



Universitetet  
i Stavanger

DET TEKNISK-NATURVITENSKAPELIGE FAKULTET

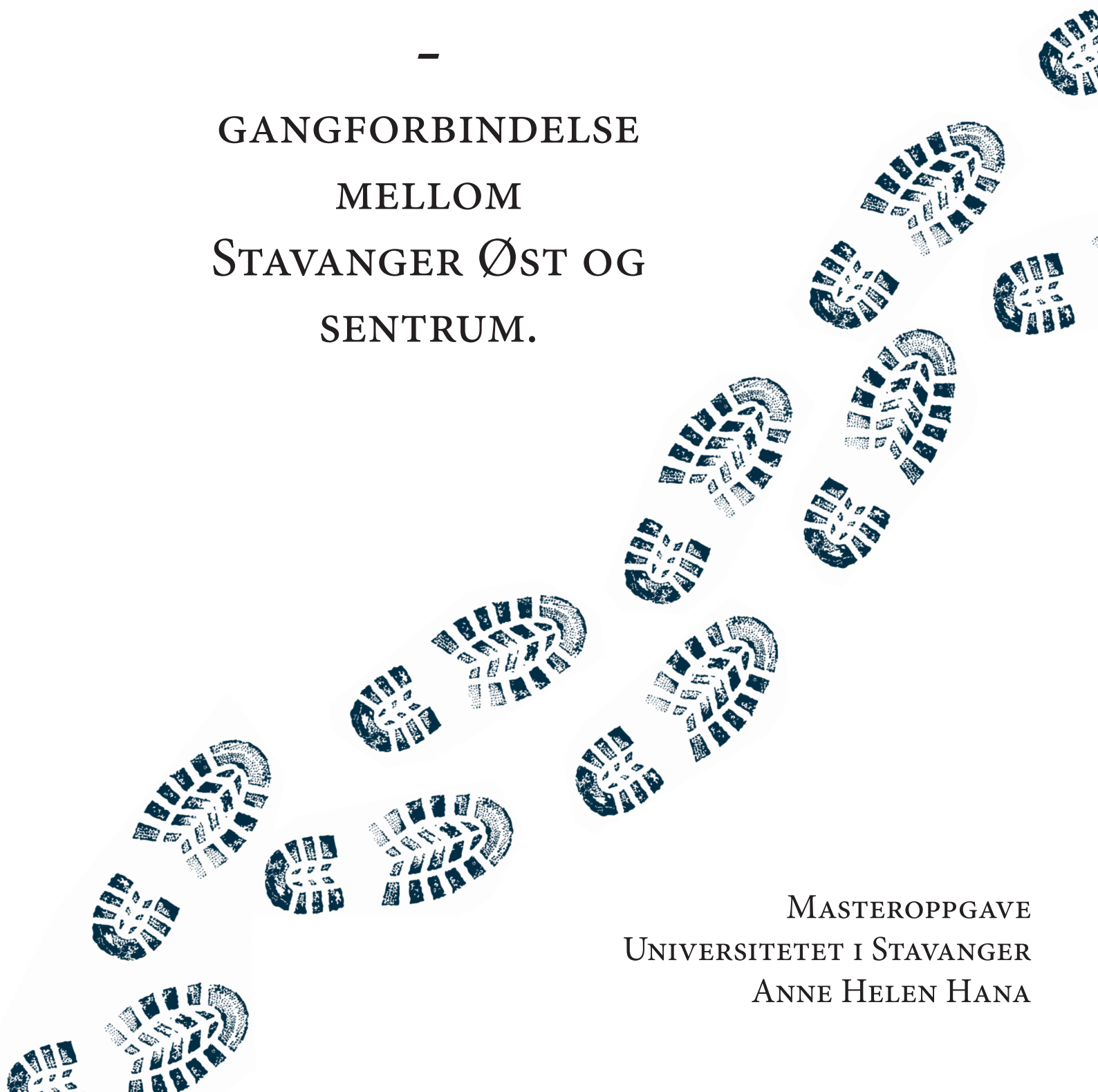
## MASTEROPPGAVE

Studieprogram/spesialisering: Byutvikling og Urban design	Vårsemesteret, 2016  Åpen
Forfatter: Anne Helen Hana	..... (signatur forfatter)
Fagansvarlig:  Veileder(e): Ana Llopis Alvarez	
Tittel på masteroppgaven: Å gå - Gangforbindelse mellom Stavanger Øst og sentrum  Engelsk tittel: Walkability between Stavanger East and the city center	
Studiepoeng: 30	
Emneord: Nasjonal gåstrategi Mobilitet Fotgjenger Gangforbindelse Byliv Fotgjengermiljø	Sidetall: 101 + 5 vedlegg  Stavanger, 12. juli 2016

# Å GÅ

-

GANGFORBINDELSE  
MELLOM  
STAVANGER ØST OG  
SENTRUM.



MASTEROPPGAVE  
UNIVERSITETET I STAVANGER  
ANNE HELEN HANA

*“If there was a single silver bullet in complex city-making, walkability would be it”, Mr Toderian said. “Studies show that walkable cities are much more successful, competitive, healthy, sustainable, liveable, sociable and creative – cities designed to honour the pedestrian work better for everyone.”*

*(Hopkins, 2015)*

# FORORD

---

Mitt masterstudie i Byutvikling og Urban Design ved Universitetet i Stavanger avsluttes med denne prosjektoppgaven. Det har vært interessante og lærerike år, hvor kombinasjon av teori og prosjektarbeid har gitt en bred innfallsvinkel til fagfeltet.

Det er mange tema innen byutvikling og urban design som opptar meg. Etter mitt syn er det tverrfagligheten som gjør fagfeltet så interessant. "Gange" er et slik tema. Å gå er bra for miljøet og for den enkeltes helse. Fotgjengere skaper byliv og trygghet. Det er ikke uten grunn at enkelte hevder at de byene som fungerer for fotgjengere fungerer for alle. Med andre ord et spennende tema for en masteroppgave.

Jeg vil takke min veileder universitetslektor Ana Llopis Alvarez for positive tilbakemeldinger. Jeg ønsker også å rette en takk til første amanuensis Anders Langeland for verdifulle innspill.

Jeg ønsker også å takke Jeanette Hovland og Anders Almesveen i Leva urban design as som sa ja til å la seg intervju. Videre vil jeg takke en beboer som stilte opp til dybdeintervju og de 25 fotgjengerne som velvillig svarte på spørsmål når jeg stoppet dem på gaten.

Til slutt vil jeg takke familie, venner og medstudenter. Jeg har satt stor pris på alle diskusjoner, språkråd og oppmuntrende ord på veien.

# SAMMENDRAG

---

Mange byer opplever høy befolkningsvekst, økt transportbehov, arealknapphet og dårlig luftkvalitet. I tillegg erfarer mange land helseproblemer blant befolkningen knyttet til inaktiv livsstil. God tilrettelegging for fotgjengere er en strategi for å møte noen av utfordringene byene står overfor.

Utgangspunkt for oppgaven er Nasjonal gåstrategi, vedtatt av Stortinget i 2012 (Statens vegvesen, 2012). Oppgavens målsetning er å undersøke hvordan attraktiviteten for fotgjengere kan økes gjennom stedstilpassede løsninger. Strekningen Stavanger Øst-sentrum er brukt som case i oppgaven. Stavanger Øst er et sentrumsnært byfornyingsområde der økt antall boliger og arbeidsplasser aktualiserer tilrettelegging for gående.

Stedsanalysen peker på tre hovedutfordringer; høy trafikkbelastning, dårlig lesbarhet og opplevd utrygghet. Styrking av fotgjengermiljøet konsentreres om hovedtraseene og tiltak rettet mot de tre hovedutfordringene. I tråd med nyere mobilitetsteori er tiltakene rettet både mot gange som transportform og trivselsfaktorer.

Sosial kontroll gjennom økt aktivitet er et tiltak for å øke opplevd trygghet. I planforslaget tilrettelegges det for økt aktivitet gjennom omregulering fra bolig til næringsvirksomhet. Samtidig er gateparkeringen redusert og erstattet med brede fortau med plass til formål som fremmer urbant byliv. Eksempler er flere sitteplasser, tilrettelegging for oppholdsaktiviteter og kommersielle formål som varedisplay og uteservering. Andre trygghetsskapende tiltak er god gatebelysning, godt vedlikehold og høy kvalitet på uterommene.

Strekningens lesbarhet økes gjennom etablering av gater med sammenhengende funksjonsbruk og oppgradering med enhetlig design. Soneinndeling, trær og gatemøblering er benyttet som naturlige ledelinjer. Det er også foreslått å plassere en 3D- bymodell i bronse ved Kjelvene. Fotgjengere er prioritert i trafikkbildet gjennom omregulering til gå- og sykkelprioritert gate, sambruksareal (shared space) og kollektivgate.

# SUMMARY

---

Several cities experience high population growth, increased transport need, lack of space and poor air quality. Many developed countries also have to handle great health problems due to an inactive population. Walkability is a strategy that aims to meet some of the challenges cities are facing.

This master paper is based on the National Walking Strategy (Nasjonal gåstrategi), adopted by the Norwegian Parliament (Stortinget) in 2012, to make walking more appealing among urban populations through improved physical surroundings. The case study for this project is the stretch from Stavanger East to the city centre. Stavanger East is an urban transformation area close to the city centre. A growing population and number of work places increases the benefit of designing for a walkable area from Stavanger East to city centre.

The analysis points out three main challenges: dense traffic, inadequate readability/information and a lack of experienced safety. The strengthening of walkability focused on the main lines and initiatives regarding the three main challenges. In keeping with modern theories of mobility, both the transport and health benefits have been taken into consideration.

Social control through increased activity is an initiative aiming at higher experienced safety. In the plan proposal, facilitation for increased activity is measured through restructuring from residential to business area. Street parking is reduced and replaced by broad sidewalks, stimulating urban life. Examples include more benches, facilitations for activities and commercial purposes like display of goods, and cafés with outdoor seating. Further safety increasing initiatives are good street lighting, good maintenance and high quality of outdoor areas.

The improved readability is proposed through a continuous urban axis and improved and clearly designed street plans. Zoning, trees and street furnishing are used as natural guidelines.

Pedestrians are given a high priority in the traffic design through traffic regulations

# INNHOOLD

---

FORORD.....	III	DEL 4 ALTERNATIVE STRATEGIER	
SAMMENDRAG.....	IV	STRATEGIUTVIKLING.....	74
SUMMARY.....	V	URBANT.....	76
DEL 1 INNLEDNING		NATUROPPLEVELSE.....	78
BAKGRUNN/TEMA.....	10	KNUTEPUNKT.....	80
PROBLEMSTILLING.....	12	TRANSPORT.....	82
PRESENTASJON AV STUDIEOMRÅDET.....	14	EVALUERING.....	84
METODE.....	26	DEL 5 PLANFORSLAG	
DEL 2 TEORI/KUNNSKAPSGRUNNLAG		FIRE STRATEGIER- ET PLANFORSLAG .....	88
MOBILITETSTEORI.....	34	MASTERPLAN.....	90
FOTGJENGEREN.....	37	INSPIRASJON.....	92
ATTRAKTIVE GANGFORBINDELSER.....	38	DRØFTING .....	94
DEL 3 STEDSANALYSE		REFLEKSJON.....	95
TRANSPORT.....	50	KILDER.....	96
UTEROM.....	56	FIGURLISTE.....	98
BEBYGGELSE.....	59	VEDLEGG A: DYBDEINTERVJU- GUIDE	
LANDSKAP/TERRENG.....	62	VEDLEGG B: DYBDEINTERVJU LEVA	
LESBARHET.....	64	VEDLEGG C: DYBDEINTERVJU BEBOER	
TRYGGHETSFØLELSE.....	66	VEDLEGG D: INTERVJUGUIDE ”PÅ GATA”	
MOTIVASJON FOR GÅ?.....	68	VEDLEGG E: ”PÅ GATA” - INTERVJU	
FORBEDRINGSFORSLAG.....	68		
SWOT- ANALYSE.....	70		

# OPPGAVENS ABC

- Del 1 INNLEDNING: Introduksjon til oppgavens tema, problemstilling, forskningsspørsmål og avgrensning. Videre er studieområdet presentert og det er redegjort for oppgavens metodiske valg.
- Del 2 TEORI: Presentasjon av faglitteratur og forskningsresultater knyttet til attraktive gangforbindelser og fotgjengermiljø.
- Del 3 STEDSANALYSE: Situasjonsbeskrivelse av studieområdet og tilhørende stedsanalyse. Hovedfunnene fra stedsanalysen er oppsummert i SWOT- analyse.
- Del 4 STRATEGIUTVIKLING: Fire alternative strategier med tilhørende plangrep er utviklet og testes opp mot utfordringer og styrker identifisert i del 3.
- Del 5 PLANFORSLAG: Det er utviklet et endelig planforslag for fotgjengerforbindelse mellom Lervigtunet og Stavanger Øst. Planforslaget er basert på strategiene i del 4.



**E**N ATTRAKTIV BY HAR ET  
LEVENDE SENTRUM.

**E**T LEVENDE SENTRUM KJENNETEGNES  
AV MANGE MENNESKER.

**M**ANGE MENNESKER FINNER MAN  
DER DET ER TILRETTELAGT  
FOR FOTGJENGERE.

# DEL 1

## INNLEDNING

# TEMA

---

## BAKGRUNN OG AKTUALITET

I 2012 ble "Nasjonal gåstrategi- Strategi for å fremme gåing som transportform og hverdagsaktivitet" vedtatt av stortinget (Statens Vegvesen, 2012). Som det fremgår av tittelen er fokuset todelt; transport og aktivitet, formulert i strategiens hovedmål:

- Det skal være attraktivt å gå for alle.
- Flere skal gå mer.

En forutsetning for å nå målsetningene i Nasjonal gåstrategi er kunnskap om hva som skaper attraktive gangforbindelser og hvem man tilrettelegger for.

Potensialet for gangtrafikk er høyest i urbane strøk med korte avstander mellom daglige gjøremål. Det er imidlertid mange byområder hvor det er fysisk mulig å gå, men hvor få likevel velger å gå. Flere teoretikere og forskningsresultater peker på sammenheng mellom kvaliteter i uterommet og attraktivitet for fotgjengere. Tilrettelegging for fotgjengere handler om å skape uterom som inviterer og innbyr til turer til fots.

Hvordan kan et sted utformes for å gjøre det attraktivt enten man går for å komme seg fra A til B (transport), som rekreasjon, trening eller som sosial aktivitet? Bare et fåtall går hvor som helst, når som helst og hvor langt som helst. De aller fleste går ikke med mindre det er effektivt, det gir en positiv opplevelse og det er trygt å gå. Dette er forhold som kan oppnås gjennom god tilrettelegging.

Målrettet tilrettelegging for fotgjengere har tradisjonelt hatt lavt prioritering, men de senere årene har denne tendensen snudd. Økt fokus på gange henger sammen med generelt fokus på miljøvennlig transport og grønn mobilitet. Man snakker om et grønt skifte. Omvendt transporthierarki, med fotgjengeren på toppen og bilen nederst, har blitt et begrep. I alle fall i festtaler!

I kommuneplanen for Stavanger er folkehelseperspektivet sterkt vektlagt. I den sammenheng er tilrettelegging for gående et viktig aspekt. Målet om 0- vekst i personbiltrafikk peker i samme retning, illustrert med seierspallen med fotgjengeren på første plass, sykkel på andre, kollektiv på tredje og bilen parkert i garasjen. Kommunens målsetninger aktualiserer arbeid med tilrettelegging for fotgjengere.

Med tanke på at omlag 30 prosent av alle bilturer er under to kilometer bør potensialet for økt andel gående være tilstede. Korte turer er først og fremst hverdagsturer i nærmiljøet. I henhold til rapporten Grønn Mobilitet er det potensiale for å mer enn doble antall turer til fots (Kummel, Ståhle & Hernbäck, 2014, s. 8).

**SAMFUNNSØKONOMI:**  
Tilrettelegge for fotgjengere er både billig og lite plasskrevende sammenlignet med infrastruktur for bil- og kollektivtrafikk.

**FOLKEHELSE:**  
Å gå er sunt for den enkeltes helse og sparer samfunnet for store helseutgifter. God luftkvalitet er viktig for folks helse.

**SOSIAL RETTFERDIGHET:** Å gå krever ikke, sertifikat, penger til kollektivbillett eller tilgang til bil eller sykkel.

**MILJØ:**  
Både lokal forurensning og globale klimagassutslipp reduseres dersom flere går og sykler.

## NYTTE I HVERT SKRITT

**NÆRINGSLIVSPERSPEKTIV:**  
Butikker, kafeer og restauranter går bra der det er mye folk. Lokalisering i gater og på torg med mye fotgjengertrafikk er derfor attraktivt for næringsdrivende

**SIKKERHET:**  
Flere folk i gatene gir økt trygghet, mens folketomme gater oppleves mer utrygge. Færre biler på veiene gir redusert antall trafikkulykker.

**BYUTVIKLING:**  
Mennesker skaper levende byer. Flere fotgjengere gir derfor også mer levende bysentrum og trivelige lokalmiljø.

## PROBLEMSTILLING

---

Intensjonen bak prosjektet er å undersøke hvordan Nasjonal gåstrategi kan konkretiseres i stedstilpassede tiltak. Målet er å undersøke attraktiviteten for gående for en gitt strekning og basert på resultatene utarbeide forslag til tiltak som kan øke attraktiviteten. Valgt strekning er mellom Stavanger Øst og Stavanger sentrum.



Hvordan kan attraktiviteten for fotgjengere mellom Stavanger Øst og sentrum økes?

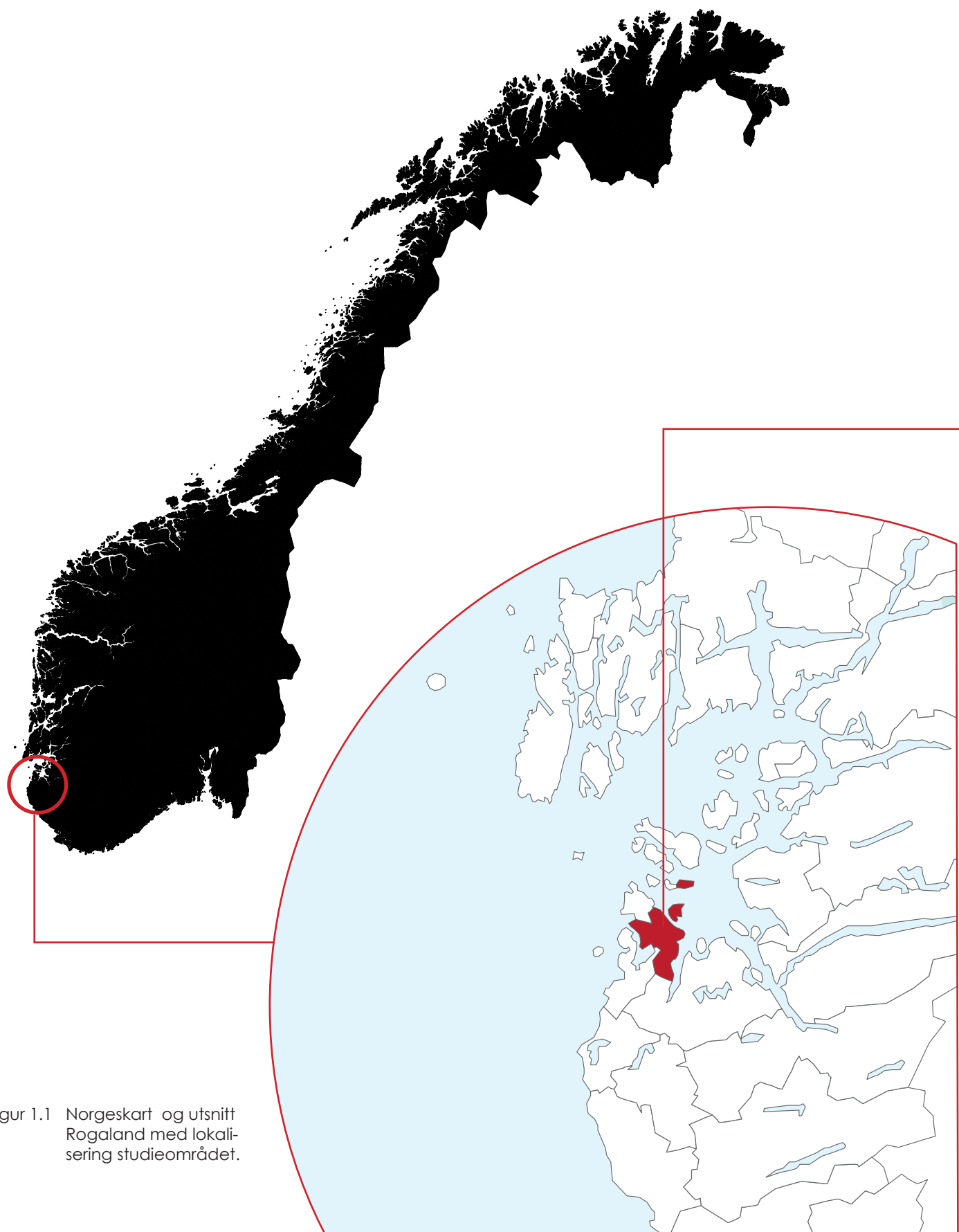
## FORSKNINGSSPØRSMÅL

---

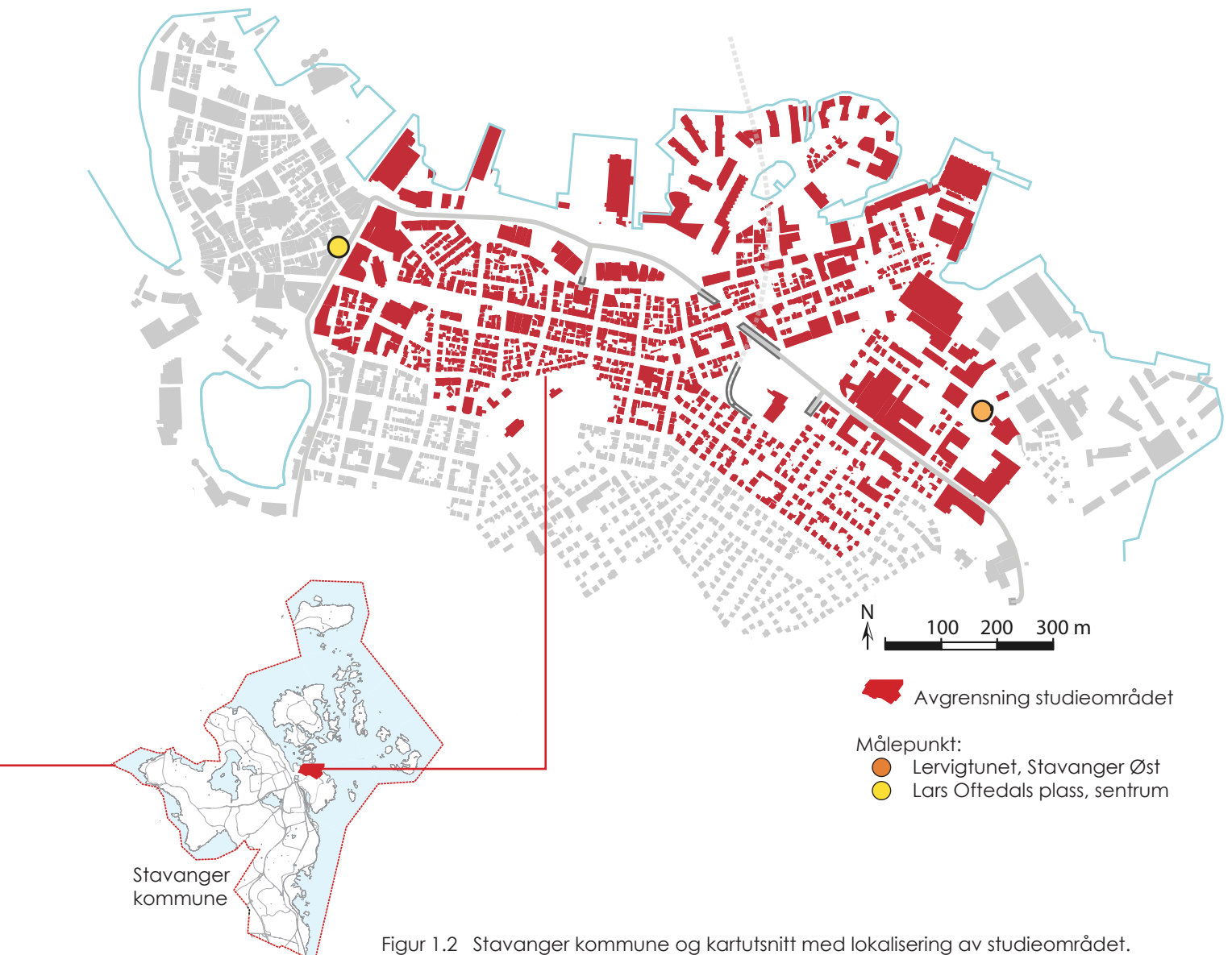
Gjennom forskningsspørsmålene er prosjektets problemstilling og omfang konkretisert og avgrenset.

1. Hvem er fotgjengeren?
2. Hva kjennetegner attraktive gangforbindelser?
3. Hvilke kvaliteter er i studieområdet i dag og hva mangler?
4. Hvilke tiltak kan øke attraktiviteten for fotgjengere mellom Stavanger Øst og sentrum?

# PRESENTASJON AV STUDIEOMRÅDET



Figur 1.1 Norgeskart og utsnitt Rogaland med lokalisering studieområdet.



Figur 1.2 Stavanger kommune og kartutsnitt med lokalisering av studieområdet.

Stavanger kommune ligger på vestkysten av Norge, har i overkant av 130 000 innbyggere og er Norges 4. største by (Statistisk Sentralbyrå, 2015). Byen har en internasjonal befolkning, hvor 20 % har ikke norsk opphav og 71 nasjonaliteter er representert. Næringslivet domineres av olje- og gassindustrien. I 2004 ble Stavanger universitetsby.

Stavanger har knapt med arealreserver. Ny bebyggelse er i all hovedsak fortetting innenfor eksisterende tettstedsgrense. Stavanger Øst er et ca 600 daa stort område, lokalisert omlag

1 km øst for Stavanger sentrum. Området er i en pågående byfornyingsprosess. Det bygges mye nytt og gamle industrilokaler renoveres. Økt antall beboere og flere arbeidsplasser i aktualiserer tilrettelegging for gående. Nærhet til bysentrumet gir potensiale for høy andel turer til fots mellom Stavanger Øst og sentrum.

Stavanger Øst har fellestrekk med andre sentrumsnære transformasjonsområder i Norge og Europa. Kunnskap fra oppgaven kan derfor være aktuell også ved tilrettelegging for fotgjengere andre steder.



## MÅLEPUNKT

Oppgavens problemstilling er knyttet til attraktivitet for fotgjengere mellom Stavanger Øst og sentrum. Lervigtunet og Lars Oftedals plass er valgt som målepunkt, manuelt valgt ut i fra sentral beliggenhet i henholdsvis Stavanger Øst og sentrum.

Lars Oftedals plass ligger omlag midt i Klubbgata. Sentrum er i oppgaven brukt om sentrumshalvøya. Med denne forståelsen, danner Klubbgata grense mot øst og Lars Oftedals plass blir en naturlig inngangsport til sentrums gågatenett med butikker og kafeer.

Lervigtunet ligger sentralt i Stavanger Øst med flere viktige institusjoner og virksomheter i gatene rundt. Rett over gaten finner man den populære kafeen Ostehuset Øst, lokalsenteret 5° Øst, med butikker, bolig og kontorer, samtidskunstsenteret Tou Scene, Mathallen og Johannes Læringscenter. I tilknytning til 5° Øst er det opparbeidet et offentlig torg, utformet i samme formspråk som Lervigtunet. Felles formspråk forsterke området som lokalt knutepunkt.



## GEOGRAFISK AVGRENSNING

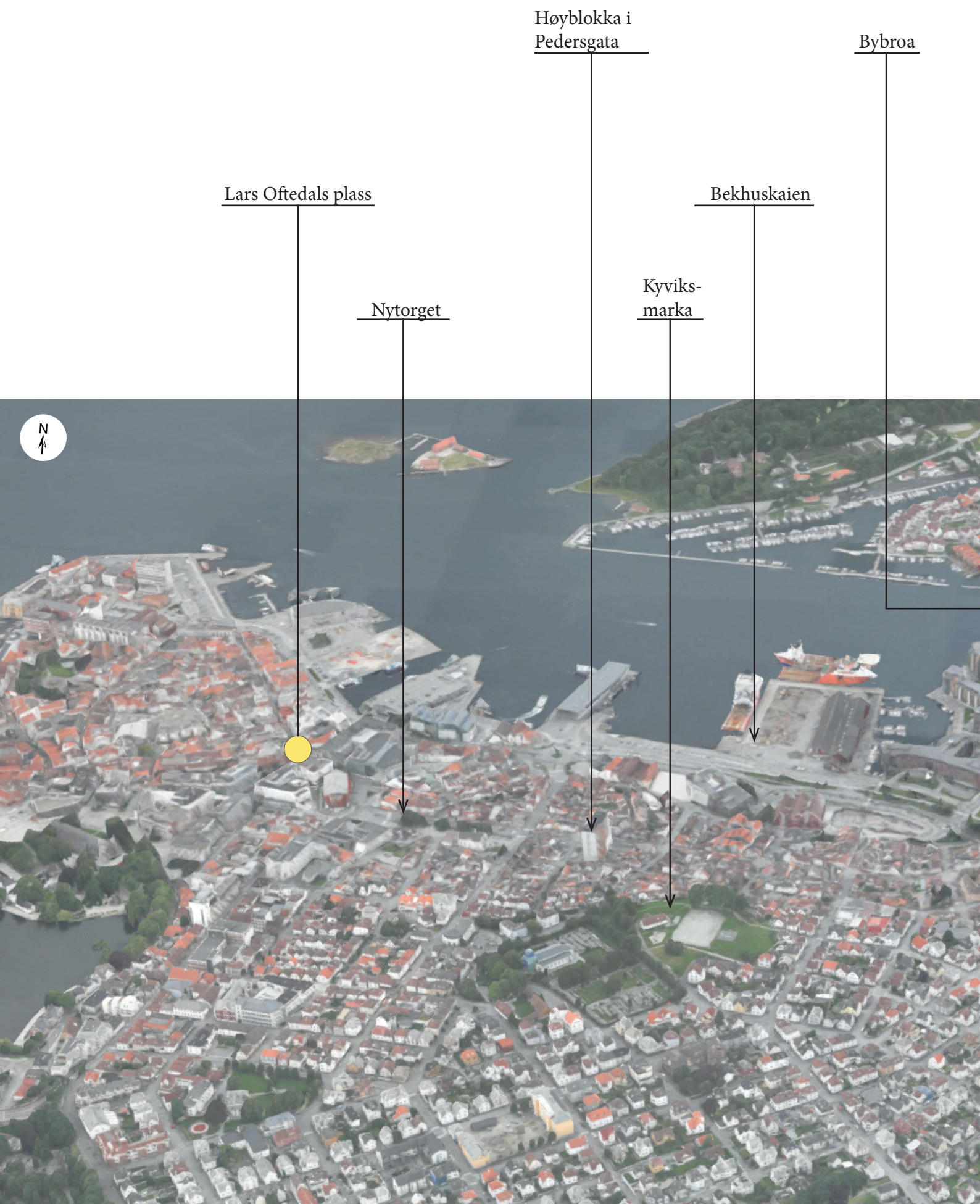
I en tett bystruktur er det mange mulige veivalg. Studiet er derfor ikke begrenses til en trase, men studerer i stedet et større område mellom de to målepunktene.

Den geografiske avgrensningen tar utgangspunkt i luftlinjen (korteste avstand) mellom målepunktene. På hver side av luftlinjen er det manuelt definert en buffersone for mulige gangforbindelser. Den geografiske avgrensningen er deretter tilpasset landskapet og eksisterende gatenett.

Sjølinjen definerer avgrensningen mot nord. Resten av avgrensningen følger bygater. I sentrum danner Klubbgata grensen mot vest. Mot sør går avgrensningen gjennom boligområdet på Storhaug, definert av Hetlandsgata opp til Kyviksmarka og Karlsminnegata til Avaldsnesgata. Mot øst definerer Avaldsnesgata, Johannegate og Kvitsøygata den geografiske avgrensningen.

Figur 1.3 Til høyre: Flyfoto med angitt plassering av oppgavens målepunkt.  
Foto Vigdis By, hentet fra <https://www.flickr.com/photos/stavangerkommune/8663702150>.

# NØKKELSTEDER:



Figur 1.4 Flyfoto med lokalisering av nøkkelsteder i studieområdet. Kilde: Flyfoto fra Google Maps.

Lokalisering 5° Øst  
(ferdigstilt 2016, ikke  
med på bildet)

Badedammen

Mathallen

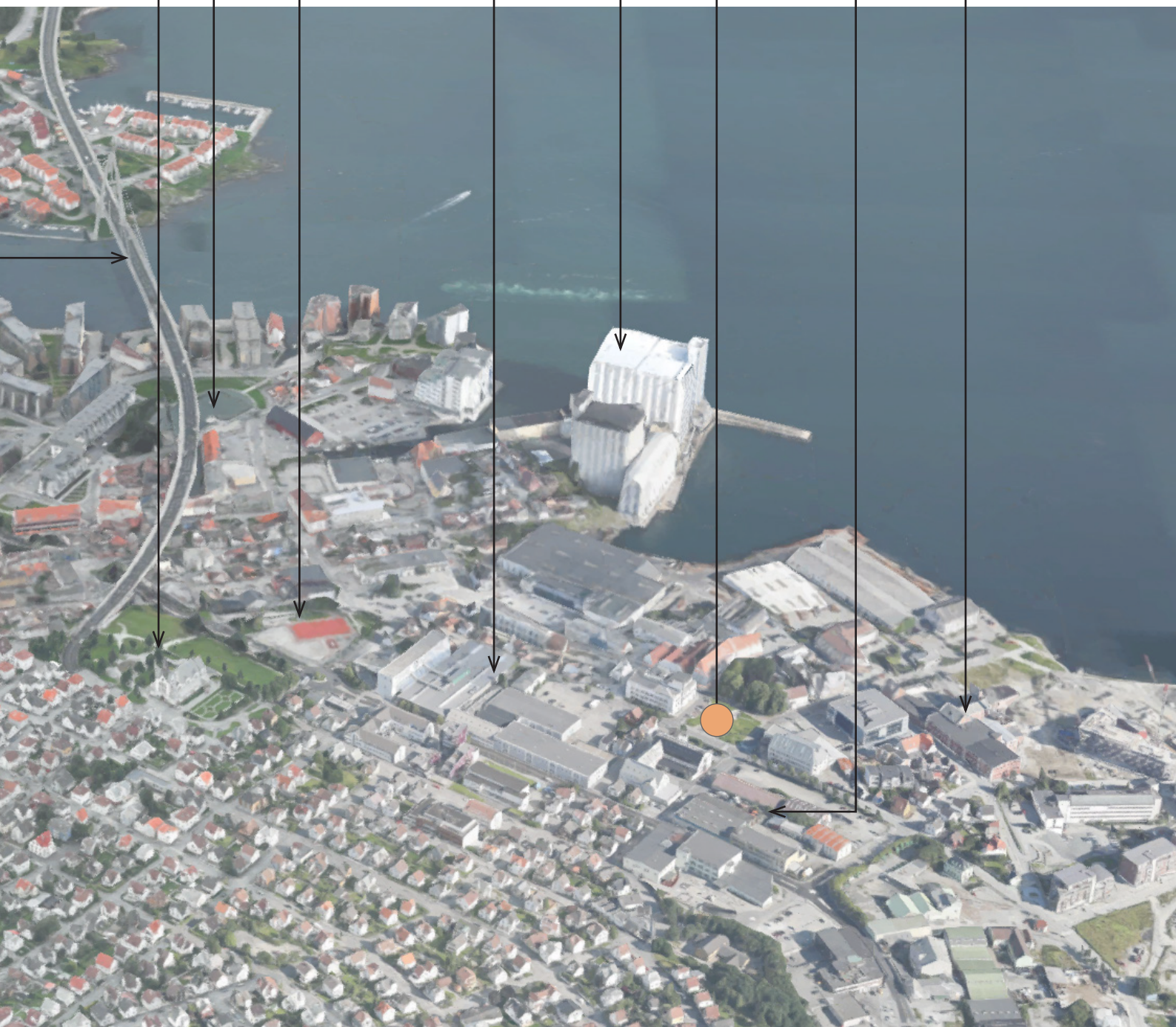
Johannesparken

Lervigtunet

Kjelvene

Stavanger  
havnesilo

Tou scene



# DELOMRÅDER

Studieområdet er inndelt i seks delområder. Tre av delområdene inngår i Stavanger Øst; Badedammen, Spilderhaug og Lervig.



Figur 1.5 Kart over delområdene. Nummer i kartet refererer til tilhørende bilder under hvert delområde.

## BEKHUSKAIEN

Kaiområdet, mellom sentrum og Badedammen, defineres av sjølinjen på ene siden og høydedraget opp mot Storhaug på den andre. Det er utsikt til havnebasenget med hurtigbåter, ferjetransport og småbåter. Maritim industri (shipping) og småbåthavn forsterker det maritime miljøet.

Området er delt i fire langsgående soner; (1) ferjeterminal nærmest kailinjen, (2) sykkel- og gangsti, (3) 4-felts bilvei og (4) bebyggelse langs høydedraget opp mot Blåsenborg og Storhaug. Omlag midt i området er det tunnel til Madlaveien og motorveien. Helt øst fortsetter veien via kulvert til Spilderhaug.

Sykel- og gangstien er del av Blå promenade, en 4 km lang gang- og sykkelsti. Promenaden går langs sjøen fra Bjergsted til Badedammen.



Figur 1.5 Bilde 1: Småbåthavnen  
Bilde 2: Blå Promenade med bilvei langs den ene siden og ferjekai på den andre.

## BLÅSENBORG

Blåsenborg er brukt om området på begge sider av Pedersgata, fra Petrikirken til Stavanger Øst. Pedersgata består for det meste av butikker og spisesteder. Her er et urbant, internasjonalt miljø, noe som viser igjen i utvalg av butikker og spisesteder.

Nærmest sentrum ligger Nytorget. Rundt torget ligger ungdomshuset Metropolis, Rogaland Kunstsenter og Petrikirken. Petrikirken er et viktig landemerke med sin karakteristiske røde teglstein- farge. Et annet viktig landemerke er høyblokka i Pedersgata. Med sine 10 etasjer ruver blokka mellom øvrig småhusbebyggelse.



Figur 1.5 Bilde 3: Pedersgata  
Bilde 4: Nedre Dalgate

## STORHAUG

Boligområdet på storhaug består av hvitmalt trehusbebyggelse på 1-2 etasjer + loft. Skalaen og detaljeringsgrad i fasadene gir variasjonsrikdom til en samtidig ensartet bebyggelse.

Boligområdet er kvartalsregulert, gatene har lite trafikk og 30-soner. Husene rammer inn og definerer gaterommene. Noen gater har trær og annen beplantning, og i enkelte gater grenser private hager inn til gaten.

På høyden bak Pedersgata ligger parkområdet Kyviksmarka og Hetland kirke. Høyden ligger 22 meter over havet, noe som gir flere forholdsvis bratte bakker før man når opp hit. Gevinsten er utsikt mot byøyene og Ryfylkefjellene. Kyviksmarka har sitteplasser, lekeplass, og parkouranlegg. Parkour er en idrett der det gjelder å bevege seg mest mulig effektivt fra A til B (Wikipedia, 2016).



Figur 1.5 Bilde 5: Kyviksmarka parkouranlegg.  
Bilde 6: Karlsminnegata.

## BADEDAMMEN

Badedammen ligger på neset like øst for Bekhuskaien. Sentralt i området ligger Badedammen parkområde med byens eldste offentlige badeplass. Det er turstislangssjøkanten, tilrettelagt med stupebrett og badestige.

Langs sjølinjen er det ny blokkbebyggelse, mens to kvartalsområder med smau og eldre trehus er bevart på hver side av parken.

Over området går Bybroa, som med sitt "tak" og mange søyler setter preg på området. Bybroa er per i dag eneste fastlandsforbindelse for Hundvåg bydel som har i overkant av 13 000 innbyggere.



Figur 1.5 Bilde 7 Badedammen med Bybroa over.  
Bilde 8: Tursti langs sjøkanten.

## SPILDERHAUG

Spilderhaug avgrenset av Øvre Banegate mot Badedammen og Avaldsnesgata mot Lervig.

Området består hovedsakelig av småskala trehusbebyggelse, gamle fabrikklokaler, enkelte lagerbygninger og industriområde mot sjøen. Ved sjøen ligger Stavanger Havneseilo, Norges største kornlager. Siloene ruver mot horisonten og er synlige fra store deler av området.

Sentralt i området ligger Johannesparken og Kjelvene aktivitetspark. Nærmeste nabo til parken er utdanningsinstitusjonen BI.

Haugesundsgata er hovedfartsåren gjennom området. Bybroa har ilandføringspunkt i Johannesparken og fortsetter via kulvert til Haugesundsgata.



Figur 1.5 Bilde 9: Kornsiloe i enden av Pedersgata  
Bilde 10: Typisk eksempel på smau og småskala trehusbebyggelse

## LERVIG

Lervig strekker seg fra Avaldsnesgata til friområdet i Rosenlid. Lervigtunet og noen kvartaler rundt er del av oppgavens studieområde. Lervigtunet er i oppgaven brukt som målepunkt i Stavanger Øst.

Langs sjøen er det eldre industriområde lengst nord i området og nye boligprosjekter mot øst. I sør-øst er det planlagt et større parkområde. Per dags dato er det imidlertid en del uavklarte spørsmål knyttet til fordeling av areal til park og ny brannstasjon.

Badedammen, Kjelvene, Lervigtunet og friområdet i Rosenlid og Godalen er knyttet sammen med et grønt spaserdrag, definert i Kommuneplanen for Stavanger.



Figur 1.5 Bilde 11: Lervigtunet  
Bilde 12: Ryfylkegata med gateparkering



# HISTORISK TILBAKEBLIKK

Stavanger hadde i underkant av 2500 innbyggere og bebyggelsen var konsentrert rundt Vågen og Østervåg. Fremvekst av sildefiske og skipsfart ga oppgangstider og førte til kraftig befolkningsvekst. Veksten dannet grunnlaget for utbygging av Stavanger Øst. Sildefabrikker og skipsverft ble etablert langs kailinjen.

Ved kommuneutvidelsen i 1848 ble Stavanger Øst en del av Stavanger kommune.

Silden forsvant langs kysten. Samtidig overtok dampskip mer og mer for seilskip, og flere av byens skipsverft gikk konkurs. Flere år med nedgangstider fulgte.

Oppstart av hermetikkindustrien førte igjen til en lang periode med vekst. Mange av de gamle sjøhusene ble erstattet av nye fabrikker i betong eller murstein. I tillegg til hermetikkindustrien, var skipsbygging og reipslag viktige næringer. Andre store virksomheter var jernstøperiet, tinnfabrikken, sementfabrikken og Tou Bryggeri. I tillegg var det produksjon av fersk mat, støvler, regntøy og dykkerdrakter her. Mellom industribyggene og fabrikkene lå det boligområder.

Fra 1970-tallet og frem til årtusenskiftet var Stavanger Øst preget av fraflytting og forfall. Stavanger sin siste sardinfabrikk ble avvirket her i 1983. Industribyggene stod for det meste tomme og boligene var nedslitt. På folkemunne ble området omdøpt til «Stavangers bakgård».

Utarbeidelse av Byutviklingsstrategi for Stavanger Øst, se neste side.

år

1800

1848

1870

1880

1970

1999



Figur 1.6 Stavangerkart ca. år 1900.  
Kilde: <http://erlingjensen.net/Historie/historiestorhaug.htm>



Figur 1.7 Stavanger Øst med alle hermetikk-fabrikkene, ca år 1950  
Kilde: Foto Widerøe. Stavanger byarkiv

Figur 1.8 Historisk tidslinje

## TRANSFORMASJON OG REVITALISERING

I 1999 ble det utarbeidet en byutviklingsstrategi for Stavanger Øst. Strategien omfatter Badedammen, Spilderhaug og Lervig. Målet var å definere rammene for utviklingen av en urban bydel med høy utnyttelse. Strategien vektla funksjonblanding med kombinasjon av næring, boliger, handels- og servicetilbud, gode uterom og tilgang til sjøen. I tillegg var det fokus på tilrettelegging for gående og syklende, godt kollektivtilbud og bærekraftig energi- og ressursanvendelse (Gustavsén, 2013, 30.10).

I dag er mange av fabrikkbyggene renoverert, nye boligprosjekter ferdigstilt og uterom opparbeidet. Nye virksomheter har etablert seg i flere av de gamle industrilokalene. I 2001 åpnet samtidskunstsenteret Tou Scene i lokalene til gamle Tou bryggeri. Hermetikkfabrikken Borgen Packing huser blant annet Ostehuset Øst (kafé) og flere bedrifter innen kreative yrker. I de tidligere lokalene for hermetikkemballasje-produksjonen til Skanem Stavanger ligger Handelshøyskolen BI. Apsinten, Mathallen og ØST (pub) er noen av de siste tilskuddene i området.

Byfornyingsprosessen pågår fremdeles, og området er i stadig utvikling.

# METODE

---

## KVALITATIVT CASESTUDIE

Bestemmelse av hvilke type informasjon (datagrunnlag) som er best egnet til å besvare oppgavens problemstilling er basert på to antagelser:

1. Det er en sammenheng mellom kvaliteter i omgivelsene og attraktivitet for gående.
2. Brukermedvirkning i planleggingen gir de beste stedstilpassede løsningene.

Områdekvaliteter blir undersøkt gjennom kartlegging i felt. Brukermedvirkning ivaretas gjennom intervjuer av personer som bruker området til fots.

Antakelsene er utgangspunktet for å velge kvalitativ metode med casestudie som forskningsstrategi. I følge Johannessen, Tufte og Christoffersen (2010) kjennetegnes kvalitativ metode av at man ønsker å få innsikt og forståelse om et begrenset tema. Casestudie brukes gjerne dersom ett eller få tilfeller studeres nøye (Yin 2009). Begge deler er tilfelle for oppgavens problemstilling: Hvordan kan attraktiviteten for fotgjengere mellom Stavanger Øst og sentrum økes?

## DATAINNSAMLING

Stedsanalysen tar utgangspunkt i anbefalinger gitt i veilederen til Nasjonal Gåstrategi (Statens Vegvesen, 2014), samt faktorer identifisert i faglitteraturen. Dette omfatter følgende tema:

1. Kvaliteter i gangnett: gatestruktur, mulighet for alternative traseer og universell utforming.
2. Trafikale forhold/bevegelse: Trafikkmengde (ÅDT), parkering, trafikkstøy og luftkvalitet. Kollektivtraseer med stoppesteder og rutetilbud, krysningspunkter for fotgjengere.
3. Funksjoner: bygningenes bruksfunksjoner og type uterom.
4. Kvaliteter knyttet til landskap, bygde omgivelser og stedsidentitet.
5. Lesbarhet: kvaliteter i det fysiske miljøet og brukernes opplevelse av lesbarhet.
6. Opplevd trygghet: kvaliteter i det fysiske miljøet og brukernes trygghetsfølelse.

Situasjonsbeskrivelse med stedsanalyse er presentert etter tema. Analysens formål er å identifisere kvaliteter som gjør det attraktivt å gå og mangler eller hindringer som gjør det lite attraktivt å gå. Funnene er oppsummeres i en SWOT- analyse, uttrykt som styrker (Strengths), svakheter (Weaknesses), muligheter (Opportunities) og trusler (Threats).

Alternative strategier er utarbeidet som mulige svar på analysen. Sammenheng mellom utfordringene og foreslåtte tiltak er teoretisk forankret i faglitteratur og forskning, presentert i Oppgavedel 2: Teori. Strategiene danner grunnlag for planforslaget, oppgavens svar på problemstillingen: Hvordan kan attraktiviteten for fotgjengere mellom Stavanger Øst og sentrum økes?

Blaikie (2009, p 160-161) opererer med tre hovedkategorier av datatyper; primær-, sekundær- og tertiærdata. Primærdata er frembrakt av forskere i prosjektet, sekundærdata kommer fra andre, mens tertiærdata er tolket eller analysert av annen forsker.

I dette prosjektet består primærdata av egne registreringer i felt og intervju av fotgjengere. I tillegg er det benyttet sekundær- og tertiærdata i form av kartdata, flyfoto, offentlige dokumenter og statistikk og informasjon fra relevante nettsider. De viktigste kildene er Smart kart, Forurensningstilsynet, Vegvesenet og Kolumbus. I tillegg er det kjørt en spørring i GoogleMaps på gangtrase mellom sentrum og Stavanger øst.

Situasjonsbeskrivelsen startet med utarbeidelse av diagram basert på kartdata og offentlig statistikk. Deretter er informasjonen sjekket og supplert med kartlegging i felt og informasjon fra intervjuene. Dataene er presentert i kart og med fotodokumentasjon.

Fysisk utforming er uavhengig av befarings-tidspunkt. Kartlegging i felt er derfor utført som engangsregistreringer.

# INTERVJU

Formålet med intervjuene er tredelt.

1. Å kartlegge hvilke veivalg som benyttes til fots på strekningen mellom Lervigtunet og Lars Oftedals plass og begrunnelse for valget.
2. Å få kunnskap om hva fotgjengerne opplever som positivt og negativt på strekningen.
3. Å kartlegge hvilke tiltak brukerne mener vil gjøre strekningen mer attraktivt å gå.

Det er benyttet både dybdeintervju og korte "på gata"- intervju. Målet med to typer intervju er å få både detaljert forståelse og generell informasjon om hvordan brukere opplever og vurderer forholdene for gående. På denne måten fungerer "på gata"- intervjuene som barometer på om informasjonen fra dybdeintervjuene kan generaliseres til å gjelde for fotgjengerne på strekningen.

Ved utvelgelse av informanter ble tilhørighet til området vektlagt. For dybdeintervjuene ble i tillegg fagkunnskap innen byutvikling og urban design vurdert som en styrke. Valget falt på et dybdeintervju med ansatte i Leva Urban Design, et dybdeintervju av en beboer i området og intervju av 25 tilfeldige fotgjengere i og rundt Lervigtunet.

Det ble utarbeidet intervjuguide med forhåndsplanlagte spørsmål, en for dybdeintervjuene og en for "på gata"- intervjuene, se henholdsvis Vedlegg A og D. Tema for spørsmålene var de samme, men formuleringene noe åpnere for dybdeintervjuene.

Ansatte hos Leva Urban Design as (LEVA) ble via firmamailen forespurt om mulighet for intervju. Jeanette Hovland og Anders Almesveen ga positiv tilbakemelding. Dybdeintervju av beboer ble gjort ved at en snakkesalig "På gata" informant sa ja til dybdeintervjuet.

Dybdeintervjuene tok form som strukturerte samtaler basert på utarbeidet intervjuguide. Forhåndsplanlagte spørsmål sikret at informantene ble stilt relevante spørsmål. Andre fordeler med strukturert samtale er mulighet til å komme med utdypninger og tilleggsinformasjoner og at eventuelle uklarheter kan avklares (Johannessen, et al., 2010). Intervjuene ble tatt opp på lydbånd og hovedpoengene skrevet ned i etterkant. Intervjuguide og hovedmomentene fra intervjuene er presentert i Vedlegg B og C.

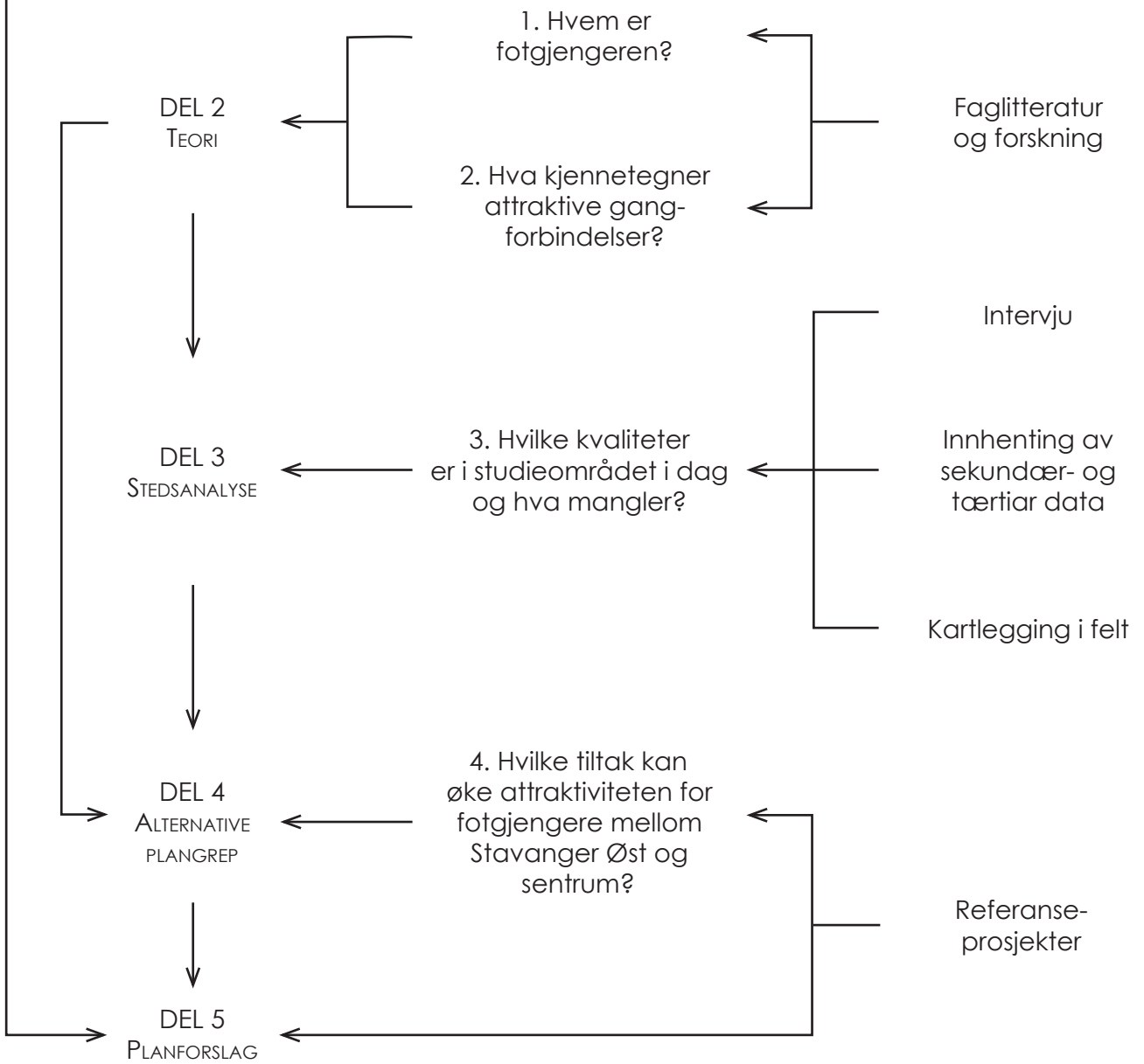
"På gata"- intervju ble utført ved at jeg stoppet tilfeldige fotgjengere i og rundt Lervigtunet lørdag 23. april og mandag 25. april. Ved utvelgelse ble jevn fordeling mellom kjønnene vektlagt. Med unntak av spørsmål om kjønn, tilhørighet til området og hvor ofte man går strekningen, ble spørsmålene gitt uten svaralternativ. Hensikten var å unngå å påvirke informantene, samtidig som de kunne svare kort eller mer utfyllende. Svarene ble registrert på utarbeidede skjema, et per informant. Oppsummering av svarene er presentert i Vedlegg E.

PROBLEMSTILLING: Hvordan kan attraktiviteten for fotgjengere mellom Stavanger Øst og sentrum økes?

OPPGAVE:

FORSKNINGSSPØRSMÅL:

DATAINNSAMLING:



Figur 1.9 Metodekart, fra problemstilling til planforslag.

## METODISKE STYRKER OG SVAKHETER

I byutvikling og urban design vektlegges lokale forhold. Utarbeidet planforslag er basert på stedsanalyse av området, og vurderes som en styrke for prosjektet.

Det er valgt å bruke et målepunkt i Stavanger sentrum og et i Stavanger Øst. Alternativt kunne flere målepunkt vært benyttet, eller en forhåndsbestemt trase. Fordelen med oppgavens tilnærming er at også forsterket gangforbindelse i planforslaget er basert på en helhetsvurdering av området.

Gåavstand mellom målepunktene er i størrelsesorden 1,3 - 1,5 km, avhengig av veivalg. Sammenlignet med data fra Nasjonale reisevaneundersøkelser er avstanden vurdert som en rimelig gåavstand.

Datainnsamling gjennom intervju, stedsobservasjoner og innhenting av offentlig informasjon gir forskjellig type informasjon, og dermed flere innfallsvinkler til oppgavens problemstilling. Flere innfallsvinkler er vurdert som en styrke.

Metodisk svakhet er mangel på observasjoner av menneskelig aktivitet. Menneskelig aktivitet sin betydning for attraktive gangforbindelser vektlegges i faglitteratur. I oppgaven er informasjon fra intervju brukt som kilde for hvor det er attraktivt å gå.

I Nasjonal Gåstrategi vektlegges brukerinvolvering. Gjennom intervju har en gruppe av befolkningen blitt hørt, nemlig voksne mellom 20 og 60 år (antatt aldersspredning på informantene). viktige brukergrupper er ikke hørt, og i et videre arbeid ville det vært naturlig å bruke metoder som Barnetråkk, åpne workshoper og tatt direkte kontaktet interessegrupper, som idrettslag, bydelsutvalget, foreninger og lag.

Informantene gjenspeiler ikke et tverrsnitt av befolkning. Man kan imidlertid anta at de er representative for en gruppe fotgjengere på denne strekningen. De kan også antas å være representative for potensielle nye fotgjengere. Basert på observasjon av informantene hadde ingen synlig nedsatt funksjonsevner, et par hadde barnevogn og en var i følge med barn. Bredere sammensetning ville vært en styrke.

Alle informantene var godt kjent i området. Man må anta at lokalkunnskap påvirker svarene, ved at både positive og negative elementer selvfølgelig blir en vane man å legge merke til

Valg av ansatt hos Leva til dybdeintervju kan ha svakheter knyttet til mulig rollekonflikt mellom privatperson, ansatt i Leva og involvert i daglig drift av Urban sjøfront (interesseorganisasjon for grunneiere i Stavanger Øst). Uttaler informantene seg som privatpersoner, som ansatte i Leva og/eller som representanter for Urban Sjøfront? Er det eventuelle interessekonflikter knyttet til de ulike rollene og vil det eventuelt påvirke informantenes svar? Spørsmål som melder seg er om Leva som utøvende urban design- kontor har interesser av å fronte gitte synspunkter. Et annet moment er bruk av felleintervju. Fellesintervju kan få frem spennende nyanser og flere momenter belyses, men det er også en fare for at informantene påvirker hverandre og forskjellige syn kommer ikke frem.

Besvarelsene fra "På gata" intervjuene bekrefter langt på vei informasjonen fra dybdeintervjuet. På denne måten støtter de opp om hverandre og gir validitet til besvarelsen.

Basert på spredning i besvarelsene er 25 "på gata"-intervjuer vurdert som tilstrekkelig antall for å få et nyansert bilde av generelle tendenser. Samtidig kommer individuelle forskjeller frem. Intervju av de siste informantene bekreftet allerede påviste tendenser og bidro således ikke til ny kunnskap.

Det ble forsøkt intervjuet folk i området rundt Lars Oftedals Plass. Svært få av de spurte brukte Stavanger Øst og ved et eventuelt besøk ville de mest sannsynlig komme fra andre steder enn sentrum. Således var de ikke relevante for oppgavens problemstilling.

En spørreundersøkelse til beboere i nærområdene kunne vært et alternativ til "på gata"-intervjuene. Det ville muliggjort et større, kvantitativt materiale. Spredning i svarene fra intervjuene er imidlertid vurdert til å gi god bakgrunnskunnskap for å besvare oppgavens problemstilling.





# DEL 2

## TEORI

# MOBILITETSTEORI

## FRA TRANSPORT TIL MOBILITET

Mobilitet kommer fra latinsk «mobilité» og betyr evne til forflyttelse. Begrepet brukes både om fysisk og sosial mobilitet (The Free Dictionary, 2014). Innen byutvikling og planlegging skiller man ofte mellom transport og mobilitet.

Konvensjonell transportplanlegging er hovedsaklig opptatt av bevegelse fra A til B. Ifølge Zijlstra og Avelino, referert av Jespersen (2015, s. 6-9), innebærer dette en mono-disiplinær tilnærming. Med denne tilnærmingen isoleres trafikkplanleggingen fra den sosiale kontekst eller samfunnsmessige sammenhengen den er en del av.

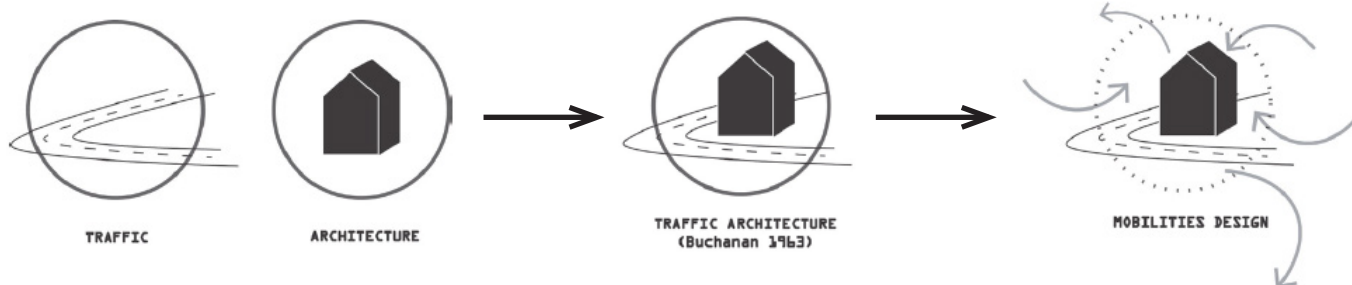
Til forskjell fra transportplanlegging omhandler nyere mobilitetsteori også det som skjer mellom A og B. Istedenfor å begrense seg til selve bevegelsen beskjeftiger en seg i tillegg med de opplevelsene som er knyttet til bevegelsen. Dette inkluderer sammenheng mellom omgivelsene bevegelsen foregår i og opplevelser disse muliggjør. Med andre ord er synet på bevegelse endret fra transport til mobilitet og fra mono-disiplinær til tverrfaglig.

Aktiviteten "å gå" innebærer bevegelse, en forflytning fra et sted til et annet. Men å gå er mer enn forflytning. Like viktig er det som skjer og opplevelsen på veien. Nyere mobilitetsteori tilbyr en teoretisk forståelsesramme hvor bevegelse settes inn i en samfunnsmessig helhet.

I artikkelen «Mobilitetsforskning. By, bevegelse og planlægning» skriver Jensen, Wind og Lanng (2015, s. 36-41) om mobilitetsmodellens relevans innenfor dagens mobilitetssamfunn. Hovedpoenget er at forflytning av mennesker, varer, transportmidler, informasjon og data er avgjørende for hvordan byen fungerer, oppleves og utvikler seg.

Fotgjengerne og deres bevegelse inngår i byens puls. Noen spaserer i grupper, andre alene. En dag er effektivitet det avgjørende, andre ganger rusler man av gårde og nyter omgivelsene. Av og til er målet det viktigste, andre ganger er turen selve målet.

Å gå skjer i en kontekst som gir muligheter og begrensninger for hvilke opplevelser og "spinn-off" aktiviteter som finner sted. For eksempel kan en tur inkludere handling underveis eller et stopp i parken. Kanskje snakker man med noen, hører på musikk eller leser. Mobilitetsteori tilbyr en teoretisk forståelsesramme hvor fotgjengertrafikk settes inn i en samfunnsmessig helhet. Denne innfallsvinkel kan bidra til å synliggjøre nye sammenhenger og potensialer.



Figur 2.1 Fra trafikk og arkitektur, via trafikkarkitektur til mobilitetsdesign. Kilde: Jensen, Wind og Lanng (2015, s. 38)



Figur 2.2 Mobilitetsmodell med direkte og indirekte påvirkning på sosial interaksjon.  
Kilde: [http://vbn.aau.dk/files/207888931/Sammenfatning\\_SMOB\\_DMOB.pdf](http://vbn.aau.dk/files/207888931/Sammenfatning_SMOB_DMOB.pdf)

## ISCENESETTELSE OG DIMENSJONER

Sentralt i mobilitetsteorien er erkjennelsen av at bevegelse ikke er noe som oppstår av seg selv, men som et resultat av en handling som finner sted i fysiske omgivelser, innenfor transportformens rammer og i en sosial kontekst. Mobilitetsmodellen snakker om "iscenesettelse" av en handling som innehar tre dimensjoner.

Modellen skiller på iscenesettelse ovenfra og nedenfra. Handlinger iscenesatt ovenfra er resultat av samfunnets tilrettelegging gjennom planlegging, design og reguleringer. Individenes bruk og opplevelse av de fysiske omgivelsene gjennom egne valg omtales som iscenesettelse nedenfra. I praksis oppstår bevegelse som vekselvirkning mellom disse to (Jensen, 2015, s. 6-7).

Byplanlegging og Urban design er iscenesettelse ovenfra gjennom regulering og design av de urbane rom. Regulering av funksjonsbruk, gatebruk, trafikkregulering og utforming legger føringer for hvordan byrommet skal brukes.

Modellen opererer med tre dimensjoner: den fysiske, den sosiale og den kroppslige. Jensen, et al. (2015, s. 36-41) forklarer disse som stedet hvor bevegelsen finner sted, de sosiale inter-

aksjonene som oppstår og den kroppslige utførelsen som kreves. Hver av dimensjonene er gjensidig avhengig av hverandre. Endrede forutsetninger eller vilkår i en dimensjon vil påvirke de to andre.

Urban design handler om å tilrettelegge for aktivitet og sosial interaksjon gjennom design. Målet er å skape livlige, levende byrom. Synet på sammenheng mellom design og opplevelse samsvarer med mobilitetsmodellens tilnærming. I mobilitetsmodellen representerer byrommene den fysiske dimensjon, gange den kroppslige og tilstedeværelse i det urbane rom den sosial dimensjon.

Målet for urban design, omformulert til mobilitetsmodellen, er å bidra til den sosiale dimensjonen gjennom arbeid i den fysiske dimensjonen. Påvirkningen kan enten være direkte ved at opplevelsen er knyttet til designet. Et eksempel er gatekunst. Tilrettelegging kan også være indirekte. For eksempel vil gode sitteplasser påvirke muligheten for å ta en pause og delta i det offentlige rom. Indirekte vil muligheten påvirke turopplevelsen.

*«...Endvidere tager modellen en teater metafor som optik og anskuer de mobile situationer som iscenesatte. .... Spændt ud mellem iscenesættelse fra oven og fra neden og inden for de tre temaer af den fysiske, sociale og kropslige verden, giver teorien om "mobilitetens iscenesættelse" en operationel analyseramme.... en byplanlægning der er sensitiv over for det mobile og levede hverdagsliv og de mange "små situationer" som tilsammen danner de offentlige interaktionsrum..»*

*(Jensen, et al., 2015, s. 38)*

# FOTGJENGEREN

Fysisk tilrettelegging tilpasset menneskekroppen innebærer kunnskap om hvem vi tilrettelegger for.

Til daglig tenker man kanskje på fotgjengeren som en person som går. Trafikkregel paragraf 2 punkt 3 har imidlertid en mye bredere bruk. Fotgjengere inkluderer alle som beveger seg til fots, på ski eller rulleski, bruker rullator eller rullestol, går med barnevogn, leier en sykkel eller moped. Til fotgjengere regnes også de som bruker spark, kjelke eller akebrett eller sitter på et lekekjøretøy (Transportøkonomisk Institutt, 2001).

Fotgjengerne inkluderer alle befolkningsgrupper; barn, ungdom, voksne, eldre, menn, kvinner. Disse stiller ulike krav til utforming, har gjerne forskjellige preferanser og kan oppleve områder ulikt. Også kulturell og sosial bakgrunn kan ha betydning for hvordan man bruker det offentlige rom og hva man opplever som gode fotgjengermiljø. Her spiller også personlig innstilling inn.

FORSKNINGSSPØRSMÅL 1: HVEM ER FOTGJENGEREN?

Det enkleste svaret på dette spørsmålet er at alle som beveger seg i det offentlige rom ute bruk av sykkel eller motorisert kjøretøy er fotgjengere .

Svaret innebærer at tilrettelegging for gående innbefatter hele befolkningen og sålede må søke løsninger som tilfredsstillt høyst ulike behov og personlige preferanser.



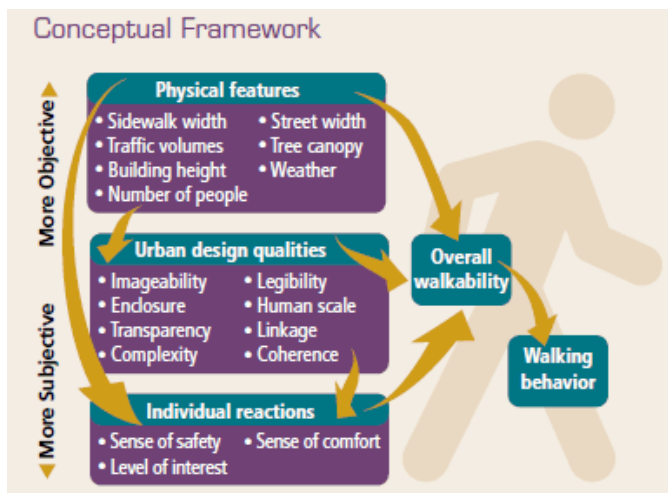
# ATTRAKTIVE GANGFORBINDELSER

Speck (2012) fremhever fire kriterier som er bestemmende for hvem, hvor ofte og hvor man velger å gå. For det første må man ha en grunn til å gå, turen må ha et formål. Videre må omgivelsene oppleves trygge, det må være komfortabelt og by på opplevelser. Turens formål er avgjørende for relativ vektlegging av faktorene.

I boken "Pedestrian and transit-oriented design" viser Ewing og Bartholomew (2013) hvordan fysisk utforming skaper gitte kvaliteter som igjen fører til individuell følelse eller opplevelse hos den enkelte. Fotgjengernes opplevelse, inndelt i trygghet, komfort og nytelse, påvirkes av de fysiske omgivelsene og henger sammen med kvaliteter knyttet til urban design.

Arkitekt og urbandesigner Jan Gehl (2010, s. 248-249) har utarbeidet et klassifiseringsverktøy for byrom. Verktøyet består av 12 kriterier for gode byrom, gruppert etter trygghet, komfort og nytelse. Gehl poengterer at kvalitetene også er gjeldene for gode fotgjengermiljø.

Gehl skiller mellom forhold som gjør det fysisk mulig å gå og forhold som gjør det lystbetont å gå. Nødvendige krav er at det er fysisk mulig å gå, fremkommelig, tilgjengelig, trafiksikkert og at turen oppleves trygt. Motiverende kvaliteter som gjør det lystbetont å gå er; opplevelser og mulighet for andre aktiviteter underveis, at gåturen oppleves komfortabel og individuell valgfrihet (København Kommune, 2010).



Figur 2.3 Konsept for fotgjengervennlige byer  
Kilde: Ewing og Bartholomew, 2013.



Figur 2.4 Klassifiseringsverktøy for gode byrom.  
Kilde: <http://byplanoslo.no/content/mer-byliv>

## GÅAVSTANDER

Flere undersøkelser viser at akseptabel gangavstand er ca 1 km. Man finner bare mindre lokale forskjeller mellom land med ulike kulturer og klima. Tall fra nasjonale reisevaneundersøkelser viser at 79 prosent av turer under 500 meter foretas til fots. Gjennomsnittlig reise- lengde for turer til fots er 2,2 km, en økning fra 1,7 i 2009 (Transportøkonomisk Institutt, 24.03.2015). I tillegg til hele turer til fots, innebærer også de aller fleste kollektivreiser eller reise med bil en kortere eller lengre gåtur (Transportøkonomisk Institutt, 2014).

I tråd med begrenset rekkevidde til fots, kjennetegnes fotgjengervennlig byer av korte avstander mellom tilbudene. Flere studier viser sammenheng mellom reisevaner og bystruktur. Forskerne Engebretsen og Christiansen skriver i rapporten «Bystruktur og transport» at bymessig fortetning med høy grad av funksjonsblanding bidra til at flere velger gange, sykkel og kollektivtransport (Transportøkonomisk Institutt, 2011).

I Nasjonal Gåstrategi vektlegges et funksjonelt, sammenhengende og finmasket gangnett for at det skal være attraktivt å gå (Statens Vegvesen, 2012, s. 90-91).

Gehl (2010, s129-143) hevder at akseptabel gangavstand avhenger like mye av kvaliteter i omgivelsene som faktisk avstand. En monoton rett strekning oppleves kjedelig og lang. Varierte omgivelser gjennom gater, torg og parker stykker naturlig opp strekningen og avstanden oppleves kortere. I følge Gehl er ideelle gangforbindelser de som buer, men holder hovedretningen på lengre avstander,

mens direkte ganglinjer prioriteres for korte distanser hvor man ser målet. På denne måten kombineres variasjon med effektivitet.

I likhet med omveier representerer høydeforskjeller ekstra bruk av energi og unngås derfor av de fleste der det er mulig. Underganger og gangbroer oppleves som omveier i tillegg til at de innebærer høydeforskjeller. Man observerer ofte at hindringer må settes opp for å unngå at folk heller velger å krysse for eksempel en trafikkert vei (Gehl, 2010, s. 143).

Store butikkvinduer gir varierende inntrykk for fotgjengere som ferdes på gaten, og gjør at strekningen oppleves kortere. Motsatt gir lukkede fasader et monotont og kjedelig gatemiljø og hindrer sosial interaksjon. (Gehl, 2007).



## GANGHASTIGHET

Normal ganghastighet er ca. 5 km/time og varierer noe avhengig av turens formål, individuelle forskjeller, byrommets kvaliteter og værforhold. Generelt er hastigheter høyere i gater enn over torg og plasser og lavere i solskinn enn i regn (Gehl, 2010, s 130).

Flere teoretikere, blant annet Wall og Waterman (2010, s. 98-99), påpeker sammenhengen mellom opplevelsen av et sted og hastigheten man beveger seg i. Et bylandskap oppleves annerledes til fots, på sykkel, i bil, tog eller buss. To klassiske eksempler er gå-byen Venezia og bil-byen Las Vegas.

Både Gehl (2007) og Wall m. fl (2010, s 58) poengterer betydningen av detaljrikdom i omgivelsene når man ferdes til fots. Den lave hastigheten gir god anledning til å nyte detaljer i omgivelsene. Motsatt er høy detaljrikdom nødvendig for at ikke fotturen skal oppleves monoton og kjedelig. Eksempler på kvaliteter som skaper variasjon og interessante opplevelser er:

- Kunst, skulpturer og installasjoner.
- Parker og byrom.
- Landskapskvaliteter som utsikt, vann og vegetasjon.
- Arkitektur.
- Åpne fasader.

Wall og Watermann fremhever at gode urbane områder er tilrettelagt for ulike ganghastigheter og veksling mellom dem uten at det oppstår konflikter. Eksempler på slike områder er parker, promenader og handlegater. Soneinndeling er et virkemiddel for å unngå konflikt mellom ulike hastigheter og aktiviteter. Eksempel er inndeling i møblerings-, gang- og aktivitetssone (Statens Vegvesen & Direktoratet for Byggkvalitet, 2015).

## MENNESKELIG SKALA

Menneskelig skala handler om størrelse, tekstur og detaljering relatert til menneskekroppens størrelse og proporsjoner, dens bevegelse og sanseapparat. Menneskets sanseapparatet er tilpasset ganghastigheten. Farten gir tilstrekkelig tid til både å oppfatte helheten og legge merke til detaljer, bearbeide inntrykk og vurdere situasjoner og reagere på dem (Statens Vegvesen, 2012, s. 79).

God skala forbindes med lav bebyggelse, smale gater, små torg og høy detaljeringsgrad. Også bygningers høyde/bredde forhold må harmonere med menneskekroppen. Eksempel på det motsatte er lave, men lange lagerbygg. Store bygninger, brede gater og monotone flater fører ofte til upersonlig, formelt og kjølig bymiljø. Motsatt forbindes småskala med opplevelsrike, varme og koselige miljø (Ewing & Bartholomew, 2013).

Menneskelig skala og sanseapparat henger også sammen med andre aspekter enn dimensjonen på bygninger og byrom. Noen eksempler er fasadeutforming, organisering/utforming av sitteplasser, variasjon etc. De viktigste elementene som påvirker skalaen er detaljeringsgrad, gatebelegg, bruk av trær, bymøbler og monumenter.

Gehl vektlegger to aspekter knyttet til synsapparatet; øyehøyde og synsavstander. Mennesker legger best merke til ting i øyehøyde, og kvaliteter på gateplan har derfor spesielt stor betydning for opplevelsen av byrommene. Det andre aspektet, synsavstand, er knyttet til mulighet for å oppfatte detaljer. Gode byrom har dimensjoner som kombinerer mulighet for overblikk, detaljer og kommunikasjon på en god måte (Gehl, 2010, s. 42-64).

## TILGJENGELIGHET OG FREMKOMMELIGHET

Med fremkommelig forstås at det er plass til å gå uten konflikt med andre trafikkgrupper eller folk som oppholder seg langs gangtraseen. Faktorer som påvirker fremkommeligheten er blant annet bredde på fortau, frie ganglinjer, plass til å møte andre og gå forbi/passere uten at konfliktsituasjoner oppstår. Kvaliteter som gir god fremkommelighet er kort ventetid i lyskryss, gjennomgående fortau og soneinndeling av gangarealet (Gehl, 2010, s10).

God fremkommelighet er en nødvendige faktorene for attraktive gangforbindelser. En undersøkelse, referert til i rapporten "Introduksjon til gateplanlegging", viser at det er sammenheng mellom trengsel og ganghastighet. Tilstrekkelig gangareal og god fremkommelighet har stor betydning for hvor effektivt det er å gå og opplevelsen underveis (Statens vegvesen, 2014).

Tilgjengelighet knyttes til hvor tilgjengelig gangforbindelsen er for ulike brukergrupper. Gangforbindelsen skal i prinsippet kunne brukes av alle, uavhengig av funksjonsnivå. Ønske om god tilgjengelighet for alle er utgangspunktet for kravet om universell utforming. Grad av tilgjengelighet henger sammen med fysiske hindringer, men også lesbarhet, sosiale og kulturelle forhold (Statens Vegvesen & Direktoratet for Byggkvalitet, 2015).

Prinsippet for universell utforming er at hovedløsninger for gangforbindelser skal kunne brukes av flest mulig gjennom hele året. Dette gjelder blant annet krav til belysning, steder å hvile, sammenhengende standard, krav til bredde og stigning, ledelinjer, vedlikehold og snømåking/strø. Fysiske hindringer som fortauskanter og trapper, men også dårlig lesbarhet og opplevd utrygghet påvirker hvor tilgjengelig et område er (Statens Vegvesen & Direktoratet for Byggkvalitet, 2015).

I noen tilfeller vil god tilrettelegging for en gruppe komme i konflikt med andre. Et eksempel er ski og spark sitt behov for snø og is, mens god fremkommelighet for andre grupper tilsier brøyting, salting og/eller strøing. Tilsvarende konflikt kan oppstå ved tilrettelegging for ulike aldersgrupper; det som er attraktivt for barn oppleves kanskje kjedelig for ungdom og ufremkommelig for mange eldre. Til sist skal det nevnes at tilhørighet til området, besøkende, arbeidsfolk og beboere, setter ulike krav til spesielt lesbarhet. I tråd med prinsippet for universell utforming skal hensynet til flest mulig veie tyngst der det er konflikt mellom konkurrerende hensyn.



Figur 2.5 Eksempel på gåstil. Kilde: <http://www.greetingskit.com/4369/ministry-of-silly-walks-facebook-timeline-cover/>

# LESBARHET

Mulighet for å orientere seg er et viktig ved all bevegelse. Orientering innebærer å vite hvor man er, finne frem til dit man skal og vite når man er fremme. Lesbarhet bestemmes blant annet av bystruktur, kvaliteter på infrastrukturen og individuell orienteringsevne.

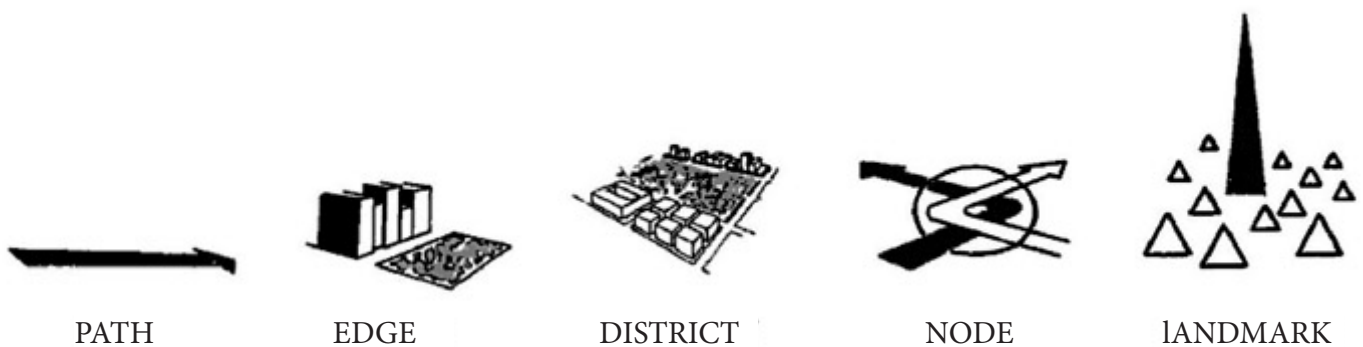
Sammenhengende bystruktur er avgjørende for folks forståelse av byen og hvor lett det er å orientere seg i den (Statens vegvesen, 2012, s. 74).

I «The Image of the City» undersøker Lynch (1960, s. 98-102) hvordan mennesker forstår og orienterer seg i omgivelsene. Hans hovedfunn er at mennesker strukturerer byen i mentale kart ved bruk av fem overordnede strukturer; stier, kanter, distrikt, knutepunkt og landemerker.

Stier er byens bevegelseslinjer; gater, gang- og sykkelstier, toglinjer og andre ferdselsårer. Kant brukes om grense mellom områder. Eksempler er kystlinje, murer eller overgang mellom områder med ulike funksjoner. Distrikt er et større byområde med felles identitet eller karakter, som kan refereres til som en enhet (Lynch, 1960, s.98-102).

Knutepunkt er et strategisk viktig punkt, ofte forbundet med et skifte av transportmiddel, der flere stier og kanter møtes eller et sted med høy konsentrasjon av aktivitet. Landemerker er fysiske elementer som brukes som referansepunkter i bystrukturen. Lynch skiller mellom overordnede og lokale landemerker. De overordnede kan sees fra store deler av byen og representerer en fast retning. Dette kan være et frittstående tårn, en høy bygning eller et fjell. Lokalt landemerke er mindre i skala, som en statue, et skilt eller en fasade som fungerer som stedsindikatorer (Lynch, 1960, s. 98-102).

Universell utforming stiller krav til lesbarhet. Dette kan være bruk av enhetlig og sammenhengende design, belysning, skilting, bykart, ledelinjer og kontrastfarger. Eksempler på naturlige ledelinjer er rekker med trær og bruk av åpne vannveier (Statens Vegvesen & Direktoratet for Byggkvalitet, 2015).



Figur 2.6 Kevin Lynch sine byelementer. Kilde: <http://contemporarycity.org/2014/03/kevin-lynch/>

## OPPLEVD TRYGGHET

Funksjonsblanding og åpne fasader har stor betydning for hvordan et område oppleves. Varierte funksjoner bidrar til aktivitet gjennom døgnet, mens åpne fasader gir kontakt mellom inne og ute. Sammenheng mellom fysisk utforming, det sosiale livet i byene og kriminalitet var tema Jane Jacobs (1961, s. 139-155) drøftet i artikkel "The death and life of Great American Cities". Hun hevdet at aktivitet i gatene, funksjonsblanding, åpne fasader og innbyggernes omsorg for fellesområdene bidrar til sosial kontroll; "eyes on the street". Og sosial kontroll virker kriminalitetsreducerende.

I faglitteratur fremheves betydningen av funksjonsblanding for å skape aktivitet gjennom store deler av døgnet. Aktivitet gir sosial kontroll. Gater med butikker, servicefunksjoner og kafeer er attraktivt for gående. Samtidig er det beboere i området som skaper mye av aktiviteten. Stor tetthet av boliger gir mange mennesker med naturlig tilhørighet til nærområdet. Beboerne bidrar også til å opprettholde publikumsfunksjoner, siden de er en viktig kundegruppe for butikker, kafeer og servicetilbud (Lillebye, 2014).

I 1980 oppnevnte regjeringen et spesialorgan for forebygging av kriminalitet- Det kriminalitetsforebyggende råd (KRÅD). KRÅD vektlegger god belysning som trygghetsskapende virkemiddel. Bevist bruk av belysning kan gi både økt lesbarhet, økt trygghetsfølelse, fremheve og tilføye kvaliteter i området (

Sammenheng mellom vedlikehold og kriminalitet er hovedprinsippet i «the broken window theory». I følge teorien kan en slitt bygning ha en negativ effekt på miljøet, og over tid føre til småkriminalitet. Oppgradering og vedlikehold kan på den andre siden ha en positiv effekt og forhindre småkriminalitet (Ladd, 01.12.2011).

*«Riktig belysning med god ledeeffekt gjør det lettere for folk å lese omgivelsene. Det gjør at det blir sikrere og tryggere å ferdes i våre byer og tettsteder. [...] Å se folks ansikter forsterker trygghetsfølelsen.»*

"Lys på stedet. Utendørsbelysning i byer og tettsteder"  
(Miljøverndepartementet, Samferdsels- departementet & Kommunal- og Regional- departementet, 2012)

# TRANSPORTLØSNINGER OG TRAFIKKSIKKERHET

Fotgjengere er en del av byens trafikkbilde og inngår i et samspill med de andre trafikkgruppene; syklende, kollektivreisende, biltrafikk og varetransport. Samhandling mellom trafikkgruppene har betydning for fotgjengeropplevelsen. Grad av interaksjon påvirkes av hvordan trafikksystemet er utformet og hva som er den dominerende trafikktypen.

Trafikkgruppene deler tilgjengelig transportareal. Enkelt sagt betyr det at prioritering av en trafikkfunksjon går på bekostning av en annen. Siden 1960-tallet har dominert innen vegplanlegging nesten vært synonymt med tilrettelegging for biltrafikk og trafikkløsninger har i stor grad vært basert på separering av trafikkgrupper. I dag ser man at dette er i ferd med å endre seg. I rapporten "Introduksjon til gateplanlegging" sies det at et paradigmeskifte er på vei, hvor kollektiv, sykkel og gange prioriteres på bekostning av bilen. Flere steder kan vise til redusert biltrafikk, øke kollektiv- og sykkeltrafikk og byer som inviterer til gåing og sosialt samvær. Veiplanlegging har blitt en del av byplanleggingen (Lillebye, 2014).

Høy trafikkbelastning antas ofte å ha negativ effekt på gatelivet og opplevelsen som fotgjenger. I følge forsker Einar Lillebye er det imidlertid ikke en entydig sammenheng mellom ÅDT og byliv. Utførte registreringer indikerer at høy ÅDT kan ha negativ effekt på sosial aktivitet i gaten. Likevel er ikke ÅDT alene den avgjørende faktoren, men forhold som fortausbredde, tilbud av publikumsrettede funksjoner, som servering og handel, og kollektivstopp vil være med å påvirke graden av byliv (Lillebye, 2014).

Fysisk tilrettelegging, fart, trafikkmengde og forholdet mellom de ulike trafikkgruppene har betydning for trafiksikkerheten. Tilstrekkelig gangareal må sikres for at trafiksikkerheten for fotgjengere skal ivaretas (København kommune, 2010). Speck (2012) fremhever at rekke med trær gjør gater tryggere, ved at de fungerer som en barriere mellom biler og fotgjengere. Andre positive effekter med beplantning er trivsel, reduksjon av overflatevann og bidrag til byens økosystem. Speck fremhever også lav fart som positivt for fotgjengere. Mange kryss fører til redusert fart, mens stengte sidegater og enveiskjøring gir høyere fart.

Trafiksikkerhet for gående ivaretas som oftest gjennom adskillelse mellom gående og kjørende. Det motsatte prinsippet ligger til grunn for samhandlingsområder, Shared space. Her integreres gående, syklende og motorisert trafikk på samme arealet. En viktig forutsetning for shared space er at fotgjengerne er i flertall og at fysisk utforming signaliserer prioritering av fotgjengere (København kommune, 2010).

Wall og Waterman (2010, s. 106-107) fremhever valgfrihet som et viktig kjennetegn ved individuell transport. Når man går, sykler eller kjører privatbil kan man velge når man vil dra, hvilken vei man vil ta og hvem man vil reise sammen med. Menneskets ønske om valgmuligheter gjelder i høyeste grad for fotgjengere. En dag har man det kanskje travelt og velger den raskeste veien, en annen gang foretrekker man en hyggelig, opplevelsesrik tur selv om denne er mindre effektiv.

*"Menneskets tålegrense overfor biltrafikk er ikke en matematisk størrelse, men relatert til kulturelle, sosiale, psykologiske og fysiologiske forhold."*

Sitat Einar Lillebye

## OPPHOLDSAKTIVITETER

Attraktive fotgjengerforbindelser gir mulighet til å kombinere gange med oppholdsaktiviteter. De viktigste i et fotgjengerperspektiv er mulighet for å sitte, lek og spill. Flere undersøkelser konkluderer med at det er en sterk sammenheng mellom byrommets kvaliteter og de aktiviteter som finner sted.

Gehl skiller mellom nødvendige, valgfrie og sosiale aktiviteter. Nødvendige aktiviteter er de man i liten grad kan velge bort. Eksempler å gå til skole eller jobb, å vente på bussen eller handle dagligvarer. Til forskjell fra nødvendige, er frivillige aktiviteter handlinger man velger dersom forholdene ligger til rette for det. Eksempler er å spasere en tur, sitte på en benk eller nyte utsikten. Sosiale aktiviteter innebærer interaksjon med andre mennesker og omfatter alle former for kommunikasjon. Å ta del i byens sosiale liv ved å se og høre omtales gjerne som passiv kommunikasjon, mens prating er aktiv kommunikasjon. Nødvendige aktiviteter påvirkes i liten grad av ytre forhold, mens frivillige og sosiale aktiviteter vil øke med kvaliteten på byrommet (Gehl, 2007).

Flere studier viser sammenheng mellom hvor mennesker velger å gå og aktivitetsnivået. Og ingenting er mer attraktivt enn menneskelig aktivitet. Mulighet for sosial interaksjon er således et viktig kriterium for hvor folk velger å gå.

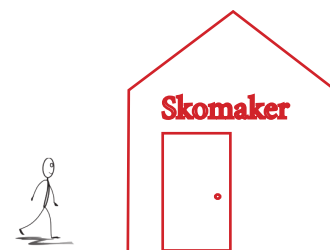
Gehl (2015, s. 15) vektlegger mange og varierte sitteplasser i et godt fotgjengermiljø. Begrunnelsen er at mulighet for oppholdsaktiviteter øker der det er gode sitteplasser. Det skilles mellom formelle og uformelle sitteplasser, offentlige og kommersielle. Benker er de vanligste formelle sitteplassene, mens trappe, kanter og lekeapparat er eksempel på uformelle.

Sosial interaksjon kan også være mellom ute og inne. Åpne fasader muliggjør visuell kontakt mellom inne og ute og bidrar til mer levende byrom. Størst betydning har fasadene på gateplan (Gehl, 2007).

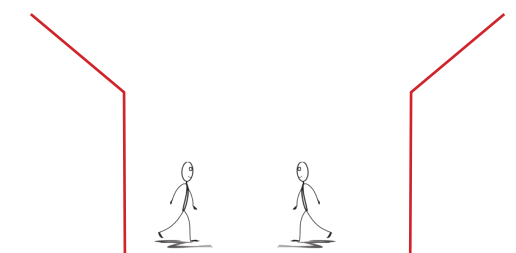
Sosial interaksjon kan også være indirekte. Mange inngangsdører gir en opplevd kobling mellom inne og ute, en påminnelse om at noen bruker bygningen. Dette gjelder selv om dørene mangler vindu. Den samme effekten kan skilt ha, ved at det sier noe om hvilke type aktivitet bygget har (Ewing & Bartholomew, 2013, s 15).



a) Visuell interaksjon mellom ute og inne.



b) Indirekte interaksjon mellom ute og inne.



c) Sosial interaksjon i byrommet

Figur 2.7 Eksempler på sosial interaksjon

## FORSKNINGSSPØRSMÅL 2. HVA KJENNETEGNER ATTRAKTIVE GANGFORBINDELSER?

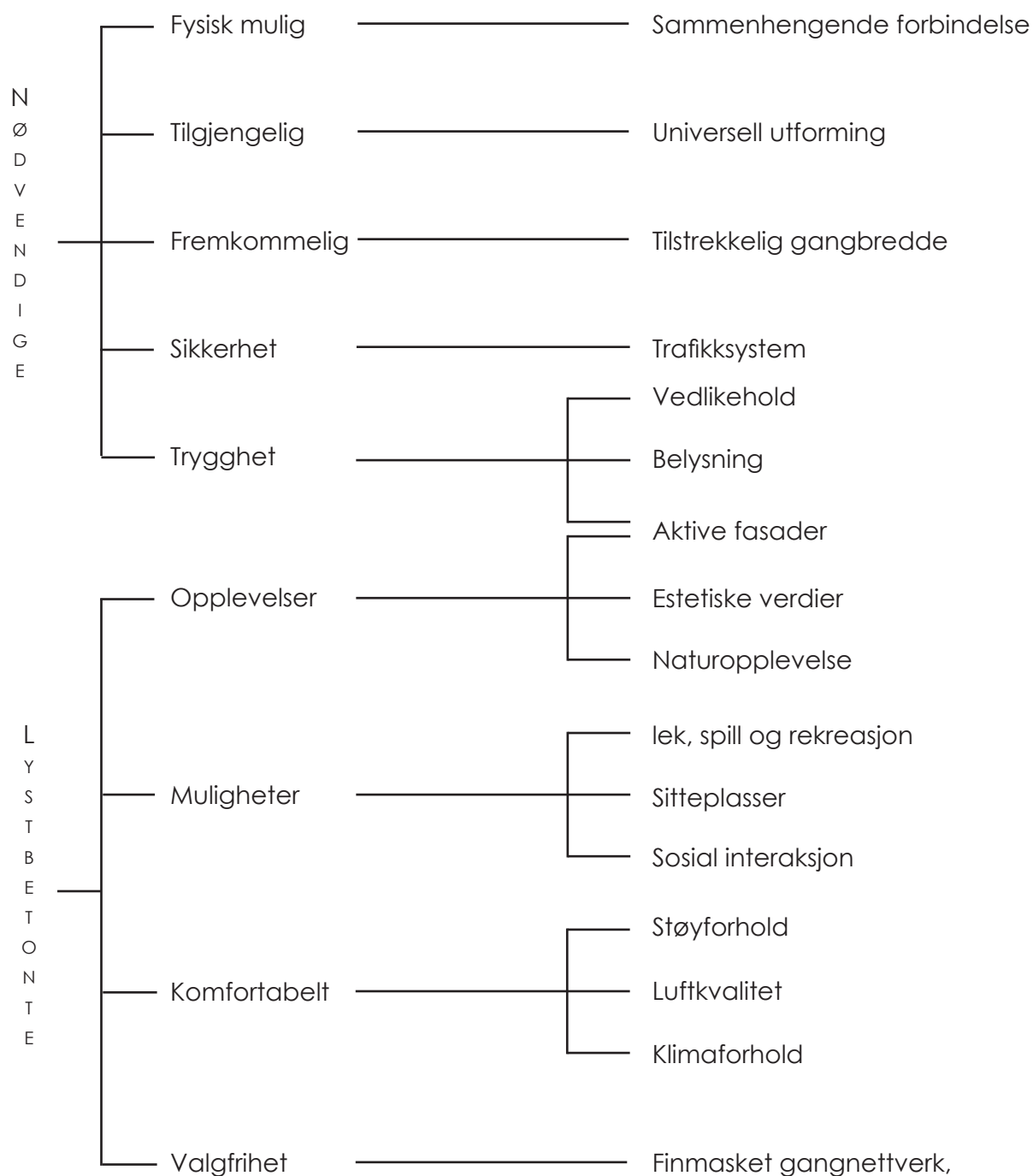
I tråd med mobilitetsteoriens syn på bevegelse, som transport og opplevelse, skiller faglitteraturen på forhold som gjør det fysisk mulig å gå og forhold som gjør det lystbetont å gå.

Fem kvaliteter er nødvendige krav til gangforbindelser: at det er fysisk mulig å gå, fremkommelig, tilgjengelig, trafiksikkert og oppleves trygt. Motiverende kvaliteter som gjør det lystbetont å gå er; opplevelser og mulighet for andre aktiviteter underveis, at gåturen oppleves komfortabel og individuell valgfrihet.

Sammenheng mellom kvaliteter og indikatorer i omgivelsene er vist i skjemaet til høyre. Noen av indikatorene har betydning for flere kvaliteter, selv om bare hovedkvaliteten er vist i figuren. Et eksempel er sitteplasser, som i tillegg til mulighet for oppholdsaktivitet gir økt fremkommelighet for personer med nedsatt bevegelsesevne.

## KVALITETER:

## INDIKATORER:



Figur 2.8 Skjematisk sammenheng mellom kvaliteter for fotgjengere og noen viktige indikatorer.



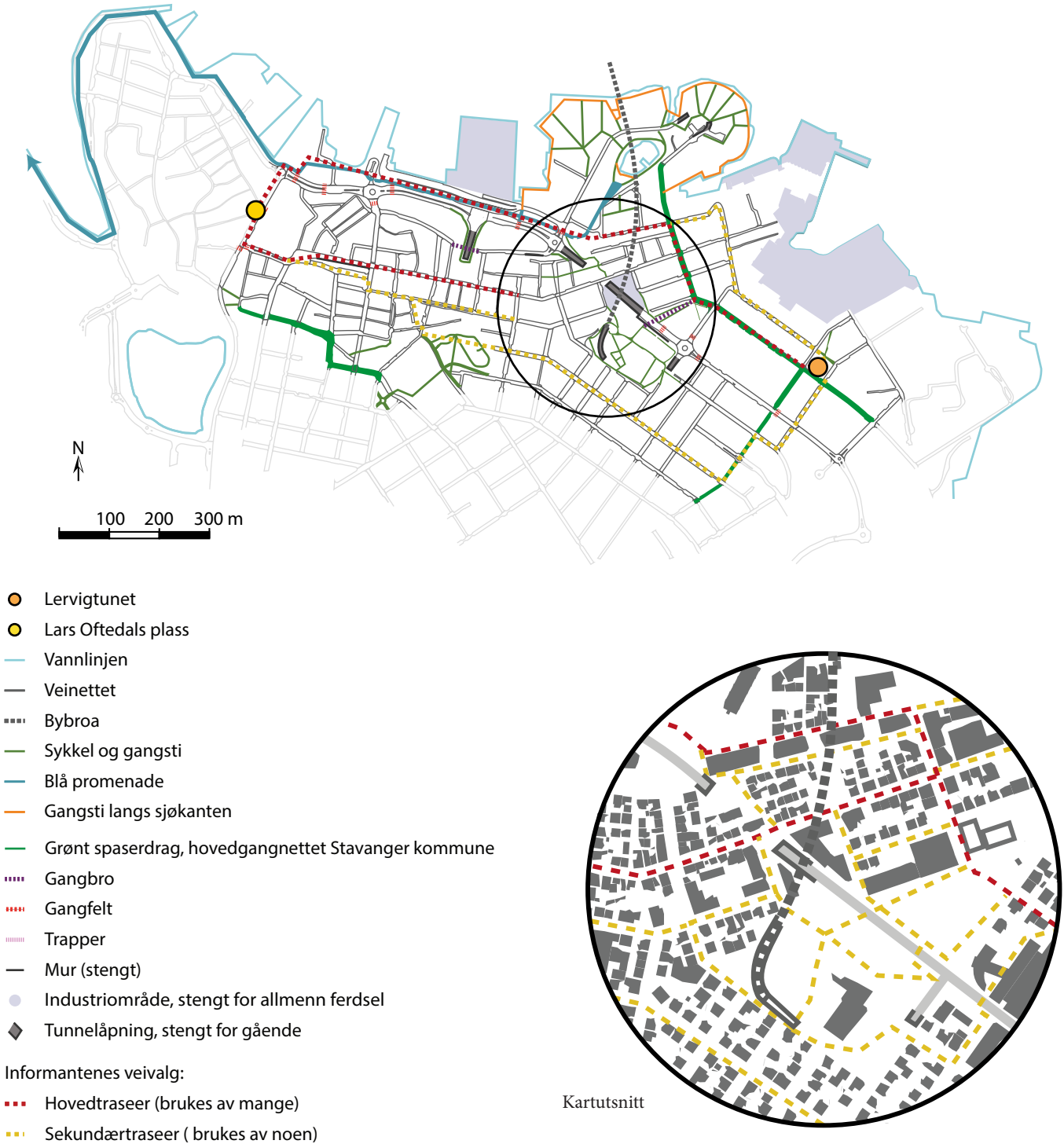


# DEL 3

## STEDSANALYSE

# TRANSPORT

## SYKKEL OG GANGE



Figur 3.1 Kart med gang- og sykkelveinett, samt informantenes veivalg. Kartutsnittet viser detaljer for veivalg i nordlige del av Spilderhaug.

Gatestrukturen består hovedsakelig av relativt små kvartaler, som gir et finmasket gangnett. Flere steder er det snarveier via smau og trapper. Åpne plasser, som parkeringsplasser, fungerer også som snarveier.

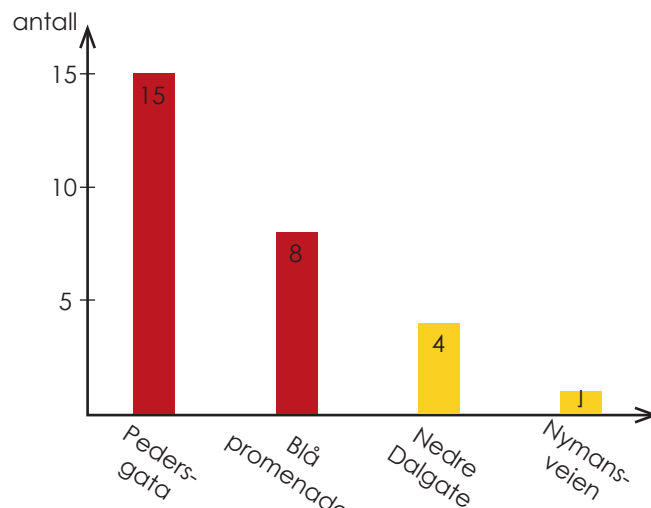
Skateparken og basketballbanen på Kjelvene må man derimot gå rundt. Johannesparken har både forstøtningsmur mot Haugesunds gata og ilandføringspunkt for bybroa som begrenser bevegelsen ut og inn av parken.

Det er tosidig fortau i de fleste gatene. I Pedersgata er typisk fortausbredde 1- 1,5 meter, mens ved Lervigtunet er bredden opptil 4 meter. Smau og de smaleste gatene er uten fortau. Blå promenade er omlag 3 meter bred, har universell utforming og er opparbeidet med høy standard. Noen av informantene trakk frem at plass til flere i bredden gjør strekningen hyggelig å gå dersom man er sammen med noen. Også turstien langs sjøkanten i Badedammen har universell utforming og god bredde.

Ryfylkegata og Harald Hårfagresgate er definert som grønt spaserdrag i kommuneplanen for Stavanger (Stavanger, 2015)

Det er to gangbroer i studieområdet. En forbinder Johannesparken og Kjelvene, mens den andre går over tunnelåpningen på Bekhuskaien. Flere av informantene sa at all trafikken i Haugesundsgata gjorde det lite fristende å bruke gangbroa mellom Kjelvene og Johannesparken. Området har ingen underganger og heller ikke gågater. Deler av Nedre Dalgate har gatetun.

Svarene fra intervjuene viste at 85% hadde Pedersgata eller Blå promenade som sitt primære veivalg. I Spilderhaug varierte veivalgene ganske mye, vist i kartutsnittet.



Figur 3.2 Informantenes veivalg, 28 informanter (3 dybdeintervju og 25 "på gata")

Begrunnelsene for veivalg er ganske unisone; effektivitet, opplevelse og lesbarhet. Mange sa også at de likte opplevelsen langs den veien de går. Kommentarer som gikk igjen var:

*"Jeg liker Pedersgata og livet der."  
"Det er åpent og fint langs sjøen."  
"Rolig og koselig boliggate."*

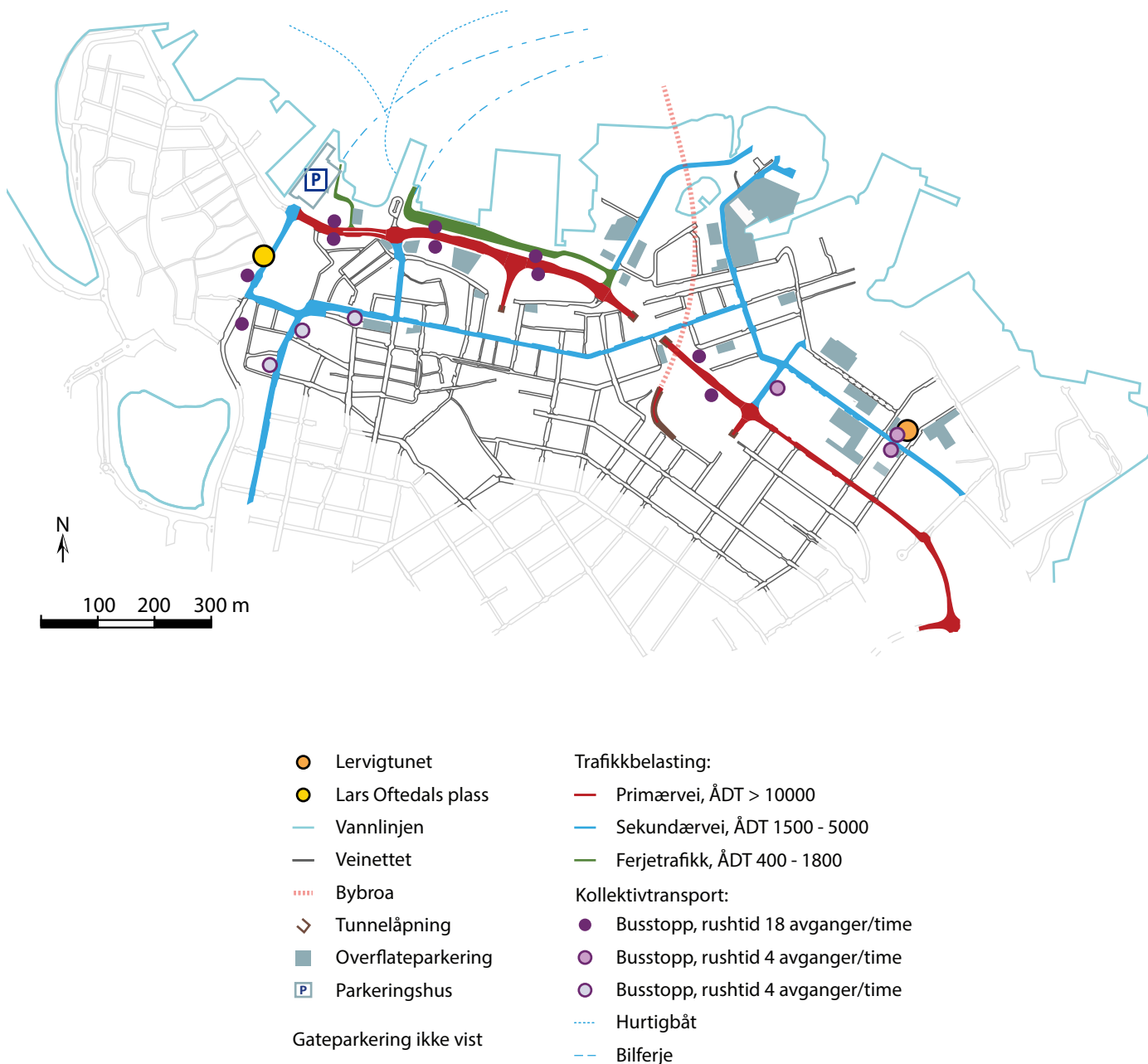
Pedersgata er den korteste veien mellom Lars Oftedals plass og Lervigtunet, oppgitt til 1,3 km i Google Maps. Via kaien er avstanden oppgitt til 1,5 km, og det samme via Kyviksmarka og Nymannsveien.

#### DELANALYSE:

Finmasket gatestruktur gir et sammenhengende gangnettverk med korte gangavstander. Samtidig gir det flere alternative traseer og tilhørende individuell frihet. Forskjellige veier byr på ulike opplevelser. Svar fra informantene viser likevel en tydelig tendens mot to primære og en sekundær gangforbindelse mellom målepunktene. Tiltak bør konsentreres om de to hovedaksene.

I Pedersgata gir smalt fortau dårlig plass for fotgjengere og lite buffer mot biltrafikken. Lite trafikk og lav hastighet i smale gater og smau gir god fremkommelighet for gående. Fotgjengere deler i stor grad arealet med syklistene. Delt areal kan gi konfliktsituasjoner, særlig knyttet til plassproblemer og forskjell i hastighet.

# KOLLEKTIVTRANSPORT OG BILTRAFIKK



Figur 3.3 Kart trafikkbelastning og kollektivtilbud

Kilde: Trafikkbelastning er hentet fra [https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/#kartlag:geodata/hva:\(~\(id:540,filter:\(~\(type:'vegreferanse,operator:\\*3d,verdi:\(~'FV7\)\)\),farge:0\),\(id:540,filter:\(~\),farge:1\)\)\)/hvor:\(kommune:\(~1103\)\)/@-31396,6573429,14/vegobjekt:79295414:008ec2](https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/#kartlag:geodata/hva:(~(id:540,filter:(~(type:'vegreferanse,operator:*3d,verdi:(~'FV7))),farge:0),(id:540,filter:(~),farge:1)))/hvor:(kommune:(~1103))/@-31396,6573429,14/vegobjekt:79295414:008ec2).

Informasjon om kollektivtilbudet er hentet fra [www.kolumbus.no](http://www.kolumbus.no).

Veinettet kan inndeles i 3 nivåer, etter trafikkbelastning; hovedfartsåre, samleveier for lokaltrafikk og lokalgater. Trafikkbelastningen i de resterende gatene er lav, i mange av dem under 100 ÅDT. Ferjetrafikken på Bekhuskaien står for 1800 ÅDT.

Det er to kulverter og en tunnel i studieområdet. Den ene kulverten forbinder Bybroa til Haugesundsgata, mens den andre forbinder Bekhuskaien og Haugesundsgata. Tunnelen går fra Bekhuskaien til Kanikk. Tunnel og kulvertene representerer fysiske barrierer for fotgjengere. Observasjoner viser at kulverten mellom Verven og Kjelvebene benyttes av enkelte transportsyklister.

Bybroa er i dag eneste fastlandsforbindelse fra Hundvåg bydel. Ny tunnelforbindelse er under bygging og vil stå ferdig som del av Ryfastprosjektet, estimert til 2019.

Det er parkering i de fleste gatene, i tillegg til flere parkeringsplasser. Flere av boligblokkene har privat parkering i blokken.

Det er godt busstilbud mellom sentrum og Kjelvebene, med avganger 18 ganger i timen i rushtiden. Strekningen betjenes av rutene til Hundvåg og til Rosenlid. Rosenlid-ruten går via Lervigtunet og har opp til 4 avganger i timen. Lokalrute til Storhaug går via Nytorget.

Langs kaien er det eget kollektiv- og taxifelt i retning sentrum og på deler av strekningen fra sentrum. Resterende busstraseer følger vanlig veinett og deler veibane med øvrig trafikk.

Ferjesambandet Tau - Stavanger har anløp på Bekhuskaien med innkjøring fra Badedammen. Ferjestrekningen erstattes av tunnelforbindelse når Ryfastprosjektet åpnes. Like ved Tauferja ligger hurtigbåtterminalen med ruter til Byøyene, Ryfylke og Kvitsøy. Vassøyferja har anløp helt vest på kaien.



Figur 3.4 Parkeringsplass i Ryfylkegata

#### DELANALYSE:

Høy trafikkbelastning i enkelte gater og forholdsvis mye overflateparkering, sammen med flere kulverter og tunnel gir opplevelsen av at bilen er høyest prioritert. Ryfast muliggjør innføring av trafikkreduserende tiltak over bybroa.

Redusert parkering vil gjøre det mindre attraktivt å kjøre, samtidig som frigjort areal kan benyttes til uterom eller bebyggelse som inviterer til byliv. Parkeringsplasser fremstår som aktivitetshull eller "junk place" og gir et kjedelig bymiljø. I faglitteratur fremheves det at kjedelige omgivelser gjør gåturen mindre interessant og oppleves lenger.

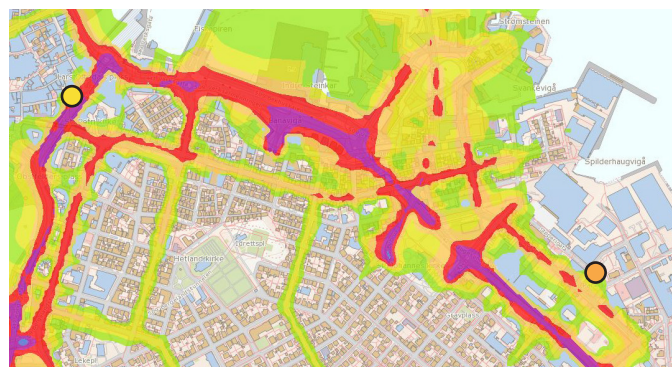
Kollektivreisende genererer gangtrafikk til og fra kollektivstoppene og er derfor positivt for bylivet og fotgjengerne. Busstopp er et oppholdssted for kollektivreisende. Det er derfor en styrke for dersom gang- og kollektivtraseer følger hverandre. For å unngå konflikt mellom gående og kollektivreisende er det viktig med tilstrekkelig areal i tilknytning til busstoppene. Dette er vurdert som tilfredsstillende i studieområdet. Heller ingen av informantene nevnt dette som et forbedringsområde.

# TRAFIKKSTØY

Kartet viser gjennomsnittlig døgnlig trafikkstøy. Langs hovedfartsåren er støynivået over 65 dB, enkelte steder opptil 75 dB. Langs samleveiene for lokaltrafikk ligger nivået noe lavere, mellom 60 og 70 dB. I de øvrige gatene er ikke støynivået oppgitt, men lav ÅDT tilsier stille gater.

Langs hovedfartsåren viser støykartet mellom 65- 75 dB. Informantene fra Leva Urban design mente imidlertid at Bekhuskaien ikke oppleves veldig trafikkert eller særlig støyende fordi det er så åpent her. I dybdeintervju med beboer ble imidlertid trafikkstøy i østre del av Bekhuskaien poengtert. Bilene akselerer opp til Kjelvene og i kombinasjon med lydeffekten fra kulvertåpningen gir det høyt støynivå. Det er støyvegg fra kulvertåpningen og til innkjøringen til Badedammen.

Støynivået i Pedersgata ligger mellom 60-70 dB. Beboeren i dybdeintervjuet mente at smal gate forsterket trafikkstøyen og gjør at biltrafikken dominerer opplevelsen, til tross for forholdsvis lav trafikkbelastning (under 5000 ÅDT).



Målepunkt:	Støynivå (Lden):		
● Lervigtunet	■ 50 - 55 dB	■ 60 - 65 dB	■ 70 - 75 dB
● Lars Oftedals plass	■ 55 - 60 dB	■ 65 - 70 dB	■ > 75 dB

Figur 3.5 Støysonekart. Kilde: <http://www.miljostatus.no>

Med unntak av Kyviksmarka, som også ligger utenfor hovedtraseene, er parker, torg, aktivitesrom og lekeplasser støyutsatt. Johanneparken, Kjelvene og Badedammen er særlig utsatt, med trafikkstøy fra flere retninger. Særlig Bybroa over området forsterker opplevelsen av biltrafikk.

## DELANALYSE:

Trafikkstøy reduserer attraktiviteten for fotgjengere langs både Bekhuskaien og Pedersgata. Høy trafikkbelastning gir dårligere vilkår for frivillige og sosiale aktiviteter. I følge Gehl er gode forhold for frivillige og sosiale aktiviteter en forutsetning for attraktive fotgjermiljø.

Kjelvene er det byrommet som kan oppleves mest støyende. Trafikkstøy fra bybroa over og fra Haugesundsgata langs området, i tillegg til tildels mye lyd fra skating vil nok av noen oppleves bråkete mens andre finner det pulserende.

Den mest effektive måten å redusere trafikkstøyen er selvfølgelig å redusere trafikkmengden. Rennende vann er et trivselstiltak som også virker støydempende. Støyskjerming anbefales derimot ikke, siden de også fungerer som fysiske og visuelle barrierer for fotgjengere.

# TRAFIKKSIKKERHET

Trafikksikkerhet er ivaretatt gjennom separate anlegg for kjørende og myke trafikanter. Det er fortau langs de fleste gater og de mest trafikkerte gatene har gangfelt for krysning av kjørebane. De fleste stedene er avstandene mellom gangfeltene så kort at de ikke representerer særlig omvei for fotgjengere. Unntaket er østlig del av Bekhuskaien, hvor avstanden er nesten 300 meter. I rush- trafikken er det et sikkerhetsproblem å krysse veien utenfor gangfelt. Mellom Johannesparken og Kjelvevne er det gangbro over Haugesundsgata, i tillegg til gangfelt.

Trafikkgrensen er 40 km/timen langs hovedtransportåren og 30 km/timen i øvrige gater. Flere av kryssene langs hovedtraseen er stengt for innkjøring. I det øvrige gatenettet har mange kryss en fartsdempende effekt.

Kun to av informantene trakk frem trafikk-sikkerhet som et problem. Den ene opplevde krysset Ryfylkegata - Hesbygata uoversiktlig og påpekte manglende gangfelt som en sikkerhetsrisiko. Krysset er i dag preget av byggevirk-somhet. Etter ferdigstilling vil krysset ha park på to sider bebyggelse på to. Mellom de to parkene kan man forvente kryssende fotgjengere også utenfor selve krysset.

Den andre informanten fant trafikksituasjonen i Pedersgata kaotisk, og hadde ved flere anledninger opplevd farlige situasjoner. Informanten uttrykte det slik:

*"Masse biler, syklistar og gående, parkerte biler, folk som stopper for å gjøre ærender, bensinstasjonen og smale fortau. Det er helt kaos!"*

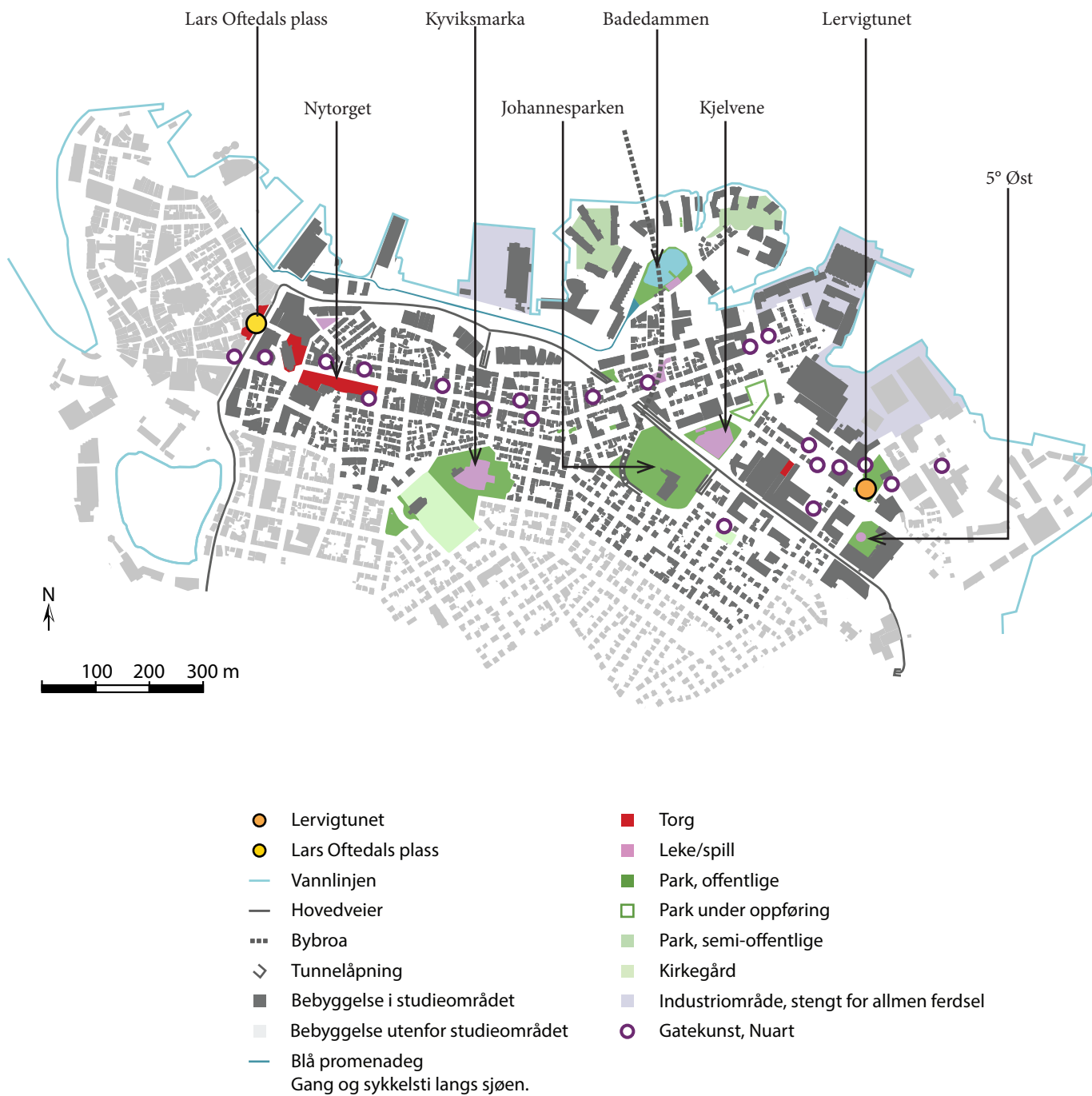
## DELANALYSE:

Trafikksikkerheten og opplevelsen for myke trafikanter kan økes gjennom restriksjon på biltrafikken. I Pedersgata vil utvidet fotgjegnerareal øke trafikksikkerheten, samtidig som fremkommeligheten bedres. Mellom Kjelvevne og den nye parken må trafikk-løsningen ta hensyn til potensielt kryssende gangtrafikk også utenfor selve krysset. Etablering av samhandling-område (share space) er en mulig løsning. Et annet tiltak er opphøyde gangfelt.

I den østlige delen av Bekhuskaien er det neste 300 meter mellom to gangfelt. Avstanden gjør det fristende å krysse gata mellom gangfeltene, og et nytt gangfelt bør etableres.



# UTEROM



Figur 3.6 Kart over parker, torg og lekeplasser. Private uteområder er ikke vist.

Studieområdet har flere offentlige parker, torg og lekeplasser, fra større anlegg til små gatetun og nabolagslekeplasser. Semi-offentlige uterom finner man i tilknytning til blokkbebyggelse og kontorlokaler.

Lervigtunet er en urban park som brukes til rekreasjon, sosial møteplass og arrangement som "Den spiselige byfesten" med mer. Vis-a-vis ligger 5<sup>o</sup> Øst- parken, ferdigstilt i april 2016.

Johannesparken, på høyden opp fra Kjelvene, har utsikt over fjorden og Ryfylkefjellene. Parken har grillsted, fontene og skulpturer og her finner man Honningbakken nabolagshage. Kirken gir parken identitet og er samtidig et godt synlig landemerke. Ilandføringspunktet for Bybroa danner parkens yttergrense i retning sentrum.

Det er tre større aktivitetsparker i området; Kjelvene, Kyviksmarka og Badedammen friområde. Kjelvene består av skatepark, basketballbane og lekeplass. Kyviksmarka har lekeplass og nytt parkouranlegg. Parkour er en idrett der det gjelder å bevege seg mest mulig effektivt fra A til B. Badedammen er byens eldste offentlige bade plass. Friområdet har også en mindre lekeplass og sandvolleyballbane. Alle de tre anlegge er populære blant barnefamilier, ungdom og unge voksne og har varierte sitteplasser for dem som vil se på.

Nytorget er preget av flere år med dårlig vedlikehold. Diskusjon om hvordan og når Nytorget skal revitaliseres pågår, men tidshorizonten er uvis.



Figur 3.7 Lek i Lervigtunet.



Figur 3.9 Johannesparken med gangbroen til Kjelvene til venstre i bildet.



Figur 3.8 Tilbaketrukket byrom ved Mathallen i Ryfylkegata.



Figur 3.10 Kjelvene aktivitetspark med Haugesundsgata i forgrunnen

Blå Promenade har benker med god sittekomfort. Ellers mangler benker og uformelle sitteplasser i de fleste gatene. Flere strekninger har gatetrær, men lite annen beplantning.

Gatekunst- festivalen NuArt, arrangert årlig siden 2000, har satt sitt preg på gatemiljøet gjennom en rekke kunstverk. Kunstverkene varierer i størrelse og synlighet. Noen kunstverk dekker en hel vegg, mens andre er en detalj på et gateskilt eller utsmykning av en trafoboks.

Offentlige servicetilbud som drikkefontener, toalett, bykart mangler i studieområdet.

Industriområdene er stengt for allmenn ferdsel og begrenser tilgangen til sjøen.



Figur 3.11 Pedersgata mangler sitteplasser og inviterer ikke til oppholds aktiviteter.



Figur 3.12 Gatekunst i Nedre Banegate.



Figur 3.13 Gatekunst i Pedersgate

#### DELANALYSE:

Studieområdet har flere uterom av høy kvalitet, som gir mulighet for å kombinere gåturen med oppholdsaktiviteter. Variasjon i type uterom legger til rette for ulike aktiviteter og rekreasjon. Både Kyviksmarka og Badedammen er omveier for strekningen sentrum- Lervigtunet og representerer kun bonuskvalitet de gangene man har god tid og turen er målet.

I Pedersgata mangler det benker og det er også begrenset med uformelle sitteplasser. Gata har potensiale for økt folkeliv og flere sitteplasser vil øke mulighet for opphold.

Gatekunst gir identitet til området. Fotgjengerhastigheten, og det faktum at det er lett å stoppe opp, gjør at gatekunst best nytes som fotgjenger og de mange verkene bør fremheves.

# BEBYGGELSE

## ARKITEKTUR OG SKALA

Området har en særegen atmosfære med sine gamle fabrikklokaler, hvitmalte trehus og nye boligprosjekter, særlig fremtredende i Stavanger Øst.

Det er flere gamle trehus med fin detaljering i listverk, vindus- og dørutforming. En del hus er dessverre pusset opp uten at husets originale detaljer er ivaretatt. Noen av husene bærer preg av mangelfullt vedlikehold. Flere industri- og fabrikkbygninger er renoverte. Sammen med de gamle trehusene gir bygningene historisk identitet til området, så vel som estetiske kvaliteter. Nyere boligblokker og kontorbygg har ikke samme detaljeringsgrad som den eldre bebyggelsen.

Skalaen i området er i all hovedsak tredelt:

1. Åpent og vidt langs kaien
2. Småskala gater og smau med trehusbebyggelse og gamle fabrikklokaler. De gamle trehusene er typisk i 1- 2 etasjer + loft, mens fabrikklokaler er opptil 4 etasjer.
3. Nye boligblokker og kontorlokaler er typisk 6-8 etasjer høye, enkelte opp til 10 etasjer.



Figur 3.14 Eksempel på renoverte fabrikklokale i Nedre Banegate, Badedammen.



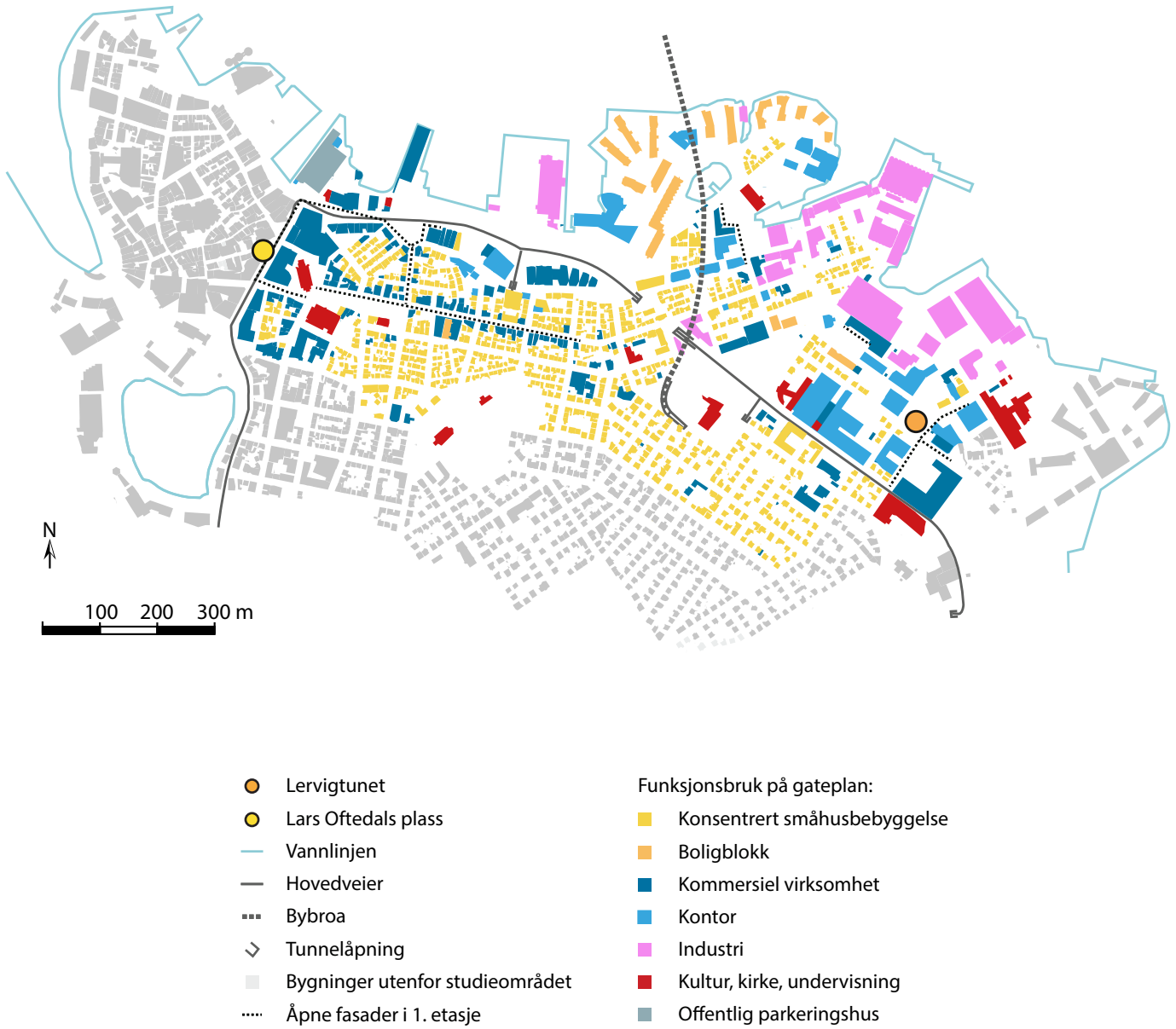
Figur 3.15 Eksempel på ulik skala i Badedammen

### DELANALYSE:

Variert bebyggelse gir et interessant og variert gatemiljø. I Badedammen har imidlertid ny bebyggelse ført til et visuelt kjedeligere område, negativt for fotgjengeropplevelsen.

Bystrukturen mellom Lervigtunet og sentrumskjernen er i all hovedsak i liten skala, tilpasset fotgjengerens sansesapparat og gåhastighet.

# FUNKSJONSBRUK OG FASADEUTFORMING



Figur 3.16 Kart med bruksformål i bygningenes 1. etasje

Området har stor grad av funksjonsblanding, med miks av publikumsrettet virksomhet, bolig, kontorer, kulturinstitusjoner, galleri, undervisning og industri. I følge Gehl er det funksjonsbruken på gateplan som har størst betydning for bymiljøet, vist i kartet til venstre. Da de fleste bygninger er monofunksjonelle gir kartet et representativt bilde av funksjonsbruken i sin helhet.

Publikumsrettede funksjoner er konsentrert langs den sentrumsnære delen av Pedersgata. Restauranter, puber og take-away steder bidrar til aktivitet store deler av døgnet. Kulturarrangement, hovedsakelig i Stavanger Øst og på Nytorget, genererer noe aktivitet på kveldstid og i helgene.

I Spilderhaug overtar boligkvartaler og industri. I området rundt Lervigtunet ligger Mathallen og Ostehuset Øst, i tillegg til butikker i lokalsenteret 5° Øst. Mathallen er tilbaketrukket og lite synlig fra gaten. En av informantene sa hun flere ganger hadde gått forbi, selv når hun delvis var på utkikk etter stedet.

Ny sentrumsplan tilrettelegger for omregulering til kontor og næringsvirksomhet langs hele Pedersgata (Stavanger 2015).

Åpne fasader finner man stort sett i tilknytning publikumsrettet virksomheter. Flest aktive fasader finner man naturlig nok i de sentrumsnære gatene og rundt Lervigtunet. Gater med aktive fasader er vist med stiplet sort linje i kartet.

Blokkbebyggelsen og uteområdene langs vannkanten i Badedammen har monotone fasader med lav detaljeringsgrad. Fasadene på bakkeplan er lukkede og blokkene har ingen offentlig funksjoner. Det samme er tilfelle i Haugesundsgata. Lukkede fasader gir monotone gatestrekk. Eksempler på dette finner man i blokkbebyggelsen i Verven, bygget med garasjeanlegg i første etasje. Også flere av kontorbyggene har lukkede fasader.

Den eldre trehusbebyggelse har gjerne inngangsdør på siden og smårutete vinduer ut mot gaten.

Boligblokkene i Badedammen mangler næring og aktivitet på bakkeplan. I stedet er det bil- og sykkelparkering med monotone, stengte fasader. Også bebyggelsen i Haugesundsgata har flest lukkede, monotone fasader.



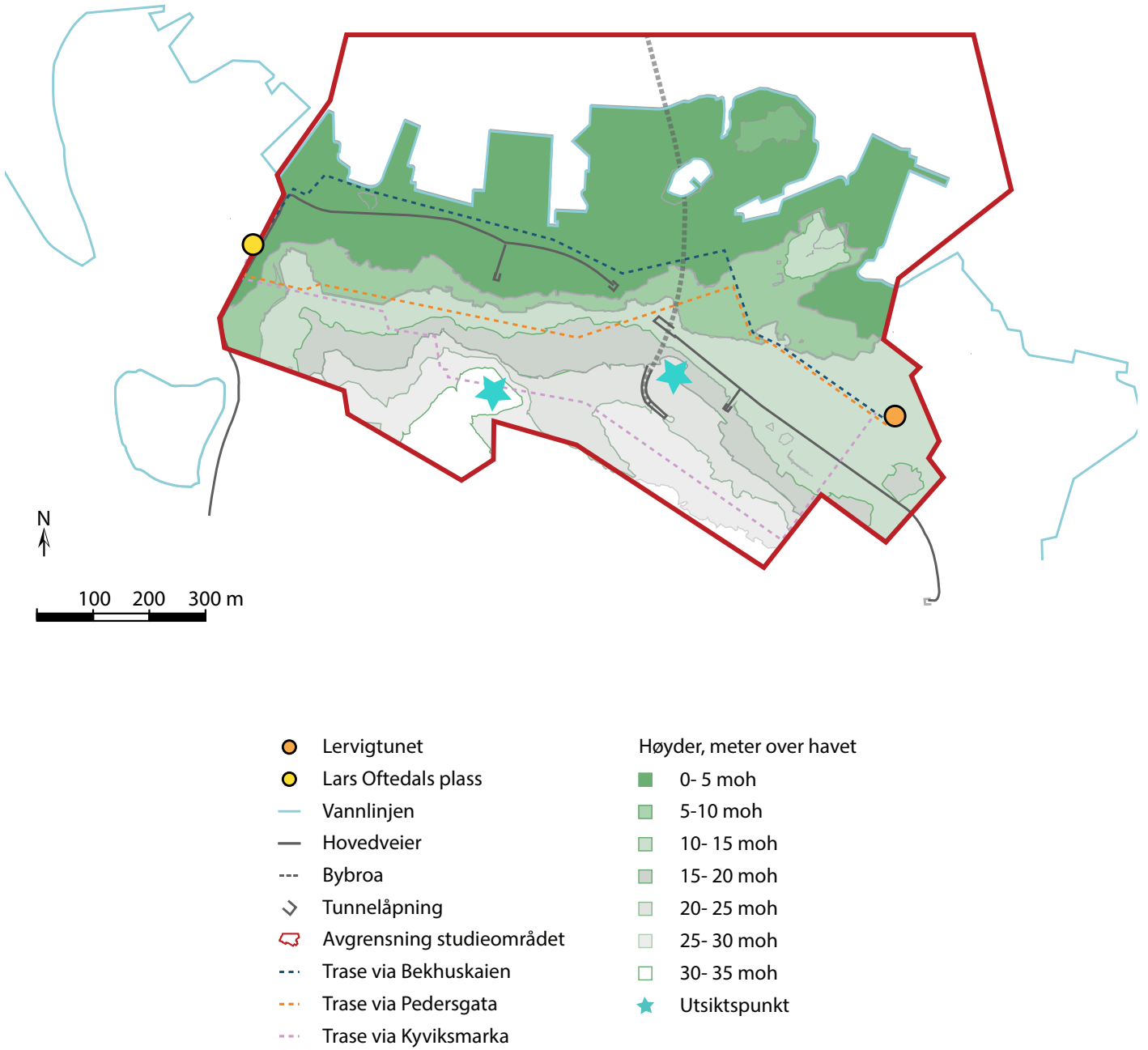
Figur 3.17 Monotone, lukkede fasader i Haugesundsgata

#### DELANALYSE:

Ryfylkegata fremstår som hovedgaten i Stavanger Øst, men realiteten er likevel at det er få urbane kvaliteter her, med unntak av området rundt Lervigtunet.

Lukkede fasader gir dårlig kontakt mellom inne og ute, fotgjengermiljøet oppleves kjedeligere og den sosiale kontrollen blir lavere.

# LANDSKAP OG KLIMA



Figur 3.18 Kart som viser nivåforskjeller i landskapet, utsiktspunkt og mulige trasevalg.

Stavanger er en kystby og harsitt navn fra Vågen/ fjorden (angr) og Stafr (Valberget). Nettopp sjøen og vann er den viktigste landskapskvalitetene sammen med utsikt til Ryfylkefjellene. Det er ingen åpne bekker eller kanaler i studiområdet.

Caseområdet strekker seg fra sjøkanten og opp i skråningen mot Pedersgata og Storhaug. Kyviksmarka er det høyeste punktet i caseområdet, 31 meter over havet.

Målepunktene Lars Oftedals plass og Lervigtunet ligger henholdsvis 2 og 16 meter over havet, en høydeforskjell på 14 meter. Traseen via Bekhuskaien representerer minst høydeforskjeller. Det er flatt langs kaien og en svak stigning herfra og opp til Kjelvene. Via Pedersgata er det en kort stigning fra Klubbgata opp til Nytorget og ellers slakt opp og ned til Kjelvene. Fra sentrum er det forholdsvis bratt stigning opp til Kyviksmarka. Utsikten på toppen er til gjengjeld flott.

Vind er vanlig i Stavanger og som oftest er den isende kald. I sommerhalvåret er nordvesten vanlig, selv på fine sommerdager. I tillegg til vinden, er regnbyger fra morgningen, med lettere vær og kanskje glimt av sol utover dagen karakteristisk for Stavanger. Det er vel 200 nedbørsdager i året hovedsakelig i form av regn (nedbør over 0,1 mm), ca halvparten med nedbør over 3 mm.

Langs Bekhuskaien er det vidt og åpent mot sjøen. Strekingen mangler elementer som gir beskyttelse mot vind og regn. Til gjengjeld kan man nyte solen fra morgen til kveld på fine dager.

I Pedersgata og Nedre Dalgate gir sammenhengende bebyggelse og smale gater god beskyttelse mot vind.

Det er ikke overbygg eller annen beskyttelse mot regn i noen av gatene. Lav bebyggelse gir gode solforhold på solsiden av gaten. Smale fortau og manglende oppholdsrom begrenser imidlertid muligheten for å ta en pause i solen. De større byrommene mangler beskyttelse mot regn, og heller ikke beskyttelse mot vind er særlig ivaretatt. Til gjengjeld er solforholdene gode.

#### DELANALYSE:

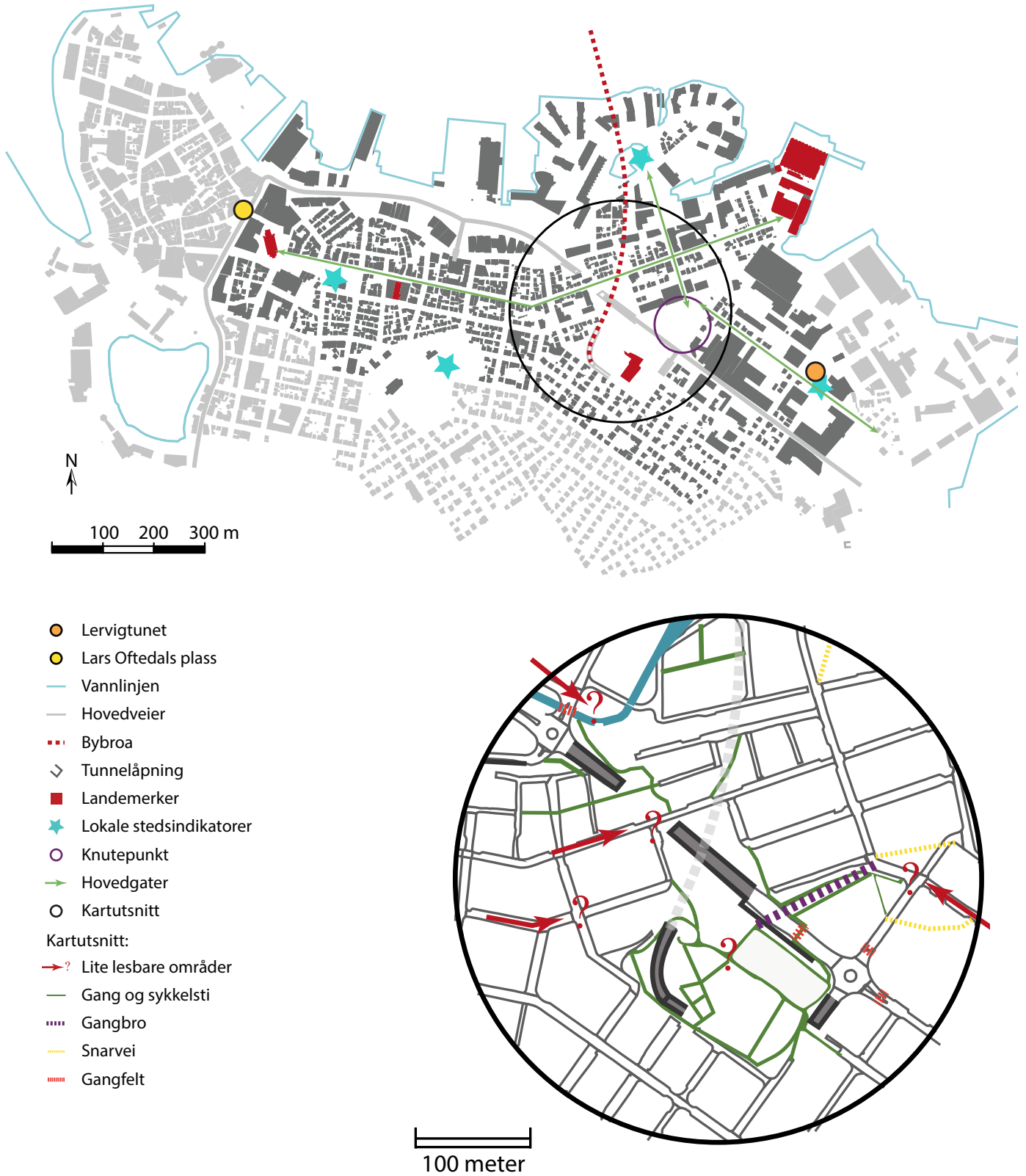
For gående har høydeforskjeller mye å si for hvor lang turen oppleves. Mellom Lervigtunet og Lars Oftedalsplass er bakker avhengig av hvilke vei man velger å gå. Terrengprofil for utvalgte snitt er vist ved siden av.

Mens stigninger oppleves som en barriere for gående er samtidig utsikt en kvalitet. Kyviksmarka ligger 31 meter over havet. Herfra har man flott utsikt over store deler av Stavanger. Johannesparken ligger ca 21 meter over havet og gir fin utsikt inn over Ryfylkefjellene.

Det er mye vær i Stavanger og utsagn i kategorien "Det finnes ikke dårlig vær, bare dårlige klær" høres ofte. Det er like fullt en sannhet at stiv kuling fra nord- vest og øsende regn er en "gå-killer". Samtidig er sol en luksusgode som vil nytes i fulle drag. Langs gangtraseene bør det legges bedre til rette for opphold i solveggen, samtidig som beskyttelse mot regn og vind ivaretas.



# LESBARHET



Figur 3.19 Hovedkartet viser strukturerende elementer i overensstemmelse med Lynch sine kategorier. Kartutsnittet viser hovedfunn for hvor informantene mener det er vanskelig å finne frem (dårlig lesbarhet).

Kartlegging av områdets lesbarhet tar utgangspunkt i Lynch sine fem elementer; stier, kanter, distrikter, knutepunkt og landemerker.

De viktigste stiene er Pedersgata, fra Petrikirken i vest til kornsilone i øst. I Stavanger Øst strekker Ryfylkegata seg fra Badedammen til Lervig. Sjøkanten er et sterkt kantelement. Studieområdet ligger innenfor et distrikt, Storhaug Bydel.

Kjelvene er et viktig knutepunkt med høy konsentrasjon av aktivitet og flere møtende transportårer for både gående, syklende, bil og kollektivtrafikk.

Bybroa, kornsilone, Johanneskirken, Boligblokken i Pedersgata og Petrikirken er godt synlige landemerker. De største byrommene fungerer som lokale stedsindikatorer. Det samme gjør Pedersgata og Blå Promenade.

Overordnet gatestruktur er sammensatt av flere mindre rutenett, tilpasset terrenget. Resultatet er en kombinasjon av rette gatestrekk med lange siktlinjer og "knekk" i gatestrukturen andre steder. Lokale områder med smau og gangstier fletter seg inn i den overordnede bystrukturen.



Figur 3.20 Gangsti under bybroa, sett fra Pedersgata

Området vist i kartutsnittet er uoversiktlig. Dette skyldes trafikkert hovedvei, to kulverter, ilandføringspunkt for Bybroa, sykkel- og gangsti under Bybroa, gangbro mellom Johannesparken og Kjelvene. I tillegg er det en sammensatt gatestruktur med knekk, diagonaler, smau og gangstier (der flere rutenett møtes).

Flere av informantene fremhevdde dette området som forvirrende. Selv om de har gått her mange ganger, lurte de alltid på hva som egentlig er den beste veien (les korteste). Problemet er at det er mange muligheter, men ingen av dem utpeker seg. En av informantene uttrykte det slik:

*"Uansett er ingen av veiene direkte, man må litt for langt den ene eller andre veien. Det er irriterende!"*

Flere mente at parken virker som den beste veien, men fordi det er kronglete var det flere som likevel sjeldent gikk her. En vanlig begrunnelse var at gangstien og parken er lite synlig fra Pedersgata eller Nedre Dalgate.



Figur 3.21 Lite synlig snarvei i østlig enden av Bekhuskaiaen

#### DELANALYSE:

Noen gangforbindelser er effektive med tanke på kortest distanse, men effektivitet handler også om lesbarhet og fremkommelighet. I nordlige del av Spilderhaug er det store utfordringer med tanke på lesbarheten. Det mangler ledelinjer og andre retningsvisende elementer.

Området som oppleves minst lesbart er også der man finner størst variasjon i veivalg.

# TRYGGHETSFØLELSE

Resultatene fra intervjuene viser at området oppleves trygt på dagtid, mens bildet er noe mer variert på kvelds- og nattestid.

Nordlig del av Spilderhaug ble trukket frem som utrygt av de kvinnelige informantene. Begrunnelsene var folketomme gater og trange smau. Kartlegging i felt viser at området har dårlig gatebelysning. Trehusene har smårutede vinduer ut mot gaten. Grad av vedlikehold varierer, men enkelte dårlig vedlikeholdte bygninger og reduserer imidlertid opplevd trygghet. Flere av informantene fremholder at områdets dårlige rykte kanskje er vel så viktig som faktiske forhold. Særlig kvinnelige informanter svarte at de unngår området på kvelds- og nattestid og 7 av dem sa at de aldri går alene her på kveldstid.

Kartlegging i felt viser at funksjoner som generer aktivitet på kveldstid er samlet i den sentrumsnære delen av Pedersgata. Flere av informantene poengterte også at denne dele opplevdes mye mindre skummel. En informant sa imidlertid at hun også her opplevde miljøet som utrygt på kveldstid. Utryggheten var knyttet til gjenger med menn som "står og henger". Hun var redd de ville følge etter henne, og gikk derfor aldri alene på kveldstid.

I likhet med Spilderhaug mangler Bekhuskaien aktivitet på kvelds- og nattestid. Få bygninger gir lav sosial kontroll. En av informantene uttrykte det slik:

*"Det er lett for noen å stoppe og hive meg inn i bilen, og ingen vil se det"*

## DELANALYSE:

De største utfordringene knyttet til manglende trygghetsfølelse finner man i nordlige del av Spilderhaug. For å øke trygghetsfølelsen er det nødvendig å tilføye funksjoner som skaper aktivitet i området, i tillegg til bedre gatebelysning. I henhold til "Broken window teorien" vil også oppgradering av uteområdene bidra til økt trygghetsfølelse.

# FORBEDRINGSFORSLAG

Mange av de spurte hadde ingen forslag til hva som kunne gjøres for at de skulle oppleve det mer attraktivt å gå. De forslag som kom var følgende:

- Mer aktivitet og bedre belysning i Spilderhau-området.
- Bredere fortau i Pedersgata som gjør det mulig å gå flere i bredden.
- Fjerne brostein i Pedersgata så bilene bråker mindre.
- Pusse opp Pedersgata. Flere hus står tomme og ser forfalne ut.
- Gjøre det lettere å forstå hvor man skal gå mellom Kjelveene til Pedersgata.
- Gjøre det lettere å finne veien mellom Bekhuskaien og Kjelveene.
- En uttalte følgende:

*"Det er håpløst å finne frem mellom Nedre Dalgate og Kjelveene. Må kunne sette opp noen skilt."*

Informantene fra Leva Urban design mente Bekhuskaien er det sårbare punktet mellom østre bydel og sentrum og at det er her tiltak må settes inn. I tillegg gjenga de planer de kjenner til for området:

- Det er planlagt gangbro over dokken i Svankevigå og bilfritt gatetun som del av Vindmøllebakken- boligprosjekt.
- Transformasjon av industriarealene langs sjøen, fra kornsiloene til Tou Scene, muliggjør en sammenhengende gangsti langs sjøen. I dag er denne strekningen "the missing link" mellom sentrum og friområdene i Godalen. Hvordan industriområdene blir utviklet kommer ann på samfunnsforholdene fremover.

# SWOT- ANALYSE

S T Y R K E R	<p><u>Gangnett</u> Finmasket gatestruktur gir korte gangforbindelser og flere valgmuligheter.</p> <p><u>Gatekunst</u> Mye gatekunst, et resultat av den årlige NuArt- festivalen. Dette er en unik kvalitet som kan synliggjøres bedre.</p> <p><u>Arkitektoniske verdier og menneskelig skala</u> Gamle trehus og renoverte industribygg gir historisk identitet til området. Gatestrukturen og den gamle bebyggelsen er i menneskelig skala.</p> <p><u>Kontakt med sjøen</u> Sjøen er en del av opplevelsen, å gå langs den, bade i eller ha utsikt til. Å utnytte sjøen som aktivitetsrom bør utnyttes bedre.</p> <p><u>Byrom</u> Kjelvene og Badedammen tilbyr variert mulighet for lek og fysisk aktivitet. Badedammen Lervigtunet og Johannesparken gir mulighet for grønn rekreasjon. Byrommene inviterer til en stopp på veien, enten for å bruke anleggene eller se på andre i full vigør.</p>
---------------------------------	--

S V A K H E T E R	<p><u>Utrygghet</u> Deler av studieområdet er folketomt på kvelds- og nattestid. Kombinert med dårlig belysning fører dette til utrygghetsfølelse hos en del brukere. Utrygghetsfølelsen forsterkes av at enkelte bygninger er dårlig vedlikeholdt, og noen steder er det opphopning av søppel.</p> <p><u>Dårlig lesbarhet</u> Dårlig lesbarhet noen steder gir redusert tilgjengelighet, spesielt for personer med redusert orienteringsevne.</p> <p><u>Bilen dominerer</u> Tunnel, kulverter og fotgjengerfelt gir fri ferdsel for bilen og omveier for gående og syklende. Mye overflateparkering gir "hull" i bystrukturen og et kjedeligere gatemiljø.</p> <p><u>Mangelfull fremkommelighet og tilgjengelighet</u> Blå Promenade er det eneste strekket med universell utforming. Smale fortau i Pedersgata gir dårlig fremkommelighet, mens fortauskanter gir redusert tilgjengelighet for folk med nedsatt bevegelsesevne. Redusert tilgjengelighet er også knyttet til dårlig lesbarhet og opplevd utrygghet.</p>
---	---

<p><u>Transformasjon</u> Nedleggelse av ferjetrafikken på Bekhuskaien er en unik mulighet til å utvikle området med gode fotgjengerkvaliteter. Et levende byliv på Bekhuskaien vil redusere den opplevde avstanden mellom Stavanger Øst og sentrum.</p> <p><u>Restriksjon på biltrafikk</u> Tunnelforbindelse til Hundvåg gir mulighet for restriksjon på biltrafikk over bybroa og tilhørende reduksjon i gjennomgangstrafikk i området. Omdisponere av noe av overflateparkeringen til utbygging eller aktive byrom. Omdisponering av av parkeringsplass ved Skansevikå muliggjør bedre tilgang til sjøen</p> <p><u>Fortetting</u> Ledig areal gir mulighet for økt bygningsareal og opparbeiding av nye uteområder. Flere boliger og arbeidsplasser gir økt kundegrunnlag og muligheter for videreutvikling av tilbudene i området, både kommersielle og ikke-kommersielle.</p>	M U L I G H E T E R
--	--

<p><u>Redusert historisk identitet</u> Mange nye byggeprosjekter på bekostning av rerenovering av gamle industribygg kan svekke den historiske identiteten og gi et mer homogent område.</p> <p><u>Økt biltrafikk</u> Flere boligprosjekter og arbeidsplasser i Stavanger Øst kan føre til økt biltrafikk internt i området. Tilsvarende kan boligbygging på Hundvåg gi økt trafikk over Bybroa.</p> <p><u>Fjerning av snarveier</u> Nye byggeprosjekter kan føre til at eksisterende snarveier bygges igjen og gir omveier for fotgjengere.</p>	T R U S L E R
--	---------------------------------

# OPPSUMMERING ANALYSE

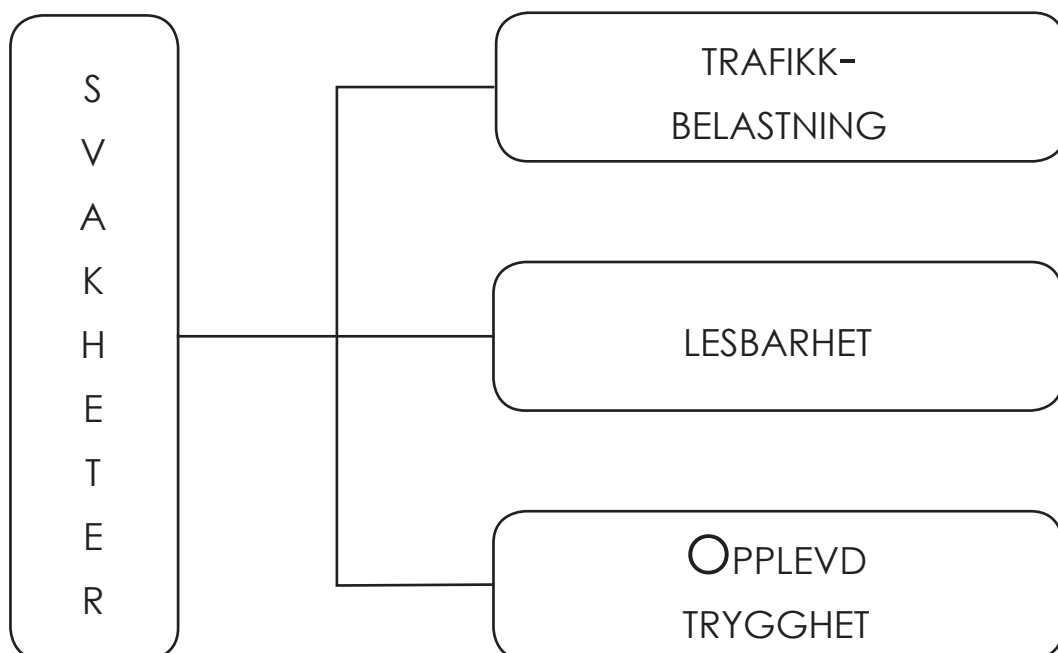
## - IDENTIFISERTE SVAKHETER OG TILHØRENDE LOKALISERING

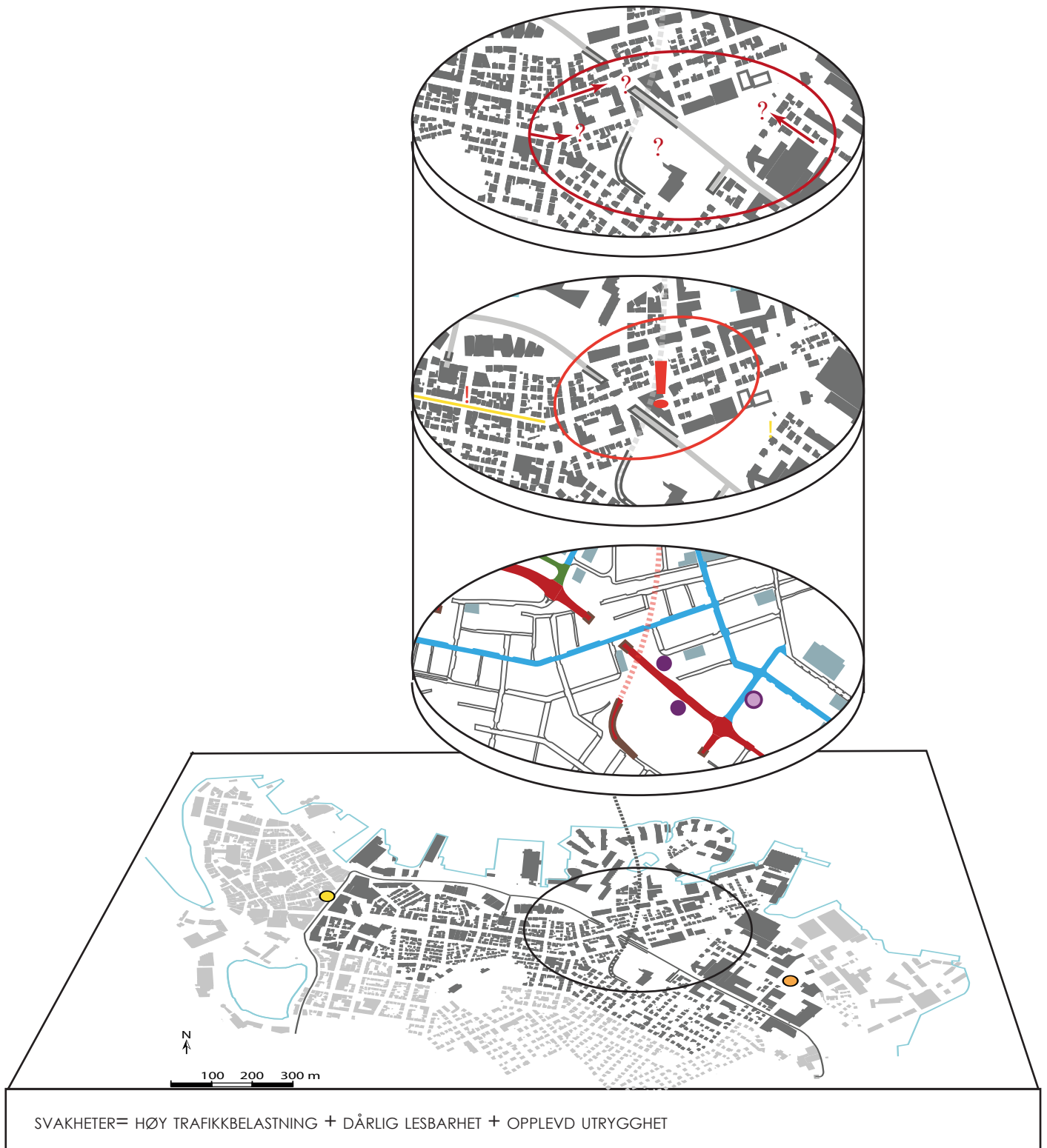
Analysen viser flere kvaliteter som gjør det attraktivt å gå, men også klare forbedringsområder. Tre hovedutfordringer er identifisert; dårlig lesbarhet, opplevd utrygghet og høy trafikkbelastning. Spilderhaug kommer dårlig ut i forhold til alle de tre faktorene. Også Pedersgata har noen utfordringer knyttet til trafikkbelastning og fremkommelighet for fotgjengere. Nedleggelse av ferjedriften på Bekhuskaien gjør at analyse av dagens forhold er bør legge premisser for utvikling av strekningen.

Fotgjengerforbindelser skal være tilgjengelig for alle brukergrupper. Blå Promenade langs Bekhuskaien har universell utforming. Fortauskanter, smale fortau og dårlig underlag er utfordringer i de fleste andre gatene. Tilgjengelighet kan også knyttes til lesbarhet og trygghetsfølelse.

Dagens trafikksituasjon viser at bilistene er høyt prioritert. Høy trafikkbelastning forringer fotgjengermiljøet. Faktorer som påvirkes negativt er fremkommelighet, trafiksikkerhet, støy og luftforurensning. Mye overflateparkering gir livløse områder.

Trivselsfaktorer er avgjørende for hvor ofte, hvor langt og hvor mange som velger å gå. Trivsel handler om opplevelser underveis og mulighet for å kombinere turen med andre aktiviteter. I parker og større byrom gir gode muligheter for å sitte ned, lek og spill, mens de fleste gaterom i begrenset grad er tilrettelagt for opphold. Andre viktige kvaliteter er kontakt med sjøen, urbane kvaliteter, gatekunst og historisk identitet. Disse kan med fordele forsterkes.





Figur 3.22 Spiderhaugen - fotgjengerforbindelsens akilleshæl.





**DEL 4**  
**ALTERNATIVE**  
**STRATEGIER**

# STRATEGIUTVIKLING

---

Basert på funn fra analysen er det utviklet alternative strategier for å møte utfordringene. Målet er å ivareta det som fungerer, forsterke det som er svakt og tilføye det som mangler.

Analysen peker på tre hovedutfordringer; høy trafikkbelastning, dårlig lesbarhet og opplevd utrygghet. Videre viser analysen to primære gangtraseer, en via Pedersgata og en langs Bekhuskaien. Nedre Dalgate representerer en viktig sekundærforbindelse. Styrking av fotgjermiljøet konsentreres om de to hovedtraseene, der effekten av tiltakene antas å være størst.

Tiltak for å bedre lesbarheten er sammenhengende funksjonsbruk, enhetlig design, ledelinjer, skilt og/eller bykart. Tiltak mot opplevd utrygghet er økt aktivitet, aktive fasader, gatebelysning, vedlikehold og oppgradering av uterommene. Redusert trafikkbelastning kan oppnås gjennom omregulering av areal, fra bil til fotgjengerareal. Eksempler er fjerning av parkeringsplasser og trafikkregulering som prioriterer gående og syklende. Ikke- fysiske tiltak, som bompenger, prisnivå på parkering, holdningskampanjer etc, er utenfor oppgavens fokusområde og ikke vurdert.

Analysen viser at området innehar positive kvaliteter som bør ivaretas og forsterkes. Tilgang på blå-grønn struktur med sjøen som hovedkvalitet og finmasket nettverk med alternative ruter er de to viktigste.

# STRATEGI

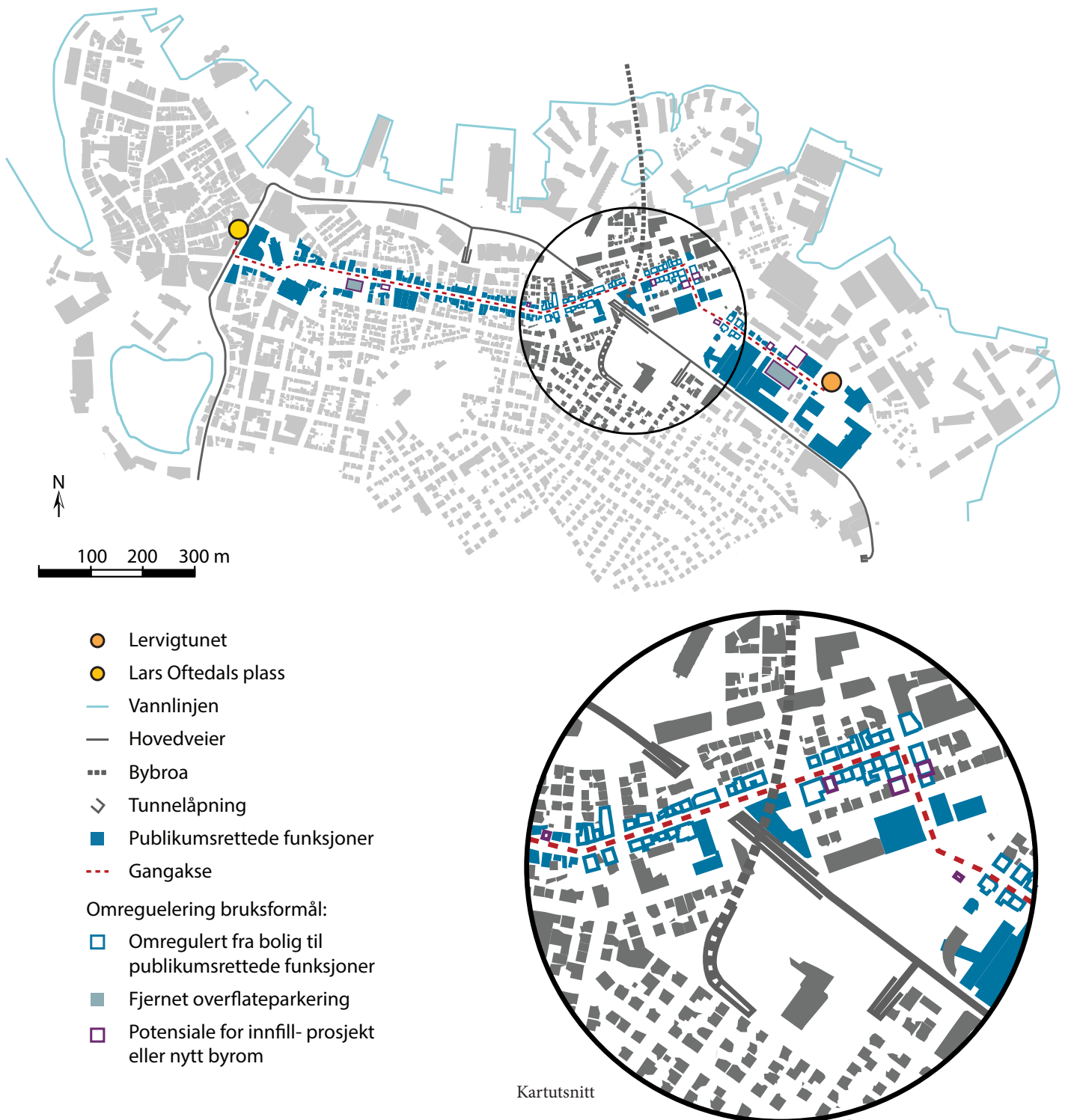
Det er utarbeidet fire alternative strategier for å øke attraktiviteten for fotgjengere på strekningen Lervigtunet - Lars Oftedals plass. Strategiene vektlegger ulike kvaliteter, formulert i følgende headinger:

1. URBANT: Det urbane livet med variert tilbud og yrende folkeliv gir økt sosial kontroll og dermed tryggere bymiljø.
2. NATUROPPLEVELSE: Utnytte naturkvalitetene som sjøen og grønne parker representerer.
3. KNUTEPUNKT: Forsterke nettverket av gangforbindelser gjennom fokus på knutepunkt der flere gangtraseer møtes.
4. TRANSPORT: Prioritering av fotgjengere og restriksjon på biltrafikken.

Foreslåtte plangrep er konsentrert om, men ikke begrenset til, nordlige del av Spilderhaug, identifisert som strekningens akkileshæl.

I det følgende er hver av strategi presentert med målsetning og tilhørende tiltak. Deretter er det gjort en evaluering av styrker og svakheter opp mot hovedutfordringene og en vurdering av hvordan resultatene fra strategiene kan brukes til å utarbeide et endelig planforslag.

# URBANT



Figur 4.1 Urban strategi: Plankart med tiltak

Målet i den urbane strategien er å skape en sammenhengende urban akse mellom sentrum og Stavanger Øst. Pedersgata og Ryfylkegata videreutvikles som urbane gater. Hovedgrepene er tilrettelegging for sentrumsfunksjoner og omdisponering av parkeringsplasser til formål som fremmer urbant byliv. Følgende tiltak foreslås:

1. Pedersgata omgjøres til handlegate:  
Det tilrettelegges for økt handel, service og spisesteder ved at hele Pedersgata omreguleres fra bolig til blandet bruksformål med sentrumsfunksjoner på gateplan. En del av gateparkeringen fjernes og gir plass til bredt fortau på gatens solside. Bredt fortau muliggjør møbleringssone med offentlige og kommersielle sitteplasser, organisert sykkel-parkering og varedisplay.
2. Hovedgate i Stavanger Øst:  
Ryfylkegata forsterkes som hovedgaten i Stavanger Øst. Fjerning av parkeringsplass muliggjør fortetting og nytt torg.
2. Økt kapasitet gjennom fortetting:  
Ledig areal mellom eksisterende bebyggelse fortettes gjennom innfill-prosjekter. Ved Kjelvene er det mulighet for bygging av små frittstående lokaler til f. eks kiosk, blomster-butikk, kafe etc.
3. Oppgradering av gaterommene:  
Hele strekningen oppgraderes med nytt dekke, helhetlig beplantning og belysning. Gjennom lyssetting fremheve enkelte av NuArt- kunstverkene, en kvalitet som gir gaten identitet.
4. Revitalisering av Nytorget:  
Torget oppgraderes til et urbant torg og blir igjen inngangsporten til Stavanger Øst. Kapasiteten på torget økes ved at dagens parkeringsplasser fjernes.

#### INSPIRASJON:



Figur 4.2 Melbourne, Australia.  
Arkitekt: Hassell  
Kilde: <http://www.furnishinginternational.com/site/urban-coffee-farm/>

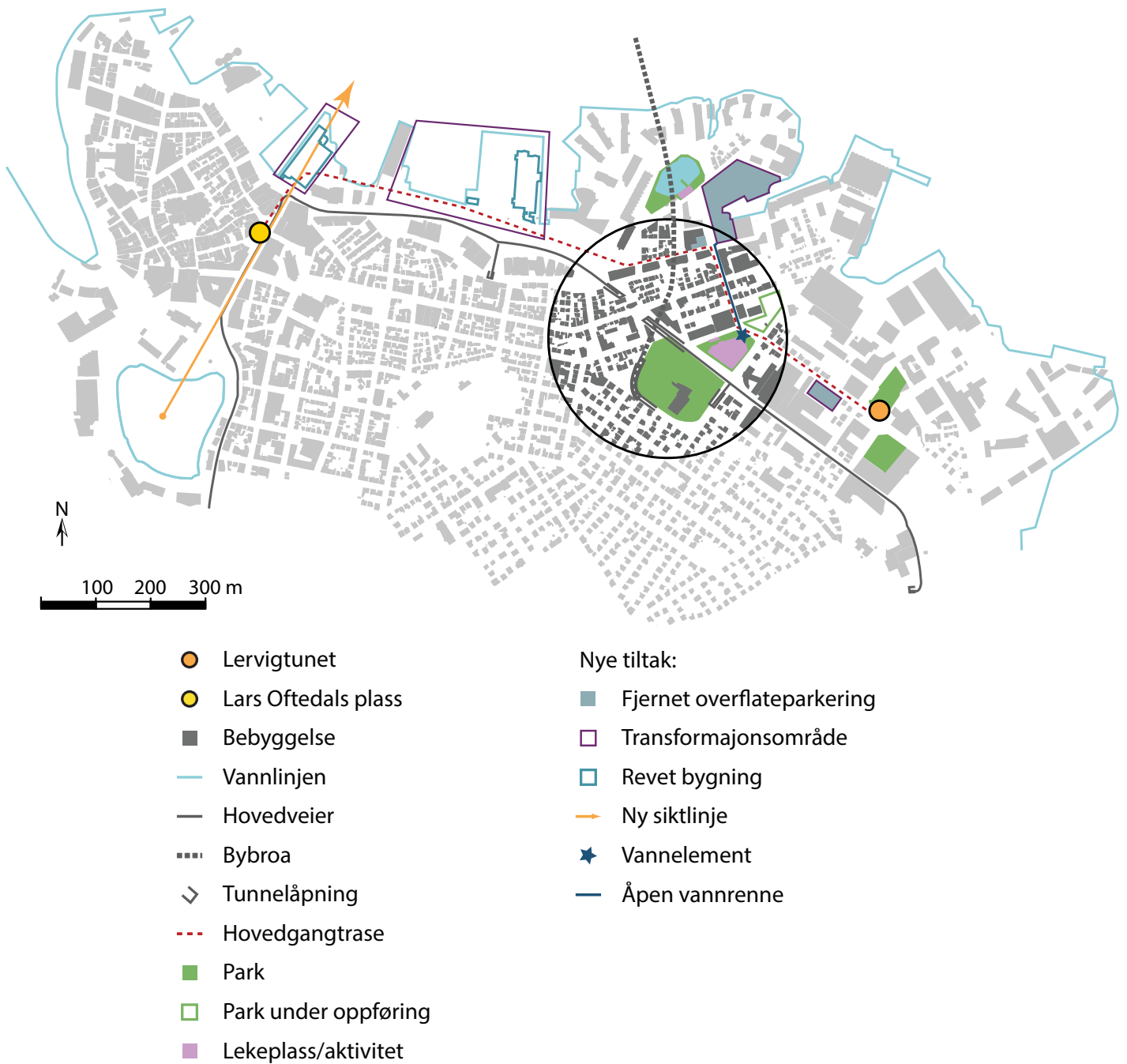


Figur 4.3 Tirso de Molina Square, Madrid, Spain.  
Arkitekt: Lucas Galán / Lubascher arquitectos.  
Kilde: <http://primur.eu/en/products/kioscos/tirso-molina>.



Figur 4.4 Nuart (2015), Nytorget, Stavanger.  
Kunstnere: Ella & Pitr  
Kilde: <http://www.nuartfestival.no/gallery/2015/ella---pitr--fr>

# NATUR



Figur 4.5 Blå-grønn- strategi. Plankart med tiltak.

Stavanger som kystby og Stavanger Øst som den "Spiselige bydelen" har gitt inspirasjon til strategien. Visjonen er naturopplevelse som del av byopplevelsen. Sjøens unike kvaliteter utnyttes og inngå i et samspill med områdets grøntstruktur.

Strategien fokuserer på utvikling av Bekhuskaien som hovedtrase mellom sentrum og Stavanger Øst. Langs Bekhuskaien og i Badedammen er det sjøen og vannet som fremheves, mens det grønne dominerer fra Kjelvene til Lervigtunet.

Tre grep foreslås;

1. Sjøen og kailinjen utnyttes som naturlige ledelinjer, naturopplevelse og som aktivitetsrom. Transformasjon av Bekhuskaien, riving av Jorenholmen parkeringshus og fjerning av parkeringsplass i Badedammen muliggjør varierte byrom og noe ny bebyggelse ved vannkanten. Det legges til rette for vannaktiviteter, som kanopadling og trøbåter, fiskemulighet og badeplass. Riving av Jorenholmen P-hus gjenoppretter siktlinjen gjennom Klubbgata, fra Breiavannet til sjøen.
2. Ryfylkegata forsterkes som grønt spaserdrag. Gaten oppgraderes med blomster og flere trær. Parkeringsplassen i Ryfylkegata fjernes. Plassen, som ligger i tilknytning til Mathallen, opparbeides som "den spiselige parken" med frukt- og urtehage.
3. Kjelvene og den nye parken knyttes sammen til et stort parkområde. Ny fontene gis sentral plassering mellom den aktive sonen og den nye, roligere delen av parken. Fontenen fortsetter i åpen vannrenne ned til sjøen og fungerer som integrert ledelinje. Enhetlig gatebelysning, møblering og gatedekke forsterker opplevelsen av en park med ulike soner. Lyden av rennende vann fra fontenen virker dempende på trafikkstøyen.

## INSPIRASJON:



Figur 4.6 Arkitektkonkurranse Strømsø, Drammen  
Arkitekt: 70° N  
Kilde: <http://70n.no/Stromso-deviating-common>



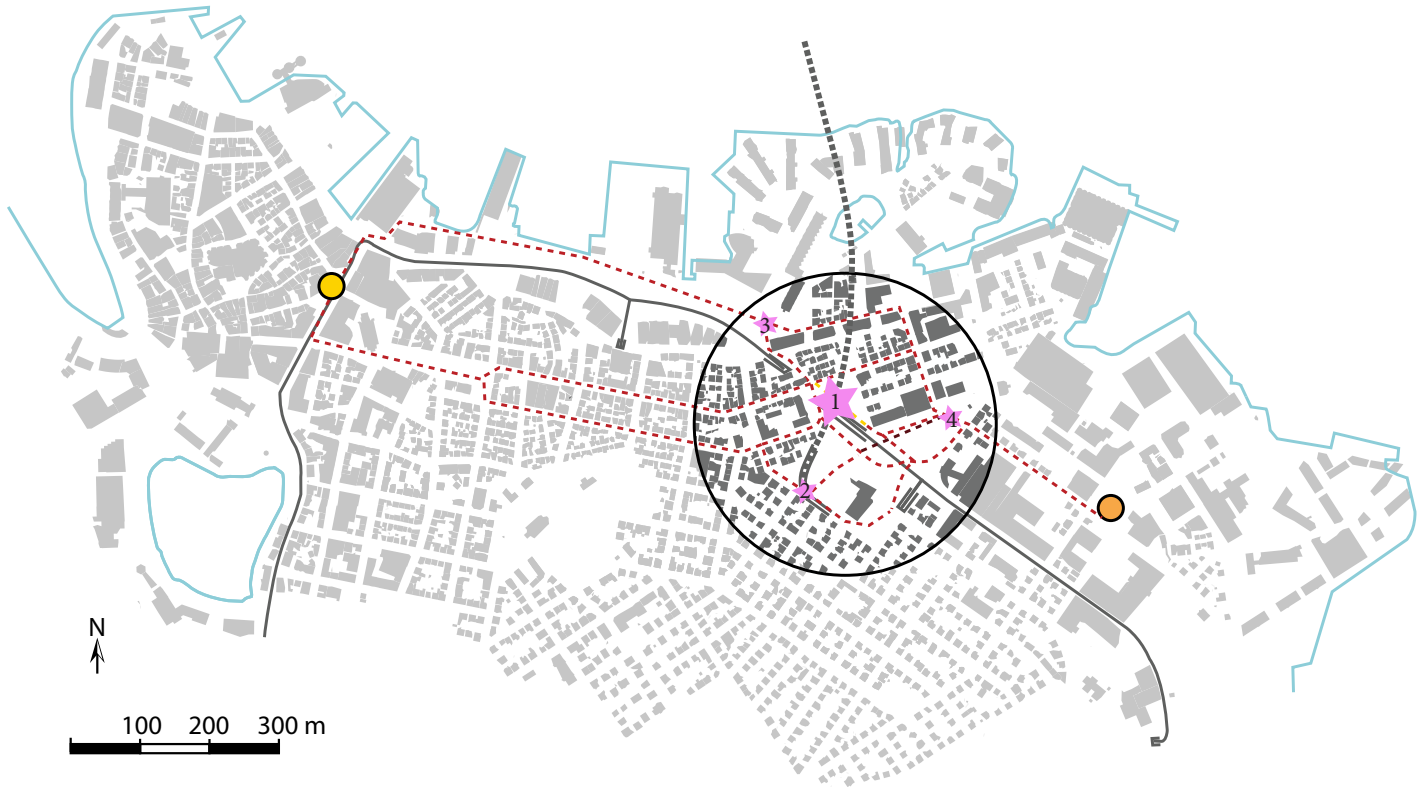
Figur 4.7 Badeschiff, Berlin, Tyskland.  
Arkitekt: AMP arquitectos and Gilbert Wilk  
Kilde: <http://wilk-salinas.com/projects?lang=en>



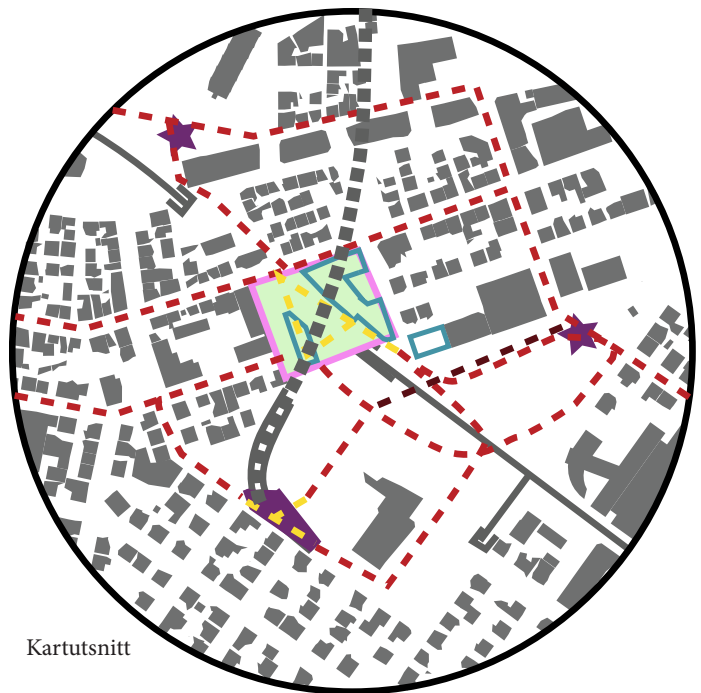
Figur 4.8 Mulig utforming etter riving av parkeringshuset på Jorenholmen.  
Illustrasjon: Stavanger kommune  
Kilde: <http://www.dagsavisen.no/stavanger/vil-rive-parkeringshuset-pa-jorenholmen-1.707409>



# KNUTEPUNKT



- Lervigtunet
- Lars Oftedals plass
- Vannlinjen
- Hovedveier
- Bybroa
- △ Tunnelåpning
- Bebyggelse
- - - Eksisterende gangtrase
- - - Eksisterende gangbro
- · - Ny gangtrase
- ★ Triggerpunkt
- Revet bygning
- Nytt torg over forlenget kulvert
- ★ Mindre veivisende tiltak
- ▲ Ny passasje med sitteplasser



Kartutsnitt

Figur 4.9 Knutepunkts-strategi. Plankart med tiltak

Strategien konsentreres om tiltak for å øke koblingene mellom de alternative gangforbindelsene i Spilderhaug. Det er foreslått utvikling av et hovedknutepunkt, samt tre mindre for å skape et sammenhengende nettverk.

1. Fra Pedersgata etableres en ny direkteforbindelse til Kjelvene samtidig som koblingen til Johannesparken forsterkes. Hovedgrepet er å forlenge kulverten i kombinasjon med at bygningene på begge sider av kulverten rives. Dette åpner opp og gir lett synlige forbindelser. Bybroen gir beskyttelse mot regn, en kvaliteten som kan utnyttes for oppholdsaktiviteter. En bonus er at gangforbindelsen mellom Storhaug og Badedammen også forbedres med dette grepet.
2. Rampen over tunnelåpningen i Johannesparken omdisponeres fra parkering til kombinert snarvei og oppholdsareal. Rampen får ny utforming med brede trapper, tilpasset både gange og sitteplasser. Herfra vil det være nydelig utsikt utover sjøen og Ryfylke. Mot kulvertåpningen foreslås en paviljong som kan inneholde for eksempel kiosk, kafe eller pop-up kunstutstilling.
3. Eksisterende grøntområde gis et formspråk som tydeliggjør de to veivalgene; snarveien opp til punkt 1 og hovedtraseen via Nedre Banegata.
4. Kjelvene oppgraderes med drikkefontene og offentlige toalett. De nye servicetilbudene kommer både fotgjengerne og brukerne av området til gode. Alternative gangtraseer synliggjøres i 3D- bymodell støpt i bronse og tåler norske værforhold.

## INSPIRASJON:



Figur 4.10 Marsupial Bridge and Urban Plaza, Milwaukee, Wisconsin, USA  
Arkitekt: LA DALLMAN  
Kilde: [http://www.ladallman.com/prj\\_urban\\_plaza.html](http://www.ladallman.com/prj_urban_plaza.html)



Figur 4.11 Sted ukjent.  
Kilde: <https://slowstreets.wordpress.com/2015/04/27/lessons-from-copenhagen-key-ingredients-for-a-successful-public-space/>

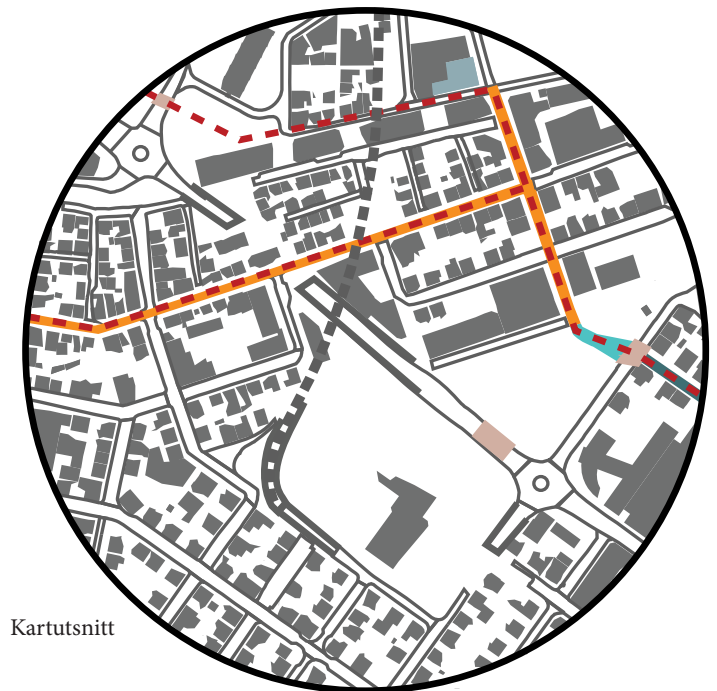


Figur 4.12 3D bymodell, Ljubljana, Slovenia.  
Desig/Produsent: Ukjent  
Kilde: <http://forums.pelicanparts.com/bmw-r1100s-r1200s-tech-forum/613615-small-mc-content-slovenia-turkey.html>

# TRANSPORT



- Lervigtunet
  - Lars Oftedals plass
  - Bebyggelse
  - Vannlinjen
  - Veinett
  - Bybroa
  - ◇ Tunnelåpning
  - Gang og sykkelstier
  - ... Gangbro
  - Hovedgangtrase
- Omregulering trafikkareal:
- Fjernet overflateparkering
  - Opphøyd kryss/gangfelt
  - Gang- og sykkelprioritert gate
  - Share space- område
  - Kollektivgate



Figur 4.13 Transport- strategi. Plankart med tiltak.

Transport-strategien fokuserer på gange som transportform, der effektivitet og god fremkommelighet er noen av kjernekvallitetene. Målet er at fotgjengerne skal sikres god fremkommelighet og tilgjengelighet langs begge hovedtraseene.

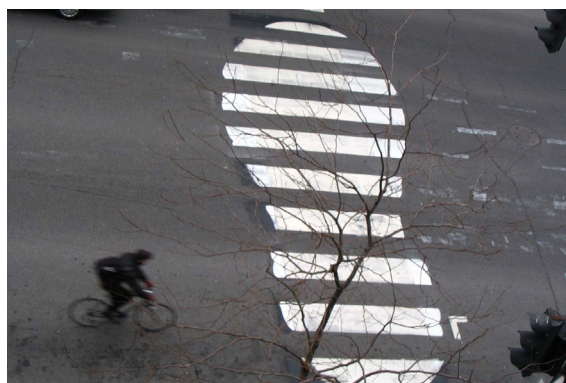
Fotgjengerne deler i stor grad veiareal med de andre trafikkgruppene og god tilrettelegging for noen vil bety nedprioritering av andre. Analyse viser at det er nødvendig med restriksjoner for kjørende for å øke attraktiviteten for fotgjengere.

Hovedgrepene er omregulering av trafikk i enkelte gater, samt prioritering av gående i krysningspunkt. Følgende tiltak foreslås:

1. Pedersgata og Harald Hårfagres gate opparbeides som gang- og sykkelprioritert gate, med tillatt kjøring til eiendommer.
2. Ryfylkegata omgjøres til bussgate med utvidet areal for syklende og gående.
3. Ferdigstilling av ny park ved Kjelvene vil potensielt gi mye kryssende gangtrafikk i Harald Hårfagres gate, mellom de to parkene. Trafikksituasjonen er vurdert som velegnet for sambruksareal (share- space).
4. Prioritering av gående i krysningspunkt: Gangbroen mellom Kjelvene og Johanesparken erstattes av kryssing i plan over Haugesundsgata. Kryssing skal skje via bredt gangfelt, hvor bilene har vikeplikt for gående. Forbindelsen synliggjøres med skulpturelle godt synlige gatelys. Krysset ved Petrikirken omgjøres til opphøyd kryss. Langs hovedtraseene etableres kontinuerlige fortau over sidegater.

Eksisterende gang- og sykkel promenaden langs Bekhuskaien sikrer god fremkommelighet. Det er derfor ikke foreslått ytterligere tiltak her.

## INSPIRASJON:



Figur 4.14 Montreal, Quebec, Kanada

Kunstner: Peter Gibson

Kilde: <http://www.roadsworth.com/street/#/footprint/>



Figur 4.15 16th street Mall, Denver, USA

Kilde: <http://www.denver.org/about-denver/transportation/public-transportation/>



Figur 4.16 Eastgate Street, Brighton, England.

Arkitekt: Gehl Architects

Kilde: <http://landarchs.com/just-how-powerful-are-pedestrianised-streets/>

# EVALUERING

Tabell 4.1 Evaluering av strategiene opp mot hovedutfordringene lesbarhet, opplevd trygghet og trafikkbelastning.

<p>U R B A N T</p>	<p>Lesbarhet: Sammenhengende handlegate og enhetlig bruk av designelementer gir økt lesbarhet.</p> <p>Trygghet: Publikumsrettede funksjoner og aktive fasader bidra til aktivitet og sosial kontroll på kvelds og nattestid.</p> <p>Trafikkbelastning: Redusert parkeringskapasitet er trolig for beskjeden til å ha trafikkreduserende effekt, muliggjør frigitt areal delstrekninger med bredere fortau og areal til fortetting.</p>
<p>K N U T E P U N K T</p>	<p>Lesbarhet: Direkte gangforbindelse via utvidet kulvert og med visuell kontakt mellom Pedersgata og Kjelvene gir god lesbarhet. Alternative veivalg ved de mindre knutepunktene er synliggjort gjennom design og veivisende element.</p> <p>Trygghet: Gangforbindelsene gjennom Johannesparken og via smau ivaretar ikke trygghetsaspektet på en god måte. For den nye forbindelsen over via utvidet kulvert vil utforming og bruk av det nye torget over kulverten vil være avgjørende for opplevd trygghet her.</p> <p>Trafikkbelastning: Strategien fokuserer på direkte gangforbindelse via gangstier. Fremkommelighet for myke trafikanter økes dermed gjennom separasjon av trafikkgrupper, og ikke gjennom restriksjoner på biltrafikken.</p>
<p>N A T U R</p>	<p>Lesbarhet: Kailinjen og åpen vannkanal fra Kjelvene til Sjøen fungerer som naturlige ledelinjer. Trær og beplantning i Ryfylkegata forsterker gaten som grønt spaserdrag.</p> <p>Trygghet: Publikumsrettede tilbud i byggenes 1. etasje, byrom med offentlige og kommersielle sitteplasser og aktivitet i og langs vannet tilrettelegger for økt aktivitet langs kaien. Statregien svarer imidlertid ikke på problemer knyttet til opplevd utrygghet i Spilderhaug-området.</p> <p>Trafikkbelastning: Redusert parkeringskapasitet antas å noe trafikkreduserende effekt. Lyd av rennende vann, fra ny fontene ved Kjelvene, virker dempende på trafikkstøy.</p>
<p>T R A N S P O R T</p>	<p>Lesbarhet: Sammenhengende gateutforming og skulpturell belysning ved gangfelt gir god lesbarhet.</p> <p>Trygghet: Oppgradering av gaterommene med materialbruk av høy kvalitet og god gatebelysning bidra til økt opplevd trygghet. Prioritering av gang- og sykkeltransport antas å gi flere folk i gaten og økt sosial kontroll.</p> <p>Trafikkbelastning: Endret gatebruk og kryssing i plan gir økt fremkommelighet for fotgjengere og syklister på bekostning av bilister. Signaleffekten av å prioritere myke trafikanter kan i seg selv ha positiv effekt på attraktiviteten for gående og syklende.</p>

## TOTALVURDERING

Ingen av strategiene svarer tilfredsstillende på alle de tre utfordringene lesbarhet, opplev trygghet og trafikkbelastningen. Samtidig har alle tilnærmingene elementer som bidrar til gode del-løsninger som kan videreutvikles til et helhetlig planforslag.

Tiltakene for hver av de fire strategiene er konsentrerer langs en strekning eller i et mindre område; traseen via henholdsvis Pedersgata og Bekhuskaien, eller området Kjelvene - Johannesparken. Dette er i overensstemmelse med Gehl sine anbefalinger om å samle aktivitet for å skape attraktive fotgjengermiljø og levende byrom.

Strategiene lykkes i varierende grad med å utnytte eksisterende områdekvaliteter. Den urbane strategien bygger videre på det bymessige og fremheving av gatekunst langs strekningen. Mens sjøen og grønne spaserdrag er hovedelementene i natur- strategien, gis Johannesparken og Kjelvene en sentral plass i knutepunkts- strategien. Transport- strategien konsentrerer seg om de muligheter som ligger i omprioritere av veiareal fra bil til gange, sykkel og kollektiv (miljøvennlig transport).



**DEL 5**  
**PLANFORSLAG**



# FIRE STRATEGIER – ET PLANFORSLAG

---

Et overordnet prinsipp er prioritering av tiltak som stimulerer til et aktivt bylivet. Argumentet er at levende bymiljø er det som gir det beste fotgjengermiljøet.

Evaluering av strategiene viser at med dagens fotgjengerpotensialet, antall boliger, arbeidsplasser og publikumstilbud tatt i betraktning, vil fokus på en hovedtrase gi det beste resultatet. Både Pedersgata og Bekhuskaien har gode kvaliteter. Pedersgata har likevel flere fortrinn som hovedtrase, knyttet til gåavstand, antall brukere, beliggenhet, koblinger til omkringliggende områder og varierte omgivelser.

Forsterking av Pedersgata innebærer at sjøens potensiale som rekreasjon og aktivitetsrom ikke utnyttes. Fremtidig transformasjon av Bekhuskaien vil uansett gi nytt innhold og aktivitet til kaiområdet. Som del av transformasjonen er det viktig at fotgjengermiljøet og mulighet for oppholdsaktiviteter sikres.

Forlengelsen av kulvert med nytt byrom svarer på alle de tre hovedutfordringen. Tiltaket bør derfor inngå som et hovedgrep i planforlaget. Detaljert design er utenfor denne oppgavens problemstilling, og jeg nøyer meg her med å påpeke følgende: Det nye torget må invitere til opphold samtidig som god overgang til eksisterende terreng, universell utforming og kobling til Johannesparken ivaretas.

Den urbane strategien fokuserer på økt byliv. Virkemidler er omregulering til sentrumsfunksjoner og revitalisering av Nytorget. Strategien utnytter også gatekunst som opplevelse langs strekningen. Dette er elementer som med fordel kan inkluderes i planforlaget.

Transportstrategien peker på mulige omprioritering av trafikk i favør av fotgjengere, syklist og kollektivtransport. Dette er noe som bør inkluderes i planforlaget. Strategien er imidlertid

ikke forankret i en trafikkanalyse og konsekvensutredning av endret trafikkmønster er ikke utført. Et element er eventuell forflytning av trafikk til nabogater. En analyse vil kanskje vise at omgjøring av Pedersgata til enveiskjøring gir en mer hensiktsmessig trafikkavvikling enn gang- og sykkelprioritert gate. Et annet alternativ er ny kollektivtrase gjennom Pedersgata, som betjenes av dagens rute via Lervigtunet. Kollektivreiser generer gangtrafikk til og fra kollektivstoppene. Busstopp kan derfor bidra positivt til byliv langs gangforbindelser.

Uavhengig av endelig valg av trafikkløsning må god fremkommelighet og tilgjengelighet for fotgjengere sikres. Dette innebærer at tilstrekkelig gateareal prioriteres til gang- og sykkeltrafikk og møbleringssone for oppholdsaktiviteter og kommersiell virksomhet. Bredt fortau er et viktig element i den urbane strategien, både i Pedersgata og i Ryfylkegata. Endret gatefunksjon innebærer oppgradering av gaterommene. God lesbarhet og fremkommelighet må sikres gjennom helhetlig design. Og nytt gatedekke må tilfredsstillende krav til universell utforming.

Siden planforlaget konsentreres om gangforbindelsen via Pedersgata faller mange av elementene i strategien for naturopplevelse i byen ut. Det man likevel kan bygge videre på er forsterking av Ryfylkegata som grønt spaserdrag og bruk av vann som støydempende og estetisk tiltak.

Parkeringskapasiteten i området er høy og noe parkering kan med fordel omdisponeres til annet formål. Gevinsten er økt fremkommelighet, mulighet for oppholdsaktiviteter og økt publikumstilbud langs strekningen. Etablering av "Den spiselige parken", i tilknytning til Mathallen, er et spennende konsept. Parkering for personer med redusert funksjonsnivå må ivaretas.

#### URBAN STRATEGI:

1. Pedersgata omgjøres til handlegate. Fjerning av gateparkeringen gir plass til bredt fortau og muliggjør soneinndeling.
2. Fremheve gatekunstverk.
3. Revitalisering av Nytorget.
4. Parkeringsareal omdisponeres til formål som fremmer levende bymiljø.

#### NATUR:

1. Ryfylkegata forsterkes som grønt spaserdrag.
2. "Den spiselige parken" med frukt- og urtehage erstatter parkeringsplass i Ryfylkegata.
3. Fontene ved Kjelvene.

## PLANFORSLAG

#### KNUTEPUNKT:

1. Forlengelse av kulvert gir nytt byrom og direkte forbindelse mellom Pedersgata og Kjelvene.
2. Nye servicefunksjoner.

#### TRANSPORT:

1. Gang- og sykkelprioritert gate.
2. Bussgate med utvidet areal for syklende og gående.
3. Shared- space.
4. Kryssing i plan
5. Oppgradering av gaterommene med nytt dekke og helhetlig design.





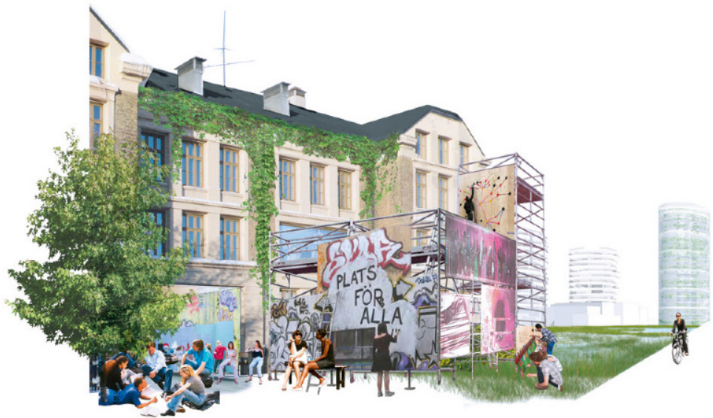
# INSPIRASJON



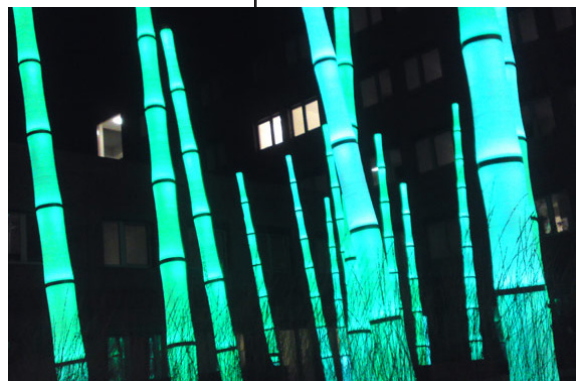
Flyttbare benker med integrert beplantning  
erstatte gateparkering.  
Design: WMB Studio  
Kilde: <http://www.wmbstudio.co.uk/>



Paley park, New York, USA.  
Design: William Paley  
Kilde: <https://no.pinterest.com/pin/339388521902189503/>



Arkitektkonkurranse Strømsø, Drammen  
Arkitekt: 70° N  
Kilde: <http://70n.no/Stromso-deviating-common>



Maasstad Hospital, Rotterdam Nederland  
Arkitekt: Stijlgroep landscape and urban design  
Kilde: <https://no.pinterest.com/pin/111534528250985248/>

Figur 5.2 Plankart med inspirasjonsbilder



Torggata, Oslo, Norge.  
 Utforming: Oslo kommune, bymiljøetaten.  
 Kilde: <http://www.boligmani.no/aktuelt/nabolag/torggata/12401>



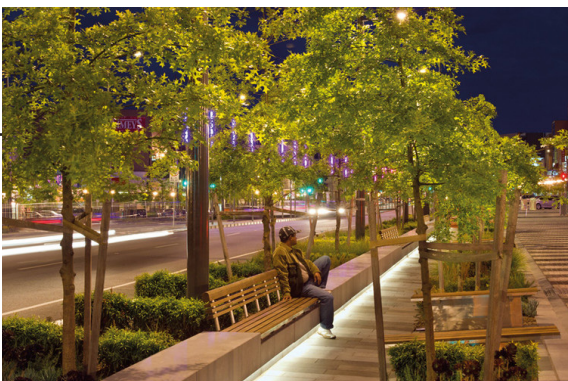
Illustrasjon av Stationsstraat i Sint-Niklaas, Belgium.  
 Arkitekt: Sweco Belgium  
 Kilde: <http://www.landezine.com/index.php/2013/12/stationsstraat-sint-niklaas-by-grontmij-belgium/>



Rooftop Park at Saint John's Bulwark, 's-Hertogenbosch, Nederland.  
 Arkitekt: OSLO Urban Design and Landscape Environment, sjefsarkitekt Martien van Osch.  
 Foto: foto Rosanne Schrijver  
 Kilde: <https://no.pinterest.com/pin/344384702735812322/>



Resturante, Lope de Vega street, Madrid, Spania.  
 Design: Susana Piquer, Eleni Karpatsi og Julio Calvo hos Fos Image.  
 Kilde: <https://www.pinterest.com/pin/320177854729589665/>



Lonsdale Street, Dandenong, Australia  
 Arkitekt: BKK Architects og Taylor Cullity Lethlean  
 Kilde: <http://theconversation.com/future-forecasting-landscape-architects-might-save-the-world-32219>

# DRØFTING

---

Oppgavens problemstilling "Hvordan kan attraktiviteten for fotgjengere mellom Stavanger Øst og sentrum økes?" er besvart gjennom planforslaget. Hovedgrepene er ny direkte gangforbindelse mellom Pedersgata og Kjelvene og prioritering av fotgjengere på bekostning av bilister. I tillegg er det foreslått flere tiltak for å øke opplevelsen langs veien. Tiltakene er ikke direkte knyttet til gangbevegelse, men tilrettelegger for økt byliv. Bylivets betydning for fotgjengeropplevelsen er vektlagt i faglitteraturen.

Summen av tiltakene gir god fremkommelighet, opplevelser langs veien og mulighet for oppholdsaktiviteter. Levende byrom oppleves også trygge, en viktig kvalitet når man ferdes til fots.

Valg av Pedersgata som gangforbindelse har både styrker og svakheter. Hovedstyrken er mange koblinger til boligområdet på Storhaug. Deler av strekningen vil derfor brukes av langt flere enn de som går hele veien mellom Lervigtunet og Lars Oftedals plass. Strekningen via Bekhuskaien har lavere potensiale for bruk av delstrekninger, i stor grad begrenset til Badedammen.

Gangtraseen går gjennom variert typologi, bygater, torg, park og aktivitetsområder. I følge Gehl oppleves avstanden kortere når strekningen naturlig brytes opp. Gatekunsten gir identitet og variasjon. Verkene holder høy internasjonal standard og gir strekningen et hint av storby.

Forlenget kulvert muliggjør en direkte og lett lesbar gangforbindelse mellom Pedersgata og Ryfylkegata. Nytt torget over kulverten åpner opp og gir oversikt i et område som mange opplever utrygt i dag. God belysning og høy kvalitet på gateutformingen bidrar ytterligere til opplevd trygghet. Det samme gjør tilrettelegging for aktivitet, gjennom økt sosial kontroll.

Kjelvene, det nye torget og Johannesparken kobles sammen til en oase med ulike kvaliteter. Etablering av servicetilbud, som offentlige toalett, drikkefontene og informasjonsskilt, bidrar til komfort for både fotgjengere og andre brukere av området. Plassering av servicetilbudene må sees i sammenheng med utforming av kulverten.

Den nye gangveien via kulverten erstatter dagens gangbro mellom Kjelvene og Johannesparken. Fjerning av broen gir ryddig visuelt miljø og bidrar til økt lesbarhet i området.

Pedersgata, fra Nytorget til kulverten, omgjøres til gang- og sykkelprioritert gate. Tilrettelegging med offentlige og kommersielle sitteplasser inviterer til opphold, for å ta del i gatelivet og kanskje nyte en is i solveggen. Samme delstrekning reguleres til sentrumsfunksjoner.

Sambruksareal (shared space) ivaretas trafiksikkerheten mellom aktivitetområdet på Kjelvene og ny park under oppføring. Bruk av shared space gir et sammenhengende parkområde. Ryfylkegata får brede fortau i kombinasjon med kollektivtrase. De viktigste kryssene opparbeides med opphøyd "king size"gangfelt.

Fotgjengerne sikres god fremkommelighet gjennom trafikkregulering og omdisponering av parkeringsareal.

De to siste tiltakene, revitalisering av Nytorget og fjerning av parkeringsplass til fordel for nytt byrom i Ryfylkegata, bidrar til økt byliv og tilrettelegger for oppholdsaktiviteter. Tiltakene vil styrke bymiljøet, men vurderes ikke som avgjørende for attraktiviteten for gående. Begrunnelsen er at begge stedene har nærhet til eksisterende tilbud og således ansees som supplement til dagens situasjon.

# REFLEKSJON

---

Oppgavens fokus har vært hele strekningen mellom to gitte målepunkter, Lervigtunet og Lars Oftedals plass. For mange brukerne vil deler av strekningen være mer interessant enn hele. Bosted, arbeidssted og fritidsinteresser vil spille inn. Et interessant aspekt er hvordan strekningen inngår som en del av det totale gangnettet i området. Koblinger mot andre viktige målepunkter, som skoler, friområder og større arbeidsplasser er ikke drøftet i oppgaven. Kobling mellom gangtrase og kollektivstopp er imidlertid vektlagt. Begrunnelsen er at en viktig del av kollektivreisen ofte foregår til fots til og fra kollektivstoppet.

Forholdet mellom gående og syklende er i liten grad vektlagt i prosjektet. Gående og syklende deler ofte areal, og konfliktsituasjoner kan oppstå. I fagmiljøet pågår en viktig diskusjon om behovet for separate anlegg for disse to trafikkgruppene. Det ville således vært naturlig å inkludere temaet i oppgaven. Med unntak av kaiområdet er imidlertid gatetverrsnittet begrenset og det anbefales derfor gang- og sykkelprioritert gate, etter modell av Torggata i Oslo.

Innen byutvikling og urban design fines ingen fasit, men mange mulige tilnærming og løsninger på en problemstilling. Utarbeidelse av alternative strategier er derfor en god måte å tilnærme seg en gitt problemstilling. På denne måten kan flere innfallsvinkler og tiltak testes. Rendyrking av en strategi om gangen synliggjøre styrker og svakheter for hvert konsept. Det er imidlertid en fare for at løsninger som ikke passer inn i noen av de valgte strategiene blir glemt. Et annet moment er at strategien kan bli en tvangstrøye som virkeligheten presses inn i. Det siste er delvis tilfelle for strategien "Knutepunkt". Analysen peker på utydelige kobling mellom Johannesparken, Pedersgata-Kjelvene, "Knutepunkt" blir en tilpasset strategi for å adressere utfordringen.

FLERE FOTGJENGERE ER SVARET.  
HVA VAR SPØRSMÅLET?



# KILDER

---

- Bang-Andersen, A. (1985). Stavanger. Historien om østre bydel. Oslo: Dreyer.
- Blaikie, N. (2009). Designing social research: The logic of anticipation (2nd ed. utg.). Cambridge: Polity Press.
- Ewing, R. & Bartholomew, K. (2013). Pedestrian- and transit-oriented design. Washington D.C.: Urban land Institute and American Planning Assosiation.
- Gehl, J. (2007). Livet mellom husene: Udeaktiviteter og udemiljøer (6. udg. utg.). København: Arkitektens Forlag.
- Gehl, J. (2010). Byer for mennesker. København: Bokverket.
- Gustavsen, K. (2013, 30.10). Urban sjøfront (stavanger). Kristin gustavsen, daglig leder i urban sjøfront as. Lastet ned 13.04, 2016, fra <http://www.slideshare.net/insam/urban-sjfront-kristin-gustavsen>
- Jacobs, J. (1961). The death and life of great american cities. I M. Larice & E. Macdonald (red.), The urban design reader (2nd ed. utg., s. 139-155). London: Routledge.
- Jensen, O. B. (2015). Staging mobilities / designing mobilities (Sammenfatning av doktorgradsavhandling) Teknisk-Naturvidenskabelige Fakultet, Aalborg Universitet, Aalborg. Lastet ned fra [http://vbn.aau.dk/files/207888931/Sammenfatning\\_SMOB\\_DMOB.pdf](http://vbn.aau.dk/files/207888931/Sammenfatning_SMOB_DMOB.pdf)
- Jensen, O. B., Wind, S. & Lanng, D. B. (2015). Mobilitetsforskning. By, bevægelse og planlægning. Byplan, 67(4), 36-41.
- Jespersen, P. H. (2015). Et indblik i i trafikplanlægningens verden. Byplan, 65(4), 6-9.
- Johannessen, A., Tufte, P. A. & Christoffersen, L. (2010). Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode. Oslo: abstrakt forlag.
- Kummel, L., Ståhle, A. & Hernbäck, J. (2014). Grønn mobilitet Veileder for grønn mobilitet i byområder Lastet ned fra <http://www.futurebuilt.no/Vi-lanserer-veileder-for-gronn-mobilitet>
- København Kommune. (2010). Gå-kvalitet best practice guide- inspirasjon til utarbeidelse af københavns fodgængerstrategi. København: København kommune,.
- Ladd, D. (01.12.2011). Defensible space reduces crime Lastet ned 28.01, 2015, fra <http://www.jacksonfreepress.com/news/2011/dec/01/defensible-space-reduces-crime/>
- Lillebye, E. (2014). Introduksjon til gateplanlegging- fysiske, funksjonelle og sosiale forutsetninger for utforming av gater. Oslo: Statens vegvesen.
- Lynch, K. (1960). The city image and its elements. I R. T. LeGates & F. Stout (red.), The city reader (s. 98-102). London: Routledge.

Miljøverndepartementet, Samferdselsdepartementet & Kommunal- Og Regionaldepartementet. (2012). Lys på stedet-utendørsbelysning i byer og tettsteder. (T-1512). Oslo: Miljøverndepartementet, Samferdselsdepartementet og Kommunal- og regionaldepartementet Lastet ned fra <https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/sd/vedlegg/brosjyrer/t-1512.pdf>.

Speck, J. (2012). Walkable city: How downtown can save america, one step at a time New York: North Point Press.

Statens Vegvesen. (2012). Nasjonal gåstrategi-strategi for å fremme gåing som transportform og hverdagsaktivitet. Oslo: Vegdirektoratet.

Statens Vegvesen. (2014). Lokale gåstrategier og planer for gående. Veileder for kommuner. Oslo: Statens vegvesen,.

Statens Vegvesen & Direktoratet for Byggkvalitet. (2015). Arkitektoniske virkemidler for orientering og veifinning. Oslo: Statens vegvesen, Direktoratet for byggkvalitet.

Statistisk Sentralbyrå. (2015). Areal og befolkning i tettsteder (k).

The Free Dictionary. (2014). Mobility Lastet ned 01.03, 2016, fra <http://www.thefreedictionary.com/mobility>

Transportøkonomisk Institutt. (24.03.2015). Reisevaneundersøkelsen 2013/2014- faktaark reiser til fots. Lastet ned fra [https://www.toi.no/getfile.php/mmarkiv/Bilder/7020-TOI\\_faktaark\\_reiser%20fots-3k.pdf](https://www.toi.no/getfile.php/mmarkiv/Bilder/7020-TOI_faktaark_reiser%20fots-3k.pdf)

Transportøkonomisk Institutt. (2001). Trafikksikkerhetshåndboken på internett. Oslo: Samferdselsdepartementet Lastet ned fra <http://tsh.toi.no/?21321>.

Transportøkonomisk Institutt. (2011). Bystruktur og transport. En studie av personreiser i byer og tettsteder TØI rapport 1178/2011 Lastet ned fra <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=22597>

Transportøkonomisk Institutt. (2014). Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 - nøkkelrapport: Transportøkonomisk institutt.

Wall, E. & Waterman, T. (2010). Basics landscape architecture 01: Urban design. London: AVA Publishing SA.

Wikipedia. (2016). Parkour Lastet ned 01.06, 2016, fra <https://no.wikipedia.org/wiki/Parkour>

Yin, R. K. (2009). Case study research: Design and methods (4th ed. utg. vol. vol. 5). Los Angeles: Sage.

# FIGURLISTE

---

Kart, figurer og foto er egenprodusert der annet ikke er spesifisert er.

## DEL 1 INTRODUKSJON

Figur 1.1	Norgeskart og utsnitt Rogaland med lokalisering studieområdet. ....	14
Figur 1.2	Stavanger kommune og kartutsnitt med lokalisering av studieområdet.....	15
Figur 1.3	Flyfoto med angitt plassering av oppgavens målepunkt Foto Vigdis By, <a href="https://www.flickr.com/photos/stavangerkommune/8663702150">https://www.flickr.com/photos/stavangerkommune/8663702150</a> .....	16
Figur 1.4	Flyfoto med lokalisering av nøkkelsteder i studieområdet. Kilde: Flyfoto fra Google Maps. ....	18
Figur 1.5	Kart over delområdene. Nummer i kartet refererer til tilhørende bilder under hvert delområde.....	20
	Bilde 1: Småbåthavnen.....	21
	Bilde 2: Blå Promenade med bilvei langs den ene siden og ferjekai på den andre.....	21
	Bilde 3: Pedersgata.....	21
	Bilde 4: Nedre Dalgate.....	21
	Bilde 5: Kyviksmarka parkouranlegg.....	22
	Bilde 6: Karlsminnegata.....	22
	Bilde 7: Badedammen med Bybroa over.....	22
	Bilde 8: Tursti langs sjøkanten.....	22
	Bilde 9: Kornsiloeieien av Pedersgata.....	23
	Bilde 10: Typisk eksempel på smau og småskala trehusbebyggelse.....	23
	Bilde 11: Lervigtunet.....	23
	Bilde 12: Ryfylkegata med gateparkering.....	23
Figur 1.6	Stavangerkart ca. år 1900. Kilde: <a href="http://erlingjensen.net/Historie/historiestorhaug.htm">http://erlingjensen.net/Historie/historiestorhaug.htm</a> .....	24
Figur 1.7	Stavanger Øst med alle hermetikk- fabrikkene, ca år 1950. Kilde: Foto Widerøe. Stavanger byarkiv .....	24
Figur 1.8	Historisk tidslinje.....	24
Figur 1.9	Metodekart, fra problemstilling til planforslag.....	29
<b>DEL 2 TEORI</b>		
Figur 2.1	Fra trafikk og arkitektur, via trafikarkitektur til mobilitetsdesign. Kilde: Jensen, Wind og Lanng (2015, s. 38).....	34
Figur 2.2	Mobilitetsmodell med direkte og indirekte påvirkning på sosial interaksjon Kilde: <a href="http://vbn.aau.dk/files/207888931/Sammenfatning_SMOB_DMOB.pdf">http://vbn.aau.dk/files/207888931/Sammenfatning_SMOB_DMOB.pdf</a> .....	35
Figur 2.3	Konsept for fotgjengervenlige byer. Kilde: Ewing og Bartholomew, 2013. ....	38
Figur 2.4	Klassifiseringsverktøy for gode byrom. Kilde: <a href="http://byplanoslo.no/content/mer-byliv">http://byplanoslo.no/content/mer-byliv</a> .....	38
Figur 2.5	Eksempel på gåstil Kilde: <a href="http://www.greetingskit.com/4369/ministry-of-silly-walks-facebook-timeline-cover/">http://www.greetingskit.com/4369/ministry-of-silly-walks-facebook-timeline-cover/</a> .....	41
Figur 2.6	Kevin Lynch sine byelementer. Kilde: <a href="http://contemporarycity.org/2014/03/kevin-lynch/">http://contemporarycity.org/2014/03/kevin-lynch/</a> .....	42
Figur 2.7	Eksempler på sosial interaksjon .....	45
Figur 2.8	Skjematisk sammenheng mellom kvaliteter for fotgjengere og noen viktige indikatorer. ....	47

## DEL 3 STEDSANALYSE

Figur 3.1	Kart med gang- og sykkelveinett, samt informantenes veivalg Kartutsnittet viser detaljer for veivalg i nordlige del av Spilderhaug. ....	50
Figur 3.2	Informantenes veivalg, 28 informanter. (3 dybdeintervju og 25 "på gata".....	51
Figur 3.3	Kart trafikkbelastning og kollektivtilbud Kilde: Trafikkbelastning er hentet fra <a href="https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/#kartlag:geodata/hva:{~(id:540,filter:{~(type:'vegreferanse,operator:*3d,verdi:{~'FV7}}),farge:0),(id:540,filter:{~},farge:1)}/hvor:(kommune:{~1103})/@-31396,6573429,14/vegobjekt:79295414:008ec2">https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/#kartlag:geodata/hva:{~(id:540,filter:{~(type:'vegreferanse,operator:*3d,verdi:{~'FV7}}),farge:0),(id:540,filter:{~},farge:1)}/hvor:(kommune:{~1103})/@-31396,6573429,14/vegobjekt:79295414:008ec2</a> Informasjon om kollektivtilbudet er hentet fra <a href="http://www.kolumbus.no">www.kolumbus.no</a> . ....	52
Figur 3.4	Parkeringsplass i Ryfylkegata.....	53
Figur 3.5	Støysonekart.Kilde: <a href="http://www.miljostatus.no">http://www.miljostatus.no</a> .....	54
Figur 3.6	Kart over parker, torg og lekeplasser. Private uteområder er ikke vist.....	56
Figur 3.7	Lek i Lervigtunet.....	57
Figur 3.8	Tilbaketrukket byrom ved Mathallen i Ryfylkegata.....	57
Figur 3.9	Haugesundsgata og Kjelveve.....	57
Figur 3.10	Kjelvene aktivitetspark med Haugesundsgata i forgrunnen.....	57
Figur 3.11	Pedersgata mangler sitteplasser og inviterer ikke til oppholdsaktiviteter.....	58
Figur 3.12	Gatekunst i Nedre Banegate.....	58
Figur 3.13	Gatekunst i Pedersgate.....	58
Figur 3.14	Eksempel på renovert fabrikklokale i Nedre Banegate, Badedammen.....	59
Figur 3.15	Eksempel på ulik skala i Badedammen.....	59
Figur 3.16	Kart med bruksformål i bygningenes 1. etasje.....	60
Figur 3.17	Monotone, lukkede fasader i Haugesundsgata.....	61
Figur 3.18	Kart som viser nivåforskjeller i landskapet, utsiktspunkt og mulige trasevalg.....	62
Figur 3.19	Hovedkartet viser strukturerende elementer i overensstemmelse med Lynch sine kategorier Kartutsnitt viser hvor informantene mener det er vanskelig å finne frem (dårlig lesbarhet).....	64
Figur 3.20	Gangsti under bybroa, sett fra Pedersgata.....	65
Figur 3.21	Litesynligsnarvei i østlig enden av Bekhuskaia.....	65
Figur 3.22	Spilderhaugen - fotgjengerforbindelsens akilleshæl. ....	71

## DEL 4 ALTERNATIVE STRATEGIER

Figur 4.1	Urbanstrategi:Plankartmedtiltak.....	76
Figur 4.2	Melbourne, Australia. Arkitekt: Hassell Kilde: <a href="http://www.furnishinginternational.com/site/urban-coffee-farm/">http://www.furnishinginternational.com/site/urban-coffee-farm/</a> .....	77
Figur 4.3	Tirso de Molina Square, Madrid, Spain. Arkitekt: Lucas Galán / Lubascher arquitectos Kilde: <a href="http://primur.eu/en/products/kioscos/tirso-molina">http://primur.eu/en/products/kioscos/tirso-molina</a> .....	77
Figur 4.4	Nuart (2015), Nytorget, Stavanger. Kunstnere: Ella & Pitr Kilde: <a href="http://www.nuartfestival.no/gallery/2015/ella---pitr--fr-">http://www.nuartfestival.no/gallery/2015/ella---pitr--fr-</a> .....	77
Figur 4.5	Blå-grønn-strategi.Plankartmedtiltak.....	78
Figur 4.6	Arkitektkonkurrans Strømsø, Drammen. Arkitekt: 70° N Kilde: <a href="http://70n.no/Stromso-deviating-common">http://70n.no/Stromso-deviating-common</a> .....	79
Figur 4.7	Badeschiff, Berlin, Tyskland. Arkitekt: AMP arquitectos and Gilbert Wilk Kilde: <a href="http://wilk-salinas.com/projects?lang=en">http://wilk-salinas.com/projects?lang=en</a> .....	79
Figur 4.8	Mulig utforming etter riving av parkeringshuset på Joreholmen. Illustrasjon: Stavanger kommune Kilde: <a href="http://www.dagsavisen.no/stavanger/vil-rive-parkeringshuset-pa-joreholmen-1.707409">http://www.dagsavisen.no/stavanger/vil-rive-parkeringshuset-pa-joreholmen-1.707409</a> .....	79
Figur 4.9	Kartmedtiltak forkobling og videre utvikling av parker og grønne spaserdrag.....	80
Figur 4.10	Marsupial Bridge and Urban Plaza, Milwaukee, Wisconsin, USA. Arkitekt: LA DALLMAN Kilde: <a href="http://www.ladallman.com/prj_urban_plaza.html">http://www.ladallman.com/prj_urban_plaza.html</a> .....	81
Figur 4.11	Sted ukjent. Kilde: <a href="https://slowstreets.wordpress.com/2015/04/27/lesson-from-copenhagen-key-ingredients-or-a-successful-public-space/">https://slowstreets.wordpress.com/2015/04/27/lesson-from-copenhagen-key-ingredients-or-a-successful-public-space/</a> .....	81
Figur 4.12	3D bymodell , Ljubljana, Slovenia. Kilde: <a href="http://forums.pelicanparts.com/bmw-r1100s-r1200s-tech-forum/613615-small-mc-content-slovenia-turkey.html">http://forums.pelicanparts.com/bmw-r1100s-r1200s-tech-forum/613615-small-mc-content-slovenia-turkey.html</a> .....	81
Figur 4.13	Transport-strategi. Plankart med tiltak.....	82
Figur 4.14	Montreal, Quebec, Kanada. Kunstner: Peter Gibson Kilde: <a href="http://www.roadsworth.com/street/#/footprint/">http://www.roadsworth.com/street/#/footprint/</a> .....	83
Figur 4.15	16th street Mall, Denver, USA Kilde: <a href="http://www.denver.org/about-denver/transportation/public-transportation/">http://www.denver.org/about-denver/transportation/public-transportation/</a> .....	83
Figur 4.16	Eastgate Street, Brighton, England. Arkitekt: Gehl Architects Kilde: <a href="http://landarchs.com/just-how-powerful-are-pedestrianised-streets/">http://landarchs.com/just-how-powerful-are-pedestrianised-streets/</a> .....	83

## DEL 5 PLANFORSLAG

Figur 5.1 Masterplan for gangforbindelse mellom Lars Offedals plass i sentrum og Lervigtunet i Stavanger Øst.....90

Figur 5.2 Plankartmedinspirasjonsbilder.....92

Flyttbare benker med integrert beplantning erstatter gateparkering. Design: WMB Studio  
Kilde: <http://www.wmbstudio.co.uk/>

Paley park, New York, USA. Design: William Paley  
Kilde: <https://no.pinterest.com/pin/339388521902189503/>

Arkitektkonkurranse Strømsø, Drammen. Arkitekt: 70° N  
Kilde: <http://70n.no/Stromso-deviating-common>

Maasstad Hospital, Rotterdam Netherland. Arkitekt: Stijlgroep landscape and urban design  
Kilde: <https://no.pinterest.com/pin/111534528250985248/>

Torggata, Oslo, Norge. Utforming: Oslo kommune, bymiljøetaten.  
Kilde: <http://www.boligmani.no/aktuelt/nabolag/torggata/12401>

Rooftop Park at Saint John's Bulwark, 's-Hertogenbosch, Nederland.  
Arkitekt: OSLO Urban Design and Landscape Environment, sjefsarkitekt Martien van Osch.  
Foto: foto Rosanne Schrijver. Kilde: <https://no.pinterest.com/pin/344384702735812322/>

Lonsdale Street, Dandenong, Australia. Arkitekt: BKK Architects og Taylor Cullity Lethlean  
Kilde: <http://theconversation.com/future-forecasting-landscape-architects-might-save-the-world-32219>

Illustrasjon av Stationsstraat i Sint-Niklaas, Belgium. Arkitekt: Sweco Belgium  
Kilde: <http://www.landezine.com/index.php/2013/12/stationsstraat-sint-niklaas-by-grontmij-belgium/>

Resturante, Lope de Vega street, Madrid, Spania. Design: Fos Image team  
Kilde: <https://www.pinterest.com/pin/320177854729589665/>



VEDLEGG



# VEDLEGG A: INTERVJUGUIDE- DYBDEINTERVJU

## INTERVJUGUIDE DYBDEINTERVJU

1. Kjønn:

Mann  Kvinne

2. Hva er din tilhørighet til Stavanger Øst?

Beboer  Arbeid  Besøkende

3. Hvor ofte går du til fots mellom Stavanger sentrum og Stavanger øst?
4. Hva er motivasjonen for å velge å gå fremfor bruk av andre transportmidler?
5. Hvilken traser går dere som oftest FRA Lervigtunet i Stavanger øst TIL Lars Oftedals plass i sentrum ? Og hvilke veier går dere av og til?
6. Hvilken traser går dere som oftest FRA Lars Oftedals plass i sentrum TIL Lervigtunet i Stavanger øst?
7. Hvordan opplever dere gangforbindelsen(e) og hva er dagens styrker og svakheter?
8. Hva kunne gjort strekningen mer attraktivt å gå?

# VEDLEGG B: DYBDEINTERVJU- ANSATTE HOS LEVA URBAN DESIGN AS

Et fellesintervju med Jeanette Hovland og Anders Almesveen fant sted hos LEVA onsdag 2. mars kl. 11 -12. Begge informantene er bosatt i Stavanger Øst. Informantene var for det meste samstemte og det er derfor ikke skilt på hvem av dem som sa hva. Unntakene, der ulike syn kom frem, er spesifisert i teksten.

**1. Kjønn:** Mann  Kvinne

## 2. Hva er din tilhørighet til Stavanger Øst?

Beboer  Arbeid  Besøkende

## 3. Hvor ofte går dere til fots mellom Stavanger sentrum og Stavanger øst?

Begge to går strekningen flere ganger i uken, i perioder daglig.

## 4. Hva er motivasjonen for å velge å gå fremfor bruk av andre transportmidler?

Det er koselig, effektivt og man slipper styr med parkering i byen.

## 5. Hvilken traser går dere som oftest FRA Lervigtunet i Stavanger øst TIL Lars Offedals plass i sentrum ? Og hvilke veier går dere av og til?

Det er vel Pedersgata som er hovedvalget for de fleste, men ser jo at folk går litt sånn overalt.

*«Jeg går ofte over Johannesparken og Pedersgata og sniker meg opp her (snarvei) for jeg synes det er koseligere her. Det er ikke lesbart denne veien under Bybroen. Litt tagging og søppelspann og smalt under broen. Det er mørkt og ser ut som en blindvei. Med mindre man er helt oppe og ser «a ha, jeg kan snike meg gjennom her, vil man ikke tro man kan det. Blir faktisk oppfattet som en blindvei, hvis man ikke er lokalkjent.»*

Sitat Anders

Begge mente det er fint å gå over Storhaug, men at det ikke er så spennende. Det er boliger og lite annet, fint å se på gamle trehus, men kjedelig i lengden. Anders poengterte også at det er en omvei å gå over Storhaug. Begge to mente også at det er lett å gå seg vill. Man føler at gatene følger et rutemønster og hvis man går bort der vil man komme dit, men så er man plutselig langt vekke fra der man trodde man skulle komme. Så det er jo ikke noe naturlig for folk som ikke er kjent.

Informantene mente det er lett å finne frem langs sjøen og de har inntrykk av flere og flere går og sykler i Nedre Banegata, forbi Absinten. I tillegg er det flere alternative veien mellom kaien og Kjelvene. Apsinten har blitt et lokalt landemerke.

## **6. Hvilken traser går dere som oftest FRA Lars Offedals plass i sentrum TIL Lervigtunet i Stavanger øst?**

Begge mente de oftere valgte Bekhuskaien fra byen, men ikke hvis take- away i Pedersgata fristet. Ellers begrunnelse gitt under spørsmål 5.

## **7. Hvordan opplever dere gangforbindelsen(e) og hva er dagens styrker og svakheter?**

Begge informantene trakk frem ulike miljø avhengig av veivalg som en kvalitet: det urbane gjennom Pedersgata, det maritime langs kaien og boligmiljøet med trehusbebyggelsen over Storhaug.

Langs kaien er det er åpent og oversiktlig, noe som gjør at strekningen oppleves kortere enn den er. Gang promenaden (Blå Promenade) har god fremkommelighet for både fotgjenger og syklist og det er plass til å gå flere i bredden. Fra Bekhuskaien kan man gå langs sjøkanten rundt Verven. Men alle de nye boligblokkene i Verven gjør at det er kjedelig å gå her. En i utgangspunktet fin promenade er helt død. Anders bruker gangstien rundt sjøen som joggeløype, og det ser han at mange andre også gjør.

Den sentrumsnære delen av Pedersgata har et urbant miljø. Her er det mer hektisk by- atmosfære, en atmosfære som passer godt på vei til en aktivitet. Man er gjerne i shopping- eller opplevelse modus, klar for å treffe folk. Man er "på". De mange take- away restaurantene bidrar til aktivitet på kvelds- og nattestid, særlig i helgene. Problemet er skille i Spilderhaug, hvor det ikke skjer noe i Pedersgata. Skille i reguleringen gjør at det ikke er næring på bakkeplan herfra,- fra knekken på Pedersgata og mot Stavanger Øst, men kun boli. Her stopper livet på en måte. Andre veien, mot sentrum, er det næring i alle lokalene i 1. etg, så og si. Det vil jo bli omregulert på et eller annet stadium, slik at man kan fortsette den blodslinjen som er i første delen av Pedersgata. Sentrum-planen, som er under politisk behandling, tilrettelegger for regulering til kon-tor og næring.

Over Storhaug kan man gå en rolig spasertur via lokale bolig-gater med lite trafikk. Ulempen er at det ikke så spennende. Det er boliger og lite annet. Fint å se på fine, gamle trehus, men kan likevel bli monotont i lengden.

Et problem i Stavanger Øst er at gatelysene veldig ofte ikke virker. Informantene hevdet at det er påfallende oftere i denne bydelen og føler det er litt neglisjert hos kommunen. Faren for mørklagte gater opplever de negativ for lysten til å gå på kveldstid. Når vi flyttet hit for 3 år siden var det kanskje hver 2 uke helt mørkt. Da blir det med en gang mer utrygt og uggent å gå. Begge hadde flere ganger opplevd å gå hjem fra Badedammen med lommelykt på mobilen for å se fortauskanter etc, fordi det har vært helt beksvart.

*Jeanette: Slik jeg kjenner området, som jente, er jeg det litt skummelt i Pedersgata. Ikke i den delen det er regulert inn næring, der det er folkeliv, men her i kneiken. Roligere og automatisk mer skummelt. Mange smau og mørkt. Jeg går her, men jeg synes det er skummelt. Har hørt skumle historie. Og jeg vet det har vært skyepisoder. Langs kaien er det åpnere og mer lys, men bare til man kommer til smauene. Da er det ikke så koselig lenger. Banegata er bedre, åpnere og lysere. Generelt ikke koselige med smale smau eller mørke plasser på kveldstid.*

*Anders: Som gutt ikke ofte så mye frykt der, men jeg ser det jo. Badedammen hadde ett røft rykte før. Men etter hvert har man fått ryddet opp i området. Kan se at når man går i smågatene alene, kan man føle seg litt for alene.*

Anders mente det nok helt sikkert er tryggere i Stavanger Øst enn for eksempel oppe på Eiganes, men Jeannette var litt i tvil om det:

*Anders: Dørene våre har stått åpne, syklene ulåst».*

*Jeanette: Ah, ikke hos meg, sykler stjålet sel vom de var låst. Stjelt post etc.*

*Anders: Da har det blitt «for urbant».*

*Jeanette: Bare å henge hengelås på postkassen. Litt kjedelig at det er slik, men ikke noe stort problem.*

### **Oppfølgings spørsmål: hva med vedlikehold?**

Det er ryddet opp, men fortsatt et stykke å gå. Evig diskusjon, Sjøppelbrønner som står rundt. Folk slenger fra seg møbler og forventer at kommunen skal rydde opp etter dem. Til tider står det paller og masse skrot rundt søppelbrønnene.

Informantene påpekte at ryddige gater og at beplantning blir vedlikehold er alfa omega for trivselen. Når det er ordentlig kaster folk mindre, og motsatt, når det ligger chipsposer og skrap i gatene så er det fortere at folk tenker laust. Når området fremstår velstelt, ryddig og lyst, tar folk vare på området og respekterer det bedre.

### **Oppfølgingsspørsmål: I hvilken grad opplever dere at fotgjengere er prioritert i området?**

Det er i alle fall mange som går i dette området og særlig i denne gaten (Ryfylkegaten), og spesielt etter at Mathallen åpnet. Og når vi sitter her på kontoret, klistrer oppi de som går forbi, ser man det jo veldig godt. På jobb på lørdager ser vi at det er mye folk i gaten. Opplevelse av sentrumsfølelse her i helgene. Og har inntrykk av det er mye mer folk i gatene nå enn for bare noen år siden. Folk kommer hit, går på Ostehuset, i Mathallen, går rundt. Og så er jo markedene på Tou Scene veldig populære. Busstoppet ved Lerivikparken er mye brukt. Står alltid folk der, i fire- tiden masse folk. Ser også at det brukes mye av folk hele dagen til og fra Johannes Lærings-senter og Ostehuset. Ved 5 grader øst kommer det masse arbeidsplasser. Coop Extra har vært der nesten et år. Først nå ser man at også andre kommer,- Nille, frisør. Begynner å bli ferdig. Blir et lite senter plutselig. Parken skal stå ferdig i april, de jobber for fullt. De har fått leid ut alle nærings-lokalene. Det blir spennende å se hva som kommer.

Og også i ukedagene, masse folk som går her. Denne gaten kunne godt, i det minste, vært en miljøgate. Helst bilen som har vært prioritert til nå, i alt for stor grad. Forhåpentligvis vil bilen bli mindre og mindre prioritert, men det tar tid, det tar tid i oljebyen.

Det er mye parkeringsplasser i området. Og når det bygges nye boligprosjekter så er det med parkering. Jeg synes ikke det er manko på parkeringsplasser her. Både mange parkeringsplasser og gateparkering i de fleste gatene. Det er nok egentlig veldig god parkeringsdekning i Stavanger Øst.

## **8. Hva kunne gjort strekningen mer attraktivt å gå?**

Bekhuskaien er det sårbare punkt mellom østre bydel og sentrum. En gråsonerområde som vil realiseres etter stenging av ferjetrafikken i 2019-2020. Det har vært snakk om både teater og brannstasjon, men foreløpig foreligger ingen spesifikke planer.

Et annet svakt punkt er fra "knekket" på Pedersgata i retning Stavanger Øst. Her overtar bolighus og enkelte industribygg det urbane miljøet. Skille i reguleringen gjør at det ikke er næring på gateplan. Sentrumsplanen tilrettelegger for omregulering til kontor og næring.

Informantene mente at Pedersgata og Bekhuskaien trolig vil utvikle seg til to likestilte gang- og sykkeltraseer. Ikke konkurrerende, men to forskjellige kvaliteter. Dersom siste del av Pedersgata utvikles med næring blir det den naturlige veien til byen, i shopping modus og gira på folkeliv. Kaien passer når man skal roe ned, søndagsfeeling, ser sjøen, sette deg ned på en benk. Mer fokusert på det som er rundt deg. Kanskje snakke med folk du er sammen med, mer sosialt.

*«Et supert potensiale den strekningen, det er noe jeg liker her. Selv om den egentlig er kjedelig; trafikkert bilvei og ferjekø på andre siden. Men det er noe; følelsen av at det er litt breitt, man kan gå flere på rekke. Det er sjøen, det er byen. Og så føles strekningen kortere enn den er, føler du er nærme byen, og nærme hjem på vei tilbake. I allfall et utrolig potensiale den strekningen, til å bli toppers.»*

Sitat Jeanette

Informantene fortalte at flere og flere utbyggere spør om råd angående byutvikling. Mer enn tidligere etterspør de kompetansen i Urban sjøfront og Leva. Utbyggerne vil fremdeles bygge bolig, bolig, bolig, men ser ut til å tenke at et bra boligprosjekt må ha noe spennende i første etasje for å få folk til å bo der. Det er fremdeles et stykke frem i tid til disse prosjektene blir realisert. Mer usikkert i disse tider, men positivt at utbyggerne i alle fall tenker tanken.

Det er noen nye spennende prosjekter hvor det virker som forgjengerne er høyere prioritert. Den nye delplan for Vindmølleparken (Spilderhaug, ved Kornsiloeene) har Helen og Hard vært med å utvikle. Det er lagt inn grønne parker og en bilfri miljøgate. Det er tenkt at gaten skal gå over i en gangbro over dokken innerst i Skansevigå (innenfor siloeene). Det vil bli parkering, men ikke standard parkering. Prosjektet skal være en bærekraftig, pilotprosjekt, der deling av funksjoner står i fokus. Her er det lagt veldig til rette for sykkel og gange. Og uansett, etter hvert vil det ikke

bli plass til parkering til alle. Gjennom jobben hadde de inntrykk av at kommunen kommer til å være med å tilrettelegge mer for "grønne folk». Folk som bor i Stavanger Øst har gjerne bil, men folk sykler eller går til jobb og til byen. Begge tror tilrettelegging for miljøvennlig transport kommer til å være en stor del av fremtiden: "Vi kan jo ikke byutvikle med en masse biler. Kan ikke fortette med parkeringshus."

Informantene sa videre at det har vært snakket mye om at gang- promenaden skal fortsette langs vannet hele veien til friområdet i Godalen. Ingen av informantene kjente imidlertid til konkrete planer for industriområdet, som er det "missing link" i dag.

**Oppfølgings spørsmål: Kjenner dere til om kommunen har noen planer om tilrettelegging for fotgjengere, omdisponering av veiareal, miljøgate etc?**

Kjenner ikke til noen konkrete planer, men sikkert oppe til diskusjon, for det er mange som snakker om miljøgate. Det har vært snakket om miljøgate i Ryfylkegata, med busser men ikke vanlig biltrafikk. Hvis det skulle vært en miljøgate er det Ryfylkegata som er den naturlige. Det er dette som er sentrumsgaten i øst og hovedforbindelsen mot sentrum.

**Oppfølgings spørsmål: Har dere erfaringer som har hindret tilrettelegging for fotgjengere?**

Den debatten som er nå går på fremtidig park med gangpromenade langs sjøen i Lervig. Det er regulert inn et større parkdrag fra Storhaug til Lervig. Hvor det også var regulert inn 1200 kvadrat med brannstasjon, men nå har brannvesenet sitt behov økt med nesten 3 ganger arealet fra den gang i 2007. Parken er et eksempel, og informantene mener det hele veien er ting som kommer i krysningen mellom hva som er bra for fotgjengere og hva utbyggere ønsker. Et annet moment er hva som er lovet i tidligere reguleringer. Klarer ikke komme på flere eksempler, og håper det ikke er flere heller.

*Og dersom de skal ha sjøpumping kolliderer det helt med promenaden. De sier man fremdeles kan gå langs vannkanten, men ikke når det er utrykning. Og sant, da stenger de av ved utrykning. Det er ikke lenger tilgjengelig, spør du meg. Det bli uforutsigbart, og da går man heller på oversiden, og da har man ødelagt hele programmeringen til det som er parken.*

Sitat Jeanette

Avslutningsvis fremhevet begge informantene det spennende med Stavanger Øst, en liten hyllest, hvor de mente at arkitekturen, alle fabrikkene, skiller dette området fra andre deler av Stavanger. Generelt miljøet, det kreative, det ligger bare å bobler av nye ting som er i ferd med å poppe opp hele tiden. Det gjør det til et spennende område.

# VEDLEGG C: DYBDEINTERVJU- BEBOER I STAVANGER ØST

Intervju av beboer fant sted på Ostehuset Øst fredag 29. april. Intervjuet varte en halv time.

## 1. Kjønn:

Mann  Kvinne

## 2. Hva er din tilhørighet til Stavanger Øst?

Beboer  Arbeid  Besøkende

## 3. Hvor ofte går du til fots mellom Stavanger sentrum og Stavanger øst?

*Informanten sa hun går ofte, minst et par ganger i uken. I tillegg sykler hun mye denne strekningen.*

## 4. Hva er motivasjonen for å velge å gå fremfor bruk av andre transportmidler?

Informanten har ikke bil og liker å gå. De gangene hun har det travelt eller skal handle mye tar hun sykkelen. Det er sjeldent hun bruker buss, både fordi det koster penger, kjedelig å vente på busstoppet og hun uansett ikke sparer tid.

## 5. Hvilken traser går du som oftest FRA Lervigtunet i Stavanger Øst TIL Lars Oftedals plass i sentrum ? Og hvilke veier velger du av og til?

Informanten varierer mellom kaien og Pedersgata. Hun mente at Pedersgata er mest effektivt, men blir kjedelig når man har gått der veldig mange ganger. Unntakene var hvis hun hadde veldig god tid og hadde lyst på en lengre tur. Da valgte hun gjerne langs sjøstien rundt Badedammen eller litt på kryss og tvers oppe på Storhaug. *Informanten sa at sjøstien er kjedelig, med stengte fasader og ingenting som skjer, men at hun likevel går her av og til, siden hun liker sjøen så godt.*

Etter å ha tenkt seg om svarte hun at hun valgte sjøen når det er fint vær. Her er det beine veien og man slipper oppover og at det derfor er greit å sykle langs vannet. Ikke super behagelig å sykle Pedersgata. Det er mer gågata. Sykler Pedersgata av og til, men sykler oftere langs sjøen. Over storhaug er det få kryss og effektivt for sykling. Informanten sa at dersom hun går via Bekhuskaien varierer hun hvilke smau og smågater hun går. I følge henne er det veldig mange fine veier å gå, men de kunne vært mer synlige for folk som ikke er lokalkjent. Konklusjonen ble at Pedersgata er gågata, mens Bekhuskaien er sykkel- veien.

## 6. Hvilken traser går du som oftest FRA Lars Oftedals plass i sentrum TIL Lervigtunet i Stavanger øst?

Det blir veldig likt som til sentrum.

## 7. Hvordan opplever du gangforbindelsen(e) og hva er dagens styrker og svakheter?

Informanten likte livet i Pedersgata, hvor det alltid er folk. Problemet var siste biten:

*På høyden og ned i jammerdalen, under broen siste delen av Pedersgata. Tror mye ville løsnet, hvis det hadde vært mer som skjer her, et par kiosker eller noen kafeer, ikke bare den thai-massasjen på hjørnet. Med mer lys i vinduene også på kveldstid ville jeg opplevd det mye mer trygt.*

*Sitat beboer*

Fra Kjelvene og mot Lervigtunet opplevde hun det greit igjen. Her er det mye åpnere og mer gatelys. Dessuten er det ganske oversiktlig med brede gater og færre smau.

Informanten mente det er mye trafikk på strekningen. Dersom man vil ha en roligere tur må man gå lange omveier. Det blir litt sånn hektisk atmosfære over alt". Pedersgata er det kanskje ikke så mye trafikk, men det oppleves slik. Kombinasjon av biler, syklende og gående, aktive fasader med publikumsrettede tilbud på gateplan, varedisplay på fortauet, mye korttidsparkering, smalt gatesnitt og smale fortau forsterker den hektiske atmosfæren. Lans Bekhuskaien mente hun at det oppleves litt motsatt, Her er det mye trafikk, men at trafikken likevel oppleves litt fjernt, antagelig fordi det er så bredt og åpent mot sjøen. Lyden forsvinner litt. Ved kulverten mot Kjelvene er det igjen veldig støyete. Hun mente støyen skyldes at bilene akselererer inn i kulverten, i tillegg til at kulverten gir en "Trompeteffekt". Dette var begrunnelsen for at hun ikke likte snarveien opp her, via gatetunet. Selv om gatetunet er fint og det er støyskjerming er det lite fristende å gå her.

## 8. Hva kunne gjort strekningen mer attraktivt å gå?

Hun påpekte at det ikke er noe å se på rundt Verven, med unntak av sjøen, Det er ingen mulighet for å kjøpe en is, ingen koselige plasser å sette seg ned. Det er heller ikke vinduer å se inn i, bare stengte murvegger. Kun bil- parkering og sykkelparkering 1. etasje. En veldig fin promenade blir kjedelig. En kiosk eller kafe ville gjort sjøstien mer attraktiv, og spesielt med barn ville det blitt ent naturlig stopp på veien. Men , som hun påpekte, denne veien er jo uansett en omvei på vei til byen

Informanten trekker frem at også Bekhuskaien har monotone, store bygg og i tillegg mye trafikk. Hun opplever egentlig at det er lite kontakt med sjøen, selv om man går langs sjøen. Bekhuskaien er det sårbare punkt mellom øst og sentrum, en gråsone. Hun sier at det har vært snakt om både teater og brannstasjon og alt mulig, når ferjetrafikken legges ned. Og hun er ganske spent på hva som kommer her, men frykter det blir sjarmløst og pregløst Tjuvholmen 2 hvor bare rike folk har rå til en øl i solen. (Tjuvholmen ligger langs sjøen utenfor Aker Brygge i Oslo.)

Hun er også inne på trafikksituasjonen i Pedersgata, og mener det må være mulig å redusere trafikken. Hun stilte spørsmål med hvorfor man får lov å kjøre over alt. Hun har bodd 10 år i København, og nettopp flyttet tilbake til Stavanger. Hun sa hun er sjokkert over hvor stor plass bilen får lov å ta her i byen. Og mente at i København aksepterer folk at bilen må gi plass til folk.



## VEDLEGG D: "PÅ GATA"- INTERVJUGUIDE

Intervjuguide med spørsmål ble utarbeidet. Et skjema ble fylt ut per informant og svarene oppsummert i etterkant. Oppsummering av svarene er gitt i Vedlegg D.

Informant nr: \_\_\_\_\_

1. Kjønn:

Mann  Kvinne

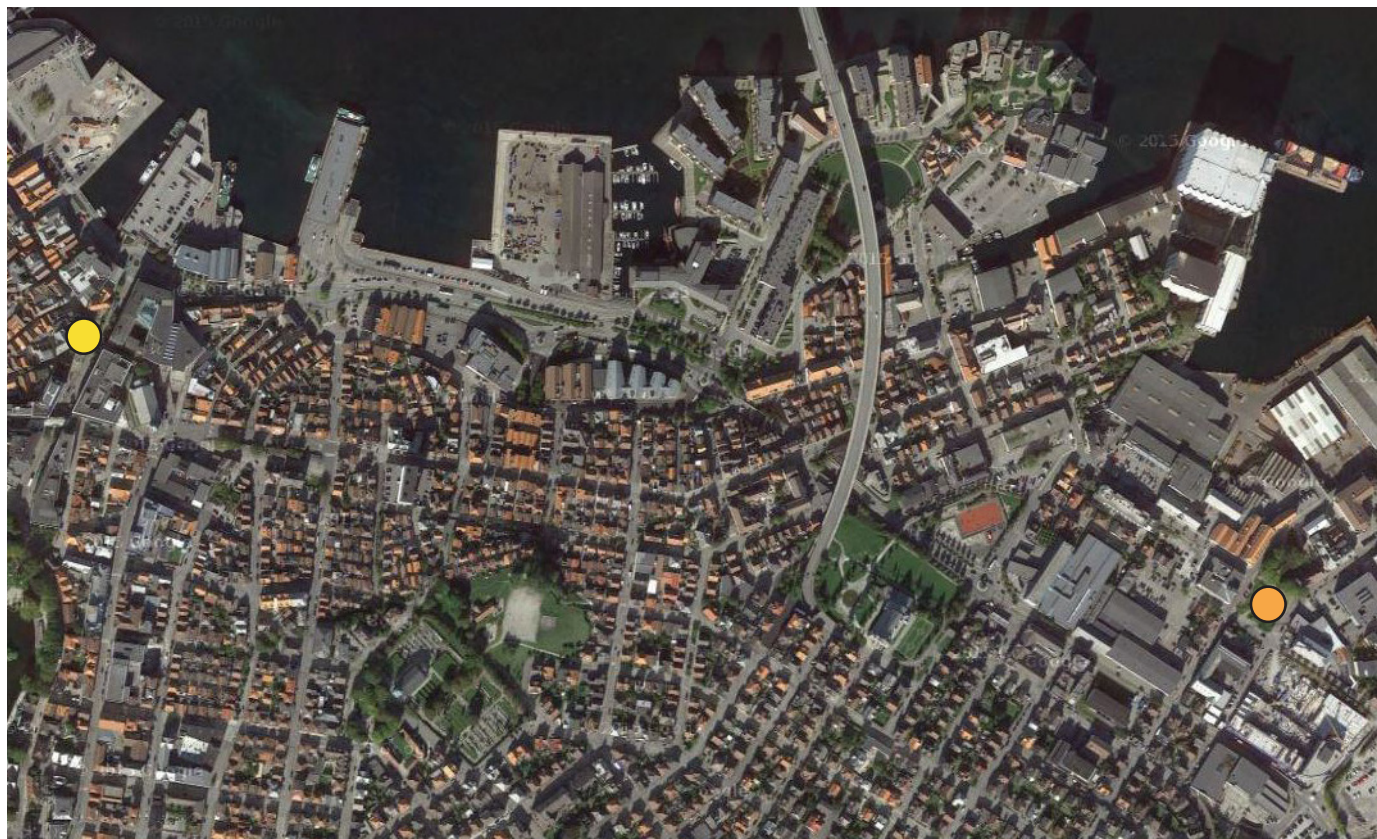
2. Hva er din tilhørighet til Stavanger Øst?

Beboer  Arbeid  Besøkende

3. Hvor ofte går du til fots mellom Stavanger sentrum og Stavanger øst?

Flere ganger i uken  Flere ganger i måneden  Sjeldent

4. Kan du tegne inn på flyfotoet hvilken veien du som oftest går fra Lervigtunet til Lars Oftedals plass (Klubbgata)?



4b. Hvorfor går du denne veien?

5. Kan du tegne inn på flyfotoet veien du som oftest går fra Lars Oftedals plass til Lervigtunet?

Samme vei som til sentrum:



5b. Hvorfor går du denne veien (blå strek)?

6. Kan du tegne inn de stedene du liker godt som fotgjenger (grønn farge)?  
Hvorfor?

7. Kan du tegne inn de stedene du ikke liker så godt som fotgjenger (Rød farge)?  
Hvorfor?

8. Har du forslag til tiltak du mener ville gjort det mer attraktivt for deg å gå denne strekningne?

9. Hva er hovedgrunnen til at du velger å gå, fremfor å bruke andre transportmidler?

# VEDLEGG E: 25 "PÅ GATA"-INTERVJU

Intervjuene fant sted lørdag 23. april og mandag 25. april i og rundt Lervigtunet.

1. Kjønn:

Mann  Kvinne

2. Hva er din tilhørighet til Stavanger Øst?

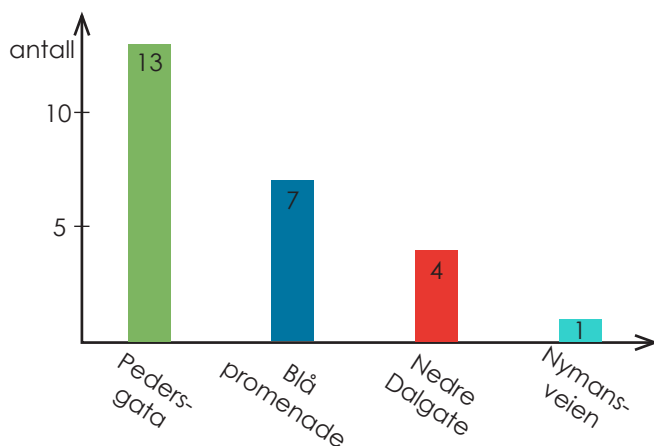
Beboer  Arbeid  Besøkende

3. Hvor ofte går du til fots mellom Stavanger sentrum og Stavanger øst?

Flere ganger i uken  Flere ganger i måneden  Sjeldent

Kommentar: Dersom noen svarte at de aldri går strekningen ble intervjuet avsluttet, og de er således ikke inkludert i de 25 informantene.

4. Informantenes veivalg i retning fra Lervigtunet til Lars Oftedals plass:



22 av informantene går Ryfylkegata, mens to går Støperigata (i kombinasjon med Bekhuskaien. Unntaket blant informantene var en som oppga at hun alltid går Over Storhaug, via Nymansveien og Kyviksmarka.

I området mellom hovedtraseene og Kjelvene er variasjon i veivalg ganske stort. Flere velger Harald Hårfagres gate i kombinasjon med enten Pedersgata eller Bekhuskaien. Andre går mer sikk- sakk via smågater og smau eller via Johannesparken.

4b. Begrunnelse for veivalget til sentrum:

Samtlige av de som gikk en av de tre hovedtraseene mente at den veien de selv går er den mest effektive. I tillegg begrunnet de veivalget ut fra vane og/eller at det er den veien de lærte først og kjenner best. Mange sa også at de likte opplevelsen langs den veien de går.

Informant som oppga at hun går over Storhaug hadde følgende begrunnelse:

*"Det bygges overalt i Stavanger Øst og det er bråk og kaos over alt. Nymansveien er rolig og fredelig."*

#### 5. Informantenes veivalg i retning fra Lars Oftedals plass til Lervigtunet?

De aller fleste oppga samme hovedtrase til og fra sentrum. Små variasjoner i hvor de svingte kunne imidlertid varieres, siden naturlig veivalg noen steder er avhengig av retningen. Noen fortalte at de av og til velger alternative veier. Begrunnelsene er da gjerne at de er i følge med andre, har god tid eller har lyst på variasjon.

Samme vei som til sentrum: 23 av 25

#### 5b. Begrunnelse for veivalget fra sentrum?

Som for svar 4b.

#### 6. Kan du tegne inn de stedene du liker godt som fotgjenger? Hvorfor?

Se begrunnelse for veivalg, svar 4b.

#### 7. Kan du tegne inn de stedene du ikke liker så godt som fotgjenger? Hvorfor?

Spilderhaug var det området som ble trukket frem som negativ. Og begrunnelsen var at det var vanskelig på finne den beste veien og at det var skummelt på kveldstid

Lesbarhet:

11 av de 17 som går via Pedersgata eller Nedre Dalgata trekker frem at det er vanskelig å vite hva som er den beste veien å gå mellom Pedersgata og Kjelveveien. De lurer alltid på hva som egentlig er den beste veien (les korteste), selv om de har gått her mange ganger. Flere sier at de tror det er kortest å gå over Johannesparken, men at de "glemmer" å svinge og derfor fortsetter i Pedersgata. Tre av fire som går Nedre Dalgata sier også at problemet er overgangen mellom parken og Nedre Dalgata. Her må man vite om snarveien langs muren av Bybroa og inn i parken. Hvis ikke svinger man gjerne inn til høyre i en av gatene tidligere.

Av de som går langs Blå promenade er det 2 som mener at det ikke er så lett å vite veien ved enden av Bekhuskaien, mens de andre mener "... Nedre Banegata er det eneste logiske"

Opplevd utrygghet:

10 av de 14 kvinnelige informantene opplevde deler av strekningen utrygg på kvelds- og nattestid. Av disse var det 7 som sa at de aldri går her alene på kveldstid. Redselen var knyttet til overfall og voldtekt. Og området som ble trukket frem var Spilderhaug og denne delen av Pedersgata og Johannesparken. Begrunnelsene var folketomme gater, smau og dårlig gatebelysning. Flere av informantene sa at de kanskje opplevde det utrygt mest på grunn av området dårlige rykte, mer enn faktiske forhold. Ingen av mennene sa noe om utrygghet.

Mange av informantene poengterte at den delen av Pedersgata med butikker og spisesteder opplevdes mye mindre skummelt. En informant sa imidlertid at hun også her opplevde miljøet som utrygt på kveldstid. Utrykgheten var knyttet til gjenger med menn som "står og henger". Hun var redd de ville følge etter henne, og gikk derfor aldri alene på kveldstid.

En av informantene opplevde det ubehagelig å gå langs Bekhuskaien på kveldstid:

*"Det er lett for noen å stoppe og hive meg inn i bilen, og ingen vil se det"*

Kun en av informantene trakk frem trafiksikkerhet som et problem. Krysset Ryfylkegata-Hesbygata mangler fotgjengerfelt og en av informantene opplevde krysset som uoversiktlig.

8. Har du forslag til tiltak du mener ville gjort det mer attraktivt for deg å gå denne strekningen?

9 av de 25 informantene hadde forslag til tiltak. Forslagene er vist i tabell E-1. De informanter som hadde forslag hadde gjerne flere ideer. Antallet i tabellen gjenspeiler hvor mange som foreslo hvert tiltak.

*Table E-1 Forslag til tiltak for å øke attraktiviteten for fotgjengere mellom Lervigtunet og Lars Oftedals plass*

Forslag til tiltak	Antall
Flere gatelys i Spilderhaugområdet.	6
Bredere fortau i Pedersgata.	2
Fjerne brostein i Pedersgata så bilene bråker mindre.	1
Gjøre det lettere å forstå hvor man skal gå fra Kjelvene til Pedersgata.	5
Gjøre det lettere å finne veien fra Bekhuskaien og opp til Kjelvene.	1

9. Hovedbegrunnelse for å gå, fremfor å bruke andre transportmidler

Hovedgrunnen for å velge å gå var for turens sin skyld. Mange gikk til byen på lørdager, og da var turen en del av aktiviteten.

Av de som disponerer bil var begrunnelsen for ikke å kjøre både at det var tull (fordi det er så kort) og at parkering er dyrt. Mange fortalte at de ikke føler seg trygg hvis de går om kvelden og helle tar taxi hjem fra byen.

Av alternativene sykkel, bil og buss var det flest som valgte buss hvis det var dårlig vær og sykkel fordi det er mest effektivt. En av informantene sa at det var lettere å gå, fordi sykkelstod i en bod i kjelleren og den vil bli stjålet hvis den står ute.

