



Universitetet
i Stavanger

DET TEKNISK-NATURVITENSKAPELIGE FAKULTET

MASTEROPPGAVE

Studieprogram/spesialisering: Femårig Master i Teknologi (Siv.ing) i Byplanlegging	Vårsemesteret, 2021 Åpen / Konfidensielt
Forfattere: Malin Loe og Thea Hove Hauge	 (Signatur forfattere)
Fagansvarlig:	Daniela Müller-Eie
Veiledere:	Fabio Alberto Hernandez Palacio, Kirsten Welschemeyer, Olav Hodneland og Hilde Frøyland
Tittel på masteroppgaven:	Transformasjon av et havneområde med fokus på stedsidentitet og bærekraft - en casestudie av Østre havn i Stavanger sentrum
Engelsk tittel:	Transformation of a harbour area with focus on place identity and sustainability - a casestudy of Østre Havn in Stavanger city centre
Studiepoeng:	30 poeng
Emneord: Stedsidentitet Transformasjon Stedsutvikling Byplanlegging Bærekraftig byutvikling	Sidetall: 176 + vedlegg/annet: 4 Stavanger, 15/06/2021 dato/år



Figur 1.1: Østre havn i Stavanger sentrum (© Justas Jasaitis - Dronero [Bilde], 2019)

Forord

Denne masteroppgaven markerer slutten på vår femårige mastergradsutdanning i byplanlegging ved Universitetet i Stavanger. Arbeidet med denne masteroppgaven har vært lærerikt, utfordrende og utrolig spennende. Etter studiet sitter vi igjen med mye ny kunnskap, nye vennskap og ikke minst en lidenskap innen det å skape bedre, mer bærekraftige og levedyktige steder å leve i. Med dette tror vi at vi er klare for å ta fatt på arbeidslivet og de utfordringene som venter der.

Vi vil takke Fabio Alberto Hernandez Palacio for gode veiledningstimer og klare tilbakemeldinger. Vi ønsker også å takke Kirsten Welschemeyer og Olav Hodneland fra Mad Arkitekter, og Hilde Frøyland fra Stavangerregionen Havn IKS som formulerte oppgaven, og har gitt oss nyttige veiledningstimer underveis.

En takk rettes også til alle som deltok på spørreundersøkelsen og intervjuene i forbindelse med vår oppgave. Bidragene var svært nyttige for oss, for å kunne se området og oppgaven fra ulike synspunkter.

Avslutningsvis vil vi rette en stor takk til klassekamerater som vi har hatt gode lunsjsamtaler med gjennom våren. I tillegg vil vi takke samboere, venner, og foreldre som har støttet oss på alle måter gjennom studietiden!

Sammendrag

Havnebyer har gjennomgått store forandringer de siste 20 årene. I flere av disse byene foregår det nå en transformasjon, hvor industrihavner utvikles til å bli livskraftige bydeler. Med en økende befolkning i byene og begrensede arealressurser ser man seg nødt til å fortette hvor det allerede er utbygde områder. På bakgrunn av begrensede arealer og havnenes attraktive beliggenhet i byen, har det ført til et økt press på utviklingen av disse områdene.

Havner ligger vanligvis som et avgrenset område i byen. Det er som regel sentralt, sjønært og inneholder ofte en identitet knyttet tett opp til historien og næringsutviklingen. Dette gjør havner til komplekse og utfordrende områder å transformere. Historisk sett har havneområder vært viktige på grunn av ulike funksjoner som har livnært byen, og et sted hvor man kan opprettholde kontakten med omverdenen. I kontrast har mange av dagens havneområder blitt folketomme, avstengte og forlatte deler av byen grunnet avindustrialisering og forflytting av havnefunksjoner.

Havneområder har et stort potensialt til å skape byliv, både på grunn av forbindelsen mellom sjø og land, men også som et sted hvor mange synes det er trivelig å oppholde seg ved. Utvikling av havneområder regnes nå som en av de viktigste, og mest komplekse oppgavene for byutvikling. En stor utfordring er å integrere identiteten og arven fra den industrielle havnen både for å gi havnen en særegen karakter, identitet og historisk forankring, men også for å få til en bærekraftig utvikling som møter fremtidens behov.

Denne masteroppgaven tar utgangspunkt i Stavanger kommunes ønske om å utføre en omfattende transformasjon av havneområdet Østre havn i Stavanger sentrum. Stavanger kommune ønsker at havnen skal synliggjøre og videreutvikle den historiske identiteten byen har som sjøfart-, industri-, og trehusby. Dette ble på mange måter bakgrunnen for denne masteroppgave, som har problemstillingen:

«Hvordan kan Østre havn transformeres med fokus på stedsidentitet og bærekraft?»

For å kunne løse denne komplekse oppgaven, ble det utført en grundig teoretisk studie og en rekke analyser og undersøkelser. Analysene avdekket fysiske og mentale, styrker og svakheter som karakteriserer dagens Østre havn. Funnene ga grunnlaget for visjonen, strategiene og løsningsforslaget.

Visjonen for området ble en «åpen havn». Dette var basert på funn som viste at havnen er utilgjengelig og at kontakten med sjøen alltid har vært viktig. Som et svar på visjonen er det kommet opp med ni strategier som fremmer økt byliv, gode byrom og robuste bygninger. Strategiene er hovedløsningen på oppgavens problemstilling, og løsningsforslaget er basert på dette og vil være et av mange mulige løsninger for Østre havn. I epilogen blir det diskutert hvorvidt man har løst problemstillingen, og reflektert over gjennomføringen av oppgaven.

Abstract

Harbour cities have undergone major changes in the last 20 years. In several of these cities, a transformation is now taking place, where industrial harbours are being transformed into liveable districts. With an increasing population in cities and limited undeveloped areas, it is necessary to densify already developed places. Due to limited undeveloped land and the harbours attractive location in the city, it has led to an increased pressure on the development of these areas.

Harbours are usually located as a delimited area in the city. It is commonly central, close to the sea and often contains an identity closely linked to history and industry development over time. This makes harbours complex and challenging areas to transform. Historically, harbour areas have been important due to functions that have nourished the city, and a place where one can maintain contact with the outside world. In contrast, many of today's harbour areas have become depopulated, closed off and abandoned parts of the city, due to deindustrialization and relocation of harbour functions.

Harbour areas have great potential to create urban life, both because of the connection between sea and land, but also as a place where many people find it pleasant to stay. Development of harbour areas is now considered one of the most important and complex tasks for urban development. A major challenge is to integrate the identity and heritage of the industrial harbour both to give the harbour a distinctive character, identity and historical foundation, but also to achieve a sustainable development that meets the needs of the future.

This master's thesis is based on Stavanger municipality's desire to carry out a comprehensive transformation of the harbour area Østre havn in Stavanger city center.

Stavanger municipality wants the harbour to highlight and further develop the historic identity the city has as a seafare, industrial and wooden house city. This was the background for this master's thesis, which has the research question:

«How can the Østre havn be transformed with focus on place identity and sustainability?»

In order to provide a solution to such a complex question, a thorough theoretical study and a number of analyzes and studies were carried out. The analyzes revealed physical and perceptual strengths and weaknesses that characterized Østre havn. The findings provided a foundation for the vision, strategies and proposal.

The vision for the area is an "open harbour". This was based on findings that showed that the harbor is inaccessible and that connections with the sea have always been important. In response to the vision, nine strategies have been put forward to promote a better urban life, good spaces and sustainable buildings. The strategies are the main solution of the research question. The proposal is based on the strategies and will be one of many possible solutions for Østre havn. In the epilogue, it is discussed whether the problem has been solved, and reflected on the accomplishment of the task.

Innholdsfortegnelse

01	INTRODUKSJON		
	1.1	Bakgrunn	8
	1.2	Problemstilling	11
	1.3	Metode	13
	1.4	Overordnede planer	16
02	LITTERATURSTUDIE		
	2.1	Stedsteori	21
	2.2	Bærekraftig utvikling	28
	2.3	Byplanleggingsprinsipper	34
	2.4	Referanseprosjekter	43
03	STEDSANALYSE		
	3.1	Østre havn	51
	3.2	Historie og kultur	52
	3.3	Landskap	65
	3.4	Klima	66
	3.5	Blågrønn struktur	70
	3.6	Infrastruktur	72
	3.7	Forbindelser	85
	3.8	Byrom og målpunkter	89
	3.9	Bygningene	93
	3.10	SWOT	96
	3.11	Stedsanalyse oppsummert	97
04	SOSIOKULTURELL ANALYSE		
	4.1	Demografi og levekår	102
	4.2	Spørreundersøkelse	105
	4.3	Intervjuer	110
	4.4	Sosiokulturell stedsanalyse oppsummert	117
05	VISJON & STRATEGIER		
	5.1	Visjon	122
	5.2	Strategier	123
06	PROSJEKTERING		
	6.1	Prosjektering, overordnet	134
		Konsept	134
		Overordnet plan	136
		Planens lag	139
	6.2	Prosjektering, detaljert	144
		Delområder	144
		Referansebilder	158
		Aktivitetskalender	159
		Andre hensyn	160
07	EPILOG		
	7.1	Konklusjon	163
	7.2	Refleksjon	165
	REFERANSER		
		Referanseliste	167
		Figurliste	171
	VEDLEGG		178

Introduksjon

- 1.1 Bakgrunn
- 1.2 Problemstilling
- 1.3 Metode
- 1.4 Overordnede planer

01



1.1 BAKGRUNN

Stavanger kommune sin plan for sentrumsutvikling er bakgrunnen for transformasjonen av området Østre havn. Basert på dette vil vi undersøke hvordan vi kan utforme en attraktiv og bærekraftig ny bydel, som bidrar til å bedre synliggjøre stedsidentiteten, og som samtidig øker bylivet langs havnen.

Identitet og bærekraft

Byene vokser og flere mennesker velger å bosette seg i sentrumsområdene. Hvordan vi velger å utvikle byene våre for å møte den økende befolkningen, har stor betydning for både bærekraft, stedsidentitet og livskvalitet. For å framme en bærekraftig byutvikling må bysentrene styrkes og mennesket må settes i sentrum. Livet i byen handler om en helhetlig opplevelse bestående av flere lag av fysiske omgivelser og mentale bilder. I tillegg til flere mennesker, klimaendringer og begrensede arealressurser må politikere og planleggere tenke nytt. Dette har ført til at mangfold, kompakt byutvikling, levende byrom og funksjonsblanding har blitt sentrale temaer innen bærekraftig byutvikling. For at en by skal oppleves som levende og tiltrekke seg beboere, næringer og besøkende må den også inneholde en tydelig identitet og egenart. Det er derfor viktig å forstå et steds identitet for å kunne framme bærekraftig byutvikling (Klima- og miljødepartementet, 2020).

“

Havnefronten med havnen er en viktig del av byens og sentrums framtid, nåtid og historie. Den er en del av vår kultur og identitet, og sentrums ansikt mot sjøen

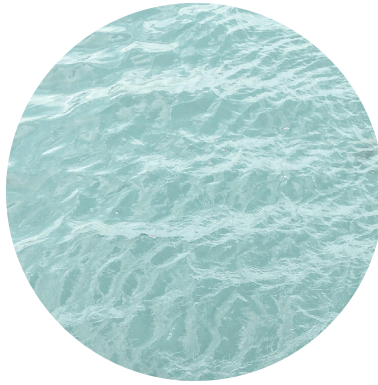
(Stavanger kommune, 2019, s. 12)

En havn med en rik historie

Stavanger er en by med en rik historie som strekker seg fra middelalderen og fram til i dag. Byens bebyggelse, havneområder og gater forteller en innholdsrik og sammensatt næringshistorie fra ulike epoker hvor sjøen var et viktig grunnlag for byvekst. Gjennom tidene har hver epoke satt sine preg på byen både fysisk og funksjonelt, hvor Stavanger har vært omtalt både som en sildeby, sjøfartsby, hermetikkby, kulturby og etterhvert oljehovedstad (Thorsnæs, 2021).

Stavangers havnefront har gjennom tidene vært byens ansikt utad, og har på mange måter vært frontfiguren og identitetsbæreren for hele byen. Østre havn var byens sentrum for fjordfart og handel og en viktig møteplass mellom det som foregikk på land og til sjøs, men i årenes løp har de historiske kjennetegnene blitt i stor grad fjernet. Utbyggingen av nye broer, større bilferjer, og lagerhus fra oljenæringen har begravd mye av havnens historie. I den nye sentrumsplanen for kommunen (Stavanger kommune, 2019, s.8) er det nå muligheter for å gjennomføre en omfattende transformering og utbygging av Østre havn som følge av planlagte landutfyllinger mot sjøen. I sentrumsplanen ønskes det at havnens identitet skal videreutvikles, og gjenværende historiske elementer skal bli mer synlige. Samtidig skal havnen legge til rette for utvikling av maritim næring balansert mot byens behov, og at dagens havnetrafikk skal ivaretas (Stavanger kommune, 2019, s.12).

INTRODUKSJON



Figur 1.2: Bilder fra befarig

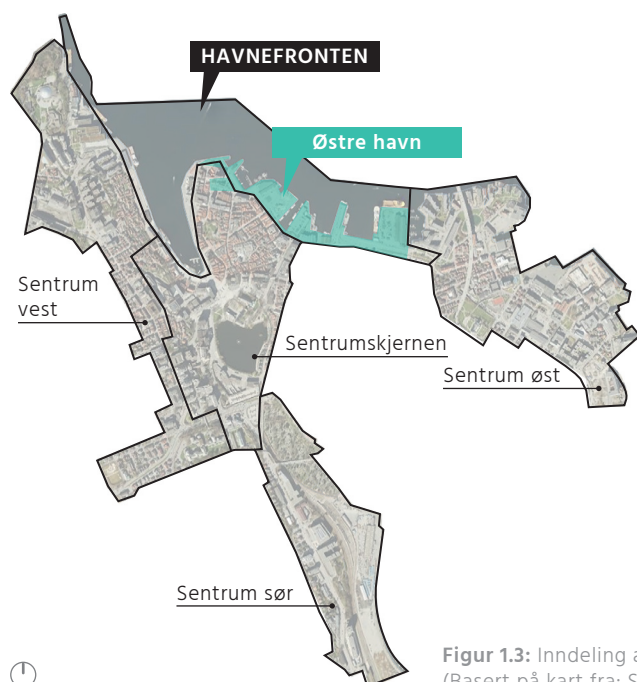
Avgrensning

Stavanger kommune

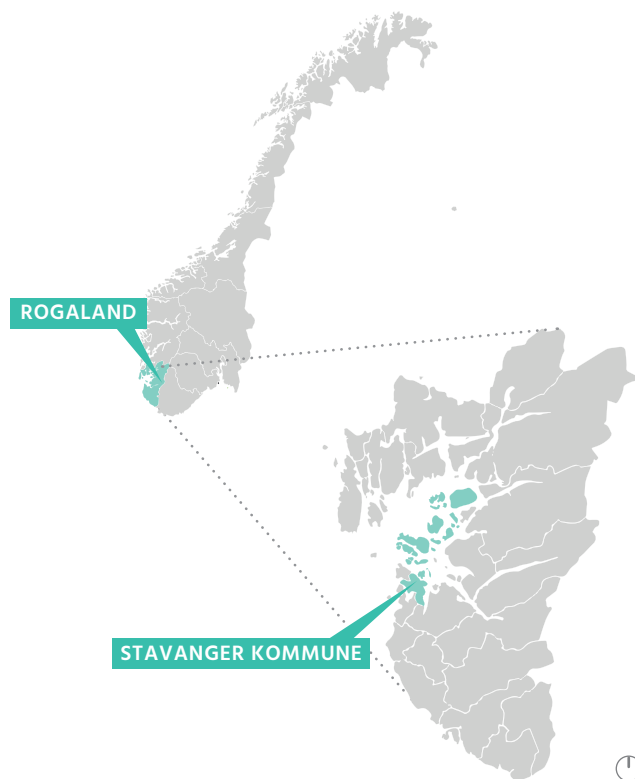
Prosjektområdet Østre havn ligger i Stavanger kommune i Rogaland fylke sørvest i Norge. Stavanger er et langstrakt by- og øysamfunn med 144 147 innbyggere (4. kvartal 2020) fordelt på 37 øyer. Dette gjør Stavanger til Norges fjerde største bykommune. Den 1. januar 2020 ble de tre kommunene Finnøy, Rennesøy og Stavanger, samt deler av Hjelmeland, slått sammen til nye Stavanger kommune. Stavanger omtales ofte som Norges energihovedstad med landets viktigste næringsklynge. I tillegg er Stavanger et av landets viktigste kommuner innen landbruk, havbruk og reiseliv (Stavanger kommune, 2021).

Stavanger sentrum

Stavanger sentrum er regionens knutepunkt for handel og aktiviteter, hvor det finnes et mangfold av butikker, serveringssteder og kulturtilbud. I den nye kommunedelplan for Stavanger sentrum vedtatt 11. november 2019, ble sentrumsområdets plangrense utvidet tilsvarende figur 1.3 (Stavanger kommune, 2019, s. 6). Sentrum består av de fem delområdene: havnefronten, sentrum øst, sentrum vest, sentrumskjernen og sentrum sør, hvor prosjektområdet Østre havn ligger langs havnefronten.



Figur 1.3: Inndeling av sentrumssoner, og Østre havn sin beliggenhet. (Basert på kart fra: Stavanger kommune, 2019, s. 6)



Figur 1.4: Beliggenhet, Stavanger Kommune (Basert på kart fra: Norgebilder, 2021)

Østre havn

Østre havn er et havneområde i Stavanger sentrum hvor dagens landareal ligger på rundt 92 000 m². I framtiden planlegges det at området utfylles med omtrent 30 000 m² inkludert i nye kaierarealer (Frafjord, 2019).

Kommunen ser videre for seg at det i framtiden kan utbygges rundt 110 000m² BTA i Østre havn (Stavanger kommune, 2019).

1.2 PROBLEMSTILLING

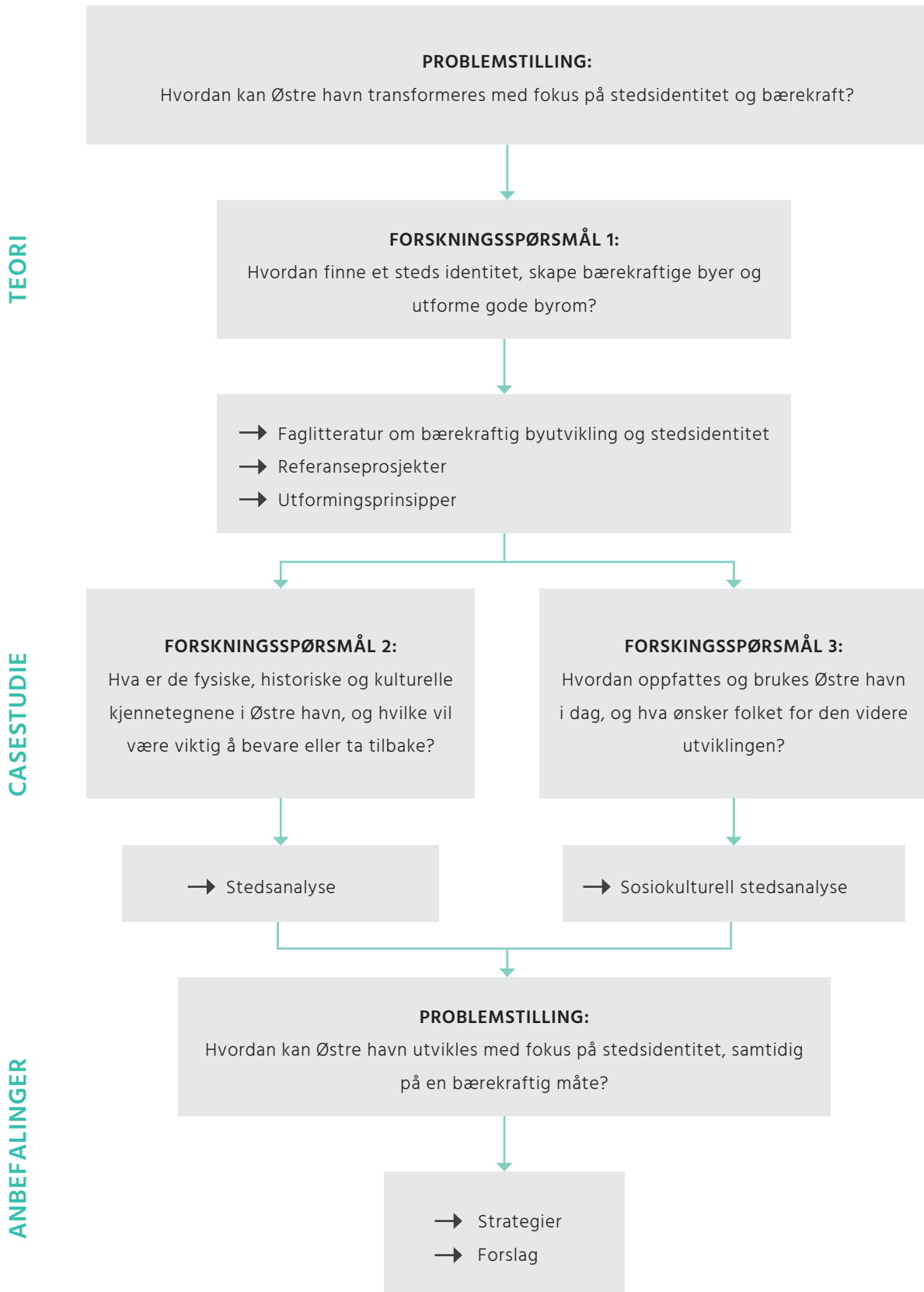
De siste årene transformeres flere havneområder rundt om i verden, på grunn av større globale strukturelle endringer. Havneområdene er sårbare for globalisering og den skiftende teknologien. Det er spesielt de havneområdene som er sentralt plassert i byene som ofte blir presset av ulike politiske interesser. Flere havner har mistet sin struktur, historie og funksjoner i løpet av de siste 25 årene for å gi rom for nye økonomidrevne prosjekter. Dette er prosjekter som forsøker å integrere havnen inn i byen ved å bygge ut flere nye kontorer, boliger og kommersielle næringer. I nyere tid har det blitt en økt fokus på hvordan man kan styrke postindustrielle havneområder, og undersøke forholdet mellom by og havn. Flere ser også fordelene ved å gjenbruke og transformere havneområdene, framfor total renovering. I tillegg er det i dag et bedre samarbeid mellom

kommuner og havneadministrasjoner for å koordinere havneutviklingen i tråd med byplanleggingsspørsmål (Braae & Diedrich, 2012, s. 20).

Østre havn er et eksempel på et havneområde som har gjennomgått store strukturelle endringer gjennom historien. Østre havn har gått fra å være et av byens viktigste næringskilder, og et sted med mye folkeliv, til å bli et område som fått mindre nytte og funksjon i byen. I lys av Stavanger kommunes ønske om å transformere havnefronten, samtidig som dagens havnedriften videreføres, og den historiske identiteten synliggjøres ble problemstilling i denne oppgaven følgende:

«Hvordan kan Østre havn transformeres med fokus på stedsidentitet og bærekraft?»

Oppbygning



Figur 1.6: Oppgavens oppbygning

1.3 METODE

For å kunne svare på problemstillingen er det i denne oppgaven valgt å gjøre et casestudie av Østre havn. Casestudier blir ofte brukt når hovedspørsmålet inneholder hvordan eller hvorfor (Yin, 2014, s.3). En casestudie baseres ofte på kvalitative tilnærminger eller på kombinasjoner av kvalitative og kvantitative data og metoder (mixed methods). Casestudier i byplanleggingsprosesser har vært mye brukt de siste femti årene (Birch, 2012, s. 273). Det tillater byplanleggingsstudenter og forskere å framme bevis, dybde og detaljer om et sted som andre metoder ikke greier å fange opp. Da hensikten med denne oppgaven er å undersøke et bestemt område, og dermed gå i dybden på et smalt felt var kvalitativ casestudie en naturlig metode å velge. Utfordringen med metoden er at man ikke kan trekke generelle beslutninger om fenomenet og forholdet på bakgrunn av kun studiet av bare én enhet.

Som en del av case-studiet ble det utført flere analyser for å få finne identiteten til Østre havn. I analysedelen har vi gjort oss kjent med prosjektområdet gjennom befaringer, registreringer og litteraturstudie. Videre har vi utført en digital spørreundersøkelse og intervjuer med ulike aktører.

Litteraturstudier

En mengde ulik litteratur er blitt gjennomgått i denne oppgaven for å innhente informasjon om stedet, samt faglig litteratur knyttet til teorien. Det er hovedsakelig blitt brukt sekundærdata, som er datakilder som allerede eksisterer. Det er blant annet blitt sett på reguleringsplaner, kommuneplaner og regionale planer for å kunne se på de overordnede mål og forventninger til området. Temakart fra NVE, riksantikvaren, kartverket og gisline er også brukt for å forstå stedet og dets muligheter.

For å besvare oppgavens problemstilling knyttet til bærekraftig byutvikling og stedsidentitet var det viktig for oss å danne et solid faglig grunnlag. Det ble derfor undersøkt en mengde litteratur innen disse temaene som har blitt belyst og drøftet i teoridelen. Dette studiet dannet et godt grunnlag for å ta med seg videre i analysen og strategien. Da oppgaven også har som mål å komme opp med et detaljert forslag for området er det også studert ulike byplanleggingsprinsipper. Studien av disse prinsippene gav inspirasjon og pekepinn for å forstå hvilke grep som er mest aktuelle å foreslå for området, og hvordan og hvorfor de bør brukes.

Stedsanalyse

For å avdekke de eksisterende forholdene er det valgt i oppgaven å utføre en stedsanalyse av Østre havn. Ifølge miljøverndepartementet er en stedsanalyse en systematisering av kunnskap for å forstå stedets historie, situasjon og framtidsmuligheter (Miljøverndepartementet, 1993, s. 3). Stedsanalysen som er gjennomført i oppgaven baserer seg på kvalitative data innhentet ved hjelp av kartinformasjon, dokumentstudier og befarung. Stedsanalysen vil i tillegg kunne si noe om faktorene som gir området særpreg og identitet, og danner grunnlaget for de videre anbefalte strategiene for utvikling av området. En stedsanalyse bør belyse de fire hovedtemaene ifølge Miljøverndepartementet (1993, s.9):

- Historisk utvikling
- Natur og landskap
- Bebyggelsens organisering
- Bygninger og andre enkeltelementer

Historisk utvikling

Stedets form, elementer og strukturer er et resultat av prosesser fra ulike tidsepoker. Denne historiske prosessen er viktig for å forstå hvorfor ulike strukturer og elementer framstår som de gjør i dag (Oslo kommune, 2015, s. 9). I oppgaven undersøkes ulike historiske hendelser som har påvirket utviklingen av Østre havn. Historiske kart fra ulike perioder er blitt studert for å kunne se den fysiske utformingen av Østre havn, samt tradisjoner og begivenheter som har hatt betydning for stedet er blitt undersøkt.

Natur og landskap

Kunnskap om naturgrunnet er et viktig fundament for stedsanalyser. Et sted består av ulike naturelementer som berggrunn, løsmasser, vann, luftlag, klima og vegetasjon. Disse elementene virker økologisk sammen, og gir viktige premisser for liv og bruk på et sted (Miljøverndepartementet, 1993, s.12). Spesielt bør det avsettes tilstrekkelig med rom for blå og grønne strukturer. I tillegg er byrom, gater og bebyggelse ofte bestemt i stor grad av terrenget (Oslo kommune, 2015, s. 10).

I planleggingen av et område bør det tas hensyn og tilpasses til det lokale klimaet. Det er viktig å integrere klimatilpasning i byplanlegging, spesielt ettersom klimaendringer vil kunne påvirke bygg, infrastruktur og samfunnsfunksjoner i framtiden (Miljødirektoratet, 2019). I stedsanalysen bør klima belyses for å kunne definere hvilke områder som bør eller ikke bør utbygges, og for å se om det er behov for andre tiltak.

Bebyggelsens organisering

Analysen av bebyggelsens organisering innebærer undersøkelser om områdets bebyggelsesstruktur og de romlige sammenhenger som finnes der (Miljøverndepartementet, 1993, s.12). Veier og gater kalles ofte infrastruktur i byplanleggingsammenheng. Infrastruktur er strukturen som knytter steder sammen og er en underliggende struktur som trengs for å gjøre samfunnet mer effektivt. I analysen undersøkes den eksisterende infrastrukturen i Østre havn. Dette fordi det er viktig å se om området er tilgjengelig og effektivt.

Bygninger og andre enkeltelementer

Samlokalisering av ulike funksjoner og formål kan skape et mer definert sentrum. Et sentrumsområde bør inneholde bygninger og byrom med ulike funksjoner og tilbud som innbyggere har behov for (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 32). Det er derfor valgt å undersøke eksisterende funksjoner og tilbud i området for å kartlegge både hva som finnes og hva som eventuelt mangler.

Bygningsarkitekturen i et område skaper identitet og har en historisk forankring. Den er også viktig for at et sted skal oppleves attraktivt og levende (Stavanger kommune, 2011, s. 10). Når et område utbygges er det viktig å ta vare på bygningskvalitetene som allerede eksisterer der. Det er i oppgaven valgt å gjennomføre en kartlegging av særepregede bygningsmiljø og kulturlandskap, slik at det kan undersøkes hvilke elementer som bør bevares eller eventuelt fjernes. Det er i tillegg viktig å skjerme sårbare og verdifulle områder mot store inngrep (Stavanger kommune, 2011, s. 10).

Sosiokulturell analyse

Sosiokulturelle analyser handler om at mennesker har ulike forestillinger om et steds særtrekk, mangler og hvordan det bør utvikles. Disse ulike oppfatningene kommer fra at man har ulike ståsted eller interesser for stedet. For eksempel vil en investor gjerne vektlegge det økonomiske, mens riksantikvaren gjerne vil se på det historiske og kulturelle (NIBR, 2007, s. 15). I en sosiokulturell stedsanalyse undersøkes det hvordan ulike aktørene bruker stedet i dag, samtidig predikerer det hvordan det kan brukes i framtiden, og hvilke interesser som er knyttet til dette. Aktører som ofte er relevante i en sosiokulturell analyse er media, myndigheter, næringsliv og lokalbefolkningen (NIBR, 2007, s. 28). I denne oppgaven er det valgt å utføre spørreundersøkelser og intervjuer som en del av den sosiokulturelle analysen, hvor formålet er å innhente kunnskap og oppfatninger om Østre havn fra et bredt spekter av ulike aktører.

Intervju

Intervju er en av de vanligste metodene brukt for å samle inn kvalitative data i en sosiokulturell analyse. Det er en fleksibel og velegnet metode for å kunne få detaljerte beskrivelser på, så lenge ikke intervjuet inneholder spørsmål som kan oppfattes støtende eller vanskelig. (Johannessen, Tufte & Christoffersen, 2010, s. 59). Det kvalitative intervjuet defineres som en samtale med struktur og formål, hvor hensikten er å forstå eller beskrive noe. Gjennomføringen av et kvalitativt intervju kan gjøres på ulike måter og kan være i ulike graderinger av struktur og detalj (Johannessen et al. 2011, s.59). I oppgaven er det valgt å intervju seks ulike aktører, hvor formålet er å samle inn ulike tanker og meninger om utviklingen i Østre havn. Det var i tillegg ønskelig å belyse området fra flere vinkler. Aktørene er valgt på bakgrunn av sin relevante stilling og sin kjennskap til havnen.

Spørreundersøkelse

En spørreundersøkelse er en egnet metode i en sosiokulturell analyse dersom man ønsker en bredere kartlegging med mange respondenter, og et begrenset antall tema og spørsmål (NIBR, 2007, s. 29). Spørreskjema er også en god metode dersom man ønsker å finne informasjon om hvordan ulike grupper bruker et sted, stedsinteresser og stedsbilder. I oppgaven er det valgt å gjennomføre en digital spørreundersøkelsen som et supplement til intervjuene. Dette for å understreke videre hvilke ulike stedsinteresser og stedsbilder som eksisterer fra befolkningen og besøkende av området.

Reliabilitet og validitet

I forskning vil ofte forskeren ha en personlig interesse, eller et engasjement innenfor temaet som det forskes på. Forskerens personlige interesser kan derfor føre til «støy» i prosjektene, som igjen kan påvirke resultatet. Innenfor kvalitativ forskning har man etterhvert innsett at det ikke er mulig med fullstendig nøytralitet. Det er derfor viktig å kommunisere tydelig hva som er datagenerering, og hva som er egne analyser (Tjora, Henriksen, Fjærli & Grønning, 2012). I denne oppgaven har vi blant annet brukt uredigerte sitater fra dybdeintervjuene og hentet data fra flere ulike kilder. Dette er gjort for å balansere leserens innblikk i det empiriske materialet og dermed styrke troverdigheten (reliabiliteten) til oppgaven. Alt som ikke er egne data er kildehenvist for å tydeliggjøre hva som er egne og hva som er andre sine data.

Innenfor samfunnsvitenskap testes validiteten (gyldigheten) primært i dialog med forskersamfunnet og hvorvidt forskningen fører til endring eller forbedring. Det betyr at vi forholder oss til aktuelle teorier og perspektiver, ser på tidligere forskning innen samme tema, og bruker lignende metoder (Tjora et al. 2012, s. 48). I oppgaven har vi sett på flere aktuelle tema slik som stedsidentitet og bærekraftig byutvikling. Det har i tillegg blitt brukt en del tid på å undersøke hvordan lignende oppgaver har blitt utført. Basert på en rekke ulike forslag har vi kommet fram til vår endelige struktur av oppgaven. Teorien i oppgaven er et grunnlag for våre videre analyse, og analysene er basert på faglige premisser som vi mener gir oppgaven validitet.

1.4 OVERORDNEDE PLANER

I dette delkapittelet presenteres overordnede planer som gjelder for prosjektområdet, Østre havn. Det er blitt sett på nasjonale, regionale og kommunale planer i henhold til plan- og bygningslovens plansystem. Følgende delkapittel inneholder noen viktige føringer og strategier fra de ulike overordnede planene. Det er valgt å fokusere på opplysninger som er relevante for utviklingen av vårt område og disse er med på å sette føringer for oppgaven. (KMD, 2020, s. 8)



Nasjonale føringer

De nasjonale føringene og forventningene dekker planretningslinjer for bolig-, areal-, og transportplanlegging og har som hensikt å få effektive planprosesser og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere. Retningslinjene presentert av regjeringen skal legges til grunn ved kommunal, regional eller statlig planlegging. Noen viktige retningslinjer for bolig-, areal-, og transportplanleggingen er (Regjeringen, 2014a):

«4.3 I by- og tettstedsområder og rundt kollektive knutepunkter bør det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon. Samtidig bør hensynet til gode uteområder, lysforhold og miljøkvalitet tillegges vekt, i tråd med statlige normer og retningslinjer.»

«4.4 Infrastruktur og framkommelighet for kollektivtrafikken skal prioriteres i planleggingen. I transportkorridorer hvor det er grunnlag for det, skal areal og kapasitet til bane og annen kollektivtrafikk vektlegges.»

«4.7 I planleggingen skal det tas hensyn til overordnet grønnstruktur, forsvarlig overvannshåndtering, viktig naturmangfold, god matjord, kulturhistoriske verdier og estetiske kvaliteter. Kulturminner og kulturmiljøer bør tas aktivt i bruk som ressurser i by- og tettstedsutviklingen.»

«4.8 Planleggingen skal ta høyde for universell utforming og tilgjengelighet for alle, og ta hensyn til den delen av befolkningen som har lav mobilitet»

Regjeringen legger også fram forventninger til kommunal og regional planlegging hvert fjerde år. Det blir gjort slik at planleggingen til kommunene og fylkeskommunene kan skje på en effektiv og god måte. I de nasjonale forventningene for regional og kommunal planlegging i 2019-2023 ble det lagt vekt på fire hovedutfordringer. Hovedutfordringene er å skape et bærekraftig velferdssamfunn, et økologisk bærekraftig samfunn, sosialt bærekraftig samfunn, og et trygt samfunn for alle (Regjeringen, 2019).

Regionale føringer

Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke 2020 – 2050

Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke ble vedtatt i fylkestinget i Rogaland 20. oktober 2020. Planen erstatter Regionalplan for Jæren 2013-2040 og Regionalplan for Jæren 2050 del 1 (vedtatt 2019). Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke er en langsiktig plan for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging i Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg, Strand, Time, Klepp, Hå, Gjesdal og Kvitsøy. Planen gir retning for videreutvikling av en bærekraftig og endringsdyktig region fram mot 2050 (Rogaland Fylkeskommune, 2020a, s. 8).

Visjon: En bærekraftig og endringsdyktig region

Regionens hovedmål er å framme en bærekraftig by- og stedsutvikling basert på regionale helhetsløsninger. Målene innebærer å effektivisere arealforbruket og transportarbeidet, styrke verdiskapingen, redusere klimagassutslippet, sikre natur og kulturmiljø og gi høy livskvalitet (Rogaland Fylkeskommune, 2020, s. 19).

I planen er det beskrevet seks delmål som skal følge opp regionens visjon og hovedmål. Disse er presentert til høyre. Alle målene vil være viktig å se på i denne oppgaven, men målet om «levende sentrumsområder» vil være spesielt viktig å forholde seg til, da Østre havn er et sentrumsområde. Målet beskriver hvordan utviklingen av steder særpreget med fokus på estetikk og kvalitet i utforming kan bidra til å styrke identiteten og eierskapet til sentrumsområder. Planen beskriver også hvordan kulturminner, eksisterende bygg med visuelle særpreget, og historiske spor kan bidra til å øke regionens attraktivitet. Det beskrives også at funksjonsmangfold og tetthet er viktig for å generere byliv og aktivitet gjennom hele dagen, og er viktig for å oppnå god sentrums kvalitet (Rogaland Fylkeskommune, 2020, s. 29).



Enklere hverdag

- Framme hverdagsaktivitet, god mobilitet og bedre miljøet.
- Dra nytte av våre investeringer.



Konkurranseskraft

- Styrke verdiskapingsevne og bidra til produktivitetsvekst.
- Videreutvikle et nettverk med komplementære næringsområder.
- Legge til rette for attraktive næringsarealer for alle virksomheter – på rett plass, til rett tid og pris.
- Ta felles ansvar for lokalisering av virksomheter med særskilt behov.



Livskraftige nabolag

- Møte framtidens boligbehov
- Utvikle sunne og inkluderende nærmiljø



Levende sentrumsområder

- Videreutvikle attraktive sentrumsmiljø
- Tiltrekke aktivitet til sentrum
- Sikre rom for innovasjon i handelsnæringen



Varige natur ressurser

- Bekjempe klimaendringene og konsekvensene av dem
- Redusere nedbygging av jord
- Videreutvikle regional grønnstruktur
- Styrke og rehabilitere naturmangfoldet
- Medvirke til at vannmiljø sikres god økologisk og kjemisk tilstand



Regionalt samarbeid

- Bygge og dele kunnskap
- Styrke gjennomføringsevne og handlingskraft
- Utvikle og delta i partnerskap og nettverk

Figur 1.7: Rogaland fylkes delmål og strategier (Rogaland Fylkeskommune, 2020, s.24)

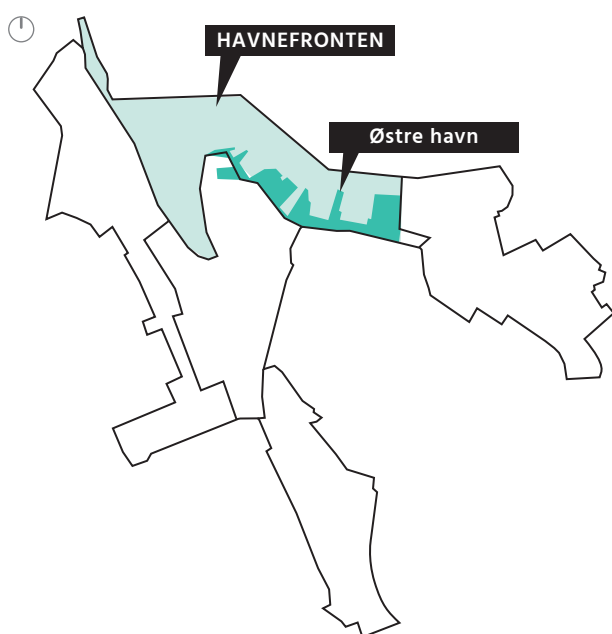
Kommunedelplan for Stavanger sentrum

Kommunedelplan for Stavanger sentrum 2019-2034 (plan 129K) ble vedtatt av Stavanger bystyre 11. mars 2019. Formålet med planen er å styrke sentrums tiltrekningskraft slik at sentrum tiltrekker seg flere innbyggere og tilreisende. Sentrumsplanen inneholder to hovedmål og flere delmål innenfor de tre kategoriene kapasitet, innhold og tilgjengelighet. Hovedmålene for Stavanger sentrum er:

- Være regionens viktigste bysenter og møteplass for innbyggere og tilreisende.
- Gjøre byen og regionen attraktiv nasjonalt og internasjonalt som bo- og arbeidssted, studiested og reisemål (Stavanger kommune, 2019, s. 5).

Formål: Styrke sentrums tiltrekningskraft

I denne oppgaven er delmålet som handler om å «bevare og videreutvikle Stavangers historiske identitet som sjøfartsby, industriby og trehusby» blitt valgt som et fokusområde.



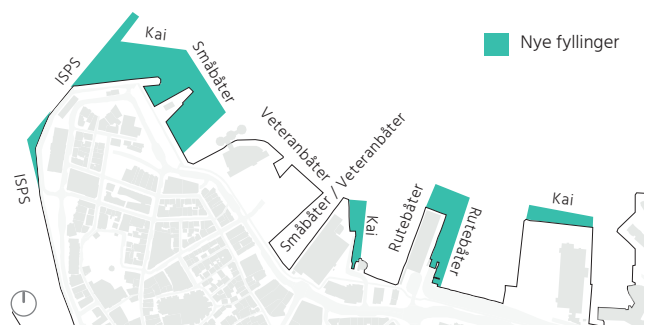
Figur 1.8: Østre havn i sentrums havnefront (Basert på kart fra: Stavanger kommune, 2019, s. 6)

Havnefronten

Østre havn ligger innenfor det området sentrumsplanen kaller havnefronten (se figur 1.8). I planen er det beskrevet egne mål og strategier for videre utvikling av havnefronten, som er:

- Videreutvikle en havn der vi stolt viser fram og utvikler vår historiske identitet som sjøfarts-, industri- og trehusby.
- Videreutvikle en havn der vi på en effektiv og miljøvennlig måte løser byens sjøtransportbehov balansert mot byens behov.

Sentrumsplanen skal sikre at havnen videreføres som en viktig del av sentrum. Figur 1.9 viser hvordan bruken av kaiene kan fordeles mellom fartøysgruppene, og dette skal legges til grunn for bruk og drift av kaiene i framtiden.



Figur 1.9: Temakart for havnen (Basert på kart fra: Stavanger kommune, 2019, s.12)

Andre grep i sentrumsplanen som åpner opp for nye muligheter og bruk i området er:

- Nedlegging av Tau-sambandet åpner opp for omforming av biloppstillingsplass ved Margarinlinjen.
- Dagens havne- og lagervirksomhet flyttes vekk fra Bekhuskaien.
- Utfylling på omkring 30 000 m² på Holmen, Jorenholmen, Fiskepiren og Bekhuskaien gir anledninger til å utvide sentrum.

I planen understrekes det at det trengs nye løsninger for bebyggelse og byrom i havnefronten med tanke på flomvern og forventninger om havnivåstigning. Ifølge sentrumsplanen er minimum kote for ny bebyggelse satt til kote +2,06 (Stavanger kommune, 2019, s. 52).

Plankart og bestemmelser

I tillegg til nevnte beskrivelser på forrige side, består sentrumsplanen av et plankart med bestemmelser som viser hvordan de ulike delene av sentrum skal planlegges og brukes. Kartet nedenfor viser gjeldene plankart (129K) for Østre havn og følgende tekst oppsummerer de juridiske bestemmelsene for området.

Utdrag fra bestemmelsene:

«Høyder for bebyggelse skal variere mellom 3-6 etasjer i A1 og A4, med maksimal kote 22. Området skal ha høye krav til varierte fasader og arkitektur med høy kvalitet.»

«I A4 skal det etableres bebyggelse på utfyllt areal i sjø. Det skal vurderes å etablere kanaler som trekker sjøen inn i bebyggelsesstrukturen. Det skal integreres hensiktsmessige lokaler med nødvendige fasiliteter for førere av kollektivtransport i A4.»

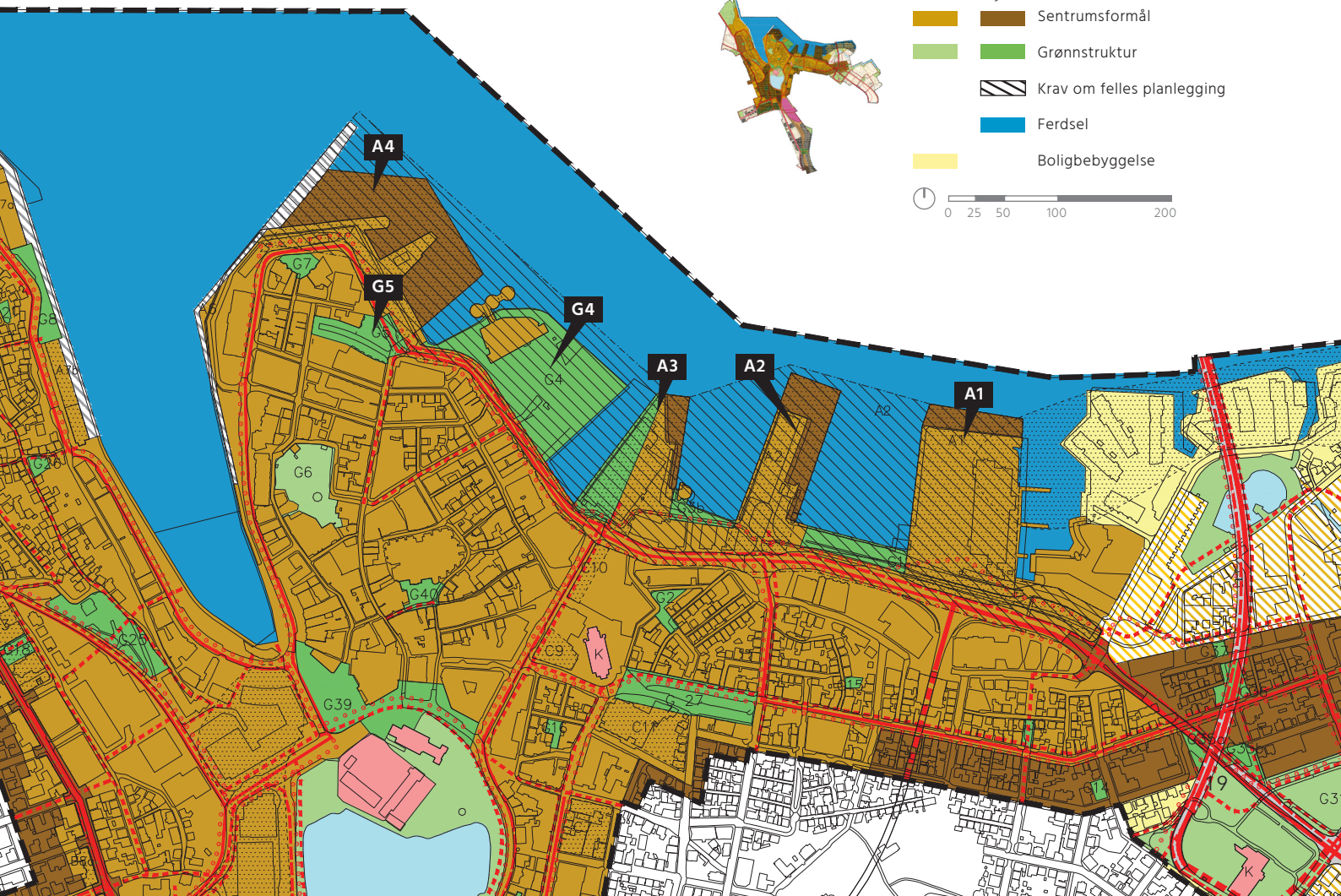
«G4 er byrom med lek. I G4 tillates oppføring av mindre bygningsvolum med funksjoner relatert til parken.»

«I A3 skal eksisterende parkeringshus rives. Pumpehuset skal reguleres til bevaring.»

«I A2 kan eksisterende bebyggelse rives. Logistikkfunksjoner til hurtigbåter, ferge og hurtigrute skal ha prioritet i bruken av området. Øvrig bebyggelse kan tillates dersom logistikkfunksjonene er tilfredsstillende løst. Bebyggelse skal ikke være nærmere enn 10 m fra kaifront mot øst. Utfylling i sjø mot øst og nord må opparbeides på en måte som tilfredsstillende bruk av kaifrontene for hurtigrute og rutebåttilbud. Det skal integreres hensiktsmessige lokaler med nødvendige fasiliteter for førere av kollektivtransport i A2.»

«I A1 kan eksisterende bebyggelse i området rives, unntatt Bekkhuset der bevaring opprettholdes. Området skal ha høyre-av/høyre-på-adkomst fra Verksalmenningen.»
(Stavanger kommune, 2019, s.45).

Figur 1.10: Plankart for Stavanger sentrum. (Stavanger Kommune, 2019)



Teori & Referanser

- 2.1 Stedsteori
- 2.2 Bærekraftig utvikling
- 2.3 Byplanleggingsprinsipper
- 2.4 Referanseprosjekter

02



2.1 STEDSTEORI

En redegjørelse av sentrale begreper innenfor stedsteori kan bidra til å gi en bedre forståelse av samspillet mellom sted og utvikling (Aure, Gunnerud, Cruickshank & Dale, 2015, s.27). I dette kapitlet vil det bli presentert noen utvalgte synsvinkler på begrepene innen stedsteori fra flere sentrale teoretikere. Formålet er ikke å gi en fullstendig oversikt over stedsteori, da dette er et komplekst og sammensatt fagfelt, men først å framst løfte fram noen overordnede tilnærminger og aspekter rundt begrepene sted, identitet og stedsidentitet. Begrepsforståelsen vil være viktig når man videre skal besvare problemstillingen og undersøke hvordan man skal bevare og synliggjøre stedsidentiteten i Østre havn. Litteraturen presentert videre kretser rundt følgende hovedspørsmål:



Hva er et sted?



Hva er identitet?



Hva er stedsidentitet?



Hvordan fange opp stedsidentiteten?

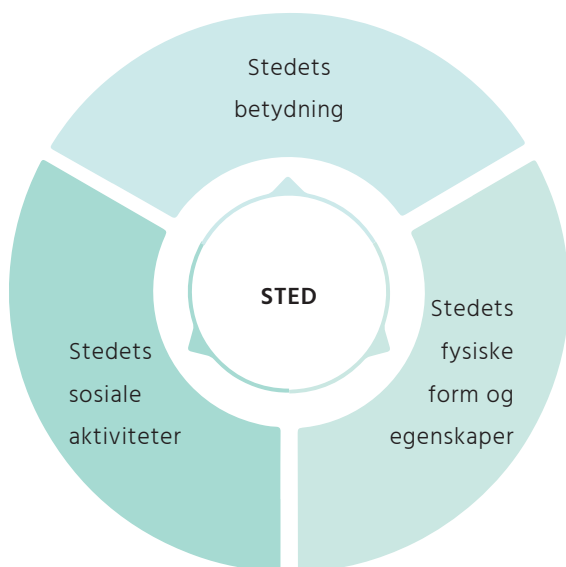
Figur 2.1: Spørsmål innen stedsteori



Hva er et sted?

Begrepet «sted» rommer et stort aspekt hvor det i dagligtalen ofte blir brukt og har flere betydninger. Et sted kan for eksempel bli formidlet som noe statisk, som et avgrenset område, eller ha en mer abstrakt betydning slik som ordtaket «å finne sted» (Førde, Kramvik, Berg & Dale, 2015, s.11). Det finnes mange oppfattelser og tilknytninger til begrepet sted som gjør begrepet både komplekst og mangfoldig. For å forstå stedsbegrepet er det viktig å være klar over at de sosiokulturelle forholdene definerer steder like mye som de fysiske strukturene. Steder oppleves individuelt og ikke homogent, og dermed vil også opplevelser og følelser knyttet til steder være forskjellige (NIBR, 2007, s.6).

En rekke forskere har i lang tid diskutert stedsbegrepet innen filosofi og samfunnsvitenskapelige disipliner (Andersen & Skrede, 2019, s. 9). Forståelsen av sted har lenge blitt forstått synonymt med blant annet ord som region, område eller lokalisering, men på 1970-tallet begynte samfunnsgeografer å sette spørsmål ved denne tekniske forståelsen. En av de mest innflytelsesrike bidragene på 1970-tallet kom fra den kanadiske geografen Edward Relph. Han mener et sted består av tre udelelige hovedkomponenter, som vist i figur 2.2 under:



Figur 2.2: De tre hovedkomponentene av stedsdefinisjonen, beskrevet av Edward Relph (Relph, 1976, s.141)

Relph mener at steder bare kan oppleves gjennom betydningen det har for individet. Han argumenterer for at steder ikke er abstraksjoner eller begreper, men direkte opplevde fenomener i den levende verden og er derfor fulle av betydninger, med virkelige objekter og med pågående aktiviteter (Relph, 1976, s.141). Han så derfor på steder som mer enn et begrep eller en geografisk lokasjon, som et opplevd fenomen hvor et rom blir et sted først når individer tillegger en forbindelse med stedet.

Fra 1980-tallet har det dukket opp stadig flere teorier rundt stedsbegrepet. Agnew (1987) introduserte de tre hovedforståelsene av et sted; location (lokalisering), sense of place (praksis) og locale (opplevelse) (Førde et al. 2015, s.13). Sted som «location» eller beliggenhet handler om den tradisjonelle forståelsen av sted som et avgrenset geografisk område som man kan vise til på et kart. «Sense of place» viser til de personlige følelsesmessige og opplevelsesmessige dimensjonene som er knyttet til et sted, altså forholdet mellom mennesker og stedet. «Locale» viser til de mellommenneskelige relasjonene på et sted, og er et kollektivt fenomen. Sammen dannet de tre hovedforståelsene en helhet for begrepet sted (Førde et al. 2015, s.13).

Gordon Cullen var en innflytelsesrik urban designer og arkitekt på 1900-tallet. Han analyserte opplevelsen av urbane rom fra menneskets perspektiv på gaten, og ønsket å etablere de fundamentale komponentene av den opplevelsen. Kevin Lynch er kjent for sitt arbeid med den perseptuelle formen innen bymiljøer, og var en tidlig talsmann for mental kartlegging. Han undersøkte de mentale bildene menneskene hadde av byer, og prøvde å se hvilke funksjoner og opplevelser som var de mest framtrepende i disse bildene (Relph, 1976, s. 20). Edward Relph (1976, s.20) understreker at de to metodene til Cullen og Lynch sammen karakteriserer noen viktige strukturelle komponenter av et sted.

Christian Norberg-Schultz var en norsk sivilarkitekt og verdenskjent innen arkitekturteori som argumenterte for at stedets egenart må forstås i sammenheng med både stedets fysiske karakter og stedets romstruktur. Han beskriver et sted som et sentrum for handling og intensjon, der vi opplever de meningsfylte hendelsene i vår eksistens (Norberg-Schulz, 1971, s.19). Det er først når man forstår dette man kan orientere seg på stedets og dermed identifisere seg med det, mener Nordberg-Schultz.

I fra nyere tid har samfunnsgeograf Tim Cresswell (2004) en lignende definisjon som Norberg-Schulz. Cresswell beskrev et sted som et rom hvor det knyttes meninger til (Førde et al., 2015, s.45). Cresswell (2004) mener at det som gjør stedsbegrepet så komplekst, er hvordan det både referer til et objekt man kan studere ontologisk, men også en måte å se verden på, epistemologisk (Cresswell, 2004, s.7).

Definisjonen av stedsbegrepet er enkelt og samtidig svært komplekst. Man kan stille seg spørsmål som; er sted bare kart, eller finnes steder også der kartet ikke har gitt dem noe navn? Er steder like for alle, eller oppfattes de forskjellig? Og ikke minst, hva inneholder et sted? Sammenfattet fra de ulike teoretikerne kan vi konkludere med at et sted er mer enn lokasjon på et kart, det er også opplevelsene, fysiske elementer, og de menneskelige relasjonene og følelsene som sammen skaper et sted.

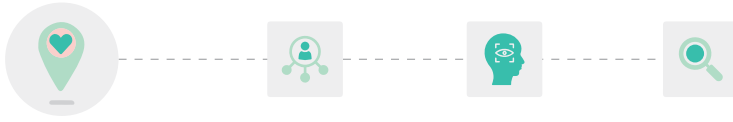


Hva er identitet?

Ifølge Thuen (2001, s. 79) oppfattes steder og personer som unike og enestående grunnet at de har egennavn, er individuelle og udelelige. Det er også slik begrepet identitet kan oppfattes. Steder og mennesker har en plassering i tid og rom, men er fortsatt den/det samme, selv om ens framtrede kan endres over tid. I den forstand vil begrepet identitet være en mening om at «man er identisk seg selv» eller «ulik alle andre». Mennesker er individer med fysiske kropper som forblir den samme personen uavhengig av biologisk og sosial endring, og steder forblir steder og kan ikke flyttes (Thuen, 2001, s.79). Man kan også argumentere for at både mennesker og steder kan ha flere identiteter ettersom identitet kan ses på som dynamisk og noe som kan endres over tid. Slik som nevnt ovenfor kan vi se på identitetsbegrepet som noe enestående eller unikt men man kan også studere begrepet som det motsatte, altså som har kjennetegn med noe av samme kategori. Identitetsbegrepet stammer fra det latinske ordet *identitas*, og betyr «den samme som seg selv» og «den samme som visse andre» og er derfor en definisjon med to motsetninger da det peker på et «jeg»- og et «vi»-fenomen.

Det er viktig å kunne referere til personer og steder ved bruk av egennavn, og samtidig vil det være nødvendig å kunne klassifisere steder og personer i forhold til kategorier, kjennetegn og egenskaper som de har til felles med andre i samme orden (Thuen, 2001, s.79). Så hva er identitet? Holloway & Hubbard (2001, s.3) trekker fram at identitet handler om «jeg» kontra «de andre». Identiteten er enkelt forklart ut ifra hvordan man ser seg selv, og defineres ut i fra hva man er, men også ut i fra det man ikke er.

Hva er stedsidentitet?



Byliv og stedstilhørighet handler om en helhetlig opplevelse, og et avgjørende element i denne opplevelsen er stedets identitet. Stedsidentitet består av flere lag, slik som de sosiale og fysiske omgivelsene, og de mentale bildene av et sted. I likhet med stedsbegrepet har forståelsen for fenomenet stedsidentitet også blitt karakterisert som vanskelig å definere. Innen relasjonell stedsforståelse blir identitet betraktet som noe som alltid er i utvikling i samspill mellom mennesker eller mennesker og deres omgivelser (Førde et al., 2015, s.25).

Giddens (1984) utviklet en teori som beskrev oppdelingen av tid og rom i det senmoderne samfunn, og at samfunnets oppbygning endres ut ifra hvordan vi knytter oss til steder (Pred, 1984, s. 279). Han mener at tid og rom er viktig for hvordan menneskenes identitet og tilhørighet til stedet blir til. I likhet med Relph (1976) hevder Giddens at mennesker ikke lengre er like knyttet til lokalsamfunnet og at stedsidentiteten endres mye på grunn av at interaksjonen i økende grad foregår på tvers av tid og sted (Pred, 1984, s. 279).

Relph (1976) definerte også begrepet stedsidentitet i sin stedsteori på 1970-tallet. Han hevder at stedsidentitet er en fundamental tanke i hverdagen og noe som mennesker hele tiden må forholde seg til. Relph delte opp begrepet stedsidentitet ved å snakke om stedets identitet («identity of a place») og vår identifisering av stedet («identity with a place») (Førde et al. 2015, s. 27). Denne måten å se på stedsidentitet er mye tatt i bruk i norsk planlegging, hvor Carlsson (2001) oversatte «identity of a place» til stedstilknytning og «identity with a place» til stedsoppfatning (Carlsson, 2001, s.19).



Stedstilknytning

Stedstilknytning handler om det følelsesmessige båndet mennesket har til et sted, hva som gjør stedet til en del av vår kollektive og individuelle identitet, og som vi kan anse som et hjem (Carlsson, 2001, s.19). I løpet av et menneskes liv er det svært få steder man vil føle en sterk tilhørighet til selv om man har besøkt mange steder. Stedene vil også ha ulik betydning i form av fysiske eller materielle aspekter, sosiale relasjoner og symbolske verdier. Det er også mulig å identifisere seg med steder på mange nivåer, både lokalt, regionalt, nasjonalt, og overnasjonalt. De fleste føler seg knyttet til og identifiserer seg gjerne med stedet hvor en er oppvokst, men nyere forskning viser at de fleste også føler seg sterkt knyttet til deres nåværende bosted uavhengig om det var der man vokste opp (Førde et al. 2015 s. 28).

Det er flere tilnærminger man kan bruke for å undersøke menneskers stedstilknytning. De vanligste er kvalitative- og kvantitative tilnærminger eller en blanding av disse (Førde et al. 2015, s. 28). I kvantitative tilnærminger tar man ofte utgangspunkt i ett sted, og har spørreskjema eller intervju med enkle spørsmål om tilknytningen til stedet (Førde et al. 2015, s. 29). I kvalitativ tilnærming undersøker man hvordan identifisering eller stedstilknytning oppstår, framfor å se på hvor sterk tilknytning eller identitet det er. I en kvalitativ metode bruker en ofte dybdeintervju, samtaler, fokusgrupper eller lignende (Førde et al. 2015, s. 29).



Stedsoppfatning

Stedsoppfatninger eller stedsbilder vil være subjektivt ut i fra hvem som opplever stedet.

Det vil si at det i teorien finnes like mange stedsoppfatninger som det finnes mennesker, men i praksis ser man likevel en del fellestrekk mellom menneskers stedsoppfatninger. Dette kalles intersubjektive stedsbilder. Den tradisjonelle stedsoppfatningen handler om at stedets menneskapede og naturgitte omgivelser gir en identitet til stedet. Norberg-Schulz (1996, s.19) påpeker at stedets identitet i dagens samfunn forsvinner fordi vi ikke lengre er opptatt av å følge bestemte byggeskikker eller stilarter. I boken *Genius Loci* introduserte Norberg-Schulz begrepet «stedets ånd» hvor han beskrev hvordan menneskets identitet ble til gjennom stedets identitet (Møystad, 2017). Nordberg-Schulz hevder at stedsoppfatningen ikke er noe som følger menneskets handlinger, men blir fulgt av stedsåndens karakter.

I sterk motsetning til dette synet vil man i et sosial konstruktivistisk perspektiv hevde at et sted kan ha mange identiteter fordi det avhenger av tiden vi lever i, og hvem som ser stedet. Dette viser seg også i stedsteorier fra nyere tid, hvor flere teoretikere mener steder ikke har en statisk og fast identitet, men en dynamisk og endrende identitet ettersom steder i seg selv er i konstant utvikling (Røe, 2002, s.77). Røe (2002) er kritisk til Nordberg-Schulz perspektiv og hevder at Nordberg-Schulz fokus handler om å framheve hvordan fysiske egenskaper gir stedet en essens og naturgitt identitet, og at denne ikke må forandres (Røe, 2002, s.76). Han mener det er viktig å poengtere at identitet kan også skapes ut ifra hva man tror stedet skal bli i framtiden. Det er ikke kun stedshistorisk identitet som har betydning, men byens identitet handler vel så mye om hva den kan bli og bør bli i framtiden.



Stedsgjenkjenning

I tillegg til stedstilknytning og stedsoppfatning legger Relph (1976) til en tredje dimensjon kalt «sense of place», oversatt til stedsgjenkjenning. Stedsgjenkjenning handler i enkel forstand om det å gjenkjenne steder, og å skille dem fra hverandre. Relph mener mennesker har behov for å gjenkjenne steder og å kunne orientere seg. Han mener man kan oppnå en «ekte» og autentisk forståelse av stedets identitet dersom man har mye kunnskap og kjennskap til stedet (Relph, 1976, s.64).

I likhet med Relph, er geograf Gillian Rose (1995) opptatt av stedsgjenkjenning, og hvordan mennesker opplever og erfarer steder. Rose hevder det er tre måter å relatere seg til sted og identitet, hvor man kan identifisere seg med stedet, mot stedet eller ikke identifisere seg. Å identifisere seg med steder gir mennesker følelse av tilhørighet, for eksempel kan man identifisere seg som en nordmann og være stolt av det. Å identifisere seg mot stedet handler om å ta avstand fra stedet og for eksempel stigmatisere det. Å ikke identifisere seg handler om at tankene man har om hvem man er og egen identitet ikke stemmer overens med stedsidentiteten til stedet (Cresswell, 2004, s.25). Dette kan være virkeligheten for mange, for eksempel kan innflyttere som ikke har valgt bosted ut fra egen vilje ha vanskeligheter med å knytte identitet til stedet. Spesielt om man tenker på bostedet som midlertidig. Uansett hvordan stedsidentiteten kommer fram vil det oppleves for noen svært sterkt, mens for andre ha liten betydning (Cresswell, 2004, s.122).



Hvordan fange opp stedsidentitet?

Som nevnt tidligere er begrepet stedsidentitet et svært komplekst og sammensatt fenomen, men er i de siste årene kommet høyt på dagsorden i stedsutviklingsprosesser. Begrepet har fått ulike definisjoner gjennom tidene, dels på grunn av dens bruk i ulike profesjoner, enkeltes ståsted og forestillinger om hva sted er. Det verktøyet mest brukt i kommunal planlegging for å kartlegge stedsidentiteten er stedsanalyser. I slike analyser samles kunnskap om stedet for å forsøke å forstå stedets historie, situasjon, fysiske strukturer og framtidsmuligheter. Tradisjonelle stedsanalyser belyser noe av stedsidentiteten, men i stor grad ut fra fysiske og visuelle kvaliteter. Det er vist at stedsidentitet består i stor grad både av fysiske og sosiale konstruksjoner og derfor trengs det ytterligere metoder for å fange opp identiteten.

Fire dimensjoner

I rapporten «Kulturarv og stedsidentitet» av Norsk institutt for by- og regionforskning blir det presentert fire dimensjoner som stedsidentitet bygger opp under og opptrer i kombinasjon med hverandre. I rapporten har Amundsen (2001) definert de fire dimensjonene: (I) romlige kvaliteter, (II) særtrekk ved innbyggerne, (III) sosiale forhold og sosiale relasjoner, og (IV) kultur og/eller historie. Videre endret Skogheim og Vestby (2010, s. 36) elementene ved å slå sammen (II) og (III), og legge til næringsliv og næringsstruktur med argumentasjon om at næringsutviklingen i steder ofte former byer og næringsliv.

Utviklingen av nye definisjoner viser at stedsbegrepet er dynamisk og i konstant endring. Det vil også bety at framgangsmåtene for å fange opp et steds identitet vil være ulike og i endring.

For å kunne fange opp stedsidentitet i Østre havn har vi i denne oppgaven valgt å fokusere på de fire dimensjonene som Skogheim og Vestby (2010, s. 36) presenterer, og som vi har modifisert til:

- Romlige og fysiske kvaliteter
- Lokalbefolkningen og det sosiale liv
- Kultur og historie
- Næringsliv og økonomi

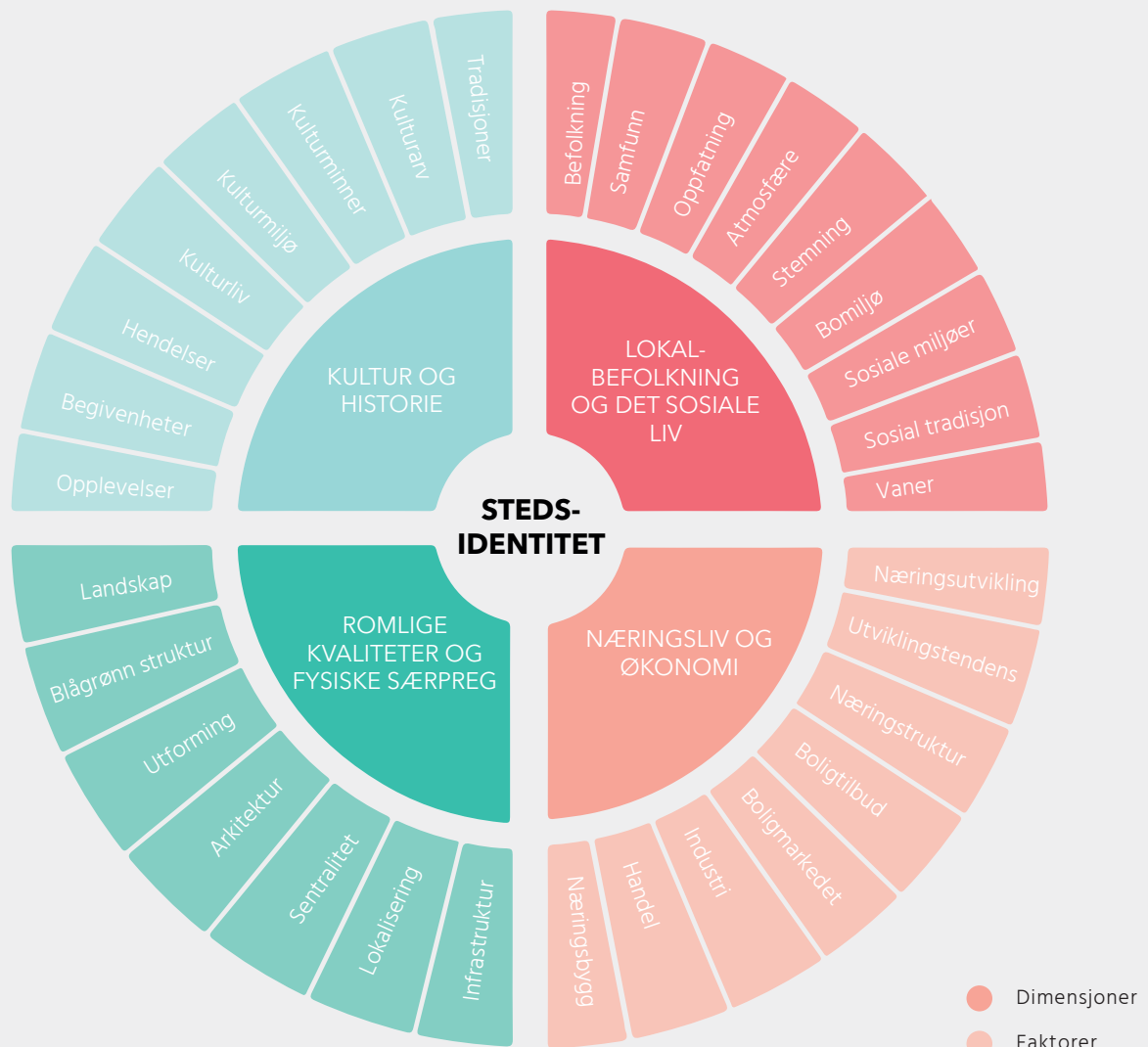
Stedsidentitet består som nevnt av flere lag, både som sosiale og fysiske konstruksjoner. Dimensjonene som Skogheim og Vestby presenterer mener vi dekker mye innenfor forståelsen av stedsidentitetsbegrepet, da det tillater å undersøke både de fysiske og de sosiale konstruksjonene, og at de vektlegges like mye. Det gir rom for å studere både materielle og immaterielle kulturhistoriske verdier, og er et godt utgangspunkt for å fange opp identiteten i Østre havn. Disse fire dimensjonene vil undersøkes gjennom denne oppgaven. Metodene som blir brukt for å undersøke romlige særpreg og fysiske kvaliteter, og historie og kultur er en stedsanalyse. Videre blir det brukt en sosiokulturell analyse for å undersøke lokalbefolkningen og næringsliv. De ulike faktorene som går under hver dimensjon (se figur 2.3) har enkeltvis lite å si for stedsidentiteten, men man må se på hele sirkelen som et samlet resultat som helhetlig vil være en del av stedsidentiteten til Østre havn.

“

En bør ikke redusere stedsidentitet til utelukkende å være forårsaket av fysiske strukturer. Tilsvarende bør en ikke redusere stedsidentitet til bare å være sosiale konstruksjoner

(Andersen & Skrede, 2019, s.8)

Hvordan fange opp stedsidentitet?



Figur 2.3: De fire dimensjoner av stedsidentitet, presentert i rapporten «Kulturarv og stedsidentitet» av Norsk institutt for by- og regionforskning og definert av Amundsen (2001) (Skogheim & Vestby, 2010, s.36). Videre modifisert av Malin Loe og Thea H. Hauge

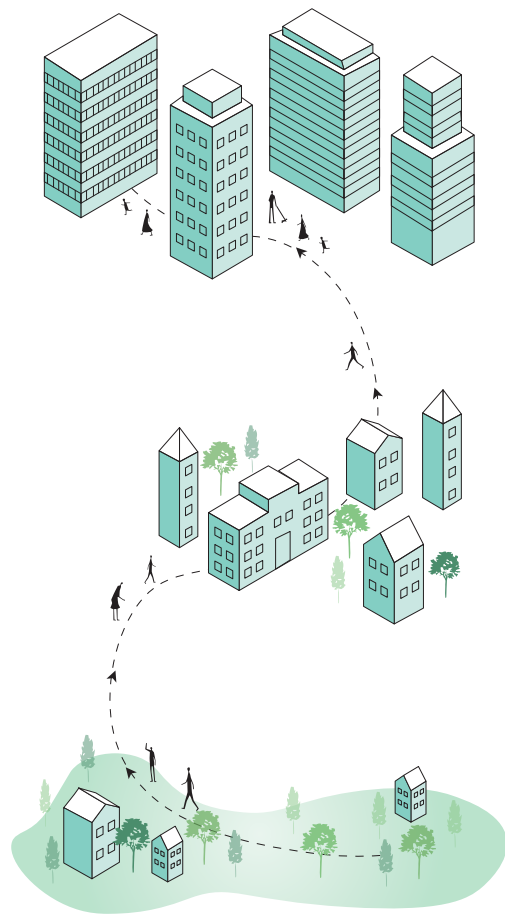
2.2 BÆREKRAFTIG UTVIKLING

Urbanisering og bærekraft

En økt urbanisering

I dag bor over 55% av verdens befolkning i byene, en andel som er forventet å øke til nærmere 70% innen 2050. Prognoser viser at urbanisering, som innebærer prosessen hvor mennesker flytter fra landsbygda inn til mer urbane strøk, kombinert med en befolkningsvekst vil utgjøre en vekst på over 3 milliarder mennesker til byene innen 2050 (Ritchie & Roser, 2018). I Norge, vil befolkningen ifølge Statistisk sentralbyrå samlet sett vokse med 11 prosent fram til 2050, men denne veksten er ujevnt grafisk fordelt (SSB, 2018). Trolig vil den norske befolkningsveksten, i likhet med resten av verden, være størst i og rundt de største byområdene, mens flere distriktskommuner vil oppleve en nedgang i folketallet. I tillegg vil en økt forventet levealder, sammen med stor fraflytting av unge personer fra distrikt og inn til byene sannsynligvis bidra til sterk aldring i distriktene (Leknes, 2020).

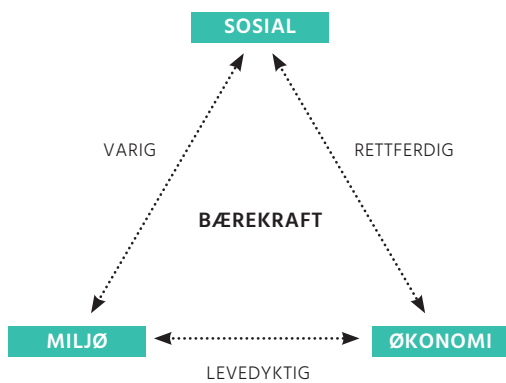
Den kraftige globale veksten har skapt store muligheter, men også en rekke problemer som nå krever nye løsninger. utfordringene er blant annet knyttet til håndtering av demografiske endringer, forbruk av energi til oppvarming og transport, og utfordringer rundt strukturendringer i næringslivet (FN, 2019a). Det var spesielt ved inngangen til det 21. århundre konsekvensene fra det økte forbruket har kommet til syne i form av blant annet mer ekstremvær og dårligere levekår i byene. For å hindre at menneskeskapte klimaendringer fører til alvorlige og irreversible konsekvenser for dyr, natur og mennesker er det globale målet om å jobbe mot en mer bærekraftig byutvikling blitt viktigere enn noen gang (Klima- og miljødepartementet, 2021).



Figur 2.4: Urbanisering er en prosess hvor mennesker flyttes fra landsbygda inn til byene

Bærekraftig utvikling

Begrepet «bærekraftig utvikling» ble først satt på dagsorden i 1987 av Brundtlandkommisjonen, og har i dag fått stor betydning for politikk og planlegging i Norge. Begrepet bærekraftig utvikling er definert som en utvikling hvor man dekker behovene for dagens befolkning, uten at man ødelegger mulighetene for at kommende generasjonene skal få dekket sine behov (Regjeringen, 2013, s. 9). Bærekraftbegrepet innen byutvikling blir ofte delt opp i de tre elementene sosiale forhold, miljø og økonomi (Regjeringen, 2013, s. 9).



Figur 2.5: De tre dimensjonene av bærekraftig utvikling (FN, 2019b, 15. januar)

Sosial bærekraft handler om å framme gode levekår og skape opplevelsen av et godt og sosialt bomiljø. Det kan også handle om tilgjengelighet av delte goder eller medvirkning i samfunnet (Hanssen, Hofstad, & Saglie, 2015, s. 17).

Miljømessig bærekraft dreier seg om bevaring av biologisk mangfold, natur- og jordbruksområder, reduksjon av klimagassutslipp og mindre forurensning fra miljøgifter. I tillegg dreier det seg om å ta vare på naturen og klimaet som en fornybar ressurs for mennesker (Hanssen et al., 2015, s.17).

Økonomisk bærekraft handler om å sikre økonomisk trygghet og vekst for mennesker og samfunn (FN, 2019b). En bærekraftig utvikling kan kun oppnås dersom alle de tre elementene blir ivaretatt på samme tid.

Bærekraftig byutvikling

I likhet med bærekraftig utvikling, handler bærekraftig byutvikling om å utvikle byer og tettsteder slik at man forbedrer de sosiale, økonomiske og miljømessige forholdene. For å jobbe mot en slik utvikling, bør en undersøke hva en bærekraftig by inneholder.

Til tross for at bærekraftige byer ofte blir omtalt har eksperter, så vel som ordboken ennå ikke funnet en entydig definisjon på hva en «bærekraftig by» er. Petter Næss er en norsk byplanlegger som har publisert en rekke artikler om temaet. I boken «En kompakt byutvikling» kan det virke som at Næss mener en bærekraftig by er en kompakt by, hvor det er høy tetthet, konsentrert bebyggelse og lavt transportbehov (Hanssen et al., 2015, s. 140).

Ifølge FNs utviklingsprogram betyr det å være en «bærekraftig by» at det investeres i offentlig transport, grøntarealer, byplanlegging og forvaltning. Bærekraftig byutvikling er tett koblet opp mot FNs bærekraftsmål. Stadig flere mennesker bor i byer og det er derfor viktig at bærekraftmålene adresseres også i byene. I denne oppgaven har vi valgt å fokusere på bærekraftsmål nummer 11 av de 17 bærekraftsmålene som ble vedtatt ved FNs 2030-agendaen for bærekraftig utvikling. Mål nummer 11 handler om å gjøre byer og lokalsamfunn inkluderende, trygge, robuste og bærekraftige (FN, 2021). FN beskriver en bærekraftig by i 2030, som en by der følgende er oppfylt:



- Alle har tilgang til en trygg og tilfredstillende bolig
- Alle har tilgang til trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer
- Inkluderende samfunnsplanlegging og forvaltning
- Verne og sikre verdens kultur- og naturarv
- Reduksjon i antall dødsfall og antall personer som rammes av katastrofer
- Redusere byenes og lokalsamfunnenes negative påvirkning på miljøet
- Grøntområder og offentlige rom er tilgjengelige for alle

Figur 2.6: Delmål i bærekraftsmålene nummer 11 (FN, 2021b, 19.april)

Kompakt byutvikling

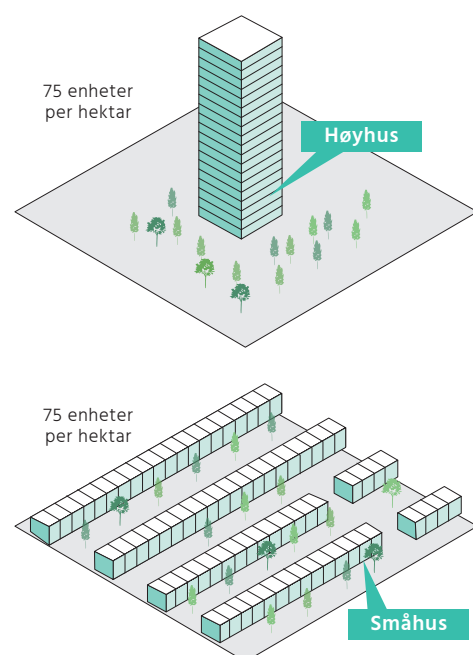
Helt siden begrepet bærekraftig utvikling ble først brukt i rapporten «Vår felles framtid» fra 1987 har den kompakte byen gradvis blitt symbolet på bærekraftig i bysammenheng. Kompakt byutvikling, også kjent som fortetting, kjennetegnes av en tett bebyggelse, med klar grense mot omland som er bundet sammen av offentlig transport. Den kompakte byutviklingsmodellen blir sett på som bærekraftig da den frammer å balansere sosial, miljømessig og økonomisk utvikling. (Hanssen et al., 2015, s.13). Når byene fortettes blir det også kortere avstander mellom boliger, offentlig og privat tjenesteyting. Dette er kun dersom byene som utvikles er flerfunksjonelle, også kalt en «mixed use-city» (Burton, 2000, s.1970).

De korte avstandene kan bidra til at kompakte byområder gir mindre totalt transportomfang, færre biler, og mindre energiforbruk til transport, enn i en spredt by. Fordeler knyttet til miljømessig bærekraft handler om at fortetting, og en høy befolkningstetthet, betyr færre inngrep i naturområder. Når byen utvikles må det alltid gjøres en avveining mellom vern av grønne ubebygde områder i byen mot fortetting, og vern av økosystemer utenfor byen mot byutvidelser. Ofte viser det seg at fortetting er mest fordelaktig for å svare på miljøproblemer (Hanssen et al., 2015, s. 18).

Sosiale fordeler med fortetting henger sammen med diskusjonen om at kompakte byer sikrer en levende og mer mangfoldig by. Ifølge Jan Gehl er arkitektur, kulturarv og god byromskvalitet med mål om å skape sosiale møteplasser og steder hvor ulike mennesker kan bo og trives, en stor betydning for en vellykket kompakt byutvikling. (Gehl, 2010, s. 17). Som nevnt tidligere er grunntanken bak bærekraftig utvikling at dagens behov skal dekkes, uten å ødelegge for at framtidige generasjoners behov. Den store ressursbruken og de økende miljøutfordringer gjør at denne oppgaven er krevende. Når byene vokser gir det, som nevnt over, tap av grønnstruktur som igjen har en negativ innvirkning på miljøet og mennesker. Et viktig

ledd for å ivareta bærekraftig utvikling er derfor å erkjenne disse problemene. Mange mener at gjennom å fortette allerede utbygde områder i byene vil man svare på mange av disse utfordringene, og det kompakte-by paradigmet og fortetting som planstrategi gir et løfte om effektivitet og optimalisering av ressurser. Effektivitet er ønskelig, ikke bare i forhold til optimalisering av ressurser for framtidige generasjoner, men også av dagens ressurser for å skape et mer rettferdige samfunn der det er mulig å bedre møte behovene til sårbare befolkninger (Hernández-Palacio, 2018, s. 15).

Kompakt byutvikling er imidlertid en svært langsom prosess som involverer en rekke faktorer. Ved fortetting er det viktig å utnytte byenes eksisterende knutepunkt og sentrumsområder og utvikle disse videre. Det finnes også flere måter å fortette på. Ulik arkitektur gir forskjellige løsninger for bygningsmasse og uterom, og ofte har hvert sted sin egenart som det er viktig å ta hensyn til når det bygges nytt. Figuren under viser to eksempler som gir samme arealeffektivitet, men som utnytter tomten ulikt (Miljøverndepartementet, 2013, s.11).



Figur 2.7: Fortetting kan foregå på ulike måter (Inspirert av: Miljøverndepartementet, 2013, s.11).

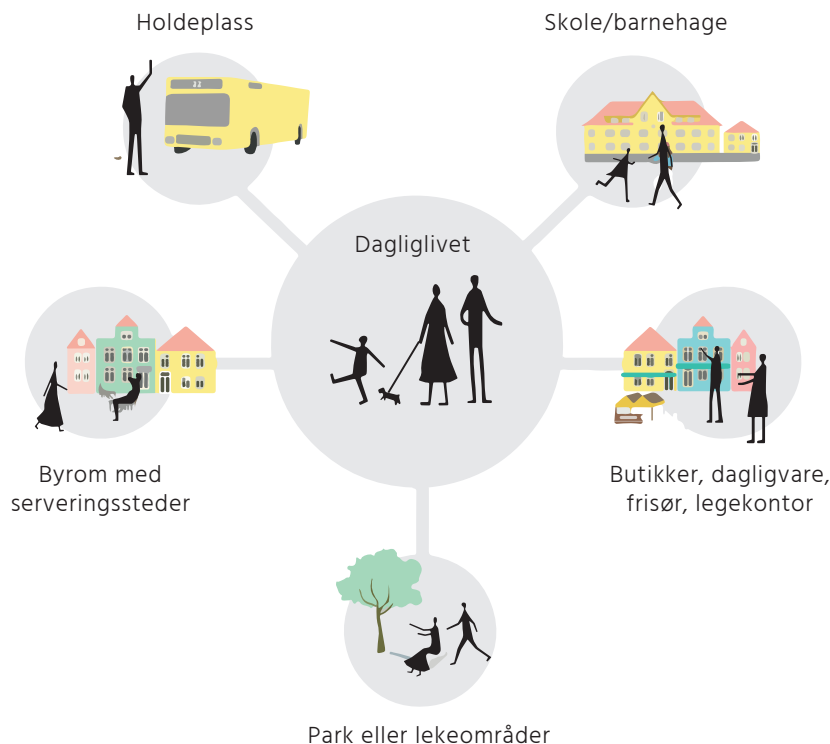
Er kompakt byutvikling gjennomførbart i Norge?

Mellom 1960 til 1980-tallet opplevde man i Norge en hurtig byvekst som var bundet sammen av et bilbasert transportsystem. Som et resultat av denne utviklingen er det i dag blitt utfordrende å etablere et tilfredstillende kollektivtilbud i de allerede utbygde områdene, og dette har ført til at personbilen har forblitt hovedtransportmiddelet for mange. Selv om man de siste årene har fokusert på en økt fortetting av byene i Norge, ser man likevel at en stor andel av byens innbyggere velger bilen framfor de kollektive transportløsningene (Hernández-Palacio, 2018, s. 58).

Når byene bygges tettere for å få plass til flere mennesker og aktiviteter i et allerede bebygd areal, kan man møte en rekke utfordringer. I Norge er fortetting i betydelig stor nok skala vanskelig å gjennomføre på grunn av en rekke aspekter. For det første er det nødvendig med en sterk befolkningsvekst dersom byene skal bli kompakte. I Norge har befolkningsveksten vært svært langsom sammenlignet med andre land, og det kreves derfor en langsiktig byplanlegging dersom norske byer skal fortettes på en riktig og bærekraftig måte. Sosial aksept er også en kritisk

del av denne utviklingen ettersom negative holdninger mot den kompakte og urbane byen er et stort hinder for å fortette, i tillegg er selve nøkkelen til å utføre byfortetting hovedsaklig styrt av politisk vilje. (Hernández-Palacio, 2018, s.104-105).

I tillegg til at det i Norge er krevende å skape en kompakt by, er det også utfordrende å planlegge for en bærekraftig fortetting. En bærekraftig fortetting betyr at byen skal innfri både dagens sosiale behovene, samtidig som at den skal bruke mindre energi og bevare ressurser til framtidige generasjoner. Det holder ikke kun at byene i Norge er fortettet med nye bygningsmasser, de må også ha korte avstander til nødvendige og frivillige funksjoner (10-minutters byen), inneholde rekreasjonelle områder og ha et tilstrekkelig transportsystem. Det kreves derfor et skifte i sosiale verdier for å få dette til (Hernández-Palacio, 2018, s.106). Hernández-Palacio (2017, s.118) har analysert fortetting i fire norske byer (Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger) hvor han konkluderer med at fortetting som en planleggingsstrategi er gjennomførbart, men selv om det er gjennomførbart betyr det ikke at det er bærekraftig i norske byer.



Figur 2.8: Illustrasjon av 10-minutters byen
(Inspirert av: Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s.55)

Sentrums- og knutepunktsutvikling

Et levende og attraktivt sentrumsområde er viktig for å få til en vellykket byutvikling. Når byene skal utvikles bør det skje ved at sentrum styrkes som tyngdepunkt i et nettverk av både bydelssentre og lokalsentre som bindes sammen av et tilgjengelig og effektivt transportnettverk. I tillegg bør sentrum inneholde et mangfold av ulike servicefunksjoner, møteplasser, arbeidsplasser og byrom for fritids- og kulturaktiviteter i tilknytning til sentrale knutepunkt slik at de kan nås med kollektivtransport, til fots eller på sykkel. Sentrumutvikling har blitt et viktig prinsipp i dagens arealpolitikk hvor nasjonale forventninger for norske kommuner og regioner er at ny utvikling skal skje i kollektive knutepunkt eller i og rundt bysentrene. (Klima- og miljødepartementet, 2021, s. 50).

Selv om fortetting har stått på dagsorden i de fleste norske byer i flere tiår allerede, har det ikke alltid vært slik. Samtidig som at byene i Norge vokste rundt 1970-tallet, opplevde man også en byspredning som følge av utbygging av bedre veier, kjøpesentre, boliger og nye arbeidsplasser utenfor byene. Denne byspredningen medførte at de historiske sentrumsområdene i byene forfalt. Etter rapporten «vår felles framtid» satte et økt fokus på fortetting som en bærekraftig utviklingsstrategi i byene rundt 1990-årene, kom interessen for den urbane byen tilbake. Flere begynte å investere i sentrum og i moderne tid står utvikling av sentrumsområdene sentralt i overgangen mot en mer bærekraftig by (Miljøverndepartementet, 2007, s.4).

Sentrums- og knutepunktsutvikling er en komplisert oppgave. Et konsentrert sentrum er et avansert system med mange forskjellige interesser representert på et relativt lite område. Det er mange hensyn som må tas, hvor blant annet mangfold og god tilgjengelighet for beboerne må sikres. I tillegg skal historiske spor og grøntområder bevares, og handelen skal ha gode vilkår. Ofte består allerede utbygde byer av bygningsmasser og infrastruktur som representerer økonomiske og/eller kulturelle verdier. Dette er ofte strukturer som bidrar til å gi byer identitet og

som skaper viktige referansepunkter for byens innbyggere (Regjeringen, 2013, s.13). Ved å utnytte arealene innenfor de utbygde sentrumsområdene mer effektivt, kan vi bidra til mindre belastninger på miljøet (Hanssen et al. 2015). Det er også mange aktører med aksjer i utviklingen av sentrum, hvor kommunen har planmyndighet mens næringsliv, institusjoner og grunneiere investerer og iverksetter. Utfordringen er å takle eventuelle interessekonfliktene knyttet til sentrumsutvikling på en konstruktiv måte. Ved sentrumsutvikling kreves det derfor en omfattende planprosess for å komme fram til de riktige, mest bærekraftige og vellykkede tiltakene (Miljøverndepartementet, 2007, s. 6).

“

Det er sentralt å få til fortetting i bysentrum og rundt kollektivknutepunkta for å styrkje grunnlaget for levande byar og for meir bruk av kollektivtransport, sykkel og gonge

(Klima- og miljødepartementet, 2021, s. 80)

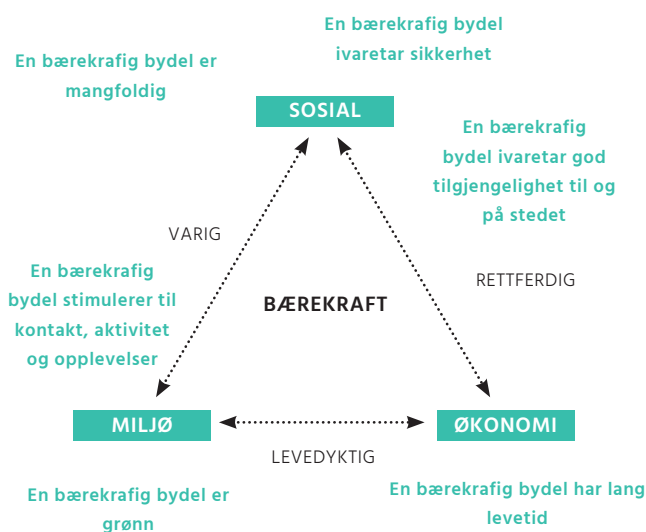


Figur 2.9: Fargegaten i Stavanger er et viktig tilskudd til sentrum

Hvordan skape en bærekraftig bydel?

Som nevnt er bærekraftig byutvikling et komplekst og sammensatt begrep. Bærekraftig byutvikling innebærer ofte å tenke nytt og langsiktig rundt de sosiale, økonomiske og miljømessige forholdene i byen. I tillegg skal dagens brukerbehov møtes uten gå på bekostning av byen, miljøet og kommende generasjoners muligheter til å få dekket sine behov. Metodene og fokuset for å oppnå bærekraft må også tilpasses det konkrete stedet. I dette avsnittet er det valgt å trekke fram de virkemidlene vi ser på som viktige for å kunne planlegge en bærekraftig byutvikling i Østre havn.

I teorikapitlet om bærekraftig byutvikling har vi beskrevet hvordan fortetting, sentrumsutvikling og knutepunktutvikling anses som gode byutviklingsmodellene på veien mot en bærekraftig by. Disse modellene har mange fordeler, slik som redusert transportbehov, korte avstander til bolig, arbeid, skole og rekreasjon, og muligheter til større befolkningsvariasjon. Det er likevel flere utfordringer knyttet til disse modellene, slik som blant annet langsom befolkningsvekst i Norge, nedbygging av grøntarealer, fare for identitet og stedstap, og redusert bokvalitet med dårlige solforhold og høy trafikkmengde.



Figur 2.10: De tre dimensjonene av bærekraftig utvikling (FN, 2019b, 15. januar)

En norsk by har som regel god tilgang på vann, nok veier og energitilgang, god avfallshåndtering og oppleves ofte som trygg. Det som byene i Norge må jobbe videre med er å forbedre infrastrukturen for å møte den økende befolkningen, og å sikre at flere har råd til å kunne bo i byen (FN, 2021). Vi har i denne oppgaven tatt utgangspunkt i de tre bærekraftsdimensjonene fra figur 2.10 og FNs bærekraftsmål 11, og disse vil være viktige for å kunne oppnå en varig, rettferdig og levedyktig bydel. Det er viktig å se på de tre dimensjonene for bærekraft som en helhet, og det er først når man planlegger med hensyn på alle tre at det vil være mulig å nå målet om en bærekraftig by. Med utgangspunkt i dette har vi kommet opp med noen oppsummerende stikkord som er til inspirasjon for en bærekraftig transformasjonen av Østre havn:

Planlegge med hensyn på sosial bærekraft:

Planlegge for steder og samfunn som er gode, rettferdige og ivaretar rettigheter:

- Fokus på medvirkning, mangfoldige tilbud og bomiljø, trygghet, universell utforming, og muligheter til å påvirke egen livssituasjon.

Planlegge med hensyn på miljømessig bærekraft:

Planlegge for et sted som skal vare og kunne møte framtiden og klimaendringene, og som tar vare på naturen:

- Fokus på å redusere klimagassutslippene, kultur- og naturarv, gjenbruk, grønn mobilitet, ivareta biologisk mangfold, sikre grønnstruktur, og satse på fornybare ressurser.

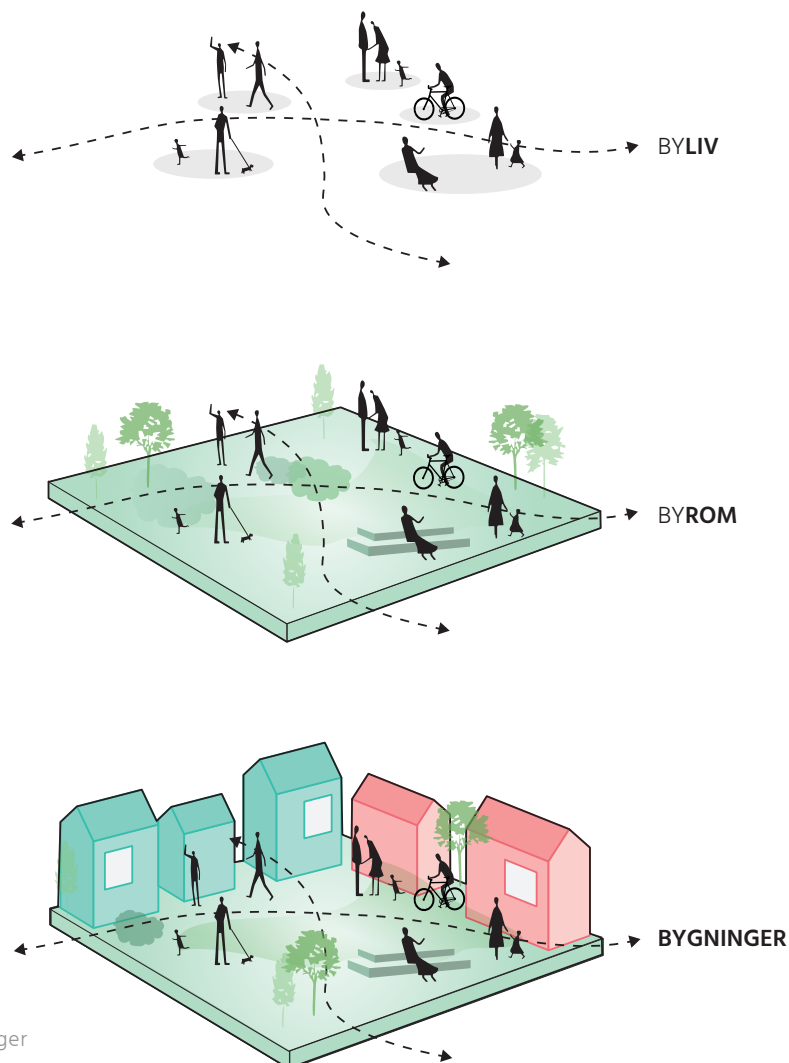
Planlegge med hensyn på økonomisk bærekraft:

Planlegge for steder som ivaretar økonomisk trygghet for enkeltmennesker og samfunn:

- Vekst som ikke går på bekostning av miljøet, tilrettelegge for eksisterende og framtidig næringsliv, og sikre at mennesker har råd til å få dekket sine behov i dag og i fremtiden.

2.3 BYPLANLEGGINGSPRINSIPPER

Det har lenge vært en vanlig praksis innen byplanleggingen å først prioritere bygningene, og dersom nødvendig senere, ta hensyn til livet utenfor byggene. De offentlige rommene ble ofte gjort halvhjertet, som har resultert i triste og livløse nabolag flere steder (Gehl, 2006, s. 75). Ifølge Gehl (2006, s. 75) er det viktig å vurdere byliv, byrom og bygninger på en helhetlig måte, med omtanke for bylivet og byrommene framfor kun bygningene. Byliv defineres som all aktivitet utenfor bygningene, og byrom er rommene i byen som avgrenses av bygninger eller andre fysiske strukturer. I dette delkapittelet ser vi nærmere på ulike byplanleggingsprinsipper innenfor byliv, byrom og bygninger - i nevnte rekkefølge.



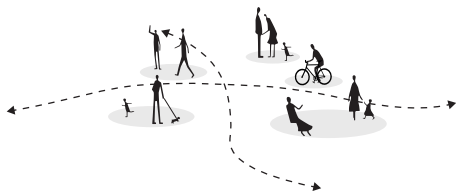
Figur 2.10: Byliv, byrom og bygninger
(Inspirert av: Gehl People, 2018)

«Start with **people**
and how they live,
next work on the
spaces and places
that support this,
and only then sort
out the **buildings**»

- Jan Gehl

Bylivet

Begrepet byliv betyr i hovedsak livet mellom husene, og alle som beveger seg i byen med sine individuelle formål. Byliv regnes som alle typer aktiviteter utenfor bygningene, uavhengig av formål og varighet (Gehl Architects, 2014, s.9). Før i tiden var det naturlig å se mye folkeliv i byene og sentrum, og de fleste nødvendige aktivitetene fantes kun utenfor hjemmet. I dag er de fleste arbeidsplasser flyttet innendørs, og de offentlige byrommene brukes i hovedsak til mer valgfrie aktiviteter (Gehl architects, 2014, s.9). Dette har ført til at dagens byliv avhenger i større grad av god kvalitet i rommene utenfor bygningene. I dette delkapittelet ser vi på ulike prinsipper som sammen kan bidra til økt byliv.

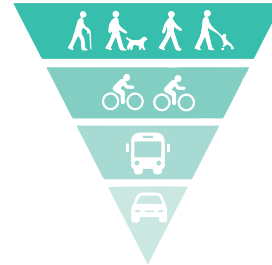


Figur 2.11: Byliv (Inspirert av: Gehl People, 2018)

Mobilitet

I dag er et av hovedmålene i den nasjonale og internasjonale transportpolitikken å framme bærekraftig transport i byene. Dersom en by har en høy andel miljøvennlige reiser gir det flere samfunnsmessige gevinster. Blant annet vil det reduserte klimagassutslippene og andre luftforurensninger. I tillegg har det en positiv virkning på miljøet, menneskers helse og velbefinnende. Mindre biltrafikk vil også gi færre barrierer, færre ulykker og ikke minst mer attraktive plasser og gater for mennesker å ferdes i byene (Statens veivesen, 2018, s.22).

Mennesket har behov for å forflytte seg og å ha tilgang på varer og tjenester for å kunne delta i samfunnet. Hvordan vi planlegger for mobilitet i byene er avgjørende for å framme en bærekraftig byutvikling. Det finnes flere måter for å legge tilrette for grønne reiser. Man kan blant annet redusere transportbehovet, framme bærekraftige alternativer eller implementere ny teknologi (Statens veivesen, 2018, s.22). En strategi for å redusere



Figur 2.12: Den omvendte trafikkpyramiden (Inspirert av: Bicycle Innovation Lab, 2021)

transportbehovet er å forme byen slik at arbeidsplasser, boliger, butikker og tjenester ligger i kort avstand fra hverandre. Kjente byutviklingsgrep innen redusert transportbehov er «10-minuttersbyen» og «fortetting». Å framme bærekraftige alternativer handler om å forme byen slik at det oppfordres til visse typer grønn mobilitet og å begrense andre (Statens veivesen, 2018, s.23). For eksempel har gående en større mulighet å delta aktivt i de offentlige rom i byen, i forhold til en bilist. Dersom det offentlige rommet er attraktivt kan det i tillegg føre til mer gåing og opphold som igjen skaper mer byliv og gevinster for både miljøet, klimaet og helse. Bedre tilrettelegging for myke trafikanter er svært lite arealkrevende og kan gjøre byen til et attraktivt sted (Gehl, 2010, s. 19).

Det er viktig å ta høyde for at mobilitet vil kunne endre seg i framtiden. Implementering av ny teknologi innen mobilitet kan endre hvordan mennesker beveger seg, men dette handler i større grad om forskning enn planlegging. (Statens veivesen, 2018, s.51)

Aktivitet, mangfoldig byliv og mennesker

Livet mellom husene inneholder alle de ulike aktivitetene mennesker gjør i byens oppholdsrom. Aktivitetene kan blant annet være lek, trening, gå tur, nyte utsikten, dra på kafebesøk, handle eller sosialisere. Å oppleve bylivet handler om mer enn å bare oppholde seg i byen, det handler i stor grad også om sanseopplevelsene, mellommenneskelig kontakt, den friske luften, gleder og inntrykkene (Gehl, 2010, s. 29).

Man kan skille mellom nødvendige aktivitetene og valgfrie aktiviteter i byen. Nødvendige aktiviteter kan være å dra på jobb eller skole, mens de valgfrie aktivitetene er gjerne det man har lyst til. Det kan være blant annet å oppleve bystemningen eller utføre de sosiale aktivitetene med andre mennesker. Det som påvirker menneskers valg av de valgfrie og sosiale aktivitetene i byene avhenger mye av de ulike faktorer som klima, fysisk kvalitet og mangfold av muligheter (Gehl, 2010, s.30).

Menneskene er selve limet i et godt byliv. Det er derfor viktig innenfor byutvikling å skape steder som tiltrekker mennesker. Mennesker er byens største attraksjon, ettersom mennesker tiltrekkes av mennesker. Studier har vist at dersom valget står mellom å gå i en tom gate framfor en livlig gate velges omtrent alltid sistnevnte. Det samme viser seg å skje dersom man har sitteplasser rettet mot byens liv, og sitteplasser hvor man ikke kan se mennesker, så velges de sitteplassene mot byens liv oftest. I lang tid har byutvikling prioritert de nødvendige aktivitetene hvor rommene mellom bygningene har blitt nedprioritert og sett på som unødvendig. Men i senere tid har folk fått øynene opp for hva som er attraktivt og verdisettes i byområdene (Gehl, 2010, s. 35).

“

Culture and climates differ all over the world, but people are the same. They will gather in public if you give them a good place to do it.

- Jan Gehl

Trygghet og komfort

Trygghet handler om menneskers behov for å være beskyttet, og i et godt byliv er dette en viktig faktor. Overordnet kan man si at trygghet handler om at det er et åpent samfunn hvor alle mennesker kan ferdes side om side. Det innebærer blant annet gode forhold for myke trafikanter, slik at syklistene og fotgjengere kan bevege seg uten fare for ulykker. Et trygt byliv tar også hensyn til det kriminalpreventive aspekt, slik at både trygghetsfølelsen og den fysiske sikkerheten er i fokus.

Tilstedeværelse av mennesker og mye folkeliv indikerer ofte at et område er komfortabelt og trygt. For å øke tilstedeværelse av mennesker vil det være viktig med områder med blandede funksjoner som har folkeliv gjennom hele døgnet. Blant annet gir boliger trygghetsfølelse i nattetimer, ettersom det gir lys fra vinduene for mennesker utenfor. I tillegg kan særegne kjennetegn, og orienteringsmuligheter i byrom gi en økt følelse av trygghet (Gehl, 2010, s.111).

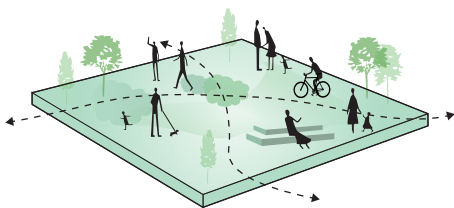
Trygghet handler også om beskyttelse mot påvirkninger som forstyrrer menneskers komfort, slik som klimatiske forhold, støy og luftforurensning. Et viktig aspekt for å øke bylivet er å planlegge med hensyn til disse påvirkningene. For at byene skal bli trygge må de bli klimarobuste. Dette betyr at det må investeres i tiltak som gjør at byen kan stå imot klimaendringer og ekstremvær. I planleggingen må det tas hensyn til mulig økt risiko for flom, skred eller havnivåstigning for å sikre trygge og bærekraftige lokalsamfunn i framtiden (Sanner & Brende, 2016).

Et godt byliv handler også om beskyttelse mot det lokale været. For eksempel kan trær, hekker og åpne konstruksjoner gi ly mot vind, regn og sterk solskinn. I tillegg er vegetasjon et godt virkemiddel for å håndtere overflatevann (Næss, 2018, s. 140). I vindutsatte områder bør man unngå høye bygninger som forsterker vindhastigheter. For høy vindstyrke kan føre til redusert byliv ved at uteopphold ved byggene blir ubehagelig eller vanskelig. Det er også viktig å planlegge for gode solforhold slik at solen får tilgang til der mennesker oppholder seg (Sim, 2019, s. 174).

Byrommet

Byrommet er arealene mellom husene, og er et viktig satsningsfelt i byutviklingen på lik linje med boligutvikling og gode transportssystem. I byene er arealene mellom husene en begrenset ressurs, som settes under press gjennom fortettingen. Den stadig økende tettheten i byene har ført til at byrommet har blitt sentral del av arbeidet mot en mer bærekraftig og attraktiv by (Gehl, 2010, s. 16).

Byrom kan defineres som rommene i byene, som avgrenses av bygninger eller naturlige fysiske avgrensninger. I tillegg omfatter byrom alle de offentlige tilgjengelige områder som er tilrettelagt for menneskelig aktivitet i byene. Gode byrom gjør byen mer attraktiv og dette har blitt et viktig konkurransefortrinn for å tiltrekke innflyttere, og for å sikre sosial, kulturell, miljømessig og økonomisk robusthet. (Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD), 2016, s. 6). Gjennom god planlegging kan det i tillegg utvikles større nettverk av byrom med gater, blå og grønne områder og gang- og sykkelforbindelser (KMD, 2016, s. 8). I dette delkapittelet ser vi nærmere på ulike utformingsprinsipper som kan bidra til å skape gode byrom.



Figur 2.13: Byrom og byliv (Inspirert av: Gehl People, 2018)

Harde og myke byrom

Utformingen av et byrom kan deles inn i to kategorier; harde og myke. Harde byrom anses som områder hvor gulvdekket består av faste og harde materialer som asfalt, stein og betong. Eksempler på slike rom kan være torg, allmenninger, gater, fortau, broer, underganger, lekeplasser eller områder utenfor butikker. Dersom byene har for mange harde flater kan det skape utfordringer med håndtering av overvann, spesielt dersom det i framtiden

blir mer hyppig og kraftig nedbør. Ved å erstatte deler av byens harde flater med permeable og «myke» flater, kan man fornye byrom og gater slik at de blir rikere på naturmangfold og mer levende (KMD, 2016, s. 10). Flatene i myke byrom består ofte av gress, grus, sand, og tre. Disse byrommene kan skape pusterom med rekreasjon og ro, i tillegg anses de som sosiale møteplasser og et sted for lek og aktivitet (KMD, 2016, s. 15). Byer med attraktive og trygge grøntarealer kan påvirke folkehelsen positivt både fysisk og mentalt, og skape større muligheter for å gi innbyggere bedre helse og velvære (Lid & Nordh, 2018, s. 223). Beplantning av trær kan utgjøre store forskjeller i urbane områder. I tillegg til å være estetisk fint, kan trærne bidra til å forbedre følelsen og ytelsen til urbane rom, gi gateoverflater skygge for sol, og beskyttelse mot vind og regn (Sim, 2019, s. 192). Myke byrom kan også betegnes som «blågrønne byrom». Dette er byrom som kan inneholde harde flater, men i tillegg har innslag eller kontakt med naturelementer. Lekeplasser, gårdsrom, kaikanter, broer eller promenader er eksempler på slike blågrønne byrom (KMD, 2016, s. 15)

Byromsnettverk

Et nettverk anses som et system av elementer med ulik karakter som samhandler. I et «byromsnettverk» samhandler de ulike gatene, parkene, transportsystemene og de blågrønne byrommene i et felles nettverk. Dette nettverket er koblet til menneskers ulike målpunkter i hverdagen. Et godt byromsnettverk må tilpasses stedet fordi hvert sted har ofte egne forutsetninger ut fra landskapet og bystrukturen det er en del av. For eksempel vil et byromsnettverk i et fjellområde være svært annerledes fra et havne- og kystlandskap (KMD, 2017, s. 12). I hovedsak handler likevel et godt og velfungerende byromsnettverk om å skape gode forbindelser mellom de elementene som frammer stedets identitet og egenart, og at dette blir synlig for flere (KMD, 2017, s. 15).

Målpunkter og attraksjoner

Målpunkter er viktige byrom folk oppholder seg på, eller reiser til i en hverdag. Eksempler er jobb, skole, rekreasjon, bolig, butikker eller offentlige og private virksomheter. Attraksjoner skiller seg fra målpunkter ved at det er byrom man ønsker å oppsøke. Attraksjoner kan også anses som et steds «magnet» eller en «identitetsbærer». Dette kan for eksempel være utsiktspunkt, kulturminner, badeplasser eller byens beste kaffebar. Felles for attraksjoner og målpunkter er at de har særegne kjennetegn, enten det er for hverdagsbruk eller at det har en fysisk, historisk eller kulturell betydning. Et godt målpunkt bør inneholde noe som frambringer liv eller aktivitet på området. Gjennom planlegging og utvikling av rom i byene, kan man ved ulike tiltak transformere et dårlig byrom til å bli et målpunkt, attraksjon eller en viktig møteplass ved hjelp av enkle elementer (KMD, 2017).

Universell utforming

For at et byrom skal være inkluderende for alle generasjoner og typer mennesker, er det viktig at det planlegges for mennesker med ulike behov. Universell utforming bidrar til et sosialt bærekraftig samfunn da det i stor grad handler om å skape enklere tilgjengelighet, tydelig rettferdighet og å motvirke diskriminering (Lid & Nordh, 2018, s. 211). Et byrom for alle er et byrom med fokus på både de tekniske aspektene som stigningsforhold, lesbarhet, tilstrekkelig eller lys, men også på helt allmenne krav som funksjonalitet og framkommelighet (KMD, 2016, s. 66). Hensikten med universell utforming er at alle skal ha like muligheter for samfunnsdeltakelse uten behov for spesialtilpasning. Et byrom som tar hensyn til universell utforming kan for eksempel være et torg med en trinnfri adkomst, gater som kan brukes av alle eller en vei uten barrierer. Universell utforming kan være krevende å få til i praksis, men det handler i stor grad om å ha gode brukskvaliteter for så mange typer mennesker som mulig (Lid & Nordh, 2018, s.227).

“

Cities have the capability of providing something for everybody, only because, and only when, they are created by everybody.

- Jane Jacobs (1961, s. 238)



Figur 2.14: Byrom for alle typer mennesker og aktiviteter (Inspirert av Skalgunnar, 2013)

Bygninger

Bygninger har stor verdi for samfunnet, og for mange vil den største verdien være knyttet opp til bygningens symbolske, historiske og kulturelle kvaliteter. Gjennom historien har bygninger tilpasset seg i forhold til ulike faktorer, slik som tilgjengelige byggematerialer, værforhold, priser, grunnforhold eller spesifikke bruksområder. Richard Saxon er en engelsk arkitekt og hevder at bygninger kan skape verdi gjennom tre egenskaper; funksjonalitet, kvalitet, og påvirkning (Saxon, 2005, s. 8). Funksjonalitet defineres som måten bygget skaper nytte, tilgjengelighet og volumpåvirkning i byen. Kvalitet handler om prosjektering og konstruksjon, og påvirkningen refererer til bygningens funksjon til å skape «følelse av sted» og i tillegg å ha en positiv effekt på lokalsamfunnet og miljøet. Jan Gehl poengterer i sin bok «byen for mennesker» at byplanlegging har i mange situasjoner foregått etter uriktig prioritering og for at byer og bygninger skal invitere til menneskelig opphold bør man følge prinsippet: først liv, så rom, så bygninger. (Gehl, 2010, s. 208)



Figur 2.15: Byer bør bestå av mennesker, gode byrom og bygninger (Inspirert av: Gehl People, 2018)

Menneskelig skala

Attraktive byer må utvikles med fokus på menneskelig skala, både horisontalt og vertikalt. Ganghastigheten i byene er som regel langsommere enn ved vanlig gåing, hvor ved fem kilometer i timen greier man bedre å observere omgivelsene. Ved denne farten har folk bedre tid til å se over små detaljer, og det er derfor viktig at byen inneholder elementer som er interessante innenfor rekkevidde. Gehl (2010, s. 51) påpeker at kommunikasjonen mellom mennesker og bygninger hovedsaklig foregår i de to nederste etasjene, og muligens fra tredje- og fjerde etasje. Over fem etasjer endres opplevelsen betraktelig og

byggene har ikke lengre menneskelig kontakt med bylivet. For eksempel dersom en opplevelse er plassert 100 meter oppe på en bygning må mennesker se oppover og gå lengre tilbake for å kunne se, og dette medfører større avstander mellom opplevelse og menneske (Gehl, 2010, s.128).

Aktive fasader

Opphold i byen vil oppfattes mer opplevelsrik dersom bygningene har fasader av høy kvalitet og er aktive. En aktiv fasade er en bygningsfasade som gjenspeiler virksomheten innenfor ved hjelp av dører og vinduer. Det er langs byens fasader mennesker kan oppleve bystemningen og hvor livet mellom ute og inne kobles sammen. Aktive fasader kan skape en økt følelse av fellesskap, trygghet og gi et bedre byliv (Sim, 2019, s. 54). Dette er vist gjennom en undersøkelse fra København, som viste at aktive fasader hadde syv ganger mer folkeliv enn passive fasader. I tillegg påpeker Gehl (2010, s. 88) at det er viktig at bygninger inneholder flere dører som er åpne og innbydende, at fasadene er opplevelsrike og at de varierer i design.

Funksjonsblanding

Funksjonsblanding i bygg og flerfunksjonalitet er viktige planleggingsprinsipper for å skape levende byer. Å skape byrom og bygninger med ulike tilbud og funksjoner er viktig for at mennesker skal kjenne trivsel og velstand i byene (Hanssen et al., 2015, s. 195). Jane Jacobs var en stedsaktivist på 1960-tallet, og blant de første til å kritisere den atskilte utviklingen som hadde funnet sted i storbyene. (Hanssen et al., 2015, s.195). Jacobs kjempet for økt diversitet i byene og argumenterte for at mangelen på flerfunksjonalitet var hovedgrunnen for et dårlig byliv (Jacobs, 1961 s.198-200). Funksjonsblanding kan komme i ulike former, det kan blant annet bety at byen inneholder en blanding av boliger, arbeidsplasser og tjenestetilbud, men det kan også innebære at strukturer kan brukes på ulik måte. Eksempel på sistnevnte kan være at en sommers badeplass blir en isbane på vinteren. Byens befolkning er mangfoldig og i stadig forandring. Det bør derfor planlegges for en fleksibel bruk av de fysiske omgivelsene.

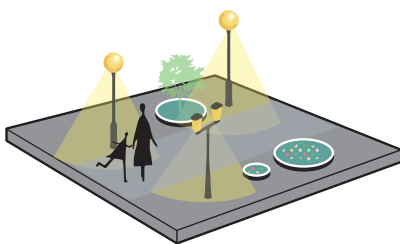
Oppsummering av byplanleggingsprinsipper

I dette avsnittet oppsummeres de nevnte byplanleggingsprinsippene som er detaljert beskrevet fra forrige kapittel om byliv, byrom og bygninger. Disse prinsippene vil være viktige å ta med seg videre i oppgaven når Østre havn skal utvikles til å bli en bærekraftig, levende og attraktiv ny bydel i Stavanger sentrum.



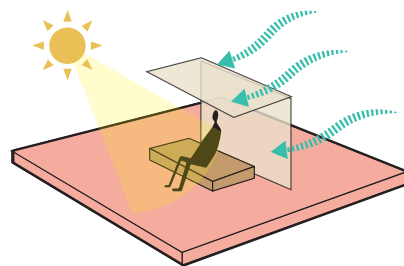
Aktivitet

- Skape gode områder til sosiale aktiviteter
- Flerfunksjonelle strukturer for ulike brukergrupper
- God tilrettelegging for ulike aktiviteter



Trygghet

- God belysning fra bygg og utelamper
- Planter og utemøbler
- Særegne kjennetegn og orienteringsmuligheter



Klimatilpasning

- Tak over viktige byrom og venteplasser
- Unngå å skape vindkorridorer
- Planlegge med hensyn til klima og solforhold



Vann i bybildet

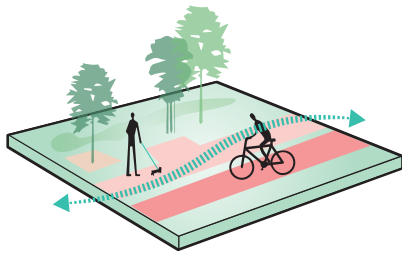
- Potensiale for vannaktivitet og lek
- Møteplasser og steder for opphold
- Rikere naturmangfold og økt attraktivitet



Vegetasjon

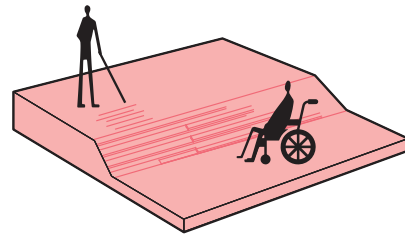
- Naturmangfold og økt attraktivitet
- Parker og grønne lunger
- Trær og beplantning som bedrer ytelsen til byrommet

Figur 2.16: Byplanleggingsprinsipper



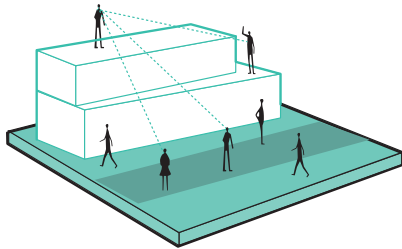
Grønn mobilitet

- Bedre forbindelser for gående og syklende
- Brede fortausarealer
- Korte avstander til flere funksjoner
- Framkommelighet prioritert for mange trafikanter



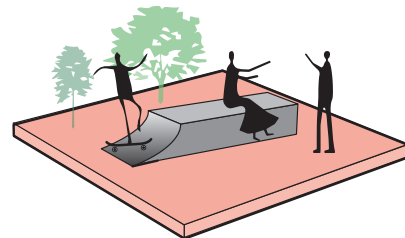
Universell utforming

- God lesbarhet og belysning
- Egnet materialer for rullestolbrukere
- Ledelinjer og orienteringspunkter
- Trinnfrie adkomster



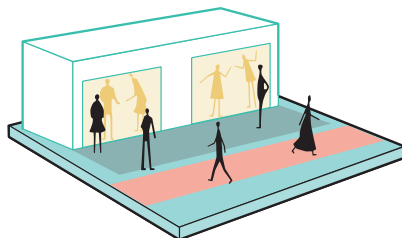
Menneskelig skala

- Unngå høyere enn fem etasjer dersom mulig
- Byrom med fokus på menneskelige sanser
- Prioritere kommunikasjonen i de to nederste etasjene



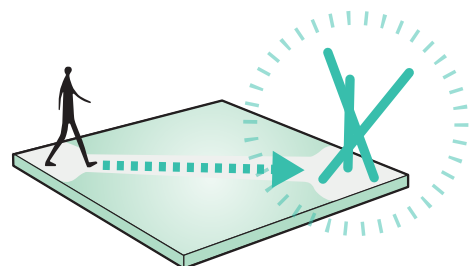
Flerfunksjonalitet

- Mangfoldige funksjoner som gir økt trivsel
- Aktiviteter til alle aldre innefor samme sted
- Fleksibel bruk av fysiske strukturer og omgivelser



Aktive fasader

- Kompakte enheter med mange dører og vindu
- Åpne og innbydende fasader
- Opplevelsesrike og varierte i utforming



Målpunkter og attraksjoner

- Unike og særegne kjennetegn
- Fysisk, historisk eller kulturell betydning
- Frambringer nysgjerrighet, liv eller aktivitet

Figur 2.16: Byplanleggingsprinsipper

2.4 REFERANSEPROSJEKTER

Som nevnt innledningsvis i denne oppgaven foregår det nå en rekke transformasjoner av store havne- og industriområder i flere byer i verden. Dette er grunnet en eksplosiv globalisering av økonomi og produksjon. Den tradisjonelle industrien beveger seg vekk fra havnen og innover til områder med lavere lønninger og mindre regulering (Kiib, 2007, s. 23). I en rekke år har havneområder vært utenfor rekkevidde for majoriteten med mindre man har jobbet der. I løpet av overgangsperioden fra da havneindustrien startet å stagnere, har myndigheter og private investorer startet å «rense områdene» og «klargjøre dem for moderne bruk». Dette har ført til at det har vært tomme områder uten noen egentlig funksjon, også kalt et «overskuddslandskap» (Kiib, 2007, s.24).

I en rekke år har disse overskuddsområdene langs havnene blitt ettertraktede for investorer og utviklere. Presset på havnene øker da investorer, utviklere, bedriftseiere og velstående borgere som ser etter attraktive boliger og har vendt oppmerksomheten mot potensialet i havnen. Det store markedet for eksklusive boliger med «utsikt over sjøen» definerer i stor grad utviklingen og aktiviteten som foregår ved de fraflyttede havneområdene (Kiib, 2007, s.24).

I dette delkapittelet ser vi på hvordan to havneområder i Norge har prøvd å løse denne komplekse oppgaven. Det ene prosjektet vi har undersøkt er Dokken i Bergen, som per dags dato er et uferdig prosjekt, men kan gi inspirasjon til hvordan ulike team har valgt å løse oppgaven med å transformere havneområder. Det andre prosjektet er Aker Brygge, som er et havneområde i Oslo og som er anerkjent som et av de mest vellykkede nye byutviklingsområdene i Europa.

Figur 2.17: Havnen ved Aker Brygge har gjennomgått en omfattende transformasjon, og er i dag en av de mest vellykkede byutviklingsområdene i Europa (Aker Brygge [bilde], n.d.)



Dokken, Bergen

Dokken i Bergen er en godshavn, men som nå planlegges for å bli en framtidsrettet bydel i Bergen. Området ligner på mange måter på Østre havn da det er preget av logistikk, det ligger på fyllinger, og har et flatt terreng med flere havnefunksjoner. Transformasjonen av dokken vil bestå av flere delprosjekter og aktiviteter som vil overlappes hverandre. Dokken er enda i oppstartsfasen hvor det arbeides med å lage en overordnet strategi for området. Det er blitt gjennomført et parallelloppdrag for Dokken hvor tre konsulentteam skulle arbeide med området for å få flere perspektiver og ideer for Dokken. Dette ble gjort for å skape engasjement og debatt om hvordan bydelen skulle sikres til å bli en aktiv og attraktiv bydel for alle. Selv om Dokken ikke er et gjennomført prosjekt kan det være nyttig å se hvordan ulike konsulentteam har løst oppgaven av å gjøre området til en del av byen og bylivet i Bergen.

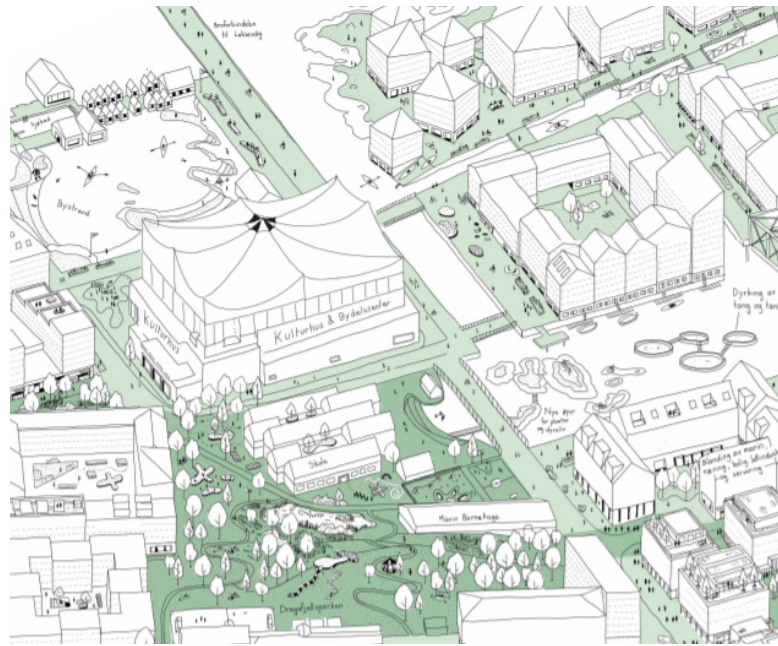


Figur 2.18: Oversiktsbilde av dagens Dokken i Bergen (Lillebø [bilde], 2021)

UT MOT HAVET – AV ASPLAN VIAK, MAD, CASAGRANDE LABORATORY OG PROBIZ

Visjonen til oppgaven er «Ut mot havet» er todelt. Den handler om å åpne byen ut mot havet, rive gjerdene, få bort bilene og invitere til byliv for alle. Den handler også om å gjøre området til den viktigste nasjonale Havbyen og gjøre Bergen til et geopolitisk senter regionalt for alt som har med havet å gjøre. De har også utarbeidet et forslag til en bærekraftsstrategi. Det er ifølge konsulentteamet et helhetlig perspektiv på bærekraft som tar innover seg både miljømessige, sosiale og økonomiske aspekter. De mener at dersom man legger opp til et bærekraftig byliv, bysystem og byform vil man oppnå en bærekraftig byutvikling (Asplan Viak, Mad, Casagrande Laboratory & Probiz, 2020, s. 46). De har også sett på identitet i form av en karakteristisk arkitektur og skala, bygd videre på eksisterende bydel, gjenbruk av materialer på ulike bygg og vist at det er en bydel bygget opp av tre (Asplan Viak et al. 2020, s. 79).

Forslaget viser flere ulike byromsdeler blant annet et bylivssenter som skal bli gravitasjonspunktet for Dokkens byliv. Det er også øyer som skal danne et unikt byområde med miks av økologisk landskap, strender og urbane brygger (Asplan viak et al., 2020, s.84).



Figur 2.20: Livets by - Illustrasjon av forslaget (Vill, 2020)

LIVETS BY – ADVANSIA & VILL

Advansia og Vill tok FN's 17 bærekraftsmål som oppskrift på å løse oppgaven. De ønsket at Dokken skulle være en livspositiv bydel som tar alle bærekraftsmålene på alvor (Advansia & Vill, 2020, s. 2). Ettersom fokuset var på bærekraftsmålene har de laget strategier som inkluderer sosial-, miljømessig-, og økonomisk bærekraft. De ønsker blant annet at Dokken skal bli Norges mest mangfoldige bydel, den skal være klimanøytral og ha et mangfold på gateplan. De målene som er fokusert mest på i tiltakene og strategier er god helse, innovasjon, og infrastruktur (Advansia & Vill, 2020, s. 2).

Forslaget består blant annet av sluttede kvartaler som skal skape trygge og gode møteplasser som er skjermet for været, og være en ny bydel med øyer som er på utfylling på gjenbrukte fundamenter fra gamle oljeplattformer. Forslaget inneholder også kanaler med båtliv, og en livsstil som skal være i kontakt med havet (Advansia & Vill, 2020, s.4). Flere av byggene er tenkt å beholdes for bevaring eller transformasjon, og kystlinjen skal bearbeides ved utfylling og gjenbruk av deler fra oljeplattformer. Nabolagene er både basert på eksisterende stedsidentitet og utfyllinger og nytt land på Dokkeskjæret (Advansia & Vill, 2020, s.2).



Figur 2.19: Ut mot havet - Illustrasjon av forslaget (Asplan Viak, 2020)

REGENERATIV BY – TREDJE NATUR, ENTASIS, MOE, & MATTER

Tredje natur hadde spesielt fokus på to temaer i oppgaven: en sterk sammenheng til Bergen og full integrasjon av naturen i Dokken (Tredje natur, Entasis, Moe & Matter, 2020, s.1). Videre har de også fokus på den blandete byen og nytenkning av norske klyngetun hvor bilen skal tre tilbake for mykere trafikanter. De har også sett på sosiale, økonomiske, natur- og kulturelle aspekter når de skulle utvikle Dokken (Tredje natur et al. , 2020, s.1).

Navnet på deres plan er den Regenerative by, som skal være et paradigmeskifte for hvordan man planlegger byen, men også hvordan man forvalter og opplever den. De mener da i korte trekk at alle prosesser i byen skal undersøkes og granskes fra hverdagsforbruk til byens totale økologiske fotavtrykk. Teamet har kommet opp med tre lokasjoner de mener vil kunne bli pionerer i den nye bydelen. De ønsker transformasjon av et havnlager til et nytt Havkvarter som skal inneholde Akvariumet i Bergen, Havforskningsinstituttet og Fiskeridirektoratet. De mener det vil gi Dokken en klar identitet som en del av Havbyen Bergen. Strekket mellom den nye og gamle byen vil de lage til et torg hvor en rekke paviljonger som inneholder utstilling og showroom for bydelen. Under broen ved Møhlenpris vil de lage enorme disser som henger fra broens betongstruktur som vil være med på å skape aktivitet i et oversett rom.



Figur 2.21: Regenerativ by - Illustrasjon av forslaget (Tredje Natur, 2020)

Hva tar vi med oss videre?

Tre ulike team fikk utdelt samme oppgave, men likevel ser de tre løsningsforslagene veldig forskjellig ut. Alle teamene fokuserte på bærekraft på ulike måter. Et av teamene gikk i dybden på alle 17 bærekraftsmålene, et annet team så på økonomisk-, miljømessig- og sosial bærekraft som en helhetstenkning over byliv, bysystem og byform og siste team hadde sett på de tre pilarene i bærekraft, og i tillegg lagt til kultur. Dette viser at hvordan vi planlegger for en bærekraftig by- eller bydel kan ha ulike synsvinkler fra ulike firmaer og personer. Det finnes ingen fasit på hvordan det skal gjøres, og derfor ser en så ulike forslag på Dokken i Bergen.

Teamene har også sett på identiteten til området. Et av teamene mente at transformasjon av ulike funksjoner til industribyggene ville gi unik karakter og skape gjenkjennelighet og former til den nye bydelens identitet, og at med den maritime sektoren ville Dokken gi en klar identitet som en del av Havbyen Bergen. Et annet team mente at medvirkning med Bergensere vil være med på å definere den nye bydelens identitet, og at gjenbruksbutikk kunne bidra til å bygge lokal identitet. Det siste teamet mente at Dokken sin identitet skal ha en karakteristika fra Bergens idenitet og forbli en del av Bergens sjel, men de mener også at det allerede har en identitet og at all bebyggelse bør vurderes for eventuell bevaring.

Det vi ser er at både bærekraft og stedsidentitet er komplekse begrep som gjør det vanskelig å vite hvordan man faktisk kan oppnå en bærekraftig bydel som også har vekt på stedsidentitet. Alle teamene har derimot planlagt med hensyn til økonomisk- miljømessig- og sosial bærekraft på en eller annen måte. Det er også tydelig at man tolker stedsidentitet ulikt, men at gjenbruk, transformasjon, historie og medvirkning er noe flere mener er viktig for å skape identitet.

Aker Brygge, Oslo

En industrihavn

Aker Brygge het på 1800-tallet Holmen og bestod av små industribedrifter. I 1854 flyttet Akers Mekaniske Verksted til Aker Brygge. Det var et moderne verft hvor det ble bygget og reparert skip av stål med dampmaskin, og dette verftet dominerte Oslo Havn i lang tid. Etterhvert ble Akers Mekaniske et sted for innovasjon hvor det var ulike håndverkstradisjoner, reparasjoner og små damppassasjerskip, motorskip, datateknologi og senere installasjoner for oljeindustrien (Aker Brygge, u.d.). I løpet av 1980-tallet endret den internasjonale skipsfarten seg, noe som betydde at det ble behov for en helt annen havn med store landarealer. Den ustødige havneindustrien gjorde at folk i Oslo fikk interesse for havnearealene, og spurte seg "hva om man kunne gjenobre sjøkanten for folk?". Normalt hadde havnen vært stengt av for folket, men nå fikk folk øynene opp for potensialet som lå der (Butenschøn, 2013, s. 328).

Nye visjoner for området

I 1981 ble det lyst ut en idèkonkurranse der man skulle komme med ideer for hele den indre havnen. Det ble diskutert om det kunne bygges boliger eller butikker, kontorer, hoteller og kulturinstitusjoner på kaiene. Det var også foreslått akvarium og tivoli. Alle tegninger viste permanent julisommer, hvor solen skinte og måkene flakset, og de viste mange muligheter på Akers gamle verft, dersom trafikken ble under bakken, jernbanesportene ble borte, og kranene og nettinggjerdene ble fjernet (Butenschøn, 2013, s. 329). Det var lite norsk byplankompetanse til å finne svar på disse utfordringene, og dermed dro styret i Akergruppen ut i verden for å lære om postindustriell bygging og urban blandingsøkonomi. (Butenschøn, 2013, s. 329).



Figur 2.22: Aker Brygge var tidligere en industrihavn (Aker Brygge [bilde], n.d.)

En suksess

Aker Brygge ble prøvesteinen for den ukonvensjonelle nye bytenkningen i Norge med urban kompleksitet, altså med kombinasjon av handel og kontor, utdanning, opplevelse, og kultur av arbeid og fritid, og konsum både på dag- og kveldstid. Planleggerne og eierne av Aker Brygge hadde lært at en vellykket by er variert og kompleks. De mente at det måtte skje mye på gateplan, det skulle være butikker og cafeer vendt mot gaten, og ikke innover mot interne torg. Det skulle være myke kanter og mange dører slik som Jan Gehl predikerte. Ingen bedrifter, banker og store butikker skulle få breie seg om de ikke hadde noe interessant å vise publikum (Butenschøn, 2013, s.333). På Aker Brygge er det prøvd å ha samspill mellom industrihistorien og samtiden, altså en levende bydel med preg av historien. Deler av de gamle teglstein byggene er ført tilbake, og kjøpesenter er revet til fordel for handlegater med servering og spennende butikker (Aker Brygge, n.d.) Ifølge Butenschøn (2013, s. 334) er området byutviklingsmessig og investeringsmessig blitt en betydelig suksess. Det er i byplanlitteraturen anerkjent som et av de viktigste og mest vellykkede nye områdene i Europa etter 1980 (Butenschøn, 2013, s. 334).

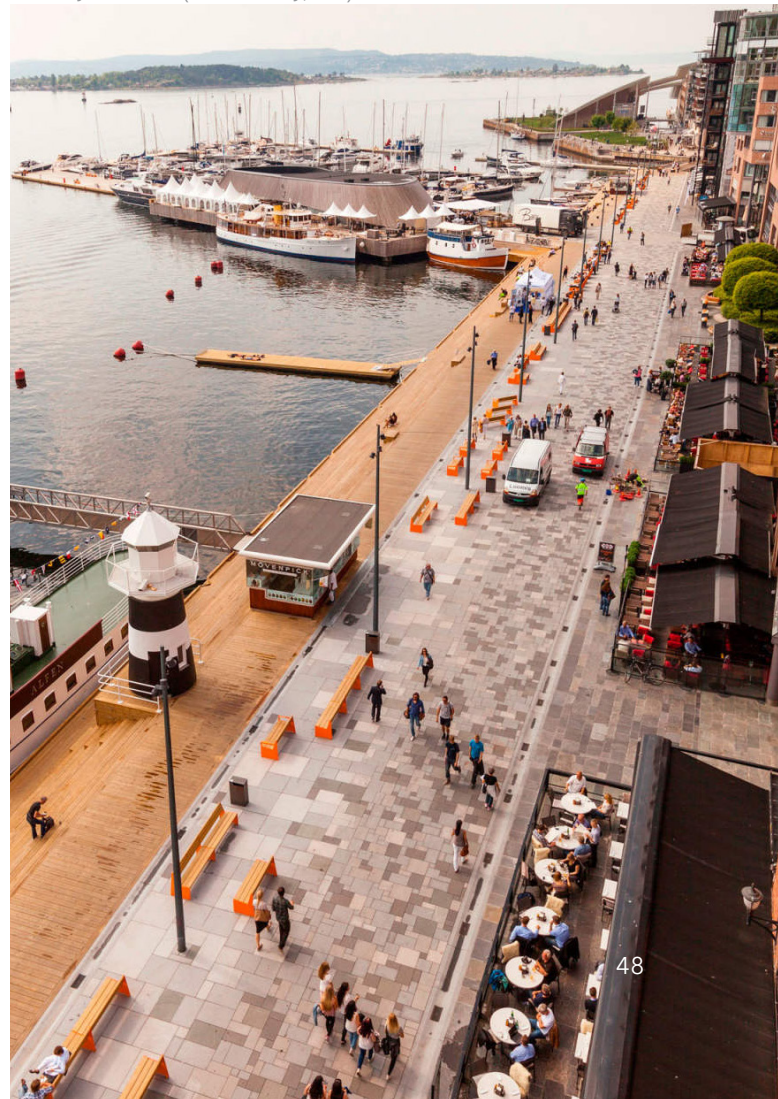


Figur 2.23: Industrihistoriske fasader på bygningene langs Aker Brygge, og bilfrie gater (Visitnorway, n.d.)

Hva tar vi med oss videre?

Selv om transformasjonen av Aker Brygge er drastisk, med mye ny arkitektur og endring av eksisterende omgivelser ser man at det har fungert i den grad at det er en levende bydel. Det har også blitt et homogent område med sterk identitet (Oslo Havn KF, 2011, s.94). I hovedsak så betyr det at byplanleggingsprinsipper kan fungere godt, men det har kostet både politisk og økonomisk å gjennomføre det. Det viser også at man kan skape et område med sterk identitet selv om det har foregått en stor transformasjon. Aker Brygge er nå et område hvor det fortsatt lever historie fra fortiden i utforming, samtidig som det viser om hvordan byen går framover på grunn av nye materialer og funksjoner. Området er ifølge kulturminneplanen for Oslo Havn (2011, s. 94) likevel sårbart for alminneliggjøring og forsimpling av offentlige rom med tanke på den høye graden av kommersielle og turist rettede virksomhetene. Det vil derfor være viktig å prøve å unngå at dette skjer ved å tilrettelegge for funksjoner og områder som ikke kun er rettet mot turisme eller kommersielle virksomheter.

Figur 2.24: Aker Brygge er blitt en attraktiv og levende bydel med mye folkeliv (Visitnorway, n.d.)



Stedsanalyse

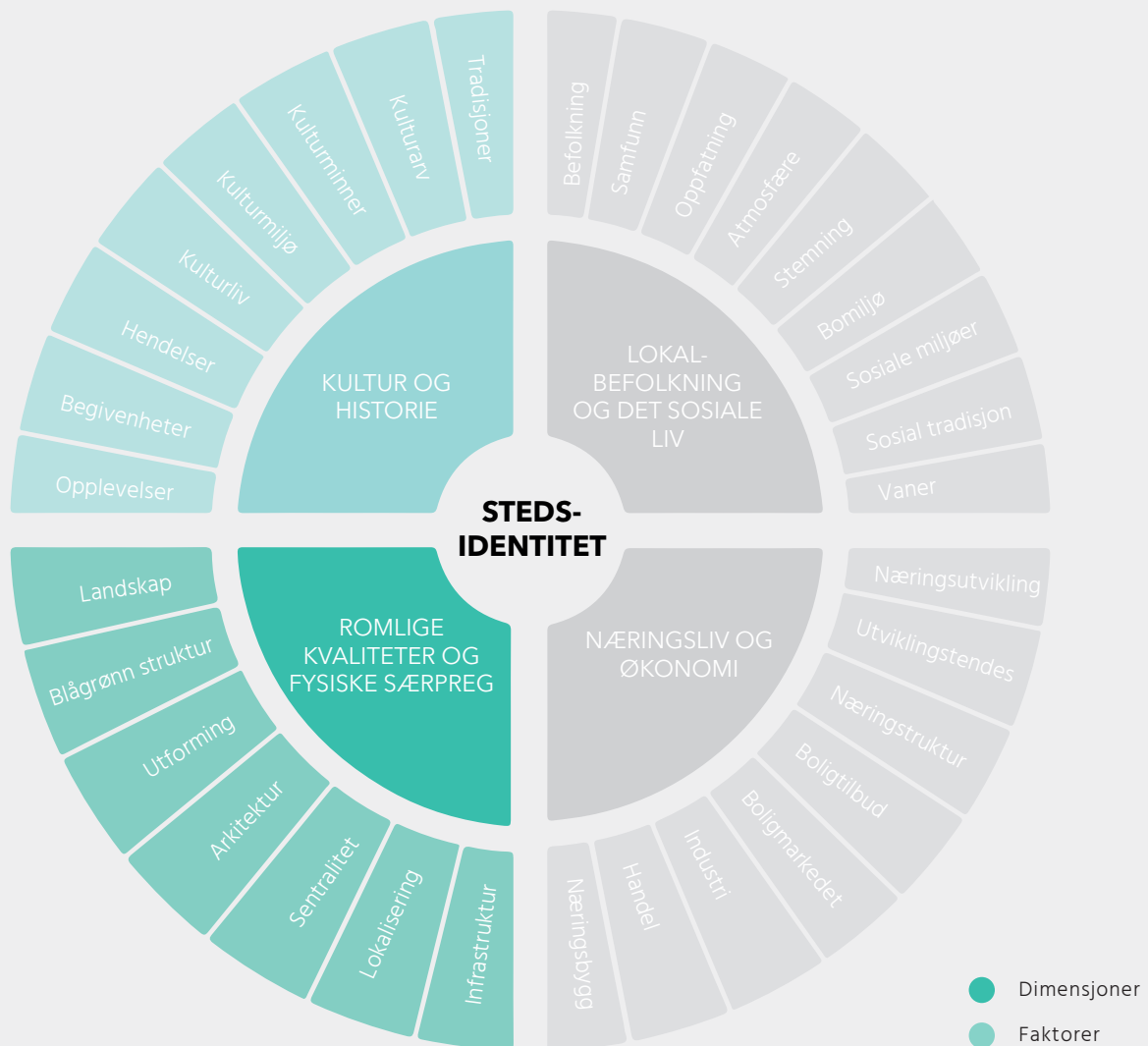
- 3.1 Østre havn
- 3.2 Historie og kultur
- 3.3 Landskap
- 3.4 Klima
- 3.5 Blågrønn struktur
- 3.6 Infrastruktur
- 3.7 Forbindelser
- 3.8 Byrom og målpunkter
- 3.9 Bygningene
- 3.10 SWOT
- 3.11 Stedsanalyse oppsummert

03



Stedsanalyse

Utgangspunktet for denne stedsanalysen er de to dimensjonene **kultur og historie** og **romlige kvaliteter og fysiske særpreg**. Faktorene for kultur og historie vil bli identifisert ved å undersøke Stavanger og Østre havns lokalhistorie. Videre vil romlige kvaliteter og fysiske særpreg bli studert ved å utføre befaringer, registreringer og en gjennomgang av den eksisterende informasjonen som finnes for området. I slutten av stedsanalysen blir styrker, muligheter, svakheter og trusler presentert i en SWOT. Avslutningsvis ser man nærmere på hvilke funn i stedsanalysen som kan karakteriseres som identitetsgivende for Østre havn.



Figur 3.1: Stedsidentitets sirkelen, dimensjonene innen stedsanalyse markert (Skogheim & Vestby, 2010, s.36, Videre modifisert av Malin Loe og Thea H. Hauge)

3.1 ØSTRE HAVN



Østre havn er et havneområde nordøst i Stavanger sentrum. Området strekker seg fra Holmen i nord til Bekhuskaien i øst. Havnen består av fem utstikkere kalt Holmen, Kjeringholmen, Jorenholmen, Fiskepiren og Bekhuskaien. Byfjorden i nord omfavner området og gjør havnen til byens og sentrums ansikt utad. Havnefronten er en viktig og sentral del av Stavangers historie, kultur og identitet, og har gjennom årene hatt flere ulike og viktige funksjoner for byen.

I første del av stedsanalysen ser vi nærmere på historien og kulturen, til byen og havnen. Videre undersøkes de eksisterende forholdene i Østre havn. Stedsanalysen vil være et nyttig verktøy for å kunne kartlegge stedets særpreg og de identitetsgivende elementene som finnes i prosjektområdet. I slutten av kapittelet blir disse funnene oppsummert.



Figur 3.2: Stavanger sentrum (Basert på kart fra; Google Maps, 2021)

3.2 HISTORIE OG KULTUR

Stavanger by

Stavangers historie strekker seg så langt tilbake som da de første menneskene ankom Norge for rundt 10 000 år siden. Man vet ikke for sikkerhet når Stavanger oppstod som tettsted, men tradisjonelt regner man at byen oppsto ved år 1125 da kirken ble bygget. I 2025 vil byen, domkirken og bispedømmet feire sitt 900-årsjubileum (Rogaland fylkeskommune, 2018, s.14).

Stavanger by slik vi kjenner den i dag har hatt den største byveksten de siste 200 årene. Historisk sett har byen blitt preget av perioder der ulike næringer har blitt supplementert eller erstattet av nye dominerende næringer. Det startet med sild- og seilskipsnæringen tidlig på 1800-tallet, for så å bli tatt over av hermetikkindustrien på 1900-tallet, og til slutt olje- og gassnæringen med sitt avspark på 1960-tallet. Oljenæringen skiller seg ut fra de andre næringene ved at det har påvirket Norge i retning av å bli et av verdens rikeste land, og i dag omtales Stavanger som Norges olje- og energihovedstad (Thorsnæs, 2021).

Følgende historiekapittel er delt opp i byliv og tradisjoner, gateløp og bylandskap og arkitektur og fysisk kulturarv. Hvert tema blir sett på i sammenheng med den byutviklingen som har foregått gjennom de tre hovednæringene eller tidsepokene. Fokusområdet for kapittelet er på havnefronten Østre havn.



Byliv og tradisjoner



Gateløp og bylandskap



Arkitektur og fysisk kulturarv

Østre havn

Dagens Østre havn består av fem utstikkerne kalt Holmen, Kjeringsholmen, Jorenholmen, Fiskepiren og Bekhuskaiaen. De fem utstikkerne har hver sin unike historie, og har gjennom tidene hatt flere forskjellige ombygginger og utvidelser av landarealer mot sjøen. Utviklingen på hver utstikker har blitt påvirket av den industrielle funksjonen som dominerte under de ulike tidsepokene. I dag står Østre havn ovenfor en ytterligere utfylling og ombygging som vil påvirke framtidens havnefront.

Havnedrift preget området

Østre havn har lenge vært et sted for fjordfart og en viktig forbindelse til byøyene. Lengre tilbake i tid var det hovedsaklig handel og vandel som preget området. Fiskerinæringen og handelen holdt til langs sjøen, og det ble derfor naturlig at det ble plassert bygg langs sjøkanten. Det var ved sjøen at folk arbeidet og bodde. Et skille i byutviklingen var da oljenæringen hadde avspark og byen vokste mer innover i land framfor ut mot fjorden. Dette erstattet mye av behovet for fjordfarten i Østre havn, og i tillegg krevde oljenæringen lagerhus langs sjølinjen som resulterte at Østre havn ble betydelig forandret og delvis utilgjengelig.

En havn i utvikling

For folk i dag kan det virke som at det ikke finnes en tydelig stedsidentitet i Østre havn, da de fysiske særpregene inneholder elementer fra flere ulike tidsepoker. En utfordring for stedet vil være at ulike aktører sammen med kommunen skal planlegge en transformasjon av området, hvor de sammen må prøve å synliggjøre, bevare og videreutvikle den historiske identiteten. Det vil da være et mål å gjenskape den atmosfæren og tilhørigheten som denne historiske bydelen en gang hadde.



FØR

Figur 3.3: Verkgata fra sjøsiden hvor husene lå langs sjøfronten, ca år 1935 (Stavanger Kommune [bilde], 1993, s.4)



NÅ

Figur 3.4: Skråfoto av Verkgata. år - Sjølinjen er betydelig forandret i 2021 (1881 kart [bilde], 2021)



Byliv og tradisjoner

Sildebyen 1815 - 1890

Da store mengder sild begynte å sige inn til kysten på 1800-tallet, skapte det nye jobber og grobunn for byvekst. I 1845 var folketallet på 8600 i Stavanger, og 20 år senere hadde dette folketallet doblet seg (Johnsen, 1998, s. 12). I 1860 var det liten tvil om at silden var en viktig næring, hvor over 15 000 mann og 2500 båter deltok på vårfiske ved Karmøy dette året (Pahr-Iversen, 2007, s. 23).

Denne tidsepoken var også seilskutenes storhetstid. På Kjeringsholmen var det spesielt mye aktivitet relatert til sild og skipsfart som satte preg på bylivet. Skipsbygging har lenge vært en stolt tradisjon i byen og på Kjeringsholmen ble byens første permanente skipsverft bygget. Senere ble det også bygget skipsverft på Jorenholmen (Pahr-Iversen, 2007, s. 62). Helt fram til 1900-tallet var Kjeringsholmen byens store møteplass hvor det var mye folkeliv, spesielt da sildeflåtene satte seil, eller i markedstiden da det var fornøylespark her (Leversen og Østbø, 2017, s. 114-120). Det fantes også observatørposter på Kjeringsholmen som varslet når silden kom (Pahr-Iversen, 2007, s. 33). I 1870 sluttet silden å komme inn til kysten, i tillegg startet en langvarig internasjonal depresjonsperiode rundt 1875 som førte til en avtagende aktivitet i sildenæringen, synkende priser og flere konkurser (Bang-Andersen, 1985, s. 45-51).



Figur 3.5: Fiskere med fangst ombord i båten (Stavanger byarkiv [bilde], 2019a)

Hermetikkbyen 1890-1965

I hermetikkindustriens velmaktsdager var det også mye folkeliv langs havnefronten. Østre havn var på denne tiden byens viktigste passasje til omlandet. Ved Steinkarkaien på Holmen, Jorenholmen, og Fiskepiren var det flere fjordbåter som holdt til, i tillegg var havnen tilholdsstedet for flere mindre fartøyer som fraktet ved, tre og mur til byen (Grude, 1985, s. 64).



Figur 3.6: Sardinlegging, ca. 1910-1920 (Kyst Norge, n.d.)

Det var spesielt mye liv på Fiskepiren under denne tidsepoken. Ved Fiskepiren kunne man finne blant annet fartøyer fulle av brisling som daglig ble hentet av de på land, og som videre ble fraktet til hermetikkfabrikkene. Fiskepiren var dermed et sentralt mottakssted for fisk og ble sett på som porten inn til hermetikkens verden. Det ble også et naturlig sted for ulike fiskeinnekjøpslag å plassere sine kontorer der (Johnsen, 1998, s. 72-74).

På 1890-tallet fantes det et slaktehus på Fiskepiren, men dette var lite, i dårlig stand og ble omsider flyttet til Kjeringsholmen (Pahr-Iversen, 2007, s. 39). Under andre verdenskrig ble havnens normale drift avbrutt, hvor ruter ble innstilt og havneområdene avsperrert. Under krigsårene ble havnens utvikling, i likhet med mange andre prosesser, satt på pause (Grude, 1985, s. 141).

Olje- og energibyen 1965-2020

Ekofisk-funnet i 1969 ble starten på en ny epoke for Stavangers næringsutvikling, og byen fikk igjen et nytt levebrød fra sjøen. Stavanger som Norges hermetikkby gikk over til å bli landets oljehovedstad, og med det ble bylivet i havneområdet endret. Havnedriften i Stavanger opplevde en krise ved inngangen til 1970-årene, grunnet at kaiforholdene ikke tilfredstilte de moderne kravene som ble stilt til de ulike båtene. Dette førte til at Østre havn mistet mye av sin funksjon. I tillegg snudde folket på mange måter ryggen til havnen da biler, busser, helikoptre, og tog overtok for passasjertrafikken til sjøs. Storhetstiden for sjøtrafikk og rutebåtene var trolig i stor grad over (Roalkvam & Gjerde, 2012, s.324).

Som et resultat av mindre persontrafikk med ferje og hurtigbåt i Østre havn gjennom slutten av 1900-tallet, fikk havnen en ny type bruk. Turismen i Stavanger økte og havnen i Vågen ble utviklet mot å bli en cruiseskip og fritidshavn som skulle ta imot besøkende til byen. I tillegg til et økt fokus på turisme, blomstret også kulturlivet. Blant annet har utbyggingen av det Norske Oljemuseum i 1999 på Kjerringholmen invitert til flere kulturelle aktiviteter for innbyggere og besøkende. Da Stavanger i 2008 ble utpekt av EUs kulturministere til europeisk kulturhovedstad gjorde historie- og kulturinteressen at byen rettet mer fokus mot havnen (Stavanger2008, u.å.). Som en del av det offisielle programmet for feiringen av kulturhovedstaden ble Geoparken ferdigsstilt som en midlertidig park. Geoparken er en annerledes bypark med gjenstander fra oljenæringen og har blitt stående den dag i dag (Roalkvam & Gjerde, 2012, s.327).

Gjennom den historiske utviklingen til Stavanger har internasjonalt samarbeid alltid vært viktig, hvor næringsliv, kulturliv og dagligliv har skapt en åpen kontakt med verdenssamfunnet. Dette har påvirket den lokale mentaliteten og identitetsfølelsen til byen og havnen (Roalkvam & Gjerde, 2012, s.324).



Figur 3.7: Våren 1966 kom de første utenlandske «oljefamiliene» til Stavanger (Norsk Oljemuseum [bilde], n.d.)



Figur 3.8: Byliv på Geoparken (Arkitektur N [bilde], 2008)



Figur 3.9: Parade langs havnen under kulturhovedstadsåret 2008 (C. Krogh [bilde], 2008)



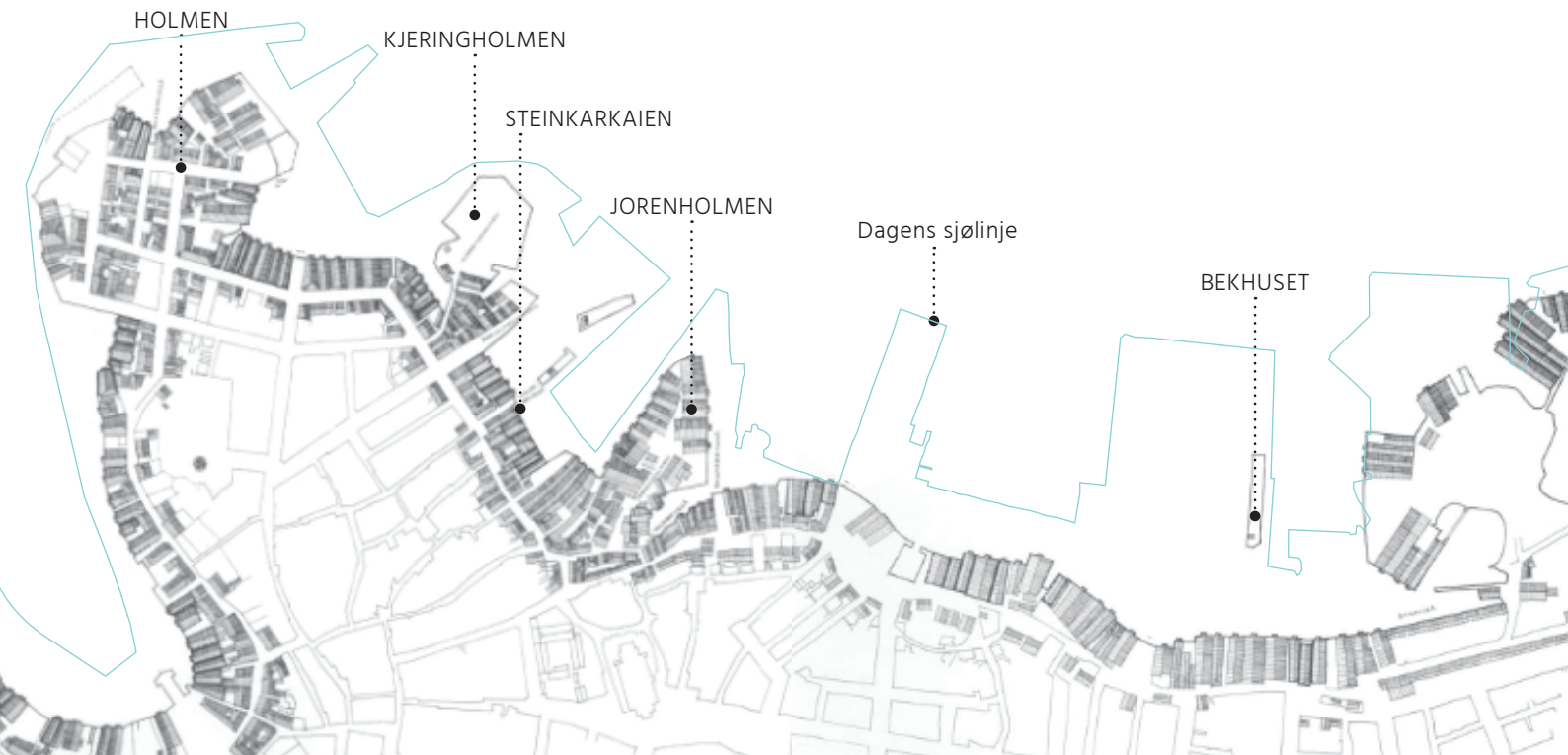
Gateløp og bebyggelse

Sildebyen 1815-1890

Gjennom 1800-tallet ble byutviklingen og bosettingsstrukturen sterkt påvirket av arbeidmarkedet og landskapsforhold. De mest attraktive tomteene lå langs strandlinjen som medførte at en mengde nye sjøhus ble bygget her i perioden fra 1810 til 1870 (Stavanger kommune, 1993, s. 7). Sjøhusene ble bygget tett opp mot hverandre og dannet en slags vegg mellom vannet og resten av byen. Dersom mennesker ankom sjøveien ble de møtt av en sammenhengende sjøhusrekke som lå helt inn til sjøen. Figur 3.10 under viser bygningsmassen på 1800-tallet hvor man kan se at sjøhusene var strategisk plassert langs havnefronten.

I dag finnes det flere kaiområder i Østre havn, men inntil midten av 1800-tallet besto store deler av Holmen og Jorenholmen hovedsaklig av kystnatur og det fantes ingen kaier i Stavanger. Kaier var ikke nødvendig da ettersom varehåndteringen kun foregikk inn og ut av sjøhusene

som lå langs Holmens sjøside (Pahr-Iversen, 2007, s.52). I byen var gatene klønete strukturert, ofte med smale smug og bratte stigninger. De trange gatene med hus tett i tett medførte stor fare for brannspredning, om det skulle oppstå. I 1833 ble 60 hus tatt av brann på Holmen, og en ny brann i 1860 fra Østervåg til Vågen brant ned 232 bygninger. Brannen tok hjemmene til flere mennesker, men på en annen side gav det også muligheter til å omstrukturere gatene i sentrum på en bedre måte. I tillegg ble brannsikkerheten forbedret og satt i fokus. Gjennom 1800-tallet ble landskapet i Østre havn endret betraktelig. Kjeringsholmen var fram til 1860 en holme i sjøen. Før sundet mellom Holmen og fastlandet ble fylt igjen, var det en populær badeplass hvor det ble sett på som en bragd å kunne svømme rundt Kjeringsholmen (Leversen & Østbø, 2017, s.114). Videre var Jorenholmen fram til 1880-årene en flate med frodig gressdekke og med en naturlig strand som skrånet ned til sjøen (Leversen & Østbø, 2017, s. 129).



Figur 3.10: Gatestruktur og bygg i Østre havn rundt 1870-årene. (Stavanger kommune, 1993, s. 8)

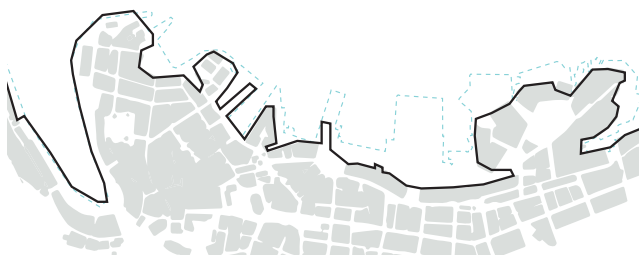


Hermetikkbymen 1890-1965

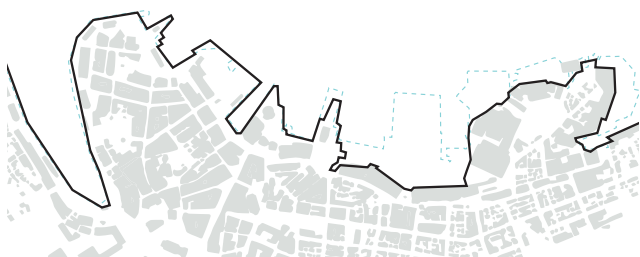
Ettersom hermetikknæringen vokste, ble det etter 1910 bygget flere fabrikker i større avstand fra sjøen og man fikk flere industriområder. Industrien førte til at man gikk vekk fra den fritt voksende byen, og det resulterte i en mer systematisk kvartalsstruktur og gateløp i Stavanger (Johnsen, 1998, s. 14). I 1920 opplevde hermetikkindustrien en krise hvor antall ansatte ble halvert sammenlignet med toppåret 1915. Denne vedvarende krisen førte til at det ikke ble bygget flere fabrikker mellom 1920 og 1960 (Johnsen, 1998, s. 17).

I Østre havn fantes flere fabrikker. En av de var en fabrikk på Jorenholmen som produserte husholdningsvarer under 1880-årene. I 1916 ble dette fabrikkanlegget solgt til Stavanger kommune og noen år senere ble lokalene gjort om til lager og kontor, men i 1937 satte en brann punktum for bedriften (Johnsen, 1998, s. 64).

I 1939 kom en ny havneplan som skulle forandre Østre havns ansikt mot sjøen. Store områder skulle utfylles og piper og kailinjer skulle bygges for å betjene kystfarten, lokaltrafikken og fiskerinæringen (Grude, 1985, s. 64). Det var ikke før på 1960-tallet at Steinkarkaien ble slått sammen med Kjeringsholmen (Leveresen & Østbø, 2017, 122).



1920 Figur 3.11: Utfyllinger på Holmen siden 1870-årene (Stavanger kommune, 1994, s. 79).



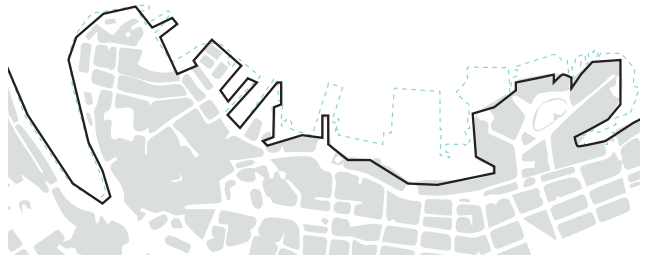
1974 Figur 3.13: Før utfyllingene ved Bekhuskaien (Stavanger kommune, 1994, s. 85).



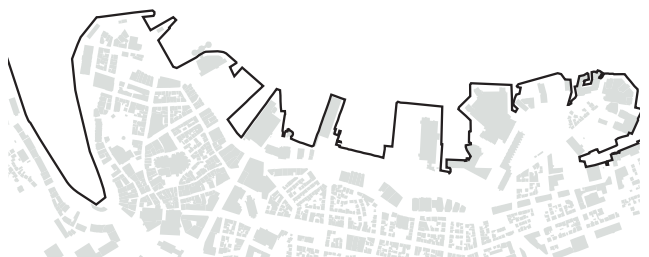
Olje- og energibymen 1965-2020

I perioden mellom 1965 og 1970 ble det lagd en mengde planer for utviklingen av havnen, men det var minimalt med ny utbygging. Det var først i 1971-1972 at den nye fergeterminalen, Fiskepirterminalen ble tatt i bruk, og rundt tidlig 1980-tallet ble det bygget godsanlegg på Kjeringsholmen og ved Bekhuskaien. Kjeringsholmen ble videre bygget ut i 1975, og utfyllinger på Bekhuskaien ble lagt fra 1975 - 1984 (Grude, 1985, s. 143). Under denne perioden ble det etablert en mer moderne og tilpasset havn med god kapasitet for økt trafikkmengde. Ifølge Leveresen & Østbø (2017, s.145) så endret utbyggingen av veien Havneringen opplevelsen av området ved Fiskepiren da folk plutselig måtte forholde seg til rundkjøringer.

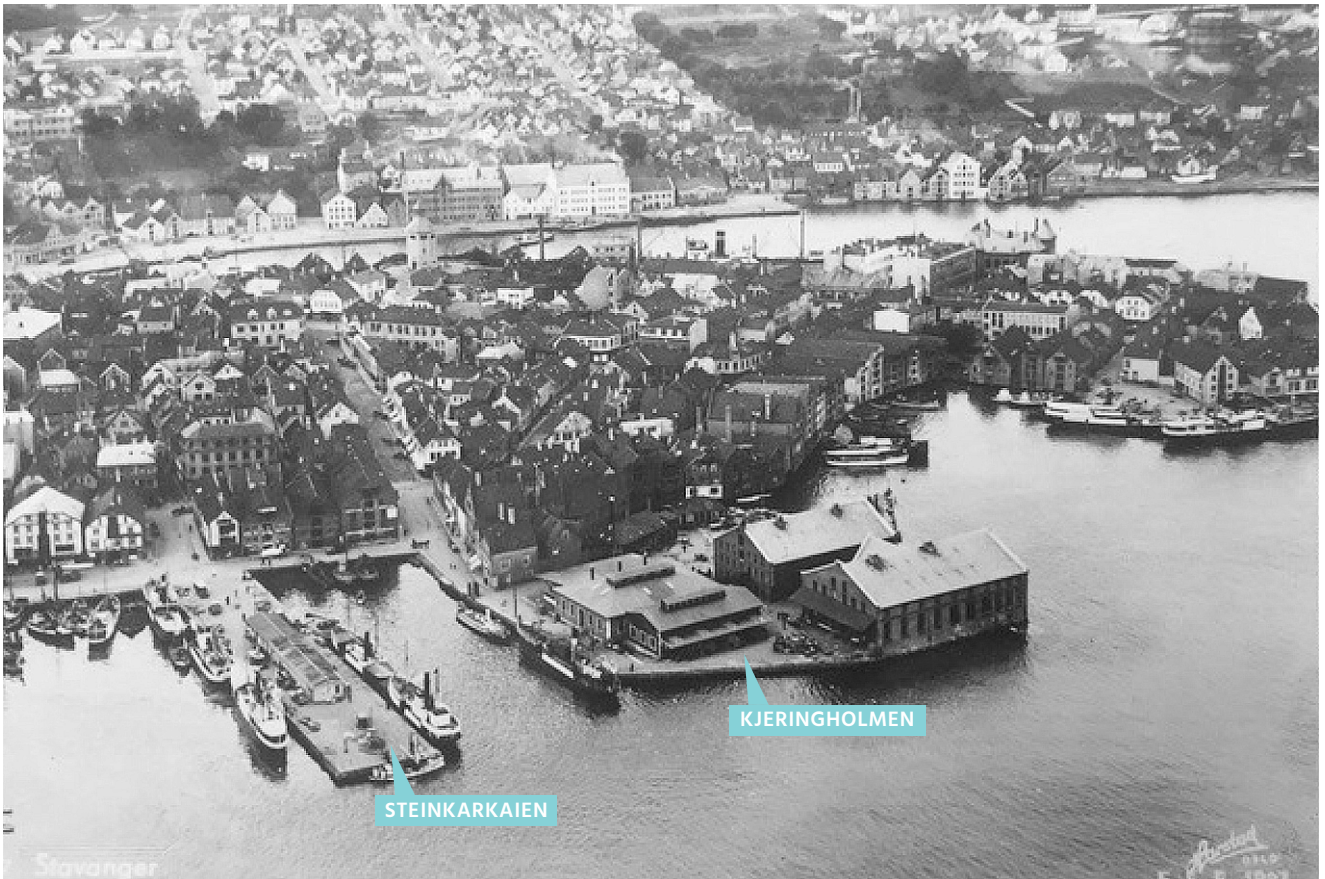
Byen fikk etterhvert et parkeringsproblem i sentrum, og det førte til at Jorenholmen parkeringshus ble oppført som et midlertidig bygg i 1983. Parkeringshuset medførte ytterligere mer trafikk i området, og i dag er Østre havn preget av denne trafikken og mennesker som haster videre, enten til og fra ferger eller til sentrums handlegater (Leveresen & Østbø, 2017, s.137).



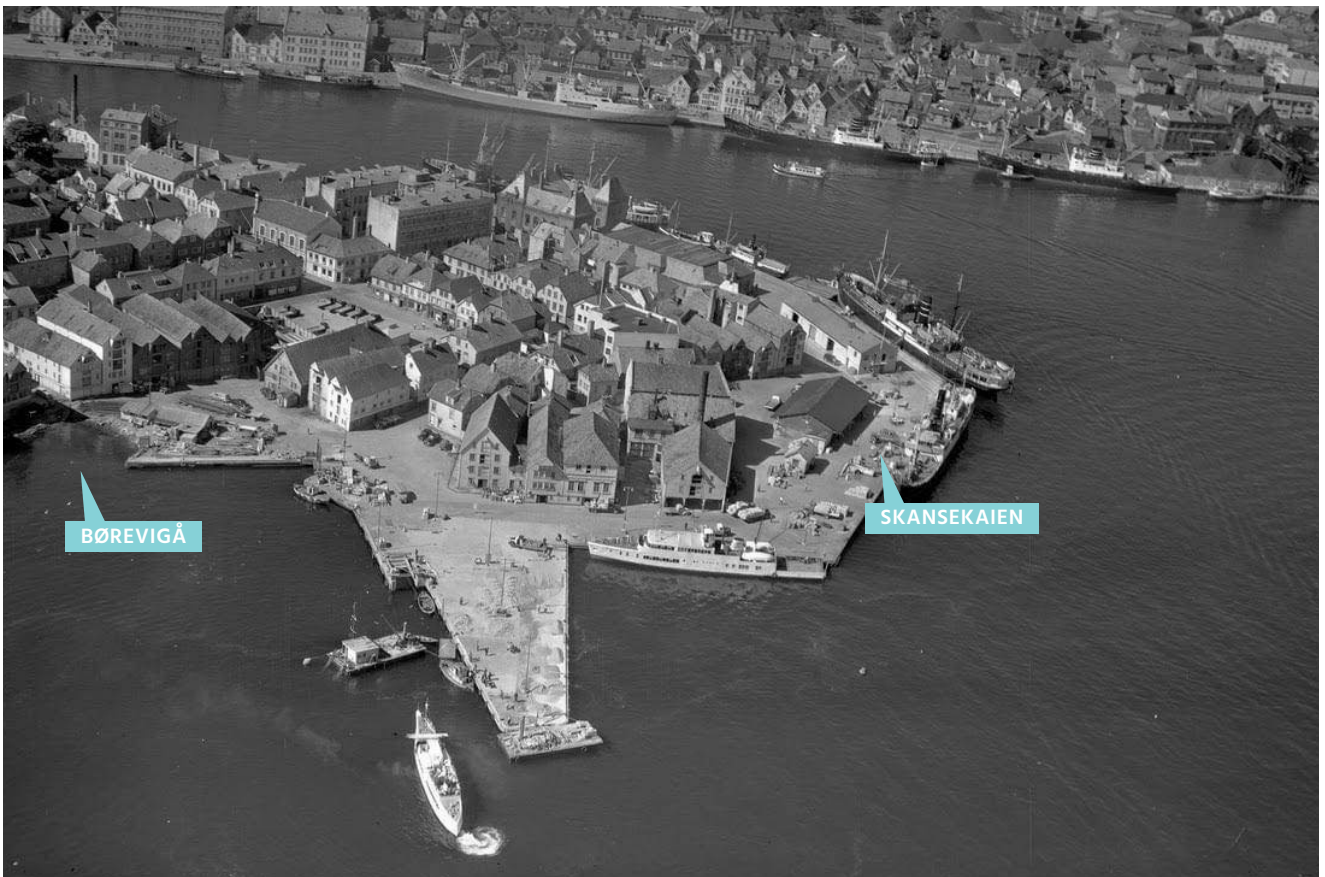
1940 Figur 3.12: Holmen, Kjeringsholmen og Jorenholmen blir utvidet (Stavanger kommune, 1994, s. 81).



1994 Figur 3.14: Strandlinjen har ikke endret seg mye etter 1994 (Stavanger kommune, 1994, s.88)



Figur 3.15: Flyfoto av Steinkarkaien og Kjeringsholmen før utfyllingen mellom, ca år 1940 (Veteranbåthavn [bilde], n.d.)



Figur 3.16: Flyfoto av Holmen med Børeviken, ca år 1950 (Stavanger byarkiv [bilde], 2019b)



Arkitektur og fysisk kulturarv



Sildebyen 1815 - 1890

På 1800-tallet var arkitekturen til Østre havn sterkt påvirket av silde- og skipsfartsnæringen. Da silden kom ble det behov for lokaler til håndtering av fisken, og det ble derfor bygget en rekke sjøhus, naust, båtstøer og brygger langs vannet. Et sjøhus hadde flere funksjoner. I hovedsak ble det brukt til sildesalting, fisketilvirkning og lagring av fiskeutstyr, men det ble også brukt som lagerplass for større utstyr som båter, seil og master. Sjøhus og naust har likheter i arkitektonisk utforming, men hovedforskjellen er at sjøhus er mer klimabeskyttet og dette hadde større nytteverdi i Stavanger hvor både varer og arbeiderne trengte beskyttelse fra kystklimaet.

I den maritime bebyggelsen ble det brukt et kraftig tregulv med helning mot sjøen, spesielt der hvor man saltet sild da dette ga mye vannsøl (Stavanger kommune, 1993, s.19). Sjøhusene var ofte plassert helt inntil sjøen slik at lasting og lossing kunne foregå rett fra husene. Det var også heiseordninger i toppen av sjøhusene som var beskyttet av ark slik at man kunne bruke heiseordningen i alle etasjer. Noen heistak fantes med pulttaksform som ble kalt Stavanger-ark da det kun fantes der (Stavanger kommune, 1993, s. 20). Sjøhusene hadde ofte små vinduer som var strategisk og symmetrisk plassert med få detaljer. Stilmessig kan sjøhusene karakteriseres med klassisismen med krav til strenghet og harmoni i fasadeuttrykket.

Sjøhusrekkene i Stavanger

I dag er de gjenværende sjøhusene av nasjonal kultur- og bygningshistorisk verdi. Mange av sjøhusene i sentrum har kommet langt inn på land på grunn av gjentatte utfyllinger mot sjøen langs havnelinjene. I tillegg da den tradisjonelle bruken av sjøhusene med lager og butikk ble mindre lønnsom, gav husene rom for moderne restaurant- og utelivsformål (Stavanger kommune, 2011, s.92). Flere kystbyer i Norge har knapt nok noen bevarte sjøhus igjen, og derfor anses sjøhusene i Stavanger som unike og svært bevaringsverdige (Stavanger kommune, 1993, s. 29-31).



Figur 3.17: Sjøhus langs Verksgata, 1973 (Stavanger byarkiv [bilde], 2019c)



Figur 3.18: Fasader langs Verksgata og Østervågveien (Inspirert av: Stavanger Kommune, 1993)

Hermetikkbyen 1890-1965

I starten av hermetikkindustrien flyttet flere fabrikker inn i sjøhusene i Østre havn. Etter hvert som næringen skjøt fart på slutten av 1800-tallet ble det bygget egne dedikerte fabrikkbygg, hvor gamle trehus og sjøhus ble revet til fordel for moderne fabrikker i mur og betong. Fabrikkene varierte i utforming, men felles for dem var de majestetiske pipene og en karakteristisk fargesetting, hvor blant annet pastellfarger ble brukt (Johnsen, 1998, s.10).

I dag har flere av hermetikkfabrikkene blitt revet grunnet



Figur 3.19: Steinkarkaien og Kjeringsholmen (Veteranbåthavn [bilde], n.d.)

manglende vedlikehold, men det er noen igjen som nå har blitt verdifulle og viktig for å ivareta arven etter hermetikk epoken. I denne epoken ble det bygget i sveitserstil, jugendstil, nyklassisisme og etterkrigsmodernisme. Under andre verdenskrig førte material knapphet og rasjonalisering til lav byggevirksomhet, og lite ble ombygd eller ødelagt. Nye bygninger i perioden mellom 1935 og 1950 ble etter funksjonalistiske idealer. Disse bygningene hadde få detaljer, og eneste dekor var ofte variasjoner mellom stående og liggende panel.



Olje- og energibyen 1965-2020

Oppdagelsen av Ekofisk-feltet høsten 1969 er en av den mest grunnleggende hendelsene for nyere byutvikling i Norge. Oljefunnene gjorde Stavanger til Norges oljehovedstad og forvandlet byen til en velstående, dynamisk og internasjonal by. Dette førte til at en ny virksomhet flyttet inn i den eksisterende bebyggelsen, og trehus og sjøhus ble nå omgjort til restauranter, butikker og hoteller. I denne perioden ble det bygget funksjonalistisk, modernistisk, og postmodernistisk arkitektur (Stavanger kommune, 1994, s. 155). Flere nye bygninger i Østre havn ble reist, blant annet Norsk Oljemuseum, som ble bygget i 1999 på Kjeringsholmen. Denne moderne bebyggelsen skulle markere at byen har tatt et stort skritt framover. Byggverket er resultatet av en arkitektkonkurranse som fikk mye oppmerksomhet og Oljemuseet ble bygget for å forklare oljefunnenes store betydning. I tillegg manifesterer det Stavanger som hovedsenteret for oljenæringen. I nyere tid kom også Magasin Blaa og Mediegården som har erstattet henholdsvis Møbelmagasinet og Avishuset Aftenbladet (Stavanger kommune, 1994 s.173)



Figur 3.20: Oljemuseet på Kjeringsholmen



Verkgata 1A Klubbgata 14 Østervågkaien 1A Verkgata 54 46 66

Figur 3.21: Fasader langs Verkgata og Østervågveien (Inspirert av: Stavanger Kommune, 1993)

Identitetsskapende arkitektur i Østre havn

På denne siden er en samling av flere ulike bygninger i ulike arkitektonisk utforming i dagens Østre havn. Bildene er tatt under befaring av området, mai 2021. Tross at mye av de historiske bygningene er blitt revet, finnes det likevel en del bygninger som viser frem historien til havnen, slik som Bekhuset og sjøhusrekkene fra 1800-tallet.



Figur 3.22: Bekhuset



Figur 3.23: De røde sjøhus



Figur 3.24: DSD Front Børehaugen, sjøhus i moderne stil



Figur 3.25: Empirestil, Verksgata 11



Figur 3.26: Norsk Oljemuseum



Figur 3.27: Sjøhusrekke, Havneringen



Figur 3.28: Modernistisk stil, Østervågkaien

Kulturminner

Bevaring av bygningsmiljøer og kulturlandskap med historisk forankring, er et viktig virkemiddel i byutviklingen for at et sted skal oppleves unikt og levende. Stavanger regnes som Europas største trehusby og byen har flere verneverdige kulturminner. Kulturminner er fysiske spor etter fortidens historie, og i Østre havn er det et mangfold av dette (Kulturminneplan for Stavanger, 2010). I denne analysen er det sett på SEFRAK registrerte kulturminner og andre funn i sjø etter marinarkeologisk kartlegging i 2016 (Temakart Rogaland, 2018).

SEFRAK registrerte bygninger

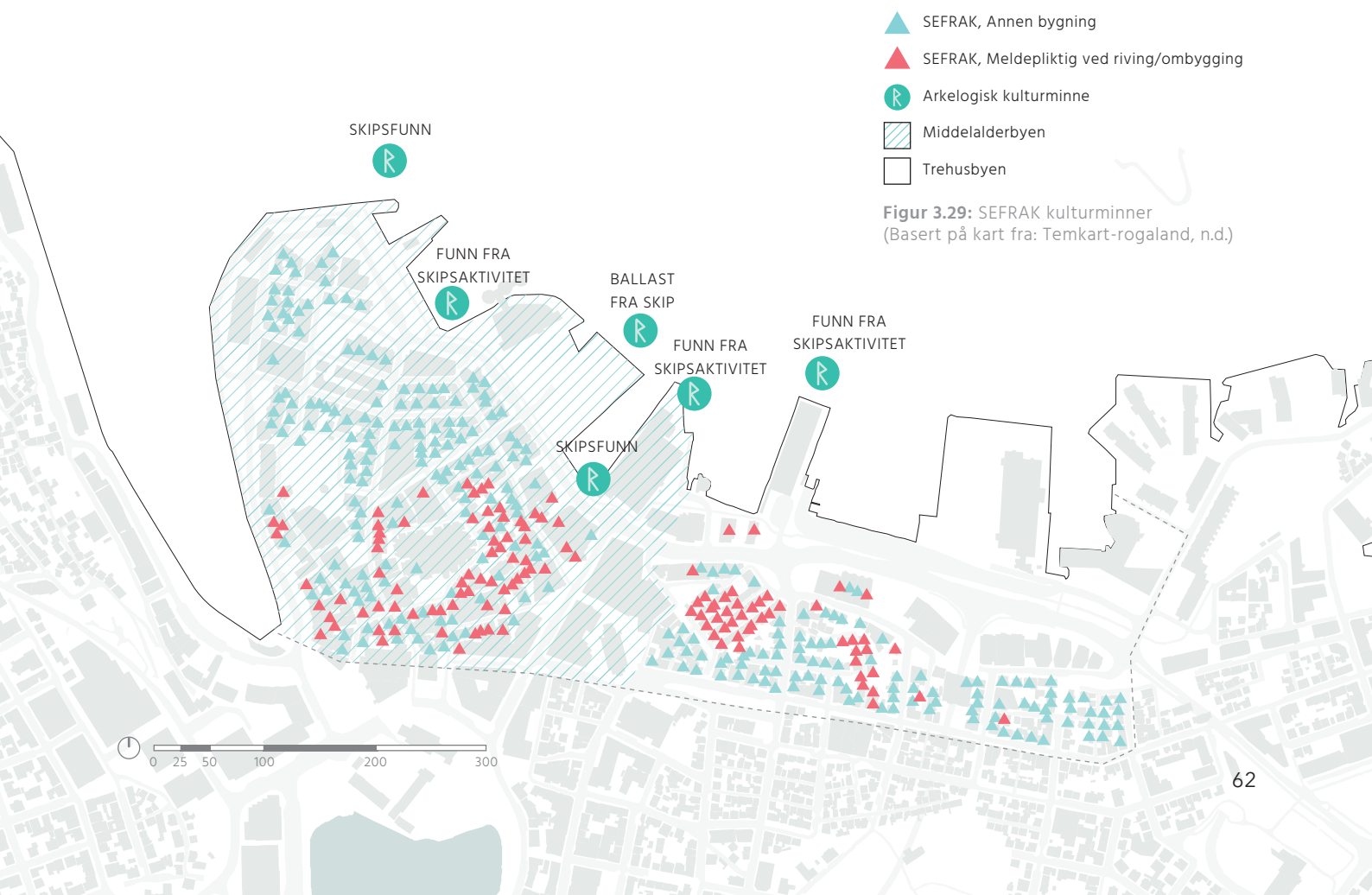
Navnet SEFRAK er en forkortelse for Sekretariatet for registrering av faste kulturminner i Norge. SEFRAK er et bygningsregister som inneholder alle bygninger i Norge bygd før 1900. I Rogaland er nesten 19 000 bygninger registrert i SEFRAK. Kartet under viser SEFRAK bygg i og rundt et avgrenset område ved Østre havn (Temkart-rogaland, n.d.).

Trehusbyen

Østre havn ligger innenfor området kalt trehusbyen. Trehusbyen er beskrevet i kulturminneplanen både som et geografisk område, en forvaltningsgrense, et navn på Stavangers byidentitet, og et nøkkelord for byutvikling i Stavanger for framtiden (Stavanger kommune, 2011, s.15). Når området utvikles vil det være spesielt viktig å ta hensyn til denne arkitekturen i området. Både fargevalg, utforming, etasjehøyder og særegne uttrykk.

Middelalderbyen

Innenfor forvaltningsgrensen Middelalderbyen ligger Holmen, Kjeringsholmen og Jorenholmen. I dag er det få spor igjen fra det middelalderiske Stavanger og middelalderbyen er ifølge kommunen blitt for dårlig bevart (Stavanger kommune, 2011, s.64).

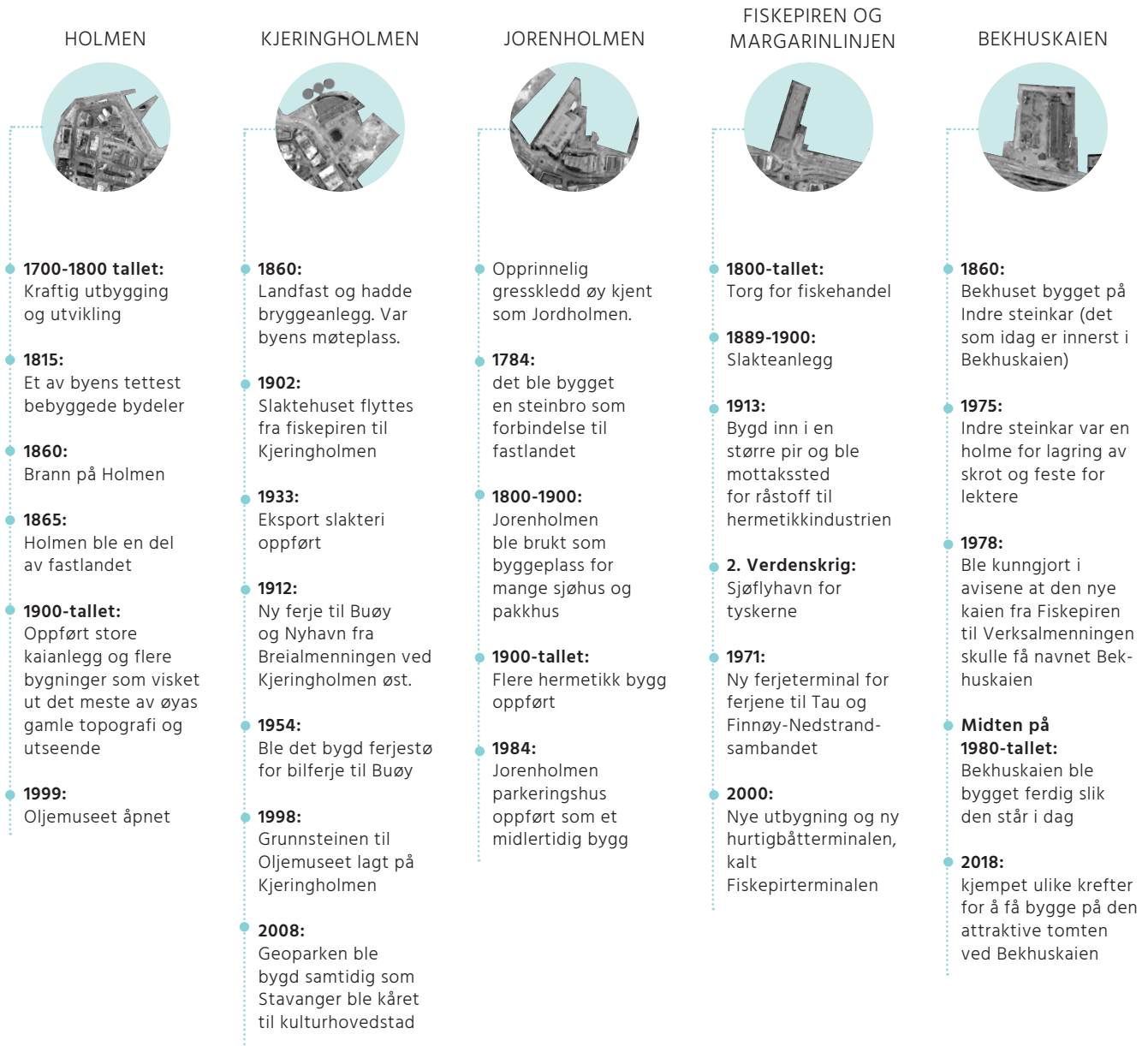


«Når byen vokser, er det viktig å skjerme de mest sårbare og verdifulle områdene mot store inngrep. Når man blander **nytt med gammelt**, er det dessuten viktig å ta vare på kvalitetene som allerede finnes i et område.»

- Kommunedelplan for kulturminner 2010 - 2025
(Stavanger kommune, 2011, s. 10)

Historisk tidslinje for Østre havn

På denne siden finner du en oppsummering av de mest betydelige historiske hendelsene som har skjedd på hver utstikker i Østre havn.



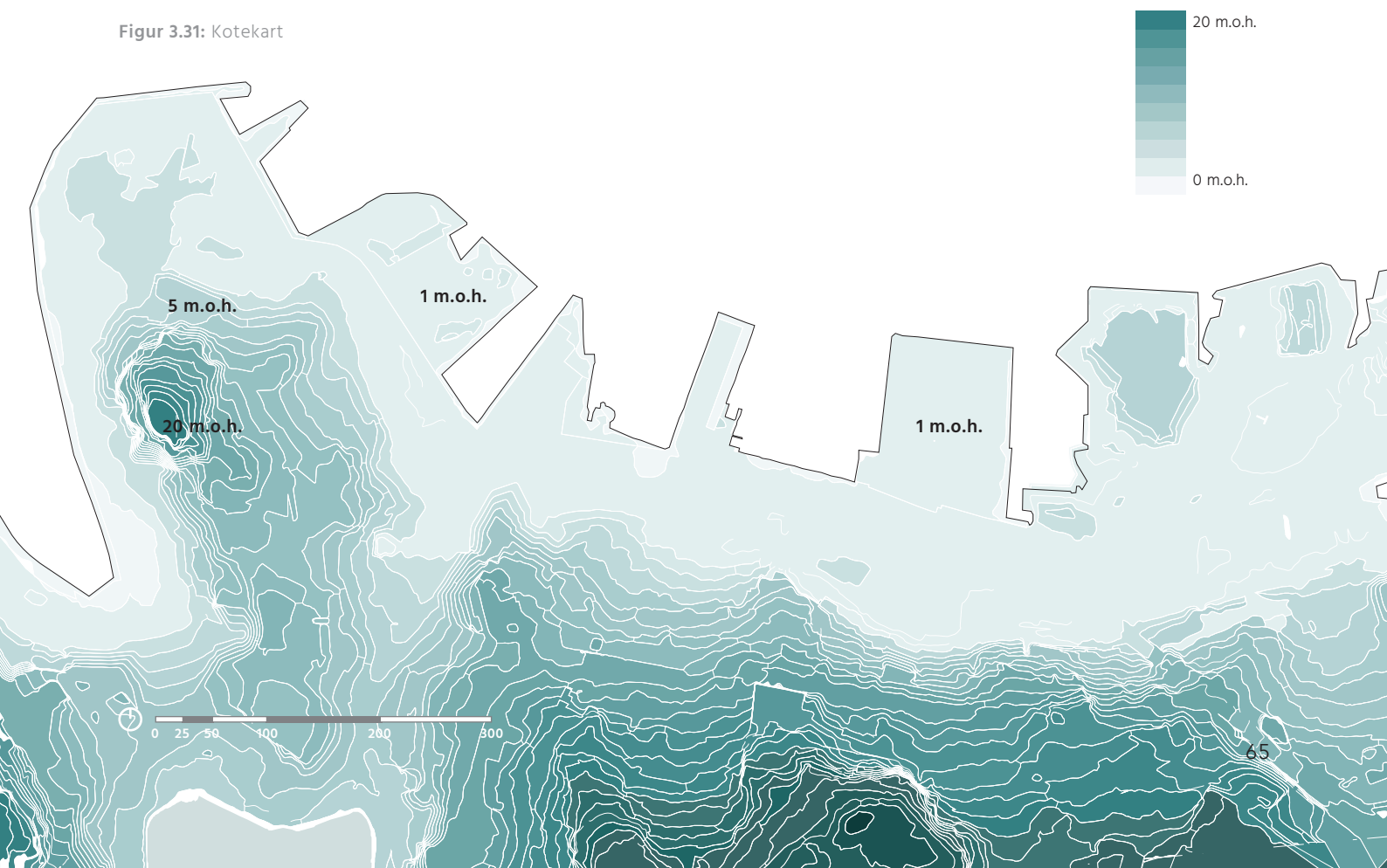
Figur 3.30: Historisk tidslinje (Basert på informasjon hentet fra: Jensen, u.å.; Leversen & Østbø, 2017; Grude, 1985)

3.3 LANDSKAP

Terrenget i Østre havn karakteriseres som flatt og lavtliggende. Det flate terrenget langs havnefronten er et resultat av flere landskapsendringer gjennom den historiske utviklingen av byen, hvor store deler av Østre havn er blitt gjenfylt med løsmasser i løpet av de siste 100 årene. Det lave terrenget og nærheten til sjøen gjør området spesielt sårbart for økt havnivå, stormer og kraftig nedbør. Om havnivået stiger med mer enn tre meter vil det føre til direkte konsekvenser for området og bebyggelsen i Østre havn.

Fra figur 3.31 kan man se at fra havnefronten og inn mot byen stiger terrenget slakt omtrent 100 meter inn fra vannkanten og deretter stiger det brattere mot sør. Når man plasserer ny bebyggelse på flatt terreng bør det tas hensyn til eksisterende siktlinjer. Ny bebyggelse bør ikke blokkere siktlinjer mot sjøen eller skape skygge for verdifulle byrom.

Figur 3.31: Kotekart



3.4 KLIMA

Klimaendringene og en økende urbanisering skaper store utfordringer for byplanlegging, men det gir også muligheter til å utvikle bærekraftige byer som skaper bedre rammer for innbyggerne sine liv (Klima- og miljødepartementet, 2020). Klima kan defineres som det typiske værmønsteret på et sted basert på statistikk over et 30-års intervall. Det måles ved å se på mønstre av variasjon i temperatur, vindforhold, nedbør, luftfuktighet og lufttrykk. Hvordan klimaet oppleves på et sted avhenger av ulike fysiske faktorer som terreng, vegetasjon, hav, bebyggelse og veier (Hanssen-Bauer et al, 2015, s.14-16).

Klimaet og været i Stavanger er en del av byens identitet og kultur. Det påvirker i stor grad hvordan mennesker tar i bruk byens byrom og funksjoner i sine daglige liv. I dag betegnes Stavanger som en «normal våt» norsk kommune, men prognoser fra NVE viser at i framtiden blir det våtere. I tillegg er det beregnet at vannstanden i Stavanger vil stige betraktelig mot slutten av århundret dersom vi er «middels flinke» til å kutte klimagassutslippene (Nyborg & Skjæraasen, 2020). I Stavanger sentrum og Østre havn finner man bebyggelse av historisk, kulturell og økonomisk verdi. Det vil kreves tiltak for å kunne beskytte disse mot framtidige konsekvenser forårsaket av klimaendringene.



Vindforhold

Langs vestlandskysten er vinden i vinterhalvåret sterkt påvirket av lavtrykkene og den dominerende vinden fra retning sørøst, mens på sommeren er det ofte stor daglig variasjon i vindretning. Likevel er den vanligste vindretningen på sommeren fra nord og nordvest på grunn av solgangsvind (Mayer, Livik, Pontoppidan, Båserud & Løvset, 2020, s. 8). Prognoser og klimamodeller for vind viser «liten» eller «ingen endring» i mildere vindforhold fram til 2100, men usikkerheten i framskrivningene for vind er stor (Mayer et al., 2020, s. 12). For framtidig planlegging av Østre havn bør kunnskap om lokale vindforhold tas i betraktning.



Solforhold

I dag har Stavanger et varmere klima enn de fleste andre norske byer. Normalen for antall soltimer i Stavanger er 1513 timer i året, hvor gjennomsnittlig soltimer per dag er i januar 3 timer, og i juni 10 timer (Suncurves, u.å.). Store deler av Østre havn har nokså gode solforhold hele året. Deler av den eksisterende bebyggelsen i sentrumskjernen vil kaste skygge utover dagen over Østre havn. Områdene lengst vekk fra sentrumskjernen har derfor de beste solforholdene gjennom året, slik som Geoparken og de nordligste områdene på de ulike utstikkerne. Ved vårjevndøgn vil gater som er orientert i nord-sør retning ha de beste solforholdene gjennom dagen. Holmeallmenningen parkeringsplass er det beste eksempelet på et område i Østre havn med gode værforhold gjennom hele dagen, samt god skjerming fra vind.



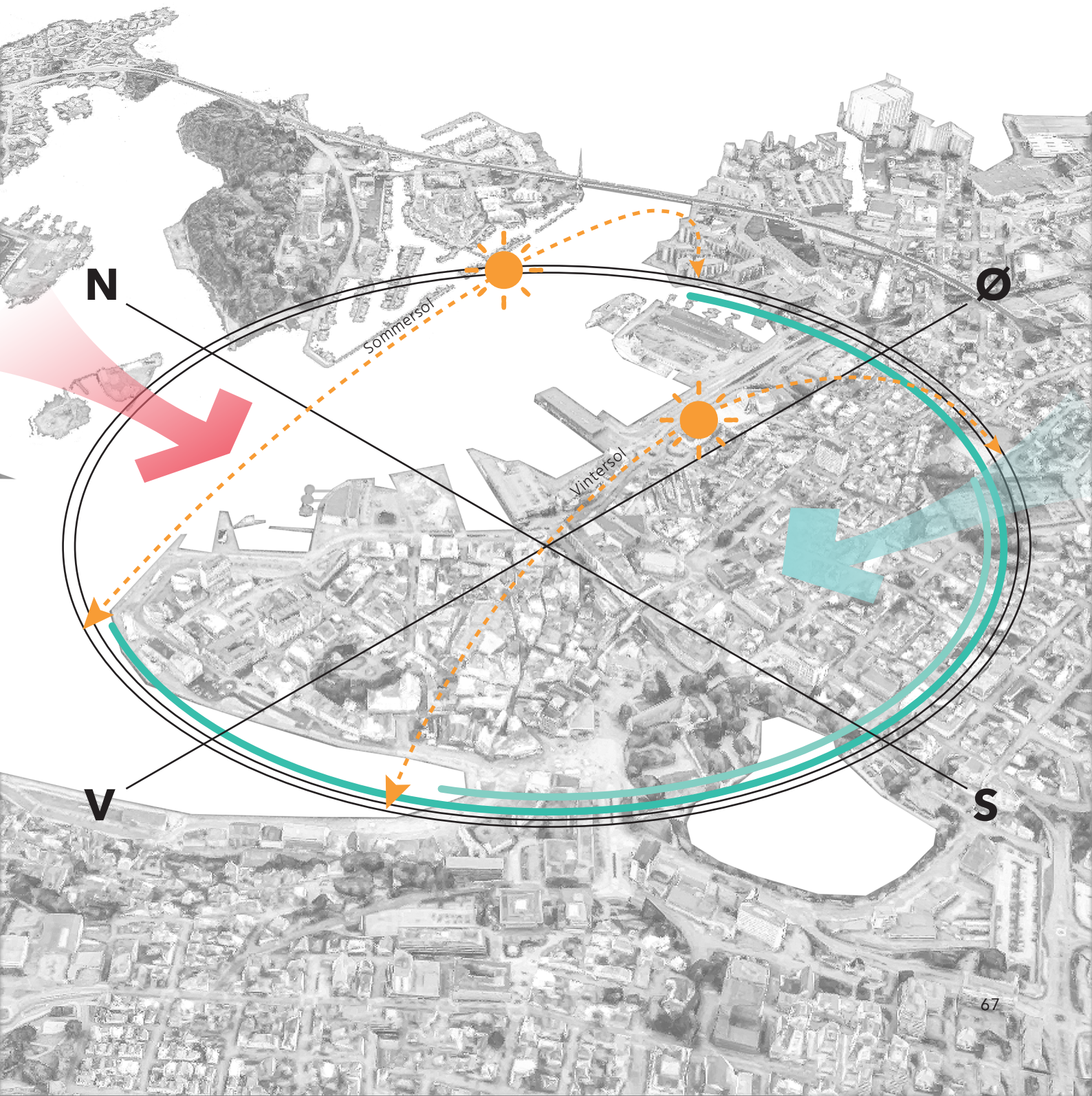
Temperatur

Innad i Rogaland er det store temperaturforskjeller mellom kysten, indre strøk og fjellområdene. Østre havn ligger langs kysten, hvor temperaturen i vinterhalvåret oppleves mildere enn indre strøk, og på sommeren kjøligere enn indre strøk. Gjennomsnittstemperatur fra Våland målestasjon (Nærmeste referansepunkt til Østre havn) er i dag 7,1 °C, og prognoser viser at det vil bli varmere i framtiden hvor i 2100 vil gjennomsnittlig temperatur være 9,3 °C. Dette betyr at i framtiden vil Stavanger være like varmt som det Amsterdam er i dag, med høyere badetemperatur og varme sommernetter. Dette kan endre slik vi kjenner byens klimatiske identitet og kjennetegn i dag (Nyborg & Skjæraasen, 2020)



Figur 3.32: Stavanger klima historikk (Yr, 2021)

Figur 3.33: Vind- og solretninger for Østre havn





Nedbør og vannstand

Kystklima

I dag har Rogaland et relativt mildt og fuktig klima som påvirkes av lavtrykket fra vest og sørvest. Dette lavtrykket bringer med seg nedbør og fuktig luft til regionen og Stavanger by. I dag er gjennomsnittlig årlig nedbør i Stavanger 1757 mm. I Østre havn og rundt bykjernen finnes mye asfalt og relativt få permeable flater. Dette er ugunstige forhold med tanke på at prognoser viser at Stavanger får rundt 6 prosent mer nedbør, og at havnivået kan stige med rundt 35 cm mot slutten av århundret (Nyborg & Skjæraasen, 2020).

Høyere vannstand og flomrisiko

Den største utfordringen med en stigende vannstand er stormfloer. Stormflo oppstår når påvirkninger fra blant annet vind, lufttrykk og tidevann gjør at vannstanden plutselig stiger voldsomt. Slike stormfloer kan gi svært omfattende og kostbare skader. I tillegg til stormfloer er det forventet en heving av middel vannstanden i havet, hvor prognoser viser at i 2100 kan vannstanden bli inntil 90 cm høyere enn den er i dag.

Et begrep som ofte blir brukt ved flomvern er «200-årsflom». Dette er et statistisk konstruert begrep som angir omfanget av flommene som i gjennomsnitt skal forekomme hvert 200 år. Kartet nedenfor viser hvilke områder som berøres av en 200-års flom ved prognoser for 2090. Her er vannstanden økt med 7,8 meter fra dagens havnivå. De siste hundre årene har det vært flere hendelser med flom og oversvømmelser i Stavanger sentrum som har kostet samfunnet mye (Miljødirektoratet, 2015, s. 15). Det vil i framtiden bli viktig å ha god kunnskap om flom og flomhistorikken for å være forberedt på konsekvensene fra den framtidige havnivåstigningen.

Vi er i denne oppgaven kjent med utfordringene i forbindelse med framtidig flomrisiko i Østre havn. Det arbeides fortiden med omfattende utredninger om hvordan kommunen kan løse flomproblematikken som man vil møte i framtiden. Flomvern er et viktig tema når sentrum skal utvikles, fordi det skal si noe om hvordan man kan beskytte områdene langs sjøkanten som er av historisk, kulturell og økonomisk verdi (Norconsult, 2020, s. 4).



Figur 3.34: Områder som vil bli påvirket av 200-års flommen (Baser på kart fra: NVE,2020)



Forurensninger

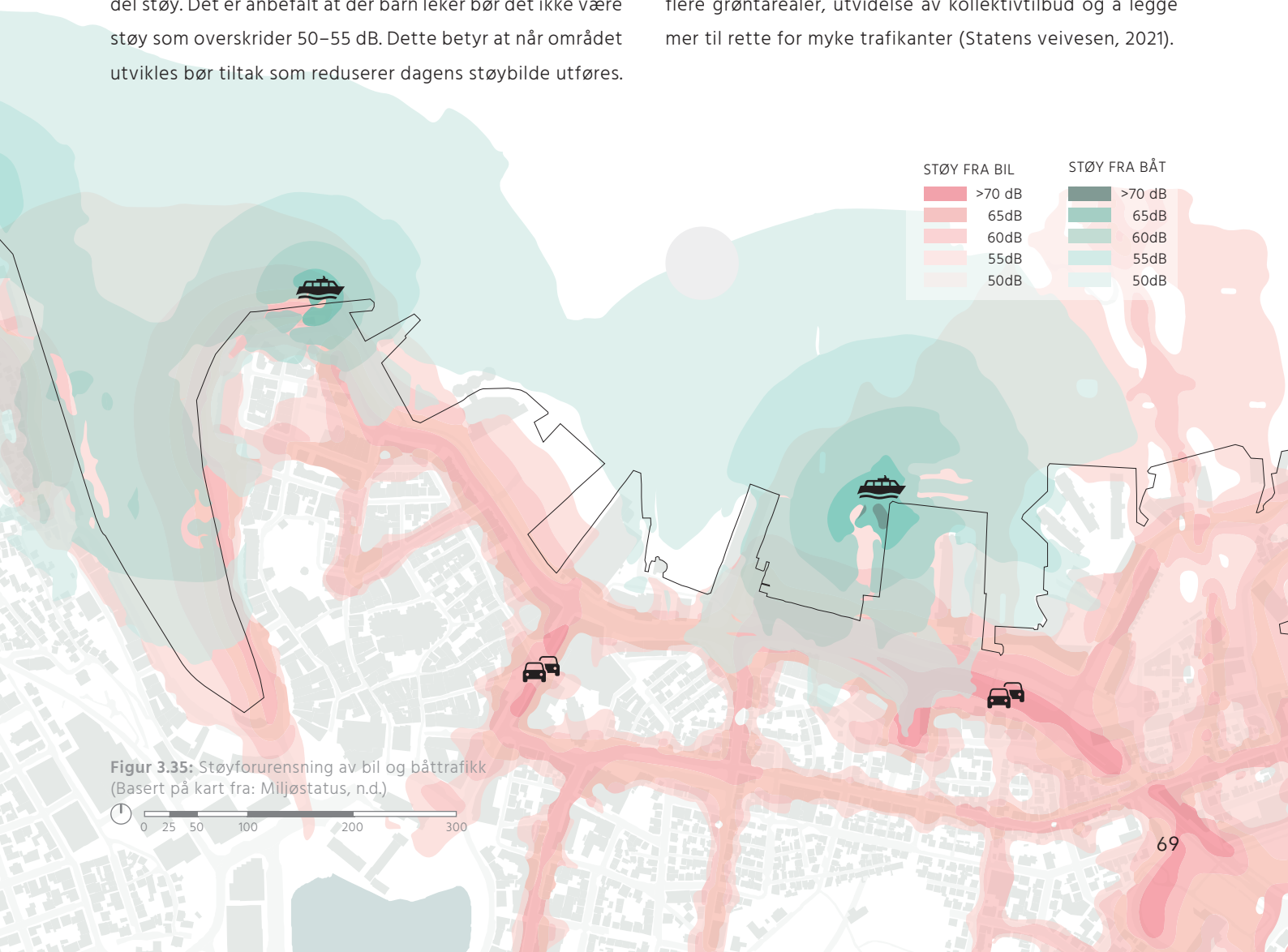
I likhet med mange andre byer i verden har også Stavanger kommune ambisiøse klimamål. Stavanger ønsker å ta del i de nasjonale forpliktelsene til reduksjon av klimagassutslipp. De største lokale utfordringene for Stavanger kommer i hovedsak fra transport og energiforbruk. I tillegg har byen utfordringer knyttet til dårlig luftkvalitet, forurensing i sjøbunn og støy.

Støy

Støy er det miljøproblemet som rammer flest mennesker i Norge, og defineres som «uønsket lyd». I Østre havn kommer uønsket lyd stort sett fra veitrafikk og havnedrift. Figur 3.35 viser støyforurensning i området. Støy oppgis i desibel (dB) hvor for eksempel støynivåer over 60–65 dB vil gjøre det vanskelig å føre en normal samtale. Ut i fra figuren under ser man at Østre havn blir utsatt for en god del støy. Det er anbefalt at der barn leker bør det ikke være støy som overskrider 50–55 dB. Dette betyr at når området utvikles bør tiltak som reduserer dagens støybilde utføres.

Luftkvalitet

Stavanger, Bergen, Oslo, Trondheim og Bergen er de byene i Norge med dårligst luftkvalitet. Det er spesielt i perioder med kaldt vær, lite vind og ingen nedbør luftkvaliteten er dårligst, og dette gjør at utsatte grupper må holde seg inne. Hovedårsaken til dårlig luftkvalitet i kommunen kommer av fossil bilbasert transport i byen, og NO² og svevestøv som kommer av veitrafikk, fly og sjøtransport som er mest forurensende. For høye verdier av NO² og svevestøv i byer gir negative konsekvenser for innbyggere, og er et problem for menneskers helse og trivsel (Klausen, 2019, s. 8). For å øke luftkvaliteten i området samtidig som området utvikles må det utføres en rekke tiltak som kan håndtere en eventuelt økt befolkning og trafikkmengde. Noen tiltak kan for eksempel være kjørebegrensninger, redusering av miljøavtrykk for skip i havnen, parkeringsrestriksjoner, flere grøntarealer, utvidelse av kollektivtilbud og å legge mer til rette for myke trafikanter (Statens veivesen, 2021).



Figur 3.35: Støyforurensning av bil og båttrafikk (Basert på kart fra: Miljøstatus, n.d.)



3.5 BLÅGRØNN STRUKTUR

Blå og grønne verdier

Blågrønn struktur kan defineres som et nettverk av blå og grønne verdier som finnes innenfor de naturlige og semi-naturlige områdene rundt oss. Dette kan være verdier som for eksempel friluftsliv, landlige områder, kyst og ferskvann som sammen bidrar til å styrke økosystemene og bevare det biologiske mangfoldet (Rogaland Fylkeskommune, 2020, s. 3). Den blågrønne strukturen er spesielt viktig i byene da den bidrar til å bedre håndtere klimautfordringene. I tillegg tyder det på at blågrønne omgivelser vil kunne slå positivt ut på folkehelsen, hjelpe med å rense byluften, skape skygge og ly, og generelt styrke kvaliteten i byene (Gehl, 2010, s. 190).

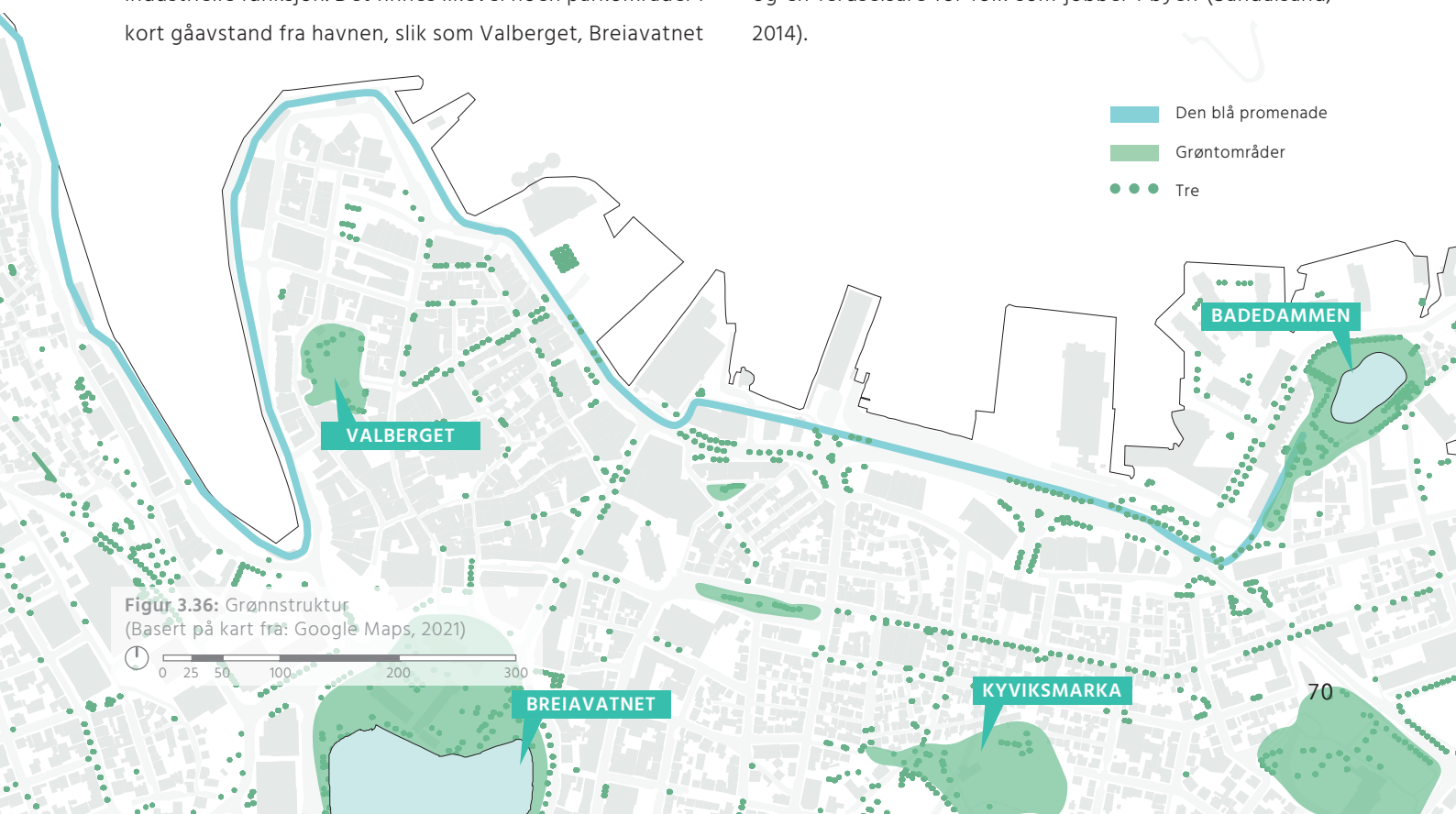
Østre havns blågrønne struktur

I figur 3.36 kan man se at Østre havn er et område som i hovedsak består av asfalterte flater og bygningsmasser. Langs havnefronten er det få sammenhengende parker eller friområder og dette henger sammen med havnens industrielle funksjon. Det finnes likevel noen parkområder i kort gåavstand fra havnen, slik som Valberget, Breiavatnet

og Badedammen. De eksisterende blågrønne strukturene i Østre havn består av innslag av trekker, kantvegetasjon, restarealer og noen private grøntareal. Det finnes også noen større trær og blomsterkasser spredt rundt i området. Selv om området består av få grønne elementer, er kontakten med sjøen og den eksisterende blå strukturen av stor verdi og gir gode forutsetninger for å øke tiltrekningskraften til havnefronten.

Den blå promenade

De siste årene er det forsøkt å gjøre havnefronten mer tilgjengelig og attraktiv. I 2010 ble den blå promenaden åpnet hvor målet var å bedre sammenhengen mellom byrommene i sentrum. Den blå promenaden består av skiferheller og belysning med en blågrå farge i gatelegemet, og man finner innslag av enkel møblering langs veien. Promenaden går langs Vågen, mot Oljemuseet og forbi Bekhuskaiaen og blir i dag brukt som tursti, joggeløype og en ferdselsåre for folk som jobber i byen (Sandalsand, 2014).



Figur 3.36: Grønnstruktur
(Basert på kart fra: Google Maps, 2021)

0 25 50 100 200 300



Figur 3.37: Liten park med grønnstruktur på Holmen



Figur 3.38: Grønnstruktur i midtrabatten mellom bilvei og den blå promenade

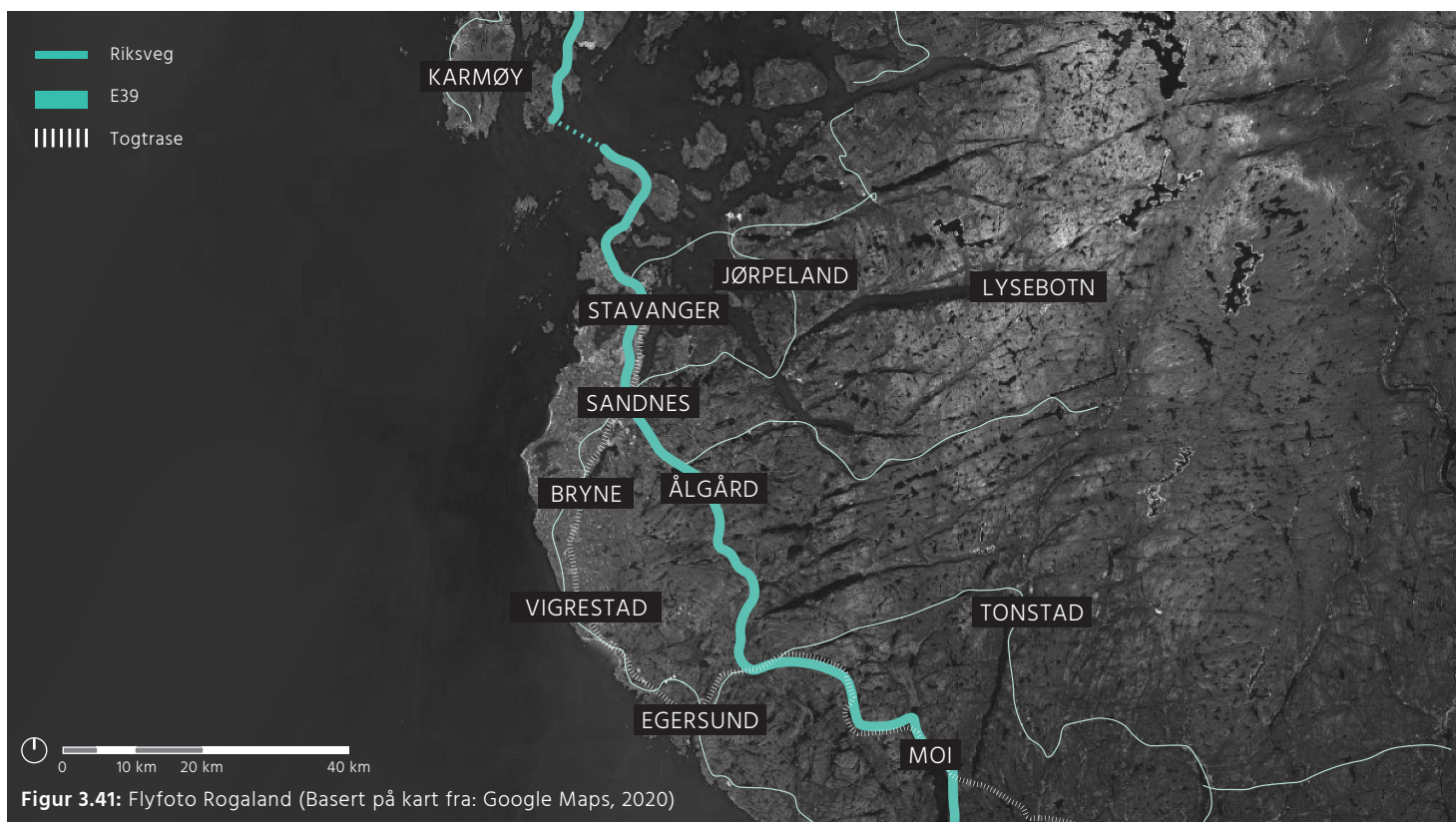


Figur 3.39: Blomster i rundkjøring



Figur 3.40: Noen trekker ved Oljemuseet

3.6 INFRASTRUKTUR



Regionens tyngdepunkt

Stavanger betegnes som Rogalands fylkeshovedstad og tyngdepunkt. Det er stor gjennomfart i kommunen hvor den mest trafikkerte strekningen av E39 (Trondheim til Kristiansand) går gjennom Stavanger. I 2018 hadde motorveien som går inn mot Stavanger en årsdøgntrafikk på over 60 000 kjøretøy (Statens veivesen, 2016). I tillegg viser registreringer fra kommunen at det daglig er omkring 130 000 reiser inn til sentrum. Dette er inkludert transport både kollektivt, med sykkel og til fots (Stavanger kommune, 2019, s.14).

Tunneler endrer transportbildet

Det har de siste årene åpnet flere store tunnelprosjekter i kommunen som har endret byens transportbilde. Blant annet åpnet Ryfyst i 2019 med mål om å koble bedre sammen Ryfylke og Nord-Jæren til ett felles bo- og arbeidsmarked

ved hjelp av en undersjøisk veitunnel. Som følge av denne nye tunnelen ble Tau-ferjen ved Fiskepirterminalen nedlagt, noe som har bidratt til å redusere trafikkmengden i Østre havn den siste tiden. En annen sidevirkning av Ryfast er overskudd av steinmasser som kan bli brukt til tildekking av den sterkt forurensede sjøbunnen i Stavanger havn. Dette skaper rom for nye utbyggingsprosjekter i sentrum, men kan også medføre til en økt døgntrafikk i framtiden igjen (Statens veivesen, 2020).

Videre har utbyggingen av Hundvåg- og Eiganestunnelen, som åpnet april 2020, flyttet den miljøbelastende gjennomgangstrafikken i Stavanger sentrum under bakken. Dette ga rom for nye muligheter innen byutvikling og fortetting i sentrum.

Havnefunksjoner

Stavangers havnefront

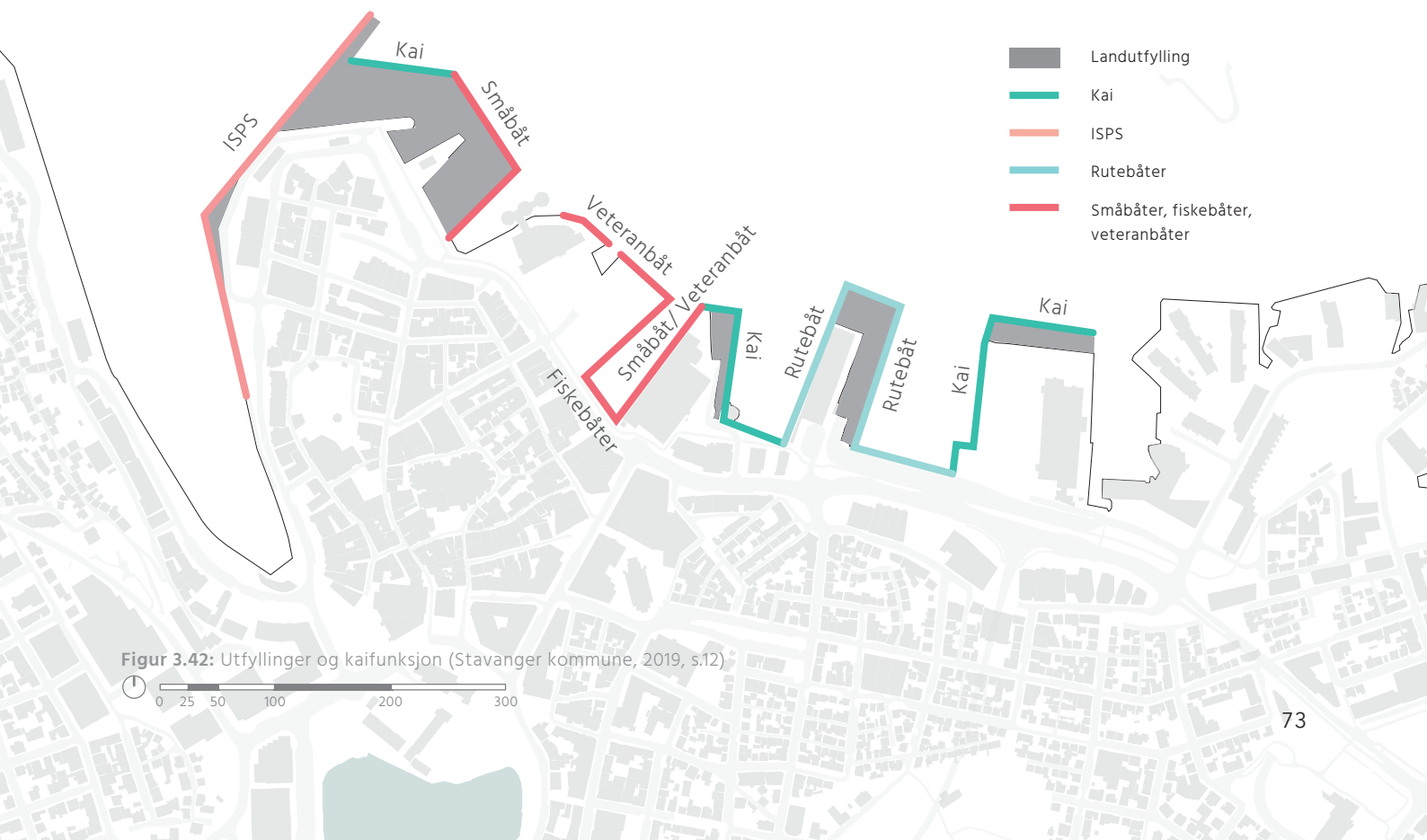
En sentral del av Østre havn er havnedriften i området. Havnen er en viktig del av byens og sentrums framtid, nåtid og fortid hvor den også gjenspeiler kulturen og identiteten til byen. Sjøen som transportvei kan få en viktig betydning i framtiden da kapasiteten på veinettet i byene er begrenset, mens sjøveien har rikelig med plass. Det er derfor viktig å videreutvikle en havnefront som tilpasser seg framtidens transportbehov på en effektiv og bærekraftig måte (Stavanger kommune, 2019, s. 12).

Østre havn

Havneanlegget i Østre havn har i dag mange bruksområder og brukes blant annet av ferger, charterbåter, kystverket, forsvaret, fiskebåter, lasteskip, offshorefartøy, fritidsbåter og beredskapsbåter (Stavanger kommune, 2019, s.12). Disse er avbildet på neste side. Det er i dag høy aktivitet med kollektiv persontransport med hurtigbåter, fergesamband og turbåter. Ifølge sentrumsplaner er det en rekke endringer som vil skje langs havnefronten i Stavanger sentrum i framtiden, men mye av havnedriften vil bestå.

Det er i kommuneplanen lagt opp til at Tau-ferjens tidligere biloppstillingsplassen kan omformes. Bekhuskaien skal i framtiden være en ordinær kai for nasjonal trafikk, med prioritet som ventekai for hurtigbåter. Det er også planlagt at det skal komme en ny ISPS-kai langs Holmen vest som vil bli benyttet av større båter som cruiseskip og offshorefartøy. I tillegg er det i sentrumsplanen lagt opp til utfyllinger på Holmen, Jorenholmen, Fiskepiren og Bekhuskaien. Dette gir muligheter for ny utvikling i sentrum og å videre utvikle havnefunksjonene langs havnen (Stavangerregionen havn, u.å., s. 24-26).

I denne oppgaven er det bestemt å basere seg på forslaget av landutfyllinger som er presentert i plankartet fra Kommunedelplanen for Stavanger sentrum (plan 129K) vedtatt 11.03.19, og vist i figur 3.42. Utfyllingene ved Fiskepiren og Bekhuskaien utgår sannsynligvis etter oppdaterte avklaringer fra kommunen, mars 2021. Det er i tillegg bestemt å legge behovsanalysen utført av Mad Arkitekter 19. desember 2019 som grunnlag i denne oppgaven for framtidige kaifunksjoner og havnedrift i Østre havn, se figur 3.42.



Figur 3.42: Utfyllinger og kaifunksjon (Stavanger kommune, 2019, s.12)



HURTIGBÅT

Figur 3.43: Hurtigbåt ved Fiskepiren



KYSTVERKET

Figur 3.44: Kystverket (Skipsrevyen [bilde], u.å.)



SMÅBÅTER

Figur 3.46: Småbåter (Klikk [bilde], 2017)



OFFSHOREFARTØY

Figur 3.45: Offshorefartøy (Stavanger kommune [bilde], 2019,s.12)



CRUISESKIP

Figur 3.47: Cruiseskip (Stavanger Havn [bilde], 2017)



VETERANBÅTER

Figur 3.48: Veteranbåter ved Kjeringsholmen (Stavanger Veteranbåthavn [bilde], 2018)



Figur 3.49: Livredningsbøyer er et vanlig skue langs havnen

Vegnettet og trafikken

Vegnettet langs havnefronten

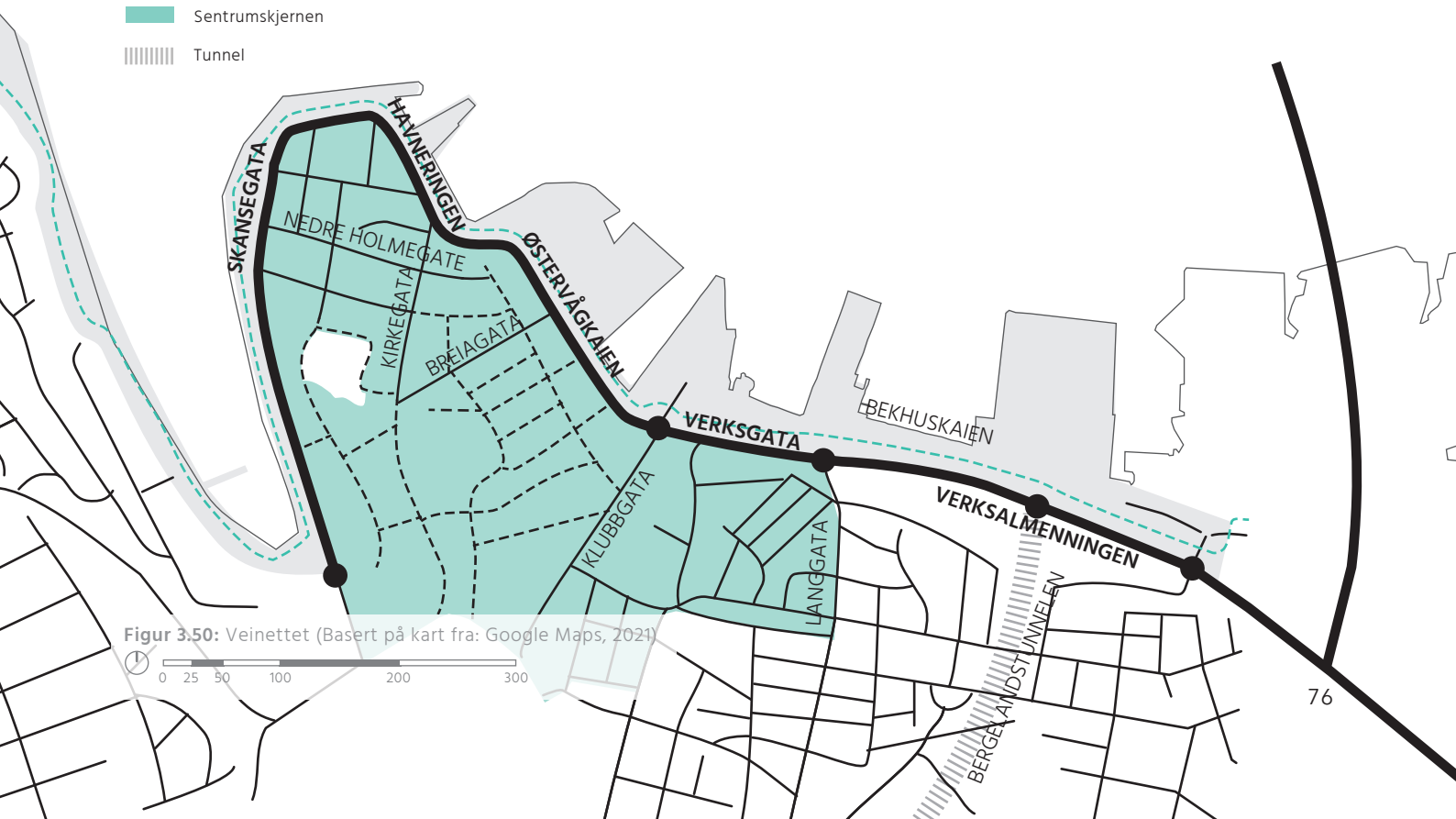
Den største trafikkmengden i Østre havn går langs Skansegata, Havneringen, Østervågkaien, Verksgata, Verksalmenningen og Bekhuskaien. Disse veiene ligger som en sammenhengende barriere mellom havnefronten og resten av sentrumskjernen. Denne strekningen er i tillegg koblet sammen med de trafikkerte veiene Klubbgaten, Langgata og Bergelandstunnelen. Langs havnefronten finnes det gangoverfelt hver 50-100 meter, som skal koble Østre havn bedre sammen med resten av bykjernen. Den største andelen biler som reiser til Østre havn, kommer enten via Bergelandstunnelen øst i området, eller fra vest i området gjennom Vågen.

Bilbasert trafikk

Sentrumsområdet er en viktig møteplass i byen. En utfordringen i dag er at mange av reisene inn til sentrum er bilbaserte. Data hentet fra Kolombus, kommunens sykkelundersøkelser og nasjonal reisevaneundersøkelser viser at Stavanger sentrum preges av en høy andel bilbaserte reiser. Halvparten av de som reiser til sentrum kommer fra områder sør for sentrum og mange av disse reisene er under 3 kilometer. Dette betyr at mange kan gå eller sykle til sentrum, men likevel viser undersøkelser fra 2019 at 46% av tilreisende i sentrum reiste med bil. Dette er også en betydelig økning fra tidligere år (Stavanger kommune, 2019, s.14).

På sikt ønsker Stavanger kommune og gjøre sentrum mindre bilbasert, men det vil ta tid før dette blir en realitet. I tillegg til den økte biltrafikken i sentrum har det også vært en økning i kollektive reiser, men i 2019 var kun 12% av reisene med enten buss, tog eller båt (Stavanger kommune, 2019, s.14). For framtidig sentrumsutvikling bør det fokuserer på å legge bedre til rette for gående og syklende og skape et bedre kollektivtilbud som kan utkonkurrere bilen.

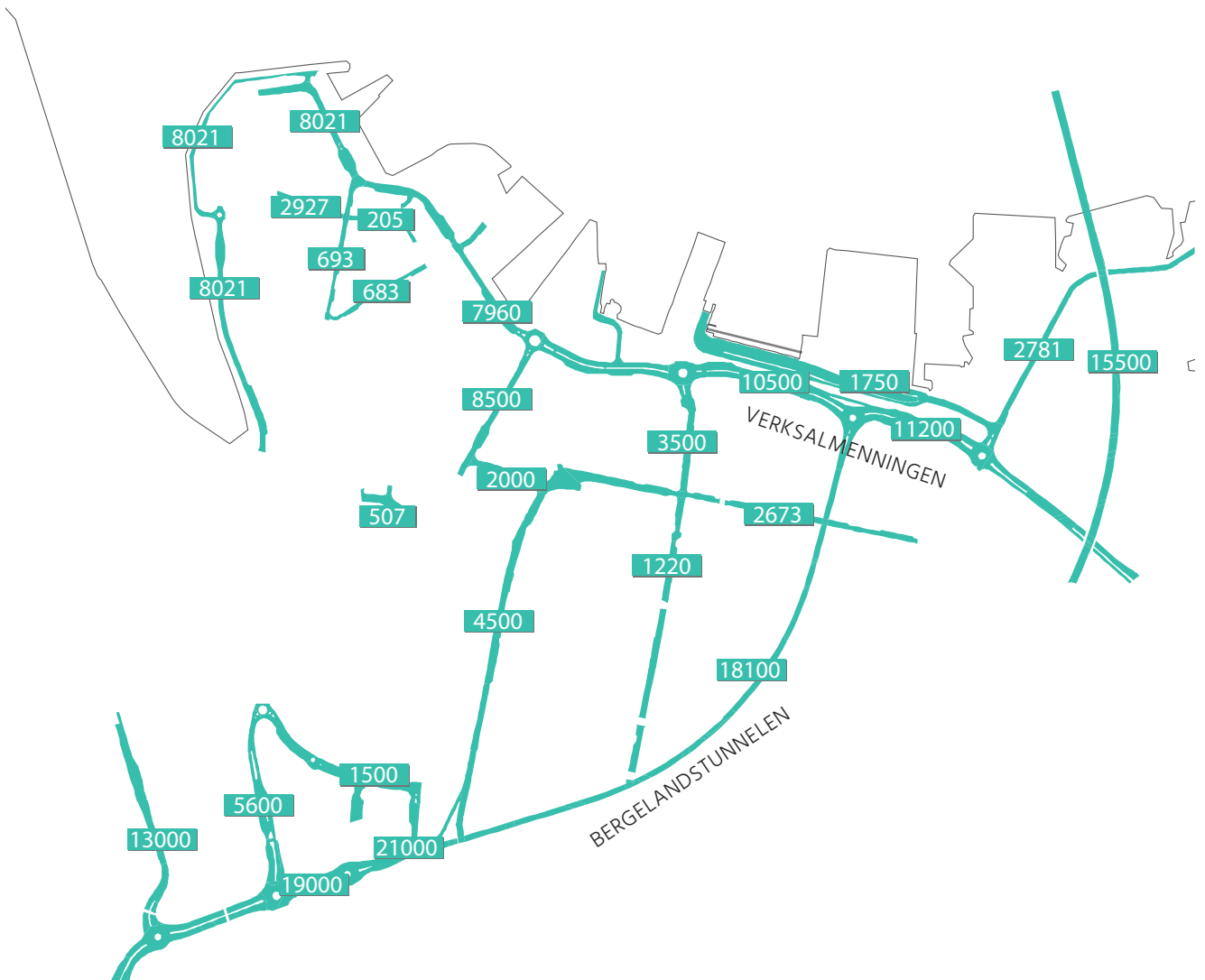
-  Riksveg
-  Gågate
-  Annen offentlig vei
-  Blå promenade
-  Kaiområde
-  Sentrumskjernen
-  Tunnel



Figur 3.50: Veinettet (Basert på kart fra: Google Maps, 2021)

Årsdøgntrafikk

I dag preges trafikken langs Østre havn av mye gjennomfart, der Verksalmenningen er den gaten med høyest årsdøgntrafikk (ÅDT), hvor gjennomsnittlig 10 500-11 200 biler kjører gjennom daglig. Dette henger sammen med den høye trafikkmengden som kommer fra Bergelandstunnelen. Årsaken til høy bilbasert trafikkmengde kan tyde på at kollektivtilbudet og gang- og sykkelveinettet ikke er tilstrekkelig. En høy trafikkmengde i byene kan også bidra til redusert folkeliv, mindre attraktive gater og byrom preget av støy.



Figur 3.51: ÅDT (Basert på kart fra: Statens veivesen, 2020)



Parkering



Figur 3.52: Parkeringshuset på Jorenholmen.

I dag finnes omtrent 4700 offentlige og rundt 3700 private parkeringsplasser i Stavanger sentrum (Stavanger kommune, 2019, s. 15). Flere av de store parkeringsbyggene i byen er skjernet i bybildet ved å være plassert under bakken, men det er likevel en god del overflateparkering og noen synlige parkeringshus i sentrum i dag.

Jorenholmen parkeringshus

Innenfor prosjektområdet ligger Jorenholmen parkeringshus med sine 500 parkeringsplasser. Det er i dag mye ledig kapasitet i parkeringshusene i sentrum, og ifølge kommunedelplanen skal flere av parkeringshusene på sikt fjernes eller reduseres (Stavanger kommune, 2019, s.15). Parkeringshuset på Jorenholmen rommer tre etasjer og var i utgangspunktet bygd som en midlertidig løsning for 40 år siden. Etasjehøyden gjør at besøkende og passerende mister utsikt til sjøen. Jorenholmen har vært mye diskutert de siste årene da flere mener at nye levende funksjoner bør erstatte parkeringshuset (Fretheim, 2020).

Overflateparkering

Det finnes en god del offentlige parkeringsplasser i umiddelbar nærhet på Kjeringsholmen, Verven, Verksgata, Holmen, Ryfylkekaian og Arkaden. Langs havnen er det flere arealer avsatt til parkering, og grå overflater som opptar verdifull plass i byen. Den store andelen av parkeringsplasser gjør at havnefronten farges grå og gjør området spesielt sårbart ovenfor en økt nedbørsmengde og havnivåstigning.

“

Biler trenger ikke utsikt, folk trenger utsikt. Jorenholmen vil kunne bli et fantastisk flott parkområde og få en flott ny superlekeplass

- Søndeland & Lunde, 2020



Figur 3.53: På en av de beste tomtene i sentrum ligger parkeringshuset Jorenholmen (1881 kart [bilde], 2021)



Figur 3.54: Mye overflateparkering på Holmen (1881 kart [bilde], 2021)



Figur 3.55: Oversikt over parkering i Stavanger (Basert på kart fra: Stavanger parkering, u.å.)



Kollektivtransport

Kollektivtilbudet i Stavanger

Målet i den Nasjonale transportplan (2018-2029) er at all økning i persontransporten i de store byene skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Et godt kollektivtilbud spiller en viktig rolle for folk sitt daglige liv og er en forutsetning for et velfungerende samfunn (Regjeringen, 2019). Ifølge undersøkelsen utført av Transportøkonomisk institutt (TØI) på oppdrag fra Norges Automobil-Forbund (NAF) i 2019, scorer Stavanger dårlig på kollektivtilbudet sammenlignet med andre norske byer. Ifølge rapporten vil reisende i Stavanger bruke langt mer tid til jobb om de velger å reise kollektivt framfor å ta bilen. I tillegg viser NAFs trafikant barometer 2019 at innbyggerne i Stavangerområdet er de som bruker mest bil og minst kollektivtransport av alle norske storbyområder (NAF, 2019, s. 28).

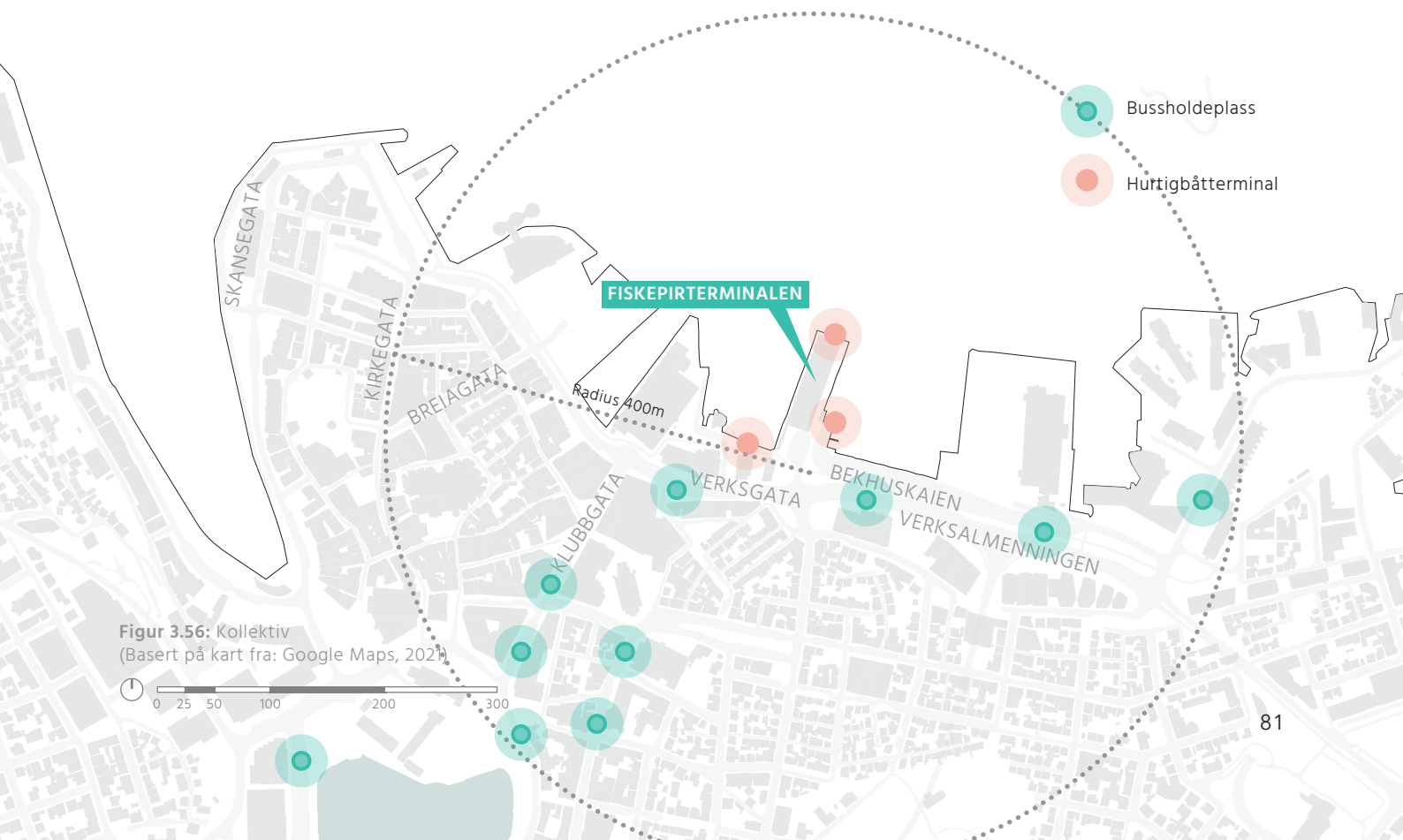
Bussforbindelse til Østre havn

Nærmeste bussholdeplasser til Østre havn finnes i dag langs Klubbgata, på Jorenholmen og Fiskepiren, men disse stoppene vil ikke dekke hele Østre havn innenfor en 400 meter radius. Klubbgata er en travel gate for offentlig

transport og et viktig knutepunkt i bykjernen. Busstoppene ved Fiskepirterminalen og Jorenholmen betjenes kun av et få antall busser i dag og disse busslinjene er utenfor rekkevidde for mange. Med en ti-minutters gåtur vil man fra Jorenholmen i Østre havn nå Stavanger sentralstasjon og byterminal hvor hovedandelen av buss- og togforbindelser til resten av regionen holder til.

Fiskepirterminalen

Fiskepirterminalen er et viktig kollektivt knutepunkt for sjøveien, og avgangssted for de fleste av Stavangers hurtigbåtruter og forbindelser til Ryfylke. Fiskepirterminalen har rundt en million reisende i året hvor Vassøy fergen, Lysefjord fergen og lastebåt til Fisterøyene går (Stavangerregionen havn, u.å., s. 26). For framtidig kollektivutvikling i sentrum anses Fiskepirterminalen ifølge kommunen som et viktig mobilitetspunkt fordi det er hovedovergangspunktet for trafikk mellom sjø og land (Stavanger kommune, 2019, s. 15).



Figur 3.56: Kollektiv
(Basert på kart fra: Google Maps, 2021)

Gang- og sykkelnettverk



Figur 3.57: Deler av den blå promenade føles mer grå enn blå

Bymiljøpakken

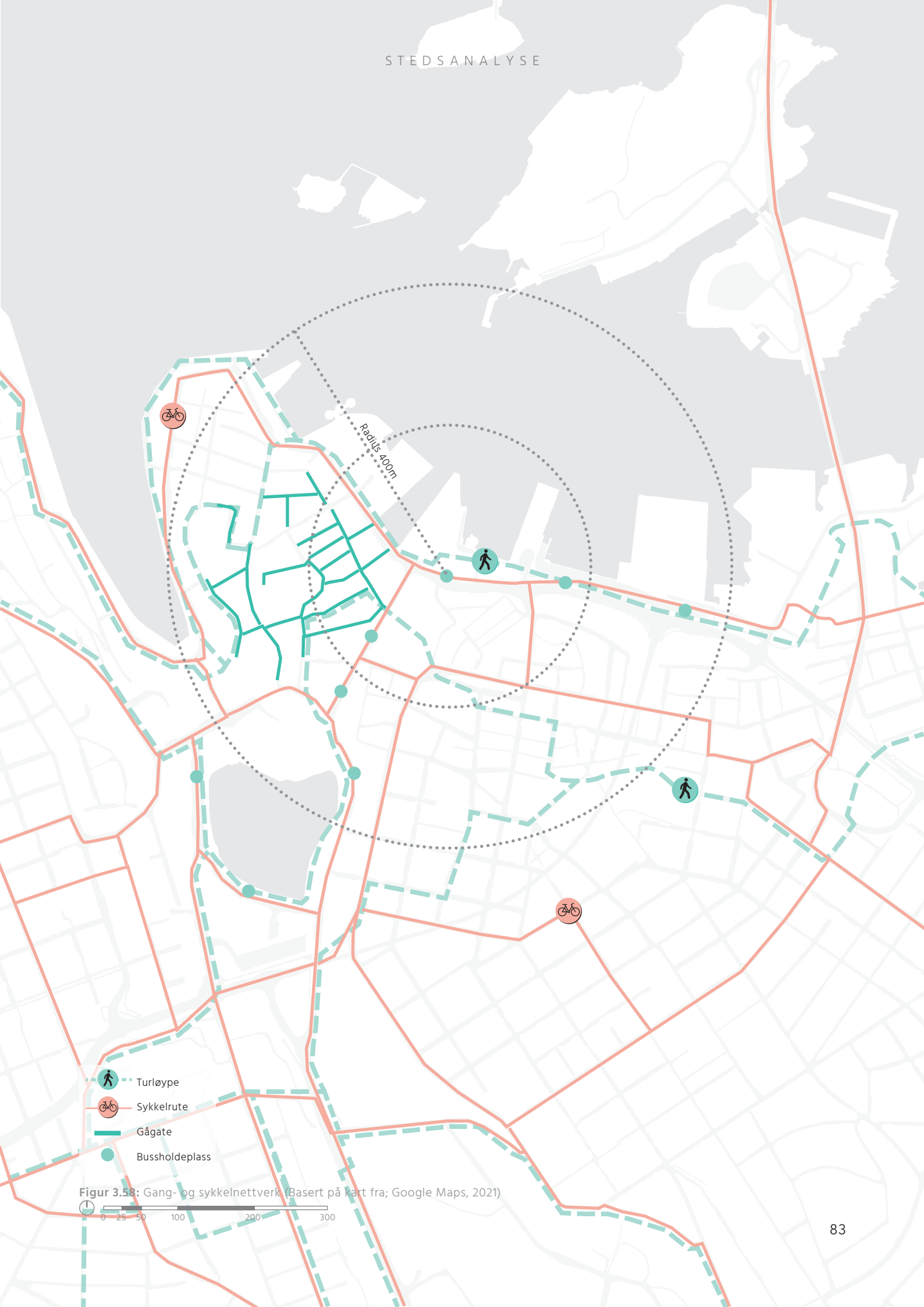
Det foregår en satsing på gåing og sykling som transportmiddel i Stavanger i dag gjennom avtalen Bymiljøpakken. Bymiljøpakken er en avtale som ble inngått i 2019 mellom Rogaland fylkeskommune, Stavanger, Sola, og Randaberg kommune, Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet. I forbindelse med denne avtalen er det foreslått en gåstrategi for Nord-Jæren 2018-2033 og en sykkelstrategi for Nord-Jæren 2017-2032. I gåstrategien er hovedmålet at det skal være enkelt og mer attraktivt å gå, slik at flere går mer. Det er også et fokus på at gåforbindelsen skal føles kort, rett fram, attraktiv og trygg (Jensen et al., 2018, s.3). I sykkelstrategien er målene å øke sykkelbruken, gjøre det enkelt og trygt å sykle, og å øke kunnskapen om sykling på Nord-Jæren (Davidsen et al., 2017, s.3).

Østre havn sykkelnettverk

Det relativt flate terrenget og det milde klimaet i Stavanger gir et godt utgangspunkt for gåing og sykling. Sykkel er et fleksibelt transportmiddel, og konkurrer derfor godt med andre transportmidler i dag. Sykkeltilbudet er likevel ikke godt nok til å sikre god framkommelighet og trygghet til at det er et attraktivt alternativ for mange nok i befolkningen

(Davidsen et al., 2017, s. 12). I en sykkelundersøkelse gjort av Transportøkonomisk institutt (TØI) er det vist at det er mange som sykler i sentrumskjernen i Stavanger, men svært få sykler i Østre havn (Lunke, Aarhaug, Jong & Fyhri, 2018, s. 44). I samme undersøkelse er det vist at det er flere problematiske områder i sentrum for sykling med tanke på trygghet og unngåelse, men i undersøkelsen er ikke Østre havn markert (Lunke et al. 2018, s.46-48). Det kan være flere grunner til at det er få som sykler i Østre havn, det er mulig at det er få målpunkter, dårlige sykkelstier, ikke tilgang på garderobe, eller at ruten er for tidkrevende.

Det eksisterende nettverket for gang- og sykkel i sentrum består i stor grad av fortau i varierende bredde langs kjøreveier. Innad i sentrumskjernen er det flere bilfrie gågater og smau som har aktive fasader, karakter og sjarm som gjør gangopplevelsen spennende. I prosjektområdet er det den blå promenade, med en bredde på 3 meter, som brukes som gang- og sykkelvei. Promenaden ligger sidelangs med bilveien og havnefronten, og har flere severdigheter langs ruten. Ifølge kommunedelplanen for Stavanger sentrum er det planlagt å legge sykkelveier som er separerte fra øvrige trafikantgrupper på deler av strekningen langs havnen (Stavanger kommune, 2019, s.27).



Figur 3.58: Gang- og sykkelnettverk (Basert på kart fra; Google Maps, 2021)





Figur 3.59: Havneringen nord-vestover mot Fiskepiren (Lein-Mathisen [bilde], n.å.)

3.7 FORBINDELSER

Forbindelser til Østre havn

For fotgjengere og syklende finnes det flere adkomster inn til området. Både fra vest og fra øst kan man enkelt nå Østre havn ved hjelp av enten sykkelveien, promenaden eller med bilveien. Fra sentrumskjernen kan området oppfattes noe mer utilgjengelig, hvor de trafikkerte veiene langs havnefronten kan anses som barrierer for myke trafikanter.

Øst fra Verksalmenningen

Figur 3.60 viser et enkelt snitt av adkomstveien til Østre havn fra Verksalmenningen. Fra retning øst kan man ankomme havnefronten ved hjelp av både personbil, kollektivt, sykkel eller gående langs den blå promenaden. De ulike kjørefeltene er tydelige adskilte med veikanter, vegetasjon eller gjerde.



Figur 3.60: Snitt av Verksalmenningen

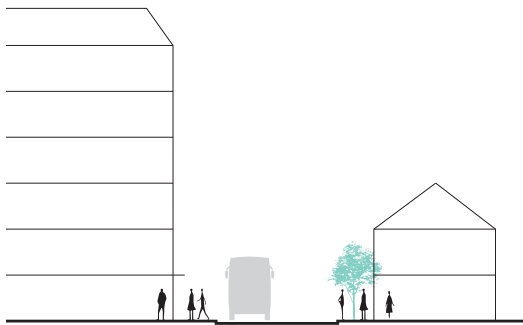


Figur 3.61: Snitt av Langgata

Langgata

Langgata strekker seg over 500 meter fra Fiskepiren og sør mot Storhaug. Fra Langgata kan man ankomme havnefronten med bil eller gående og syklende på fortauet. Langgata er koblet sammen med en tofelts rundkjøring som ofte er trafikkert. Denne rundkjøringen og den trafikkerte veien gjør Langgata til en gate som er dårlig tilkoblet med havnen.





Figur 3.62: Snitt av Klubbgata



Figur 3.63: Snitt av Sølberggata og Steinkargata

Breiagata og Kirkegata

Breiagata og Kirkegata er viktige gater for tilgjengeligheten til Østre havn da de kobler sammen Oljemuseet og Valbergtårnet i en 200 meter strak strekning. Både Breiagata og Kirkegata er aktive gate med flere butikker i første etasje, vegetasjon og med lite biltrafikk. Den populære Fargegata ligger også midt mellom disse to gateløpene. Selv om gatene er aktive kan barrieren fra veien Havneringen være med å gjøre havnen mindre tilgjengelig på grunn av trafikkerte veistrekninger. For videre utvikling må disse gatene kobles bedre sammen med havnen for å gjøre Østre havn mer tilgjengelig fra sentrum.

Vest fra Skansegata

Dersom man kommer fra Vågen vil man ankomme Østre havn fra retning vest ved å følge Skansegata. Adkomst til Østre havn i vest er kun åpen i høst-, vinter- og vårmånedene da sentrumskjernen stenger mange av sentrumsgatene for biltrafikk på sommerstid.

Klubbgata

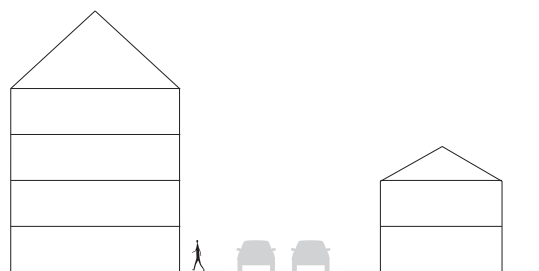
Klubbgata er en sentral adkomstveien til Østre havn, og i tillegg er det byens travleste gate med butikker, byrom og travel kollektivtrafikk. Rundkjøringen som kobler Klubbgata med Verksgata er ofte trafikkert, men barrier-effekten av veien er liten på grunn av tilstrekkelig med gangoverfelt og trafikklys rundt. Klubbgata vil være en viktig gate i utviklingen av havnen for å bedre koble sammen sentrumskjernen med Østre havn.

Sølberggata og Steinkargata

Sølberggata og Steinkargata er to mindre gater som er bilfrie. De ligger mellom Jorenholmen og Kjeringsholmen og er raskeste adkomstvei for gående som kommer fra bykjernens handlegater eller Sølberget kulturhus. I dag oppleves disse gatene som noe inaktive, og gatene kan oppfattes som «bakgater» til de mer travle handlegatene like ved. Likevel har disse gatene stort potensiale til å bli viktige tilkoblinger til Østre havn fra sentrum.



Figur 3.64: Snitt av Breiagata



Figur 3.65: Snitt av Skansegata

Tilgjengelighet i Østre havn

Det ble undersøkt hvilke områder av Østre havn som kan anses som tilgjengelige eller utilgjengelige. Tilgjengelige områder blir her regnet som steder som byr på opphold ved at det er oversiktlig, nok sitteplasser og aktivitet. Noe tilgjengelige områder er steder som har funksjoner eller utsiktspunkter, men uten sitteplasser. Lite tilgjengelige områder karakteriseres som lite innbydende, og har ingen funksjoner som tiltrekker. Utilgjengelige områder er steder som er stengt for offentligheten.

Bekhuskaaien

Bekhuskaaien er stort sett helt stengt av for offentligheten med kameraovervåkning og gjerder som skjerner området. Et unntak er en småbåtkai som ligger langs østsiden, men dette kategoriseres som lite tilgjengelig da det ikke finnes noen rom for opphold her. Veien foran Bekhuskaaien er fergeleie for Vassøy ferjen og er derfor kategorisert som lite tilgjengelig.

Fiskepiren

Fiskepiren består av en båtterminal som brukes hovedsaklig til ferje- og båttrafikk. Det er ingen direkte oppholdssteder med sitteplasser utenfor terminalbygget, og det blir derfor karakterisert som lite tilgjengelig. Området foran terminalbygget er en innfartsparkering med kort av- og påstigning for biler. Sørvest for Fiskepiren i det grønne skraverte området i figur 3.66 ligger blant annet Magasin Blaa, Dominos og den blå promenade, men grunnet lite sitteplasser og muligheter for opphold i uteområdet karakteriseres det som noe tilgjengelig.

Jorenholmen

Store deler av Jorenholmen er areal brukt til parkeringshuset. De resterende arealene er områder man kan gå til, men som ikke inviterer til opphold. Det er ingen andre funksjoner, aktiviteter eller benker som kan benyttes her. Kaien mellom Jorenholmen og Geoparken har fiske- og rekesalg, flere benker, belysning, den blå promenade, og er derfor markert som inviterende.

Kjerringholmen

På Kjerringholmen finner man både Geoparken og Oljemuseet, flere sitteplasser og bord, lekeapparat og andre kunstinnslag. Dermed er området tilgjengelig. Det er likevel områder som er mer avskjermet, spesielt bak Oljemuseet. Det røde skraverte området foran Geoparken i figur 3.66 er parkeringsplass og blir derfor karakterisert som lite inviterende.

Holmen

Nord ved Holmen er kaiområdet lukket med gjerder. Det er mulig å se ut mot sjøen, men man får ikke komme i kontakt med den. Det røde skraverte området består av bilvei og parkering, og karakteriseres derfor som lite tilgjengelig. Kaiområdet på østsiden har flere sitteplasser hvor man kan sitte å nyte utsikt og er derfor karakterisert som tilgjengelig. Holmen har også en pir med en bygning fra redningsselskapet. Området har ingen funksjoner eller sitteplasser men karakteriseres som noe tilgjengelig da man kan gå ut på piren å se utsikten mot byfjorden.





Figur 3.67: Adgang forbudt skilt inn til Bekhuskaaien



Figur 3.68: Bekhuskaaien er kameraovervåket og lite tilgjengelig

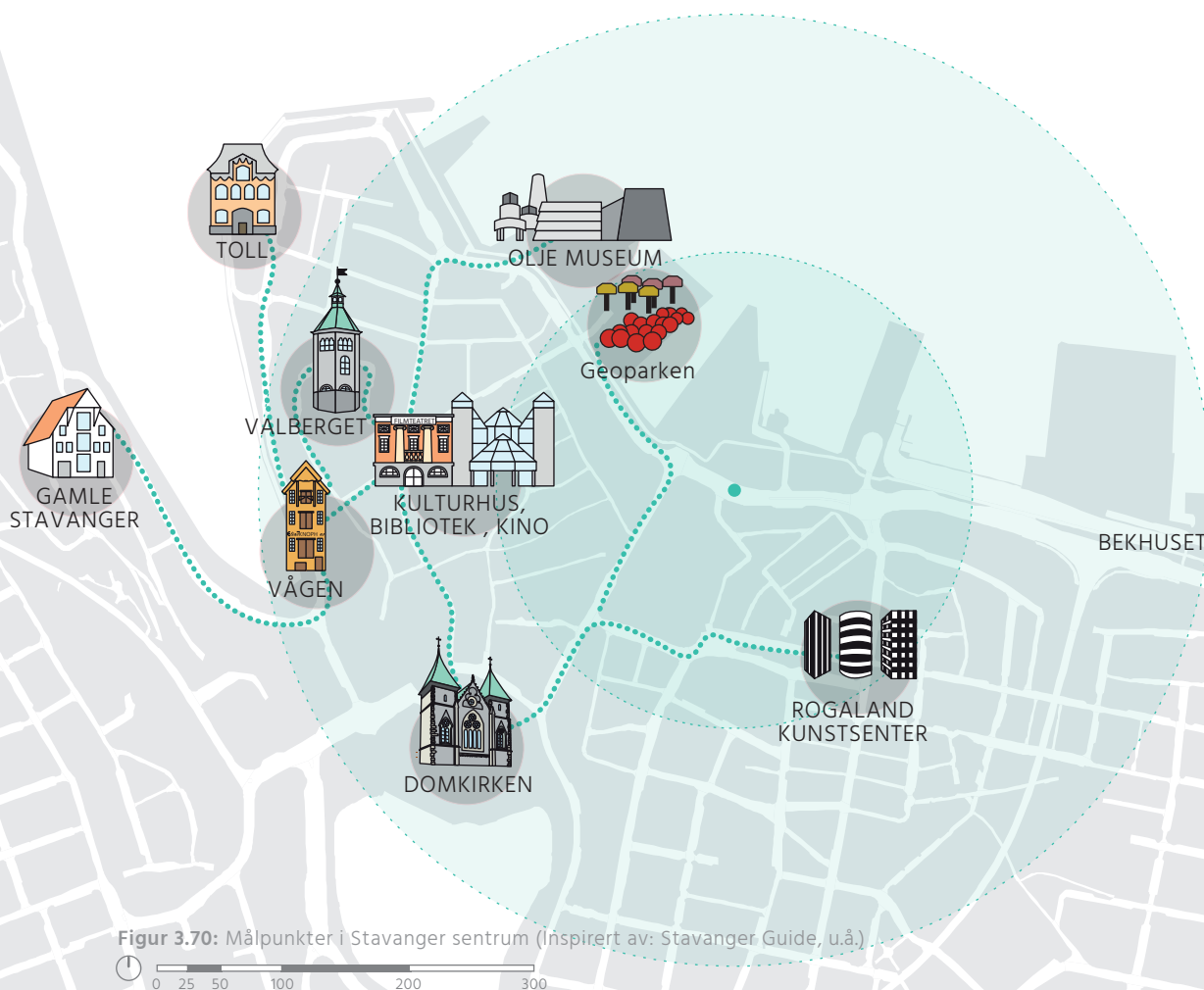


Figur 3.69: Utstikkeren på Holmen er stengt av og er en svekket kai

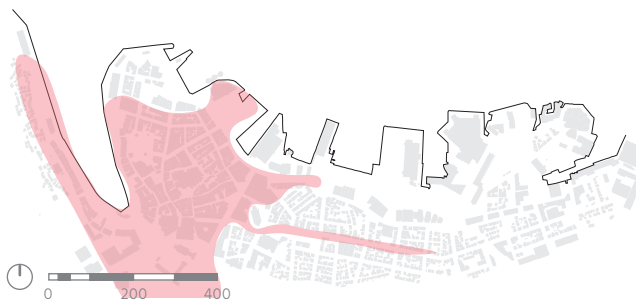
3.8 BYROM OG MÅLPUNKTER

Sentrum har mange kvaliteter og det samles et mangfold av brukere og interessenter for å utføre forskjellige aktiviteter i de mange byrommene i byen. I denne delen av analysen skiller man byrom ut fra de ulike funksjonene; byrom for turisme og kultur, for arbeidsplasser, for bomiljø og for rekreasjon.

De mest omtalte attraksjonene og målpunktene i sentrum er vist på figur 3.70 under. I Østre havn er det Oljemuseet og Geoparken som kan kategoriseres som viktige målpunkt da de tiltrekker mange mennesker på grunn av sin funksjon, aktivitet eller byrom. En kan også se at det er kort avstand fra Østre havn til andre attraktive målpunkter.



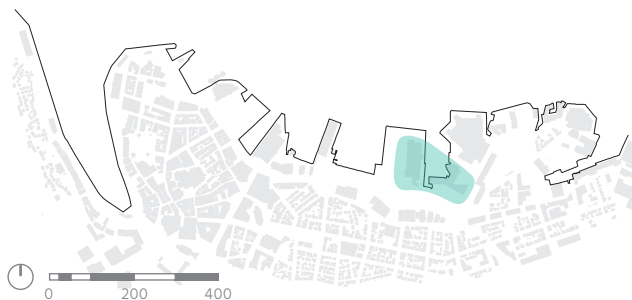
Figur 3.70: Målpunkter i Stavanger sentrum (Inspirert av: Stavanger Guide, u.å.)



Figur 3.71: Byrom for kultur (Stavanger kommune, 2020, s.14)

Byrom for turisme og kultur

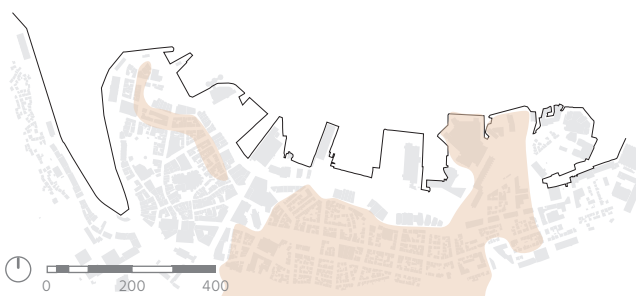
Hele sentrumskjernen og området rundt Oljemuseet i Østre havn utgjør de byrommene som er mest benyttet av turister og fritidsbesøkende i dag. Byrommene rundt museer, kulturhus og kirker utgjør byrom for kultur, og hvor det er mulighet å legge til rette for arrangementer. Cruiseturismen er det som styrer mye av byens turisme. Det er spesielt de historiske områdene, bygningene og gatene som fører til opphold av turister (Stavanger kommune, 2020b, s. 14). Selv om Østre havn inneholder en mengde bygninger fra silde-, sjøfart- og hermetikkperioden er det i dag få rom rundt disse kulturminnene som byr til opphold.



Figur 3.72: Byrom for arbeidere (Stavanger kommune, 2020, s.14)

Byrom for arbeidsplasser

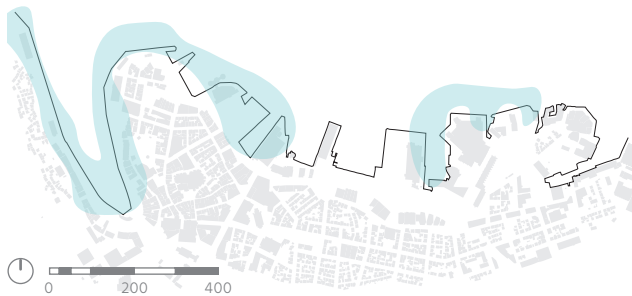
I prosjektområdet finnes det noen arbeidsplasser, men få byrom tilknyttet disse arbeidsplassene. Mange jobber innen handel, service og transport til forskjellige tider gjennom døgnet og kan ha behov for å benytte seg av et byrom i pausene. Et byrom tilpasset arbeidere vil være et sted i nærhet av arbeidsplassen og hvor ansatte kan finne ro og pusterom. Det vil være naturlig å tenke at mennesker vil oppsøke området i nærhet av vann, da dette har vist seg å ha effekt på velvære, men på grunn av manglende attraktive byrom i havnefronten er det trolig at arbeidere bruker andre byrom.



Figur 3.73: Byrom for bomiljø (Stavanger kommune, 2020, s.15)

Byrom for bomiljø

Viktige byrom for et godt bomiljø vil være rom som parker, lekeplasser, gatetun eller gårdsrom. Det er i dag få innbyggere i selve sentrumskjernen og havnen. Dette kan henge sammen med at bomiljøet i Stavanger har sine tyngdepunkter på Storhaug, Våland, Eiganes, Kampen og Bergsted som ligger i ytterkanten av sentrumskjernen. På grunn av få innbyggere er det også få byrom tilpasset beboere i området. Man kan likevel finne noen innslag av gårdstun mellom klyngene av trehusbebyggelsen, men det er uvisst om disse er vedlikeholdt og hvorvidt de er ofte brukt (Stavanger kommune, 2020b, s. 15).



Figur 3.74: Byrom for rekreasjon (Stavanger kommune, 2020, s.15)

Byrom for rekreasjon

Rekreative byrom er større og mindre parker eller byrom med element av vegetasjon eller vann. Byrommene i Østre havn med størst rekreasjonell verdi er kaikantene, den blå promenaden, og rom med aktivitet fra cruiseskip, fiskebåter, og småbåter. Målgruppen for de rekreative byrommene i Østre havn er forbigående, turgående, arbeiderne i havnen og båteiere (Stavanger kommune, 2020b, s.15).



Figur 3.75: Byrom med noen sitteplasser og lite aktivitet ved Fiskepirterminalen



Figur 3.76: Sitteplasser langs blå promenade



Figur 3.77: Geoparken



Figur 3.78: Liten park og byrom ved Holmen



Figur 3.79: Et byrom ved Oljemuseet.



Figur 3.80: Sitteplasser ved Oljemuseet.



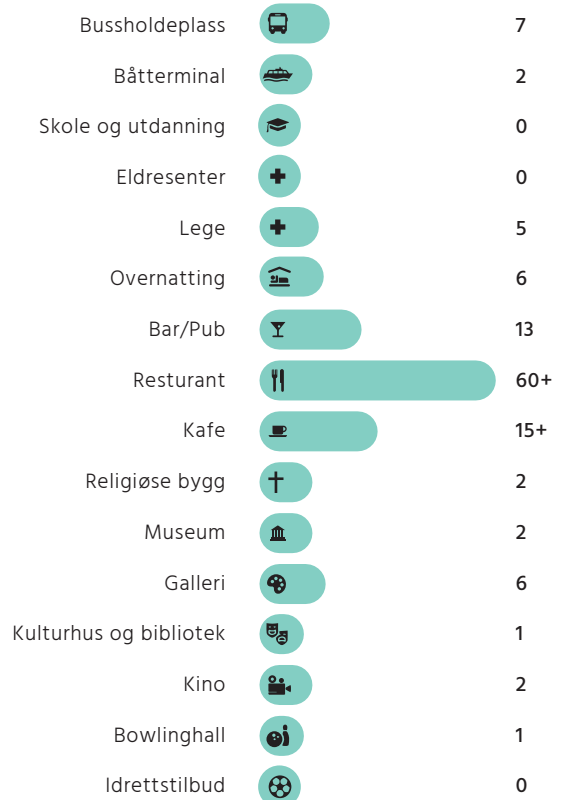
Figur 3.81: Byrommet Geoparken er en lekeplass bygd opp med elementer fra oljeindustrien

3.9 BYGNINGENE

Funksjoner i bygg

Sentrum og havnen er identitetsmarkøren for Stavanger. Det er derfor en rekke forskjellige funksjoner rettet mot turisme, overnatting og opphold i byen. Den funksjonen som er mest konsentrert i sentrum er overnattings- og serveringsvirksomhet, hvor det i dag finnes 6 hoteller og over 70 restauranter og kafeer. I tillegg er det 13 barer konsentrert hovedsakelig i Vågen som ligger 500 meter fra Østre havn. Man finner også flere kulturtilbud i nærheten av prosjektområdet, blant annet museer, kunstgalleri, kino, kirke og bibliotek (Google, u.å.).

Av nødvendige og offentlige tjenester viser analysen at det finnes flere legekontor i sentrum, men ingen eldrecenter, skoler eller barnehager. Dersom befolkningen øker i sentrum, bør det etableres flere offentlige tjenester i nærheten for å gjøre området mer attraktivt for beboere. Det er kun tre matbutikker i området, som kan anses som ikke tilstrekkelig i forhold til antall besøkende og innbyggere i sentrum (Google, u.å.).



Figur 3.82: Omtrentlig antall fordeling av funksjoner (Basert på kart fra: Google Maps, 2021)



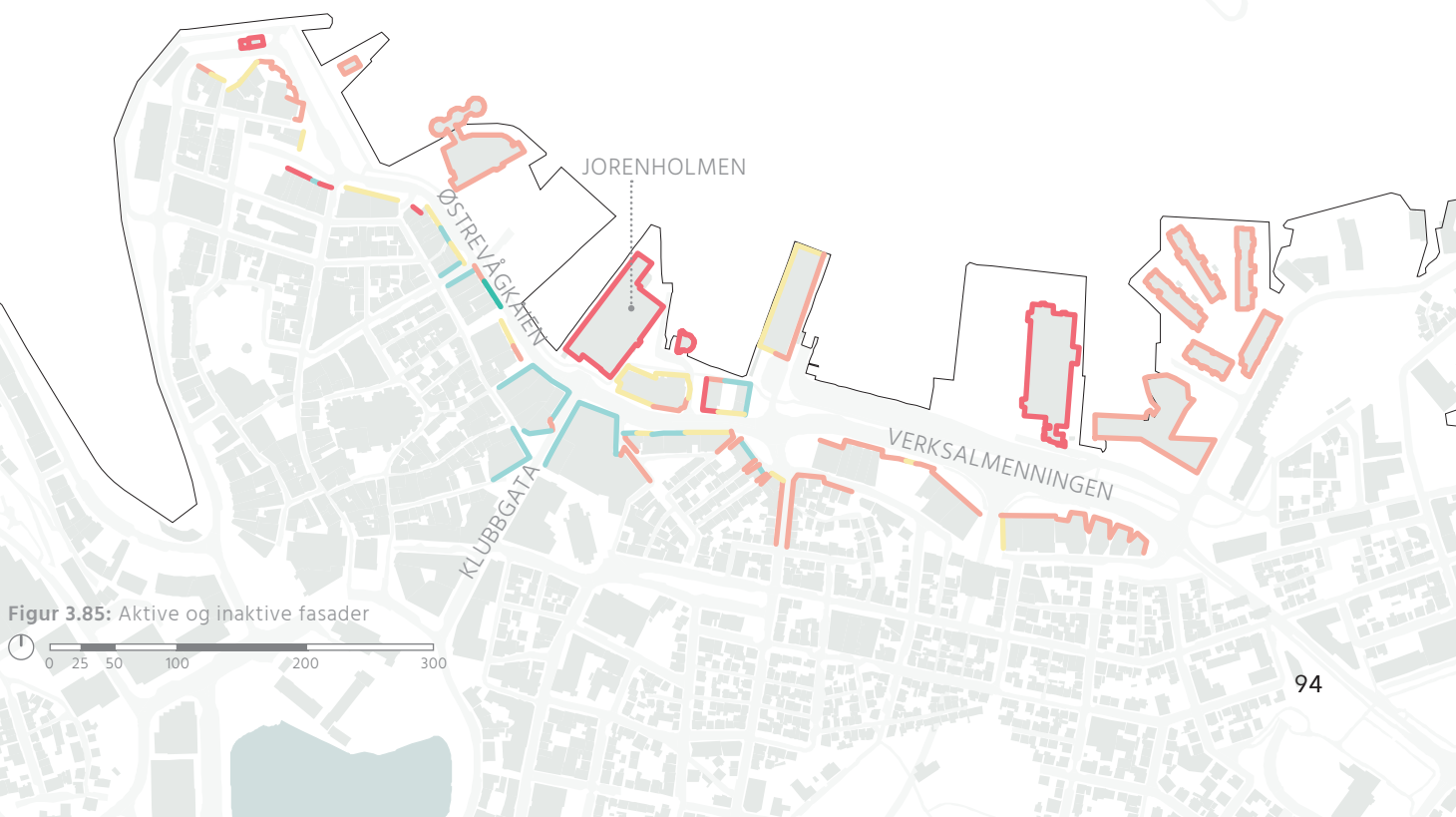
Aktive og inaktive førsteetasjer

Aktive førsteetasjer er et viktig virkemiddel i byen for å skape en forbindelse mellom livet utenfor og innenfor bygningene. Det er gjennom aktive førsteetasjer at byens vandring blir interessant, og gir mennesker flere sanseopplevelser (Gehl, 2010, s. 250).

I registreringen av førsteetasjer langs havnen, er det brukt Gehl (2010, s. 251) sin skala som vist i figur 3.84. Skalaen av førsteetasjens utforming går over fem nivå fra aktiv til inaktiv. Gjennom analysen kan man se at det er svært få aktive og vennlige førsteetasjer i nærheten av Østre havn. Fra havnefronten ved Jorenholmen og inn til Klubbgata er det vennlige fasader som inviterer deg inn i gaten, men fra Klubbgata mot havnefronten møter man Jorenholmens inaktive og kjedelige fasade som ikke inviterer. Generelt kan førsteetasje fasadene i Østre havn karakteriseres som stort sett kjedelige eller inaktive med unntak av noen få fasader i Østervågkaien.

- **Aktiv**
 Små enheter, mange dører. Variasjon av funksjoner. Ingen passive enheter. Karakterfull fasade. Gode detaljer og materialer.
- **Vennlig**
 Relativt små enheter. Noe variasjon av funksjoner. Få lukkede og passive fasader. Lettelser i fasadene. En del detaljer.
- **Midt i mellom**
 Små og store enheter. Beskjeden variasjon i funksjoner. Noen lukkede og passive fasader. Beskjedene lettelser i fasaden. Få fasadedetaljer
- **Kjedelig**
 Store enheter og få dører. Nesten ingen variasjon i funksjoner. Mest lukkede og passive fasader. Få eller ingen detaljer.
- **Inaktiv**
 Store enheter, få eller ingen dører. Ingen synlig funksjonsvariasjon. Lukkede og passive fasader. Ensformige fasader, ingen detaljer, ingenting å se på.

Figur 3.84: Jan Gehl sin skala fra aktive til inaktive førsteetasjer (Gehl, 2010, s.251)



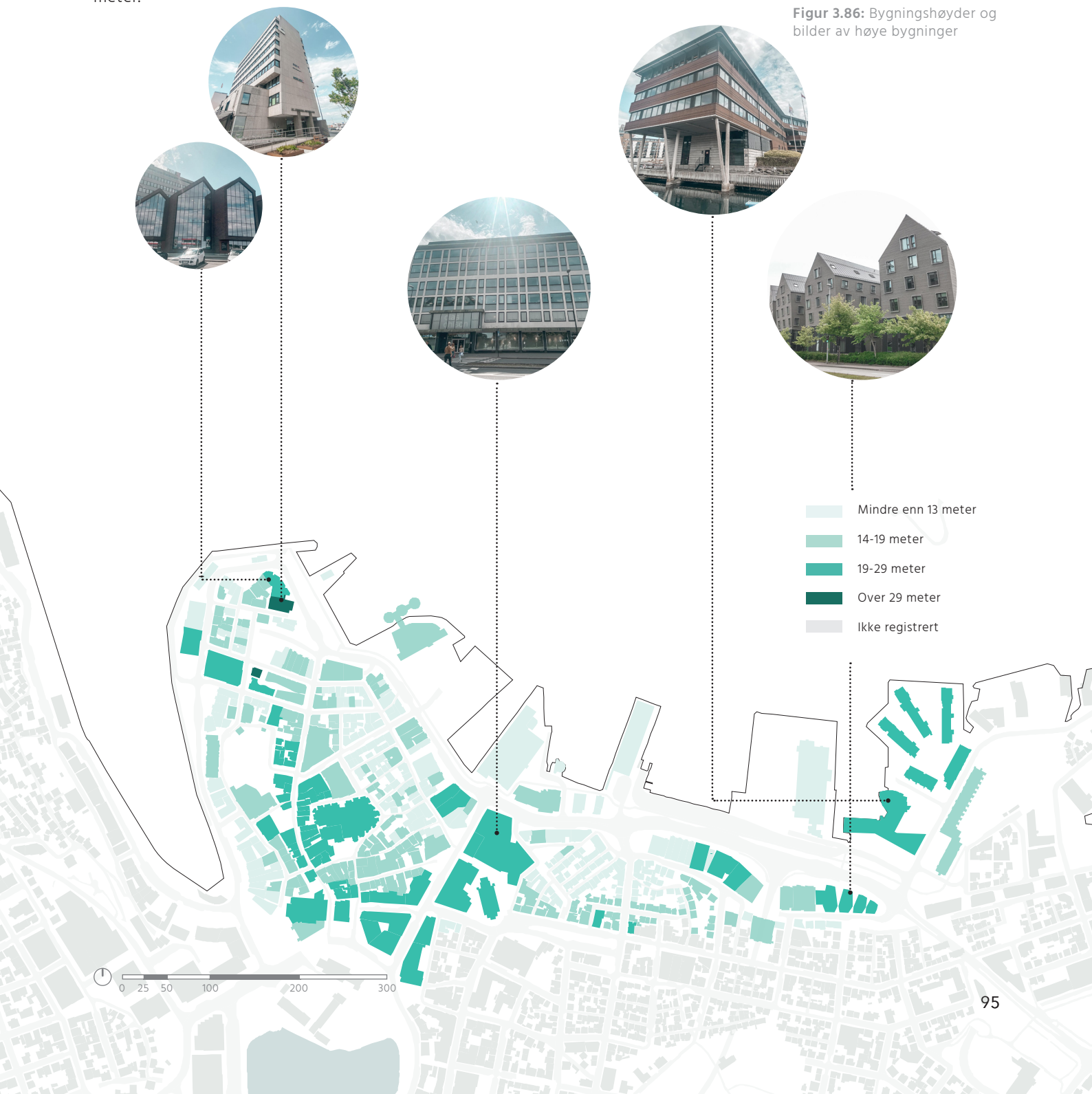
Figur 3.85: Aktive og inaktive fasader



Bygningshøyder

Bygningshøyden langs havnefronten i Østre havn kan generelt karakteriseres som lav, med unntak av noen få moderne bygninger. I figur 3.86 under kan man se at de fleste bygningene ligger mellom 10 til 20 meter, som er 3 til 6 etasjer. Det er få bygninger med byggehøyde over 20 meter, og svært få bygg i sentrum med høyde over 30 meter.

Figur 3.86: Bygningshøyder og bilder av høye bygninger



3.10 SWOT

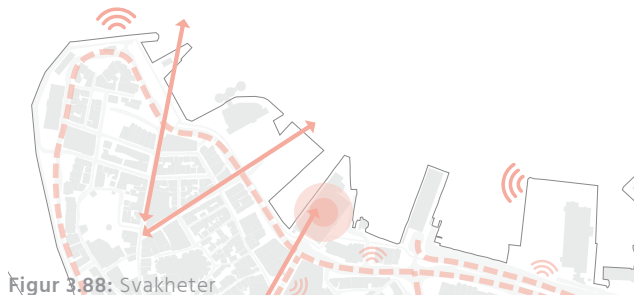


Figur 3.87: Styrker

S

Styrker (Strengths)

- Nærhet til sjøen
- Stort utbyggingspotensiale på omtrent 115 000 m²BTA
- Byfunksjoner i umiddelbar nærhet
- Kulturminner, sjøhus og trehus
- Gode solforhold
- Geoparken, Norsk Oljemuseum og blå promenade som attraktive målpunkter
- Tilgjengelig med kollektivt, bil, sykkel og gange

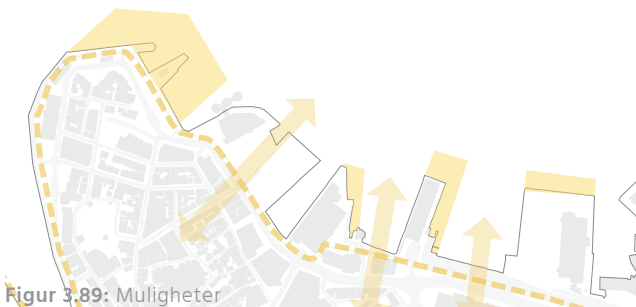


Figur 3.88: Svakheter

W

Svakheter (Weaknesses)

- Vindutsatt
- Store overflatearealer avsatt til parkering
- Trafikkert
- Støy fra biltrafikk og båttrafikk
- Mangel på byrom og møteplasser
- Manglende kollektivdekning i deler av området
- Svake siktlinjer og tilkoblinger
- Svært lite grønnstruktur
- Få aktive og inviterende førsteetasjer

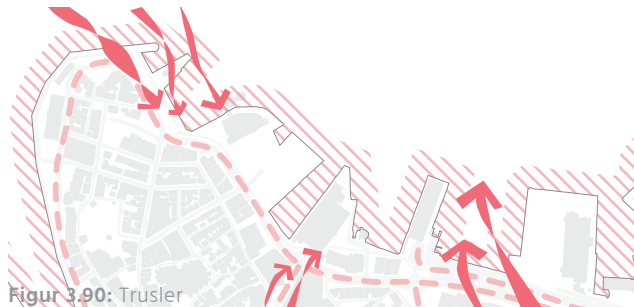


Figur 3.89: Muligheter

O

Muligheter (Opportunities)

- Integrere havnen som en del av byen
- Bedre synliggjøre identiteten til havnen
- Kan frigjøre arealer ved omdisponering av parkering
- Landutfyllinger og arealutvidelse
- Større prioritering av myke trafikanter
- Korte avstander til byens attraktive byrom
- Sentrum som regionens tyngdepunkt
- Funksjonsblanding og høyere tetthet
- Styrke den blå promenade
- Tilrettelegge for opphold og aktiviteter langs havnen



Figur 3.90: Trusler

T

Trusler (Threats)

- Sårbart for sterk vind, stormflo og kraftig nedbør
- Dersom havnivået stiger med 3+ meter vil det føre til direkte konsekvenser i området
- Mulig økende trafikkmengde
- Tomme lokaler
- Kjøpesentre utenfor byen lokker besøkende vekk fra sentrumsområdet
- Mulig utsatt historisk identitet dersom det tillates hypermoderne funksjoner og bygg i området
- Fare for stedstap ved hensynsløs foretting

3.11 STEDSANALYSE OPPSUMMERT



Kulturarv, kulturminner og kulturmiljø

Gamle sjøhus er en del av Stavangers kulturarv ettersom de forteller en sentral del av historien til området. Sjøhus har en tydelig arkitektur og er godt klimatilpasset. De gamle sjøhusene har gjennom årene tilpasset seg byens næringsutvikling og endret seg innvendig etter det, men utad har fasadene fått bestå. Et annet viktig kulturminne i området er Bekhuset som ble bygget rundt 1860. Det er i dag ikke synlig hvilken funksjon Bekhuset hadde på sin tid, men som navnet tilsier ble det brukt til å koke bek for vedlikehold av seilskip gjennom 1800-tallet.



Hendelser og begivenheter

Det er få fysiske strukturer igjen som viser de historiske hendelsene og aktivitetene som foregikk i Østre havn. Det er blant annet umulig å se at det tidligere var et observatør post og senere et slaktehus på Kjeringholmen, at Jorenholmen var byggeplass for sjøhus, eller at Fiskepiren var torg for fiskehandel og sjøflyhavn under 2.verdenskrig. I dag er det få tydelige begivenheter man kan definere som karakteriserende for området. Av det man kan observere er fiskehandel, og transport de aktivitetene som har bestått gjennom historien.



Kulturliv

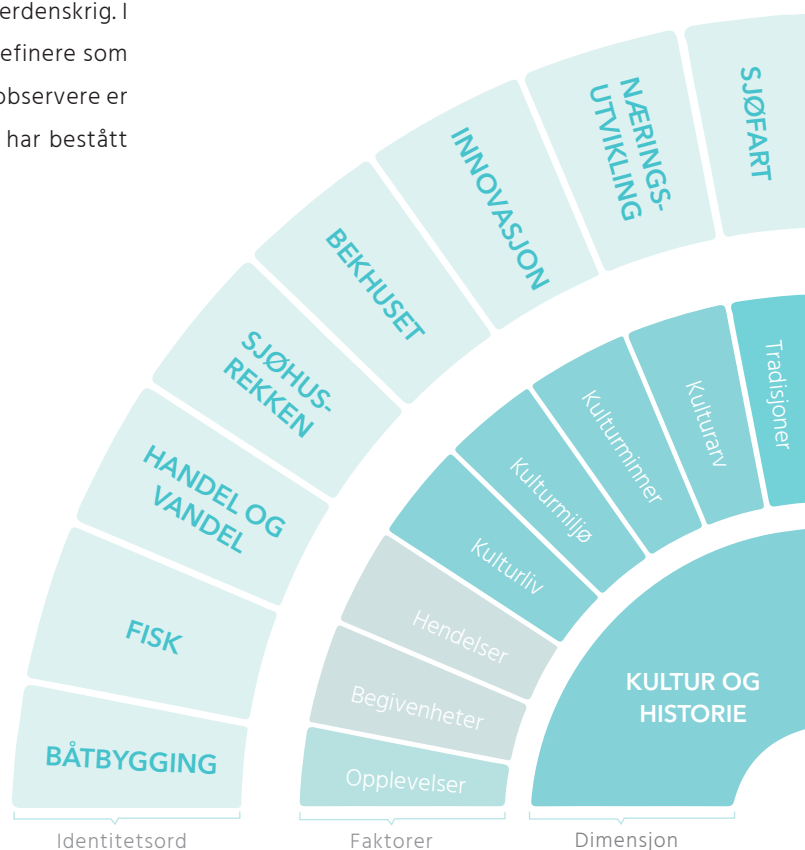
Kulturlivet i Østre havn består hovedsakelig av Norsk Oljemuseum og Geoparken. Inne i Oljemuseet finner man flere kulturelle aktiviteter, blant annet bibliotek, kino og utstillinger. Geoparken er en lekeplass med innslag av kunstneriske elementer fra oljeindustrien. Disse innslagene gir området økt kulturliv.



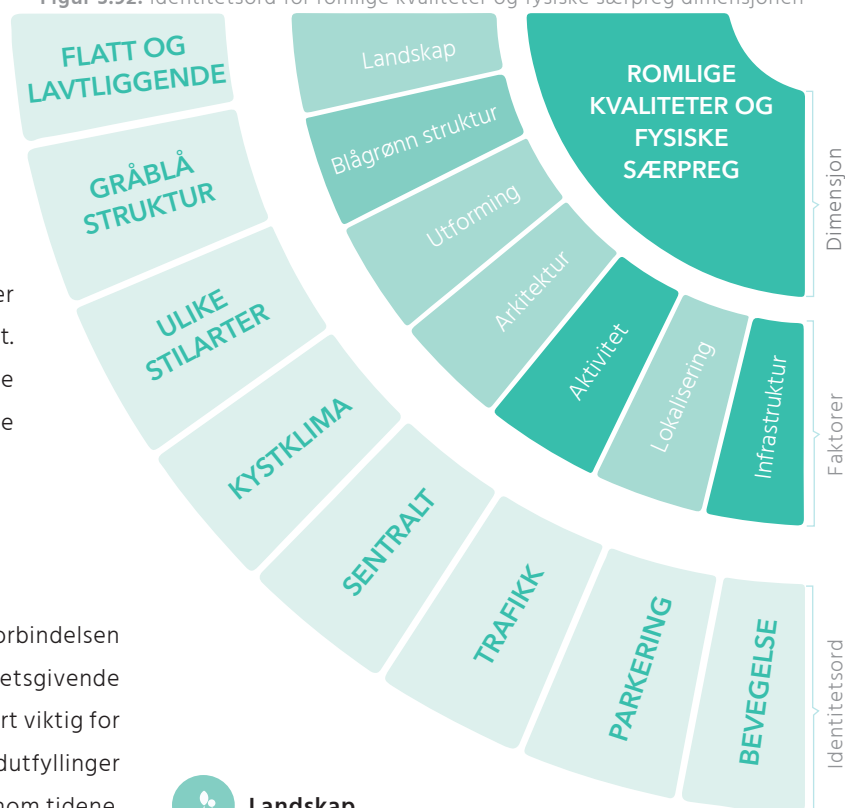
Tradisjoner

Sjøfart er og har vært en sentral del av havnefronten. Både ved å være et område for sjøbasert transport, fiskeri, import- og eksportnæring. Sjøfart kan på mange måter karakteriseres som en tradisjon for Østre havn, ettersom det har vært en næringsstruktur som har pågått gjennom flere tidsepoker. I tillegg har tradisjoner med internasjonal samarbeid vært viktig for havnen.

Figur 3.91: Identitetsord for kultur og historie dimensjonen



Figur 3.92: Identitetsord for romlige kvaliteter og fysiske særpreget dimensjonen



Lokalisering

Østre havns sentrale lokalisering i Stavanger sentrum gjør at mange har kjennskap til området. I tillegg har tilknytningen til byen og den nære plassering til sjøen hatt stor betydning for Østre havn gjennom historien.

Blågrønn struktur

Østre havns tydeligste særpreget er nærheten og forbindelsen til sjøen. Dette er et av de viktigste identitetsgivende elementene, og sjøen har historisk sett alltid vært viktig for havnens nytte og betydning. Grunnet flere landutfyllinger har kontakten med sjøen blitt noe svekket gjennom tidene. Store deler av Østre havn har i senere tid blitt dekket med asflaterte flater tilpasser havnedriften, og disse grå flatene karakteriserer området i dag.

Infrastruktur

Infrastrukturen i Østre havn består av sjø- og landtransport, og havnen skaper et tydelige skille mellom disse to. I Østre havn finnes det en mengde parkeringsplasser og veier. Den langstrakte samlevei langs havnen kobler sammen flere gater fra sentrum. Denne veien skaper i tillegg en tydelig barriere mellom havnefronten og sentrumskjernen, og harde og myke trafikanter ettersom denne bilveien er ofte trafikkert. Fiskepiren er et viktig mobilitetspunkt og dermed et sentralt identitetsgivende element for området.

Utforming og arkitektur

I området finnes det en mengde bygninger med ulik arkitektonisk utforming, men det finnes ikke en bestemt stilart som dominerer bybildet. Man ser likevel en god del hus bygget i tre som henger sammen med «trehusbyen» i Stavanger. Bruken av ulike materialer og stilarter kan derfor karakteriseres som det identitetsgivende særpreget av Østre havn.

Landskap

Landskapsbildet i Østre havn kan karakteriseres som flattliggende og sjønært, dette bidrar til å gi området en særegen identitet. Dette landskapet gjør at man kan få god oversikt over området og enklere orientere seg rundt, spesielt dersom man står ytterst på en av utstikkerne.

Klima

Klimaet i Østre havn er et typisk norsk kystklima med milde vintre og kjølige somre. Området ligger sjønært og er derfor utsatt for sterk vind, storm, flom og mye regn. Tross de mange regnværsdagene har området gode solforhold. Området preges av støy fra trafikk både til lands og til sjøs. Dette skaper også til tider dårlig luftkvalitet i byen.

Aktivitet

Aktiviteten som preger området er transport og mobilitet. Området består i stor grad av mennesker i bevegelse og varer som forflytter seg både på land og til sjøs. Historisk sett har transport alltid vært viktig i Østre havn. Et tydelig skille for aktiviteten i området var da havnens nyttefunksjon gikk fra å være basert på nytte, til å baseres på fritid og turisme.

Forskningsspørsmål 2

Hvilke **karakteristikk**er (funksjoner, arkitektur, o.l.) definerer Østre havn? Hva er bra, og hva kan forbedres?

I denne analysedelen er det sett på en rekke temaer for belyse hva som karakteriserer Østre havn. De mest fremtredende funnene er at Østre havn er sjønært og at forbindelsen mellom land og sjø har hatt stor betydning for havnens utvikling. I dag har man mistet deler av denne kontakten ettersom havnen er blitt mindre tilgjengelig både fra sjøveien, men også fra land. Historisk sett var det mye folkeliv og aktivitet langs havnen, men færre arbeidsplasser, attraksjoner og opplevelser gjør at det i dag har blitt mer folketomt i Østre havn.

Det flate terrenget i Østre havn som kommer av utfyllinger i senere tid er et viktig identifiserende element i havnen. Havnefronten er det eneste området i sentrum som er flatt og lavtliggende, og dermed kan man se tydelig strukturen som viser skillet mellom nytt og gammelt. Det flate terrenget skaper også muligheter for å danne tydelige siktakser og effektive gater, men det er også en trussel ettersom det gjør området mer sårbart for en mulig havnivåstigning.

Mobilitet og infrastruktur har lenge hatt en stor betydning for havnen, spesielt for byens kontakt med sjøen. Det er ikke lengre like høy aktivitet mellom land og sjø som det en gang var, men det er fortsatt viktig å opprettholde sjøveiene til ryfylket. I tillegg er det mye bilbasert trafikk i dagens Østre havn, hvor både til båt og bil trafikken skaper mye støy i området. Dette kan være grunnen til at havnen i dag har blitt en gjennomfartsåre, fremfor en opplevelse.

Det er i dag få gjenværende historiske strukturer i Østre havn, men deler av sjøhusrekken består og denne viser tydelig hvordan byens ansikt utad en gang har vært. Det er viktig for framtidig utvikling å bevare strukturer som viser deler av historien, ettersom disse er viktige kilder til forståelsen av fortiden og kan skape en opplevelsesverdi både for enkeltmennesket og felleskapet. Det er likevel viktig at denne bevaringen ikke står i veien for transformasjonen av området, men det må være et fornuftig å forsøke å finne en balanse mellom bevaring og utvikling.

Figur 3.93: Sjøhusene langs østervågkaien viser fram identiteten til byen



Sosiokulturell analyse

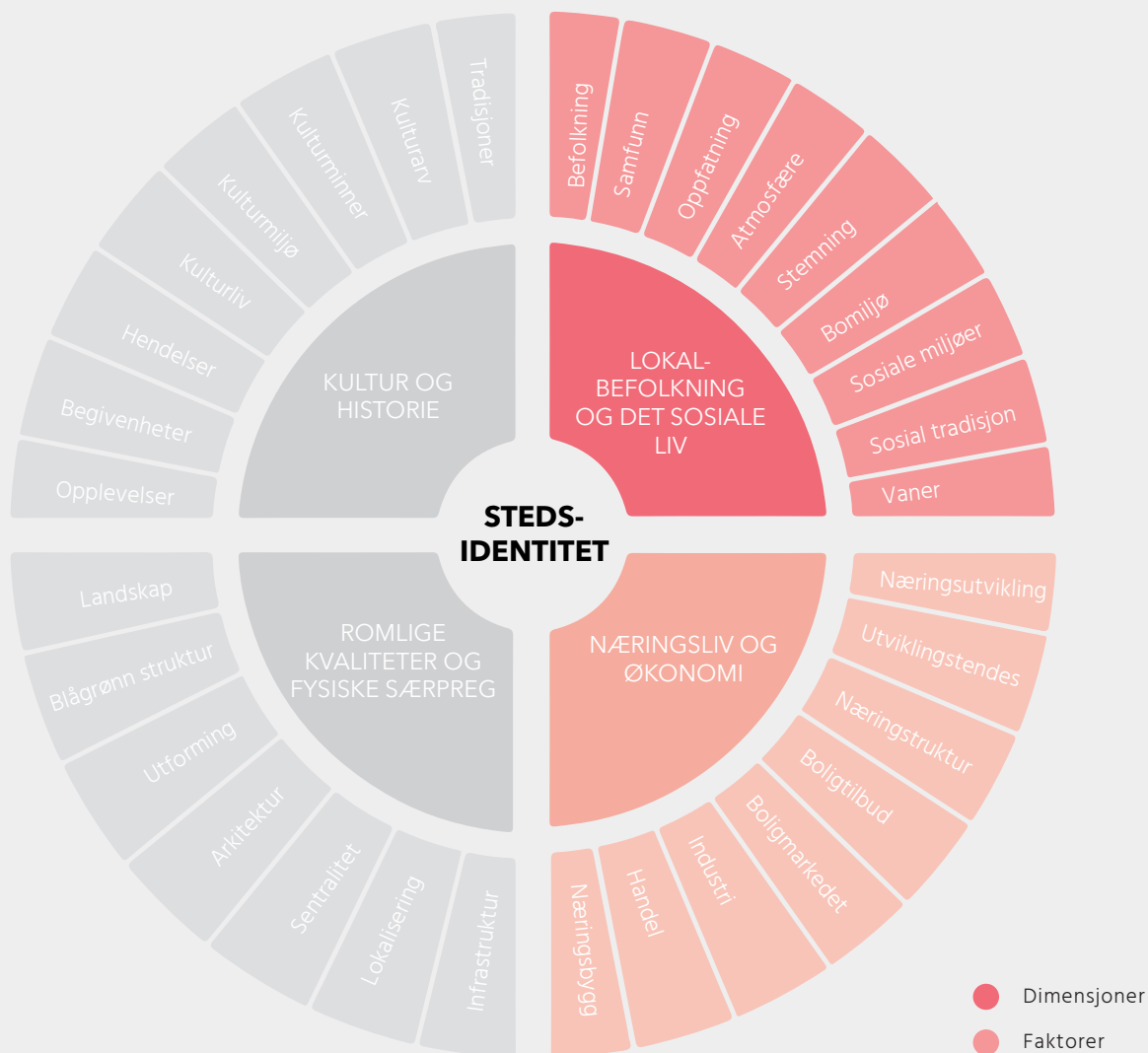
- 4.1 Demografi og levekår
- 4.2 Spørreundersøkelse
- 4.3 Intervjuer
- 4.4 Sosikulturell stedsanalyse oppsummert

04



Sosiokulturell stedsanalyse

Formålet med den sosiokulturelle stedsanalysen er å danne et bedre bilde av hvordan befolkningen, besøkende og ulike aktører oppfatter Østre havn i dag. Vi ønsker å undersøke deres synspunkter på hva som er positivt eller negativt, og hvilke interesser som eksisterer i området. I dette kapittelet fokuseres det på de to dimensjonene **lokalbefolkning og det sosiale liv og næringsliv og økonomi** som utgangspunkt. Kapittelet starter med å beskrive demografien og levekårene i området, deretter vises resultatene fra spørreundersøkelsen og intervjuene. Avslutningsvis blir de ulike funnene oppsummert og målt opp mot de to dimensjonene i sirkelen under.



Figur 4.1: Stedsidentitetssirkelen, dimensjonene innen sosiokulturell analyse markert (Skogheim & Vestby, 2010, s.36, Videre modifisert av Malin Loe og Thea H. Hauge)

4.1 DEMOGRAFI OG LEVEKÅR

Menneskene

Innbyggere

I 2017 var det registrert over 130 000 innbyggere i Stavanger kommune, og tettheten var på 559 mennesker per km². I 2050 forventes befolkningstallet å øke til over 156 000 innbyggere. I Stavanger sentrum bor det i følge levekårsundersøkelsen for Stavanger kun 4.65% av befolkningen. Det vil si at det bor få mennesker i sentrum sammenlignet med resten av kommunen (Stavanger kommune, 2018).

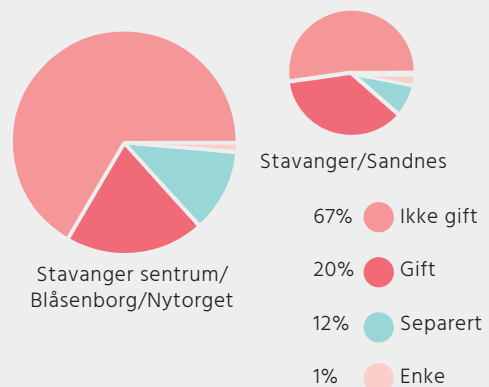
Alder- og kjønnsfordeling

Ifølge levekårsundersøkelsen er det i Stavanger sentrum flest unge voksne og voksne i alderen 20-49 år. Det er omtrent like mange eldre fra 60 år og oppover, som det er barn fra 0-19 år. Kjønnsfordelingen viser at det er flest kvinner i alder 20-24 år og flest menn i alder 30-34 år som er bosatt i sentrum (Stavanger kommune, 2018).



Figur 4.2: Aldersfordeling (Stavanger kommune, 2018)

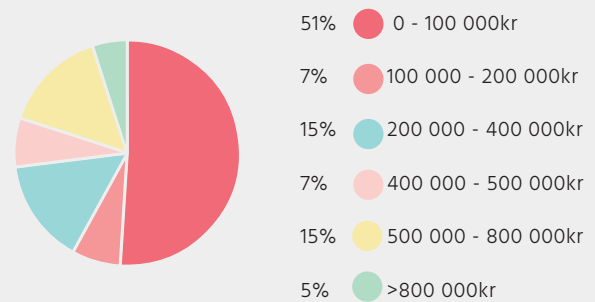
Sivil status (2020):



Figur 4.3: Sivilstatus (Nabolag.no, 2020).

Ifølge informasjon hentet fra nabolag.no, er det i Stavanger sentrum/Blåsenborg/Nytorget flest ugifte mennesker med lav gjennomsnittsinntekt. En forklaring på dette kan være at det er mange studenter eller unge enslige som bor i dette området.

Inntekt (2020):



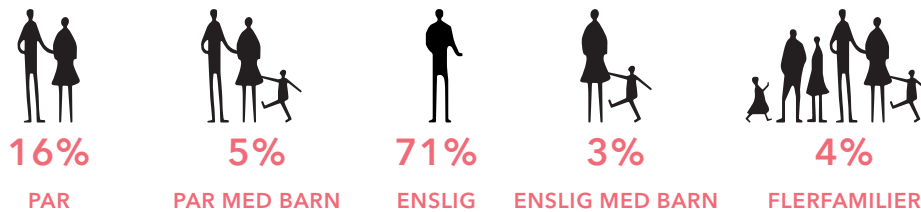
Figur 4.4: Inntekt (Nabolag.no, 2020).

- Kvinner - Sentrum
- Menn - Sentrum
- Stavanger Kommune

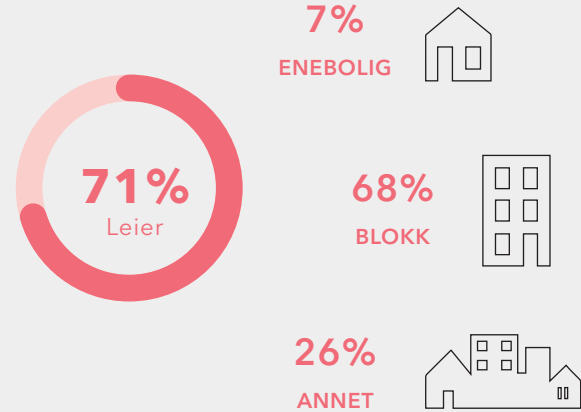
Bomiljø

Bomiljø påvirker menneskers livskvalitet. Det finnes mange definisjoner på hva som kjennetegner et godt bomiljø, men noe av det som går igjen er mangfold og nok muligheter til å oppfylle grunnleggende behov i hverdagen (Rogaland fylkeskommune, u.å.). Det finnes ikke egne data for demografi og bomiljø i Østre havn, men for Stavanger sentrum viser informasjon fra nabolag.no at det i området bor mange enslige, det er høy grad av blokk og leilighetsbebyggelse, og kun 29% eier sin egen bolig. Dette er noe som er typisk for sentrumsområder i norske storbykommuner (Thorsen & Clausen, 2009). På trygghet scorer sentrum 68 poeng av 100, og naboskapet 51 poeng av 100 (nabolag, u.å.).

Familiesammensetning - Stavanger sentrum (2020):



Hustyper - Stavanger sentrum (2020):



Figur 4.5: Andel som leier og ulike boligtyper (Nabolag.no, u.å.).

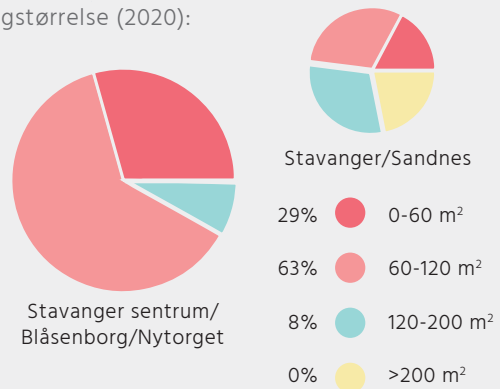
Figur 4.6: Familiesammensetning (Nabolag.no, u.å.)

Boligmarkedet

De siste 10 årene har det vært en relativt lav andel ny boligbygging i Stavanger sentrum, hvor kun 5% av boligene i sentrum er mellom 0-10 år, mens 77% av boligene er over 50 år (nabolag, u.å.). Flesteparten av boligene ligger på mellom 0-120 kvadratmeter og koster i gjennomsnitt 44.700 kr per kvadratmeter 1.kv 2021 (Krogsveen, u.å.). Det er betydelig mye dyrere kvadratmeterpriser enn resten av Stavanger som ligger på cirka 37.000 kr per kvadratmeter 1.kv 2021.

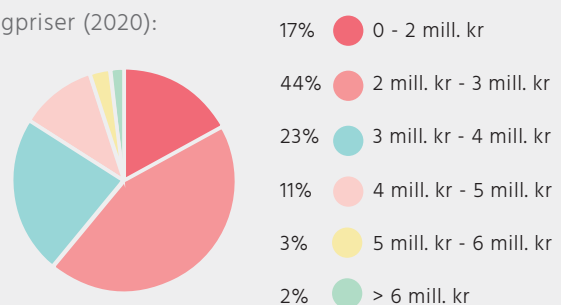
Ifølge data hentet fra Krogsveens prisstatistikk for Stavanger Sentrum ser man at boligprisene var høyest i 2013, mens i 2016 hadde de sunket med 15%, og i dag er boligprisen fortsatt 8% lavere enn i 2013. Dette kan ha sammenheng med oljekrisen i 2014 som i 2016 ga en brå oppgang i arbeidsledighet, og en endring i flyttemønsteret, hvor både boligprisene og inntektene sank i Stavanger (Stavanger kommune, 2018).

Boligstørrelse (2020):



Figur 4.7: Boligstørrelse (Nabolag.no,u.å.)

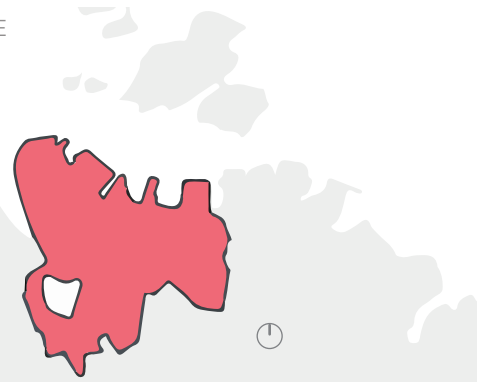
Boligpriser (2020):



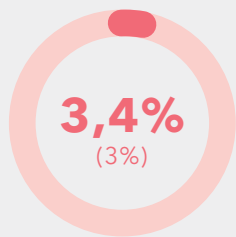
Figur 4.8: Boligpriser (Nabolag.no, u.å.)

Den åttende levekårsundersøkelsen

Levekårsundersøkelsen gir innsikt i flyttemønstre, inntekt, boligtyper, arbeidsledighet og utdanningsnivå for å nevne noe. Statistikken kan gi oss en pekepinn på hvordan levekårene er i Stavanger sentrum. Det må påpekes at levekårsundersøkelsen ikke kan karakterisere soner som gode eller dårlige bomiljøer. Selv om Stavanger sentrum er rangert ganske dårlig på de fleste kategoriene i forhold til resten av kommunen, er det fortsatt et populært innflytningsområde. Statistikk og informasjon vist under er hentet fra den åttende levekårsundersøkelsen til Stavanger. Prosentandelen i parentes viser medianen for hele kommunen.

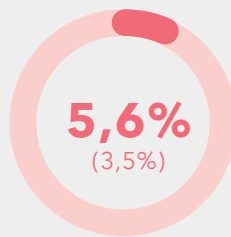


Figur 4.9: Avgrensning som er for Stavanger sentrum i den åttende levekårsundersøkelsen (Stavanger kommune, 2018)



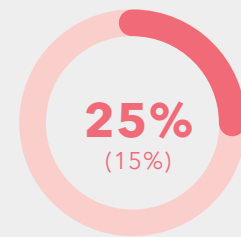
Barnevernsbarn

Barnevernsbarn har en høy risiko for å falle ut av samfunnet senere i livet. De må jobbe mer med skolearbeid og har høyere risiko for å ikke fullføre videregående.



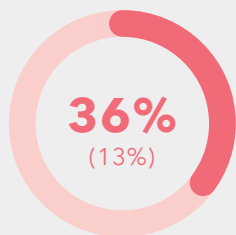
Arbeidsledighet (15-74 år)

Står man utenfor arbeidslivet øker risikoen for at man har dårligere psykisk helse og at man lever mer usunt. Arbeidsledigheten i Stavanger doblet seg mellom 2014 og 2016.



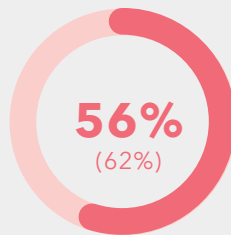
Barn med enslige foreldre

Barn med enslige foreldre blir sett på som en utsatt gruppe da de kan ha dårligere økonomi eller ha mindre tid til barna.



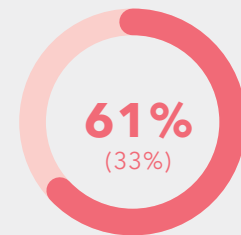
Barn i lavinntekstshusholdninger

Inntekt og økonomi påvirker helsen. Å vokse opp i en familie som har vedvarende lav økonomi kan ha stor betydning for et barns helse og velferd.



Høy utdanning (30-39 år)

Sammenhengen mellom utdanning og helse er godt dokumentert. De med høyere utdanning har lengre forventet levetid enn de uten.



Bor alene

Aleneboende er antatt å være en utsatt gruppe når det kommer til økonomi, helse og sosialt.

Figur 4.10: Alle tall og informasjon er hentet fra den 8. levekårsundersøkelsen og gjelder for området Stavanger sentrum (Stavanger kommune, 2018)

4.2 SPØRREUNDERSØKELSE

Mål

For å få en bedre forståelse hvordan mennesker bruker og oppfatter Østre havn, var det nødvendig å komme i kontakt med lokalkjente og besøkende. Det ble derfor valgt å bruke spørreundersøkelse som metode for å finne svar på forskningsspørsmålet på hvordan Østre havn oppleves i dag, og hva som vil være viktig for fremtidig utvikling. Metoden er også valgt for å få samlet inn informasjon fra mange informanter på relativt kort tid. Fordelen med å utføre denne spørreundersøkelsen er at man har muligheten til å standardisere svarene og se etter likheter og variasjoner. Videre kan dette gi muligheter for å generalisere dataene, men da må man passe på at man har et representativt utvalg. En ulempe med å bruke digitale medier til å få svar på en spørreundersøkelse er at man ikke når ut til de yngste og eldste i samfunnet. Det betyr at det er vanskelig å få aldersfordelingen som samsvarer med aldersfordelingen i kommunen.

Gjennomføring

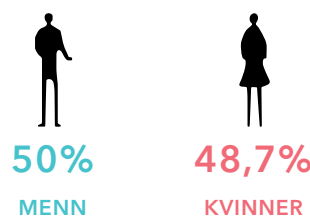
Grunnet den pågående COVID-19 pandemien, valgte vi å kun utføre spørreundersøkelsen digitalt. Gjennomføringsperioden for spørreundersøkelsen var mars 2021, og navnet på undersøkelsen var «**Spørreundersøkelse om Østre havn i Stavanger sentrum**». For å skape oppmerksomhet rundt undersøkelsen, ble den publisert i flere lokale Facebook-grupper for Stavanger, blant annet gruppene «Stavanger før i tiå», «Byutvikling Stavanger», «Folk fra Stavanger i gamle dager», «Stavanger nå for tiå» og «Universitetet i Stavanger – UiS». Grunnen for valg av grupper er at vi mente disse gruppene inneholdt et representativt utvalg av mennesker som enten kjenner området historie eller kjenner til Stavanger Sentrum. I tillegg har flere av disse gruppene over 30 000 medlemmer

og var derfor en mulighet for å nå ut til mange. Noen av spørsmålene i undersøkelsen hadde svaralternativer, mens andre spørsmål var åpne svar hvor egne refleksjoner kunne komme fram. Resultatet er presentert i grafer, eller ved oppsummering og utdrag fra svarene.

Hvem deltok?

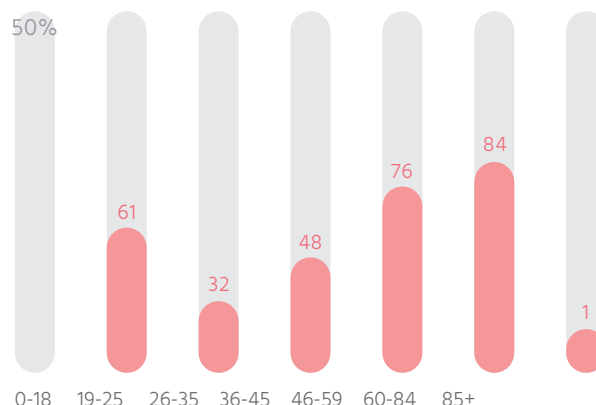
Totalt var det 302 personer som deltok i den digitale undersøkelsen, hvor 50% var menn, 48,7% kvinner og 1,3% ønsket ikke å oppgi kjønn. Den største andelen av svarene kom fra aldersgruppene 19-25, 46-59, og 60-84 år.

Kjønnsfordeling:



Figur 4.11: Kjønnsfordeling fra spørreundersøkelsen

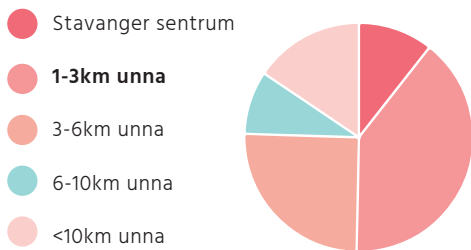
Aldersfordeling:



Figur 4.12: Aldersfordeling fra spørreundersøkelsen

Omtrent 40% av deltakerne i undersøkelsen oppga at de bor omtrent en til tre kilometer unna Østre havn, mens kun 10% av de som deltok bor i Stavanger sentrum. Alternativene gitt var ulike bydeler og soner i Stavanger og omegn, som ble videre omgjort til avstand i kilometer. Det betyr at 50% av respondentene bor 0-3 km fra Østre havn.

Hvor bor du?



Figur 4.13: Deltagernes bo avstand fra Østre havn

Har du hørt om Østre havn før?



Figur 4.14: Kjenner til Østre havn

Det ble i undersøkelsen spurt om deltageren hadde hørt om Østre havn før. Flertallet kjente til området, men nesten 20% hadde ikke hørt om Østre havn før.

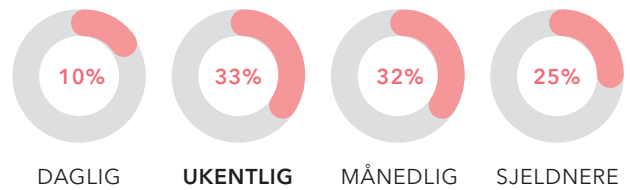
I hvilken grad føler du tilhørighet til Østre havn?



Figur 4.15: Grad av tilhørighet

Selv om flertallet kjente til området fra før, så ligger gjennomsnittet på at folk føler kun noe grad av tilhørighet til Østre havn. Dette er illustrert i figuren over som viser den gjennomsnittlige graden deltagerne føler av tilhørighet til området. I undersøkelsen definerte vi tilhørighet til et sted man kjenner at man hører til, et sted det er godt å komme til, eller et sted man kjenner igjen.

Hvor ofte besøker du Østre havn?

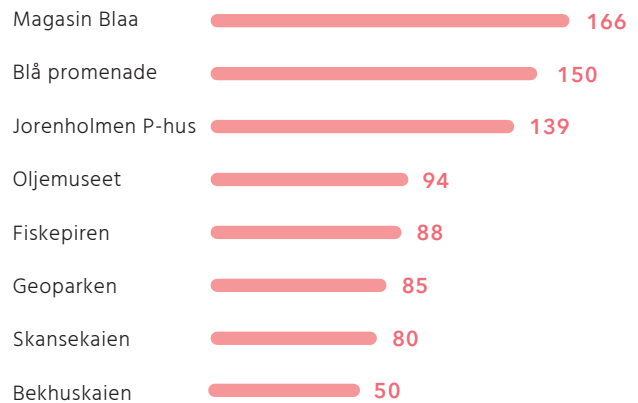


Figur 4.16: Besøks hyppighet

Det var kun 10% som svarte at de besøker Østre havn daglig, og 33% som svarte ukentlig. Det kan likevel karakteriseres som et område som er mye besøkt i forhold til at det er få funksjoner, aktiviteter og arbeidsplasser i Østre havn.

Hvilke områder besøker du?

(Kunne velge flere)



Figur 4.17: Hva besøker deltagerne

Over 50% har svart at de bruker Magasin Blaa når de besøker Østre havn, og rett under 50% har svart den blå promenade og Jorenholmen parkeringshus. Det kan bety at dette sannsynligvis er mye brukte områder i dag, og vil være viktig å ta hensyn til i videre byutvikling.

Hva gjør du primært i Østre havn?

Deltagerne ble spurt om hvilke aktiviteter eller ærend som ble utført dersom de besøkte Østre havn. I undersøkelsen kom det blant annet fram at 52% utfører handel i området, og 42% parkerer i Østre havn.



Figur 4.18: Hva gjør deltagerne

Hva er din oppfatning av Østre havn i dag?

Deltakerne hadde varierte meninger om Østre havn i dag, men noen av de uttalelsene som gikk igjen var basert på at ormådet mangler identitet og særpreg, i tillegg sa flere at det er stort potensiale for at området kan bli en attraktiv havnefront. Her er noen utdrag av svarene fra undersøkelsen.

En juvel i bybildet som bør poleres.

Mann, 45 år

Uferdig, litt «hummer og kanari»

Kvinne, 45 år

Litt i bakgrunnen

Kvinne, 93 år

Et historisk viktig område av sjøfarts-Stavanger som nå er blottet for sjel og preget av å ha blitt praktisk tilrettelagt for biltrafikk inn og ut av sentrum, parkering og for ankomst av ferjer og hurtigbåter. Mye betong og asfalt hvor det før i tiden var mange små havner og trebebyggelse.

Mann, 45 år

Et litt rotete og stusselig sted, men med veldig god beliggenhet og stort potensiale. Har sittet på kaikanten og nytt livet mer enn en gang. Føles litt uoversiktlig som gående, stor variasjon av hvordan fortau og gangveier er anlagt. Fisk- og skalldyrutsalget ved Jorenholmen er magisk når de kommer inn med båtene. Det er en del vind og litt busker og trær kunne nok tatt litt av denne.

Kvinne, 35 år

Identitetsforvirret, stadig mindre sjøfart og uavklart hva som skal overta.

Mann, 36 år

Området har for lengst mistet sin historiske funksjon som møtepunktet mellom byen og havet og har i dag kun ymse båtaganger og fiskesalg. Private båthavner, parkeringshuset, ruvende kontorbygg og bilveien dominerer området i dag, og har en svært forringende virkning på området. Oljemuseet, Geoparken og fiskepirterminalen har gode kvaliteter, men jeg opplever ikke at de når sine fulle potensial.

Mann, 23 år

Venter på at noe skal skje og bli mer inviterende og innbydende. Ubestemmelig bruk, som mangler identitet, og er på vei fra gammel industri/ transportsentrum til noe ukjent. Blir nesten sentimental av å se sporene etter det som har vært.

Kvinne, 51 år

Stort potensiale med nydelig utsikt. Mangler tilrettelegging for steder å oppholde seg. Parkeringshuset tar mye plass og utsikt.

Kvinne 24

Hvordan synes du Østre havn bør utvikles?

De fleste deltakerne framhevet behovet for mer grønnstruktur, møteplasser og oppholdssteder i Østre havn. Mange ønsket seg offentlige tilbud relatert til mat, vannaktivitet eller maritime opplevelser som henger sammen med historien til området. Her er noen utdrag av svarene fra undersøkelsen.

Jeg etterlengter en slags promenade for fotgjengere og syklister som kunne bundet området sammen med østre bydel, og gitt byen et sårt trengt nærere forhold til havet, som gradvis har blitt fortrent av fokuset på bilen og veiene som hovedtransportsårer. Flere båtforbindelser til byøyene kunne gitt bydelen revitaliserende fottrafikk. Fokus på den gjenværende historiske bebyggelsen, som kan illustrere den romlige følelsen av området før utfyllingen, tror jeg kunne hatt positiv virkning.

Mann, 23 år

Jeg ser for meg havnebasseng og sauna park ved Geoparken og at Jorenholmens toppetasje blir tilgjengelig for alle som rekreasjonsområde, urban park, utsiktspunkt med mobile matordninger som food trucks etc. Fiskepiren har også et svært godt potensiale som mathall og sosialt treffsted.

Kvinne, 47 år

Bruk den store plassen ved siden av Oljemuseet til å markere Stavangers egen gamle kulturhistorie. For eksempel et stort mathus med et mylder av boder og restauranter med en åpen spisesal, gjerne med hovedvekt på fisk. Foredragssal med scene, gjerne en åpen scene for mer eller mindre tilfeldige aktører.

Mann, 63 år

Skulle ønske at området ble bedre utnyttet til maritime opplevelser, at man fikk lyst til å oppholde seg her.

Kvinne, 65 år

Jeg savner tilrettelegging av området for «folk flest». Spisesteder eller parkanlegg der man kan nyte sjøutsikten og treffe folk.

Kvinne, 69 år

Hadde vært fint med litt mer grøntareal; gågate-aktig og tilrettelegging av butikker og spisesteder for alle aldersgrupper.

Kvinne 45

Burde vært etablert veteranbåthavn og grønt parkområde der Geoparken er i dag. Hele området kunne blitt en idyll for byens innbyggere. Kanskje også med bademuligheter.

Mann, 52 år

Hele området foran Oljemuseet kunne vært en liten grønn park med blomster og frukttrær, mens Jorenholmen er et enormt bygg som kunne vært en annen åpen park med tilgang til sjøen, food trucks, kafé og sitteplasser. Vi trenger en levende og grønnere blå promenade!

Kvinne 37

4.3 INTERVJUER



Liv Færing

Rådgiver for Byantikaren i Stavanger kommune. Jobber for å ta vare på Stavangers kulturarv.



Ketil Thu

Daglig leder for Engøyholmen kystkultursenter. Engøyholmen ønsker formidle maritim historie og sjøfart.



Axel H. Leversen

Byentusiast, skribent og fotograf. Erfaring fra tidsskrift, bydelsavis, medlemsblad og bokutgivelser.



Rolf Østbø

Byentusiast, tidligere bokhandler og forfatter av lokalhistorisk litteratur.



Alf Kåre Olavesen

Daglig leder på veteranskipet Sandnes, styremedlem i Stavanger Veteranbåthavn og har jobbet med veteranbåter i 30 år.



Frode Myrhol

Leder for utvalg for by- og samfunnsutvikling, kommunalråd i kommunalutvalget og partileder i FNB.



Liv Færing

Liv Færing jobber som rådgiver i Byantikaren i Stavanger kommune. Byantikvaren arbeider for å ta vare på Stavangers kulturarv og skal gi uttalelser i nye planer for å sikre at verneverdige objekter eller områder reguleres til bevaring. En byantikvar informerer også om historisk bakgrunn, tegninger, kart og mer ved planer om nye utbyggingsprosjekter. Dette er grunnen til at vi synes Liv sine oppfatninger av Østre havn er interessante.

Liv beskriver Østre havn som Stavanger sentrums kaiområde som ligger på nordøstsiden av sentrumshalvøya og som er preget av åpne asfalterte flater. Liv forklarer videre at Østre havns hovedtrekk er at det er et nytt land som er lagt «utenpå» byen gjennom mange runder. Dette er spesielt lesbart i den gamle sjøhus bebyggelsen som pleide ligge ved vannkanten, men som nå ligger like innenfor Østre havn. Av historiske kjennetegn synes Liv at etterkrigstiden og bilens tid er det som dominerer i området. Dette er fordi Østre havn har store areal avsatt til parkeringsplasser og ferjeleie.

Hovedfunksjonene i området mener Liv er Oljemuseet, ferje- og hurtigbåtkaiene og Magasin blaa. Liv trekker fram at Fiskepirterminalen er et av de bygningene hun setter mest pris på i Østre havn. Hun forbinder terminalen med reiser innover i Ryfylke og mener terminalbygget er estetisk pent. I tillegg anser hun Oljemuseet og Geoparken som viktige møteplasser i området. Videre forteller Liv at det er ingen spesielle steder i Østre havn hun misliker, men at det er enkelte elementer ved områder som hun til en viss grad føler misnøye til. Dette er elementer som kald trekk,

mye biltrafikk og store arealer avsatt til bilparkering, men dette er ting hun påpeker hun ville mislikt uansett hvor i byen hun befant seg.

Liv mener det er en viktig historisk kvalitet hvordan kaiområdene er og lenge har vært et bindeledd mellom sentrum og områdene omkring. Tidligere var det ikke kun byøyene og Ryfylke som kunne nås med rutebåter, men også Nordfylket. I dag er det hovedsakelig persontrafikk som bruker rutebåtene, men før var det også en viktig transportmiddel for import av jordbruks- og fiskevarer som kom fra områdene omkring og ankom byen via kaiene påpeker Liv. Dette er kvaliteter som gjør Østre havn unikt.

Liv ønsker at denne kvaliteten er noe som det fortsatt vil være rom for i framtiden. Dersom trenden med kortreiste varer fortsetter, ser hun for seg at det kan etableres områder

for handel slik som markedshaller eller mathaller. Dette kunne passe i Østre havn da det både formidler lokale produkter samtidig som det viser et lite stykke av historien til området. Andre funksjoner Liv ser for seg kunne passet i Østre havn er bygninger med badeanlegg eller andre kulturaktiviteter. I tillegg synes Liv det også kan være rom for handel og bolig, men det viktigste

er at det gir glede til allmennheten.

Videre mener Liv det er det blir viktig å ivareta byens historiske kontakt med sjøen, både helt fysisk, ved gode siktakser mellom sjøen og Sentrumshalvøya, og funksjonelt, ved å opprettholde kaier som overgangssonen mellom båter og byen. Det vil også være viktig å videreføre allmennhetens rett til å ferdes på kaiene.



Viktig å ivareta den historiske byens kontakt med sjøen, både fysisk og funksjonelt



Ketil Thu

Ketil Thu er daglig leder for Engøyholmen kystkultursenter. Engøyholmen kystkultursenter ønsker å formidle maritim historie og sjøfart ved å la barn og voksne selv ta del i tradisjonelt håndverksarbeid. På kystkultursenteret kan man foreta seg en tidsreise fra 1600-tallet til i dag om Stavangers havneområder. Vi synes derfor det var interessant å høre Ketil sine meninger om dagens, og framtidens Østre havn.

Ketil beskriver Østre havn som et sted med rik historie.

Det inneholder mange spennende og flotte historier fra byen og dens utvikling, men den må letes fram. Han poengterer at Østre havn har mistet noe av sitt folkeliv, og at det i dag er et område med få barnefamilier og mange periodebeboere og pendlere. Han tenker utviklingen som har skjedd fra 1960-tallet har ført til at det er blitt et område for turister som ser på restene av det som en gang var en bydel med liv, boliger, familier og dagligdags virksomhet.

Ketil viser til fargegaten og Østervåg som områder som har lyktes, da de representerer noe som er tatt vare på, og at de som eier og driver i området vet å sette pris på det autentiske. Han synes også det er positivt med eldre bygg i Østre havn som har fått stå i fred, men som har nye bruksfunksjoner i dag. Ketil misliker en del av den nye arkitekturen, og mener den ikke hører hjemme i en slik lavmælt og liten by. Han går mye heller langs havnefronten enn gjennom Holmen, hvor han påpeker at "De høye husene kan jeg se hvor som helst i verden, men jeg kan ikke si det samme om havnen, sjøen, byfjorden, og øyene".



I byutvikling må man tenke på identitet som noe mer varig. Noe som er knyttet til en fortid og som gjenspeiler seg inn i en eller annen framtid.

Ketil synes det er helt riktig av kommunen å sette i gang med transformasjonen av Østre havn, og det er positivt at det settes i gang en prosess som tar utgangspunkt i å utnytte det potensialet som ligger der. For framtiden ønsker Ketil gjerne å se at kreative næringer, handel og kulturnæringer finner sted i Østre havn. Det bør legges til rette for næring som tiltrekker folk utenom når de er i hjemmet og sover eller går på jobb. Det kan være funksjoner som enten konsumerer kultur eller skaper kultur. Kultur kan være mangt, men en publikumsrettet kulturopplevelse med enten dans, musikk, utføring av håndverk, nisjeprodukter i tekstil og leire kan plasseres i Østre havn påpeker han. Ketil er opptatt av den maritime historien og foreslår derfor å plassere et verksted for båtbygging i byen, for eksempel ved Geoparken. Dette frammer den historiske identiteten ved at publikum får delta i båtbygging, kjenne på lukten av tjære og lyden av hogging, samt høre sjøfartshistorien til Østre havn. Ketil mener også klimatilpasning er en viktig faktor for å trekke folk til å gå ut i byen og utføre sosiale ærend. Et forslag er derfor å plassere installasjoner som ligner på nottørkere. Disse skjermer mot vær, i tillegg til at de representerer en stor del av havnens identitet.

Ketil synes bilparkeringplasser bør heller være for folk i aktivitet. Sjøfart er en sentral del av historien og Ketil ønsker at det bør tilrettelegges for bedre infrastruktur mellom byøyene. Han mener for å skape en bærekraftig folkeflytting som kan avlaste veisystemet, bør det etableres en rute med elektrifiserte ferjer rundt byøyene. Dette skaper

i tillegg en ny turist- og folkerute som også har historisk betydning.

Ketil mener det er viktig at det blir gjort grep i Østre

havn som frammer utendørs aktivitet for folk. For framtidig samfunnsbygging er det viktigste grepet å legge til rette for samhandling mellom byggene. Han frykter dersom dette ikke blir prioritert, vil omformingen føre til at det fylles ut og områdene stenges inne av ISPS gjerder eller fortettet av høyhus som blokkerer for sol og utsikt.

«Du må ta hensyn til den **byen** du skal bygge videre på. Den er **lavmælte**, den er **liten**, den er **lav**, den er **forsiktig** i sin utforming, og det skal lite til for å ødelegge den. Alle de blokkene som er bygget i Øvre holmegate og ute på Holmen de er for **høye**, de er for **massive**, de **knuser** jo alt det lekke og vakre som var der fra før. Så den identiteten er jo i utgangspunktet ødelagt med de nye byggene.»

- Ketil Thu, 2021



**Axel
H. Leversen**



**Rolf
Østbø**

Axel er skribent og fotograf med erfaring fra tidsskrift, bydelsavis, medlemsblad og bokutgivelser. Han var bilderedaktør og ideskaper av boken "Kailangs i Stavanger".

Rolf er tidligere bokhandler og forfatter av lokalhistorisk litteratur. Han har blant annet skrevet boken "Kailangs i Stavanger".

Axel forklarer Østre havn som en del av Stavangers gamle kai- og industriområde.

Ifølge Axel er Østre havn i ferd med å bli modernisert, hvor havneforhold, gamle industritomter og industribygg blir forbedret. Axel mener området har blitt noe glemt i byutvikling gjennom tidene, men at det har mye potensiale framover. Rolf beskriver Østre havn som kontrastenes havnelinje i Stavanger, både i et historisk perspektiv, og i sanntid. Han peker på at området fra Holmen til Bekhuskaien er strekningen i Stavanger sentrum som har gjennomgått de største endringene i byens nyere historie. Han liker Kjeringsholmen og Stenkarkaien både historisk, og utviklingen de har gjennomgått. Særlig peker han på at Kjeringsholmen var byens viktigste verftsområde, og at man i dag har Geoparken som framdeles er en «levende» installasjon ved Oljemuseet som en av byens mest populære lekeparker.

Østbø misliker parkeringshuset på Jorenholmen og beskriver det som byens styggeste parkeringshus som skjemmer området minst like mye i dag, som da det ble oppført. Han mener det er en sovepute for kommunen, og en enorm inntektskilde for parkeringsselskapet. Videre peker han på den viktige akse langs Klubbgata til domkirken i ene enden og at det i andre enden "ruver et stygt parkeringshus". "Det byrommet som Klubbgaten representerer, og som ender på Jorenholmen, og åpner seg mot sjø, øya Sølyst og videre mot Ryfylke, er altså lukket av et innkjørselshull til en «provisorisk» bygning!"

Både Axel og Rolf viser til at Østre havn har vært en viktig innfallsport til Ryfylke med tilhørende handel og industri. De trekker fram at Fiskepiren var portalen inn til hermetikkbymen, hvor man tok i mot silden for videre frakting til fabrikkene. Axel mener at etter fjordbåtene og hurtigbåtene ble nedlagt så har området mistet sin pulserende trafikk. Rolf mener at alt det som var forbundet med Fiskepiren har forsvunnet med havneutbyggingen, litt og litt med hver generasjon. Han synes likevel at det er en inngangsport til handelen i sentrum, og at selve bygget ikke dominerer piren selv om det er 80 meter langt. Han beskriver bygget slik: "Lav og langstrakt ligger den, vendt mot innseilingen til Stavangers Østre havn. Med plass til alle som kommer sjøveien, til og fra Ryfylke."



Det må skapes en identitet hvor gamle fordommer må erstattes med gode vyer og visjoner.

(Axel H. Leversen, 2021)

I videre utvikling synes Axel at det trengs en homogen planlegging

med satsing på kulturverksted, spesialforretninger og spisesteder, samt parker og uterom. Han mener at man må se Østre havn i tilknytning til Østre bydel. Videre ønsker han at det blir en attraktiv bydel for hele byen og ikke bare deler av den. Det må skapes en identitet, hvor gamle fordommer må erstattes med gode vyer og visjoner. Det må være en urban innstilling og tankesett, og yngre planleggere må slippes fram. Østre havn vil trenge tid for å få til en modernisering, og Axel påpeker at byen må ha en klar tanke for hva den vil og hvordan. Avslutningsvis sier han "nye er allerede på gang..".



Alf Kåre Olavesen

Alf Kåre Olavesen er daglig leder på veteranskipet Sandnes, sitter i styret for Stavanger Veteranbåthavn, og har jobbet med veteranbåter i over 30 år. Stavanger Veteranbåthavn har flere klare visjoner for området med fokus på tradisjoner og kulturhistoriske verdier. Dette er en av grunnene til at vi ønsket å høre Alf Kåre sin oppfatning og framtidsutsikter for Østre havn.

Alf Kåre beskriver Østre havn som en historisk viktig havn. Han beskriver at det var her den første havnen i Stavanger oppstod og hvor det første verftet der man bygde seilskuter lå. Det var senere der fjordbåtene la til, og et sted hvor bøndene kunne møte bymannen. Det var et travelt område med minst like mye aktivitet i Østre havn som i Vågen.

Alf Kåre forteller at det var rundt i denne havnen alt skjedde, hvor det var tivoli, polutsalg, og hvor folk møttes for å slå av en prat. Det var der bøndene kom til byen med slakt og varer. Tidligere var det også et større innhakk ved Geoparken som gjorde at det var er plass til flere båter her.

Alf Kåre mener Bekhuskaiene og Jorenholmen parkeringshus er områder som ikke fungerer i dag. Han mener Bekhuskaiens bruk som lagerplass og sted for supplybåter ikke passer inn i sentrumbildet. Ytterst på Jorenholmen er det i dag et lagerlokale, han mener dette er en av byens beste tomter og burde benyttes til noe annet. Dersom parkeringshuset ikke rives bør det lages en fasade ut mot båthavnen som kan inneholde småbutikker og andre funksjoner mener Alf Kåre.

For framtiden ønsker Alf at Østre havn skal bli en turistmagnet. Han poengterer at det bør planlegges til å bli en foretrukken samlingsplass for alle aldre med aktiviteter som kan finne sted hele året. Det må ha aktiviteter som trekker folk gjennom hele året og ikke bare om sommeren, siden det ikke er så mye sommer i Stavanger påpeker han. Videre sier Alf Kåre at det er greit at cruiseskipene ligger ved Holmen og Bjergsted, og at det er fornuftig å trekke de vekk fra Vågen. Det vil også være viktig å tilby turistene noe i havnen slik at de legger igjen litt penger i området mener han.

Dersom man skal bygge boliger i Østre havn mener han at det bør skje på Holmen eller Bekhuskaiene. Alf Kåre mener det kunne vært en del boliger på Holmen, hvor man videre kunne hatt en storstue med små utsalg der vannet var trukket inn og som kunne lukkes av på vinteren. Han forteller "da kunne man sitte med kaikanten og pelle reker å se på fisken som spiste rekeskall mitt på vinteren".



Det må være aktiviteter som trekker folk hele året og ikke bare sommeren, fordi det er ikke så mye sommer vi har her i Stavanger.

Videre mener han at veteranbåtene skal utgjøre et miljø rundt kaiene.

Han ønsker også et bygg som skal være en historieforteller der man kan få vite mer om båtene som ligger til kai. Her tenker han at det bør være en utstilling i området, en slags havnepark med både lekeplass

hvor unger kan oppholde seg, men også at man har andre aktiviteter som trekker folk i alle aldre.

Alf Kåre sammen med Veteranbåtskip Sandnes har foreslått å bruke den minste bukten i Kjeringholmen til å lage en undervannspark hvor man kan skue fisk fra sjøen. I tillegg ønsker han at det skal være mye båtaktivitet, hvor noen veteranbåter ligger fast og noen rullerer. Han mener at det er spesielt viktig å knytte Østre havn opp mot historiskebildet fra 1950-årene, og at man i dag er kommet langt på vei dit.



Frode Myrhol

Frode Myrhol er politiker, aktivist og har stor interesse for byutvikling. Han er i dag leder for utvalg for by- og samfunnsutvikling som er kommunen sitt øverste planutvalg i Stavanger. Han grunnla det politiske partiet Folkeaksjonen nei til mer bompenger (FNB) og sitter på fylkestinget, er fylkesutvalget for FNB, og partileder i FNB. Vi ønsker intervju Frode for å utforske en politikers syn på utviklingen i Østre havn.

Ifølge Frode Myrhol er det som karakteriserer Østre havn i dag utfarten av ferjer og båter, Oljemuseet og Geoparken. Han tror det er få som kjenner på tilhørighet til Østre havn slik det er i dag, og at det er blitt et område man går fort forbi. Videre beskriver han at det er lite som bidrar til at folk ønsker å stoppe opp i området, bortsett fra Geoparken som er et populært område for barnefamilier. I tillegg preges området av mye vind som har medført at det sjeldent er mye folk her. Frode påpeker at bysentrum i dag er for lite arealeffektivt på grunn av den høye andelen trehusbebyggelse på 1-2 etasjer. Av nyere bebyggelse i Østre havn har det kommet en del lukkede kontorplasser som igjen har ført til mindre byliv i området.

Frode har sett på området fra ulike vinkler, og har flere visjoner og planer for framtidens utvikling av Østre havn. Med de planlagte landutfyllingene har området et stort potensiale for å bli en ny bydel påpeker han. Stavanger trenger flere arbeidsplasser og boliger, og Frode synes man bør benytte seg av muligheten til å bygge opp i høyden, med bygninger opp mot 7-8 etasjer og parkering under bakken der mulig. Han påpeker også at dersom det

kommer opp for mange moderne bygg langs sjøfronten kan det gjøre at man risikerer å miste kontakten med den historiske og identitetsbærende sjøhusrekken lengre bak.

Frode synes det er viktig å legge til rette for aktivitet som gjør at folk ønsker å komme til havnen.

Noen av hans forslag er å lage en idretts- og aktivitetspark i Holmeallmenningen parkeringsplass, badeland på Bekhuskaien, en undersjøisk gang- og sykkel tunnel mellom konserthuset og Holmen, og boliger kombinert med kontorer på Holmen og Bekhuskaien. Handelsnæringen i sentrum strever mer og mer, og det er derfor spesielt viktig at det legges til rette for flere fastboende i Østre havn. Frode synes derfor det bør komme flere boliger og arbeidsplasser til Østre havn, spesielt på Holmen. Dette vil i tillegg bli svært attraktive og høyt prisede boliger. Han mener at for den nye utbyggingen i Østre havn vil det være viktig å beholde siktlinjene som eksisterer i dag. Videre poengterer han at dersom det kommer uteområder og parkarealer i Østre havn vil det være vesentlig at det skjer

noe rundt disse arealene, slik som kafeer, lekeapparater, idrettsanlegg og lignende. Frode mener at et parkområde i seg selv ikke bidrar til aktivitet. Aktive og åpne første etasjer er også viktig for utviklingen av området.

Selv om Frode er leder for FNB og motstander av å betale bompenger, er han en sterk tilhenger av

utviklingen av kollektivtransporten. Siden Østre havn per dags dato ikke har fullverdig kollektivløsning mener Frode at Jorenholmen parkeringshus ikke bør rives. Sentrum er et viktig knutepunkt, og han mener dersom man ikke har gode nok transportløsninger vil det vanskeligere å gjøre Østre havn attraktivt. Å løse transportutfordringene i sentrum er en vanskelig oppgave, spesielt når Skagenkaien stenges for biltrafikk, men Frode mener mye kan bli løst dersom det legges kollektivt via havneringen, eller ved å gjenåpne busstraseen til å gå over Domkirkeplassen slik den en gang gjorde.



Handelsnæringen i sentrum strever mer og mer, og det er derfor spesielt viktig at det legges til rette for flere fastboende i Østre havn.

4.4 SOSIKULTURELL ANALYSE OPPSUMMERT



Befolkning og samfunn

En liten andel av innbyggerne i Stavanger er bosatt i sentrumsområdet. Det er i sentrum lite befolkningsmangfold, hvor demografien kan karakteriseres som ung, enslig, uten barn og med lav inntekt. En grunn kan være at det bor mange studenter i sentrum. Kjønnfordelingen er ganske lik.



Oppfatning, atmosfære og stemning

Deltakerne i spørreundersøkelsen mange like oppfatninger av Østre havn. Flere mener stemningen i Østre havn er urban, sjønær, vindfull og grå. Selv om mange av respondentene kjenner til Østre havn og bor i nærheten, føler de likevel kun «middels grad» av tilhørighet til stedet. Flere påpeker at Østre havn er identitetsforvirret og mangler tydelig særpreget, men at det har et stort potensiale til å kunne bli et attraktivt sted.



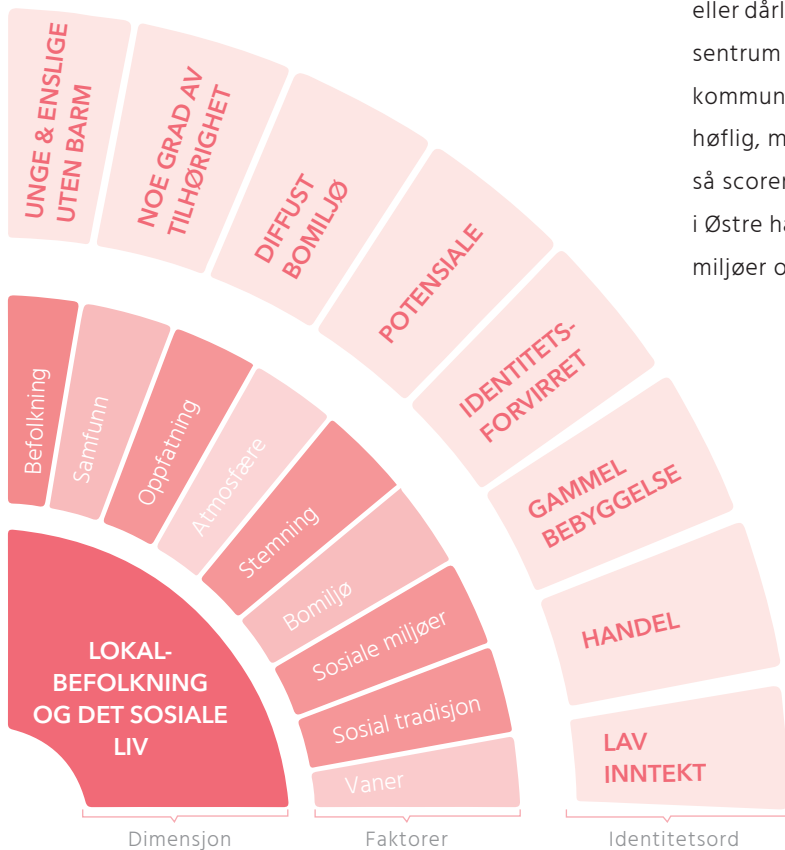
Sosiale tradisjoner og vaner

Møte mellom mennesker langs havnefronten har lenge vært en sosial tradisjon og preget identiteten i Østre havn, uavhengig om det er for å oppleve byens stemning, møte andre mennesker eller for å utføre ærend. I spørreundersøkelsen kom det fram at innkjøp av sjømat og forbindelser til byøyene er historiske, viktige og verdifulle tradisjoner i Østre havn.

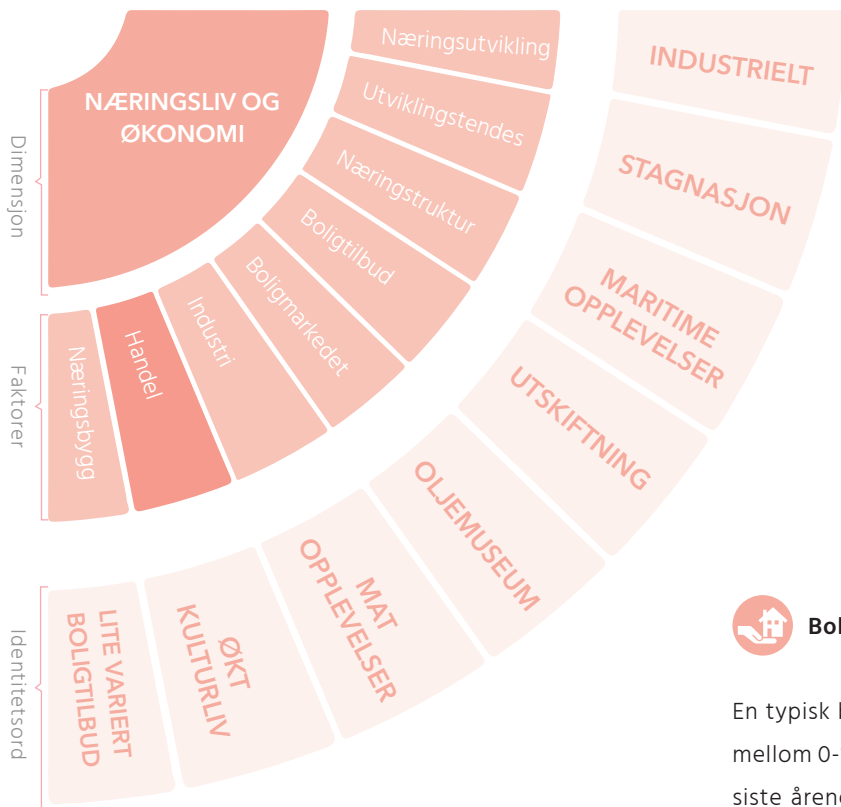


Bomiljø, sosiale miljøer og nettverk

I levekårsundersøkelsen kommer Stavanger sentrum dårlig ut i forhold til andre steder i kommunen. Sentrumsområdet scorer dårlig på en rekke punkter blant annet høy arbeidsledighet, lav inntekt og en høy andel aleneboende. Likevel er det et populært innflytningsområde, og det derfor vanskelig å kunne karakterisere det som et godt eller dårlig bosted. I undersøkelser fra nabolag.no, oppleves sentrum som trygt, men sammenlignet med resten av kommunen scorer det dårligere. Naboskapet oppleves som høflig, men igjen sammenlignet med resten av kommunen så scorer sentrum dårligere. Grunnet at det ikke er boliger i Østre havn i dag er det usannsynlig at det er store sosiale miljøer og nettverk i havnen.



Figur 4.20: Identitetsord for lokalbefolkning og det sosiale liv dimensjonen



Figur 4.21: Identitetsord for næringsliv og økonomi dimensjonen



Næringsutvikling og næringsstruktur

Østre havn har gradvis gått fra å være et sted med nærings-mangfold, til å bli et område uten mye ny næringsutvikling. Det er ikke sikkert når denne overgangen tok sted, men trolig rundt 60-tallet var det et skille i sentrum folk flyttet innover, biler byttet ut båter, og næringer spredte seg. Sjøfartsnæringen som lenge har gitt identitet til området har stagnert de siste årene. I spørsmål om hvilke næringer som skal føre utviklingen videre har flere aktører og respondenter i spørreundersøkelsen pekt på handel- og kulturnæringen som sentrale for den videre næringsutviklingen av Østre havn. I tillegg ønsker flere av respondentene innslag av maritime opplevelser, vannaktiviteter, spisesteder, kafeer og mathaller som kan tiltrekke mennesker og styrke det som er identitetsgivende.



Boligtilbud og boligmarked

En typisk bolig i sentrumsområdet i Stavanger vil være på mellom 0-120 kvadratmeter og ha en alder på over 50 år. De siste årene har det vært en lav andel ny boligbebyggelse i sentrum, og prisene på eksisterende boliger har økt noe de siste 10 årene. Kvadratmeterprisen i sentrum er relativt høy sammenlignet med andre områder i Stavanger, men gjennomsnittlig pris per boenhet ligger likevel på mellom 2 og 3 millioner, som skyldes størrelsen på boenhetene. Med dette kan vi karakterisere boligtilbudet i sentrum som et område med lite utvalg, relativt høy kvadratmeterpris, og med eldre bebyggelse.



Industri, handel og næringsbygging

Handel og parkering står sentralt i Østre havn i dag, hvor det kom fram i spørreundersøkelsen at hovedgjøremålet til besøkende er å utføre handel eller å parkere. Oljemuseet kom fram i undersøkelsen som det næringsbygget med størst positivt betydning. Mange pekte også utvalg fra fiskebåtene, handel på Magasin Blaa, og Idsøe som positive faktorer i Østre havn. Av negative faktorer påpekte mange at industrien, lagerhusene og ISPS gjerdene var elementer som hadde negativ betydning for folks opplevelse av Østre havn.

Forskningsspørsmål 3

Hvordan **oppfattes** og **brukes** Østre havn i dag, og hva **ønsker** folket for den videre utviklingen?

Det kommer tydelig fram gjennom spørreundersøkelsen at det finnes mange ulike oppfatninger og meninger om Østre havn. Det som ofte går igjen i uttalelsene er at området oppleves grått, avstengt, vindfullt og at stedet har stagnert de siste årene. Flere påpeker likevel at området har et stort potensiale grunnet lokasjonen med nærhet til sjøen og byen. De mange oppfatningene om havnen vil være et viktig grunnlag for videre transformering av Østre havn. Vi er forstått med at deltakerne i spørreundersøkelsen har subjektive meninger ut fra sine ståsted, og at vi ikke kan bruke svarene til å konkludere med at noe er hverken bra eller dårlig. Vi tror likevel at svarene fra spørreundersøkelsen kan brukes til å se ulike tendenser på hva som fungerer og hva som kan forbedres.

Videre vil funnene fra demografi, bomiljø og levekårsundersøkelsen benyttes til å finne ulike avvik, og til å se hvilke behov det er i Østre havn. Det kan blant annet være et framtidig behov for større boenheter og områder som er bedre tilrettelagt for eldre, småbarnsfamilier og par, for å kunne få et rikere mangfoldig i bosammensetning i sentrumskjernen.

I spørsmålet om hva folk ønsket for den videre utviklingen kom det en mange interessante innspill. Mange ønsket seg offentlige tilbud relatert til mat, kultur og maritime opplevelser. Vi vurderte det i oppgaven som svært viktig å få innspill fra lokalbefolkningen for hva som ønskes for den framtidige utviklingen. Dette slik at vi bedre kan foreslå en transformasjon basert på folket sine ønsker, og dermed skape en økt tilhørighet til havnen. Alle innspillene ble lest gjennom, og det ble forsøkt å se etter tendenser i svarene. De fleste markante gjengangere var ønsket om en mer åpen havn med tilgang til sjø, vannaktivitet, grøntarealer, parker, maritime og kulturelle opplevelser, og muligheter for å spise og handle. Utfordringen videre blir å balansere lokalbefolkningens ønsker opp mot det behovet som ligger i grunn, kommunens føringer, og den identiteten området bør utvikles i retning mot.



Visjon & Strategier

- 5.1 Visjon
- 5.2 Strategier

05





Figur 5.1: Sjø

5.1 VISJON

En åpen havn

Visjonen «en åpen havn» er basert på at havnen oppleves i stor grad som utilgjengelig for folk flest. Et viktig grep er derfor å ta tilbake, og gjenskape den delen av historien og identiteten hvor Østre havn var et viktig koblingspunkt mellom sjøen, byen og menneskene. Visjonen bygger videre på at en stor del av identiteten til Østre havn er nærheten til sjøen, og at sjøen alltid har hatt en stor betydning for aktiviteter langs havnen. Havnen skal med andre ord åpne seg opp for omgivelsene og bli:

En åpen havn for sjøen...

Nærhet til sjøen er en av Østre havns største kvaliteter. Havnen skal derfor utvikles med fokus på å utnytte og tilpasse seg sjøen som en viktig ressurs. Kontakten til sjøen skal gjenopprettes og forsterkes ved ha et godt samspill mellom land og vann. Med andre ord betyr dette å fjerne gjerdene, redusere biltrafikken, og invitere inn til et rikt byliv. Ved å tilgjengeliggjøre havnen og sjøen kan det gi området et estetisk løft og vil kunne bli et målpunkt for både innbyggerne, besøkende og andre tilreisende.

En åpen havn for folket...

Østre havn skal gå fra å være en lukket og avgrenset del av byen, til å igjen tiltrekke byliv og inkludere alle typer mennesker inn til aktivitet og opphold. Det prioriteres å styrke nettverket av blågrønne byrom som frammer fysisk aktivitet, sosialisering og miljøvennlige transportvalg. I Østre havn skal man kunne ferdes i et pulserende samfunn hvor sjønære aktiviteter og bystrukturer gjenspeiler seg i områdets fortid, nåtid og framtid. I tillegg skal den nye bydelen bidra til å gi innbyggere og besøkende nærhet til funksjoner og tjenester innen korte avstander.

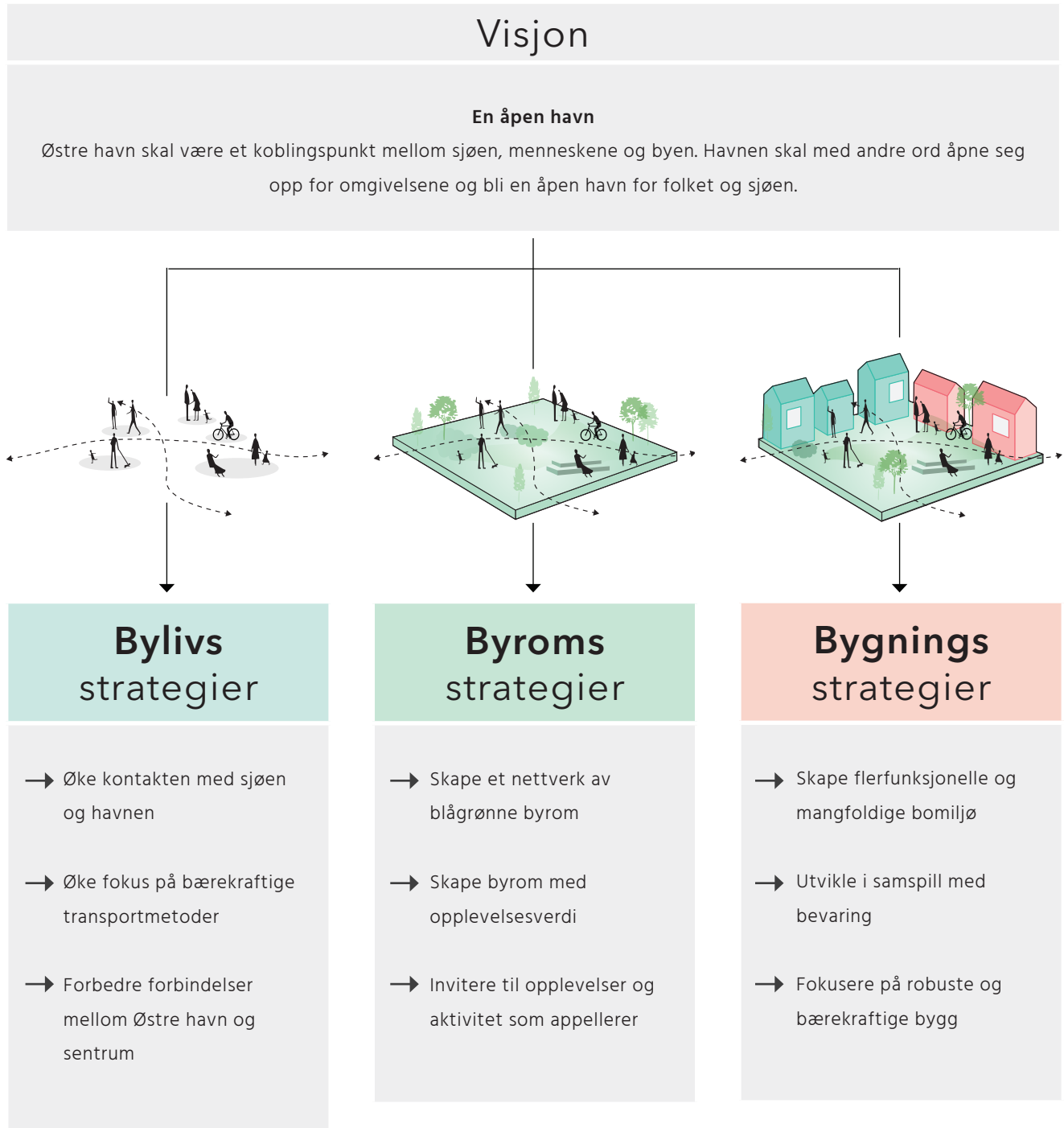
Østre havn skal bli en levende og attraktiv havn i Stavanger sentrum som tar utgangspunkt i identiteten til lokalbefolkningen, historien, kulturen, næringen og det fysiske særpreget. Det skal være en havn for alle hvor både store og små kan oppleve, oppholde og finne sted i omgivelsene. Det skal ikke være noe tvil om at her er det godt å bo, jobbe og ferdes.



EN
ÅPEN
HAVN

Figur 5.2: En åpen havn

5.2 STRATEGIER



Figur 5.3: Byliv-, byrom-, og bygningsstragier (Figurer inspirert av: Gehl People, 2018)

Øke kontakten med sjøen og havnen

Vann i bybildet har flere positive egenskaper og kan blant annet tilføre byrommet estetiske kvaliteter, styrke det biologiske mangfoldet og forsterke stedets identitet og karakter. Fra spørreundersøkelsen kom det fram at utsikten og tilgangen til sjøen er noe de fleste satte pris på ved Østre havn. Samtidig kom det fram gjennom analysene at en av hovedutfordringene i dagens Østre havn er mangelen på direkte koblinger fra byen til sjøen.

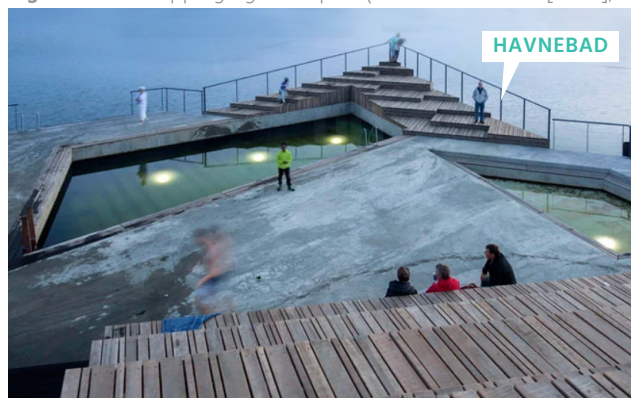
Samspill mellom havnedrift og byliv

Havnedrift, sjøfart og relasjonen til sjøen har alltid vært en viktig del av Østre havn sin historiske identitet. Det bør derfor fokuseres på å gjenopprette den sterke sjøforbindelsen Østre havn en gang hadde. Strategien er derfor å etablere både nye forbindelser og forsterke de eksisterende forbindelsene mellom sjøen og havnen. En styrket sjøforbindelse kan utføres ved å legge til rette for enklere tilgang til sjøen ved hjelp av nedtrappinger, havnebad, kanaler eller andre vann-installasjoner. Det kan også etableres nye kaier, brygger og pirer hvor det er samspill mellom aktiv og funksjonell havnedrift og byliv som er tilgjengelig for alle. Det vil også være viktig å videreføre allmennhetens rett til å ferdes på kaiene, og å oppleve den maritime virksomheten på nært hold kan være et interessant for mange.

Det er viktig å skape et samspill mellom funksjonell havnedrift og et attraktivt byliv. Dette betyr at større fartøy som lasteskip, cruiseskip og offshorefartøy bør plasseres strategisk slik at det også kan foregå småskala sjøaktivitet som kajakk, bading, badstu og fiskeutsalg. Strategien handler derfor også om å finne en balanse mellom havnedrift og byliv. Man kjenner ikke til hvilken næring området vil leve av i framtiden, men at havet vil fortsette å spille en sentral rolle for Stavanger er det liten tvil om, og dette vil være viktig å ta høyde for i utviklingen videre.



Figur 5.4 Nedtrapping og vannspeil. (In Situ Architects [bilde], u.å.)



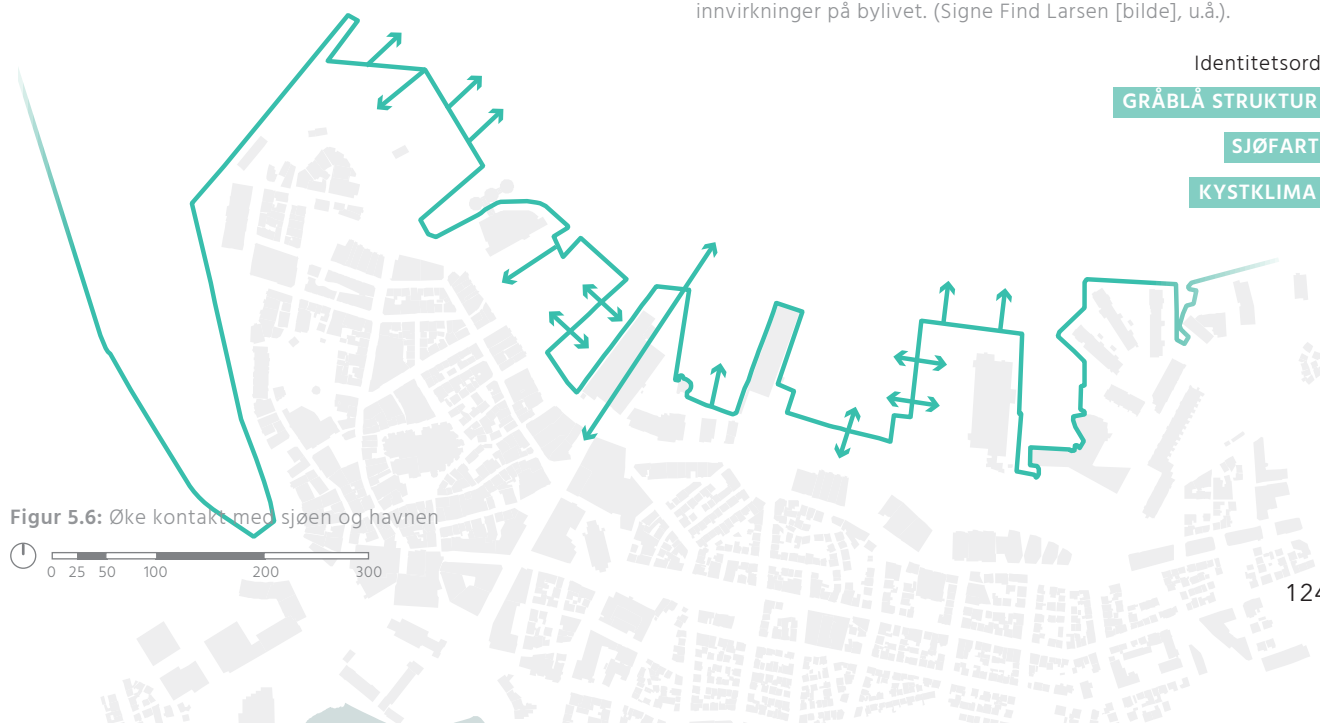
Figur 5.5: Økt kontakt med vann kan gi flere positive innvirkninger på bylivet. (Signe Find Larsen [bilde], u.å.).

Identitetsord:

GRÅBLÅ STRUKTUR

SJØFART

KYSTKLIMA



Figur 5.6: Øke kontakt med sjøen og havnen



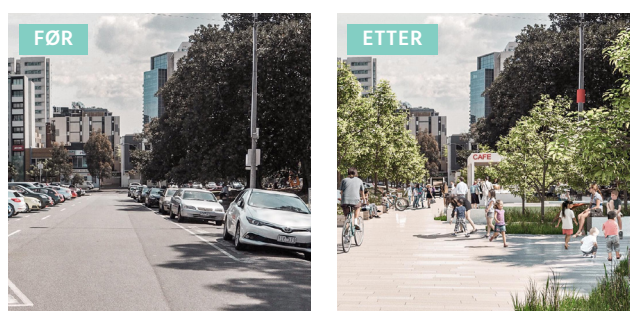
Øke fokus på bærekraftige transportmetoder

Det er viktig å prioritere gode transportstrategier for å oppnå bærekraftig mobilitet i byene. Biltrafikken dominerer bybildet i dagens Østre havn ifølge flere deltagere fra spørreundersøkelsen og intervjuene. Høy trafikkmengde har en negativ innvirkning på bylivet fordi bilene i dag avgir mye støy og forurensning. Bilene bruker også verdifulle arealer, skaper barrierer og stjeler utsikt. Området består i dag av store arealer avsatt til overflateparkering. En del av strategien er derfor å transformere disse arealene til mer publikumsvennlige formål. Parkeringshuset på Jorenholmen bør fjernes eller flyttes for å gjenvinne verdifulle arealer noe som forhåpentligvis vil fjerne store deler av den ruvende biltrafikken. Et annet argument for å fjerne parkeringshuset på Jorenholmen er at det står i veien for et av byens viktigste siktakser fra Domkirken i nord til sjøen i sør.

Bedre forhold for syklister og fotgjengere

Skal man tenke langsiktig og framme en bærekraftig stedsutviklingen, bør en satse på en mer miljøvennlige transportløsninger. Man må også forbedre forholdene for myke trafikanter i Østre havn, slik at det lønner seg å sykle eller gå. Dette kan gjøres ved lage bredere, hurtigere og tryggere sykkel- og gangveier, og ved å lage nye og mer

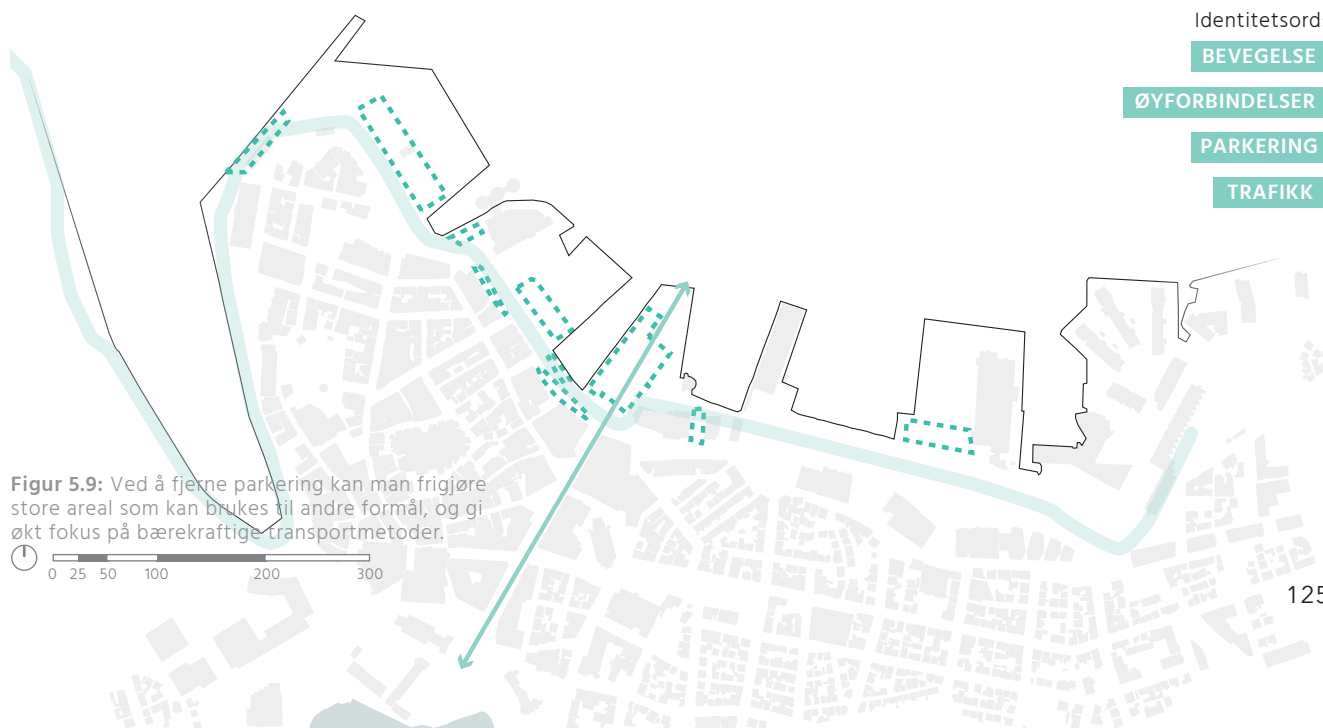
effektive bussruter. Det kan også etableres egne trygge sykkelparkeringer under tak og plasseres ut elbysyklar og elsparkesykkel til utlån, slik at det blir mer attraktivt å la bilen stå. Stavanger har et mål om nullvekst i antall reisende med bil, det betyr at byen må tenke nytt ved å gjøre det enklere for folk å velge å gå eller sykle i sentrum. Mange byer i Norge jobber mot å gjøre sentrumsområdene helt bilfrie og dette gjøres forsiktig, stegvis og tar lang tid. For Stavanger sentrum er dette foreløpig en vanskelig oppgave, men det bør være et mål for den langsiktige planlegging av havnen. Med dagens situasjon i tankene er ikke strategien i Østre havn å forby bilen, men å gjøre det mer attraktivt for mennesker å la bilen stå.



Figur 5.7: Fra grått til grønne areal (Medium, 2019)



Figur 5.8: Bilbaserte gater kan få nytt liv når grønn mobilitet prioriteres (Urbangeographies, u.å.)



Figur 5.9: Ved å fjerne parkering kan man frigjøre store areal som kan brukes til andre formål, og gi økt fokus på bærekraftige transportmetoder.

Identitetsord:

BEVEGELSE

ØYFORBINDELSER

PARKERING

TRAFIKK

Forbedre forbindelsene mellom Østre havn og sentrum

Det er viktig å poengtere at havnefronten og sentrums-kjernen er definert som to ulike sentrumsområder, og vil derfor ha ulik karakter. Det vil være viktig å styrke koblingene mellom havnen og sentrum slik at det blir mer effektivt og attraktivt å bevege seg mellom områdene. Gjennom bedre forbindelser vil det skape en by med korte avstander til de ulike funksjonene, og dette er kjennetegn på en bærekraftig og kompakt byutvikling. Man bør også unngå at den framtidige utviklingen medfører at det blir konkurranse mellom de ulike sentrumszonene, men heller prøve å skape en balanse hvor de spiller sammen på lag og bygger opp under hverandre. Da er det viktig at de ulike bydelene kan tilby ulike tjenester, aktiviteter og varer som er særegent for dens lokasjon.

Å satse på interaksjon mellom havnen og sentrum vil forhåpentligvis styrke bylivet i begge sonene. For å skape et sterkt samspill vil det være viktig å opprettholde og forbedre siktlinjene som er mellom sentrum og havnen. Blant annet finnes det viktige og historiske siktakser i Kirkegata, Breigata og Klubbegata. Gode orienteringsmuligheter er også en viktig faktor for å fremme effektive reiser. Strategien er derfor å plassere en rekke elementer, landemerker og skilt som kan gi nyttig informasjon om området. Slike skilt kan informere om historien til området, og gi leseren en større forståelse og tilknytning til stedet. Skiltene kan inneholde

informasjon om avstander, funksjoner og retning. Skiltene kan også være flerfunksjonelle ved at de for eksempel gir belysning på kveldstid, kan inneholde lademuligheter eller integreres i en sitteplass og bli et møtepunkt. Den blå promenaden bør utvikles videre ved å legge til flere ruter langs sjølinjen på utstikkerne, hvor siktlinjer til ulike målpunkter og sjøen er bevart. Bedre koblinger i området kan være med å oppfylle målete om bedre byliv og økt tiltrekningskraft til havnefronten.



Figur 5.10: Veilinjser viser tydelig hvor man skal gå. (Designobserver, 2015)



Figur 5.11: Informasjonsskilt kan skape mer effektive og interessante reiser i området (Designobserver, 2015).



Figur 5.12: Forbindelser som kan styrkes videre



Identitetsord:

SENTRALT

TILHØRIGHET

FLATT OG LAVTLIGENDE

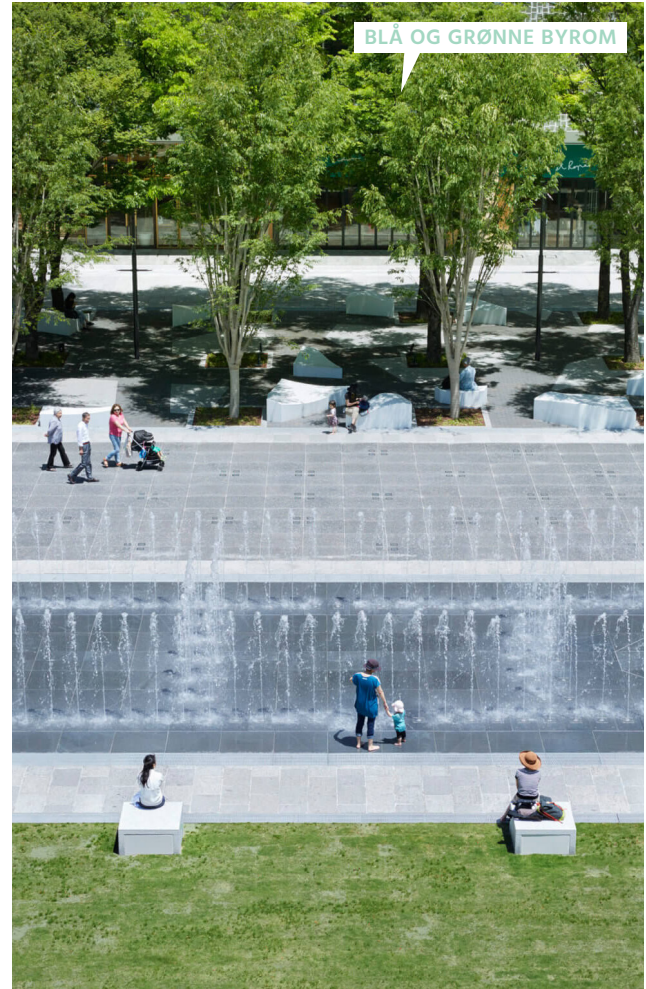
Skape et nettverk av blå og grønne byrom

Dagens Østre havn er karakterisert som grått, kaldt og asfaltert blant flere i spørreundersøkelsen. I tillegg kom det fram i analysen at Østre havn har lite grønnstruktur, og at det som finnes i dag av grønt er i form av enkle trerækker, kantvegetasjon og blomsterkasser. Det kom også fram at mange etterlengtet flere grøntområder og parker. En viktig utviklingsstrategi er derfor å forbedre nettverket av blå og grønne byrom i Østre havn. Dette kan gjøres ved å avsette flere områder til grønne parker og integrere vann i byrommene i form av fontener, vannbad, kanaler eller elver. Som nevnt i teoridelen vil blå og grønne byrom ha mange fordeler for både menneskers trivsel, velvære og miljøet. Robuste og flerfunksjonelle blågrønne arealer kan bidra til høyere estetisk kvalitet i byrom, gjøre området motstandsdyktig overfor klimaendringer, bidra til renere luft, og ikke minst kunne gi høy opplevelsesverdi og helsegevinst både fysisk og mentalt.

Den blå promenaden

Med den allerede eksisterende blå promenade har man en unik mulighet å bruke promenaden som en ledevei for å koble sammen de ulike blågrønne byrommene. Den blå promenade starter ved den grønne Bjergstedparken i vest og ender ved parken i Badedammen, men det er ingen grønne lommer på veien. Det bør derfor fokuseres på å

skape flere blågrønne byrom som gjør den blå promenade grønnere og mer opplevelsesrik. I tillegg bør man utnytte at området er sjønært ved å inkludere flere tilkoblinger til vannet for både lek og rekreasjon, eller i større skala med for eksempel et havnebad eller kanaler inn i området.



Figur 5.13: Ved å kombinere blå og grønne elementer kan det skape attraktive byrom som tiltrekker mennesker (stgk inc, u.å.).



Figur 5.14: Kart som viser hvor man kan skape nettverk av blågrønne byrom langs havnen

Identitetsord:

SJØNÆRT

INDUSTRIELT

Skape byrom med opplevelsesverdi

En viktig faktor for at mennesker skal ha lyst til å oppholde eller bevege seg i byrom er den opplevelsen det gir. Med utgangspunkt i analysene kommer det fram at det i dag finnes få vellykkede byrom fordi området preges av støy, rot og utilgjengelighet. Det er tydelig at Østre havn trenger rom hvor mennesker kan sitte, prate og oppleve atmosfæren. Det er derfor et behov for flere sosiale møteplasser og oppholdssteder. Det mest framtrødende byrommet i dag er Geoparken og den blå promenaden med tilhørende sitteplasser.

Strategien for å øke bylivet i langs havnen er derfor å både etablere nye og å oppgradere eksisterende offentlige møteplasser og oppholdsrom i Østre havn, og at forbindelsen mellom disse styrkes. Dette kan utføres ved å legge til rette for opplevelser som inkluderer flere sanser i et byrom. Lukten av sjøen, lyden av båtene og synet av arkitekturen og sjøen er alle eksempler på faktorer som kan bidra til å styrke opplevelsesverdien til området betraktelig. Andre eksempler på elementer som kan bidra til mer attraktive byrom er funksjoner som oppfordrer til opphold, aktivitet, lek eller sosial interaksjon. Det bør satses på flere offentlige sitteplasser som er skjermet og tilpasset ulikt vær. Det bør også være tilstrekkelig belysning slik at områdene oppleves trygge og oversiktlige døgnet rundt.



Figur 5.15: Sosiale møteplasser er viktig. (Placemakingweek, u.å).



Figur 5.16: Steder for lek og trening (Rasmus Hjortshøj, u.å.).



Figur 5.17: Sitteplasser, treningsapparater og lekeplasser tiltrekker mennesker og skaper mer byliv (Hargreaves Associates, u.å.).



Figur 5.18: Kartet viser hvor man kan skape byrom med opplevelsesverdi.

0 25 50 100 200 300

Identitetsord:

KULTURLIV

HANDEL OG VANDEL

MARITIME OPPLEVELSER

FISK

Invitere til kulturopplevelser som appellerer

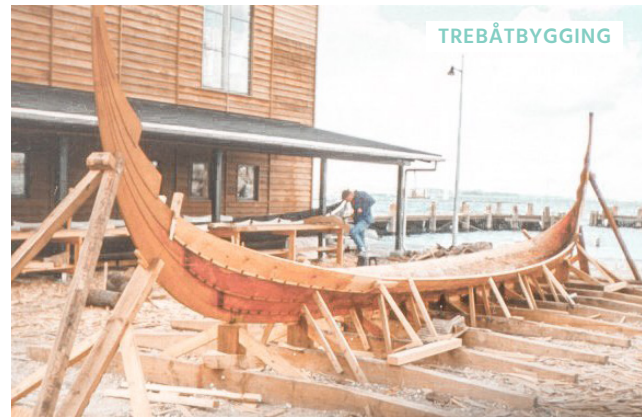
Vise fram historien

Det er i dag plassert få fysiske kulturopplevelser i Østre havn, tross at området inneholder mye kulturhistorie, men både Geoparken og Oljemuseet er funksjoner som er populære og mye i bruk. I spørreundersøkelsen kom det fram at dette var områder som ble godt likt, og flere poengterte at kulturopplevelser er noe folk setter pris på og ønsker seg mer av. Det anbefales derfor å styrke kulturopplevelsene langs havnen, og det er spesielt viktig å styrke de historiske- og kulturelle tradisjonene som kan bidra til å gjenopplive den særegne historiske identiteten i havnen. Ett forslag er å legge til rette for et nytt handelssenter som tilbyr kun lokale varer fra sjøen og landet, hvor fokuset er på tradisjonelle og kortreiste produkter.

Aktiviteter for alle

Andre interessante kulturopplevelser kan blant annet være aktiviteter knyttet til sjøfart, slik som tradisjonell båtbygging, utleie av småbåter, eller kunstinnslag og kulturscener til arrangementer. Det er viktig med et bredt utvalg av aktiviteter som kan tiltrekke ulike aldersgrupper slik at man får et rikt byliv. En ide kan være å legge til rette for midlertidige tiltak og arrangementer med aktiviteter som inneholder historie- og kulturinnslag. Dett

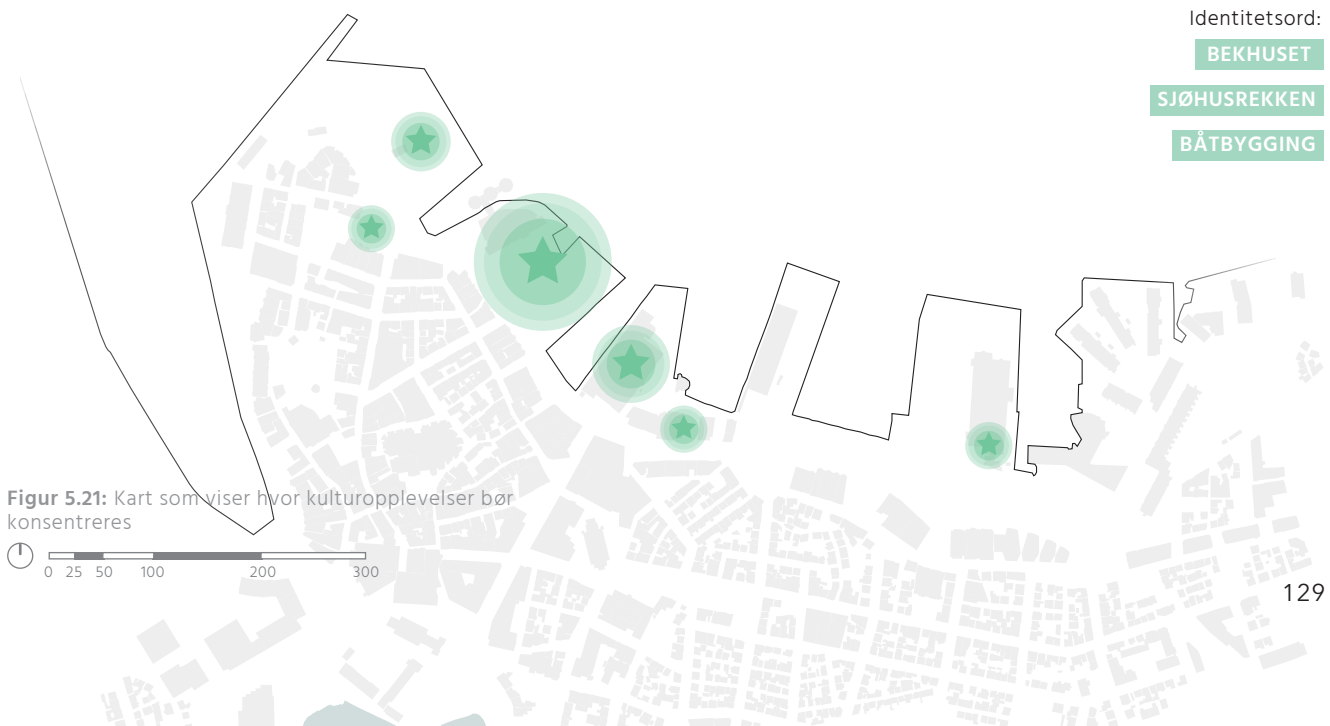
kan bidra til å formidle kunnskapen om bydelens viktige historie som oljeby, hermetikkby, sjøfart- og sildeby. I tillegg bør Østre havns rolle gjennom tidene vises bedre fram for allmennheten. Dette kan gjøres ved for eksempel informasjonsskilt, plakater eller kunstinstallasjoner. Sammen kan de ulike aktivitetene bidra til å styrke bylivet, graden av tilhørighet mennesker føler til Østre havn, og å gi området en sterkere stedsidentitet.



Figur 5.19: Båtbygging kan være en kulturopplevelse i havnen (educalingo, u.å.)



Figur 5.20: Nye strukturer kan utformes ved å gjenspeile historiske kjennetegn, slik som denne som kan minne om en Nottørker i utseendet (Thomas Mølvig, u.å.).



Figur 5.21: Kart som viser hvor kulturopplevelser bør konsentreres

0 25 50 100 200 300

Skape en flerfunksjonell og mangfoldig havn

I analysen kom det fram at det finnes i dag få aktive og inviterende bygninger i Østre havn. I tillegg preges området av noen tomme lokaler og flere førsteetasjer med lukkede fasader. Stengte bygninger gjør at folk trekker seg unna, og dette er med å på å gi havnen en negativ atmosfære som ikke inviterer til opphold. Historisk sett har Østre havn vært preget av handel ogandel med et yrende folkeliv. Det bør derfor legges opp til en strategi der både nye og eksisterende bygninger vekker tilbake bylivet som en gang fantes langs denne havnen. Ved å bruke bygninger med aktive fasader til å vise fram livet, historien, kulturen og engasjementet som ligger i Stavanger kan det være med å bygge opp en sterkere tilhørighet til Østre havn.

Funksjonsblanding

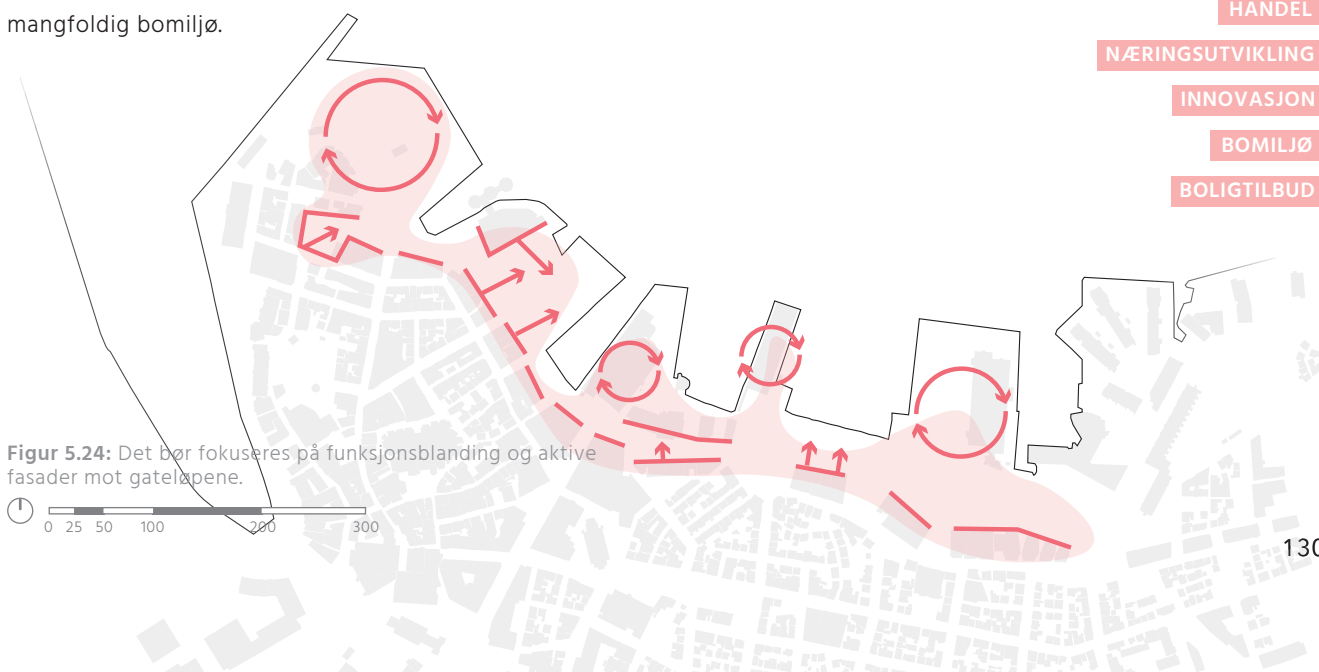
Andre vellykkede grep som kan gi byrommene og bylivet i Østre havn et løft er å ha bygninger med en blanding av funksjoner hvor boliger, kontorer, industri, kultur og handel ligger i nærhet til hverandre. Ved å blande funksjoner både innenfor et område, og i selve bygningene kan det føre til at aktiviteten holdes oppe gjennom døgnet. I tillegg til funksjonsblanding vil det være en fordel å tilrettelegge for flere boliger grunnet at det er få som bor i sentrum i dag sammenlignet med resten av kommunen. I dag finnes det også lite variasjon mellom boligtyper og størrelser i sentrum, og derfor er en del av strategien å planlegge for et variert boligtilbud som kan bidra til å skape et mangfoldig bomiljø.



Figur 5.22: Åpne og inviterende første etasjer kan skape mer byliv (Jan Kattein Architects, 2018).



Figur 5.23: Funksjonsblanding i bygninger gir korte avstander til de ulike tilbudene i byen (Blackline, u.å.)



Figur 5.24: Det bør fokuseres på funksjonsblanding og aktive fasader mot gateløpene.

Utvikle i samspill med bevaring

Å utvikle Østre havn i samspill med bevaring vil være en fordel både fordi det kan bidra til en bærekraftig utvikling og kan styrke identiteten. De gamle trehusene i Stavanger gjenspeiler en viktig historie, og minner oss på hvordan byen en gang var. Bekhuset som står på Bekhuskaien så sjenert og lite minner oss også på dens viktige funksjon.

Strategien innebærer derfor å ivareta historiske bygninger, kulturminner og funksjoner som har vært med på å forme utviklingen av byen. Byen skal ikke kun baseres på dens fortid, men det er likevel viktig at byen i fremtiden viser fram historien av hva som engang har vært, da den representerer en stor del av området identitet. Det anbefales derfor å ta vare på de mest fremtredende kulturminnene, historiske bygninger og strukturer, men at bevaringen ikke hindrer for den fremtidige utvikling av havnen. Man bør se på om kulturhistoriske strukturer kan restaureres, gjenbrukes eller flyttes før man i det hele tatt vurderer å rive eller fjerne dem. Figur 5.52 og 5.26 er et eksempel på et prosjekt i sentrum hvor bygningen er bevaret i samspill med utvikling.

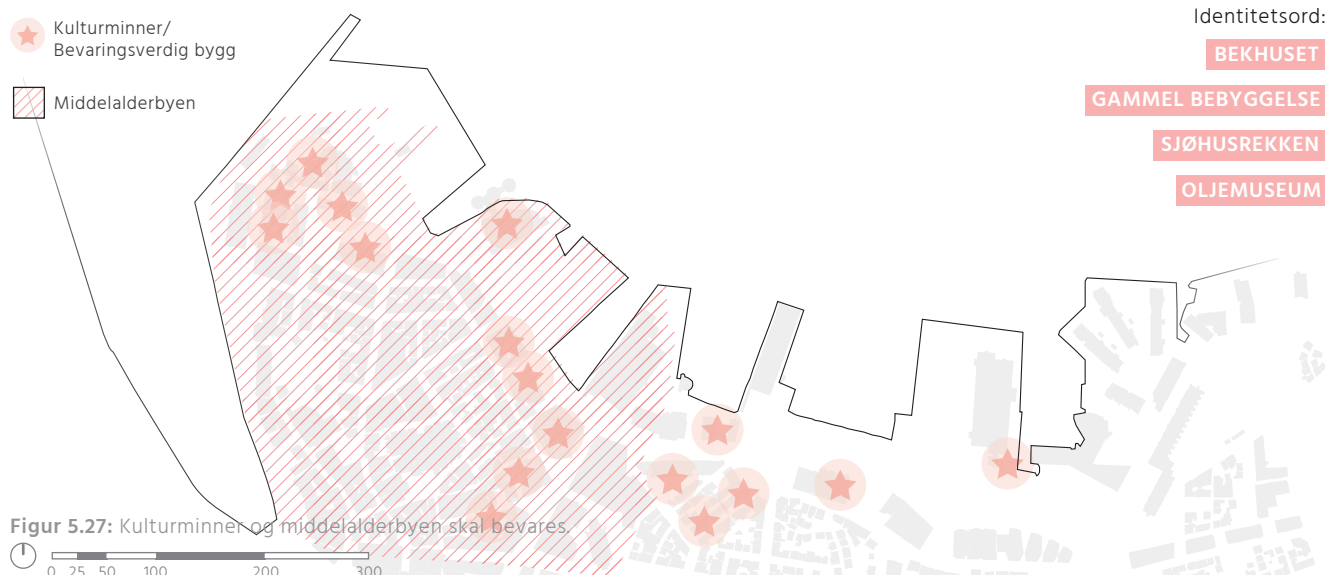
For å utvikle Østre havn til å bli en bydel med fokus på bærekraft bør området være tilpasset behovsendringer i samfunnet og i tillegg tåle påkjenninger fra klimaet. Et viktig mål er derfor å prioritere god ressursutnyttelse og lave klimagassutslipp i den nye bebyggelsen. Havnen må utvikle seg til å bli robust og mottakelig for framtidens behov.



Figur 5.25: Nygata 1 så slik ut i 65 år (A.M / Byantikvaren, u.å.)



Figur 5.26: Slik er Nygata 1 i dag - restaurert og vunnet vernepris. (Jon Ingemundsen, u.å.)



Fokusere på robuste og bærekraftige bygg

Identitetsord:

SJØHUS

ULIKE STILARTER

POTENSIALE

KYSTKLIMA

Ombruk og bevaring

Østre havn et utsatt område for flom og havnivåstigning, og det forventes at nedbørmengden i byen vil øke. I tillegg er området preget av vindfulle forhold. En viktig strategi er derfor å framme en bærekraftig stedsutvikling av Østre havn hvor miljømessige forutsetninger taes i betraktning ved utbygging. Når det skal bygges nytt i området bør det fokuseres på å benytte seg av de mange kaiene, bygningene og strukturene som kan enten gjenvinnes eller fornyes. I tillegg må nye elementer være strukturert for å være mest mulig levedyktige, robuste og miljøvennlige.

Robuste materialer og strukturer

Ved å unngå riving, omfattende inngrep og for store transformasjoner i området slipper man blant annet å rote i forurensninger i grunnen, gjøre økonomiske ugunstige tiltak og man kan spare ressurser for framtidige generasjoner. Stavanger og Østre havn sin identitet som tre- og sjøhusby bør videreføres. Østre havn har en rekke bygninger med unik karakter som kan inspirere til utforming av den nye bebyggelsen. Når det bygges nytt bør man velge materialer som er robuste og bærekraftige, men som også karakteriserer området. Tre, betong og mur som materiale i bygg kan benyttes, men det bør undersøkes videre av fagfolk hvilke materialer som er mest hensiktsmessig å bruke. Sjøhusene representerer en stor del av havnens identitet. Disse husene er godt klimabeskyttet, har lang levetid og historisk sett konstruert for at både varer og folk skal være beskyttet mot det varierende kystklimaet. Strategien innebærer å se til sjøhusene for inspirasjon til nye robuste bygg som samtidig kan forsterke den historiske identiteten til havnen.



Figur 5.28: Kanaler kan trekkes inn i bebygde områder og skape attraktive gater. (Jørgen Tandberg, u.å.).



Figur 5.29: Tre, betong og mur som materialvalg (textures, n.d.)

Prosjektering

6.1 Prosjektering, overordnet

Konsept

Overordnet plan

Planens lag

Sol og skygge studie

6.2 Prosjektering, detaljert

Delområder

Referansebilder

Aktivitetsskalender

Andre hensyn

06

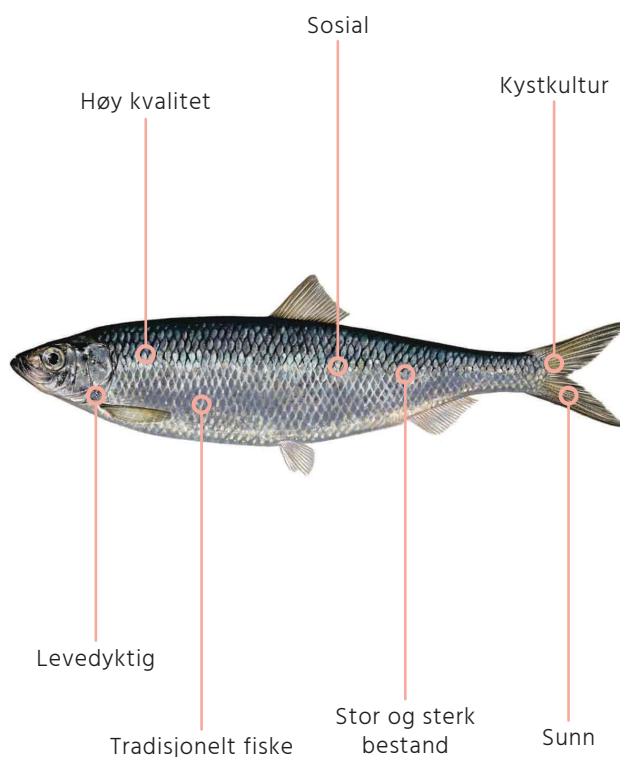


6.1 PROSJEKTERING, OVERORDNET

Konsept: Silden

For å lykkes med å transformere Østre havn til å bli en interessant ny bydel er det valgt å basere seg på silden som konsept-idè. Silden er valgt som konsept på grunn av sin sentrale rolle for norsk kyst- og industrihistorie, og grunnet den viktige betydningen den har hatt for næringen og utviklingen i Østre havn. Silden har hatt en stor påvirkning på både kystkulturen, tradisjonell fiske, håndverk og råvarekunnskap langs havnen, og er derfor et konsept med rom for ulike tolkning og mange sider (Godfisk, u.å.).

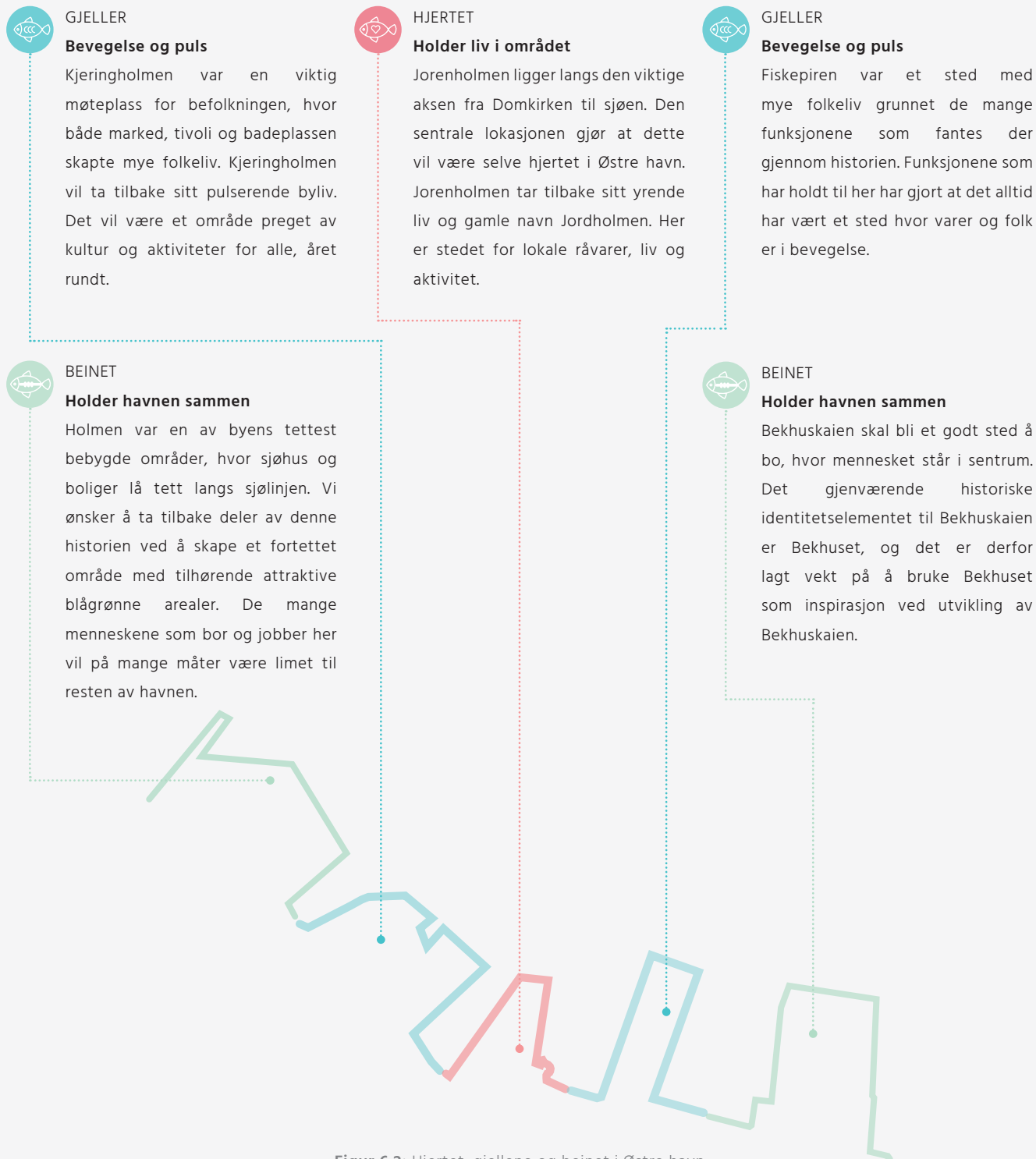
Silden som fisk er kjent for sin høye kvalitet og sitt sølv glitrende utseende. Den er viktig for norsk økonomi, og sammen med dens utseende har den fått navnet havets sølv (Herring Academy, u.å.). Silden er i tillegg omtalt som sosial, sunn og levedyktig, betegnelser som vil være sentrale for utviklingen av Østre havn. Silden har vært en tydelig identitetsbærer for området, og ved å bruke silden som konsept håper vi å kunne bedre synliggjøre den historiske identiteten til havnen.



Figur 6.1: Sild som konsept for utviklingen av Østre havn (BON, u.å.)

Formkonsept

Med sildens som tydelig identitetsbærer og inspirasjon, har vi skapt en sammenhengende havnefront med ulike kvaliteter. Silden har vært til inspirasjon for helhetsløsningen til området, og figur 6.2 viser de områdene som vi definerer som hjertet, gjellene og beinet av nye Østre havn.



Figur 6.2: Hjertet, gjellene og beinet i Østre havn

Overordnet plan

Østre havn 2035

Den overordnede planen for nye Østre havn presenteres i et 2035-scenarie. Dette scenariet er basert på tidsrammen som er beskrevet i Stavangers kommunedelplan for sentrum, og at en omfattende transformasjon av et stort havneområde vil være en langvarig prosess. Videre har forslaget tatt utgangspunkt i funnene fra de ulike analysene som belyser de fire dimensjonene for stedsidenitet, og strategiene nevnt tidligere. Hovedfokusset har vært å forsterke identiteten til Østre havn, samtidig som man skaper en bærekraftig og pulserende ny bydel i Stavanger sentrum.

Følgende tekst viser et et kort sammendrag fra hver dimensjon. Sammendragene viser i korte trekk hva forslaget er bygget på, og sier noe om hvilke kvaliteter og særpreg som er tatt i betraktning når den overordnede planen (vist på neste side) er utformet.

Kultur og historie

Kulturen og historien er en viktig del av havnen, og gamle sjøhus og trehus viser fram mye av området historie. En sentral del av forslaget er derfor å bygge videre på denne kulturarven. Det er lagt spesielt vekt på å formidle hvert særpreg fra hver av de fem utstikkerne, og å vise fram hvert delområde sin karakter. Kulturlivet i Østre havn, inkludert båtbygging, maritim næring og fisketradisjoner har spilt en vesentlig rolle for området, og det er derfor foreslått å inkludere et bredt tilbud av kulturelle aktiviteter, og egne områder avsatt til kulturliv.

Romlige kvaliteter og fysiske særpreg

Det har vært spesielt viktig å utnytte Østre havn sin sentrale lokasjon og det flate terrenget. I tillegg var det viktig å planlegge med hensyn til klima, med gode solforhold, samt god skjerming for vind. Å skape en sammenhengende blågrønn struktur med gode forbindelser mellom ulike elementer av vegetasjon og vann har vært sentralt da dette er noe som området i stor grad manglet i dag. Andre viktige grep er å svekke de negative barrierene og å styrke viktige siktlinjier i området.



Figur 6.3: De fire dimensjonene

Lokalbefolkning og det sosiale liv

Medvirkningen i spørreundersøkelsen, og intervjuene har vært nødvendige for å få innspill og meninger fra lokalbefolkningen om hvordan området oppleves i dag og bør utvikles videre. Det har derfor vært fokusert på å styrke det som folk oppfattet som bra, og forbedre eller endre det som folk oppfatter negativt. I tillegg viste funn fra levekårsundersøkelsen at sentrum er et område med en høy andel aleneboende, hvor husholdningene har lav inntekt, og hvor det er relativt høy arbeidsledighet blant innbyggerne. Det var derfor et naturlig valg å fokusere på å skape et bredt boligtilbud og flerfunksjonelle områder som dekker de ulike menneskers behov i Østre havn.

Næringsliv og økonomi

Fra spørreundersøkelsen og intervjuene kom det fram at handel- og kulturnæring vil være en stor del av den videre utviklingen av Østre havn. Det ble også pekt på at Oljemuseet, Magasin Blaa, og Idsøe var viktige næringer for området i dag. Det er derfor valgt å styrke handel- og kulturnæring i området. Det er også viktig at ny næring supplementerer eksisterende næring i de ulike sentrumsområdene, og ikke erstatter eller skaper for stor konkurranse som begge områdene kan tape på.



Overordnet plan

Planen viser et forslag til hvordan Østre havn kan i 2035 transformeres til å bli en naturlig og integrert del av byen. Ved landutfyllinger dannes det nye muligheter til å forlenge byen mot sjøen. Det nye landområdet gir også muligheter til å skape flere arbeidsplasser, boliger og butikker i det ellers tette sentrum. I planen er det tegnet et forslag til plassering av ny bebyggelse, vist i rødt. Forslaget er basert på funn i analysene, og føringer fra kommunedelplanen.

Havnens funksjon som et område for sjøfart er ivaretatt og det etableres et sammenhengende kaiområde langs hele havnefronten. Kaiområdene er åpne for allmennigheten men inneholder også nødvendige elementer for å drive en velfungerende havnedrift i Østre havn.



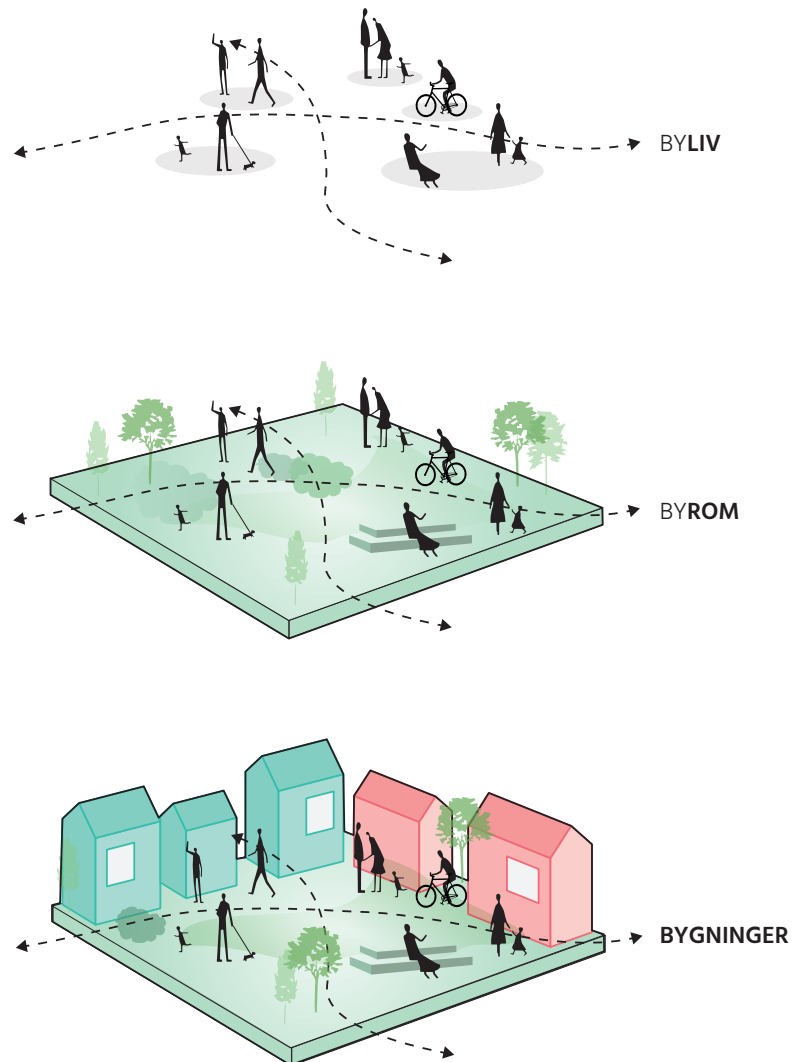
Figur 6.4 Masterplan for området



Figur 6.5: Masterplan for området - del 2

Planens lag

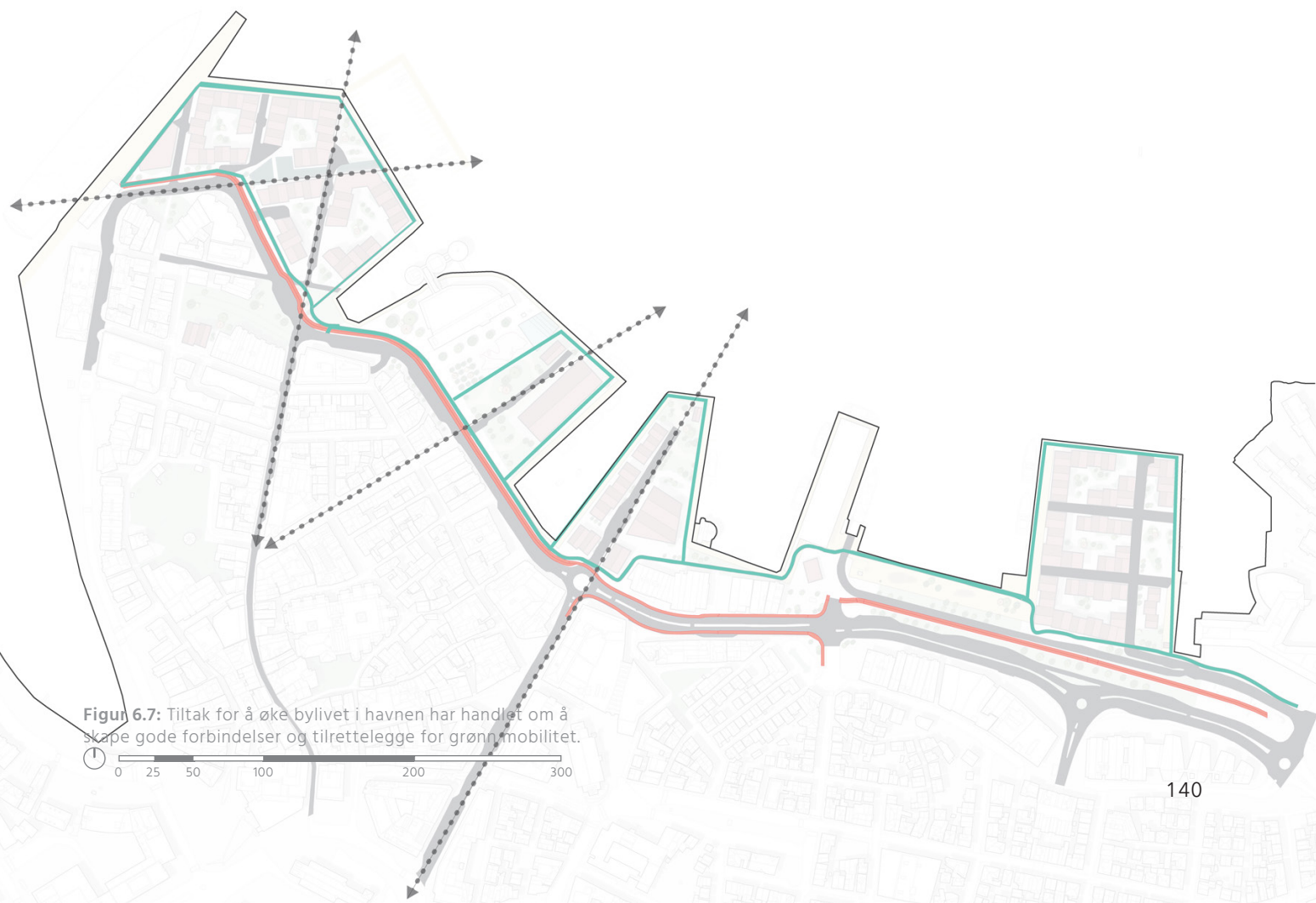
I dette delkapittelet vil vi gå gjennom planens lag som består av byliv, byrom og bygninger. Her vil det overordnet beskrives de ulike lagene og hvorfor det er prosjektert som det er. Senere i oppgaven vil vi gå i nærmere inn på hvert enkelt delområde i Østre havn, for å få en mer detaljert beskrivelse av forslaget.



Figur 6.6: Byliv, byrom og bygninger (Inspirert av Gehl people, 2018).

Byliv

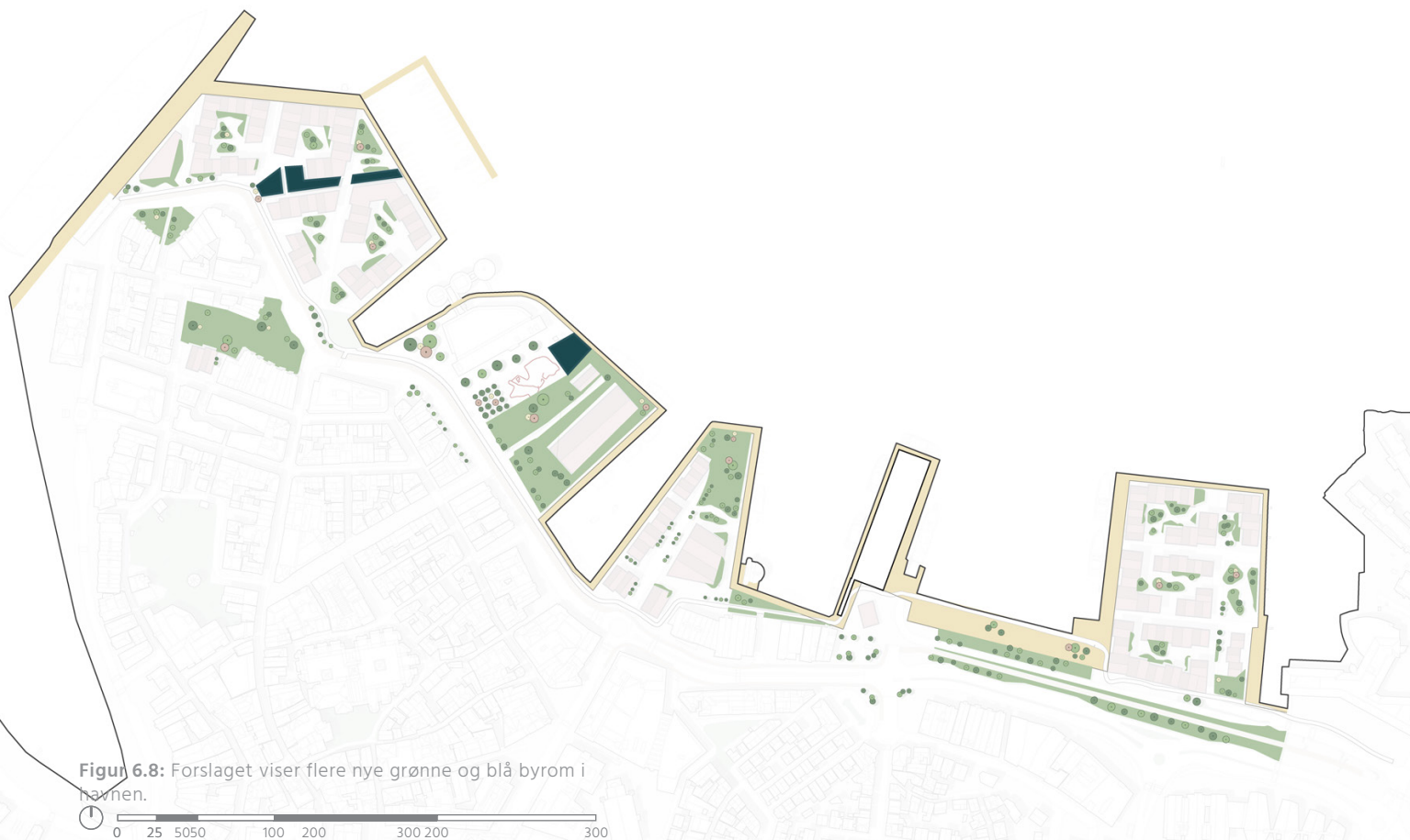
Strategiene for å øke bylivet i havnen var å forbedre kontakten og forbindelsen mellom byen, havnen og sjøen, og å skape et økt fokus på bærekraftige transportmetoder. I den overordnede planen har vi tatt hensyn til viktige akser fra sentrum til havnen, og ut mot havet. Vi mener at disse aksene vil bidra til å styrke identiteten til området, da aksene tydeliggjør forbindelsen havnen har til sjøen. Det har også blitt foreslått i planen å tilrettelegge for syklistene ved å legge en trygg og rask sykkelvei langs hele havnen (vist i rødt i figur 6.7). I dag deler gående og syklende den blå promenaden, men i vårt forslag er den blå promenade og sykkelveien separert for å gi økt trygghet til de to trafikantgruppene. Gatene inn mot alle delområdene er ment for de som bor eller jobber i Østre havn, eller nødeetater og varelevering. Det vil også være gode forbindelser til de ulike byrom og møteplasser noe som vil være et viktig grunnlag for å styrke havnens byliv.



Figur 6.7: Tiltak for å øke bylivet i havnen har handlet om å skape gode forbindelser og tilrettelegge for grønn mobilitet.

Byrom

Strategiene for byrom handlet om å skape et styrket nettverk av blå og grønne byrom med opplevelsesverdi og aktivitet som appellerer til alle aldersgrupper. I dag finnes det få tydelige grønne parker og lunges i Østre havn, og området oppfattes som asfaltert og grått. Det er derfor i planforslaget implementert en rekke mindre og større grønne byrom langs havnen. De ulike parkene vil ha ulike aktiviteter som kan knyttes opp til funksjonene i byggene. Dette mener vi vil gjøre atmosfæren og opplevelsen i havnen mer spennende og levende, og å styrke ferden langs den blå promenaden som et byromsnettverk. På Holmen er sjøen trukket inn i området, og i resten av Østre havn er det foreslått flere ulike innspill av vannelementer. Dette er gjort for å skape en bedre tilknytning til sjøen og vannet. Langs sjølinjen er det plassert en kontinuerlig kaikant hvor det finnes ulike typer brygger for ulike sjøfartøy. Kaien er derfor tilgjengelig for allmennheten og kan brukes både til ulike aktiviteter, som båthavn, oppholdssted og attraktive byrom og møteplasser.



Figur 6.8: Forslaget viser flere nye grønne og blå byrom i havnen.

Bygninger

Fra strategiene var det viktig å skape flerfunksjonelle og mangfoldige bomiljø, utvikle i samspill med bevaring, og å fokusere på robuste og bærekraftige bygninger. I planen har vi hentet inspirasjon fra nærliggende bebyggelsen i byen, og brukt bygningsskalaene og typologiene i sentrum som mal for den nye bebyggelsen. Dette er gjort for å bedre integrere havnen inn i omgivelsene. Det er også lagt vekt på å kombinere nye boliger sammen med andre funksjoner slik at man skaper flerfunksjonelle nabolag med folkelig gjennom døgnet, og hvor de fleste nødvendige funksjoner ligger innen en 10-minutters reise. All ny bebyggelse er tenkt å være i trematerialer for å videre framheve Stavangers identitet som trehusbyen. Jorenholmen parkeringshus og bygget på Bekhuskaien er bygninger som det står i sentrumsplanen skal rives, og i vårt forslag er disse bygningene revet til fordel for nye boliger og flerfunksjonelle bygg som kan blåse nytt liv inn i havneområdet.



Figur 6.9: Kartet viser hvor nye bygningsstrukturer skal være.

Sol- og skygge studie



Figur 6.10: Sol- og skygge studie 21. mars kl. 12:00 (Fra sketchup modell)

21. MARS KL. 12:00

Skygge legger seg i retning nord. Gode solforhold i gårdsrommene på Holmen, på uteområdene ved Jorenholmen og Kjeringholmen. Noe mer skygge ved Bekhuskaiaen.



Figur 6.11: Sol- og skygge studie 21. mars kl. 15:00 (Fra sketchup modell)

21. MARS KL. 15:00

Skygge legger seg i retning nordøst. Eksisterende bebyggelse i byen og sjøhusrekkene legger en del skygge langs veinettet. Uterommene ved Oljemuseet og Margarinlinjen har best forhold.



Figur 6.12: Sol- og skygge studie 21. juni kl. 12:00 (Fra sketchup modell)

21. JUNI KL. 12:00

Skygge legger seg i retning nord. Gode solforhold i hele Østre havn.



Figur 6.13: Sol- og skygge studie 21. juni kl. 15:00 (Fra sketchup modell)

21. JUNI KL. 15:00

Skygge legger seg i retning nordøst. Gode solforhold i store deler av Østre havn.

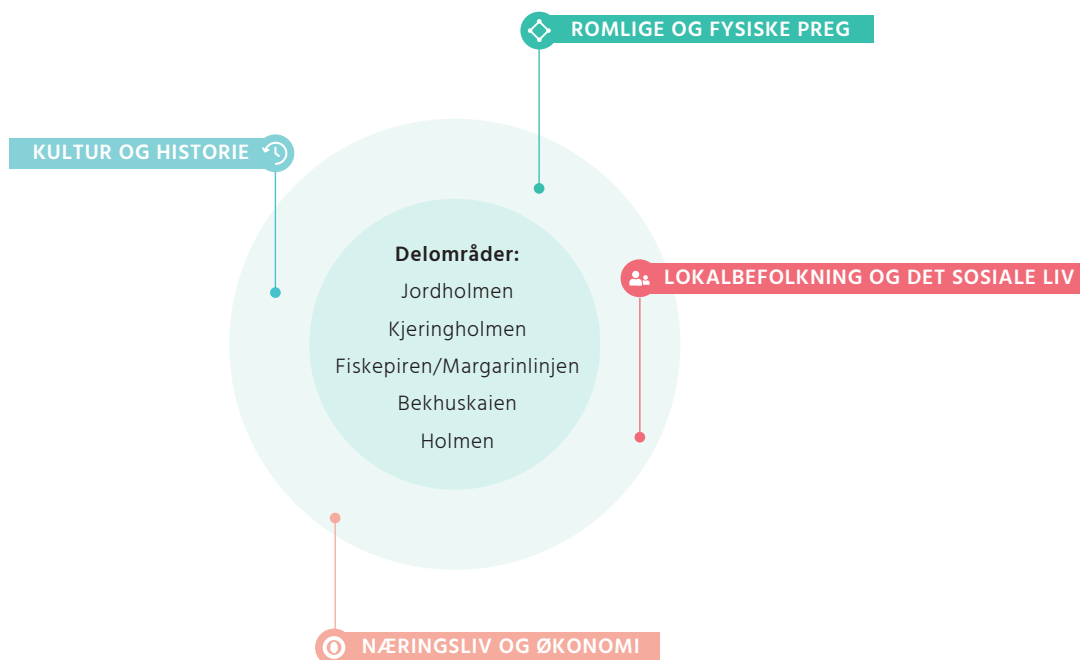


6.2 PROSJEKTERING, DETALJERT

Delområder

Som nevnt består Østre havn av fem delområder med hver sine særpreg og muligheter for transformasjon. I denne delen av prosjekteringen er den overordnede planen satt som utgangspunkt, men utformingen beskrives nå mer detaljert for hver av de fem utstikkerene, Jordholmen, Kjeringsholmen, Fiskepiren/Margarinlinjen, Bekhuskaien og Holmen.

I utformingen har vi igjen vektlagt de fire dimensjonene, og går dypere inn på de foreslåtte elementerne og dens tilknytning til dimensjonen. Elementene er beskrevet med enkle illustrasjoner som viser ulike utformingskonsepter av blant annet bygninger, funksjoner, gater og byrom. Videre presenteres tredimensjonelle design med strukturer og detaljer som viser hvilke elementer som kan være identitetsbærende for Østre havn i 2035.



Figur 6.14: Delområder og identitetsdimensjon

Jordholmen

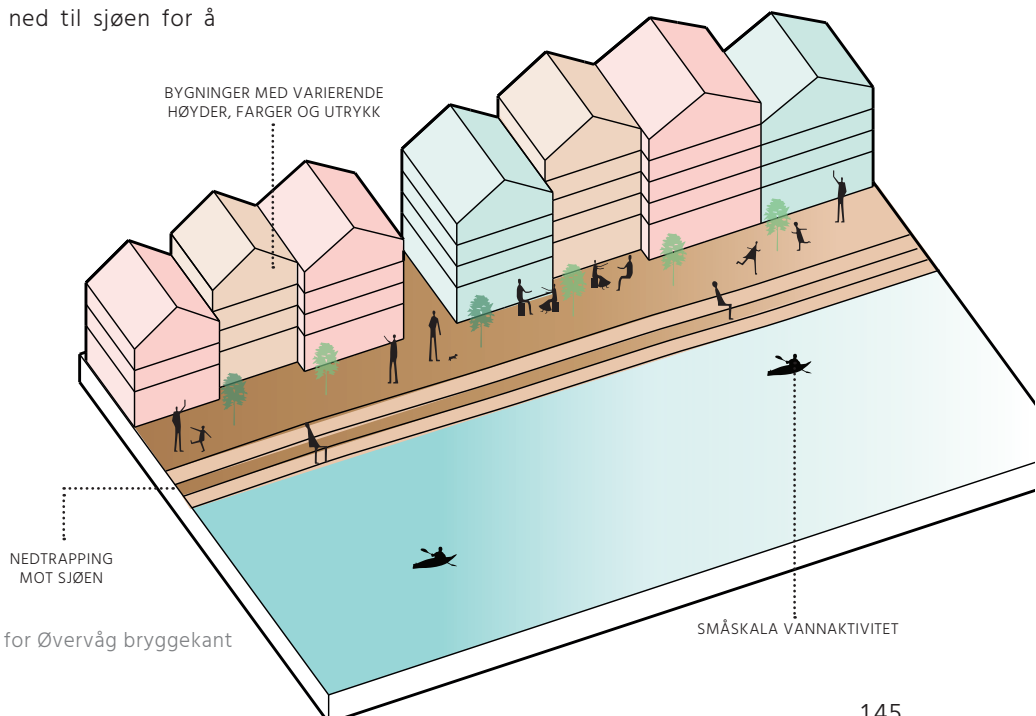
Jorenholmen er plassert langs den viktige akse fra Domkirken, gjennom Klubbgata og til sjøen. Den sentrale lokasjonen gjør at området har et stort potensiale til å bli kjernen av Østre havn. Fra historien het området tidligere Jordholmen og var et frodig gressdekke. En tilbakejustering av navnet, og ved å gjøre området frodigere styrkes identiteten knyttet til historien. Området var også tidligere kjent for sine fabrikker som produserte hermetikk- og husholdningsvarer lokalt. Ved å bedre integrere grønne byrom, den sentrale plasseringen og den lokale næringer vil Jordholmen kunne bli selve hjertet i havnen.

Ta tilbake den historiske siktlinjen

En av de viktigste grepene er å tilbake siktlinjen fra Domkirken til sjøen gjennom Jorenholmen. Parkeringshuset som ligger i området i dag sperrer denne siktlinjen, og det er derfor valgt å fjerne denne konstruksjonen. Det bør videre undersøkes om konstruksjonen kan gjenbrukes til andre formål. Dette grepet gjør at man tar tilbake en viktig historisk akse som blir utnyttet til å styrke tilkobling mellom byen og havnen, i tillegg plasseres nye sjøhus med ulike funksjoner langs akse. Fra kommunen er det planlagt å gjenåpne bekkeløpet i Klubbgaten, og derfor er det i forslaget foreslått at det vil være gunstig å trekke bekken gjennom Jordholmen og helt ned til sjøen for å tydeliggjøre akse ytterligere.

Østervåg brygge: Konseptskissen viser et utsnitt av hvordan kaien kan utformes langs sjølinjen. På Jordholmen finner man de ikoniske trehusene sammen med aktive fasader og muligheter for uteservering. En nedtrapping til sjøen styrker kontakten mellom det som skjer på land og i vann. I sjøen kan det i noen områder være småskala vannaktivitet, slik som tråbåt, kajakkpadling, bading eller fiskeing.

Figur 6.15: Illustrasjon som viser konseptet for Østervåg bryggekanal

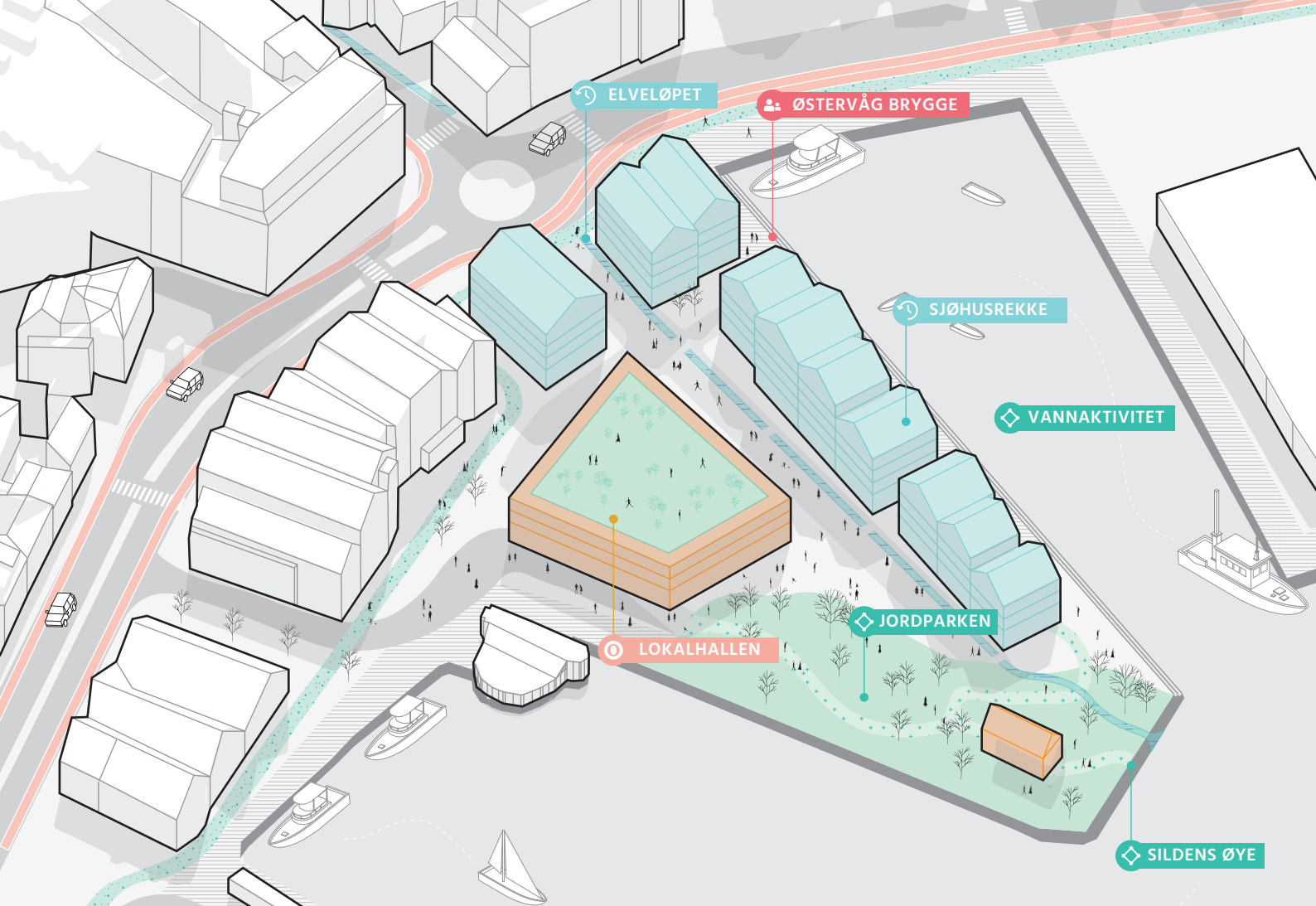


Lokal handel

Jorenholmen og havnen var tidligere et sted hvor det ble produsert hermetikk- og husholdningsvarer, og et område hvor handel og vandel tok sted. Vi ønsket å ta tilbake dette ved å plassere en lokalhall i området. Konseptet lokalhallen handler om å skape et eget sted hvor man kan handle lokale råvarer og produkter. Her kan man handle kortreist fisk, kjøtt, eller andre varer (se figur neste side).

Styrke forbindelsen til sjøen og grønne uterom

Å styrke havnens forbindelse til sjøen er et viktig grep. Dette er i forslaget gjort ved å plassere nedtrappinger på vestsiden av Jordholmen, og dette gjør at man kan få direkte kontakt med det spennende sjøen har å tilby. Her vil sanseopplevelsene styrkes med sjølyd og lukt fra havet og fiskebåtene. Ytterst på Jordholmen integreres en grønn park inn i området. Denne parken vil være et attraktivt uterom for aktivitet og opphold. I tillegg vil parken være med å styrke navnet og den historiske identiteten til Jordholmen. Parken, elveløpet, kaikanten, sammen med andre funksjoner forhåpentligvis bidra å gjøre Jordholmen mer levende.



ELVELØPET

Det gjengravde elveløpet langs Klubbgata åpnes igjen opp. Elveløpet vil være den primære forbindelsen mellom Domkirken og Jordholmen, som danner en direkte akse ned til sjøen.

SJØHUSREKKEN

Den nye sjøhusrekken er inspirert av omkringliggende bebyggelse og vil bestå av aktive fasader med ulike tilbud og funksjoner. Her finner man butikker, cafeer, og restauranter som holder åpent gjennom døgnet tider.

LOKALHALLEN

Lokalhallen er selve hjertet i Østre havn. Her vil det holde til flere butikker som har til felles at de selger lokale og kortreiste varer. Butikkene kan være både midlertidige eller permanente. På toppen vil man finne en grønn park hvor man kan dyrke lokale råvarer.

ØSTERVÅG BRYGGE

Langs vestre side av Jordholmen går det nedtrapping til sjøen som gjør at man får en direkte opplevelse av kystens hav. Her kan man sitte ned og skue utover sjøen og den aktiviteten som foregår i vannet og på Kjeringsholmen.

JORDPARKEN

Jordparken er et nytt naturområde i den ellers asfalterte havnen. Det er åpent og imøtekommende offentlig byrom for hele Stavanger, hvor man kan nyte sjøutsikten og havets lyder. Det tar tilbake identiteten som den grønne holmen.

SILDENS ØYE

Ytterst på Jordholmen kan man sitte med en fantastisk utsikt. Her finner man en turistkikkert som gjør at man kan skue over sjøen og de mange byøyene.

VANNAKTIVITET

I havnebassenget mellom Kjeringsholmen og Jordholmen kan det foregå småskala vann aktiviteter som kajakkpadling og tråbåter. Det må planlegges med hensyn til større sjøfart.

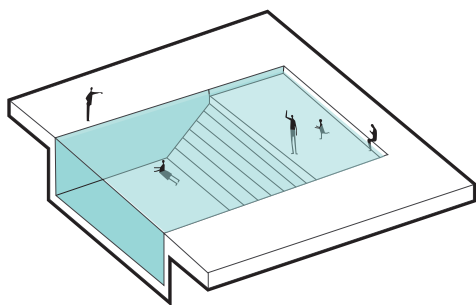
Figur 6.16: 3D-illustrasjon som viser forslaget for Jordholmen

Kjeringholmen

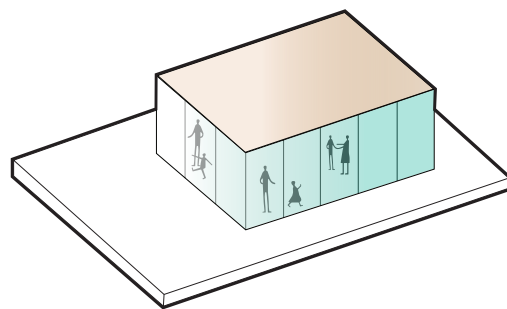
Funnene fra analysen viser at Kjeringholmen historisk sett var et viktig område for byen. Samtidig som at fiske og maritim aktivitet dominerte bybildet på 1800- og 1900 tallet, var området også en sentral møteplass for befolkningen. På Kjeringholmen fantes det både markeder, tivoli og en populær badeplass som skapte folkeliv gjennom året. I forslaget vårt er det fokusert på å ta tilbake dette historiske bylivet som engang fant sted her. Dette er gjort ved å hente tilbake noen av de historiske funksjonene som skapte liv, samtidig som man bevarer det som allerede fungerer i området. Elementene foreslått i planen for Kjeringholmen er blant annet et nytt havnebad, en forbedret Geopark, egne områder for veteranbåter, et kultursenter og en kulturarena.

Havnebad

I sammenheng med at Kjeringholmen tidligere var en populær badeplass, er det foreslått å etablere et havnebad. Dette havnebadet vil være med å forsterke overgangen fra land til vann, og gjør det mulig for innbyggerne og besøkende i Østre havn å ta en svømmetur midt i byen. Havnebadet vil også være et symbol på historien til området, og tilstedeværelsen av fritid og vannkultur i byen. Havnebadet er plassert der det i dag er et innhukk, dette for å utnytte de eksisterende forholdene. Havnebadet er utformet med nedtrappinger.



Figur 6.17: Konseptskisse, havnebad med nedtrapping (Inspirasjon fra Afasia Archzine, u.å.)



Figur 6.18: Konseptskisse, kultursenter (Inspirasjon fra Afasia Archzine, u.å.)

Veteranbåthavn og kultursenter

Kjeringholmen vil på mange måter være hovedarenaen for å vise fram historien og kulturen til havnefronten. I forslaget er det derfor avsatt egne kaiområder til de historiske fartøyene og veteranbåtene, da de viser fram en del av havnens identitet og historie. I tilknytning til båtene som står til kai ved Kjeringholmen, er det videre foreslått å plassere et kultursenter i tilknytning til historien og veteranbåtene. I dette bygget kan man lære om blant annet båtene og begivenhetene som fant sted langs Østre havn. Bygget skal invitere allmennheten inn og har derfor en åpen fasade av glass, og bør ha et spennende arkitektonisk uttrykk.

Geoparken

Geoparken var opprinnelig en midlertidig park, men er ifølge spørreundersøkelesen sett på som en verdifull møteplass for mange i dag. Geoparken viser også en del av identiteten til området av nyere historie og er derfor valgt å beholdes. I forslaget er parken blitt gjort mer kompakt og blitt flyttet nærmere Oljemuseet. Dette gjør at museet og parken får en tettere tilknytning til hverandre. Det bør være flere sitterplasser, mer belysning, skilting og informasjonsplakater som kan bidra til å gjøre Geoparken mer attraktiv og trygg.

Kulturarena

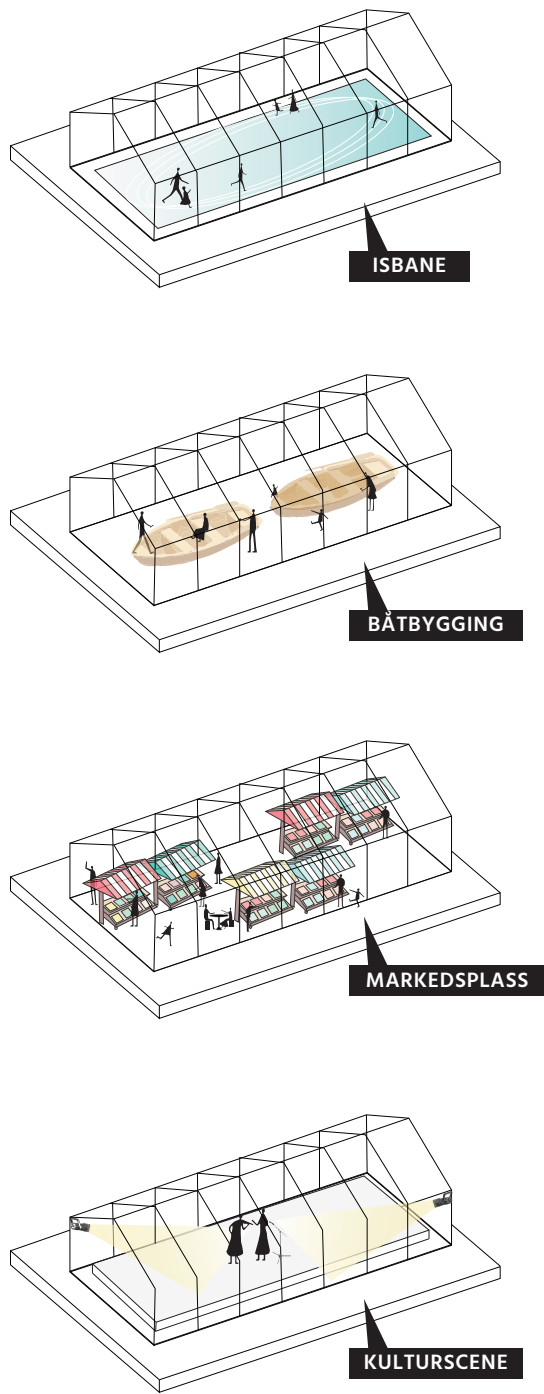
I forslaget foreslås det å plassere en åpen trekonstruksjon i parken, som vil fungere som en offentlig tilgjengelig kulturarena ytterst på Kjeringsholmen. Arenaen har et utseende som minner om en nottørker og vil gi identitet til området som en del av fiskenæringen i Stavanger. Nottørkere var et vanlig skue langs kysten på 1950-tallet hvor fiskere hang opp garn under taket, men har gjennom de siste årene blitt mindre vanlig å se.

Arenaen er tiltenkt ulike formål gjennom ulike årstider. Bygget har en liten nedsenkning fra bakkeplan slik at den på vinterstid kan fylles med vann, og brukes som en isbane. Hockeyidretten er viktig for Stavanger, og her kan alt fra lokale idrettstjerner til uprofesjonelle utfolde seg på isbanen. På sommerstid kan kulturarenaen benyttes til båtbygging hvor tilskuere kan delta og lære om gamle og viktige håndverkstradisjoner.

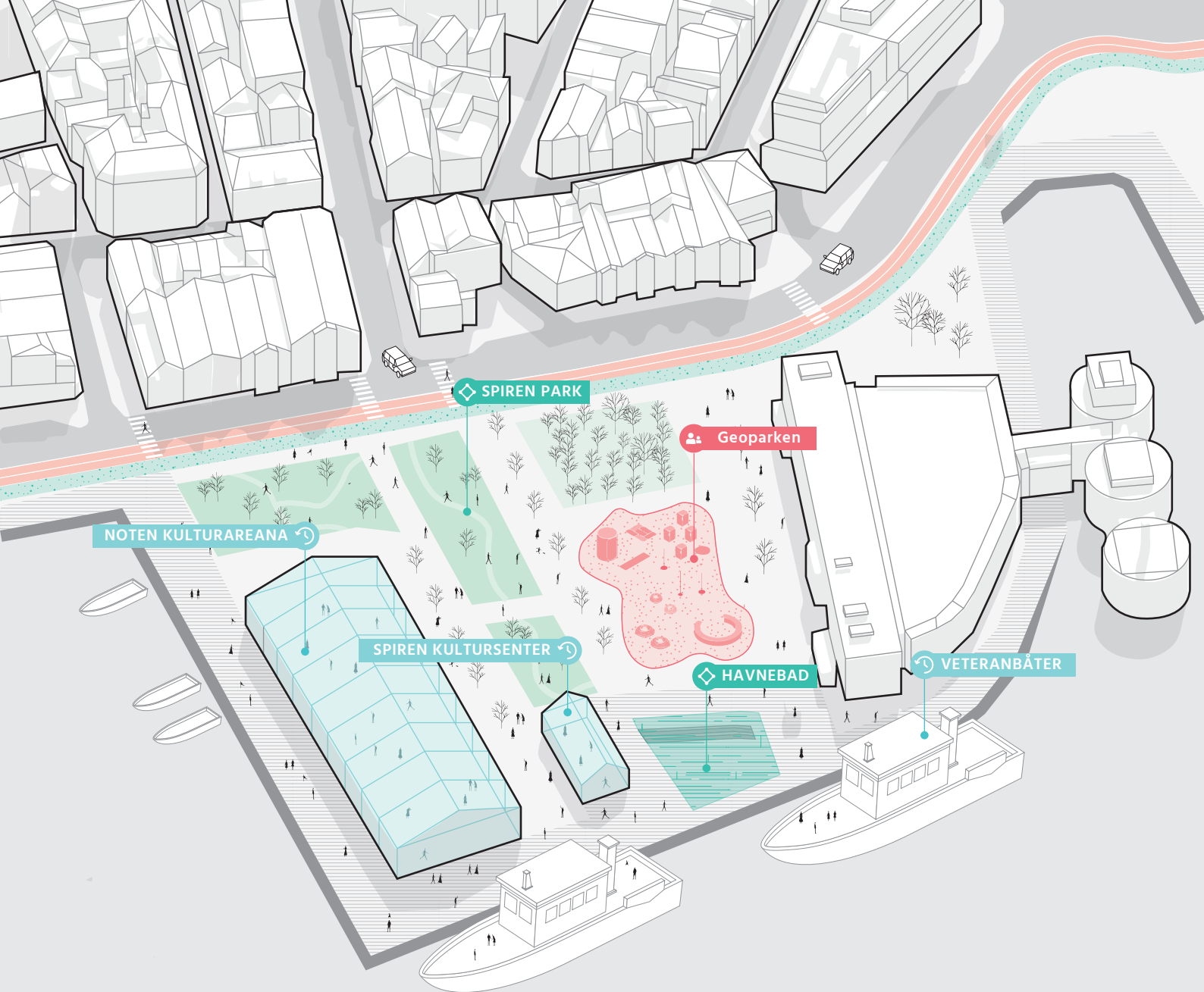
Andre eksempler på bruksområder av arenaen er marked, hvor boder kan stille seg opp under nottørkeren. I tillegg vil man kunne bruke det som en teater- eller musikkscene hvor man kan holde forestillinger og konserter utendørs gjennom hele året. Nottørkeren vil ha en åpen konstruksjon med tak, men det vil være mulighet for å ta opp midlertidige veiger for å skjerme for vinden på kalde dager.

KONSEPT: NOTEN KULTURARENA

En flerbruksarena tilpasset ulike årstider og arrangement



Figur 6.19: Konseptskisse som viser ulik bruk av en konstruksjon som ligner en nottørker



Figur 6.20: 3D-illustrasjon som viser forslaget for Kjeringsholmen



Geoparken

Geoparken vil være et utendørs rekreativt byrom i tilkobling med Oljemuseet.



HAVNEBAD

Havnebadet vil bestå av saltvann fra sjøen som jevnlig byttes ut. Store og små vil kunne bade her i naturnære omgivelser fra kysten.



SPIREN PARK

En ny spire er plantet i Østre havn. Et nytt grønt byrom integrert i den øvrige asfalterte havnen. Parken inneholder aktiviteter og kreative verksteder som tilsammen skaper en hub for lek, innovasjon og sosialisering for alle.



NOTEN KULTURARENA

Noten kulturarena vil bli et kulturelt høydepunkt i havnen. Her kan et bredt utvalg av kulturelle aktiviteter finne sted gjennom hele året. Blant annet isbane, marked, sceneshow eller båtbygging.



VETERANBÅTER

Veteranbåtene vil kunne stå langs kaiområdet på Kjeringsholmen og vise fram de gamle og flotte båtene som har vært en viktig del av historien.

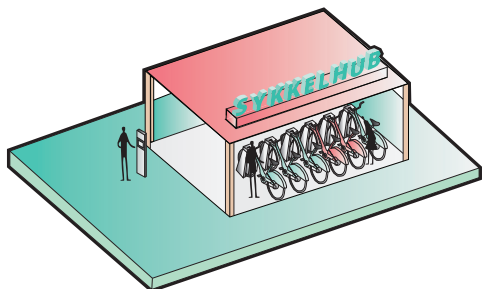


SPIREN KULTURSENTER

Spiren kultursenter har fått navnet etter en typisk båttype fra Rogaland. I kultursenteret vil man kunne skaffe informasjon om båtene og kysthistorie fra Østre havn. Konseptet handler om å spire fram historien til Østre havn ved at flere forstår mer av den historiske identiteten til havnen.

Fiskepiren

Historisk sett var Fiskepiren et sted med mye folkeliv. Det har gjennom årene blant annet blitt brukt som mottakssted for fisk, vært et torg for fiskehandel, et slaktehus, en sjøflyhavn og i dag, en terminal for hurtigbåter. Felles for disse historiske funksjonene er at området har vært preget av folk og varer i bevegelse, med forbindelse mellom land og vann. Det er sannsynlig at terminalen må beholde sin funksjon i lang tid framover, men deler av bygget åpnes opp for annet bruk. Det er da et naturlig valg at området får nye funksjoner som er knyttet tett opp mot bevegelse og mobilitet. Mad Arkitekter har kommet med et forslag for Margarinlinjen hvor bevegelse og mobilitet er i fokus. Vi har derfor hentet inspirasjon fra Mad Arkitekter sitt forslag for Margarinlinjen.



Figur 6.21: Konseptskisse av Sykkelhub ved Fiskepiren. Inspirert av Mad Arkitekter sitt prosjekt Margarinlinjen.

Mobilitetssenter

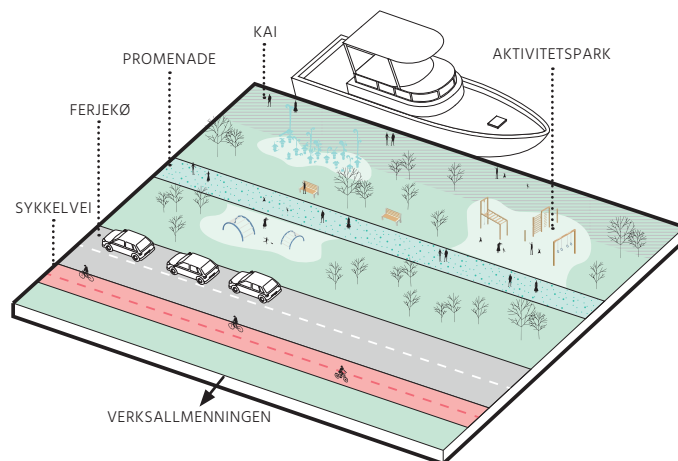
For å lette området for trafikk og for å kunne gjøre det mer tilrettelagt for miljøvennlig mobilitet har vi valgt å erstatte dagens innfartsparkering med et mobilitetssenter. Inspirasjonen til mobilitetssenteret er hentet fra Mad Arkitekter sin løsning for Margarinlinjen. Ved å fjerne innfartsparkeringen vil man fjerne støyen og barrieren fra bilen, samtidig blir det plass til et byrom rundt terminalen for reisende og besøkende. Mobilitetssenteret vil bli et ny møteplass hvor man kan få reiseinformasjon, hjelp med reparasjon av sykkel eller bare slå av en prat. I tillegg vil det være et naturlig sted å parkere sykkel dersom man ønsker å gå videre inn til Østre havn, byen eller reise med hurtigbåtene. Innfartsparkeringen blir en «Kiss & ride» som flyttes til sør for rundkjøringen slik at avstanden til terminalen holdes kort (se figur 6.23).

Nye funksjoner i terminalbygget

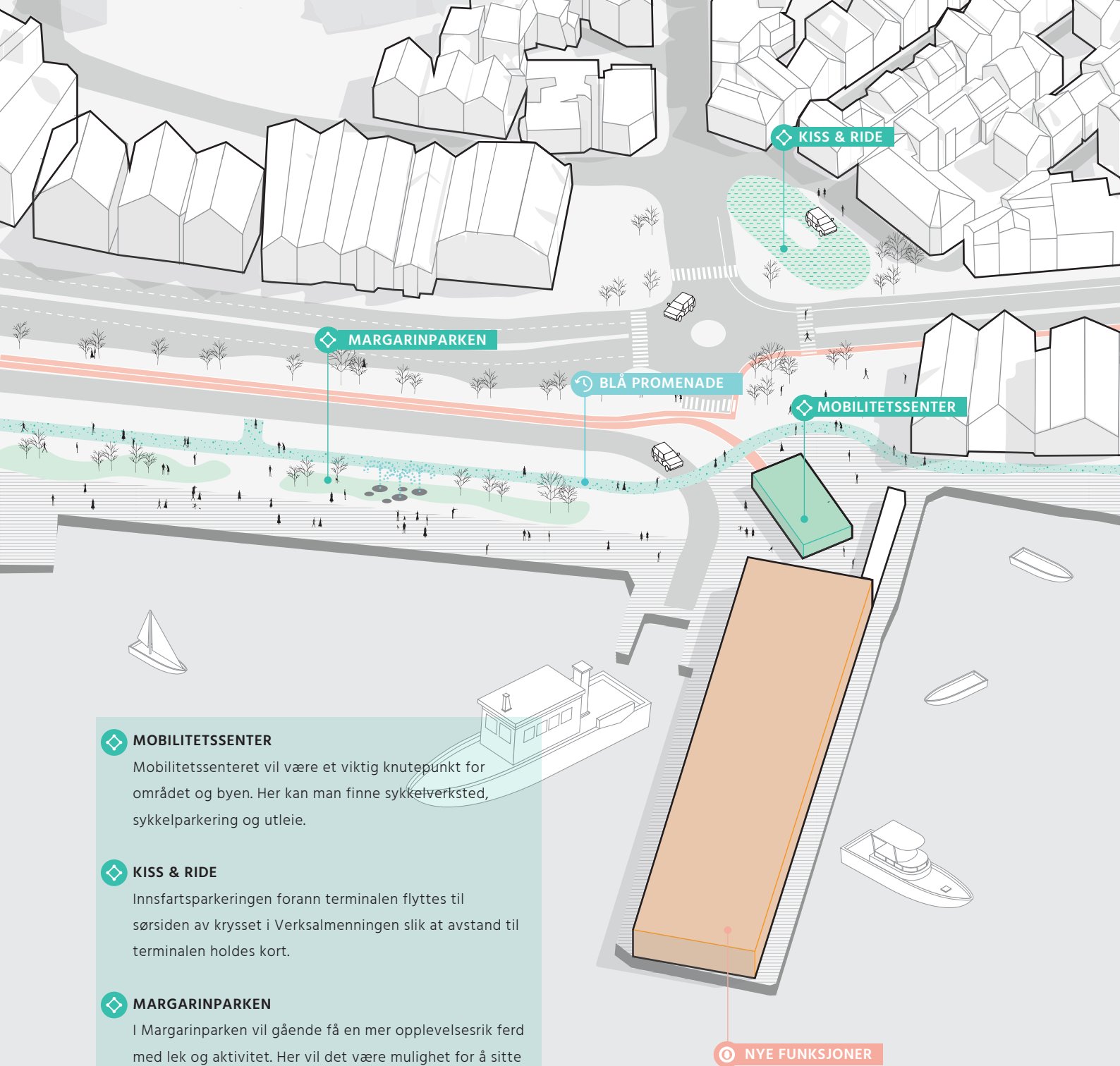
Ettersom noen av ferjeovergangene er blitt nedlagt, vil det i framtiden være muligheter for å åpne opp terminalbygget for nye formål og funksjoner. I forslaget er det tenkt at nye formål på terminalen bør være transportrelaterte funksjoner, slik som salg av sykkeltilbehør, ulike kurs eller andre bruksområder som kan kobles opp mot mobilitetssenteret på utsiden av terminalen. I tillegg kan man plassere andre mobilitetsrelaterte funksjoner, for eksempel mat-på-farten serveringssteder, drop-in aktiviteter, treningssenter eller andre pop-up butikker.

Aktivitet og vannspill

Langs Margarinlinjen, som ligger mellom Fiskepiren og Bekhuskaien er det foreslått fra kommunen at det skal fylles ut mot sjøen. Dette nye landarealet gir muligheter for å skape nye byrom med nær kontakt med sjøen. Det vil også bli rom for at den blå promenaden kan flyttes til langs denne nye sjølinjen, i stedet for å ligge langs bilveien slik den gjør i dag. I dette forslaget er området foreslått som en aktivitetspark hvor elementer som vannspeil, utendørs treningsapparater, skatepark eller andre rekreative gjenstander kan bli plassert. Dette vil bidra med å gjøre ferden langs havnefronten mer inviterende, spennende og opplevelsesrik for alle målgrupper.



Figur 6.22: Konseptskisse, Margarinlinjen, med inspirasjon fra Mad Arkitekter prosjekt Margarinlinjen.



MOBILITETSSENTER

Mobilitetssenteret vil være et viktig knutepunkt for området og byen. Her kan man finne sykkelverksted, sykkelparkering og utleie.

KISS & RIDE

Innsfartsparkeringen foran terminalen flyttes til sørsiden av krysset i Verksalmenningen slik at avstand til terminalen holdes kort.

MARGARINPARKEN

I Margarinparken vil gående få en mer opplevelsesrik ferd med lek og aktivitet. Her vil det være mulighet for å sitte ned og skue over sjøen, mens barn leker i nærheten.

NYE FUNKSJONER I TERMINALBYGGET

Det foreslås nye funksjoner inne i terminalen som forsterker tiltrekningskraften av opphold i terminalbygget. Her vil man kunne finne funksjoner tilpasset folk i bevegelse, slik som hurtigmat servering, drop-in aktivitetstilbud eller utsalg av sykkelutstyr.

BLÅ PROMENADE

Den blå promenaden flyttes nærmere den nye sjølinjen som kommer etter landutvinningen mellom Fiskepiren og Bekhuskaiaen. Langs promenaden finner man ulike funksjoner som byr på opphold.

NYE FUNKSJONER

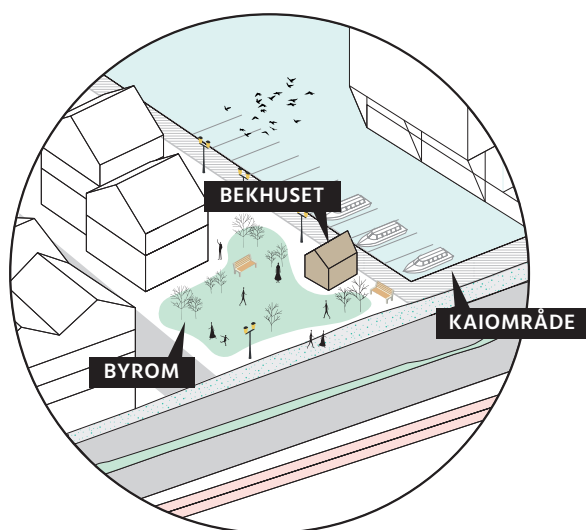
Figur 6.23: 3D-illustrasjon som viser forslaget for Fiskepiren. Margarinlinjen, sykkelhub og kiss & ride er inspirert av Mad arkitekter sitt prosjekt for Margarinlinjen.

Bekhuskaien

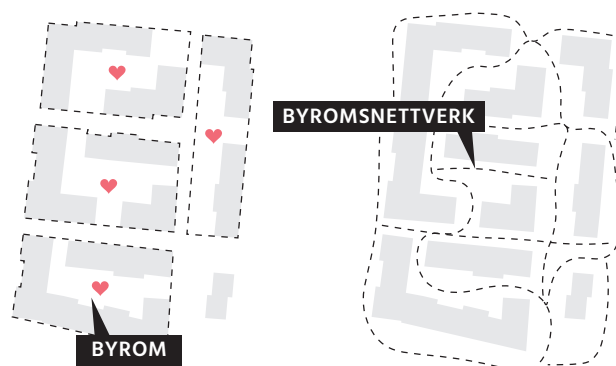
Fra kommunedelplanen for sentrum er det foreslått at eksisterende bebyggelse på Bekhuskaien, bortsett fra Bekhuset, skal rives. Dette skaper muligheter for ny utforming av Bekhuskaien. I tillegg til å styrke de offentlige sentrumsfunksjonene i Østre havn, ønsker vi å berike bomiljøet ved å skape nye nabolag hvor flere typer mennesker og familiesammensetninger kan bo. Transformasjonen av Bekhuskaien, samt landutvinningen på Holmen anses som de områdene med størst potensiale for å forme nye nabolag. En betydelig del som gir identitet til Bekhuskaien er bygget Bekhuset, og utfordringen er å integrere Bekhuset i den nye utbyggingen på Bekhuskaien. Bekhus er definert som små bygg som ofte lå med avstand fra andre bygg på grunn av brannfare.

Bekhuset og tilhørende byrom

Selv om Bekhuset i dag har liten funksjonsnytte har det en kulturhistorisk verdi, og det er viktig å synliggjøre denne gamle konstruksjonen. I tillegg er bygget fredet, og har en sentral betydning for identiteten til området. Det er derfor valgt i forslaget at Bekhuset skal stå slik det står i dag, og at det i tillegg avsettes et parkområde rundt Bekhuset, slik at bygget integreres i et nytt byrom for det nye nabolaget.



Figur 6.24: Konseptskisse, Bekhuskaien og tilhørende byrom



Figur 6.25: Konseptskisse, nabolag og forbindelser på Bekhuskaien

Mangfoldig bomiljø

I forslaget er det ønsket å framme sosial bærekraft, hvor mennesker settes i sentrum. Bekhuskaien skal derfor bli et attraktivt, mangfoldig og levende nytt nabolag i Østre havn. I forslaget er det foreslått å fortette området, men dette skal ikke gå på bekostning av trivsel, dagslys og uterom. Vi foreslår å fortette med kvartalstruktur, hvor bygningene har varierte bygningshøyder og inneholder boliger i ulike prisklasser, størrelser og tilpasset folk i alle aldersgrupper. Kvartaler gir i tillegg god arealutnyttelse og gode muligheter for å forme attraktive gater og uterom.

Aktivt gateplan

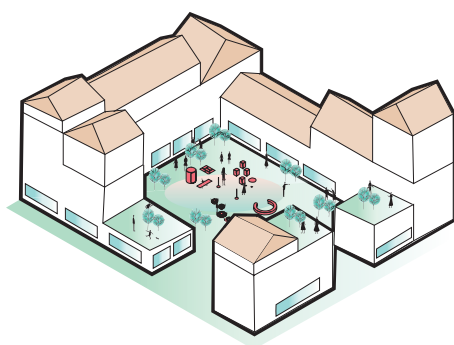
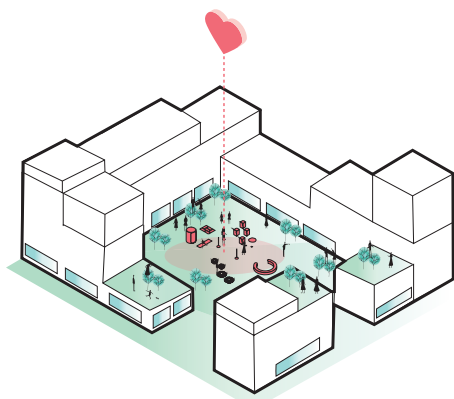
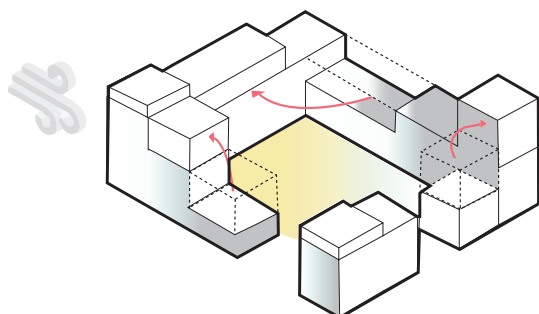
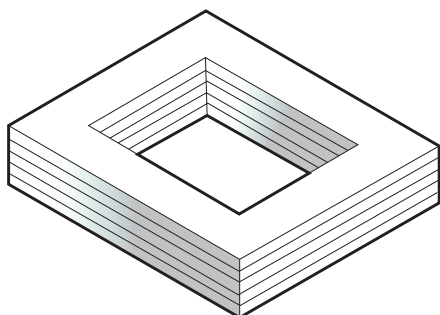
På Bekhuskaien vil det bli tilrettelagt for flerfunksjonelle nabolag og byrom, hvor førsteetasjene er aktive. Integrering av butikker, serveringssteder og fellesarealer i førsteetasjer vil gi muligheter for at ulike aktiviteter kan foregå på Bekhuskaien. Det vil i tillegg være mulighet for leie av kontorplasser, verksted, arbeidsfelleskap som kan bidra til aktivitet gjennom hele døgnet og året.

Offentlige og semiprivate uterom

Det legges til rette for et bredt utvalg av ulike byrom i området som er universiell utformet og byr på aktiviteter for alle generasjoner. Noen byrom vil føles mer private da de ligger skjermet som gårdsrom inn i kvartalene, mens andre er mer åpne langs gateplan. Alle uterom skal inneholde god belysning, tilstrekkelig med sitteplasser, vegetasjon og kan inneholde apparater for trening og lek.

KONSEPT: KVARTALSTRUKTUR

En typisk blokk på Bekhuskaaien



Kvartalstruktur

Etter å ha bestemt veisystem, akser og siktlinjer i området, plasserer vi de tradisjonelle kvartalblokkene i de gjenværende arealer. En slik blokk settes som utgangspunkt, hvor videre utformingen etterhvert endrer seg ved hensyn til estetikk, klima, skala, byrom, fasader og identitet.

Sol, vind og menneskelig skala

Basert på sol- og vindretning blir kvartalet justert for å både skape variasjoner i strukturen og gode klimaforhold. Etasjene varierer mellom tre til seks etasjer slik at planen samsvarer med anbefalte bygningshøyder fra kommunedelplanen, og i tillegg holdes i menneskelig skala.

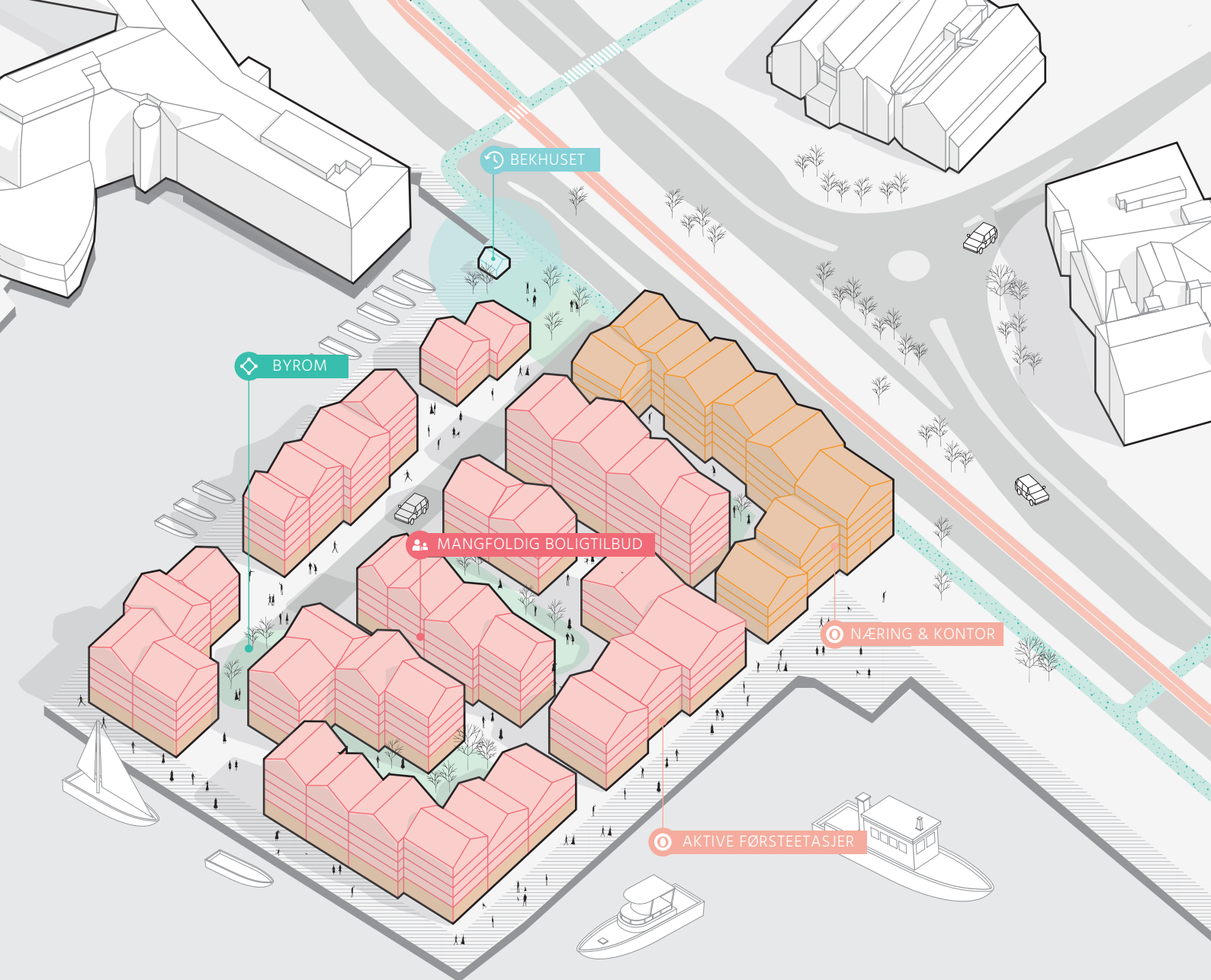
Grønne byrom og aktive fasader

Inne i kvartalene finner man semiprivate byrom som inviterer til opphold og aktivitet for alle. De aktive fasadene bidrar til et mer livlig gateplan og de grønne strukturene vil bidra til å forbedre ytelsen til de ulike byrommene.

Identitet og beskyttelse

Saltak er identitetsgivende for sjøhus og trehus i Stavanger. Det er estetisk fint, gir god avrenning, og er ofte mer økonomisk lønnsomt, enn andre takformer. God avrenning styrker i tillegg bygningens levetid og vil være miljømessig og økonomisk bærekraftig.

Figur 6.26: En typisk blokk på Bekhuskaaien. (Inspirert av Mandaworks, u.å.)



Figur 6.27: 3D-illustrasjon som viser forslaget for Bekhuskaien



AKTIVE FØRSTEETASJER

Det skal være en høy grad av aktive førsteetasjer i området slik at det blir mer åpent. Aktive fasader kan også gi følelsen av fellesskap og sikkerhet.

BEKHUSET

Bekhuset forblir der det står i dag og vil forhåpentligvis være et minne om det som en gang har vært.

MANGFOLDIG BOLIGTILBUD / BEKBLOKKENE

Det skal være et mangfoldig boligtilbud, det vil si at det skal være boligstørrelser som er tilpasset ulike livssituasjoner. Det skal være et område hvor familier, unge enslige, og eldre kan bo sammen.

SPENNENDE BYROM FOR ALLE

I hvert kvartal skal det være tilhørende gode byrom for alle. Det vil si byrom som er universelt utformet og inkluderer mennesker i alle aldre. Det skal være områder for lek, og områder for ro.

Holmen

Før 1800-tallet ble Holmen omtalt som Kuholmen, og ble brukt hovedsaklig til jordbruk og beite, med gressenger og kystlandskap. Senere ble Holmen en av byens tettest bebygde områder hvor sjøhus og boliger lå tett mot hverandre langs sjølinjen. I forslaget ønsker vi å ta tilbake deler av denne historien ved å skape et fortettet område med tilhørende attraktive blå og grønne byrom. Som nevnt i den sosiokulturelle analysen bor kun 4,7% av Stavanger kommunes innbyggere i sentrum. For å få til en god sentrumsutvikling vil det derfor være viktig å fortette sentrum å tilby flere boliger. Ved brannen på Holmen i 1860 forsvant mange hus og dette førte at man da fikk muligheten til å endre byens gater og akser. Når Holmen nå utfylles mot sjøen vil man igjen få en unik mulighet til å forebedre forholdene og styre utviklingen i en ny retning.

Flerfunksjonalitet

I forslaget er det tenkt at den nye bebyggelsen på Holmen skal bestå av en god blanding mellom bolig, næring, og kontor. Dette gjøres for å skape flere arbeidsplasser og innbyggere i sentrum. Det er hovedsakelig tenkt at næringen bør rettes mot kultur- og turistrelaterte virksomheter på bakgrunn av funnene i analysen. Blandingen av bruk i de ulike bygningene vil forhåpentlig føre til både økt bevegelse av folk gjennom døgnet, mer attraktive nabolag, og en bedre velstand av mennesker i sentrum. På neste side vises konsepter på hvordan vi ser for oss de mange fasadene kan utformes.

Havneutforming

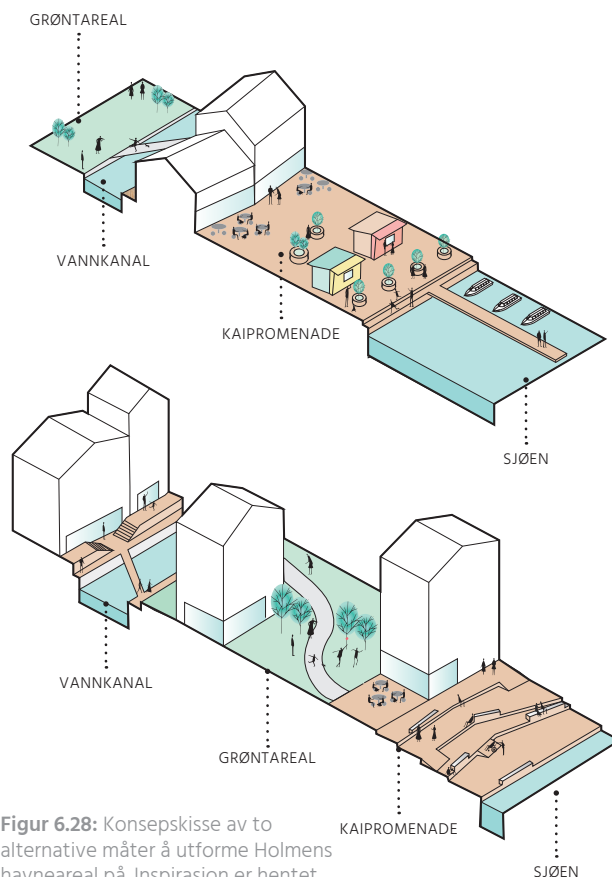
Den nye havnefronten langs Holmen kan utformes på mange måter, men noe av det viktigste vil være å utnytte det potensialet med at området er sjønært. På figur 6.28 vises to konsepter på hvordan man kan skape forbindelser mellom land og sjø. I konseptene er vannkanaler brukt for å skape en bedre forbindelse med sjøen, men også for å gi bedre drenering av regnvann. Kaipromenaden kan variere i bredde og tilby ulike aktiviteter langs havnefronten, dette kan gjøre ferden langs kaikanten i Holmen mer innholdsrik.

Turistnæring

Da det i kommunedelplanen for sentrum er foreslått at kaiarealer for cruiseskip skal ligge langs Holmen, er det viktig at det tilrettelegges noe for turistnæring her. Dette kan blant annet være funksjoner som gir stedsinformasjon, byrom med muligheter for lengre opphold eller venting, eller salg av varer rettet mot turisme.

Holmeallmenningen

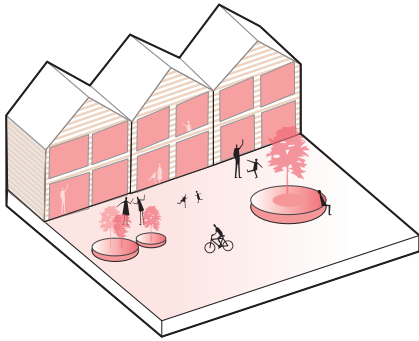
Parkeringsplassen på Holmeallmenningen, og området rundt skal transformeres. Dette er et byrom som er lunt, og har gode sol- og vindforhold, og er derfor et område med stort potensiale. Allmenning kommer fra gammelnorsk betyr et fellesareal eller et område for alle. Holmeallmenningen skal bli et sted for alle med lekesone, et område tenkt for markedsboder om sommerstid, og flere sitteplasser hvor man kan sitte å spise ute.



Figur 6.28: Konseptskisse av to alternative måter å utforme Holmens havneareal på. Inspirasjon er hentet fra Adept Arkitekter.

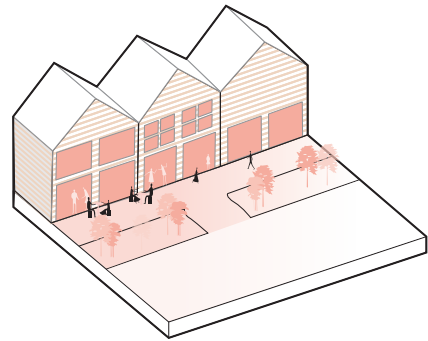
KONSEPT: HOLMENS MANGE FASADER OG BYROM

Programering av aktive førsteetasjer i samspill med byrommene.



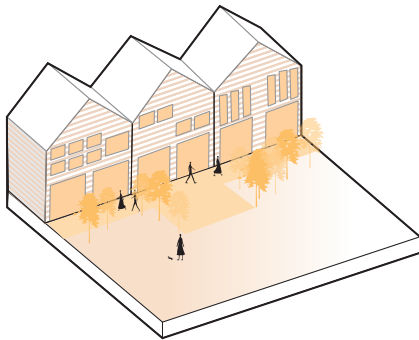
Torg med hovedfasader

Store åpne fasader som virker i samspill med tilhørende torg. Torget har tilstrekkelig med sitteplasser, lys og beplantning.



Blandet bruk - detaljhandel i fokus

Detaljhandel i nederste etasje sammen med boliger eller kontorer på i øvre etasjer. Tydelig gatestruktur.



Blandet bruk - fokus på kontor og næring

Bygg med åpne fasader på bakkeplan, og andre fasader i de øvre etasjer som er tilpasset kontorer og andre næringsbygg.



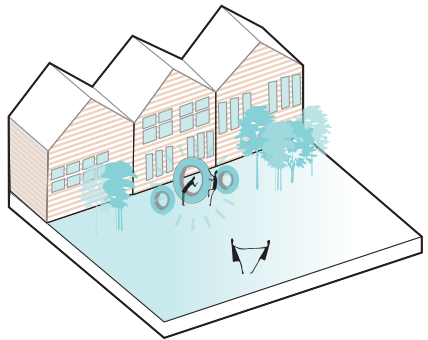
Aktivitet i fokus

Byrom med fokus på aktivitet og lek. Åpne fasader som gjør at man kan holde oversikt og føle trygghet.



Boliger vendt mot naturen

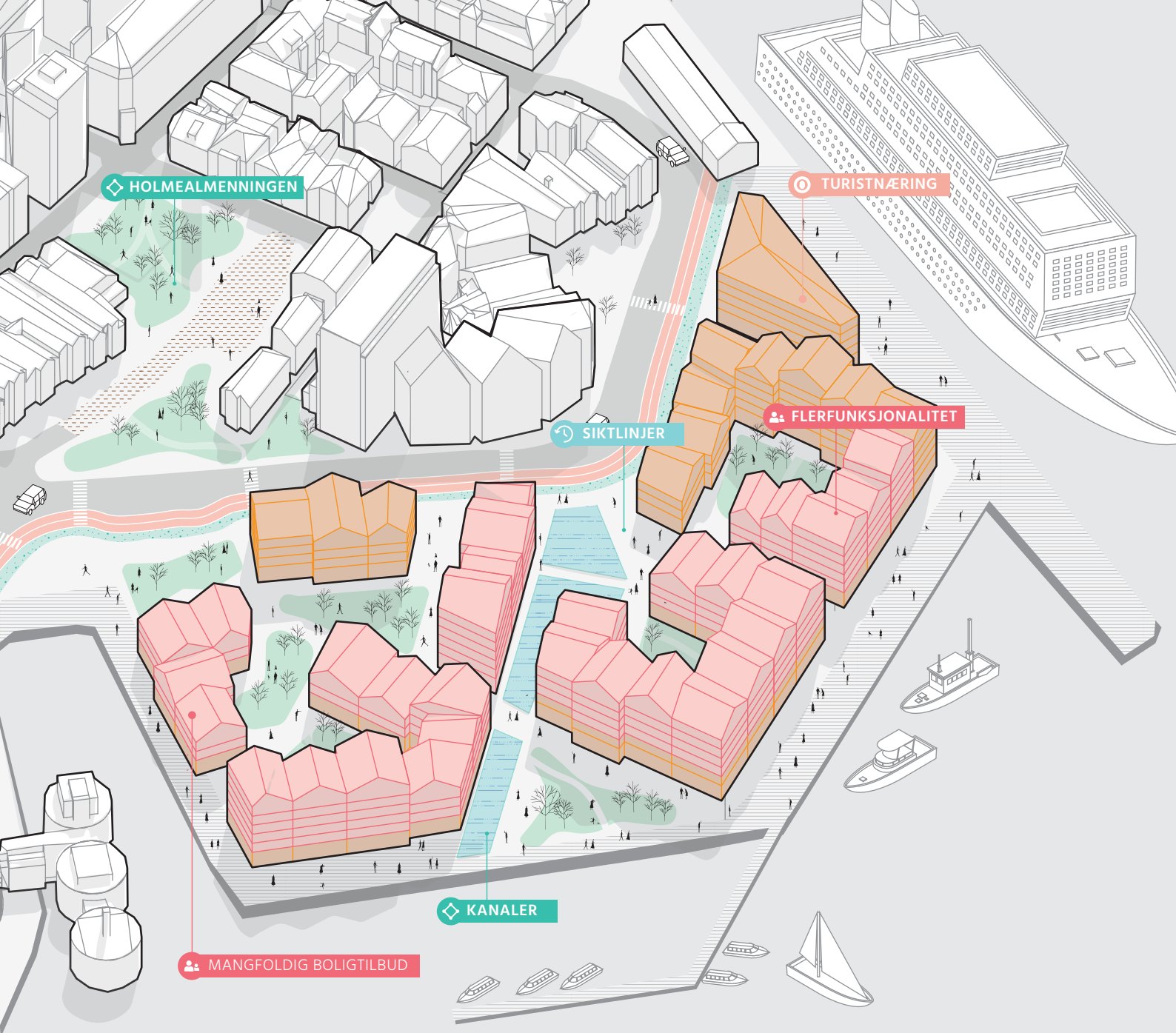
De fleste boligene vil være vendt mot naturlige omgivelser som sjø eller grønne lunger.



Byrom og bygninger - fokus på turisme, kultur og innovasjon.

Byrom hvor man kan utfolde sin kreativitet, hvor man har elementer som er spennende og oppfordrer til at man ønsker å utforske.

Figur 6.29: Konsept Holmens mange fasader og byrom. (Inspirert av Mandaworks, 2021)



Figur 6.30: 3D-illustrasjon som viser forslaget for Bekhuskaien

◆ KANALER

Kanalene vil gi bedre forbindelse med sjøen, og bedre drenering for regnvann. Det vil også gjøre byrommene og gangveiene mer levende og spennende.

◆ HOLMEALMENNINGEN

Dagens Holmealmenningen er en parkeringsplass, men på grunn av den attraktive plasseringen både med tanke på sol- og vindforhold, anbefales det å gjøre om plassen til et torg med mange bruksområder. Nye gangveier fra Holmealmenningen til Holmen vil også bidra til en bedre forbindelse mellom havnen og byen.

○ TURISTNÆRING

Turistnæringen bør knyttes tett opp mot cruisearten, og det er derfor valgt at det hovedsakelig kun plasseres ved cruiseskiphavnen. Området vil være flerfunksjonelt, men med ha hovedfunksjon som næring rettet mot turisme.

○ SIKTLINJER

Siktlinjene vil opprettholde en god kontakt mellom det bebygde landskapet og sjøen.

○ FLERFUNKSJONALITET

En god miks av næring-, kontor- og boliger som vil opprettholde liv i og rundt bygningene gjennom alle døgnetstider.

Referansebilder

OFFENTLIG BBQ



Figur 6.34

NOTTØRKER



Figur 6.36

KULTURSENTER



Figur 6.37

LOKALHALL



Figur 6.33

NEDTRAPPING



Figur 6.35

HAVNEBAD



Figur 6.38

GÅRDSROM



Figur 6.31

GRØNNE TAK

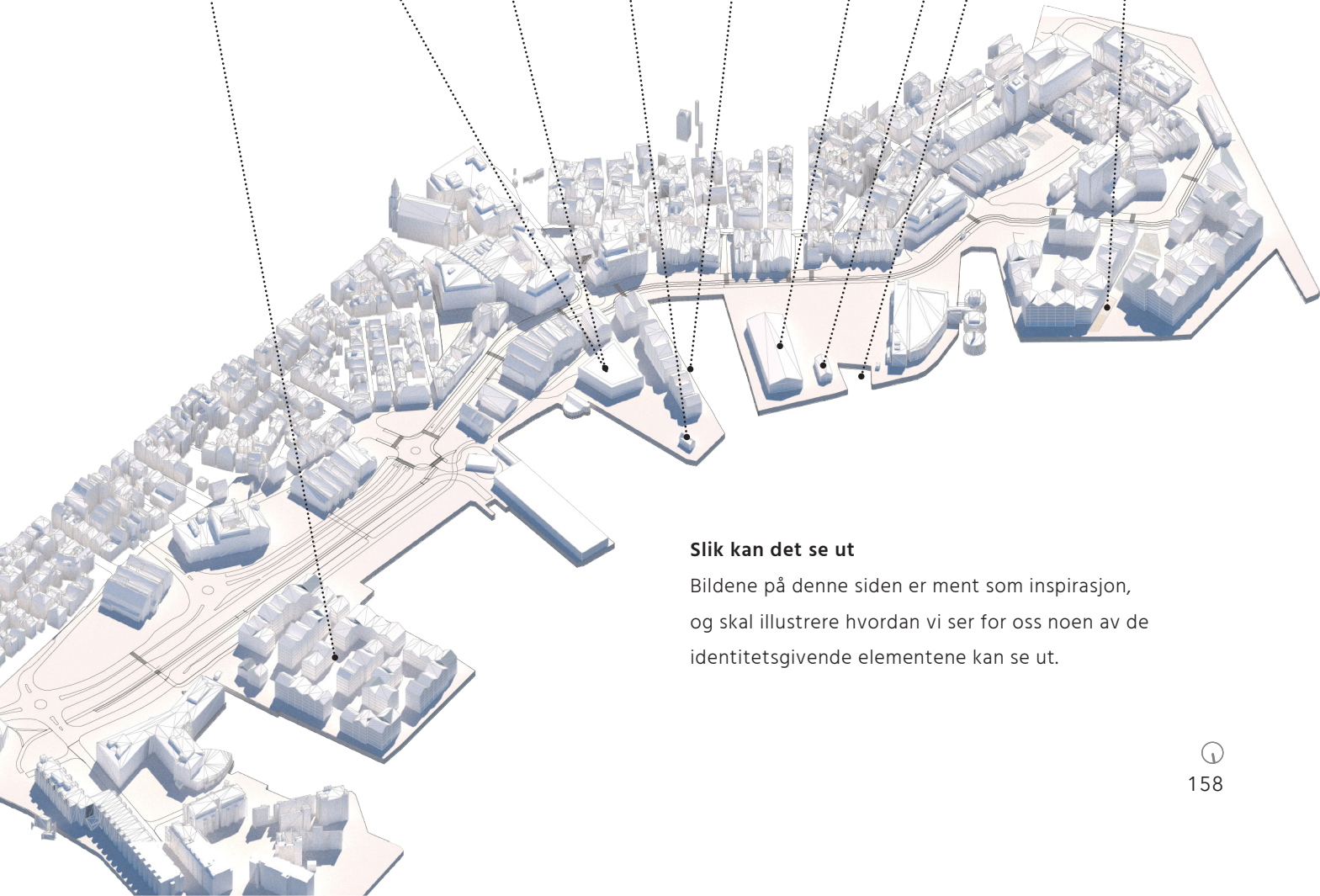


Figur 6.32

KANALER



Figur 6.39

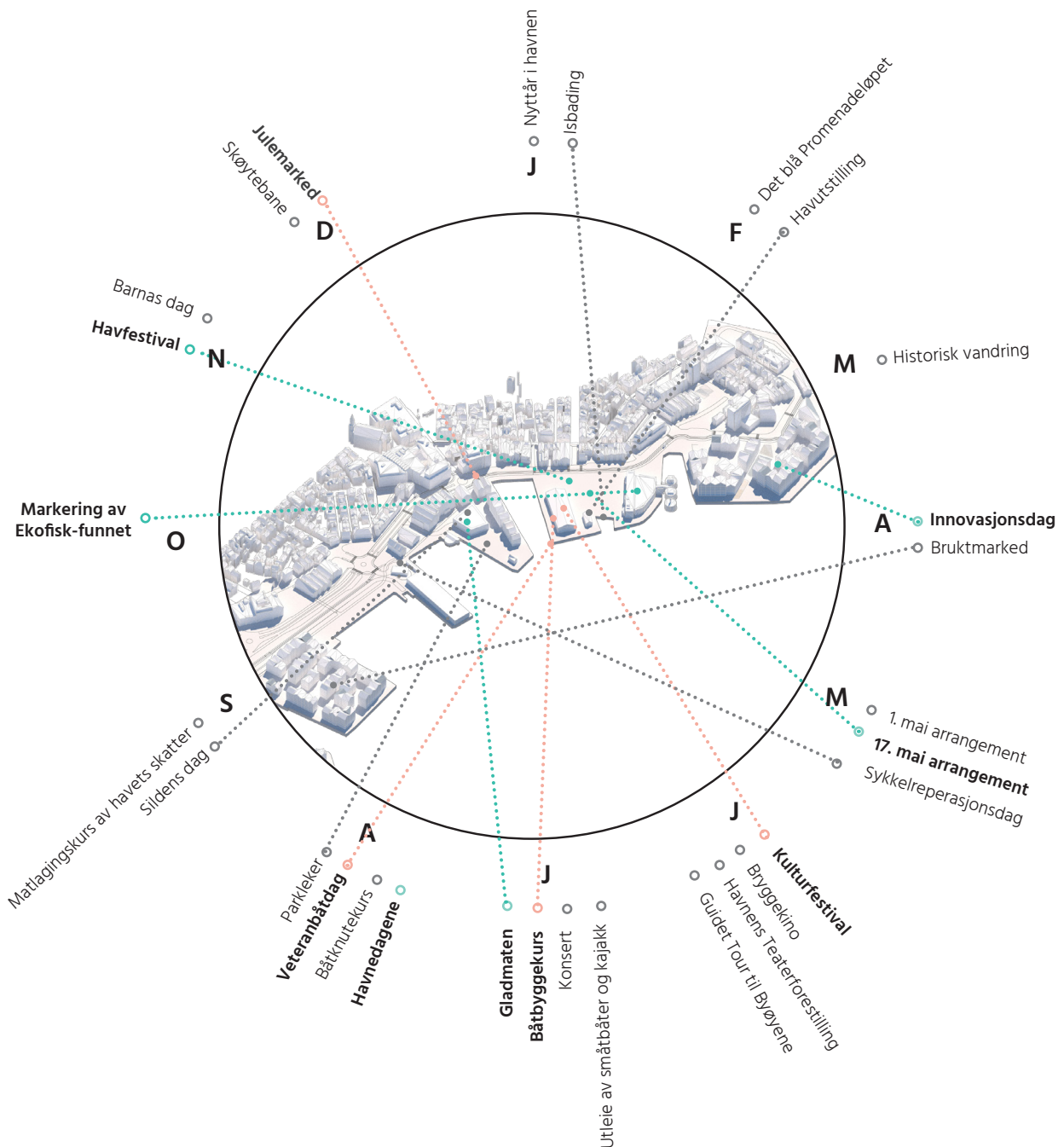


Slik kan det se ut

Bildene på denne siden er ment som inspirasjon, og skal illustrere hvordan vi ser for oss noen av de identitetsgivende elementene kan se ut.

Aktivitetskalender

I figuren under er det listet opp en rekke aktiviteter og hendelser vi mener kan bidra til flere kulturopplevelser og økt byliv i havnen. Det vil være ulike aktiviteter gjennom hele året som er tilpasset de ulike årstidene, Østre havns muligheter og mennesker i alle aldersgrupper. De største kulturelle aktivitetene vil finne sted på Kjeringsholmen og Jordholmen som er kulturhertet av Østre havn.



Figur 6.40: Aktivitetskalender

Andre hensyn

I denne oppgaven har det hovedsaklig blitt lagt vekt på å finne løsninger for hvordan man kan transformere Østre havn med fokus på stedsidentitet og bærekraft, og oppgaven er derfor noe begrenset til dette. For framtidig planlegging av området vil det være viktig å vurdere flere tekniske hensyn for Østre havn. Dette er hensyn hvor vi mangler nok kompetanse, forutsetning og tid nok for å kunne vurdere i denne oppgaven. Disse temaene inkluderer blant annet en mer detaljert parkeringsløsning, veidimensjonering og tekniske løsninger innen flomvern.

Parkering

Det er i forslaget valgt å fjerne Jorenholmen parkeringshus i tillegg til en stor del av overflateparkering i Østre havn. Hovedårsak til å fjerne parkeringshuset var for å ta styrke siktlinjene til sjøen, og å vise fram historien og potensialet til Jordholmen. Det er også et mål fra Stavanger kommune og nå nullvekstmålet i transport, hvor det er ønsket at antall offentlige parkeringsplasser i sentrum skal reduseres (Knutson, 2020). Dersom det likevel i framtiden blir et økt behov for flere offentlige parkeringsområder langs havnefronten bør det undersøkes om det er muligheter for å lage parkeringshus under bakkeplan eller andre steder. I vårt forslag bør det undersøkes om det kan tilrettelegges for parkeringskjellere til boligene under Holmen og Bekhuskaien for å løse framtidig parkeringsbehovet fra nye boliger.

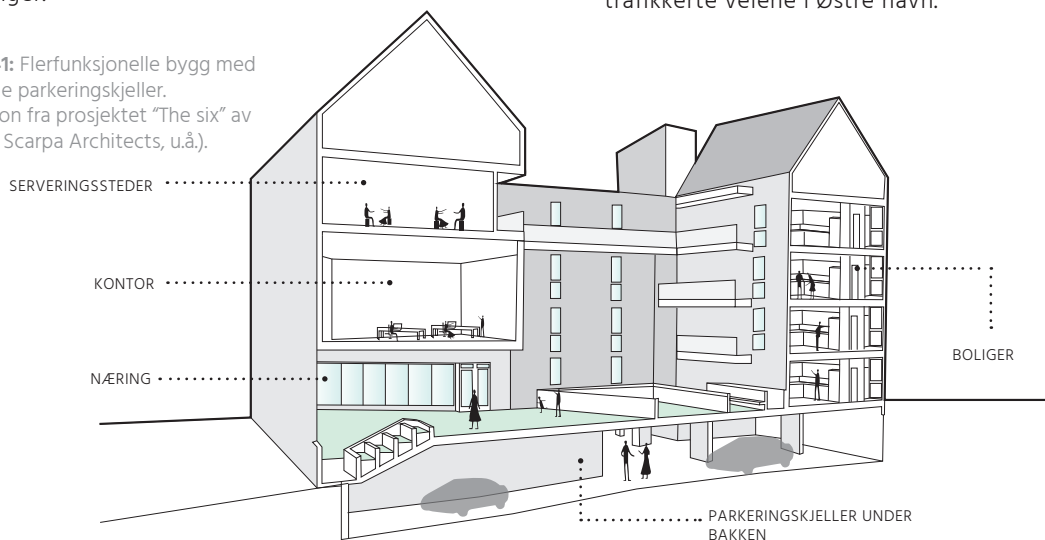
Flerfunksjonalitet

Sjøhusene har gjennom historien vært tilpasset flere bruksområder som er tilpasset næringslivet for de ulike epokene. Denne flerfunksjonelle tilnærmingen er noe vi mener det vil være en stor fordel å planlegge for også i de nye bygningene i Østre havn. Dette vil kunne bidra til å holde aktivitet oppe gjennom døgnet, både i og utenfor byggene. Det bør likevel gjøres en bedre utredning på hvilke konkrete funksjoner de ulike byggene kan inneholde, slik at man ikke konkurrerer med sentrumskjernen eller har funksjoner det ikke er et behov for.

Gateløp, infrastruktur og støy

I forslaget ønsket vi å tilrettelegge for en økt bruk av bærekraftige transportløsninger, hvor vi foreslår blant annet å gjøre veien fra Jordholmen til Holmen stengt for gjennomfart av bil, men hvor beboere, varelevering og utrykningskjøretøy kan bruke veien. I tillegg har vi koblet sammen kaipromenadene langs den nye sjølinje til den blå promenaden hvor det er mulig. Vi mener at Østre havn bør planlegges hovedsakelig for myke trafikanter og kollektivtransport, da dette vil fjerne støy, barrierer og skape økt folkeliv. Det bør likevel undersøkes videre om denne trafikkløsningen er bærekraftig for Stavanger sentrum. I tillegg er boliger og lekeplasser strategisk plassert for å ikke være utsatt for støy fra de mest trafikkerte veiene i Østre havn.

Figur 6.41: Flerfunksjonelle bygg med tilhørende parkeringskjeller. (Inspirasjon fra prosjektet "The six" av Brooks + Scarpa Architects, u.å.)

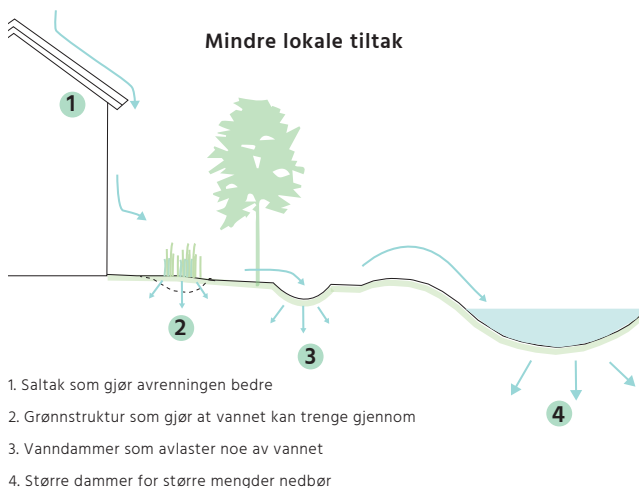


Flomvern og klimatilpasning

Det er viktig å ta hensyn til det lokale klimaet, og de framtidige klimaprognoosene om økt stormflo og overvann. I forslaget har vi tatt høyde for at man bør inkludere flere ulike lokale tiltak slik som mer gjennomtrengelige flater, mer grønnstruktur, og dammer hvor deler av regnet kan avlaste avløpssystemet. Vi forstår likevel at ikke er tilstrekkelig planlegging dersom man skal løse større utfordringer slik som stormflo og havnivåstigning. Det må derfor videre i planleggingsprosessen undersøkes hvordan man kan løse disse utfordringene på en mest mulig økonomisk og miljømessig bærekraftig måte. Vi har gjennom oppgaven tenkt at dette kan løses på fire ulike måter (se figur 6.43) hvor vi i forslaget har tatt alternativ 1 som utgangspunkt. Alternativ 1 er et forslag til å bygge en flommur som beskytter både havnen og byen. Dette er vurdert som den beste løsning per dags dato for å kunne oppfylle målet om en økt kontakt mellom byen og sjøen.

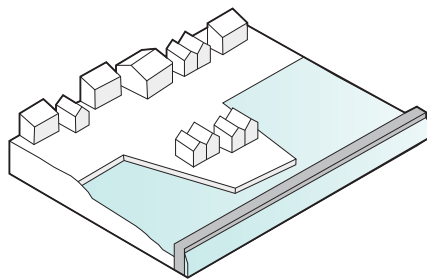
Det forventes også en økt nedbørsmengde i Stavanger, og med havnens mange ugjennomtrengelige overflater er det viktig å gjøre tiltak for å forhindre skader og ødeleggelser fra overvann. En konsekvens av manglende permeable overflater er at dreneringssystemet sliter med å takle ekstreme hendelser og press fra ny utvikling. Det er derfor viktig å håndtere vann over bakken for å avlaste trykket på vann- og avløpssystemet. Det bør derfor legges inn ulike lokale tiltak slik som flere grønne- og gjennomtrengelige flater, vanddammer og trær. Dette er lokale konsepter som vi mener bør gjelde for hele Østre havn.

Figur 6.42: Lokale tiltak for overvann (Standard Norge, 2020, s. 5)

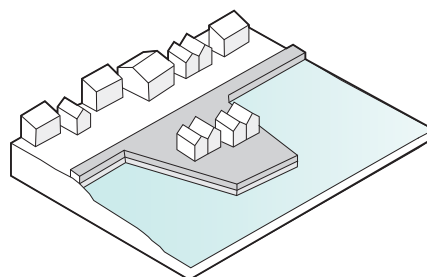


KONSEPT: FLOMVERN

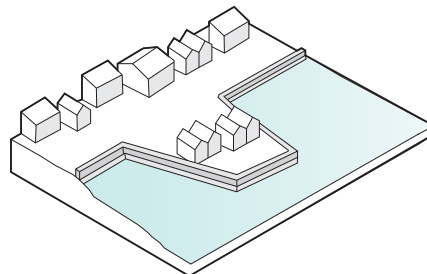
Ulike måter å beskytte byen mot stormflo og havnivåstigning



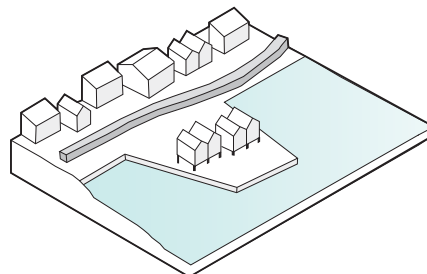
1) Mur rundt havnen som beskytter hele havnen og byen.



2) Bygge Østre havn opp i høyden slik at man får et platå som beskytter byen og havnen.



3) Bygge en mur langs havnen - man mister kontakt med sjøen og havnen mister sin funksjon.



4) Bygge en mur bak havnen og ta bygningene opp i Østre havn opp i høyden - vil sannsynligvis ikke være et godt utgangspunkt i lengden.

Figur 6.43: Konsept flomvern i Østre havn.

Epilog

- 7.1 Konklusjon
- 7.2 Refleksjon

07

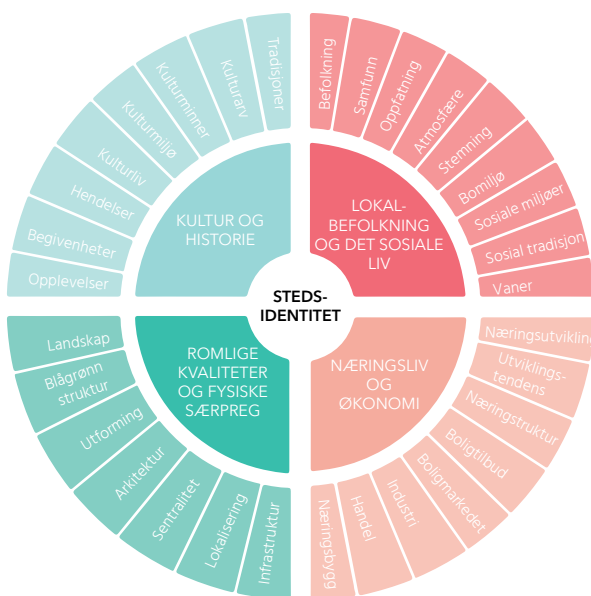


7.1 KONKLUSJON

Målet med denne masteroppgaven har vært å transformere Østre havn til å bli en ny attraktiv og levende bydel, ved hjelp av å styrke stedets identitet og fremme bærekraftige løsninger. Valget av denne oppgavens tematikk og case-område falt på Østre Havn av flere grunner. Transformasjon av havneområder regnes som en av de viktigste, og mest komplekse oppgavene innen byplanlegging i dag. En viktig del av å utvikle transformasjonsområder er å integrere identiteten og arven inn i utviklingen på en bærekraftig måte. Østre Havn er et havneområde som gjennomgår en transformasjonsprosess fra å være en tidligere industrihavn, til å bli en ny fremtidsrettet bydel i Stavanger sentrum. Det at kommunen beskriver havnen som et mulig sted for transformasjon, den sentrale lokasjonen og den store interessen for området, gjorde at Østre havn ble et naturlig valg for oppgavens case område.

Dette ledet oss videre til følgende problemstilling:

Hvordan kan Østre havn transformeres med fokus på stedsidentitet og bærekraft?



Figur 7.1: Stedsidentitetssirkelen ble et nyttig verktøy i masteroppgaven. (Basert på Skogheim & Vestby, 2010, s.36).

Svaret på problemstillingen er ikke entydig, og det kan derfor finnes mange ulike tilnærminger på denne oppgaven. Stedsidentitet er et sammensatt og komplekst fenomen som består av flere lag, og det finnes ingen klar metode å bruke for å kunne fange opp stedsidentitet. I oppgaven ble det brukt en kombinasjon av ulike metoder for å undersøke de fysiske og sosiale konstruksjonene, og for å komme opp med en løsning på oppgavens problemstilling. Identitetssirkelen med de fire dimensjonene (figur 7.1) mener vi dekker mye av dagens forståelse av stedsidentitet begrepet. Dette ble et nyttig verktøy for å kunne fange opp flest mulig sider av stedets identitet. Det må likevel påpekes at både begrepet stedsidentitet, og identitet i seg selv er dynamisk og i stadig endring.

Basert på funn og kunnskap innhentet fra teorien, analysen og identitetsordene la vi fram én visjon og ni strategier som vi mener vil være viktig for videre transformasjon og utvikling av havnen. Visjonen handlet om å skape en åpen havn for sjøen og menneskene. Denne visjonen mener vi var grunnleggende, da et viktig funn var at dagens havn i stor grad oppfattes utilgjengelig. Samtidig har koblingen mellom havnen, sjøen og menneskene alltid vært viktig. Med en langsiktig planlegging av havnen med de ni strategiene som grunnlag, mener vi at man igjen vil få en økt tilhørighet til havnen, og at den utvikles mot å bli levedyktig, varig og rettferdig.

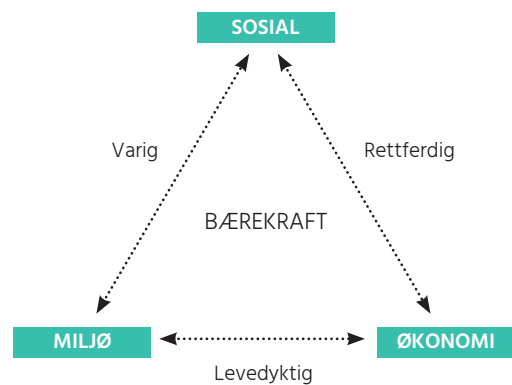
Medvirkningsprosessen i form av intervjuer og spørreundersøkelse har vært til stor nytte for utformingen av forslaget. For å kunne fremheve Østre havn sin identitet i utformingen var det viktig å undersøke hvilke stedsbilder og ønsker de hadde for framtidig utvikling. Det var derfor helt avgjørende å inkludere lokalbefolkningen og ulike aktører i denne prosessen. I medvirkningsprosessen ga innspillene grunnlag for å styrke det som folk oppfattet som bra, og forbedre eller endre det som folk oppfatter negativt.

Et av de mest fundamentale grepene for å framheve havnen sin identitet og industrihistorie, var å ta tilbake deler av de historiske karaktertrekkene og aktivisere kulturminnene. Et viktig virkemiddel for å forsterke tilhørigheten til havnen ble å synliggjøre historiske elementer og å tilegne dem nye funksjoner som åpner for at allmennheten kan ta i bruk og oppleve historien. Integrering av nye sjøhus og trehus med fremtidsrettede funksjoner er et eksempel på dette.

Et av målene med oppgaven var å se på hvordan Østre havn kan utvikles på en bærekraftig måte, med fokus på å transformere havnen med hensyn på sosial, økonomisk og miljømessig bærekraft. Sosial bærekraft i byene handler i stor grad om å fremme mangfold og gode bomiljø, stimulere til kontakt, aktivitet og opplevelser i byen, og tilgjengelighet av delte goder og medvirkning i samfunnet. I forslaget har vi forsøkt å skape gode, flerfunksjonelle og sosiale byrom og nabolag ved hjelp av funn fra den sosiokulturelle analysen.

Videre har vi sett på hvordan man kan transformere havnen med hensyn på miljømessig bærekraft. Dette er gjort ved å integrere mer grønt i området, utvikle i samspill med bevaring, og ta hensyn til framtidige klimapåvirkninger ved å prioritere overvannsløsninger og skape robuste strukturer med lang levetid. I tillegg er det i forslaget planlagt med hensyn på økonomisk bærekraft. Dette er gjort ved å tilrettelegge for flere attraktive boliger, konkurransedyktige næringer og spennende funksjoner. Ved å ha planlagt med hensyn på de tre bærekrafts dimensjonene, mener vi dette danner et godt grunnlag for å kunne transformere Østre havn i retningen mot en mer bærekraftig havn som er varig, rettferdig og levedyktig. Det er likevel ikke mulig å konkludere med at vår foreslåtte plan for Østre havn er bærekraftig, da det ikke finnes en tydelig definisjon på hva en bærekraftig by er, og det finnes derfor mange ulike tolkninger og tilnærminger på en slik oppgave.

Det er i denne oppgaven blitt tatt utgangspunkt i Østre havn som case-område. Selv om man forholder seg til konkrete muligheter og utfordringer knyttet til akkurat dette stedet, mener vi at flere av utfordringene i Østre havn kan ha likhetstrekk med andre havnebyer i Norge. Utfordringene rundt det å transformere avgrensede havne- og industriområder, til å bli livskraftige bydeler i forbindelse med byen, er et aktuelt tema for flere norske havnebyer. Vi mener derfor at flere av strategiene, og utformingsprinsippene i denne oppgaven kan brukes i transformasjonsområder som har lignende strukturelle endringer og utfordringer som Østre havn.



Figur 7.2: De tre dimensjonene av bærekraftig utvikling (FN, 2019b, 15. januar)

7.2 REFLEKSJON

I oppstartsfasen av masteroppgaven hadde vi et ønske om å lage et utformingsforslag som inneholdt detaljprosjektering av området. Vi oppdaget underveis i arbeidet at oppgavens omfang, tidsramme og prosjektområdet var i for stor skala til å kunne utføre en detaljert prosjektering. Vi innså at det var vel så viktig å skape et helhetlig og gjennomført planforslag med gode overordnede grep og strategier som så sammenhengen til havnen som en del av et større bysentrum. Det er i tillegg flere komplekse utfordringer og temaer vi gjerne skulle utredet mer, slik som parkeringsløsninger, veidimensjonering, økonomiske forutsetninger, tekniske valg innen flomvern, og funksjonsvalg. Men å gå i dybden på hvordan man skal håndtere disse utfordringene kunne vært en egen masteroppgave i seg selv.

Vi mener at strategiene på mange måter er løsningen på oppgavens problemstilling, og at selve prosjekteringen og planen er et supplement til dette, eller en av mange alternative løsninger for Østre havn. Det hadde vært en fordel å få sammenlignet flere ulike alternative løsninger i et mulighetsstudie, men da dette er en krevende oppgave, strakk ikke tiden til.

Medvirkning i form av intervju og spørreundersøkelse var en tidkrevende oppgave, men noe vi følte var helt nødvendig da det ga oss mange gode innspill og verdifulle bidrag til oppgaven. I medvirkningen fikk vi bedre forståelse for tilhørigheten og stedsbildene lokalbefolkningen og ulike aktører hadde for Østre havn, og det har vært meningsfullt å få komme opp med et forslag basert på mange av befolkningens ønsker. Vi skulle likevel ønske at vi fikk nådd ut til flere barn og unge i denne medvirkningen, ettersom vi mener det er vesentlig å inkludere denne aldersgruppen når man skal planlegge nye steder. Vi håper at barn og unge får komme med sine innspill ved videre utvikling av havnen.

En annen utfordring vi møtte i oppgaven var å ta hensyn til lokalbefolkningens ønsker, samtidig som man ivaretar faktiske behov og føringer fra kommunen. For eksempel var det fra medvirkningen mange som påpekte at de bruker Jorenholmen parkeringshus, samtidig så vi det nødvendig å fjerne denne konstruksjonen. Vi tror parkeringsbehovet er et av de vanskeligste oppgavene å løse for området. Vi mener at havnearealene er for verdifulle til å bli brukt til parkering, og at man bør se på muligheter for å løse parkeringsbehovet under bakken, eller andre steder i utkanten av sentrum. Videre mener vi at det bør fokuseres på kompakt byutvikling, hvor korte avstander, flerfunksjonalitet og hensyn til de myke trafikantene sine premisser vil være viktige grep for sentrum. Vi er klar over at dette er grep som vil ta tid å få på plass, men vi tror dette vil være den beste løsningen på lang sikt.

Vi har i forslaget fortettet deler av havnen, og det kan stilles spørsmål om tettheten og utnyttelsesgraden i forslaget er høy nok i forhold til økonomisk lønnsomhet. Stavanger som by er kjent for sin lave trehusbebyggelse, og vi mener dersom det kommer høye blokker og bygninger vil det forringe mye av havnen og byens identitet. Vi har derfor ikke foreslått bygninger høyere enn seks etasjer, da vi mener at mennesker vil miste kontakten med byggene dersom man overgår denne høyden. Fokuset har i stedet vært å forsøke å fortette på en fornuftig måte uten å forringe identiteten

Målet med oppgaven var å transformere Østre havn med fokus på stedsidentitet og bærekraft, noe vi mener vi har oppnådd med strategiene og planforslaget. Vi har tro på grepene vi har foreslått, og mener disse tar Østre havn i retningen mot å bli en varig, rettferdig og levedyktig havn, som fremmer stedets identitet, og som befolkningen vil føle en sterk tilhørighet til.

Referanser

Referanseliste

Figurliste

Referanseliste

- Aker Brygge.** (n.d.). Aker Brygge og Den Utrolige Reisen. Hentet 25. februar fra <https://www.akerbrygge.no/aker-brygge-den-utrolige-reisen/>
- Advansia & Vill.** (2020). Livets by. Hentet fra <https://www.bergen.kommune.no/publisering/api/filer/T542040138>
- Andersen, B., & Skrede, J.** (2019). Steder og Identiteter i Oslo. Plan, 51(01), 8-13. <https://doi.org/10.18261/ISSN1504-3045-2019-01-03>
- Asplan Viak, Mad, Casagrande Laboratory & Probiz.** (2020). Ut mot havet. Hentet fra <https://www.bergen.kommune.no/publisering/api/filer/T542040950>
- Aure, M., Gunnerud, B. M., Cruickshank, J., & Dale, B.** (2015). Med sans for sted - nyere teorier (1st ed.). Fagbokforlaget.
- Bang-Andersen, A.** (1985). Stavanger : historien om Østre bydel. Stavanger: Dreyer Bok.
- Birch, E.** (2012). Cities, People and Processes as Planning. The Oxford Handbook of Urban Planning. <https://doi.org/10.1093/oxfordhb/9780195374995.013.0014>
- Braae, E. & Diedrich, L.** (2012). Site specificity in contemporary large-scale harbour transformation projects. Journal of Landscape Architecture. 7(1). 20-33. <https://doi.org/10.1080/18626033.2012.693778>
- Burton, E.** (2000). The Compact City: Just or just compact? A preliminary analysis. Urban Studies. 37(11), 1969-2006. <https://doi.org/10.1080/00420980050162184>
- Butenschøn, P.** (2013). Oslo: Steder i byen. Press.
- Carlsson, Y.** (2001). Et sted mellom Venezia og Harry-by. NIBR-prosjektrapport. Hentet 24. februar fra <https://www.yumpu.com/en/document/read/52775868/et-sted-mellom-venezia-og-harry-by>
- Cresswell, T.** (2004). Place: A Short Introduction. Malden, MA: Blackwell Pub. Print.
- Davidson, R., Undheim, I., Berg, C., Dahl, T., Børresen, R., & Gøtterup, T.** (2017). Sykkelstrategi for Nord-Jæren 2017-2032. Hentet fra https://www.sykkelbynettverket.no/_attachment/1873622/binary/1183637?download=true
- FN.** (2019b, 15. januar). Bærekraftig utvikling. Hentet 3. mars fra <https://www.fn.no/tema/fattigdom/baerekraftig-utvikling>
- FN.** (2019a, 3. desember). Befolkning, migrasjon og urbanisering. Hentet fra <https://www.fn.no/tema/fattigdom/befolkning>
- FN.** (2021a, 16. april). Bærekraftige byer og lokalsamfunn. Hentet fra <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal/baerekraftige-byer-og-lokalsamfunn>
- Frafjord, S.** (2019, 30. November). Nå skal Østre havn utvikles. Næringsforeningen. Hentet fra <https://www.naeringsforeningen.no/nyheter/naa-skal-oestre-havn-utvikles/>
- Førde, A., Kramvik, B., Berg, N. G., & Dale, B.** (2015). Å finne sted: metodologiske perspektiver i stedsanalyser. Fagbokforlaget Vigmostad & Bjørke AS.
- Fretheim, P.** (2020, Oktober 20). Med enkle grep kan det midlertidige parkeringshuset på Jorenholmen vitalisere området. <https://www.aftenbladet.no/meninger/debatt/i/bnKRMq/med-enkle-grep-kan-det-midlertidige-parkeringshuset-paa-jorenholmen-vit>
- Gehl, J.** (2006). Urban Design Futures (1st ed.). Routledge. Hentet fra <https://www.taylorfrancis.com/chapters/life-spaces-buildings-said-order-please-jan-gehl/e/10.4324/9780203601723-20>
- Gehl, J.** (2010). Byer for mennesker. (1st ed., Vol. 1). Bogværket.
- Gehl Architects.** (2014). Bylivsundersøkelse: Oslo sentrum. Hentet 14. januar 2021 fra https://issuu.com/gehlarchitects/docs/issue_1242_oslo_bylivsunders_kelse
- Google.** (u.å.). Kart over Stavanger. Hentet 13. januar 2021 fra <https://www.google.com/maps/@58.9712606,5.7353622,16.14z>
- Godfisk.** (u.å.) Sild. Hentet 3. mai 2021 fra <https://godfisk.no/sjomatskolen/fakta-om-fisk-og-skalldyr/sild/>
- Grude, E.H.** (1985). Fra Brygger til Storhavn: Stavanger Havn. Stavanger : Universitetsforlaget.
- Hanssen, G. S., Hofstad, H., & Saglie, I.** (2015). Kompakt byutvikling - muligheter og utfordringer. Universitetsforlaget.
- Hanssen-Bauer, I., Førland, E. J., Haddeland, I., Hisdal, H., Mayer, S., Nesje, A., Nilsen, J. E., Sadven, S., Sorteberg, A., & Ådlandvik, B.** (2015). Klima i Norge 2100. NCCS rapport nr. 2/2015. <https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/M406/M406.pdf>
- Hernández-Palacio, F.** (2018). Urban Densification and the Sustainable City in Norway A Study of Drivers and Barriers. (Doktoravhandling), Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet, Trondheim. https://ntnuopen.ntnu.no/ntnu-xmlui/bitstream/handle/11250/2494468/Fabio%20Hernandez-Palacio_PhD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Herring Academy.** (u.å.). Herring. Hentet 3. mai 2021 fra <https://herring.fromnorway.com/herring/>
- Holloway, L., & Hubbard, P.** (2001). People and place. The extraordinary geographies of everyday life. Harlow: Prentice Hall.
- Jacobs, J.** (1961). The Death and Life of Great American Cities. A Pelican Book.
- Jensen, E.** (u.å.). Alle sidene. Informasjon om de ulike holmene i Østre havn. Hentet fra <https://www.erlingjensen.net/alle-sider-alfabetisk/>
- Jensen, F.N., Njå, R., Kastellet, E., Goa, I., Austbø, I.L., & Gvozdic, M.** (2018). Gåstrategi for Nord Jæren 2018-2033. Hentet fra <https://bymiljopakken.no/wp-content/uploads/2020/09/Gastrategi-for-Nord-Jaeren-22.11.2017.pdf>

- Johannessen, A., Tufte, P. A., & Christoffersen, L.** (2010). Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode (4th ed.). Abstrakt forlag AS.
- Johnsen, J.** (1998). Norsk Oljemuseum Årbok 1998. Hentet fra https://www.norskolje.museum.no/wp-content/uploads/2016/02/388_399c4508a8f84ca1a2edd9a180e81c40x.pdf
- Kiib, H.** (2007). Harbourscape. Aalborg: Aalborg Universitetsforlag
- Klausen, E. B.** (2019). Luftkvalitet - Årsrapport 2019. Hentet fra <https://www.stavanger.kommune.no/siteassets/renovasjon-klima-og-miljo/miljo-og-klima/luftkvalitet---rapporter-og-utredninger/arsrapport-2019---luftkvalitet-i-stavanger.pdf>
- Klima- og miljødepartementet.** (2020). Gode bymiljø og bærekraftige byer. Hentet 12. mars 2021, fra https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/klima/innsiktsartikler-klima/bymiljo-og-barekraftige-byer/id2344800/?fbclid=IwAR3PZMn3lEX_7bOK-WfwHUF0lmiH9PuAKMx-Qn6etgM6bZrX-b9L5_aaZl
- Klima- og miljødepartementet.** (2021). Klimaplan for 2021–2030. (Meld. St. 13 (2020–2021)). Hentet 12. januar 2021, fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/a78ecf5ad2344fa5ae4a394412ef8975/nn-no/pdfs/stm202020210013000dddpdfs.pdf>
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD).** (2016). Byrom - En idehåndbok. Regjeringen. Hentet fra https://www.regjeringen.no/contentassets/c6cf38d76d374e77ae5b1d8dcbdb92a/byrom_idehandbok.pdf
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD).** (2017). Berekraftige byar og sterke distrikt. (Meld. St. 18 (2016–2017)). Hentet fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/d15e0f19e7d9439ea5c1b08ba888bdd1/nn-no/pdfs/stm201620170018000dddpdfs.pdf>
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD).** (2020, Mai). Planlegging i sjøområdene. Hentet fra https://www.regjeringen.no/contentassets/79f05c0671624eb0a45f21f34b35ee51/no/pdfs/07_veileder-planlegging-i-sjo---kno-4-mai-2020.pdf
- Krogsveen.** (u.å.) Prisetutvikling for Stavanger Sentrum. Hentet 8. april fra <https://www.krogsveen.no/prisstatistikk?zipCode=4006>
- Leknes, S.** (2020, 18. august). Voksende byer og aldrende bygder. Hentet fra <https://www.ssb.no/befolkning/artikler-og-publikasjoner/voksende-byer-og-aldrende-bygder>
- Leversen, A.H. & Østbø, R.** (2017). Kailangs i Stavanger. Stavanger: Dreyer bok.
- Lid, I. M., & Nordh, H.** (2018). Universell utforming i et planperspektiv. Plan og samfunn (1st ed., pp. 211 - 227). Hentet fra <https://www.cappelendamundervisning.no/sek-asset/external-resources/toc-9788202587338-Innhold%20Plan%20og%20samfunn.pdf>
- Lunke, E.B., Aarhaug, J., Jong, T.D., & Fyhri, A.** (2018). Cycling in Oslo, Bergen, Stavanger and Trondheim. TØI Rapport nr. 1667/2018. Hentet fra <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=49048>
- Mayer, S., Livik, G., Pontoppidan, M., Båserud, L., & Løvset, T.** (2020). Analyse av klimautvikling i kyst- og innlandsregionen i Rogaland –temperatur, nedbør og vind – Anbefalinger om veien videre, NORCE. Rapport, Klima 1-2020. Hentet fra https://www.rogfk.no/_f/i8abc90bd-2ab4-4a9e-9451-1a6f284f1f58/analyse-av-klimautvikling-kyst-og-innland-rogaland.pdf
- Miljødirektoratet.** (2015). Sea Level Change for Norway. Rapport nr. 1/2015. Hentet fra <https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/M405/M405.pdf>
- Miljødirektoratet.** (2019, Oktober 1). Veileder: Hvordan ta hensyn til klimaendringer i plan? Miljødirektoratet. Hentet 25. Februar 2021 fra <https://www.miljodirektoratet.no/myndigheter/klimaarbeid/klimatilpasning/veiledning-til-statlige-planretningslinjer-for-klimatilpasning/planlegging-av-arealbruk/>
- Miljøverndepartementet.** (1993). Veileder: Stedsanalyse: Innhold og gjennomføring. Regjeringen. Hentet fra https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/md/vedlegg/veiledninger20og20brosjyrer/stedsanalyser/t986_stedsanalyse_innhold_og_gjennomforing_1993.pdf
- Miljøverndepartementet.** (2007). Utvikling og drift av sentrum. Temarapport t-1463. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/md/vedlegg/rapporter/t-1463.pdf>
- Miljøverndepartementet** (2013) Den moderne bærekraftige byen. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/4f00c9c75afe4be5a2fb257cf118684e/t-1537.pdf>
- Møystad, O.** (2017, Januar 19). Stedets ånd og det flerkulturelle samfunn. Arkitektur N. Hentet fra <https://arkitektur-n.no/artikler/stedets-aand-og-det-flerkulturelle-samfunn>
- Nabolag.** (u.å.). Profil nabolag Stavanger sentrum/ Blåsenborg/Nytorget. Hentet 8 april fra https://profil.nabolag.no/219320408?utm_source=finn.no/web&utm_medium=realestate-homes&utm_campaign=NP&utm_term=fwa-v64&utm_content=readMore&scrolled=0
- NAF - Norges Automobil Forbund.** (2019). Norsk trafikantbarometer 2019. Hentet fra https://www.naf.no/globalassets/dokumenter/politikk/diverse/norsktrafikantbarometer_2019_.pdf
- NIBR.** (2007, Januar). Sosiokulturell Stedsanalyse. HiOA. Hentet 25. Februar 2021 fra <http://www.hioa.no/extension/hioa/design/hioa/images/nibr/files/Sosiokulturelle%20stedsanalyser.pdf>
- Niemann, B., and T. Werner.** (u.å.) Strategies For The Sustainable Urban Waterfront. WIT Transactions on Ecology and the Environment. 431 - 439. Hentet fra <https://www.witpress.com/Secure/elibrary/papers/SC16/SC16037FU1.pdf>.
- Norconsult.** (2020) Flomvern Holmen og Østre havn. Dokumentnr.: 01 Versjon: 04. Hentet fra [https://opengov.360online.com/Meetings/STAVANGER/File/Details/3074841.PDF?fileName=5202912-%20Rapport%20Flomvern%20Holmen%20og%20C3%98st_v04%20\(2\)&fileSize=7538990](https://opengov.360online.com/Meetings/STAVANGER/File/Details/3074841.PDF?fileName=5202912-%20Rapport%20Flomvern%20Holmen%20og%20C3%98st_v04%20(2)&fileSize=7538990)
- Norberg-Schulz, C.** (1971). Existence, Space & Architecture. New York: Praeger.
- Norberg-Schulz, C.** (1996). Stedskunst. Oslo : Gyldendal.
- Norsk Eiendom.** (2019). Håndbok for bærekraftig stedsutvikling. Hentet fra https://www.norskeiendom.org/wp-content/uploads/2019/12/Handbok_B%C3%A6rekraftig_stedsutvikling-desember-2019.pdf
- Nyborg M.S & Skjæraasen, M.** (2020, 28. November). Hvordan blir klimaet i Stavanger i 2100? Hentet 10. mars fra <https://www.nrk.no/klima/kommune/1103>

- Næss, P.** (2018). Bærekraftig og klimavennlig byutvikling. Plan og Samfunn (1st ed., pp. 129 - 149). I N. Aarsæther, E. Falleth, T. Nyseth & R. Kristiansen (red.). Hentet fra <https://www.cappelendamundervisning.no/sek-asset/external-resources/toc-9788202587338-Innhold%20Plan%20og%20samfunn.pdf>
- Oslo Havn KF.** (2011). Maritim Kulturminneplan for Oslo Havn. Hentet fra <https://byantikvaren.files.wordpress.com/2015/05/maritimkulturminneplan2-opplagfeb-2012.pdf>
- Oslo kommune.** (2015). Stedsanalyser: Veileder for plan- og byggesaker. Oslo: Oslo kommune.
- Pahr-Iversen, E.** (2007). Tre holmer og et skjær : fortellinger om folk og fe på Holmen gjennom tidene. Bo 1 AS.
- Pred, A. R.** (1984). Place as Historically Contingent Process: Structuration and the time-geography of becoming places (2nd ed., Vol. 74). Annals of the association of american geographers.
- Relph, E C.** (1976). Place and Placelessness. London: Pion. Print.
- Regjeringen.** (2013). Faglig råd for bærekraftig byutvikling. Hentet fra https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/md/2013/sluttrapport_byradet.pdf?id=2203514
- Regjeringen.** (2014a, September 26). Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Regjeringen. Hentet fra Januar 24, 2021, from <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/Statlige-planretningslinjer-for-samordnet-bolig--areal--og-transportplanlegging/id2001539/>
- Regjeringen.** (2019, 14. mai). Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023. Regjeringen. Hentet 22. Januar 2021 fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nasjonale-forventninger-til-regional-og-kommunal-planlegging-20192023/id2645090/>
- Ritchie, H & Roser, M.** (2018). Urbanization. Our world in data. Hentet 23. februar fra <https://ourworldindata.org/urbanization>
- Roalkvam, G., & Gjerde, K. Ø.** (2012). Oljebyen 1965 - 2010. Stavanger: Wigestrands forlag.
- Røe, P. G.** (2002). Sosiokulturelle stedsanalyser: et supplement til de tradisjonelle stedsanalysene. Plan, 34. 76-81 Hentet fra <https://doi.org/10.18261/ISSN1504-3045-2002-04-05-07>
- Rogaland Fylkeskommune.** (u.å.). Kvalitet i bomiljø. Hentet 7. april fra <https://www.rogfk.no/vare-tjenester/planlegging/veiledning-i-planarbeidet/areal-og-transport/kvalitet-i-bomiljo/>
- Rogaland fylkeskommune.** (2018). En historie for fremtiden: Jæren i et kultur- og planhistorisk perspektiv. Rapport. https://www.rogfk.no/_f/i010984de-576b-4886-a7d9-b7642d5507d8/historisk-analyse-perspektiv-2050.pdf
- Rogaland Fylkeskommune.** (2020a, Oktober 20). Rogaland Fylkeskommune. Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke. Hentet 22. januar fra https://www.rogfk.no/_f/p1/i40df279d-0907-40ce-8b2a-4d8a76296827/regionalplan-for-jaren-og-sore-ryfylke.pdf
- Rogaland Fylkeskommune.** (2020b). Blågrønne verdier og kartfesting av Regional blågrønn struktur. Hentet fra https://www.rogfk.no/_f/icd4ee8d0-08ea-483f-9130-191ddcdecdf/blagronne-verdier-og-kartfesting-av-regional-blagronn-struktur.pdf
- Sandalsand.** (2014, 16. september). Den blå promenade i Stavanger. Hentet 17. mars fra <https://norge.sandalsand.net/den-bla-promenade-i-stavanger/>
- Sanner, J.T. & Brende, B.** (2016, 20. oktober). Bedre byer for alle. Hentet 10. mars fra <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/byer-for-alle/id2516594/>
- Saxon, R.** (2005). Be Valuable: A guide to creating value in the built environment. Hentet fra <https://constructingexcellence.org.uk/wp-content/uploads/2014/10/BeValuable.pdf>
- Sim, D.** (2019). Soft City: Building Density for Everyday Life. IslandPress: London.
- Skogheim, R., & Vestby, G. M.** (2010). NIBR rapport Kulturarv og stedsidentitet - Kulturarvens betydning for identitetsbygging, profilering og næringsutvikling. HIOA. Hentet 18. Januar 2021 fra <http://www.hioa.no/extension/hioa/design/hioa/images/nibr/files/filer/2010-14.pdf>
- SSB.** (2018, Juni 26). Befolkningsframskrivninger fram til 2040 for hver enkelt kommune – søk i kart. Hentet fra <https://www.ssb.no/befolkning/artikler-og-publikasjoner/befolkningsframskrivninger-ram-til-2040-for-hver-enkelt-kommune-sok-i-kart>
- Statens vegvesen.** (2016). Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029: Utviklingsstrategi for ferjefri og utbetra E39. Hentet fra https://www.vegvesen.no/_attachment/1228438/binary/1094374?fast_title=Ferjefri+E39+utviklingsstrategi+-+februar+2016.pdf
- Statens vegvesen.** (2018). Bærekraftig mobilitetsplanlegging. (Rapport nr. 183). Hentet fra https://www.vegvesen.no/_attachment/2487660/binary/1295287?fast_title=SVV+rapport+293+B%C3%A6rekraftig+mobilitetsplanlegging.pdf
- Statens vegvesen.** (2020, 22. april). Norges største veiprojekt åpnet i Stavanger onsdag. Hentet 13. mars 2021 fra <https://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/presse/nyheter/nasjonalt/norges-storste-veiprojekt-apnes-i-stavanger-onsdag>
- Statens vegvesen.** (2021). Tiltak for bedre luft. Hentet 17. mars 2021 fra <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/miljo+og+omgivelses/forurensning/luft/Tiltak+for+bedre+luft>
- Stavanger2008.** (u.å.). Stavanger 2008: Prosjekt Stavanger. Hentet 26. februar 2021 fra <https://stavanger2008.no/>
- Stavanger kommune.** (1993). Sjøhusrekken i Stavanger - Prosjekt for vern og fornyelse. Hentet fra https://www.venstre.no/files/rogaland/stavanger/Sj%C3%B8husrekken_Stavanger.pdf
- Stavanger kommune.** (2011, April 5). Kommunedelplan for kulturminner 2010 - 2025. Hentet fra <https://www.stavanger.kommune.no/siteassets/samfunnsutvikling/planer/kommunedelplaner/kulturminner/kulturminneplan-stavanger-2010-2025-tekstdel.pdf>
- Stavanger kommune.** (2018). Den 8. levekårsundersøkelsen. Hentet fra <https://public.tableau.com/app/profile/stavanger/statistikken/viz/Levekårsundersøkelsen2018/Innhold>
- Stavanger kommune.** (2019). Kommunedelplan for Stavanger sentrum 2019 – 2034. Stavanger kommune. Hentet fra <https://www.stavanger.kommune.no/siteassets/samfunnsutvikling/planer/kommunedelplaner/stavanger-sentrum/endelig-plan-260319/kommunedelplan-129k.pdf>
- Stavanger kommune.** (2020a, 10. November). Visjon og verdier. Hentet 3. mars fra <https://www.stavanger.kommune.no/om-stavanger-kommune/organisasjon-og-administrasjon/visjon-og-verdier/#visjon-vi-bygger-felleskap>

Stavanger kommune. (2020b). Byromstrategi for Stavanger sentrum. Hentet fra http://opengov.cloudapp.net/Meetings/STAVANGER/File/Details/2144029.PDF?fileName=Byromstrategi%20for%20Stavanger%20sentrum_versjon%2028012020&fileSize=75825602

Stavanger kommune. (2021, 5. Mai). Fakta om Stavanger. Stavanger kommune. Hentet fra <https://www.stavanger.kommune.no/om-stavanger-kommune/fakta-om-stavanger/#geografi>

Stavangerregionen Havn. (u.å.). Strategisk arealplan for Stavangerregionen Havn IKS. Hentet fra https://www.stavangerhavn.no/wp-content/uploads/Stavangerregionen-Havn_Strategisk-arealplan_2018-20.pdf

Suncurves. (u.å.). Analyse av solforhold - Stavanger, Norway. Suncurves. Hentet 11. mars fra <https://suncurves.com/no/v/17637/>

Søndeland, G. & Lunde, K.A. (2020, 21. september). Trist for byen hvis parkeringshuset på Joreholmen består. Stavanger Aftenblad. Hentet 15. mars fra <https://www.aftenbladet.no/meninger/debatt/i/M3gaWo/trist-for-byen-hvis-parkeringshuset-paa-joreholmen-bestaar>

Temakart Rogaland. (2018). SEFRAK Kulturminner. Hentet 16. mars fra <https://www.temakart-rogaland.no/>

Thorsen, K. & Clausen, S-E. (2009) Hvem er de ensomme? Hentet 8. april. 2021 fra <https://www.ssb.no/sosiale-forhold-og-kriminalitet/artikler-og-publikasjoner/hvem-er-de-ensomme>

Thorsnæs, G. (2021, 9. april). Stavanger Historie. Hentet fra https://snl.no/Stavanger_-_historie

Thuen, T. (2001). Sted og identitet. Nordlit, (10), 79–93. <https://doi.org/10.7557/13.2088>

Tjora, A., Henriksen, I. M., Fjærli, T., & Grønning, I. (2012). Sammen i byen. Tapir Akademisk Forlag.

Tredje natur, Entasis, Moe & Matter. (2020). Regenerativ by. Hentet fra <https://www.bergen.kommune.no/publisering/api/filer/T542040317>

Yin, R. K. (2014). Case Study Research (5th ed.). SAGE.

Figurliste:

Kartgrunnlag er tilsendt fra Fabio Alberto Hernandez Palacio ved UiS, og 3D-modell fra Mad Arkitekter.

01 INTRODUKSJON

Figur 1.1: Østre havn i Stavanger sentrum. Kilde: Dronero [Bilde]. (2019) Hentet fra <https://www.dronestavanger.no/galleri?pgid=kbe31adm-5b64d87e-adb3-11ea-8c85-12879e2400f0>

Figur 1.2: Bilder fra befarings

Figur 1.3: Inndeling av sentrumssoner og Østre havn sin beliggenhet. Basert på kilde: Kommunedelplan for Stavanger sentrum 2019 – 2034 (2019). s.6. Stavanger kommune. Hentet fra <https://www.stavanger.kommune.no/siteassets/samfunnsutvikling/planer/kommunedelplaner/stavanger-sentrum/endelig-plan-260319/kommunedelplan-129k.pdf>

Figur 1.4: Beliggenhet, Stavanger Kommune. Basert på kilde: Rogaland fylke. (2021). Hentet fra <https://www.norgebilder.no/>

Figur 1.5: Utsikt fra Margarinlinjen i Østre havn

Figur 1.6: Oppgavens oppbygning

Figur 1.7: Rogaland fylkes delmål og strategier. Kilde: Rogaland Fylkeskommune. (2020). s.24. Hentet fra https://www.rogfk.no/_f/p/1/i40df279d-0907-40ce-8b2a-4d8a76296827/regionalplan-for-jaren-og-sore-ryfylke.pdf

Figur 1.8: Østre havn i sentrums havnefront. Basert på kilde: Kommunedelplan for Stavanger sentrum 2019 – 2034. (2019). s.6. Stavanger kommune. Hentet fra <https://www.stavanger.kommune.no/siteassets/samfunnsutvikling/planer/kommunedelplaner/stavanger-sentrum/endelig-plan-260319/kommunedelplan-129k.pdf>

Figur 1.9: Temakart for havnen som viser hvordan bruken av kaiene kan fordeles mellom fartøysgruppene. Basert på kilde: Kommunedelplan for Stavanger sentrum 2019 – 2034. Stavanger kommune (2019). s.12. Stavanger kommune. Hentet fra <https://www.stavanger.kommune.no/siteassets/samfunnsutvikling/planer/kommunedelplaner/stavanger-sentrum/endelig-plan-260319/kommunedelplan-129k.pdf>

Figur 1.10: Stavanger sentrum plankart 129K. Basert på kilde: Plankart for Stavanger sentrum 2019 – 2034 (2019) Stavanger kommune. Hentet fra <https://www.stavanger.kommune.no/siteassets/samfunnsutvikling/planer/kommunedelplaner/stavanger-sentrum/endelig-plan-260319/129k-plankart.pdf>

02 TEORI OG REFERANSER

Figur 2.1: Spørsmål innen stedsteori

Figur 2.2: De tre hovedkomponentene av stedsdefinisjonen. Kilde: Relph, E C. (1976). s.141. Place and Placelessness. London: Pion. Print

Figur 2.3: De fire dimensjoner av stedsidentitet, presentert i rapporten «Kulturarv og stedsidentitet» av Norsk institutt for by- og regionforskning og definert av Amundsen. Kilde Skogheim, R., & Vestby, G. M. (2010). NIBR rapport Kulturarv og stedsidentitet - Kulturarvens betydning for identitetsbygging, profilering og næringsutvikling. HiOA. Hentet 18. Januar 2021 fra <http://www.hioa.no/extension/hioa/design/hioa/images/nibr/files/filer/2010-14.pdf>. Videre modifisert av Malin Loe og Thea H. Haug

Figur 2.4: Urbanisering er en prosess hvor mennesker flyttes fra landsbygda inn til byene

Figur 2.5: De tre dimensjonene av bærekraftig utvikling. Kilde: FN. (2019b, 15. januar). Bærekraftig utvikling. Hentet 3. mars fra <https://www.fn.no/tema/fattigdom/baerekraftig-utvikling>

Figur 2.6: Delmål i bærekraftsmålene nummer 11. Kilde: FN. (2021b, 19.april) FNs bærekraftsmål. Hentet fra <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal>

Figur 2.7: Fortetting kan foregå på ulike måter. Inspirert av kilde: Miljøverndepartementet (2013). s.11. Den moderne bærekraftige byen. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/4f00c9c75afe4be5a2fb257cf118684e/t-1537.pdf>

Figur 2.8: Illustrasjon av 10-minuttersbyen. Inspirert av kilde: Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2016). s.55. Byrom - En idehåndbok. Regjeringen. Hentet fra https://www.regjeringen.no/contentassets/c6fc38d76d374e77ae5b1d8dccb92a/byrom_idehandbok.pdf

Figur 2.9: Fargegaten i Stavanger er et viktig tilskudd til sentrum

Figur 2.10: De tre dimensjonene av bærekraftig utvikling og stikkord. Kilde: FN. (2019b, 15. januar). Bærekraftig utvikling. Hentet 3. mars fra <https://www.fn.no/tema/fattigdom/baerekraftig-utvikling>

Figur 2.11: Byliv, byrom og bygninger. Inspirert av kilde: Gehl People (2018). Hentet fra https://gehlpeople.com/wp-content/uploads/2018/05/Life-Space-Buildings-landscape_borderless.jpg

Figur 2.12: Byliv. Inspirert av kilde: Gehl People (2018). Hentet fra https://gehlpeople.com/wp-content/uploads/2018/05/Life-Space-Buildings-landscape_borderless.jpg

Figur 2.13: Den omvendte trafikk pyramiden. Inspirert av kilde: Bicycle Innovation Lab (2021) Hentet fra <https://bicycleinnovationlab.dk/?lang=en>

Figur 2.14: Byrom og byliv. Inspirert av kilde: Gehl People (2018). Hentet fra https://gehlpeople.com/wp-content/uploads/2018/05/Life-Space-Buildings-landscape_borderless.jpg

Figur 2.15: Byrom for alle typer mennesker og aktiviteter. Inspirert av kilde: Skalgubbar (2013) Hentet fra <https://skalugubbar.se/>

Figur 2.16: Byer bør bestå av mennesker, gode byrom og bygninger. Inspirert av kilde: Gehl People (2018). Hentet fra https://gehlpeople.com/wp-content/uploads/2018/05/Life-Space-Buildings-landscape_borderless.jpg

Figur 2.17: Byplanleggingsprinsipper

Figur 2.18: Havnen ved Aker Brygge har gjennomgått en omfattende transformasjon, og er i dag en av de mest vellykkede byutviklingsområdene i Europa. Kilde: Aker Brygge [bilde]. (u.å.) Hentet fra <https://www.akerbrygge.no/aker-brygge-den-utrolige-reisen/>

Figur 2.19: Oversiktsbilde av dagens Dokken i Bergen Kilde: Lillebø, J.M. [bilde] (2021) Bergens Tidende. Hentet fra <https://www.bt.no/btmeninger/kommentar/i/41bxeq/hvem-skal-faa-bo-paa-dokken>

Figur 2.20: Ut mot havet - Illustrasjon av forslaget. Kilde: Asplan Viak [bilde] (2020) Hentet fra <https://www.asplanviak.no/prosjekter/ut-mot-havet-dokken-parallelloppdrag/>

Figur 2.21: Livets by - Illustrasjon av forslaget. Kilde: Vill [bilde] (2020) Hentet fra <https://www.vill.no/dokken-livets-by>

Figur 2.22: Regenerativ by - Illustrasjon av forslaget. Kilde: Tredje Natur [bilde] (2020) Hentet fra <https://www.tredjenatur.dk/portfolio/regenerativ-by/>

Figur 2.23: Aker Brygge var tidligere en industrihavn. Kilde: Aker Brygge [bilde]. (u.å.) Hentet fra <https://www.akerbrygge.no/aker-brygge-den-utrolige-reisen/>

Figur 2.24: Industrihistoriske fasader på bygningene langs Aker Brygge og bilfrie gater. Kilde: Visit Norway [bilde] (u.å.) Hentet fra <https://www.visitnorway.no/reisemal/ostlandet/oslo/listings-oslo/aker-brygge/17230/>

Figur 2.25: Aker Brygge er blitt en attraktiv og levende bydel med mye folkeliv. Kilde: Visit Norway [bilde] (u.å.) Hentet fra <https://www.visitnorway.no/reisemal/ostlandet/oslo/listings-oslo/aker-brygge/17230/>

03 STEDSANALYSE

Figur 3.1: Stedsidentitetssirkelen, dimensjonene innen stedsanalyse markert. Kilde: Skogheim, R., & Vestby, G. M. (2010). NIBR rapport Kulturarv og stedsidentitet - Kulturarvens betydning for identitetsbygging, profilering og næringsutvikling. HiOA. Hentet 18. Januar 2021 fra <http://www.hioa.no/extension/hioa/design/hioa/images/nibr/files/filer/2010-14.pdf>. Videre modifisert av Malin Loe og Thea H. Hauge

Figur 3.2: Stavanger sentrum. Kilde: Google Maps (2021) Hentet fra <https://www.google.com/maps/place/Stavanger+Sentrum,+Stavanger/@58.9720299,5.7232223,14z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x463a3535ddb0ef0f:0xale547ad9160937!8m2!3d58.9706621!4d5.7397907>

Figur 3.3: Verkgata fra sjøsiden, ca 1935. Kilde: Stavanger Kommune [bilde] (1993). s.4. Sjøhusrekken i Stavanger - Prosjekt for vern og fornyelse. Hentet fra https://www.venstre.no/files/rogaland/stavanger/Sj%C3%B8husrekken_Stavanger.pdf

Figur 3.4: Skråfoto av Verkgata. år 2021. Kilde: 1881 kart [bilde] (2021) Hentet fra <https://kart.1881.no/?r=F1242613>

Figur 3.5: Fiskere med fangst ombord i båten. Kilde: Stavanger byarkiv [bilde] (2019) Hentet fra <https://digitaltmuseum.no/021018270068/fiskere-med-fangst-ombord-i-baten>

Figur 3.6: Sardinglegging, ca. 1910-1920 Kilde: Kyst Norge (u.å.) Hentet fra <https://www.kyst-norge.no/?k=2909&id=13683&aid=6321&daid=1768>

Figur 3.7: 1966 kom de første utenlandske «oljefamiliene» til Stavanger, Kilde: Norsk Oljemuseum [bilde] (u.å.) hentet fra https://www.norskolje.museum.no/540_10635a083b354b5589b61b3d7b01b32-jpg/

Figur 3.8: Byliv på Geoparken. Kilde: Arkitektur N [bilde] (2008) Hentet fra <https://arkitektur-n.no/prosjekter/Geoparken?-cat=391b32-jpg/>

Figur 3.9: Parade langs havnen under kulturhovedstadsåret 2008 Kilde: C. Krogh [bilde] (2008) Hentet fra <https://wap.foto.no/bildekritikk/bilde/299700-stavanger-2008-gjesdal-kommune-i-paraden?utvalgId=0&photographerselection=2&offset=0&brukerid=51531&serieid=17960&imageoffset=0>

Figur 3.10: Gatestruktur og bygg i Østre havn rundt 1870-årene. Kilde: Stavanger kommune (1993) s. 8. Sjøhusrekken i Stavanger - Prosjekt for vern og fornyelse. Hentet fra https://www.venstre.no/files/rogaland/stavanger/Sj%C3%B8husrekken_Stavanger.pdf

Figur 3.11: Utfyllinger på Holmen siden 1870-årene. Kilde: Stavanger kommune (1994). s.79. Hentet fra <https://www.yumpu.com/no/document/read/26711909/stedsanalyse-stavanger-sentrum-stavanger-kommune>

Figur 3.12: Holmen, Kjeringsholmen og Jorenholmen blir utvidet. Kilde: Stavanger kommune, (1994). s.81. Hentet fra <https://www.yumpu.com/no/document/read/26711909/stedsanalyse-stavanger-sentrum-stavanger-kommune>

Figur 3.13: Før utfyllingene ved Bekhuskaien. Kilde: Stavanger kommune (1994). s.85. Hentet fra <https://www.yumpu.com/no/document/read/26711909/stedsanalyse-stavanger-sentrum-stavanger-kommune>

Figur 3.14: Strandlinjen har ikke endret seg mye etter 1994. Kilde: Stavanger kommune (1994). s.88. Hentet fra <https://www.yumpu.com/no/document/read/26711909/stedsanalyse-stavanger-sentrum-stavanger-kommune>

Figur 3.15: Flyfoto av Steinkarkaien og Kjeringsholmen før utfyllingen mellom, ca år 1940. Kilde: Veteranbåthavn [bilde] (u.å.) Hentet fra <https://www.veteranbathavn.no/historie/>

Figur 3.16: Flyfoto av Holmen med Børeviken, ca år 1950. Kilde: Stavanger byarkiv [bilde] (2019b) Hentet fra <https://digitaltmuseum.no/021018278307/flyfoto-av-holmen-med-boreviken>

Figur 3.17: Sjøhus langs Verkgata, 1973. Kilde: Stavanger byarkiv [bilde] (2019c) Hentet fra <https://digitaltmuseum.no/021018288292/sjohus-langs-verkgata>

Figur 3.18: Fasader langs Verkgata og Østervågveien. Inspirert av kilde: Stavanger Kommune [bilde] (1993). s.4. Sjøhusrekken i Stavanger - Prosjekt for vern og fornyelse. Hentet fra https://www.venstre.no/files/rogaland/stavanger/Sj%C3%B8husrekken_Stavanger.pdf

Figur 3.19: Steinkarkaien og Kjeringsholmen. Kilde: Veteranbåthavn [bilde] (u.å.) Hentet fra <https://www.veteranbathavn.no/historie/>

Figur 3.20: Oljemuseet på Kjeringsholmen

Figur 3.21: Fasader langs Verkgata og Østervågveien. Inspirert av kilde: Stavanger Kommune [bilde] (1993). s.4. Sjøhusrekken i Stavanger - Prosjekt for vern og fornyelse. Hentet fra https://www.venstre.no/files/rogaland/stavanger/Sj%C3%B8husrekken_Stavanger.pdf

Figur 3.22: Bekhuset (Google Maps, 2020)

Figur 3.23: De røde sjøhus (Google Maps, 2020)

Figur 3.24: DSD Front Børehaugen, sjøhus i moderne stil

Figur 3.25: Empirestil, Verkgata 11

Figur 3.26: Norsk Oljemuseum

Figur 3.27: Sjøhusrekke, Havneringen

Figur 3.28: Modernistisk stil, Østervågkaien

Figur 3.29: SEFRAK kulturminner. Basert på kilde: Temkart-rogaland (u.å.) Hentet fra <https://www.temkart-rogaland.no/kulturminner>

Figur 3.30: Historisk tidslinje. Kilder: Jensen, E. (u.å.). Alle sidene. Informasjon om de ulike holmene i Østre havn. Hentet fra <https://www.erlingjensen.net/alle-sider-alfabetisk/>, Leversen, A.H. & Østbø, R. (2017). Kailangs i Stavanger. Stavanger: Dreyer bok, Grude, E.H. (1985). Fra Brygger til Storhavn: Stavanger Havn. Stavanger : Universitetsforlaget.

Figur 3.31: Kotekart. Kartgrunnlag SOSI-fil tilsendt av Mad Arkitekter, Kirsten Welchemeyer

Figur 3.32: Stavanger klima historikk. Kilde: YR (2021) Hentet fra <https://www.yr.no/nb/historikk/graf/1-15183/Norge/Rogaland/Stavanger/Stavanger>

Figur 3.33: Vind- og sol retninger for Østre havn

Figur 3.34: Områder som vil bli påvirket av 200-års flommen. Basert på kilde: NVE (2020) Hentet fra <https://temakart.nve.no/tema/flomaktksomhet>

Figur 3.35: Støyforurensning av bil og båttrafikk. Basert på kilde: Miljøstatus (u.å.) Hentet fra <https://miljoatlas.miljodirektoratet.no/KlientFull.htm?>

Figur 3.36: Grønnstruktur. Basert på kilde: Google Maps (2021) Hentet fra <https://www.google.com/maps/@58.9687283,5.7419469,15z>

Figur 3.37: Liten park med grønnstruktur på Holmen

Figur 3.38: Grønnstruktur i midtrabatten mellom bilvei og den blå promenade

Figur 3.39: Blomster i rundkjøring

Figur 3.40: Noen trerekker ved Oljemuseet

Figur 3.41: Flyfoto Rogaland, Basert på kilde: Google Maps (2021) Hentet fra <https://www.google.com/maps/place/Rogaland/@58.9327607,4.7109433,8z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x463a353f2adcd70b:0xe0061cba0b0cc0b-c!8m2!3d59.1489544!4d6.0143432>

Figur 3.42: Utfyllinger og kai funksjoner. Basert på kilde: Kommunedelplan for Stavanger sentrum 2019 – 2034. Stavanger kommune (2019). s.12. Stavanger kommune. Hentet fra <https://www.stavanger.kommune.no/siteassets/samfunnsutvikling/planer/kommunedelplaner/stavanger-sentrum/endelig-plan-260319/kommunedelplan-129k.pdf>

Figur 3.43: Hurtigbåt ved Fiskepiren

Figur 3.44: Kystverket. Kilde: Skipsrevyen [bilde] (u.å) Hentet fra <https://www.skipsrevyen.no/batomtaler/ryvingen/>

Figur 3.45: Offshorefartøy. Kilde: Stavanger kommune [bilde], (2019) s.12. Hentet fra <https://www.stavanger.kommune.no/siteassets/samfunnsutvikling/planer/kommunedelplaner/stavanger-sentrum/endelig-plan-260319/kommunedelplan-129k.pdf>

Figur 3.46: Småbåter. Kilde: Kliikk [bilde] (2017) Hentet fra <https://www.kliikk.no/motor/baat/battester/smabat-guide-3607193>

Figur 3.47: Cruiseskip. Kilde: Stavanger Havn [bilde] (2017) Hentet fra <https://www.stavangerhavn.no/to-cruiseskip-og-to-tusen-turister-onsdag/>

Figur 3.48: Veteranbåter ved Kjeringsholmen. Kilde: Stavanger Veteranbåthavn [bilde] (2018). Hentet fra <https://www.facebook.com/stavangerveteranbathavn/photos/a.475442269538862/490429691373453>

Figur 3.49: Livredningsbøyer er et vanlig skue langs havnen

Figur 3.50: Veinettet. Basert på kilde: Google Maps (2021) Hentet fra <https://www.google.com/maps/@58.9687283,5.7419469,15z>

Figur 3.51: ÅDT. Basert på kilde: Statens vegvesen (2020) Hentet fra [https://veikart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@-31328,6573752,14/hva:~\(id~540\)/valgt:79294180:540/veisystemreferanse:-31375.416:6573544.686](https://veikart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@-31328,6573752,14/hva:~(id~540)/valgt:79294180:540/veisystemreferanse:-31375.416:6573544.686)

Figur 3.52: Parkeringshuset på Jorenholmen.

Figur 3.53: På en av de beste tomtene i sentrum ligger parkeringshuset Jorenholmen. Kilde: 1881 kart [bilde] (2021) Hentet fra <https://kart.1881.no/?r=F1242613>

Figur 3.54: Mye overflateparkering på Holmen. Kilde: 1881 kart [bilde] (2021) Hentet fra <https://kart.1881.no/?r=F1242613>

Figur 3.55: Oversikt over parkering i Stavanger. Basert på kilde: Stavanger parkering (u.å.) Hentet fra <https://stavanger-parkering.no/>

Figur 3.56: Kollektiv. Basert på kilde: Google Maps (2021) Hentet fra <https://www.google.com/maps/@58.9687283,5.7419469,15z>

Figur 3.57: Deler av den blå promenade føles mer grå enn blå

Figur 3.58: Gang- og sykkelnettverk. Basert på kilde: Google Maps (2021) Hentet fra <https://www.google.com/maps/@58.9687283,5.7419469,15z>

Figur 3.59: Havneringen nord-vestover mot Fiskepiren. Kilde: Lein-Mathisen I. [bilde] (u.å.) Hentet fra <https://earth.google.com/web/@58.97105745,5.74373281,2.22840331a,285.48702067d,60y,-100.89167692h,65.33476152t,359.99999914r>

Figur 3.60: Snitt av Verksalmenningen

Figur 3.61: Snitt av Langgata

Figur 3.62: Snitt av Klubbgata

Figur 3.63: Snitt av Sølvberggata og Steinkargata

Figur 3.64: Snitt av Breiagata

Figur 3.65: Snitt av Skansegata

Figur 3.66: Tilgjengelighet i Østre havn

Figur 3.67: Adgang forbudt skilt inn til Bekhuskaien

Figur 3.68: Bekhuskaien er kameraovervåket og lite tilgjengelig

Figur 3.69: Utstikkeren på Holmen er stengt av og er en svekket kai

Figur 3.70: Målpunkter i Stavanger sentrum. Inspirert av kilde: Stavanger Guide (u.å.) Hentet fra https://www.stavanger-guide.no/maps/maps_norsk/city.pdf

Figur 3.71: Byrom for kultur. Inspirert av kilde: Stavanger kommune (2020). s.14. Hentet fra <http://opengov.cloudapp.net/Meetings/STAVANGER/Meetings/Details/1361943?agendaltem-Id=223945>

Figur 3.72: Byrom for arbeidere. Inspirert av kilde: Stavanger kommune (2020). s.14. Hentet fra <http://opengov.cloudapp.net/Meetings/STAVANGER/Meetings/Details/1361943?agendaltem-Id=223945>

Figur 3.73: Byrom for bomiljø. Inspirert av kilde: Stavanger kommune (2020). s.15. Hentet fra <http://opengov.cloudapp.net/Meetings/STAVANGER/Meetings/Details/1361943?agendatem-id=223945>

Figur 3.74: Byrom for rekreasjon. Inspirert av kilde: Stavanger kommune (2020). s.14. Hentet fra <http://opengov.cloudapp.net/Meetings/STAVANGER/Meetings/Details/1361943?agendatem-id=223945>

Figur 3.75: Byrom med noen sitteplasser og lite aktivitet ved Fiskepirterminalen

Figur 3.76: Sitteplasser langs blå promenade

Figur 3.77: Geoparken

Figur 3.78: Liten park og byrom ved Holmen

Figur 3.79: Et byrom ved Oljemuseet.

Figur 3.80: Sitteplasser ved Oljemuseet.

Figur 3.81: Byrommet Geoparken er en lekeplass bygd opp med elementer fra oljeindustrien

Figur 3.82: Omtrentlig antall fordeling av funksjon. Basert på kilde: Google Maps (2021) Hentet fra <https://www.google.com/maps/@58.9687283,5.7419469,15z>

Figur 3.83: Funksjoner i bygg

Figur 3.84: Jan Gehl sin skala fra aktive til inaktive førsteetasjer. Kilde: Gehl, J. (2010) s.251. Byer for mennesker .(1st ed., Vol. 1). Bogværket.

Figur 3.85: Aktive og inaktive fasader

Figur 3.86: Bygningshøyder og bilder av høye bygninger

Figur 3.87: Styrker

Figur 3.88: Svakheter

Figur 3.89: Muligheter

Figur 3.90: Trusler

Figur 3.91: Identitetsord for kultur og historie dimensjonen

Figur 3.92: Identitetsord for romlige kvaliteter og fysiske særpreg dimensjonen

Figur 3.93: Sjøhusene langs Østervågkaien viser fram identiteten til byen

04 SOSIKULTURELL ANALYSE

Figur 4.1: Stedsidentitetssirkelen, dimensjonene innen sosiokulturell analyse markert. Kilde: Skogheim, R., & Vestby, G. M. (2010). NIBR rapport Kulturarv og stedsidentitet - Kulturarvens betydning for identitetsbygging, profilering og næringsutvikling. HiOA. Hentet 18. Januar 2021 fra <http://www.hioa.no/extension/hioa/design/hioa/images/nibr/files/filer/2010-14.pdf>. Videre modifisert av Malin Loe og Thea H. Hauge

Figur 4.2: Aldersfordeling. Kilde: Stavanger kommune. (2018). Den 8. levekårsundersøkelsen. Hentet fra <https://public.tableau.com/app/profile/stavanger.statistikken/viz/Leveksunderskelsen2018/Innhold>

Figur 4.3: Sivilstatus. Kilde: Nabolag. (u.å.). Profil nabolag Stavanger sentrum/Blåsenborg/Nytorget. Hentet 8 april fra https://profil.nabolag.no/219320408?utm_source=finn.no/web&utm_medium=realestate-homes&utm_campaign=NP&utm_term=f-wa-v64&utm_content=readMore&scrolled=0

Figur 4.4: Inntekt. Kilde: Nabolag. (u.å.). Profil nabolag Stavanger sentrum/Blåsenborg/Nytorget. Hentet 8 april fra https://profil.nabolag.no/219320408?utm_source=finn.no/web&utm_medium=realestate-homes&utm_campaign=NP&utm_term=f-wa-v64&utm_content=readMore&scrolled=0

Figur 4.5: Andel som leier og ulike boligtyper. Kilde: Nabolag. (u.å.). Profil nabolag Stavanger sentrum/Blåsenborg/Nytorget. Hentet 8 april fra https://profil.nabolag.no/219320408?utm_source=finn.no/web&utm_medium=realestate-homes&utm_campaign=NP&utm_term=f-wa-v64&utm_content=readMore&scrolled=0

Figur 4.6: Familiesammensetning. Kilde: Nabolag. (u.å.). Profil nabolag Stavanger sentrum/Blåsenborg/Nytorget. Hentet 8 april fra https://profil.nabolag.no/219320408?utm_source=finn.no/web&utm_medium=realestate-homes&utm_campaign=NP&utm_term=f-wa-v64&utm_content=readMore&scrolled=0

Figur 4.7: Boligstørrelse. Kilde: Nabolag. (u.å.). Profil nabolag Stavanger sentrum/Blåsenborg/Nytorget. Hentet 8 april fra https://profil.nabolag.no/219320408?utm_source=finn.no/web&utm_medium=realestate-homes&utm_campaign=NP&utm_term=f-wa-v64&utm_content=readMore&scrolled=0

Figur 4.8: Boligspriser. Kilde: Nabolag. (u.å.). Profil nabolag Stavanger sentrum/Blåsenborg/Nytorget. Hentet 8 april fra https://profil.nabolag.no/219320408?utm_source=finn.no/web&utm_medium=realestate-homes&utm_campaign=NP&utm_term=f-wa-v64&utm_content=readMore&scrolled=0

Figur 4.9: Avgrensning som er for Stavanger sentrum i den åttende levekårsundersøkelsen. Kilde: Stavanger kommune. (2018). Den 8. levekårsundersøkelsen. Hentet fra <https://public.tableau.com/app/profile/stavanger.statistikken/viz/Leveksunderskelsen2018/Innhold>

Figur 4.10: Alle tall er hentet fra den 8. levekårsundersøkelsen og gjelder for området Stavanger sentrum. Kilde: Stavanger kommune. (2018). Den 8. levekårsundersøkelsen. Hentet fra <https://public.tableau.com/app/profile/stavanger.statistikken/viz/Leveksunderskelsen2018/Innhold>

Figur 4.11: Kjønnfordeling fra spørreundersøkelsen

Figur 4.12: Aldersfordeling fra spørreundersøkelsen

Figur 4.13: Deltagernes avstand fra Østre havn

Figur 4.14: Kjenner til Østre havn

Figur 4.15: Grad av tilhørighet

Figur 4.16: Besøkshyppighet

Figur 4.16: Hva besøker deltakerne

Figur 4.18: Hva gjør deltakerne

Figur 4.19: Deltakernes positive og negative ord om Østre havn

Figur 4.20: Identitetsord for lokalbefolkning og det sosiale liv dimensjonen

Figur 4.21: Identitetsord for næringsliv og økonomi dimensjonen

Figur 4.22: Hvordan kan framtidens Østre havn se ut?

05 VISJON & STRATEGIER

Figur 5.1: Sjø

Figur 5.2: En åpen havn

Figur 5.3: Byliv-, byrom-, og bygningsstragier. Inspirert av kilde: Gehl People (2018). Hentet fra https://gehlpeople.com/wp-content/uploads/2018/05/Life-Space-Buildings-landscape_borderless.jpg

Figur 5.4: Nedtrapping og vannspeil. Kilde: In Situ Architects [bilde], (u.å.). Hentet fra <http://landezine.com/index.php/2011/06/rhone-river-banks-by-in-situ-architectes-paysagistes/06-insitu-berges-du-rhone/>

Figur 5.5: Økt kontakt med vann kan gi flere positive innvirkninger på bylivet. Kilde: Signe Find Larsen [bilde], (u.å.). Hentet fra <https://www.designboom.com/architecture/white-arkitekter-hasle-harbour-bath-bornholm-denmark-08-13-2014/>

Figur 5.6: Øke kontakt med sjøen og havnen

Figur 5.7: Fra grått til grønne areal. Kilde: Medium [bilde], (2019). Hentet fra <https://medium.com/dark-matter-and-trojan-horses/daylighting-melbourne-how-we-can-transform-our-cities-street-by-street-2345410741>

Figur 5.8: Bilbaserte gater kan få nytt liv når grønn mobilitet prioriteres. Kilde: Urbangeographies [bilde], (u.å.). Hentet fra <https://urbangeographies.tumblr.com/image/76245515251?fbclid=IwAR0mEHLw1PulpX-KBJ-8T8tWi6aZXRd-ku70DZQMgRFxC-YRkuU5YUjNA9Nimatter-and-trojan-horses/daylighting-melbourne-how-we-can-transform-our-cities-street-by-street-2345410741ericas.com/hudson-river-greenway-biking-guide/>

Figur 5.9: Ved å fjerne parkering kan man frigjøre store areal som kan brukes til andre formål, og gi økt fokus på bærekraftige transportmetoder.

Figur 5.10: Veilinjier som viser tydelig hvor man skal gå. Kilde: Designobserver [bilde], (2015). Hentet fra <https://designobserver.com/feature/a-sense-of-direction-or-a-direction-of-sense/39085>

Figur 5.11: Informasjonsskilt kan skape mer effektive og interessante reiser i området. Kilde: Designobserver [bilde], (2015). Hentet fra <https://designobserver.com/feature/a-sense-of-direction-or-a-direction-of-sense/39085>

Figur 5.12: Forbindelser som kan styrkes videre

Figur 5.13: Ved å kombinere blå og grønne elementer kan det skape attraktive byrom som tiltrekker mennesker Kilde: stgk inc [bilde], (u.å.). Hentet fra <https://stgk.jp/EN/projects/>

Figur 5.14: Kart som viser hvor man kan skape nettverk av blågrønne byrom langs havnen

Figur 5.15: Sosiale møteplasser er viktig. Kilde: Placemakingweek [bilde], u.å. Hentet fra <https://www.placemakingweek.org/19/conference-report-chattanooga-2019>

Figur 5.16: Steder for lek og trening. Kilde: Rasmus Hjortshøj [bilde], u.å. Hentet fra https://www.archdaily.com/915272/by-the-people-for-the-people-what-is-public-architecture-according-to-our-readers?ad_medium=gallery

Figur 5.17: Sitteplasser, treningsapparater og lekeplasser tiltrekker mennesker og skaper mer byliv. Kilde: Hargreaves Associates [bilde], u.å. Hentet fra https://www.archdaily.com/915272/by-the-people-for-the-people-what-is-public-architecture-according-to-our-readers?ad_medium=gallery

Figur 5.18: Kartet viser hvor man kan skape byrom med opplevelsesverdi.

Figur 5.19: Båtbygging kan være en kulturopplevelse i havnen. Kilde: educalingo [bilde], u.å. Hentet fra <https://educalingo.com/de/dic-de/vorsteven>

Figur 5.20: Nye strukturer kan utformes ved å gjenspeile historiske kjennetegn, slik som denne som kan minne om en Nottørker i utseende. Kilde: Thomas Mølvig [bilde], (u.å.). Hentet fra: <https://images.adsttc.com/media/images/5bfd/de4e/08a5/e522/0900/0066/slideshow/B.jpg?1543364167>

Figur 5.21: Kart som viser hvor kulturopplevelser bør konsentreres

Figur 5.22: Åpne og inviterende første etasjer kan skape mer byliv. Kilde: Jan Kattein Architects [bilde], (2018). Hentet fra <https://www.detail.de/artikel/bunte-akzente-kreativquartier-im-norden-von-london-31717/>

Figur 5.23: Funksjonsblanding i bygninger gir korte avstander til de ulike tilbudene i byen. Kilde: Blackline [bilde], (u.å.). Hentet fra <https://i.pinimg.com/originals/c6/f4/1d/c6f41d-0b755434e932d11c807070129.jpg>

Figur 5.24: Det bør fokuseres på funksjonsblanding og aktive fasader mot gateløpene.

Figur 5.25: Nygata 1 så slik ut i 65 år. Kilde: A.M / Byantikvaren [bilde], (u.å.). Hentet fra <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/AyMLz/verneprisen-havnet-i-nygata>

Figur 5.26: Slik er Nygata 1 restaurert og vunnet vernepris. Kilde: Jon Ingemundsen [bilde], (u.å.). Hentet fra <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/AyMLz/verneprisen-havnet-i-nygata>

Figur 5.27: Kulturminner og middelalderbyen skal bevares.

Figur 5.28: Kanaler kan trekkes inn i bebygde områder og skape attraktive gater. Kilde: Jørgen Tandberg [bilde], (u.å.). Hentet fra <https://kunstavisen.no/vannkunsten>

Figur 5.29: Tre, betong og mur som materialvalg Kilde: textures [bilde], (n.d.). Hentet fra <https://www.textures.com/category/landscapes/26538>

06 PROSJEKTERING

Figur 6.1: Sild som konsept for utviklingen av Østre havn Kilde: BON [bilde], (u.å.). Hentet fra <https://snl.no/sild>

Figur 6.2: Hertet, gjellene og beinet i Østre havn

Figur 6.3: De fire dimensjonene

Figur 6.4: Masterplan for området

Figur 6.5: Masterplan for området - del 2

Figur 6.6: Byliv, byrom og bygninger. Inspirert av kilde: Gehl People (2018). Hentet fra https://gehlpeople.com/wp-content/uploads/2018/05/Life-Space-Buildings-landscape_borderless.jpg

Figur 6.7: Tiltak for å øke bylivet i havnen har handlet om å skape gode forbindelser og tilrettelegge for grønn mobilitet.

Figur 6.8: Forslaget viser flere nye grønne og blå byrom i havnen.

Figur 6.9: Kartet viser hvor nye bygningsstrukturer skal være.

Figur 6.10: Sol- og skygge studie 21. mars kl. 12 (Fra sketchup

modell)

Figur 6.11: Sol- og skygge studie 21. mars kl. 15:00 (Fra sketchup modell)

Figur 6.12: Sol- og skygge studie 21. juni kl. 12:00 (Fra sketchup modell)

Figur 6.13: Sol- og skygge studie 21. juni kl. 15:00 (Fra sketchup modell)

Figur 6.14: Delområder og identitetsdimensjon

Figur 6.15: Illustrasjon som viser konseptet for Øvervåg bryggekanal

Figur 6.16: 3D-illustrasjon som viser forslaget for Jordholmen

Figur 6.17: Konseptskisse, havnebad med nedtrapping. Kilde: Inspirasjon fra Afasia Archzine, (u.å.). Hentet fra <http://afasiaarchzine.com/wp-content/uploads/2015/12/Glorialanza--Anselmo--Castellini--Hamzeian--Fanciotti--Di-Bella--The-False-Mirror--Europian-13--Tr.jpg>

Figur 6.18: Konseptskisse, kultursenter. Kilde: Inspirasjon fra Afasia Archzine, (u.å.). Hentet fra <http://afasiaarchzine.com/wp-content/uploads/2015/12/Glorialanza--Anselmo--Castellini--Hamzeian--Fanciotti--Di-Bella--The-False-Mirror--Europian-13--Tr.jpg>

Figur 6.19: Konseptskisse som viser ulike bruk av en konstruksjon som ligner en nottørker

Figur 6.20: 3D-illustrasjon som viser forslaget for Kjeringsholmen

Figur 6.21: Konseptskisse av Sykkelhub ved Fiskepiren. Kilde: Inspirert av Mad Arkitekter (u.å.). Hentet fra <https://mad.no/prosjekter/ostre-havn>

Figur 6.22: Konseptskisse, Margarinlinjen. Inspirert av: Mad Arkitekter, (u.å.). Hentet fra <https://mad.no/prosjekter/ostre-havn>

Figur 6.23: 3D-illustrasjon som viser forslaget for Fiskepiren. Margarinlinjen, sykkelhub og kiss & ride er inspirert av Mad arkitekter sitt prosjekt for Margarinlinjen.

Figur 6.24: Konseptskisse, Bekhuskaaien og tilhørende byrom

Figur 6.25: Konseptskisse, nabolag og forbindelser på bekhuskaaien

Figur 6.26: En typisk blokk på Bekhuskaaien. Inspirert av: Mandaworks, (u.å.). Kilde hentet fra <https://www.mandaworks.com/aviapolis>

Figur 6.27: 3D-illustrasjon som viser forslaget for Bekhuskaaien

Figur 6.28: Konseptskisse av to alternative måter å utforme Holmens havneareal på. Inspirert av Adept Architects, (u.å.). Kilde hentet fra <https://www.adept.dk/project/oskarshamn>

Figur 6.29: Konsept Holmens mange fasader og byrom. Inspirert av Mandaworks, (2021). Kilde hentet fra https://www.mandaworks.com/kungens-kurva?fbclid=IwAR2rue7WkS-RuJVw2z7X-09m1CXmD8ztxl2OzPIAj22G_MTRUE_m2T8P67w

Figur 6.30: 3D-illustrasjon som viser forslaget for Bekhuskaaien

Figur 6.31: Gårdsrom. Inhabitat [bilde], (u.å.). Hentet fra <https://inhabitat.com/kjellander-sjoberg-designs-a-climate-optimized-urban-development-in-new-kiruna/kiruna-square-by-kjellander-sjo%cc%88berg-1/>

Figur 6.32: Grønne tak. Kilde: John Q. Porter [bilde], (u.å.). Hentet fra <https://www.cntraveler.com/stories/2012-05-17/portland-oregon-last-minute-trip-travel-getaway>

Figur 6.33: Lokalhøll.

Figur 6.34: Offentlig BBQ. Kilde: Urdiales Estudio de Arquitectura [bilde], (u.å.). Hentet fra https://www.archdaily.com/961513/el-tanque-leisure-area-urdiales-estudio-de-arquitectura?ad_source=search&ad_medium=search_result_projects

Figur 6.35: Nedtrapping. Landlab [bilde], (u.å.). Hentet fra <http://landlab.co.nz/tauranga-waterfront/>

Figur 6.36: Nottørker.

Figur 6.37: Kultursenter. Kilde: Laurent Troost Architectures [bilde], (u.å.). Hentet fra https://www.archdaily.com/937264/tourist-information-center-ponta-negra-park-laurent-troost-architectures?ad_source=search&ad_medium=search_result_projects

Figur 6.38: Havnebad. Kilde: White Architects [bilde], (u.å.). Hentet fra https://www.archdaily.com/535966/hasle-harbour-bath-white?ad_medium=gallery&fbclid=IwAR2XTarTAN1P5URaA4PllcDM7c8vJLLkIPxoDvfxMkR2EWQhml1_JBMkiBU

Figur 6.39: Kanaler. Kilde: Jørgen Tandberg [bilde], (u.å.). Hentet fra <https://kunstavisen.no/vannkunsten>

Figur 6.40: Aktivitetskalender

Figur 6.41: Flerfunksjonelle bygg med tilhørende parkering-skjeller. Inspirasjon fra prosjektet "The six" av Brooks + Scarpa Architects, (u.å.). Hentet fra <https://www.archdaily.com/877376/the-six-affordable-housing-brooks-plus-scarpa-architects>

Figur 6.42: Lokale tiltak for overvann. Inspirert av Standard Norge (2020), s. 5. Hentet fra <https://www.standard.no/en/PDF/FileDownload/?redir=true&filetype=Pdf&preview=true&item=1130770&category=5>

Figur 6.43: Konsept flomvern for Østre havn.

07 EPILOG

Figur 7.1: Stedsidentitetssirkelen ble et nyttig verktøy i masteroppgaven. De fire dimensjoner av stedsidentitet, presentert i rapporten «Kulturarv og stedsidentitet» av Norsk institutt for by- og regionforskning og definert av Amundsen. Kilde Skogheim, R., & Vestby, G. M. (2010). NIBR rapport Kulturarv og stedsidentitet - Kulturarens betydning for identitetsbygging, profilering og næringsutvikling. HiOA. Hentet 18. januar 2021 fra <http://www.hioa.no/extension/hioa/design/hioa/images/nibr/files/filer/2010-14.pdf>. Videre modifisert av Malin Loe og Thea H. Hauge

Figur 7.2: De tre dimensjonene av bærekraftig utvikling. Basert på kilde: FN (2019b, 15. januar) Bærekraftig utvikling. Hentet 3. mars fra <https://www.fn.no/tema/fattigdom/baerekraftig-utvikling>

Vedlegg

Vedlegg 1

Vedlegg 2

Vedlegg 3

Vedlegg 1:

9.6.2021 Meldeskjema for behandling av personopplysninger

NSD vurderer at avviket har lav personverulemppe. Deltakere er voksne, og har samtykket til deltakelse. Behandlingen har vært kortvarig, og opplysningene er av svært lav grad av sensitivitet.

Avviket innebærer ikke brudd på personopplysningsikkerheten, og er etter NSD sin vurdering ikke av en slik art at Datatilsynet må varsles.

INSTITUSJONENS ANSVAR
Vi minner om at det er behandlingsansvarlig institusjon (Universitetet i Stavanger) som er ansvarlig for at behandling av personopplysninger foregår i samsvar med personvernetregelverket. Institusjonen er ansvarlig for å sikre korrekt kunnskapsoverføring til sine ansatte. Dersom institusjonen har behov for ytterligere opplæring om personvern i forskning, er NSD tilgjengelig for å gi veiledning.

OPPFØLGING AV PROSJEKTET
Ettersom det ikke lenger behandles personopplysninger i prosjektet, avslutter vi videre oppfølging av prosjektet.
Kontaktperson hos NSD: Lasse Raa

Personopplysninger er behandlet slik at det foreligger brudd på

- Prinsippet om lovlighet, rettferdighet og åpenhet (art. 5 a)
- Informasjonsplikten (art. 13 eller 14)

2/2
<https://meldeskjema.nsd.no/vurdering/60876285-710d-4a18-a223-363e885652ee>

9.6.2021 Meldeskjema for behandling av personopplysninger

NSD NORSK SENTER FOR FORSKNINGSDATA

NSD sin vurdering

Prosjektittittel
Intervju i forbindelse med masteroppgave om byutvikling

Referansenummer
723696

Registret
27.04.2021 av Thea Hove Hauge - th.h.hauge@stud.uis.no

Behandlingsansvarlig institusjon
Universitetet i Stavanger / Det teknisk- naturvitenskapelige fakultet / Institutt for sikkerhet, økonomi og planlegging

Prosjektansvarlig (vitenskapelig ansatt/veileder eller stipendiat)
Fabio Alberto Hernandez Palacio, fabio.hernandez@uis.no, tlf: 51832878

Type prosjekt
Studentprosjekt, masterstudium

Kontaktinformasjon, student
Thea Hove Hauge / Malin Loe, th.h.hauge@stud.uis.no / m.loe@stud.uis.no, tlf: 98489824/97460131

Prosjektperiode
01.03.2021 - 01.05.2021

Status
08.06.2021 - Avsluttet

Vurdering (1)

08.06.2021 - Vurdert
På bakgrunn av meldeskjemaet, forstår NSD det slik at behandlingen av personopplysninger er avsluttet. Personopplysningene ble behandlet i en kort periode på ca. to måneder.

At behandlingen ikke ble vurdert av NSD i forkant, gjør et brudd med prinsippet om lovlighet, rettferdighet og åpenhet, jf. personvernforordningen art. 5 bokstav a. Videre er det ikke gitt tilstrekkelig informasjon til å oppfylle kravene i lovverket, jf. personvernforordningen art. 12.1 og art. 13.

1/2
<https://meldeskjema.nsd.no/vurdering/60876285-710d-4a18-a223-363e885652ee>

Vedlegg 2:

Spørreundersøkelse om Østre havn i Stavanger

sentrum

Kjønn?

- Mann
- Kvinne
- Ønsker ikke svare

Hvor gammel er du?

- Åpent svar

Hvor bor du?

- Stavanger sentrum
- Storhaug, Våland, Eiganes, Hundvåg
- Hillevåg, Madla, Tasta
- Hinna, Randaberg, Sola
- Sandnes

Har du hørt om Østre havn tidligere?

- Ja
- Nei

Nevn opptil 3 ord som beskriver hva du liker med Østre havn

- Åpent svar

Nevn opptil 3 ord som beskriver hva du misliker med Østre havn

- Åpent svar

Hvor ofte besøker du Østre havn?

- Daglig
- Ukentlig
- Månedlig
- Sjeldnere

Hvilke områder besøker du (Kan velge flere)

- Oljemuseet
- Skansekaaien

- Bruker den blå promenade
- Magasin Blaa
- Jorenholmen parkeringshus
- Geoparken
- Fiskepirterminalen
- Bekhuskaaien
- Andre:___

Hva gjør du primært i Østre havn?

- Jobb
- Handel
- Transport med båt
- Parkering
- Fritid eller lek
- Møte venner/bekjente
- Kulturell aktivitet
- Oppleve bystemningen
- Andre:___

I hvilken grad føler du tilhørighet til Østre havn? (Å føle tilhørighet vil si å kjenne at man hører til et sted, at man har et sted det er godt å komme til, et sted man kjenner igjen)

- Ingen tilhørighet overhodet
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- Sterk grad av tilhørighet

Hva er din oppfatning av Østre havn i dag? (Gjerne utdyp)

- Åpent svar

Har du noen andre kommentarer eller noe annet du vil tilføye? (Valgfritt)

- Åpent svar

Vedlegg 3:

Dybdeintervju om Østre havn i Stavanger sentrum

Kan vi benytte oss av din profil og dine svar i vår masteroppgave? (Ja/Nei)

Alder:

Stilling:

Har du et bilde av deg selv vi kan bruke?

1. Hvordan vil du beskrive Østre havn til en som aldri har vært der før?
2. Er det noen spesielle steder i Østre havn du liker?
3. Er det noen spesielle steder i Østre havn du misliker?
4. Hvilke eksisterende steder anser du som viktige møteplasser og byrom i Østre havn?
5. Hvilke historiske kjennetegn/tidsepoker synes du dominerer i området i dag?
6. Hvilke historiske og kulturelle kvaliteter gjør Østre havn unikt?
7. Hva slags aktiviteter/funksjoner tror du det er rom og behov for her i framtiden?
8. Hva ser du for deg at denne delen av sentrum kan bli?
9. Hva anser du som viktig i videre stedsutvikling i Østre havn?
10. Har du noen andre kommentarer eller noe annet du vil tilføye?

(Valgfritt) Til slutt, kan du rangere disse fire kategoriene fra NIBR ut fra den betydningen du mener de har for å skape tilhørighet i Østre havn i dag: (1= sterkest betydning, 4= minst betydning)

- Fysisk særpreg og romlige kvaliteter
- Næringsliv og næringsstruktur
- Kultur og historie
- Lokalbefolkning og det sosiale liv