

Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2022 30 stp
Fakultet for landskap og samfunn

Der byen møter fjorden: En mulighets- studie av Stavangers fremtidige havnefront

Where the city meets the fjord: A feasibility study of Stavanger's
future waterfront

Kristine Heggheim og Sabina Sefo
Master i By- og regionplanlegging

BIBLIOTEKSIDE

TITTEL

Der byen møter fjorden: En mulighetsstudie av Stavangers fremtidige havnefront

FORFATTERE

Kristine Heggheim

Sabina Sefo

VEILEDER

Elin Børrud

FAKULTET

Fakultet for landskap og samfunn

STUDIERETNING

By- og regionplanlegging

ANTALL SIDER

86

FORMAT

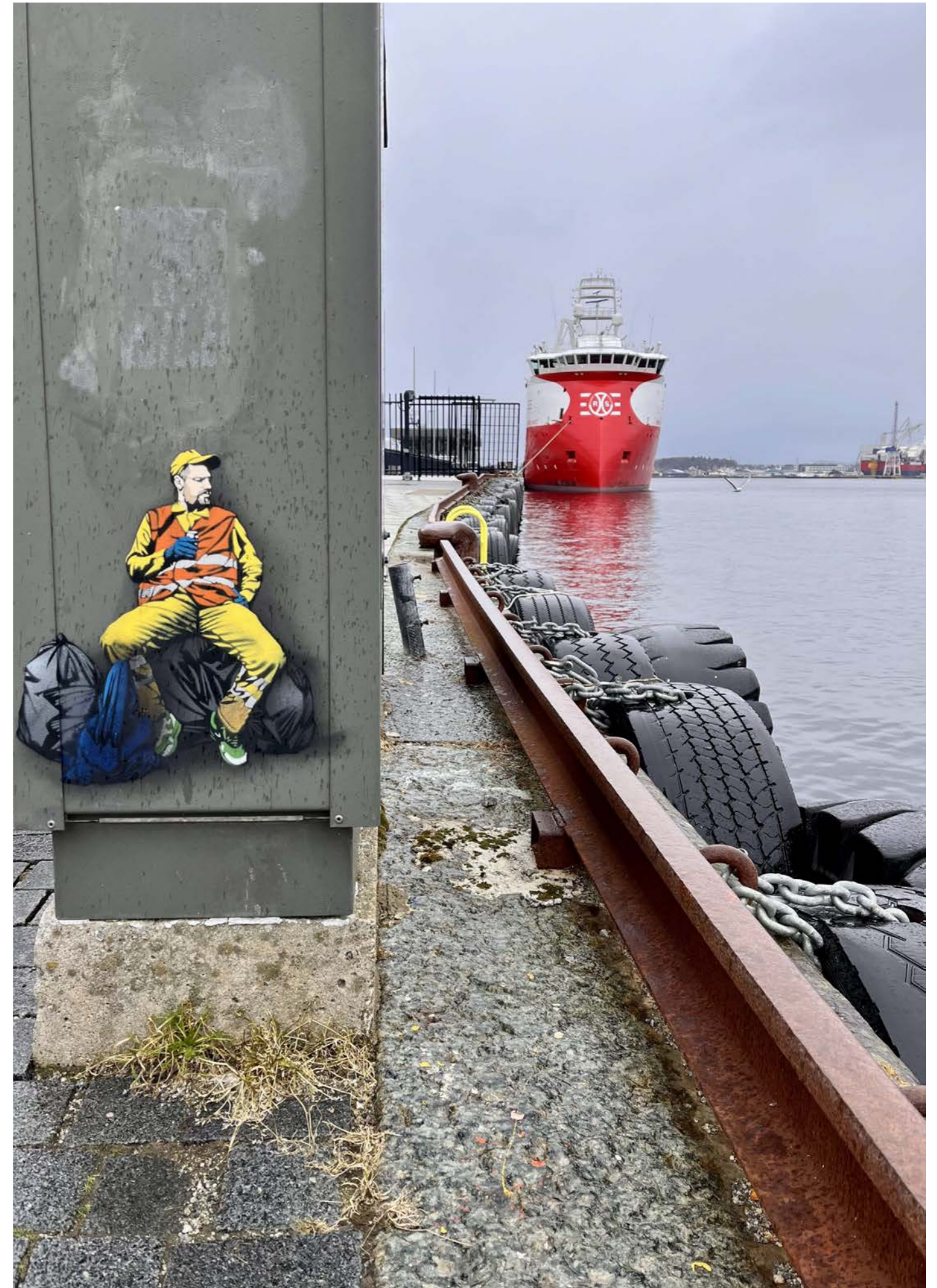
Liggende A3 (420x 297 mm)

EMNEORD

Byliv, havnevirksomhet, samspill, Stavangers sentrumshavn, byutvikling, havneutvikling, steds kvalitet, ISPS-kode, tilgjengelighet

KEYWORDS

Urban life, port activities, interaction, Stavanger's urban port, urban development, port development, place quality, ISPS-code, accessibility



FORORD

Denne masteroppgave er skrevet ved Fakultet for landskap og samfunn og markerer avslutningen på vår master i By- og regionplanlegging ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU).

Innen vårt fagfelt har det de siste årene blitt rettet stort fokus på havnefrontens potensial som et sted for urbant byliv og rekreasjon. Tendensen ved at større industriell havnedrift flytter ut av byene frigir store arealer til fremtidig transformasjon. Skjæringspunktet der byen møter vannet byr på interessante problemstillinger og muligheter, og da tiden kom for å velge tema for masteroppgaven ønsket vi derfor å undersøke denne tematikken nærmere.

Etterhvert som vi satt oss inn i tematikken ble Stavanger havnefront utpekt som et spennende område. Stavanger kommune ønsker å tilrettelegge for økt byliv langs havnefronten, samtidig som fremtidig utvikling ikke skal gå på bekostning av eksisterende havnevirksomhet. Byens sentrumshavn opererer i dag som en reiselivs- og persontransporthavn, og krever ISPS-kaier hvor skip som går i internasjonalt

farvann kan anløpe. Disse kaiene er permanent eller periodevis avstengt, og dette gir betydelige utfordringer til utformingen av det offentlige rommet langs havnefronten. Å søke løsninger på hvordan man kan legge til rette for aktivt byliv som samtidig hensyntar aktiv havnedrift har gitt oss mulighet til å tenke kreativt og utenfor boksen, noe som har vært både givende og utfordrende.

Vi ønsker å takke Elin Børrud for god veiledning og engasjement rundt masteroppgaven. Gjennom lærerike samtaler, gode råd og innspill har Elin sørget for å lede oss i riktig retning fra start til slutt. I løpet av arbeidet har vi også vært i dialog med Espen Eek fra Multiconsult Stavanger. Espen har med sin fagkunnskap gitt oss gode innspill og delt kunnskap om tematikken. Ikke minst vil vi også rette en siste takk til Gunnar Tenge som både til masteroppgaver og andre fag alltid stiller opp for oss studenter med gode kartgrunnlag.

Til slutt ønsker vi å takke gode studievenner, familie og kjærester for tålmodigheten, støtten og motivasjon gjennom hele studieløpet, særlig ved dette siste semesteret ved NMBU.



Kristine Heggheim og Sabina Sefo

Ås, 15.mai 2022

SAMMENDRAG

Denne masteroppgaven er en mulighetsstudie som har til formål å belyse samspillet mellom aktivt byliv og aktiv havnevirksomhet, og hvordan Stavanger kan oppnå en attraktiv havnefront som ivaretar flere hensyn. Med andre ord belyser mulighetsstudien hvordan flerfunksjonaliteten til Stavanger sentrumshavn kan bedres. Havnefronten forblir en viktig arena for havnevirksomhet, samtidig som det i dag rettes større fokus på rekreasjon og byliv i skjæringspunktet der byen møter fjorden.

Mulighetsstudien utforsker havnefronten i sin helhet, med en dypere innsikt på de tre fokusområdene *Strandkaien*, *Skagenkaien* og *Skansekaien*. Vi presenterer et planforslag for hvert fokusområde, med tilhørende prinsipper og grep som søker å oppnå en attraktiv havnefront. Løsningene vi har kommet frem til er basert på relevante politiske plandokumenter, et teoretisk grunnlag samt en rekke analyser og undersøkelser av havnefronten i Stavanger.

Oppgaven viser at det foreligger et stort potensial i utviklingen av fremtidens sentrumshavn i Stavanger. Deler av havnefronten er i dag enten midlertidig eller permanent avstengt i henhold til dagens krav til maritim sikring, som gjør havnefronten delvis utilgjengelig. Dette går utover lesbarheten langs sentrums havnepromenade, kalt *Blå promenade*. Planforslaget viser hvordan fremtidig utvikling av de tre fokusområdene kan bidra til å koble byen til fjorden ved å optimalisere tilgjengeligheten langs havnefronten og øke opplevelsesverdien i nærhet til vannet. Løsningene tilrettelegger for økt byliv som ikke skal gå på bekostning av eksisterende havnedrift på områdene. Vi mener mulighetsstudien er i tråd med kommunens visjon om å oppnå en levende og fremtidsrettet havnefront, og håper den vil være et nyttig bidrag i arbeidet med den fremtidige utviklingen av Stavangers sentrumshavn.

ABSTRACT

This master's thesis is a feasibility study. The purpose of the thesis is to examine the interaction between urban life and existing port activities, and how Stavanger can achieve an attractive waterfront that takes all considerations into account. In other words, the feasibility study sheds a light on how the multifunctionality of the waterfront in Stavanger can be improved. The waterfront remains an important area for port activities, at the same time as recreation and urban life is given a greater focus in the intersection between the city and the fjord.

The feasibility study investigates the waterfront as a whole, with a deeper insight of three focus areas: *Strandkaien*, *Skagenkaien* and *Skansekaien*. We propose a solution for each focus area, which contains different principles and actions that seeks to achieve an attractive waterfront. The solutions we present are based on relevant political documents and guidelines, a theoretical foundation, and also a range of analyses and research of the waterfront in Stavanger.

The study shows that there is a huge potential for development in Stavanger's future center port. Today, parts of the waterfront are either temporary or permanently closed in regards to the applicable requirements of the maritime security, which makes the waterfront partly unavailable. This in turn affects the readability along the harbor promenade, called *Blå promenade*. The solution shows how future development of the three focus areas can contribute to connect the city to the fjord by optimizing the availability along the waterfront and increase the experience value in proximity of the water. Furthermore it facilitates an increase in urban life without the compromise of existing port operations in the area. We believe the feasibility study is in line with the municipality's vision to achieve a living and forward-looking waterfront and hope the study will be a useful contributor with regards to the future development of the center port of Stavanger.



INNHALDSFORTEGNELSE

	Bibliotekside	2			
	Forord	3			
	Sammendrag	4			
	Figurliste	6			
1	INTRODUKSJON	8	5	METODE	39
	Bakgrunn for oppgaven	9		Mulighetsstudie som metode	40
	En havn med muligheter	11			
	En mulighetsstudie av Stavangers havnefront	12			
	Problemstilling	12			
	Oppgavens planavgrensning	13			
	Valg av fokusområder	14			
2	OMRÅDEBESKRIVELSE	15	6	ANALYSER	42
	Områdeoversikt	17		Stedsanalyse	43
	Havneoversikt	18		Analyse av fokusområder - soneinndeling	56
	Havnefronten	19		Observasjon knekk	59
	Strandkaien	20		Observasjon fokusområder	62
	Skagenkaien	20		Oppsummering av analyser	68
	Skansekaien	20			
3	FØRINGER	21	7	PLANFORSLAG	69
	Nasjonale føringer	22		Konsept - Havneveien videre	70
	Kommunale og lokale føringer	23		Grep - Strandkaien	72
	Oppsummering av føringer	25		Grep - Skagenkaien	75
				Grep - Skansekaien	78
4	TEORI	26	8	AVSLUTNING	81
	Den attraktive havnefronten	27		Konklusjon	82
	Oppsummering av teori	38			
				Referanseliste	84



FIGURLISTE

Figur 1: *Tidligere fiskemarked på havnen i Stavanger sentrum*, foto, u.å. Normanns kunstforlag.
Hentet fra: <https://www.nb.no/items/e2e2aa837076f218aa784a14e080768463?page=0&searchText=stavanger%20havn>

Figur 2: *Havnefonten med fokusområdene*, foto, 2022. Bearbeidet ortofoto hentet fra: <https://norgebilder.no/>

Figur 3: *Dagens situasjon av Strandkaaien*, foto, 2022.

Figur 4: *Dagens situasjon av Skagenkaaien*, foto, 2022.

Figur 5: *Dagens situasjon av Skansekaaien*, foto, 2022.

Figur 6: *Konfliktzone og tendenser som oppstår i interaksjon mellom by og havn*, illustrasjon. Basert på Hoyle, B. (2000). *Global and Local Change on the Port-City Waterfront*, s. 404. *Geographical Review*, 90 (3): s. 395-417. doi: 10.1111/tesg.12282

Figur 7: *Tre grunnleggende komponenter for stedsidentitet*, illustrasjon. Basert på Carmona, M. (2021). *Public places Urban Spaces - The Dimensions of Urban Design*, s.170. 3.utg. New York: Routledge.

Figur 8: *Det fysiske miljøets påvirkning på ulike aktiviteter*, illustrasjon. Basert på Gehl, J. (2010). *Cities for people*, s.21. Washington: Island Press.

Figur 9: *Kvalitetshjulet*, illustrasjon.

Figur 10: *Eksempler på utforming ved vannkanten*, illustrasjon. Basert på Yang, D. (2006). *Waterfronts: Spatial composition and cultural use*, s. 88 og 94. Doktoravhandling. London: University of London, University College London. Tilgjengelig fra: Tilgjengelig fra: <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1445190/1/U592507.pdf> (lest 17.04.2022).

Figur 11: *Interaksjoner ved vannkanten sammenlignet med sentrum*, illustrasjon. Basert på Yang, D. (2006). *Waterfronts: Spatial composition and cultural use*, s. 383. Doktoravhandling. London: University of London, University College London. Tilgjengelig fra: Tilgjengelig fra: <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1445190/1/U592507.pdf> (lest 17.04.2022).

Figur 12: *Ni former for interaksjon ved havnefronten*, illustrasjon. Basert på Yang, D. (2006). *Waterfronts:*

Spatial composition and cultural use, s. 384. Doktoravhandling. London: University of London, University College London. Tilgjengelig fra: Tilgjengelig fra: <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1445190/1/U592507.pdf> (lest 17.04.2022).

Figur 13: *Interaksjon mellom de fem komponentene*, illustrasjon. Basert på Yang, D. (2006). *Waterfronts: Spatial composition and cultural use*, s. 143. Doktoravhandling. London: University of London, University College London. Tilgjengelig fra: Tilgjengelig fra: <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1445190/1/U592507.pdf> (lest 17.04.2022).

Figur 14: *Kjennetegn på de ulike sonene*, illustrasjon. Basert på Yang, D. (2006). *Waterfronts: Spatial composition and cultural use*, s. 81. Doktoravhandling. London: University of London, University College London. Tilgjengelig fra: Tilgjengelig fra: <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1445190/1/U592507.pdf> (lest 17.04.2022).

Figur 15: *Eksempel på soneinndeling av havnefronten*, illustrasjon.

Figur 16: *Fire tilgjengelighetsledd gjennom de ulike sonene*. illustrasjon. Basert på Yang, D. (2006). *Waterfronts: Spatial composition and cultural use*, s. 370. Doktoravhandling. London: University of London, University College London. Tilgjengelig fra: Tilgjengelig fra: <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1445190/1/U592507.pdf> (lest 17.04.2022)

Figur 17: *Sjølinjen i 1937*, foto, 2022. Hentet fra: <https://norgebilder.no/>

Figur 18: *Sjølinjen i 1973*, foto, 2022. Hentet fra: <https://norgebilder.no/>

Figur 19: *Sjølinjen i 1999*, foto, 2022. Hentet fra: <https://norgebilder.no/>

Figur 20: *Sjølinjen i 2022*, foto, 2022. Hentet fra: <https://norgebilder.no/>

Figur 21: *Tidslinje av havneutviklingen*, illustrasjon.

Figur 22: *Nedbørsanalyse for Stavanger*, illustrasjon.

Figur 23: *Skydekkeanalyse for Stavanger*, illustrasjon.

Figur 24: *Vindrose vår - mars tom mai*, diagram, 2022. Norsk Klimaservicesenter. Hentet fra: <https://klimaservicesenter.no/ivf?locale=nb&locationId=SN44640>

Figur 25: *Vindrose sommer - juni tom august*, diagram, 2022. Norsk Klimaservicesenter. Hentet fra: <https://klimaservicesenter.no/ivf?locale=nb&locationId=SN44640>

Figur 26: *Vindrose høst - september tom november*, diagram, 2022. Norsk Klimaservicesenter. Hentet fra: <https://klimaservicesenter.no/ivf?locale=nb&locationId=SN44640>

Figur 27: *Vindrose vinter - desember tom februar*, diagram, 2022. Norsk Klimaservicesenter. Hentet fra: <https://klimaservicesenter.no/ivf?locale=nb&locationId=SN44640>

Figur 28: *Stormvær i Stavanger*, foto, 1934. Hans Henriksen. Hentet fra: <https://www.nb.no/items/fba12d8886c30c276eae44edd7b7f24?page=0&searchText=Stavanger%20havn>

Figur 29: *Buffersone av vegetasjon med benker i Bjørnstjerne Bjørnsons gate*, foto, u.å. Anita Tveiten. Hentet fra: <https://doga.no/aktiviteter/dogas-priser/doga-merket-design-arkitektur/vinnere-av-doga-merket/bjornstjerne-bjornsons-gate-i-drammen/>

Figur 30: *Buffersone av vegetasjon som skiller bilvei og fortau i Bjørnstjerne Bjørnsons gate*, foto, u.å. Anita Tveiten. Hentet fra: https://www.norconsult.no/aktuelt/bilder/bjornstjerne-bjornsons-gate-i-drammen_foto-anita-tveiten2/

Figur 31: *Tydelig avskilt promenade og kjørbart areal på Aker Brygge i Oslo*, foto, u.å. Geir Johansen. Hentet fra: <https://www.goto-norway.no/index.php/reisemal/ostlandet/severdigheter/aker-brygge>

Figur 32: *Vegg med klatreplante*, foto, u.å. Pinterest. Hentet fra: <https://no.pinterest.com/pin/4644405854329272/>

Figur 33: *Uteservering på Vippa i Oslo*, foto, u.å. Fredrik Hagen/NTB scanpix. Hentet fra: <https://ksu.no/artikler/tema/97294-her-finner-du-oslos-beste-gatemat>

Figur 34: *Fotoramme mot vannutsikten*, foto, u.å. Post Typography. Hentet fra: <https://www.posttypography.com/case-studies/baltimore-city-signs>

Figur 35: *Fotoramme mot vannutsikten*, foto, u.å. Post Typography. Hentet fra: <https://www.posttypography.com/case-studies/baltimore-city-signs>

Figur 36: *Glasstak med lysinnslipp og benker under*, foto, u.å. Paradoileil, u.å. Hentet fra: <https://www.parasoleil.com/work/lafayette-playground>

Figur 37: *Gjerde utformet med benkeplass*, foto, u.å. Hebert Wiggermann. Hentet fra: <http://www.remyveenhuizen.nl/work/public-space/social-fence>

Figur 38: *Fontene med vanddyser*, foto, u.å. Jan T. Espedal. Hentet fra: <https://www.aftenposten.no/kultur/kommentar/i/e8V31l/en-urban-velsignelse>

Figur 39: *Havneareal med plass til telt og arrangementer*, foto, u.å. Spoilednyc.com. Hentet fra: <https://spoonuniversity.com/lifestyle/the-10-best-food-festivals-around-the-world>

Figur 40: *Enkel basketballbane*, foto, u.å. Pinterest. Hentet fra: <https://no.pinterest.com/pin/79094537186420110/>

Figur 41: *Buffersone av vegetasjon som skiller bilvei og fortau i Bjørnstjerne Bjørnsons gate*, foto, u.å. Anita Tveiten. Hentet fra: https://www.norconsult.no/aktuelt/bilder/bjornstjerne-bjornsons-gate-i-drammen_foto-anita-tveiten2/

Figur 42: *Buffersone av vegetasjon med benker i Bjørnstjerne Bjørnsons gate*, foto, u.å. Anita Tveiten. Hentet fra: <https://doga.no/aktiviteter/dogas-priser/doga-merket-design-arkitektur/vinnere-av-doga-merket/bjornstjerne-bjornsons-gate-i-drammen/>

Figur 43: *Nedtrappet brygge*, foto, 2021. Bbz landschafts architekten. Hentet fra: <https://www.google.com/url?q=https://www.bbz.la/projekt/wb-gartenschau-natur-in-lindau-2021/&sa=D&source=docs&ust=1652389027315919&usg=AOvVaw3v-9WPBF9B30xxquy392d->

Figur 44: *Idègrunnlag til en uværshule*, foto, u.å. Pinterest. Hentet fra: <https://no.pinterest.com/pin/732397958164348853/>

Figur 45: *Flytebrygge for kajaker på Sørenga sjøbad*, foto, u.å. Wilhelm Thilesen. Hentet fra: <https://magasin.oslo.kommune.no/byplan/kajakkfeber-pa-sorenga#gref>

Figur 46: *Hengekøyer med netting på nedtrappet brygge*, foto, u.å. Tomasz Zakrzewski. Hentet fra: https://www.boredpanda.com/creative-public-benches/?utm_source=no.pinterest&utm_medium=referral&utm_campaign=organic

Illustrasjoner og fotografier er egenprodusert dersom ikke annet er oppgitt. Kartdataene er FKB-data og Matrikkeldata i UTM32 Euref 89 og er lastet ned fra Geonorge, mars 2022. Laget av Geovekt. Ortofoto i UTM32 Euref 89 fra 18.04.20 er lastet ned fra Norgebilder, mars 2022. Laget av Geovekst.

INTRODUKSJON

1





BAKGRUNN FOR OPPGAVEN

Som snart nyutdannede byplanleggere går vi en spennende tid i møte. Mange av landets store byer omdannes og vi står midt i prosessen. En kjent utfordring i byutvikling er å balansere ulike behov og motsetninger. Urbaniseringen vokser, livsmønsteret vårt endres og det samme gjør kulturmangfoldet. Samtidig har gater og plasser gjennom historien endret både rolle, karakter og form i bybildet. Kravet til å etablere levende byer står sterkt under den sosiale dimensjonen av bærekraftsbegrepet. I likhet med byer som sådan, er havner under stadig omstilling. I mange havnebyer har det blitt reist spørsmål om hvilken rolle havner skal ha og hva de skal fylle. Funksjonstømte havneområder byr på store muligheter for revitalisering og tilrettelegging for yrende byliv langs vannet - som mennesker naturlig tiltrekkes mot.

I Stavanger har sentrumshavnen forandret seg fra å være en lineær havn brukt for lossing, til å bli en moderne havn dimensjonert for biler og store skip. I dag fungerer havnen som ventekai for mange typer fartøy og som turistdestinasjon for cruiseship og charterbåter. I tillegg består havnen av terminaler for ferger og hurtigbåter for kollektiv persontransport og småbåthavner for fritidsbåter. En del skipsanløp har behov for sikring med gjerder, som gjør at bestemte havnearealer permanent eller periodevis stenges av for allmenn ferdsel. De siste årene har Stavanger kommune rettet fokus på havnefronten som et attraktivt sted for opphold og rekreasjon. Det er

blant annet blitt opparbeidet en gangpromenade langs sentrums sjølinje, kalt *Blå promenade*. I kommunedelplanen for Stavanger sentrum står det at denne skaper sammenheng mellom ulike byrom, samtidig som den er et sammenhengende byrom i seg selv (Stavanger kommune, 2019). Videre skrives det om en havnefront som etter vellykkede grep har blitt mer tilgjengelig og attraktiv. I senere tid er det utarbeidet en stedsanalyse i forbindelse med transformasjon av Holmen og Østre Havn. Her fremkommer det at havnefronten i dag *ikke* inngår i et velfungerende byromsnettverk, men er derimot preget av store trafikkbarrierer, parkering og manglende gågater (Stavanger kommune, 2021c). Et viktig prinsipp kommunen nevner i forbindelse med fremtidig utvikling av havnefronten er at funksjonsbehovet for havnedrift skal ivaretas. Samspillet mellom aktiv havnevirksomhet og aktivt byliv er dermed vesentlig for å oppnå en attraktiv havnefront.

Foreløpig er det ingen planer som definerer klare grep eller tiltak for videre utvikling av havnefronten som helhet. Både når det gjelder hvordan havnefronten og promenaden kan oppleves som et sammenhengende byrom, og hvordan man kan tilrettelegge for dette uten at det går utover eksisterende havnedrift. Dette er utgangspunktet for vårt ønske om å gjennomføre en mulighetsstudie som søker å løse en utfordring bedre, i håp om å oppnå en attraktiv og levende havnefront i Stavanger sentrum.



BJERGSTED

KONSERTHUSKAIEN

SANDVIGSBRYGGÅ

STRANDKAIEN

VESTRE HAVN

VÅGEN

SKAGENKAIEN

SKANSEKAIEN

RYFYLKEKAIEN

BØREVIKA

KJERINGHOLMEN

ØSTERVÅGKAIEN

STEINKARKAIEN

ØSTRE HAVN

STAVANGER HURTIGBÅTTERMINAL

STAVANGER FERJEKAI

FISKAPIREN

BEKHUSKAIEN

EN HAVN MED MULIGHETER

Havnefrontens flerfunksjonelle betydning og kvaliteter gjør området interessant å undersøke nærmere. Havnefronten har til alle tider bundet land og sjø sammen og vært en sosial og kulturell møteplass for hele byen. Stavanger kommune skriver selv i sentrumsplanen at *“Havnefronten er en del av vår kultur og identitet, og sentrums ansikt mot sjøen”* (Stavanger kommune, 2019, s. 12).

Stavanger byr på en rik historie som strekker seg helt tilbake til middelalderen. På denne tiden hadde byen trolig rundt 100 innbyggere, forholdsvis bosatt mellom Vågen og Østervåg. Bispesetet i Stavanger var en avgjørende faktor for det som foregikk av byutvikling under middelalderen. Likevel hadde de fysiske rammene viktige forutsetninger for det som skjedde i byen og formen av den. Alle norske middelalderbyer lå ved sjø og/eller ferskvann og var knutepunkter i et nettverk av vannveier. Når reformasjonen fant sted og rammet flere norske byer, ble Stavangers redning beliggenheten ved kysten og fjernhandelsveiene. Dette ble grunnlaget for at Stavanger fikk egen handel og et selvstendig borgerskap (Helle et al., 2006).

Med Nordsjøen som nærmeste nabo har Stavanger alltid vært avhengig av havet og ikke minst sterkt preget av impulser utenfra. Handel og næring ved sjøen har i alle tider preget den økonomiske utviklingen til byen, og byens form og utvikling deretter. Byens gamle sjølinje var preget av sjøhusrekker, verft og brygger. Der den gamle havnen gikk i ett med sjøhusrekkene er dagens havnebilde preget av

lange, sammenhengende og moderne utfyllinger av kaiflater og terminaler. I Stavanger har den offentlige havnen eksistert i flere hundre år. De siste 290 årene har den utviklet seg fra brygger til storhavn. Havnen har alltid måtte tilpasse seg endringer i årenes løp. Det interkommunale havnesamarbeidet har gitt Stavangerregionen Havn muligheter til å bli en av de største og mest sentrale havnene i Norge. Stavangerregionen Havn IKS skriver selv at de historiske røttene og den allsidige betydningen havnen har for fremtiden, gir dem et evighetsperspektiv på drift og utvikling (Stavangerregionen Havn IKS, 2021).

Som følge av at havnefronter omdannes, ser man i nyere tid en tendens hvor vi får havnebyer uten havn. Havnen og kaianlegg presenterer den produktive byen med lang tradisjon for utstrakt lagring. I lys av dagens utvikling ser det mørkt ut for fremtiden til havnen som et produktivt sted. Årsaken til dette er deindustrialiseringen siden 1970- og 80-tallet og fremveksten av mer moderne og større havneanlegg anlagt utenfor byene, som åpner for revitalisering og nye muligheter for byenes havnefronter (Schnell, 2022). Dette gjelder også for Stavanger. Stavangerregionen Havn IKS hevder likevel at de største utfordringene i stor grad er løst i Stavanger, hvor større godshavner og virksomhet knyttet til offshore finner sted utenfor sentrum (Stavangerregionen Havn IKS, 2021). Utfordringer havnefronten i sentrum står overfor i dag er særlig knyttet til etterspørsel og riktig dimensjonerte kaier som følge av vekst i cruisetrafikken. Rundt 180 anløp med

cruiseskip i løpet av året medfører en betydelig trafikk på sentrumshavnen, med opp til 340 000 cruisegjester årlig (Stavanger kommune, 2019). Gjестene kommer gjerne i store folkestrømmer og er mest konsentrert i høysesongen. I tillegg til utfordringer knyttet til håndteringen av store folkemengder medfører også reisevirksomheten strenge krav til sikkerhet. Løsningen på kravet om sikkerhet skjer i form av avgrensede ISPS-soner. I sentrum er det flere ISPS-kaier som sperres av med såkalte ”terrorgjerdet”. Noen soner langs kaien er alltid stengt, mens andre åpnes når det ikke ligger skip til kai. I tillegg til eksisterende ISPS-soner skal det også etableres en ny ISPS-

kai for cruiseskip på Bjergsted. Den nye kaien inngår i prosjektet Bjergsted Havnefront, som også består av hotell, kontor og offentlig/privat tjenesteyting. En ny kai vil forhåpentligvis bidra til å avlaste kaiene lenger inn mot Vågen. Havnefronten har ellers store muligheter for fremtidig utvikling, hvor disponible areal på Holmen og Østre havn åpner for realisering av økt aktivitet og utbygging (Stavanger kommune, 2021c). I vår masteroppgave ønsker vi derimot å se på havnefronten og den Blå promenade i sin helhet, og hvordan den kan oppleves som et sammenhengende byrom hvor den urbane byen spiller på lag med den produktive.



Figur 1. Tidligere fiskemarked på havnen i Stavanger sentrum. Normanns kunstforlag, u.å.

EN MULIGHETSSTUDIE AV STAVANGERS HAVNEFRONT

Der byen møter fjorden

HVA

Denne masteroppgaven er en mulighetsstudie som undersøker hvordan Stavangers sentrumshavn kan utvikles på en måte som fremmer havnefronten som et attraktivt byrom, hvor by og fjord knyttes tettere sammen. Havnefronten er en viktig katalysator for sentrumsutviklingen, og vi ønsker å fremheve hvorfor den sosiale og kulturelle dimensjonen bør være en sentral del av fremtidens havnefront. Et krav til videre utvikling av havnefronten er at det ikke skal gå på bekostning av eksisterende havnevirksomhet. Man befinner seg dermed i skjæringspunktet mellom rekreasjon og byliv langs havnefronten på den ene siden, og en aktiv sentrumshavn med sikring av eksisterende havnevirksomhet på den andre. Med dette som bakgrunn ønsker vi å vise hvordan samspillet mellom disse kan bidra til å danne en levende og attraktiv havnefront. En attraktiv havnefront er i denne sammenheng en flerfunksjonell havnefront hvor sjøtransportbehovet balanseres mot byens behov, og hvor havnefronten som helhet blir et sted hvor både innbyggere og besøkende ønsker å oppholde seg og bevege seg gjennom. Forhåpentligvis vil oppgaven være et bidrag i arbeidet med den fremtidige utviklingen av havnefronten, som fremmer visjonen kommunen har om en *levende, fremtidsrettet havnefront* (Stavanger kommune, 2019)

HVORFOR

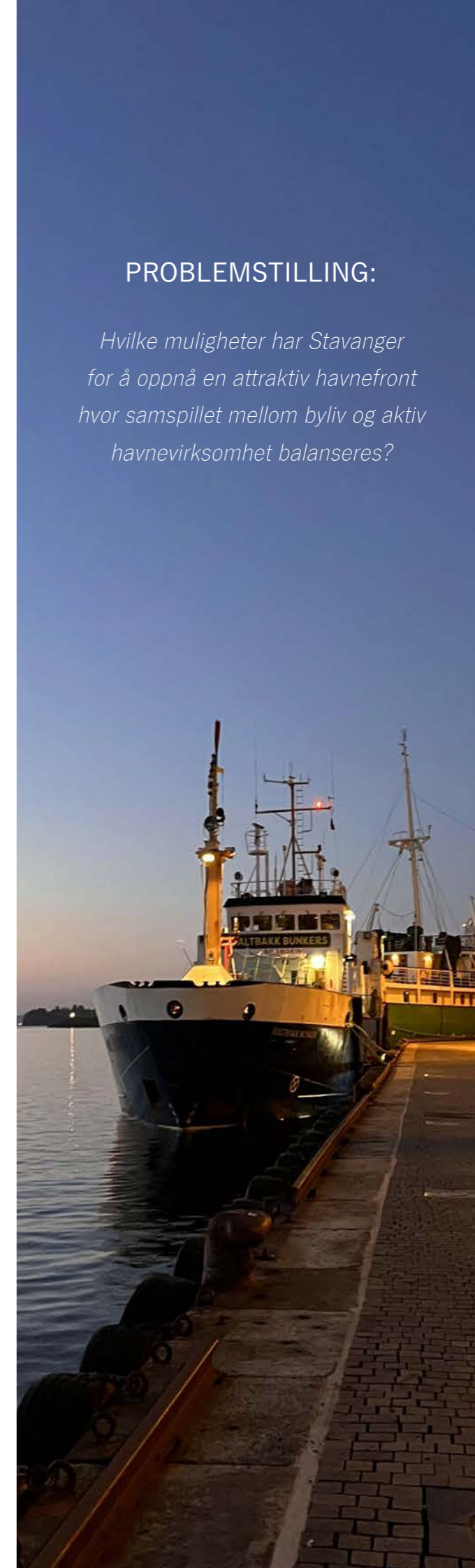
Store deler av havnefronten er i dag preget av biltrafikk og parkeringsplasser. Med dagens krav til maritim sikring er også store deler av havnefronten avstengt og utilgjengelig i henhold til det internasjonale regelverket for sikring av skip og havneanlegg, kalt ISPS-koden (Forskrift om sikring av havneanlegg, 2013). Samtidig står havnefronten overfor store fremtidige endringer, og er også utnevnt som et eget delområde i sentrumsplanen. I planen nevnes det at tilrettelegging for ny utbygging og byrom langs havnefronten er et av hovedgrepene for sentrumskjernen, og at det foreligger stort potensiale til å utvikle byrom med nærhet til sjøen (Stavanger kommune, 2019). Å dykke dypere i tematikken på hvordan man kan tilrettelegge for et yrende byliv langs havnefronten, hvor man samtidig må ivareta den aktive havnedriften, er dermed relevant. Utgangspunktet for oppgaven er basert på de to utsagnene fra Stavanger kommune som først nevner at havnepromenaden kobler byrom sammen og er et sammenhengende byrom i seg selv. Videre uttaler de at havnefronten ikke inngår i et velfungerende byromsnettverk. Dette virker noe motstridende, og vi ønsker derfor å undersøke sammenhengen langs havnefronten nærmere.

HVORDAN

Vi presenterer en mulighetsstudie som omhandler bylivet langs havnefronten i Stavanger sentrum. På bakgrunn av nasjonale og kommunale føringer, et teoretisk kunnskapsgrunnlag og analyser, skal vi komme med et løsningsforslag som fremmer havnefrontens fremtidige sosiale og kulturelle funksjon hvor hensynet til eksisterende havnevirksomhet blir ivaretatt. Hovedfokuset er å øke opplevelsesverdien langs havnefronten og at den Blå promenade blir en sammenhengende strekning, som man ønsker å benytte seg av gjennom hele dagen. Promenaden blir et viktig utgangspunkt for videre utvikling av havnefronten som en rekreativ sone. Den er en sentral del av dagens havnefront og har stort potensial til å kunne knytte ulike områder sammen, samt bidra til å skape en følelse av helhet. Gjennom mulighetsstudien skal vi styrke havnefrontens eksisterende kvaliteter samt tilføre nye kvaliteter, øke den fysiske og visuelle tilgjengeligheten til fjorden og oppnå et sammenhengende byromsnettverk som knytter seg bedre på sentrumsnettverket. På denne måten blir havnefronten en mer integrert del av Stavanger sentrum, som vil være viktig for å kunne oppnå en levende og attraktiv havnefront. Konseptet "*Havneveien videre*" presenterer fire ulike konseptprinsipper; *Komfort og image, tilgjengelighet og forbindelser, trygghet og beskyttelse* og til slutt *bruk og aktiviteter*. Prinsippene brukes videre som et virkemiddel for ulike grep som presenteres i løsningsforslaget. Dette skal bidra til å svare på vår problemstilling.

PROBLEMSTILLING:

Hvilke muligheter har Stavanger for å oppnå en attraktiv havnefront hvor samspillet mellom byliv og aktiv havnevirksomhet balanseres?



OPPGAVENS PLANAVGRENSNING

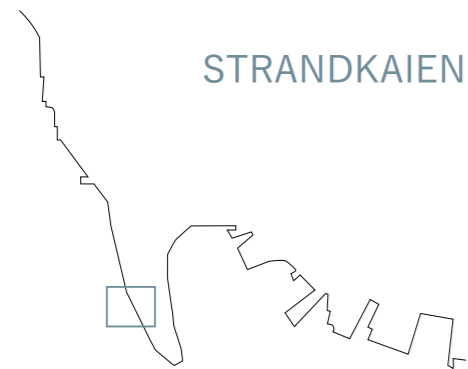
Den overordnede planavgrensningen for mulighetsstudien er tilsvarende avgrensningen for havnefronten slik den blir presentert i *Kommunedelplanen for Stavanger sentrum*, hvor havnefronten er et eget sentrumsområde. For å undersøke havnefrontens potensial for byliv og hvordan Blå promenade best mulig kan fungere som et sammenhengende byrom, vil det være hensiktsmessig å se havnefronten og promenaden i sin helhet. Samtidig er havnefronten et langt strekke, og for å nedskalere oppgaven har vi valgt å gå i dybden på tre ulike fokusområder; *Strandkaien*, *Skagenkaien* og *Skansekaaien*.

Fokusområdene er valgt på bakgrunn av overordnede analyser av havnefronten, og hvilke muligheter som foreligger. Vi mener disse områdene har potensiale til å kunne bli attraktive rom i seg selv, men mest av alt fungere som viktige bindeledd i oppnåelsen av en sammenhengende havnefront.

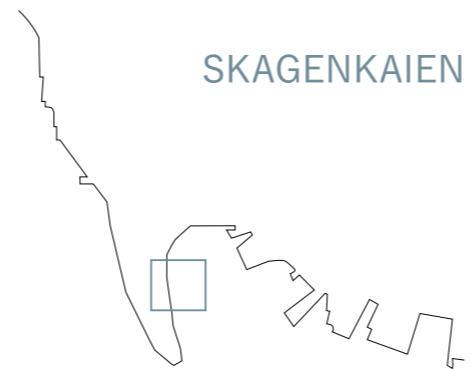
Samtidig består alle fokusområdene av en ISPS-kai som er permanent eller delvis avsteng, som gjør at vi bevisst kan undersøke samspillet mellom aktivt byliv og aktiv havnevirksomhet. Løsningsforslaget som presenteres innenfor hvert område skal bidra til at havnefronten som helhet oppleves mer attraktiv, levende og tilgjengelig. Alle grepene vi foreslår innenfor havnefrontens planavgrensning, men for å knytte havnefronten og sentrumskjernen tettere sammen har det også vært vesentlig å se dem i sammenheng. Dette er grunnen for valg av utsnitt på fokusområdene, som vi kommer tilbake til i analysekapittelet.



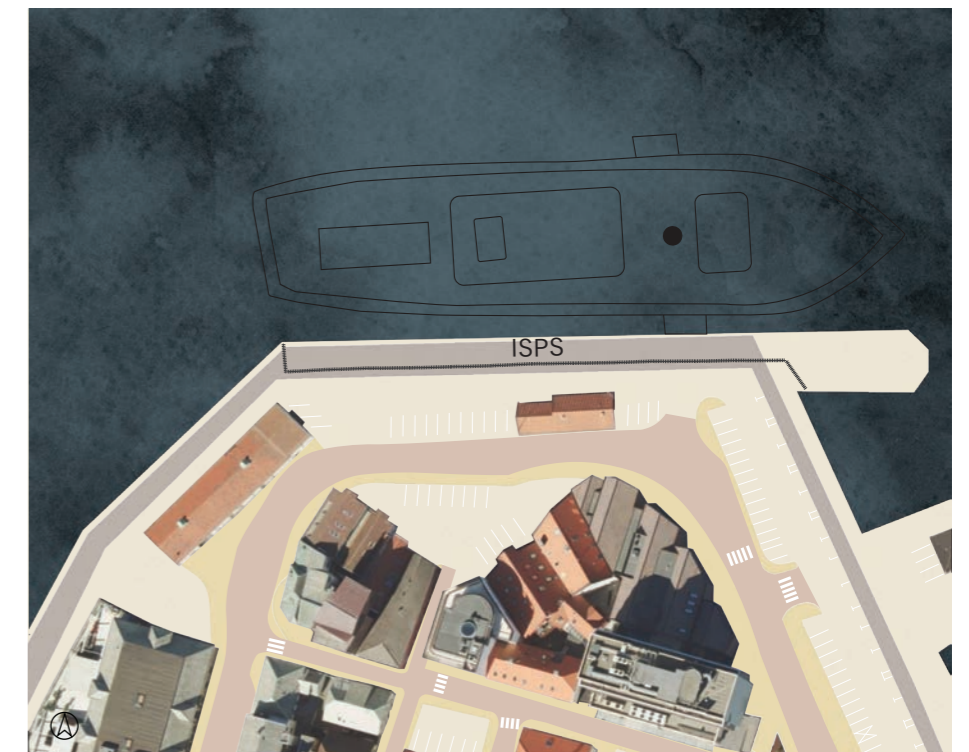
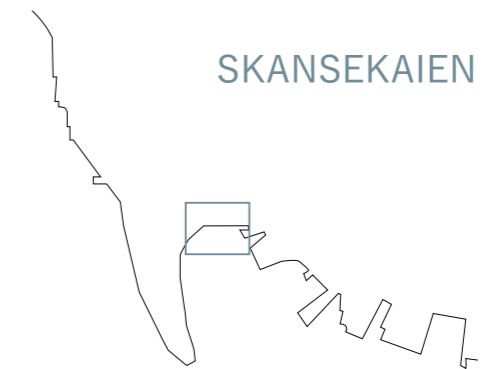
VALG AV FOKUSOMRÅDER



Strandkaien er valgt som fokusområde på bakgrunn av at området fremstår som et naturlig midtpunkt mellom Vågen og Bjergsted. Området er slik sett et viktig punkt på havnefronten som har potensiale til å skape en mer sammenhengende havnefront og knytte arealet mellom Vågen og Bjergsted bedre sammen. Strandkaien har gode visuelle forbindelser til motsatt side av Vågen og utover Byfjorden. Områdets tunge, gråe preg skaper stor mental avstand mellom Vågen og Strandkaien. Med lite attraksjon på området er det heller ikke mye som bidrar til å trekke folk fra Vågen oppover langs havnefronten.



Skagenkaien er i dag et offentlig rom med et uutnyttet potensial. Området er valgt grunnet gode muligheter for å skape et godt byrom med tanke på gode solforhold, historiske bygninger, siktakser og forbindelser til og fra sentrumshalvøya, samt Vågen. Området er sterkt preget av å være en ISPS-sone og parkeringsplass, og har tilnærmet ingen grønn vegetasjon, som gjør området mindre attraktivt for opphold og ferdsel. Områdets løsning av ISPS-gjerder og bruk av parkering skaper i dag vanskelig lesbarhet av byrommet.



Det siste fokusområdet er valgt på bakgrunn av sin lokalisering som et midtpunkt langs Blå promenade. Skansekaaien er også det området hvor Vestre havn og Østre havn kobles sammen. Skansekaaien er slik sett et viktig og kritisk område som kan bidra til en sammenhengende havnefront. Til tross for at avstanden til fjorden er kort skaper dagens ISPS-løsning minimal kontakt med vannet og det er ingen attraksjon som trekker folk til Skansekaaien. Området har likevel kanskje havnefrontens fineste utsikt og endring av ISPS-sonen kan åpne for et bedre byrom og bedre ferdsel gjennom området.

OMRÅDE- BESKRIVELSE 2



 Tourist Info
Cathedral
Old Town
WC 360 m



Svekket kai

ISPS-TERMINAL
ADGANG KUN FOR
AUTORISERT TRAFIKK
Restricted area
Overvåket område
Surveillance area
 Svalanger Interkommunale Havn IKS
Svalanger Port Authority





BJERGSTED

SKAGENKAIEN

KJERINGHOLMEN

KONSERTHUSKAIEN

SKANSEKAIEN

SANDVIGSBRYGGÅ

RYFYLKEKAIEN

STRANDKAIEN

BØREVIKA

ØSTERVÅGKAIEN

STEINKARKAIEN

STAVANGER HURTIGBÅTTERMINAL

BJERGSTED

HOLMEN

STAVANGER FERJEKAI

ØSTRE HAVN

BEKHUSKAIEN

GAMLE STAVANGER

VESTRE HAVN

VALBERGET

FARGEKAIEN

FISKAPIREN

BADEDAMMEN

VÅGEN

SENTRUMSHALVØYA

MARGARINLINJEN

EIGANES

VÅGEN

RÅDHUSKVARTALET

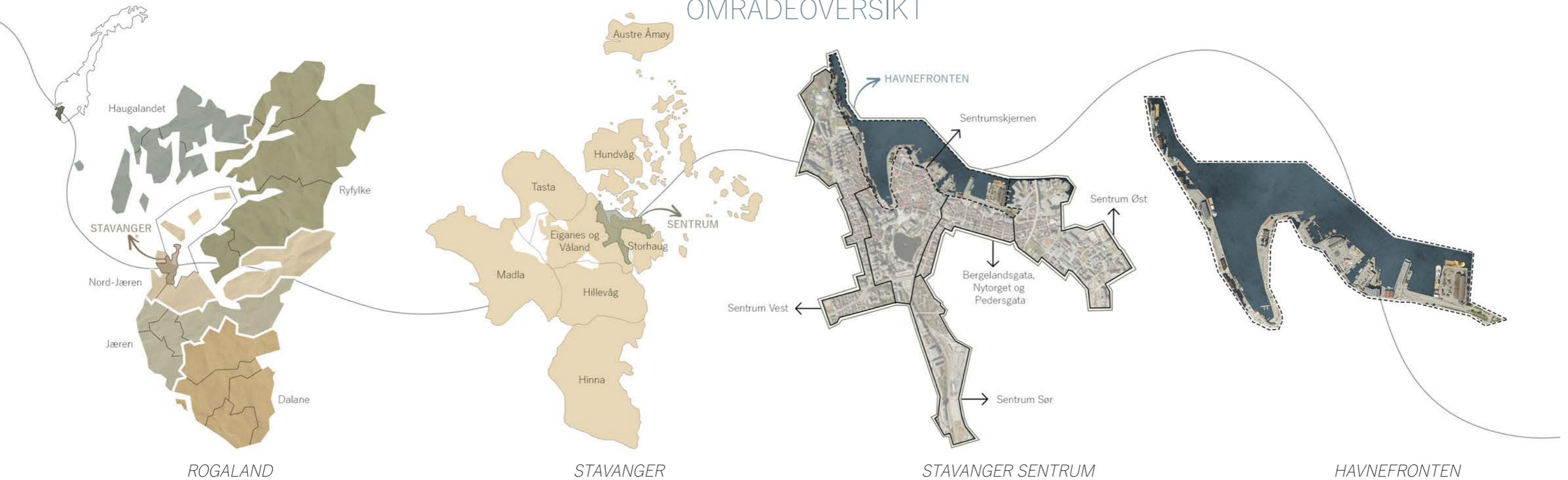
STAVANGER DOMKIRKKE

PEDERSGATA

BYPARKEN/BREIAVATNET

STORHAUG

OMRÅDEOVERSIKT



Rogaland er et fylke som ligger i den sørvestlige delen av Norge. Fylket omfatter kyststrekningen fra Haugalandet i nord til Dalane i sør. Rogaland består av 23 kommuner, som er fordelt på regionene Ryfylke, Jæren, Dalane og Haugalandet. Det bor omtrent 485 000 innbyggere i fylket, som gjør Rogaland til nummer fire av landets største fylker etter folketall (Thorsnæs, 2022a). Fylket har store landskapsvariasjoner. Høye fjell, flate Jæren, dype fjorder og daler skaper store kontraster. En stor del av fylket omfatter øyene i Boknafjorden, og fjordene som skjærer seg inn i landet. Fylket er kjent for vestlandsforhold, med både vind og hyppig nedbør. Næringslivet er variert og spiller en vesentlig rolle i landsmålestokk. Rogaland er blant annet sentrum for den norske petroleumsvirksomheten i Nordsjøen. Fiske og jordbruk har også en fremtredende posisjon i landsmålestokk (Thorsnæs, 2022a).

Stavanger er administrasjonssenter i Rogaland og er kjent som den norske oljehovedstaden. Byen har omtrent 150 000 innbyggere. Stavangers historiske røtter kobles til at byen hadde en naturlig havn og lå strategisk til mellom Ryfylke i øst, Jæren i sør, Skipsleia langs kysten i vest og Ryfylkeøyene i nord. Stavanger utviklet seg i tilknytning til Vågen. Fra luften kan man tydelig se at byen er bygget ut på begge sider av søkket fra Vågen i nord, over Breiavatnet og til Hillevågsvatnet i sør (Helle, 1975). I likhet med fylket som sådan, preger nærhet til sjø og fjord klimaet i Stavanger. Byen har et såkalt atlantehavsklima, rikelig med nedbør, og milde, snøfattige vintre. I høst og vinter halvåret er området utsatt for stormer fra Nordsjøen, mens sommertemperatur som ligger over landsgjennomsnittet gjør de vakre strendene i omegn til populære utfartsmål i sesongen (Thorsnæs, 2022b).

I sentrumsplanen for 2019-2034 har Stavanger kommune delt sentrum inn i seks områder. Slik navnet tilsier er det Sentrumskjernen som er identitetsmarkører for sentrum og Stavanger. Det er her man finner det sentrale handlestrøket, den velkjente Fargegata, Domkirken, Breiavatnet, gågatene på sentrumshalvøya og Valbergtårnet for å nevne noe. Gamle Stavanger ligger både i Sentrumskjernen og Sentrum Vest, og er et av byens eldste boligområder i sentrum. Området består av små, hvite trehus i trange gater. I utkanten av Sentrum Vest ligger Bjergsted som er tyngdepunkt for både kultur, undervisning og arbeidsplasser. Sentrum Øst er delen av sentrum hvor man får størst inntrykk av Stavanger som hermetikkby, med gamle industribygg som har satt preg på Stavanger i nesten 100 år. Badedammen, som er et populært badested under bybrua, er i dag et tyngdepunkt i Sentrum Øst (Stavanger kommune, 2019).

Havnefronten strekker seg fra Bjergsted i vest til enden av Bekhuskaien i øst. Målt i luftlinje er avstanden omtrent 1,5 km. Innenfor havnefronten ligger Vågen, byens godt kjente vik som munner ut i Byfjorden. Under høysesongen er det vanlig å se flere cruiseskip som ligger til kai i Vågen og videre langs havnefronten. Stavangers Blå Promenade følger havnefronten og byr på mange ulike sanseinntrykk. Ved å følge promenaden går du forbi Fiskepirterminalen, hvor hurtigbåtene til Byøene og Ryfylke går. Videre til Bispebryggen kan det kjøpes ferske reker og nykokte krabber rett fra fiskebåtene, som legger til kai. Et steinkast unna ligger Norsk oljemuseum og den populære Geoparken. Videre rundt havnefronten kan man høre måkeskrik og trekke inn sjøluften ved den historiske sjøhusrekken langs Vågen. Store deler av havnefronten er preget av parkeringsplasser, kai-flater og ISPS-soner som stenges for allmenn ferdsel ved behov (Stavanger kommune, 2019).

HAVNEOVERSIKT



STAVANGERREGIONEN HAVN IKS

Stavangerregionen Havn IKS er en allsidig havn som tilrettelegger for en bredde av aktiviteter. De har 750 mål med havneareal som er fordelt på tre havneanlegg og er knyttet til over 5300 meter med kai. I dag eier og driver Stavangerregionen Havn IKS havneområder i tre eierkommuner: *Stavanger*, *Sola* og *Randaberg*. Virksomheten rommer mye og Stavangerregionen Havn håndterer både cruise,- gods,- offshore- og ferjetrafikk. I tillegg til dette håndterer Stavangerregionen Havn 55 000 årlige anløp og er Nord-Europas største olje- og gassklynge (Stavanger Havn IKS, 2021). Stavangerregionen Havn IKS eier, leier ut og driver virksomhet på tre terminaler: Risavika, Mekjarvik og Stavanger, samt gjestehavnene Vågen og Børevigå i Stavanger sentrum. I 2019 hadde Stavangerregionen Havn IKS en brutto omsetning på rundt 217 millioner kroner og et netto driftsresultat på rundt 101 millioner kroner (Heggemsnes & Thorsnæs, 2021).



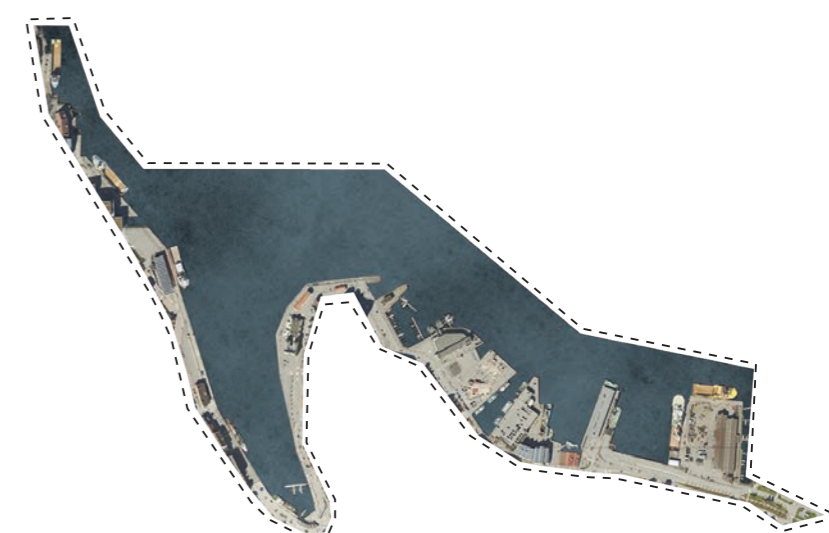
RISAVIKA

Risavika er lokalisert i Tananger i Sola kommune og rommer i dag en stor kjernevirksomhet. Risvika er en veletablert terminal for offshore basevirksomhet og serverer Nord-Europas største olje- og gassklynge. Dette henger sammen med Risavikas beliggenhet som er tett på hovedledd i sjø, nær offshoreaktiviteter i Nordsjøen og forholdsvis nær store havner i Europa. Ved siden av dette er en del av kjernevirksomheten til Risavika godsterminal (container, bulk, stykk og tralle). Med kort avstand til riks- og fylkesveg er Risavika en effektiv terminal. Terminalen på Risvika er regionens innen- og utenriksfergeterminal. I skrivende stund er det tur/retur Bergen og tur/retur Hirtshals i Danmark som er destinasjonene. Også stykkgoods på semitrailer eller tralle/flak blir fraktet på fergene (Stavanger Havn IKS, 2021).



MEKJARVIK

Mekjarvik er en offshore og en såkalt "Deepwater" terminal, med hele 500 meter dypvannskai. Terminalen holder til nord i Randaberg kommune og er lett tilgjengelig fra både sjø og land med nærhet til E39. Mekjarvik er egnet for fartøy som krever lengre liggetid og er et veletablert havneområde for tyngre industri. Kjernevirksomheten til Mekjarvik er verksted, gjenvinning og industri, samt å betjene offshorefartøy, rigger og løftekranskip. Særpreget for havnevirksomheten i Mekjarvik er at terminalen fungerer som hovedbase for Saipem 7000, som er et av verdens største løftekranskip. Et annet særpreg ved Mekjarvik er at terminalen er et viktig og verdiskapende havneområde for aktiviteten i Nordsjøen (Stavanger Havn IKS, 2021).



STAVANGER

Havnevirksomheten i Stavanger er i dag først og fremst knyttet til cruiseaktivitet og ventekai. Terminalen er en ventekai for en rekke ulike fartøy og det avvikles hurtigrutetrafikk og lokale fergeforbindelse for kollektiv persontransport. Rolig og skjermet havneforhold i Vågen gjør dette til en egnet cruise- og ventekai. Vågen er óg en av få cruisekaier i verden som byr på nærhet til sentrum, samt gode fasiliteter til offshorefartøy året rundt. De nære kailinjene til sentrum er et stort konkurransefortrinn i cruisemarkedet. Det er i dag fire kaier som kan ta inn cruiseskip i Stavanger: Konserthuskaien, Strandkaien, Skagenkaien og Skansekaien. Alle fire kaiene er ISPS-kaier. Kommunedelplanen for Stavanger Sentrum 2019-2034 åpner opp for delvis transformasjon av deler havnefronten. Noe havnevirksomhet skal flyttes, mens en del av virksomheten skal ivaretas som før. Blant annet er det planlagt å bygges ny ISPS-kai i Bjergsted (Stavanger Havn IKS, 2021).

HAVNEFRONTEN

Havnefrontens avgrensning rammes inn av sjøen på den ene siden, og selve sentrumsbebyggelsen på den andre. Skillet markeres av en bilvei som går gjennom hele strekket. Som figur 2 viser består havnefronten for det meste av harde, asfalterte flater og noe bebyggelse. Mye areal er forbeholdt parkeringsplasser og havnevirksomhet. Bebyggelsen langs havnefronten består hovedsakelig av ferjeterminal, et mindre kjøpesenter, kiosk, parkeringshus, oljemuseet, kunstsenter, Tollboden, to restauranter, suvenirbutikk, kulturskole og en del andre bygg med havnerelaterte funksjoner. Sentrumsbebyggelsens fasader langs Vågen henvender seg til havnefronten, og er populære steder for uteservering. Innerst i Vågen finner man torget i Stavanger, som binder havnen sammen med Domkirken og

Breiavatnet. Som helhet oppleves havnefronten ganske grå, med lite innslag av grønne elementer. Blå promenade strekker seg langs hele havnefronten. Med unntak av noen steder følger promenaden bilveien, og er de fleste steder utformet med samme materiale slik at promenaden skal være gjenkjennbar. Promenaden er utformet med samme bakkebelysning, som lyser blått om kvelden. Bortsett fra fiske, er det lite vannrelaterte aktiviteter langs kaikanten på havnefronten. Kaikanten går for det meste vertikalt ned i sjøen, og oppfattes ganske utilgjengelig for allmennheten. Kaien brukes av skip, ferger og småbåter som legger til kai. Skal man fra promenaden inn til sentrum, må man krysse bilveien som går langs havnefronten. Bilveien er ganske trafikkert, og byr flere steder på trafikkbarrierer.



Figur 2. Havnefronten med fokusområdene. Norgebilder, 2022.

STRANDKAIEN

Strandkaien ligger på vestre side av Vågen. Strekket som inngår i fokusområdet preges av harde flater med lite innslag av grønne elementer. Området består av fortau, bilvei, Blå promenade, inngangsport til et avstengt ISPS-område og et havnebygg hvor Stavanger turistinformasjon holder til. Langs vannkanten her legger mindre skip til kai, samt større laste- og cruiseskip innenfor ISPS-sonen. I veikrysset kan man enten fortsette langs havnepromenaden til Bjergsted, eller bevege seg oppover mot Gamle Stavanger. Skillet mellom bilveien og promenaden skjer i form av noen lave trekonstruksjoner. På grunn av inngangsporten til ISPS-sonen er det en åpning fra bilveien inn på havnepromenaden. Siden havnefronten stenges av i dette området, vender havnepromenaden seg rundt Havnebygget i en ganske krapp sving. Havnebygget fremkommer i figur 3, og er det oransje bygget på bildet. Plassen foran havnebygget og inngangsporten til havneområdet har gode solforhold, men inneholder få elementer som inviterer til opphold. Foran bygget er det plassert et sykkelstativ til offentlig parkering.



Figur 3. Dagens situasjon av Strandkaien.

SKAGENKAIEN

Skagenkaien ligger på høyre side av Vågen. Vi har valgt å fokusere på den øvre delen av Skagenkaien og opp til Tollboden, som er det gule bygget vist i figur 4. Dette området består av kai, parkeringsplasser, ISPS-gjerder, havnepromenade og bilvei med fortau på begge sider. Til tross for at fokusområdet inngår i en ISPS-sone er kaien som oftest åpen. Fokusområdet preges av asfalterte veier, flater og parkeringsplasser, og brostein der den Blå promenade. Sett bort fra to trær og blomsterkasser er det lite grønt i området. Havnepromenaden og bilvei skiller av ISPS-gjerder, deretter fortau og bilvei. Parkeringsplassen utenfor Tollboden og biler som kjører langs havnepromenaden, kan gjøre det vanskelig å forstå hvorvidt videre forbindelse ferdsel langs havnefronten er mulig. Fokusområdet har gode solforhold og utsikt. Likevel er området i dag ikke tilpasset for opphold og det er ingen sitteplasser langs strekket.



Figur 4. Dagens situasjon av Skagenkaien.

SKANSEKAIEN

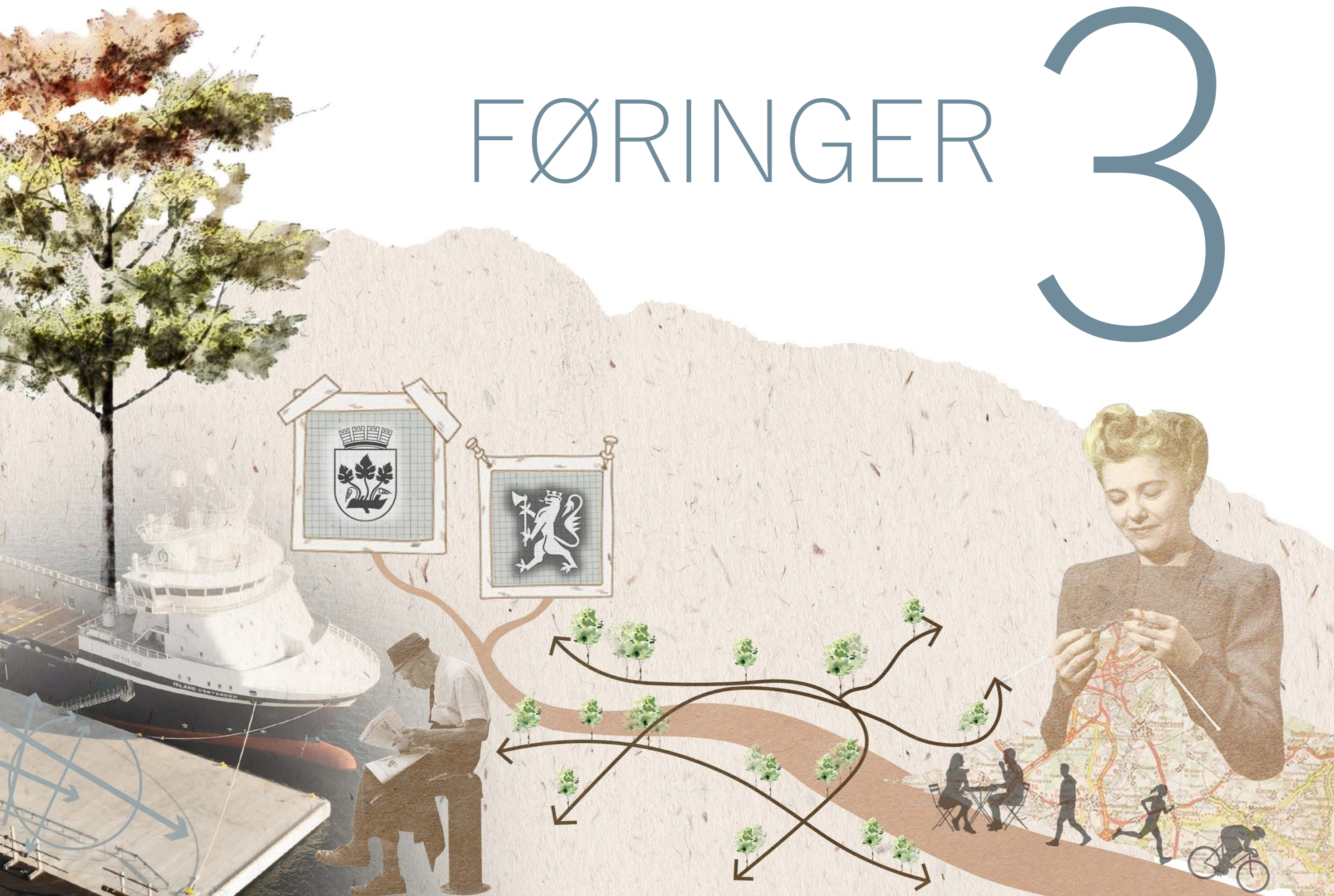
Det tredje fokusområdet ligger på enden av Skagenkaien, hvor den vestre delen av havnen kobles sammen med den østre. Området brukes i dag til parkering, og er preget av asfaltert vei, harde flater og kjedelige omgivelser. Det er lite her som inviterer til opphold eller gjennomferdsel. ISPS-gjerdet, sammen med uklare siktlinjer til videre forbindelser, gjør byrommet uoversiktlig å lese. Til tross for at ISPS-gjerdet på området holdes stengt hele året har Blå promenade blitt plassert innenfor ISPS-sonen. Dette gjør at myke trafikanter som ønsker å følge Blå promenade må ferdes mellom et ISPS-gjerdet på den ene siden og parkering på den andre. Det er med andre ord ikke et reelt skille mellom bilister og myke trafikanter i dette området. Fra parkeringsplassen og innover mot sentrumshalvøya ligger det i dag en bilvei med fortau mot bebyggelsen bak. Den bakenforliggende bebyggelsen huser ulike funksjoner som hovedsakelig er knyttet til kontor, helse- og hotellvirksomhet. Det er god utsikt på området, men denne blir ødelagt av gjerdet. Mot enden av Skagenkaien ligger Skur 2 kun ti meter fra kaikanten. Skur 2 er et eldre lagerbygg som har blitt rehabilitert, og benyttes blant annet til kunstutstillinger, konsert og selskapsutleie. Skur 2 er det bygget som er nærmest fjorden, som vist på figur 5. Langs strekket som inngår i fokusområdet er det ingen innslag av vegetasjon. Området er veldig åpent, noe som gjør strekket meget vindutsatt.



Figur 5. Dagens situasjon av Skansekaien.

FØRINGER

3



NAJONALE FØRINGER

NASJONAL HAVNESTRATEGI

21. januar 2015 ble *Nasjonal havnestrategi* lagt frem av Samferdselsdepartementet. Strategien er ment som en del av regjeringens arbeid med å tilrettelegge for at det skal transporteres mer gods til sjøs. Det er om lag 130 ordinære trafikkhavner som rapporterer godsomslag til Statistisk sentralbyrå. Stavangerregionen Havn IKS er en av sju havner som har status som såkalt *utpekt havn* i planen. Dette innebærer at Stavangerregionen Havn har en særegen funksjon i det overordnede transportnettverket. Status som utpekt havn signaliserer hvilke havner staten anser som de mest sentrale knutepunktene i transportnettverket. Disse havnene utpekes med bakgrunn i omfanget av virksomheten i havnen og de havne- og transporttjenester som tilbys, herunder infrastruktur, havnens organisering, godsvolum, samarbeid med andre havner og ikke minst havnens samfunnsmessige betydning (Samferdselsdepartementet, 2015).

PLANLEGGING AV GRØNNSTRUKTUR I BYER OG TETTSTEDER

Planlegging av grønnstruktur i byer og tettsteder er en veileder skrevet av Miljødirektoratet i 2014. Den tar for seg de mange flerfunksjonelle fordelene ved blågrønn infrastruktur i byer og tettsteder. Blåe og grønne arealer bidrar til opplevelse og skjønnhet i folks hverdag. Disse arealene tilbyr viktige rekreasjonsområder og møteplasser i folks hverdagsliv. Blågrønne områder har også helsefremmende funksjoner i form av å være sosiale arenaer. Vann og vegetasjon gir oss opplevelse av natur- og årstidsvariasjon, tilhørighet og stedsidentitet.

Kjente naturinnslag kan gi særpreg og tilhørighet til et sted, enten dette er et spesielt tre, en park eller en fjord. I mange norske byer har de store trekkene i landskapet vært en av de viktigste faktorene som har gitt byen dens identitet. Ofte har trekkene i landskapet vært en avgjørende faktor for stedets beliggenhet, utbredelse og form. Naturområdene skaper ofte rammen rundt byene. Byens form har måttet underordne seg både fjell og åser, kystlinjer, elver og sjøfronter. Den blågrønne strukturen er et viktig byplanelement som gir byen identitet og historisk forankring (Thorén & Nyhuus, 1994).

Nasjonale føringer uttrykker et politisk ønske om å fremme tilgangen på grunnstruktur og urbant friluftsliv. Nær og lettvinntilgang til blågrønne områder gir oss mulighet til å være mer fysisk aktive. De fleste kan ta beina fatt og gå tur, og tur er den formen for fysisk aktivitet som flest driver med på fritiden. Mens estetikk og opplevelse kan fremme bruk, og tilgang til vann og grønt kan få oss til å bevege oss mer, kan kjedelige omgivelser og barrierer ha motsatt virkning (Miljødirektoratet, 2014). Dette henger sammen med at reell og opplevd avstand ikke alltid er sammenfallende.

BYROM - EN IDEHÅNDBOK

De siste årene har byrommenes rolle og status endret seg. Lenge har oppmerksomheten vært rettet mot de store, åpne plassene og torgene i sentrum, mens den i dag i større grad blir rettet mot de mindre byrommene i byen og hvilken betydning de har for folks hverdagsliv. En fellesnevner i byenes historie er at bruken av fellesrommet i byen alltid har vært en vesentlig del av det sosiale livet. Byrom er de urbane rekreasjonsområdene og fellesskapets møteplasser, til både hverdag og fest. Gode byrom fungerer som byens lim og gjør et område mer levende og inkluderende (Kommunal og moderniseringsdepartementet, 2016).

En særlig viktig tendens er den økende bruken av byrom for rekreasjon. I veilederen *Byrom - En idehåndbok* legges det vekt på at friluftslivet beveger seg fra slik vi tradisjonelt tenker «ut på tur» i skog og mark, til i større grad å benytte byrommene og grøntarealene i nærområdet til rekreasjon. Dette innebærer at det må planlegges for nye former for friluftsliv og sportsaktiviteter som gir en lavere terskel for aktivitet. Endring av friluftslivet understreker viktigheten av tilgangen på gode byrom og blågrønne områder. Tilrettelegging av byrom med blågrønne innslag vil derfor være et viktig lavterskeltilbud, og bidrar til at flere får tilgang til rekreasjonsområder og møteplasser i hverdagen. Særlig vann gir en egenart til byrom og binder flere byrom sammen. Byrom i tilknytning til vann er ofte identitetsbærere med en rik historie. Et steds attraktivitet kan heves ved å ha gode oppholdsarealer ved vannkanten (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016).



KOMMUNALE OG LOKALE FØRINGER

KOMMUNEDELPLAN FOR STAVANGER SENTRUM 2019-2034

I sentrumsplanen til Stavanger er havnefronten definert som et eget fokusområde og blir fremmet som et betydningsfullt utviklingsområde. Først og fremst vil fremtidig utvikling av havnefronten være viktig for planens hovedmål som er “å være regionens viktigste bysenter og møteplass for innbyggere og tilreisende” (Stavanger kommune, 2019, s. 6). Et av plangrepene i planen er *en levende og fremtidsrettet havnefront*, og sentrumshavnen nevnes som et av tannhjulene som skal sikre verdiskaping i byen. Mange av havnearealene er underlagt fremtidig transformasjon. Dette gjelder i første omgang for Holmen og store deler av Østre Havn. Videreutvikling av havnefronten skal skje på en miljøvennlig og effektiv måte, som skal bidra til å løse byens behov balansert mot havnens sjøtransportbehov. Planen nevner blant annet krav til at ISPS-sonene utformes og driftes slik at de kan være åpne for allmenn tilgang når det ikke er skip som ligger til kai, og at oppdelingen av sonene er viktig for at det ikke stenges av mer enn nødvendig (Stavanger kommune, 2019).

Byrom og være i, og ferdes gjennom er også et av plangrepene i planen. Sentrum skal videreutvikles med gå- og sykkelvennlige byrom, gater og veier. Det er også lagt vekt på at offentlige rom skal ha innslag av trær, planter og vann, som skal sikres ved hjelp av hensynssoner. Av planen fremkommer det at byrommene skal være tilgjengelige for alle, og fungere som møteplasser, arenaer for ulike arrangementer, forbindelser og kilder til naturopplevelser. Den Blå promenade nevnes som et viktig byrom. Det skrives i planen at “Blå promenade skaper sammenheng mellom byrommene, samtidig som den er et sammenhengende byrom i seg selv” (Stavanger kommune, 2019, s. 13). Videre nevnes egne plangrep for byrommene, som er å legge til rette for flere byrom, forbedre eksisterende byrom, oppgradere byromsnettverket og sette krav til hvilke bygater og byrom som skal ha aktive førsteetasjer (Stavanger kommune, 2019).

Et annet plangrep i sentrumsplanen er *vekst i samspill med vern*. Sentrum skal være byens identitetsbærer, og det forutsettes at Stavangers historiske identitet som sjøfarts-, industri- og trehusby bevares og videreutvikles. Her pekes havnefronten ut som en stor del av Stavangers identitet og kultur, og er en viktig del av både byens og sentrums fremtid, nåtid og historie. Ved fremtidig utbygging av havnefronten må de historiske sjøhusrekkenes kontakt med sjøen ivaretas, samtidig skal nybygg speile og tilpasse seg historisk bebyggelse (Stavanger kommune, 2019).

BYROMSSTRATEGI FOR STAVANGER SENTRUM

Byromsstrategien for Stavanger sentrum ble utarbeidet for å kunne følge opp og beskrive byrommene som er regulert inn i sentrumsplanen, og for å kunne se alle byrommene i sammenheng. Målet for byromsstrategien er “å bidra til økt sentrumsaktivitet for mennesker i alle aldre” (Stavanger kommune, 2021a, s. 6). I forbindelse med byromsstrategien er det blitt utført analyser, kartlegginger og registreringer. Resultatene her viste blant annet flere delområder i sentrum hvor forbindelsene inneholdt lite opplevelsesverdi og mangel på identitet. Disse såkalte “mellomrommene” mellom områder er gater og byrom som har potensiale til å bli mer attraktive ved å styrke sin karakter og sitt innhold. Videre kan dette bidra til at den mentale avstanden mellom områder minskes, samt at gatekvaliteten og de sosiale rommene styrkes. Strategiene som presenteres videre skal bidra til å oppnå dette. Visjonen i arbeidet med byromsstrategien er “et sentrum for mennesker”, og strategiene er å *styrke forbindelsene*, ha *byrom med opplevelsesverdi* og *øke bynaturen* (Stavanger kommune, 2021a).

Styrke forbindelsene

Målet med strategien er å oppnå forbindelser med opplevelsesverdi, som gjør at flere velger å gå eller sykle til, fra og i sentrum. Økt opplevelsesverdi gjør at mentale grenser kan utfordres og utvides i menneskers bevissthet. Det er enkelte forbindelser som henger dårlig sammen, og det må etableres sammenhenger som kan styrke og binde disse opp på ny, for å kunne koble de ulike bydelene bedre sammen. Det skal også settes søkelys på sammenhenger, overganger, lys og lyd og trygghetsfølelse for å optimalisere tilgjengeligheten (Stavanger kommune, 2021a).

Byrom med opplevelsesverdi

Å øke opplevelsesverdien i byrommene er viktig for at folk skal ønske å bevege seg eller oppholde seg der. Både aktive førsteetasjer, mulighet for opphold og grønne tiltak setter, rammer for mangfoldig byliv på menneskets premisser. Ved etablering eller oppgradering av byrom skriver kommunen at det skal tas en vurdering på hvordan rommet kan bidra til å øke opplevelsesverdien, særlig for dets nærområde. Det skal også tas hensyn til identitet, for å gjøre rommene unike og skape sterkere tilhørighet. Stedets kvaliteter skal brukes som ressurs i løsningene, eksempelvis utsikt, nærhet til vannet, terreng, siktakser, kulturminner og eksisterende vegetasjon. Det er også tatt særlig hensyn til to elementer i form av byrom; *byrom med lek* og *byrom for unge*. Sentrumsplanen legger opp til at flere byrom skal inneholde lek og aktivitet. I byromsstrategien brukes byrom med lek som metode for helhetlig tilnærming og å se de ulike byrommene ut fra området eller nabolagets behov. Dette fokuset på byrom for unge kommer av at brukergruppen 12-18 år kan være vanskelig å planlegge for. Det er ønske om flere, uformelle byrom hvor ungdommen kan oppholde seg, sitte og snakke, og som inneholder flere aktivitetstilbud. Her blir den Blå promenade spesifikt nevnt, ved at byrom langs denne har potensialet til å inneholde noe for ungdommen (Stavanger kommune, 2021a).

Økt bynatur

Strategien om økt bynatur skal forsterke naturopplevelsene og sikre etablering av nye grønne rom, sammenhenger og elementer. Økt bynatur er viktig for å understøtte kommunens arbeid med sosiale møteplasser, da det gir økt livskvalitet, har stor nytteverdi og bidrar til tilhørighet gjennom opplevelser av egenart og identitet. Naturopplevelser og variasjon gjennom bruk av vegetasjon og vann vil også gjøre det enklere for gående og syklende å orientere seg (Stavanger kommune, 2021a).

STARTEGISK PLANPROGRAM FOR HOLMEN OG ØSTRE HAVN - MED TILHØRENDE STEDSANALYSE

Strategisk planprogram for Holmen og Østre havn har til formål å gi en helhetlig beskrivelse av hvilke plangrep som må ligge til grunn for å sikre en attraktiv og funksjonell videreutvikling av området (Stavanger kommune, 2021c). I denne sammenheng har kommunen utført en stedsanalyse for området. Analysen følger med planprogrammet og gir nyttig kunnskap og forståelse om stedets historie, situasjon og fremtidsmuligheter. Den danner grunnlag for anbefalinger i planprogrammet, samt hva som bør håndteres i følgende detaljreguleringsplaner (Stavanger kommune, 2021b). Planprogrammet anbefaler noen helhetlige plangrep om byrom og byform som skal sikre at utviklingen av området tilfører sentrum nye møtesteder, og kvaliteter som tiltrekker mennesker og bidrar til aktivitet. Basert på stedsanalysen er det konkludert med fem elementer som kan bidra til attraktivitet og et sammenhengende planområde. Disse elementene er et *sammenhengende byromsnettverk*, *blågrønne strukturer*, *kulturminner*, *byggehøyder* og *varierte arealbruk og funksjoner* (Stavanger kommune, 2021c).

Sammenhengende byromsnettverk skal bidra til å skape sammenheng mellom dagens bystruktur og nye utbyggingsområder. Det fremkommer av stedsanalysen at havnefronten trenger et sammenhengende byromsnettverk som knytter seg bedre på sentrumsnettverket gjennom gang- og sykkelforbindelser, grøntarealer og møteplasser. Sentrale grunner for at nettverket fra sentrum ned mot havnen ikke fungerer er store trafikkbarrierer, manglende gågater, mange parkeringsflater og lukkede fasader (Stavanger kommune, 2021b). Brukbarhet, nærhet, sammenkoblinger, kvalitet og bynatur er kriterier som er viktig å ta hensyn til for at byromsnettverket skal utvikles med høy kvalitet og tilpasses menneskene i byen. Den visuelle forbindelsen mellom sentrum og sjøen vil også gi tilhørighet, og det er vesentlig å bevare siktlinjene som kobler områder fysisk og visuelt sammen (Stavanger kommune, 2021c).

Blågrønne strukturer er viktig for grønne byrom og koblinger langs og mot sjøen, og samtidig viktig for lokalklimahensynet i byen. Innledningsvis i stedsanalysen skriver kommunen at Stavanger sentrum er en grønn by med en overordnet sammenhengende grønnstruktur, med flere grønne områder som bryter opp bebyggelsesstrukturen og som kobles sammen av sentrums mange bytrær. Videre i stedsanalysen, under byromsanalysen, fremkommer det at sentrum har få grønne byrom, og at det ikke finnes noen

kobling mellom disse (Stavanger kommune, 2021b). Analysen har også fokus på den Blå promenaden, at den skal fungere som en sammenhengende gangpromenade nær sjølinjen. Byrom langs kaiarealene rommer større skala og kan være et godt supplement mot byrommene inne i kvartalsstrukturen, som oppleves mer små og intime. Kommunen påpeker at det foreligger stort potensiale til å utvikle byrom med nærhet til sjøen. Det foreslås nedtrapping mot sjøen, og tilrettelegging for aktivitet som fremmer fysisk kontakt med vannet. Samtidig skal den daglige havnedriften og det maritime preget bevares (Stavanger kommune, 2021b).

Kulturminner skal vektlegges for å sikre stedsidentitet og historiske sammenhenger i byen. Det fremkommer av stedsanalysen at sammenhengene mellom havnefronten og den historiske bebyggelsen bør styrkes, og at den historiske sjølinjen anbefales synliggjort i byrommene. Et annet element er *byggehøyder*, som er viktig for å ivareta de karakteristiske trekkene i bylandskapet og fokusere på den menneskelige skala. Fokus på *varierte arealbruk og funksjoner* er nødvendig for å best mulig aktivisere området, både på dags- og kveldstid. Først og fremst gjelder dette publikumsrettet virksomhet i førsteetasjer, samt byrom og bygninger som oppleves trivelige, og steder man ønsker å oppholde seg når været tillater det. (Stavanger kommune, 2021c).

PLAN FOR HAVNEUTVIKLING

Plan for havneutvikling er skrevet av Stavangerregionen Havn og gir et innblikk i rammer og drivere for havneutvikling, og hvordan Stavangerregionen Havn selv ser for seg å videreutvikle havnen. I denne sammenhengen retter planen særlig søkelyet på de største produktmarkedene i Stavangerregionen Havn, nemlig gods, energi-offshore, persontransport og reiseliv. Planen går nærmere inn på Stavangerregionen Havn sine ulike havneområder, Risavika, Mekjarvik og Stavanger sentrum, og legger frem ulike muligheter i fremtiden for alle terminalene. Felles for alle havnene er planens mål som lyder følgende: "Vi skal sikre utviklingen av bærekraftige havnearealer og infrastruktur for å møte fremtidige behov i regionen" (Stavangerregionen Havn IKS, 2021, s. 6).

Det fremkommer av planen at havneområdetets kvaliteter og beliggenhet vil spille en viktig rolle for hvilke produktmarkeder havnen opererer og utvikler seg innenfor. Stavanger sentrum, Mekjarvik og Risavika er i så måte veldig ulike havneområder. Dette utløser ulike behov knyttet til egenhet til kaiene, arealer bak kai og infrastruktur. For havnefronten i Stavanger sentrum er produktmarkedene først og fremst persontransport og reiseliv. Dette innebærer at havnen må ha tilstrekkelig med kailinjer og arealer på land for å kunne fungere som en destinasjon og knutepunkt for kollektiv persontransport på sjø. Cruisevirksomhet kan kun fortsette dersom en rekke premisser blir innfridd. Blant annet må kaiene kunne sikkerhetsklareres. Dette innebærer at kaiene må være sikkerhetsmessig klarert etter EU-regelverk, det som kalles ISPS-koden (Stavangerregionen Havn IKS, 2021).

OPPSUMMERING AV FØRINGER

Listen nedenfor gir en oppsummering av de nevnte føringene og fremhever elementer fra kapittelet som skal vektlegges i denne masteroppgaven.



Nasjonal havnestrategi: Stavanger Havn IKS er en av sju havner i Norge som har status som såkalt utpekt havn. Dette betyr at Stavanger Havn IKS utgjør en viktig funksjon for landets overordnede transportnettverk.



Planlegging av grønnstruktur i byer og tettsteder: Vann og vegetasjon i bylandskapet bidrar til opplevelse og skjønnhet i folks hverdag. Hvor vi velger å ferdes vil påvirkes av hvor vi finner det attraktivt å gå eller sykle, og her spiller vann og grønt en stor rolle.



Byrom en idehåndbok: Nær og letttilgjengelig til gode byrom og blågrønne områder er viktige for bo- og livskvalitet i byer og tettsteder. Byrom er de urbane rekreasjonsområdene og fungerer som en arena for sosial kontakt, fysisk aktivitet og friluftsliv. Vann gir egenart til byrom og et steds attraktivitet kan heves ved å ha gode oppholdsarealer ved vannkanten.



Kommunedelplan for Stavanger sentrum 2019-2034: Havnefronten er definert som et eget fokusområde i sentrumsplanen og blir fremmet som et betydningsfullt utviklingsområde. Det er ønskelig at havnefronten skal være levende og fremtidsrettet og at ISPS-sonene ikke stenges av mer enn nødvendig. Planen fremhever Blå promenade som et byrom i seg selv som samtidig bidrar til å skape sammenheng mellom byrommene.



Byromsstrategi for Stavanger sentrum: Byromsstrategien er bygd opp under de tre strategiene styrke forbindelsene, byrom med opplevelsesverdi og økt bynatur. Førstnevnte strategi handler om å skape forbindelser med opplevelsesverdi. Den andre strategien legger vekt på å øke opplevelsesverdien i byrommene. Sistnevnte strategi søker å øke bynaturen for å forsterke naturopplevelser, sikre grønne rom, sammenhenger og elementer i sentrum.

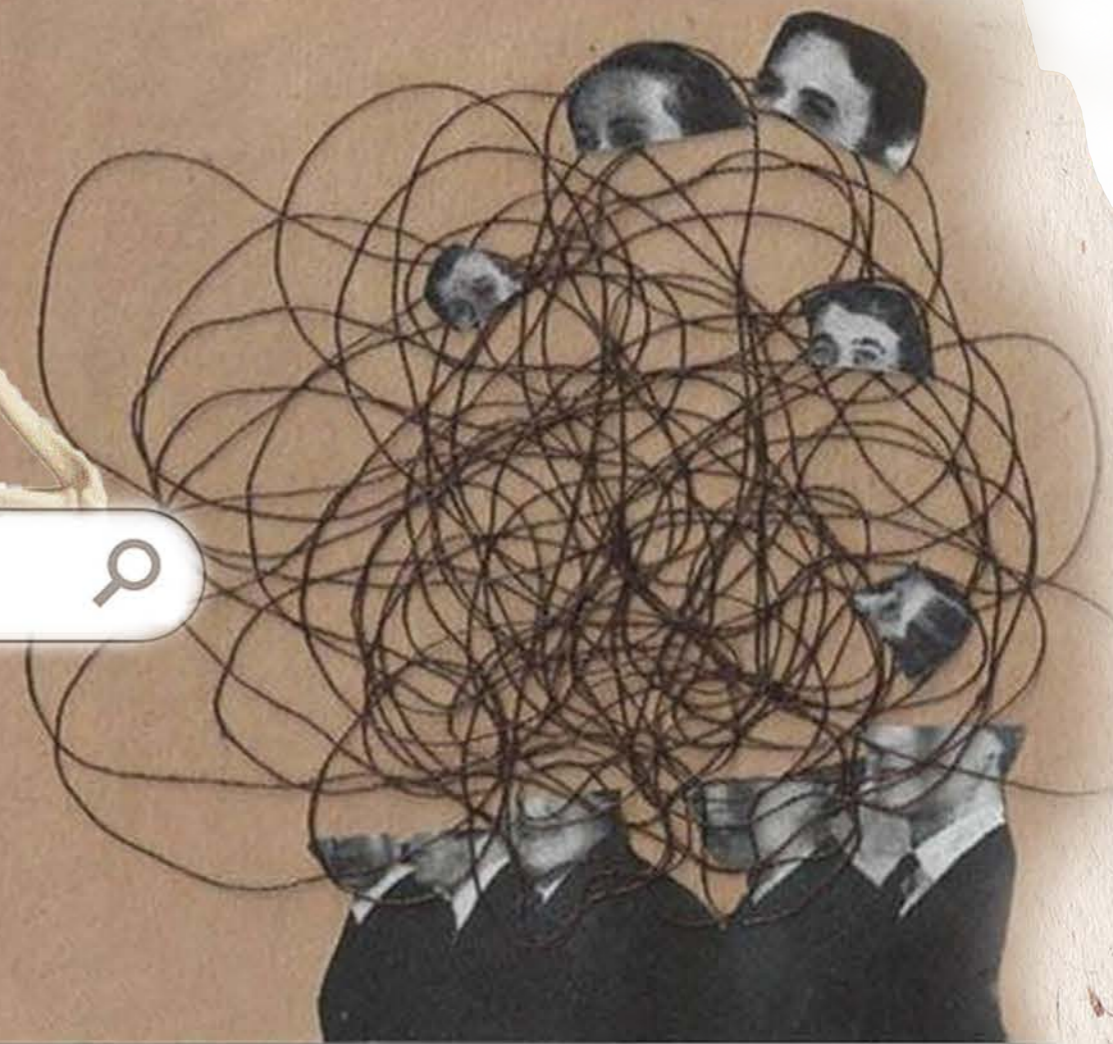



Strategisk planprogram for Holmen og Østre Havn: Det konkluderes med at det er fem elementer som bidrar til en god utvikling av Holmen og Østre havn. Elementene er helhetlige plangrep som søker å sikre møteplasser og kvaliteter som tiltrekker folk, og består bl.a. av et sammenhengende byromsnettverk, blågrønne strukturer og kulturminner.



Plan for havneutvikling: Stavanger Havn IKS ønsker å videreutvikle havnen og legger særlig fokus på produktmarkedene persontransport og reiseliv for sentrumshavnen. For Stavangerregionen Havn IKS innebærer dette at tilstrekkelig med kailinjer og arealer på land må være disponibelt til havnevirksomheten. Det er sentrumshavnens beliggenhet og kvaliteter som gjør havnen til en destinasjon for reiseliv og knutepunkt for kollektiv persontransport på sjø.

TEORI 4



Search 



DEN ATTRAKTIVE HAVNEFRONTEN

Teorikapittelets hensikt er å redegjøre for ulike teoretiske og praktiske perspektiver som fremmer havnefrontens potensial som offentlig rom for bruk og aktiviteter. Gjennomgangen skal bidra til en forståelse av hvilke faktorer som bør hensyntas ved utvikling av havnefronten, både når det gjelder kvaliteten på det offentlige rom, kontakten med vannet og samspillet med den funksjonelle havnedriften.

Hovedkilden i denne teorigjennomgangen er doktorgradsavhandlingen "Waterfronts: Spatial composition and cultural use", skrevet av Doshik Yang (2006). Gjennom en casestudie av Baltimore Inner Harbour har han undersøkt grensesnittet mellom det bygde miljøet og vannet, og hvordan den romlige og funksjonelle strukturen langs havnefronten kan generere muligheter for bruk og aktiviteter. I tillegg vil vi supplere med annen teori for å få frem aspekter ved samspillet mellom havnedrift og byliv, forholdet menneske - sted, byromsbruk og byromskvaliteter.

Ombygging og utvikling av den urbane havnefronten byr på store muligheter for revitalisering og nye, sosiale møteplasser. Området hvor byen møter havet er både en unik og begrenset ressurs, som fremstiller byens spesielle historie og karakter. Havneområder transformeres til lokale samlingssteder og nasjonale attraksjoner, hvor vannets rolle har blitt et viktig element for bedre livskvalitet i byen. En tilgjengelig havnefront med åpenhet mot havet blir naturlig sett på som et viktig offentlig rom av høy kvalitet. Dette på grunn av vannelementenes visuelle og psykologiske betydning for mennesker (Yang, 2006). Vann i seg selv er et viktig element som tiltrekker folk, og mennesker er naturlig knyttet til det.

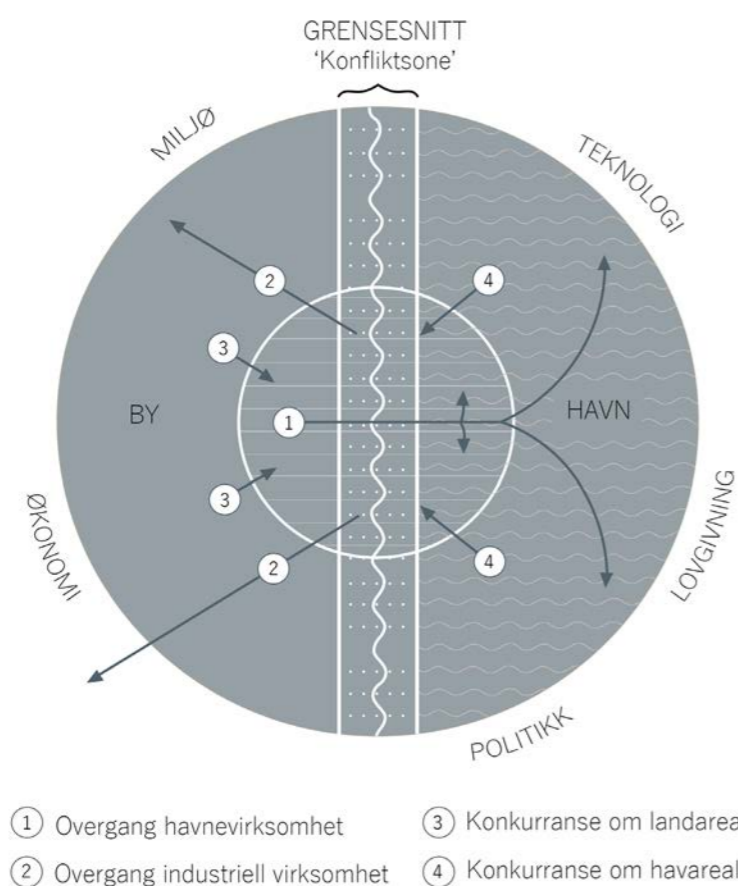
Utvikling langs havnefronten bør ses i sammenheng med to viktige forhold; *bylandskapet* og *vannlandskapet*, som skilles av vannkanten. Ifølge Yang (2006) vil evnen til å maksimere interaksjonen mellom disse være grunnleggende for å oppnå en attraktiv havnefront. Graden av den visuelle, fysiske og psykologiske tilgjengeligheten mellom dem er en viktig forutsetning for å skape en levende havnefront. Dette innebærer også en forståelse av at det innenfor grensesnittet vann og land er mange hensyn som skal ivaretas og balanseres. Før vi retter søkelyset på ulike faktorer som sammen kan bidra til å skape attraktive og levende havnefronter for mennesker, skal vi først se nærmere på samspillet mellom eksisterende havnedrift og byliv, og hvor balansering av ulike hensyn er viktig for å unngå eventuelle konflikter som kan oppstå mellom dem.

SAMSPILL MELLOM HAVNEDRIFT OG BYLIV

Ved revitalisering av havnefronter med fokus på nye offentlige rom for allmennheten, oppstår det et naturlig grensesnitt mellom ulike havnefunksjoner som fortsatt eksisterer og det generelle bymiljøet. Her blir både den urbane, økonomiske og transportmessige utviklingen påvirket av varierte drivkrefter og nye tendenser. På tross av nedlagt industri og forflytting av virksomheter ut av byene, er fortsatt havnen en stor økonomisk motor for byen. Forskjellen er at økonomien er mer orientert mot forbruk, gjennom maritime transport, turisme og fornøylesaktiviteter – som alle er preget av en økende potensiell vekst (Norcliffe et al., 1996). Eksempler på dette er cruiseskipindustrien, som er et markedssegment som forbinder havn og by på ny, eller hvordan man søker å løse problemer knyttet til vann i kombinasjon med utforming og forbedring av offentlige rom (Hesse, 2017). Selv om havnefronten er utsatt for nye markeder og muligheter, vil også ulike behov kunne føre til motsetninger, kompleksitet og konflikter.



Figur 6 illustrerer hvordan utvikling og ombygging av havnefronten vil påvirkes av et allerede omstridt grensesnitt mellom havn og by, med utfordringer knyttet til velkjente problemer mellom stabilitet og flyt (Hoyle, 2000). Figuren viser hvordan kjernen mellom by og havn byr på potensielle konflikter, som for eksempel konkurranse om landareal/havareal, samt overganger mellom industriell virksomhet / havnevirksomhet. Dette setter havnefrontrevitaliseringen inn i en bredere romlig kontekst, hvor samarbeid kreves for å unngå potensielle konflikter. Illustrasjonen viser også at utvikling av havnefronten i det store bildet må ta stilling og hensyn til ulike spørsmål knyttet til økonomi, miljø, teknologi, lovgivning og politikk.



Figur 6. Konfliktsone og tendenser som oppstår i interaksjon mellom by og havn. Egenprodusert. Kilde: Hoyle (2000, s. 404)

Det vil oppstå et behov for nye måter å samarbeide på når grensesnittet mellom havn og by blir utsatt for nye markeder og muligheter som følge av revitalisering av havnefronter. Å skape et velfungerende samspill mellom funksjonell havnedrift og byliv er viktig for å oppnå en attraktiv havnefront. Den gjensidige suksessen til havnefrontutviklingen vil være å søke løsninger som viser respekt for og balanserer de ulike interessene til både havne- og maritime virksomheter og byen. I følge Hoyle (2000) avhenger dette i hovedsak av tre ting: samordning mellom fortid og nåtid, samordning mellom kontrasterende formål og hensikter, og samordning mellom havnevesenet, kommunen og brukerne av havnen. Dette krever en forståelse av gjensidig avhengighet. I stedet for at grensesnittet mellom land og vann anses som en sone av konflikt, bør man heller se mulighetene til å skape relasjoner som både er økonomisk fordelaktige og sosialt rettferdige (Hesse, 2017).

FORHOLDET MENNESKE - STED

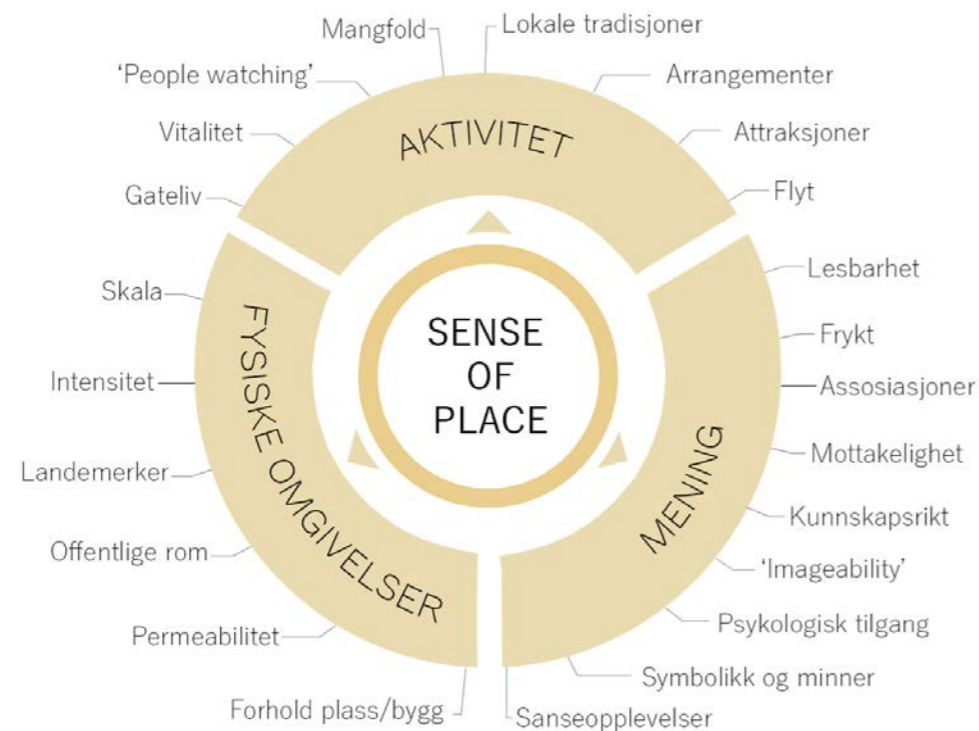
Urban designteori vektlegger forholdet mellom menneskelig interaksjon og aktivitet, og de fysiske funksjonene i det offentlige rom (Sirowy, 2015). Det handler om å skape steder for mennesker, og følgelig blir forståelsen av forholdet mellom mennesker og sted en nødvendig prediksjon for å oppnå dette. Mennesker og steder påvirker hverandre gjensidig. Forholdet kan anses som en toveisprosess der mennesker skaper og modifierer steder, samtidig som de blir påvirket av disse stedene. Et sted får betydning gjennom menneskenes opphold og aktiviteter, samtidig som at stedet påvirker disse aktivitetene (Berg & Dale, 2004). Bevissthet om hvordan mennesker bruker steder og hva som kan gi dem størst verdi er dermed vesentlig for å oppnå attraktive og levende offentlige rom. Steder gir også mennesker identitet og vice versa. Identitet er ikke noe vi har, men noe som skapes kontinuerlig i samspill mellom individer, og samspill mellom individer og deres omgivelser (Dale & Berg, 2013).

"People are their place and place is its people" (Relph, 1976, s. 37)

"Sense of place"

Begrepet "sense of place" brukes eksplisitt på forholdet menneske – sted. "Sense of place" vektlegger den subjektive, opplevelsesmessige dimensjonen ved et sted, og kan på mange måter identifiseres med stedsidentitet. Et rom blir først et sted når mennesker har et forhold til det, forbinder noe med det og tillegger det mening (Berg et al., 2013). Det er mennesker som skaper levende steder, og det handler derfor om å forstå hvordan mennesker oppfatter og tolker dem, ikke bare hvordan steder "egentlig" er. Fokuset må rettes mot menneskenes tilhørighet, identitet og mentale opplevelser. Begrepet "sense of place" peker både på stedsfølelse og stedsopplevelse, hvor følelser og opplevelser utvikles på bakgrunn av både sosiale, psykologiske og miljømessige faktorer (Berg & Dale, 2004).

I boken *Place and placelessness* presenterer Relph (1976) tre grunnleggende komponenter for stedsidentitet; aktivitet, fysiske omgivelser og mening. Opplevelsen av "sense of place" er konstituert gjennom spillet mellom disse komponentene og menneskers interaksjon med dem. Hvordan mennesker oppfatter steder gjennom bevegelse, syn, lukt, lyd og berøring har derfor mye å si (Carmona, 2021). Figur 7 illustrerer hvordan urban design både kan bidra til å forsterke "sense of place". Enkeltindividets oppfatning av sted vil ha sin egen variant av disse tre komponentene.



Figur 7. Tre grunnleggende komponenter for stedsidentitet. Egenprodusert. Kilde: Carmona (2021, s. 170)

"Though particular parts or elements may be highly influential, place identities are a creation of the area as a whole rather than a specific part or element. The sense of place does not exist in any particular part, but in the combination of those parts into a greater whole" (Carmona, 2021, s. 171)

"Sense of place" ved havnefronten

Når det gjelder havnefronten som sted, mener Yang (2006) at havnefronten har en fremtredende funksjon i å skape "sense of place", og at de tre komponentene som fremkommer av figur 7 kan forsterkes bare av vannets eksistens. Dette på grunn av vannets historiske rikdom og naturlige tilknytning til mennesker, som igjen styrker havnefrontens potensial som offentlig rom for sosiokulturelle sammenkomster, turisme og rekreasjon. I form av *mening* kan vannet spille en stor rolle for mennesker, og danne både visuelle og psykologiske tanker. Siden vannet alltid har eksistert, kan man være sterkt knyttet til det og ha sine egne individuelle minner i likhet med det lokalhistoriske. Når det gjelder *aktivitet*, kan havnefronten by på vannrelaterte aktiviteter slik som vandring langs promenaden, bading, fiske eller være på båt, ferge eller cruiseskip. Det er også viktig å peke på *fysiske omgivelser*, hvor havnefrontens potensiale til å skape unike bylandskap skiller seg ut på grunn av dets interaksjon med vannlandskapet. Grunnen til at havnefronten har stort potensiale i å skape "sense of place" er nettopp på grunn av vannet, hvor vannlandskapet og havneområdets form og størrelse påvirker hvordan brukerne oppfatter vannets eksistens. Denne påvirkningen har altså mye å si for havnefrontens attraktivitet (Yang, 2006).

HAVNEFRONTEN SOM OFFENTLIG ROM

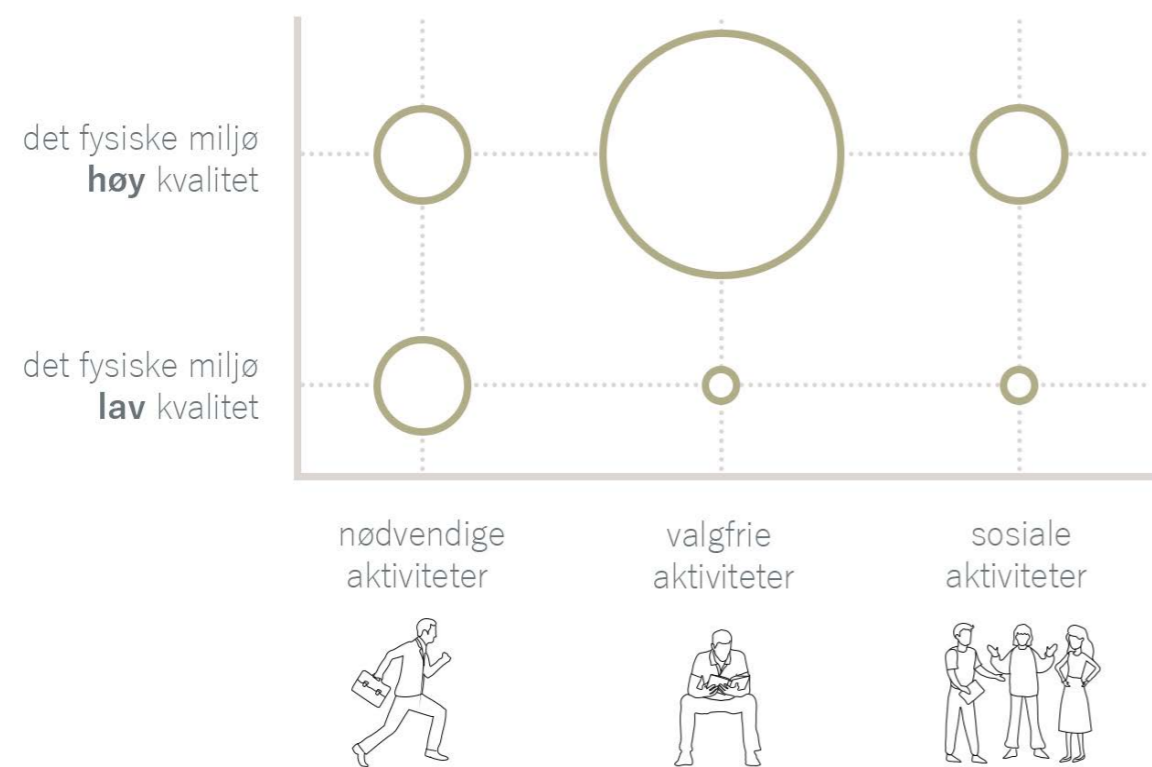
For å oppnå en attraktiv havnefront er det viktig med grunnleggende kunnskap om utforming av gode offentlige rom. Dette innebærer en forståelse av hvordan de brukes, hvilke steds kvaliteter og kriterier som må vurderes og hvordan de påvirkes av klimatiske forhold. Med fokus på havnepromenaden som et sammenhengende byrom i seg selv, er det også viktig å redegjøre for hvordan gater kan fungere og oppfattes som gode byrom både for begavelse og opphold.

Bruk av byrom

Ettersom vellykkede byrom støtter og legger til rette for folks aktiviteter, bør deres utforming være kjennetegnet av en bevissthet om hvordan folk bruker dem. Utforming av det bygde miljøet vil påvirke mønstrene for menneskelig aktivitet - og dermed deres sosiale liv (Carmona, 2021). Elementer som folk foretrekker i det bygde miljøet kjennetegnes av variasjon, lave hastigheter, korte avstander, uhindret utsikt og et flerfunksjonelt grunnivå. Steder som er tilgjengelige for alle, som tillater sosial interaksjon og som er lett å orientere seg i er også viktige elementer (Sirowy, 2015). Jo mer variert bruk og flere aktiviteter som finner sted i offentlig rom, desto mer vitale og inkluderende kan de ofte anses å være (Bjerkeset & Aspen, 2021).

Gehl argumenterer for at utendørsaktiviteter i det offentlige rom kan deles inn i tre kategorier; nødvendige, valgfrie og sosiale aktiviteter. *Nødvendige aktiviteter* er 'obligatoriske' aktiviteter som finner sted under alle forhold, og i den forstand påvirkes forekomsten i liten grad av fysiske omgivelser eller været. Dette innebærer aktiviteter som å gå til skole eller jobb, handle mat eller vente på bussen. *Valgfrie aktiviteter* er fritidsaktiviteter som trer i kraft dersom tid og sted gjør det mulig, og er derfor mer avhengig av kvaliteten på byrom og utendørsforhold. *Sosiale aktiviteter* avhenger av andres tilstedeværelse i rommet, da aktivitetene innebærer prating, ulike fellesaktiviteter eller bare det å se eller høre andre mennesker. Sosiale aktiviteter oppstår spontant som følge av at mennesker beveger seg og er i samme rom (Gehl, 2010). Figur 8 viser hvordan det fysiske miljøet påvirker disse aktivitetene.

Kjernen i Gehls argumentasjon av de ulike aktivitetskategoriene er at dersom offentlige rom er av dårlig kvalitet, er det kun nødvendige aktiviteter som skjer der. Mens når offentlige rom er av høyere kvalitet har det en tendens til å forekomme et bredt spekter av valgfrie og sosiale aktiviteter. I tillegg foregår fortsatt de samme nødvendige aktivitetene, men folk velger å bruke lenger tid på dem (Gehl, 2010). Jo flere valgfrie og sosiale aktiviteter, desto mer mennesker og byliv. Offentlige rom bør altså være utformet slik at det inviterer til lengre opphold og ha et bredt spekter av funksjoner som sikrer valgmuligheter og allsidighet. Det er dette som gir grunnlag for aktivt byliv (Sirowy, 2015).



Figur 8. Det fysiske miljøets påvirkning på ulike aktiviteter. Egenprodusert. Kilde: Gehl (2010, s. 21)

I senere tid har Sverre Bjerkeset og Jonny Aspen (2021) studert hvordan utendørs byrom blir tatt i bruk, og har i boken *Demokratiske byrom* utarbeidet et forslag til en detaljert klassifikasjon av byrom. Hensikten med klassifikasjonen er å lettere kunne analysere, identifisere, registrere og sammenligne byromsbruk, som skal øke forståelsen av hvordan offentlige rom fungerer. Forfatterne så behovet for en mer helhetlig og nyansert forståelse av hvordan offentlige rom faktisk brukes, da klassifikasjonene som gjelder bruk ofte er mangelfulle eller for generelle. I denne sammenheng nevner de Gehls distinksjon mellom nødvendige og valgfrie aktiviteter, som de mener er for generelle til å kunne fange opp hele bredden av aktivitetstyper, og hva som særpreger dem. Utviklingen av klassifikasjonene baserte seg på to veiledende prinsipper; de ulike kategoriene skulle være uttømmende og gjensidig utelukkende. Bjerkeset og Aspen delte også inn brukere av offentlige rom i to grupper; de som oppholder seg der på grunn av bestemte roller eller oppgaver, og de som er der til egne praktiske og rekreative formål. Klassifikasjonen endte opp med 16 kategorier, som består av følgende distinkte aktivitetstyper: Hverdagsaktiviteter, personlig rekreasjon, transport, salg og kjøp, sivile aktiviteter, helse- og velferdstjenester, kultur og underholdning, seremoni og feiring, produksjon, drift og vedlikehold, konstruksjon og utbedring, undervisning og læring, arbeidsrelaterte aktiviteter, hjelpeaktiviteter, hjemløses aktiviteter og til slutt avvikende aktiviteter. Klassifiseringen av det store mangfoldet av aktiviteter vil forhåpentligvis øke bevisstheten til de som former byrommene, om hvilke aktiviteter man lett kan planlegge for, og de man ikke kan planlegge for (Bjerkeset & Aspen, 2021). Ved utforming av offentlige rom vil det dermed være viktig å tenke gjennom hvilke aktivitetstyper man ønsker å planlegge for.

Gater som byrom

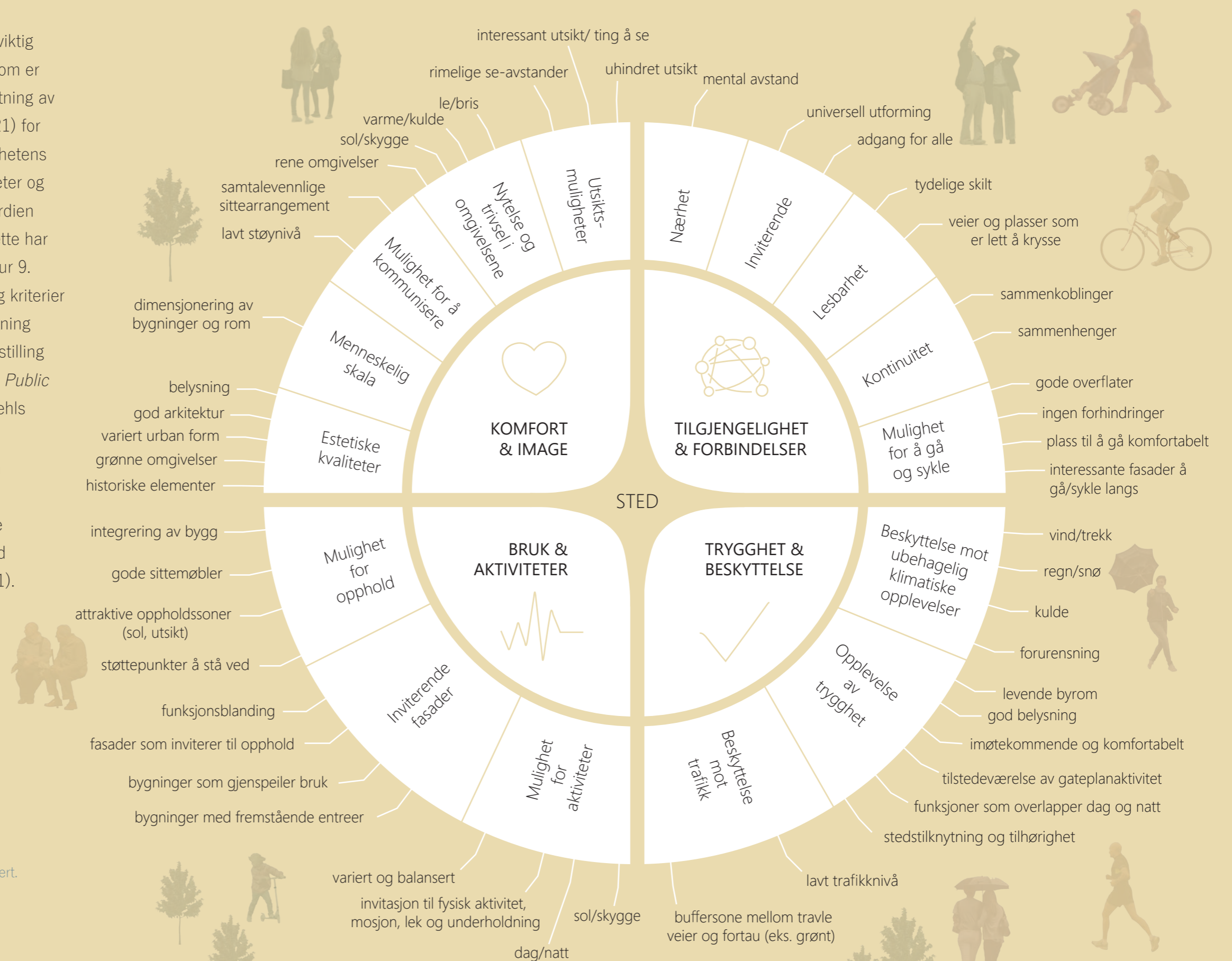
Selv om både gater og veier forbinder steder sammen, er det utover dette forskjell mellom dem. Veier er utelukkende dedikert til bevegelse. Gater kan inneholder veier, men er til kontrast et rom for både bevegelse og opphold - for mobilitet og distribusjon. Gatene har potensiale til å forene bevegelse og sosial interaksjon innenfor det samme fysiske rommet. I stedet for å se gaten som en kanal for effektiv bevegelse, bør moderne urban design gjenoppdage gatens sosiale rolle som en forbindelse, som både syr sammen og noen ganger trer inn i forskjellige rom (Carmona, 2021). Det handler om å skape gater man går til, ikke bare gjennom, og å fremme gater som steder.

Gatestrukturen har mye å si for bevegelsesmønsteret. Gehl har lenge argumentert for at rekkefølgen på urban design bør være *liv* først, deretter *rom*, og til slutt *bygg* (Gehl, 2010). Når steder utformes, bør den fysiske strukturen bestemmes ut fra hvilke aktiviteter som er tenkt for det spesifikke rommet. At den urbane morfologiske formen og strukturen blir riktig i utgangspunktet, er avgjørende for at rommene som skapes skal bli robuste og tilpasningsdyktige, og i stand til å takle både aktivitet og bevegelse. Gatens fysiske karakter og form er viktig for at menneskene som benytter seg av gatene ønsker å oppholde seg der over lengre tid. De visuelle egenskapene til gater er også viktige for at de skal føles menneskelige og komfortable. God utforming av gater bør ses som en sammenhengende helhet, og avhenger generelt av faktorer som proporsjonene mellom lengde og bredde, kvaliteten av og samspillet mellom fasader langs gaten, og fokus på funksjoner som får øyet til å hvile. Hvordan bygninger henvender seg til gaten er også en sentral faktor, fordi aktive fasader som er i interaksjon med gaten gir en sterk følelse av menneskelig tilstedeværelse, og er i stor grad med på å animere gaten (Carmona, 2021).

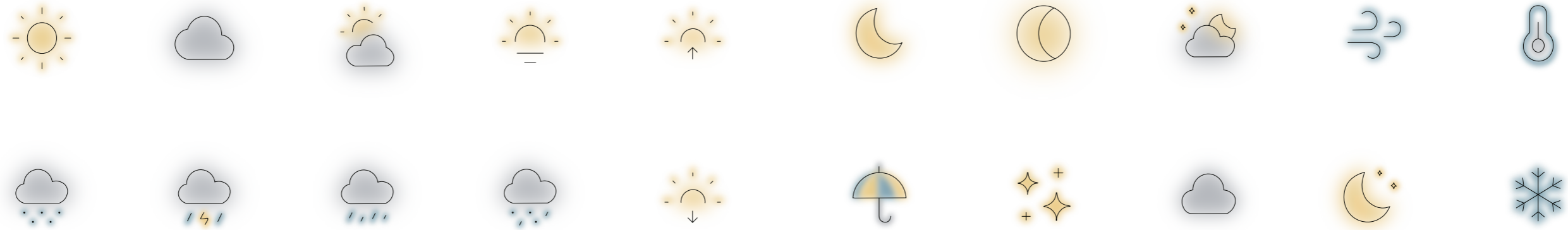
Bevegelse gjennom det offentlige rom, i form av fotgjengere, er viktig for å skape liv og aktivitet. Noen gater går vi oftere tilbake til enn andre; kanskje på grunn av møte med bekjente og nye mennesker, at de frisker opp gode minner eller byr på noe hyggelig. Fordi noen gater oppleves som mer hyggelige enn andre, velger man kanskje omveier for å være på dem og bevege seg gjennom dem. Nøkkelen ligger i å oppmuntre folk til å stoppe opp å tilbringe tid her, snarere enn bare bevegelse til og bevegelse gjennom. Hvor folk velger å sitte eller bli igjen er ofte basert på muligheten for å se mennesker, som igjen er relatert til hvordan mennesker beveger seg gjennom det, og livet og aktiviteten i det offentlige rommet (Carmona, 2021).

Stedskvaliteter og -kriterier

For å kunne utvikle gode offentlige rom er det viktig å vurdere hvilke kvaliteter i det bygde miljøet som er bra for oss. Når det gjelder utforming og forvaltning av det offentlige rom argumenterer Carmona (2021) for at planlegging er inngangsporten hvor allmennhetens interesse settes på prøve, og at sentrale kvaliteter og interesser må ivaretas for å maksimere stedverdien gjennom god urban design. På bakgrunn av dette har vi laget *kvalitetshjulet*, som fremkommer av figur 9. Kvalitetshjulet inneholder en rekke kvaliteter og kriterier som bør hensyntas ved utforming eller opprustning av offentlige rom. Illustrasjonen er en sammenstilling av ulike faktorer som fremkommer i Carmonas *Public places urban spaces* (2021). Den bygger på Gehls *12 kvalitetskriterier for byrom*, Carmonas kvalitetskrav i *Ladder of place qualities*, Burton & Mitchells *Streets for life design features* og et konsept kalt *Project for public spaces*. Disse kvalitetene og kriteriene er sterkt assosiert med positive utfall av offentlige rom (Carmona, 2021).



Figur 9. *Kvalitetshjulet*. Egenprodusert.



Komforten til et offentlig byrom er preget av tilstedeværelsen av grønt, effekten av vann, lyd, beskyttelse mot regn og vind, tilgang på sollys om vinteren eller skygge ved varme sommerdager. Et steds vær og klima vil derfor ha avgjørende betydning for bruken av et byrom. Dette skriver Costamagna, Lind og Stjernestöm i artikkelen *Livability of urban Public Spaces in Northern Swedish Cities: The Case of Umeå* (2019). Forfatterne skriver at klima er en viktig faktor som både aktiviserer og hemmer det sosiale bylivet, hvilket innebærer en del utfordringer for bylivet i den nordlige delen av Europa (Costamagna, Lind & Stjernestöm, 2019).

Værforhold og klima er derfor avgjørende betingelser i vurderingen av byrom. En rekke studier bekrefter forholdet mellom funksjonell bruk og klimatiske forhold. Blant annet viser studier gjennomført av både Gehl, Westerberg og Thorsson med flere at komfortable værforhold, hvilket er varme temperaturer og tilgang til sollys, øker antallet mennesker som oppholder seg i et byrom (Costamagna, Lind & Stjernestöm, 2019). I følge Gehl og Svarre (2013) utgjør klima en nøkkelrolle i bestemmelsen av bykvalitet, nytelse og komfort. Videre fremhever de et manglende hensyn til klimaforhold ved byplanlegging, og hevder at det meste av byplanleggingen ikke søker å sikre best mulig klimakvalitet i byrommet. Behovet for et klimasensitivt bydesign som tar hensyn til et områdets mikroklima har også blitt fremhevet av (Carmona, 2021), som anser et slikt design som en forutsetning for å oppnå vellykkede steder.

Særlig krevende kan det være for de nordiske byene som opplever svært spesielle og tøffe klimatiske værforhold. Mange norske byer er værutsatte og kan oppleve lange vintre med snø, is, regn, vind, langvarig kulde og mørke. Et slikt utgangspunkt setter naturligvis begrensninger på bylivet. I arbeidet med de røffe forholdene bør hovedmålet med urban design være å forlenge utendørssesongen ved å tilrettelegge for økt aktivitet utendørs. Dette innebærer en maksimering av fordelene som følger med de tøffe sesongene, samtidig som man minimerer termisk ubehag (Costamagna, Lind & Stjernestöm, 2019). Vind, temperatur, fuktighet og sollys er blant nøkkelfaktorene som er helt utslagsgivende for

utendørskomforten. Særlig er vind en kritisk faktor som påvirker komforten og bylivet. Et gjennomtenkt bydesign kan påvirke virkningen av klimafaktorer. Videre understrekes det av Costamagna, Lind & Stjernestöm (2019) at det er særlig tre forhold som er essensielle for å forbedre komforten i nordiske byrom: maksimere soltilgang, tilretteleggelse av ly for vind og håndtering av snø i det offentlige rom.

Costamagna, Lind & Stjernestöm fremhever potensielle strategier i arbeidet med byplanlegging i nordiske byer, hvilket innebærer økt kontakt med natur, helårsbrukskvalitet, medvirkning og kulturell ivaretagelse/videreførelse. Ved å minimere ubehag i vinterhalvåret ved bruk av et klimasensitivt bydesign kan bruken av byrom og rekreasjonsområder forventes å øke (Costamagna, Lind & Stjernestöm, 2019). Den til tider tøffe høsten og vinteren fører ikke kun sur vind med seg. Årets ulike sesonger kan fremme en sterk sesongvariasjon. Ved å omfavne alle fire årstider kan man utnytte de ulike forholdene de representerer og på denne måten skape mer byliv og en mer attraktiv by (Costamagna, Lind & Stjernestöm, 2019). Urban designere kan utnytte de skiftende sesongene til å fremme større variasjon og interesse til byrommet. Byrom som er utformet med respekt for døgnetts mange timer og årets ulike årstider bidrar til en berikelse av bylivet.

Viktigheten av gode byrom i nordiske byer underbygges videre av at byen med årene gradvis har blitt en arena for friluftsliv. Peter Butenschøn (2012) skriver i boken *Norske gater og plasser – våre viktigste byrom gjennom 200 år* at fornøyelse ute i det offentlige rom stadig er blitt mer og mer fremtredende, også under vinterstid. I en rekke norske byer, deriblant Sandnes og Bergen, har det blitt foretatt bylivsundersøkelser som har dokumentert endringene i bruken av byens byrom. Det ble i alle byene registret flere mennesker ute i gatene, og at de oppholder seg der i lenger tid, i stadig flere av døgnetts timer, i flere av ukens dager og av årets måneder. Dette kan da indikere at bylivet har antatt nye former (Butenschøn, 2012). Når et byrom gir et hyggelig miljø vil sosiale møter finne sted uavhengig av årstid, men forskjellene i bruken vil variere i henhold til utformingen i byrommet.

FEM KOMPONENTER SOM UTGJØR DEN LEVENDE HAVNEFRONTEN

Når det gjelder havnefrontens potensial for byliv, vil en viktig forutsetning for videre utvikling først og fremst være at arealene er offentlig tilgjengelige. Det handler om å gjenopprette tilgang til og glede over sjøen for menneskene i byen. Fokus på offentlig bruk kombinert med fysisk organisering av det bygde miljøet vil sammen bidra til god utvikling. Gjennom sin forskning identifiserer Yang (2006) fem nøkkelkomponenter som utgjør den levende og kulturelle havnefronten. En vurdering av disse komponentene vil bidra til en forståelse av havnefrontens fysiske struktur, og hvordan komponentene på hver sin måte, og i interaksjon med hverandre, danner og støtter opp den kulturelle og levende havnefronten. De neste sidene tar dermed for seg en gjennomgang av disse fem komponentene. Vår fremstilling av komponentene er nedskalert som følge av en omfattende doktorgradsavhandling, men gjennomgangen baserer seg på viktige elementer som fremkommer av Yangs forskning. Følgelig er dette kilden gjennom de neste sidene (Yang, 2006).



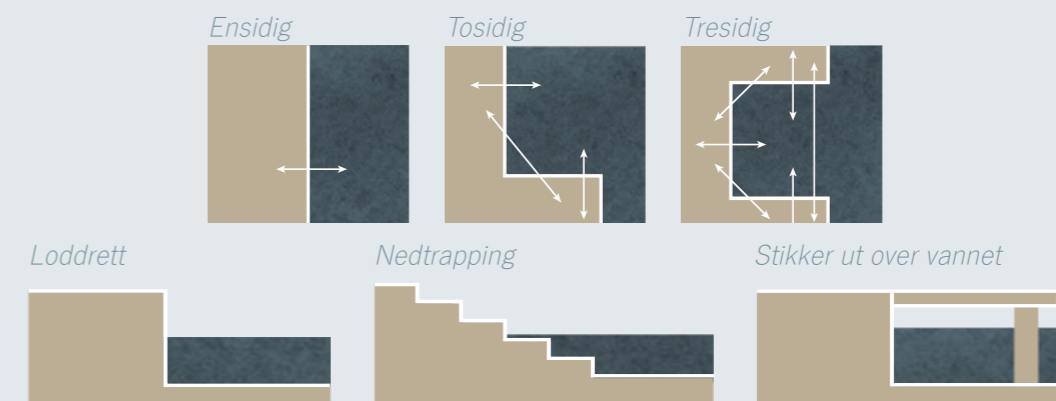
1. Havnefrontens form

Forholdet mellom form og innhold er viktig for å forstå havnefronten som sosial arena. Enkelte utforminger vil være mer egnet for visse typer aktiviteter og funksjoner, og en forståelse av de fysiske egenskapene til havnefrontens form kan bidra til å finne områder som kan og bør romme kulturelt og sosialt innhold. Enhver forestilling for bruk bør vurderes nøye ved dannelse av nye rom langs vannkanten.



To grunnelementer som utgjør byrommet er gate og torg. Forskjellen er dimensjonene til 'veggene' som binder dem, og funksjons- og sirkulasjonsmønstrene som karakteriserer dem. Når disse elementene møter vannet, skaper dette en ny karakteristisk grense. Det oppstår en annen form for rom, som er formet av sammenhengen mellom de urbane strukturene, havnefronten og vannet. Koblingen mellom disse er en viktig faktor for å skape en tilgjengelig havnefront som opprettholder vitaliteten langs vannkanten. Det handler om hvordan gatemønstrene skaper tilgjengelighet til vannet, hvordan byrommene er tilrettelagt og hvordan byggene som ligger mellom sentrumsområdet og vannkanten er utformet.

En interaktiv vannkant er en annen viktig faktor, som kan oppnås gjennom vannrelaterte strukturer, fasiliteter og bygninger som er plassert ved vannkanten. Betydningen av en interaktiv vannkant ligger i potensialet den har som sted for fritids- og underholdningstilbud, og som magnet for å tiltrekke seg aktivitet og visuell begeistring. Yang fant to viktige aspekter ved den interaktive vannkanten; det fysiske og det funksjonelle. Det fysiske gikk ut på at typologien til vannkanten påvirket nivået på tilgjengeligheten og interaksjonene på havnefronten. Den har også direkte innvirkning på kvaliteten i form av rom og brukernes aktivitetsmønstre, både når det gjelder vannkantens lengde og utforming. Figur 10 viser eksempler på utforming. En flersidig havnefront vil naturligvis gi flere muligheter til å skape et mer dynamisk vannlandskap med større visuelle kvaliteter, sammenlignet med en ensidig havnefront. Det funksjonelle aspektet er mer knyttet til aktiviteter ved vannkanten. Blant annet er flytende gjenstander med på å forsterke vitaliteten, og har direkte påvirkning på det livlige bildet brukerne får av havnefronten. Eksempler på dette er marinaer, passasjerferger, cruiseskip, historiske skip og båter som kommer og går langs havnefronten.



Figur 10. Eksempler på utforming ved vannkanten. Egenprodusert. Kilde: Yang (2006. s. 88 og 94)

2. Det bygde miljøet

Det bygde miljøet langs havnefronten har stor betydning for dens potensial som en sosiokulturell magnet. Den overordnede kvaliteten på havnefronten har ifølge Yang karakteristiske kjennetegn i utformingen av det bygde miljøet, og påvirkes av en sammensetning av tre komponenter; bygningstyper, offentlige rom og historiske elementer.



Bygningstyper

For å opprettholde en konstant flyt av mennesker og ulike aktiviteter er blanding av ulike bygningstyper og funksjoner en nøkkelfaktor. En havnefront med ulike funksjonelle bygningstyper og blandet bruk vil på forskjellige nivå bidra til å generere bruken av området. Noen bygg vil tiltrekke mennesker fordi de er direkte kulturelle (f.eks. museum eller akvarium), mens andre bygg spiller en viktig rolle i å generere sosial aktivitet i området på dagtid og kveldstid (f.eks. kontorbygg og restaurant). En annen viktig faktor er hvordan den romlige ordningen av brukstyper og deres brukssammensetning henvender seg til og samspiller med vannet. Måten vannets eksistens integreres i det bygde miljøet er avgjørende, da vannet er en naturlig magnet som tiltrekker folk.

Offentlige rom

Utgangspunktet ved utforming av offentlige rom er at det blir oppfattet som et rom for mennesker. Offentlige rom ved havnefronten består av plasser, gater og veier med bevegelsesnettverk både langs havnefronten, og mellom sentrumsområdet og havnefronten. Som allerede nevnt er havnefrontens form påvirket av avkortningen ved vannkanten, og dette skaper en unik form for gate og torg. Når det gjelder gater, er det viktig med et tilgjengelig gatemønster for fotgjengere fra sentrum, gjennom det bygde miljøet på havnefronten og mot vannet. Utformingen av gatene har mye å si for den visuelle kontakten med vannet. Plasseringen av torg bør være direkte knyttet til havnepromenaden, samt forbinde havnepromenaden med ytre gater, og til slutt gi visuell og fysisk tilkobling til vannet.

Historiske elementer

Gjenbruk og transformasjon av det historiske bygningsmiljøet har blitt et viktig element ved byfornyelse. Ved utvikling og ombygging av havnefronten er dette særlig relevant da havnefronten naturligvis byr på historiske elementer, spesielt i form av maritim og industriell arv. Gjenbruk av historiske bygninger, gjenstander og steder til bruk som for eksempel kafeer, bolig, kontor eller kulturfasiliteter er svært attraktive med tanke på revitalisering av havnefronten. Den historiske verdien av havnefronten spiller en betydelig rolle i å skape "sense of place", og å tiltrekke seg innbyggere og ikke minst turister. Gjenbruk og formidling av historiske gjenstander gir verdifulle ressurser både for fritid, utdanning og kultur.

3. Hendelser

Innendørs og utendørs arrangementer er også avgjørende for å skape en levende havnefront. Alt fra gateforestillinger til større arrangementer spiller en betydelig rolle for vitaliteten til havnefrontområdet. Å arrangere ulike eventer eller festivaler bidrar også til å skape stedsidentitet samt god markedsføring av byen, og gir steder nytt giv og omdømme. Det gjør havnefronten til et mer livlig, spennende og hyggelig område å oppholde seg i gjennom dagen.



4. Brukere

Menneskene er markedet for byens offentlige rom. Det er de som opprettholder interessen og gjør gatene og torgene levende, hvilket er viktig for å skape en sosiokulturell atmosfære. På samme måte vil en attraktiv havnefront være preget av ulike typer brukere som skaper flyt gjennom dagen. Det er kontakten mellom brukere, det bygde miljøet og vannet som skaper det fundamentale grunnlaget for bruk og aktiviteter. Havnefronten bør dermed utformes slik at den tiltrekker seg ulike brukere, hvor målet er å holde på dem i en viss tid. For å oppnå dette er det viktig å se på hvilke faktorer som påvirker brukernes aktivitetsmønster, og hvilke typer aktiviteter som typisk finner sted langs havnefronten.



Ulike romlige strukturer og funksjoner genererer ulike typer menneskelig aktivitet. Variasjon og funksjonsblanding blir dermed et viktig element for å tiltrekke seg brukere. Drift og arrangementer innendørs og utendørs er minst like viktig som fysiske kultur- og attraksjonsfasiliteter. Samtidig vil lokale, nasjonale og internasjonale mennesker i alle aldre generere ulike typer aktivitetsmønstre gjennom dagen. Mens lokalbefolkningens aktiviteter er mer forbeholdt hverdagsaktiviteter som turgåing, jogging eller å sitte og spise, er turister og besøkendes aktivitetsmønstre mer knyttet til ulike funksjoner, kulturfasiliteter og historiske elementer. Sammen styrker de mangfoldet og levedyktigheten til havnefronten.

Vann i seg selv skaper også mange aktivitetsmønstre. Så lenge vannet er tilgjengelig for brukerne gir dette betydelige muligheter til å skape sosiokulturelle aktiviteter, både når det gjelder indirekte opplevelser som å gå, sitte eller observere, eller direkte opplevelser i form av bading, fiske og bruk av båt, kajakk eller annen vanntransport. En havnepromenade langs vannkanten er også et viktig element for å trekke brukerne gjennom og langs havnefronten.

Tidsrom og værhold vil påvirke folks aktivitetsmønster på havnefronten, samtidig som årstidene byr på ulike former for aktiviteter. Skal havnefronten være levende gjennom hele året bør den ha et bredt spekter av spesifikke aktiviteter i bestemt tid og rom. Dette må det tas hensyn til ved utformingen av havnefrontens bygde miljø.

5. Vannet

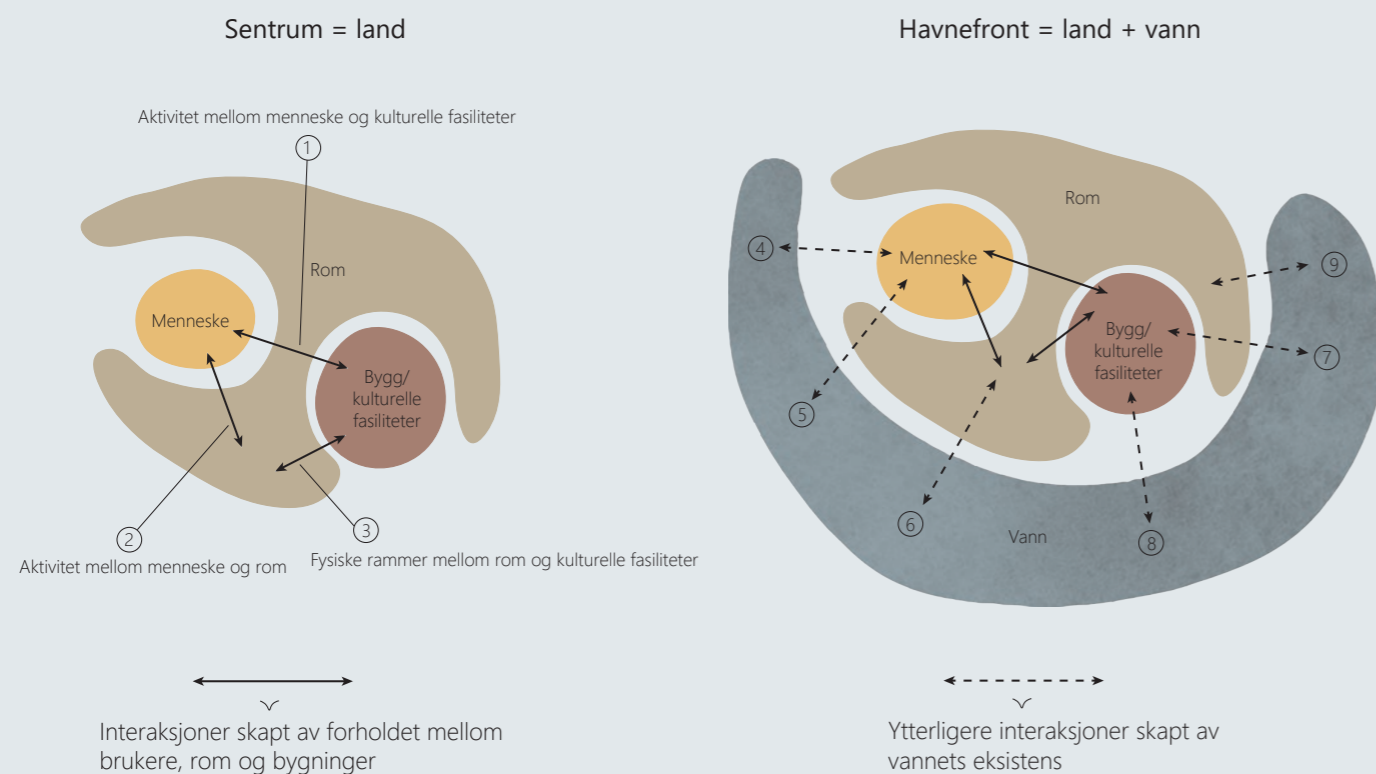
Vannets eksistens er naturligvis et viktig element ved utformingen av en levende havnefront. At vannet spiller en betydelig rolle som kulturell katalysator kan man tydelig se gjennom en sammenligning av det bygde miljøet i nærheten av vann, mot det bygde miljøet inne i sentrum (figur 11 og 12).



Figur 11 viser først tre interaksjoner som foregår på land:

- ① Interaksjon mellom 'brukere' og 'bygninger'
- ② Interaksjon mellom 'brukere' og 'rom'
- ③ Interaksjon mellom 'rom' og 'bygninger'

Videre viser figuren at når disse interaksjonene finner sted nær vannet, oppstår det seks nye former for interaksjon: ④, ⑤, ⑥, ⑦, ⑧, ⑨ – disse forklares nærmere i figur 12 på neste side.



Figur 11. *Interaksjoner ved vannkanten sammenlignet med sentrum.* Egenprodusert. Kilde: Yang (2006, s. 383)

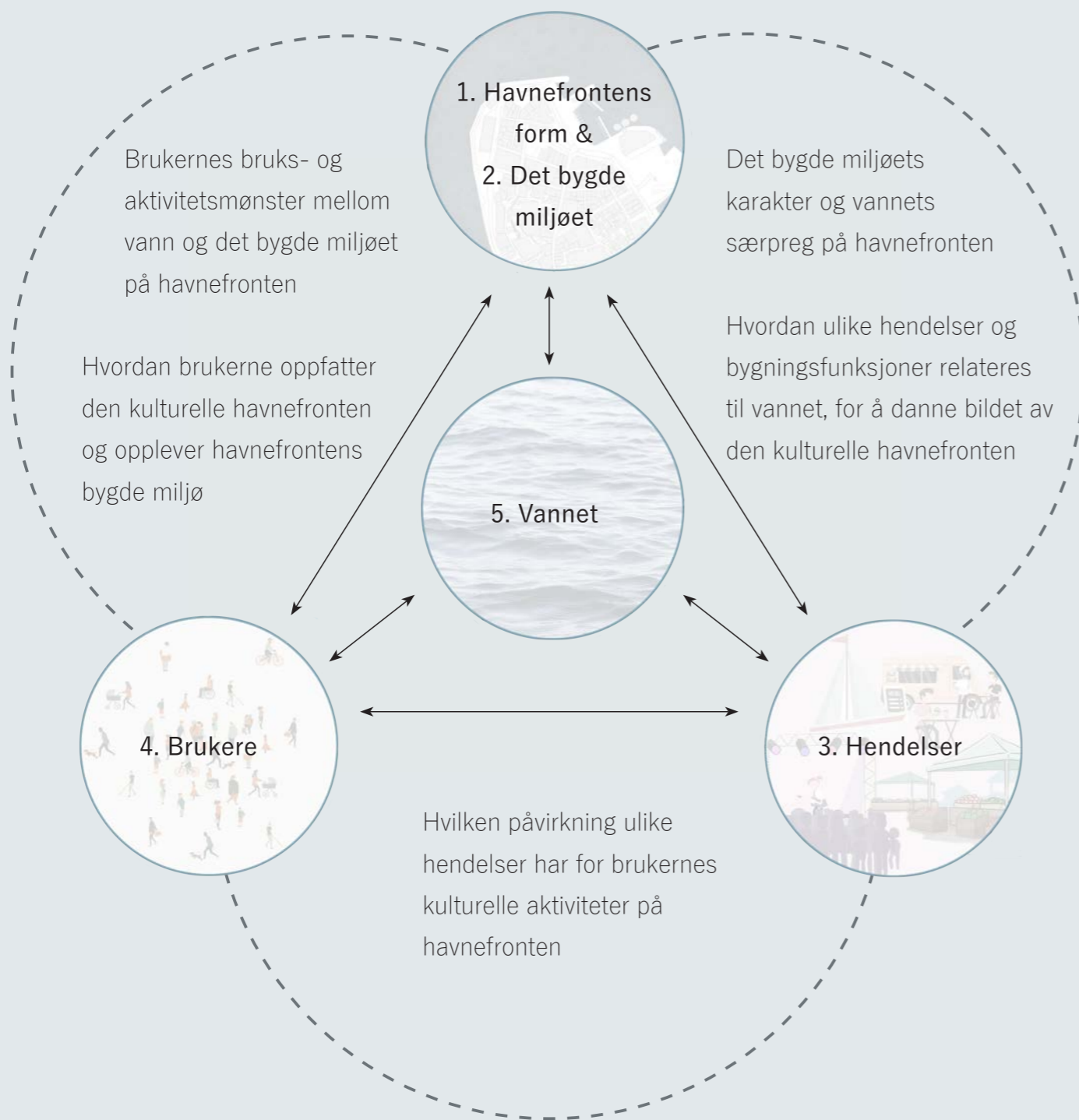
Utviklingen av havnefronten må ses i sammenheng med hvordan brukerne og utformingen av det bygde miljøet integreres gjennom vannets eksistens, og maksimerer de ni typene for interaksjon som fremkommer av figuren. Å utnytte de økonomiske og sosiokulturelle fordelene som vann gir er avgjørende for oppnåelsen av en levende og kulturell havnefront.

	Nr.	Interaksjon	Kjennetegn
Interaksjoner som skjer overalt	①	brukere + bygninger	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Kulturelle fasiliteter som magnet ◦ Kulturelle opplevelser gjennom kulturelle fasiliteter
	②	brukere + rom	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Organiserte og frivillige aktiviteter ◦ Sitte, observere, slappe av, spise, utføre arrangement
	③	rom + bygninger	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Aktivitets- og samlingssted
Ytterligere interaksjoner som kun skjer ved havnefronten	④	brukere + vann	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Opplevelse av vannlandskapet gjennom sanser ◦ Vannrelaterte aktiviteter
	⑤	② + vann (brukere + rom + vann)	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Attraktivt aktivitets- og samlingssted ◦ Opplevelser ved vannkanten og utsikt over vannlandskapet
	⑥	rom + vann	<ul style="list-style-type: none"> ◦ "Sense of place"
	⑦	③ + vann (rom + bygninger + vann)	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Skaper en kulturell atmosfære ◦ Produksjon og forbruk ved vannkantens bygde miljø
	⑧	bygninger + vann	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Forsterker kvaliteten på kulturelle fasiliteter ◦ Attraktive kulturelle fasiliteter
	⑨	① + vann (brukere + bygninger + vann)	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Opplevelse av tre komponenter som utgjør den kulturelle havnefronten

Figur 12. *Ni former for interaksjon ved havnefronten.* Egenprodusert. Tabell oversatt fra: Yang (2006, s. 384)

Interaksjon mellom de fem komponentene

Samtidig som hver komponent bidrar på hver sin måte til å skape attraktive og kulturelle havnefronter, har også interaksjonen mellom dem mye å si for utviklingen av havnefronten. Figur 13 illustrerer dette, som en oppsummering på de fem komponentene som sammen utgjør den levende havnefronten.



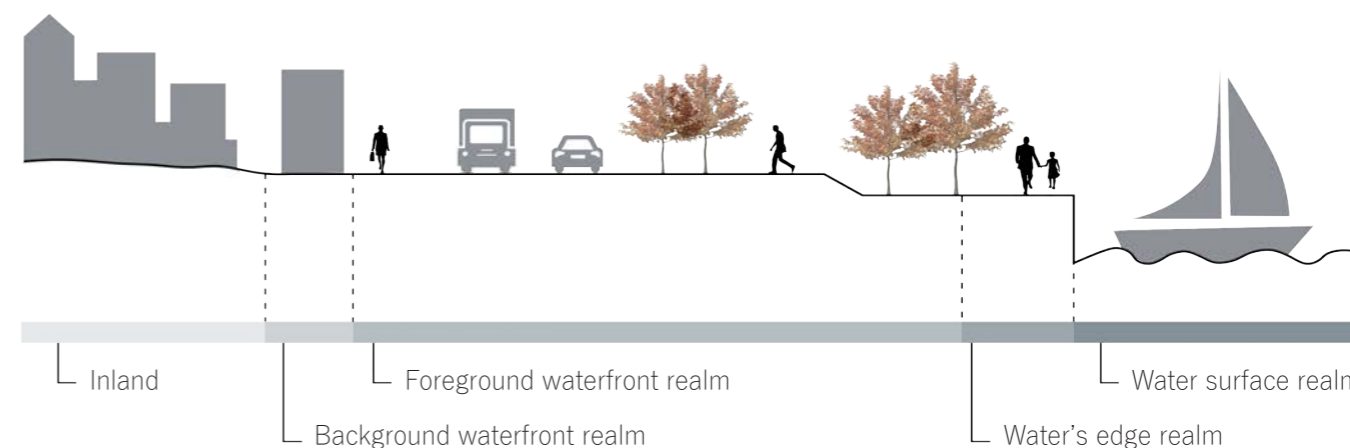
Figur 13. Interaksjon mellom de fem komponentene. Egenprodusert. Oversatt fra: Yang (2006, s. 143)

SONEINDELING AV HAVNEFRONTEN

Gjennom sin forskning utviklet Yang (2006) ideen om å dele havnefronten inn i fem ulike soner, for å bedre kunne forstå havnefrontens romlige struktur og fysiske karakter. Navnene han gir på de ulike sonene er: *water surface realm*, *water's edge realm*, *foreground waterfront realm*, *background waterfront realm* og *inland*. Faktorer som kjennetegner de ulike sonene fremkommer i figur 14, og figur 15 illustrerer et eksempel på soneinndeling basert på kjennetegnene i tabellen.

Sone		Kjennetegn
1. Water surface realm		<ul style="list-style-type: none"> Selve vannoverflaten / vannflaten
2. Water's edge realm		<ul style="list-style-type: none"> Grensen hvor vann og land møtes
3. Foreground waterfront realm	Foran Bak	<ul style="list-style-type: none"> Stedet hvor mennesker visuelt og mentalt føler en 'sense of waterscape' Stedet hvor mennesker føler fysisk nærhet til vannkanten Består av en stor atkomstvei som er parallell med vannkanten
4. Background waterfront realm	Foran Bak	<ul style="list-style-type: none"> Stedet hvor kanten av den urbane strukturen møter 'the foreground waterfront' Fortsatt fysisk og visuell tilgang til havnefronten, men mindre enn ved forgrunnen Mindre tilgjengelig og visuelt avbrutt
5. Inland		<ul style="list-style-type: none"> Usannsynlig at man føler en 'sense of waterfront' Visuell og fysisk tilgjengelighet er svært begrenset

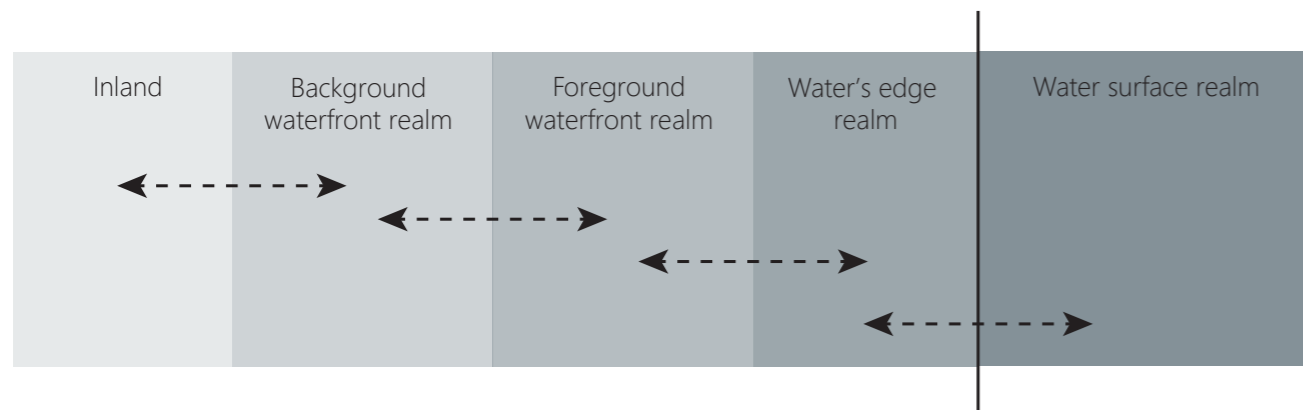
Figur 14. Kjennetegn på de ulike sonene. Egenprodusert. Tabell oversatt fra: Yang (2006, s. 81).



Figur 15. Eksempel på soneinndeling av havnefronten. Egenprodusert.

Inndelingen av de ulike sonene ble dannet ut fra bygninger, torg, gater og bruksmønstre, samt områdenes samspill med vannet basert på fysisk avstand og visuell/fysisk tilgjengelighet. På grunn av ulike nivåer av tilgjengelighet, vil de ulike sonene ha egne romlige og funksjonelle egenskaper. Utformingen innenfor sonene vil være grunnleggende for å imøtekomme de sosiokulturelle mulighetene havnefronten har. Alle sonene er viktige for at havnefronten skal bli en fungerende sosial arena. Koblingen mellom vannet og de fem områdene er avgjørende for å forbedre kvaliteten og bruksmønsteret langs havnefronten. Veien fra den eksisterende byen ned til vannet, som krysser alle de fem sonene, bør være preget av åpenhet. Optimalt sett bør derfor alle sonene bære preg av fysisk og visuell tilgjengelighet til vannet.

Yang (2006) identifiserte både morfologiske og funksjonelle egenskaper i de fem sonene. Med utgangspunkt i det morfologiske, var det viktig at soneinndelingen ikke ble sett på som en barriere, men som en helhet for å kunne imøtekomme de tre komponentene i det bygde miljøet (bygningstype, offentlige rom og historiske elementer). Stor grad av tilgjengelighet mellom de fem områdene var også viktig, spesielt for fotgjengere. Hensynet til biler burde begrenses til visse områder. Hvordan tilgjengeligheten oppfattes avhenger av byformen og dens skala. Tilgjengeligheten for fotgjengere gjennom de ulike sonene består av fire ledd, slik figur 16 viser. For å gi fotgjengere visuell og psykologisk tilgjengelighet til havnefronten og vannet er det viktig å være oppmerksom på alle de fire tilgjengelighetsleddene. Blant annet må noen av områdene ses i forhold til biltrafikk, da områdene inn mot sentrum kan være preget av at kjøretøy og fotgjengere møtes. De funksjonelle egenskapene handler om hva som eksisterer innenfor de fem sonene (f.eks. bygninger) og den romlige strukturen (bredden på gaten, gatemønstre, offentlige rom og grad av åpenhet) (Yang, 2006).



Figur 16. Fire tilgjengelighetsledd gjennom de ulike sonene. Egenprodusert. Kilde: Yang (2006, s. 370)



OPPSUMMERING TEORI

Teorigrunnlaget som har blitt fremstilt i dette kapittelet er relevant for å kunne svare på vår problemstilling. Teorien skal brukes videre for å tolke materialet som fremkommer av våre analyser, samt danne grunnlag for våre løsningsforslag i mulighetsstudien. Punktene nedenfor gir en kort oppsummering av hvert delkapittel i teoridelen.



Samspill mellom havnedrift og byliv: Havnefronten blir i nyere tid stadig utsatt for nye markeder og muligheter. Dette kan skape interessekonflikter som følge av ulike behov. Å oppnå en attraktiv havnefront avhenger derfor av samordning mellom ulike interesser, hvor fokuset bør være å se muligheter for relasjoner som blir økonomisk fordelaktige og sosialt rettferdige for alle.



Forholdet menneske - sted: For å kunne oppnå gode offentlige rom for de som skal bruke dem, er det viktig med en forståelse av forholdet mellom menneske og sted. Begrepet "sense of place" blir ofte brukt i denne sammenheng, som handler om samspillet mellom komponentene mening, aktivitet og fysiske omgivelser - og menneskers interaksjon med dem. Yang mener at havnefronten har en fremtredende funksjon i å skape "sense of place", og at de tre komponentene forsterkes av vannets eksistens. Dette skaper gode forutsetninger for å oppnå en attraktiv havnefront.



Havnefronten som offentlig rom: Byrom anses å være av høy kvalitet når det forekommer et bredt spekter av valgfrie og sosiale aktiviteter, og hvor man bruker lengre tid på nødvendige aktiviteter. Offentlige rom bør utformes slik at de inviterer til opphold og inneha flere funksjoner. En klassifisering av byromsbruk skal øke bevisstheten rundt ulike aktivitetstyper som foregår i byrommene. Gater som byrom handler om hvordan gater kan forene bevegelse og sosial interaksjon innenfor det samme fysiske rommet, som er relevant da tanken er at den Blå promenade skal fungere som et sammenhengende byrom. Kvalitetshjulet som presenteres under stedskvaliteter og -kriterier skal brukes som utgangspunkt for vurdering, og som prinsipper for hvordan man kan oppnå attraktive byrom. Byrom for nordiske klimaforhold vektlegger hvordan klimatiske forhold påvirker komforten og bylivet. Dette bør man ta hensyn til ved utforming for å oppnå byrom man kan bruke hele året - i all slags vær.



Fem komponenter som utgjør den levende havnefronten: En gjennomgang av Yangs fem komponenter gir en forståelse av havnefrontens fysiske struktur, og hvordan komponentene hver for seg, og i interaksjon med hverandre, kan bidra til å skape en levende havnefront. Å finne steder som kan og bør romme sosialt innhold avhenger av havnefrontens form. Havnefrontens fysiske og funksjonelle egenskaper bør hensyntas for å oppnå en interaktiv vannkant. Kvaliteten på havnefronten påvirkes av det bygde miljøets utforming, som er en sammensetning av ulike bygningstyper, offentlige rom og historiske elementer. Hvordan vannet integreres i det bygde miljøet er særlig viktig. Ulike arrangementer og hendelser er viktig for å opprettholde vitaliteten på havnefronten. Å tiltrekke seg brukere er avgjørende, da det er kontakten mellom mennesker, det bygde miljøet og vannet som skaper grunnlaget for bruk og aktiviteter. Vannet i seg selv er et viktig element, som bidrar med mange nye former for interaksjon.



Soneinndeling av havnefronten: Soneinndelingen skal bidra til å forstå havnefrontens romlige struktur og fysiske karakter. Et fokus på tilgjengelighetsleddene mellom de ulike sonene er også viktig for å sikre tverrforbindelsene mellom byen og fjorden. Soneinndelingen brukes videre i analyse av fokusområdene.

METODE

5



MULIGHETSSTUDIE SOM METODE

Som metode i denne masteroppgaven har vi valgt å benytte oss av mulighetsstudie. Mulighetsstudien skal ende opp med forslag om fremtidig utvikling som fremmer en attraktiv havnefront i Stavanger. Problemstillingen dreier seg om å forstå den komplekse interaksjonen mellom velfungerende byrom og havnevirksomhet. For å finne svar på problemstillingen *hvilke muligheter Stavanger har for å skape en attraktiv havnefront*, er mulighetsstudien begrunnet i analyser, observasjoner og teori. Hensikten med mulighetsstudien å undersøke hvilke muligheter som finnes for å utvikle en attraktiv havnefront og deretter fremme forslag som er basert på vår empiri. For å skaffe oss et godt beslutningsgrunnlag er denne mulighetsstudien bygget opp ved bruk av ulike verktøy. Nedenfor er en rekke av disse nærmere forklart.

STEDSANALYSE

Problemstillingen retter seg direkte til havnefronten i Stavanger, som er området vi skal undersøke. For å tilpasse en fremtidig utvikling av havnefronten til sentrum er det vesentlig å forstå området i kontekst til resten av sentrum og motsatt. Derfor skiller stedsanalysen mellom *sted* og *planområdet*. Stedet som skal analyseres i denne oppgaven er det avgrensede, omkringliggende byområdet som havnefronten (planområdet) inngår i og påvirker. Stedet og planområdet påvirker hverandre gjensidig. Formålet med stedsanalysen er å kartlegge og systematisere kunnskap om stedets egenskaper og egenart, romlige elementer og strukturer, samt tydeliggjøre sammenhenger og forbindelser (Plan- og bygningsetaten, 2015). Stedsanalysen baserer seg på kvalitative data som er innhentet fra både befaring, kommunale planer og kartgrunnlag. Stedsanalysen har vært et verktøy for å både forstå stedet og handlingsrommet for havnefronten bedre, slik at forslagene i mulighetsstudien tilpasses til Stavanger sentrum.



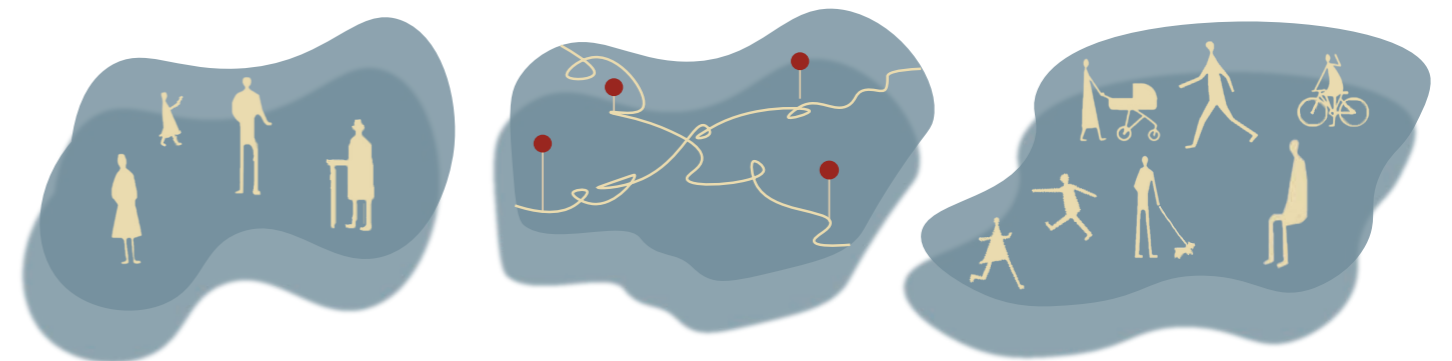
BYLIVSUNDERSØKELSER

Bylivsundersøkelser hjelper oss å forstå behovet til brukere og hvordan byrom blir brukt. En systematisk kartlegging av aktiviteter og oppførsel i byen gir oss informasjon som kan bidra til å gjøre byrommet bedre og mer funksjonelt. For de fleste bylivsundersøkelser er observasjon hovedverktøyet (Gehl & Svarre, 2013). Informasjon fra observasjon har vært et viktig grunnlag for å forstå forbindelser og møteplasser langs havnefronten i Stavanger. Observasjonene ble gjennomført i uke 9 i 2022, fra tirsdag 1. mars tom. lørdag 5. mars. Uke 9 var første uke i mars og markerte den formelle overgangen fra vinter til vår. I uke 9 var det også vinterferie i Stavangerregionen. Dette ga oss mulighet til å studere bylivets ulike sosiale dimensjoner i en og samme uke mens noen hadde vinterferie og andre var på jobb.

Resultatet av registreringer vil alltid kun operere som en modifisert sannhet. Bylivet er foranderlig, komplekst og uforutsigbart. Bylivsundersøkelsene som er gjort i denne masteroppgaven er først og fremst kvantitative analyser på makronivå som inneholder mange tellinger og registreringer. Siden registreringene er utført på en uke av årets 52 uker gir datagrunnlaget et lite bilde av bylivet. Uken det ble gjennomført observasjoner var det stort sett solskinn og lite vind. Været er en faktor som kan påvirke bruken av havnefronten veldig. Særlig er været følsomt for registrering av opphold langs havnefronten (Gehl & Svarre, 2013).

Hvem, hva og hvor?

Listen av spørsmål som kan stilles om interaksjonen mellom byliv og byrom er endeløs. Det er viktig å stille spørsmål systematisk og dele inn ulike aktiviteter og mennesker i underkategorier. Ved å rette fokus på *hvem, hva, hvor* og andre basisspørsmål kan man skaffe både spesifikk og generell kunnskap (Gehl & Svarre, 2013). I denne oppgaven har vi ansett det som hensiktsmessig å stille basisspørsmål om hvem, hvor og hva, for å få et innblikk over de ulike aktivitetene og menneskene som ble observert langs havnefronten.



Test Walks

Det første som ble gjort under befaringsuken var å gjennomføre såkalte *test walks*. Hensikten med denne metoden var at vi selv skulle observere omgivelsene med mulighet til å både oppdage problemer og potensial langs havnefronten. Ved å gjennomføre test walks avdekket vi fokusområder, viktige forbindelser, siktlinjer og problemer. Det kan være store forskjeller på å gå en avstand målt i luftlinje og den faktiske oppfatningen om hvor lang tid det tar å gå denne avstanden (Gehl & Svarre, 2013). Av den grunn var det viktig for oss at vi selv ble godt kjent med hva som trigget sansene og nysgjerrigheten langs havnefronten, hvordan atmosfæren var, hvor vinden kanskje var ekstra følbare og hva som var den opplevde avstanden.

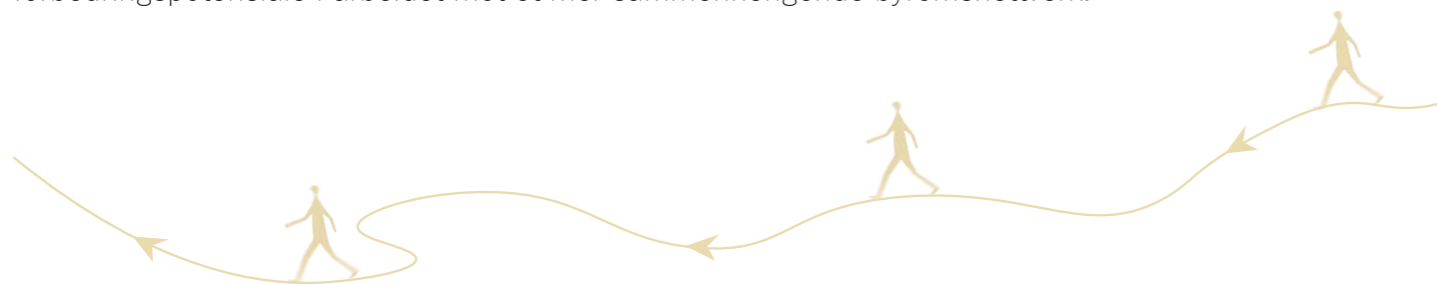


Telling

Telling er et godt brukt verktøy i bylivsundersøkelser. Man stiller ofte spørsmålet *hvor mange* i bylivsundersøkelser (Gehl & Svarre, 2013). Ved å gjennomføre tellinger har vi fått kvantitative data som ble brukt som argumentasjon enten for eller imot forslag. Det ble telt hvor mange mennesker som bevegde seg gjennom de ulike fokusområder og hvor mange som oppholdt seg der. Antall mennesker, aldersgrupper og ulike aktiviteter ble registrert.

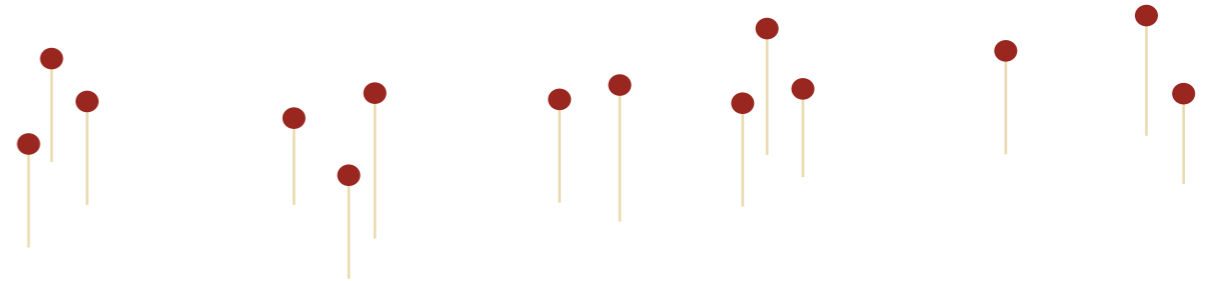
Tracing

Registrering av bevegelse gir grunnleggende kunnskap om bevegelsesmønstre. Å observere bevegelse kan bidra til å avdekke barrierer og fremheve hvor gangforbindelser og oppholdsområder bør plasseres. Kunnskap om *hvor* mennesker går og oppholder seg er nødvendig dersom man ønsker å legge til rette for best mulig flyt av bevegelse, og for å skape de beste forholdene som inviterer til bruk av byrommet (Gehl & Svarre, 2013). *Tracing* av bevegelsesmønstre ble derfor gjennomført på utvalgte deler langs havnefronten. Målet med metoden var å skaffe innsikt om valg av gå- og sykkelruter, flyt, forbindelser og koblinger. Dette ga oss en pekepinne på hvilke koblinger langs havnefronten som hadde forbedringspotensial i arbeidet mot et mer sammenhengende byromsnettverk.



Mapping

Mapping er et verktøy som danner et bilde av et øyeblikk på et gitt sted. Hensikten med mappingen var å få oversikt over *hva* slags aktiviteter som fant sted på utvalgte områder og bruken av havnefronten. Kartlegging av sosiale aktiviteter langs havnefronten kan støtte dets funksjon som møteplass. Siden vi ønsket å undersøke nærmere hvorvidt havnefronten var et byrom som fungerte som en møteplass ble derfor mapping et viktig verktøy. Mapping er særlig relevant å bruke for byplanleggere som skal designe byrom (Gehl & Svarre, 2013). Under observasjonen ble det notert hva som ble gjort i de ulike fokusområdene og registrert på kart hvor ting ble gjort. Det ble blant annet kartlagt hvor folk stoppet for å nyte utsikten, ta bilder, sitte eller hvor barn lekte.

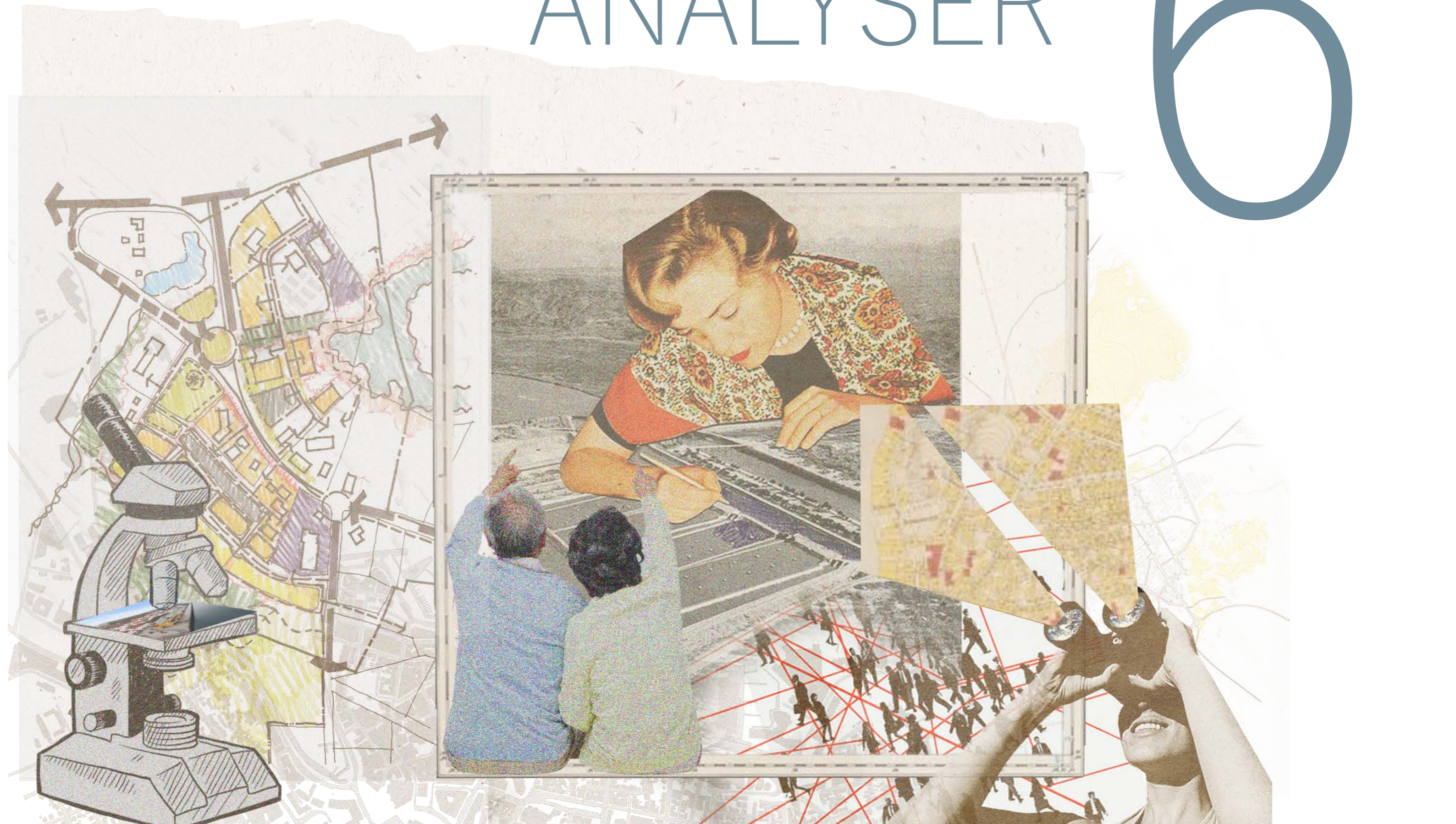


Gjennomgang av faglitteratur og gjeldende politiske plandokumenter

En viktig del av mulighetsstudien har vært å tilegne oss kunnskap om oppgavens tematikk gjennom relevant og aktuell litteratur, samt gjeldende politiske plandokumenter. For å få faginsikt i problemer og løsninger knyttet til havnefronten, både som et område for aktiv havnevirksomhet og et område for trivsel og byliv, har det blitt utført gjennomgang av relevant faglitteratur og gjeldende politiske plandokumenter. Dette brukes videre for å analysere resultatene i empirien, som i denne masteroppgaven er kapittel 6, *analyser*.

ANALYSER

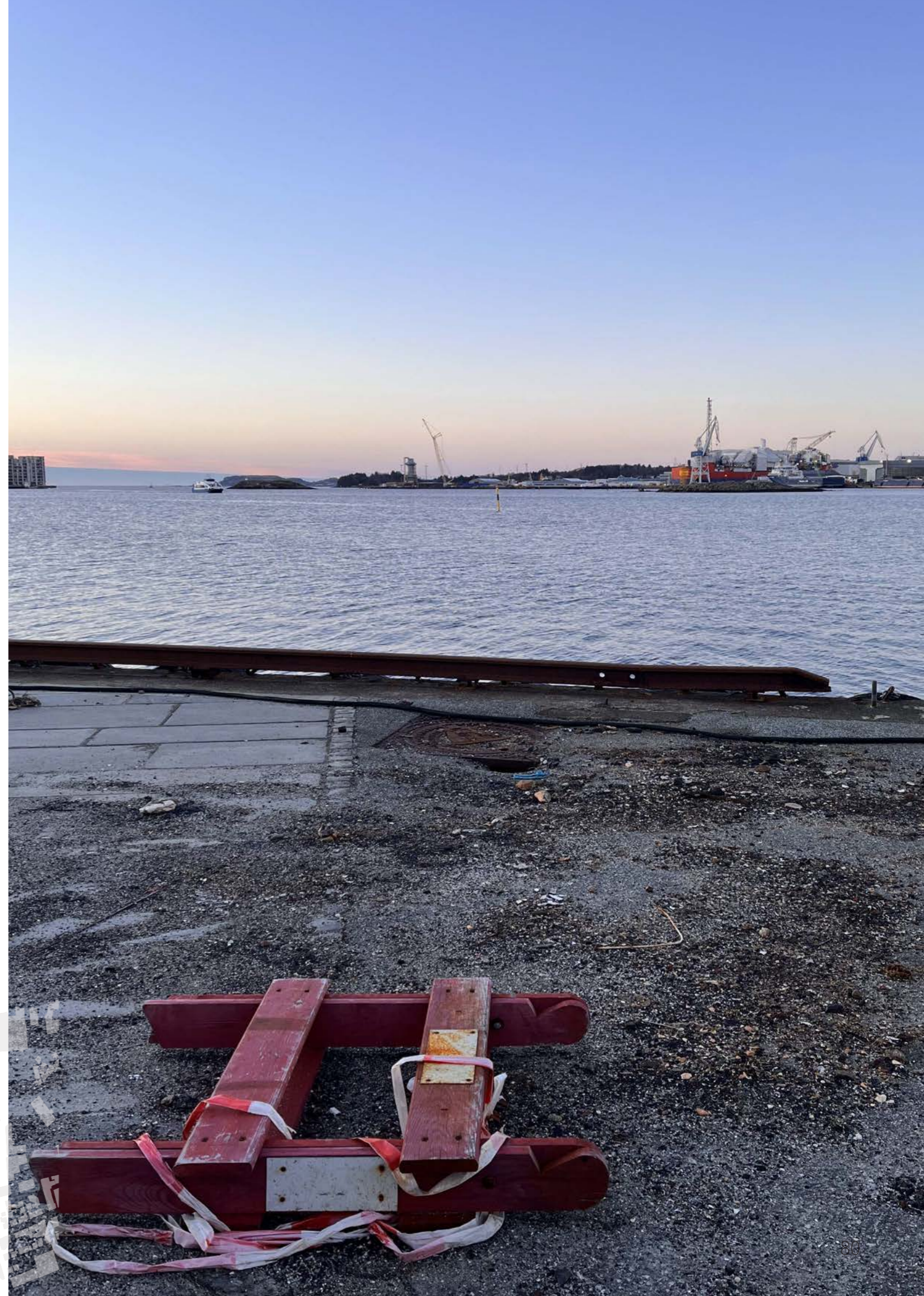
6



STEDSANALYSE

Stedsanalysen er delt inn i fem deler med tilhørende underdeler. Første del tar for seg historisk tilbakeblikk og dekker over de store historiske utviklingstrekkene ved havnen. Den andre delen har vi valgt å kalle byrom og omhandler funksjoner og byrom langs og rundt havnefronten. Del tre omfatter mobilitetsnettverk, med analyser knyttet til transport, ÅDT og mobilitetsnettverket for gående og syklende. Byandskapet er del fire, hvor de grove trekkene i bylandskapet blir analysert. Til slutt tar den siste delen for seg de klimatiske forholdene. I analysen ønsker vi å belyse både kvaliteter og utfordringer i området.

Stedsanalysen spenner over et større område enn planområdet, med den hensikt om å sette planområdet i kontekst til næromgivelsene. Avgrensningene til de ulike analysene vil dermed variere etter hvor vi har ansett det som hensiktsmessig. Ved gjennomførelse av stedsanalysen har det utelukkende blitt fokusert på forholdene over bakken. Dette innebærer at viktige faktorer utenfor vårt fagfelt ikke har blitt analysert, slik som blant annet teknisk infrastruktur, grunnforhold, flomsikring og kaiens tilstand.



HISTORISK TILBAKEBLIKK

I lang tid har Stavangers økonomiske hovedaktiviteter vært knyttet til havnen, verftene, sjøhusene, fiske og i nyere tid olje. Havnefronten og fjorden har med andre ord alltid hatt en sentral rolle for utviklingen av Stavanger, som byens sentrum for fjordfart og handel. Et av de eldste byområdene i Stavanger er Østre havn. Den første byspredningen gikk utover sentrumshalvøya, deretter langs Straen på vestsiden av Vågen. Havnefronten har huset mange ulike funksjoner opp gjennom årene. En rekke av disse er det i dag lite spor igjen av, deriblant badehus, skipsverft, slaktehus på Kjeringsholmen og kjøleanlegg på Jorenholmen (Stavanger kommune, 2021b). Figur 17 til 20 viser utviklingen av sjølinjen fra 1937 til 2020.

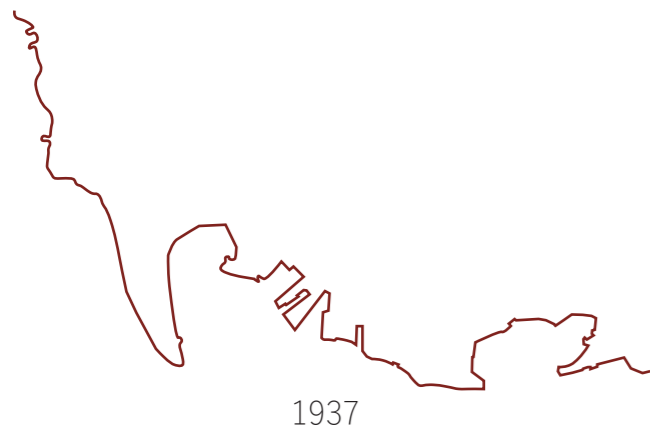
De topografiske forholdene ga Stavanger en romlig sjølinje. Her kunne båtstøer og naust ta i mot reisende fra sjøveien til marked. Verdifulle laster fra fiskeplassene har gitt arbeid og liv i sjøhusene rundt Vågen. Utbyggingen av sjøhus langs Østre havn skjedde fra 1700-tallet, som en fortsettelse av sjøhusrekken i Vågen. Sjøhusrekken nådde sin største utbredelse på 1870-tallet, med en nesten sammenhengende rekke bestående av 240 sjøhus fra Bjergsted til Strømsteinen. På denne tiden var sjøhusene først og fremst mottakssenter for sild under vårsildfisket. Silden ble både saltet, lagt på tønner og klargjort for videre eksport på innsiden av sjøhusveggene. Til forskjell fra i dag lå sjøhusene på den tiden helt ut mot vannet. Dette

gjorde det mulig å heise sild og andre varer opp og ned direkte fra båt (Stavanger kommune, 2021b). I tillegg til sildeeksporten var skipsfart en av byens viktigste næringsveier rundt 1850. Dette gjorde skipsverftene til et viktig innslag i havnebildet på denne tiden.

De gamle bryggene var nokså trange og vanskelig tilgjengelig fra både sjø- og landsiden. Forholdene fungerte likevel siden varestrømmen til og fra byen først og fremst gikk direkte inn og ut av sjøhusene. Det var heller uvanlig at bryggene ble brukt som losseplass for ved og tømmer. Bispebrygga i Østervåg var sentrum for bondehandelen. Her kom byfolket for å handle inn vinterforsyningen (Grude, 1985).

Havnen var på denne tiden et viktig møtested for innbyggerne i Stavanger. Folk kom til havnen enten om det var for å spørre om hva som var nytt, følge med på hva som skjedde eller som et tidsfordriv. Havnen var gjerne stedet man tok farvel eller hilste velkommen hjem sine nære og kjære (Grude, 1985).

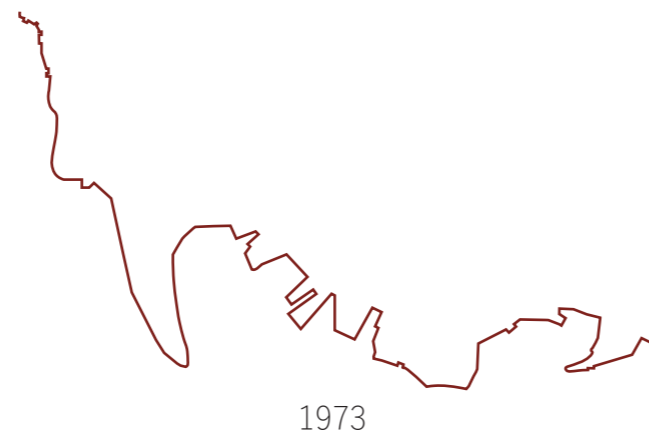
Havnen har gjennomgått store forandringer frem til vår tid. En god del av de opprinnelige sjøhusene har blitt revet og etter hvert erstattet med nye bygninger. Foran sjøhusene har kaiene blitt utfylt langs hele strekningen fra Bjergsted til Strømsteinen. Faktisk har Bekhuskaien blitt kalt "Omkaflatret" på folkemunne, som betyr sterkt ombygd (Stavanger kommune, 2021b)



1937



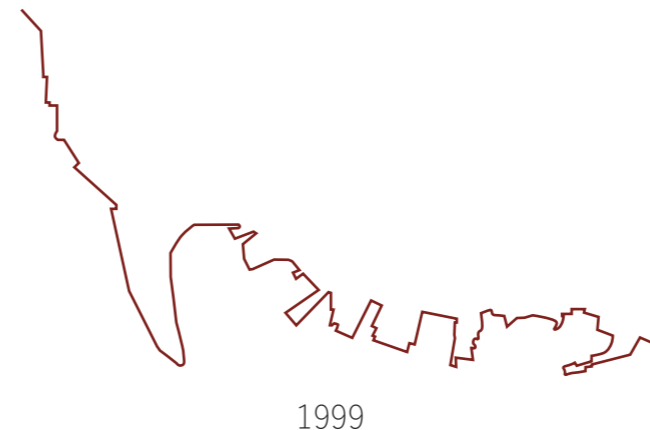
Figur 17. *Sjølinjen i 1937.* Norgebilder, 2022.



1973



Figur 18. *Sjølinjen i 1973.* Norgebilder, 2022.



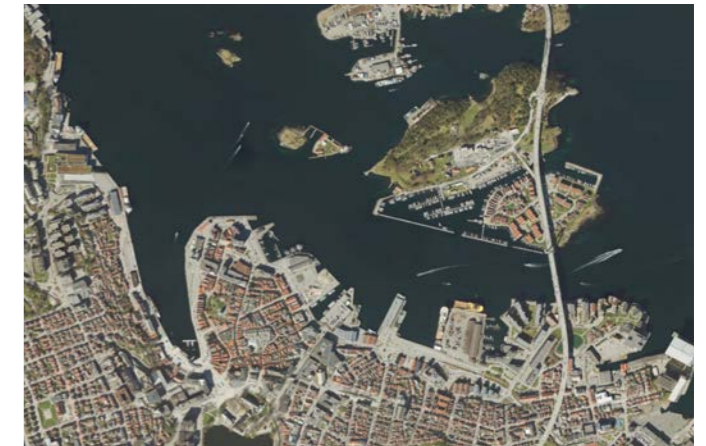
1999



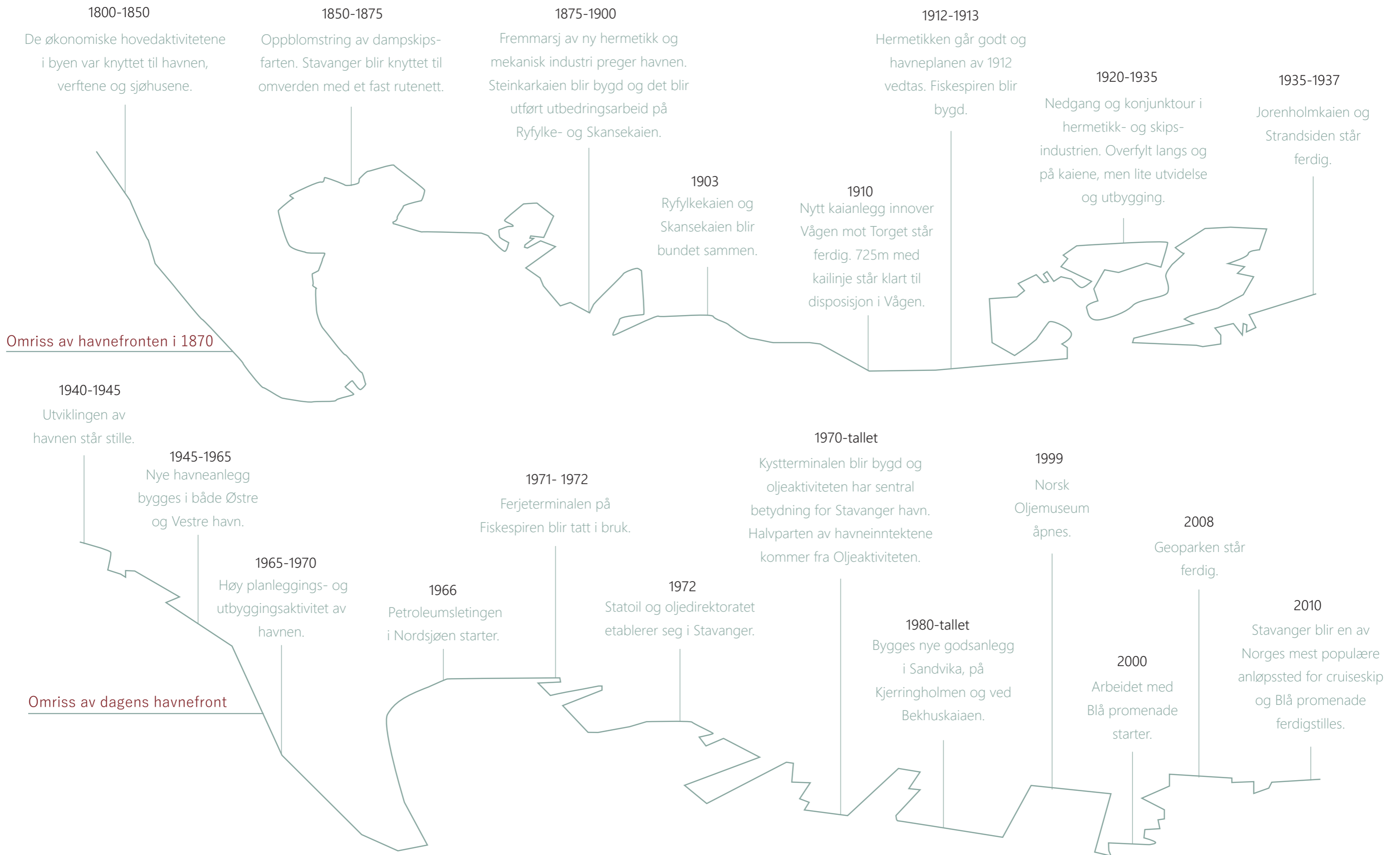
Figur 19. *Sjølinjen i 1999.* Norgebilder, 2022.



2020



Figur 20. *Sjølinjen i 2020.* Norgebilder, 2022.



Omriss av havnefronten i 1870

Omriss av dagens havnefront

Figur 21. Tidslinje av havneutviklingen. Informasjonen på tidslinjen er blant annet hentet fra boken "Fra brygger til storhavn - Stavanger havn", skrevet av Egil Harald Grude (1985).

BYROM

Byrom langs havnefronten

Analysen nedenfor viser en kartlegging og gradering av byrommene langs havnefronten. Totalt er 12 byrom kartlagt, hvorav 11 er byrom på ulike områder langs havnefronten, mens siste byrom er Blå promenade som et byrom i seg selv. Byromsanalysen baserer seg på kvalitetshjulet fra side 31 i teoridelen. Kvalitetshjulet tar for seg stedskvaliteter og -kriterier som har blitt konkretisert i fire nøkkelementer: *Komfort og image*,

tilgjengelighet og forbindelser, *trygghet og beskyttelse*, og *bruk og aktiviteter*. Vurderingene av byrommene er basert på disse fire nøkkelementene med tilhørende underkriterier. I tillegg er befaring og oppholdsregistreringer brukt som vurderingsverktøy til å analysere byrommene.

Byromsanalysen viser at byrom ved Vågen, Geoparken og Kjerringholmen skårer høyest innenfor de fire kriteriene. Byrommene som er lokalisert mot enden av havnepromenaden, samt Skansekaaien, skårer derimot dårligst på analysen. Dette har sammenheng med

beliggenhet, beskyttelse mot ubehagelige klimatiske forhold, trafikk, muligheter for opphold og tilgjengelighet.

I dag har byrommene Strandkaaien, Skagenkaaien og Skansekaaien varierende kvalitet, og slår ut fra middels til dårlig i vurderingen. Blå promenade som et byrom i seg selv slår ut med middels skår på tre kriterier og lav skår på ett. Dette indikerer at en rekke kvaliteter i dag finnes, men at det ligger et stort potensial å løfte frem disse ytterligere. I arbeidet med å forbedre Blå promenade som et byrom er det viktig å øke tilgjengelighet og forbindelser som i dag skårer lavt.





Bomiljø

Bomiljø i sentrum er først og fremst sentrert utenfor sentrumshalvøya. Bomiljøet har sine tyngdepunkter på Storhaug, Eiganes, Kampen og Bjergsted. Innenfor de markerte områdene er bolig den dominerende funksjonen, men parker, gatetun og lekeplasser inngår også i området.



Rekreasjon

Ved områdene rundt Badedammen, Breiavantnet, Vågen og havnefronten er rekreasjon fremhevet som den dominerende funksjonen. Dette er sentrums "blåe" byrom hvor turister og lokalbefolkningen kan finne ro av lyden fra fjorden, nyte utsikten eller observere aktiviteter på vannet.



Handel og arbeidsplasser

Sentrums handelsfunksjoner er for det meste lokalisert innenfor Sentrumshalvøya. Det er her den største tyngden av byrom for handel er, men Pedersgata og Kongsgata er også viktige. Arbeidsplasser er mer spredt og finnes rundt Bjergsted, Badedammen og Rådhuskvartalet.



Kultur

Sentrums kulturfunksjoner er hovedsakelig sentrert på Bjergsted, Kjeringsholmen og rundt Stavanger domkirke. Her finnes museer, konserthus, kulturhus og kirker. Innen disse arealene kan de som ønsker komme og å få en kulturopplevelse.



Turisme

Turismen i Stavanger er sterkt preget av cruiseturisme, hvor turistene ofte kun oppholder seg i byen i en dag. Slik kartet viser er det først og fremst Sentrumshalvøya, Breiavantnet og Gamle Stavanger som er populære turistformål. Her finnes funksjoner knyttet til handel, museer, kafèer og historiske bygninger i Gamle Stavanger.

Bylivsfunksjoner i sentrum

Bygulv

Analysen bygulv tar for seg dekket innen analyseområdet. Langs havnefronten og innen sentrumshalvøya består bygulvet hovedsakelig av asfalterte flater i utformingen av kaianlegg, veier og parkeringsplasser. Enkelte offentlige rom og strekker langs havnefronten, slik som den Blå promenade, består av harde flater i ulike materialer. Materialene varierer fra blant annet saget brostein, hogget brostein og skifer. Dette bidrar til økt estetikk og innramming av stier og plasser.

Valbergtårnet og byparken er unntak, og har mykere dekke som først og fremst er gress og noe grus. Det er i dag ingen parker eller grøntanlegg langs havnefronten. Dette medfører at havnefronten oppleves veldig grå og homogen.

Til tross for god dekning av parkeringshus, slik som Jorenholmen på Østre havn, og Valberghallen på Vestre havn og P-arketten ved konserthuset, er likevel store deler av bygulvet forbeholdt parkeringsplasser. Parkering på havnefronten opptar en stor del av bygulvet og bidrar på den måten til kjedelige omgivelser.

Dagens dekke på havnefronten gir uttrykk for at havnefronten er utformet på de kjørendes premisser, og ikke for de myke trafikantene. Områdets funksjon som rekreasjonssted kan med fordel økes med høyere innslag av myke flater.



Opplevelseskvaliteter langs havnefronten

Langs dagens havnefront finnes det i dag en rekke i opplevelseskvaliteter. Kvalitetsopplevelsene nedenfor er koblet til samspillet mellom by og fjord, historiske bygg og arkitektur, særegen kunst og kjente attraksjoner. Alle opplevelseskvalitetene er i dag allment tilgjengelig og skaper økt liv langs havnefronten.

1. Nedtrapping

Ved Sandvigbryggå er kaikanten utformet med nedtrapping som skaper økt kontakt med vannet.

2. Veggkunst

Langs store deler av havnefronten kan man se blikkfangende veggkunst i små og store skalaer. Veggkunsten skaper fargerike og spennende innslag og byr på kulturopplevelse.

3. Utsikt over Vågen og vannet

Fra Strandkaien kan man få oppleve vakker utsikt over byfjorden og Vågen.

4. Veggkunst og historiske bygg

Fra nedre del av Strandkaien til Vågen kan man betrakte både veggkunst og historiske bygg med ulikt arkitektonisk uttrykk.

5. Sjøhusrekken ved Vågen

Sjøhusrekken ved Vågen er kanskje Stavangers største severdighet og kjennemerke. Sjøhusrekken i de ulike fargene er et blikkfang fra promenaden.

6. Historiske bygg og utsikt

Oppover Skagenkaien vender havnefronten litt utover og åpner for en storslått utsikt utover Byfjorden. Her er to av byens mest kjente bygg lokalisert, Tollboden og Victoria Hotel.

7. Utsikt over Byfjorden

På Skansekaaien får man bred utsikt over Byfjorden. Er man heldig med været ved sommerstid vil man her kunne oppleve en vakker naturopplevelse når solen forsvinner i havet.

8. Geoparken

I dag er Geoparken en stor attraksjon for store og små. Parken er bygd opp med elementer fra oljeindustrien, og er slikt sett en historisk og identitetsrik park.

9. Fiskebåter og sjøhandel

Ved Østervågkaien kommer yrkesfiskere for å selge ferske reker og nykokte krabber fra fiskebåter som legger til kai.

10. Utsikt over Byfjorden

Mellom Fiskapiren og Bekhuskaien ligger en åpning ut mot fjorden hvor man kan se utover Byøyene.

11. Badedammen

Badedammen er byens eldste badeplass. Når solen skinner og temperaturen er god er området preget av yrende byliv.



TRANSPORT- OG MOBILITETSNETTVERK

Transport

Langs nesten hele havnefronten er det i dag kaier som er tilpasset og forbeholdt ulike fartøygrupper. ISPS-kaiene fremkommer i orange og er sentralisert rundt Vågen og opp mot Bjergsted. I toppåret 2019 var det 234 anløp av cruiseskip, med tilhørende 460 000 passasjerer. I samtale med Eivind Hornnes i

Stavangerregionen Havn ble vi fortalt at året 2022 kan by på 227 anløp av cruiseskip med 491 000 passasjerer. Videre ble det opplyst om at en ny ferjeforbindelse mellom Stavanger og Hommersåk skal være i drift til juni, mens Stavanger-Vassøy forbindelsen skal bli ferjefri (E. Hornnes, personlig kommunikasjon, 19.04.2022).

Analysen viser hvor det finnes parkering på offentlige plasser langs havnefronten. Det er ytterligere bred dekning av parkering i mange av sentrums parkeringskjellere. Det er rundt 4700 offentlige tilgjengelige parkeringsplasser i sentrum, i tillegg til rundt 3700 private plasser (Stavanger kommune, 2019).

TRANSPORT

- ISPS
 - Småbåter
 - Fiskebåter
 - Kai
 - Rutebåter og ferjer
 - Veteranbåter
 - Parkeringsplass
 - Bussholdeplass
 - Rutebåt- og ferjeruter
- 1:5000 i A3

234 cruiseanløp per år

Fergeterminal

Bussterminal og Stavanger stasjon

Stavanger - Kvitsøy

Stavanger - Vassøy

Stavanger - Byøene

Stavanger - Ryfylke

ÅDT - Årsdøgntrafikk

Analysen av årsdøgntrafikk, forkortet ÅDT, gir et bilde av biltrafikken på området. Slik analysen viser varierer ÅDT-en på veiene langs havnefronten. Størst trafikkmengde langs havnefronten finner sted ved Verksalmenningen med forholdsvis 9000 og 8000 årsdøgntrafikk. Dette høye trykket kan kobles til at en god del

av trafikk kommer fra Bergelandstunnelen. Fra Verksgata til Skagenkaien er det en jevn trafikkmengde på 6000 årsdøgntrafikk, noe som minsker utover fra Strandkaien og nord mot Sandvigå. Sammen med Klubbgata er veiene fra Østervågkaien til Strandvigå preget av høyere andel lange kjøretøy enn de andre veistrekkenene,

hvor 10% av trafikkmengden består av lange kjøretøy. Langs Klubbgata er det nærliggende å anta at årsaken til høyere andel av lange kjøretøy kan kobles til busstrafikken i gaten. Data fra ÅDT-analysen er hentet fra nettsiden "Vegkart" av Statens Vegvesen (2022).



Nettverk for gående og syklende

Analysen nedenfor viser dagens mobilitetsnettverk for gående og syklende. Et større område innenfor sentrumshalvøya fungerer i dag som en vellykket gåsone for fotgjengere. Langs havnestrekket er det i dag tilrettelagt for gående og syklende, men slik analysen viser er det likevel en rekke barrierer.

Barriereveier viser kryss som er preget av uoversiktlig videreføring eller trafikk. Barriereveier er områder som er preget av å være bilbaserte, og kan av denne grunn oppleves som utrivelige eller kjedelige omgivelser for gående og syklende. Store deler av Blå promenade inneholder en rekke ISPS-soner, hvor kontakten

med sjø i perioder blir svekket som følge av fysiske avsperringer mot sjøen. Det er i dag både liten avstand og lite som fysisk skiller bilvei og parkeringsplasser fra Blå promenade.

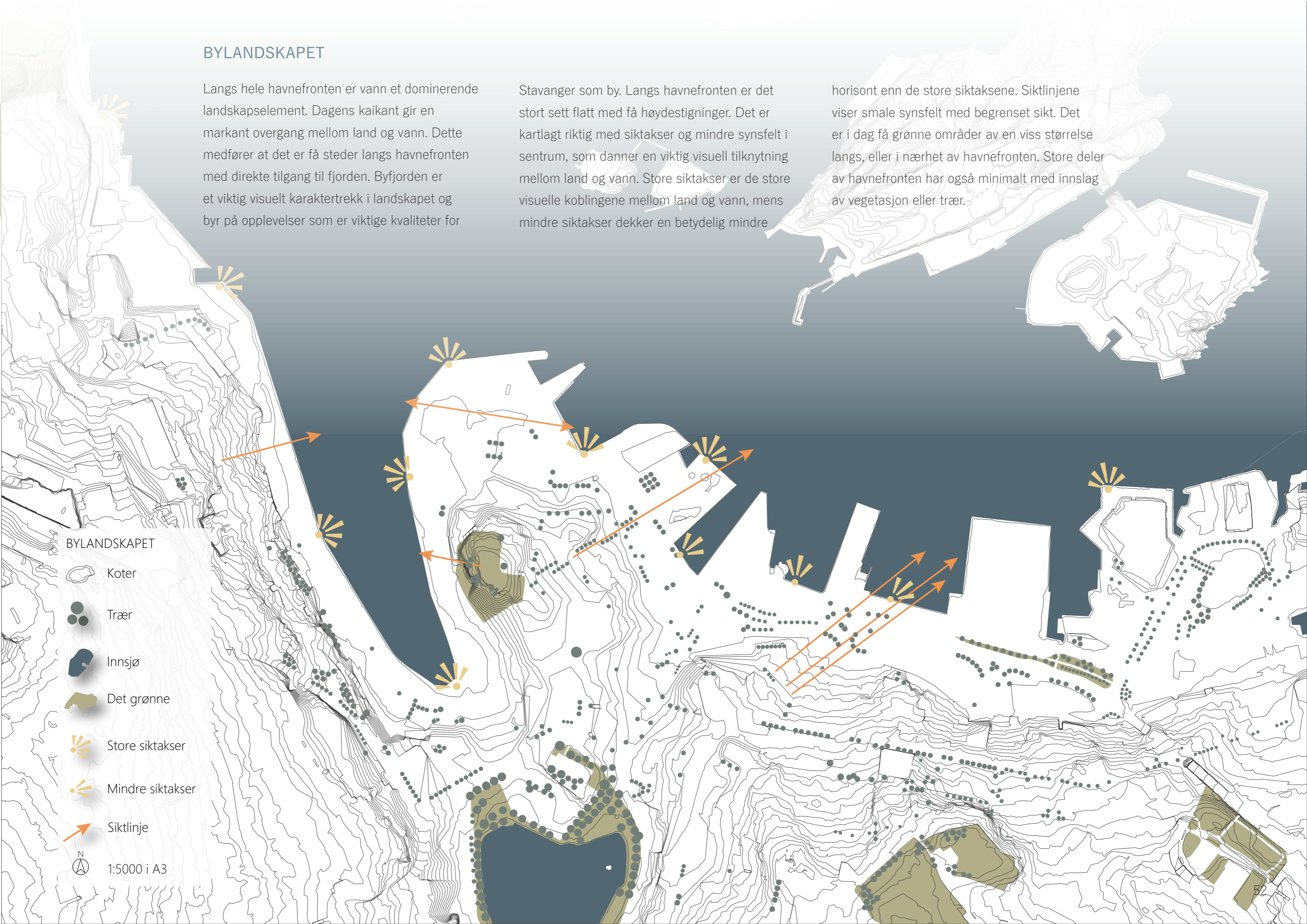


BYLANDSKAPET

Langs hele havnefronten er vann et dominerende landskapselement. Dagens kaikant gir en markant overgang mellom land og vann. Dette medfører at det er få steder langs havnefronten med direkte tilgang til fjorden. Byfjorden er et viktig visuelt karaktertrekk i landskapet og byr på opplevelser som er viktige kvaliteter for

Stavanger som by. Langs havnefronten er det stort sett flatt med få høydestigninger. Det er kartlagt riktig med siktakser og mindre synsfelt i sentrum, som danner en viktig visuell tilknytning mellom land og vann. Store siktakser er de store visuelle koblingene mellom land og vann, mens mindre siktakser dekker en betydelig mindre

horisont enn de store siktaksene. Siktlinjene viser smale synsfelt med begrenset sikt. Det er i dag få grønne områder av en viss størrelse langs, eller i nærhet av havnefronten. Store deler av havnefronten har også minimalt med innslag av vegetasjon eller trær.



BYLANDSKAPET

Koter

Trær

Innsjø

Det grønne

Store siktakser

Mindre siktakser

Siktlinje



1:5000 i A3

LOKALE KLIMAFORHOLD

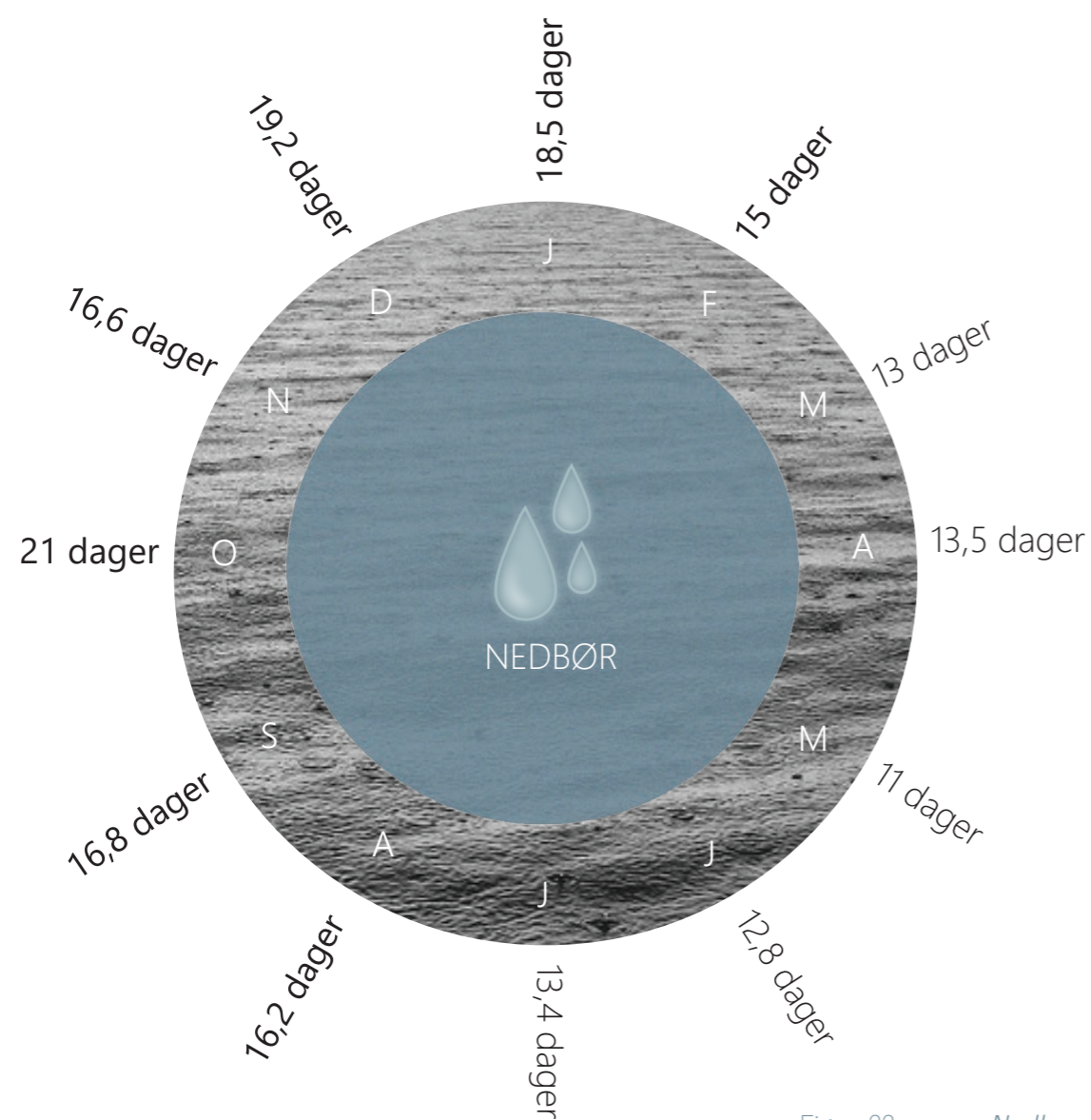
Store deler av året er vindretningen hovedsakelig sørøst, og nordvest i sommersesongen.

Dette gjør åpne områder langs Skansekaaien, Holmeallmenningen, Skagenkaaien og Margarinalinjen særlig utsatt for vind under sommersesongen. Områder langs Bekhuskaaien,

Margarinalinjen og Kjeringholmen vil være utsatt for vind store deler av året. Solforholdene er gode for mesteparten av havnefronten. Skagenkaaien og Skansekaaien får gode ettermiddagsforhold grunnet sin plassering på østsiden av Vågen. Her vil sola kunne skinne

til rundt 22.00 i sommersesongen. Grunnet høyderyggen på vestsiden av Vågen faller derfor skyggen langs Strandkaaien tidligere. Også mesteparten av strekket fra Østre havn til Holmen vil få skygge tidligere på ettermiddagen som følge av bygninger som kaster skygge.





Figur 22. Nedbørsanalyse for Stavanger.

Nedbør

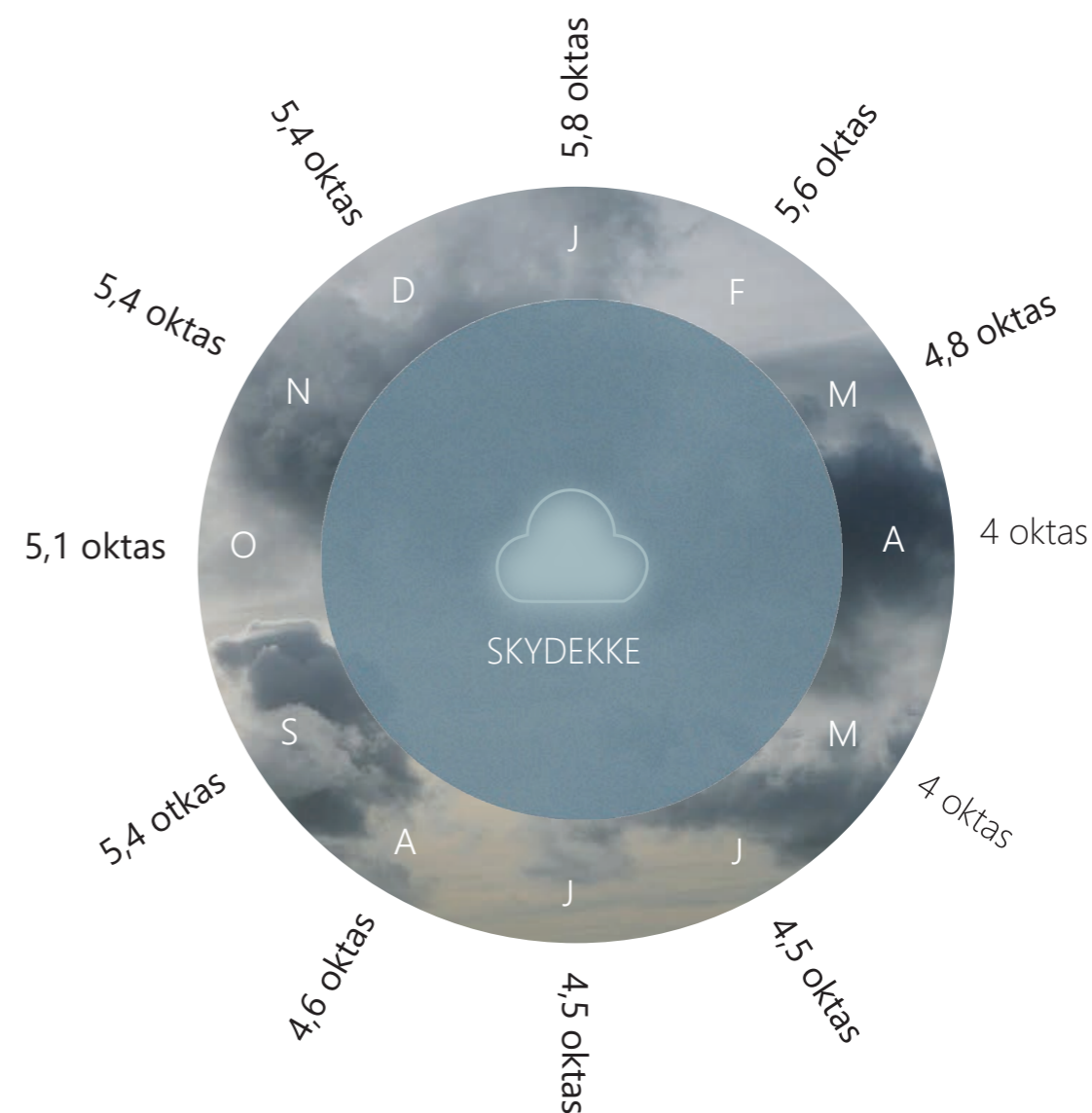
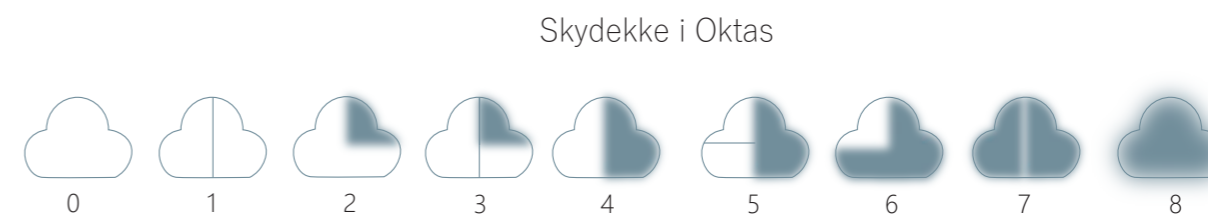
Nedbørsanalysen viser gjennomsnittlig antall dager med nedbør over 1mm hver måned over en tidsperiode på fem år. Dataene er målt på værstasjonen Stavanger Våland, og er i perioden april 2017 til april 2022. Man kan lese av figur 22 at mesteparten av månedene i Stavanger er preget av mange dager med regn.

Gjennomsnittet av alle månedene totalt viser at Stavanger har 15,6 dager i måneden med nedbør på over 1mm. Dataene er hentet fra Norsk klimaservicesenter (2022b) Månedene fra september til januar er særlig preget av nedbørsdager.

Skydekke

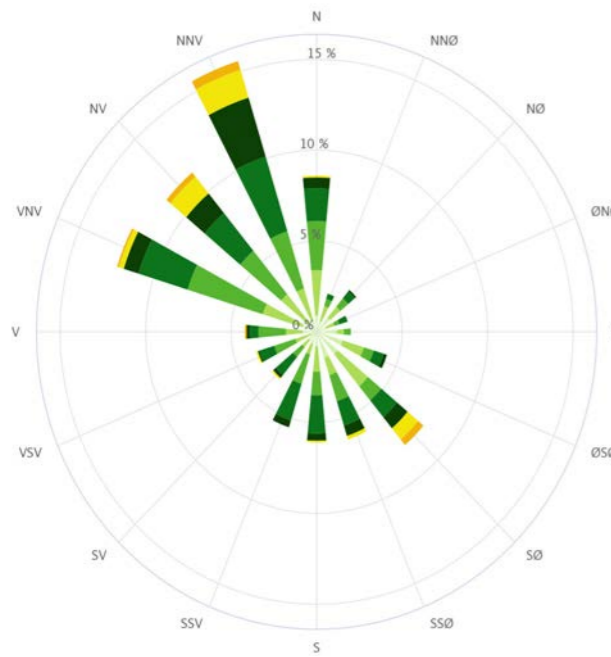
Analysen nedenfor viser hvor stor del av himmelen som er dekket av skyer i løpet av tidsperioden april 2017 til april 2022, hvor gjennomsnittlig skydekke hver måned er illustrert. I værobservasjoner av skydekke benyttes en skala fra null til åtte som kalles oktas. Skalaen beveger seg fra helt klart (0) til helt overskyet (8)(Harstveit, 2021). Dataene er

hentet fra Norsk klimaservicesenter (2022a) og er målt på Sola værstasjon. Figur 23 viser at Stavanger har stor overvekt av dager hvor himmelen er dekket av skyer. Gjennomsnittlig skydekke ligger på 4,9 oktas i den overnevnte tidsperioden. Dette innebærer med andre ord at skydekket i området varierer hovedsakelig mellom delvis skyet og skyet.

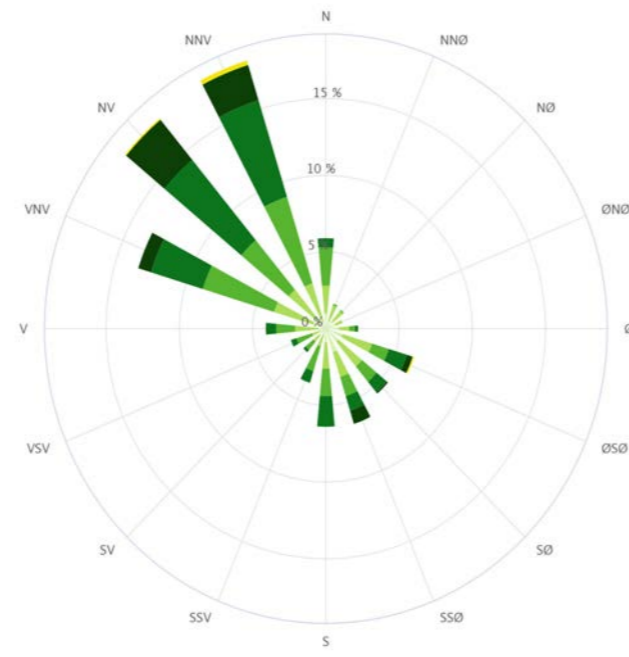


Figur 23. Skydekkeanalyse for Stavanger.

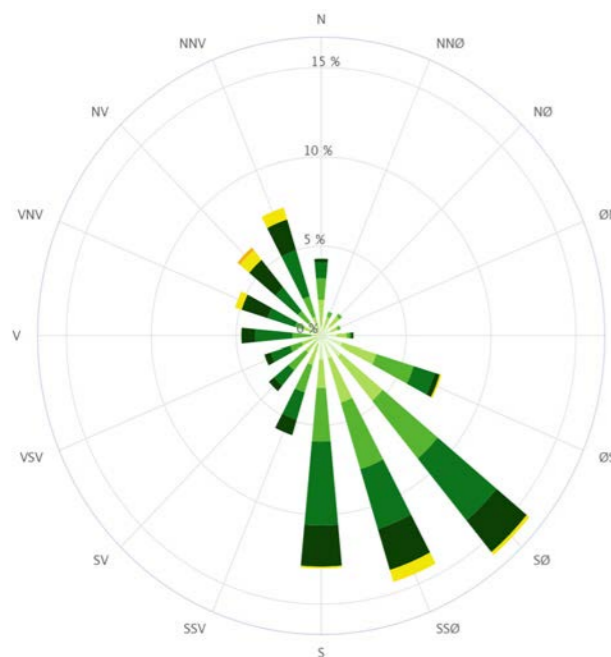
Analysen av vindrose viser vindens retning i de ulike årstidene, vist i figur 24 til 27. Dataene er hentet fra Norsk klimaservicesenter (2022c) fra perioden april 2021 til mars 2022, målt på Sola værstasjon.



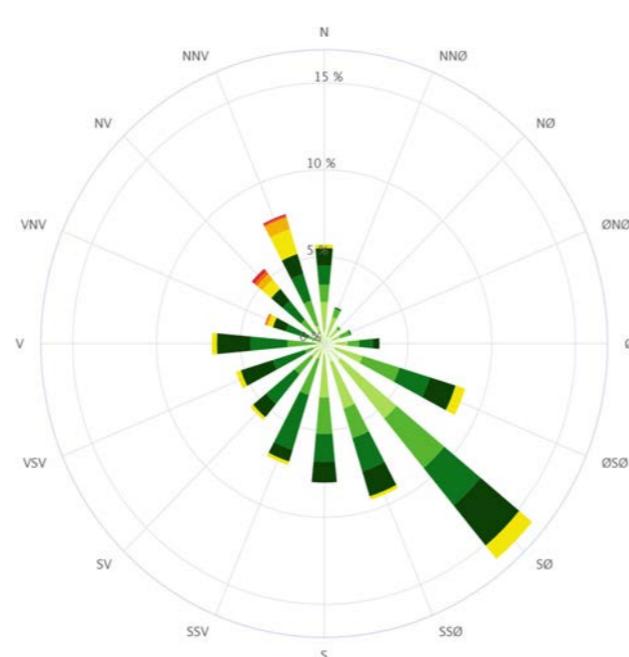
Figur 24. Vindrose vår - mars tom mai. Norsk Klimaservicesenter, 2022.



Figur 25. Vindrose sommer - juni tom august. Norsk Klimaservicesenter, 2022.



Figur 26. Vindrose høst - september tom november. Norsk Klimaservicesenter, 2022.



Figur 27. Vindrose vinter - desember tom februar. Norsk Klimaservicesenter, 2022.

- | | | |
|--------------------------|------------------------------|-----------------------------|
| Flau vind (0,3-1,5 m/s) | Frisk bris (8-10,7 m/s) | Liten storm (20,8-24,4 m/s) |
| Svak vind (1,6-3,3 m/s) | Liten kuling (10,8-13,8 m/s) | Full strom (24,5-28,4 m/s) |
| Lett bris (3,4-5,4 m/s) | Stiv kuling (13,9-17,1 m/s) | Sterk storm (28,5-32,6 m/s) |
| Laber bris (5,5-7,9 m/s) | Sterk kuling (17,2-20,7 m/s) | Orkan (>32,6 m/s) |

Figur 28. Stormvær i Stavanger. Hans Henriksen, 1934.



ANALYSE AV FOKUSOMRÅDENE - SONEINNDELING

Denne analysen ser nærmere på fokusområdene, og er basert på det som fremkommer av *Soneinndeling av havnefronten* på side 36 og 37 i teoridelen. Analysen foretar en soneinndeling innenfor avgrensningen til de tre fokusområdene. Her kartlegges de naturlige tilgjengelighetsleddene, basert på figur 16 teorikapittelet, til fotgjengerne mellom de ulike sonene, samt gatestrukturen, bebyggelsesstrukturen og arealbruken. Analysen ble utført for å se de strukturelle sammenhengene mellom og utover ulike bestanddeler av havnefronten, samt områdenes romlige struktur og fysiske karakter. Dette blir videre brukt til å undersøke de fysiske mulighetene og romlige forutsetningene for byliv.



Inndelingen av de fem sonene på Strandkaien fremkommer tydelig av den urbane strukturen. Først har vi vannflaten, som møter land i form av en vertikal kai. Her legger store cruiseskip til kai innenfor ISPS-sonen, i tillegg til mindre skip både innenfor, men også utenfor det avstengte området. Innenfor sone to er den Blå promenade lagt langs vannkanten, før den svinger som følge av at kaiarealet stenges av. Tredje sone består av bilveien som går langs havnefronten og fortauet på den andre siden. Den avsluttes ved bebyggelsen som har fasade ut mot vannet, som gjør at man innenfor hele sonen har fysisk og visuell kontakt og nærhet til vannkanten. Starten på fjerde sone er møtet med bebyggelsen. Byggenes fasader henvender seg til sjøen, mens i området bak

byggene vil naturligvis kontakten med vannet bli visuelt avbrutt. Den femte sonen vil ha minst fysisk tilgjengelighet til vannet. I dette fokusområdet er femte sone kupert, som gjør at man i høyden (ca. 10 moh) bevarer den visuelle kontakten med vannet. Kartet til høyre viser tilgjengeligheten mellom de ulike sonene og hvilke funksjoner byggene inneholder. Der promenaden går langs vannkanten opplever man god visuell tilgjengelighet til vannet, mens den fysiske tilgjengeligheten blir begrenset som følge av utformingen på kaien. Tilgjengeligheten til vannet stopper ved ISPS-sonen, som permanent er avstengt for allmenn ferdsel. I periodene hvor store cruiseskip og andre båter ligger til kai vil også den visuelle tilgjengeligheten forsvinne. På grunn av størrelsen på

skipene vil dette gjelde for alle sonene, også i høyden i sone fem. Noe annet bemerkelsesverdig er at byggene med funksjonene 1, 2 og 3 er en del av en sammenhengende rekke på totalt åtte bygg, noe som begrenser tilgjengeligheten mellom sone tre og fire betydelig. Krysset øverst i fokusområdet blir dermed et viktig område med tanke på gode forbindelser mellom alle de fem sonene. Området mellom vannkanten og bilveien har en gjennomsnittlig bredde på 10m, med en litt større plass foran bygg 4. At byggene langs havnefronten er forbeholdt turistinformasjon, besøksenter og souvenirbutikk indikerer også at dette er et viktig område for turisme, spesielt de turistene som ankommer med cruiseskip her.



Soneinndelingen på Skagenkaien fremstår ganske lik som Strandkaien. Utformingen på kaien er tilsvarende, og cruiseskip og andre fartøy legger også til kai her. Fra rundkjøringen og ned består sone 1, 2 og delvis 3 av en ISPS-sone som for det meste står åpen, men stenges av ved behov, som vist på kartet til høyre. Den visuelle tilgjengeligheten til vannet langs promenaden er god, men kontakten forsvinner i periodene det er skip lagt til kai. Det er likevel verdt å nevne at fartøy er vannelementer som også kan tiltrekke oppmerksomhet, og har ikke nødvendigvis negativ innvirkning på hvordan man opplever tilgjengeligheten på havnefronten. Sone 3 utgjør et stort område som følge av tilbaketrukket bebyggelse. Denne sonen består av parkering på havnearealet, samt en bilvei med fortau på begge sider. Tilgjengeligheten mellom andre og tredje sone er god, men blir

Soneinndeling



betydelig begrenset når ISPS-sonen stenges av for allmenn ferdsel. I tillegg er det en kant langs fortauet hvor gjerdet står plassert, som gjør at tilgjengeligheten normalt sett ikke heller er optimal. Når sonen er stengt benyttes fortauet med bilveien opp til rundkjøringen. I utgangspunktet har hele området innenfor sone 3 både visuell og fysisk nærhet til vannet, men når biler står parkert på parkeringsplassen vil denne begrenses. Det gjelder også ved ISPS-sonen når den er avstengt. Tredje sone stopper ved de første byggenes fasade. Den åpne plassen foran sjøhusrekken på midten er et eksisterende byrom som består av noen få benker. Plassen er avsperrt fra fortauet med et buet steingjerde, som vist ovenfor. De eneste funksjonene i byggene ut mot havnefronten som henvender seg til gata og bruker uteplassen er restauranten "Harry Pepper" og baren på Hotel Victoria. Fjerde og femte sone skilles av veien

Tilgjengelighet og funksjoner

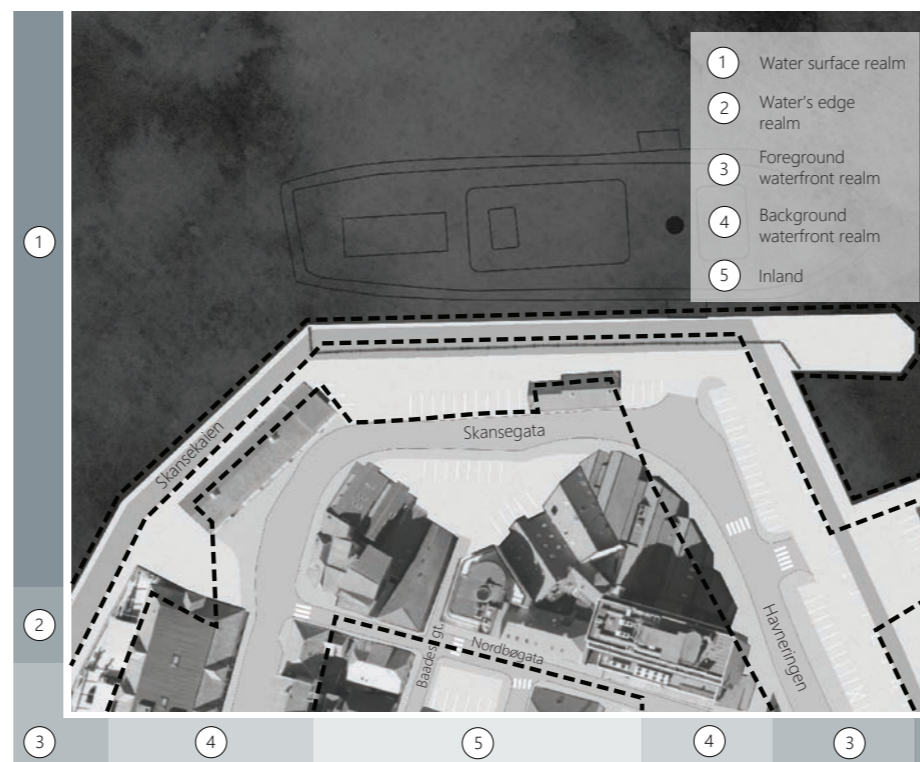


bak bebyggelsen som henvender seg mot havnefronten. Fra Øvre Holmegate blir Valberggata gågate. Femte sone og innover blir en del av sentrumsbebyggelsen på sentrumshalvøya. Grøntdraget opp mot Valbergtårnet er ganske kupert. På toppen, ca. 20 moh, har man utsikt og visuell kontakt med vannet og Vågen. Ligger det cruiseskip til kai vil man også her miste utsikten. Når det gjelder tilgjengelighet mellom sonene ser man tydelig at Øvre Holmegate ut mot havnefronten er viktig. Dette på grunn av gode tilgjengelighetsledd. Tilgjengeligheten lenger sør er ikke like god, da forbindelsen fra tredje til andre sone skjer i form av ei trapp, og tilgjengeligheten videre ned til havnefronten avbrytes av kanten langs fortauet og ISPS-sonen.



Skanskekaaien skiller seg fra de andre områdene ved at man har en "tupp", og kan se forbindelser og tilgjengelighet fra øst til vest. I likhet med Strandkaaien og Skagenkaaien, er kaaien langs hele Skanskekaaien vertikal og med lite tilgjengelighet til vannet. I andre sone følger den blå promenade vannkanten. Hele strekket lengst nord i området består av en ISPS-sone som er permanent avstengt. Som man ser på figuren går Blå promenade innenfor den stengte sonen, som gjør at store deler av promenaden her alltid er utilgjengelig for allmenn ferdsel. På ISPS-kaaien legger både store cruise og andre skip til kai. Det er i tillegg åpent for at mindre skip kan legge til kai langs hele vannkanten innenfor fokusområdet. Slik som ved de andre fokusområdene, begrenser dette

Soneinndeling



tilgjengeligheten til vannet. Den tredje sonen består for det meste av parkeringsplass langs havnefronten og bilvei. Avgrensningen mot fjerde sone følger den fremste bebyggelsen på havnefronten. Dette er som følge av at man har nærhet og en viss kontakt med vannet (bortsett fra ved ISPS-sonen) innenfor hele sone tre. Nordsiden av Tollboden består av en restaurant med uteplass mot vannkanten. De andre byggenes fasader langs sone tre henvender seg til vannet, men på grunn av deres funksjoner er det ingen inviterende fasader ut mot havnefronten. Fjerde sone er preget av bebyggelse, bilvei og fortau. Mye av bebyggelsen er forbeholdt kontorlokaler. Nederst i området er overgangen til sone fem markert, som er starten på kvartalbebyggelsen på Sentrumshalvøya. Hele området

Tilgjengelighet og funksjoner



er flatt, som vil betyr at den visuelle kontakten med vannet kun eksisterer gjennom sikt fra gateplan. Tilgjengelighet for myke trafikanter fra sone fem ut til havnefronten skjer gjennom Baades gate og Nordbøgata. Disse gatene er trange og oppleves litt som smug. Forbindelsen fra Baades gate ut mot havnefronten er dårlig, da det ikke eksisterer noe overgangsfelt på bilveien samtidig som det er parkeringsplass på begge sider av veien. Forbindelsen fra Nordbøgata ut mot havnefronten er bedre med tanke på sikt og tilgjengelighet, men her er det heller ingen gangsfelt over bilveien. I tillegg er det ingen funksjoner eller elementer som naturlig trekker gående over plassen mot havnefronten istedenfor å trekke ned Skansegata.

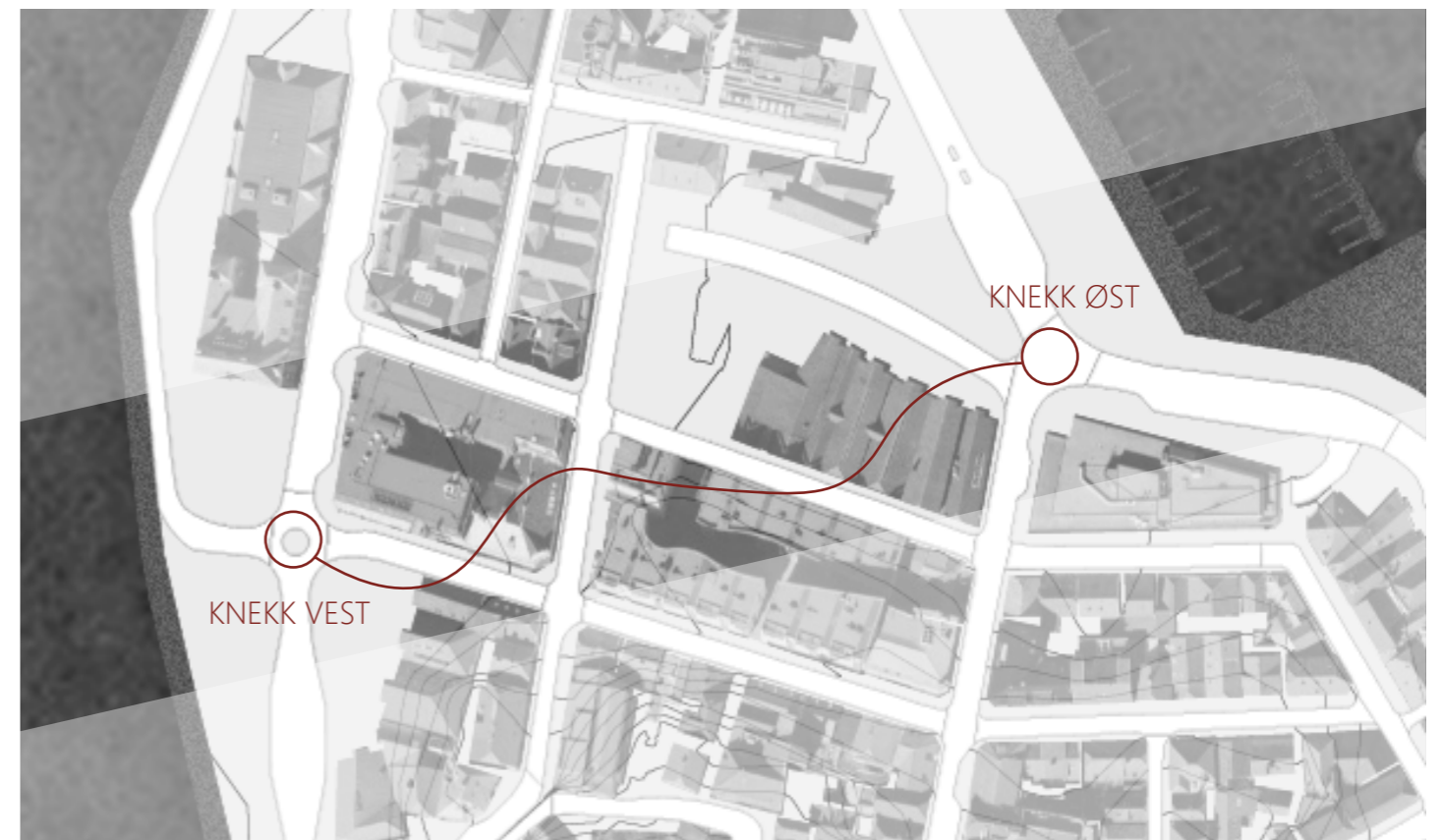
OBSERVASJON KNEKK

Under befaringsuken i Stavanger ble det utført tracingregistreringer ved Skagenkaien på Vestre havn og ved Ryfylkekaien på Østre havn. Områdene er markert på kartet nedenfor som knekk vest (ved Skagenkaien) og knekk øst (ved Ryfylkekaien). Disse observasjonene har vi valgt å kalle "knekk". Årsaken til dette var at vi ønsket å undersøke hvor mange som valgte å kutte svingen og heller tok andre forbindelser, fremfor å forsette på Blå promenade.

Valget av disse to områdene for observasjonen knekk er begrunnet i test walks som ble gjennomført tidligere den samme uken. Det ble lagt merke til at områdene fremstod som naturlige knekkpunkter i bystrukturen. Bortsett fra noen få kontorfunksjoner, parkeringsplasser

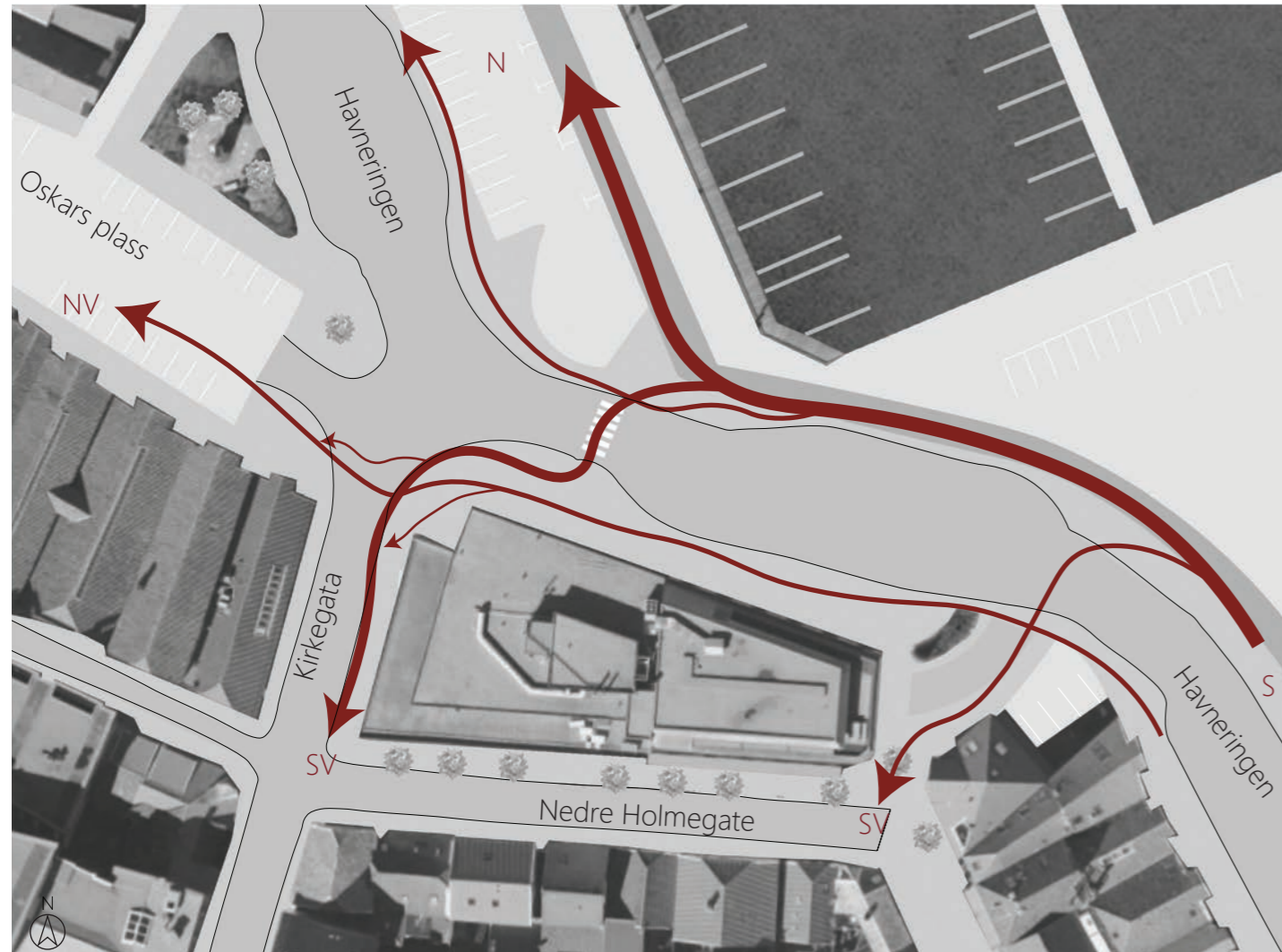
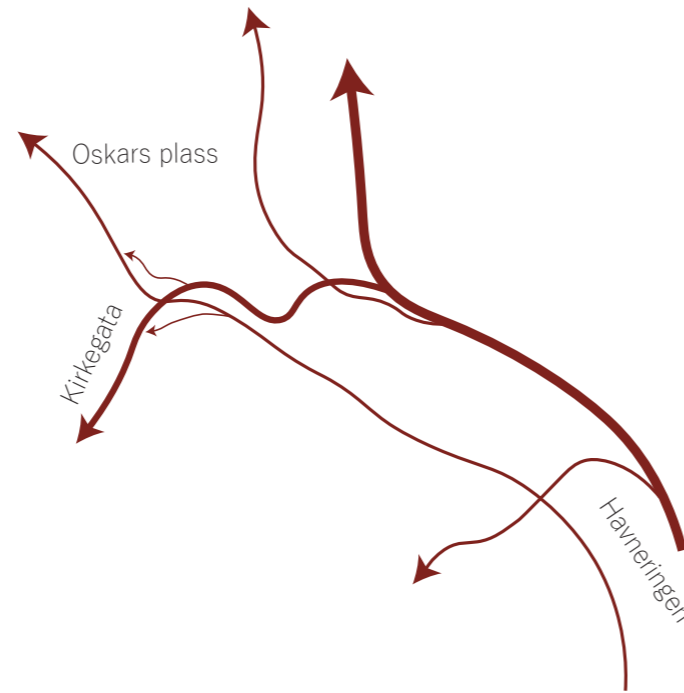
og Blå promenade var det få funksjoner nord for knekk øst og knekk vest som trakk folk oppover havnefronten.

Registreringene ble utført på en dag og varte i fire timer. Resultatene vil dermed kun gi oss en pekepinn over bevegelsesmønstre i områdene. Det er mange årsaker til å kutte forbindelsen østover fra Skagenkaien og vestover fra Ryfylkekaien. Blant annet er en rekke handels- og servicefunksjoner sentrert her. Dette betyr ikke nødvendigvis at det er mangel på funksjoner nord for knekk øst og knekk vest som er årsaken til knekk av forbindelsen. Mangfoldet av funksjoner innenfor Sentrumshalvøya kan også ha betydning for at noen velger å trekke bort fra Blå promenade.



KNEKK ØST

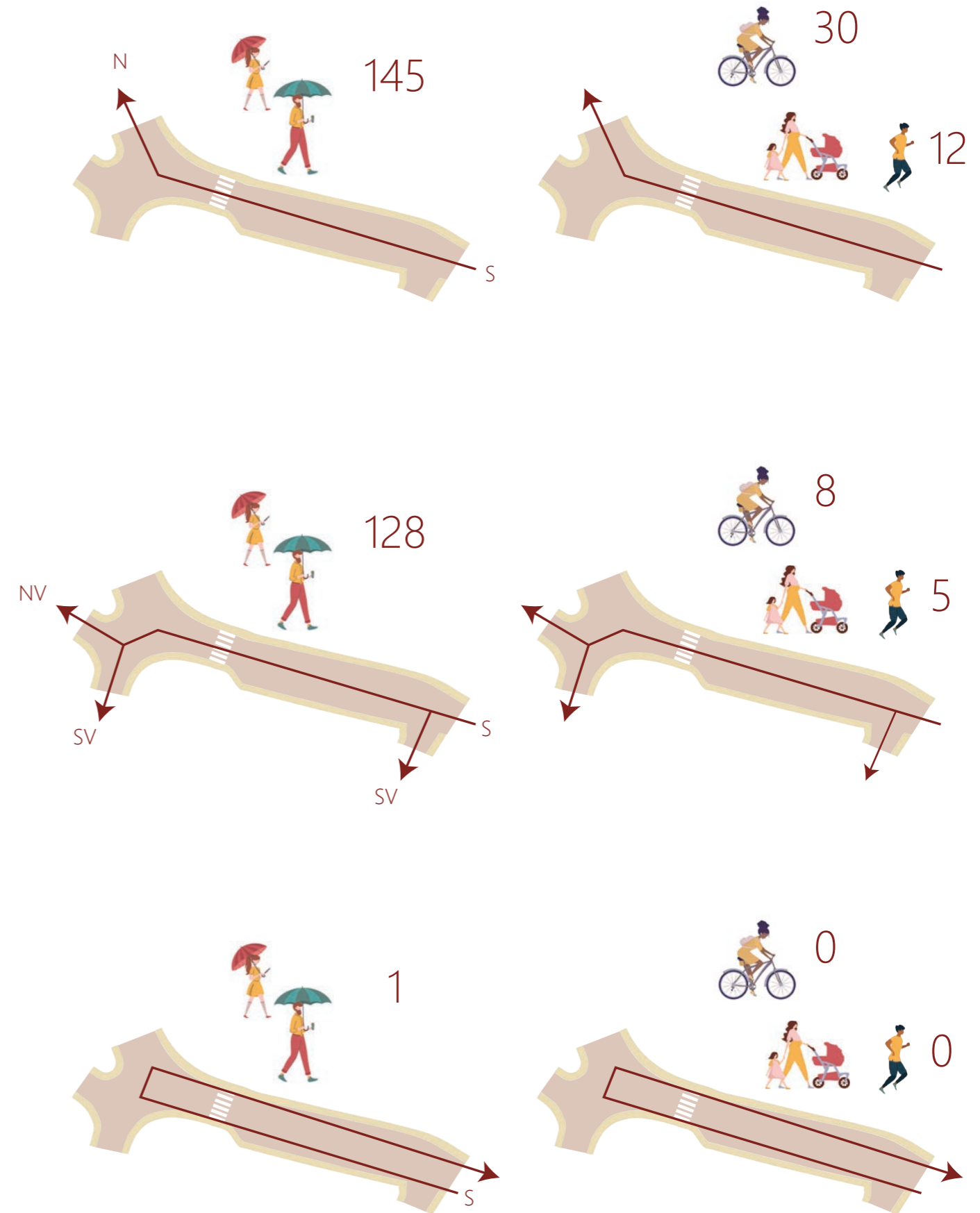
Ved gjennomføringen av *observasjon knekk* ble kun tracingregistreringer fra sørgående retning i Havneringen mot nordgåenderetning telt. Dette ble videre fordelt i tre ulike registreringer: sør til nord, sør til sør (snu), og fra sør til vest (med både sørvest- og nordvestgående retning). Hyppigheten i bevegelsesmønstre er illustrert ved gradering av linjetykkelse, fra tykkere til tynnere linjer. Ved knekk øst var bevegelse langs havnepromenaden det mest vanlige bevegelsesmønsteret. En god del kuttet mot vest, enten inn til Oskars plass, Kirkegata eller Nedre Holmegate. Noen valgte også å ferdes langs Havneringen fra sør til nord fremfor langs Blå promenade mellom parkeringen og bryggen.



Telling knekk øst

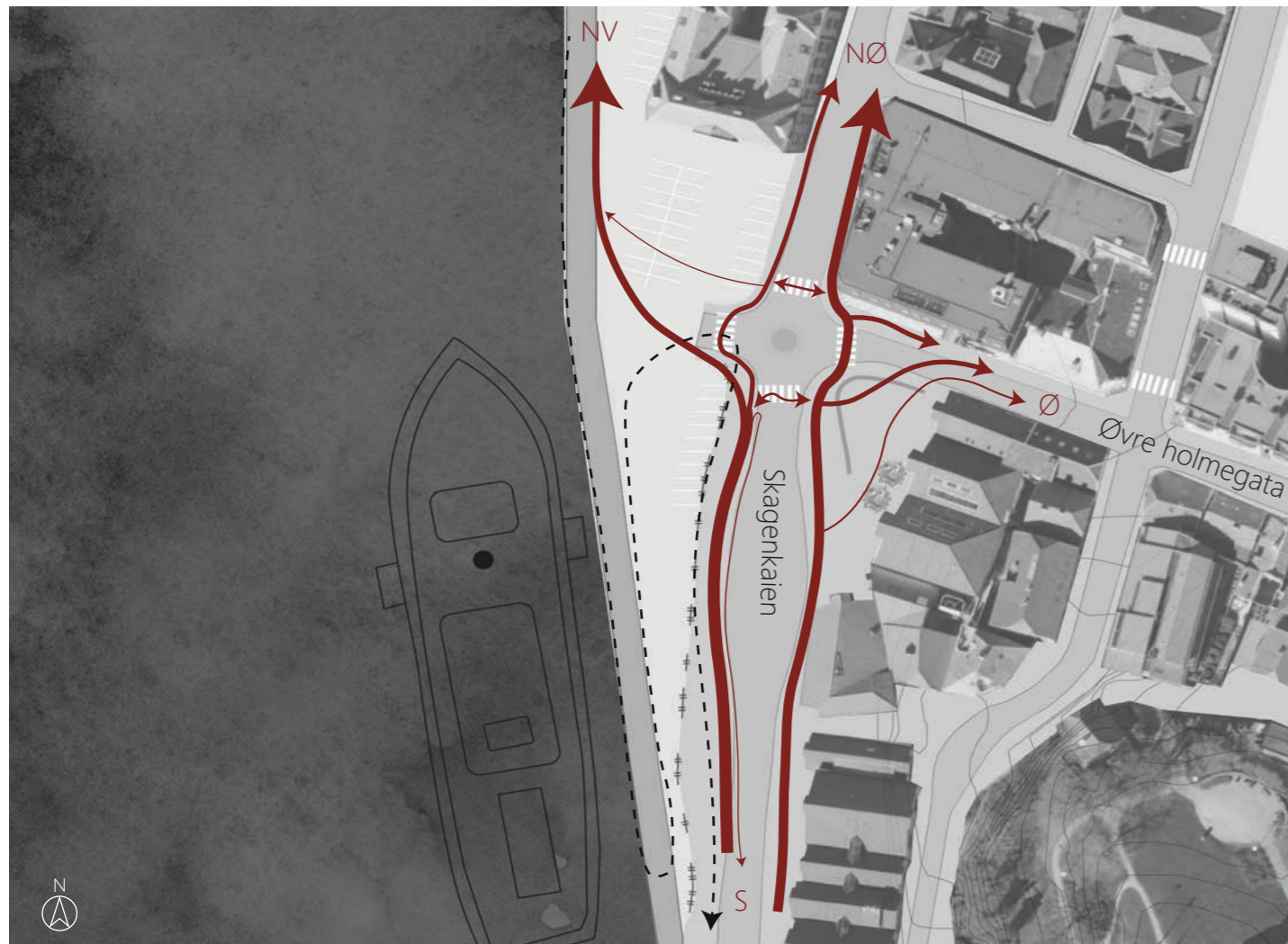
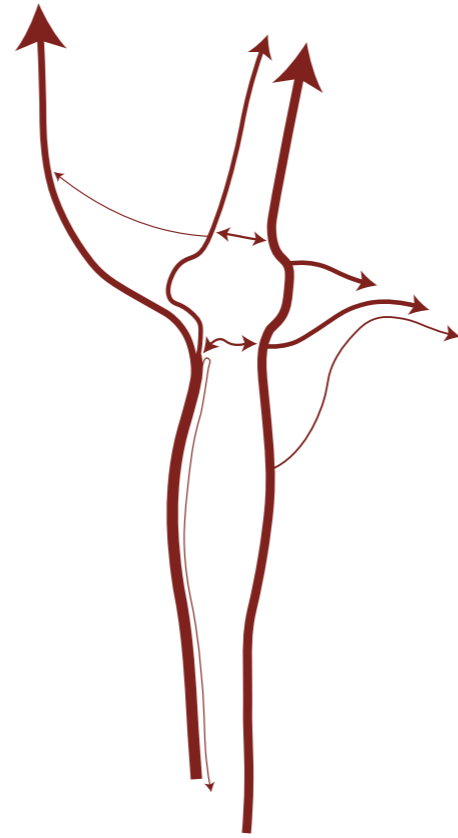
Telling ble utført fredag 04.mars 2022 kl. 11.00-13.00 & 15.00-17.00.

Sol med fem til åtte grader, 4m/s til 7m/s vind.



KNEKK VEST

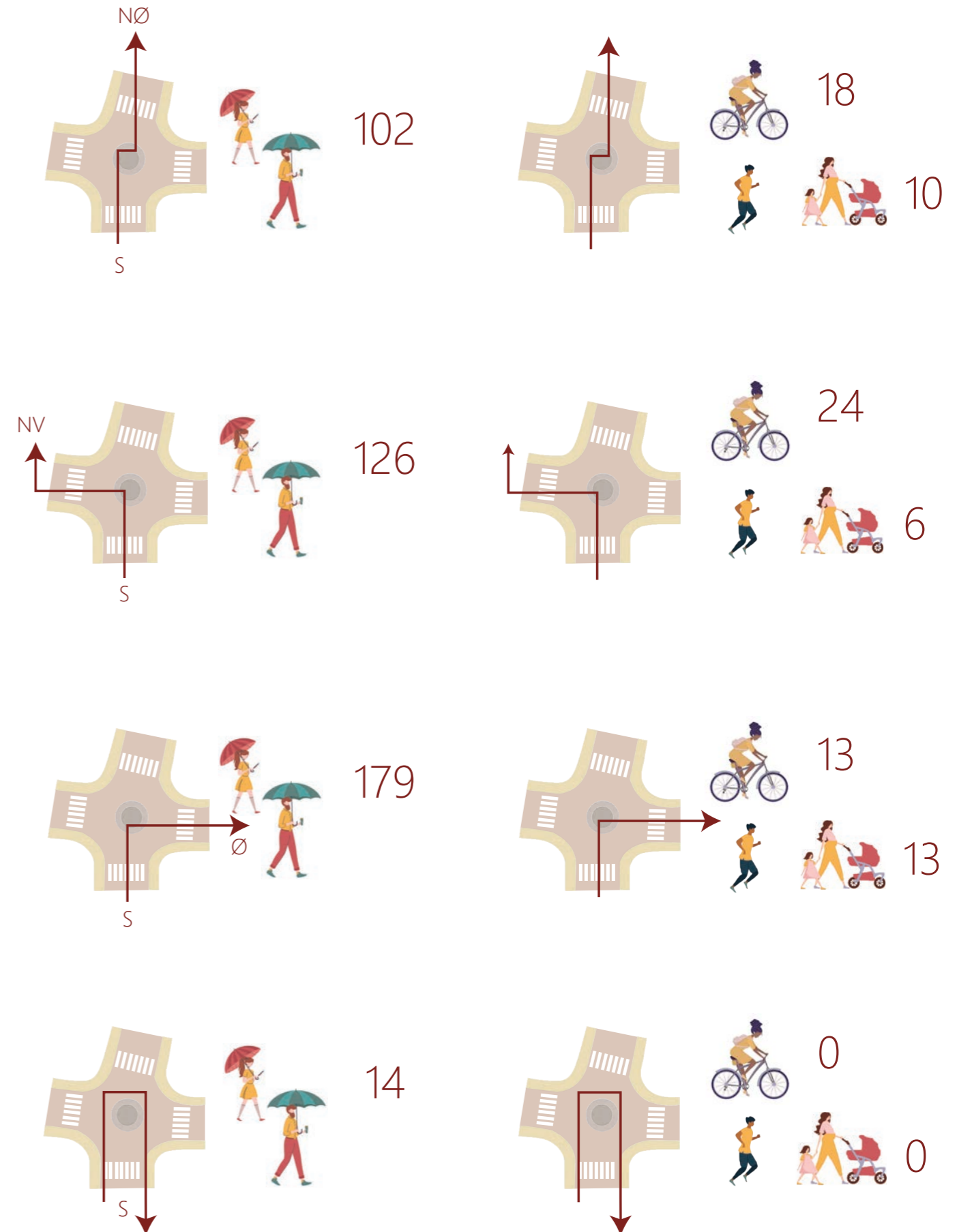
I likhet med knekk øst ble kun tracings-registreringer fra sørgående retning i Vågen mot nordgåenderetning telt. Dette ble videre fordelt i fire ulike registreringer: sør til nordvest, sør til nordøst, sør til øst og sør tilbake til sør (snu). Ved knekk vest var bevegelse på begge fortauene av Skagenkaien de mest vanlige mønstrene, deretter langs havnepromenaden. En del krysset veien Skagenkaien ved rundkjøringen både mot venstre og høyre. Noen få snudde ved rundkjøring og tok veien tilbake mot Vågen. Under observasjonstidsrommet var ISPS-gjerdet ved nedsiden av Skagenkaien i aktivt bruk. Det ble observert flere som i fortvilelse måtte ta en stor omvei, slik den svarte stiplede linjen viser.



Telling knekk vest

Telling ble utført fredag 04.mars 2022 kl. 11.00-13.00 & 15.00-17.00.

Sol med fem til åtte grader, 4m/s til 7m/s vind.

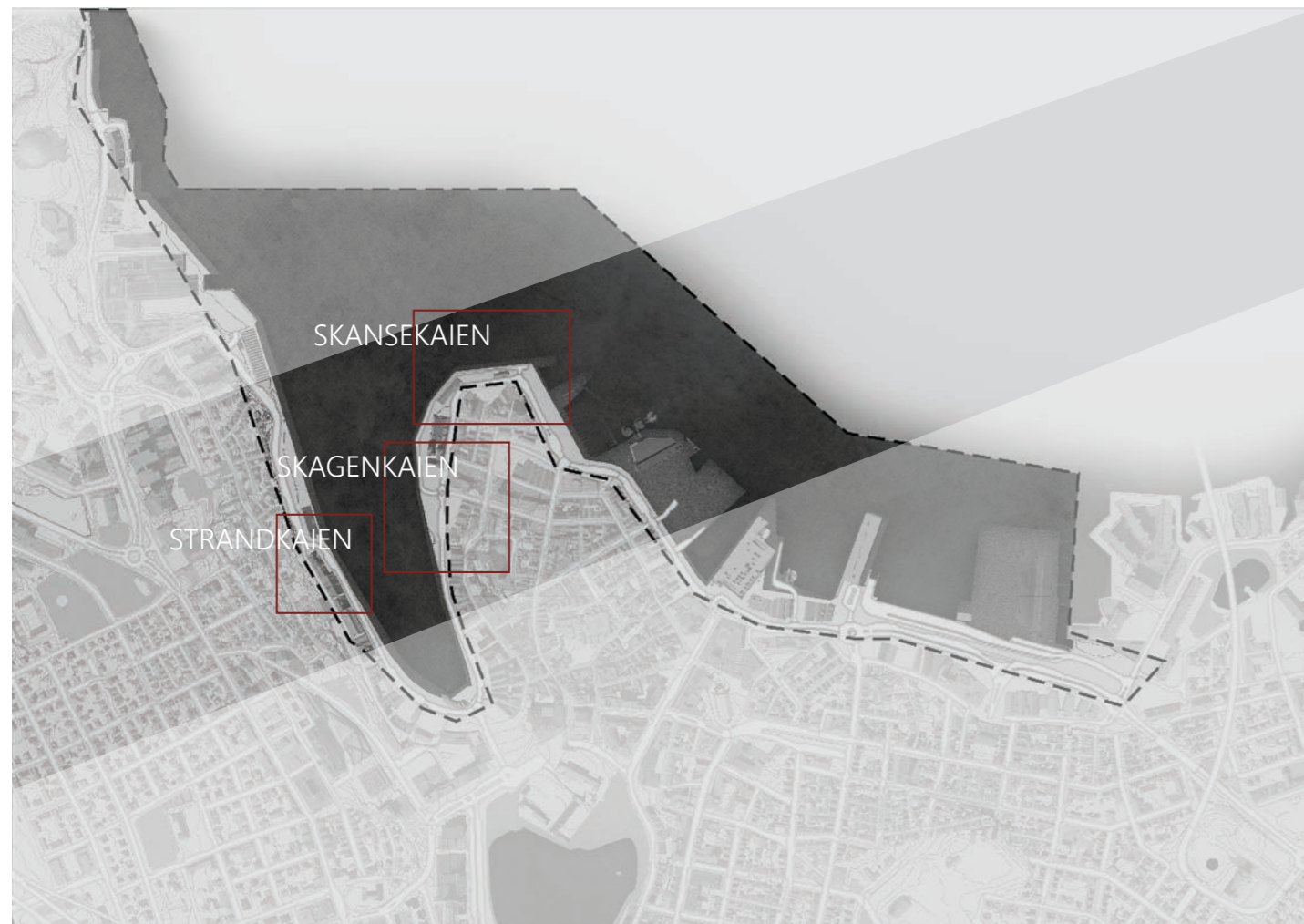


OBSERVASJON FOKUSOMRÅDER

I forbindelse med *observasjon fokusområder* gjennomførte vi tracing-, telling- og mappingregistreringer. Dette ble utført i uke 9, 2. mars og 3. mars. Begge dagene var det sol med lite skyer og 4m/s med vind. Temperaturen vekslet mellom 6-8 °C. Registreringene ble utført i tidsrommet "lunsj" fra 11.00 til 13.00, "ettermiddag" fra 15.00 til 17.00 og "kveld" fra 18.00 til 19.00. Under observasjonen av fokusområder ble alle personer, bevegelsesmønstre og aktiviteter innenfor de ulike områdene telt, altså uavhengig av hvilken retning personene kom fra. Vi delte personene inn i undergruppene *barn og ungdom, ung voksen, voksen* og til slutt *eldre*. Hensikten

med observasjonen var å skaffe overblikk over hva slags bruk og bevegelse som fant sted på de ulike områdene, og om noen tidsperioder var preget av mer aktivitet enn andre.

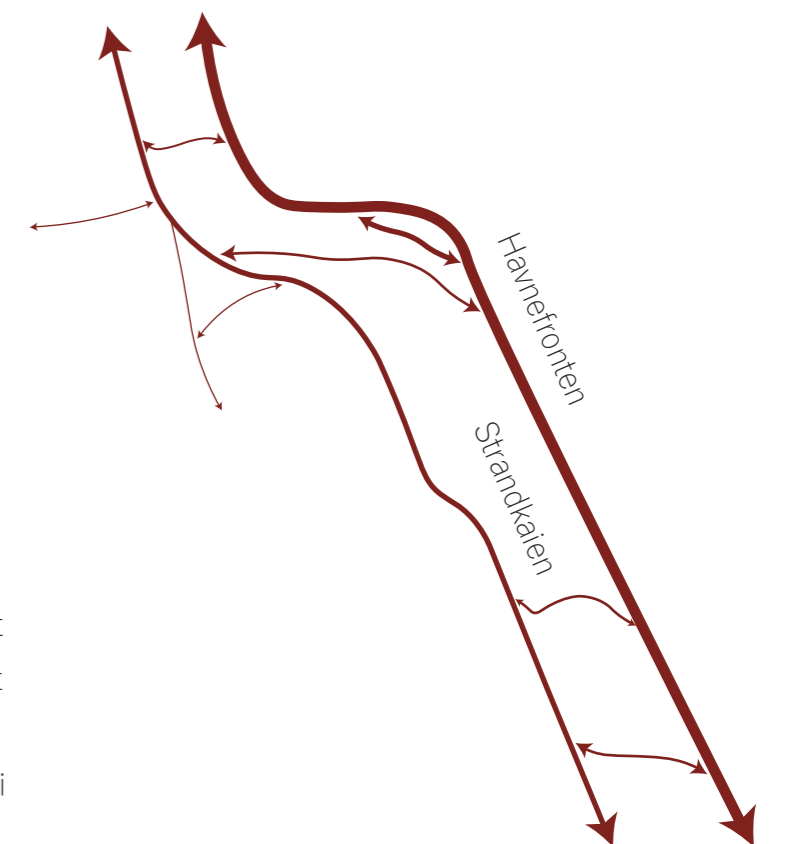
Vi delte aktiviteter inn i kategoriene *gåing, sykling, jogging, trilling, lek og opphold*. I alle fokusområdene var det tydelig at aktiviteten gåing var den mest hyppige under alle tidsrommene. Etter dette kommer sykling, og deretter veksler det mellom jogging, trilling og opphold. Det ble i alle områdene observert flest i aldersgruppen ung voksen og voksen, noe som kan ha sammenheng med at mange kan ha gått eller syklet til og fra jobb.



STRANDKAIEN TRACING - BEVEGELSESMØNSTER

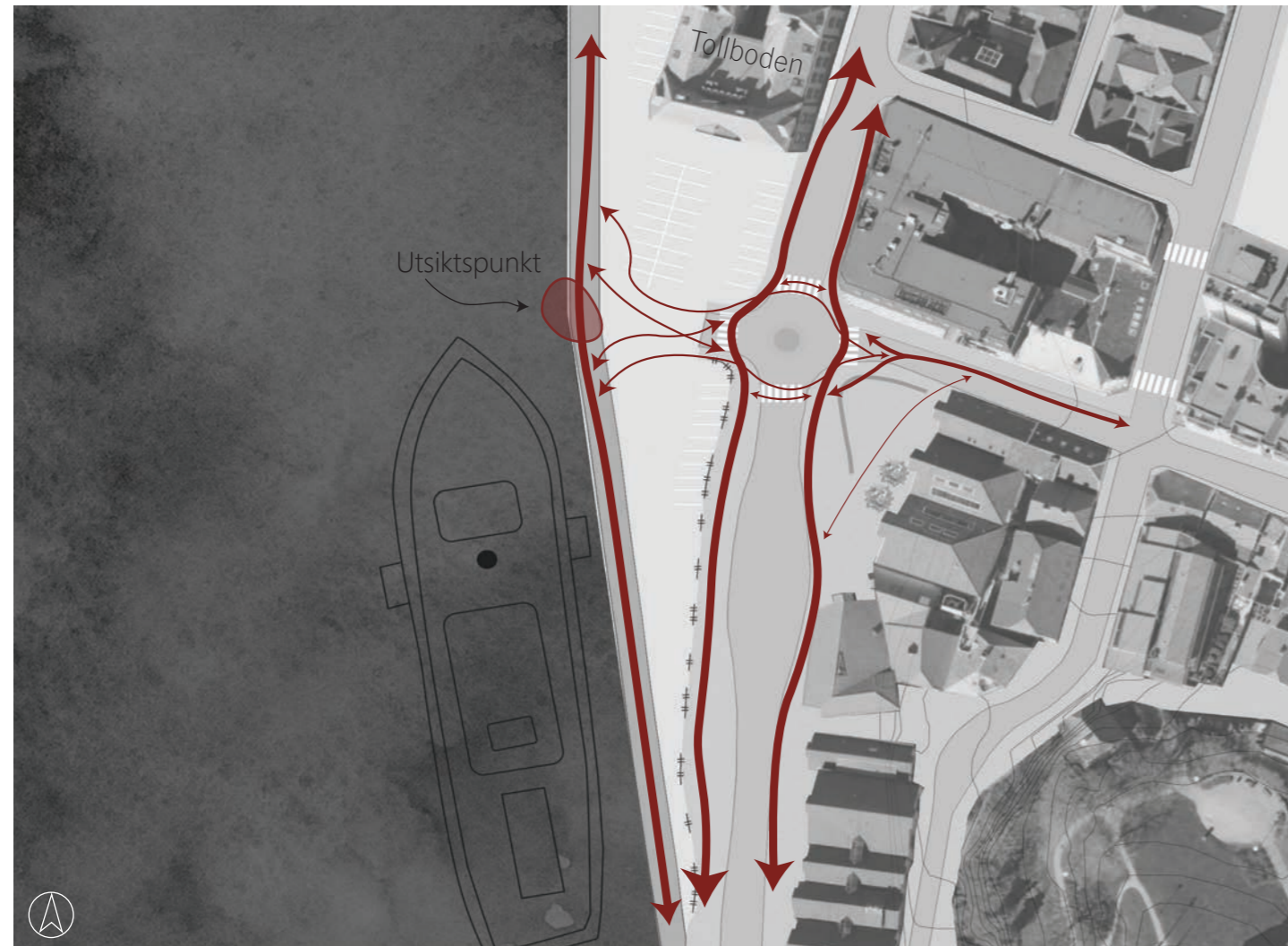
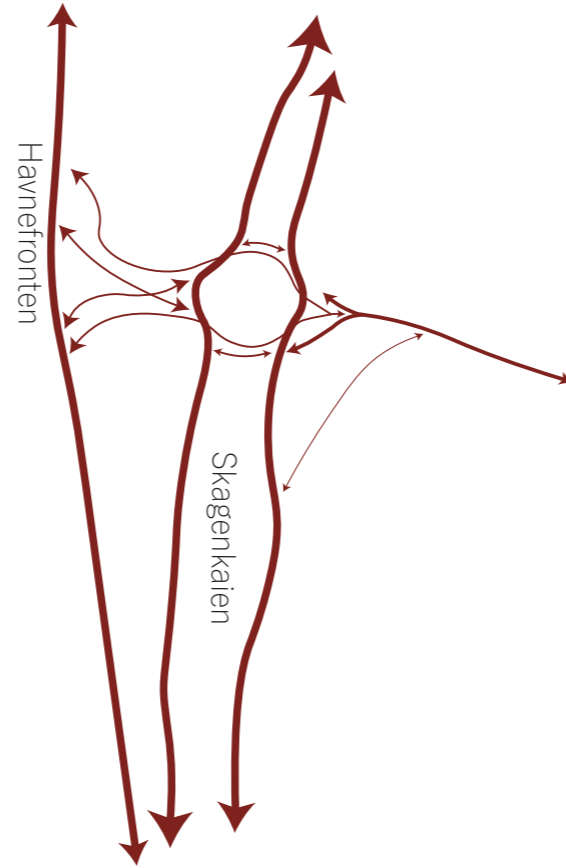


Bevegelsesmønsteret på Strandkaia var dominert av ferdselsbevegelser langs Blå promenade. Enkelte valgte å benytte seg av fortauet på andre siden av bilveien. Bevegelsene her virket målrettet, mens flere av de som gikk langs havnen kikket mer opp og rundt seg. Flere som bevegde seg sørover krysset bilveien over til promenaden når de kom rundt svingen. Sannsynligvis skjer dette fordi det først er her havnefronten blir tilgjengelig, etter en lang avstengt ISPS-sone. Dette førte til at en del beveget seg over bilveien i svingen til tross for at det ikke er overgangsfelt her. Ved utkikkspunktet markert på kartet var det mange som stoppet opp for å ta bilder av Vågen og skip som lå til kai på andre siden.



SKAGENKAIEN TRACING BEVEGELSESMØNSTER

Ved fokusområde Skagenkaien var det særlig tre ferdselsbevegelser som dominerte på området. Det var totalt sett flest som benyttet fortauene på begge sider av bilveien skagenkaien. Deretter var ferdsel langs havnefronten det mest vanlige bevegelsesmønsteret. Det ble lagt merke til at området rundt rundkjøringen var et vanlig krysningspunkt fra både nord, sør, øst og vest. Dette kommer tydelig frem i analysen gjennom en rekke mindre ferdselsforbindelser på tvers og rundt rundkjøringen. Det ble også observert en rekke personer som senket farten for å nyte utsikten eller ta bilder på det markerte arealet som fremkommer på kartet nedenfor.



Tvilens vei

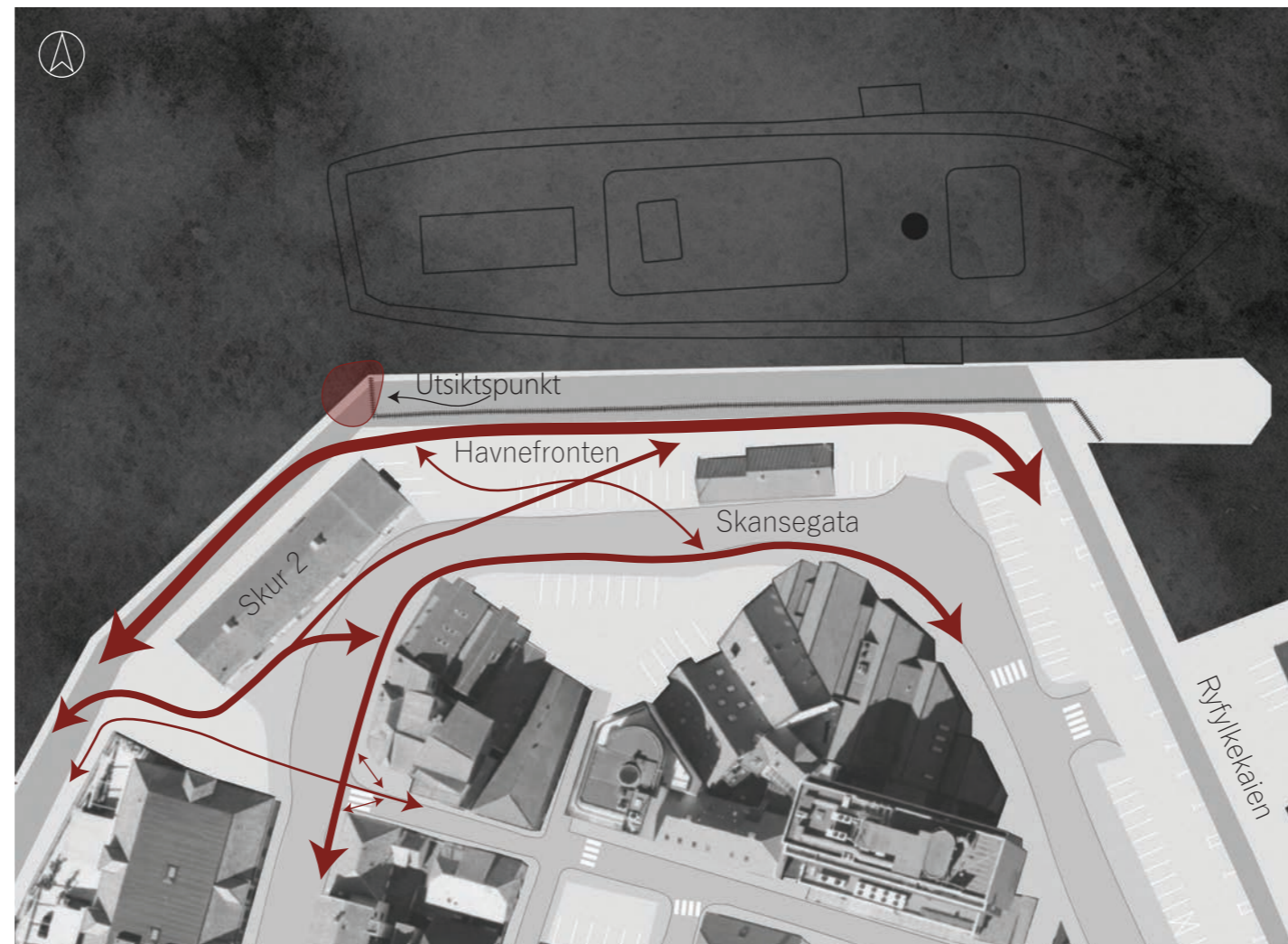
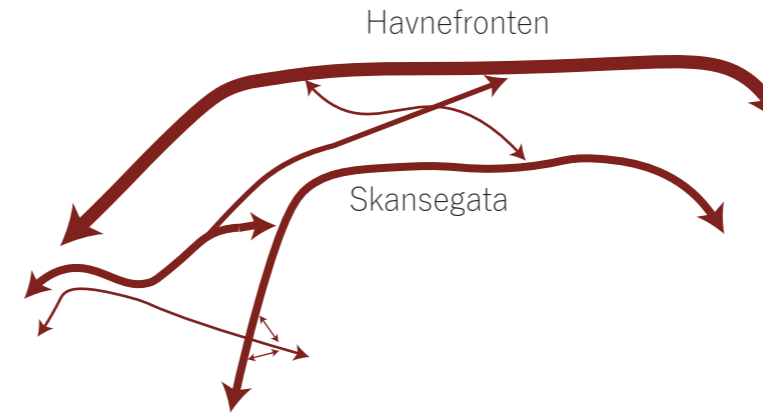
Under *observasjon av fokusområde* og *observasjon knekk* ble det lagt særlig merke til gjentakende hendelser hvor en del personer ikke klarte å lese rommet og videre forbindelser. Denne hendelsen har vi valgt å kalle *tvilens vei*. Flere personer krysset fortauet på vestsiden av rundkjøringen i nordgående retning, for å stoppe opp og vurdere videre retning. Illustrasjonen ovenfor skal vise det kronglete bevegelsesmønsteret som ble observert. Dette bevegelsesmønsteret virket ikke planlagt med tanke på at det ble observert usikkerhet blant de gående, og bevegelsesmønsteret ble en omvei.

I forbindelse med *tvilens vei* kan bilparkering foran Tollboden og biltrafikk trekkes frem som barrierer som gjør området vanskelig å lese.

Når parkeringen foran Tollboden var delvis til helt full ble det vanskelig å se at det var en havnepromenade på baksiden av bygget og parkeringen. Biler som kjørte inn til området kunne også indikere for de mindre kjente i byen at området langs havnefronten ikke var ment for myke trafikanter. Det er heller ingen tydelige markeringer som indikerer eller inviterer til ferdsel videre langs havnefronten. Fortau som slutter plutselig og går over til asfaltert dekke, samt overgangsfelt, kan skape signaler om at ferdsel videre skal foregå langs veien og ikke langs promenaden.

SKANSEKAIEN TRACING - BEVEGELSESMØNSTER

Av de tre fokusområdene ble det registrert minst bevegelse på Skansekaaien. På Skansekaaien var det hovedsakelig kun to opparbeidede forbindelser å velge mellom, enten langs havnefronten eller på fortauet av Skansegata. Bevegelse langs havnefronten var det hyppigste bevegelsesmønsteret. ISPS-gjerdet og en skarp kutt av Blå promenade gjør videre forbindelse vanskelig å lese dersom du kommer i nordgående retning fra Ryfylkekaien. På motsatt side skaper Skur 2 og ISPS-gjerdet samme problem. Det ble observert en rekke personer som valgte å kutte svingen rundt Skur 2 og fortsette videre langs havnefronten eller fortauet langs Skansegata.



STRANDKAIEN MAPPING

Observasjon ved Strandkaien ble utført onsdag 2. mars. Området er lite tilrettelagt for opphold og lek, og strekket ble for det meste brukt som gjennomfart fra Stavanger vest til sentrum og vice versa. Flest gående ble registrert, men det var også en del syklende på vanlig sykkel, bysykkel eller sparkesykkel. De fleste benyttet seg av havnepromenaden, men det ble også registrert folk som brukte fortauet på motsatt side av bilveien.

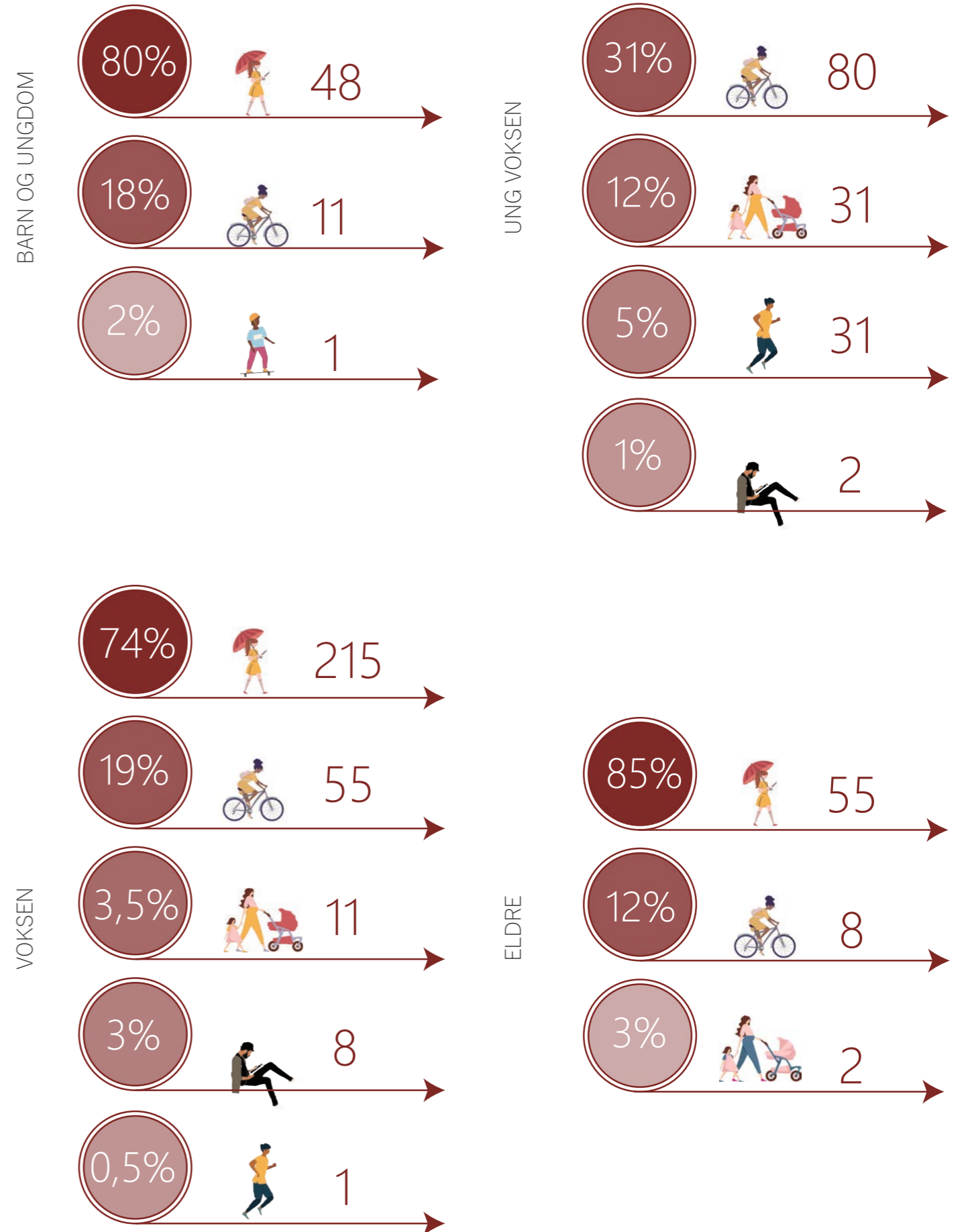
I løpet av observasjonsperioden var det 37 personer som stoppet opp for å se og ta bilder av skip på motsatt side av Vågen. Skipene som lå til kai var veteranskipet "MS Sandnes", tankskipet "Haltbakk Bunkers" og et natoskip. Det ble også registrert til sammen fire personer som tok bilder av gatekunst på motsatt side av bilveien. Ved turistinformasjonsbygget ble det registrert ti personer som enten gikk inn, eller stoppet utenfor for å lese informasjonsskiltet.

I firetiden var det en lastebil som skulle inn porten til ISPS-området, og for å kunne rygge gjennom porten måtte den kjøre et stykke inn på promenaden. I tillegg var det to biler som kjørte inn på promenaden for å ta bilder, og tre biler som brukte området som snuplass. Det ble også observert en person som kom syklende på promenaden, rundt svingen på havnebygget. Den syklende måtte bråstoppe, som følge av en bil som kjørte inn på plassen for å snu.



STRANDKAIEN TELLING

Diagrammet viser telling av de ulike aktivitetskategoriene fordelt på de fire aldersgruppene

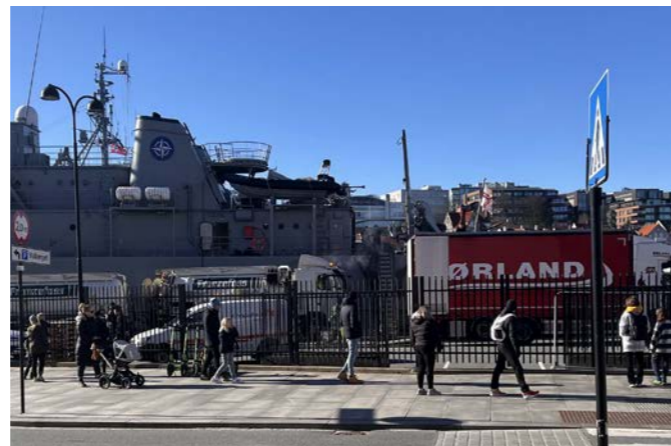


SKAGENKAIEN MAPPING

Observasjon ved Skagenkaien ble utført onsdag 2. mars. Siden *observasjon knekk øst* var på samme sted som fokusområde Skagenkaien har vi valgt å supplere observert data vi har ansett som nyttig informasjon fra 4. mars. Diagrammet og kartet på de to neste sidene er kun data fra onsdag, mens registreringen nedenfor i teksten er fra både onsdagen og fredagen.

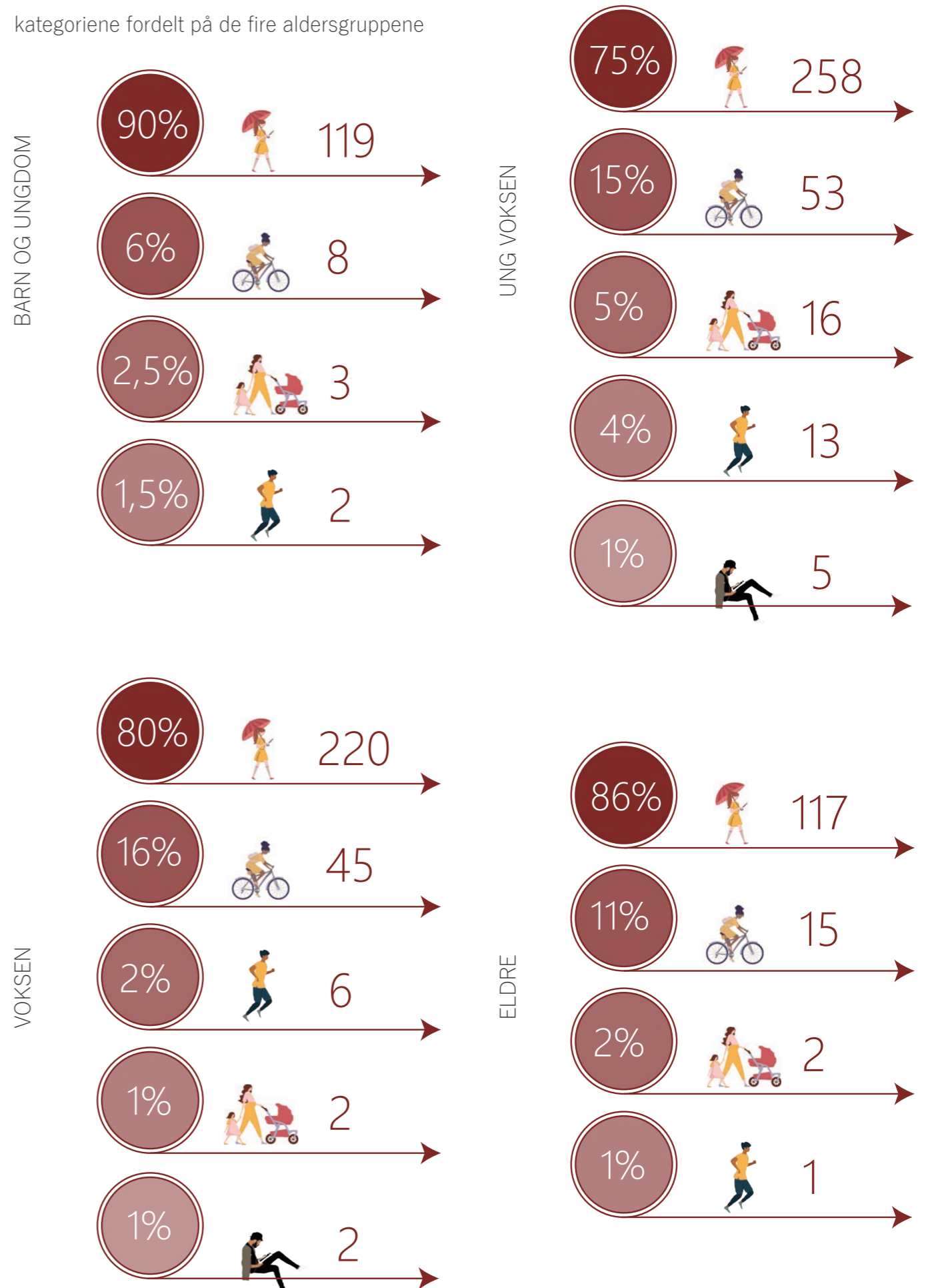
Slik man kan lese av diagrammet til høyre, var *unge voksne* den aldersgruppen som ble registrert flest ganger i tidsperioden. Under observasjonen ble det blant annet observert mange som stoppet for å nyte utsikten og titte utover Vågen og Byfjorden langs Skagenkaien. Det ble registrert 161 personer som aktivt så på utsikten i registreringsperioden 2. mars og 4. mars. Av disse tok 14 personer bilde av byen og havnfronten. De to første fotografiene viser det mest populære punktet å ta bilder fra, og for å nyte utsikten på område.

Under observasjonen ved Skagenkaien var det et NATO-skip som lå til kai. Skipet tiltrakk en god del oppmerksomhet fra forbigående. Personer som aktivt senket tempoet eller stoppet opp for å ta en nærmere titt på skipet ble registrert som en del av mappingen. Totalt ble det registrert 391 personer som senket tempo eller stoppet opp for å se på NATO-skipet. Nysgjerrighet rundt skipet preget tydelig bybildet begge dagene og tiltrakk ofte store folkemengder.



SKAGENKAIEN TELLING

Diagrammet viser telling av de ulike aktivitetskategoriene fordelt på de fire aldersgruppene



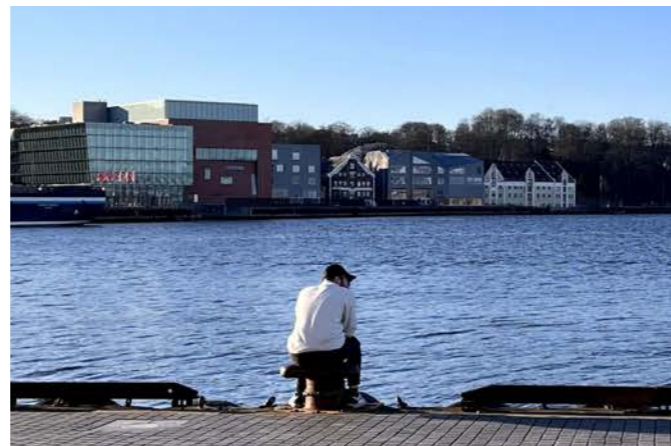
SKANSEKAIEN MAPPING

Observasjon ved Skansekaaien ble utført torsdag den 3. mars. Området hadde betydelig mindre registreringer enn de to overnevnte områdene. Dette kan kobles til lite attraksjon på området, samt at dårlig belysning kan føre til at området føles lite appellerende å ferdes gjennom. De fleste som ble observert på Skansekaaien var enten unge voksne eller voksne. Aktivitetene gåing og sykling er de hyppigste.

Til tross for totalt sett lite aktivitet på både sjø og land, samt oppholdsmuligheter i området som eksempelvis benker, var det likevel et sted på Skansekaaien som tiltrakk en del oppmerksomhet. Ved enden av kaien mot Vågen var det 29 personer som senket tempo eller stoppet opp for å se på utsikten. To personer tok bilde på det samme stedet.

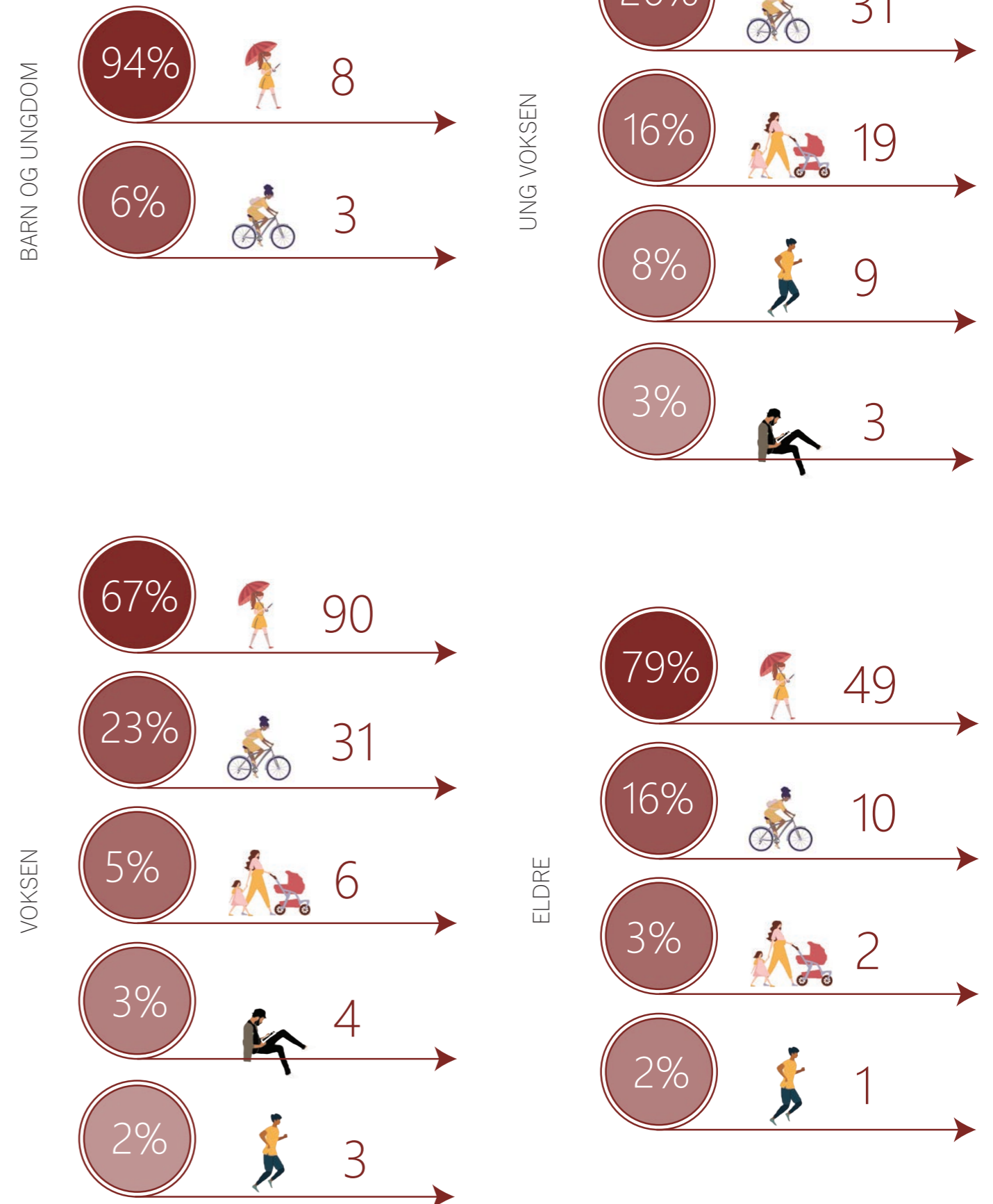
Det ble observert at det gjentatte ganger dukket opp privatbiler som over en lengre periode stod på tomgang. Disse bilene stilte seg også opp ved enden av kaien mot Vågen. Flere av personene i bilene så utover utsikten.

En annen ting som ble observert var at flere personer valgte å kutte svingen rundt Skur 2. Dette ble observert både med personer som kom fra østgående retning eller sørgående retning. I en samtale blant forbigående ble det overhørt en diskusjon om hvorvidt det var mulig å gå langs havnefronten hele veien, eller om de måtte gå på baksiden av Skur 2. Disse observasjonene kan signalisere at området oppleves som vanskelig å lese og lite intuitivt å ferdes i.



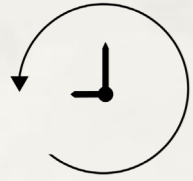
SKANSEKAIEN TELLING

Diagrammet viser telling av de ulike aktivitetskategoriene fordelt på de fire aldersgruppene

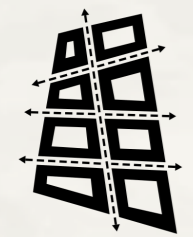


OPPSUMMERING AV ANALYSENE

Punktene nedenfor gir en oppsummering av de viktigste funnene fra analysekapittelet. Oppsummeringen tar for seg problemer, behov og muligheter som skal vektlegges videre i planforslaget.



Historisk tilbakeblikk: Havnen i Stavanger har alltid vært et viktig møtested for innbyggerne i Stavanger, og det er noe vi ønsker å bygge videre på i planforslaget. Den moderne utfyllingen har satt sitt preg på havnen og havnevirksomheten, som i dag stort sett er knyttet til cruiseaktivitet, ventekai og kollektiv persontransport.



Byrom langs havnefronten: Byromsanalysen avdekket en rekke byrom langs havnefronten som skåret lavt til middels på de fire kriteriene. Av de tre fokusområdene kom Skansekaaien spesielt dårlig ut, deretter Strandkaaien og Skagenkaaien. Analysen av bygulv kartla store arealer av harde, grå flater og manglende innslag av grønne omgivelser langs hele havnefronten.



Mobilitet: I toppåret 2019 var det 234 anløp av cruiseskip, og det er forventet 227 anløp i året 2022. Ved cruiseanløp legger disse til kai ved en av de tre ISPS-kaiene sentrert rundt Vågen. Langs store deler av havnefronten er ikke bilveien og havnefronten tilstrekkelig atskilt, noe som skaper mindre trivelige byrom og barrierekruss. Enkelte deler av havnefronten føles mer tilrettelagt for bil enn gående og syklende.



Bylandskapet: Vannet er det dominerende landskapselementet langs havnefronten. Til tross for dette er det i dag liten fysisk tilgjengelighet til fjorden med dagens utforming av kaikanten. Det er rikelig med siktakser langs havnefronten, og enkelte siktlinjer fra byen og ut til fjorden. Det er ingen grønne parker og svært få trær eller annen vegetasjon langs havnefronten.

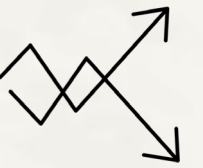
Klimaforhold: Analysen av klimaforhold avdekket at været i Stavanger ofte er preget av regn, vind og skydekke. Særlig viktig er det å ta hensyn til vindretningene som hovedsakelig er sørøst store deler av året og nordvest i sommersesongen. Når solen først skinner er det gode solforhold ved Vestre Vågen, særlig på Skagenkaaien.



Analyse av fokusområdene - Soneinndeling: Soneinndelingsanalysen av fokusområdene har ført til bedre forståelse av området, og vært viktig for å se havnefronten i sammenheng med byen. Den har kartlagt hvilke tilgjengelighetsledd som er vesentlig å jobbe videre med, både når det gjelder forbindelsene til fotgjengere ut mot vannkanten, og visuell og fysisk tilgjengelighet til vannet fra de forskjellige sonene.



Observasjon knekk: Ved gjennomførelse av observasjon knekk ble det avdekket viktigste bevegelsesmønstre. Analysen viste at en del personer valgte å "knekke" av havnepromenaden og indikerte at det var lite som trakk folk oppover til Skansekaaien.



Observasjon fokusområder: Særlig viktig funn fra denne analysen var folks bevegelsesmønstre over fokusområdene. På alle tre områdene var det observert vanskeligheter med lesbarheten av byrommet. Usikkerhet til videre ferdsel og utydelig lesbarhet så ofte ut til å være koblet til biltrafikk, bilparkering og ISPS-gjerder. Analysen avdekket en rekke kvaliteter ved områdene, blant annet populære utsiktspunkter og nysgjerrighet knyttet til aktivitet på vann som tiltrakk en rekke personer ned eller langs havnefronten.



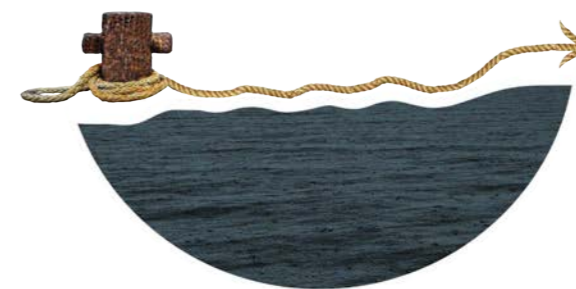
PLANFORSLAG

7





KONSEPT - HAVNEVEIEN VIDERE



Med bakgrunn i problemstillingen har vi kommet frem til konseptet *Havneveien videre*. Konseptet søker å løse utfordringene og behovene som har blitt identifisert i de overnevnte kapitlene, og har vært førende for grepene og tiltakene som forelås i planforslagene til de tre fokusområdene. For å imøtekomme den fremtidige utviklingen av havnefronten fremmer konseptet forslag på hvordan man kan tilrettelegge for byliv, som ikke går på bekostning av aktiv havnevirksomhet.

Konseptet søker å koble byen til fjorden og vice versa. For å koble fjorden til byen skal dagens havnevirksomhet bestående av reiseliv- og persontransportvirksomhet ivaretas. Dette innebærer at fremtidig utforming av havnefronten ivaretar hensyn til havnevirksomheten, med særlig fokus på maritim sikring som i dag skaper store barrierer. For å koble byen til fjorden må fremtidig utvikling av havnefronten i større grad inneholde funksjoner og elementer som kan bidra til å fremme bylivet langs havnefronten. Vi jobber bevisst med forbindelser mellom byen og havnefronten, akser og byrom for å skape økt opplevelse og ferdsel på havnefronten. Analysene har avdekket at fokusområdene har potensiale til å fremme en mer sammenhengende

Blå promenade og en mer attraktiv havnefront. Mulighetene som fremmes på disse tre fokusområdene vil derfor tjene hele havnefronten ved å bidra til bedre kobling og tilgjengelighet.

Havneveien videre bygger på fire konseptprinsipper. Med utgangspunkt i prinsippene foreslår vi ulike grep med tilhørende tiltak, som er våre planforslag for mulighetsstudien. Under hvert fokusområde presenteres grepene hver for seg gjennom diagrammer, og påpeker hvilke prinsipper de inngår i. Deretter fremstilles grepene samlet i en situasjonsplan. Situasjonsplanen er kun ment til å gi et inntrykk av hvordan alle grepene og funksjonene på fokusområdene kan styrke en attraktiv havnefront. Videre forklares grepene i form av tekst og inspirasjonsbilder, og går nærmere inn på hvordan de er tilknyttet de ulike konseptprinsippene. Til slutt presenteres noen prinsipielle snitt for å bedre få frem dimensjonen av områdene. Det er viktig å nevne at selve utformingen og hvor linjene trekkes ikke er fokuset i vår oppgave. Utformingen kan ha andre former enn vi har satt. Det er grepene som er våre funn i masteroppgaven og det er disse som er begrunnet i tråd med konseptet.

KONSEPTPRINSIPPER

Konseptet *Havneveien videre* er det overordnede premisset i planforslaget. For å konkretisere konseptet bygger planforslagene av de tre fokusområdene videre på fire konseptprinsipper. Disse fire prinsippene er *komfort og image*, *tilgjengelighet og forbindelser*, *trygghet og beskyttelse*, og *bruk og aktiviteter*.

Prinsippene er basert på kvalitetshjulet på side 31 som tar for seg ulike stedskvaliteter og -kriterier som bør vektlegges i utviklingen av gode offentlige rom. For å lykkes med å følge *havneveien videre* vil konseptprinsippene brukes som et virkemiddel i veien mot en helhetsløsning på områdene.



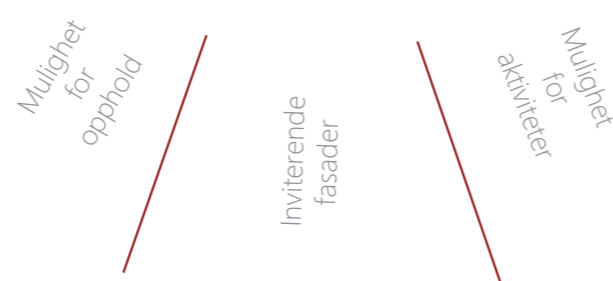
KOMFORT OG IMAGE



Fokusområdene skal utvikles med estetiske kvaliteter. Dette innebærer høyt innslag av grønne omgivelser og i høyere grad enn i dag bruke de historiske byggene aktivt i samspill med havnefronten. For å skape nytelse og trivsel i om-givelsene skal det opparbeides arealer med le for vind og gjennomføres tiltak som demper støynivået fra biltrafikken. Alle tre fokusområder har fine utsiktpunkter utover Byfjorden og Vågen som skal fremheves ytterligere.



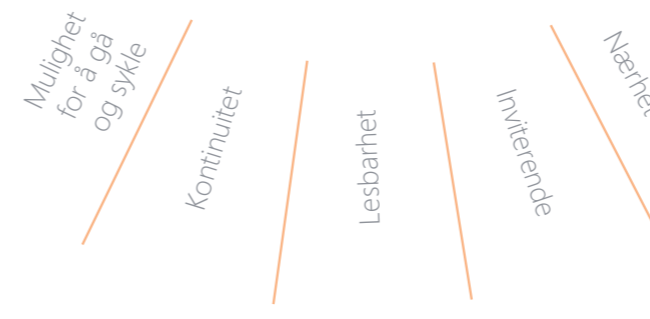
BRUK OG AKTIVITETER



I utviklingen av de tre fokusområdene skal bruk og aktiviteter variere og tilpasses til hvert område. Her vil det finnes både soner for opphold, rekreasjon, lek og fysisk aktivitet. En oppgradering av fokusområdenes offentlige rom vil bidra til økt attraksjon og opplevelsesverdi. Det skal opparbeides attraktive oppholdssoner som knytter byen tettere til fjorden hvor både solforhold og utsikt utnyttes. Bygg på områdene integreres i byrommene og brukes for å skape opphold. Langs alle områdene skal det legges til rette for lavterskel opphold med gode sittemøbler og muligheter.



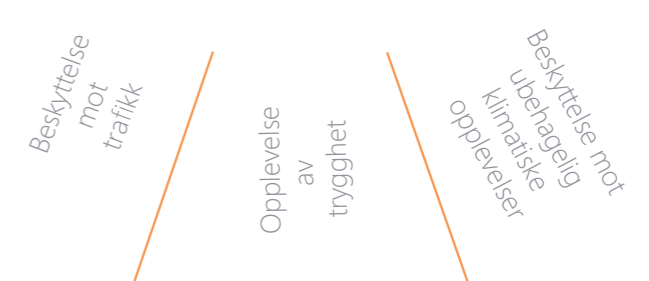
TILGJENGELIGHET OG FORBINDELSER



Fokusområdene skal fungere som sammenkoblinger på tvers av havnefronten, hvor det rettes fokus på å skape økt ferdsel og sammenkobling langs hele havnefronten. Her utgjør fokusområdene viktige bindeledd i arbeidet med en sammenhengende Blå promenade. Lesbarheten skal økes ved å etablere nye overgangsfelt og koblinger til og fra havnefronten som gjør veier og plasser lettere å krysse. Det skal bli bedre muligheter for å gå og sykle ved å fjerne hindringer og funksjoner som svekker både ferdsel eller lesbarheten i bybildet. Det skal i forbindelse med dette særlig jobbes med parkeringsarealer og ISPS-soner. Dette vil skape en mer åpen, fleksibel og tilgjengelig havnefront for både de på land og til sjøs.



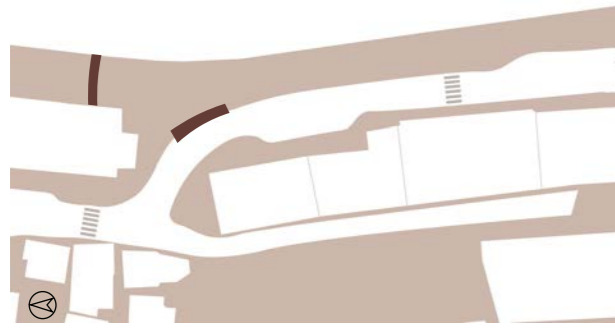
TRYGGHET OG BESKYTTELSE



Stavanger har et særegent klima som krever omtanke i utformingen av byens offentlige rom. Hensyn til særlig regn og vind skal tas i betraktning for å oppnå beskyttelse mot ubehagelige opplevelser. Langs de nye fokusområdene vil det etableres buffersoner mellom vei og havnefronten som skal bidra til økt trygghet, romdannelse og estetikk. Byrom med økt byliv og økt belysning vil skape en følelse av trygghet og beskyttelse langs havnefronten og Blå promenade.

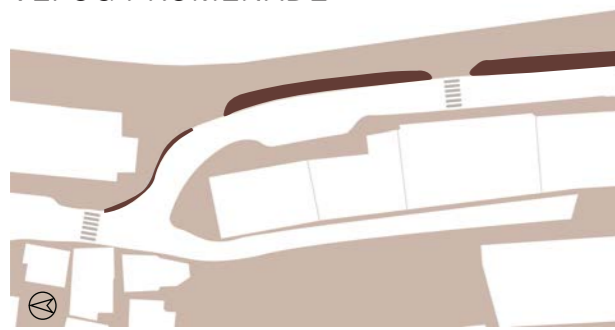
GREP - STRANDKAIEN

BILFRITT OMRÅDE



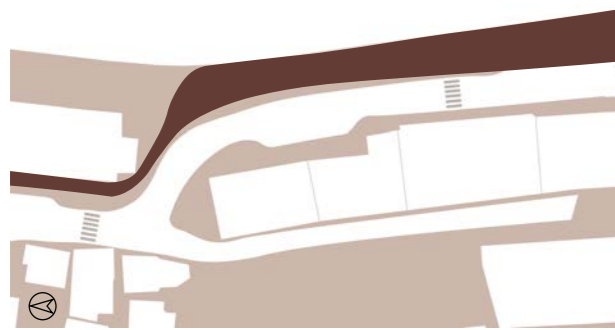
Flytte inngangsporten til ISPS-sonen lenger nord og stenge åpningen mellom bilveien og promenaden.

BUFFERSONE MELLOM VEI OG PROMENADE



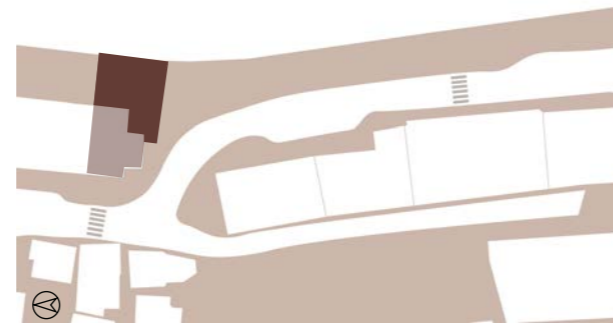
Buffersone med beplantning for å øke avstanden mellom bilveien og promenaden.

UTVIDET PROMENADE



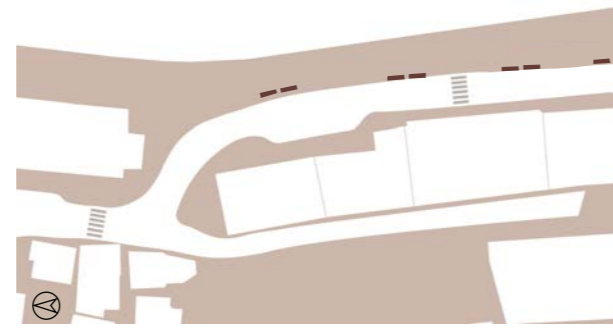
Utvide Blå promenade helt ut til buffersone og benker. God plass for bevegelse og fleksibilitet.

KAFÉ MED UTEPLASS



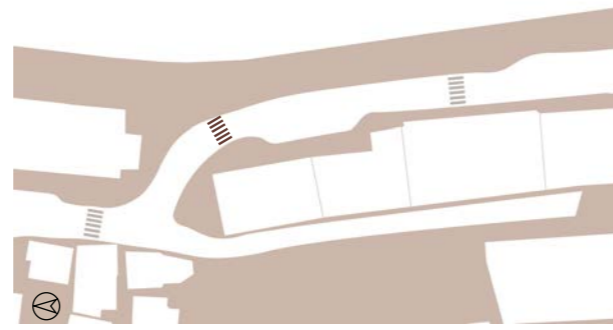
Et nytt oppholdssted. Kafé i havnebygget med tilhørende uteplass som har nærhet til vannet, med innslag av vegetasjon. Gammel ISPS-inngang blir levegg.

SITTEPLASSER



Nye sittemuligheter med plassering av benker langs Blå promenade.

NYTT OVERGANGSFELT



Nytt overgangsfelt i svingen for bedre kobling til havnepromenaden og nytt oppholdsted.



GREPENE FORKLART GJENNOM KONSEPTPRINSIPPENE

Komfort og image

På fokusområdet Strandkaien anbefales en oppgradering av sittemuligheter. Planforslaget legger til rette for en estetisk og funksjonell buffersone med vegetasjon som skiller bilveien fra sittedeier, slik figur 29 og 30 viser. Buffersone bestående av vegetasjon vil skape grønne omgivelser i et nokså grått område. I tråd med veilederen *Planlegging av grønnstruktur i byer og tettsteder* fremmer planforslaget derfor økt innslag av grønt. Økt estetikk i form av vegetasjon kan få folk til å bevege seg mer og trekker folk til et område (Miljødirektoratet, 2014). Grønne innslag langs Strandkaien har også som hensikt å bryte opp dagens kjedelige omgivelser, hvor opplevd avstand i dag føles lenger enn reell avstand.



Figur 29. Buffersone av vegetasjon med benker i Bjørnstjerne Bjørnsons gate. Anita Tveiten, u.å.



Figur 30. Buffersone av vegetasjon som skiller bilvei og fortau i Bjørnstjerne Bjørnsons gate. Anita Tveiten, u.å.

Tilgjengelighet og forbindelser

På bakgrunn av funn fra analysene anbefales det i planforslaget at det etableres et nytt overgangsfelt for å koble havnefronten bedre til byen. Hensikten med dette grepet er å øke lesbarheten og skape en vei som er lettere å krysse. Blå promenade anbefales utvidet bort til buffersonen, for bedre lesbarhet og sammenheng langs vannkanten. Styrking av forbindelsene er et uttalt ønske i *Byromsstrategien for Stavanger Sentrum* (Stavanger kommune, 2021a). I samspill med kommunens ønske fokuserer planforslaget derfor på å styrke sammenhengen mellom havnefronten og byen. Disse grepene vil også ha mye å si for bruken av Blå promenade.

Trygghet og beskyttelse

Det ble kartlagt i analysekapittelet at dagens innkjøring til ISPS-sonen bak havnebygget kan potensielt skape farlige hendelser. En skarp sving rundt havnebygget gjør at et møte med motorisert kjøretøy kan komme nokså overraskende på Blå promenade, som hovedsakelig er forbeholdt gående og syklende. Inngangen til ISPS-sonen foreslås derfor fjernet for å trygge omgivelsene mot trafikk. Hensikten med dette grepet er å skape et tydeligere skille mellom areal forbeholdt de myke trafikantene og biler, slik figur 31 viser. Stavangerregionen Havn tydeliggjør i *Plan for havneutvikling* at havnefronten i Stavanger sentrum er viktig for produktmarkedet persontransport og reiseliv (Stavangerregionen Havn IKS, 2021).



Figur 31. Tydelig avskilt promenade og kjørbart areal på Aker Brygge i Oslo. Geir Johansen, u.å.



Figur 32. Vegg med klatreplante. Pinterest, u.å.

For å gjennomføre fjerning av ISPS-inngangsporten må dette derfor skje med forutsetning at den andre inngangen lenger nord på Strandkaien forblir uendret. Kaien må fortsatt være sikkerhetsmessig klarert etter ISPS-koden. Ny sikring må naturligvis oppfylle ISPS-koden, men vi anbefaler en flerfunksjonell permanent vegg, som kan fungere som ISPS-sikring og levegg. For å skape grønt innslag kan leveggen dekkes av grønn vegetasjon, som vist på figur 32.

Bruk og aktiviteter

For å øke attraksjon fra Vågen og oppover havnefronten i retning mot Bjergsted er det lagt til rette for en kaféplass i tilknytning til havnebygget. Det er i dag ingen bygg langs havnefronten som henvender seg aktivt i bruk mot fjorden, bortsett fra i Vågen. Stavanger kommune har uttalt at kulturminner skal vektlegges og at sammenhengen mellom den historiske bebyggelsen og havnefronten bør styrkes (Stavanger kommune, 2021c). En kafé i havnebygget med uteplass ut mot fjorden kan bidra til integrering av bygget mot havnefronten, samt skape en attraktiv oppholdssone med gode solforhold frem til sent ettermiddag. Slik figur 33 viser kan eksisterende bebyggelses gis nytt liv og fungere som uteservering ved fjorden. Planforslaget legger til rette for at havnebyggets funksjon som turistinformasjonssenter forblir uendret. Dette er på bakgrunn av at bygg i nærheten også er turistrettet virksomhet. Endring av ISPS-gjerde til en flerfunksjonell vegg vil være et grep som søker å sikre best mulig klimakvalitet i byrommet. Foreslått uteplass for kafeén er også det arealet i fokusområdet hvor solen skinner lengst. Slik det påpekes av Costamagna, Lind og Stjernöm i teoridelen om *Byrom for nordiske klimaforhold* er vind og sollys helt utslagsgivende for utendørskomforten (2019). Plassering av uteplass for kafé og etablering av levegg er i lys av dette koblet til ønske om å maksimere soltilgangen og tilretteleggelse av ly for vind. Siden det ble kartlagt en rekke personer som tok bilde av usikten av Byfjorden og andre siden av havnen i analysen av fokusområder anbefales det å sette opp en fotoramme. Etablering av en fotoramme kan bidra til å fremme utsikten ytterligere og kan gjennomføres slik figur 34 viser.

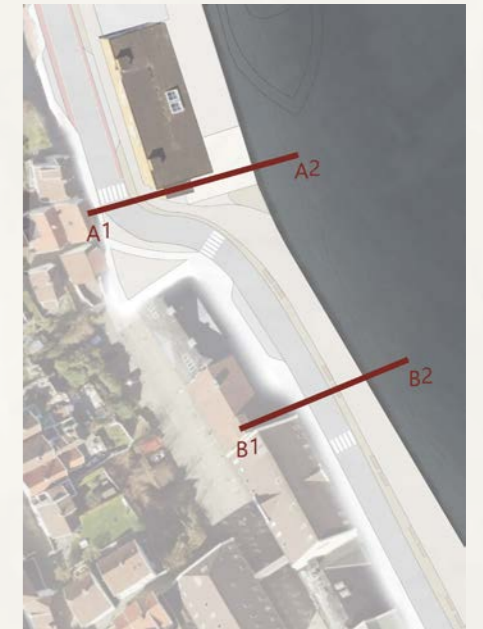


Figur 33. Uteservering på Vippra i Oslo. Fredrik Hagen/NTB scanpix, u.å.

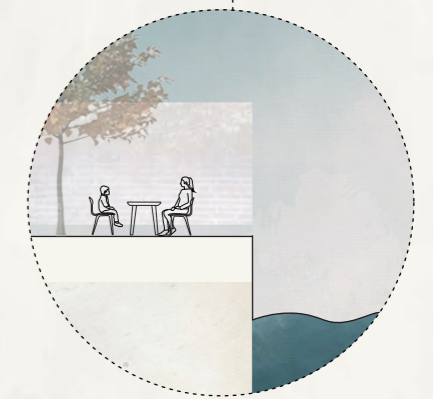
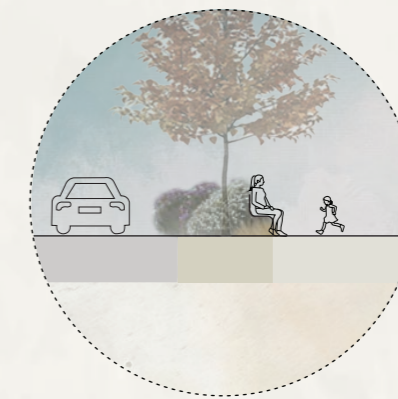
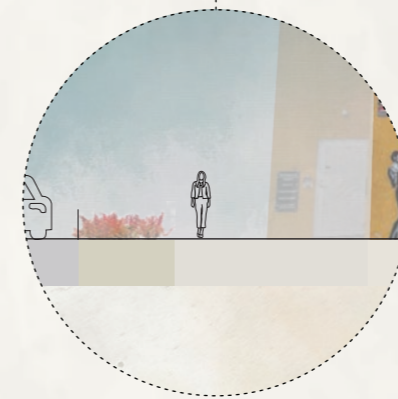
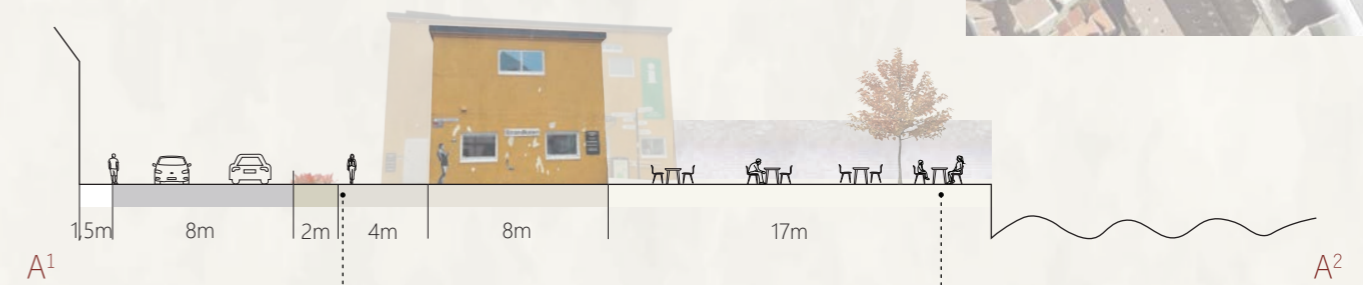


Figur 34. Fotoramme mot vannutsikten. Post Typography, u.å.

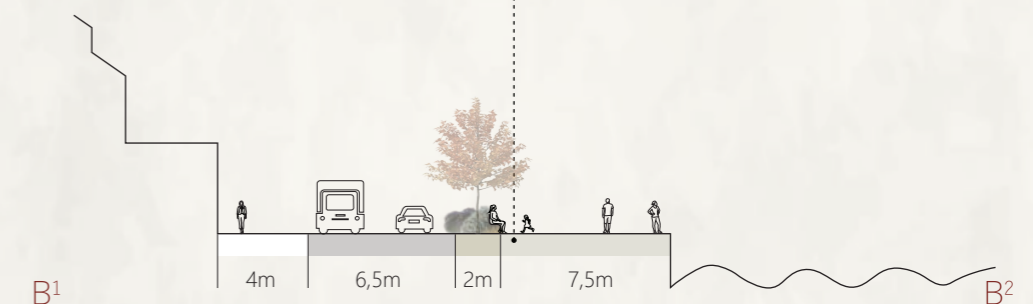
PRINSIPIELLE SNITT



SNITT A¹ - A²

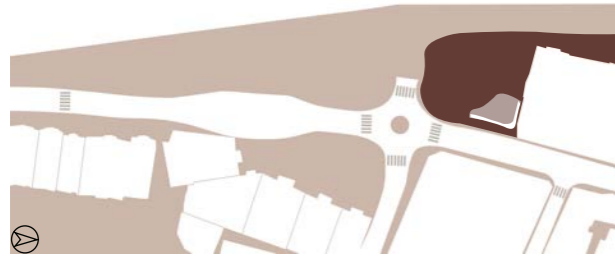


SNITT B¹ - B²



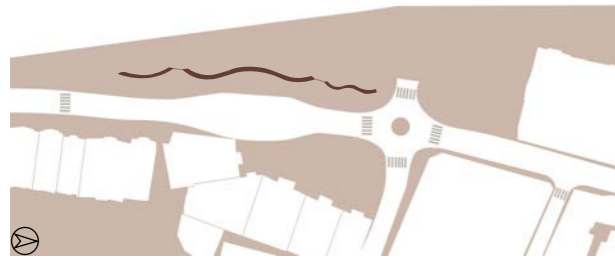
GREP- SKAGENKAIEN

NYTT OPPHOLDSROM TOLLPLASSEN



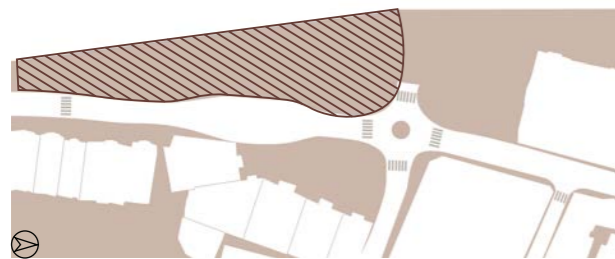
Nytt byrom ved sjøen som inneholder lekeplass, grønne innslag og sitteplasser tilpasset klimatiske forhold. Glasstak skal fungere som le for regn, og levegg for vind.

NYTT ISPS-GJERDE



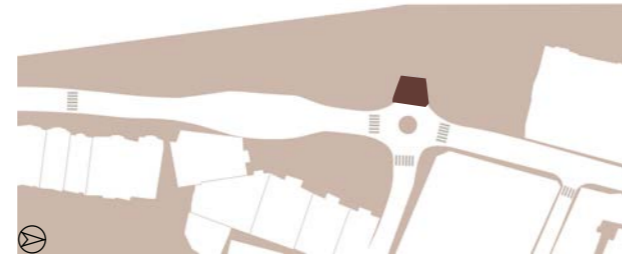
Det nye ISPS-gjerdet er utformet med benker, og kan stenges på samme måte som før ved behov. Gjerdet fungerer også som en buffersone mellom Blå promenade og bilveien.

FLEKSIBELT AREAL



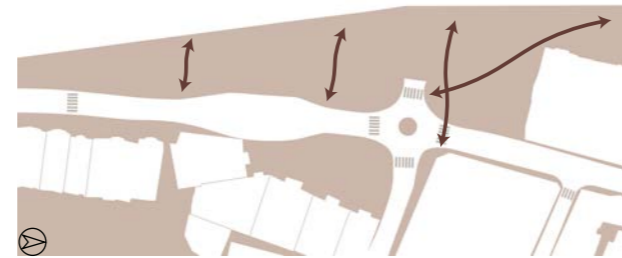
Området innenfor ISPS-sonen som er tilknyttet havneareal er forbeholdt fleksibelt bruk ved behov (eks. matfestival, havnevirksomhet, kulturinnslag osv.)

INNKJØRING FORBUDT



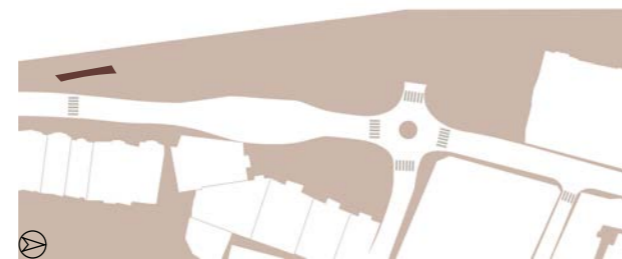
Offentlig parkering opphører til fordel for den nye Tollplassen. Tydeliggjøre at myke trafikanter skal prioriteres. Innkjøring skal være mulig for havnerettet transport, som må ha tilgang inn til ISPS-sonen.

NYE FERDSELSÅRER



Nye stier skal tydeliggjøre tilgjengeligheten mellom havnefronten og sentrum, hvor alle leder inn på Blå promenade. Utformingen skal gjøre rommet og bygulvet mer lesbart.

TEKNISK BYGG



Teknisk bygg for oppbevaring ISPS-gjerder og strømforsyning.



SITUASJONSPLAN SKAGENKAIEN

GREPENE FORKLART GJENNOM KONSEPTPRINSIPPENE

Komfort og image

I veilederen *Byrom en idehåndbok* fra 2016 legges det vekt på viktigheten og tilrettelegging av gode byrom og blågrønne områder som et viktig lavterskeltilbud og rekreasjonsområde i hverdagslivet, i et samfunn som stadig får et mer moderne friluftsliv (Kommunal og moderniseringsdepartementet, 2016). Kommunen vektlegger også viktigheten av blågrønne strukturer for å skape grønne byrom og koblinger langs og mot sjøen (Stavanger kommune, 2021b). I samsvar med veilederen og kommunens planer legger planforslaget for Skagenkaien til rette for en grønn lunge på den nye oppholdsplassen, kalt Tollplassen. Tollplassen skal inneholde lekeareal for de minste og gode sittemuligheter i grønne omgivelser for de eldre. Det er i dag få grønne byrom i sentrum, hvilket underbygger viktigheten av etableringen av et grønt byrom. Muligheter for opphold på Tollplassen og langs det nye ISPS-gjerdet søker å øke opplevelsesverdien langs Skagenkaien, som er i tråd med kommunens Byromsstrategi. Trekker er tenkt for å både ramme inn den nye oppholdsplassen og skape en tydeligere visuell kontakt med vannet fra byen. Trekkene begrunnes i kommunens Byromsstrategi og har som hensikt å øke bynaturen, forsterke naturopplevelser og sammenhengen mellom havnefronten og Sentrumshalvøya (Stavanger kommune, 2021a).

Det ble kartlagt et svært populært utsiktspunkt i observasjonsanalysen av fokusområdene. Dette punktet anbefales å forsterkes gjennom den overnevnte trekkene og en enklere installasjon. Dette kan eksempelvis være en fotoramme som bidrar til å fremme utsikten og tiltrekke folk, som vist på figur 35. Dette vil være i samsvar med kommunes Byromsstrategi, hvor det påpekes at kvaliteter som utsikt, nærhet til vann og siktakser bør brukes som ressurs for løsninger til nye byrom (Stavanger kommune, 2021a).

Tilgjengelighet og forbindelser

På bakgrunn av utførte analyser ble det kartlagt vanskeligheter med lesbarheten på Skagenkaien. Utfordrende lesbarhet var koblet til blant annet ISPS-sonen, kjøring på havnefronten og parkeringsplassen utenfor Tollboden. Yang (2006) påpeker at den visuelle, fysiske og psykologiske tilgjengeligheten mellom bylandskapet og vannlandskapet er en viktig forutsetning for å skape en levende havnefront. Med dette som bakteppe foreslås det i planforslaget å øke den visuelle forbindelsen mellom byen og havnefronten. Dette kan gjøres ved å tydeliggjøre tilgjengeligheten i utformingen av de nye innfallsportene til havnefronten og inn til byen. For å øke den fysiske forbindelsen flates bygulvet mellom fortuet og havnefronten ut der ISPS-gjerder er plassert. For å gjøre Skagenkaien mer tilgjengelig og tilrettelagt for byliv anbefales det at området blir bilfritt ved å stenge innkjøring for privatpersoner og fjerne parkeringsplasser. Havnerettet virksomhet vil fortsatt ha mulighet til å kjøre inn på området.



Figur 35. Fotoramme mot vannutsikten. Post Typography, u.å.



Figur 36. Glasstak med lysinnslipp og benker under. Paradoleil, u.å.

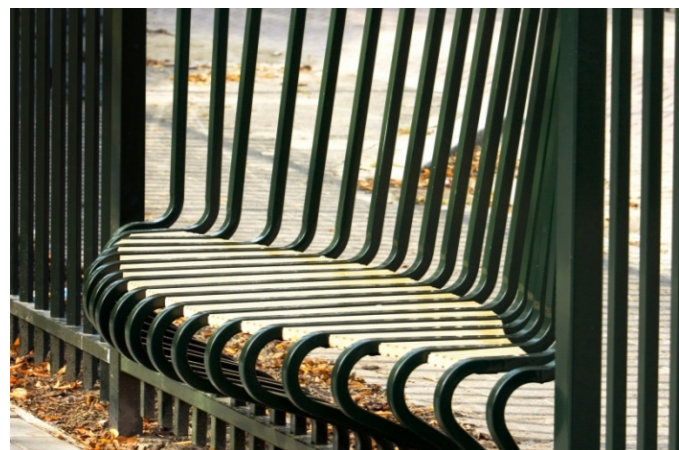
Trygghet og beskyttelse

Vind og regn skal bli hensyntatt i utformingen av Tollplassen for å sikre opphold selv i værutsatte Stavanger. I utformingen anbefales det etablering av glasstak som sikrer tørre sittedeier selv på regnværsdager og slipper inn lys ved solskinnsdager, som vist på figur 36. Trær i rekke og levegg mellom fortuet og Tollplassen anbefales for å minimere termisk ubehag fra den sørøstre vindretningen som dominerer fra september til februar, i tråd med teorien om *Byrom for nordiske klimaforhold* (Costamagna, Lind & Stjernesöm, 2019). I tillegg vil fjerning av parkeringsplasser og innkjøringsmuligheter for persontransport trygge omgivelsene mot trafikk og byrommet vil oppleves triveligere.

Bruk og aktiviteter

Stavanger Havn IKS har uttalt at fleksibilitet er et nøkkelement for å kunne drive god havnevirksomhet (Stavangerregionen Havn IKS, 2021). Til tross for at ISPS-sonen relativt sjeldent stenges av på Skagenkaien er det ikke ønskelig fra både Stavanger Havns IKS og kommunens side at det fjernes. Stavanger Havn er en utpekt havn i den *Nasjonale havnestrategien* og har en viktig funksjon som knutepunkt i transportnettverket i Norge (Samferdselsdepartementet, 2015). Det er derfor viktig at planforslaget på Skagenkaien ikke forhindrer en aktiv bruk av havnevirksomheten. Arealet innenfor ISPS-sonen er derfor foreslått som fleksibelt areal. Her vil både bygulvet, funksjoner og installasjoner tjene til flerfunksjonelt bruk. Dette betyr også at ISPS-gjerder må være disponible på Skagenkaien, men vi foreslår en oppgradering av gjerdene. Ved åpen ISPS-sone vil de oppgraderte gjerdene fungere som benkeplasser, hvor det åpnes for grønn vegetasjon i form av blomsterkasser eller klatreplanter ved og oppover gjerdene.

Figur 37 viser et eksempel på en slik gjerdeforming. Dagens vertikale kai er tilrettelagt for havnevirksomhet og er utformet slik at vannet er fysisk utilgjengelig. Det foreslås innsalg av vann i andre former på Skagenkaien, da vann i seg selv er et viktig element som tiltrekker folk (Yang, 2006). Vårt forslag er fontene med vandysler som plutselig skyter vannstråler ut av bakken, tilsvarende som fontenen på figur 38. Dette åpner opp for barnelek, og er samtidig enkelt å skru av ved behov. Havnegulvet kan tilrettelegges for blant annet oppstilling av boder og større arrangementer som gjør rigging enkelt. Slik figur 39 viser kan havnefronten under slike arrangementer skape folkeliv og økt kulturtilbud. Planforslaget fremmer etablering av et teknisk bygg, hvor det vil være mulig å koble seg på ekstra strømforsyning ved slike arrangementer. Her er det tenkt at resterende ISPS-gjerder også kan oppbevares når havnefronten er åpen. Det fremkommer av *Byromsstrategien for Stavanger sentrum* at det er ønskelig med uformelle byrom hvor ungdommen kan oppholde seg, sitte, prate og drive med aktiviteter. I denne forbindelsen løftes Blå promenade spesifikt frem som et byrom med potensiale for å inneholde noe for ungdommen (Stavanger kommune, 2021a). I samsvar med dette kan det fleksible arealet installeres med eksempelvis basketballkurver som kan fjernes ved behov og enkel oppmerking, som vist på figur 40. Dersom ISPS-sonen er i bruk vil arealet kunnet stenges helt av og gjerdene vil fortsatt oppfylle kravene til ISPS-koden. Havnegulvet vil være fritt for installasjoner og elementer slik at ferdsel for kjøretøy og av-og påstigning fra skip ikke blir forhindret.



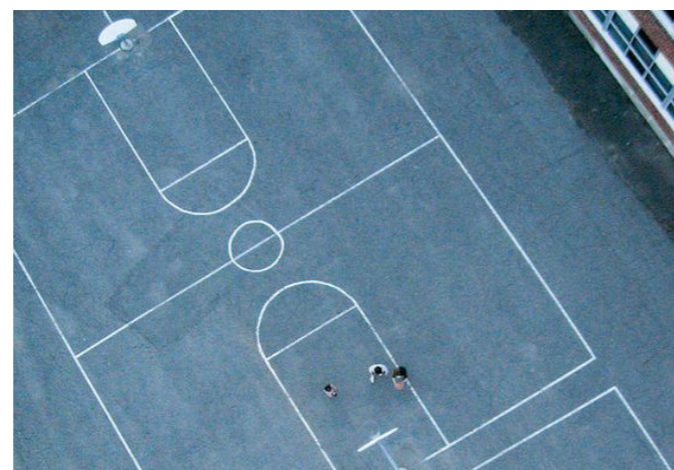
Figur 37. Gjerde utformet med benkeplass. Hebert Wiggermann, u.å.



Figur 38. Fontene med vandysler. Jan T. Espedal, u.å



Figur 39. Havneareal med plass til telt og arrangementer. Spoilednyc.com, u.å.

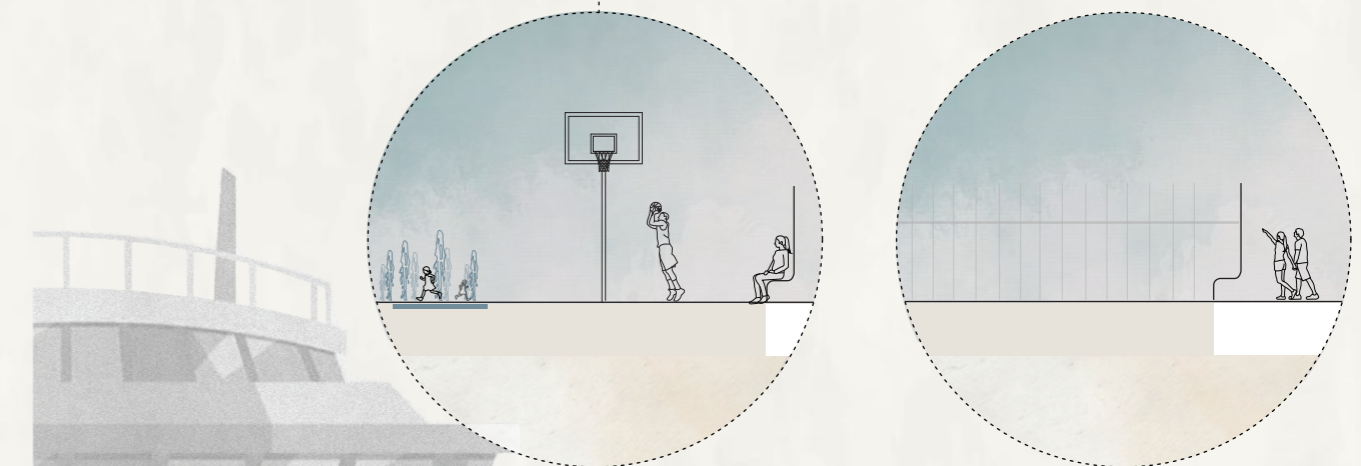
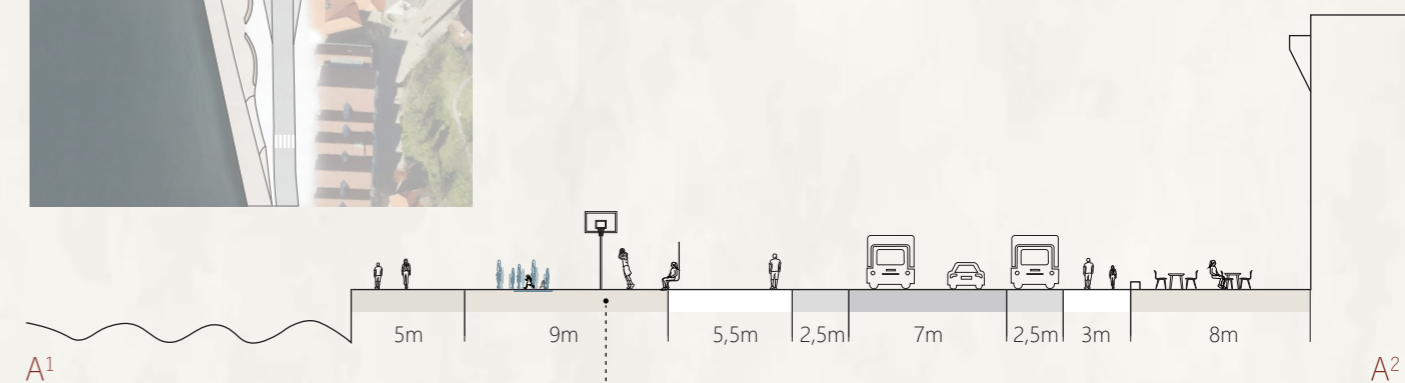


Figur 40. Enkel basketballbane. Pinterest, u.å.

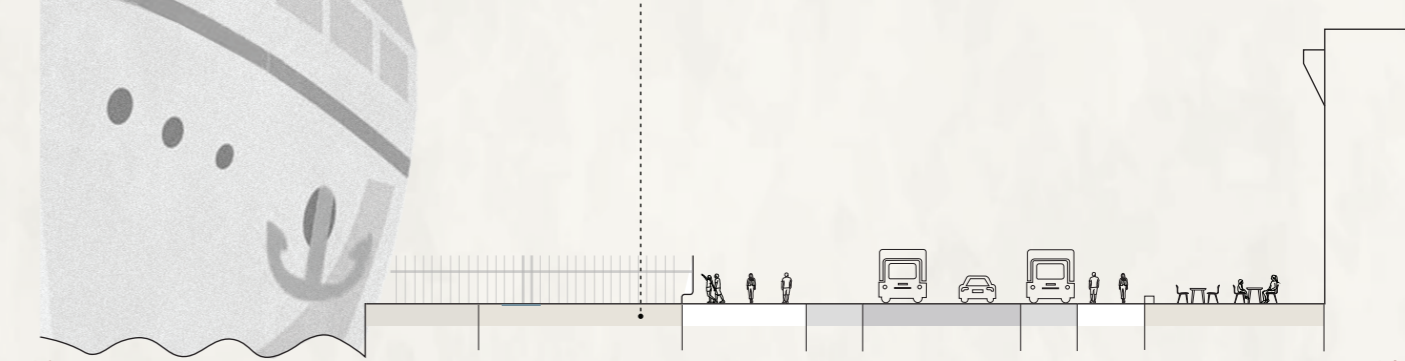
PRINSIPIELLE SNITT



SNITT A¹ - A² - ÅPEN ISPS-SONE



SNITT A¹ - A² - STENGT ISPS-SONE



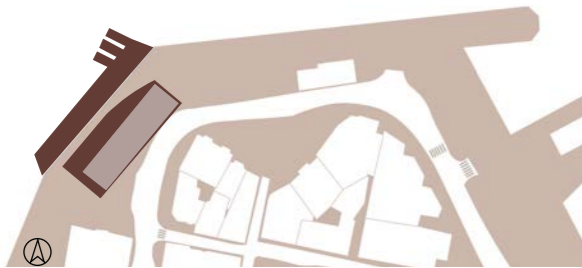
GREP - SKANSEKAIEN

NY ISPS-KAI OG
KJØREAREAL FORBEHOLDT
HAVNEVIRKSOMHET



Flytte ny kai ut fra dagens havnefront for å tilgjengeliggjøre Blå Promenade. Fjerner deler av eksisterende parkeringsplass, som blir kjøreareal forbeholdt havnevirksomhet.

NEDTRAPPING OG
AKTIVITET



Skur 2 og nedtrapping til vannet med kajakkai blir en aktivitetsplass på havnefronten. Nedtrappingen med brygge skaper fysisk tilgjengelighet til fiorden.

UTVIDET PROMENADE



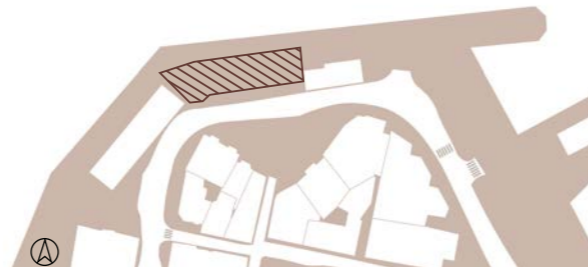
Flytting av ISPS-kaien gir muligheter for en utvidet promenade langs havnefronten og tilgjengelighet mot fiorden.

BUFFERSONE



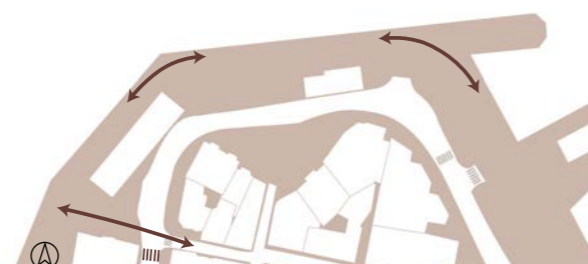
Buffersone for å øke avstanden mellom bilvei og promenade, og parkeringsplass og promenade. Denne skal bestå av trær og annen beplantning, i tillegg til benker for opphold.

FLEKSIBELT AREAL



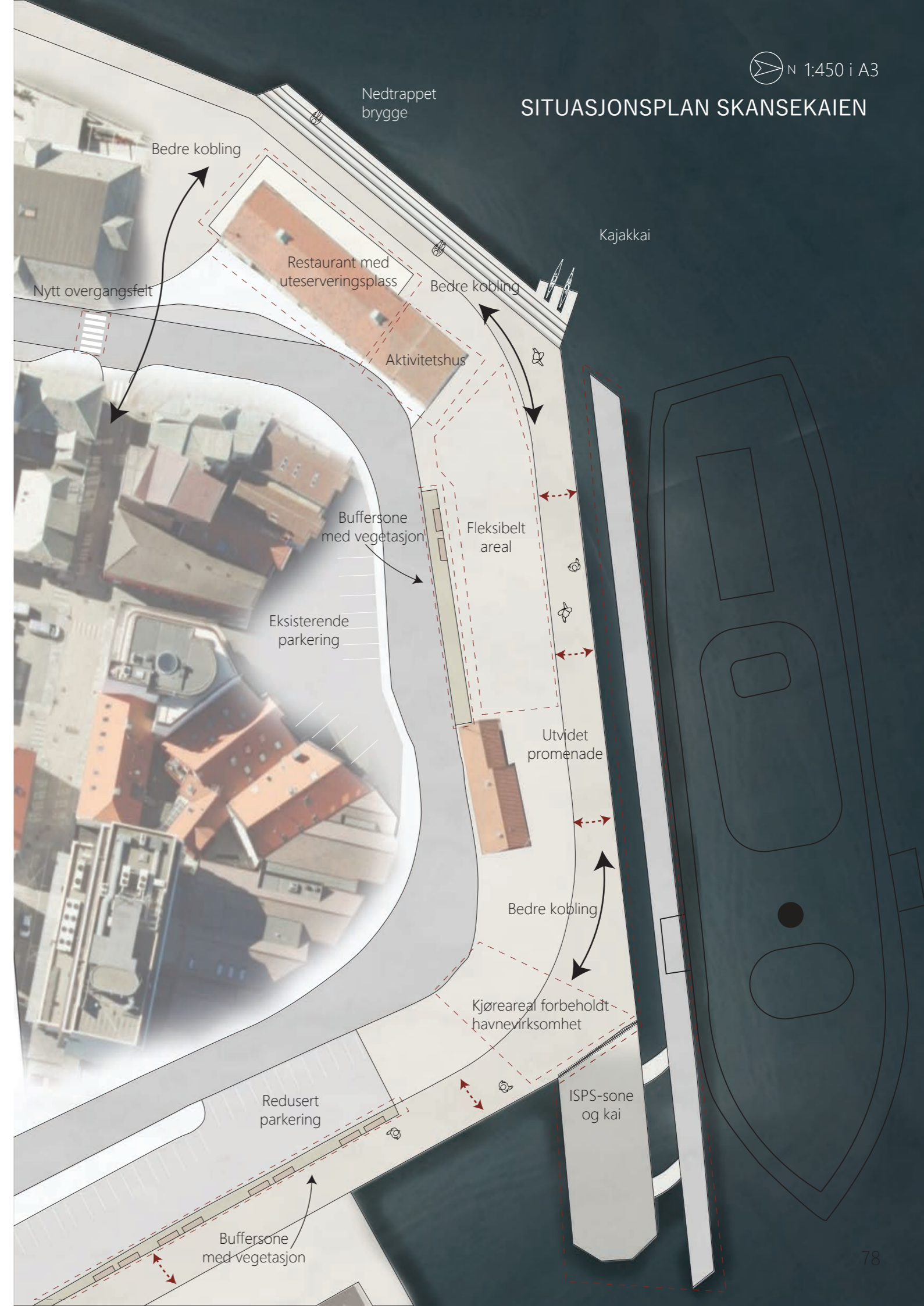
Tidligere parkeringsplass frigir et fleksibelt areal som kan brukes til aktiviteter tilknyttet aktivitetshuset.

BEDRE KOBLINGER



Fokus på å øke lesbarheten, forbindelsen og tilgjengeligheten ut til havnefronten.

SITUASJONSPLAN SKANSEKAIEN



GREPENE FORKLART GJENNOM KONSEPTPRINSIPPENE

Komfort og image

Et viktig grep på Skansekaaien er å legge til rette for økt bynatur. I planforslaget anbefales det derfor å etablere buffersoner med vegetasjon. Figur 41 viser en buffersone bestående av både trær og beplantning, noe som anbefales på Skansekaaien. Dette grepet er i tråd med kommunens ønske om økt bynatur i sentrum, med den hensikten om at folk skal få mer lyst til å gå gjennom og oppholde seg i området (Stavanger kommune, 2021a). Buffersonene er i tillegg tiltenkt å øke avstanden mellom promenaden og bilveien, samt promenaden og parkeringsplassen. I de grønne buffersonene foreslår vi å plassere benker, som vist på figur 42. Stavanger kommune har uttalt at det foreligger et stort potensiale til å utvikle byrom med nærhet til sjøen, og tilrettelegging for aktivitet som fremmer kontakt med vann. Det ble kartlagt i analysedelen at Skansekaaien hadde en flott utsikt som også fanget oppmerksomheten til en rekke forbigående. I samsvar med dette anbefales derfor en nedtrappet brygge på Skansekaaien. Dette åpner opp for nytelse og trivsel i omgivelsene, og vil være et av få steder langs havnefronten hvor vannet er fysisk tilgjengelig. I likhet med figur 43 kan vannet enkelt bli tilgjengelig ved en slik nedtrapping.



Figur 41. Buffersone av vegetasjon som skiller bilvei og fortau i Bjørnstjerne Bjørnsons gate. Anita Tveiten, u.å.



Figur 42. Buffersone av vegetasjon med benker i Bjørnstjerne Bjørnsons gate. Anita Tveiten, u.å.

Tilgjengelighet og forbindelser

I følge Yang vil en tilgjengelig havnefront med åpenhet mot havet naturlig bli sett på som et viktig offentlig rom av høy kvalitet (2006). Skansekaaien er kanskje det området med finest åpenhet mot fjorden som i dag blir ødelagt for allmennheten av ISPS-gjerdet. Det foreslås at dagens permanente stengte ISPS-sone flyttes til en ny kai som er skilt fra havnefronten med en vannkanal. Bruer kobler sammen den foreslåtte ISPS-kaien til havnefronten og byen. Det foreslås i planforslaget å øke aktiviteten på området i form av en nedtrappet brygge. Basert på Yangs forskning er forholdet mellom form og innhold viktig for å forstå havnefronten som en sosial arena. Yang påpeker at enkelte utforminger vil være mer egnet for visse typer aktiviteter og funksjoner. En interaktiv vannkant skaper muligheter til å utvikle

et sted med fritids- og underholdningstilbud, i tillegg til å tiltrekke seg aktivitet og visuell begeistring. I utformingen av bryggen må det derfor tas hensyn til at interaksjon med vannet oppnås for å øke både visuell og fysisk tilgjengelighet til fjorden. Det anbefales videre at den Blå promenaden utvides og utformes mer lesebar. Anbefalingene er støttet på Yangs forskning som viser til at koblingen mellom vann og sonene på land er avgjørende for å forbedre kvaliteten og bruksmønsteret langs havnefronten (Yang, 2006). Et nytt overgangsfelt mellom Skur 2 og Tollboden bidrar til lettere kryssing mellom havnefronten og byen. Summen av disse tiltakene skal forhåpentligvis bidra til at mennesker trekkes mot Skansekaaien og naturlig følger den Blå promenaden opp mot tuppen.



Figur 43. Nedtrappet brygge. Bbz landschaftsarchitekten, 2021.



Figur 44. Idégrunnlag til en uværshule. Pinterest, u.å. Uværshulene bør utformes med sittemuligheter og beskyttelse mot regn og vind.

Trygghet og beskyttelse

I *Byromsstrategien* og *Sentrumspanen* skriver kommunen at sentrale årsaker til at dagens nettverk fra sentrum ned mot havnen ikke fungerer er store trafikkbarrierer, manglende gågater og mange parkeringsflater (Stavanger kommune, 2019 & 2021c). Skansekaaien er i dag et område hvor skille mellom vei, parkering og promenade er flytende. Planforslaget foreslår etablering av buffersoner for beskyttelse mot trafikk og å øke avstanden fra parkeringsplassene. Det ble kartlagt i analysene at området i dag ikke er et levende byrom og det er lite som inviterer til opphold. Det foreslås derfor grep knyttet til bruk og aktiviteter for å øke bylivet på området slik at opplevelsen av trygghet også økes. Det anbefales å bedre belysningen da det i analysen av observasjon fokusområder kom fram at området i dag ikke har optimal belysning. Analysen av klimaforhold og fokusområder avdekket at Skansekaaien er et åpent og vindutsatt område. Skansekaaien bør derfor utformes med elementer som legger til rette for opphold selv under røffe værforhold. Likevel ønsker vi å fremheve Stavangers særegne klima og foreslår å kalle denne plassen for *Vindtuppen*. På Vindtuppen foreslås det at det etableres “uværshuler” i tilknytning til nedtrappingsbryggen, slik figur 44 gir et bilde av. Uværshulene vil være et sted hvor man kan søke ly for vind og regn, og observere været og omgivelsene fra. Nedtrappingsbryggen vil ligge vestvendt plassert ut mot fjorden og vil i dager med klarvær ha sol til langt på kveld.

Bruk og aktiviteter

I likhet med grepet på Strandkaien anbefales det å integrere bygg ytterligere ut mot havnefronten og som henvender seg til fjorden. Det fremkommer av kommunens planer at det er ønskelig med byrom som har fokus på variert arealbruk og funksjoner for å aktivisere områder både på dag- og kveldstid (Stavanger Kommune, 2021b). I utviklingen av Skansekaian anbefales det derfor at Skur 2 har funksjoner som henvender seg til dagsaktivitet og kveldsaktivitet. Det foreslås i dette planforslaget at bygget rommer en restaurant med uteplass og et aktivitetshus. Førstnevnte forslag om restaurant er koblet til ettermiddags- og kveldsaktiviteter. Området har en unik beliggenhet med tanke på utsikt og ettermiddagssol. Sistnevnte forslag om aktivitetshus henvender seg mer til aktivitet på dagtid og kan kobles til den nye bryggen. I samspill med aktivitetshuset legger forslaget opp til et fleksibelt areal som kan være disponibelt for fysiske aktiviteter i sammenheng med aktivitetshuset, eksempelvis ved å arrangere "barnas dag". I utformingen av bryggen foreslås en kajakkbrygge, som vist på figur 45. Bryggen kobler seg på aktivitetshuset hvor utleie og turinformasjon kan finne sted. Nedtrappingsbryggen kan med fordel utformes slik at det kan være mulig for gjestebåter å legge til kai. For at den nye bryggen skal bli et allment tilgjengelig byrom anbefales det i planforslaget at bryggen blir designet i tråd med universell utforming. Yang fremmer i sin forskning å legge til rette for vannrelaterte aktiviteter for å øke interaksjoner som kan skje ved havnefronten ytterligere (2006). I tråd med dette kan det etableres hengekøyer på bryggen med luft mellom nettingen og vannet, slik som figur 46 viser. Hensikten med dette er å skape en opplevelse av vannlandskapet gjennom sanseinntrykk.

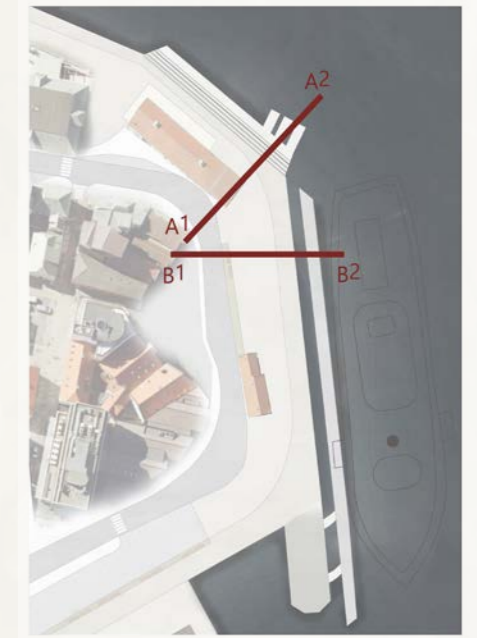


Figur 45. Flytebrygge for kajaker på Sørenga sjøbad. Wilhelm Thiesen, u.å.

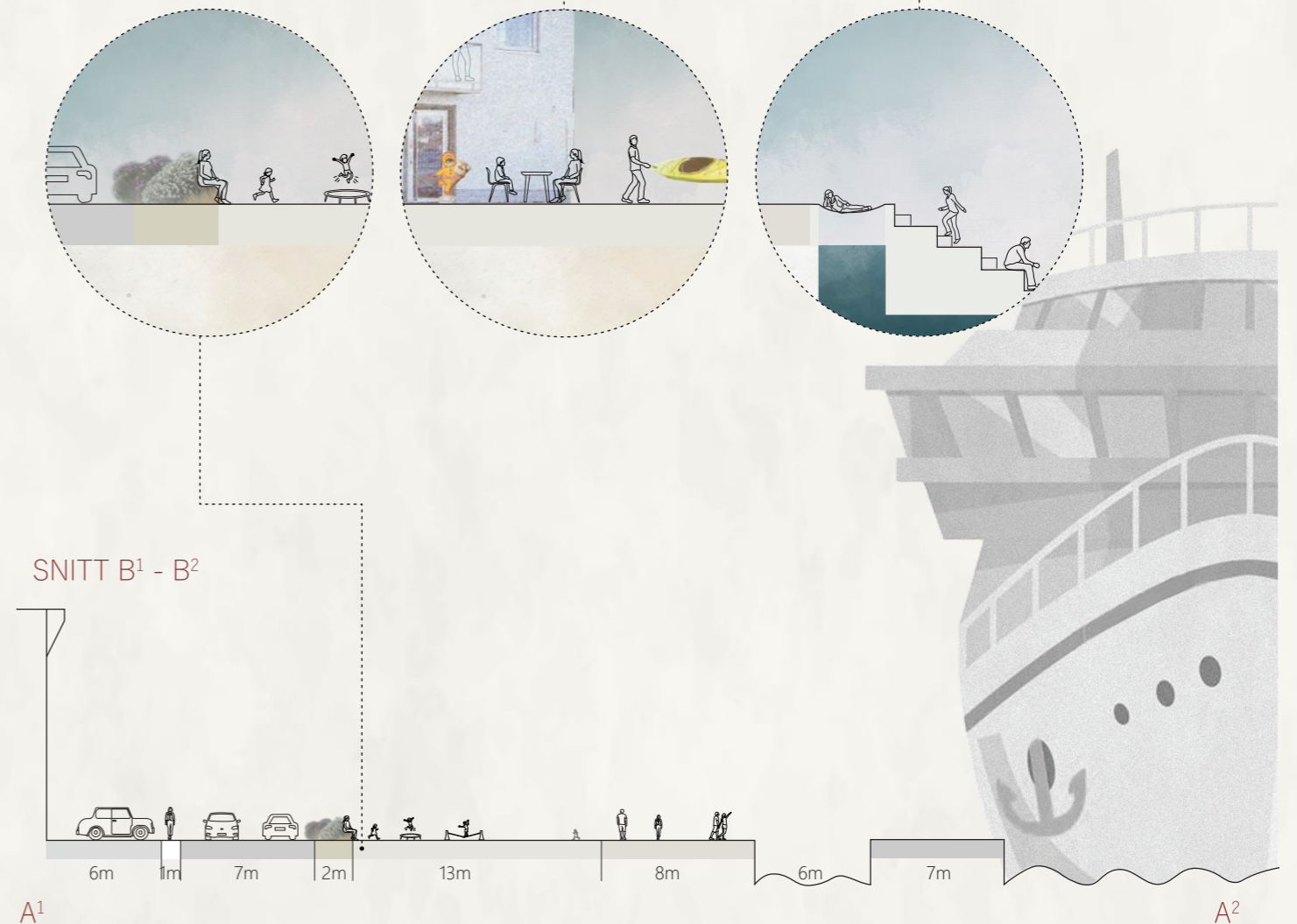
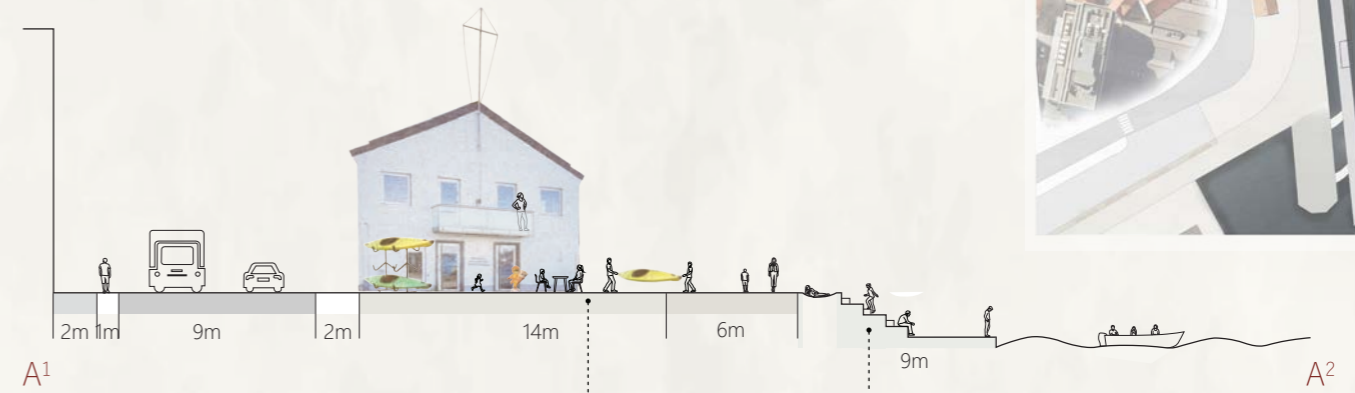


Figur 46. Hengekøyer med netting på nedtrappet brygge. Thomas Zakrzewski, u.å.

PRINSIPIELLE SNITT

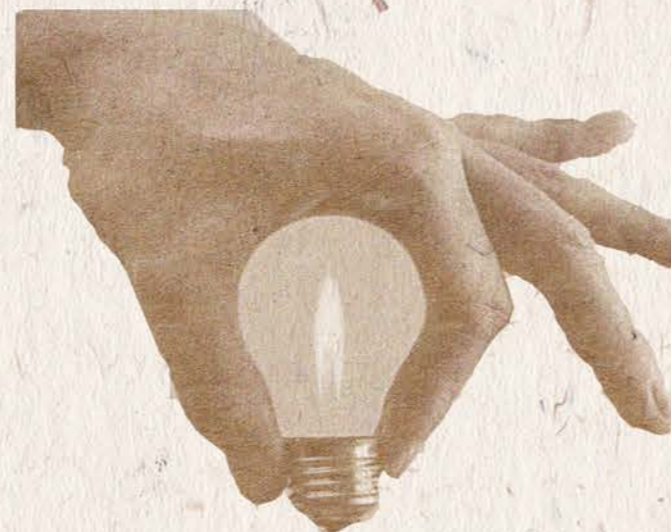


SNITT A¹ - A²



AVSLUTNING

8



KONKLUSJON

Målet med denne masteroppgaven har vært å undersøke hvordan havnefronten i Stavanger kan bli en levende og attraktiv havnefront med varierende byliv som inviterer til opphold og aktivitet. Havnefronten utpekes som et betydningsfullt område og som en viktig katalysator for videre sentrumsutvikling. Området hvor byen møter fjorden er en unik og begrenset ressurs byen har, og vi mener det foreligger et stort potensial her som per dags dato ikke er utnyttet. Kravet om at fremtidig utvikling av havnefronten ikke skal gå utover eksisterende havnedrift gjør at man må søke løsninger som balanserer alle ønsker og behov. Skjæringspunktet mellom byutvikling og en aktiv sentrumshavn, og hvordan man kan jobbe med byrom og sammenhenger som harmoniserer med aktiv havnedrift har vært et spennende utgangspunkt for oppgaven. Denne tematikken ledet oss inn på følgende problemstilling:

Hvilke muligheter har Stavanger for å oppnå en attraktiv havnefront hvor samspillet mellom byliv og aktiv havnevirksomhet balanseres?

For å belyse problemstillingen presenterer oppgaven en mulighetsstudie som fremmer et planforslag av Stavangers fremtidige havnefront. For å sikre en fullstendig utvikling av havnefronten har vi valgt å se bort fra arealene som er disponible for fremtidig transformasjon, og heller fokusert på den eksisterende havnefronten og Blå promenade som helhet. Hensikten er å skape en tilgjengelig og sammenhengende havnefront som tydelig kobler byrom sammen, og som oppleves som et byrom i seg selv. For å nedskalere oppgavens omfang har vi tatt utgangspunkt i tre fokusområder; Strandkaien, Skagenkaien og Skansekaia. Alle områdene består av ISPS-soner, og basert på analysene så vi at disse områdene bød på barrierer og usikkerhet langs den Blå promenade. Vi mener en omdanning av disse områdene vil ha mye å si for havnefronten som helhet, hvor vi bevisst går inn i samspillet mellom aktivt byliv og aktiv havnevirksomhet. Dette har vært avgjørende for å kunne belyse problemstillingen om å oppnå en attraktiv havnefront.

På bakgrunn av kunnskap og funn fra plandokumenter, teori og analyser har vi fremmet et planforslag gjennom konseptet Havneveien videre. Konseptet bygger på fire konseptprinsipper. Vi valgte å basere prinsippene på de fire hovedkategoriene i kvalitetshjulet, som et utgangspunkt for hvordan man kan oppnå gode offentlige rom. Videre brukte vi disse prinsippene aktivt inn i planforslagene til de tre fokusområdene. For hvert fokusområde presenterer vi seks forskjellige plangrep. Grepene har som formål å vise hvordan vi gjennom konseptprinsippene kan tilrettelegge for økt byliv på en måte som ikke går på bekostning av den eksisterende havnedriften på området. Følgende situasjonsplan og snitt skal gi et inntrykk av hvordan de ulike områdene kan se ut når alle grepene legges over hverandre. Sammen med inspirasjonsbilder skal dette danne et helhetlig bilde som søker å fremstille en attraktiv havnefront, hvor både byens behov og sjøtransportbehovet blir ivaretatt.

For at havnefronten skal bli et sted for yrende byliv må fremtidig utvikling tilpasses menneskene i byen. For å oppnå en attraktiv havnefront på menneskenes premisser har vi gjennom planforslaget hatt som formål å skape en bred og kontinuerlig promenade med fokus på estetiske og trygge omgivelser langs havnefronten. ISPS-sonene skaper i dag barrierer for menneskelig ferdsel og usikkerhet rundt hva som leder hvor. I tillegg er mye av arealet langs kaien forbeholdt offentlige parkeringsplasser, og byr på få opplevelseskvaliteter i form av opphold og aktivitet. Gjennom de tre fokusområdene har vi tilrettelagt for bilfrie områder til fordel for steder man ønsker å bevege og oppholde seg i. Med hensyn til sjøtransportbehovet har vi forsøkt å skape bedre koblinger og lesbarhet langs den Blå promenade. Samtidig har vi fokusert på ferdselsårer som skal koble promenaden tettere på sentrumsnettverket, i håp om å naturlig trekke folk ned på havnefronten. Buffersone mellom bilvei og promenade, samt installasjoner for opphold som hensyntar byens klimatiske forhold bidrar til komfort, beskyttelse og trygghet. Estetiske kvaliteter som integrering av grønt og nedtrapping til sjøen byr på hyggelige omgivelser og tilgang til vannet. Forhåpentligvis vil disse løsningene føre til en økning av valgfrie og sosiale aktiviteter langs havnefronten, samtidig som at folk bruker lenger tid på nødvendige aktiviteter og ønsker å benytte seg av den Blå promenade som et naturlig valg for fremkommelighet.

Våre løsninger kan kobles opp mot de fem komponentene som ifølge Yang utgjør en levende havnefront. Med utgangspunkt i *havnefrontens form og det bygde miljøet* har vi sett hvordan eksisterende kvaliteter kan brukes som ressurs for ny utvikling, både når det gjelder hvilke områder som kan og bør romme sosialt innhold, og hvordan man kan skape sammenheng mellom de urbane strukturene og resten av havnefronten. Aktivisering av bygg og avsatte fleksible areal langs vannkanten tilrettelegger for at ulike *hendelser* og arrangementer kan finne sted. Dette bidrar til å opprettholde vitaliteten på havnefronten. Oppgaven bygger på hvordan havnefronten kan bli et sted for byliv, hvor mennesker aktivt tar i bruk området gjennom hele dagen. Dermed har *brukere* vært en betydelig faktor for alle foreslåtte løsninger, som søker å gjenopprette tilgang til og glede over sjøen for både innbyggere og besøkende. Observasjon som verktøy har dermed vært avgjørende for å danne seg et bilde av hvordan havnefronten brukes i dag, og hvordan bevegelsesmønstrene er. Til slutt har *vannet* vært et betydelig element, da oppgaven fokuserer på havnefronten som et offentlig rom hvor attraktiviteten heves som følge av vannets kvaliteter. Vi har aktivt jobbet med å skape bedre tilgjengelighet til vannet og hvordan funksjoner langs havnefronten henvender seg til fjorden. Ved å forsterke vannets kvalitet vil havnefronten naturlig bli en magnet for sosiale og kulturelle sammenkomster, turisme og rekreasjon. Her spiller også samordning med havnevirksomheten en stor rolle, da vannrelaterte gjenstander er med på å forsterke vitaliteten langs havnefronten. Mange ser på aktiv havnevirksomhet som en attraksjon, og det maritime blir dermed en viktig del av opplevelsen langs den Blå promenade.

Stavanger har alltid vært en havneby og skal fortsette å være det. Med søkelys på havnefrontens potensial som et sted for urbant byliv og rekreasjon har vi fremmet et løsningsforslag som øker opplevelsesverdien på havnefronten, og hvor havnedriftens behov forenes med byens behov. Samspillet mellom disse skal skape en levende og attraktiv havnefront i Stavanger sentrum. Som følge av at sentrumshavnen hovedsakelig er en reiselivs- og persontransporthavn, mener vi at tiltakene vi gjør i form av å skape byliv er like viktig for de som velger å komme sjøveien til Stavanger. Havnefronten skal bli et sted hvor innbyggere føler tilhørighet og hvor besøkende ønsker å komme tilbake. Den skal knytte byen til fjorden, og inngå i et velfungerende nettverk som syr byen bedre sammen.

Å jobbe med denne tematikken har både være spennende og utfordrende. Hensynet til eksisterende havnevirksomhet, med avstengte ISPS-soner, og tøffe klimatiske værforhold har gjort at vi har måttet tenke kreativt og utenfor boksen når det gjelder utviklingen av offentlig rom langs havnefronten. En ting vi fort hang oss opp i var at hvis den Blå promenade skal bli en forbindelse folk velger å bruke og oppholde seg langs, må den i større grad oppleves som sammenhengende og koble seg bedre på byromsnettverket i sentrum. Dette var utgangspunktet for vårt ønske om å se på havnefronten som helhet. Vi skjønnte fort at hele havnestrekket ble for stort omfang, og anså det som mer hensiktsmessig å gå i dybden på tre fokusområder. På Strandkaien, Skagenkaien og Skansekaaien har vi hatt mulighet til å belyse samspillet mellom havnedrift og byliv nærmere, og søkt løsninger som gjør at ISPS-sonene ikke direkte oppleves som barrierer, men som en naturlig del av den aktive og rekreative sentrumshavnen. Vi tror at et fokus på disse områdene kan bidra til å optimalisere tilgjengeligheten langs havnefronten og sikre verdiskaping i byen. Vi håper denne oppgaven har bidratt til å belyse et viktig tema angående fremtidig utvikling av havnefronten i Stavanger, og at våre funn kan fungere som et viktig bidrag for *havneveien videre*.



REFERANSELISTE

Berg, N. G., Dale, B., Førde, A. & Kramvig, B. (2013). Introduksjon: Metodologiske utfordringer i stedsanalyser. I: Førde, A., Kramvig, B., Berg, G.B. & Dale, B. (red.) *Å finne sted: metodologiske perspektiver i stedsanalyser*, s. 9-22. Trondheim: Akademika Forlag.

Berg, N.G. & Dale, B. (2004). Sted - begreper og teorier. I: Berg, N. G., Dale, B., Lysgård, H. K. & Løfgren, A. (red.) *Mennesker, steder og regionale endringer*, s. 39 - 60. Trondheim: Tapir Akademisk Forlag.

Bjerkeset, S. & Aspen, J. (2021). Bruken av byen offentlige rom. I: Hanssen, G. S. & Millstein, M. (red.) *Demokratiske byrom*, s. 256-271. Oslo: Universitetsforlaget.

Butenschøn, P. (2012). *Norske gater og plasser - våre viktigste byrom gjennom 200 år*. Oslo: Forlaget Press.

Carmona, M. (2021). *Public places Urban Spaces - The Dimensions of Urban Design*. 3. utg. New York: Routledge.

Costamagna, F. , Lind, R. & Stjerneström, O. (2018). Livability of Urban Public Spaces in Northern Swedish Cities: The case of Umeå. *Planning Practice & Research* 34(2): 131-148. doi: 10.1080/02697459.2018.1548215

Dale, B. & Berg, N. G. (2013). Hva er stedsidentitet, og hvordan fanger vi den opp? I: Førde, A., Kramvig, B., Berg, G.B. & Dale, B. (red.) *Å finne sted: metodologiske perspektiver i stedsanalyser*, s. 23-41. Trondheim: Akademika Forlag.

Forskrift om sikring av havneanlegg. (2013). *Forskrift om sikring av havneanlegg av 29. mai 2013 nr. 538*. Tilgjengelig fra: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2013-05-29-538> (lest 16.03.2022).

Gehl, J. & Svarre, B. (2013). *How to Study Public Life*. 2. utg. Washington: Island Press.

Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Washington: Island Press. Tilgjengelig fra: https://books.google.no/books?hl=no&lr=&id=IBNJoNILqQcC&oi=fnd&pg=PR3&dq=cities+for+people&ots=hGr6rVV2nj&sig=uerCxGB8GAL-FiOR4AhiSXAyvVk&redir_esc=y#v=onepage&q=necessary&f=false

Grude, E. H. (1985). *Fra brygger til storhavn*. Stavanger: Universitetsforlaget AS. Tilgjengelig fra: <https://www.nb.no/items/94d83079e91f6b31361f93e7e2669f58?page=0&searchText=fra%20brygger%20til%20storhavn> (lest 12.04.2022).

Harstveit, K. (2021). Skydekke. I: *Store norske leksikon*. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/skydekke> (lest 22.04.2022).

Heggemsnes, N. & Thorsnæs, G. (2021). Stavangerregionen havn IKS. I: *Store norske leksikon*. Tilgjengelig fra: https://snl.no/Stavangerregionen_havn_IKS (lest 06.04.2022).

Helle, K., Eliassen, F-E., Myhre, E. J. & Stugu, S. O. (2006). *Norsk byhistorie*. Oslo: Pax forlag

Helle, K. (1975). *Stavanger: fra våg til by*. Stavanger: Stabenfeldt forlag. Tilgjengelig fra: <https://www.nb.no/items/76f2d929b1f6f0ad913753c5abb726a3?page=0&searchText=stavanger%20fra%20v%C3%A5g%20til%20by> (lest 14.04.2022).

Hesse, M. (2017). Approaching the Relational Nature of the Port-City Interface in Europe: Ties and Tensions Between Seaports and the Urban. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 109(2): s. 210-223. doi: 10.1111/tesg.12282

Hoyle, B. (2000). Global and Local Change on the Port-City Waterfront. *Geographical Review*, 90 (3): s. 395-417. doi: 10.2307/3250860

Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2016). *Byrom - en idehåndbok*. Tilgjengelig fra: https://www.regjeringen.no/contentassets/c6fc38d76d374e77ae5b1d8dcbdbd92a/byrom_idehandbok.pdf (lest 17.02.2022).

Miljødirektoratet. (2014). *Planlegging av grønnstruktur i byer og tettsteder*. Tilgjengelig fra: <https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/M100/M100.pdf> (lest 18.02.2022)

Norcliffe, G., Bassett, K. & Hoare, T. (1996). The emergence of postmodernism on the urban waterfront: Geographical perspectives on changing relationships. *Journal of Transport Geography*, 4(2): s. 123-134. doi: 10.1016/0966-6923(96)0005-1.

Norsk klimaservicesenter. (2022a). *Observasjoner og værstatistikk*. Tilgjengelig fra: <https://seklima.met.no/observations/> (lest 07.04.2022).

Norsk Klimaservicesenter. (2022b). *Nedbørintensitet*. Tilgjengelig fra: <https://klimaservicesenter.no/ivf?locale=nb&locationId=SN44640> (lest 08.04.2022).

Norsk klimaservicesenter. (2022c). *Vindrose*. Tilgjengelig fra: https://seklima.met.no/windrose/?timeresolution=custom_period&from=2017-04&to=2022-05&locationid=SN44560 (lest 09.04.2022).

Plan- og bygningssetaten. (2015). *Stedsanalyser - Veileder for plan- og byggesaker*. Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/1385200-1447746669/Tjenester%20og%20tilbud/Plan%2C%20bygg%20og%20eiendom/Byggesaksveiledere%2C%20normer%20og%20skjemaer/Stedsanalyser%20-%20Veileder%20for%20plan-%20og%20byggesaker.pdf> (lest 17.03.2022).

Relph, E. (1976). *Place and placelessness*. London: Pion.

Samferdselsdepartementet. (2015). *Nasjonal havnestrategi*. Tilgjengelig fra: https://www.regjeringen.no/contentassets/7a2d341125bc485ebdb0065e5ad1db05/nasjonal_havnestrategi_21012015.pdf (lest 03.04.2022).

Schnell, J. A. (2022, 28. januar). Om havnebyer uten havn. *Plan*. Tilgjengelig fra: <https://plantidsskrift.no/artikkel/om-havnebyer-uten-havn/> (lest 06.04.2022).

Sirowy, B. (2015). Offentlig rom i en kompakt by. I: Hanssen, G.S., Hofstad, H. & Saglie, I.L. (red). *Kompakt byutvikling - muligheter og utfordringer*, s. 193- 206. 2. utg. Oslo: Universitetsforlaget.

Statens Vegvesen. (2022). *Vegkart*. Tilgjengelig fra: [https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@-31816,6573971,14/hva:!\(id~540\)~/vegnett:geometri~+\(\)~/vegsystemreferanse:0:0](https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@-31816,6573971,14/hva:!(id~540)~/vegnett:geometri~+()~/vegsystemreferanse:0:0) (lest 11.04.2022).

Stavangerregionen Havn IKS. (2021). *Plan for havneutvikling*. Tilgjengelig fra: https://www.stavangerhavn.no/wp-content/uploads/Plan-for-havneutvikling-2021-2024_Full-versjon.pdf (lest 01.04.2022).

Stavanger kommune. (2019). *Kommunedelplan for Stavanger sentrum 2019-2034*. Tilgjengelig fra: <https://www.stavanger.kommune.no/siteassets/samfunnsutvikling/planer/kommunedelplaner/stavanger-sentrum/endelig-plan-260319/kommunedelplan-129k.pdf> (lest 22.03.2022).

Stavanger kommune. (2021a). *Byromsstrategi for Stavanger sentrum*. Tilgjengelig fra: <https://www.stavanger.kommune.no/samfunnsutvikling/planer/strategier/byromstrategi/> (lest 22.03.2022).

Stavanger kommune. (2021b). *Stedsanalyse Holmen og Østre havn*. Tilgjengelig fra: https://arkitektur.no/media/sy0j5qum/vedlegg-3_-stedsanalyse-holmen-%C3%B8stre-havn-juli2021-stavanger-kommune.pdf (lest 19.03.2022).

Stavanger kommune. (2021c). *Strategisk planprogram for Holmen og Østre havn*. Tilgjengelig fra: https://www.stavanger.kommune.no/siteassets/samfunnsutvikling/planer/reguleringsplaner/horing-plansaker/planprogram-holmen-og-ostre-havn/Planprogram_Holmen-og-ostrehavn.pdf (lest 18.03.2022).

Thorén, A-K.H & Nyhuus, S. (1994). *Planlegging av grønnstruktur i byer og tettsteder*. Tilgjengelig fra: <https://www.nb.no/items/bb062a4711d6f40b641ae749e18d464e?page=0&searchText=gr%C3%B8nnstruktur> (lest 18.02.2022)

Thorsnæs, G. (2022a). Rogaland. I: *Store norske leksikon*. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/Rogaland> (lest 12.05.2022).

Thorsnæs, G. (2022b). Stavanger. I: *Store norske leksikon*. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/Stavanger> (lest 12.05.2022).

Yang, D. (2006). *Waterfronts: Spatial composition and cultural use*. Doktoravhandling. London: University of London, University College London. Tilgjengelig fra: <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1445190/1/U592507.pdf> (lest 17.04.2022).

Personlig kommunikasjon:
(Eivind Hornnes, personlig kommunikasjon 19.04.2022)
Forretningsutvikler hos Stavangerregionen Havn IKS



Norges miljø- og biovitenskapelige universitet
Noregs miljø- og biovitenskapelige universitet
Norwegian University of Life Sciences

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway