



Norges miljø- og biovitenskapelige
universitet
Fakultet for samfunnsvitenskap
Institutt for landskapsplanlegging

Masteroppgave 2015
30 stp

Havnepromenade som konstruktiv utviklingsstrategi i Svolvær.

Sigri Rosø

BIBLIOTEKSIDE

TITTEL: Havnepromenade som konstruktiv utviklingsstrategi i Svolvær

TITLE: Waterfront promenade as a constructive development strategy in Svolvær

FORFATTER: Sigri Rosø

HOVEDVEILEDER: Ola Asbjørn Bettum, professor ved Institutt for landskapsplanlegging

BIVEILEDER: Marius Grønning, førsteamanuensis ved Institutt for landskapsplanlegging

SIDEANTALL: 69

OPPLAG: 6 stk

EMNEORD: Svolvær, byutvikling, struktur, strategi, byplanlegging, sentrumsutvikling, havnepromenade

KEYWORDS: Svolvær, urban development, structure, strategy, urban planning, city center development, waterfront promenade

Sigri Rosø
sigri.roso@gmail.com

Norges miljø- og biovitenskapelige universitet
Institutt for Landskapsplanlegging
P.O. Box 5003
N-1432 Ås
Norway
Tel.: +4764965200

www.nmbu.no

FORORD

Denne masteroppgaven er skrevet våren 2015, som en viktig del av min utdanning innen landskapsarkitektur ved Norges miljø- og biovitenskaplige universitet (NMBU). Oppgaven tilsvarer 30 studiepoeng.

Opgaven er motivert av Vågan kommunes ønske om en god og strukturert sentrumsutvikling. Det er viktig å rette fokus mot småbyer når det gjelder utforming av attraktive sentrumsområder. Gode utearealer er avgjørende for tilflytting og folks hverdagsliv. Ikke bare store byer kan ha attraktive torg og møteplasser.

Gjennom denne oppgaven håper jeg at jeg har tilegnet meg økt kunnskap om byutvikling, og hvilke grep som er viktige for god by- og tettstedsutvikling. Prosessen har vært lærerik og utviklende både på et personlig plan, såvel som faglig. Målet har vært å komme fram til et forslag om hvordan en småby kan struktureres ved hjelp av en havnepromenade for å gjøre sentrum tydeligere og mer sammenhengende.

Det er mange som fortjener en stor takk i forbindelse med denne oppgaven: **Ola Bettum** og **Marius Grønning**, dyktige veiledere med øye for både de små og store sammenhengene.

Johan H. Weydahl, min kontaktperson i Svolvær som har bidratt med mye viktig informasjon og gode tips, og tålmodig svart på mine mange spørsmål.

Vågan kommune, som har bidratt økonomisk med et stipend som har gjort det mulig å gjennomføre et lengre opphold i Lofoten for feltarbeid og analyser.

Mine medstudenter som har bidratt til å gjøre studiene til de beste av mitt liv hittil. En særlig stor takk må rettes til **Åsblæst'n** for opplevelser for livet! Uten den gjengen, ville verden vært et tristere sted! Jeg vil også rette en stor takk til familien min, som har støttet meg på alle mulige måter gjennom utdanningsårene. Tusen takk!

Ås, 07.05.2015



SAMMENDRAG

I løpet av de siste årene har Vågan kommune presentert en byplan for Svolvær som strekker seg frem mot 2030. Blant de uttalte målene i denne finner man ønsket om et tydeligere og mer sammenhengende sentrum. Et hovedgrep i planen er en havnepromenade som skal strekke seg langs hele sentrum og over til Svinøya hvor mye av den gamle fiskeværshistorien finnes bevart og ivaretatt, og hele veien ut til moloen og Fiskarkona som ønsker fiskerne lykke på reisen og velkommen hjem.

Viktigheten av en helhetlig bystruktur blir særlig tydelig i en småby som Svolvær når man ser nærmere på hvordan funksjoner er flyttet og endret gjennom de siste tre årtiene. Utviklingen fra et tett sentrum med én hovedgate og små butikker langs denne til et oppdelt sentrum med store handelsområder i vest og hovedsakelig serverings- og kulturtilbud i øst har gått relativt fort, og nå er det ønske om å stoppe denne prosessen.

Målet med oppgaven er å komme frem til en utviklingsstrategi som tar utgangspunkt i den planlagte havnepromenaden og svarer på målsetningene om å knytte sentrum tettere sammen samtidig som de eksisterende kvalitetene ivaretas.

Gjennom analysedelen har jeg avdekket en rekke kvaliteter, muligheter og utfordringer. Disse er viktige å ta hensyn til, styrke og finne løsninger på i den videre sentrumsutviklingen. Blant byens kvaliteter finner vi den flotte beliggenheten i landskapet og de gode forbindelsene til resten av regionen. Utfordringene inkluderer store strukturendringer, manglende forbindelser og høy grad av funksjonsdeling i sentrumskjernen.

En drøfting av hvordan byens byggesteiner er representert i Svolvær etterfølges av en vurdering av ulike strategiske tilnærminger til havnepromenaden. Til slutt samles trådene i et løsningsforslag for en overordnet strategi som skal bidra til å nå målene om et samlet og tydelig bysentrum.

ABSTRACT

Over the past few years, Vågan municipality has presented an urban plan of Svolvær extending up to 2030. Among the stated objectives of this plan is the desire for a clearer and more coherent city centre. A main strategy of the plan is a waterfront promenade that will extend along the entire city centre and over to Svinøya where much of the old fishing village history is preserved, and all the way out to the pier and Fiskarkona wishing fishermen luck on their journey and welcoming them home.

The importance of a coherent urban structure is particularly evident in a small town like Svolvær when looking closely at how features are moved and changed over the past three decades. The development from a dense city centre with one main street with small shops along it to a divided city with major trading areas in the west and mainly dining and cultural activities in the east have gone relatively quickly, and there is now a desire to stop this process.

The aim of this thesis exercise is to arrive at a strategy, which is based on the planned waterfront promenade and responds to the objectives of linking the city centre closer together while safeguarding the existing qualities.

Through the analysis section I've uncovered a number of qualities, opportunities and challenges. These are important to pay attention to, strengthen and find solutions for in the further urban development. Among the city's qualities, we find the great location within the landscape and the good connections to the rest of the region. The challenges include major structural changes, lack of connections and a high degree of division of functions in the city centre.

A discussion of how the city's constructional elements are represented in Svolvær is followed by an evaluation of different strategic approaches to the waterfront promenade. Finally, the threads are gathered in a proposal for an overall strategy that will contribute to achieving the goals of a united and clear city centre.

INNHOLDSFORTEGNELSE

Forside	1	STRATEGIVURDERING	
Bibliotekside	3	Struktur i sentrum - fire delområder	50
Forord	4	Et samlet sentrum?	51
Sammendrag, Abstract	5	Elementer i sentrum	52
Innholdsfortegnelse	6	Havnepromenaden som grep i byplanleggingen - fire tilnærminger	54
		Strukturstyring vs. symbolstyring	58
INTRODUKSJON		Løsningsforslag strategivalg	59
Bakgrunn for valg av tema	10		
Problemstilling, metode, resultat og oppgavens opbygning	11	KONKLUSJON	
Svolvær gjennom tidene	12	Utredning løsningsforslag	62
Strukturendringer	18	Oppsummering	65
Begrepsavklaring	19	Refleksjon	66
		Kilder	68
ANALYSER		Figurliste med kildehenvisninger	69
Byen i landskapet	22		
Overordnet infrastruktur	24		
Områdetyper	26		
Sentrumsavgrensning og -strategi	28		
Viktige offentlige rom	30		
Parker i sentrum	32		
Pågående prosjekter	34		
Hva mener aktørene?	36		
Oppsummering intervjuer	39		
Fra fiskevær til by - hvor går veien videre?	40		
BYENS BYGGESTEINER			
Hvor skal grensen gå?	44		
Sosial samhandling i byen	46		



INTRODUKSJON

Introduksjonen forklarer valg av tema. Her presenteres problemstilling, metode og oppgavens oppbygning. Faguttrykk brukt i oppgaven vil defineres og forklares. Videre vil det gis en rask gjennomgang av prosjektområdets historie og utvikling.

Fig. 1: Hjellene på Kuba fylles raskt opp med fisk til tørk under Lofotfisket.

BAKGRUNN FOR VALG AV TEMA

Som utflyttet Lofotværing har jeg en helt klar forkjærlighet for nettopp denne lille kroken av verden. Mange deler min oppfatning, noe turistnæringen i Lofoten med ettertrykk kan bekrefte. Opp gjennom mine leveår har jeg sett hvordan byen gradvis har endret seg etter hvert som funksjoner flyttes, hus brenner ned og nye bygninger kommer opp. I 2012 vedtok man en ny byplan hvor man i fordordet skriver at man har satt seg som mål å oppnå

"...et tydelig definert sentrum med en klar identitet, som er lett å orientere seg i, med høy trivselsfaktor for fastboende og besøkende. (...) knytte den historiske delen av sentrum; kaifronten, Torget, Havnepromenaden og Vestfjordgata, tettere sammen med den nyere, kommersielle delen av sentrum langs Lofotgata og Sivert Nilsens gate."

(Byplan Svolvær, 6-7)

Planen fortsetter med å liste opp noen overordnede målsettinger, blant annet miljøvennlig transport for alle, en aktiv og levende by for alle og å ta vare på grønne områder. Planens visjon beskrives som TETT PÅ SVOLVÆR.

Jeg ble veldig interessert i hvordan byens utvikling skulle fortsette i årene som kommer, og med et temaforslag fra veileder om "Byromsplan Svolvær", var valget enkelt: Jeg ville skrive om min fødeby og undersøke hvordan den har blitt som den er og hvor den er på vei i fremtiden.

Som "hovedstad" i Lofoten har Svolvær stort potensiale for både vekst og utvikling, det gjelder bare å finne den rette oppskriften som skal hjelpe den videre på ferden fra et forblåst fiskevær til et urbant turistmekka med ivaretatte tradisjoner. Kanskje er det havnepromenaden som utviklingsstrategi som er nøkkelen?



Fig. 2: Guano på hjell i sommersola.

METODE

Oppgaven er formet med følgende fremgangsmåte:

RESEARCH & ANALYSER

Informasjon er hentet fra ulike kilder og databaser i tillegg til kartanalyser og registreringer av ulike by- og steds-kvaliteter. Egne erfaringer gjennom årene supplerer de faglige observasjonene.

BEFARING & BYVANDRINGER

Gjentatte besøk i byen gjennom en årrekke og målbevisst oppsøking av offentlige rom gjennom oppgavetiden har gitt et godt bilde på det daglige bylivet i Svolvær. Det gir også et godt inntrykk av hvordan ulike rom oppleves av brukerne.

INTERVJU

Samtaler om offentlige rom i Svolvær og foreliggende planer er gjennomført med:

- Johan H. Weydahl, planrådgiver i Vågan kommune
- Monika W. Ravnåsen, plan- og bygnings-sjef i Vågan kommune
- Ola Skjeseth, daglig leder/ eier Svinøya Rorbuer
- Elisabeth Dreyer, daglig leder i Destination Lofoten AS

Alle bilder, kart og illustrasjoner om ikke er oppgitt i figurlisten bakerst er forfatterens egne. Kartgrunnlag er gitt med hjelp og tillatelse fra Vågan kommune som underlag for produksjon av egne kart. Historiske kart er hentet fra Vågan kommunes eget arkiv og gjengitt med tillatelse. Eldre bilder er hentet fra bokserien Lofotbilder, skrevet av Svein Smaaskjær i samarbeid med Vågan historielag og gjengitt med tillatelse av William Hakvaag som har opphavsretten til disse.

PROBLEMSTILLING

Hvordan kan den planlagte havnepromenaden i Svolvær fungere som en konstruktiv utviklingsstrategi for å

- oppnå et tydelig definert sentrum med en klar identitet?
- knytte den historiske delen av sentrum tettere sammen med den nyere, kommersielle delen?

RESULTAT

Gjennom arbeidet med denne oppgaven har jeg kommet frem til et løsningsforslag for en strategi som kan brukes for å oppnå kommunens uttalte mål om et tettere og tydeligere sentrum, samtidig som den gir rom for å ta vare på de kvaliteter man ønsker å bevare i Svolvær.

OPPGAVENS
OPPBYGNING

INTRODUKSJON

ANALYSER

BYENS BYGGESTEINER

STRATEGIVURDERING

KONKLUSJON

INTRODUKSJON

Vågan kommune har litt over 9000 innbyggere, et areal på 477 km² ligger i Lofoten i Nordland fylke. Svolvær er kommunesenteret med 4542 innbyggere. Det er 88 mil i bil til Trondheim, inkludert en fergetur over Vestfjorden. Turen til Bodø er på 22 mil om man tar ferge fra Moskenes til Bodø, avstanden til Tromsø er 42 mil, mens avstanden Narvik og Riksgrensen er henholdsvis 24 og 25 mil fra Svolvær.

De andre byene i Lofoten og Vesterålen ligger nærmere. Avstanden til Leknes er litt under 7 mil, Stokmarknes ligger om lag 5,5 mil unna, og Sortland 11,5 mil unna.

Svolvær fikk første gang bystatus i 1918 og var lenge bykommune. I 1964 ble den slått sammen med Vågan og Gimsøy kommuner. Svolvær fikk tilbake sin bystatus 17. mai 1996.

Svolvær har lenge vært kjent som "Lofotens hovedstad" og har et yrende turistliv, særlig i sommersesongen. Blant de mest kjente fjellformasjonene rundt byen finner vi Svolværgeita, den ikoniske fjelltoppen som ble besteget første gang i 1910, og Vågakallen som med sine 942 høydemeter skuer utover sitt rike, Lofoten og Vestfjorden. Ifølge sagnene var Vågakallen kongen i Lofoten før han ble til stein i et møte med sola.

Grunnlaget for byens eksistens er den romslige havna og de gode fiskemulighetene som har gitt opphav til sterk befolkningsvekst fra 1800-tallet og rask dannelse av flere store fabrikker i forbindelse med sjøfart og fiske.

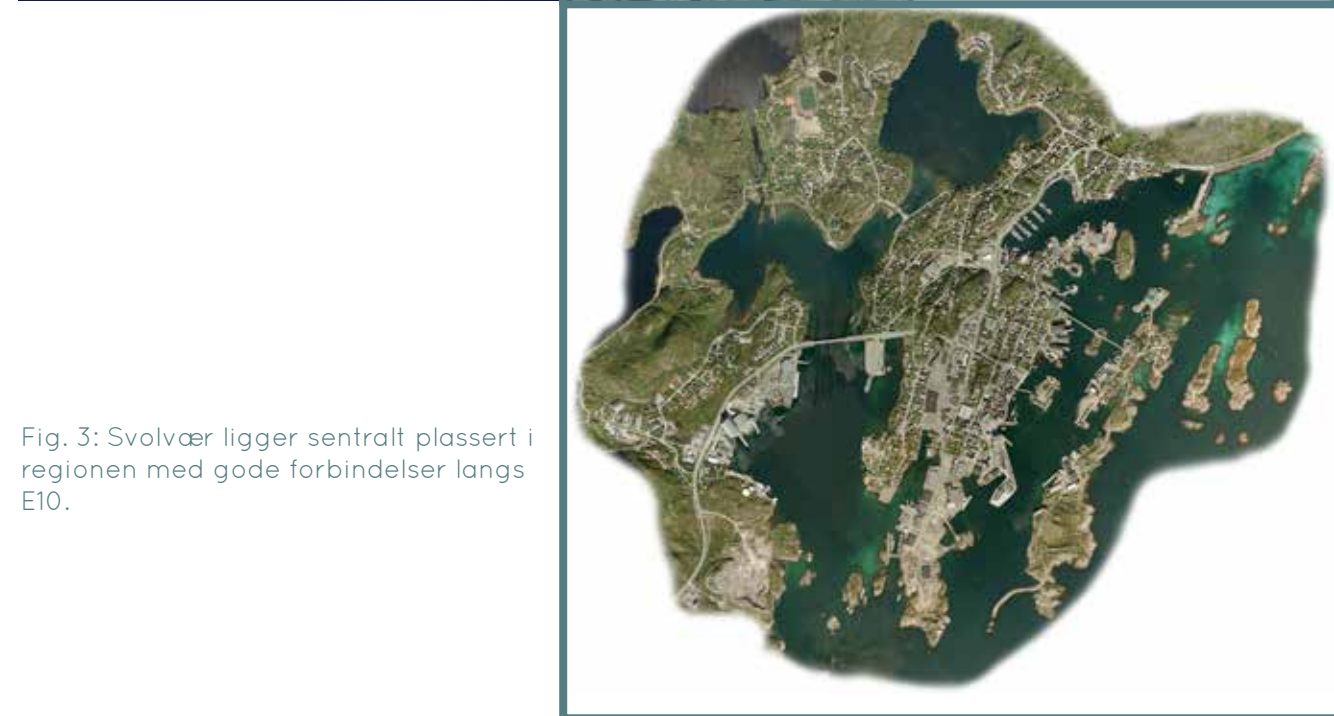
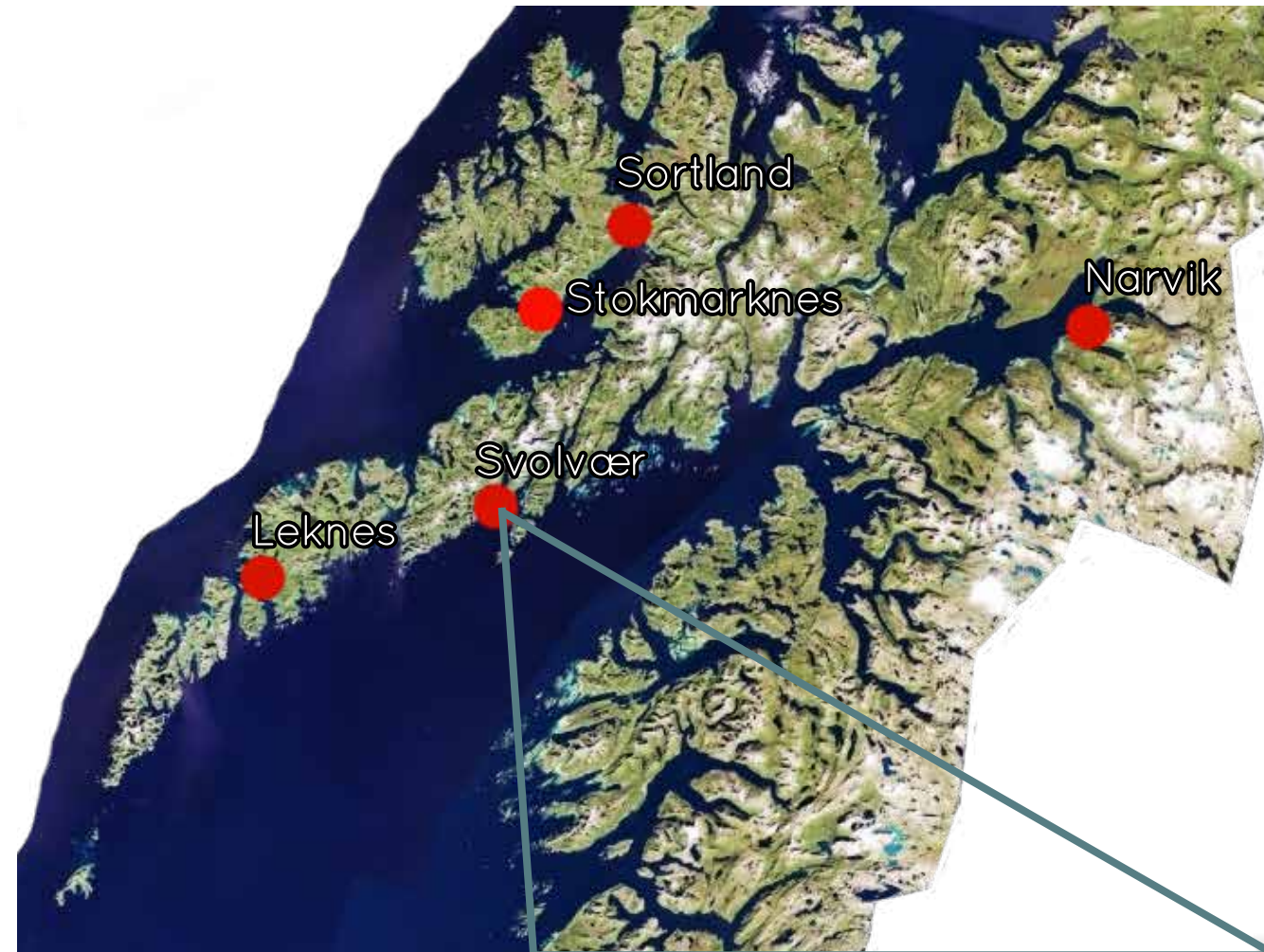


Fig. 3: Svolvær ligger sentralt plassert i regionen med gode forbindelser langs E10.

SVOLVÆR GJENNOM TIDENE

Den spede begynnelse

I 1769 hadde Svolvær 29 innbyggere. I 1891 var dette tallet stedet til 613. I år 1900 ble det registrert 858 bosatte, mens det allerede i 1910 var nesten dobbelt så mange, 1537, og i 1920 var man oppe i 2458 personer. Senere viser folketellingene 2722 personer i 1930, 3300 personer i 1940, 3454 personer i 1950 og 3811 i 1960. I 1990 var folketallet i Vågan kommune 9354, mens det i 2015 er registrert 9285 innbyggere i kommunen (SSB).

Den såkalte "første Svolværing" Christoffer Olsen døde i 1569. Han bodde på gården Svolvær i Øvreværet som i dag kalles Øvreværet. Denne gården var i eldre tid kronens eiendom, noe nabogården Kongsmarka også bærer vitne om.

Fra 1740-årene drev Christoffer Sindelssen Meyer bondehandel på Svinøya. Han kjøpte gården Svolvær av kronen for 100 riksdaler i 1763, og slik kom gården i privat eie.

Industriens inntog

I 1820 overtar Lars Todahl Walnum driften av Svolvær gård, etter at den en tid har vært forpaktet bort. 1820-årene viser seg å bli år med store lofotpartier, og den nå nygifte Walnum henter inn svogeren Gunnar Berg som hjelp til å drifte stedet, som nå også har fått gjestgiveri bondehandel. Berg slår seg ned på det opprinnelige handelsstedet Svinøya, og i 1828 kjøper han halvparten

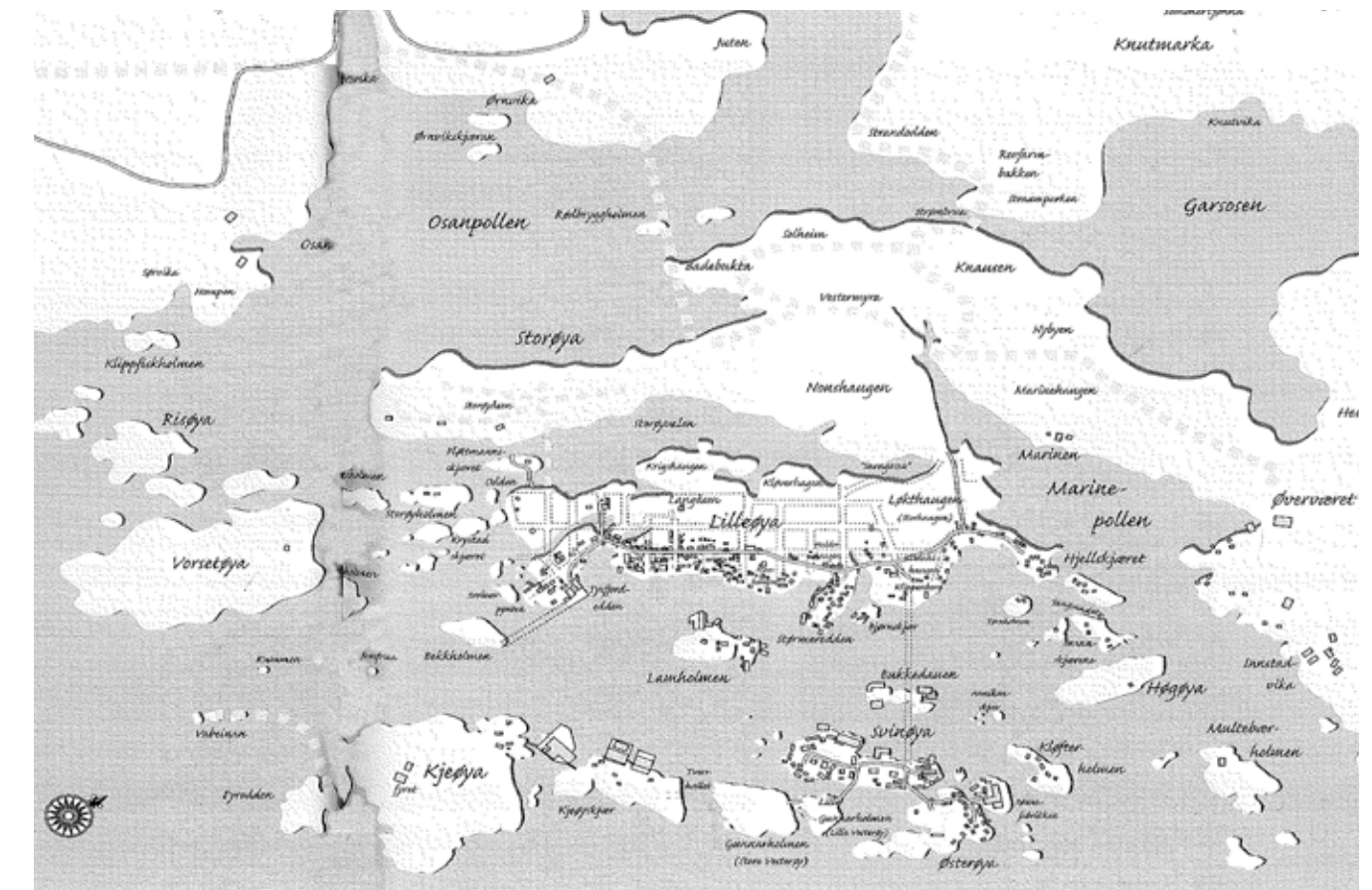


Fig. 4: Svolvær med bebyggelse anno 1901. Kartet er konstruert på bakgrunn av reguleringsplan, gamle bilder og muntlige kilder. Dagens gatenet er antydnet med stiplede linjer. Hentet fra Lofotbilder 1 av Svein Smaaskjær og Vågan historielag.

av gården, Nedre Svolvær, og blir eier av bruksnummer 1, det opprinnelige hovedbruket. I 1831 fikk også Gunnar Berg gestgiverbevilling, og fra da av hadde gården to gjestgivere; Gunnar Berg på Svinøya og hans søster Kirsten, enke etter Walnum som døde allerede i 1829.

Berg startet straks bygging av ny hovedbygning og to brygger op Svinøya. Han fikk også bygget en brygge på vestodden av Bukkedauden. Denne

ble brukt til produksjon av guanomel i forbindelse med anlegg av "Det Norske Fiskeguanoseselskabs Fabrik" eller Leirosfabrikken i 1856, og senere til salting av sild, direkte import av salt og senere kull. Brygga står fortsatt den dag i dag. I de gode sildeårene rundt 1860 fikk Berg anlagt tønnefabrikk på Østerøya der det jobbet opp mot 40 ansatte.

Etter et voldomt vær i 1863, måtte det gamle naustet og handelsbrygga på Svinøya rives som følge av skadene.

Lars Berg, sønn av Gunnar som døde i 1861, bygget samme år ny butikk ved å sammenbygge to brygger foran hovedbygningen eller Gammelgården som den kalles i dag. Dette resulterte i en halvannen etasjes handelsbrygge som i dag huser Børsen Spiseri. Lars Berg overdro i 1893 forretningen til sønnene John og Einar.

Ettersom mange med tiden hadde bosatt seg på Lilleøen, nåværende bysiden, startet brødrene Berg en filialbutikk der i 1896. Da de delte firmaet i 1908 ble denne butikken overtatt av Einar Berg, og det for mange velkjente Berg & Co så dagens lys.

Mens Berg bygget sitt imperium på Svinøya, ble det i 1837 bygget et distrikssykehus i Øverværet for medisinalfondets penger. Dette ble kalt Lasarettet, og ble kun driftet under vinterfisket. Lasarettet hadde to saler for syke, ett værelse for legen og ett for apoteker Koth fra Bodø, som også hadde medikamentutsalg under fisket. Dette "sesong-apoteket" var den første stasjonære handelen i området utenom gjestgivernes. Georg Ludvig Størmer hadde overtatt gården i Øverværet og hadde sine hovedinntekter fra rorværet og handel med fisk, men drev også en stund med butikkhandel. Denne handelen ble i 1867 flyttet ned til brygga på Vefsnodden, som i dag fortsatt kalles Størmerodden. Denne ble eid av både Berg og Størmer, etter en avtale fra 1864 hvor de skulle

sette den i stand og bruke den. Her ble det handlet med trelast, kolonialvarer og brennevin, det var bakeri og produksjon av kaviar, og kull ble importert dit fra Skottland. Sameiet ble oppløst i 1889.

Fra tidligere tider hadde det også vært drevet handel fra fartøyer på havna. Dette var lenge forbeholdt borgere av Bergen og Trondhjem by, men i 1753 kom det et kongebrev som sa at "Saa tillades og ale Undersaatter af de Fiskende for rede Penge sig til den ferske Fisk at tilhandle", kom også borgere fra Molde og Kristiansund og la seg til å kjøpe råfisk i Lofoten, og først og fremst i den romslige havna i Svolvær. Tørking av saltfisk til ferdigvare ble også foretatt lokalt. Kjøyskjæret ble i 1860 flekket for torv og jord slik at klippfisk kunne produseres der. Det var imidlertid bedre tørkeforhold på Hamarøy, så Lars Bergs firma sendte også saltfisk dit til tørking.

Fra 1870-årene begynte tilreisende kramkarer å drive handel i fiskeværerne i Lofoten. Det kom romsdalinger med klær og skotøy, og numedølinger med metervare. Disse begynte først å komme til Svolvær etter 1889, og de holdt for det meste til på Størmerodden hvor de slo opp telt eller boder mot betaling til grunneieren. Denne handelen fortsatte frem til andre verdenskrig, hvor de da hadde handelsbuer på torget for sesongen. Der fantes også ranværing og saltdalinger som solgte små båter og andre trevarer.

Når det gjelder offentlige investeringer i Svolvær, ble det bygget et fyr på Kjøya i 1858, og i 1860 ble det bygget et opplagsskur for oppsynet i Marinen, og året etter ble det bygget bolig for oppsynsmannen fra Fiskerioppsynet. Det samme året ble det opprettet fisketelegrafstasjon i Svolvær, og også denne ble lagt i Marinen. Stasjonen ble flyttet til Svinøya i 1877, og i 1897 til telegrafbygningen som Lars Berg bygget på nordsiden av torget, før telegraf og telefon endelig ble installert i det nyoppførte postkontoret ved dampskipskaia i 1923 som da håndterte all post for Lofoten og Vesterålen.

Svolvær var tidlig fast anløpssted for "Prinds Gustav" og ble senere hovedanløpssted for kystruten eller "postskibet" som ble satt i gang i 1865. Byen ble også utgangspunkt for lokalbåttrafikken i Lofoten og Vesterålen som startet opp i forbindelse med kystrutens anløp.

Svolværs første skole ble anlagt på Lilleøen som er dagens sentrum i 1874. Tidligere hadde det vært omgangsskole som foregikk i seks uker av gangen.

I 1893 fikk Svolvær anløp av Hurtigruten. Dette fikk stor betydning i form av at transport av folk, post og matforsyninger både til og fra Lofoten og deler av Vesterålen nå gikk gjennom Svolvær. Dampskipskaia på Tysfjordodden ble bygget samme år.



Fig. 5: Kart over Svolvær anno 1939. Hentet fra Vågan kommunes arkiv.

Dette året ble det også anlagt brygge på Lamholmen med trandamperi og anlegg for sildesalting. Denne ble senere utgangspunkt for eksport av tørrfisk til Italia, og huser i dag restauranten "Anker Brygge".

Den første etablerte butikken utenom væreierne ble etablert i 1884, Svolvær Drogeri- og Farvehandel. I 1895 fikk Svolvær egen avis, og dette var starten på Lofotposten.

"Nordlands Olie & Guanofabriker" startet opp på Kjøyskjæret i 1898 etter søknader fra O.J. Kaarbø og John Berg om anvendelse for utkast av småfallen sild. Dette var den første av sitt slag i landet, og var i mange år en betydelig arbeidsplass med opp mot 70 ansatte, helt til råstofftilgangen sviktet i 1970-årene og den ble lagt ned. Fabrikken ble revet sommeren 2002.

John Berg startet også opp "Den norske Angelfabrik" i 1899, men måtte legge ned driften etter ti år grunnet prisdumping fra konkurrenten O. Mustad.

Byens fremvekst

I løpet av andre halvdel av 1800-tallet utviklet Lilleøen seg raskt til dagens sentrum. Mot slutten av århundret var tettbebyggelsen så stor at Vågan herredsstyre vedtok at den alminnelige bygningslovs bestemmelser måtte bli gjort gjeldende for Svolvær. Man opprettet et bygningsrepresentantskap



Fig. 6: Deler av kart over Svolvær anno 1963. Hentet fra Vågan kommunes arkiv.

som kunne fatte beslutninger i regulerings spørsmål. Videre ble det valgt en brannkommisjon, en bygningskommisjon og en reguleringskommisjon. Det administrative området inkluderte hele Lilleøen, Hjellskjøret, Lamholmen, Svinøya, Østerøya og Bukkedauden, senere også Kjeøya.

I 1893 kom det første hotellet, Hotell Lofoten, med øl- og vinrett i tillegg til de tidligere losjihusene væreierne hadde drevet.

Frem mot første verdenskrig satte byutviklingen raskt fart med etablering av maskinverksted, kolonialer, manufakturforretning, hermetikk- og

pølsefabrikk, bokhandel, vannverk, strømleveranse til bedrifter, snekkerifabrikk, jernvareforretning, urmakerforretning, båtbyggeri og maskinverksted, dampvaskeri, apotek, importanlegg for A/S Norske Shell, papir- og musikkforretning og en rekke andre små foretak. Under krigen fra 1914 til 1918 stoppet tørrfiskeeksporten opp, men all annen handel og omsetning økte.

Svolvær fikk bystatus i 1918. Dette kom hovedsakelig som følge av den kraftige befolkningsveksten i begynnelsen av århundret, men også ettersom omtrent 60% av alle personer i Vågan herred bodde i Svolvær.

Etter krigen fortsatte etableringen av ulike bedrifter, men først på 1930-tallet skjøt butikketableringen fart. Da kom også en rekke spesialforretninger som hattebutikk, damekonfeksjon, blonder og søm- artikler, motebutikk og elektrisk forretning.

Frem mot den andre verdenskrig ble landskapets opprinnelige former i stor grad bevart, med unntak av noen moloer og broer som ble bygget. Kartet fra 1939 viser at byen fremdeles er spredt utover en rekke øyer. Kartet viser et tydelig gatenett som antagelig bygger sterkt på byplanen fra 1923 som ble utarbeidet av Sverre Pedersen og arkitekt Hoff. Pedersen skrev i en artikkel fra 9.juli samme år at "Det er da at haape at planen maa vise sig heldig for stedet frem gjennom aarene, og at bebyggelsen maa bli utført paa en vakker og hensigtsmæssig maate".

Byen og folketallet fortsatte å vokse utover andre halvdel av 1900-tallet, og plassproblematikk ble i hovedsak løst ved at en rekke fyllinger ble laget mellom øyer og holmer, slik at landarealet ble større og utviklingen kunne fortsette. En sammenligning av kart og bilder fra begynnelsen og slutten av århundret viser at store deler av det som tidligere var åpent vann nå er gjenfylt, og at naturlige møter med sjøen i svært liten grad forekommer i sentrum av byen.

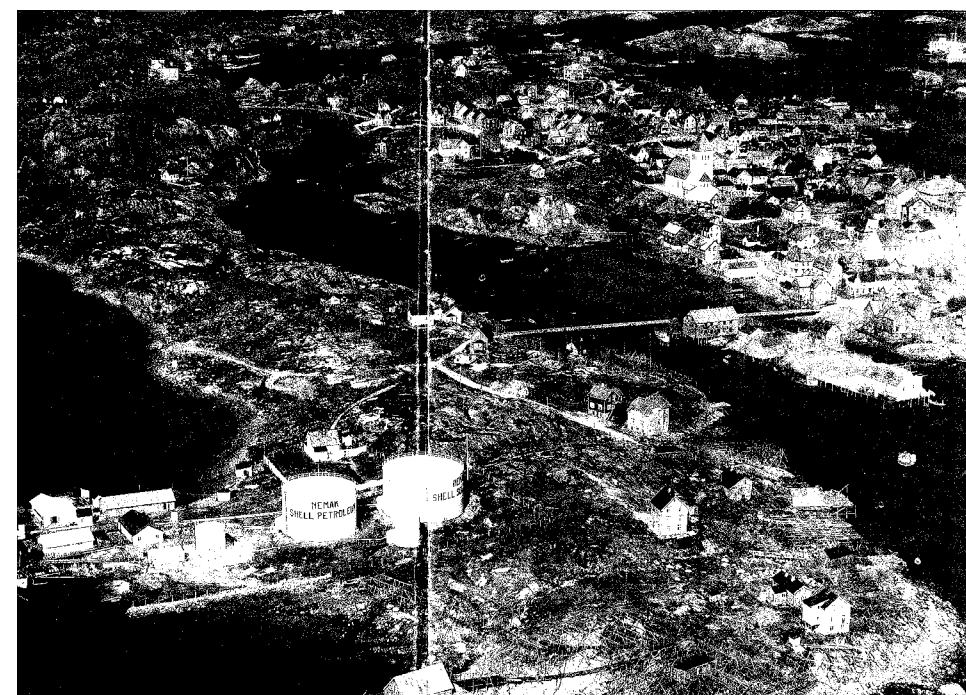


Fig. 7: Storøya på midten av 1930-tallet. Foto: Widerøe, Lofotmuseet, Svolvær.



Fig. 9: Flyfoto av Svolvær rundt torget, sannsynligvis tatt i 1953. Foto: K. Harstad, Oslo



Fig. 8: Svolværs fasade mot havna i 1953. Foto: Widerøe, Lofotmuseet, Svolvær.

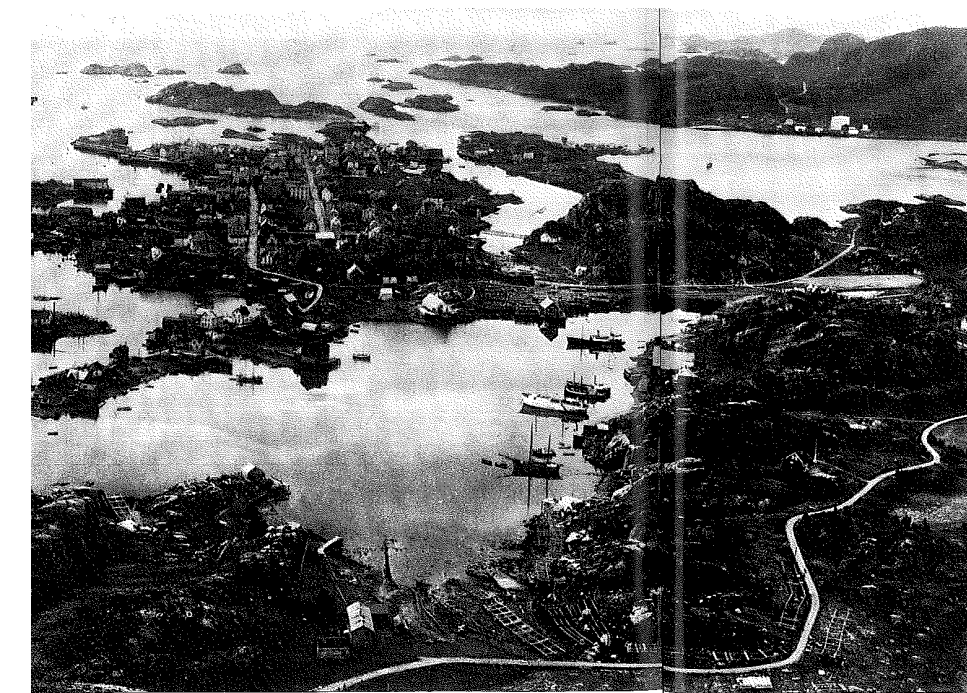


Fig. 10: Utsikt fra Heia rundt 1930. Foto: Mittet, Atle Røsand, Svolvær

STRUKTURENDRINGER

Opp gjennom det forrige århundret gjennomgikk Svolvær både en rask utvikling og flere større strukturendringer.

Ved å sammenligne hovedgatenettet fra 1901 med det fra 1940 ser man at det som en gang var et lite fiskevær har blitt en by. Gatenettet har utviklet seg rundt den første hovedgaten, og kvartalstrukturen er tydelig. Man har også begynt å spre bosetningen til området i dag kjent som Stranda.

På 1970- tallet har E10 gjennom Lofoten sett dagens lys. Den stod ferdig i 1963 og er nå hovedferdselsåre utover mot Å i Lofoten. I tillegg har dannelsen av et område med bilbasert handel begynt å utvikle seg langs Storøyvalen med nær forbindelse til den nye veien. Man har fått bilferge, og denne anløper der dagens torg ligger. Bebyggelsen på Storøya ser dagens lys og Svinøybrua er ferdig bygget.

På 1990-tallet har ikke store endringer forekommet i strukturen. Man begynner å planlegge flytting av fergekaia, ettersom trafikkmengden gjennom sentrum begynner å bli veldig stor.

I dagens struktur ser man at den bilbaserte næringen er utvidet og har strukket seg ned til Vorsetøya. Den gamle sentrumsstrukturen eksisterer fremdeles, men har mistet noe av sin tidligere betydning for handel og tjenester. Restauranter, hoteller og uteliv har overtatt det historiske sentrum, sammen med den planlagte havnepromenaden som slynger seg langs havna, over til Svinøya og ut langs moloen til Fiskarkona. Denne understreker det pittoreske landskapet Svolvær har å by på når man ser havna full av båter og etter turen over Svinøybrua får byen litt på avstand, rammet inn av fjell og hav.



Fig. 11: Endringer i Svolværs bystruktur gjennom tidene.

BEGREPSAVKLARING

BYSTRUKTUR

Bystruktur kan forstås overordnet som en framstilling av hvordan utbyggingsmønsteret i en byregion danner byer, tettsteder og omland, samt hvordan det er knyttet sammen av veier og baner.

Bystruktur kan også forstås mer detaljert, som hvordan gatene er ordnet og bebyggelsen plassert i forhold til disse. En bystruktur kan være dannet av en vedtatt byplan basert på en bestemt modell, eller vokst frem over lang tid f.eks av grunneierinteresser langs eldre ferdsselsårer eller som praktiske løsninger på å tilpasse seg terreng og landskapsformer. (Klima- og miljødepartementet, 2013, s.9)

UNIVERSELL UTFORMING

Med "universell utforming" menes utforming av produkter, omgivelser, programmer og tjenester på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpasning og en spesiell utforming. Denne definisjonen finnes i *FN-konvensjonen om rettighetene til personer med nedsatt funksjonsevne*, artikkel 2. Man mener altså at *hovedløsningen* for et område skal være tilgjengelig for flest mulig.

GRØNNSTRUKTUR

I Direktoratet for naturforvaltnings (DN) håndbok nr. 6-1994 er grønnstrukturen i byer og tettsteder definert som:

"veven av store og små naturpregede områder i byer og tettsteder".

En regner gjerne at grønnstrukturen består av blant annet:

- turdrag i byggesonen, parker, lekeområder, kirkegårder, alléer og andre opparbeidede grønne områder
- store og små naturområder i byggesonen, som naturparker og «hundremeterskoger», også "rest-områder" med grønt preg
- naturinnslag og vegetasjon, bl.a. i privathager og fellesarealer i boligområder
- romdannende grøntområder og viktige landskaps- elementer med naturpreg

(Miljødirektoratet, 2014, s.6)

OFFENTLIG ROM

Den juridiske definisjonen på et offentlig rom er et fysisk territorium som alle har tilgang til. Et absolutt offentlig rom er tilgjengelig for alle og ekskluderer ingen. Man sier gjerne at et slikt rom er universelt utformet.

SHARED SPACE

Shared space er en trafikkkløsing der alle trafikanter likestilles og må forhandle om plassen tilgjengelig. Ofte fjernes markante skiller som fortauskantene og markeringer av kjørebane. Dette fører gjerne til at farten reduseres og sambruk av gatearealet kan oppstå. I Norge har vi et eksempel på dette i Oslo, Christiania torg.

BYSENTRUM

Bysentrum er normalt byens kjerne som enten er byens opprinnelse eller der byen har størst samling av felles-funksjoner som handel, offentlige bygg, administrasjons- senter etc. Bysentrum dannes gjerne i det området som er best tilgjengelig fra det omkringliggende omlandet og der det av den grunn er et stort marked for bytte av varer og tjenester. (Klima- og miljødepartementet, 2013, s.9)

LOMMEPARK

En lommepark kan defineres som et lite, grønt område i en by. Fenomenet er svært utbredt i blant annet New York og København.



ANALYSER

Analysekapitlet tar for seg ulike typer analyser av Svolvær. Her vil det også bli presentert aktuelle planer som foreligger, men ikke er gjennomført.

Fig. 12: Eksisterende havnepromenade sett fra Lamholmen.

BYEN I LANDSKAPET

"Da Vårherre var ferdig med Skaperverket, hadde han noen småstein igjen i ermet. Disse ristet han ut, og der de landet i havet dannet de øyriket Lofoten."

Fritt gjengitt sagn.

Svolvær er en liten by som ligger trygt plassert mellom fjell og fjord. De omkringliggende fjell og grønne åser byr på mange friluft- og aktivitetsmuligheter med utallige turstier, lysløyper, skianlegg og klatremuligheter. Fjorden byr på både rekreasjon og næring, med fiskeri og turisme som to viktige grunnpilarer.

Til å begynne med, startet utviklingen av byen i det området som i dag kalles Øvreværret med gården Svolvær. Senere ble handel og fiskeri utviklet og flere flyttet til. Med den økte befolkningen, ble landskapet gradvis endret. Det som tidligere var en rekke små holmer og skjær ble knyttet sammen til et tettsted og senere en by ved hjelp av massefyllinger i sjøen og broer over små sund. Båten var ikke lenger et nødvendig fremkomstmiddel, men er fremdeles en naturlig del av det daglige livet i byen.

Fjellene som rammer inn byen gir le for vær og vind fra nord og vest, delvis også øst, men disse ligger noe lenger unna byen. Vind fra sørvestlig retning er dermed den minst gunstige for befolkningen i Svolvær. "Sydvestpeisingen", som det gjerne kalles på folkemunne er en mye omtalt og utskjelt værtype. Den kommer susende inn Vestfjorden fra storhavet og braser rett inn i fjellene rundt byen, slik at folk og fe helst holder seg inne mens det står på.

Havnen i sentrum av byen er romslig, noe som er en stor fordel når Hurtigruten og andre store skip kommer til kai, og i travle fiskeriperioder som for eksempel VM i Skreifiske som avholdes i Svolvær i mars hvert eneste år. I dagene mens VM går av stabelen er havnen så fullpakket med båter at de ligger flere lag utenpå hverandre.

Landskapets sammensatte struktur gjør at også flere små "innsjøer" dannes i områdene rundt byen. Disse er i stor grad menneskeskapt gjennom bygging av broer og veifyllinger.

Inne i selve byen er det særlig Nonshaugen ved Storøya og Langåsen hvor kirken ligger som er med på å definere landskapet, i tillegg til hav og kaier. Disse, sammen med kjente landemerker som Svolværgeita, Frosken, Svinøybrua og i senere tid Thon-hotellet skaper orienteringspunkter i sentrum for både lokale og tilreisende.

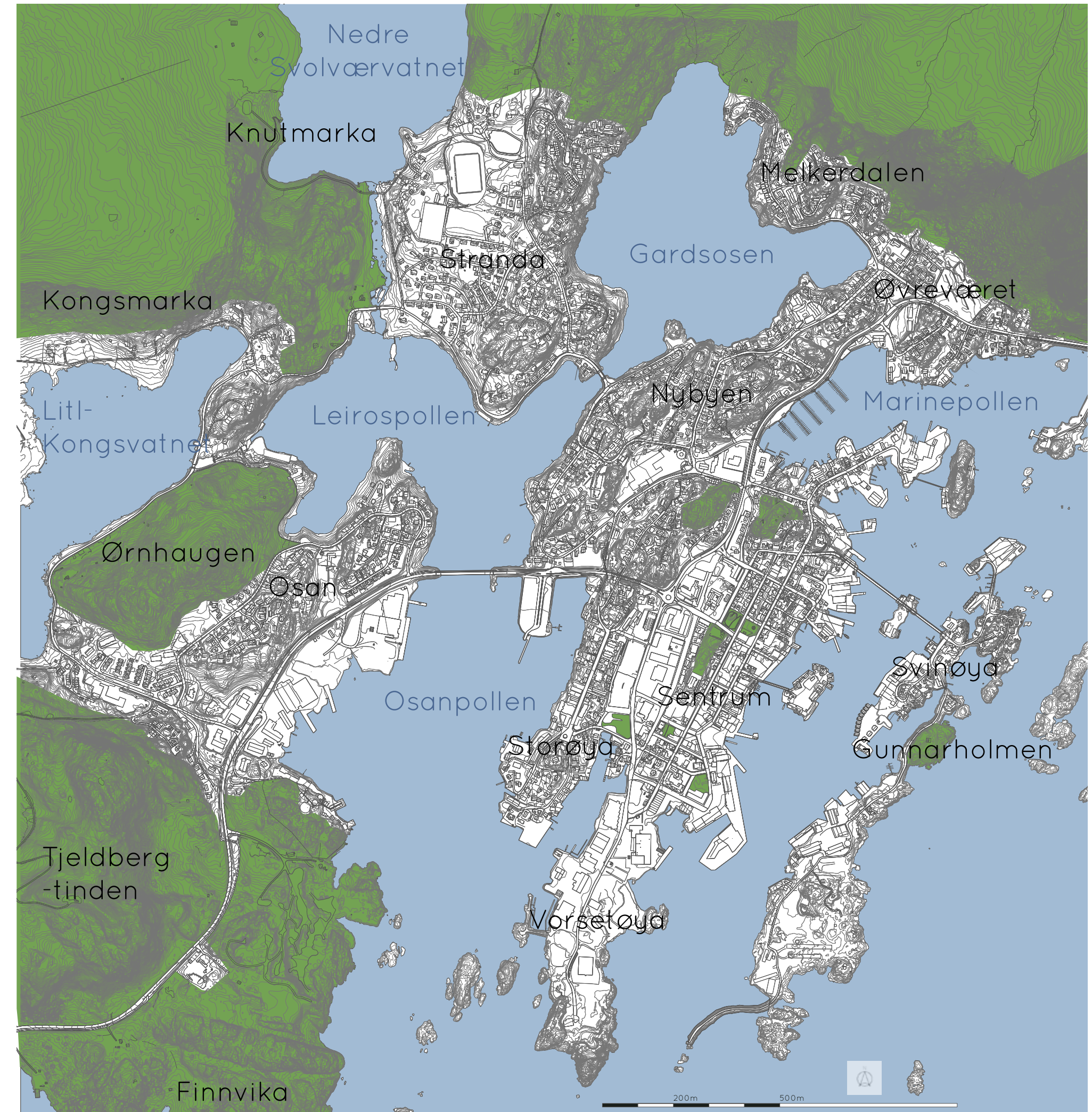


Fig. 13: Kart med overordnet blågrønn struktur.

OVERORDNET INFRASTRUKTUR

Sjøveien var tidligere eneste og lenge den viktigste formen for trafikk i Svolvær og Lofoten. Havet er fremdeles viktig for mange, både for rekreasjon, turisme og næringsliv. Likevel bruker de aller fleste i Lofoten bilen som fremkomstmiddel når de skal gjøre ulike ærend og bevege seg i hverdagen.

Hovedvegnettet gjennom Svolvær bygges opp av det gamle gatenettet som var påbegynt i 1901 med Vestfjordgata og Storgata, samt E10, Kong Olavs Veg som strekker seg langs hele Lofoten. Etter at LoFast-forbindelsen kom på plass i 2007 har E10 fått en stadig mer dominerende rolle i infrastrukturen. Det foreligger planer for oppgradering av strekningen, med en KVVU som er forventet ferdigstilt våren 2015. Vegen er sterkt trafikkert gjennom hele året med en ÅDT på 7489 i 2014. Tungtransport utgjør 5,3 % av dette. Man kan også se en klar tendens til at det i sommerhalvåret, mellom mai og august er betydelig større trafikkmengder enn resten av året. Dette skyldes i hovedsak bilturisme.

Når det gjelder bruk av gatenettet inne i sentrum, er det en overraskende jevn fordeling mellom de ulike gatene, selv om enkelte "runder" blir kjørt noe oftere enn andre. Dette gjelder særlig strekningen forbi Amfi-senteret og ned til Vorsetøya, samt forbi bussterminalen og langs torget. Jeg har ikke foretatt spesifikke tellinger i de ulike gatene, men har observert trafikken mens jeg

har beveget meg omkring i byen på ulike tidspunkter i løpet av mitt opphold. En nærmere trafikkstudie vil antagelig gi litt andre funn og resultater, men som hovedoppfatning holder dette i denne forbindelsen.

Fergeleiet som nå ligger i Osan lå tidligere der Svolvær torg ligger i dag. På den tiden var torget fullt av biler som skulle med ferga til Skrova eller Skutvik. I dag er ruta mellom Svolvær og Skutvik kun operativ i sommerhalvåret, og har en litt usikker fremtid grunnet planlagte kraftige nedskjæringer i Nordland fylkeskommunes budsjett for infrastruktur.

Ruta til Skrova går fremdeles hele året, men hvis det planlegges kutt også i denne, kan det få store konsekvenser for bl.a. Ellingsen Seafood som har base i Skrova og dermed er fullstendig avhengige av fergesambandet for å kunne opprettholde sin drift der. Dette er også en av de største bedriftene i Vågan kommune, og en relokalisering vil antagelig få ganske store konsekvenser for både arbeidsplasser og økonomi i kommunen.

Hurtigruten legger til kai ved det som i gamle dager het dampskipskaia inne i sentrum. Den har anløp kl. 18.30 for sørgående rute med avreise kl. 20.30 og anløp kl. 21.00 og avreise kl. 23.00 for nordgående rute. Disse anløpene har stor betydning for bylivet om kvelden i Svolvær. Restauranter, museer og andre turistattraksjoner i byen holder åpent om kvelden spesielt for turistene fra Hurtigruten. Hurtigruten har stor betydning for turistnæringen i byen, og det jobbes hele tiden med å opprettholde kveldsanløpet slik at bylivet utvides til etter kl. 17.00 når alle er ferdige på jobb.

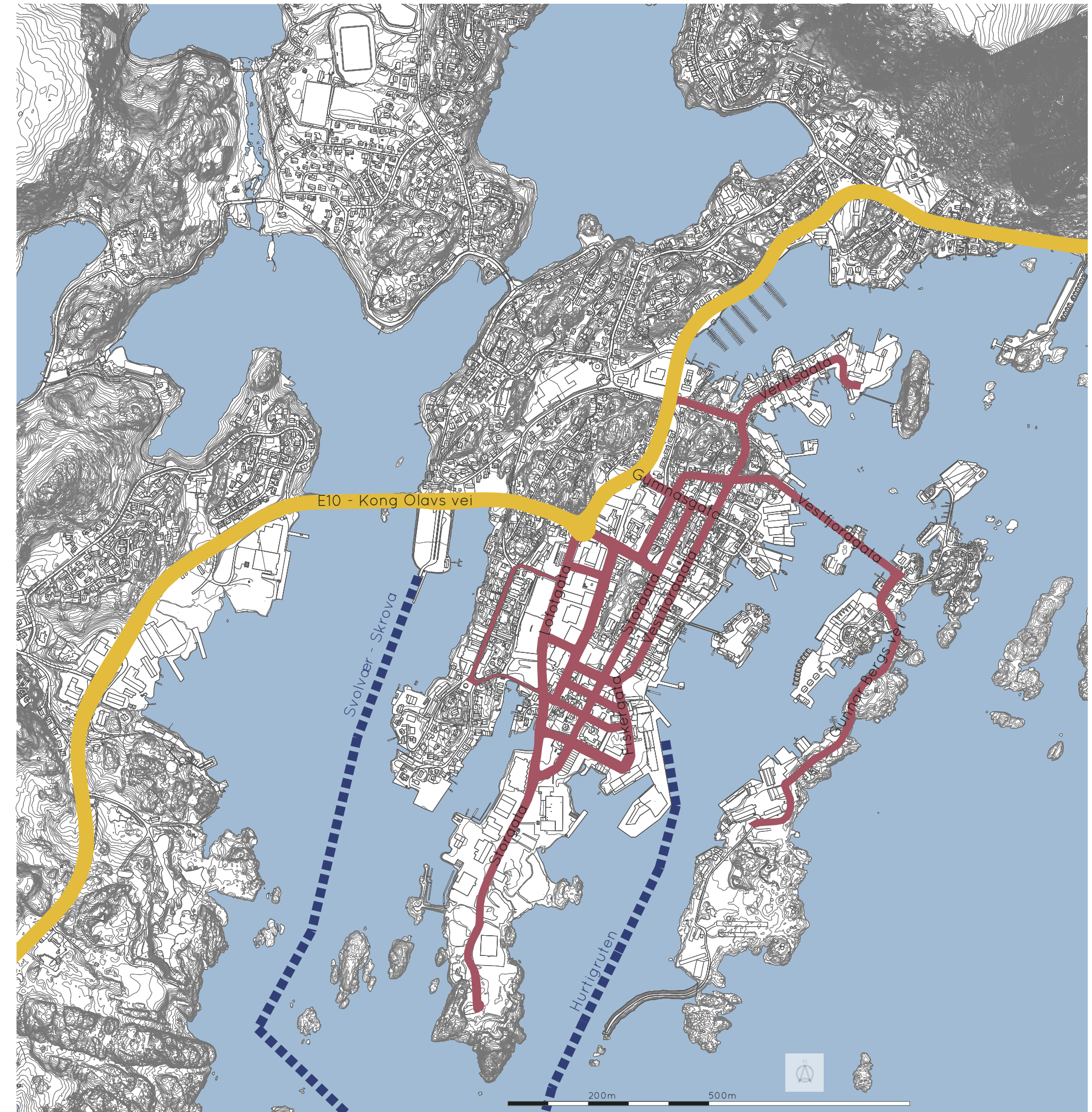


Fig. 14: Kart med overordnet infrastruktur.

OMRÅDETYPER

Ved å sette ulike områder av Svolvær og omegn inn i ulike hovedkategorier – bolig, næring/industri og sentrumsfunksjoner – kommer man frem til at næring og industri i hovedsak vender seg mot hav og havn, mens boligområdene tradisjonelt har blitt anlagt lenger inn på land og oppover mot fjellene. Unntak fra dette forekommer selvsagt, særlig på Storøya og på Svinøya der boliger utgjør store deler av bygningsmassen. Sentrumsfunksjonene ligger relativt tett samlet med både kulturhus, rådhus, kjøpesenter, torg, hoteller, kollektivterminal, restauranter og kafeer innenfor et relativt lite område. Hovedtyngden av næringsområder ligger øst for sentrum, mens hovedtyngden av boliger ligger i vest, mer beskyttet for vær og vind. Dette understreker den sterke rollen havet og fjorden har spilt i byens utvikling. Handel og industri knyttet til fiske og sjøfart skaper mange arbeidsplasser i byen.

Et søk i Statistisk sentralbyrås sysselsettingstall for personer mellom 15 og 74 år fra 2011 viser at de største arbeidsnæringene i Vågan kommune er:

Helse- og sosialtjenester (799)
 Varehandel, reparasjon av motorvogner (656)
 Bygge- og anleggsvirksomhet (498)
 Industri (385)
 Jordbruk, skogbruk og fiske (299)

Boligtypologien i Svolvær består i stor grad av eneboliger. Unntakene finner man i hovedsak i sentrum, der det finnes flere leilighetsbygg og på Storøya der man finner en blanding av blokker, rekkehus og eneboliger. Det bygges stadig nye boliger i byen, ofte leiligheter, rekkehus eller lignende, ettersom landarealene er begrensede. Byen har imidlertid svært mange fyllinger, så man er ikke fremmed for å skape nye arealer for å bygge både næringsarealer og boliger.

Kartet på neste side viser en grov områdeinndeling med tre kategorier; hovedsaklig boliger, hovedsaklig næringsområder og sentrumsområde. Osan nord, Stranda, Melkerdalen, Nybyen og Storøya er de største boligområdene, mens Osan syd, Vorsetøya, Marinaen og områdene rundt Hjellskjæret og svinøybrua er det mest utpregede industriområdene. Fordelt på disse områdene finner man både verft, småbåthavn, notvaskeri, hjeller til oppheng av fisk, samt plasskrevende næring som bilbutikker og møbelforretninger.



Fig. 15: Områdeinndeling i Byplan for Svolvær 2010-2030.

I Byplan for Svolvær 2010-2030, vedtatt 8.mai 2012, deler Vågan kommune Svolvær inn i fem delområder med ulike satsninger innenfor hvert område:

1. Område for sentrumsutvikling.
2. Kuba/Svinøya
3. Hjellskjæret/Brufestet
4. Boligområdene
5. Osan syd til Presvannet/Kabelvåg.

Planen fortsetter med strategier innenfor temaene byform, sentrum, trafikk, næring- og areal, boliger, rekreasjon og fritid, samt kulturminneverdier. Flere av temaene berører flere av delområdene, mens noen temaer, som for eksempel sentrum, kun berører ett eller to delområder.

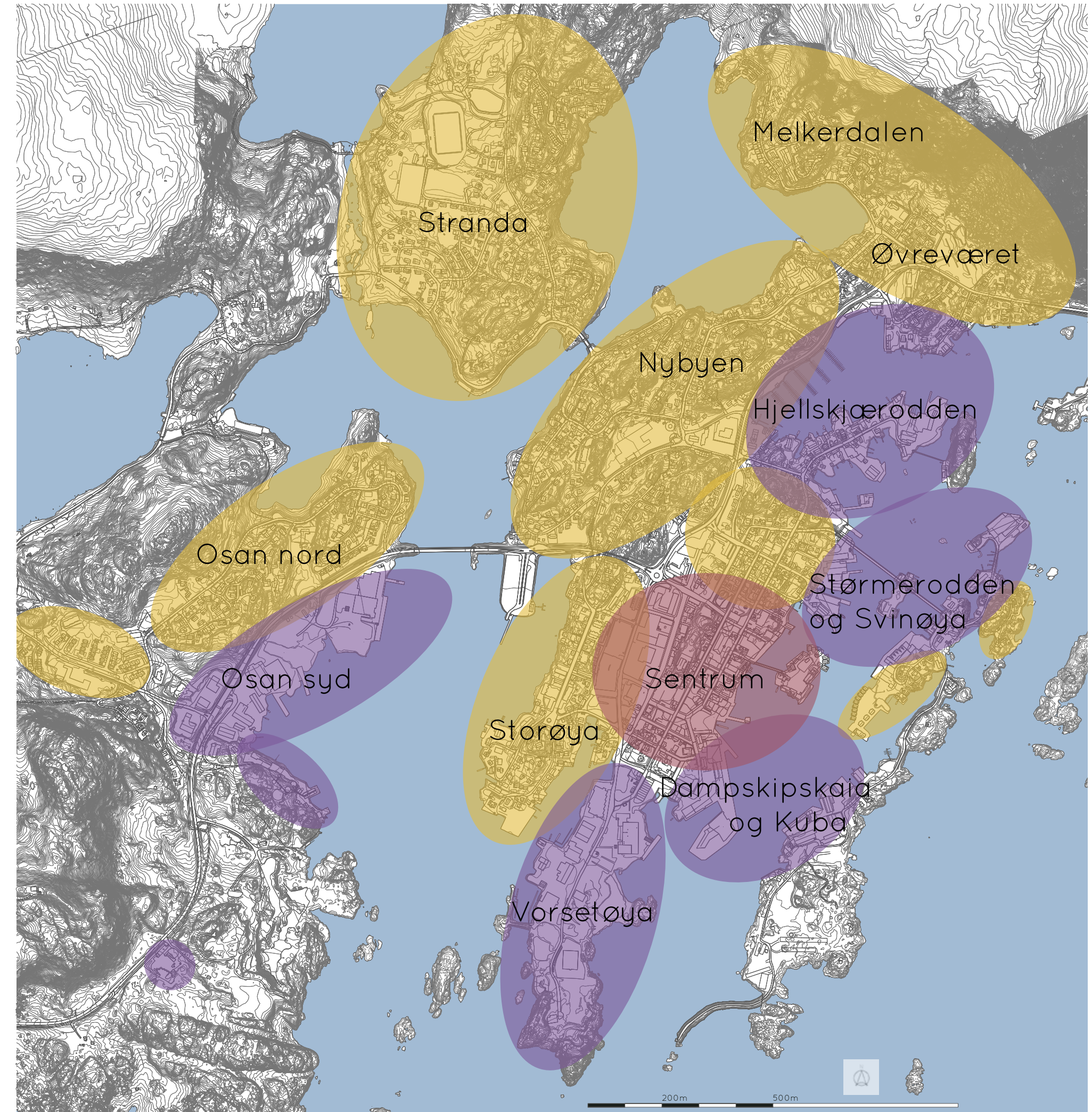


Fig. 16: Kart med overordnet inndeling av områdetyper.

SENTRUMSAVGRENSING OG -STRATEGI

Det som i dag oppleves som Svolvær sentrum er ganske mye mindre enn selve bygrensa. Kommunedelplanen for Svolvær følger bygrensa, og denne strekker seg langt opp i marka utenfor alle boligområder og sentrumsfunksjoner.

Ettersom sentrumsfunksjonene ligger relativt tett samlet i Svolvær, oppleves også sentrum som områdene innenfor disse funksjonene. Byplan for Svolvær, vedtatt 8. mai 2012, viser hvor man planlegger at sentrumsfunksjonene skal være og hvor man i fremtiden vil ha sentrum av byen. Denne avgrensingen (Fig. 17) samsvarer delvis med avgrensingen jeg har angitt på kartet på neste side (Fig. 18). Byplanens sentrumskjerne er vesentlig større i geografisk utstrekning enn det opplevde sentrum, men denne tar høyde for den ønskede fremtidige utviklingen i tillegg til dagens situasjon.

I byplanen har kommunen listet opp seks mål de ønsker å oppnå med sin sentrumsstrategi:

- Øke sikkerhet og trivsel for myke trafikanter gjennom bedre differensiering mellom typer trafikk og trafikanter.
- Skape bedre sammenheng og lettere adkomst mellom viktige målpunkt i sentrum.
- Utvikling av handelsområdet på Storøyvalen og langs aksen mot Torget. Stimulere til fornyelse og oppgradering av estetiske og bymessige kvaliteter.

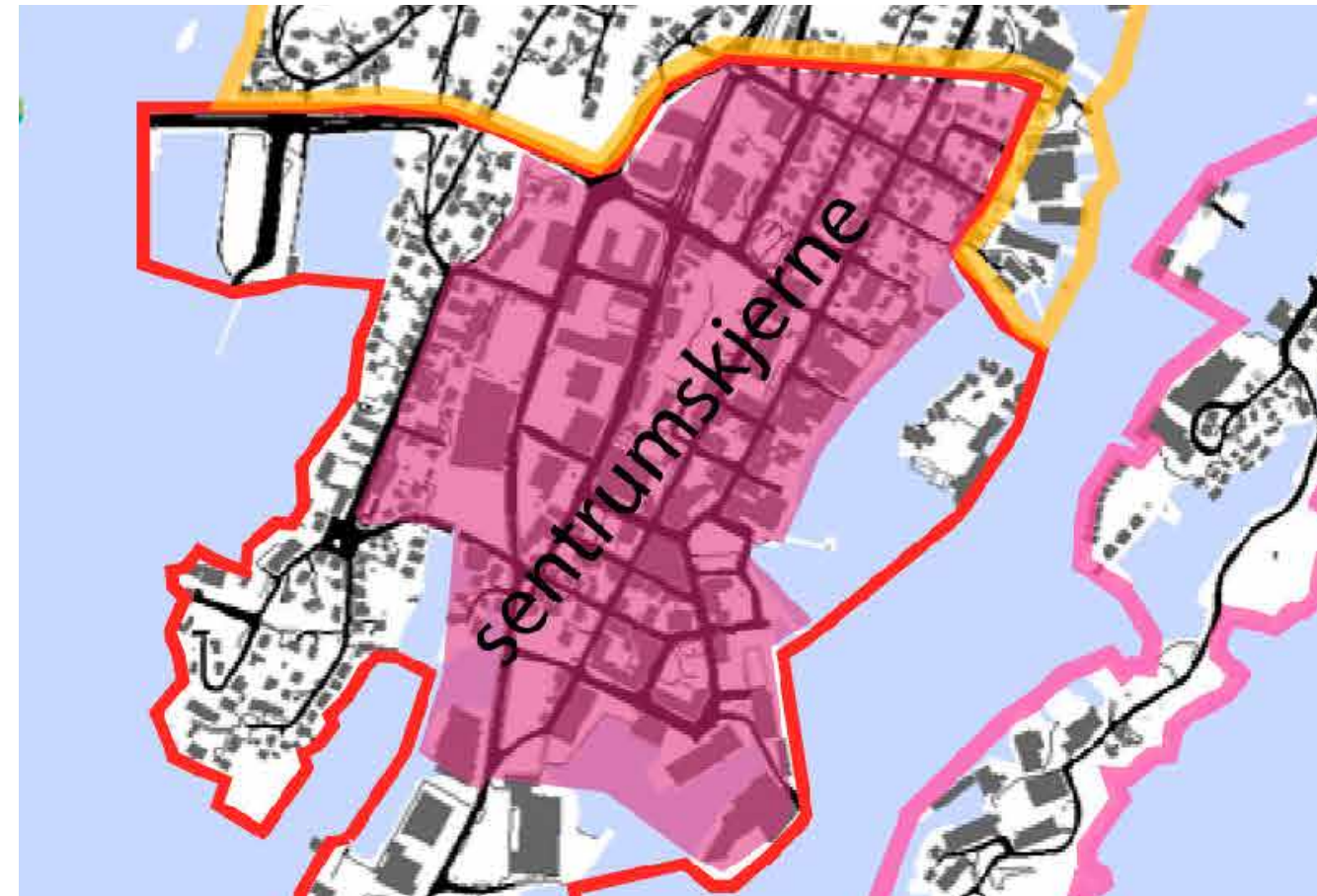


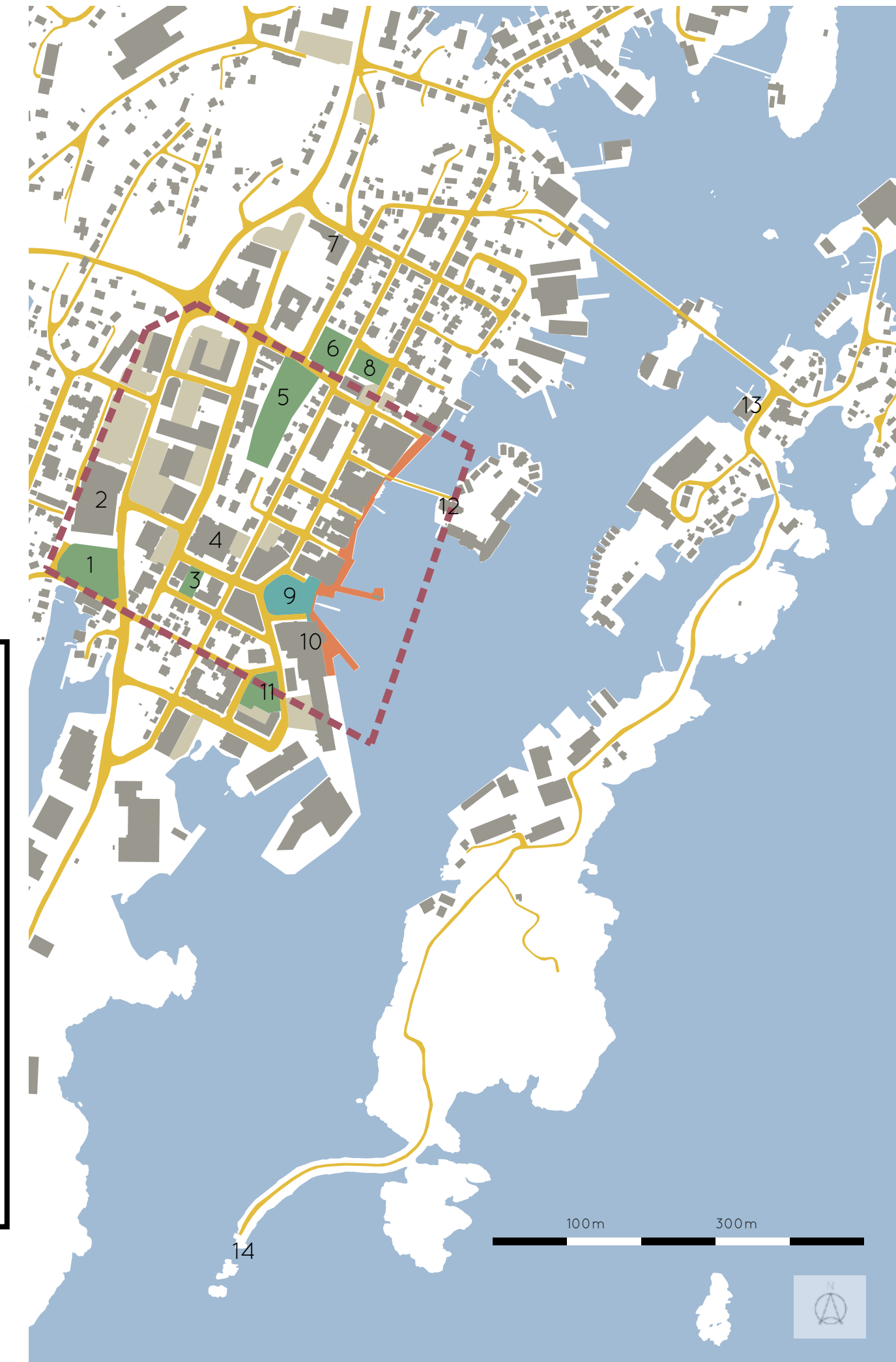
Fig. 17: Utsnitt fra inndeling av delområder i Byplan for Svolvær 2010-2030 - Sentrumskjernen.

- Utvikle Vestfjordgata i nær sammenheng med Torget og Havnepromenaden.
- Utvikle Havneterminalen som en viktig adkomstsoner i sentrum gjennom gode trafikale løsninger, bedre tilrettelegging for kollektivtransport og myke trafikanter samt en styrking av forbindelsen til Torget.
- Legge til rette for flere boliger i sentrum med fokus på felles parkeringsløsninger og felles uterom.

Planen legger opp til å styrke aksen som ligger nord-sør i sentrum. Denne aksen ble dannet tidlig i byens utvikling og følger topografien i byen. Flere av de største gatene følger i dag den samme hovedretningen. I tillegg legges det vekt på aksen mellom Torget og Amfi-senteret, samt å styrke forbindelsene mellom byens ytterpunkter og viktige offentlige funksjoner. Havnepromenaden, parker og byrom blir også utførlig omtalt med beskrivelser og prinsipper for utforming.



Fig. 18: Kart over sentrumsavgrensning og viktige elementer i byen.



VIKTIGE OFFENTLIGE ROM I SENTRUM

Blant de offentlige områdene i sentrum av Svolvær er det noen som skiller seg ut i form av funksjon eller brukshyppighet. Dette gjelder torget og den eksisterende havnepromenaden, Storgata, Vestfjordgata, Håkon Kyllingmarks gate og området rundt Amfi-senteret.

Disse utgjør viktige veiforbindelser, samt områder der sentrumsfunksjonene er ekstra tett lokalisert. Vi finner for eksempel svært mange av byens aktiviteter og tilbud innenfor kultur og uteliv langs torget og havnepromenaden, mens offentlige funksjoner som rådhus og NAV ligger i forbindelsen fra torget opp mot Amfi-senteret.

Så godt som alle gater i byen har gateparkering og fokus på biltrafikk, kun få steder er det ikke tillatt å kjøre bil. Dette gjør at myke trafikanter kommer i annen rekke og ikke blir prioritert. Likevel oppleves det ikke som utrygt å krysse gater i Svolvær, selv om det mange steder ikke finnes fotgjengerfelt. Ved torget er et lite område unntaket - her er det shared space.

Man finner også seks grøntområder i nær sammenheng med sentrum av byen. Disse er av varierende kvalitet, og bruken av dem er nokså sporadisk for de aller fleste av byens befolkning. Mer informasjon om disse finnes på de påfølgende sider.



Fig. 19: Parkeringsplassen ved Amfi-senteret er som regel svært full av parkerte biler.



Fig. 20: Håkon Kyllingmarks gate er hovedpassasje mellom torget og Amfi.



Fig. 21: Torgets tilgrensende arealer er shared space. Om sommeren står det mange salgsboder her, mens om vinteren er plassen tom.



Fig. 22: På fine dager er det mange som besøker torget og benytter seg av området som møtested.



Fig. 23: Vestfjordgata ned mot torget. Mange forretninger som lå her tidligere er stengt.



Fig. 24: Den eksisterende havnepromenaden er svært populær og mye besøkt gjennom hele året.



Fig. 25: Kart med overordnet blågrønn struktur.

PARKER I SENTRUM

Det finnes seks parker i sentrum; Amfiparken, Rådhusparken, Langåsparken, Byparken, Biblioteksparken og Havneparken. De ligger plassert slik at tre av dem finnes i den sørlige delen av sentrum, og tre lenger nord. De tre nordligste parkene, Langås-, By- og Biblioteksparken, ligger tett sammen med bare en gate som skiller dem fra hverandre. De sørlige er mer spredt fra øst til vest.

Min foreldregenerasjon, som vokste opp på 60- og 70- tallet kan fortelle en helt annen historie om parkene enn den vi ser i dag. Særlig gjelder dette Byparken, som i sine glansdager var meget flott med mange blomster og striglede grusganger. Det var IKKE lov å trå utenfor stien for de nysgjerrige barna på 17.mai, man måtte pent stå i ro og nyte musikken fra korpset. Sporene fra denne svunne tiden er ikke lette å finne i dag.

Standarden på parkene varierer litt, og de har litt ulike bruksområder.

Amfiparken er i stor grad en park der lek og ballspill er hovedaktivitet, mens Havneparken og Rådhusparken er mer tilpasset en pause på en benk under et tre.

Langåsparken slik den fremstår i dag er en furukolle med stier som går på kryss og tvers, og blåbærlyng og andre spennende småting for små og store.

Dette er det nærmeste man kommer en hundremeterskog i Svolvær, som ellers har skogene et stykke utenfor byens grenser grunnet de bratte fjellsidene som omkranser den.

Både By- og Biblioteksparken har paviljonger som i tidligere tider ble brukt ved høytidelige markeringer som nasjonaldagen eller andre festlige anledninger. Disse parkene har også bakker, slik at det går an å ake her om vinteren.

Oppfatningen av hvor mye de ulike parkene blir brukt varierer litt blant de jeg har snakket med i forbindelse med denne masteroppgaven. Monika W. Ravnåsen forteller at By- og Biblioteksparken ble hyppig brukt mens hennes barn var små, og Langåsen likedan, mens Johan H. Weydahl forteller om mange barn i Amfi-parken og backpackere som sover på plenene i By- og Biblioteksparken. Både Ola Skjeseth og Elisabeth Dreger svarer at de opplever at parkene i byen ikke brukes noe særlig i det hele tatt.

Ettersom seks parker er ganske mye for en liten by, vil antagelig en funksjonsinndeling som er enda tydeligere enn dagens situasjon kunne bidra til økt bruk av disse grønne lungene. Med dagens relativt enkle standard er parkene lette å vedlikeholde, men slitasje på gressmatter og møblering er sterkt fremtredende flere steder.



Fig. 26: Amfiparken



Fig. 27: Amfiparken



Fig. 28: Rådhusparken



Fig. 29: Rådhusparken



Fig. 30: Langåsparken



Fig. 31: Langåsparken



Fig. 32: Byparken



Fig. 33: Byparken



Fig. 34: Biblioteksparken



Fig. 35: Biblioteksparken



Fig. 36: Havneparken



Fig. 37: Havneparken

PÅGÅENDE PROSJEKTER

Byplanen ligger som en forutsetning for den utviklingen som skal skje i Svolvær de nærmeste årene. Planen skisserer også mulige endringer for byens grøntområder.

Det foreligger ferdige prosjektplaner for Byparken og Bibliotekparken, som skal slås sammen og få navnet Byparken, og for Langåsparken.

De to mindre parkene skal settes tilbake til sin gamle storhetstid med variert beplantning og bugnende blomsterbed. Samtidig skal lekearealer med et oppgradert tilbud integreres i parkene og paviljongene gis et ansiktsløft. Den delen av Storgata som ligger mellom de to parkene skal gjøres om til shared space, slik at parkene kan oppfattes mer som en helhet enn to adskilte parker. Dette vil også bidra til økt trykghetsfølelse for myke trafikanter som benytter seg av området.

Haugen i den gamle Byparken holdes fri for vegetasjon og kan dermed brukes som akebakke om vinteren. Tanken er ellers at denne vestlige siden av den nye Byparken skal ta folk tilbake til storhetstiden, men den østlige delen skal være mer tilrettelagt for lek og moro. Belysning av området blir viktig for å bidra til økt bruk av området også i vinterhalvåret med mørketid.



Fig. 38: Illustrasjonsplan Byparken. Gjengitt med tillatelse fra Vågan kommune.

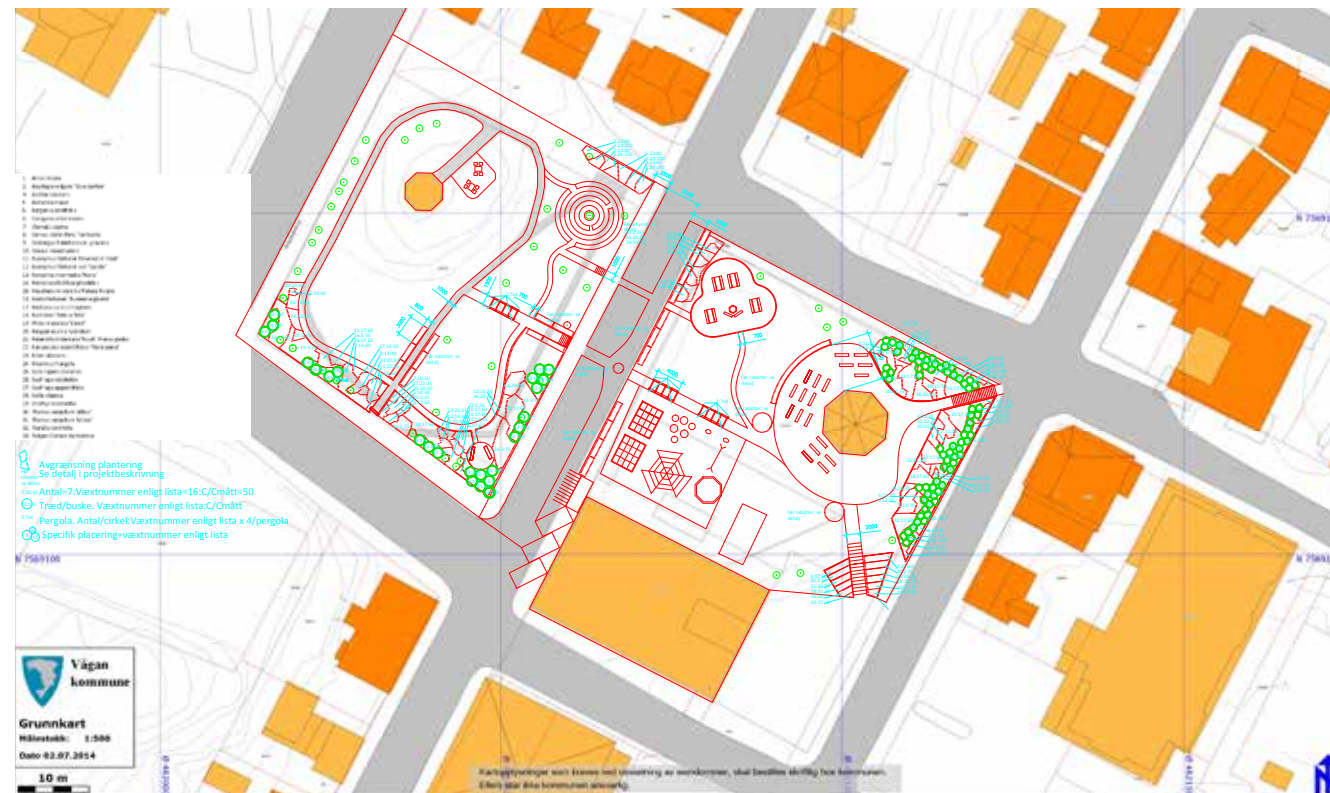


Fig. 39: Beplantningsplan Byparken. Gjengitt med tillatelse fra Vågan kommune.

Planene med å utvikle Langåsen til natur- og skulpturpark har pågått i mange år. Mye av dette har vært frivillige som har gjort en innsats i samarbeid med kommunen. Resultatet av dette arbeidet har nå munnet ut i en plantegning.

Konseptet for planen er at man bygger opp en infrastruktur for parken med gangveier, bruer og belysning der man fokuserer på universell utforming. Terrenget skal bearbejdes varsomt og moderat, slik at mest mulig av den eksisterende vegetasjonen ivaretas. Parken skal være en naturpark som gradvis fylles med skulpturer og kunstinntallasjoner.

Et viktig mål som er uttalt i Byplanen er at Langåsparken skal oppleves mer som et overgangselement enn en barriere mellom den østre og vestre delen av sentrum. I dag gjør topografien at Langåsen er en klar barriere og et element man heller beveger seg rundt enn gjennom. I dag er også parken delt opp med et gjerde mellom friområdet og den nordligste delen av parken som tidligere var barnehage. I planen for den nye Langåsparken er dette området tilpasset møter, lek og aktiviteter som for eksempel forestillinger gjennom et amfi som tar opp terrengforskjellen.



Fig. 40: Plan over Langåsen friområde og skulpturpark. Gjengitt med tillatelse fra Vågan kommune.

HVA MENER AKTØRENE?

Korte intervjuer om offentlige rom i Svolvær og foreliggende planer er gjennomført med et utvalg aktører med interesser innenfor byens fremtidige utvikling:

- Johan H. Weydahl, planrådgiver i Vågan kommune (JHW)
- Monika W. Ravnåsen, plan- og bygningssjef i Vågan kommune (MWR)
- Ola Skjeseth, daglig leder/ eier Svinøya Rorbuer (OS)
- Elisabeth Dreyer, daglig leder i Destination Lofoten AS (ED)

Her følger en sammenstilling over svarene de gav. Noen av svarene er kortet ned, men godkjent av den enkelte før oppgaven gikk i trykken.

1. Beskriv Lofotværingene med tre ord?

- JHW: Vi har folk som er aktive og lever sunt, og vi har folk som er passive og lever usunt. Jeg skulle ønske innbyggerne var inkluderende, men jeg er faktisk ikke helt sikker.
- MWR: Fargerik, raus og blid.
- OS: Humørfyllt, utadvendt og godtroende.
- ED: Raus, direkte og hyggelig.

2. Hva er det første du ville pekt ut til noen som aldri har vært i Svolvær før?

- JHW: Svolvær torg.
- MWR: Jeg ville tatt dem med til havna og havnepromenaden og ut til Fiskekona, og til slutt opp på Langåsen og inn i kirka og sett utover

byen fra Langåsen.

- OS: Da måtte de tatt seg en tur over på Svinøya, et levende fiskevær midt i byen.
- ED: Svinøya, fordi det er så veldig mye historie der.

3. Hvor er det mest folk en lørdag formiddag?

- JHW: Utover inne på Amfi, vil jeg si det er på torget.
- MWR: Dessverre tror jeg at Amfi vinner lørdag formiddag, men på sommeren er det også mye liv på torget.
- OS: Amfi og langs havnepromenaden.
- ED: Det er nok inne på Amfi, men det kommer an på hva de skal. For å ta kaffen tar nok mange turen til havna.

4. Hvor i Svolvær liker du best å oppholde deg?

- JHW: I kulturhuset.
- MWR: Langs havnepromenaden og på torget.
- OS: Det er trivelig å sitte på Bacalao langs kaikanten.
- ED: I havna.

5. Pleier du å besøke parkene i byen på fine dager? Hvis ja, hvilken eller hvilke? Hvis nei, vet du om noen andre som gjør det?

- JHW: Ikke spesielt mye. Jeg går gjennom Amfiparken og Havneparken noen ganger. I Amfiparken er det nesten ingen etnisk norske som leker. I Biblioteksparken pleier det å sove backpackere som sommeren.

- MWR: Ja, jeg pleide å være i Biblioteksparken da barna var små, og så pleier jeg å være på konsertene i Biblioteksparken når kulturskolen arrangerer det. Vi har også brukt Byparken som ligger ved siden av til aking om vinteren. I tillegg har vi brukt Langåsen mye. Mange barn bruker parkene mye, men prater ikke så høyt om det. Mange turgåere svinger innom parkene. De som ikke har plener og hager bruker også parkene. Busser med turister stopper også og spiser lunsj.
- OS: Nei, og jeg synes det er lite folk i parkene. Det hender det er noen turister i Havneparken, siden det er så nært torget.
- ED: Det skjer jo, men det er ikke det jeg gjør oftest. Det er jo ikke noen skikkelig park her, det er bare frimerker. Folk her går heller i marka.

6. Hva er hovedårsaken til å besøke/ikke besøke parkene i Svolvær?

- JHW: De må innby til besøk. Det betyr at det må være benker der, og det betyr at de benkene må være plassert på en måte som gjør det hyggelig å sitte der.
- MWR: Hovedårsaken til å besøke parkene er arrangementer og små utflukter. Dette er fine områder som er tilgjengelige når man har barn men ikke tilgang på bil. En årsak til å ikke besøke parkene er at det dessverre er mange hundeeiere som ikke tar opp bæsj etter hunden.
- OS: Det er kanskje fordi de ikke blir

stelt godt nok, også er det kanskje for mange. Det burde heller vært én fin park enn mange dårlige.

- ED: Parkene er for små, man trenger litt plass og sol.

7. Hvis du skulle gitt grøntområdene i sentrum en samlet vurdering etter terningkast fra 1 til 6 – hva ville den vært?

- JHW: 2. Det er mye som gjenstår.
- MWR: 5-6 til Langåsen, Biblioteksparken og Byparken. De andre har jeg ikke noe forhold til.
- OS: Havneparken drar litt opp, så da havner vi på 3 totalt sett. De andre ligger på 1.
- ED: Da må vi ned på 2-3.

8. Er det noen grøntområder som er bedre eller verre enn de andre?

- JHW: Langåsparken er jo verre, men jeg tenker at med de planene som foreligger har den potensiale til å bli vår flotteste park.
- MWR: Jeg har ikke noe forhold til de øvrige parkene, men det er jo fine områder for de som bor i nærheten.
- OS: Amfi er litt bedre enn de andre små, men resten er ikke bra.
- ED: Biblioteksparken er nok den greieste.

9. Hvis du kunne endre på én offentlig plass/gate/park i byen – hvilken hadde det vært, og hvorfor?

- JHW: Ja, da tror jeg at jeg ville ha tatt Havneparken og så ville jeg ha lagt et garasjeanlegg i kjelleren og

så ville jeg ha bygd en park på taket av garasjeanlegget. Det er et veldig sentralt område i Svolvær, den ligger i et veldig intensivt utnyttet område.

- MWR: Jeg vill gjort noe mer ut av Langåsen, og jeg sitter i arbeidsgruppa der, så det er i gang. Vedlikehold og søppelrydding er viktig.
- OS: Kvartalet rundt gamle Royal ville jeg prøvd å forskjønne. Enten ta vare på bygget som er der, eller rive å bygge nytt, kanskje noe med blandede sentrumsfunksjoner. Og stelle med det grønne! Hele området nedover Lofotgata ser ut som en bakside, og det kunne godt vært gjort noe med.
- ED: Arealene er for små for å gjøre noe med parkene egentlig, men jeg ville endret disse. Jeg ville sikret dem større areal og laget et område du kunne komme ordentlig inn i.

10. Det foreligger planer for flere prosjekter i byen, blant annet Langåsparken, Byparken, Biblioteksparken og Havnepromenaden. Hvilke forventninger har du til disse prosjektene?

- JHW: Havnepromenadens forlengelse, og det er den jeg har størst forventninger til. Og det er oppløyd mark i denne kommunen, fordi i 1993, så fikk i havnepromenaden som gikk fra da Svolvær torg da det viste seg at ferja skulle flytte fra torget og så framover mot

Lamholmen som fikk en bru, men det er på mange måter veldig lite i forhold til hva en havnepromenade bør være. For den bør være mye lengre, og det bør gjøres mange grep fra torget og innover mot Vorsetøya, eller fra Lamholmen og over til Svinøya. Som nummer to vil jeg jo si at hvis man hadde fått til en kunstepark i Langåsparken, så ville det vært veldig bra.

- MWR: Havnepromenaden synes jeg er det viktigste prosjektet, den er veldig verdifull. Jeg forventer at både politikere og andre ser verdien i den. Jeg håper vi får til å trekke den helt rundt byen. I tillegg har jeg store forventninger til Langåsparken og håper at flere kan bruke denne mer. Jeg håper også korpsene kan fortsette å ha konserter i den nye Byparken.
- OS: Havnepromenaden betyr mest for meg, og den har jeg store forventninger til. Den bør igangsettes så fort som mulig.
- ED: Jeg har egentlig ikke så store forventninger, for alt strander på økonomi. Jeg ønsker dem velkommen og håper det blir mer enn en skulptur på en grønn flekk. Jeg tror økonomien gjør at det kommer til å stoppe opp litt.

11. Tror du det blir noen endringer i hvordan byen brukes?

- JHW: Hvis vi får folk til å ville bo i sentrum, så vil det skje en stor endring.

OPPSUMMERING INTERVJUER

- MWR: Jeg håper ikke det blir store endringer, jeg synes bruken er bra i dag, men kanskje mer bruk av parkene. Mange har vært skeptiske til torget, og det må kanskje gjøres noe med for å endre dette til et positivt område.
- OS: Havnepromenaden, ja, men de to parkene tror jeg ikke vil bidra til noen endringer.
- ED: Det kan bli det, men det avhenger av hvordan dette fremstår. Da må det være en naturlig helhet i hvordan man kan ta i bruk byen.

12. Hvem vil nytte godt av at disse planene gjennomføres?

- JHW: Jeg tror alle innbyggere har mye glede av det, men de innser det kanskje først når prosjektene er ferdigstilt.
- MWR: Alle som bor i byen, og turistene som kommer på besøk. Egentlig alle i kommunen og handelsnæringa vil nytte godt av dette.
- OS: De som bor her, de som driver med næring, og tilreisende som får en bedre opplevelse av byen vår.
- ED: Man kan få en utvidet bruk av områdene, sånn at innbyggerne får litt større arealer.

13. Hvem har interesser rundt utvikling og gjennomføring av de ulike planene?

- JHW: Utbyggerne, først og fremst.
- MWR: Tja, kanskje ikke alle, men det er nok ganske mange. Næringslivet

har nok stor interesse, særlig rundt torget og promenaden. Parkene tror jeg det er mest innbyggerne som bryr seg om, og turistene om havnepromenaden.

- OS: Hele næringslivet. Det handler om bolyst og virkelyst, er det fint å bo her, så kommer det folk. Dette kan bidra til en økning.
- ED: Handelsstanden, sentrumsnær bebyggelse og hundeeiere.

14. Hvordan ser du for deg det daglige bylivet om ti år?

- JHW: Jeg håper det er mindre bilkjøring, men frykter at det er mer, fordi vi ikke blir fattigere men lever i fortsatt velstand.
- MWR: Jeg tror det er flere folk. Det er en tendens til at flere unge flytter tilbake, så jeg er ikke redd for forgubbing. Jeg håper vi får plass til noen høgskoler i Lofoten etter hvert. Denne delen av verden har mye godt i vente!
- OS: Jeg tror det er en by i vekst. Vi vil komme til å oppleve en stor økning av vinterturisme, sånn at det blir en høyere puls i byen også om vinteren. Nye prosjekter bidrar til vekst. Det er viktig med god puls.
- ED: Jeg tror det har skjedd forandringer om ti år i forbindelse med strukturendringer som veiomlegging og kommunesammenslåing, i tillegg til endra reiselivsnæring. Turistnæringen vil fortsatt være hovedgrunnen til at folk tar turen hit.

Ettersom det kun er utført fire korte intervjuer, kan man ikke bruke svarene fra disse som materiale for en statistisk undersøkelse eller dra sikre konklusjoner om noe som helst. Likevel gir svarene en indikasjon på hva litt ulike aktører mener om de enkelte temaer. Der svarene i stor grad samsvarer, kan det være rimelig å anta at dette er innenfor den gjengse oppfatningen, mens sprikende svar kan indikere delte meninger i befolkningen. Enkelte av spørsmålene som ble stilt her kunne besvares med både korte og lange svar. Sammenstillingen på de foregående sidene viser hovedpoengene i svarene der de var lengre, men ordlyden er forsøkt endret så lite som mulig.

Hvis man skal trekke noen konklusjoner ut fra materialet som foreligger, kan man se at det er mye å vise frem til besøkende i Svolvær. Det er også bred enighet om at områdene rundt torget med kulturhus og havnepromenade huser de foretrukne oppholdsstedene i byen. Man kan også se at det er en gjengs oppfatning om at de aller fleste som finnes i Svolvær en lørdag formiddag oppholder seg inne i Amfi-senteret, med unntak av på fine dager hvor de også trekker ut til havna og områdene rundt torget.

Det er en hovedoppfatning om at parkene i byen ikke er i særlig stor bruk, men med enkelte unntak. Årsakene til dette varierer, men standard, behov og størrelse på de enkelte parkene trekkes

frem som eksempler. Når det gjelder spørsmål om hvilke av parkene som er bedre eller dårligere enn andre, er det svært delte meninger.

Det kommer frem flere forslag til endringer som burde vært gjennomført for å gi byen et løft, noe som kan tyde på at det er et ønske om et ansiktsløft og generell oppussing av sentrumsområdene.

Planene rundt utviklingen av havnepromenaden ser ut til å møtes med svært store forventninger. Man håper at denne skal generere mye positivt, både for næringsliv, innbyggere og turistene. Planene om å oppgradere noen av byens parker, ser ut til å komme i andre rekke, og det er litt delte meninger om hvem disse vil gagne mest - innbyggere eller besøkende. Utfordringene rundt det økonomiske aspektet av større planer tas opp, men dette virker ikke å være en utbredt bekymring.

Det er en viss tro på endring i bruk av byen, men det er litt uklart hva slags endringer man egentlig kan forvente seg på kort sikt.

Næringslivet ser ut til å være de som har mest å tjene på at de store planene kommer i gang og skyter fart, sammen med befolkningen og turistene som vil få en forbedret by å bruke.

Hvordan Svolvær ser ut om ti år er uklart, men det er klare optimistiske tanker om at byen fortsatt er i vekst og utvikling, også de neste ti årene. Med turisme og reiseliv som de viktigste støttepillarene er troen på fortsatt vekst og fremgang for både byen og regionen godt forankret.

FRA FISKEVÆR TIL BY - HVOR GÅR VEIEN VIDERE?

I den spede begynnelsen var Svolvær som tidligere omtalt et lite fiskevær som utviklet seg rundt gården Svolvær. Utviklingen av byen med gater og torg skjøt raskt fart og med bystatusen kom også større offentlige instanser inn i bildet. Med nye forbindelser langs E10 og flytting av fergeleiet, fikk sentrum en omrokking av funksjoner som delte byen i to – i det vestlige handelsområdet og det østlige historiske sentrum. I dag oppleves de to bydelene som svært forskjellige, til tross for korte avstander, og byen har helt klart to tyngdepunkter: ett med fokus på kultur, servering og turisme og ett med handel og næring som fokusområder.

Gjennom analysene og registreringene gjort i forbindelse med denne oppgaven, kommer det tydelig frem at Svolvær har både kvaliteter og svakheter, som de fleste andre norske småbyer. Mest fremtredende er utfordringen med at sentrum er forskjøvet og delvis flyttet inn i et kjøpesenter, en problemstilling man møter flere andre steder, for eksempel i Kristiansund og i Drøbak. Også der er større handelsområder lagt litt utenfor det historiske sentrum og den opprinnelige bykjernen. Ulikheten ligger i at forskyvningen i Svolvær bare dreier seg om et par hundre meter, noe som viser seg å være mer en nok til å strekke byens handelsstand kanskje i lengste laget.

Med et nokså stabilt folketall og god sysselsetting er det ingen ting i veien for at byen kan vokse og utvikles, men man er avhengig av at det blir lagt opp en klar strategi og tydelige krav og retningslinjer i forbindelse med denne. De foreliggende planene om havnepromenade og sentrumsutvikling åpner for både muligheter og utfordringer. Her har havnepromenaden fått en meget fremtredende rolle i kommunens foreløpige planer, noe som gjør at det blir essensielt å håndtere denne på en hensiktsmessig måte. Den viktigste utfordring for Vågan kommune å ta fatt på blir hvordan man kan bruke havnepromenaden som et konstruktivt grep for å styre sentrumsutviklingen på en slik måte at de når målene de har satt seg om et mer samlet og tydelig bysentrum i Svolvær. Først da kan man begynne å skimte hvor veien man velger vil lede hen.



Fig. 41: Den spede begynnelsen

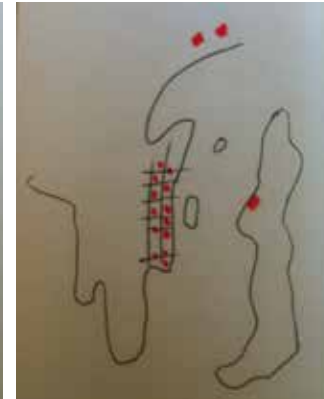


Fig. 42: Byen formes sakte langs havna

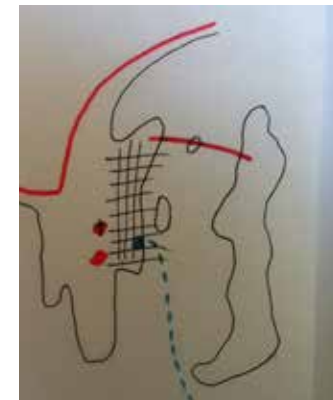


Fig. 43: Offentlige instanser og fergeleie i sentrum

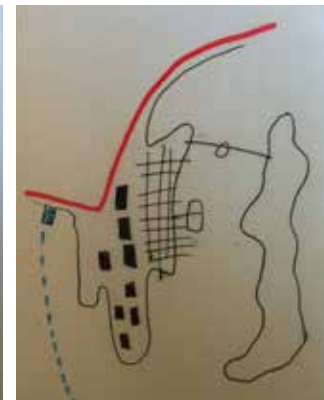


Fig. 44: Større næringsbygg og fergeleie i Osan

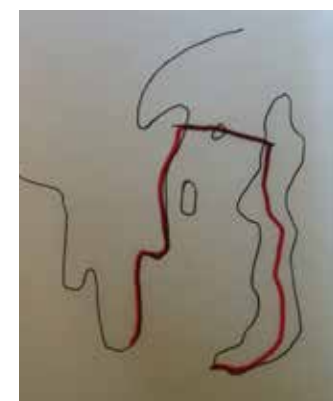


Fig. 45: Havnepromenaden som symbol

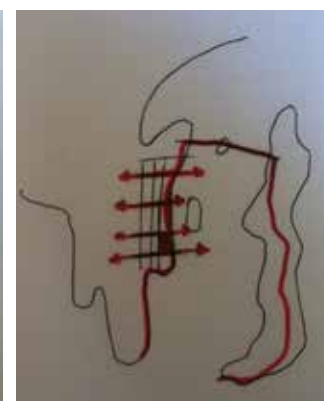


Fig. 46: Ønsket effekt av promenaden i sentrum



Fig. 47: Svolvær sett fra luften. Satt sammen av skjermdump fra www.norgebilder.no.



BYENS BYGGESTEINER

Mange har gjennom årene hatt tanker om hvilke elementer som inngår i det å danne en by og hvordan man kan identifisere disse. Her følger en kort gjennomgang av noen av disse tankene med kommentarer og refleksjoner over hvordan disse kan relateres til Svolvær og prosessene som pågår der.

Fig. 48: Hjellene på Kuba belyst om natten. Bilde tatt under Hurtigrutens utseiling.

HVOR SKAL GRENSEN GÅ?

Når man skal utarbeide en plan for et prosjekt, kan det være vanskelig å vite hvor man skal sette grensen. En kommuneplan eller byplan må lovmessig holde seg til de offisielle grensene hva gjelder juridiske restriksjoner og vedtak, men med mindre prosjekter kan man møte på trøbbel om man kun tar for seg de(n) aktuelle tomt(en)e knyttet til oppgaven som er gitt. Klare geografiske avgrensninger kan by på flere utfordringer, spesielt med tanke på temaer som ikke holder seg til geografiske skiller men som det er interessant å undersøke.

Peter Marcuse tar opp problematikken rundt geografisk avgrensning av prosjektområder i sin artikkel *Study Areas, Sites, and the Geographical Approach to Public Action* (Burns, 2005). Her peker han på problemstillinger som for eksempel økonomiske ulikheter som følge av planavgrensninger hvis det gis kompensasjoner for berørte innenfor planområdet eller lignende. Marcuse trekker også frem det faktum at et prosjektområde alltid henger sammen med omverdenen og fremhever viktigheten av å stille spørsmål om hvem og hva som blir påvirket av endringene man skal innføre gjennom prosjektet. Også hva som vil være den beste bruken av det aktuelle området blir et veldig aktuelt spørsmål når det dreier seg om endringer kommune og stat gjennomfører i offentlige rom.

I Svolve blir disse spørsmålene i høyeste grad aktualisert når man ser på planene om å bygge en havnepromenade langs flere kilometer av byens tilgjengelige landareal. Hvilke funksjoner og hva slags programmering man bygger opp rundt denne vil i meget stor grad være med på å forme byens struktur, utseende og funksjonalitet i årene som kommer.

For å undersøke hvordan man best kan utnytte de tiltenkte og tilgrensende arealene i prosjektet, kan man med hell gjennomføre analyser og undersøkelser i tre nivåer eller grader av avgrensning. Marcuse har definert disse som 1) Områder som påvirkes av tiltaket, 2) Områder som undersøkes for sammenhenger og 3) Selve tomta.

Den første avgrensningen tar for seg de temaene som er vanskelige å begrense geografisk, eller i samme målestokk. Her finner vi temaer som arbeidsmarked, boligsituasjon, transportbehov, infrastruktur og lignende. For en kommune vil det som nevnt tidligere være nærliggende å holde seg innenfor sin administrative grense, men dersom det planlegges større utviklinger innen arbeidsplasser eller reiseliv, vil det ofte være nødvendig med et mer regionalt datagrunnlag. Avgrensning nummer to dreier seg om de sammenhenger man gjerne undersøker i direkte forbindelse med tomta eller prosjektområdet. Dette samsvarer vanligvis med de

analyseområder en landskapsarkitekt eller lignende definerer gjennom arbeidet med å innhente data om prosjektområdets egenskaper. Den tredje og siste avgrensningen Marcuse presenterer dreier seg kun om selve prosjektområdet eller tomta. Her er grensen for inngrep og endringer trukket opp og planene ferdig tegnet. På dette stadiet blir de omkringliggende områdene ofte dusset ut eller visket bort i bakgrunnen av den ferdige plantegningen som forteller om hvor flott dette kommer til å bli.

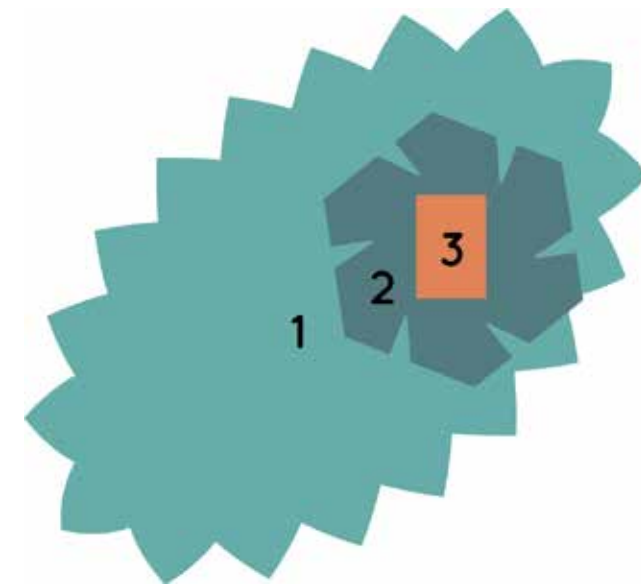


Fig. 49: Marcuses tre avgrensninger

Også Andrea Kahn har satt søkelyset på problematikken rundt å definere steder, i hennes tilfelle det urbane rommet. Hennes artikkel *Defining Urban Sites* (Burns, 2005) presenterer fem konseptuelle tilnærminger for analyse og definering av urbane rom eller steder.

Den første tilnærmingen ser på urbane rom som et stadig skiftende fenomen, alltid i endring med et fokus som skiftes og flyttes. Planlegging etter denne tilnærmingen bør ifølge Kahn konsentreres om å lede de skiftende elementene i ulike retninger. Grensene for slike rom endres hele tiden etter hvem som er betrakteren og hvilket ståsted de har. Denne tilnærmingen kan være litt vanskelig å bruke for en kommunal planmyndighet, ettersom de tvinges til å tenke en viss kontinuitet i sitt arbeid med planer og reguleringer.

Kahns andre tilnærming diskuterer på samme måte som Marcuse hvor grensene skal gå. Et urbant sted kan ikke settes i en boks, ettersom det ligger flere ut til alle kanter langs gater og gjennom aktivitetsmønstre til brukerne av området. Man kan sette opp ulike parametere og bruke disse til å definere grensen, men de ulike parametere vil ofte gi ulike avgrensninger. Kahn tar opp sentrumsavgrensning som et tema som ofte dukker opp innenfor denne tilnærmingen. Dette er et tema som ofte er gjenstand for diskusjon, og kanskje spesielt i en by som Svolve der det historiske sentrum delvis har mistet sin rolle og nye områder tar opp de funksjoner man tidligere hadde der. Vågan kommune har allerede vært gjennom en prosess med dette gjennom byplanen og har der definert et område som er vesentlig større enn det opplevde sentrum som tidligere omtalt.

Dette igjen spiller på at kommunen må tenke kontinuitet og utvikling i sine planer, og derfor må leke litt spåmenn samtidig som de legger til rette for utvikling i de ønskede områdene.

Stedskonstruksjon presenteres som Kahns tredje tilnærming. Her tas alle elementer med i en prosess som evaluerer stedet før det designes. Ved å sette sammen flere biter, konstrueres stedet ut fra hva som allerede finnes der. Kahns fjerde tilnærming kalles ubundne steder og dreier seg om at alle urbane steder henger sammen med resten av byen. En endring på ett punkt, vil på en eller flere måter påvirke resten av byen, enten gjennom trafikkavvikling, sosiale møtesteder, handlevaner, boligfordeling osv. Planleggere og arkitekter planlegger ett og ett sted ut fra nødvendighet – ett sted må grensen gå, men det er umulig å ikke påvirke resten av byen. Denne tilnærmingen understreker viktigheten av å holde et øye med de ringvirkninger som oppstår gjennom utviklingen av et stort prosjekt som havnepromenaden i Svolve kommer til å bli. Målet med å knytte byen tettere sammen bør hele tiden ligge lengst fremme i hjernebarken når man legger føringer for denne, slik at prosjektet kan bidra til å styrke den strukturen man ønsker å oppnå i byen.

Den femte og siste tilnærmingen ligner litt på Marcuses første analyseavgrensning. Hun kaller denne urban konstellasjon og forklarer at den ser på det urbane stedet som en del av

en større sammenheng: lokalt, metropolt, regionalt, nasjonalt, internasjonalt osv. Ved å se på stedet i ulike skalaer kan man få en dypere forståelse for stedet. Kahn konkluderer med at det egentlig ikke går an å helt sikkert definere det urbane rom eller sted, men at de ulike konseptene skal være ulike verktøy til å forstå stedet. Det viktigste for planlegging i urbane rom er ikke å definere rommet, men å forstå byen og dens rolle/funksjoner i lys av det aktuelle stedet.

Som planleggingsmyndighet har Vågan kommune et spesielt ansvar for å sikre at de områdene som påvirkes direkte av de endringene som følger av at havnepromenaden kommer på plass fylles med de funksjoner og programmeringer som er best egnet for det de ønsker å oppnå med planene. Visjonen om et tydeligere og mer sammenknyttet sentrum kan oppfylles eller brytes ned basert på de valg som tas gjennom prosjektarbeidet. Det blir særlig viktig at Kahns fjerde og femte tilnærming samt Marcuses første og andre analyserunde blir fulgt opp hos planmyndigheten, slik at det ferdige prosjektet ikke drar i en helt annen retning enn ønsket. Det er planmyndigheten som må beholde det store oversiktsbildet, slik at de kan fange opp eventuelle problemer ved prosjekteringen som forekommer i andre og tredje runde fra arkitektens og entreprenørens side.

SOSIAL SAMHANDLING I BYEN

I sin artikkel *The Powers of the Eye* (Sennett, 1990) tar Richard Sennett for seg tre parametere som påvirker vår sosiale hverdag i offentlige rom. Han har definert parameterne *motion*, *sight* og *touch*. Her er disse oversatt til *bevegelse*, *observasjon* og *kontakt*. Hvordan disse parameterne har endret seg med årene, har påvirket vår sosiale hverdag. Dette har bidratt til at den sosiale samhandlingen til en viss grad er noe avstumpet i forhold til tidligere tider. Størrelsen på byen eller tettstedet vil naturlig nok spille inn på disse parameterne, for er man fra ei bygd der "alle kjenner alle", er det offentlige rommet fremdeles en arena for sosial samhandling i mye større grad enn i større byer.

Bevegelse

Sennett beskriver hvordan reiser tidligere var en større del av opplevelsen i hverdagen. Man møtte folk på veien og måtte jobbe seg fremover i lavt tempo til fots eller med hest og vogn gjennom smale og snirklede gater. I dag går brede og rette gater mellom destinasjoner, og vi benytter oss av raske reisemidler som bil, tog, t-bane, fly og buss. Disse hjelpemidlene gjør at vi gjerne beveger oss i høy fart ved hjelp av relativt passive og mikroskopiske bevegelser som for eksempel sjåførere av biler i motsetning til den svært aktive oppgaven det er å manøvrere hest og vogn. Der folk tidligere ventet tålmodig på at hindringer skulle fjernes fra veibanen, blir man i dag utålmodig

av et trafikklys som stanser en i et halvt minutt. Vi krever stadig raskere bevegelse med minst mulig innsats, og dette gjør at vi blir avskåret fra omgivelsene. Reisen er ikke lenger en opplevelse, men et hinder man må overkomme mellom destinasjon A og B.

I Svolvær er det foreløpig ingen trafikklys som stanser en, og hest og kjerre har antagelig ikke utgjort store deler av trafikkbildet, ettersom båten har vært førstevalg som fremkomstmiddel i den lille byen som vokste frem på øyer og holmer. Likevel er det svært tydelig at bilen blir hyppig brukt som fremkomstmiddel av dem som har mulighet til det i Svolvær, selv om det bare er snakk om en liten tur på butikken for å kjøpe brød og melk.

Observasjon

Når Sennett forklarer observasjonsparameteren går han inn på hvordan den offentlige sfære tidligere var hovedarena for å se og bli sett av andre. Man møtte naboer og snakket sammen, eller slo av en prat med fremmede om forsidene på avisene utenfor butikken. Etter at det ble vanlig at alle kunne lese, ble det vanligere å lese om andre mennesker enn å se dem ute i offentligheten og snakke med dem eller andre for å finne ut ting. Med TVs inntog ble dette ytterligere forsterket, og i dagens multimedia-fylte samfunn med digitale opplysninger om hele verden tilgjengelig med få tastetrykk, har den offentlige samtalen fått enda

mindre betydning. Man snakker i enda mindre grad med fremmede, og bruker kun korte blikk for å identifisere og klassifisere mennesker man møter på gata. Denne klassifiseringen lar oss konkludere med om en person er en trussel mot oss selv eller ikke ved et øyekast, og gjør at vi justerer vår gangbane eller retning ut ifra denne konklusjonen. Vi er ifølge Sennett blitt passive ovenfor våre omgivelser og medmennesker; hvis vi ikke kjenner dem fra før, er de bare et hinder man må manøvrere rundt på fortauet eller unngå å kjøre på med bilen.

I en småby som Svolvær har ikke fremmedgjøringen av medborgere kommet fullt så langt at man blir usynlig i hverdagen, heldigvis. Dette bygger i stor grad på det faktum at innbyggertallet er akkurat på et slikt nivå at veldig mange går på samme skoler, særlig på videregående nivå, og dermed får relativt store kretser av mennesker man klassifiserer som bekjente, om enn ikke nære venner. Familielikheter kan ofte lede til spørsmål av typen: "Kainn du sei mæ, e du dattra tell ho...". Store bekjentskapskretser i de enkelte aldersgruppene kombinert med en viss oversikt over hvem som er i slekt med hvem gjør at Svolvær fremdeles er en liten by der de fleste kjenner mange, om ikke alle kjenner alle.

Kontakt

Ifølge Sennett er det slik at det i dagens samfunn stadig bygges barrierer for å unngå "blanding" av såkalte trygge og farlige elementer. Samtidig minskes den fysiske kontakten mellom mennesker stadig. Eksempler på dette kan for eksempel være at man handler mer på nett, eller at man betaler med kort i stedet for kontanter i butikken. Da reduseres den menneskelige kontakten man tidligere hadde mellom butikkansatte og kunder. Man planlegger byer i soner med egne funksjoner, slik at hvert område har en oppgave: byggevarerhandel, boligområde, kontorer med mer. Flere lokalsamfunn bygges også opp på en innadventd måte med et lokalt sentrum med samhandling mellom medlemmene av lokalsamfunnet og liten kontakt med de perifere og tilgrensende områdene. En slik tankegang spiller på og bygger opp under fremmedfrykt.

Utviklingen av sentrumsstrukturen i Svolvær er et tydelig eksempel på soneinndeling av byen. Handelsområdene i øst, restauranter og kultur i vest, boliger i utkanten. Med planleggingen av havnepromenaden blir det derfor svært viktig å legge inn flere aspekter ved denne enn kun den vakre utsikten og de symbolske elementene fra det gamle fiskeværret.

Rom for sosialisering

Det er ifølge Sennett viktig å skape offentlige rom som krever tolkning, slik at man ikke kan klassifisere alt ved første øyekast. Shared space, halvoffentlige/halvprivate områder, som for eksempel lommeparker, mellom bygninger er elementer som skaper litt usikkerhet rundt grenser og tvinger oss til virkelig å se på og oppfatte omgivelsene våre. Blanding av funksjoner – å legge et legesenter inn i handlegata, blande ulike butikktyper og kontorer slik at flere samfunnslag har ærend til samme område, det skaper diversitet! Størst diversitet oppstår gjerne i kantsonene mellom ulike områder (Fig. 50:). Det er der livet oppstår!

For å skape slike områder med stor diversitet blir det viktig å blande funksjoner man må oppsøke og funksjoner man vil oppsøke. Havnepromenadens rute kan med hell kantes med både legekantor og souvenirbutikker slik at både innbyggere og besøkende får ærend til området på daglig basis. Flere mennesker gir rom for større samhandling og høyere grad av aktivitet og sosialisering.

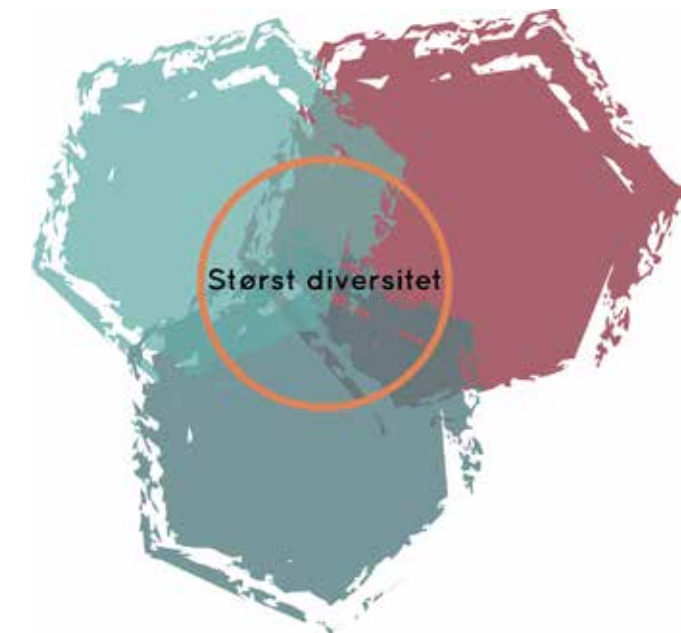


Fig. 50: Størst diversitet oppstår i kantsonene mellom ulike områder.



STRATEGIVURDERING

Hvordan kan den planlagte havnepromenaden integreres i byplanleggingen og fungere som en konstruktiv utviklingsstrategi? Her følger en drøfting av ulike faktorer og tilnærminger til havnepromenaden som strategi.

Fig. 51: Utsikt mot syd fra toppen av Svinøybrua. Moloen og Fiskarkona skimtes bak i bildet.

STRUKTUR I SENTRUM - FIRE DELOMRÅDER



Fig. 52: Det historiske sentrum

DET HISTORISKE SENTRUM

Denne delen av byen er bygget opp av de opprinnelige sentrumsgatene og inkluderer torget og bryggekantene. Her finnes hoveddelen av byens spisesteder, samt hoteller og kulturilbud. Flere steder jobbes det med nye byggeprosjekter der hus har brent ned, eller med renovering av fasader som er slitne. Lokaler der butikker holdt hus før fylles sakte men sikkert opp av gallerier og spisesteder. Området retter seg i stor grad mot turisme og uteliv, og til tross for at tjenester som rådhus, tannleger og frisører er å finne i de gamle gatene, minsker området betydning for hverdagsærender hos byens innbyggere og tilreisende.



Fig. 53: Handelsområdene

HANDELSOMRÅDENE

Langs Lofotgata og Sivert Nilsens gate finner vi de største volumene av detaljhandel i Svolvær. Mye skyldes etableringen av Amfi-senteret, men også bilforretninger, møbelvarehus, større matvarebutikker og byggevarerhus finnes langs aksene ned mot Vorsetøya. Den videregående skolen er her inkludert i handelsområdene, ettersom fellestrekket for alle etableringer her er den tette tilknytningen til E10. Fylkeskommunen har en god plassering av en stor institusjon med stort målområde. Nærhet til hovedveinettet langs en strak gate gjør tilgjengelighet og effektivitet stor, sammenlignet med i trangere sentrumsgater. De som sokner til Svolvær som sitt handelssted benytter seg i stor grad av dette området når de har ulike ærender som gjør det nødvendig å oppsøke byen.



Fig. 54: E10 - Regional ferdselsåre

E10- REGIONAL FERDSELSÅRE

Etter at E10 stod ferdig i 1963, har den blitt et dagligdags og livsviktig innslag i Svolværs bystruktur. Dette er viktigste leveranserute for stort sett alt av varer som kommer til regionen, og danner en ryggrad for etableringer utover i Lofoten. Det faktum at fergeleiet ble flyttet på 1990-tallet slik at det ligger med direkte adkomst ut på denne gjorde at trafikken i sentrum minsket betydelig. Traséen har sjelden direkte kontakt med omkringliggende boliger, som gjerne ligger på høyder rundt veien eller skjermet av andre etableringer langs denne.



Fig. 55: Havnepromenaden

HAVNEPROMENADEN

I dag er kun deler av havnepromenaden realisert, men traséen denne forventes bygget langs er allerede en populær turvei. Svært mange tar turen over Svinøybrua ut til moloen for å se på havet, fjellene rundt og ikke minst selve byen. Denne delen av byen henvender seg i stor grad til de som ønsker å oppleve det "typiske" med Svolvær - livet langs havna med båter, rorbuer, fjell og torsken som henger på hjellene. Det pittoreske landskapet kommer i fokus mer enn det funksjonelle bylivet.

ET SAMLET SENTRUM?

DEN SAMMENSATTE BYEN

Som et resultat av de fire ulike delområdene ligger den sammensatte byen Svolvær. Man kan trekke et skille langs Sivert Nilsens gate som deler den i to hovedområder; den funksjonelle hverdagsbyen og den pittoreske turistbyen. Dette blir ganske tydelig når man setter delområdene sammen til en helhet. Likevel oppleves ikke skillet som fullt så drastisk når man går rundt i gatene. Overgangen er mer glidende, kantene ikke fullt så skarpe. I realiteten er det mange som benytter seg av begge sider av byen hver eneste dag, enten fordi de har ærender begge steder, eller fordi de skal besøke noen, har et møte på et spisested eller rett og slett bare går en tur med hunden.

For å knytte de ulike byområdene tettere sammen, trengs det først en strategivurdering for hvert enkelt område, slik at man har en oversikt over hvilke grep som er hensiktsmessige.

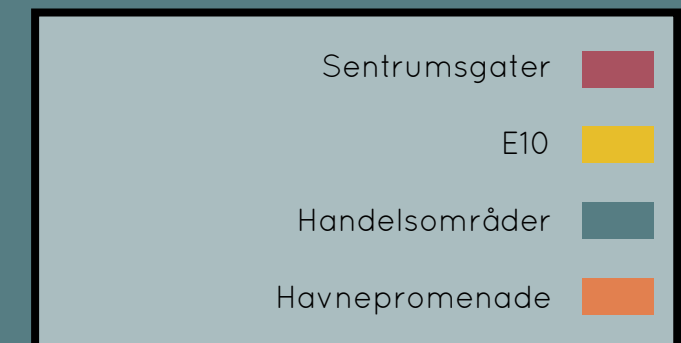


Fig. 56: Den sammensatte byen

ELEMENTER I SENTRUM

TOPOGRAFI

Svolvær sentrum rammes inn av tre høyder som strekker seg i en bue langs Storøya, via Nonshaugen, og til Løkthaugen. Inne i sentrum ligger Langåsen med Svolvær kirke plassert i den sørlige enden som et tydelig landemerke. Resten av byen er relativt flat, med kun små bakker enkelte steder.

ÅPNE PLASSER

Det finnes flere åpne områder i sentrum. Mange av disse er i forbindelse med parkeringsarealer, særlig i de nyere handelsområdene vest i sentrum. Ellers er torget den viktigste åpne plassen.

FORBINDELSER

De tydeligste forbindelsene i sentrum er mellom E10 og handelsområdene langs Lofotgata og det jeg har valgt å kalle "Sentrumsaksen". Denne er mye brukt til daglig i byen, men ikke tydelig markert i bybildet. I tillegg kommer de regionale forbindelsene langs E10, både østover og vestover.

GRØNTOMRÅDER

Byens grønne lunger ligger spredt i utkanten av sentrumskjernen. Fire av dem ligger i åpne områder, mens en ligger mellom rådhuset og et leilighetsbygg og den siste ligger på Langåsen bak kirken.

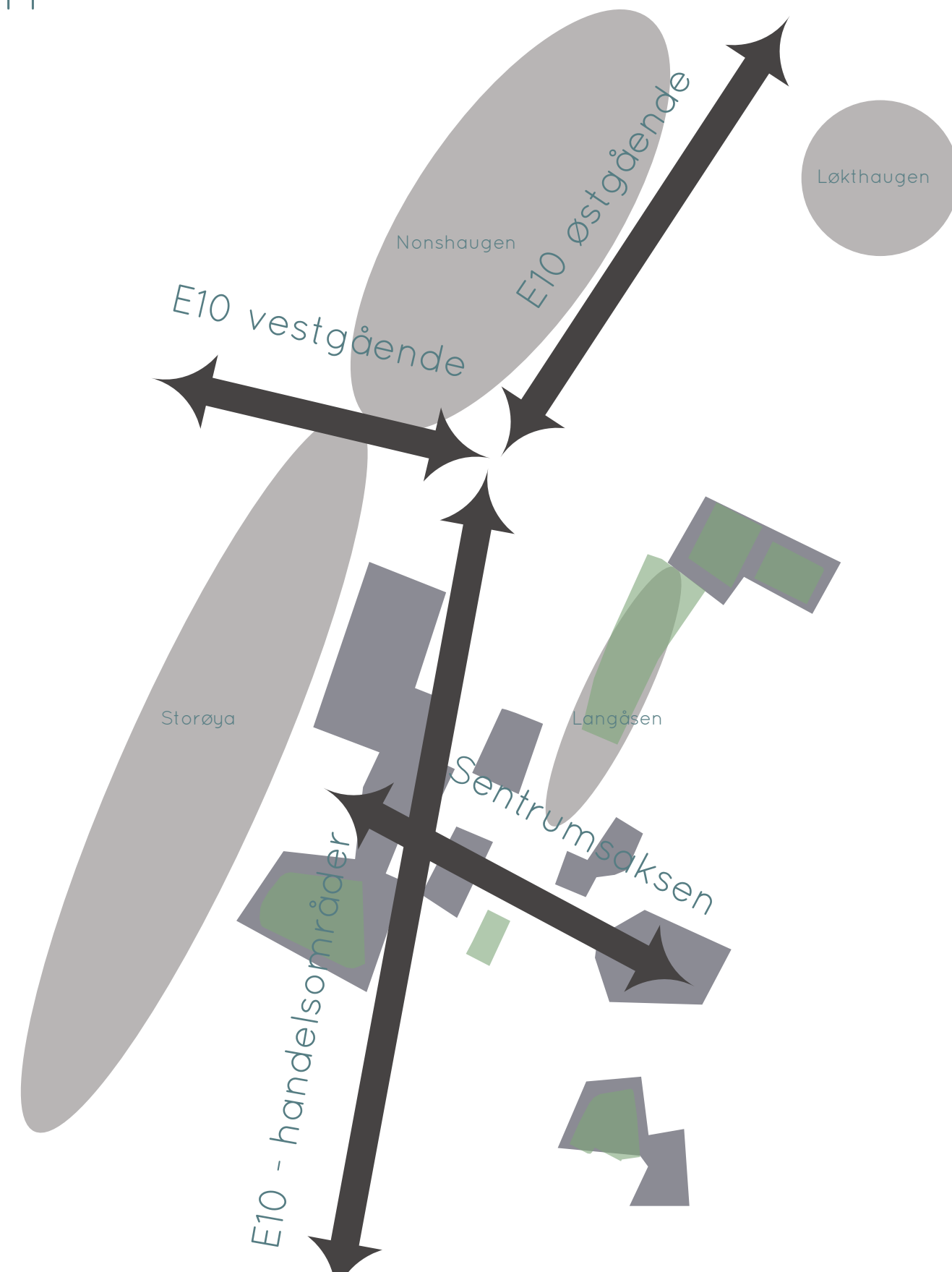


Fig. 57: Sammenstilling av topografi, åpne plasser, forbindelser og grøntområder.



Fig. 58: Handelsstruktur og sentrumsstruktur.

HANDELSSTRUKTUR

Den store handelsstrukturen som henvender seg til E10 dannes av store volumer med generøse parkeringsarealer og brede gater.

SENTRUMSSTRUKTUR

Den gamle sentrumsstrukturen er bygget opp av kvartaler langs rette gater, med store volumer som henvender seg til havna og små volumer i gatene bakenfor.

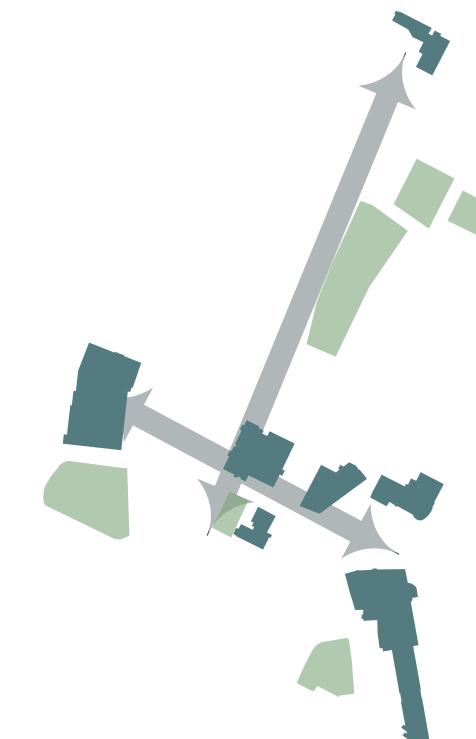


Fig. 59: Sentrale funksjoner

SENTRALE FUNKSJONER

De fleste funksjoner innen byens sentrum er i stor grad lokalisert langs sentrumsaksen. Unntaket er den videregående skolen som ligger et godt stykke nord for denne. Langs sentralaksen finner vi tjenester som bank, rådhus, kulturhus, kino, NAV, avisredaksjon, turistinformasjon, apoteker og en rekke forretninger, spisesteder og overnattingstilbud. Aksen strekker seg fra Amfi-senteret til torget og er om lag 250meter i luftlinje. Avstanden opp til den videregående skolen er omtrent 450meter i luftlinje.



Fig. 60: Bygningstypologi

BYGNINGSTYPOLOGI

Hus markert med blått i kartet over har funksjoner annet enn eller i tillegg til bolig. De aller fleste av disse er innen handel og kontor, i tillegg til reiseliv og andre tjenester. Bo- og servicesenter og lignende er ikke inkludert.

HAVNEPROMENADEN SOM GREP I BYPLANLEGGINGEN - FIRE TILNÆRMINGER

PROMENADEN SOM SYMBOLSK PROSJEKT

Hvis man ser på havnepromenaden som et symbolsk prosjekt, er det symbolet Svolvær med det gamle fiskeværret som ikon iscenesettes gjennom å lage en turvei der man får se på den flotte naturen med fjell og hav, og det idylliske livet rundt havna med fiskebåter, rorbuer og hjellene som bugner av fisk til tørk i sesongen.

Dette er i svært stor grad en tilnærming som i hovedsak baserer seg på turistnæringen som målgruppe.

En havnepromenade som nesten utelukkende henvender seg til havna og iscenesetter naturen rundt byen vil på sikt ha svært få tilbud å komme med til lokalbefolkningen og byens næringsliv. Dersom fokuset for prosjektet blir utelukkende "livet på kaia", kan man risikere å få en relativt ensformig rundtur i havna der hensikten med å bevege seg langs hele ruta vil miste noe av sin slagkraft, ettersom variasjonen ikke er særlig stor. Ved å legge bånd på uttrykket langs promenaden, kan man også stikke kjepper i hjulene for eventuell fremtidig utvikling av nærliggende områder dersom de nye prosjektene ikke "passer inn" i programmeringen man har vedtatt. Å bevare gamle skatter er flott, men det gjelder å unngå at utviklingen stopper fullstendig opp, særlig med tanke på næringslivet og arbeidsmuligheter i byen.



Fig. 61: Det gamle fiskeværret som symbol for en havnepromenade appellerer i stor grad til turister og besøkende, men tilbyr svært lite til lokalbefolkningen.

Det faktum at det finnes andre steder i Lofoten som i større grad har bevart det opprinnelige fiskeværuttrykket, som for eksempel Henningsvær er også en grunn til å unngå å satse alt på et slikt symbolsk uttrykk.

Kommunens uttalte mål om et tydeligere og mer definert sentrum vil bli vanskeligere å oppnå med en slik taktikk, ettersom det vil bidra til å splitte sentrums uttrykk enda mer.

Svolvær fungerer i stor grad som en reiselivsportal for resten av Lofoten. Hit kommer det hurtigbåt, hurtigrute, busser og fly. Mange reiser til Svolvær, leier en bil eller lignende her og tar seg rundt i Lofoten med Svolvær som basestasjon. Leknes er den andre byen i Lofoten. Dette er i større grad en innlandsby, selv om store cruiseskip kaster anker i fjorden rett utenfor. Her finnes ikke havnelivet i samme grad, og konkurransen med Svolvær dreier seg dermed mer om handel og arbeidsliv enn om turisme og reiseliv.

AREALENE OG AKTØRENE LANGS PROMENADEN

Langs den skisserte traséen for promenaden finnes flere ulike aktører og bedrifter, blant annet hoteller, serveringssteder, reiselivsaktører og verft i tillegg til boliger. Man må nødvendigvis gå ut fra at de ulike aktørene har forventninger til hva promenaden skal bidra til og planer for hvordan deres bedrift best kan dra nytte av de foreliggende planene.

Med så mange berørte parter blir det viktig å få en oversikt over hvilke, hvis noen, aktører som stiller seg negative til de planlagte tiltakene. Berørte parter som eier arealer man ønsker å benytte seg av har en relativt stor makt til å påvirke hvordan områdene utvikles og programmeres. Deres samarbeid kan være svært avgjørende for å sikre at utviklingen skjer i den retningen som er angitt og ønsket av planmyndighetene.

I et kort intervju med Ola Skjeseth, daglig leder i Svinøya Rorbuer AS, forteller han at han vil utvikle de områdene han rår over på Svinøya uavhengig av når kommunen får prosjektet med promenaden opp og gå. Han har en rekke planer for hvordan han vil legge bedre til rette for sine besøkende og håper at flere vil ta turen over brua etter hvert som området oppgraderes og promenaden blir realisert.

Med slike foretak langs ruta, blir det også et spørsmål om hvilke arealer som er tilgjengelige for utvikling langs ruta, og om den kun skal henvende seg til sjøfronten eller om den også skal ta i bruk de øvrige bygatene. Om man åpner for en utvikling av promenaden som ikke bare benytter seg av kaimanten, kommer flere interessenter på banen med sine bedrifter eller planer om nye foretak som kan knyttes til et slikt prosjekt. Historien viser at "alle vil ha en bit av kaka", nesten uansett hva slags prosjekt det er snakk om dersom det kan bidra til økte besøkstall og større omsetning for den enkelte bedrift.

Kartet til høyre viser et anslag av aktører som kan ha interesse i planleggingen av promenaden ettersom de er lokalisert i nærheten av den eller har interesser som påvirkes av dens eksistens. Det kan finnes mange flere, og de antydde områdene kan i realiteten strekke seg over betraktelig større arealer.

Spørsmålet om hvor mange aktører man skal ta stilling til og i hvilken grad kan dermed bli avgjørende for hvor omfattende et prosjekt på størrelse med havnepromenaden kan bli.

Verktøyene for avgrensning av et planområde som ble presentert i forrige kapittel kan være nyttige hjelpemidler for planmyndigheten å ta i bruk for å definere hvilke områder som skal inngå. Graden av urbanitet kan også delvis bestemmes gjennom slike verktøy, slik



Fig. 62: Potensielle aktører og berørte områder er både mange og store.

at områdene hvor det er tenkt mest byliv planlegges med en relativt høy diversitet i funksjoner for å appellere til mange ulike målgrupper i samfunnet.

Det kan også være til hjelp å se på hvilke områder som skal inngå i den sosiale samhandlingen i byen og hvordan man kan programmere områder for å skape slike steder.

KONSEPTET PROMENADE

Begrepet "promenade" kommer fra handlingen "å promenerere" som kan oversettes til "å gå uten å ha et bestemt mål". Man møter ulike opplevelser underveis som til sammen gir aktiviteten et formål – å oppleve noe langs veien. En promenade forbindes i dag gjerne med en spesiell type byrom, for eksempel en havnepromenade. De fleste tenker umiddelbart på områder som Aker Brygge i Oslo, Bryggen i Bergen eller lignende områder.

Begrepet kan anvendes som en strategi for å formidle et ønske om en type utvikling i et område, slik det er gjort i Svolvær. Et viktig spørsmål blir da – har alle den samme oppfatningen om hva det dreier seg om? Ettersom begrepet allerede er godt forankret i kommunen og blant lokale aktører, kan alle føle et visst eierskap til havnepromenaden som er lagt inn i byplanen. Promenaden kan omtales som et positivt tilskudd for den ene eller andre bedriften lenge før den er påbegynt, langt fra ferdigstilt.

En tilnærming som tar utgangspunkt i selve konseptet rundt en promenade kan virke på en svært positiv måte i Svolvær. Med ulik programmering av forskjellige delområder langs promenaden kan man bidra til en diversitet og variasjon som skaper økt byliv i de områdene promenaden berører. Eksempler på programmeringer kan være å lage ulike temaer innenfor hvert delområde som

historie, kunst, underholdning, friluftsliv. Temaene kan med hell kombineres med forskjellige funksjoner i tillegg, slik at hvert område får en egen karakter, men samtidig fortsetter å være en del av den helhetlige byen. Overlapping eller overgangssoner mellom ulike tema vil være med på å øke diversiteten i området, slik figur 50 viser, basert på Richard Sennetts artikkel.

De tematiske delområdene kan trekkes ut fra promenaden og inkludere ganske store områder. På denne måten kan de brukes til å styre utviklingen i større deler av byen enn bare langs et ti meter bredt belte. Man kan også bruke en slik tematisk tilnærming for å knytte det historiske sentrum tettere sammen med de nyere handelsområdene, slik kommunen har satt seg som mål gjennom byplanen.

Ettersom den planlagte traséen for havnepromenaden i stor grad følger den opprinnelige gatestrukturen i byen, vil også den nord-sørgående aksen kommunen ønsker å fremheve dra nytte av en styrt utvikling i områdene berørt av promenaden. Siden Svolvær sentrum er ganske smalt, kan endringene langs havnepromenaden enkelt utvides med årene dersom disse viser seg å være vellykket. Her blir det viktigere å begrense områdenes utbredelse enn å spre dem utover, slik at de kan beholde sitt særpreg også i årene fremover.

Hvis strategien med å dele byen



Fig. 63: Ulike programmeringer og hendelser langs promenaden byr på variasjon og interesser for flere målgrupper.

inn i tematiske soner følges opp og gjennomføres også blant de næringsdrivende, kan man få en miniatyrtgave av fenomener man finner i større byer som Paris og New York der man har finansdistrikter, latinokvarter og lignende subkulturer. Fordelen i Svolvær er at alle bestanddeler vil være innenfor en halvtimes gange for de aller fleste, mindre i de tettere områdene i sentrumskjernen.

PROMENADEN SOM MODELL - FYSISK FORM OG FIGUR

Som nevnt tidligere er det antagelig mange som ser for seg Aker Brygge når man snakker om en havnepromenade. Man antar også fort at dette dreier seg om en figur som henvender seg til sjøen. Det blir raskt til at man trekker en linje langs sjøkanten for å vise hvor promenaden skal gå, og eventuelle bakenforliggende gater blir kun tatt i bruk der det er store fysiske hindringer for direkte kontakt med sjøen. Men hvordan skal dette se ut? Skal det være én bestemt type bryggekant som utgjør promenaden, eller kan den integreres i det eksisterende bymiljøet og ha ulike møter med sjøen og byen? Skal man beholde det ikoniske bildet man har av å rusle langs brygga i et fiskevær hele veien, eller skal man bruke promenaden som et strukturerende element i planleggingen av resten av byens utvikling i tiden fremover?

Slik den opparbeidede delen av havnepromenaden ser ut i dag, er den i stor grad henvendt til havna og sjøen. Ettersom dette kun dreier seg om en ganske kort strekning av det man har i tankene, kan denne fint benyttes som et utgangspunkt å bygge videre på. For å aktivisere større deler av de nærliggende områdene blir det nødvendig å strekke ut "følere" langs sidegater som i dag fort kan oppleves som bakgater det ikke er fokusert på å inkludere i områdene der bylivet



Fig. 64: Promenade som kun henvender seg til sjøen.

skal dannes. Disse tverrgatene kan med få grep programmeres slik at de fungerer som følere ut til Vestfjordgata, som det i første omgang blir viktig å inkludere som en del av de aktiviserte byrommene i tilknytning til promenaden. Vestfjordgata blir viktig både som den historiske handlegaten, men også fordi man nødvendigvis må legge promenadens trasé langs deler av denne for å omgå verftsvirksomheten ved brufestet.



Fig. 65: Promenade med programmer og følere som henvender seg til alle omgivelsene.

En føler langs Håkon Kyllingmarks gt. til Amfi-senteret blir også viktig for å binde sentrum tettere sammen til en helhet. Likeledes bør man la store deler av Svinøya og Kuba inngå i fokusområdene langs promenaden slik at "tomme" arealer kan aktiviseres på hel- eller deltid.

Følerne som spres fra promenaden kan være ganske enkle; en spesiell type belegg, gjennomgående vegetasjon, en egen type belysning eller lignende.

STRUKTURSTYRING VS. SYMBOLSTYRING

Ved å bruke havnepromenaden som et stort strategisk grep i byplanen skaper Vågan kommune både muligheter og utfordringer for seg selv. De har muligheten gjennom Plan- og bygningsloven til å bruke promenaden som et strukturstyrende element i byen ved at de kan se på hvilke kvaliteter det er vesentlig å ta vare på i de berørte områdene, for deretter å lage bestemmelser og retningslinjer knyttet til områdene som legger klare føringer for hvordan de ønsker at byen skal utvikles rundt promenaden. Likevel er det en stor utfordring i at entreprenørene som presenterer ulike prosjekter de ønsker å gjennomføre i hovedsak jobber med symboler og drømmer, heller enn struktur i byrom og gatebruk. Dette kan føre til at strukturen blir utfordret i stor grad – og man står overfor et vanskelig valg – symbol eller struktur? Nye prosjekter bidrar gjerne til økt aktivitet i det aktuelle området og kan være vanskelig å si nei til i en presset kommuneøkonomi. Det blir derfor svært viktig at kommunen lager seg en verktøykasse med klare styringsredskaper og stiller seg spørsmålet: "På hvilken måte kan havnepromenaden fungere som en konstruktiv utviklingsstrategi?".

Eksempler på konstruktiv utviklingsstrategi kan være krav om kvalitet i bebyggelse, krav om utvikling av uteområder tilknyttet promenaden, slik at den får "følere" som sprer seg utover i byen, ikke bare blir et ti meter

bredt belte som ligger utenpå alt det andre. Aktivisering av byrom i gatene bakenfor promenadens hovedrute kan være et krav i enkelte områder.

Ved å lage en helhetlig overordnet plan for sentrumsområdene som inneholder elementer som gatebruksplaner, tydelig definerte områder for utvikling og estetiske veiledere for utviklingsområdene, kan kommunen få de ulike aktørene som etablerer seg i områdene som berøres av prosjektet med havnepromenaden til å bidra med oppgradering av de ønskede områdene. Å etablere ett eller flere kjennetegn som identifiserer "promenade-distriktet" eller bare sentrumskjernen på vestsiden av havna vil være et viktig grep i arbeidet med å tydeliggjøre for både besøkende og fastboende hvor "sentrum" egentlig befinner seg. Slike kjennetegn kan som nevnt tidligere være et lett gjenkjennelig dekke, en egen type kantstein eller gjennomgående vegetasjon langs gater og kanter i områdene. I en innledningsfase kan man velge temporære løsninger for å indikere dette, gjerne noe som enkelt lar seg inkludere i det eksisterende bybildet.

Det kan være lurt å variere graden av intensitet i prosjekter langs promenaden. Noen områder bør beholdes relativt "rolige", nettopp for å sikre variasjon i de opplevelsene promenaden har å by på, særlig med tanke på å bevare det uttrykket man ønsker å fremheve for turistene ved å iscenesette det ikoniske

fiskeværet – symbolet Svolvær. De roligere områdene kan med hell programmeres slik at temporære installasjoner eller aktiviteter enkelt kan gjennomføres - det være seg under VM i Skreifiske, utendørs forestillinger eller kunstutstillinger.

Samspeilet med resten av byen

Ved å la havnepromenaden være ryggraden i en utviklingsstrategi, må påvirkningen denne har på resten av byens kontekster tas i betraktning. Menneskene som skal benytte områdene langs havnepromenaden kommer i kontakt med den fra alle typer kontekster; jobb, fritid, ærender, turisme osv. For å møte alle byens kontekster langs promenaden, bør ulike funksjoner lokaliseres og fordeles langs både hovedtraséen og eventuelle utstikkere fra denne. Blandede funksjoner bidrar til å integrere promenaden i byens dagligliv, slik at den blir en naturlig del av både det mentale og fysiske landskapet vi alle beveger oss i når vi utfører dagens oppgaver.

Utstikkere som trekker promenadens programmering bort fra kaikanten og inn i byen vil bidra til økt grad av integrering og dermed skape et større eierforhold til prosjektet og promenaden som fenomen.

LØSNINGSFORSLAG STRATEGIVALG

Etter å ha vurdert ulike strategier, fordeler og ulemper ved disse og fundert på hvordan disse best kan implementeres i byplanleggingen i Svolvær, mener jeg at en kombinasjonsmodell kan være en god løsning. Ved å kombinere idéene fra tilnærmingene med promenaden som konsept og promenaden som modell, sammen med noen retningslinjer fra diskusjonen om strukturstyring vs. symbolstyring, vil man få en strategi som er tydelig, kan iverksettes gradvis og møter målene om et mer sammenhengende og tydeligere sentrum.

Ettersom den planlagte havnepromenaden strekker seg langs det historiske sentrum, vil det være naturlig å la denne fungere som en ryggrad i sentrum og som et bindeledd over til Svinøya. Ryggraden kan støttes opp med tilstøtende områder som aktiviseres i tråd med de programmeringer kommunen ønsker å fokusere på i hver enkelt delstrekning.

Fordelen med å legge opp til delområder og en gradvis tilnærming er at man kan opparbeide de enkelte delstrekninger i ulikt tempo og samtidig beholde helheten man har manglet i dagens sentrumsstruktur.

Gjennomføring av strategien

For å gjennomføre strategien kreves det ytterligere arbeid fra Vågan kommunes side. En identifisering av områder

og delstrekninger som skal utvikles i forbindelse med promenaden, samt hvilke utløpere som er de viktigste å konsentrere seg om, Her vil aksene mellom torget og Amfi-senteret bli svært viktig, ettersom denne er byens svake forbindelse i dag. Samarbeid med aktører og grunneiere vil være en essensiell del i denne prosessen for å sikre nok arealer og videre fremdrift.

En tematisk inndeling av soner eller områder i sentrum for å identifisere fokusområder, samt en estetisk veileder som legger føringer for utviklingen langs gate- og byrom blir også viktig. Her bør det legges vekt på å finne et enkelt, men lett gjenkjennelig uttrykk som kan brukes til å binde sentrumsområdene tettere sammen.

En oppdatert byplan med bestemmelser og retningslinjer for krav om kvalitet i bygg og uteområder kan med fordel knyttes til prosjektet, slik at det blir lettere å behandle byggesaker i sentrum også i fremtiden. Spørsmål om fortetting, byggelinjer, byggehøyder og gatebruksplan kan avgjøres i slike bestemmelser og styre utviklingen i en ønsket retning.

Økt bruk av shared space kan bidra til å gi sentrum et mer urbant preg og flytte fokus fra bilen som hovedfremkomstmiddel over på sykkel og gange. Dette kan i sin tur styrke den sosiale samhandlingen i byen ved at flere ser og blir sett av andre.



Fig. 66: Promenade med programmer og følere som henvender seg til definerte delområder.

En programmering av delområder som legger opp til temporære aktiviteter vil bidra til å gjøre områdene aktuelle for gjensitter, også blant byens innbyggere.

På sikt vil de opparbeidede områdene stå frem som et tydelig sentrum med en klar forbindelse over til Svinøya, hvor byens historie og flotte beliggenhet kan oppleves for fullt av både fastboende og turister.



KONKLUSJON

Basert på vurderingene gjort i forrige kapittel kommer her en konklusjon med en utredning av foreslått strategi og noen hint om hvilke steg som bør tas for at prosjektet med å integrere en havnepromenade i Svolværs bystruktur skal lykkes best mulig.

Fig. 67: Svolvær sentrum sett fra hellingen på Kuba.

UTREDNING LØSNINGSFORSLAG

Inndeling av utviklingsområder:

Som et hjelpemiddel på veien til å skape en tettere og mer strukturert sentrumskerne i Svolvær kan man dele områdene man ønsker å utvikle inn i mindre delområder. I figur 68 har jeg skissert opp et eksempel på en inndeling:

- 1: Sentrumsaksen
- 2: Eksisterende havnepromenade
- 3: Havneparken
- 4: Vestfjordgata
- 5: Svinøya
- 6: Kuba

De ulike delene kan utvikles hver for seg, til en viss grad uavhengig av resten. Min anbefaling vil være å utvikle områdene i den rekkefølgen de er nummerert. Ettersom den største utfordringen med å skape et sammenhengende sentrum i byen ligger i områdene mellom torget og Amfi-senteret er det nettopp denne aksen det bør satses på først. Den eksisterende havnepromenaden fungerer i dag veldig godt, men man må se på møtene mellom dette området og de omkringliggende. Delområde 3 inkluderer hurtigrutekaia og bussterminalen i byen. Dette er mange besøkendes første møte med byen og dermed et viktig område. Områdene oppover Vestfjordgata og Storgata er forbindelsen mellom torget og de største parkområdene i byen, og innehar samtidig den historiske handlegaten, som har vært hovedpulsåre i byen opp gjennom tidene. Delområde 5 inkluderer Svinøya og forbindelsen

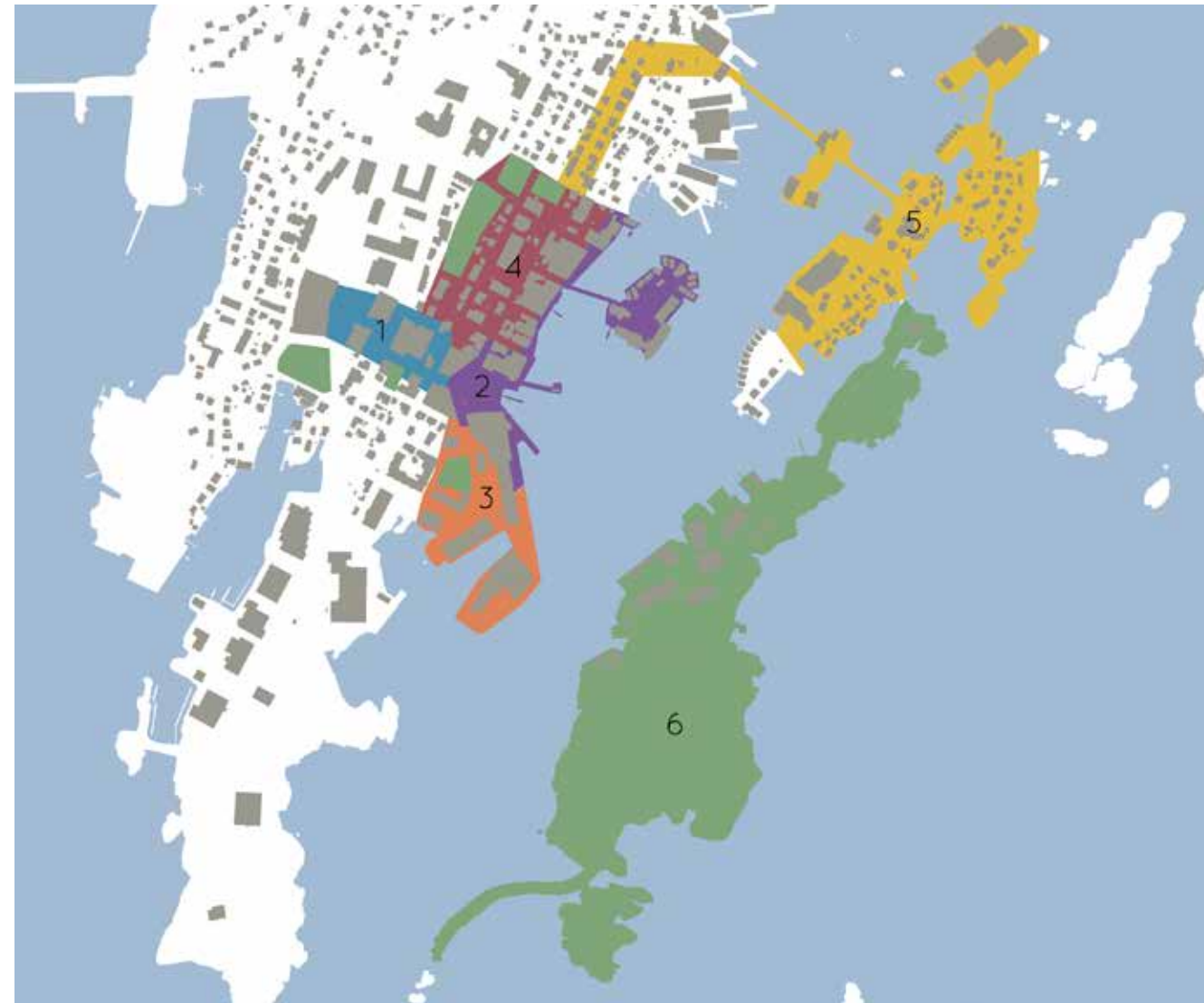


Fig. 68: Forslag til inndeling av utviklingsområder i Svolvær.

over til sentrumskjernen. En utvikling på Svinøya bør følges opp med en styrking av forbindelsen over Svinøybrua og langs øvre del av Vestfjordgata. Et gjenkjennelig gatesnitt vil bidra til å knytte de ulike delområdene tettere sammen, noe som blir spesielt viktig for den store avstanden over havna. Det siste delområdet, Kuba, har hos meg

fått siste prioritet, da det fungerer godt som turområde i dag, med unntak av manglende brøyting i vinterhalvåret, noe som kan virke som et hinder for mange. De store områdene rundt fiskehjellene kan med hell bli gjenstand for en rekke temporære aktiviteter uten større krav om tilrettelegging.

Tematisk inndeling av delområder:

Figur 69 presenterer et forslag til tematisk inndeling av delområder. Jeg har her brukt kategoriene kunst, underholdning, friluftsliv, historie, uteliv og sentrumsaksen. Dette er ett av mange alternativer, og avgrensningene er også laget hovedsakelig for å illustrere et eksempel.

Det er foreslått å la Svinøya utvikles under et historisk tema, ettersom dette er et tyngdepunkt for historiske bygninger allerede i dag.

To områder med friluftsliv er foreslått, ett der Langåsen og Byparken er inkludert, og ett ute på Kuba. Områder med friluftsliv som tema egner seg også ypperlig som arenaer for temporære aktiviteter som forestillinger, konserter, utstillinger, festivaler eller lignende. I forslaget presentert her er den nordligste delen av Vestfjordgata markert med kunst som tema. Tanken er at dette kan fungere godt som et overgangstema til det historiske fiskeværret på Svinøya. De resterende temaene er sentrumsaksen, uteliv og underholdning. Disse bygger i stor grad på dagens funksjoner de respektive områdene innehar. Flere serveringssteder er lokalisert langs den eksisterende havnepromenaden og Vestfjordgata, og kulturhuset er en markant institusjon på sørsiden av torget. Når det gjelder sentrumsaksen, er dette et begrep jeg ønsker å innføre i byen og bygge opp, gjerne så tidlig som mulig. Et begrep av denne typen kan virke på samme måte som begrepet

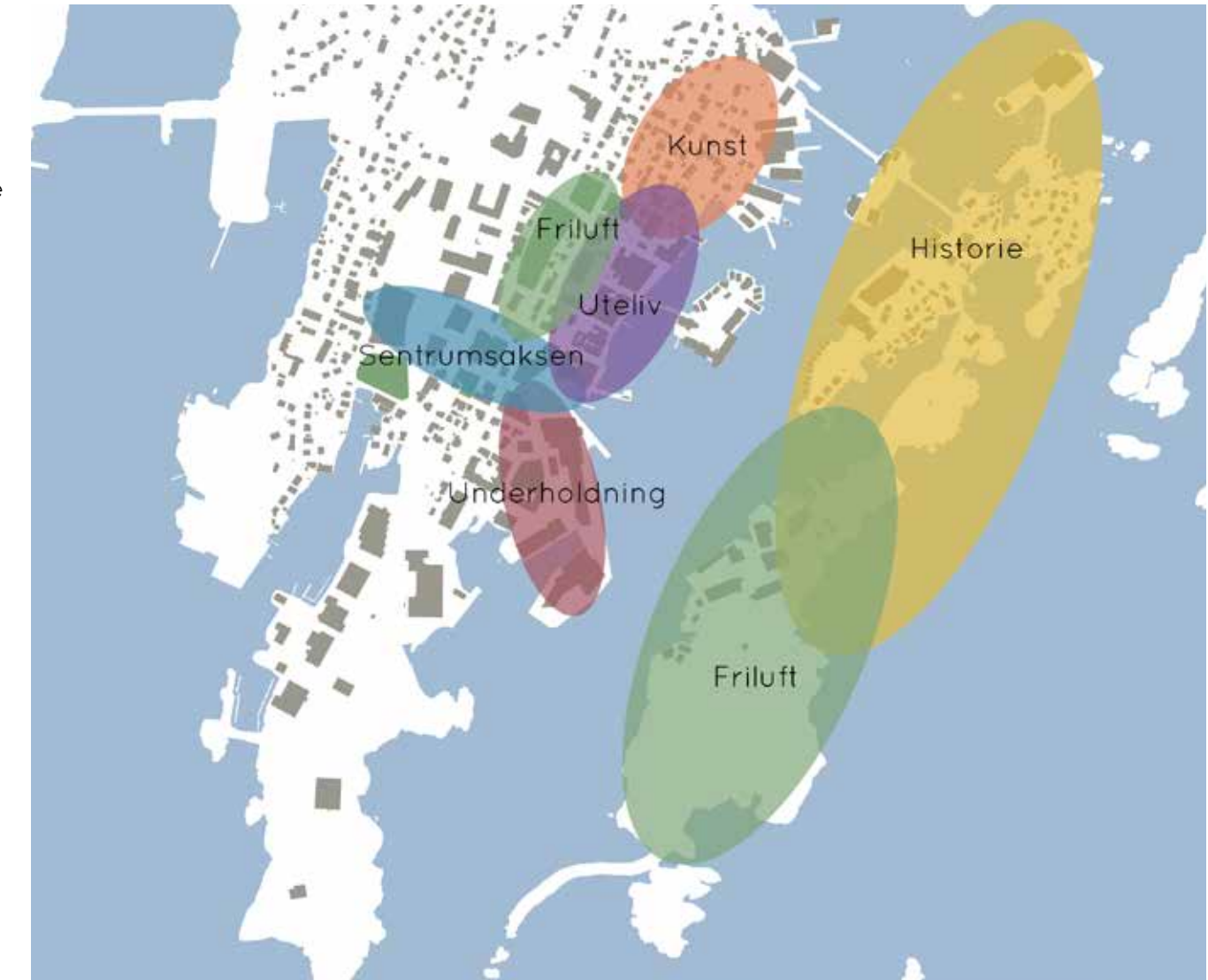


Fig. 69: Forslag til tematisk inndeling av delområder.

havnepromenade og bidra til en styrket identitet av sentrumskjernen. En oppstramning, utvikling og mulig fortetting langs denne aksen kan gjøre området til en tydelig inngangsportal til Svolvær sentrum.

En tematisk inndeling av denne typen kan bidra til å styre utviklingen av de

enkelte områder i en viss retning, og sender klare signaler til bedrifter som ønsker å etablere seg om hva man ønsker å lokalisere hvor. Det vil allikevel være en fordel med funksjonsblandinger innenfor hvert delområde, slik at diversiteten øker. Der delområdene overlapper, er det forventet stor diversitet.

Eстетisk veileder og gatebruksplan:

For å skape et helhetlig uttrykk langs sentrumsgatene blir utarbeidelsen av en estetisk veileder og gatebruksplan viktig. På denne måten kan byens gater defineres som sentrumsgater, forsyningsveier, boligstrøk, parkgater eller andre definisjoner man velger å bruke som klassifiseringer. I figur 70 har jeg foreslått et nett av gatestrekninger som bør defineres som sentrumsgater.

Et virkemiddel for å skape en følelse av økt urbanitet i sentrum kan være å opparbeide disse gatene med shared space for å invitere til større grad av sosial samhandling innenfor den definerte sentrumskjernen. En mer utstrakt bruk av shared space kan også på lang sikt oppfordre til økt bruk av sykkel og gange som foretrukne transportmetoder blant byens innbyggere, Dette kan gjerne kombineres med parkeringsrestriksjoner i gatene i sentrumsskjernen.

Andre alternativer kan være å etablere et eget dekke for sentrumsgatene, sette opp en egen type belysning eller plante en gjennomgående type vegetasjon i sentrumsgatene. Virkemidlene kan kombineres, avløse hverandre i de ulike delområdene eller brukes for å danne ulike ruter gjennom byen. Markeringen av sentrumsgatene kan være en innledende fase til den store oppgaven med å gi sentrumskjernen en styrket identitet og et ansiktsløft.



Fig. 70: Forslag til gatestrekninger som opparbeides med shared space for å definere sentrumsgater.

Juridisk forankring av utviklingsstrategi:

For å sikre at utviklingsstrategien som vedtas blir gjennomført og fulgt opp, er det viktig med juridisk forankring i de kommunale plandokumentene. Ved å bruke arealplan, bestemmelser og retningslinjer til å legge føringer for utvikling og byggeprosjekter i sentrumsområdene, får kommunen kontroll over elementer og virkemidler i de aktuelle prosjektene.

Dersom det henvises til at estetisk veileder skal følges i bestemmelsene, vil også denne forankres juridisk og legge grunnlaget for fremtidige endringer av gatemiljøet.

Med et slikt grunnlag er utgangspunktet godt for den videre behandlingen av byggesaker i sentrumskjernen og sentrumsnære områder.

OPPSUMMERING

Problemstillingen for denne oppgaven var:

”Hvordan kan den planlagte havnepromenaden i Svolvær fungere som en konstruktiv utviklingsstrategi for å

- oppnå et tydelig definert sentrum med en klar identitet?
- knytte den historiske delen av sentrum tettere sammen med den nyere, kommersielle delen ?”

For å besvare disse spørsmålene har en rekke analyser og vurderinger blitt gjennomført. Vågan kommunes egne mål og visjoner for Svolvær har hele tiden vært med i utledninger og vurderinger. Dette har bidratt til å belyse både positive og negative sider ved kommunens egne planer.

Etter lang tid med en utvikling i Svolvær sentrum som har resultert i et delt og delvis usammenhengende sentrum, har kommunen tatt grep og satt seg mål om å styre utviklingen i retning av å binde de to sentrumsområdene tettere sammen. Et av de viktigste virkemidlene for å oppnå dette har vært realiseringen av en utvidet havnepromenade som skal binde hele byen sammen.

En drøfting hvordan enkelte av byens byggesteiner er representert i Svolvær har vist at dette er en norsk småby som fremdeles innehar mange av de gamle kvalitetene ved en stor sosial samhandling i byen ulike arenaer.

Dette er imidlertid i ferd med å bli gradvis utvisket ettersom byens bestanddeler glir fra hverandre gjennom funksjonsdelingen av sentrum. Økt bilbruk bidrar ikke til å bøte på skaden. Funksjonsdelingen og store strukturendringer har også gjort at et tidligere tett og klart definert sentrum i dag fremstår som mer utflytende og uklart.

Løsningsforslaget til strategivalg som presenteres i denne oppgaven besvarer problemstillingen gjennom å tilby muligheter for å bevare eksisterende kvaliteter og legge til rette for utvikling i områder som trenger en oppgradering eller oppstramming for å innta sin plass i sentrumskjernen. Den foreslåtte strategien gir Vågan kommune rom til å legge klare føringer for utviklingen i sentrum, samtidig som at utbyggere kan få tilslag for sine prosjekter, gitt at de bidrar til den langsgående prosjektutviklingen gjennom aktivisering av by- og gaterom i tilknytning til sine prosjektområder.

Oppgaven belyser viktigheten av å velge en strategi som tar alle elementer av bylivet i betraktning, ikke bare fokuserer på noen få områder hvor man ønsker en utvikling. For å utvikle en bystruktur som kan imøtekomme ønsker og krav hos både fastboende og besøkende samtidig som den inviterer til byliv og sosial samhandling, blir det viktig å skape delområder i byen hvor ulike brukergrupper har ærender.

TILTAK FORESLÅTT I OPPGAVEN:

- Endelig definering og inndeling av utviklingsområder
- Tematisk soneinndeling av sentrum
- Estetisk veileder og gatebruksplan for sentrum
- Etablering av sentrumsaksen
- Juridisk forankring av utviklingsstrategi



Fig. 71: Bevaring av eksisterende kvaliteter samtidig som man legger til rette for utvikling blir viktig for Vågan kommune de neste årene.

REFLEKSJON

Arbeidet med masteroppgaven har vært en arbeidskrevende men givende prosess. En rekke valg og avveininger har kommet opp- og blitt avgjort underveis. Analysene av byens bestanddeler har gitt meg en overordnet forståelse for deres betydning for byens struktur.

Det som har vært det mest spennende med oppgaven er muligheten til å arbeide med en by som ligger mitt hjerte nær og foreslå en ny struktur for sentrumsutviklingen i Svolvær. Kombinasjonen av egne erfaringer, den ekstra dimensjonen min faglige utdanning har bidratt med og muligheten til å ta tak i en høyst aktuell problemstilling har gitt meg både en større forståelse for byen, men også et ektefølt ønske om at de foreliggende planene skal realiseres og fungere på en god måte.

Jeg skulle gjerne hatt tid til å gå nærmere ned i hvert enkelt av byrommene som er aktuelle for kontakten med havnepromenaden. Den overordnede bystrukturen og hvordan denne kan forbedres gjennom tiltak i forbindelse med havnepromenaden har vært oppgavens fokus. Oppgavens styrke ligger i at den kan benyttes som et direkte innspill i Vågan kommunes videre arbeid med havnepromenaden og sentrumsstrukturen. En høyere grad av detaljering ville styrket oppgaven ytterligere.

Våren har vært lærerik, og jeg sitter igjen med en forståelse av byen som sammensatt og skiftende vesen, med både kvaliteter og utfordringer som er viktige å ta hensyn til i en stor planprosess. Det var arbeidet med å bruke et så konkret plangrep som en havnepromenade for å strukturere byen jeg var mest interessert i da jeg tok fatt på denne oppgaven. Arbeidet med oppgaven har i stor grad bidratt til å øke min kunnskap om byutvikling, bystruktur og utfordringene en norsk småby møter på veien fra en liten bosetning til et fullverdig bytilbud i dagens kravstore samfunn.



Fig. 72: Endepunktet for den planlagte havnepromenaden er ytterst på moloen. Utsikten til omgivelsene er fantastisk, men vær og vind kan by på store utfordringer.

KILDER

LITTERATUR:

Burns, C. J. (2005). *Site matters: design concepts, histories and strategies*. New York: Routledge.

Sennett, R. (1990). *The Conscience of the Eye: The Design and Social Life of Cities*. New York: Alfred A. Knopf.

URL HENVISNINGER:

Klima- og miljødepartementet, Faglig råd for bærekraftig byutvikling (2013). Sluttrapport for bærekraftig byutvikling. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/nb/aktuelt/sluttrapport-for-barekraftig-byutvikling/id747999/> (Hentet: 04.04.2015)

Miljødirektoratet, Planlegging av grønnstruktur i byer og tettsteder (2014). Tilgjengelig fra: <http://www.miljodirektoratet.no/no/Publikasjoner/2014/Oktober-2014/Planlegging-av-gronnstruktur-i-byer-og-tettsteder/> (Hentet: 01.04.2015)

Statens Vegvesen, Nordland, års- og månedsdøgntrafikk. Tilgjengelig fra: http://www.vegvesen.no/_attachment/62362/binary/1031783?fast_title=Nordland%2C+års-+og+månedsdøgntrafikk.pdf (Hentet: 04.04.2015)

Vågan historielag, herunder:

Nyere tid. Tilgjengelig fra: <http://www.svolvaer-historielag.com/nyeretid01.htm> (Hentet: 19.03.2015)

Gamle byplan. Tilgjengelig fra: <http://www.svolvaer-historielag.com/gamlebyplan.htm> (Hentet: 08.04.2015)

Vågan kommune, Byplan for Svolvær 2010-2013. Tilgjengelig fra: <http://www.vagan.kommune.no/showpage.jsp?page=c373e9251daab6b4882900110a301435&ELEMENTIDFROMLIST=c373e93bf9a33db2d5520050569a004b> (Hentet: 12.09.2014)

Wikipedia, den frie encyklopedi, herunder:

Offentlig rom. Tilgjengelig fra: http://no.wikipedia.org/wiki/Offentlig_rom (Hentet: 01.04.2015)

Shared space. Tilgjengelig fra: http://en.wikipedia.org/wiki/Shared_space (Hentet: 01.04.2015)

BENYTTETE DIGITALE VERKTØY I FORBINDELSE MED OPPGAVEN:

Autodesk AutoCad 2014

Adobe Illustrator CC 2014

Adobe Photoshop CC 2014

Adobe InDesign CC 2014

FIGURLISTE MED KILDEHENVISNINGER

Alle figurer og foto som ikke forekommer i figurlisten er forfatterens egne.

Fig. 3: Regionsbilde Lofoten og Vesterålen. Skjermdump fra www.norgebilder.no. Oversiktsbilde Svolvær. Collage av skjermdump fra www.norgebilder.no

Fig. 4: Bykart over Svolvær anno 1901. Vågan kommunes arkiv. Gjengitt med tillatelse.

Fig. 5: Bykart over Svolvær anno 1939. Vågan kommunes arkiv. Gjengitt med tillatelse.

Fig. 6: Deler av bykart over Svolvær anno 1963. Vågan kommunes arkiv. Gjengitt med tillatelse.

Fig. 7: Storøya på midten av 1930-tallet. Foto: Widerøe, Lofotmuseet, Svolvær.

Fig. 8: Svolværs fasade mot havna i 1953. Foto: Widerøe, Lofotmuseet, Svolvær.

Fig. 9: Flyfoto av Svolvær rundt torget, sannsynligvis tatt i 1953. Foto: K. Harstad, Oslo

Fig. 10: Utsikt fra Heia rundt 1930. Foto: Mittet, Atle Røsand, Svolvær.

Fig. 15: Områdeinndeling fra Byplan Svolvær 2010-2030. Tilgjengelig fra: <http://www.vagan.kommune.no/ResourceServlet?id=c373e93bf9a34bd2653e0050569a004b> (Hentet: 12.09.2014)

Fig. 17: Utsnitt fra områdeinndeling fra Byplan Svolvær 2010-2030, Sentrumskerne. Tilgjengelig fra: <http://www.vagan.kommune.no/ResourceServlet?id=c373e93bf9a34bd2653e0050569a004b> (Hentet: 12.09.2014)

Fig. 38: Illustrasjonsplan Byparken. Vågan kommune. Gjengitt med tillatelse.

Fig. 39: Beplantningsplan Byparken. Vågan kommune. Gjengitt med tillatelse.

Fig. 40: Illustrasjonsplan Langåsen natur- og skulpturpark. Vågan kommune. Gjengitt med tillatelse.

Fig. 47: Oversiktsbilde Svolvær. Collage av skjermdump fra www.norgebilder.no



Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Postboks 5003
NO-1432 Ås
67 23 00 00
www.nmbu.no