

Tettstedsutvikling Slåttevik-Tysværvåg

Christian Sivertsen Osnes
Masteroppgave M.Sc.
Byutvikling & Urban Design
Universitetet i Stavanger
Våren 2013



Universitetet i
Stavanger



Tysvær
Kommune



Universitetet
i Stavanger

DET TEKNISK-NATURVITENSKAPELIGE FAKULTET

MASTEROPPGAVE

Studieprogram/spesialisering: Byutvikling & Urban Design	Vår.....semesteret, 20..13 Åpen / Konfidensiell
Forfatter: Christian Sivertsen Osnes (signatur forfatter)
Fagansvarlig: Anders Langeland Veileder(e): Anders Langeland	
Tittel på masteroppgaven: Tettstedsutvikling Slåttevik-Tysværvåg Engelsk tittel: Urban development Slåttevik-Tysværvåg	
Studiepoeng: 30	
Emneord: Tysvær kommune Tettstedsutvikling Kommunedelsenter Urban Design	Sidetall:93 + vedlegg/annet: Tegningsmappe Stavanger, 17/6 - 2013 dato/år

Abstract

This report is the product of a master thesis in City Development and Urban Design, written for the University of Stavanger. The report is written in norwegian.

It concerns the possibility for an urban development of an area in Tysvær municipality and aims to discuss and suggest how to make this area attractive and a place of high quality through urban design principles. The goal has been to contribute to the discussion about how this place should be developed and how to achieve the best possible urban development.

A masterplan for the area is developed to show area allocation and functions.

Denne oppgaven er produktet av en masteroppgave i Byutvikling og Urban Design, skrevet ved Universitetet i Stavanger. Rapporten er skrevet på norsk.

Den omhandler muligheten for en tettstedsutvikling i et området i Tysvær kommune, og har som mål å drøfte og foreslå hvordan man skal skape et godt og attraktivt område gjennom urban design prinsipper. Målet har vært å bidra til diskusjonen og hvordan dette stedet burde utvikles og hvordan man oppnår den beste mulige tettstedsutviklingen.

Det er utviklet en strukturplan for området for å vise arealbruk og funksjoner.

Forord

Denne masteroppgaven er det avsluttende arbeidet på masterstudiet Byutvikling og Urban Design på Universitet i Stavanger (UiS) ved teknisk- naturvitenskaplig fakultet - institutt for industriell økonomi, risikostyring og planlegging (IØRP). Oppgaven ble utført i perioden februar til juni 2013

Oppgaven ble valgt etter at Tysvær kommune fremmet et forespørsel om at en eller flere studenter skulle se på et område i kommunen som de ønsket å utvikle i fremtiden.

Det har gjennom hele utdannelsen fascinert meg hvor mange aspekter som inngår i planlegging, og da spesielt i planlegging av nye områder. Her er det ikke løsninger på eksisterende problemer som er fokus, men å gjøre det riktige fra start av så man unngår problemer i framtiden. Dette har mange prøvd på opp igjennom tiden, mange teorier har blitt presentert, men historien viser at det enda ikke eksisterer noen fasit på hvordan man best gjør dette i en hurtige endrende verden.

Det å planlegge og utforme et helt nytt sted fra bunnen av har mange likheter med å skrive en masteroppgave. Man starter med blanke ark og skal skape noe, og det endelige produktet kan bli uendelig variert alt etter hvordan man velger å avgrense og hva man velger fokuserer på. Med en så åpen oppgave som dette i utgangspunktet har vært, har nettopp det å avgrense og velge ut hva som skal være med og ikke, vært det mest krevende.

Jeg ønsker å rette en takk til:

Tysvær kommune ved Bjørn Bruaset, Inger Teodora Kværnø, Per Ørptveit og Linda Christine Olsen, som fremmet forslaget om oppgaven, og som tok seg tid til veiledning og møter under arbeidet, og stilte med engasjement og interesse rundt oppgaven.

Min veileder på UIS, førsteamanuensis Anders Langeland, for veiledning og hjelp under oppgaven, men også gjennom de 5 årene på skolen.

Senior Ingeniør Einar Holven for all hjelp og teknisk støtte gjennom både oppgaven og skolegangen.

Gode klassekamerater som har bidratt til mange varierte og gode diskusjoner, og underholdene pauser gjennom de siste årene.

Og til slutt, min mor Gerd og min stefar Kristian for deres støtte og oppmuntring gjennom studietiden.

Tusen takk

Christian Sivertsen Osnes

Stavanger 17.06.2013

Oppsummering

Denne oppgaven tar for seg området Slåttevik-Tysværvåg i Tysvær kommune som ligger i Rogaland.

Rogaland har de siste 60 årene hatt en stor befolkningsutvikling og dette har lagt et stort press på arealer. Et strengt jordvern og begrensede tilgjengelige arealer i det største pressområdet har ført til at tettstedsspredning og stadig økende bo- og arbeidsomland.

Det store presset på de mest befolkede områdene gjør at man søker tilgjengelige arealer utenfor de største byene. Analyser har skissert at i Tysvær kommune kan befolkningsøkningen bli så stor som 20 000 i løpet av et par tiår. Tysvær kommune ønsker å ligge i forkant av dette og legge til rette for at denne utviklingen skal skje på riktig måte. Et området som har blitt utpekt som aktuelt for utvikling er Slåttevik-Tysværvåg i den sørlige delen av kommunen.

Problemstillingen blir da å avgjøre hvordan området skal utvikle seg, og hvordan det burde utformes. Oppgaven har et fokus på å avdekke hvordan man kan skape et godt og attraktivt sted for bosetting og næringsetablering.

Området er naturskjønt og har store tilgjengelige arealer og ligger godt lokalisert i forhold til infrastruktur og utvikling ellers i regionen. Det er derimot lokalisert få funksjoner i Slåttevik-Tysværvåg utenom bolig.

Opgaven tar for seg utformingsprinsipper innenfor urban design for å vise et mulig utviklingsmønster og arealformål innefor prosjektområdet. Dette baserer seg på teoretiske prinsipper og casestudier gjennomført for ny utvikling i Norden.

For å oppnå en god stedsutvikling er det viktig å ha en helhetlig forståelse for hvilke mål man vil oppnå og hva de er avhengige av. Bostedsattraktivitet er betinget av det finnes et variert boformstilbud. Dette skaper en større demografisk sammensetning i samfunnet og dermed et større kundegrunnlag for næringsetablering. Næringsfunksjoner kan igjen tiltrekke flere innbyggere og disse er dermed gjensidig avhengig av hverandre for å gjøre et sted attraktivt.

De fysiske omgivelsene spiller også en stor rolle for om et sted oppfattes som godt. Her er den menneskelige skala viktig. Å utforme gode omgivelsene er viktig for å livskvaliteten. En høy kvalitet på det fysiske miljøet skaper kan skape en økning i sosiale aktiviteter.

En sentrumsnær bebyggelse i menneskelig skala, med god tilgang på servicefunksjoner, naturopplevelser og et godt og variert bomiljø er hovedelementene for å utvikle Slåttevik-Tysværvåg til å bli et godt og attraktivt sted.

Innholdsfortegnelse

Abstract	1
Forord	2
Oppsummering	3
1.0 Introduksjon	6
1.1 Problemstilling	8
1.2 Avgrensning og mål	9
1.3 Metode	10
2.0 Analyse	11
2.1 Demografi og befolkningsutvikling	12
2.2 Tettsteder og funksjoner	13
2.3 Avstander	16
2.4 Infrastruktur	18
2.5 Grøntstruktur	20
2.6 Framtidig utvikling	22
2.7 Områdeavgrensning	24
2.8 Regulering	26
2.9 Funksjoner	28
2.10 Infrastruktur	30
2.11 Naturforhold	32
2.12 Topografi	34
2.13 Arkitektur	36
2.14 SWOT analyse	38
2.15 Konklusjon på analyse	39
3.0 Teori	41
3.1 Tettsteder	42
3.2 Servicenivå	44
3.3 Urbanisering	46
3.4 Stedsutvikling	48

3.5 Attraktivitet	50
3.6 Nasjonale målsettinger	52
3.7 New Urbanism	54
3.8 Urban Design	55
3.9 Urban Design verktøykasse	67
4.0 Casestudier	61
4.1 Ørestad (DK)	62
4.2 Jakriborg (SE)	64
4.3 Malmø (SE)	66
5.0 Oppsummering og drøfting	68
6.0 Utforming	72
6.1 Arealbruk	73
6.2 Funksjoner	75
6.3 Byggehøyder og utnyttelsesgrad	79
6.4 Sentrumsområde	80
6.5 Utbyggingsrekkefølge og videre utvikling	85
7.0 Refleksjon	86
Kildehenvisning	88
Vedlegg	92

1.0 Introduksjon

Rogaland er et fylke i vekst, der hoveddelen av befolkningen er bosatt i Stavanger/Sandnes og de mindre tettstedene langs togsporet sørover, og i Haugesund nordover. Siden 1951 har folketallet i Rogaland doblet seg, og i 2012 hadde Rogaland den høyeste folkeveksten av alle fylkene i Norge¹. Da økte folketallet med 2 %, og dette var 0,7 % over landsgjennomsnittet. I samme tidsperiode er det Stavangerregionen² som har vokst seg størst i området, og er per i dag den tredje nest største byregionen i Norge, kun overgått av Osloregionen og Bergensregionen.

Samtidig har Rogaland 2 byregioner; Stavangerregionen og Haugesundsregionen.³ Disse to regionene er i dag på hver sin side av Boknafjorden og Arsvågen-Mortavika fergesambandet.

På grunn av den store tilveksten i området har Stavanger kommune i dag en høy befolkningstetthet. Befolkningsveksten har begrenset areal innenfor kommunen og et sterkt jordbruksvern i regionen bidratt til at boligprisene i Stavanger er blant Norges høyeste. Dette fører til at regionen brer utover seg, og gjerne sørover på Jæren i utviklingsområdene som er avsatte der. Noe av denne spredningen strekker seg også over til Haugesundsregionen. Denne regionen består av kommunene Haugesund,

Bokn, Tysvær, Karmøy og Sveio⁴.

Stavanger begynner å gå tom for utbyggingsarealer samtidig som at jordvernet også står sterkt her. Man må dermed se etter andre områder for å legge til rette for framtidig vekts. Haugesund prøver å utvide seg nordover, men har samtidig vokst mer og mer sammen østover mot Aksdal i Tysvær kommune, til den grad at overgangen mellom de to stedene er uklar i dag. Aksdal er kommunesenteret i Tysvær og har i overkant av 1400 av kommunen 10487 innbyggere.⁵

Tysvær ligger sentralt i Haugesundsregionen, og er i dag en kommune i vekst. I 2010 var veksten på 2,65 % og i 2011 på 1,3%⁶. Utviklingen i Tysvær har som de fleste andre kommunene i Rogaland vært preget av olje og gassaktiviteten på Norsk sokkel. Tysvær er ingen unntak og har Kårstø prosesseringsanlegg for gass og kondensat, lokalisert sør i kommunen og har nylig regulert en næringspark på Gismarkvik der målet er at næringsparken skal være "være det foretrukne etableringssted for den energi-, miljø- og kostnadsbevisste industri- og næringsetablerer."⁷

I forslaget til NTP 2014-2023 er det lagt inn

4 ibid.

5 <http://www.ssb.no/befolkning/statistikker/folkendrkv/kvartal/2013-05-14?fane=tabell&sort=nummer&tabell=112359>

6 Samfunndelen, Kommuneplan for Tysvær Kommune 2012-2024, Tysvær kommune 2012

7 <http://www.haugaland-park.no/maalsetting/category746.html>

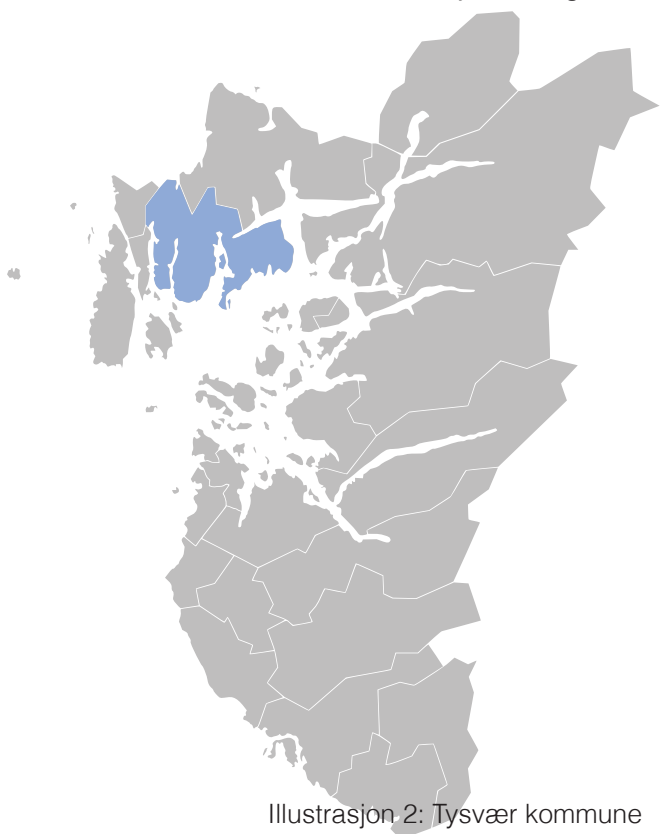
1 <http://www.ssb.no/folkendrhist>

2 Stavangerregionen består av 13 omkringliggende kommuner ifølge storbymeldingen (St. meld. nr. 31 (2002-2003)) fra 2002. Per 1. januar 2013 var folketallet i regionen 319 822.

3 Definert i St.meld. nr. 31 (2002-2003)



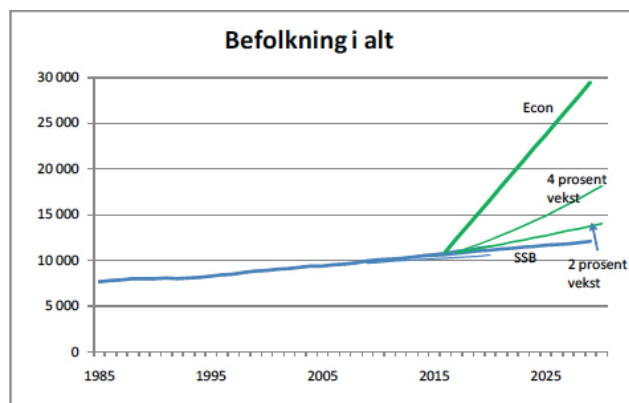
Illustrasjon 1: Rogaland



Illustrasjon 2: Tysvær kommune

bevilling av penger til E39 Rogfast prosjektet. Dette prosjektet vil erstatte det nevnte sambandet over Boknafjorden, og gjøre strekningen fergefri. Dette er planlagt som en 25,5 km tunnel, som vil være både den lengste og den dypeste undersjøiske tunnelen i verden. Prosjektet blir sett på som en viktig brikke i en fergefri E39 Kyststamveien mellom Kristiansand og Trondheim. Sammen med det nye øst-vest sambandet, T-forbindelsen, mellom fv.47 på Karmøy og E39 i Tysvær, vil disse infrastrukturtiltakene kunne knytte sammen store deler av de mer befolkede områdene i Rogaland og redusere avstanden i reisetid mellom de. Dette vil også kunne utvide pendlingsområdet og knytte tettere sammen bo-og arbeidsmarkedet i fylket.

Tysvær kommune har i kommuneplanen for 2012-2024 inkludert en analyse utarbeidet av Econ Pöyry for Haugesundsregionen, som tar for seg hvordan samferdselsprosjektene Rogfast og T-forbindelsen vil kunne påvirke området. Her ser de for seg at jordvern hensynet og de høye bolig- og tomteprisene i sørfylket vil gjøre at norddelen av fylket vil få en del av den naturlige veksten fra Stavanger regionen.



Illustrasjon 3: Befolkningsprognose fra Econ Pöyry

1.1 Problemstilling

ca. 5 mil til Stavanger, og dette mener de vil være akseptabel pendleravstand for mange, og dette kan sammen med T-forbindelsen utløse et potensiale for vekst i Tysvær, særlig i den sørlige delen av kommunen. I analysen blir det skissert en befolkningsøkning fra 10 000 til 30 000 innbyggere i Tysvær i løpet av et par tiår.

I den søre delen av kommunen er det området Slåttevik-Tysværvåg som er definert som kommunedelsenter, og utgjør et av to slike i kommunen. I dag består området av to mindre steder, Tysværvåg og Slåttevik. Med en framtidig befolkningsøkning i området vil de vokse sammen og bli regnet som et tettsted. Området ligger i nærheten av både Haugalandet næringspark, Kyststamveien og T-forbindelsen og ligger dermed sentralt i et utvidet bo-og arbeidsmarked i fylket.

Det er derfor interessant å se hvordan området kan utvikles til et tyngdepunkt i den søre delen av kommunen og hvilke funksjoner området burde ha. Det finnes ikke noen direkte definisjon på hva

et kommunedelsenter er, eller hva det burde inneholde av funksjoner.

- Hvilken funksjon burde dette området ha i kommunen og regionen?

Perspektivet på oppgaven er 50 år fram i tid, og det er derfor interessant å se på hva området skal bli til i fremtiden.

- Hva bør området utvikle seg til og hvordan burde det utformes?

For å ikke hindre framtidig utvikling er det viktig å starte på best mulig måte og legge til rette for best mulig resultat.

- Hvordan burde man starte utviklingen av området og legger til rette for framtidig utvikling?

For at nye innbyggere og næringer skal etablere seg i området må det også være attraktivt.

- Hvordan skaper man et godt og attraktivt sted ?

1.2 Avgrensning og mål

Prosjektområdet er etter ønske fra kommunen definert som området mellom Slåttevik og Tysværvåg og definert i kommunedelplan 3. Områdene som er regulert i henhold til kommuneplanens delplan 3 utgjør til sammen nesten 300 daa. Prosjektområdet er ikke begrenset til dette, men tar også med området som er derdefinert som gjennomføringssone i kommunedelplanen i tillegg til deler av LNF-området. Totalt utgjør fokusområdet rundt 2,4 kvm². Dette er gjort på å kunne se på området over et lengre tidsperspektiv og hvordan en mer sammenhengende og fullstendig utvikling vil kunne bli over de neste 50 årene.

Området i oppgaven er definert av Tysvær kommune med et ønske om nye ideer om hvordan utviklingen kan skje, men problemstilling og omfang er selvdefinert. Oppgaven er lagt opp som en mulighetsstudie av området, der avgrensning og omfang har vært fritt.

Kommuneplanen er i oppgaven brukt som veiledende, men ikke begrensende da det skal utvikles en detaljplan senere av kommunen. Denne oppgaven sees da på som et innspill i hvordan detaljplanen(e) kan utformes. Tidsperspektivet er for de neste 40-50 årene, men det legges til grunn en fullstendig utvikling av området, uavhengig av utbyggingstempo i framtiden.

Det er utarbeidet en strukturplan for område, som viser arealformål og illustrerer en mulig utformingsstruktur.

Strukturplanen viser hvilke områder som er vurdert til å være best egnet til ulike funksjoner, og hvordan området anbefales å utformes i henhold til den teori og målsettinger som blir drøftet.

Det er utarbeidet prinsipløsninger for hvordan området er tenkt at skal utformes og fungere med tanke på funksjoner og utforming.

Oppgaven har som mål å vise hvordan Tysværvåg-Slåttevik området kan utvikle seg for å bli et velfungerende kommunedelsenter og et godt sted å bo i framtiden. Det søkes å finne hvilke arealformål som vil være hensiktsmessige å lokalisere i prosjektområdet og drøfte hvilken rolle området skal ha i regionen.

Det søkes også å avdekke hvilke faktorer som er avgjørende for å skape et godt og attraktivt sted.

Målet vil være å vise et framtidig velfungerende urbant område og å vise prinsipper om hvordan dette kan gjøres på steder som ikke har betydelig bebyggelse fra før.

1.3 Metode

Oppgaven er inndelt i fire hoveddeler analyse, teori, casestudier og utforming.

Analysedelen er i to deler der den ene tar for seg området i en regional kontekst, og den andre tar for seg området i en lokal kontekst. Disse er lagt opp som stedsanalyser der det er søkt å systematisere innsamlet data. Data utgjør her regionale- og kommunale planer og retningslinjer, utviklingstendenser, statistikk og andre forhold som ansees å kunne ha en påvirkning på områdets situasjon og framtidsmuligheter. Funnene i analysen presenteres som en SWOT analyse for å vise styrke,svakheter,muligheter og trusler.

Teoridelen er lagt opp som et litteraturstudie av nasjonale veiledere-, rapporter- og programmer som angår temaene stedsutvikling og attraktivitet. Her er også teorier rundt urbaniseringsprosesser og fysiske utformingskriterier drøftet. Hensikten er å trekke ut kriterier og erfaringer som skal bidra til utforme området på best mulig måte.

I casestudiene er det analysert prosjekter av lignende natur, som stort sett baserer seg på samme teoretiske grunnlag, men med forskjellige utforming og utfall. Det er forsøkt å drøfte om de er vellykkede og i så fall hva som gjøre de vellykkede eller ikke. Casene som er valgt ut er av nyere dato og alle befinner seg i Norden.

Utformingsdelen er lagt opp som en kreativ prosess, der de drøftede kriteriene og erfaringene er forsøk satt inn og tilpasset de faktiske forholdene ved prosjektområdet.

Blakie⁸ poengterer at det finnes forskjellige metoder for å besvare forskningsspørsmål, men trekker fram induktiv- og deduktiv- metode som velegnet til å svare på spørsmål som er endrings- eller resultatsorientert. Typiske eksempler er “hva” og “hvordan.” Forskjellen mellom disse ligger i utgangspunktet for forskningen.

I den deduktive metode så kan man kort si at teori(er) sammenlignes med praksis, og man drar slutninger om dette stemmer fra dette.

I den induktive metode så ser man på praksis, for å så danne teori fra dette.

I realiteten vil denne oppgaven benytte begge, også samtidig, såkalt blandet metode. Her sammenlignes teorien med de casene som er trekt fram, men casene selv også danner kriterier (eller teorier) for hvordan utforming burde gjøres gjennom erfaringer.

Siden en slik oppgave ikke kan testes på noen måte før den faktisk gjennomføres, er det vanskelig å si med sikkerhet hva som er en riktig konklusjon og utforming for området, og dette blir da en subjektivt vurdering. Oppgaven baserer seg også i stor grad på andres funn og vurderinger, og setter dermed sin lit til at dette stemmer med virkeligheten. Drøftingene og refleksjonen er derfor et forsøk på å avdekke de forskjellige sidene ved de forskjellige funnene, og vurdere relevansen til det konkrete området.

⁸ Blakie, “Designing Social Research”, 2010, Polity Press, Cambridge

2.0 Analyse

Stedsanalyse etter K.Selberg⁹ :

“ stedsanalyse er systematisering av kunnskap for å forstå et steds historie, situasjon og framtidsmuligheter”

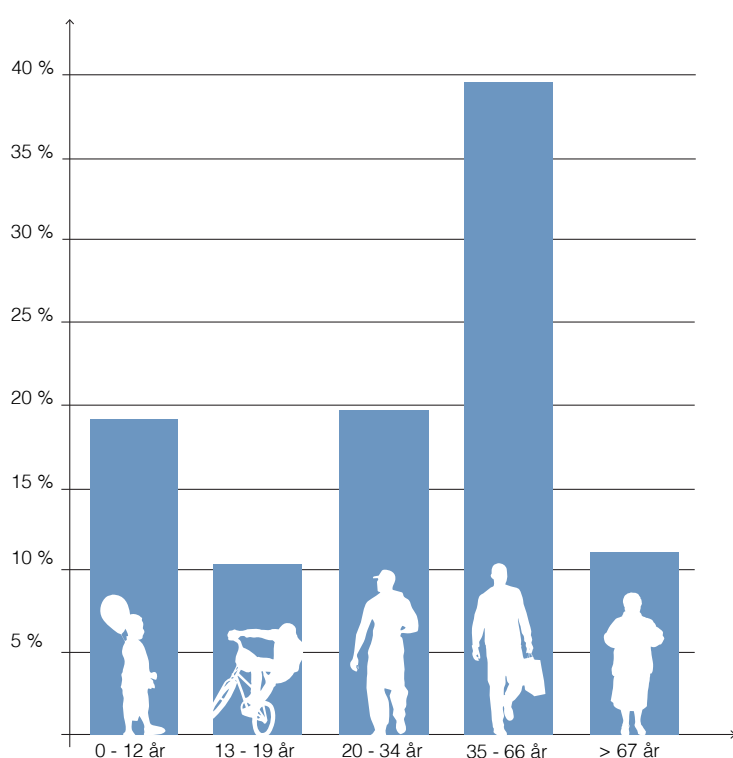


⁹ K.Selberg , “Gaten som by og stedsformer” Statens vegvesen, Oslo ,2002

2.1 Demografi og befolkningsutvikling

Tysvær kommune hadde pr 1.kvartal 2013 ca. 10 500 innbyggere, har siden midten av 90-tallet hatt en stabil økning i folketallet. I 2010 var veksten på 2,65 % og i 2011 på 1,3% .

Den demografiske sammensetningen er som følger:



Illustrasjon 4: demografisk sammensetning

Vi kan se fra illustrasjonen¹⁰ at aldersgruppen mellom 20-34 år er noe mindre enn årsgruppene under 20 og over 35. Dette kan tyde på at unge gjerne flytter ut av kommunen under utdanning for å så komme tilbake når de er i etableringsfasen.

SSB har med grunnlag i historiske tall laget en framskriving av befolkningen som gir en økning på rundt 1500 personer fram mot

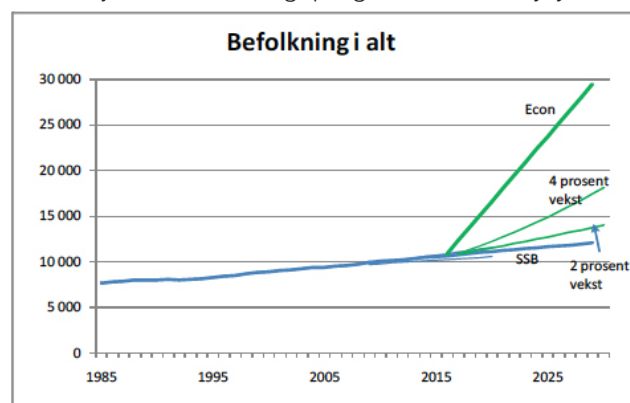
2025, som utgjør en totalt folkemengde på rundt 12 000 i kommunen. Denne framskrivingen bygger på videreføring av dagens nivå for inn- og utflytting og for fruktbarhet og dødlighet.

I tillegg har Econ Pöyry, som nevnt, utviklet en analyse for Haugesundsregionen, som ser for seg en sterk vekst grunnet de store samferdselsprosjektene T-forbindelsen og Rogfast.

Ved en realisering av Rogfast vil Tysvær være rundt 5 mil fra Stavanger og kommunen anser dette som akseptabel pendleravstand for mange. Med dette som utgangspunkt blir det skissert en mulig befolkningsøkning på opp mot 20 000 nye innbyggere i løpet av et par tiår.

Kommunen skisserer også et behov for noe skoleplasser i årene framover, samt et behov for bygging av sykehjemsplasser, omsorgsboliger og andre pleie og omsorgstilbud.¹¹

Illustrasjon 5: befolkningsprognose Econ Pöyry



¹¹ Alle data fra denne siden er hentet fra: Samfunndelen, Kommuneplan for Tysvær Kommune 2012-2024, Tysvær kommune 2012

¹⁰ SSB: <http://www.ssb.no/befolkning/statistikker/folkemengde>

2.2 Tettsteder og funksjoner

Haugesundsregionen hadde i 2010 ca 107 000 innbyggere og 54 000 av disse var sysselsatte i regionen.¹²

I følge SSB er det 13 steder som er definert som tettsted innenfor kommunene Haugesund, Karmøy og Tysvær¹³. I synkende rekkefølge etter innbyggertall er disse:

Haugesund	44 524
Åkrehamn/Vedavågen	10 216
Kopervik	6958
Førdesfjorden	3 464
Skudeneshamn	3274
Eike	1539
Aksdal	1424
Visnes	577
Sandve	322
Våre	258
Nedstrand ¹⁴	231
Østenstad	223
Padlene	207

Slåttevik-Tysværåvåg er i dag ikke definert som tettsted. Området er markert med blå sirkel i illustrasjon 4.

Prosjektområdet ligger i nærheten av flere av de større næringsaktørene i regionen.

Statoil med sitt prosessanlegg på Kårstø er arbeidsplass for rundt 800 faste Statoil ansatte og mellom 400 til 800 innleide kontraktører avhengig av prosjektaktivitet¹⁵,

Hydro aluminium sitt anlegg på Karmøy sysselsetter rundt 1400 personer¹⁶, og den nystartede Haugalandet næringspark er planlagt å være på totalt 5000 daa. når alt er utbygd. Næringsparken har som målsetting :“å være det foretrukne etableringssted for den energi-, miljø- og kostnadsbevisste industri- og næringsetablerer.”¹⁷

Haugesund lufthavn er også i innefor relativ kort avstand og er lokalisert på Karmøy. Lufthavnen har direkte ruter til Bergen, Kristiansand (S), Kristiansund (N), Oslo, Sandefjord og Stavanger innenlands, og til Spania, Tyskland, England, Danmark, Italia og Polen, utenlandsk.¹⁸

¹² Samfunndelen, Kommuneplan for Tysvær Kommune 2012-2024, Tysvær kommune 2012

¹³ SSB: <https://www.ssb.no/statistikkbanken/selecttable/hovedtabellHjem.asp?KortNavn-Web=befteftt&CMSSubjectArea=befolkning&-checked=true>

¹⁴ Faller utenfor kartområder i illustrasjonen

¹⁵ <http://www.aftenbladet.no/energi/arbeidsliv/Kakefest-for-2000-ansatte-pa-Kars-to-1904589.html#.UbRRM5VLLy8>

¹⁶ http://no.wikipedia.org/wiki/Hydro_Aluminium_Karmøy

¹⁷ <http://www.haugaland-park.no/maalsetting/category746.html>

¹⁸ <http://www.avinor.no/lufthavn/haugesund/direkteruter>

I rapporten "kartlegging av senterstruktur og servicenivå" har Norconsult analysert hvor mange servicefunksjoner man kan finne i de forskjellige tettstedene og kommunene i regionen. Dette er ikke nødvendigvis representativt for handelsgrunnlag og omsetning men kan gi en pekepinn på hva som eksisterer av servicenivå rundt prosjektområdet.

Haugesund kommune har rundt 30% av befolkningen og 41% av servicefunksjonene.

Karmøy har rundt 37% av befolkningen og 33% av servicefunksjonene.

Tysvær har rundt 10% av befolkningen og rundt 4% av servicefunksjonene.¹⁹

Hvis man ser på tettstedene kan man se at Haugesund har det høyeste servicenivået i regionen. Dette er fordeler seg på 57 offentlige funksjoner, 68 handlesfunksjoner, 64 steder medovernatting og serveringsfunksjon og 108 tjeneste ytende funksjoner.

Kopervik har på si side 37 offentlige funksjoner, 17 handlesfunksjoner, 8 steder medovernatting og serveringsfunksjon og 51 tjeneste ytende funksjoner.

Man finner til sammenligning 17 offentlige funksjoner, 8 handlesfunksjoner, 1 sted medovernatting og serveringsfunksjon og 4

tjenesteytende funksjoner.

I Slåttevik/Tysværvåg finner man 2 offentlige funksjoner (kirke og fritidsklubb), 1 handlesfunksjon (dagligvare) ingen steder med medovernatting eller serveringsfunksjon og 1 tjeneste ytende funksjon (frisør)²⁰

Dette gir en god indikasjon på konkurranseforholdet i regionen.

Innbyggerne i Karmøy og Tysvær handler omtrent ikke i Haugesund sentrum i det hele tatt²¹ og man kan derfor si at sentrene her har et lokalt basert omland når det gjelder hvem som handler i sentra, og ellers bruk av andre senterfunksjoner. Arbeidsreiser er også gjennomsnittlig lengre enn handelsreiser i regionen²². Handelsreiser er derimot den viktigste enkelt-årsaken til at folk beveg seg fra et sted til et annet, og dette utgjør 23% av alle reiser bland befolkningen²³. Handel er dermed et viktig fundament for å skape liv i sentrene.

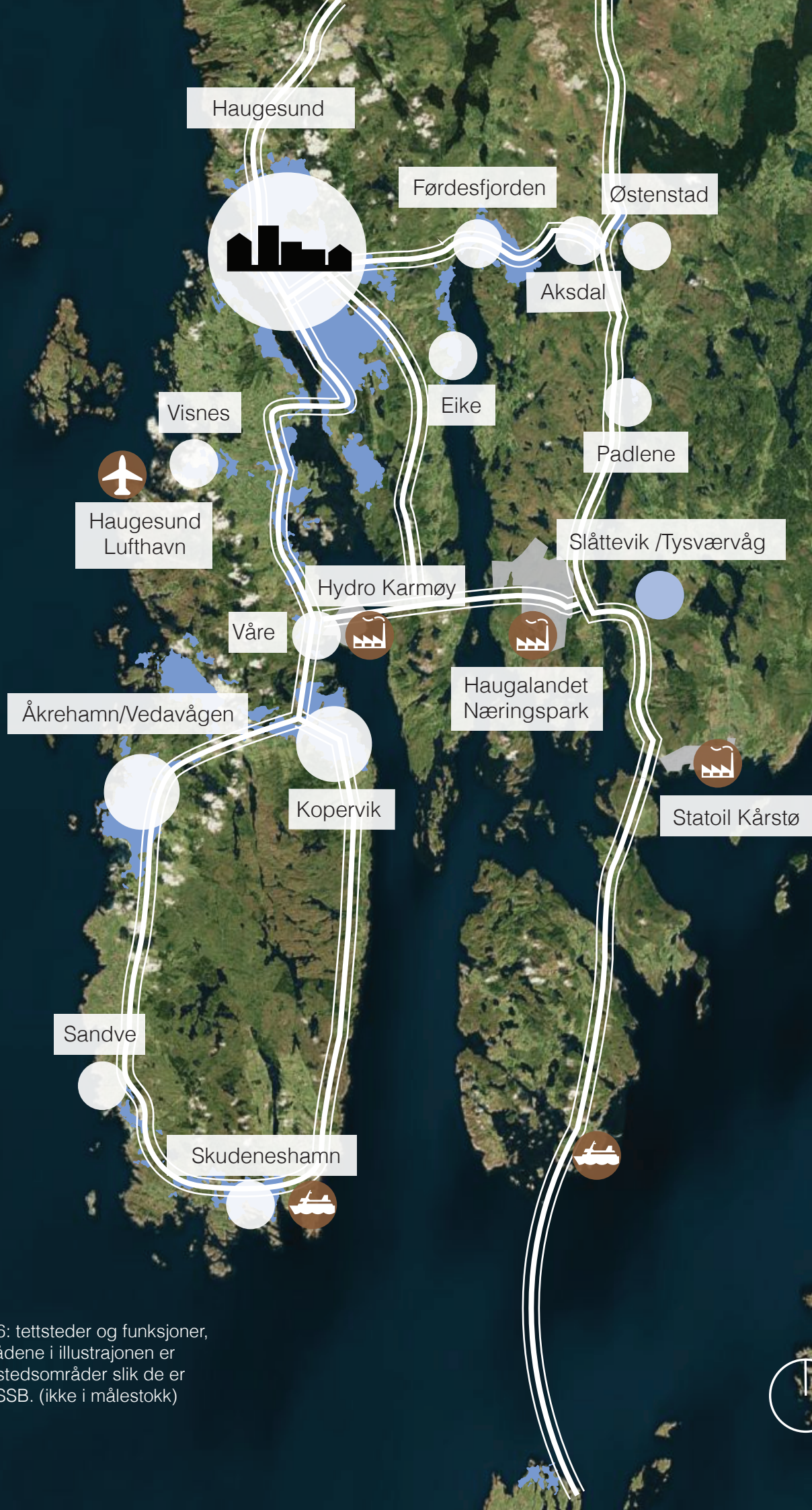
20 Ibid.

21 Rogaland Fylkeskommune, 2012, Situasjonsbeskrivelse - Desember 2012, Regionalplan for Areal og Transport på Haugalandet

22 Ibid.

23 Ibid.

19 Norconsult, 2012, kartlegging av senterstruktur og servicenivå, oppsummeringsnotat
14



Illustrasjon 6: tettsteder og funksjoner,
De blå områdene i illustrasjonen er
dagens tettstedsområder slik de er
definert av SSB. (ikke i målestokk)

2.3 Avstander

Illustrasjon 5 viser beregnede tidsavstander fra Slåttevik-Tysværvåg området. Prosjektområdet er markert i mørkblått.

Disse er estimert utifra en fart på 60 km/h og tar ikke hensyn til fartsgrenser eller veiforhold. Tidsavstanden må ansees som omtrentlig og veiledende.

Dette viser at Slåttevik-Tysværvåg ligger sentral i regionen og de fleste tettstedene er innen rekkevidde innenfor 20 minutters kjøring.

Det viser også at man må kjøre i overkant 10-12 minutter for å komme til de nærmeste tettstedene, Aksdal og Kopervik og dertil omtalt servicetilbud.

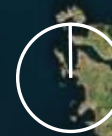
Kårstøanlegge og Hauglandet næringspark er innen 5 minutters rekkevidde, og kan også være i aktuell gang/sykkelavstand fra området.

Det er beregnet at kjøretiden fra området til Stavanger vil kunne være på rundt 40 minutter ved realiseringen av Rogfast.²⁴

²⁴ Samfunndelen, Kommuneplan for Tysvær Kommune 2012-2024, Tysvær kommune 2012
16



Illustrasjon 7: Avstander i beregnet kjøretid (ikke i målestokk)



2.4 Infrastruktur

Prosjektet E39 Rogfast innebærer at det skal bygges undersjøisk tunell fra Randaberg kommune til Bokn kommune som vil bli rundt 25.5 km lang og ha det laveste punktet på omkring 285 meter under havoverflaten. Dette vil dermed være verdens lengste og dypeste undersjøiske tunell. Dette prosjektet blir sett på som en viktig brikke i E39 Kyststamveien mellom Kristiansand og Trondheim²⁵. Reisetiden fra Haugesundsregionen til Stavanger regionen vil dermed kunne reduseres. Det satses på at prosjektet skal ha byggestart i 2015 og ha en 7-8 års byggetid.²⁶ Rogfast er her markert med rød linje og E 39 kyststamveien med hel gul linje.

T-forbindelsen er en ny veiforbindelsen mellom E39 i Tysvær og Fv. 47 på Karmøy samt fra Fosen og E 134 i Haugesund. Denne forbindelsen vil gjøre at reisetiden fra Tysvær til Karmøy vil være på rundt 10 minutter. Forbindelsen er markert i gul stiplet linje på illustrasjonen²⁷. Fv.47 er markert med hvit hel linje. Dette prosjektet har foreløpig åpning høsten 2013.

Den hvite stiplede linjen viser hvor fergesambandet Mortvika-Arsvågen går i dag.

²⁵ <http://www.vegvesen.no/Europaveg/e39rogfast>

²⁶ <http://www.aftenbladet.no/nyheter/lokalt/stavanger/Rogfast-start-i-2015-3136286.html#.UbRZ7JVLLy8>

²⁷ <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/tforbindelsen>



Illustrasjon 8: Infrastruktur i regionen (ikke i målestokk)

2.5 Grøntstruktur

Fylkesdelplanen for Hauglandet viser følgende grømstruktur i regionen.²⁸

Her er mørkegrønt friluftsområder med spesiell status (utover LNF)

Lysegrønt er grøntstruktur med høyt prioritert landbruks og /eller kulturverninteresser.

Dette viser at det er store arealer rundt de eksisterende tettstedene, her markert i blått, som faller under disse kriteriene.

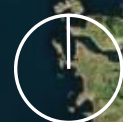
Dette kan føre til framtidig konflikter ved vekst i tettstedene.

En del av området på Tysværvåg-Slåttevik har i fylkesdelplanen status som LNF-område.


²⁸ Rogaland Fylkeskommune, Fylkesdelplan for Hauglandet, 2003
20



Illustrasjon 9: grøntstruktur i regionen (ikke i målestokk)



2.6 Framtidig utvikling

A satellite map of a coastal region, likely in Norway, showing a large body of water and several islands. The land is covered in green vegetation. Overlaid on the map are several areas: a large blue area in the upper left, a smaller blue area in the center, and a grey area in the lower right. These areas represent urban and industrial zones.

Denne illustrasjonen viser tettstedsområdene i regionen. Disse er markert i blått. De gråe områdene er industrianleggene til Statoil og Hydro, og Haugalandet Næringspark.

Dette er dagens situasjon.

Illustrasjon 10: dagens tettsteder i regionen (ikke i målestokk)



Denne illustrasjonen viser en mulig framtidig utviklingsretning basert på FDP for Haugalandet og de utviklingsområdene som er avsatt der.

Her vil Haugesund vokse sammen med de mindre tettstedene og man kan få en sammengende struktur.

Illustrasjon 11: framtidig utviklingsmønster i regionen
(ikke i målestokk)

2.7 Områdeavgrensning

Illustrasjonene viser prosjektområdet sin avgrensning, markert med rød linje.

Området strekker seg fra byggefeltet på Slåttevik i sør til den sørligste delen av Tysvævåg og byggefeltet her, i nord. Det avgrensede området er på 2,4 km².

Utenom de nevnte byggefeltene inneholder området for det meste utmarksområder og noe dyrket mark, i tillegg til idrettsanlegget på Troppene.

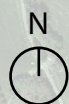
Området er så stort avgrenset for muligheten til å se på en fullstendig framtidig utvikling og ikke bare legge begrensninger i forhold til reguleringen i kommuneplanen for Tysvær.

Illustrasjon 12: områdeavgrensning (1:10 000)



Tysværvåg

Slåttevik



0 200 400 600 800 1000
Meter

2.8 Regulering

Dette er delplan 3 i Kommunplanen for Tysvær 2012- 2024.

I omtalen av kommuneplanens arealdel står det:

“Det skal utarbeidast felles kommunedelplan eller områderegulering for område BA4 og BA5 Tysværvåg, BA6 og BA7 på Slåttevik, N13 Slåttevik, og omkringingliggjande område, jmf.pbl. § 11-9 nr.1. Det skal òg regulerasteit fullverdig toplankryss E39-fv. 780, jf. pbl § 11-9 nr.5. Området for felles planlegging er vist i plankartet”

“I området BA4 Bjørnsvik kan det setjast av areal til skule, idrettsanlegg og friområde, jf. pbl § 11-9 nr.5. Området skal nyttast til offentlige formål, jf. pbl § 11-10 nr.3.”

“I området BA5 Tysværvåg kan det setjast av areal til offentlig eller privat tjenesteyting, idrettsanlegg og bustad, jf. pbl § 11-9 nr.5.”

“I området BA6 Slåttevik kan det setjast av areal til sentrumsformål og offentlig eller privat tjenesteyting, jf. pbl § 11-9 nr.5.”

“I området BA7 Slåttevik kan det setjast av areal til sentrumsformål, bustad og noko offentlig eller privat tjenesteyting, til dømes barnehagar, jf. pbl § 11-9 nr.5.”

Området N13 er påtenkt for lokale virksomheter som ikke passer inn i et sentrumområde og som ikke heller nødvendigvis passer inn på Haugalandet næringspark.

Områdenes areal:

BA4 er på 58 daa.

BA5 er på 71 daa.

BA6 er på 148 daa.

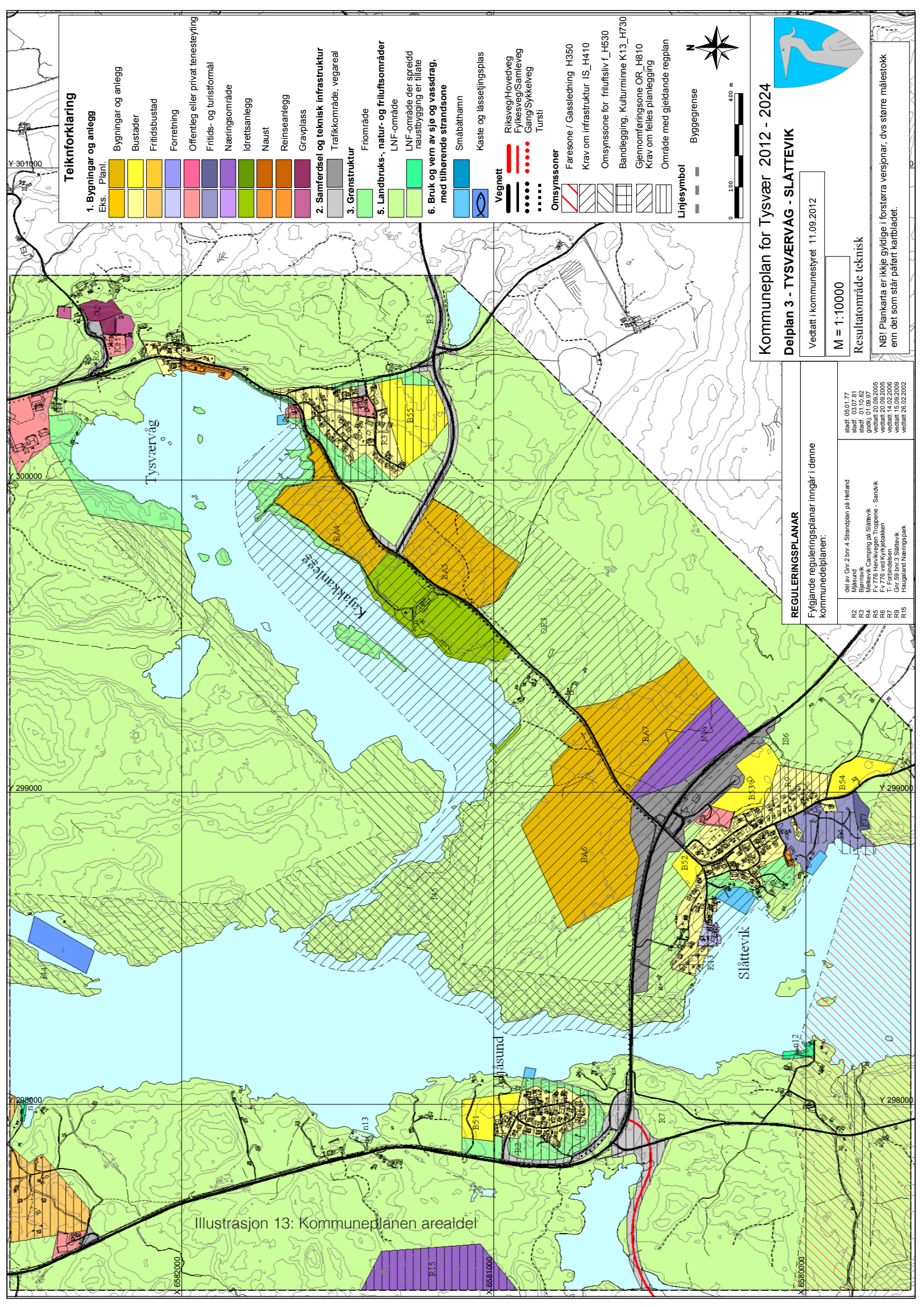
BA7 er på 68 daa.

N13 er på 11 daa.

I tillegg er mindre områder avsatt til boligformål ved de eksisterende boligområdene.

Dette er en reguleringsplan som er utarbeidet i påvente på å starte områdereguleringer. Denne blir brukt veiledene for hvordan arealbruken skal bli i forslaget.

Reguleringen er likevel vurdert til å være så åpen og uten for mange begrensninger at hensynet til helheten veier tyngre enn selve planen i forslaget.



Teiknforklaring

1. Bygningar og anlegg

Eks. Planl.

- Bygningar og anlegg
- Bustader
- Fritidsbustad
- Forreining
- Offentleg eller privat tenesteyting
- Fritids- og turistformål
- Næringsområde
- Idrettsanlegg
- Naust
- Reinseanlegg
- Gravplass

2. Samferdsel og teknisk infrastruktur

Trafikkområde, vegareal

3. Grønstruktur

Friluftområde

5. Landbruks-, natur- og friluftsområder

LNF-område

LNF-område der spreidd

naustbygging er tillate

6. Bruk og vern av sjø og vassdrag,

med tilhørende strandsone

Småbåthamn

Kaste og låseleingsplass

Vegnett

Riksvveg/Hovedveg

Fykesveg/Samleveg

Gang/Sykkelveg

Tursti

Omsynssoner

Faresone / Gassledning H350

Krav om infrastruktur IS_H410

Omsynssone for friluftsliv f_H530

Bandlegging, Kulturminne K13_H730

Gjennomføringsone OR_H810

Krav om felles planlegging

Område med gjeldande regplan

Linjesymbol

Byggegrense

N

0 100 400 m

Kommuneplan for Tysvær 2012 - 2024

Delplan 3 - TYSVÆRVAG - SLÅTTEVIK

Vedtatt i kommunestyret 11.09.2012

M = 1:10000

Resultatområde teknisk

NB! Plankarta er ikkje gyldige i førsteira versjonar, dvs større målestøkk enn det som står påført kartbladet.

REGULERINGSPLANAR

Fylgjande reguleringsplanar inngår i denne kommunedelen:

R2	del av Gnr 2 bnr 4 Standplan på Helland	stadf. 05.01.77
R3	Måland	stadf. 03.07.81
R4	Bjersvik Camping på Slåttevik	stadf. 01.10.82
R5	Fv 776 Høyvegen Tropene - Sandvik	vedtatt 20.09.2005
R6	Fv 776 ved Kyrkebakken	vedtatt 20.09.2005
R7	T. Forbudsplan	vedtatt 14.02.2006
R8	F. Forbudsplan	vedtatt 14.02.2006
R9	Haugland Næringspark	vedtatt 28.02.2002

Illustrasjon 13: Kommuneplanen arealdel

2.9 Funksjoner

Som det allerede er påpekt så inneholder ikke området inneholder så mange funksjoner pr.idag.

I den sørligedelen i Slåttevik kan man finne Nærbutikken Slåttevik som er lokalisert helt nede ved vannkanten.

Nærmere E39 finner man Slåttevik frisør.

Sentralt i området finner man idrettsanlegget med fotballbanene og kajakkanlegget.

I byggefeltet i Tysværvåg finner man Tysværvåg barnehage.

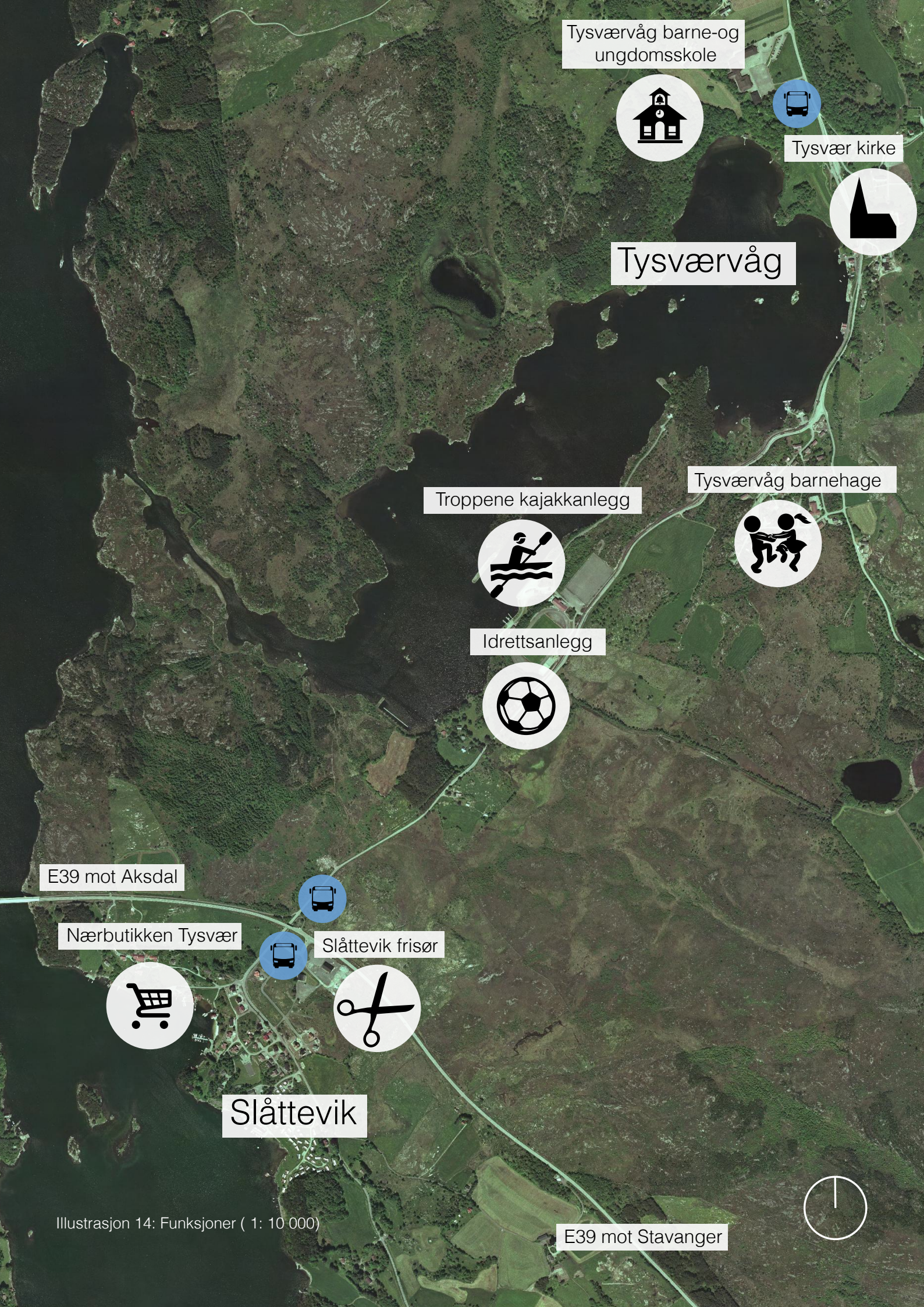
Helt nord i området er Tysværvåg barne- og ungdomsskole. Kommunen har vurdert at skolen ikke har tilfredstillende bygningstandard og den er derfor vedtatt flyttet.²⁹ Det er ikke avgjort hvor, selv om reguleringsplanen legger opp til området BA4 i reguleringsplanen.

I nærheten av den finner man også Tysvær kirke.

Kårstø og Haugalandet Næringspark på Gismarvik utgjør de store arbeidsplassene som er i nærheten av området.

Område ligger sentral til ved vannet og småbåthavn vil kunne være attraktivt for området.

²⁹ Samfunndelen, Kommuneplan for Tysvær
Kommune 2012-2024, Tysvær kommune 2012
28



Tysværvåg barne-og ungdomsskole



Tysvær kirke



Tysværvåg

Tysværvåg barnehage



Troppene kajakkanlegg



Idrettsanlegg



E39 mot Aksdal



Nærbutikken Tysvær



Slåttevik frisør



Slåttevik

E39 mot Stavanger



2.10 Infrastruktur

E 39 som er en del av kyststamveien går forbi området. Denne har en ÅDT på 6000. Denne fører videre nordover til T-forbindelen og også videre til Aksdal der man kan ta av mot Haugesund, før den går mot Bergen.

Veien er en tofeltsveg med 80 km/t som fartsgrense. Vestover går gang-/sykkelveien på nordsiden av E39.

Veien utgjør en barriere mellom Slåttevik, den sørlige delen av prosjektområdet, og resten. Det finnes kun et punkt for å krysse under veien.

Fv.780 går tvers gjennom prosjektområdet og skiller den østlige fra den vestlige delen. Denne har en ÅDT på 850³⁰. Veien er smal og den har en ensidig gang-/sykkelvei langsgående nordover.

Urnesveien har en ÅDT på 850 og er samleveien i boligfeltet på Slåttevik. Denne fungerer som en samlevei for boligfeltet på Slåttevik.

Det finnes en tursti langs den nordlige delen av vannet. Denne går fra idrettsområdet og nordover til den knytter seg til gang-/sykkelveien ved boligfeltet i Tysværvåg.

Utenom dette er det noen stier som går fra Fv.780 og ned mot vannet på den nordvestlige siden av prosjektområdet.

30 <http://svvgw.vegvesen.no/http://svvnvd-bappp.vegvesen.no:7778/webinnsyn/anon/index>
30



2.11 Naturforhold

Området ligger i et åpent, kystnært landskap noe som gir gode solforhold, men gjør også området noe værutsatt.

Deler av prosjektområdet ligger innenfor 100 metersbeltet fra strandsonen.

Det består hovedsaklig av utmark og myr, men det er noe dyrket mark og beiteområder.

Slåttevik plassert i sørhelningen ned mot vannet og dette gir gode solforhold og god utsikt for beboerne der.

Den nordlige delen av området som ligger ut mot vannet framstår som særlig attraktivt som friluftsområde og turområde.

Det er et elveleie i den nordøstlige delen av området fra Djupdalstjørna. Langs denne er det tettvokst vegetasjon.

Illustrasjonene 19 og 20 viser eksempler på typiske naturforhold innenfor området.



2.12 Topografi

Området har en generell bratt stigning fra vannkanten og opp mot kote 12-15. Fra der er området relativt flatt.

Langs smittlinje AA fra nordvest mot sørøst er det forholdsvis flatt helt til det krysser Rv .780 og det da stiger opp mot kote 35-40.

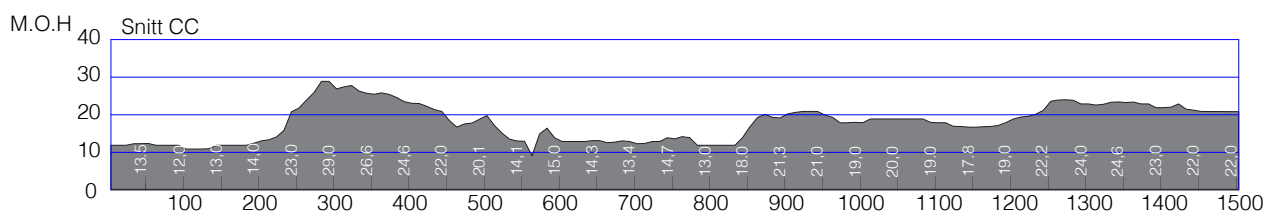
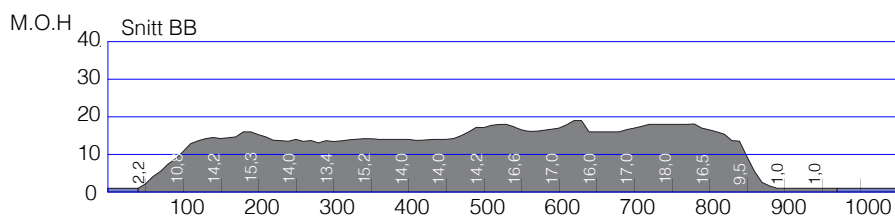
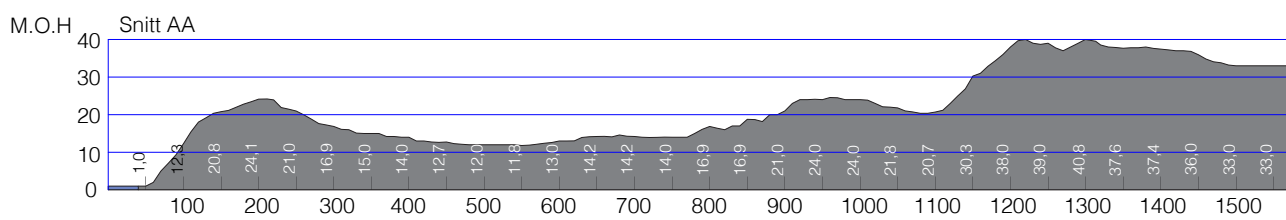
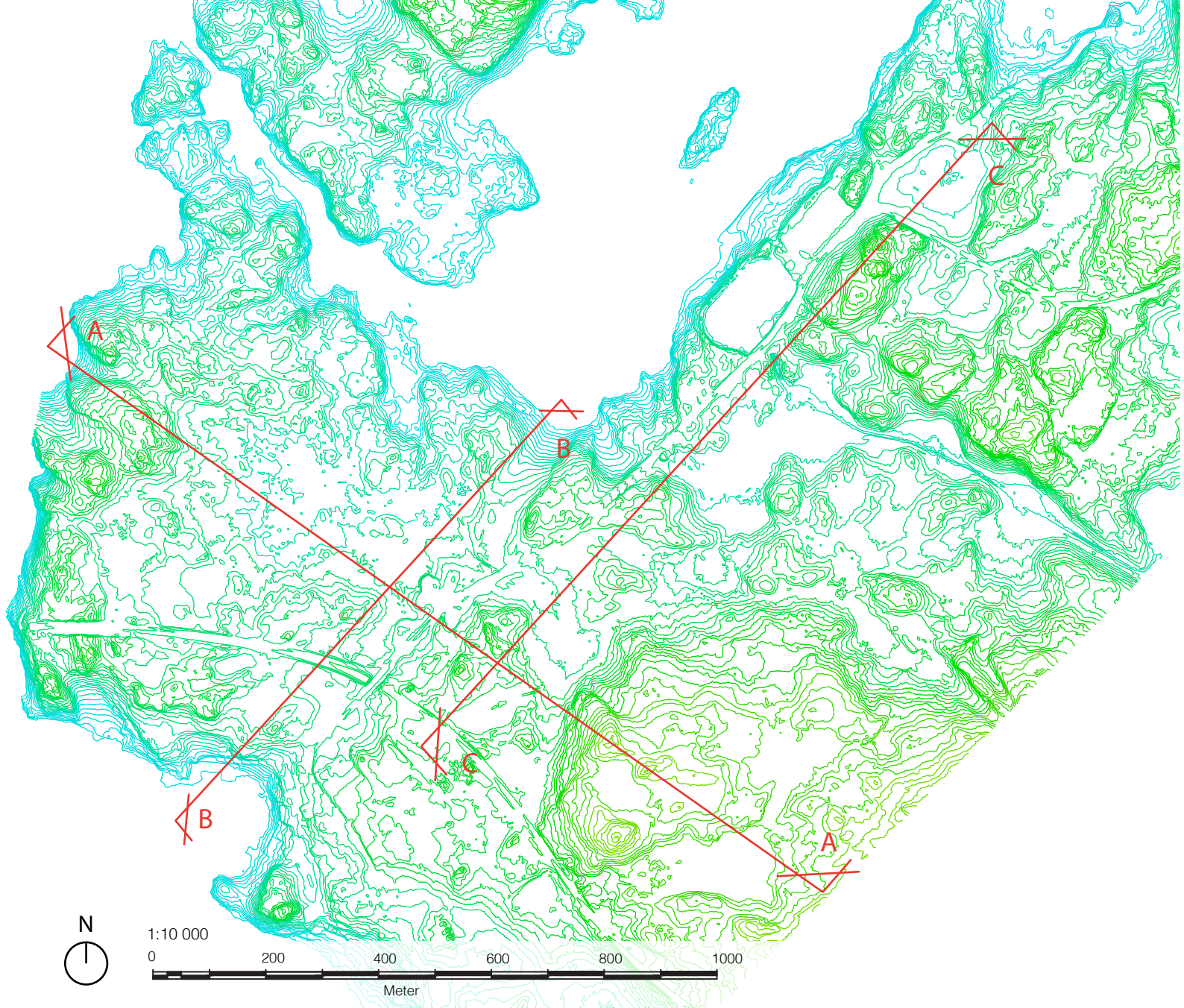
I snitt BB ser man den omtalte stigningen fra vannkanten før det flater av rundt kote 15.

I snitt CC er det litt kupert med det høyeste punktet på høyden langs elveleie.

Merk at i snittene (illustrasjon 21; AA,BB,CC) er det skalaforskjell mellom horisontal og vertikal tegning, og dette framhever de nevnte høydeforskjellene

Det høyeste punktet ligger i den sør østlige delen av området og er på rundt 40 meter over havnivå.

Det flate landskapet gir gode solforhold, men også lite klimaskjerming.



Illustrasjon 21: topografi og snitt

2.13 Arkitektur

I Tysvær er det eneboliger som tradisjonelt er den mest vanlige boformen. Av kommunens 4357 boliger utgjør eneboliger over 83%, og mesteparten av disse er igjen lokalisert i det som SSB definerer som spredte strøk.³¹ Av eneboligene er det 1335 som er i tettbygd strøk og 2292 som er i spredtstrøk.

Totalt er det 43.6% av boligene som er i tettbygdestrøk og 56.4% som er i spredtestrøk.

Vurdert opp mot innbyggertallet i kommunen gir dette 2,4 personer pr. bolig.³²

I følge kommuneplanen er det tilrettelagt for å bygge 100 nye boliger i kommunen det neste året, men det er ikke differensiert på type.³³ De siste årene har bolibyggingen vært på 60-70 boliger.³⁴

I Slåttevik-Tysværvåg er består dagens bebyggelse av eneboliger og noe tomannsboliger/rekkehus. Denne bebyggelsen er lav, og ikke over 3 etasjer.

Det er ikke noen tydelig arkitektonisk retning som preger området. Husene er også fra forskjellige tidsperioder, men det er tydelig at flere har blitt pusset opp i nyere tid.

31 <https://www.ssb.no/statistikkbanken/SelectVarVal/Define.asp?MainTable=ByggearealAar&KortNavnWeb=byggeareal&PLanguage=0&checked=true>

32 10500 innbyggere /4360 boliger

33 Samfunndelen, Kommuneplan for Tysvær Kommune 2012-2024, Tysvær kommune 2012

34 ibid

Illustrasjon 22: boligtyper i Slåttevik-Tysværvåg



2.14 SWOT analyse

SWOT analysen framstiller områdets styrker (S), svakheter (W), muligheter (O) og trusler (T)

styrker

Attraktiv lokalisering i fylket og regionen
Stort tilgjengelig areal
God tilgang til forbindelsene i regionen
Naturskjønne omgivelser
Gode rekreasjonsmuligheter
Lavt konfliktnivå
Høy vekst i kommunen
Sentral beliggenhet til framtidige arbeidsplasser

svakheter

Få funksjoner og lavt befolkningsgrunnlag
Ingen sosiale møteplasser
Lite utviklet lokal infrastruktur
Store avstander lokalt
Liten grad av differensierte boformer, hovedsaklig eneboliger
E 39 deler området i to og fungerer som en barriere.
Liten grad av stedsidentitet

Skape og forsterke en felles identitet for området Slåttevik-Tysværvåg

Attraktiv for næringsliv på bakgrunn av lokalisering i nærheten av de større bedriftene

Attraktivt å bosette seg grunnet muligheten til å kombinere natur og urbant liv

At de nærliggende tettstedene blir for attraktive og kveler vekst i området.

At området blir en soveby, et sted der innbyggerne bare bor og sover, og må reise bort for å dekke grunnleggende behov

Utenfor trolig framtidig utvidelsesområde til Haugesund

Lite variert demografisk sammensetning

muligheter

trusler

2.15 Konklusjon analyse

Analysen tyder på at området kan være et godt sted å utvikle et tettsted.

Kommunen har opplevd høy vekst og denne kan bli enda høyere i framtiden. Det er derfor viktig å ligge i forkant av denne utviklingen for å oppnå best mulig resultater og legge tilrette for riktig utvikling. Det er derimot liten demografisk variasjon i kommunen, og det bygges en stor andel eneboliger. Dette skaper et homogen sammensetning av befolkningen, og ensidige boformer.

Området er gunstig lokalisert i forhold til arbeidsplasser og infrastruktur, og har store tilgjengelige areal med lavt konfliktnivå. De store arealene gjør at det blir viktig å velge ut hvor man skal utvikle og i hvilken rekkefølge, og man må bevare de beste naturlige kvalitetene.

Den gunstige lokaliseringen gjør at området kan framstå veldig attraktivt hvis det blir utviklet på riktig måte. Området kan bli attraktivt for både næringsliv, etablerende og besøkende.

Det relativt flateterrenget muliggjør en høy utnyttelsesgrad som kan kombineres med gode rekreasjonsmuligheter.

Det er særlig områdene som ligger ved vannet som framstår som attraktive, og da spesielt området nordøst for idrettsanlegget, ved vannet, (området som inngår i BA4 i kommuneplanen), den høyeste toppen sørøst i området, og elveleie fra Djudaltjørna.

Tettstedene som ligger omkring

Slåttevik-Tysværvåg, og da spesielt Kopervik har allerede etablert seg som servicesentre. En realisering av de nevnte infrastrukturprosjektene vil også kunne utgjøre en trussel for området. Regionen har ikke så store avstander mellom tettstedene og funksjoner, og disse vil reduseres ved realisering av T-forbindelsen og Rogfast.

Posisjonen som de omkringliggende tettstedene har, og da spesielt Kopervik, kan potensielt være vanskelig å utfordre, men samtidig så tyder regionale handelsanalyser på at de fleste handler i sitt lokalsenter.

Hvis man overlater alle servicefunksjoner til de nærliggende tettstedene, vil man øke personbilbruken og risikere å få et sted som blir en soveby. Med en større utbygging og et godt servicetilbud, viser analysene at det være sannsynlig å anta at det vil være kundegrunnlag for å utvikle prosjektområdet.

At området ligger utenfor det som er forespeilet som et framtidig sammenhengende tettstedsområde kan være både negativt og positivt. Den negative siden er at det kan bli ansett som "utenfor" området hvor folk kan ville bosette seg og hvor næringer vil etablere seg. Veksten som Tysvær har opplevd tyder likevel på at det er en viss etterspørsel i området.

Den positive siden er at hvis det utvikles riktig kan man oppnå en egenart som man ikke har samme mulighet til de områdene som etterhvert kan bli en utvidelse av tettstedet Haugesund.

3.0 Teori

Denne delen vil forsøke å belyse hva som gjør et sted godt og attraktivt, hva som er riktig utvikling, og hvilke funksjoner man burde lokalisere i prosjektområdet.



Illustrasjon 23: Ordsky fra teori

3.1 Tettsteder

Ifølge SSB bor nesten 80 % av Norges befolkning i et tettsted og i 2011 tok om lag 90% av landets befolkningsvekst plass i tettstedene.

Definisjonen av begrepet tettsted stammer fra den norske geografen Hallstein Myklebost som i boken "Norges tettbygde steder 1875-1950" tar for seg urbaniseringsprosessen i Norge over 75 år. I denne boken innførte han begrepet "tettsted" som en mer konkret og mer dekkende betegnelse enn "by". Det finnes fortsatt ikke noen entydig definisjon på hva som kreves for å kalle et sted en "by" i Norge. Myklebost ville komme fram til en mer dekkende beskrivelse siden by-begrepet var knyttet til administrative grenser, som kommunegrenser, og ikke var dekkende der bebyggelsen strakte seg over flere kommuner.³⁵

Myklebost tettstedsdefinisjon inneholdt opprinnelig de følgende kravene³⁶;

En minstepopulasjon på 200 personer.

En avstand mellom husene på mindre enn 50 meter.

En bymessig næringsstruktur

Statistisk sentralbyrå baserer sin tettstedsdefinisjon tildels på de samme kravene som Myklebust presenterte:

Statistisk sentralbyrås tettstedsdefinisjon³⁷
"En hussamling skal registreres som et tettsted dersom det bor minst 200 personer der, og avstanden mellom husene skal normalt ikke overstige 50 meter. Det er tillatt med et skjønnsmessig avvik utover 50 meter mellom husene i områder som ikke skal eller kan bebygges. Dette kan for eksempel være parker, idrettsanlegg, industriområder eller naturlige hindringer som elver eller dyrkbare områder. Husklynger som naturlig hører med til tettstedet, tas med inntil en avstand på 400 meter fra tettstedskjernen. De inngår i tettstedet som en satellitt til selve tettstedskjernen"

35 H.Myklebost, Norges tettbygde steder 1875-1950, Universitetsforlaget, 1960

36 SSB: <http://snl.no/tettsted>
42

37 SSB: <http://www.ssb.no/befolkning/statistikker/beftett>

Prosjektområdet er i dag ikke definert som et tettsted, og siden SSB ikke har tall på steder som ikke går under tettstedsdefinisjonen er det vanskelig å få konkrete tall på hvor langt unna de to områdene faktisk er å kunne kalles tettsteder. Med et anslag basert på hustelling og en forutsetning at det bor 2,2 personer per bolig³⁸ kan man si at Slåttevik har ca. 150 innbyggere, og Tysværvåg har ca. 70, i de områdene der som vil kunne komme under tettstedsdefinisjonen. Slåttevik er ikke langt unna kravene fra SSB og med tilrettelegging for rundt 20 boliger vil disse kravene mest sannsynlig bli oppfylt. Ved å gjennomføre en større utbygging i Tysværvåg vil man kunne få to tettsteder i området, dette gitt at avstanden mellom bebyggelsene ikke er for stor. En eventuell sammenhengende utbygging i prosjektområdet vil føre til at bebyggelsen kan regnes som et tettsted.

I Fylkesdelplan for Haugalandet er Slåttevik definert som et kommunedelsenter. Slåttevik er et av to slike i kommunen, sammen med Hinderåvåg. Det er derimot ingen definisjon på hva det innebærer å være et kommunedelsenter eller krav for å være et sådan.

I veilederen til Miljøverndepartementet "Planlegging av by- og tettstedsstruktur" fra 2001³⁹ blir det delt inn i følgende senternivå:

Fylkessenter
Regionsenter
Kommunesenter
Bydels, lokal- og nærsenter (grendesenter)

FDP for Haugalandet er det gjort skille mellom følgende senternivå:

Regionsenter (Haugesund)
Kommunesenter (Kopervik, Aksdal, Føresvik m.fl.)
Kommunedelsenter (Slåttevik, Skudeneshavn, Åkrahamn, m.fl.)
Lokalsenter (Avaldnes, Frakkagjerd, Vedavågen m.fl.)
Regionalt målpunkt

Dette gir ikke noen krav på hva stedet skal ha av funksjoner eller befolkningantall for å være en del av kategoriene, men gir en pekepinn på hvordan hierarkiet er for steder i regionen. Analysen viser til at dette hierarkiet er tett relatert til servicenivået til stedet og at Slåttevik-Tysværvåg her ligger under de nærmeste tettstedene Aksdal og Kopervik ifølge senternivå.

39 MVD, "Planlegging av by og tettstedsstruktur - Oppfølging av kjøpsenterstoppen i regionale planer" MVD, Oslo 2001

3.2 Servicenivå

I den nevnte veilederen tar Miljøvern departementet utgangspunkt i servicenivåer i Vestfold og på Jæren for å antyde hva man burde kunne finne av servicenivå i de forskjellige typene sentra.

Vestfold:

Regionsenter

Bredt og variert handelstilbud, godt utbygde servicefunksjoner.

Områdesenter (kommune-/bydelssenter)

Bredt spekter av varehandelstilbud, en del servicefunksjoner.

Lokalsenter

Dagligvarehandel, post, bank, frisør.

Jæren:

Hovedsenter (fylkes-/regionssenter)

Viktige regionale funksjoner

Kommunesenter

Bredt spekter av handel, kultur, offentlig og privat service og tilbud som det finnes bare ett av i kommunen

Bydels-kommunedelssenter

Handels-og tjenestetilbud

For disse er det altså definert hva som skal inngå i et kommunedelsenter selv om også denne definisjonen kan inneholde mye, og er ikke avgrensede i stor grad.

Ifølge definisjonen for Vestfold vil området kunne gå under lokalsenter. Analysen viser da at man området kun "behøver" bank og post i tillegg til det som allerede eksistere i dag. Dagens situasjon vil også kunne oppfylle kravene for Jæren, da dagligvarebutikken vil være handelstilbud og frisøren et tjenestetilbud.

	Bysenter	Sekundærsenter	Lokalsenter	Grendesenter
Dagligvare				
Barnehage/barneskole				
Forsamlingslokale				
Postkontor/Bank				
Bensinstasjon				
Legekontor/Tannlege				
Dagsenter/eldresenter				
Helsestasjon				
Sykehjem				
Bibliotek				
Kirke				
Kommuneadministrasjon				
Hotell				
Kino				
Høyskole				

Illustrasjon 24: inndeling av senternivå for Nedre Glomma

I MDV veilederen er det også tatt med utdrag fra fylkesdelplanen for Nedre Glomma. Der det definert en egen norm for servicetilbud i senteren som er mer konkret på hvilke tilbud som burde være å finne innenfor de forskjellige nivåene. Her er det også en annen inndeling av senternivåene enn tidligere omtalt.(illustrasjon 24)

Hvis man følger definisjonen fra denne så faller prosjektområdet inn under “Grendesenter”, som i tillegg har kirke.

Haugesund er det øverste nivået i hierarkiet i regionen og dette gjør at Slåttevika-Tysvævang inngår i hierarkienes 3. øverste nivå innen de fleste av de omtalte definisjonene. I henhold til illustrasjon 24, burde dermed området ha utvidet sitt tilbud for å gå under “lokalsenter”, mens det i de andre allerde har “oppfylt” sine krav.

Disse definisjonene fanger ikke opp forskjeller utenom stedet plass i et større hierarki, og tar ikke hensyn til innbyggertall eller hvor stort servicetilbudet er. Her regnes eksempelvis 3 kinoer likt som 1. I analysen illustreres de faktiske forholdene bedre og det er tydelig at Kopervik har en helt egen rolle i forhold til senternivå og innbyggertall.

Analysen viser også at mange benytter seg av de sentra som er nærmest og dette er et argument for å utvikle prosjektområdet til å tilrettelegge for så mye næring og funksjoner som mulig.

Hva som kan spille inn på hvordan servicefunksjoner blir lokalisert er tatt opp på de neste sidene.

3.3 Urbanisering og utvikling

I verden er det de urbane områdene som framstår som sentrene for makt, religion, kultur og handel. Rundt slike sentralsteder danner det seg omland som definerer et større byområde eller byregion. Sentralsteder, omland og byregion utgjøre de viktigste begrepene i sentralstedsteorien.

Denne teorien ble lansert av den tyske geografen Walter Christaller i verket *Die zentralen Orte in Süddeutschland* som ble utgitt i 1933⁴⁰. Teorien søker å forklare hvordan byer og byområders utvikling med tanke på størrelse, antall og beliggenhet med utgangspunkt i funksjonene i tjenestenæringene og hvordan dette forholdt seg til omlandet. I følge teorien vil samlokalisering foregå i byer og tettsteder, også kalt agglomerasjoner.

Disse stedene vil tilordnes i et hierarkisk nettverk etter hvor høy sentralitet de har til befolkning og til andre tilbud. Ulike tjenester har ulik rekkevidde, og noen vi derfor finnes noen tjenester flere steder enn andre. Enkelte tjenester som dagligvarehandel har en lavere rekkevidde. Dette vil kreve et lavere befolkningsgrunnlag, og dermed oppstå på flere steder. Andre tjenester som spesialiserte servicefunksjoner vil ha en større rekkevidde og dermed oppstå på færre steder. Hierarkiet er dermed bygd opp så det stedet som har funksjoner som har størst rekkevidde, har den sterkeste sentraliteten og er på det øverste

nivået. De andre stedene vil så innordne seg etter hvor sentrale de er og sin plassering i forhold til andre steders sentralitet.

Urbaniseringsprosessen fra 1900 tallet førte til at flere tettsteder vokste sammen og dannet større byregioner. Dette kalles konurbasjon eller flerkjerne-byregioner. Denne teorien var utarbeidet på en tid der bil ikke var tilgjengelig og man baserte seg i større grad på hvilke funksjoner man hadde i nærmiljøet. Dette er likevel aktuelt også i dag, med tanke på lokalisering av større institusjoner og offentlige funksjoner som flyplasser, høyskoler og sykehus.

Hvis vi benytter teorien og plasserer Haugesund som det øverste nivået i hierarkiet med den sterkeste sentraliteten, vil Aksdal, Kopervik og Slåttevik-Tysværvåg alle være omtrentlig like lang rekkevidde fra Haugsund.

Disse områdene kan derfor ha behov for samme servicevalg, men justert etter innbyggertall, og dermed innordne seg etter sentraliteten.

Sentraliteten til et område er også gjenstand for endring gjennom tiden og hvilket omfang et sted vil ha av servicefunksjoner vil kunne også endre seg i henhold til dette. Omfanget av servicefunksjoner vil også antas å være i samsvar med innbyggertall på stedet og den demografiske sammensetningen av denne. En ung befolkning har andre behov enn en eldre befolkning.

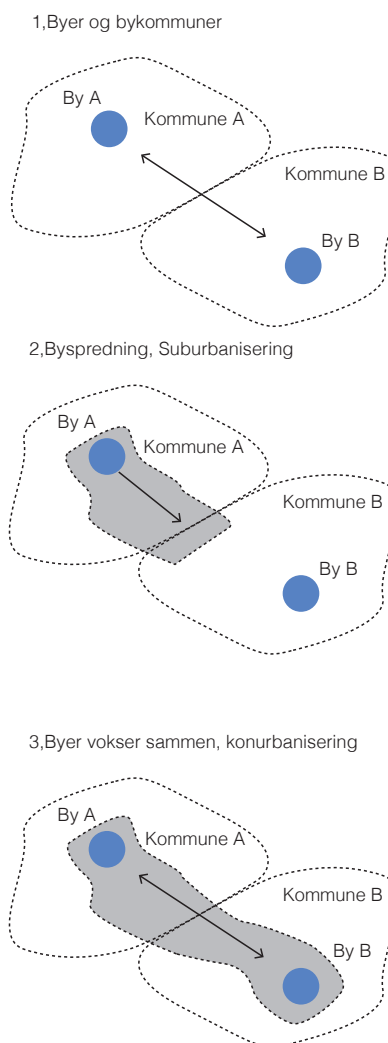
40 http://www.regjeringen.no/upload/kilde/krd/rap/2004/0007/ddd/pdfv/219358-enri_rap-port_kapittel_3.pdf

Servicenivået burde dermed tilpasse seg de disse forholdene. Servicenivået og sentraliteteten til et område er undelagt virkningen av urbaniseringsprosesser og hvordan dette forholder seg til de omkringliggende områdene.

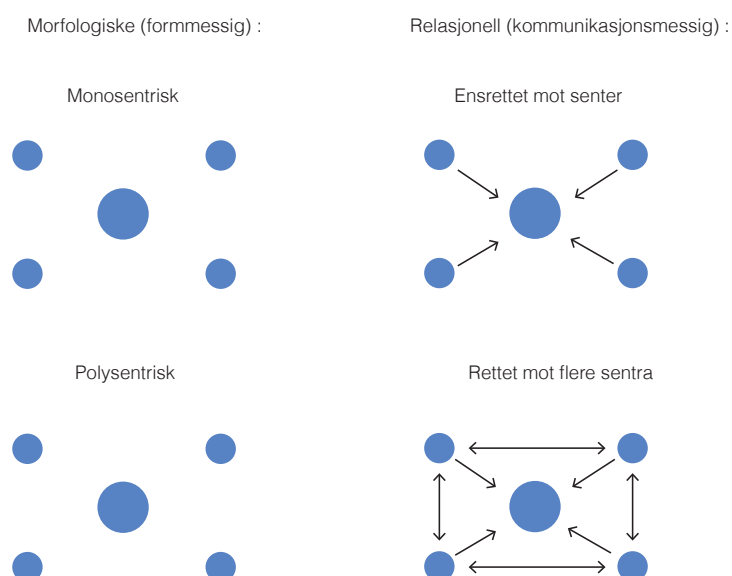
I analysen kan man se at tettstedene vokser mer og mer sammen i Haugesundsregionen. En av grunnene som gjør dette mulig i dag er privatbilbruken. Transportmulighetene gjør det lettere å ha større avstand fra bosted til arbeidssted og andre aktiviteter. Når stedene vokser utover sine administrative grenser kalles det byspredning (urban sprawl på engelsk) eller suburbanisering⁴¹. Regioner med flere sentra, blir definert som polysentriske. Denne definisjonen er avhengig både av morfologiske- og relasjonelle aspekter. Dette står i motsetning til steder som har en monosentrisk situasjon. Her vil de andre sentrene ha relasjoner som er rettet mot et hovedsenter.

Slåttevik-Tysværvåg ligger utenfor dette området som potensielt kan bli det framtidige sammenhengende Haugesundstettstedet. Selv om de fleste andre tettstedene virker å kunne bli "ofre" for byspredning og konurbanisering, ser dette ikke ut til å være sannsynlig for Slåttevik-Tysværvåg. Området er skilt med tunell til Kopervik og lite bebyggelse til Aksdal. Det er derfor en mulighet for å utvikle Slåttevik-Tysværvåg til et selvstendig område.

41 T.Selstad, 2006, Funksjoner og regioner, arbeidsnotat nr.168, Høgskolen i Lillehammer



Illustrasjon 25: byspredning og konurbanisering



Illustrasjon 26 : Monosentrisk og polysentrisk utvikling

3.4 Stedsutvikling

Avhengig av hvilken situasjon steder opplever, skaper dette forskjellige fordeler og ulemper for de. Når steder vokser sammen, kan dette gi agglomerasjonsfordeler, altså at virksomheter vil dra nytte av å ha andre virksomheter lokalisert i nærheten, og tettsteder drar nytten av andre tettsteder i nærheten.

Likevel er det en fare for at stedene tar opp konkurransen med hverandre i stedet for å samarbeide, og dermed holder det ene stedet nede. Det ene stedet vil da vokse på det andres bekostning.

Dette utgjør prosesser som endrer steder og måten de forholder seg til hverandre. Hvilken funksjon stedene har i dag, endrer seg rask etter hvordan steder forholder seg til hverandre, og konkurranse og samarbeidsvilkårene endrer seg.

Proessen der Slåttevik-Tysværvåg utvikler seg til ett tettsted vil altså være en del av den polysentriske utviklingen i regionen, og stedet vil kunne konkurrere med de omkringliggende tettstedene om å være lokaliseringssted for enkelte funksjoner og virksomheten.

Men service funksjoner og tettstedsdefinisjon er ikke nok for å skape et godt og attraktivt sted.

Siden området er preget av naturmiljø i dag, og ikke har noen historisk bebyggelse å ta utgangspunkt i, er det viktig å legge til rette for best mulig utvikling fra starten av. Dette

med tanke på hvilke overordnede aspekter som det burde fokuseres på, og hvilke fysiske rammer som trengs for å legge til rette for et godt sted. Dette kan gå under betegnelsen stedsutvikling.

Stedsutvikling er har fått et sterkere fokus i norske byer og tettsteder. Med tanke på en potensiell økende konkurranse mellom steder når de nevnte urbaniseringsprosessene skjer, blir det viktig å skape gode og attraktive steder som tiltrekker seg både næringsvirksomhet og bosetninger. Trygge og attraktive omgivelser, med kultur- og servicetilbud kan tiltrekke seg innflyttere og arbeidsplasser. Det økte fokuset på stedsutvikling kan sees i sammenheng med velstandssøkningen etter krigen.

Drabantbyenes framvekst og økningen i biltrafikken i etterkrigstiden gjorde at flere bysentre tapte kundegrunnlag til fordel for kjøpesentre og handelsområder som var tilrettelagte for bil. Fra 1960 tallet og fram til nyere tid har det vært en betydelig vekst i bilbasert handelsvirksomhet utenfor sentrumsområdene. Boligbygging ble også spredt utover, og tettsteder mistet grunnlaget for å opprettholde funksjoner.

Det økte fokuset på reduksjon av klimagassutslipp har også ført fokuset over på hvordan vi utvikler steder for å oppnå minst mulig transportbehov. Den økte bevisstheten rundt klimaproblematikken har vært med på å legge fokuset på å fortette eksisterende by og tettstedsområder, for å være mer bærekraftig for framtiden. Dette

betyr at miljøvennlige og gjennomtenkte løsninger rundt lokalisering, trafikkavvikling og energiforbruk blir viktig å ta hensyn til.

I programmet "Framtidens byer" samarbeider staten med de 13 største byene i landet for å reduserer klimagassutslipp og gjøre byene bedre å bo i.

I sitt satsningsområde "Bedre bymiljø" har de utarbeidet 5 kriterier som de mener utgjør et godt byliv.⁴²

- Sunn by; tilgang på ren jord, luft og vann. Fokus på helse, mulighet til bevegelse og være en trygg plass
- Levende by; den tett attraktive byen som har et rikt tilbud på handel og kultur.
- Gå-, sykkel- og kollektiv-by; effektiv og attraktive gater, ruter og stier for gående og syklende. Effektivt og attraktivt kollektivtilbud. 10-15 minutters byen.
- Byrom- og møteplassbyen; mangfold av byrom og møteplasser for aktivitet, lek, handel og kultur. Sosial bærekraft. Sikre sammenhengende strukturer. Høy kvalitet i urbane fellesrom.

- Blå-grønn by; Rekreasjon, naturopplevelser, lek aktivitet og ro, biologisk mangfold og sammenhengende grøntstrukturer.

De overordnede målene er at ;

- Byen skal være for alle og bidra til en høy livskvalitet for innbyggerne.
- Byene skal utvikles med sin egenkarakter og utnytte sine fortrinn.
- Byene skal ha høy kvalitet i tilbud og utforming og være universelt utformet.
- Byene skal være bærekraftige og utvikles slik at det er enkelt og leve klimavennlig.

Dette er mål og kriterier til de største byene i landet, men kan også fungere som kriterier for nye stedsutviklinger der dette kan tas med fra start av og ikke behøves å etterimplementeres på stedet.

42 http://www.regjeringen.no/upload/sub-nettsteder/framtidens_byer/Brosjyrer/brosjyre2_tiltrykk.pdf

3.5 Attraktivitet

God stedsutvikling omhandler også verdiskapning og næringsutvikling. For å tiltrekke seg næring og bosetting er det viktig å framstå attraktivt. I en forskningsrapport utarbeidet av Telemarksforskning⁴³ peker de på hva som kan skape attraktivitet.

Det er et stort antall faktorer som påvirker et steds attraktivitet, uavhengig om det er besøks-, bedrifts- eller bostedsattraktivitet. Rapporten kategoriserer de ulike faktorene i 4 grupper, og innenfor bosteds- besøks og næringsattraktivitet.

Bygninger og areal

For å være attraktiv som bosted må et sted ha tilgjengelige boliger og tomteareal. På samme måte gjelder det å ha tilgjengelige tomter og lokaler for næringsvirksomhet. Når det kommer til besøksattraktivitet er det overnattingskapasitet og tilgjengelige arealer for utvikling av dette som er viktig. Tilgjengelige arealer trenger ikke skape attraktivitet i seg selv, men mangel på dette kan ofte være en forklaring på manglende vekst. Det er derfor en viktig forutsetning for utviklingen.

Ameniteter

Ameniteter kommer fra det engelske ordet amenities, som er et samleuttrykk for fysiske kvaliteter og tilbud som finnes på et sted, og som kan bidra til attraktivitet. For bostedsattraktivitet dreier det seg om offentlige tilbud som gode skoler og barnehager. Kulturtilbud og andre service tilbud går også under betegnelsen. Det samme gjør tilgang på naturopplevelser og fritidstilbud. De samme typene ameniteter som gjelder for bostedsattraktivitet kan øke besøksattraktiviteten. Tilgang på tjenester, kompetansemiljø og støttefunksjoner er eksempler på ameniteter som kan styrke bedriftsattraktiviteten. Bedrifter kan også være opptatt av at et sted at bostedsameniteter, siden dette kan indirekte kan gjøre rekruttering lettere.

43 http://www.regjeringen.no/upload/KRD/Vedlegg/REGA/Rapporter/Rapporter_2013/Programteori_sammendragsrapport_endelig.pdf
50

Identitet og stedlig kultur

Dette er en kategori med attraktivitetsskapende forhold som har med sosiale relasjoner og holdninger å gjøre, i motsetning til fysiske forhold. Et sted som er preget av toleranse og åpenhet vil være mer attraktivt enn hvis det motsatt var tilfelle. Gjestfrie steder kan være attraktive for besøkende. Bedrifter som danner nettverk og samarbeider kan øke sin konkurransekraft og bli mer attraktive.

Omdømme

Omdømme kan defineres som de assosiasjonene som personer uten tilknytting til stedet har. Dette er i prinsippet løsrevet fra faktiske forhold ved sider, som bygninger, ameniteter og stedlig identitet. I virkeligheten er det en sammenheng mellom kvaliteter ved et sted og omdømme. Et sted kan forsterke sitt omdømme gjennom markedsføring og det kan brukes til å synliggjøre stedets kvaliteter.

3.6 Nasjonale målsettinger

Det er mange tanker om hvordan god stedsutvikling burde foregå og hvilke mål som burde siktes for å oppnås. Det er likevel stor del av samsvar mellom hovedbudskapet i flere og det er her illustrert med en nasjonal veileder og ti hovedpunkter fra New Urbanism bevegelsen.

På bakgrunn av den urbane utviklingen har regjeringen utviklet nasjonale målsetninger for stedsutviklingen og arealutviklingen i landet. Det er laget 8 hovedmålsettinger, der disse til tider overlapper hverandre tematisk. Disse 8 målene er likestilte og kategoriseres slik i "Statlig lokalisering og god by-og stedsutvikling"⁴⁴ fra 2009:

Redusere utslipp av klimagasser.

Å redusere utslippet av klimagasser har vært en av hovedmålsettingene for regjeringens politikk. Her er det mange faktorer som påvirker om målsettingen nås, og et av de er i hvor stor grad utviklingen av tettsteder skjer på en arealeffektiv måte. Lokalisering som gjør det mulig og benytte seg av kollektivtilbud og reduserer transportomfanget er viktig.

Bidra til godt miljø lokalt.

Lokale klimatilpasninger og reduksjon av alle typer forurensning er viktig for å bedre lokale miljøforhold. Dette igjen skaper gode steder der folk kan bosette seg og trives.

Bruke arealene effektivt.

Det er knapphet på areal, spesielt i de større tettstedene. Tilgjengelig areal er det ofte motstridende interesser rundt, der hensyn til jordvern, boliger, samferdsel, naturmiljøet og kulturmiljøer gjør en rasjonell utnyttelse nødvendig.

Legge til rette for verdiskapning.

En god stedsutvikling kan skape attraktivitet og legge til rette for bedriftsetableringer og verdiskapning for fremtiden.

Bidra til et levende sentrum.

Å samle servicetilbud og virksomheter innenfor et sentrumsområde gjør det mulig å skape et attraktivt og levende sentrum som fungerer som møteplass. Dette legger også grunnlaget for å skape et variert kultur-og handelstilbud.

44 http://www.regjeringen.no/upload/MD/Vedlegg/Rapporter/statlig_lokalisering_0809.pdf
52

Bidra til kvalitet i utforming.

En utbygging vil ofte gjøre det nødvendig å rehabilitere omkringliggende og eksisterende områder. En slik mulighet kan brukes til å heve den generelle standarden og kvaliteten så det fører til økt attraktivitet. For å framheve stedet karakter kan gode estetiske kvaliteter bidra positivt.

Bevare kulturmiljøer.

Kulturminner og kulturmiljøer er verdifulle kilder til kunnskap og kan være et grunnlag for opplevelser. Dette kan styrke identiteten til et sted gjennom å fortelle hvordan utviklingen og historien har vært. Selv om det ikke er mulig å ta vare på absolutt alt, men ved å ta vare på historiske spor og enkeltelementer, for å bruke de i en moderne sammenheng. Riksantikvaren anbefaler bl.a. at kulturminnene bør tas vare på gjennom bruk.

Sørge for tilgjengelighet for alle.

Like muligheter for tilgjengelighet er blitt lovpålagt og et fokusområde innenfor planlegging. Dette gjelder både tilgjengelighet i forhold til lokalisering, og med tanke på fysisk tilgjengelighet til bygninger og andre offentlige områder. Konsentrert bebyggelse i sentrumsnære områder bidrar til å redusere reiseavstander og dermed bidrar til økt tilgjengelighet. Dette vil også kunne bidra til et mer levende sentrum siden flere kan benytte seg av det, og på lik linje for alle.

3.7 New Urbanism

New Urbanism bevegelsen oppstod som en motpart til den modernistiske tankegangen.

Ideen bak de følgende prinsippene var ment å kunne brukes fra enkeltbygg til masterplaner.⁴⁵

Gangbarhet

Med dette menes at stedet et tilrettelagt for å kunne gå fra sted til sted, både med tanke på gangveier og avstander. Trygghet for myke trafikanter med det Selberg kaller designstyrt trafikk og tilrettelegging for saktegående biltrafikk.

Kommunikasjon

Et sammenhengende hierarkisk gatenett som legger til rette for god trafikkavvikling uavhengig av transportmetode. Høykvalitets gangnettverk og offentlige rom

Blandede formål og mangfold

En blanding av funksjoner med butikker, kontorlokaler og leiligheter innen kvartalene, og innen selve bygningene.

Varierte hustyper

En variasjon i bostedstørrelser kan gi mangfold i sammensetning av beboere.

Estetiske kvaliteter

Fokus på estetiske kvaliteter, menneskelig komfort, omgivelser i menneskelig skala og å

skape en stedsfølelse.

Tradisjonell nabolagsstruktur

Offentlig rom i sentrum med klare avgrensninger. Høy kvalitet på offentlige rom.

Økt tetthet

Flere bygninger, boliger, butikker og servicefunksjoner tett sammen, for å gjøre det enkelt å gå mellom steder, og enkelt å benytte seg av disse funksjonene. Dette skaper mer praktiske og fornøyelige steder.

Grønn transport

Et høykvalitets kollektivtilbud. Fotgjengervennlig utforming som oppfordrer til større bruk av sykkel og lignende metoder til daglig transport.

Bærekraft

Minimalt miljømessig påvirkning, lavt klimagassutslipp og energieffektivitet.

Livskvalitet

Sammensatt av de øvrige punktene, mener New Urbanism bevegelsen at man skal oppnå høyere livskvalitet og gode steder.

⁴⁵ M.Bakken, 2012, The Creative Campus, Masteroppgave UIS :18-19

3.8 Urban Design

Disse målene og kriteriene gir likevel ikke så mange retningslinjer til hvordan dette burde være rent fysisk og hvordan omgivelsene spiller inn på menneskene som skal leve der. Denne motparten til den modernistiske tankegangen uttrykte behov for at menneskelige hensyn skulle bli ivaretatt i større grad. Ut i fra denne tankegangen oppsto fagfelten urban design. I boken "Public Places Urban Spaces"⁴⁶ definerer Carmona et al. at urban design er for, og omhandler mennesker i byene. Målet er å utforme bedre byen og steder enn det som eller ville ha blitt oppnådd.

Det blir poengtert at urban design bør utøves på en holistisk måte, og Carmona et al. definerer 6 dimensjoner innenfor fagfelten som burde alle ivaretas; den morfologiske dimensjon som ser på fysiske forhold som byens form og struktur. Den perseptuelle dimensjon som ser på hvordan mennesker tolker byen gjennom sanser og observasjoner, og hvordan dette spiller inn på et steds identitet og stedsfølelse.

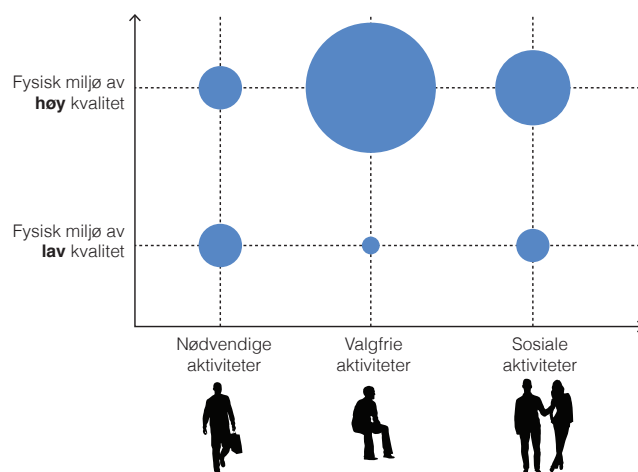
Den sosiale dimensjon som ser på forholdet mellom mennesker i det offentlige rom.

Den visuelle dimensjon som tar for seg den estetiske utformingen.

Den funksjonelle dimensjon som tar for seg hvor godt byer fungerer til ulike formål.

Den temporale dimensjon som ser på hvordan byer endrer seg over tid.

Den danske arkitekten og urbanisten Jan Gehl har vært framtrædende innen dette fagfeltet i mange tiår. Han er en sterk forkjemper for at byer skal være utformet på menneskers prinsipper og i menneskelige dimensjoner. Han tar utgangspunkt i menneskelige sanser og begrensninger og ser dette i sammenheng med hvordan vi oppfører oss i samsvar med omgivelsene. Dette kan sees på som en motreaksjon på modernismens "ovenfra og ned" planlegging. Her er fokuset på hvordan planlegger byen i øyenhøyde. I boken "Byer for mennesker"⁴⁷ settes det opp 12 kvalitetskriterier for å skape gode byrom, og det drøftes hvordan man oppnår bymiljø av høy kvalitet. Her presenterer han også sammenhengen mellom uteromskvalitet og utendørsaktiviteter. Når uteromskvaliteten øker, er det særlig de de valgfrie aktivitetene som utvikles, og med det økende aktivitetsnivået følger også omfattende økning i sosiale aktiviteter.⁴⁸



Illustrasjon 27: forhold mellom fysisk miljø og aktivitet

⁴⁷ J.Gehl, "Byer for mennesker", Bogværket, 2010, København : 249

⁴⁸ ibid.

⁴⁶ Carmona et.al, 2010, "Public Places Urban Spaces", Architectural Press

Fotgjengerlandskapets kvaliteter - 12 kvalitetspunkter:

Beskyttelse

**Beskyttelse
mot trafikk og ulykker**

- Opplevelse av trygghet i relasjon til trafikk, så hverken barn, foreldre eller eldre behøver å være bekymrede, når de ferdes på stedet

**Beskyttelse
mot kriminalitet og
vold - Opplevelse av
trygghet**

- Levende byrom
- Funksjoner som overlapper dag/natt
- God belysning

**Beskyttelse
mot ubehagelige
sanse-påvirkninger**

- Vind/trekk
- Regne/snø
- Kulde
- Forurensning
- Støv og støy

Komfort

**Mulighet for å
stå/opphold**

- Oppholdsoner/kanteffekt
- Støttepunkter å stå ved
- Fasader med gode detaljer, som inviterer til opphold

**Mulighet til å
gå**

- Plass til å gå komfortabelt
- Interessante fasader å gå langs
 - Gode overflater
 - Ingen hindringer
 - Tilgang for alle

**Mulighet for å
sitte**

- Sittesoner med mange fordeler: utsikt, sol, mennesker å se på.
- Gode sitteplasser
- Gode sittemøbler
- Godt lokalt klima

**Mulighet for
å se**

- Rimelige se-avstander
- Uhindret utsikt
- Interessant utsikt
- Belysning (til kveld/natt)

**Mulighet for
utfoldelse/aktiviteter**

- Invitere til fysisk aktivitet, mosjon, lek og underholdning
 - Dag og natt
 - Sommer og vinter

**Mulighet for å
snakke og høre**

- Lavt støynivå
- Samtalevennlige sittearrangement

Nytelse

**Mulighet for å
nyte godt vær**

- Sol/skygge
- Varme/kulde
- Le/bris

**Skala
Dimensjonering av
bygninger og rom i
menneskelig skala**

- Mulighet for å nyte godt vær
 - Sol/skygge
 - Varme/kulde
 - Le/bris

**Estetiske
kvaliteter/positive
sanseintrykk**

- Godt design og gode detaljer
 - Flotte utsikter
 - Gode materialer
 - Trær, beplantning, vann

3.9 Urban Design verktøykasse

Jan Gehl kommer også i den samme boken med 5 byplanprinsipper for å oppnå gode steder og som foutssetninger for å arbeide med den menneskelige dimensjon. De første fire prinsippene handler primært om kvantitet og om å sikre at mennesker og begivenheter er samlet i bebygde områder. Det femte prinsippet handler om å sikre kvaliteten på byrom så det inviterer mennesker til å tilbringe mer tid der.

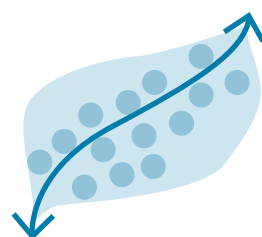
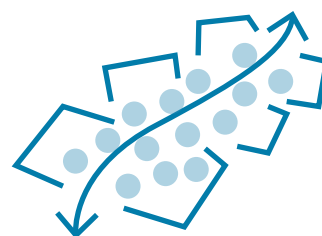
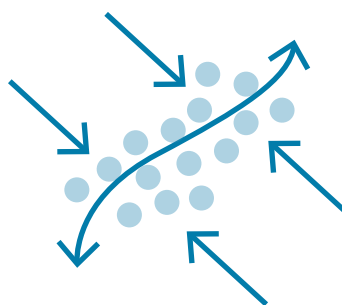
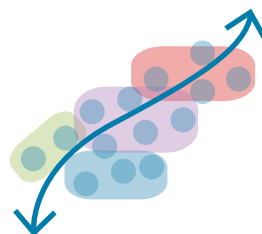
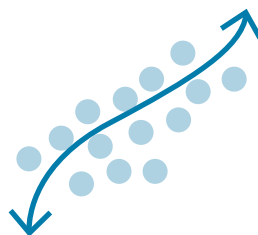
1. Å samle ved å lokalisere byens funksjoner sammen, sikrer man korte avstander og en kritisk masse av mennesker og begivenheter.

2. Å integrere forskjellige funksjoner i byene for å sikre allsidighet, opplevelseshet, sosialbærekraft og trygghet.

3. Å invitere til å gå eller sykle og å oppholde seg i byens rom.

4. Å åpne mellom by og bygning, så livet i bygningene og byrommet kan fungere sammen.

5. Å invitere så mennesker vil oppholde seg over lengre tid i byens rom. Dette gir en fornemmelse av et livlig sted. Hvis få mennesker oppholder seg i et byrom over lengre tid, gir dette samme inntrykk som at mange mennesker oppholder seg der over kort tid. Dette er den enkleste og mest effektive måten livet i byene kan styrkes på, ifølge Gehl.



Illustrasjon 29: byplanprinsipper

De neste sidene presentere utformingskriterier basert på menneskelige dimensjon og begrensninger.

En person kan normalt klare å tyde bevegelser på 100 meters avstand. Det er først på 50-70 meters avstand at man kan gjenkjenne andre. Kvartaler bor derfor holde seg innen for denne begrensningen.

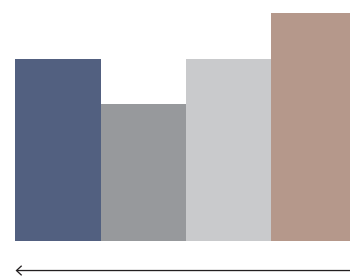
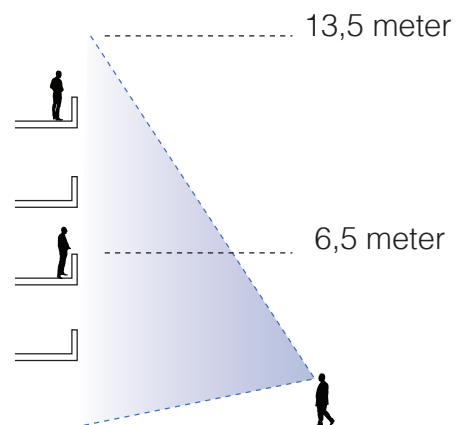
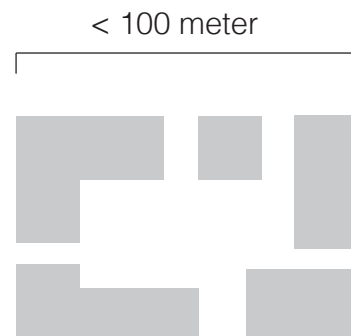
Å dele opp kvartaler og sikre permabilitet gjør at man lettere kan bevege seg på stedt og lettere få kontakt mellom områder. Permabilitet i bygningsmassen bidrar også til bedre luftkvalitet og bedre mikroklima.

Gehl mener at bygninger ikke skal være over 5 etasjer, eller 13,5 meter, for da mister man kontakten med byrommet. En viktig grense for direkte kontakt går ved 6,5 meters høyde.

Å dele opp lengre fasader i vertikale deler skaper et mer spennende, variert og innholdsrik opplevelse av et sted.

Å ha en variasjon i funksjoner vertikalt er også viktig. Blandet bruk i bygninger bidrar til å ha høyere aktivitetsnivå gjennom døgnet og gir mer til bylivet. Dette skaper også sikrer steder, gjennom at man ikke får øde områder visse tider på døgnet.

Illustrasjon 30: morfologiske utformingskriterier



Gehl fremmer at man først skal tenke på bylivet så plassere bygningene etterpå.

Bygninger burde skape byrommet og ramme det inn.

Større offentlige plasser burde ikke overgå dimensjoner på 40 x 80 meter, da risikerer man å miste den oversikten og byrommet kan føle både øde og utrygge.

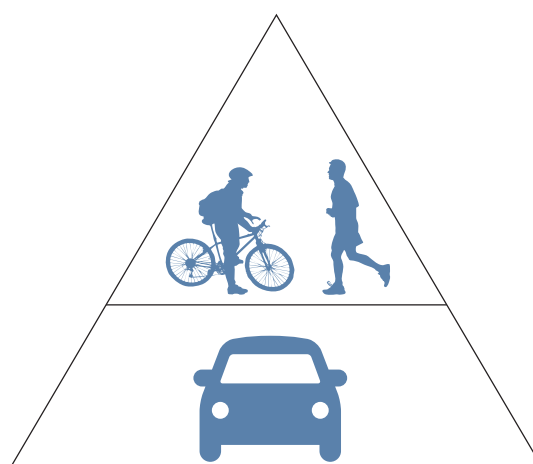
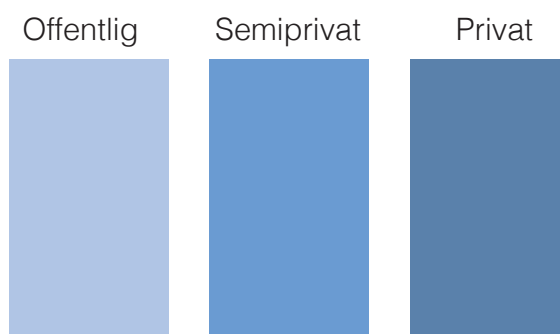
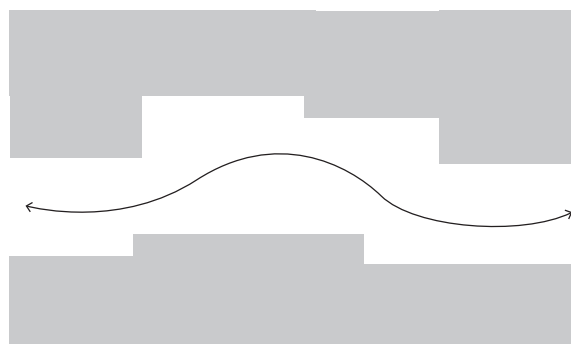
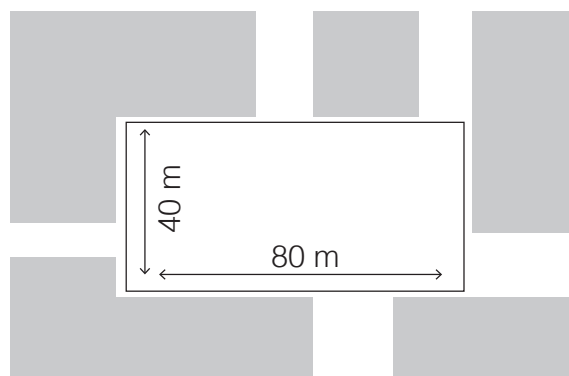
Å gi et variert gateløp, samtidig som det er oversiktlig bidrar til å skape mer spennende og innholdsrike områder.

Det burde være en klar inndeling av hvilke rom som er offentlig, hvilke som er semiprivate og hvilke som er private. Samtidig er det viktig med en variasjon og samspill mellom disse.

Myke trafikanter bør prioriteres, og bymiljøene bør tilpasses deres kriterier og dimensjoner, det Gehl kaller 5 km/t-landskapet. Gode gangmuligheter gir mer liv i sentrum og fremmer bedre helse.⁴⁹ Det legges opp til å kontrollere bilistene med omgivelsen, såkalt designstyr trafikk.

Illustrasjon 31: kriterier for byliv

⁴⁹ Dette er anbefalinger fra; Gehl, "Byer for mennesker", Bogværket, 2010, København





Illustrasjon 32: Bebyggelsen på Slåttevik

4.0 Casestudier

I denne delen er det valgt ut tre casestudier av nyere utviklingsområder i Norden. Jeg har selv besøkt Ørestad og Malmø, og casene er derfor basert på mine egne opplevelser fra områdene og hvordan jeg oppfatter de i samsvar med nevnte teoretiske bakgrunn.

Jakriborg er ikke besøkt, og denne casestudeien er derfor kun basert på kilder og vurderinger utifra de.

Hensikten er å belyse hvordan utvikling i Norden foregår, i hvilken grad de samsvarer med teorien og om stedene oppleves som gode og attraktive.

4.1 Case : Ørestad (DK)

På slutten av 1980 tallet var København preget av store problemer; veksten var lav, arbeidsledigheten var høy og kommunens gjeld var stor. Ørestadutviklingen fikk stor betydning i å snu denne trenden. Grunnlaget ble skapt med etableringen av Øresundsforbindelsen, utvidelsen av Københavns lufthavn, byggingen av metroen og utviklingen på Ørestad.

Før utviklingen var Ørestadsområdet i stor grad et utmarksområde.

I 1994 ble det holdt en internasjonal arkitektkonkurranse som skulle føre fram til Ørestads helhetsplan. Denne ble vunnet av det som senere skulle bli det finsk/danske kontoret ARKKI.

En stor del av begrunnelsen for seieren var forslaget om å samle bebyggelsen i 4 kvartaler, hvor det skulle bygges forholdsvis høyt og tett. Dermed kunne man trekke naturen inn mellom bygningene og giv plass til grønne områder. Helhetsplanen gav Ørestad sin grønne profil som ble bygget opp rundt vann og natur. En god infrastruktur, høy arkitektonisk kvalitet og tilgang til naturen skulle gjøre det attraktivt for beboere og virksomheter å etablere seg i Ørestad.

Bydelen gav barnefamilier en grunn til å bli i København og kunne tilby moderne leiligheter som lå tett på sentrum. Området tiltrakk også mange virksomheter siden bydelens beliggenhet og infrastruktur gav muligheter som de ellers ikke ville fått i København.

I dag arbeider det rundt 12 000 i Ørestad. Når området er ferdig utbyggt er det estimert at det skal være rundt 80 000 arbeidsplasser der. Det er i dag 6800 innbyggere i bydelen.⁵⁰

Området har på mange måter nådd sine ambisjoner om å bygge høyt og tett, og skape et variert tilbud av både servicefunksjoner, bolig og rekreasjonsmuligheter med nærhet til naturen. Utviklingen er også basert på å være i samsvar med kollektivtransport, i dette tilfellet metroen.

Det har samtidig blitt kritisert for å ikke tenke på den menneskelige skalaen, og heller være planlagt fra et "helikopterperspektiv," som Gehl kaller det. I et intervju med den danske avisen Politiken⁵¹ forklarer han hva han mener er gjort feil i utformingen av området, og påpeker at de er lite av de kriteriene som er nevnt i det forrige kapittelet.

Området har mange bygg med spektakulære utforminger, men flere har lite kontakt med bylivet. Området har for eksempel en av Danmark lengste sammenhengende fasader i den store kjøpesenteret Fields.

Illustrasjon 33 & 34: Ørestad

50 <http://www.orestad.dk/da-DK/Fakta/Bogen+Godt+Begyndt.aspx>

51 <http://politiken.dk/ibyen/nyheder/gadeplan/ECE977681/arkitekt-derfor-er-det-gaaet-galt-i-oerestaden/>



4.2 Case : Jakriborg (SE)

Jakriborg er en by som ligger mellom Lund og Malmö i sør-Sverige. Utbyggingen i området startet i slutten av 90-tallet av eiendomsfirmaet Jakri AB og har vokst videre siden. Prosjektet viser likheter med prinsippene i New Urbanism bevegelsen.

Byen har et labyrintlignende gatenettverk av gater og smug, som minner mer om det man kan finne i middelalderbyer enn i tradisjonelle svenske byer. Byen skulle framstå som en kopi av typiske hanseatiske byer.

Her er det variasjon i fasadeutformingene og størrelse by byggene, men det er liten variasjon i stilen de i bygget i. Byggene er plassert tett, og danner en konsentrert bebyggelse, men er ikke over 6 etasjer høy.

Det er det arkitektoniske uttrykket og at den framstår som en "uke kopi," byen har blitt kritisert mest for. Byen oppfyller derimot flere av Gehl sine kriterier.

Bygningen overholder anbefalingene til høyder, og er dermed i det Gehl kaller menneskelig skala. Det danner avgrensede og spennende gaterom, som best betraktes i gangfart. Det er mange dører og kort fasaderlengder.

I dag er det 400 leiligheter her, men det er planlagt å utvide byen til den inneholder 7000 innbyggere.⁵²



4.3 Case : Malmö Bo01 (SE)

I den østre havnedelen i Malmö finner man området som kalles Bo01. Området ble etablert på gamle industriarealer i havneområdet ut mot Øresundsstredet.

I 2001 ble det bestemt at området skulle utvikles til å være et utstillingsvindu for bærekraftig utvikling. I 2013 hadde området omkring 6200 innbyggere.⁵³

Området er preget av hovedsakelig tett og lav bebyggelse i varierende størrelse, tilretteleggelse for myke trafikanter, et nettverk av private, halvprivate og offentlige rom. Gehl trekker fram området som et eksempel på god utforming i henhold til sine krav. Her er det meste i menneskelig skala, bebyggelsen er sammensatt og variert, og man har korte fasadelengder. Boligene har også flere plasser hager foran inngangen som fungerer som buffer mot gaten.

⁵³ <http://malmo.se/Kommun--politik/Om-oss/Statistik/Befolkning/Folkmangd.html>



5.0 Oppsummering og drøfting

Slåttevik-Tysværvåg sin beliggenhet i nærheten av hovedfartsårer og mellom to tettsteder kan gjøre det særdeles attraktivt for handel, siden mesteparten av trafikken fra sørfylket må forbi her på vei nordover. Denne beliggenheten kan gjøre området ettertraktet som lokalisering for kjøpesenter. Kommunene har på sin side gjort det klart at dette ikke er ønskelig fra deres side, men også sagt at de frykter markedskreftene som kan gjøre dette en realitet. Det finnes flere andre kjøpesentre i regionen, der de nærmeste er i Aksdal og Åkrehamn, mens det er flere i Haugesund, blant annet det største i regionen; Amanda Storsenter.

Et kjøpesenter er ofte attraktivt for å få flere funksjoner og handelsmuligheter på samme sted. De tjener på samlokalisering og kan være mindre risiko i forhold til å starte opp en selvstendig butikk i en tettsted. Kjøpesentre er i dag også mer enn steder for handel, og flere steder kan man finne sentre med kulturtilbud som kino, bibliotek, museum og aktiviteter som bowling og bingo, i tillegg til andre tilbud som spisesteder. Dette gjør at moderne kjøpesentre har mange av de samme funksjonene man finner i byer og tettsteder. En samlokalisering av funksjonene er gunstig for de næringsdrivende og for brukerne. De næringsdrivende får en større rekkevidde i omlandet, og forbrukerne får flere tjenester under samme tak. Et større kjøpesenter kan også bidra til mange arbeidsplasser på et sted.

Kjøpesentrene, og da spesielt de som baserer seg på å være lokalisert nær

transportårer som her, vil ofte i stor grad baserer seg på privatbilisme og dermed bidra til økt transport behov. Tilgangen er også mer regulert enn i en by, og kan ekskludere flere grupper. Spontane aktiviteter og bruk utenom det som senteret legger opp til har også sterkt reduserte muligheter til å oppstå. Kjøpesentre bidrar heller ikke til bylivet etter stengetid, grunnet sin introverte struktur. Her skal aktiviteten skje inne i sentrene, i åpningstiden og være planlagt. Gehl henviser til at skal man legge best mulig til rette for at folk skal trives, må det være høyt nivå på de fysiske omgivelsene, noe som man kan oppnå i kjøpesentre, men også være tilrettelagt for valgfrie aktiviteter. Dette er det tradisjonelt ikke rom for i kjøpesentre. Det anbefales derfor ikke å etableres kjøpesenter som et hovedgrep i området. De negative konsekvensene kan i stor grad inngås med mer tradisjonell bystruktur og funksjon, mens de positive kan også oppnås ved riktig utforming og tilrettelegging.

For næringslokalisering kan området være attraktivt grunnet sin beliggenhet mellom petroleumsvirksomhetene med Kårstø sør for området og Hydro sitt anlegg på Karmøy, i tillegg til den nye Haugalandet næringspark. Det kan i denne sammenhengen være attraktivt å legge til rette for kontorlokaler til støttefunksjoner for petroleumsvirksomhetene.

For å redusere reiseomfanget er det viktig at innbyggerne ikke må reise langt for dekke daglige behov. Dette reduserer klimautslipp.

I Meld. St. 21 (2011–2012)⁵⁴ vises det til at de fleste reisene man tar i løpet av en dag er korte, 40 % er under tre kilometer, og de blir som oftest gjennomført med bil. Med daglige servicebehov dekt i nærheten vil reiseomfanget kunne reduseres, spesielt det som dreier seg om fritidsaktiviteter og daglig handel. Analysen tyder på at dette også vil være tilfelle i fremtiden.

Et høyt nivå på servicefunksjoner er avhengig av et visst kundegrunnlag, og det kan derfor være viktig å lokalisere handel og bolig innenfor et begrenset område og ikke spre det utover. Hvis de daglige behovene ikke er dekt og man må foreta en reise for å dekke de, kan man risikere en situasjon der tettstedet kun er for å sove i, og ikke tilbyr noe annet enn en plass å ha bostedet sitt. En slik situasjon bidrar heller ikke til et levende sentrum som er blitt påpekt som et viktig punkt i flere av de presenterte teoriene.

Det eksistere ikke mange funksjoner i Slåttevik-Tysværvåg i dag, men det kan virke som at kundegrunnlaget for disse er tilstede i nærområde. For å utvikle seg til et godt sted er det påpekt at man må ha en variasjon i servicetilbudet. Slåttevik-Tysværvåg har kirke, barnehage/ barneskole og dagligvare, men ingenting av det andre for å oppnå det som her blir definert som sekundærsenter. Hvis man ser på definisjonen på et primærsenter så

fyller Haugesund denne rollen. I forhold til innbyggertall så er Åkreham/Vedavågen og Kopervik det området som deretter har flest innbyggere, og det er her man finner flest servicefunksjoner som er nærmest Slåttevik-Tysværvåg. Aksdal på sin side har kommuneadministrasjonen og en del servicefunksjoner. Disse stedene blir dermed mest sannsynlig det man dermed drar hvis man ikke har mulighet for å oppfylle behovene innenfor området på Slåttevik-Tysværvåg. Begge ligger mellom 10-15 minutters kjøretur fra området og dette baserer seg i stor grad på privatbilisme.

Det vil på bakgrunn av dette være nyttig å utvikle et helhetlig servicetilbud på Slåttevik-Tysværvåg, så man kan legge grunnlaget for en større bosetning og stedsutvikling i sørdelen.

Dette helhetlige servicetilbudet vil anbefales å kunne inkludere, men ikke begrense seg til servicetilbud som;

Handel som dagligvare, kioskhandel, kafé/ serveringssted og detaljhandel.

Helse, pleie og omsorg som; helsesenter, legekantor, tannlege, eldresenter/sykehjem, treningssenter og frisør.

Næring som; hotel og kontorlokaler for støttefunksjoner til de større industrinæringene i regionen.

Serviceorientert næring som ; bensinstasjon, serviceverksted, post og bank.

54 <http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/dok/regpubl/stmeld/2011-2012/meld-st-21-2011-2012/6/3/2.html?id=682943>

Offentlige og kulturelle formål som; skole, barnehage, bibliotek, kulturhus/ forsamlingslokale, offentlig transport og kirke.

I tillegg til dette er det viktig med naturområder som er tilgjengelig og har en lav terskel for å kunne benyttes.

For å tiltrekke befolkning vil det i førsteomgang være gunstig å prioritere etablering av de funksjonene man må reise lengst for å finne utenom, og de funksjonene befolkningen bruker mest. I dette tilfelle vil det være dagligvarebutikk, bensinstasjon og de offentlige og kulturelle formålene.

Ved et viss tilskudd av befolkningen er det så mulig å etablere et mer definert sentrumområde, med handel og kontor.

Dette vil kunne gi mulighet for mer vekst og dermed et større kundegrunnlag for å etablere mer detaljhandel og serveringssteder.

Å etablere helse og omsorgsfunksjoner gjør at man også kan tiltrekke seg et bredere spekter av befolkningen og oppnå en mer heterogen sammensetning av befolkningen i område.

Et annet virkemiddel for å oppnå dette er varierte boligformer og størrelser. Å ha et bredt spekter, og ikke bare eneboliger eller blokkbebyggelse. Tysvær kommune har i dag en stor grad av spredt bebyggelse og mye eneboliger. Hoveddelen av eneboliger

i kommunen er i spredtbygde strøk.⁵⁵ Det er også en forholdsvis liten andel av andre boformer enn eneboliger i kommunen.

Selve Slåttevik-Tysværvåg er i likhet med resten av kommunen også stort sett preget av eneboliger. Det vil derfor kunne være viktig å tilby andre boformer, med variasjon i størrelser og utforming for å kunne være attraktiv for flere grupper som kan bosette seg der. Dette vil kunne gjøre stedet attraktivt.

Det er påpekt i teorien at et sted må være attraktivt for å tiltrekke seg innbyggere og få næringsetableringer, men er nødvendigvis et attraktivt sted et godt sted?

I artikkelen "Hva er en attraktiv by"⁵⁶ skriver Lise N. Myhre at "Det viktigste er ikke hvordan byen fremstår eller bedømmes, men hvordan den faktisk er å leve i" og argumenterer med at det er et steds atmosfære som er i stor grad grunnen til om personer finner et sted attraktivt eller ikke. Hun sier her at atmosfære ikke kan reduseres til kun det bygde miljø, og at et steds atmosfære skapes av de som bruker det. Her er det dermed det sosiale aspektet med, og bylivet framstår som et hovedelement for å skape attraktive steder.

Jan Gehl på sin side sier at "først så skaper vi byene, så skaper de oss." Hos Gehl er

55 Ref side 36 i analysedelen.

56 <http://www.aftenbladet.no/meninger/Hva-er-en-attraktiv-by-2956274.html#.Uayx3JVLLy8>

de fysiske rammene viktige og et godt sted skal utformes på menneskenes premisser og skala. Fysiske utformingskriterier vil derfor ha mye å si på hvordan man opplever stedet og dermed også om de som bruker stedet synes det er godt eller ikke. Hvis de opplever det som et godt sted vil de kunne skape en atmosfære som forsterker dette.

Som påpekt i teoridelen inngår det mange aspekter i slik planlegging og de er ofte overlappende og gjensidig avhengig av hverandre. Det er derfor viktig å tenke helhetlig og ta hensyn til alle dimensjonene som er nevnt når man planlegger og utformer et sted. Det ene uten å ta hensyn til de andre vil ikke alene kunne skape et velfungerende, godt og attraktivt sted.

Hvis man ser på de omtalte casene, ser man at de oppfyller mange av de kvalitetene og de kriteriene som kreves for å skape et godt og attraktivt sted. Samtidig oppfattes de vidt forskjellige, og alle har positive og negative sider ved seg. Dette tyder på at det ikke finnes noen mal for å oppnå gode og attraktive steder. Man kan ta utgangspunkt i mye av de samme målsettingene, og følge mye av de samme tankene, uten at resultatet blir likt. Man kan oppnå et godt sted og bo på, et godt sted å jobbe på, men ikke oppnå et godt sted å leve på. En høy tetthet og stort servicetilbud er ikke garantier for høy livkvalitet. Det er derfor viktig å ikke fokusere kun på å skape gode boliger eller lokalisere mange arbeidsplasser og funksjoner i et området, men også å utvikle et godt miljø rundt dette, så man kan oppnå den nevnte

atmosfæren.

Hva som burde være øvre eller nedre grense for innbyggertall er vanskelig å fastsette. Det er også vanskelig å avklare hvor mange innbyggere som kreves for at konkrete servicenæringer vil etablere seg. De er gjensidig avhengig av hverandre, og burde utvikles i samme takt, med en framtidig plan på hvordan det burde være.

Det er derfor viktig å planlegge området for et langt tidsperspektiv uavhengig for hvordan veksten blir, og tenke helhetlig på hvordan det skal utformes, både fysisk og funksjonsmessig. Med en klar tanke og plan på hvordan det skal gjøres oppnår man en forutsigbar og letthåndterlig måte å drive byutvikling på.

Man kan ikke forutse hvordan utviklingen blir i framtiden, men man kan planlegge så man er forberedt når det skjer.

Forutsetningene virker å være tilstede hvis man fra start av har fokus på å utvikle Slåttevik-Tysværvåg med en helhetlig plan og tankegang. Dette vil kunne være nøkkelen til å oppnå et godt og attraktivt sted.

Det neste kapittelet vil forsøke å vise hvordan alle disse hensynene kan flettes sammen for å oppnå målene om et attraktivt og godt kommunelssenter, hvordan det skal utformes på bakgrunn av analysen, drøftede teorier og prinsipene skissert i kapittel 3.9.

6.0 Utforming

For å oppnå gangbarhet er det viktig å ikke spre bebyggelsen over et for stort område.

Å ha korte avstander, oppfordrer til å gå og sykle til nære formål, og dette har igjen helsefremmende egenskaper. Å bruke sykkel eller å gå er også miljøvennlig og er med på å redusere klimautslipp. Dette er begge målsetninger man kan finne flere steder i teorien.

Ved å tilrette legg for å kunne gå i området, kan man også oppnå sosiale fordeler. Det vil være enklere å oppnå sosiale relasjoner i 5 km/t i forhold til i en metallboks i 50 km/t.

Illustrasjon 39 viser avstandssirkler som inkluderer meste parten av begge byggfeltene i prosjektområdet. Radiusen er satt til 500 meter og illustrerer hvor langt man kommer innenfor en 5 minutters gange til fots.

Dette gir en avgrensning for området med to sentre. Det ene senteret ved idrettsanlegget og det andre nord for E39, og langs Fv780.

Å lokalisere sentrale funksjoner i nærheten av disse områdene, og legge tilrette for bolig mellom, vil kunne gjøre at flest mulig vil ha tilgang til funksjonene.

Illustrasjon 39 : avstandssirkler på 500 meter i radius (ikke i målestokk)



6.1 Arealbruk

Det er lagt opp til å utvide og fortette i de eksisterende boligfeltene.

Næringsområdet er likt som det er definert i reguleringsplanen.

Sentrumområdet er lokalisert på den vestlige delen av området. Dette er fordi dette området har et mindre krevende terreng og området vil kunne få muligheten til en framtidig utvidelse helt til 100 meters grensen mot vannet. Denne naturlige avgrensningen vil gjøre det mulig med framtidige utvidelser uten store konflikter med da allerede etablert boligområder.

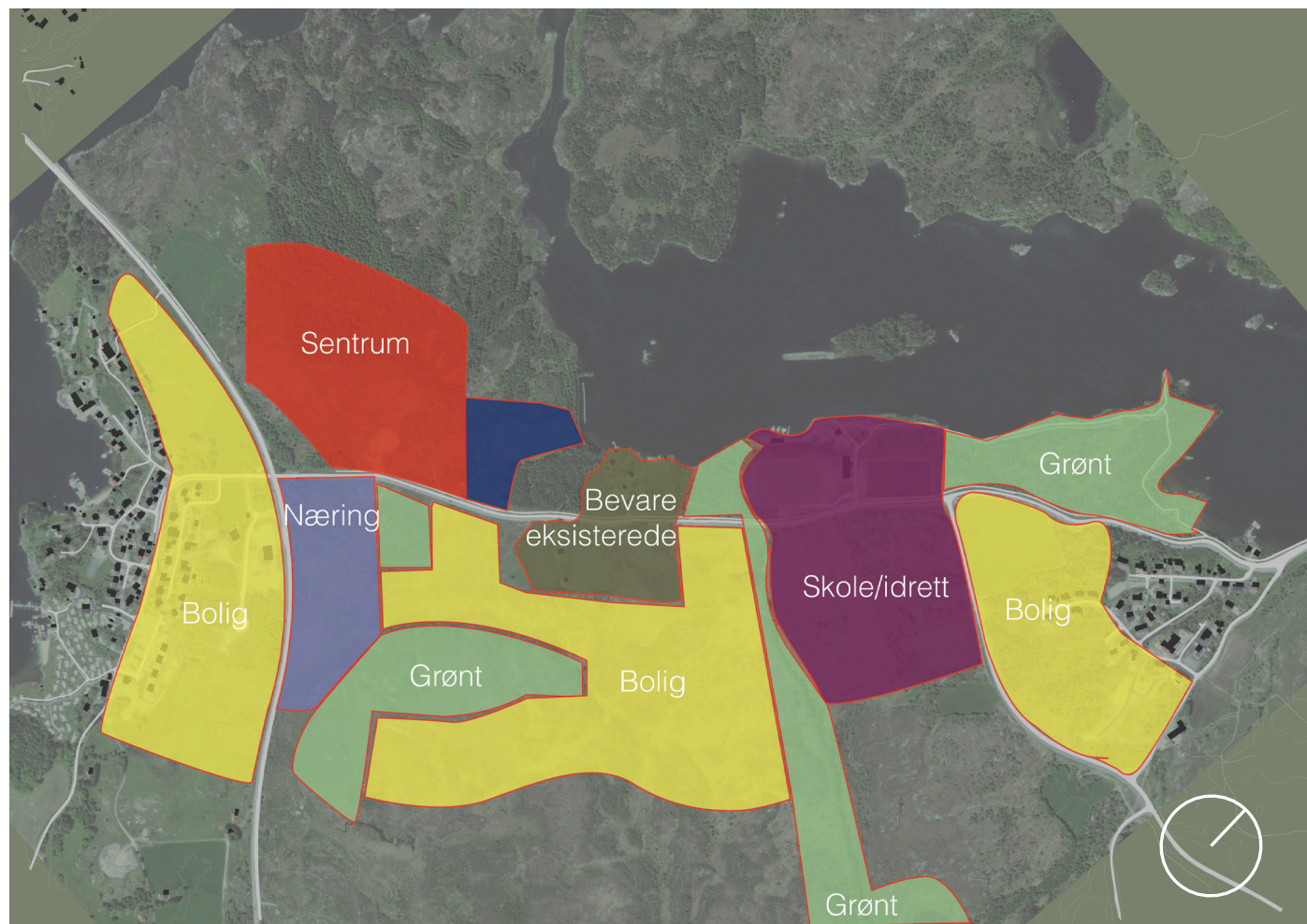
Ved siden av sentrumsområdet er det avsatt areal for helse- og omsorgsfunksjoner.

I området som begge avstandssirklene overlapper, ligger i dag 2 gårder som er den eneste bebyggelsen mellom de to boligfeltene, utenom idrettsanlegget. Dette er uberørt og valgt å bevare.

I det andre senteret som er definert fra avstandssirklene, er det lagt opp til en lokalisering av skole, barnehage, flerbrukshall og idrettsaktiviteter. Disse vil dra nytte av å være samlokalisert og skape et aktivt miljø.

Mellom områdene er det lagt opp til boliger med gjennomtrengende og sammenhengende grøntstruktur. Grøntområdene er valgt ut i kvaliteter og for å skape variasjon, som i at den også går over i mer ulent terreng.

Illustrasjon 40 : arealdisponering (ikke i målestokk)



6.2 Funksjoner

illustrasjon 41 viser strukturen innenfor de avsatte arealene, og hvilke funksjoner, de ulike område vil ha.

I de eksisterende boligfeltene er det lagt opp til stort sett boligformål. Boligene her vil hovedsaklig være en blanding av eneboliger, 2-mannsboliger og rekkehus. Det er også noe tettere og større leilighetsbygg for å skape variasjon i bomiljøet. I Slåttevik er det bygninger i nærheten av E 39 som er avsatt til blandede formål og noe næring. Dette er for å kunne etablere noe variasjon i boligfeltet under viderer utbygging, siden hele området mest sannsynlig bygges ut etappevis.

I området som er avsatt som skole og idrett er det avsatt store arealer. Dette for å kunne ha mulighet for utvidelser i framtiden for lignende formål, og for å ha naturen tett på området. Dette skaper også litt pusterom fra resten av bebyggelsen og gjør at området framstår særegent. Her er det lagt opp til flerbrukshall, barne- og ungdomskole, barnehage og aktivitetpark. Aktivitetsområdet er tilrettelagt for ballidretter, lekeområder, klatreområder, parkour, skating og sykkel sport.

Den østlige delen er det hovedsaklig lagt opp til å være for boligformål. Det er lagt opp til noe blandet formål for å kunne ha nærbutikk og lignende for beboerne i nabolaget.

Grøntstrukturen går gjennom området for å sikre enkel tilgang til alle boligene og leder til skoleområdet og sentrumområdet. Grøntstrukturen gir også mulighet for mer uformelle lekeområder for barn, der

I den sørøstlige delen er det næringsparken som er lokalisert. Her vil det være kontorlokaler, håndverkere og arealer for ikke-forurensende industri og produksjonsvirksomheter.

I senterområdet er det kollektivsentral og bensinstasjon ved innkjøringen til området.

I det sentral sentrumområdet er det lagt opp til blandede sentrumformål, som gir en sammensetning av bolig, kultur, handel og næring. Boligformålene tar deretter mer over etter at man kommer i utkanten av det avgrensede området. Blandede formål sikrer også aktiviteter over et større tidsrom i løpet av døgnet.

Senterområdet vil ha funksjoner som treningssenter, bilbibliotek, overnatting og serveringssted, postkontor, dagligvare og annen handel.

Den tette strukturen og avgrensningen for senterområdet gjør det enkelt å bevege seg rundt og gir gode inndelinger av de urbane rom.

Nord for senterområdet er det lagt opp til helse- og omsorgsfunksjoner som sykehjem, eldresenter, apotek, legekontor og tannlege. Dette gir en sentralplassering som likevel er skjermet og fredfull.

Det er lagt opp til et nytt kryss ved E39 med av og påkjøringsramper. Her er gangveien lagt under rampene. Rampene møtes i 2 nye rundkjøringer.

Det er også lagt opp til en ny undergang under E39 fra Slåttevikområdet i sørøst.

En bebyggelse gir også flere harde flater og det er derfor lagt opp til fordøyingsbasseng flere steder i planen.

I boligfeltene er det lagt opp til 1 parkeringsplass per bolig på tomt. I næringsparken og i sentrumområdet er det lagt opp til undergrunnsparkeareal.



Skalert versjon av strukturplanen i 1:2000
A0 er vedlagt i tegningmappe, med
tegnforklaring.



Boliger



Barnehage



Aktivitetspark



Barne- og ungdomsskole



Flerbrukshall



Idretts- og kajakkanlegg



Boliger



Parkområde



Helse og omsorg; sykehjem, helsesenter
med legekontor, apotek og tannlege



Bensinstasjon, servicesenter og kollektivsentral



Handelsområde
med hotel og
servicefunksjoner



Sentraltorg i sentrumsområde



Næringspark



Nye underganger under E39 .



Av-og påkjøringsramper til E39



Boliger

Illustrasjon 42: strukturplan og funksjoner (ikke i målestokk, for skalert versjon se vedlagt plankart i 1:2000)

Tegnforklaring



1 etasje



2 etasjer



3 etasjer



4 etasjer



5 etasjer



Eksisterende
bygninger



6.3 Byggehøyder og utnyttelsesgrad

Det er lagt opp til en variasjon i byggehøydene, der de sentrale områdene er de som har den gjennomsnittlig høyeste bygningshøyden. Det er lagt opp til en makshøyde på 5 etasjer og 15 meter høyde.

I boligområdene er det lagt opp til en lavere bebyggelse, der de fleste er på 2-3 etasjer.

Det totale området som blir avgrenset av strukturen er på rundt 1,6 km².

Innenfor dette er det følgende utnyttelse:

BYA (bebygd areal, arealet som bygningene opptar i terrenget)

Offentlige formål :	12 000 m ²
Handel og næring :	25 000 m ²
Bolig :	80 000 m ²
Totalt:	117 000 m ²

BRA (bruksarealet for alle bygningens etasjer)

Offentlige formål :	36 000 m ²
Handel og næring :	75 000 m ²
Bolig :	250 000 m ²
Totalt:	361 000 m ²

(arealmålene er avrundet til hele tusen)

Dette gir en 23 % utnyttelsesgrad. Denne inkluderer store grøntområder og dette reduserer da naturlig utnyttelsesgraden.

Med gjennomsnittlig areal per boenhet på 100 m² gir dette 2500 boliger. Tysvær har gjennomsnitt på 2,4 personer pr bolig (ref. analysendelen) og med dette som utgangspunkt får man 6000 innbyggere i prosjektområdet.

For snitt av området se tegningsmappe

Illustrasjon 43: bygningshøyder (ikke e målestokk)

6.4 Sentrumsområde



Illustrasjon 44: illustrasjon over sentrumsområdet



Illustrasjonen viser en del av sentrumsområdet og utfoming av dette.

Nærmest er det sentrale torgallmenningen, som er plassert skjermet inne i kvartalet og leder videre gjennom gjennom kvartalene.

Her finner man handelsfunksjoner i 1. etasje, kontorlokaler i 2. og kontor og boliger i de øvrige etasjene.

Strukturen deler også opp i offentlig og halvprivate områder, da man får et kvartal inne i kvartalet.

Der den det indre byrommet krysser bilveien, følger gategulvmateriale med, og dette området er opphevet. Dette gir et inntrykk av prioritet for de gående, og gjør at trafikken oppfører seg varsomt på deres premisser.

Inne i byrommene er det lagt opp til grønne områder.

Illustrasjonen viser atmosfæren i byrommet i sentrumsområdet.

Her er fasadene differensierte, og dette gir et mer spennende og variert opplevelse av gateløpet.

Funksjonsblandingene i sentrumområdet gir et høyere aktivitetsnivå som er spredt mer utover døgnet enn funksjonsdeling.

Det avgrensede byrommet gir sikrere og et mer skjermet område for brukerne.



Illustrasjon 45: Gatemiljø i sentrumsområdet



Tegnforklaring



1.trinn



2.trinn



3.trinn



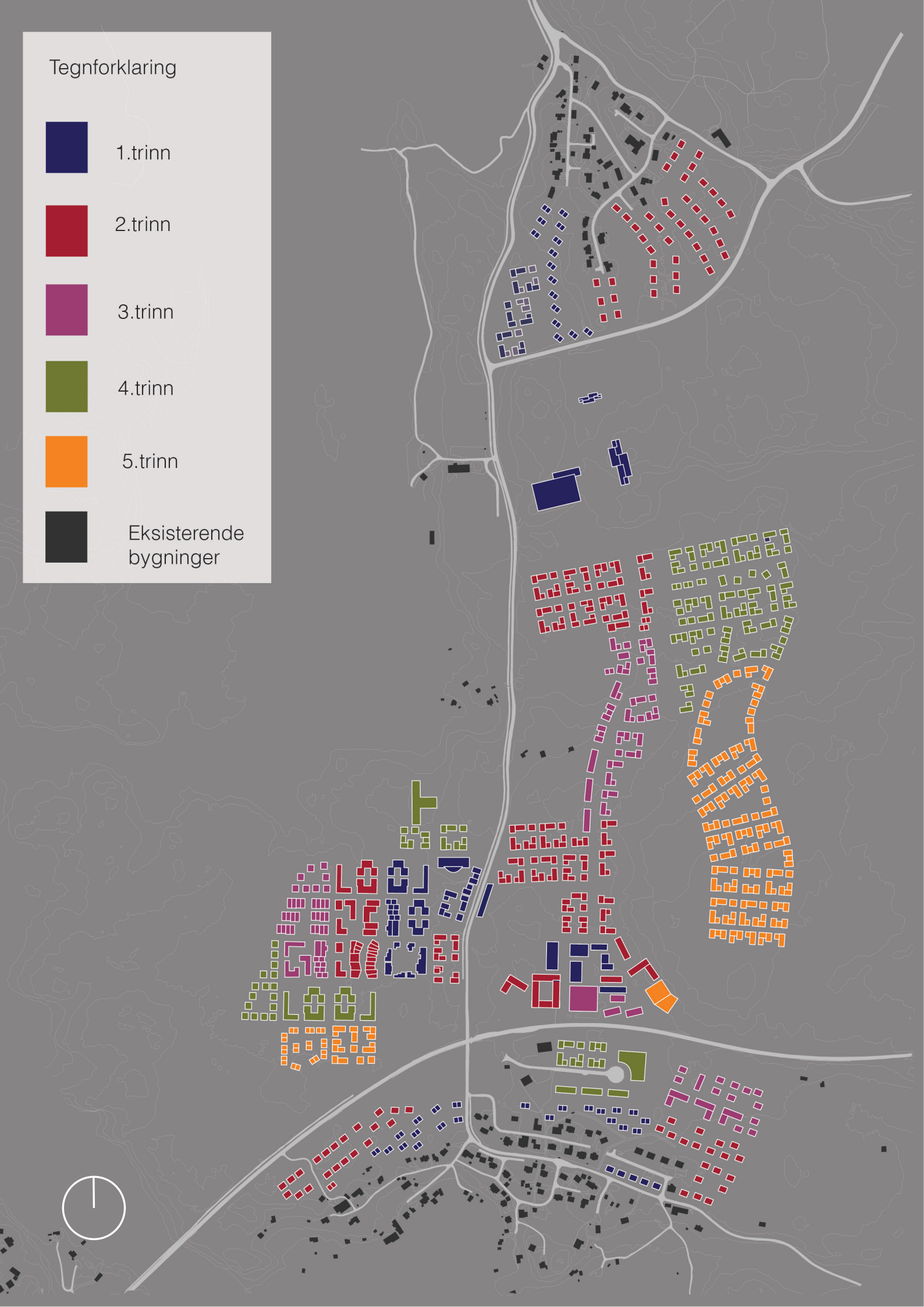
4.trinn



5.trinn



Eksisterende bygninger



6.5 Utbyggingrekkefølge og videre utvikling

Illustrasjonen viser foreslått utbyggingrekkefølge.

I 1.trinn utvides de eksisterende boligfeltene og de første kvartalene i sentrumsområdet blir etablert. I sentrum etableres bensinstasjon og kolketivsentral. Flerbrukshallen, barnehagen og den nye barne- og ungdomskolen. De første bedriftene i næringsparken etablerer seg.

I 2.trinn utvides de eksisterende boligfeltene videre. Det bygges også 2 nye felt som markerer starten for boligområdet på østsiden av området. Sentrumområdet utvides også ytterligere, det samme gjøre næringsparken.

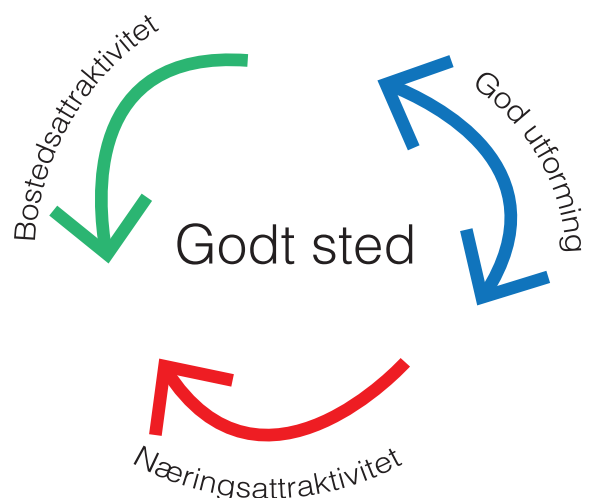
I 3.trinn blir boligfeltene i nord og sør ferdigbygd. Forbindelsen mellom de to nye områdene fra 2.trinn bygges. Sentrumområdet bygges nå ut med flere boliger og næringsparken nærmer seg fullt utbygd.

I 4.trinn utvides boligfeltet videre på sørøst siden, og Slåttevik området er nå fullt utbygd. Helse og omsorgsområdet blir her etablert. Det etableres nå også hotel i sentrumsområdet, som også blir utvidet mot E39.

I 5.trinn utvides sentrumsområdet med flere boliger, det samme gjøre feltet på sørøst-siden. De siste arealen i næringsparken blir nå også utbygd.

Slåttevik-Tysværvåg er etter dette et kommunedelsenter som dekke de fleste daglige behov for innbyggerne. Den har en sunn og frisk befolkning, grunnet gode muligheter for å la bilen stå, og flotte natur- og friluftsmuligheter i nærområdet. Sentrumsområdet har en voksende handelstand og et høyt aktivitetsnivå. Det er gode botilbud med tanke på boform og størrelser. Området har også et velfungerende næringsliv og kan tilby et bredt spekter av arbeidsplasser.

Oppgaven viser at god og riktig utformingsprinsipper av et området kan gjøre det attraktivt for både næringsetablering og bostedsetableringer. Disse er igjen gjensidig avhengig av hverandre for videre utvikling, som illustrasjonen under viser.



7.0 Refleksjon

I dag framstår Slåttevik-Tysværvåg som et naturskjønt område med en sentral plassering i forhold til infrastruktur og framtidig utvikling. Området bli nærmest inngangsporten til Haugesundsregionen når man kommer fra sørfylket. Det er derimot et sted som ikke har mange andre ting enn natur og areal å tilby til innbyggerne. De må reise til andre steder for å få dekt behov i det daglige liv. At det er definert som et kommunedelsenter tyder på at dette området skal i teorien framstå som et sted man får dekt sine behov i nettopp denne delen av kommunen. Det gjør man altså ikke i dag. For å framstå som et kommunedelsenter må det betraktelig utvikling til, og mye av dette vil ligge i hvilket servicenivå man kan oppnå på stedet. Det burde derfor være et mål å utvikle området til å bli et fullverdig og sterkt kommunedelsenter som framstår selvstendig i fremtiden.

Et problem med å forsøke å lokalisere alle de nevnte servicenæringene i området vil kunne bli at kommune senteret Aksdal ikke vil utvikle seg videre. Det vil kunne risikere å miste sin rolle som det øverste senteret i kommunen. På en annen side tyder det på at Aksdal kan risikere å gjøre dette i framtiden uansett, siden utviklingen ser ut til å være at Haugesund utvider sitt omland. Slåttevik-Tysværvåg på sin side ligger utenfor denne utviklingen og vil heller kunne dra nytte av å framstå selvstendig, som et eget senter, uten å risikere å "bli spist opp" av Haugesund de nærmeste årene.

For å skape et sterkt kommunedelsenter med

et godt servicetilbud, er man også avhengig av et befolkningsgrunnlag. Dette finnes i liten grad innenfor området i dag. Disse kan tyde på å være gjensidig avhengig av hverandre og derfor må de utvikles sammen over tid. Det å starte med å utvikle botilbud som man ikke har i så stor grad i dag, men samtidig fortsatt også tilby mer av det som allerede er der, nemlig eneboliger, vil kunne fortsette den veksten som er, og også legge grunnlaget for framtidig vekst. Dette krever også et fokus fra kommunen sin side på å legge til rette for utvikling i dette området, og ikke spre det ut over kommunen. Et gjensidig fokus på både boligutvikling og serviceutvikling vil også kunne redusere transportomfanget gjennom reduksjon av de korte turene.

Med et variert og botilbud og flere innbyggere danner man grunnlaget for videre utvikling, og når servicetilbudet vokser på grunn av kundegrunnlaget, kan befolkningsgrunnlaget igjen vokse på bakgrunn av servicetilbudet. Disse to faktorene fungerer avhengig av hverandre, og skaper gjensidig attraktivitet. Hvis man fokuserer på storstilt utbygging av servicefunksjoner uten å legge til rette for vekst av kundegrunnlaget gjennom boligbygging vil dette gjøre den drøftede kjøpesenterutviklingen mer sannsynlig. Det er derfor lagt opp til en større utvikling av både innen bolig og service i utformingsforslaget.

Høy kvalitet i den fysiske utformingen av tettstedet er også avgjørende for om området framstår attraktivt for både næringer og innbyggere. En nærhet til rekreasjon-,service

og fritidstilbud vil som nevnt, kunne redusere reiseomfanget, men også skape trivsel.

Utformingsforslaget baserer seg derfor også rundt to områder, sentrumsområdet og skole-og fritidsområdet. Mellom disse er det lagt opp til en tett utvikling av boliger som alle skal ha nærhet til naturen. I forslaget anbefales det derfor at utviklingen starter rund de to nevnte områdene først, før man utvikler områdene i mellom etter hvert.

Når det kommer til de fysiske omgivelser i tettstedsutviklingen er det flere punkter som teorien påpeker som viktige. Strukturplanen i oppgaven viser et forenklet bilde på hvordan en utvikling vil se ut, og en faktisk utvikling vil dermed være mer kompleks og mer heterogent enn det som vises her. Siden en så stor utvikling vil foregå over tid er det dermed viktig at selv om det blir bygget i forskjellige tidsperioder, og uttrykket vil være forskjellig fra detaljutforming til detaljutforming, at man overholder de samme grunnprinsippene.

Det er i utformingsdelen av oppgaven forsøkt å visualisere hvordan dette er realisert i forslaget og hvordan prinsippene i teorien er tilpasset for Slåttevik-Tysværvåg.

Ved å utvikle området over de neste tiårene vil man med riktig planlegging kunne oppnå en god utforming for innbyggerne, dette vil gjøre det attraktivt å bosette seg her, som også vil gjøre det attraktivt å lokalisere næringer her, og som igjen gjør stedet enda mer attraktivt. En god utforming vil dermed kunne hjelpe til å skape et attraktivt sted.

I strukturplanen er det tilrettelagt for om lag 6000 innbyggere. Dette er bare 30% av veksten som Econ Pöyry har forespeilet i sin analyse. Så hvor skal man legge til rette for resten?

Et videre utvikling av Slåttevik-Tysværvåg kan være aktuell og dette kan gjøres ved å fortsette de prinsippene som er drøftet, og presentert i oppgaven.

Kommunesenteret i Aksdal vil også være en svært aktuell plass å utvikle, da det allerede eksisterer en del servicetilbud her og man kan bygge videre på dette. En annen plass er det andre kommunedelsenteret i kommunen og de andre mindre stedene som er i kommunen. Disse vil da trolig kunne utvikles med de samme prinsippene som Slåttevik-Tysværvåg. Med flere sterke sentre i kommunen vil resten av befolkningen som bor spredt kunne dra nytte av disse. Dette vil også kunne bidra til å redusere transportomfanget på sikt, da de ikke behøver å reise til det som i dag er de større tettstedene og handelsområdene.

For å oppsummere framstår området som gunstig for en framtidig tettstedsutvikling. Denne utviklingen vil kunne være positivt for kommunen og regionen. For å oppnå en god tettstedsutvikling og utvikle et attraktivt sted er man avhengig av et gjensidig forhold mellom boligutvikling, næringsutvikling og fysisk utforming. Et fokus på å utvikle området og en langsiktig plan vil kunne hjelpe med dette. Man kan da oppnå et god, attraktiv og sterk tettstedsutvikling.

Kildehenvisning

Litteraturliste

Bakken, 2012, The Creative Campus, Masteroppgave UIS

Blakie, 2010, "Designing Social Research", Polity Press, Cambridge

Carmona, Tiesdell, Heath & OC, 2010, Public Places Urban Spaces, Architectural Press

Gehl, 2010, "Byer for mennesker", Bogværket, København

Myklebost, Norges tettbygde steder 1960, 1875-1950, Universitetsforlaget

Selberg, 2002, "Gaten som by og stedsformer" Statens vegvesen, Oslo

Selstad, 2006, Funksjoner og regioner, arbeidsnotat nr.168, Høgskolen i Lillehammer (tilgjengelig på http://brage.bibsys.no/hil/bitstream/URN:NBN:no-bibsys_brage_16804/1/Selstad%20168%202005.pdf)

Diverse rapporter og offentlige dokumenter (nettsider er sist besøkt 10.06.2013)

Samfunndelen, Kommuneplan for Tysvær Kommune 2012-2024, Tysvær kommune 2012

Rogaland Fylkeskommune, Fylkesdelplan for Haugalandet, 2003

St.meld. nr. 31 (2002-2003)

MVD, "Planlegging av by og tettstedsstruktur - Oppfølging av kjøpsenterstoppen i regionale planer" MVD, Oslo 2001

Rogaland Fylkeskommune, 2012, Situasjonsbeskrivelse - Desember 2012, Regionalplan for Areal og Transport på Haugalandet

Norconsult, 2012, kartlegging av senterstruktur og servicenivå, oppsummeringsnotat

http://www.regjeringen.no/upload/kilde/krd/rap/2004/0007/ddd/pdfv/219358-enri_rapport_kapittel_3.pdf

http://www.regjeringen.no/upload/KRD/Vedlegg/REGA/Rapporter/Rapporter_2013/Programteori_sammendragrapport_endelig.pdf

http://www.regjeringen.no/upload/MD/Vedlegg/Rapporter/statlig_lokalisering_0809.pdf

http://www.regjeringen.no/upload/subnettsteder/framtidens_byer/Brosjyrer/brosjyre2_tiltrykk.pdf

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/dok/regpubl/stmeld/2011-2012/meld-st-21-2011-2012/6/3/2.html?id=68294>

Statistisk sentralbyrå

(sist besøkt 10.06.2013, rapporter som er hentet ut fra tabeller er vedlagt)

<http://www.ssb.no/folkendrhist>

<http://snl.no/tettsted>

<http://www.ssb.no/familie>

<http://www.ssb.no/befolkning/statistikker/folkendrkv/kvartal/2013-05-14?fane=tabell&sort=nummer&tabell=112359>

<https://www.ssb.no/statistikkbanken/selecttable/hovedtabellHjem.asp?KortNavnWeb=befolkning&CMSSubjectArea=befolkning&checked=true>

<https://www.ssb.no/statistikkbanken/SelectVarVal/Define.asp?MainTable=ByggearealAar&KortNavnWeb=byggeareal&PLanguage=0&checked=true>

<http://www.ssb.no/befolkning/statistikker/folkemengde>

<http://www.ssb.no/befolkning/statistikker/befolkning>

Avisartikler (alle sider er sist besøkt 10.06.2013)

<http://www.aftenbladet.no/energi/arbeidsliv/Kakefest-for-2000-ansatte-pa-Karsto-1904589.html#.UbRRM5VLLy8>

<http://www.aftenbladet.no/nyheter/lokalt/stavanger/Rogfast-start-i-2015-3136286.html#.UbRZ7JVLLy8>

<http://www.aftenbladet.no/meninger/Hva-er-en-attraktiv-by-2956274.html#.Uayx3JVLLy8>

<http://politiken.dk/ibyen/nyheder/gadeplan/ECE977681/arkitekt-derfor-er-det-gaaet-galt-i-oerestaden/>

Andre kilder (nettsider er sist besøkt 10.06.2013)

<http://malmo.se/Kommun--politik/Om-oss/Statistik/Befolkning/Folkmangd.html>

<http://www.jakri.se/omraden.php>

<http://www.haugaland-park.no/maalsetting/category746.html>

http://no.wikipedia.org/wiki/Hydro_Aluminium_Karmøy

<http://www.orestad.dk/da-DK/Fakta/Bogen+Godt+Begyndt.aspx>

<http://www.avinor.no/lufthavn/haugesund/direkteruter>

<http://www.vegvesen.no/Europaveg/e39rogfast>

<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/tforbindelsen>

<http://svvgw.vegvesen.no/http://svvnvdbapp.vegvesen.no:7778/webinnsyn/anon/index>

Figurliste:

- Illustrasjon 3 : Samfunndelen, Kommuneplan for Tysvær Kommune 2012-2024, Tysvær kommune 2012
- Illustrasjon 5 : Samfunndelen, Kommuneplan for Tysvær Kommune 2012-2024, Tysvær kommune 2012
- Illustrasjon 24 : MVD, "Planlegging av by og tettstedsstruktur - Oppfølging av kjøpsenterstoppen i regionale planer" MVD, Oslo 2001
- Illustrasjon 25 og 26 : Originalt fra : Selstad, Selstad, 2006, Funksjoner og regioner, arbeidsnotat nr.168, Høgskolen i Lillehammer. (Omformet)
- Illustrasjon 27 : Originalt fra : Gehl, 2010, "Byer for mennesker", Bogværket, København (Omformet)
- Illustrasjon 28 : Originalt fra : Gehl, 2010, "Byer for mennesker", Bogværket, København (Omformet)
- Illustrasjon 29 : Originalt fra : Gehl, 2010, "Byer for mennesker", Bogværket, København (Omformet)
- Illustrasjon 32 : <http://slattevik.no/veien.aspx>
- Illustrasjon 33 : <http://www.orestad.dk/da-dk/Oplev/Arkitekturguide/masterplan+arkitektur.aspx>
- Illustrasjon 34 : <http://www.orestad.dk/da-DK/NyhederOgPresse/Nyhedsbreve/2010/nyhed.aspx?newsid=FE4F775F3CED4209A9D7190BD323FD62>
- Illustrasjon 35 : <http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Jakriborg.jpg>
- Illustrasjon 36 : <http://litefranovan.blogspot.no/2010/08/jakriborg-i-hjarup.html>
- Illustrasjon 37 : <http://buildingoursustainablefuture.blogspot.no/2012/09/european-village-in-bo01.html>
- Illustrasjon 38 : <http://www.flickr.com/photos/pixas/264099868/sizes/o/in/photostream/>

Øvrige illustrasjoner er egenproduserte

Vedlegg:

Vedlagt i tegningmappe:

Strukturplan 1:2000 A0
Illustrasjon 44 og 45, A3
Snitt

Vedlegg: Rapporter hentet fra SSB

Folkemengde, etter region, tid og statistikkvariabel

2012

Folkemengde

4532 Haugesund	44524
4631 Jørpeland	6282
4632 Tau	2858
4641 Hjelmelandsvågen	598
4651 Sand	1167
4661 Sauda	4272
4671 Judaberg	581
4681 Ydstebøhamn	394
4691 Førdesfjorden	3464
4692 Aksdal	1424
4693 Nedstrand	231
4694 Østenstad	223
4695 Padlene	207
4703 Sandve	322
4705 Skudeneshavn	3274
4706 Kopervik	6958
4707 Våre	259
4709 Visnes	577
4710 Eike	1577
4731 Skjold	694
4732 Sandeid	609
4733 Vikedal	404
4741 Vikevåg	726
4742 Østhusvik	431
4761 Åkrehamn/Vedavågen	10216

Alle 1- og 2-tall er endret til 0 eller 3 for å ivareta personvernet.

Boliger, etter region, bygningstype, tettbygd/spredtbygd, tid og statistikkvariabel

			2011
			Boliger (beboede og ubebodde)
1146 Tysvær	Enebolig	Tettbygd strøk	1335
		Spredtbygd strøk	2292
	Tomannsbolig	Tettbygd strøk	157
		Spredtbygd strøk	80
	Rekkehus, kjedehus og i	Tettbygd strøk	263
		Spredtbygd strøk	27
	Boligblokk	Tettbygd strøk	85
		Spredtbygd strøk	6
	Bygning for bofellesskap	Tettbygd strøk	10
		Spredtbygd strøk	0
	Andre bygningstyper	Tettbygd strøk	49
		Spredtbygd strøk	53

bygningstype:

Andre bygningstyper inkluderer i hovedsak boliger i garasjer, næringsbygninger og andre bygningstyper som ikke er boligbygninger.

Folkemengde, etter region, alder, tid og statistikkvariabel

		2011
		Folkemengde
1146 Tysvær	0-5 år	8,7
	6-12 år	10,5
	13-15 år	4,9
	16-19 år	5,6
	20-24 år	6,6
	25-34 år	13,1
	35-49 år	21
	50-66 år	18,6
	67-79 år	8
	80 år eller eldre	3,1

alder:

I FoB2011 er personer gruppert etter alder på tellingstidspunkt (19. november). Ved tellingen i 2001 er alder ved utgangen av året benyttet.



Masteroppgave UIS 2013
Byutvikling & Urban Design
Christian Sivertsen Osnes