



Universitetet
i Stavanger

DET TEKNISK-NATURVITSKAPLEGE FAKULTET

MASTEROPPGAVE

Studieprogram/spesialisering: byutvikling og urban design

Vårsemester, 2011

Åpen

Forfatter: Paul Korsberg

(signatur forfatter)

Fagansvarlig: Anders Langeland

Rettledere: Anders Langeland, Nils Laurits Severin Jacobsen og Mette Paavola (ekstern veileder hos Sandnes kommune, Avdeling byplan)

Tittel på masteroppgaven: Gater for livet

Engelsk tittel: Streets for life

Studiepoeng: 30

Emneord: Attraktive gater med universell utforming

Sidetall: 129

+ vedlegg/annet: 0

Stavanger, 15.06.2011
dato/år

Masteroppgave i byutvikling og urban design ved Det
teknisk-vitenskaplige fakultetet ved Universitetet i
Stavanger

Gater for livet

Attraktive gater med universell utforming

Paul Korsberg



2011

Sammendrag

Av de større byene i Norge er det Sandnes som har hatt den største prosentvise befolkningsveksten det siste tiåret. Sentrum er preget av de mange nye byggeprosjektene som ofte har et stort volum og en høy tomteutnyttelse i forhold til den opprinnelige småhusbebyggelsen. For kommunen innebærer dette en rekke planmessige utfordringer for at en samtidig skal kunne klare å skape gode, funksjonelle og estetiske byrom som innbyr til opphold. Min påstand er at gatene er byenes viktigste uterom, og at de derfor må tilrettelegges slik at mennesker i alle aldre og med ulike fysiske og psykiske funksjonshemninger enkelt kan bruke dem til å utføre sine daglige gjøremål. Samtidig må de være så attraktive at de også blir benyttet til valgfrie og sosiale aktiviteter.

For å finne ut om noen av de nyere utbygningene har bidratt til å skape attraktive gater er prosjektenes påvirkning av gatene blitt undersøkt. Det er i tillegg foretatt en vurdering av kvaliteten for fotgjengere sett i forhold til universell utforming og attraktivitet. Det er gått igjennom plan- og byggesaksbehandlingen for de enkelte prosjektene for å se hvilke krav som ble stilt til disse. Eksisterende og framtidige kommunale planer er gjennomgått for å vurdere hva slags arbeidsverktøy kommunen har for å kunne styre utviklingen. Det er foretatt befaringer på ulike tidspunkt, dager og årstider, hvor hensikten var å observere den menneskelige aktiviteten i gatene og forholdene for fotgjengere. Sentrale saksbehandlere i kommunen er blitt intervjuet for å få deres synspunkter på hvilke tiltak som må til for å skape attraktive gater for menneskelig opphold. Til slutt er alle funnene blitt vurdert i forhold til aktuelle teorier om hva som må til for å skape attraktive uterom i gatene, og om en her har lyktes med dette.

På bakgrunn av den sterke veksten sliter kommunen med dårlig økonomi, noe som gjør at den mangler tilstrekkelig med ressurser for å kunne utføre noen særlig grad av overordnet arealplanlegging i egen regi. Dette innebærer at sentrum bærer preg av at prosjektene er blitt regulert enkeltvis av ulike private foretak, og en får dermed ikke til en helhetlig planlegging med en styrt byutvikling. Kommunen har heller ikke gode nok arbeidsverktøy for å styre utviklingen i riktig retning. Kommunedelplanen for Sandnes sentrum er under revisjon. Den eksisterende har fungert i 4 år, og den har i en viss grad påvirket at det ved større tiltak utarbeides nye reguleringsplaner. Planen sier også noe om hvor de ulike formålene kan etableres, men den har ikke bidratt til at kvaliteten på reguleringsplanene er blitt bedre, eller at prosjektene bidrar til å skape attraktive gater. Til det er kommunedelplanen kanskje for ny, da flere av de undersøkte prosjektene er godkjent etter planer som er eldre enn kommunedelplanen. Det pågående arbeidet med å utarbeide en gatebruksplan og en formingsveileder vil i seg selv ikke være tilstrekkelig for å kunne klare å skape attraktive gater. En meget viktig forutsetning for å kunne lykkes er at intensjonene i gatebruksplanen og formingsveilederen følges opp av kommunale myndigheter når de gir sine godkjenninger. Dette krever at det både foreligger gode rutiner, at de brukes, og at det er et godt samarbeid mellom de ulike godkjenningsmyndighetene i kommunen. Dette mangler delvis i dag, da det både er et høyt arbeidspress og det er manglende ressurser. Dette kan føre til at rutiner helt eller delvis ikke brukes. Den manglende samlokaliseringen av de ulike godkjenningsmyndighetene vanskeliggjør også samarbeidet mellom enhetene. I tillegg mangler både private planleggere, utbyggere og kommunale myndigheter tilstrekkelig kompetanse om hva som skal til for å skape attraktive gater og møteplasser som inviterer til opphold. Kunnskapen er dog i ferd med å bre seg, men det vil dessverre fortsatt bli bygget mange nye prosjekter i Sandnes sentrum før en vil kunne klare å skape virkelig attraktive gater for menneskelig opphold.

Innhold

Sammendrag	5
Forord	9
Innledning	11
Teori	13
Nødvendige, valgfrie og sosiale aktiviteter i byens gater og byrom	13
Teorier om stedet	14
Sted	14
Stedsidentitet	15
Stedløshet	18
Teorier om sosiale forhold	22
Sosiale erindringer	22
Sosiale nettverk	22
Det sosiale urbane byrom	23
Forbindelseslinjer, kanter, distrikter, knutepunkt og landemerker	26
Trygge gater, blandet bruk av arealer	27
Dimensjonering av fortau	28
Inkluderende urban design, gater designet for mennesker i alle aldre	29
Teorier om fysiske forhold	31
Gate- og kvartalsstrukturer	31
Gjennomtrengelighet	32
Rammeverk	32
Lesbarhet	33
Byggelinjer	33
Inneslutninger	33
Overgangsoner	33
Proporsjoner	34
Aktive fasader	34
Steder ikke plasser	34
Betydningsfulle gater	34
Oppsummering	35
Metode	36
Case studier	36
Kvantitative eller kvalitative metoder	36

Intervjuer	36
Dokument- og litteraturstudier	37
Observasjoner/ feltstudier	38
Rammer og virkemidler	39
Lover, forskrifter, veiledninger og standarder	39
Kommunale planer og veiledninger	39
Viktige begivenheter som har preget utviklingen i Sandnes.....	40
Sentrum sprer seg mot øst, økt tilgang til fjorden	40
Innvandring til Sandnes	40
Kultur som byutviklingsstrategi i Sandnes.....	40
Kart over Sandnes sentrum	42
Case studier	45
Jernbanefyllingen som et fysisk stengsel	45
Viktige gater og gangforbindelser	46
Langgata	47
St. Olavs gate	51
Vågsgata	52
Elvegaten	54
Holbergsgaten	57
Oalsgaten.....	59
Gjesdalveien og Solaveien.....	60
Julie Eges gate	63
Havnegata.....	65
Olav Vs plass	67
Oppsummering.....	68
Gjennomførte utbyggingsprosjekter i Sandnes sentrum	69
Tinghuset	69
Kulturhuset	71
Vågen Brygge.....	73
Vågen videregående skole.....	74
Elvegaten 11	76
Nygårdstunet	81
Sandnesporten	82
Vitenfabrikken	84

Byhagen	86
Oppsummering	89
Pågående utbyggingsprosjekter	90
Støperikvartalet	90
Planlagte utbyggingsprosjekter	94
Våggataprojektet	94
Gammel politistasjon	96
Resultat	97
Diskusjon	98
Konklusjon	101
Referanser	103
Bøker, artikler, dokumenter	103
Illustrasjoner	104
Bilder	104
Vedlegg 1	105
Lover og forskrifter	105
Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven)	105
Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven)	105
Forskrift om tekniske krav til byggverk (byggteknisk forskrift)	105
Kommunale planer	107
Kommuneplan for Sandnes 2011 - 2025 Samfunnsdel og Arealbestemmelser	107
Kommunedelplan for sentrum 2011 - 2025	107
Gatebruksplan for Sandnes sentrum 2011 - 2025	108
Formingsveileder for Sandnes sentrum	111
Veiledere	111
Veiledning om tekniske krav til byggverk	111
Universell utforming av vegger og gater – Veiledning, Håndbok 278	115
Vedlegg 2	123
Intervjuer	123
Lederstilling hos byplanavdelingen	123
Byggesaksbehandler	125
Transportplanlegger	126
Arealplanlegger	127

Forord

Denne masteroppgaven er mitt avsluttende arbeid i studiet Byutvikling og Urban Design ved Det teknisk-vitenskapelige fakultetet ved Universitetet i Stavanger.

Jeg vil først takke mine veiledere ved universitetet som har vært førsteamanuensis Anders Langeland og pensjonert arkitekt Nils Laurits Severin Jacobsen for en god dialog med konstruktive innspill til min oppgave. Jeg vil også takke min veileder i Sandnes kommune, byplansjef Mette Paavola, for lån av aktuell og nyttig litteratur samt råd og tips om pågående planarbeid som er av betydning for oppgaven.

Jeg har arbeidet som fagansvarlig byggesaksbehandler i Sandnes kommune i 12 år hvor jeg blant annet har hatt ansvaret for godkjenning av en del større byggeprosjekter i sentrum. Jeg har ofte erfart at det kun er fokus på det enkelte byggeprosjektet i seg selv, og ikke så sterkt fokus på hvorledes dette integreres og bindes sammen med omgivelsene. Utbyggere ønsker ikke å bruke deler av sine tomtearealer til oppgradering av, eller etablering av nye byrom og forbindelseslinjer, da de kun ser på dette som et tap av mulige utbyggingsarealer og inntekter. Jeg er derfor opptatt av at en får til en mer overordnet og styrt samfunnsmessig utvikling som vil være til beste for fellesskapet, og at en får til en mer helhetlig og planlagt byutvikling hvor en skaper visuelt tiltalende omgivelser.

Jeg er av den oppfatning at gater er byenes viktigste uterom, og at gatene derfor må tilrettelegges slik at mennesker i alle aldre med ulike fysiske og psykiske funksjonshemninger enkelt kan benytte dem til å utføre sine daglige og nødvendige gjøremål. Gatene må i tillegg være attraktive slik at de også blir benyttet til valgfrie og sosiale aktiviteter slik som Jan Gehl beskriver i boken *Livet mellom husene*. Ved å foreta befaringer, observasjoner og undersøkelser av sentrale gater og byggeprosjekter i Sandnes sentrum skal jeg vurdere om prosjektene tilfører byen attraktive steder og gaterom samtidig som lovverkets krav til universell utforming blir ivaretatt.

Noen av temaene jeg kommer inn på i oppgaven omhandler arealplanlegging, byggesaksbehandling, estetikk, arkitektur, byutvikling, byhistorie, urban design, lovverk og ulike teorier om sosiale relasjoner i urbane omgivelser.

Målet med oppgaven er å gjennomføre et vitenskapelig arbeid og å få erfaring med å jobbe selvstendig og målrettet med et større prosjekt.

Innledning

Gjennom mitt arbeid og mine studier er jeg kommet til at dersom en skal klare å etablere gater som attraktive steder å oppholde seg, må de gi rom for aktiviteter og hendelser. En gate vil kun være et rom som leder mennesker videre dersom den ikke samtidig skaper plasser og møtesteder. I Sandnes sentrum er det de siste 10 årene blitt bygget en rekke store prosjekter som i mange tilfeller strekker seg ut over hele bykvartaler, men ved denne storstilte utbyggingen har en etter min mening ikke samtidig klart å skape særlig mange attraktive gater og uformelle steder hvor mennesker ønsker å oppholde seg over noe tid.

Spørsmålet som jeg skal prøve å besvare i løpet av oppgaven er: *Har en i Sandnes sentrum klart å skape attraktive gater samtidig som de er universelt utformede?*

Nord Jæren er blant de områdene i landet hvor befolkningen øker kraftigst, og det er derav et stort press på å få tilrettelagt nye utbyggingsarealer. Sandnes kommune er en sentral aktør i denne prosessen da det er den kommunen i Rogaland som har hatt den nest høyeste prosentvise befolkningsveksten de siste 30 årene, kun slått av Sola kommune (SSB). Store industriområder i sentrum har blitt, eller er i ferd med å bli transformert til områder med forretninger, kontorer, boliger, offentlige og allmenntilgjengelige formål. Tomtekostnadene er høye, og det er derfor et sterkt press fra utbyggere om å få til en størst mulig utnyttelse av arealene. Målsettingene i Fylkesdelplanen for Nord Jæren og i kommuneplanen for Sandnes legger opp til en høy utnyttelse av sentrumsnære arealer og områder langs hovedkollektivtraséer. Høy utnyttelse innebærer store planmessige utfordringer med å få styrt utviklingen i riktig retning, slik at en får etablert både funksjonelle og estetiske byrom som er tilgjengelige for alle. Å skape gode og universelt utformede forbindelseslinjer i og langs gater mellom sentrale knutepunkt er derfor svært viktig.

Sandnes har de siste årene vært preget av en stykkevis og delt utbygging basert på private aktørers utbyggingsplaner. Ofte omhandler planene kun det enkelte byggeprosjektet, og en ser ikke på forholdet til omgivelsene slik at en får til en mer helhetlig byutvikling med en sammenhengende og planlagt struktur. I kommunedelplanen for Sandnes sentrum som ble vedtatt i 2007 er det innført et generelt plankrav ved alle nye tiltak. Kravet er at en skal regulere flere eiendommer under ett, eller hele kvartaler sett i sammenheng. Med dette har kommunen forsøkt å avbøte den stykkvise utbyggingen av enkelte eiendommer nettopp for å få til en mer helhetlig planlegging, og få styrt denne i en mer ønsket retning. Likevel er det i en rekke tilfeller blitt gitt dispensasjoner fra gjeldene reguleringsplaner som ofte er svært gamle, og i fra krav om å utarbeide nye planer. Kommuneplanen og Kommunedelplanen for Sandnes sentrum er nå under revisjon og er lagt ut på høring. De er planlagt godkjent av kommunestyret høsten 2011. I tillegg pågår det utarbeidelse av en formingsveieleder og gatebruksplan for Sandnes sentrum.

Flere hevder at mange av de sentrumsnære byrommene, gatene og forbindelseslinjene er svært dårlige. Stedvis mangler de helt, og det er for mange fysiske hindringer og barrierer, slik at det mange steder blir lite attraktivt å gå innenfor sentrumskjernen.

Jeg vil foreta en vurdering av hvilke negative eller positive kvaliteter noen av de gjennomførte, pågående og planlagte utbyggingene i sentrum har tilført gatene der de er bygget. Hovedfokuset vil være på om det skapes attraktive gater som inviterer til opphold, og om de er universelt utformede slik at de er tilgjengelige for alle brukergrupper. Det vil også bli undersøkt om det foreligger noen konkrete planer for nye gangforbindelser i det sentrale sentrumsområdet, eller planer for

oppgradering av eksisterende forhold. Ut ifra funnene vil det bli vurdert om eksisterende forhold, nye planer og utbyggingsprosjekter tilfredsstillende hovedintensjonene til lov- og forskriftskravene til universell utforming og tilgjengelighet.

På bakgrunn av aktuelle teorier, historisk litteratur, befaringer, observasjoner og undersøkelse av utbyggingsprosjekter vil jeg komme med forslag til hvordan en kan videreutvikle sentrum slik at en skaper både universelt utformede og attraktive gater, samtidig som en bidrar til å styrke stedets identitet. Ved å intervju saksbehandlere innenfor fagområdene blir forslagene til forbedring testet ut for å se om de svarene jeg da får styrker eller svekker forslagene. Intervjuobjektene vil også bli spurt om det er andre tiltak som de mener bør iverksettes.

Teori

I dette kapittelet vil jeg presentere en del teorier som handler om hva som må til for å skape gode byrom for menneskelig opphold. Noen av teoriene har eksistert i mange år, men de er fortsatt like aktuelle i dag som den dagen de ble fremsatt. Blant disse er Jan Gehls teori om hva som skaper det gode livet mellom husene, Jane Jacobs teori om blanding av arealbruken for å skape trygge gater og Kevin Lynchs teori om orientering i bylandskapet.

Det er en rekke meninger om hva som må til for å skape et sted, dets karakter og identitet, eller sågar mangelen på dette. Jeg vil også gå igjennom noen teorier om hvilken betydning sosiale forhold og relasjoner har for bylivet før jeg til slutt vil fokusere på hvilken betydning de fysiske forholdene har for å kunne skape gode steder.

Nødvendige, valgfrie og sosiale aktiviteter i byens gater og byrom

I *Livet mellom husene* skriver Jan Gehl om tre slags uteaktiviteter: nødvendige aktiviteter, valgfrie aktiviteter og sosiale aktiviteter. Når uterommene er av dårlig kvalitet er det kun de strengt tatt nødvendige aktivitetene som forekommer. Nødvendige aktiviteter omfatter aktiviteter som er mer eller mindre påtvinget, eller nødvendige hverdagsaktiviteter slik som å gå til skolen, til arbeid, gjøre innkjøp, vente på bussen etc. Disse påvirkes i liten grad av de fysiske forholdene til omgivelsene. Valgfrie aktiviteter er handlinger en foretar seg hvis man har lyst til det, og hvis stedet innbyr til det og gjør det mulig. Det kan være å gå en tur for å trekke frisk luft, stå for å nyte tilværelsen eller sitte og nyte solskinnet. Disse aktivitetene forekommer kun når de ytre forholdene er virkelig gode, og når vær og sted innbyr til det. Sosiale aktiviteter omfatter alle aktiviteter som har tilstedeværelsen av andre mennesker som en forutsetning. Det kan være barns lek, hilsener og samtaler, fellesaktiviteter av forskjellige slag og den mest utbredte sosiale kontakten av alle som er de passive kontaktene med det å se og høre andre mennesker. I bygatene og bysentrene vil de sosiale aktivitetene først og fremst være mer tilfeldige. Den fysiske utformingen har ikke innflytelse på kvaliteten og innholdet av den sosiale kontakten, men kan i betydelig grad påvirke tilstedeværelse, møtemuligheter og muligheten for passive kontakter (Gehl 2003:7-11).

Gehl og Gemzøe skriver i boken *Byens rum – Byens liv* at mange byer kan oppvise høye tall for gåtrafikken, men at store mengder med forgjengere ikke forteller noe om bykvaliteten. Derimot er det kun i byer med gode rom og bykvalitet at man finner mennesker som har latt seg friste til å avbryte gåturen for å slå seg ned for å nyte stedet, stemningen og tilstedeværelsen av andre mennesker i byen. Dette er de lystbetonte og valgfrie aktivitetene. En god by kan gjenkjennes ved at den byr på gode betingelser for disse aktivitetene (Gehl og Gemzøe 1996:59).

Landskapsarkitekt Inge Dahlmann skriver i sin bok *Gåboka* at det betyr mye for et sted at folk stimuleres til å bruke tid utendørs, da det er den tiden beboerne tilbringer ute som skaper aktivitet og livlige områder. Summen av alle beboerens ærender i området med turer, pauser på benken eller på plenen, tiden de tilbringer på kafé, eller tiden de bruker på vei til eller fra området er med på å skape folkelivet. Flere mennesker ute gir både mer folkeliv og mer trygghet, noe som igjen skaper gode tettsteder og boligområder (Dahlmann 2005:37).

Dahlmann mener at i løpet av en reise trenger vi hvile, og dermed er gode sitteplasser viktig for de gående. Folk liker å se på andre mennesker, og der det er gode sitteplasser samles det flere folk. Slik skapes det møteplasser og naboskap, bekjentskap og vennskap kan utvikles og opprettholdes. En av

de nye «folkesykdommene» er ensomhet, og da kan det være viktig med en benk der vi kan være tilstede i det offentlige rom uten at det krever et nært fellesskap eller sosiale forpliktelser. Sitteplasser kan grovt sett deles inn i tre ulike kategorier med primære, sekundære og de kommersielle sitteplassene. De primære sitteplassene er planlagt og godt tilrettelagt for hvilke slik som tradisjonelle benker. For at benker skal være attraktive bør de ha ryggstø og armlener slik at det er lett for eldre å sette seg og å komme seg opp av benken. Gode sitteplasser bør ha ryggdekning og utsikt samtidig som de er soleksponerte og lune. De sekundære sitteplassene kan også betegnes som de uformelle sitteplassene. Dette er trapper, kanter og murer som ofte fungerer som attraktive sitteplasser. Å lage slike sitteplasser er viktig der man ønsker at folk skal samles og oppholde seg. De kommersielle sitteplassene er de stedene der det koster penger å sitte, og hvor uteservering er den mest typiske (Dahlmann 2005:55-56).

Det Dahlmann her beskriver er viktig. Ved å etablere mange mulige primære og sekundære sitteplasser skaper en både uformelle steder og møteplasser samtidig som en gjøre det mer attraktivt å gå, da særlig for de eldre som ofte trenger hvileplasser underveis på sin spasertur til sitt bestemmelsessted. I løpet av mine observasjoner vil jeg registrere hva det finnes av sitteplasser i de mest sentrumsnære gatene.



Eksempel fra Bergen på at en mur kan fungere som en sekundær sitteplass.



Både primære og sekundære sitteplasser, Carmel by the Sea, California.

Teorier om stedet

Sted

I artikkelen "Prospect for Places" fra boken *Place and Placelessness* skriver geografen Edward Relph at et sted er en sammensmeltning av menneskelig og naturlig orden, og steder er betydningsfulle sentre for vår umiddelbare oppfatning av verden. Et sted er ingen abstraksjon eller et konsept, men et direkte opplevd fenomen av den levende verden. Steder er derfor fulle av meninger med ekte objekter og med pågående aktiviteter. De er viktige kilder til individuell og felles identitet, og er ofte foretrukne sentre for menneskelig eksistens hvor folk har dype emosjonelle og psykologiske bånd knyttet til disse. Det kan være mange nivåer av oppfattningen av et sted. På det dypeste nivået kan det være en ubevisst og individuell assosiasjon med plassen. Stedet er hjemme, der hvor røttene dine er, det er et senter for trygghet og sikkerhet, det er et område for omsorg og bekymring, eller et punkt for orientering. Det neste nivået er også autentisk og ubevisst, men det er kulturelt og felles mer enn individuelt. Det inneholder en dyp og ureflektert deltakelse i symbolene til stedet. Dette kan spesielt assosieres med sakrale opplevelser på hellige steder, og med sekulære opplevelser ved å

være kjent i og ved å kjenne til navnet og til de viktigste stedene til en hjemmeregion. Et grunnere nivå er når den autentiske opplevelsen av stedet er bevisst, og hvor en med hensikt prøver å verdsette fullt ut betydningen av steder uten å adoptere trange intellektuelle eller sosiale konvensjoner og moter. Dette er opplevelsen en sensitiv og fordomsfri fremmed får som søker å forstå hva steder er for de som oppholder seg i dem, og hva de betyr for ham selv (Larice and Macdonald 2007:120, Relph 76).

Slik jeg oppfatter Relph så vil alle mennesker ha en eller annen form for tilhørighet til et sted som de føler er hjemme, og som de er emosjonelt tilknyttet. Sammen med de andre som bebor dette stedet vil de ha en følelse av fellesskap ved at de alle kjenner stedet og dets innhold. Når en utenforstående prøver å verdsette betydningen av stedet uten å adoptere andres oppfatninger vil den fremmedes opplevelser av stedet være på et langt grunnere nivå.

Christian Norberg-Schulz skriver i boken *Et sted å være* at ordet plass betyr det samme som sted. Mens en plass er det egentlige møtested der en opplever å være fremme er gaten et rom som leder videre og knytter sammen steder. Ordet gate henger sammen med port, noe som antyder at gaten ikke er et mål men en forbindelseslinje. Et sted er der hvor mange gater møtes og samles, og hvor de således utgjør byens vesen. Dersom et rom skal fungere som en plass må det ikke være for utflytende. Det første vi krever av et sted er at det skal gi rom for aktiviteter og hendelser (Norberg-Schulz 1986:61).

Her griper Norberg-Schulz hovedpoenget med min oppgave at for å bli til et sted må en gate gi rom for aktiviteter og hendelser samtidig som den ikke er for utflytende til å kunne fungere som et sted. En gate er bare et rom som leder mennesker videre dersom den ikke samtidig skaper plasser og møtesteder.

Stedsidentitet

I følge Norberg-Schulz har alle kulturer utviklet en måte å orientere seg på i forhold til omgivelsene. Det er derfor ikke bare viktig at våre omgivelser har en rommelig struktur som gjør det lett å orientere seg, men at de består av konkrete objekter som gir dem en identitet. For å oppnå et solid fotfeste må mennesket vite hvor det er. Et godt mentalt bilde av omgivelsene gir dens eier en viktig følelsesmessig trygghet. Identifisering og orientering er primære aspekter og behov for menneskets tilstedeværelse i verden (Larice and Macdonald 2007:134, Norberg-Schulz).

I sin artikkel "The Phenomenon of Place" beskriver Christian Norberg-Schulz at begrepet *genius loci* er et romersk konsept. I følge gammel romersk tro hadde ethvert uavhengig vesen sin egen *genius*, skytsånd. Denne ånden ga liv til mennesker og steder og fulgte dem fra fødsel til død, og bestemte deres karakter eller innhold. Overlevelse var avhengig av et godt forhold til stedet sett både i et fysisk og i et psykisk perspektiv (Larice and Macdonald 2007:133, Norberg-Schulz).

John Pløgger skriver i boken *Byens språk* at det med utgangspunkt i stedets form og *genius loci* skapes et samspill mellom det sosio-materiell symbolske, og mellom psykologiske og biologiske forhold. Stedets materialitet og form blir et permanent vilkår for å skape selvrealiseringsprosesser. Finner en ikke et steds *genius loci* kan en heller ikke bebo det, og en vil alltid føle seg mentalt utilpass (Pløgger 2001:78).

Norberg-Schulz mener i boken *Et sted å være* at det å bo er noe mer enn kun det materielle med å ha et tak over hodet. I virkeligheten er det å bo et kvalitativt forhold og betyr at vi identifiserer oss med et sted. Stedene må være utformet slik at de byr på rike muligheter for identifikasjon. Å bo vil si å være venner med et sted og samtidig være beskyttet mot farer og skader. For å oppnå et slikt vennsforhold til stedet må vi forstå og respektere stedets kvaliteter. For å oppnå et eksistensielt fotfeste må et menneske forstå hvor det er og hvordan det er å være der. Menneskenes orientering er imidlertid ikke bare bestemt av omgivelsenes struktur og romforhold, men hvordan de er satt sammen i forhold til hverandre, og om det dermed er mulig å gripe stedets grunnstruktur (Norberg-Schulz 1986:55-57).

Med et steds karakter sikter en til dets konkrete fysiske kvaliteter med materialitet, omgivelser, klima etc. Karakteren kan også være en atmosfære eller stemning som det ikke er lett å gripe eller beskrive. Stedskarakter kommer frem som et bestemt forhold til omgivelsene. Omgivelsene skaper bestemte forventninger som bebyggelsen skal gi oss et svar på. Material- og fargeegenskaper er av vesentlig betydning for stedskarakteren. Utstrekning, struktur, rytme og oppdeling gir også karakter til stedet. Et sted kan virke vennlig, avvisende eller dystert, og det kan fortelle den besøkende om livet på stedet utfolder seg utendørs eller innendørs (Norberg-Schulz 1986:63-64).

Norberg-Schulz mener at stedskvalitet er en funksjon av romstruktur og karakter. Et steds identitet er bestemt både av forholdet til landskapet og av bygningenes utforming og innbyrdes plassering (Norberg-Schulz 1986:67-68).

For å skape en stedsidentitet så må et sted ha konkrete fysiske objekter som er unike og gjenkjennbare. Dette er det samme som Kevin Lynch beskriver som landemerker, og som gjør det lettere for mennesker å orientere seg i bylandskapet. Slike landemerker kan være store menneskeskapte objekter som også er internasjonalt kjente, slik som Golden Gate Bridge i San Francisco, Empire State Building i New York, Eiffeltårnet i Paris og Sydney Opera House i Sydney. Det kan også være landskapsformasjoner slik som Table Mountain ved Cape Town, Sukkertoppen i Rio de Janeiro, Rocky Mountains i bakgrunnen av Denver og de syv fjell som omkranser Bergen. Andre særegenheter som gir en stedsidentitet kan være slike som trikkene i San Francisco, Gondolene i Venezia, Rickshaws i øst Asia eller de karakteristiske røde toetasjers bussene og telefonkioskene i London. Andre karakteristiske trekk kan være Paris sine avenyer, Venezia sine kanaler, New York sitt grid system med "streets and avenues" og York med sine middelaldergater. Det kan være ulike materialer og fargebruk slik som de pastellfargede pussede murhusene langs Côte d'Azur, de grå granitthusene i Glasgow, eller de hvite trehusene i kystbyene på Sørlandet. Lokale steder med identitet i Stavanger kan være Gamle Stavanger, Vågen, torget, domkirken, Breiavannet, Kongsgård, Arneageren, Sølvsberget, Valbergtårnet, De Røde Sjøhus, Oljemuseet, bybrua den blå promenade etc. Ingen som har bodd eller vært en stund i Stavanger vil ha problemer med å kjenne seg igjen på et av disse stedene. Men hvilke kjente steder har en som kan orientere seg etter i Sandnes utenom kanskje Langgata, Lanternen, Vitensenteret, Huset Vårt, Sandnes kulturhus, Amfi Vågen, jernbanen og Ruten?



De karakteristiske røde telefonboksene i London.



De særegne trikkene i San Francisco, California.

Norberg-Schulz beskriver tre skritt som gir en indikasjon på strukturen til steder. Det første skrittet er tatt ved å skille mellom naturlige og menneskeskapt fenomen. Det andre er representert med kategoriene jord-himmel (horisontal-vertikal) og utside-innside. Disse kategoriene har rommelige implikasjoner og rom er derfor reintrodusert, ikke primært som et matematisk konsept, men som en eksistensiell dimensjon. Et siste og særdeles viktig skritt er tatt med konseptet karakter. Karakter er bestemt av hvordan ting er og gir oss en basis for det konkrete fenomenet i vårt dagligdagse liv (Larice and Macdonald 2007:129, Norberg-Schulz).

Norberg-Schulz skriver at meningsfull arkitektur fremfor alt er et svar på det å skulle bo på et bestemt sted. Den kan sikre vår orientering ved å gi en klar definisjon til steder, veier og områder. Den kan også hjelpe oss med å gi oss en identifikasjon med å ivareta de lokale byggeskikkene som har utviklet seg og som både viser en respekt for og en tilpasning til steders karakter. I tillegg til sin praktiske funksjon har arkitekturen som oppgave å sikre vår psykiske og eksistensielle fotfeste. Den synliggjør rommet mellom jord og himmel hvor livet finner sted. Arkitektur kan derfor defineres som det å lage steder. Den kan ordne rommet slik at vi kan orientere oss, og gi det en karakter som vi kan identifisere oss med (Norberg-Schulz 1986:57-58).

Et steds karakter er sterkt betinget av landskapet og omgivelsene det ligger i. Det har stor betydning om stedet ligger ved havet, ved en fjord, ved en innsjø, ved en elv, i en fjellkjede eller på prærien. Av stor betydning er også bygningenes størrelse, innbyrdes plassering, den arkitektoniske utformingen med material- og fargebruk samt den lokale byggeskikken. I tillegg mener jeg at menneskene som bebor stedet med deres ulike kulturer spiller en stor rolle, og at de klimatiske forholdene er av vesentlig betydning. Det er en vesentlig forskjell i den karakteren en alpelandby gir oss i forhold til en provençalsk landsby ved Middelhavet.

Hvordan en rent praktisk utøver byplanleggingen og den arkitektoniske utformingen av bygninger og plasser har stor betydning for om en lykkes med å skape attraktive byrom og steder som vi klarer å orientere oss i, samtidig som de får en karakter og en atmosfære som vi føler oss hjemme i. For mennesker som har reduserte kognitive evner vil det være av stor betydning at det finnes gjenkjennbare elementer som gjør at de klarer å orientere seg og å finne veien. I en stadig hurtigere utvikling med økende grad av globalisering er det viktig at miljøet rundt oss har en form for "stabilitet" og er "lesbart". I særlig grad gjelder dette for eldre mennesker som utgjør en stadig større andel av befolkningen. De har ofte vanskeligere for å forstå og lære seg nye ting, og det tar ofte

lengre tid. De har en frykt for det ukjente og mange eldre har en rekke fordommer. Mange eldre som jeg kjenner søker tryggheten i de kjente omgivelsene, og mange føler seg psykisk utilpass på fremmede og ukjente steder. Dette forandres kanskje når dagens middelaldrende blir eldre, da de jo både er mere reisevante og kjente med fremmede kulturer enn dagens pensjonister?

I boken *Byens språk* skriver John Pløgger at en forutsetning for å kunne føle stedstilhørighet er evnen til å kunne lese abstrakte tegn i arkitekturen og til å iscenesette lokalhistorien. Det å bli en del av et sosiokulturelt nærmiljøfelleskap gjennom historien og estetikken krever en helt annerledes kognitiv kompetanse enn det å leve på stedet, eller å bygge sin følelse av stedstilhørighet på egne erfaringer (Pløgger 2001:127).

I *En global stedsfølelse* skriver professor Doreen Massey om vår tids geografiske fragmentering og romlige sammenbrudd noe som leilighetsvis har gitt opphav til defensive og reaksjonære reaksjoner med bestemte former for nasjonalisme, sentimental tilbakevinning av nasjonal arven og fiendtlighet mot nykomlinger og "outsidere". En av virkningene er en søken etter en stedsfølelse. Den følelsen av desorientering som noen opplever når de betrakter at en velkjent lokal gate nå huser kulturelle importartikler slik som pizzeriaen, kebab-huset eller filialen av en midtøstenbank har blitt erfart gjennom århundrer av koloniserte folkeslag over hele verden. Dette skjer i en stadig hurtigere og akselererende tid-rom-kompresjon med økende grad av internasjonalisering. Noen gruppers bevegelse og kontroll kan svekke andre menneskers muligheter for innflytelse. Virkningene av dette kan føre til usikkerhet og uro, og kan fremkalle en følelse av sårbarhet. Noen argumenterer derfor med at folk har behov for litt fred og ro, og at en sterk stedsfølelse kan danne et fristed fra alt ståket. Derfor blir jakten på steders virkelige mening en reaksjon med et ønske om permanens og en trygg identitet midt i all bevegelsen og forandringen. I stedet for å tenke seg steder som områder med klare grenser rundt seg kan en tenke på disse som en del av et nettverk med samfunnsmessige relasjoner og betingelser og hvor en stor del av relasjonene, erfaringene og betingelsene blir konstruert over en mye større skala enn i stedet, regionen eller kontinentet. Dette muliggjør en stedsfølelse som er utadventd og som inkluderer en bevissthet om sin forbindelse med den mer omfattende verden noe som integrerer både det globale og det lokale. Massey mener at det vi trenger er en global følelse av det lokale, en global stedsfølelse (Aspen & Pløgger 1997:306-318, Massey).

Her kommer Doreen Massey inn på et vanskelig tema om vår tids globalisering med internasjonalisering og derav den påvirkning fremmede kulturer får på oss. Dette har i enkelte tilfeller ført til en oppvekst av nasjonalisme og fiendtlighet mot det fremmede. Jeg er av den oppfatning at dersom en er trygg på sin egen kultur, og dersom en klarer å beholde sin egen identitet, så vil en kunne klare å møte globaliseringspresset på en god måte. For å lykkes i dette må en skape en balanse mellom den lokale kulturen og stedfølelsen som også klarer å integrere den globale stedsfølelsen som Massey skriver om.

Stedløshet

Edvard Relph beskriver stedløshet som omgivelser uten viktige plasser, og hvor de underliggende holdningene ikke tilkjenner viktigheten av steder. Stedløsheten strekker seg tilbake til de dypeste nivåene hvor stedets historiske røtter er blitt kuttet, symbolikken eroderer og mangfoldigheten er blitt erstattet med en konform og eksperimentell orden. På sitt mest dyptgående består den av en pervers og kanskje irreversibel fremmedgjøring av steder som hjem for mennesker. Stedløshet

assosieres i særdeleshet med massekultur med adoptering av moter og idéer om landskaper og steder som blir plukket ut av noen få "eksperter", og deretter tildelt til folket gjennom massemedia (Larice and Macdonald 2007:121, Relph 76).

Jeg oppfatter av teksten til Relph at stedløshet er et sted som ikke har et særpreg, og som derav kunne vært hvor som helst. Det kan være at det mangler karakteristiske landskapsformasjoner som en kan orientere seg etter, eller at stedet mangler menneskeskapte landemerker. Stedet kan være relativt nytt og dermed ha få historiske røtter, eller det mangler en arkitektur som bygger på lokale byggeskikker. En del amerikanske forsteder rundt de større byene slik som i Los Angeles og Phoenix har fått karakteristikk av å være konforme og pregløse. Dersom en ikke visste hvor en var, ville en neppe klare å gjette seg fram til det annet enn at en var i den sørvestlige delen av USA. Bygninger og boliger har ofte fått den samme arkitektoniske utformingen uansett i hvilken amerikansk delstat en befinner seg i. Til og med i Norge har vi i noen grad blitt påvirket av den amerikanske arkitekturen og måten å bygge på med for eksempel "split level" boliger, karnapper og takoppletter med sprosser, eller inngangspartier med takoverbygg og søyler, noe som er en typisk sørstatsstil (Greek revival style) fra 1800 tallet. I dag adopterer vi i langt større grad moter og trender fra andre steder og land både når det gjelder interiør- og eksteriørdesign. Dette er en del av den globaliseringen som hele tiden pågår og som gjør at deler eller hele den lokale byggeskikken byttes ut med den importerte arkitekturen. En kan blant annet se at dette er blitt moter og trender på lik linje med møbler og klær ut fra alle de forskjellige norske og utenlandske magasinene som selges som omhandler arkitektur og design. Relph har etter mitt syn mye rett i sitt syn på at moter og massemedia har stor påvirkningskraft på folks oppfattelse av steder og hvordan disse bør være. Det er derfor desto viktigere at en klarer å beholde noe av stedets byggeskikk og karakter når en adopterer nye trender, kulturer og moter slik at stedet ikke blir fremmedgjord, slik som Relph skriver om.

Matthew Carmona skriver i sin artikkel "Contemporary Public Space" at noen av de hyppigste kritikkene av nye former for offentlige steder er en oppfattning av tapt autentisitet og framvekst av stedløshet. Selv om mange bosettinger på et tidspunkt har blitt "funnet opp" av deres grunnleggere, blir en stadig større del av teknikkene ved å skape steder lånt fra temaparker, for å gjenoppfinne eksisterende steder. Med dette er det en fare for at elementer med stedets kontinuitet, karakter og kvaliteter går tapt. Noen ganger involverer prosessen at det bevisst skapes en ulikhet som et middel for å skille et sted fra et annet. Dette kan for eksempel gjøres ved å bruke markedsføringsstrategier som har som mål å skille stedene fra hverandre. Andre ganger kan det være å kopiere suksessfulle oppskrifter som har virket andre steder. Det er en omfattende kritikk av slike skapte steder fordi en på denne måten ikke får genuine steder da disse blir stegvis erstattet av karikaturer og "urbane forkledninger". J. Sircus argumenterer med at Disneyland er en suksess på grunn av at parken følger bestemte prinsipper om rekkefølge av opplevelser og historiefortellinger ved å skape et passende og en meningsfull følelse av et sted hvor aktivitetene og minnene både er individuelle og delte. Sharon Zukin er enig i at Disneyland er et av de mest viktige nye formene for offentlig rom i slutten av det siste århundre, og hun identifiserer forskjellige faktorer for suksessen. Hun mener det er en visuell kultur gjennom en estetisk design som skal skape en etnisk-, klasse- og regional identitet. Det er en kontroll av rom og sted, og hvor dette er koreografert med sekvenser av steder hvor mennesker kan se og bli sett, og hvor de kan delta uten å bli forlegne. Det er privat styrt med et mål om å kontrollere frykt og skape trygghet. Denne produksjonen av steder oppstår i følge Zukin i en rekke forskjellige kontekster fra å skape oppdiktede temaparker i den ene enden av spekteret til å gjenskape historiske urbane bydeler i den andre.

Carmona mener at en kan konkludere med at stedløshet ikke er et produkt av mangel på aktivitet eller en nøyaktig planlagt fysisk form, men istedenfor et fravær av en oppfatning av et steds mening. I følge Sircus er et sted ikke bra eller dårlig på grunn av om det er ekte, eller en erstatning, autentisk eller kunstig. Både steder som er skapt over århundrer eller på et øyeblikk kan tiltale mennesker (Carmona 2010:139-141).

Det er i Sandnes sentrum flere eksempler på slike nye former for offentlige rom som Sharon Zukin beskriver. De kontrolleres av det private næringslivet, og det er steder for salg og konsumpsjon, slik som kjøpesenteret Amfi Vågen, Elvegaten 11, Maxi storsenter og Støperikvartalet som nå er under utbygging.

J. Sircus uttaler at både steder som er skapt over århundrer slik som mange Europeiske byers middelaldersentrum, eller om de er skapt på et øyeblikk slik som Disneyland kan tiltale mennesker samtidig som de også kan gi dem en oppfatning av stedets mening og innhold. Det viktigste for mange mennesker er nettopp det som Zukin beskriver at det skapes steder hvor mennesker kan se og bli sett, hvor de føler en trygghet og at det har en tiltalende design som gir stedet en identitet.

I boken *Et sted å være* skriver Norberg-Schulz at våre naturlige omgivelser i stadig økende grad blir forstyrret eller ødelagt av bebyggelse som virker rotet og stedsfremmed. Mange byer er i ferd med å miste sin sammenheng og lokale egenart, noe som fremfor alt skyldes riving i forbindelse med funksjonsendringer og trafikkøkning. Den nye bebyggelsen byr sjelden på steder der menneskelige aktiviteter kan finne sted. Stadig flere føler derfor at det er vanskelig å finne seg til rette i dagens omgivelser, og en grunnleggende følelse av tilhørighet er i ferd med å gå tapt, noe som fører til rotløshet. Dagens mennesker er dermed offer for et stedstap (Norberg-Schulz 1986:54).

Boken er noe preget av å være skrevet for 25 år siden. I dag rives det ikke i noen særlig grad for at det skal kunne bygges nye veier på grunn av en trafikkøkning. Dette løses istedenfor ved at veiene legges i ringveier rundt eller under bakken. I Oslo sentrum er gjennomfartsveiene i mer eller mindre grad blitt fjernet fra overflaten ved at de er lagt i tunneller og kulverter, for å unngå de betydelige ulempene veiene tidligere medførte. Dette har åpnet for en utvikling av byen ned mot fjorden der veiene før var til hinder for dette. Det er en rekke industri- og havneområder rundt om i verden, også kalt "brownfields" og "docklands", hvor det har foregått og pågår en transformasjon med bygging av boliger, kontorer, forretninger og servicevirksomheter. Mange byer har brukt dette som en byutviklingsstrategi hvor en bevarer enkelte historiske elementer ved å bygge om noen av de gamle industri- og lagerbygningene for å skape en historisk atmosfære, og for å gi stedet og byen en bestemt identitet, "city branding". Kultur brukes også som en bevisst strategi med tilrettelegging for at kunstmiljøer skal etablere seg i bestemte områder, og hvor det bygges kulturinstitusjoner som skal fungere som "trekkplastre". Et annet grep som ofte blir brukt er å skape næringsklynger i de forlatte industriområdene. Det finnes mange eksempler på disse ulike strategiene i byer som Oslo med Bjørvika og Aker brygge, Drammen med Bragernes og Strømsø, Stavanger med Badedammen, London med Canary Wharf, Berlin med Rummelsburger Bucht og New York med South Seaport Street etc.



Bilde over: Badedammen i Stavanger.

Bilde under: Canary Wharf i London.



Bilde over: Bjørvika i Oslo.

Bilde under: Rummelsburger Bucht i Berlin.



John Pløgger skriver i boken *Byens språk* at Norberg-Schulz mener den tidligste rommelige erfaringen betyr alt for folks stedsforståelse. Man må kunne kjenne seg igjen i et romlig uttrykk for å kunne "føle seg hjemme" i nye rom (Pløgger 2001:142). Et stedstap oppstår ifølge Norberg-Schulz i forhold til ting som arkitektur, landskap og objekter. Stedstap er en konsekvens av manglende gjenkjenning og erindring av ting og form. Dette kan ha katastrofale konsekvenser for mennesker da det skaper mental forvirring. Spesielt gjelder dette for mennesker med ulike former for demens slik som Alzheimers (Sandercock). Mennesker flytter stadig på seg fysisk og mentalt og dette skaper ifølge Norberg-Schulz et savn og en stadig søken etter stabilitet i tid og rom. Her kan steds vedvarende arkitektur og romorganisering være et botemiddel, for hva er mer varig enn våre fysiske omgivelser? Om en kan identifisere seg med stedets fysiske identitet og karaktertrekk så finnes det muligheter for stedstilhørighet overalt hvor disse formene repliseres. Derfor er formmessige og arkitektoniske tradisjoner og tradisjonsbasert byggeskikk så viktig (Pløgger 2001:147-148).

Norberg-Schulz mener at de tidligste erfaringene et barn gjør seg i sine omgivelser vil være med på å prege dette individets senere oppfatninger om steder, noe som jeg er enig i. Er det oppvokst i en sørlandsby vil det alltid føle seg hjemme blant de hvite sørlandshusene og sannsynligheten er stor for at det har en positiv oppfatning av denne formen for arkitektur og byggeskikk. Dersom dette individet for eksempel skulle flytte til en asiatisk storby, ville dette kreve en betydelig omstillingsevne for å tilpasse seg helt andre rommelig uttrykk, og for å kunne føle seg hjemme.

I mange tilfeller er det nok riktig som Norberg-Shulz hevder at den nye bebyggelsen ikke byr på gode steder for menneskelig aktivitet, men jeg tror at denne trenden nå har snudd. Det finnes flere eksempler på vellykkede byområder som er både attraktive og som har sitt eget særpreg. Aker Brygge er et godt eksempel på dette, og Drammen har fått mye positiv omtale med sin byutviklingsstrategi. Dog er det nok riktig at arkitekturen i mange tilfeller er nokså ensartet og konform, og at den ofte ikke i noen særlig grad tar utgangspunkt i de lokale byggeskikkene. Bygninger får også i mange tilfeller et arkitektonisk utseende som ikke alltid gjør at en oppfatter hva det inneholder, eller at det gjenspeiler den lokale byggeskikken på stedet der det blir bygget.



Aker Brygge i Oslo. Kilde: Wikipedia.



Bragernes i Drammen. Kilde: Temarapport, Byutviklingen i Drammen, Miljøverndepartementet.

Teorier om sosiale forhold

Sosiale erindringer

Dolores Hayden mener at de sosiale erindringene baserer seg på historiefortellinger. Ved å bruke det urbane landskapet aktivt til å skape minner om et sted, kan en derfor utløse sosiale erindringer. Urbane landskap stimulerer også de visuelle minnene. Stedsminner omfatter den menneskelige evnen til å koble sammen de bygde og naturlige omgivelsene som er sammenflettet i det urbane landskapet. Dette er nøkkelen til den kraften som historiske steder har til å hjelpe innbyggerne med å definere deres felles fortid. En strategi for å underbygge den felles urbane historien er å bruke stedsminner samtidig som en bruker sosiale erindringer (Larice and Macdonald 2007:195-196, Hayden).

Sosiale nettverk

I boken *Byens språk* skriver John Pløgger at det pågår en alarmerende oppløsning av sosiale nettverk. Det offentlige rom er dødt. Det er ingen mennesker i gaten, og den fungerer derfor ikke som et møtested eller som en basis for uformell sosial kontroll. Når de sosio-romlige mekanismer mangler, øker utryggheten og det blir mindre trivelig å bruke byens offentlige rom (Pløgger 2001:16).

Jeg har ikke den samme oppfatningen av at de sosiale nettverkene er i en alarmerende oppløsning slik som Pløgger hevder i sin bok. Det har heller skjedd en endring av de sosiale nettverkene mer enn en oppløsning av disse. Ved hjelp av nye teknologier blir det stadig lettere å holde kontakten med mange flere personer selv om disse befinner seg et helt andre steder enn en selv. Det har skjedd vesentlige endring med sammensetningen av en "normal" familie, og det blir stadig flere som lever alene av ulike årsaker. Mange av disse vil være kontaktsøkende og de bruker ofte byen på en helt

annen måte for å få ivaretatt sine sosiale behov. Vi får stadig mer fritid og mange mennesker velger å bruke denne i bysentre og på shoppingsentre. Kafélivet blomstrer og shopping har blitt en populær aktivitet. Kultur er også blitt en svært viktig ingrediens for å tiltrekke seg mennesker. Mange steder bygges det kulturhus som ofte inneholder kinosaler, bibliotek, scener for dans, teater og musikk og gjerne serveringssteder slik en kan se både i Stavanger og Sandnes. Mange museer, kunstgallerier, konsert- og operahus er også blitt bygget de senere årene. Festivaler og kulturarrangementer florerer slik som for eksempel i Stavanger og til dels i Sandnes i sommermånedene. Etter en periode på 1960 - 1990 tallet hvor mange mennesker flyttet fra bykjernen ut til forstedene har det de siste 10 - 15 årene vært en tilstrømming av mennesker inn til sentrum av byene. Med flere mennesker som bor og oppholder seg i bysentrene vil det også bli mer liv i gatene dersom de er tilrettelagt for det.

Pløgger sikter kanskje til det som skjedde i mange av de store amerikanske byene, og i en noe mindre grad i Oslo fra midten av forrige århundre med den ekspansive suburbaniseringen. Med den utviklingen skilte en arbeidsstedet fra hvor man bodde, og servicenæringene med butikker ble anlagt i store shoppingsentre. Dette har igjen ført til at mange sentrumsområder kun blir brukt til bestemte tider av døgnet, og at det derfor i perioder er lite mennesker ute i gatene. Det var nettopp denne utviklingen Jane Jacobs så på som så ødeleggende for bylivet. Hun argumenterte med at en måtte få til en mer blandet bruk av arealene i byene slik som en hadde tidligere. I følge Jacobs ville dette føre til tryggere byer, da det var flere øyner som overvåket gatene på forskjellige tidspunkt.

Det sosiale urbane byrom

Byforming kan i følge Pløgger karakteriseres som en suksessiv kolonisering av det sosiale rom ved bruk av abstrakte midler som arkitektur og form. Det skapes en interrelasjon mellom materiell form, mentale rom og det sosiale rom (Pløgger 2001:61).

I følge Richard Sennett rommer den moderne byplanleggingen en frykt for å være ekspressiv ved å presentere, blottlegge, eksponere og stimulere mennesker. En forsøker å skape nøytrale offentlige rom, noe som fremmer privatheten fremfor det ekspressive offentlige møtet. Kvadraturen illustrerer prinsippet om sjelelivets fred ved orden, presisjon og klarhet. Det urbane rom er gjennom kvadraturen blitt nøytralisert ved at bysentre og gateliv er blitt rasjonalisert. Det er skapt en kontekst uten legitime steder for nytelse, fritt for møtesteder, og uten annen mening enn bevegelse. Byrommet er blitt funksjonalisert og oppdelt i enheter som har klart avgrensede formål med steder for konsum, bolig og arbeid. De offentlige rommene er blitt ekstremt homologe og kvadraturen representerer fremfor alt en eliminering av byens primære sosiale rom, sentrum eller torget. Strukturen gjør at bybefolkningen frarøves soner som kan fungere som frirom (Pløgger 2001:68-71).

Jeg oppfatter teksten slik at dersom en by blir alt for gjennomregulert og oppdelt i soner så mister en noe av den organiske veksten som for eksempel kjennetegner mange av middelalderbyene i Italia. Der hadde man en utstrakt miks av forskjellig bruk, ulike byrom og møtesteder. I England er byen York et utmerket eksempel på at en bykjerner fra middelalderen fortsatt er et høyst levende sentrum med et utall av uformelle møteplasser og forskjellige virksomheter. Manhattan i New York har derimot store områder som ikke er preget av en blandet bruk, og som store deler av døgnet er nærmest folketomme. Særlig gjelder dette i de store kontor- og finansdistriktene. Derimot er det andre områder hvor en har klart å blande bruken, og hvor en har fått til gode møtesteder blant annet i Greenwich Village.



Eksempler på det livlige bylivet i de smale og buktende middelaldergatene i York, England.

Sennet har sterke meninger om den moderne byplanleggingen. Teksten ble utgitt i 1991, og det er derfor modernismen han her kritiserer. Byplanleggingen har utviklet og endret seg etter dette, men Sennet har fortsatt rett i at det fremdeles skapes flere nøytrale byrom hvor privatheten ofte fremmes framfor offentligheten. Mange gater blir kun tilrettelagt for rasjonelle bevegelser og er helt frie for møtesteder. Det som ikke lenger helt stemmer er at byrommet kun blir funksjonalisert og oppdelt i områder med avgrensende formål. Det har i dag vokst frem et nytt konsept med intensjoner om å blande steder for konsum, arbeid og bolig i bysentrene, men som er krevende å få gjennomført (mixed use).

I følge Sennett var Hausmanns reorganisering av Paris basert på ønsket om å homogenisere byens mobilitet, bevegelsesmønstre, rytmer og aktiviteter. Man skulle gjennom storskalaplanleggingen styre hverdagslivet til industriarbeideren, bruken og bruksverdien til det offentlige rommet. Renoveringen av sentrum skulle bidra til å redusere faren for sosial uro og også skape en urbanitetsform som orienterte seg mot konsumpsjon og service (Pløgger 2001:72).

Pløgger mener at i dag blir bygatene først og fremst planlagt for bilismens og handelens behov. Selv en gate for lek eller opphold blir planlagt ut ifra bilens premisser. Funksjonalitet er ensbetydende med rasjonell bevegelse. Gatelivet er preget av konstant bevegelse og fortetting av mennesker, noe som skaper en anonymisering og av-individualisering (Pløgger 2001:98).

I følge Pløgger er vi alle både aktører og tilskuere når vi møtes i det offentlige rom. Oftest foretrekker man å være den som "ser på" og ikke den som "blir sett". En foretrekker å utnytte anonymiteten i det offentlige rom, og spillet mellom det kjente og det ukjente. Det som kjennetegner en slik sosial holdning er at man søker opplevelsen, nytelsen og intensiteten i opplevelsene med "blikkets avstand". Byfolk bruker nettopp byens senterområder spontant i hverdagen for å få tilfredstilt behovene for estetisk stimulans (Pløgger 2001:106).

Mange bygater blir i alt for stor grad kun tilrettelagt for rasjonelle bevegelser. Bilene blir ofte prioritert foran fotgjengere. Fortau og fotgjengerarealer er ofte underdimensjonerte og innbyr ikke

til opphold. I de fleste nyere prosjekter anlegges det ikke uformelle offentlige eller halvoffentlige møteplasser. Tomtearealene er for "dyrebare" til at eiendomsutviklere tar seg råd til å avsette plasser hvor mennesker kan oppholde seg med å stå og sitte, og myndighetene krever det heller ikke. Vi er alle aktører i det offentlige rom, og mennesker liker å se på andre mennesker. Nettopp derfor er det så viktig å skape både formelle og uformelle møteplasser hvor dette sosiale livet og spillet kan få utfolde seg. Mange mennesker lever alene og for dem er mye av den sosiale kontakten nettopp å kunne observere andre mennesker. Hvorfor krever vi da ikke at slike plasser blir anlagt?

Det offentlige rommet må i følge Pløgger anses å ha en vital betydning for hverdagslivet i byen. Gatelivet, sosiale møter og det offentlige byrommets begivenhets- og opplevelseskvaliteter, er noen av de viktigste symbolene på byliv og bykultur. Arkitektur, det bygde miljøet og de sosiale relasjonene står som et avgjørende mottrekk til kommersialiseringen av hverdagslivet i byen. Estetikken er en del av menneskets hverdagslige oppfatning og forståelse av sine omgivelser. I byene er det estetiske formidlet gjennom en rekke sosiale fenomener som er knyttet til gatelivet, kafélivet og flaneringen. I byplanleggingen og politikken er man derimot mest opptatt av byens materielle estetikk i form av arkitektur, bomiljøer, konsumpsjon, kunst og kultur. En søker å vitalisere byens stedsidentiteter og kommersielle potensial samtidig som en vil tilfredsstille kjøpesterke og livsstilsorienterte menneskers etterspørsel etter estetisk attraktive møte- og fritidssteder. I dag karakteriseres mange storbyer av en historisk estetisering med bevaring av historiske byggverk og landskaper (Pløgger 2001:110-112).

Pløgger mener at dersom en ser bort fra transportplanleggingen er det kanskje vår tids konsumpsjon som har formet byrommene mest radikalt de siste 30 årene. Historisk har det skjedd en romlig forandring fra åpne markedsplasser til overdekte handlegater, gallerier og kjøpesentre. Kjøpesentre av i dag kan ofte beskrives som en by i byen, og som ofte vender "ryggen" til gaten (Pløgger 2001:118).

Det Pløgger her peker på er at en ofte har benyttet det samme prinsippet med å bygge tilsvarende introverte kjøpesentre i bykjernene som en har bygget utenfor. Dette er enkelte steder i ferd med å forandres hvor en etablerer noe mere åpne kjøpesentre som henvender seg ut mot gatene, men ofte blir disse oppfattet som interne og privatiserte uterom.

Planpolitisk er gaten i følge Pløgger stadig en trussel. Maktens disiplineringsmekanismer er orden og forutsigbarhet og byplanleggingens ideal. Det har derfor alltid vært et sentralpolitisk mål å disiplinere det tilfeldige og det ukontrollerbare sosiale liv. Strategien har vært at en må kontrollere gatene for å kunne beherske byen. I den moderne byplanleggingen har en konsekvent konstruert gatene for å fremme smidig kontinuerlige bevegelser. Gatene kan derfor ikke lenger fungere som møtesteder hvor en kan oppholde seg over lengre tid. Gågatene er eksempler på dette, men også de smale fortauene i byene er en materialisering av gatenes planlagte a-sosialitet. Bylivet kan kontrolleres og disiplineres bedre i kafeens stoler enn i gatelivets anonymitet og uforutsigbarhet. I de senere årene har det offentlige rommet i følge Jonny Aspen blitt mer og mer gjenstand for en militarisering med kameraovervåkning, politi og sikkerhetsvakter. Det er en angst for det gateliv som altfor eksplisitt utstiller samfunnets økonomiske og etniske klassepolitikk. Militariseringen er særlig rettet mot ukontrollerbare elementer som alkoholikere, narkomane, tiggere og subkulturer (Pløgger 2001:121-122).

Mike Davis har i artikkelen "Fortress Los Angeles" blant annet skrevet om militariseringen av sentrum i Los Angeles. I mange amerikanske byer konstrueres det benker som er så smale og ukomfortable at de ikke skal kunne sittes på over lengre tid, og dermed heller ikke kan ligges på. Fravær av sitteplasser er også en annen måte å løse "problemet" med at uønskede mennesker oppholder seg for lenge på et bestemt sted. Parker blir til og med konstruert med kuler og humper slik at de ikke skal kunne benyttes av uteliggere til å sove i om nettene, eller det benyttes vanningsystemer som slås på i intervaller, for å gjøre stedene lite attraktive ved at en blir våt dersom en oppholder seg der. Butikkfasader lages "innbruddsikre" enten ved at de mangler vinduer, eller det brukes stålgitre foran vinduer og dører utenom åpningstidene. Arkader og uterom stenges av. Kameraovervåkning er blitt helt vanlig mange steder, og private sikkerhetsvakter holder uønskede "elementer" borte ifra de privatiserte uterommene og i fra butikker og kjøpesentre. I USA bygges det i stadig økende grad "gated communities", for å beskytte eiendommer mot inntrengere. I mange tilfeller kan sikkerhetstiltak med for eksempel uniformerte vektere og kameraovervåkning skape en følelse av trygghet, mens det i andre tilfeller kan føles både utrygt eller ubehagelig.

Forbindelseslinjer, kanter, distrikter, knutepunkt og landemerker

I boken *The Image of the City* beskriver Kevin Lynch hvorledes mennesker orienterer seg og oppfatter en by ved hjelp av indre visuelle bilder. Bildene av omgivelsene er et resultat av en toveis prosess mellom observatøren og hans omgivelser. Omgivelsene tilbyr en egenart og sammenheng, mens observatøren i lys av sine egne intensjoner velger og organiserer inntrykkene som til slutt ender i en mening om hva han ser. Inntrykket som dermed er skapt begrenses og understrekes av hva som blir oppfattet og sett av observatøren (Lynch 1960:6). Et bilde av omgivelsene kan bli delt inn i tre komponenter: gjenkjennelse, struktur og mening. Et bearbeidet forestillingsbilde krever først identifiseringen av et objekt, noe som skiller det fra andre ting slik at det gjenkjennes som en separat enhet. Dernest må bildet gi objektet en rommelig eller formmessig struktur til observatøren og til andre objekter. Til slutt må objektet ha en mening for observatøren enten praktisk eller følelsesmessig (Lynch 1960:8).

De viktigste elementene for å orientere seg er i følge Lynch å tenke på bylandskapet som forbindelseslinjer, kanter, distrikter, knutepunkt og landemerker. Stier er kanalene som observatøren vanligvis, leilighetsvis eller potensielt beveger seg i. Det kan være gater, gangstier, transitt linjer, kanaler eller jernbanen. For mange mennesker er dette de dominerende elementene i deres bybilde, men dette er avhengig av deres kjennskap til byen. Mennesker med den minste kjennskapen har en tendens til å tenke på byen som topografi, store regioner eller generelle karakteristikker. De som kjenner byen bedre mestrer vanligvis de overordnede forbindelseslinjenes strukturer og tenker mer på konkrete forbindelseslinjer og deres innbyrdes forhold. De som kjenner byen best av alle har en tendens til å støtte seg på små landemerker og mindre på regioner eller forbindelseslinjer. Der hvor de viktigste forbindelseslinjene mangler identitet blir de veldig lett forvekslet med andre forbindelseslinjer og forestillingsbildet av byen blir vanskelig (Lynch 1960:46-90).

Lynch mener at det nettverket som har størst potensial til å skape en orden rundt det hele er det tradisjonelle og det potensielle bevegelsesmønstrer gjennom det urbane landskapet, forbindelseslinjene. Hovedlinjene bør ha en spesifikk karakter som skiller dem fra omkringliggende linjer, med en spesiell bruk eller aktivitet langs kantene, en karakteristisk romkvalitet, en spesiell overflate på gategolv eller fasader, et bestemt lysmønster, et unikt sett av lukter eller lyder, en typisk detalj eller form for beplantning (Lynch 1960:96).

En gate oppfattes i følge Lynch som et element som går til noe. En forbindelseslinje må understøtte dette elementet, og den må samtidig gi en følelse av progresjon. Den må gi en klar oppfatning av i hvilken retning en går ved at disse er ulike. Ulikheten kan bestå i at en går opp eller ned en bakke, eller ved et økende antall av skilt, butikker eller mennesker, noe som vil indikere at en nærmer seg et handelsknutepunkt. Det kan også være bruk av farger, beplantning, kortere kvartalsstrukturer, eller større byrom noe som kan signalisere at en nærmer seg bysenteret. Når turen også inneholder en serie med distinkte og gjenkjennbare elementer som fungerer som delmål vil turen i seg selv gi mening, og dermed bli en opplevelse i seg selv (Lynch 1960:97).

Det Lynch her beskriver er at det er viktig å ha gjenkjennbare elementer å orientere seg etter i gatene. De må gi en mening slik at en oppfatter hvor en er, i hvilken retning en går og hva det er en ser underveis. Dette er desto viktigere for barn og eldre samt for mennesker med reduserte kognitive evner slik at de finner fram til bestemmelsesstedet.

Trygge gater, blandet bruk av arealer

I boken *The Death and Life of Great American Cities* skriver Jane Jacobs at gater og deres fortau er byenes viktigste offentlige områder og er dens mest vitale organer. Gatene med sine fortau har en fundamental oppgave ved å gjøre byene trygge. En godt brukt gate er egnet til å være en trygg gate mens en lite brukt gate er utrygg. Bygningene langs gatene må orientere seg mot disse og ha åpne fasader slik at det blir mange "øyner" som kan overvåke dem (Jacobs 1993:37-45).

Jacobs argumenterer med at for å skape suksessfulle bygater må de tiltrekke seg mennesker på forskjellige tidspunkter, noe som vil ha både en betydning for sikkerheten i gaten og ha en økonomisk effekt. For å få dette til må det være en blandet bruk av arealene. Kontorer, fabrikker, skoler, boliger og områder for rekreasjon er primær bruk, mens sekundær bruk er virksomheter som vokser frem på grunnlag av den primære bruken, for å betjene menneskene som den primære bruken tiltrekker seg (Jacobs 1993:198-214).

Gehl og Gemzøe skriver i *Byens rom – Byens liv* at ingen enkelt faktor har større betydning for vitaliteten i et bysenter enn tilstedeværelsen av utdanningsinstitusjoner og studenter. Studenter kommer inntil byen med buss eller sykkel og bidrar ikke til trafikkproblemene. De kommer og går på alle tider av dagen og kvelden, og hjelper til å holde liv i byen etter stengetid. Mange næringsvirksomheter nyter godt av studentenes tilstedeværelse. De ferdes også mye til fots i byen. Enhver by med mange studenter i bysenteret er i en heldig situasjon (Gehl og Gemzøe 1996:38)

I boken *Urban Design: Street and Square* skriver Moughtin og Mertens at det å gå er en integrert del av mange andre aktiviteter slik som vindusshopping, å betrakte omgivelsene eller å snakke med mennesker. Alt i alt er det ikke langt fra sannheten at friheten til å kunne gå rundt og betrakte omgivelsene er en nyttig veiledning til hvor sivilisert kvaliteten til et urbant område er. Ved planleggingen av en gate er det de fysiske faktorene som har størst innflytelse på gatebruken, brukertettheten, blandet bruk av arealene, samhandlingen mellom fotgjengere og kjøretøy, form og sammenheng på områdene. Det virker som om det oppstår størst gateaktivitet når det er hensiktsmessig for et stort antall av mennesker å bruke gatene på forskjellige måter. Aktiviteten øker når tettheten er stor nok til å hemme bruken av motorkjøretøy, og til å understøtte en rekke med fasiliteter slik som butikker og skoler. En blandet bruk av arealene stimulerer også til mange aktiviteter som er en forutsetning for en livlig gate. En total separasjon av fotgjengere og biler kan være skadelig for utvikling av en livlig og aktiv gate dersom gaten ikke tilbyr et rikt utvalg av

attraksjoner som gjør at et stort antall mennesker har en grunn til å bli værende (Moughtin and Mertens 2003:132).

Inge Dahlmann skriver i *Gåboka* at de gående i bykjernene på mange måter er privilegerte da det er korte avstander mellom målpunkter, og det er tradisjon for å legge tilrette for gående med fortauer, gågater, plasser og parker. Det viser seg da også at en langt større andel reiser foretas til fots i indre by enn i ytre bydeler. Fra 60-70-tallet utgjorde den sterkt økende biltrafikken et betydelig problem i byer og tettsteder. Bykjernene ble dominert av trafikk, parkerte biler, trafikkstøy, forurensing og lite tiltalende omgivelser. Byens liv ble sterkt skadelidende og bysentre var lite attraktive for gående. Mange tettsteder og byer er etter hvert avlastet for gjennomgangstrafikk ved at store trafikkmengder er kanalisert under eller rundt tettstedene, noe som har frigjort mange av byenes sentrale og attraktive byrom til bruk for publikum. Sjøfronter, elvepromenader, torg, plasser og gater har blitt attraktive steder for gående og rommer mange funksjoner som eksisterer sammen, noe som gjør byen attraktiv og opplevelsesrik (Dahlmann 2005:75).

Fredeliggjøring er i følge Dahlmann et begrep som benyttes når byrom skal planlegges. Her benyttes ikke trafikk tall som utgangspunkt for å fastlegge funksjonen eller utformingen av byrommene, men i stedet legges premisser for planleggingen ut i fra hvilke byrom som ønskes fredeliggjort. I «de fredelige» byrommene må kjørende og gående eksistere sammen, og byrommene utformes på de gåendes premisser. Funksjonene i byrommene blandes. De vanligste virkemidlene er at byrommet opparbeides med lave eller ingen kantsteiner hvor bilene ledes opp og over fotgjengerarealene, og dermed må kjøre på de gåendes premisser. Bygulvet og utrusting opparbeides med en høy kvalitet og med god komfort for gående (Dahlmann 2005:79).

Dimensjonering av fortau

I boken *Livet mellom husene* mener Jan Gehl at gater og torg må ha en realistisk dimensjon i forhold til sansenes rekkevidde og det antall mennesker som kan forventes å bruke rommene. I Venezia er eksempelvis gjennomsnittlig gatebredde på 3 meter noe som gir plass til 40-50 fotgjengere pr. minutt (Gehl 2003:87). Handlingen med å gå krever plass slik at en i rimelig utstrekning kan bevege seg fritt og usjenert, uten å bli skubbet rundt og ved å måtte manøvrere for mye. Toleranse og kravet til plass vil variere mellom forskjellige personer, grupper og ulike situasjoner. I gater med toveis fotgjengertrafikk vil akseptabel tetthet være 10-15 fotgjengere pr. minutt pr. meter gatebredde. Økes tettheten utover dette reduseres bevegelsesfriheten og trengselen er blitt for stor. Særlige krav til plass stiller barnevogner, rullestoler etc. (Gehl 2003:125-126).

Gehl skriver i boken *Cities for People* at selv om det å gå er en grunnleggende lineær bevegelse, som bringer den spaserende fra plass til plass, så er det også så mye mer. Gående kan uten anstrengelse stoppe underveis, forandre retning, manøvrere, går forttere eller saktere, eller skifte til en annen form for aktivitet slik som å stå, sitte, løpe, danse, klatre eller å legge seg ned. En spasertur i byen kan ha mange hensikter: den raske målrettede fra A til B, en langsom spasertur for å nyte bylivet eller solen, barns lek, eldres målrettede ønske om å få frisk luft og mosjon, eller for å gjøre et ærend. Mange faktorer spiller inn på ganghastigheten: kvaliteten på ruten, overflaten, menneskemengden, alder og mobiliteten til den gående. En avstand på 500 meter er ofte nevnt som en distanse mennesker flest er villige til å gå, men denne er avhengig av kvaliteten på ruten en går. Er overflatebelegget av god kvalitet og ruten interessant, er betydelig lengre gåavstander akseptable. En viktig forutsetning for en komfortabel og behagelig spasertur er å ha tilstrekkelig plass til å gå

relativt fritt og uhindret. Spesielt gjelder dette for barn og eldre og mennesker med funksjonshemninger. Mennesker med barnevogner, handlevogner og gåstoler trenger god plass for å kunne bevege seg. Overbefolkede fortau er uakseptabelt og et verdensomspennende problem. Forskjellige grenser er foreslått for hva som er akseptabel plass for gående. Studier fra New York og København foreslår henholdsvis 23 og 13 mennesker pr. minutt pr. meter bredde på fortau som en grense for å unngå uakseptabel trengsel på disse. Dersom det å gå skal være komfortabelt må det være rom for å gå uten for mange avbrudd og hindringer. Disse kvalitetene er ofte til stede i gågater men sjelden på fortau langs bygater (Gehl 2010:119-123).

David Sucher argumenterer i boken *City Comforts* med at 3,6 meter brede (12 fot) fortau tillater to par å passere hverandre med letthet, og med en minimal og ubevisst manøvrering uten avbrudd av en pågående samtale. En bør lage fortauet ennå bredere dersom en vil anlegge offentlige sitteplasser. Vi designer våre gater for å tillate uhindret passasje av biler i motsatte retninger. Hvorfor skal det ikke tas det samme hensynet når vi planlegge for fotgjengere? (Sucher 2003:97).

Jan Gehl er her inne på noen av de mest vesentlige elementene for å få flere mennesker til å gå istedenfor å kjøre bil på de aller korteste avstandene. Er det god kvalitet på ruten en går, og er den interessant, vil flere velge å benytte seg av denne. Både Gehl og Sucher kommer med tallfestede verdier for dimensjonering av breddene for fortau ut ifra antall mennesker som benytter disse. Forskrifter og veiledere setter også minimumskrav til bredder på fortau for at både bevegelsehemmede som sitter i rullestol, og mennesker med barnevogner skal kunne ta seg greit frem. Spesielt eldre mennesker og barn vil ha problemer hvis det bli for mange mennesker på et alt for smalt fortau, og de kan bli skubbet rundt eller ført med "strømmen". I New York har de for eksempel tatt konsekvensen av dette ved Times Square, og i 2008 tok de og stengte flere kjørebaneer for å utvide arealet for fotgjengerne. Men nå er det jo sånn at mennesker tiltrekker mennesker slik at et folketomt fortau er lite interessant å bevege seg på og på kveldstid kan det sågar føles utrygt. Et mer "overbefolket" fortau vil for mange føles både tryggere og være mere attraktivt, men her er dette er selvsagt en avveining. Dersom det blir for trangt på fortauet slik at eldre og bevegelsehemmede ikke kommer seg fram, eller at en må bevege seg ut i gaten for å passere andre er dette ikke akseptabelt og da det kan medføre trafikkfarlige situasjoner.

Inkluderende urban design, gater designet for mennesker i alle aldre

I boken *Inclusive Urban Design, Streets for Life* beskriver forfatterne Burton og Mitchell at "Streets for Life" klart passer innenfor konseptet inkluderende urban design. Med inkluderende design mener en å designe produkter, tjenester og omgivelser hvor så mange mennesker som mulig kan bruke disse uavhengig av alder eller muligheter. Dette kalles noen ganger for universell utforming, eller design for alle. Dette er ikke en ny form for design, men en ny generell holdning, eller en ny tilnærming til formgivning. Inkluderende design har vokst frem på grunn av to hovedtrender, den stadig eldre befolkningen, og ønsket om å inkludere de funksjonshemmede i samfunnet (Burton & Mitchell 2007:5).

Burton og Mitchell mener at selv om det har blitt gjort noen fremskritt ved å designe mer tilgjengelige nabolag for eldre mennesker, så har arbeidet til nå fokusert mest på de fysiske eller sansemessige behovene, mer enn de kognitive behovene. Det har særlig blitt fokusert på rullestolbrukernes behov. Ved å fokusere utelukkende på fysiske funksjonshemninger blir effektene av de bygde omgivelsene på mennesker med psykiske eller mentale begrensninger ignorert.

Forskning innenfor design av utendørs omgivelser for å møte eldre menneskers behov er marginal sammenlignet med forskning for yngre mennesker som har ulike fysiske funksjonshemninger, og den er ikke-eksisterende for mennesker med demens. "Streets for Life" kan gjøre det mulig for eldre mennesker, også de med demens, å i større grad forbli uavhengige, og å leve lenger hjemme i sine egne boliger (Burton & Mitchell 2007:13).

I følge Burton og Mitchell er det seks faktorer som er essensielle karakteristikk med "Streets for Life". Den første er i hvilken grad gater er gjenkjennbare for eldre mennesker og blir lett forstått av dem. De fleste omgivelser blir utformet etter en bestemt design, og mennesker har derfor en generell forventning om hvordan konkrete steder blir utformet og hva de inneholder. Hvis disse forventningene ikke blir møtt kan det føre til både forvirring og være desorienterende (Burton & Mitchell 2007:51). Den andre faktoren er i hvilken grad gatene hjelper eldre mennesker med å forstå hvor de er, og å identifisere hvilken vei de trenger å gå. Lesbare gater har et lett forståelig nettverk av forbindelseslinjer og kryss med enkle, konkrete signaler og synlige uambisiøse kjennetegn (Burton & Mitchell 2007:64). Den tredje er at gatene er egenartede og gir et klart bilde av hvor en er, hva deres bruk er og hvor de leder. Egenartede gater reflekterer den lokale karakteren til et område og har et mangfold av bruksområder, uttrykk, form-, farge- og materialbruk, noe som gir gatene og bygningene deres egen identitet innenfor den overordnede karakteren til nabolaget de befinner seg i (Burton & Mitchell 2007:78). Den fjerde er tilgjengelighet, noe som refererer i hvilken grad gater gjør eldre mennesker i stand til å nå, bruke og å gå til steder de trenger å besøke uavhengig av sin fysiske, psykiske eller mentale tilstand. Tilgjengelige gater har lokale servicetilbud og fasiliteter, er forbundet med hverandre, har brede og flate fortau samt fotgjengerkontrollerte lyskryss (Burton & Mitchell 2007:93). Den femte karakteristikken er i hvilken grad gatene tillater mennesker å besøke de stedene de selv ønsker. Komfortable gater er rolige, inviterende og fotgjengervennlige med de tilbudene og de fasilitetene som eldre mennesker, og mennesker som opplever en midlertidig eller permanent begrensning av sin kapasitet behøver (Burton & Mitchell 2007:104). Den sjette og siste er i hvilken grad gatene gjør det mulig for mennesker å bruke, nyte og bevege seg rundt uten å være redde for å falle, bli overkjørt, eller å bli overfalt. Trygge gater har bygninger som vender seg ut mot gatene, separate sykkelfelt og brede, godt belyste, flate, jevne fortau (Burton & Mitchell 2007:115).

I artikkelen "Contemporary Public Space" skriver Matthew Carmona at selv om kvaliteten til det offentlige rom er viktig for alle de som bruker det, vil det være mer viktig for noen enn for andre. Spesielt vil enkle fysiske barrierer kunne være til vesentlige hindringer for de som har en funksjonshemning, de med barnevogner og for de eldre. De vil ofte bli helt ekskludert fra å bruke det offentlige rom i visse områder. På grunn av at funksjonshemning assosieres med rullestolbruk, når det kun en veldig liten andel av befolkningen med funksjonshemninger som er rullestolbrukere (4 % i UK), blir ikke alle de måtene som omgivelsene kan gjøre en funksjonshemmet på forstått. Carmona mener derfor at for å ta hensyn til omgivelsenes funksjonshemning må en forstå sosiale funksjonshemninger og på hvilken måte omgivelsene gjør en funksjonshemmet. Det må designes for inkludering istedenfor ekskludering. Det må sikres aktive og forebyggende hensyn istedenfor reparerende tiltak. Det som er bra for de med funksjonshemninger vil generelt være bra for at omgivelsene skal være mer tilgjengelige og enklere å bruke for alle. De psykologiske barrierene med tilgjengelighet må også takles, inkludert frykten for kriminalitet, og at gatene er utrygge for enkelte brukere. Kombinasjonen av fysiske barrierer og en bekymring for sikkerhet og trygghet, spesielt for de gamle og de unge, betyr at den enkeltes alder er blant de viktigste faktorene for omgivelsenes tilgjengelighet og dermed likeverd (Carmona 2010:129-130).

Teorier om fysiske forhold

Gate- og kvartalsstrukturer

I boken *Sustainable Urban Neighbourhood* skriver Rudlin og Falk at det fremste og mest viktige prinsippet for å utvikle bærekraftige urbane nabolag er å gjenoppdage viktigheten av at gater er det sentrale og organiserende elementet i de urbane områdene. Dette har for mange mennesker, inklusive eiendomsutviklere og planleggingsmyndigheter, vært langt fra opplagt. Det har vært mer fokus på å planlegge med cul-de-sac for å fjerne gjennomgangstrafikk, og på å lage områder som kan "forsvares" istedenfor å etablere tradisjonelle gater noe som i følge Le Corbusier var både bråkete og farlige, og som han mislikte så sterkt. Vi har mistet tilliten til de tradisjonelle gatene slik vi har mistet troen på byen. Gatene har derfor blitt feilaktig sett på som roten til mange av de sosiale problemene i urbane områder med prostitusjon, gjengkriminalitet, vold etc.

Rudlin og Falk mener at gater bringer sammen to helt forskjellige funksjoner. Gatene er både ruter for bevegelse igjennom et område samtidig som de er det sentrale midtpunkt for lokalsamfunn. Dette er to funksjoner som etterkrigstidens planleggere så på som uforenlige. En cul-de-sac kan skape et fokusområde for et lokalsamfunn, men det er bare de som bor i området, eller deres besøkende, som har noen grunn til å oppholde seg der. En gate vil derimot også kunne invitere og gi plass til fremmede mennesker. Den fremmede har i mange år blitt sett på som fienden til de urbane områdene, en som lager bråk og uroligheter, og som fører med seg kriminalitet og overbelastning. Dette er årsaken til at de første hagebyene ble anlagt og at prinsippet med cul-de-sac oppstod. Men uten de fremmede har ikke et område tilstrekkelig kundegrunnlag for å drive butikker, de er folketomme store deler av døgnet, og det er færre forbipasserende til å oppdage kriminelle. Gode urbane gater skaper en robust avtegning mellom den offentlige og private sfære og beskytter den sistnevnte samtidig som det sikres at det offentlige rommet blir overvåket fra vinduer ut mot gaten og av forbipasserende.

Et viktig planmessig prinsipp etter krigen var i følge Rudlin og Falk å separere all gjennomgangstrafikk fra lokaltrafikken. Det ble laget et system hvor veier ble klassifisert etter et hierarkisk system hvor distribusjonsgatene skulle være fri for utvikling ut mot gatene, for å unngå at det skulle virke forstyrrende på den frie flyten av trafikk. Den miljømessige belastningen som bilene påfører omgivelsene betyr at vi skulle ha gjort akkurat det motsatte ved at tilgjengeligheten for biler inn til bysentrene blir redusert med hensyn til kapasitet og fart, noe som nettopp tradisjonelle flerbruksgater gjør (Rudlin and Falk 2009:192-193).

Her fokuserer Rudlin og Falk i høyeste grad på nordamerikanske forhold. En del av disse forholdene kan også gjenkjennes i Sandnes, blant annet med planleggingen og den delvise gjennomføringen av et ringveisystem rundt bysentret for å få fjerne gjennomgangstrafikken. Når det gjelder teorien med prinsippet om å bruke cul-de-sac for å unngå gjennomgangstrafikk, og for å kunne "forsvare" områder mot inntrengere, er ikke dette forhold som er blitt praktisert i særlig grad i Sandnes. Jeg er derimot enig i Rudlin og Falk sine meninger om at gaten er det mest sentrale og organiserende elementet for å kunne skape attraktive urbane områder.

Jane Jacobs skriver i boken *The Death and Life of Great American Cities* at det er viktig at bykvartalene ikke er for store da en med mindre kvartaler får flere gater med en bedre gjennomtrengelighet for mennesker. Dette vil generere et mangfold med mange ulike virksomheter, og som igjen vil tiltrekke seg flere mennesker (Jacobs 1993:233-243).

Gjennomtrengelighet

En gate er i følge Rudlin og Falk mer enn en vei fra A til B. Den er et sted hvor mennesker kan møtes og hvor samhandling finner sted. Det er her det offentlige livet i byen foregår. Hva er da den praktiske implikasjonen dette medfører? Hvis en gate skal ivareta rollen som en rute fra A til B så må den helt klart lede til et sted. Dette fører oss til konseptet om gjennomtrengelighet, noe som betyr at alle gater er knyttet i begge ender til andre gater, noe som er den første viktige karakteristikken til en urban gate. Gjennomtrengelighet er et helt sentralt element både med tanke på konseptet om et fotgjengervennlig nabolag og til den urbane karakteren. Den har effekten av å redusere gåavstanden mellom destinasjoner ved at en slipper å gå lange omveier. Dette har også den effekten at det øker aktiviteten i gatene som igjen støtter et større utvalg av økonomiske aktiviteter og gjør at området oppleves som tryggere. Tilnærmingen til trafikkingeniørene som konsentrerer biltrafikken i noen få hovedruter gjør at disse blir utålelige på grunn av det høye trafikkvolumet. Dette kan derfor skape både overfylte hovedgater hvor opphold blir umuliggjort, og føre til at tilgrensende sidegater blir tomme for gateliv. Samlet motarbeider denne konsentrerte biltrafikken forholdene for gående, og det skaper en ond sirkel med stadig mer bilavhengighet og færre fotgjengere. Utenfor selve bykjernen er det ikke tilstrekkelig med kun fotgjengere for å skape tilstrekkelig vitalitet og ivareta behovet for overvåkning og til å støtte servicetilbud. Gater må ikke gi etter for trafikkingeniørens ønske om å ekskludere gjennomgangstrafikk, men gatene må designes slik at de kan ivareta denne uten at fotgjengerne blir fortrenget. På denne måten kan permeabilitet opprettholdes både for fotgjengere og for biler uten at sistnevnte får lov til å dominere. Dette betyr at fortauene må lages bredere og kjørebaneene smalere. Alle gjerder og gatemøbler som er designet for å skille fotgjengere og biler må fjernes for at bilistene skal oppfatte at de må vise mer hensyn til forgjengerne (Rudlin and Falk 2009:194-195).

Rudlin og Falk skriver at en viktig faktor i det urbane mønsteret er størrelsen på bykvartalene. Tradisjonelt blir de mindre jo nærmere sentrum en kommer, noe som betyr at gatene blir mer frekvente og gjennomtrengeligheten øker. Dette både gir plass til og tilrettelegger for et større nivå av fotgjengeraktivitet, høyere tetthet og mer blandet bruk (Rudlin and Falk 2009:211).

Rammeverk

Det er i følge Rudlin og Falk viktig for en by å ha et rammeverk av gater. Rammeverket er mye mer enn kun et system for bevegelse, da det er et sentralt element for organisering av urbane områder. Gatenes rammeverk kan ta mange former, men det er klare forskjeller mellom planlagte og ikke planlagte byer. I planlagte byer er rammeverket med gater planlagt på forhånd og er som regel geometrisk utformet, hvor den vanligste formen er gridsystemet. Den ikke planlagte betegnes som organisk og kan ligne på et edderkoppnett som baserer seg på mange radiale ruter som smelter i sammen i bysenteret. En av de mest ødeleggende aspektene med moderne byplanlegging er å ikke gjenkjenne viktigheten av rammeverket innenfor en by. En viktig effekt av et gjennomført gridsystem er at det gjør det enkelt å finne veien. En innbygger i New York kan bli sluppet av hvor som helst i byen og vet umiddelbart ut ifra formen på bykvartalene og nummereringen av gatene hvor en er. Det samme er tilfellet i mange eldre byer hvor orientering er mulig da en vet at alle hovedgater leder enten til sentrum, eller til en av byportene (Rudlin and Falk 2009:201).

Dahlmann skriver i *Gåboka* at utformingen av boligområder og tettsteder har stor betydning for hvordan gående bruker nærmiljøet og hvor lenge de oppholder seg ute. Et sted er attraktivt for gående hvis det har mange knutepunkter, veier som krysser hverandre, og at det finnes et mangfold

av ruter med snarveier og stier som forbinder de ulike områdene. Det er også viktig at det er mange veier ut og inn av området da lange, ensformige slynger er kjedelige, og blindveier er drepende for «gålysten» (Dahlmann 2005:34).

Lesbarhet

Rudlin og Falk mener at lesbarheten er en annen viktig faktor som har med hvor lett mennesker oppfatter strukturen av nabolaget, og klarer å "lese" det når de beveger seg rundt i området. Tradisjonelle byområder er generelt lette og trivelige å bevege seg rundt i, noe som blant annet har bakgrunn i en variasjon av både bygninger og bylandskap. I områder uten landemerker ser alt likt ut, det å gå blir monotont, og det er lett å gå seg vill. Lesbarheten relaterer seg også til strukturen av et område. I tradisjonelle områder leder hovedgatene til sentrum og gridsystemet med gater, både formelle og uformelle, gjør orienteringen lett. Hvis en går feil kan en enkelt komme inn på rett vei igjen, mens i moderne utviklede områder med cul-de-sac kan en lett miste retningen i et håpløst labyrintsystem (Rudlin and Falk 2009:176).

Byggelinjer

Rudlin og Falk mener at den første reglen er at bygninger må følge en byggelinje. Denne bestemmer så bredden på gaten som igjen avgjør størrelse og høyde på bygningene, noe som samlet blir til gatens karakter. Denne karakteren vil en miste dersom byggelinjene blir brutt eller ignorert. I de fleste urbane gater er byggelinjen allerede bestemt av de eksisterende bygningene (Rudlin and Falk 2009:213-217).

I boken *Livet mellom husene* skriver Gehl at klimaet i de nordeuropeiske landene gjør at en må ta hensyn til dette ved romdimensjoneringen da små arealer med høye bygninger betyr mer solfattige og mørke rom (Gehl 2003:87).

Jeg mener at de regulerte byggelinjene og høydene er blant de viktigste elementene som bestemmer en gates karakter. Byggelinjene er vanligvis bestemt av den eksisterende bebyggelsens kvartalsstruktur. Ved riving og oppføring av et nybygg ønsker en å beholde denne byggelinjen samtidig som en vil ha en høyere utnyttelse av eiendommen. Dette innebærer et økt volum hvor en ofte får en større høyde på bygningen som igjen påvirker og endrer gatens karakter og solforholdene i denne. I mange tilfeller velger en å trekke inn de øverste etasjene for at nybygget ikke skal dominere eksisterende gateløp for mye, eller å bygge med en kolonnade i 1.etasje for å øke gatebredden.

Inneslutninger

Rudlin og Falk mener at hvis en gate skal fungere som et sted må den inneslutes av bygningene rundt denne. Med dette menes det at når en går langs en gate, eller over et torg, så må det ikke være mulig å se ut andre steder enn ut til andre veldefinerte plasser (Rudlin and Falk 2009:215).

Slik jeg oppfatter meningen med dette er at en må skape en romfølelse i gaten slik at denne ikke blir for utflytende. Dersom det er stor avstand mellom bygningene og det for eksempel er parkeringsplasser foran disse, danner de ikke et gaterom og dermed heller ingen følelse av en plass.

Overgangsoner

I følge Rudlin og Falk er det viktig å tenke igjennom hvordan bygninger henvender seg til gaten. På grunn av nærheten til det offentlige livet i gatene er det viktig i enkelte tilfeller å lage en

overgangssone, riktignok smal, for å beskytte det innvendige livet i bygningen (Rudlin and Falk 2009:215-216).

Dette oppfatter jeg som et viktig moment som en helt klart må ta med i vurderingene både når en regulerer og planlegger nye bygninger da en mangel på overgangsoner kan medføre at ønsket om åpenhet i fasadene vil komme i konflikt med det innvendige livet i bygningene.

Proporsjoner

Hvis en bygning skal klare å definere det offentlige rom må proporsjonene i følge Rudlin og Falk stå i forhold til rommet som bygningene skal inneslutte. Forholdet mellom bygningens høyde og gatens bredde avgjør dette. Hovedgater er betydelig bredere enn boligater og bygningenes høyde bør derfor være høyere i hovedgater for å korrespondere med bredden (Rudlin and Falk 2009:216-217).

Aktive fasader

Den siste regelen er i følge Rudlin og Falk er at bygninger og gater gjensidig må påvirke hverandre istedenfor at bygninger skal vende baksiden ut mot gatene. Dette oppnås naturlig med blandet bruk av bygningene hvor inngangsetasjen forbeholdes brukt til handel og kommersielle virksomheter. Fronten av bygninger må bygges med åpne butikkfasader og hvor det innimellom også er dører som gir tilgang til boliger og kontorer i de øvre etasjene (Rudlin and Falk 2009:217).

Gehl og Gemzøe skriver at der hvor det er åpne og vennlige fasader i 1. etasjen blir det meningsfullt å gå turer på kvelder og om søndager for å kikke i butikkvinduer. Lukkede og avvisende fasader vil bety at det blir helt meningsløst å gå i byen etter åpningstid. Gode gateetasjer er en meget avgjørende faktor for byens samlede kvaliteter (Gehl og Gemzøe 1996:32).

Her er en innpå noen meget viktige teorier om hvilke faktorer som må til for å kunne skape attraktive sentrumsgater og byrom for menneskelig opphold.

Steder ikke plasser

Ulikt en vei kan ikke en gate eksistere uten bygninger i følge Rudlin og Falk. Hvis en gate skal kunne spille en dobbeltrolle som en forbindelseslinje og samtidig et sted for lokalsamfunnet må den være innrammet av bygninger og bli beriket med deres aktiviteter og liv. Nettverket av gater i en by danner sammen med dens torg, parker og andre offentlige plasser det offentlige rom. Dette kan sammenlignes med en scene hvor det offentlige livet i byen spilles ut. En scene er ingenting uten et bakteppe, og i byen er det bygningene som danner dette. Rommet mellom bygningene er mer viktige enn bygningene og kvaliteten på rommet er hva som avgjør stedets suksess (Rudlin and Falk 2009:213).

Betydningsfulle gater

I artikkelen "Conclusion: Great Streets and City Planning" skriver Allan B. Jacobs at ved siden av den funksjonelle hensikten med å sørge for at mennesker kommer seg fra plass til plass og at de får tilgang til eiendom så kan og bør gater også ha andre funksjoner. Gatene må bringe mennesker i sammen, hjelpe til å bygge opp om nabolaget, og være en grunn til interaksjon mellom mennesker. Gater må oppmuntre til sosialisering og deltakelse fra mennesker i nabolaget. De fungerer som et sted for offentlig uttrykk og bør være fysisk komfortable og trygge. Gater er steder for aktiviteter, inkludert rekreasjon og avslapping. Graden av komfort er i økende grad målbar mens de andre målsettingene ikke er like målbare.

I følge Jacobs trenger ikke nødvendigvis den fysiske kvaliteten med utforming av gaten å være det viktigste bidraget til å skape et godt lokalsamfunn, men den er viktig. Det har vært en betydelig fremgang i å kunne fastslå relevante definisjoner av noen av de kvalitetene som skaper betydningsfulle gater. Flere av dem er målbare og kan defineres. Vi vet stadig mer om betydningen av gjennomsiktighet, mellomrom, menneskelig målestokk og hva som gjør at nye bygninger passer inn blant de eksisterende i en konkret omgivelse.

Allan B. Jacobs mener at det er en magi med betydningsfulle gater, og sannsynligvis også med hvordan de ble skapt. Det er mer enn å bare putte alle de ønskede kvalitetene inn i en gate, og mer enn å ha noen av de få eller mange fysiske og ønskede tingene som bidrar til kvalitetene. Trolldom og sjarm, fantasi og inspirasjon er involvert og kan være de avgjørende elementene, men ikke uten at de har en sosial hensikt. Det å lage gode gater er ikke en øvelse i design for designet i seg selv for å tilfredsstille noen sine forestillinger om skjønnhet. Gater er mer enn noe annet element det som skaper det offentlige rom (Larice and Macdonald 2007:389-390, Jacobs).

Oppsummering

Av alle de teoriene som jeg her har nevnt er kanskje den aller viktigste for denne oppgaven Jan Gehls teori om de nødvendige aktivitetene, de valgfrie aktivitetene og de sosiale aktivitetene.

Edward Relph, Matthew Carmona og Christian Norberg-Schulz sine teorier om stedløshet, hvor det ikke tilkjennevis viktigheten av steder, er med på å forklare hvorfor noen omgivelser ikke fungerer som gode steder å være.

Norberg-Schulz har en oppfatning av at det er viktig å skape en stedsidentitet for å gjøre det lettere for mennesker å orientere seg i forhold til omgivelsene. Dette mener Kevin Lynch kan løses ved å etablere gode forbindelseslinjer som gir en klar oppfatning av hvor en går. Et annet viktig element som kan brukes for å kunne orientere seg i bylandskapet er i følge Lynch å bruke landemerker som orienteringspunkter. Burton og Mitchell er inne på noe av det samme i sine teorier om utforming av gater som er gjenkjennbare, lesbare, egenartede, tilgjengelige, komfortable og trygge gater for mennesker med reduserte kognitive evner.

John Pløgger skriver i sin bok noe som jeg mener er svært viktig å erkjenne, og der er at vi alle er både aktører og tilskuere når vi møtes i det offentlige rommet. Pløgger er også av den oppfatning at kjøpesentrene av i dag ofte vender ryggen til gaten.

Jonny Aspen mener at det offentlige rommet er blitt gjenstand for en militarisering.

Jane Jacobs sin teori om å ha åpne fasader og en blandet bruk av arealene, slik at det blir mange øyne på gatene, og dermed bidrar til å gjøre disse tryggere, er både gammel og velkjent, men den har likevel fortsatt sin berettigelse. Blandet bruk av arealer blir også nevnt av Moughtin og Mertens til å være av stor betydning for gatebruken.

Inge Dahlmann mener at det er viktig å etablere hyppige og gode sitteplasser. Han har en oppfatning om at en med fordel kan blande de gående og de kjørende i byrommet, men at fotgjengerne må prioriteres. Dette kaller han en fredeliggjøring av byrommet. Moughtin og Mertens er også inne på dette i sin teori om at en total separering av fotgjengere og biler kan være skadelig for utvikling av en livlig og aktiv gate.

Jan Gehl og David Sucher har begge teorier om hvorledes en bør dimensjonere bredden på fortau ut fra bruken og antall brukere.

Rudlin og Falk sine teorier om fysiske forhold med gjennomtrengelighet, lesbarhet, rammeverk, byggelinjer, inneslutninger, overgangssoner og proporsjoner er viktige for å kunne vurdere kvalitetene på gatene. Rudlin, Falk, Gehl og Gemzøe har alle teorier om at aktive fasader er svært viktig for å skape gode gater.

Metode

Case studier

Case studier innebærer at et enkelt eller noen få tilfeller gjøres til gjenstand for inngående studier. Idealet er å gå i dybden på en case og presentere en helhetlig analyse av dette. Betegnelsen "case" kommer av det latinske "casus" og understreker betydningen av det enkelte tilfelle. Et sentralt element er at det i case studier settes fokus på en spesiell enhet. Case studier kan gjøres på ulike nivåer. En case kan for eksempel være en kollektiv enhet som kan være en gruppe, en organisasjon eller et lokalsamfunn. Felles for alle case studier er at de er avgrenset i rom og tid (Jacobsen 2005:90-92).

Det er viktig å velge en forskningsmetode som kan koordineres med problemstillingen, og deretter forholde seg til den. Jeg har valgt temaet i denne oppgaven for å få en bedre forståelse av hva som skal til for å skape attraktive gater ned god tilgjengelighet for alle i Sandnes sentrum. På bakgrunn av case studiene vil jeg komme med forslag til hvordan en kan utvikle sentrumsgatene slik at disse blir attraktive og universelt utformede samtidig som en bidrar til å styrke Sandnes sin identitet.

Kvantitative eller kvalitative metoder

Innenfor ulike fagretninger er det utviklet forskjellige metoder og teknikker for å samle inn informasjon, og for å bearbeide dem. I samfunnsvitenskapen er det vanlig å skille mellom to hovedformer for metodisk tilnærming, kvantitative og kvalitative metoder.

Kvantitative metoder er forskningsmetoder som befatter seg med tall og det som er målbart (kvantifiserbart). En av fordelene med kvantitative metoder tar sikte på å forme informasjonen om til målbare enheter som i sin tur gir en mulighet til å foreta regneoperasjoner.

Kvalitativ metode innebærer bruk av en metode for innhenting av opplysninger hvor det fokuseres på færre og dypere kilder og informanter. Informasjonen en får fra kildene studeres grundig, og en tar i større grad sikte på å fange opp meninger, oppfatninger og idéer som ikke lar seg tallfeste eller måle. Datainnsamling i kvalitativ metode foregår som intervjuer, observasjoner/feltstudier og dokumentstudier (Blakie 2000:242-256).

Intervjuer

For å få en dypere forståelse av temaet, framfor en bredere, velger jeg en kvalitativ tilnærming til forskningsspørsmålet.

Kvalitative metoder er best egnet til å undersøke hvorfor noe fungerer eller ikke fungerer, og de kan brukes til å fange opp intervjuobjektens meninger og oppfatninger, noe som ikke lar seg tallfeste eller måle. Metoden gir data av typen; hva, hvorfor og hvordan. De kvalitative metodene

kjennetegnes ofte ved at undersøkelsene er basert på en intervjuguide med en oversikt over de problemområder som skal avdekkes. Dette i motsetning til et tradisjonelt spørreskjema som benyttes ved de kvantitative metodene (Blakie 2000:251-253).

Forskjellen mellom kvalitativ og kvantitativ utspørring er at spørsmålene er bestemt på forhånd. Alle som er med i en kvantitativ undersøkelse får de samme spørsmålene og svaralternativene. De stilles til en stor gruppe mennesker, for om mulig å kunne generalisere resultatene. Ved kvantitative metoder er man ute etter mest mulig nøyaktighet og ny informasjon. Derfor har intervjuene stramme føringer så ikke forskeren skal miste viktig informasjon. Ved kvalitativ utspørring er også spørsmålene laget på forhånd, men intervjuene blir gjort på en slik måte at den intervjuede har mulighet til å snakke rundt spørsmålene i større grad enn ved et kvantitativt intervju (Jacobsen 2005:124-136).

I Sandnes er det meg bekjent ikke gjennomført en tilsvarende kartlegging av det aktuelle temaet ved å anvende en kvalitativ metode med intervjuer av informanter.

Jeg velger å gjennomføre semi-strukturerte intervjuer med henholdsvis en transportplanlegger, en arealplanlegger, en kulturhistoriker og en byggesaksbehandler for å få deres synspunkter og oppfatninger på hva de mener må til for å skape attraktive sentrumsgater. Jeg har valgt å begrense antall intervjuer med å prioritere å intervju de personene som jeg tror har størst kunnskap om byutvikling, og som har størst påvirkningskraft siden de innehar viktige posisjoner i kommunen. To av dem er henholdsvis prosjektleder for gatebruksplanen og for formingsveilederen. De vil bli spurt om de mener at noen av de nye og større utbyggingsprosjektene har bidratt til å skape gode gaterom, hvilke virkemidler som må til for å kunne skape attraktive gater, om mine forslag til tiltak er gjennomførbare, og om de vil kunne skape attraktive gater og møteplasser. De semi-strukturerte intervjuene baserer seg på intervjuguiden (Jacobsen 2005:144-146).

Dokument- og litteraturstudier

Det er tre situasjoner der dokumentundersøkelser vil være spesielt godt egnet som kildegrunnlag og det er når det er vanskelig å samle inn primærdata, når en ønsker å få tak i hvordan andre har fortolket en viss situasjon eller hendelse, og når en ønsker å finne ut hva som faktisk er gjort (Jacobsen 2005:163-164).

Dokumentstudiene vil her bestå i å gå igjennom kommunens arkiver for å undersøke hvorledes plan- og byggesaksbehandlingen er blitt gjennomført for de utvalgte casene. Det vil også bli foretatt en gjennomgang av alle aktuelle kommunale planer og veiledere som gjelder for Sandnes sentrum. Nye planer og veiledere som er under revisjon og utarbeidelse vil også bli studert. Aktuelle lover, forskrifter og veiledere vil bli undersøkt med henblikk på hvilke krav det er til universell utforming og hvorledes en kan løse dette rent praktisk.

Jeg vil også studere aktuell litteratur som omhandler Sandnes sin historie. Sammen med befaringene vil dette danne grunnlaget for hvordan en kan utvikle eller videreutvikle stedsidentiteten til Sandnes sett i et historisk og kulturelt perspektiv. Det vil bli referert til aktuelle teorier og forskning innefor området som det kan være aktuelt å benytte i Sandnes sentrum, for å få til å skape attraktive gater som også kan fungere som gode byrom samtidig som de er universelt utformede gangforbindelser.

Observasjoner/ feltstudier

I artikkelen "Seeing Change" skriver Allan B. Jacobs at som foreldre sier en alltid til barna, "Det er rett foran deg. Bruk øynene." Vi klarer enten å lese signalene de urbane omgivelsene gir oss, eller vi mislykkes i å lese dem i vår observasjon av omgivelsene.

Det er ingen metode som helt kan sammenlignes med det å gå rundt og observere omgivelsene for å bli kjent med en by. Det gir observatøren muligheter til å kontrollere hastigheten på sin observasjon, og det er adskillig færre distraksjoner enn ved å sykle eller å kjøre bil. Det er også mulig å nå ellers utilgjengelige steder.

En bør ikke prøve på å ta fotografier samtidig som en observerer. Det å ta bilder forstyrrer observasjonen, tankene og spørsmålene en får ved det en ser. Fotografen er alt for opptatt med fokus, blender, komposisjon, lys og skygge etc. En bør derfor komme tilbake og ta bilder av området på et senere stadium. Det å tegne skisser hjelper en derimot med å være mer observant, da en kan tenke på hva en ser samtidig som en skisserer.

Hvis det er mulig så bør en gå i et område når det er folksomt. Det å se mange mennesker samtidig gir flere spor om hvordan de bruker byen, og hva som er mer eller mindre viktig for dem. Samtidig må observatøren være klar over at dette er et aktivt tidspunkt, og at en må forestille seg hvorledes det er til andre tider av døgnet eller årstider. Et område kan ha en veldig forskjellig karakter om sommeren og om vinteren, ved sol eller regn og på dag eller natt. Å forstå disse forskjellene er viktig, men det beste er forlengede og repeterte observasjoner. En god metode å observere på er å følge mange forskjellige og overlappende veier inkludert bakgater, smug og service gater. En må ikke prøve å dekke over et alt for stort område på engang, da evnen til å observere er dårligere når en er trøtt (Wheeler and Beatley 2009:299-300, Jacobs 1985).

I boken *The Image of The City* skriver Kevin Lynch at prosedyren for å skape seg et bilde av omgivelsene er en generalisert feltobservasjon med to eller tre trenede observatører som systematisk dekker byen både til fots og med kjøretøy, både om dagen og om natten. Et parallelt skritt vil være masseintervjuer av et stort utvalg mennesker for å få et generalisert utvalg av populasjonen (Lynch 1960:155). I sin kartlegging av byer brukte Lynch intervjuer av et lite utvalg av innbyggere med hensyn til deres bilde av omgivelsene etterfulgt av en systematisk undersøkelse av de aktuelle områdene med trenede observatører innefor feltet (Lynch 1960:140).

Ved å foreta befaringer på ulike tidspunkt, dager og årstider vil jeg prøve å danne meg et inntrykk av hovedbruken til aktuelle sentrumsgater, og om det er steder som skiller seg positivt eller negativt ut. Dette vil jeg gjøre ved å observere om mennesker velger å oppholde seg på stedet på bakgrunn av de valgfrie eller sosiale aktivitetene som Jan Gehl skriver om, og ikke bare bruker gatene for å utøve sine nødvendige aktiviteter. Det vil også bli foretatt observasjoner og registrering av bevegelsesmønsteret til fotgjengere på utvalgte steder i Sandnes sentrum som er ansett å være viktige forbindelseslinjer mellom sentrale knutepunkt.

Ved hjelp av fotografier vil det først bli vist eksempler på lite attraktive gaterom, og steder med manglende universell utforming. Dernest vil det bli vist gode eksempler fra byområder i inn- og utland på hvorledes en rent praktisk har løst kravene til universell utforming samtidig som en også har klart å lage gode og attraktive byrom ut av gatene.

Rammer og virkemidler

Lover, forskrifter, veiledninger og standarder

En av de viktigste lovene som kommer til anvendelse for å sikre universell utforming er *Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne* som har til hensikt å fremme likestilling og likeverd. Loven skal sørge for at alle har like muligheter og rettigheter til samfunnsdeltakelse uavhengig av funksjonsevnen. Det er krav om at offentlige myndigheter skal arbeide aktivt, målrettet og planmessig for å fremme lovens formål, og med tilrettelegging for universell utforming.

Lov om planlegging og byggesaksbehandling krever at universell utforming skal varetas både i planleggingen og i kravene til det enkelte byggetiltak. *Forskrift om tekniske krav til byggverk* følger opp kravene mer detaljert hvor hensikten er at den skal sikre at tiltakene planlegges, prosjekteres og utføres ut fra hensynet til universell utforming. *Veileder om tekniske krav til byggverk og Universell utforming av veier og gater - Veiledning Håndbok 278* viser hvorledes kravene rent praktisk kan løses.

Norsk Standard, NS 11001-1 og 2:2009, *universell utforming av byggverk. Del 1: Arbeids- og publikumsbygninger og Del 2: Boliger* søker å ivareta hensynene til personer med funksjonsnedsettelse ved å vise hvordan kravene skal ivaretas.

Kommunale planer og veiledninger

Både i *Kommuneplan for Sandnes 2011 - 2025 Samfunnsdel og Arealbestemmelser* og i *Kommunedelplan for sentrum 2011 - 2025* legges det til grunn at der det stilles krav om universell utforming og tilgjengelighet skal minstekravet til byggeteknisk forskrift og norsk standard følges.

Formålet til *Gatebruksplan for Sandnes sentrum 2011 - 2025* som er under utarbeidelse er å bidra til en helhetlig og bærekraftig byutvikling av en levende og attraktiv by. Gatebruksplanen er en prinsipplan som skal avklare hvilke funksjon gatene i sentrum skal ha, og den skal fastlegge hovedprinsippene for trafikksystemet og gatebruken.

I følge den intervjuede prosjektlederen for formingsveilederen er arbeidet så vidt kommet i gang med denne. Det er planlagt å presentere veilederen for Utvalg for Byutvikling og Utvalg for tekniske saker senhøstes 2011. Formingsveilederen vil deretter bli sendt ut på høring, og den vil derfor ikke bli godkjent samtidig med kommuneplanen, kommunedelplanen og gatebruksplanen.

Formingsveilederen har til hensikt å være et viktig virkemiddel ved oppgradering av offentlige uterom og plasser. Siden kommunen i dag ikke har en helhetlig og gjennomarbeidet standard skal veilederen blant annet omhandle ulike tema som belysning, materialvalg, profiler på gater, beplantning, sitteplasser og kunstnerisk utsmykking ved oppgradering av gater. Den skal også inneholde krav til steder med uteservering med godkjente typer av inngjerding, møblering, markiser og parasoller.

Viktige begivenheter som har preget utviklingen i Sandnes

Sentrum sprer seg mot øst, økt tilgang til fjorden

Fra midten av 1970-årene var det tydelige tegn på at folk og industriarbeidsplasser søkte ut av Sandnes sentrum. Jernbanefyllingen delte byen fysisk på langs og var et hinder for utvidelse av sentrumskjernen mot øst. Bykjernen var også i ferd med å kveles av biltrafikk og moderne funksjonalistiske betongkasser var i ferd med å erstatte de lave trehusene som hadde gitt bykjernen sitt preg. Tidlig i 1980-årene hadde det lenge foreligget planer for en småbåthavn og strandpromenade som skulle gjøre sjøen mer tilgjengelig i Vågen området. Utover i 1980-årene flyttet industrien gradvis ut og etterlot seg bygg som kunne få nye funksjoner. Hotell Residence og Vågen 33 åpnet i bygningen der hvor Sandnes Uldvarefabrik hadde vært. Politiet flyttet inn de tidligere lokalene til Sandnes Kamgarn Spinneri i Elvegaten. Da den siste teglsteinproduksjonen tok slutt i 1993 ble dette starten på byggingen av boligblokkene i Indre Vågen, og ombyggingen av fabrikkbygningen til Maxi kjøpesenter (Lindanger 2010:149-150).

Innvandring til Sandnes

I boken *Sandneshistorien* skriver Olav Tysdal at i 2006 var den samlede innvandrerbefolkningen i Sandnes på nesten 5.000 personer, og hvor tre av fire hadde ikke vestlig bakgrunn. Rekordene hittil ble nådd i 2007 hvor det kom 1.055 innvandrere fra til sammen 83 forskjellige land (Tysdal 2010:249, 269). I 2007 utgjorde den totale andelen av innvandrere 11,3 % av befolkningen i Sandnes og byen er dermed blitt en internasjonal by (Tysdal 2010:255). I 2008 bodde det 130 ulike nasjonaliteter i Sandnes (Tysdal 2010:272). Mange av de ikke vestlige innvandrerne arbeider innenfor hotell- og restaurantbransjen. Ettersom nordmenn har fått mer fritid og nye reisevaner så ønsker mange å ha mer av den eksotiske og spennende maten som verden kan tilby. Dette har skapt en nisje for mange innvandrere som har startet opp spisesteder hvor de tilbyr sine etniske spesialiteter, noe som var utenkelig for 20-30 år siden (Tysdal 2010:265).

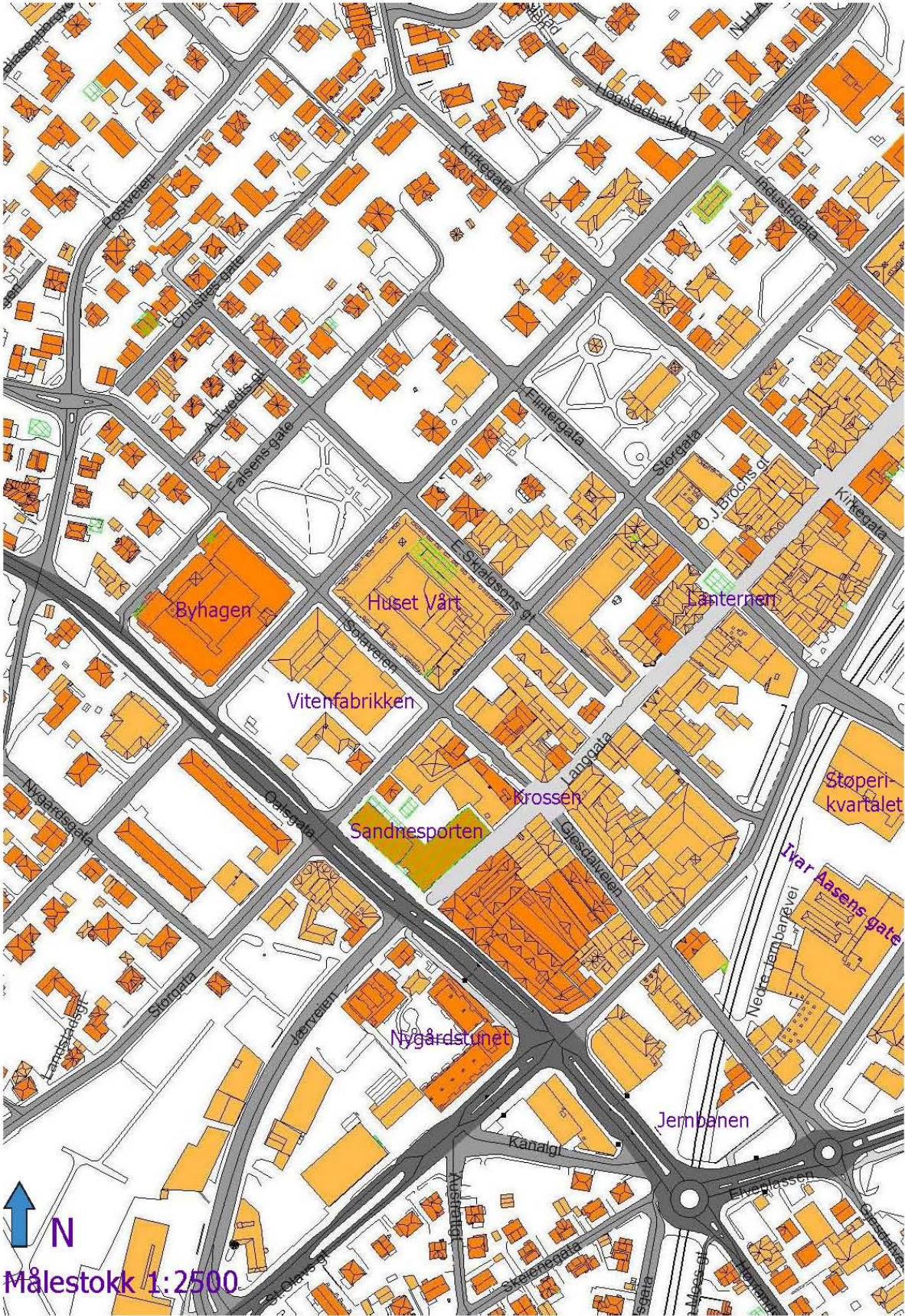
Kultur som byutviklingsstrategi i Sandnes

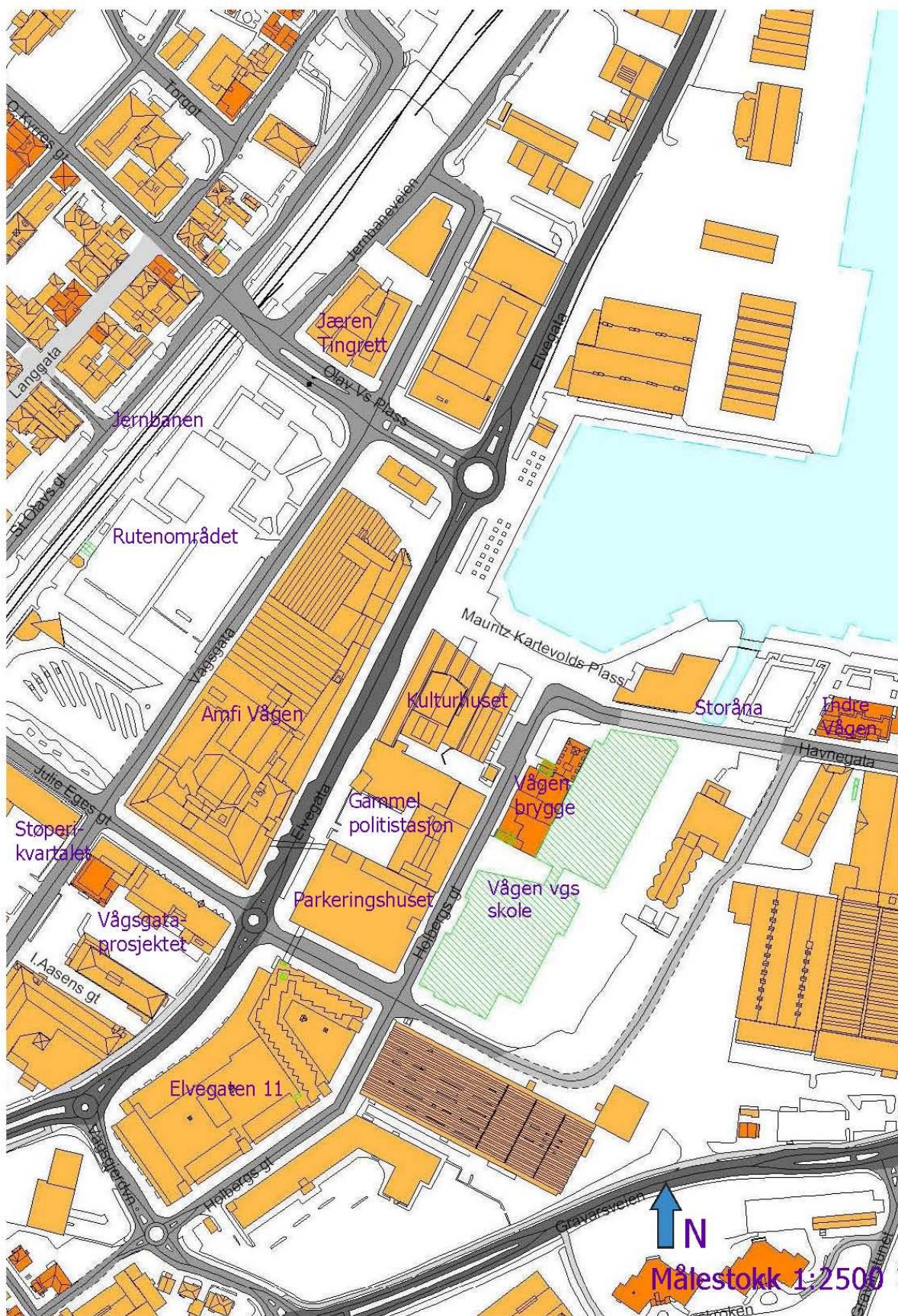
I 1985 ble det nedsatt en ad hoc gruppe, *Vågenutvalget* som ble bedt om å komme med forslag til kortsiktig og langsiktig bruk av Vågen området. Parallelt med Vågenutvalget ble det dannet en arbeidsgruppe som fikk navnet *øst-vest gruppen* som skulle se på de trafikale forholdene i området i forbindelse med havnefunksjonen, og se på hvordan en kunne styrke forbindelsen mellom sentrumsdelene på begge sidene av jernbanen. Kultur ble trukket frem som et ledd i den fremtidige byutviklingen. Sandnes manglet et sted for sceniske framføringer, konserter og forestillinger. Det ble derfor dannet en egen arbeidsgruppe, *Kulturhusutvalget*, som skulle definere behovet for et kulturhus samt å utrede forskjellige lokaliseringalternativer. Gruppen skulle også vurdere hovedfunksjonene til kulturhuset med konsert- og teatervirksomhet, lokaler for hovedbibliotek og lokaler for flerkinodrift. Kulturhusutvalgets anbefalte plassering av kulturhus ble i indre Vågen, og må ses i sammenheng med de andre samtidige utredningsprosessene. Begrunnelsen om verdien av kulturfunksjonen styrket også pågående prosesser i de andre utvalgene. Trolig resulterte dette også i avgjørelsen om å avholde en arkitektkonkurranse for området indre Vågen, som hadde som målsetting å fremheve Vågen-området som et utviklingsområde for Sandnes sentrum. Det var et ønske å styrke sentrum ytterligere som handelssenter med god tilgjengelighet, herunder også et godt tilbud med parkering. Strandsonen ble trukket fram som en uutnyttet resurs, og forestående

endringer i havnesituasjonen ga muligheter for igjen å åpne byen mot fjorden (Paavola 2010:147-149).

Åpningen av nytt kulturhus og bibliotek i 2000 innebar et vannskille for Sandnes som kulturby. Sandnes ble kåret som Rogalands kulturkommune i 2001, og Sandnes var sammen med Stavanger europeisk kulturby i 2008 (Nerheim 2010:309-312).

Kart over Sandnes sentrum





Case studier

Jernbanefyllingen som et fysisk stengsel

Fakta

Jernbanelinjen mellom Egersund og Stavanger ble offisielt åpnet i 1878. Fra slutten av 1930-årene ble det arbeidet med en omlegging av jernbanen og bygging av en helt ny person- og godsstasjon sør for Sandnes. Ved flytting av stasjonen ble det samtidig bestemt at det skulle bygges en ny høybane igjennom byen, og hvor det med et knapt flertall ble bestemt at denne skulle ligge på en fylling med krysningssteder. Da kunne gatetrafikken uhindret krysse jernbanen. Anlegget ble avsluttet ved ferdigstillelse av jernbanestasjonen på Skeiane i 1955 (Paavola 2011:135).

I boken *Sandneshistorien* skriver Birger Lindanger at fra begynnelsen av var det bare tre underganger gjennom høybanen, og at den derfor var et stengsel som hindret sentrum fra å utvikle seg mot øst. I 1960-årene begynte allikevel noen handels- og servicevirksomheter å etablere seg på østsiden av banen. Da postkontoret flyttet til et nybygg ved rutebilstasjonen fikk dette for alvor byplanleggerne til å tenke på en utvidelse av bykjernen mot øst. Som et første steg for å åpne kontakten mellom øst og vest foreslo de i 1965 å lage flere underganger, særlig for fotgjengere. Dette for å skape en bedre forbindelse mellom bussterminalen på ruten og sentrumskjernen rundt Langgata. Planleggerne så også for seg at det ville skje en funksjonsendring ved at industrien gradvis ville flytte ut av byen, og at det derfor måtte legges opp til at nye byfunksjoner fikk bre seg østover (Lindanger 2010:18).

I 2009 ble det ferdigstilt en ny undergang i jernbanefyllingen der hvor St. Olavs gate og Langgaten går i sammen, og som skal bli den nye tverrforbindelsen ved omleggingen av Elvegaten til Jernbaneveien. Dette skjedde i forbindelse med byggingen av dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes. I dag er det til sammen 9 underganger gjennom jernbanefyllingen fra og med Oalsgaten i sør til krysset mellom Langgaten og Strandgaten i nord. Den neste åpningen som nå planlegges er i forbindelse med utbyggingen av Støperikvartalet. Det er etter reguleringsbestemmelsene et krav om at det skal lages en ny gjennomgang i fyllingen, og at det skal etableres en ny gågate, Ivar Aasens gate, gjennom kvartalet.

Vurdering

Jernbanefyllingen setter sitt tydelige preg på Sandnes sentrum, og den er et velkjent lokalt landemerke som skiller sentrum i to områder. Slik sett bidrar fyllingen til å være et av de elementene i bylandskapet som en kan orientere seg etter slik som Lynch mener at vi mennesker gjør. Ved åpning i fyllingen for Ivar Aasens gate vil det til sammen være 10 gjennomganger i denne, noe som innebærer at den ikke lenger er et like stort hinder for fotgjengere som den tidligere var, men en del av undergangene er mørke og fortauene er smale. De fremstår derfor som lite innbydende og da i særdeleshet på kvelds- og nattestid. Mot St. Olavs gate er det ganske mye beplantning langs jernbanefyllingen som bidrar til å avdempes denne noe i forhold til omgivelsene.

Delkonklusjon

I noen av jernbaneundergangene burde forholdene vært lagt bedre til rette for fotgjengere med tanke på økt fortausbredde. I særdeleshet gjelder dette i de viktige gangforbindelsene som Julie Egges gate og Olav Vs plass er. Flere steder tilfredsstiller ikke breddene forskriftkravene til universell utforming, og de er heller ikke i samsvar med Gehl og Sucher sine anbefalinger. Alle undergangene burde oppgraderes betydelig når det gjelder belysning. Et spørsmål en kan stille seg er hvorfor det

ikke er gjort noe mer ut av fyllingen når den først ligger der, ved for eksempel å etablere småforretninger på sidene i undergangene og/ eller bygd inn i fyllingen slik det er gjort noen steder i både Berlin og Paris med vellykket resultat.



Bilde til venstre og i midten viser jernbaneundergangen mellom St. Olavs gate til og fra Julie Eges gate. Først sett fra vest og deretter sett fra øst. Bilde til høyre viser jernbaneundergangen i fortsettelsen av Flintergaten inn til Ruteområdet.

Viktige gater og gangforbindelser

Det er kun to gågater i Sandnes: Langgata og Holbergsgaten. De har en samlet lengde på ca. 610 meter. Dersom alle de aktuelle sidegatene til Langgata i henhold til gatebruksplanen framtidig blir omgjort til gågater vil denne lengden utvides med ca. 380 meter. Til sammenligning var det 3.950 meter med gågater i Amsterdam, 3.200 meter i København, 2.700 meter i Zürich og 2.450 meter i Oslo i 1996 (Gehl og Gemzøe 1996:24-25). Alle disse byene har jo en betydelig større befolkning enn i Sandnes med sine 66.000 innbyggere (SSB), så sett i forhold til dette ligger byen godt an, men tallene viser at det er mange byer som både prioriterer og ser nytteverdien av å tilrettelegge egne gågater for fotgjengere. Zürich (383.000 innbyggere, Wikipedia) har i tillegg til gågatene hele 5.695 meter med fotgjengerprioriterte gater hvor Sandnes for øyeblikket ikke har noen. Det kom fram i intervjuet med transportplanleggeren at det planlegges å gjøre hele Olav Vs plass om til slikt formål med sine 150 meter.

Jeg har i oppgaven valgt å undersøke 11 av byens gater og hvor jeg begynner med den eldste gaten først, Langgata, før jeg arbeider meg østover til Holbergsgaten. Deretter begynner jeg i sør med Oalsgaten før jeg avslutter i nord med Olav Vs plass.

Langgata

Fakta

I boken *Sandnesarkitektur* fremkommer det at i 1849 ble både Langgata og Storgata regulert til 20 alens bredde (12,5 meter). Rettvinklet på Langgata ble det regulert inn 21 tverrgater med den samme bredden. Planen ble forelagt kommunestyret i 1852 som blankt avviste denne og reguleringsaken ble utsatt helt til 1858 i påvente av at kravet om ladestedrettigheter ble behandlet av Stortinget. Ved kongelig resolusjon ble planen vedtatt i 1859, men med en gatebredde på 15 alen (9,4 meter). Etter den store brannen i Langgata i 1897 ble gatebredden ved gjenoppbyggingen økt med ca. 1 meter i kvartalene nord for Kirkegata der hvor brannen hadde vært (Paavola 2011:127-131).

I perioden 1886-1910 ble alle fortauene, i alt 4.100 m, belagt med store heller fra Hardanger. Sist i 1920-årene fikk gaten fast dekke først med firkanta gatestein fra Krossen til Langgata 74 før arbeidet ble helt fullført med asfalt i alle gatene til byjubiléet i 1935 (Eggebo 1996:22-23).

Birger Lindanger skriver i boken *Sandneshistorien* at på 1960-tallet ble gjennomkjøring for biler i Langgata først flyttet til St. Olavs gate og senere til Elvegaten (tidligere trasé til E18), for å lette på trykket mot sentrumskjernen. Selv om den tyngste gjennomgangstrafikken dermed ble lagt utenom selve bykjernen økte også trafikken i Langgata. Både fotgjengere og biler hadde vanskelig for å ta seg fram der i de travleste timene på dagen, og det ble stadig farligere å krysse gaten. Alt i 1960-årene oppstod det derfor tanker om å gjøre Langgata om til gågate, men først i 1978 ble det innført en permanent gågate på strekningen fra Oalsgaten til Olav Kyrres gate (Lindanger 2010:22-25).

Langgata er en viktig identitetsfaktor for befolkningen i Sandnes. Her er byens udiskutable sentrum og historiske opprinnelse. Det er den opprinnelige strandveien langs Gandsfjorden, og den var lenge den eneste farbare landveisforbindelse mellom Sandnes og Stavanger. Gaten ble tidlig byens viktigste handlegate, noe den fortsatt er. I 1985 ble gategulvet omgjort til dagens standard med betongheller og smågatestein. Senere har det vært gjort mindre fornyelser med blant annet nye treplantinger og ny belysning. Gategulvet framstår nå som "loslitt" og er modent for fornying. Å renovere hele gateløpet er et ressurskrevende prosjekt, og dette bør skje gradvis og kvartalsvis. For å få dette til er det vedtatt et strategidokument for utbygging i sentrum. Kommunedelplan for sentrum gir føringer for og fokus på at det er viktig å skape et attraktivt og levende urbant miljø i Langgata området. For å skape en forutsigbar og helhetlig oppgradering kreves det en hovedplan som omfatter hele gatetverrsnittet inklusiv belegninger, plasser, grønt, kunst, belysning, møblering og private bygningsfasader (Kommunens arkiv, utdrag fra Statusrapport Hovedplan for Langgata).

Kommunen har arrangert en workshop hvor arbeidsgruppen kom frem til følgende overordnede plan for Langgata: *"Som en oppfølger av workshopen, er det etablert en tverrfaglig gruppe fra ulike kommunale enheter, byantikvar, kunstnerisk konsulent, landskapsarkitekt Arne Sælen og Sandnes sentrum. Formålet med arbeidet er å spisse forslagene i workshopen, spesielt i forhold til de tiltak som bør gjennomføres i Langgata. En ser på helheten, men på grunn av pågående prosjekter, spesielt i Langgata sør, så har det også vært behov for å se på detaljer. Det mest kritiske har vært å se på gatebelegget, og en har kommet fram til noen hovedprinsipper for belegget ..."* (utdrag fra saksutredning til møte i Utvalg for tekniske saker, sak 62/09 og i møte i Formannskapet, sak 100/09).

Den delen av Langgata som er gågate utgjør 475 meter. Gågaten har et krysningspunkt for trafikk der hvor Gjesdalveien og Solaveien møtes på stedet som blir kalt Krossen. Helt sør i gaten ligger Sandnesporten på vestsiden. Det planlagte nye Øglændkvartalet ligger noe lengre nord i gaten på nordøstsiden av Krossen. I Langgata er det mange små forretninger, serveringssteder og servicevirksomheter. Bygningene langs gaten inneholder også noen mindre kontorvirksomheter og boliger.

I forbindelse med at Sandnes sammen med Stavanger var europeisk kulturhovedstad 2008 bygget man prosjektet Lanternen med tilhørende gategulv støpt i betong, og som er bearbeidet med et relieffmønster.

Vurdering

Gaten er trolig ett av de mest kjente stedene både innenfor og utenfor kommunens grenser. Alle intervjuobjektene poengterte hvor spesiell gaten er for byen, og den er derfor en viktig del av stedsidentiteten til Sandnes slik Norberg-Schulz beskriver en stedsidentitet. I Sandnes snakker man gjerne om "å ta en tur i gadå" og da er det Langgaten en sikter til. På dag- og ettermiddagstid er det svært livlig i gaten, og det gjennomføres ofte større og mindre arrangementer her, hvor Sandnes ugå og Kremmerdagene kanskje er noen av de mest kjente. Gaten har utviklet seg over lang tid, og den er stort sett avgrenset av småhusbebyggelse som igjen er plassert i små kvartaler. Fasadene er stort sett transparente, og det er mange forskjellige virksomheter i de enkelte bygningene med hver sin inngang. Dette gjør at en hele tiden får nye impulser noe som Jan Gehl mener er så viktig. Det er også flere sittemuligheter i gaten selv om en del av disse ikke er særlig gode ved at de mangler ryggstø og er plassert midt i gaten, noe som ikke er i henhold til Dahlmann sin beskrivelse av attraktive sitteplasser, eller etter Statens vegvesen sin veiledning i *Håndbok 278*. Midt i gaten er det en vietnamesisk og thailandsk restaurant som viser hvorledes innvandrerne som Tysdal skriver om setter sitt preg på byen med blant annet en helt annen bruk av sterkere farger.



Matbutikker med spesialprodukter fra andre land og restauranter med utenlandsk mat har ofte en helt annen bruk av sterke farger enn de vi vanligvis bruker i Norge.

Gaten er sterkt preget av at gatelegemet er slitt. Bruken av brostein er ikke gunstig i forhold til bevegelsehemmede. Det er i åpningstidene også plassert et utall av reklamebukker i gaten i tillegg til vareutstillinger. Disse bukkene er skjemmende i seg selv og de kan være til stor ulempe for bevegelsehemmede og svaksynte. I forslaget til skilt- og reklamebestemmelser i kommuneplanen vil det ikke bli tillatt med slike reklamebukker.



Langgata bærer preg av at den er slitt. Det er svært mange reklamebukker i gaten som er til hinder får orienterings- og bevegelseshemmede og de bidrar til gatens rotete inntrykk.

Byggingen av Lanteren skapte et landemerke noe som Lynch mener er viktig for lettere å kunne orientere seg om hvor en er i en gate, og som i følge Norberg-Schulz bygger opp under et steds identitet. Bygningen skaper en overbygget møteplass som ofte benyttes som et salgsareal og ved ulike arrangementer. Gatebelegget som er i betong her er dog for lyst og glatt noe som gir refleksjoner som igjen fører til blinding når det er sol og når det er vått. Dette er i følge *Håndbok 278* noe som er uheldig for synshemmede.

Lanternen med tilhørende gategulv i slipt betong med relieff mønster. Gategulvet er svært reflekterende når det er vått, og det samme gjelder når det er solskinn.



Arbeidsgruppen har utarbeidet et forslag om å bruke grå granitt som belegning med innslag av små staver i betong hvor det er innstøpt biter av porselen laget av fabrikken på Figgjo. Dette for å kunne "fortelle" noe av industrihistorien til Sandnes, og for å bygge opp under stedsidentiteten. Ved også å bruke slike elementer bevisst som orienterende elementer kan en bedre mulighetene for at barn, eldre og mennesker med reduserte kognitive evner finner frem til sine bestemmelsessteder, noe som Lynch, Burton og Mitchell mener er mulig. Prosjektlederen for arbeidsgruppen er fra Bergen, og der har de gjort noen tilsvarende grep med hardbrente staver i keramikk.



Staver i hardbrent keramikk brukt som dekorative elementer i granittbelegningen, Bergen.

I åpningstidene for butikkene er det observert at mange mennesker som bruker gaten selv om været ikke har vært av det aller beste. På kveldstid avtar bruken betraktelig selv om det er en del serveringssteder i gaten. Det er dårlig belysning i gaten og den virker øde og forlatt. For enkelte mennesker kan det derfor føles utrygt på kvelds- og nattestid å gå igjennom gaten.

Delkonklusjon

Langgata er fortsatt det historiske sentrum i byen, men at gaten er byens udiskutable sentrum er jeg slettes ikke enig med kommunen i. Sentrum har over tid beveget seg mot øst. Byggingen av Støperikvartalet og det framtidig Vågsgataprojektet gjør at det vil være området rundt Ruten som i framtiden vil være byens tyngdepunkt og handelssentrum om det ikke allerede er det i dag. Desto viktigere vil det da være å oppgradere Langgata med en skikkelig belegning, sitteplasser, belysning, beplantning og kunst for fortsatt å tiltrekke seg handlende, turister og mennesker som er ute for å nyte bylivet. Det er også viktig at en bygger opp under den eksisterende stedsidentiteten ved valg av farger, materialer, utforming, detaljering etc. ved opparbeidelse av gaten og de tilhørende gatemøblene og installasjonene. Det må ikke skapes et sterilt og fremmedgjort byrom slik som Edvard Relph, Matthew Carmona og Doreen Massey skriver om. Det må tilrettelegges med mange formelle og uformelle sitteplasser da det er viktig at det skapes et offentlig rom som innbyr til opphold, og hvor mennesker har muligheten til å observere andre mennesker for å få tilfredstilt sine behov for estetisk stimulans slik som Pløgger beskriver.

Langgata er definitivt det mest brukte gaterommet i byen til å gjøre nødvendige, valgfrie og sosiale aktiviteter. I så måte underbygger dette min påstand om at gatene er byens viktigste uterom.



Kremmerdagene arrangeres i Langgata. Det er mange mennesker og ulike aktiviteter på dagtid.

St. Olavs gate

Fakta

St. Olavs gate ligger øst for Langgata og går langs store deler av høybanen. Den begynner i sør i krysset med Jærveien og den går i sammen med Langgata i nord. Den planlegges som framtidig bybanetrasé fra Julie Eges gate til Oalsgaten og gaten planlegges stengt for gjennomgangsbiltrafikk på denne strekningen (Gatebruksplanen).

Vurdering

Gaten er preget av mye biltrafikk i morgen- og ettermiddagsrushet, og det er også mange busser som benytter denne. På vestsiden av St. Olavs gate er det parkeringsplasser vinkelrett ut mot gaten. Det er også tillatt å parkere inn i sidegatene til Langgata med adkomst fra St. Olavs gate. Dette fører til at mange rygger ut av disse parkeringsplassene og rett ut i gaten, noe som også forekommer ut fra sidegatene da de er så trange at det ikke er mulig å snu i disse. Fotgjengerovergangene over St. Olavs gate er utført med grå betongstein noe som skiller dem fra gatens asfalt, men de er lite synlige da de har en dårlig kontrastfarge i forhold til asfalten. I krysset med Julie Eges gate er det betongstein i hele krysset. Ved observasjoner er det registrert en rekke trafikkfarlige situasjoner med mange ryggende biler. Fotgjengere som krysser gaten klarer ofte så vidt å skvette unna biler og busser i stor fart. Langs St. Olavs gate er det laget et sykkelfelt som er markert med rød betongstein langs fortauet som har grå betongstein og er skilt med en stripe av gatekantstein. Løsningen fungerer dårlig da fortauet er så smalt og i samme høyde som sykkelfeltet at forgjengere ikke oppfatter at dette er et sykkelfelt og de bruker dette som et gangfelt.



Det er vanskelig å skille gangfeltet fra sykkelfeltet og mange går feil her. Fotgjengerovergangen er dårlig markert og fotgjengere kommer ofte i konflikt med de kryssende kjøretøyene.

Gaten bærer preg av at den har en ensidig bebyggelse, da det er jernbanefyllingen som avgrenser denne i øst. Derfor blir det en ennå større utfordring med å få til å skape en attraktiv gate når det kun er virksomheter på den ene siden som kan bidra med å tiltrekke seg mennesker.

Delkonklusjon

I gatebruksplanen og i intervjuene med en leder hos byplanavdelingen og med transportplanlegger fremkommer det at St. Olavs gate framtidig skal stenges for gjennomkjøring av biler, og at sidegatene til Langgata skal gjøres om til gågater. Dette går jo imot Rudlin og Falk sin mening om at en redusert gjennomtrengelighet vil føre til at det oppstår konsentrasjon av biltrafikk i noen få hovedgater slik at

disse blir utålige for opphold. Derfor er det viktig at en i dette tilfellet unngår at stengningen fører til at de omkringliggende gatene får en slik økning. Jeg mener at stengningen er et særdeles viktig grep for å skape bedre gangforbindelser mellom øst og vest i byen, og for å få vekk bilen som det dominerende elementet i gaten. Sidegatene til Langgaten kan da aktiviseres på en helt annen måte enn i dag. I St. Olavs gate vil en dermed få muligheter til å bedre forholdet for både fotgjengere og syklistene. En må skille disse mer tydelig, og en må lage både et bredere fortau og sykkelsti, noe som også anbefales i *Håndbok 278*.



Fra venstre: Sett nordover med jernbanefyllingen i øst. I midten: Vestsiden av gaten sett nordover i kvartalet mellom Oalsgaten og Gjesdalveien. En ser at fortouene bærer preg av å være slitte og ujevne og hvor vanskelig det er å oppfatte at det både er et gangfelt og et sykkelfelt. Til høyre: Reklamebukker er heller ikke med på å gjøre det lettere for fotgjengere og i særdeleshet de som har reduserte bevegelser og orienteringsevner.

Vågsgata

Fakta

Vågsgata går fra Gjesdalveien i sør til et stykke nord for Torggaten. Den avgrenser Rutenområdet mot øst hvor kjøpesenteret Amfi Vågen ligger, og hvor det her er stengt for gjennomkjøring av biler. Tre av de større utbyggingsprosjektene i Sandnes grenser til gaten. Tinghuset er allerede bygget, oppføringen av Støperikvartalet pågår og Vågsgata prosjektet er under planlegging.

Vurdering

Gaten er en av de mest brukte for fotgjengere da den grenser opp til Rutenområdet og til Amfi Vågen. I den nordre enden av gaten ligger Diakonhjemmet Høgskole Rogaland som har XXX studenter. I den søndre delen bygges Støperikvartalet som skal inneholde et kjøpesenter og boliger. Vågsgataprojektet er under planlegging med forretninger, kontorer, hotell og bevertning. Dette vil innebære at gaten i framtiden vil få en ennå større betydning som en viktig gangforbindelse.

Mesteparten av gaten er lite preget av bil- og busstrafikk trolig på grunn av at den er stengt for gjennomkjøring på midten. Dette med unntak av en del biler som i ettermiddagsrushet "sniker" seg

igjennom den nordre delen i på grunn av at det ofte er stillestående kø i parallellgatene St. Olavs gate i vest og Elvegaten i øst.

Fortauet på østsiden langs Vågsgataprojektet og Amfi Vågen er svært smalt og delvis inn i fortauet er det plantet allétrær. Den søndre delen av gaten er preget av mange utplasserte reklamebukker, noe som er til spesielt hinder for orienterings- og bevegelseshemmede. Fortausbredden er ikke i nærheten av å tilfredsstille forskriftkravene til universell utforming, eller Gehl og Sucher sine anbefalinger om nødvendig bredde for å skape gode forhold for fotgjengere. Amfi Vågen har en meget lukket fasade ut mot gaten, og bygningen har en lengde på over 200 meter. Den har kun tre innganger fra gaten, hvor hovedinngangen til kjøpesenteret er ca. midt på bygningen. Her bryter en prinsippene om åpne og aktive fasader noe som Gehl, Gemzøe samt Rudlin og Falk argumenter for. Bygningen innebærer også en betydelig fysisk barriere og den tilfredsstillende ikke Rudlin og Falk sine prinsipper om rammeverk og gjennomtrengelighet for å få til å skape gode gangforbindelse mellom øst og vest i sentrum.



Østsiden av gaten hvor det framtidige Vågsgataprojektet kommer. Smale fortau med allétrær som det i tillegg plasseres reklamebukker på.



Amfi Vågen. Tette fasader, smale fortau hvor allé trærne gjør det vanskelig for orienterings- og bevegelseshemmede, og for de med barnevogn.

På vestsiden av gaten bygges nå i den søndre delen Støperikvartalet. Fortauet er her betydelig bredere enn på østsiden av gaten. Prosjektet planlegges med transparente fasader, men det er ikke planlagt med direkte innganger til butikkene. På midten ligger Rutenområdet og her er fotgjengere i konflikt med de kryssende bussene som kommer inn på terminalområdet samt adkomsten til parkeringsplassen i den nordre delen. Oppmerkingen for fotgjengere er stedvis dårlig, og spesielt for orientershemmede, barn og eldre virker det trafikkfarlig å bruke det "oppdelte" fortauet på denne siden. Desto større grunn er det til at det burde vært anlagt et bredere fortau langs Amfi Vågen på andre siden av gaten.

I den nordre delen på vestsiden av gaten ligger bygningen som inneholder tinghus og skole. Fasaden til butikken som er her er stort sett transparent ut mot gaten. Det er et bredt fortau her som dog er hevet betydelig i forhold til gaten, noe som gjør at det er svært vanskelig for bevegelseshemmede å komme seg opp på dette da det her er en betydelig nivåforskjell i forhold til gaten.

Det er ikke registrert noen formelle eller uformelle sitteplasser langs gaten.

Delkonklusjon

Våggsgata har allerede i dag stor betydning for fotgjengere, noe som bare vil øke med de nye store prosjektene som etter hvert kommer her. Med all busstrafikken til og fra Rutenområdet så må fortauet på østsiden av gaten økes betydelig i bredde, og da i særdeleshet langs Amfi Vågen. Dette må til for både å være bredt nok til å tilfredsstille kravene til universell utforming, og for å få akseptabel plass for alle de gående som i perioder befinner seg her, noe som både Gehl og Sucher mener er viktig. Det er også viktig med tanke på at fortauet på andre siden av gaten er mindre fotgjengervennlig på grunn av all den kryssende busstrafikken. Deler av gaten er faktisk en av dem med biltrafikk i sentrum og den er solrik, noe som er to viktige forutsetninger for å skape gode omgivelser for opphold. Ved å øke bredden på fortauet betydelig kunne en også få til en møbleringssone langs fasaden til Amfi Vågen hvor en kunne etablere sitteplasser. De eksisterende vinduene og de gjenmurte vindusåpningene må etter min mening åpnes for å skape en mer transparent og innbydende fasade her.



Rutenområdet sett fra krysset mellom Våggsgata og Julie Eges gate viser hvor vanskelig det er for fotgjengere å krysse rutebilstasjonen på vestsiden av gaten.



Godt og bredt fortau utenfor tinghuset med transparent fasade. Stor høydeforskjell fra fortauet ned til gaten.

Elvegaten

Fakta

Elvegaten går fra Oalsgaten i sør til Strandgaten i nord. Tidligere var gaten en del av E18 før den ble nedgradert til RV 44 da den nye E18 åpnet (E39) fram til Stangeland. Den er nå blitt FV 504 etter at ny RV 44 åpnet i 2009. Det er betydelig gjennomgangstrafikk i morgen- og ettermiddagsrushet. Gaten har en ÅDT på ca. 12.000 biler (Planprogram for Sandnes indre havn). Fem større byggeprosjekter grenser til gaten, og hvor tre av dem er bygget på østsiden av denne, Elvegaten 11, parkeringshus/ vinmonopol og bibliotek/ kulturhus. Det foreligger planer for to nye prosjekter, ett i øst med ombygging og tilbygg til den gamle politistasjonen, og ett i vest, Våggsgataprojektet. Gaten er planlagt å legges om nord for Våggsgata, og hvor den deretter skal gå sammen med Jernbaneveien i vest før den igjen går sammen med Strandgaten. Årsaken til omleggingen er å unngå at den blir for attraktiv som gjennomkjøringsvei og i forbindelse med utbygging og utvikling av Sandnes indre havn til sentrumsområde (gatebruksplanen).

Stangelandsånå munnet tidligere ut i enden av Elvegaten. Da området ble fylt ut, ble elven lagt i en kulvert under gaten, og slik fikk den sitt navn.

Vurdering

Gaten er sterkt preget av biltrafikk spesielt i morgen- og ettermiddagsrushet. Det er to hovedkrysningspunkter for fotgjengere i gaten. Det er en nord for Amfi Vågen og kulturhuset hvor det er en malt opp en bred fotgjengerovergang med tydelige sebrastriper og det er lysregulering. Det er fotgjengerstyrte trykknapper med kort ventetid på å få lyd- og lyssignal med grønn mann samt det er god tid for å få krysset gaten for bevegelseshemmede. Lenger sør i gaten på sørsiden av Amfi Vågen, og parkeringshuset er det også en fotgjengerovergang med en trafikkøy i midten. Denne overgangen er ikke lysregulert. Den er plassert svært nær rundkjøringen i krysset mellom Elvegaten og Julie Eges gate, og når det er fotgjengere som krysser gaten blir det veldig rask oppstuvning av biler i rundkjøringen. Det er mange busser som benytter dette krysset fra Ruten gjennom Julie Eges gate. Ved skolestart om morgenen er det mange studenter som krysser gaten på vei til Vågen videregående skole, noe som er blitt registrert av kommunen som et problem for trafikkavviklingen i gaten.

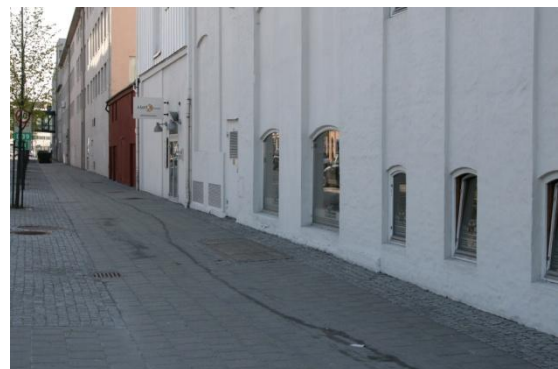


Fotgjengerkryssningene ved kulturhuset og i krysset med Elvegaten og Julie Eges gate ved Amfi Vågen.

I den nordre delen av gaten ligger Amfi Vågen på vestsiden, og i øst ligger et parkeringshus, politistasjonen og kulturhuset. Høyden til bygningene står i forhold til gatens store bredde, og det er gode og brede fortau som har en buffer med allétrær og langsgående parkeringslommer mot gaten. Dermed tilfredstilles kravet om proporsjoner, men bygningene bryter derimot totalt Rudlin og Falk sine prinsipper om kvartalsstruktur og gjennomtrengelighet. De har en lengde på ca. 200 meter og er dermed tre ganger så lange som i Langgata. De utgjør derfor en betydelig fysisk barriere for å få til å skape gode gangforbindelser mellom øst og vest i sentrum. Lenger sør i gaten ligger Elvegaten 11 prosjektet som også bryter totalt med den eldre kvartalsstrukturen.



Det er brede og gode fortau i Elvegaten. Høyden på bygningene er dimensjonert i forhold til gatens bredde.



Kjøpesenteret Amfi Vågen vender Elvegaten ryggen. De store kvartalsstrukturene gir en dårlig gjennomtrengelighet i gaten.

Begge de to største bygningene langs gaten inneholder kjøpesentre som vender ryggen til gaten, og de fremstår derfor som en by i byen slik Pløgger beskriver det. Fasadene er stort sett lukkede og har få innganger, noe som Rudlin og Falk mener er helt feil hvis en skal lykkes med å skape aktive fasader.



Det er alle kjøretøyene, de store kvartalsstrukturene og de lukkede fasadene som preger gaten.

Delkonklusjon

Elvegaten med de store kvartalsstrukturene fremstår som en like stor fysisk barriere for fotgjengere som det jernbanefyllingen er. I tillegg er all gjennomgangstrafikken også en vesentlig hindring for fotgjengere og da i særdeleshet for barn, eldre og de med redusert bevegelses- og orienteringsevne.



Bilde til venstre viser de store åpne gaterommet langs Elvegaten 11 prosjektet hvor det er lite aktive fasader og stor kvartalsstruktur. Bilde til høyre er på andre siden av gaten med et godt bredt fortau og allétrær som går langs det framtidige Vågsgataprojektet.

Holbergsgaten

Fakta

Holbergsgaten går fra Vågsgjerdveien i sør til Havnegata i nord. Den søndre delen er en gågate på ca. 135 meter som går langs kvartalet Elvegaten 11 som ligger vest for denne. Det planlegges et framtidig grøntdrag på østsiden av den nordre delen av gågaten fram til Vågen videregående skole. Den videregående skolen og Vågen Brygge avgrensner den nordre delen av gaten i øst, mens kulturhuset, gammel politistasjon og parkeringshuset avgrensner denne delen av gaten i vest (kommunedelplanen for sentrum).

Vurdering

Felles for alle bygningene som ligger langs gaten, med unntak av Vågen Brygge, er at det fremstår som om det er bygningenes baksider som vender ut mot gaten. Fasadene er hverken åpne eller vennlige, og det blir derfor i følge Gehl og Gemzøe lite meningsfullt å gå turer i denne gaten.



Baksiden av den gamle politistasjonen og parkeringshuset.



Helt sør i Holbergsgaten på baksiden av Elvegaten 11 i gågatedelen.

Det er tre innkjørsler som krysser fortauet som går inn til offentlige og private parkeringsanlegg. Felles for dem alle er at det på krysningpunktet er lagt ned et helt annet belegg enn på resten av fortauet med smågatestein i granitt. Dette viser at en her prioriterer bilen foran fotgjengere noe som er uheldig i følge Dahlmann. Krysningen blir også vanskelig for de som er bevegelseshemmede på grunn av den ujevne overflaten og den er ikke i henhold til Statens vegvesen sin veiledning i *Håndbok 278*.

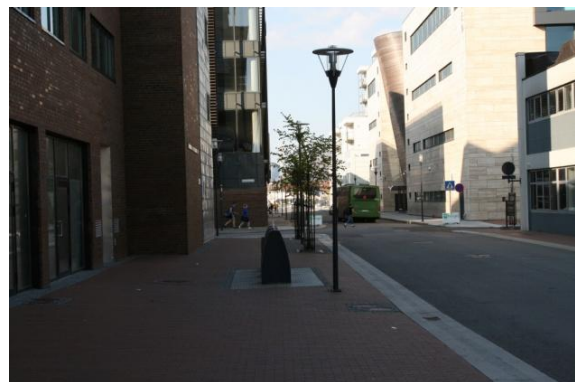
Gaten inneholder nesten ikke trær og fremstår som "steril", grå, trist og kjedelig. Den har heller ingen sitteplasser med unntak av et par benker tilfeldig plassert på plassen utenfor inngangen til den videregående skolen. Med unntak av skolen så inneholder ikke gaten noen identitetsskapende faktorer. Den vil kunne karakteriseres som et sted uten særpreg, og som i følge Relph kunne vært hvor som helst.



Bilde til venstre viser innkjøringen til parkeringshuset. Det i midten er innkjøringen til parkeringsanlegget for Vågen Brygge. Bildet til høyre viser det nylig opparbeidete fortauet utenfor Vågen videregående skole.

Delkonklusjon

Slik jeg oppfatter Norberg-Schulz ville han beskrevet gaten som en avvisende og dyster bakgate som slettes ikke innbyr til opphold. Bygningene vender ryggen til gaten og den er både mørk og stort sett folketom på kveldstid. Den gir derfor ikke en følelse av trygghet som Burton og Mitchell mener er viktig for at alle skal tørre å bruke den. Bygningenes manglende åpenhet mot gaten gjør at det heller ikke blir mange "øyner" som kan overvåke denne, noe som i følge Jane Jacobs må til for å skape en trygg gate.



Bilde til venstre viser baksiden av parkeringshuset og politistasjonen som ligger på vestsiden av gaten. Bilde til høyre viser baksiden av Elvegaten 11 og Vågen videregående skole. Høyden på bygningene er for stor i forhold til bredden på gaten slik at det er lite sol som kommer ned i denne, noe som bidrar til det mørke inntrykket gaten gir selv på en tidlig sommerdag.

Oalsgaten

Fakta

Oalsgaten strekker seg fra jernbanen i øst til E39 på Stangeland. Gaten har også tidligere vært en av traseene for E18 gjennom Sandnes sentrum. Betydelig trafikk med en ÅDT på ca. 17.000 (Statens vegvesen, oppstartsnotat).

I kommunedelplanen for sentrum og i gatebruksplanen fremkommer det at gaten planlegges å være en framtidig trasé for bybanen fra krysset ved St. Olavs gate og helt opp til Stangeland.

Midt i Stangelandsbakken, nå Solaveien, lå Oalskilden. Oalsbekken krysset den nåværende Oalsgaten fire ganger før den til slutt havnet i et basseng der Sandnes Uldvarefabrik og Sandnes Kamgarn Spinneri i lang tid fikk det industrivannet de trengte (Eggebo 1996:119-120). Det er fra denne bekken Oalsgaten har fått sitt navn.

Vurdering

Gaten preges av svært mye trafikk og trafikkstøy. Ved de to viktigste krysningspunktene for fotgjengere i St. Olavs gate, og i enden av Langgata over til Jærveien er det to lysregulerte fotgjengeroverganger. Det er en betydelig ventetid for fotgjengere for å få grønt lys til å krysse gaten. Det er få trær i gaten med unntak av en flott midtrabatt med flere store allétrær fra Eidsvollgaten og nesten helt opp til Postveien (utenfor Byhagen). Fortauene er brede og gode, men de innbyr ikke til opphold på grunn av all støyen fra biltrafikken. Fasadene ut mot gaten er stort sett helt lukkede, noe som ikke er etter prinsippene til Rudlin og Falk. Det er heller ingen sitteplasser langs gaten, noe som Dahlmann mener er viktig.



Oalsgaten er sterkt preget av all trafikken og støyen fra denne. Fortauene er stort sett brede men de lukkede fasadene og all trafikken innbyr verken til å gå eller å oppholde seg der. Utenfor Sandnesporten er det store flotte allétrær.

Den nedre delen av Oalsgaten ble nevnt i et av intervjuene som svært viktig på grunn av den framtidige bybanen hvor det planlegges et bybanestopp i krysset med Jærveien. For tiden pågår det planarbeid med å omregulere gaten med at det skal legges til rette for opparbeiding av en framtidig toveis kollektivtrasé i denne. Gaten har en sterkt begrenset bredde, og for å få dette til er det antydnet i oppstartsnotatet fra vegvesenet at en rekke hus må rives. Det blir en utfordring å få til en ønsket bredde på fortauene på 3,0 meter, og derfor må de stedvis reduseres til 2,0 meter. Det er i følge notatet ønskelig med grøntrabatter, men slik de viser gateprofilen vil nok alle de flotte allétrærne ved Byhagen måtte fjernes.

Delkonklusjon

Oalsgaten er en betydelig barriere for fotgjengere for å komme til den sørlige delen av Sandnes sentrum, hvor blant annet rådhuset ligger i dag. Det pågår en gradvis utvikling av sentrum sørover, og det er flere konkrete prosjekter som er under planlegging. Dette innebærer at en må få til bedre krysningsmuligheter for fotgjengere for å knytte områdene sør for gaten sammen med det eksisterende sentrum. Gaten vil sannsynligvis endres betydelig når det nå skal etableres kollektivfelt her, og når den framtidige bybanen kommer. En del av gjennomgangstrafikken vil nok forsvinne dersom kollektivtrafikken og fotgjengere prioriteres i lang høyere grad enn i dag. Dette vil gjøre gaten mye mer attraktiv for fotgjengere, og for å tiltrekke forskjellige virksomheter som i dag velger ikke å etablere seg her på grunn av all trafikkstøyen. Støyen fra gaten ble også nevnt av en av de intervjuende som årsak til at Mølleparken ved Vitensenteret ikke ble brukt til opphold.



Venstre bilde er tatt mot øst i krysset med Jærveien og viser all trafikken på ettermiddagstid.

Bilde til høyre viser forgjengerkrysningen fra Jærveien til Langgata med Sandnesporten i bakkgrunnen. Dårlig markering av gangfelt og lang ventetid på grønn mann. Dårlige trykknapper.

Gjesdalveien og Solaveien

Fakta

Gjesdalveien og Solaveien ble ført sammen i Krossen i 1868, og de var de første gatene til å bli fullført etter anleggingen av Langgata (Eggebø 1996:23). Gjesdalveien går nå frem til Gravarsveien i øst, og Solaveien begynner i Krossen og går mot vest. Dette er den eneste gaten som krysser gågatedelen av Langgata og i krysningspunktet er veien hevet og har en granittbelegning istedenfor asfalt.

Vurdering

Det er mye gjennomgangstrafikk her på morgen- og ettermiddagstid på grunn av at den parallelle Oalsgaten har mange lyskryss, og trafikken står derfor på det nærmeste stille her i perioder. Selv om gaten er hevet i Krossen og har en granittbelegning, så oppleves det som om bilene har "første prioritet". De kommer ofte med stor fart og presser seg igjennom krysset hvor fotgjengere må stoppe opp og vente til de har passert og ikke omvendt. Ved befaring er det blitt observert en rekke halvfarlige situasjoner hvor biler snur i krysset og til og med rygger. Dersom fotgjengere ikke hadde vært oppmerksomme her kunne det lett ha skjedd ulykker.



Krossen har en annen belegning enn i gaten og er hevet i forhold til denne. Tanken er at krysningen skal fungere som "shared space" men det fungerer ikke i tilstrekkelig grad da bilene presser unna fotgjengerne. Stor trafikk i gaten i morgen- og ettermiddagsrushet.

Fortauene langs de to gatene er svært smale og tilfredsstillende ikke kravene til universell utforming og fremkommelighet etter lovverket. Det er ikke mulig for to rullestolbrukere eller barnevogner å møtes på fortauet. I tillegg er det observert reklamebukker plassert på fortau som også er en stor hindring.



Gjesdalveien til venstre og Solaveien i midten. Begge gatene har smale fortau med reklamebukker som hindrer fremkommeligheten. I tillegg er det også enkelte steder plassert lysmaster i fortauet. Bilde til høyre viser et av de få gode eksemplene på en transparent fasade med et inngangsparti.

Det er få inngangsdører i gatene og fasadene er lite transparente, noe som dermed ikke er med på å skape aktive fasader. Det er heller ikke registrert noen sittemuligheter i gatene.

I Gjesdalveien er det en innvandrerbutikk som selger frukt og grønt og som bruker fortauet delvis til utstilling av varer. Det er også en annen butikk i gaten som selger orientalske matvarer, og det er

også en kinarestaurant her. Butikkene og restauranten er fargerike innslag som viser at Tysdal har rett i at all innvandringen har hatt satt sitt preg på næringslivet i sentrum.



En frukt- og grønnsakshandler og en kina restaurant setter sitt fargerike preg på Gjesdalveien.

Delkonklusjon

Her må en prioritere å lage et betydelig bredere fortau. Gaten er en viktig øst-vest forbindelse og er preget av mye biltrafikk. Gangforbindelsen ble også nevnt av byggesaksbehandleren som svært viktig på grunn av det framtidige kjøpesenteret som planlegges i Øglændkvartalet, noe som vil tiltrekke seg ennå flere fotgjengere.

Selv om en i Krossen har prøvd å innføre det som transportplanleggeren i intervjuet kalte "shared space" fungerer dette ikke i tilfredsstillende grad, da bilistene ikke tar tilstrekkelig hensyn til fotgjengerne i gågaten. Gaten må snevres inn, og da gjerne med noe beplantning for å få bremset farten til bilistene. Dette nevnes som et framtidig tiltak i gatebruksplanen. Det oppleves utrygt for fotgjengere å gå gjennom krysset slik det fremstår i dag, og da i særdeleshet for barn, eldre og for orienterings- og bevegelseshemmede.



Solaveien sett østover fra Storgata. Ved å bruke ulike typer trær kan en slik som her gi den enkelte gaten et særpreg, noe som kan gjøre det lettere å orientere seg i tillegg som det er dekorativt.



Krossen stengt for gjennomkjøring på Kremmerdagene viser at hvilket potensial dette arealet har til å være et attraktivt møtested istedenfor et veikryss.

Julie Eges gate

Fakta

Julie Eges gate het tidligere Ole Bullsgate. Den fikk nytt navn i 2010 for å hedre den nå avdøde skuespilleren og modellen, Julie Ege, som ble født og vokste opp på Hana i Sandnes (Wikipedia). Den går fra St. Olavs gate i vest til Holbergsgaten i øst. Gaten er planlagt som en fremtidig bybanetrasé og vil også tilrettelegges med egne sykkeltraséer (gatebruksplanen). Gaten er den søndre avgrensningen av Ruten området.

Det nye kjøpesenteret, Støperikvartalet grenser til gaten og en av senterets hovedinnganger vil være her. I forbindelse med søknad om dispensasjon for riving av parkeringshuset og i den påfølgende planbehandlingen var ikke byplansjefen i tilstrekkelig grad oppmerksom på behovet for å kreve at byggelinjene for det nye prosjektet ble trukket inn, slik at en fikk økt den eksisterende fortausbredden. Bygningssjefen har i sin behandling av byggesaken avslått å godkjenne at 1. etasje trekkes helt ut til byggelinjen med begrunnelse i at kravene til universell utforming og estetikk ikke oppfylles.

Vurdering

Gaten er og vil være den aller viktigste gangforbindelsen mellom den østre delen av sentrum og den vestre delen. Kollektivknutepunktet Ruten befinner seg her og den framtidige bybanetraséen vil gå i denne gaten. Det nye kjøpesenteret, hotellet Residence og Amfi Vågen, det planlagte Vågsgataprojektet, parkeringshuset samt Elvegaten 11 befinner seg langs denne gaten. I tillegg er den hovedadkomsten for studenter ved Vågen videregående skole fra Rutenområdet. Derfor er det svært viktig at en har gode bredder på fortauene her. Fra Vågsgata og frem til Holbergsgaten hvor gaten stopper er det gode og brede fortau, men de planlegges noe innskrenket når bybane og sykkeltraséer anlegges. Det er i dag uteservering og kortidsparkering for Residence på fortauet. Både parkeringen og uteserveringen hindrer fremkommeligheten betydelig for bevegelseshemmede. Det er en inngang til Kino 1 og Amfi Vågen her hvor det er lagt ned rekker med smågatekantstein. Noen steiner mangler sannsynligvis på grunn av utvasking av fugesand ved regn, og dette utgjør stor snublefare for orienterings- og bevegelseshemmede. Det er også plassert avfallsbeholdere rett foran inngangen noe som er særdeles uheldig. Slik sett tilfredsstillerrikke inngangen kravene til universell utforming.



Hovedinngangen til Kino 1 og som også er en av hovedinngangene til Amfi Vågen tilfredsstillerr ikke kravene til universell utforming.



Ved å tillate både en uteservering og en biloppstillingsplass for hotell Residence gjør en at fremkommeligheten på det i utgangspunktet brede og gode fortauet blir betydelig redusert.

Gaten har ellers preg av en del butikker med relativt transparente fasader. Det er lite biltrafikk, men en god del busstrafikk. Gaten er også beplantet med allétrær. Det er ikke registrert at gaten har noen offentlige sitteplasser.



Julie Eges gate sett fra Holbergsgaten mot vest. Brede gode fortau med allétrær.



Et serveringssted med en transparent fasade gjør det mer interessant å gå i gaten.

Et spørsmål som en kan stille seg er hvorfor en ikke gjør noe ut av at gaten er blitt oppkalt etter skuespillerinnen Julie Ege? Her kan en med fordel fortelle noe av historien om hennes liv og hvilke filmer hun har deltatt i. Hovedinngangen til Kino 1 ligger jo også i denne gaten. I Los Angeles har en for eksempel den kjente "Walk of fame". Ved å lage sin egen versjon vil dette kunne være med på bygge opp under stedets identitet noe som Norberg-Schulz er så opptatt av. Dersom en også bruker denne "fortellingen" bevisst vil en samtidig kunne lette mulighetene for orienteringen slik Lynch skriver om, og som Burton og Mitchell mener er så viktig for mennesker med reduserte kognitive evner.



Det er mange muligheter for hvordan en kan fortelle historien om Julie Ege samtidig som en bygger opp om stedsidentiteten. Her er noen eksempler fra London, San Francisco og San Diego.

Delkonklusjon

Julie Eges gate fremstår som en av de bedre gatene for fotgjengere i sentrum med unntak av de nevnte hindringene ved Residence og det smale fortauet ved Støperikvartalet som er under bygging. Dersom bygningsjefen klarer å overbevise utbygger om å etablere en kolonnade her vil en samlet få

til en god fortausbredde for de gående. Ved også å sørge for at det blir transparente fasader både i Støperikvartalet og i det framtidige Vågsgataprojektet, samtidig som det også etableres sitteplasser (jf. Dahlmann), vil gaten trolig bli en av de mest vellykkede og attraktive sentrumsgatene for fotgjengere i tillegg til Langgata.



Av bildet ser man at Støperikvartalet ikke følger den byggelinjen som Elvegaten 11 og det framtidige Vågsgataprojektet vil ha.



Her viser det hvor bredt fortauet kommer til å bli ved det framtidige Støperikvartalet, da det skal følge den samme byggelinjen som det er i dag.

Havnegata

Fakta

Havnegata går fra Gravarsveien i øst til Holbergsgaten i vest. Flere nye boligblokker i komplekset Indre Vågen ligger på nordsiden av gaten ut mot den nye havnepromenaden. Vågen videregående og Vågen brygge prosjektet ligger på vestsiden av Storåna og avgrenser gaten i sørvest.

I 1986 godkjente bystyret i Sandnes kommune en avtale med Statens vegvesen om at RV 13 gjennom Vågenområdet skulle flyttes fra Havnegata til den nye Gravarsveien (Nerheim 2010:209).

Gaten er nå stengt for gjennomkjøring for biler, men brukes som en kollektivtrasé for busser.

Fortauet på sørsiden av gaten ikke er ferdigstilt på grunn av de gamle industribygningene som står her og da det ikke foreligger konkrete planer for å utvikle dette området.

Vurdering

Havnegata er sammen med promenaden langs sjøen en svært viktig gangforbindelse mellom boligbebyggelsen øst for sentrum og sentrum. Åpning av sjøfronter som attraktive steder for gående er i følge Dahlmann noe som har skjedd i mange byer. I øst og på nordsiden av gaten mellom sjøpromenaden og gaten ligger det flere nyere boligblokker. De har en parkeringskjeller som er hevet for å unngå oversvømmelse ved stormflo. Dette gjør at disse fasadene virker lukkede og bidrar derfor ikke til noen opplevelse for forgjengere. Det er et godt og bredt fortau på nordsiden og det er plantet allétrær her. På sørsiden av gaten ligger gamle nedslitte industribygninger som i dag blant annet blir brukt til skole og kontorer. Intervjuobjektet som er en leder i byplanavdelingen påpekte at det er viktig å fremheve gangdragene, og Havnegata er et av disse. Her mente hun at det i kommunedelplanen burde reguleres inn et grøntdrag på sørsiden av gaten frem til Gravarsveien. I dag er det ikke noe tyngdepunkt i øst som trekker mennesker igjennom denne gaten.

Det framkom i intervjuet med arealplanleggeren at hun mener det er svært viktig å unngå halvplan hvor 1. etasjen er hevet i forhold til gateplanet når det etableres parkeringsanlegg under bygningene, da slike halvplan er helt ødeleggende for gatelivet. En må etablere virksomheter som er utadrettede for å kunne skape liv i gatene. Boligblokkene i indre Vågen bryter med begge disse prinsippene.

I den vestre delen av gaten ligger Vågen videregående skole, Vågen Brygge og en gammel lagerbygning som inneholder et serveringssted, kafé og en kulturscene, noe som fører til at det er betydelig mer aktivitet i denne delen av gaten selv om fasadene fremstår som relativt lukkede.



Havnegaten sett møt øst med den nye broen over Storåna. I bakgrunnen kan man skimte boligblokkene i Indre Vågen.



Her kan en se at boligblokkene har et halvplan hvor 1. etasjen er hevet i forhold til gateplanet.

Delkonklusjon

Når området på sørsiden av Havnegata utvikles er det svært viktig å legge til rette for at det etableres aktiviteter som henvender seg utover mot gaten i de framtidige nybyggene. En må unngå å etablere boligblokker med parkering i underetasjen og som fører til at 1. etasjen blir liggende i et halvplan over gaten slik som de eksisterende boligblokkene gjør i dag.



Langsgående parkering med biler gjør at fortauet blir svært smalt utenfor bygningen er ser på bildet. Det er også lite åpenhet fasaden.



Den rekonstruerte lagerbygningen som fungerer som dansesaler for Vågen videregående skole har lukkede fasader ut mot gaten.

Olav Vs plass

Fakta

Olav Vs plass er gaten mellom St. Olavs gate til Elvegaten. Tinghuset og plassen er den nordre grensen for Rutenområdet. I følge opplysninger fra transportplanleggeren inngår gaten i den planlagte arkitektkonkurransen for Rutenområdet og planlegges som en gate med "shared space" hvor fotgjengere og syklistene prioriteres foran bilene.

Vurdering

Ved å etablere en gate med shared space er dette også i tråd med Moughtin og Mertens sin argumentasjon med at en total separasjon av fotgjengere og biler kan være skadelig for utviklingen av en livlig og aktiv gate. Det vil også være i tråd med Dahlmann sitt begrep om fredeliggjøring av byrommet. Det er brede og gode fortau på begge sider av gaten og på sørsiden av gaten er det plantet trær. Den lukkede fasaden til tinghuset og bygningen øst for denne gjør derimot at det ikke er særlig trivelig å gå langs disse fasadene. Da tinghuset ble bygget ble grunnmuren hevet i forhold til omkringliggende gater, slik at det er nå et stort trinn ned fra fortauet rundt bygningen til gaten, noe som er svært uheldig for både orienterings- og bevegelseshemmede. I tillegg er det en rekke reklamebukker plassert midt på det ene fortauet. Ett av intervjuobjektene mente at denne gaten var viktig på grunn av den tiltenkte kulturaksen mellom Kino Kino i Storgaten og Sandes Kulturhus.

Delkonklusjon

Gaten mangler en inneslutning og det skapes dermed ikke den romfølelsen som Rudlin og Falk mener er så viktig. Bygningene som befinner seg langs gaten har heller ikke transparente og aktive fasader, noe som Rudlin og Falk argumenterer for. Gaten har et framtidig potensial til å bli en viktig øst-vest forbindelse for fotgjengere, men da må den gjøres betydelig mer attraktiv ved at det skapes noen opplevelser langs gaten. Dette vil kunne tiltrekke seg langt flere mennesker enn i dag og føre til at en kanskje ville velge å utøve det som Gehl beskriver som valgfrie og sosiale aktiviteter her.



Bildene til venstre og i midten viser at det er gode og brede fortau, men foran tinghuset er det en stor høydeforskjell opp til fortauet i forhold til gatenivået. Fotgjengerovergangen er også dårlig markert. Reklamebukker hindrer fremkommeligheten for orienterings- og bevegelseshemmede, og er i seg selv sterkt skjemmende. Fasadene er lite transparente.

Oppsummering

Flere av gatene i sentrum domineres av kjøretøy og veitrafikkstøy, og da spesielt i morgen- og ettermiddagsrushet. Fotgjengernes muligheter for bevegelse reduseres på grunn av at bilene stort sett har tilgjengelighet over alt. Noen av gatene oppleves som betydelige barrierer for fotgjengere. Dette gjelder St. Olavs gate, Elvegaten og Oalsgaten. Markeringen av gangfeltene er dårlig i enkelte gater, og da i særdeleshet i St. Olavs gate, og den tilfredsstillende ikke veiledningen i *Håndbok 278*. Det er derfor positivt at det i gatebruksplanen legges opp til at St. Olavs gate skal stenges for gjennomkjøringstrafikk, og at sidegatene til Langgata skal gjøres om til gågater. Dette vil bedre forholdene for fotgjengere i området.

Mange fortau er alt for smale med henblikk på forskriftenes krav til brukbarhet og tilgjengelighet for bevegelses- og orienteringshemmede, og med tanke på all den gangtrafikken som periodevis er der. De er ikke dimensjonert i henhold til de fortausbredder som både Gehl og Sucher anbefaler. I Langgata og på enkelte fortau i noen av de andre gatene er det plassert ut svært mange reklamebukker, noe som er til hinder for de gående. I forslaget til ny kommuneplan vil det ikke bli tillatt med slike reklamebukker, noe som blir begrunnet med at de både er skjemmende i seg selv og i forhold til omgivelsene, samt at de er til hinder og fare for orienterings- bevegelseshemmede.

Det er veldig varierende hvor aktive fasadene er i de enkelte gatene. En tommelfingerregel er at jo mer motorisert trafikk det er i gatene jo mindre åpenhet og færre innganger er det i bygningene og derav aktive fasader. I de mindre kvartalsstrukturene er det generelt både flere innganger inn til de ulike virksomhetene og mer transparente fasader, noe som igjen skaper mer liv og aktivitet. Her har Jan Gehl helt rett i at jo flere innganger det er og jo åpnere fasadene er, desto flere mennesker er det ute i gatene. Dette såfremt forholdene er tilrettelagt for fotgjengere og at biltrafikken ikke er for dominerende. Generelt preges gatene av mange lukkede fasader. Der det er vinduer blir disse ofte blendet igjen med en innvendig foliering eller med gardiner.



Transparent fasade i Langgata og hvor det er mange butikker med hver sin inngang.



Vinduene som er blendet igjen og skaper sammen med de få inngangene en lite aktiv fasade. Kjøpesenteret Amfi Elvegaten 11 mot Holbergsgaten.

Gatene fremstår totalt sett som lite egenartede, tilgjengelige og komfortable. De følger dermed ikke prinsippene til Burton og Mitchell som hevder at det er svært viktig at gatene er designet for å kunne

brukes av mennesker i alle aldre. Ingen av fortauene og plassene som er opparbeidet i den senere tiden har fått et særpreg, noe som Norberg-Schulz mener er så viktig for å kunne skape en stedsidentitet. Det gjør det også vanskeligere for mennesker å orientere seg og da i særdeleshet de med reduserte kognitive evner. Det er ingen sitteplasser i eller langs gatene med unntak av i Langgata, men de har generelt en dårlig plassering og de er lite komfortable, noe som dermed ikke tilfredsstiller Dahlmann sine anbefalinger. Dette er svært uheldig med tanke på å få flere mennesker til å gå og for å skape livligere gaterom.



Benker med ryggstø som står på et av solrike stedene i Langgata. Plassert langs et gjerde/hage som gjør at en har "ryggdekning".



Benker i Langgata plassert midt i gaten, noe som er uheldig pga. den manglende "ryggdekningen".

Gjennomførte utbyggingsprosjekter i Sandnes sentrum

Jeg vil i det følgende undersøke 9 av de største og viktigste utbyggingsprosjektene som er bygget i sentrum de siste 10-12 årene. Jeg begynner med det prosjektet som ligger lengst i nord, tinghuset, før jeg arbeider meg sørover til, Nygårdstunet, før jeg avslutter lengst i vest med Byhagen.

Tinghuset

Fakta

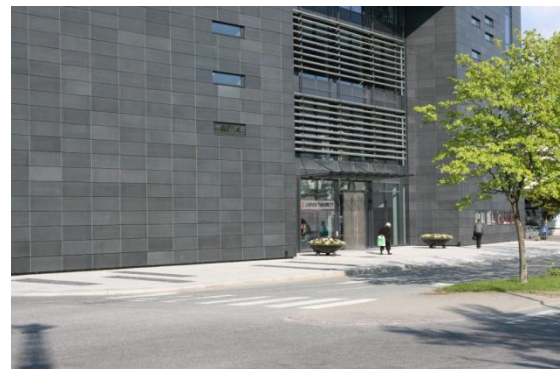
Tinghuset befinner seg i kvartalet mellom Vågsgata, Olav Vs plass og Jernbaneveien.

Reguleringsplanen som gjaldt da søknaden ble behandlet i 2005 var en plan som ble stadfestet i 1962. Det ble søkt om dispensasjon fra gjeldene plan når det gjaldt byggehøyde, etasjeantall og overskridelse av byggelinje mot Jernbaneveien. Søknadene om dispensasjon ble sendt ut på høring av byplansjefen. Det ble ikke mottatt noen kommentarer hverken fra offentlige instanser eller naboer. Byplansjefen mente at byggehøyden var i tråd med gjeldene kommuneplan for området slik at det ikke var behov for å gi en dispensasjon for dette forholdet. Totalt BRA er på 7.743 m². I 1. etasje inneholder bygningen en butikk, lager, parkering og inngang for Jæren Tingrett og Diakonhjemmet Høgskole Rogaland. Skolen går over 2.-3 etasje, og deler av 4. etasje, mens Jæren Tingrett med kontorer befinner seg i 4.-5. etasje.

Vurdering

Høgskolen har slik som Vågen videregående skole tilført byen studenter, noe som er viktig med tanke på å skape vitalitet og bruk av byen. Samtidig bruker de og underbygger kollektivtilbudet. Bygningen har fått en tung og massiv utforming hvor symbolikken er viktigere enn tilførselen av liv og aktivitet til gaten. Dette var også ett av intervjuobjektene inne på.

På nordsiden av bygningen er det laget et uteareal for studentene ved inngangen til skolen. Det er høy kvalitet på materialene som er benyttet på denne plassen hvor det er plantet noen trær og plassert et par benker. Utearealet ligger stort sett i skyggen og det innbyr ikke til opphold. Fasaden tilfredsstiller ikke kravet til Rudlin og Falk om aktive fasader og den fremstår som avvisende. På sørsiden av bygningen er inngangen til tingretten og utenfor denne er det en bred plass som er svært solrik, men det er ikke noe beplantning her utenom en stor blomsterurne på sommerstid, og det er heller ingen sitteplasser.



Bildene viser inngangen til henholdsvis Diakonhjemmet Høgskole og til Jæren Tingrett. Det er brukt materialer med høy kvalitet rundt bygningen, men de tette fasadene og det "sterile" inntrykket innbyr ikke til opphold. Bildet til høyre viser hvor lite et menneske blir på plassen foran tingretten.

Det er en vesentlig høydeforskjell fra fortauet/ plassene rundt bygningen og ned til gaten. Dette vil i følge *Håndbok 278* være en vesentlig hindring for de som har en funksjonshemming, de med barnevogner og for de eldre, noe som også Carmona skriver om i sin artikkel.



Inngangspartiet vitner om at en her tenker mer på symbolikken enn på at inngangspartiet bør være inviterende. Det er heller ikke utformet i henhold til kravene om universell utforming.



Ikke lett for verken eldre eller for de som er orienterings- og bevegelseshemmede å forsere denne høye kanten.

Delkonklusjon

Bygningen fremstår som massiv og svært lukket ut mot Olav Vs plass, og et menneske som går langs gaten vil sannsynligvis føle seg både liten og utilpass i forhold dimensjonene og den tette fasaden. Bygningens dominerende høyde kunne med fordel vært brutt ned ved at det ble plantet noen trær her, og på den solrike uteplassen burde det vært etablert noen sitteplasser. Utearealet for skolen virker lite innbydende for opphold da det er en åpen og steril flate som ligger mye i skyggen. Hadde en her for eksempel fått til noen mere avskjermede sitteplasser og oppdeling med vegger og espalier for klatreplanter, ville dette kunne myke opp den grå steinflaten.

Kulturhuset

Fakta

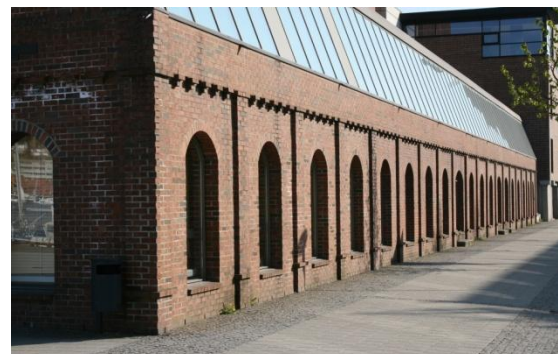
Kulturhuset ligger i den nordre delen av kvartalet mellom Mauritz Kartevolds Plass i nord, Holbergsgaten i øst, Julie Eges gate i sør og Elvegaten i vest. Det ble innviet nyttårsaften 1999. Bygningen har et totalt bruksareal, BRA, på 3.091 m². I følge reguleringsbestemmelsene skulle Havnegaten holdes åpen for trafikk til RV 13 var fullført og åpnet på strekningen Vatnekrossen – Hove. Innen kulturhuset kunne åpnes skulle det etableres nye rundkjøringer i Elvegaten i kryssene med Ole Bullsgate (nå Julie Eges gate) og Vågsgerdveien. Samtidig skulle Havnegaten stenges for gjennomkjøring.

Bygningen ble oppført for å gi byen en scene for teaterstykker, operaer, konserter, samt utstillingslokaler og møterom. Intensjonene var å bevare mest mulig av den gamle fabrikk, men dette lot seg ikke gjøre og det eneste som står igjen fra det gamle fabrikkanlegget er pipen.

Vurdering

Av samtalen med en av informantene fremkom det at satsingen på kulturhuset var en helt bevisst handling med satsing på kultur som en byutviklingsstrategi for den østre delen av sentrum. Dette er det også skrevet om i boken *Sandnesarkitektur*. Dette er jo nettopp det Carmona skriver om med å kopiere trender, og suksessfulle oppskrifter som har fungert i andre byer.

Det er brukt mye glass og tegl i fasadene til kulturhuset og bygningen fremstår som moderne samtidig som den gjenspeiler noe av den tradisjonelle industriarkitekturen i Sandnes. Fasadene er transparente, og det er derfor mulig å se hva som foregår inne i den store foajeen hvor det ofte holdes forskjellige arrangementer. Fra Mauritz Kartevolds Plass er det en felles inngang både til kulturhuset og til biblioteket. Like bortenfor denne er det inngang til restauranten som også har uteservering.



Kulturhuset har kun en inngang og den er mot Mauritz Kartevolds Plass. Fasadene mot Elvegaten er transparente, men mangelen på innganger gjør allikevel at fasaden mot Elvegaten blir lite aktiv.

Plassen foran Kulturhuset er relativt stor, utflytende og kjedelig og innbyr ikke til opphold når det ikke foregår et kulturarrangement eller det er en festival her. Det er noen få sitteplasser og bord plassert helt nede ved bryggekannten ved gjestehavnen. På sommeren blir det plassert en stor blomsterurne ute på plassen. Ellers er det ikke noen vegetasjon her annet enn noen trær helt nord på plassen langs Elvegaten. Plassen bærer preg av det Carmona og Relph ville kalt stedløshet.

Det er etablert en ledelinje over plassen fram til inngangen som har en relativt svak kontrastfarge i forhold til hovedbelegningen. Det er montert et rekkverk på den ene siden av rampen opp til den trinnløse inngangen. Det mangler kontrastfarger ved inngangen som består av glasskyvedører. Det som heller ikke er bra med kulturhuset og biblioteket er at det kun er en inngang til bygningen. Bygget er svært langt, og dersom en ankommer sørfra må en gå langs hele bygningen før en kommer inn i dette. Deretter må en innvendig gå nesten hele veien tilbake for å komme til biblioteket. Her burde en ha etablert flere innganger for å gjøre kulturhuset lettere tilgjengelig, og da i særdeleshet for biblioteket.



Rekkverk kun på den ene siden opp rampen til inngangen. Dårlige kontrastfarger på ledelinjen før en kommer fram til inngangspartiet. Glassdørene mangler kontrastfarger. Transparente fasader.

Delkonklusjon

Etableringen av Sandnes Kulturhus har vært svært positiv for byen siden aktivitetene i bygningen tiltrekker seg mange besøkende, og ofte på de tider av døgnet hvor det er mindre av andre aktiviteter. Dette er positivt med tanke på å klare å skape et livlig bysentrum også på ettermiddags- og kveldstid samt i helgene.

Adkomsten til bygningen tilfredsstillende behovet for rullestolbrukere, og til dels behovene for blinde og svaksynte, men ledelinjen frem til bygningen burde hatt en kraftigere kontrastfarge og inngangsdørene som mangler kontrastfarger skulle etter lovverket hatt dette. Det er også et krav om rekkverk på begge sider av en rampe, men det mangler her.

Mauritz Kartevolds Plass kunne med fordel hatt noen flere trær plassert rundt ytterkantene slik at disse skapte en inneslutning av plassen, og dermed dannet en bedre romfølelse slik som Rudlin og

Falk argumenterer for er så viktig. Det burde også blitt etablert sitteplasser langs ytterkantene med skjerming i ryggen slik at en fikk hvileplasser for gående og muligheter for å sitte ned og betrakte mennesker som går til og fra kulturhuset og over plassen.

Vågen Brygge

Fakta

Vågen Brygge befinner seg mellom Havnegaten, Vågen videregående skole og Holbergsgaten. Totalt bruksareal for bygningen er på 6.686 m². Prosjektet innebar en delvis ombygging av eksisterende siloer, riving og oppføring av nybygg. Bygget ble ferdigstilt i 2009. Det er næringsvirksomheter i 1. etasje, og parkeringen i den bakre delen av 1. og 2. etasje med innkjøring fra Holbergsgaten. Det er totalt 78 leiligheter i bygningen. Uteoppholdsarealet for leilighetene er på egne balkonger og på felles takterrasser over 3. etasje.

Det var en verneverdig hjørnebygning som måtte rives på grunn av setningsskader som oppstod under byggingen, og som per i dag ikke er gjenoppført. Bygningen er planlagt å være transparent og inneholde servering og/ eller kontorer. Området hvor den skal oppføres fungerer i dag som en parkeringsplass.

Vurdering

Bygningen inneholder flere forskjellige virksomheter i 1. etasje med blant annet et arkitektkontor og to kjøreskoler hvor alle disse har egne innganger. Det er stort sett transparente vinduer her. Fra gaten er det flere innganger til de ulike trappoppgangene for leilighetene. I så måte tilfredsstillende en her regelen til Rudlin og Falk om aktive fasader, men selv om bygningen har både åpenhet i fasaden og flere innganger virker den og området noe "øde og forlatt". Det kan ha noe med at Holbergsgaten, spesielt i den nordre delen, fremstår som en bakgate på grunn av at bygningene på den andre siden av gaten vender ryggen til denne. Ved at hjørnebygningen fortsatt ikke er oppført virker området også uferdig. Det er ingen former for beplantning langs bygningen.



Det er en god del transparente fasader i bygningen, og hvor det er flere ulike virksomheter med hver sine innganger.

Delkonklusjon

Prosjektet virker noe sterilt, kaldt og lite innbydende. Selv om det på gateplan er aktive fasader så innbyr ikke gaten til opphold. Ved å få oppført hjørnebygningen vil en, dersom en klarer å etablere et serveringssted her, kunne tilføre noe mer liv til denne delen av gaten og gjøre området noe mer attraktivt for opphold. For å myke opp det kalde og sterile inntrykket prosjektet og gaten gir burde det vært plantet noen trær langs gaten.



Utsnitt av reguleringsplankartet for Vågen Brygge og Vågen videregående skole.

Vågen videregående skole

Fakta

Vågen videregående skole ligger i kvartalet mellom Havnegata, Storåna og Vågen Brygge, og bygningen har et bruksareal på ca. 20.000 m². De tidligere lager- og industribygningene på eiendommen er blitt revet. Skolen ble ferdigstilt til høstsemesteret 2010. Skolen har ca. 850 elever og 160 ansatte, og studietilbudet omfatter blant annet musikk, dans, drama, design, håndverk kommunikasjon og media. I forbindelse med bygging av skolen er den nedre delen av bekken Storåna, som tidligere lå i kulvert åpnet, slik at denne danner en del av utearealet for skolen og avgrenser dette mot øst. Det er etablert en ny gangforbindelse igjennom kvartalet med en bro over bekken. På østsiden av Storåna er det planlagt en ny bypark. Skolen har kun 5 parkeringsplasser.

Vurdering

Med etableringen av den videregående skolen i sentrum har en nettopp klart å gjøre det som Gehl og Gemzø beskriver som den viktigste enkeltfaktoren med en tilstedeværelse av utdanningsinstitusjoner for å skape vitalitet i et bysentrum.

Skolen har fått en spennig arkitektonisk utforming og det er benyttet mange spennende elementer, noe som passer godt for en skole som har så mange kreative fagretninger. Skolen fremstår med en noe lukket bakside ut mot Holbergsgaten. Plassen foran inngangene kunne med fordel vært utført noe mere inviterende for opphold med opparbeiding av betydelig flere sitteplasser og noe mer beplantning. Slik arealet framstår er det noe pregløst og en får følelsen av stedløshet slik som Relph skriver om. Bruken av marktegl som belegning gjør riktignok at en får en historisk forbindelse tilbake til teglverksindustrien som i følge Lindanger er en vesentlig del av Sandnes sin historie.

På øst- og sørsiden mot kanalen har skolen derimot fått en helt annen åpenhet. Men den nye promenaden langs den nye kanalen for Storåna har en klart å skape et urbant og attraktivt område for rekreasjon og opphold. Med avtrappingen ned til kanalen har en her dermed skapt det som Dahlmann ville beskrevet som uformelle sitteplasser.



Utearealene for Vågen videregående skole med åpningen av Storåna vil skape et attraktivt uterom. Skolebygningen fremstår som et landemerke og vil bygge opp om stedsidentiteten i området og for Sandnes by.

Det er etablert en ledelinje med god kontrast frem til inngangsdørene i glass. Både dørene og glassfeltene på sidene mangler kontrastfarger. Det er trinnfri adkomst frem til alle innganger.



Det er gode ledelinjer med kontrastfarger frem til inngangsdørene, men disse mangler kontrastfarger og det er dårlig utendørs belysning.

Delkonklusjon

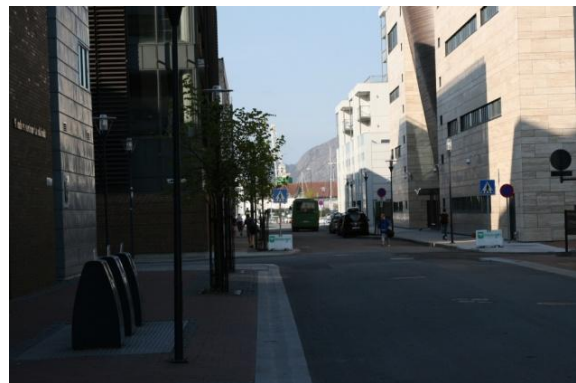
Skolen med sine mange ansatte og elever gjør at det skapes en vitalitet i dette området på dag- og ettermiddagstid. På grunn av turn- og dansesalen samt forskjellige kulturarrangement brukes deler

av skolen også enkelte kvelder og i helgene, noe som er svært viktig med tanke på å skape liv i sentrum også etter butikkernes åpningstider.

Mange av elevene benytter kollektivtransport for å komme seg til og fra skolen. Dette er positivt både med hensyn til redusert biltrafikk og parkeringsbehov, samt at det styrker kollektivtilbudet også for andre brukere. Studentene benytter seg også i utstrakt grad av de ulike servicetilbudene som finnes i sentrum.

Opparbeidelsen av de nye uterommene er en berikelse for byen selv om disse kanskje kunne vært utført noe mer inviterende og ikke vært så "sterile" som de fremstår i dag. Med unntak av selve kanalen er ikke uterommene med på å bygge opp under en stedsidentitet, noe som Norberg-Schulz mener er viktig. Allikevel fremstår uterommene rundt skolen som noe av de mer vellykkede utearealene som er bygget i den senere tid.

Selve skolebygningen er blitt et landemerke for byen og den er med på å bygge opp under stedsidentiteten i området.



Skolen virker lukket ut mot Holbergsgaten. Materialene som er benyttet er av høy kvalitet, men gaterommet virker veldig "sterilt" og man kunne med fordel plantet noen trær langs fasadene.

Elvegaten 11

Fakta

Elvegaten 11 er plassert mellom Julie Eges gate, Holbergsgaten, Vågsgjerdveien og Elvegaten. Det er gitt en rekke dispensasjoner i byggesaken for overskridelse av byggelinjer hvor noen var av mindre art mens enkelte var mere vesentlige. Det er også gitt dispensasjon for overskridelse av tillatt bruksareal for 7. etasje, og for endring av gesimshøyder for deler av bygningen. Bygget ble ferdigstilt i 2008 og er det største som hittil er oppført innenfor sentrum med sine 29.700 m² BRA. Det er butikker/ kjøpesenter i 1. etasje, kontorer fra 2.-5. etasje og boliger fra 4-7. etasje med totalt 105 enheter. Uteoppholdsarealet for leilighetene er på egne balkonger, og i felles atrium plassert over 3. etasje.

Under bygnings sjefens vurdering i igangsettingstillatelsen er følgende vektlagt: *"Bygnings sjefen synes at det er meget positivt at det nå planlegges med en større åpenhet for 1. etasje mot Holbergsgaten enn tidligere planlagt. Holbergsgaten vil bli en del av det sentrale grøntdraget som planlegges fra Sandvedparken til indre Vågen. Gaten er midt i den sentrumssonen som skal utvikle seg østover.*

Bygningssjefen mener at det her bør planlegges med størst mulig grad av glassfasader i 1. etasje hvor en for eksempel kan ha vindusutstillinger. En vil da få visuell kontakt mellom kjøpesenter og gaterom, istedenfor å få en lang og lukket fasade. Dette vil være med på å skape en attraktiv gate hvor det vil bli hyggelig for mennesker å ferdes.

Et annet element som bør vurderes er å få til en løsning med overbygde utvendige arkader i lette materialer/ konstruksjoner mot Holbergsgaten imellom trappetårnene. Dette gjelder også mot Elvegaten. Det vil etter bygningssjefens vurdering tilføre gaterommene betydelig merverdi. En kan muligens trekke glassfasaden mot Elvegaten inn til søylerekken. Sammen med en overbygget arkadeløsning vil en få et skjermet uteareal som i vårt vestlandsklima vil skjerme "vindusshoppere" store deler av året. Mot Vågsgjerdveien er det vist en overbygget arkade, og ved å etablere noe tilsvarende både mot Elvegaten og Holbergsgaten vil en nå ha muligheten til å få til en integrert og godt tilpasset arkitektonisk løsning".

I et senere brev har bygningssjefen fulgt opp dette kravet da utbygger ikke har vist vilje til å etterkomme kommunens vurderinger og krav: "Bygningssjefen har vært i kontakt med byplansjefen for å diskutere hvorledes en skal vurdere hva som kan defineres som åpne fasader i 1. etasje. Det var en felles enighet om at det er et absolutt krav om at minimum 50 % av fasaden må være åpen (vinduer), bygningen sett under ett. Dette innebærer for eksempel at den ene halvdel av bygningen ikke kan være helt tett mens den andre delen er åpen. Her må en få til en fordeling av de åpne arealene slik at en vil kunne skape "kontakt" imellom aktiviteter innen- og utendørs. Det må etableres en bymessig fasade uten den lukkethet som en ofte finner på kjøpesentre som er plassert utenfor en bykjerne. En åpen fasade vil berike bybildet, og gjøre det hyggelig for mennesker å passere fasaden (vindus shopping), samt å ferdes i byens gater. Det vil ikke kunne aksepteres at vinduer folieres igjen, eller at en her ikke oppnår noe åpenhet imot alle gater. Et mulig kompensierende tiltak for manglende åpenhet, kan for eksempel være å akseptere vindusutstillinger der hvor det vil være praktisk vanskelig og lite ønskelig å få til en åpenhet (lager, fryse- kjølerom etc.)".

Etter hvert ble det klart at det var matbutikken Coop Extra som skulle etablere seg i hele den søndre delen av bygningen og følgende utdrag fra brev er sendt i den forbindelse til tiltakshaver:

"Bygningssjefen vil vise til tidligere godkjenninger og møter, og vil poengtere at det her er særdeles viktig for sentrum og Sandnes by at en får en god og estetisk utforming av fasadene da det er viktig at en her oppnår en åpenhet imellom butikken til Coop og offentlige utearealer".

Vurdering

Fasaden ut mot Elvegaten er avvisende i sin materialitet med sine grå metallplater, og den fremstår som en lang, kjedelig og monoton bueflate. Det er hverken sprang i fasaden, eller noen innganger til butikkene som bryter ned denne monotonien. Det er kun en hovedinngang på hjørnet ut mot Julie Eges gate, og en inngang til kontorer på hjørnet ut mot Vågsgjerdgaten. Det er store vinduer i hele fasaden i 1. etasje slik at denne blir transparent, men dessverre er en god del av vinduene foliert igjen med reklame. Plassen utenfor bygningen er relativt stor og fremstår som en grå "steinørken". Det er ingen steder en kan sette seg ned, og det er kun plantet 5 trær langs hele fasaden som har en lengde på ca. 110 meter. Norberg-Schulz sin beskrivelse om at steder kan være både avvisende og dystre samt at de gir oss en fortelling om at livet her foregår inne i bygningen ville være dekkende i dette tilfellet. Stedstap vil være en annen dekkende betegnelse.



Fasaden mot Elvegaten er en lang, kjedelig og monoton bueflate. Den fremstår som avvisende og lukket og plassen foran bygningen innbyr ikke til opphold.

Mot Vågsgjerdveien er det bygget en kolonnade hvor det er etablert monter for vindusutstillinger, men disse benyttes kun til å henge opp reklameplakater. Bak monterne er det fryserom, kjølerom og lager, og det er derfor ikke noen innganger i denne fasaden. Her vender bygningen virkelig ryggen til byen og i den fasaden som kanskje hadde de beste fysiske forutsetningene til å kunne blitt en livlig arkadegang dersom det istedenfor å etablere en stor matbutikk her hadde blitt tilrettelagt for flere småbutikker med direkte inngang til disse.



Fasaden mot Vågsgjerdveien viser hvordan kjøpesenteret vender byen ryggen, og den tilfører ingenting til bylivet.

I fasaden ut mot Holbergsgaten er det trappetårn med egne innganger til boligene, og disse skaper et sprang i fasaden noe som bryter den ned i mindre enheter. I gågatedelen er det kun én inngang til kjøpesenteret. Det er en del vinduer ved denne, men de er delvis foliert igjen og avskjermet med lamellgardiner slik at den ikke fremstår som transparent. Det er også en rekke store og tette porter inn til varemottak, og fasaden fremstår totalt sett som veldig lukket.



Fasaden mot Holbergsgaten har en del innganger og vinduer, men når disse folieres igjen eller avskjermes blir hovedinntrykket at fasaden er lite aktiv.

Den mest vellykkede fasaden er ut mot Julie Eges gate hvor det er flere små virksomheter med direkte inngang, og hvor fasaden også er transparent. Det er kun denne fasaden som tilfredsstiller Jan Gehl, Jane Jacobs og Rudlin og Falk sine argumenter om hvor viktig det er å ha åpne og aktive fasader samt at det etableres mange innganger.



Fasaden ut mot Julie Eges gate er den som fremstår som mest aktiv med en transparent fasade og det er mange små virksomheter med egen inngang.

Det er ikke observert et eneste sted rundt bygningen hvor det er mulig å kunne sette seg ned for å hvile slik som Dahlmann påpeker viktigheten av.

Når det gjelder universell utforming så er det trinnfri adkomst til alle innganger og gode og brede flater langs alle fasadene, slik at det er lett for bevegelseshemmede å bevege seg rundt og til bygningen. Inngangsdører mangler derimot kontrastfarger for svaksynte. Hovedinngangene har skyvedører som åpner seg automatisk. Det er ingen ledelinjer frem til inngangene.

Delkonklusjon

Bygningen bryter totalt med gate- og kvartalsstrukturen samt proporsjonene til den gamle bebyggelsen i Sandnes. Den nye forbindelsen igjennom jernbanefyllingen med en forlengelse av Ivar Aasens gate frem til Langgata er et positivt trekk, men den andre veien vil gaten ende opp i Elvegaten 11 som totalt blokkerer for å føre gaten videre fram til Holbergsgaten. Med dette har bygningen brutt prinsippet om å etablere de små kvartalsstrukturene som Jane Jacobs anså som viktige. Den bryter også med prinsippene til Rudlin og Falk med å ha god gjennomtrengelighet og viktigheten av å ha et godt rammeverk. Det skulle aldri vært tillatt å bygge en så massiv bygning i sentrum, og den skulle vært delt opp i to kvartaler slik at Ivar Aasens gate ble ført igjennom denne.



Bygningen bryter totalt med den gamle kvartalsstrukturen i sentrum og gjør at det ikke blir mulig å forlenge Ivar Aasens videre fram til Holbergsgaten.



Plassen foran bygningen skulle vært avskjermet mot gaten og delt opp i mindre områder med uteservering og sitteplasser.

Det store rommet langs Elvegaten burde vært brutt ned i mindre deler og opparbeidet med betydelig mer beplantning. Samtidig skulle det vært anlagt avskjermede og offentlige tilgjengelige sitteplasser. Området vender mot vest, og det er solrikt på ettermiddagstid. Derfor kunne det med fordel vært lagt til rette for serveringssteder med uteservering her. Plassen fremstår som det Sennett kaller for homolog, og den er ikke konstruert for annet enn et sted for bevegelse, fritt for møtesteder og for nytelse. Arealplanleggeren påpekte i intervjuet at plassen overhode ikke inviterer til bruk eller opphold.

I reguleringsbestemmelsene skulle det vært et krav om at det må etableres innganger direkte inn til butikkene i kjøpesenteret, og det skulle ikke vært tillatt å etablere matbutikk i 1. etasje. Den lukkede fasaden er totalt ødeleggende for å kunne klare å skape et attraktivt gaterom. Matbutikkens store behov for lager, varemottak, kjøle- og fryserom gjør at gågatedelen i Holbergsgaten til tider har en betydelig varetransport, og den lukkede fasaden fremstår som en bakside med sine mange porter. Det samme gjør fasaden ut mot Vågsgjerdveien som fremstår som avvisende. Kjøpesenteret vender med andre ord gaten ryggen slik som Pløgger hevder at dagens kjøpesentre gjør.

Her er det, slik Zukin ville beskrevet det, skapt et privat styrt sted som kun har til hensikt å tilrettelegge for salg og konsumpsjon i en innvendig handlegate som skal gi en følelse av trygghet, da en har kontroll på de menneskene som befinner seg her.

Hverken bygningen, de omkringliggende fortauene, eller det store åpne rommet langs Elvegaten har fått noe eget særpreg, og de tilkjennegir derfor ikke viktigheten av steder slik som Relph skriver om. I følge Burton og Mitchell er det vanskelig for mennesker med reduserte kognitive evner å orientere seg på slike steder.

Nygårdstunet

Fakta

Nygårdstunet er plassert i den nordøstre delen av kvartalet mellom Oalsgaten, St. Olavs gate, Felleskjøpet og Jærveien. Bebyggelsesplanen ble godkjent av bystyret i 2000 og rammetillatelse ble gitt i begynnelsen av 2001. Det er parkering i underetasjen med adkomst fra Jærveien. Det er til sammen 41 leiligheter over 2.-5. etasje. På hjørnet mellom Oalsgaten og St. Olavs gate er det etablert kontorer/ næring i 1.-4. etasje. Totalt BRA for bygningen er på 7.471 m². Uteoppholdsarealet for leilighetene er på egne balkonger og i et felles atrium oppå parkeringskjelleren.

Vurdering

Prosjektet har veldig lukkede fasader mot gaten på grunn av parkeringsanlegget i underetasjen. På hjørnet mot krysset mellom St. Olavs gate og Oalsgaten er det store vinduer i gateplanet og hvor det holder til noen næringsvirksomheter, men vinduene er her foliert igjen og er i tillegg avblendet med lamellgardiner. Årsaken til denne avblendingen kan være den store trafikkmengden det er i dette krysset og at de virksomhetene som befinner seg her ikke ønsker innsyn. Fortauet utenfor er bredt og det kunne kanskje med fordel vært lagd en overgangssone her for å beskytte det innvendige livet i bygningen slik Rudlin og Falk skriver om. Da ville brukerne kanskje ikke følt et like sterkt behov for å blende igjen hele vinduene slik det blir gjort i dag.



Fasaden mot St. Olavs gate fremstår som avvisende og lukket.



Fasaden med vinduene på hjørnet av bygningen i krysset mellom St. Olavs gate og Oalsgaten er helt avskjermet med foliering og lamellgardiner.

Delkonklusjon

I reguleringsplanen skulle det vært et krav om butikkfasader langs hele fasaden ut mot St. Olavs gate og mot Oalsgaten. Det skulle ikke vært tillatt at parkeringsanlegget kom helt frem til fasadelivet. Slik bygningen nå framstår, er den både introvert og lukket, noe som også var beskrivelsen av bygningen til den ene av de intervjuede.

Sandnesporten

Fakta

Prosjektet befinner seg i den sørvestre delen av kvartalet mellom Solaveien, Langgata, Oalsgaten og Storgata. Eksisterende bygninger på eiendommen ble revet etter en brann. Rammetillatelse ble gitt i 2006, og bygningen ble tatt i bruk i 2009. Det er anlagt parkering under bakkenivå, og med utkjøring til Storgata. Det er butikker i 1. etasje ut mot Langgata, og leiligheter fra 2.-5. etasje med til sammen 47 leiligheter. Bygningen er på totalt 7.295 m² BRA. Uteoppholdsarealet for leilighetene er på egne balkonger, i et felles atrium oppå deler av parkeringskjelleren, og på en felles takterrasse. Under utbyggingen ble to gamle hus restaurert og omgjort til kontorer. Det ene ligger opp mot Storgata, mens det andre ligger i atriet innenfor.

I reguleringsbestemmelsene står det ingenting om krav til utforming av fasader med material- og fargebruk. Bygningssjefen oppdaget under byggingen at det ikke var samsvar imellom tegninger og illustrasjoner som fulgte med søknaden. Den samme feilaktige illustrasjonen ble fremlagt ved godkjenningen av reguleringsplanen, og det er god grunn til å tro at både saksbehandler hos byplansjefen, og at de politiske utvalgene ikke oppfattet at Sandnesporten skulle stikke ca. 80-90 cm. lengre ut i Langgata enn nabobygningene i nord (2. – 4. etasje). Bygningssjefen påpekte at det var svært uheldig at arkitekten hadde utarbeidet illustrasjoner som avvek så mye fra det bygde prosjektet, og behandlet derfor avviket som en egen tilsynssak mot arkitekten.

I forbindelse med utbyggingen av Sandnesporten vedtok bystyret at oppgradering av gaten utenfor bygningen skulle utsettes. Det ble vist til den pågående planleggingen med oppgradering av hele Langgata. Før de fysiske arbeidene kan igangsettes forutsetter bystyret at det blir utarbeidet en helhetlig plan for oppgraderingen. Den må blant annet inneholde en framdriftsplan som viser en etappevis gjennomføring. Beslutning om igangsettelse av arbeidene forutsettes gjort av bystyret. Det ble også vedtatt at tiltakshaver for Sandnesporten måtte midlertidig tilbakeføre gaten til akseptabel standard.

Vurdering

Sandnesporten befinner seg ved inngangen til Langgata fra sør og navnet passer i så måte. Den intervjuede lederen hos byplanavdelingen mener at bygningsdelen ned mot Langgata er "katastrofal" og at det her er en uheldig bruk av tunge og mørke materialer. Her er jeg enig i at det er en for tung og mørk materialbruk. Gateløpet er smalt og bygningen er høy, og materialbruken er med på å gi inntrykk av at gaten er smalere enn det den egentlig er. Bygningen buer ut i den søndre delen for å utnytte byggegrensen fullt ut, noe som gjør at i stedet for å åpne opp gateløpet og invitere folk inn struper en heller dette igjen. I forhold til den eldre bebyggelsen er nybygget for stort og dominerende og byggets høyde er ikke tilpasset gatens bredde, noe som Rudlin og Falk mener er viktig. Det er svært uheldig at det både i plan- og byggesaken ikke ble vist korrekte illustrasjoner/ fotomontasjer i forhold til nabobebyggelsen, hvor det ble vist av bygningen skulle ligge på linje med den nordenforliggende bygningen. Rudlin og Falk poengterer nettopp dette med viktigheten av at bygningene må følge en byggelinje. Nå stikker bygget 0,8 meter lengre ut i gaten fra 2. etasje og oppover. 1. etasjen er inntrukket og den inneholder en bank og to butikker. Fasadene er transparente og åpne, noe som er positivt med tanke på å skape en aktiv fasade. Inngangsdørene i glass mangler kontrastfarger. I intervjuet kommenterte arealplanleggeren det positive med den åpne fasaden med flere butikker i 1. etasjen.



Fasaden på gateplanet mot Langgata er både transparent og det er innganger direkte til de enkelte næringsvirksomhetene her. Mot Oalsgaten er det hovedinngang med glassdører til boligene, men resten av fasaden er lukket.

Fasaden mot Oalsgaten har betydelig lysere materialer og bygningen trappes ned mot Storgata. Hovedinngangen til boligene er mot Oalsgaten. Døren i glass mangler kontrastfarger. Ellers er det ikke aktive fasader her eller ut mot Storgata. Det er en offentlig gangforbindelse gjennom atriet og ned en trapp til Langgata som sikrer en gjennomtrengelighet for fotgjengere. Trappen tilfredsstiller ikke forskriftskravene når det gjelder håndlister, oppmerksomhetsfelt, kontrastfarger og belysning.



Fasaden mot Oalsgaten er lukket, men fasaden har en lys og vennlig materialbruk med innslag av friske farger. Bygningen trapper ned mot Storgaten og er godt tilpasset den verneverdige bygningen som ble restaurert i forbindelse med utbyggingen.

Delkonklusjon

Prosjektet er stort og dominerende ut mot Langgata, og det er brukt for mørke materialer her. Bygningen skulle vært trukket inn slik at den lå på linje med nabobygningen. Bygningen er alt for høy i forhold til gatens bredde. Fasaden mot Langgata er positiv i forhold til at det er flere virksomheter

her med direkte innganger og det er transparente fasader. Dermed blir denne fasaden aktiv slik Rudlin og Falk beskriver det i motsetning til fasadene mot Storgata og Oalsgaten som er lukkede.

Atriet kunne fått en bedre utforming med beplantning og skjerming slik at en skilte den offentlige tilgjengelige delen fra de private utearealene, noe som Rudlin og Falk mener er viktig.



Reguleringsplanen viser kombinert formål med boliger, forretninger og kontorer, men det er kun forretninger ut mot Langgata og boliger i de øvrige arealene.

Vitenfabrikken

Fakta

Bygningen ligger i kvartalet mellom Solaveien, Storgata, Oalsgaten og Eidsvollgaten. Eksisterende parkeringshus på eiendommen ble revet. Bygningen ble tatt i bruk i Kulturbyåret 2008. Bygningen ble godkjent før den gamle sentrumsplanen ble satt til side av ny Kommunedelplan for sentrum. Det ble søkt om og gitt dispensasjon for overskridelse av tillatt gesimshøyde med 1,4-3,6 meter og for utforming av bygningen med flatt tak.

I 1993 ga bystyret sin tilslutning til en plan for utbygging av et museumssenter i Solaveien 10, og det ble lagt opp til at Sandnes-museet og Øglænd-museet skulle integreres i dette. Senere ble disse og Krossen Havremølle fusjonert inn som en avdeling i Jærmuseet. I 2003 fikk Jærmuseet status som ett av seks regionale vitensentre i Norge og finansieringen av første byggetrinn av Vitenfabrikken var klar i 2006 (Nerheim:309-310).

Hild Sørby skriver at med åpningen av Vitenfabrikken i 2008 fikk Sandnes nasjonal oppmerksomhet. I 2009 ble institusjonen kåret til årets museum og til Europas beste teknologimuseum (Sørby 2010:110).

Vurdering

Bygningen er trukket noe tilbake mot Storgaten slik at det dannes en stor forplass her. Byggesaksbehandleren mente i intervjuet at dette er en "teknospirert" plass som har fått en økt utforming, og som er universelt utformet. Det er riktig at dette rommet foran bygningen har fått universell utforming og at den er arkitektonisk tilpasset bygningen, men svakheten med rommet er at det ikke har noen sitteplasser eller noen form for beplantning. Inngangsdørene som er skyvedører i glass mangler kontrastfarger. Ellers så er det ledelinjer med gode kontrastfarger, retnings-, oppmerksomhets-, og varselindikatorer.

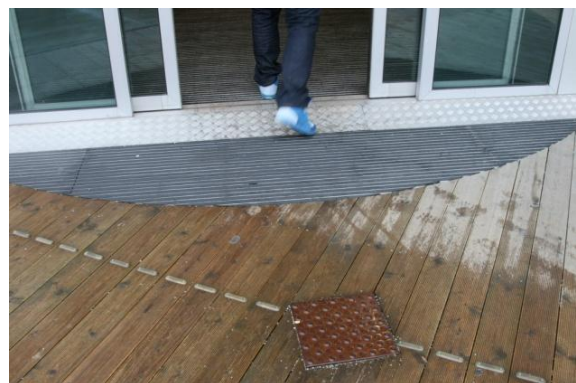


Plassen foran Vitenfabrikken mot Storgata og hovedinngangen til museet. Transparent fasade hvor en kan se hva som foregår inni bygningen.

Sokkeletasjen har store transparente glassfelt på gateplanet som tillater innsyn til foajeen, kjøkkenet og kafeen. Dette er et av momentene som Rudlin og Falk mener må til for å skape aktive fasader. Ved å plassere museet her har en klart å skape et tyngdepunkt som trekker mennesker og aktivitet opp Storgata og i denne delen av byen, noe som et av intervjuobjektene også poengterer. Bygningen har også fått en utforming som signaliserer at den har en spesiell funksjon med sitt moderne uttrykk.



Transparent fasade mot Solaveien gjør at en kan se inn på kjøkkenet og kafeen



Ledelinje og varselindikator ved hovedinngangen.

Delkonklusjon

Bygningen har fått en spennig arkitektonisk utforming som signaliserer at dette er en offentlig institusjon/ vitenmuseum og den har blitt et signalbygg for byen. Vitenfabrikken er også med på å bygge opp under stedsidentiteten i området.

Gaterommet foran inngangen innbyr ikke til opphold da den mangler sitteplasser og den ikke er avgrenset mot gatene. Her kunne en skapt et sted med en teknologisk og uformell sitteskulptur slik som den "blå steinen" i Bergen, og gjerne etablert noen mer formelle sitteplasser. Området har etter min mening alle muligheter for å kunne bli et attraktivt sted for opphold, og et sted for å se og bli sett slik som Pløgger skriver om, men da må en tilrettelegge for det først.



Plassen foran Vitenfabrikken har ingen sitteplasser og innbyr dermed ikke til opphold.



Den "blå steinen" i Bergen brukes som en uformell sitteplass.

Byhagen

Fakta

Prosjektet befinner seg i kvartalet mellom Solaveien, Eidsvollgaten, Oalsgaten og Falsens gate. Reguleringsplanen ble godkjent i 2002. Det totale bruksarealet for bygningen er på 19.295 m². Parkeringskjelleren har innkjøring fra Eidsvollgaten, og det er et atrium i midten som i det vesentlige fungerer som et parkeringsareal. Det er næringslokaler og et bo- og omsorgssenter med en kafé i 1. etasje på hjørnet mellom Eidsvollgaten og Solaveien. Deler av 2. og 3. etasje benyttes også av bo- og omsorgssenteret. Det er til sammen 40 leiligheter fra 2.-6. etasje. Uteoppholdsarealene for leilighetene er på egne balkonger, og på en felles takterrasse over deler av 3. etasje. Her har også bo- og omsorgssenteret sitt uteareal. Bygningen ble ferdigstilt i 2005.

I rammetillatelsen som ble gitt i 2003 står det under bygningsjefens vurdering: *"Når det gjelder veggen mot Oalsgaten synes bygningsjefen at denne nå har fått en betydelig bedre utforming, og vil virke mer imøtekommende og avdempet. Bygningsjefen savner en noe bedre beskrivelse av materialbruk, "plantekasser" etc. Bygningsjefen kunne også ønske at det ble planlagt med muligheter for noen inntrukne sitteplasser her, men vil ikke kreve dette."*

Vurdering

Langs Eidsvollgaten er det bygget en kolonnade som bryter ned høyden på bygningen. Det er direkte inngang til hver av de tre butikkene som er her, og i tillegg er det inngang både til boligene og til omsorgssenteret med kafé. Det er transparente vinduer ut mot gaten i både butikker og i kafeen.

Dette gjør at en får visuell kontakt mellom ute og inne og kan observere eventuelle aktiviteter som pågår. Sammen med alle inngangene og den overbygde arkadegangen gjør dette at arealet fremstår som åpent og inviterende, og de følger dermed flere av de prinsippene Jan Gehl mener er viktige for å skape en attraktiv gate.



Kafé på hjørnet mot Eidsvollgaten og Solaveien med transparente fasader, noe som gjør at man får kontakt mellom ute og inne.

Fra Solaveien er det i tillegg til de transparente vinduene inn til kafeen også åpenhet inn til kontorene for omsorgssenteret. Dette gjør at det også blir interessant å gå langs denne fasaden. Utenfor kontorene har en i tillegg klart å få til en overgangssone mellom selve fortauet og bygningen, noe Rudlin og Falk mener er viktig for å beskytte det innvendige livet i bygningen.



Transparent fasade mot Solaveien gjør at en kan se inn til kontorene for omsorgssenteret. Ved at det er laget en buffersone her for å beskytte det innvendige livet i bygningen.



Helt lukket fasade ut mot Oalsgaten gjør at det blir lite interessant å gå langs denne.

Mot Oalsgaten er det derimot en helt tett og mørk vegg i 1. etasje, og hvor det bak denne er en matbutikk. Veggen ble ikke brutt ned med sprang og beplantning som først tiltenkt i byggesøknaden. Som en kompensasjon er det istedenfor lagt inn grønne glasskuber med bakenforliggende lys i som skaper litt liv i denne "massive" veggen når det er mørkt. Tanken til kunstneren som foreslo dette var at når en går eller kjører forbi veggen skal denne gi en mulig assosiasjon av rennende vann som

reflekterer lyset (Oalsbekken ligger i en kulvert under gaten). Arealplanleggeren kommenterte i intervjuet at dette er helt umulig å kunne forestille seg, noe som jeg også er enig i. Veggen bryter med den naturlige oppfatningen av byggelinjen mot Oalsgaten da den i 1. etasje er trukket betydelig lengre ut enn lengre øst i gaten, noe som i følge Rudlin og Falk er uheldig da gaten mister noe av sin karakter. Dette ble også kommentert av arealplanleggeren som et uheldig grep.

Det er ikke etablert en eneste sitteplass rundt bygningen med unntak av noen få plasser inne i atriet, og som derfor ikke er offentlig tilgjengelige.

Med hensyn til universell utforming er det trinnfrie adkomster frem til alle innganger og gode og brede flater langs alle fasadene slik at det er lett for bevegelsehemmede å bevege seg både rundt bygget og frem til inngangsdørene. Dørene mangler derimot helt kontrastfarger for svaksynte. Inngangen til boligene har elektrisk styrte dører med koder og calling anlegg. Det er ingen ledelinjer fram til døren for omsorgssenteret og kafeen.



Her har en tydeligvis ikke tilrettelagt for eldre eller de som er svaksynte da det verken er lett å se eller forstå instruksjonene for komme seg inn i bygningen.



Delkonklusjon

Byhagen bryter med den omkringliggende bebyggelsen både i størrelse og i høyde. Bygningen okkuperer et helt kvartal og er betydelig høyere enn den omkringliggende bebyggelsen selv om den trappes ned mot eneboligbebyggelsen mot vest. Det kunne med fordel vært etablert noen offentlige sitteplasser under arkadegangen mot Eidsvollgaten. I særdeleshet når en tenker på at det er mange eldre som både bor i og bruker bygningen og som vil trenge hvileplasser jfr. Dahlmann.

Veggen ut mot Oalsgaten viser at det ikke bør tillates å etablere matbutikker i 1. etasje innenfor sentrumskjernen da de erfaringsmessig ønsker lukkede fasader, noe som er ødeleggende for å skape gode gaterom. Matbutikkene har behov for lager, varemottak, kjøle- og fryserom og har også et betydelig behov for varetransport. I sentrum av storbyer som London, Paris, Berlin og Madrid er det ofte slik at det ikke finnes større matbutikker etablert i 1. etasjen, men de befinner seg i underetasjen av kjøpesentrene. Det kan være flere årsaker til dette ved at det enten er regulert slik, at leiekostnadene ved å ligge i 1. etasje i sentrum er for store, eller at kjølebehovene blir mindre når

matbutikken ligger under terrenget. Uansett hvilken årsak det er her burde det ikke tillates å etableres butikker med lukkede fasader i Sandnes sentrum, da de bryter med prinsippet til Gehl og Gemzøe om at åpne og vennlige fasader er viktig for bylivet.



Fasaden mot Eidsvollgaten er stort sett transparent og det er flere butikker her med direkte inngang ifra et godt og bredt fortau.

Oppsummering

Nesten ingen av nybyggene har tilført byen noen attraktive gaterom som innbyr til opphold over lengre tid. Det eneste unntak fra dette er Vågen videregående skole. Her har byen fått et virkelig godt og relativt solrikt areal nede ved den nyåpnede Storåna. Her kan en sitte i trappene ned til den nye kanalen og observere det aktive studentlivet i og rundt bygningen. Men plassen grenser ikke inn til en gate, og den er derfor ikke en del av det som var hensikten med oppgaven med å undersøke om det blir skapt attraktive gater i Sandnes sentrum. Festplassen foran Sandnes Kulturhus er viktig ved de helt store anledninger, men det er ikke en plass hvor mennesker oppholder seg i det daglig. Plassene foran Jæren Tingrett, Sandnes Kulturhus, Vitenfabrikken og Elvegaten 11 preges av det Relph og Carmona ville betegnet som stedløshet, og det som Norberg-Schulz ville kalt et stedstap. I det dagelige tilfører de ikke byen andre kvaliteter enn store og mennesketomme steder.

Stort sett er det blitt brukt en belegning med materialer av høy kvalitet på fortauene og på plassene rundt alle de undersøkte bygningene. De har derimot ikke fått noe særpreg som skiller dem fra andre byer eller steder, eller fra hverandre slik at det blir lettere for mennesker med reduserte kognitive evner å orientere seg slik som Lynch, Burton og Mitchell mener er så viktig.

Stort sett er forskriftskravene til universell utforming av adkomstene frem til hovedinngangsdørene ivaretatt i alle de undersøkte prosjektene, men dørene tilfredsstill ikke kravene til kontrastfarger. Det er i tillegg dårlig belysning ved flere av inngangene. Dersom belysningen hadde vært bedre ville det gjort det lettere for eldre og svaksynte å finne frem til inngangene, og det ville gitt en økt følelse av trygghet når det er mørkt ute.

Det er verken etablert formelle eller uformelle sitteplasser ved noen av de undersøkte prosjektene med unntak av et par benker ved de to skolene. Det er også svært begrenset hva prosjektene har tilført av beplantning. I alle prosjektene som inneholder leiligheter, med unntak av Sandnesporten, er det enten bygget privatiserte gårdstomter eller takterrasser som uteoppholdsareal for beboerne. Dette

tilfører derfor ikke tilfører byen noen kvaliteter i form av nye synlige steder for rekreasjon og opphold. Dette er etter min mening en form for "gated communities" slik som Mike Davis skriver om.

I enkelte av de undersøkte prosjektene ville det vært naturlig å lage overgangssoner mellom offentlig gate og bygningen slik Rudlin og Falk beskriver det. Dette er gjort med et vellykket resultat utenfor kontorene til omsorgssenteret i Byhagen. Det kan være en overgangssone som går fra å være offentlig til å være halvoffentlig, halvprivat eller privat. Ved kontoretableringer i 1. etasje vil det være fornuftig å ha en buffer slik at mennesker ikke kommer for tett på arbeidsplassen da det kan føles ubehagelig for de som arbeider der, og kan føre til at de føler behov for en avskjerming. Dette er trolig en av årsakene til den omfattende skjermingen av lokalene i Nygårdstunet og i Elvegaten 11. Ved etablering av butikker og servicevirksomheter vil det være naturlig at det offentlige arealet går helt inn til fasadene og at disse er transparente.

Vitensenteret, Vågen videregående skole og kulturhuset har fått en utforming og et særpreg som både er beskrivende for innholdet og som skiller bygningene tilstrekkelig ut i forhold til omgivelsene. Derfor vil de kunne fungere som orienterende landemerker slik som Lynch skriver om i sin bok.

Flere av prosjektene har betydelig større volum enn den eldre bebyggelsen og de bryter dermed totalt med den småhusbebyggelsen som tidligere dominerte Sandnes sentrum. En har ikke klart å tilpasse den nye bebyggelsen i tilstrekkelig grad til de eksisterende små kvartalsstrukturene som er rundt Langgata. Bygningenes høyde står ofte ikke i forhold til gatenes bredder. En har heller ikke i noen særlig grad klart å skape aktive fasader. En bryter dermed mange av de prinsippene Rudlin og Falk mener er så viktige for å kunne klare å skape gater som attraktive steder for opphold og for gangtrafikk.

Pågående utbyggingsprosjekter

Byggingen av Støperikvartalet vil ha stor betydning for den videre utviklingen av Sandnes sentrum. Det vil bli det største prosjektet som noensinne som er bygget i sentrum, og det grenser inntil Rutenområdet i sør som er byens kollektivknutepunkt, festplass og framtidig bypark. Julie Eges gate er en svært viktig kollektivgate og gangforbindelse for fotgjengere.

Støperikvartalet

Fakta

Støperikvartalet går over to hele kvartaler og er avgrenset av Julie Eges gate (tidligere Ole Bulls gate), Vågsgata, Ganddalsgata og jernbanen. Reguleringsplanen ble godkjent av bystyret i 2005. Eksisterende bygninger og parkeringshus skal rives. Midt gjennom det nye prosjektet skal det anlegges en ny gågate, Ivar Åsens gate. Gaten var regulert i den tidligere sentrumsplanen, men den ble aldri bygget. Gaten har i planen fått en noe annerledes trasé og utforming. I forbindelse med etableringen skal det lages en ny åpning i jernbanefyllingen fra Ivar Aasens gate ut til St. Olavs gate. Prosjektet inneholder parkering i to etasjer under bakken med innkjøring fra Vågsgata. Det skal være butikker/ kjøpesenter i 1.-2.etasje og i deler av 3. etasje, og boliger i 3.-5. etasje. De to bygningene har et samlet bruksareal på 46.000 m². Antall leiligheter er på 131. Uteoppholdsarealet for leilighetene er på egne balkonger og på felles takterrasser. Til sammen ble det søkt om 9 forskjellige dispensasjoner fra reguleringsbestemmelsene.

I rammetillatelsen poengtert bygningsjefen behovet for en kolonnade (svalgang) langs fasaden i 1. etasje mot Julie Eges gate. Samtlige i administrasjonen v/ arealplansjef, bygningsjef, byplansjef og

kommunaldirektør for Kultur og byutvikling mener at det både av funksjonelle og estetiske årsaker må etableres en kolonnade langs gaten. Behovet begrunnes av bygnings sjefen med: "Julie Eges gate er en hovedgate for gående i forbindelseslinjen mellom Langgata og Storgata i vest, og Elvegaten, Holbergs gate og Gravarsveien i øst. Eksisterende fortau i Julie Eges gate er snaue 2 meter bredt. Hvis prosjektet blir bygget som omsøkt, vil hoveddelen av byggets vegg liv grense mot dette fortauet. Inngangspartiet til kjøpesenteret vil være noe inntrukket, mens inngangsdør til leiligheter over kjøpesenteret vender rett ut på fortauet (når døra står åpen vil kun ca. 1 m fortau være tilgjengelig for forbipasserende). Situasjonsplanen viser altså et meget begrenset areal på utsiden av bygget mot Julie Eges gate, arealer som i dag brukes både av forbipasserende og av busspassasjerer (busstopp). Bruken av fortauet vil ventelig øke sterkt når brukere av kjøpesenteret og beboere i boliger over kjøpesenteret skal til/fra de to inngangene. Bruken vil øke ytterligere hvis planlagt bybanestopp* kommer. Gangarealet kan bli et av de mest brukte i Sandnes sentrum. Byen er i sterk vekst med utvidelse av sentrum østover, noe som krever gode, brede og trafiksikre gangforbindelser.

Bygget skal flankere sydsiden av rutebilstasjonen (RUTEN), byens hovedknutepunkt for kollektivtransport. Bygget skal også flankere byens festplass og fremtidig park, det er planer for opprusting av denne. Målsettingen er at plassen skal skape gode vilkår for tilstedeværelse av mange mennesker. Området skal også opprustes til å bli byens viktigste sentrumsområde. Bygg som skal flankere plassen må derfor få en utforming på gateplan som gir romslige, trygge og kvalitative gode bruksarealer for all den vrirmlingen/ bevegelse man ønsker å lage gode vilkår for... Nåværende utforming av byggets fasade sammen med en fortausbredde på snaue 2,0 m blir underdimensjonert og gir ikke en tilfredsstillende utforming for den fremtidige bysituasjonen/ bruken ...

I denne rammetillatelsen anbefales det fem dispensasjoner fra gjeldende reguleringsplan, og det er fra før av gitt to i Bystyret ... Det store behovet for dispensasjoner viser et prosjekt som ikke er godt tilpasset reguleringsplanens rammebetingelser. Kommunen ved plan- og bygningsmyndighetene viser her en vilje til å strekke seg svært langt. Bygnings sjefen mener tiltakshaver bør vise vilje til å gi noe tilbake til byen ...

Sett fra Ruten og festplassen vil som sagt bygget utgjøre en av veggene i byrommet. En stedsanalyse ville avdekket behovet for at bygget må bidra i arbeidet med å skape et funksjonelt og attraktivt uterom på Ruten ... Vi har ikke funnet noen stedsanalyse i kommunens arkiv. Men, vi har funnet en transportanalyse hvor fortausbredden mot Julie Eges gate er 4-5 meter ... Opprinnelig var det tenkt at det eksisterende parkeringshuset skulle bli stående, derav ble regulert byggelinje fastsatt til å følge dette parkeringshusets vegg liv. Det nye prosjektet forutsetter imidlertid at parkeringshuset blir revet. Det mest naturlige da hadde vært at byggelinjen, i forbindelse med dispensasjonssaken i Bystyret, hadde blitt flyttet slik at et bredere fortau kunne etableres. Dette ble ikke gjort, men det er naturlig å stille spørsmål om hvorfor man ikke har fulgt byggelinjen som er vist i transportanalysen.

I § 2.0 i reguleringsbestemmelsene står det at: "Det skal utarbeides forslag til fasade-utforming og materialbruk for disse. Alle fasader skal bidra positivt til gateløpene – særlig fasaden mot Ole Bulls gate." (Julie Eges gate) "Forslag drøftes med bygningsmyndighetene før det fremmes søknad om rammetillatelse og igangsettingstillatelse." Bygningsmyndighetene har som nevnt ved flere anledninger uttrykt (overfor tiltakshaver og ansvarlig søker) at fasaden på gateplan mot Julie Eges gate ikke er tilfredsstillende utformet.

Å etablere en kolonnade langs Julie Eges gate vil skape en "vinn-vinn" situasjon. Byen får bedre vrimlearealer og forhold for fotgjengere, og et bygg som henvender seg til Ruten. Kjøpesenteret vil virke mer tiltrekkende for kunder. En kolonnade vil f. eks. muliggjøre sosialt handlingsrom, man kan nyte vindusutstillinger og fornøyd passere under tak en regnværsdag fra St. Olavs gate til Vågs gate".

I vedtaket til bygningsjefen blir det gitt avslag på å bygge helt ut til byggelinjen til Julie Eges gate: **"Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 29-1 (Utforming av tiltaket), § 29-2 (Visuelle kvaliteter) og § 29-3 (Krav til universell utforming og forsvarlighet), og med hjemmel i bestemmelsene til gjeldende reguleringsplan § 1.1 (Universell utforming) og § 2.0 (fasadeutforming) gis det avslag på oppføring av fasade i 1. etasje inntil fortauskant i Julie Eges gate (regulert byggegrense)."**

Det er også i vedtaket stilt krav om at: "Forretninger mot offentlige gater må ha transparente fasader med plass for utstillinger og publikumsinnganger. Jfr. § 3.2 i reguleringsbestemmelsene". Videre under vedtaket: "Universell utforming. For alle formål kreves det at det skal legges til rette for universell bruk." jfr. § 1.1 i reguleringsbestemmelsene. Det må foretas analyse og utarbeides en rapport vedrørende universell utforming for hele prosjektet ..."

Avslaget kan påklages og det går dermed opp til politisk behandling i Utvalg for byutvikling, UBU.

I møtereferat er det fra bygningssjefens side blitt argumentert for at det må etableres innganger direkte inn til butikkene i tillegg til hovedinngangene. Utbygger har da argumentert i mot dette da butikkene ikke ønsker slike løsninger da det blir flere innganger for de butikkansatte å holde oversikten over.



1. Illustrasjon av Støperikvartalet sett oppe fra stasjonsområdet til jernbanen. Rutebilstasjonen i forgrunnen og bak denne er Julie Eges gate.

Vurdering

Her krever bygningsjefen at det må tilrettelegges med tilstrekkelig plass for fotgjengere i den viktige gangforbindelsen som Julie Eges gate er, samtidig som kravene til universell utforming må ivaretas. Da det ble gitt tillatelse til at parkeringshuset kunne rives uten å kreve ny reguleringsplan ga kommunen fra seg sin beste mulighet til å få regulert inn nye byggelinjer som ville tatt hensyn til behovet for å ha en betydelig større bredde på fortauet. Støperikvartalet følger heller ikke det som ville være en naturlig fortsettelse av byggelinjen sett i forhold de østenforliggende kvartalene med Vågsgataprojektet og Elvegaten 11, noe som er svært uheldig med tanke på gatens karakter. Det viser hvor uheldig det er når en ikke får til en helhetlig og overordnet planlegging, slik at en ved slike store utbygginger også tar hensyn til byens behov, og ikke bare til utbyggers ønsker. I dette tilfellet har utbyggeren vist liten vilje til å etterkomme bygningsjefens innvendinger som er blitt tatt opp gjentatte ganger i møter. Bygningsjefen har sett seg nødt til å avslå søknaden med å tillate at 1. etasje bygges helt ut til den regulerte byggegrensen med begrunnelse i manglende visuelle kvaliteter ved prosjektet, og at det ikke vil tilfredsstillende kravene til universell utforming når det gjelder adkomst.

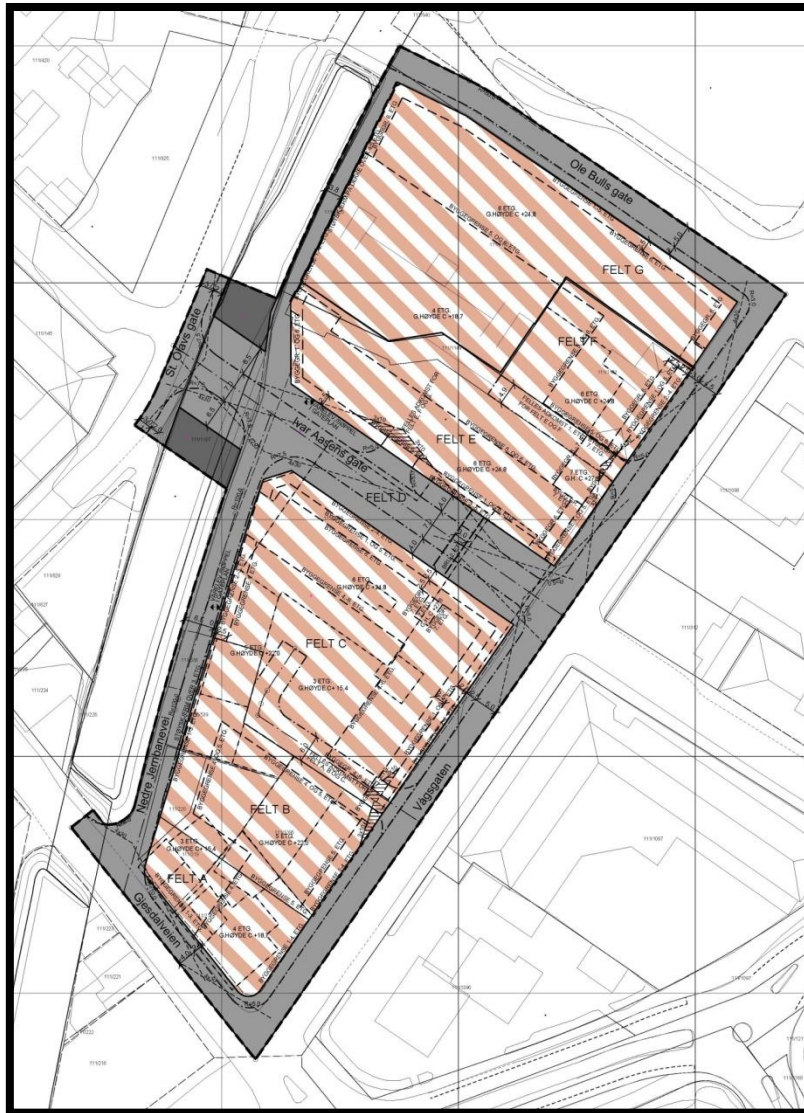


Man ser av bildene hvor smal gangforbindelsen vil bli langs Støperikvartalet i Julie Eges gate.

Begrunnelsen ifra utbygger om ikke å etablere innganger direkte inn til butikkene fra gaten er begrunnet i frykten for butikktysterier. Kjøpesenteret ligger like ved Ruten som er et tilholdssted for uønskede "elementer". Det har fremkommet i Stavanger Aftenblad at Europris, som i dag holder til 1. etasje i parkeringshuset, tar de samme personene i å prøve å stjele mange ganger i løpet av den samme dagen helt til de lykkes. Politiet vurderer derfor om det kan innføres en lov som gjør at de kan bortvise enkeltpersoner fra å oppholde seg i sentrum. Dette viser at Jonny Aspen har rett i at det foregår en militarisering i byene rettet mot de ukontrollerbare elementene.

Delkonklusjon

Det mest positive med prosjektet er at det medfører at deler av Ivar Aasens gate endelig blir opparbeidet som gågate og at det åpnes en ny forbindelse gjennom jernbanefyllingen. Dette vil være med på å redusere barrierewirkingen til jernbanefyllingen i dette området, da det er langt imellom undergangene. På denne måten bidrar en til å bedre gjennomtrengeligheten. I tillegg skapes det her et kjøpesenter av en såpass størrelse at det kan være med på å bidra til å hevde sentrum i konkurransen med kjøpesentrene utenfor bykjernen, og da i særdeleshet Kvadrat. Det ligger sentralt i forhold til kollektivknutepunktet på Ruten, og vil kunne bidra til mer kollektivreisene og aktivitet med gående i gaten. Ellers vil ikke prosjektet medføre noen særlige kvaliteter i forhold til omkringliggende gater. Det bygges etter det samme prinsippet som kjøpesenteret i Elvegaten 11 med få innganger og ingen møteplasser eller uterom med dertil tiltenkte sitteplasser. Fortauet mot Julie Eges gate vil bli alt for smalt for å tilfredsstillende Gehl og Sucher sine krav til dimensjonering.



Reguleringsplanen for Støperikvartalet. Et av de viktigste grepene i planen er byggingen av Ivar Aasens gate og åpningen av en ny gjennomgang i jernbanefyllingen.

Planlagte utbyggingsprosjekter

Jeg vil her nevne to framtidig viktige utbyggingsprosjekter som vil kunne ha stor betydning på å videreutvikle gangforbindelsene i sentrum og å skape aktivitet i de områdene hvor de planlegges bygget.

Vågsgataprojektet

Fakta

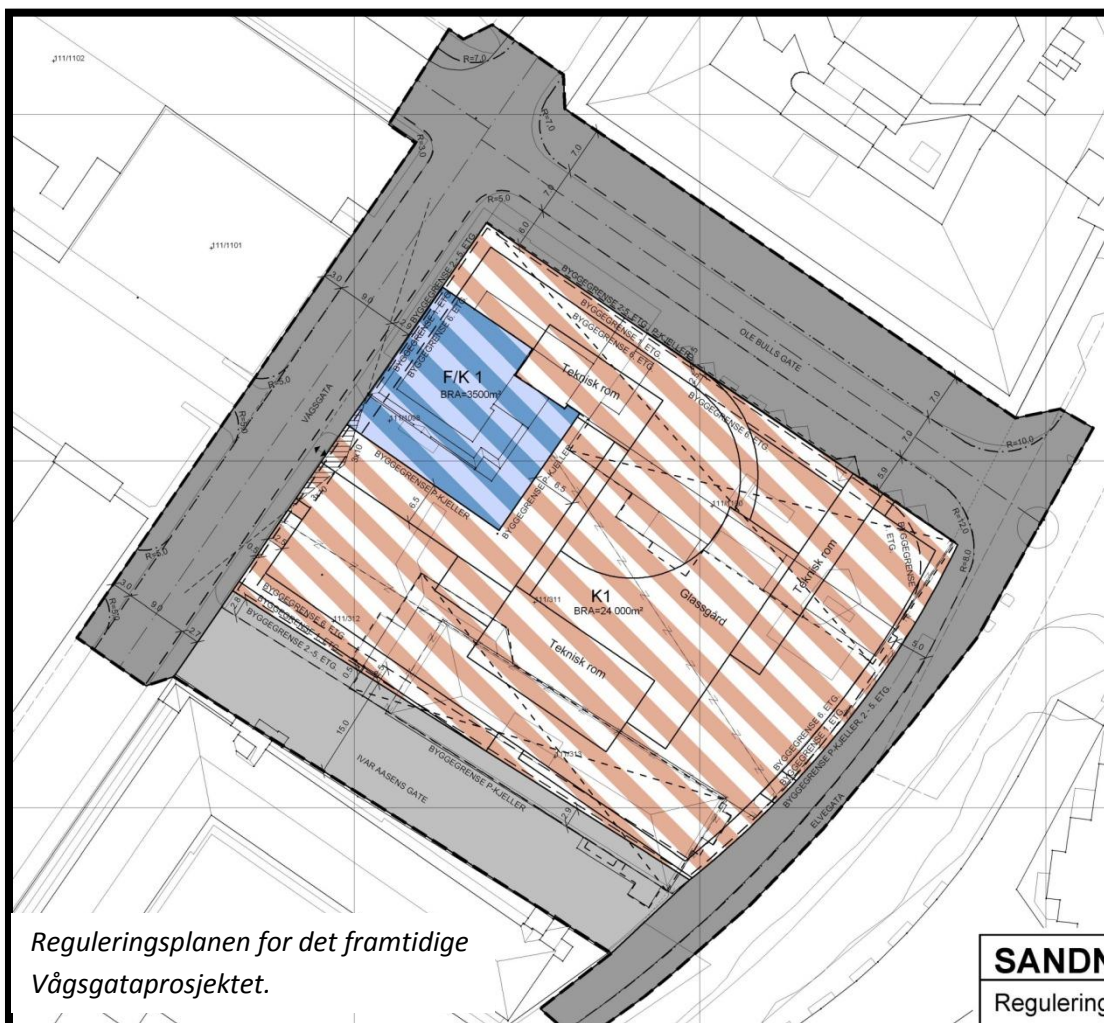
Det planlagte Vågsgataprojektet er avgrenset av Julie Eges gate (tidligere Ole Bulls gate), Elvegaten, Ivar Aasens gate og Vågsgata. Gjeldene reguleringsplan ble godkjent av bystyret i 2009. Eksisterende bygninger i kvartalet skal rives. Nybygget er planlagt å inneholde parkeringskjeller, forretninger, kontorer, hotell og bevertning. Det tillates inntil 6 etasjer byggehøyde. Ved omfattende endringer av

prosjekt i forhold til den godkjente reguleringsplanen med illustrasjoner, kan det kreves bebyggelsesplan for felt K1.

Det er i reguleringsbestemmelsenes § 2.2 blant annet krav om: "Det skal utarbeides forslag til utforming og materialbruk for bebyggelsens fasader. Alle fasader skal bidra positivt til gateløpene og ha god kvalitet. Forslag drøftes med bygningsmyndighetene før det fremmes søknad om rammetillatelse." Videre står det i § 3.2: "Det skal legges vekt på variasjoner i proporsjoner, materialbruk og volumer. Tillatte fasadematerialer er stein, tegl, puss, glass, metall og tre. Forretninger mot offentlige gater skal ha transparente fasader med plass for utstillinger og publikumsinnganger." Under § 4.1 Våggata, Ole Bulls gate, Elvegaten og Ivar Aasensgate står det: "Gatene skal opparbeides i henhold til kommunaltekniske normer med kjørebanner, kantparkering, plass for varelevering, fortau, trebeplantning, belysning og kjøreadkomst i samsvar med godkjente tekniske planer ... Materialbruk, belysning og beplantning skal vektlegges for å oppnå et attraktivt urbant miljø, kfr. krav om tekniske planer."

Vurdering

Våggataprojektet er særdeles viktig med tanke på å få til en oppgradering av Ivar Aasens gate som gågate helt frem til Elvegaten. Dersom en klarer å ivareta reguleringsbestemmelsenes krav om transparente fasader med plass for utstillinger og publikumsinnganger vil en være ett skritt på vei til å skape aktive fasader som Rudlin og Falk mener er så viktig.



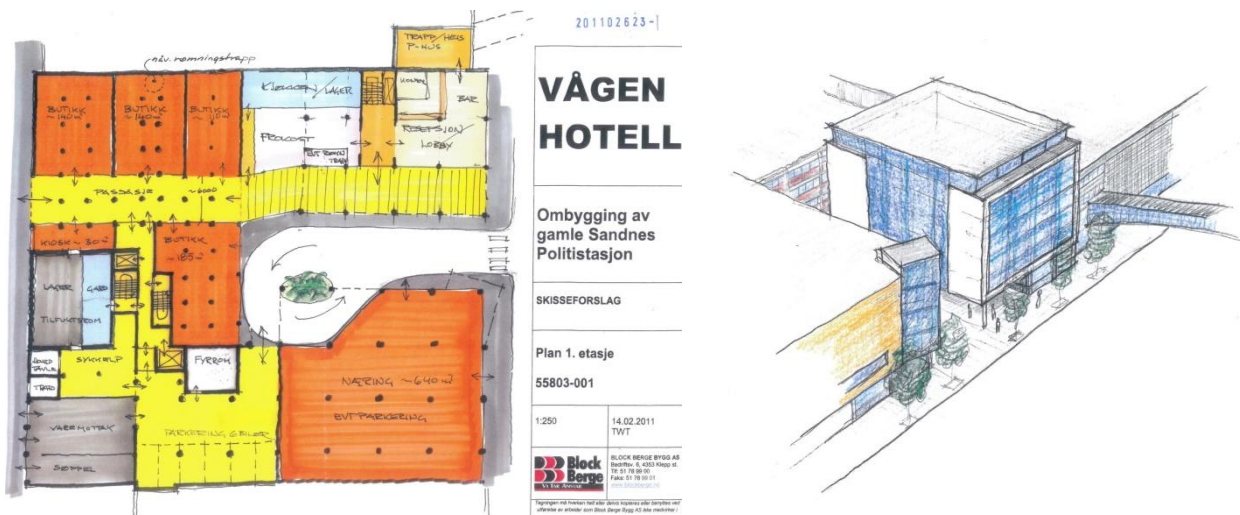
Gammel politistasjon

Fakta

Dagens politistasjonsbygning befinner seg midt i kvartalet mellom Kulturhuset, Holbergsgaten, Julie Eges gate og Elvegaten. Politiet skal flytte til et nybygg og eksisterende bygning skal bygges om, og det skal bygges et tilbygg. Det skal lages en ny passasje igjennom kvartalet mellom Elvegaten og Holbergsgaten. Passasjen vil bli en forlengelse av den nye passasjen igjennom kvartalet med Vågen videregående skole. Det er planlagt å etableres noen mindre butikker og serveringssteder i 1. etasje. Det planlegges også med en mulig utvidelse av og ny inngang til det eksisterende biblioteket i nabobygget (kulturhuset). I den eksisterende bygningen hvor politiet nå holder til skal det fortsatt være kontorer, mens det i nybygget planlegges å etablere et hotell med en forbindelse med nabobygning og gangbro over Elvegaten.

Vurdering

Dersom prosjektet gjennomføres vil det være av stor betydning for å bidra til å skape vitalitet i både Elvegaten og Holbergsgaten, da disse områdene i dag er preget av lite aktive fasader og fotgjengere. Ved å åpne for en passasje her bryter en ned den alt for store kvartalsstrukturen som er her, og en får etablert en ny forbindelse frem til den videregående skolen. Dermed skapes en bedre gjennomtrengelighet og rammeverk, noe som Rudlin og Falk mener er en viktig faktor for å skape et høyere nivå av fotgjengeraktivitet. Dersom en også får etablert en ny inngang til biblioteket vil dette være særdeles positivt i forhold til fotgjengere som ankommer sørfra, og som da slipper å gå en lang omvei. Håpet er at dersom en klarer å etablere en forbindelse her vil Amfi Vågen kanskje se behovene og mulighetene for å lage en ny gangforbindelse igjennom sitt kvartal og ut til Rutenområdet selv om denne høyst sannsynligvis blir innvendig og dermed privat.



2. Plan- og illustrasjoner av en mulig ombygging av den eksisterende politistasjonen. De viktigste grepene her er at det planlegges å lage en ny gjennomgang igjennom kvartalet og at det etableres nye virksomheter i 1. etasje som vil aktivisere gateplanet.

Resultat

Gatene i Sandnes sentrum bærer preg av at de er planlagt som steder for lineære bevegelser og ikke for opphold. I gatene prioriteres kjøretøyene fremfor fotgjengerne. Det finnes nesten ikke formelle eller uformelle sitteplasser. Unntaket fra dette er Langgata som skiller seg fra de andre gatene da den er en veletablert gågate som har utviklet seg over lang tid, og det er registrert flere sittemuligheter i gaten selv om mange av disse ikke er særlig gode. Den er avgrenset av småhusbebyggelse som igjen er plassert i små kvartaler. Det er mange forskjellige typer av småforretninger, serveringssteder og servicevirksomheter i gaten, og på dag- og ettermiddagstid er det svært livlig i gaten. Fasadene er stort sett transparente, og de ulike virksomhetene har hver sin inngang. Gaten fremstår som det mest brukte byrommet i det daglige med alle sine service- og handelsfunksjoner. Dette til tross for at gaten kanskje fremstår som en av de mest slitte og rotete i sentrum.

I hovedsak tilfører ikke de nye og større utbyggingsprosjektene gatene noe positive kvaliteter. Dimensjonene bryter helt med den kvartalsstrukturen og det småhuspreget Sandnes har hatt. Fasadene er lange, konforme og kjedelige. Det er ofte langt imellom inngangene i bygningene, fasadene er tette, og det etableres verken primære eller sekundære sittemuligheter. Beplantning med trær eller annen vegetasjon langs nybyggene er svært sparsommelig. Det finnes dog noen positive eksempler med fasaden til Elvegaten 11 mot Julie Eges gate hvor det er flere små virksomheter med direkte innganger, fasaden er transparent, fortauet er bredt og det er trær langs gaten, men det er ingen sitteplasser.

De nye offentlige institusjonene slik som Sandnes Kulturhus, Vitenfabrikken og Vågen videregående skole har ledelinjer av noe varierende kvalitet frem til hovedinnganger. Disse mangler helt på de private utbyggingsprosjektene. Alle prosjektene mangler kontrastfarger ved inngangsdører, og flere har også dårlig belysning her. De fleste hovedinngangene har automatiske skyvedører. Ved andre innganger er det noen som har elektriske døråpnere. Alle hoved- og bi inngangene er trinnløse, eller de har ramper. Det mangler stort sett sittemuligheter i nærheten av inngangspartier.

Det mangler oppmerksomhetsfelt ved fotgjengerfeltene i krysningspunktene i gatene. Kantsteinen er som regel senket slik at det blir trinnløst, og ofte er det lagt ned to rader av smågatekantstein ved krysningspunktet som fungerer som et slags oppmerksomhetsfelt. Oppmerkingen av selve krysningspunktet med kontrastfarger/ annen belegning er stedvis svært dårlig og ivaretar ikke kravene til tilfredsstillende oppmerking for svaksynte. Ved innkjøring til en rekke av parkeringsanleggene er det tydelig at bilene prioriteres foran fotgjengere ved krysningspunktet, noe som er svært uheldig med hensyn på fremkommeligheten for bevegelseshemmede. Det er dog ett unntak fra dette ved innkjøringen til parkeringen i Elvegaten 11 i Julie Eges gate, hvor fortauet er opprettholdt i sin helhet og det kun er foretatt en nedsenkning av gatekantsteinen.

Vågen videregående skole, Sandnes Kulturhus og Vitenfabrikken er både med på å bygge opp om stedsidentiteten til Sandnes og til områdene der de er bygget. De er alle blitt kjente landemerker i byen og som en kan orientere seg etter.

Diskusjon

Både kommuneplanen og kommunedelplanen for sentrum legger til grunn at der det stilles krav om universell utforming og tilgjengelighet, skal minstekravet til byggt teknisk forskrift og norsk standard følges. Slik sett så følger kommunen opp at minstekravene i lover og forskrifter skal følges, men målsettingene i planene som går utover dette er uklare og det fremkommer ikke i tilstrekkelig grad hvorledes en skal klare å oppnå disse.

Det fremgår av gatebruksplanen at en har innsett at dagens gatebruk er rotete og uoversiktlig, og at det er konflikter med fremkommeligheten for de ulike trafikantgruppene. En erkjenner også at sentrum er det viktigste møtestedet for mennesker, og at vi alle til slutt ender opp som fotgjengere i byen, uavhengig av hvilket fremkomstmiddel som er benyttet for å komme dit. To av de viktigste temaene planen omhandler i forhold til min oppgave er bymiljø/ byrom og forholdene for fotgjengere. For å bedre forholdene for fotgjengere legger planen blant annet opp til at det skal etableres brede fortau på solsiden av gateløpene, fasadene skal være åpne og henvende seg ut mot gateplanet, og det skal være benker med universell utforming i de solfylte delene av gateløpet. Barrierer for fotgjengere skal fjernes, og en skal øke tilgjengeligheten for de gående på bekostning av fremkommeligheten for bilene.

I intervjuet med transportplanleggeren som er prosjektleder for gatebruksplanen kom det frem at hun mente at planen vil være et godt utgangspunkt for å kunne skape attraktive gater. Gatebruksplanen er en overordnet plan som viser hvilken utvikling kommunen ønsker seg, og hvor en definerer kvaliteten til gatene, og beskriver gatebruken. Dette må tas med videre inn i reguleringsplanene slik at det kommer klart fram her hva en har anledning til å kreve i utbyggingsavtalene. Hensikten med planen er også å få et nettverk av gater som kan brukes av fotgjengere, og at den viser hovedgangdragene. Utfordringene blir å få gjennomført det som står i planen da det er mange forskjellige avdelinger i kommunen som må følge dette opp.



Eksempler på hvordan en kan gjøre det lettere for mennesker å orientere seg i bybildet. Fra venstre: Navn på gate risset i betongen, San Francisco. Midten: Oxford, England. Høyre bilde: Fotgjengerkryssing i San Francisco med god kontrastfarge.

Her er transportplanleggeren inne på mange viktige momenter som må tilfredstilles dersom en skal få til å skape mer attraktive gaterom. Gatebruksplanen er lite verdt dersom intensjonene og forutsetningene i denne ikke innarbeides i Kommunedelplan for sentrum, og når det utarbeides områdeplaner eller detaljplaner for de enkelte kvartalene eller eiendommene. Det er først ved nye byggeprosjekter en har hjemmel til å kreve inngåelse av utbyggingsavtaler, rekkefølgebidrag og opparbeiding/ oppgradering av de tilhørende gatene. Kommunens dårlige økonomi gjør at en er helt avhengig av anleggsbidrag fra private utbyggere for å kunne oppgradere gatene.

Gatebruksplanen har etter min mening mange gode intensjoner ved at en ønsker å tilrettelegge for gode steder for opphold og med at en prioriterer forholdene for de gående framfor bilene slik det er i dag. Planen er derimot for vag og for lite konkret om hvordan en skal klare å oppnå målene. Hvordan skal en for eksempel kunne kreve brede fortau langs gatene når utbyggere slik som Støperikvartalet motsetter seg å bruke deler av sin eiendom til å etablere en kolonnade, og når planmyndighetene i sin behandling ikke påså at det ble regulert inn nye byggelinjer? Skal en da måtte ta av arealet til kjørebanelene? Skal en ved regulering og nybygging sette krav om minimumsbredden på fortau i planene? Hvordan skal en ivareta åpenhet i fasadene når mange næringsvirksomheter slik som matbutikker ønsker lukkede fasader jamfør, Sandnesporten? Eller der hvor det faktisk er vinduer så folieres disse igjen med reklame, eller de avskjermes med innvendige lamellgardiner slik som i Elvegaten 11 eller i Nygårdstunet? Vil de foreslåtte skilt- og reklamebestemmelsene i kommuneplanen være tilstrekkelig for å kunne begrense folieringen? Skal det være et krav om åpenhet i reguleringsbestemmelsene, og hvorledes skal bygningsmyndigheter kunne klare å følge dette opp dersom en i ettertid velger å blende vinduene innvendig? Hvor og hvordan skal det etableres solfylte steder med gode sitteplasser, og hvem er det som skal bekoste og etablere disse, og skal de kun etableres på offentlige grunn?



Sitteplasser langs fortauet med en grønn buffer til gaten. Santa Barbara, California.



Fontene med uformelle sitteplasser. La Jolla, San Diego, California.

I Statusrapport - tiltak i Langgata står det: "Sandnes kommune har ikke en god gjennomarbeidet standard som er tilpasset den fornying og endring som skjer i sentrum. Mangel på en overordnet plan gjorde at det var vanskelig å stille gode krav til utforming og standard, og ulike utbyggere og arkitekter hadde ulike tilnærminger og ønsker. Det ble derfor startet et arbeid for å lage formingsveiledere, som det er flere gode eksempler på fra andre byer."

I intervjuet med arealplanleggeren som er prosjektleder for formingsveilederen kom det frem at det ikke foreligger noe konkret forslag til en formingsveileder. Planen for Langgata er ikke en formingsveileder, men det er kun en plan som skal gjelde for Langgata. Underveis i arbeidet med planen så en behovet for å lage en formingsveileder.

Det er vanskelig å ta stilling til formingsveilederen da kommunen ikke har kommet særlig langt i arbeidet med denne. Det som er bra med en formingsveileder er at den sannsynligvis vil skape mer forutsigbarhet for utbyggere om hva som kreves ved opparbeiding av utearealer langs gater, og at det blir en mer helhetlig utforming. En vil dermed kanskje unngå at opparbeidingen skjer stykkevis og delt, slik at løsningene både blir midlertidige og fremstår som lite brukbare for de med orienterings- bevegelseshemninger, jamfør overgangen fra plassen foran tinghuset ned til gaten.

Det kom frem i intervjuet med prosjektlederen at det er et viktig tema som det ikke var tenkt på å ta opp til vurdering i veilederen. Det er blant annet hvordan denne kan være med å bidra til å bygge opp om stedsidentiteten til Sandnes generelt, og til gatene spesielt. Da med tanke på å gjøre det lettere å orientere seg for de med reduserte kognitive evner.

I følge transportplanleggeren er den framtidige formingsveilederen et viktig utgangspunkt for kommunen og utbyggere ved planleggingen av utearealer da den beskriver type gatebelegg, etc., noe som gir en helhet og en identitet. Veilederen er mer detaljert enn gatebruksplanen, og den bør være tilstrekkelig beskrivende dersom denne skal kunne følges opp i reguleringsplanene.

I økonomiplanen for 2008-2011 står det blant annet: *"Kommunen er en viktig partner og medspiller i byutvikling, utvikling av sentrumsområdet og konkrete enkeltprosjekter. Særlig aktuelt er kommunalt engasjement i oppgradering av offentlig uterom og plasser."* Her viser faktisk rådmannen etter min mening at en ikke har forstått at det er kommunen som må lede byutviklingen, og ikke bare er en partner og medspiller. Hvis det ikke er kommunen som skal lede byutviklingen hvem er det da, de private aktørene? Hvis kommunen ikke har intensjoner om å lede an i byutviklingen vil dette gjøre det svært vanskelig å oppnå det som er hensikten med planene. En kan ikke forvente at private aktører vil påta seg denne oppgaven.



Møteplass på et gatehjørne med en fontene som maskerer lyden fra veitrafikken. Sitteplasser og beplantning. Little Italy, San Diego, California.



Fortauet utenfor teateret fungerer som en møteplass og pauseareal imellom forestillingene. Coronado, San Diego.

Konklusjon

Sandnes sentrum bærer preg av at det er en høy vekst og et sterkt utbyggingspress på Nord-Jæren. Alle de prosjektene som har blitt undersøkt er blitt bygget i løpet av de siste 10-12 årene. Eksisterende bygninger er blitt revet for å gi plass til de nye store bykvartalene som har en adskillig høyere utnyttelse av eiendommene enn det tidligere var. På grunn av den sterke veksten sliter kommunen med dårlig økonomi, noe som igjen er med på å bidra til de manglende ressursene for å kunne drive med overordnet arealplanlegging. De aktuelle eiendommene hvor prosjektene befinner seg har blitt regulert enkeltvis av private foretak, og deretter godkjent av kommunale myndigheter. Det har ofte blitt gitt flere dispensasjoner fra gjeldene reguleringsplaner selv om planene nylig er vedtatt. Kommunedelplanens krav om å regulere hele kvartaler under ett ved utbygging av enkelteiendommer er ikke blitt fulgt opp i tilstrekkelig grad og kun der hvor prosjektet har strukket seg over hele kvartalet er hele dette blitt regulert. Når kommunale myndigheter blir lagt under press av utbyggere eller politikere blir det som regel akseptert at utbyggere kun behøver å regulere den aktuelle eiendommen hvor prosjektet skal oppføres, og at naboeiendommer innenfor det samme kvartalet ikke tas med.

Sentrumsgatene er sterkt preget av alle kjøretøyene som stort sett har tilgjengelig over alt, og fotgjengernes muligheter for uhindret og sikker bevegelse er dermed betydelig redusert. Noen av gatene oppleves som betydelige barrierer for fotgjengere. Mange fortau er alt for smale for å fungere tilfredsstillende for bevegelses- og orienteringshemmede, og med tanke på å lage gode forhold for gangtrafikken. Det er i tillegg mange hindringer for de gående på fortauene.

Det er veldig varierende hvor aktive fasader er i de enkelte gatene. En tommelfingerregel er at jo mer motorisert trafikk det er i gatene jo mindre åpenhet og færre innganger er det i bygningene og derav aktive fasader. I de mindre kvartalsstrukturene er det generelt både flere innganger inn til de ulike virksomhetene og mer transparente fasader, noe som igjen skaper mer liv og aktivitet i de tilhørende gatene. Flere steder blendes vinduer igjen. Ved å lage overgangssoner mellom offentlig gate og bygningen ville en kanskje klare å unngå en del av dette behovet for avskjerming.

Gatene fremstår totalt sett som lite egenartede, tilgjengelige og komfortable. Stort sett er det blitt brukt et belegg av høy kvalitet på fortauene og i gaterommene rundt alle de undersøkte bygningene, men de bidrar ikke i noen særlig grad til å skape stedsidentiteter, noe som gjør det vanskelig for mennesker med reduserte kognitive evner å orientere seg. Det er ingen sitteplasser i eller langs gatene med unntak av i Langgata, men de har generelt en dårlig plassering og de er lite komfortable.

Forskriftskravene til universell utforming av adkomstene frem til hovedinngangene er stort sett ivaretatt i alle de undersøkte prosjektene, men det er helt tydelig at en her har fokusert på de bevegelseshemmede og ikke på de som har en orienteringshemning.

Nesten ingen av nybyggene har tilført byen noen attraktive og offentlig tilgjengelige uterom som innbyr til opphold over lengre tid. Et unntak er Vågen videregående skole hvor en har fått et godt og solrikt areal ved Storåna, men plassen er ikke en del av en gate, og den teller derfor ikke med undersøkelsen om det er attraktive gater i Sandnes sentrum.

Det er ikke etablert sitteplasser ved noen av de undersøkte prosjektene med unntak av et par benker ved de to skolene, og det er begrenset hva de har tilført av beplantning. I de fleste prosjektene hvor det er leiligheter er uteoppholdsarealene enten privatiserte gårdsrom eller takterrasser, noe som

ikke tilfører byen noen nye steder for rekreasjon og opphold, og som er en form for "gated communities".

Vitensenteret, Vågen videregående skole og kulturhuset har fått en utforming og et særpreg som både er beskrivende for innholdet og som skiller bygningene tilstrekkelig ut i forhold til omgivelsene, og de vil derfor kunne fungere som orienterende landemerker.

Flere av prosjektene har betydelig større volumer enn den eldre småhusbebyggelsen, og den er ikke tilpasset de eksisterende kvartalsstrukturene som er rundt Langgata. Bygningenes høyde står ofte ikke i forhold til gatenes bredder.

En vesentlig årsak til resultatene er at kommunen heller ikke innehar gode nok arbeidsverktøy, for å kunne styre utviklingen i ønsket retning, slik at det gjennom å bruke dette kan skapes attraktive gater med gode steder for opphold. Det pågående arbeidet med å lage en gatebruksplan og en formingsveileder vil i seg selv ikke være tilstrekkelig for å kunne skape virkelig attraktive gater, men det er et skritt i riktig retning. De inneholder en del av de momentene som skal til for å få dette til, men de er både for vage og for utflytende i sine krav og målsettinger. En viktig forutsetning for å kunne lykkes er at intensjonene i gatebruksplanen og formingsveilederen følges opp ved utarbeiding og godkjenning av nye reguleringsplaner. Planene må også innarbeides og brukes ved den kommunaltekniske godkjenning av VVA tekniske planer (vei, vann, avløp). Det er også en forutsetning at bygningsmyndighetene følger opp intensjonene i planene ved sin godkjenning av nye utbyggingsprosjekter. Alt dette krever at kommunen har gode arbeidsrutiner og at det er tilstrekkelig med ressurser. Det må også være kjennskap til planene og er et godt samarbeid mellom de ulike godkjenningsmyndighetene i kommunen.

Et annet moment er at private planleggere, utbyggere og kommunale myndigheter i mange tilfeller mangler tilstrekkelig kompetanse om hva som må til for å skape attraktive gater og møteplasser som inviterer til opphold. Kunnskapene om dette er i ferd med å bre seg, men dessverre vil det nok fortsatt bli bygget flere store prosjekter i Sandnes sentrum før en kanskje samtidig klarer å skape noen virkelig attraktive gater for menneskelig opphold.

Selv om Langgata fremstår som rotete, nedslitt og ved at den mangler gode og komfortable sitteplasser er den byens viktigste uterom for menneskelig opphold. Nå er dette riktignok en gågate og den er derfor ikke direkte sammenlignbar med de andre gatene i sentrum, men gaten beviser at dersom forholdene legges til rette for menneskelig opphold med møteplasser, sitteplasser, aktive fasader, forskjellige aktiviteter og et godt utvalg av servicetilbud vil gatene ha alle forutsetninger for å kunne bli byens viktigste uterom. Jeg har observert attraktive gater flere andre steder i verden hvor det også er stor biltrafikk, og derfor bør det være fullt mulig å få til å skape attraktive gater selv i de mest trafikkerte gatene i sentrum og ikke bare i Langgata.

Referanser

Bøker, artikler, dokumenter

Aspen, Jonny og Pløgger, John 1997. **På sporet av byen**. Spartacus Forlag A/S, Oslo.

Barne- likestillings- og inkluderingsdepartementet. **Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven)** av 20.06.2008 nr 42. Hentet på internett den 18.12.2011: <http://www.lovdatabasen.no/all/hl-20080620-042.html#1>

Blackie, Normann 2000. **Designing Social Research**. Polity Press, Cambridge, UK.

Burton, Elizabeth and Mitchell, Lynne 2007. **Inclusive Urban Design, Streets for Life**. Architectural Press, Oxford, UK.

Carmona, Matthew 2010. **Journal of Urban Design**. Routledge, London.

Dahlmann, Inge 2005. **Gåboka**. Miljøseksjonen, Vegdirektoratet. Hentet på internett den 11.04.2011: [http://img6.custompublish.com/getfile.php/400250.466.fswwcbatvc/Gåboka.pdf?return=www.trans](http://img6.custompublish.com/getfile.php/400250.466.fswwcbatvc/Gåboka.pdf?return=www.transportiby.net)
[portiby.net](http://img6.custompublish.com/getfile.php/400250.466.fswwcbatvc/Gåboka.pdf?return=www.transportiby.net)

Eggebø, Aksel 2006. **Slik Bygde dei byen**. Dahle Trykkeri, Sandnes.

Gehl, Jan og Gemzøe, Lars 1996. **Byens rum - Byens liv**. Arkitektenes forlag og Kunstakademiets forlag, København.

Gehl, Jan 2003. **Livet mellem husene**. Arkitektens Forlag, København.

Gehl, Jan 2010. **Cities for People**. Island Press, Washington, DC.

Jacobs, Jane 1993. **The Death and Life of Great American Cities**. Random House, Inc., New York.

Jacobsen, Dag Ingvar 2005. **Hvordan gjennomføre undersøkelser?** Høyskoleforlaget AS, Kristiansand.

Jøssang, Lars Gaute, Lindanger, Birger, Nerheim, Gunnar og Tysdal, Olav 2010. **Sandneshistorien ... til stor by**. Fagbokforlaget Vigmostad & Bjørke AS, Bergen.

Kommunal- og Regionaldepartementet. **Forskrift om tekniske krav til byggverk** (byggteknisk forskrift) av 26. mars 2010 nr. 489. Norsk Byggtjenestes forlag.

Kommunens arkiv, utdrag fra **Statusrapport Hovedplan for Langgata** datert den 12.03.2010, formingsveileder.

Larice, Michael and Macdonald, Elisabeth 2007. **The Urban Design Reader**. Routledge, Abington, Oxon.

Lynch, Kevin 1960. **The Image of the City**. Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, Massachusetts.

Miljøverndepartementet og Kommunal og Regionaldepartementet. **Lov om planlegging og byggesaksbehandling** (plan- og bygningsloven) av 27. juni 2008 nr. 71. Norsk Byggtjenestes forlag.

Moughtin, Cliff and Mertens, Miguel 2003. **Urban Design, Streets and Square**. Elsevier Ltd., Oxford

Norberg-Schulz, Christian 1986. **Et sted å være**. Gyldendal Norsk Forlag A/S, Oslo.

Pløgger, John 2001. **Byens språk**. Spartacus Forlag AS, Oslo.

Rudlin, Frank and Falk, Nicholas 2009. **Sustainable Urban Neighborhood**. Architectural Press, Burlington, USA.

Sandnes kommune. **Gatebruksplan for Sandnes sentrum 2011-2025**. Hentet på internett den 12.03.2011.

http://www.sandnes.kommune.no/Fillager/Internett/politikk/utvalg/2011/Kommuneplan/170111/sak2_vedlegg9.pdf

Sandnes kommune. **Kommuneplan for Sandnes 2011-2025 Samfunnsdel og Arealbestemmelser**. Hentet på internett 10.03.2011.

<http://www.sandnes.kommune.no/Fillager/Internett/dokumenter/planer/kommuneplan/hoering/Hjemmesiden/Offentliggettersyndokument/Komplan/H%F8ringsforslag%20kom.plan%202011-2025.pdf>

Sandnes kommune. **Kommunedelplan for sentrum 2011-2025**. Hentet på internett den 10.03.2011.

<http://www.sandnes.kommune.no/Fillager/Internett/dokumenter/planer/kommuneplan/hoering/Hjemmesiden/Offentliggettersyndokument/KDP%20sentrum/Ferdig%20koblet.pdf>

Statens bygningstekniske etat. **Veiledning om tekniske krav til byggverk**. Hentet på internett den 30.03.2011. <http://byggeregler.be.no/dxp/content/tekniskekrav/>

Statens vegvesen. Reguleringsplan for Rv 509 kollektivfelt Oalsgaten inklusiv vurdering av undergang i Langgata. Oppstartsnotat. Hentet på internett den 08.06.2011.

<http://www.vegvesen.no/attachment/194140/binary/377863>

Sucher, David 2003. **City Comforts**. City Comforts Inc., Seattle.

Sørby, Hild og Paavola, Mette 2011. **Sandnesarkitektur**. Fagbokforlaget Vigmostad & Bjørke AS, Bergen.

Vegdirektoratet 2011. **Universell utforming av vegger og gater**. Veiledning, Håndbok 278. Publikasjonsekspedisjonen, Oslo.

Wikipedia. **Julie Ege**. Hentet på internett den 22.04.2011. http://no.wikipedia.org/wiki/Julie_Ege

Wheeler, Stephen M. and Beatley, Timothy 2009. **The Sustainable Urban Development Reader**. Routledge, New York.

Illustrasjoner

1. Støperikvartalet: Gjengitt med tillatelse fra Brandsberg-Dahls Arkitekter.
2. Vågen Hotell: Gjengitt med tillatelse fra Block Berge Bygg AS.

Bilder

Alle fotografier er tatt av Paul Korsberg, eller som nevnt i bildetekst.

Vedlegg 1

Lover og forskrifter

Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven)

I lovens § 1, under Formål står det: *"Lovens formål er å fremme likestilling og likeverd, sikre like muligheter og rettigheter til samfunnsdeltakelse for alle, uavhengig av funksjonsevne, og hindre diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne. Loven skal bidra til nedbygging av samfunnsskapt funksjonshemmende barrierer og hindre at nye skapes."*

I § 3, Aktivitets- og rapporteringsplikt står det i første setning: *"Offentlige myndigheter skal arbeide aktivt, målrettet og planmessig for å fremme lovens formål."*

Videre i § 9, Plikt til generell tilrettelegging (universell utforming) står det i de to første avsnittene: *"Offentlig virksomhet skal arbeide aktivt og målrettet for å fremme universell utforming innenfor virksomheten. Tilsvarende gjelder for privat virksomhet rettet mot allmennheten. Med universell utforming menes utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene, herunder informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT), slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig."*

I § 10, Universell utforming av bygninger, anlegg mv. står det: *"For bygninger, anlegg og uteområder rettet mot allmennheten gjelder kravene til universell utforming i eller i medhold av plan- og bygningsloven."*

Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven)

I plan- og bygningslovens § 1-1. Lovens formål, 5. avsnitt står det: *"Prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak."* Videre i § 29-3. Krav til universell utforming og forsvarlighet, 1. avsnitt: *"Tiltak etter kapittel 20 skal innenfor sin funksjon være universelt utformet i samsvar med forskrifter gitt av departementet. Tiltak etter kapittel 20 som omfatter arbeidsbygg skal være universelt utformet i samsvar med forskrift gitt av departementet."*

Forskrift om tekniske krav til byggverk (byggteknisk forskrift)

I byggteknisk forskrifts § 1-1. Formål, står det: *"Forskriften skal sikre at tiltak planlegges, prosjekteres og utføres ut fra hensyn til god visuell kvalitet, universell utforming og slik at tiltaket oppfyller tekniske krav til sikkerhet, miljø, helse og energi."*

I § 8-1. Uteareal, står det: *"Uteareal skal ha tilstrekkelig egnethet og utforming etter sin funksjon. Med uteareal menes opparbeidet atkomst, parkeringsareal, uteoppholdsareal i tilknytning til byggverk og uteoppholdsareal for allmennheten."* Videre står det i § 8-2. Uteareal med krav om universell utforming: *"(1) Følgende uteareal skal være universelt utformet slik det følger av bestemmelser i forskriften:*

- a) uteareal for allmennheten
- b) felles uteareal for større boligområde
- c) uteareal for boligbygning med krav om heis
- d) uteareal for byggverk for publikum
- e) uteareal for arbeidsbygning.

(2) Første ledd gjelder ikke der uteareal eller del av uteareal etter sin funksjon er uegnet for personer med funksjonsnedsettelse."

I § 8-5. Generelle krav til gangatkomst og ganglinjer, står det: *"(1) Gangatkomst skal være sikker og dimensjonert for forventet ferdsel og transport. Med gangatkomst menes gangvei fra kjørbær vei og parkering til inngangsparti til byggverk og uteoppholdsareal, og mellom disse.*

(2) Sentrale ganglinjer som går over åpne arealer på større plasser og torg som skal være universelt utformet, skal ha tydelig avgrenset gangsoner eller nødvendig ledelinje. Mønstre i gategrunn som gir villedende retningsinformasjon skal unngås."

Videre i § 8-6. Gangatkomst til byggverk, står det: *"(1) Gangatkomst til bygning med boenhet skal være trinnfri og ikke ha større stigning enn 1:20. For kortere strekning inntil 3,0 m kan stigning være maksimum 1:12. For hver 0,6 m høydeforskjell skal det være hvileplan på minimum 1,6 m x 1,6 m. Dersom terrenget er for bratt til at kravet om stigning på 1:20 kan oppnås, gjelder ikke dette kravet for gangatkomst til bygning med boenhet uten krav om heis. (2) Gangatkomst til byggverk med krav om universell utforming skal være trinnfri og ikke ha større stigning enn 1:20. For kortere strekning inntil 3,0 m kan stigning være maksimum 1:12. For hver 0,6 m høydeforskjell skal det være hvileplan på minimum 1,6 m x 1,6 m. Dersom terrenget er for bratt til at kravet om stigning på 1:20 kan oppnås, skal stigningen være maksimum 1:10. (3) Gangatkomst til bygning med boenhet med krav om heis og byggverk med krav om universell utforming skal i tillegg ha*

- a) fri bredde minimum 1,8 m. For kortere strekning kan fri bredde være minimum 1,4 m. Tverrfall skal være maksimum 2 %*
- b) fast og sklisikkert dekke*
- c) visuell og taktil avgrensing*
- d) nødvendig belysning.*

(4) Gangatkomst til bygning med krav til tilgjengelig boenhet skal ha fri bredde på minimum 1,6 m. For kortere strekning kan fri bredde være minimum 1,4 m."

I § 12-4. Inngangsparti står det: *"(1) Inngangsparti skal være godt synlig, sentralt plassert og oversiktlig i forhold til atkomst. Inngangsparti skal være sikkert og enkelt å bruke. Med inngangsparti menes byggverkets atkomstområde ved hovedinngangsdør.*

(2) For bygning med krav til tilgjengelig boenhet og byggverk med krav om universell utforming skal følgende være oppfylt:

- a) Inngangsparti skal ha belysning slik at inngangsparti og hovedinngangsdør er synlig i forhold til omliggende flater.*
- b) Det skal være et visuelt og taktilt oppmerksomhetsfelt foran hovedinngangsdør.*
- c) Inngangsparti skal være trinnfritt.*
- d) Utenfor hovedinngangsdør skal det være et horisontalt felt på minimum 1,5 m x 1,5 m. Ved sidehengslede dører gjelder dette utenfor dørens slagradius.*
- e) Betjening for eventuell automatisk døråpner skal plasseres slik at den er tilgjengelig for person i rullestol og slik at sammenstøt med dør unngås."*

Kommunale planer

Kommuneplan for Sandnes 2011 - 2025 Samfunnsdel og Arealbestemmelser

I forslag til ny kommuneplan står det under § 1.10 Universell utforming (§ 11-9 pkt 5), § 1.10.1 Forskrifter og standarder: "Følgende forskrifter og standarder legges til grunn som minstekrav der det stilles krav om universell utforming og tilgjengelighet:

- Forskrift om tekniske krav til byggverk (byggteknisk forskrift) vedtatt iht. plan- og bygningsloven.
- Norsk standard NS 11001-1:2009, universell utforming av byggverk. Del 1: Arbeids- og publikumsbygninger og del 2: Boliger
- Norsk standard for uteområder (NS 11001-3) er under utarbeidelse. Når denne foreligger vil den legges til grunn for utendørsanlegg, samferdselsanlegg, leke og grøntområder."

Under § 1.10.2 Dokumentasjonskrav står det: "I forarbeidene til reguleringsplaner skal det vedlegges dokumentasjon som avklarer hvordan universell utforming ivaretas innenfor planområdet.

Avklaringer som bør belyses er plassering av viktige målpunkt som private og offentlige servicefunksjoner, parkeringsområder, viktige fellesområder og trafikknutepunkt og tilgjengelighet (stigningsforhold) til disse. Andelen universelt utforma boliger og tilgjengelige boliger og plassering av disse skal også avklares."

Videre under § 1.10.3 Boliger: "Målet er å tilrettelegge for universell utforming innenfor en stor variasjon av boligtype. 50 % av alle nye boliger skal ha kvaliteter som tilrettelegger, og gir brukbarhet for flest mulig. Målsettingen er at 10 % av alle nye boliger skal være universelt utformet iht. TEK. I tillegg skal 40 % av de nye boligene tilfredsstillende kravene til tilgjengelig boenhet iht. Byggteknisk forskrift, eller kravene til livsløpsboliger eller bolig forberedt for universell utforming i henhold til NS 11001-2: 2009."

Til kommuneplanen er følgende paragrafer i forslaget til skilt- og reklamebestemmelser aktuelle: "

§ 4.10 *Tett foliering av vinduer på bakkeplan tillates ikke. Delvis, transparent foliering av vinduer på bakkeplan kan tillates. Det legges vekt på åpenhet og samspill mellom inne- og uterom på gateplan.*

§ 5 *Det tillates ikke:*

§ 5.1 *Skilt og reklameinnretninger som kan være til hinder for fri ferdsel.*

§ 5.5 *Reklamebukker/ "løsfotreklame".*

I gågate kan det godkjennes arealer hvor reklamebukker kan plasseres. Godkjenning kan gis med bakgrunn i en helhetlig plan som ivaretar sikkerhet, universell utforming og estetikk "...

Kommunedelplan for sentrum 2011 - 2025

I forslag til ny kommunedel under kapittel 1, Generelle bestemmelser i § 1.4 Universell utforming står det: "Følgende forskrifter og standarder skal legges til grunn som minstekrav der det stilles krav om universell utforming og tilgjengelighet:

- Forskrift om tekniske krav til byggverk (vedtatt iht. plan- og bygningsloven).

- Norsk standard NS 11001-1 og 2: 2009, universell utforming av byggverk. Del 1: Arbeids- og publikumsbygninger og Del 2: Boliger.
- Norsk standard for uteområder (NS 11001-3) er under utarbeidelse. Når denne foreligger vil den legges til grunn for utendørsanlegg, samferdselsanlegg, leke- og grøntområder.

Dokumentasjonskrav

I forarbeidene til reguleringsplaner skal det vedlegges dokumentasjon som avklarer hvordan universell utforming ivaretas innenfor planområdet. Avklaringer som bør belyses er plassering av viktige trafikkknutepunkt - og tilgjengelighet til disse. Andelen universelt utforma boliger og tilgjengelige boliger, og plassering av disse, skal også avklares.

Boliger

Målet er å tilrettelegge for universell utforming innenfor en større variasjon av boligtype. 50 % av alle nye boliger skal ha kvaliteter som tilrettelegger og gir brukbarhet for flest mulig. Målsettingen er at 10 % av alle nye boliger skal være universelt utformet iht. TEK. I tillegg skal 40 % av de nye boligene tilfredsstille kravene til tilgjengelig boenhet iht. Byggeteknisk forskrift, eller kravene til livsløpsboliger eller bolig forberedt for universell utforming i henhold til NS 11001-2: 2009.”

Under kapittelet Retningslinjer til Kommunedelplan for sentrum, Turdrag, parker og kombinert grønnstruktur (Kfr. 4.1 og 4.2) står det i 1 avsnitt: ”Parkområder og torg skal bevares og videreutvikles som sammenhengende attraktive og trygge rekreasjonsområder med god tilgjengelighet for alle. Områdene skal utvikles slik at de understøtter de identitetsskapende trekkene i bymønsteret.”

Gatebruksplan for Sandnes sentrum 2011 - 2025

Gatebruksplanen er en politisk bestilling som skal følge opp arbeidet med Kommunedelplan for sentrum. Bystyret har bedt om en analyse av forhold som angår transport, parkering og gatebruk innenfor planområdet, og konsekvenser av fremtidige tiltak både innenfor og utenfor planområdet. Gatebruksplanen er en prinsipplan som skal avklare hvilke funksjon gatene i sentrum skal ha, og den skal fastlegge hovedprinsippene for trafikksystemet og gatebruken. Den danner grunnlaget for videre detaljplanlegging og gir rammer for tiltaksplaner for gatebruken. Gatebruksplanen skal inngå i revidering av Kommunedelplan for sentrum.

”Sentrum er byens viktigste møtested for mennesker, næringsliv, handels- og kulturliv. Gjennom en satsing på sentrum ønsker kommunen å videreutvikle og styrke Sandnes sin rolle som et regionalt og attraktivt kraftsentrum. Gatebruksplanens mål er å legge til rette for en by- og sentrumsutvikling i tråd med visjonene og målsetningene i kommunedelplan for sentrum ...

Dagens gatebruk fremstår som rotete og uoversiktlig, og det er konflikter med fremkommeligheten for de ulike trafikkgruppene. Det er behov for å avklare hvilke funksjoner og prioriteringer gatene i sentrum skal ha.”

Et av hovedprinsippene med planen og gatebruken er å skape tilgjengelighet til sentrum for alle trafikanter, nærhet til kommunikasjon og viktige funksjoner samt til grøntområder. Erkjennelsen er at alle er fotgjengere i byen, uansett valg av reisemiddel for å komme til sentrum.

Planen vurderer 7 ulike temaer med påfølgende delmål innenfor hvert av disse, og hvor det til slutt foretas en sammenfatning av de prioriteringene som foreslås. To av de mest aktuelle temaene for min oppgave er de som omhandler bymiljø/ byrom og fotgjengere.

Blant annet har planen som målsetting at den vil bidra til god tilgjengelighet for alle trafikantgrupper og skape et nettverk av gode, trygge og sammenhengende forbindelser i form av gater, byrom og grønnstruktur. Sandnes sentrum skal opprettholdes og videreutvikles som kommunens viktigste møtested og kunne tilby opplevelse for hele regionens befolkning, og at det sikres god tilgjengelighet, ryddige og helhetlige trafikkforhold for alle trafikantgrupper hvor gang/syssel- og kollektivtrafikk prioriteres.

Det er identifisert tre viktige temaer for å nå målene til gatebruksplanen. Det første er det er å binde byen sammen ved at en sikrer gode hovedadkomster til sentrum, og at en etablerer forbindelser som fungerer mellom de ulike delene og funksjonene i sentrum. Det andre er at arealet i gatene er begrenset. Det er dermed nødvendig å prioritere mellom fremkommelighet for fotgjengere, syklist, kollektiv og biler samt byrom for opphold. Den tredje er å skape en sosial arena med et levende og attraktivt sentrum, noe som i stor grad er knyttet til fotgjengernes vilkår. Det er først når en går av bussen eller forlater bilen at en virkelig opplever byen. Det må derfor tilrettelegges for allmennhetens bruk og god fremkommelighet for fotgjengere.

Det vises til miljøplan for Sandnes 2007 - 2020 hvor det står: *"... Det må legges til rette for en samferdselspolitikk som ivaretar de overordnede målsettingene om å senke behovet for transport generelt og privatbilisme spesielt. Det betyr at kollektivtrafikken styrkes på bekostning av privatbiltransport og at det tilrettelegges og stimuleres til økt gang- og sykkeltrafikk."*

Det henvises videre til avtalen mellom staten, KS og Sandnes kommune hvor målsettingen er å redusere klimagassutslippene med 20 % innen 2020, og delmålet for arbeidet er å forbedre det fysiske bymiljøet med tanke på helse, opplevelse, sikkerhet, bomiljø og næringsutvikling.

Kvaliteter i byrom og bymiljø kan defineres som elementer som skaper eller representerer attraksjoner. Byrom må tilrettelegges for aktiviteter med møteplasser og steder for samhandling. Byrommet sin utforming er viktig for valg av steder for opphold. Attraktiv i denne sammenheng defineres som stedets urbanitet, som er et uttrykk for *bymessighet* som dekker forskjellige tema innen byutvikling med trivsel, sikkerhet, kulturtilbud, aktivitet, handel og opplevelse.

Viktige byrom gjenkjennes som områder hvor alle alders- og brukergrupper er representert, og hvor sambruk med et vidt spekter av tilbud skal sikre mangfoldet. Det må være tydelig prioritering av gående og eventuell motorisert ferdse/ sykling kanaliseres til traseer ved enkel markering.

Det må være plassdannende bygninger med offentlige og publikumsvennlige funksjoner i gateplan og med fasader som henvender seg ut mot gaten og derav tilfører ønsket kvalitet til byrommet. Det må være høy estetisk kvalitet ved valg av materialer, møblering og bruk av visuelle elementer. Gategulv må være uten terskler og ha varierte men likevel tydelige møbleringssoner hovedsakelig i solfylte deler av byrommet, men også i skyggesoner.

Planen forslår å danne, i tillegg til det foreslåtte gangsystemet, å skape byrom med sammenhengende fotgjenger tilbud med høy kvalitet. Blant annet i Langgata med sidegater, i sentrale byrom som Olav Vs plass, Vågen området, St. Olavs gate, mellom Julie Eges gate og ny

jernbaneundergang, Elveplassen, Ruten og i Storånaparken mellom Våsgjerdveien og Vågen/fjorden.

Planen har som delmål at gangtransport skal fremmes i sentrumsområdet, fotgjengerens tilfredshet skal økes, det skal være enkelt og trygt å finne fram. Barrierer skal bygges ned.

Dagens problemstillinger er lokalisering av krysningspunkt, manglende forbindelser, estetikk, trafiksikkerhet, trygghet og konflikt med busser på Ruten området.

Gatebruksplanen planlegger å konkretisere tilbudet med gangdrag og områder for fotgjengere. Forbindelseslinjer kan styrkes med bruk av visuelle grep, blant annet med beplantning. Hovedgangdrag skal gjenkjennes som gateløp tilrettelagt med tanke på klart definerte soner for de ulike grupper av trafikanter der syklist og gående er tydelig prioritert med egne definerte baner. Brede fortau skal etableres på solsiden av gateløpet. Fasader skal henvende seg ut mot gateplanet og tilføre god kvalitet til gateløpet. Forhold mellom gatebredde og byggehøyde er viktig og må ses i sammenheng med gatens funksjon. Gateløp skal utformes med høy estetisk kvalitet i materialbruk og møblering. Benker plasseres med tanke på eldre og universell utforming.

Områder for fotgjengere skal gjenkjennes som gateløp der de gående prioriteres på bekostning av syklist, og der biltrafikk er tilnærmet fraværende. Bygninger skal ha offentlige og publikumsvennlige funksjoner på gateplan og fasader skal ikke dekkes til, men tydelig henvende seg ut mot gaten og tilføre god kvalitet og et mangfoldig tilbud til byrommet. Det skal være tydelige møbleringssoner med tanke på universell utforming og den skal innby til opphold. Varierte oppholdssoner, hovedsakelig i solfylte deler av gateløpet, men også i skyggesoner. Snittet gjennom gateløpet etableres uten terskler mellom trafikksoner, trafikkgruppene blandes og med en tydelig prioritering av de gående. Sykling tillates på gåendes premisser.

Det skal utvikles områder for fotgjengere i sidegatene til Langgata og Olav Vs plass samt rundt Vågen området og med videre forbindelse østover. Julie Eges gate blir en spesielt viktig gangforbindelse mellom Ruten og den videregående skolen, men også videre til Storåna, Gravarsveien og bydelen Austrått. Det er samtidig viktig med gode arealer for myke trafikanter i alle de andre sentrale bygatene og i det indre vågsområdet.

I de kjørbare gatene, Gjesdalveien og Storgata, vil det foretas en innsnevring og begrensning av tilgjengelighet for kjøretøy til fordel for arealer for gående og syklende, noe som virke dempende på kjørefart og gjennomkjøring. Det er viktig å prioritere gode betingelser for myke trafikanter og ved utforming av disse bygatene bør en vektlegge byliv framfor trafikk. Grep som kan styrke myke trafikanter kan være fortausbredder, møblering, beplantning, materialvalg, universell utforming, sykkeltilpasning og flytting av gateparkering til sentrale parkeringshus/ kjellere. Med en etablering av nye P-hus vil det være mulig å fjerne en del gateparkering uten at det går på bekostning av parkeringsdekningen for sentrum. Tilbudet vil øke tilgjengeligheten for fotgjengere og medvirker til økt aktivitet i sentrum. Dagens barrierer for fotgjengere ved kryssing av St. Olavs gate, jernbanen, det konfliktfulle Ruten området og Elvegaten skal bygges ned med flere høykvalitets gangforbindelser og en endret prioritering for fotgjengere i kryss.

Det er et delmål at det skal være tilfredsstillende mulighet for varelevering, men den skal skje på byens premisser og ikke være til unødig ulempe for bruken av gatene og fortauene slik den er i Langgata, hvor det er konflikter med fotgjengere.

Gatebruksplanen er utarbeidet med langsiktige mål for å oppnå den funksjonalitet som kreves av et sentrum sett i et tidsperspektiv på ca 10-15 år. Planen vil bidra til at det blir god tilgjengelighet for alle trafikanter og at det skapes et nettverk av gode, trygge og sammenhengende forbindelser i form av gater, byrom og grønnstruktur. Blant annet er målsettingen til gatebruksplanen at sentrum skal være kommunens viktigste møtepunkt og sikres god tilgjengelighet. Gang/ sykkel- og kollektivtrafikk skal prioriteres, offentlig tilgjengelige arealer og tilbud skal tilrettelegges slik at flest mulig kan mestre egne liv uten hjelp.

Formingsveileder for Sandnes sentrum

Det pågår arbeidet med å lage en formingsveileder for Sandnes sentrum da kommunen ikke har en god og gjennomarbeidet standard som er tilpasset den fornying og endring som skjer i sentrum.

Under posten byutviklingstiltak i økonomiplanen 2008-2011 står det blant annet: *"Kommunen er en viktig partner og medspiller i byutvikling, utvikling av sentrumsområdet og konkrete enkeltprosjekter. Særlig aktuelt er kommunalt engasjement i oppgradering av offentlig uterom og plasser. Det er viktig å definere gaterom og møteplasser i området fra Langgaten (historiske Sandnes) og til Vågen"*.

Veiledere

Veiledning om tekniske krav til byggverk

I veiledningen til § 8-2 står det: **"Til første ledd bokstav a)** Uteareal for allmennheten er uteareal der publikum har tilgang.

Til første ledd bokstav b) Felles uteareal for større boligområde skal være universelt utformet slik at det er brukbart for flest mulig. Felles uteareal omfatter atkomstveier, parkeringsareal og uteoppholdsareal. Felles uteareal kan ligge innenfor eller utenfor boligområdets tomteområde. Felles uteareal innenfor boligområdets tomteområde vil bestå av atkomstvei, parkering og uteoppholdsareal. Et areal som ligger utenfor boligområdets tomteområde kan være et uteoppholdsareal som er åpent for allmennheten og som kan knyttes opp mot et boligområde, eksempelvis en park eller en skolegård/nærmiljøpark ved skolebygg. Et større boligområde vil bli definert ut fra antall boenheter som tilhører boligområdet. Antallet vil variere ut fra hvilken type uteareal som opparbeides. Uteoppholdsareal vil også ha forskjellig karakter, som sitteplasser, lekeplasser for små eller større barn osv. Hva som skal regnes som "større boligområde" for de ulike uteoppholdsarealene er under utredning. Dette må sammenholdes med plandelens bestemmelser om uteoppholdsareal. Statens bygningstekniske etat samarbeider med Miljøverndepartementet om utarbeidelse av en felles veileder der så vel veiledning til statlige planretningslinjer som til byggteknisk forskrift vil innarbeides. Veilederen forventes ferdig til 01.07.2011. Dersom det på et større boligområde er bygning med boenhet med krav om heis, vil felles uteareal uansett antall boenheter måtte tilfredsstillende kravene om universell utforming, se første ledd bokstav c.

Til første ledd bokstav c) Uteareal for boligbygning med krav om heis omfatter atkomst, parkering og uteoppholdsareal. Bestemmelsen omfatter både felles og privat uteoppholdsareal. Krav om universell utforming av opparbeidet uteareal som er til privat bruk følger av kravet om at boenheter i bygning

med krav om heis skal være tilgjengelig. Eksempler på uteoppholdsareal er balkong, terrasse, uteplass, takterrasse mv.

Til første ledd bokstav d) Opparbeidet atkomst, parkeringsareal og uteoppholdsareal i eller i tilknytning til byggverk for publikum skal være universelt utformet. Byggverk for publikum omfatter bygninger og anlegg. Disse vil som oftest være både publikumsbygg og arbeidsbygning. I prinsippet vil alle arealer der publikum og ansatte har adgang omfattes av bestemmelsen.

Til første ledd bokstav e) Opparbeidet atkomst, parkeringsareal og uteoppholdsareal i eller i tilknytning til arbeidsbygning skal være universelt utformet. Arbeidsbygning vil ofte også være åpen for publikum. Et uteoppholdsareal i tilknytning til en arbeidsbygning må være universelt utformet selv om publikum ikke har tilgang til arealet.

Til annet ledd: Uteareal vil være egnet for flest mulig når de er universelt utformet. Uteareal åpent for allmennheten eller uteareal i tilknytning til byggverk for publikum og arbeidsbygning kan imidlertid ha slik beliggenhet eller funksjon at de vil være uegnet for personer med funksjonsnedsettelse. Med uegnet uteareal menes at det ikke vil være mulig for en person med funksjonsnedsettelse å benytte dette. Slike hensyn vil kunne begrunne bruk av unntaksregelen både når det gjelder atkomst til et byggverk og til et uteoppholdsareal. At et uteareal etter sin funksjon er uegnet for rullestolsbrukere innebærer ikke at det for eksempel er uegnet for blinde eller personer med nedsatt hørsel. Unntak fra første ledd må grunngis og dokumenteres. Det må redegjøres for hvilke av kravene som ikke er gjennomførbare og hvorfor, og det må redegjøres for konsekvensene av at tiltaket ikke utformes universelt.”

I veiledningen til § 8-5 står det: **”Til første ledd:** Gangatkomst må ha tilstrekkelig bredde og tåleevne for den bruk som er forutsatt. Det er viktig at gangatkomst er fri for hindre og utstikkende elementer fra byggverket slik at fare for sammenstøt unngås.

Til annet ledd: På større torg og plasser kan det være vanskelig å retningsorientere seg. I situasjoner der det er vanskelig å oppfatte et målpunkt på andre siden av plassen eller torget, må det i gatebelegget markeres gangsoner. Der torg eller plass for eksempel er mellom to gateløp, må det over torg eller plass markeres en gangson som forbinder gateløpene. Dersom det legges mønster i gategrunn, er det viktig at materialet som angir gangsoner eller ledelinje er tydelig markert i forhold til øvrig mønster. Det er også viktig at markeringer som skal være ledende er lagt/fører helt inntil målpunkt, eksempelvis til inngangsdør i byggverk. Ledelinjer som fører en til andre steder enn forventet, kan medføre fare for sammenstøt og fall som igjen kan føre til personskade. I tillegg vil de heller ikke fylle sin funksjon.

Preaksepterte ytelser

1. På større torg eller plasser det er vanskelig å retningsorientere seg, må det anlegges gangsoner eller ledelinjer.
2. På større plasser foran inngangsparti til byggverk der det er vanskelig å orientere seg, må det markeres en gangson eller angis en ledelinje som fører til hoveddør i inngangsparti.
3. På plasser eller torg der valgt gatebelegg har svært ujevn overflatestruktur, eller har dekke som gir stor friksjon for hjul, må det anlegges en gangson med materiale som egner seg.
4. Gangsoner/ledelinjer må markeres taktilt og visuelt.”

Videre i veiledningens § 8-6 står det: **”Til første ledd:** Kravet om trinnfri atkomst gjelder for alle bygninger med boenhet. Kravet er gitt for å øke tilgjengeligheten til boenheter. Hensikten er å opprette atkomstforhold som er brukbare for flest mulig. Dette ses i sammenheng med en sterk økning i antall eldre i de neste årene. Det vurderes som mindre ressurskrevende å legge til rette for trinnfri atkomst til boenhet når bygget prosjekteres og bygges, enn i etterkant. Ved stigning er hvileplan nødvendig for at atkomst skal være brukbar for personer med funksjonsnedsettelse.” ...

”Til annet ledd: Byggverk der det kreves universell utforming er byggverk for publikum og arbeidsbygning, jf. § 12-1. Stigningsforhold på 1:20 på gangvei gir de beste forholdene for de fleste. Dette forholdet vil være gunstig for personer med barnevogn og nødvendig for de fleste brukere av manuell rullestol.” ... ”Tilsvarende stigningsforhold er lagt til grunn for unntakssituasjoner i samferdselstiltak på stasjoner og i gatemiljø, se Håndbok 278 Universell utforming av vegger og gater, Statens vegvesen.

Til tredje ledd: Byggverk og bygning med boenhet som omfattes av kravet er beskrevet i § 12-3.

Til tredje ledd bokstav a) Kravet til fri bredde på gangatkomst er basert på at to rullestoler skal kunne møte hverandre. En rullestol vil kunne snu på en bredde på 1,8 m, men ikke på en bredde på 1,4 m. Bredden kan reduseres til 1,4 m når gangveien er kort; inntil 5,0 m, og man har oversikt over veien fram til byggverket. Man har da muligheten til å vente slik at to personer i rullestoler ikke trenger å møtes på veien uten å kunne passere hverandre. Fri bredde på lengre gangveier kan også reduseres til 1,4 m over kortere strekninger dersom dette er hensiktsmessig. Forutsetningen for å redusere bredden vil være at den korte strekningen er synlig fra bredere strekninger.

Til tredje ledd bokstav b) Med fast dekke menes dekke som gjør det mulig å kjøre med rullestol og rullator uten at hjulene synker ned i dekket og uten at det blir tungt å kjøre. Med sklisikkert dekke menes dekke som ved regn og i våt tilstand ikke blir uforholdsmessig glatt og dermed kan utgjøre en fare for fall. Kravet til sklisikkert dekke innebærer ikke krav om varmekabler som holder det fritt for snø og is.

Til tredje ledd bokstav c) Gangvei må være synlig i terrenget og det må være mulig å kjenne avgrensingen på veien med føttene eller med mobilitetsstokk. Vanligvis er gangveier avgrenset med kantstein. Denne utgjør da en taktil og visuell avgrensing både fordi den har en annen struktur som er følbart og fordi den har en annen farge enn dekket på gangveien og omliggende grunn. Der det ikke anlegges kantstein er det viktig at det er avstand mellom veikant og grøft.

Til tredje ledd bokstav d) Belysning av gangvei må synliggjøre veien og veiens avgrensing mot området rundt. Mengde belysning og styrke på belysning velges ut fra hvilket dekke og hvilken farge på dekke som er valgt.

Til fjerde ledd: Bredde på 1,6 m på gangatkomst til bygning med krav til tilgjengelig boenhet er basert på mål om at en rullestol skal kunne snu på gangveien. En rullestol vil kunne snu på en bredde på 1,6 m, men ikke på en bredde på 1,4 m. Hvilke bygninger som det kreves tilgjengelig boenhet er beskrevet i § 12-2. Bredden kan reduseres til 1,4 m når gangveien er svært kort og inntil 5,0 m og man har oversikt over veien fram til bygning. Fri bredde på lengre gangveier kan også reduseres til 1,4 m over kortere strekninger dersom dette er hensiktsmessig. Forutsetningen for å redusere bredden vil være at den korte strekningen er synlig fra bredere strekninger.”

I veiledningen til § 12-4 Inngangsparti står det: "**Til første ledd:** Inngangsparti må være lett å finne og må derfor tre tydelig fram i fasaden. Dette oppnås med en kombinasjon av god bygningsutforming og bevisst material- og fargebruk. Det er lettere å orientere seg fra lang avstand dersom inngangsparti er sentralt plassert.

Preaksepterte ytelser

1. Inngangsparti må være synlig så vel i dagslys som i mørke.
2. Inngangsparti må være sikkert med hensyn til fri høyde, minimum 2,25 m, utstikkende elementer og nivåforskjeller. Utstikkende elementer må unngås og det må være tilstrekkelig høyde under takutbygg til at ferdsel av personer og transport av møbler og lignende kan skje på en trygg måte.
3. Et byggverk kan ha flere likeverdige innganger. Kravene gjelder for alle hovedinnganger dersom det er flere likeverdige innganger som tjener som hovedinngang.

Til annet ledd: Hvilke bygninger som har krav til tilgjengelig boenhet, følger av § 12-2.

Til annet ledd bokstav a)

Preaksepterte ytelser

1. Belysningsstyrke må tilpasses material- og fargebruk slik at inngangsparti og hovedinngangsdør blir synlig i forhold til omliggende flater.
2. Lyskilde må ikke plasseres slik at den gir reflekterende lys eller blending.

Til annet ledd bokstav b) Et oppmerksomhetsfelt foran døren er til orienteringshjelp for blinde og svaksynte. At feltet skal være visuelt innebærer at det skal være synlig som et avgrenset felt. At det skal være taktilt innebærer at materialet skal kunne føles med føttene eller med en mobilitetsstokk. En nedfelt skraperist foran inngangsdøren er et eksempel på et oppmerksomhetsfelt. Risten vil ha en annen struktur og ha kontrast til øvrig materiale. For utforming av skraperist, se NS 11001 Universell utforming av byggverk.

Til annet ledd bokstav c)

Preaksepterte ytelser

Dersom inngangspartiet av tekniske årsaker må ha terskel, må denne ha maksimal høyde 25 mm.

Til annet ledd bokstav d)

Et horisontalt felt utenfor hovedinngangsdør kreves for at en person i rullestol har plass og kan stå støtt ved betjening av dør, dørtelefon og lignende.

Preaksepterte ytelser

1. Feltet må plasseres slik at sikker bruk av ringeklokke, nøkkel, samt åpning eller lukking av dør er mulig fra rullestol.
2. Feltet må ved utadslående dør plasseres utenfor dørens slagradius.

Til annet ledd bokstav e) Dersom det er montert automatisk døråpner som må aktiveres ved hjelp av bryter, må denne plasseres slik at den lett kan nås både for person i rullestol og for gående. Bryter må ikke plasseres slik at man oppholder seg innenfor dørens slagradius mens man betjener bryteren. Dette for å unngå at døren kan treffe personen idet den slås opp.

Preaksepterte ytelser

1. Bryter må plasseres med minimum avstand på 0,5 m fra hjørne og med en høyde på mellom 0,8 m og 1,1 m over ferdig gulv.
2. Bryter til døråpner må være i kontrastfarge til bakgrunn og være merket med symbol eller tekst.”

Universell utforming av vegger og gater – Veiledning, Håndbok 278

Med universell utforming menes det utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig.

Det er tre mål som skal legges til grunn for utforming av forskjellige deler av transportsystemet: Det første er at transportsystemet skal være tilgjengelig for alle og at løsningene utformes med tanke på at trafikantene kan ha redusert bevegelsesevne, syn, hørsel osv. Når kvaliteten i systemet blir høyere, får en løsninger som vil være bedre for alle. Dernest skal løsningen ikke virke stigmatiserende eller diskriminerende. Universell utforming betyr at en tilrettelegger hovedløsningen slik at alle kan benytte denne. Det er først når en sikrer at flest mulig får nytte av de planlagte brukskvalitetene en unngår at løsningene virker diskriminerende. Til slutt er prinsippet om å tilrettelegge hovedløsningen slik at flest mulig får nytte av tilretteleggingen en del av en helhetstenkning ved valg av løsninger.

Hovedløsningene skal ivareta alle brukere. De som utformer løsninger må ta hensyn til de ulike behovene som finnes, og alle må ha kunnskap om hvordan en gjør dette innenfor eget fagfelt.

For å kunne dekke behovene til flest mulig må en ta utgangspunkt i de som har det største behovet. Dette gjelder blant annet behov knyttet til bredder, lengder, stigninger og lesbarhet i transportsystemet, noe som betyr at en må legge behovene hos mennesker med nedsatt funksjonsevne til grunn for utformingen. Med nedsatt funksjonsevne menes det tap av eller skade på en kroppsdel, eller med en av kroppens funksjoner. Det er ikke nødvendigvis slik at en person med nedsatt funksjonsevne blir funksjonshemmet, og en funksjonsnedsettelse behøver heller ikke å resultere i noen begrensninger i den samfunnsmessige deltakelsen. Funksjonshemming oppstår når det foreligger et gap mellom individets forutsetninger og omgivelsenes utforming, eller krav til funksjon. En stor andel av befolkningen har nedsatt funksjonsevne, og risikoen for å få nedsatt funksjonsevne øker med økende alder. Nedsatt funksjonsevne er knyttet til personen, mens det er omgivelsenes utforming som avgjør om nedsatt funksjonsevne vil føre til en funksjonshemming.

For at alle skal kunne bevege seg fritt som fotgjengere uten å møte hindringer må utformingen ta hensyn til følgende 7 punkter:

Korte avstander må være en ambisjon ved overordnet planlegging og arealdisponering. Korte avstander mellom funksjoner gir mindre transportbehov og større muligheter for å gå eller sykle, og gir mer bærekraftig utbyggingsmønster. For mennesker med nedsatt funksjonsevne kan store avstander gi redusert mobilitet og medføre økt isolasjon.

Det må være jevne og sklisikre overflater med god friksjon som gjør det bekvemt å bevege seg for alle og samtidig bidrar til å redusere fallulykker. For mange er det både tungt og smertefullt å gå på ujevnt dekke som gatestein, og mange vil ha problemer med å løfte føttene tilstrekkelig og å reagere raskt dersom det er ujevnheter og snublekanter i overflaten. Overflatene kan fungere som et orienteringselement, dersom en bevisst velger materialer med kontrast mot hverandre, og gjennom dette etablerer tydelige gangsoner. Det området som er ment å gå på, skal ha et materiale som er slett og enkelt å gå og trille på. For å sikre framkommelighet, ikke bare for rullestolbrukere, men for alle som har vanskelig for å gå, må stigninger være så korte og så slake som mulig. Dette kan også ha effekt på reduksjon av fallulykker.

Nivåsprang er ikke ønskelig i fotgjengerarealer med unntak av fotgjengeroverganger hvor nivåsprang på nøyaktig 2 cm har en funksjon for synshemmede, som ved hjelp av dette kan registrere overganger mellom ulike deler av ferdelsarealet. Nivåsprang må vurderes sammen med tilhørende stigninger. Ofte kan selve nivåspranget være akseptabelt, men i kombinasjon med stigning eller ujevnheter kan nivåforskjellen gjøre at den samlede brukbarheten blir for dårlig.

Mange har behov for å hvile på turen, både i ventesituasjoner og langs gangforbindelser. Muligheter for å hvile for hver 50 – 100 meter gir økt brukbarhet, og dette bør tilstrebes på strekninger med stor gangtrafikk. Sitteplassene må være lette å bruke ved at de har god sittehøyde, ryggstøtte og armlener. Tradisjonelt utstyres holdeplasser og venterom med muligheter for å hvile. En bør også dekke dette behovet på steder hvor det kan være kø, langs lange gangpassasjer, på større knutepunkter og i lange trapper.

Gangarealer skal ha tilstrekkelig plass til rullestoler, barnevogner (tvillingvogner) og rullatorer. Det er ofte for trangt å passere bommer og sperringer og for liten plass ved gatemøbler og annet utstyr. Ved å ivareta behovet for tilstrekkelig plass knyttet til bevegelse og bruk av utstyr vil dette være av stor betydning for synshemmede. Rullestoler for utendørs bruk trenger mer plass enn rullestoler for innendørs bruk. Steder som i utgangspunktet har tilstrekkelig plass får redusert brukbarhet ved at det plasseres utstyr eller løsfotreklame i veien. Det bør derfor være regler for plassering av slikt utstyr. Plassbehovet for tilkomst er knyttet til plass foran dører, heiser og påstigning på kollektivtransportmidler.

Til slutt skal utstyr som skal betjenes av barn og/eller personer med rullestol ha en høyde og plassering slik at alle kan komme til og betjene disse.

Blinde og svaksynte omfatter personer med ulike synsnedsettelse. Blinde bruker andre sanser for å erstatte synssansen. Følbare og hørbare informasjonskilder og den logiske oppbygningen av omgivelsene er helt avgjørende for hvorvidt det er mulig å orientere seg i et område. For svaksynte er det viktigste at kravene til synsevne i omgivelsene er lave. Det oppnås gjennom god belysning, tydelige kontraster og utforming som er enkel å forstå. Synshemmede kan bruke mobilitetsstokk og/eller førerhund, men de aller fleste svaksynte bruker ikke hjelpemidler i trafikken. Mange mennesker som ser dårlig, ferdes i trafikken uten at andre legger spesielt merke til dem og kan ta hensyn.

Hørselshemmede er en felles betegnelse på personer som lider av tunghørthet og døvhet. Personer med nedsatt hørsel har svært forskjellig evne til å oppfatte lyd. Noen hører alle lyder unntatt et visst frekvensområde, noen har tilstrekkelig rester av hørselen til at de greier seg med høreapparat og

opptrening. Andre har så sterkt nedsatt hørsel at hørselen må erstattes av informasjon fra andre sanser, som syn og følelse. Antall hørselshemmede vil sannsynligvis øke på grunn av støyskader og økt andel eldre i befolkningen. Dersom hørselen er redusert, er det viktig å kunne få informasjon ved å se. God tilrettelegging for synshemmede er derfor god tilrettelegging også for hørselshemmede.

Forståelseshemninger blir også kalt kognitive funksjonshemninger og omfatter grupper som har psykisk utviklingshemning, demens og lesevansker. Dette er en samlebetegnelse for funksjonshemninger som innebærer at evnen til å lære, spesielt abstrakt kunnskap, er hemmet. Denne gruppen har ofte problemer med å forstå omgivelsene, å lese, å forstå språk og å huske. Det første betyr at den ruta en skal følge skal kunne "leses" så enkelt som mulig og bør kunne følges også om en har redusert evne til å se, høre eller forstå forskjellige måter å angi ruter på. Det andre punktet betyr å kunne kjenne igjen steder underveis for å vite hvor langt en er kommet og vite at en har nådd målet. Det vil si å identifisere møtesteder, holdeplasser osv. Det siste punktet omfatter farer som kan oppstå dersom en ikke klarer å tolke faresignalene i trafikken, ikke ser hindringer eller ikke hører annen trafikk.

For at orienteringshemmede skal kunne bevege seg i trafikkmiljøet som selvstendige fotgjengere må utformingen være forutsigbar, enkel og tydelig. En forutsetning for å kunne ferdes på egenhånd i trafikken er at en både føler og oppleve trygghet for faren med å kunne bli påkjørt av kjøretøy, og at det er en forutsigbarhet og tydelighet i gata. En må føle seg trygg på at en ikke plutselig "mister tråden" midt ute på en åpen strekning, uten å ha oversikt over retninger eller lokaliseringer. Enkelhet i utforming av omgivelser og informasjon, øker lesbarheten for alle. Entydige og klare omgivelser er en forutsetning for at mennesker med forståelseshemninger/ kognitive funksjonshemninger skal kunne klare seg på egenhånd. Enkle og lett lesbare omgivelser er viktig for synshemmede og viktig for å kunne reagere raskt og riktig noe som bidrar til økt sikkerhet. Like symboler bør alltid bety det samme. For mennesker med redusert evne til å lese og å lære å ferdes i trafikken er gjenkjennbarhet avgjørende for å kunne reise og finne fram uten assistanse. For synshemmede er det nødvendig med gjenkjennbare elementer for å lære og å huske en reiserute. Logisk oppbygning av gateforløpet i form av en forutsigbar og klar gatestruktur bør tilstrebes. Et veg-/gatesystem er enklest å forstå dersom vegene er rette og krysser hverandre vinkelrett. Det bør være fortau på begge sider av vegen slik at en får kryss som kan ha fotgjengerfelt på alle fire sider som også krysser vinkelrett.

Gangarealer bør få en tydelig avgrensning med både visuelle og fysiske avgrensninger som er kontinuerlige og lett å følge. Det enkleste for synshemmede er å bruke fortau eller gangveier med gode og markerte kantlinjer. De fleste vil søke mot en markert grense som er fri for hindringer og farer. Ofte vil det bety at en følger en husvegg eller et gjerde. Dersom det er mange hindringer, vil en søke mot midten av fortauet. Gatemøbleringen bør derfor være utformet og plassert slik at den ikke er til hinder for gående eller annen trafikk. Møbleringssoner bør brukes for å få samlet møbler og utstyr slik at ferdselsarealene blir frie for hindringer.

På åpne plasser som torg og gågater er det ofte en utfordring å vite hvor en skal gå. Gangarealer over åpne plasser bør derfor defineres, være frie for hindringer og utføres i et annet materiale enn resten av plassgulvet. Orienteringen blir lettere dersom det finnes klare landemerker en kan se fra plassen, eller ved at byggene som ligger inn mot plassen er tydelige og lett gjenkjennelige.

Gangoverflatene skal være faste, jevne og uten nivåforskjeller. De må ha tilstrekkelig friksjon og være uten skader og sprekker, da dette kan utgjøre en fare for å snuble eller ramle og gjør det vanskelig

for mennesker som bruker mobilitetsstokk. Overflatene bør være sklisikre ved nedbør. Blanke og glatte flater gir refleksjoner noe som kan føre til blinding. Materialer bør informere om bruken av arealene, da en gjennomtenkt materialbruk gjør orienteringen enklere. Jevne flater slik som asfalt og belegningsstein signaliserer trygge gangsoner, mens ruglete flater som gatestein kan signaliserer fare. Ruglete flater kan med fordel brukes for å ramme inn gatemøblering og inntil bygg.

Nivåsprang skal markeres da usynlige nivåsprang slik som i trapper som ikke har tilstrekkelig kontraster, eller mangler varsling i gatedekket før og etter trappen, medføre en fare. Blinde og svaksynte registrerer ikke at de er kommet til en trapp og dette kan gi fare for snubling eller fall. Ujevnheter kan gi snublefare. Disse hindringene medfører fare for alle, da mange har uhell selv om de har normal synsevne. Dersom en varierer gatebelegget som et estetisk element, uten at dette i tillegg er utformet for å gi støtte til orientering, kan dette skape forvirring og misforståelser og gjøre det vanskelig å orientere seg.

Gjenkjennbar skilting og standarder ved utforming og plassering av utstyr letter mulighetene for orientering.

God og riktig plassert belysning gir økt følelse av trygghet, det kan forebygge farer og gjør det samtidig lettere å finne fram i gangarealet. Det er spesielt viktig å ha god belysning i områder med kryss, ved endring av retning og på steder en ønsker å markere, for eksempel ved holdeplasser, informasjonstavler og viktige innganger. Elementer som er plassert i gangarealene og som kan medføre fare ved sammenstøt, bør belyses godt.

Ledelinjer etableres for å gi blinde og svaksynte økt trygghet når de ferdes i trafikken, og er også med på å danne et oversiktlig og enkelt gatebilde. Ledelinjer må utformes og etableres på en helhetlig og gjenkjennbar måte, da ledelinjer som legges feil kan utgjøre en fare for de som bruker dem. Ledelinjene har liten bruksverdi dersom de ikke legges i et større og sammenhengende gangsystem. Hovedløsningen bør være at en bruker naturlige ledelinjer som en integrert del av den estetiske utformingen av et sted. Naturlige ledelinjer kan etableres ved at elementer som naturlig hører med til en gate, og som kan oppfattes av synshemmede, planlegges og bygges på en slik måte at synshemmede kan følge dem i sammenhengende ruter. Kunstige ledelinjer bør kun brukes der hvor det er mangel på naturlige ledelinjer og på steder hvor alle har behov for å orientere seg raskt og sikkert. De er et supplement når bruken av naturlige ledelinjer ikke er god nok eller mulig å få til, og når det er forhold knyttet til sikkerhet eller orientering som ikke lar seg løse for alle trafikanter bare med bruk av naturlige ledelinjer. Det er ønskelig å begrense bruken av kunstige ledelinjer da en må ta hensyn til kostnader, drift, vedlikehold og estetikk, men ikke minst fordi for mye bruk av kunstige ledelinjer vil redusere verdien som et gjenkjennelselement. Så lenge bruken er begrenset vet en at man er på et viktig sted når en registrerer kunstige ledelinjer.

Det er en utfordring å sikre at hensynet til universell utforming blir ivaretatt på et hensiktsmessig stadium i planleggingen. Erfaringsmessig har kravene til universell utforming vært betraktet som et detaljspørsmål som ikke har noe i oversiktsplaner å gjøre. Samtidig oppstår det stadig situasjoner hvor hensynet til universell utforming er kommet inn for seint i prosessen, noe som både er fordyrende, og som kan gi redusert handlingsrom for å oppnå de best mulige løsningene. Det er derfor en stor utfordring å få identifisert de forholdene som kan være med på å påvirke mulighetene for å ivareta kravene til universell utforming. På denne bakgrunn kan det være aktuelt å gi

bestemmelser til kommune(del)planen for å ivareta hensynet til universell utforming, og å sikre at det blir fulgt opp i den videre planleggingen.

De fleste detaljene og føringene som er avgjørende for å ivareta kravene til universell utforming for et veganlegg bør avklares i reguleringsplanen, eller gjennom byggesaksbehandlingen. En avklaring i reguleringsplanen vil gi større sikkerhet for at hensynet til universell utforming blir ivaretatt og at det avsettes tilstrekkelig areal for gjennomføring samtidig som det reduserer faren for at krav til universell utforming fører til at planene må endres på et senere stadium. I den grad forholdet til universell utforming ikke framgår av reguleringsplanen eller i byggesaken, bør dette legges inn som et krav eller vilkår i behandlingen av disse.

For at flest mulig skal kunne bevege seg i transportsystemet, skal det dimensjoneres riktig med hensyn til, bredder, lengder, snusirkel for rullestol, høyder, stigning, nivåsprang og tverrfall. Bredde for ulike trafikantgrupper er 0,75 m for syklende, 1,2 m for gående med ledsager eller førerhund, 0,9 m for rullestol og 1,0 m for tvillingvogn.

Utendørs, bør fri bredde i kommunikasjonsvei være minst på 1,2 m, noe som gir plass til passasje, men på de fleste steder bør en også kunne møtes, og da blir kravet 2,0 m.

Byggteknisk forskrift angir krav på 1,5 m som snusirkel for rullestol, mens annet veiledningsmateriale angir 1,6 m. Deltasenteret oppgir at rullestoler til utendørs bruk kan ha snudiameter helt opp til 2,5 m. For personer med rullator bør det være etablert fast dekke med maksimal stigning på 1:20 som også er anbefalt stigning for en person med manuell rullestol. Personer med en elektrisk rullestol kan klare større stigning opp mot 1:10.

Oppmerking av og i gangarealer skal gi best mulig kontraster og lesbarhet. Kontraster er viktige elementer for å sikre oversiktighet og lesbarhet, samt forebygging av fall og sammenstøt. Tilstrekkelige kontraster ved oppmerking, gatemøblering og etablering av kunstige ledelinjer er helt avgjørende for at svaksynte kan benytte transportsystemet. Det anbefales å legge lyse ledelinjer der det er brukt mørke materialer i gatemiljøet noe som erfaringsmessig gir den beste kontrasten. Ledelinjer i mørke materialer må kombineres med materialer rundt som er tilstrekkelig lyse.

All erfaring viser at veg- og gatebelysning gir økt trafiksikkerhet og er spesielt effektivt for å redusere mørkeulykker for fotgjengere og syklistene. God belysning er også helt vesentlig for opplevelsen av trygghet, og kan være et viktig virkemiddel for å få folk til å gå, sykle eller bruke kollektive transportmidler. Belysningen og plasseringen av belysningspunktene bør understreke trafikksystemets funksjon, og er avgjørende for den samlede lesbarheten av transportsystemet. Dersom en plasserer lyskilder i en rekke langs vegen eller ved gangfelt kan dette understreke linjeføringen og angi orienteringspunkter. Tilsvarende kan feil plassering av lyskildene virke forvirrende, redusere mulighetene til orientering og øke faren for skader med sammenstøt eller fall. Spesielle steder bør få en forsterket gatebelysning eller intensivbelysning, og spesielt gjelder dette i gangfelt. Dette kan begrunnelsen med at belysningen øker sikkerheten da den skille seg fra annen gatebelysning og bidrar til at orienterbarheten øker for trafikanter med nedsatt syn eller redusert evne til å forstå trafikkbildet.

Kunstige ledelinjer, varsel- og oppmerksomhetsfelt kan være aktuelt på følgende steder:
Kollektivknutepunkter, gangfelt, holdeplasser, sentrumsområder, gågater, torg og over

parkeringsarealer. Når en etablerer kunstige ledelinjer, må det sikres rutiner for drift og vedlikehold, slik at ledelinjens funksjon opprettholdes over tid, gjennom året og ikke ødelegges ved brøyting. Dette kan gjøres ved at indikatorene legges litt lavere enn øvrig gategrunn. Kunstige ledelinjer består av 3 ulike indikatorer og legges etter et fastsatt prinsipp. De ulike indikatorene er retningsindikator, oppmerksomhetsindikator og varselindikator. Kunstige ledelinjer legges som hovedregel midt i gangarealet med en fri bredde på minimum 0,9 m på begge sider, slik at en skal kunne bevege seg på begge sider av ledelinjen. Kunstige ledelinjer bør legges i rette vinkler, da dette letter mulighetene for holde retningen og den bør ha god kontrast mot øvrig gategrunn. Oppmerksomhetsfelt legges for å markere retningsendringer og viktige punkter langs ruten. Dybden på oppmerksomhetsfeltet bør være minst 0,6 m for at en ikke skal kunne gå forbi uten å registrere indikatoren.

Funksjonshemmede og andre med nedsatte bevegelsesmuligheter er spesielt sårbare for redusert kvalitet og funksjon i trafikkarealene. Det er derfor viktig å ha gode rutiner for drift og vedlikehold av den universelle utformingen. Redusert kvalitet og slitasje som gir hull, sprekker, høydeforskjeller og fremmedelementer i gangarealet kan i tillegg til å gi alle trafikanter en opplevelse av redusert kvalitet og gjøre at en del mennesker med nedsatt funksjonsevne ikke kan bruke trafikkanlegget. Det må derfor være inspeksjonsrutiner med sjekklister hvor kravene til universell utforming blir ivaretatt. Ved utskiftninger og endringer av anleggene bør en undersøke mulighetene for å utbedre manglene med hensyn til å ivareta kravet til universell utforming.

Graving i gatearealer og arbeid langs gaten kan medføre at ferdselsmønsteret må endres. Et typisk eksempel på dette er stenging av fortau langs den ene siden av gata. I slike tilfeller vil et krav til universell utforming være at alle skal kunne følge den alternative ruten, med mulighet til å følge visuelle og fysiske ledelinjer, samt komme opp og ned av fortau. I søknaden til et slikt prosjekt skal det opplyses om hvilke konsekvenser tiltaket har for de som blir berørt, og det bør presiseres konsekvenser for bevegelsehemmede, orienteringshemmede og miljøhemmede. Dette skaper en bevissthet hos søkeren, og gir godkjennende myndighet grunnlag for å vurdere om søknaden skal innvilges og hvilke betingelser som eventuelt skal stilles.

Gågatearealer deles i tre ulike typer soner. Den første er veggsonen som er sonen inn mot vegg på begge sider og som ikke er ment for ferdsel, da den kan inneholde utspring, trapper og annet en ikke kan fjerne fra gategulvet, og som gir snublefare. Sonen utformes slik at det ikke oppleves naturlig å gå på den og slik at skillet mellom denne sonen og ferdselssonen er lett å følge for synshemmede. Det andre er ferdselssonen som er arealene ment for gangtrafikk og annen ferdsel som er tillatt i gågata. Den tredje og siste er møbleringssonen for plassering av gatemøbler som benker, søppelstativ samt informasjon. Ved fortau langs gater er det i tillegg en kantsteinsone som skal være fri for hindringer og gi plass til overheng fra biler.

Sonenes funksjon kan angis ved bruk av ulike dekker i gata. Ferdselssonene bør ha det dekket som er best å gå på, og dette bør skille seg fra møblerings- og veggsoner som bør ha en mer ujevn overflate, for da vil også skillet mellom ferdselssoner og de andre sonene gi en naturlig ledelinje som er nyttig for synshemmede. Skillet mellom veggsonen og ferdselssonen bør kunne følges som en naturlig sammenhengende ledelinje.

Veggsonen bør normalt ha en bredde på 0,5 – 1,0 m. Den bør være så bred at den inkluderer ulike former for utspring fra veggen. Ferdselssoner for gående bør være minst 2,0 m brede og fri for hindringer. I praksis bør de som regel være bredere for at det ikke skal føles trangt ved store

mengder gående. Slike situasjoner er spesielt vanskelige for bevegelses- og orienteringshemmede. Kantsteinsoner bør være minimum 0,5 m brede og ved busslommer minimum 0,7 m.

I gågater med mange butikker og serveringssteder som har varelevering, bør det tilrettelegges passeringmuligheter uten faste hindringer på minst 6,0 m bredde. Møbleringssoner kan ha varierende bredde.

En gågate bør i utgangspunktet ha så liten stigning som mulig. Tverrfall bør være minst 2 % for å gi tilstrekkelig vannavrenning med et tverrfall over 2 % kan gi problemer for bevegelseshemmede og bør unngås. Veggsonene forutsettes ikke brukt til ferdsel og de bør være de mest ujevne for å markere forskjell fra ferdselsarealet, men bør ha en overflate som er enkel å vedlikeholde. Alt utstyr, gatemøblement og reklame bør plasseres i veggsonene eller i møbleringssoner slik at det ikke oppstår fare for sammenstøt. Gatemøblement bør ha kontrasterende farge mot bakgrunnen.

Gang- og sykkelveger uten deling er en vanlig løsning, og det er ofte tillatt å sykle i gågater og på fortau, men dette forutsetter at syklistene viser stor grad av hensyn for de gående. Gående med nedsatt funksjonsevne opplever sykling i fotgjengerarealer som uheldig og det bør derfor vurderes andre løsninger. Bruk av fortau bør ikke inngå som permanent løsning for syklende. Det bør sikres tilstrekkelig parkeringsplass for sykkel utenfor ferdselssonene. Reduksjon av bredden på ferdselsarealet i form av sykler og annet som stikker ut i sonen er uheldig, særlig for synshemmede.

Benker bør plasseres med korte intervaller og ha armlene og ryggstøtte. De må i tillegg ha en farge som gjør dem lette å se. Reklame bør bare plasseres i veggsoner, og hvis den ikke står i veggsonen bør den stå i møbleringssone og plasseres med langsiden i gatens lengderetning. Når bredden på fortau totalt er 2,5 m slik den ofte er i byer, er det vanskelig å gi plass til både møblering og 2,0 m ferdselssone. Dersom det er stort behov for å plassere møbler/utstyr, vil det være bedre å redusere bredden på ferdselssonen og etablere møbleringssoner likevel, framfor at møbler plasseres fritt i ferdselssonen. Når det er smale fortau bør en sikre at utstyr blir plassert hensiktsmessig og at ferdselssonen blir uten hindringer.

Et gangfelt bør utformes slik at det er mest mulig synlig for bilister og bidrar til et redusert fartsnivå. Gangfeltet bør ligge vinkelrett over kjørebanelen, dekket bør være jevnt og sklisikkert. Sebrastriper regnes som akseptabelt, men dersom gangfeltet har et annet belegg enn kjørearealet, bør gangfeltet være det som er lettest å gå på og å trille på. Bredden på gangfeltet bør være minst 3,0 m.

Når gangfeltet ligger i forlengelse av en gangveg slik at varsselfeltet kan knyttes direkte til naturlige ledelinjer, angis gangfeltet kun med varsselfelt, og når det går i vinkel ut fra gangretningen, angis gangfeltet med oppmerksomhetsfelt tvers over hele fortauets bredde, slik at det ikke vil være mulig å passere uten å registrere gangfeltet. Oppmerksomhetsfeltet bør ha en dybde på min 0,6 m og knyttes til naturlige ledelinjer. Naturlige og kunstige ledelinjer bør tilpasses hverandre.

Oppmerksomhetsfeltet plasseres som hovedregel midt på varsselfeltet, men det kan plasseres på siden av varsselfelt lengst fra krysset dersom det ellers ikke møter naturlig ledelinje. Mellomløsninger bør ikke forekomme. Kunstige ledelinjer benyttes for å lede til etablerte fotgjengeroverganger. Oppmerksomhetsfelt skal angi gangfeltets retning over kjørebanelen, varsselfelt skal angi gangfeltets retning over kjørebanelen. En eventuell nedramping bør angi gangfeltets retning over kjørebanelen og

kantstein bør angi gangfeltets retning over kjørebane hvor kantsteinshøyden mot gangfelt skal være 2 cm.

Dersom en trafikkøye har en bredde på over 2,0 m, bør det være varselfelt med 0,6 m dybde på hver side i overgangen til kjøreareal. Er trafikkøya smalere bør det forutsettes at fotgjengerne går helt over krysset i en bevegelse og en eventuell trafikkøye anses da bare som et virkemiddel for å kanalisere biltrafikken og å markere gangfeltet.

Ved signalanlegg for fotgjengere bør det være lett å finne trykknapp for å få fotgjengersignal. Oppmerksomhetsfeltet skal lede til trykknappen, og den skal kunne nås fra rullestol. Stolpe plasseres maksimalt 0,5 m fra ferdselsarealet, og trykknapp plasseres maksimalt 1,1 m opp på stolpen. Signalanlegg bør ha både lys- og lydsignal.

En trapp gir ikke en universell utforming og er derfor et supplement til hovedløsningen. Det skal være rekkverk på begge sider som følger hele trappeløpet og avsluttes med avrundet kant etter første og siste trinn. Håndlisten bør være god å holde i. Trappen skal markeres med visuelt og taktilt farefelt foran øverste trinn og oppmerksomhetsfelt foran, og inntil nederste trinn. Trappetrinn skal være synlig kontrastmarkert.

Rampe skal benyttes som hovedgangforbindelser i uteområder som knutepunkter, parker osv. Fri bredde skal være minst 0,9 m, men ofte tilsier trafikkmengden en større bredde på minst 2,0 m slik som for gangveger, eller mer ved store trafikkmengder. Anbefalt stigning er 1:20 (5 %) eller mindre. Ramper som er kortere enn 3,0 m kan ha stigning inntil 1:12 (8,3 %). Dekket skal være fast, jevnt og sklisikkert og bør ikke bli glatt i regnvær. Asfalt eller jevne heller anbefales. Varmekabler anbefales ved utendørs ramper uten overbygg. Det skal være håndlister på begge sider av rampen i to høyder på henholdsvis 0,7 m og 0,9 m. De bør også ha et sirkulært tverrsnitt med diameter 4,5 cm, samt ha en kontrast mot bakgrunnen (Vegdirektoratet 2011:9-90).

Vedlegg 2

Intervjuer

Masteroppgave i byutvikling og urban design: Gater for livet, attraktive gater med universell utforming.

Hovedtesen min er at gater er byens viktigste uterom. Ved å intervju en transportplanlegger, en arealplanlegger, en kulturhistoriker og en byggesaksbehandler vil jeg med følgende spørsmål teste ut om svarene svekker eller styrker mine forslag til tiltak:

Lederstilling hos byplanavdelingen

Intervjuspørsmålene sendt over til intervjuobjektet i forkant, og hvor denne hadde fått tid til å tenke igjennom spørsmålene før intervjuet. Intervjuet ble avholdt på dennes kontor den 05.05.2011.

Intervjuobjektet er en kvinnelig leder i midten av 40 årene som har utdannelse innen kulturhistorie.

- 1) Hvilke tiltak og elementer tror du må være til stede for at en skal klare å skape attraktive gater som er gode for mennesker å oppholde seg i? (bredde på fortau, gågater, begrensning av motorisert trafikk, sitteplasser, vegetasjon, transparente fasader, butikker, serveringssteder, mennesker, aktiviteter, belysning, materialbruk, kvalitet på gatebelegning, estetikk)

Miljø og omgivelser må tilrettelegges dersom de skal innby til opphold. Hva er det som appellerer til mennesker? Det er av betydning både det en ser og hører hvor støy frabiltrafikk er negativt. Det må være noe å sitte på, noe å samle seg om, noen aktiviteter. Butikker og serveringssteder skaper aktivitet. Sosial omgang er viktig. Se og bli sett. Det må være noe som appellerer til den enkelte. Se for eksempel til den "Blå steinen" på Torgallmenningen i Bergen som tiltrekker seg unge mennesker som sitter på og rundt denne. Trær er et miljømessig aspekt/ grep. Belysning handler mye om trygghet og er også en miljømessig faktor. For eksempel er det stor forskjell mellom kunstlys og kunstbelysning. De klimatiske forholdene har også stor betydning. Hvis stedet ligger i skyggen vil ingen sitte der. Det er et forhold mellom gaters bredde og høyde, noe som var en velkjent faktor allerede blant romerne.

- 2) Hvilke gater mener du er de viktigste gatene og forbindelseslinjene for fotgjengere i Sandnes, og hvorfor mener du at disse nettopp er det? (Langgata, Storgata, St. Olavs gate, Vålgsgata, Elvegaten, Holbergsgaten, Oalsgaten Gjesdalveien/Solaveien, Julie Eges gate, Olav Vs Plass)

Langgata er den viktigste gaten i Sandnes pga. sin nord-sør retning og den er det sentrale gateløpet både historisk og funksjonelt.

Storgata har ikke den store aktiviteten, og i Kirkeparken ved denne er det sjelden folk. I Mølleparken ved Vitensenteret er det for mye støy fra Oalsgaten til at folk oppholder seg der.

Det er lagt opp i gatebruksplanen til at til at St. Olavs gate skal stenges for gjennomkjøring. Gaten kommer til å bli en av de viktigste gatene i sentrum. Parkering vil fjernes og det vil tilrettelegges for etablering av uteplasser tilsvarende den utenfor Pastabakeriet.

Nederste delen av Oalsgaten der hvor den møter Jærveien vil bli et framtidig sentralt punkt da det her tilrettelegges med et bybanestopp. Det er ønsket om å få til et serveringssted i det verneverdige huset i Jærveien 17.

Olav Vs Plass kommer til å bli sett i sammenheng med den kommende arkitektkonkurransen for Rutenområdet.

Det er viktig å fremheve gangdragene og Havnegaten er et av disse. Her burde det planlagte grøntdraget i Kommunedelplan for Sandnes sentrum endres slik at det ble et grøntdrag på sørsiden av Havnegata bort til Gravarsveien. Det er ikke noe tyngdepunkt i øst som trekker mennesker igjennom denne gaten.

- 3) Er det noen av de nyere utbyggingsprosjektene i sentrum som du mener har bidratt til å skape gode gaterom, og hva begrunner du dette med? (Kulturhuset, Vågen Brygge, Vågen videregående skole, Tinghuset, Vitensenteret, Byhagen, Sandnesporten, Elvegaten 11, Nygårdstunet)

Arkitektkonkurransen som ble avholdt i 1986 og den etterfølgende byggingen av kulturhuset var med på å vitalisere dette området. Kulturhuset og den videregående skolen har vært med på å bidra med nærhet til sjøen. Skolen bidrar til å skape aktivitet. Det må lages bedre forbindelse mellom Mauritz Kartevolls Plass og Ruten området. Dette området er også medtatt i arkitektkonkurransen for Ruten området sammen med både jernbanefyllingen og St. Olavs gate på baksiden av denne langs hele Ruten området.

Tinghuset har ikke bidratt i det hele tatt. Symboleffekten er ofte viktigere en arkitektur psykologi.

Vitensenteret har til dels bidratt med å trekke mer mennesker og aktivitet opp i Storgata. I planprogrammet ble det vektlagt tilpassning til omkringliggende bebyggelse og den verneverdige kulturmøllen. Gangdraget mellom møllen og vitensenteret ble opprettholdt.

Byhagen er ikke et godt prosjekt da det er for stort og dominerende og ved byggingen av Sandnesporten burde en ha lært noe fra dette og fra hvorledes vitensenteret ble tilpasset omgivelsene. Bygningen kveler effekten av vitensenteret. Bygningsdelen ned mot Langgata er "katastrofal". Materialbruken er uheldig med bruk av tunge mørke materialer (mot Langgata). Betydelig bedre material- og fargebruk mot Oalsgaten. Bygningen ønsker ikke velkommen inn i Langgata.

Elvegaten 11 er en stor trist bygning. Helt feil proporsjoner i forhold til Jane Jacobs argumenter om små kvartalsstrukturer. Nygårdstunet er introvert og er kun for beboerne.

- 4) Hva mener du vil kunne være kommunens viktigste virkemiddel for framtiden for å kunne skape attraktive gater? (kommuneplan, Kommunedelplan, reguleringsplaner, formingsveileder, gatebruksplan)

Ved å sikre en sammenheng og struktur mellom overordede planer, målsettinger og føringer og være lojale mot disse. Gatebruksplanen gir en overordnet struktur om ønsket aktivitet i gatene. Formingsveilederen bygger videre på dette med utformingen og disse planene må ses i sammenheng. Gatebruksplanen og formingsveilederen må forankres i kommunedelplanen for sentrum. Samlet skaper dette en forutsigbarhet og likebehandling.

- 5) Tror du at dersom det ved alle nye større utbygginger ble regulert inn et krav om det skal etableres minst en inntrukket og avskjermet offentlig møteplass som er tilrettelagt med sitteplasser, beplantning og med for eksempel en form for kunstverk eller en fontene langs den/ de aktuelle gatene, eller på et av gatehjørnene at en ville kunne skape attraktive steder hvor en kan oppholde seg i kortere eller lengre perioder?

En må vurdere i hvert enkelt tilfelle hva dette gir til byen. Hvilke krav kan man stille? Miljøskapende elementer. Kravene må ses i sammenheng med gatebruksplanen og formingsveilederen i den grad dette er hensiktsmessig. Krav om offentlig utsmykking må ses i sammenheng med overordnede planer. Gatene kan deles inn i kategorier hvor noen gater er viktigere enn andre. Der hvor en ønsker å videreutvikle møteplasser/ steder langs de definerte hoveddragene/ hovedferdselsårer. Integre sitteplasser, utsmykking i fasadene i bygningene.

Byggesaksbehandler

Her er intervju spørsmålene sendt over til byggesaksbehandler i forkant, og hvor denne hadde noterte ned en del tanker omkring spørsmålene før intervjuet. Intervjuet ble avholdt på saksbehandlers kontor den 05.05.2011. Intervjuobjektet er en kvinne i slutten av 40 årene som er utdannet ingeniør og har i tillegg en mastergrad i urbanisme.

- 1) Hvilke tiltak og elementer tror du må være til stede for at en skal klare å skape attraktive gater som er gode for mennesker å oppholde seg i? (bredde på fortau, gågater, begrensning av motorisert trafikk, sitteplasser, vegetasjon, transparente fasader, butikker, serveringssteder, mennesker, aktiviteter, belysning, materialbruk, kvalitet på gatebelegning, estetikk)

Alt dette er viktig! Bredden på fortau/ gågater + lys/ skygge forholdene danner grunnlaget for alt det andre (sol). Kunstig belysning er viktig på kvelds- og nattestid med tanke på trygghet og sikkerhet. Lyskunst. Vareutvalget/ spekteret i butikker.

- 2) Hvilke gater mener du er de viktigste gatene og forbindelseslinjene for fotgjengere i Sandnes, og hvorfor mener du at disse nettopp er det? (Langgata, Storgata, St. Olavs gate, Våggsgata, Elvegaten, Holbergsgaten, Oalsgaten Gjesdalveien/Solaveien, Julie Eges gate, Olav Vs Plass)

Langgata. Den påtenkte kulturaksen fra Kino Kino i Storgata og mot øst forbi Olav Vs Plass med tinghuset frem til Sandnes Kulturhus. Alle tverrforbindelsene (tverrgatene) til Langgata mot øst er viktige. Julie Eges gate er viktig som kollektivknutepunkt og en forbindelseslinje til transformasjonsområdene. Gjesdalveien og Solaveien opp til vitensenteret forbi det planlagte nye Øglændkvartalet med kjøpesenter og videre med forbindelsen ned til nye Ivar Aasens gate som går igjennom Støperikvartalet hvor det blir et kjøpesenter og deretter videre østover bort til kjøpesenteret i Elvegaten 11. Kryssingen av St. Olavs gate med mye trafikk er problematisk/trafikkfarlig.

- 3) Er det noen av de nyere utbyggingsprosjektene i sentrum som du mener har bidratt til å skape gode gaterom, og hva begrunner du dette med? (Kulturhuset, Vågen Brygge, Vågen videregående skole, Tinghuset, Vitensenteret, Byhagen, Sandnesporten, Elvegaten 11, Nygårdstunet)

Biblioteket og kulturhuset med et godt vrimleareal langs sjøen/ havna hvor det er plass til ulike kulturaktiviteter, uteservering med mer.

Vågen Brygge, (her forveksles dette prosjektet med Indre Vågen) – godt promenadeareal, fiske, lek, sport med mer. Boligene burde være avtrappet mot promenaden da de er for høye og kan føles litt påtrengende når man går langs promenaden (fjernvirkning).

Vågen videregående skole gir mye til byen når Storåna prosjektet blir ferdig.

Tinghuset har for lite tiltalende areal- hva med benker og grønt? Området er solrikt mot Ruten.

Vitensenteret har en "teknoinspirert" plass og er ok. Universelt utformet.

- 4) Hva mener du vil kunne være kommunens viktigste virkemiddel for fremtiden for å kunne skape attraktive gater? (kommuneplan, kommunedelplan, reguleringsplaner, formingsveileder, gatebruksplan)

Det må lages reguleringsplaner for store områder (områdeplaner), ikke bare for et kvartal (fragmentert planlegging). Helhetstenkingen er viktigst. De andre planene og formingsveileder vil være viktige verktøy når reguleringsplanene skal utarbeides.

- 5) Tror du at dersom det ved alle nye større utbygginger ble regulert inn et krav om det skal etableres minst en inntrukket og avskjermet offentlig møteplass som er tilrettelagt med sitteplasser, beplantning og med for eksempel en form for kunstverk eller en fontene langs den/ de aktuelle gatene, eller på et av gatehjørnene at en ville kunne skape attraktive steder hvor en kan oppholde seg i kortere eller lengre perioder?

Vet ikke. På de mest "opplagte" stedene vil det være rett å gjøre det tror jeg. Mer folk kan etablere grupperinger (kulturelle/ "subkulturelle") på helt andre steder enn der hvor "myndighetene" har satt ut/ av plass til benker etc. (påtenkt til dette formålet av myndighetene). Universell utformingsanalyser vil vise hvor det "må" plasseres benker.

Transportplanlegger

Intervjuspørsmålene ble sendt over til saksbehandler i forkant av intervjuet. Intervjuet ble avholdt på saksbehandlers kontor den 06.05.2011. Intervjuobjektet er en kvinne i 40 årene som er utdannet ingeniør med transportplanlegging som hovedfag og som har lang erfaring (også i utlandet) innen transportplanlegging for kjøretøy og for fotgjengere.

- 1) Hvilke tiltak og elementer tror du må være til stede for at en skal klare å skape attraktive gater som er gode for mennesker å oppholde seg i? (bredde på fortau, gågater, begrensning av motorisert trafikk, sitteplasser, vegetasjon, transparente fasader, butikker, serveringssteder, mennesker, aktiviteter, belysning, materialbruk, kvalitet på gatebelegning, estetikk)

Først og fremst må en prioritere myke trafikanter. I dag prioriterer vi bilene. Vi møter mye trafikk i byen. Det trengs folk for å få flere folk. Det må være miljø som inviterer folk - ref. Gehl Arkitekter. Åpne fasader virker inviterende på mennesker. Det må skje noe i gatene. De må ha plass for folk til å bevege seg rundt og ikke komme i konflikt med busser og biler. Folk skal ikke bare gå forbi. De vil kikke i vinduer, vente på kollektivtransport. Det er forskjellige typer fotgjengere. De som går fra A-B, de som er shoppere, turgåere. Det må settes kvalitetsmål for fotgjengerområdet. Viser til Odense kommune v/ By og Kulturforvaltningen sin gatebruksplan. Det må være forskjellig tilbud til de enkelte fotgjengere/ funksjoner. Få en struktur og et helhetlig tilbud. Få et nettverk. Mangler øst-vest forbindelsene. Hensikten med gatebruksplanen er å få et nettverk av gater som kan brukes av fotgjengere og bedre øst-vest forbindelser. En god plan vil gjøre det lettere å gjennomføre. Den største betydningen (for utviklingen i sentrum) er at tiltakene ikke gjennomføres.

- 2) Hvilke gater mener du er de viktigste gatene og forbindelseslinjene for fotgjengere i Sandnes, og hvorfor mener du at disse nettopp er det? (Langgata, Storgata, St. Olavs gate, Våggsgata, Elvegaten, Holbergsgaten, Oalsgaten Gjesdalveien/Solaveien, Julie Eges gate Olav Vs plass)

Det som er viktig er helheten. For fotgjengere. Tenker en kun på Langgata i seg selv er dette ikke nok. Hvordan skal en komme til og fra Langgata? Alle som kommer til sentrum om det er med bil, kollektiv eller med sykkel blir fotgjengere til slutt. Hvordan kommer man seg til sentrum? Hvordan er nettverket? Veldig viktig å få helheten med sentrum sett under ett. Olav Vs Plass er en del av arkitektkonkurransen for Ruten området. Her planlegges det med "shared space" hvor sykkel og fotgjengere prioriteres foran biler. Veldig viktig å prioritere sykkel/ fotgjengere foran bil. Det kan påvirke utviklingen for sentrum ganske mye, vil ha konsekvenser for trafikken med at denne på sikt reduseres og frister flere til å ta buss/ kollektivt.

Nødvendig å utvide forbindelser i Vågen området og videre til boliger i Gravarlien. Utvikling av Langgata. Mindre konflikt i St. Olavs gate når en fjerner gjennomkjøring for biltrafikk her, og tar vekk gateparkering. En kan ikke endre hele sentrum på engang, det skjer gradvis uansett. De har vært veldig flinke i København.

Gode eksempler i England på hvor en har fått til å fjerne parkering og trafikk fra sentrum og tilrettelegge for syklistene og forgjengere er i Cambridge og York. I Cambridge er det soner med tidsbegrensninger når det gjelder adkomst og parkering. Før var det veldig mye trafikk igjennom sentrum, nå er det behagelig å være der og gå. Folkemengde betyr mye. Der litt som høne og egget situasjonen. Hva kom først? Folk tiltrekkes av andre folk. York har et veldig stort forgjengervennlig område i sentrum. En må få et godt tilbud i sentrum – et heldagstilbud – en blanding av bruken – liv, transport, trafikk.

- 3) Er det noen av de nyere utbyggingsprosjektene i sentrum som du mener har bidratt til å skape gode gaterom, og hva begrunner du dette med? (Kulturhuset, Vågen Brygge, Vågen videregående skole, Tinghuset, Vitensenteret, Byhagen, Sandnesporten, Elvegaten 11, Nygårdstunet)

Etableringen av Vågen videregående har et stort potensial og kan bli veldig positiv på sikt. Dersom Våggata prosjektet (Støperikvartalet) skaper noen opplevelser vil dette være viktig. Utbyggere føler ikke noe ansvar til å bidra til å utvikle sentrum utover kun å se på sitt eget prosjekt. Å endre denne holdningen har stort potensial for fremtiden.

Vegdirektoratet holder på å utarbeide en strategi for gående. Det har både et helseaspekt og en helsegevinst.

- 4) Hva mener du vil kunne være kommunens viktigste virkemiddel for fremtiden for å kunne skape attraktive gater? (kommuneplan, kommunedelplan, reguleringsplaner, formingsveileder, gatebruksplan)

Gatebruksplanen vil være et godt utgangspunkt. Den vil være en overordnet plan som viser hva vi (kommunen) vil ha. Kommunen har ikke penger til å gjøre mye. Få dette inn reguleringsplanene slik at det kommer frem hva en kan kreve her (i utbyggingsavtaler). Formingsveilederen blir et viktig utgangspunkt for oss (kommunen) og utbyggere. Den er en viktig kvalitet som beskriver type gatebelegg, etc. Det gir en helhet og identitet. Identitet er viktig. utfordringene er å gjennomføre planer. Det er mange forskjellige avdelinger i kommunen med kommunalteknikk, byplan, byggesak. Gatebruksplanen - tilbud vi vil ha, hovedgangdrag. Beskrivelse av – definisjoner av kvaliteter. Formingsveileder – mer detaljer – dette bør være nok dersom dette følges opp i reguleringsplanen.

- 5) Tror du at dersom det ved alle nye større utbygginger ble regulert inn et krav om det skal etableres minst en inntrukket og avskjermet offentlig møteplass som er tilrettelagt med sitteplasser, beplantning og med for eksempel en form for kunstverk eller en fontene langs den/ de aktuelle gatene, eller på et av gatehjørnene at en ville kunne skape attraktive steder hvor en kan oppholde seg i kortere eller lengre perioder?

Være sikre på at en får det en ønsker riktig plassert i sentrum, der en ønsker det, en struktur – viktig med en overordnet struktur. Ha forbindelse mellom grøntområder - målepunkt – være sikre på at det betyr noe, være en del av noe større.

Arealplanlegger

Intervjuspørsmålene ble sendt over til saksbehandler i forkant av intervjuet. Intervjuet ble avholdt på saksbehandlers kontor den 07.06.2011. Intervjuobjektet er en kvinne i 40 årene som er utdannet sivilarkitekt, og som har lang erfaring innen arealplanlegging.

- 1) Hvilke tiltak og elementer tror du må være til stede for at en skal klare å skape attraktive gater som er gode for mennesker å oppholde seg i? (bredde på fortau, gågater, begrensning av motorisert trafikk, sitteplasser, vegetasjon, transparente fasader, butikker, serveringssteder, mennesker, aktiviteter, belysning, materialbruk, kvalitet på gatebelegning, estetikk)

Handel er bra og da særlig med tanke på nisjebutikker, serveringssteder og kafeer. Det er viktig at det skjer noe på gateplanet. En må først vite hva det er mennesket vil ha/ ønsker seg før en kan skape det. En må styrke de eksisterende kvalitetene Sandnes har og bygge videre på dette – videreføre. Åpne fasader er svært viktig.

- 2) Hvilke gater mener du er de viktigste gatene og forbindelseslinjene for fotgjengere i Sandnes, og hvorfor mener du at disse nettopp er det? (Langgata, Storgate, St. Olavs gate, Vågsgata, Elvegaten, Holbergsgaten, Oalsgaten Gjesdalveien/Solaveien, Julie Eges gate Olav Vs plass)

Elvegaten skulle ikke hatt så mye trafikk, den er en stor barriere. En klarer ikke å knytte Rutenområdet til sjøen slik at en får en god gangforbindelse herfra og opp til Langgata.

Et nettverk av gater er viktig. Gatebruksplanen er her viktig hvor det nå foregår analyser av trafikken i sentrum. En må sy ting i sammen og fullføre de grepene som allerede er tatt med for eksempel fullføre havnepromenaden i indre Vågen, og må få til den planlagte grøntforbindelsen fra Sandvedparken og ned langs den etter hvert delvis åpnede Storåna og helt ned til sjøen. En må bruke den unike nærheten Sandnes har til sjøen. En må spille på det grønne som ligger rundt byen, og trekke dette inn i sentrum. Det er helt andre behov og opplevelse av det grønne i en by enn utenfor, men en trenger begge som rekreasjonsmuligheter.

- 3) Er det noen av de nyere utbyggingsprosjektene i sentrum som du mener har bidratt til å skape gode gaterom, og hva begrunner du dette med? (Kulturhuset, Vågen Brygge, Vågen videregående skole, Tinghuset, Vitensenteret, Byhagen, Sandnesporten, Elvegaten 11, Nygårdstunet)

En må spille videre på Vitensenteret da denne bygningen har fått en stor betydning for byen. Plassen foran Vitensenteret er ok.

Elvegaten 11 har ikke innganger. På plassen foran bygningen er det mye støy og lyd. Det er en helt død fasade mot Elvegaten og plassen utenfor inviterer overhode ikke til noen bruk eller opphold. Bygningen bryter helt med kvartalsstrukturen ellers i sentrum.

På området utenfor Vågen videregående skole opplever en faktisk at det er lite kontakt med sjøen. Bygningen har fått en fin utforming og uteplassene har høy kvalitet.

Byhagen bryter med byggelinjen ut mot Oalsgaten da 1. etasjen stikker lengre ut enn selve bygningen. Veggen ut mot gaten ser helt forferdelig ut, og det er helt umulig å kunne forestille seg kunstnerens argumentasjon om at de grønne lysene her skal forestille gjenskinnet av en bekk.

Atriet i Sandnesporten virker veldig privatisert selv om det skal være offentlig tilgjengelig. Bygningen har positive kvaliteter med at den er så transparent i 1. etasje ut mot Langgata, og at det er etablert spennende nisjebutikker her. Snittet mot Langgata feil med en inntrukket 1. etasje og 5. etasje og utstikkende 2.-4. etasje.

Det er i mange av de nye prosjektene som har privatiserte uterom som ikke er offentlig tilgjengelige. Derfor må i det minste fasadene ikke være privatiserende. En må da ikke tillate at det bygges boliger i et halvplan over gatenivå som det allerede er bygget helt nord i Jærveien ved Nygårdstunet, og hvor terrassene kommer helt ut i fortauet. En må få til næringslokaler i 1. etasje innenfor en definert sone i sentrumskjernen.

- 4) Hva mener du vil kunne være kommunens viktigste virkemiddel for framtiden for å kunne skape attraktive gater? (kommuneplan, kommunedelplan, reguleringsplaner, formingsveileder, gatebruksplan)

En må styrke hovedgangforbindelsene gjennom sentrum. Det arbeides nå med trafikkanalyser i forbindelse med gatebruksplanen. Denne planen kommer til å bli svært viktig.

Det foreligger ikke noe forslag til formingsveileder ennå. Planen for Langgata er ikke en formingsveileder. Det er kun en plan for Langgata. Arbeidet med formingsveileder er så vidt påbegynt og det er planlagt å presentere denne for Utvalg for Byutvikling og Utvalg for Tekniske saker senhøstes 2011. Deretter vil den bli sendt ut på høring. Den vil med andre ord ikke godkjennes samtidig med kommuneplanen, kommunedelplanen og gatebruksplanen. Planen skal si noe om steintyper som skal brukes som belegg i gatene/ fortauene, profiler på gater, belysning, beplantning, sitteplasser, kunstnerisk utsmykking, skilt og reklame (reklamebukker) etc. Den skal si noe om krav til steder med uteservering med krav til dekker under serveringsstedet, type inngjerding, møblering, markiser og parasoller. Veilederen går ikke inn på hvordan en skal utforme de ulike rommene og hvor de skal være, men sier noe om hvilke krav det stilles til utformingen, kvalitet og hva slags type materialer som kan benyttes.

En må passe på at fasadene langs gatene ikke blir privatiserte. En må stille krav om at bygningene/ fasadene må tilføre offentligheten noe mer. Innholdet i bygningene må vende seg utover og ikke innover. Fasadene er her svært viktige da de må være estetiske og innbydende. Det vil være vanskelig å formulere bestemmelser om dette, og om hva som ikke er lov med for eksempel foliering, skjerming/ blanding, ikke transparente fasader. En må heller snu på kravet å si hva en ønsker, dvs. ikke hva en ikke ønsker. En må forklare hva en ønsker å oppnå med transparente/ åpne fasader.

- 5) Tror du at dersom det ved alle nye større utbygginger ble regulert inn et krav om det skal etableres minst en inntrukket og avskjermet offentlig møteplass som er tilrettelagt med sitteplasser, beplantning og med for eksempel en form for kunstverk eller en fontene langs den/ de aktuelle gatene, eller på et av gatehjørnene at en ville kunne skape attraktive steder hvor en kan oppholde seg i kortere eller lengre perioder?

Plassering av uterom og innholdet i disse må avklares i reguleringsplan. Gatebruksplanen vil si noe om bruken og formingsveilederen noe om kravene til utformingen.