



Norges miljø- og biovitenskapelige universitet
Fakultet for Samfunnsvitenskap
Institutt for Landskapsplanlegging

Masteroppgave 2015
30 stp

Gangbarhet i Molde

Sjøfronten - En fremtidig bysamler for alle

Walkability in Molde

The Waterfront - A Future Consolidator for Everybody

Erlend Larsen Sandnes

Forord

Denne oppgaven markerer avslutningen for mine år på studiet by- og regionplanlegging ved Norges miljø- og biovitenskaplige universitet på Ås. Gjennom ulike prosjektfag har en gjennomgående trend med mine oppgaver vært å fremheve grupper som ikke får størst fokus i samfunnet. En videreføring av dette førte til at mitt tema for masteroppgaven ble walkability eller gangbarhet. Dette for å fremme den gode gå-opplevelsen, som ikke ofte får hovedfokus. Med dette som hovedtema har fokuset for oppgaven vært et område jeg har vært mye i opp igjennom tiden. Med Molde som valgt sted ble det interessant å se på hvilke grep nye planer for transformasjonsområde ønsker å ta, for å oppnå god gangbarhet. Det er ikke et fremmed ønske at kanskje noen av mine funn kan påvirke resultatet i positiv retning. Dette har ført til et ekstra stort ønske å komme frem til konkrete funn som igjen har bidratt til motivasjon.

Takk til

Jeg ønsker å takke min hovedveileder Tore Edvard Bergaust for gode råd og svært god oppfølging. Statens Vegvesen i Molde og Biveileder Bente Kjøll Øverbø for råd, innspill og korrektur. Respondentene som stilte villig til intervju. Familien på Tornes og Bergen for meget god korrekturlesing, bildeoppdrag og støtte. Hele gjengen på PL203 for både faglige tips, ikke fult så faglige tips og for å ha bidratt til at jeg har hatt en veldig fin tid med oppgaveskriving og hele min tid på Ås. Jonas for tips om layout. Lille Ask som har bidratt med smil og latter. Og sist, men ikke minst vil jeg takke Silje som har vært en svært viktig medspiller på dette prosjektet. Ditt bidrag, støtte og oppløftende ord har gjort meg i stand til å kommet gjennom fem tidkrevende studieår på Ås, og da særlig den siste tiden hvor du har vært en helt på hjemmebanen. Takk.

Ås. 12 Mai. Erlend Larsen Sandnes





Figur 1: Moldes panorama

Sammendrag

Denne oppgaven søker å svare på; hvordan vil utviklingsprosjekt i den frigitte sjøfronten bidra til økt gangbarhet mellom kjøpesentra og eldre sentrumsstruktur? Utviklingsprosjektene Grand Fiære og Brunvollkvartalet i Molde vil være grunnlag for oppgaven.

Med et ønske om å gjøre norske byer mer bærekraftige har nasjonale, regionale og kommunale myndigheter satt seg fore å øke antallet som går. Dette skjer etter en byutviklingsperiode som for mange byer har resultert i to handelstygdepunkt. Innad i byen Molde har henholdsvis sentrum og randsonen rundt byen fått nyetablerte handelssenter. Med etablerte senter i randsonen, er det ønske å binde disse to tyngdepunktene bedre sammen.

I oppgaven er litteraturstudie brukt som grunnlag for å finne faktorer som er vesentlig for økt gangbarhet og som tolkningsgrunnlag for funn. Teori rundt begrepet «Walkability» og gode byrom er anvendt. Nordamerikansk litteratur er basen for anvendt teorien, men den er supplert av nordisk litteratur for å knytte dette bedre opp mot en norsk kontekst. Intervju er gjennomført for supplerende informasjon til casestudiet og å stedfeste oppgaven bedre. Kartanalyse av ulike lokale faktorer er gjort, dette også for å forstå byens lokale særegenheter som kan spille en rolle for opplevelsen av traseen mellom kjøpesentra og eldre sentrumsstruktur.

Teorien viser at dersom det er tilrettelagt for at en gåtur er nyttig, sikker, komfortabel og interessant, vil det øke gangbarheten i byen. Dette ble parametrene for undersøkelsene som ble gjort på utviklingsprosjektene Brunvollkvartalet og Grand Fiære i Molde.

På bakgrunn av undersøkelsene konkluderer oppgaven med at;

- Gangbarheten mellom kjøpesentra og sentrumsstruktur vil øke. Likevel er det ulike faktorer som kunne bidratt ytterligere til å skape en bedre situasjon for gående.
- Det tilrettelegges i ulik grad for funksjonsblanding. Noe som kan påvirke kundegrunnlaget til de nyetablerte næringsarealene.
- Ved valg av typologi, velges også tydeligheten i prosjektet. En klar bygningsform bidrar til mindre barrierer sammenlignet med uklare former. Dette kan påvirke effektiviteten til fotgjengere.
- Med en tydelig «darling» i prosjektet, kan andre viktige element bli glemt eller tilsidesatt. Effektiviteten for gående i hverdagen bør også fremmes i transformasjonsområder.
- Med et fremtidsrettet syn på en veg som skal bli gate, vil det være enklere å tilrettelegge for god gangbarhet i fremtiden. Med vilje og hensyn i starten, kan dette enklere komme på plass i transformasjonen. En kan da slippe store bøvende tiltak et par tiår etter.
- Til tross for klare ønsker fra stat, fylke og kommune, blir resultatet sprikende. Prosjektets ansvarlige får i stor grad fremme tiltak og valg som bidrar i svært ulik grad til god gangbarhet. Dersom kommunale organ er ettergivende ovenfor utviklere som ikke handler i tråd med kommunens ønsker og allmenhetens interesser, blir resultatet dårlig byutvikling og en lite gangbar by.

Abstract

This paper seeks to answer; how development in the liberated waterfront will contribute to increased walkability between shopping malls and the established city center.

The national, regional and municipal government has set out to increase the number of pedestrians with a desire to make Norwegian cities more sustainable. This comes after an city development period that for many cities has resulted in two commercial centers of gravity. Within the city having respectively central and peripheral areas around the town received new established shopping centers. Establishing closer ties between these centers of commerce is a political priority.

In this paper literature study is used as a basis for identifying factors that are conducive to increased walkability and as a basis for interpreting findings. Theory surrounding the concepts of “walkability” and good urban spaces is used. The theoretical base draws largely from North American literature, but is supplemented with Nordic literature as a means to better relate to a Norwegian context. Interviews are conducted to supply information, and to localize the case study. Map analysis of the area has been made as a means of understanding what local characteristics should be considered notable on the route connecting the shopping malls with the city centre.

The theoretical framework posits that if an area is arranged so that walking is useful, safe, comfortable and interesting it will increase walkability. These parameters were used to assess the development projects of the Brunvoll Quarter and Grand Fiære in Molde.

The thesis concludes that;

- Walkability between the shopping mall district and city centre structure will increase. Nevertheless, there are different factors that could have contributed further to create a better situation for pedestrians.
- Arrangements to accommodate a blend of diverse functions are made to varying degrees. This may affect the customer base of the new areas of commerce.
- Choice of architectural typology determines the clarity of the project. One clear structure contributes to less barriers than other structures that are less clear in design. This could have impact on the effect for pedestrians.
- With an apparent “darling” in the project, other important aspects are at risk of being forgotten or put aside. The efficiency of walking in everyday life should also be a priority in transformational areas.
- With a forward-thinking vision of a road that will become a street, facilitating good walkability in the future will be easier. With determination and consideration from an early stage, these measures can more easily be integrated in the transformation. One can then avoid major corrective measures a few decades later.
- Despite a clear wish from state, county and municipality, the result is inconsistent. Developers will greatly promote solutions and choices that contribute to different degrees of good walkability. If municipal organ is permissive above the developers who are not in step with the municipality’s wishes and general public interests, the result is poor city development and a less walkable city.



Innholdsfortegnelse

Forord	3
Takk til	3
Sammendrag	4
Abstract	5
Introduksjon	12
Bakgrunn	14
Problemstilling	16
Avgrensning	16
Ordlister	17
Oppbygging	19
Teori og tidligere forskning	20
Hvorfor gangbart	22
Paradigmeskifte	22
Folkehelse	22
Fedme	23
Luftkvalitet	25
Hvor langt går vi?	26
Hvordan øke gangbarheten?	27
Nyttig	29
Steg 1: Sett bilen på plass	29
Anvendelse	30
Steg 2: Bland funksjonene/sonene	30
Anvendelse	31
Steg 3: Riktig parkering	31
Anvendelse	33
Steg 4: La kollektivtilbudet fungere	33
Anvendelse	35
Sikkerhet	36
Steg 5: Beskytt de gående	36
Anvendelse	38

Steg 6: Tilfør sykkelen	39
Anvendelse	39
Komfort	40
Steg 7: Form byrommet	40
Anvendelse	42
Steg 8: Plant trær	42
Anvendelse	42
Interessant / underholdning	43
Steg 9: Lag vennlige og unike fasader	43
Anvendelse	44
Steg 10: Velg dine vinnere	45
Anvendelse	45
Er urban design nok?	46
Metode	48
Oppbygging	50
Metode	51
Litteratur	51
Kartanalyse	52
Intervju	54
Casestudie	56
Undersøkelsesskjema	56
Beskrivelse av hva skjemaet tar for seg	57
Etikk	57
Analyser	60
Hva er hvor?	62
Høydesnitt gjennom trasé	64
Intro til området	66
Historien om Molde	68
Opptakten	68
Bybrann, krig og oppbygging	69
De siste åra	70
Fasader	72
Fasadeanalyse	73
Funksjoner	76
Funn	76
Byrommenes form	78

Lokal skala	80
Undersøkesskjema	84
Undersøkelse av Grand Fiære-prosjektet	84
Spørsmål nr. 1. Legges det opp til funksjoner som kan balansere eksisterende tilbud	86
Spørsmål nr. 2. Legges det godt til rette for bilhold?	89
Spørsmål nr. 4. Hvordan er prosjektet tilrettelagt slik at myke trafikanter er sikre?	93
Spørsmål nr. 5. Er prosjektet tilrettelagt for økt sykkelandel?	96
Spørsmål nr. 6. Hvordan formes rommene?	98
Spørsmål nr. 7. Hvordan er prosjektets fasader ut mot publikumsgater?	101
Undersøkesskjema	104
Undersøkelse av Strandgata 2, 4, 6 prosjektet.....	104
Spørsmål nr. 1. Legges det opp til funksjoner som kan balansere eksisterende tilbud	106
Spørsmål nr. 2. Legges det godt til rette for bilhold?	109
Spørsmål nr. 3. Er prosjektet knyttet til kollektivtilbudet?.....	111
Spørsmål nr. 4. Hvordan er prosjektet tilrettelagt slik at myke trafikanter er sikre?	113
Spørsmål nr. 5. Er prosjektet tilrettelagt for økt sykkelandel?	115
Spørsmål nr. 6. Hvordan formes rommene?	116
Spørsmål nr. 7. Hvordan er prosjektets fasader ut mot publikumsgater?	118
Diskusjon	120
Nyttig.....	120
Sikkerhet/komfort/interesse	122
Konklusjon	124
Referanser.....	126

Figurer

Figurer uten kilde er produsert/fotografert av undertegnede. Kart er selvprodusert med kartgrunnlag anskaffet fra Statens Vegvesen ved Bente Kjøll Øverbø.

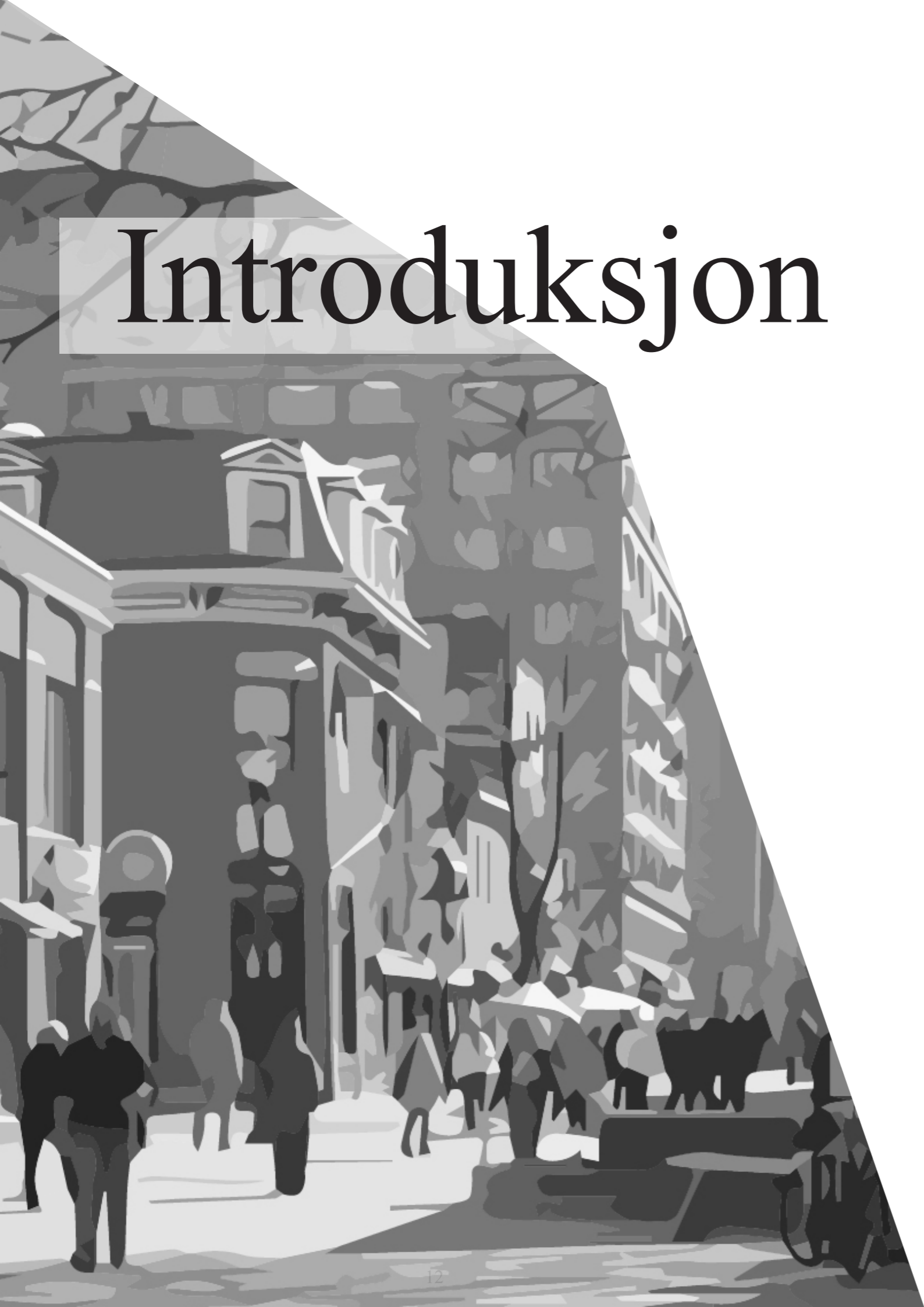
Figur 1	Moldes panorama.....	5
Figur 2	Sentrum, Molde kommune, Møre og Romsdal, Norge.....	14
Figur 3	Oppbyggingsdiagram	19
Figur 4	Yngre mennesker går mer i dag	22
Figur 5	I Norge og USA går gjennomsnittsvekten opp	24
Figur 6	Oversikt over utslipp fra ulike grupper. (Luftkvalitet.info 2015).....	25
Figur 7	Oversikt over aksjonsradius fra nasjonal gåstrategi. (Berge et al. 2012; 129).....	27
Figur 8	Bilen tar lett overhånd i en by hvor den får fritt spillerom.....	29
Figur 9	Eksempel på en stor parkeringsplass som ikke er gunstig for gangbarheten.....	31
Figur 10	Et effektivt busstilbud er viktig dersom tilbudet skal utnyttes.....	33
Figur 11	Mange steder må fotgjengeren gå lange omveier for å komme seg frem - ofte over gangbruer og lignende.....	36
Figur 12	Shared space er brukt i mange norske byer.	37
Figur 13	Betonggriser som fører til vanskeligheter for de gående	38
Figur 14	I byer med sykkel kan en bevege seg langt uten bilen som transportmiddel.....	39
Figur 15	Forholdet mellom høyde og bredde har stor betydning for romfølelsen	40
Figur 16	Passive fasader gir lite tilbake til fotgjengeren.	44
Figur 17	Metodediagram	50
Figur 18	Hva er hvor – Element fra Molde som er viktig for oppgaven.	62
Figur 19	Høydesnitt gjennom trasé – Beskrivelse av topografi gjennom traseen.	64
Figur 20	Rutebilstasjonen med mye aktivitet.	66
Figur 21	Utsikt fra Kosbergsiloen mot vest. Grand Fiære, Brunvollkvartalet og Moldegård er merket inn.....	66
Figur 22	Utsikt fra Kosbergsiloen mot sør-vest.....	66
Figur 23	Moldeelva med bykvartal.....	66
Figur 24	Sjøsidan av Brunvollkvartalet.....	66
Figur 25	Fannestrandsvegens eldre del.....	66
Figur 26	Fannestrandsvegen ved Moldegård.....	67
Figur 27	Gangveg og sykkelveg ved Molde Storsenter.....	67
Figur 28	Rundkjøring mellom Molde Storsenter og Roseby. Del av E39.....	67
Figur 29	Parkeringsareal ved Molde Storsenter.....	67
Figur 30	Byplan av Sverre Pedersen 1937. (Digitalmuseum).....	68



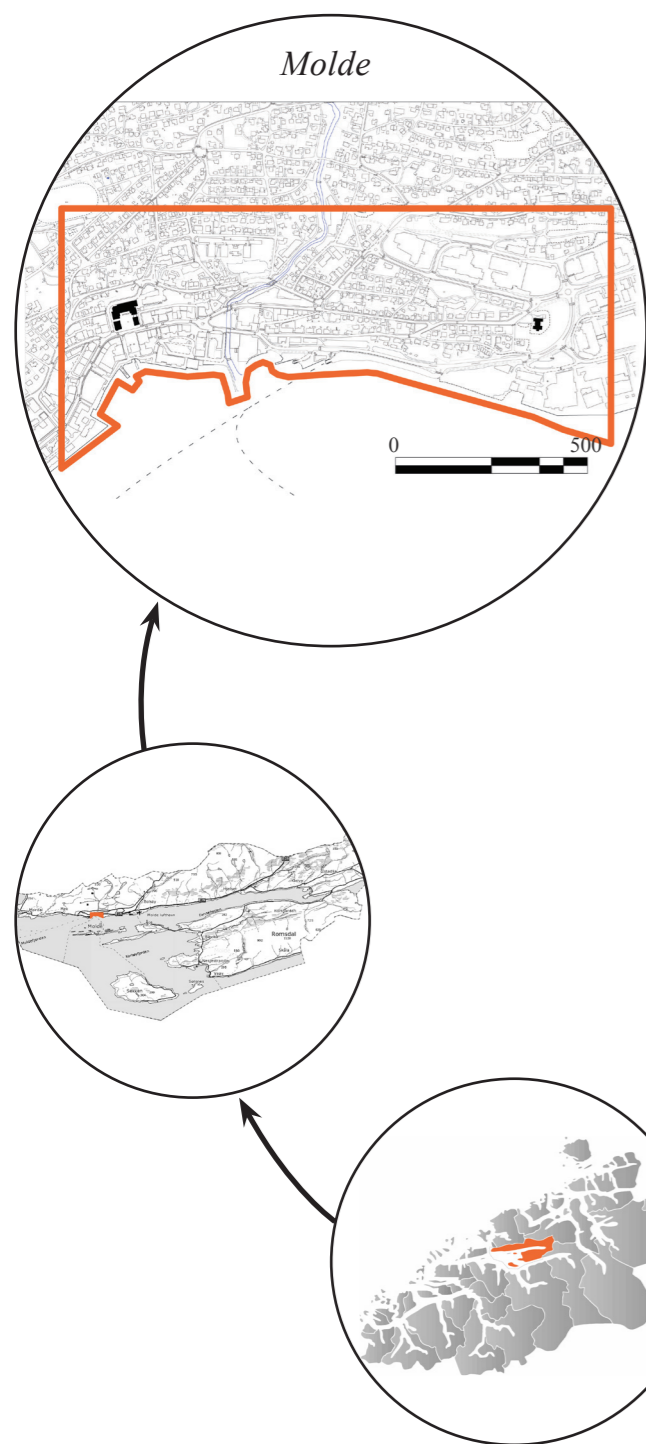
Figur 31	Sverre Pedersen (Mikkelsen 2013)	69
Figur 32	Fasadekart	72
Figur 33	Funksjonskart	76
Figur 34	Kart over navn som beskrives i tekst om rom.....	78
Figur 35	Skala i eldre bebyggelse, Fannestrandsvegen. Foto: Øystein E. Sandnes	80
Figur 36	Storgata i Molde. Foto: Øystein E. Sandnes	81
Figur 37	Strandgata.....	81
Figur 38	Portalen ved Brunvollkvarartalet	82
Figur 39	Torget ved Molde rådhus	83
Figur 40	Plantegning for 1.etasje med næring og parkeringskjeller. Grunnlag for vurdering. (HRTB 2015)	85
Figur 41	Landskapsplan for Grand Fiære. Grunnlag for vurdering (Bjørbeek & Lindheim 2012)	85
Figur 42	Oversikt over forretningslokale, parkering og nedfart til parkeringskjeller. Grunnlag for vurdering (Kosberg 2014).....	104
Figur 43	Prosjektskisse sett fra nord-øst. Grunnlag for vurdering (Kosberg 2014)	105
Figur 44	Prosjektskisse sett fra sør-vest. Grunnlag for vurdering (Kosberg 2014).....	105



Introduksjon

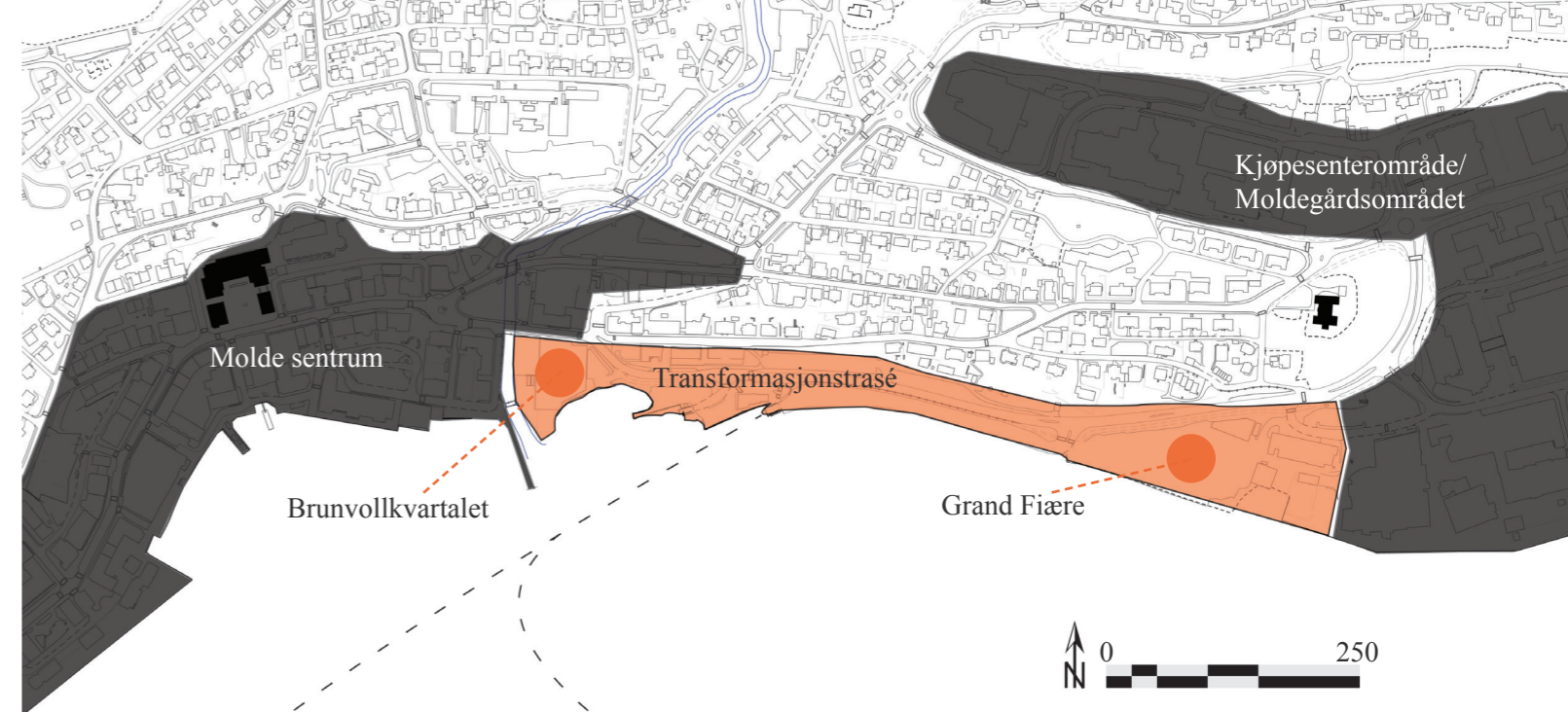


Bakgrunn



I Norge, som i mange andre land er det en pågående trend der tidligere industriarealer blir transformert. Områder som tidligere var ettertraktet av industrien var gjerne lavt prisede tomter med beliggenhet nær sjø og elv. Tidene har forandret seg og vannkanten er ikke lenger ettertraktet av industrien. Frakt og kraftproduksjon har i stor grad blir byttet med nye og mer moderne alternativ. Med industriens mer renslige produksjon har også byen blitt et mer ettertraktet sted å bo, med en følgelig økt urbanisering som fører til stort press på leilighetsmarkedet. Industritomtene har blitt ettertraktet og gir muligheter for høy profitt for eierne.

Parallelt med denne utviklingen har også kjøpesenter etablert seg i de samme områdene. De er nære byen og tomteprisene er nokså lave. En struktur med to poler etableres, der eldre sentrumstruktur og kjøpesenteret konkurrerer om kundene. Noen steder



har dette resultert i tilnærmet totalt tilintetgjørelse av sentrumslivet, men for enkelte har det bare blitt to tyngdepunkt som kanskje har tjent på å ha en konkurrent.

Historien kan beskrive mange småbyers utvikling rundt om i Norge, også i Molde. Industrien flyttet lengre vekk fra sentrum og kjøpesenter har kommet til i de samme fraflyttingsområdene. Med flere industritomter som skal transformeres, er det fremmet et ønske om at de to polene skal smelte sammen og bli til en enhet (Holm 2013). Sentrumsbebyggelse og boliger skal knytte de to bedre sammen. Med nasjonale (Norge 2011; Norge 2013) og regionale (Møre og Romsdal Fylke 2007) føringer om at all vekst i bytrafikken skal skje med gange, sykkel eller kollektivtrafikk vil dette være en viktig forbindelse for de som bor i, og bruker byen. Av de overnevnte gruppene er det kanskje de gående som uttrykker minst misnøye over dårlige forhold. Dette til tross for å stadig å bli nedprioritert, sammenlignet med andre trafikantgrupper. Derfor er denne oppgaven forbeholdt de gående.

I traseen langs sjøfronten er en transformasjon på trappene. Områdeplan «Grandfjæra» med Grand Fiæreprosjektet og Brunvollkvartalet som første steg. Tidligere industriareal skal bli ombygget til bolig og næring. Det er uttrykt av samtlige respondenter, at prosjektene kan bidra til at denne sammensmeltingen skal skje, men legges det til rette for dette? Vil disse prosjektene bidra til at den følte distansen reduseres og dermed knytter sammen sentrumsstruktur og kjøpesentra? Ved å granske det som finnes av litteratur og planer for området har jeg forsøkt å undersøke om dette vil være tilfelle når prosjektene er utbygget. Vil det oppstå god gangbarhet mellom kjøpesentra og eldre sentrumsstruktur?

For andre byer i samme situasjon bør det også være av egeninteresse å fremme gangbarhet i transformasjonsområder nær bysentrum og traseene mellom sentrum og kjøpesenter. Dette kan skape et område som bidrar til å nå de målene vi har satt oss fore: å redusere bilbruken og bli et mer bærekraftig samfunn.

Figur 2: Sentrum, Molde kommune, Møre og Romsdal, Norge

Problemstilling

Hvordan vil utviklingsprosjekt i den frigitte sjøfronten bidra til økt gangbarhet mellom kjøpesentra og eldre sentrumsstruktur?

Avgrensning

Det er mange tema som ikke blir belyst. Med en tidsramme på kun 4,5 måneder er det viktig å begrense oppgaven slik at en kommer i mål med et resultat som ikke kun graver på overflaten av ulike tema. Det er da viktig å ta harde valg om tema en ikke har tid til å grave seg ned i.

Oppgaven har som hovedfokus, mennesker som går. Men på grunn av svært ulike forutsetninger innad i hovedgruppen blir dette et bredt tema. Fokusområdet har derfor blitt gjennomsnittsmennesket. Med gjennomsnittsmennesket menes mennesker uten spesielle behov. Barn inngår heller ikke som gjennomsnittsmenneske. Det er dog tatt med og drøftet ulike sider og moment som kan ha en påvirkning på gangbarheten til barn og mennesker med nedsatt bevegelses og orienteringsevne.

Et av de temaene jeg ønsket å ta med, men som i liten grad er blitt belyst, er universell utforming. Dette er et tema som er svært viktig for å gi flest mulig god gangbarhet. Hovedgrunnen til at det ikke er beskrevet grundig eller har en stor plass i oppgaven, er beskrevet ovenfor, men det er også på grunnlag

av de planene jeg har undersøkt. Planene er i en tidlig fase og de som tar opp temaet til en viss grad, er ikke juridisk bindende. De plandokumentene som er juridisk bindende og tar for seg universell utforming har kun generelle bestemmelser eller fraser om at området skal være universelt utformet. En rapport fra Statens vegvesen som kom i januar 2015 om: *Arkitektoniske virkemidler for orientering og veifinning* (Frøvig et al. 2015) er tatt med i en overfladisk vurdering. Grunnen til den lette håndteringen av temaet er at kjennskap om rapporten kom til meg først i slutten av april gjennom min veileder. Den er helt ny og er lite brukt tidligere. Det var dog noe jeg kunne undersøke mot planene og besluttet derfor å forsøke og inkorporere temaet inn i oppgaven til tross lite tid. Dette på grunn av viktigheten i å få flest mulig til å gå.

Prosjekter på utsiden av traseen er ikke tatt med. Dette for å avgrense omfanget av oppgaven. Ved å arbeide med en by som stadig er i utvikling kommer nye prosjekt som kan være relevant for min problemstilling. De må for denne gangen sees vekk ifra, på grunn av begrenset tid.

Ordliste

- Gangbarhet:** På grunn av manglende oversettelse av begrepet walkability vil det norske ordet gangbart brukes. «Walkability» beskrives som både en målbar enhet og en byvitalitetsskaper. Gange er nyttig for psykisk og fysisk belønning, i tillegg bidrar det til byens vitale liv (Speck 2012; 4).
- Følt distanse:** Opplevelsen av en distanse som kortere eller lengre på grunn av andre faktorer enn den faktiske avstanden. God gangbarhet bidrar til at distansen «glemmes» og føles kortere.
- Næring:** I denne oppgaven vil alle typer forretninger, industri og kontor gå under denne paraplybetegnelsen.
- Forretning:** I denne oppgaven vil tjenesteytende bedrifter som kolonial, kafe, restaurant, klesbutikk og lignende, gå under betegnelsen forretning.
- Grandfjæra:** Navn på området mellom Moldeelva og kjøpesentra. Samt del av navnet til områdeplan Grandfjæra.
- Grand Fiære:** Navn på prosjekt som ligger i Grandfjæra
- Kjøpesenter:** I denne oppgaven forsås kjøpesenter som; «Med kjøpesenter forstås detaljhandel i bygningsmessige enheter og bygningskomplekser som etableres, drives eller framstår



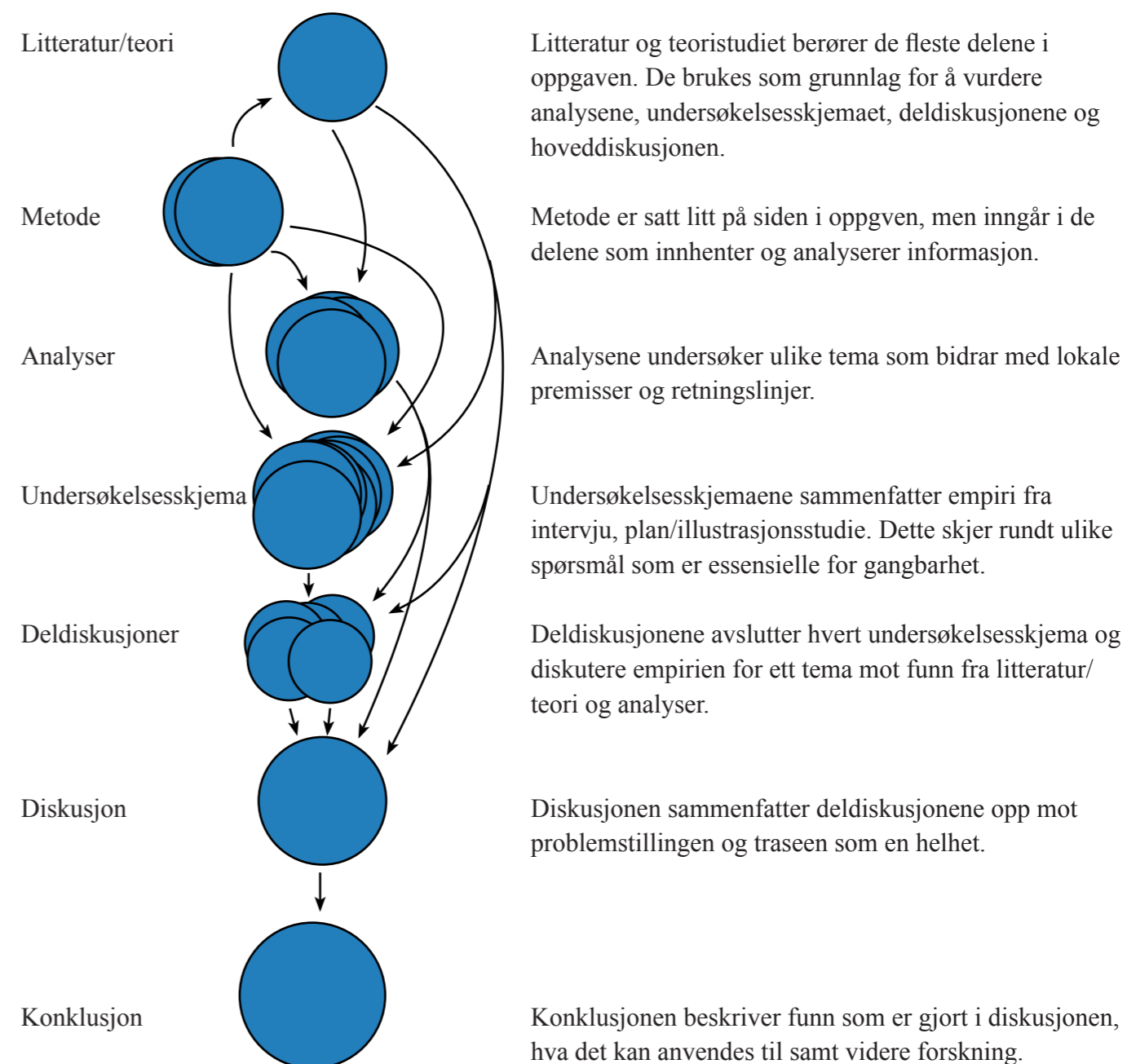
som en enhet, samt utsalg som krever kunde- og medlemskort for å få adgang. Dagligvareforretninger er å oppfatte som kjøpesenter i denne sammenheng. Det samme er varehus som omsetter én eller flere varegrupper. Som kjøpesenter regnes også handelsvirksomhet lokalisert i flere enheter innenfor et område som for eksempel en handelspark» (Norge 2008; §3)

Folkehelse: Definisjonen fra Folkehelseloven (2009) brukes i denne oppgaven som forståelse av begrepet folkehelse. «Folkehelse: befolkningens helsetilstand og hvordan helsen fordeler seg i en befolkning» (folkehelseloven 2009; §3).

Kantene: I denne oppgaven blir begrepet «kanter» omtalt. Dette er «hvor by og bygning møtes» (Gehl 2010; 85). Kantene i en by er gjerne fasader på hus, men kan også være store hekker. Kantene avgrensner byrommet og er viktig for hvordan en opplever byrommet. De fungerer også som gode oppholdsområde på grunn av at en har ryggen dekket, god oversikt og er mikroklimatisk bedre (Gehl 2010).

Følt trygghet/ utrygghet: Sikkerhet er et basalt behov i oss mennesker. Med følt sikkerhet henvises det til om en føler seg sikker, til tross for at en reelt er sikker. Mørke tomme gater eller smale gangveger med stor trafikk på begge sider kan være slike steder hvor en følt utrygghet oppstår (Heath et al. 2012).

Oppbygging



Figur 3: Oppbyggingsdiagram



Growth

Teori og tidligere forskning





Figur 4: Yngre mennesker går mer i dag.

Hvorfor gangbart

Paradigmeskifte

I USA har det skjedd et skifte i bilbruken hos de yngre. Hos trafikanter i 20-årene har andelen bilbrukere sunket fra 20,8 % til 13,7% siden 90-tallet. Unge uten førerkort (19 år) har gått fra 8% til 23%. Dette er nesten en tredobling i antall siden slutten av 70-tallet (Speck 2012; 19). Det er påstått at de som er født etter 1980 foretrekker en mer urban livsstil og er dermed mer opptatt av elektroniske apparater istedenfor bilen. Dette har ført til at attraktiviteten og bruken av kollektivtrafikk har økt (Hymas 2011 i Grant 2013). I Norge ser en de samme trendene. Hos aldersgruppen 18-24 år har antallet uten førerkort steget fra 17 % i 1992 til 28% i 2009 (Vågane et al. 2011). De unge har tydeligvis forstått noe som ikke de eldre har skjont, også når det gjelder å bevege seg til fots. Fra 1992 til 2009 har andelen unge (18-24 år) som går steget fra 23% til 44% (Vågane et al. 2011). Til tross for dette er den norske befolkningen blant de minst fysisk aktive i Europa (Norge 2011).

Folkehelse

Å forbedre helse og hygiene i byen har vært og er en viktig grunnene å drive med byplanlegging, men fokuset har endret seg noe fra starten. I 2004 kom boken *Urban sprawl and public health* av Frumkin, Frank og Jackson. Før denne var det å fremme gangbarheten bare begrunnet med sosiale og estetiske argumenter (Speck 2012). I boken og undersøkelsen hadde de dokumentert hvordan det bygde miljøet er med på å forverre vår helse (Saelens et al. 2003; Speck 2012). Den negative helsevirkningen av

forstadsbyggingen fokuserer særlig på farene som kommer av fysisk inaktivitet. Dette skjer gjerne når bilen blir den formen for transport en til daglig bruker (Næss 2012). Forskning peker også på de negative sidene ved den tette byen. Beboere av den indre by har av en rekke studier slått fast, er mer utsatt for støy, forurensning og trafikkulykker en de som er bosatt i forstedene (Næss 2012; 157). Det er etter min mening viktig å se hvorfor beboere av den indre by er utsatt for disse negative sidene. Den indre byen er i dag i stor grad tilrettelagt bilen. Den er i våre dager den største produsenten av støy, forurensning og ulykker.

Etterkrigsbarna eller eldrebølgen er også et fenomen å trekke inn i dette aspektet. En dobling av antallet eldre vil skje de neste tiårene (Norge 2011). Forsteder og tettsted er gjerne dårlig tilrettelagt for eldre. Dårlig syn og dårligere reflekser kan gjøre bilkjøring til et lite gunstig fremkomstmiddel. Dette kan føre til at boligen blir et sosialt isolat (Speck 2012). For mange eldre er det å bo i et gangbart samfunn frihet til å leve en god alderdom, særlig dersom det er gode kollektiv- og servicetilbud i nærheten (Speck 2012). I Norge selger gjerne eldre hus og hage, og flytter til leiligheter i byen. Det er for mange en lettelse at de slipper å se at etterslepet på vedlikeholdet av eiendommen blir større. For generasjonen som er gammel nå er de klassiske rollene fremdeles i hevd. Kvinnen lager mat, vasker og mannen tar hånd om vedlikehold. Problemet oppstår da når de flytter til en leilighet. Kona holder seg aktiv med de daglige gjøremålene, men mannen har få aktiviteter han må gjøre. Med lite daglig bevegelse blir kroppen kjapt stiv, særlig for eldre. Det er derfor viktig å tilrettelegge og tilby mulighet for mosjon i byen i form av gåing for at de eldre og da særlig mannen. For at eldre skal gå er det særlig viktig med benker og møteplasser som kommer med faste mellomrom (Heath et al. 2012; Mørch 2014). Dette gjør at de kan ta pauser og ikke behøver å gå for lange strekk før de får sette seg. Tiltaket er også med på at de eldre går lengre distanser og går over lengre tid. Dette har også store økonomiske fordeler for staten hvor den store utgiften er dersom en blir syk i lang tid før en går vekk. Er en aktiv blir gjerne sykdomstiden mot slutten av livet kortere og gagnar både den eldre som kan nyte den siste tiden og staten som slipper store utgifter på tilrettelegging og medisiner i lange tider.

Fedme

Innenfor dette feltet overvekt, er ikke Norge like hardt rammet som USA. Vekten til en gjennomsnittsmann i Norge har steget med 9,1 kg siden 1960-årene. Sett i sammenheng med høyden (BMI) har den steget fra 24,8 til 26.6 på BMI skalaen (Grønli 2002). I USA har antallet sykelig overvektige (BMI over 35) steget kraftig siden midten av 1970 årene. Fra 1 av 10 til 1 av 3 i 2007. 1 av 3 blant den resterende befolkningen er overvektig altså en BMI på over 25. Fortsetter denne trenden vil alle i USA være sykelig overvektig i 2080 (Speck 2012; 40). I Norge er nå over halvparten overvektige (BMI over 25)(Bostad & Ansari 2014). Vi kan ikke vise til at vi har like høye tall som USA eller at samfunnet vårt er like biltilrettelagt som deres byer og tettsteder er. Men også her har vi beveget oss mot et mer

stillesittende og bilbasert liv som igjen vises på vektsnittet. Også her i landet har mye av planleggingen vært basert på 60-tallets ideer om at bilen har en viktig rolle i livene våre.

En rekke studier utført i USA har påvist en sammenheng mellom sykkelig overvekt og det å leve en bilbasert livsstil eller det å leve i et landskap tilrettelagt for bil. Den første undersøkelse viste at en økning i den daglige kjøretiden til Atlantaboere på 4 minutt førte til en 3% økt sannsynlighet for sykkelig overvekt. (Speck 2012; 41). Den andre undersøkelsen påviste en sammenheng mellom å gå over til offentlig transport og en vektneidgang på 2,5 kg i snitt (Speck 2012; 41). En tredje undersøkelse ble gjennomført i San Diego. Her viste det seg at 60% av de som lever i lite gangbare bydeler, er sykkelig overvektig. I de godt tilrettelagte bydelene med god tilgjengelighet og god gangbarhet var tallet nede i 35% (Speck 2012; 41). I 6 år ble 100 000 beboere i Massachusetts gjenstand for en analyse der resultatet viste at de med lavest BMI i gjennomsnitt bodde i Boston og den nærmeste delen av forstedene rett rundt byen. I de ytterste delene av forstedene nær hovedvegene var det en klart høyere BMI i snitt. Dette ble forklart med manglende hverdagsmuligheter til rekreasjon og lite tid til overs på grunn av pendling inn til byen (Speck 2012; 42).

Det er dog en mulighet at dette er en spuriøs sammenheng, noe også Speck mener kan være årsaken til resultatene (2012; 42). Det kan tenkes at en med vektproblemer foretrekker å bo i et miljø som er tilrettelagt for bil. De ønsker å bruke bilen til og fra jobb, til butikken og lignende derfor er det mest fornuftig for de å bo et sted der bilen har god tilgjengelighet og gode parkeringsmuligheter. Som Speck sier “rather than suburbs making people fat, fat people make suburbs” (2012; 42) til tross for muligheten av sammenhenger mellom forsteder og fedme, kan en nok slå fast at dersom det er best tilrettelagt for bilen er det vanskelig å bevege seg til fots uten å stadig måtte konkurrere med bilen om plassen.



Figur 5: I Norge og USA går gjennomsnittsvekten opp

Luftkvalitet

Mange vanlige sykdommer kan oppstå dersom luftkvaliteten er dårlig, gjerne luftveisplager, som kols og astma. I følge folkehelseprofilen for Molde ligger kommunen dårligere an enn gjennomsnittet sammenlignet med fylkes og nasjonale tall (FOLKEHELSEPROFIL 2014: Molde. 2013). Dette kan være en indikator på at lokalt høye verdier kan forekomme i Molde. Luftkvalitet.info er en oversikt over lokale målinger av luftkvaliteten. I Molde er ingen data registrert, men til dags dato 22. januar 2015 er den nærmeste registreringen Ålesund som har mye forurensing enkelte steder, opp mot et nivå som kan være helseskadelig. Overføringsverdien av disse dataene til Molde er usikre siden topografi og lokalklima er nokså forskjellig. Til en sammenligning er det samtidig på Luftkvalitet.info registrert lite luftforurensing i Oslo, hvor også det er liten helserisiko å oppholde seg. Det er tydelig at det ikke nødvendigvis er de største byene som trenger å ha den verste luften.

I byplanleggingens begynnelse var en av de viktigste oppgavene å forbedre byen, som var forbundet med dårlige helseforhold for innbyggerne. Byen var synonymt med dårlige forhold, både for sol, boligstandard, sanitære fasiliteter og forurenset luft og vann. På denne tiden var det industrien som var den store syndebykken. I dag har dette snudd. Dersom en ser på tabellen (figur 6) er det nå en annen versting i byen. Bilen og bilrelaterte poster forurensar mye i forhold til de andre postene. De store teglpipeene i byen er i dag en kuriositet. Eksosrørene er i dag den store syndebykken til tross for den langt mindre ruvende størrelsen.

Kilde/bidrag	NO ₂	PM ₁₀	PM _{2,5}	SO ₂	CO	Ozone	Benzen
Eksosutslipp	Svært mye	Noe	Mye	-	Lite	-	Noe
Slitasje fre vei, dekk og bremsar	-	Svært mye	Noe	-	-	-	-
Strøsand	-	Svært mye	Noe	-	-	-	-
Vedfyring	-	Mye	Mye	-	-	-	-
Industri	Noe	Noe	Noe	Noe	-	-	-
Skipstrafikk	Noe	Lite	Lite	Noe	-	-	-
Avdamping	-	-	-	-	-	-	Noe
Langtransportert forurensing	Lite	Noe	Mye	Lite	-	Svært mye	-

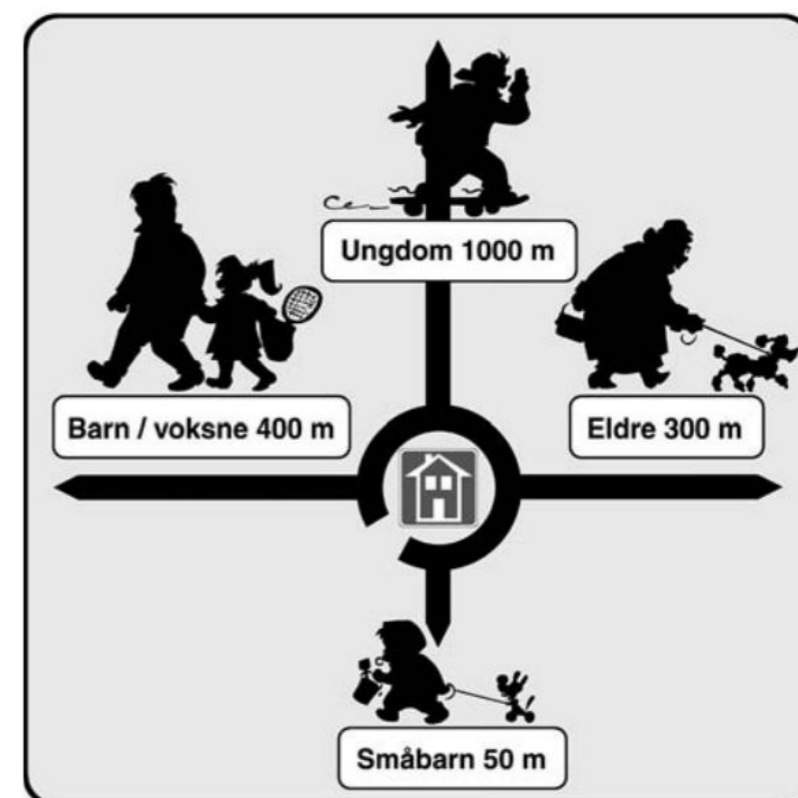
Figur 6: Oversikt over utslipp fra ulike grupper. (Luftkvalitet.info 2015)



Hvor langt går vi?

Vi er alle ulike når det gjelder hvor langt vi kan gå eller ønsker å gå. I følge den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2009 er det særlig de korte turene som blir gjennomført til fots. På turer opp mot 500 meter foregår så mye som 79 % av turene til fots. Tallet synker desto lengre turen er, og ved reiser mellom 500 og 1000 meter har tallet sunket til 56 %. Det er derfor fremdeles en overvekt av gående på turer opp til 1 kilometer (Vågane et al. 2011). På reiser mellom 1 og 2 kilometer synker tallet ned til 35 %. En akseptabel gåavstand er ifølge Gehl på cirka 500 meter (2010). Det er dog en sannhet med modifikasjoner. Hvor langt en er villig til å gå er en kombinasjon av avstand og rutens kvaliteter. Er turen interessant, spennende, komfortabel og opplevelsesrik blir distansen glemt og føles kortere (Gehl 2010). Den nasjonale gåstrategien trekker dette litt lengre og klassifiserer avstander for ulike aldersgrupper. De bruker begrepet aksjonsradius, som kan forklares som en sirkel som ens aktivitet foregår innenfor. Ulik alder har ulike størrelser på sirklene (Berge et al. 2012).

Et typisk bysenter strekker seg om lag 1 kvadratkilometer. Det vil si at sentrum strekker seg ut cirka 1 x 1 km. Dette betyr at dersom en går en distanse på 1 kilometer, vil en nå de fleste av byens funksjoner og tilbud. Det finnes mange byer som strekker seg over 1 x 1 km, men også her er dette mønsteret å finne. I byer som London og New York kan en se dette tallet dukke opp- en bydel per kvadratkilometer (Gehl 2010).



Figur 7: Oversikt over aksjonsradius fra nasjonal gåstrategi. (Berge et al. 2012; 129)

Hvordan øke gangbarheten?

Det er mange grunner til at bilbruken er slik den er i dag. Bilen benyttes på korte distanser selv om man vet det er best for både kropp, sjel og miljø å ta beina fatt. Distansen er den største grunnen til at folk ikke går (Tennøy 2013). Men en distanse er ikke mentalt lik i hvordan den oppleves og føles. Det er mange tilfeller hvor distansen føles lengre i noen omgivelser sammenlignet med andre. I miljø som har god gangbarhet er den følte distansen lav og innbyr derfor til å gå. Å forbedre gangbarheten i eksisterende byer er enklere enn i forstedene og på bygdene. Derfor kan byen være med å bidra til at bilbruken reduseres og sette et eksempel for hvordan en bør tilrettelegge en god gangbar by for fremtiden.



Jeff Speck promoterer en «*General Theory of Walkability*» (Speck 2012; 11). Den går ut på at fire faktorer må være tilstede for at et område eller en gate skal ha god gangbarhet.

Den første faktoren er at gåturen skal være *nyttig*. Med nyttig menes det her at det skal være mer nyttig å gå fremfor å ta andre transportmiddel. For å få til dette har han satt opp 4 steg en må følge for å komme frem til det (Speck 2012).

Den andre faktoren er at det må være *trygt* å gå. Det er her satt opp 2 steg med ulike tiltak som kan bidra til at byen blir sikker, både i reell og følt trygghet. Dette må skje uten at det går utover de gåenes naturlige flyt i byen (Speck 2012).

Den tredje faktoren er at det må være *komfortabelt* å gå. Denne komfordelen innebærer 2 steg som bør følges for å skape den komforten gående trenger. Dette er ifølge Speck en av de tingene som oftest blir glemt i byutviklingen (Speck 2012).

Den fjerde og siste faktoren som spiller inn på gangbarhet er at turen skal være *interessant* og dermed gi fotgjengeren underholdning og skape interessante turer (Speck 2012).

Speck sier selv at han er en nyurbanist. Retningen er blitt mye kritisert for å være nostalgisk og for å fremmer forstedsbygging. (Ellis 2002). Speck fremmer kanskje en dårlig utnyttelse i Amerikansk storbymålestokk, men ved å følge prinsippene vil en skape en by med høy utnyttelse i norsk sammenheng. Ifølge Ellis har nyurbanistene lagt seg på et nivå som ligger et sted imellom de to ytterpunktet (2002) av utnyttelsesskalaen. Vi har ikke tradisjon eller politisk ønske om å bygge de høyeste eller tettste byene her til lands. Befolkningstallet i forhold til disponibelt areal er heller ikke høyt nok til å forsvare en utnyttelse som kritikerne ønsker.

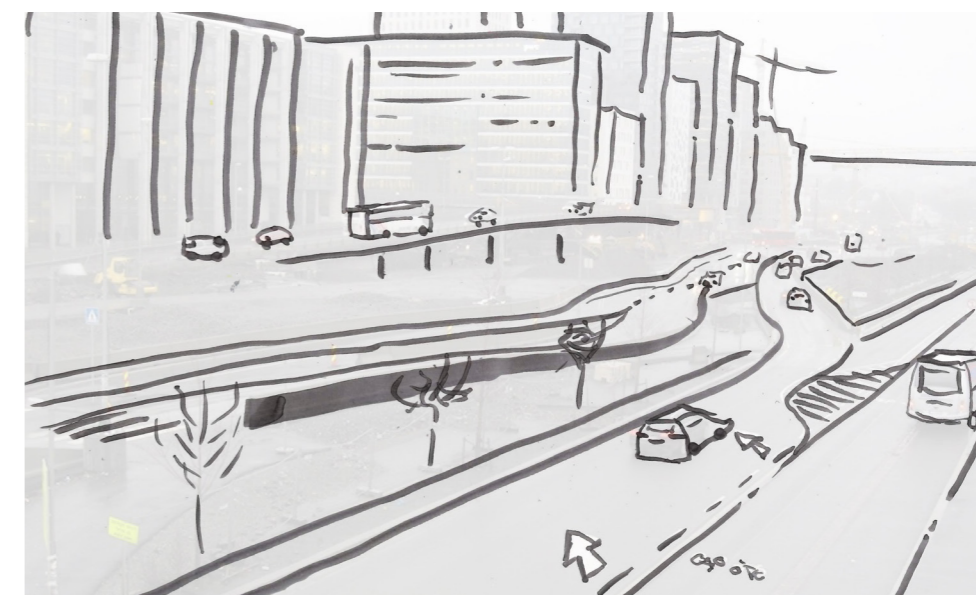
Etter hvert presenterte steg vil jeg beskrive hvordan jeg kommer til å bruke litteraturen videre i mitt prosjekt. Dette er gjennomført slik at det er enklere for leser å se hvordan litteraturen blir benyttet videre i oppgaven. Avsnittet vil stå under overskriften; Anvendelse.

Nyttig

Steg 1: Sett bilen på plass

På 60 tallet ble rasjoneringen av bilen stoppet og salget frigitt. Med dette kom bilen inn for fullt i norske byer og tettsteder. Byplanleggingen tok en ny retning og ga bilen stadig større plass. Denne nye retningen i byutviklingen var for de fleste et fremskritt og var derfor hjertelig velkommen. Stadig flere biler resulterte i at problemet med påkjørsler ble tydeligere. Egne fortau og fotgjengerfelt over vegene var resultatet. Dette skulle bidra til at også fotgjengerne skulle ha en mulighet i trafikkbildet. Det er i dag tydeligere at tiltak som skal hjelpe fotgjengere i bybilde ofte er kamuflerte tiltak som bidrar til at bilen fremdeles har høyeste prioritering mange steder (Speck 2012).

Byen med sine korte distanser må være tilrettelagt menneskene og ikke bilen. Element som lysoverganger, parkering ved butikkveggene og store parkeringsarealer skaper ikke en by som bidrar til at menneskene har fortrinnsrett. Selv om bilbruken blir kritisert her, er det også viktig at den får innpass i bybildet, men da må antall og fart være tilpasset (Speck 2012). Bilen kan bidra til lønnsomhet for butikker (Hansen 2011), føre til tilgjengelighet for bevegelsehemmede, samt skape trygghet i en lite aktiv by (Speck 2012).



Figur 8: Bilen tar lett overhånd i en by hvor den får fritt spillerom.



Anvendelse

I dette prosjektet vil det være sentralt å tilrettelegge for de myke trafikantene og sette bilen ned på prioriteringslisten. Hvor stor plass bilen har i prosjektene vil være vesentlig å undersøke i planene og prosjektutformingen. Er det enklest for bilen eller myke trafikanter å ta seg gjennom prosjektområdet. Tilrettelegges det for raske ganglinjer eller redusere mengden og plasseringen av parkering. Det er som nevnt ovenfor også en felle å gå i å forby biler totalt.

Steg 2: Bland funksjonene/sonene

For at en by skal være mulig å betjene til fots må funksjoner ligge samlet i byen men samtidig så spredt at alle har det de trenger innenfor akseptabel gangavstand. De fleste gjøremål i hverdagen bør være innenfor en radius på ca. 1 km (Gehl 2010). Det kan strekke seg over et større område dersom kollektivtransport kan bidra med å øke denne lengden (Speck 2012). Det må også være en balanse i funksjonene, for mye av en funksjon resulterer gjerne i en mer monoton by som har tider for liv og tider med totalt fravær av mennesker. Dersom det eksempelvis kun er handel og arbeidsplasser i et område vil folkelivet dø ut når arbeidsdagen er over. Dette beskrev Jane Jacobs som lite gunstig for sikkerheten. Det er viktig med «eyes on the street». Dette skaper en sikkerhet som er kriminalpreventiv for området (Gehl 2010; Heath et al. 2012). En variasjon i alder på bygningsmassen bidrar også til en større variasjon av ulike forretninger og mennesker. Eldre bygg kan ta en lavere pris enn nye lokaler. Å bevare eldre næringslokaler i en by bidrar derfor til et større mangfold (Gehl 2010).

Ifølge Speck bør byen ha en rekke ulike funksjoner innenfor en gangbar sone. Det bør være mulig å «jobbe, shoppe, spise, drikke, lære, rekreasjon, være sammen, tilbe, bli frisk, besøke, feire og sove» (2012; 106). Jacobs beskrev hvordan et område og dets indre delområder må tjene mer enn en primærfunksjon. Dette for å tilrettelegge for at folk oppholdt seg der på ulike tider av døgnet (Berge et al. 2012). En variasjon innenfor funksjonskategoriene er viktig for å bidra til det mangfoldet som videre skaper det folkelivet en ønsker seg i en by. Boliger er ikke lik i utforming, størrelse eller stil. Ulike aldersgrupper og mennesker foretrekker ulike boliger. Derfor er det avgjørende å ha mange ulike typologier i et boligområde (Gehl 2010), slik at alle aldersgrupper med ulike livssituasjoner og familiestørrelser kan slå seg ned i samme område. I de forskjellige fasene av livet har en ulike tider en opererer på som bidrar til et mer sammensatt bybilde. Det vil skape et byliv som starter om morgenen og fortsetter ut i de små timer på natten. Ved å tilføre en stor variasjon i typer bolig, kan en bidra til å få opp mangfoldet i området (AF-Gruppen et al. 2012), selv om en ikke kan gå inn og detaljstyre hvem som skal flytte inn.

Anvendelse

Dette steget vil bli benyttet i ulike kontekster. Det vil være naturlig å anvende det i undersøkesskjemaet i form av ulike spørsmål som undersøker sammensetningen av funksjoner og boligtyper. Samt i undersøkelsen av byen forøvrig vil det være naturlig å se på hvilke funksjoner som ligger hvor. Dette for å se hvordan forholdet av tilbud er sammensatt og om blandingen av tilbud i området er god.

Steg 3: Riktig parkering

Bilen er fremdeles et viktig element i en by. Ifølge Speck må en bare begrense antallet og farten, så har bilen fremdeles en viktig funksjon i byen (2012). Det er ulike grunner til hvorfor vi ikke kan eller bør forby bilen totalt i bybildet. Etter så mange år med bilbruk er vi i dag vant til den komfortable formen for transport som bilen kan tilby oss. Det ligger i vår natur å ta den enkleste vegen og ikke slite oss ut. Ettersom bilen tilbyr enkle reiser på kort tid, har dette resultert i at mange bor langt unna funksjonene en trenger. En slik plassering har igjen ført til at bilen er et verktøy som er det letteste alternativet for å nå de ulike funksjonene. Å samle alle i tette byer er noe en ikke har mulighet til eller er interessert i å gjøre. Bygdene må være befolket dersom vi fremdeles skal produsere mat eller tilby turistene interessante bygdesamfunn. I USA som Speck har mest erfaring fra, har bilen i mye større grad enn i Norge vært med å forme byene. Problemene er større og mer tydelige der, men fordelene med dette er at en da ser tydeligere hva en bilby vil resultere i. Parkeringen er et enkelt virkemiddel for å redusere bilbruken i en by. Har ikke bilen mulighet til å parkere, vil antallet biler som kjører rundt for å finne parkering minimeres (Speck 2012).



Figur 9: Eksempel på en stor parkeringsplass som ikke er gunstig for gangbarheten.

Fravær av biler, som f. eks. i gågater kan føre til utrygghet på kvelden og natta. Dette fordi bilen tilbyr en form for sosial kontroll, ettersom den er mer aktiv på natten enn hva fotgjengere er (Speck 2012). Så hva er rett og feil mengde og plassering av parkering i en by? Dersom en må ha parkering i en by bør parkeringen hovedsakelig skje over oss, i parkeringshus, under oss i kjellere, samt noe i gata (Speck 2012). Dersom parkeringshus blir benyttet bør ikke bygget fremstå slik p-anlegg gjerne gjør, store klosser med kanter som ikke tilbyr noe tilbake til byen. Prisingen bør være høy nok til at færrest mulig ønsker å bruke bilen, men samtidig ikke overpriset i forhold til gateparkeringen (Calthrop & Proost 2006). Dette vil ofte likestille parkeringshus og gateparkering og føre til at gateparkeringen oftere blir brukt til korttidsparkering. Lavere pris på gateparkering vil skape biler som jakter på parkering og resultere i mye trafikk (Hansen 2011).

I sentrale strøk bør ikke parkeringsnormer fører til et økende antall parkeringsplasser. Dette er noe som gjerne skjer der normene er et minimumskrav (Aretun et al. 2014). Kravet bør sees i sammenheng med tilgjengeligheten og kollektivdekning (Hansen 2011). Det vil i utbygging av flere parkeringsplasser skape et behov for mer parkering. Sammenlignet med vegutbygging vil det også her skje en indusert virkning. Tilføring av nye parkeringsplasser vil føre til økt etterspørsel etter parkering, og en negativ trend blir forsterket (Speck 2012). Bilen vil fremdeles være den viktigste i bybildet med et stadig økende behov for parkering (Speck 2012). For bedrifter har tilgjengelighet stor betydning. Ved å fjerne parkeringen helt kan lokalet være uinteressant for bedriften og de velger et mer tilgjengelig sted (Hansen 2011). Kunder som kan stoppe utenfor, gå raskt inn og raskt ut har for enkelte bedrifter stor betydning (Speck 2012).

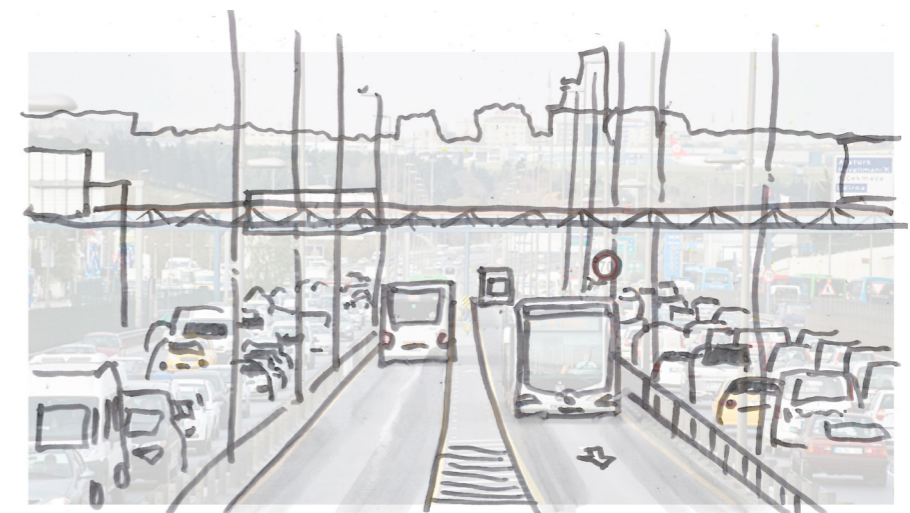
Storparten av parkeringsarealet som blir bygget i bystrøk ligger under bakken. Prisen for å etablere slik parkeringsplass i et underjordisk anlegg i 2013 var på om lag 500 000 NOK eller mer (Hansen 2011). For nedgravde p-kjellere vil prisen komme på om lag 300 000 NOK per plass (Selberg-Arkitektkontor 2010). Det er mange ulike forhold som kan fordyre denne prosessen og dette er derfor bare retningsgivende. Det kan også være et alternativ å inngå avtaler om leie av p-plasser for de som eventuelt trenger dette. I de fleste småbyer står mange halvtomme p-anlegg tilhørende butikker og næring. Dette vil også bidra til at areal som til daglig blir brukt til parkering og som står tomme på kvelden og natten får bedre utnyttelse/dekningsgrad. De fleste parkeringshusene er sjelden fulle, og kan være en økonomisk vinning for butikken (Speck 2012). Felles p-hus for bydeler hvor innbyggere kan leie seg en plass er ikke vanlig i Norge, men eksempel er å finne i USA. Det er da mulig å samordne behovet slik at ikke alle trenger å etablere egne parkeringsplasser etter en gitt norm. (Hansen 2011; Speck 2012).

Anvendelse

Det er ingen enkel mal på fungerende parkering. Det fremgår av litteraturen at parkeringen bør gjemmes vekk og ikke plasseres på bakkeplan. Med tanke på at dette er litteratur som skal bidra til øke gangbarheten kan nok dette stemme. Dersom oppgaven utelukkende hadde et miljøperspektiv ville kanskje anbefalingen vært annerledes. Et lavt parkeringskrav i kjellere samt noe gateparkering er etter min mening det som fremgår som best for gangbarheten i by. Elementer fra steget vil bli grunnlag for spørsmål i undersøkesskjemaet.

Steg 4: La kollektivtilbudet fungere

«Alle kollektivturer starter eller slutter med å gå. Som et resultat, tjener gangbarhet på et godt kollektivtilbud, men god gangbarhet er det viktigste for et godt kollektivtilbud» (Speck 2012). Det er ikke et stort nok grunnlag for trikk, monorail eller t-bane i mindre norske byer. Investeringene som skal til er for store og et slikt tiltak ville tatt meget lang tid å betale ned. Dette til tross for et stort potensiale for utvikling ved de stoppene som ville komme. Kundegrunnlaget er tynt og for spredt til å få til dette. Alternativt trekker Speck frem muligheten til å ha ringbusser som opererer i byen (2012). Dette medfører mindre investeringer og er mer fleksibelt, til tross for en noe høyere driftskostnad. For byer med dårlig gangbarhet kan bussen binde sammen områder som har god gangbarhet og dermed gjøre et større område gangbart. Det er likevel viktig å investere slik at den etablerte ruten er permanent og at ikke tilbudet blir innskrenket. Dette skaper en usikkerhet om bussens levetid i nabolaget. For mange som kjøper seg bopel i



Figur 10: Et effektivt busstilbud er viktig dersom tilbudet skal utnyttes.



byen er tilgjengelighet viktig, dersom da busstilbudet ikke virker permanent kan dette føre til at områder ikke er attraktive å flytte til. God tilgjengelighet fører til økte boligpriser, det gjør ikke usikkerheten om tilgjengeligheten er der om et par år (Speck 2012).

For at bussen skal være attraktiv er det fire faktorer som bør være tilstede. Den første faktoren er at bussens stopp skal plasseres *dit mennesker skal*- ikke langt fra destinasjonen (Speck 2012:). Er busstoppen langt unna boligen og langt unna arbeidsplassen vil det ikke være attraktivt å benytte tilbudet på grunn av menneskers ulike aksjonsradius (Berge et al. 2012). Det kan nok virke litt vanskelig at bussen skal stoppe framfor alle arbeidsplasser og butikker brukerne skal til, noe ikke den skal. Men store destinasjoner og sentrale punkt er viktig å registrere for at man logisk kan finne de mest sentrale punktene folk skal til. Det kan være hovedgata, høyskolen eller lignende steder. Mange skal hit både på arbeide eller i fritiden. Bussen må da stoppe nært til inngangen slik at det er helt fornuftig å ta bussen til målet, ikke nede i gata eller ved hovedvegen hvor forholdene for de gående har minst prioritet og er dårlig tilrettelagt. Lange omveier gjør bussen lite attraktiv og overlates til de som ikke kan kjøre bil, ikke har økonomisk mulighet til å eie egen bil eller unge uten førerkort. Bussen blir da et annenrangs transportmiddel med lite status.

Den andre faktoren er at bussrutene må ha en *klarhet* som den enkelte kan forstå. En enkel linje eller ringbuss gjør ruten enklere å forstå, samtidig som det gir brukerne et mentalt kart. Dette gir en komfort til de som bruker tilbudet. De skjønner hva som hender, dermed blir bussen enkel i bruk. (Speck 2012).

Den tredje faktoren er at bussen må ha en *høy frekvens*. Det er to ting som ofte blir tenkt på som negativt ved bussen. Det er å vente på bussen og å planlegge dagen sin opp mot tidstabellen. Det kunne vært unngått dersom bussen hadde en 10 minutters frekvens. Det er ifølge Speck en frekvens som en må oppnå for å få mange brukere (2012). Dersom det ikke er kundegrunnlag for dette i starten kan en starte med minibusser så lenge frekvensen er høy. Å minske frekvensen på grunn av lite bruk, er lite gunstig for bruken av linjen. Tiltaket vil ikke bidra til at flere bruker denne linjen (Speck 2012). De som kommer til å bruke linjen er de som fortsatt ikke har andre valg.

Den fjerde faktoren er at bussen må være *komfortabel og underholdende*. Det å gjøre bussen mer underholdende og inkluderende er også viktig for at bussen blir mer attraktiv (Speck 2012). Store vindu, trådløst internett eller et lite byttebibliotek kan være elementer som fører til at noen synes bussen blir mer artig. Motstående seter kan bidra til at vennegrupper og ukjente kan snakke sammen. Det kan være gunstig dersom brukeren kan bruke tiden på bussen noe fornuftig. Mange har mulighet til å arbeide vekke fra arbeidsplassen i dag. Tiden blir da ikke bortkastet og arbeidsdagen kan kortes ned. Denne fordelene kan for mange være en svært viktig grunn til å kjøre kollektivt og ikke ta privatbilen til arbeidsplassen.

Anvendelse

Her vil hovedsakelig litteraturen benyttes i undersøkelsesskjemaet. Hvorvidt de private utbyggerne legger opp til en nær kobling til kollektivtrafikk er etter min mening sentralt for hvilken profil prosjektet ønsker å ha. Det kan være problematisk å undersøke dette opp mot Brunvollkvartalet siden det er tidlig i prosjektet og kun rammene for detaljreguleringen er utarbeidet. I undersøkelsen av planene og illustrasjonene vil det være sentralt å se etter gangtraseer som ligger i retning kollektive transportformer for en best mulig tilknytning.



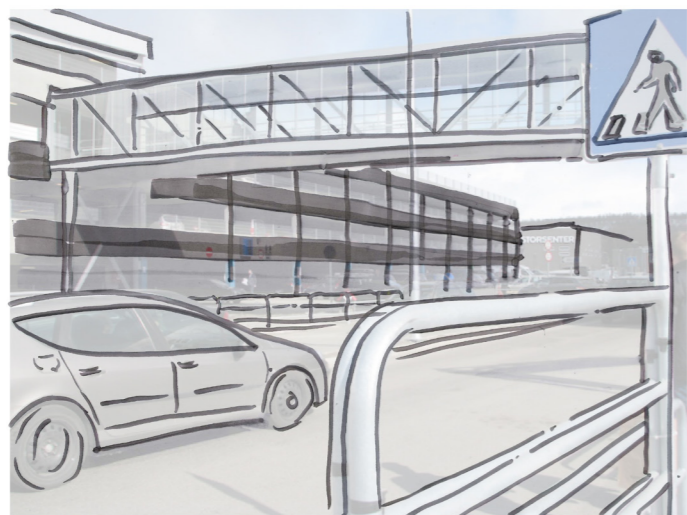
Sikkerhet

Sikkerhet er et tema som ofte blir diskutert ved vegutbygging, men selv om en gate i seg selv er sikker må også gata føles sikker for de som går der. Dette er et mer innviklet mål å oppnå. De to neste stegene tar for seg hvordan en kan oppnå begge målene.

Steg 5: Beskytt de gående

Dette steget er det som blir gitt mest fokus for å få oss til å gå mer. Statens vegvesen har sektoransvar og mulighet til å komme med innsigelse dersom trafiksikkerheten og fremkommelighet ikke er etterfulgt slik at flere skal gå. Men er de tiltakene som blir gjennomført med på å bidra til at flere går eller at det føles tryggere å gå? Her er det mange teorier og meninger om hva som er best, men hva gagnar gangbarheten? For at flere skal gå, må det være enkelt og effektivt å gå. Trafikkdifferensiering, autovern, overganger, underganger, lysregulerte overganger og brede veger kan hindrer naturlige ganglinjer. De bidrar til å skape store omveier som gjør det å gå til en tålmodighetsprøve. Tiltakene som gjøres for å sikre de gående, hindrer ofte naturlige ganglinjer og kan derfor ødelegge gangbarhetene i byen (Berge et al. 2012; Speck 2012).

Biler i høy fart er den store faren for fotgjengere som er den svake parten i et møte mellom de to. For



Figur 11: Mange steder må fotgjengeren gå lange omveier for å komme seg frem - ofte over gangbruer og lignende.

å få ned farten er tiltak som fører til økt friksjon effektive tiltak i trafikken (Duany et al. 2010; Speck 2012). Ved friksjon menes det her element som skaper fartsfølelse eller øker følelsen av risiko for bilisten. Dersom en opplever at risikoen er for stor, senkes farten. Dette fenomenet kalles risk homeostasis og forklares med at en automatisk justerer sin handlinger ut ifra det som en subjektivt mener er et komfortabelt risikonivå (Speck 2012; 172). Mange av tiltakene som blir gjennomført for sikkerhet fører til høyere fart til tross for fartsgrensen. Soner for gående, syklende og biler er et slikt tiltak (Speck 2012). Bilføreren ser ingen grunn til å senke farten og kjører i den farten en føler seg komfortabel med.

Veger med flere filer skaper en høyere gjennomstrømning av biler og farten øker. Slike veger har lite friksjon og lite som bidrar til økt fartsfølelse. Envegskjorte gater har også lite friksjon og farten er stor. Gatene er derfor ofte dårlige for handel og ferdsel (Speck 2012). Tiltak som øker friksjonen kan eksempelvis være gateparkering eller smalere kjørefelt. Dette skaper en utrygghet og fører til at bilistene senker farten i tilfelle noe skal skje (Speck 2012). Trær er også et slikt element som øker friksjonen og reduserer farten. Dette vil bli tatt opp i steg 8.

Fenomenet, risk homeostasis utnyttet Hans Monderman til å utvikle de to vegmodellene «naked streets» og «shared space». I naked streets blir gatene strippet for all merking inkludert striper, skilt og signaler. Det er flere eksempel på hvor en har gjennomført dette og antall skadde gikk ned (Speck 2012). Han mente dersom det var problem i en gate skulle en fjerne element fra gata istedenfor å tilføre nye. Usikkerheten gjorde at bilistene kjørte mer rolig og måtte føle seg fram, noe de gående og syklende også måtte gjøre.

Shared space eller sambruksgater er en mer kjent modell i Norge hvor hovedideen er «kaos er lik



Figur 12: Shared space er brukt i mange norske byer.



samarbeid» (Speck 2012; 177). Det legges her opp til å likestille alle trafikkgrupper inkludert gående. En har lik rett og må derfor samhandle og forhandle med blikk og handlinger for å skape en smidig flyt (Berge et al. 2012). Dette fører ofte til bedre fremkommelighet for de som går og sykler (Sørensen & Loftsgarden 2010). En av hovedgrunnene til at sambruksgater er tryggere er at alle brukergrupper blir mer utrygg og må derfor samhandle. Dette kan være gunstig for en gjennomsnittstrafikant som lærer seg å bruke systemet. Det negative ved dette er nettopp at alle ikke er gjennomsnittlige. Svaksynte, barn og eldre føler seg utrygge i slike gater og det vil være negativt for gangbarheten til disse gruppene (Sørensen & Loftsgarden 2010). Det kan også settes spørsmålstegn ved samhandlingen som skal skje mellom brukergruppene. Manglende respekt for trafikkregler og kamp mellom trafikkgruppene kan skape farlige situasjoner og føre til at tiltaket ikke fungerer (Sørensen & Loftsgarden 2010).

Anvendelse

Litteraturen vil bli anvendt i undersøkelsesskjemaet i form av et hovedspørsmål med tilhørende stikkord, særlig prosjektets forsøk på å skape friksjon vil bli undersøkt.



Figur 13: Betonggriser som fører til vanskeligheter for de gående

Steg 6: Tilfør sykkelen

I gangbare byer er sykkelen viktig. Temaet er ikke en stor del av denne oppgaven. Dette på grunn av temaets størrelse og fortjener en egen oppgave. Det er tatt med på grunn av at det er vanskelig å skape en gangbar by uten sykkelen tilstede. Ved å tilrettelegge for syklende vil de lengre turene som blir vanskelig å gjennomføre til fots kunne bli gjennomført med sykkel. Det er med på å forandre de innarbeidede vanene de fleste har om at når en skal et lengre stykke, må bilen brukes. En by med stor andel syklende er også en by hvor bilistene må være mer obs på de myke trafikantene. Da vil det også være enklere å være fotgjenger med bilister som er obs og senker farten (Gehl 2010; Speck 2012).

Gang- og sykkelveg og sykkelgater er de to utformingene som gjerne blir brukt i Norge. En sykkelveg er kun for syklister og har ett felt for hver retning. Dette bidrar til en god og effektiv sykkeltrasé. Anbefalt bredden på feltene varierer. Statens vegvesen anbefaler en feltbredde på 1,5 meter, til sammen 3 meter bred (Veg- og gateutforming: [håndbok N100] 2014). I København bygges det sykkelfelt på mellom 1,7 og 4 meter. Det anbefalte minstemålet ligger på 2,5 meter (Gehl 2010).

Anvendelse

Temaet vil bli undersøkt i undersøkelsesskjemaet. Det vil bli undersøkt om hvorvidt prosjektet legger til rette for økt sykkelandel i og rundt prosjektet.



Figur 14: I byer med sykkel kan en bevege seg langt uten bilen som transportmiddel

Komfort

Hvorvidt det er komfortabelt å bevege seg og oppholde seg i bybildet, er en viktig faktor som ofte blir glemt. Det er nok denne delen som er minst omdiskutert når nye gangforbindelser skal etableres. I gangbare byer må dette være tilstede (Speck 2012).

Steg 7: Form byrommet

Dette steget er nok et av stegene som er vanskeligst å få igjennom i dag. I nybygde bydeler er en ofte raus med plassen og en får store utflytende plasser. Det er gjerne en redsel for å skape mørke og trange byrom (Gehl 2010). Men de store plassene er sjelden de beste til å tiltrekke seg menneskeliv. Tenker en etter hvilke byrom en føler seg komfortabel og trygg i er det ofte i et omsluttet rom som ikke er for bredt med for høye vegger, en trenger oversikt, men også tilflukt. Forholdstall mellom høyde og bredde på 1:1 er ofte en god skala på åpne plasser mener Speck (2012), men det må være et mål å bygge rommene i en menneskelig skala når det gjelder både dimensjonene på bygg og rommet rundt (Gehl 2010). Ifølge Heath er forholdstallet 1:2 bedre. Det gir en mer rett balanse mellom vegg og himmel. Himmelen er mer dominant, men veggene skaper fremdeles en god lunhetsfølelse. Forholdet 1:2 – 1:2,5 gir en godt omsluttet gate (Heath et al. 2012). Heath beskriver forholdet 1:1 som et minimumstall og en maksimum i omslutning (2012), det kan fort virke klaustrofobisk. For å lette dette trykket kan en forme husene slik at bygget har en menneskelig skala mot gata og en opptrapping innover i bebyggelsen (Gehl 2010).



Figur 15: Forholdet mellom høyde og bredde har stor betydning for romfølelsen

Den menneskelige skala forholder seg til sanser, adferd og mulighet for mellommenneskelig interaksjon (Gehl 2010). Eksempelvis kan en se på den menneskelige skala når det gjelder bygningshøyde. Her er det å foretrekke at det fremdeles skal være mulig å gjenkjenne og kontakte mennesker på gata når en står i toppen av bygget. Et skille går når en passerer fem etasjer. Det er da vanskelig å kontakte og gjenkjenne mennesker, detaljene blir for små til å sees (Gehl 2010). Gehl påpeker også at der hvor gateløpene ligger mellom bygninger, er det viktig at rommet er dimensjonert i forhold til mengden folk som skal bevege seg der. Folk skal ikke drive rundt i et stort halvtomt rom, de skal ferdes i et «intimt og definert rom» (Gehl 2010; 165). Sammenhengende kanter og intime rom kan også fungere som en naturlig ledelinje for ulike mennesker med vanskeligheter for å orientere seg (Frøvig et al. 2015). Andre elementer som kan føre til både intimiteten og orienteringselementer som leder er eksempelvis vegetasjon, tak og portaler (Frøvig et al. 2015).

Parker i byrommet er av mange betegnet som positive innslag i byen. Det er viktig at en da istedenfor å spre det grønne flekkvis i hele byen satser på noen gode områder og øker kvaliteten til disse. For mye grønt uten funksjoner gjør at byen kan bli utvannet og miste bypreget. «Offentlige plasser er bare så bra som sine kanter» (Speck 2012; 72) Bli det for store grønne områder i byen vil dette være negativt for gangbarheten i byen (Speck 2012).

I et kvartal eller bygg må en ta stilling til hvordan rommet skal oppleves. Med ulike mekanismer kan en tilrettelegge for at deler av en gate eller et byrom føles privat, offentlig eller mellomvariantene som er halvprivat eller halvoffentlig. Mellomvariantene fungerer som overganger mellom det private og det offentlige. Det er dog viktig at de ulike delene har et formspråk som tydelig formidler hva det er. Det kan ellers skape situasjoner hvor bruken overskrider retten en har til området (Lawson 2007). Det klare skillet mellom områdene og da særlig privat/offentlig har en viktig funksjon som ivaretaker av balanse mellom menneskers ønske om å ha et privatliv og et offentlig liv (Berge et al. 2012). Dersom grensene brytes og formspråket glir over i hverandre kan det føre til at halvprivate området går over til å få en mer privat sfære. De kan da fungere som barrierer for gående og syklende (Berge et al. 2012).

De fleste ønsker ikke å gå lengre enn nødvendig, og gatestrukturen og utformingen av området må planlegges deretter. Gateløpene må opptre som attraktive å ferdes på, og ikke fremtre som lange strekninger som ikke er innbydende. Det oppleves mer attraktivt der gateløpene veksler mellom gaterom og møteplasser. Turer med dette mønsteret vil føles kortere (Gehl 2010). Lange, strake strekninger der målet for turen er i sikte, er ikke ønskelig. Buede gater gjør at det er noe nytt å oppdage og gjør derfor gåturene mer opplevelsesrike (Gehl 2010). Dette kombinert med finmaskede kvartaler forbedrer effektiviteten av det å gå og samtidig vil det gi større grunnlag for å drive publikumsrettet næring (Berge et al. 2012).



Anvendelse

Byrommets form har stor betydning for følelsen et rom har, og igjen gangbarheten. Det vil derfor være nyttig å se på hvilken skala prosjektene har. Dette vil bli undersøkt i en egen undersøkelse og deretter sammenfattet i undersøkelsesskjemaet. Hvordan sonene formidler om de er privat – offentlig vil også være vesentlig for gangbarheten. Dette vil bli undersøkt i undersøkelsesskjemaet.

Steg 8: Plant trær

Trær bør være et naturlig innslag i en by. De kan bidra til å forbedre flere av de forannevnte stegene. Trær bidrar til å skape romfølelse som det ble skrevet om i steg 7. Har ikke arkitekturen klart å skape godt omsluttende rom kan trær bidra til å skape dette (Heath et al. 2012). De bidrar til å senke farten i trafikken og beskytter de gående i tilfelle en løpsk bil kommer over på fotgjengerfeltet som i steg 5. Trær kan også bidra til at luftkvaliteten blir bedre siden de tar opp støv og CO₂. Særlig når treet står nært forurensningskilden vil treet trekke til seg dette opptil 10 ganger mer effektivt (Duany et al. 2010; Speck 2012; 227). Trær fungerer også som ly mot regn, vind eller sol. Vi har ikke et stort problem med dette i Norge, men mange indikasjoner tyder på at det vil bli mer av dette på grunn av forandringene i klimaet.

Trær og vegetasjon kan også være naturlige ledelinjer for å orientere seg og lede mennesker gjennom et område (Frøvig et al. 2015). Dette er element som ikke forsvinner med snøfall og er derfor gode innslag for å øke gangbarheten for svakere grupper som har behov for element som en kan gjenkjenne på veggen. Et tre bidrar også med en hørbar dimensjon som kan hjelpe svaksynte og blinde til å orientere seg (Frøvig et al. 2015).

Trær har også en positiv virkning på boligpriser (Duany et al. 2010). Forskning viste at det var forskjell på boligpriser i gater med og uten trær. En studie viste at prisene var i snitt 9 % høyere i gater hvor gatetrær var tilstede (Speck 2012; 229). Denne sammenhengen mener jeg er nokså usikker og da særlig med en så stor prisoppgang som 9 %. En mer omfattende studie viste at boligprisene var om lag 3 % høyere dersom det lå i en gate med trær (Speck 2012; 230). Dette viser at folk ønsker slike element i sine omgivelser og boområde.

Anvendelse

Å plante trær er enkle tiltak for å skape friksjon, romfølelse og bedre orienteringsmuligheter. Emnet vil derfor bli behandlet i undersøkelsesskjemaet under spørsmålene som tar for seg friksjon og romfølelse.

Interessant / underholdning

For å få flere mennesker til å gå må det være element i byen som er interessant og underholdende. Særlig i dagens samfunn hvor vi er vant til at underholdning er lett tilgjengelig.

Steg 9: Lag vennlige og unike fasader

Aktive fasader og bygninger er viktig for å skape et byrom som er levende. De gir noe tilbake til gata og er derfor underholdende og en opplevelse for de som går forbi. Fasadevariasjoner og aktiviteter bør gi nye sanseinntrykk hvert femte sekund dersom en gate skal være interessant å gå i (Gehl 2010). Lukkede fasader som bidrar med svært få inntrykk ligger på den andre siden av skalaen. Dette er gater som blir utelatt dersom man har et valget mellom flere gater. Er det ikke gode alternativer til gata vil kun de som må bruke gata. Det kan være stor forskjell mellom ulike traseer i hvor langt det føles å gå en distanse. Her er fasadene viktig for å underholde de som går. Å skape unike fasader, men samtidig harmoni er viktig dersom en skal skape en estetisk by. En rekke gestaltpsykologer har kommet frem til at estetisk orden kommer av at menneske ser mønster og lager indre sammenhenger (Heath et al. 2012).

«... a pattern that one progressively grasps, making deeper and richer connections. Hence our delight ... in ambiguity, mystery and surprise, as long as they are contained within a basic order, and as long as we can be confident of weaving the puzzle into some new, more intricate pattern.»

(Lynch 1984; 252 i Heath et al. 2012; 170).

Amsterdam kan være et godt forbilde. Fasadene har lik i høyde og bredde, men har stor variasjon i hvordan fasade og gavl er utformet. Det gir et harmonisk helhetsbilde samtidig som det er variasjoner som er overraskende og interessante å studere. Dette er ofte fraværende i ny utbygginger i dag. Utbyggere utvikler store områder som blir bygget ned med like hus, blokker eller rekkehus. Det kan bli en monoton repetisjon som ikke vekker interesse. Jane Jacobs mente en burde ha bygninger med ulik tilstand og alder. Hun begrunnet dette med at dersom det kun er nye bygg vil det være begrenset til de forretningene som kan betale den høye leien. Det blir ikke et variert forretningsliv som tiltrekker seg ulike mennesker (Berge



et al. 2012). Ifølge Gehl er det ingen elementer i en by som har større påvirkningskraft på gatelivet enn hvordan kantene og fasadene er. Åpne, aktive og livlige kanter skaper byrom som innbyr til aktivitet og menneskeliv (2010). En undersøkelse gjort i København at det var syv ganger mere liv utenfor lokaler med åpne aktive fasader. Menneskene senket farten og flere stoppet opp (Berge et al. 2012). I Stockholm og Melbourne har dette kommet inn på agendaen i den fremtidige byutviklingen. De har lagt opp til en aktiv fasadepolitikk som sier at nybygg skal ha 60% av fasaden åpen og være aktiv ut mot viktige gater (Speck 2010).



Figur 16: Passive fasader gir lite tilbake til fotgjengeren.

Anvendelse

Utforming av fasader har stor påvirkning på folkelivet. Undersøkesskjemaet vil undersøke om det blir lagt opp til åpne fasader. Byggene vil også bli undersøkt, om det er unike fasader som skaper harmoni. Dette vil bli en subjektiv vurdering som ikke vil veie mye i konklusjonen.

Steg 10: Velg dine vinnere

I en etablert by bør en sette sine virkemidler inn på de områdene hvor det kan vær mulig å få gangbar, med få midler (Speck 2012). Å forsøke med alle de overnevnte stegene hvis det ikke er mulig å oppnå steg 9 som kanskje er det viktigste for å skape folkeliv vil det aldri bli veldig gangbart. Byer har ofte begrensede økonomiske ressurser så om en skal spre alle midlene over hele byen vil det bare bli litt bedre men aldri riktig godt. Dersom man fokuserer på de områdene det skal minst til å gjøre riktig gode, kan dette skape synergieffekter videre i byen. En kan da skape en revolusjon i hvordan en ser for seg en god by bør være. I en by bør en gjerne fokusere på sentrumsområdet først (Speck 2012). Det er to viktige grunner for dette. Sentrum er det stedet alle kan få innpass uten å føle seg utilpass, dermed gagnar det alle. Det andre er at dersom sentrum av en by er godt, får gjerne byen som helhet et godt omdømme. Dette vil spre seg i befolkningen og ut i kantene av byen og skape en stolthet av byen en bor i. Det er også ofte slik at det nettopp er her det er billigst å få til gode gangbare strekk. En gate kan besitte de fleste elementene den trenger og bare mangle litt for å skape god gangbarhet (Speck 2012).

Anvendelse

Steg 10 er hovedsakelig for å etablere gangbarhet i byområder som har mangfoldige strukturer som kan brukes videre i utviklingen. Dersom dette steget skulle følges ville ikke sjøfronten i Molde bli valgt som caseområdet. Det blir som nevnt nedenfor i analysen rommenes form, lite å bygge videre på i denne traseen. Sjøfronten fra Brunvollkvartalet til Moldegårdsområdet i Molde har svært få bygninger eller andre element. Grunnen er utfyllt og fungerer i stor grad til parkering, oppstilling for fergetrafikk og støperi. Det er dog momenter fra steg 10 som taler for å se på sjøfronten. Dette området ligger svært nær sentrum. Det har derfor et stort potensial for å bli en del av Molde sentrum dersom en legger til rette for dette. Sjøfronten er i dag lite utnyttet og bør være tilgjengelig for alle. Med utbyggingen som skal skje her, mener jeg det er viktig å komme inn på dette tidspunktet. Det er nå mulig å gjøre sjøfronten øst tilgjengelig for alle og bidra til at utbyggerne har en mulighet til å se hva de eventuelt kan gjøre bedre med tanke på å skape en gangbar trasé. I områder som skal transformeres trenger det ofte ikke å koste mer enn omtanke for å få de ulike stegene på plass, dersom fokuset er der fra starten av.

Steg 10 vil ikke bli anvendt i andre deler enn ovenfor. Det er en viktig grunn for hvorfor sjøfronten mellom Moldeelva og Kjøpesenterområdet Moldegård blir caseområdet for oppgaven.



Er urban design nok?

Paula Grant har undersøkt om prinsippene som nyurbanisme promoterer er nok til å få mennesker til å gå. Dette er gjort gjennom å undersøke eldre nabolag som har de designelementene som skal bidra til å få mennesker skal gå og dermed har en høy gangbarhet eller walkability score. Går de mer til arbeidet i disse nabolagene?

Nyurbanisme har de en rekke kjerneverdier de promoterer. Under er et direkte sitat, satt opp i liste som beskriver disse kjerneverdien.

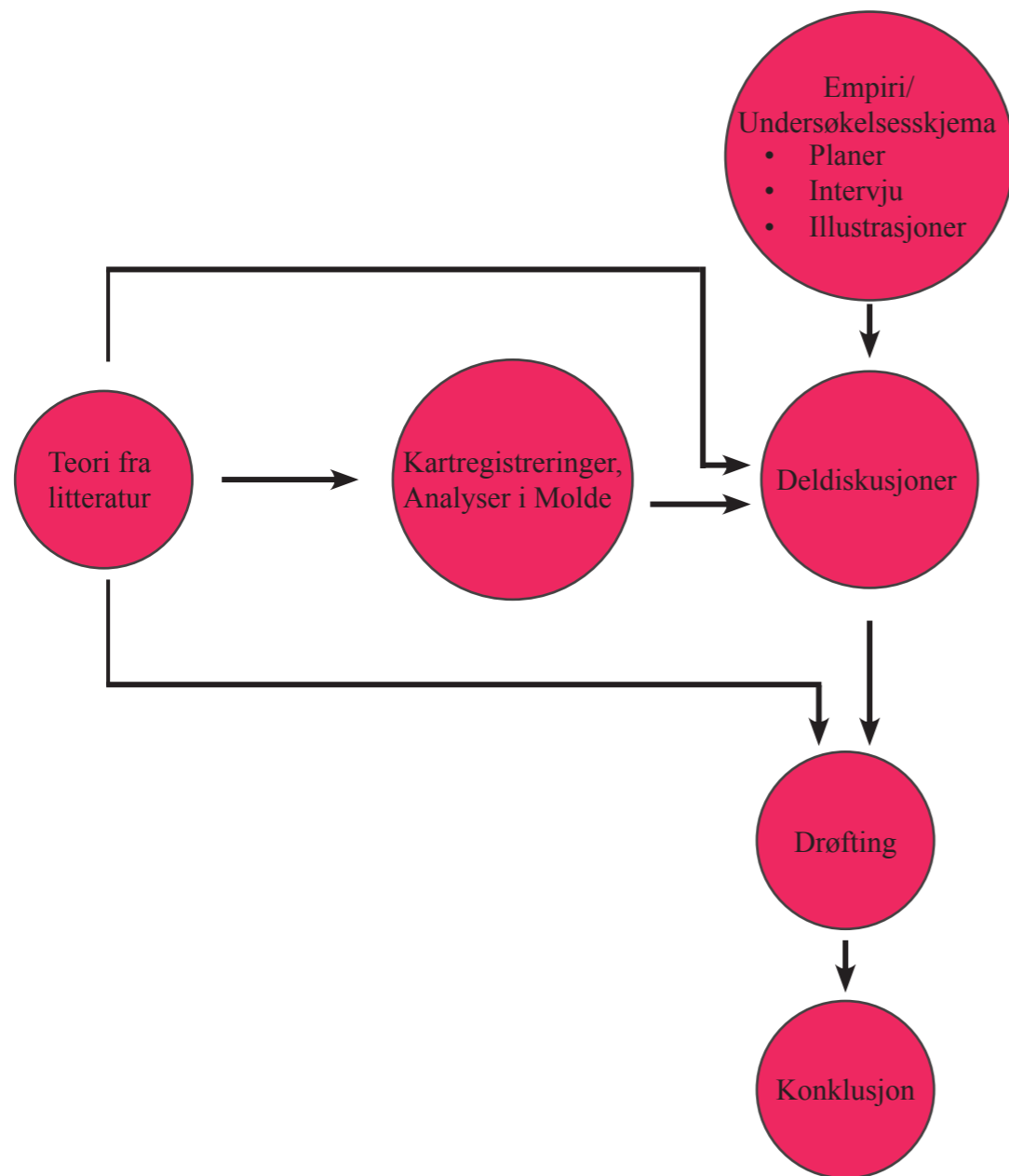
- «kompakte, gangbare nabolag med klart definerte kanter,
 - et klart definert sentrum med offentlig plass, offentlige bygninger, kollektivstopp, og detaljhandel,
 - et sammenvevd gatenettet, danner sammenhengende blokker med bygningsfronter i stedet for parkeringsplasser,
 - en mangfoldig blanding av aktiviteter og bolig alternativer,
 - offentlige plasser på fremtredende steder,
 - åpne plasser på praktiske steder i hele nabolag»
- (Lund 2003 i Grant 2013; 2)

En kan tydelig se likheten mellom Specks 10. steg og nyurbanismens oppskrift på en god by. Undersøkelsen viste at kun 5% gikk til arbeidet og de resterende 95% brukte bilen. På grunn av den kompakte strukturen var det mange av arbeidsreisene som var korte- 58% var på under 5 kilometer (Grant 2013). En transportundersøkelse i samme region viste hvilke holdninger de hadde til ulike former for transport. Til transportformen gange, forbandt folk med begreper som «miljøvennlig», «billig» og «verdi for pengene». Til privatbilen kom assosiasjonene «komfortabelt», «fleksibelt» og «enkelt» som topp tre (Grant 2013). Det er tydelig at det er særlig det komfortable og fleksible som er enklest å velge. Dette er noe en må tenke på når en planlegger. Er det komfortabelt, fleksibelt og enklest å ta bilen vil dette utkonkurrere det miljøvennlige og billige alternativet.

Det konkluderes med at det ikke er så enkelt å fremme god gangbarhet gjennom god design for så å forvente at den store majoriteten vil gå. Det er flere psykososiale grunner til at de ikke går til tross for et miljø som fremmer gående (Grant 2013).

Det er derfor ikke entydig at de overnevnte stegene i seg selv er det som skal til for å skape en by med en høy andel gående. Men som det også ble nevnt i undersøkelsen er god tilrettelegging en av faktorene som skal til for å få mennesker til å gå mer (Grant 2013), men ikke i seg selv løsningen som skal revolusjonere byen og gjøre alle innbyggeren til fotgjengere. Det er tydelig at Specks 10 steg ikke er en oppskrift på en by som alle vil gå i, men et skritt i riktig retning mot en mer bærekraftig by.

Oppbygging



Figur 17: Metodediagram

Metode

Det er sjelden én riktig metode innen forskning. Særlig innenfor et vidt tema som dette, kan flere metoder være aktuelle. Ulike metoder kan gi innblikk fra forskjellige ståsteder og gi et annet syn på saken (Silverman 2011).

Litteratur

For å svare på problemstillingen «Hvordan vil utviklingsprosjekt i den frigitte sjøfronten bidra til økt gangbarhet mellom kjøpesentra og eldre sentrumsstruktur?», ønsker jeg å finne ulike faktorer som fører til økt gangbarhet. Mye litteratur er skrevet om temaet gange og er derfor sentral for oppgaven. Litteraturen vil være sentral for forståelsen og utforming av ulike deler av oppgaven. Eksempelvis vil intervjuet være knyttet til funn fra litteraturen og sentral for å tolke funnene fra casestudiet i undersøkesskjemaet (se figur 17) (Yin 2014).

Problemet med denne metoden er at et stedstilpasset forslag kan være utfordrende å få til. Dersom oppgaven kun besto av en litteraturstudie kunne en kommet med tiltak på et generelt nivå som ikke var stedstilpasset. Det er ønsket å få en lokal vurdering, derfor er det behov for å supplere metoden med en annen for å få de lokale premissene inn i oppgaven.

Temaet gangbarhet eller Walkability er et emne norsk litteratur i liten grad har tatt opp, etter hva som er klart å lokalisere. Den nasjonale gåstrategien (Berge et al. 2012) er nok det dokumentet som tar opp emnet best og dermed setter det inn i en norsk kontekst. Emnet er et større tema i områder som Danmark og USA. Sistnevnte har i stor grad vært et samfunn som har latt bilen bestemme hvordan byen bør legges opp. Dette har resultert i at effektene av denne bilbaserte byutviklingen har vist seg tydeligere enn hva den har gjort her til lands. Norge har også hatt en byutvikling hvor bilen har vært sentral (Berge et al. 2012), men i mindre skala. Dette gjør at litteratur fra USA er interessant å bruke som en base i litteraturstudien. Deretter er den nordamerikanske litteraturen supplert med skandinaviske bøker og forskning som blant annet Jan Gehl (Gehl 2010), Den nasjonale gåstrategien (Berge et al. 2012) og rapporter fra Transportøkonomisk institutt (Aretun et al. 2014; Sørensen & Loftsgarden 2010; Tennøy 2013; Vågane et al. 2011).

En gjennomgang av historien i Molde basert på litteratur er også gjennomført. Gatas utforming og arkitektoniske virkemidler har blitt diskutert også tidligere. Dette kan belyse ulike moment som kan ha betydning for utforming i de nye prosjektene. Ved å være oppmerksom på dette kan slike moment enklere gjenkjennes. Informasjonen er hentet fra litteratur om byens arkitektur og historie.

Dersom en kilde er brukt hvor undertegnede har sett grunnlag for å legge ved sidetall er dette gjort.



Eksempel på dette kan være sidetall med forskningsresultater eller statistikk. Med en klar omskrivning av stoffet er kilden referert med forfatter år. Direkte sitat merkes med «», forfatter, år og sidetall.

Kartanalyse

Kartanalyse er en vanlig metode innen planleggingsfaget. Det vil også her være behov for å analysere kart for å forstå Molde bedre. Et kart kan gi informasjon om ulike tema. Dette kan hjelpe meg med å forstå området, samt se sammenhenger som ikke er mulig å se, bare ved å bevege seg fysisk i området. I tillegg til kartanalyse er det viktig å supplere med lokal kunnskap for ikke å tråkke på noens tær.

Kartdata er et bilde på hvordan det var når kartet ble utarbeidet. Kart kan derfor være misledende. Det er da viktig å undersøke dato for produksjon slik at en har mest mulig oppdatert kunnskap om området. Dersom kartdata er feil kan en risikere å ta avgjørelser på bakgrunn av et fenomen som kanskje ikke finnes mer. En må derfor være oppmerksom på dette. Hvilke kartanalyser som blir gjennomført baserer seg på funn som er gjort i kapittelet «teori og tidligere forskning». Kapittelet har vist hva som er viktige elementer for å få mennesker til å gå mer.

Det første registreringen er hvordan byggene forholder seg til gata. Det vil da bli registrert hvordan førsteetasjen forholder seg til gata. Et næringsbygg kan forholde seg aktivt til vegen. Dette kan skje dersom en bruker gangarealet utenfor lokalet til noe, eksempelvis ved å ha plassere varer som er til salgs på fortauet. Også restauranter kan være aktive dersom de bruker utearealet til servering eller lignende. Åpne og passive fasader vil være bygg med vindu ut mot gata. Forskjellen vil være at den passive gjerne er dekket til med ulik reklame som sperrer for innsyn. Dette kan være tett folie med reklame eller utstilling av klær, bøker eller lignende. En åpen fasade gir den gående fri innsikt i butikken til det livet som foregår der. En lukket fasade er en fasade som ikke gir noe tilbake. Flatene er gjerne baksiden på bygget eller har en privat funksjon.

Privathus, vertikaldelte eneboliger, rekkehus og leilighetskompleks har blitt registrert etter hvor de har inngangen plassert. Mye av aktiviteten til et hus foregår rundt inngangsdøren og gjør derfor kantene mer aktive dersom utgangsdøren forholder seg tett til gata. Mange eldre byer har et prinsipp om å ha smale enheter for å få flere dører ut på gata som igjen skaper folkeliv og en god rytme i nye inntrykk fra ulike butikker (Gehl 2010).

Den andre registreringen er funksjonene Molde har å tilby. Jeg vil her bruke funksjonene som Jeff Speck mener en bør ha innenfor en gangbar sone. Mulighet til å «jobbe, shoppe, spise, drikke, lære, rekreasjon, være sammen, tilbe, bli frisk, besøke, feire og sove» (Speck 2012; 106) Kategoriene er

noe overlappende, siden det er mulig å gjøre flere ting på et sted. Det er eksempelvis fullt mulig å spise, drikke, være sammen og feire på et sted. Jeg vil derfor slå sammen enkelte kategorier.

Registreringene vil være:

- Handel
- Arbeid
- Være sammen, feire
- Lære
- Rekreasjon
- Tilbe
- Bli frisk
- Besøke og sove

Hvert bygg/kvartal kan få flere ikon som representerer hvilke funksjoner det inneholder, men ikke flere av en type. Det kan derfor bli noe misvisende i kvartal med mange ulike forretninger, spisesteder og lignende. Dersom kvartalet inneholder 5 restauranter vil kvartalet bli merket med ett «være sammen» ikon. Dette kan bli noe uklart med tanke på at et bygg med en restaurant også vil få samme klassifikasjon. Hovedgrunnen for registreringen/analysen er å se på områders sammensetning, noe analysen klarer med denne metoden. Nedenfor er en forklaring på de ikonene som samler flere kategorier.

Under kategorien «være sammen/feire» er det en rekke ulike tilbud. Et par av tilfellene i analysen som kommer under denne kategorien er for eksempel kafe, restaurant eller pub/nattklubb. Andre funksjoner kan også gå under denne kategorien. Dette er et gjennomgående problem i de fleste funksjonskategoriene som nevnt ovenfor.

Rekreasjonsikonet representerer en rekke ulike funksjoner. De er samlet på bakgrunn av den fellesnevneren at de alle er aktiviteter som gir noe psykisk eller fysisk tilbake til den som oppsøker tilbudet. Dette kan være i form av personlig utvikling, kulturell opplevelse, avslapping eller underholdning. Eksempler på hva som kan bidra med dette i en by er kino, konsertlokale, spa, park eller sportsarena. Sammensetningen er gjort på bakgrunn av den latinske forståelsen av ordet «recreate» som oversettes med «to refresh, restore, make anew, revive, invigorate» (Harper 2010). Under rekreasjonskategorien kan det være svært mange aktiviteter, ettersom ulike mennesker har ulike rekreative aktiviteter. Tilbud som restauranter kan nok for mange bli kategorisert som en rekreativ aktivitet. Jeg har valgt å ikke ta med denne typen aktivitet under rekreasjonskategorien, på bakgrunn av at kategoriene i større grad beveger seg mer mot det å «være sammen»-kategorien enn rekreasjonsbegrepets snevreste forståelse.

Arbeidskategorien er etter min mening en nokså omfattende kategori. I de fleste bygårdene og større bygg i Molde er det mennesker som arbeider, også denne kategorien vil overlappes mange av de andre



kategoriene. Men jeg ønsker å ta den med slik at, dersom bygg i planområdet ikke går under noen av de andre kategoriene, vil ikke bygget stå uten funksjon. Bygget inneholder da gjerne en form for servicenæring, som ikke tilbyr noe innenfor de andre kategoriene. Eksempel på dette kan være kontorvirksomhet eller annen industri. Arbeidskategorien vil kunne klassifisere bygget som viktig for arbeidsmulighetene i byen.

Hensikten med analysen er at en vil få oversikten over tettheten av funksjoner. Mange ikon i ett område vil si noe om sentraliteten og viktigheten til dette kvartalet i en bysammenheng. Analysen kan også si noe om hvor nært de fremtidige prosjektene ligger ulike tilbud og hvilke tilbud de bør inneholde for å bidra til en økt funksjonssammensetning. Med større variasjon av funksjoner vil heterogene områder etableres. Dette kan bidra til en mer kompleks by.

I den tredje og siste registreringen er byrommenes form og den lokale skala i Molde undersøkt. Dette har som funksjon å blir bedre kjent med Moldes lokale utforming. Det er også for at leseren skal forstå hvordan omgivelsene fungerer. Begge registreringene og analysen er basert på kartdata og bilder.

Intervju

Det kan i denne sammenhengen være fornuftig å gjennomføre kvalitative intervju for å få en dypere forståelse av området til tross for stort tidsforbruk. Det semistrukturerte dybdeintervju er for å få stedstilpasset oppgaven og skaffe tilleggsinformasjon til casestudiet (Yin 2014). Metoden er menneskelig og knytter oppgaven til stedet. Det er ifølge Silverman en bra metode for å få fram reaksjoner på et personlig nivå (2011).

Semistrukturerte dybdeintervju er intervju som er mindre stive sammenlignet med strukturerte intervju. Det er mulig å ha stikkordsliste (probes) som kan brukes dersom respondenten beveger seg over på «feil» område av saken. Intervjuformen gir dermed muligheten til å justere spørsmål etter informasjon som fås i intervjuet. Dette er en nyttig form når en skal forstå målene i et prosjekt (Silverman 2011).

Det er brukt intervjuguide med tilhørende stikkordsliste (probes). Dersom svar er lite utfyllende på enkelte tema i stikkordslisten, blir det stilt et oppfølgingsspørsmål. Eksempelvis; Hvordan er det med ... i planen? Dette for å få respondentene til å tilføre informasjon om ulike tema som kan si noe om gangbarhet i planen.

Utvalget til intervjuene vil som nevnt være sentrale personer som kjenner til planene og prosessen bak planene. Respondentene er anonyme, men er underrettet at ettersom firmanavn er brukt, kan det være

mulig å finne ut hvem de er. Dette til tross for forsiktighet fra min side. Intervjuobjektene er en respondent fra planavdelingen ved Molde kommune, to prosjektansvarlige som står sentralt bak prosjektene i traseen, samt representanter fra de to arkitektkontorene som har tegnet prosjektene. De valgte respondenten er sentrale mennesker bak planene som skal undersøkes. Å undersøke hva de ønsker å gjøre for å tilrettelegge for god gangbarhet i en plan er da sentralt. Å intervju lokalbefolkning som ikke kjenner til eller er fortrolig med planarbeidet eller prosessene bak vil ha liten informasjonsverdi.

I Grand Fiære-prosjektet er grunnen eid av ulike selskap. Et firma har derfor blitt engasjert til å ha ansvar for prosjektet og snakke med de ulike eierne, kommune, arkitektkontor og eventuelle andre. De var sentrale i gjennomføringen av områdeplanen og står nå ansvarlige for å finne en utbygger til prosjektet. De vil derfor sitte inne med mye informasjon om hvorfor prosjektet ble som det ble. Arkitektkontoret skal også intervjues, siden de er sentrale i utforming av ideene som kommer fram og vet hvilke føringer som ble lagt fram før prosjektstart. Dette kan være viktig for hvordan løsningene blir for de gående i etterkant.

Kommunen har vært aktiv i begge prosjektene samt vært en retningsleder med deres kommuneplan og sjøfrontplan.

I Brunvollprosjektet har eierne en mer sentral rolle enn hva Grand Fiæres grunneier har. Prosjektet er enda i en tidlig fase hvor rammene for planarbeidet er lagt frem til innsigelsesmyndigheter og kommune for innspill. Eiendomssituasjonen er enklere i dette prosjektet. Selskapet eier selv det meste av området med innslag av mindre kommunale områder. Derfor vil det her være egnet å intervju en fra selskapet som har med denne utviklingen å gjøre. Det vil også her være viktig å undersøke hvilke føringer de har lagt fram for arkitekten og hva kommunen har ønsket for området. Til slutt er det ønskelig å intervju arkitektene bak forprosjektet på Brunvolltomten. Siden dette er et prosjekt som er under utarbeidelse, vil det være meget viktig å gjennomføre dette intervjuet. Stoff om prosjektet er ikke like tilgjengelig som ved Grand Fiære, som er vedtatt.

En alternativ metode som er vurdert er «Walking interview». Dette for å fremprovosere informasjon om området som ikke ville vært naturlig å snakke om i et sterilt kontor eller lignende. Dette er en metode som antropologer benytter seg av for å oppholde seg i omgivelsene en undersøker (Skår 2010). Det virket også naturlig at denne varianten av et intervju skal gjennomføres i en oppgave om temaet økt gange. Det ble dog vanskelig å gjennomføre samt problem med å få brukbart lydopptak som kunne gå ut over validiteten og reliabiliteten. For mange inntrykk og sideinnskytelser kan påvirke reliabiliteten, noe som også gjorde denne metoden mindre god.

Casestudie

Min problemstilling etterspør *hvordan* en utvikling vil skje i et område. Det er da naturlig å bruke metoden casestudie (Yin 2014). Det er også naturlig å kombinere casestudie med andre kvalitative metoder, som intervju og litteratur. Dette gir en dyp og detaljert forståelse av tilfellet (Yin 2014). Gjennom casestudiet har jeg undersøkt dokumenter tilsendt fra arkitektene bak prosjektene, offentlige planutkast og vedtatte planbeskrivelser med bestemmelser. Funn blir sammenfattet i et undersøkesskjema for å gjøre prosessen mest mulig transparent. Et av problemene med casestudie er at kunnskapen ikke nødvendigvis kan generaliseres. Det er slik at resultatet må diskuteres mot teorien for å få et resultat som kan generaliseres (Yin 2014). Dette vil bli gjort i undersøkesskjemaet og i diskusjonene.

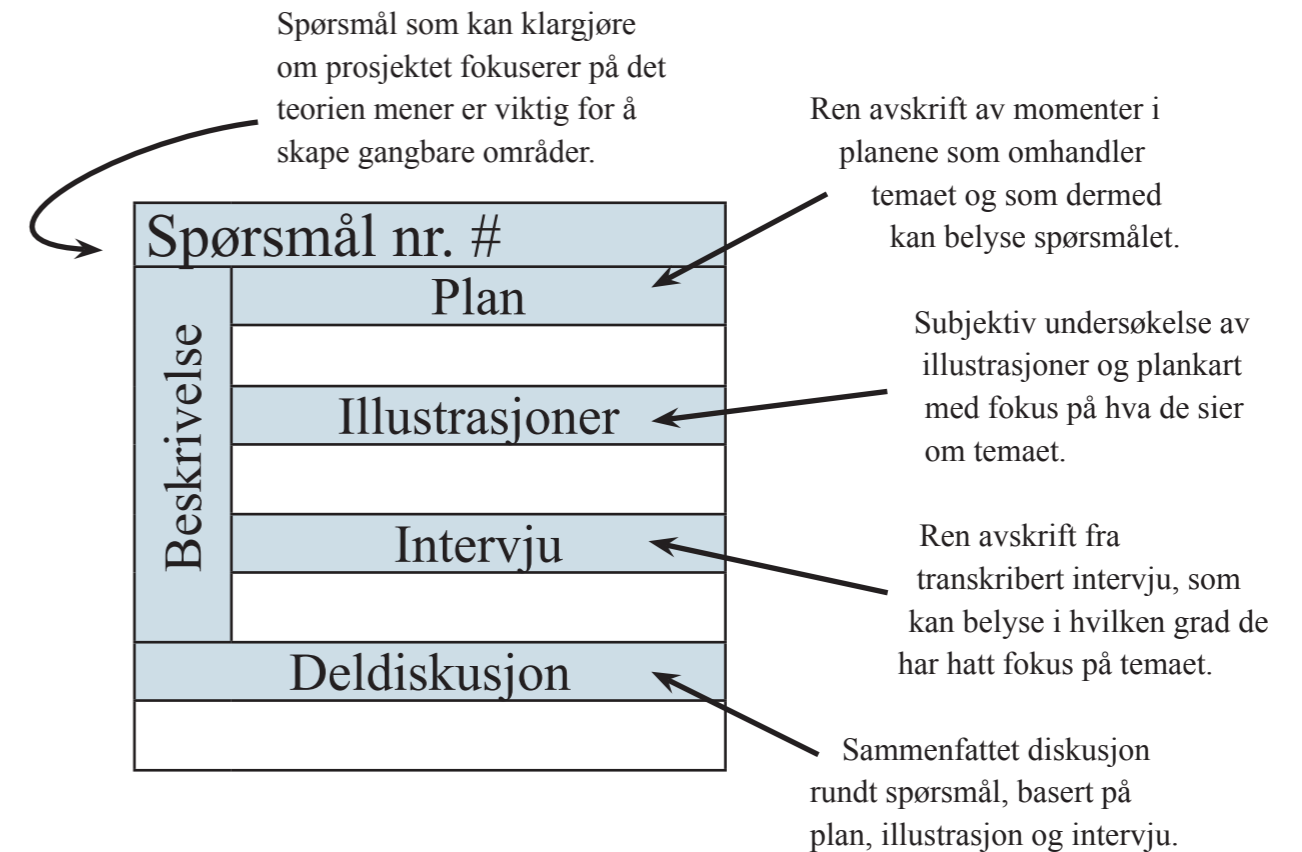
Valget av de to casestudiene skjedde på bakgrunn av beliggenheten og ønsket de hadde om å bidra til knytningen mellom sentrum og kjøpesentra. De representerer også to ulike måter å tilrettelegge for myke trafikanter i traseen. Med ulik bruk av areal, sjøfront og typologi viser det to varianter av nybygging i slike områder.

Undersøkesskjema

For å sammenfatte funn fra ulike undersøkelser på/om Brunvollkvartalet/Strandgata 2, 4, 6 og Grand Fiære har jeg valgt å fremstille dette i en tabell. Metoden er valgt for at leseren enklere skal forstå hvilke bakgrunnsmateriale jeg har brukt for å komme fram til en konklusjon. Derav forsøke å bidra til at oppgaven er etterprøvbart og transparent. Dette bidrar til å øke reliabiliteten (Silverman 2011).

Kun områdeplan Grandfjæra er juridisk bindende. Dette gjør at ulike momenter som er beskrevet i både brunvollkvartalet og Grand Fiære kan forandres. Dette er naturlig siden det er foreløpig ingen oppstart i utbyggingen i prosjektene. Fordelen med dette er også at mine funn kan ha påvirkningskraft for planene.

Beskrivelse av hva skjemaet tar for seg



Etikk

Etiske problemer i et slikt prosjekt vil oppstå i større og mindre grad. Ved å gjennomgå hva som kan komme er en bedre rustet til å møte utfordringene om de eventuelt kommer.

I gjennomføring av intervju er det andre etiske feller, hvor den mest opplagte nok er ledende spørsmål. Derfor vil en intervjuguide være utformet med spørsmål som er mest mulig nøytrale. Det er dog ikke ønskelig at intervjuobjektet føler at intervjuformen er stiv og upersonlig, noe som kan føre til at de ikke deler sine tanker og historier. Et forsøk på å komme med oppfølgingsspørsmål viser interesse og nysgjerrighet. Som Silverman anbefaler er det viktig å tenke gjennom hvordan en skal presentere seg/



forholde seg. En av rollene han foreslår er «humble learner», som virker som en fornuftig rolle i en slik sammenheng (2011)

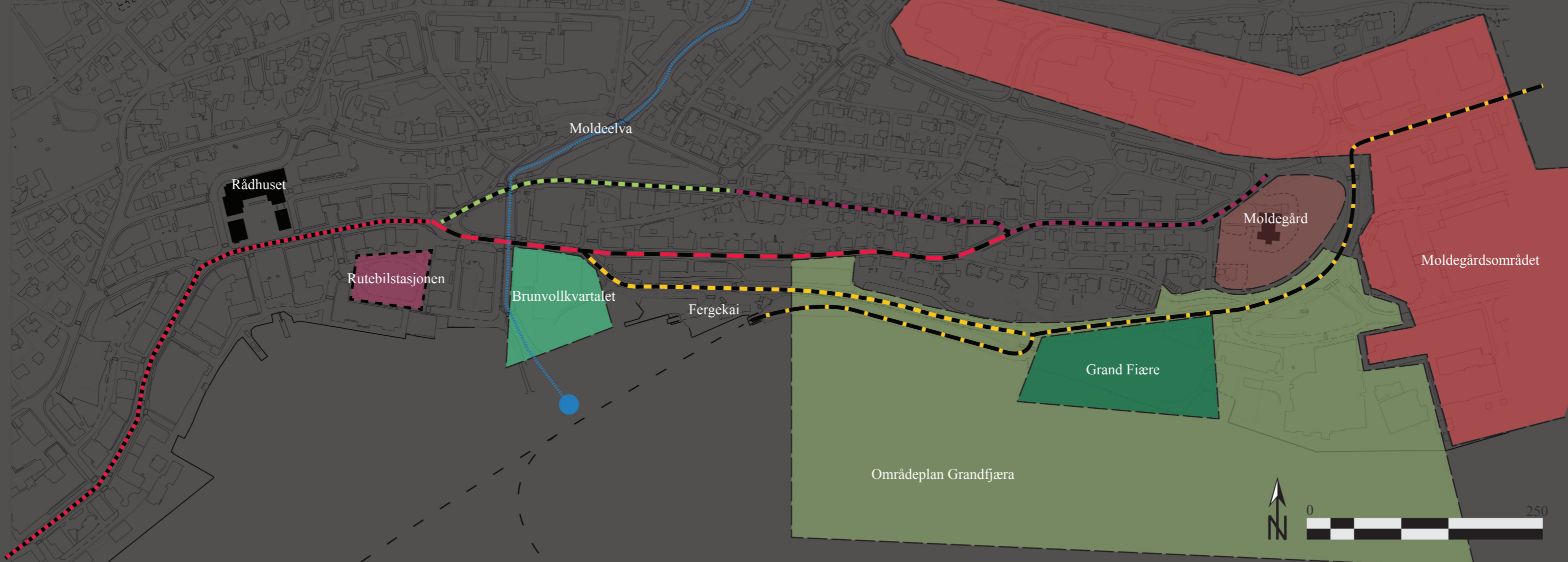
På bakgrunn av gjennomføring av kvalitative intervju og behandling av personopplysninger er forholdet meldt til Norsk samfunnsvitenskapelige datatjeneste AS (NSD). Informasjonsskriv, oppbevaring av data og håndteringen er godkjent etter NSDs kriterier.

Statens vegvesen (SVV) vil bidra med økonomisk støtte samt veiledning. I prosjektet har undertegnede rett til å vinkle oppgaven etter eget ønske. Et dilemma kan oppstå dersom vinklingen ikke er slik SVV ønsker det. Ettersom økonomisk støtte blir mottatt kan det føles umoralsk å ikke følge de rådene en får. Dette kan også forsterkes ettersom jeg vil få veiledning fra samme aktør. Det kan også oppstå situasjoner der veilederne ikke er enige i hva som er det «rette» å gjøre. Rådene vil da bli vurdert og undertegnede velger det som virker mest fornuftig. Veileder ved NMBU er hovedveileder, noe som vil vekke for dette i tilfelle ulike råd blir mottatt.



Analysen





Hva er hvor?

I oppgaven kan enkelte navn blandes på grunn av deres likhet. Her er derfor en oversikt som viser de ulike områdene som ofte blir nevnt i oppgaven.

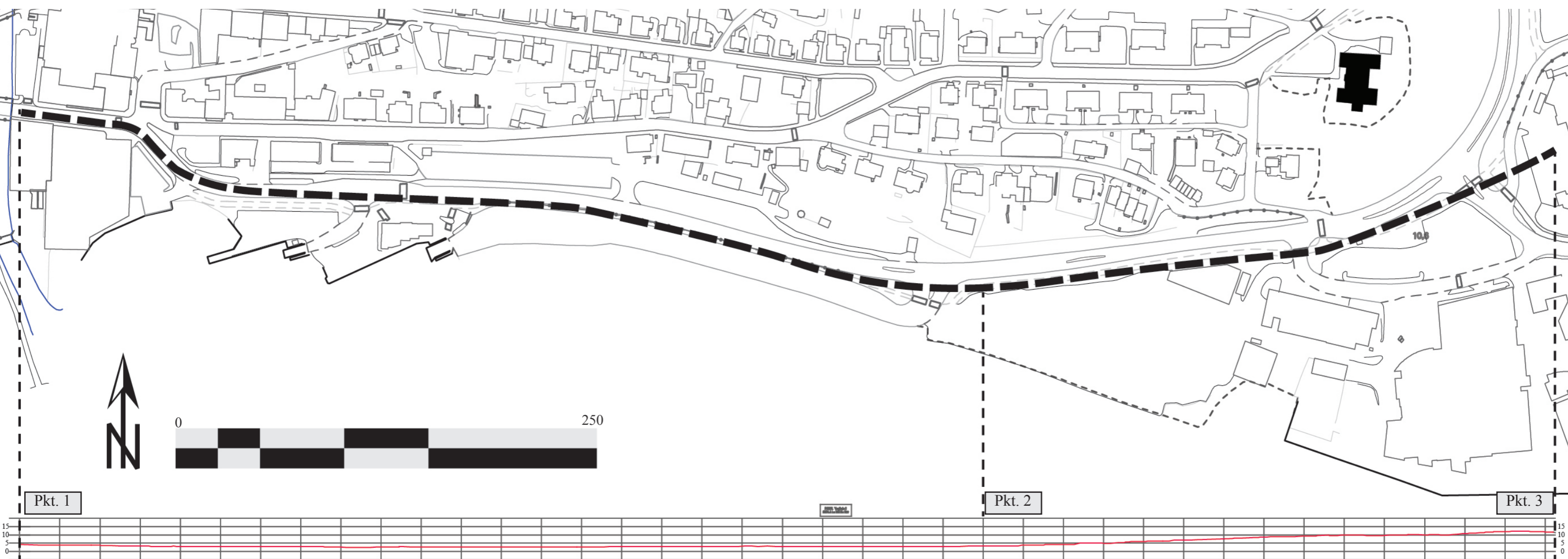
- Rådhuset er merket permanent for å ha et referansepunkt i alle kart.
- Moldeelva er her merket, denne blir omtalt flere ganger og er på mange måter grensen for hvor sentrum starter/slutter.
- Moldegård er gården som har gitt Molde sitt navn og er også permanent merket på kartet. Denne er tatt med som et referansepunkt for alle kart og for dens betydning for Moldes historie.
- I oppgaven er kjøpesenterområdet ofte betegnet som Moldegårdsområdet. Dette for gjøre det mulig å beskrive hele området under ett. Det er i dag flere kjøpesenter som inngår i denne beskrivelsen, som har ulike navn og ligger på ulike steder med lokale navn. Kjøpesentra og byggene som inngår i beskrivelsen er blant annet Molde Storsenter, Amfi Roseby og Stormarked Molde.
- Grand Fjære er et av prosjektene som blir undersøkt i oppgaven. Dette prosjektet inngår i områdeplan «Grandfjæra».
- Grandfjæra er en områdeplan for store deler av sjøfronten mellom Kjøpesenterområdet og sentrum. Planen er utarbeidet av kommune, grunneiere og konsulenter.



- Brunvollkvarteret er det andre prosjektet som blir undersøkt i oppgaven. Kvarteret inngår i reguleringsplanene «Detaljregulering for Strandgata 2, 4, 6»
- Veiene som ofte blir omtalt i oppgaven er merket av på kartet. Se særlig hvordan Strandgata blir til Fylkesveg 400, deretter E39 ettersom den beveger seg østover.

Høydesnitt gjennom trasé

Traseen har få topografiske utfordringer med tanke på universell utforming. Strekket har en nokså flat profil. Ved Moldeelva (pkt.1) er høyden på underkant 5 m.o.h. Høyden forandrer seg ikke nevneverdig før utkjøringen fra fergekaia (pkt.2). En slakk stigning fortsetter til registreringens ende ved Kjøpesentra (pkt.3). Dette er det høyeste punktet på traseen og ligger på omlag 12 m.o.h. På strekningen mellom pkt.2 og pkt.3 vil forholdstallet være 1:50 og godt innenfor kravet i universell utforming på 1:20 (Berge et al. 2012).



Intro til området



Figur 20: Rutebilstasjonen med mye aktivitet.



Figur 21: Moldeelva med bykvarter.



Figur 22: Fannestrandsvegens eldre del.



Figur 26: Fannestrandsvegen ved Moldegård.



Figur 27: Rundkjøring mellom Molde Storsenter og Roseby. Del av E39.



Figur 23: Utsikt fra Kosbergsiloen mot vest. Grand Fiære, Brunvollkvarteret og Moldegård er merket inn.



Figur 25: Utsikt fra Kosbergsiloen mot sør-vest.



Figur 24: Sjøsiden av Brunvollkvarteret.

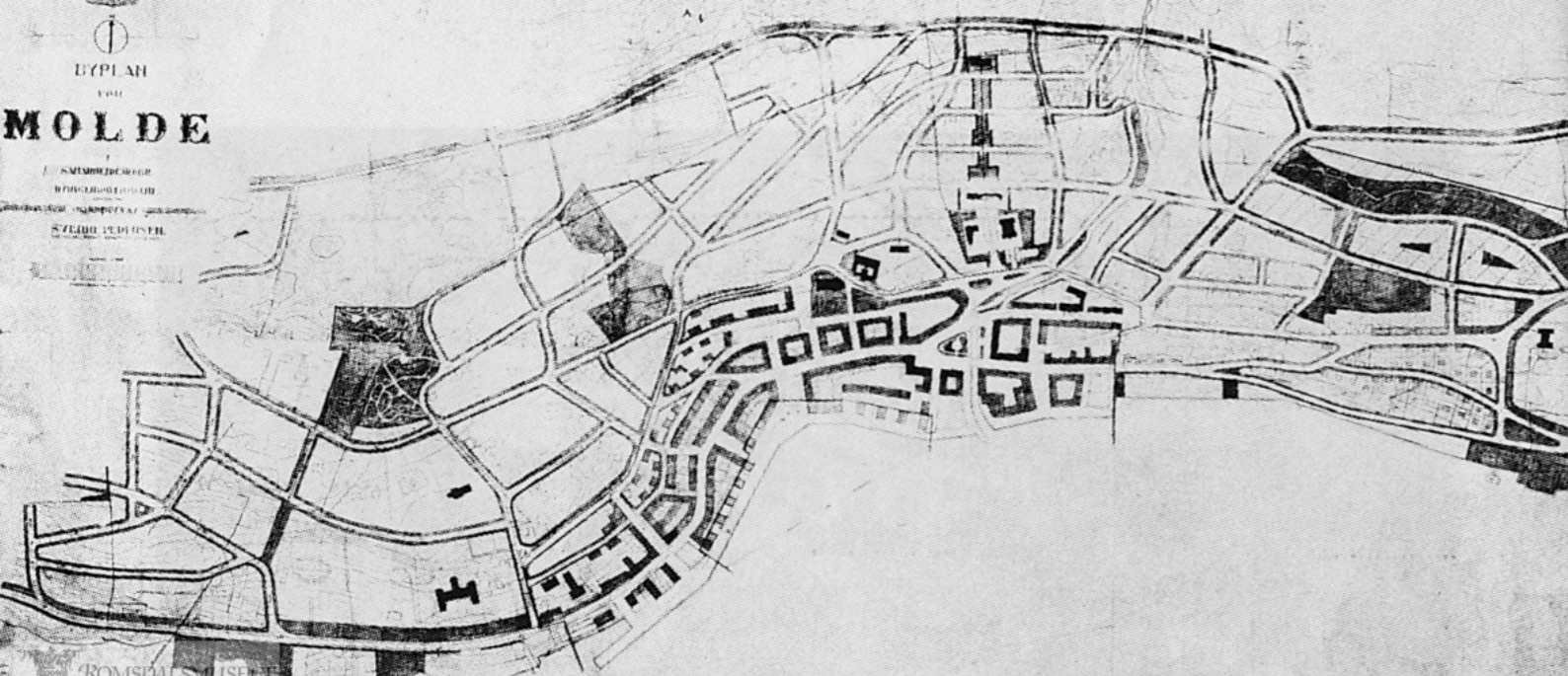


Figur 28: Gangveg og sykkelveg ved Molde Storsenter.



Figur 29: Parkeringsareal ved Molde Storsenter.





Figur 30: Byplan av Sverre Pedersen 1937. (Digitalmuseum)

Historien om Molde

Opptakten

Omkring år 1600 fikk økt trelasteksport et lite bysamfunn til å vokse opp ytterst i Fannefjorden. Byen fikk navnet sitt etter gården som byens grunn tilhørte, Moldegård (Amdam & Ousland 1978). Molde vokste og en enkel gate ble etablert med uregelmessige hus som fungerte som arbeid, lager og bolig. Silda fikk byen til å vokse ytterligere, men fremdeles var det tømmer som gjorde at byen fikk besøk av skuter fra Skottland og Holland. Byen fikk i 1742 kjøpsstadstatus (Tvinnereim 1992) samme året som Kristiansund. Embetsmannsyrket fikk byen i 1660-70åra. Embets- administrative menn som tollere, sorenskriver, amtmann, offiserer og prest slo seg ned i byen. Byen vokste med trange gater med små private hager mellom husene. I Bjørnstjerne Bjørnsons roman «Fiskerjenten», skildrer han i 1868, Molde som en by som er «kastet opp av havet» (Tvinnereim 1992; 409). Han beskriver også hvordan Moldes eneste gate var;

«Langs bryggene i vår lille by ligger den eneste gate: de hvit- og rødmalte en- og to etasjes hus følger denne på den andre side, og ikke vegg i vegg, men med smukke haver imellom; der er altså en lang bred gate som for øvrig i pålandsvind lukter av det som er på bryggene»

(Bjørnson i Tvinnereim 1992; 409)

1840-årene var en viktig periode for Molde. Rutebåten startet opp og ble til stor nytte for handelsmenn og turister. Molde ble et yndet mål for engelske laksefiskere og turiststrømmen var stor. Byen blomstret både på det kulturelle, innen forretningsdannelse, og utvikling for middelskolen, som forøvrig Bjørnson gikk på (Amdam & Ousland 1978).

Bybrann, krig og oppbygging

Natten 16.januar 1916 oppsto en brann som ødela store deler av den østlige delen av Molde. Om lag 100 hus strøk med. Byen fikk en strammere byplan etter hendelsen. Husene ble bygget opp med murhus i 4 etasjer spredt rundt på de tomtene som ble nedbrent. Inntrykket var nok en god blanding av gammelt og nytt med ulike høyder og materialer (Tvinnereim 1992). Trebyen hadde startet sin forvandling til hva den er i dag. Mange av rosehagene som Molde var berømt for forsvant under oppbyggingen (Tvinnereim 1992).

Så tidlig som 1935 kontaktet Molde kommune Sverre Pedersen for å utarbeide en reguleringsplan for byen. I 1937 la Pedersen og Ingar Findal frem et utkast for byen. Roser og grøntanlegg skulle ha en større og mer sentral plass i byen. Torget ble åpnet opp og gater ned mot fjorden ble lagt inn for å få synet av Romsdalsfjella og fjorden til å bli mer integrert i byen (Tvinnereim 1992). Dette var noe Pedersen forsøkte i alle sine byplaner. Han utalte for eksempel under en plankonkurransen om Hamar at det er viktig «at landskapets skjønnhet også kan beholdes etter at bebyggelsen er ferdig» – «i en fast arkitektonisk komposisjon» (Mikkelsen 2013; 26)



Figur 31: Sverre Pedersen (Mikkelsen 2013)



Prinsipp og tanker går tilbake til de engelske hagebyene med et strammere system på hus og gater med de organiske hagene imellom. Industriområdet ble lagt i utkanten i en egen sone som idealet også var i hagebyplanene (Hall 2002; Mikkelsen 2013). Planen tok utgangspunkt i bebyggelsen siden det var lite realistisk å planlegge dypere endringer i det gamle bysenteret som var fullt utbygget (Tvinnereim 1992). Lite tilsa at byen skulle jevnes med jorden innen få år.

Fra 15. til den 29. april 1940 ble Molde bombet av tyske bombefly. 125 mål og 800 av de 4000 innbyggerne mista hjemmene sine. Byens vestkjerne inneholdt kun ruiner. Sverre Pedersen som leder for brente steders regulering (BSR) kom igjen til Molde for å hjelpe til med den nye planen. Da planutkastet forelå i august 1940 var mange av ideene fra 1937-planene videreførte. Den store utslettingen av byen gav en større mulighet til nyskaping og en mer helhetlig plan, men på grunn av økonomi ble mye av den eksisterende infrastrukturen nytta (Tvinnereim 1992). Ole Landmark utforma forslag til bygninger i sentrum. Det hadde et formspråk som kunne knyttes til funksjonalismens enkle uttrykk, med innslag av mer lokale skikker med saltak eller valmtak. Murtvungen var fremdeles tilstede og gjorde at mur ble nyttet som byggemateriale. Til tross for det moderne uttrykket byen fikk var det flere innslag som gjorde at røttene ble ivaretatt. Størrelsen, orientering, takformer og Storgatas opprinnelige løp kunne knyttes tilbake til tiden før bombingene. Mot sjøen kom strandpromenaden og bygningene ned mot fjorden. De var svært lik de opprinnelige sjøhusa som hadde ligget her. Torgets utforming skapte debatt i byen. Allerede i det første fredsåret i 1946 ble det arrangert ny arkitektkonkurranse. Ønske var å myke opp den symmetriske planen til Pedersen. Ingen av utkasta ble godkjent og torget sto derfor uferdig til 1955. Pedersen ble igjen kontaktet og etter nok en plan med utsikten og panoramaet som hovedidé ble planen godkjent og etter hvert gjennomført (Tvinnereim 1992). Molde fikk til slutt torget med den flotte utsikten og akse fra Rådhuset til fjorden, øyene og fjella.

De siste åra

Etter gjenreisinga har Molde gradvis blitt utbygget som de fleste andre småbyer rundt om i Norge. Også her har en fått kjøpesenter og industri utenfor sentrum med store parkeringsplasser og bilbasert handel. Signalbygg som forsøker å imponere er også tilstede i den lille byen. Til tross for dette føles sentrum som en helhet og har fremdeles denne «eneste gate» som klarer å holde stand. Signalbyggene ligger slik til at de ikke vasker ut det etterkrigsmodernistiske preget med ny postmodernisme. De er plassert litt avsides og vekke fra Pedersens ideale. Kjøpesentra på utsiden av byen ligger slik til at en gjerne tar turen til sentrum når en først er der i motsetning til nabobyene Ålesund og Kristiansund.







I dag er Molde en by i utvikling, men Pedersens idealer er fremdeles enkle å se. Utviklinga i byen bør ta inn over seg de ulike elementene som ble gjort i denne tiden og som i ettertid har blitt det Molde en kjenner i dag. Utvikling i byen vil skje og er ønskelig. En kan ikke forvente at alt skal utvikles i den samme etterkrigsarkitektur som byen har. Dog er det mulig å bruke de elementer som er nevnt her og skap variasjoner innenfor de gitte rammene. En kan da klare å bygge videre i Molde og skape en variasjon og harmoni som byen fortjener. Dette vil skape en helhet og gi komfort til de som beveger seg til fots i Molde.



Fasader

Fasader i en by har som nevnt mye å si for hvor underholdende det er å gå. I bystrøk har en fire ulike kategorier; aktiv-, åpen-, passiv- og lukket fasade. For at en fasade skal være aktiv må det skje en utvisking av grensen hvor forretningen starter og slutter. Element som kan gjøre dette er varer som er utstilt på fortauet eller kafebord utenfor som kunder kan benytte. En åpen fasade er hvor man kan se inn på det som skjer, uten for store hinder. En passiv fasade er gjerne et vindu som er fylt med reklameplakater eller dekket med utstillingsmontere. Fasaden har få underholdningselementer, men kan med enkle grep gjøres åpne. Lukkede fasader er det som er minst underholdende og igjen fører til minst liv i gatene. Boligblokker, baksiden av forretningsbygg eller signalbygg har ofte store veggflater med få eller små vindu. De skaper gater som gir minimalt tilbake til den gående. Bygg med denne utformingen er ofte vanskelig å forvandle og åpne.

I boligstrøk er ikke vinduene lengre noe en går og kikker inn i for å bli underholdt. Element som bidrar til liv i slike gater er hvorvidt inngangsdørene forholder seg til gata eller ikke. Mye av det daglige livet rundt et hus skjer nettopp i sonen rundt inngangsdøren. I gater med mange dører vendt mot seg bidrar dette positivt for trygghet og livet i gata.

	Aktiv		Passiv		Dør mot gate
	Åpen		Lukket		Ikke dør mot gate

Fasadeanalyse

I Molde er det tydelig Storgata som har mye av folkelivet og da særlig vestdelene. De fleste av fasadene er åpne med innslag av aktive fasader. Den østre delen av Storgata står i dag som litt mindre attraktiv for gående på grunn av mange passive fasader. I løpet av våren kan dette bli forandret på grunn av at store deler av nordsiden er under oppussing og derfor passiv. Rundt Rutebilstasjonen er det stor variasjon i fasadene. For flere av byggene er dette baksiden og fungerer derfor som parkeringsareal eller område for varelevering. Til tross for dette er svært mange av fasadene åpne mot plassen. Andelen aktive fasader er totalt fraværende her.

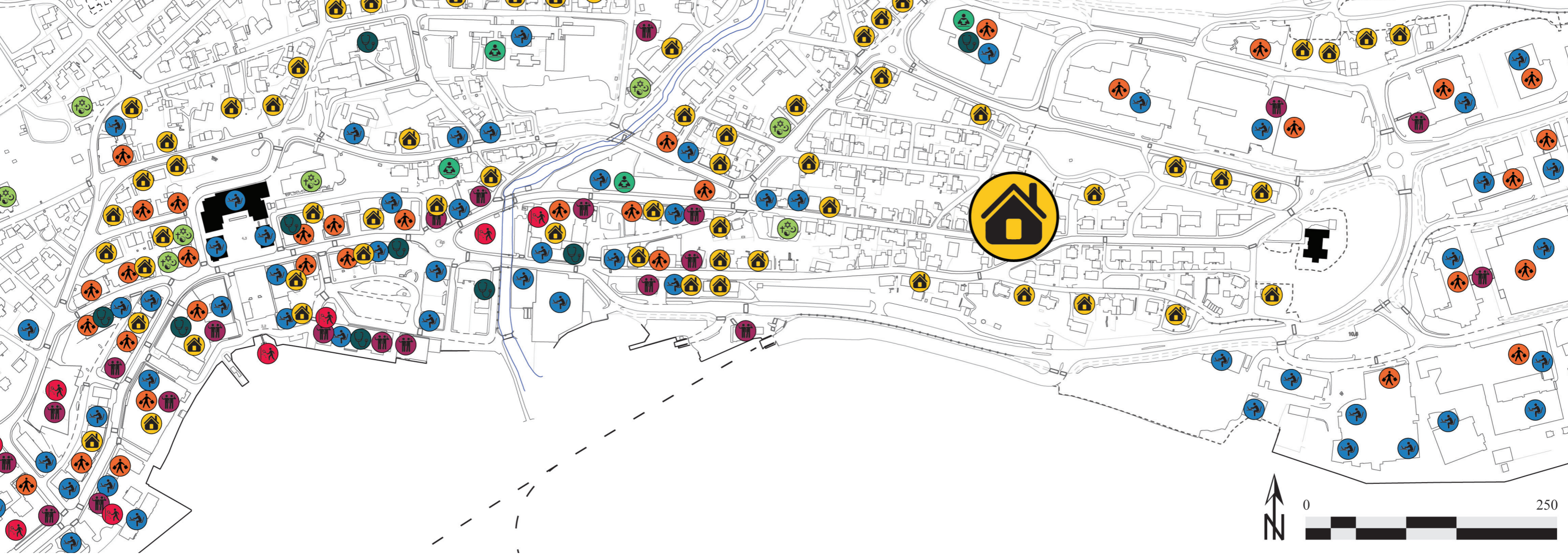
Øst for Storgata kommer Romsdalsgata og Strandgata. Romsdalsgata har i starten mange åpne fasader, men de passive tar etter hvert over. Strandgata har i starten flest passive og lukkede fasader. Kontorbygg og tidligere industribygg dominerer typologien. Etter Brunvollbygget skifter Strandgata uttrykk og har flere åpne og passive fasader. Sørsiden av gata har en større andel lukkede fasader bestående av leilighetsbygg. Gata skifter videre karakter med skifte fra bygårder til eneboliger og tomannsboliger. Gata har videre en stor andel hus med inngangsdør mot gata.



Fylkesveg 400 (Fv400) til kjøpesentra har i dag få fasader. Det er kun noen industribygg samt baksiden av tre leilighetsbygg. I framtiden kan det bli mer, siden det ligger planer ute for flere bolig langs veien. Men foreløpig er det kun noen få lukkede fasader her som ikke gir noen underholdningseffekt.

I enden av Romsdalsgata starter Fannestrandvegen og Frænavegen. Frænavegen til første kjøpesenter er en godt trafikkert gate som ingen bygg, hverken forretningsbygg eller bolighus, forholder seg til. Dette gir lite gatepreg og lite underholdning. Fannestrandvegen er en gammel innfartsgate til byen. Nærmest Romsdalsgata er det enkelte gamle forretningslokaler som fremdeles holder stand med åpen fasade, men gata skifter raskt karakter til en boliggate hvor relativt få hus har døren mot gata. Parallellgatene Hans Thiis Møllers gate og Bastian Widths gate er begge utelukkende bestående av bolighus. Begge gatene har omtrent halvparten av husene som forholder seg til godt til gata. Et fellestrekk for gatene med størst overvekt av bolighus er at det er en overvekt av husene på sørsiden av veien som har dør ut mot gata. Dette kan skyldes at stue og oppholdsrom gjerne er plassert i sør, mens entré og utgang er plassert på den minst attraktive siden av huset, nordsiden.





Funksjoner



For at et område skal være gangbart bør de fleste gjøremål i livet være innenfor en radius på ca. 500 meter. Graderinger av dette kravet er også mulig. Det kan også være over et større område dersom kollektivtransport kan bidra med å øke denne lengden. Det er derfor viktig å spre funksjonene i byen og lage heterogene soner. En rekke elementer bør være innenfor en gangbar radius. Dette gjør det effektivt og nyttig å bevege seg til fots. I byer som skal være gangbare bør en ifølge Speck ha mulighet til å «jobbe, shoppe, spise, drikke, lære, rekreasjon, være sammen, tilbe, bli frisk, besøke, feire og sove» (2012; 106)

Funn

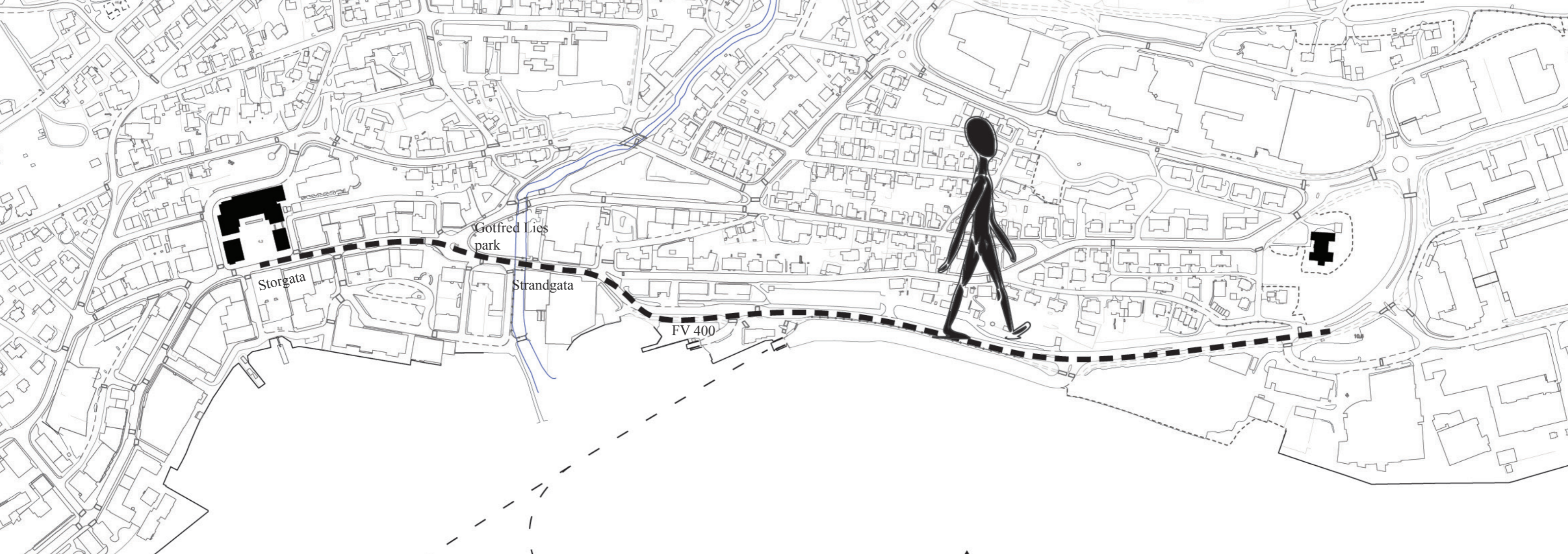
Rundt Rådhuset, Storgata og Rutebilstasjonen er det et stort spekter med ulike tilbud. De fleste kvartal rommer flere primærfunksjoner. Til sammen blir sentrumskjernen et komplekst system med det en trenger innenfor en kort distanse. Dersom en ser på de ulike kategoriene er det et noe mindre antall rekreasjonstilbud i forhold til andre tilbud. Rekreasjon er dog en kategori som er noe uklart og derfor kan noen av de andre kategoriene dekke denne funksjonen for ulike mennesker.

Nord for sentrumskjernen og Storgata reduseres tilbudet av ulike funksjoner betydelig. Kun 200 meter fra Storgata er det hovedsakelig boliger. Det er enkelte innsalg med kontor og små bedrifter, men antallet er meget lite.

Øst for Moldeelva blir tilbud av ulike funksjoner nokså raskt redusert desto lengre vekk man kommer. 200 meter øst for elva er funksjonen bolig den som dominerer. Kun enkelte småbedrifter og religiøse funksjoner bidrar til at områdene ikke utelukkende består av boligfunksjonen.

Omkransende Moldegård i nord, øst og sør ligger kjøpesentra og ulike bedrifter som bidrar med arbeidsplasser og handel. Funksjonstypene er hovedsakelig arbeid, handel og være sammen. Området har med andre ord lite variasjon og er et nokså homogent handelsområde. Få tilbud kan bistå med aktivitet utover stengetid eller tiltrekke seg grupper som ikke arbeider eller skal handle. I sør langs sjøfronten har en utvikling med ulike arbeidsplasser etablert seg i et stort antall. Dette er et av de minst sammensatte områdene, med en stor variasjon i typen arbeidsplasser.





Byrommenes form

For å strukturere undersøkelsen har jeg satt meg fore å undersøke tre element i byen som har innvirkning på romfølelsen. Det første er om rommene er godt omsluttet. Dette vil bli en subjektiv vurdering av hvorvidt de er gode, mindre gode eller dårlige. Høyden på hus og forholdstall vil ikke bli undersøkt grundig, men eksempel fra sentrale gater vil bli presentert ved hjelp av snitt i neste del, lokal skala. Det andre undersøkelsestemaet er om gatene er buede, og dermed skaper mer omsluttende rom og overraskelser mens en går. Det tredje er hvorvidt det er klare kanter tilstede i gata. Jeg vil ta for meg strekket som er øst for Torget, siden det er her en trasé mot kjøpesentra vil gå.

I Molde sentrum har gatene en menneskelig skala. Høyden på husene strekker seg sjelden over 4 eller 5 etasjer og blir derfor ikke for høy i forhold til gatas bredde som har en nokså moderne bredde siden gatene ble bredere etter oppbyggingen på 40-50-tallet (Tvinnereim 1992). Storgata som er Moldes hovedgate har gode rom som er godt definerte. En komplett fasaderekke strekker seg gjennom hele området. Brede fortau og en smal gate for bilen er gunstig for romfølelsen og gir byen en menneskelig skala. Gata har en slak horisontalkurvatur som gjør at det ikke er mulig å se gjennom hele gata. Dette fører til større romfølelse og gjør den mer underholdende å bevege seg i. Østdelen av Storgata har i dag et stort kvartal som er under oppussing. Tilhørende kvartalet ligger tre små plasser som i dag er uklare i sin rolle og funksjon. Plassene er små og er i seg selv gode rom som kunne vært positive element dersom møteplasser ble etablert her, men uten program er de kun med på å gjøre gatas kanter mindre

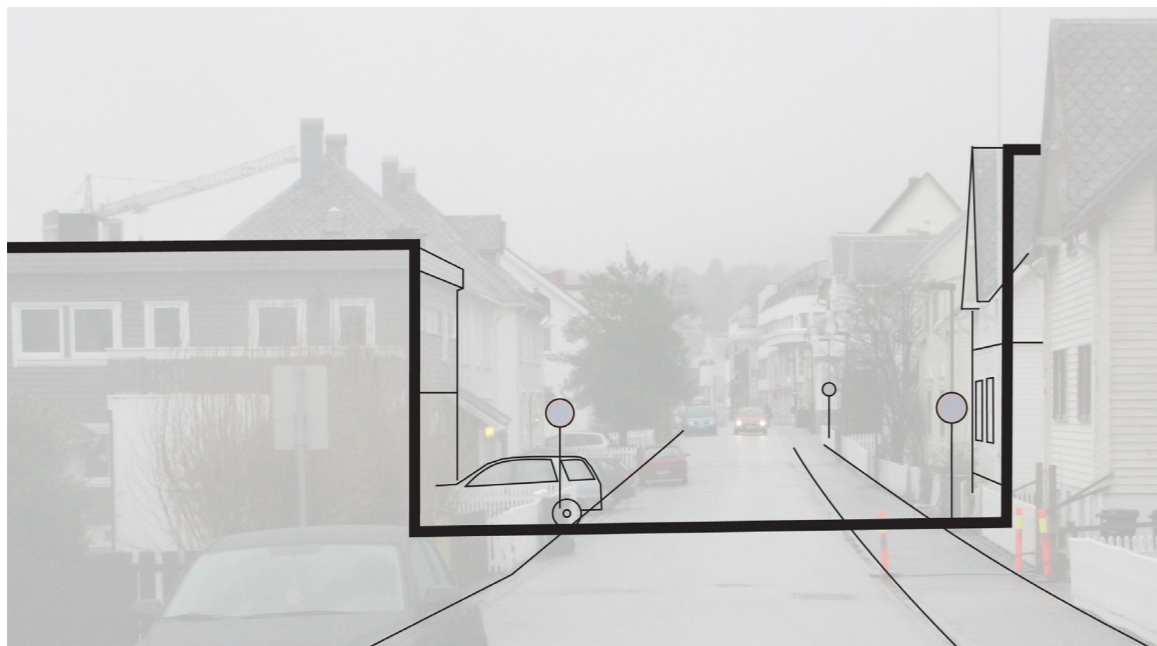
gode. Dette bidrar til at Storgata øst for rådhuset er mindre god i forhold til Storgats vest. Men alt i alt har gata en menneskelig skala, god romfølelse og nokså gode kanter.

Ved enden av Storgata kommer en til rommet med Gottfred Lies park i sentrum. Området åpner seg og bystrukturen blir brått mer uklar. Rommet flyter ut og skaper ikke det omsluttende rommet en kunne tenkt seg her. Romsdalsgata skaper et øvre nivå med Gottfred Lies park og Strandgata som et nedre nivå. Dette bidrar til å skape en bedre romfølelse og da særlig på det nedre nivået. Det øvre nivå får en kant mot det nedre nivået som skaper en luftig følelse. Strandgata fortsetter videre østover mellom Kinobygget og Brunvollkvartalet. Her blir byggenes høyde mot gatas bredde for stor og blir dermed klaustrofobisk. Den menneskelige skala er ikke å finne her. Gata er rett og skaper ingen rom eller overraskelser når man går. Kantene er særlig i sør oppstykket og lite helhetlige. Mye luft mellom hvert bygg i tillegg til at elva bryter bystrukturen og mangel av klare kanter. Byggene i sør gir lite tilbake i form av oppholdssteder eller tilflukt. Langs parkens nordside ligger en mur som er oppbyggingen av Romsdalsgata. Plassen kan fungere som en møteplass. Alt i alt virker området likevel for utflytende, og kantene for svake. Områdets nedre nivå forbedres av høydeforskjellen og får derfor en menneskelig skala. Denne blir borte når en fortsetter østover på Strandgata. Kantene er uklare og oppstykket.

Fylkesvei 400 (fv400) har ingen romfølelse. Det er ikke bygg tilstede som kan bidra til å skape dette rommet. Kantene er også fraværende og er derfor også dårlige. Den slake horisontalkurvaturen skaper heller ingen rom eller underholdende elementer. Alt i alt er strekket dårlig med tanke på romfølelse.

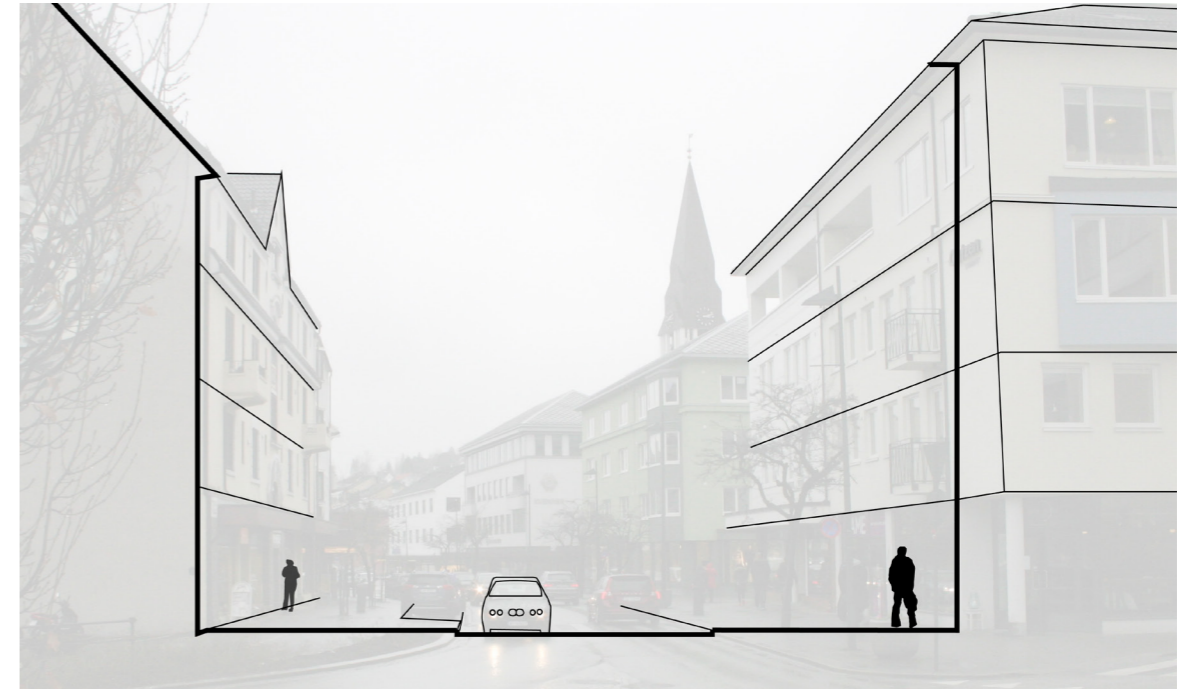
Lokal skala

Ved å undersøke høyde på vegger i forhold til bredden på gata finner en et forholdstall som kan si noe om hvordan rommet oppleves. En bør ha en balanse mellom vegg og himmel som bidrar til et godt omsluttet rom samtidig som det ikke føles klaustrofobisk (Heath et al. 2012). Teorien er noe sprikende i å beslutte en god skala og det oppleves som nødvendig å finne ut hvilken skala Molde innehar og har lagt seg på. Det vil da være mulig å bruke dette funnet som en pekepinn på hvordan prosjektene har lagt seg, sammenlignet med den eldre bebyggelsen i Molde



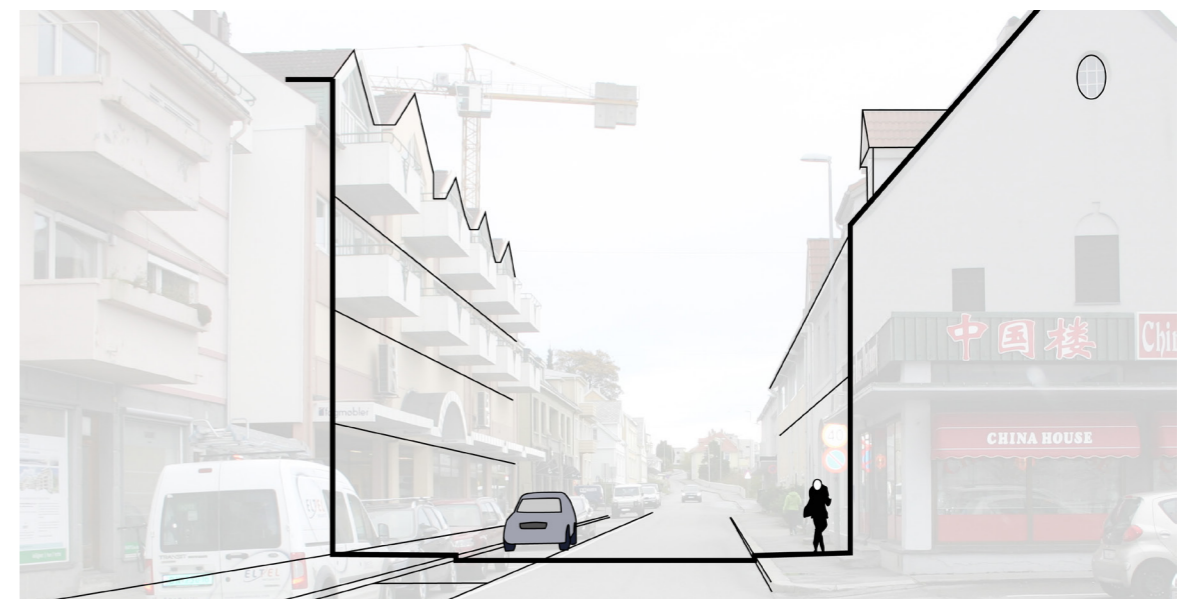
Figur 35: Skala i eldre bebyggelse, Fannestrandsvegen. Foto: Øystein E. Sandnes

I det meste av byen er skalaen fremdeles den samme som ble innført etter bybrann og bombing (Tvinnereim 1992). Det finnes eksempel på gater som har eldre bebyggelse, men ikke i sentrumsområdet. Fannestrandsvegen har en struktur som peker tilbake til tider før oppbyggingen. Gata ligger i et område som ikke var en del av byen på denne tiden, men fungerte tidligere som hovedveg inn til Molde by. Fannestrandsvegen har en skala på 1:1,8. I følge teorien er dette en gate som har vegger som er for høye i forhold til bredden på gata (Heath et al. 2012). Ved å bevege seg gjennom gaterommet er ikke dette følelsen en sitter igjen med. Veggene er ikke for høye i forhold til bredden. Gata har en god skala, men den gir ikke assosiasjoner til en riktig by.



Figur 36: Storgata i Molde. Foto: Øystein E. Sandnes

Moldes hovedgate Storgata (figur 36) har en stor variasjon av tilbud og trekker til seg mange brukere. Bygårdene er oppbygget etter krigen og har Pedersens idealer inkorporert. Storgata har en skala på 1:1,5. Rommet skulle ifølge teorien oppleves klaustrofobisk og dårligere enn idealet (Heath et al. 2012). Rommet oppleves som godt, men har en noe tett følelse. Det virker som at forholdet begynner å nærme seg en grense for en komfortabel skala.



Figur 37: Strandgata.



To eksempel fra Strandgata er tatt med. Ett ved Brunvollkvartalet og et snitt lengre øst i gata. Øst i Strandgata (figur 37) er skalaen noe tettere enn Storgata med forholdet høyde:bredde på 1:1,4. Rommet føles nokså tett her likeså Storgata, men på grunn av ulik høyde blir opplevelsen ikke nevneverdig tettere.

Ved Brunvollkvartalet er skalaen 1:0,9 (figur 38). Den er nært til det Speck mente var en god skala (2012). Dette er dagens «portal» inn til sentrum i Molde. Denne er av en informant beskrevet som et «mørkt og skittent hull». Det kan virke som at rommet er noe klaustrofobisk for Moldes smak. Rommet føles nokså tett og har derfor en lite gunstig skala.



Figur 38: Portalen ved Brunvollkvartalet



Figur 39: Torget ved Molde rådhus

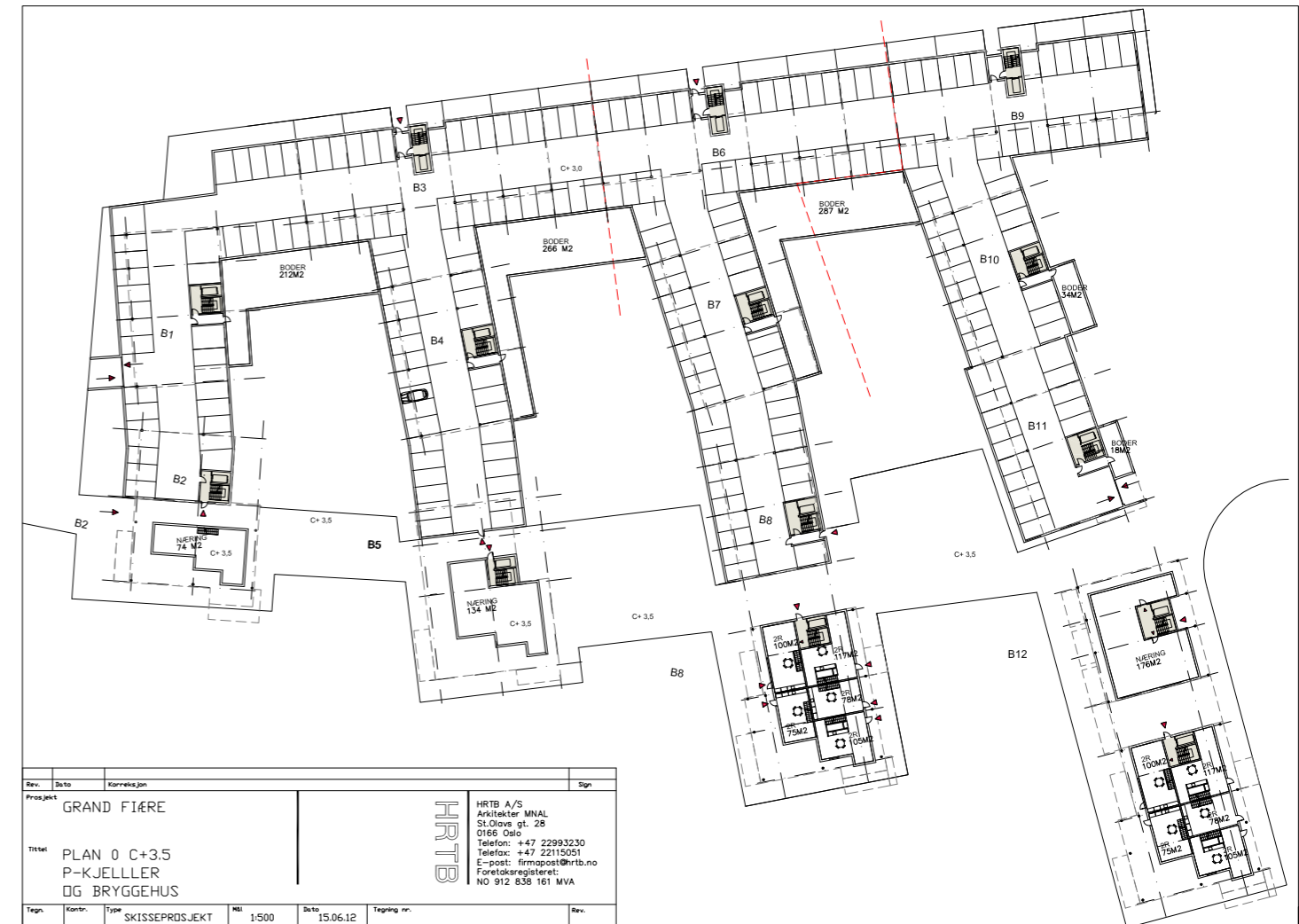
Torget i Molde er ifølge flere et viktig grep for byen (Tvinnereim 1992). Skalaen på torget er 1:2,2. Dette er et torg og kan derfor ikke sammenlignes helt med de overnevnte gatene. Om torgets skala er optimal er ikke enkelt å si. Det er ifølge Heath et rom som kunne romme en gate, og vært en god skala for dette formålet (2012). Dette virker ikke som et godt fungerende rom hvis det var en gate. Da ville en for åpen skala vil bidra til at brukerne flyter i et halvtomt rom (Gehl 2010). Som torg har den en mer funksjonell skala. Ulike arrangement skal fylle Torget og det skal kunne brukes av mange. Det er derfor behov for et byrom av denne størrelsen i en by, som inneholder et torg og ikke en gate.



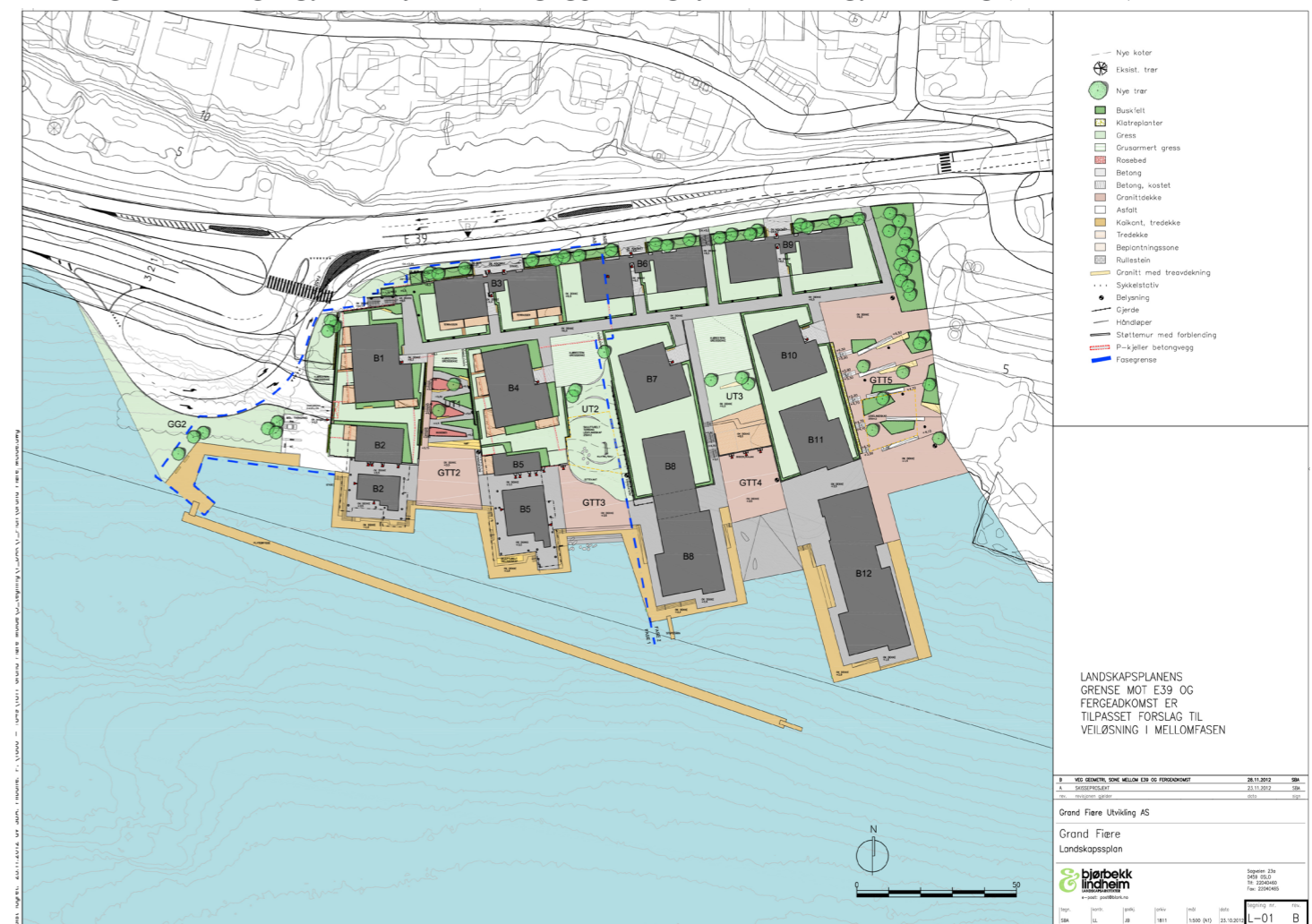
Undersøkesskjema

Undersøkelse av Grand Fiære-prosjektet

Dokumentene som vil bli undersøkt er Områdeplan for Grandfjæra i Molde - Planbeskrivelse (Bøkestad & Meinseth 2013), Presentasjonen; Grand Fiære – Molde i vekst (Ramstad 2012), Landskapsplan – prosjektbeskrivelse skisseprosjekt (Bjørbeek & Lindheim 2012). Intervjuene er gjennomført av undertegnede hvor respondenten er en person som har bidratt i prosjektet fra arkitektkontoret bak vedtatt utforming, en sentral person innen den daglige håndteringen og videre framdrift av prosjekt samt en fra kommunens planavdeling.



Figur 40: Plantegning for 1.etasje med næring og parkeringskjeller. Grunnlag for vurdering. (HRTB 2015)



Figur 41: Landskapsplan for Grand Fiære. Grunnlag for vurdering (Bjørbeek & Lindheim 2012)



Spørsmål nr. 1. Legges det opp til funksjoner som kan balansere eksisterende tilbud og tilføre ulike mennesker?

Beskrivelse	Plan
	<p>Planbeskrivelse Område.reg: (Bøkestad & Meinseth 2013)</p> <p>I midtre del er det i områdene halve B2, B5, B8 og hele B12 lagt opp til sentrumsfunksjoner på bakkeplan, som kan gi rom for servicetilbud som kan utnytte den ekstremt flotte beliggenheten og tilgjengeligheten langs sjøfronten som en ressurs for sin virksomhet (2013; 28).</p> <p>En designprofil for uteområdene må ivareta prinsippene om universell utforming. Alle leiligheter er universelt utformet i henhold til gjeldende krav, og er tilgjengelig via heis (2013; 32).</p> <p>Det er i bestemmelsene stilt krav om min.1 HC-plass i nærheten av hver vertikalforbindelse i parkeringskjeller (2013; 32).</p> <p>Totalt er det satt av ca. 20,6 dekar til areal som skal opparbeides til uteoppholdsareal tilrettelagt med sitteplasser og kvaliteter (2013; 32).</p> <p>Landskapsplan: (Bjørbekk & Lindheim 2012)</p> <p>Sonene som strekker seg mellom øvre og nedre nivå blir overgangssoner mellom det private og det offentlige, og vil fungere som gode oppholdsarealer både for beboere og besøkende. Denne sammensyningen av privat og offentlig er heldig og ønsket, fordi det skaper liv og dynamikk gjennom ulik bruk og mellom de ulike brukere av møteplassene. Dette grepet gjør prosjektet velfungerende både som boligområdet, samtidig som det er attraktivt og sentrumsnært med publikumsrettet virksomhet (2012; 2).</p> <p>Det er planlagt gangsoner uten hindringer og nivåsprang, og det kan vurderes tiltak for å markere gjennomgående gangsoner mellom målpunkter for og gjør det lettere for alle, men spesielt med tanke på å gjøre det enklere for blinde og svaksynte å orientere seg (2012; 5).</p> <p>Det nedre nivået vil få en offentlig karakter som synliggjøres gjennom materialbruk og planlagte funksjoner som café/ restaurant/ galleri og lignende. Øvre nivå skal ha mer privat karakter og tilrettelegges med private hager for boliger på bakkeplan, samt felles grøntarealer, felles adkomster og muligheter for ulike felles arrangementer (2012; 2).</p>
	Illustrasjoner
<p>Området er i dag lite sammensatt (se funksjonsanalysen). Det er hovedsakelig kontor, eneboliger og storhandel. Prosjektet tilfører en økt andel leiligheter med et størrelsspenn på 56 kvm – 138 kvm. Ved ferdigstilling vil sjøfronten bli mer tilgjengelig og tilrettelagt for</p>	

Spørsmål nr. 1. Legges det opp til varierte funksjoner som kan balansere eksisterende tilbud og tilføre ulike mennesker?

Beskrivelse	Illustrasjoner
	<p>befolkningen, noe den ikke er i dag. I plantegninger og illustrasjoner er det tegnet inn næring i tre lokaler ved sjøfronten. Dette vil etter plantegningen være i B2, B5 og halve B12 (se figur 40). I landskapsplanen er det lagt opp til ulike aktivitetsområder mellom byggene og ved sjøkanten. Blant annet badefasiliteter, område for å trekke opp båter, amfi og lekelandskap.</p>
	Intervju
	<p>Prosjektansvarlig:</p> <p>Det er fra kommunen lagt føringer om publikumsrettet virksomhet i første etasje. Det å ha en butikk langt inne i prosjektet her, er nesten umulig. En skal ha varer inn hver dag. I ytterkantene av prosjektet kan det kanskje fungere, men ikke i midten. Det arkitekten har foreslått er at en kan ha noen kunstnere som bor over to plan med galleri i første etasje. En må kanskje gi det vekk (1 etasjen), Det kan hende, men da må utbygger kalkulere dette inn i prosjektet. Det vil nok bli hovedvekt bolig med ett eller annet i første etasje.</p> <p>Jeg ser for meg bolig og kontor i denne traseen mellom Brunvollkvarartalet og Grand Fiære. En kan nok ha inn en kiosk eller et apotek, men en må være bevist på at en flytter sentrum. Dersom man tilfører handel her vil det lett bli dårlig over alt.</p> <p>Det er i dag tegnet 250 leiligheter men jeg tror det vil bli om lag 300 fordi de i dag er nokså store. Det betyr at vi kommer til å favne litt bredere enn 60 pluss segmentet.</p> <p>Det er et stort arbeidsmarked i området. Innenfor en radius på noen hundre meter ligger flere stor arbeidsplasser og næringsområder.</p> <p>Arkitekt</p> <p>Det nederste næringslokalene er inntrukket. Bryggen (nederste trinnet) vil ha ramper og trapper opp slik at det blir to nivåer hvor det øverste trinnet blir litt mer privat.</p> <p>Størrelse boliger: Fra 50 kvm til 120. Med hovedvekt på rundt 90. Det er 10% små. Det er omtrent slik vi holder på i andre prosjekter</p> <p>Kommune:</p> <p>Funksjoner: Slik Grand Fiære var tenkt skulle det være næring ved gateplan. Utbygger mente det ikke er behov for dette og at de ikke klarte å fylle arealene med næringsbebyggelse, byen er ikke stor nok til dette. Kompromisset ble at takhøyden blir tilrettelagt slik at næring kan etableres der på sikt.</p>

Spørsmål nr. 1. Legges det opp til varierte funksjoner som kan balansere eksisterende tilbud og tilføre ulike mennesker?

Deldiskusjon

Det kommer frem at bygg B2, B5, B6 og B12 er regulert til sentrumsformål. Det skal da tilrettelegges med offentlige funksjoner i 1. første etasje. Beskrivelsen av hvilke funksjoner som kan komme er cafe, restaurant, galleri eller lignende. Dette kunne ført til at nye tjenester som ikke er å finne i dette området ble tilført og dermed øke mangfoldet. Næringstypene som ligger her i dag er mer rettet mot kontor og storhandel. I det reviderte skisseprosjektet er det lagt opp til at kun B2, B5 og halve B12 skal tilrettelegges for næring. Det resterende byggevolumet er omgjort til leiligheter. Det er da 475kvm som omgjøres til bolig. Kommunen har gått med på et kompromiss hvor takhøyden er hevet slik at næring kan etableres her på sikt. Prosjektansvarlig mener det er vanskelig å ha næring inne i prosjektet. Det er da tilrettelagt for tre næringsareal som til sammen er på 384 kvm. Dette er ikke store volum og mengden kan tilsa at det kan være vanskelig å tiltrekke seg stort nok kundegrnlag. Det kan se ut til at dersom det ikke blir grunnlag for næring her, kan det oppstå en situasjon der kommunen går med på å omdisponere arealene til bolig. Dermed vil prosjektet ha ingen eller lite handel. Funksjoner i form av handel vil i liten grad tilføre noe nytt til området.

Ifølge prosjektansvarlig vil om lag 250 til 300 leiligheter bli bygget. Dette vil tilføre en bydel hvor eneboligene nå dominerer, et stort antall leiligheter. Størrelsen på boenhetene vil ifølge planen være fra 56 kvm til 138 kvm. Arkitekten nevner at de minste boenheten er 50 kvm. Også prosjektansvarlig nevner at leiligheten er nokså store, derfor må antallet økes fra 250 til 300. Det kan da tenkes at størrelsen på de minste leilighetene kan synke til 50 kvm. I følge arkitekten er dette hva de kaller små boliger. Men er dette små leiligheter? I Oslo er det et stort behov for mindre leiligheter. Her er det ønske om boenheter ned mot 35 kvm (AF-Gruppen et al. 2012). Særlig i nybygg blir prisen høy på objekter med en størrelse på 50 kvm og opp. En større variasjon med mindre minsteleiligheter ville ført til større spenn og variasjon av beboere (Speck 2012).

Spørsmål nr. 2. Legges det godt til rette for bilhold?

Plan

Planbeskrivelse Område.reg: (Bøkestad & Meinseth 2013)

Antall parkeringsplasser : I områdeplan for Grandfjæra stilles krav om 1 plass per 100m² BRA for næringsområdet N2 som gir krav om ca. 200 parkeringsplasser. I områdene BB1 -BB4 og SE1 -SE4 settes det krav om 1 plass per bolig, samt 0,1 plass til gjesteparkering. Dette gir et krav på ca. 275 parkeringsplasser. Det settes også krav om at det av disse skal settes av min. 1 handicap-tilpasset plass nær hver vertikalforbindelse. I de øvrige områdene vil parkeringsdekning avklares i detaljregulering.(2013; 29).

Landskapsplan: (Bjørbekk & Lindheim 2012)

Biltrafikken ledes fra avkjørselen til ferjeleiet og direkte inn i parkeringskjelleren. Det finnes også noen gjesteparkeringsplasser i ytterkant av området. Hele området for øvrig er bilfritt, med unntak av varelevering og utrykningskjøretøy (2012; 3).

Illustrasjoner

De fleste av blokkene har mulighet til å gå ned i parkeringskjelleren uten å bevege seg utendørs. Unntaket er B5, B8 og B12. For funksjonsfriske er det mange trapper og ramper som en kan bevege seg gjennom i prosjektet, men dersom en er bevegelsehemmet vil det oppstå omveier om en ikke kan bevege seg ned trapper. For besøkende kan nok det øvre nivået virke privat og skape lange omveier som igjen kan føre til ikke bruk av området. Det er ikke tilrettelagt for ferdsel med bil gjennom området eller i prosjektet. På østsiden er det kun tilrettelagt for fergetrafikk i en mellomfase (se figur 41).

Intervju

Prosjektansvarlig:

Parkeringen er lagt under bygget og ikke gjennomkjøring i prosjektet. En sykebil, brannbil kan komme inn, men det er ikke beregnet at noen skal kjøre inn her. Det er dekning på en parkeringsplass pr leilighet. Fordi vi ikke ser behovet for flere med nærhet til alt en trenger og også innslag av eldre som ikke kjører bil.

Arkitekt

Dette er et område som ligger i gangavstand til all ting i Molde. Derfor er det lagt opp til en parkeringsplass til hver boenhet.

Det blir ingen daglig trafikk her inne. Men med reguleringsbestemmelsen gatetun vil det være mulig for flyttebiler, brannbiler og sånt. Men det er ikke lagt opp til trafikk daglig.

Beskrivelse



Spørsmål nr. 2. Legges det godt til rette for bilhold?

Deldiskusjon

Det tilrettelegges for 1 parkeringsplass per boenhet, Det er et sentralt sted og kommunen legger opp til dette kravet i sentrum. Prosjektansvarlig mener dette kravet er fornuftig med tanke på at prosjektet har nærhet til alt en trenger. Jeg ønsker derfor å problematisere kravet om 1 parkeringsplass til hver leilighet. Dersom en har tilgang til alt en trenger, er det da behov for 1 parkeringsplass per boenhet? Kollektivdekningen i området er også meget god noe som også tilsier at kravet kunne minskes (Hansen 2011). Å bygge færre plasser og lagt opp til mulighet å kjøpe for de som trengte dette kunne vært ett alternativ. Som prosjektansvarlig sier vil nok mange av kjøperne være eldre som ikke kjører. Næringsarealet i området rundt har også en stor antall p-plasser som kanskje kunne vært brukt og derfor fått en bedre dekning på de eksisterende arealene. Utbyggingen av p-arealet iberegnes prisen på leilighetene og derfor stiger prisen tilsvarende det utbyggingen av parkeringskjelleren vil koste. Prisene stiger og blir mer uoppnåelig for flere grupper med lav inntekt. Dersom en parkeringsplass må være inkludert ved leilighetskjøpet vil det også være svært mye enklere å gå til det skrittet å anskaffe seg en bil. Særlig når bilen kan stå tørt og frostfri. Kravet om 1 p-plass per leilighet skaper en indusert virkning som bidrar til økt behov for parkering (Speck 2012).

Uteområdet skal være bilfritt med mulighet for brannbiler og flyttebiler til å kjøre inn. Dette kan virke negativt inn på muligheten for å drive næring ved sjøfronten (Hansen 2011; Speck 2012). Dersom en skal lokalisere en bedrift kan dette være en faktor som får bedriften til å vurdere et mer tilgjengelig sted i byen. På den andre siden finnes det eksempel fra Oslo som Aker brygge hvor det fungerer godt uten biltrafikk (Gehl 2010). Til gjengjeld er dette et område med tettere og mer bebyggelse. Lokaliseringen i Oslo med atskillig større befolkning har også mye å si for prosjektets resultat.

Spørsmål nr. 3. Er prosjektet knyttet til kollektivtilbudet?

Plan

Planbeskrivelse Område.reg: (Bøkestad & Meinseth 2013)

Moldes bussterminal ligger rett vest for planområdet. Kollektivtilbudet langs Fannestrandvegen gjennom planområdet er godt. 5 bybussruter passerer området og frekvensen er 5 busser per time i hver retning. I tillegg kommer regionbussene og lengre ruter. Flybussen er lagt ned. Gjennom Bypakke Molde er det planlagt økt satsning på kollektivtilbud og tilbud for myke trafikanter. Eksisterende busslommer vil bli rustet opp i endelig fase når Fannestrandvegen KV1 rustes opp som miljøgate (2013; 33).

Landskapsplan: (Bjørbeek & Lindheim 2012)

Prosjektområdet skal i denne fasen betjenes fra vest og nordsiden. I senere faser, blir det også tilkomst fra øst. Gående og syklende vil ankomme fra Fannestrandvegen eller langs sjøen, og vil ledes inn i området gjennom en portal i form av et overbygg. Beboere har også direkte adkomst til byggene fra gang- og sykkelveien i nord, og det kommer en offentlig trapp i det nordvestre hjørnet av tomten slik at det er mulig å krysse gjennom området (2012; 3).

Øvre nivå skal ha mer privat karakter og tilrettelegges med private hager for boliger på bakkeplan (2012; 2).

Illustrasjoner

I prosjektets nord-østlige hjørne ligger bussholdeplasser. For beboere er det lett å bevege seg rett mot holdeplassen. Prosjektet har en god kobling til tilbudet med ramper og gangtraseer uten nevneverdige omveier.

Intervju

Prosjektansvarlig:

Det er ikke mulighet å gå fra gangvegen på baksiden, gjennom prosjektet for å komme ned til sjøfronten. Det indre rommene er halvprivate og vil bli beplantet og formet ulikt, En rampe for å ivareta Universell utforming er plassert i det midtre rommet.

Arkitekt:

Det er også gode bussforbindelser nord for prosjektet. Rommene er tenkt som halvprivate men det er fremdeles tilgjengelig for offentligheten. Det er enkelte trapper som knytter gangområdet på baksiden med de indre rommene.

Beskrivelse



Spørsmål nr. 3. Er prosjektet knyttet til kollektivtilbudet?

Deldiskusjon

Det er en høy hyppighet av busser som passerer nord-øst for prosjektområdet. 5 per time i hver retning. Ut ifra hyppigheten tilsier dette at det kan være en linje som vil få aktive brukere (Speck 2012). Busstoppen ligger godt innenfor aksjonsradiusen til alle de ulike gruppene (Berge et al. 2012). I prosjektet er det lagt opp til ganglinjer som går i retning kollektivtilbudet. Det tilbudet virker tilfredsstillende for beboere i prosjektet. For utenforstående og mennesker som ikke bor her vil det å bevege seg gjennom prosjektet være mindre komfortabelt. Landskapsplan, planansvarlig og arkitekt har alle beskrevet området i midten som halv-privat. Dette fører til en usynlig barriere mellom sjøfronten som skal være offentlig og kollektivtilbudet (Berge et al. 2012). Lange omveier vil oppstå, noe som fører til at kollektivtilbudet blir dårligere enn det egentlig er på grunn av at tilgjengeligheten minsker (Speck 2012). For grupper som barn og eldre kan dette føre til at tilbudet ligger utenfor deres aksjonsradius (Berge et al. 2012). Området kan miste brukere på grunn av dette og bli lite ettertraktet for mennesker som ikke bor i Grand Fiære.

En økt satsning på kollektivtilbudet er forventet med Bypakke Molde. Det vil gjennom denne skje en opprusting av busslommene når resterende veg blir opprustet til miljøgate. Dette vil skje når fergetrafikken er flyttet over til ny E39, noe som sannsynligvis er langt fram i tid og har derfor liten påvirkning på prosjektet eller hvor godt det er koblet til kollektivtilbudet.

Spørsmål nr. 4. Hvordan er prosjektet tilrettelagt slik at myke trafikanter er sikre?

Plan

Planbeskrivelse Område.reg: (Bøkestad & Meinseth 2013)

Det er i etterkant av høringen utredet nærmere skoleveg og trafikksikkerhet, og kommet fram til at det bør anlegges et signalregulert gangfelt mellom de to bussholdeplassene. Gangfeltet gir god sikkerhet for kollektivbrukene, sikrer kontakt mellom Grandfjæra og Banehaugen/ Moldegårdsområdet og bedrer trafikksikkerheten for eventuelle framtidige skolebarn som antas å bruke dette som sin skoleveg (2013; 31).

Det planlegges en sammenhengende sykkelforbindelse langs hovedveg til byen med toveis sykkeltrafikk og bredde på 2,75 m. Langs sykkelvegen legges et gangfelt med bredde på 2,25m som skilles fra sykkelvegen med en skrå kantstein. Gang- og sykkelvegen planlegges skilt fra kjørefelt med grøntrabatt og fortauskant. På motsatt side av hovedveg er det planlagt vanlig fortau med bredde på min. 2,5 m. Langs sjøen tilrettelegges for en sammenhengende sjøpromenade med bredde 6 m i vestre del. Sjøpromenaden veksler over i gatetun med blandet trafikk og litt ulike bredder. Utformingen langs sjøfronten skal ha høy kvalitet (2013; 30).

Landskapsplan: (Bjørbekk & Lindheim 2012)

Norconsult har utarbeidet et helhetlig konsept for belysning av alle utendørs arealer på bakgrunn av foreliggende landskapsplan og etter innspill fra arkitekt og landskapsarkitekt. Hovedfokus ligger på sikkerhet og å fremheve/ forsterke bygningsmessige detaljer og fokuspunkter i anlegget på en estetisk tiltalende måte (2012; 5)

Illustrasjoner

Prosjektet har trafikkdifferensiering hvor hovedarealet i prosjektet er bilfritt. Vest for Grand Fiære er et tiltak for å forbedre flyten fra fergetrafikken. Denne gir svært lite friksjon. Særlig er tiltaket med høyresving med flettefelt med på å bidra til at bilene får en høy fart ut fra fergen. Påkjøringen fra parkeringskjelleren bidrar til noe friksjon. Det er ikke tegnet inn gang eller sykkelvei fra sjøpromenaden og videre vest. Nord langs E39 er det ikke tegnet separat gang- og sykkelvei som det tidligere er nevnt. Langs denne veien vil byggingen av parkeringskjelleren resultere i en vegg som går langs gangveien. Den er på det høyeste 3.25 meter og går ut i null lengst øst i Grand Fiære-prosjektet. Dette vil skape svært lite friksjon og være et miljø hvor det er lett å øke hastigheten.

I det indre rommet er det ikke biltrafikk som kan bidra til sosialkontroll. Til gjengjeld vil de fleste av blokkene ha oppholdsrommene vendt denne veien. Det kan skape en trygghet for de som beveger seg gjennom dette området.

Beskrivelse



Spørsmål nr. 4. Hvordan er prosjektet tilrettelagt slik at myke trafikanter er sikre?

Intervju

Prosjektansvarlig:

Vi ønsket å fokusere på gangpromenaden, med kaier og gangbaner gjennom prosjektet. Det er laget store gangpromenader langs sjøen og med Brunvollprosjektet vil det bli gangvei helt til byen. I en mellomfase vil det bli mindre gunstig med fergekaia i mellomrommet. Det vil gå fra å være en riksvei til ei gate når fergen ikke er der lengre. Trykket på veien vil gå ned og veien vil bli smalnet og gjøre gangforholdene minst like bra som i dag, om ikke bedre. Det er sikkert ønske om å dele gående og syklende noe det ikke er plass til i dag. Parkeringskjelleren vil stikke opp og forblendes med en mur mot gangvegen.

Arkitekt:

På baksiden skal det være gang og sykkelvei med egen sykkelvei. Det blir ingen daglig trafikk her inne, men med reguleringsbestemmelsen gatetun vil det være mulig for flyttebiler, brannbiler og sånt, men det er ikke lagt opp til trafikk daglig. Trappehusene blir laget i glass for å få gjennomblikk og lyset til å komme gjennom. Så det blir ikke en trist skyggeside, det vil bli lys som kommer igjennom.

Kommune:

Baksiden av Grand Fiære-prosjektet vil vende mot de gående. Her må vi finne på andre ting for å gjøre det mer vennlig å bevege seg der. Gjennom fysisk utforming.

Deldiskusjon

Det vil på mange måter være to ulike situasjoner å forholde seg til: før og etter flytting av fergekaia. Når fergen blir flyttet vil antallet biler gå betydelig ned, veien bli smalnet og omgjort til miljøgate. Dette kan løse mange av de trafikale problemene. Smalere gater skaper mer friksjon og senker farten (Speck 2012), og når antallet biler synker vil forholdene bli bedre for ferdsel med tanke på støy og forurensing. Men denne ombyggingen kan være langt frem i tid. Mange tiltak og store milliardprosjekter skal gjennomføres før dette kan forbedres. Situasjonen bør være god før alt dette blir realisert.

For å bedre sikkerheten for beboere og gående i området vil flere tiltak gjennomføres. For å bedre sikkerheten vil det etableres lysregulerte overganger mellom busslommene. Dette er et tiltak som gir bilen en høyere prioritet enn de gående (Speck 2012). De gående kan bli nedprioritert sammenlignet med vanlige overgangsfelt. For de gående medfører dette at en må vente og effektiviteten går ned. På den andre siden kan dette være trygt for svakere grupper i samfunnet. Barn og mennesker med svakere sanser kan oppleve det tryggere å bevege seg i og rundt trafikken når signalene er tydelige

Spørsmål nr. 4. Hvordan er prosjektet tilrettelagt slik at myke trafikanter er sikre?

Deldiskusjon

og oversiktlige (Sørensen & Loftsgarden 2010). For funksjonsfriske og voksne kan slike elementer få gåturen til å stoppe opp og blir en mer oppstykket tur. Sikkerheten kan nok for mange føles bedre, men gangbarheten for de fleste går også ned. Gang- og sykkelveien vil etter utbyggingen få tilført egne sykkelfelt i hver retning. Dette er ikke beskrevet i illustrasjoner eller landskapsplan. Ved utforming av veien skal det legges opp til oppdelte løp for hver trafikantergruppe. Oppdelingen blir da: gående, syklende i hver retning, grønn vegskulder, veg og gangfelt. Med en grønn vegskulder mellom de myke og de harde trafikantene kan dette føre til at farten stiger. For bilistene vil vegen virke større og bredere med god plass når veiskulderen er tilrettelagt slik. Dette kan innby til fart (Speck 2012). På den andre siden av vegen vil det ligge gangvei som ligger helt inntil vegen. Dette formgrepet fører til at bilister blir mer observant og senker ofte på farten (Speck 2012). De to sidene av vegen har ulik effekt på oppførselen til bilistene. Fasadene på nordsiden vil være nokså tomme med få detaljer. Fasadene er lukket og bidrar derfor ikke til å få bilistene til å senke farten (Speck 2012). Dette er et miljø med lite variasjon som er like enkelt å ta innover seg i 60, 30 eller 5 km/t (Berge et al. 2012). På den andre siden vil de horisontale trappehusene i glass bidra til en mer realistisk fartsfølelse (Gehl 2010). Den reelle sikkerheten vil antakeligvis være god langs vegen ettersom sikkerheten står høyt i fokus og er tatt godt hånd om i de fleste vegprosjekt i landet. Den føyte sikkerheten kan være noe redusert på grunn av de omliggende faktorene i kombinasjon med den høye farten som kan oppstå langs vegen.

For å bedre sikkerheten er det gunstig med god belysning. Det vil fra vinduene i byggene og fra et helhetlig belysningskonsept bli godt opplyst for å øke sikkerheten og tryggheten til de som bruker området. Langs sjøpromenaden vil den reelle og føyte sikkerheten være stor. Bilen kan representere både en trussel og en sikkerhetsfaktor (Gehl 2010; Heath et al. 2012; Speck 2012). Langs sjøfronten vil det bilfrie i seg selv ofte skape miljø som føles forlatt og øde. I dette prosjektet vil den sosiale kontrollen oppstå ettersom et stort antall vinduer ligger mot promenaden.

Det er dog et større spørsmål om myke trafikanter vil føle seg sikre når en beveger seg mot oppstillingsplassene for fergetrafikken. Her er det utformet et trafikksystem som skal gjøre det mer effektivt å tømme fergene når de legger til på Moldesiden. I denne perioden er det ikke lagt opp til gang eller sykkelvei videre vest ifølge den ikke juridisk bindende planen ikke lagt opp til en gang eller sykkelvei videre vest. Gangarealet stopper i et grønt felt som går over til å være påkjøringsfeltet mot øst med tilhørende flettefelt. Filen har altså svært liten friksjon. Antallet biler vil nok føre til at farten her ikke blir så høy.

Ingen trasé for myke trafikanter er lagt opp for å komme seg over fra sjøpromenaden til gang- og sykkelveien som ligger nord for prosjektet. Prioriteten har nok vært innad i prosjektet- å koble prosjektet godt til de omliggende strukturene, de optimale ganglinjene har ikke vært et fokus i den midlertidige situasjon som oppstår.

Spørsmål nr. 5. Er prosjektet tilrettelagt for økt sykkelandel?

Beskrivelse	Plan
	<p>Planbeskrivelse Område.reg: (Bøkestad & Meinseth 2013)</p> <p>Det planlegges en sammenhengende sykkelforbindelse langs hovedveg til byen med toveis sykkeltrafikk og bredde på 2,75 m. Langs sykkelvegen legges et gangfelt med bredde på 2,25m som skilles fra sykkelvegen med en skrå kantstein. Gang- og sykkelvegen planlegges skilt fra kjørefelt med grøntrabatt og fortauskant. På motsatt side av hovedveg er det planlagt vanlig fortau med bredde på min. 2,5 m. Langs sjøen tilrettelegges for en sammenhengende sjøpromenade med bredde 6 m i vestre del. Sjøpromenaden veksler over i gatetun med blandet trafikk og litt ulike bredder. Utformingen langs sjøfronten skal ha høy kvalitet (2013; 30).</p> <p>Landskapsplan: (Bjørbeek & Lindheim 2012)</p> <p>Gående og syklende vil ankomme fra E39 eller langs sjøen, og vil ledes inn i området gjennom en portal i form av et overbygg. Beboere har også direkte adkomst til byggene fra gang- / og sykkelveien i nord, og det kommer en offentlig trapp i det nordvestre hjørnet av tomten slik at det er mulig å krysse gjennom området (2012; 3).</p> <p>Til tross for at landskapet gir store høydesprang på små arealer, er det tilgang til alle uteområdene også for rullestolbrukere. Gangveier er lagt med fall < 1:20 og det legges opp til gjennomgående forbindelser og ingen «dead ends» (2012; 5).</p>
	Illustrasjoner
	<p>Planen tar lite for seg hvordan sjøfronten skal være videre østover. Det er derfor vanskelig å si noe om dette. Mot vest er det som nevnt ovenfor tegnet inn et nytt trafikksystem for fergetrafikken. Sykkelveier er ikke tegnet inn her noe som gir en dårlig mulighet for de som sykler langs sjøfronten. For å komme fra sjøfronten og nord til gang og sykkelveien langs fylkesvei 400 må en sykle gjennom Grand Fiære-prosjektet. Flere steder er det kun trapper tilgjengelig for å komme seg ned fra det øvre nivået. Det er noe sykkelparkering i prosjektet, men lite sammenlignet med antallet leiligheter. I Parkeringskjelleren er det tegnet inn boder som kanskje kan være sykkelparkering for beboerne. De er ikke detaljtegnet og er derfor vanskelig å vurdere.</p>
	Intervju
<p>Prosjektansvarlig:</p> <p>Det vil gå fra å være en riksvei til ei gate når fergen ikke er der lengre. Trykket på veien vil gå ned og veien vil bli smalnet og gjøre gangforholdene minst like bra som i dag, om ikke bedre. Det er sikkert ønske om å dele gående og syklende, noe det ikke er plass til i dag.</p>	

Spørsmål nr. 5. Er prosjektet tilrettelagt for økt sykkelandel?

Beskrivelse	Intervju
	<p>Arkitekt:</p> <p>På baksiden skal det være gang og sykkelvei med egen sykkel vei.</p> <p>Det blir ingen daglig trafikk her inne. Men med reguleringsbestemmelsen gatetun vil det være mulig for flyttebiler, brannbiler og sånt. Men det er ikke lagt opp til trafikk daglig.</p> <p>Sjøpromenaden er et magnifikt område hvor det skal tilrettelegges for hele strandkanten skal være et offentlig område og tilgjengelig for allmenheten. Det er beskrevet i planen at promenaden skal ha høy kvalitet, med tanke på belegg.</p>
Deldiskusjon	
<p>Ved å tilrettelegge for individuelle sykkelfelt i hver retning vil muligheten for å sykle bli forbedret i dette området. Til sammen blir bredden 2,75 meter, noe som tilsier at hvert felt blir på om lag 1,37 meter bredt. Det legges også opp til en standard som både Statens Vegvesen og København by mener er for smal (Gehl 2010; Veg- og gateutforming: [håndbok N100] 2014). Den skrå skillelinjen bidrar til at en har mulighet til å bevege seg over på gangarealet eller en skal bytte til å gå. En slipper da å stoppe i sykkelfeltet og sperre veien for en andre syklist.</p> <p>I prosjektets utforming er det flere trapper og ramper som må forsøres for å bevege seg gjennom området. Trapper og ramper som slynger seg for å holde 1:20 kravet i universell utforming kan være element som gjør at effektiviteten av å sykle går ned, særlig trapper er lite gunstig for denne transportformen. Ramper kan ofte være positivt for syklende, dersom den erstatter en trapp. Disse oppstår fordi parkeringskjelleren blir høy i sammenligning med terrenget rundt. Dette gjelder særlig i prosjektets vestside.</p> <p>Som nevnt i spørsmål 4 vil det oppstå en konflikt mellom gående og bilister i møtet mellom sjøpromenaden og trafikksystemet for effektiv tømning av fergen. Syklistene vil i like stor grad som gående bli hemmet av denne utformingen som ikke legger til rette for myke trafikanter. Situasjonen er en midlertidig løsning, men siden tidspunkt for flytting av fergen er usikker burde alternativ som knytter prosjektet sammen med eksisterende sykkelmuligheter være bedre tilrettelagt. Slike unødvendige situasjoner og dårlig tilrettelegging er det som gjør det lite egnet å sykle (Espeland & Amundsen 2012). Sykkelveg eller gang- og sykkelvegen stopper plutselig opp og syklisten må i mange tilfeller gå av sykkel for å komme seg over et hinder eller gjøre risikable handlinger.</p>	



Spørsmål nr. 6. Hvordan formes rommene?

Plan

Planbeskrivelse Område.reg: (Bøkestad & Meinseth 2013)

VARIASJON: All ny bebyggelse bør i volumoppbygging være variert både i høyder og fasadeliv på en måte som tar opp i seg byens skala (2013; 25).

KONTAKT MOT SJØEN: Det legges opp til bebyggelse som sikrer mange gløtt og utsyn mot sjøen fra Fv400/E39 og bakenforliggende bebyggelse. Det legges opp til at bebyggelsen som en hovedregel har lengderetningen i nord sør retning. Dette gjelder særlig bebyggelse med høyere høyde (2013; 25).

HØY UTNYTTELSE: Området er et verdifullt sentrumsnært areal som bør utnyttes godt. Det er lagt opp til en høy utnyttelse. Dette underbygges dels med at det meste av bakenforliggende bebyggelse ligger ca. 8-11 meter høyere i terrenget (tilsv. 3-4 etg) og at det settes av et større friareal i bydelen som vil kunne fungere som et rekreasjonsområde for hele bydelen og dermed kompensere for den høye tettheten. (2013; 26).

I Grand Fiære trinn 1 legges det opp til en kamstruktur som danner rom ut mot sjøen. Terrenget bygges opp slik at man får et nedre nivå for sjøpromenade mot sjøsiden og et mer halvprivat øvre nivå mot vegen. Høyden på bebyggelsen er 5-6 etg. mot vest og 7-8 etg. mot øst. Høydene varierer også innenfor hvert volum for å skape variasjon. For å motvirke høydeeffekten gjøres det et skille i fasadeuttrykk der toppetasjer og nedre etasjer får et annet preg og trekkes inn fra ytre fasadeliv. Det er lagt vekt på stor variasjon i volumoppbyggingen (2013; 27).

Landskapsplan: (Bjørbeek & Lindheim 2012)

Bygningsmassen er organisert som lameller på tvers av strandlinjen og dette skaper sekvensielle uterom som grå/grønne fingre som strekker seg på tvers av gangretningen. Den dominerende vindretningen er forsøkt dempet ved en bevisst plassering av bebyggelsen og ved bruk vegetasjon som lokal vindskjerming av hager og gårdsrom. Det skal plantes roser og andre busker mellom gangveiene for å skape det frodig og vakkert, og det skal tilrettelegges med sitteplasser oppover i terrenget (2012; 4).

GTT3 har også et grønt preg, men her består det grønne i hovedsak av gress med noen frittstående trær. Arealene som ligger oppe på det øvre nivået på C+6,5 består av private hager, felles grøntområder, gangveier og felles oppholdssoner. Disse arealene ligger hovedsakelig på parkeringskjeller, men stedvis utenfor kjellerveggene, noe som vil gi gode vekstvilkår for trær og busker i området (2012; 5).

Til tross for at landskapet gir store høydesprang på små arealer, er det tilgang til alle uteområdene også for rullestolbrukere. Gangveier er lagt med fall < 1:20 og det legges opp til gjennomgående forbindelser og ingen «dead ends» (2012; 5).

Beskrivelse

Spørsmål nr. 6. Hvordan formes rommene?

Illustrasjoner

Grand Fiære-prosjektet har mellom 4 og 7 etasjer. Prosjektet har en skala på ca. 1:1,4 (høyde:bredde). Rommene er ikke omsluttet siden det har mange åpninger og gap. Portalene gjennom B2, B5 og B8 gjøre at nye elementer i prosjektet åpner seg og bidrar til bedre romfølelse og at en ikke tvers gjennom hele prosjektet. Enkelte trær inne i prosjektet bidrar til økt romfølelse.

Langs sjøpromenaden i sør vil fasadene i B2, B5 og halve B12 bli tilrettelagt næring med åpne fasader. Resterende bygg er leiligheter. Dette gjelder også bygg B8 og halve B12 som har blitt beskrevet som næringsarealer tidligere.

Intervju

Prosjektansvarlig:

Det er ikke mulig å gå fra gangvegen på baksiden, gjennom prosjektet for å komme ned til sjøfronten. De indre rommene er halvprivate og vil bli beplantet og formet ulikt, En rampe for å ivareta Universell utformingen er plassert i det midtre rommet.

Parkeringskjelleren vil stikke opp og forblendes med en mur mot gangvegen. Det er ikke mulig å gå fra gangvegen på baksiden, gjennom prosjektet for å komme ned til sjøfronten. De indre rommene er halvprivate og vil bli beplantet og formet ulikt, En rampe for å ivareta univesell utforming er plassert i det midtre rommet.

Arkitekt:

Trappehusene blir laget i glass for å få gjennomblikk og lyset til å komme gjennom. Så det blir ikke en trist skyggeside, det vil bli lys som kommer igjennom.

Deldiskusjon

Høyden og bredden på byggene tilsier at det vil være et forholdstall på om lag 1:1,4. Teorien er ikke helt i overenstemmelse med hva som er en god skala for byrom. 1:1 er ifølge teorien for smalt (Heath et al. 2012) og kan bidra til klaustrofobiske rom. 1:1,4 er mer åpen, men er fremdeles ikke innenfor det ønske om å komme opp i en skal på omlag 1:2. På den andre siden har de gjort tiltak for å lette opp inntrykket i prosjektet. Høyden varierer fra bygg til bygg, også innad i hvert enkelt bygg. Dette skaper et lettere uttrykk og bidrar til en mer menneskelig skala. På de høyeste byggene er også bunn og toppetasje trukket inn for å lette på skalaen. Særlig den inntrukne toppetasjen bidrar til at fasaden ikke blir like massiv og trykkende på byrommene mellom husene (Gehl 2010). Skalaen er høydemessig nokså god i å ta opp i seg Molde bys øvrige skala.



Spørsmål nr. 6. Hvordan formes rommene?

Deldiskusjon

Utformingen i prosjektet bidrar med en typologi som ikke gir en helhetlig fasade mot gatene. Den atypiske formen beskrives som en kamstruktur bidrar til to ulike situasjoner i prosjektet. I nord blir kantene tilnærmet heltrukket. Trappehusene i glass gir et noe mer åpent uttrykk. Parkeringskjellerens høyde over bakken bidrar med en lukket mur langs det meste av nord-fasaden. En kan spørre seg om kantene er så gode som det er ønsket fra teorien. Dette blir tatt opp nedenfor i spørsmål 7. Nord-fasaden er lang og tilbyr ingen sekvenser eller arrangerte møteplasser utenom trappehusene som kommer med jevne mellomrom. Disse kan fungere som møteplasser. Strekningen langs nord-fasaden er langstrakt, derfor kan en se det meste som en vil gå forbi, lenge før en kommer dit. Dette gjør den følte distansen lengre og bidrar til at turen blir mer monoton og kjedelig (Gehl 2010).

Langs sjøpromenaden blir bygget formet som tverrgående lameller. Lamellene krysser gangpromenaden og bidrar til å oppstykke promenaden. Rommene mellom byggene har ingen faste kanter i nord eller sør. Sjøsiden med fjorden er et attraktivt designelement i seg selv (Gehl 2010), men siden mot det indre rommet er noe mer uklar. En situasjon kan oppstå der kanten flyter ut og bidrar derfor til en dårlig situasjon. Grønne rom mellom bygg kan i stor grad føre til at bypreget går ned (Speck 2012) og at den komfortable situasjonen som oppstår når en går i et omsluttet byrom forsvinner. På den andre siden beskriver litteraturen at gateløp som veksler med møteplasser er mer attraktive og føles kortere å gå (Gehl 2010). Lamellene bidrar dog i liten grad til å skape gateløp. Det skapes da bare veksling mellom portalene i lamellene og de åpne rommene. Formen det legges opp til i prosjektet har ikke tradisjon i Molde.

I prosjektet skal det indre rommet som kamstrukturen former være halvprivate. Private hager, ulike program samt høydeforskjellen skal fremme dette uttrykket. Situasjonen som oppstår kan i stor grad føre til at området kan oppleves så privat at det kan oppstå en barriere mellom den offentlige nordsiden og det som er beskrevet som den offentlige sjøpromenaden (Berge et al. 2012). Promenaden som skal være et område for offentligheten har også et problem med tanke på formspråket i utformingen. Å legge private boliger med oppholdsrom og utgangsdører mot bryggekannten kan privatisere mye av bryggens areal (Lawson 2007). Det halvprivate området som i stor grad skal fungere som en buffer mellom beboeres privatliv og det offentlige vil bli svært skjørt langs denne kaikanten. En nedre del skal være for offentligheten mens et øvre nivå skal være mer privat. Min bekymring her, er at dette kommer til å bli for smalt og med et for lite uttrykt skille, dermed kan det meste av denne kaikanten bli halvprivat. Kaien vil derfor bli et rom som i stor grad eksplisitt skulle være for offentligheten, gradvis blir mer privatisert på grunn av barrieren dette rommet lager (Berge et al. 2012).

Spørsmål nr. 7. Hvordan er prosjektets fasader ut mot publikumsgater?

Plan

Planbeskrivelse Område.reg: (Bøkestad & Meinseth 2013)

Uteoppholdsarealene inne i leilighetene er lokalisert mot syd og sydvest med større vindusfelt, mens soverom i hovedsak er lokalisert mot nord med mindre vindusareal (2013; 31).

VARIASJON: All ny bebyggelse bør i volumoppbygging være variert både i høyder og fasadeliv på en måte som tar opp i seg byens skala (2013; 25).

Illustrasjoner

Det er 3 publikumsgater i prosjektet, sør, vest og nord. Langs sjøpromenaden i sør er fasadene i B2, B5 og halve B12 tilrettelagt offentlig næring med åpne fasader. Resterende bygg er leiligheter. Dette gjelder også bygg B8 og halve B12 som har blitt beskrevet som næringsarealer tidligere. Fasadene er like i utforming og har lite variasjon. Byggene kan nok virke monotone, noe også illustrasjonene kan indikere.

I nord langs E39 vil fasaden være lukket. Små vindu som tilhører soverom vil ligge her. Trappehus i glass vil bryte opp fasaden noe. Fasaden har lite variasjon. Parkeringshuset vil også skape en vegg som er 3.25 meter på det høyeste og går ut i null i østdelen av Grand Fiære-prosjektet.

Vestfasaden er lukket og har kun utkjøringen av parkeringshuset som bryter opp veggen.

Intervju

Prosjektansvarlig:

Det er fra kommunen lagt føringer om publikumsrettet virksomhet i første etasje. Det å ha en butikk langt inne i prosjektet her, er nesten umulig. En skal ha varer inn hver dag. I ytterkantene av prosjektet kan det kanskje fungere, men ikke i midten.

Parkeringskjelleren vil stikke opp og forblendes med en mur mot gangvegen. Det er ikke mulighet for å gå fra gangvegen på baksiden, gjennom prosjektet for å komme ned til sjøfronten. Det indre rommene er halvprivat og vil bli beplantet og formet ulikt. En rampe for å ivareta universell utforming er plassert i det midtre rommet.

Arkitekt:

Trappehusene blir laget i glass for å få gjennomblikk og lyset til å komme gjennom. Så det blir ikke en trist skyggeside, det vil bli lys som kommer igjennom.



Spørsmål nr. 7. Hvordan er prosjektets fasader ut mot publikumsgater?

Deldiskusjon

Det er tre fasader mot publikumsgater i dette prosjektet, nord-, sør- og vestfasaden. Østfasaden er nokså uklar i planen og vil derfor ikke bli vurdert i denne oppgaven. Fasadene har generelt en nokså lik utforming over 2. etasjene, med lite variasjon som kan bidra med underholdningselementer. Fasadene har ellers en harmoni med tanke på at de er tilnærmet lik. En monoton repetisjon av de samme elementene vil ikke føre til det grunnlaget som skaper en estetisk by (Heath et al. 2012). Det er dog hovedsakelig den første etasjen som har størst betydning for folkelivet (Gehl 2010; Speck 2012). De er ulikt utformet i prosjektet.

Nordfasaden ligger langs E39. Det er ikke tilrettelagt for noen funksjoner langs gangvegene i første etasje. Bak disse fasadene vil det blant annet ligge soverom som er vanlig praksis for nybygg. Fasaden blir dog brutt med glass som markerer trapperommene. Parkeringskjelleren vil i vest være 3.25 meter høyere enn gangarealet langs E39. Dette vil bidra til at fasaden får et mer lukket preg enn den østligste delen av nordfasaden. Parkeringskjelleren som blir synlig, vil bli forblendet med stein. Muren vil nok være estetisk pen for de som kjøre forbi på E39, men for gående er ikke dette en fasade som bidrar til økt gangbarhet (Speck 2012). Til tross for trapperom i glass vil fasaden være lukket og muren vil bidra ytterligere til dette uttrykket.

Vestfasaden er en kort fasade som ikke blir beskrevet i særlig grad eller vist i illustrasjoner. Den består hovedsakelig av en forblendingsmur siden parkeringskjelleren ligger om lag 3.5 meter over gangnivået. Fasaden er helt lukket med unntak av utkjøringen fra p-huset. Frem til fjerning av fergekaien vil et system av veier ligge her. Systemet skal bidra til effektiv tømning av fergen. Ingen gangarealer er tegnet inn for tidsrommet før fergen fjernes. Grunnen til at fasaden er tatt med her er at veien langs fasaden, burde være en publikumsgate. Grunnen til dette er at det er den raskeste vegen mellom sjøpromenaden og gangvegen i nord. Det er også ifølge landskapsplan og prosjektansvarlig ikke tilrettelagt for ikkebeboere å gå gjennom prosjektet og frem til sjøpromenaden. En må da ta en lang omvei rundt prosjektet eller gå gjennom og ikke bry seg med det halvprivate rommet. Har en sykkel eller ikke mulighet for å bevege seg opp trapper må en likevel ta en stor omveg. Kun trapper forbinder gangvegen og hjørnet som ligger 3.5 meter over.

Spørsmål nr. 7. Hvordan er prosjektets fasader ut mot publikumsgater?

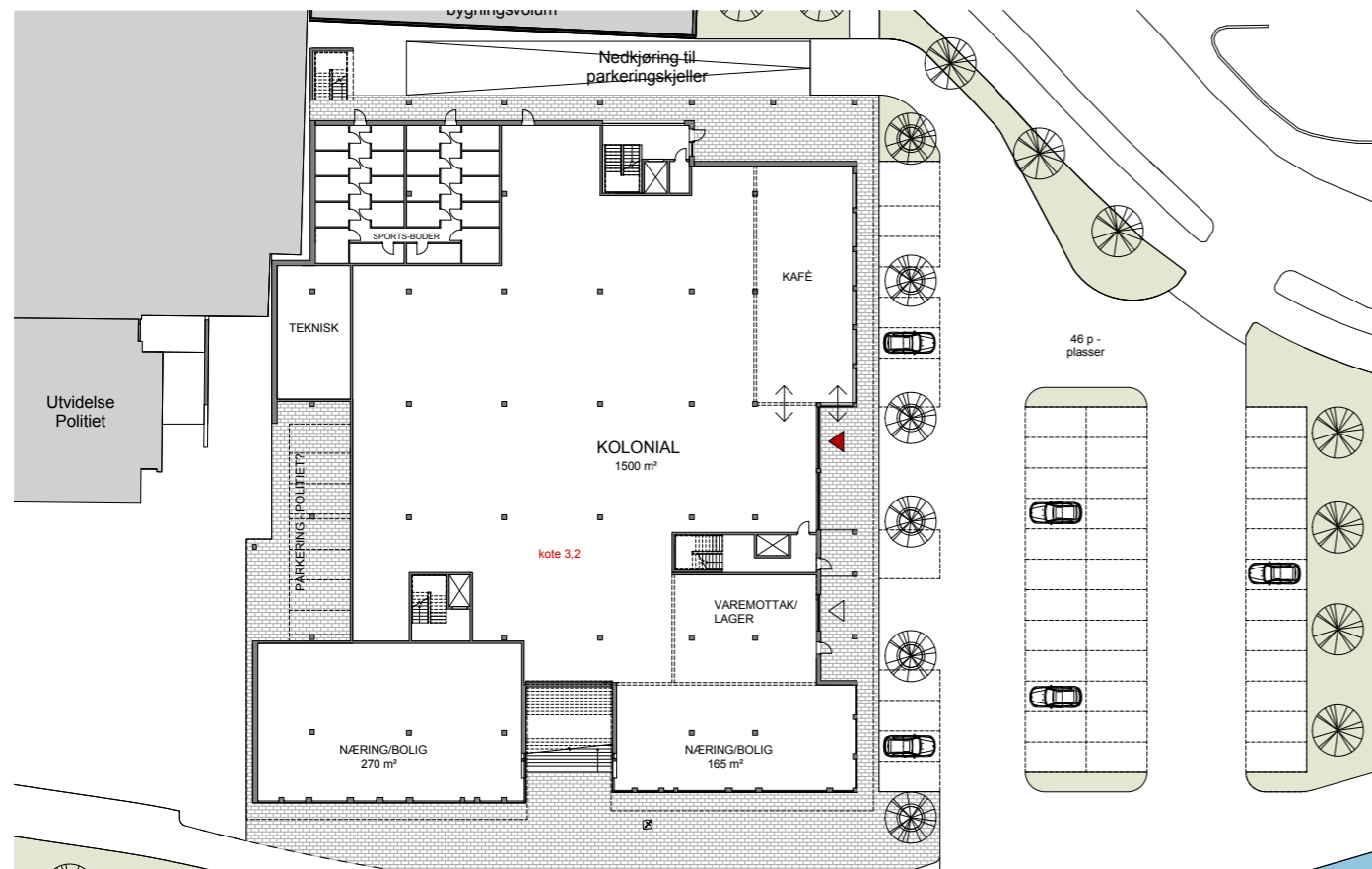
Deldiskusjon

Sørfasaden med sjøpromenaden har et noe annet uttrykk enn fasadene ovenfor. Fasadene bestående hovedsakelig av vindu og har flere næringsarealer. Næringsarealene ligger på kaidelen av promenaden. Fasadene er åpen og det legges opp til at næringen kan bruke noe av utearealet, dermed blir fasadene også aktive (Speck 2012). Promenaden har også portaler som går gjennom byggene. Disse ligger bak næringsarealet og er den raskeste veien gjennom området og er derfor en naturlig trasé. Ifølge illustrasjonene virker det som at fasadene her er lukket og gir derfor lite til de som skal bevege seg raskt gjennom prosjektområdet. Dette er baksiden av næringsarealet samt inngangsarealene til parkeringshuset.

Undersøkesskjema

Undersøkelse av Strandgata 2, 4, 6 prosjektet

Dokumentene som er undersøkte er Detaljregulering for Strandgata 2, 4, 6 – rammer for planarbeidet (Småge & Nagelhus 2015). Brunvoll kvartalet- Mulighetsstudie – 2014 (Kosberg 2014). Intervjuene er gjennomført av undertegnede hvor respondenter er en sentral person innen arkitektkontoret bak skisseprosjektet, en sentral person innen ledelsen av selskapet som eier majoriteten av prosjektområdet og pådriver av utviklingen samt en fra kommunens planavdeling.



Figur 42: Oversikt over forretningslokale, parkering og nedfart til parkeringskjeller. Grunnlag for vurdering (Kosberg 2014).



Figur 43: Prosjektskisse sett fra nord-øst. Grunnlag for vurdering (Kosberg 2014)



Figur 44: Prosjektskisse sett fra sør-vest. Grunnlag for vurdering (Kosberg 2014).



Spørsmål nr. 1. Legges det opp til varierte funksjoner som kan balansere eksisterende tilbud og tilføre ulike mennesker?

Beskrivelse	Plan
	<p>Detaljregulering : (Småge & Nagelhus 2015) Det er lagt opp til ny boligbebyggelse og næringsaktivitet/forretning (2015; 4). Tilrettelegging for uteoppholdsareal og lekeareal i samsvar med gjeldende norm skal etterstrebes, men vi ser at området kan få en utfordring ifht kvartalslekeplass og balløkker (2015; 13). Aktuelt i 1. etasje i ny planlagt bebyggelse. Behov for nye kvm næringsareal i Molde sentrum (2015; 14).</p> <p>Mulighetsstudie Tekst: (Kosberg 2014) 62 leiligheter i ulike størrelser (plan 2-7) (2014; 18) Ca 2000 kvm næringsareal (plan 1) (2014; 18)</p>
	Illustrasjoner
	<p>Med transformasjonen av Brunvollkvartalet vil et sentralt område bli tilrettelagt for nye brukere. Illustrasjonene gir uttrykk for at nye kvaliteter vil komme til Molde sentrum. Det tilrettelegges for grøntarealet med lekeplass og strandlinje. Det vil tilføres ny kafe eller restaurant. Strandpromenaden har nokså få slike tilbud langs sjøkanten. En størrelsesvariasjon på leilighetene vil være tilstede. Variasjonen er mellom 50 kvm og 145 kvm.</p>
	Intervju
<p>Utvikler: Så da er det for oss å finne en god mix mellom dyre leiligheter og mindre kostbare leiligheter. De leiligheten mot sjøen og syd vil ha adskillig høyere markedsverdi enn de som ligger bak Vi må ha næring i første etasje. Har foreløpig kommet ganske langt med å få inngått intensjonsavtaler for næring i første etasje. I Syd er det tenkt butikker, eller helst en kafe eller restaurant. Det kan bli meget attraktivt for byens befolkning, i den grad det er drivverdig. I hoved volumet ønsker vi oss en kolonial som også andre aktører ønsker å ha mere sentralt i Molde. De dagligvarebutikkene som ligger i Molde er nokså små, så denne butikken blir betydelig større enn de andre i byen.</p>	

Spørsmål nr. 1. Legges det opp til varierte funksjoner som kan balansere eksisterende tilbud og tilføre ulike mennesker?

Beskrivelse	<p>Arkitekt: Jeg tror Brunvoll tomte får næring i første og bolig over. Det blir et stort spenn i størrelsen på leilighetene, særlig øst og mot nordover i prosjektet. Det er ett- og to-roms som en ser er et udekt behov og som selges raskt i sentrum. Prisene på de mest sørvendte leilighetene vil nok ha en nokså høy pris på grunn av markedskreftene.</p> <p>Kommune: Mot sentrum vil det være næringsbygg i 1. etasje. Om det vil være kontor i en tidlig fase og på sikt butikker er vanskelig å si. Volumet og takhøyden må være der slik at dette kan forandre seg uten store inngrep.</p>
	Deldiskusjon
<p>Det skal ifølge detaljreguleringen legges opp til nye nærings/forretningsarealer. Det meste av 1. etasje vil bli forbeholdt dette segmentet som til sammen blir om lag 2000 kvm. Ifølge utvikleren er de på god vei til å finne aktører som er interessert å drive næring i lokalene. Det er ønskelig med aktører som driver kolonialbutikk, kafe eller restaurant. Prosjektet har intensjoner om å få næring inn ved bakkeplan og jobber aktivt med å få til dette. Dette er i stor grad positivt for de som skal gå langs fasadene (Gehl 2010; Speck 2012). Ny matbutikk, kafe og restaurant er alle funksjoner som det er få av i dette området øst for Moldeelva. Tiltaket bidrar til at funksjonskartet blir mer finmasket og bidrar til kortere avstander til dagligdagse gjøremål. Med tilføring av funksjoner bidrar dette til en større bredde i funksjonene som kan ha positivt utslag på områdets helhet (Berge et al. 2012). Eksempelvis ligger det en restaurant i nabobygget, Strandgata 10. Med tilføring av en ny restaurant langs sjøfronten blir området et mer attraktivt sted å gå dersom en ønsker å spise. Bredden bidrar til at flere ser potensialet i å bruke området. I prosjektet er det planlagt 62 leiligheter over næringsarealet. Dette er en betydelig mengde i dette området. Størrelsen varierer fra 50 til 145 kvm. Som i Grand Fiære-prosjektet er også her grensen for det som betegnes som små leiligheter på 50 kvm. For å få en større variasjon og ulike mennesker inn i prosjektene ville det vært positivt å tilført leiligheter som har færre kvadratmeter enn dette. Beliggenheten og arbeidet på tomten før bygging tilsier at prisen vil være høy per boenhet. Færre kvadratmeter ville resultert i lavere pris ved førstegangssalg. Som nevnt tidligere er det et ønske i Oslo å senke størrelseskravet fra 45 til 35 kvm som de begrunner med at kun mennesker med penger og uten barn har råd til boliger i sentrale strøk (AF-Gruppen et al. 2012).</p>	



Spørsmål nr. 1. Legges det opp til varierte funksjoner som kan balansere eksisterende tilbud og tilføre ulike mennesker?

Deldiskusjon

Senkning av størrelsen på de minste boligene kunne bidratt til at flere unge kunne kjøpt seg inn siden innskuddet naturlig nok ville vært mindre. Ifølge arkitekten på prosjektet er det et udekket behov for ettroms og toroms leiligheter i Molde sentrum som fører til at de som blir bygget selges raskt. Mennesker i ulike faser av livet opererer på ulike tidspunkt (Berge et al. 2012), dette kunne prosjektet høstet godene av dersom flere små leiligheter ble tilført. På den andre siden kunne leiligheten ført til at en rekke eldre enslige flyttet inn i de små boenhetene. Altså er det ikke gitt at tiltaket bidrar med flere yngre beboere. Det er få mekanismer som kan gjøre noe med dette scenariet. Tiltaket kunne dog bidratt til at yngre ville hadde hatt en mulighet til å kjøpe seg en bopel i et sentralt strøk.

For å tilføre ulike mennesker er det positivt at det tilrettelegges for en strandpromenade med tilhørende strand i prosjektet. Dette er en funksjon sentrum ikke har i dag. Tiltaket kan bidra til å omskape sjøfronten til et område for lek og rekreasjon. Rekreasjonsområder er en mangelvare i sentrum og da særlig i dette området (se funksjonsanalyse). Det beskrives dog at prosjektet kan få en utfordring med å få en kvartalslekeplass og balløkke. Dette kan innvirke negativt for småbarnsforeldre som vurderer å flytte til prosjektet. Det vil i stor grad innvirke negativt på sammensetningen av beboere dersom dette ikke blir overholdt.

Tilføringen av de ulike funksjonene vil i stor grad føre til at prosjektet har aktivitet de fleste timene i døgnet. Tiltaket bidrar i stor grad til å dekke flere primærfunksjoner.

Spørsmål nr. 2. Legges det godt til rette for bilhold?

Plan

Detaljregulering: (Småge & Nagelhus 2015)

Det skal være avkjørsel fra Fv 400 øst i planområdet. Det vil bli etablert parkeringsareal under bakkenivå, samt noe parkeringsareal vil bli etablert på bakkenivå mot fylkesvegen øst i planområdet (2015; 12)

Mulighetsstudie tekst: (Kosberg 2014)

82 parkeringsplasser under tak (2014;18).

Illustrasjoner

Øst i prosjektet legges det til rette for 48 parkeringsplasser for brukere av næringstilbudet. Arealet er stort og bidrar til at plassen fortsatt virker svært åpen. Det vil også bidra til at den naturlige ganglinjen blir brutt for de som kommer ut fra næringsarealet og vil gå øst mot kjøpesentra. Nedkjøringen til parkeringskjelleren ligger ved den gamle «porten» til sentrum. Denne har vært problematisk tidligere og blitt kalt «et mørkt hull». Sørsiden er utelukkende forbeholdt gående/syklende og har ikke bilen i fokus. Prosjektet alt i alt setter av mye areal til bilen og har derfor et uttrykk likt et kjøpesenter. Det er tydelige soner for bil og gående/syklende.

Intervju

Utvikler:

Hele arealet skal undergraves og bygges parkeringshus.

Arkitekt:

Det er i utgangspunktet nok parkering til boenhetene og noe til kontor lagt til parkeringskjellere, samt parkering tilknyttet en dagligvarebutikk som skal fungere som kjøpt inn kjøpt ut parkering. Det har vært spørsmål om at en butikk vil føre til økt biltrafikk, men dersom butikken blir bra, vil det også gjøre at mange i sentrum har gangavstand til butikken. De dagligvarebutikkene som ligger i Molde er nokså små, så denne butikken blir betydelig større enn de andre i byen. I et nytt prosjekt som dette er ofte gjennomsnittsalderen høy og selv om mobiliteten ikke har gått betydelig ned er ofte vanene vanskelig å forandre.

Dette prosjektet har dekning på 1 bil per 100 kvm BRA. Det er ifølge en megler svært vanskelig å selge leiligheter uten to parkeringsplasser.

Kommune:

I dag må en mellom kinokvartalet og Brunvollkvartalet som er et mørkt og skittent hull, rett og slett. Det er ikke hyggelig.

Spørsmål nr. 2. Legges det godt til rette for bilhold?

Deldiskusjon

Det legges opp til en dekningsgrad på 1 bil per 100 kvm BRA. Ifølge mulighetsstudie blir det 82 p-plasser. Det er positivt at parkeringen gjemmes vekk slik at ikke store arealer går vekk til parkeringsplasser (Speck 2012). Det er dog slik at dersom en bygger parkering vil en bidra til at etterspørselen etter det går opp og bilbruken øker (Speck 2012). Å begrense antallet ville i stor grad vært et positivt tiltak for å begrense antallet biler i prosjektet og derfor fremmet mykere alternativ. Med kanskje Moldes mest sentrale tomt burde en satt en standard hvor man ikke burde tilrettelegge for bilbruk som også bidrar til at bruken av byen går ned. Med Rutebilstasjonen som nærmeste nabo (Aretun et al. 2014) kunne og burde parkeringsnormen vært svært lav.

Det er tilrettelagt for 46 parkeringsplasser til næringsarealet i 1. etasje. Dersom ikke næringen har mulighet for parkeringsarealer kan dette virke noe negativt ovenfor lokaliseringsvalget. Et annet lokale kan bli mer interessant for driveren av næringen (Hansen 2011). Spørsmålet er om antallet og utformingen er tilrettelagt for en by. Her vil arealet være nokså stort i sammenligning med utbygget areal.

I prosjektet er det lagt opp til en nokså tydelig sonedeling av gående/syklende og bilister. Sjøpromenaden og gangfeltet rundt bygget er beholdt de gående. Det resterende arealet er i stor grad tilrettelagt for bilen. Nedkjøringen til parkeringskjelleren er lokalisert ved den gamle «porten» til sentrum. Området er blitt kalt «et mørkt hull» og ved å legge parkeringskjellerens nedkjøring her skapes ikke en bedre situasjon i denne delen av prosjektet.

Spørsmål nr. 3. Er prosjektet knyttet til kollektivtilbudet?

Plan

Detaljregulering for Strandgata: (Småge & Nagelhus 2015)

Det legges opp til at ny gang- og sykkelvei skal etableres sør for prosjektområdet (2015; 4). Når ny bru etableres som vist i gjeldende reguleringsplan skal denne bygges med sidefelt for myke trafikkanter, som viderefører gang- og sykkelvegen som er planlagt gjennom planområdet. (2015; 12)

Mulighetsstudie tekst: (Kosberg 2014)

Sikre forbindelse øst/vest for myke trafikkanter Fjordpromenaden (2014; 7)

Illustrasjoner

Rutebilstasjonene har en tett kobling til prosjektet med gangtraseen i sør. Derav har prosjektet et stort spenn av ringbusser og regionsbusser innenfor kort gangavstand, alternativt ligger det busstopp øst for kvartalet ved fergekaia.

Intervju

Utvikler:

Det som var viktig for oss var å ta tak i byplanen/ sentrumsplanen og de elementene som ligger i den med gangforbindelse i sør

Arkitekt:

Vi jobber mer med reparasjoner av gamle strukturer som en ser ikke fungerer eller strukturer som en ser det burde komme inn ett eller annet. Slik som Brunvoll kvartalet har.

Deldiskusjon

Dette prosjektet er foreløpig i en tidlig fase. I dokumentene står det i liten grad hva de har tenkt for å knytte prosjektet opp mot kollektivtilbudet i byen. Dette burde bli utdypet i denne fasen av planleggingen. Ved å aktivt knytte seg mot rutebilstasjonen i vest kunne prosjektet fått en miljøprofil som ville utnytte den svært sentrale beliggenheten. Ifølge arkitekten er det lagt til rette for å reparere linjer som burde ligget der, men som har manglet. Sjøfronten sør for prosjektet er en slik linje. Linjen har vært avsperrert av industri og piggtråd.



Spørsmål nr. 3. Er prosjektet knyttet til kollektivtilbudet?

Deldiskusjon

Til tross for mangel på dokumentasjon kan det virke naturlig at en av fordelene de så ved å åpne sjøfronten var å få en tettere tilknytning til rutebilstasjonen. Med grepet å åpne opp i sør og tilføre ny og bredere bru over Moldeelva vil en ha en svært god tilknytning til alle byens busser. Alternativt til rutebilstasjonen, ligger det busstopp øst for kvartalet ved fergekaia. Stoppene kunne med fordel vært merket inn. Den optimale linjen for gående fra Brunvollkvartalet vil være rett gjennom parkeringsplassen som ligger øst for nybyggingen. En tilrettelegging av den optimale linjen ville også her bidra til at prosjektet kunne forsøkt å bidra med det som er mulig for å fremme kollektivtilbudet i en nybygging.

Spørsmål nr. 4. Hvordan er prosjektet tilrettelagt slik at myke trafikanter er sikre?

Plan

Detaljregulering for Strandgata: (Småge & Nagelhus 2015)

Det legges opp til at ny gang- og sykkelvei skal etableres sør for prosjektområdet (2015; 4). Når ny bru etableres som vist i gjeldende reguleringsplan skal denne bygges med sidefelt for myke trafikanter, som viderefører gang- og sykkelvegen som er planlagt gjennom planområdet. (2015; 12)

Mulighetsstudie tekst: (Kosberg 2014)

Sikre forbindelse øst/vest for myke trafikkanter Fjordpromenaden (2014; 7)

Illustrasjoner

I prosjektet er det lagt opp til en tydelig sonedeling av bilen og de myke trafikantene. Langs Fylkesvei 400 fra vest mot øst er det i lagt opp til at den eksisterende fasaden blir bevart. Strandgata og rommet i nord er smalt og veien har en gatestruktur. Gata går over til å bli en vei med trafikkøyer mellom de gående og bilistene. Rommet åpner seg betraktelig. I planen er dette videreført og gir ingen god byform. Trærne i prosjektet er lagt vekk fra veien og bidrar i liten grad til å skape et mer intimt rom.

Intervju

Utvikler:

Gang og sykkelvei i front vil være bred slik at den kan brukes som utfartsrute for politiet dersom broen ikke kan brukes. Det vil åpne opp på en helt annen måte, det å kunne gå og sykle på denne siden av bebyggelsen.

Arkitekt:

Nordsiden med den etablerte gangveien som vil videreføres slik den er uten særlige tiltak. Det som skal profileres ligger mot sør og øst med et privat rom på taket, det skal ikke sperres fysisk av, men det skal gi signal at en ikke går dit dersom man ikke har noe der å gjøre.

Kommune:

I dag må en mellom kinokvartalet og Brunvollkvartalet som er et mørkt og skittent hull, rett og slett. Det er ikke hyggelig

Beskrivelse



Spørsmål nr. 4. Hvordan er prosjektet tilrettelagt slik at myke trafikanter er sikre?

Deldiskusjon

Det er tilrettelagt for sonedeling mellom de ulike trafikkgruppene. Gang- og sykkelveger avgrenses fra bilister med trafikkøyer for å bidra til at sikkerheten er til stede. Strandgata har en typisk gatestruktur. Situasjonen i gateløpet nord for prosjektet er ifølge informanten «en lite hyggelig opplevelse» og «et mørkt hull». På den andre siden skaper nok denne utformingen en reduksjon i bilistenes fart (Speck 2012). Det er dog grunnlag for å tro at gående og syklende føler seg noe utrygge i passasjen i nord til tross for reduksjonen i farten. Dette på bakgrunn av utsagnet til informanten i kommunen. Langs FV 400 som leder frem til passasjen er situasjonen en annen. Kjørebane har en mer åpen vegstruktur uten vegger. Gangfeltet separeres fra vegen med trafikkøyer. Dette skaper en svært åpen vegbane som kan bidra til høyere fart (Speck 2012).

Strandpromenaden og parkeringsarealet i prosjektet har en klar oppdeling mellom trafikantene. Denne oppdelingen kan nok i stor grad virke trygg og sikker for svake grupper (Sørensen & Loftsgarden 2010), men skaper barrierer for en stor andel av befolkningen (Speck 2012). Når tiltakene som sonedeling i stor grad skaper høyere fart (Speck 2012) vil en da stående ovenfor et dilemma. Sonedeling skaper tryggere brukere som resulterer i høyere fart, som igjen skaper større skader dersom noe skal skje. Sammenlignet med sambruksgater som minsker barrieren av gata, bilfarten senkes på grunn av utrygghet, svake grupper kan føle seg ekstra utrygg, igjen fører det til mindre skader dersom ulykken først er ute. En utrygghetsfølelse ekskluderer da mange av de svakeste bybrukerne i byen. Dette kan dog være en overgangsfase hvor svake bybrukere ikke er vant til denne typen utforming. Men igjen er dette et etisk problem. Hvem skal ha prioritet? For de fleste er det greit å kommunisere med bilfører hvordan en skal oppføre seg. For svaksynte, blinde eller barn kan det være tilnærmet umulig å gjøre det samme.

Spørsmål nr. 5. Er prosjektet tilrettelagt for økt sykkelandel?

Plan

Detaljregulering for Strandgata: (Småge & Nagelhus 2015)

Det legges opp til at ny gang- og sykkelvei skal etableres sør for prosjektområdet (2015; 4). Når ny bru etableres som vist i gjeldende reguleringsplan skal denne bygges med sidefelt for myktrafikanter, som viderefører gang- og sykkelvegen som er planlagt gjennom planområdet. (2015; 12)

Illustrasjoner

Traseen i sør gir inntrykk av å være bred og vil derfor gi god plass for syklende gjennom området. Nordsiden av fasaden var tidligere en flaskehals og med åpningen av sørsiden av fasaden kan en enklere bevege seg langs den mindre trafikkerte sjøsiden gjennom byen. I prosjektet er det ikke tegnet inn sykkelparkeringer ute i arealene. I parkeringskjelleren og i 1. etasje er det tegnet inn sportsboder. Mange av disse er i tilknytning til parkeringsplassene i parkeringskjelleren. Dette kan bidra til at det er like enkelt å ta sykkel som bilen.

Intervju

Utvikler:

En strandpromenade eller gangsykkelvei bør ligge der
Gang og sykkelvei i front vil være bred slik at den kan brukes som utfartsrute for politiet dersom broen ikke kan brukes. Det vil åpne opp på en helt annen måte det å kunne gå og sykle på denne siden av bebyggelsen.

Arkitekt:

Nordsiden med den etablerte gangveien, vil videreføres slik den er uten særlige tiltak.

Deldiskusjon

Syklende nevnes ikke i særlig grad i dokumentene som foreligger om prosjektet. Det skal bli tilrettelagt for en ny trasé for gående og syklende langs sjøfronten. Denne strukturforandringen vil bidra til det positive. Den tidligere portalen som er en flaskehals inn til Molde er dårlig tilrettelagt for syklende med smale gangfelt og kjørebane. Åpningen i Brunvollkvartalets sørside bidrar til en mer helhetlig trasé langs sjøen. Dagens trasé fører syklende til Storgata hvor gående har hovedfokus. Sjøfronten i vest og øst er i liten grad utnyttet og har derfor stort potensial til å være en god sykkeltrasé. I prosjektet er det ikke tilrettelagt for sykkelparkering. Det er usikkert om dette er på grunn av at bildet som vises i liten grad er bearbeidet og endelig. Dette er dog et tema et så sentralt beliggende kvartal burde lagt som en svært viktig føring for prosjektet videre. Alle kan gå til de fleste funksjoner, dersom en sykler, når en i tillegg alt på få minutter.



Spørsmål nr. 6. Hvordan formes rommene?

Plan

Detaljregulering: (Småge & Nagelhus 2015)

Ny bebyggelse skal vurderes i forhold til eksisterende bebyggelse og et ønske om å skape et helhetlig bygningsmiljø. Byggehøyder og utnyttelsesgrad (2015; 13).

Mulighetsstudie Tekst: (Kosberg 2014)

Urban/bymessig kvartalsstruktur (2014; 5).

Tettere og arealeffektiv bygningskropp bak i kvartalet. Sikre god utnyttelse av sentrumsareal. 4-6 etasjer mot fjorden. Inntil 7 etasjer totalt (lengst nord) Bygningshøyde ca 15 - 22 meter (2014; 7).

Oppløst bebyggelse mot fjorden (2014; 6).

Illustrasjoner

Prosjektet har en typisk kvartalsstruktur langs fasaden. Over næringsarealet er strukturen en annen. En oppløst lamellstruktur mot sør og en mer kompakt L-formet blokk i nord. Kvartalet har få naboer som gjør at rommene er åpne og brede. Skalaforholdet over næringsarealet er ikke verdt å nevne. Dette fordi de er forbeholdt beboere og ikke vil påvirke gangbarhet mot kjøpesentra. Gaterommet i nord er beskrevet under skaladelen tidligere i oppgaven (lokal skala). Høyden på byggene varierer fra 5 til 7 etasjer. Kvartalet har få motstående bygg og har derfor få definerte rom. I øst er det lagt opp til transformasjon i framtiden. I prosjektet er det flere rekker med trær. På sørsiden er det lagt opp til en tre-rekke langs kafe/restaurantområdet. Øst i prosjektet legges det til rette for 48 parkeringsplasser for brukere av næringstilbudet.

Intervju

Utvikler:

Landskapsarkitekten likte at dette faller på en måte inn i bybildet. Det har Kosberg lagt en del vekt på. Det skal være harmoni i bebyggelsen

Arkitekt:

Vi har i prosjektet hatt en hovedtanke og det er å gjøre sjøfronten til en offentlig gangakse. Det som skal profileres ligger mot sør og øst med et privat rom på taket. Det skal ikke sperres fysisk av, men det skal gi signal at en ikke går dit dersom man ikke har noe der å gjøre. Tanken har i grunn vært å dyrke den linja som ligg langs sjøfronten og ikke ha noe framfor den som setter noe begrensninger eller gir noe signal om privatisering av dette området.

Kommune:

I dag må en mellom kinokvartalet og Brunvollkvartalet som er et mørkt og skittent hull, rett og slett. Det er ikke hyggelig

Spørsmål nr. 6. Hvordan formes rommene?

Deldiskusjon

Prosjektet skal vurderes ut ifra eksisterende bebyggelse. Dette bidrar til at området vil få en helhet. At prosjektet har harmoni og passer inn er noe arkitekten har nøye tilrettelagt. Det stikker seg ikke ut på høyde eller utforming. Bygget har en kvartalform som oppløses når en beveger seg opp i høyden. Etasjehøyden varierer fra 4 til 7 etasjer. Det er en anbefalt høyde på om lag 5. etasjer (Gehl 2010). Langs fjorden vil etasjene være på 4 til 6 etasjer og opp til 7, i den bakre delene av prosjektet. Fasadene er oppløst over næringslokalet, dette bidrar til et mer åpent og luftig bygg som ikke strekker seg nevneverdig over den menneskelige dimensjonen. Også her er det tilrettelagt slik at de høyeste og mest kompakte blokkene er plassert mer sentralt i kvartalet. Noe som har en positiv virkning på opplevelsen (Gehl 2010). Høyden vil nok derfor ikke bli oppfattet som for høy, eller volumet for stort. På grunn av få nabobygg er det lite en kan si om skalaen til bygget med tanke på bredde: høyde forhold. Kun i nord har kvartalet bygg som speiler prosjektet. Siden prosjektet vil la eksisterende fasade i nord være som den er i dag vil det samme forholdstallet være gjeldende også i fremtiden. Forholdet mellom høyde og bredde vil være på 1:0,9. (se lokal skala).

Øst i prosjektet vil en parkeringsplass med 48 plasser ligge. Å legge parkering av denne typen i et bymiljø bidrar til en dårlig byform (Speck 2012). Dersom bygg på nabotomten oppføres og parkeringen blir liggende vil skalaen bli for åpen og skape dårlige omsluttete rom (Heath et al. 2012; Speck 2012). Det er gjort tiltak for å forbedre romfølelsen i prosjektet. En rekke trær er plantet langs sjøpromenaden og viktige steder ved parkeringsplassen. De kan og vil nok bidra til å skape en mer intimt rom en det var i utgangspunktet.

For å få et komfortabelt rom må det være en klar indikasjon på hvilket type rom en er i (Lawson 2007). Dette for å tydeliggjøre hvilken type bruk som er passelig på stedet. I prosjektet er uttrykket at arealene langs fasaden skal være offentlige med et privat rom på taket av næringsarealet. Det er lite som tyder på privatisering langs fasadene i første etasje. Dette kunne bidratt til uklare soner som igjen kunne ført til barrierer (Berge et al. 2012). Funksjonene som skal ligge langs fasaden er tilgjengelig for alle og bidrar derfor til å øke den offentlige følelsen som området nok vil ha. Når en beveger seg opp på det indre rommet over næringslokalet skal rommet være privat eller halvprivat. Dette vil i liten grad påvirke gangbarheten i byen. Kvartalet i seg selv er nokså lite (70m x 70m) og har ikke behov for snarveier som dette rommet kunne fungert som. Plassen vil fungere som en buffer mellom det private inne i boenhetene og det offentlig rommet på gatenivå (Lawson 2007).

Spørsmål nr. 7. Hvordan er prosjektets fasader ut mot publikumsgater?

Plan

Detaljregulering: (Småge & Nagelhus 2015)

Ny bebyggelse skal vurderes i forhold til eksisterende bebyggelse og et ønske om å skape et helhetlig bygningsmiljø (2015; 13).

Mulighetsstudie Tekst: (Kosberg 2014)

Legge til rette for utadrettet virksomhet mot fjorden (2014; 10).

Oppløst bebyggelse mot fjorden (2014; 6).

Illustrasjoner

Prosjektet har publikumsrettede gater mot sør, øst og nord. Mot fjorden i sør har prosjektet åpne og aktive fasader med kafe- eller restaurantvirksomhet. I øst er det meste av fasadene åpne eller aktiv. En varelevering vil bidra til at fasaden er noe lukket, men i liten grad. I nord er fasaden for det meste lukket og fremstår som uendrett.

Intervju

Utvikler:

Har kommet ganske langt med å få tak i næring i første etasje. I syd blir det butikker eller helst en restaurant. I hovedvolumet ønsker vi oss en kolonial.

Landskapsarkitekten likte at dette faller på en måte inn i bybilder. Det har Kosberg lagt en del vekt på. Det skal være harmoni i bebyggelsen

Arkitekt:

Ganglinjene er sjelden et stort tema, mens aktiviseringen rundt bygget er et større tema.

Nordsiden med den etablerte gangveien vil videreføres slik den er uten særlige tiltak.

Vi har i prosjektet hatt en hovedtanke og det er å gjøre sjøfronten til en offentlig gangakse. Det som skal profileres ligger mot sør og øst med et privat rom på taket. Det skal ikke sperres fysisk av, men det skal gi signal at en ikke går dit dersom man ikke har noe der å gjøre. Tanken har i grunn vært å dyrke den linja som ligger langs sjøfronten og ikke ha noe framfor den som setter noe begrensninger eller gir noe signal om privatisering av dette området.

Kommune:

I dag må en mellom kinokvartalet og Brunvollkvartalet som er et mørkt og skittent hull, rett og slett. Det er ikke hyggelig

Spørsmål nr. 7. Hvordan er prosjektets fasader ut mot publikumsgater?

Deldiskusjon

Det er tre sider av fasaden som forholder seg til publikumsgater, sør, øst og nord. Sør og øst er de gatene som skal profileres. Sørfasaden har et utadvendt uttrykk med åpne og aktive fasader. Sjøfronten i sør skal være en offentlig akse noe også fasaden uttrykker. Oppe i høyden blir fasaden mer oppløst. Orienteringen av husene og saltaket er element som peker tilbake til tidligere tider i Moldes arkitekturhistorie (Tvinnereim 1992). Dette gir sørfasaden harmoni samtidig som det kommer med små variasjoner som bringer stilen fra etterkrigsmodernisme og inn i moderne postmodernistisk arkitektur. Grepene resulterer i at variasjonen og harmonien er tilstede i den sørlige delen av prosjektet.

Langs fasaden i øst som også er en av de profilerte sidene er det lagt til rette for utadvendt virksomhet. Det er kun en åpen fasade og ikke en aktiv fasade som bidrar ytterligere til rommet. Det er tilrettelagt for en kolonialbutikk i lokalet. Dette kan tilsi at de åpne fasadene blir omgjort til passive fasader. Denne typen forretninger ønsker ofte å markedsføre seg og bruker gjerne åpne glassflater til dette. På den andre siden er mindre næringslokaler lagt langs det meste av fasadene slik at kolonialen ikke har de store glassflatene inn mot sin forretning. Lokalene vil nok fungere bedre som mindre butikker eller kafelokaler. Grepene kan bidra til at fasaden forblir åpen og derfor bidrar til økt folkeliv (Berge et al. 2012). Fasadens uttrykk i de øvrige etasjene har et mer vanlig blokkuttrykk med få detaljer. Store vindu bidrar til at den får et nokså lett uttrykk.

Som nevnt skal sør- og østfasaden være det som profileres. Det kan derfor tolkes slik at fasaden i nord ikke har fått noe omtanke. I nord vil fasaden forbli nokså uendret. Dersom en ser på dagens situasjon langs denne fasaden er denne lukket og passiv (fasadeanalyse). Strandgata er i dag porten inn til Molde sentrum og vil nok fremdeles være en viktig ferdselsåre til Storgata. Dette på bakgrunn av at gata er den mest effektive ruten til Storgata som har en sentral plass i Molde sentrums handelsliv.

Diskusjon

For å strukturere diskusjonen og gjøre den mest mulig oversiktlig vil den bli drøftet under fire hovedtema. På grunn av en kompleks situasjon, vil de tre siste faktorene bli diskutert under en overskrift. Overskriftene vil rette seg tilbake til Specks «General Theory of Walkability» (Speck 2012; 7) som ble beskrevet i teorikapittelet. En vil se om de fire faktorene vil bli tilført områdene gjennom de to prosjektene og dermed bidra til god gangbarhet. Problemstillingen er også essensiell å ha med seg som et rammeverk i drøftingen. Drøftingen vil skje på et mer generelt nivå enn de foregående drøftingene i undersøkelsesskjemaet.

Nyttig

De fleste tiltak som kommer i planområdet vil bidra til et større mangfold enn det som er der i dag. Å gå blir mer effektivt, nyttigheten forsterkes og bidrar til å minske den følte distansen. Det er likevel slik at tiltakene bidrar til dette i ulik grad. I Grand Fiære vil det tilrettelegges for et næringsareal på 384 kvm (HRTB 2012) og om lag 300 leiligheter (Ramstad 2012). Sammenlignet med Brunvollkvartalet, der det vil tilrettelegges for 2000 kvm næringsareal og 62 leiligheter (Kosberg 2014). Dette viser forskjeller i fokus ved prosjektene. Å tilby 384 kvm til sentrumstjenester i en stor utbygging, kan virke som nokså lite. Det kan også tenkes at næringsarealets størrelse ikke har grunnlag nok i seg selv til å tiltrekke seg kjøpekraften som trengs for å drive en forretning. På den andre siden vil denne utbyggingen tilby en stor mengde boliger som kan være en del av kundegrnlaget. Dersom en kalkulerer med om lag 2,5 beboere per leilighet som kanskje er litt mye med tanke på at slike prosjekt gjerne har en høy snittalder, blir resultatet 750 beboere. Vil dette være et høyt nok kundegrnlag? Med tanke på nordmenns kafé- og restaurantkultur tror jeg ikke dette er en tilstrekkelig mengde for å få tilbudene til å gå rundt. Med større næringsarealer kunne en tiltrekke seg flere mennesker som handlet. Hadde det da vært økonomisk forsvarlig kunne en forsvart næringsarealene. Blir arealet for lite vil det ikke være tilstrekkelig grunn for ulike mennesker å komme til denne delen av byen for å handle. Til gjengjeld vil nok flere bruke sjøpromenaden som et sted for å gå og jogge. Dette kan bidra til et kundegrnlag for næringslokalene. Det er dog et problem at slike mosjons- og fornøyelsesturer oftest skjer i sommerhalvåret og har derfor en kortvarig sesong. For lite næringsarealer, mangel på biltrafikk og ugunstige parkeringsmuligheter er kanskje noen av problemene næringen kan støte på i området (Hansen 2011; Speck 2012).

Et naturlig oppfølgingsspørsmål vil være; hva skjer dersom forretningene går konkurs? Vil de transformeres til bolig, slik mye av det opprinnelige næringsareal kan bli, og gjelder dette hele traseen mellom sentrum og kjøpesentra? På bakgrunn av at prosjektansvarlig ikke ser det som nødvendig med næringslokaler inne i prosjektet har kommunen gått med på å gjøre om 475 kvm (HRTB 2012)

i Grand Fiære til midlertidige boliger. Det er uttrykt at dette kan omgjøres til næring i fremtiden på grunn av at høyden er tilrettelagt, men vil det skje? Det er beskrevet av ulike respondenter at leiligheter som ligger lengst mot sjøen, har en svært høy markedspris. Vil dette bli omgjort til næring etter at det er kommet i private hender? Dersom en må kjøpe ut en rekke leiligheter og en hel kaidel blir dette svært store kostnader for den som skal etablere seg her. Når arealet samtidig ikke har tilstrekkelig tilgang for varetransport og lignende, er det for meg svært lite sannsynlig at dette vil bli omgjort til næring i fremtiden. Kan resultatet bli at alle næringsarealene blir ombygget til boliger dersom de ikke er drivverdige? Dette kan i verste fall resultere i at store deler av kaianleggene blir halvprivate. Slike halvprivate områder kan bli barrierer (Berge et al. 2012; Lawson 2007) for gående. Et videre resultat av dette er muligheten for at barrierene skaper områder som har en tilnærmet privat kai i et område som skulle være offentlig sentrumsformål. Etter min mening er resultatet på den andre siden av skalaen av det Kommunen ønsket for sjøfronten. Grepene kan i stor grad skape dårlig gangbarheten mellom sentrum og kjøpesentra. Da det blir lite plass til en buffer mellom den private- og den offentlige-sfæren (Lawson 2007).

Med tilføring av leiligheter til traseen, vil et stor antall nye beboere flytte til området. Dette kan føre til en økt bruk av sjøfronten og sentrumsfasiliteter sammenlignet med påvirkningen boområder i utkanten har (Speck 2012). Dette bidrar til å fylle det rommet som er der i dag. Tilføringen av leiligheter vil nok også her som ved mange lignende prosjekter, ha en nokså høy snittalder blandt beboerne. Med en stor andel eldre innflyttere, blir området for det meste aktivt når denne gruppen er aktiv. Det er dog grunnlag for å tro at prosjektene har forsøkt å moderere antallet eldre beboere med ulike virkemidler, som størrelse og beliggenhet innad i prosjektet. Likevel mener jeg at det tilrettelegges for en for stor andel store leiligheter. De minste boenheterne i prosjektene er på omkring 50 kvm. Dette er nokså stort og kan bli dyrt for eksempelvis unge enslige. Rapporten som omhandler Oslos behov (AF-Gruppen et al. 2012) og arkitekten bak Brunvollkvartalet uttrykker at det er et stort behov for ett- og toroms leiligheter i byen. Det kan indikere at det ikke bygges tilstrekkelig antall små boenheter i Molde Sentrum. Når en da ser på snittprisen for en leilighet i Molde er prisen på om lag 32 000 NOK per kvm (Finn.no 2015). Med ekstrakostnaden som parkeringskjelleren tilfører, vil totalprisen stige med 300 000 NOK eller mer (Hansen 2011; Selberg-Arkitektkontor 2010). En leilighet på 50 kvm havner da på om lag 1 900 000 NOK, på grunn av at de fleste leilighetene i Molde har bakkeparkering og ikke parkeringskjeller. Snittprisen er beregnet med grunnlag i hele kommunen, både nye og eldre leiligheter. Dette kan tilsa at prisen i dette ettertraktede området er høyere en 32 000 NOK per kvadratmeter og summen på 1 900 000 stiger ytterligere. Med en slik pris er det ikke vanskelig å forstå at mindre boenheter kunne vært lettere oppnåelig for mindre pengesterke grupper. Parkeringskravet bidrar med en merkostnad på omlag 300 000 NOK, og dette i et område som prosjektansvarlig beskriver som et «område med gangavstand til alt». Med en halvert parkeringsnorm og parkering til kun noen leiligheter, kunne en bidratt med billigere leiligheter samt klart å stedstilpasset prosjektene bedre. Særlig i Grand Fiære har kravet om parkeringskjeller bidratt til at et stort antall trapper og ramper må etableres for å komme seg opp på taket av parkeringskjelleren



hvor blokkene er plassert. Sjøfronten har i utgangspunktet ikke et stort behov for universell utforming i form av ramper på grunn av den slake stigningen (se høydesnitt gjennom trasé), men på grunn av parkeringsnormen blir det et behov for dette.

Sikkerhet/komfort/interesse

Den reelle og følte sikkerheten vil nok øke i området. Med et dårlig startutgangspunkt er dette noe en kan forvente. Særlig den følte sikkerheten i området er i dag nokså dårlig. Høy fart og stedvis smale gangfelt har ført til dette. Men samtidig som sikkerheten øker er det et par punkt som tilsier at dette kunne blitt gjort på en bedre og mer helhetlig måte, som kunne bidratt ytterligere til bedre reel- og følt sikkerhet.

Det tilrettelegges for et tydelig skille mellom trafikkgruppene i traseen. Individuelle soner for gående, syklende og biltrafikk. Særlig Grand Fiære har store bilfrie arealer. Dette bidrar til en oversiktlig og kjent situasjon (Sørensen & Loftsgarden 2010). På den andre siden er det andre modeller som gir bedre fremkommelighet for gående. Sambruksgater fører til en bedre situasjon for myke trafikanter med tanke på tilgjengelighet (Speck 2012; Sørensen & Loftsgarden 2010). Samtidig som dette bidrar til økt gangbarhet kan det også ekskludere en rekke mennesker som har vanskeligheter med orientering og kommunikasjon (Sørensen & Loftsgarden 2010). Tiltak kan gjøres for å forbedre orienteringsmuligheten gjennom slike områder med aktiv bruk av arkitektoniske virkemidler og sikre soner. En kan da oppnå et mer effektivt gangareal og samtidig ha sikre soner for mennesker med nedsatt bevegelses og orienteringsevne som har behov for mer tydelige situasjoner (Frøvig et al. 2015; Sørensen & Loftsgarden 2010).

Det er en generell trend i prosjektene at en ikke forholder seg til hovedvegen som ligger gjennom området. På bakgrunn av intervju og planundersøkelsene, virker det som om sjøfronten er så overfokuseret at andre sider ved prosjektet blir i stor grad glemt og ikke bearbeidet. Vegen blir forholdt seg til i den forstand at den skjermes fra prosjektet. Ved å skape en lydbarriere i form av blokkfasaden langs vegen, blir dette en monoton fasade som har til hovedhensikt å sperre ut larmen. På den andre siden er dette nord-fasaden hvor gjerne soverom med små vindu blir lagt. Dersom en skal bygge boliger langs E39 er kanskje dette noe en må gjøre for å få solgt boenhetene. Siden denne vegen skal transformeres til en gate når ny E39 blir bygget, vil en helt ny situasjon for traseen oppstå. Med en utbygging som i stor grad snur ryggen mot vegen og den fremtidige gata, vil dette i fremtiden bli en lite gangbar trasé. Friksjon vil i liten grad føre til reduksjon av farten gjennom gata. Lukkede nord-fasader med soverom og små vindu er ikke effektive friksjonsskapere eller underholdningselementer (Gehl 2010; Speck 2012). Det virker

som en lite fremtidsrettet tilrettelegging av et slikt areal. I dag representerer vegen kun støy for utviklere og arkitekter, men om få år kan vegen representere noe annet. Å ikke ta dette med som en viktig faktor i prosjektet er lite fremtidsrettet, og gir følelsen av at fremtidens situasjon i traseen i liten grad er tatt opp til diskusjon og blitt med videre som et vesentlig element. Den fremtidige gata representerer også den mest effektive og mikroklimatisk beste gangtrasé mellom sentrum og Moldegårdsområdet. Det kan også derfor vurderes slik at fokuset har vært og er sjøfronten og det romantiske bildet av helgespankulering i sol med Moldepanorama som bakteppe. Det tilrettelegges ikke for å velge det effektive, snarere for drømmen som kan tilbys et fåtall dager i året. Ved å behandle vegen som en fremtidig gate kan en tilrettelegge for den fremtidige situasjonen hvor vegen blir en forlengelse av gatestrukturen i sentrum og en gangbar trasé mot kjøpesentra.

Halvprivate og private rom kan føre til barrierer (Berge et al. 2012; Lawson 2007). Med kommunens bestemmelse om publikumsrettet næring ved gatenivå, er nok denne formen for barrierer noe av det de ønsker å kjempe mot. Brunvollkvartalet består av en nokså vanlig typologisk form, dog modernisert med blokker på taket, sammenlignet med den typiske kvartalsformen. Det kan virke som at denne typologien bidrar med en klarere inndeling av det private, halvprivate og de offentlige områdene. I sammenligning med denne typologien har Grand Fiære en mer uklar inndeling. Sonene flyter sammen og kan bli barrierer i området. Barrierer langs sjøfronten kan også være et resultat av dette (Berge et al. 2012). En uklar rett til et område, kan lett føre til negative hendelser for både beboere og brukere ellers. Slike hendelser kan føre til at beboere mister retter eller at restriksjoner for andre blir gjennomført langs sjøfronten eller i de øvrige rommene. På den andre siden har denne halvprivate formen en viktig funksjon (Lawson 2007), men den bør da tydeliggjøres, slik at rettigheter offentligheten skal ha til området, ikke blir redusert til kun skrift i dokumenter. Et av hovedargumentet for utbyggingen her, er den offentlige strandpromenaden fra Molde stadion og til Moldegårdsområdet. Det virker som et dårlig grep å tilrettelegge for halvprivate soner langs promenaden i en så tidlig fase av utviklingen. Særlig dersom en skal ha forhåpninger om å skape et aktivt miljø som unge, eldre og de imellom skal ønske å bruke aktivt. Etter min vurdering kunne en smal bygata gjennom området med tilhørende parallellparkering gitt grunnlag for flere næringsarealer og ført til et større kundegrunnlag. Tiltaket ville også fremmet det offentlige uttrykket som området skulle ha fra starten av.



Konklusjon

Gjennom utviklingen av sjøfronten vil området oppleve en økning i gangbarhet. Det er dog ulike faktorer som kunne forbedret forholdene ytterligere.

Nye funksjoner bidrar til en mer mangfoldig sammensetning av boliger, kontor og forretninger. Det tilrettelegges i ulik grad for en tilstrekkelig blanding. Med lite blanding vil det være krevende for de få som driver en forretning å tiltrekke seg en stor nok kundekrets. Dette kan bidra til en gradvis overgang til funksjonshomogene områder. Utviklingen har i enkelte områder uttrykk som rene boligområder.

Ved valg av typologi velges også tydeligheten i prosjektet. Den tydelige formen bidrar til klare rominndelinger som gir en klar situasjon for fotgjengeren. Barrierer og halvprivate soner kan oppstå dersom form og uttrykk ikke snakker det samme språket. Denne typen barrierer kan spille en stor rolle for effektiviteten og nytten en gåtur har.

Med en tydelig «darling» i et prosjekt er det vanskelig å snu fokuset vekk fra denne. Sjøfronten bidrar til et stort fokus mot akkurat denne delen i planen. Noe de indre traseene får kjenne resultatet av. Mer effektive hverdagsruter blir muligens nedprioritert og det overordnede fokuset bidrar derfor i ulik grad til gangbarhet.

Med presise planer om transformasjon av veg til gate, bør utviklingsprosjekt legge til rette for at gata også får fasadepreget en gate bør inneha. Med hovedsakelig private utviklere som planfremmere, må en tilrettelegge for en byutvikling som også gir tilbake til byen og ikke blir innesluttet.

Til tross for klare ønsker fra stat, fylke og kommune, blir resultatet sprikende. Prosjektets ansvarlige får i stor grad fremme tiltak og valg som bidrar i svært ulik grad til god gangbarhet. Dersom kommunale organ er ettergivende ovenfor utviklere med bøtende tiltak på problemer som i utgangspunktet utvikleren selv står ansvarlig for, blir resultatet dårlig byutvikling og en lite gangbar by.

Med funnene og oppgaven ønskes det å bidra til at makthavere og planleggere gjenkjenner slike transformasjonssituasjoner og kan ta grep før utbygging er skjedd. Med tidlig fokus er det enklere å få gjennomslag for sine ønsker. Det kan være at også andre traseer langs sjøfronten kommer i fokus. God utsikt er ikke det eneste som skal til for gangbarhet. Med et tydeligere ønske om typologiform kan klarere situasjoner for gående oppstå. Dette bidrar til en mer tydelig og typisk byutvikling med ulike funksjoner og få barrierer.

«Dersom en utvikler traseen med bypreg vil resterende by bli utradert og miste sine kvaliteter. Byen vil spres og bli dårlig over det hele». Denne påstanden ble gjort av en respondent. Denne bekymringen burde undersøkes nærmere, i en videre studie. Det er i liten grad satt spørsmålsteget ved kommunen og fylkets ønske om at det bør bygges mellom kjøpesentra og bysentrum. Kan det være tilfeller hvor en slik utbygging har utradert både sentrum og kjøpesentra?

Det andre som kan undersøkes i fremtiden er hvordan det ferdigstilte resultatet blir. Dette sammenlignet med planene og denne masteroppgaven. Å se på tiltakene og vurdere gangbarheten i det ferdigstilte området sammenlignet med mine funn.

Referanser

AF-Gruppen, Backe, Eiendomsplan, JM, Naturbetong, NCC, OBOS, Bolig, S., Utvikling, S., Urbanium, et al. (2012). *Utviklingen på boligmarkedet i Oslo – Etter bystyrets nye leilighetsnorm i 2007*. Oslo.

Amdam, P. & Ousland, I. J. (1978). *Molde og omland*. [Molde]: Banken. [46] bl. : ill. s.

Aretun, Å., Christiansen, P., Fearnley, N., Hanssen, J. U. & Hrelja, R. (2014). *Parkeringsnormer i utvalgte norske og svenske byer. Status og effekter på bilinnehav, adferd og økonomi*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Berge, G., Haug, E. & Marshall, L. (2012). *Nasjonal gåstrategi: strategi for å fremme gåing som transportform og hverdagsaktivitet*, b. nr. 87. Oslo: Statens vegvesen. 179 s. : PDF s.

Bjørbekk & Lindheim. (2012). *Grand Fiære - Landskapsplan*, 23.10. bjørbekk og lindheim landskapsarkitekter: Grand Fiære Utvikling AS.

Bjørbekk & Lindheim, L. (2012). *GRAND FIÆRE - LANDSKAPSPLAN - PROSJEKTBEKRIVELSE SKISSEPROSJEK*. Oslo: Bjørbekk & Lindheim Landskapsarkitekter

Bostad, C. R. & Ansari, I. (2014). *Halvparten av oss er overvektige*. Tilgjengelig fra: <http://www.nrk.no/norge/halvparten-av-oss-er-overvektige-1.11747379> (lest 20.01.2015).

Bøkestad, H. & Meinseth, Y. (2013). *Områdeplan for Grandfjæra i Molde PLANBEKRIVELSE*.

Calthrop, E. & Proost, S. (2006). *Regulating on-street parking*. Vol 36:1: 29-48.

Digitalmuseum. *Molde byplan 1936-1937 utarbeidd av prof Sverre Pedersen og byingeniør Findahl. Romsdalsmuseets årbok 1992: Romsdalsmuseet*. Tilgjengelig fra: <http://digitaltmuseum.no/011012681788/?query=pedersen%20molde&page=4&pos=73&count=74%3B> (lest 23.03).

Duany, A., Speck, J. & Lydon, M. (2010). *The smart growth manual*. New York: McGraw-Hill. [235] s. : ill. s.

Ellis, C. (2002). *The New Urbanism: Critiques and Rebuttals*. Journal of Urban Design, 7 (3): 261-291.

Espeland, M. & Amundsen, K. S. (2012). *Nasjonal sykkelstrategi - Sats på sykkel!: grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2014-2023*, b. Nr. 7. Oslo: Statens vegvesen. 45 s. : ill. s.

Finn.no. (2015). finn.no. Tilgjengelig fra: <http://www.finn.no/finn/realestate/pulse/priceinfo/> (lest 25.04).

folkehelseloven. (2009). *Lov om folkehelsearbeid - LOV-2011-06-24-29*.

FOLKEHELSEPROFIL 2014: Molde. (2013). I: Stoltenberg, C. (red.). Oslo: Folkehelseinstituttet. Avdeling for helsestatistikk.

Frøvig, A. B., Nesse, I., Rystad, L. & (2015). *Arkitektoniske virkemidler for orientering og veifinning*. Oslo.

Gehl, J. (2010). *Byer for mennesker*. København: Bogværket. 273 s. : ill. s.

Grant, P. (2013, 1-4 Oct 2013). *Old neighbourhoods showcasing new urbanist principles to promote walking for transport*. 49th World Congress of the International Society of City and Regional Planners (ISOCARP 2013): Frontiers of Planning: Evolving and Declining Models of City Planning Practice, Brisbane. Queensland.

Grønli, K. S. (2002). *Hormonet som gjør deg mett*. Forskning.no. Tilgjengelig fra: <http://forskning.no/mat-mat-og-helse-hormoner-overvekt-biologi/2008/02/hormonet-som-gjor-deg-mett> (lest 20.01.2015).

Hall, P. (2002). *Cities of tomorrow: an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*. Oxford: Blackwell. XVIII, 553 s. : ill. s.

Hansen, J. U. (2011). *Begrense parkeringstilbudet*. I: institutt, T. (red.). Oslo. Tilgjengelig fra: <http://www.tiltakskatalog.no/b-1-4.htm> (lest 08.03.2015).

Harper, D. (2010). "recreation," i Online Etymology Dictionary. dictionary.com. Tilgjengelig fra: <http://dictionary.reference.com/browse/recreation> (lest 17.04).

Heath, T., Oc, T. & Tiesdell, S. (2012). *Public Places - Urban Spaces*. Hoboken: Taylor & Francis.

Holm, C. (2013). *Settefylkesmann - klage etter plan- og bygningsloven - Områderegulering Grandfjæra - Molde - Møre og Romsdal fylke - Fylkesmannen stadfester kommunens vedtak*. Sør-Trøndelag, F. i. Trondheim.



HRTB. (2012). *Revidert skisseprosjekttegninger - GRAND FIÆRE*, 17.06.2012. oslo: HRTB AS.

HRTB. (2015). *Plan C+3,5 P-kjeller og bryggehus*, 15.06. Oslo: HRTB AS.

Kosberg. (2014). *BRUNVOLL KVARTALET MULIGHETSSTUDIE* Molde: Kosbergs Arkitektkontor AS. 26 s. Upublisert manuskript.

Lawson, B. (2007). *Language of Space*: Taylor & Francis.

Luftkvalitet.info. (2015). *Luftforurensing*. Luftkvalitet.info. Tilgjengelig fra: <http://www.luftkvalitet.info/Theme.aspx?ThemeID=6fc2e3cd-424f-4c03-ad0c-2b9c15369cd9> (lest 25.01).

Mikkelsen, I. (2013). *Hals' og Pedersens ideologier*. Plan, 45 ER (04-05).

Mørch, K. R. (2014). *Urbane nærmiljø for eldre - En studie av sosiale byrom for eldre*. Ås: Norges miljø- og biovitenskapelige universitet, Institutt for landskapsplanlegging.

Møre og Romsdal Fylke. (2007). *Transportstrategi for gåande og syklende i Møre og Romsdal 2010-2019*. Molde: Møre og Romsdal fylke.

Norge, K.-o. m. (2008). *Forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre*. Oslo: Lovdata.

Norge, M. (2011). *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging*: vedtatt ved kongelig resolusjon 24. juni 2011. [Oslo]: Miljøverndepartementet. 34 s. : ill. ; 22 x 28 cm s.

Norge, S. (2013). *Nasjonal transportplan 2014-2023*, b. 26(2012-2013). [Oslo]: [Regjeringen]. 324 s. : ill. ; 30 cm s.

Næss, P. (2012). *Bærekraft og klimahensyn i planlegging*. I: Aarsæther, N., Falleth, E., Nyseth, T. & Kristiansen, R. (red.) *Utfordringer for norsk planlegging: kunnskap, bærekraft, demokratis*. 334 s. : fig. Kristiansand: Cappelen Damm Høyskoleforl.

Ramstad, O. (2012). *Grand Fiære - Vekst i Molde* [Presentasjon]. Molde.

Saelens, B., Sallis, J. & Frank, L. (2003). *Environmental correlates of walking and cycling: Findings from the transportation, urban design, and planning literatures*. *Annals of Behavioral Medicine*, 25 (2): 80-91.

Selberg-Arkitektkontor. (2010). *Hamar Sentrum Byutvikling - Trafikk og parkering - Vestbyen - Vestre torg og kokeriet*. Trondheim.

Silverman, D. (2011). *Interpreting qualitative data: a guide to the principles of qualitative research*. Los Angeles: SAGE. XV, 500 s. : ill. s.

Skår, M. (2010). *Experiencing nature in everyday life*, b. 2010:7. Ås: Universitetet, UMB. 1 b. (flere pag.) : ill. s.

Småge, A. I. & Nagelhus, L. K. (2015). *Detaljregulering for Strandgata 2, 4, 6 – rammer for planarbeidet*. Molde.

Speck, J. (2012). *The walkable city: how downtown can save America, one step at a time*. New York: Farrar, Straus and Giroux. 312 s. s.

Sørensen, M. W. J. & Loftsgarden, T. (2010). *Tiltak for fotgjengere og kollektivtrafikk i bykryss - Internasjonale erfaringer og effektstudier*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Tennøy, A. (2013). *Hvorfor og hvordan planleggerne lager planer som gir vekst i biltrafikken*. I: b. Nr. 1/2013, s. S. 12-13. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Tvinnereim, H. (1992). *Embetsmannsbyen med utsyn*. *Byggekunst*, 7: 406-419.

Veg- og gateutforming: [*håndbok N100*]. (2014). b. N100. [Oslo]: Vegdirektoratet. 174 s. : ill. s.

Vågane, L., Brechan, I. & Hjorthol, R. (2011). *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009: nøkkelrapport*, b. 1130/2011. Oslo: TØI. 101 s. : ill. s.

Yin, R. K. (2014). *Case study research: design and methods*. Los Angeles, Calif.: SAGE. XXVIII, 282 s. : ill. s.





Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

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