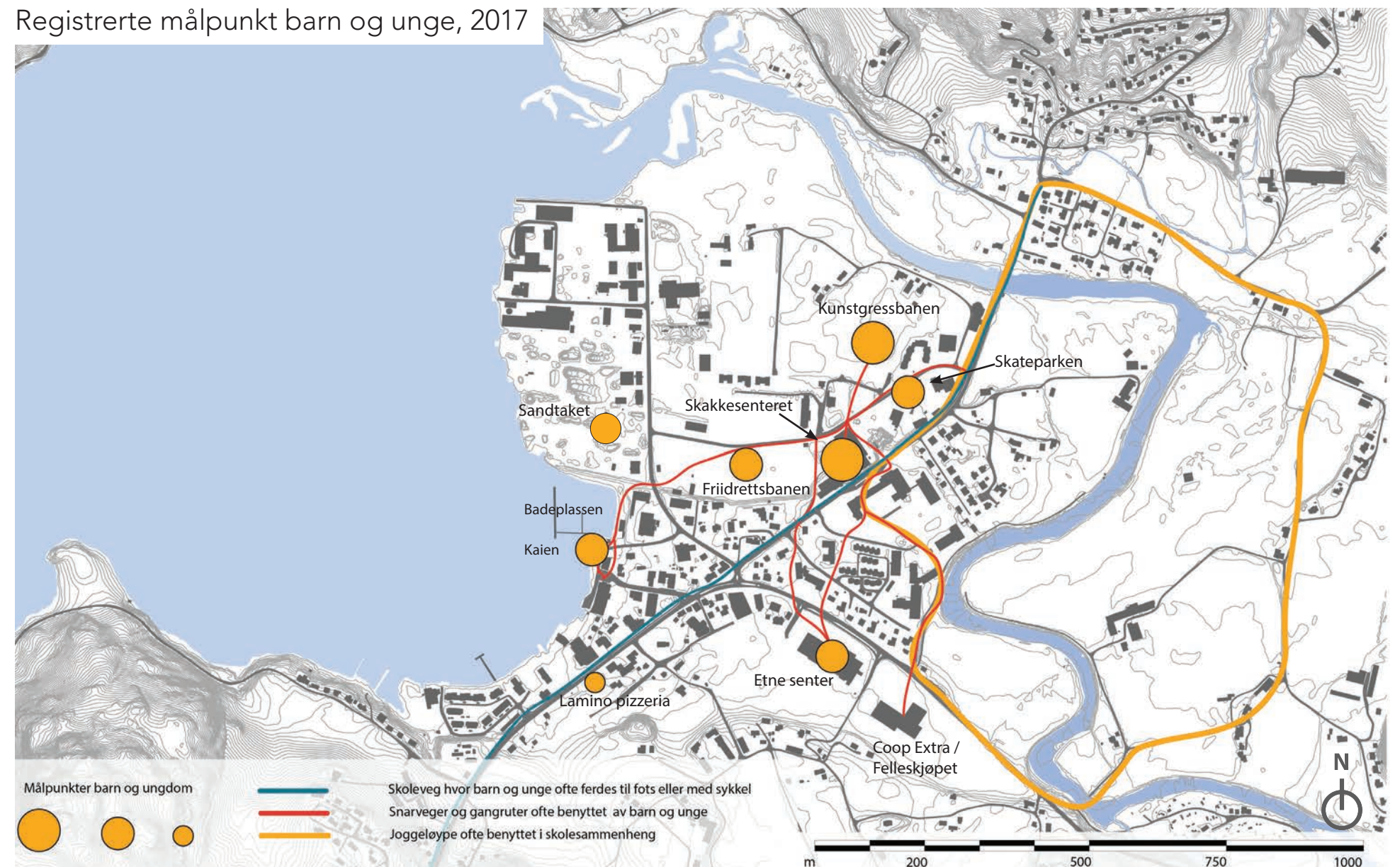


Fig. 3.033. Registrerte målpunkt barn og unge, 2017.

OPPSUMMERING

- Under skolebesøket ved Enge skole i februar 2017 ble det kartlagt viktige målpunkt blant barn og unge i Etnesjøen. Elevene tegnet opp de viktigste gangrutene som de benyttet mellom skolen og målpunkt som Etne senter (se fig. s.48).
- Det kom fram at elevene benyttet flere snarveger hvor det ikke var tilrettelagt for krysning av E134.
- Elevene benyttet seg i liten grad av handelstilbud i det gamle sentrum av Etnesjøen.
- **Det gamle sentrum av Etnesjøen har et potensial for økt bruk.**

ØNSKER & INNSPILL - ETNESJØEN

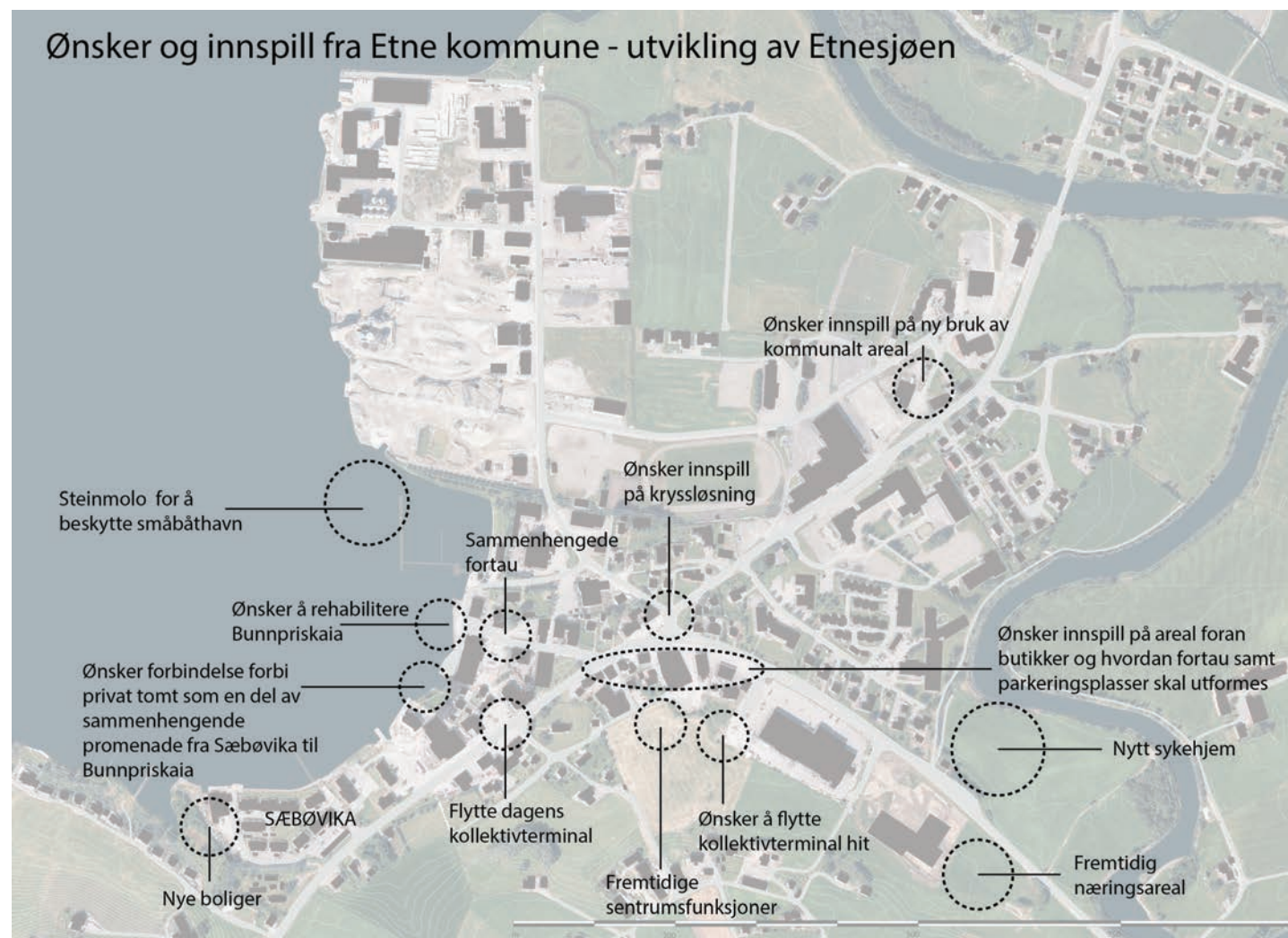


Fig. 3.034. Ønsker og innspill fra Etne kommune.

På figuren ovenfor har jeg samlet innspill og ønsker som kommunen har med hensyn på utvikling av Etnesjøen. Ønskene sprer seg over hele tettstedet, utfordringen for meg har vært å velge hvilke innspill og ideer som jeg kan ta med meg videre i arbeidet.

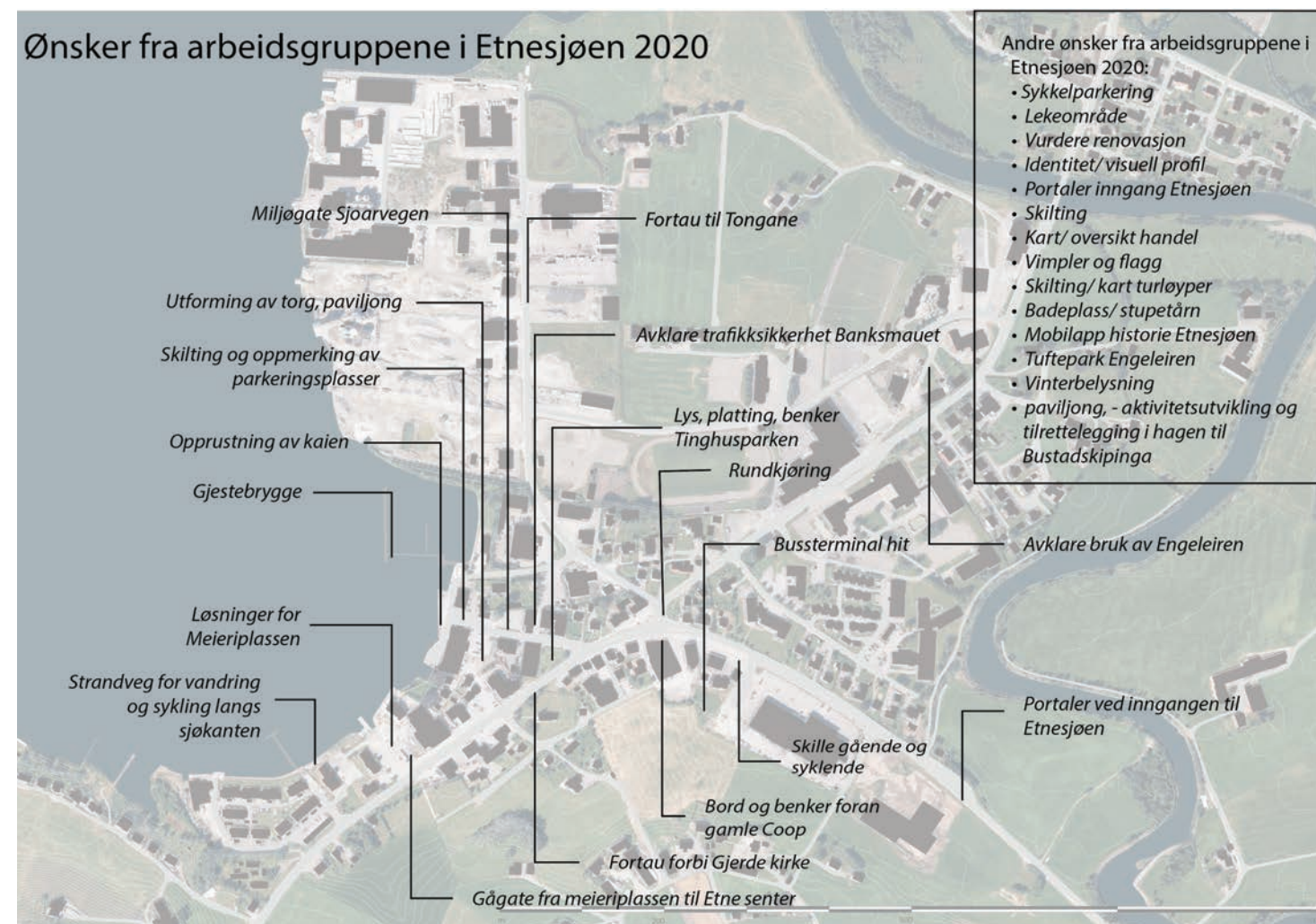


Fig. 3.035. Ønsker og innspill fra arbeidsgruppene i etnesjøen 2020.

De frivillige arbeidsgruppene i Etnesjøen 2020 har kommet med en rekke innspill angående utvikling av Etnesjøen. Miljøgate i Sjoarvegen, det å skille gående og syklende samt opprustning av kaien er innspill som jeg ser på som svært interessante med hensyn på myke trafikanter. En sammenhengende strandveg for myke

trafikanter kan være et tiltak som styrker identiteten til Etnesjøen. Rundkjøring i krysset mellom Strondavegen og E134 blir drøftet senere i oppgaven.

Mange av ønskene og innspillene handler om tiltak i aksene Etne senter – torget – kaien.

BARRIERER

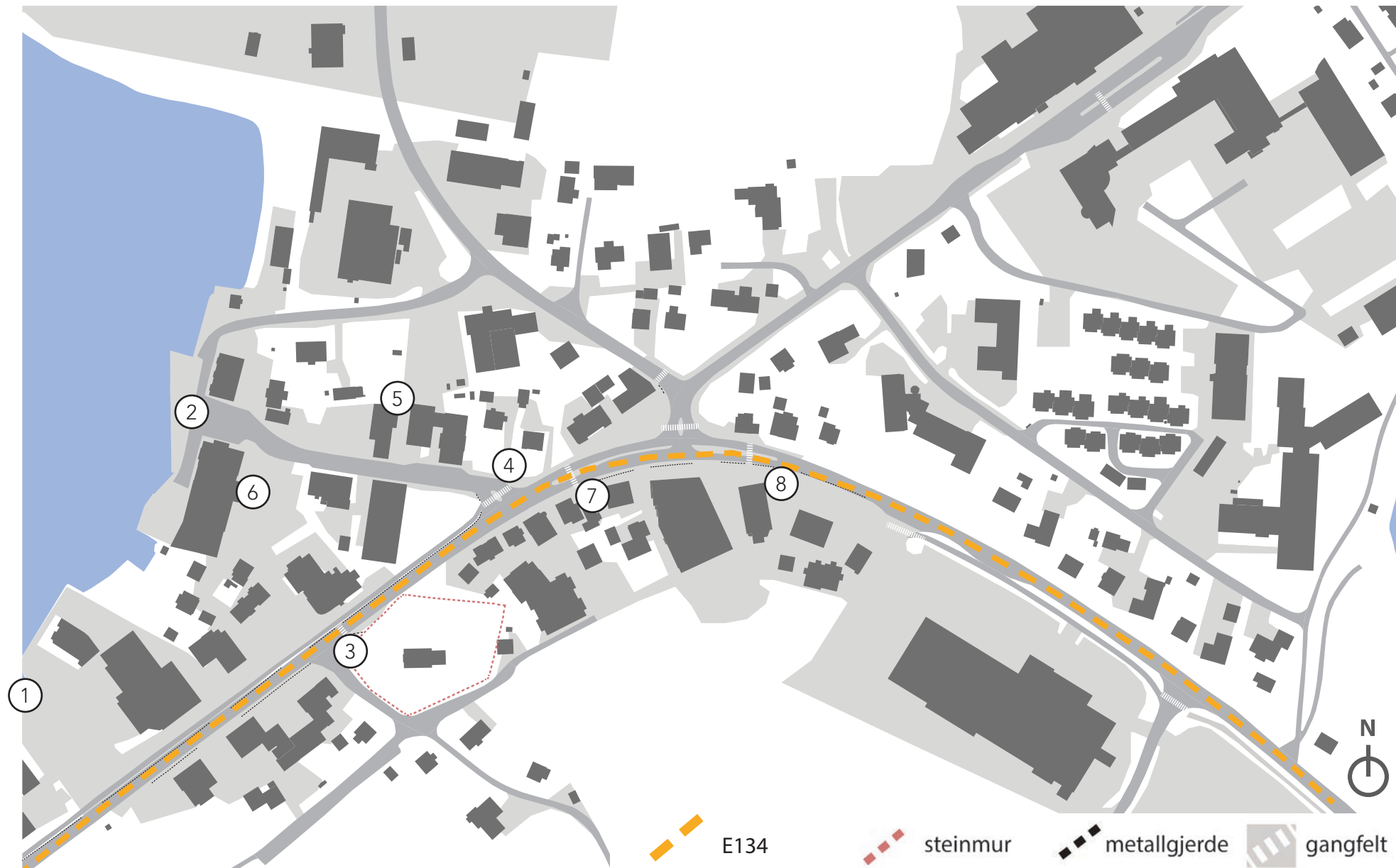


Fig. 3.036. Kart som viser barrierer og gangfelt i Etnesjøen.

Barrierer for ferdsel

Det er en rekke barrierer og stengsler som hindrer ferdsel for mange trafikanter i Etnesjøen. Langs E134 går det et metallgjerde som skiller mange trafikanter fra kjørende, dette gjerdet blir på folkemunne kalt "grisebinger". For å hindre gjennomkjøring er det satt opp flere barrierer, dette ser en på figur nr. 5 like ved Etne sparebank. For å hindre parkering av biler er det også satt opp flere provisoriske blokkeringer (7). Ved Gjerde kirke (3) er det et steinmur som ligger tett inntil E134., her er det ifølge Etne kommune plan om å bygge fortau.

Parkerte biler kan også blokkere ferdsel for mange trafikanter, et eksempel finner en i kantsonen til Bunnpris (6). Ved kaia er det en kjetting som skal hindre større kjøretøy i å nå kaia, dette er også til hinder for mange trafikanter (2).



Fig. 3.037. Barrierer ved sjøen



Fig. 3.038. Barriere ved kaien



Fig. 3.039. Slike metallgjerder står langs E134 gjennom Etnesjøen.



Fig. 3.040. Smale fortau kan også være barrierer for mange trafikanter og kan skape konflikter mellom gående og syklende.



Fig. 3.041. Barrierer for gjennomkjøring hindrer også mange trafikanter i å komme frem.

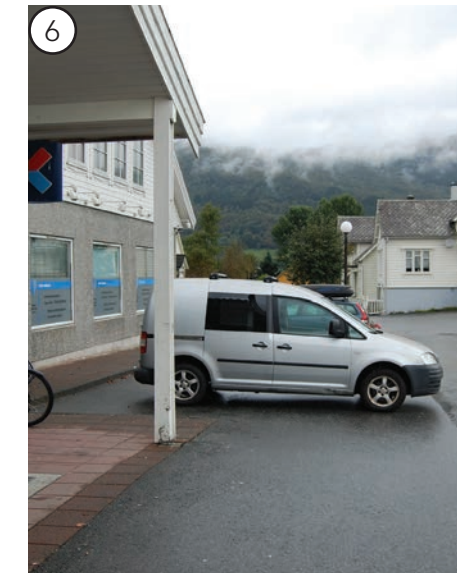


Fig. 3.042. Parkering tett inntil innganger kan være til hinder for gående.



Fig. 3.043. Steiner ved bolighus. Disse er lagt ut for å hindre parkering.



Fig. 3.044. Parkering og møblering kan blokkere for ferdsel langs kantsonene.

DAGENS GANGFELT

Gangfelt 1: Krysser E134 ved Hotell Fønix og Gjerde kirke. Bratt kant opp fra gangfeltet til fortauet ved Gjerde kirke. Ok belysning ved gangfelt men belysningen ved E134 er ikke tilpasset myke trafikanter og har dårlig fargegjengivelse. Gangfeltet ligger på et rettstrekning hvor det på kveldstid ble observert høyere fart på tunge kjøretøy enn de tillatte 40km/h.

Gangfelt 2: Krysser Sjoarvegen ved utkjørselen til E134. Her må brukere av gangfeltet forsere en trafikkøye med fortauskanten som oppleves som problematiske for personer med nedsatt funksjonsevne. Jeg observerte at biler ofte ikke tok hensyn til myke trafikanter og stilte seg midt i gangfeltet når de svingte ut på E134.

Gangfelt 3: Jevnt dekke, skrått hellende mot nord. God sikt i begge retninger. Har ekstra belysning.

Gangfelt 4: Krysser vegen ned mot Tongane industriområde. Stigning på 15% fra gangfeltet og opp til fortauet på den sørvestre siden. Markering på asfalt er lite tydelig og myke trafikanter krysser ofte utenfor gangfeltet på veg til og fra skolen. Bygget som ligger sørvest for gangfeltet gir dårlig sikt for myke trafikanter når en kommer fra sørvest og skal krysse vegen. Belysning av gangfeltet men ellers ingen belysning av vegen ned mot Tongane.

Gangfelt 5: Krysser fylkesveg 34 parallelt med E134 og har en betydelig andel tungtrafikk. Trafikkøye har 10 cm høye kanter og oppleves som vanskelig å krysse for personer med nedsatt funksjonsevne. Det ble observert at syklistene ofte krysser ved siden av gangfeltet for å unngå høye fortauskanten.

Gangfelt 6: Gangfelt 6 krysser E134 øst for krysset E134/ fv.34 og terrenget stiger slakt mot nord.

Gangfelt 7: Ligger tett inntil påkjøring til E134 fra Etne senter. Observert at flere myke trafikanter krysser lengre sør, utenfor gangfeltet.

Gangfelt 8: Knytter sammen Skakkeseenteret med Enge skole og er en viktig forbindelse for skoleelever. Det eneste gangfeltet i Etnesjøen som er universelt utformet.

◀ Synsvinkel

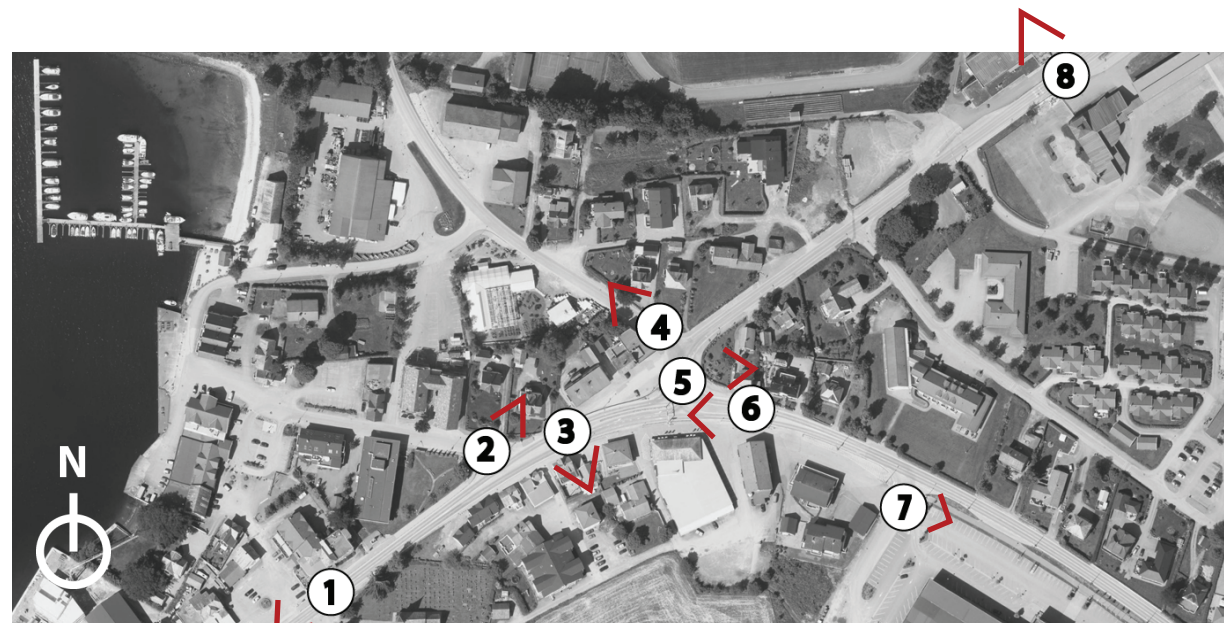


Fig. 3.045. Oversiktsfoto som viser gangfeltene i Etnesjøen.



Fig. 3.046. Gangfelt som krysser E134 ved Fønix Hotel. Jevn overflate, ingen opphøyning.



Fig. 3.048. Gangfelt som krysser vegen ned til Tongane. Dårlig oppmerking og høy fortauskant.



Fig. 3.050. Gangfelt som krysser Fv.34. Ujevn overflate og høy midtrabatt.



Fig. 3.052. Gangfelt ved innkjøring til Etne senter. Høy fortauskant i øst og forvirrende oppmerking.



Fig. 3.047. Gangfelt som krysser Sjoarvegen ved E134. Høy midrabatt, ujevn overflate.



Fig. 3.049. Gangfelt som krysser E134. Jevn overflate, slakt hellende terrenn.



Fig. 3.051. Gangfelt som krysser E134 ved Etne senter



Fig. 3.053. Gangfelt mellom Skakkeseenteret og Enge skole. Ikke opphøyd men med ledelinjer.

Hvor beveger folk seg? Skygging av folk i Etne sjøen



Fig. 3.054. Fortau under tak ved Etne senter.



Fig. 3.055. Krysser rett over parkeringsplass istedet for å benytte gangveg og fortau ved E134..



Fig. 3.056. Utenfor Etne grill, beveger seg like inntil fasaden.



Fig. 3.057. Utenfor Saltnes bakeri, krysser mellom parkerte biler.



Fig. 3.058. Ved Expert, beveger seg igjen mellom parkerte biler.



Fig. 3.059. Forbi Expert, må bevege seg nærmere E134 grunnet hindringer.



Fig. 3.060. Krysser E134 like ved Sjoarvegen.

Fotoene viser bevegelsesforløpet fra Etne senter til Sjoarvegen for gående, observert den 16.februar 2017. Her har jeg fulgt fotgjengeren diskre for å se hvor vedkommende foretrekker å bevege seg. Den aktuelle ruten er rundt 300m lang.

Kommunen ønsker å ha fortau langs E134. **Langs denne strekningen er det trolig mer attraktivt å bevege seg i nærheten av bygg enn tett inntil E134.** Det er likevel viktig å ikke legge areal for ferdsel tett inntil bygg grunnet nedfall fra tak.

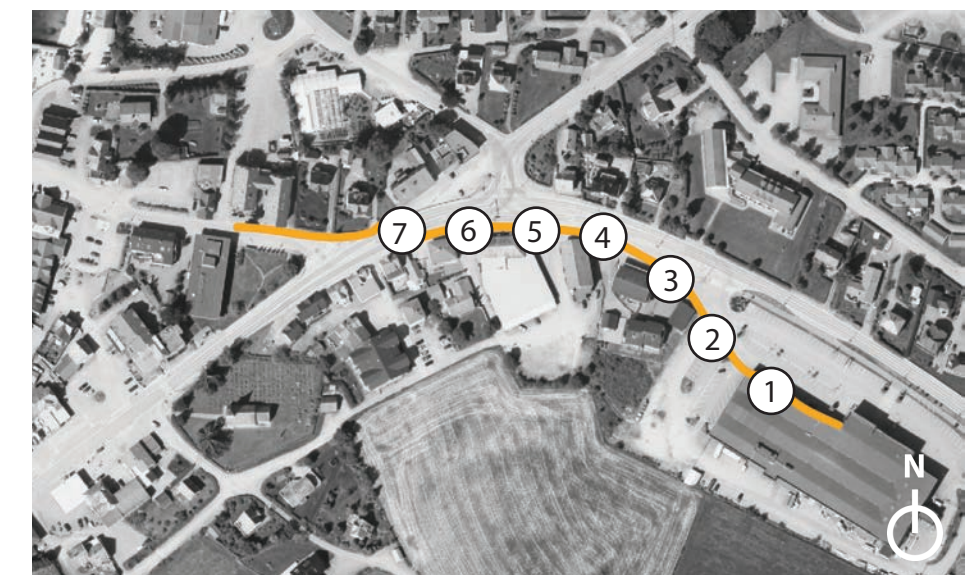


Fig. 3.061. Oversikt registrering.

8 AV 10 KRYSSER UTENFOR GANGFELTET - ETNESJØEN

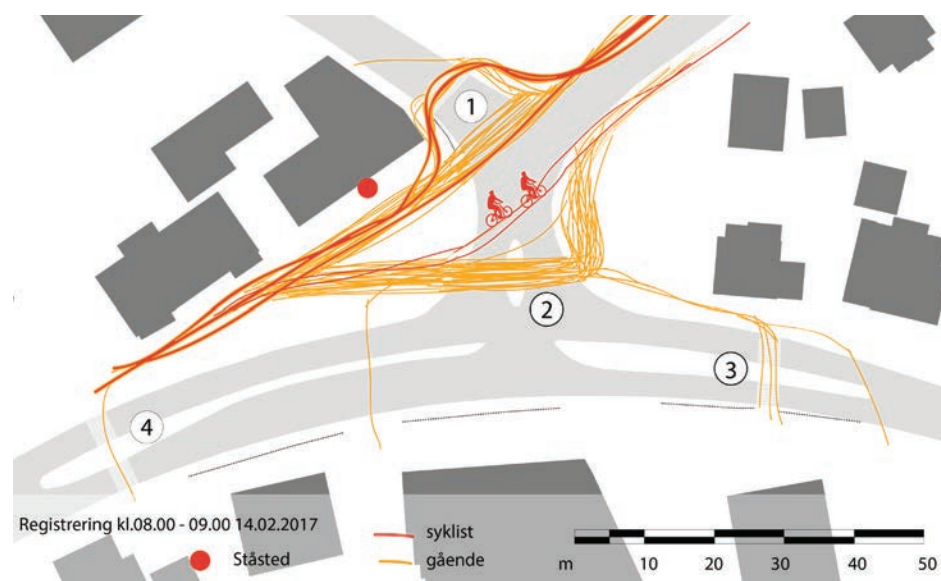


Fig. 3.062. På morgenen krysser mange skoleelever utenfor gangfelt 1 på veg til skolen.

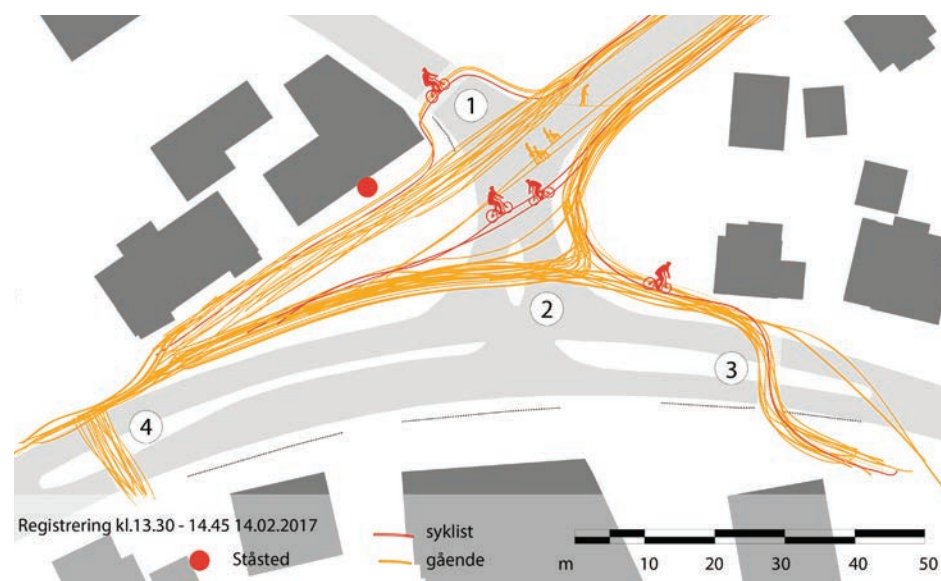


Fig. 3.063. Registrering den 14.februar på ettermiddagen, flere rullestolbrukere rett ut i vegbanen.

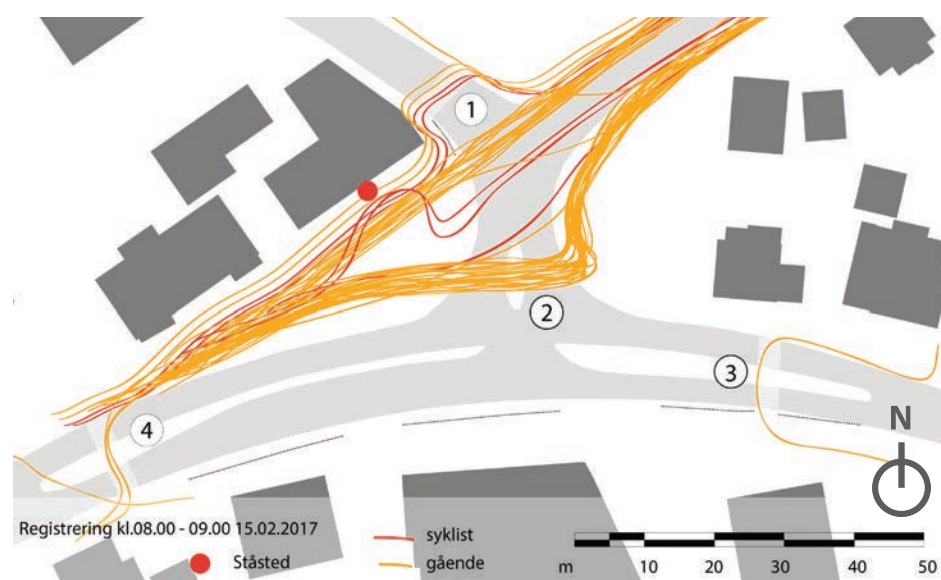


Fig. 3.064. Syklister tar ofte snarvegen rett ut i vegbanen istedet for å krysse gangfeltene.

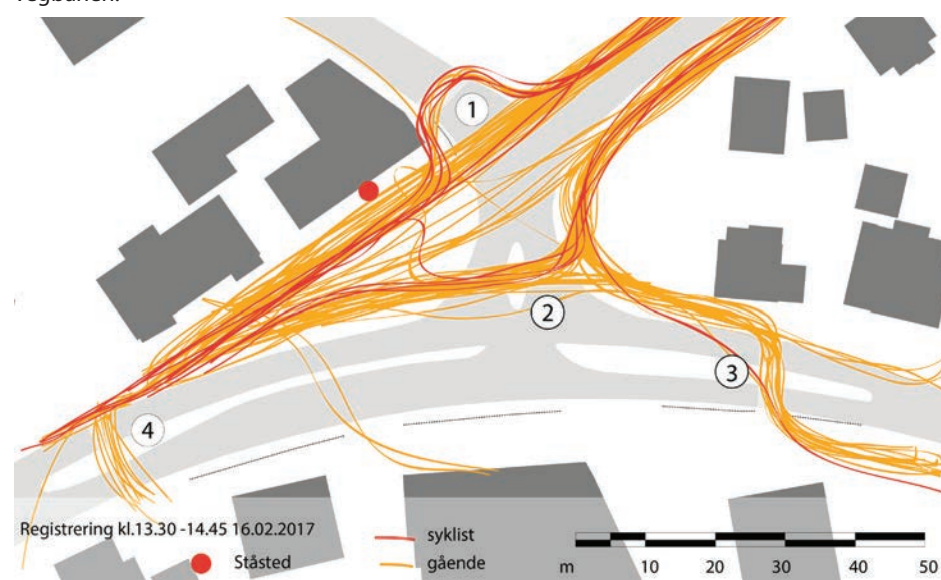


Fig. 3.065. Gangmønster på ettermiddagen den 16.februar, mange skoleelever tar snarvegen ut i krysset.

Gangfelt 1

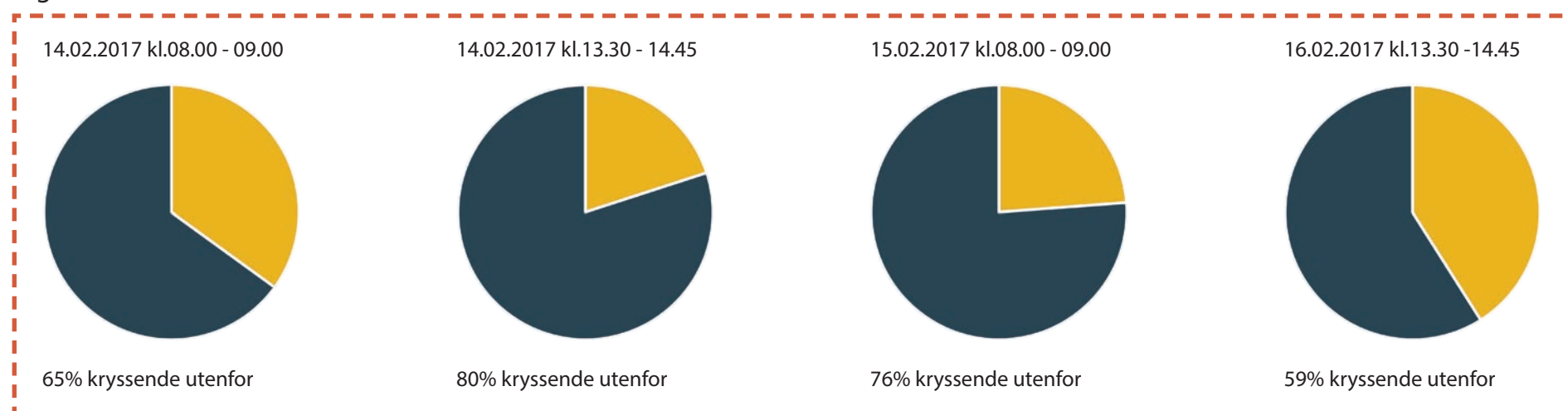


Fig. 3.066. Diagrammene viser andelen myke trafikanter som krysser utenfor gangfelt 1 på respektive tidsrom.

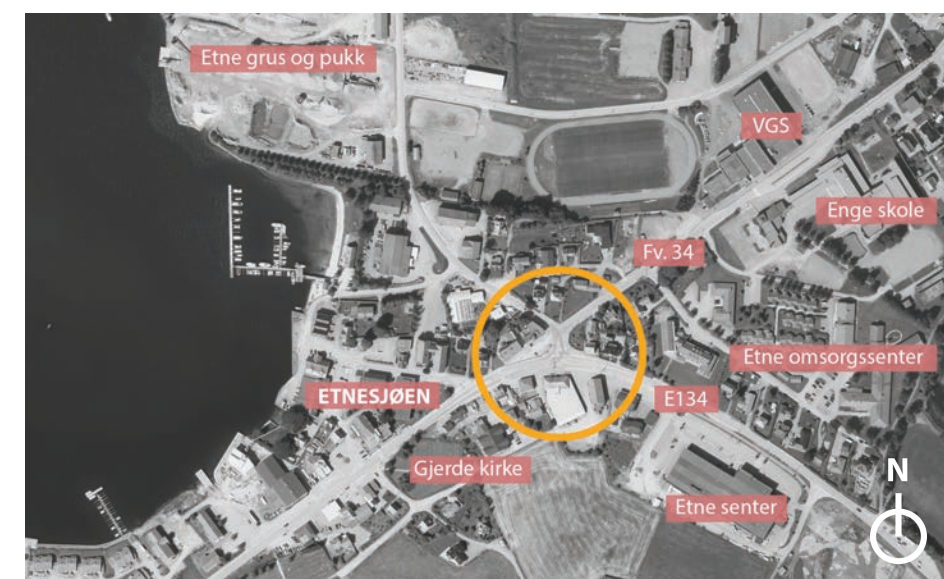


Fig.4. Krysset E134/ fylkesveg 34 i Etnesjøen markert med sirkel.

I februar 2017 var jeg på min andre utferd til Etnesjøen. Her gjorde jeg registreringer av myke trafikanter i krysset E134/ fylkesveg 34 morgen og ettermiddag over flere dager.

Krysset er utfordrende da det er en skoleveg med høy andel tungtrafikk. Tellingene ble gjort på morgenen mellom klokken 08 -09 den 14. og 15. februar og på ettermiddagen mellom klokken 13.30 -14.45 den 14. og 16. februar.

Jeg observerte 32 tunge kjøretøy som kjørte av og på E134 mellom klokken 13.30 -14.45 den 16.februar, traktorer ikke medregnet. Størstedelen av disse kjøretøyene var lastebiler med henger som kjørte grus og pukk. Værmessig var det kjølig og et par minusgrader på morgene og plussgrader begge ettermiddagene, den 14. februar var det i tillegg sol.

Andelen som krysser utenfor gangfelt 1 var klart høyest, hele 80% av de kryssende gikk utenfor gangfelt 1 på ettermiddagen den 14.februar. Tellingene ble utført med en mekanisk håndteller og skisseboken var til stor hjelp for å registrere bevegelsesmønster.

Dato	Gangfelt	Kryssende totalt	kryssende utenfor
14.02.2017 kl.08.00 - 09.00	1	20	65 % (13 stk)
	2	32	11 % (3 stk)
	3	8	13 % (1 stk)
	4	1	0 %
14.02.2017 kl.13.30 - 14.45	1	15	80 % (12 stk)
	2	36	20 % (7 stk)
	3	14	14 % (2 stk)
	4	12	0 %
15.02.2017 kl.08.00 -09.00	1	21	76 % (16 stk)
	2	29	14 % (4 stk)
	3	4	75 % (3 stk)
	4	2	50 % (1 stk)
16.02.2017 kl. 13.30 - 14.45	1	39	59 % (23 stk)
	2	32	25 % (8 stk)
	3	14	14 % (2 stk)
	4	13	23 % (3 stk)

Fig.3.067. Oversiktstabell resultat registreringer.

SOL / SKYGGGE-ANALYSE - GODE STEDER FOR OPPHOLD - det gamle sentrum

21.mars kl.09.00

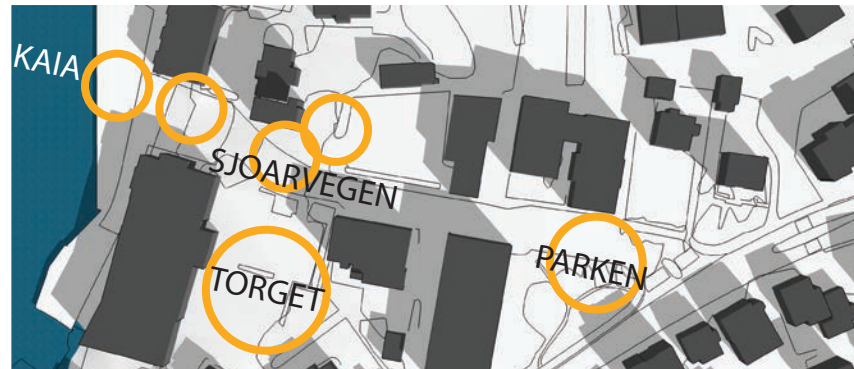


Fig. 3.068. Sol- og skyggeforhold kl.09 den 21.mars. Sirkler er områder med best solforhold.

21.mars kl.12.00

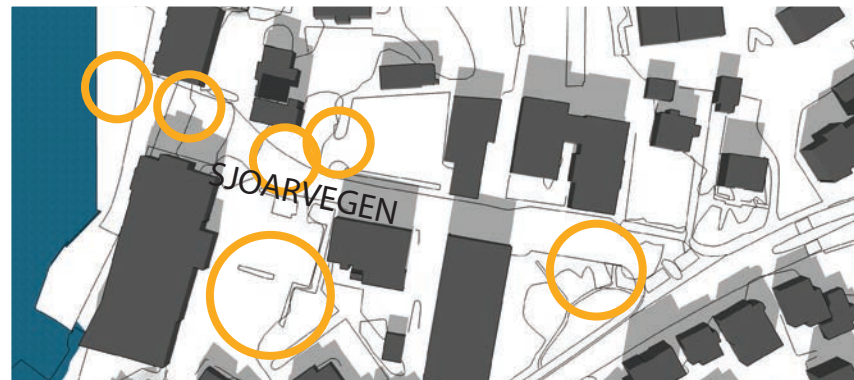


Fig. 3.069. Sol- og skyggeforhold kl.12 den 21.mars.

21.mars kl.15.00

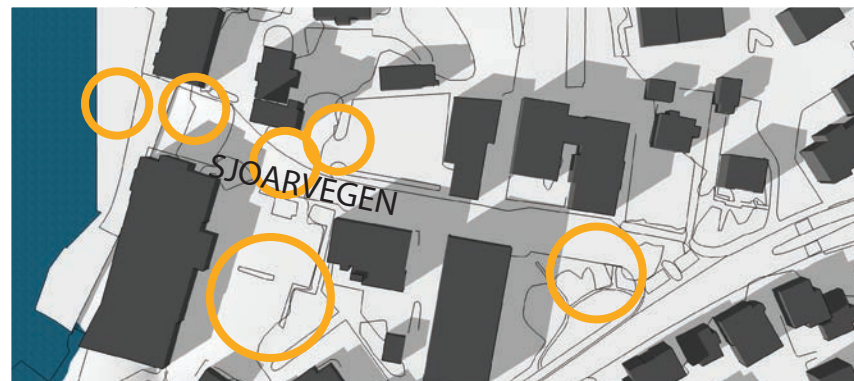


Fig. 3.070. Sol- og skyggeforhold kl.15 den 21.mars.

21.mars kl.18.00



Fig. 3.071. Sol- og skyggeforhold kl.18 den 21.mars. Ingen sol.

21.juni kl.09.00

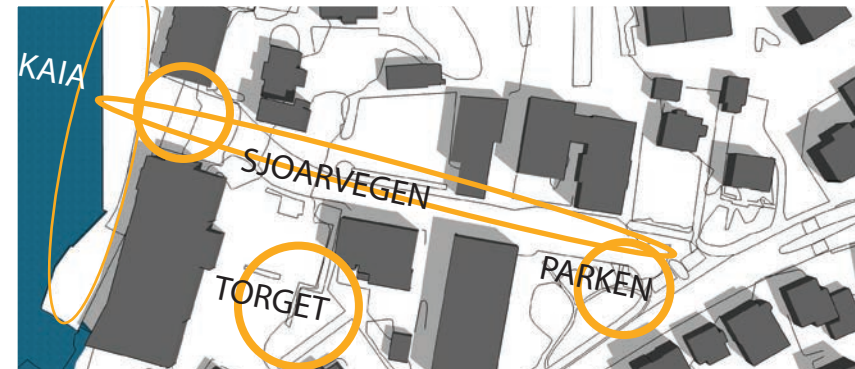


Fig. 3.072. Sol- og skyggeforhold kl.09 den 21.juni. Sjoarvegen strekker seg fra øst mot vest.

21.juni kl.12.00

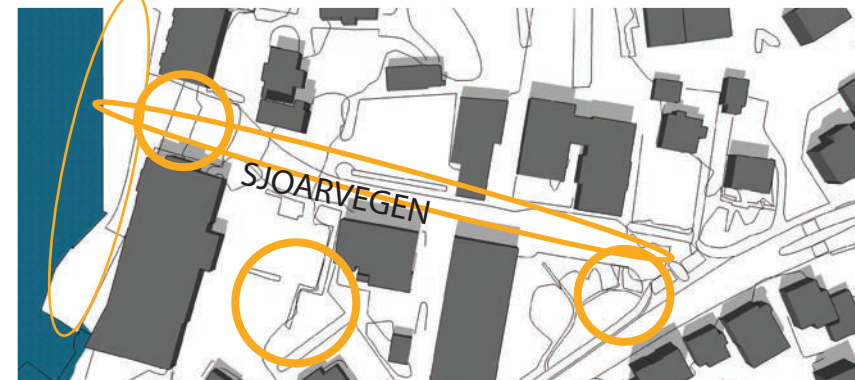


Fig. 3.073. Sol- og skyggeforhold kl.12 den 21.juni.

21.juni kl.15.00

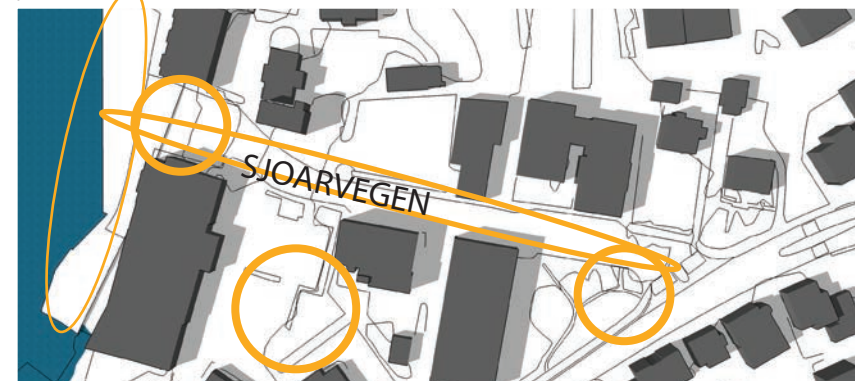


Fig. 3.074. Sol- og skyggeforhold kl.15 den 21.juni.

21.juni kl.18.00

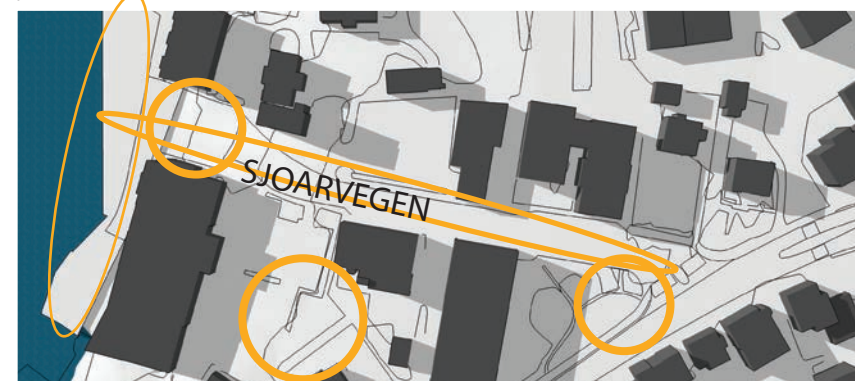


Fig. 3.075 Sol- og skyggeforhold kl.18 den 21.juni. Deler av Sjoarvegen har sol hele dagen.

“Klimatet mellom husene er et av de viktigste faktorene om en skal få folk i byer og tettsteder til å gå og sykle mer”

Arkitekt Jan Gehl (Gehl, 2010)



Sol- og skyggeforhold i Sjoarvegen, på torget og på kaia

Sol- og skyggeanalysene viser stedene som har best solforhold gjennom dagen i området Sjoarvegen, kaia og det gamle torget. Sjoarvegen strekker seg i en tilnærmet rett linje fra øst til vest med sikt utover fjorden.

Deler av Sjoareset (se foto nederst) har gode solforhold gjennom hele dagen både vinter- og sommer, men benyttes i dag til parkering. Steder med gode solforhold har også et potensial til å bli gode steder for opphold, dette gjelder spesielt torget og Sjoareset.

Analysen viser at de stedene som har best solforhold med tanke på opphold er kaia, Sjoareset, torget og deler av parken ved Tinghuset.



Fig. 3.076. Deler av Sjoarvegen har sol, selv i februar. Arealer med sol er mer attraktive å gå i og oppholde seg, spesielt vinterstid. Bildet er tatt i februar.



Fig. 3.077. Bakken ned mot kaia, på folkemunne kalt Sjoareset. Deler av bakken er solrik, selv i februar. I dag soler bilene seg i bakken.

DRØFTING AV SENTRALE UTEROM I ETNESJØEN

På min andre befarings til Etnesjøen i februar 2017 testet jeg ut Jan Gehl sine kriterier for fotgjengerlandskapet på utvalgte steder i Etnesjøen.

Steder i Etnesjøen som er vurdert ut fra Gehls kvalitetskriterier for fotgjengerlandskapet:

- 1 - Kaien
- 2 - Det gamle torget
- 3 - Utenfor Hotell Fønix
- 4 - Krysset E134/ fv.34
- 5 - Utenfor Etne senter

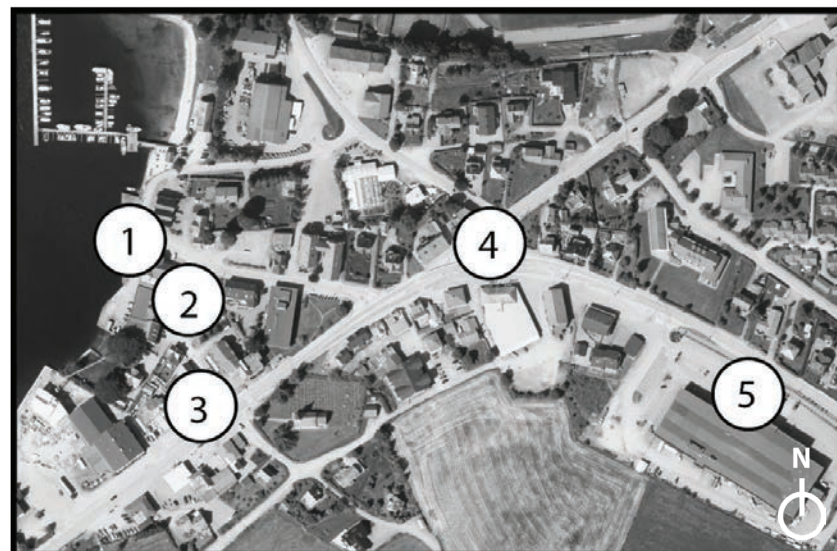


Fig. 3.078. Uterom som er vurdert.

Metode

Den danske arkitekten beskriver metoden med kvalitetskriteriene for fotgjengerlandskapet i boken Byer for mennesker (Gehl, 2010, s.248). Formålet med metoden er å belyse de ulike kvalitetene som sentrale byrom har vedrørende fotgjengerlandskapet. Metoden gjør det mulig å se hvilke tiltak som egner seg for å øke kvaliteten på hvert sted. I tillegg egner metoden seg godt til å sammenlikne ulike byrom, dette er gjort i Etnesjøen.

Hvert enkelt byrom ble besøkt både på dagtid og kveldstid, det er verdt å merke seg at metoden er subjektiv. Vurderingen danner likevel et bilde av kvaliteter og utfordringer på hvert sted.

Herlighetsverdier

SKALA

Bygninger og rom dimensjonert i en menneskelig skala

KLIMA

Varme/ kulde
Sol/skygge
Le/ bris

ESTETISK

Materialbruk
Vegetasjon
Design & detaljer
Utsikt

Komfort

SE

Belysning
Siktlinjer
Utsyn

HØRE OG TALE

Samtalevennlig
Lite støy

AKTIVITET

Invitere til fysisk aktivitet året rundt

GANGBARHET

Ganglinjer
Spennende fasader
God plass for gående
Universelt utformet
God materialbruk i overflater

OPPHOLD

Gode kantsoner
Fasader som innbyr til opphold
Gode oppholdsareal

SITTE

God møblering av uterom
Gode steder å sitte

Beskyttelse

TRAFIKK

Trygghet i forhold til biltrafikk
Prioritering av myke trafikanter

KRIMINALITET

Funksjoner dag/kveld
Følelse av trygghet
Belysning
Oversikt

UBEHAGELIGE SANSEINTRYKK

Snø/ regn
Varme/ kulde
forurensning
støv og støy

Fig. 3.079. Gehls 12 kvalitetskriterier for fotgjengerlandskapet.

1. KAIEN

Synsvinkel



Fig. 3.080. Analyseområde.

SKALA +
Lav bebyggelse
Menneskelig skala

KLIMA +
Gode solforhold

ESTETIKK +
Noe variasjon i materialbruk
Pluss for god utsikt
Eneste tredekke i hele Etnesjøen
Ingen vegetasjon
Behov for høyere kvalitet i materialbruk og utforming

SE +
God sikt fra kaien
Vidt utsyn

HØRE +
Lite støy, sett bort fra industriområdet
Lite biltrafikk

AKTIVITET +
Kaiområdet er tilgjengelig for opphold og fiske
Bademuligheter i nærheten

GANGE +
God plass for gående ytterst på kaien
Lite biltrafikk

OPPHOLD +
Enkelte sittegrupper ytterst på kaia

SITTE +
Sittegrupper ytterst på kaia
Ingen steder å sitte i kantsonen
Behov for bedre møblering av uterom

BESKYTTELSE +
Ytterste del av kaia sperret for kjøretøy med kjetting

TRYGGHET +
Kaien oppleves som åpen og oversiktlig på dagtid

SKJERMING +
Få muligheter for le
Noe støv og støy fra industriområdet

-
Dårlig og mangelfull belysning

-
Få muligheter for le
Utsatt med tanke på vær og vind

-
Ingen funksjoner åpne på kveldstid
Dårlig belysning
Få personer kveldstid

-
Dårlig og mangelfull belysning

-
Noe støy fra industriområdet
Tongane

-
Kantsoner innbyr ikke til opphold
Sittegrupper utsatt plassert
Halvprivat areal ved brygger

-
Ujevnt dekke
Få aktive fasader
Slitte overflater
Kai i dårlig forfatning

-
Kantsoner innbyr ikke til opphold
Sittegrupper utsatt plassert
Halvprivat areal ved brygger

-
Behov for bedre møblering av uterom

-
Mangel på fortau ned mot kaia
Lav prioritering av myke trafikanter

-
Ingen funksjoner åpne på kveldstid
Dårlig belysning
Få personer kveldstid

-
Ingen støy fra biltrafikk
Få muligheter for le
Noe støv og støy fra industriområdet



Fig. 3.081. MX-sport. Nedlagt ved 2.utferd.



Fig. 3.082. Avfall og containere på kaien.



Fig. 3.083. Møblering på kaien



Fig. 3.084. kaiområdet i dag.

2. DET GAMLE TORGET

Synsvinkel

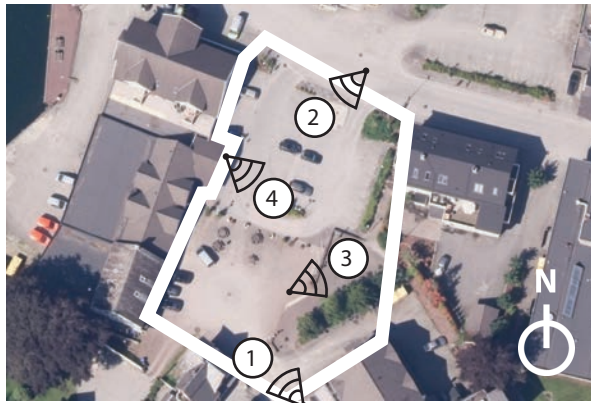


Fig. 3.086. Analyseområde.



Fig.3.087.Torget på kveldstid.



Fig. 3.088. Inngang Bunnpris.



Fig. 3.089. kantsone torget

<p>SKALA</p> <p>+</p> <p>God menneskelig skala på bebyggelse</p> <p>Rommet føles ikke for stort</p> <p>Mulig med fortetting</p>	<p>SE</p> <p>+</p> <p>God oversikt</p> <p>-</p> <p>Dårlig belysning</p> <p>Parkerte biler blokkerer for gange</p>
<p>KLIMA</p> <p>+</p> <p>Godt skjermet for vær og vind</p> <p>Gode solforhold</p>	<p>HØRE</p> <p>+</p> <p>Skjermet for støy</p> <p>Samtalevennlig</p>
<p>ESTETIKK</p> <p>+</p> <p>En del vegetasjon</p> <p>Noe ulike materialbruk</p> <p>Byste</p> <p>Savner helhetlig møblering</p> <p>Lite utsikt fjorden</p> <p>-</p> <p>Slitasje</p>	<p>AKTIVITET</p> <p>+</p> <p>Deler av torget er prioritert for myke trafikanter</p> <p>Torgsalg</p> <p>-</p> <p>Bilparkering tar mye areal</p> <p>behov for lekeplass</p>

Fig. 3.091. Vurdering torget.

<p>GANGE</p> <p>+</p> <p>Torget er tydelig avgrenset fra parkeringsplass</p> <p>Lav fart biltrafikk</p>	<p>BESKYTTELSE</p> <p>+</p> <p>Lav fart biltrafikk</p> <p>Deler av torget prioritert for myke trafikanter</p> <p>-</p> <p>Parkering tar mye areal</p> <p>Ikke tydelig skille biler og mennesker</p>
<p>OPPHOLD</p> <p>+</p> <p>En del bord og benker</p> <p>Møblering oppleves som tilfeldig</p> <p>-</p> <p>Få gode kantsoner</p> <p>Behov for helhetlig møblering</p>	<p>TRYGGHET</p> <p>+</p> <p>Funksjoner åpne til kl.21 hverdager</p> <p>-</p> <p>Dårlig belysning</p> <p>Lite oversiktlig på kveldstid</p>
<p>SITTE</p> <p>+</p> <p>En del sittegrupper</p> <p>Ikke gode steder å sitte</p> <p>-</p> <p>Ingen møblering i kantsonen</p>	<p>SKJERMING</p> <p>+</p> <p>Skjermet for støy og støv</p> <p>Økte lemuligheter i kantsonen</p> <p>-</p> <p>Paviljong kan skjerme for vær</p>



Fig. 3.090. Torgområdet idag. Parkering for Bunnpris til venstre.

3. VED HOTEL FØNIX

Synsvinkel

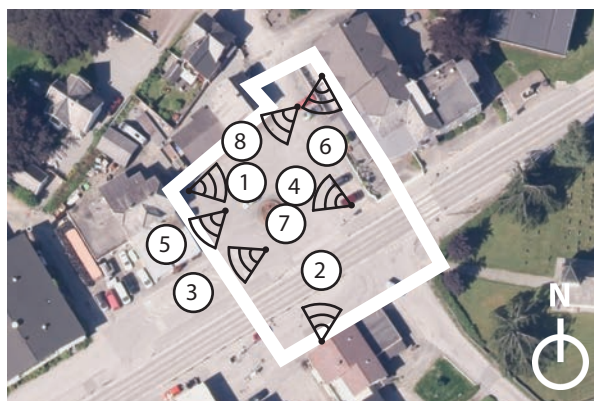


Fig. 3.092. Analyseområde.



Fig. 3.093. Parkering utenfor hotellet.



Fig. 3.094. Området sett fra E134. Legg merke til gjerdene som står langs europavegen.



Fig. 3.095. Kollektivpunkt ved hotellet.



Fig. 3.096. Plassen på kveldstid.



Fig. 3.097. Venterom for busspassasjerer.

<p>SKALA</p> <p>○</p>	<p>+ God menneskelig skala på bebyggelse</p> <p>- Rommet føles utflytende</p>	<p>SE</p> <p>○</p>	<p>+ Godt utsyn mot landskapet</p> <p>- Parkerte biler hindrer sikt</p> <p>Mangelfull belysning</p>
<p>KLIMA</p> <p>○</p>	<p>+ Gode solforhold</p> <p>+ Muligheter for å søke le</p>	<p>HØRE</p> <p>○</p>	<p>+ Mulighet for å sitte ved statue</p> <p>- Mye støy fra E134</p> <p>Lite samtalevennlig</p>
<p>ESTETIKK</p> <p>○</p>	<p>+ Statue</p> <p>- Statue for liten</p> <p>Slitt asfaltdekke</p> <p>Mye strøbelysning</p> <p>Lav kvalitet materialbruk</p> <p>Slitasje materialer</p>	<p>AKTIVITET</p> <p>○</p>	<p>+ Viktig joggerute går langs E134</p> <p>+ Mulighet gjennomgang til torget</p> <p>- Innbyr ikke til fysisk aktivitet og opphold</p>

Fig. 3.098. Utprøving av kvalitetskriteriene.



Fig. 3.099. Plassen sett fra hotellets 2.etasje. Fortauet langs E134 er en populær joggeløype.

<p>GANGE</p> <p>○</p>	<p>+ Noen aktive fasader</p> <p>- Høye fortauskanter</p> <p>Ikke tilrettelagt for bevegelseshemmede</p> <p>Parkerte biler tar mye rom</p>
<p>OPPHOLD</p> <p>○</p>	<p>+ Mulighet for å sitte ved statue</p> <p>- Enkelte kantsoner egnet for opphold</p> <p>- Bedre og flere sittemuligheter</p>
<p>SITTE</p> <p>○</p>	<p>+ Sittemuligheter i venterom</p> <p>+ Kan sitte ute ved hotellet</p> <p>- Behov for bedre sittemuligheter i kantsoner</p>



Fig. 3.100. Plassen bærer preg av slitasje.

<p>BESKYTTELSE</p> <p>○</p>	<p>+ Fortau ved E134</p> <p>+ Kantsoner med tak</p> <p>- Venterom</p> <p>- Ingen klar adskillelse av biler og myke trafikanter</p> <p>- Busser tar mye areal</p> <p>Mye biltrafikk</p>
<p>TRYGGHET</p> <p>○</p>	<p>+ Hotell generer mye aktivitet</p> <p>+ Hotell åpent lenge</p> <p>- Mørk plass på kveldstid</p> <p>Lite oversikt kveld</p> <p>- Noe le ved hotellet</p>
<p>SKJERMING</p> <p>○</p>	<p>+ Venterom</p> <p>- Støv og støy fra E134</p>



Fig. 3.101. Kantsoner gir le for vær og vind, men har ikke sittemuligheter.

4. KRYSSSET E134/ FV.34

Synsvinkel

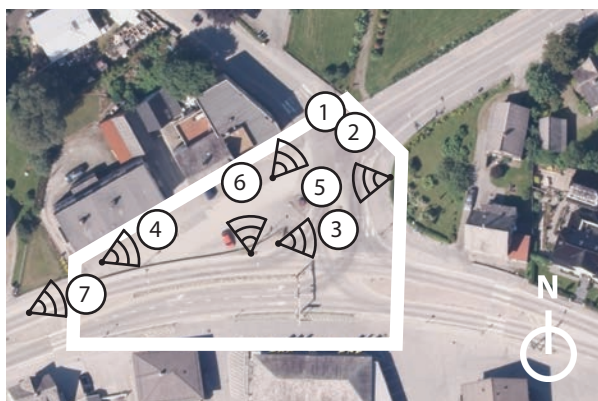


Fig. 3.102. Analyseområde.



Fig. 3.103. Gående som krysser Tonganevegen.



Fig. 3.104. Krysset preges av mye tungtrafikk.



Fig. 3.105. Dagens gangfelt bærer preg av slitasje.



Fig. 3.106. kantsone nyttes til opphold. Benken var et populært sted for å skue trafikken.

SKALA + Rom og bygninger dimensjonert i menneskelig skala

KLIMA + Gode solforhold

ESTETIKK +

- Bedre muligheter for le

- Grå flater
Grå fasader
Slitte dekker

SE + God sikt til E134
God sikt til landskap
God oversikt trafikkbilde

HØRE +

AKTIVITET +

- Bedre belysning

- Mye støy fra biltrafikk

- Innbyr ikke til opphold og fysisk aktivitet
- Går helst gjennom

GANGE + God plass for gående foran butikker
Flere gangfelt

OPPHOLD + Noen gode kantsoner
En benk
Møtested skoleelever
Slipper å gå tett inntil E134

SITTE + Stort potensiale

- Noe lukkede fasader
Mye biltrafikk i krysset
Ikke utformet for bevegelsehemmede
Lav kvalitet i materialer

- Ingen gode areal for opphold
Noen lukkede fasader

- Benk oppleves halvprivat
- Mangelfull møblering

BESKYTTELSE +

TRYGGHET +

SKJERMING +

- Ingen prioritering av myke trafikanter i krysset

- Tungtransport gir utrygghet

- Dårlig belysning

- Ingen åpne funksjoner kveldstid

- Ingen god skjerming for ubehagelige sanseintrykk

Fig. 3.107. Utprøving av kvalitetskriteriene.



Fig. 3.108. Krysset sett fra øst mot sørvest. Plassen benyttes i dag til parkering.



Fig. 3.109. Lukkede fasader.

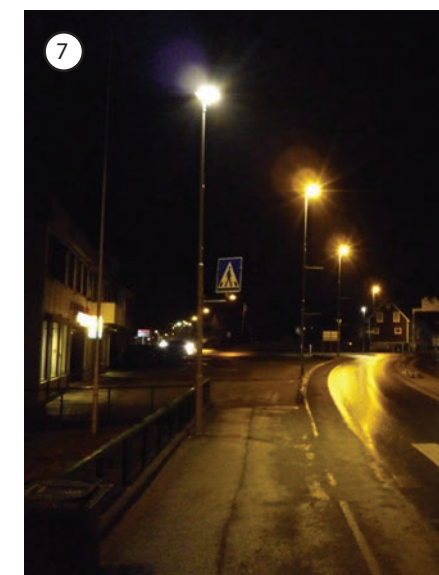


Fig. 3.110. Plassen sett på kveldstid.

5. VED ETNE SENTER


 Synsvinkel



Fig. 3.111. Analyseområde.

SKALA
○ +

- Ingen menneskelig skala
Overdimensjonert

KLIMA
○ +

+ Smalt takoverbygg langs fasade

- Nordvendt og skyggefull plass
- Stor, åpen plass

ESTETIKK
○ +

+ Øyer med vegetasjon føles malplasert

- Stor asflatflate

SE ○ +	+ Åpen plass	SE ○ +	+ Sikt til E134
-	Ingen klare ganglinjer på plassen	-	Dårlig belysning
HØRE ○ +	+ Mye støy fra E134 like ved	-	Livet foregår innendørs
AKTIVITET ○ +	+ Området innbyr ikke til fysisk aktivitet	-	Bilen tar stor plass

GANGE
○ +

- Ikke tilpasset gående
Ensformig materialbruk
Lukkede fasader

OPPHOLD
○ +

- Ingen klare oppholdsareal
- Ingen kantsoner som innbyr til opphold

SITTE
○ +

- Ingen sittemuligheter
- Mangelfull møblering uterom

BESKYTTELSE
○ +

- Ingen prioritet av myke trafikanter
- Må ferdes med varsomhet

TRYGGHET
○ +

- Belysning tilpasset bilister
Mørk plass
- Lite skjerming
Lite oversikt kveld
Biltrafikk

SKJERMING
○ +

- Takoverbygg i kantsonen av bygget
- Støy og støv fra E134
Forurensning



Fig. 3.112. Etne senter.



Fig. 3.113. Gangfelt.



Fig. 3.114. Møblering i kantsone.



Fig. 3.115. Området mangler sykkelparkering.



Fig. 3.116. Inngangen til Etne senter. Her er det mulig å parkere rett ved døren.



Fig. 3.117. Syklist. Coop Extra i bakgrunnen.

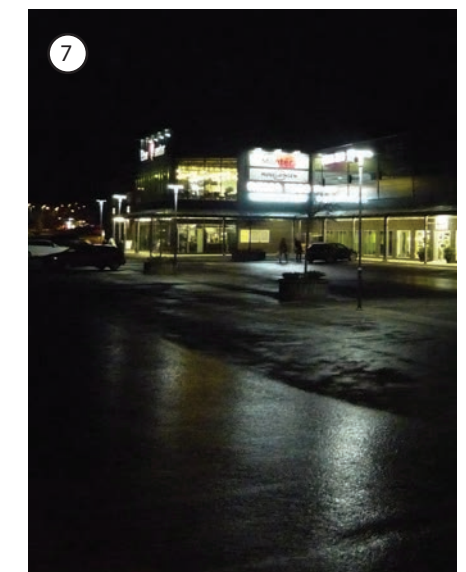


Fig. 3.118. Plassen utenfor Etne senter på kveldstid.

FUNN OG OPPSUMMERING - GEHLS KVALITETSKRITERIER

Oppsummering av funn - Gehls kvalitetskriterier

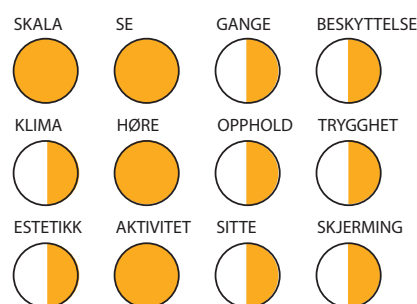
Uprøvingen av Gehls kvalitetskriterier for myke trafikanter i Etnesjøen viser de største utfordringene og kvalitetene for hvert sted. Gjennomgående ser en at stedene i det gamle sentrum har større kvaliteter enn de østre delene av Etnesjøen med hensyn på myke trafikanter.

Arealer for utendørs opphold er mangelvare ved Etne senter, hele området er utformet med hensyn på lett tilgjengelighet med bil. Etne senter sprenger den menneskelige skalaen i form og størrelse og bryter med småhusbebyggelsen rundt. Et gjennomgående trekk er dårlig og mangelfull belysning, dette går igjen på alle stedene som er vurdert. God belysning er avgjørende for den opplevde tryggheten på kveldstid (Gehl, 2010, s.190).

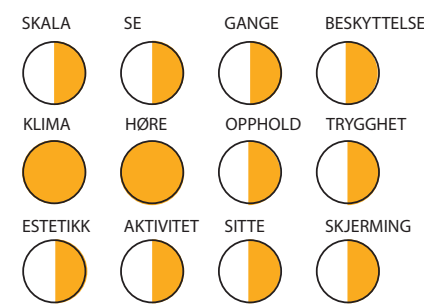
Gode oppholdssteder i kantsonene er også en mangelvare ved alle fem stedene, derfor får ingen full score på opphold. Den danske arkitekten Jan Gehl påpeker i boken *Byer for mennesker* hvordan mennesket naturlig søker til kantsonene i byrom for le og opphold (Gehl, 2010, s.147). Mangel på estetisk omtanke og gjennomført materialbruk er en gjennomgående faktor ved stedene, godt vedlikehold og variasjon i materialbruk kan heve den opplevde kvaliteten ved et sted.

TEST AV GEHLS KRITERIER FOR FOTGJENGERLANDSKAPET I ETNESJØEN

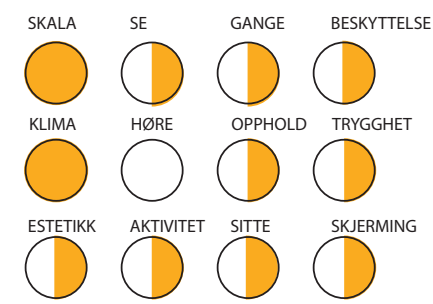
1 - KAIA



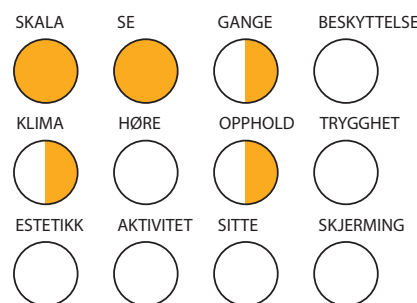
2 - DET GAMLE TORGET



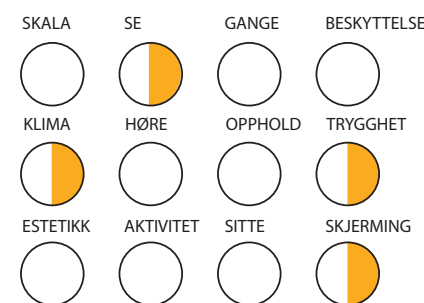
3 - UTENFOR HOTELL FØNIX



4 - KRYSSET E134/ FV.34



5 - UTENFOR ETNE SENTER



TEGNFORKLARING KVALITETER

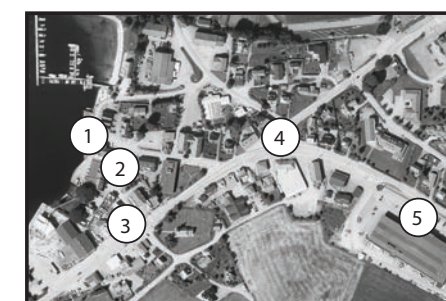
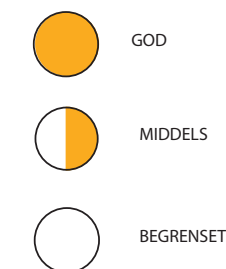


Fig. 3.120. Oppsummering kvalitetskriteriene.

Fig. 3.121. Oversikt vurderte områder.

DE VIKTIGSTE GREPENE FOR ET BEDRE FOTGJENGERLANDSKAP I ETNESJØEN:



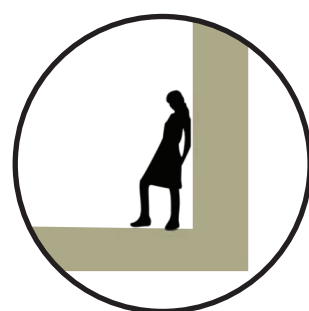
GANGBARHET

Økt gangbarhet i uterom.



BESKYTTELSE TRAFIKK

Økt beskyttelse for myke trafikanter i forhold til motorkjøretøy.



OPPHOLD

Mer attraktive kantsoner og uterom som innbyr til opphold.



TRYGGHET

Økt opplevd trygghet i uterom på kveldstid. Flere åpne funksjoner. Bedre belysning



ESTETIKK

Økt kvalitet i materialer og detaljer. Økt bruk av vegetasjon.



AKTIVITET

Utforming av uterom som inviterer til bruk og aktivitet året rundt.

Fig. 3.122. Oppsummering kvalitetskriterier.

Utfordringer for gående og syklende i Etnesjøen



Fig. 3.123. Myke trafikanter henvises ofte til omveger



Fig. 3.124. Fysiske hindre blokkerer for naturlige ganglinjer



Fig. 3.125. Myke trafikanter har ikke nok prioritet



Fig. 3.126. Mangel på sikre krysninger av E134.



Fig. 3.127. Støv og støy kan gjøre gåturen lite hyggelig.



Fig. 3.128 .Skoleveg preges av tidvis mye trafikk og et rotete trafikkbilde.



Fig. 3.129. Enkelte gangfelt er lite attraktive å benytte.



Fig. 3.130. Mye tungtrafikk.



Fig. 3.131. Eksisterende gangfelt er ofte ikke universelt utformet og har høye kanter.

OPPSUMMERING KAPITTEL 3

Kapittel tre har gått nærmere inn på hvordan landskapet for myke trafikanter i Etnesjøen fungerer og oppleves i dag. Målet med kapitlet har vært å synliggjøre utfordringer for myke trafikanter i Etnesjøen. I tillegg har målet vært å komme frem til et fokusområde hvor gangbarhet og tilgjengelighet for myke trafikanter er spesielt viktig å løse.

Oppsummering av kapitlet:

- Hovedinntrykket fra første utferd til Etnesjøen i august 2016, var at arealene tiltenkt myke trafikanter opplevdes som fragmenterte og lite sammenhengende. Bilen hadde førsteprioritet.
- Det ble observert at mange barn ble fraktet med bil til skolen.
- På hverdager klokken 14 opplevdes krysset mellom E134 og Tonganevegen lettere kaotisk, med lastebiler, busser, biler og skolebarn som alle skulle gjennom krysset.
- Langs E134 går det en viktig skoleveg fra sør til nord gjennom Etnesjøen. Skoleelevene som kom sørfra måtte gjennom krysset mellom E134 og Tonganevegen på veg til skolen.
- Spørreundersøkelsen satte søkelyset på hvordan folk beveger seg i Etnesjøen og hvordan folk opplevde sentrum. Oppsummert:
 - Flertallet av de spurte mente at det var nok parkeringsplasser i Etnesjøen.
 - Få følte seg trygge når de beveget seg i Etnesjøen som fotgjenger.
 - 96% av de spurte hadde egen bil, dette tyder på at andelen voksne som har bil og bruker bil i hverdagen i Etne er høy.
 - Bil var det klart mest foretrukne transportmiddelet.
 - Flertallet av de spurte opplevde at de fant nok tilbud innenfor rimelig gåavstand i Etnesjøen. Dette kan tyde på at Etne senter også regnes som en del av sentrum.
 - Få av de spurte opplevde at gående hadde nok prioritet i sentrum.
 - Få av de spurte opplevde at det var nok liv og aktivitet i det gamle sentrum.
 - Folk var mer positive til å ha dagens bussterminal ved Hotel Fugl Fønix enn ved Etne senter.
 - Hovedinntrykket etter spørreundersøkelsen var at tilgangen til sjøen ikke var hovedutfordringen i Etnesjøen. Et sentrum mer tilrettelagt for myke trafikanter var en større utfordring.
- Barn og unge i Etnesjøen opplevde Skakkesenteret, nærhet til alt, fjellene, at alle kjenner alle, et samlet sentrum, kaien, fotballbanen og bil(rallycross) som det mest positive med Etnesjøen.
- Barn og unge likte best å oppholde seg på Skakkesenteret, kaien, kunstgressbanen (kunsten), i sandtaket og på senteret.
- Det barn og unge savnet mest i Etnesjøen var toalett på kunstgressbanen, svømmehall, Etne videregående (skal legges ned), kiosk, mer fellestransport og velodrom for sykling. Skiløyper og sykkelklubb ble også nevnt.

- Barn og unge opplevde skolevegen som lang, men fin, og vandret gjerne eller tok buss til skolen. Noen nevnte oppoverbakker som en utfordring, og elevene brukte mellom 20 – 30 minutter til og fra skolen. Enkelte syklet til skolen.
- Målpunkt barn og unge*
- Under skolebesøket ved Enge skole i februar 2017 ble det kartlagt viktige målpunkt blant barn og unge i Etnesjøen. Elevene tegnet opp de viktigste gangrutene som de benyttet mellom skolen og målpunkt som Etne senter. Det kom fram at elevene benyttet flere snarveger hvor det ikke var tilrettelagt for kryssing av E134. Elevene benyttet seg i liten grad av handelstilbud i det gamle sentrum av Etnesjøen.
- Ønsker og innspill om Etnesjøen*
- Både kommune og arbeidsgruppene i Etnesjøen 2020 har kommet med en rekke ønsker og innspill når det gjelder utvikling av Etnesjøen. Mange av innspillene fra arbeidsgruppene handlet om tiltak i aksene Etne senter – torget – kaien.
- Barrierer, dagens gangfelt og ferdsel*
- En rekke barrierer vanskeliggjorde ferdsel for myke trafikanter i dagens Etnesjøen. Sentrum var preget av parkerte biler som okkuperte verdifullt areal. Standarden på dagens gangfelt i Etnesjøen var varierende; gående og syklende måtte ofte forsere trafikkøyer med høy kantstein.
- Skygging av folk i Etnesjøen viste at ferdsel langs kantsoner ofte var å foretrekke. Dette gjaldt spesielt strekningen Etne senter – det gamle sentrum.
- Gjennom registreringer av myke trafikanter i krysset mellom Strøndavegen og Tonganevegen, kom det fram at 8 av 10 krysset utenfor gangfeltet. Syklister foretrakk ofte å sykle rett ut i vegbanen i stedet for å benytte seg av gangfeltet. Dette kan ha sammenheng med at trafikkøylene ble sett på som barrierer av syklistene. Det ble ikke gjort tellinger i krysset på sommerstid, dette kunne ha gitt et bedre bilde av antall syklister som passerer gjennom krysset.
- Gjennom analyse av sol- og skyggeforhold i det gamle sentrum av Etnesjøen, var målet å kartlegge de mest attraktive stedene for opphold. Steder som utpekte seg med gode solforhold var kaien, Sjoareset, torget og deler av parken ved Tinghuset.
- Til slutt i kapitlet ble Gehls kvalitetskriterier for fotgjengerlandskapet testet på uterommene torget, utenfor Etne senter, utenfor Fønix, kaien samt krysset E134/Tonganevegen. Målet med å teste kriteriene på de ulike uterommene var å framheve kvaliteter og utfordringer ved hvert sted. De 5 uterommene ble valgt da de ble sett på som de mest sentrale i Etnesjøen.

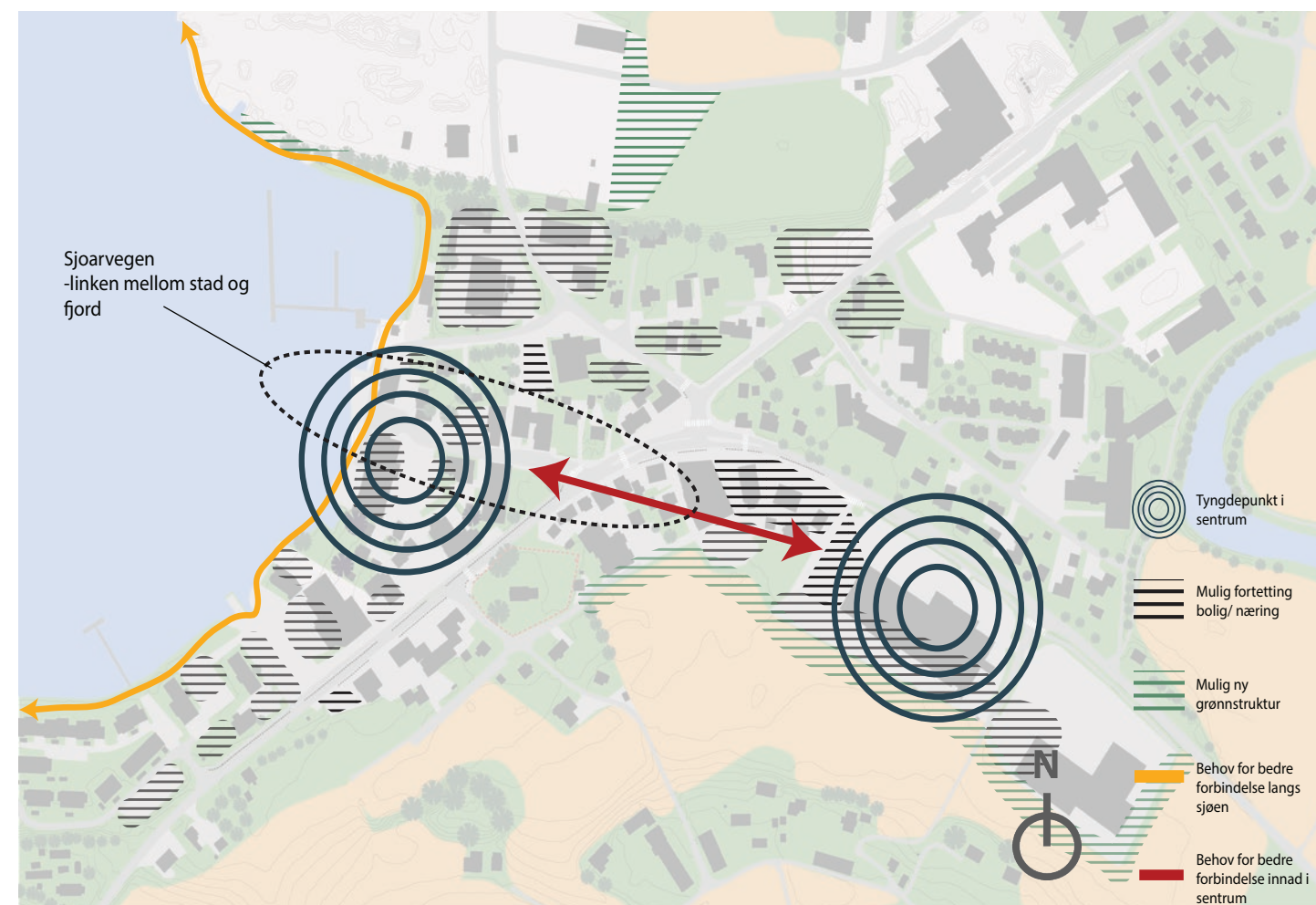


Fig. 3.132. Oppsummering kapittel 2. Forbindelsen for myke trafikanter bør styrkes mellom øst og vest.

- Kaien, torget og uterommet ved Fønix fikk høyeste score i analysen. Gjennom analysen kom det fram at de største utfordringene med fotgjengerlandskapet i dagens uterom er gangbarhet, trygghet i forhold til biltrafikk, god belysning og oversikt, gode soner for opphold, bedre estetisk utforming og områder som inviterer til aktivitet året rundt.
- Utfordringer*
- Gjennom observasjon har de største utfordringene med tanke på ferdsel for gående og syklende i Etnesjøen blitt kartlagt. **Myke trafikanter har ikke nok prioritet, henvises ofte til omveger, mangler gode kryssinger og naturlige ferdselslinjer er ofte blokkert.**

Vegen videre

Ut fra kapittel 2 konkluderes det med at ferdselsåren mellom Etne senter og det gamle sentrum er viktig for myke trafikanter, men at forbindelsen i dag er svak og trenger en oppgradering.

Gjennom en **styrking av forbindelsen** kan det gamle sentrum bli et mer attraktivt sted for aktivitet og opphold. Videre bør det settes **prinsipper** som er viktige med tanke på tiltak for myke trafikanter.



Fig. 4.001. Fra Levanger. Noen ganger kreves det kreative løsninger.

KAP.4

STRATEGI // PRINSIPPER // TILTAK

KAPITTELMÅL

- Fastsette viktige prinsipper for utforming med tanke på myke trafikanter
- Vise til relevante inspirasjonsprosjekter med tanke på tilrettelegging for myke trafikanter
- Drøfte enkle grep for et mer gang- og sykkelvennlig Etnesjøen
- Drøfte ulike løsninger for tilrettelegging med hensyn på myke trafikanter og lande hovedgrep for utforming

PREMISSER FOR GATEUTFORMING I ETNESJØEN

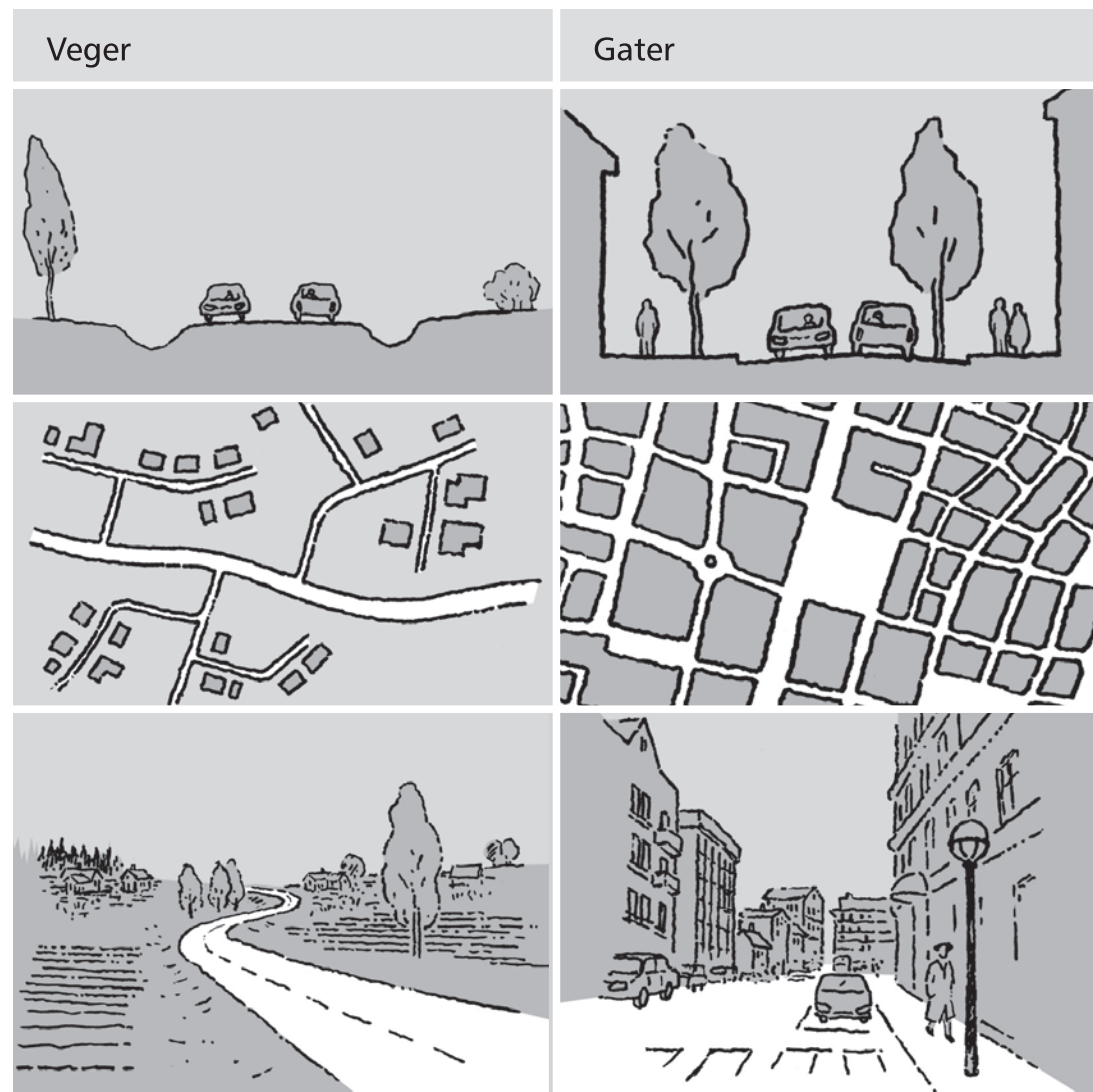
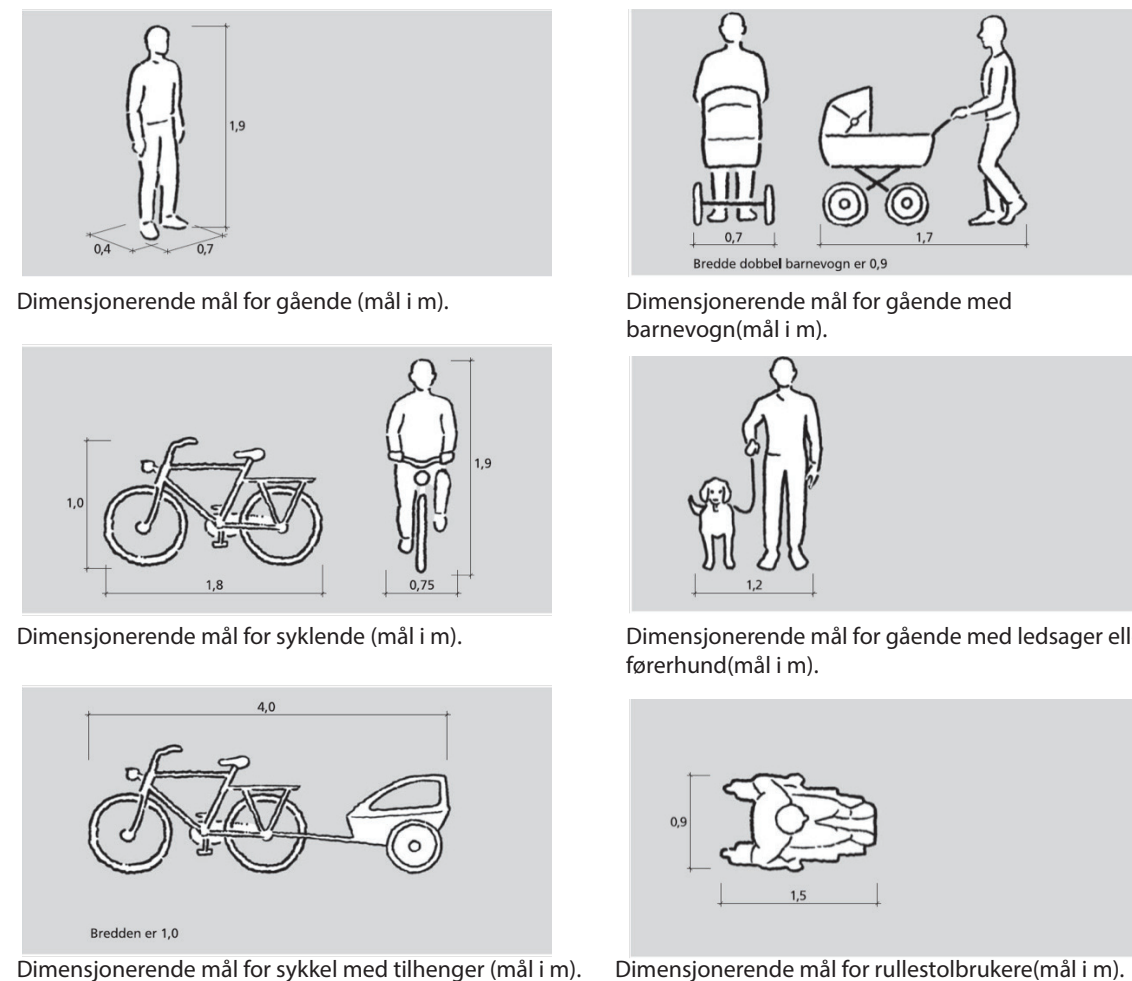


Fig. 4.002. Forskjell på veg og gate. Hentet fra håndbok N100, *veg - og gateutforming*, Statens vegvesen. Langs en veg ligger bygninger vanligvis ikke nært nok til å danne markante rom, i motsetning til langs en gate. Langs et gatenett hører også parker og plasser til (Statens vegvesen , 2013, s.15).

Kategori	Dimensjoner [m]
Syklende	
Bredde	0,75
Lengde	1,8
Høyde	1,9
Syklende med tilhenger	
Bredde	1,0
Lengde	4,0
Stående/gående	
Bredde	0,7
Lengde	0,4
Høyde	1,9
Gående med barnevogn	
Bredde	0,7
Lengde	1,7
Gående med ledsager eller førerhund	
Bredde	1,2
Rullestol	
Bredde	0,9
Lengde	1,5

Fig. 4.003. Dimensjonerende mål for myke trafikanter. Hentet fra håndbok N100, *veg - og gateutforming*, Statens vegvesen.



Dimensjonerende mål for sykkler med tilhenger (mål i m). Dimensjonerende mål for rullestolbrukere(mål i m).

Fig. 4.004. Mål gående og syklende. Hentet fra håndbok N100, *veg - og gateutforming*, Statens vegvesen.



Fig. 4.005. Snittoppriss av Sjoarvegen i dag, sett mot nord. Arealene i Sjoareset benyttes i dag til parkering og gjennomkjøring til kaien. Sjoareset ligger vestvendt til og potensialet er stort for en mer aktiv bruk av området. Ved en stenging av Sjoarvegen ved Sjoareset vil en unngå gjennomgangstrafikk på kaien. Dette er drøftet videre på side 76.

STRATEGI STEDSUTVIKLING

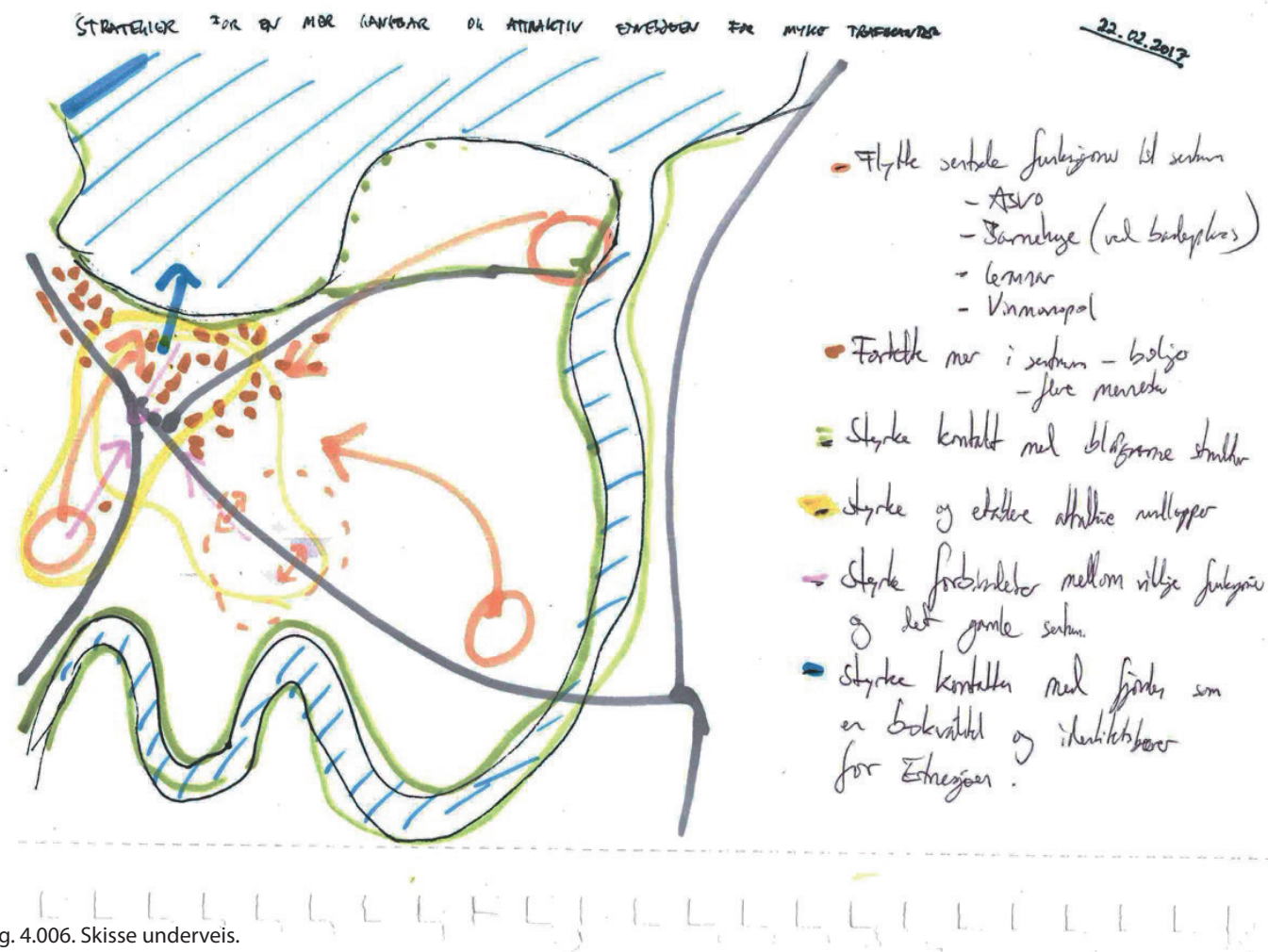


Fig. 4.006. Skisse underveis.

STRATEGIER GANGBARHET

- Definere langsiktige tettstedsgrenser for å bidra til ytterligere fortetting innenfor byggesone, bevare landskapsverdier og hindre byspredning (Berge, Haug et al, 2012, s.71).
- Legge til rette for økt fortetting og flere boliger i sentrum av Etnesjøen.
- Nybygg i sentrum bør spille på lag med eksisterende struktur og skala samt henvende seg ut mot gaten og ikke være innadventt slik som Etne senter.
- Etablere flerfunksjonelle boligområder med variasjon av boligtyper.
- Opprettholde og skape nye forbindelser for gående og syklende som kan bidra til økt aktivitet og livskvalitet.
- Etablere forbindelser der folk faktisk går.
- Økt fokus på å skille myke trafikanter fra bilister på steder der myke trafikanter kan føle seg utsatt.
- Fleire attraktive arealer for opphold og rekreasjon for myke trafikanter i Etnesjøen.
- En reduksjon av parkeringsplasser i Etnesjøen vil frigjøre areal som kan benyttes til andre formål.
- Et mer definert areal for gående og syklende.
- Oppgradere gater og plasser i etnesjøen for en tydeligere prioritet av myke trafikanter. Fokusområde Sjoarvegen.
- Opprydding av tilgrensende areal til E134.
- Fleire temporære arrangement på det gamle torget i sentrum for å skape økt folkeliv og aktivitet.
- Unngå å flytte bussterminal til området ved Etne senter da det vil forskyve tyngdepunktet av sentrum ytterligere. Dagens bussterminal genererer liv og aktivitet i det gamle sentrum.
- Dagens E134 gjennom Etnesjøen bør få endret utforming slik at det oppfordres til å holde lav fart gjennom sentrum.
- Det bør etableres flere og bedre krysningspunkter over E134 for myke trafikanter.
- Etablere grønne gangruter som fungerer som gode, sammenhengende forbindelser ut til frilufts- og naturområder.
- Gangnettet i Etnesjøen bør være logisk og direkte, og gangforbindelsene bør inneha opplevelser for de gående.
- En bør systematisk kartlegge, planlegge og utbedre gangnettet i Etnesjøen slik at det oppleves som innbydende å gå for alle.
- Et finmasket gangnett i Etnesjøen vil oppfordre til mer opphold og gange utendørs. En studie gjennomført av Byggforsk i 1999 viser at blindveger, lange omveger og få kryss gjør fotgjengerlandskapet mindre attraktivt (Nordahl, 1999, s.15).
- Gjøre det mer attraktivt for bedrifter og arbeidsplasser å etablere seg i synlige kontorer i den opprinnelige delen av Etnesjøen.
- Ha universell utforming som et prinsipp ved oppgradering av gater og plasser i Etnesjøen.
- Det bør bli mindre attraktivt å ta bilen fatt når en skal bevege seg mellom ulike funksjoner i Etnesjøen.
- Legge til rette for flere hvileplasser i sentrum av Etne som kan gjøre det lettere for eldre å bevege seg og fungere som sosiale møtesteder for ungdom.
- Holde viktige uteområder fri for biltrafikk, slik som Sjoareset.

TRE HOVEDSTRATEGIER - utvikling av Etnesjøen

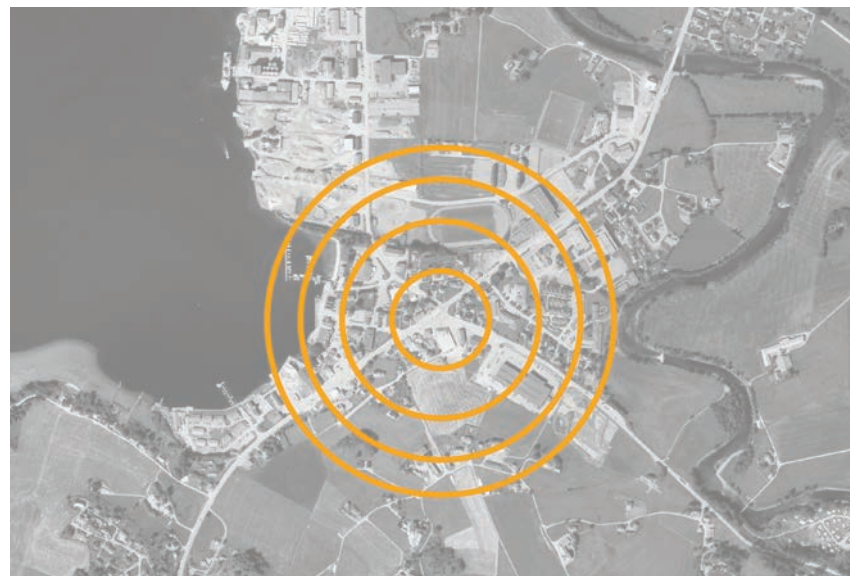


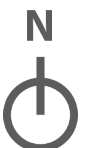
Fig. 4.007. Kompakt utvikling.



Fig. 4.008. Gode forbindelser på tvers.



Fig. 4.009. Nettverk av forbindelser for myke trafikanter - etablere en rundløype.



Tidlige ideer - prinsipper

ENKLE LØSNINGER KAN GI EN MER BEHAGELIG HVERDAG FOR MYKE TRAFIKANTER.

Det å forbedre forholdene for myke trafikanter trenger ikke alltid å bety store tiltak. I Etnesjøen finnes det eksempler på fortau som ender i et buskfelt, noe som vanskeliggjør ferdsel for myke trafikanter. Å satse på snarveger for myke trafikanter kan gjøre det mer attraktivt å ferdes til fots eller med sykkel i Etnesjøen.

Prioritering av myke trafikanter kan også dreie seg om gjennomtenkt møblering som tar hensyn til vær og vind. Et eksempel på dette kan være å flytte sykkelparkering under tak ved inngangssoner.

Fig. 4.010. Tidlige ideer og prinsipper-tilrettelegging for myke trafikanter.

RYDDIGE FERDSELSSONER



Ryddige ferdselssoner fri for barrierer letter hverdagen til myke trafikanter. I dette tilfellet er planten plassert for å ikke være til hinder for bilen. Fra Etne senter.

SAMMENHENGENDE FORTAU



Fortau bør være sammenhengende og være opphøyde ved inn- og utkjørsler. Skisse fra avkjørsel ned til kaiområdet, nord for Sjoarvegen. I dag er det gjennomkjøring her.

TYDELIGE SKILLER



Det bør være tydelige skiller mellom ulike trafikantgrupper. Skissen viser muligheter for fortau langs Tonganevegen.

TILGJENGELIGHET TIL FJORDEN



Tilgjengeligheten til fjorden bør økes ved anleggelse av et sammenhengende bevegelsesnett for myke trafikanter.

PRIORITERE MYKE TRAFIKANTER



Parkering for sykler bør ha tak som beskytter mot værforholdene. Ved Coop Extra er dette forbehold handlevogner og ikke sykler.

VEGETASJON SOM SKJERMING



Vegetasjon bør benyttes som skjerming mot støv og støy fra trafikkerte veier, som her fra E134 ved etne senter.

PRIORITERE SNARVEGER



Viktige snarveger for myke trafikanter bør merkes med skilting og ha god belysning.

STRUKTURERE KANTSONEN



Kantsoner bør ha fortau, belysning, le for vær og vind samt belysning for å sikre attraktive oppholdssoner.

KORTESTE VEG FOR GÅENDE



Myke trafikanter bør få de korteste vegene mellom målpunkter, gjerne i nærheten av fasader. Å legge ferdselssonen tett inntil fasadene bør unngås grunnet fall fra tak og brøyting ut.

PRINSIPPER TILRETTELEGGING FOR MYKE TRAFIKANTER

Om prinsippene

Figurene til høyre viser prinsipper for tilrettelegging for myke trafikanter.

Prinsippene er egenutviklede basert på registreringer, inntrykk og analyser fra Etnesjøen samt kunnskap hentet fra *Nasjonal gåstrategi* og teori fra Jan Gehl, vist tidligere i oppgaven.

Gode kantsoner handler om å tilrettelegge med møblering i kantsonene av bygg, da mennesker er opptatt av gode kantsoner for opphold.

Tilgjengelighet handler om å tilrettelegge for alle brukergrupper og unngå diskriminering grunnet utforming av omgivelsene.

Natur og dyreliv handler om at vegetasjon, vann og dyreliv er viktige faktorer for trivsel og opphold med hensyn på myke trafikanter.

Klare siktlinjer handler om at en bør utforme oversiktlige omgivelser for myke trafikanter.

Adskilte soner handler om at en bør utforme klare soner for ulike ferdelsgrupper. Vegetasjon er et viktig virkemiddel for å skille kjørende fra myke trafikanter.

Gode solforhold handler om at en bør holde av de mest attraktive oppholdsstedene for myke trafikanter. Gode solforhold er en viktig faktor med hensyn på opphold, bilparkering bør legges til skyggefulle områder.

Romforhold handler om samspillet mellom ulike trafikanter i en gate.

Le for vær og vind handler om utforming av fysiske omgivelser hvor myke trafikanter kan søke le for værforholdene om nødvendig.

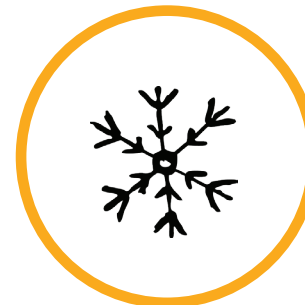
Gangavstand til funksjoner handler om en kompakt tettstedsutvikling hvor alle viktige funksjoner og målpunkter kan nås innenfor rimelig gangavstand. Med rimelig gangavstand menes innenfor en radius på en kilometer, jfr. *Nasjonal gåstrategi*.

Sittemuligheter og møteplasser handler om å prioritere de mest sentrale og attraktive uterommene for myke trafikanter og utforme omgivelser som innbyr til sitte og opphold.

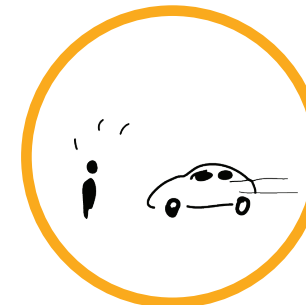
Aktive fasader og menneskelig skala handler om å ha åpne butikkvinduer i første etasje med utstillinger og aktivitet som skaper nysgjerrighet hos den forbigående. Aktive fasader kan bidra til å øke opplevelsverdien langs en gangrute. Aktivitetsnivået utenfor aktive fasader er opptil syv ganger høyere (Gehl, 2010, s.89).

Naturlige bevegeleselinjer og god lesbarhet handler om å ha oversiktlige og rette ganglinjer for myke trafikanter og trygghet i forhold til motorkjøretøy.

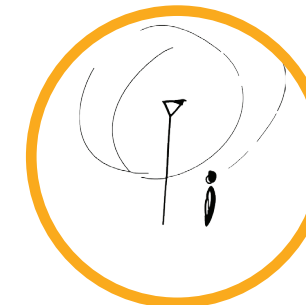
Prinsippene for tilrettelegging med hensyn på myke trafikanter vil være styrende for videre utforming av løsninger i Etnesjøen.



Holde gangforbindelser fri for is og snø om vinteren



Trygghet



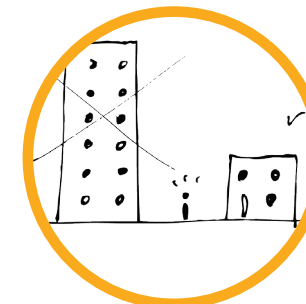
Tilstrekkelig belysning



Tilgjengelighet



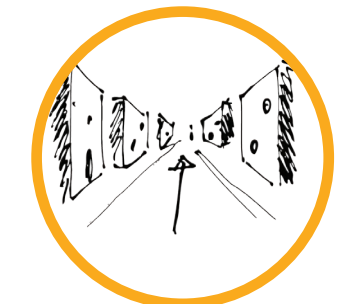
Gode kantsoner



Menneskelig skala



Vegetasjon, vann og dyreliv



Klare siktlinjer



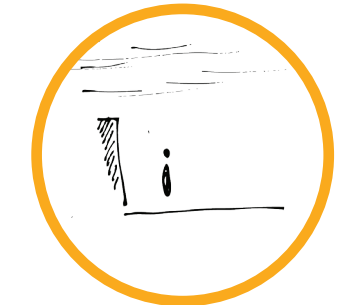
Adskilte soner



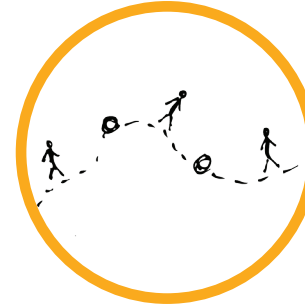
Opphold i solen



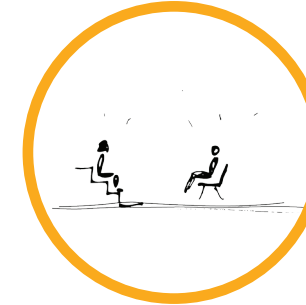
Romforhold



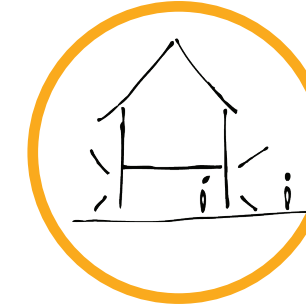
Le for vær og vind



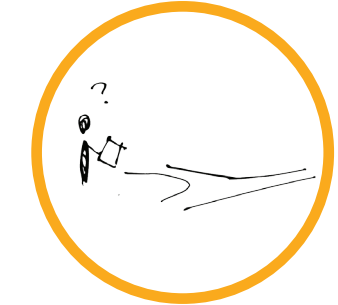
Gangavstand til funksjoner



Sittemuligheter møteplasser



Innbydende fasader



Naturlige bevegeleselinjer og god lesbarhet

Fig. 4.011. Prinsipper tilrettelegging for myke trafikanter.

Drøfting gangbarhet - krysset E134/ fv.34 - Etnesjøen

Underganger oppleves ikke som attraktive å bruke



Fig. 4.012. Gående krysser heller over veien enn å gå ned i det sorte hullet. Fra Trondheim.

Gangbruer er bygd med hensyn på bilen.



Fig. 4.013. Gangbru over veien gir lang omveg for gående og er bygd for bilen. Fra Danmark.

Prioritering av myke trafikkanter



Fig. 4.014. I et opphøyd gangfelt er myke trafikkanter tydelig prioritert. Fra Trondheim.

Rundkjøring krever stort areal og gir omveger for myke trafikkanter



Fig. 4.016. Figuren viser arealbehovet for en rundkjøring med 40m diameter i krysset mellom Tonganevegen og E134. En rundkjøring vil gi omveger for myke trafikkanter og flere bygg må rives. Skissen viser en av flere mulige løsninger for rundkjøring i krysset.



Fig. 4.015. Rundkjøringer gir store omveger for myke trafikkanter. Fra Moss.

Arbeidsgruppene i Etnesjøen 2020, samt stadanalysen fra Asplan Viak, nevnte rundkjøring som et mulig tiltak i krysset (Vivås, 2010, s.18).

Gjennom skissering av arealbehovet til en rundkjøring med 40m diameter, kom det fram at flere hus vil måtte rives (se figuren ovenfor). En rundkjøring vil også gi omveger for myke trafikkanter. Tiltak som bro og undergang er lite egnet for myke trafikkanter, en undergang er bygd for bilen og ikke den gående (Dahlman, 2005, s.82). Dersom slike tiltak skal fungere godt, kreves mye areal og påkostet utforming.

I Gåboka peker Inge Dahlman på at funksjonsblanding mellom gående og kjørende bør være en hovedregel i tettsteder og byer (Dahlman, 2005, s.83). Krysset E134/ Tonganevegen bør tilrettelegges for funksjonsblanding med prioritering av myke trafikkanter. Dette innebærer tiltak som opphøyd gangfelt, lyskryss, bedre belysning og rette bevegelseslinjer for gående og syklende.

Når E134 flyttes ut av sentrum, bør veien endres til gateprofil.

DRØFTING PRINSIPP - FERDSELSSONE VED HUS



Fig. 4.017. Konflikt halvprivat sone.

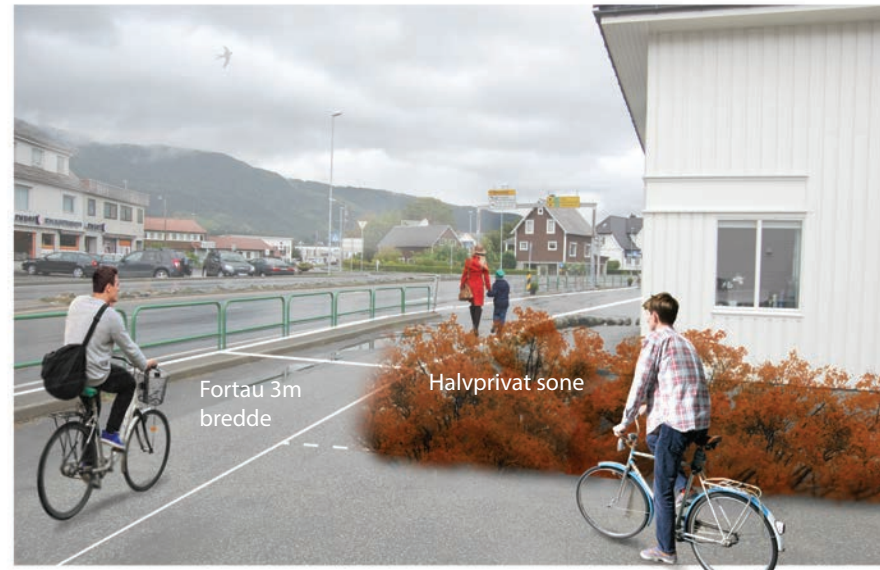


Fig. 4.018. Ferdsselsone lagt utenfor halvprivat sone.

FERDSELSSONE

Å legge en ferdselsone for myke trafikanter tett inntil private boliger kan by på utfordringer. Å ha et klart skille mellom privat og offentlig er viktig for å skape gode løsninger.

Halvprivat sone bør utformes med vegetasjon eller gjerder med høy materialkvalitet for å markere skillet tydelig.

Samtidig er det viktig at en tar hensyn til brøyting og isfall fra tak ved utforming av halvprivat sone.

DRØFTING PRINSIPP - FJERNE BARRIERER



Fig. 4.019. Ved banken før.



Fig. 4.020. Ved banken etter.

FJERNE BARRIERER

zFjerning av barrierer og stengsler kan forenkle hverdagen til myke trafikanter i Etnesjøen.

Illustrasjonen er ment som en prinsippkisse.

DRØFTING PRINSIPP - RETTE BEVEGELSESLINJER



Fig. 4.021. Krysset Tonganevegen/ Strondavegen før.



Fig. 4.022. Krysset Tonganevegen /Strondavegen etter.

BEVEGELSESLINJER

Gjennom observasjoner og registreringer i Etnesjøen, la jeg merke til at folk velger korteste veg mellom A og B, selv om dette innebærer risiko.

Gangfelt i Etnesjøen bør utformes slik at de følger folks naturlige bevegelsesmønster og letter folks hverdag. Gangfeltene bør også være opphøyde og ha god belysning for å tydelig markere krysning for myke trafikanter.

Figurene viser et gangfelt som krysser Tonganevegen i retning skoleområdet. Her bør gangfeltet trekkes mot høyre slik at bevegelseslinjen for myke trafikanter blir mer direkte. Ved mine to utferder til Etnesjøen observerte jeg at åtte av ti krysninger skjedde utenfor dette gangfeltet.

Det bør vurderes lyskryss her pga. den store andelen tungtrafikk og mange barn/ eldre.

DRØFTING PRINSIPP - GATEUTFORMING E134



Fig. 4.023. E134 før.



Fig. 4.024. E134 etter.

NY UTFORMING AV DAGENS E134

Dagens E134 gjennom Etnesjøen fungerer i dag som en barriere for myke trafikanter. Det er få krysningpunkt og dagens gangfelt bærer preg av slitasje (se s.).

En omlegging av E134 åpner for en ny utforming av hovedgaten gjennom Etnesjøen, bedre tilrettelagt for myke trafikanter.

En ny E134 utenfor Etnesjøen vil trolig gi mindre gjennomfartstrafikk i sentrum, og dagens hovedveg kan dermed utformes på de myke trafikantenes premisser med mindre areal avsatt til biler.

En ny utforming av dagens hovedveg gjennom Etnesjøen, kan innebære tiltak som større fortausbredde, beplantning, flere og opphøyde gangfelt og et hyggeligere gatemiljø å ferdes i.

Med en ny gateutforming kan mulighetene øke for sosial interaksjon mellom ulike brukergrupper.

DAGENS GANGFELT - DRØFTING AV TILTAK

Gangfelt 1

Forslag til tiltak: Gangfeltet bør trekkes mer mot sørvest slik at en får en direkte bevegelseslinje fra vegen forbi Gjerde kirke og over til Hotel Fønix. Gangfeltet bør også være opphøyd for å bedre markere krysning for myke trafikanter. Det bør og være taktil markering for svaksynte. Gangfeltet bør ha universell utforming uten bratte kanter og hindre.

Gangfelt 2

Forslag til tiltak: Bedre oppmerking av gangfelt og fjerning av trafikkøyl slik at en får en mer direkte krysning. Dette er tiltak som ikke kan gjøres uten å snevre inn kjørebanelen. Bredden på Sjoarvegen bør justeres slik at en får bredere fortau, mer om Sjoarvegen lengre ut i oppgaven. Gangfeltet bør ha taktil markering og være universelt utformet.

Gangfelt 3

Forslag til tiltak: Det bør drøftes om gangfeltet bør ligge slik at det er en mer direkte forbindelse fra Sjoarvegen og over til forretninger sør for E134. Gangfeltet bør ha taktil markering og være universelt utformet.

Gangfelt 4

Forslag til tiltak: Fortauet bør flyttes mer mot sørøst slik at myke trafikanter til og fra Enge skole og Etne videregående får en mer attraktiv og direkte krysning av vegen ned til Tongane. Gangfeltet bør ha taktil markering og være universelt utformet.

Gangfelt 5

Forslag til tiltak: Gangfeltet bør være opphøyd med hensyn på myke trafikanter. Det bør vurderes signalmerking, selv om dette kan være til ulempe for næringsdrivende som kjører hyppig til og fra Tongane industriområde. Bedre oppmerking av gangfelt. Gangfeltet bør ha taktil markering og være universelt utformet.

Gangfelt 6

Forslag til tiltak: Gangfeltet bør være opphøyd slik at en får en tydelig markering av Etne sentrum. Opphøyd gangfelt kan også bidra til at bilister og andre holder en lav fart. Gangfeltet bør ha taktil markering og være universelt utformet.

Gangfelt 7

Forslag til tiltak: Gangfeltet bør være opphøyd for å gjøre skillet mellom bilister og myke trafikanter mer tydelig. Gangfeltet bør ha taktil markering og være universelt utformet. Gangfeltet bør ha en helhetlig markering og gul oppmerking bør fjernes.

Gangfelt 8

Forslag til tiltak: Gangfeltet bør ha økt bredde og bør flyttes noe mot sørvest slik at en får en direkte gjennomgang forbi Enge skole. Gangfeltet bør også være opphøyd. Det bør utredes en krysning med gangfelt sørøst for Skakkесenteret for en direkte forbindelse ned til idrettsbanen.

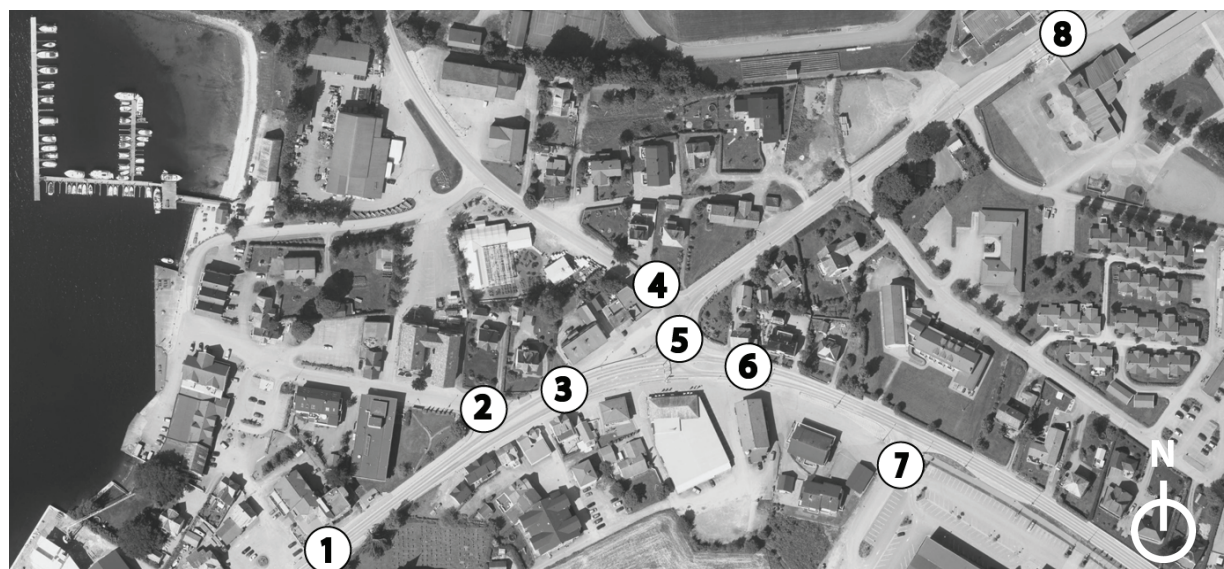


Fig. 4.025. Oversiktsfoto som viser gangfeltene i Etnesjøen.



Fig. 4.026. Gangfelt som krysser E134 ved Fønix Hotel. Jevn overflate, ingen opphøyning.



Fig. 4.028. Gangfelt som krysser vegen ned til Tongane. Dårlig oppmerking og høy fortauskant.



Fig. 4.030. Gangfelt som krysser Fv.34. Ujevn overflate og høy midtrabatt.

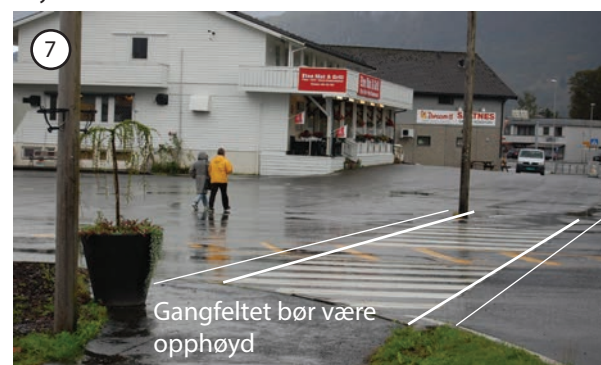


Fig. 4.032. Gangfelt ved innkjøring til Etne senter. Høy fortauskant i øst og forvirrende oppmerking.



Fig. 4.027. Gangfelt som krysser Sjoarvegen ved E134. Høy midtrabatt, ujevn overflate.



Fig. 4.029. Gangfelt som krysser E134. Jevn overflate, slakt hellende terrenq.



Fig. 4.031. Gangfelt som krysser E134 ved Etne senter



Fig. 4.033. Gangfelt mellom Skakkесenteret og Enge skole. Ikke opphøyd men med ledelinjer.

DRØFTING TILTAK // GATEBREDDE SJOARVEGEN

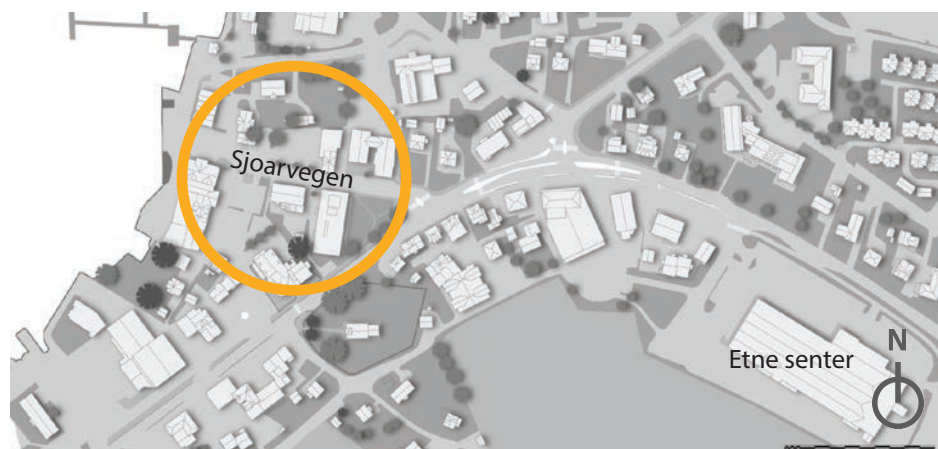


Fig. 4.034. Lokalisering av Sjoarvegen

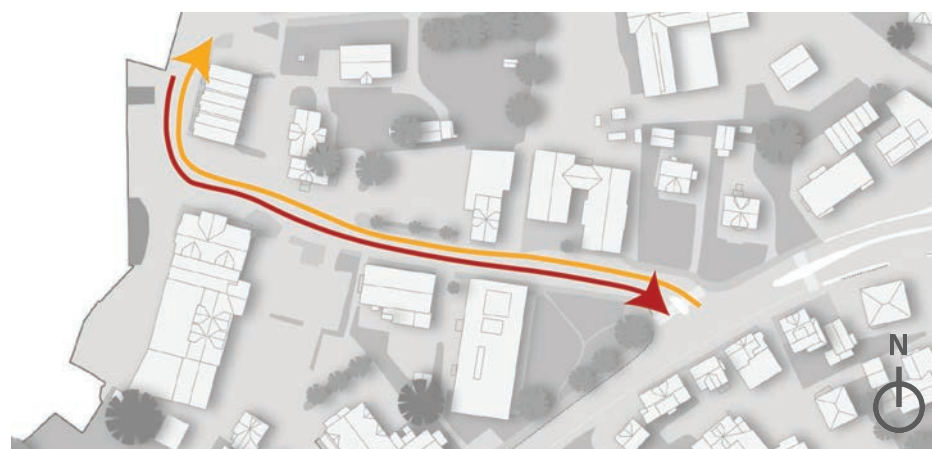


Fig. 4.035. Dagens situasjon med gjennomkjøring i Sjoarvegen.

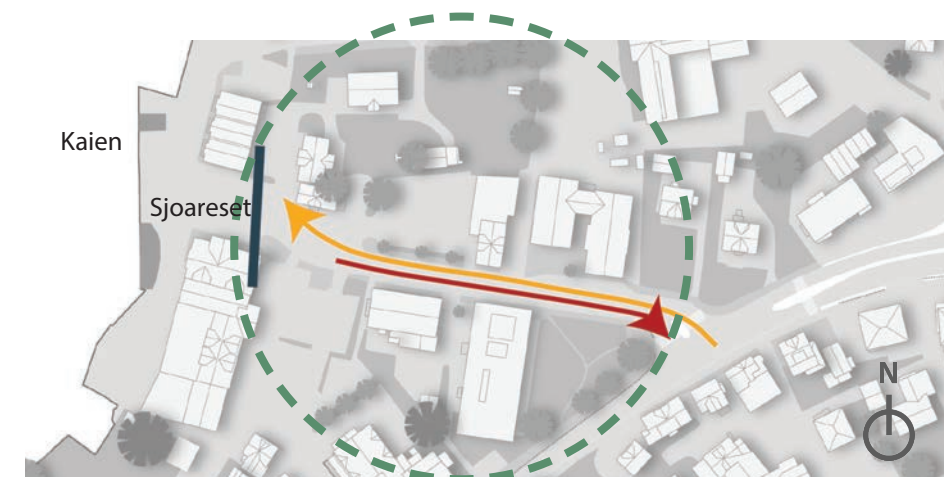


Fig. 4.036. Sjoarvegen stengt for gjennomkjøring ned til kaien. En stenging av gjennomkjøring ned til kaien frigjør arealer som kan benyttes til opphold i Sjoareset. Varetransport og nødvendige kjøringa til kaien kan skje fra stikkveg lengre nord.

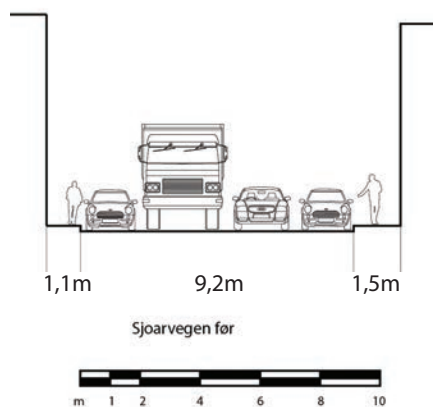


Fig. 4.037. Dagens kjørebredde i Sjoarvegen med parkering på begge sider.

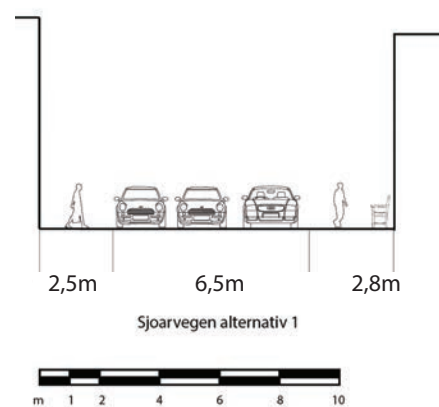


Fig. 4.038. 6,5 meter kjørebredde gir rom for møtende trafikk samt kantparkering på en side.

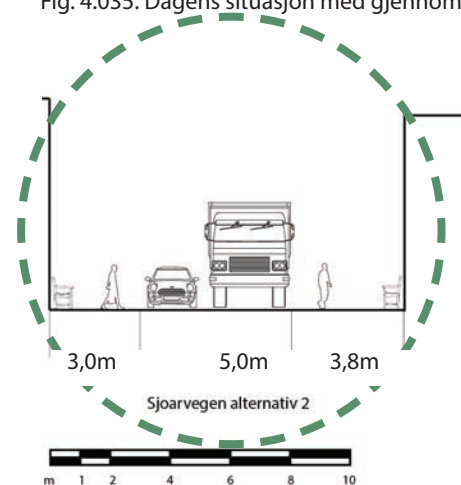


Fig. 4.039. 5 meter kjørebredde gir rom for varetransport samt møtende trafikk.

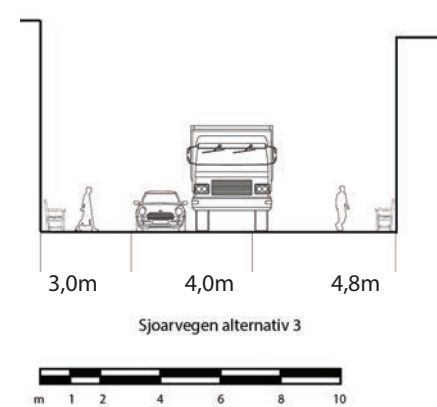


Fig. 4.040. 4 meter kjørebredde gir ikke rom for at to kjøretøy kan møtes.

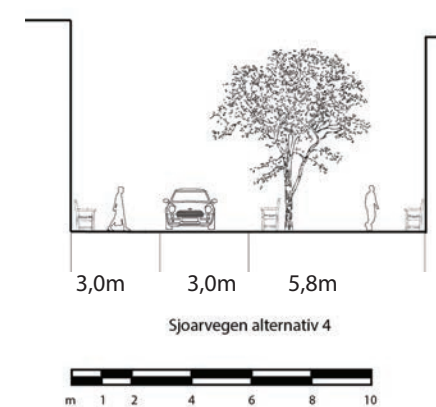


Fig. 4.041. 3 meter kjørebredde gir stort fortausareal men kun rom for biltrafikk i en retning. Store trær kan også blokkere sikt. Derfor velges dette alternativet bort.



Fig. 4.042. Sjoarvegen i dag, sett mot vest.



Fig. 4.043. Skisse ny gateprofil Sjoarvegen.

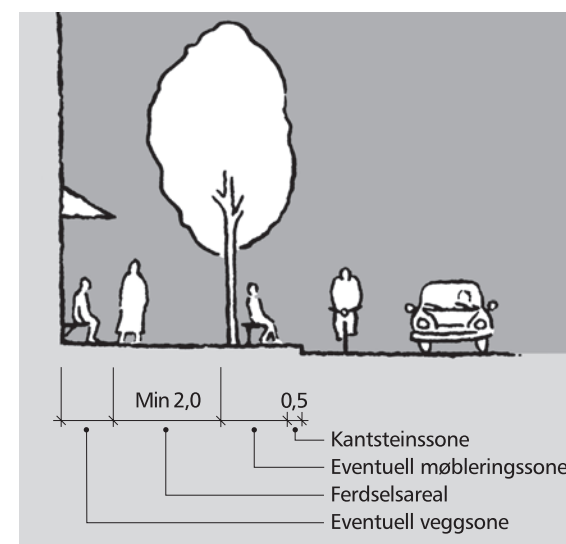


Fig. 4.044. Inndeling av fortauet i soner. Hentet fra håndbok N100, Veg- og gateutforming, Statens vegvesen.

UTFORMING AV SJOARVEGEN

Sjoarvegen er en viktig forbindelse mellom øst og vest i Etnesjøen. Gata er knappe 100 meter lang, her finner en likevel en rekke viktige funksjoner som rådhus, bank og matbutikk. Sjoarvegen ender opp i kaien mot vest og et panorama utover Etnesjøen.

Ulike gatebredder er blitt drøftet for Sjoarvegen. Etter utprøving i snitt har jeg landet på en gatebredde på 5 meter som akseptabelt. Redusert gatebredde kan gi redusert fart og gir også muligheter for bredere fortau. Vegetasjon er viktige elementer i gateutforming, men store trær kan blokkere for sikt mot fjorden.

Enveiskjørt gate er sett på som lite hensiktsmessig av hensyn til handel og tilkomst til butikker i området. I en enveiskjørt gate må også Sjoareset holdes åpent for gjennomkjøring.

En stenging av Sjoarvegen ved Sjoareset frigjør areal for opphold og ferdsel og gir en mulighet for et mer sammenhengende uterom fra torget til kaien.

OPPSUMMERING // DRØFTING KAP. 4

Tre hovedstrategier

Ved planlegging for myke trafikanter i Etnesjøen bør en ha kunnskap om de ulike gruppernes arealbehov. Kapittel III fokuserte videre på tre hovedstrategier for utvikling av Etnesjøen med hensyn på myke trafikanter: Kompakt utvikling

For å få et mer gang- og sykkelvennlig Etnesjøen bør sentrum utvikles mer kompakt, med flere boliger innenfor en kilometer. I *Nasjonal gåstrategi* ble det argumentert for at en kilometer bør benyttes som mål for arealplanlegging, med hensyn til gangavstand (Berge, Haug et al, 2012, s.65).

Bedre forbindelser på tvers

Forbindelsene på tvers av dagens E134 bør forbedres slik at gangnettet i Etnesjøen blir mer finmasket. Flere forbindelser over E134 kan minske barrierevirkningen som dagens europaveg har for myke trafikanter.

Sammenhengende nettverk

Et sammenhengende nettverk kan gjøre gåing og sykling mer attraktivt og kan knytte sentrum bedre sammen. Ved å anlegge en rundløype basert på stedets egenart, kan en øke opplevelsesverdien og gjøre gå- og sykkelturen mer interessant.

En rundløype kan fungere som en multifunksjonell forbindelse; den kan være en pensjonistløype, joggeløype, gåløype, handelsløype med mer.

En rundløype i Etnesjøen bør gå mellom øst og vest. Den kan bygges ut i etapper.

Prinsipper

Ut fra analyser og registreringer ble det utarbeidet egne prinsipper for tilrettelegging med hensyn på myke trafikanter.

Prinsippene var

- Holde gangforbindelser fri for is og snø om vinteren.
- Gode kantsoner
- Tilgjengelighet for alle brukergrupper
- Vegetasjon, vann og dyreliv
- Opphold i områder med best solforhold
- Romforhold
- Le for vær og vind
- Funksjoner i gangavstand
- Sittemuligheter og møteplasser
- Innbydende fasader
- Naturlige bevegelseslinjer
- Klare siktlinjer
- Adskilte soner
- Menneskelig skala på bebyggelse
- God lesbarhet og trygghet i forhold til motorkjøretøy
- God belysning
-

Gangbarhet krysset E134/ Tonganevegen

Kapittelet drøftet løsning for krysset E134/ Tonganevegen da mange myke trafikanter ferdes i dette krysset. Arbeidsgruppene i Etnesjøen 2020, samt stadanalysen fra Asplan Viak, nevnte rundkjøring som et mulig tiltak i krysset (Vivås, 2010, s.18).

Gjennom skissering av arealbehovet til en rundkjøring med 40m diameter, kom det fram at flere hus vil måtte rives. En rundkjøring vil også gi omveger for myke trafikanter. Skissen var en av mange mulige løsninger for rundkjøring i krysset.

Bro og undergang

Tiltak som bro og undergang var lite egnet for myke trafikanter, en undergang er bygd for bilen og ikke den gående (Dahlman, 2005, s.82).

I Gåboka pekte Inge Dahlman på at funksjonsblanding mellom gående og kjørende bør være en hovedregel i tettsteder og byer (Dahlman, 2005, s.83). Krysset E134/ Tonganevegen bør tilrettelegges for funksjonsblanding med prioritering av myke trafikanter. Dette innebærer tiltak som opphøyd gangfelt, lyskryss, bedre belysning og rette bevegelseslinjer.

Sjoarvegen og Sjoareset

Sjoarvegen er et viktig gateløp i Etnesjøen som har en viktig siktlinje ut mot fjorden. Gaten bør tilrettelegges med økt fortausbredde for myke trafikanter og Sjoareset bør stenges for gjennomgangstrafikk. Dette muliggjør en annen bruk av Sjoareset og en vil unngå gjennomgangstrafikk på kaien. Dermed kan kaien også bli et mer attraktivt sted for opphold.

Prinsipper vist gjennom skisser

Gjennom enkle skisser ble det vist prinsipper for hvordan forholdene for myke trafikanter kan bedres i Etnesjøen. Bedre forbindelse mellom øst og vest
Fra kapittel to ble det påpekt at forbindelsen mellom øst og vest i Etnesjøen var viktig.

For å bedre forbindelsen mellom øst og vest i Etnesjøen, bør det anlegges en rundløype for myke trafikanter. Rundløyen er hovedgrepet i et mer tilrettelagt Etnesjøen for myke trafikanter.

Løypen er på en kilometer og bør koble seg på eksisterende forbindelser til tur- og friområder. I neste kapittel vil rundløypen bli drøftet videre.





KAP.4 - HOVEDGREP

KAPITTELMÅL

- Argumentere og drøfte hvor en rundløype for myke trafikanter bør ligge.
- Vise relevante inspirasjonsbilder
- Beskrive rutens innhold med tekst, snitt og illustrasjoner
- Drøfte rekkefølge - etablering av ruten
- Drøfte og vise utvikling av Etnesjøen på lang sikt.
- Vise tiltak før og etter flytting av E134 utenfor sentrum.



TIDLIG SKISSE - idèen om en rundløype for myke trafikanter



Fig. 5.002. Skisse rundløype Etnesjøen. Farger illustrerer ulike funksjoner. Fargene er forklart på side 83.

10 grunner til å utforme en rundløype i Etnesjøen:

- En rundløype kan gjøre folk bevisste på hva Etnesjøen har å by på i gangavstand til Etne senter.
- En rundløype kan gjøre det mer attraktivt å gå i Etnesjøen.
- En attraktiv rundløype kan bidra til økt folkehelse i Etne.
- En rundløype kan fremheve historien til Etne.
- En rundløype kan styrke forbindelsen mellom øst og vest i Etnesjøen.
- En rundløype kan gi en klar prioritering av myke trafikanter.
- En rundløype kan fungere som et sosialt treffsted.
- En rundløype kan styrke funksjoner som ligger langs ruten.
- En rundløype kan gjøre det mer oversiktlig å ferdes for myke trafikanter i Etnesjøen.
- En rundløype kan være et ledd i å oppgradere gater og plasser i Etnesjøen, med fokus på Sjoarvegen.



Fig. 5.003. Tidlig skisse som viser lokalisering av tenkt rundløype for myke trafikanter. Hvit linje markerer løypen.

HOVEDGREP - RUNDLØYPE FOR MYKE TRAFIKANTER



1. Mottiltak for spredt vekst



Fig. 5.004. Etne har vokst utover siden 1993.

2. Knytte sammen sentrum

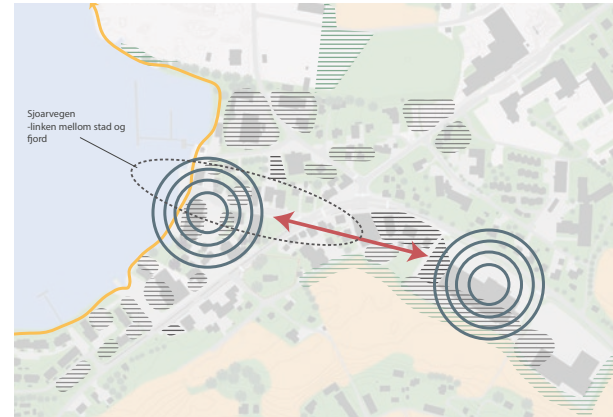


Fig. 5.005. Øst og vest i Etnesjøen har behov for en bedre kobling.

3. For alle brukergrupper

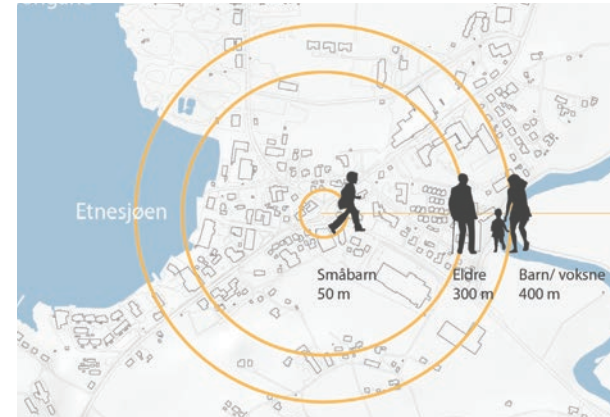


Fig. 5.006. Rundløypen bør favne om alle brukergrupper.

4. Knytte sammen uterom

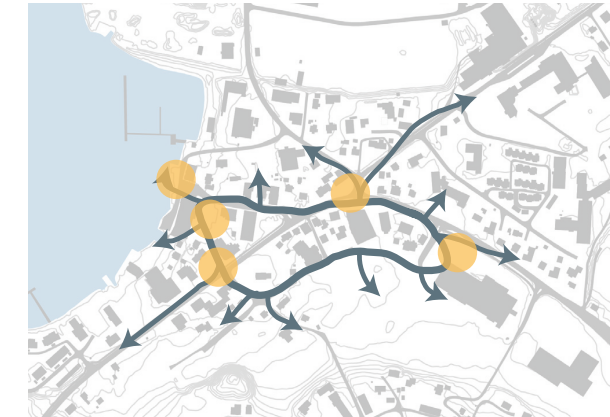


Fig. 5.007. Ruten bør knytte sentrale uterom i Etnesjøen.

“Trafikksikring bør igangsettes med både kort og langsiktig planlegging.”

Fra Stadanalyse Etnesjøen (Vivås, 2010, s.29).

En rundløype i Etnesjøen kan være en del av trafikksikring med hensyn på myke trafikanter.

KORTE FAKTA -SENTRUMSRUTEN

- Knytter sammen øst og vest
- 1 km lang
- Gir forbindelser mellom sentrale uterom
- For alle brukergrupper
- Universelt utformet
- Bygger på steds karakter
- Inndelt i sekvenser



Fig. 5.008. Kompakt utvikling.



Fig. 5.009. Gode forbindelser på tvers.

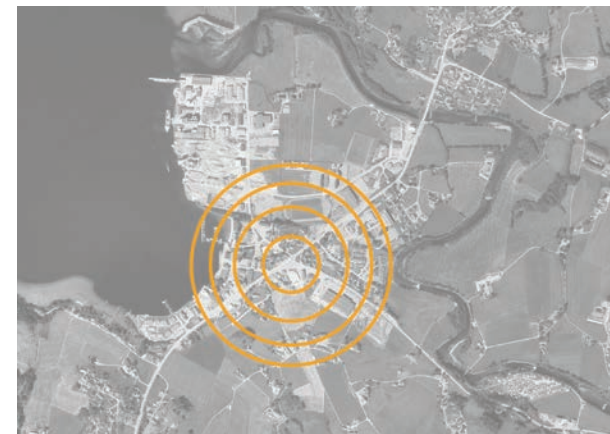


Fig. 5.010. Nettverk av forbindelser for myke trafikanter.



Fig. 5.011. Summen av strategier.

DRØFTING OG VALG AV RUTE

Viktige punkt

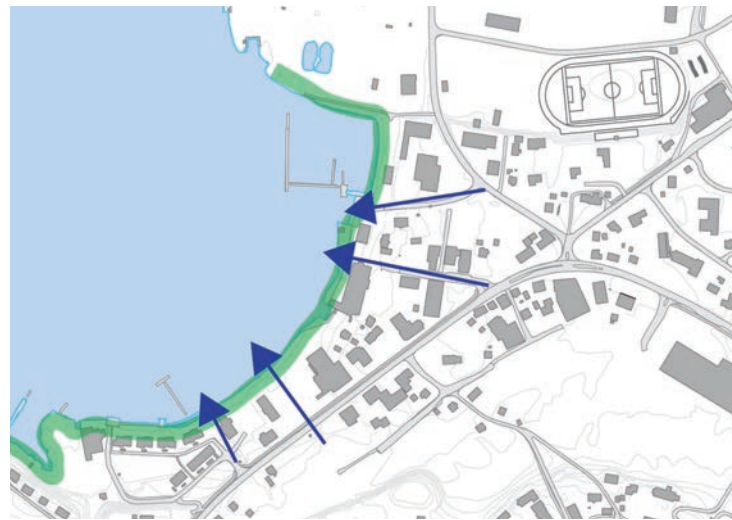


Fig. 5.012. Viktige siktlinjer i Etnesjøen. Fra *Stadanalyse Etnesjøen*. Asplan Viak, 2010.

Siktlinjer

Stedsanalysen fra Asplan Viak pekte på viktige siktlinjer i Etnesjøen.

Alternativer



Fig.5.015.

Alternativ 1

Figuren viser alternativ 1 for rundløype i Etnesjøen, sammen med sentrale funksjoner.



Fig. 5.013. Markert område for videre utvikling. Fra *Stadanalyse Etnesjøen*. Asplan Viak, 2010.

Tyngdepunkt

Markert tyngdepunkt for utvikling er markert med lys brunt.

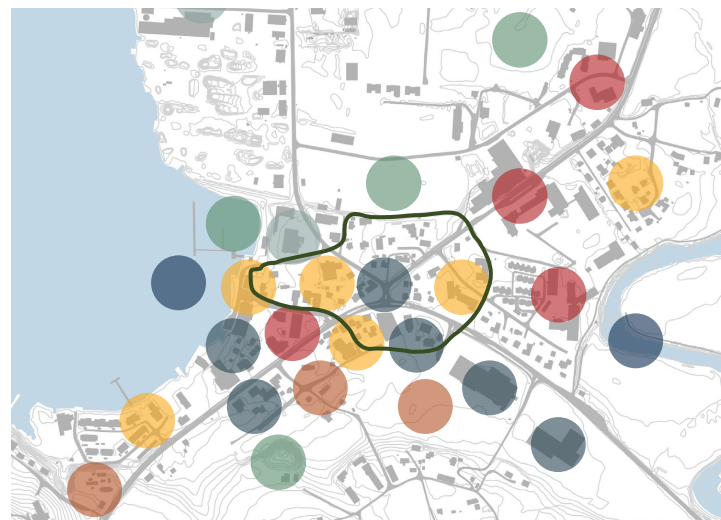


Fig.5.016.

Alternativ 2

Figuren viser alternativ 2 for rundløype i Etnesjøen, korteste alternativ.



Fig. 5.014. Dagens gangfelt og fortau.

- Snarveg
- Fortau/ gangveg
- Gangfelt, eksisterende

Gangbarhet

Figuren til venstre viser dagens usammenhengende nettverk av fortau og gangfelt. Det er et stort behov for et sammenhengende nettverk for myke trafikanter i Etnesjøen.

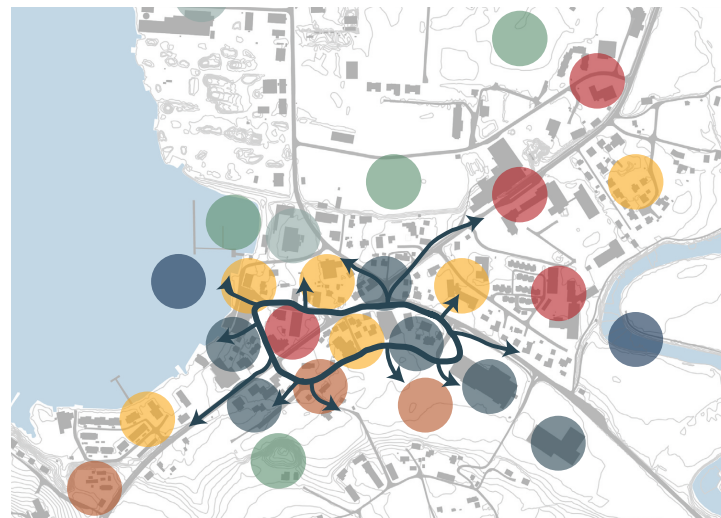


Fig.5.017.

Alternativ 3

Figuren viser alternativ 1 for rundløype i Etnesjøen, sammen med koblinger.

Drøfting - valg av rute

Gjennom skissering har jeg kommet frem til tre ulike alternativ for en rundløype beregnet for myke trafikanter i Etnesjøen. Alternativ 1 er lengst, men går ikke innom sentrale parti i Etnesjøen som Sjoarvegen og det gamle torget. Ruten løser heller ikke utfordringene knyttet til myke trafikanter langs E134.

Alternativ 2 viser en kort rundløype som går rundt krysset E134/ Strondavegen. Løypen går via Sjoarvegen og kaien, men løser ikke utfordringene knyttet til arealbruk og myke trafikanter langs E134.

Alternativ 3 viser en rundløype på 1 kilometer som går fra Etne senter, via det gamle torget, kaien og tilbake via Sjoarvegen og langs E134. Alternativet setter søkelyset på arealene langs E134, og tar og tar også tak i sentrale områder som Sjoarvegen, torget og kaien. Lengden på 1 kilometer er også innenfor akseptabel gåavstand. I tillegg har en mulighet for en variert reiseopplevelse langs ruten. Alternativ 3 anbefales.

Tegnforklaring

- Viktig område rekreasjon
- Boliger
- Skole / offentlig funksjon
- Kulturminner
- Næring/ industri
- Handel
- Viktig blå struktur (elv og fjord)

Valgt alternativ

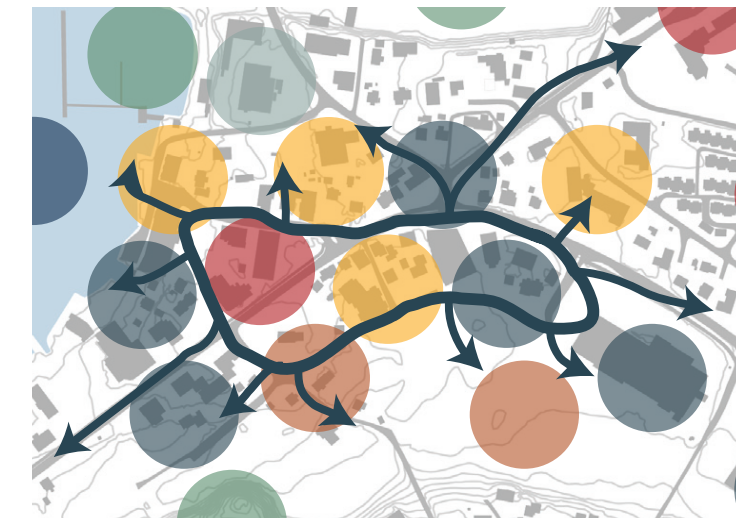


Fig. 5.018. Rundløype alternativ 3 er valgt for videre utforming.

ILLUSTRASJONSPLAN - DAGENS SITUASJON



Dagens Etnesjøen preges av harde flater og udefinerte skiller mellom motorkjøretøy og mye trafikanter. Fortau og gangveger oppleves som lite sammenhengende.

- Koter 1m
- Vann
- Markante trær
- ▭ Bygg
- ▨ Gangfelt
- ⋯ Metallgjerder
- Steinmur
- Tredekker
- Fortau
- Veg
- Harde flater
- Dyrket mark
- Grønne flater



Fig. 5.019. Illustrasjonsplan Etnesjøen - dagens situasjon.

SENTRUMSRUTEN



Fig. 5.020.

TILTAK FØR E134 FLYTTES





Tre med rødfarget bladverk markerer løypen og overgangen mellom sekvensene.

KAIEN - ETNE SENTER

Tiltak med dagens europaveg gjennom sentrum

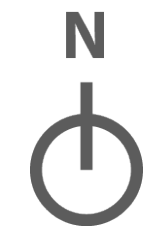
Dagens E134 er vedtatt flyttet utenfor sentrum. Det er mulig å starte med opparbeiding av sentrumsruten med E134 fortsatt gjennom Etnesjøen. Bedre forbindelser for gående og syklende anlegges på ruten mellom *Etne senter* og *Torget*. Kjørebredden reduseres i Sjoarvegen, som stenges for gjennomkjøring ned mot kaien. Sjøfronten blir prioritert for myke trafikanter. Nye opphøyde gangarealer anlegges, blant annet over E134 ved *Etne senter* og *Meieriplassen*.

Gangfeltet ved *Hotel Fønix* flyttes slik at forbindelsen blir mer direkte. Vegbredden på dagens E134 opprettholdes. Ved Gjerde kirke anlegges det et nytt fortau, kirkegårds-muren må flyttes noe. Flytting av kirkegårds-muren og anleggelse av fortau er allerede vedtatt av kommunen. Uterommene i Etnesjøen får en tydeligere struktur med klare skiller mellom parkering, ferdsel og opphold. Prikkete linje markerer sentrumsruten. Forbindelsen er svakest mellom *Sjoarvegen* og *Etne senter*, her gjøres det ikke store grep før E134 legges utenfor sentrum. Myke trafikanter får likevel et mer definert område å forholde seg til. Når E134 legges utenfor sentrum bør det vurderes innsnevring av dagens E134 gjennom Etnesjøen med en tydelig gateprofil.



Fig. 5.022.

- | | | | | | |
|--|-----------------|--|---|--|---|
| | Vann | | Eksisterende tre | | Nytt tre |
| | Bygg | | Nytt bygg | | Nytt bygg |
| | Inngang bygg | | Ny inngang bygg | | Ny inngang bygg |
| | Gangfelt | | Nytt opphøyd gangfelt | | Nytt opphøyd gangfelt |
| | Steingjerde | | Ny opphøyd krysning | | Ny opphøyd krysning |
| | Trebrygge/ kai | | Svingbru | | Svingbru |
| | Fortau | | Gummidekke | | Gummidekke |
| | Veg | | Amfi | | Amfi |
| | Hard flate | | Ny sti | | Ny sti |
| | Grønn flate | | Nytt fortau/ sone ferdsel myke trafikanter | | Nytt fortau/ sone ferdsel myke trafikanter |
| | Dyrket mark | | Ikke tillatt for motorkjøretøy | | Ikke tillatt for motorkjøretøy |
| | Snittlinjer | | Rundløype med god informasjon og hvileplasser (benker) underveis. | | Rundløype med god informasjon og hvileplasser (benker) underveis. |
| | Inn-/ utkjøring | | | | |



Målestokk 1:1000

Fig. 5.021. Illustrasjonsplan sentrumsruten - før omlegging av E134.

SEKVENSER

Jeg har valgt å inndelegge sentrumsruten i fem sekvenser; landskapsruten, historieruten, fjordruten, handelsruten og senterruten. Ved inndelingen av sekvenser har jeg tatt utgangspunkt i de naturgitte opplevelsene langs ruten samt forsøkt å fremheve kvaliteter og særpreget for hvert område.

“Sekvenser er opplevelsen av ulike tema med hver sine klimaks”

-Inger Lise Amundsen, landskapsarkitekt, Statens vegvesen (Amundsen, 2014, s.219)



Fig. 5.024

SENTRUMSRUTEN - de ulike sekvensene

Definisjon

I rapporten *Vegen i landskapet* fra Statens vegvesen beskriver landskapsarkitekt Ingerlise Amundsen reiseopplevelse som opplevelsen av vegens egenform i samspill med omgivelsene. Amundsen peker videre på at en studie fra Lynch, Appleyard og Myer på 1960-tallet kom frem til at folk opplever reiseopplevelsen i sekvenser (Amundsen, 2014, s.217). Amundsen definerer sekvenser som opplevelsen av ulike tema med hver sine klimaks (Amundsen, 2014, s.219).

Om sekvenser

Et inndeling av sentrumsruten i sekvenser kan styrke opplevelsen av å bevege seg der. Rundløypen blir på rundt 1 km, noe som tilsvarer rundt 10 minutters rask gangtid. Forskning viser at en gangtid på 5-10 minutter er akseptabelt for å nå ulike målpunkt i et nærområde, målet for gangavstand i arealplanlegging er 1 kilometer. I Nasjonal gåstrategi fra Statens vegvesen pekes det på at folk velger å kjøre bil på reiser over 1 kilometer (Berge, haug et al. 2012, s.65).

En kilometers radius fra Etne senter dekker hele sentrum av Etnesjøen, korte avstander i sentrum gjør Etnesjøen godt egnet for en satsning på myke trafikanter. Rundløypen sentrumsruten favner om mange av de sentrale funksjonene og historiske stedene i Etnesjøen.

Langs ruta skal forholdene for myke trafikanter optimaliseres og nye kvaliteter skal tilføres for å gjøre ruta mer attraktiv. Sentrumsruten skal være hverdagsruten hvor folk kan la bilen stå og heller oppleve Etnesjøen til fots eller med sykkel. Tanken bak sentrumsruten er å få flere til å ta turen innom det opprinnelige sentrum av Etnesjøen når de først har parkert på Etne senter.

Fjordruten

Sekvensen fjordruten tar for seg Torgareset som er bakken ned mot kaia fra Bunnpris. Her åpner utsynet seg mot fjordlandskapet og fjellene nordvest for Etnesjøen, et dramatisk og mektig landskap. Bakken ned mot kaia er vestvendt og har gode solforhold, ideell for opphold. Ut fra kaia er det mulig å bevege seg nordover i sjøkanten gjennom den kommunale badeplassen. En forbindelse sørover vil forsterke tilgjengeligheten til sjøen ytterligere og er også ønsket fra både kommunen sin side og arbeidsgruppene i Etnesjøen 2020.

Historieruten

Sekvensen historieruten tar vandreren med gjennom mye av det historiske Etnesjøen med Gjerde kirke fra 1600-tallet og Hotel Fugl Fønix som gjenspeiler den tradisjonen Etne har fra gammelt av med vertshus og gjestgiveri. Ruten går først gjennom tradisjonell småhusbebyggelse samt langs Gjerde kirkegård før en krysser E134 ved Fugl Fønix og passerer like ved kollektivpunktet. Sekvensen ender ved det gamle torget og Bunnpris, her ligger det flere gamle trehus som er tidstypiske for det gamle Etnesjøen.



Fig. 5.023. Sekvensene.

Landskapsruten

Sekvensen landskapsruten tar folk med på en reise i kulturlandskapet som omgir Etnesjøen med utsyn til de historiske Gjerde-gårdene og Gjerde som har vært et maktsenter i Etne fra gammelt av. Langs ruten passerer en historiske forminner som er gravd frem i dagen og som kan fortelle om det opprinnelige Etnesjøen. Utsyn til landskapet er en viktig kvalitet ved sekvensen, her har en nærkontakt med jordbrukslandskapet og kan en se helt opp til åsen Grallsetelia på 245 moh.

Handelsruten

Sekvensen handelsruten representerer den historiske forbindelsen som Etnesjøen har hatt til fjorden. Sjoarvegen var det viktigste gatestrekket for handel og næring i 1800-tallets Etnesjøen, noe gamle kart og foto tydelig viser. Gata strekker seg i en tilnærmet rett linje fra fjorden i vest til europavegen i øst og har gode solforhold med klar sikt ut til fjorden. På strekningen finner en et kunstutvalg, en bruktbutikk, Etne sparebank, Tinghuset, en elektrobutikk, blomsterbutikk, malerforretning, bakeri og konditori, frisører, et lysstøperi, Etne mat & grill.

Senterruten

Senterruten er en rundt to hundre meter lang strekning som er bindeleddet mellom handelsruten og landskapsruten. Ved Etne senter er det stor trafikk med handlende som reiser til og fra senteret i bil. Det er dårlig tilrettelagt utendørs for myke trafikanter her. Etne senter ligger svært synlig ved E134 og informasjonsskilt om den nye sentrumsruten bør være plassert lett synlig fra parkeringsplassen. Sekvensen senterruten markerer starten og slutten på hele rundløypen, og det er her tiltakene for gående og syklende bør komme først.

LANDSKAPSRUTEN



Fig. 5.025 - 5.030. Landskapsruten.

“Landbruksaktivitet er identitetsskapende for Etne”

(Vivås, 2010, s.4).

Muligheter

Sekvensen landskapsruten går gjennom noe av det eldste kulturlandskapet i Etne, som daterer seg flere tusen år tilbake og som er klassifisert som et nasjonalt kulturhistorisk landskap i Hordaland (riksantikvaren, 2016, s.21). Målet med sekvensen er å knytte det gamle sentrum og Etne senter nærmere hverandre og fremheve det historiske kulturlandskapet rundt.

Ruten starter ved Etne senter hvor folk kan parkere bilen. Første del av sekvensen går gjennom et lite og lyst skogholt før stien åpner seg mot jordbrukslandskapet med utsyn mot de historiske Gjerde-gårdene som ligger oppe på en slak rygg sør for sentrum. Ruten beveger seg på baksiden av bebyggelsen i Etnesjøen, og fungerer som en overgang mellom bebyggelse og landskap.

Fra Etne senter til den over 300 år gamle Gjerde kirke heller terrenget slakt nedover, og det føles naturlig å bevege seg videre fra senteret i øst, til kirken i vest. Trekirken troner i enden av sekvensen, og gir nysgjerrighet til den vandrende for hva som venter rundt neste sving.

Ute i åkerlandskapet er det gjort funn av et aktivitets- og bosetningsområde fra jernalderen med spor av 30 bygninger, i tillegg til kokegroper og ildsteder. Funnet er omtalt av Riksantikvaren som Gjerde lokalitet tre og er automatisk fredet (kulturminnesok.no, 2017). På tomte som i dag huser Felleskjøpet, ble det i 2013 gjort funn av det største kjente bosetningsområdet på Vestlandet fra eldre jernalder, med spor av førti bygninger (Etne kommune, 2014, s.5). Funnene ute i åkerlandskapet bør markeres med en informasjonstavle for å opplyse forbipasserende.

Kvaliteter

Det åpne kulturlandskapet og nærheten til omkringliggende natur er en styrke ved sekvensen. Fra ruten er det god sikt sørover til det nærliggende kulturlandskapet med gårdsbruk og grasproduksjon. I horisonten mot sør skimtes den skogkledde åsen Grallsetlia på 245 moh. og i retning øst er fjellet Hollestadnuten på 675 moh. godt synlig.

Sekvensen er tilnærmet flat og er lett å tilgjengeliggjøre for allmenn ferdsel. Ved snørike vintre blir det opparbeidet skiløyper på åkrene rundt Etnesjøen, landskapsruten skal brøytes og driftes på vinterstid slik at en unngår konflikter med gående i skiløypene. For å sikre økt gangbarhet i Etnesjøen er det viktig å tilrettelegge for ferdsel til fots og med sykkel, året rundt.

Ruten ligger i kantsonen mellom dyrket mark og bebyggelsen i Etnesjøen. Kantsonen består i dag av en smal grusveg og en tynn stripe med gress som skråner ned til grasåkeren, her er det lite trær. I landskapsruten er kantsonen utvidet med et større vegetasjonsbelte med trær som myker opp overgangen mellom det åpne jordbrukslandskapet og de harde veggene på bebyggelsen.

En ny grussti bør legges sør for trekket for å sikre fritt utsyn til kulturlandskapet. Langs ruten bør det etableres flere gode sittemuligheter for hvile og opphold.

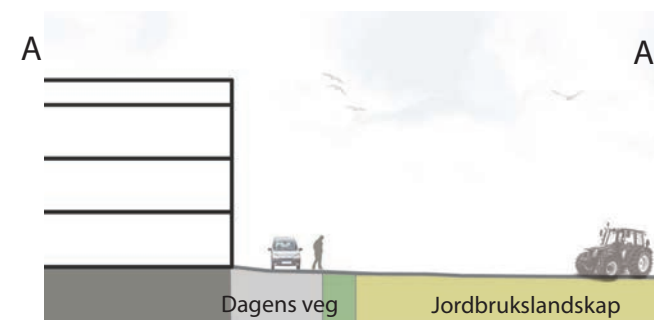


Fig. 5.033. Snitt som viser overgangen mellom bebyggelse og jordbrukslandskap i området mellom Etne senter og Gjerde kirke. Dagens situasjon.

Utfordringer

Landskapsruten er lagt på dyrket mark og kommer dermed i konflikt med jordvernet. Dette kan forsvares med at ruten kan gi en trygg og attraktiv forbindelse forbeholdt myke trafikanter som kan gi bedre folkehelse og opplevelsesverdi i Etnesjøen. Stien kan også tilgjengeliggjøre et område som inneholder fornminner og slik sette Etnesjøen på kartet.

Samtidig bør en verne om landbruksjorda rundt Etnesjøen, å bygge ned ytterligere dyrket mark kan gi uheldig signaleffekt. Ruten bør derfor legges med varsomhet i terrenget og ta minst mulig landbruksjord. Selve stien er tre meter bred, i tillegg kommer etablering av vegetasjon (se snitt). Målet med ruten er å fremheve den kvaliteten som det omkringliggende landskapet i Etnesjøen har.

Å anlegge en grønn korridor mellom bebyggelsen og kulturlandskapet kan også markere en langsiktig grense for hvor byggegrensene i sentrum av Etnesjøen bør gå. For å få større aksept for å legge stien på dyrket mark kan den være et midlertidig tiltak som bidrar til økt gangbarhet mellom de eldre delene av Etnesjøen og Etne senter før europavegen flyttes.

Muligheten er likevel tilstede for at området sør for stien kan bygges med sentrumsnære boliger på sikt.



Fig. 5.034. Snitt ny situasjon. Myke trafikanter har fått en egen forbindelse ved jordbrukslandskapet.



Fig. 5.031. Lokalisering landskapsruten.



Fig. 5.032. Gangveg adskilt fra veg med vegetasjonsbelte. Fra Ås.

HISTORIERUTEN

“- Å gå gir oss verdifull kunnskap og læring, både om lokal historie, arkitektur, byplanlegging og samfunn.”

- Guro Berge, sosiolog og seniorrådgiver i Statens vegvesen
(Butenschøn, 2012, s.307)



Fig. 5.030 - 5.035. Historieruten.

Muligheter

Etter å ha beveget seg gjennom det åpne og vidstrakte kulturlandskapet i Etne via landskapsruten, kommer en inn i tettbebyggelsen og skimter spiret av Gjerde kirke fra 1676 på høyre side. Trekirken er en enskipet tømmerkirke, og bygningen har trolig opphav fra Bergen (Brekke, 2001, s.116). Rundt kirken troner flere majestetiske hengealm og kirkegården er rammet inn av et steingjerde. Ved kirken står det også en karakteristisk bautastein fra rundt år 1000 som vitner om det maktsenteret som Gjerde har vært gjennom historien (Brekke, 2001, s.116).

Ruten passerer videre rundt Gjerde kirke og krysser E134 like ved Hotel Fugl Fønix. Etter å ha beveget seg langs en smal veg ved Gjerde kirke, kommer en nå til en åpen og sentral plass i Etnesjøen. Det åpne rommet benyttes i dag til bussterminal, taxiholdplass samt parkering for hotellgjester og andre. Plassen er avgrenset av eldre trehusbebyggelse i to etasjer med liggende panel og halvvalmet tak. I tillegg ligger det en bensinstasjon sørvest for plassen som gir mye aktivitet til omgivelsene.

Hotel Fugl Fønix har en viktig funksjon i Etnesjøen da bygningen er godt synlig fra E134 og lokker mange til å stoppe og utforske tettstedet. Muntlige kilder hevder at det var en maskinstilling på plassen under den andre verdenskrig (Erik Kvalheim, e-post, 20.mars 2017).

Ved den gamle strandsonen lå det tidligere rester etter to eldre langskipsnaust som trolig stammet fra vikingetida (Brekke, 2001, s. 112). Langskipsnaustene hadde solide dimensjoner da det ene var hele 25 meter langt og ti meter bredt. Disse sporene etter fortida bør synliggjøres og informeres om.

Kvaliteter

Ruten kan oppleves som flere lukkede og åpne sekvenser etter hverandre da den strekker seg gjennom to åpne plasser samt to trangere gateparti. Det første trange gatepartiet er ved gjerde kirke, området her preges av lav villabebyggelse og frodig vegetasjon. Etter Fugl Fønix er det et trangere smug før en når det gamle torget i Etnesjøen.

Når en oppholder seg på plassen ved Hotel Fugl Fønix, kan en skimte bebyggelsen inne på det gamle torget. Dette skaper nysgjerrighet og interesse hos den reisende. Plassen ved hotellet har gode solforhold hvor hotellets sørvest-vendte fasade utmerker seg for opphold, her er det også uteservering i dag.

Ved Gjerde kirke lå det tidligere flere gravhauger, disse er borte i dag da E134 passerer gjennom området de lå i. For å komme videre langs ruten beveger en seg ved to eldre trehus i et trangere smug som åpner seg ved Bunnpris og det gamle torget i Etnesjøen. Her er det rom for både opphold og aktivitet, plassen er godt skjermet for støy med gode solforhold.

Utfordringer

Historierutens største utfordring er E134 og støy fra denne. Europavegen oppleves også som en sterk barriere for myke trafikanter. Derfor er gode forbindelser på tvers svært viktige. Plassen ved Fønix er lite egnet for utendørs opphold i dag grunnet støy fra E134. Her er det et stort potensial når E134 flyttes. Et tiltak som kan dempe noe av støyen fra europavegen kan være et brusende vannfall.

Historieruten har et mer urbant preg enn landskapsruten. Når en entrer småhusbebyggelsen, vandrer en inn på små asfalterte veger som munner ut i krysset ved Fønix og E134. Gangfeltet over europavegen bør gjøres bredere, være opphøyet og ha tydelig merking.

Gangfeltet bør også flyttes slik at forbindelsen over vegen blir mer direkte og attraktiv å benytte for myke trafikanter. Langs hotellets fasade mot sørvest bør parkeringen flyttes vekk fra husveggen slik at gående og syklende gis rom og prioritet. Smuget mellom Fønix og det gamle torget bør stenges for gjennomgangstrafikk, med unntak av nødvendig kjøring til og fra eiendommene.

Det gamle torget bør holdes bilfritt, men parkeringen ved Bunnpris bør bestå. Innkjøring til Bunnpris skjer fra Sjoarvegen. Skilting og merking er viktige tiltak for å formidle historien og opplevelsene langs ruta. Bautasteinen, kirketårnet på Gjerde kirke og den gamle pipa på meieribygget bør lyssettes slik at de blir mer fremtredende elementer i omgivelsene på kveldstid.

Gatebelysning bør gjøres med hensyn på myke trafikanter og den menneskelige skala (se analyser for dagens belysning).

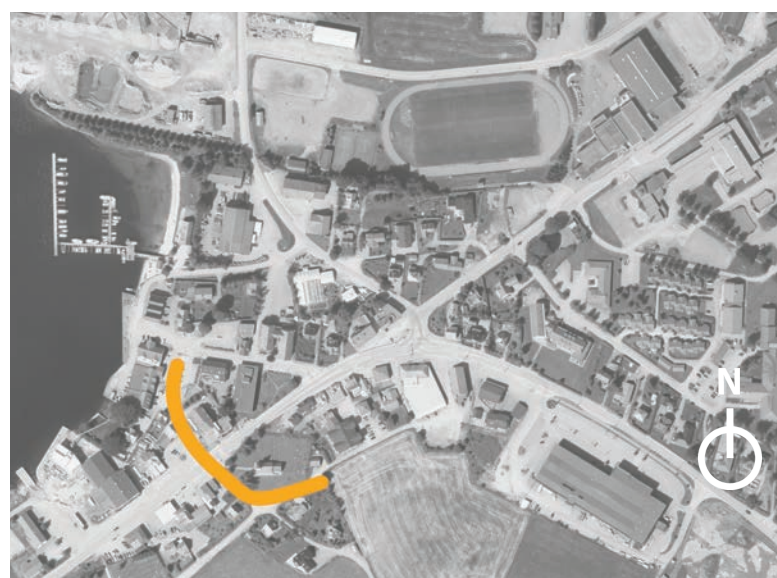


Fig. 5.036. Lokalisering Historieruten.

Tydelig prioritering av myke trafikanter

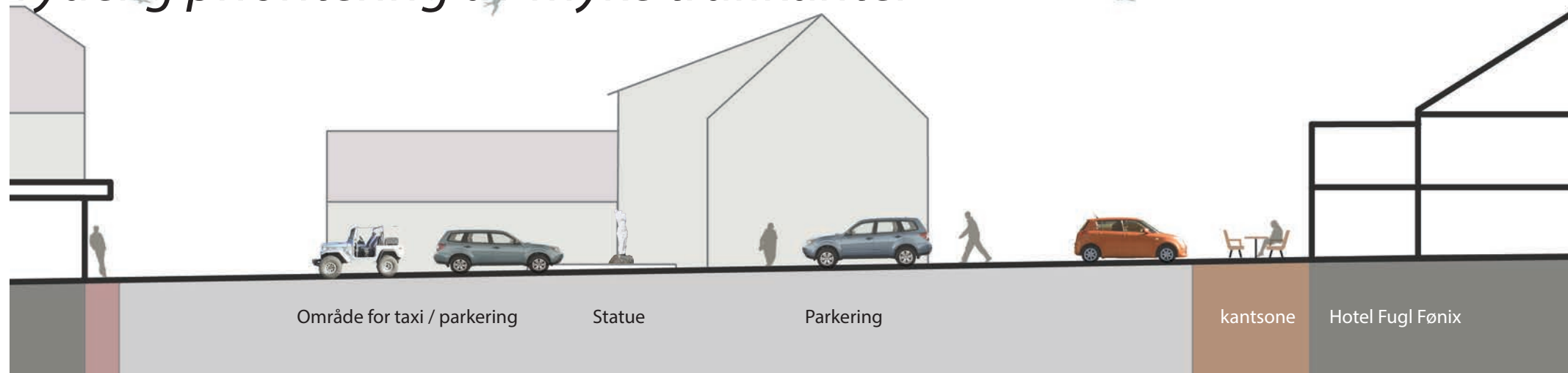
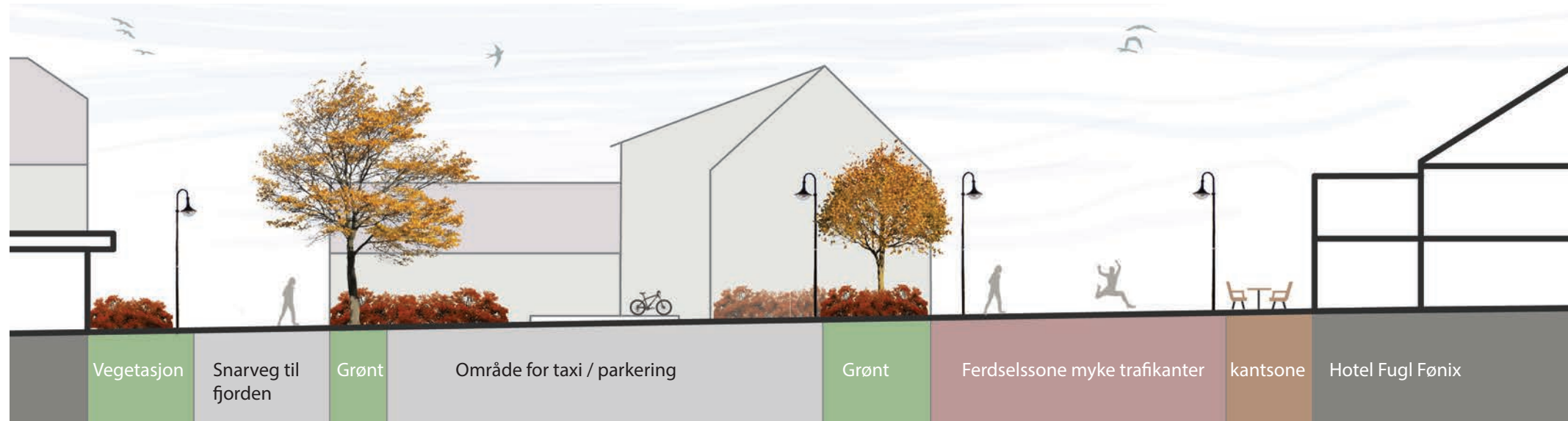


Fig. 5.037. Snittoppriss av uterommet ved Hotel Fugl Fønix. Dagens situasjon.



Målestokk 1:200

Fig. 5.038. Snittoppriss av uterommet ved Hotel Fugl Fønix. Ny situasjon, høst.

B

B'



Fig. 5.039. Kart snittoppriss.

Plassen ved Hotel Fugl Fønix

Snittene viser situasjon før og etter anleggelse av rundløypen sentrumsruten. Myke trafikanter får et eget ferdselsareal og vegetasjon bidrar til å definere rom og gi plassen en mer definert struktur.

På dagens plass står det en liten skulptur, denne flyttes til torget da den store plassen ved Fønix krever en større skulptur.

Deler av plassen er fortsatt tilgjengelig for parkering for taxi samt hotellets gjester.

Rød strek viser snittlinje.

“- Som gående er vi med på å skape våre omgivelser”

- Guro Berge, sosiolog og seniorrådgiver i Statens vegvesen
(Butenschøn, 2012, s.307)

Tydelige soner for ferdsel



Fig. 5.040. Skisse over ferdselszone fra Hotel Fugl Fønix til torget.



Fig. 5.041. Utsnitt med synsvinkel for figur 5.040.

Smuget

Skissen viser ferdselsareal for myke trafikanter i smuget mellom Fønix og det gamle torget.

Nye bygg med sykkelutleie, ungdomsklubb, servering og handel gir torget en mer definert avgrensning og gir et skille mellom parkering og opphold.



“- Det uforutsigbare og uventede, det som er knyttet til andre mennesker, oppleves som den viktigste kvaliteten ved det offentlige rommet.”

*-Peter Butenschøn, arkitekt og byplanlegger
(Butenschøn, 2012, s.311)*

Ta tilbake det offentlige rommet

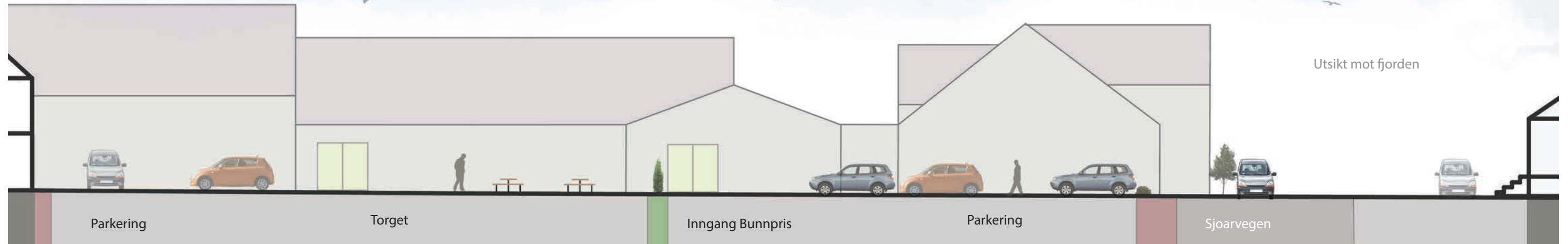


Fig. 5.042. Snittoppriss av torget. Dagens situasjon.



Fig. 5.043. Snittoppriss av torget. Ny situasjon.

Målestokk 1:200



Fig. 5.044. Utsnitt som viser snittlinje.

Torget

Snittene ovenfor viser situasjon før- og etter anleggelse av rundløypen sentrumsruten, inkludert oppgradering av torget.

En oppgradering av plasser, gater og uterom er en viktig del av helheten i sentrumsruten. Legg merke til innsnevret kjørebane i Sjoarvegen.

Parkeringsplassen ved Bunnpris består. Innkomst via Sjoarvegen.

Statuen ved Fønix flyttes til torget, et uterom som er i mindre skala.

"- De tryggeste gatene er de gatene som har mange mennesker, der det foregår noe, der det er åpne vinduer og lys bak vinduene."

*-Peter Butenschøn, arkitekt og byplanlegger
(Butenschøn, 2012, s.307)*

FJORDRUTEN



Fig. 5.045 - 5.060. Fjordruten.



Fig. 5.061. Lokalisering fjordruten.

Muligheter

Fjordruten er den korteste sekvensen, men har likevel mye å by på. Sekvensen ligger der Sjoarvegen og det gamle torget møter kaia med utsyn til det vidåpne fjordlandskapet i Etnefjorden. Fra kaia er det fri sikt flere kilometer utover fjorden til fjellet Gaddanuten som strekker seg 623 meter over fjordflaten. Utsynet til Etnefjorden er et av de største høydepunktene langs hele ruten og er stedet hvor fjord møter landskap og himmel. Kaien har gode solforhold og utsikt, viktige kvalitetsfaktorer for opphold.

Fra Sjoarvegen faller terrenget flere meter ned til kaia, denne slake bakken benyttes i dag til parkering, noe som er misbruk av et attraktivt areal. Den vestvendte plasseringen med vidt utsyn over fjorden taler for en annen bruk av området. Bakken ned mot kaia er svært godt egnet til opphold, her kan det være et amfi, lekemuligheter, sitteplasser og rampe for å sikre bevegelseshemmede tilgang til sjøfronten. I tillegg er det fiskemuligheter fra kaien.

Kvaliteter

Det vide utsynet utover fjorden er allerede nevnt som en stor kvalitet for sekvensen. Kaiområdet er vestvendt og har sol stort sett hele dagen. I tillegg er det flere funksjoner i nærheten som kan trekke folk, deriblant Bunnpris og Fønix hotell.

Utfordringer

Dagens kai virker forblåst og øde. Mange av byggene nede ved kaia har fasader som oppleves som lite publikumsvennlige og lukkede. Byggene nede ved kaia inneholder kontorer i første etasje og leiligheter i 2. og tredje etasje og er av nyere dato. Det eldre og sjarmerende trehuset Børretzenhuset gir særpreg og karakter til området, og gir et bilde av den bebyggelsen som preget kaiområdet i tidligere tider.

Bryggehusene med leiligheter bidrar til en privatisering av kaiområdet, noe som stedsanalysen fra Asplan Viak også påpekte (Vivås, 2010, s. 21). For å bøte på dette kan en trekke fortauet noe lengre fra bryggehusene og ha funksjoner som er åpne for allmennheten i første etasje. Kaiområdet oppleves i dag som Etnesjøens bakside hvor en finner hensatte containere, parkerte biler, en campingvogn og annet som med fordel kan flyttes til mindre synlige og åpne arealer.

Sjoarvegen har gjennomkjøring ned til kaien, dette hindrer en god utvikling av området da en har tilgang til kaien med bil fra Tonganevegen lengre nord. Arealet ned til kaien har potensial til å bli et attraktivt sted for opphold med tanke på myke trafikanter. Kaiområdet er noe utsatt for vær og vind fra vest. Levegger og vegetasjon kan bidra til å skape lune steder for opphold. Samtidig er utsynet og siktlinjen fra Sjoarvegen ut til fjorden en viktig kvalitet ved stedet som ikke må forringes.

Sjoarvegen stenges for gjennomkjøring ned til kaia og kaibakken utformes med sittemuligheter og rampe ned til kaien for barnevogn og rullestolbrukere.

Selve kaien bør få et estetisk løft, og fasader i første etasje bør åpnes ut mot fjorden. Byggenes første etasjer bør ha publikumsrettet virksomhet og ikke kontorer. Her bør det være funksjoner som inviterer og vekker nysgjerrighet for de som passerer forbi.

Noe av arealet på kaien kan benyttes til servering og publikumsrettete formål. Her bør det også tilrettelegges for flere sittemuligheter, både ned mot fjorden og oppe på kaien. Et servicebygg hvor det kan være utleie av båter og fiskeutstyr og gjerne fiskeutvalg kan skape liv til området. Bygget kan også gi le for vær og vind.

Videre er det gode gangforbindelser nordover til den lokale badeplassen, her bør det være godt skiltet. Sjøover bør det på lang sikt tilrettelegges for ferdsel langs sjøen, forbi en privat eiendom. Her kan det anlegges en svingbro for å sikre nausteieren tilgang til fjorden, broen kan samtidig være en attraksjon i seg selv. Svingbroen bør være enkel å håndtere, både for grunneier og kommune.

Som kompensasjon for de ulempene tiltakene medfører, bør grunneier tilbys et par båt plasser i en ny flytebrygge som plasseres sør på kaiområdet. Flytebryggen kan også ha gjesteplasser for besøkende.

SJOARESET - ny bruk av området



Fig. 5.062. Sjoareset, dagens situasjon. Plassen preges av asfalt.



Fig. 5.063. Lokalisering Sjoareset.

Sjoareset

Aktivisering av uterom er et viktig tiltak for å revitalisere gater og plasser i Etnesjøen.

Myke trafikanter tildeles de mest attraktive stedene for opphold, Sjoareset er et av dem.

Bakken ned mot kaien ligger vestvendt til, med panoramautsikt over Etnesjøen og fjellene. Sittegrupper i ulike nivåer og en lekeplass kan gjøre området mer attraktivt for opphold. I den nye situasjonen er det også en rampe som sikrer trygg adkomst til kaien for rullestolbrukere.



Fig. 5.064. Illustrasjon av ny situasjon Sjoareset, sett mot øst. Plassen er forbeholdt myke trafikanter med lekeområde, sittemuligheter i ulike nivåer og et vidt utsyn til fjorden. En rampe gir rullestolbrukere god adkomst til kaien.

“- Sentrum er blitt et attraktivt tilflytningsområde, men mangler områder tilpasset barn og unge”.

(Vivås, 2010, s.4).

KAIEN dagtid - oppleve landskapet



Fig. 5.065. Kaien på en sommerdag. Her er det sittemuligheter ned mot vannet og gode solforhold.



Fig. 5.066. Utsnitt av kaien med synsvinkel for illustrasjon ovenfor.

Kaien på dagtid

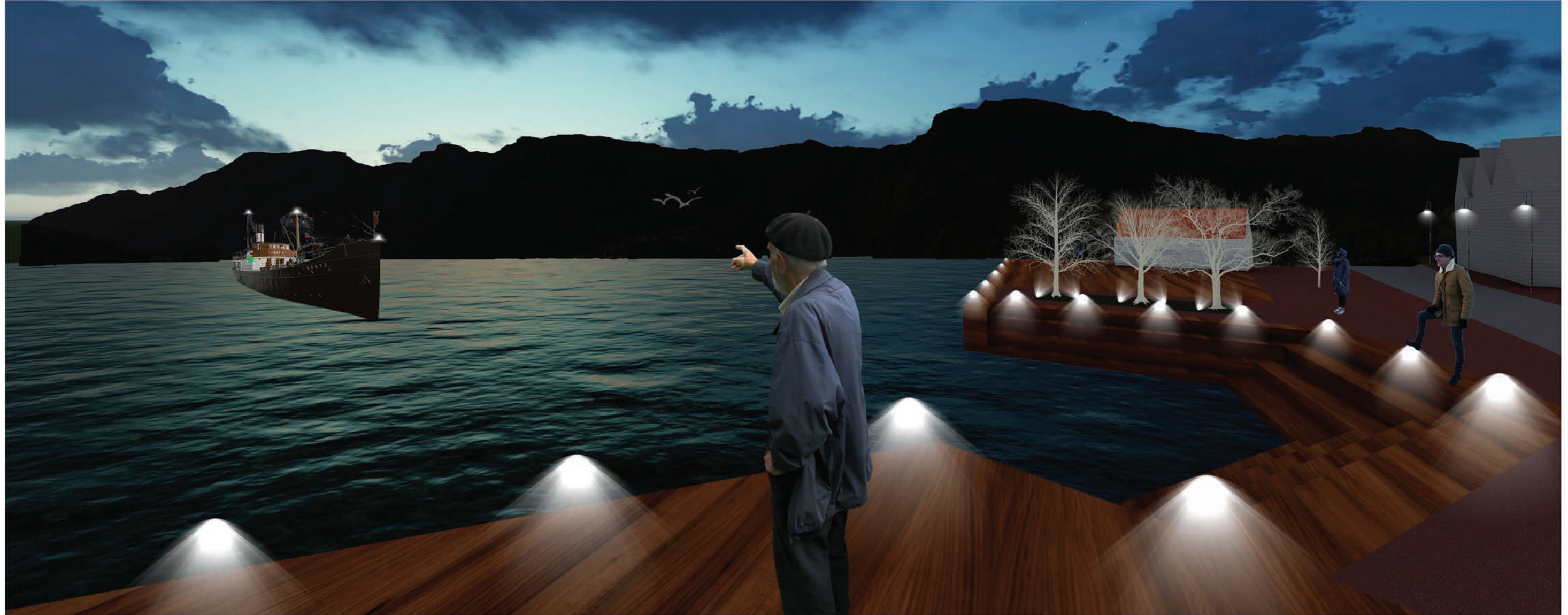
Under besøket til Enge skole i februar, ble det nevnt at ungdom ofte benytter kaien til opphold sommerstid. Tilgjengeligheten til vannet er derimot ikke god nok i dag, og dagens møblering på kaien oppfyller ikke potensialet til området (se vurdering av kaien i kapittel tre).

I sentrumsruten får kaien en oppgradering med trinn ned mot fjorden, vegetasjon, god belysning. I tillegg er det rom for et servicebygg hvor en kan leie fiskeutstyr og hvor det er enkel servering.

“Kontakt med sjøfront og fjorden er viktig i Etne”

(Vivås, 2010, s.4).

KAIEN kveldstid - oppleve nattehimmelen



Kaien på kveldstid

På kveldstid kan kaien være et fint sted for å skue båter ute på fjorden eller for å se på stjernehimmelen over fjorden.

Belysningen på kaien skal være dempet slik at en unngår unødvendig lysforurensning.

Fig. 5.067. Kaien på kveldstid. Dempet belysning markerer kaikanten og gir mulighet for å oppleve nattehimmelen.

“- det er viktig at belysning er nedadrettet og at belysning mot nattehimlen i størst mulig grad unngås”

Om å unngå lysforurensning i Belysningsplan for Oslo Sentrum (Plan- og bygningsetaten, 2011, s.12), et prinsipp som kan tas med videre til kaien i Etne.

HANDELSRUTEN



Fig. 5.068 - 5.073. Handelsruten.

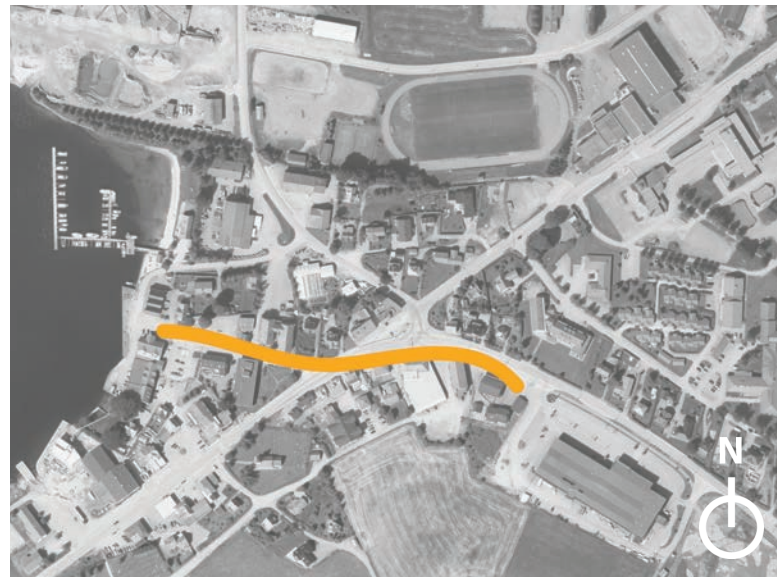


Fig. 5.074. Lokalisering av handelsruten.

Muligheter

Sekvensen handelsruten strekker seg fra torget ved Bunnpris, langs Sjoarvegen opp til europavegen og videre opp til Etne senter, en strekning på drøyt 350 meter. Langs denne ruten finner en flertallet av handelstilbud i Etnesjøen. Sjoarvegen har vært en viktig forbindelse til fjorden fra gammelt av, da varetransport foregikk sjøvegen og ikke på veg som i dag. Det er lite igjen av den eldre trehusbebyggelsen langs Sjoarvegen. Unntaket er Børretzenhuset, trehuset til en lokal kunstner og et par trevillaer ut mot europavegen.

Langs hele Sjoarvegen står det i dag parkerte biler som opptar mye verdifullt areal, mange av de parkerte bilene tilhører ansatte som jobber på tinghuset. I tillegg har kommunen en stor parkeringsplass midtveis i Sjoarvegen på et tidligere bebygd areal.

Ved Tinghuset er fortauet på knappe en meter mens bilistene har ni meters bredde å boltre seg på. På den andre siden av europavegen beveger en seg langs tradisjonell trehusbebyggelse som har innslag av næring og handel i første etasje.

Ved den tidligere prix-butikken er det i dag elektroforretning. Et konditori bidrar til liv og aktivitet langs ruten, her er utsynet vidt til krysset E134/Strondavegen og trafikken der.

Kvaliteter

Sjoarvegen er en viktig del av sekvensen med den klare siktlinjen ut mot fjorden. I tillegg er Sjoarvegen orientert i en tilnærmet retning øst-vest, noe som gir gode solforhold på nordsiden av gaten (se solanalyse – gode steder for opphold). Flere av butikkene i Sjoarvegen har førsteetasjer som henvender seg ut mot gaten med utstillinger i butikkvinduene. I tillegg står det et karakteristisk kunstverk utenfor Etne sparebank som bidrar til områdets karakter.

Utfordringer

Store deler av strekningen preges av asfalt og harde flater med lite innslag av vegetasjon og grønnstruktur. Arealene for myke trafikanter er smale og krysningene over E134 er ikke lagt på de mest hensiktsmessige stedene for gående.

Arealene mellom bebyggelsen og E134 oppleves som lite definerte der det er en rekke inn- og utkjørsler ut på europavegen og uklare fortau og gangsoner. Arealene preges også til dels av parkerte biler som hindrer fremkommeligheten for de myke trafikantene. Vegetasjon og grønnstruktur er det lite av på strekningen mellom Sjoarvegen og Etne senter. I dag bærer også strekningen preg av mangel på sittemuligheter, spesielt Sjoargata bærer preg av mangel på sittemuligheter.

Sjoarvegen bør få et mer tydelig gatepreg med bredere fortau, smalere kjørebane og vegetasjon slik at det blir mer attraktivt å gå og oppholde seg der. Det er rom for fortetting av boliger på arealer langs Sjoarvegen som i dag benyttes til parkering. Dagens bilparkering i området opptar verdifullt areal og preges av en mangel

på struktur og overkapasitet. Med dagens utforming av Sjoarvegen kan en parkere ved ytterdøra til alle funksjoner, dette bør være forbehold personer med nedsatt funksjonsevne. Gateparkering kan med fordel flyttes til parkeringsplasser bak Etne sparebank og ved Etne senter, slik kan en også frigjøre verdifullt gateareal. Dette kan gi rom for møblering av Sjoarvegen slik at den blir mer attraktiv for myke trafikanter. En opprydding av trafikkbildet i Sjoarvegen med fjerning av gateparkering kan gjøre siktlinjen ut mot fjorden enda tydeligere, en viktig kvalitet ved stedet.

Bedre tilrettelegging for krysning av Strondavegen og Tonganevegen er et viktig tiltak for myke trafikanter, i tillegg til bedre krysningmuligheter av E134. Opphøyde, bredere og bedre markerte gangfelt med god belysning kan bidra til at kjøretøy må redusere farten, dette vil igjen øke trafikksikkerheten for myke trafikanter.

Tydeligere areal tilegnet myke trafikanter vil være viktig for å fremme gåing og sykling mellom Sjoarvegen og Etne senter.

Rom for mennesker



Fig.5.075 Oppmerking av uteområdet ved Saltnes bakeri.

“Tilstedeværelsen av mennesker påvirker bilistens kjøreadferd”

-David Engwicht, ekspert på trafikkplanlegging og bruk av det offentlige rommet
(Butenschøn, 2012, s.308)

Ved saltnes bakeri

Temporære tiltak på strekningen mellom Sjoarvegen og Torget kan være oppmerking på asfalten for å definere areal for myke trafikanter.

Denne strekningen vil preges av midlertidige tiltak inntil E134 er flyttet utenfor sentrum og trafikkbildet er endret.



Fig. 5.076. Soner for ferdsel og opphold ved Saltnes bakeri.

Midlertidige tiltak

E134 setter begrensninger for utforming med hensyn på myke trafikanter. Temporære tiltak kan være å merke ferdselszoner for myke trafikanter og prioritere inngangssoner for opphold og ikke parkering.

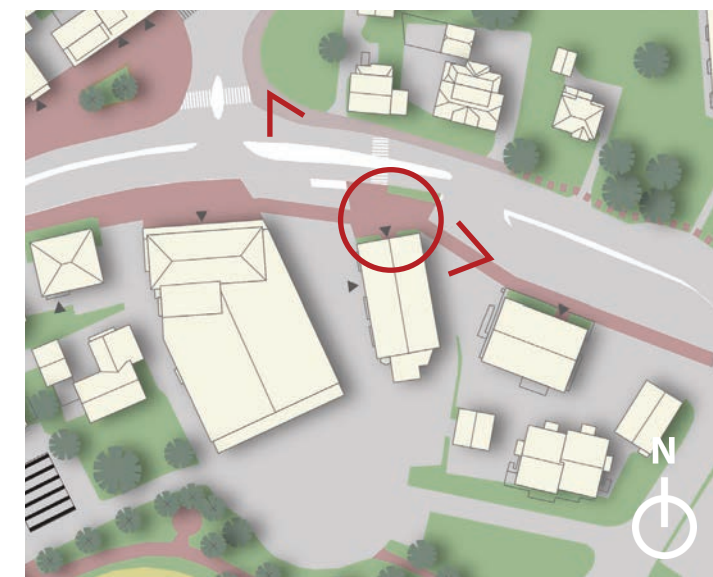


Fig. 5.077. Utsnitt Saltnes bakeri med synsvinkel for figur 5.075 og 5.076.

SENTERRUTEN



Fig. 5.078 - 5.083. Senterruten.



Fig. 5.084. Lokalisering senterruten.

Muligheter

Senterruten er en rundt to hundre meter lang strekning som er bindeleddet mellom handelsruten og landskapsruten. Ved Etne senter er det stor trafikk med handlende som reiser til og fra senteret i bil. Etne senter ligger svært synlig ved E134 og informasjonsskilt om den nye sentrumsruten bør være plassert lett synlig fra parkeringsplassen. Sekvensen senterruten markerer starten og slutten på hele rundløypen, og det er her tiltakene for gående og syklende bør komme først.

Kvaliteter

De store, åpne flatene tåler en oppstramning med tydeligere gangareal for myke trafikanter og større felt med vegetasjon, busker og trær. Langs dagens E134 er det riktignok en rekke med trær, disse er for små i forhold til rommets veldige dimensjon.

Gangvegen er i dag klemt inntil europavegen med trerekken mot parkeringsplassen. Trær og vegetasjon bør heller være plassert mellom gangvegen og europavegen for å skjerme gående og syklende for støv og støy. Dette innebærer at gangvegen bør flyttes nærmere senteret slik at en får en tilstrekkelig bredde på vegetasjonssonen. Dagens trerekke kan være plassert unna europavegen grunnet utfordringer med vegsaltning. Ved planting av ny vegetasjon bør en velge arter som er mer motstandsdyktige mot vegsalt.

Utfordringer

Senterruten preges i dag av store asfalterte flater tilegnet bilen og ikke de myke trafikantene. Når en kommer vestfra som gående er det ingen klare ganglinjer og gangvegen med gangfelt tett inntil E134 oppleves som en omveg og er lite attraktiv når en skal til senteret til fots eller med sykkel. Parkeringen ved Etne senter ligger nord for det elleve meter høye bygget, ideelt for parkering av biler, men mindre attraktive areal for opphold.

Inngangen til kjøpesenteret ligger også på nordsiden av bygget, og det er i dag minimalt med kantsoner tilegnet myke trafikanter. Arealene utenfor Etne senter er store og åpne, her er det rom for tiltak og god plass til økt vegetasjonsbruk og flere grønne flater.

Langs byggets vestfasade bør gangruten ligge nært fasaden, her er det gode solforhold og trær bør skjerme de myke trafikantene fra parkerte biler. Vegetasjon og trær kan også bidra til å bryte opp den store, veldige plassen utenfor inngangen til kjøpesenteret.

Etablering av bredere kantsoner utenfor senteret kan innby til at flere butikker og funksjoner ønsker å åpne opp sine fasader i første etasje mot plassen utenfor. Dette kan igjen gjøre det mer attraktivt å ferdes til fots langs bygget og kan også bidra til å bryte opp byggets lange og monotone fasade.

På parkeringsplassen vest for Etne senter kan det arrangeres utendørs marked i sommerhalvåret. Her kan butikker i senteret synliggjøre seg og trekke ut slik at de får en mer direkte kontakt med kundene. Det store handels- og kulturarrangementet Etnemarknaden kan benytte deler av parkeringen utenfor Etne senter til utstilling og konserter for å skape liv og aktivitet til området.

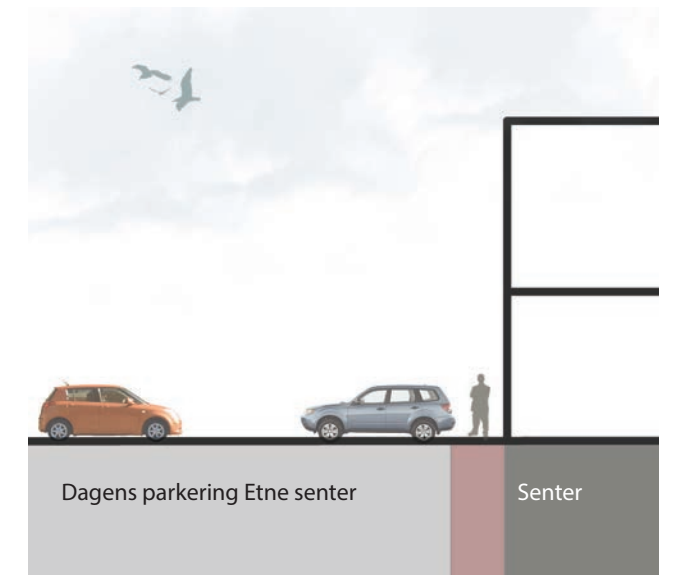


Fig. 5.085. Snitt som viser dagens situasjon ved Etne senter.

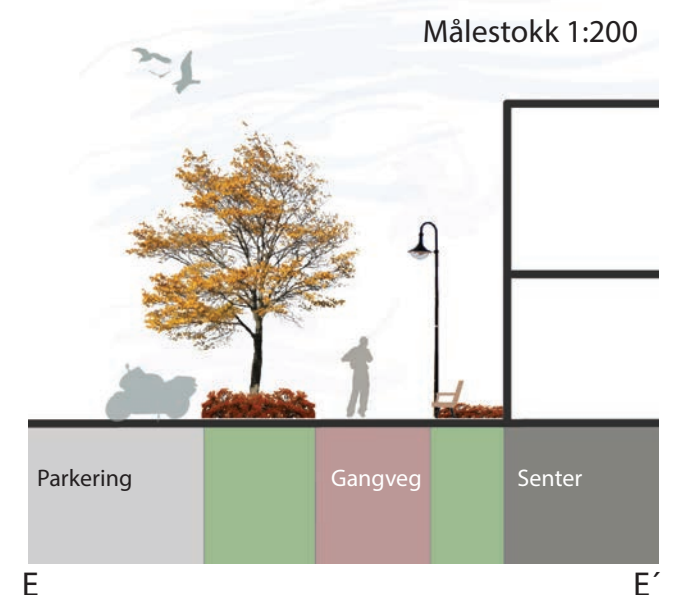


Fig. 5.086. Ny situasjon ved senteret. Gående og syklende er gitt prioritet med en egen ferdselsone. Tiltaket med gangveg langs senteret krever åtte parkeringsplasser.

Gata som møtested - fra veg til gate etter omlegging av E134



Fig. 5.087. Dagens E134 like ved Etne senter.

Langs E134 ved Etne senter

Fortau er i dag mangelvare på nordsiden av E134 forbi Etne senter.

Når E134 flyttes utenfor sentrum, har dagens trase et potensial til å bli en attraktiv gate for ferdsel og opphold.

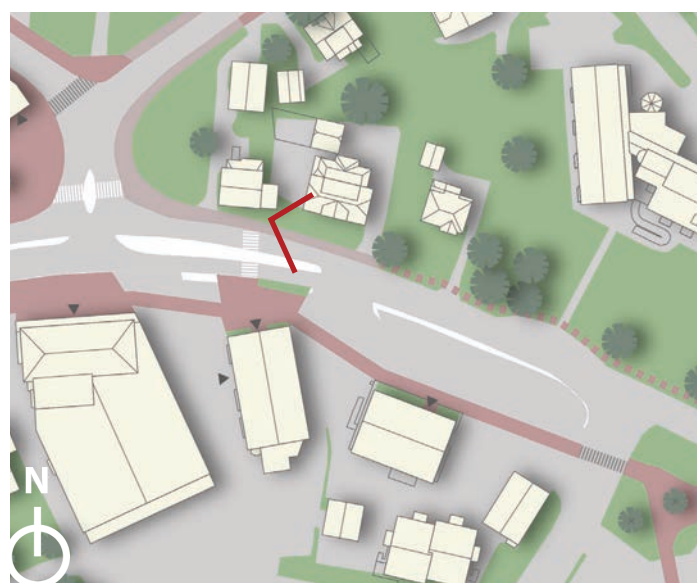


Fig. 5.088. Utsnitt med synsvinkel.

“Å gå gir meg direkte og umiddelbare opplevelser av menneskene og de fysiske omgivelsene rundt meg.”

- Guro Berge, sosiolog og seniorrådgiver i Statens vegvesen
(Butenschøn, 2012, s.306)



Fig. 5.089. Senterruten etter omlegging av E134. Mindre støy og gjennomgangstrafikk, samt tilretteliggning med fortau, kan gjøre gaten til et mer attraktivt sted for ferdsel og opphold.

INSPIRASJONSFOTO LØSNINGER

BELYSNING



SITTE I ULIKE NIVÅER



OPPHØYD VEGBANE



OPPHØYDE GANGFELT



ULIKE DEKKER



SKILTING FOR GÅENDE



MØBLERING



FORTAU



PARKERING



Fig. 5.090 - 5.107: Inspirasjonsbilder.



Fig. 5.108. Rundløypen og sekvensene.

Ruten og sekvensene

Figuren til venstre viser de ulike sekvensene i rundløypen *sentrumsruten*. Rundløypen har forbindelser til omkringliggende nettverk for myke trafikanter.

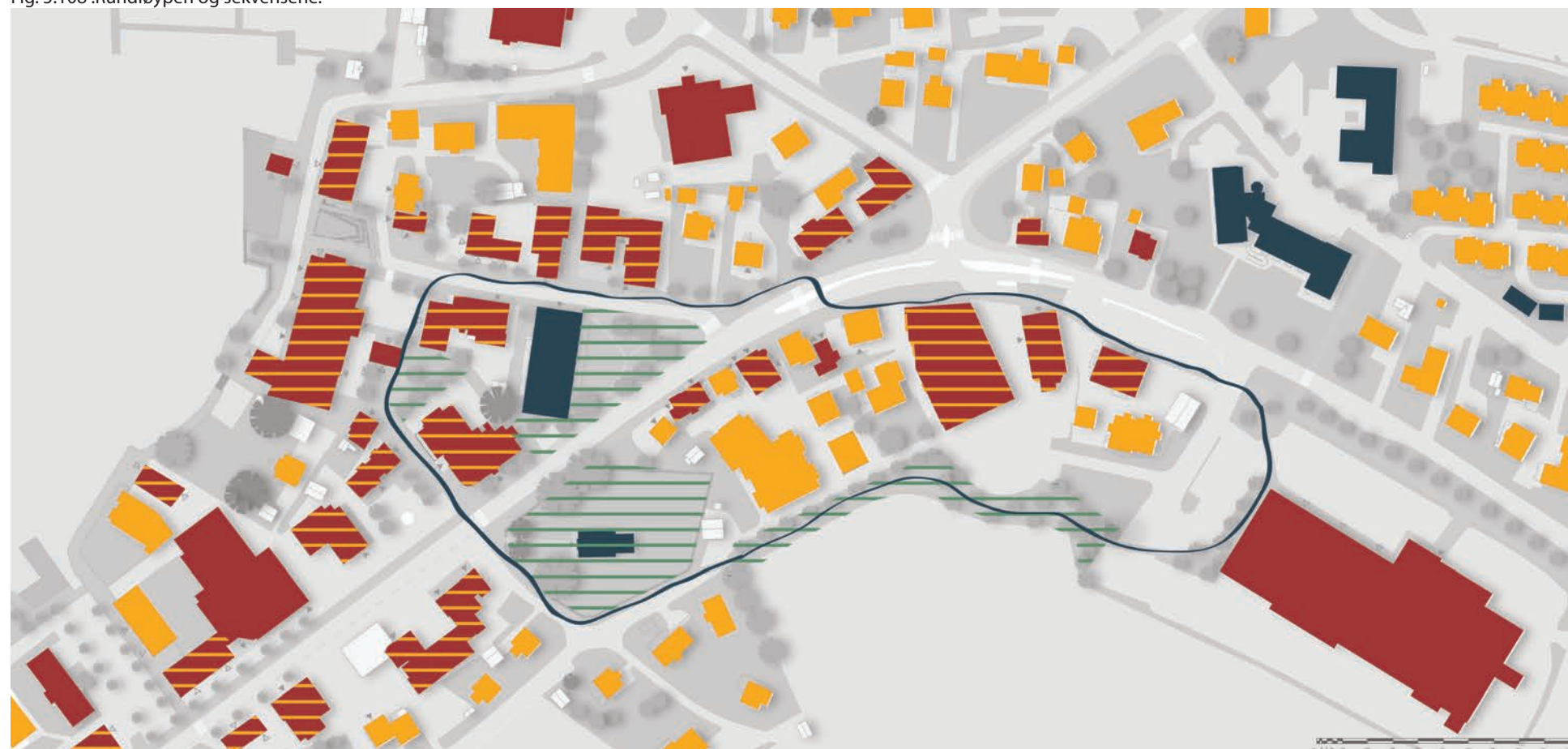


Fig. 5.109. Rundløypen og funksjoner.

Funksjoner

Funksjonene i Etnesjøen er inndelt i bolig, skole, offentlig funksjon, handel og service, industri og landbruk. Med offentlig funksjon menes bibliotek, rådhus, sykehjem og liknende funksjoner. Mye av dagens handel og service har forflyttet seg østover i større strukturer som Etne senter og det nye bygget til Coop Extra og Felleskjøpet.

En del av bebyggelsen i Etnesjøen består av bolighus og tomter med lav utnyttelsesgrad.

-  Sentrumsruten
-  Offentlig grøntområde
-  Bolig
-  Handel og service
-  Blandet formål
-  Offentlig funksjon





Fig. 5.110. Kjøremonster og parkeringa.

KJØREMØNSTER // PARKERING

Figuren til venstre viser dagens og framtidig parkering i tillegg til framtidig kjøremonster for motorkjøretøy. Bilparkering flyttes til skyggefulle områder som er mindre attraktive for opphold.

- Fjernet parkering
- Framtidig parkering
- - - Kjøremonster

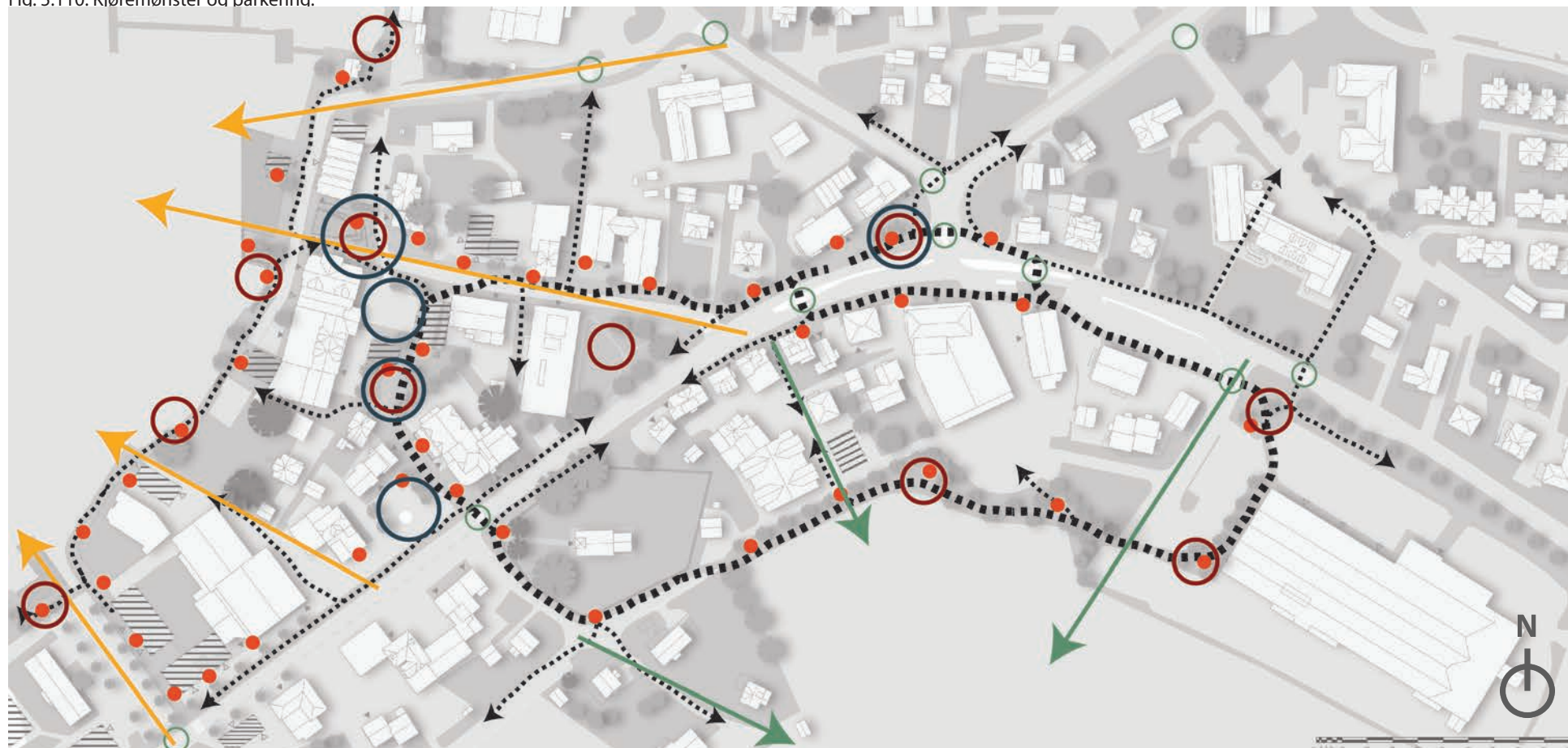


Fig. 5.111. Bevegelsesruter, benker, rom og siktlinjer.

BEVEGELSESROUTER // BENKER // GANGFELT // ROM // SIKTLINJER

Figuren til venstre viser framtidige bevegelsesruter, områder for opphold, viktige rom og møblering. Viktige siktlinjer bør tas vare på ved framtidig utvikling.

- Siktlinje fjord som bør bevares
- Siktlinje åkerlandskap som bør bevares
- Viktige uterom
- Viktige oppholdssteder
- Gangsoner over gate/ veg
- Benker/ møblering
- Sentrumsruten
- Forbindelser

FORSLAG TIL GJENNOMFØRING - trinn for trinn

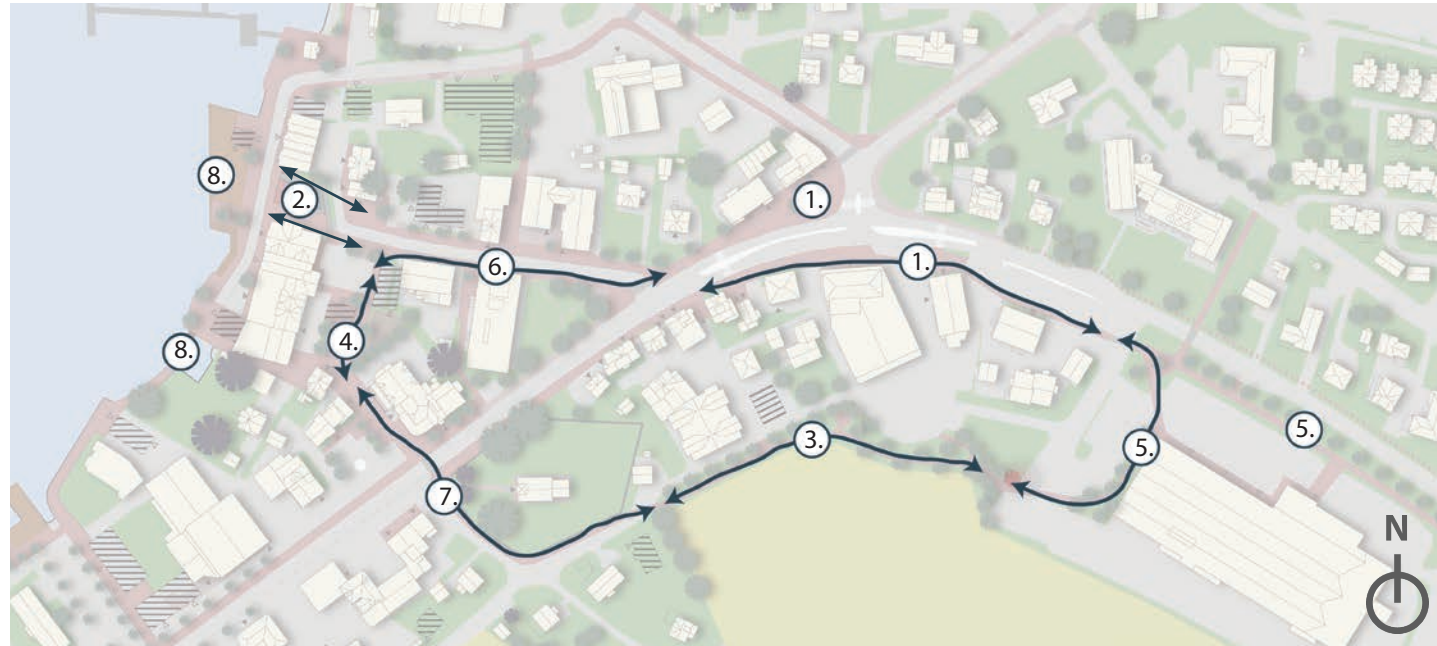


Fig. 5.112. Forslag til rekkefølge gjennomføring - sentrumsruten.

Om gjennomføringen av sentrumsruten

Rundløypen sentrumsruten kan gjennomføres i etapper. Selve rundløypen er farbar for mange trafikanter i dag, men oppleves som noe udefinert. I stedet for å etablere løypen sekvens for sekvens, skal løypen etableres først der hvor behovet er størst og investeringsbehovet er minst. Tanken er å la hver del bli en attraksjon som til sammen skaper en sammenhengende helhet. Rundløypen kobler sammen sentrale gater og plasser i Etnesjøen og gir de nytt liv og innhold.

Første trinn - tiltak i handelsruten

Første trinn i etableringen av sentrumsruten handler om strakstiltak i sekvensen Handelsruten. Dette er en rute som benyttes av mange trafikanter allerede i dag, men som har behov for tiltak. Dagens gangfelt merkes tydelig og metallgjerdene langs europavegen fjernes. Kantstein markerer skillet mellom veg og ferdselsone for mange trafikanter. I tillegg kan det å fjerne metallgjerdene langs europavegen bidra til at bilførere holder en lavere fart gjennom Etnesjøen. Dagens metallgjerder er heller ikke noe estetisk vakkert syn, da de preges av slitasje og fungerer som barrierer for mange trafikanter.

Arealene langs handelsruten, sør for E134, preges av udefinerte areal. For å markere en mer tydelig ferdselsone for mange trafikanter, bør det males striper på asfalten som viser ferdselsoner. I tillegg bør inngangssonene til butikker langs ruta være forbehold opphold for mange trafikanter.

Andre trinn - etablere fjordruten del I

Andre trinn i etableringen av en helhetlig rundløype for mange trafikanter i Etnesjøen, er å oppgradere området Sjoareset. Sjoarvegen stenges for gjennomgangstrafikk, noe som åpner for en ny bruk av området der hvor gata møter kaien, også kalt Sjoareset på folkemunne. Dette er den mest attraktive delen, men

vil kreve noe investeringer. Et lekeområde med t gummidekke og et halvåpent amfi bygges. Dette er utført i granitt og ligger vestvendt til, med gode solforhold (se sol-/ skyggeanalyse i kap.3). En tidlig etablering av fjordruten kan gjøre den gamle delen av sentrum mer attraktiv for opphold og rekreasjon. En oppgradering av Sjoareset med sittemuligheter og lekeområde, kan også være positivt for handelsstanden i området. I det halvåpne amfiet inngraveres det strofer fra dikt, skrevet av den lokale dikteren Ingvar Moe.

Tredje trinn - etablere landskapsruten

Etablering av landskapsruten er tredje trinn i gjennomføringen av rundløypen sentrumsruten. Løypen kan etableres uavhengig av dagens E134 gjennom Etnesjøen. Den gir mange trafikanter et alternativ til det å ferdes på asfaltflatene langs europavegen. Etablering av landskapsruten krever ikke store ressurser, og ruten bør beplantes med lokale busker og trær. Ruten går på en grussti mellom bebyggelsen og jordbrukslandskapet. En tidlig etablering av landskapsruten kan gjøre flere oppmerksomme på det historiske kulturlandskapet som omgir Etnesjøen. Skilting, møblering med benker og god belysning er viktige tiltak for å gjøre ruten attraktiv å benytte. Ruten gir også eldre og andre som ikke ferdes med bil lettere tilgang til områdene rundt Etnesjøen. Landskapsruten kan være et godt og sentrumsnært rekreasjonstilbud for de som ikke ønsker å bevege seg langt.

Fjerde trinn - oppgradering av det gamle torget

Oppgradering av det gamle torget er trinn fire i etableringen av rundløypen sentrumsruten. Det gamle torget stenges for biltrafikk, med unntak av nødvendig kjøring til og fra eiendommene. Det skal fortsatt være mulig å parkere langs østveggen på Bunnpris-bygget, da dette er et skyggefullt område. På det gamle torget kan det åpnes opp for skating og ulike aktiviteter, etablering av rundløypen krever ikke en endring av belegget på torget.

På torget bør det etableres mer vegetasjon i form av trær og busker for å gi området et mer lunt preg. I tillegg bygges det et lite bygg midt på torget som skal være torgets hjerte. Bygget skal ha funksjoner som uteservering, utleie av sykler og et mini-bibliotek, en egen sentrumsfilial av biblioteket på Skakkenteret.

Femte trinn - etablere Senterruten

Femte trinn i etableringen av en rundløype gjennom Etnesjøen er utførelse av senterruten. Denne sekvensen knytter sammen første og tredje trinn, med etablering av nytt gangfelt over E134 samt vegen til senteret. Tiltakene krever totalt 25 parkeringsplasser fra Etne senter, men til gjengjeld får mange trafikanter en bedre reiseopplevelse langs dagens E134. Dagens gangveg fra Etne senter og sørøstover flyttes lengre unna europavegen, slik at en muliggjør etablering av trær og busker som skiller mange trafikanter fra motorkjøretøy. Mellom handelsruten og Etne senter skal gangvegen for mange trafikanter være opphøyd, slik at den er tydelig markert for bilister. På vestsiden av Etne senter etableres det en gangveg med tilhørende møblering hvor et grøntbelte skiller gående og syklende fra parkerte biler. Senterruten kobler seg på landskapsruten mot vest.

Sjette trinn - oppgradering av Sjoarvegen

Oppgradering av Sjoarvegen er sjette trinn i gjennomføringen av rundløypen i Etnesjøen. Når Sjoarvegen stenges for gjennomgangstrafikk, vil biltrafikken trolig gå noe ned. Dagens kjørebanebredde justeres ned til fem meter, noe som frigjør areal til bredere fortau og møblering for mange trafikanter. En kjørebanebredde på fem meter er valgt da to personbiler fortsatt skal ha muligheten til å passere hverandre. Gateparkering i Sjoarvegen fjernes, med unntak av parkering for folk med nedsatt funksjonsevne. Sjoarvegen oppgraderes med helhetlige materialer fra distriktet, som skifer fra Øvernes i Etne. Benker og sittegrupper utføres i eik fra distriktet.

Syvende trinn - opparbeidelse av Historieruten

Sekvensen historieruten går mellom landskapsruten og det gamle torget. Gjerde kirke med kirkegården er en viktig attraksjon som ligger langs ruten. Fugl Fønix Hotel ligger også langs ruten og representerer en uformell sosial møteplass for ungdom i aldersgruppen 8. til 10. trinn (Vivås, 2010, s.12). Ved Gjerde kirke bør det anlegges et fortau slik at mange trafikanter får en egen ferdselsone, skilt fra motorkjøretøy. Utenfor Fugl Fønix bør mange trafikanter bli prioritert, bilparkering flyttes lengre unna inngangen. Dette frigjør areal for ferdsel og opphold. Fasaden til hotellet ligger mot sørvest med gode solforhold. Her ligger mulighetene for et utvidet serveringstilbud fra hotellets side. Støy fra europavegen er en utfordring ved uterommet foran hotellet. Støyproblematikken kan løses ved at det anlegges et lite, kunstig fossefall på plassen. Dette kan også være mer hensiktsmessig å anlegge etter at E134 er flyttet.

Dagens gangfelt utvides og flyttes noe sørover, slik at bevegelseslinjen for mange trafikanter blir mer direkte over E134. I sammenheng med opparbeidelse av historieruten, anlegges det også fortau langs E134 på strekningen forbi Gjerde kirke.

Åttende trinn - opprustning av kaien og videre forbindelser langs fjorden

Nest siste trinn i gjennomføringen av rundløypen sentrumsruten innebærer en oppgradering av kaien i sentrum. Dagens kai er i dårlig forfatning. Samtaler med elever i Etne samt stedsanalysen fra Asplan Viak, gav inntrykk av at kaien og badeplassen var et viktig tilholdssted for ungdom. I den forbindelse oppgraderes kaien med flere sittemuligheter og trapper som gjør det lettere å nå vannkanten. Dette kan også gjøre at kaien blir et enda mer innbydende sted for opphold. Kaiområdet utvides noe, slik at det blir rom for et servicebygg. Servicebygget er myntet på båtgjester og vil i tillegg inneholde turistinformasjon og utleie av fiskeutstyr.

Oppgradering av kaien er et stort og kostnadskrevenne tiltak for Etne kommune, men det kan gi mye igjen i form av bokvalitet i Etnesjøen. En oppgradering av kaien gjør tilgangen til fjorden bedre og kan være med på å snu inntrykket av at «Etnesjøen vender ryggen til fjorden» (Vivås, 2010, s.17). I tillegg til oppgradering av kaien, etableres det en gangforbindelse videre sørover langs fjorden. Den nye promenaden sørover langs fjorden passerer forbi en privat eiendom med naust, her bør det bygges en enkel svingbro. Den nye svingbroen kan være en attraksjon og et spennende element i seg selv, og gjør det lettere for nausteieren å komme ut med båten. I sammenheng med oppgraderingen kaien, anlegges det også nye båtplasser for småbåter samt en gjestebrygge.

TEMPORÆRE TILTAK

Midlertidige tiltak kan være første trinn i utviklingen av et mer fotgjenger- og sykkelvennlig Etnesjøen.

De første tiltakene

Det første tiltaket som gjennomføres bør være skilting av gangavstander mellom de ulike delene av sentrum. Her inngår også gangavstander til målpunkt som Skakkesenteret, kunstgressbanen og svømmehallen. Turløypen rundt Osnes er skiltet fra E134 i dag, men bør også skiltes fra sentrum. I tillegg settes det opp oversiktskart ved torget, Tinghusparken og Etne senter som viser de mest populære turløypene rundt Etnesjøen samt tur- og rekreasjonsområder i nærheten. Turkartene har egne QR-koder som kan skannes med mobilen, slik at en kan få ytterligere informasjon. Det utarbeides en egen mobil-app, «på tur i Etne», som blir fritt tilgjengelig, hvor populære turløyper samt opplevelser langs løypene er med.

Stunt

For å vise at noe er på gang i sentrum, males det opp en rød linje som går på fortauet fra Etne senter til det gamle torget og kaien. Inngangssonene til Expert og Saltnes bakeri og konditori stenges for bilparkering og asfalten utenfor males i en grønnfarge som markerer det frodige landskapet rundt Etnesjøen. I tillegg males det en tredimensjonal gatekunst i Sjoarvegen for å vekke interesse hos de som beveger seg forbi. Gatekunsten kan også få bilister til å senke farten i området. Sjoarvegen preges allerede i dag av flere kunstverk, den har et potensial til å bli gaten for de kreative i Etnesjøen.

På det gamle torget kan det plasseres et stort sjakk-spill som alle kan benytte. Tanken er å forbeholde det gamle torget til lek og opphold, og ikke parkering.

Park(ing) day

Parking day er et årlig, verdensomfattende arrangement hvor parkeringsplasser i det offentlige rom blir omgjort til midlertidige, grønne lunger til glede for befolkningen i byer og tettsteder (Skjelbreid, 2015). Gjennom et slikt prosjekt kan en vise hvordan parkeringsplasser i Etnesjøen kan benyttes til andre formål. Et slikt prosjekt kan også provosere og forarge enkelte, slik skapes en debatt om bruken av det offentlige rommet. Et naturlig sted å teste ut park(ing) day er utenfor Tinghuset i Etne, på parkeringsplasser som i dag benyttes av kommunens ansatte og andre. De midlertidige grønne lungene kan bli attraktive steder for opphold, både i arbeidstiden og på ettermiddagen. Et slikt prosjekt kan også markere at en endring er på gang når det gjelder parkering og bruken av det offentlige rommet i Etnesjøen.

Stenge Sjoarvegen for gjennomkjøring

Et annet temporært tiltak som på sikt kan bli langsiktig, er stenging av Sjoarvegen for gjennomgangstrafikk via kaien. Varetransport og annen nødvendig kjøring kan benytte en stikkveg fra Tonganevegen for å nå kaiområdet. Bakken ned mot kaien kalles Sjoareset på folkemunne, ifølge E. Kvalheim (2017 pers. med.). Når Sjoareset er stengt for gjennomkjøring, kan det plasseres ut benker og annen møblering i uterommet. I forbindelse med Etnemarknaden kan det arrangeres utekonserter i bakken ned mot kaien, med et vestvendt panorama til fjordlandskapet. Bakken ned mot kaien kan fungere som et naturlig amfi for både teater og konserter. Kaiområdet, torget og Sjoarvegen kan også benyttes til utstillinger, salg og matservering under Etnemarknaden. Slik kan en skape mer liv og aktivitet i sentrum og vise det potensialet som ligger i bruken av området.

Sykle til jobben - aksjon

For å få økt oppmerksomhet og blest rundt alternative transportmuligheter i tillegg til bil, bør en oppfordre lag og bedrifter til å melde seg på eksisterende, landsomfattende aksjoner for å sykle til jobben. Slike aksjoner kan få ned bilandelen i Etnesjøen og kan oppmuntre flere til å sykle.

Kunstløype i sentrum

I sentrum av Etnesjøen er det plassert en rekke kunstverk. For å skape økt oppmerksomhet om disse, kan det arrangeres egne kunst- og historievandringene i Etnesjøen for interesserte. Vandringene kan være et tilbud til både lokalbefolkning og turister som ønsker å bli bedre kjent med hva Etnesjøen har å by på. Egne kart over kunstløypene kan være plassert ved sentrale funksjoner i Etnesjøen, slik som hotellet, bensinstasjonen og Tinghuset.

Trygg skoleveg

I Etnesjøen bør det gjennomføres en aksjon i forhold til trygg skoleveg, hvor det oppmuntres til at foreldre ikke kjører barna til skolen. Dette tiltaket er mest hensiktsmessig for de av barna som bor i gang- og sykkelavstand til skolen. Mitt inntrykk fra utferd var at mange barn også var avhengige av skolebuss grunnet lengre reiseveg. Færre barn kjørt til skolen kan gi mindre biltrafikk ved skoleområdet. Det kan også innføres restriksjoner på å kjøre helt fram til skolen, egne soner hvor en kan sette av barna i nærheten kan etableres.

På landsgjennomsnitt ble 50 % av alle barn kjørt til skolen i 2005. Det å skyss barn til skolen i privatbiler grunnet farlig skoleveg, bidrar til å øke problemet (Dahlman, 2005, s.27).



Fig. 5.113 .Temporære installasjoner under Park(ing) day i Ski, 12.09.2016. Foto: Yousef Balén.

TEMPORÆRE TILTAK



Fig. 5.114. Temporære installasjoner under Park(ing) day i Ski, 12.09.2016. Foto: Yousef Balén.



Fig. 5.115. Temporære installasjoner under Park(ing) day i Ski, 12.09.2016. Foto: Yousef Balén.

TRINNVIS ENDRING - krysset E134/ Strondavegen

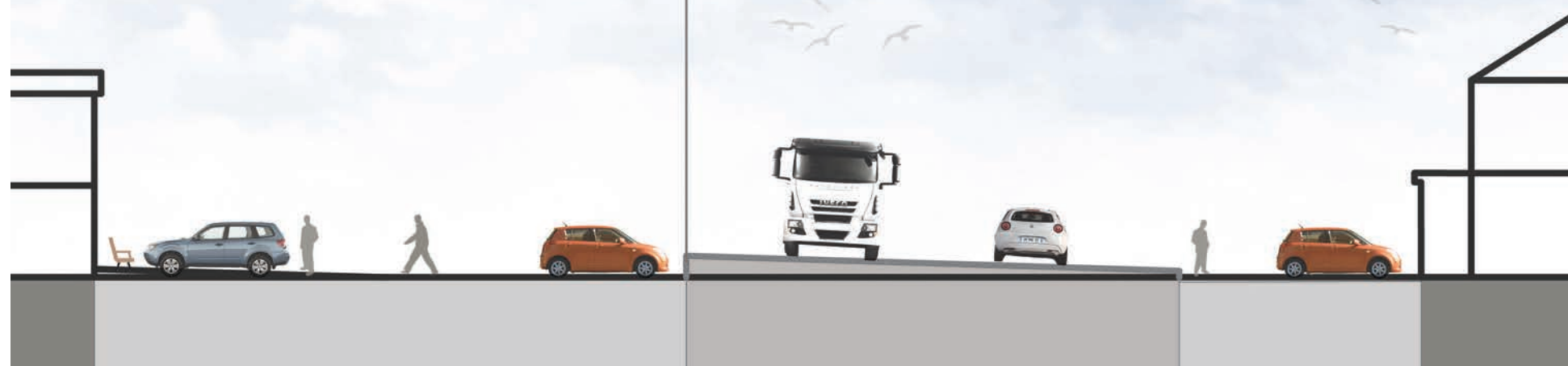


Fig. 5.116. Snittoppriss som viser dagens situasjon på E134 ved krysset E134/ Strondavegen. Dagens europaveg krever mye areal og er en barriere for myke trafikanter.

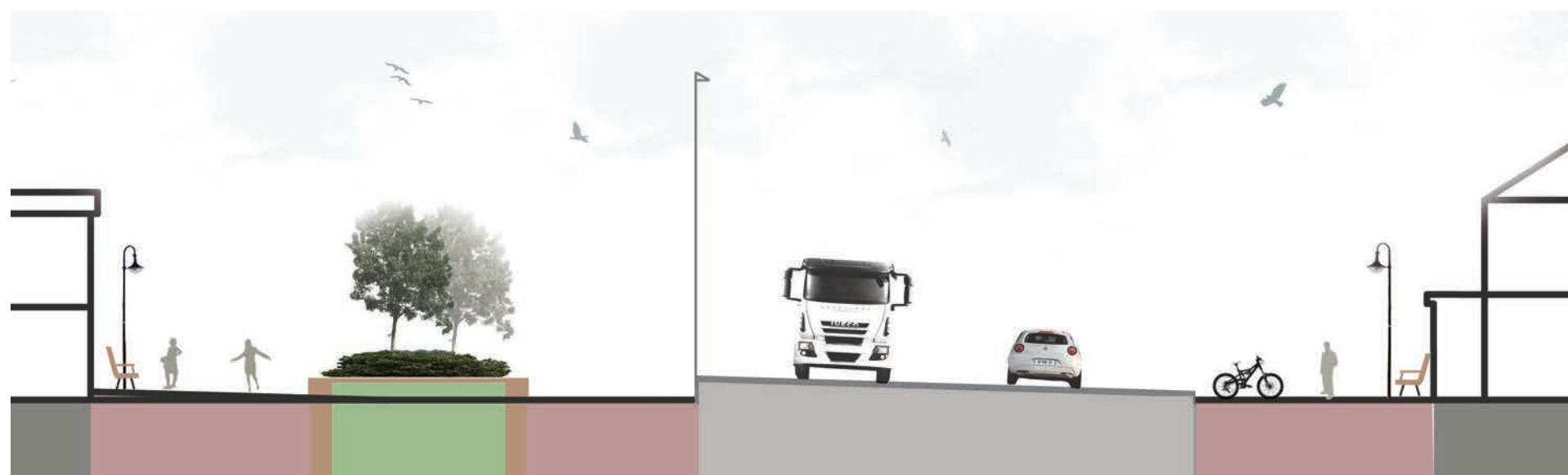


Fig. 5.117. Snittoppriss som viser situasjonen om 5 år. Europavegen går fortsatt gjennom sentrum, men sidearealene er forbeholdt myke trafikanter.



Fig. 5.118. Snittoppriss som viser situasjonen om 20 år. Europavegen er lagt utenfor sentrum og dagens trasé er omgjort til sentrumsgate.

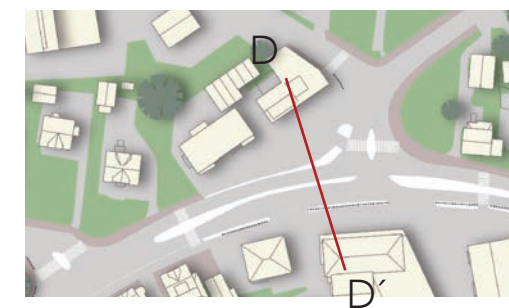


Fig. 5.119.

Krysset i dag

Dagens E134 bærer preg av å være mer en veg enn gate. Ved krysset E134/ Strondavegen oppleves europavegen som en spesielt stor barriere for gående og syklende da den er oppbygd med kurvatur.



Fig. 5.120.

Krysset om 5 år

Etter gjennomføring av sentrumsruten vil myke trafikanter inneha et mer definert areal. E134 vil fortsatt prege området.

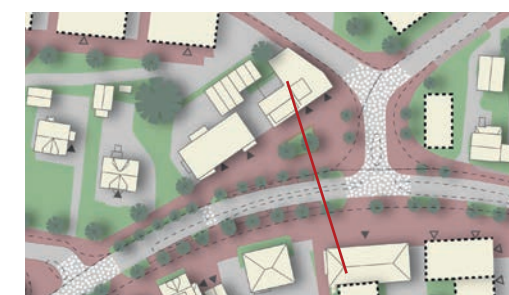


Fig. 5.121.

Krysset etter ny E134 utenfor sentrum

Området vil først få utløst sitt potensial etter at E134 er flyttet. Vegen skal fortsatt være bred nok til at lastebiler og traktorer kan møtes uten problemer. Ny vegbredde er 6,5 meter, i henhold til Årsdøgntrafikk på strekningen (N100).

Etnesjøen i dag // 5 år // 20 år //



Fig. 5.122. Etnesjøen, dagens situasjon.



Fig. 5.123. Etnesjøen, mulig situasjon 5 år fram i tid.



Fig. 5.124. Etnesjøen, mulig situasjon 5 år fram i tid.

Etnesjøen i dag

- Snarveg
- Fortau/ gangveg
- Gangfelt, eksisterende

Etnesjøen om 5 år



- Midlertidig forbindelse
- Snarveg
- Fortau/ gangveg
- Gangfelt, eksisterende
- Ny opphøyd kryssning

Etnesjøen om 20 år

Figurene til venstre viser Etnesjøen i dag, om 5 år og Etnesjøen om 20 år, etter flytting av E134.

- Snarveg
- Fortau/ gangveg
- Dagens gangfelt
- Gangfelt, nytt eller flyttet
- Opphøyd kryssning
- Spesielt viktig opphøyd kryssning som krever mer inngående detaljplanlegging

Utvikling av nettverk myke trafikanter



Fig. 5.125. Dagens fragmenterte nettverk av forbindelser for myke trafikanter.



Fig. 5.126. Nettverk for myke trafikanter om 5 år.

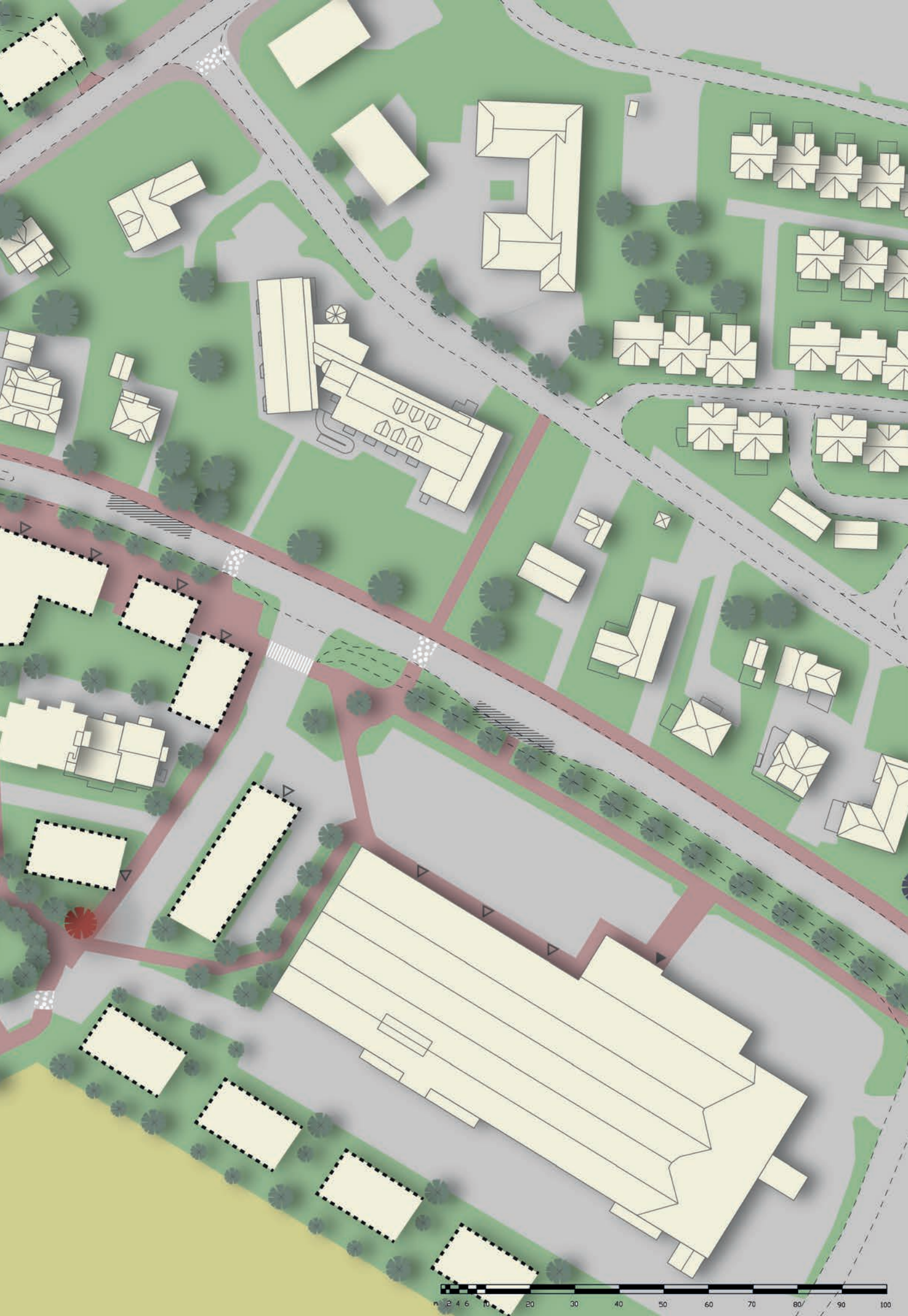


Fig. 5.127. Nettverk for myke trafikanter om 20 år. Dagens gangfelt over europavegen er ertattet av flere opphøyd kryssninger. Mindre gjennomgangstrafikk kan muliggjøre en større interaksjon mellom de ulike trafikantgruppene.

TILTAK ETTER
FLYTTING AV
E134



Opphøyd kryssning
myke trafkanter



KAIEN - ETNE SENTER

FRAMTID

(E134 lagt utenom og Etnesjøen fortettet)



20 ÅR

Illustrasjonsplanen viser hvordan Etnesjøen kan se ut om år, med E134 lagt utenfor tettstedet og dagens vegtrase omgjort til en attraktiv sentrumsgate. Illustrasjonsplanen viser hvilket fortettingspotensial som ligger innenfor gangavstand i sentrum. Busslommer kan fungere som "kiss & ride" hvor foreldre kan slippe av barna på veg til skolen. Med mindre gjennomgangstrafikk er det mulig å anlegge flere krysninger for myke trafikanter.

Fortetting vil avhenge av behovet for boliger og lokaler.

Stiplede linjer markerer omrisset av dagens vegsystem.

- | | | | |
|--|------------------|--|---|
| | Vann | | Nytt tre |
| | Bygg | | Nytt bygg |
| | Steinmur | | Inngang bygg |
| | Trebrygge/ kai | | Ny inngang bygg |
| | Fortau | | Svingbru |
| | Veg | | Gummidekke |
| | Hard flate | | Amfi |
| | Grønn flate | | Nytt fortau/ sone ferdsel myke trafikanter Ikke tillatt for motorkjøretøy |
| | Dyrket mark | | Busslomme |
| | Opphøyd gangfelt | | Omriss av tidligere vegbane |
| | Opphøyd krysning | | |



Målestokk 1:1000

Fig. 5.128. Illustrasjonsplan over Etnesjøen og sentrumsruten om 20 år. E134 er lagt utenfor sentrum.

DRØFTING OG OPPSUMMERING - KAPITTEL 5

Gjennom utformingskapittelet har målet vært å synliggjøre tiltak og muligheter for myke trafikanter i Etnesjøen. Mye av kapittelet er viet sentrumsruten og de ulike sekvensene med tilhørende snitt og illustrasjoner. Utforming av en rundløype alene gjør det ikke nødvendigvis mer attraktivt å gå eller sykle i Etnesjøen. Forbindelsene og snarvegene på tvers er en like viktig faktor for at myke trafikanter skal finne det attraktivt å bevege seg rundt i Etnesjøen.

Samtidig må en være klar over at en planlegger for myke trafikanter i et lite tettsted og ikke for myke trafikanter i en stor, tett by hvor det bor titusener innenfor en kilometers radius. I Etne bør tre av fire utenfor tettstedet Etnesjøen med tilhørende boligfelt, disse må fortsatt få muligheten til å benytte bilen til nødvendige ærend. Denne oppgaven fokuserer på hvordan en kan gjøre ulike tiltak slik at småkjøring med bil fra funksjon til funksjon over korte avstander i sentrum ikke alltid blir førstevalget, men at gåing og sykling i mange tilfeller kan bli et bedre alternativ. I *Nasjonal gåstrategi* fra Statens vegvesen ble det påpekt at over 50% av alle daglige reiser mellom 1992 – 2009 ble gjennomført med bil (Berge et al, 2009, s.54).

Avstander har også noe å si for folks reisevaner. På turer over 1,4 kilometer er det flere som velger å bevege seg rundt med bil enn til fots, og nesten en tredjedel av alle bilturer er på under tre kilometer (Berge et al, 2009, s.57). Til sammenlikning er sentrumsruten cirka en kilometer lang. Det tar en vanlig person rundt fire minutter å gå fra Bunnpris ved det gamle torget til Etne senter. Da er det unødvendig at bilen skal være det mest foretrukne transportmiddelet og ta opp verdifullt sentrumsareal. Disse kan heller benyttes til bedre tilrettelegging for myke trafikanter, samt fortetting med boliger og ulike funksjoner.

Målet med dette kapittelet har vært å vise hvilke muligheter og grep som bør iverksettes for å få opp andelen myke trafikanter i Etnesjøen. Jeg har også valgt å ha med et

fremtidsperspektiv med Etnesjøen om 20 år hvor sentrum er fortettet og dagens europaveg er lagt utenom tettstedet. Fortettingen vil avhenge av behovet for nye boliger og lokaler.

Mange av tiltakene kan gjøres uavhengig av dagens europaveg, eksempler på dette er opprustning av Sjoarvegen, opprustning av sjøfronten og anleggelse av gangveg fra Etne senter til Gjerde kirke. På illustrasjonsplanene har jeg valgt å markere gangarealer i en rød farge for å tydeliggjøre sonene for myke trafikanter. Rødfargen betyr ikke nødvendigvis at gangarealer bør farges røde, men at arealene må være tydelig merket.

Jeg har valgt å beholde noen av dagens gangfelt over E134 i sentrum i den kortsiktige planen da veien først kan bygges helt om etter at ny veg står ferdig utenfor sentrum. Det har derfor føltes unødvendig og lite hensiktsmessig å flytte gangfeltet som krysser E134 ved Sjoarvegen da dagens gangfelt har tilfredsstillende kravene til universell utforming og veien først kan bygges helt om etter at E134 er flyttet. På deler av strekningen gjennom Etnesjøen har europavegen trafikkøyer som gir økt vegbredde, men er sikrere for myke trafikanter som kun trenger å forholde seg til en trafikkretning av gangen. Trafikkøylene vil først bli fjernet når E134 er lagt om.

Det har vært vel så spennende og desto mer utfordrende å se på tiltak som kan gjøres i sammenheng med dagens europaveg gjennom Etnesjøen. Ofte er det ikke store tiltak som skal til; større plass til fotgjengere og et mer definert skille mellom myke trafikanter og bilister samt inngangssoner prioritert for myke trafikanter. Dette er tiltak som kan gi økt attraktivitet for ferdsel og opphold.

Det å gå i dybden på utforming av krysset E134/ Tonganevegen er en masteroppgave i seg selv da krysset er komplekst med mange ulike brukergrupper. Utforming av krysset krever mer inngående detaljplanlegging. Denne

oppgaven viser en av mange ulike løsninger for håndtering av myke trafikanter i området. I Etnesjøen handler det om å gjøre tiltak som gjør at myke trafikanter føler seg trygge, verdsatt og prioritert. Først da kan det å ferdes til fots eller med sykkel føles mer attraktivt. En satsning på myke trafikanter i Etnesjøen kan være et viktig tiltak for å revitalisere sentrum.



Fig.5.129. Logo sentrumsruten



KAP 6 - AVSLUTNING & DRØFTING

Figur 6.01. Oppmerking på gangbroen over Trondheim Sentralbanestasjon.

FRA OPPGAVEPROSESSEN



Fig. 6.02. Befaring til Norheimsund sammen med representanter fra Etne, august 2016.



Fig. 6.03. Min masterplass ved NMBU. Digitalisering av registreringer i Etnesjøen.



Fig. 6.04. På veg til Etne i februar 2017. Folgefonna skimtes oppe til høyre, Etnesjøen ligger midt i bildet (se markering).

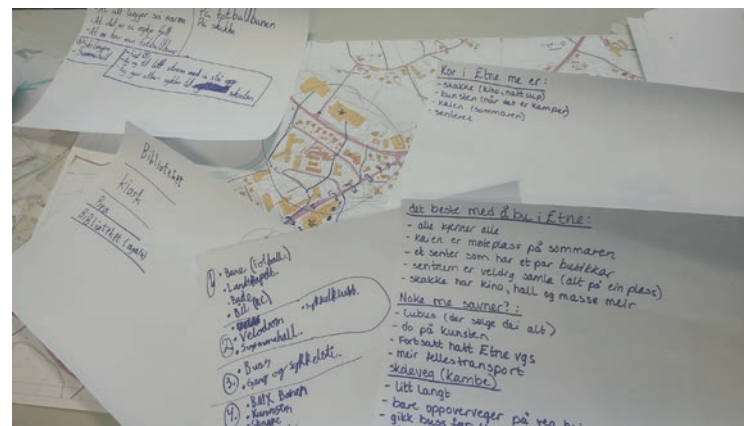


Fig. 6.05. Innspill fra elever ved Enge skole under utferd i februar.

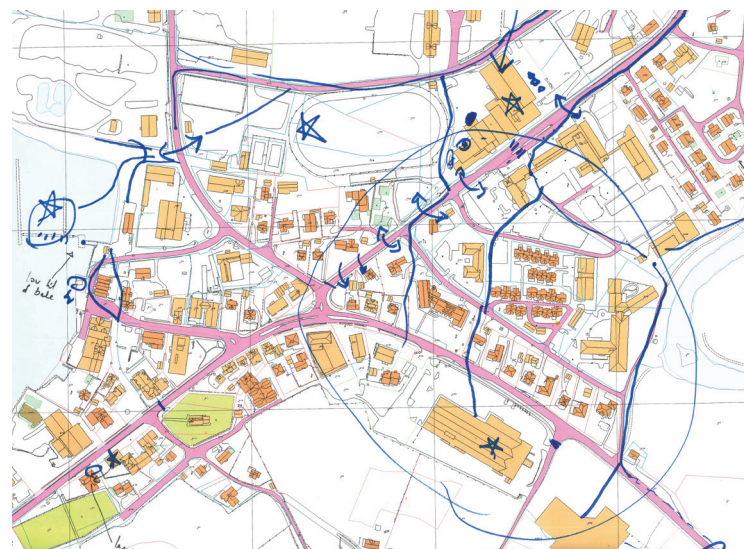


Fig. 6.06. Registrering av snarveger og målpunkt hos barn og unge i Etnesjøen.



Fig. 6.07. Registrering av belysning i Etnesjøen, august 2016.



Fig. 6.08. Tidlig skisse som viser mulighetene for ny gateutforming i Sjoarvegen.



Fig. 6.09. Tidlig ideskitse som viser mulig amfi i Sjoareset.



Fig. 6.11.

I arbeidet med masteroppgaven har jeg tatt 1500 bilder og vært på to utferder til Etnesjøen.

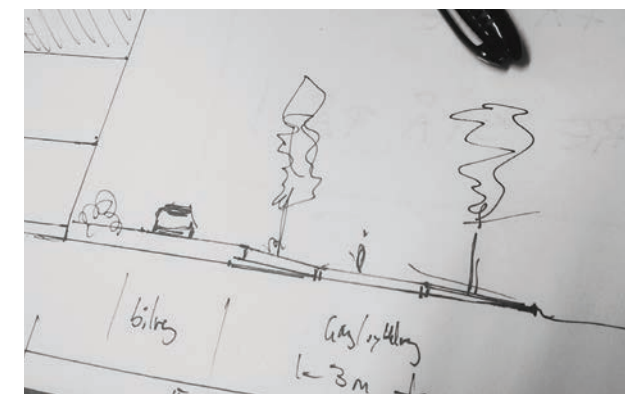


Fig. 6.10. Skisse over mulig ny gangveg i sekvensen landskapsruten.

OPPSUMMERING OG KONKLUSJON

Hovedproblemstillingen i denne masteroppgaven har vært hvilke tiltak som bør gjøres for at et bilbasert tettsted som Etnesjøen kan bli mer gang- og sykkelvennlig. På bakgrunn av utferder, kartlegging, registrering, møter, spørreundersøkelse og analyser har jeg utarbeidet 3 hovedstrategier (S.69) og 16 prinsipper (se fig. 4.011) for tiltak knyttet til myke trafikanter i Etnesjøen.

Etnesjøen er et forholdsvis kompakt tettsted, hvor de fleste funksjoner kan nås innenfor 10 minutters gangavstand (se fig. 5.006). Barrierer for myke trafikanter og biltrafikk preger tettstedet i dag (s. 53). Fra registreringene (s. 56) kom jeg fram til at gående og syklende ofte gikk utenfor gangfeltet når de skulle krysse vegen (se fig. 1.01). Enkelte av dagens gangfelt og gangveger er ikke etablert på de stedene hvor folk opplever det som attraktivt å ferdes (se fig 3.129). Kantsoner i Etnesjøen er ofte forbeholdt parkerte biler, selv om myke trafikanter finner disse attraktive for opphold (se fig. 3.101). Enkelte steder langs E134 mangler fortau. Resultatet er at myke trafikanter enten tvinges ut i vegbanen (se fig. 2.068) eller må gå tett inntil trafikkert veg.

Da jeg selv gikk mellom det gamle torget og Etne senter, følte avstanden lengre enn de knappe 400 meterne. Dette har sammenheng med hvilke inntrykk en møter og opplever langs ruten, store forhold og monotone fasader gjør gåturen lite innbydende (Gehl, 2010, s. 53).

For å gjøre ruten mer attraktiv for myke trafikanter, foreslår jeg å anlegge en rundløype inndelt i sekvenser, forbeholdt myke trafikanter. Tanken er å la hver sekvens fortelle en historie tilknyttet stedet og dermed gjøre ruten mer opplevelsesrik.

Ruten bygger på de tre strategiene kompakthet, gode tverrforbindelser og gode forbindelser ut til landskapet samt 16 prinsipper for myke trafikanter.

Rundløypen knytter sammen viktige uterom i Etnesjøen og kan bidra til å aktivisere disse (se fig. 5.007). Et hovedgrep med rundløype er ikke nødvendigvis nok for å få flere til å gå og sykle i Etnesjøen. Derfor er det utarbeidet 16 prinsipper som det også bør tas hensyn til ved tilrettelegging for myke trafikanter.

Midlertidige tiltak kan også være med på å aktivisere uterom i Etnesjøen og gjøre ferdsel og opphold mer attraktivt. Summen av tiltak kan bidra til at flere velger å gå og sykle i Etnesjøen. Det er likevel viktig å tenke funksjonsblanding og ha attraktive målpunkt og funksjoner i et sentrum slik at folk har en grunn til å bevege seg dit.

Potensialet for tilrettelegging med hensyn på myke trafikanter er stort. Det er ikke alltid store tiltak som skal til, som planlegger må en huske den menneskelige skala når en skal utforme fremtidens tettsteder og byer. Rundløypen vil ikke være et fullgodt alternativ for myke trafikanter før E134 er flyttet utenfor sentrum. Først da kan en redusere kjørebredden på E134 og anlegge opphøyde gangfelt over den.

Kritiske refleksjoner

I arbeidet med oppgaven har jeg kanskje latt dagens E134 sette for mange begrensninger for meg og ikke utfoldet meg nok med hensyn på utforming og ideer. I etterkant hadde det vært spennende med enda flere tiltak som kan anlegges samtidig som E134 fortsatt går gjennom sentrum. Samtidig vil det fortsatt være tungtrafikk som kjører gjennom Etnesjøen på veg til industriområdet Tongane med sand, grus og pukk.

Jeg har hatt to utferder til Etnesjøen; i august 2016 og februar 2017. Selv om disse utferdene var innholdsrike og effektive, burde jeg kanskje lyttet enda mer til lokalbefolkning og hatt flere workshops samt intervjuer for å komme fram til enda bedre løsninger. Men tidsbegrensning er også et aspekt ved en masteroppgave, og jeg føler jeg har jobbet jevnt og strukturert.

Vegen videre

For videre forskning hadde det vært spennende å gå mer i dybden på atferd til myke trafikanter i ulike gater og kryss for å se om atferden endres ut fra type kryss og type veg. Det hadde også vært spennende å sammenlikne og registrere atferd til myke trafikanter gjennom årstidene og gjort intervjuer av de som ferdes.

I tillegg hadde det vært interessant å gjort et *ungdomstråkk* og *eldretråkk*; det vil si å kartlegge bevegelsesmønsteret til flere brukergrupper. Jeg håper registreringer fra krysset mellom E134 og Strondavegen samt masteroppgaven kan være et ledd i å få Etnesjøen enda mer tilrettelagt og attraktivt for myke trafikanter. I tillegg kan strategiene og prinsippene også anvendes i andre tettsteder, som et ledd i å øke andelen myke trafikanter.



Fig. 6.12.

REFLEKSJON

I arbeidet med denne masteroppgaven har jeg blitt nærmere kjent med en landsdel og steder som til nå har vært ukjent for meg. Jeg er takknemlig for at Etne kommune søkte etter et samarbeid med en masterstudent gjennom linjeforeningen Terra Forma sine nettsider på NMBU. Jeg visste knapt hvor Etne lå før jeg tok kontakt, å kunne jobbe med et helt nytt sted var desto mer motiverende, utfordrende og spennende. Helt fra første stund har det vært en god kontakt mellom meg og representantene for prosjektet «Etnesjøen 2020».

Opgaven har virkelig fått øyene mine opp for viktigheten av å tilrettelegge for myke trafikanter, og at det ikke alltid er store grep som skal til. Det er viktig å ta utgangspunkt i de kvalitetene som allerede eksisterer. I Etnesjøen er det enkelte steder bare 50 meter med fortau som skal til for at gående og syklende skal få en litt tryggere og mer attraktiv bevegelsesrute.

Gjennom observasjoner jeg gjorde i Etnesjøen fant jeg ut at mange krysset utenom enkelte gangfelt i Etnesjøen, og at folk var villige til å bevege seg langs en trafikkert europaveg uten fortau for å spare noen sekunder. Observasjoner av folks bevegelsesmønster har vært en av de viktigste lærdommene fra oppgaven. Etter oppgaven legger jeg ekstra godt merke til hvordan folk beveger seg i det offentlige rom.

Like interessant som å observere folks bevegelsesmønster, er det å se på årsakene til hvorfor folk går der de går. Å følge etter personer for å se hvilken rute de valgte var kanskje en noe utradisjonell metode, men for meg var det viktig i arbeidet med å finne løsninger. En bør selvsagt være diskret og kunne observere på avstand, på den måten unngår en at en regelrett trækker i fotsporene og trenger seg inn på ukjente mennesker.

Som ny og ukjent i Etnesjøen må jeg innrømme at jeg benyttet alle metoder jeg hadde for hånden for å kartlegge stedet i forhold til min oppgave. Å forstå helheten og sammenhengen i Etnesjøen kun etter to besøk kan vanskelig la seg gjøre, men friske øyne fra noen utenifra kan ofte tilføre noe positivt. Etter denne oppgaven mener jeg at jeg fått synliggjort hvordan det er å være myk trafikanter i Etnesjøen.

Etter å ha dykket ned i problemstillingene i sentrum, dukket etter hvert muligheten opp for å lage en attraktiv rute for myke trafikanter. I dagens Etnesjøen var det meste tilrettelagt for bilister og kjørende. En attraktiv og kort rundløype var noe jeg opplevde som et savn i Etnesjøen. Det å kunne knytte den gamle og den nye delen av tettstedet sammen gjennom bedre forbindelser, var noe som jeg fattet interesse for.

Samtidig er det viktig å være kritisk til eget grep; å bygge en løype i seg selv trenger ikke å være nok for å få flere i bevegelse og aktivitet. Rundløypen bør være flerfunksjonell for å oppleves som attraktiv; det vil si at den bør dekke flere behov som folk skulle ha. Med flerfunksjonell mener jeg at en kan nå flere opplevelser og funksjoner langs løypen. Det kan for eksempel være gåing til og fra jobb, skole, sykkeløype, turløype, joggeløype, joggeløype, pensjonistløype med mer.

Løypen kan samtidig fungere som en arena for læring, aktivitet, sosiale sammenkomster, opplevelser og kulturelle innslag. Derfor har jeg valgt å dele rundløypen inn i ulike sekvenser, for å gi løypen et større innhold og en sterkere identitet. Rundløypen kan være en brikke i arbeidet med bedre tilrettelegging for myke trafikanter i Etnesjøen. Om noen av ideene fra oppgaven kan bli til fysiske tiltak i virkeligheten, så er det meget spennende.

Prosessen med oppgaven har vært arbeidsom, utfordrende og lærerik. I etterkant ser jeg at jeg ikke har holdt meg helt til fremdriftsplanen, selv om det har vært et nyttig verktøy. Enkelte prosesser har tatt mer tid enn først antatt og jeg har ofte jobbet med flere deler samtidig i stedet for å jobbe med ett kapittel om gangen. Dette gjenspeiler det typiske med prosjektarbeid – at ny lærdom kommer til gjennom hele prosessen, og at planleggingen derfor går i sirkler både framover og bakover. Figuren under illustrerer dette.



Fig. 6.13.

Gjennom erfaring har jeg lært at jeg jobber best under press og tåler korte tidsfrister. Derfor har arbeidet med oppgaven gått lettere jo flere brikker som har kommet på plass. I etterkant ser jeg at januar måned var lite produktiv, men at mange samtaler og undersøkelser foregikk da. Jeg produserte en del tekster, men hadde ennå ikke landet en struktur og klar problemstilling for oppgaven. Samtidig visste jeg at oppgaven skulle dreie seg om myke trafikanter, og min andre befarings til Etne i februar var til stor inspirasjon og hjelp i det videre arbeidet.

Hovedgrepet i denne oppgaven dreier seg om en rundløype som er forbeholdt myke trafikanter. Gjennom å styrke forbindelsene for myke trafikanter i Etnesjøen og definere en mer ryddig struktur for ulike mobilitetsgrupper, kan Etnesjøen bli et mer attraktivt sted å gå og sykle i. Løsningsforslaget bygger på egne, utarbeidete prinsipper som er et resultat av funn i analysedelen. Når en skal planlegge for myke trafikanter, er det viktig å bygge på stedets særtrekk og karakter for at løsningene skal bli så attraktive som mulig å benytte.

I arbeidet har dagens europaveg gjennom Etnesjøen vært en real nøtt å knekke. Europaveg- standarden setter begrensninger på hvilke tiltak som er mulig å gjennomføre. At det er vedtatt flytting av E134, gir imidlertid en del framtidige muligheter, også i dagens situasjon. Det er behov for flere og bedre krysninger av E134 for myke trafikanter. Jeg har valgt å skille mellom tiltak for når vegen fortsatt går gjennom sentrum av Etnesjøen, og et fremtidsperspektiv som viser mulighetene for gateutforming i Etnesjøen når europavegen er lagt utenfor tettstedet. Når E134 er lagt om får trolig dagens europaveg gjennom sentrum status som fylkesveg.

Det har vært viktig å vise de mulighetene som finnes for myke trafikanter i Etnesjøen, selv om europavegen ligger i sentrum da kommunen er veldig interessert i innspill om dette. Dagens europaveg er både en styrke og en svakhet for Etnesjøen; den bidrar til at flere stopper i Etnesjøen, men gir også mye støy og støv og er ikke utformet som en sentrumsgate i dag.

Om jeg skulle gjort noe annerledes så ville jeg gjort flere intervju av sentrale aktører i Etnesjøen som vil bli rammet av tiltakene i denne oppgaven, slik som næringsdrivende langs ruta og industribedriftene på Tongane. I en videre prosess hadde det vært naturlig å ta med og drøfte innspill fra disse aktørene, dette kunne ha gitt et enda bedre løsningsforslag. Det hadde også vært interessant med flere workshop og flere spørreundersøkelser i Etnesjøen, noe som hadde nådd enda flere brukergrupper og målgrupper.

Samtidig er det tidsbegrensning på oppgaven. Jeg vil hevde at oppgaven har vært mer jobb enn de 30 studiepoengene tilsier da jeg allerede gjorde en del arbeid i fjor høst med utferd, registreringer og spørreundersøkelse. Samtidig har jeg lært gjennom studiet at antall studiepoeng sjelden gir et riktig bilde av den arbeidsinnsatsen som kreves. I etterkant er jeg bare glad for at jeg startet arbeidet med oppgaven såpass tidlig, da innsamling av data, litteratur og bakgrunnsmateriale tar tid.

Når jeg nå avslutter mitt arbeid, sender jeg stafettspinnen videre til Etne kommune og håper oppgaven kan være til inspirasjon og skape debatt og engasjement om videre tilrettelegging for myke trafikanter og sentrumsutvikling i Etnesjøen.



Fig. 6.14. Parti fra Etnesjøen mot Gjerde.

*"Bakom denne store svingen
på ein ukjend framtidsveg
ventar det kan henda ingen
som kan styra dine steg.
Kva du gjer og kva som hender,
kor du fer og koss det ender
- det er berre opp til deg."*

*Ingvar Moe, 1936 - 1993, forfatter og lyriker fra Etne.
(ordtak.no, 2017)*

KILDELISTE

Amundsen, I. (2014). *Vegen i landskapet – Om vakre veger*. Statens vegvesens rapporter nr.300. Oslo: Vegdirektoratet, 234s

Berge, G. /Haug, E./Marshall, L.(2012). *Nasjonal gåstrategi – strategi for å fremme gåing som transportform og hverdagsaktivitet*. Statens vegvesens rapporter nr.87. Oslo: Vegdirektoratet. S.179.

Bjergo, (2016). *Hvorfor en melding og bærekraftige byer og tettsteder*. Artikkel, internett. Tilgjengelig fra <http://www.byerogdistrikter.no/hvorfor-en-melding-om-byer-og-distrikter/> (lest 05.04.2017)

Boasson, E. (1997). *By for folk – bilen ut!* Et hefte om arealplanlegging og parkeringspolitikk i byområder. Bergen. Natur og ungdom. 15s.

Brekke, N. (1993). *Kulturhistorisk vegbok Hordaland*. Kulturlandskapsenteret, Hordaland Fylkeskommune. 3.opplag. Bergen: Nord 4 bokforlag. 489s.

Brekke, N. (2001). *Kulturhistorisk vegvisar Etne*.1.utg. Etne: Nord 4 bokforlag. 272s.

Butenschøn, P. (2012). *Norske gater og plasser*. 1.utg. Oslo: Forlaget Press. 320s.

Dahlman, I. (2005). *Gåboka*. Miljøseksjonen, Vegdirektoratet. 1.utg. UTBpublikasjon.40s.

Direktoratet for naturforvaltning (2003). *Grønn by...arealplanlegging og grønnstruktur*. Håndbok 23 – 2003. 108s. Tilgjengelig fra <http://www.miljodirektoratet.no/old/dirnat/attachment/384/DN-h%C3%A5ndbok%2023-2003.pdf> (lest 03.10.2016)

Espelund, M./ Amundsen, K. (2012). *Nasjonal sykkelstrategi 2014 -2023*. Statens vegvesens rapporter nr. 7. Oslo: Vegdirektoratet. 45s.

Etne kommune (2014). *Detaljreguleringsplan for Gjerde næringsområde II*. Saksframlegg, Etne kommune. 6s. Tilgjengelig fra <http://www.custompublish.com/getfile.php/2625698.1510.yerbxcwve/VEDTAK+GJERDE+KJ%C3%98PESENTER.pdf?force=1&3&> (lest 15.03.2017).

Etne kommune (2015). *Vedtak av trasèval i Etne kommune for kommunedelplan E134 Bakka i Etne kommune - Solheim i Vindafjord kommune* (internett). Tilgjengelig fra <http://www.etne.kommune.no/kommunedelplan.375720.nn.html> (lest 15.03.2017)

Etne kommune (2016). *Folkehelse for Etne kommune -2016*. Rapport. 40s. Tilgjengelig fra <http://www.etne.kommune.no/folkehelse-oversikt.383887.nn.html> (lest 05.01.2017).

Fjeldhus, P./ Fossnes, E. (2016). *Bystrukturelle forhold som genererer byliv- en metodisk tilnærming -prosjektområde Skøyen*. Masteroppgave. Ås: Institutt for landskapsplanlegging, NMBU. 254s.

FutureBuilt (2015). IDÉKATALOG: Get a bike. Break Free! 50 løsninger for bedre sykkelbyer. Oslo: FutureBuilt. 116s.

Gehl, J. (2010). *Byer for mennesker*. 1.utg. København: Bogværket. 273s. ill. pp.

Haraldsen, I.M.(2017). *Frå jubel til frustrasjon*. Grannar, 24.04.2017, s. 5. (lest 01.05.2017).

Helgesen, G.M. (2016). *Den handlekraftige kommunen* Temahefte, Kommunesektorens organisasjon. 64s. Tilgjengelig fra <http://www.ks.no/contentassets/317004035a4e44bb8629c144fd8bcb1a/temahefte---politikeropplring-11.11.16---11.00---nett.pdf> (lest 05.04.2017).

Helsedirektoratet (2017). *Definisjon folkehelse*. Tilgjengelig fra <https://helsedirektoratet.no/folkehelse> (lest 28.03.2017)

Hester, R.T. (2006). *Design for Ecological Democracy*. 1. utg. Massachusetts: Massachusetts Institute of Technology. 509s. ill.pp.

Hjorthol, R./ Engebretsen, Ø./ Uteng, T. (2014). *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – nøkkelrapport*. TØI rapport 1381. Oslo: Transportøkonomisk institutt. 158s.

Karlsson, J./ Ståhle, A./ Tranquist, J./ Aadland, A. (2008). *Aktivitetshåndboken – fysisk aktivitet i forebygging og behandling*. Rapport IS -1592. Helsedirektoratet. 624s. Tilgjengelig fra <https://helsedirektoratet.no/Lists/Publikasjoner/Attachments/463/Aktivitetshandboken-IS-1592.pdf> (lest 25.01.2017).

Kommunal – og moderniseringsdepartementet (2016). *Byrom – en idehåndbok. Hvordan utvikle byromsnettverk i byer og tettsteder*. Idehåndbok. Oslo: kommunal- og moderniseringsdepartementet. 108s. Tilgjengelig fra https://www.regjeringen.no/contentassets/c6fc38d76d374e77ae5b1d8dcd92a/byrom_idehandbok.pdf (lest 23.01.2017).

Kulturminnesok.no (2017). *Gjerde lokalitet 3.Bosetning- aktivitetsområde*. Tilgjengelig fra <https://kulturminnesok.no/minne/?queryString=https://data.kulturminne.no/askeladden/lokalitet/130868> (lest 20.04.2017)

Lid, I.M. (2013). *Universell utforming – verdigrunnlag, kunnskap og praksis*. 1.utg. Oslo: Cappelen Damm. 192s.

Lillebye, E. (2014). *Introduksjon til gateplanlegging*. Statens vegvesens rapporter nr. 250. Oslo: Vegdirektoratet. 95s.

Lovdata.no (2011). *Lov om folkehelsearbeid (folkehelseloven)*. Helse- og omsorgsdepartementet. Tilgjengelig fra <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2011-06-24-29> (lest 24.01.2017).

Lund, E. (1997). *Historie 8*. 1. utg. Oslo: H. Aschehoug & Co (W.Nygaard). 161s.

Lundgaard, H. (2012). *En bønn for byen*. *Aftenposten* (internett), 11.nov. Tilgjengelig fra <http://www.aftenposten.no/nyheter/iriks/En-bonn-for-byen-7042326.html> (lest 13.01.2017)

Mellemstrand, C. (2011). Felleskjøpet vil bygge ned den beste matjorda i Etne. Tilgjengelig fra <http://www.norsklandbruk.no/norsk-landbruk/felleskjopet-vil-bygge-ned-den-beste-matjorda-i-etne/> (lest 23.01.2017).

Nordahl, B. (1999). *Tid tilbrakt i boligområdet – analyse av beboergruppers opphold ute i områder med ulik utforming og bebyggelse*. Oslo: Norges byggforskningsinstitutt. 43s. Tilgjengelig fra <https://www.sintefbok.no/book/index/246> (lest 20.03.2017)

North Carolina State University. (1997) *The principles of universal design*. Tilgjengelig fra: https://www.ncsu.edu/ncsu/design/cud/pubs_p/docs/poster.pdf (lest 11.01.2017)

Næss, P./Sandberg, S./Thorèn, A. (1996) *Prinsipper og mål for bærekraftig byutvikling*. 1.utg. Oslo: Norsk institutt for by- og regionforskning. 92s.

Ordtak.no (2017). *Ingvar Moe – siterte sitater*. Tilgjengelig fra <http://www.ordtak.no/index.php?fn=Ingvar&en=Moe> (lest 25.04.2017).

Plan- og bygningsetaten (2011). *Belysningsplan for Oslo sentrum*. Plan- og bygningsetaten, Oslo Kommune. 54s. Tilgjengelig fra <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/131597/Innhold/Plan%2C%20bygg%20og%20eiendom/Veiledere%2C%20normer%20og%20skjemaer/Belysningsplan%20for%20Oslo%20sentrum.pdf> (lest 08.10.2015)

Riksantikvaren (2016). *Kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse i Hordaland*. Rapport. Oslo: Riksantikvaren. 36s. Tilgjengelig fra <http://www.riksantikvaren.no/Aktuelt/Nyheter/Kulturhistoriske-landskap-i-Hordaland> (lest 18.02.2017).

Skjelbreid, K.B. (2015). *Park(ing) day 2015*. Artikkel, Magasinet Kote (internett). Tilgjengelig fra <http://www.magasinetkote.no/artikler/2015/9/17/parking-day-2015> (lest 25.04.2017).

Statens vegvesen (2013). *Veg- og gateutforming – håndbok N100*. Oslo: Vegdirektoratet. 174s.

Statistisk sentralbyrå. (2016). 0211 *Etne*: Statistisk sentralbyrå. Tilgjengelig fra <http://ssb.no/kommunefakta/etne> (lest 18.01.2016).

Stoltenberg, C./ Grøholt, E. (2016). *Folkehelseprofil 2016 Etne*. Oslo: Folkehelseinstituttet. 4s. Tilgjengelig fra <http://khp.fhi.no/PD-FVindu.aspx?Nr=1211&sp=1&PDFaar=2016> (lest 23.01.2017).

Store norske leksikon. (2016). *Etne*. Forfattet av Geir Thorsnæs. Tilgjengelig fra <https://snl.no/Etne> (lest 18.01.2017).

Snl.no, (2016). *Etnesjøen*. Forfattet av Geir Thorsnæs. Tilgjengelig fra <https://snl.no/Etnesjoen> (lest 18.01.2017).

Sælensminde, K. (2008). *Positive effekter av fysisk aktivitet – en konkretisering av veien mot mer fullstendige samfunnsøkonomiske analyser*. Rapport IS-1562. Oslo: helsedirektoratet. 17s. Tilgjengelig fra <https://helsedirektoratet.no/Lists/Publikasjoner/Attachments/617/Positive-helseeffekter-av-fysisk-aktivitet-IS-1562.pdf> (lest 25.01.2017).

Sælensminde, K./ Torkildseng, E. (2010). *Vunne kvalitetsjusterte leveår (QALYs ved fysisk aktivitet)*. Rapport IS -1794. Oslo: Helsedirektoratet. 17s. Tilgjengelig fra <https://helsedirektoratet.no/Lists/Publikasjoner/Attachments/92/Vunne-kvalitetsjusterte-levear-qalys-ved-fysisk-aktivitet-IS-1794.pdf> (lest 25.01.2017).

Thoren, K. (2014). *Bærekraftig byutvikling? Blågrønne strukturer og klimaforandringene*. Arkitektur N, 5/14. S.82 -89.

Thoren, K. / Nyhus, S. (1994). *Planlegging av grønstruktur i byer og tettsteder*. Håndbok 6. Oslo: Direktoratet for naturforvaltning. 34s.

TØI (2014). *Reisevaneundersøkelsen 2013/14 – samling av faktaark*. 22s. Tilgjengelig fra <https://www.toi.no/getfile.php/mmarkiv/Bilder/Faktark%20RVU%20%202013-2014.pdf> (lest 24.01.2017).

Vegvesen.no (2016). *Vedtok trasé for ny E134 Bakka-Solheim* (internett). Tilgjengelig fra <http://www.vegvesen.no/Europaveg/e134bakkasolheim/Nyhetsarkiv/vedtok-tras%C3%A9-for-ny-e134-bakka-solheim> (lest 18.03.2017).

Vegvesen.no (2017). *E134 Bakka-Solheim er ikke prioritert i Nasjonal Transportplan (NTP)* (internett). Tilgjengelig fra <http://www.vegvesen.no/Europaveg/e134bakkasolheim/Nyhetsarkiv/e134-bakkasolheim-er-ikke-prioritert-i-nasjonal-transportplan-ntp> (lest 04.05.2017).

Vivås, C. (2010). *Stadanalyse Etne*. Rapport. Bergen: Asplan Viak. 29s.

Østebø, I. (2008). *Etne vgs legges ned*. Artikkel, Hnytt. Tilgjengelig fra <https://hnytt.no/2016/10/04/etne-vgs-legges/> (lest 17.01.2017).

ANDRE KILDER

FOREDRAG

Waage, A. (2016). *Alle byer 10-minutters byer?* Foredrag ved Litteraturhuset, Oslo, 3. november 2016

KARTDATA

-Kartdatene er FKB-data i UTM35 Euref89 og er lastet ned fra Norgedigitalt januar 2016.

-Ortofoto er lastet ned fra Norgebilder.no, februar 2016.

Gunnar Tenge ved NMBU har skaffet kartdataene.

Alle figurer, inkludert foto, som ikke er ført opp i listen er tatt eller produsert av forfatteren.

Alle ortofoto i figurer er lastet ned fra norgebilder.no, februar 2016.

FIGURER KAP.1:

Fig. 1.02. Faksimile fra lokalavisen i Etne, *Grannar*, den 23.februar 2017. Tilgjengelig fra <https://web.retriever-info.com/services/archive/search> (23.02.2017).

Fig. 1.06. Avisutklipp fra Etne. Viser følgende artikler:

- 1. *Vegvesenet vil legge E134 vekk fra sentrum*. Tilgjengelig fra <https://www.nrk.no/rogaland/vegvesenet-vil-legge-e-134-vekk-fra-sentrum-1.12278912> (02.02.2017).
- 2. *Varslet om fare i dødkrysset*. Tilgjengelig fra <http://www.bt.no/nyheter/lokalt/Varslet-om-fare-i-dodskrysset-181227b.html> (02.02.2017).
- 3. *Rundkjøringer i Etne*. Artikkel i Haugesunds Avis, 28.10.2010, s. 10. Tilgjengelig fra <https://web.retriever-info.com/services/archive/search> (02.02.2017).
- 4. *Skiltar ned til 40 km/t*. Artikkel hentet fra Haugesunds Avis. Tilgjengelig fra <https://www.h-avis.no/nyheter/skiltar-ned-til-40-km-t/s/2-2.921-1.1760123> (02.02.2017).
- 5. *Omkom etter påkjørsel*. Tilgjengelig fra <https://www.nrk.no/hordaland/omkom-etter-pakjor-sel-1.4627515> (02.02.2017).
- 6. *Ny kontroll i Etne sentrum*. Tilgjengelig fra <https://grannar.no/2013/11/ny-kontroll-etne-sentrum/> (02.02.2017)
- 7. *Mistar handel*. Hentet fra Hardanger folkeblad, 07.01.2011, s.6. Tilgjengelig fra <https://web.retriever-info.com/services/archive/search> (02.02.2017).
- 8. *Frå jubel til frustrasjon*. Artikkel i Grannar, 24.04.2017, s.5. Tilgjengelig fra <https://web.retriever-info.com/services/archive/search> (01.05.2017).

Fig.1.07. Avisutklipp som viser oppgavens relevans. Viser følgende artikler:

- *Flere må gå og sykle til jobb*. Innlegg i Romerikets blad, fredag 8.mai 2015, s.21. Tilgjengelig fra <https://web.retriever-info.com/services/archive/search> (02.02.2017).
- *Sats på trygg skoleveg*. Innlegg i Namdals-Avisa, tirsdag 21.april 2015, s.9. Tilgjengelig fra <https://web.retriever-info.com/services/archive/search> (02.02.2017).
- *Trygg skoleveg = god folkehelse*. Innlegg i Trønder-Avisa 21.april 2015, s.29. Tilgjengelig fra <https://web.retriever-info.com/services/archive/search> (02.02.2017).
- *Slik skal Ola og Kari komme opp av sofaen*. Artikkel i Aftenposten, 27. april 2014, s.21. Tilgjengelig fra <https://web.retriever-info.com/services/archive/search> (02.02.2017).
- *Sykling forlenger livet*. Artikkel i Adresseavisen, mandag 13. juni 2016, s.37. Tilgjengelig fra <https://web.retriever-info.com/services/archive/search> (02.02.2017).
- *To hjul er framtiden*. Innlegg i Avisa Nordland, lørdag 5.september 2015, s. 3. Tilgjengelig fra <https://web.retriever-info.com/services/archive/search> (02.02.2017).

Fig.1.09. Dimensjonene ved bærekraftig utvikling. Figur hentet fra temahefte KS, tilgjengelig fra <http://www.ks.no/contentassets/317004035a4e44bb8629c144fd8bcb1a/temahefte---politikeropplring-11.11.16---11.00---nett.pdf> (05.04.2017).

Fig.1.10. Forholdet mellom helsegevinst og fysisk form. Basert på en figur av walk21, funnet i Nasjonal gåstrategi (Berge, Haug et al, 2012, s.50).

Fig.1.11. Fordeler tilrettelegging for gåing. Basert på kapittel 2 i Nasjonal gåstrategi (Berge/ Haug et al. 2012, s.45 - 51).

Fig.1.12. Fordeler med en 20 minutters sykkeltur for en person som er lite fysisk aktiv. Basert på artikkel i IDÈKATALOG: Get a bike. Break free! 50 løsninger for bedre sykkelbyer (FutureBuilt, 2015, s. 114).

Fig. 1.13. Forholdet mellom uteroms kvalitet og uteaktivitet, fremstilt grafisk. Figur basert på illustrasjon av Camilla Richter- Friis van Deurs i Byer for mennesker av Jan Gehl (Gehl, 2010, s.31).

Fig.1.14. Folkehelseprofil Etne. Data fra folkehelseinstituttet, 2016. <https://www.fhi.no/hn/helse/folkehelseprofil/> (18.03.2017)

KAPITTEL 2

Fig. 2.001. Etnesjøen med landskap og omgivelser. Tilgjengelig fra <https://www.google.no/maps/> (28.02.2017).

Fig.2.002. Etne i kontekst. Basert på https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/5/5d/Norway_Counties_Hordaland_Position.svg/959px-Norway_Counties_Hordaland_Position.svg.png (06.09.2016).

Fig. 2.003. Etne kommune i Hordaland. Basert på https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/8/80/Befolkningsutvikling_i_Hordaland_1769-2001.svg/220px-Befolkningsutvikling_i_Hordaland_1769-2001.svg.png (02.03.2017).

Fig. 2.004. Kart over Etne kommune. Basert på http://www.skaanevik.no/kart-bilete/etne_kommune.pdf (02.03.2017).

Fig. 2.005. Kommunefakta Etne. Figur basert på data fra <http://ssb.no/kommunefakta/etne> og <https://snl.no/Etnesjøen> (17.03.2017).

Fig. 2.010. Aldersfordeling Etne kommune. Basert på figur fra <https://ssb.no/kommunefakta/etne> (17.03.2017).

Fig. 2.011. Utvikling folkemengde Etne kommune. Basert på figur fra <https://ssb.no/kommunefakta/etne> (17.03.2017).

Fig. 2.012. Hva innbyggerne i Etne kommune arbeider med. Basert på figur fra <https://ssb.no/kommunefakta/etne> (17.03.2017).

Fig. 2.013. Utdanningsnivå Etne kommune. Basert på figur fra <https://ssb.no/kommunefakta/etne> (17.03.2017).

Fig. 2.018. Kart fra Etne kommune som viser funksjoner og næringsvirksomhet i Etnesjøen. Kartet er fra 2016.

Fig. 2.019. Skråfoto, Etnesjøen. Tilgjengelig fra <http://www.etne.kommune.no/ope-informasjonsmoete.4925067.html> (09.03.2017).

Fig. 2.021. Etnesjøen 1968. Kilde: Etne kommune

Fig. 2.022. Etnesjøen 1935 - Foto: Widerøe (16.02.2017)

Fig.2.033. Det historiske landskapet. Bautastein ved Gjerde kirke. Tilgjengelig fra <https://grind.no/kyrkje-kloster-kristendom/kirke-kloster> (27.03.2017)

Fig. 2.058. Tonganevegen er hardt trafikkert. Notis fra lokalavisen *Grannar*. Tilgjengelig fra <https://web.retriever-info.com/services/archive/search> (03.10.16)

Fig.2.081. Funksjoner i Etnesjøen, 2010. Hentet fra *Stadanalyse Etnesjøen* av Asplan Viak (12.01.2016).

Fig. 2.082. Viktige siktlinjer ut mot fjorden. Hentet fra *Stadanalyse Etnesjøen* av Asplan Viak (12.01.2016).

Fig. 2.083. Viktige områder for rekreasjon i Etnesjøen. Hentet fra *Stadanalyse Etnesjøen* av Asplan Viak (12.01.2016).

Fig. 2.084. anbefalt tyngdepunkt for vekst, Etnesjøen. Hentet fra *Stadanalyse Etnesjøen* av Asplan Viak (12.01.2017)

Fig. 2.085. Kulturminner og konflikt med utvikling, 2010. Hentet fra *Stadanalyse Etnesjøen* av Asplan Viak.

Fig. 2.096. Privat og kommunal grønnsstruktur. Kartlagt ved hjelp av informasjon om kommunal grunn fra Erik Kvalheim hos Etne kommune.

FIGURLISTE

KAPITTEL 3

Fig. 3.030. Viktige målpunkt barn og unge, 1.-4.trinn, 2010. *Stadanalyse Etnesjøen*, Asplan Viak.

Fig. 3.031. Viktige målpunkt barn og unge, 5.-7.trinn, 2010. *Stadanalyse Etnesjøen*, Asplan Viak.

Fig. 3.032.. Viktige målpunkt barn og unge, 8.- 10. trinn, 2010. *Stadanalyse Etnesjøen*, Asplan Viak.

Fig. 3.079. Gehls 12 kvalitetskriterer for fotgjengerlandskapet. Basert på figur av Gehl Architects (Gehl, 2010, s.249).

KAPITTEL 4

Fig. 4.002. Forskjell på veg og gate. Hentet fra håndbok N100, *veg - og gateutforming*, Statens vegvesen.

Fig. 4.003. Dimensjonerende mål for myke trafikanter. Hentet fra håndbok N100, *veg - og gateutforming*, Statens vegvesen.

Fig. 4.004. Mål gående og syklende. Hentet fra håndbok N100, *veg - og gateutforming*, Statens vegvesen.

Fig. 4.013. Gangbru over vegen. Tilgjengelig fra http://www.rnn.dk/wp-content/uploads/2015/04/gangbro-roskildevej_002_300.jpg (08.03.2017)

Fig. 4.044. Inndeling av fortauet i soner. Hentet fra håndbok N100, *Veg- og gateutforming*, Statens vegvesen.

KAPITTEL 5

Fig. 5.012. Viktige siktlinjer i Etnesjøen. Fra *Stadanalyse Etnesjøen*. Asplan Viak, 2010.

Fig. 5.013. Markert område for videre utvikling. Fra *Stadanalyse Etnesjøen*. Asplan Viak, 2010.

Fig. 5.094. Fra King's Cross i London. Foto: Kristin Marie Berg.

Fig. 5.113. Temporære installasjoner under Park(ing) day i Ski, 12.09.2016. Foto: Yousef Balén.

Fig. 5.114. Temporære installasjoner under Park(ing) day i Ski, 12.09.2016. Foto: Yousef Balén.

Fig. 5.115. Temporære installasjoner under Park(ing) day i Ski, 12.09.2016. Foto: Yousef Balén.

VEDLEGG

SPØRREUNDERSØKELSE ETNESJØEN

Spørreundersøkelse Etnesjøen ble gjennomført i november 2016 i samarbeid med prosjektgruppen i Etnesjøen 2020. Undersøkelsen ble lagt ut på google docs og link til undersøkelsen ble spredt via facebook-gruppen til Etnesjøen 2020 samt via mail. Alle svarene i undersøkelsen ble behandlet anonymt. Selve spørreskjemaet følger på neste side. Undersøkelsen ble gjennomført på nynorsk.

VEDLEGG - SPØRREUNDERSØKELSE ETNESJØEN

Spørjeundersøking - Etne november 2016

Litt om spørjeundersøkinga: Undersøkinga vert gjort i samanheng med masteroppgåva mi i landskapsarkitektur, kor temaet er tettstadutvikling og Etnesjøen. Alle svara i undersøkinga vil bli behandla anonymt og materialet vil danna ein del av grunnlaget for det vidare arbeidet med masteroppgåva. Undersøkinga har spørsmål for avkryssing samt eit kommentarfelt og tar ca. 3 minuttar å svara på.

På forhand takk for hjelpa!

1. Kjønn

Mann dame

2. Alder

6 - 12 16-25 26 -39 40 -59 60+

3. Bur du i Etne?

Ja nei

4. Viss ja, kor nær Etne sentrum bur du?

0 -500m 0,5 -1km 1-2km 3-5km 5km+

5. Jobbar du i Etne?

Ja nei

6. Har du eigen bil?

Ja nei

7. Kva transportmåte nyttar du deg mest av i Etne?

Gonge sykkel bil kollektivt anna veit ikkje

Ta stilling til følgande påstandar:

8. Eg opplever at det er nok parkeringsplassar i Etne sentrum

Heilt einig Noko einig Inga meining Litt ueinig Heilt ueinig

9. Eg opplever dei siste års utvikling av Etne sentrum som positiv

Heilt einig Noko einig Inga meining Litt ueinig Heilt ueinig

10. Som fotgjengar føler eg meg trygg når eg beveger meg i Etne sentrum

Heilt einig Noko einig Inga meining Litt ueinig Heilt ueinig

11. Som fotgjengar føler eg at bilistane tar omsyn til meg når eg går i Etne sentrum

Heilt einig Noko einig Inga meining Litt ueinig Heilt ueinig

12. Som fotgjengar opplever eg at det er nok fotgjengarovergangar i Etne sentrum

Heilt einig Noko einig Inga meining Litt ueinig Heilt ueinig

13. Som fotgjengar opplever eg at eg finn alle tilbod eg treng innanfor rimeleg gåavstand i Etne sentrum

Heilt einig Noko einig Inga meining Litt ueinig Heilt ueinig

14. Som fotgjengar opplever eg at gåande har prioritet i Etne sentrum

Heilt einig Noko einig Inga meining Litt ueinig Heilt ueinig

15. Som fotgjengar finn eg nok sitteplassar i Etne sentrum

Heilt einig Noko einig Inga meining Litt ueinig Heilt ueinig

16. Eg opplever det som attraktivt å opphalde meg i Etne sentrum

Heilt einig Noko einig Inga meining Litt ueinig Heilt ueinig

17. Eg opplever at det er nok liv og butikkar i det gamle sentrum i Etne

Heilt einig Noko einig Inga meining Litt ueinig Heilt ueinig

18. Eg opplever det gamle torget i Etne (utanfor Bunnpris) som ein attraktivt stad for opphald

Heilt einig Noko einig Inga meining Litt ueinig Heilt ueinig

19. Eg opplever at folket har god tilgang til sjøen i Etne sentrum i dag

Heilt einig Noko einig Inga meining Litt ueinig Heilt ueinig

20. Eg opplever dagens plassering av bussterminal ved Fugl Fønix Hotell som god

Heilt einig Noko einig Inga meining Litt ueinig Heilt ueinig

21. Eg ønsker meg en framtidig bussterminal i området vest for Etne senter

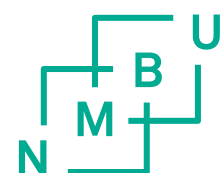
Heilt einig Noko einig Inga meining Litt ueinig Heilt ueinig

22. Eg er positiv til at den nye Europaveg 134 skal leggest utanfor sentrum av Etne

Heilt einig Noko einig Inga meining Litt ueinig Heilt ueinig

23. Andre kommentarar:

Takk for hjelpa!



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

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway