

Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2019 30 stp

Fakultetet for landskap og samfunn
Agustin Sebastian Rivera, hovedveileder

Planlegging og utforming av sentrumsgater for byliv og sosial bærekraft

Prosjektområde: Hønefoss sentrum

Planning and design of city streets for urban life and
social sustainability

Kristine Nagell Bjordal og Cathrine Bugge

Landskapsarkitektur

Bibliotekside

Tittel: Planlegging og utforming av sentrumsgater for byliv og sosial bærekraft

Title: Planning and design of city streets for urban life and social sustainability

Forfattere: Kristine Nagell Bjordal og Cathrine Bugge

Veileder: Agustin Sebastian Rivera, førteamanuensis ved fakultetet for landskap og samfunn, NMBU

Utdanningssted: Norges miljø- og biovitenskapelige universitet, NMBU

Fakultet: Fakultet for landskap og samfunn, LANDSAM

Gradsoppgave: Masteroppgave i landskapsarkitektur, 30 studiepoeng

Format: Stående A4

Opplag: 4 stk.

Sideantall: 214

Trykket ved: CopyCat Lysaker

Utgivelsesdato: Mai 2019

Bilder og illustrasjoner: Egenprodusert dersom annet ikke er oppgitt

Nøkkelord: byutvikling, offentlige byrom, byromsnettverk, sosiale gater, bybruk, byliv, møteplasser, sosial bærekraft, gangvennlig, Hønefoss, Ringerike kommune

Keywords: city development, public space, public space network, social streetscape, city use, city life, meeting places, social sustainability, walkability, Hønefoss, Ringerike municipality

Forord

Denne oppgaven markerer avslutningen på vår femårige mastergradsutdanning i landskapsarkitektur ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet.

Vi vil gi en stor takk til vår veileder Agustin Sebastian Rivera for all tiden han har investert i oss. Takk for gode faglige innspill, oppmuntrende samtaler og tålmodigheten du har vist underveis. En varm takk sendes til Ringerike kommune og lokalbefolkningen i Hønefoss for samarbeidsvilje og engasjement rundt byutviklingen.

Vi vil også takke venner og familie for all støtte gjennom oppgaveperioden. Takk til pappa-Bjordal og mor-Bugge for alle gode tilbakemeldinger, korrekturlesning, oppvartning og oppmuntring.

En takk rettes også til klassen vår for alle opplevelsene vi har fått dele med dere i løpet av disse årene. Hva ville vel masteren vært uten felleslunsj og solslkking på Akropolis? Dere er en bra gjeng, og vi gleder oss til å være deres venner og kollegaer i årene fremover.

Takk for fem fantastiske år!

Ås, mai 2019

Kristine Nagell Bjordal og Cathrine Bugge



Bjordal & Bugge

Sammendrag

Byer kjenner vi til i flere kulturer og fra lang tid tilbake. Så lenge byer har eksistert har gater spilt en viktig rolle i bybildet; både for sosialt fellesskap og for praktisk bruk. Med industrialismens og etterkrigs-modernitetens funksjonalistiske byplantenkning, forandret Europas byer og gater seg radikalt. I dag er det først og fremst privatbilismens frammarsj på 1960-tallet som trekkes frem som den mest avgjørende faktoren i spørsmålet om det forandrede gatebildet (Gehl, 2010).

Basert på funksjonalistiske byplanideer fra mellomkrigstiden ble gaten nedprioritert til fordel for transportårer for bilene. Økningen i transport er i utgangspunktet en positiv utvikling da det gir økt mobilitet, men det representerer også et alvorlig miljøproblem. Mye trafikk i byene bidrar blant annet til støy, store utslipp av klimagasser og mindre attraktive gater og byrom for de som bor og oppholder seg i byene. Bevisstgjøring har skapt behov for å rette opp i de negative konsekvensene transportutviklingen har medført. Det har gjort at oppmerksomheten på nytt rettes mot bygaten som en viktig sosial arena.

Vi vil utforske mulighetene for å skape gode gater for sosial bærekraft og byliv i case-området Hønefoss. Hønefoss er, som mange tettsteder i Norge og ellers i Europa, preget av et funksjonalistisk syn på by med grå parkeringsplasser og bilorienterte trafikkårer. Den modernistiske byen står overfor store endringer i dagens digitaliserte samfunn og med det grønne skiftet vi går inn i. I denne oppgaven ser vi på måter å planlegge for det gode byliv med utgangspunkt i sentrumsgater for sosial kontakt. Problemstillingen for oppgaven er: Hvordan kan man tilrettelegge for sosialt liv i morgendagens bygater?

Opgaven begynner med en teoridel hvor vi presenterer relevant fagstoff om gater og byliv. Målet med litteraturstudiet er å forstå hva som bidrar til å styrke det sosiale livet som utspiller seg i en gate. Her ser vi blant annet til godt dokumenterte by-observasjoner av menneskers adferd i det offentlige rom. Litteraturgjennomgangen avslutter med fire byplanprinsipper for byliv: Kompakt by, byromsnettverk, grønn mobilitet og identitet. Byplanprinsippene er overordnede strategier vi

mener er viktige for å få folk ut i gatene: Vi ønsker å tilrettelegge for møter mellom mennesker i småbyens gatesituasjoner.

Faglitteraturen fra teoridelen følger oppgaven videre inn i prosjekteringsdelen. Prosjekteringen er på nivå med et skisseprosjekt, der det utforskes hvordan man gjennom fysisk utforming kan tilrettelegge for sosialt liv i morgendagens bygater. Prosjekteringen begynner med å introdusere case-området Hønefoss med registreringer og analyser. Deretter deler vi prosjektet inn i to plannivåer: Overordnede byplangrep og gateutforming. I den første delen presenterer vi et planforslag for Hønefoss sentrum hvor vi følger byplanprinsippene. Planforslaget har de forutsetningene vi mener må ligge til grunn for å oppnå sosialt liv i Hønefoss' gater. Siste del av oppgaven tar for seg et detaljområde midt i Hønefoss sentrum hvor fokuset er gateutforming. Her er målet å tilrettelegge for en «sosial gate». I oppgaven definerer vi en sosial gate som en inkluderende og attraktiv gate som inviterer til sosiale aktiviteter. Løsningsforslagene er vårt svar på oppgavens problemstilling.

I det avsluttende kapittelet konkluderer vi med at byliv og sosial bærekraft ikke er noe som bare løses, men stadig må bearbeides etter de utfordringene som dukker opp. Som fysiske planleggere kan vi ikke skape en sosial gate, men vi kan tilrettelegge for sosial utfoldelse i gaten.

Abstract

Cities are well known artefacts of human society all back from ancient times. In the urban realm, streets have always played a crucial role in the social life of the community as well as for practical purposes. With industrialism came the functionalist planning ideals of post-world war modernism that radically changed the city streets of Europe. As of today, the impact of rapid expansion in private car ownership from the 1960ies onwards is viewed to be the single most salient factor in regard to a disrupted streetscape (Gehl, 2010).

Based on functionalist planning from the interwar period, streets came to be subordinated to the transport needs of automotive vehicles. Initially, the escalation in transport mainly implied improved mobility, but it came at an environmental cost. Heavy traffic produces noise and vast greenhouse gas emissions as well as making streets and public spaces unattractive to the city dweller. As public sensitivities grew, so did the urgency to remedy the negative consequences of mass transportation. Attention has been redirected towards the urban street as an essential arena for social life.

We will explore the possibilities for designing streets to meet current requirements for social sustainability and city-life, using the town of Hønefoss as a case study. Like many small towns in Norway and elsewhere in Europe, Hønefoss presents us with the less charming reminiscences of a functionalistic perspective on city planning: Gray parking lots linked together by roadways are dominating the scenery. The modernist city is facing major change in the digitalized society of today and the green shift we are heading into. This thesis investigates ways to plan for the good life in the city, taking the urban street's potential for social encounters as our point of departure. The research question is: How can we cater for social life on the city streets of tomorrow?

The text starts out with a theory-section presenting a selection of relevant literature on street use and city dwelling. Our goal with this review is to get an understanding of factors that strengthen the formation of social encounters, interactions and relations on and in streets. Here, we look at well-documented observations of human public behavior in urban settings. We sum up the literature section in four principles for

urban planning: The compact city, city networks, green mobility and identity. These planning principles are used as strategies for getting people out and into the streets: We wish to facilitate interplay among their users.

From the literature review we move on to a design-section. Here we exploit the presented literature in order to explore how design may facilitate for social life in the streetscape of tomorrow. Our intention has been to perform a schematic design phase. The design-section starts out with a presentation of data-registration and-analysis on the case-area at Hønefoss. We proceed by splitting our design project into two separate planning perspectives: A broader view on traffic needs and solutions and a close up view on street designs. The first mentioned leads up to a proposal for a masterplan for the center of Hønefoss, based on the four planning principles concluding the theoretical section. This proposal establish the prerequisites we find to be crucial for a thriving social life on the inner city streets of Hønefoss. The last part of our design proposal focus in on a selected area to present human-scale design elements. Here our goal is to sustain

a path towards what we have denoted a 'social street'. We have defined a social street to be attractive and inclusive, inviting social interaction. The design proposals add up to our answer to the research question.

In our end-section we conclude that city life and social sustainability are not merely to be engineered, planned or designed, but requires continuous laboring to meet emerging needs and challenges. As planners and designers we cannot create a social street, but we may help to make room for it and aspire to make it facilitate intensified use and social encounters.

Innhold

Bibliotekside	2
Forord	3
Sammendrag	4
Abstract	6
Innhold	8
1 INTRODUKSJON	
Innledning	12
Problemstilling	14
Metode	15
2 LITTERATUR	
2.1 Gaten som offentlig byrom	18
Hva er en gate?	20
Gatens historiske utvikling	23
Livlige gater	29
Byromskvalitet	32
Å planlegge for sosiale gater	34
2.2 By-observasjoner	38
2.3 Byplanprinsipper for byliv	45
Kompakt by	46
Byromsnettverk	47
Grønn mobilitet	48
Identitet	50
3 CASE-OMRÅDET	
Hønefoss	54
Byens historiske utvikling	60
Hønefoss i bilder	66
Utførte mulighetsstudier	68
Kommunal byutviklingsstrategi	70
Planområdet	72
4 ANALYSER	
4.1 Fysiske og funksjonelle forutsetninger	77
Landskapet	78
Grønnstruktur	83
Infrastruktur	84
Forbindelser til sentrum	87

Viktige sentrumsgater	88
ÅDT	92
Parkering	95
Fotgjengere og syklist	98
Funksjoner i bygg	101
Arkitektur og vern	102
Målpunkter og byrom	107
Svake forbindelser	110
4.2 Sosiokulturelle forutsetninger	112
Fra bybruksundersøkelse	114
Fra medvirkning	116
Besøk på Hønefoss vgs.	121
4.3 S.W.O.T.-analyse	122
5 PROSJEKT	
5.1 Overordnede grep	127
Kompakt by	129
Byromsnettverk	131
Grønn mobilitet	133
Identitet	142
Illustrasjonsplan, bynivå	144
5.2 Gateutforming	147
Endelig avgrensing	149
Mål	153
Designprinsipper	154
Illustrasjonsplan, gatenivå	156
Grep	160
Belysningsplan	181
Plantevalg	186
6 AVSLUTNING	
Konklusjon	198
Refleksjon	202
Litteraturliste	204
Figurliste	210



Figur 1.1

I n t r o d u k s j o n

1

Innledning

"Streets have been the places where children first learned about the world, where neighbors met, the social centers of towns and cities, the rallying points for revolts, the scenes of repression."

Donald Appleyard (livable streets, 1981)

Gater har vært en viktig del av byen så lenge byer har eksistert. I middelalderbyen la handels- og håndverks-revolusjonen grunnlaget for en betydelig urbanisering der gatene ble en arena for produksjon, salg og sosiale møter. Med industrialiseringen på 1800 tallet forandret Europas byer og gater seg radikalt med storbylivet som vokste frem. Menneskets behov ble tilsidesatt til fordel for produktivitet og økonomisk fortjeneste.

Industrialismen utløste modernismen, hvor gaten gikk fra å være et flerfunksjonelt byrom, til kun å fungere som en transportåre for motoriserte kjøretøy. Mye av handelen ble flyttet fra gatene til store kjøpesentre i nyetablerte drabantbyer. Hit flyttet folk fra forurensede, industridominerte bykjerner.

Med avindustrialiseringen av bykjernene på 1970 tallet var 1980 tallet preget av tiltak for revitalisering av bysentra. Revitaliseringen omfattet etablering av kjøpesentre også inne i byene for å holde på handelen i konkurranse med de eksterne kjøpesentrene.

Etter byreparasjonen av sentrumskjernene, er det i dag bilen som står igjen som den mest negative

miljøfaktoren til hinder for det gode liv i byen. I dag preges mange bysentre av luftforurensning, støy og mindre attraktive byrom som følge av bilens dominans.

Dagens samfunnsendringer sikter mot forandring i en mer bærekraftig retning. Det har gjort at oppmerksomheten på nytt rettes mot bygaten som en viktig sosial arena.

BÆREKRAFTIG UTVIKLING

Bærekraftig utvikling¹ omhandler naturmiljø, økonomi og sosiale forhold. Begrepet ble først satt på dagsorden av verdenskommisjonen for miljø og utvikling i rapporten *Vår felles framtid* i 1987, ledet av Gro Harlem Brundtland. Den såkalte Brundtlandrapporten er i dag et førende dokument i forhold til bærekraftig utvikling, og begrepet står sentralt både i politikk og planlegging.

Det er sprikende forståelse av hva bærekraftig utvikling innebærer (Sviland, 2006). De fleste er imidlertid enige om at bærekraftig utvikling ligger i krysningpunktet mellom miljømessige, sosiale og økonomiske forhold (Bakkan, 2015). I den vanligste forståelsen av bærekraftig utvikling er det avgjørende at hver av de overnevnte forholdene ivaretas samtidig og at de anses å være bærekraftige hver for seg. Det betyr at alle tre forholdene er like viktige for å oppnå bærekraftig utvikling. I denne oppgaven fokuserer vi på sosial bærekraft som et sentralt tema i planlegging og utforming av offentlige byrom.

¹ Bærekraftig utvikling - I rapporten *Vår felles framtid* (1987) blir bærekraftig utvikling definert som «Utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov» (FN-sambandet, 2019). Denne definisjonen har mennesket i fokus og er den mest aksepterte internasjonalt.

SOSIAL BÆREKRAFT

Sosial bærekraft handler først og fremst om at folk skal ha det bra; sosial bærekraft handler om å dekke menneskelige behov. I Brundtlandrapporten står det: "En bærekraftig utvikling forutsetter (...) at samfunnene dekker menneskelige behov både ved å øke produktiviteten og ved å sikre alle like muligheter" (Sivland, 2006). Sosial rettferdighet mellom generasjoner innebærer like valgmuligheter for kommende generasjoner (Sivland, 2006). I denne oppgaven tar vi steget fra Brundtland-kommisjonens sosiale bærekraft til en bærekraftsforståelse som kan sees opp mot byliv.

Sosial bærekraft i arkitekturen handler om mulighetene de fysiske omgivelsene gir for sosial utfoldelse. Målet er å skape gode og trygge rammer for det sosiale livet i byen gjennom å utvikle inkluderende og attraktive byrom som inviterer til sosiale aktiviteter. Vi ønsker å lage omgivelser som bidrar til å bygge fellesskap på tvers av generasjonsmessige, etniske og religiøse forskjeller.

FRA BIL TIL MOBIL

Teknologien endrer seg raskt og påvirker hvordan vi bruker byene våre. Vi beveger oss nå fra bilens tidsalder og over i smarttelefonens. Digitalisering av viktige byfunksjoner, netthandel og nye kommunikasjonsplattformer, påvirker måten vi bruker byene våre på.

Netthandel, nettbank, nettaviser, matleveranse over nett og elektronisk post (e-post). Listen er

lang over tjenester man enkelt kan få tilgang på ved hjelp av noen få tastetrykk på mobilen. Digitaliseringen har gjort at vi ikke lenger er avhengig av å bevege oss ut for å få dekket våre grunnleggende behov og utført våre daglige gjøremål. Mange har til og med mulighet til å utføre jobben sin hjemmefra, og mobile arbeidsplasser har blitt et begrep. Men hvilken betydning har den digitale utviklingen for livet i byene?

Bysentrenes handlegater har lenge vært de mest folksomme og vitale områdene i byene. I dag ser vi at ikke bare kjøpesenterkulturen som kom med bilene på 60-tallet, men også smarttelefonen er med på å utfordre byens livlige handlegater. En rekke butikker har gått konkurs, og mange sliter i dag med røde tall. Trenden vi ser er ikke bare en trussel mot kommersielle virksomheter, men også for det sosiale livet i gaten.

Det er en økende aksept for at når moderne bysamfunn ikke lenger avhenger av torget eller handlegaten for grunnleggende behov, vil offentlige byrom være desto viktigere for det sosiale og den psykiske helsen til det moderne mennesket (Mehta, 2006). I arbeidet med denne oppgaven vil vi undersøke hvordan man kan tilrettelegge for sosialt liv i morgendagens bygater.

Problemstilling

Gatene er en viktig del av det offentlige byrommet: Gatene knytter destinasjonene, målpunktene og menneskene sammen. I dag er gatene planlagt på bilens premisser. For å få til byliv og sosialt bærekraftige byer, mener vi at vi må ta tilbake gatene som en del av det offentlige rommet for mennesker. Problemstillingen vår er:

**HVORDAN KAN MAN TILRETTELEGGE FOR
SOSIALT LIV I MORGENDAGENS BYGATER?**

Metode

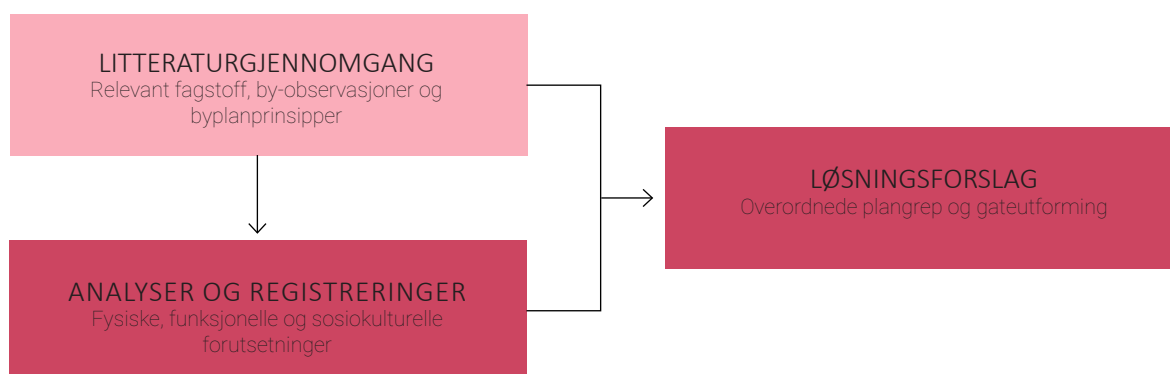
Oppgaven er todelt og består av en teoridel (kapittel 1-2) og en prosjekteringsdel (kapittel 3-5), samt et avsluttende og oppsummerende kapittel til slutt.

Teoridelen er en litteraturgjennomgang av relevant fagstoff. Her presenterer vi faglitteratur om offentlige byrom, vi viser til utførte bylivs-observasjoner og presenterer fire byplanprinsipper for byliv.

I prosjekteringsdelen har vi gjort oss kjent med case-området Hønefoss gjennom kommunale

byutviklingsstrategier, utførte mulighetsstudier og egne registreringer og stedsanalyser. Videre har vi innhentet sosiokulturell data fra en bybruksundersøkelse av Ringerike næringslivsforening og fra medvirkningsprosess utført av Ringerike kommune.

Løsningene vi foreslår i prosjekteringsdelen er basert på litteraturstudiet og datainnsamlingen om Hønefoss. For romforståelse og visualisering av prosjektet har vi jobbet med en 3D-modell over Hønefoss sentrum. Modellen er laget ut i fra et kartgrunnlag mottatt av Ringerike kommune.





Figur 2.1

L i t t e r a t u r

#2

2.1 GATEN SOM OFFENTLIG BYROM

2.2 BY-OBSERVASJONER

2.3 BYPLANPRINSIPPER FOR BYLIV

2.1

GATEN SOM OFFENTLIG BYROM



Figur 2.1.1: 17.mai-feiring i Karl Johans gate, Oslo.

Det finnes flere definisjoner på offentlige rom som delvis spriker i forhold til eierskap, tilgang og bruk. Vi skal ikke gå inn på de ulike definisjonene, men tydeliggjøre hva vi legger i begrepet.

Vi definerer offentlige rom som alle uterom som er tilgjengelige for allmennheten som gater, plasser og torg, parker, løkker og lignende, som er tilrettelagt for menneskelig aktivitet innenfor by- og tettstedsområder (kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016).

Gater er en viktig del av det offentlige rommet i

byene. Folk avhenger av gatene for funksjonelle, sosiale og rekreative aktiviteter; for reiser, handel, lek, møter og interaksjon med andre mennesker, og til og med for avslapning. I denne delen av oppgaven vil vi se nærmere på gaten som et offentlig rom.

Offentlige rom utgjør fundamentale deler i en by, og gjør det mulig for folk å møtes utenfor sine hjem. Nylig forskning innenfor urbanisme indikerer at offentlige rom i moderne tid er viktig for å generere, forbedre og opprettholde en fellesskapsfølelse (Mehta, 2006).

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

Hva er en gate?

**Når husene ligger hver for sig
Så kaller man gaten for en vei,
Når husene danner en fasade
Så kaller man veien for en gade**

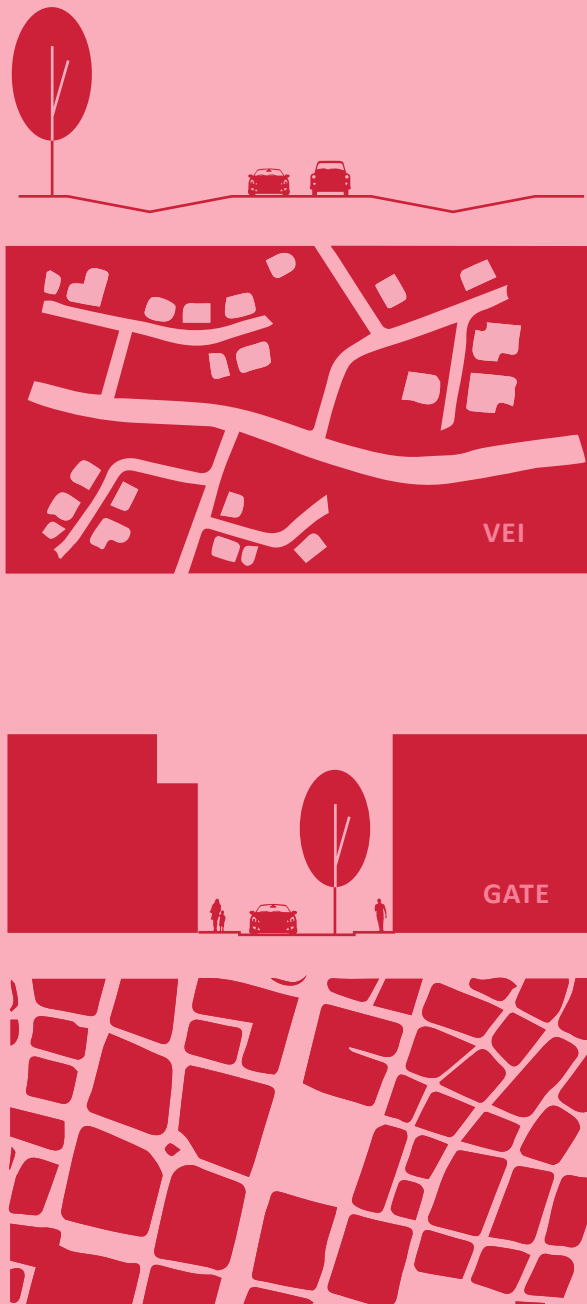
Piet Hein, poet

Det finnes mange definisjoner på en gate. Arkitekt og byplanlegger Cliff Moughtin legger vekt på at det er viktig å ikke forveksle gate og vei. Veien er en todimensjonal strekning mellom to steder, en forbindelse hvor fokuset er å spare tid. En gate er en tredimensjonal romlighet som omslutes av gulv, vegger og tak, hvor fokuset er å tilbringe tid (Moughtin, 2013).

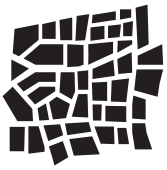
Forfatterne av boken *Cultural History of Early Modern European Streets*, Riitta Laitinen og Thomas Cohen (2009) definerer i sin bok gaten som en passasje for transport av varer og mennesker, og som et strukturerende element i byen.

Gaten er også et sted som bringer folk sammen, når de går utenfor husene sine og beveger seg fra sted til sted. Sosiologen Jane Jacobs er blant dem som trekker frem gaten som et viktig byrom for identitet og tilhørighet. Hun hevder at gatene og deres fortau er de mest vitale organene i en by: «(...) think of a city and what comes to mind? Its streets. If the city's streets look interesting, the city looks interesting" (Jacobs, 1961).

Gaten gjenspeiler samfunnet som har vært med å forme den. Gatens utseende kan bedre enn noen annen form for byinfrastruktur beskrive, registrere og bestemme byens historiske forløp. Den uttrykker sosialt liv og dets minner, hvor mye av den urbane livsstilen, visjonene og fremtidsmulighetene er representert (Moudon, 1987).



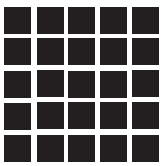
Figur 2.1.2



Figur 2.1.3: Middelalder.



Figur 2.1.4: Barokk.



Figur 2.1.5: Renaissance.



Figur 2.1.6: Plankart over Barcelona. Viser hvordan planlegging av gater har forandret seg med tiden.

BYSTRUKTUR

Utover å fungere som transportårer er gatene også byens strukturerende element. Sammen med bygningene, det åpne landskapet, kultur og idealer, er gaten med på å skape byens form. Samfunnets historie kommer til uttrykk i gaten og i gatestrukturen; byens struktur. For hvordan gatene, bygningene, landskapet, kultur og idealer forholder seg til hverandre, skaper svært forskjellige mønstre, og speiler dermed trender og tidsepoker som har preget området gjennom tiden.

I Figur 2.1.3 vises et typisk eksempel på gatestrukturen i en middelalderby, der byene

nærmest grodde fram av seg selv og det hersket en organisk sammenheng mellom gateløp, plasser og viktige bygninger (snl, 2018b). Figur 2.1.4 viser en typisk 1800-talls bystruktur der paradeavenyer skjærer seg gjennom den gamle byens struktur. Hensikten med en slik bystruktur var å gi statsmakten økt kontroll, bedre oversikt og muligheter for forsvar enn det som var mulig i de kronglete middelalderiske smågatene (snl, 2018b). Figur 2.1.5 viser en planlagt bystruktur, som er typisk for renessansen, der byen ble bygget av forsvarshensyn.

Gatens historiske utvikling

For å kunne forstå gatens historiske utvikling må vi se til byplanleggingshistorien, som ofte speiler de sosiale prosessene i samfunnet.

Historisk har gater fungert som transportåre og sosiale arenaer. I middelalderbyen representerte gaten en utvidelse av husholdningen og ble et sted for økonomisk produksjon, salg, lek og sosial interaksjon (Munford 1961; Schumbohm, 1980). Spesielt sekundære gater var byens kulturelle og funksjonelle hjerte av det offentlig rom (Stanley, Stark, Johnston & Smith, 2012). Men det var ikke bare i middelalderbyen at gaten var viktig for det sosiale livet. Det fortsatte den å være helt frem til 1800-tallet, da den industrielle revolusjonen førte til store endringer i byene.

Perioden betegner en hurtig industrialisering i Europa, en omveltning fra håndarbeid til fabrikkproduksjon, og utviklingen av moderne samferdselsmidler som jernbane og dampskip. Dette førte med seg urbanisering og en utvikling av storbyens fysiske og tekniske utforming. Byene maktet ikke å tilpasse seg de store endringene og den store byveksten, som førte til stor sosial nød i befolkningen (snl, 2018c). Den sosiale nøden kom til uttrykk i byens gater.

Som reaksjon på de dårlige forholdene i byene oppstod det nye retninger innen byplanleggingen. Den ingeniørvitenskapelige tilnærmingen ønsket å løse byenes funksjonelle og tekniske utfordringer som gass, elektrisitet, vann og kloakk. Hagebybevegelsen og modernismen var sosiale tilnærminger med formål om å bedre levevilkårene i byen.

Hagebybevegelsen mente at løsningen var å planlegge hagebyer, med brede gater og mye

grønt, som et alternativ til de overbefolkede og forurensede byene. De skulle fungere som satellitter til de eksisterende storbyene, og kombinere det beste fra by og land. I motsetning til hagebybevegelsen ønsket modernismen å løse problemene i byen på stedet.

Løsningen var soneinndeling og spesialisering. Modernismen representerer et tydelig skille i gateplanlegging, hvor gaten gikk fra å være et flerfunksjonelt rom til å bli en monofunksjonelt transportåre, kun beregnet på biler. Gaten var ikke lenger en sosial arena, men kun en maskin for fart og bevegelse (Guerrero, 2007).

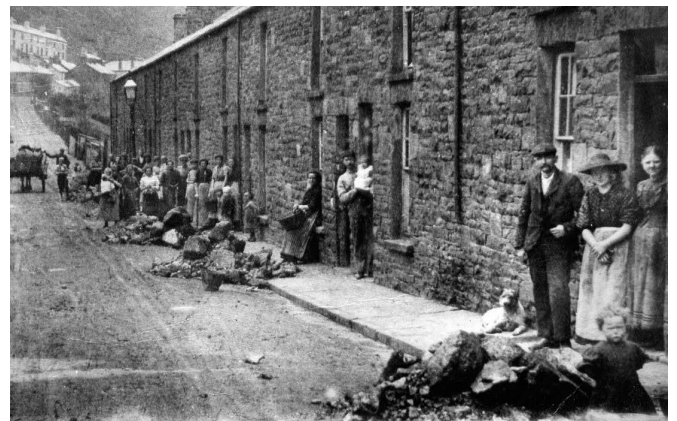
” **Our streets no longer work. Streets are an obsolete notion. There ought not to be such a thing as a street; we have to create something that will replace them.**

Le Corbusier, arkitekt og byplanlegger

På 1960-tallet inntok bilen byene for fullt. Biltrafikkens innmarsj i byen trekkes frem som den mest avgjørende i spørsmålet om det forandrede gatebildet (Gehl, 2010).



Figur 2.1.7: Gateliv i Bolognas trange middelaldergater.



Figur 2.1.9: Dårlige levevilkår under den industrielle revolusjonen, søppel og skitt ble dumpet i gatene nå som i middelalderen.



Figur 2.1.8: Myldrende gateliv, New York ca. 1900



Figur 2.1.10: Bilismen dominerer, Boston 1929.



Figur 2.1.12: Gaten som en monofunksjonell transportåre, Bijlmer 1971



Figur 2.1.11: Hagebyens grønne alleér.



Figur 2.1.13: En gate for menneskene.

GATEN I DAG

I Norge begynte man på 90-tallet å fokusere på stedsutvikling med utgangspunkt i stedsidentitet, da Statens vegvesen lanserte miljøgateprosjektet. Prosjektets formål var å la byens eller tettstedets fysiske og funksjonelle forutsetninger være premissgiver for utformingen. Uttrykket "Vegen forbinder steder, gaten er stedet" ble lansert i denne perioden (Lillebye, 2014).

2000-tallets byer kjennetegnes av en fortsatt problematisk trafikksituasjon der store satsninger gjøres på veier og jernbane for å effektivisere og koble sammen mindre steder med større steder i et regionalt bærekraftig perspektiv. Men bilismens påvirkning og innflytelse i byen har gjennom de senere tiårene blitt diskutert flittig. I fysisk byplanlegging har det i økende grad blitt utformet

prinsipper som imøtekommer fotgjengere, og setter bilen i annen rekke (Björk & Reppen, 2000). Det er en rikspolitisk målsetting «at veksten i personbiltransport i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange» (Det Kongelige Samferdselsdepartement, 2017).

I kampen om byrommene handlet det tidligere om å skyve bilene til side til fordel for kommersielle interesser. I dag er fokuset flyttet fra kommersielle interesser til mennesket, med et mål om å skape og forbedre byens mellomrom med fokus på mennesket. Byområdet skal være mentalt og sosialt stimulerende for brukerne, og bør kunne inneholde byens mangfoldighet, og skape mellomrom der byenes forskjellige kulturer kan møtes og samhandle.



Figur 2.1.14

What
attracts
people
most, it
would
appear,
is other
people.

William H. Whyte, urbanist

Livlige gater

En eldre mann sitter i skyggen av et tre og mater fuglene. Rundt han løper barn og leker. Lukten av fersk bakst og nytraktet kaffe siger ut fra bakeriet på hjørnet. Gaten er full av travle mennesker på vei til noe viktig, og mindre travle mennesker som nyter morgensolen. Livlige gater er der fremmede mennesker møtes.

«Livlig» især om sted, blir i Det Norske Akademis ordbok definert som: «lokalitet som er fylt av liv, av mange menneskers (eller andre levende veseners) ferdsel, travle virksomhet e.l.». Med samme forståelse bruker vi begrepet livlig i betydning av folkemengde og aktiviteter. Livlige gater er noe som er ønsket i enhver by, men det er viktig å påpeke at ikke alle gater kan være fylt av liv.

Handlegater er ofte livlige gater, og en viktig sosial arena for byfolket. Studier viser at utenom den primære aktiviteten med å anskaffe varer og tjenester, går folk på handletur for å møte og tilbringe tid med venner, for å se seg rundt, gå tur, og for å observere andre mennesker (Mehta, 2006).

HVA GJØR EN GATE LIVLIG?

I doktorgraden *Lively streets: Exploring the relationship between built environment and social behavior* (Mehta, 2006) var målet å bistå design- og planleggingsprosesser i å skape nye gater, eller forbedre eksisterende, slik at de bedre kan invitere til sosial samhandling.

Oppgaven undersøker tre handlegater i et forsøk på å fastslå hvilke fysiske egenskaper ved gateutformingen som er knyttet til stasjonære og vedvarende¹, dvelende² og sosiale aktiviteter³ - som alle bidrar til å skape en gate full av liv. Rammeverket for avhandlingen blir presentert konseptuelt med et diagram tilsvarende diagrammet til høyre. Den skjematiske fremstillingen illustrerer hvilke faktorer som påvirker gatens opplevde kvalitet, og hvilke kvaliteter som må være tilstede for å generere liv i gaten.

Gatens fysiske, funksjonelle og sosiokulturelle karakter påvirker brukerens holdninger og oppfatning av stedet. Brukeren påvirkes også av

individuelle assosiasjoner og bakgrunn, i tillegg til tilstedeværelsen av andre mennesker og aktiviteter. Sammen påvirker gatens karakter og brukerens oppfatning den samlede opplevelsen av gatens kvalitet.

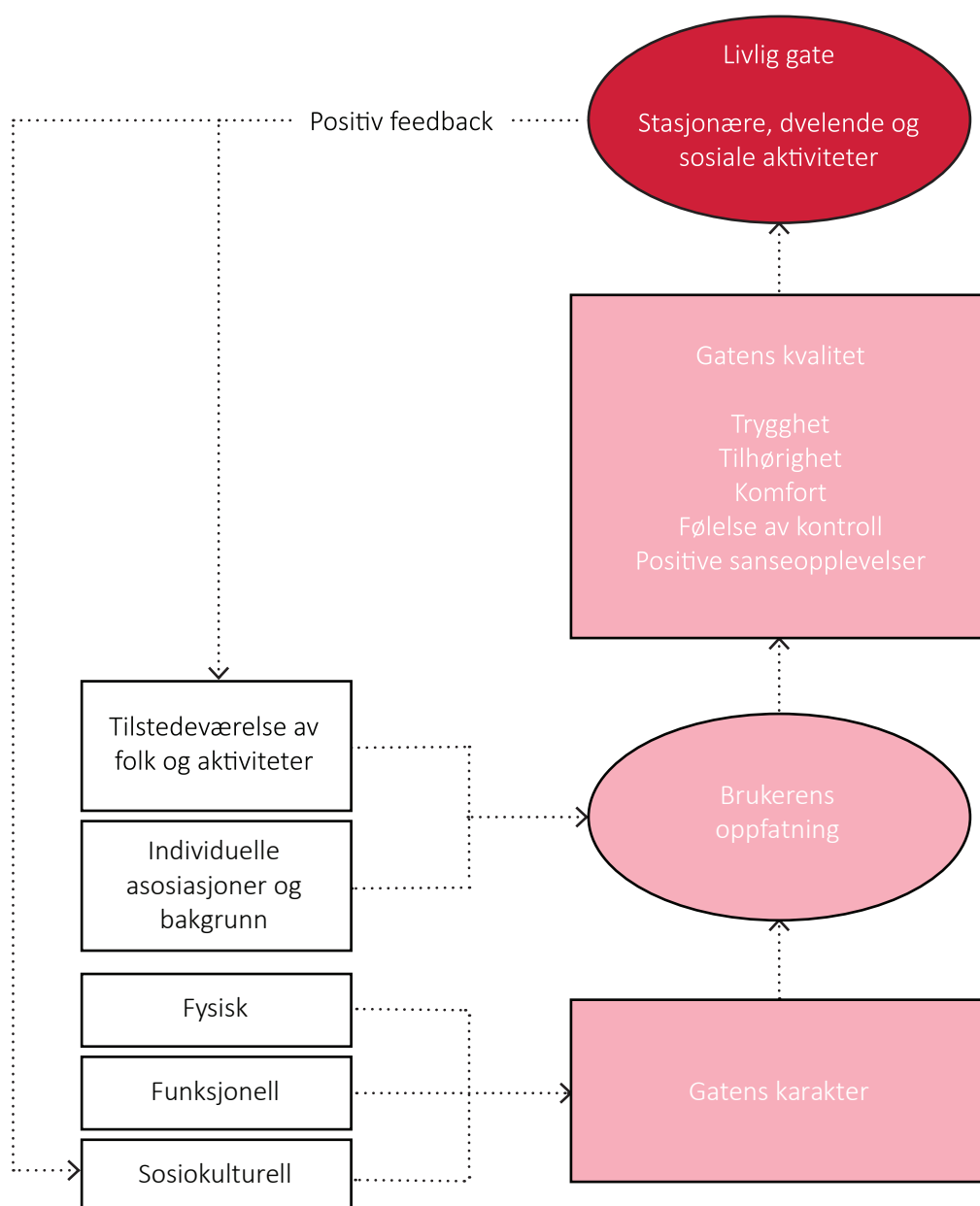
Gatens kvalitet blir presentert som fem kategorier: opplevd trygghet, følelse av tilhørighet, miljømessig og fysisk komfort, følelse av kontroll, og nytelse gjennom sanselige opplevelser. Mehta mener at gater som imøtekommer disse fem kvalitetskriteriene vil tiltrekke seg flere folk og dermed skape livlige gater. Dette vil igjen kunne gi positiv feedback til tilstedeværelse av folk og aktiviteter, og gatens sosiokulturelle karakter.

På neste side vil vi gå nærmere inn på kvalitetskriterier for gode byrom basert på Jan Gehl sine 12 kvalitetskriterier som på mange måter samsvarer med Mehtas inndeling på fem kriterier.

¹Stasjonære og vedvarende aktiviteter – Aktiviteter hvor en person står, sitter eller ligger

²Dvelende aktiviteter – Aktiviteter der en person beveger seg rundt i området uten å passere rett gjennom

³Sosiale aktiviteter – Aktiviteter der to eller flere personer engasjerer seg i stasjonære eller dvelende aktiviteter og interagerer med hverandre aktivt eller passivt.



Figur 2.1.15

Byromskvalitet

Listen med kriterier er utviklet på bakgrunn av grunnleggende forståelse av menneskets sanser og behov, samt mange års studier av byrom i alle deler av verden (Gehl & Svarre, 2013).

Vi ser til Jan Gehls 12 kvalitetskriterier der fokuset er å forbedre kvaliteten på offentlige byrom med hensyn til menneskene som skal bruke dem. Gehl's 12 kvalitetskriterier svarer på følgende spørsmål: Hva gjør et byrom attraktivt for opphold og bruk?

12 KVALITETSKRITERIER

De 12 kvalitetskriteriene er utprøvd som en kvalitativ metode ved Senter for Byromsforskning, Det Kongelige Danske Kunstakademi-Arkitektskolen. Erfaring herfra viser at de byrommene som "scorer" høyt i forhold til Gehls vurderingsverktøy er de byrommene med mest byliv (Gehl architects, 2014).

De 12 kvalitetskriteriene deles inn i de tre overordnede kategoriene: trygghet, komfort og nytelse.

TRYGGHET

I følge Gehl vil det være avgjørende å sikre

trygghet først; dersom man ikke er sikret mot trygghet vil det være meningsløst å ta hensyn til de andre kvalitetene.

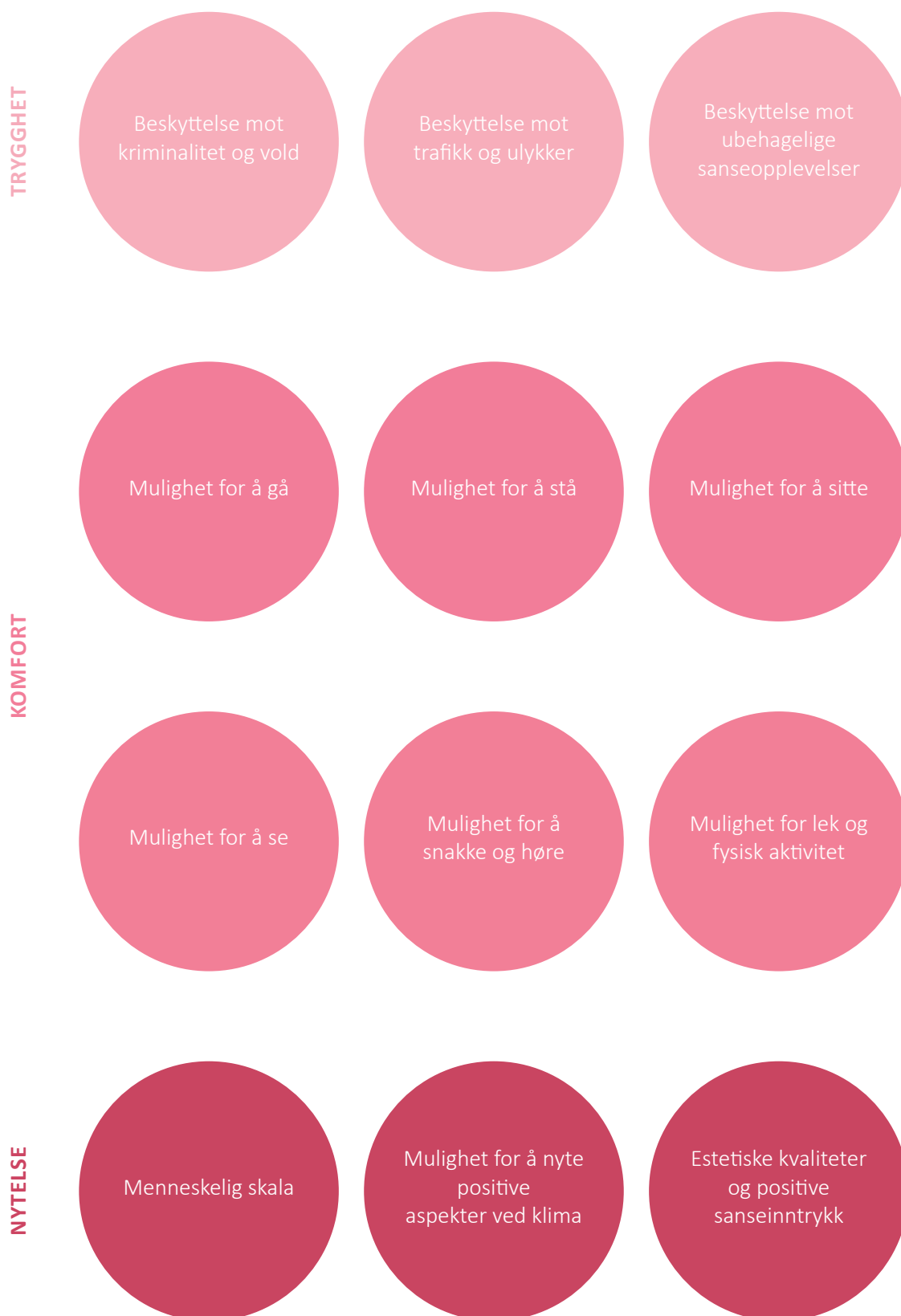
Trygghet handler om det å være beskyttet mot farer, og er et grunnleggende behov for oss mennesker. Gode byrom sørger for at alle kan bevege seg trygt rundt uten fare for ulykker. Videre tar gode byrom hensyn til utfordringer knyttet til kriminalitet og trafikk.

KOMFORT

Neste trinn i hierarkiet vil være å sikre komfort. Her inngår muligheten for å gå, stå, sitte, se, snakke, høre og utfolde seg. Dette er alle grunnleggende, men viktige aktiviteter et byrom må kunne invitere til. Gehl påpeker også at man må ta stilling til hvor vidt byrommene oppleves inviterende i ulike situasjoner som dag/natt og varierende årstider.

NYTELSE

Nytelse handler om å sikre menneskelig skala, muligheter for å nyte positive aspekter ved klimaet, estetiske kvaliteter og positive sanseintrykk. Gode byrom utnytter stedets eksisterende kvaliteter.



Figur 2.1.16

Å planlegge for sosiale gater

En "sosial gate" er vår betegnelse på en sosialt bærekraftig gate. Å planlegge for sosial bærekraft handler om å ivareta menneskelige behov, og å skape omgivelser som inkluderer og stimulerer til positiv samhandling (Tørresen, L., 2011). Her skal vi presentere litteratur som er relevant for å forstå hvordan en sosial gate kan bidra til økt sosial bærekraft.

For å forstå menneskers grunnleggende behov, ser vi til psykologen Abraham Maslow sin «five-hierarchy of needs» som først ble introdusert i teksten *A Theory of Human Motivation* i 1943. Teorien har blitt anvendt og diskutert innenfor mange fagfelt tidligere, og består av følgende fem behov: (1) grunnleggende fysiologiske behov, (2) trygghet, (3) sosiale behov, (4) anerkjennelse og (5) selvrealisering (snl, 2018a). Teorien forstås som et hierarki der påstanden er at behovene må oppfylles nedenifra og opp. Med den forståelsen ligger grunnleggende fysiologiske behov og trygghet som et premiss for at de sosiale behovene skal dekkes.

Gater kan være med å tilrettelegge for flere av de menneskelige behovene i Maslows behovsteori. Det grunnleggende fysiologiske behov blir for eksempel delvis oppfylt gjennom å tilrettelegge for fysisk aktivitet i gater. Trygghet, som er neste steg i behovsteorien, er en subjektiv følelse som ikke nødvendigvis sammenfaller med den reelle tryggheten, og hva som oppleves trygt er individuelt. Likevel er det noen generelle tiltak som kan gjøres for å planlegge for faktisk og opplevd trygge byrom. Virkemidler for trygghet er eksempelvis blanding av funksjoner, god belysning, vedlikehold, aktive fasader og aktiviteter gjennom døgnet. Dersom det er andre mennesker tilstede i byrommet vil man også

oppleve plassen som tryggere. Videre handler trygghet om å være sikret mot kriminalitet og trafikk.

Denne oppgaven konsentrerer seg om de sosiale behovene i Maslows behovsteori. Det er vanskelig å planlegge for at menneskers sosiale behov oppfylles, men man kan tilrettelegge for det, og det er dette vil skal gå inn på her.

"Den magiske byplanen - den finnes ikke, men det magiske kan oppstå."

John Erike Pløger, professor i samfunnsvitenskap

FELLESSKAP OG INKLUDERING

Det å føle seg inkludert i nærmiljøet sitt er betydningsfullt. Et inkluderende samfunn som inviterer til deltakelse vil skape et fellesskap og gi en følelse av tilhørighet (Clausen & Thorsen, 2009). For å sikre at alle har lik mulighet til å ta del i fellesskapet, kreves det at utformingen tar hensyn til mangfoldet i befolkningen, og skaper omgivelser som så mange som mulig kan bruke, uavhengig av fysiske forutsetninger eller alder (Burton & Mitchell, 2006). Vi må derfor skape omgivelser som bidrar til å bygge fellesskap på tvers av generasjonsmessige, etniske og religiøse forskjeller.

I retningslinjene for likestillingsarbeidet i Göteborg (2014) presenteres begrepene *on stage*, *back stage* og *off stage* som et viktig utformingsprinsipp for å skape inkluderende plasser og parker. Begrepene *on stage* og *back stage* kommer fra det sosiologiske resonnementet at vi i det offentlige rom kan betrakte mennesker som «aktører på en scene». Vi kommuniserer og interagerer med hverandre samtidig som vi iakttas av våre omgivelser. Våre handlingsmønstre



Figur 2.1.17

vil se ulike ut avhengig av om vi befinner oss *on stage* eller *back stage*. *On stage* er en plass der selvbvisstheten øker og vi er bevisste på at vi kan bli iaktatt, mens *back stage* tilbyr muligheten til aktivitet uten et publikum. I arbeider med parker og offentlige rom er også begrepet *off stage* blitt viktig – en plass ved scenen som gir mulighet for å innta en tilskuerrolle. For at et byrom skal oppleves som inkluderende for alle typer mennesker, vil det være fordelaktig om det inneholder muligheten til å være enten *on stage*, *off stage* eller *back stage*.

TILLIT

Tillit i et samfunn omtales som sosial kapital. I store norske leksikon defineres "sosial kapital" som det sivile samfunnets evne til å utvikle tillitsfulle relasjoner mellom borgerne - og dermed styrke fellesskapets evne til å løse kollektive problemer og utfordringer (snl, 2019). For at det skal kunne bygges opp en sosial kapital i samfunnet kreves det tillit. Tillit mellom samfunnsmedlemmene er selve "limet" i et samfunn, og essensielt for folks tilfredshet (Hegedahl & Rosenmeier, 2007). For å skape tillit i samfunnet, og dermed øke den sosiale kapitalen, kreves det lavintensive møteplasser.

Lavintensive møteplasser kan forstås som uformelle møtesteder, som kjennetegnes av å være spontane og tilfeldige, der det oppstår interaksjon mellom mennesker med forskjellige verdi- og interessegrunnlag. Småprat med naboen, høflighetsfraser med baristaen som tilbereder kaffen din eller møtet med politibetjenten når du melder lommeboka stjålet. Det er alle varianter av mellommenneskelige relasjoner som styrker samfunnets sosiale kapital.

Det motsatte er høyintensive møteplasser der

det oppstår interaksjon mellom mennesker med samme verdier og interesser, som for eksempel på arbeidsplassen eller når en vennegjeng møtes. Det er de lavintensive møteplassene som er viktigst for å skape tillit i samfunnet, fordi det åpner opp for møter mellom ulike typer folk som vanligvis ikke omgås hverandre (Audunson, 2005).

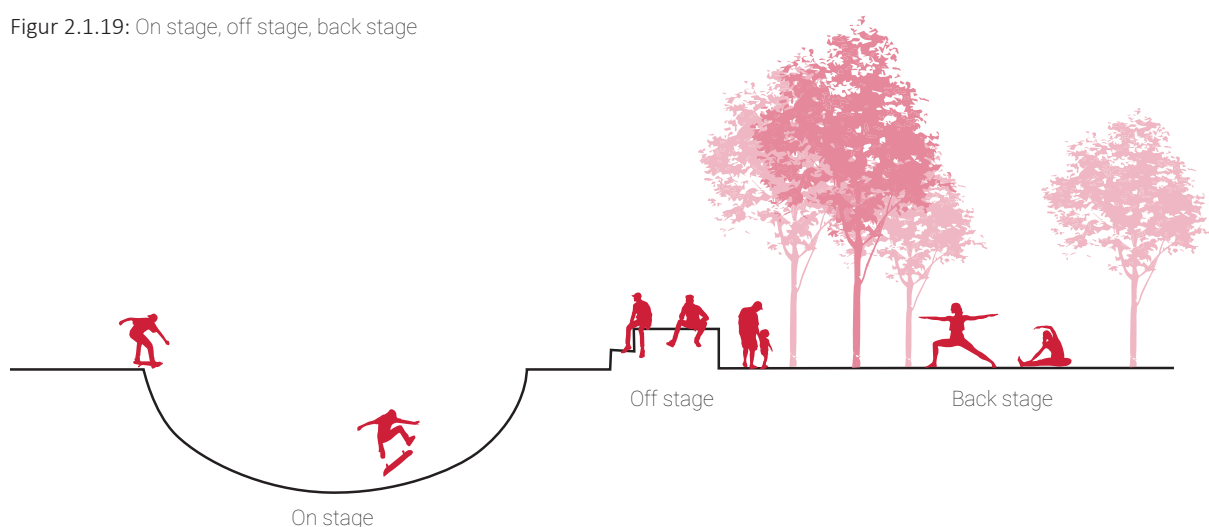
Gaten er en typisk lavintensiv møteplass. Den gir mulighet for kortsiktig kontakt med andre på en avslappende og lite krevende måte. Den viktigste kontaktformen mellom mennesker, som er starten på all kontakt, er se- og hørekontakt (Gehl, 2010). Gehl beskriver mennesker som 5 km/t gå-vesener og forklarer, på bakgrunn av dette, hvordan den grunnleggende se- og hørekontakten kan formidles eller forhindres gjennom fysisk planlegging. Formidling forutsetter fritt utsyn, korte avstander, lav hastighet, og samme plan og orientering mot det som skal oppleves, nemlig andre mennesker (Gehl, 2010). Denne type kontakt er derfor en forutsetning for sosiale bygater.

Gjennom å tilrettelegge gater der flere typer mennesker kan møtes og omgås med hverandre kan skepsisen reduseres og tilliten økes. Sosiale relasjoner mellom mennesker vil frembringe tillit og samarbeid som igjen vil kunne skape et økt samfunnsengasjement og økt evne til kollektiv handling.

MØTEPLASSER

For at de sosiale behovene skal dekkes må det finnes møteplasser. 21% av befolkningen oppgir at de er ensomme minst «av og til» (Statistisk sentralbyrå, 2009). «Ensomhet er å oppleve et savn av ønsket kontakt med andre» (Clausen & Thorsen, 2009). Sosiale bånd omhandler ikke bare nære venner og familie, men også bånd

Figur 2.1.19: On stage, off stage, back stage



mellom folk som ikke kjenner hverandre (Vrålstad, 2017). Menneskers behov for sosial tilknytning må stimuleres, og selv flyktige fellesskap er viktige fordi de bidrar til sosial integrasjon- de styrker samholdighet mellom samfunnsmedlemmene (Tjora, 2018). Det betyr at både de nære og mer fjerne båndene har en sosial verdi, hvilket understreker viktigheten av møteplasser i det offentlige rom.

Man kan lære mye av å se på andre mennesker og deres aktiviteter. Opplevelser i offentlige rom kan være en kilde til læring, utvikling av sosial kompetanse og utveksling av informasjon, både for barn og voksne. Å se folk engasjere seg i ulike aktiviteter kan også virke inspirerende (Mehta, 2006).

GRØNTAREALER

Tilgang på grønne områder og vannelementer er en viktig del av byfolkets livskvalitet og trivsel i byen. Blå-grønne strukturer i byene bidrar til å

reducere støy, rens luften for forurensning og øker livskvaliteten til menneskene som bor og oppholder seg i byene. Tilrettelegging for nærhet til slike områder er essensielt for å oppnå høy trivsel blant folk i byene.

FLERFUNKSJON OG FLEKSIBILITET

Blanding av funksjoner og flerfunksjon er viktige grep for å sikre byliv både på dagtid og på kveldstid. En handlegate med kjedebutikker vil ikke nødvendigvis gi byliv. En sosial gate bør inneholde både dagligvare, kontor, bolig og butikker, samt funksjoner som vil skape liv på kvelden, som for eksempel gallerier, kultur og utdanning (Pløger, J. 2018).

Byens befolkning er mangfoldig og i stadig forandring, derfor bør også de fysiske omgivelsene gi rom for fleksibel bruk, både i forhold til varierende brukergrupper og ulike arrangementstyper.

2.2

BY-OBSERVASJONER



Figur 2.2.1: Folk observerer bylivet i Karl Johans gate.

Vi har sett til litteratur om observasjoner av gateliv og valgt oss tre forfattere: Gehl, Appleyard og Whyte. Fordi Gehl er nyest i feltet med observasjoner fra vår tid, er de fleste observasjonene hans.

Jan Gehl er en dansk arkitekt og byplanlegger. Han har vært en pioner når det gjelder å fokusere på menneskene fremfor bilen i byplanlegging. I sin praksis har han hatt et spesielt fokus på å observere og analysere menneskers bevegelser i det offentlige rom, for å kunne planlegge bedre for mennesker, og ikke bare biler (Project for Public Spaces, 2008 c).

Donald Appleyard var en engelsk-amerikansk urban designer og teoretiker og underviste ved Berkley. Appleyard var utdannet arkitekt og byplanlegger. Han interesserte seg spesielt for de sosiale og psykologiske effektene av trafikk og

nabolagsstruktur. Hans fokus var på "livability" i byer og nabolag, med fokus på gatene (Project for Public Spaces, 2008 b).

William H. Whyte var en amerikansk urbanist, journalist og "people watcher". Whyte interesserte seg for hvordan nyere byrom egentlig fungerte, og var kjent for sine observasjoner og filmanalyser av offentlige plasser, gater, parker og andre åpne plasser i New York. Whyte mente at "small urban places are priceless", og at bygaten er elven av liv, hvor vi samles (Project for Public Spaces, 2010).

SAMHANDLING

Gehl skiller mellom myke og harde kanter i byrommet. Myke kanter er de fasadene som er åpne og innbydende, og kjennetegnes av tettliggende butikker, transparente fasader, store vinduer, mange åpninger og ofte vareutstillinger langs fasadene. Harde kanter defineres som lukkede fasader med lite variasjon. (Gehl, 2010)

Fasadene med store vinduer gjør det mulig å se hva som foregår innendørs, som gir en anledning for menneskene på gaten til å stoppe opp å tittle, og det øker inntrykket av liv langs gaten. Uteserveringer og sitteplasser i tilknytning til kafeér og restauranter skaper en forbindelse mellom inne- og utelivet. Det er nettopp dette samspillet mellom bygg og byrom begrepet "samhandling" handler om.

Mange undersøkelser peker på kantene, overgangen mellom bygning og byrom, som vesentlige for hvor mange og hvilke aktiviteter som finner sted. Studiet viste tydelig at fasadenes utforming kan ha stor betydning for aktivitetsmønstre i handlegater.

FASADER OG DET OFFENTLIGE LIV

I 2003 gjennomførte Gehl en undersøkelse i København hvor han observerte aktivitet foran henholdsvis aktive og passive fasader (*Facades and public life*). Undersøkelsen peker på en direkte sammenheng mellom myke kanter og levende byer.

Menneskets blikk er primært horisontalt orientert. Vi ser kun litt opp og litt mere ned for å se hvor vi går. Vi opplever mest av det som skjer i øyehøyde, og når det gjelder bygninger er det spesielt første etasje som fanger våre blikk (Gehl & Svarre, 2013).

Et av funnene i undersøkelsen var at folk går saktere, snur mer på hodet og oppholder seg lenger foran aktive fasader enn foran en passiv fasade hvor gåtempoet generelt er høyere. Også aktiviteter som ikke relaterer seg til fasaden, som å snakke i telefonen eller knytte skoene, forekom oftest ved aktive fasader. Totalt ble det registrert syv ganger lenger opphold og aktivitet foran aktive fasader. (Gehl, 2010)

KANTEFFEKTE

Kanteffekten beskriver hvordan folk oppholder seg i et rom. Observasjoner utført av Gehl viser at det å oppholde seg langs fasadene foretrekkes: de gående ferdes på kryss og tvers over rommet, mens de stående omhyggelig har valgt ut gode steder å stå i kanten av rommet (Gehl & Svarre, 2013).

Gehl mener at menneskers tiltrekning til byrommets kanter stammer fra menneskets behov for- og nysgjerrighet rundt- andre mennesker. I tillegg er det i kantsonene lokalklimaet er best, og man har fullt utsyn og oversikt så man slipper å bekymre seg for ubehagelige overraskelser bakfra. (Gehl, 2010)

Studiene har gjort oppmerksom på bygningskantenes betydning og sier noe om viktigheten av å tilrettelegge for attraktive kantsoner for stasjonære aktiviteter. I tillegg understreker kanteffekten hvor viktig det er å dimensjonere byrommene rett. Dersom byrommet blir for stort, vil det fort virke tomt da flesteparten holder seg i kantene. For at byrom ikke skal virke folketomme er man derfor nødt til å dimensjonere dem deretter.



Flyttbare sitteelementer på museumskvarteret i Wien

SITTEPLASSER

” This might not strike you as an intellectual bombshell, but people like to sit where there are places for them to sit.

William H. Whyte, urbanist

Gode offentlige rom gir folk et valg om hvor og hvordan de vil sitte. Benker, trapper, kanter og flyttbare stoler er eksempler på ulike sitteelementer et byrom kan tilby. I tillegg er det viktig at sitte plassene er på forskjellige steder i byrommet for å styrke valgmulighetene ytterligere. På denne måten kan man velge om man ønsker å sitte i solen, i skyggen, i grupper, alene, nær en aktivitet eller i et roligere hjørne.

Ved å tilby ulike sitteplasser, gir man folk sosial komfort. På denne måten kan sitteplasser fungere som katalysator for sosiale aktiviteter: sosial komfort kan bidra til å lette spontane sosiale

interaksjoner og aktiviteter (Project for public spaces, 2008 a). På denne måten er sitteplasser et viktig virkemiddel for å skape sosiale gater og byrom.

FLYTTBARE SITTEELEMENTER

I sine studier av bruken av det offentlige rom i New York City, brukte William H. Whyte og hans forskergruppe filmkamera til å observere mennesker i byen. Målet var å forstå hvordan folk bruker det offentlige rom.

Et funn fra filmopptakene var at folk liker å sitte på offentlige steder - og langt mer fascinerende: hvis de får muligheten, vil de nesten alltid flytte på stolen før de setter seg (Berg, 2012).

Flyttbare sitteelementer gir folk muligheten til å ta eierskap til stedet og gir en følelse av tilhørighet: ”Don't forget: people truly love deciding where they want to sit. Movable chairs enlarge their choice.” (Project for public spaces, 2008 a).

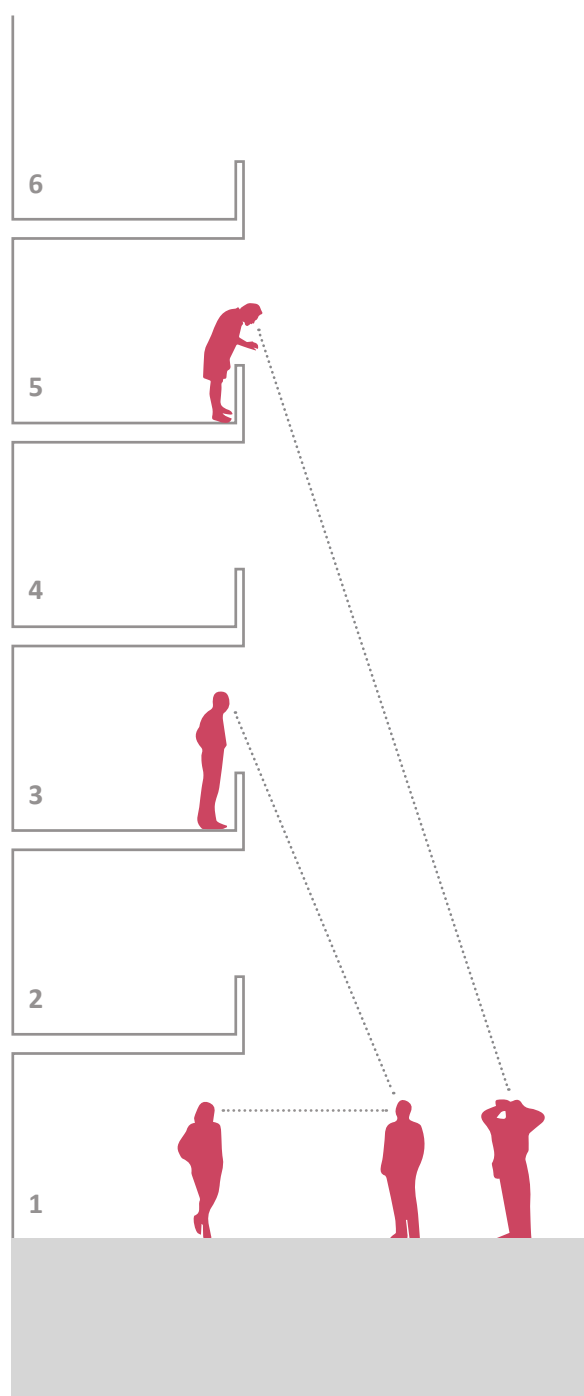
MENNESKELIG SKALA

Menensker er det Gehl kaller "gådyr" med en høyde på omkring 175 centimeter og et horisontalt synsfelt med klare avgrensninger med hensyn til hva vi kan se, hvilke avstander og innen hvilke synsvinkler. Diagrammet til høyre viser samspillet mellom mennesker på bakken og på forskjellige etasjer i et bygg. Observasjoner utført av Gehl viser at den menneskelige kontakten forsvinner allerede etter femte etasje og den menneskelige skalaen er brutt. (Gehl & Svarre, 2013)

GÅHASTIGHET

Gåhastigheten spiller en rolle for hvordan livet i byen oppleves. Når fotgjengere går i høy hastighet, forsvinner de raskt ut av synsfeltet, men når fotgjengere går langsommere, vil de også være i synsfeltet lengre. Langsommere gange vil dermed bidra til at gatene oppleves mer livlige. Det betyr at aktive fasader fungerer som virkemiddel for å skape livlige gater fordi de bidrar til at folk beveger seg langsommere. (Gehl & Svarre, 2013)

Det er også studier som viser at folk går fortere om vinteren. Derfor vil gatene oppleves mer livlige om sommeren enn om vinteren – selv i situasjoner hvor det er like mange mennesker som ferdes der uavhengig av årstid. Reelt er det ikke flere mennesker, men langsommere gange som utgjør opplevelsen av at det er livlig. (Gehl & Svarre, 2013)



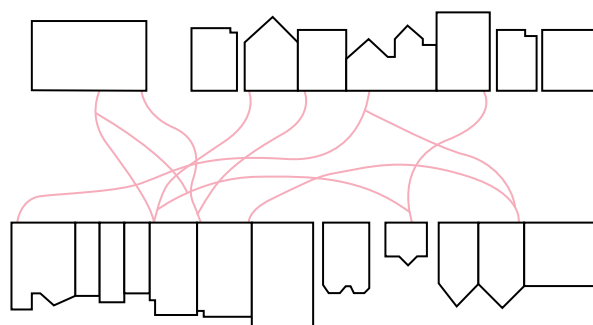
Figur 2.2.2



Figur 2.2.3: Lite trafikk - mye sosial interaksjon



Figur 2.2.4: Middels trafikk - middels sosial interaksjon



Figur 2.2.5: Mye trafikk - få sosiale relasjoner

TRAFIKK OG GATELIV

Donald Appleyard gjorde en undersøkelse i San Fransisco der han ønsket å se på trafikens innvirkning på gateliv. Han sammenliknet tre gater som var så identiske som mulig i alle dimensjoner bortsett fra en; trafikk.

På den trafikkerte gaten var tendensen at folk brukte fortauene kun som en gangvei mellom hjemmet og den endelige destinasjonen (fra A til B), mens det i gater med lite trafikk var et aktivt sosialt liv. Fortauene og hjørnebutikkene ble brukt som møtesteder og folk tok initiativ til sosial aktivitet. Det viste seg å være flere sosiale relasjoner mellom beboerne i den minst trafikkerte gaten enn i den med mest trafikk. Gaten med minst trafikk ble også sett på som en vennligere gate å bo i. (Carmona, 2010)



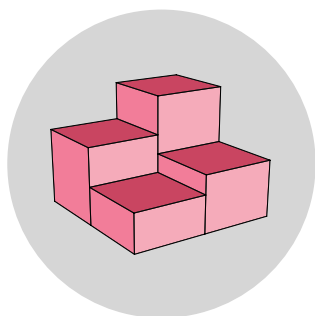
TRAFIKK OG BARNES FERDSEL

Studier gjennomført av Gehl viser at barn har forskjellige utfoldelsesmuligheter i forskjellige typer gater der forskjellene mellom trafikkerte gater og bilfrie gater er store. På fortau blir nesten alle barn leid, mens de fleste får løpe fritt rundt i gågater. (Gehl & Svarre, 2013)

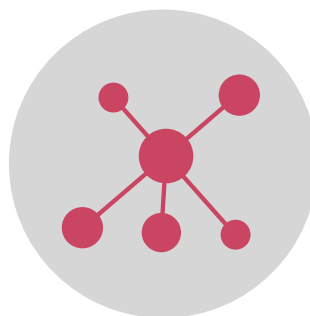
2.3

BYPLANPRINSIPPER FOR BYLIV

For å planlegge for gateliv har vi sett til fire overordnede byplanprinsipper for byliv: kompakt by, byromsnettverk, grønn mobilitet og identitet.



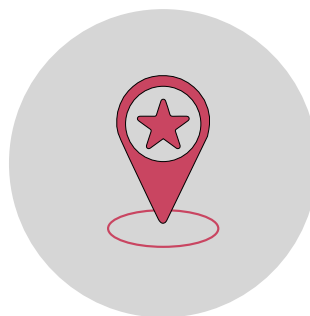
KOMPAKT BY



BYROMSNETTVERK

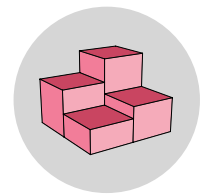


GRØNN MOBILITET



IDENTITET

Kompakt by



Det snakkes i dag om den kompakte byen, 10-minuttersbyen, nærhetsbyen eller hverdagsbyen – kjært barn har mange navn. Vi tar utgangspunkt i begrepet "den kompakte byen".

Den kompakte byen kjennetegnes av urbane byområder med tett bebyggelse og en klar grense mot omland. Målet med kompakt byutvikling er å redusere transportbehov, bevare sammenhengende grøntområder i byene og gi en levende mangfoldig by gjennom funksjonsblanding av boliger, service og næring. Den kompakte byen søker å balansere økonomisk, sosial og miljømessig utvikling for å sikre at både dagens og fremtidige generasjoners behov blir dekket (OECD 2012).

Maria Molden, byarkitekt i Bergen, mener at dersom man planlegger den kompakte by riktig, vil det fremme bylivet, folkehelse, kultur, integrering og sosial kontroll, som igjen vil sørge for flere mellommenneskelige forbindelser og «eyes on the street» som vil være kriminalitetsforebyggende (Winther, 2018).

FUNKSJONSBLANDING

Blanding av funksjoner har flere formål. Et er å redusere antall bilreiser gjennom å sikre en blanding av hverdagens aktiviteter som skoler, arbeidsplasser, butikker og fritidsaktiviteter, slik

at de ligger innenfor gangavstand fra boligen. Forskning viser at funksjonsblandede og tette bydeler/byer har en lavere andel bilreiser (Kummel, L., Ståhle, A., Hernbäck, J., 2014).

Blanding og konsentrasjon av funksjoner som hjem, arbeid og service, vil også være med på å redusere transportbehovet, som igjen vil redusere utslipp og støy, som gjør det mer attraktivt å oppholde seg i byene og bevege seg til fots. Mindre avstand mellom mennesker gir også økte muligheter for kontakt.

Et annet formål med å blande funksjoner er å skape mangfold. Jane Jacobs (1961) sier at man ved å blande funksjoner, kan tiltrekke seg mennesker med ulike grunner til å oppholde seg der og skape et mangfoldig byliv, både på dagtid og kveldstid. Dette betyr ikke en handlegate med ulike kjedebutikker. Gaten må ha stor variasjon av matbutikker, spesialbutikker, kontorer og boliger, og funksjoner som tilhører kveldsaktiviteter, som gallerier, restauranter og kultur. Funksjonsblanding legger til rette for flere tilfeldige møter og opplevelser (Kummel, L. mfl., 2014). «Tilstedeværelsen av diversitet og utveksling mellom fremmede og kjente er det som skaper den attraktive gate [...]» (Pløger, 2017)

Byromsnettverk



"Byromsnettverket" har til hensikt å bidra til økt byliv i gatene ved å etablere nye byrom og forsterke forbindelsene mellom de eksisterende og nye byrommene" (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016). Konseptet er et virkemiddel for å fremme bybruk og gjøre bysentre mer attraktive som møtested for befolkningen: Et byromsnettverk består av samhandlende byrom som tilrettelegger for aktivitet, bruk og opphold.

Byrommene kan være møteplasser du passerer på vei til eller fra noe, eller møteplasser du oppsøker for å være med kjentfolk, eller leke. Gode byromsnettverk gir varierte møteplasser for alle i befolkningen og er viktig for å tilrette for en inkluderende by med mangfold.

Et vellykket byromsnettverk er der man kan bevege fra rom til rom i byen, mellom grønne parkdrag og intime bakgårder som byr på et bredt spekter av opplevelser og inntrykk. I en rapport skrevet om Mosaikk-prosjektet i Skien står det at "nettverket av byrom er viktig for sosiale spontane møter, handel, luft, nytelse, dyrking av mat, rekreasjon, lek, kultur og byliv." (Skien kommune, 2018). Sitatet er med på å underbygge viktigheten av å planlegge for samhandlene byrom av ulik karakter.

I planleggingen av byene våre er det ofte fokus på

større plasser og parker, men det er viktig å ikke glemme de mindre møteplassene da de er like viktige for byens sosiale liv.

Gjennom å binde ulike "noder" i byen bedre sammen fremmer det også fremkommeligheten for myke trafikanter og det blir mer attraktivt å ferdes i byen. Et byromsnettverk bidrar til en kompakt og opplevelsrik bykjerne for alle.



Det hjelper ikke å forsøke med all verdens virkemidler for å fjerne bilene og få mennesker inn i bybildet – om det ikke finnes steder mennesker kan være.

(Kaupang-Marthinsen, 2019)

Grønn mobilitet



Grønn mobilitet handler om å gjøre det enklere, sunnere og mer effektivt å bevege seg rundt i byen. Gjennom planlegging for grønn mobilitet gjør man det enkelt for alle som transporterer seg gjennom byen å velge grønne transportmidler som å gå, sykle eller kollektivtransport .

OMVENDT TRAFIKKTRIANGEL

Grønn mobilitet krever at det tradisjonelle trafikkhierarkiet blir snudd på hodet. Bilen har vært hovedprioritet i planlegging siden midten av 1900-tallet, mens syklist og fotgjenger har vært laveste prioritet. I et omvendt trafikkhierarki står gangtrafikk øverst, etterfulgt av sykkel, kollektivtransport og til slutt biltrafikk (Kummel, mfl., 2014).

EN GANGVENNLIG BY

Gangvennlighet handler om at en by, et område, forbindelser eller gater er gode å gå i, og at det oppleves hyggelig og interessant å gå der (Tennøy, A., Gundersen, F., Hagen, O.H., Knapskog, M., Uteng, T.P., 2017). Gange som transportmiddel blir stadig mer aktuelt og viktig.

I 2012 utga Statens vegvesen Nasjonal gåstrategi med to hovedmål: at det skal være attraktivt å gå for alle, og at flere skal gå mer. Ved å øke andelen gående vil det føre til redusert bilbruk og derfor også reduserte trafikkmengder og utslipp, bedre folkehelse, og triveligere og mer levende byer med økt sosial interaksjon.

I TØI sin rapport "Kunnskapsgrunnlag for gåstrategier" (Hagen, O., Tennøy, A., Knapskog, M., 2019) trekkes det frem tre elementer som påvirker om et område eller en gate oppleves som gangvennlig: infrastruktur og trafikk, bymessighet

og omgivelser og opplevelser.

Infrastruktur og trafikk handler om hvorvidt det finnes ganginfrastruktur som er trygg, effektiv og komfortabel. Dette krever fortau som er brede nok til å unngå trengsel og godt driftet blant annet med tanke på brøyting og strøing. Det er også viktig med trafiksikker utforming.

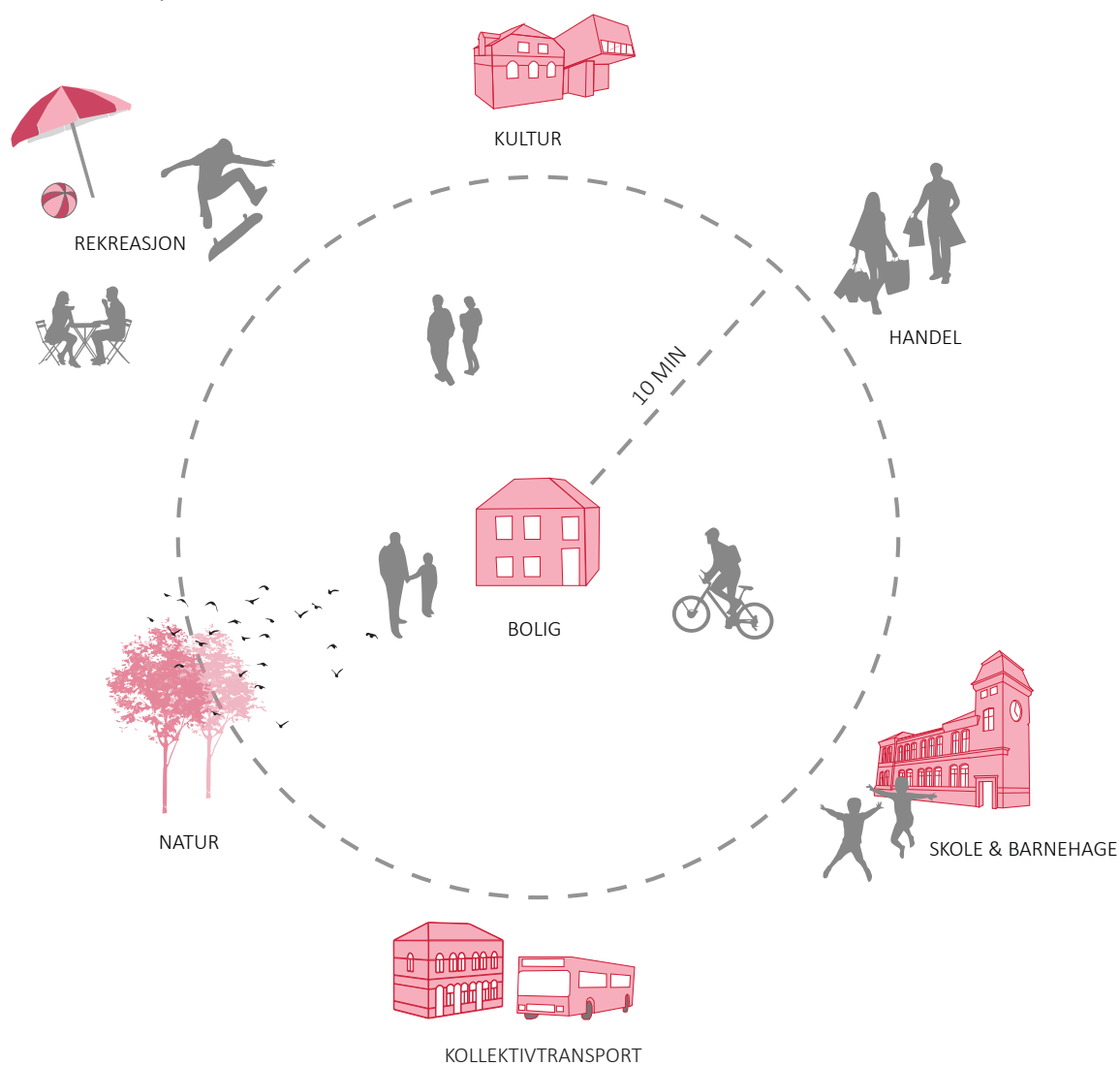
"Fortau alene vil ikke være nok for å få folk til å gå, andre fotgjengeregenskaper må også være til stede" (Ewing, 1996). Men fortauet kan dekke flere behov enn kun ferdsel for gående. Fortauet har også en viktig rolle i den sosiale konteksten, der det bidrar til trygghet, sosial kontroll og kontakt mellom dem som bor der eller besøker nabolaget (Ewing, 1996., Jacobs, 1961).

Korte avstander er viktige for at folk skal velge å gå. Ifølge forskningen synker andelen som velger å gå når avstanden blir lenger enn 500 meter (Hjorthol, R., Engebretsen, Ø., Uteng, T.P., 2014). *Bymessighet* handler om egenskaper ved de bygde omgivelsene som tetthet, og at funksjoner er lokalisert slik at det er korte avstander imellom. Bygninger organisert langs gaten, og med åpne fasader, skaper en romlig og urban opplevelse. Andre elementer som er viktig for bymessighet er trær, beplantning og gatemøbler.

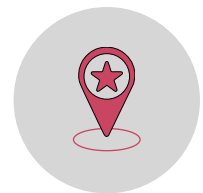
Omgivelser og opplevelser handler om at gaten eller området er aktivt, interessant, livlig, hyggelig, vakkert og trygt. For at dette skal oppnås må det være både målpunkter og positive opplevelser langs ruten. Målpunkter vil gjøre det lettere å orientere seg. Varierende omgivelser vil være med på å gjøre den opplevde avstanden kortere (Hillnhütter, 2016).

Ved å tilrettelegge for gående, og gjøre det mer attraktivt å gå, vil gangandelen øke. Flere gående bidrar til at gater og områder oppleves som mer trivelige og levende, og bidrar til økt sosial kontroll og opplevd trygghet.

Figur 2.2.1: Nærhetsbyen



Identitet



Identitet er et begrep som studeres innen mange disipliner, og kan derfor forstås fra flere perspektiver. I denne oppgaven er identitet knyttet til stedet, også kalt stedsidentitet.

STEDSIDENTITET

I NIBR sin rapport "Kulturarv og stedsidentitet" (Skogheim & Vestby 2010) presenteres det fire kategorier av elementer som på ulike måter opptrer i kombinasjon med hverandre når man skal studere stedsidentitet: (1) romlige kvaliteter, (2) særtrekk ved innbyggere, (3) sosiale forhold og relasjoner, og (4) kultur og/eller historie.

Stedsidentitet er med på å skape relasjon mellom menneske og sted, og bidrar til en følelse av tilhørighet. Følelsen av tilhørighet øker trivselen og kan igjen bidra til økt livskvalitet.

Behovet for å kjenne seg igjen, strukturere og identifisere omgivelsene er vitalt for alle mennesker, og avgjørende for trygghet og overlevelse (Solgård, 2017).

Gjennom å videreføre og styrke et steds eksisterende identiteten, både gjennom medvirkning med innbyggerne og gjennom å

spille videre på eksisterende kvaliteter vil man øke innbyggernes tilhørighet og eierskap til stedet, som igjen kan føre til økt deltakelse og engasjement i lokalmiljøet. Dette vil gi en positiv stedsidentitet som vil øke livskvaliteten og levekårene for innbyggerne, samtidig som det også tiltrekker nye innbyggere (Solgård, 2017).

GENIUS LOCI

Den norske arkitekten Christian Norberg-Schulz introduserte begrepet «Genius Loci», som betyr stedets sjel. Han mente at for at de fremtidige brukerne av et arkitektonisk verk skal kunne kjenne en slags tilhørighet, var det helt essensielt at man i planleggingsfasen forstod stedets «Genius loci» (Norberg-Schulz, 1992).

Elementer som er med å påvirke et steds identitet er blant annet menneskers bruk, oppførsel og bevegelsesmønster, men også byrommets materialitet, farger og plass i byen spiller inn i stedets karakter. Et sted med sterk karakter har en sterk sosialt integrerende virkning. Derfor er det viktig å forstå et sted gjennom stedsanalyser.

C A S E - O M R Å D E T

3



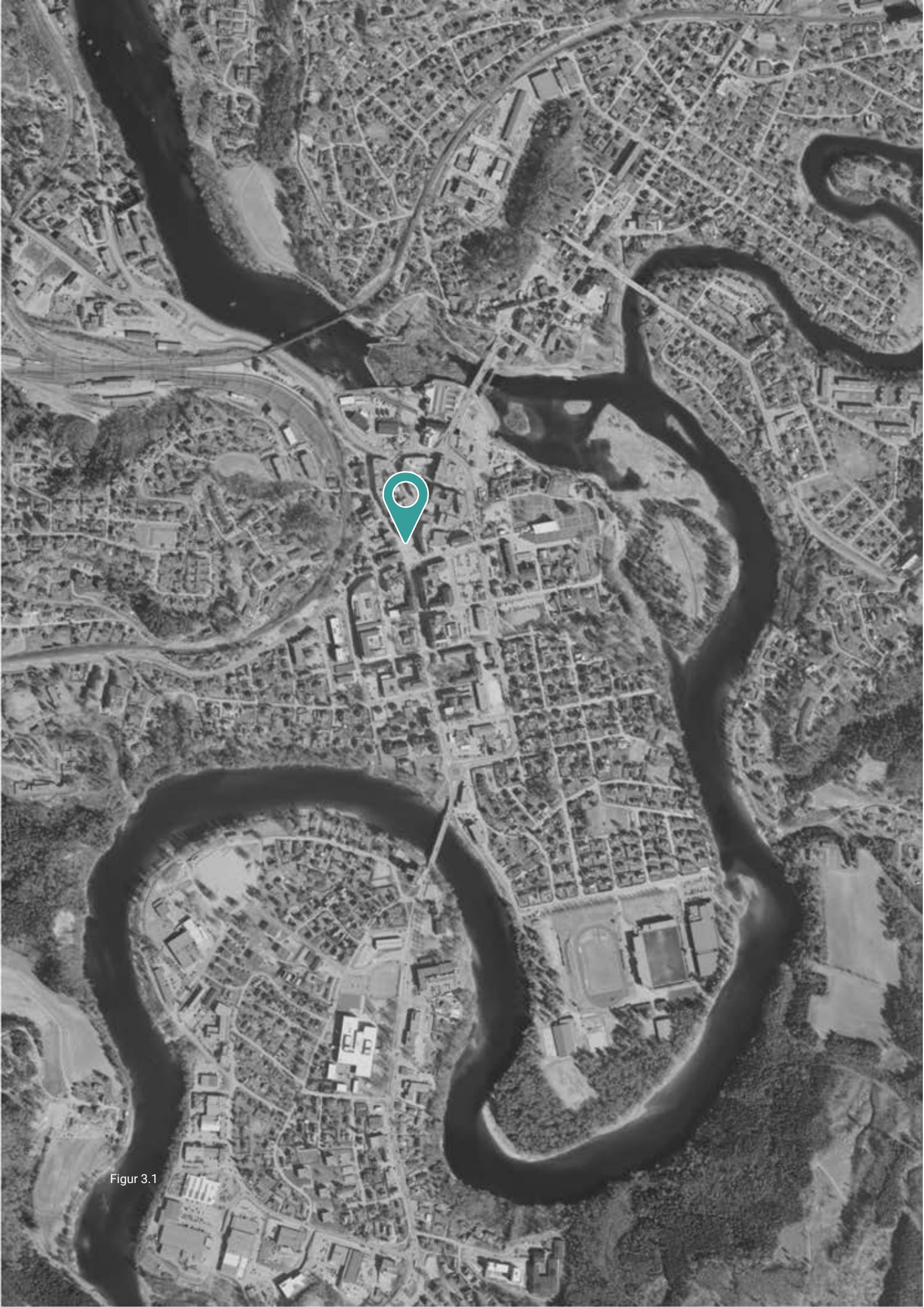
Hønefoss

Hønefoss ligger i Ringerike kommune i Buskerud fylke, cirka en times kjøretur fra Oslo. Kommunen anses å være en jordbrukskommune med store jord- og skogbruksarealer og har et innbyggertall på 30.442 (ssb, 2018a).

Hønefoss er Ringeriksregionens «hovedstad» og kategoriseres som en småby. I fylkesdelplanen for handel, service og senterstruktur (2013), defineres byen som «regionscenter» og er et

naturlig handelssentrum for befolkningen i kommunene Ringerike, Hole og Jevnaker.

Som tettsted har Hønefoss i dag 15 948 innbyggere (ssb, 2018b). Hvis man forholder seg til en avgrensning innen 15 minutters gangavstand fra sentrum, bor det omtrent 3 500 personer i bykjernen (Bane NOR & Statens Vegvesen, 2017).



Figur 3.1



EIKLI

SCHJONGSLUNDEN

STORELVA

PETERSØYA



Figur 3.2: Skråfoto over Hønefoss. Tatt fra nord mot sør. (Foto: Frode Johansen)

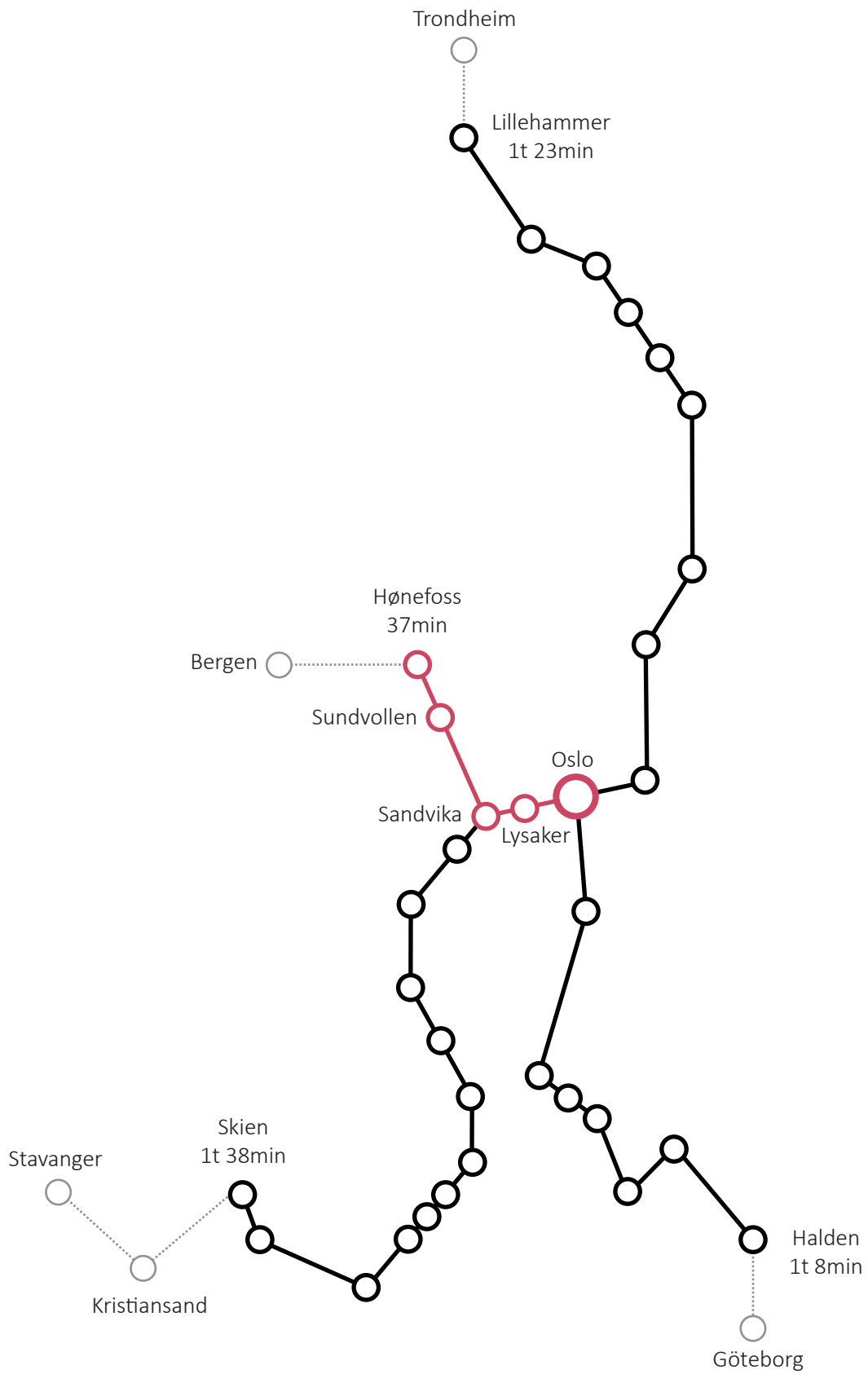


Figur 3.3: I 1867 fikk Hønefoss sin første jernbanestasjon; Randsfjordbanen

INTERCITY

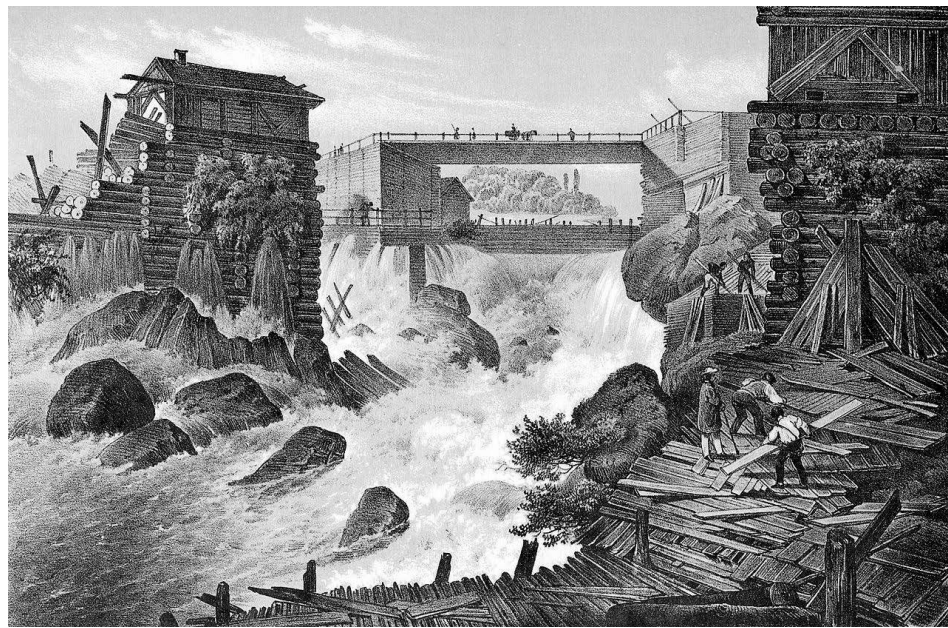
Bane NOR er i gang med å planlegge og bygge for et bedre togtilbud mellom byene på Østlandet. Tilbudet er en del av InterCity-satsningen og skal gi ny og bedre togforbindelse til Hønefoss. Ringeriksbanen som skal bygges ut innen 2030. Den nye banen vil korte ned reisetiden til Oslo og Hønefoss blir en del av den funksjonelle Osloregionen.

Ringeriksbanen sammen med planlegging av ny E16 er store samferdselsinvesteringer som gir nye framtidssikter for Hønefoss. Ringerike kommune jobber nå målrettet mot visjonen «Ringerike skal være det mest spennende vekstområdet på Østlandet». I tråd med byplanen skal Hønefoss utvikles «som et attraktivt, kompakt og bærekraftig regionsenter, med en tydelig identitet og et bredt utvalg av funksjoner» (Ringerike kommune, 2018 b).



Figur 3.4: InterCity. Tilbudet skal gi nytt og bedre togtilbud til Hønefoss (Ringeriksbanen) innen 2030.

Byens historiske utvikling



Figur 3.5: "Silkesaugen" av Christian August Lorentzen (1749-1828). Motiv: Hønefossen.

FOSSEN SKAPTE BYEN

Hønefossen la grunnlaget for etableringen av byen. Helt siden 1300-tallet er det kjent kverndrift ved fossen. Det markerer starten på utnyttelsen av de store kreftene i fossen (Sellæg, 2007). Som tettsted vokste Hønefoss antagelig frem med sagbrukene som kom på 1600-tallet (Snl, 2017).

I boken *Hus i Hønefoss* (2007) gjenforteller Jo Sellæg historien til byen: Hvordan Hønefoss vokste frem som by og byens utvikling frem til i dag. Følgende tekst tar utgangspunkt i denne boken.

BYEN

I 1852 fikk Hønefoss bystatus. Den nye byen manglet på denne tiden det meste av offentlige institusjoner og måtte bygge opp rådhus, kirke, skole og fengsel. Byen måtte få en reguleringsplan, og torg og gater skulle

opparbeides. På denne tiden var Nordsiden tettstet bebygd og den største bydelen. Likevel var det Sørsiden som fikk stå i sentrum av byutviklingen.

En regelmessig og ordnet byplan hadde lenge vært idealet for byplanleggingen, og Hønefoss sin første reguleringsplan ble tegnet som et rutenett med gater og kvartaler. Den nye reguleringsplanen ble vedtatt i 1856 og viste en moderne bystruktur med sammenhengende forretningsgårder bygget i gatelinjen. Gatene fikk en raus bredde på 12,5 meter av hensyn til brannspredning.

I 1867 fikk Hønefoss sin første jernbane; Randsfjordbanen som knyttet byen til Drammen og ble viktig for både handelsnæringen og industrien.



Figur 3.6: Reguleringsplanen fra 1856 med tydelig gatestruktur. På denne tiden var Sørsiden lite utbygd og Hønefossen hadde mange utløp som dannede flere små øyer.



<< I 1909 ble Hønefoss Brug modernisert med nye fasader med karakteristisk barokkpregede jugengavler

INDUSTRIBYEN

I 1881 ble det etablert et tresliperi ved fossen. Hønefoss Brug skapte nye arbeidsplasser og bidro til at byen utviklet seg videre.

Hønefoss Brug begynte å produsere elektrisk kraft fra eget kraftverk som ga lys i industrilokalene, og i 1896 fikk Hønefoss elektrisk gatebelysning - bare tre år etter det kom gatebelysning i Oslo. Man begynte nå å se at kreftene i fossen kunne utnyttes bedre som elektrisk kraft enn til å drive slipesteiner. Den første kraftstasjonen stod klar i 1922.

Med en økonomisk oppblomstring mot slutten av 1800-tallet, ble samferdsel en viktig satsning for kommunen med opprustning av veinettet, nye broer og åpningen av Bergensbanen i 1909.

DEN FUNKSJONELLE BYEN

I 1937 fikk byplanleggeren Sverre Pedersen i oppdrag å lage en ny arealplan for Hønefoss. På denne tiden hadde det kommet nye og moderne prinsipper for byplanleggingen som et motsvar på 1600-tallets skjematiske rutenett. Inspirasjonen

kom fra den engelske hagebybevegelsen med steds- og terrengtilpassede byplaner som planleggingsprinsipp.

Beboernes levestandard ble prioritert, og enkel tilgang på offentlige grøntområder ble ansett som avgjørende for gode levekår. Hønefoss fikk dermed nye parker i tillegg til friarealer på St. Hanshaugen og Petersøya. I sentrum planla Pedersen lukkede kvartaler med forretningsgårder i to til tre etasjer. Boligområdene fikk småhusbebyggelse med private hager.

BILBYEN

Utover i 1950-årene fikk bilen en større plass i bybilde. Privatbilismen økte kraftig i 1960-årene da bilen gikk fra å være vanskelig tilgjengelig og dyr til å bli "allemannseie". Bilen har siden vært premissgiver for planleggingen av Hønefoss by.



Figur 3.7

1940

(Annen verdenskrig 1940-45)
Kvernbergsundbru i 1941/42.

1960

Økende biltrafikk gjennom sentrum.
Søndre Torg har blitt etablert som rundkjøring
som en av landets første.

1950

Boligbygging etter krigen.
Ny Hønefoss bru for buss og biltrafikk i 1952.



Figur 3.8

1970

1979 Søndre torg stengt for trafikk,
Kongens gate som ny
hovedgjennomfartsåre.

1980

Etablering av gågater rundt
Søndre torg i 1988.

1990

Nedleggelse av industri..

2000

Planlegging av store infrastrukturer:
Ringeriksbanen og E16.

Hønefoss i bilder

DETTE ER VI STOLTE AV I HØNEFOSS

- o Fossen og elva
- o En sterk industritradisjon
- o Et levende og mangfoldig kulturliv
- o Et historisk by- og handelssentrum
- o Verneverdige bygningsmiljøer

(Ringerike kommune, 2018 c)



1. Den gamle jernbanebrua

2. Grafittkunst under Hønefoss bru

3. "Oppgangssaga" i Hønefossen



4 Gledeshuset

5 Utsikt fra Hønefoss barneskole

6 Hønene ved Brutorget

7 Søndre torg

Utførte mulighetsstudier

I forbindelse med utbyggingen av Ringeriksbanen og den forventede befolkningsveksten er det gjennomført tre parallelloppdrag på oppdrag for Ringerike kommune i samråd med Norske arkitekters landsforbund (NAL). Tre arkitektgrupper ble bedt om å tegne hvert sitt fremtidsbilde av Hønefoss, med noe ulike innfallsvinkler.



Figur 3.9

”HØNEFOSS - SAMMEN OM ET BYLØFT”

DRMA, Rambøll og Everyday

Dette mulighetsstudiet har et spesielt fokus på elven, byliv og byfunksjoner, med en visjon om å skape en ”hverdagsby i elitedivisjon”. De har tre strategier for byløftet: Å *iscenesette* elven og byens kvaliteter for å gjøre dem tydeligere i hverdagen, å skape attraktive *forbindelser* mellom områder og sette inn små hendelser som gjør turene interessante, og til slutt å *fortette* for å knytte sammen områder med historiske kvaliteter og skape en mer helhetlig og attraktiv by.



Figur 3.10

”HØNEFOSSRINGENE”

Dyrvik arkitekter, JAJA architects og Hjellnes consult

I dette mulighetsstudiet har de sett spesielt på bystruktur, fortettingspotensialet og bevaring. Visjonen er å forene by og natur i et samlet nettverk som knytter byens infrastruktur- og landskapskvaliteter sammen og danner ”Hønefossringene”. De vil fortette og utvikle ved det de mener er sentrums tyngdepunkter: Jernbanetorget, Nordre torv og Søndre torv, som sammen danner et triangel- med fossen som senterpunkt.



Figur 3.11

"NESTE STOPP HØNEFOSS"

Asplan Viak

Asplan Viak har hatt et særlig fokus på grønn mobilitet og kollektivknutepunkt. De har vurdert ulike plasseringer av jernbanestasjonen, og kommet med et endelig forslag hvor plattformene skyves mot øst i forhold til dagens plassering. Dermed får stasjonen en inngang og et torv som vender mot sentrum. Bussterminalen samlokaliseres med den nye stasjonen

De har i tillegg sett nøye på mulighetene for å løse transportutfordringene med dagens gater, med hovedvekt på kvalitet for de gående og syklende.

Kommunal byutviklingsstrategi

Politikere har bestemt at kommunen skal legge til rette for opptil 10.000 nye innbyggere frem mot åpningen av Ringeriksbanen. Kommunen ønsker å tilrettelegge for at 70 prosent av utviklingen skal skje i tettstedet Hønefoss, og 30 prosent i områdene rundt (Ringerike kommune, 2018 c).

På bakgrunn av den store utviklingen som skjer i forbindelse med den nye Ringeriksbanen og E16 er det utarbeidet en egen byutviklingsstrategi. Byutviklingsstrategien skal være retningsgivende for kommende planer i Hønefoss og inneholder forslag og overordnede føringer for byen (Ringerike kommune, 2018 b). Dokumentet skal vise hvordan byen kan møte en fremtidig byvekst.

Byutviklingsstrategien er utarbeidet i fellesskap med innbyggerne og omfatter fire temaer med følgende overordnede målsetninger:

Kollektivknutepunktet Hønefoss

Lokalisering av blant annet bussterminal, drosjesentral, sykkelparkering- og tilknytning til jernbanestasjonen.

Byutvikling og fortetting

Styrke sentrum gjennom fortetting av boliger og arbeidsplasser.

Mobilitet

Snu utviklingen og tilrettelegge for gange og sykkel.

Offentlige rom, parker og blågrønne strukturer

Knytte sammen eksisterende, og sikre nye når byen fortettes.

HVOR SKAL HØNEFOSS VÆRE I 2040?

I byplansstrategien er det formulert ytterligere målsetninger under hver av de fire temaene med overskriften "Hvor skal vi være i 2040?".

Vi har valgt å koble målsetningene opp mot våre egendefinerte byplanprinsipper for byliv - presentert i teoridelen (kapittel 2). Dette for å tydeliggjøre likhetstrekkene mellom våre fire byplanprinsipper og kommunens egne målsetninger. Under har vi trukket frem de fire målsetningene vi mener er spesielt viktige å ta med seg videre.

Kompakt by

«Hønefoss har alle funksjoner innbyggerne trenger innenfor gang- og sykkelavstand i sentrum, det vil si bolig, jobb, skole, barnehage og handel.»

Grønn mobilitet

«Det er trygt å gå og sykle i byen og i sentrum er hastigheten tilpasset gående.»

Byromsnettverk

«Sammenhengen i byen er styrket og det er skapt et nettverk av allment tilgjengelige byrom.»

Byromskvalitet

«Byen har bygd videre på kvartalsstrukturen, henvender seg til alle, og har et aktivt gateliv og uformelle møteplasser.»



Skilt til orientering i Fossveien, Hønefoss. Korte avstander til viktige målpunkter i byen.

Planområdet

Figur 3.12 viser kommunens offisielle sentrumsavgrensning (B) sammen med avgrensningene vi forholder oss til videre i oppgaven.

Analyseområdet (A) viser et større utsnitt av byen og er området vi forholder oss til når vi analyserer case-området. Målestokken er 1:8000 i A4.

Hovedfokuset vårt ligger i planområdet (C) som viser hvordan vi avgrensner oss i den overordnede prosjekteringen. Målestokken er 1:4000 i A4 .

Endelig avgrensning for gateutforming presenterer vi senere i oppgaven.

Alle kartgrunnlag er vendt mot nord.



A

B

C

A ANALYSEOMRÅDET
B SENTRUM
C PLANOMRÅDET

Figur 3.12

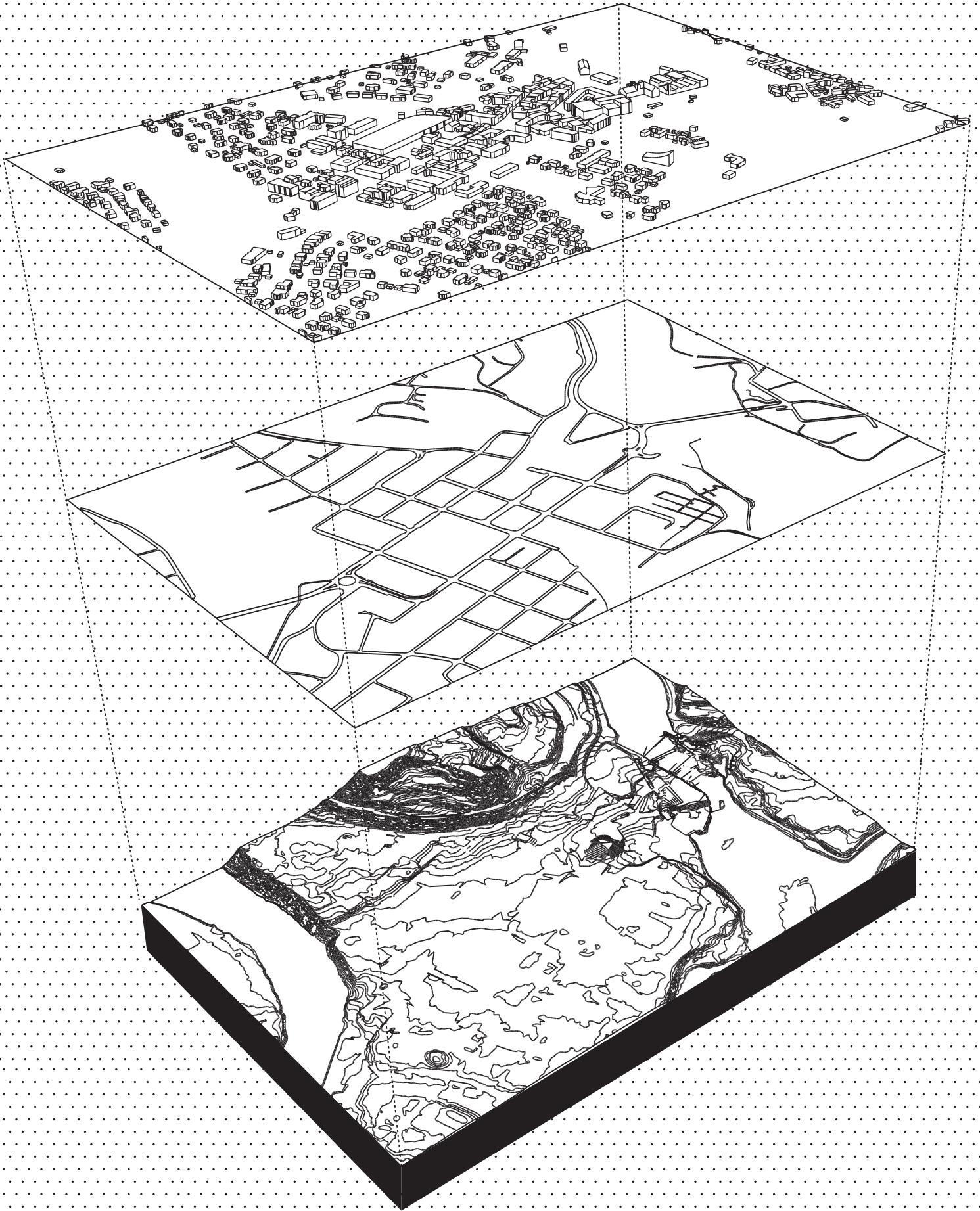
A n a l y s e r

4

4.1 FYSISKE OG FUNKSJONELLE FORUTSETNINGER

4.2 SOSIOKULTURELLE FORUTSETNINGER

4.3 S.W.O.T.- ANALYSE



4.1

FYSISKE OG FUNKSJONELLE FORUTSETNINGER

<< Illustrasjonen viser rekkefølgen de fysiske og funksjonelle forutsetningene presenteres i: (1) landskapet, (2) infrastruktur og (3) bebyggelse og byrom.

Landskapet

**Og Storelva syng i foss og i høl:
Vil du så vinn du, kraft har du sjøl.
Spreng alle stengsler som basta og batt!
Storelva vakna i natt.**

Elling M. Solheim (1905-1971), lokal dikter

Bynavnet "Hønefoss" stammer fra den kraftfulle Hønefossen som ligger midt i sentrum og slipper store vannmasser fra elven Begna. Etter et fall på 20 meter renner Begna sammen med Randselva og danner Storelva som omkranser og avgrenser sentrum.

Som høydelagskartet viser er landskapet rundt Hønefoss småkupert, og de trebevokste "haugene" er karakteristiske for byen. Selve sentrum ligger på en flate. Landskapet er blitt til ved at Storelva har gravd i terrenget med sitt meanderende elveløp (Sellæg, 2007).

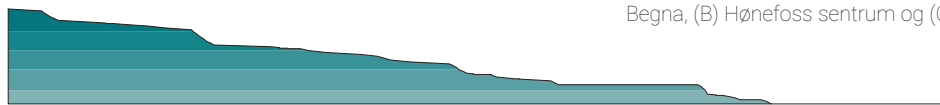
I dag oppleves elven som en barriere og er med på å fragmentere sentrumsområdet med få fysiske krysningsmuligheter. Kommunen jobber nå med å planlegge og etablere flere gangbroer på tvers av Storelva.

Petersøya og Schjongslunden ligger lavt i terrenget, og kan under vårflommen havne delvis under vann.

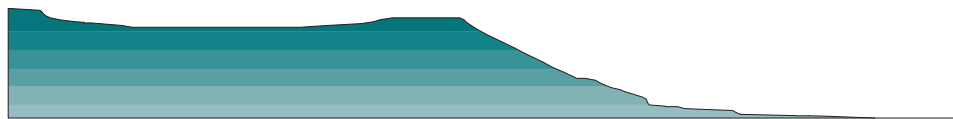
LOKALKLIMA

Hønefoss befinner seg i herdighetszone 4 og 5 og har innlandsklima med kalde vintre og varme somre. Forskjellene i dag- og nattemperaturer er store i sommerhalvåret. På vinteren kommer vinden hovedsakelig fra nordvest, mens sommervinden kommer fra sør (Asplan Viak, 2016).

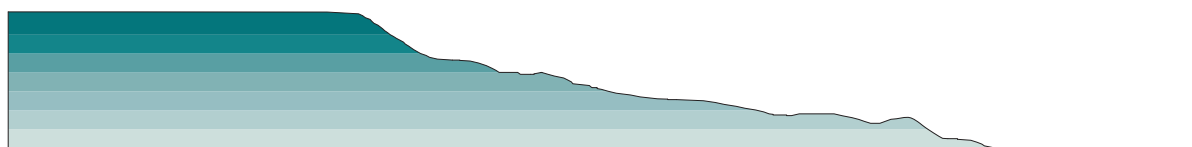
Snittene viser terrenget fra boligområdet Høyby og ned til (A) Begna, (B) Hønefoss sentrum og (C) Storelva.



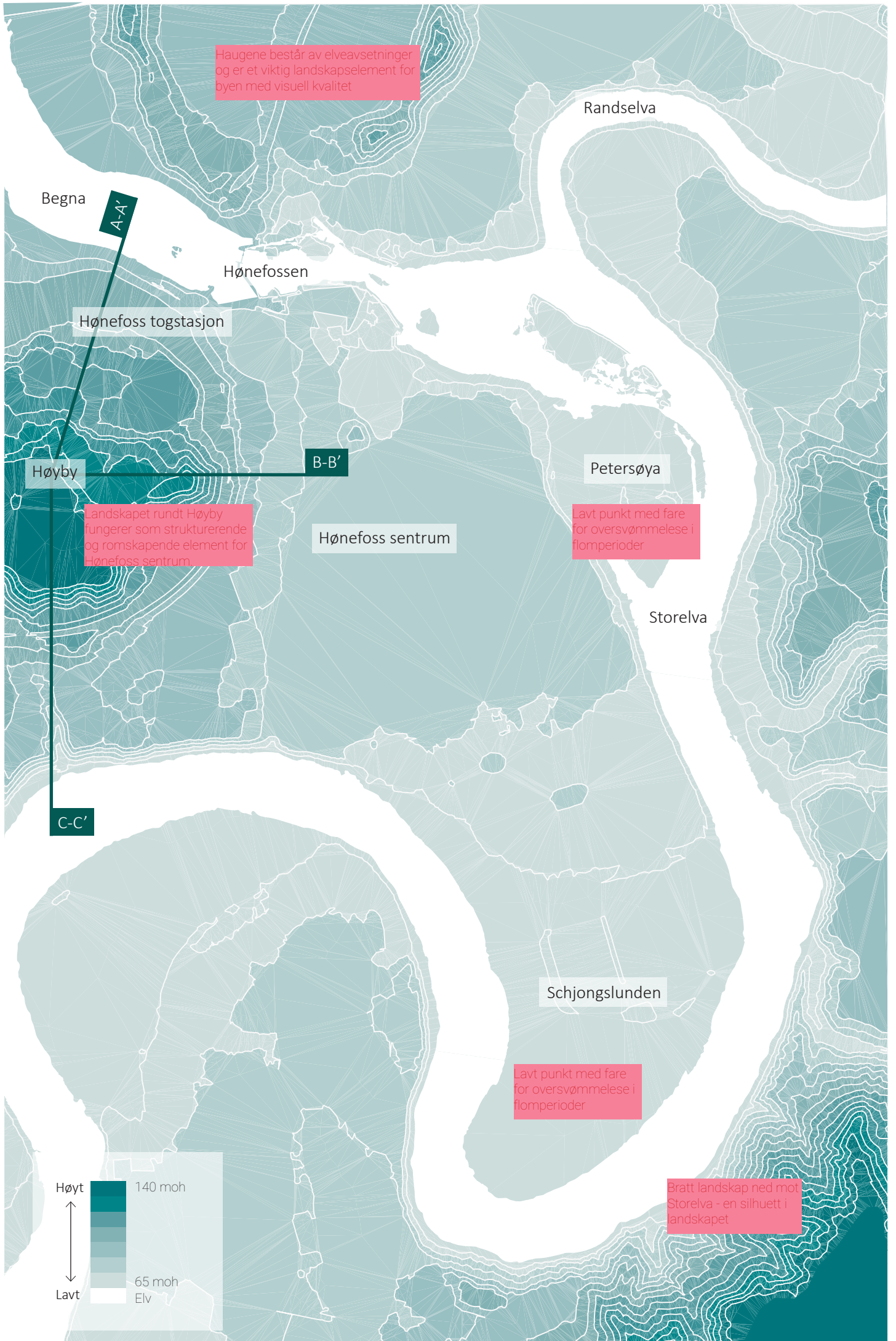
A-A'



B-B'



C-C'



Haugene består av elveavsetninger og er et viktig landskapselement for byen med visuell kvalitet

Randselva

Begna

A-A'

Hønefossen

Hønefoss togstasjon

B-B'

Høyby

Landskapet rundt Høyby fungerer som strukturerende og romskapende element for Hønefoss sentrum.

Hønefoss sentrum

Petersøya

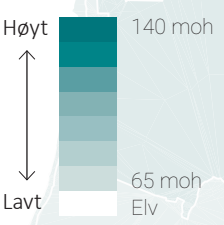
Lavt punkt med fare for oversvømmelse i flomperioder

Storelva

C-C'

Schjongslunden

Lavt punkt med fare for oversvømmelse i flomperioder



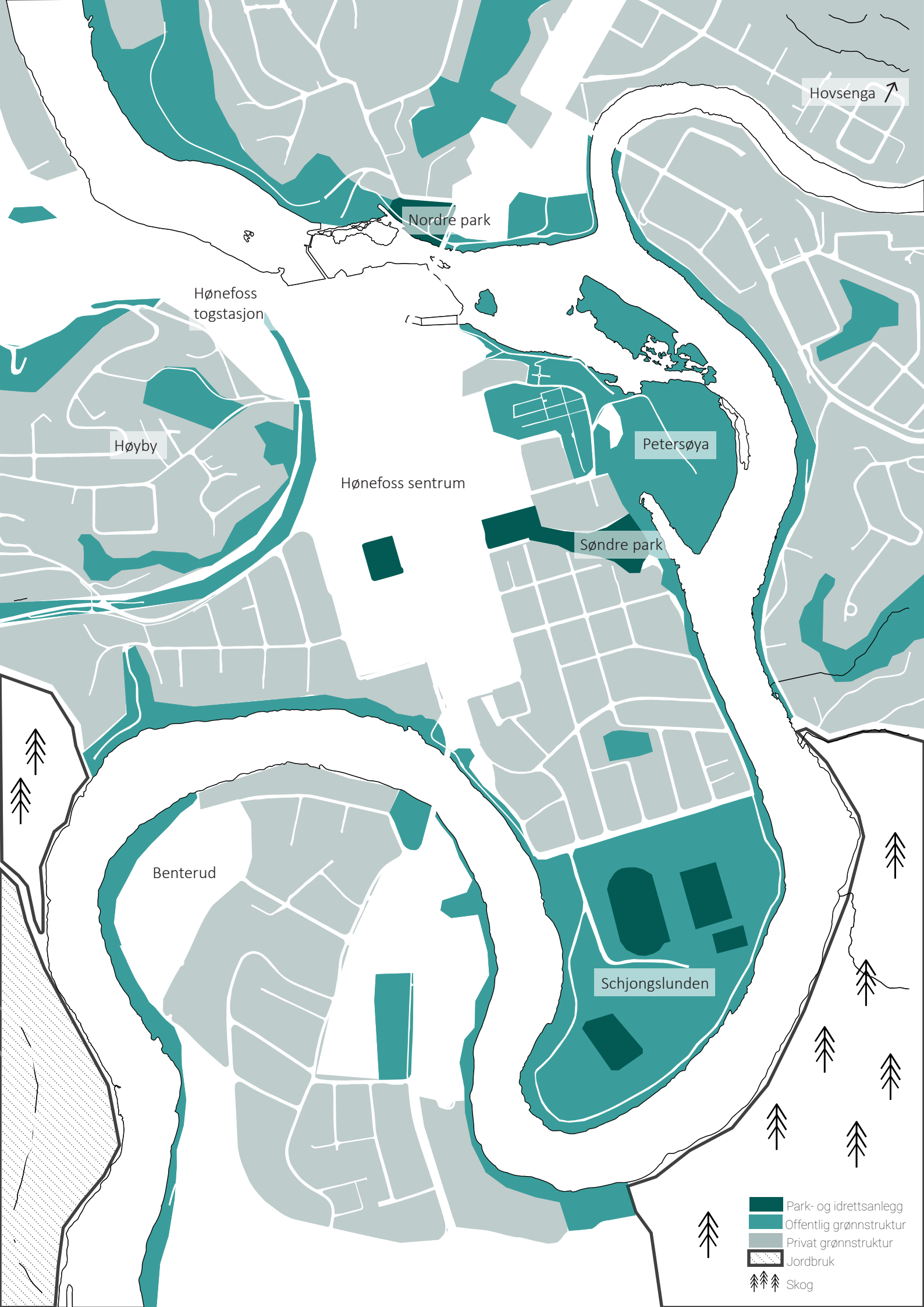
Bratt landskap ned mot Storelva - en silhuett i landskapet



1 Stien rundt Petersøya er en del av Elvelangs
2 Hønefossen ligger tørr store deler av året, men er likevel et flott skue med det dramatiske
landskapet. Skulpturen "Oppgangssaga" er gjort av skulptøren Knut Steen.
3 Utsikt mot Storelva fra Glatved brygge



Figur 4.1.1: Hønefossen med høy vannføring.



Hovsenga ↗

Nordre park

Hønefoss
togstasjon

Høyby

Hønefoss sentrum

Petersøya

Søndre park

Benterud

Schjongslunden

-  Park- og idrettsanlegg
-  Offentlig grønstruktur
-  Privat grønstruktur
-  Jordbruk
-  Skog

Grønnstruktur

Befolkningen i Hønefoss har kort vei til naturen. Likevel oppleves byen som grå. For selv om byen er omkranset av skogkledde åser, elv og villabebyggelse, er hoveddelen av sentrum asfaltert og avsatt til parkering. Grønnstrukturen i sentrum er fragmentert og lite sammenhengende. Mange av de grønne perlene ligger bortgjemt og er kanskje også litt bortglemt.

SKOG & JORDBRUK

De urbane strukturene i sentrum omkranses av viktige og produktive jordbruksarealer og skogkledde åser. Områdene rundt Hønefoss har gode forhold til dyrking og er blant de beste i landet.

OFFENTLIG GRØNNSTRUKTUR

Langs Storelva er det etablert en tursti som heter Elvelangs. Turstien er en 7,5 km lang merket sti som går fra Benterud i syd til Hovsenga i nord langs Storelva og Randselva i Hønefoss.

Stien varierer mellom grønne rekreasjonsområder, små gater og bynære fritidsområder som Petersøya og Schjongslunden. Petersøya ligger øst for sentrum, og er en halvøy i Storelva som brukes som rekreasjonsområde. Når elven flommer kan imidlertid halvøya bli isolert som en egen øy. Sør for Petersøya ligger Schjongslunden, et

friluftsområde hvor det også er en sandstrand med muligheter for å bade.

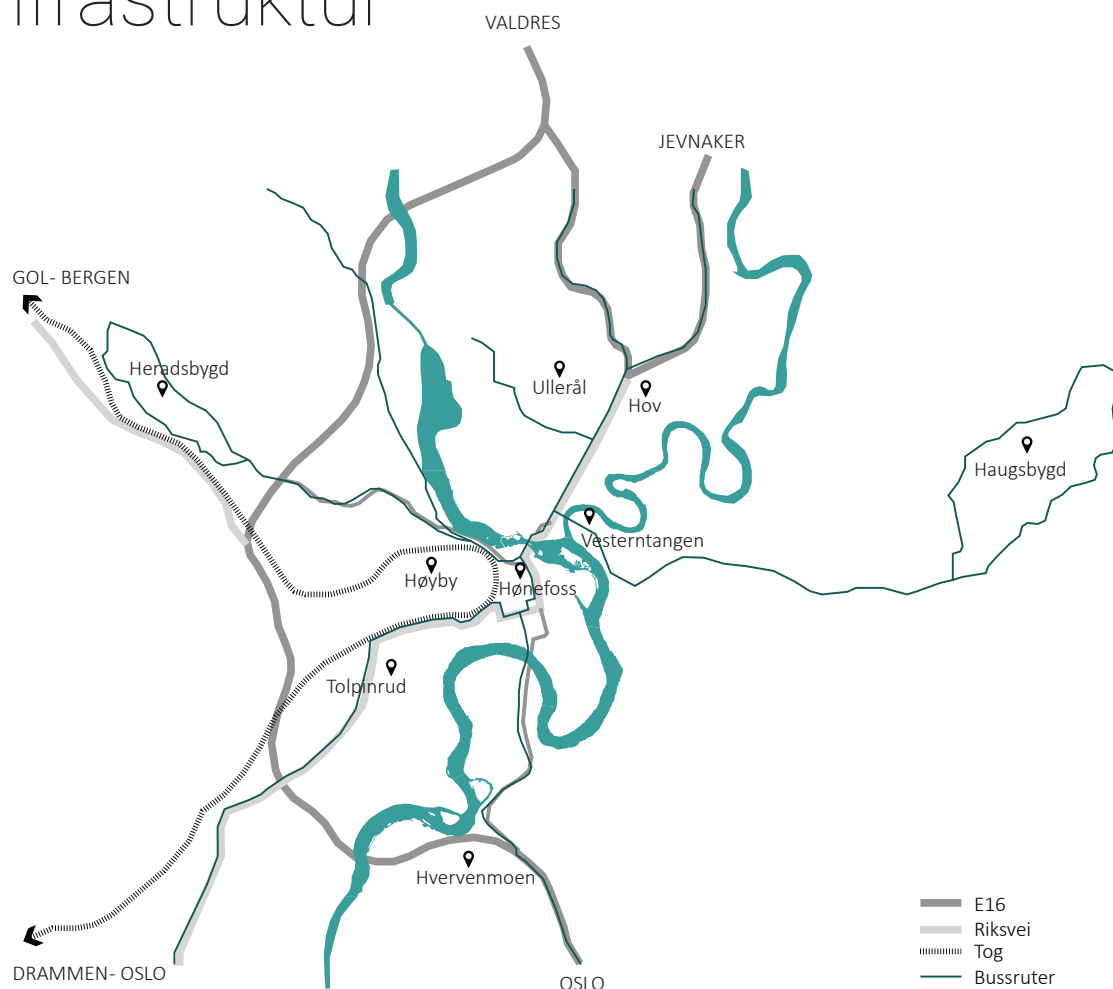
IDRETTS- OG PARKANLEGG

Sentrum har tre parker: Søndre park, Nordre park og Fængselsparken. Nordre park er en historisk park på nordsiden av sentrum, som vender seg mot fossen. Søndre park ligger øst for Kongens gate og strekker seg ut mot Petersøya. Fængselsparken er en viktig grønn lunge i sentrum. På Schjongstangen sør for sentrum ligger Schjongslunden, som i tillegg til å være et friluftsområde har et idrettsanlegg og en fotballstadion.

PRIVATE HAGER

Store områder innenfor sentrumsavgrensningen består av villabebyggelse, med tilhørende hager. Disse er med på å gi områdene i ytterkant av sentrum et grønt preg. Selve sentrumskjernen oppleves likevel som grå, på grunn av de store asfalterte arealene, og trafikerte veier som skiller det urbane sentrum fra villabebyggelsen rundt.

Infrastruktur



SAMFERDSEL

Hønefoss er et kommunikasjonsknutepunkt. Her møtes to av trafikkoridorene mellom øst- og vestlandet: Europavei 16 (Sandvika–Valdres–Sogn–Bergen) og riksvei 7 (Hønefoss–Hallingdal–Bergen). Spesielt E16 som er hovedferdelsåren mellom Oslo og Geilo/Valdres/Hemsedal, fører til mye trafikk i helger og ferier. Hønefoss' sentrale beliggenhet i forhold til Osloregionen og Drammen medfører også at en del pendler ut av byen med bil.

KOLLEKTIVTRAFIKK

Hønefoss har en jernbanestasjon som ligger i utkanten av sentrum i nordvest. Her stopper Bergensbanen og går videre over Drammen til Oslo. Reisetiden er omtrent 30 minutter lenger enn med bil. Med de fremtidige planene for en interCity-bane vil togtilbudet styrkes betraktelig, og reisetiden til Oslo vil mer enn halveres.

Bussnettverket består av både lokalbusser som knytter de mindre tettstedene sammen,



Den gamle jernbanebroen. Brukes i dag til godstrafikk.

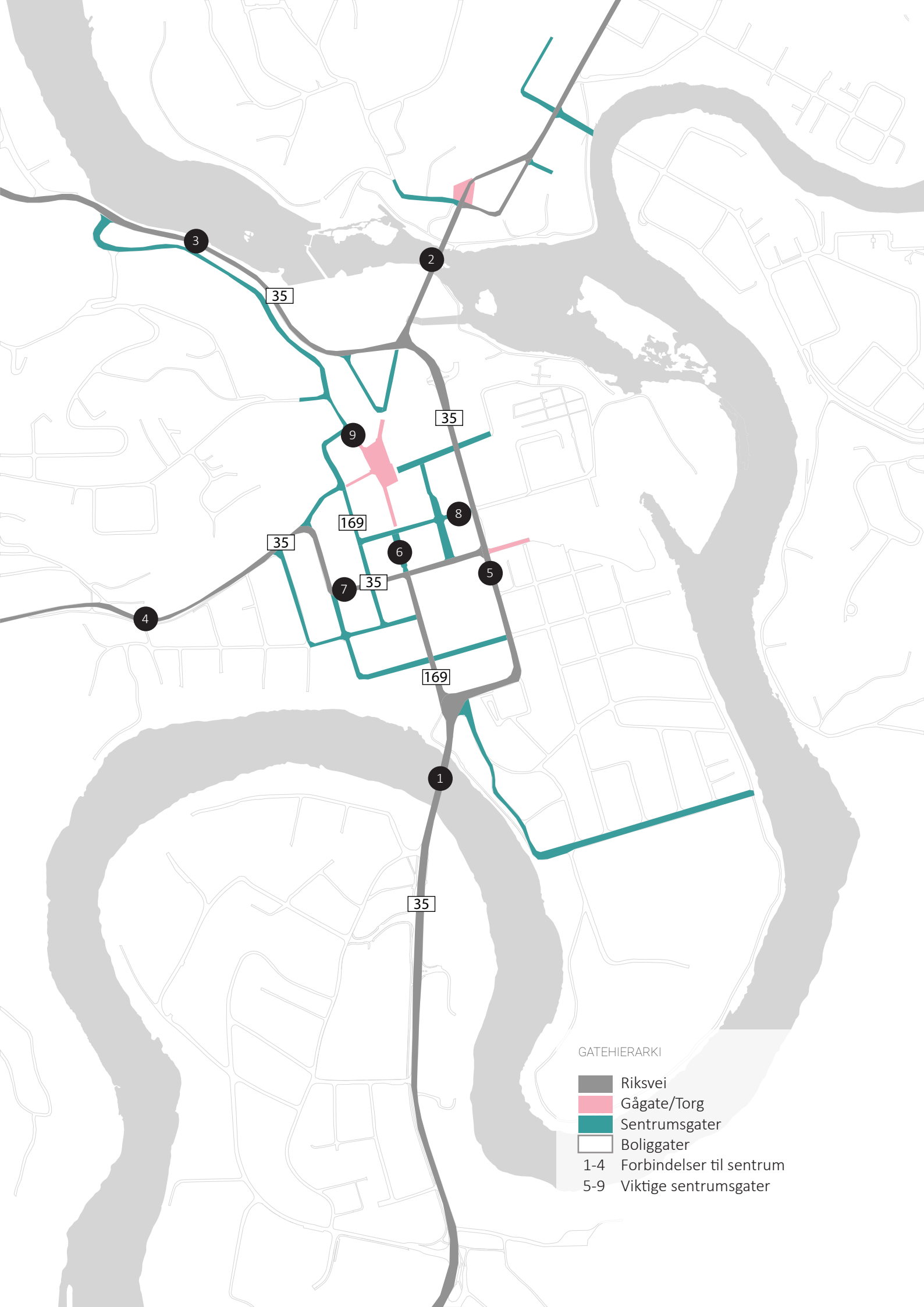


Hønefoss jernbanestasjon





og regionale bussruter, som blant annet sikrer bussforbindelser til Oslo, Drammen og Valdres. Ringerike er en stor kommune med en relativt spredt befolkning, som gjør det vanskelig å opprettholde et godt kollektivtilbud. Den dårlige utnyttelsesgraden på bebyggelsen i sentrum gjør at det er et dårlig markedsgrunnlag for kollektivtransport, og kollektivtilbudet i dag er derfor begrenset. Det er sjeldne avganger, og spesielt i sentrum er det behov for et mer

finmasket nett av bussruter. Med den forventede befolkningsveksten bør det satses på kollektivt fremfor bil, gjennom å sikre hyppigere avganger og kortere avstand mellom holdeplassene. Bussentralen ligger i sentrum, ca. 500 meter fra dagens jernbanestasjon. Den bør samlokaliseres med den nye togstasjonen.





GATEHIERARKI

-  Riksvei
 -  Gågate/Torg
 -  Sentrumsgater
 -  Boliggater
- 1-4 Forbindelser til sentrum
5-9 Viktige sentrumsgater

Forbindelser til sentrum

Riksvei 35 ankommer byen både fra sør og fra vest, og går gjennom byen til den deler seg i to ved krysset Kongens gate/ Hønefoss bru/ Arnemannsveien, og fortsetter ut av byen i nordvest- og nordøst-retning. På grunn av byens utvikling og plassering mellom elver og jernbanelinjer er det få alternative ruter gjennom byen.

1

KVERNBERGSUND BRU

Broen er byens adkomst fra sør, og forbinder Eikliområdet med sentrum. Broen krysser Storelva og er hovedsakelig tilrettelagt bilen.



2

HØNEFOSS BRU

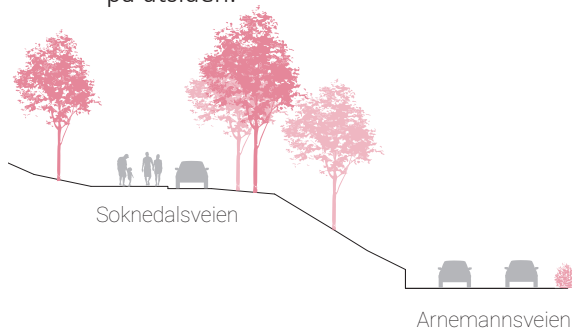
Broen er byens adkomst fra nord, og hovedforbindelsen mellom nordsiden og sørsiden av byen. Hønefoss bru krysser over Hønefossen og er bredere enn Kvernbergsund bru. Likevel preges broen av kryssende biltrafikk.



3

ARNEMANNSVEIEN & SOKNEDALSVEIEN

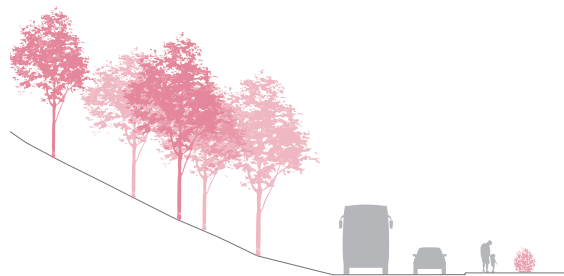
Arnemannsveien er en kort veistrekning som starter ved krysset Hønefoss bru/ Kongens gate og strekker seg vestover til den løper sammen med Soknedalsveien like nord for Hønefoss stasjon. Veien utgjør et tydelig avgrensning på dagens handelssentrum der Øya-området faller på utsiden.



4

ASKVEIEN

Askveien er byens hoved inn- og utfartsåre fra vest.



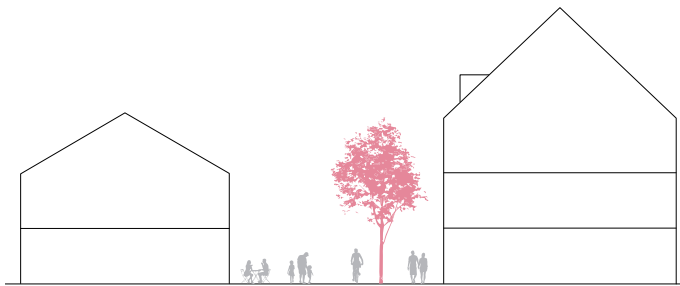
Viktige sentrumsgater



5 KONGENS GATE

Kongens gate er byens hovedtransportåre. Gaten strekker seg fra Kvernbergsund bru i sør til Hønefoss bru i nord. I dag oppleves gaten som en barriere mellom den urbane sentrumsstrukturen i vest og villabebyggelsen i øst. Fortauene er smale, og i stedvis dårlig stand. Alle gatekryss er lysregulerte.

Totalt oppleves Kongens gate som en lite attraktiv gate for fotgjengere og syklister. På grunn av gatens sentrale plassering i sentrum, er det likevel en viktig gate med stort potensiale.



6 STORGATA

Gaten er byens lengste handlegate og en viktig akse i bystrukturen som leder til byens midtpunkt; Søndre torg. Gaten preges av bygårder med forretninger i første etasje og kontorlokaler i øvre etasjer. Første delen av gaten har to kjørefelt og gateparkering på begge sider. Den siste strekningen mellom Kong Rings gate og Søndre torg er bilfri.



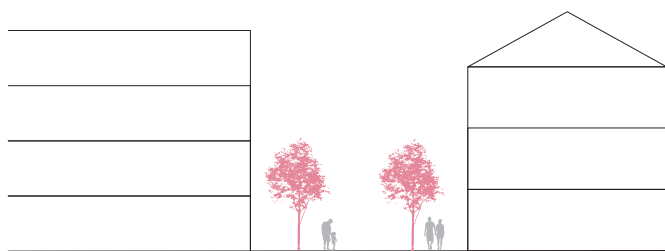
7 STANGS GATE

Stangs gate er en viktig øst-vest forbindelse gjennom sentrum. Gaten forbinder Kuben kjøpesenter, fengselet, Ringerike vgs, Søndre Park, og villabebyggelsen. Gatesnittet er tydelig definert med en god skala. Likevel gjør smale fortau i dårlig forfatning og få aktive fasader at gaten oppleves mindre attraktiv.



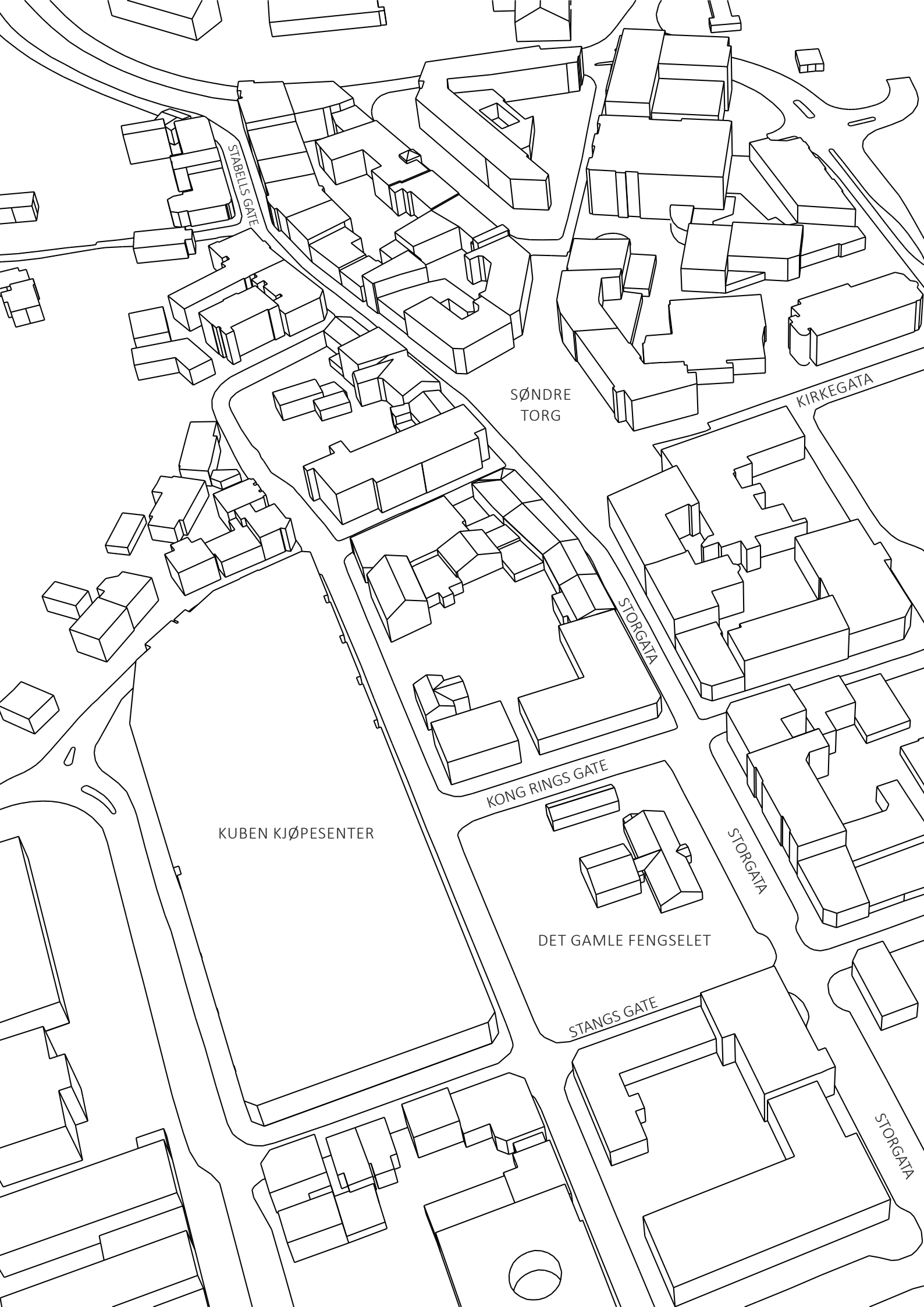
8 KONG RINGS GATE

Gaten starter i øst ved Storelva, og passerer blant annet Livbanen og det gamle fengselet, før den ender ved inngangen til Hønefoss' kjøpesenter "Kuben". Gaten forbinder sentrum med boligområdene øst for Kongens gate, og er en viktig siktakse fra byen til Petersøya og Storelva.



9 STABELLS GATE

Stabells gate er en del av det eldste veisystemet gjennom Hønefoss, og var hovedgaten for det første bebygde området på sørsiden fra midten av 1700-tallet (Berg, S., Borge, M. & Leden, S., 2018). Det ligger flere viktige historiske bygg i gaten, blant annet Grand Hotell. Stabells gate går nordover fra Søndre torg, og følger terrenget med et karakteristisk buet forløp mot togstasjonen. Den søndre delen av gaten er bilfri, mens det er noe trafikk fra der gaten møter Flattums gate.



STABELLS GATE

SØNDRE
TORG

KIRKEGATA

STORGATA

KONG RINGS GATE

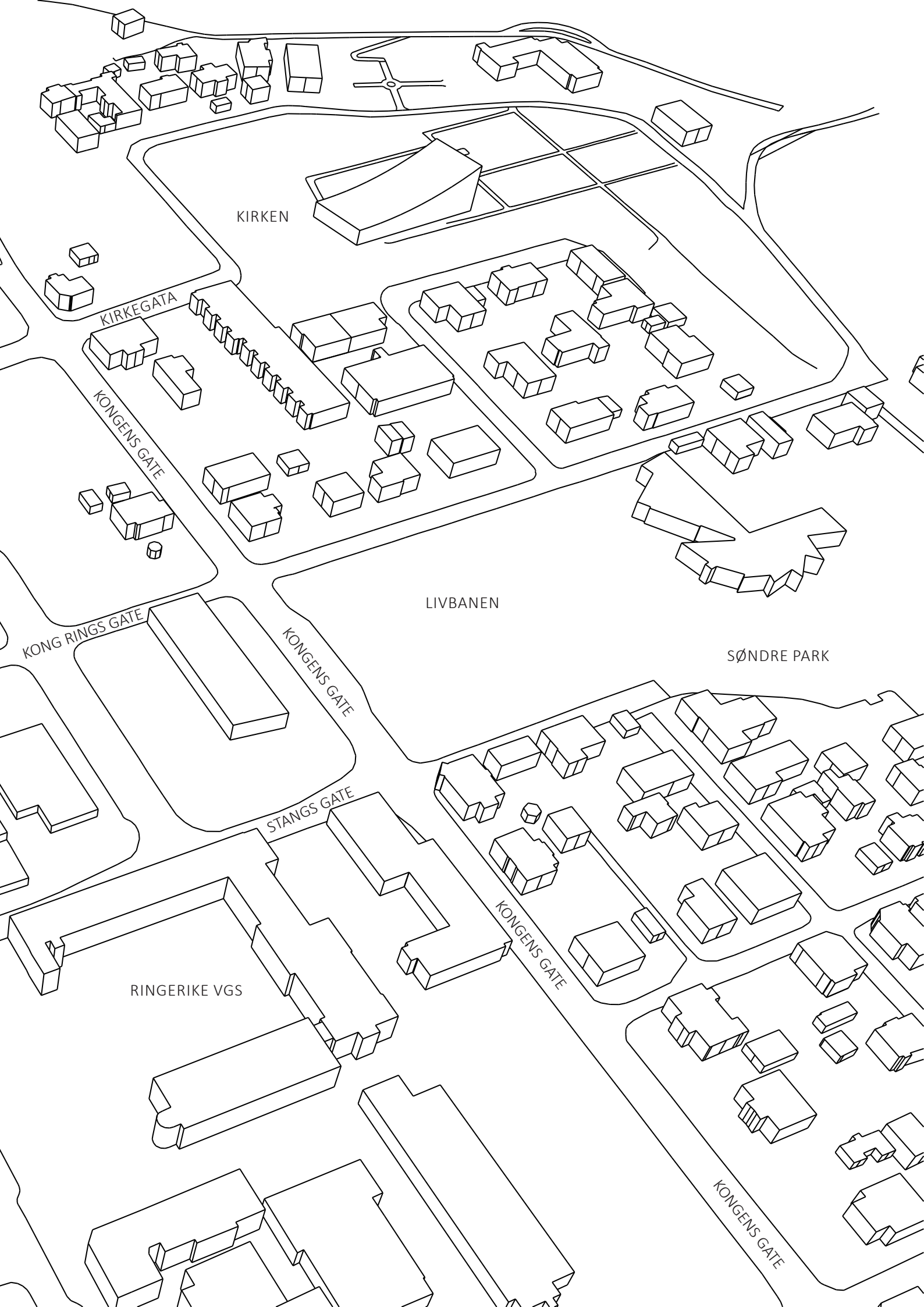
KUBEN KJØPESENTER

STORGATA

DET GAMLE FENGSELET

STANGS GATE

STORGATA



KIRKEN

KIRKEGATA

KONGENS GATE

KONG RINGS GATE

KONGENS GATE

STANGS GATE

KONGENS GATE

SØNDRE PARK

RINGERIKE VGS

KONGENS GATE

ÅDT

En stor andel av lokalbefolkningen i Hønefoss velger å bruke bilen som transportmiddel: 75% av daglige reiser gjøres med bil, mot 64% på landsgjennomsnittet.

Broene i Hønefoss har en relativt høy årsdøgnstrafikk (ÅDT). Innbyggerne trekker frem broene som lite sykkel- og fotgjengervennlige forbindelser til sentrum. Blant sentrumsgatene er Kongens gate den med høyest ÅDT. Gaten har gjennomsnittlig 20.200 biler per døgn. Trafikkmengden påvirker opplevelsen av gaten som en barriere.

Etter Sandefjord, er Hønefoss det byområdet i Region sør som har flest drepte og hardt skadde per 1000 innbyggere. Den mest belastede strekningen er fylkesvei 35 gjennom sentrum (Statens vegvesen, 2013). Et konkret lavterskeltiltak kan være å senke farten gjennom sentrum fra 40km/t til 30km/t. Ved å senke farten vil man skape et tryggere trafikkbilde, mindre støy og forhåpentligvis færre bilister.

Hønefoss har størst tetthet av personbiler av alle mellomstore byer i Norge (Statens vegvesen, 2013). Mye bilbruk gjennom sentrum bidrar til mindre attraktive gater og byrom med mye støy og forurensning. Antagelig er flere av bilturene kortere reiser hvor man heller kunne brukt beina eller sykkel. Den høye bilbruken blant lokalbefolkningen tyder på et lite tilfredsstillende kollektivtilbud, gang- og sykkelveinett.



Figur 2.1.2: Bildet er tatt på 90-tallet og viser kø inn mot Hønefoss bru. Situasjonen er den samme i dag. (Foto: Frode Johansen)



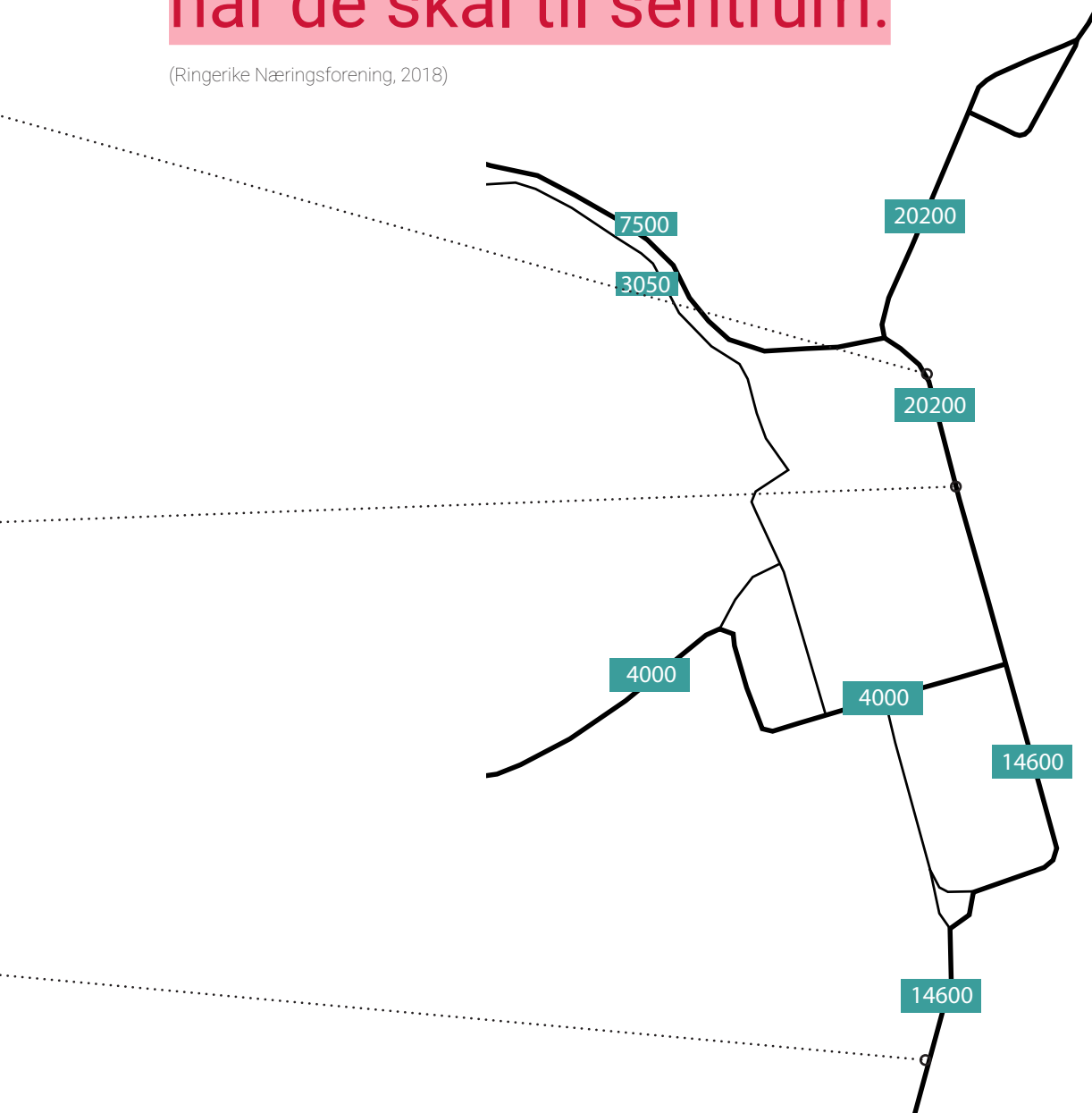
Figur 4.1.3: Kan Kongens gate egentlig kalles en gate?



Figur 4.1.4: Kvernbergsund bru

58% bruker som oftest bilen når de skal til sentrum.

(Ringerike Næringsforening, 2018)



Figur 4.1.5






Øya

Tippen

Kuben

Bussentralen

Ford-tomta

-  Parkeringsplasser
-  Takparkering
-  Parkeringskjeller

Parkering



Parkeringsplassene ved bussterminalen gjør det vanskelig å orientere seg

PARKERING

Parkering i sentrum er en indikator på en bilbasert by. Hønefoss sentrum har 2450 parkeringsplasser (Statens vegvesen, 2013). Dette gjør det enkelt og innbydende for innbyggere og besøkende å bruke bilen når man skal komme seg til sentrum. De store grå arealene gjør det samtidig mindre attraktivt for fotgjengere og syklistene å bevege seg rundt i sentrum.

Mange av parkeringsplassene i Hønefoss har en sentral plassering. Det er rom som i dag ikke gir noe tilbake til byen, men som opptar verdifulle arealer i byen som gatene, bakgårder og attraktive tomter ved fossen og langs elva. Det er med på å

bygge opp bilen som den store vinneren i bybilet, fremfor mennesket.

Antallet parkeringsplasser er ikke bare med på å gi byen et grått preg. Den store andelen harde flater i sentrum har også konsekvenser for lokal overvannshåndtering og en potensiell flomproblematikk.

Flere av dagens parkeringsplasser er lite brukt, og har et potesiale til å transformeres og inkluderes i byromnettverket, og kan være med på å skape et mindre fragmentert sentrum der det er lettere å orientere seg.



Kirkeveien strekker seg fra Søndre Torg til Hønefoss Kirke, og er i utgangspunktet en flott siktakse, men bilene står i veien.



Figur 2.1.6: Tippet er en parkeringsplass ved Storelva som opptar attraktive arealer og gir lite tilbake til byen. Mange av parkeringsplassene står ofte tomme.



Figur 4.1.8: Øya har en unik beliggenhet ved fossen. Området brukes i dag til trevarehandel og parkering, og består av store grå flater.



Figur 4.1.7: Området ved bussentralen. Store arealer avsatt bilparkering.

Fotgjengere og syklister

Terrenget i Hønefoss sentrum er relativt flatt. Kombinert med korte avstander mellom det meste, har byen et godt utgangspunkt for å bli en gå- og sykkelby. Det at det er så mye trafikk i Hønefoss sentrum går på bekostning av muligheten til å gå og sykle.

For at bilen skal kunne komme seg frem på best mulig måte, får ofte gående og syklister omveier. Dette gjør det tungvint å orientere seg.

FOTGJENGER I SENTRUM

Det eksisterende nettverket for fotgjengere består hovedsaklig av fortau. Fortaueene er av varierende

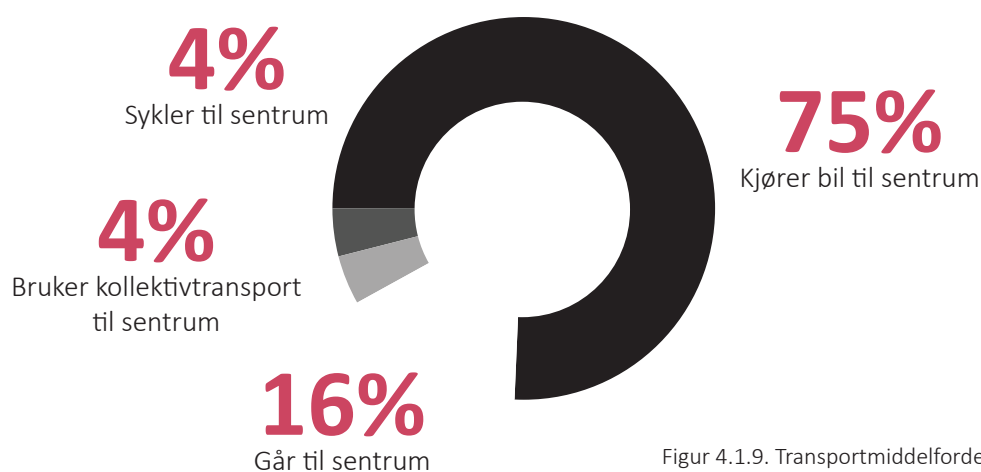
bredde og kvalitet. Mens fortau i Storgata er opp til 4-5 meter brede, er de i Kongens gate mange steder kun 2 meter. Langs Kongens gate går fotgjengeren mellom den trafikerte veien og parkeringsplasser.

Hønefoss har flere bilfrie gater i tilknytning Søndre Torg. I utkanten av sentrum er det gangveier, stier og gang- og sykkelveier. Flere av gangforbindelsene fremstår som lite innbydende, utrygge, uoversiktlige og fragmenterte. Det gjør at strekninger virker lenger enn faktisk avstand. Noen gangstrekninger er unødvendig lange. På grunn av manglende gangbroer oppleves Storelva

Kun 3% av de som bor i byen oppgir at de bruker sykkelen når de skal til sentrum.

(Ringerike Næringsforening, 2018)





Figur 4.1.9. Transportmiddelfordelingen på daglige reiser i Hønefoss.

mange steder som en barriere. Dette kan være en av årsakene til at en såpas stor andel velger å bruke bilen til sentrum istedenfor å gå eller sykle.

Det er mange fotgjengeroverganger, og flere steder er kjørebanelen innsnevret for å gi kortere kryssning. I Kongens gate er det mange lyskryss som er positivt for trafikksikkerheten, men gjør ofte at fotgjengerne blir stående å vente.

SYKLIST I SENTRUM

Sykkelbyundersøkelsen i Region Sør 2010 (Loftsgarden, T. & Fyhri, A., 2010) viser at Hønefoss har størst andel personer (11%) som føler seg utrygge på sykkel, og lavest andel som føler seg trygge (74%) sammenlignet med andre byer og tettsteder i regionen.

Sykkelveinettet i Hønefoss er lite sammenhengende. Det har store mangler og

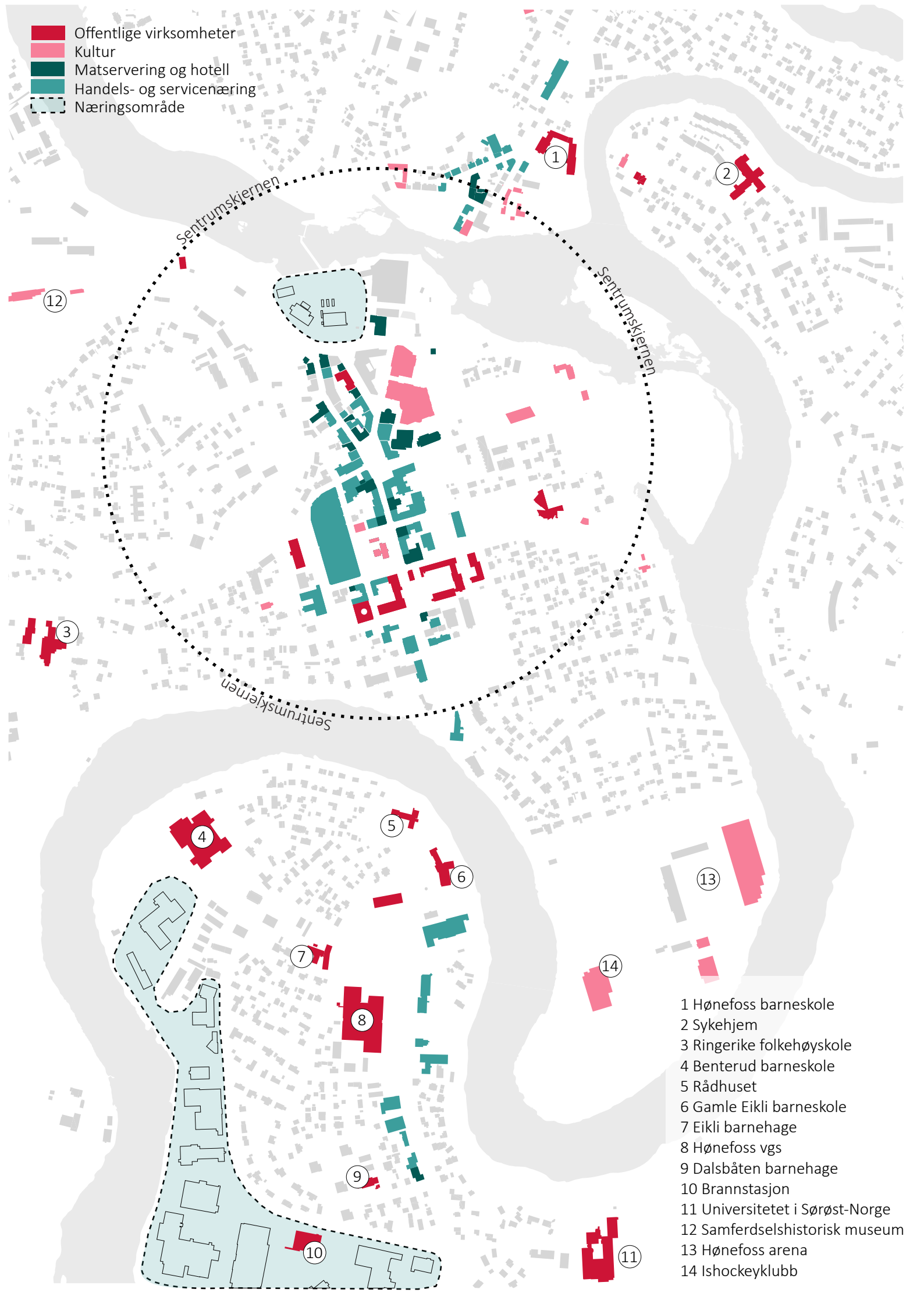
delvis lav standard, spesielt i sentrumsområdet. Flere steder blir syklistene presset inn mot trafikken. Det oppleves lite trivelig og utrygt å sykle i kjørebanelen.

SYKKELBYAVTALE

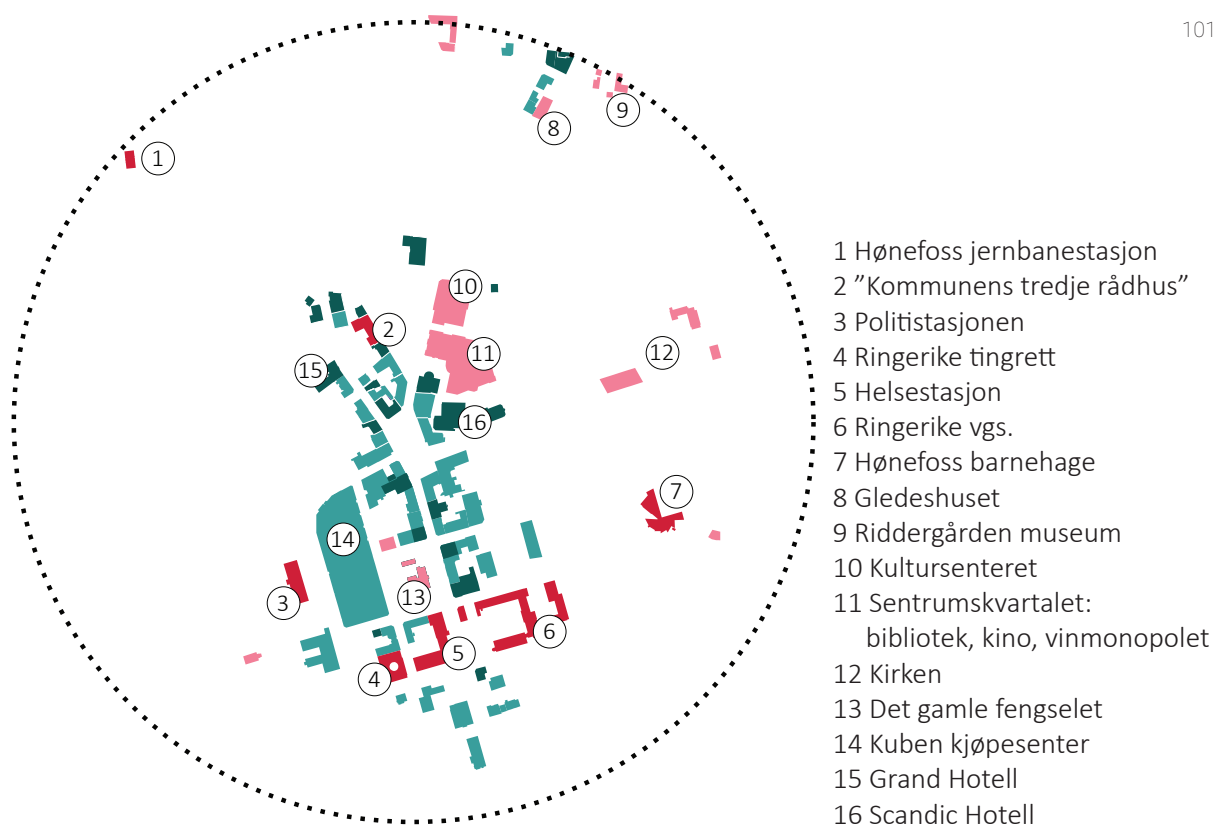
Sykkelbyavtaler er en viktig del av det nasjonale arbeidet for økt sykling. Ringerike kommune har inngått sykkelbyavtale med Statens vegvesen og Buskerud fylkeskommune. Det foreslås 1 million årlig til sykkelbysatsing i perioden.

Målet med avtalen er at innbyggerne i Hønefoss skal oppleve at det er attraktivt og trygt å sykle, og at flere daglige reiser blir tatt med sykkel. Hovedmålet er at sykkelbruken i Hønefoss skal øke med 25% innen 2020. (Øhrn, C., 2015)

- Offentlige virksomheter
- Kultur
- Matsservering og hotell
- Handels- og servicenæring
- Næringsområde



- 1 Hønefoss barneskole
- 2 Sykehjem
- 3 Ringerike folkehøyskole
- 4 Benterud barneskole
- 5 Rådhuset
- 6 Gamle Eikli barneskole
- 7 Eikli barnehage
- 8 Hønefoss vgs
- 9 Dalsbåten barnehage
- 10 Brannstasjon
- 11 Universitetet i Sørøst-Norge
- 12 Samferdselshistorisk museum
- 13 Hønefoss arena
- 14 Ishockeyklubb



Funksjoner i bygg

Det meste av handels- og servicenæringen i Hønefoss er tydelig konsentrert innenfor "sentrumskjernen" som vi har definert med en sirkel med radius 500m rundt Søndre torg.

Sentrumskjernen bærer preg av å være et handelstyngdepunkt som man oppsøker for å utføre ærender. Kuben kjøpesenter er et populært målpunkt med sterk tiltrekningskraft. Kjøpesenteret fungerer både som møteplass og et handlesenter for befolkningen. Dessverre er konsekvensene av et introvert kjøpesenter at menneskene trekkes ut av byens offentlige rom, og gatene oppleves tomme.

I tillegg til handel, byr Hønefoss også på et sterkt kulturliv. Hønefoss er spesielt kjente for sitt engasjement rundt revyer som fremføres på blant annet Kultursenteret og Gledeshuset. Dette er viktige målpunkter i byen og er med på å trekke folk inn til sentrum.

Mange av byens offentlige tjenester som sykehjem, universitet og skoler ligger utenfor sentrumsavgrænsningen. Lengst sør i kartutsnittet ligger det et større næringsområde som konkurrerer om kundene.

Konsekvensene av en slike spredning av funksjoner er først og fremst å generere mye transport. Kollektivtilbudet er snevert eller ikke-eksisterende. Dette gjelder både persontransport og varelevering. Fragementeringen av funksjonene er med på å trekke folk ut av sentrum: gatene blir tomme, og møtet mellom mennesker blir sjeldnere. Å planlegge for en sentrering av viktige sentrumsfunksjoner er derfor avgjørende for å styrke byen som et sosialt møtested for befolkningen.

Arkitektur og vern

Kartet til høyre viser områder som er merket som "NB!-område" i Riksantikvarens register over "Nasjonale kulturhistoriske miljøer". NB!-registeret er en database over byer og tettsteder i Norge med kulturmiljøer av nasjonal interesse.

Innenfor temaet *Kulturminner og kulturmiljø* i planprogrammet for Hønefoss sentrum står det blant annet at «Kulturminner og kulturmiljø skal brukes aktivt som en ressurs i byutviklingen», og kommunen understreker at Hønefoss' særpreg og historie skal bidra til å forme fremtiden (Berg, Borge & Leden, 2018). Planen skal sikre godt vern og bærekraftig bruk av kommunens kulturminner og kulturmiljøer.

NORDSIDEN

Før Hønefoss vokste frem som en by var Nordsiden en sentral handelsplass og området med tettest bebyggelse. I dag preges Nordsiden av gammel trehusbebyggelse og lave murhus. De fleste byggene er bygget etter bybrannen på 1800-tallet (Sellæg, 2007). Nordsiden er byens "gamleby".

SØRSIDEN

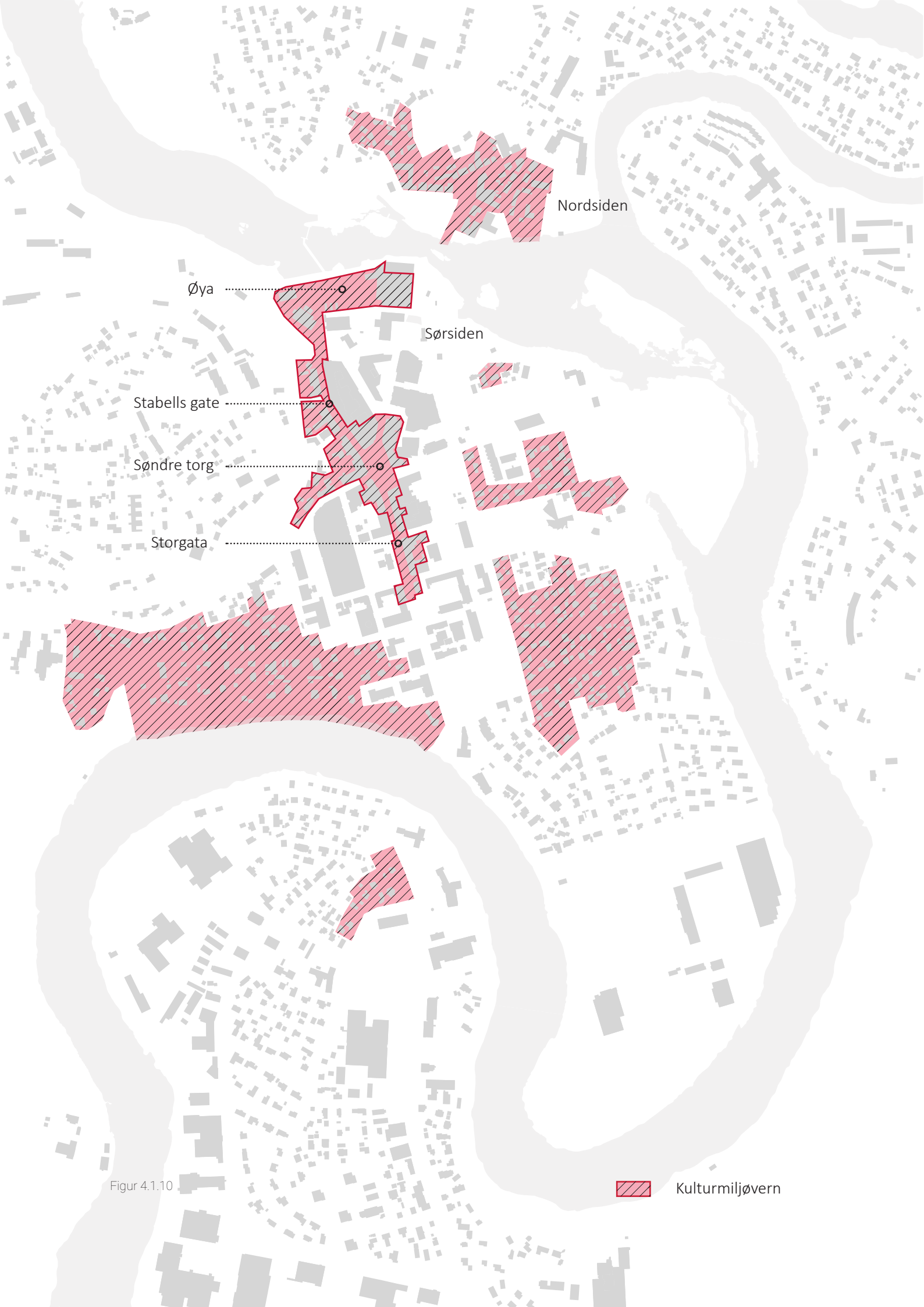
Sørsiden overtok for Nordsiden som den største bydelen etter at Hønefoss fikk bystatus. Kulturvernmiljøet som strekker seg fra Storgata i sør til Øya i nord blir omtalt som "Hønefoss Jugendgårdene" i NB!-registeret.

Hønefoss Jugendgårdene omfatter både deler av Øya-området, Stabells gate, Søndre torg og den nordligste delen av Storgata. Her finner man flere store bygårder i jugendstil fra tidlig 1900-tallet med høy arkitektonisk verdi. Området med høy verneverdi er fremhevet med rødt omriss i kartet til høyre. Dette er en sentral del av Hønefoss sentrum.

De resterende kulturmiljøene på sørsiden består hovedsaklig av villabebyggelse fra perioden 1875-1949. Her finner man boliger av ulike stilarter som funksjonalisme, jugendinspirert stil, klassisme, myk-funkis og sveitserstil.



Lengdesnitt av Stabells gate sett mot vest



Figur 4.1.10

 Kulturmiljøvern



1 Hønefoss Brug med sin karakteristiske jugendgavel
2 Trehusbebyggelse rundt Søndre torg
3 Søndre torg med Stabells gate i bakgrunnen



Lengdesnitt av Storgata sett mot øst

HØNEFOSS BRUG

Industribebyggelsen på Øya er en viktig del av kulturmiljøet i Hønefoss sentrum. Hønefoss Brug er et gammelt tresliperi som ble anlagt ved fossen i 1880 og har hatt flere ulike eiere opp gjennom årene. De nybarokke jugendgavlene på Hønefoss Brugs sliperi er blitt et symbol for Hønefoss og er med på å gi byen identitet (Buskerud fylkeskommune, 2017).

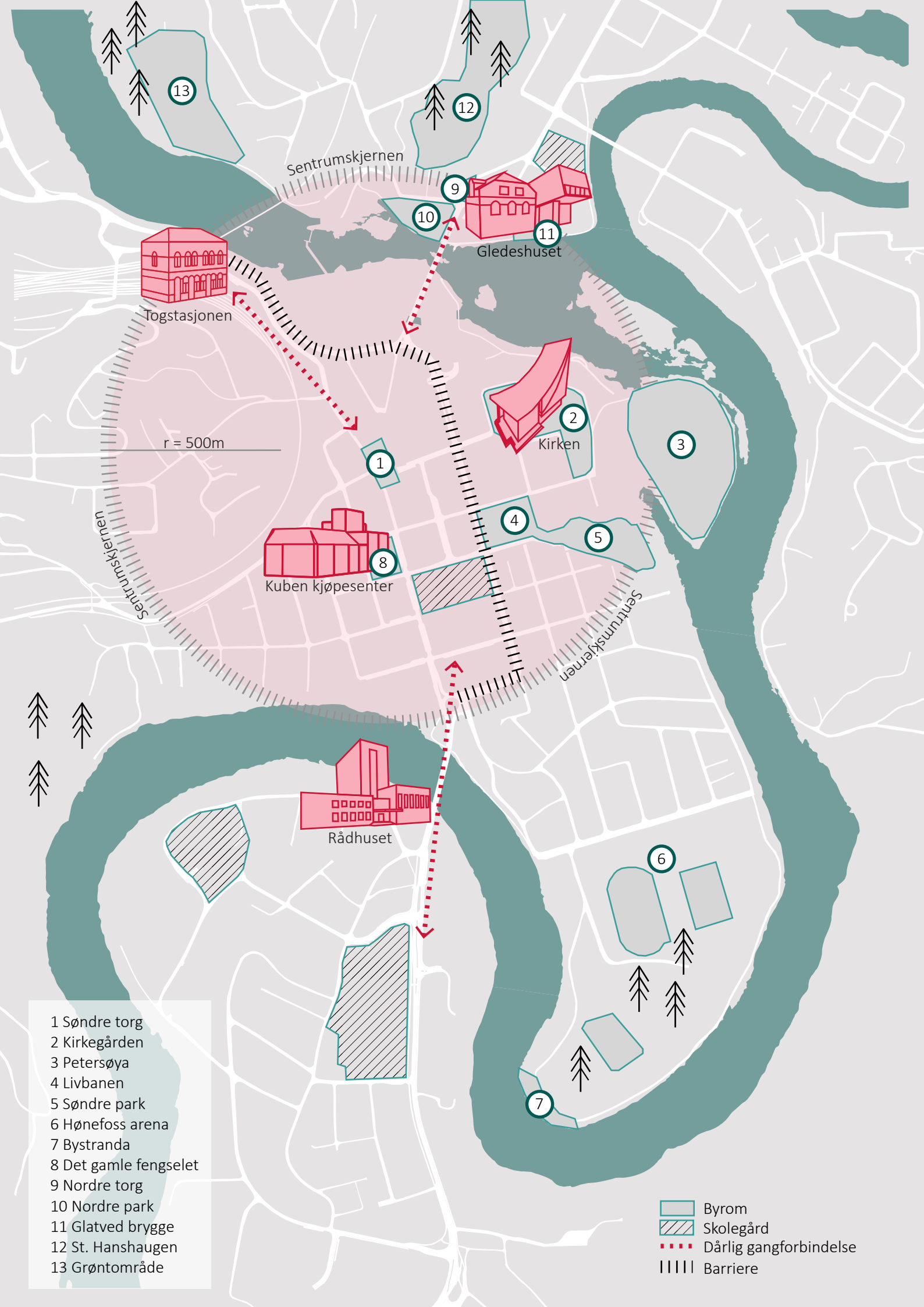
STABELLS GATE

Stabells gate bryter med den ellers strenge kvartalstrukturen og var det først bebygde området på Sørsiden. Dette var altså hovedgata på Sørsiden. I Stabells gate 8 ligger Grand hotell som er en god representant for jugendstilen i Hønefoss. Hotellet ble oppført i 1913. (Buskerud fylkeskommune, 2017)

SØNDRE TORG

Bebyggelsen rundt Søndre torg domineres av murbygninger fra omkring år 1900 oppført etter tidligere bybranner. Noen av de gamle trehusene rundt Søndre torg er bevart og er i dag restaurert. Den røde og gule fargen på trehusene er blitt gjenbrukt på blant annet Kuben kjøpesenter og gir karakter til byen.

Hønefoss sentrum er billedlig fortalt et "lappeteppe av bygg" fra forskjellige tider. De ulike stilartene er med på å skape en egenart og identitet til byen.

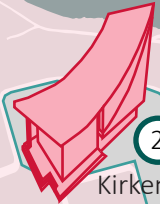


Togstasjonen

$r = 500m$



Gledeshuset



Kirken



Kuben kjøpesenter



Rådhuset

- 1 Søndre torg
- 2 Kirkegården
- 3 Petersøya
- 4 Livbanen
- 5 Søndre park
- 6 Hønefoss arena
- 7 Bystranda
- 8 Det gamle fengselet
- 9 Nordre torg
- 10 Nordre park
- 11 Glatved brygge
- 12 St. Hanshaugen
- 13 Grøntområde

- Byrom
- Skolegård
- Dårlig gangforbindelse
- Barriere

Målpunkter og byrom

Hønefoss har mange kvaliteter. Korte avstander og blågrønne byrom er blandt dem. Foruten Søndre og Nordre torg er alle mer eller mindre grønne byrom.

TORGENE

Nordre torg er det eldste torget i Hønefoss og byens opprinnelige sentrum. I dag domineres torget av gjennomkjøring og bilparkering. Om sommeren er halve torget avsatt til uteservering.

Søndre torg blir omtalt som byens "hjerte" og er byens største torg. På torget er det en markeds plass, en vannfontene, sittebenker og et lekestativ. Om sommeren er det også uteservering på plassen.

BYPARKENE

Søndre Park er den mest sentrale byparken i Hønefoss. Parken består av en større dam, en sceneplass, treningsapparater, sittebenker, blomsterbed og store parktrær. Parken er et fint utgangspunkt for gåturer i nærområdet da den grenser mot Storelva og Petersøya i øst. Nordre park er et lite grøntområde midt imellom Hønefossen og Nordre torg. Parken har direkte forbindelse til Glatved brygge som ligger på nedsiden av Gledeshuset.

PETERSØYA

Petersøya er en halvøy som brukes som et lokalt friluftsområde og er koblet på turstien langs elven.

HØNEFOSS ARENA

På Schjongslunden finner man Hønefoss sin idrettspark med fotballarena, stor flerbrukshall, ishall, sandvolleyballbaner og friidrettsstadion. Ytterst på Schjongslunden ligger også bystranden som er et populært målpunkt på sommerhalvåret.

Til tross for flotte byparker og koselige torg utmerker Kuben kjøpesenter seg som det viktigste målpunktet og møtestedet i byen. Her "henger" ungdommen med venner og folk trekker inn til kjøpesenteret for å handle. Årsaken er sammensatt, men mye tyder på at byrommene ikke er attraktive nok.



1: Treningsapparater i Søndre park

2: Uteservering på Søndre torg

3: Vannfontene på Søndre torg



4: Nordre park med fossen i bakgrunnen

5: Nordre torg

3: Glatved brygge med småbåter

Svake forbindelser

Til tross for kvalitetene ved eksisterende byrom, er det flere faktorer som bidrar til å svekke opplevelsen av byen som et attraktivt møtested. Kongens gate som en barriere og svake gangforbindelser er sentrale påvirkningsfaktorer.

Kongens gate er byens mest trafikkerte gate og en trafikkork. Langs gaten er det mange lyskryss for å regulere fotgjengere som ønsker å krysse gaten. Lyskryssene er en mindre fotgjengerprioritert løsning der menneskene må vike for bilene. Her blir man stående å vente på grønt lys. Kongens gate oppleves derfor som en barriere, og er med på å dele opp sentrum i to.

Strekningen fra jernbanestasjonen til Søndre torg, og broforbindelsene Hønefoss bru i nord og Kvernbergsund bru i sør er de svake gangforbindelsene.

Forbindelsen mellom Jernbanestasjonen og Søndre torg fungerer i dag dårlig da den opplevde avstanden er lang. Strekningen går delvis gjennom en sjarmerende kulturhistorisk gate med god skala, Stabells gate, og delvis langs en landelig vei med smale fortau. Den visuelle kontakten

mangler og det er lite intuitivt å ta seg frem til toget fra sentrum.

Kvernbergsundbroen har smale fortau langs med kjørefeltene og er uegnet for fotgjengere og syklistene. Forholdene er spesielt dårlige om vinteren på grunn av mye snø og slaps. Hønefoss bru er noe mer tilrettelagt myke trafikanter og det er i dag etablert en egen gangbro ved siden av bilbroen. Dessverre er gangbroen så smal at det er vanskelig å passere mennesker i møtende retning.

Hønefoss by preges av et ufullstendig byromsnettverk med svake forbindelser mellom viktige målpunkter i byen. Byrom med kvaliteter har de, men det mangler en sammenheng for å kunne styrke deres posisjon og karakter. - Og ikke minst for å styrke Hønefoss som et møtested for befolkningen.



1



2

1 Gangbro fra Tippen til Nordsiden, nedenfor Hønefoss bru
2 Fotgjengerfelt på Kvernbergsundbroen

4.2 SOSIOKULTURELLE FORUTSETNINGER



Fremtidens bybrukere.



**Vi må planlegge for fremtiden...
netthandel er kommet for å bli.
Men hva kan man ikke få på nett?
Opplevelser, kultur og spisesteder blir
enda viktigere fremover.”**

Fokusgruppedeltaker (Ringerike
næringsforening, 2018, 43)

For å planlegge for attraktive gater i Hønefoss sentrum, er det viktig å lytte til de som skal bruke byen i fremtiden. I løpet av 2018 er det gjennomført både en omfattende bybruksundersøkelse og medvirkningsprosess av følgende Ringerike Næringsforening og Ringerike kommune. Arbeidet som er gjort er omfattende. Vi har valgt å innhente data herfra, som gir større tyngde til prosjektoppgaven vår enn egne sosiokulturelle stedsanalyser ville gjort. Her har vi samlet de funnene vi finner mest relevante for vår oppgave.

«Ved hjelp av sosiokulturelle stedsanalyser kan stedsbilder, stedsbruk og stedsinteresser analyseres med tanke på å forstå hva et sted er, og for å gi et bedre grunnlag for beslutninger om utvikling av stedet.» (Ruud, M. E., Brattbakk, I., Røe, P. G. & Vestby, G. M., 2007, s.3).

Fra bybruksundersøkelse

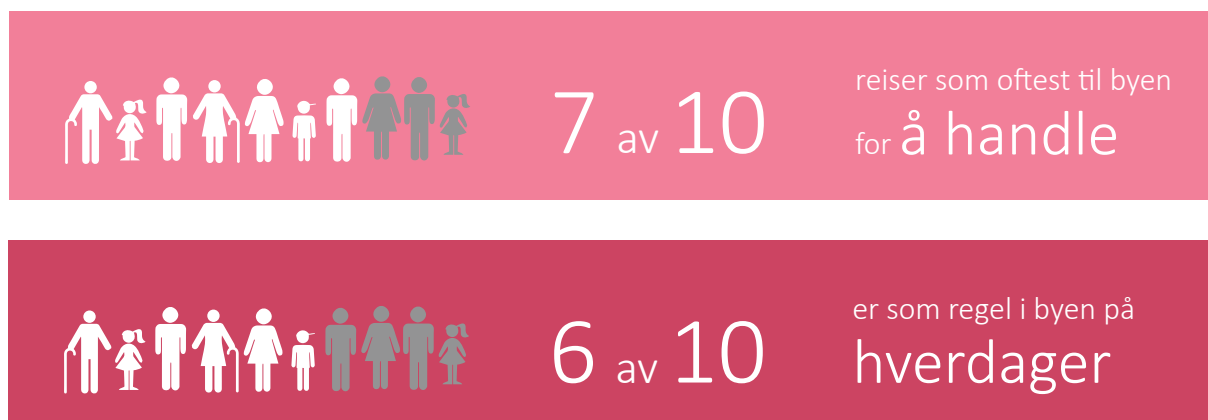
Ringerike Næringsforening har utarbeidet rapporten «Hønefoss – en by for fremtiden?» (2018) som er en bybruksundersøkelse for Hønefoss by. Målet med undersøkelsen var å forstå hvorfor folk bruker byen og hvorfor de velger å ikke bruke den; motivasjonsfaktorer og barrierer. Som metode for datainnsamling er det benyttet dybdeintervju, fokusgruppe, spørreundersøkelse og tellere fra IMAS. Kombinasjoner av metoder er viktige for å kunne gi en så fylldig analyse som mulig (Ruud et al., 2007). Sitatene som blir gjengitt er fra fokusgruppen som bestod av 24 deltakere i alderen 12-73 med en snittalder på 43,5.

Den mest fremtredende motivasjonsfaktoren for å bruke Hønefoss by viste seg å være handel: 89 prosent av de som besøker byen 2-3 ganger i måneden kommer fordi de skal handle. På en god andreplass kom jobb. Få velger å reise inn til byen for å oppholde seg der over tid fordi det er ting som skjer eller man skal treffe kjente: «Byen er ikke tilrettelagt for aktivitet og gode møter mellom mennesker» (Ringerike Næringsforening, 2018, s.43).

Selv om de fleste i dag bruker byen til å utføre ærender eller jobbe, ønsker befolkningen seg flere opplevelser og møteplasser i byen. I fokusgruppen ble det blant annet uttalt at «det er

veldig lite å gjøre for ungdommer». Mange ønsker seg også en grønnere by med flere aktiviteter, og det blir påpekt at sentrum mangler folkeliv: «Opplever ikke Hønefoss som spesielt levende by. De meste er ofte stengt. Banker og forsikring på torget skaper ikke akkurat yrende liv. De fleste bor utenfor byen.» (Ringerike Næringsforening, 2018, s.31)

Ut ifra spørreundersøkelsene som ble gjort, viste det seg at Hønefoss har et utydelig omdømme og at folk ikke har noen bestemte holdninger til byen. Undersøkelsen viser likevel at de fleste som bor i Ringeriksregionen ser på Hønefoss som en hyggelig småby. «Kjedelig» kom på en 4.plass



Figur 4.2.1



Figur 4.2.2

blant assosiasjoner til byen, og en stor andel har svart «vet ikke». Svarene gitt i undersøkelsen antyder en viss likegyldighet til byen. De fleste oppgir at de ikke vet hva som skal til for at de ønsker å bruke byen mer.

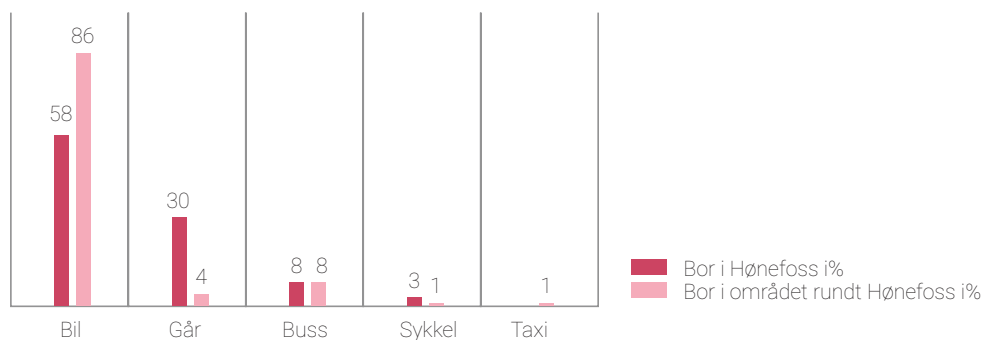
Videre bekrefter rapporten at Ringerike er et bilbasert samfunn hvor «de aller fleste bruker bil» (Ringerike Næringsforening, 2018, s.19). Befolkningen peker på regionens store avstander med spredt bebyggelse og et dårlig kollektivtilbud. Hele 58% av de som bor i Hønefoss by, der avstandene er vesentlig kortere, sier at de kjører når de skal til sentrum. Den hyppige bilbruken er med på å svekke sentrum

som et attraktiv møtested, og flere ønsker seg et sentrum med mindre biltrafikk.

Tilgjengelighet og attraktivitet viser seg å være de to største barrierene for at folk velger å ikke bruke byen:

«De viktigste grunnene til at man ikke bruker sentrum er at det er upraktisk å reise dit og bedre utvalg andre steder» (Ringerike Næringsforening, 2018, s.38).

Hva slags fremkomstmiddel bruker du som regel når du skal til sentrum?



Figur 4.2.3

Fra medvirkning

I Plan- og bygningsloven er det vedtatt at alle kommuner skal tilrettelegge for medvirkning i planprosesser der «hovedmålet for planleggingen er å utvikle et samfunn som ivaretar viktige fellesverdier og gode levevilkår for alle grupper (...)» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2014, s.7).

Medvirkning åpner opp for dialog i planprosesser - mellom ulike aktører og interessenter i lokalsamfunnet- og skal være en plattform der innbyggerne sine demokratiske innspill blir hørt. Medvirkning gir alle den samme muligheten til å delta i planleggingen av nærmiljøet sitt og sikrer felles verdier og mål. Med andre ord bidrar medvirkning til økt fellesskapsfølelse og eierskap til lokalområdet sitt.

I forbindelse med byutviklingen i Hønefoss har planavdelingen i Ringerike kommune, i tett samarbeid med Rambøll, gjennomført medvirkning med lokalbefolkningen. Formålet med medvirkningen var å lage en best mulig byutviklingsstrategi for Hønefoss for å sikre et attraktivt byområde som alle i Ringerike kommune kan være stolte av. I løpet av

medvirkningsprosessen ble det gjennomført intervjuer med sentrale aktører i lokalsamfunnet, samt tre planverksteder med ulik tematikk. Barn og unge har hatt sitt eget medvirkningsopplegg.

Gruppearbeidene i første og andre planverksted handlet om drivkrefter som påvirker byutviklingen og fremtidshistorier om hvordan Hønefoss kan tenkes å se ut i 2040. På det tredje planverkstedet ble det utarbeidet mål og tiltak som ligger til grunn for byutviklingsstrategien for Hønefoss: «Byutviklingsstrategien er utarbeidet i samarbeid med innbyggerne i Ringerike kommune, og gjennom medvirkningsprosessen har hele Ringerikssamfunnet vært invitert med til å påvirke egen framtid.» (Ringerike kommune, 2018 c, s.2).

«I fremtidens Hønefoss er indre byrom bilfritt. Det er møteplasser hvor du har alle aldersgrupper; barn, ungdom, voksne og pensjonister. I byrommet er det møteplasser. Det er mylderet jeg ser for meg.»

(Ringerike kommune, 2018 c)



PLANVERKSTED

Planverkstedene var åpne for alle innbyggerne i Ringerike kommune, og ble arrangert i perioden juni til september i 2018. Vi var så heldige å få være tilstede på det siste planverkstedet som ble holdt i kulturhuset 19.september. Her ble vi tildelt hver vår gruppe hvor vi fikk lov til å lytte til deltakernes meninger og ta notater.


Det oppstod raskt gode diskusjoner rundt bordene da deltakerne ble bedt om å bli enige om hva som må bevares («hva representerer byens sjel?») og hva som kan fortettes og/eller endres. Derav diskusjoner rundt bygninger av arkitektonisk verdi, parkeringsarealer, byens skala og bevaring av grønnsstruktur.

Blant alt som ble sagt var det spesielt ett tema vi bet merke i: Tilgjengeligheten til Søndre park. Søndre park er byens mest sentrale bypark og avgrenses av Kongens gate i vest og Storelva i Øst. Parken er et viktig bindeledd mellom den urbane bykjernen og elveløpet.

Ut i fra det som ble sagt i begge gruppene var det tydelig at byparken er lite brukt. Noen mente likevel at Søndre park hadde blitt bedre etter endringene som er gjort¹, og at parken kan bli viktigere når "vi blir flere".

Uavhengig av oppfatning om parkens popularitet, hadde deltakerne et positivt forhold til parken da den blir brukt til større arrangementer som blant annet 17.mai-feiring. På denne måten er Søndre park et viktig byrom for befolkningen og deres stedstilhørighet. Dessverre er parken mindre brukt som sosial møteplass i hverdagen.

Konklusjonen om Søndre park ble at det må gjøres noe med forbindelsen og den visuelle kontakten fra Søndre torg. Dette for at parken skal bli brukt av fler, men også for å koble sentrum og elven bedre sammen.



"Det må gjøres noe med Livbanen og Søndre torg. Mangler visuell tilgjengelighet."

(fra planverksedet 19.sep.2018)

¹ I 2015 ble det anlagt en treningspark (Tuftepark) i Søndre park.

² Livbanen er en aktivitetspark for fritidsaktiviteter ved inngangen til Søndre park med basketballnett, bordtennisbord og petanquefelt.

BARN OG UNGES MEDVIRKNING

I Ringerike kommune sin rapport «Barn og unges medvirkning» fra 2018 blir funn fra medvirkningsprosessen med barn og unge oppsummert. Formålet med medvirkningen var å kartlegge hva barn og unge synes om Hønefoss, hva de bruker sentrum til og hvilke ønsker de har for fremtiden. Utvalget bestod av elever fra barneskoler, ungdomskoler og videregående skoler i og rundt Hønefoss sentrum, samt studenter ved universitetet i Sørøst-Norge.

Det viste seg at den yngre målgruppen var mer eller mindre samstemte i oppfatningen av byen. Deltakerne var opptatt av å knytte byen bedre sammen, korte ned gangavstandene og gjøre byen mer tilgjengelig. Nye broer ble foreslått med høy grad av enighet på tvers av aldersgruppene. Mange var også opptatte av biltrafikken i sentrum og så på trafikkmengden som negativ.

Byens blågrønne strukturer var også et stort fokus. Mange ønsket seg flere aktiviteter i grøntområdene og i byrommene generelt. Flere benker og steder å «henge» ble nevnt av mange. Ønskelisten på høyre side viser konkrete forslag til aktiviteter deltakerne kunne tenke seg å ha i byen.

Oppsummert kan vi konkludere med at barn og unge stort sett ønsker seg det samme for byutviklingen som resten av befolkningen: flere gode møteplasser og mer liv i gatene.



ØNSKELISTE

uteservering

Food trucks

Kafé

Koselig belysning

Flere benker

Blomster og trær

Skatepark

Trampoliner i bakken

Basketballbane



Figur 4.2.4: konsert med Erik og Kriss på Søndre torg. (Foto: Knut Andreas Ramsrud)

Besøk på Hønefoss vgs.

Byen henger ikke sammen.



Mye kunst rundt omkring.

Bortgjemte parker.



Bokstavelig talt ingenting å gjøre.



27. november 2018 besøkte vi elevene på Kunst, Design og Arkitekturlinjen på Hønefoss videregående skole. Møtet var hovedsakelig for å presenterte landskapsarkitekturfaget. Som en avslutning på foredraget ga vi elevene i oppgave å lage hvert sitt tankekart med "Typisk Hønefoss" i midten. Da alle var ferdige gikk vi gjennom oppgaven i plenum før vi samlet inn alle arkene. Det som ble nevnt samsvarer i stor grad med funnene fra medvirkningen med kommunen. Her viser vi kun et utvalg fra tankekartene.

<< Til tross for et rikt kulturliv, med flere store arrangementer i løpet av året, fungerer ikke de større byrommene som gode møteplasser i hverdagen.

4.5

S.W.O.T.- analyse

Vi har samlet det vi mener er Hønefoss sine styrker, svakheter, muligheter og trusler i en S.W.O.T.-analyse. Metoden har hjulpet oss med å sette oss mål for den videre prosjekteringen og ble på denne måten en viktig del av arbeidsprosessen.

STYRKER (STRENGTHS)

- o Korte avstander
- o Nærhet til rekreative grøntområder og idrettsanlegg
- o Søndre torg som byens hjerte
- o Byparker
- o Elvelandskapet med Hønefossen som identitetsskapende landskapselement
- o Byfunksjoner i sentrumskjernen
- o Bygg med arkitektonisk verdi
- o Bymessighet med kvartalsstruktur og bygårder
- o Gågaten i Storgata med handel i første etasje
- o Kulturliv med revyer og foreninger
- o Kuben som handelsattrakjon i sentrum

SVAKHETER (WEAKNESSES)

- o Bilbasert by
- o Store, utflytende byrom
- o Store overflatearealer avsatt til bilparkering
- o Myke trafikanter nedprioriteres i gatebildet
- o Utydelig omdømme
- o Mangel på sosiale møteplasser
- o Dårlig eller ikke-eksisterende kollektivtilbud
- o Ikke samlokalisert buss og tog
- o Elven som en barriere
- o Lite grønnstruktur i sentrumskjernen
- o Kongens gate som trafikkork og barriere
- o Mangler tilbud for barn og unge
- o Svake forbindelser mellom eksisterende byrom
- o Kuben som et lukket kjøpesenter

MULIGHETER (OPPORTUNITIES)

- o Ringeriksbanen og ny E16
- o Nye, fremtidige transportløsninger
- o Bedre kollektivtilbud
- o Nasjonale mål om 0-vekst i personbiltransport
- o Sykkelavtale
- o Omdisponering av store parkeringsarealer
- o Skape sammenhengende grønnstruktur
- o Fortette i menneskelig skala
- o Styrke forbindelsen mellom eksisterende byrom
- o Funksjonsblanding
- o Samhandling mellom bygg og byrom
- o Befolkningsvekst
- o 70 prosent vekst i Hønefoss sentrum
- o Flette elvelandskapet og byen sammen
- o Fotgjengerprioritert sentrum
- o Tilrettelegge for opphold og aktiviteter i sentrum
- o Samlokalisere buss og tog
- o Bygge videre på en sterk kulturhistorie

TRUSLER (THREATS)

- o Netthandel
- o Digitalisering av sentrumsfunksjoner
- o Tomme lokaler
- o Planløs fortetting
- o Oslo og Sandvika som handelssentrum og arbeidssted
- o Økt trafikkmengde
- o Klimaendringer
- o En eldre befolkning
- o Spredt bebyggelse og spredte funksjoner



Nordre torg

Begna

Hønefossen

Jernbanestasjonen

Øya

Storelva

Tilpen

Kirkegården

Søndre torg

Bussentralen

Livbanen

Søndre park

Kuben kjøpesenter

Ringerike vgs

Ford-tomta



Planområdet for overordnede grep



Endelig avgrensning for gateutforming

P R O S J E K T

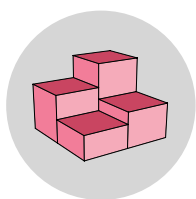
5

5.1 OVERORDNEDE GREP

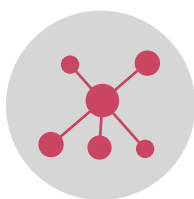
5.2 GATEUTFORMING

5.1

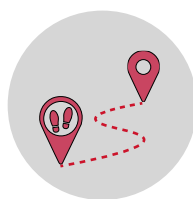
OVERORDNEDE GREP



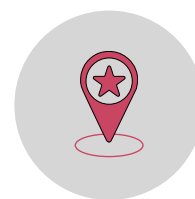
KOMPAKT BY



BYROMSNETTVERK

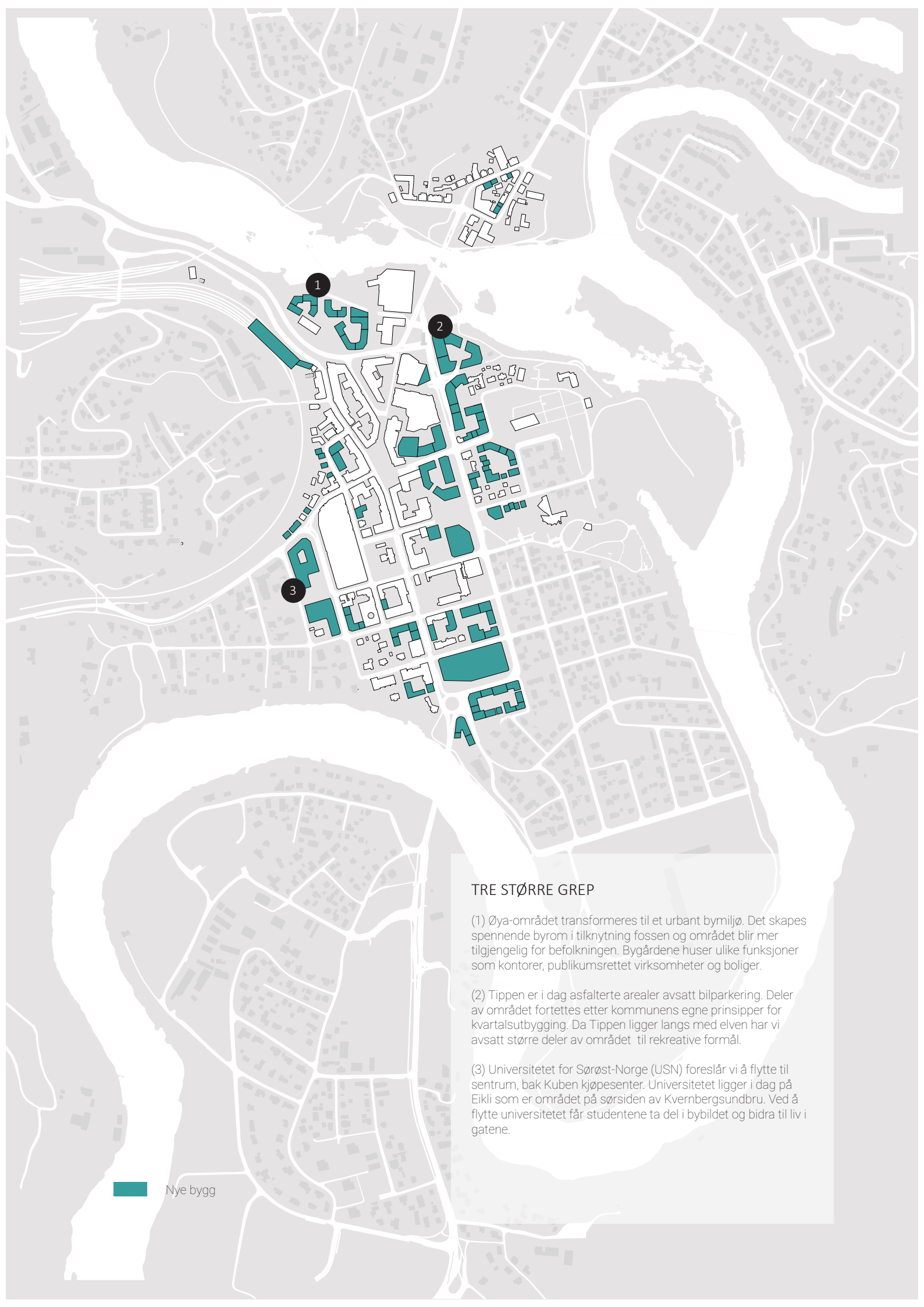


GRØNN MOBILITET



IDENTITET

Grepene vi gjør overordnet skal være med på å underbygge det vi gjør på gatenivå: De overordnede grepene skal bidra til å trekke folk inn til byen, mens løsningsforslaget på gatenivå skal bidra til at folk ønsker å bruke tid og oppholde seg i byen- blir værende.



TRE STØRRE GREP

(1) Øya-området transformeres til et urbant bymiljø. Det skapes spennende byrom i tilknytning fossen og området blir mer tilgjengelig for befolkningen. Bygårdene huser ulike funksjoner som kontorer, publikumsrettet virksomheter og boliger.

(2) Tippen er i dag asfalterte arealer avsatt bilparkering. Deler av området fortettes etter kommunens egne prinsipper for kvartalsutbygging. Da Tippen ligger langs med elven har vi avsatt større deler av området til rekreative formål.

(3) Universitetet for Sørøst-Norge (USN) foreslår vi å flytte til sentrum, bak Kuben kjøpesenter. Universitetet ligger i dag på Eikli som er området på sørsiden av Kvernbergsundbru. Ved å flytte universitetet får studentene ta del i bybildet og bidra til liv i gatene.

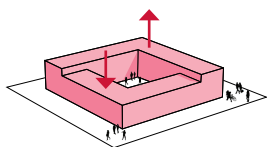
Nye bygg

Kompakt by

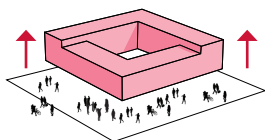
Hønefoss sentrum har et stort fortetningspotensial. Fortettingen styrker bystrukturen og skaper definerte gateprofiler og nye forbindelser mellom viktige byrom. Et mer kompakt sentrum vil reduserer transportbehovet, øke botilbudet og samle flere mennesker.

KVARTALSUTBYGGING

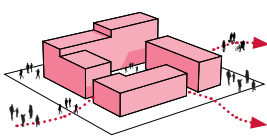
Flere av sentrumskvartalene er i dag ufullstendige, eller satt av til parkering. Kvartalene fortettes gjennom å følge kommunens prinsipper for kvartalsutbygging:



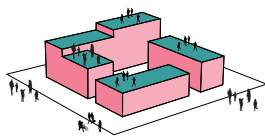
Lavere bygg i sørvest, og høyere i nordøst



Partier med åpen førsteetasje



Oppdelte volumer



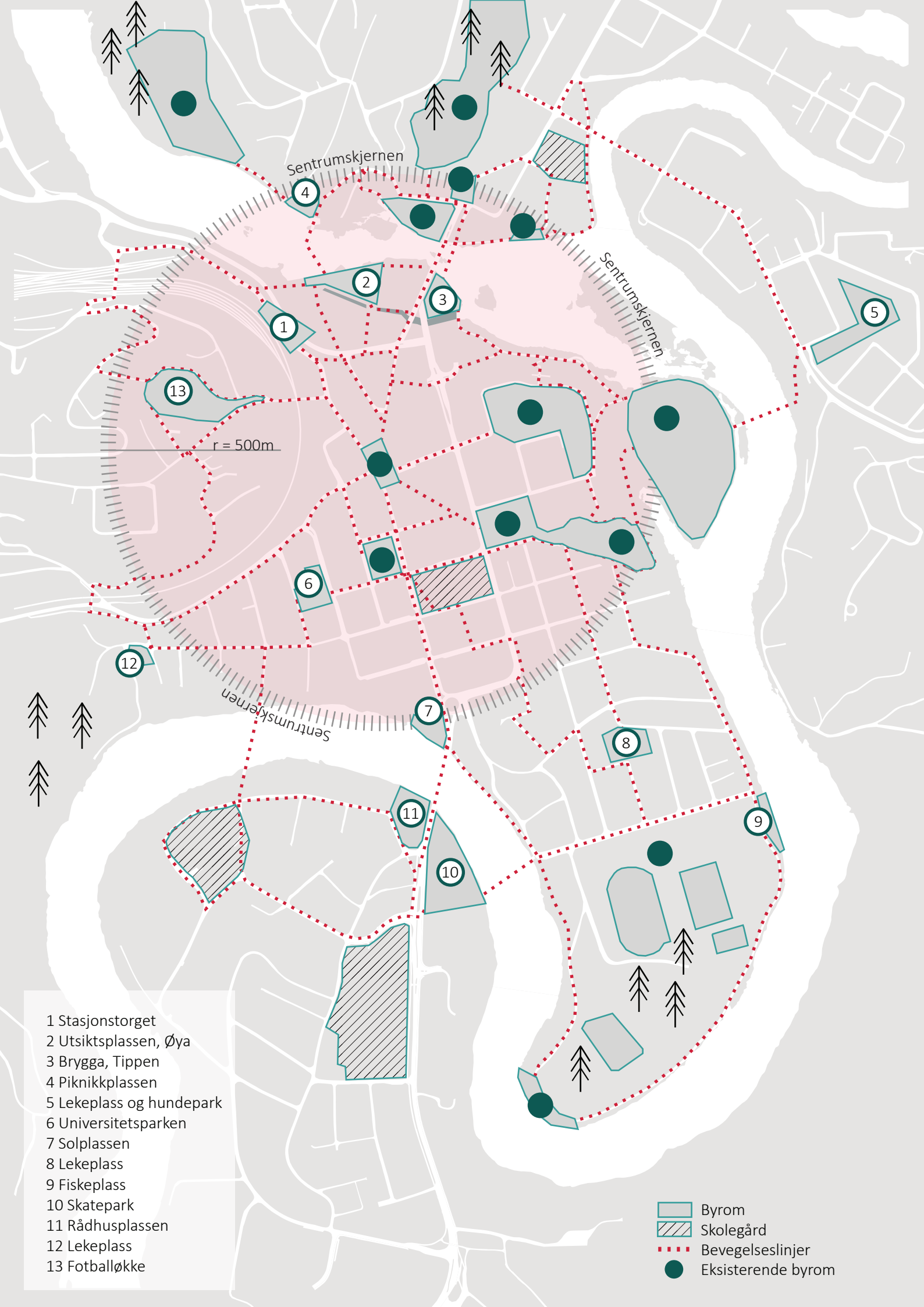
Grønne tak

HENSYN TIL BYENS IDENTITET

Fossen, elven og de grønne rekreasjonsområdene i og rundt sentrum er viktige for byens identitet. Gjennom å fortette på Øya og Tippen blir områdene en sentral del av sentrum og mer tilgjengelig for befolkningen. På denne måten flettes elvelandskapet og sentrum bedre sammen og byens identitet styrkes. I tillegg til å tilføre nye byrom, er eksisterende byrom og rekreasjonsområder ivaretatt.

Med Hønefoss sin sterke kulturhistorie finnes det flere bygg med verneverdi i sentrum. Kulturmiljøvernet på Øya, Stabells gate, rundt Søndre torg og i Storgata er alle bevart. Villabebyggelsen rundt sentrumskjernen står også urørt.

De nye kvartalene har gode solforhold, grønne tak og åpninger mellom bygningsmassene som er med på å skape et finmasket nettverk for fotgjengere og syklistene. Videre er det viktig med varierte høyder og forskjellige fasadeuttrykk for varierte bymiljøer og sentrumsgater som byr på ulike opplevelser for befolkningen. Den nye bebyggelsen forholder seg til Hønefoss' skala med 3-5 etasjer.



- 1 Stasjonstorget
- 2 Utsiktsplassen, Øya
- 3 Brygga, Tippen
- 4 Piknikplassen
- 5 Lekeplass og hundepark
- 6 Universitetsparken
- 7 Solplassen
- 8 Lekeplass
- 9 Fiskeplass
- 10 Skatepark
- 11 Rådhusplassen
- 12 Lekeplass
- 13 Fotballøkke

- Byrom
- Skolegård
- Bevegelseslinjer
- Eksisterende byrom

Byromsnettverk

Ved å etablere nye byrom og forsterke forbindelsene mellom de eksisterende og nye byrommene er målet å bidra til økt byliv. Nettverket av samhandlende byrom skal gjøre Hønefoss sentrum til et attraktivt møtested for befolkningen.

Vi har jobbet med eksisterende og nye byrom og viktige gangforbindelser som knytter dem sammen. De eksisterende byrommene som er introdusert under analysekapittelet markeres her med grønne prikker. Byrom vi ønsker å tilføre eller videreutvikle er nummerert. Vi foreslår funksjoner til hver av dem.

Vi ønsker en variasjon av byrom med ulike kvaliteter og tilbud. Variasjon gir ulike opplevelser og inntrykk samtidig som det gir mangfold. Forbindelsene mellom «nodene» må ses på som en avgjørende del av det fullstendige nettverket. De er viktige for å generere byliv.

Blant nye byrom vi ønsker å tilføre i Hønefoss er særlig nummer 1, 2, 3 og 6 større og betydningsfulle grep i sentrumskjernen. Vi presenterer hver av dem kort nedenfor.

1 STASJONSTORGET

Den nye jernbanestasjonen får et stasjonstorg som henvender seg til Øya med Hønefossen i bakgrunnen. Torget skal være en trivelig velkomst til byen og et innbydende oppholdsrom for de reisende. På det nye stasjonsområdet vil tog og buss være samlokalisert.

2 UTSIKTSPLASSEN, ØYA

Øya er transformert fra lager- og parkeringsarealer til et offentlig byrom med blågrønne kvaliteter. Herfra er det god utsikt utover fossefallet og nordsiden av byen. Vi foreslår å etablere en utsiktsplass for å fremheve fossen som et identitetsskapende element i byen. Fosseløpet som i dag ligger i rør til den gamle

kraftstasjonen åpnes for å gjenskape de historiske øyene som en gang lå der.

3 BRYGGA, TIPPEN

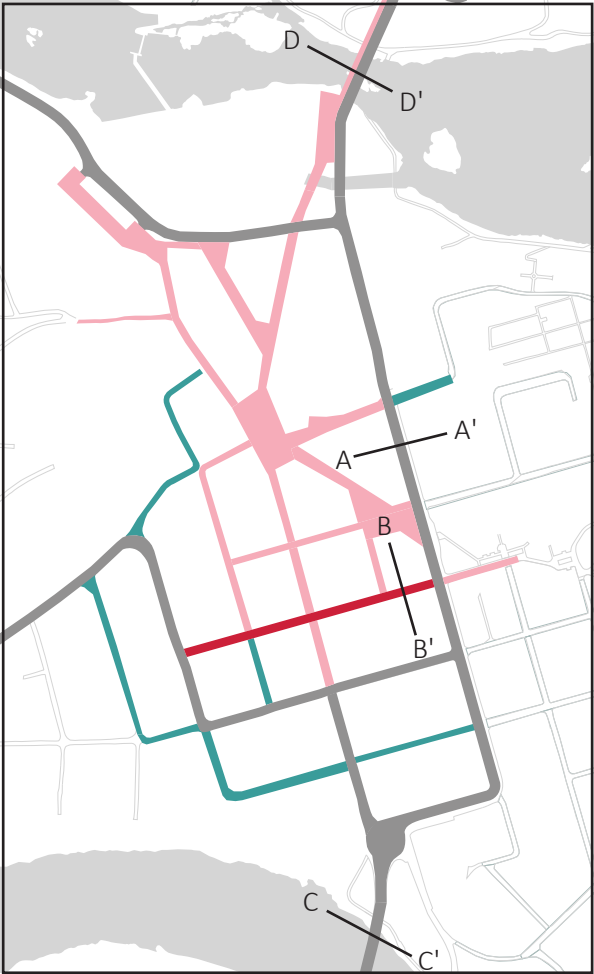
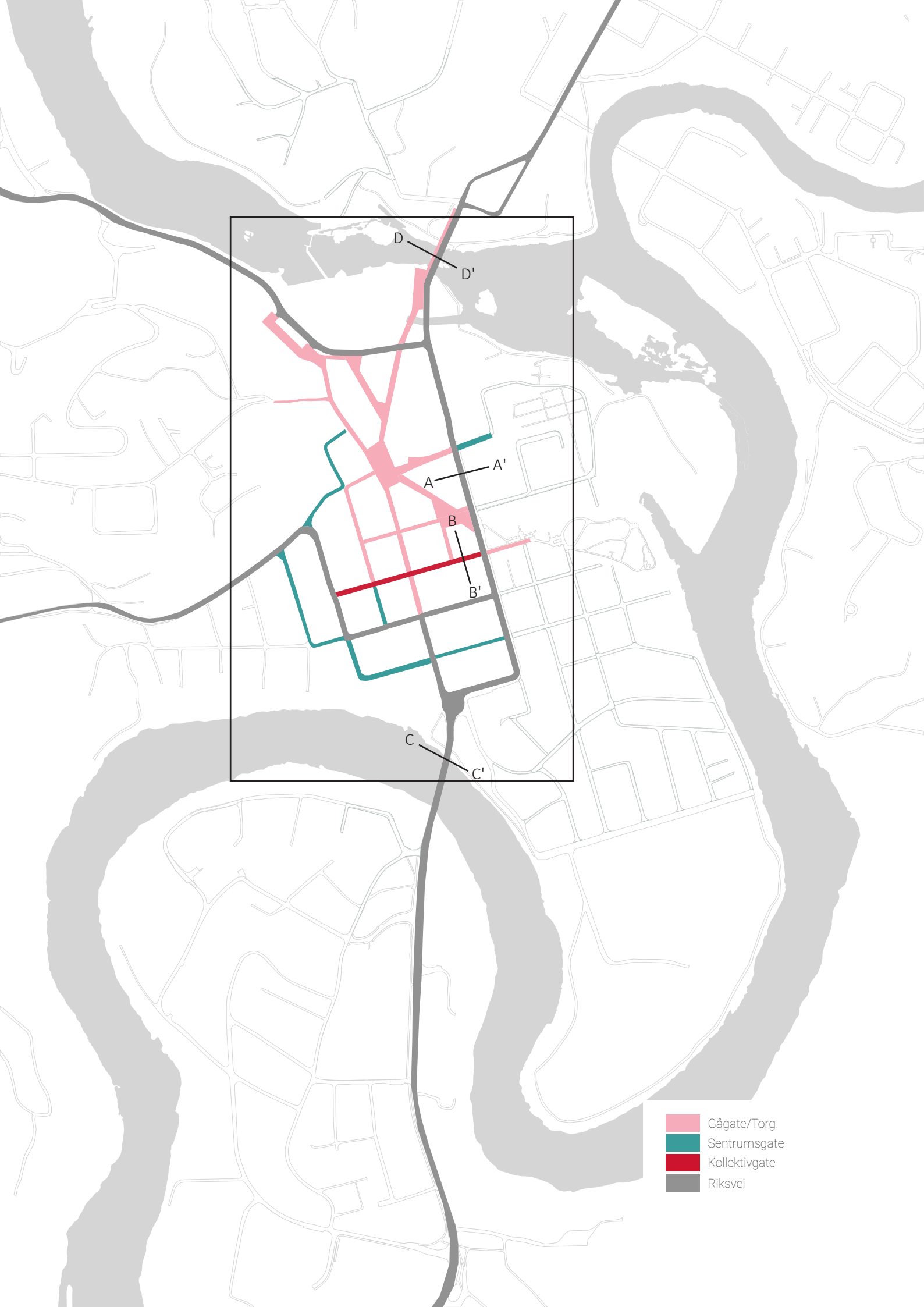
Ytterst på Tippen foreslår vi en brygge som snakker med Glatved brygge på nordsiden. Bryggen skal være av urban karakter og gi mulighet for ulike vannaktiviteter i elven. Området blir en forlengelse av elvelangs og strekker seg videre opp til Øya eller over til nordsiden av byen.

6 UNIVERSITETSPARKEN

I tilknytning til det nye universitetet finnes det en universitetspark. Parken ligger på en liten høyde bak Kuben kjøpesenter. Ankommer man området fra sentrum, via Stangs gate, blir man møtt av en universitetstrapp som markerer inngangen til campus-området. I universitetsparken finner man blant annet en hyggelig kafé med lokaler i en eldre villa som er bevart på området.

NYE GANGBROER

I dag blir elven sett på som en barriere blant befolkningen med få krysningmuligheter. Vi foreslår fire nye gangbroer for å knytte byens sosiale møteplasser og målpunkter bedre sammen: (1) fra Øya til Nordsiden, (2) fra Petersøya til Vesterntangen, (3) fra Schjongslunden til Eikli og (4) fra Benterud barneskole til Bloms gate ved det nye universitetsområdet.

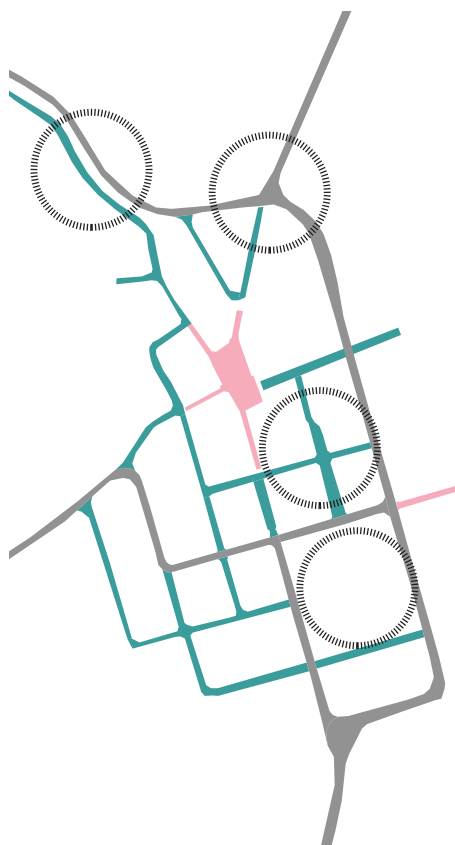


- Gågate/Torg
- Sentrumsgate
- Kollektivgate
- Riksvei

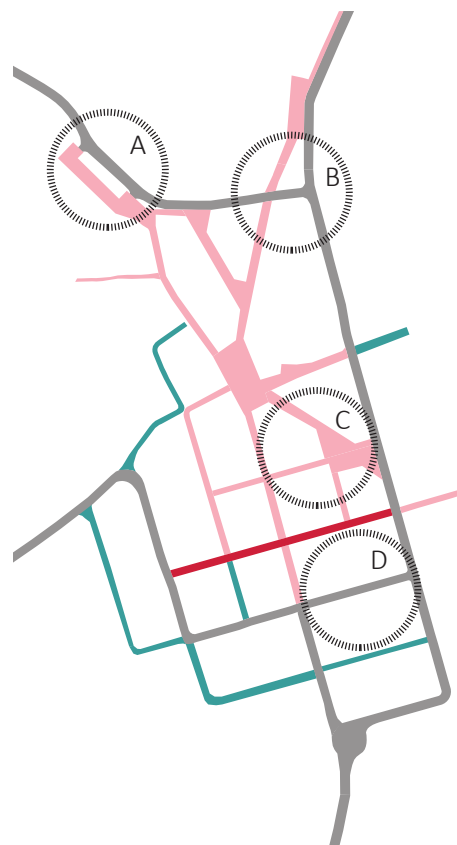
Grønn mobilitet

Hønefoss skal bli en gangvennlig by for mennesker. Vi foreslår et nytt vei hierarki, nye gatesnitt i Kongens gate og Stangs gate, samt på Kvernbergsund bru og Hønefoss bru. Trafikktriangelet snus på hodet slik at menneskene prioriteres over bilene.

EKSISTERENDE VEIHIERARKI



NYTT VEIHIERARKI



STRUKTURELLE ENDRINGER.

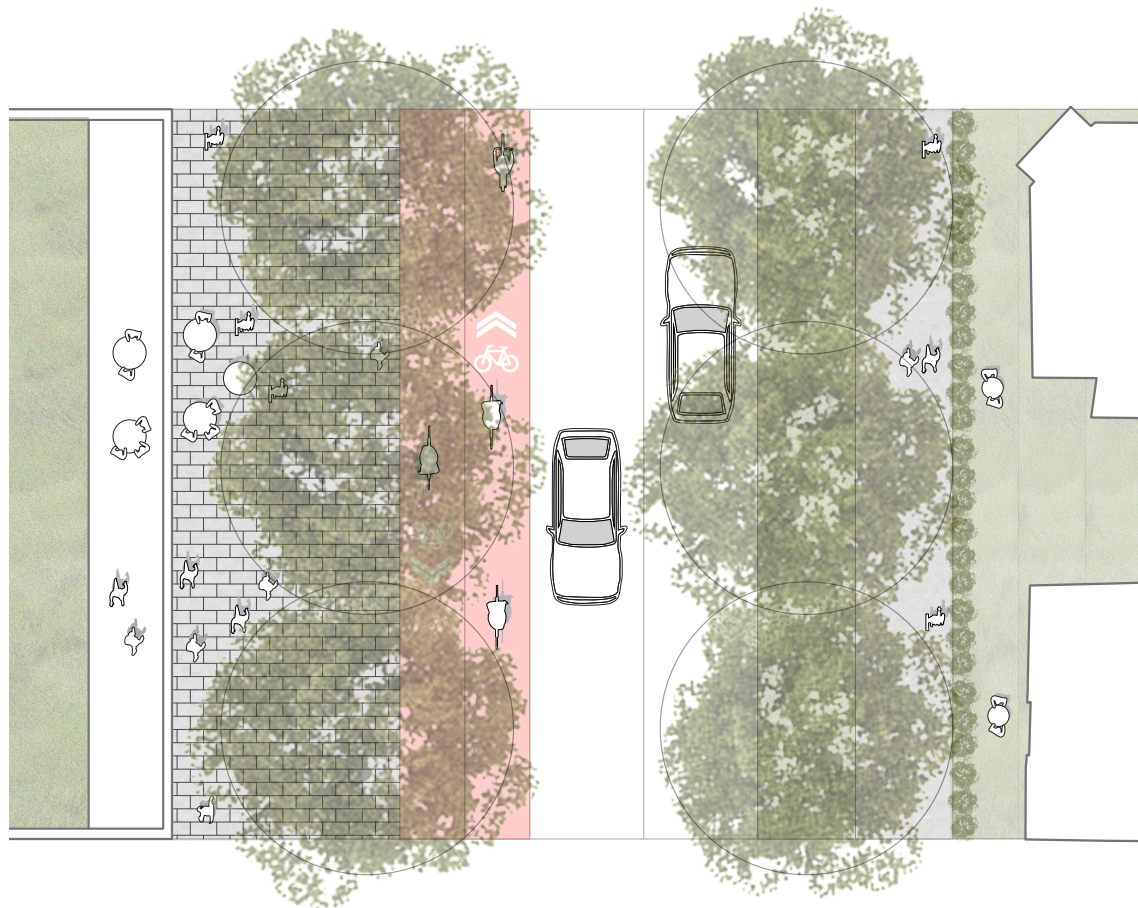
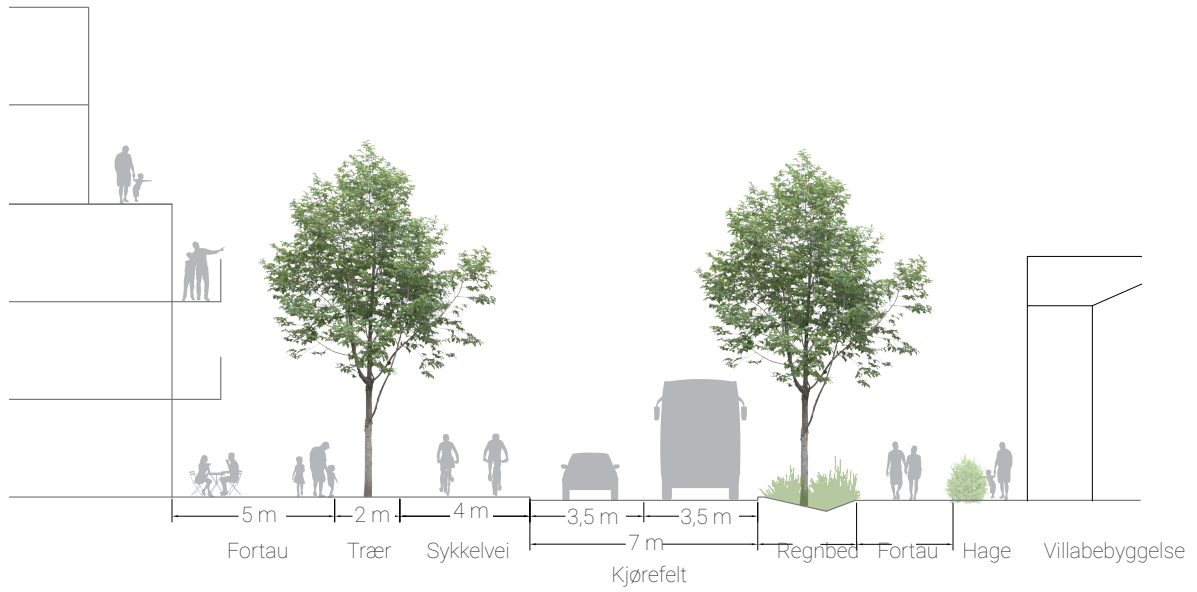
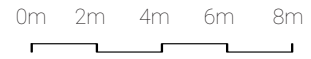
(A) Jernbanestasjonen flyttes nærmere sentrum som foreslått i Asplan Viak sitt mulighetsstudie (2018). Myke trafikanter kan ankomme stasjonsbygget fra Stabells gate, mens biler og busser ankommer fra Arnemannsveien som ligger et nivå lavere.

(B) Deler av Hønefoss bru er endret for å prioritere de gående og skape bedre trafikkflyt.

(C) Kvarталstrukturen ved dagens bussentral brytes opp av en diagonal gate som styrker forbindelsen mellom Søndre torg og Søndre park.

(D) Riksveien legges om.

SNITT A



KONGENS GATE - FRA VEI TIL GATE

Kongens gate er en trafikkert gate som i dag oppleves som en barriere for myke trafikanter. Mange av kvartalene på vestsiden brukes i dag til parkering, noe som gjør at gatesnittet er utflytende og udefinert. Ved å fortette langs Kongens gate vil den få et tydeligere gatesnitt, og oppleves mer som en bygate.

Vi foreslår at førsteetasjene på vestsiden skal ha aktive fasader. Det vil være et bredt fortau som er en forlengelse av bygulvet og som gir muligheter for å ha uteservering. Det anlegges også sykkelfelt som vil knytte de eksisterende sykkelveien sammen.

På østsiden av gaten anlegges det et regnbed som infiltrerer og fordrøyer overflatevann. Regnbedet

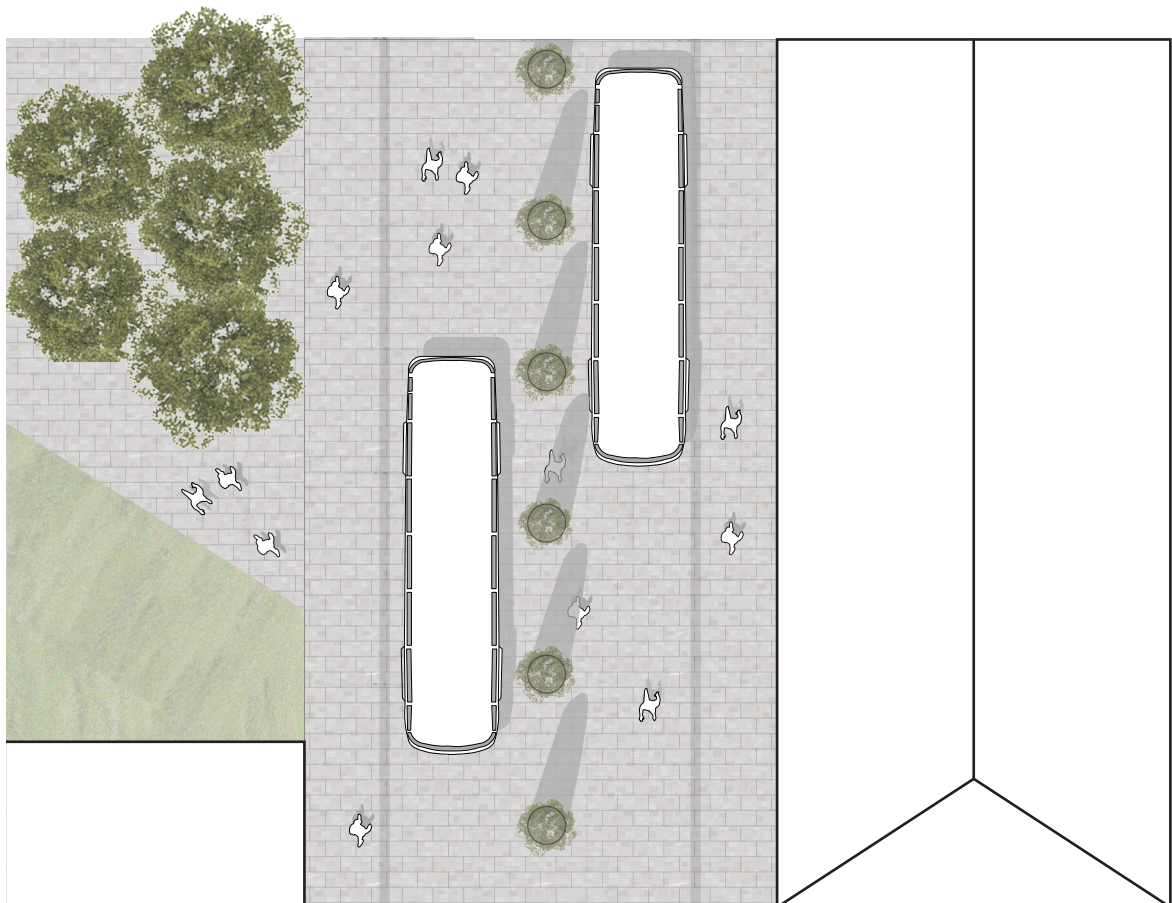
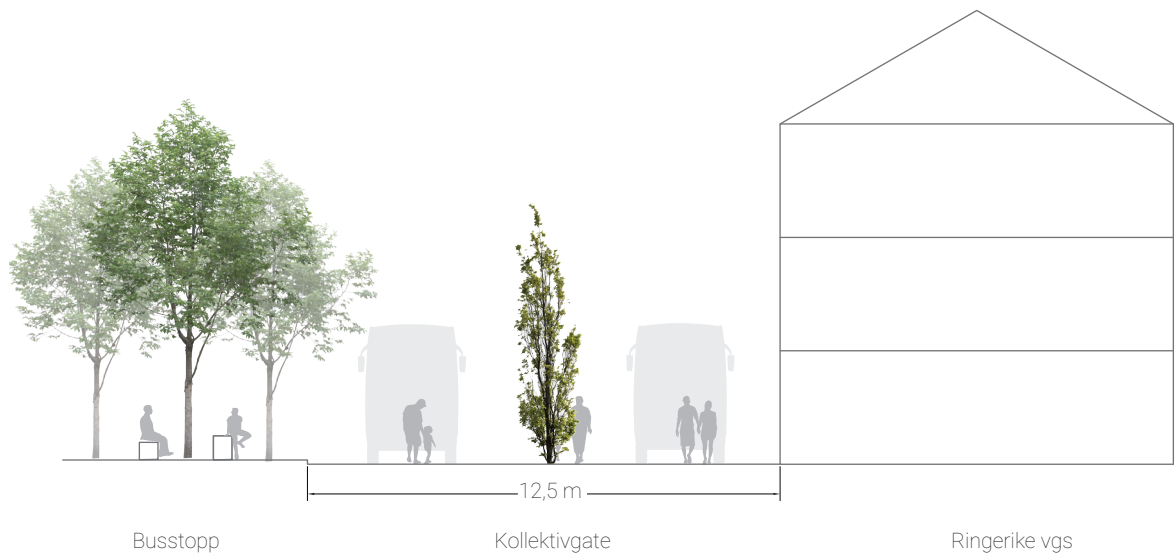
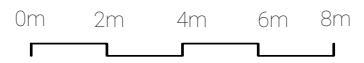
skiller også de myke trafikantene fra biltrafikken. Trekker langs gaten, vil det være med på å redusere støy og luftforurensning, og gjøre gaten til en frodig og grønn åre gjennom sentrum.

Kongens gate skal bli en grønn hovedgate, som kobler det urbane sentrum sammen med villabebyggelsen, istedenfor og oppleves som en barriere slik den gjør i dag.



Figur 5.2.3. Kongens gate i dag.

SNITT B



STANGS GATE - KOLLEKTIVGATEN

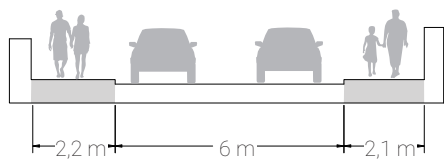
Stangs gate er i dag en sentral gate i sentrum. På grunn av smale fortau i tidvis dårlig stand, oppleves det som en gate der bilen har førsteprioritet. Det er en viktig øst-vest forbindelse i byen. Gaten passerer blant annet Fængselsparken, og i den østre endel av gata ligger Søndre park.

Vi foreslår at Stangs gate skal bli en kollektivgate, med hensikt om å legge til rette for bedre fremkomlighet for kollektivtransport i sentrum. Ettersom det ikke vil være så mange bussruter som kjører gjennom Stangs gate, vil det samtidig bli en attraktiv gate for myke trafikanter. Hele gaten vil få et nytt dekke, og det etableres en trerekke med søyleleik.

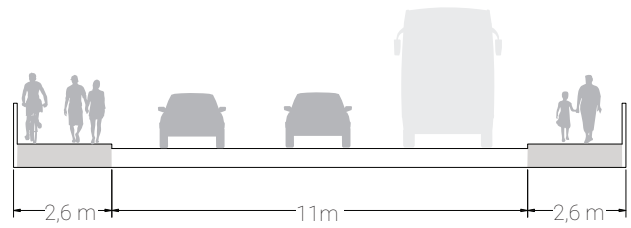
Gaten vil bli en viktig øst-vest forbindelse for gående. Vi legger et nytt busstopp rett øst for der Stangs gate og Storgata krysser. Bussen skal være synlig i sentrum, slik at flere blir bevisst på kollektivtilbudet i Hønefoss og velger buss fremfor egen bil.



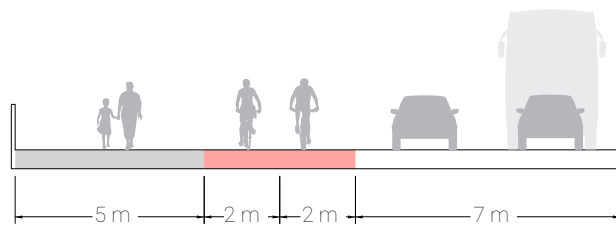
Figur 5.2.4. Stangs gate i dag.



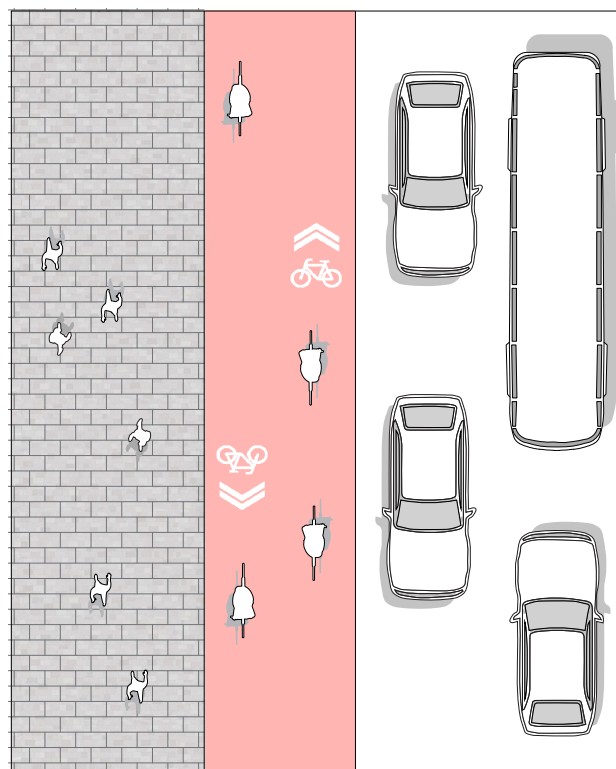
Snitt C-C'.
Eksisterende snitt av Kverbergsund bru



Snitt D-D'.
Eksisterende snitt av Hønefoss bru



Snitt C-C' og D-D' med nytt løsningsforslag



FORBEDRING AV EKSISTERENDE BROFORBINDELSER

Broene i Hønefoss er viktige både som forbindelser, og som landskapselementer. De er i dag utformet for bilene. Vi foreslår nye "broprofiler" som tydelig viser at det er de myke trafikantene som prioriteres i Hønefoss sentrum

Kvernbergsund bru, som lokalt også kalles både «Sundbrua» og «Rådhusbrua», er i dag hovedforbindelse mellom Eikliområdet og Hønefoss sentrum. Broen har i dag to kjørefiler og fortau på begge sider. Vi foreslår at det bygges en ny, bredere bro, som vil gi en bedre adkomst til sentrum for fotgjengere og syklister, samtidig som den blir en tydeligere adkomst til byen.

Hønefoss bru, lokalt også kalt Hønefossbrua, bybrua og tidligere også nybrua, er hovedforbindelsen mellom den nordre og søndre delen av Hønefoss sentrum. Den løper over den mektige Hønefossen, og har en flott utsikt over både fossen og Storelva. Broen inngår i riksvei 35, og er svært trafikkert. Den har tre kjørefelt, samt fortau i begge retninger. Vi foreslår et nytt "broprofil", med et mindre kjørefelt, for å gi plass til sykkelvei, samt samle fotgjengerene på den siden som vender mot fossen.

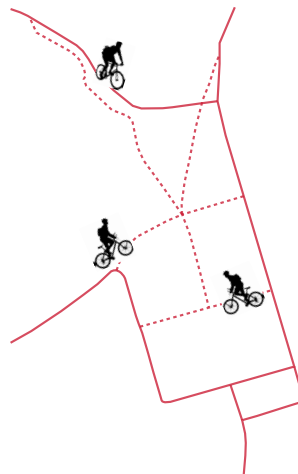
OMVENDT TRAFIKKTRIANGEL

Målet bør være å redusere personbiler ved å satse på utvikling av kollektivtransport, sykkel og gange. I praksis betyr dette å tilrettelegge for gode sykkelruter, gangstier og et forbedret kollektivtilbud med flere transportformer, flere ruter og hyppigere reiser. Ved å gå over til alternative transportformer som kollektivtransport, sykkel og gange vil det sosiale aspektet kunne forbedres. Menneskene som bor og oppholder seg i byen blir mer synlige for hverandre og de tilfeldige møtene blir vanligere. Bekjente og ukjente vil kunne komme i prat som igjen bidrar til økt trivsel.



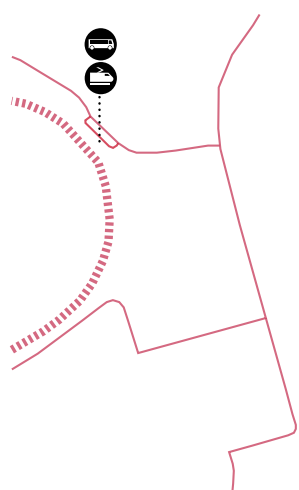
TIL FOTS

Hønefoss blir en mer gangvennlig by med et finmasket nettverk av gågater, brede fortau, stier og nye gangbroer på tvers av elven. Nye gatetrær gir et grønnere uttrykk og vil kunne dempe noe støy og minske luftforurensning som gjør det mer attraktivt for både fotgjengere og sykklistere.



PÅ SYKKE

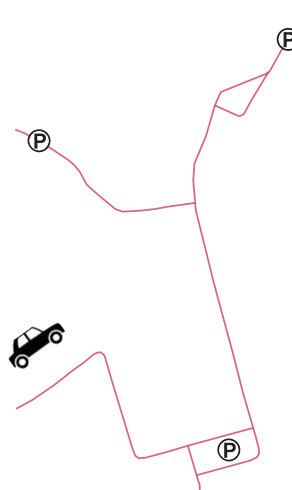
Dagens sykkelveier utvides til et sammenhengende nettverk, slik at man kan komme seg trygt gjennom sentrum fra alle kanter. Brede og opphøyde sykkelveier vil gjøre det mer attraktivt å sykle langs trafikkerte gater og veier.



MED KOLLEKTIVT

Vi flytter jernbanestasjonen nærmere sentrum slik at stasjonen blir en forlengelse av Stabells gate. Grepet er hentet fra Asplan Viak sitt mulighetsstudie «Neste stopp» (2018). I løsningsforslaget er bussentralen samlokalisert med toget for å skape et tydelig kollektivknutepunkt.

Busen får en egen kollektivgate på tvers av Storgata for å synliggjøre og prioritere kollektivtransporten i sentrum.



MED BIL

Vi foreslår å gjøre større deler av sentrum bilfritt der bilene må kjøre rundt. Fartsgrensen i sentrumsgatene reduseres til 30km/t.

Det meste av overflateparkeringen flyttes til parkeringshus rundt sentrum. Vi foreslår tre plasseringer: På Ford-tomta, i tilknytning til den nye jernbanestasjonen og på nordsiden før man ankommer Nordre torg.

Identitet

Byens identitet ligger i fossen, elvelandskapet og deler av bebyggelsen med kulturhistorisk verdi. I tillegg er bruk av farger, materialer og utsmykking i byrommet med på å gi Hønefoss karakter. Våre forslag til overordnede grep, under byplanprinsippene kompakt by, byromsnettverk og grønn mobilitet, tar alle hensyn til Hønefoss sin identitet gjennom å bygge videre på byens styrker og redusere byens svakheter. Nedenfor utdypes vi hvordan Hønefoss sin identitet kan styrkes gjennom byutviklingen.



FLETTE ELVELANDSKAPET OG
SENTRUM SAMMEN



STYRKE BYENS KULTURMILJØ
GJENNOM BRUK

FOSSEN OG ELVELANDSKAPET

For å flette elvelandskapet og sentrum bedre sammen har vi jobbet med å etablere nye byrom langs med elven med gode gangforbindelser til og fra Søndre torg. Området rundt fossen og langs elvebredden ved Tippen byr på vakre naturopplevelser som verken er synliggjort eller benyttet i dag. Vi ser et stort potensial for å utvikle disse områdene til å bli spennende møteplasser for befolkningen og besøkende.

Fra Øya har man en unik utsikt til fossen og nordsiden av byen. Vi foreslår her å etablere en utsiktsplass der alle kan oppleve den mektige fossen på nært hold.

Fra Tippen ser man rett over til Gledeshuset og Glatved brygge. Området ligger på nedsiden av fossen og skiller seg fra Øya med Storelva som renner rolig nedover landskapet. Her kan det etableres en brygge med mulighet for vannaktiviteter som kajakk/kano og småbåter.

ØSTLANDETS JUGENDBY

Jugendstilen preger byens historiske gater. I arbeidet med å fortette i bykjernen er det viktig å ivareta og fremheve denne stilarten for å bygge videre på Hønefoss identitet som "Østlandets Jugenby".

Byens kulturmiljø bør styrkes gjennom bruk og vi foreslår å aktivisere Jugendgårdene med publikumsrettede virksomheter. Grand Hotel i Stabells gate er et godt eksempel på bruk.

For å fortette med hensyn til Hønefoss kulturmiljø må byen planlegges og fornyes med fokus på helhet. Estetiske føringer med fargevalg og materialitet på nybygg, samt høyder, bør ligge til grunn. Vi foreslår å fortette i Hønefoss' skala med bygg på maks 5 etasjer.



GRØNNE BAKGÅRDER OG
TAKHAGER

HAGEBYEN HØNEFOSS

Villabebyggelsen i sentrum er en del av kulturmiljøet i byen og gir Hønefoss karakter og identitet.

Vi ønsker å spille videre på byens identitet som hageby ved å gjøre sentrum grønnere og tilby flere halv-private og private uterom.

Gatene skal beplantes med gatetrær og bakgårdene transformeres til grønne oaser for befolkningen. Videre foreslår vi å etablere egne takhager for beboerne med mulighet til å stelle planter og dyrke egne vekster. Større utnyttelse av bakgårdene og takarealer birar til en attraktiv by med et bredt tilbud av aktiviteter og opplevelser.



1

2

3

4

5

7

8

6

9

10

M1:4000 | A4



Illustrasjonsplan, bynivå

GREP

- 1 Gangbro over fossen
- 2 Nytt byrom i tilknytning til fossen
- 3 Brygge på Tippen, en forlengelse av elvelangs
- 4 Jernbanestasjonen er flyttet nærmere sentrumskjernen (fra mulighetsstudiet til AsplanViak)
- 5 Deler av Hønefoss bro er endret for å prioritere de myke trafikantene og skape trafikkflyt
- 6 Universitetet er flyttet inn til sentrum
- 7 Grønne bakgårder
- 8 Ny diagonal gate fra Søndre torg til Søndre park
- 9 Ford-tomta er gjort om til Byporten parkerinshus
- 10 Gangbro fra Benterud barneskole i sør til Bloms gate i nord

5.2 GATEUTFORMING



Kulturhuset

Kirkegården

Sentrumskvartalet

Scandic hotell

Søndre torg

1

Kirkegata

2

Kvernbeiggata

4

Kongens gate

Livbanen

Kong Rings gate

Bussentralen

Søndre park >>

Storgata

Det gamle fengselet

3

Stangs gate

Kuben kjøpesenter

Ringerike vgs

Figur 5.2.1

..... Detaljområdet
1-4 Registreringer fra området



Dagens situasjon

Flyfotoet viser vår endelige avgrensning for gateutforming, og vi omtaler det her som "detaljområdet". Detaljområdet tar for seg fire sentrumskvartaler med Kvernberggata og Kong Rings gate som de kryssende gatene innenfor avgrensningen. Langs med Kvernberggata som deler detaljområdet på langs, ligger byens bussentral. Den tverrgående gaten, Kong Rings gate, er en viktig akse som strekker seg fra Kuben kjøpesenter i vest til Petersøya i øst.

Området avgrenses av Kongens gate, Stangs gate, Storgata og Kirkegata. Bygårdene som henvender seg mot Storgata i vest er en del av byens kulturminnevern og bidrar positivt til gaterommet med aktive fasader. Den østlige delen av området oppleves derimot som en bakside og preges i dag av store grå arealer avsatt til bilparkering. Parkeringsarealene er lite romdannende og gir et utflytende og glissent uttrykk til stedet.

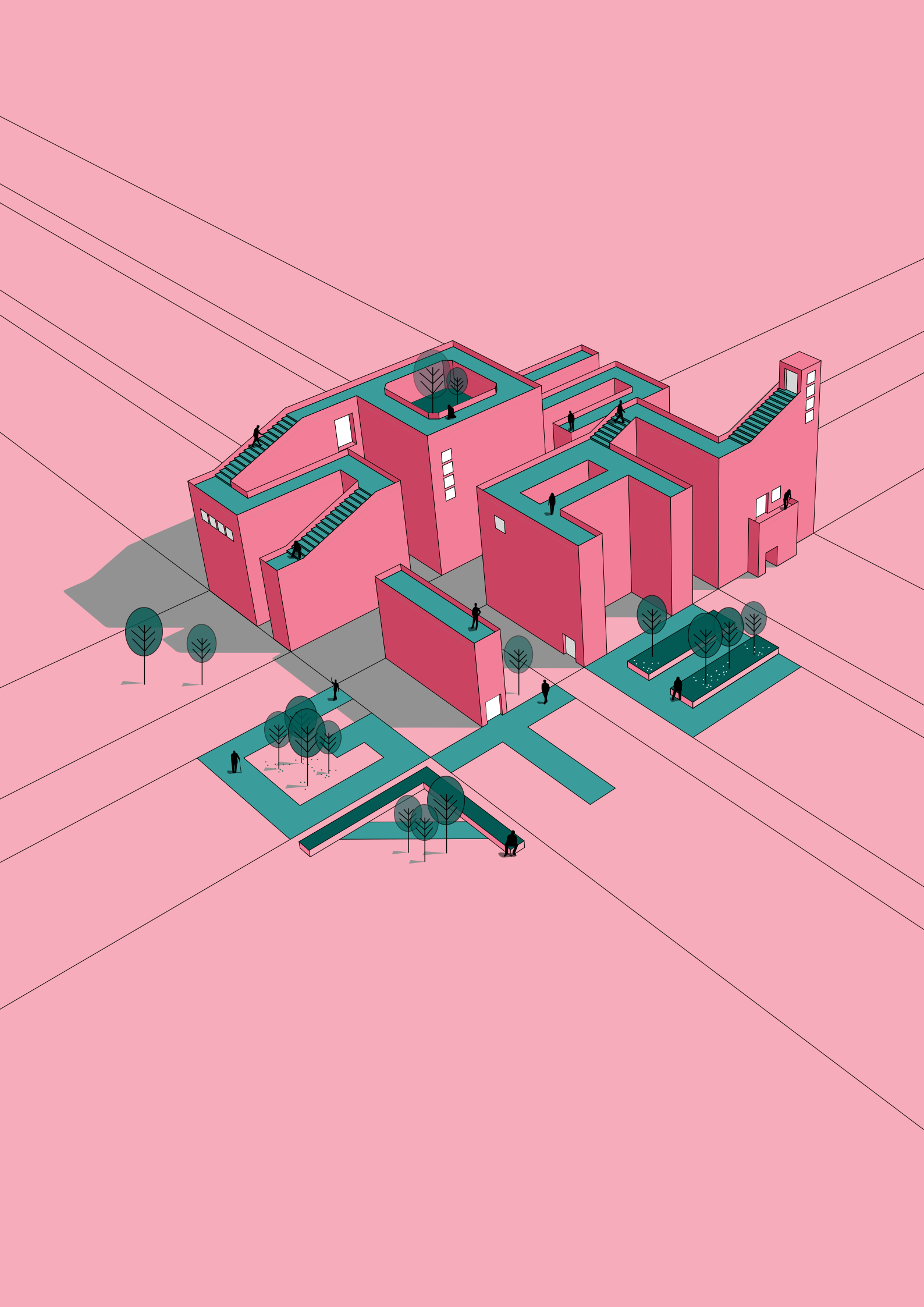
Området ligger svært sentralt med tilknytning til blant annet Søndre torg, Livbanen og Søndre park, Ringerike vgs, det gamle fengselet og Hønefoss kirke. Detaljområdet har et enormt potensiale til å koble disse områdene bedre sammen, og bli en viktig forbindelse i sentrum.



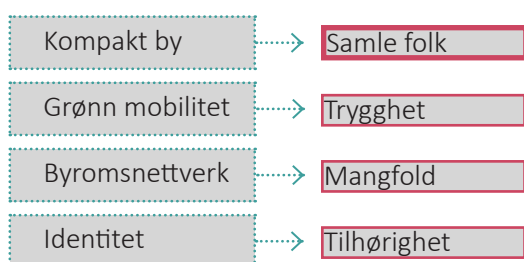
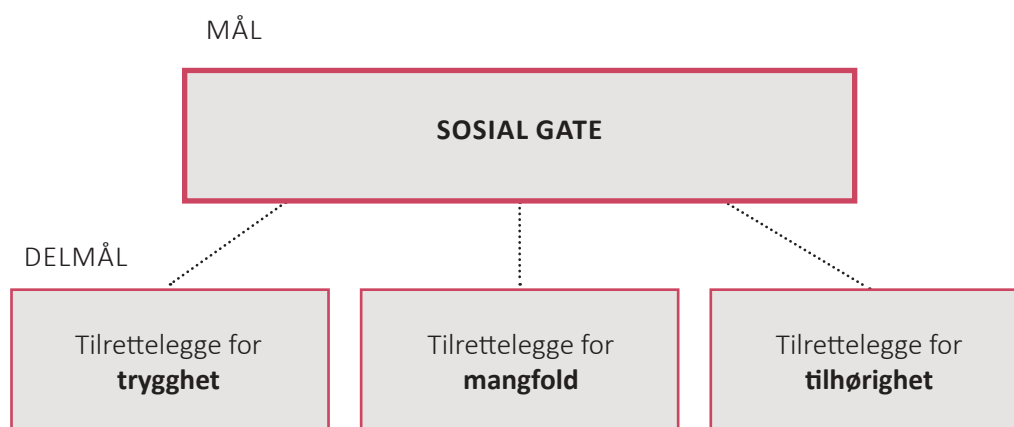
1 Thoresengården hindrer visuell forbindelse mellom Søndre torg og Søndre park.
2 Nord-østlige delen av detaljområdet er store parkeringsarealer.



3 Centralgården fra 1911 er blant de verneverdige kulturmiljøene langs Storgata.
4 Bussentralen i Kvernberggata



Mål



Diagrammet illustrerer sammenhengen mellom byplangrepene og gateutforming. Alle grep vi gjør, uavhengig skala, må ses i sammenheng da alt handler om å planlegge for byliv og sosial bærekraft.

Vi ønsker å styrke sentrum som et møtested for befolkningen. Hønefoss har flere eksisterende byrom med kvalitet, men forbindelsene mellom dem er svake. Vi vil derfor jobbe med å skape gode forbindelser mellom sentrale målpunkter i byen. Her vil vi fokusere på forbindelsen mellom Søndre torg og Søndre park.

Målet vårt er å skape en ny sentrumsgate som tilrettelegger for byliv og sosial bærekraft; en sosial gate. For å nå målet har vi satt oss tre delmål: (1) Tilrettelegge for trygghet, (2) tilrettelegge for mangfold og (3) tilrettelegge for tilhørighet. På neste side går vi nærmere inn på hvilke designprinsipper vi følger for å nå hvert delmål.

Designprinsipper

I arbeidet med å tilrettelegge for en sosial gate har vi jobbet ut ifra noen utvalgte designprinsipper vi mener er viktige for å nå målet. Designprinsippene har fått hvert sitt symbol og er ryddet under de tre delmålene: Trygghet, mangfold og tilhørighet. Symbolene vil følge videre med i oppgaven for å tydeliggjøre sammenhengen mellom designprinsippene og grepene som er gjort.

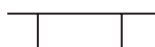
Designprinsippet "beskyttelse mot trafikk" er mindre gjeldene for gateutformingen da området er foreslått bilfritt på overordnet bynivå. Symbolet vil derfor ikke følge oss videre og er her markert i grått.

Tilrettelegge for
trygghet



Beskyttelse mot trafikk

Tilrettelegge for
mangfold



Sittemuligheter

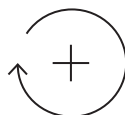
Tilrettelegge for
tilhørighet



Menneskelig skala



Lesbarhet og oversikt



Fleksibelt og flerfunksjonelt



Bygge videre på stedets
estetiske kvaliteter



Aktive fasader



On stage, off stage, back stage



Ivareta og styrke
stedets identitet



Belysning



Aktiviteter



Integrere blågrønne strukturer



Funksjonsblanding



Søndre torg

Kirkegata

5 et.

5 et.

4 et.

Solkroen

4 et.

4 et.

3 et.

Amfiet

4 et.

4 et.

Gaterommet

3 et.

Trappen

2 et.

4 et.

Regnbedet

Kong Rings gate

4 et.

3 et.

2 et.

3 et.

3 et.

Søndre park >>

Storgata

4 et.

2 et.

5 et.

Bussholdeplass

2 et.

3 et.

Stangs gate

Stangs gate

Kongens gate

M1:1000 i A4

Illustrasjonsplan, gatenivå

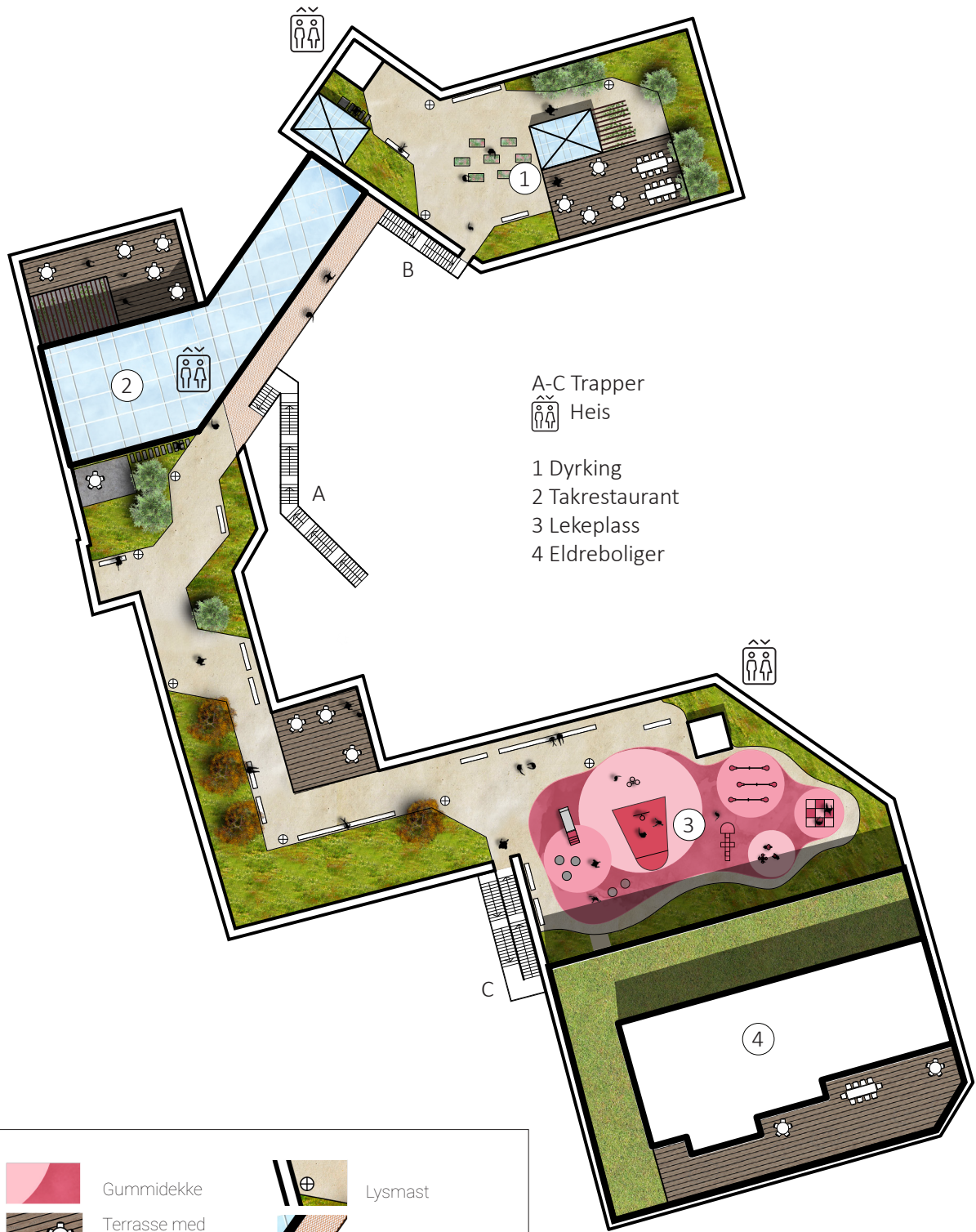
Illustrasjonsplanen viser vårt endelige løsningsforslag til en ny sentrumsgate i Hønefoss; Diagonalgata. Diagonalgata transformerer et bildominert sentrumsområde til en attraktiv gågate som inviterer til stasjonære, dvelende og sosiale aktiviteter. Diagonalgata krysser gjennom fire kvartaler og forbinder tre bakgårder. Gaten er en del av det overordnede byromsnettverket og en viktig ny forbindelse mellom Søndre torg og Søndre park.

Et viktig element i gaten er et regnbed som er plassert sentralt i gaterommet. Elementet bukker seg gjennom gaten som et meandrerende elveløp og danner små og store rom på veien. Rommene skaper ulike soner og gjør Diagonalgata til et spennende og variert gateløp.

Formgrepet skal invitere til opphold og gi folk lyst til å bevege seg rundt i gaterommet uten å passere rett gjennom: Vi ønsker at folk skal bevege seg gjennom gaten i en kurvet linje i motsetning til en rett akse. Folk som går i kurvet linje er mer tilgjengelige, åpne og fleksible for endringer. Sannsynligheten for at man tar spontane valg underveis øker og de dvelende aktivitetene vil kunne gå over til stasjonære og/eller sosiale aktiviteter. På denne måten oppholder folk seg lengre i gatebildet og bidrar til liv i gaten gjennom sine aktiviteter.

Den sosiale gaten skal være en fleksibel og inkluderende gate som pulserer!





	Gummidekke		Lysmast
	Terrasse med sittemøbler		Corten-rist
	Vegetasjon		Glasstak
	Sittebenk		Dyrking i parsellkasser
	Barrikadedekke		Pergola med klatreplanter



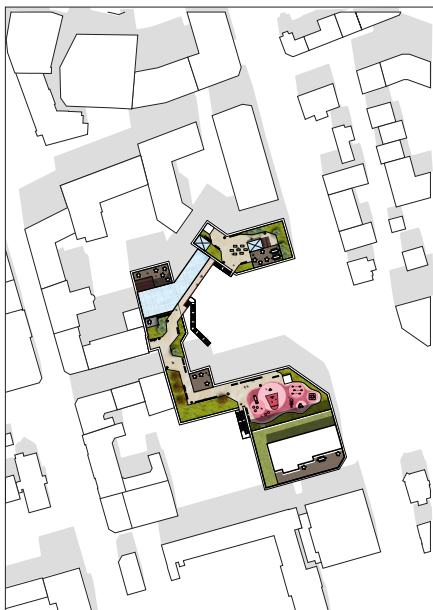
PÅ TAKET

Diagonalgata er knyttet til en takhage med en trapp (A) som er plassert midt i sirkulasjonslinjen. Trappen er et arkitektonisk grep som skal gjøre folk nysgjerrige og gi dem lyst til å gå opp. Trappen er en lett og åpen konstruksjon som sørger for at folk til og fra takhagen synes, og gir aktivitet til bybildet. På toppen av trappen finner man en takrestaurant med utsikt utover Diagonalgata. Restauranten er også synlig fra gaten.

Takhagen går over flere bygg og knyttes sammen av en gangvei. Flere små og store rom inviterer til varierte aktiviteter. På taket er det beplantede arealer med pryddverdi og romskapende effekt. Grønnstrukturen er også viktig for fordrøying av regnvann.

Trapp B leder opp til den øverste takhagen. Her er det muligheter for dyrking, enten i parsellkasser eller i drivhus. Takhagen er på toppen av studentboliger, men er tenkt som et halv-privat takområde. På "studenttaket" finner man også en større terrasse med mulighet for fellesmåltider og festligheter med langbord. En pergola danner et fint sted å sitte og studere på varmere dager.

Trapp C gir direkte adkomst fra gateplan til lekeplassen. Lekeplassen ligger i tilknytning til noen eldreboliger. På denne måten kan de eldre ha glede av å se på livet som utspiller seg utenfor stuevinduet sitt. Rundt lekeplassen er det mange sitteplasser med god oversikt over lekeplassen.



Grep

FUNKSJONER I BYGG



Vi ønsker en blanding av funksjoner for å skape mangfold i byrommet og tilrettelegge for de tilfeldige møtene mellom fremmede og kjente. Figur 5.2.6 illustrerer hvordan vi har tenkt snitt gjennom kvartalet med livet som utspiller seg både inne og ute, og på ulike plan. Bygårdene varierer mellom to til fem etasjer som snakker til Hønefoss' skala og sørger for gode rom for menneskene.

Førsteetasje er bygårdens ansikt utad og er spesielt viktig for livet som utfolder seg på gateplan. For best mulig samspill mellom ute- og innemiljøet er alle førsteetasjene avholdt publikumsrettet virksomhet. Kontorer er

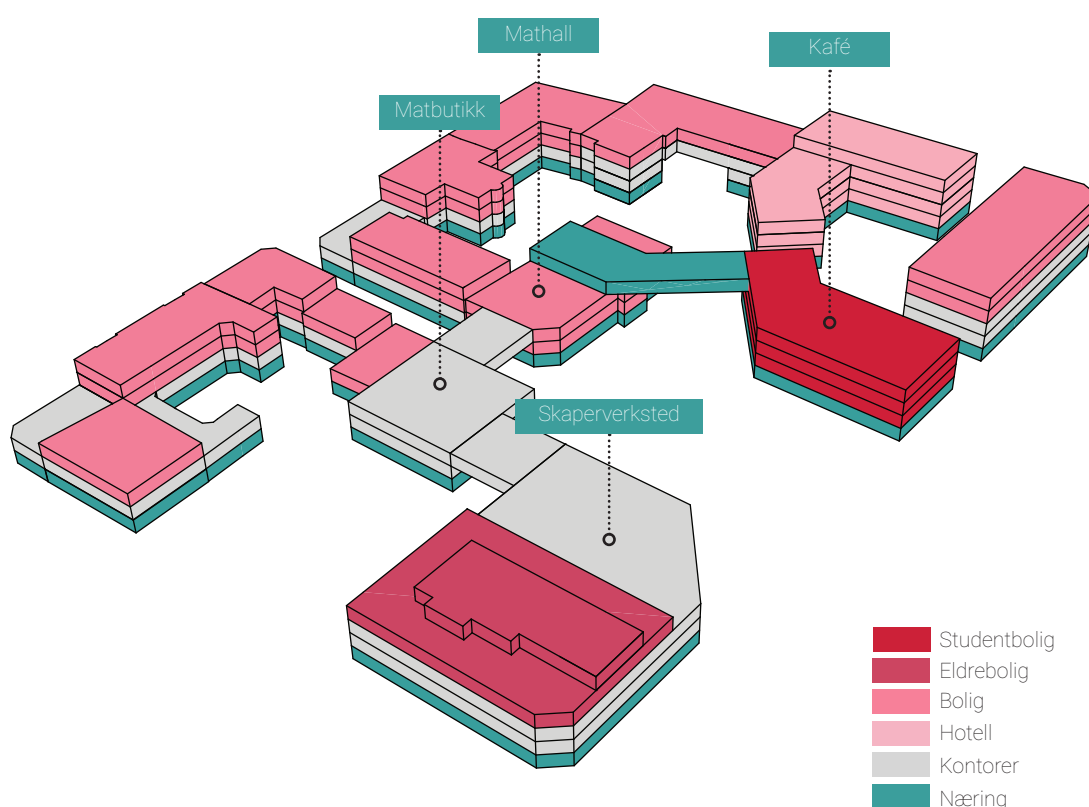
innadvendt virksomhet og bidrar i liten grad til livet ute i gaten, derfor er kontorene dratt opp til andre og tredje etasje.

Vi foreslår noen funksjoner i førsteetasje: Mathall, kafé og et «skaperverksted». I tillegg foreslår vi en matbutikk på hjørnet da det er få matbutikker i sentrum i dag og et målpunkt i hverdagen. I bygget med skaperverksted foreslår vi å tilrettelegge for gründervirksomheter og oppstarts-bedrifter i etasjene avsatt til kontorer.

Tanken bak skaperverkstedet er at studenter, arbeidstakere og andre som måtte ønske det, kan utnytte seg av lokalene for å studere, jobbe eller



Figur 5.2.6



rett og slett skape noe. Skaperverkstedet kan også fungere som et større lokale for «coworking»; et kontorfellesskap der både arbeidstakere og studenter kan jobbe. Skaperverkstedet er åpent for alle og mulighetene er mange, men det viktigste er at lokalene tilbyr noe til lokalbefolkningen.

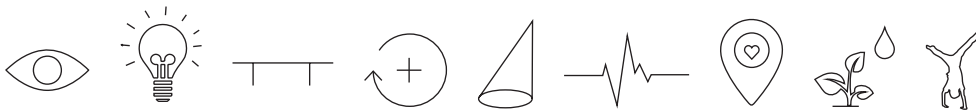
Hotellet som er foreslått er tenkt som en utvidelse av Scandic hotell som ligger på andre siden av Kirkegata. Tanken er at de besøkende vil bidra positivt til bylivet da de er aktive brukere av

byen.

I tillegg til næring og kontorer er det avgjørende at det bor folk her. Beboere er sentrale aktører i byrommet og de som skaper bylivet: Hvis ingen bor der, hvem skal da bruke byen?

For mest mulig mangfold, bør det finnes et variert boligtilbud med mindre førstekjøps-leiligheter, familieleiligheter, større toppleiligheter, studentboliger og eldreboliger. Boligene er plassert i de øverste etasjene.

ET SOSIALT MØBEL



De fleste gatene i Hønefoss mangler sitteplasser og er generelt lite innbydende å oppholde seg i. Vi foreslår et sosialt møbel som følger gjennom hele gaten. Møbelet inviterer forbipasserende til å ta en pause, sette seg ned å se på livet i gaten- å være *off stage*.

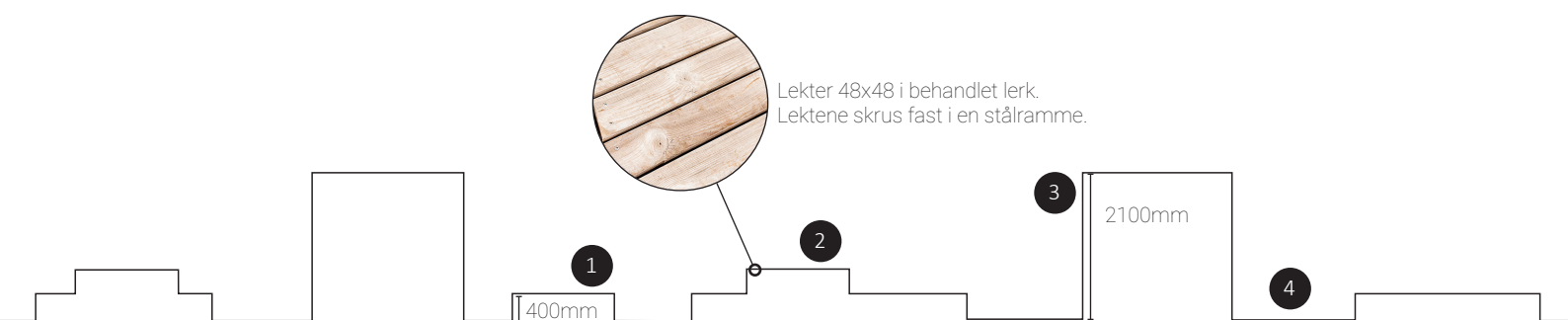
Møbelet er lekent og inviterer til bruk. Med innslag av husker og mulighet for å løpe på det bølgete møbelet tiltrekker vi den yngre målgruppen. På denne måten vil elementet også være "on stage". Målet er at det skal innby til både opphold og hvile, samt aktivitet og lek, og fungere som en møteplass for alle.

Formen på sittemøbelet gir mange bruksmuligheter. De vinklede formene gjør at man kan sitte ovenfor hverandre eller vendt

fra hverandre. Vi tror at møbelet vil gi de som beveger seg gjennom gaten en anledning til å oppholde seg lenger. Her kan man møte både nye og kjente mennesker. Det sosiale møbelet er et påskudd for å komme i kontakt med andre. Utsikt til omgivelsene skaper passiv se-kontakt, og de tilfeldige møtene og samtalene som oppstår bidrar til å skape et fellesskap og en tillit, som igjen vil skape en trygghet.

Møbelet er i treverk, for å synliggjøre Hønefoss' kulturhistorie med treindustrien. Møbelet er opplyst om kvelden som gir optisk føring gjennom gaten. Lysene er plassert under møbelet og skaper en lun og god atmosfære til plassen. Bedre belysning, oversikt og lesbarhet er med på å øke opplevd trygghet.





1 Sittehøyde
2 Høydevariasjon for fleksibel bruk (ryggene, bord, lek)

3 Huske
4 Krysningsmuligheter

REGNBEDET



Vi opplever stadig tøffere vær med styrtregn og store nedbørmengder. Da det kommunale avløps- og overvannssystemet begynner å bli utdatert, og flere avløpsrør har sprenget kapasitet, blir det stadig mer aktuelt å tenke overvannet som en ressurs i bymiljøet.

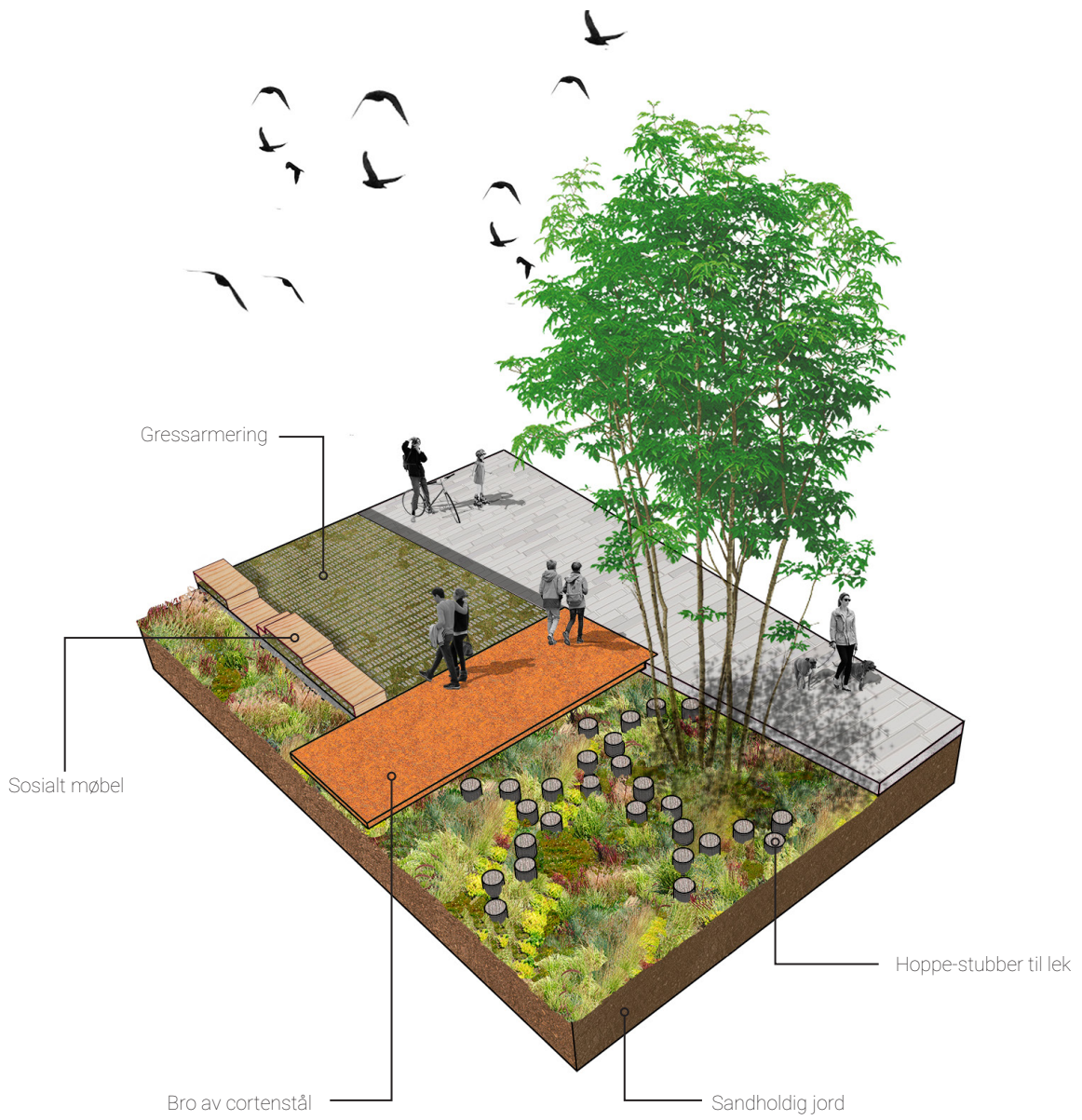
Alt vannet kan ikke lenger gjemmes bort under bakken. Regnbed er en måte å håndtere det lokale overvannet (LOD) på, der vannet infiltreres i et plantefelt. I tillegg til å være funksjonelt, vil også regnbedet være med på å berike bymiljøet med frodig vegetasjon.

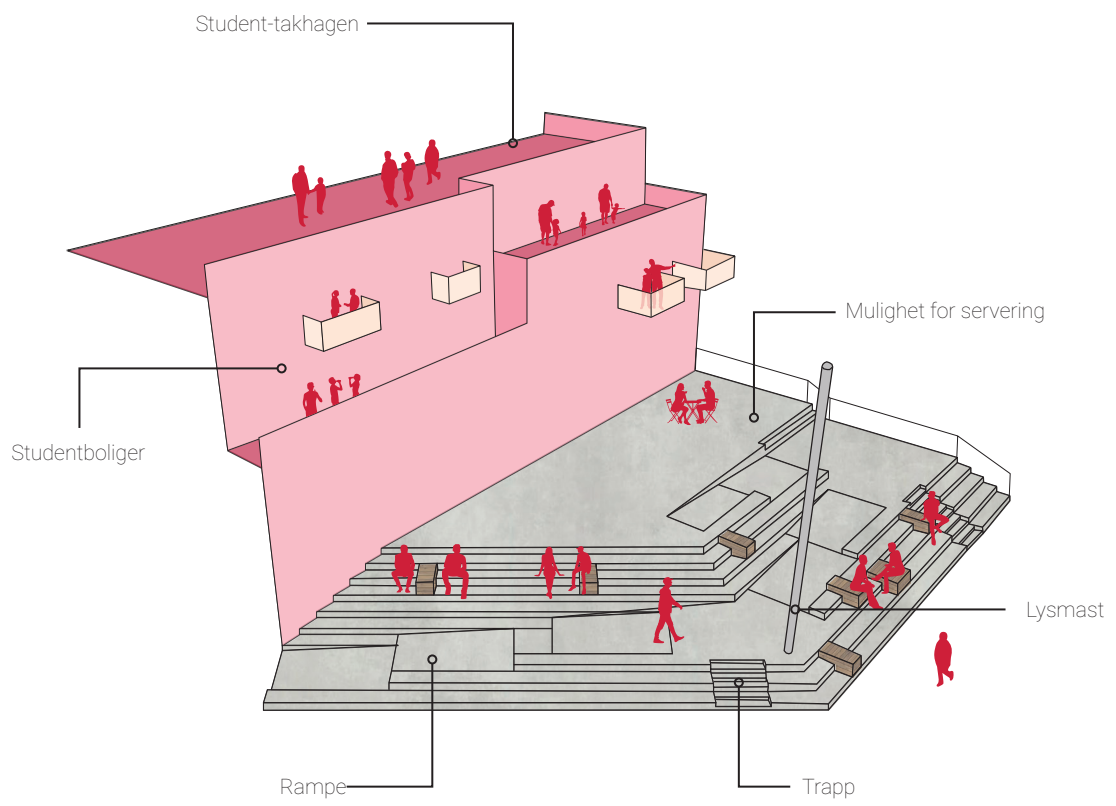
I regnbedet vil det meste av overvannet infiltrere i grunnen og bli tatt opp av plantene som vokser der. Artene som plantes må kunne tåle tidvis oversvømmelse og jorden bør inneholde mye sand for å sikre god infiltrasjonsevne. I tillegg til regnbedet foreslår vi partier med gressarmering

da dette er et permeabelt dekke som bidrar til et grønt uttrykk.

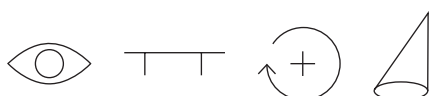
Regnbedet følger gateløpet sammen med det sosiale møbelet. Der møbelet slutter, går regnbedet over i et større vegetasjonsfelt. I denne delen av regnbedet finner man trestubber til lek. Her er det også plantet trær.

For å krysse regnbedet er det flere tverrgående broer. Broene er tenkt i cortenstål for å gi et industrielt uttrykk til gaten som spiller på Hønefoss' sterke industritradisjon. Regnbedet med bro-overgangene er tenkt som et bilde på Storelva og alle broforbindelsene i byen.





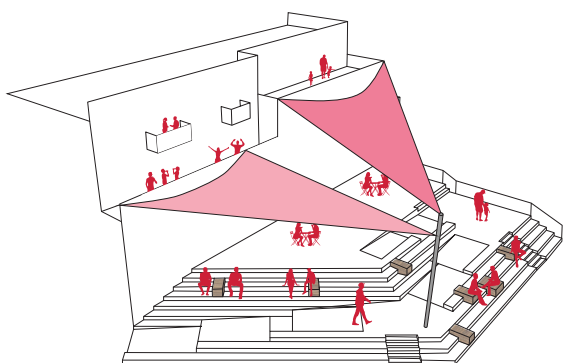
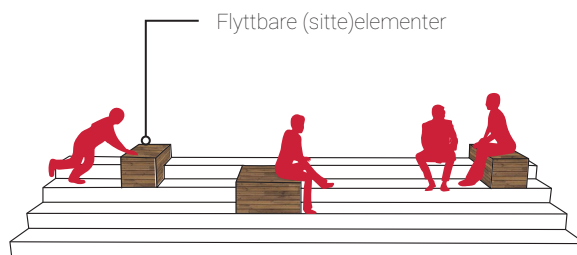
AMFIET



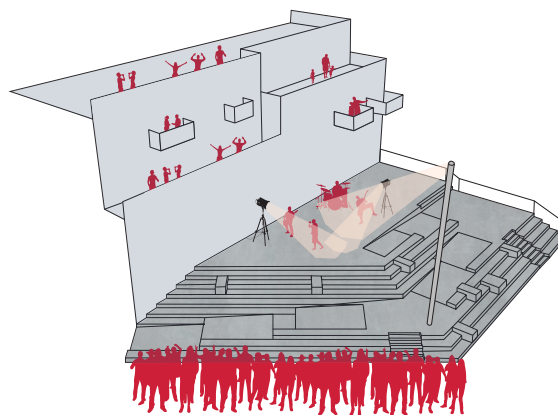
I den ene enden av gaten er det et stort og solfylt amfi. Amfiet kan brukes både som en tribune når det er arrangementer og som en scene med publikum spredt på plassen.

Integrert i amfiet er det flyttbare treelementer med hjul som kan fungere både som bord og som sitteelementer, slik at man kan lene seg inntil, oppå eller sitte ovenfor noen.

Amfiet er universelt utformet. Rampen har fall på 1:15. Trinnene i amfiet har et opptrinn på 30 cm, og et inntrinn på 70 cm. I de integrerte, vanlige trappene er opptrinnet 15 cm og inntrinnet 35 cm.



Midlertidige solseil. Amfiet som en sitteplass.

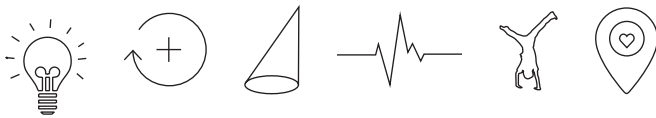


Kveldssituasjon med konsert. Amfiet som en scene.





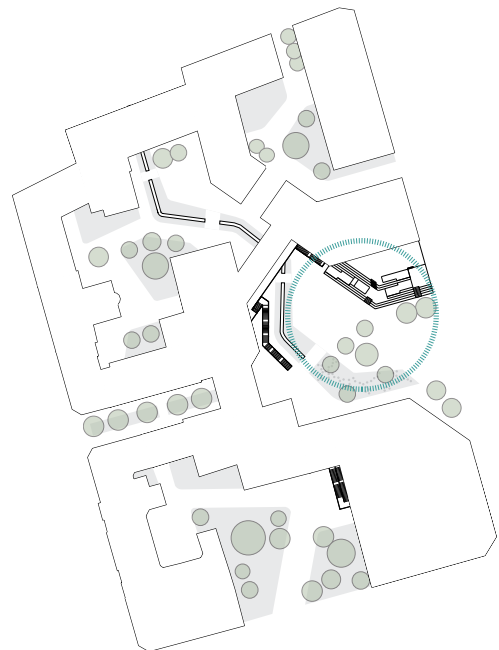
DET FLEKSIBLE GATEROMMET

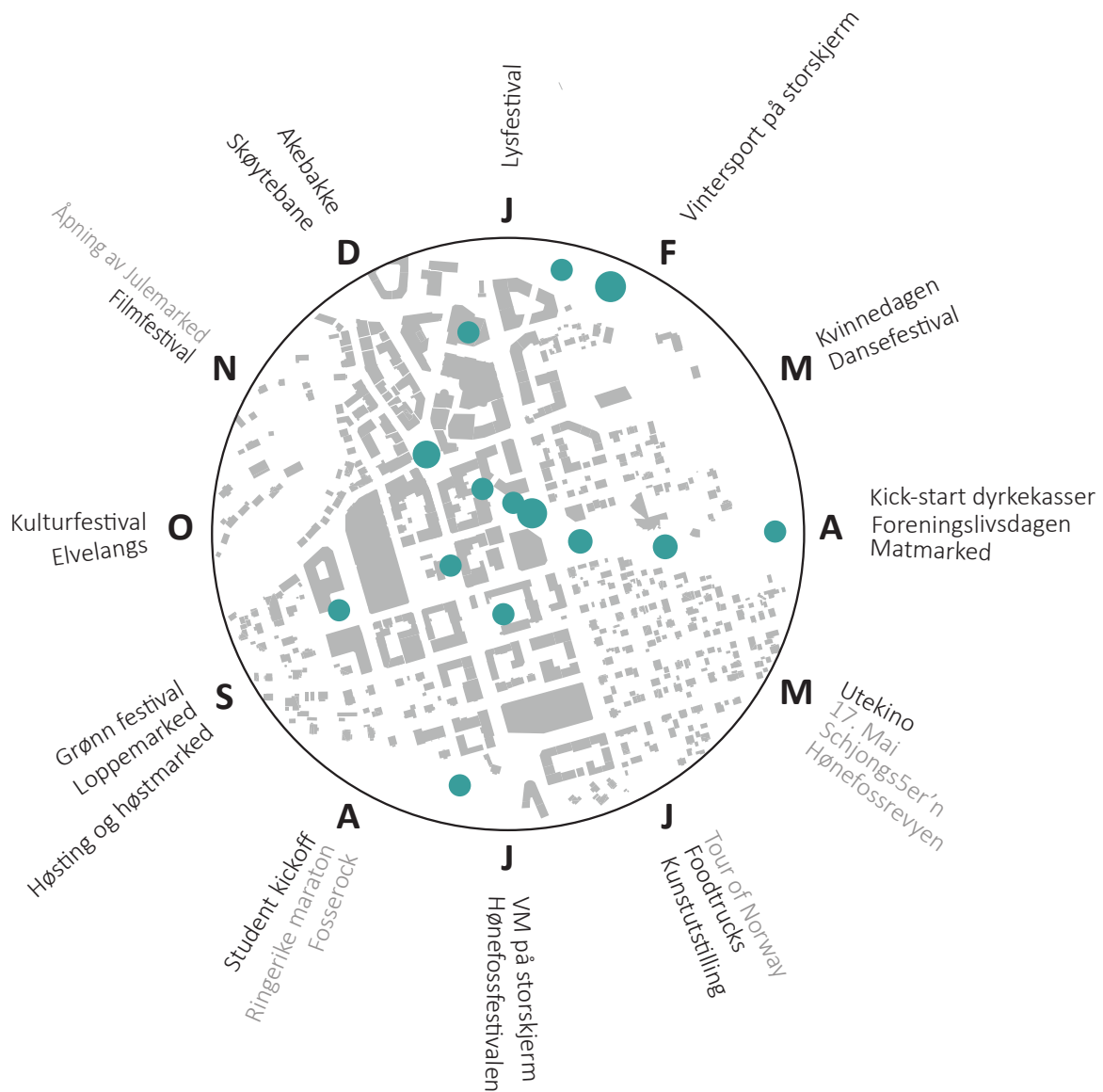


Gaterommet er holdt mest mulig åpent og tilrettelagt for fleksibel bruk. Her skal man kunne samle folk og ha midlertidige arrangementer, aktiviteter og installasjoner. Flere av elementene i gaten er fleksible, som gir mulighet til fantasifull bruk og lek. De kan også bidra som et estetisk tilskudd. I kantene er det ulike sittemuligheter og vegetasjon som rammer inn plassen og gjør at det oppleves som et attraktivt og komfortabelt sted, også uten aktivitet.

Vi ønsker at innbyggerne, omkringliggende bedrifter og kommunen skal kunne ta i bruk plassen som de vil. Bruken skal kunne tilpasses tiden på døgnet, hverdag og helg og ulike sesonger. Målet er at plassen skal speile det lokale kulturlivet og at Hønefoss' innbyggere vil ta eierskap til plassen. På denne måten vil plassen stadig by på ulike opplevelser, og gjøre diagonalgata til et relevant og annerledes sted i byen.

På plassen er det interaktiv effektbelysning, som kan tilpasses ulike arrangementer, eller fungere som en attraksjon i seg selv.





● Viktige byrom for arrangementer

Figur 5.2.7: Arrangementskalender. Kalenderen viser forslag til arrangementer i Hønefoss sentrum gjennom året. Grå skrift er eksisterende arrangementer, svart skrift er forslag til nye.



COFFEE CO.
GOURMET COFFEE

THE COFFEE CO.
GOURMET COFFEE
FRESH COFFEE
ESPRESSO
CAPPUCCINO
LATTE
FRAPPE

WINDOW SHOPPING
SHOP RESIDUALS



VEGGENE



Varierte fasader er viktig for at det skal være interessant å bevege seg i rundt i gaten. Vi foreslår å utsmykke undergangene med lokal grafittikunst for å skape et gateløp med opplevelser og egenart.

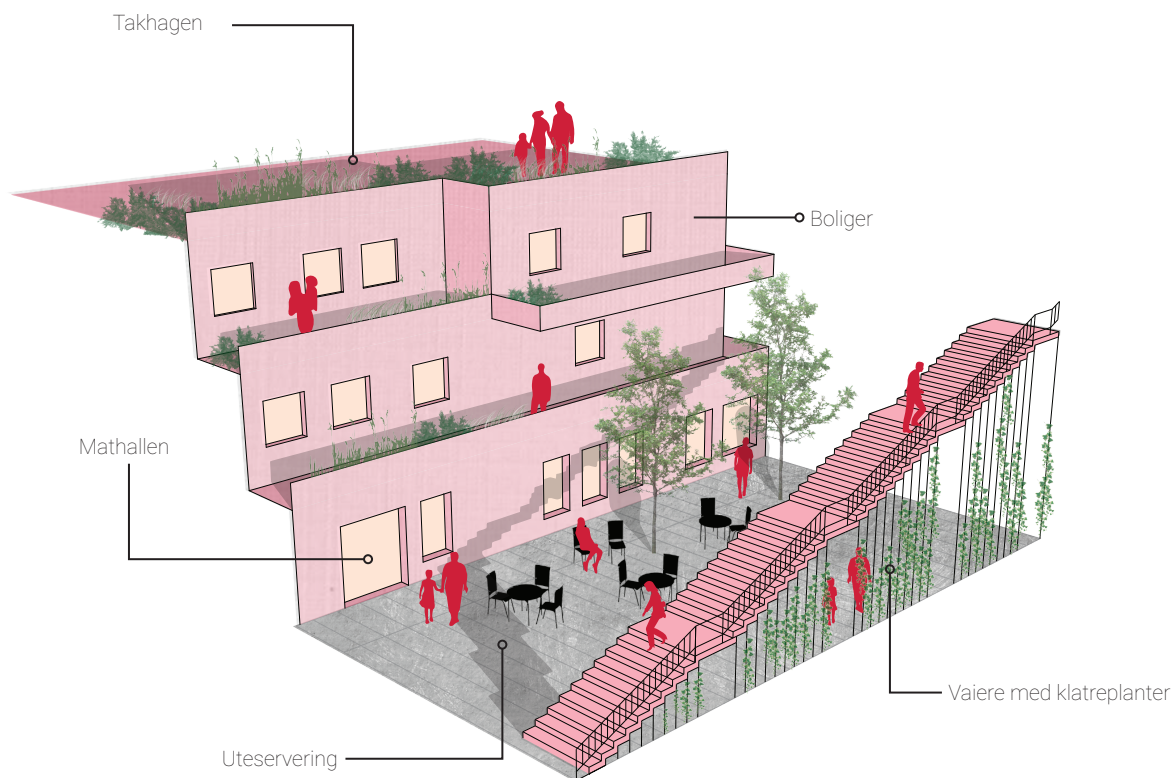
På kvelden vil veggene bli opplyst. Belysningen skaper romlighet også når det er mørkt, bidrar til oversikt og opplevd trygghet og gir en egen unik atmosfære på kveldstid.

Noen av veggene vil kombinere både kunst og aktivitet. Vi foreslår en klatrevegg på en av fasadene. Her kan man delta i leken selv, eller

man kan sitte på det sosiale møbelet som tilskuer. Når ingen klatrer, vil veggen bidra positivt til gaterommet som kunstverk med spennende motiver. Vi foreslår her å involvere lokale kunstnere for å bygge identitet og tilhørighet til gaten.







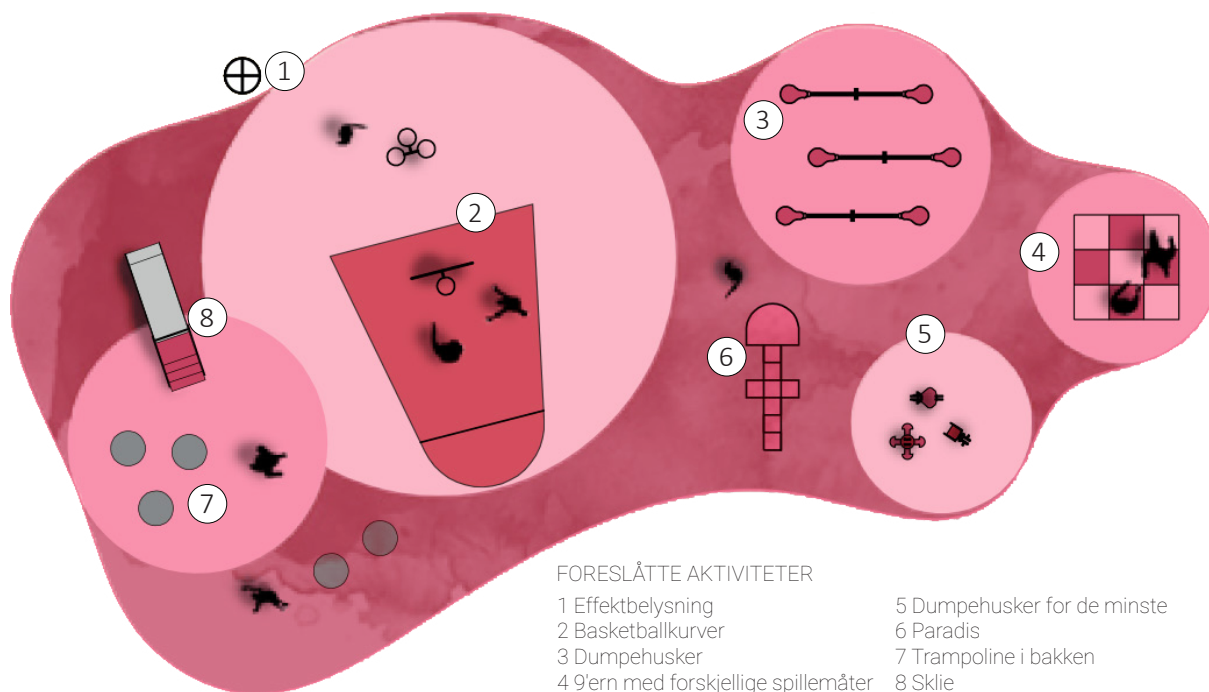
TRAPPEN



Trappen er et viktig grep i vår utforming som et funksjonelt, estetisk og romskapende element. Trappen knytter viktige byrom sammen og gir et større mangfold av tilbud til området. Den er plassert strategisk midt i rommet, som et arkitektonisk "dult". Ved å plassere trappen midt i gaterommet trigger den nysgjerrigheten og synliggjør muligheten for å bruke takarealene. I tillegg er det et viktig poeng at folk som beveger seg opp og ned trappen synes i gaterommet og bidrar til liv i byrommet.

I tillegg til sin funksjon som en forbindelse mellom gateplan og takhagen, er trappen et estetisk og romgivende element. Trappen er en lett konstruksjon av cortenstål-rist og snakker til broene over regnbedet med et industrielt uttrykk. Langs med den ene siden av trappen er det vaiere med klatreplanter som vil danne en grønn, transparent vegg. Den grønne veggen skaper et mer intimt og lunt rom i tilknytning mathallen.





LEKPLASSEN



På taket til skaperverkstedet ligger lekeplassen, skjermet for trafikk, og med utsikt over gaterommet. Her finnes det et mangfold av lekeapparater og rom for ulik lek. Lekeplassen er tiltrettelagt for både store og små. Nærmeste nabo er eldreboligene, som vil ha utsikt til lekeplassen og få glede av å se og høre lekende barn. Det er også mange sittemuligheter rundt omkring på lekeplassen, både for kortere hvilepauser, og for lengre opphold og matpauser.

På lekeplassen ønsker vi at det skal være interaktiv belysning hvor barna kan få glede av

å leke med lys og farger. Dersom de besøkende ønsker å bruke lekeplassen når det er mørkt, kan de selv skru på lyset ved å trykke på en knapp på masten. Denne løsningen er energibesparende da lyset kun er på når noen bruker plassen. Lyset skrur seg automatisk av innen 20 minutter. Ønsker man å leke lenger må man trykke på nytt. Belysningen gjør at lekeplassen kan tas i bruk større deler av døgnet og året. Samtidig unngår man lysforurensning for de som bor i leilighetene rundt, når lekeplassen ikke er i bruk.



Belysningsplan

God belysning er en effektiv måte å gjøre et område trygt og attraktivt på, og er viktig for å tilrettelegge for bruk også på kveldstid og i vintermånedene. Trekroner, bølger og snøkrystaller er noen av mønstrene som skal lyse opp Diagonalgata etter at mørket har senket seg. Belysningen av gaten, fasadene rundt og gatetrær skal gi en helt spesiell atmosfære til området.

Langs Diagonalgata er det flere lysmaster på rundt 8 meter med tre armaturer i hver. Armaturene er utstyrt med ulike filtre som gjør det mulig å ha ulik lyssetting til ulike tider og anledninger. Effektbelysningen setter stemningen og gjør det verdt å besøke området også etter at det er blitt mørkt om kveldene.

På detaljområdet er det fem ulike belysningstiltak:

1. Generell gangveibelysning. Belysningen skaper tryggere omgivelser og mulighet til å ta i bruk rommet også på kveldstid. Her ønsker vi å bruke master på 3-4 meter.

2. Belysning under det sosiale møbelet. Denne belysningen er hovedsakelig med på å skape en atmosfære, i tillegg til å gi en tydelig optisk føring gjennom gaten. Vi ser her for oss hvitt LED-lys.

3. Fasadebelysning i undergangene. Opplysning av fasader og vertikale flater gjør at det er lettere å få en oppfatning av rommets form og størrelse, som gjør at det er lettere å orientere seg. Dette øker følelsen av trygghet.

4. Opplyste gatetrær gir atmosfære og skaper rom og dybde til en ellers mørk gate.

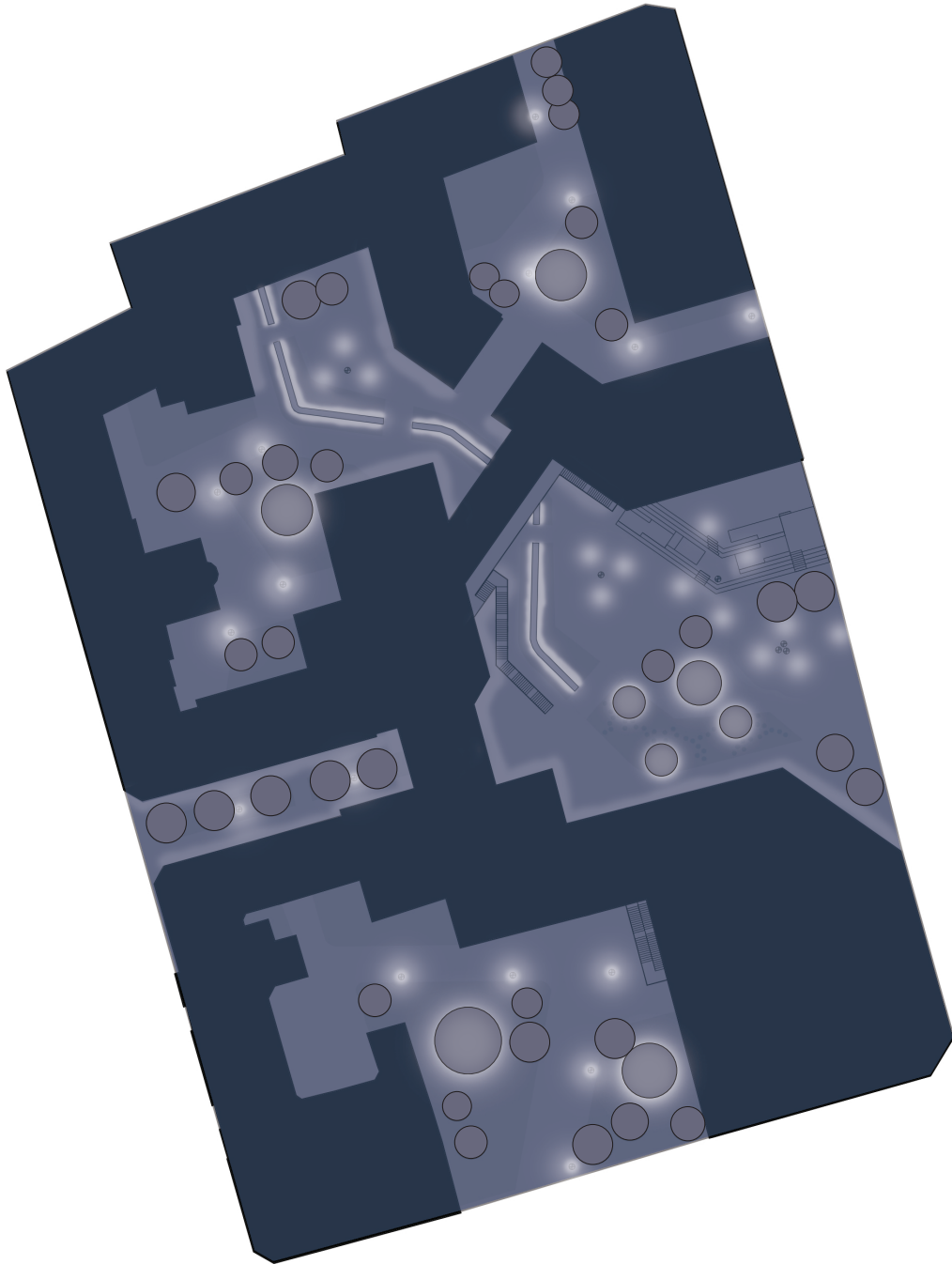
5. Effektbelysningen langs Diagonalgata skaper spennende mønstre på bakken med gobo-armaturer som inviterer til opphold og lek med spennende og varierte mønstre.

I tillegg til disse fem belysningstiltakene vil det være lys i lokalene i førsteetasje for økt opplevd trygghet på kveldstid.



Belysningsplan

- ⊕ Generell gangveibelysning
- ⊕ 8m mast med GOBO armaturer
- ⊕ Effektbelysning trær
- █ Effektbelysning benk







Plantevalg

STAUDER

Vi har stort sett valgt høye stauder slik at regnbedet bidrar til å skape rom i gaten. Flere av staudene er opprette, og vil kunne bli stående også om vinteren. I regnbedet har vi valgt planter som tåler både perioder med mye regn og perioder med tørke.

I tillegg til å velge planter som er fuktighetstålende og høye, ønsker vi planter som kan bevege seg i vinden og skape spennende sanseopplevelser med lyd og fargespill.

Botanisk navn	Norsk navn	Høyde	Blomstring	Egenskap
<i>Actaea racemosa</i>	Klaseormedru	200 cm	August-September	Prydverdi om vinteren
<i>Athyrium filix-femina</i>	Skogburkne	100 cm	-	
<i>Calamagrostis x acutiflora</i>	Hagerørkvein	70-100 cm	Juni-August	Gul høstfarge, prydverdi om vinteren
<i>Deschampsia cespitosa</i>	Kvassbunke	100 cm	Juni-Juli	Prydverdi om vinteren
<i>Filipendula ulmaria</i>	Mjødurt	50-100 cm	Juni-August	
<i>Molinia caerulea</i>	Blåtopp	50 cm	Juli-August	Høstfarger, prydverdi om vinteren
<i>Succisa pratensis</i>	Blåknapp	25-60 cm	August- september	
<i>Valeriana sambucifolia</i>	Vendelrot	80-100 cm	Juni- september	
<i>Verbena hastata</i>	Tårnjernurt	100-180 cm	August-september	Prydverdi om vinteren



Figur 5.2.8: *Actaea racemosa*



Figur 5.2.9: *Athyrium filix-femina*



Figur 5.2.10: *Calamagrostis x acutiflora*



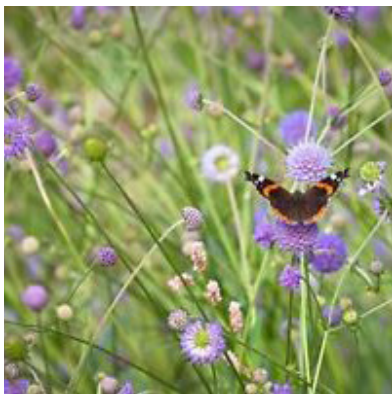
Figur 5.2.11: *Deschampsia caespitosa*



Figur 5.2.12: *Filipendula ulmaria*



Figur 5.2.13: *Molinia caerulea*



Figur 5.2.14: *Succisa pratensis*



5.2.15: *Valeriana sambucifolia*



Figur 5.2.16: *Verbena hastata*



Figur 5.2.18: Robinia pseudoacacia



Figur 5.2.19: Cercidiphyllum japonicum
(Foto: Jeanette Brun, NMBU)



Figur 5.2.20: Alnus incana



Figur 5.2.21: Ginkgo biloba

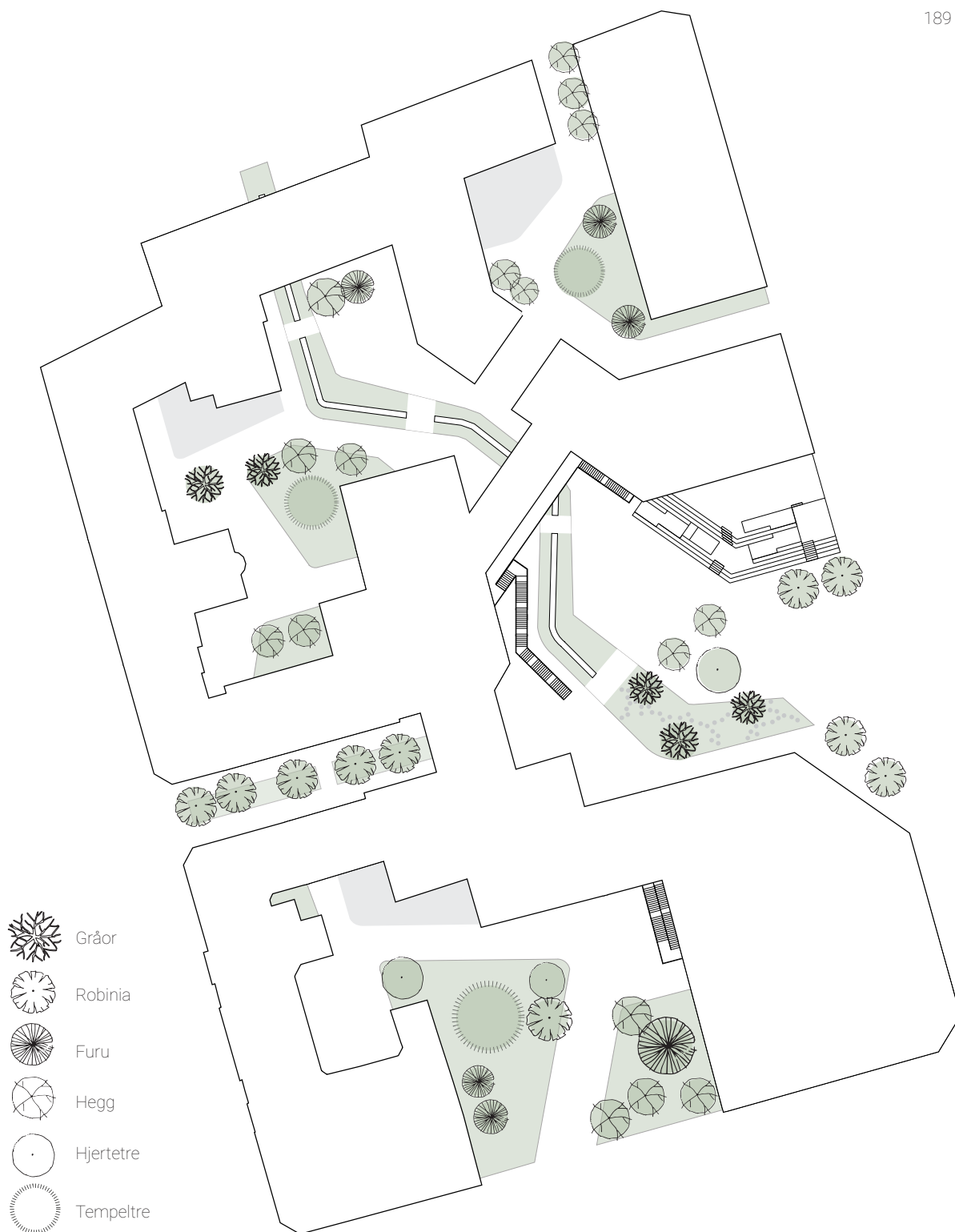


Figur 5.2.22: Prunus padus
(Foto: Jeanette Brun, NMBU)



Pinus sylvestris

Botanisk navn	Norsk navn	Høyde	Egenskaper
Alnus incana	Gråor	6-7 m	Tåler å stå i vann
Cercidiphyllum japonicum	Hjertetre	8-10 m	Høstfarger og duftende
Ginkgo biloba	Tempeltre	12-15 m	Høstfarger
Pinus sylvestris	Furu	12-15 m	Vintergrønn
Prunus padus	Hegg	6-7 m	Vårblomstring, høstfarger
Robinia pseudoacacia	Robinia	8-10 m	Lang blomstring, høstfarger



TRÆR

I Søndre park er det plantet mange dels sjeldne treslag, og vi har derfor ønsket å spille videre på dette. I valg av trær har vi hatt et fokus på å skape variasjon; både med høyder, farger, tekstur og årstidsvariasjoner.

Trærne i regnbedet er nødt til å tåle perioder med oversvømmelse. Her har vi valgt Gråor, en stedegen art man finner i områdene langs Storelva.



Vintersituasjon



Høstsituasjon

ÅRSTIDSVARIASJON

Vegetasjon er et viktig romdannende element, og kan være med på å gi farge til et ellers grått byrom. Spennende årstidsvariasjoner, plantenes bevegelse i vinden og variasjon i form og tekstur, vekker sansene våre og gjør at et sted kan være spennende og interessant å besøke året rundt.

Når staudene i regnbedet klippes ned etter vinteren, stjeler de vårblomstrende kirsebærtrærne oppmerksomheten med blomster i hvitt og rosa.

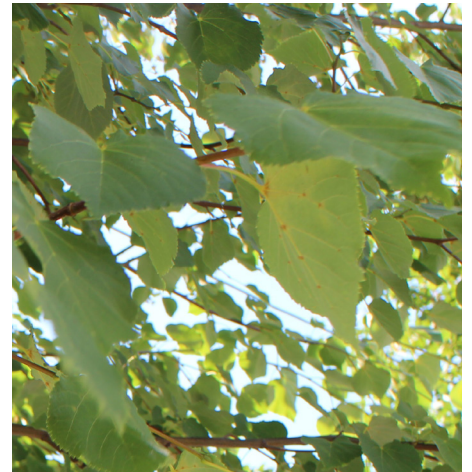
På sommeren blir gaten grønn og frodig: Alle trærne har grønt bladverk, og regnbedet slynger seg som en grønn elv gjennom gaten.

Når høsten kommer med regn, vind og lavere temperaturer, blir mange byer tomme og grå. For å sikre at Hønefoss' gater er attraktive og livlige også på høsten har vi hatt fokus på

årstidsvariasjon i plantevalget. I regnbedet blomstrer flere av staudene utover i september, og senere på høsten er fortsatt de opprette staudene med på å skape rom. Økte regnmengder gir også mer liv til regnbedet, og å hoppe fra stubbe til stubbe blir desto mer spennende.

Flere av trærne vil være på sitt flotteste på høsten, og gi farge til gaten. Hjertetreet har et vakkert fargespill på høsten i både rødt, gult og rosa. Det sender også ut en duft av det som kan minne om nystekte kaker- en attraksjon i seg selv.

På vinteren, når løvtrærne har mistet bladverket, og staudene ikke lenger blomstrer, kommer furutrærne tydeligere frem. Staudene i regnbedet står opprette gjennom vinteren og bidrar til å skape rom. Videre tar de seg godt ut med frosten.



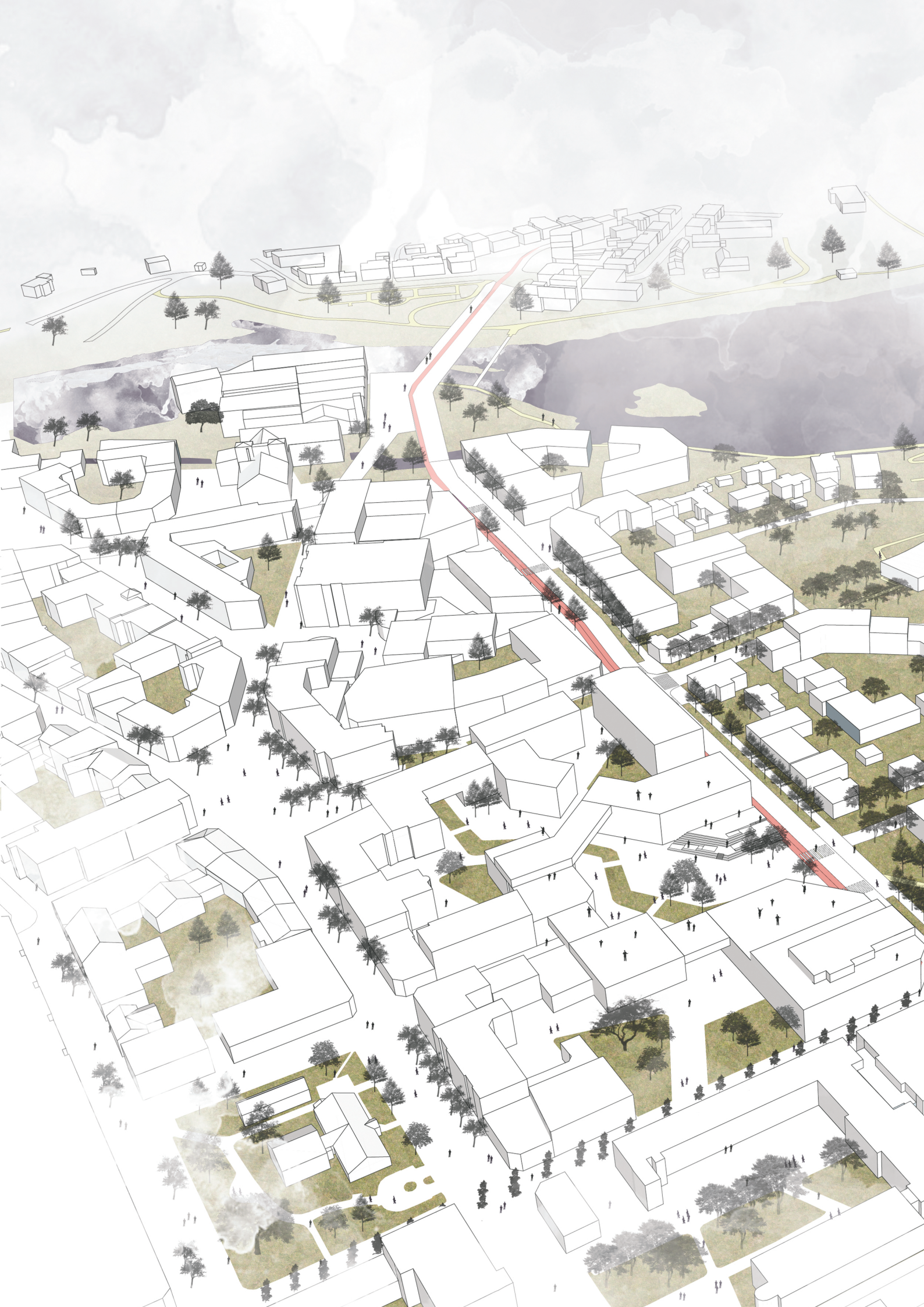
Figur 5.2.23: På våren blomstrer Kirsebærtrærne med hvite blomster.

Om sommeren har trærne grønt bladverk.



Figur 5.2.24: Hjertetreet gir gata farge og liv på høsten. (Foto: Jorun Hovind)

Opprette stauder i regnbedet sørger for spennende former og teksturer, også på vinteren.





A V S L U T N I N G

#6

Konklusjon

I denne oppgaven har vi jobbet ut i fra problemstillingen: **Hvordan kan man tilrettelegge for sosialt liv i morgendagens bygater?**

En spredning av funksjoner utenfor sentrum har bidratt til økt bilisme, og sammen med netthandel truer det dagens byliv. Vi valgte å jobbe med Hønefoss som case-område fordi Hønefoss er et typisk eksempel på en by som sliter med nettopp disse utfordringene. Samtidig er Hønefoss sentrum for en region i stor vekst, og politikerne har satt sentrumsutvikling på agendaen.

Basert på litteraturstudiet ble det tydelig for oss at man først og fremst må samle folk for at det skal oppstå byliv. Det ble viktig å se gaten som en del av en større sammenheng. Vi har derfor jobbet både overordnet og i detalj for å kunne svare på problemstillingen.

Overordnet kom vi frem til fire byplanprinsipper for byliv som fungerte som verktøy for de overordnede grepene. Byplanprinsippene avhenger av hverandre, og vår forståelse er at alle må oppfylles for at det skal legges til rette for et rikt og sosialt byliv. Ved å planlegge for en kompakt by samler man mennesker og funksjoner, byromsnettverket sørger for et mangfold av byrom med gode forbindelser, grønn mobilitet sikrer at det oppleves trygt og attraktivt å være myk trafikant, og ved å bygge videre på en identitet vil innbyggerne kunne oppleve en tilhørighet til stedet.

På detaljnivå ønsket vi å skape en ny, sosial sentrumsgate. Vi valgte oss et område i sentrum bestående av fire kvartaler. Området består i dag hovedsaklig av parkeringsarealer, som gjør at sentrum oppleves utflytende og

usammenhengende. Området ligger sentralt i byen, og grenser opp mot flere viktige destinasjoner og byfunksjoner, men bidrar i liten eller ingen grad til byliv i Hønefoss sentrum

Basert på byplanprinsippene satte vi oss tre mål for den sosiale gaten; at den skulle tilrettelegge for trygghet, mangfoldighet og tilhørighet. For å kunne omsette målene til fysisk form utarbeidet vi designprinsipper til hver av målene som vi anvendte i vårt løsningsforlag.

Belysning og oversikt er viktige grep for at gaten skal oppleves trygg. Aktive fasader og boliger bidrar til at det er "eyes on the street". Men viktigst for tryggheten er kanskje at det er andre mennesker til stedet. Gjennom funksjonsblanding, og varierte og fleksible aktiviteter trekker vi mennesker til gaten gjennom store deler av dagen og året, som er viktig for opplevelsen av trygghet.

For at gaten skal bidra til økt sosial bærekraft ønsker vi å legge til rette for et mangfoldig byliv. Dette gjør vi gjennom å tilby mange varierte sittemuligheter og gjennom å tilrettelegge for stor variasjon i aktivitet. I tillegg skal deler av gaten være åpen og fleksibel, for å kunne tilpasses ulike brukergrupper, og døgn- og årstidsvariasjon.

Vi jobber med eksisterende kvaliteter for å bygge på og styrke Hønefoss' identitet. På den måten vil man øke innbyggernes tilhørighet og eierskap til stedet, noe som igjen vil bygge opp under fellesskapsfølelsen.

Med grepene vi foreslår vil det legges til rette for et trygt og mangfoldig gaterom, hvor innbyggerne kan føle en tilhørighet. Samlet vil grepene være viktige for å bygge en fleksibel og flerfunksjonell

"A good city is like a good party
- people stay longer than really
necessary, because they are
enjoying themselves"

Jan Gehl

gate som vil bidra til sosial bærekraft: en gate som tas i bruk av ulike mennesker og til ulike aktiviteter i dag, i morgen og i fremtiden.

Vårt prosjektområde går fra å være utflytende, fragmentert og bilprioritert, til å bli et viktig sentrumsområde, som binder sentrum og villabebyggelsen sammen. Området vil knytte flere viktige destinasjoner sammen, med hovedvekt på forbindelsen mellom Søndre torg og Søndre park. Gjennom fortetting vil området bidra til en styrket bystruktur, og en økt lesbarhet.

Vår konklusjon er at man ikke kan skape en sosial gate kun ved hjelp av fysisk utforming, men at man med de riktige grepene kan komme langt i å legge til rette for det. Dersom en gate skal kunne bidra til økt byliv og sosial bærekraft, må den sees i sammenheng med en overordnet plan som en del av en helhet.

For å vise hvordan mangfoldet av mennesker og

aktiviteter vil skape økt sosial interaksjon og byliv har vi på de neste to sidene illustrert hvordan vi ser for oss at de ulike brukergruppene kommer til å bruke byrommet. Vi har tatt med oss fire typiske beboere og besøkende i Diagonalgata, som alle bruker byrommet litt ulikt. Gjennom å tilrettelegge for at ulike mennesker kan bo og besøke gata, håper vi at gaten vil være fylt av liv gjennom store deler av dagen.

Illustrasjonen viser fire utvalgte kategorier av bybrukere. Ulike brukergrupper deltar i bylivet på forskjellige måter og bidrar dermed til å skape mangfoldige og levende byrom.

BARN OG UNGE

Barn bruker byrommene aktivt med leking utendørs. Gjennom å tilrettelegge for barn og unge i byrommet vil det kunne trekke andre målgrupper til området da det oppleves trygt og livlig der hvor barn leker.



Alder

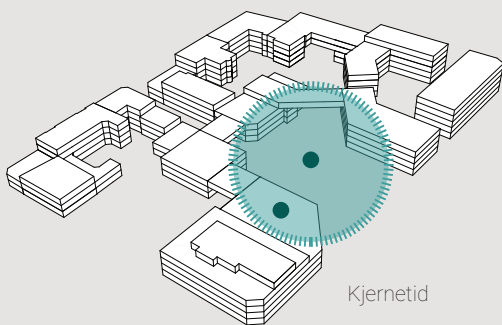
1-16 år

Deltakelse i byrommet



Familieleilighet

Typisk bruker: On stage



Kjernetid

kl. **09-17**

STUDENTER

Hønefoss har flere studenter som utdanner seg ved Universitetet for Sørøst-Norge, USN. Ved å flytte universitetet til en sentral beliggenhet og implementere studentboliger i sentrum, vil flere av denne brukergruppen kunne ta del i bylivet og bidra til å skape liv i gatene.



Alder

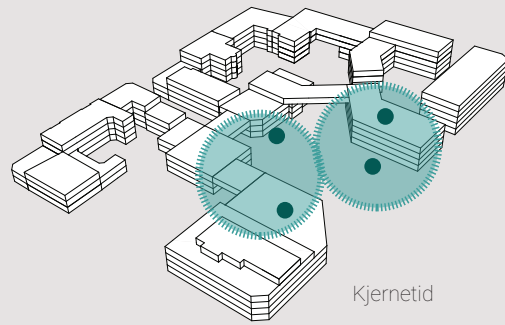
16-30 år

Deltakelse i byrommet



Studentbolig
Kollektivleilighet

Typisk bruker: Off stage



Kjernetid

kl. **14-23**



ARBEIDSTAKERE

Tilgjengelighet og korte avstander mellom hverdagslige gjøremål er attraktivt og et godt tilbud for folk som ønsker å bo og jobbe i Hønefoss. Folk med kontorjobber i sentrum er typsiske brukere av steder med mat- og drikkeservering og bruker byrommet mest etter arbeidstid.

Alder

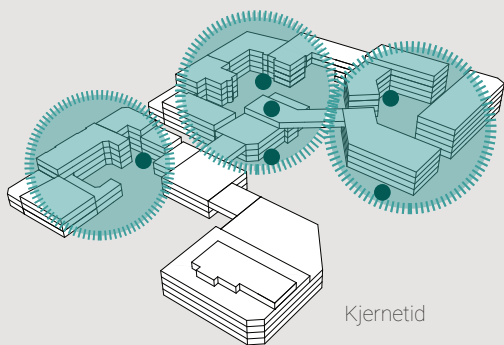
23-67 år

Deltakelse i byrommet



Større toppleilighet
Familieleilighet

Typisk bruker: Back stage



Kjernetid

kl. **15-19**



ELDRE

De eldre er opptatt av å kunne bevege seg trygt rundt i byrommet. Oversiktige byrom og muligheten til å kunne observere andre mennesker er viktig. Eldre er typisk off stage brukere som sitter som tilskuere i byrommet.

Alder

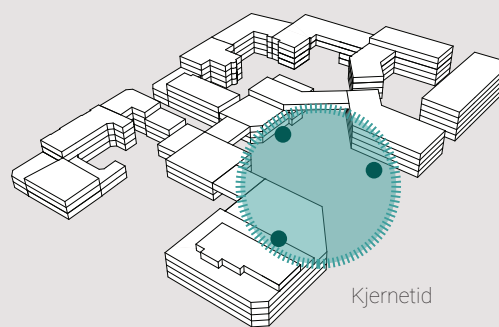
67+ år

Deltakelse i byrommet



Mindre leilighet
Eldrebolig

Typisk bruker: Off stage



Kjernetid

kl. **09-17**

Refleksjon

Opgavens oppbygging har endret seg etterhvert som vi har tilegnet oss kunnskap underveis. Vårt utgangspunkt for oppgaven var at vi ønsket å vie mest mulig tid til detaljprosjektering, og at dette skulle være oppgavens tyngde. Underveis i oppgaven skjønnte vi likevel at for å legge til rette for sosialt liv i gaten ble det viktig å se den i sammenheng med overordnede grep. Vi tok derfor et bevisst valg om å ikke gå helt i detalj i prosjekteringen.

METODE

Nettopp fordi det å planlegge for menneskene er et viktig aspekt i oppgaven, skulle vi gjerne hatt tid til å utføre egen medvirkning knyttet til detaljområdet. Vi mener det er viktig å involvere befolkningen i prosessen da det er de som skal bruke byen og gi liv til gaten. Dessverre strakk ikke tiden til. Vi har likevel tilnærmet oss lokal kunnskap og individuelle meninger gjennom kommunens medvirkningsprosess i fjor samt uformelle samtaler med elever på Hønefoss vgs.

Problemstillingen har ledet oss inn på mange store temaer, deriblant sosial bærekraft. Det er et komplekst begrep som omfatter mange

fagretninger, og som kanskje har havnet litt i skyggen av fokuset på miljøaspektet. I arbeidet med dette temaet hadde det vært spesielt interessant å snakke med relevante fagpersoner for å få innspill og ulike innfallsvinkler.

GREP

Takhagen er med på å spre folk i ulike plan. Likevel mener vi den gir folk en større grunn til å oppsøke området og bli der over lengre tid. Den bidrar til at det er et mangfold av byrom og er med på å gi stedet sitt særpreg. Det er også et poeng at vi har gjort veien opp til takhagen åpen og synlig for alle.

Mange av de store overordnede grepene går på trafikksituasjonen; å snu trafikktriangelet på hodet. Vi har gjort store deler av sentrum bilfritt, og fjernet det meste av overflateparkeringen. Dette er «drastiske» grep, men som vi mener er nødvendig dersom Hønefoss skal bli en miljøvennlig og fremtidsrettet by som tiltrekker seg moderne, miljøbevisste mennesker. I tillegg er det nødvendig dersom man skal nå de nasjonale målene om nullvekst i personbiltransport.

Vi har latt Kongens gate forbli hovedtransportåre for biler gjennom sentrum. Vi har valgt å ikke gå i detalj på de trafikale løsningene i Kongens gate, men ser at det er nødvendig når Hønefoss sentrum skal utvikles. Spesielt overgangen mellom Diagonalgata og Søndre park blir et viktig møtepunkt mellom mennesker og bilen. Selv om store deler av sentrum blir bilfritt, vil man fortsatt måtte planlegge områdene der biler og mennesker møtes, slik at også de oppleves trygge og attraktive.

Mange av endringene som går på trafikksituasjon og parkering er ting som bør skje gradvis over tid.

EGENREFLEKSJON

Arbeidet med masteroppgaven har vært krevende, men først og fremst spennende og lærerikt. Å være to har vært en stor fordel. Det å ha hverandre som sparrepartnere har bidratt til mange gode diskusjoner. Det har også gjort at dette har vært et av de morsomste og meste lærerike semestrene gjennom studiet. Vi har viet mye tid og engasjement, noe vi håper kommer til syne i oppgaven.

Det har vært utrolig gøy å kunne ha alt fokus på én oppgave, og å dykke så dypt inn i et tema. Det å planlegge med fokus på mennesker og sosial bærekraft er noe vi begge engasjerer oss for, og vi håper og tror at vi kan ta med oss vår kunnskap og erfaring videre inn i arbeidslivet.

Vi tror at Hønefoss har store muligheter til å bli en spennende og attraktiv by for fremtidens bybeboere!

Litteraturliste

Asplan Viak (2016). *Neste stopp Hønefoss – Parallellprosjekt: Fremtidig utvikling av Hønefoss sentrum*.

Audunson, R. (2005). *The public library as a meeting-place in a multicultural and digital context: The necessity of low-intensive meeting-places*. *Journal of Documentation*, 61(3), 429-441.

Bakkan, S. L. (2015). *Sosial bærekraft - et godt begrep i norsk planlegging?* Hovedoppgave. Ås: Norges miljø- og biovitenskapelige universitet.

Bane NOR & Statens vegvesen (2017). *Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16*. Hentet 11.03-2019 fra <https://www.banenor.no/globalassets/documents/prosjekter/ringeriksbanen-og-e16/reguleringsplan/horingsdokumenter-reguleringsplan/teknisk-dokumentasjon-av-planforslaget/fagrapport-by-og-knutepunkt-strekning-5.pdf>

Berg, N. (2012). *The power of the movable chair*. Hentet 05.05-2019 fra <https://www.citylab.com/design/2012/10/power-movable-chair/3520/>

Berg, S., Borge, M. & Leden, S. (2018). *Kulturhistorisk stedsanalyse (DIVE-analyse)*. Hentet 09.03-2019 fra http://www.ringvirkninger.com/wp-content/uploads/2018/09/NIKU-Oppdragsrapport-93_2018-DIVE-analyse-Hønefoss.pdf

Burton, E. & Mitchell, L. (2006). *Inclusive Urban Design – Streets for life*. Oxford: Architectural Press, an imprint of Elsevier.

Buskerud fylkeskommune (2003). *Fylkesdelplan for handel, service og senterstruktur i Buskerud*. Hentet 05.05-2019 fra <http://www.bfk.no/Documents/BFK/Regionalutvikling/Regionale%20planer%20og%20strategier/Fylkesdelplan%20for%20handel,%20service%20og%20senterstruktur%20i%20Buskerud.pdf>

Buskeruds fylkeskommune (2017). *Kulturminnekompasset*. Hentet 19.04-2019 fra <http://www.bfk.no/Documents/BFK/Kulturminnevern/Regional%20plan/Regional%20plan%20for%20kulturminnevern%20i%20Buskerud%20-%20vedtatt%20plandokument.pdf>

Carmona, M., Heath, T., Oc, T., Tiesdell, S. (2010). *Public Places Urban Spaces* (2. utgave). London: Routledge.

Clausen, S. E. & Thorsen, K. (2009). *Hvem er de ensomme?* Hentet 27.02-2019 fra https://www.ssb.no/sosiale-forhold-og-kriminalitet/artikler-og-publikasjoner/hvem-er-de-ensomme?fbclid=IwAR2pChIS4JmepyoonPPoTOQmqVgZvd-BCFPhYkFpyfLB65W7fMglgeutM_xA

Ewing, R. (1996) *Pedestrian and transit friendly design*. Joint Center for Environmental and Urban Problems. Florida, Atlantic University/ Florida International University Prepared for the Public Transit Office, Florida Department of Transportation March 1996

FN-sambandet (2019, 15.januar). *Bærekraftig utvikling*. Hentet 21.02-2019 fra <https://www.fn.no/Tema/Fattigdom/Baerekraftig-utvikling>

Gehl architects (2014). *Bylivsundersøkelse Oslo sentrum*. Hentet 22.04-2019 fra https://issuu.com/gehlarchitects/docs/issue_1242_oslo_bylivsunders__kelse/16

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

Gehl, J. & Svarre, B. (2013). *Bylivsstudier – studier af samspillet mellem byens form og byens liv*. København: Bogværket.

Guerrero, S. (2007). *Planning policy and landscape architecture: Street design in theory and practice*. Mastergrad: The university of texas at Austin.

Göteborgs Stad (2014) Parker och naturområden. *Riktlinjer för jämställdhetsarbete*. Hentet 01.04-2019 fra https://goteborg.se/wps/wcm/connect/7857827d-cb5c-4a37-a598-461e8fc9db6c/Parker+och+naturomr%C3%A5den_Riktlinjer+f%C3%B6r+j%C3%A4mst%C3%A4lldhetsarbete.pdf?MOD=AJPERES

Hagen, O., Tennøy, A., Knapskog, M. (2019) *Kunnskapsgrunnlag for gåstrategier*. TØI rapport 1688/2019.

Hegedahl, P. & Rosenmeier, S. (2007). *Social kapital som teori og praksis*. Forlaget Samfundslitteratur.

Hillnhütter, H. (2016) *Pedestrian Access to Public Transport*, PhD thesis Nr. 314. Det teknisk-naturvitenskapelige fakultet, Universitetet i Stavanger.

Hjorthol, R., Engebretsen, Ø., Uteng, T.P. (2014) *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/2014 - nøkkelrapport*. TØI rapport 1383/2014. Hentet 05.05-2019 fra www.toi.no/getfile.php?mmfileid=39511

Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.

Kaupang-Marthinsen, J. (2019, 17.april). *KOTE: Potensialekåte parkeringsplasser*. Hentet 17.04-2019 fra http://www.magasinetkote.no/artikler/2019/4/15/byromsnettverk-er-overfla-teparkering-lsningen?fbclid=IwAR3DYV7I_z7InD-QG7StpPORhAqf5fuTyyme-hPg-ljYEAkUjt_OzgOl-svl

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2014). *Medvirkning i planlegging*. Hentet 15.04-2019 fra https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/kmd/plan/medvirkningsveileder/h2302b_veileder_medvirkning.pdf

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2016). *Byrom – en idéhandbok*. Hentet 21.02-2019 fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/byrom---en-idehandbok/id2524971/>

Kummel, L., Stähle, A., Hernbäck, J. (2014) *Veileder for grønn mobilitet i byområder*. Hentet 05.05-2019 fra <https://www.futurebuilt.no/content/download/5876/55410>

Laitinen, R., Cohen, T. (2009) *Cultural History of Early Modern European Streets*. Leiden: Brill.

Lillebye, E. (2014). *Introduksjon til gateplanlegging*. Oslo: Statens vegvesen.

- Loftsgarden, T. & Fyhri, A. (2010) *Sykkkelbyundersøkelsen i Region sør 2010*. TØI-rapport 1101/2010. Hentet 08.05-2019 fra <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=15828>
- Mehta, V. (2006). *Lively streets: exploring the relationship between built environment and social behavior*. Doktorgrad: Urban and Regional Planning and Design, University of Maryland.
- Moudon, A. V. (1987). *Public streets for public use*. Van Nostrand Reinhold Company Inc., New York
- Moughtin, C. (2013). *Urban design: streets and square*. 3. utgave. Oxford: Architectural Press.
- Mumford, L., (1961). *The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects*. New York, NY: Harcourt, Brace & World
- Det Kongelige Samferdselsdepartement (2017). *Nasjonal transportplan 2018-2029*. Hentet 05.05-2019 fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/7c52fd2938ca42209e4286fe86bb28bd/no/pdfs/stm201620170033000dddpdfs.pdf>
- Norberg Schulz, C. (1992). *Genius Loci, om platsbykninger*. Arkitektur, nr. 2.
- Norske arkitekters landsforbund (2016). *Fremtidsbilder for Hønefoss*. Norske arkitektkonkurranser, nr. 466.
- OECD (2012). *Compact City Policies: A Comparative Assessment*. OECD Green Growth Studies, OECD Publishing.
- Pløger, J. (2017). *Bygaten og den performative urbanisme som byutvikling*. Hentet 05.05-2019 fra https://www.idunn.no/plan/2017/03-04/bygaten_og_den_performative_urbanisme_som_byutvikling
- Project for Public Spaces (2008 a, 31. desember). *A Primer on Seating*. Hentet 18.04-2019 fra <https://www.pps.org/article/generalseating>
- Project for Public Spaces (2008 b, 31. desember). *Donald Appleyard*. Hentet 13.03-2019 fra <https://www.pps.org/article/dappleyard>
- Project for Public Spaces (2008 c, 31. desember). *Jan Gehl*. Hentet 13.03-2019 fra <https://www.pps.org/article/jgehl>
- Project for Public Spaces (2010, 3. januar). *William H. Whyte*. Hentet 13.03-2019 fra <https://www.pps.org/article/wwhyte>
- Ringerike kommune (2018 a). *Barn og unges medvirkning*. Hentet 09.03-2019 fra http://www.ringvirkninger.com/wp-content/uploads/2018/11/2018_1-11_byplan_oppsummering_medvirkning_barn_og-unge.pdf
- Ringerike kommune (2018 b, 11. september). *Byplanen - status*. Hentet 20.04-2019 fra http://www.ringvirkninger.com/wp-content/uploads/2018/12/Orientering-til-FS_11.12.18.pdf
- Ringerike kommune (2018 c). *Byutviklingsstrategi for Hønefoss 2018-2040*. Hentet 20.04-2019 fra http://www.ringvirkninger.com/wp-content/uploads/2018/10/01.11.18-Byutviklingsstrategi-Honefoss-Ringerike_vedtatt_KS.pdf

- Ringerike Næringsforening (2018). *Hønefoss - en by for fremtiden?* Hentet 09.03-2019 fra <https://www.rnf.no/assets/files/pdf/aktuelt/rnf-rapport-2018-sentrumsutvikling.pdf>
- Ruud, M. E., Brattbakk, I., Røe, P. G. & Vestby, G. M. (2007). *Sosiokulturelle stedsanalyser*. Hentet 16.april 2019 fra http://biblioteket.husbanken.no/arkiv/dok/3563/sosiokulturelle_stedsanalyser.pdf
- Schlumbohm, J. (1980). "Traditional" collectivity and "modern" individuality: Some questions and suggestions for the historical study of socialization. *The examples of the German lower and upper bourgeoisies around 1800*. *Social History*, Vol. 5, 71–103.
- Sellæg, J. (2007). *Hus i Hønefoss*. Ringerike kommune, miljø- og arealforvaltning.
- Sivland, M. (2006). *Sosial rettferdighet*. Hentet 19.02-2019 fra https://www.naturfag.no/artikkel/vis.html?tid=616450&within_tid=616447
- Skien kommune (2018). *Mosaikk erfaringer, tips og gode råd fra Skien*. Hentet 22.04-2019 fra https://www.skien.kommune.no/globalassets/bdk/byutvikling/skien-2020/mosaikk/mosaikk-erfaringer-tips-og-gode-rad-fra-skien_v2.pdf
- Skogheim, R. & Vestby, G. (2010). *Kulturarv og stedsidentitet. Kulturarvens betydning for identitetsbygging, profilering og næringsutvikling*. Hentet 01.05-2019 fra <http://www.husnyckeln.org/images/Publikationer/Annat/kulturarvogsted-sidentitetnibr2010.pdf>
- Solgård, J. (2017). *Omstilling og konkurranse må til*. Hentet 01.05-2019 fra <https://www.ringblad.no/meninger/honefoss/byutvikling/jan-solgard-omstilling-og-konkurranse-ma-til/o/5-45-417865>
- Stanley, B., Stark, B., Johnston, K., Smith, M. (2012). *Urban open spaces in historical perspective: a transdisciplinary typology and analysis*. Bellwether Publishing.
- Statens vegvesen (2012) *Nasjonal gåstrategi*. Hentet 05.05-2019 fra https://www.vegvesen.no/_attachment/528926/binary/851213?fast_title=Nasjonal+g%C3%A5strategi.pdf
- Statens vegvesen (2013). *Konseptvalgutredning for transportsystemet i Hønefossområdet (KVU Hønefoss)*. Hentet 01.05-2019 fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/85d9267279e84b2a-99f0ea91787ed389/kvuhonefossområdet.pdf>
- Statistisk Sentralbyrå (2009). *Tabell 1 Andeler som sier at de er ensomme minst «av og til»*. Prosent. Hentet 09.03-2019 fra <https://www.ssb.no/a/samfunnsspeilet/utg/200901/14/tab-2009-03-09-01.html>
- Statistisk sentralbyrå (2018 a). *Kommunefakta Ringerike*. Hentet 24.03-2019 fra <https://www.ssb.no/kommunefakta/ringerike>
- Statistisk sentralbyrå (2018 b). *Tettsteder. Folke mengde og areal, etter kommune*. Hentet 24.02-2019 fra <https://www.ssb.no/befolkning/statistikk-ker/beftett>

Store Norske Leksikon (2017, 26.februar). *Hønefoss*. Hentet 25.02-2019 fra <https://snl.no/Hønefoss>

Store Norske Leksikon (2018 a, 15.juni). *Abraham Maslow*. Hentet 09.03-2019 fra https://snl.no/Abraham_Maslow

Store Norske Leksikon (2018 b, 26. juni). *Byplanlegging*. Hentet 22.04-2019 fra <https://snl.no/byplanlegging>

Store Norske Leksikon (2019, 28. januar). *Sosial kapital*. Hentet 01.05-2019 fra https://snl.no/sosial_kapital

Tennøy, A., Gundersen, F., Hagen, O.H., Knapskog, M., Uteng, T.P. (2017) *Transport og klimaeffekter av knutepunktfortetting i Bergen, Kristiansand og Oslo*. TØI rapport 1575/2017.

Vrålstad, S. (2017). *Sosiale relasjoner*. Hentet 20.02-2019 fra <https://www.ssb.no/sosiale-forhold-og-kriminalitet/artikler-og-publikasjoner/sosiale-relasjoner>

Winther, I. (2018) *Byarkitekten vender tilbake*. Hentet 05.05-2019 fra <https://www.arkitektnytt.no/tema/byarkitekten>

Øhrn, C. (2015) *Ny sykkelbyavtale: Hønefoss skal øke bruken av sykkel med 25% innen 2020*. Hentet 08.05-2019 fra <http://www.bfk.no/Nyheter/Samferdsel/Ny-sykkelbyavtale-Honefoss-skal-oke-bruken-av-sykkel-med-25--innen-2020/>

Figurliste

Om ikke annet er oppgitt er figurene produsert av forfatterne av oppgaven.

For figurer med ufullstendig referering vises det til litteraturlisten.

Figur 1.1: Cartier-Bresson, H. (1971) ITALY. Sicily. Palermo. [digitalisert fotografi]. Hentet 05.05-2019 fra <https://pro.magnumphotos.com/C.aspx?VP3=SearchResult&STID=2S5RYDWNVYFV>

Figur 2.1: Stoppleman, F. (1976) Newspaper boys [digitalisert fotografi]. Hentet 05.05-2019 fra https://twitter.com/dean_frey/status/906179638707183617/photo/1

Figur 2.1.1: Varfjell, F. (2018) Uten tittel [digitalisert fotografi]. Hentet 05.05-2019 fra <https://www.klartale.no/kultur/viser-fram-oslo-17-mai-1.1144977>

Figur 2.1.2: Fritt etter Lillebye, E. (2014).

Figur 2.1.3 – 2.1.5: Fritt etter ADEPT Architects (u.å.) Uten tittel [illustrasjon] Hentet 05.05-2019 fra <https://www.archdaily.com/804006/budapests-largest-urban-development-in-30-years-begins-construction>

Figur 2.1.6: psynovec/Adobe Stock (u.å.) Barcelona black white city plan- street texture [digitalisert fotografi]. Hentet 06.05-2019 fra <https://stock.adobe.com/no/images/barcelona-black-white-city-plan-street-texture/40129745> (lisensiert gjennom Adobe Stock)

Figur 2.1.7: Ukjent fotograf (u.å.) Uten tittel [digitalisert fotografi]. Hentet 27.04-2019 fra <https://confcomec.akcongress.com/index.php/programme>

Figur 2.1.8: Detroit photography co (u.å.) Little Italy neighbourhood of NYC circa 1900. [digitalisert fotografi]. Hentet 01.05-2019 fra: <https://99percentinvisible.org/article/car-free-cities-gridlock-sam-drive-reclaim-urban-roadways/>

Figur 2.1.9: Ukjent fotograf (u.å.) Uten tittel [digitalisert fotografi] Hentet 12.03-2019 fra <https://www.historycrunch.com/living-conditions-in-industrial-towns.html#/>

Figur 2.1.10: Ukjent fotograf (1929) Uten tittel [digitalisert fotografi] Hentet 12.03-2019 fra <https://www.bostonglobe.com/2012/05/30/from-the-archive-gallery/MgCJn01FeuRfckgkWBRJyO/story.html?pic=4>

Figur 2.1.11: Ukjent fotograf (u.å.) Uten tittel [digitalisert fotografi] Hentet 05.05-2019 fra <https://www.architecture.com/awards-and-competitions-landing-page/competitions-landing-page/re-imagining-the-garden-city>

Figur 2.1.12: Spaarnestad photo (1971) Queen Juliana of the Netherlands overlooking the Bijlmer from a recently completed flat in 1971. [digitalisert fotografi] Hentet 05.05-2019 fra <https://99percentinvisible.org/episode/bijlmer-city-future-part-1/>

Figur 2.1.13: Aniol/Adobe Stock (u.å.) Prague. Hentet 10.05-2019 fra https://stock.adobe.com/no/images/prague/24677987?prev_url=detail (lisensiert gjennom Adobe Stock)

Figur 2.1.14: Ozdereisa (u.å.) People walk at Istiklal street in Istanbul [digitalisert fotografi] Hentet 27.04-2019 fra <https://stock.adobe.com/no/images/people-walk-at-istiklal-street-in-istanbul/204313749> (Lisensiert gjennom Adobe Stock)

Figur 2.1.15: Fritt etter Metha, V. (2006)

Figur 2.1.16: Fritt etter Gehl, J. (2010).

Figur 2.1.17: Ukjent fotograf (u.å.) Lost in movement. [digitalisert fotografi] Hentet 05.05-2019 fra <https://www.flickr.com/photos/therealmoeysphotography/6819719654/in/photo-stream/>

Figur 2.1.18: Fritt etter Göteborgs stad (2014)

Figur 2.2.1: Ukjent fotograf (u.å.) Uten tittel. [digitalisert fotografi] Hentet 05.05-2019 fra <https://medium.com/@TheBrerRabbit/why-architecture-because-a-bench-is-not-a-bench-just-because-youve-designed-it-to-be-ee9eeb1c968>

Figur 2.2.2: Fritt etter Gehl, J. & Svarre, B. (2013)

Figur 2.2.3-2.2.5: Fritt etter Appleyard, D. (1982) *Livable streets*. [illustrasjon].

Figur 2.2.6: Fritt etter Gehl, J. & Svarre, B. (2013)

Figur 2.3.1: Fritt etter lala Tøyen (2016) [illustrasjon] Hentet 05.05-2019 fra https://www.moss.kommune.no/_f/p1/id4acddc7-4e30-4f28-a634-1ef5a43755ba/strategisk-plan-for-sykkel-i-moss.pdf

Figur 3.1: Norge i bilder (2017) Uten navn [digitalisert fotografi] Hentet 05.05-2019 fra <https://www.norgebilder.no/>

Figur 3.2: Johansen, F. (u.å.) Uten tittel [digitalisert fotografi] Hentet 30.05-2019 fra <https://www.ringblad.no/nyheter/befolkningsvekst/statistisk-sentra-lbyra/se-hvor-mange-som-bor-i-ditt-tettsted-honefoss-og-jevnaker-vokser-raskt/s/5-45-714390?access=granted> (med tillatelse fra fotograf)

Figur 3.3: Ukjent fotograf/ Norsk jernbanemuseum (u.å.) Hønefoss stasjon med ankommet tog fra Randsfjordbanen. [Digitalt fotografi] Hentet 05.05-2019 fra <https://digitaltmuseum.no/011013107094/honefoss-stasjon-med-ankommet-tog-fra-randsfjordbanen>

Figur 3.4: Fritt etter BaneNOR (2015) Planleggingstrinn InterCity [illustrasjon] Hentet 05.05-2019 fra https://www.banenor.no/prosjekter/inter-city-/intercity/?fbclid=IwAR3e0mAnvvY8t-2MNfalYeniTKXg3RTvO_4BUt9gw759EppqY06fQELkFapRY

Figur 3.5: Lorentzen, C. (u.å.) Silkesaugen. [digitalisert litografi] Hentet 25.02-2019 fra <http://www.buskerudfylkesfotoarkiv.no/fylkesfotoarkivet/>

Figur 3.6: Sælleg, J. (2007) [fotografi i bok].

Figur 3.7: Norge i bilder (1947) Uten navn [digitalisert fotografi] Hentet 05.05-2019 fra <https://www.norgebilder.no/>

Figur 3.8: Norge i bilder (1956) Uten navn [digitalisert fotografi] Hentet 05.05-2019 fra <https://www.norgebilder.no/>

Figur 3.9: DRMA as, Rambøll as og Everyday as (2016) Uten tittel [illustrasjon] Hentet 05.05-2019 fra <http://www.ringvirkninger.com/byutviklingparalleloppdrag/>

Figur 3.10: Dyrvik arkitekter as, JAJA architects as og Hjellnes consult as (2016) [illustrasjon] Hentet 05.05-2019 fra <http://www.dyrvik.no/work/project/honefoss/>

Figur 3.11: Asplan Viak (2016) Uten tittel [illustrasjon] Hentet 05.05-2019 fra <http://www.ringvirkninger.com/byutviklingparalleloppdrag/>

Figur 3.12: Norge i bilder (2017) Uten navn [digitalisert fotografi] Hentet 05.05-2019 fra <https://www.norgebilder.no/>

Figur 4.1.1: Johansen, F. (u.å.) Uten tittel [digitalisert fotografi] Hentet 05.05-2019 fra <https://www.ringblad.no/nyheter/honefossen/ringeriks-kraft/derfor-har-fossen-vart-torr-hele-helga/s/5-45-264391> (med tillatelse fra fotograf)

Figur 4.1.2: Johansen, F. (u.å.) Uten tittel [digitalisert fotografi] Hentet 05.05-2019 fra <https://www.ringblad.no/meninger/bybrua/trafikk/knut-holter-start-med-a-bygge-ny-bru-i-honefoss/o/5-45-401779> (med tillatelse fra fotograf)

Figur 4.1.3: Google maps (2018) Uten navn [digitalisert fotografi] Hentet 20.04-2019 fra https://www.google.com/maps/@60.1647188,10.2590071,3a,75y,351.93h,83.81t/data=!3m7!1e1!3m5!1s-3miu4VNKKPGHKy0Inn7RKw!2e0!6s%2F%2Fgeo1.ggpht.com%2Fcbk%3Fpanoid%3D3miu4VNKKPGHKy0Inn7RKw%26output%3Dthumbnail%26cb_client%3Dmaps_sv.tactile.gps%26thumb%3D2%26w%3D203%26h%3D100%26yaw%3D89.623024%26pitch%3D0%26thumbfov%3D100!7i13312!8i6656

Figur 4.1.4: Google maps (2018) Uten navn [digitalisert fotografi] Hentet 20.04-2019 fra <https://www.google.com/maps/@60.1613864,10.2577317,3a,75y,191.62h,81.27t/data=!3m6!1e1!3m4!1s-FwRhqM2oYOl068ayocAFZQ!2e0!7i13312!8i6656>

Figur 4.1.5: Fritt etter statistikkdata Statens vegvesen (2018) Hentet 05.05-2019 fra [https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/#kartlag:geodata/hva:\(~\(farge:'0_0,id:540\)\)/@236955,6679253,15/vegobjekt:81225286:40a744:540](https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/#kartlag:geodata/hva:(~(farge:'0_0,id:540))/@236955,6679253,15/vegobjekt:81225286:40a744:540)

Figur 4.1.6: Gule sider (u.å.) Uten tittel [digital fotografi] Hentet 21.04-2019 fra <https://kart.gulesider.no/?c=60.166307,10.258165&z=0&l=oblique&orientation=N&q=%22h%C3%B8nefoss%22;geo>

Figur 4.1.7: Gule sider (u.å.) Uten tittel [digitalt fotografi] Hentet 11.03-2019 fra 21.04-2019 fra <https://kart.gulesider.no/?c=60.166307,10.258165&z=0&l=oblique&orientation=N&q=%22h%C3%B8nefoss%22;geo>

Figur 4.1.8: Gule sider (u.å.) Uten tittel [digitalt fotografi] Hentet 21.04-2019 fra <https://kart.gulesider.no/?c=60.166307,10.258165&z=0&l=oblique&orientation=N&q=%22h%C3%B8nefoss%22;geo>

Figur 4.1.9: Fritt etter Urbanet Analyse (2014) Reisevaner i Ringeriksregionen 2013/14. Hentet 05.05-2019 fra https://cd25a04a-7f37472a8a41-b41c63890e2fed1e20530ac7eb-c616a1.ssl.cf3.rackcdn.com/Filer-Dokumenter/URapport_59_RVU_Ringeriksregionen.pdf

Figur 4.1.10: Fritt etter Rambøll (2019) Konsekvensutredning Hønefoss. Hentet 05.05-2019 fra <https://www.ringerike.kommune.no/contentassets/391c6d44c24842d29364b15a5e1d07ec/konsekvensutredning---431-omraderegulering-honefoss.pdf>

Figur 4.2.1-4.2.3: Fritt etter Ringerike næringsforening (2018) Sentrumsutvikling i Hønefoss. Hentet 05.05-2019 fra <https://www.rnf.no/assets/files/pdf/aktuelt/rnf-rapport-2018-sentrumsutvikling.pdf>

Figur 4.2.4: Ramsrud, K. (2014) konsert: Stuvende fullt i byen. Hentet 10.05-2019 fra <https://www.ringblad.no/kultur/midtsommer-i-honefoss/s/1-97-7423729> (med tillatelse fra fotograf)

Figur 5.1: Norge i bilder (2017) Uten tittel [digitalisert fotografi] Hentet 23.04-2019 fra <https://www.norgebilder.no/>

Figur 5.1.1: Fritt etter Ringerike kommune (2019) Områderegulering Hønefoss (byplanen). Hentet 05.05-2019 fra http://www.ringvirkninger.com/wp-content/uploads/2019/01/Presentasjon-til-FS_22.01.19.pdf

Figur 5.2.1: Norge i bilder (2017) Uten navn [digitalisert fotografi] Hentet 05.05-2019 fra <https://www.norgebilder.no/>

Figur 5.2.2: Ukjent fotograf (u.å.) Uten tittel [digitalisert fotografi] Hentet 05.05-2019 fra <https://bplusb.nl/en/work/mariahilferstrasse/>

Figur 5.2.3: Google maps (2018) Uten tittel [digitalisert fotografi] Hentet 23.04-2019 fra <https://www.google.com/maps/@60.1655792,10.2584835,3a,75y,334.31h,88.04t/data=!3m6!1e1!3m4!1sixad1R3MNsKsaewhnmzmd-0w!2e0!7i13312!8i6656>

Figur 5.2.4: Google maps (2018) Uten tittel [digitalisert fotografi] Hentet 04.05-2019 fra https://www.google.com/maps/@60.1643432,10.257166,3a,75y,72.4h,84.37t/data=!3m6!1e1!3m4!1spZ_sfPygZKNKPvUHgNIZqA!2e0!7i13312!8i6656

Figur 5.2.5: Fritt etter Russ Gray (u.å.) Brandscape architects [illustrasjon] Hentet 05.05-2019 fra <https://russgray.net/brandscape-architects-modern8>

Figur 5.2.6: Fritt etter (funksjonsblanding)

Figur 5.2.7: Fritt etter Gehl Architects (2014) Oslo bylivsundersøkelse, s.108. Hentet 05.05-2019 fra https://issuu.com/gehlarchitects/docs/issue_1242_oslo_bylivsunders_kelse/100

Figur 5.2.8: Ukjent fotograf (u.å.) Uten tittel [digitalisert fotografi] Hentet 27.04-2019 fra <https://www.thewellnesspharmacy.co.uk/cimicifuga-racemosactaea-racemosa-c2x11699971>

Figur 5.2.9: Ukjent fotograf (u.å.) Uten tittel [digitalisert fotografi] Hentet 27.04-2019 fra <https://www.dewilde.nl/de/heckenpflanzen/varens/de-wilde/matteuccia-struthiopteris/2653>

Figur 5.2.10: Colourbox (u.å.) Uten tittel [digitalisert fotografi] Hentet 13.05-2019 fra <https://www.colourbox.com/image/inflorescence-of-bushgrass-image-20788800> (lisensiert gjennom colourbox)

Figur 5.2.11: Ukjent fotograf (u.å.) Uten tittel [digitalisert fotografi] Hentet 27.04-2019 fra https://www.waitrosegarden.com/plants/_/deschampsia-cespitosa-goldtau/classid.1985/

Figur 5.2.12: Ukjent fotograf (u.å.) Uten tittel [digitalisert fotografi] Hentet 27.04-2019 fra https://www.waitrosegarden.com/plants/_/filipendula-ulmaria/classid.1000000959/

Figur 5.2.13: Ukjent fotograf (u.å.) Uten tittel [digitalisert fotografi] Hentet 27.04-2019 fra https://www.waitrosegarden.com/plants/_/molinia-caerulea-subsp-caerulea-heidebraut/classid.2000013592/

Figur 5.2.14: Ukjent fotograf (u.å.) Uten tittel [digitalisert fotografi] Hentet 27.04-2019 fra <https://www.ebay.co.uk/itm/Fairy-Flower-seeds-approx-x50-seeds-Devils-bit-Scabious-Succisa-pratensis-/123164170898>

Figur 5.2.15: Ukjent fotograf (u.å.) Uten tittel [digitalisert fotografi] Hentet 27.04-2019 fra <https://www.gardenersworld.com/plants/valeriana-officinalis-subsp-sambucifolia/>

Figur 5.2.16: Ukjent fotograf (u.å.) Uten tittel [digitalisert fotografi] Hentet 27.04-2019 fra https://www.waitrosegarden.com/plants/_/verbena-hastata-f-rosea/classid.2000006787/

Figur 5.2.17: Ukjent fotograf (u.å.) Uten tittel [digitalisert fotografi] Hentet 05.05-2019 fra <https://oudolf.com/garden/trentham>

Figur 5.2.18: GW3NDOL!N (u.å.) Robinienblåtter [digitalisert fotografi] Hentet 01.05-2019 fra <https://stock.adobe.com/no/images/robinienblatter/11745407> (lisensiert gjennom Adobe Stock)

Figur 5.2.19: Brun, J. (u.å.) Uten tittel [digitalisert fotografi] Hentet 06.05,2019 fra <http://www.eplante.no/innhold/planter/cercidiphyllum-japonicum-fk-g%C3%B8teborg-e/> (gjengitt med tillatelse fra fotograf)

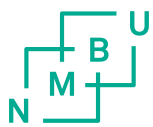
Figur 5.2.20: Ukjent fotograf (u.å.) Uten tittel [digitalisert fotografi] Hentet 30.04-2019 fra <http://treesplanet.blogspot.com/2013/08/alnus-incana-grey-alder.html#.XM8ZSugzZPY>

Figur 5.2.21: Colourbox (u.å.) Uten tittel [digitalisert fotografi] Hentet 13.05-2019 fra <https://www.colourbox.com/image/ginkgo-biloba-tree-fall-image-20358474> (lisensiert gjennom colourbox)

Figur 5.2.22: Brun, J. (u.å.) Uten tittel [digitalisert fotografi] (Gitt til oss av fotograf)

Figur 5.2.23: Babkinphoto (u.å.) Smell of springs [digitalisert fotografi] Hentet 06.05-2019 fra <https://stock.adobe.com/no/images/smell-of-spring/211484198> (lisensiert gjennom Adobe Stock)

Figur 5.2.24: Hovind, J. (u.å.) Uten tittel [digitalisert fotografi] Hentet fra 06.05-2019 fra <http://www.eplante.no/innhold/planter/cercidiphyllum-japonicum-fk-g%C3%B8teborg-e/> (gjengitt med tillatelse fra fotograf)



Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway