



Universitetet
i Stavanger

DET TEKNISK-NATURVITENSKAPELIGE FAKULTETET

MASTEROPPGAVE

Studieprogram/spesialisering:

Byplanlegging - master i teknologi

Vårsemesteret, 2023

Åpen

Forfatter: Anna Hole (250937) og Anja Pedersen Førland (246207)

Fagansvarlig ved UiS:

Daniela Müller-Eie

Veileder:

David Chapman

Ekstern(e) veileder(e):

Tittel på oppgaven: Planlegging av levende byrom i komplekse bymiljø

Engelsk tittel: Planning for vital urban spaces in complex environments

Studiepoeng: **30**

Emneord:

Levende byrom, byliv, komplekse bymiljø, sosial bærekraft, bærekraftig byutvikling, kulturhistorie, mobilitet, natur, transformasjon, knutepunktsutvikling

Sidetall: 160

+ vedlegg/annet: 14

Stavanger, 15.06.2023



30STP | VÅREN 2023

BYPLANLEGGING | MASTER I TEKNOLOGI

DET TEKNISK-NATURVITENSKAPELIGE FAKULTET
UNIVERSITETET I STAVANGER

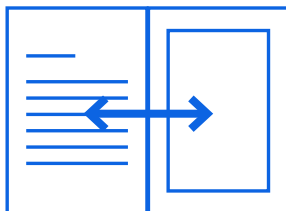
Masteroppgave

Planlegging av levende
byrom i komplekse
bymiljø

PLANOMRÅDE:
STAVANGER SENTRUMSKJERNE, KANNIK

*Planning for vital urban spaces
in complex environments*

Anna Hole og
Anja Pedersen Førland



Denne oppgaven leses best i dobbelsidig format, med enkeltstående fremside.

En side består oftest av tekst, som utfyller informasjon i bilder, illustrasjoner og diagrammer på den andre siden. Figur på tittelside er laget av forfatterne.

Forord

Denne masteroppgaven markerer avslutningen på vår toårige og femårige mastergradsutdanning i byplanlegging ved Universitetet i Stavanger.

Først og fremst vil vi takke hverandre, for et godt samarbeid og gode diskusjoner gjennom hele prosessen.

Vi ønsker å takke alle som har stilt opp i intervju, uten dere ville vi aldri fått en like god forståelse av utfordringene og mulighetene i utviklingen av de kommende prosjektene. Dette gjelder også alle som har tatt seg tid til å svare på spørreundersøkelsen vår, og komme med tanker og ønsker om området og utviklingen fremover. Tusen takk!

Vi vil også takke vår veileder David Chapman, for gode faglige innspill og oppmuntring. Vi fikk også mange gode innspill fra andre veiledere gjennom masterpresentasjonene, som vi fikk mye nytte av.

En takk rettes også til de rundt oss som har støttet oss gjennom prosessen; familie, samboere og venner. En spesiell takk rettes til Joakim og Edith som har bidratt med tilbakemeldinger, korrektur og støtte.

Til slutt vil vi takke klassen og gjengen på IL for støtte og gode samtaler underveis denne våren.

Takk for to fine år!

Anna og Anja

Stavanger, Juni 2023

Sammendrag

Byer er i konstant utvikling, med nye praksiser og behov. Over tid skapes byområder gjennom strukturelle lag, systemer og sosiomaterielle forhold. Denne kompleksiteten gjør transformasjon av urbane sentrumsområder til en omfattende oppgave, hvor ulike hensyn må balanseres. Dette gjelder i særlig grad klima- og miljøhensyn, men også sosial bærekraft, som i de siste årene har fått økt oppmerksomhet.

Offentlige rom i urbane miljøer har alltid spilt en avgjørende rolle i menneskers sosiale liv. I dag er byens rom under press. En stadig mer globalisert økonomi, fremveksten av virtuelle rom, fortetting og klimaendringer skaper konsekvenser for bruken, relevansen og utformingen av offentlige rom.

Planleggere har i dag en fornyet oppmerksomhet til det sosiale aspektet ved det offentlige rom, en vending fra det modernistiske objektorienterte planleggingsparadimet til en mer helhetlig og

menneskesentrert tilnærming. Urban vitalitet og byliv er nøkkelord i denne sammenhengen, og brukes ofte som en indeks på vellykkede offentlige rom. Men hva er egentlig byliv, og hvordan kan man planlegge for levende byrom?

I oppgaven undersøkes det hvordan det kan planlegges for levende byrom i et aktuelt sentrumsområde i Stavanger. Området preges av å være regionens største kollektivknutepunkt, men er også en arena for kunst- og kulturproduksjon. Oppgaven tar utgangspunkt i den pågående byutviklingsprosessen og de tilknyttede prosjektene: Akropolis-visjonen, Bussveien, og Stavanger stasjon

Stavanger Sentralstasjon danner størstedelen av området, et travelt knutepunkt med 7.7 millioner årlige reisende. På et lokk over toglinjene ligger en stor parkeringsplass og et eldre trehus i en liten parklomme. Ved siden av, deler en trafikkert veistrekning området i to. På områdets resterende

halvdel ligger en gruppe historiske murbygg, inkludert Rogaland teater og Stavanger museum. De er strategisk plassert som et ensemble på en høyde i landskapet – et kulturelt akropolis. Disse institusjonene skaper interessante synergier.

Mye av det som foregår på det utvalgte planområdet i Stavanger, selv om det et spesielt komplekst område, er ikke et enkeltstående tilfelle. De samme tendensene finnes over hele landet, med knutepunktutvikling og utbygging av kollektiv mobilitet. Det eksisterer også en diskurs rundt bruk, vern og utvikling av eldre historiske bygninger som teater, bibliotek og muséer.

For å svare på problemstillingen, undersøkes området og de pågående prosjektene gjennom dokumentanalyse, aktørintervjuer og en gjennomgang av overordnede føringer. Deretter analyseres sosiokulturelle og fysiske kvaliteter i området gjennom en spørreundersøkelse og analyser. Dette resulterer i en mulighetsstudie,

hvor målet med oppgaven er forene ulike behov og hensyn i ett planforslag, som transformerer området til et helhetlig sentrumsområde med levende byrom.

Mulighetsstudien viser at det er vanskelig å forene aktørenes behov med overordnede føringer og stedets forutsetninger. Gjennom kompromisser, helhetlig planlegging og inkluderende medvirkningsprosesser kan det likevel skapes et attraktivt sentrumsområde som tilrettelegger for levende byrom.

Abstract

Cities develop continuously with changing practices and needs. Over time, central urban areas accumulate layers of structures, systems, and social practices. Transforming urban areas becomes a challenging task, especially when it comes to the urgent need for cities that facilitate sustainable urban lifestyles, while reversing the consequences of the ongoing climate crisis.

Public spaces in urban environments have always played a crucial role in people's social lives. Today, public spaces are under pressure. An increasingly globalized economy, the rise of virtual spaces, increased urbanization and climate change create consequences for the use, relevance, and construction of public space.

Planners today have renewed attention to the social aspect of public space, with a turn from the modernist object-oriented planning ideologies to a more holistic and human-centered approach. Urban vitality is a key word in this regard and is

often used as an index of successful public spaces. But what exactly is urban vitality, and how can one plan for vital, urban spaces?

We examine through the thesis how a relevant area in the city centre of Stavanger can be planned for vital, urban areas. The area is characterized by being the region's largest public transport hub but is also an arena for art and cultural productions. The thesis is based on the ongoing urban development process and the associated projects: Akropolisvisjonen, Bussveien and Stavanger Station.

Stavanger station forms the largest part of the area, a hub with 7.7 million annual travelers. On a roof above the train tracks, is a large car park and an older wooden house in a small park. Bergelandbrua, a highly trafficked road south of the station, divides this area in two. On the area's remaining half is a group of historic buildings, including Rogaland Theatre and Stavanger Museum. They are strategically placed

as an ensemble on a plateau in the landscape – a cultural acropolis. The station, the theatre and the museum create interesting synergies.

What takes place in the selected planning area in Stavanger is not an isolated case, even though it is a particularly complex area. The same tendencies are found all over the country, with the development of hubs and public transportation. There is also a discourse around the use, protection, and development of older historic buildings such as theatres, libraries, and museums.

To be able to answer the research question, the area and the ongoing projects are examined through document analysis, stakeholder interviews and a review of municipal guidelines. Next, socio-cultural, and physical qualities in the area are analysed through a survey and analyses. This results in a feasibility study, where the aim is to unite different needs and considerations in a planning proposal. The planning proposal transforms the

area into a holistic area in Stavanger's city centre with vital urban spaces.

The feasibility study shows that it is difficult to reconcile the actors' needs with municipal guidelines and the site's conditions. Through compromises, holistic planning, and inclusive participation processes, it can still create an attractive part of the city center which facilitates vital urban spaces.

Innholdsfortegnelse

	Forside	3
	Forord	5
	Sammendrag	6
	Abstract	8
	Innholdsfortegnelse	10
1	INTRODUKSJON	12
	1.1 Bakgrunn	13
	1.2 Innledning	14
	1.3 Avgrensning	15
	1.4 Problemstilling	16
	1.5 Struktur	18
2	METODE	20
	2.1 Litteraturstudie	21
	2.2 Dokumentanalyse	22
	2.3 Semi-strukturert intervju	23
	2.4 Digital spørreundersøkelse	24
	2.5 Stedsanalyse	25
	2.6 Feilkilder og begrensninger	26
3	LITTERATURSTUDIE	28
	3.1 Byteori	29
	3.2 Perspektiver på byliv	34
	3.3 Planlegging av byrom	39
	3.4 Referanseprosjekt	41
	3.5 Bylivsstrategier for levende byrom	42

4	PLANOMRÅDET	46
4.1	Historisk utvikling	48
4.2	Planområdet idag	54
4.3	Fremtidige planer	58
4.4	Intervju	62
4.5	Overordnede føringer og strategier	68
4.6	Oppsummering	71
5	STEDETS FORUTSETNINGER	74
5.1	Demografi	76
5.2	Funksjoner og bruk	77
5.3	Spørreundersøkelse	78
5.4	Byrom og bystruktur	84
5.5	Landskap, natur og klima	86
5.6	Mobilitet	94
5.7	Vern og kulturhistorie	104
5.8	Oppsummering	110
6	MULIGHETSSTUDIE	112
6.1	Fire hovedgrep	113
6.2	Alternativer	122
6.3	Planforslag	130
6.4	Levende byrom	134
7	KONKLUSJON	146
7.1	Konklusjon	147
7.2	Diskusjon	152
7.3	Refleksjon	154
	Bibliografi	156
	Figurliste	159
	Vedlegg	161

Introduksjon

KAPITTEL ÉN

- 1.1 Bakgrunn
- 1.2 Innledning
- 1.3 Avgrensning
- 1.4 Problemstilling
- 1.5 Struktur



Figur 1.1.1:
Foto fra Muségata

1.1 Bakgrunn

Byer utvikler seg kontinuerlig, med nye behov og nye verdier. Dagens monumentale utfordring går ut på: hvordan redusere klimagassutslipp, og samtidig tilpasse samfunnet for konsekvensene fra de pågående klimaendringene. Bærekraftig transformasjon av eksisterende bygningsmiljø og bygningsmasse er dermed avgjørende for å nå lokale og nasjonale bærekraftsmål. Samtidig er det også viktig å bygge gode, varige byer, som tilrettelegger for en bærekraftig livsstil. Det gjelder både miljømessig, økonomisk og sosialt (Fainstein & DeFilippis, 2016, s. 10).

De siste tiårene har verden blitt stadig mer globalisert. Før var det nødvendig for folk å bevege seg utendørs og oppholde seg i byen for å handle, arbeide og bevege seg mellom ulike ærend. Med nye mønstre for arbeid og handel som følge av netthandel og økt bruk av hjemmekontor, er byen blitt et sted som blir oppsøkt for valgfrie aktiviteter (Carmona, 2014, s. 31-32; Gehl Architects, 2014, s. 9). Enkelte mener byens offentlige rom og deres samfunnsrolle trues ved at offentligheten beveger seg mer og mer over i nye, nettbaserte former for sosialitet og medborgerskap (Hanssen & Millstein, 2021, s. 35).

Verdens storbyer konkurrerer om å være mest attraktiv gjennom å friste med attraktive kulturtilbud, storslått arkitektur, moderne infrastruktur og pulserende byliv (Aspen & Pløger, 2015, s. 39). Dette gjenspeiles i en økt tendens til å flytte kulturinstitusjoner fra historiske bygg til nye signalbygg ved gamle havneindustriområder.

Det foregår en økt privatisering av byens offentlige rom, ofte tilknyttet kulturbygg og kollektivknutepunkt. Resultatet blir komplekse bymiljø med et broket landskap av aktører (Hanssen & Millstein, 2021, s. 69).

Samtidig som byrommets relevans er under press, brukes begrepet byliv ofte som ønsket mål eller effekt av byens offentlige rom i strategidokumenter og utbyggerprospekter. Norske arkitekters landsforbund har et eget bylivssenter som arrangerer årlige bylivskonferanser og flere byer utarbeider handlingsplaner for økt byliv (Gehl Architects, 2014). Men hva er egentlig byliv og hvordan kan man planlegge for det?

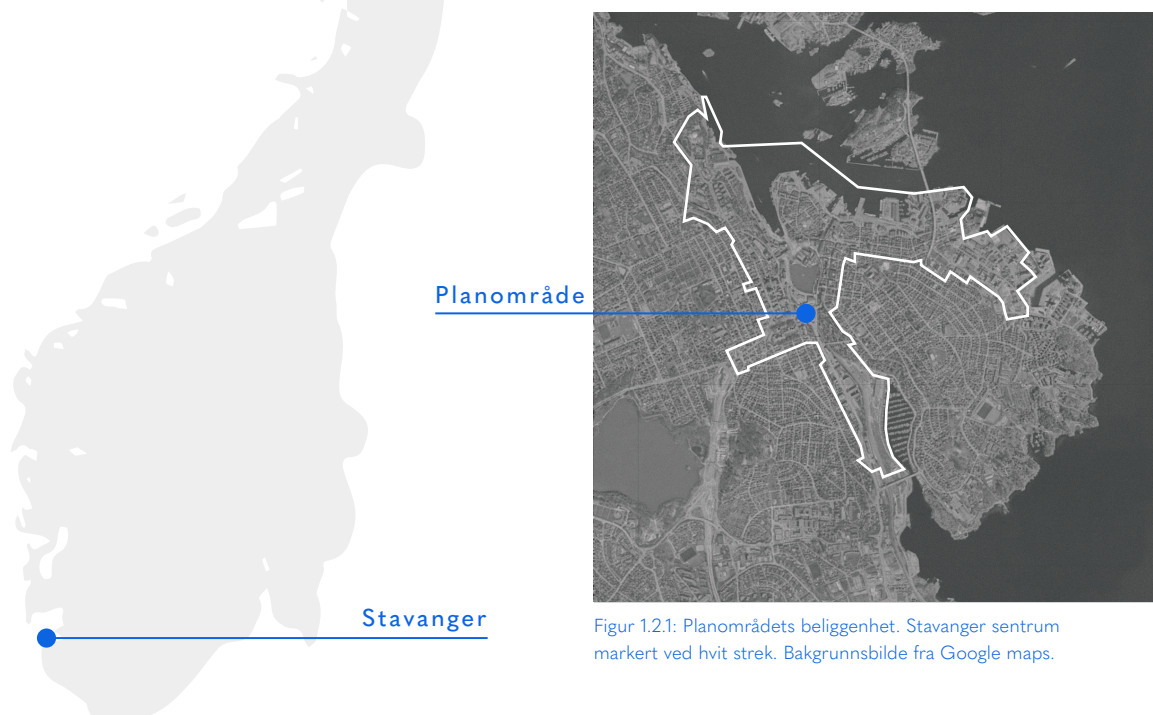
“As globalization continues to raise tensions between the preservation of local communities and the acceleration of global networks, maintaining local communities as meaningful spaces for collective endeavour will remain crucial”

(Fainstein & DeFilippis, 2016, s. 13)

1.2 Innledning

Utgangspunktet for oppgaven er den planlagte utviklingen av et sentrumsområde i Stavanger, referert til som planområdet. Planområdet er et transportknutepunkt, men også en arena for kunst- og kulturproduksjon. Det kommende tiåret skal planområdet gjennomgå en kraftig transformasjon; utvikling av nye Stavanger jernbanestasjon, ny bussvei og en opprustning og utvidelse av kulturinstitusjonene Rogaland Teater og Stavanger Museum. Utfordringen er å knytte de ulike prosjektene sammen til et godt byplangrep som ivaretar eksisterende kvaliteter og hensyn, dekker aktørenes behov, og samtidig oppnår målene for planområdet definert i de overordnede føringene.

Gjennom ulike metoder blir det belyst hvilke verdier, problemer, interesser og behov som finnes for området. Funnene, sammen med strategier for byliv, danner grunnlaget for en mulighetsstudie, hvor målet er å transformere området til et attraktivt sentrumsområde med levende byrom. Det er ønskelig at oppgaven kan kunne bidra i kunnskapsgrunnlaget for den kommende utviklingen. Resultatet av oppgaven belyser hvordan byen formes direkte og indirekte av ulike aktører, og hvilke premisser, mål og verdier byens utvikling baserer seg på. Samtidig synliggjøres og utfordres planleggerens rolle i byutviklingen.



Figur 1.2.1: Planområdets beliggenhet. Stavanger sentrum markert ved hvit strek. Bakgrunnsbilde fra Google maps.

1.3 Avgrensning



Figur 1.3.1: Plankart
 Avgrensning for sentrum og sentrumskjernen er hentet fra Kommunedelplan for sentrum 2019-2034. Bakgrunnsbilde fra Google maps.

1.4 Problemstilling

Formuleringen av problemstillingen tar utgangspunkt i de foreliggende planene for området, og hvordan de ulike prosjektene sammen kan skape et levende sentrumsområde med gode byrom. På bakgrunn av dette og kapittel 1.2., er problemstillingen:

PROBLEMSTILLING

Hvordan kan Stavangers sørlige sentrumskerne transformeres til et helhetlig sentrumsområde med levende byrom?

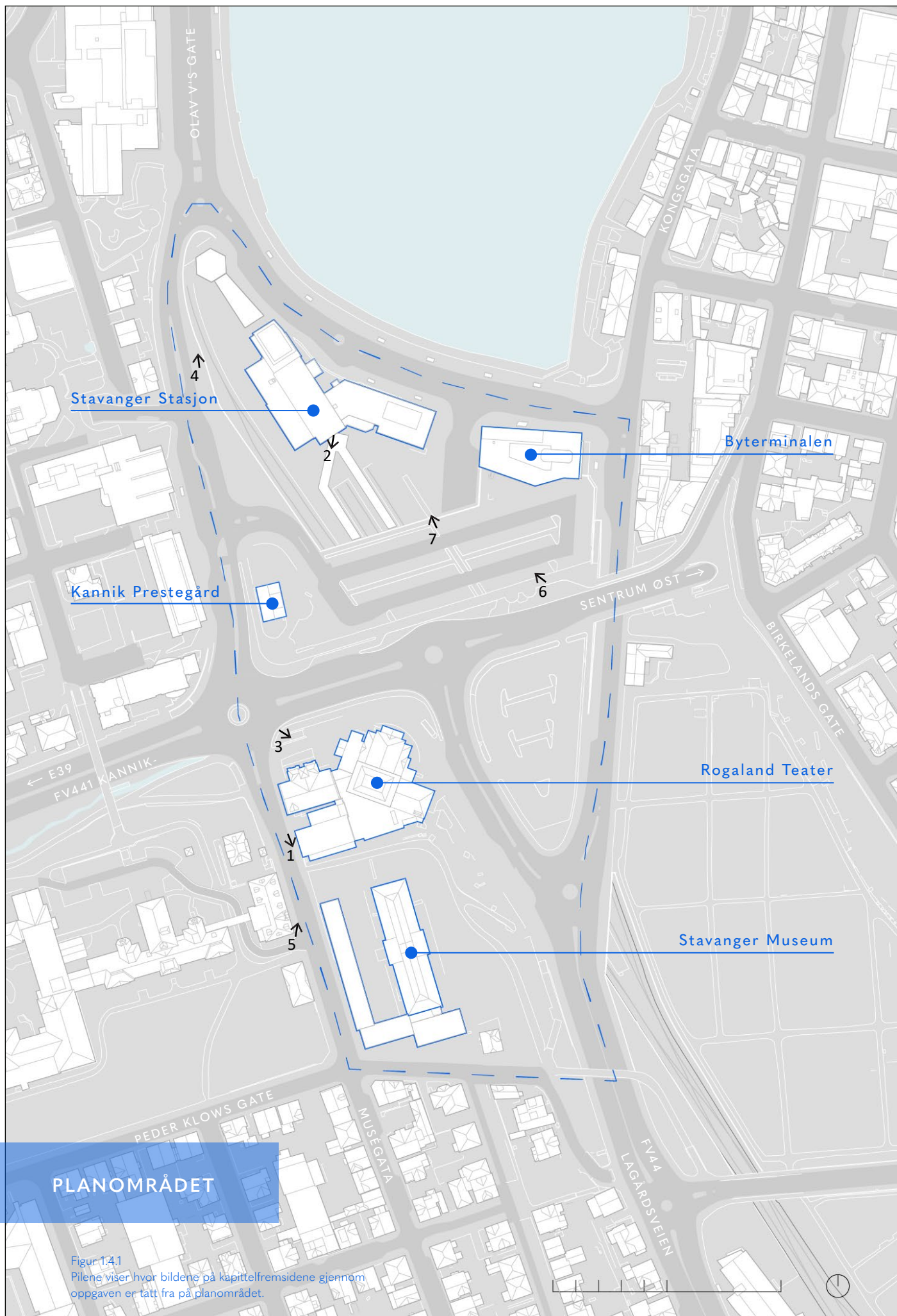
FORSKNINGSSPØRSMÅL

- 1** *Hva er levende byrom og hvordan kan dette planlegges for?*
- 2** *Hva er aktørenes behov, og i hvilken grad samsvarer disse med levende byrom?*
- 3** *Hva er de sosiokulturelle og stedlige forutsetningene for levende byrom i området?*

For å svare på problemstillingen må begreper, relevant litteratur og fagteori utredes. Utredningen er presentert i første del av oppgaven, og kapittelet skal svare på forskningsspørsmål (1) som resulterer i strategier for byliv. Videre blir problemstillingen brutt ned i to nye forskningsspørsmål. Forskningsspørsmål (2) retter seg mot aktørene, og den planlagte utviklingen av området. Forskningsspørsmål (3) tar utgangspunkt i den eksisterende situasjonen.

For å kunne svare på forskningsspørsmålene er flere undersøkelser av området og aktørene gjennomført. Undersøkelsene presenteres i en stedsanalyse, en dokumentanalyse og en sosiokulturell analyse, som inneholder spørreundersøkelse og intervju.

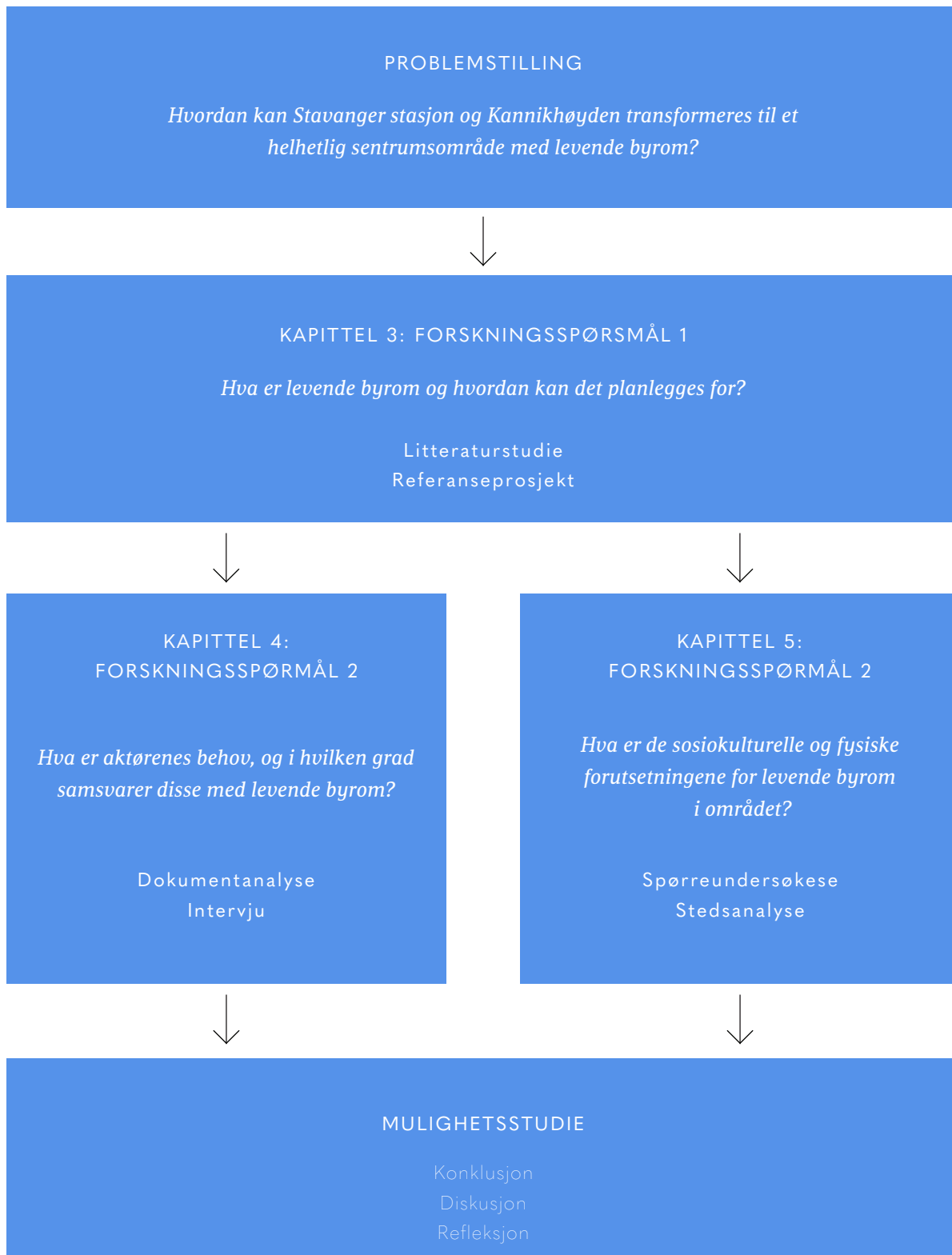
I mulighetsstudien er bylivsstrategiene fra forskningsspørsmål (1) videreført som grunnlaget for kapittelet. Mulighetsstudien forsøker å kombinere strategiene med de ulike aktørenes behov, og fysiske og sosiokulturelle forutsetninger med mål om å skape et attraktivt sentrumsområde med levende byrom.



Figur 1.4.1
Pilene viser hvor bildene på kapitelfremsidene gjennom oppgaven er tatt fra på planområdet.

1.5 Struktur

INNLEDNING	1	Introduksjon Gir en introduksjon til den generelle tematikken, oppgavens kontekst, problemstilling og struktur.
	2	Metode Presenterer fremgangsmåten bak oppgavens empiri: intervju, spørreundersøkelse, analyser og studier.
TEORI	3	Litteraturstudie Gir en oversikt over det teoretiske rammeverket oppgaven baserer seg. Oppsummeres i strategier for levende byrom.
SOSIOKULTURELL STEDSANALYSE	4	Planområdet I dette kapitlet presenteres planområdet slik det har vært, slik det er idag og slik det planlegges å bli i fremtiden.
	5	Stedets forutsetninger Tar for seg de sosiale faktorene i området, som er undersøkt gjennom en spørreundersøkelse. Undersøker også de stedlige forutsetningene for, og barrierene mot levende byrom.
RESULTAT	6	Mulighetstudie Basert på funnene fra analysene gjøres fire hovedgrep for å kunne tilrettelegge for levende byrom i området. Derettes presenteres alternativer for utvikling og endelig masterplan med utformingsforslag for de nye byrommene.
AVSLUTNING	7	Konklusjon I dette kapitlet diskuteres de funnene som er gjort i oppgaven, og hvorvidt oppgaven besvarer problemstillingen og forskningsspørsmålene.



Metode

KAPITTEL TO

- 2.1 Litteraturstudie
- 2.2 Dokumentanalyse
- 2.3 Digital spørreundersøkelse
- 2.4 Semi-strukturert intervju
- 2.5 Stedsanalyse
- 2.6 Feilkilder og begrensninger



Figur 2.1.1:
Foto fra Jernbaneplattformen

Introduksjon

Oppgaven bygger på en sosiokulturell stedsanalyse som undersøker både de sosiokulturelle og fysiske elementene til planområdet. Et sted er mer enn et fysisk rom, og derfor er det viktig å undersøke livskreftene i området for å planlegge for levende byrom. Sentrale temaer i analysen er stedsbruk, stedsbilder og stedsinteresser. I oppgaven vil stedsbruk undersøkes gjennom dokumentanalyse og stedsanalyse. Stedsbilder vil belyses i intervju og spørreundersøkelse, og stedsinteresser forklares gjennom dokumentanalysen, intervju og spørreundersøkelse.

For å gi et grunnlag for å sammenligne den sosiokulturelle stedsanalysen med ønsket utvikling om levende byrom, er litteraturstudie benyttet.

FORSKNINGSPØRSMÅL

1

Hva er levende byrom og hvordan kan det planlegges for?

GIS er benyttet for å kartlegge både dataene fra befaring og fra databasene, samt analysere og produsere tetthetskart. Andre viktige verktøy som har blitt brukt gjennom oppgaven er AutoCAD, SketchUp Pro, Adobe InDesign og Adobe Illustrator.

2.1 Litteraturstudie

Litteraturstudie er brukt for å svare på forskningsspørsmål 1. Litteraturstudiet undersøker relevante begreper og teorier gjennom skriftlige kilder. Levende byrom er ikke et konkret, godt definert begrep, men blir regelmessig brukt i dokumenter og litteratur. For å definere hvordan begrepet brukes i oppgaven, er temaene byrom, byliv og sosial bærekraft undersøkt. Andre viktige søkeord er vitalitet, bymessighet, og sosial rettferdighet. I tillegg til kontekst og bakgrunn for oppgaven, har litteraturen belyst hvilke fysiske prinsipper som kan bli assosiert med levende byrom.

Litteraturen som er benyttet i oppgaven har gjennomgått fagfelleevaluering, forfatteren har høy h-indeks eller de er publisert av statlige organ. Hoveddelen av litteraturen er hentet fra vitenskapelige antologier, monografier og artikler. Mindrevitenskapelige tekster er benyttet for å utfylle denne kunnskapen. De norske tekstene er også sjekket på Cristin.no. For å innhente informasjon i en kontekst som kan overføres til Stavanger, er tekstene hovedsakelig avgrenset til nordisk og britisk litteratur. Dette gjør at den tilgjengelige litteraturen er begrenset, og noen er sekundære kilder. For å utforske temaet byteori og utdype de andre temaene, har også anerkjente publikasjoner fra sentrale byplanleggingsteoretikere blitt brukt. En annen begrensning ved å bruke trykte kilder, er at den raskt kan bli utdatert.

2.2 Dokumentanalyse

Dokumentanalyse er brukt i to sammenhenger i oppgaven, men metoden er noe modifisert og sammenfattet.

FORSKNINGSPØRSMÅL

2

Hva er aktørenes behov, og i hvilken grad samsvarer disse med levende byrom?

Den ene sammenhengen er for å undersøke overordnede føringer og planer for utviklingen av planområdet. Føringerne er hentet fra lokale, regionale og nasjonale dokumenter, og er utarbeidet av statlige organ. I analysen er tre lokale dokumenter presentert, som er juridiske retningslinjer eller strategier fra Stavanger kommune for hvordan områder bør utvikles. Aktørene i området har egne dokumenter som de har utarbeidet eller bestilt, for å kartlegge behov og ønsker. Det er også gjennomført flere mulighetsstudier for å se på hvordan aktørenes visjoner kan realiseres. Føringer og planer er analysert for å svare på forskningsspørsmål 2.

Dokumenttypene er blant annet strategier, analyser, mulighetsstudier, utredninger, rapporter, saksprotokoller, plandokumenter, veiledere og temaplaner.

Aktørenes dokumenter er analysert opp mot de overordnede føringerne for å se om de oppfyller anbefalingene og kravene til myndighetene. Begge dokumenttypene er innhentet gjennom nettsidene til aktørene, eller gjennom innsynstjenester til politiske saker i Stavanger kommune. To dokumenter har blitt sendt over fra aktører, og disse er ikke offentlig tilgjengelige.

Den andre sammenhengen er for å forstå byens og planrådets historiske utvikling. I dette perspektivet har historiske kart, bilder, tegninger og avisartikler blitt analysert. Dokumentene er offentlig tilgjengelige via nettarkiver, både lokale og nasjonale, eller i lokale historiebøker. Denne dokumentanalysen brukes til å svare på forskningsspørsmål 3:

FORSKNINGSPØRSMÅL

3

Hva er de sosiokulturelle og fysiske forutsetningene for levende byrom i området?

Planområdet har et bredt spekter av historiske dokumenter, og dokumenter som kan ha innvirkning på utviklingen. Det har vært en tidskrevende prosess å undersøke hvilke relaterer seg mest til problemstillingen. I utvelgelsen ble flere lokale, regionale og nasjonale dokumenter undersøkt. I noen tilfeller har det vært vanskelig å finne eller få tak i relevante dokumenter til prosjektene i området.

2.3 Semistrukturert intervju

Gjennom dokumentanalysen, ble det klart at for å kunne svare på forskningsspørsmål 2, var det ønskelig å intervju aktørene i området. Intervjuene er semistrukturerte for å kunne sammenlignes, og gi rom for oppfølgingsspørsmål. Spørsmålene i intervjuet er rettet mot bedriften eller aktørens behov og ønsker for området, men også hvordan prosjektet deres forholder seg til byrom og byliv. Intervjuet ble formulert etter dokumentanalysen, for å unngå å spørre om ting som kan innhentes gjennom andre forum. De fleste spørsmålene er åpne, slik at intervjupersonen selv kan fortelle hva som er viktig for dem. Ett av spørsmålene i intervjuet var spesielt rettet mot den enkelte aktøren. Spørsmålet tok utgangspunkt i funn fra dokumentanalysen, og var rettet mot aktørens eller prosjektets forhold til byliv, levende byrom eller levende bymiljø.

Valget av intervjupersonene ble fem aktører i tre prosjekter som kommer til å transformere området, samt et intervju med Stavanger kommune som planmyndighet. Intervjuene er holdt mellom 19.04. og 15.05 på intervjupersonenes arbeidssted eller over Teams. Intervjuene varte fra 30 til 75 minutter, men de fleste varte omtrent en time. De fleste invitasjonene ble sendt ut 31.03. og intervjuene ble avtalt over e-post. Spørsmålene ble oversendt sammen med et informasjonsskriv noen dager før hvert intervju.

Det er tatt lydopptak på intervjuene for å sikre en korrekt gjengivelse av intervjuet. Lydopptakene er transkribert og sendt tilbake til intervjupersonene for sitatsjekk i noen dager etter hvert intervju. Transkripsjonen er forkortet og strukturert, og lagt til som vedleggene 2-7. I tråd med universitetets anbefaling er appen Diktafon benyttet til å ta opp lyd. Aktørene gav muntlig eller skriftlig samtykke til dette. Transkripsjonene og lydopptakene ble slettet ved innlevering av masteroppgaven.

Svakheter ved intervju som metode er at den er tidkrevende i både forberedning og etterarbeid. For å få et mer helhetlig bilde av planområdet, kunne flere aktører bli intervjuet. Intervjuer med andre aktører, interessenter og brukere ble valgt bort med tanke på tidsbegrensing og hvilken informasjon som er relevant for oppgaven. Intervjupersonene kan svare subjektivt med et ønske om å fremstille aktøren i et bedre lys. Dette kan gi et feil bilde på den reelle situasjonen.

2.4 Digital spørreundersøkelse

Aktør er definert som «person, gruppe eller institusjon som spiller en aktiv rolle (på et bestemt område)» (NAOB, u.å.). Interessegrupper som brukere og de som arbeider i området, er og viktige byutviklingsaktører. Disse interessegruppene kan bidra til å sikre gode by- og nærmiljø gjennom blant annet medvirkningsprosesser, der viktige verdier, behov og ønsker formidles.

Spørreundersøkelsen er rettet mot de som bruker området. Brukerne av området har og makt i den forstand at folk er ofte brukt som suksessindikasjon, som måler graden av menneskelig aktivitet og hvilken type aktivitet.

Spørsmålene i undersøkelsen er mer konkrete enn i intervjuene, og handler om kvaliteter, byliv og hva som kjennetegner stedet. For å undersøke bylivs-kvalitetene til området, er faktorene trygghet, tilgjengelighet og attraktivitet valgt ut. Dette er begreper og følelser mange har et forhold til, men «Vet ikke» er lagt til som en valgmulighet for å gi et riktig bilde på oppfattelsen av faktorene. Undersøkelsen tar omtrent 4-6 minutter å gjennomføre, avhengig av hvor mye brukeren ønsker å utbrodere.

Spørreundersøkelsen er anonym og er laget i programmet SurveyXact som UiS samarbeider med. For å distribuere den er det laget plakater og flygeblader med en QR-kode og lenke med kode. Plakatene ble delt ut den 31.03. til 16 bedrifter og institusjoner i eller ved planområdet.

I to av tilfellene ble plakater hengt opp i inngangspartiet hos virksomheter i planområdet. I fem virksomheter ble flygeblader utstilt slik at de er tilgjengelige for offentligheten. I de resterende bedriftene ble plakater plassert på steder som kun er tilgjengelig for de ansatte. Det ble spurt om tillatelse i alle tilfellene, og de fleste var positive til undersøkelsen. For å få flere svar fra forskjellige brukere av området, ble det delt ut 100 flygeblader den 28.04. i tidsrommet 11:00–12:00. Disse ble delt ut på parkeringsanlegget utenfor Rema 1000, på tog-perrongen og ved bussholdeplassene ved Byterminalen. Spørreundersøkelsen ble avsluttet 15.05, og spørsmålene til spørreundersøkelsen kan sees i vedlegg 1.

Metoden krever mange respondenter for å kunne gi et godt, representativt bilde på bruken og oppfattelsen av området. Spørreundersøkelsen fikk 121 besvarelser, hvorav 72 var fullstendige. Antallet er for lite til å generalisere oppfatningen av området for alle brukere, men kan gi noen tendenser til enkelte grupper. Spørreundersøkelse er en metode som krever mye arbeid i både utarbeidelsen, distribuere og analyseringen. De som arbeider i området ble først overrepresentert, derfor ble det viktig å dele ut flygeblader for å få et mer representativt utvalg. Her var det viktig å få et større utvalg av brukergrupper, alder og hvor ofte de besøkte området. Noen av de eldre respondentene hadde noen problemer med QR-koden, og i disse tilfellene hjalp vi til med å åpne spørreundersøkelsen.

2.5 Stedsanalyse

For å svare på forskningsspørsmål 3. «Hva er de sosiokulturelle og fysiske forutsetningene for levende byrom i området?» er det gjennomført en stedsanalyse. Stedsanalysen undersøker temaene vist i figur 2.5.1. for å kartlegge de sosiokulturelle og fysiske elementene i området. Her er befarings og offentlige databaser viktige verktøy for å samle informasjon om området.

Kulturhistorie

De kulturhistoriske verdiene i området er kartlagt ved å gjennomføre en DIVE-analyse med utgangspunkt i Riksantikvarens veileder fra 2009. Dette verktøyet kartlegger verdiene ut ifra faktorene samfunnsmessig betydning, lesbarhet, integritet, autentisitet, sårbarhet og endringskapasitet (Erlien, Reinart, Westerlind, Kurten & Ehrström, 2009). DIVE fungerer som et redskap for å undersøke, drøfte og vurdere kulturarvens mulighetsrom og kvaliteter (Erlien et al., 2009, s. 5). Analysen er lagt ved som vedlegg 8. Det bør understrekes at analysen i utgangspunktet er tiltenkt som en tverrfaglig prosess i samarbeid med flere personer og grupperinger med ulike ståsted og interesser, kjennskap til byen og kunnskap om vern og bevaring. Dette har ikke vært mulig i dette tilfellet.

Befaring og innhenting av data

Første befarings var 23.01.2023 hvor det ble tatt beskrivende notater og bilder, samt ble «første inntrykk» dokumentert og diskutert. Bildene og notatene er grunnlaget for analysene og er supplert med digitale kart, databaser og GIS. Databasene er hentet fra Geonorge, Vegkart fra Statens Vegvesen, SSB, og NGUs og Miljødirektoratets Naturbase. Planområdet har vært jevnlig besøkt, og flere bilder og observasjoner er tatt underveis for å oppklare eller undersøke elementer nærmere. En større befarings er gjennomført 30.05.2023 for å kunne sammenligne området sommer og vinter.

DEMOGRAFI

'Befolkning', 'Arbeidsplass tetthet'

FUNKSJONER OG BRUK

'Åpningstider', 'Fasader', 'Virksomheter'

BYROM OG BYSTRUKTUR

LANDSKAP, NATUR OG KLIMA

'Landskap', 'Grønnstruktur', 'Naturverdier', 'Mikroklima'

MOBILITET

'Aktiv transport', 'Kollektivtransport', 'Øvrig trafikk', 'Universell utforming'

VERN OG KULTURHISTORIE

Figur 2.5.1:
Valg av temaer til analysen

2.6 Feilkilder og begrensninger

Området er et komplekst sentrumsområde. Vi har ikke hatt mulighet og kapasitet til å undersøke alle sidene ved området gjennom masteroppgaven, og klarer heller ikke å svare på alle utfordringene i et designforslag. Oppgaven prøver å balansere hvilke utfordringer som bør løses, med hvor grundig de kan undersøkes med de tilgjengelige ressursene. For å begrense oppgaven er utfordringer knyttet til byliv og byrom vektlagt.

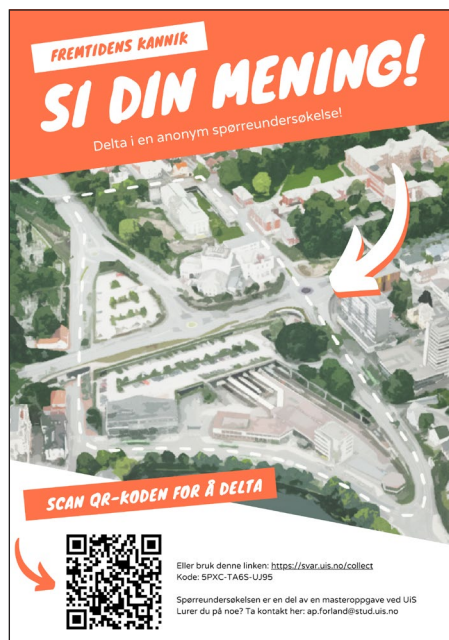
Alle metodene som er benyttet har gjennomgått vurderinger på hvordan feilkilder kan reduseres. I stedsanalysen er det gjort verdivalg som er subjektive, men forsøkt knyttet opp mot prinsippene i litteraturstudien og funnene fra spørreundersøkelsen. Viktige elementer kan ha vært oversett, ekskludert eller tolket feil. For å undersøke byliv er flere faktorer valgt bort på grunn av manglende eller begrensede ressurser. Dette kan gi et feilaktig bilde på graden av byliv i området. For å fjerne usikkerheten rundt tolkninger av ord og begreper i oppgaven, er disse tydelig definert.

Spørreundersøkelsen er den metoden som er vurdert til å ha flest feilkilder. For å ha et mer representativt kunnskapsgrunnlag burde det vært et høyere antall respondenter. Det er forsøkt å bruke et språk i spørreundersøkelsen som er enkelt å forstå, med begreper alle har kjennskap til. Dette gjør at resultatene må tolkes på et generelt nivå.

For å kunne si mer om hvordan området faktisk blir brukt, kunne blant annet 'behaviour mapping', eller dybdeintervjuer med brukere av området blitt brukt. Disse metodene er ikke benyttet på grunn av tidsbegrensning.



Figur 2.6.1:
Spørreundersøkelsen henges
opp i planområdet



Figur 2.6.2:
Plakat og utseende på spørreundersøkelsen

Litteraturstudie

KAPITTEL TRE

- 3.1 Byteori
- 3.2 Perspektiver på byliv
- 3.3 Planlegging av byrom
- 3.4 Referanseprosjekt
- 3.5 Bylivsstrategier for levende byrom



Figur 3.1.1:
Foto av Teaterhallen og
teaterets scenetårn



3.1 Byteori

Hva er levende byrom?

For å kunne svare på forskningsspørsmål 1 er det essensielt å forstå begrepene byliv og byrom og hvorfor det er viktig. Byliv som begrep er satt sammen av to ord: by og liv. Hva en by er, og hvilke faktorer som definerer byer, varierer i ulike kontekster. Som hovedregel må byer bestå av en viss tetthet av mennesker og være avgrenset geografisk og funksjonelt (Børrud & Røsnes, 2016, s. 25).

Liv kan beskrives som en prosess, i motsetning til noe som er statisk og uforanderlig. I et bylivsperspektiv er liv all form for menneskelig tilstedeværelse og interaksjon. Slik sett er byer og mennesker gjensidig avhengige av hverandre, da byliv som begrep forutsetter en romlighet hvor livet skjer. I denne oppgaven brukes begrepet byliv med utgangspunkt i definisjonen fra Oslo sin bylivsundersøkelse fra 2014; "Alle utendørs aktiviteter, uavhengig av formål og varighet" (Gehl Architects, 2014, s. 9).



Figur 3.1.2:
Illustrasjon av byliv
Illustrasjoner fra Andante,
2020, av Joana Cruz

FORSKNINGSPØRSMÅL

1

Hva er levende byrom og hvordan kan det planlegges for?

Sosialt bærekraftig byliv

Sosial bærekraft er en viktig forutsetning for byliv. Levende byrom skal ikke bare skal være et mål i seg selv, men et middel for å skape mer robuste, bærekraftige og inkluderende lokalsamfunn. Sosial bærekraft har fått økt fokus de siste årene, og danner sammen med miljø og økonomi tre underkategorier for bærekraftbegrepet slik det ble presentert i Brundtland kommisjonens rapport fra 1987:

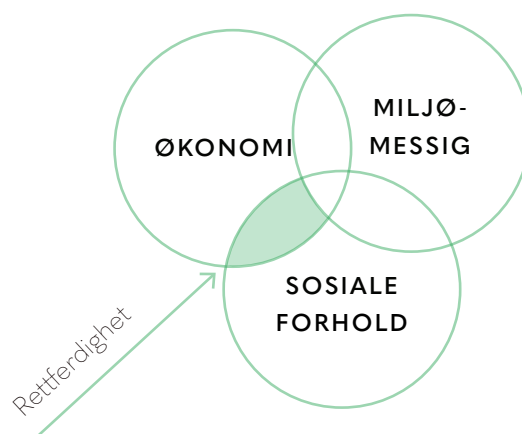
“Bærekraftig utvikling er utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov”

World Commission on Environment and Development & Brundtland, 1987, s. 42

Begrepet sosial bærekraft blir gjerne delt opp i tre nivåer av sosial bærekraft, fra et individuelt, til gruppe- og samfunnsnivå. Det første nivået handler om enkeltindividers grunnleggende fysiske og psykososiale behov, som ly, mat og god helse og verdighet, identitet og glede.

Det andre nivået handler om sosial rettferdighet, hvordan goder er fordelt mellom ulike grupper i samfunnet. Det tredje nivået i sosial bærekraft går på samfunnet som helhet, og hvordan faktorer som tilhørighet og samhørighet skaper inkluderende og robuste lokalsamfunn (Hofstad, 2021, s. 36-39).

Et sosialt bærekraftig byliv forutsetter to sosiale mål: medvirkning og stedstilhørighet (Hofstad, 2021, s. 35). Det forutsetter også rettferdighet, som er et grunnleggende element i både økonomisk og sosial bærekraft (figur 3.1.3.) (Hofstad, 2021, s. 46).



Figur 3.1.3. De tre bærekraftsdimensjonene

Sosialt bærekraftige byrom er også nevnt i FN's bærekraftsmål 11.7: “Bærekraftige byer og lokalsamfunn”. Der står det:

“Innen 2030 sørge for at alle, særlig kvinner og barn, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne, har tilgang til trygge, inkluderende og tilgjengelige grøntområder og offentlige rom”

FN, 2023

Rettferdig byliv

Sosial bærekraft har ikke vært et utbredt begrep blant byplanleggere før de siste årene. Byteoretikere har imidlertid lenge brukt de underliggende temaene i begrepet, som rettferdighet, trygghet, inkludering, tilgjengelighet og mangfold. Susan Fainstein (2017) tar prinsippet om fordeling av goder forbi definisjonen om 'muligheten til å tilegne seg goder er likt fordelt'. For at et samfunn virkelig skal være rettferdig må alle grupper være likestilt med samme mulighetsrom, uten dominans av én sosial gruppe. Hun bruker begrepet equity, som kan oversettes til likestilling, sammen med inkludering og mangfold som viktige forutsetninger for en rettferdig by (s. 11).

Innenfor planlegging er dette utvidede perspektivet spesielt viktig for å oppdage og evaluere urettferdighet i urbane prosesser. Udemokratiske prosesser synliggjøres ved å se på hvem som betaler for (i direkte og overført betydning), og hvem som drar nytte av utfallene. Fainstein (2017) eksemplifiserer dette i bruken av kost/nytte analyser, som ifølge flere teoretikere har en tendens til å overestimere nytte kontra kostnad, avhenge av grove estimater, ignorere fordelingen av goder, og å bli brukt til å rettferdiggjøre ønsket utvikling (s. 14).

Sosial bærekraft og Fainstein sine perspektiver på den rettferdige byen demonstrerer viktigheten av en demokratisk, inkluderende og likestilt prosess, i urbane utviklingsprosjekter. En god planprosess forutsetter gode diskusjoner og godt samarbeid, men innbefatter også alltid konflikter og motsetninger, da endringsprosesser alltid innebærer friksjon (Hanssen & Millstein, 2021, s. 47).

“Within society at large the values of democracy, equality, diversity, and efficiency often clash. These conflicts arise in the choices that planners must make as they try to reconcile the goals of economic development, social justice, and environmental protection. Despite the long-term desirability of sustainable development, this triad of goals has created deep-seated tensions not only between planners and the outside world, but also within planning itself”

Fainstein & DeFilippis, 2016, s. 10



Figur 3.1.4
Tolkning av et inkluderende byliv
Illustrasjoner fra Andante, 2020, av Joana Cruz

Hva er et byrom?

Byens rom kan omfatte plasser, gater, parker og torg, men også andre typer offentlige rom som offentlige bibliotek, stasjonshaller og kjøpesentre. Generelt er et byrom ethvert område i en by eller et urbant område som er offentlig tilgjengelig og designet for å romme mennesker (Børrud & Røsnes, 2016, s. 25; Hanssen & Millstein, 2021, s. 13). I denne oppgaven brukes begrepet byrom som offentlig tilgjengelige byrom utendørs, utenfor klimatiserte soner.

Hvordan planlegges byrom idag?

Siden 90-tallet har det vært en fremvekst byrom som eies og driftes av private selskap eller organisasjoner. Flere kritikere peker på at privatisering fører til økt kommersialisering av byrommene. Privatiseringen, som i figur 3.1.5, er et resultat av at private foretak oftest henvender seg mot den delen av befolkningen med høy kjøpekraft (Hanssen & Millstein, 2021, s. 16). Kommersialisering fører til et mer ekskluderende samfunn, ved at det bortvises 'uønsket aktivitet' som for eksempel demonstrasjoner, stands, gatekunst, tiggging og skateboarding. Eller ved at det hindrer disse aktivitetene gjennom sitt design - såkalt menneskefiendtlig arkitektur (Hanssen & Millstein, 2021, s. 60).

I dag setter flere spørsmålstegn til byrommets relevans i samfunnet, og hvor viktige fysiske rom egentlig er for utvikling av sosialitet, medborgerskap og demokrati (Hanssen & Millstein, 2021, s. 30).

Utviklingen av virtuelle rom endrer måten mennesker lever og samhandler på. Det kan argumenteres for at fysiske offentlige rom fremdeles spiller en viktig rolle i samfunnet. Aksjoner, demonstrasjoner, arrangementer og feiringer viser den symbolske rollen offentlige rom har, og trolig vil fortsette å ha (Hanssen & Millstein, 2021, s. 16).



Figur 3.1.5
Et moderne, offentlig privateid byrom:
Stasjonsalmenningen i Bjørvika i Oslo
Utsnitt: Bispevika, u.å., fra Hav Eiendom

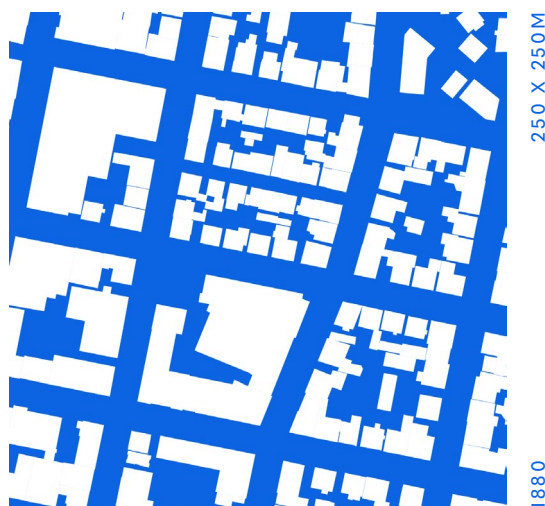
Byromstypologier

Ved å se på rommets generelle funksjon kan byrom bli delt i to; plasser og gater. Plasser er designet for at mennesker stopper opp og gjerne oppholder seg over lengre tid. Gater er dynamiske rom hvor hovedmålet er å bevege seg gjennom (Carmona, 2014, s. 177-178). Byrom kan også bli kategorisert etter formmessige egenskaper: positive og negative rom. Positive rom har en tydelig avgrensning og form, ofte definert av bygninger, trær, vann, murer eller lignende. Negative rom er utflytende rom uten en tydelig avgrensning (Carmona, 2014, s. 176). Dette hierarkiet med gater og plasser, samt positive og negative rom er vist i figur 3.1.6-3.1.8.

En tredje kategorisering av byrom er konteksten byrommet skapes gjennom: bygninger som definerer rom, versus bygninger som er plassert i rom (Carmona, 2014, s. 85). Frem til tidlig 1900-tall ble byens offentlige rom vanligvis planlagt som og definert av tilgrensende bygningsfasader. Frittstående bygninger var forbeholdt viktige kulturelle og samfunnsmessige funksjoner som kirker og rådhus. I det modernistiske planleggingsparadigmet ble bygningen plassert som et enkeltstående objekt i rommet. Byrommet ble det gjenværende negative rommet rundt bygningen. Som følge mistet de bygningene som tidligere var alene som frittstående elementer sin verdi og symbolikk (Carmona, 2014, s. 86). I figur 3.1.6-3.1.8 av Stavanger sentrum vises ulike planideologiene i byens struktur.



Figur 3.1.6
Organisk bystruktur



Figur 3.1.7
Tydelig gatehierarki i rutenettsformer.



Figur 3.1.8
Bygningsvolumene skaper negative, udefinerte byrom.

3.2 Perspektiver på levende byrom

Byrommets historie

Måten byen blir bygd på endrer seg i takt med nye idealer, teknologi og verdier. Bygningsmåten kan leses i fysiske omgivelser, i hierarkiske oppbygningen av byen. De siste 200 årene har det vært et skifte, fra å anse byen og dens bygninger og rom som en helhet, til å fokusere mer på enkeltstående bygg, gjennom prosjektbasert utvikling (Hanssen & Millstein, 2021, s. 32-33). De siste 50 årene har det vært et økt fokus på menneskene i byen, og hvordan planlegge for byliv (Gehl, 2010, s. 8-9).

I dette delkapittelet undersøkes de mest anerkjente og innflytelsesrike teoretikerne som er relevante for å kunne diskutere byens fysiske utvikling. Dette gjøres ved å dele opp de historiske epokene i tre epoker.

Levende byrom som planideal

Forholdet mellom det fysiske miljø og menneskelige forhold, og hvordan og i hvilken grad disse to aspektene påvirker hverandre har vært omstridt, særlig innenfor planleggingsfagene (Hanssen & Millstein, 2021, s. 65). Innen klassisk byteori ble byliv ansett som et produkt av de geografiske og romlige aspektene ved byen (Aspen & Pløger, 2015, s. 74).

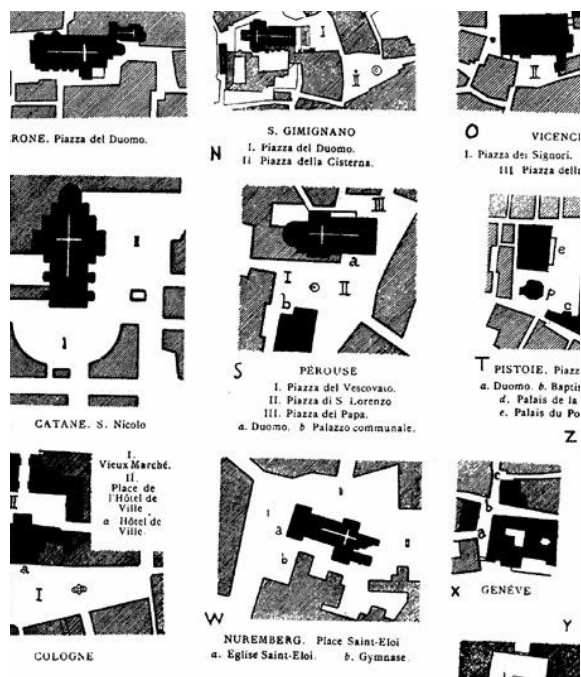
Denne forenklete årsakssammenhengen mellom mennesker og det fysiske miljøet eller andre ytre aspekter kalles determinisme. Både Jane Jacobs og Jan Gehl har blitt kritisert for å basere teoriene sine på en deterministisk forståelse av de romlige aspektene ved byen (Aspen & Pløger, 2015, s. 137).

Det eksisterer sammenhenger mellom de fysiske omgivelsene og hvordan mennesker opplever og leser verden. Jacobs, Gehl, og Kevin Lynch har vært betydningsfulle i forskningen av relasjonen mellom fysiske omgivelser og menneskelige forhold. I et historisk perspektiv er skiftet fra modernistiske planleggingsidealene med arkitekten som en teknokratisk allviter, til planleggeren som en brukersentrert forhandler, eller kommunikator synliggjort (Fainstein, 2014, s. 7).

1850 TIL 1900

Byen som ansamling: Camillo Sitte

Nyrenessansearkitekten Camillo Sitte var blant de første i moderne tid som satte søkelys på det symbolske og det opplevelsesmessige i byens offentlige rom. I sin bok 'City Planning According to Artistic Principles' (1889), understreker Sitte viktigheten av billedlige og visuelle aspekter av byen, ved å hente inspirasjon fra antikkens byrom (figur 3.2.1.). Sitte presenterer flere prinsipper for vellykkede byrom, som handler om rommets fysiske avgrensning og proporsjoner, men også opplevelsesmessige aspekter som siktlinjer og ganglinjer. Ett eksempel er at midtpunktet i byrommet skulle holdes fritt for monumenter for å ikke forstyrre viktige gang- og siktlinjer (Carmona, 2014, s. 179-180).



Figur 3.2.1

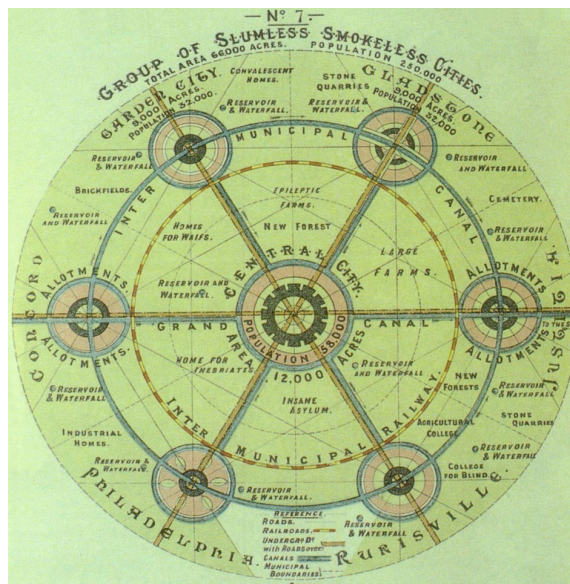
Camillo Sittes bok er rikt illustrert og inkluderer oversikt over byrom fra Italia og Tyskland.

Utnytt: "Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen" av Camillo Sitte, 1889, s. 12

1900 TIL 1950

Sosiale utopier: Ebenezer Howard

Rundt århundreskiftet og utover tidlig 1900-tall begynte arkitekter og planleggere å designe for nye sosiale agendaer og utopiske livsstiler. Garden City (figur 3.2.2.) av Ebenezer Howard, er ett eksempel. Howard sin modell var et forsøk på å fikse opp i den industrielle byens problemer med forurensing, sykdom og trengsel, ved å separere de ulike funksjonene til byen i soner. Denne ideen om ulike soner for ulike funksjoner henger til en viss grad igjen i dag (Fainstein & DeFilippis, 2016, s. 34-43).



Figur 3.2.2

Ebenezer Howards diagram over hans fremtidsvisjon:

'Group of slumless, smokeless cities' fra "Garden city of tomorrow" av E. Howard, 1902 (fra bokomslaget til "The garden city utopia")

Boligen som maskin: Le Corbusier

Le Corbusier er en annen innflytelsesrik teoretiker, med ideen om boligen som en maskin. Le Corbusier ønsket å re-starte historien med blanke ark, gjennom å rasjonalisere måten mennesker levde på både i husene og i byene. I praksis betydde dette å rive og sanere den tidligere organisk bebyggede byen og erstatte denne med ordnede boligblokker og høyhus, plassert på rekke og rad i grønne parkdrag, (figur 3.2.3). Mellom blokkene forestilte Le Corbusier seg store motorveier som fraktet mennesker mellom hjem og arbeid. Denne utopiske modernismen, med Le Corbusiers effektive og rasjonelle boligidealer ble hentet frem i en mer nøktern og sosialdemokratisk stil når de skulle bygge opp igjen byer og tettsteder nasjonalt og internasjonalt etter andre verdenskrig. (Fainstein & DeFilippis, 2016, s. 106-107).



Figur 3.2.3

Modellfoto av Le Corbusiers 'Plan Voisin', som skulle erstatte store deler av sentrums av Paris

Utsnitt: "Aerial view showing the proposed extent of the Radiant City", 1933 av Der Stadtstreicher (<https://architectureuul.com/architecture/radiant-city>) CC BY-SA

1950 TIL NÅ

Byen som en scene: Jane Jacobs

Søkelyset på byliv og vitalitet startet i som en motreaksjon på etterkrigsmodernismens sanering og storskala utbygging. Blant de mest kjente teoretikerne er den amerikanske journalisten og aktivisten Jane Jacobs. Jacobs sitt engasjement startet som opprør mot en ny motorvei gjennom Greenwich Village i New York (figur 3.2.4, 3.2.5). I boken 'The Death and Life of Great American Cities' fra 1961 går Jacobs med egne ord 'til angrep' på de modernistiske planleggingsidealene til Le Corbusiers og Howards ved å sammenligne disse, med egne erfaringer fra livet sitt i Greenwich Village (Fainstein & DeFilippis, 2016, s. 95).

Det er tre aspekter ved byen Jacobs (1961) er kjent for. Det første er det hun kaller 'Eyes on the street', som handler om tryggheten som skapes ved at det finnes mennesker som observerer gatelivet. Det andre aspektet går på 'Mixed-use', som legger til grunn en by som består av ulike bygningstypologier og funksjoner for å skape en tilsvarende miks av mennesker. Det tredje aspektet, 'The street ballet', handler om tiltrekningskraften av menneskelig aktivitet ute på gaten. Dette perspektivet med byen som en scene for livet som utspiller seg er en gjenganger i klassisk byteori, som planleggere i senere tid har beveget seg bort fra (Aspen & Pløger, 2015, s. 74-75). Dette har også vært en gjengående kritikk mot Jacobs, ved at de bakenforliggende antakelsene og teoriene som brukes er erfaringsbaserte, og ikke empirisk etterprøvbare.



Figur 3.2.4
Jane Jacobs blir intervjuet av reportere i forbindelse med aksjoner mot motorveien

Utsnitt: "Jane Jacobs demonstrating", 1962, av Fred W. McDarrah



Figur 3.2.5
Tegning av foreslått en ny motorvei gjennom Greenwich Village i New York.

Utsnitt: "Sketch of the proposed Lower Manhattan Expressway", 1959, av Anthony Paletta



Figur 3.2.6

Gehls planleggings-hierarki

"Life, space , buildings", 2021, av NJTOD

(https://shorturl.at/asyR3)

William Whyte: Project for Public Spaces

Teoretiker og urbanisten William H. Whyte, skrev «The Social Life of Small Urban Spaces» i 1980. I boken, observerer og analyserer Whyte hvordan folk bruker byens offentlige rom, og fokuserer blant annet på sosiale aktiviteter som konsumering av mat og drikke (PPS, u.å.). Forskningen og tilnærmingen til faget gjennom vitenskap har blitt grunnlaget for PPS - Project for Public Spaces, en organisasjon som fremmer levende byrom. PPS har funnet fire kvaliteter som de mener er essensielle for gode byrom; tilgjengelighet, bruk, komfort og sosialitet. Noe av det viktigste for å skape gode miljøer for mennesker, argumenterer PPS er å inkludere samfunnet i prosessen (PPS, u.å.)

Kevin Lynch: Mental mapping

Lynch utforsket hvordan mennesker oppfatter, navigerer og leser urbane miljøer. Konseptet fra 'The image of the city' (1959) utforsker menneskers mentale kart. Funnene understreker viktigheten av en bys visuelle og romlige kvaliteter for å forme menneskers opplevelse og forståelse av bymiljøet (Lynch, 1959, s. 4-7). Lynch identifiserer fem nøkkelementer som bidrar

til lesbarheten av byen: stier, kanter, distrikter, noder og landemerker. Stier er rutene folk tar, kanter definerer grensene til rom, distrikter er distinkte områder med felles kjennetegn, noder er knutepunkter, og landemerker er minneverdige funksjoner folk bruker til å navigere etter (Lynch, 1959, s. 47).

Byen mellom husene: Jan Gehl

I en nordisk kontekst er den danske arkitekten og planleggeren Jan Gehl særlig betydningsfull. Bøkene «Byer for mennesker» og «Livet mellom husene» presenterer et planleggingsperspektiv med fokus på menneskers fysiske og sosiale behov. Som et ledd i dette har Gehl Architects utviklet metoder for å undersøke og evaluere byroms-kvaliteter, gjennom observasjon og statistikk, og ulike kriterier for kvalitet i byrom, som komfort, trygghet og menneskelig skala (Gehl, 2010, s. 248-249). Figur 3.2.6 viser hierarkiet Gehl argumenterer for i planleggingsprosessen, hvor det først blir planlagt for liv, så byens rom, og til slutt bygningene. Gehl Architects står bak bylivsundersøkelsen i Oslo, som har blitt brukt som grunnlaget for handlingsprogram for økt byliv (2014).

3.3 Planlegging av levende byrom

Byliv på bestilling

Som sett finnes det flere perspektiver på hva som skaper gode bomiljø og levende byrom. Det er viktig å se byrom både i et stort byperspektiv ved hvordan byen er strukturert og hvilket hverdagsliv det legger opp til, men også i et detaljorientert perspektiv. Grad av byliv avhenger også av hvilken grad det er tilrettelagt for byliv gjennom aspekter som skala, leselighet, komfort, trygghet og sosiale aktiviteter. Både Jacobs, Whyte, Lynch og Gehl har vært betydningsfulle i å bane vei i utforskningen av relasjonen mellom fysiske omgivelser og menneskelige forhold.

Forholdet mellom det fysiske miljø og menneskelige forhold, og hvordan og i hvilken grad disse to aspektene påvirker hverandre har vært omstridt, spesielt innenfor planleggingsfagene (Hanssen & Millstein, 2021, s. 65). Innen klassisk byteori ble byliv ansett som et produkt av de geografiske og romlige aspektene ved byen (Aspen & Pløger, 2015, s. 74). Denne forenklete årsakssammenhengen mellom mennesker og det fysiske miljøet eller andre ytre aspekter kalles determinisme. Flere kritikere hevder at planleggere og arkitekter i dag fortsatt har tendenser til et deterministisk syn på påvirkningen av fysiske omgivelser, og dens effekt på menneskelige følelser, motiver og atferd (Aspen & Pløger, 2015, s. 137; Hvattum, 2015, s. 94).



Figur 3.3.1
Bylivsillustrasjon

Illustrasjoner fra Andante, 2020, av Joana Cruz

FORSKNINGSSPØRSMÅL

1

*Hva er levende byrom og hvordan kan det planlegges for?***Hvordan planlegge for levende byrom?**

Det er ingen direkte likhetstegn mellom den fysiske utformingen av byrom og byliv, men det finnes sammenhenger mellom de fysiske omgivelsene og hvordan mennesker opplever og leser verden. Det er flere koblinger mellom byens rom og byrommets vitalitet. Byliv kan ikke planlegges, men byliv kan bli tilrettelagt gjennom å strategisk utforme fysiske omgivelser. Dette gjelder alt fra hvordan byen og byrommet er strukturert rent fysisk, til hvilken aktivitet som er mulig å gjøre. Ved å tilby en benk, blir det tilrettelagt for at mennesker kan sette seg ned, og ved å sette inn en drikkefontene får brukerne av byrommet drikkevann. På motsatt side er det ikke mulig å stanse uønsket aktivitet gjennom utforming, men planleggere kan redusere muligheten for uønsket aktivitet. Byrom varer ofte lenger enn bygningene rundt dem. Det er derfor viktig å planlegge for tilpasning, og kapasitet til endring (Carmona, 2014, s. 254).

Fysiske omgivelser utløser ingen handling i seg selv, men de kan få en virkning gjennom hvordan de blir opplevd, lest og tolket av

mennesker (Hanssen & Millstein, 2021, s. s. 65). Dette kan være symboler, bruksmåter og betydninger; hvilken bruk det er forbundet med ved hvordan man leser og oppfatter rommet. Ved at utformingen av byrommet signaliserer visse bruksmåter og betydninger, kan byrommet kan sies å ha en meningsskapende effekt (Aspen & Pløger, 2015, s. 133).

Verdiene som enkeltindivider og som samfunn har, er med på å påvirke design og løsninger, noe som er viktig å tenke på når planleggere utformer deler av byen. Aspen og Pløger (2015) argumenterer at som arkitekt, byplanlegger og byforsker bør de skaffe seg kunnskap om og innsikt i hvilken betydning de fysiske forholdene har for byens sosiale liv, men også motsatt; hvordan byens kulturer og sosiale liv virker tilbake på de fysiske omgivelsene (s. 96). For å skape levende byrom er det viktig å forstå byens kompleksitet og samspill, mellom byens kulturer, sosiale liv og de fysiske omgivelsene (Aspen & Pløger, 2015, s. 75).

3.4 Referanseprosjekt

Strategiene for byliv tar utgangspunkt i strategiene som ble fremlagt i 'Handlingsplan for økt byliv i Oslo sentrum' fra 2017, og ble vedtatt i kommunestyret 05.09.2018 (Oslo kommune, 2017, s. 6-7). Men, fordi hver by og område har ulike egenskaper, og planområdet er i en annen skala enn Oslo sitt bysentrum, er strategiene tilpasset området, og de funnene som er gjort i sosiokulturell analyse og stedsanalysen.

Handlingsplanen viderefører arbeidet med Oslo sin bylivundersøkelse i 2014, gjort av Gehl Architects for Levende Oslo. I bylivsundersøkelsen og handlingsplanen for økt byliv presenteres både en analyse av det eksisterende bylivet i Oslo, i tillegg til konkrete forslag og strategier (Gehl Architects, 2014, s. 3). Rapportene understreker også viktigheten av samarbeid mellom ulike aktører i byutviklingen (Gehl Architects, 2014, s. 119; Oslo kommune, 2017, s. 14).

Bylivsundersøkelsen

Metodene som brukes i kartleggingen er ulike registreringer og spørreundersøkelse. I tillegg registreres aktive fasader, basert på en fem-trinns klassifisering. Metoden deler inn fasadetyperne i aktiv, vennlig, midt imellom, kjedelig og inaktiv, aspekter som basert på antall funksjoner, antall dører per 100m, og grad av detaljering. Dette har stor innvirkning på bylivet, og har ifølge Gehl Architects (2014) i tidligere prosjekter økt bylivet med opptil 700% (s. 17).

Strategiene er delt inn i fire tema: landskap, byens rom, bevegelse og byliv. Hvert tema inneholder flere strategier. Disse inkluderer også en referanse katalog over gode prosjekter og ideer til inspirasjon (Gehl Architects, 2014, s. 119).

Handlingsplan for økt byliv

Handlingsplanens tilnærming til byliv som konsept og begrep, er mer kvalitativ kontra Bylivsundersøkelsen. De definerer byliv som et samspill av syv faktorer: Byøkonomi, kunst og kultur, mobilitet, folk, arkitektur, innovasjon og natur (Oslo kommune, 2017, s. 23) I forbindelse med handlingsplanen er det gjennomført en spørreundersøkelse. Funnene fra denne og Bylivsundersøkelsen danner grunnlaget for overordnede strategier og generelle tiltak. Deretter går handlingsplanen inn i ulike delområder, og analyserer ulike styrker, svakheter og potensialer opp mot de bylivsfaktorene definert innledningsvis, for deretter å anbefale konkrete tiltak (Oslo kommune, 2017).

3.5 Strategier for levende byrom



FOLK

Bygge byen rundt menneskers naturlige behov

Mennesker tiltrekker mennesker. Slik er mennesker kjernen i byen og vår forståelse av byliv. Dette kommer særlig godt frem i Gehl Architects sin spørreundersøkelse, hvor det folk likte best med Oslo sentrum nettopp var mennesker, folkeliv og stemning (Gehl Architects, 2014, s. 95). For å bygge byer for mennesker hvor mennesker har lyst til å oppholde seg, må planleggere utforme byrom rundt folks naturlige stoppesteder og ferdselslinjer. Byen må også bli utformet rundt menneskelige behov: med menneskelig skala, og for menneskelige sanser. Eksempler kan være å lage steder for rekreasjon hvor det er gode solforhold og skjerme for uønskede klimapåkjenninger.

Nøkkelord: *felleskap, interaksjon, observasjon, samspill, tilfeldige møter, synergieffekter, friksjon, trygghet, alene, sammen*



BYMESSIGHET

Forsterke bymessige kvaliteter

Bymessighet handler om byen som fysiske omgivelser. I byrom er det viktig med lesbarhet - tydelige skiller mellom offentlige og private rom, men også angående funksjoner og innganger. Det er også viktig med variasjon i typen byrom, slik at de er tilrettelagt et mangfold av bruk og praksiser. Positive byrom med myke, graderte kantsoner bør etterstrebes. Viktig å legge til rette for blandede funksjoner og bygge med en rikhet i detaljer og robuste materialer. Byen skal oppfordre til utforskning og nysgjerrighet, gjennom interessante, varierte fasader og enkeltelementer.

Nøkkelord: *rom, skala, møteplass, kvalitet, siktlinjer, positive rom, by-hierarki, lesbarhet, inne-ute, soner, materialitet, rikhet, offentlig og privat, gradering, byreparasjon, mangfold, kompleksitet*



NATUR

Tilrettelegge for rekreasjon og
sanseopplevelser

By, mennesker og natur eksiterer i en symbiose. Natur er essensielt for menneskers velbehag i byen. For å tilrettelegge for rekreasjon og sanseopplevelser, bør det etableres og aktiviseres grønne byrom. Grønne byrom og naturelementer kan stimulere til sanselige og taktile opplevelser, ved å for eksempel åpne bekkeløp og vassdrag, anlegge trær og bedd. Naturelementer er også viktig som overvannshåndtering. Natur kan brukes som et verktøy for å fremheve årstider. Natur kan også være kultur, som gjør det viktig bevare og synliggjøre viktige historiske landskapstrekk og naturelementer.

Nøkkelord: *sanseopplevelser, bærekraft, klima, lyd, dyre- og planteliv, flerartslig byliv, vannelementer, grønt, økologi, kulturlandskap, taktilitet*



BYØKONOMI

Tiltrekke mennesker på basis av
handel og virksomhet

Handel, arbeid og virksomhet er en stor del av grunnlaget for en levende og attraktiv by. I et bylivsperspektiv handler det om muligheten til å dekke sine behov, enten det er varer, tjenester eller underholdning. For å tilrettelegge for levende byrom er det derfor viktig å tilby ulike tjenester og tilbud. Dette kan gjøres gjennom en variasjon i bedrifter og virksomheter, eller med utendørs aktiviteter og arrangementer. Det er viktig med aktive, åpne førsteetasjer. Andre tiltak er varierte åpningstider hele døgnet, og et mangfold av inkluderende møteplasser som er tilgjengelige for alle og appellerer til ulikt bruk.

Nøkkelord: *handel, arbeid, aktivitet, økonomi, caféer og restauranter, tjenester, underholdning, kulturtilbud, virksomhet, offentlig, privat*



TID

Tilrettelegge for aktiviteter
gjennom døgnet og året

Bylivet skal kunne skje hele året og døgnet. For å gjøre det, må bymiljøet bli designet med og for alle årstider, temperaturer og værforhold - og alle tider på døgnet. Tid er også et viktig sanselig aspekt, som kan bli inkludert gjennom elementer som forandrer seg over tid for å skape tilhørighet og attraksjon. Dette kan også være temporære aktiviteter og installasjoner, tilknyttet visse deler av året, som markeder, festivaler og lignende. Gjennom døgnet er åpningstider, aktiviteter og belysning viktige faktorer.

Nøkkelord: *temporalitet, bevegelse, endring, lys og mørke, årstider, dag og natt, morgen og kveld, vær og vind, sol og regn, snø og kulde, åpningstider, marked, installasjoner, belysning, uteliv*



UNIVERSELL UTFORMING

En by, for alle, uansett

For å skape en by for alle må byen bli utformet med tanke på ulike behov, og ta særlig hensyn til utsatte samfunnsgrupper. Det er derfor viktig å dekke grunnleggende menneskebehov gjennom drikkefontener, gjenvinningsstasjoner og offentlige toalett. Universell utforming handler også om tilgjengelighet og tilgang for mennesker med ulike funksjonsnedsettelse, som kan gå på redusert fremkommelighet, hørsel og syn. I tillegg er det viktig å skape trygghet og sikkerhet gjennom aspekter som belysning og vedlikehold. For eldre er det særlig viktig med gode sitteplasser. For unge bør det tilrettelegges for tilgang til lek og aktiviteter for både gutter og jenter.

Nøkkelord: *barn, gamle, unge, mennesker med funksjonsnedsettelse, inkludering og mangfold, trygghet og sikkerhet, grunnleggende behov, lek, gode uformelle sitteplasser, tilbud, belysning, vedlikehold, felleskap, turister og lokale*



MOBILITET

Tilrettelegge for aktiv, bærekraftig transport

Mobilitet handler om tilgjengelighet og forflytning. For å tilrettelegge for bærekraftig og aktiv mobilitet må det bli utviklet gode og forbedre eksisterende gå- og sykkelnettverk. Et viktig ledd er å gå fra bilveier, til gater for alle trafikanter. Dette reduserer attraktiviteten til bilkjøring, mens det øker attraktiviteten til grønne transportmidler. Det må være enkelt å velge å gå og sykle, og å velge kollektive transportmidler når gå og sykkel ikke er mulig. For å gjøre det enkelt å gå, må det bli tilrettelagt for snarveier, gode fortau og å gjøre opplevde avstander kortere gjennom opplevelsrike, trygge ruter. Sykkelveier må prioriteres slik at sykling også oppleves trygt og lettvent.

Nøkkelord: *tilgjengelighet, fremkommelighet, reise, gange, sykkel, rute, sti, nettverk, gate, snarvei, gangfelt*



KULTUR OG KUNST

Aktivere kunst og kulturverdier som kilde til identitet og opplevelser

Kunst i et bylivsperspektiv handler om å skape nye opplevelser, nysgjerrighet, undring og kunnskap. Dette kan være med på å skape samhørighet i byen, ved at ulike mennesker opplever det samme nye. Kulturminner handler om å skape tilhørighet og stedsidentitet gjennom gjenkjennelighet og kontinuitet. I denne sammenhengen er vern og lesbarhet viktig, for å kunne lese byens utvikling, forstå hvor man kommer fra, og hvilke verdier samfunnet har. Slik kan begge deler være med på å skape økt opplevelsverdi i byens rom. For å kunne gjøre det må kunst og kulturminner være lesbare, "aktiverte" og tilgjengelige.

Nøkkelord: *stedsidentitet, opplevelser, kultur, minner, formidling, teater, dans, musikk, utstilling, litteratur, fest, attraksjon, forståelse, samskaping, fellesskap, kunnskap, idéer*

Planområdet

KAPITTEL FIRE

4.1 Historisk utvikling

4.2 Planområdet idag

4.3 Fremtidige planer

4.4 Intervju

4.5 Overordnede føringer

4.6 Oppsummering



Figur 4.1.1:
Foto fra Olav Vs gate

Introduksjon

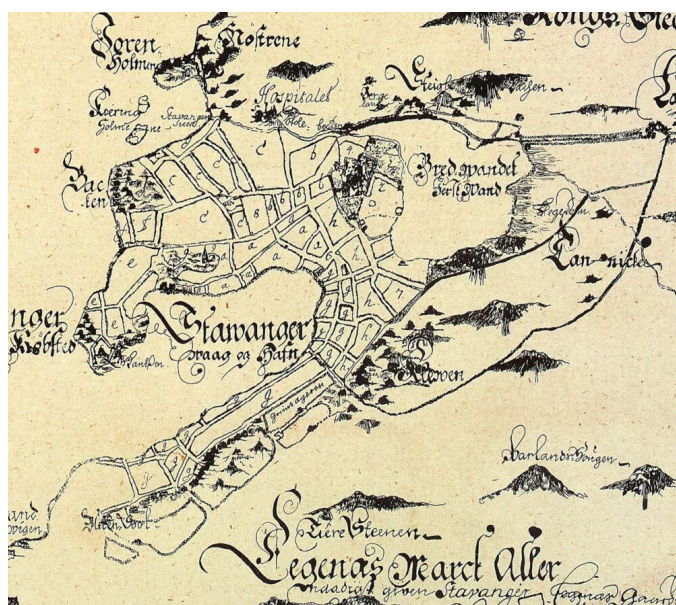
Å planlegge for fremtiden krever kunnskap om fortiden. I dette kapittelet presenteres planområdet slik det har vært, slik det er i dag, og slik det planlegges å bli i fremtiden. Denne konteksten er viktig for å kunne forstå området, og hvorfor det ser ut som det gjør. Deretter presenteres aktørene, og deres fysiske og immaterielle behov i transformasjonen av planområdet.

De de overordnede føringene og bestemmelsene som er relevante for utformingen av området legges frem til slutt. Samlet gir kapittelet en grundig forståelse av de mulighetene og utfordringene som finnes ved transformasjonen av planområdet, og i hvilken grad de foreliggende planene samsvarer med målet om å skape et sentrumsområde med levende byrom.

FORSKNINGSSPØRSMÅL

2

Hva er aktørenes behov, og i hvilken grad samsvarer disse med levende byrom?



Figur 4.1.2:

Det eldste kartet av Stavanger, Kannik sees som "Kan-nicke" til høyre.

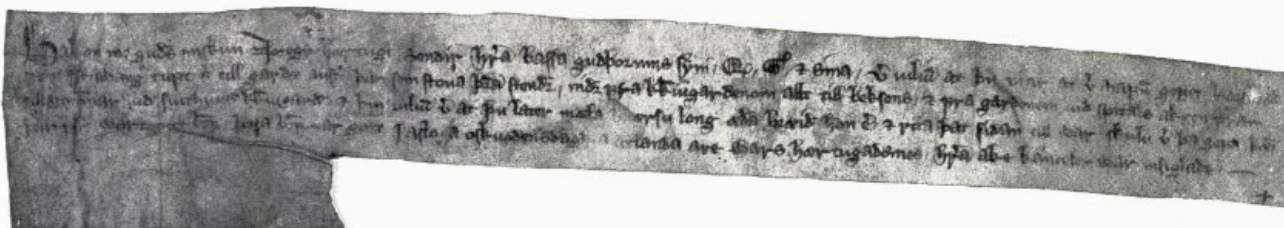
Utsnitt: "Aasgaards kart over Stavanger", 1726, av Aagaard/Stavanger byarkiv (<https://stavangerbyarkiv.no/kart/>)

4.1 Historisk utvikling

Frem til 1800: Geistlig sentrum

Datoen for grunnleggelsen av Stavanger by er satt til 1125, året for opprettelsen av bispesetet i byen, men trolig strekker byens historie seg lenger (Brendalsmo & Paasche, 2017, s. 119-122). Et tre meter høyt steinkors som inntil slutten av 1800-tallet stod ved Kongsgata og forteller om Erling Skjalgssons fall i 1028 kan tyde på at Stavanger har vært et viktig sted hundre år før (Helle, 1975, s. 74-75). Det finnes også flere rike funn fra merovingertid og bronsealder i området som forteller om bosetning i området fra eldre tider (Helle, 1975, s. 38).

Fra opprettelsen av bispesetet og gjennom middelalderen var byen først og fremst et administrativt sentrum for geistlig aktivitet (Helle, 1975, s. 175). Den første benevnelsen av planområdet i offentlige dokumenter er fra 1297 (figur 4.1.3). Dette året får presteskapet ved St. Svithun, også kjent som Korsbrødre eller Kannikere, testamentert et verdifullt jordstykke sør for Breiavatnet (Helle, 1975, s. 184). Kannikenes tilstedeværelse i området gjennom flere århundrer gir etter hvert navn til stedet.



Figur 4.1.3
Bilde av brev om Kannikernes eiendom fra Hertug Håkon til sysselmann Basse Guttormsen datert 27. februar 1297. Originalen på pergament i Riksarkivet i Oslo (Knut Helle, 1975, s. 184)

OVERSETTELSE:

Håkon, med Guds miskunn Norges hertug, sender herre Basse Guttormsen Guds og sin hilsen. Vi vil at du skal vite vi har gitt korsbrødrene i Stavanger tuft til gård for seg der øst som stuen deres står, ned fra kirkegården like til bekken, og fra gjerdet ved Spitalsåkeren fram til veien ved Svithunkirkegården. Og derfor vil vi at du skal la måle hvor lang og bred den er, og skrive det siden til oss. Vi skal da gi dem vårt åpne brev på det.

Helle, 1975, s. 184



Figur 4.1.4
 Utsnitt: "Reguleringsplan nr. 25"
 Oppmålings og reguleringsvesenet/ Stavanger Byarkiv
 (https://www.stavangerbilder.no/fotoweb/archives/5005-Kart/
 Kart/KA_0009_Ta_0025.jpg.info)

1800-1880: En havneby i vekst

I 1808 kommer silden til byen, noe som markerer starten på en lang periode med økonomisk vekst for byen. Det neste århundret går gjennom flere epoker sentrert rundt maritim industri, med sild, seilskip og hermetikkindustri (Bergsgard, 2005, s. 11-13). Epokene skaper økonomiske oppturer, men også nedturer, da byens periodevise, ensrettede industri sliter med å omstille seg til nye behov og ny teknologi (Haaland, 1999, s. 29). Fra 2500 innbyggere i 1814, vokser byen og ved slutten av 1800-tallet har byen 21.000 innbyggere, og er Norges fjerde største by (Utne, 1988, s. 13).

Stavanger får sine første bygrensler i 1837, og omfavner blant annet dagens stasjonsområde og teater. Resten av Kannikhøyden innlemmes i 1866, når kommunen går til innkjøp av Skjævelandsstykket, navngitt etter eieren, H. Skjæveland (Bergsgard, 1983, s. 13). Mot slutten av 1880-årene begynner industribyen å ta form, og i 1870 får planområdet sin første reguleringsplan (figur 4.1.4). I tillegg blir det oppført noen monumentale bygg sør for Breiavatnet (Utne, 1988, s. 17).



Figur 4.1.5
 Bilde av Kannikhøyden fra nord. Tatt i 1870-årene, fra Valbergtårnet.
 Utsnitt: "Minneboken om Stavanger". Gundersen & Molaug. 1958. s. 172



Figur 4.1.6

Fra venstre: museet, teateret, turnhallen og den første jernbanehallen nede til høyre. Taket på prestegårdshuset skimtes mellom trærne.

Utsnitt: "Breiavatnet mot Jernbanen og Kannik", 1893, Carl Johan Jacobsen / Stavanger Byarkiv https://www.stavangerbilder.no/fotoweb/archives/5010-Foto/Indeksert/BySt1986_1_243.tif.info

1880-1930: Industribyen tar form

Jærbanen sin endestasjon (figur 4.1.6) åpner på Kannikåkeren i 1878, etter mange års opphetet debatt rundt plasseringen. Kritikerne mener at plasseringen er usentral, og at den burde ligge nærmere byen (Næss, 1975, s. 426). Når byens teater blir bygget noen år senere, blir det igjen en diskusjon om plassering. Valget havner til slutt på Skjævelandsstykket (Haaland, 1999, s. 259). Arkitekt Hartvig Sverdrup Eckhoff blir engasjert, og etter en omstendelig byggeprosess på grunn av et økonomisk krakk i 1880-årene, er byens nye teater på plass i 1883. Noen år senere kommer Turnhallen i 1891, første del av museet i 1893 og første del av sykehuset i 1897 (Bergsgard, 1983, s. 11-13).

Til tross for det siste tilslaget med monumentale murbygg på sørsiden av Breiavatnet, manglet Stavanger by ved inngangen av 1900-tallet større offentlige og private institusjonsbygg - utenom byens kirker. Grunnen til dette, er at byen var

basert på sjøfart, handel og håndverk. Som følge var det ingen særlig embetsstands- eller militær tilstedeværelse i byen, som fra 1800-tallet var en drivkraft i norsk byplanlegging. Det sosiale og økonomiske forutsetningene var med andre ord ikke til stede (Utne, 1988, s. 18-19; Haaland, 1999, s. 41). Byens mangel på monumentalitet og bymessighet, fortsetter utover 1900-tallet, og byen vokser utover på de omkringliggende platåene (Utne, 1988, s. 21).

"Både det at de lå samlet, at de alle var utformet i europeisk historisme og beliggenheten – som et synlig og effektivt "Akropolis" på sin høyde over den gamle trehusbyen – kunne tyde på monumentale ambisjoner og ansatser til byplantenkning fra kommunens side. Forklaringen er nok mer prosaisk."

Haaland, 1999, s. 259

Etter 1930: Opprydning og bilisme

Etter 1930 har modernismens idealer fått godt fotfeste blant kommunens arkitekter og planleggere. I 1943 ble det avholdt en offentlig konkurranse om ny byplan for Stavanger sentrum. Vinnerutkastene 'Omkring dommen' og 'Riv og bygg', prioriterer fremkommeligheten til bil, mens hoveddelen av den gamle trehusbebyggelsen blir foreslått revet (Bergsgard, 2005, s. 26). Begge utkastene forutsatte en ny vest-øst-forbindelse fra Kannik i bro over til Bergland. Dette var viktig for å knytte byen til voksende industriområder i Stavanger Øst, og etter hvert også for å avlaste Domkirkeplassen for økende biltrafikk.

Med bilbaserte planleggingsidealer og oljen som økonomisk motor vokste byen utover (Bergsgard, 2005, s. 138-140). Spesielt sørover mot Sandnes i tråd med Båndbyens mål om å knytte byene sammen til ett storbyområde (Bergsgard, 2005, s. 30). I 1980-årene ble flere inngripende veiprosjekter ferdigstilt. Etter mange års utredninger for få til en forbindelse som kunne erstatte trafikken over Domkirkeplassen, åpner Bergelandstunellen med ny E-18 (dagens Fv 441) i bro over Jernbanestasjonen i 1989. Samtidig ble det anlagt parkeringslokk over Jernbaneområdet og Byterminalen ble bygget (figur 4.1.7.). Kostnaden kom på 220 millioner kroner (byggekunst), 1991, s. 54).



Figur 4.1.7
Bygging av Jernbanelokket, Byterminalen og Bergelandstunellen.

Utsnitt: "E-18 bygging av Bergelandstunellen", 1987, Uvisst / Stavanger Byarkiv (https://www.stavangerbilder.no/fotoweb/archives/5010-Foto/Indeksert/BySt020_Ud_1167.tif.info)



Figur 4.1.8
Flyfoto over Stavanger sentrum
(<https://kart.finn.no/>, kartdata: Norkart)

1940

Jærbanens vurderes nok en gang å flyttes, denne gang til Hillevåg

1950

Nasjonal befolkningsvekst setter fart på byspredningen.

1960

Gamle Stavanger stanses fra sanering og utbygging. Ny stasjon blir bygget.

1970

Stavanger blir oljehovedstad. Utfyllinger ved havnen.



Figur 4.1.9
Utsnitt av flyfoto over Stavanger sentrum
(<https://kart.finn.no/>, kartdata: Norkart)



Figur 4.1.10
Flyfoto over Stavanger sentrum
(<https://kart.finn.no/>, kartdata: Norkart)

1980

Bybru og ny E18 - dagens E39. St. Olavskvartalet blir sanert og bygget til høyhus.

1990

Industrien i Stavanger Øst flyttes gradvis ut av byen.

2000

Byen får nytt torg og tusenårssted. Blir kåret til Europas kulturhovedstad.

2010

Ryfast, undersjøisk tunell til Ryfylke blir bygget.



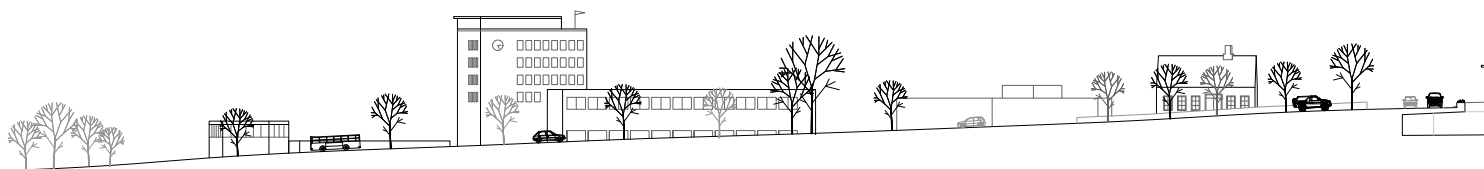
Figur 4.1.11
Utsnitt av flyfoto over Stavanger sentrum
(<https://kart.finn.no/>, kartdata: Norkart)

4.2 Planområdet idag

I dag er området preget av å være et knutepunkt for trafikken inn og ut av Stavanger sentrum, og et sted mange folk kommer til og reiser gjennom, men få velger å oppholde seg. Planområdet har ikke gjennomgått særlige endringer siden 1989. Veisystemene og topografien skaper flere barrierer i området, som i stor grad påvirker opplevelsen av trygghet, tilgjengelighet og attraktivitet.

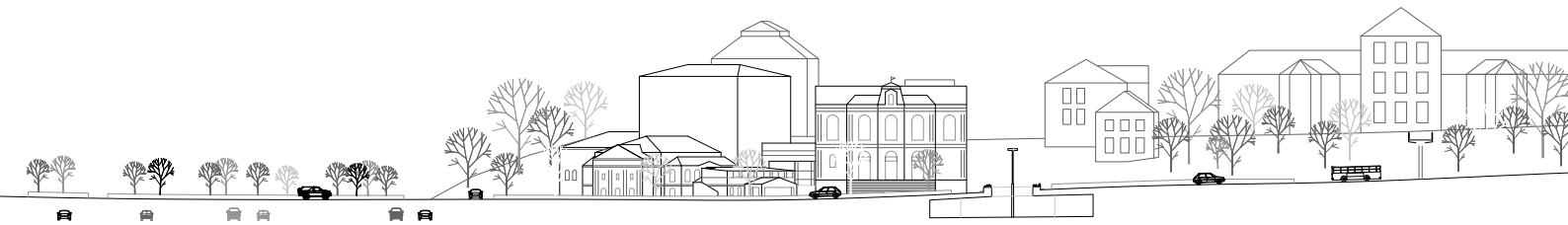
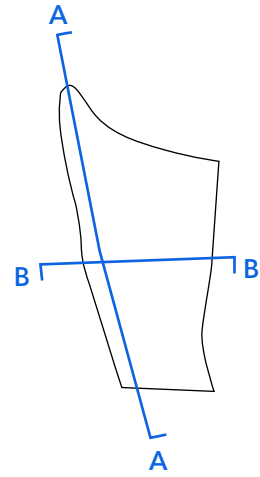
Stavanger by har gått fra å være senter for religionsdyrkelse til senter for industri, handel og arbeid, og videre til det som kan kalles opplevelsesbyen, med et rikt kulturliv (Aspen & Pløger, 2015, s. 164-165). Utviklingen gjenspeiler samfunnets skiftende idealer og verdier. Dette kommer også til syne i planområdet, gjennom kontrasten mellom Presteboligen, Stasjonsområdet, Jernbanelokket og Kannikhøyden.

Fremover er det planlagt tre store utviklingsprosjekter i området: utviklingen av Stavanger Stasjon av BaneNor, Bussveien av Rogaland Fylkeskommune, og utviklingen av nytt teater og museum, gjennom Akropolisvisjonen. Selv om prosjektene er på ulike stadier, vil området neste årene starte en omfattende transformasjon. Denne transformasjonen har muligheten til å gjøre det til et langt mer attraktivt og livlig sentrumsområde enn det det er i dag.



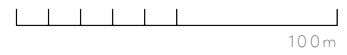
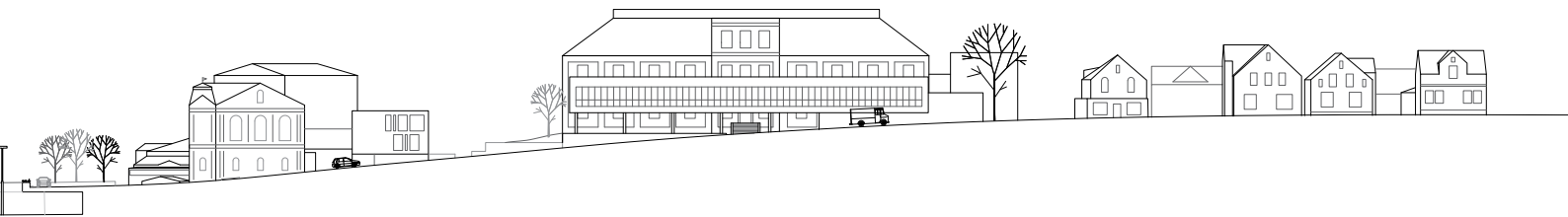
SNITT A-A

Figur 4.21
Snitt gjennom Muségata og Olav V's gate.



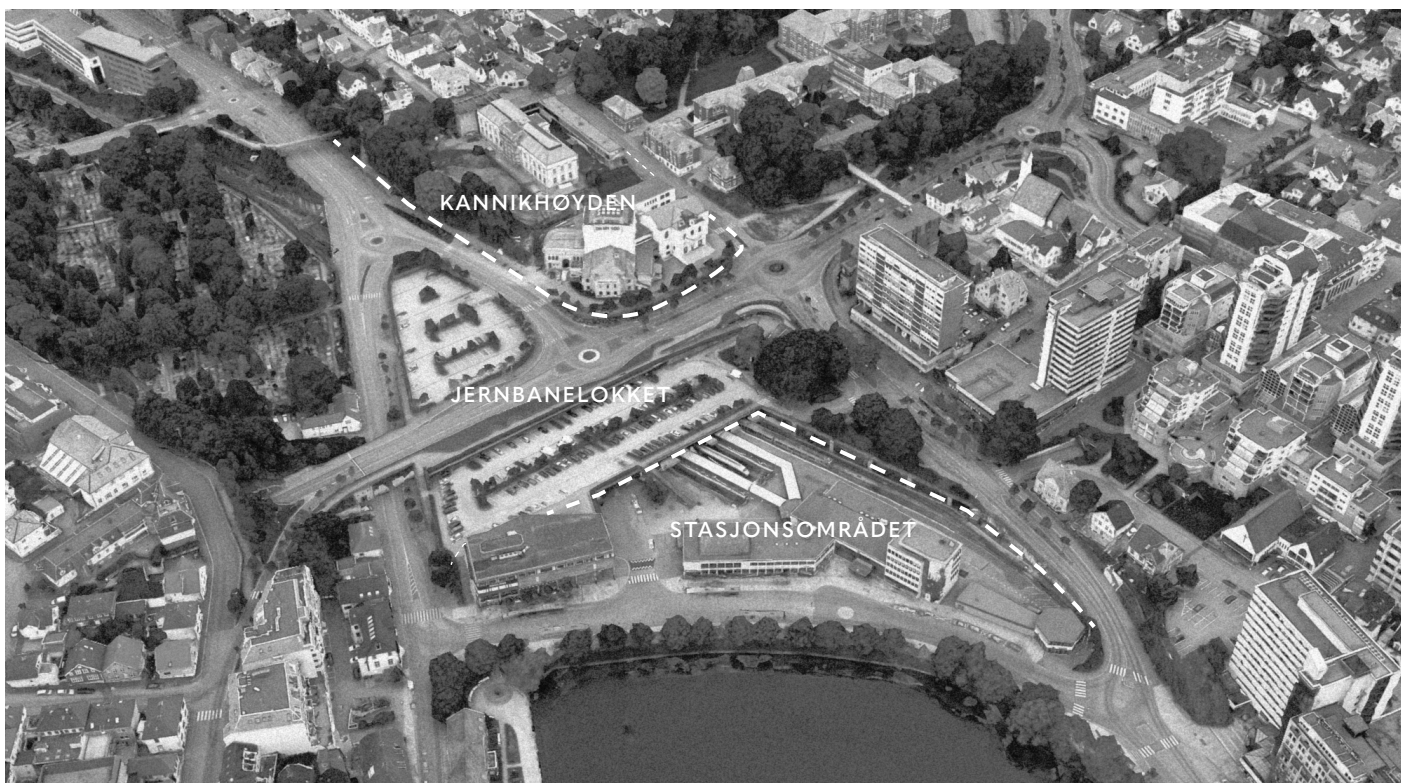
SNITT B-B

Figur 4.2.2
Snitt gjennom Fv 441 og Jernbanelokket

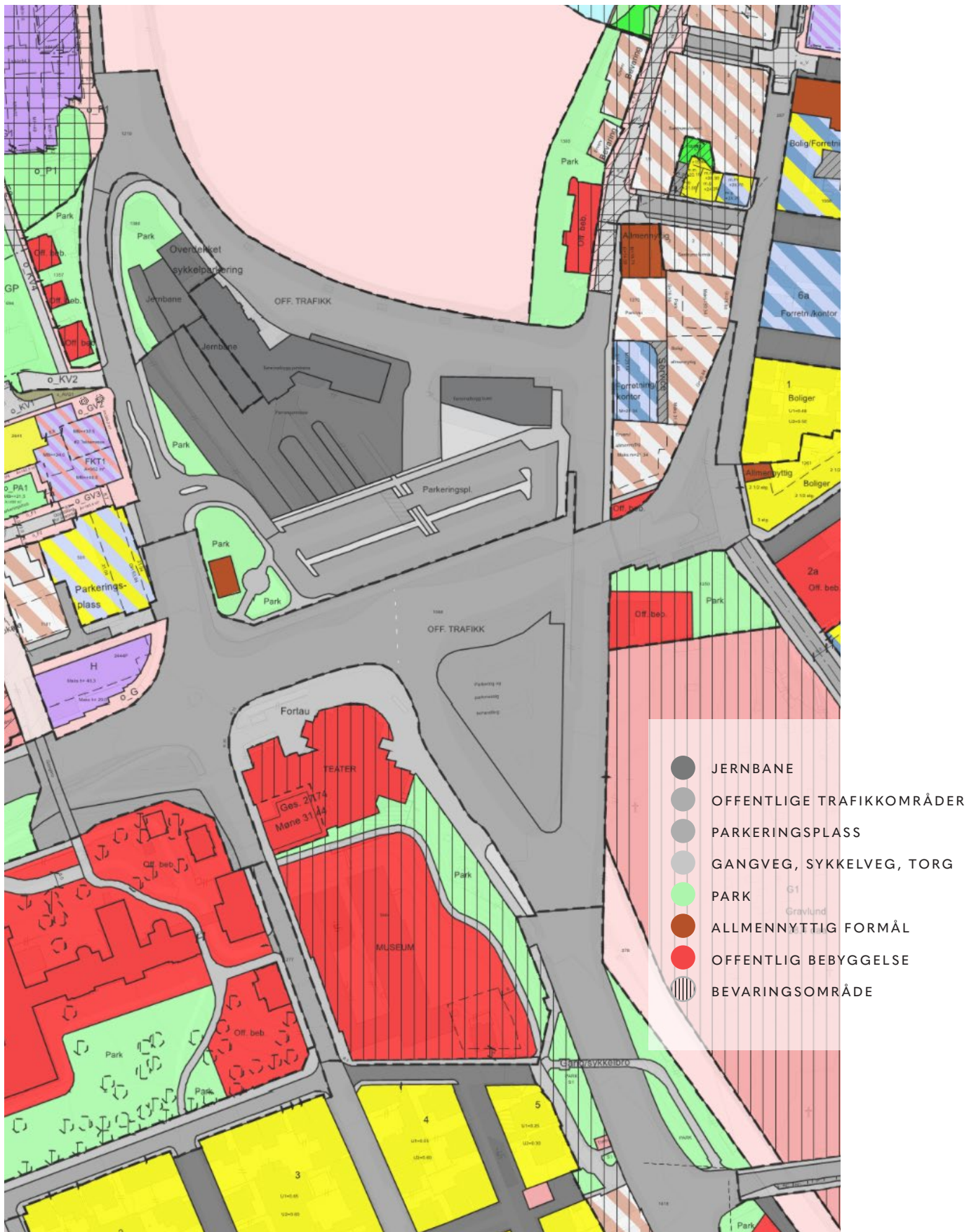


Stedsnavn

Planområdet har på historiske kart, historiske dokumenter og avisartikler blitt referert til som Kannik. Navnet på området hvor Rogaland Teater og Stavanger Museum holder til, har vært mye debattert i media de siste årene (Aftenbladet). Blant annet nevnes Akropolis, Kannikhøyden, Eckhoffhøyden og Skjævelandsstykket. Høyden vil i oppgaven refereres til som Kannikhøyden. Området ved Jernbanestasjonen blir referert til som *Stasjonsområdet eller Stavanger stasjon*. Mellom de to, ligger *Jernbanelokket* (Figur 4.2.3).



Figur 4.2.3
Skråfoto av planområdet og den nærmeste konteksten
(Google earth)



Figur 4.2.4:
 "Gjeldende reguleringsplan på grunnen",
 2023, Norkart AS/Geovekst og Stavanger Kommune/NASA, Meti
 (<https://kommunekart.com/klient/stavanger/planer>)

4.3 Fremtidige planer

Akropolis-visjonen

Visjonen omfatter i hovedsak Rogaland teater og Stavanger museum, og deres behov. Dagens arealer begrenser produksjonen til begge institusjonene og har dårlig logistikk for både de ansatte og besøkende. Teateret og museet har flere begrensinger med blant annet plassmangel, og i forhold til inneklima, universell utforming og støttefunksjoner (Stavanger kommune, 2022a, s. 5).

«De to institusjonenes felles behov for fornying danner bakgrunnen for å utvikle Kannikhøyden som et kulturelt møtepunkt og en levende bydel.»

(Stavanger kommune, 2022a, s. 5)

Visjonen ble vedtatt som en prioritert satsing i Kulturplanen til Stavanger kommune i 2019, men arbeidet med å bedre vilkårene til institusjonene startet i 2011. Først i 2018 gikk institusjonene sammen for å se på muligheten om en samlet utbygging (Stavanger kommune, 2023).

Mellom 2011 og nå er det gjennomført flere studier, analyser, utredninger, og vurderinger av institusjonene og tomten. I konseptvalgutredningen fra 2022 er ni dokumenter inkludert som kunnskapsgrunnlag (Stavanger kommune, 2022a, s. 1). Alternativ 2c er vedtatt som anbefalt konsept, som er en samlet utbygging på egen tomt, hvor hovedbygningssmassen er lagt øst for dagens museumsbygg med et areal på 26.000 m², som illustrert i figur 4.3.1. Vurderingen

er gjort på bakgrunn av 'prissatte, og ikke-prissatte virkninger', samt risiko og fleksibilitet. Kulturhistorie, grønnstruktur, miljø, tilbud, universell utforming og levende byrom var noen av de ikke-prissatte temaene som er vurdert (Stavanger kommune, 2022a, s. 72). I planen rives Pennalet som resulterer i et byrom med bedre klimatiske forhold og øker tilgjengeligheten. Dette byrommet kan kobles bedre sammen med fylkeskommune-tomten og Arkeologisk museum, som er en visjon innad i Akropolis-visjonen. 09.05.2023 presenterte prosjektgruppen i Akropolis-visjonen et forslag om å redusere fra 26.000 m² til 25.000, der blant annet en av de fire scenene til Rogaland teater blir fjernet (Knutsen, 2023). Med en reduksjon på 1.000 m², kan antall etasjer bli redusert fra fem til fire.

Området og visjonen er mye diskutert i media (Stavanger Aftenblad, u.å.). Planen strider imot byantikvarens krav til bevaring. Selv om de ivaretar de tre Eckhoff-byggene, er området i sin helhet et bevaringsverdig bymiljø. Utbyggingen bryter også siktlinjen mellom museet og Breiavatnet, men bedrer museets fremstilling på vestsiden. Det nye bygget vil også redusere tomtens grøntareal med omtrent 3.000 m², med liten mulighet for å opprettholde retningslinjen om arealnøytralitet fra kommuneplanen. Dette vil gjøre området mindre motstandsdyktig for klimapåkjenninger knyttet til nedbør og ødelegge for det biologiske mangfoldet. Tomten vil også være lite fleksibel i forhold til fremtidige behov.



Figur 4.31
Volumstudie for Akropolis-visjonen
"Akropolis - Stavanger", 2022, Bark
Arkitekter (<https://www.barkarkitekter.no/nyheter/2022/11/25/utkast>)



Figur 4.32
"Utsnitt fra visualiseringsmodell, krysset
Madlaveien – Løkkeveien"
av Multiconsult, 2020, s. 40 (https://www.rogfk.no/_f/p1/i9cae67a4-7305-4bc8-bed2-f6cdd68fbfdf/plan-2623-planbeskrivelse-bussveien-mosvatnet-olav-vs-gate.pdf)



Figur 4.33
"Utsnitt fra visualiseringsmodell, undergangen under
rundkjøringen ved Rogaland teater"
Multiconsult, 2020, s. 41 (https://www.rogfk.no/_f/p1/i9cae67a4-7305-4bc8-bed2-f6cdd68fbfdf/plan-2623-planbeskrivelse-bussveien-mosvatnet-olav-vs-gate.pdf)

Bussveien

I planområdet møtes to bussveistrekninger Mosvannet-Olav Vs gate fra vest og Sentrum-Hillevåg i sør. Ingen av strekningene har vedtatte reguleringsplaner, men Mosvannet-Olav Vs gate ble oversendt til Stavanger kommune i 2020. Den må ha noen tilleggsutredninger før den legges ut til førstebehandling. Sentrum-Hillevåg skal etter planen begynne detaljreguleringen i mai 23 (Rogaland fylkeskommune, 2023). Jernbaneveien og Olav Vs gate er ikke inkludert i disse planene.

«Parallelført bussvei sikrer bedre fremkommelighet for bussreisende. Trafikkberegninger viser samtidig at parallelført bussvei reduserer fare for kø fra Kannik og inn på E39.»

(Rogaland fylkeskommune, 2020, s. 2).

Delstrekningen Mosvannet-Hillevåg har på det meste over 60 busser i timen, og det blir ofte kødannelser (Rogaland fylkeskommune, 2020, s. 20). Flere busslinjer har dette som sin første delstrekning, og dermed kan bussene ofte bli forsinket fra start. En av grunnene til denne forsinkelsen er at bussene ikke har prioritet i kryss. Bussveien planlegger for hyppige avganger, bedre kapasitet og prioritet i vegnettet, for å skape et godt kollektivtilbud slik at flere skal velge å reise kollektivt. Bussene og stasjonene skal også oppgraderes, slik at de oppleves attraktive, tilgjengelige og moderne (Rogaland fylkeskommune, 2020, s. 5-6). Hvis flere velger kollektiv eller aktiv transport, vil dette også bedre fremkommeligheten for de som må kjøre bil og for varetransport/bylogistikk.

Bussveien er et tiltak for å oppnå nullvekstmålet i regionen, som er at all vekst i trafikk skjer med aktiv eller kollektiv transport. I tillegg til kollektivtraseer, blir det utviklet et sammenhengende gang- og sykkelnettverk (Rogaland fylkeskommune, 2021a). Universell utforming, kulturarv, bevaring av grønne verdier, tiltak mot støy og å ivareta barn og unges interesser er viktige premisser i planleggingen av bussveien (Rogaland fylkeskommune, 2020, s. 55-56). Et annet tiltak i Bussveien for å gjøre det mer attraktivt for gående og syklende er å få krysningene opp i plan, som prioriterer dem over biltrafikken.

I Kannikgata er det ikke planlagt krysninger på gatenivå. Eksisterende underganger og gangbroer skal bevares, men i krysset Olav V's gate og Kannikgata skal ett av løpene i undergangen tettes (se figur 4.3.3). (Rogaland fylkeskommune, 2020, s. 41). Fotgjengere blir dermed nedprioritert i denne gata. Bussveien har et eget prioriteringshierarki, hvor bussen skal ha prioritet over alle andre trafikanter i bussveitraseene. Det kan diskuteres om dette er riktig i Kannikgata, Olav Vs gate og Jernbaneveien, ettersom dette er sentrumsnære områder. De overordnede føringene legger opp til at gående og syklende skal prioriteres her, og at Jernbaneveien skal få en grønn promenade.



Figur 4.3.4
 Illustrasjon fra mulighetsstudie
 "Utvikling av Stavanger stasjon", 2015,
 av Gilhardi Helstein (<https://www.rom-eiendom.no>)

Stavanger stasjon

Utviklingen av Stasjonsområdet har blitt diskutert siden 90-tallet, men er det ingen aktiv planprosess i dag (vedlegg 7). Prosjektet om utviklingen av Stavanger stasjon kan deles inn i to delprosjekter. Det ene jobber for å øke kapasiteten til jernbanen slik at lokaltoget kan gå med timinutters-intervall. Her må både sporene forlenges for å ivareta lengre togsett, og det må bli flere spor for å ta imot flere togsett. Sporplanen fra BaneNor SF ligger til grunn for utviklingen av området (Aasland, 2022). Det andre delprosjektet er å utvikle kollektivknutepunktet med høy arealutnyttelse, gode gangforbindelser og varierte byrom med grønne elementer (ROM Eiendom, 2015, s. 7). Disse prosjektene krever tett samarbeid mellom BaneNor Eiendom, BaneNor SF, Stavanger kommune og Rogaland fylkeskommune, samt andre involverte aktører.

Stavanger stasjon har flere store barrierer, blant annet er det lav utnyttelse, dårlige koblinger i infrastrukturen og høydeforskjell. En utvikling må legge opp til at det er enkelt å velge og bytte mellom transportmetoder, samtidig som det må være høy tetthet av funksjoner og arbeidsplasser. I

tillegg skal utviklingen bidra i kommunens gang- og sykkelnett og grøntstruktur (ROM Eiendom, 2015, s. 7). For å redusere høydebarrierene og bedre forbindelser foreslås et bedre byromsnettverk, samtidig som det kan gi området et mer bymessig preg.

I stedet for å ha en tradisjonell frittstående stasjonshall, er det foreslått i mulighetsstudien å ha en integrert stasjon, der stasjonen er flyttet vedsiden av Rogaland teater (ROM Eiendom, 2015, s. 13). Videre forslår ROM Eiendom (2015) at i en fremtidig situasjon der biltrafikken er redusert, å fjerne deler av det øverste Jernbanelokket og redusere Fv441 fra fire felt til to (s. 22). Det er også foreslått en utbygging på 98.288 m² (figur 4.3.4), men etter at siktlinjen mellom Breiavatnet og Kannikhøyden er ivaretatt er dette redusert til 82.000 m² (s. 42).

Siden det ikke er noen aktiv planprosess i dag, er det heller ingen oppdaterte dokumenter. Derfor er det vanskelig å si hvordan utviklingen vil ivareta de overordnede føringene. I intervjuet med Nicolay Schreuder (vedlegg 7) sier han at de ser på sentrumsplanen som en samfunnskontrakt.

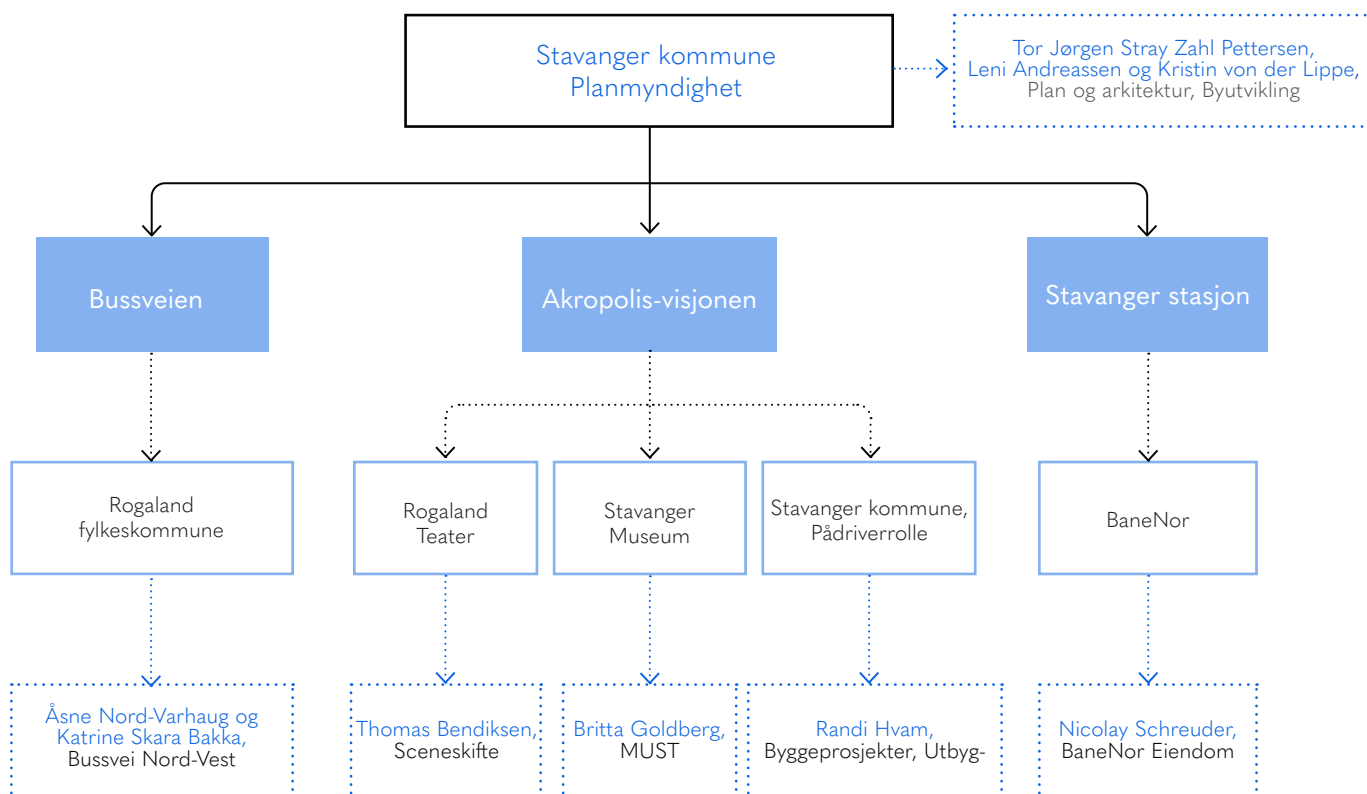
4.4 Intervju

Intervju er benyttet for å utfylle informasjonen i plandokumentene, samt undersøke hvordan byliv og byrom blir ivaretatt i utviklingen. Seks aktører ble valgt ut ifra hvilke prosjekter som kommer til å transformere området, eller aktørenes rolle i planområdet. Intervjupersonene er hovedsakelig prosjektledere tilknyttet Bussveien, Akropolis-visjonen eller Stavanger stasjon. Stavanger kommune som planmyndighet er også intervjuet for å undersøke hvordan kommunen på et overordnet nivå sikrer kvaliteter i området.

Intervjuene er presentert i vedleggene 2-7, og er sammenfattet og strukturert for å ha et sammenlignbart kunnskapsgrunnlag.

Kunnskapsgrunnlaget med utdrag fra intervjuene er presentert i dette delkapittelet. Funnene er viktig for forståelsen av dynamikken og samspillet mellom aktørene; hvor er det enigheter og konfliktpunkter, og om byliv er ivaretatt i planprosessene.

ORGANISASJON AV UTVALGTE INTERVJUPERSONER OG AKTØRER



Figur 4.4.1:
Organisasjon av de valgte intervjupersonene

Intervjupersoner

PLANMYNDIGHET

STAVANGER KOMMUNE

Plan og arkitektur, Byutvikling, By- og samfunnsplanlegging

- Tor Jørgen Stray Zahl Pettersen (Arkitekt og seksjonssjef)
- Leni Andreassen (Arkitekt og saksbehandler)
- Kristin von der Lippe (Arkitekt og saksbehandler)

PROSJEKTER

AKROPOLIS-VISJONEN

Stavanger kommune - Pådriverrolle

- Randi Hvam (Prosjektleder)

Rogaland Teater - Scenskiftet

- Thomas Bendiksen (Prosjektleder)

Stavanger Museum

- Britta Goldberg (Prosjektleder)

DELPROSJEKTER

Utvikle Kannikhøyden

Ivareta teaterets interesser

Ivareta museets interesser

BUSSVEIEN, ROGALAND FYLKESKOMMUNE

Bussvei Nord-Vest, Planlegging og utbygging

- Åsne Nord-Varhaug (Prosjektleder)
- Katrine Skare Bakka (Planleggingsleder)

Bussvei Mosvatnet-Olav Vs gate

Bussvei Sentrum-Hillevåg

STAVANGER STASJON

BaneNor Eiendom

- Nicolay Schreuder (Prosjektdirektør)

Utvikle nytt stasjonsområde

Sporplan (BaneNor SF)

Figur 4.4.2:
Organisasjon av de valgte intervjupersonene og prosjekter

UTVIKLING, BEHOV OG

UTFORDRINGER

Planområdet er et viktig område for byen og regionen, og utviklingen her er avgjørende for opplevelsen av Stavanger sentrum. Det er flere pågående og fremtidige planer for sentrumsområdet, og det er essensielt at disse ses i sammenheng med hverandre og eksisterende urbane kvaliteter. Innad i planområdet gjelder tre hovedprosjekter, og alle disse har forskjellige tidshorisonter og grunneiere.

Utvikling

Når det er en pågående plansak, prøver planmyndigheten Stavanger kommune å se de gjeldende områdene under ett. Stavanger kommune har bestilt stedsanalyser for det nye fylkeshuset, for Kannikhøyden og for Stavanger stasjon. Stedsanalysene er utført for at prosjektene skal samsvare med hverandre og kommunen sin visjon. Kommunen har også veiledningsplikt til prosjekter. De jobber med å få aktørene til å se på prosjektet i et større perspektiv før de blir for prosjektorientert. Å balansere føringer og retningslinjer med prosjekter er det de jobber med hver dag.

I Akropolis-visjonen er det Stavanger kommune som er i kontakt med de andre aktørene i planområdet, men områdeutviklingen Akropolis-visjonen har tett samarbeid med Arkeologisk museum og utviklingen av nytt Fylkeshus. Det er viktig å ivareta Eckhoff-byggene og måten de fremstår i landskapet og i bymiljøet, men det er vanskelig å oppfylle alle overordnede føringer og

samtidig ivareta behovene til institusjonene. De sier at de gjør helhetsvurderinger i forhold til hva man vinner og mot det å miste noe.

I planleggingen av bussveien er fylkeskommunen i dialog med alt de berører, og har tett dialog med Stavanger kommune på alle strekningene. Et godt samarbeid er viktig for å oppfylle retningslinjer, føringer og interesser, og for utformingen av bussveien og elementer gjelder kravene i håndbøkene til Statens Vegvesen. De jobber mot nullvekstmålet, og følger trafikkhierarkiet, men i bussveitraseene skal bussen få høyest prioritet.

Jernbanen er førende for utviklingen av Stavanger stasjon, ettersom det er et rigid system som må oppfylle det voksende kapasitetsbehovet til Jær- og Sørlandsbanen. BaneNor Eiendom var en aktiv medspiller i utviklingen av sentrumsplanen, og ser på planen som en samfunnskontrakt. Sentrumsplanen åpner opp for en kraftig utbygging av dette området, men Nicolay Schreuder påpeker at det er viktig å ha høy kvalitet på byggene og uterommene. Schreuder uttrykker at diskusjonen dreier seg for mye om bredder, parkeringsdekning og siktlinjer, og for lite om kvalitet. For å få til en god områdeutvikling, bør det være en god kobling fra stasjonsområdet til de omkringliggende områdene. En god kobling mot paradisuutviklingen er spesielt viktig.

«Det hadde blitt flott hvis vi kunne hatt bygulv fra museet og Kannikhøyden og ned til Breiavatnet, og hvor biler og busser ferdes på gående og syklenes premisser.»

Tor Jørgen Stray Zahl Pettersen,
Stavanger kommune, Plan og arkitektur

Behov og ønsker

Behovene og ønskene som personene oppgav i intervjuene er både knyttet mot de respektive prosjektene og for området generelt. Nicolay Schreuder argumenterer for at menneskene bør bli prioritert i byen, og at prosjektene bør tilføye kvaliteter som tiltrekker mennesker. Han uttrykker også et ønske om at Jernbaneveien bør bli en attraktiv, trygg bygate i menneskelig skala, i tråd med sentrumsplanens ønske om en grønn promenade. Jernbaneveien er en del av bussveien, og i forhold til uttalelsene til fylkeskommunen, burde bussen også få prioritet på denne strekningen.

Behovene til Akropolis-visjonen fokuserer mest på institusjonene, og følger et klart prioriteringshierarki. I hierarkiet står kjernevirksomhetene til institusjonene øverst, deretter egnede arbeidsforhold, og til slutt bli et attraktivt samlingssted som en del av sentrum. De ønsker å kunne dra synergier ved å se på begge institusjonene i samme prosjekt. Randi Hvam nevner at det er ønsket at Kannikhøyden skal bli et attraktivt sted for alle brukere. I forhold til bussveien er det viktig at kollektivtilbudet skal være attraktivt, slik at folk velger bort bilen. Langs kollektivaksene skal det være attraktivt å gå, bo og jobbe. Schreuder nevner også dette behovet, og han «mener at det er hensiktsmessig og det er vårt mandat å få til en god og tett byutvikling langs, og ved kollektivaksene, fordi det reduserer transportbehovet.»

Det er generelt en enighet i at tilgjengeligheten i området bør bli utbedret, og det er ønskelig å tilføye utadrettede virksomheter som tiltrekker mennesker til området og forbedre eksisterende

tilbud. En utvikling bør gjøre planområdet til en større del av sentrum, og knyttes bedre til sentrumshalvøya og mot Paradis. I utviklingen burde bilen få en mindre rolle i området.

Utfordringer

Intervjupersonene nevnte flere ulike faktorer som de største utfordringene for utviklingen av området. Randi Hvam fortalte at den største utfordringen i hennes perspektiv «er at dette er et viktig område og der man sitter på hvert sitt prosjekt og planlegger på hver sin side, og at man ikke klarer å skape de gode forbindelsene mellom de prosjektene og dra nytte av de ulike gevinstene som man ønsker å oppnå. Så den største utfordringen her, er vel egentlig at det er ulike eiendommer og det er ulike grunneiere, det er jo ikke én instans som utvikler dette samlet sett. Så det er jo å begrense hvor mye man kan påvirke de ulike prosjektene.»

Det mangler koblinger mellom prosjektene i området på dette tidspunktet. Disse koblingene vil være essensielle for at området som helhet skal bli en mer sentral del av byen og heve opplevelsesverdien. Mangel på koblinger kan begrunnes med at planene ikke har kommet til dette punktet i planen. En annen grunn er at hvis koblingene blir inkludert i et prosjekt, vil de finansieres med prosjektenes midler, som tar vekk fra aktørenes egne behov. Av andre utfordringer nevnes blant annet finansiering, mange interesser på en liten tomt og at regionen er veldig bilvennlig. For Akropolis-visjonen er balansen mellom vern av de historiske byggene og samtidig få plass til romprogrammet, krevende. I tillegg

til balansen og finansiering, er det og vanskelig å oppfylle overordnede føringer og til samme tid imøtekomme behovene til institusjonene. Åsne Nord-Varhaug og Katrine Skare Bakka beskriver at prosessen for at bussen skal få prioritet i kollektivaksen, spesielt i kryss, er vanskelig. De opplever at siden regionen er veldig bilvennlig, er det utfordrende å få et høyverdig kollektivnett med den standarden de ønsker. I intervjuet med BaneNor Eiendom nevnes at aktørene må være villige til å gi opp sin egen rigiditet for å tenke på hva som er best for området, slik at man kan komme til en felles enighet. Schreuder nevner også at det er krevende at utviklingen skal møte byen på en god og troverdig måte.

«Det å få til en robust plan som kan fungere i mange settinger og over et veldig langt tidsperspektiv, har noen utfordringer.»

Kristin von der Lippe
Stavanger Kommune, Plan og arkitektur

Stavanger kommune påpeker at trafikken, begrenset areal og mange interesser er de største utfordringene i utviklingen av området. Det er et krav om høy tetthet, og det skal samtidig være et bygulv hvor det er godt å være.

BYLIV, BYMESSIGHET OG BYROM

Byliv

En fellesnevner for alle intervjuene, var at intervjupersonene oppnevnte folk som den viktigste faktoren for byliv. Folk og aktivitet tiltrekker seg flere folk, og gjør det hyggeligere å oppholde seg i området oftere og lengre. En annen faktor som flere nevnte var at det må være en variasjon av funksjoner, og at virksomhetene i området må være utadrettede. Det må tilrettelegges for at alle brukergrupper har et eller flere byrom som er tilpasset til deres behov og ønsket aktivitetsnivå. Et viktig premiss for å få dette til, er å gjøre byrommene tilgjengelige og øke gangbarheten i området. Graden av programmering i byrommene er også viktig.

I intervjuene med de ulike aktørene i Akropolis-visjonen, nevnes blant annet stedsidentitet i forhold til de historiske byggene, og grøntområdene som viktige elementer som kan brukes til å øke graden av byliv. Estetikk, møblering og lekeområder er også fremhevet som viktige elementer. Aktørene er enige i at området i dag er et relativt dødt, innadvendt område, som har et stort forbedringspotensial.

Bymessighet

Stavangerkommunefremhever at Sentrumsplanen, som gir føringer for detaljreguleringen i sentrum, ivaretar bymessigheten i området. De andre aktørene forklarer hvordan prosjektene relaterer seg til et større bymessig perspektiv. Uttalelsene fra Akropolis-visjonen sa at de ønsker at hele Kannikhøyden oppfattes i fremtiden mer som en del av byen og sentrum. Nord-Varhaug og Skare

Bakka for Bussveien oppramset at de blant annet ivaretar mange trær i utbyggingen, at de bygger gater med alle-preg, redusere farten, og få kryss opp i plan. BaneNor Eiendom utpeker at daldraget mellom stasjonen og Paradis er viktig, og Jernbanelokket og Bergelandsbrua ødelegger dette landskapselementer. For å møte byen sørfra, er det viktig at byggene som oppføres fremstår som bra og gode produkter av sin tid.

Byrom

Hvordan man sikrer gode byrom er et av de viktigste kapitlene i stedsanalysene, sier Stavanger kommune. De nevner at det er et stort potensial i nærområdet, men at man må gripe fatt i det og forvalte det på en god måte. Stedsanalysen er aktivt brukt i Akropolis-visjonen, og det nevnes at den og anbefalingene i den er viktige for hvor og hvordan byrommene på tomten utvikles. Gode byrom vil gagne både byen og institusjonene. Britta Goldberg forteller at de har sett på muligheten å stenge den nedre delen av Musegata for gjennomkjøringstrafikk, som vil knytte tomten bedre sammen med Sykehusparken, og forbedrer grønnstrukturen i området.

Olav Vs gate kommer til å ha et større bymessig preg enn resten av strekningen Mosvannet-Olav Vs gate, men i alle strekninger ser de på tilgrensende gater og aktiviteter når de skal plassere og utforme busstasjonene til Bussveien.

«Vi skal ikke konkurrere med alle andre gode byrom og by-plasser, vi skal gjøre det bra på dette stedets premisser. Det skal være bra å være i byrommene for alle. Vi ser også at enkelte steder må sikkerhet ivaretas.»

Nicolay Schreuder
Prosjektdirektør, BaneNOR Eiendom

På busstasjonene er det og viktig med materialitet, heve kvaliteten og legge opp til sykkelparkering. Nicolay Schreuder forklarer at for BaneNor Eiendom er det viktig at det er et innhold og en kvalitet som gjør at det er hyggelig å oppholde seg i byrommene, og at man føler seg sosialt trygg.

Navn

Området har ikke et stedsnavn som det er enighet om, og navn blir ofte dratt opp og diskutert i plansaker. Spesielt gjelder dette Akropolis-visjonen. Her spesifiserer Randi Hvam at Akropolis ikke er et stedsnavn, men navnet på visjonen. Britta Goldberg supplerer med at man burde kanskje skifte navnet, for å trekke mer fokus mot innholdet i visjonen. Thomas Bendiksen understreker uttalelsen med at de alltid prøver å pensle debatten over på behovet. Ingen av aktørene i Akropolis-visjonen eller de resterende intervjupersonene har et sterkt ønske om å beholde Akropolis-navnet, og Kannikhøyden, Eckhoffhøyden og Skjævelandsstykket nevnes som alternative eksempler på stedsnavn. For stasjonsområdet, er det en enighet om Stavanger Stasjon, men Nicolay Schreuder presiserer at det ikke et godt bynavn.

Stavanger kommune sier at siden det ikke er varslet oppstart for Akropolis-visjonen og Stavanger Stasjon, at de ikke har tatt stilling til navnedebatten. De som jobber i avdelingen 'Kart og digitale tjenester' ser ofte på gamle kart for å finne passende stedsnavn.

4.5 Overordnede føringer og strategier

Det eksisterer et bredt spekter av dokumenter og forskrifter som gir retningslinjer for hvordan stedsutvikling og områdetransformasjoner bør håndteres. Disse føringene er utformet av lokale, regionale eller nasjonale myndigheter, samt internasjonale organisasjon som FN. De lokale retningslinjene skal oppfylle strategiene og føringene fra både regionale, nasjonale og internasjonale dokumenter.

Derfor er dokumentene i denne analysen avgrenset til Regionplan for Jæren og Søre Ryfylke og tre lokale planer. De lokale planene er

- Stavanger kommunes arealstrategi 2023-2040 (Kommuneplanens areal- og samfunnsdel)
- Kommunedelplan for Stavanger sentrum 2019-2034 ('KDPS', 'Sentrumsplanen')
- Byromsstrategi for Stavanger sentrum



DELMÅL 4 Levende sentrumsområder

Attraktive byer og tettsteder tiltrekker seg mennesker, skaper identitet og kan bidra til økonomisk vekst.

Strategier

- Videreutvikle attraktive sentrumsmiljø
 - Tiltrekke aktivitet til sentrum
 - Sikre rom for innovasjon i **handelsnæringen**
- (Rogaland Fylkeskommune, 2021b, s. 24)



Figur 4.5.1: "Attraktivitetsfaktorer for utvikling av levende sentrumsområder", 2021, av Rogaland Fylkeskommune, s.29 (https://www.rogfk.no/_f/p1/i40df279d-0907-40ce-8b2a-4d8a76296827/regionalplan-for-jæren-og-søre-ryfylke_endret_2021_09_20.pdf)

GENERELLE FØRINGER I LOKALE PLANER

Stavanger kommunes arealstrategi er strategien som kobler sammen KPA og KPS. Arealstrategien er førende for fremtidig arealbruk og -utvikling.

1. Utbyggingsrekkefølge

Bygge byen innenfra og ut

2. Jordvern og arealnøytralitet

Skjerme mot utbygging og omdisponering. Mål om arealnøytralitet for naturverdier.

3. By- og stedsutvikling

Stedsidentitet og særegenhet må forsterkes og videreutvikles.

4. Gode bomiljø og nærmiljø

Grønne og inkluderende uterom der alle føler trygghet og tilhørighet. Stimulere gjennom bebyggelsen til aktivt bruk av uterommene.

5. Grønnstruktur

Grønnstruktur må videreutvikles og bevares for opplevelsesverdien, naturmangfold og klimatilpasning.

6. Aktiv transport

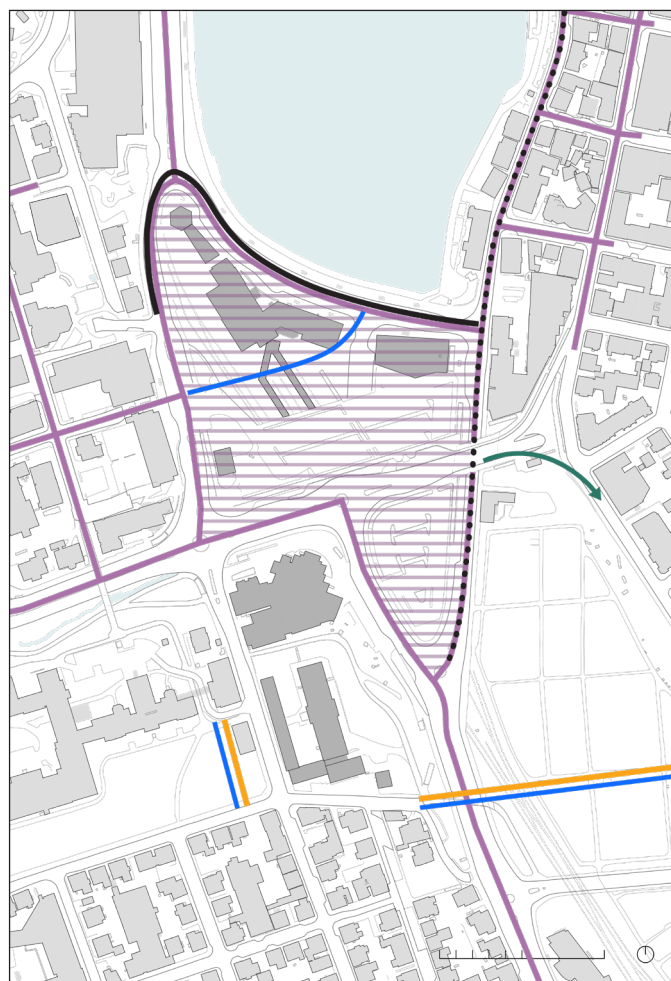
Kortreist hverdagsliv. Hensynet til de myke trafikantene skal være strukturere for arealutviklingen.

7. Næringsutvikling

Rett virksomhet etableres på rett sted angående transport og næringsklynger. Kontorvirksomhet i sentrumsnære områder.

(Strategi 8 er ikke relevant til planområdet)

(Stavanger kommune, 2022b, s. 7-8)



-  AKTIVE FASADER
-  NYE GANGFORBINDELSER
-  NYE SYKKELFORBINDELSER
-  NY AVKJØRSEL BIL
-  BIL FORBUDT
-  PRIVATBIL FORBUDT

Figur 4.5.2:
Foreslåtte endringer fra Stavanger kommune

GENERELLE FØRINGER I LOKALE PLANER

Sentrumsplanen/KDPS

Planens mål er å øke Stavanger sentrums tiltrekningskraft gjennom tre delmål; kapasitet, innhold og tilgjengelighet. 3 av 5 plangrep:

1. Vekst i samspill med vern

Legge til rette for ny utvikling i sentrum som tar vare på historiske bygninger og gateløp.

2. Byrom å være i, og ferdes gjennom

Byrommene skal være gode steder å oppholde seg, og effektive og trygge for gående og syklende.

3. Grønn mobilitet; til, fra og i sentrum

Mest mulig aktiv eller kollektiv transport, men fremdeles la bilen ha sin plass.

(Stavanger kommune, 2023, s. 3 & 6).

Byromsstrategi for Stavanger sentrum

Målet er å øke sentrumsaktiviteten for mennesker i alle aldre. Strategien spesifiserer hvordan ulike parkformål skal bli brukt, og se byrommene i sammenheng med byen.

1. Styrke forbindelsene

Sammenhengende og godt nettverk for myke trafikanter, med attraktive rom/elementer langs nettverket. Tilgjengelighet, trygghet og attraktivitet.

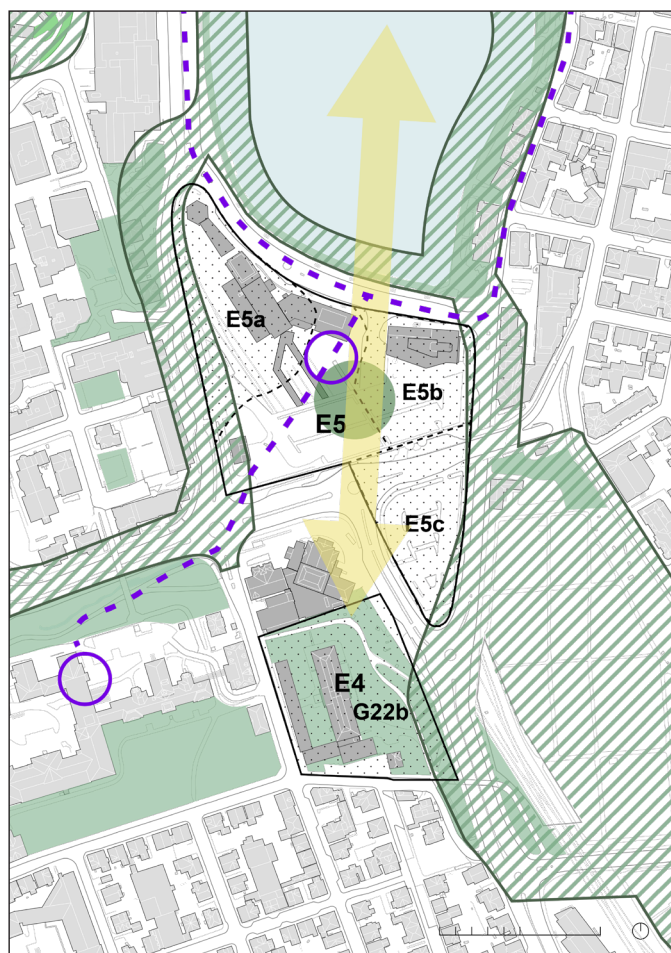
2. Byrom med opplevelsesverdi

Variasjon i byrommene, styrke stedsidentiteten, midlertidige tiltak og permanente funksjoner. Tilrettelegge for ulike brukergrupper.

3. Øke bynatur

Øke naturmangfold, og utnytte bedre bynatures nytteverdi. Styrke grønne sammenhenger, og bruke grønne og naturbaserte løsninger.

(Stavanger kommune, 2021, s. 6 & 22-23).



-  GRØNN STRUKTUR
-  GRØNN KORRIDOR
-  NY GRØNN STRUKTUR
-  OMRÅDEINNDDELING
-  LILLA LØYPE
-  VIKTIG MÅLPUNKT
-  SIKTKORRIDOR

Figur 4.5.3:
Føringer fra KDPS og Byromsstrategien

4.6 Oppsummering

HISTORISK UTVIKLING

Første benevnelsen av planområdet i offentlige dokumenter i 1297. Presteskabet ved St. Svithun får testamentert et jordstykke sør for Breiavatnet. Presteskabet kalles også Kannikene, som senere gir navn til stedet. Maritim industri bidrar til en enorm befolkningsvekst i 1800-1880. Den første bygrensen kom i 1837, som inkluderte blant annet området hvor dagens stasjon og teater ligger. Resten av Kannikhøyden innlemmes i 1866.

Jærbanens endestasjon, Stavanger stasjon, åpner i 1878. Fra 1883 til 1897 blir Eckhoff sine bygg oppført på Kannikhøyden. I en byplankonkurranse fra 1943 blir blant annet en ny forbindelse mellom Kannik og Bergeland foreslått. Denne forbindelsen kommer først i 1989 med Bergelandsbrua. Samtidig blir Bergelandstunnelen, Jernbanelokket og Byterminalen bygget. Det nye stasjonsbygget kom i 1963. Planområdet er nesten uendret siden 1989.

FREMTIDIGE PLANER

Akropolis-visjonen

Nye arealer til Rogaland Teater og Stavanger Museum, arbeidet startet i 2011 og visjonen ble et prioritert satsingsområde i 2019. Dagens areal begrenser kjernevirksomheten til institusjonene. De ansatte har også dårlige arbeidsforhold og byggene har utfordringer knyttet til universell utforming, inneklima og støttefunksjoner. Prosjektet er i tidlig fase, og skal melde planoppstart høsten 2023.

Bussveien

I planområdet møtes to bussveistrekninger, Mosvatnet-Olav Vs gate og Sentrum-Hillevåg. Jernbaneveien og Olav Vs gate er ikke inkludert i disse planene. Strekning MO ble tatt opp til behandling våren 2023. Strekning SH startet reguleringsarbeidet mai 2023. Bussveien skal ha hyppige avganger, være pålitelig, ha bedre kapasitet og ha prioritet i kryss. I tillegg til busstraseene, utvikler de også sammenhengende gang- og sykkelnett.

Stavanger stasjon

Det er ingen aktiv planprosess i dag, men utviklingen har blitt diskutert siden 90-tallet. Prosjektet kan deles inn i to delprosjekter. Sporplan skal øke antall spor og forlenge de for å imøtekomme timinuttersfrekvensen som er ønsket på Jærbanen. Utvikling av Stasjonsområdet skal utvikle kollektivknutepunktet tett for å legge til rette for kortreist hverdagsliv. Dette er en bærekraftig utvikling, som vil at flere skal kunne gå, sykle eller ta kollektivt til daglige gjøremål. Sentrumsplanen åpner opp for en utvikling av 50.000 m² ekstra, som skal fylles med besøks- eller arbeidsplassintensive virksomheter.

INTERVJU MED AKTØRENE

Seks intervjuer med fem aktører tilknyttet tre prosjekter/områder, og med Stavanger kommune som planmyndighet. Variert hvor langt prosjektene har kommet, og på Stasjonsområdet er det ingen aktiv planprosess i dag.

Utvikling, behov og utfordringer

Stavanger kommune sin rolle å se de pågående plansakene i sammenheng med området som helhet. De har også veiledningsplikt. De skal få aktørene til å tenke på prosjektet i et større perspektiv, også i tidlig fase. Aktørene jobber for å få gjennom sine behov, og fokuserer mest på egen tomt. Det mangler koblinger mellom prosjektene i området på dette tidspunktet. Finansiering sammen med mange ulike interesser på et lite område er oppnevnt som de største utfordringene til området.

Byliv, bymessighet og byrom

Intervjupersonene er enige i at folk er den viktigste faktoren til byliv. Andre fellesnevnerer er variasjon av funksjoner inne og ute, tilgjengelighet, grønne elementer, og å tilrettelegge for alle brukergrupper. Det er ønskelig å få området til å bli en mer sentral del av byen, og Sentrumsplanen skal sikre bymessigheten i utviklingen av området. Anbefalinger fra stedsanalysene er legger føringer for utviklingen av byrommene.

Navn

Akropolis er ikke et stedsnavn. Akropolis-visjonen synes det er synd at debatten om navnet tar fokuset bort fra innholdet. Stasjonsområdet kalles Stavanger Stasjon. Det er ikke enighet i hva denne

delen av byen heter, men Stavanger Kommune fortalte at de ofte bruker gamle kart for å finne et passende stedsnavn.

OVERORDNEDE FØRINGER

Sentrumsplanen gir føringer for detaljregulering i sentrum. Hvis ikke Sentrumsplanen gir andre føringer, gjelder Kommuneplanens arealdel. Dokumentet 'Byromsstrategi' er valgt som et tredje dokument, på grunn av oppgavens problemstilling. Regionplanen for Jæren og søre Ryfylke har delmålet 'Levende sentrumsområder', som inkluderte følgende attraktivitetsfaktorer: Tilgjengelighet, kritisk masse, offentlig investeringer og innsats, funksjonsmangfold og tetthet, og stedets særpreg og opplevelser.

Stavanger kommunes arealstrategi

1. Utbyggingsrekkefølge
2. Jordvern og arealnøytralitet
3. By- og stedsutvikling
4. Gode bomiljø og nærmiljø
5. Grønnstruktur
6. Aktiv transport
7. Næringsutvikling

Sentrumsplanen/KDPS

1. Vekst i samspill med vern
2. Byrom å være i, og ferdes gjennom
3. Grønn mobilitet; til, fra og i sentrum

Byromsstrategi for Stavanger sentrum

1. Styrke forbindelsene
2. Byrom med opplevelsesverdi
3. Øke bynatur

FORSKNINGSPØRSMÅL

2

Hva er aktørenes behov, og i hvilken grad samsvarer disse med levende byrom?

AKROPOLIS-VISJONEN

Planen er i tidlig fase, og legger mest fokus på kulturinstitusjonene og deres behov. Gjennom planene og intervjuene er universell utforming og lengre åpningstid viktige faktorer for visjonen. Uviklingen vil bygge ned Museumsparken, men vil bedre klimatiske opplevelser på vestsiden av museet. Mobilitet er ikke et sentralt tema per 15.06.2023.

BUSSVEIEN

Bussveien skal bedre kollektivtilbudet i regionen, og universell utforming er et viktig utformingskrav. Et mål er at folk skal gå, bo og jobbe langs kollektivaksene. Dette påvirker både folk og byøkonomi. De nye busstasjonene svarer på strategiene bymessighet, universell utforming og tid. Natur retter seg mot de trærne de bevarer og planter.

STAVANGER STASJON

Stasjonsområdet skal være et sentralt område med høy tetthet, mange funksjoner og få nye grøntdrag. Stasjonsområdet har aktiviteter hele døgnet, og skal tilrettelegge for ulike brukergrupper. Et viktig premiss for utviklingen og mobiliteten i området er universell utforming. Arbeidsplassintensive og besøksintensive virksomheter.

Stedets forutsetninger

KAPITTEL FEM

- 5.1 Demografi
- 5.2 Funksjoner og bruk
- 5.3 Spørreundersøkelse
- 5.4 Byrom og bystruktur
- 5.5 Landskap, natur og klima
- 5.6 Mobilitet
- 5.7 Vern og kulturhistorie
- 5.8 Oppsummering



Figur 5.1.1:
Foto mot Teaterhallen og verksted

Introduksjon

For å undersøke stedets forutsetninger for levende byrom er det viktig å se på flere aspekter av bymiljøet. I denne oppgaven er faktorer som demografi, funksjoner og bruk, og brukernes stedsbilder undersøkt for å se hvilke sosiokulturelle forutsetninger eksisterer. Den andre delen av kapittelet undersøker hvilke fysiske elementer i området påvirker og kan legge til rette for byliv. Vern og kulturhistorie har betydning både for det sosiokulturelle og fysiske.

Kapittelet deles i to, hvor delkapittel 5.1.-5.3. skal svare ut de sosiokulturelle forutsetningene, mens kapittel 5.4.-5.7. svarer på de fysiske. Delkapitlene 5.4.-5.7. videreføres til mulighetsstudien for å undersøke hvilke fysiske grep kan gjøres for å fremme byliv i samsvar med strategiene for levende byrom fra kapittel 3.5.

FORSKNINGSSPØRSMÅL

3

Hva er de sosiokulturelle og fysiske forutsetningene for levende byrom i området?

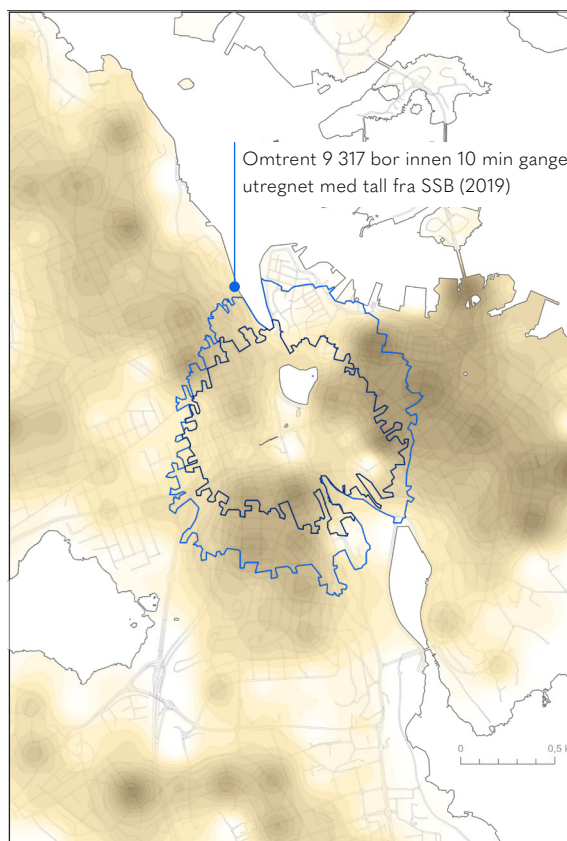
5.1. Demografi

Arealstrategi 6 ønsker å legge til rette for kortreist hverdagsliv, der innbyggerne skal kunne gå eller sykle mellom bolig, jobb og hverdagslige gjøremål. Over lengre avstander skal behovene løses ved kollektiv transport. Figur 5.1.2. viser at platåene Storhaug, Eiganes og Våland har høy populasjonstetthet, og ettersom planområdet inneholder et kollektivt knutepunkt, er det gode muligheter for å gjennomføre dette ønsket.

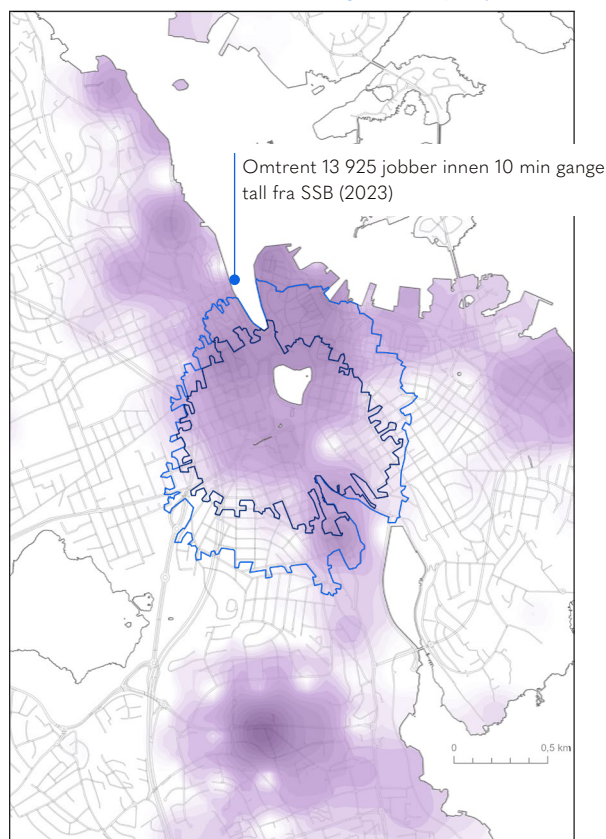
Sentrumsplanen og KPA åpner opp for alle funksjoner i planområdet, med unntak av fritidsbebyggelse, og arealineffektive bygg som lager og industri. Virksomhetene i sentrumskjernen må være besøks- eller arbeidsplassintensive. Figur 5.1.3. viser at planområdet har god tetthet av arbeidsplasser, men har fortettingspotensiale.



Figur 5.1.4: Figurforklaring

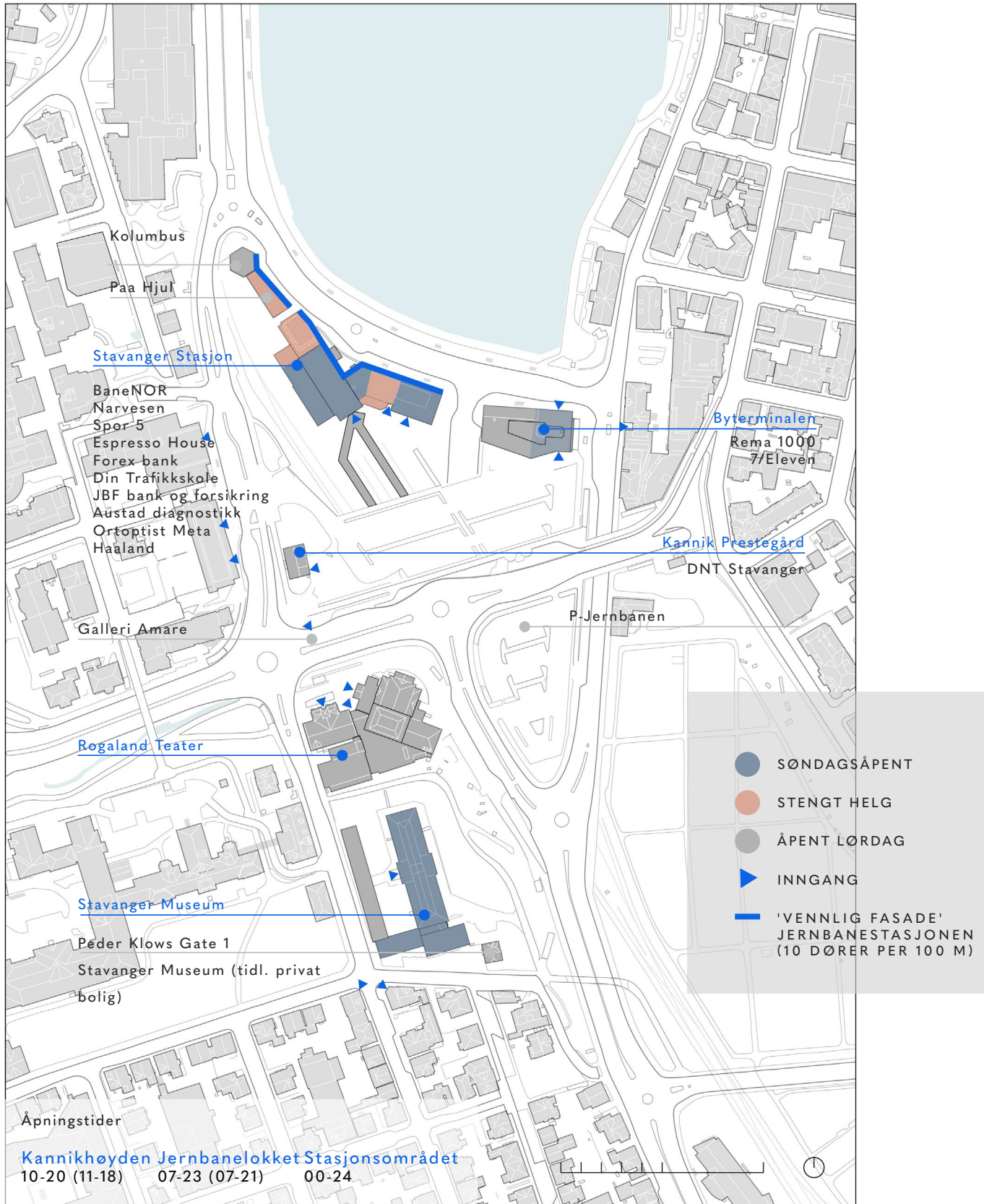


Figur 5.1.2: Populasjonstetthet



Figur 5.1.3: Arbeidsplassetthet

5.2. Funksjoner og bruk



Figur 5.2.1: Funksjoner og bruk, fasade femtrinnskala basert på Gehl Architects (2014, s. 17)

5.3. Spørreundersøkelse

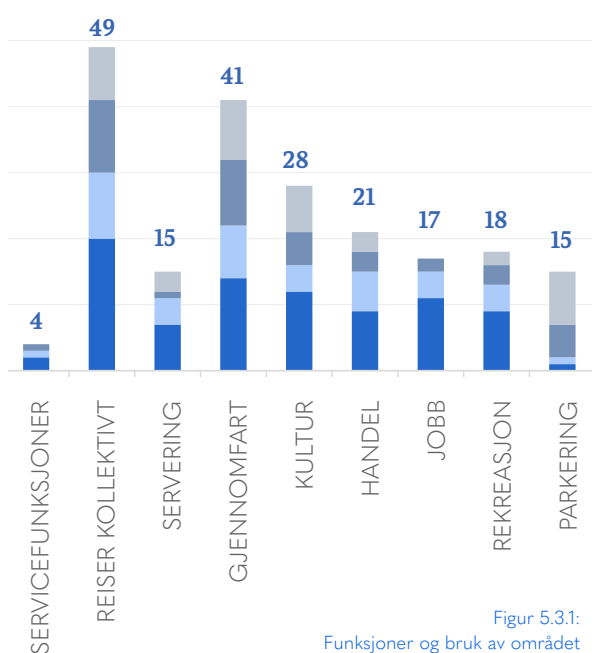
Spørreundersøkelsen «Byliv på Kannik» ble gjennomført som en digital spørreundersøkelse. Målet med spørreundersøkelsen var å finne ut at hvordan brukerne av området oppfatter området og hvilke ønsker og behov de har for den fremtidige utviklingen.

Spørreundersøkelsen fikk 120 respondenter, hvorav 72 svarte fullstendig og 9 delvis. Demografien til respondentene kan ses på figur 5.2.1. og viser en høy andel av unge voksne. Kjønn, avstand til bosted og hvor ofte respondentene bruker området er jevnere representert. Daglige brukere er høyest representert med 37%, sammenlignet med ukentlig (17 %) månedlig (18 %) og sjeldent (26 %).

HVA BRUKER DU OMRÅDET TIL?

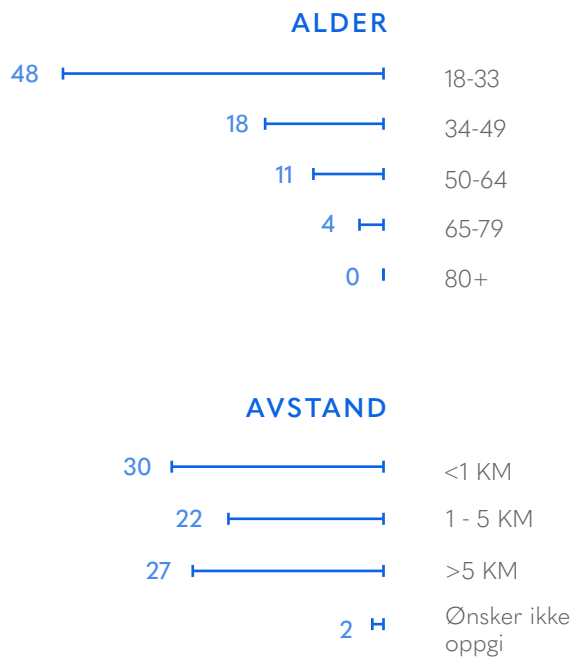
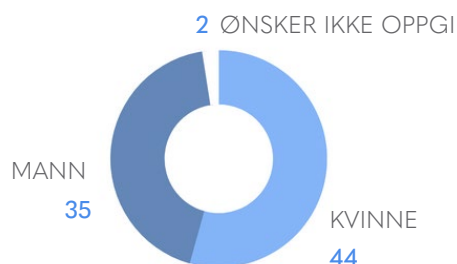
Inndeling etter hvor ofte personen besøker området:

● Daglig ● Ukentlig ● Månedlig ● Sjeldent



Figur 5.3.1: Funksjoner og bruk av området

KJØNNSFORDELING



Figur 5.3.2: Demografien til respondentene

Respondentene og området

Gjennom spørreundersøkelsen ble det tydelig at brukerne av området var delt i oppfatningen av området. Noen hadde sterke formeninger til utviklingen av området, mens andre hadde ingen spesielle ønsker. 51% av de som svarte fullstendig på undersøkelsen hadde ønsker eller forslag til området, noen av disse kan leses på side 78. En ting respondentene var hovedsakelig enig i er at området er et grått, tungt trafikkert kollektivknutepunkt med mye potensial.

Det er spesielt to funksjoner som skiller seg ut fra figur 5.3.1.; reiser kollektivt (tog, buss, deleordninger) og gjennomfart (gå og sykle). Disse funksjonene har en relativt jevn fordeling av hvor ofte respondentene bruker området, mens daglige besøkende utgjør en større andel av de resterende funksjonene. Et unntak er parkering (lang- og korttidsparkering). Folk som sjeldent bruker området utgjør 53,3% av de som huket av på parkering. Statistikken fra parkering, kollektiv og gjennomfart kan bety at parkeringsanlegget på Jernbanelokket er et foretrukket parkeringsanlegg for de tilreisende til sentrum eller kollektivtransporten.

BESKRIV OMRÅDET MED TRE ORD



Figur 5.3.3:
Hvordan respondentene beskriver området

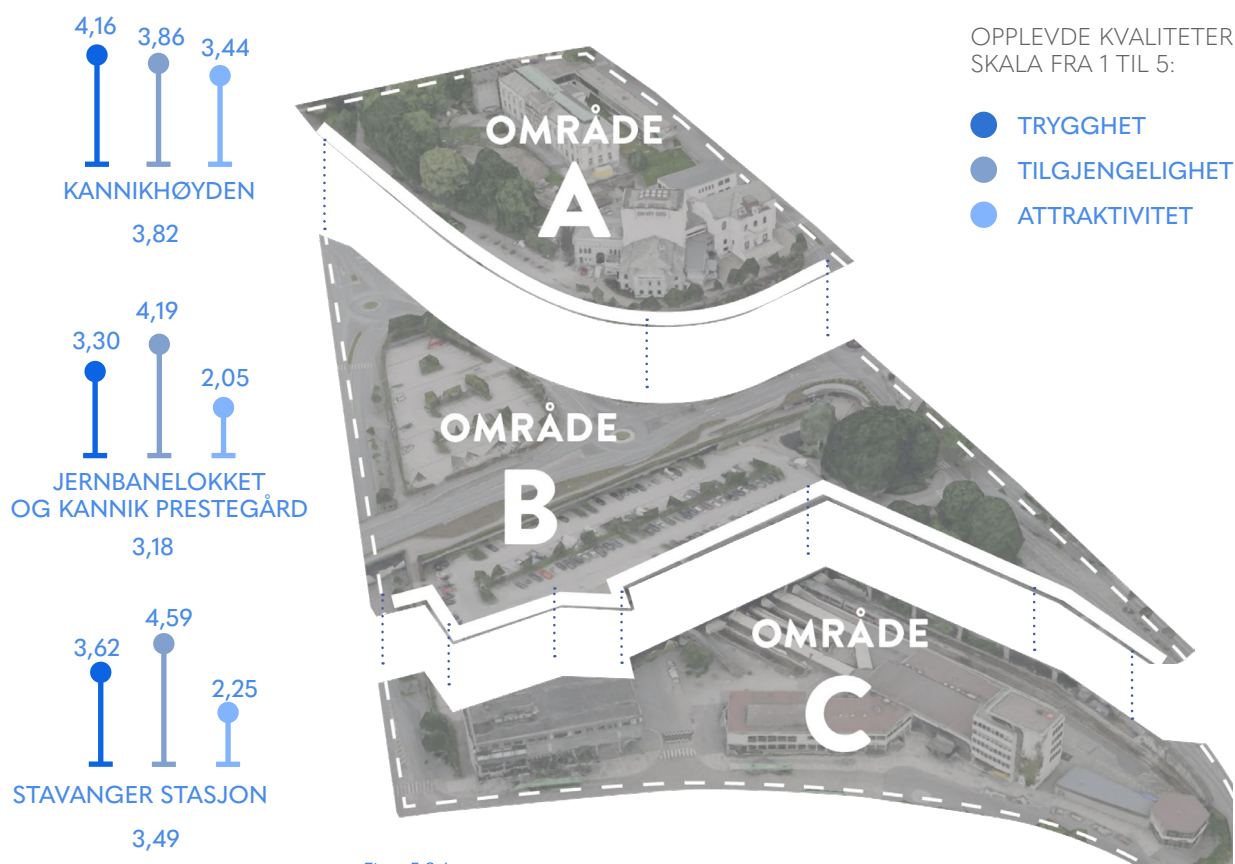
Opplevde kvaliteter

Barrierer laget av høydeforskjeller og vegnett, samt ulike funksjoner og arkitektur, deler inn området i tre. Del A - Kannikhøyden inneholder Rogaland Teater, Stavanger Museum og Museumsparken. Del B - Jernbanelokket og Kannik Prestegård, inkluderer også OlavVs gate. Område C - Stavanger Stasjon omfatter Jernbanestasjonen, Byterminalen og Jernbaneveien.

Trygghet, tilgjengelighet og attraktivitet er kartlagt med tanke på opplevde kvaliteter. Kvalitetene er viktige for graden av byliv i området. Ved å se på disse kvalitetene i hvert delområde, gir det en indikasjon på hvilke tiltak bør iverksettes og

hvor. Begrepet trygghet omfatter blant annet trafiksikkerhet, lite kriminalitet og egnet belysning. Tilgjengelighet går ut på hvor enkelt det er å komme seg til og rundt i området for alle reisende, og attraktivitet gjelder om det er funksjoner eller gode forhold for opphold. Område B har lavest gjennomsnittlig grad på 3,18, og den hadde trolig fått lavere score hvis den kun inkluderte Jernbanelokket. I område B og C er tilgjengeligheten den største kvaliteten, mens dette bør forbedres i område A. Alle områdene har forbedringspotensial, men område B og C må forbedre både trygghet og attraktivitet for å heve opplevelsesverdien til planområdet.

HVORDAN OPPELVES OMRÅDENE?



Figur 5.3.6:
Opplevde kvaliteter i hvert delområde
(bakgrunnsbilde fra Google Earth)

“

Mer aktivitet ute blant annet i helger. Områdene bør kobles sammen. Jernbanelokket må bli grønt! Byterminalen kobles mot teater og park.

Kvinne, 65-79

Ønsker for området

Av 72 svar, var det 37 som valgte å skrive inn sine ønsker for utviklingen av området. Mange av de samme ønskene gikk igjen. Under er de ulike temaene som ble nevnt listet opp, og hvor mange av respondentene som hadde temaet i sin besvarelse.

Respondentene ønsker:

- 13 Mer grønt
- 11 Økt tilgjengelighet/gå- og sykkelvennlig
- 8 Kultur
- 8 Utendørsaktiviteter
- 7 Flere funksjoner
- 6 Mat/servering
- 6 Mindre bildominert/parkering
- 6 Sammenheng til sentrum
- 5 Tilpasset/god arkitektur
- 4 Barnevennlig
- 4 Trygghet

Mer menneskelig skala, mindre biler, mer grøntområder og at det er lettere å bevege seg gjennom området.

Mann, 18-33

Et lite sentrum i sentrum, få mer liv og farger inn i området.

Kvinne, 18-33

Kontorer, næring ut mot gaten. Ingen bilparkeringsplasser på bakkeplan. Trygg infrastruktur for myke trafikanter.

Mann, 18-33

Bevaring av historiske bygg, utbedring av parken bak museet og uteareal generelt. Bedre tilknytning til sentrum og Storhaugområdet.

Kvinne, 34-49

Null modernistisk arkitektur av dårlig kvalitet, null høyborg. Lær av byparken i Sandnes. Matmarked. Scene. Lekeplass. Åpne opp mot Breiavannet, skape en sammenheng med byparken.

Mann, 34-49

”

Oppsummering

SOSIOKULTURELLE FORUTSETNINGER

Demografi

Det er gode forutsetninger for kortreist hverdagsliv i planområdet. Omtrent 9 317 mennesker bor og omtrent 13 925 jobber innenfor en 10 minutters gang-radius fra planområdet.

Funksjoner og bruk

Området har ingen fasader som kan karakteriseres som aktive, men Stasjonsbygget langs Breiavatnet oppfyller kravene til en vennlig fasade. Det er et overtall av fasader som er kategorisert som C, D eller E. For å skape et levende bymiljø bør flere av fasadene aktiveres.

Stasjonsområdet har lengst åpningstider, og med flere virksomheter som er søndagsåpne. Det er tre virksomheter som har inngang fra Jernbanelokket, men alle disse er søndagsstengt. Kannikhøyden har kortest åpningstid, som reduserer hvor mye byliv som blir skapt utenom åpningstidene.

"Området fortjener mye mer kjerleik og å være mer enn en halvshady gjennomfartsåre. Ville vært fin som en grønn og skjønn portal inn til sentrum, istedenfor baksiden som det føles ut som nå. Mer parkstemning. Hyggelige bygg i passelige høyder/åpnere løsning."

Kvinne, 18-33

Spørreundersøkelsen

«Byliv på Kannik» fikk 72 respondenter med fullstendig svar. Det er et representativt utvalg, sett bort i fra alder der unge voksne er overrepresentert.

Bruk av området:

68% reiser kollektivt, 57% går eller sykler igjennom, og 39% benytter seg av kulturtilbudet.

Topp tre ord for å beskrive området:

Sentralt (9), Knutepunkt (8), Rotete (7)

Topp tre positive elementer:

Teater (13), Sentralt (13), Museet (6), Kulturtilbud (6)

Topp tre negative elementer:

Grått (16), Trafikk (14), Bil/bildominert (8)

Opplevde kvaliteter: skala fra 1 til 5

	Trygghet	Tilgjengelighet	Attraktivitet
Kannikhøyden	4,16	3,86	3,44
Jernbanelokket og Kannik Prestegård	3,30	4,19	2,05
Stavanger Stasjon	3,62	4,59	2,25

Respondentene ønsker mer grønt, økt tilgjengelighet for gående og syklende og flere utendørsaktiviteter.

INTRODUKSJON

Planleggere kan ikke utforme de sosiokulturelle faktorene i området, men de kan legge til rette for at funksjoner og elementer som er viktige for bylivet inkluderes i det fysiske miljøet. Ved å se hvilke forutsetninger som finnes i området for byliv, kan utviklingen fokusere på de områdene eller faktorene som har størst negativ påvirkning.

Faktorene 'byrom og bystruktur', 'landskap, natur og klima', 'mobilitet' og 'vern og kulturhistorie' er strukturerende for mulighetsstudien.

5.4. Byrom og bystruktur

Planområdets bystruktur bærer preg av mellomstore volumer som i varierende grad forholder seg til omkringliggende bystruktur. Det eldste teaterbygget følger i liten grad bystrukturen. Mens Turnhallen og Stavanger museums fasader følger aksene fra omkringliggende gater, er teaterbyggets fasade rettet skrått ut mot Breiavatnet. Museumsbygget skaper to tydelige byrom på hver sin side av bygget, noe også Turnhallen til en viss grad gjør mot Muségata og Teaterpassasjen (figur 5.6.3).

Teaterets originale fremtoning i bybildet, spesielt forutsetter en plassdannelse foran hovedfasaden. Når dette ikke skjer, mister det til en viss grad sin tyngde. Samlet står de likevel tydelig ut i bylandskapet, både på grunn av måten de er plassert på oppe på høyden, og fordi de ligger tett inntil hverandre og de har samme arkitektoniske

uttrykk. Bygningene har også en lignende form og bygningslogikk, med en firkant med et utstukket inngangsparti.

Stasjonsbyggene og Byterminalen danner en halvsirkel mot til Breiavatnet, som avgrenser byparken. På sørsiden av Stasjonsbygget, avgrenses et nytt byrom ved togplattformene. Rommet er relativt lite og uprogrammert, og glir over i den gamle busstasjonen under jernbanelokket. Det skapes derfor et lite lesbart byrom for ventende togpassasjerer.

Jernbanelokket danner flere rom, definert av omkringliggende infrastruktur, vegetasjon, mur og høydeforskjeller, men har lite bymessig preg. Dette gjelder også Leiv Isaksens plass ved teateret som er sterkt definert av bebyggelse og vegnett. Ved inngangen til museet skaper Pennalet og museet et sterkt definert byrom som inneholder flere gode bylivskvaliteter.

Totalt sett er planområdets morfologi er karakterisert av å være tilrettelagt for biler og ikke fotgjengere. Byrommenes avgrensninger skapes hovedsakelig av høydeforskjeller i terrenget og infrastrukturen. Få av byrommene virker til å være intensjonelt skapt, men heller som resultat av periodevis utbygging uten spesiell sammenheng. Som resultat kan området være vanskelig å orientere seg i.



Figur 5.4.1:
Byrom og dårlige forbindelser

5.5. Landskap, natur og klima

Terreng

Stavanger sentrum har et kupert terreng, og daldraget fra Hillevågsvatnet til Vågen er et karakteristisk landskapstrekk. Daldraget er nevnt i Stavanger kommune (2019) sin sentrumsplan som et viktig element som skal ivaretas (s. 20).

Landskapet i Stavanger sentrum er sterkt preget av menneskelig aktivitet, som også kjennetegner planområdet. Når jernbanen ble bygd i 1878, ble enorme mengder masser fjernet i planområdet. Grovt kalkulert kan det gjelde over 150.000 m³. Utgravingen separerte Kannikhøyden fra byen, og frem til 1989 da Bergelandsbroen kom, var det sterke topografiske barrierer mellom øst og vest. En annen viktig del av denne utbyggingen var Jernbanelokket, som delte en ti meter høy barriere i to etasjer på tre og syv meter. Figur 5.5.1 viser at terrenget i området delt inn i fire etasjer, eller plataer.

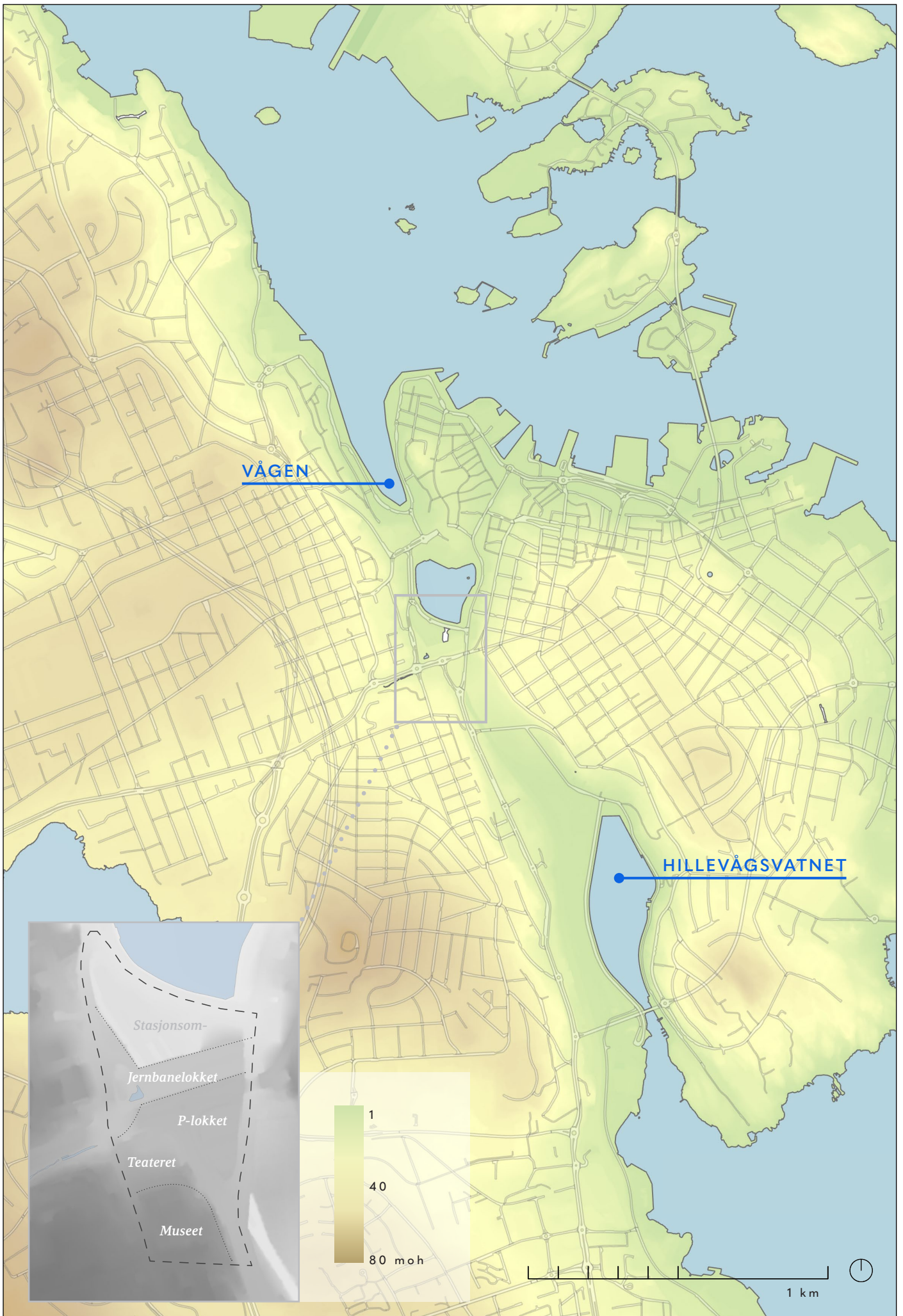
Daldraget og de menneskelige påvirkningene fremhever Kannikhøyden som et markant landskapselement. En siktkorridor av høy estetisk, funksjonell og historisk verdi er linjen mellom Domkirken og Kannikhøyden, og er beskrevet som et element som bør bevares (Stavanger kommune,

2019, s. 15 & 30). Verdien blir begrunnet med at Domkirken og Kannikhøyden er historiske områder og at byggene er orienterende elementer.

Grunnforhold

Løsmassene i sentrum er fyllmasse som er masse som er bearbeidet av mennesker (NGU, 2023a). Ifølge Norges Geologisk Undersøkelse (NGU) er det ikke påvist kvikkleire i området, og det er lav aktsomhetsgrad for radon (2023b).

Grunnforurensingen til Stavanger stasjon er kategorisert som '5 svært dårlig'. Klassifiseringen betyr at det er på grensen til 'farlig avfall' og har meget høye konsentrasjoner av stoffer som kan utgjøre en risiko for menneskers helse og miljøet (Miljødirektoratet, 2023a). Bruken av området gjør at forurensingen får påvirkningsgrad 3 og tiltak bør iverksettes. Når Stavanger stasjon skal utvikles, betyr dette at grunnen bør enten renses, deponeres eller innkapsles (Miljødirektoratet, u.å.).



Figur 5.5.1:
Terreng og 'etasjer'

Blå-grønnstruktur

Grønne elementer kan forbedre gatens atmosfære. En trivelig atmosfære gjør at strekninger oppfattes kortere, som øker sannsynligheten for at mennesker velger aktiv transport over å kjøre bil (Hillnhütter, 2016, s. 170). I analyseområdet og omkringliggende områder er det flere grøntarealer som Miljødirektoratet har gradert til høy verdi (figur 5.5.2). Miljødirektoratet har også kartlagt grønnkorridorene som skal være koblingen mellom dem. Koblingene er undersøkt gjennom befaring, og flere av de kartlagte grønnkorridorene har ingen eller få grønne elementer.

De sentrale delene av planområdet er preget av store asfalt- og betongflater, som overdøver de grønne elementene i området. Avløpsrenner er brukt på Jernbanelokket som overvannshåndtering, men det er registrert regelmessig oppsamling av vann i flere områder, også i arealer avsatt til myke trafikanter. Den historiske Kannikbekken har gjennomgått flere endringer, men i dag er det åpent bekkeløp til dammen ved Kannik prestegård. Fra her er bekken i rør ned til Breiavatnet. Bekken har flere sterke kvaliteter både visuelt-auditivt og for biologisk mangfold.

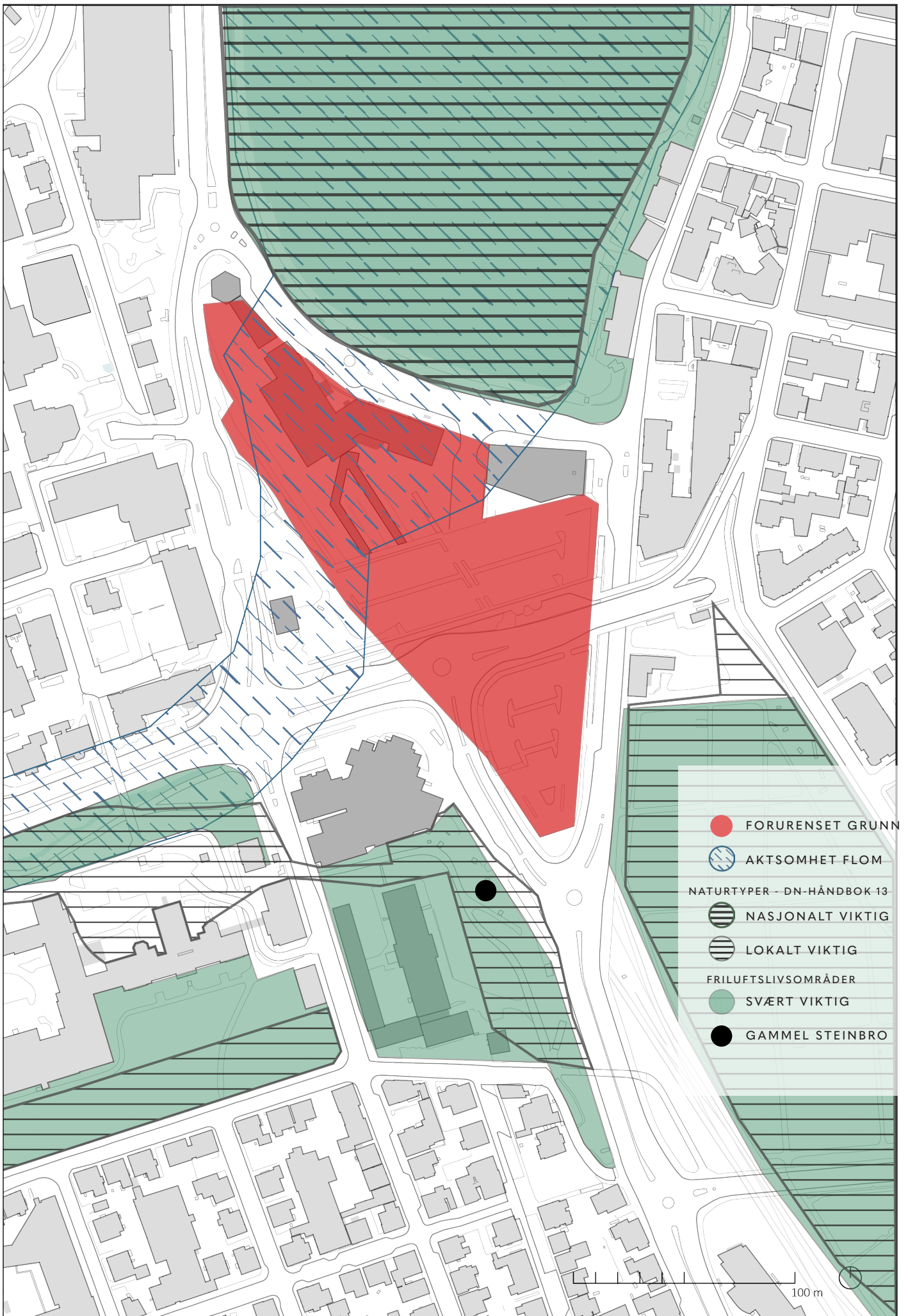
Trær er viktige elementer i grønnstrukturen, og de eldste trærne har en spesielt stor verdi. I tillegg til å ha estetisk verdi, er trærne et tilholdssted for flere arter og er et viktig redskap for å bedre mikroklimaet til et område. I analyseområdet er få vintergrønne planter og som et resultat mister vegetasjonen mye av sin verdi i vintermånedene.

Lagårdsveien og topografien utgjør en barriere som skaper en diskontinuitet i grønnstrukturen mellom Lagård gravlund og Museumsparken. Fra Byparken og sørover er bebyggelse, topografi, og vegarealer de største barrierene, og den eksisterende grønnstrukturen har ikke en høy nok verdi til å veie opp dette.

Naturverdier

Miljødirektoratet har et register av grønne områder som er viktig for biologisk mangfold, både lokalt og nasjonalt. I analyseområdet har de kartlagt naturtypen kulturlandskap og flere fredede, truede, og ansvarsarter til Rogaland. Underkategorien er parklandskap, som i analyseområdet varierer fra lokalt viktig til nasjonalt svært viktig og dette kan sees på figur 6.5.2.

Museums-, Kannik- og Sykehusparken ble alle tegnet av den kjente gartneren Poul H. Poulsson på slutten av 1800-tallet, og flere elementer og trekk er fremdeles synlig. Poulsson tegnet tittalls parker og hager i Stavanger fra 1855 til 1905, blant annet anleggene til Ledaal, Bjergsteds- og Vålandsparken (Molaug, 1971, s. 104-109). Alle de gjenværende elementene fra Poulsson skaper en helhet i bybildet og bør ivaretas. Mange av de eldre trærne i Våland og Eiganes stammer fra arbeidet til Poulsson, dette stemmer også for vegetasjonen i Lagård gravlund (Johnsen & Windsholt, 2009, s. 2). I planområdet er skråningen i Museumsparken delvis bevart med stier, beplantning og en gammel steinbru.



MIKROKLIMA

Mikroklima beskriver de lokale forholdene som direkte påvirker arter i deres habitat («mikroklima», 2020). Fra et menneskelig perspektiv er mikroklima nærmere knyttet til komfort enn overlevelse, og faktorer som sol, vind, temperatur, nedbør, støy og luftforurensing er viktige. Dette er faktorer som kan påvirke menneskers trivsel, hvilke aktiviteter det oppfordres til og aktivitetenes varighet. En benk i et vær- og støyutsatt område brukes trolig mest til nødvendige aktiviteter. Derimot oppfordrer en benk i et behagelig mikroklima til lengre opphold og sosiale aktiviteter.

Jan Gehl (2010) beskriver i boken «Cities for People» hvilken innvirkning blant annet byggehøyder, morfologi og vegetasjon har på mikroklima, og at moderne planlegging ofte forsømmer de konsekvensene prosjekter har på mikro- og lokalklima (s. 171-175). Analyser av mikroklima er et viktig redskap for å sikre gode rekreasjonsområder. Analysene øker sannsynligheten til at utearealene blir brukt til det som er planlagt, ved å forutse hvordan mikroklimaet blir påvirket av endringer. Stavanger har et temperert maritimt klima med milde temperaturer gjennom året, og har mye nedbør og vind. Det er også preget av at været skifter raskt, noe som gjør det utfordrende å planlegge gode og komfortable uteområder.

Solforhold

I Skandinavia er sola en vesentlig faktor som gjør det mer attraktivt å oppholde seg utendørs. Stavanger har omtrent 1500 soltimer i året som er færre enn gjennomsnittet for Skandinavia (vedlegg 9). Denne statistikken belyser behovet for å designe gode

uteområder i Stavanger som utnytter soltimene bedre. I analyseområdet er det best solforhold på Jernbanelokket som kan sees i figur 6.5.3. Dette er parkeringsanlegg med begrensede muligheter for andre aktiviteter, og dette tilsier at bilene har de beste solforholdene i området. Et annet område som har gode solforhold store deler av året er jernbaneplattformen, som er en kvalitet for reisende. Dårligst solforhold er lokalisert på Leiv Isakssens plass, i Musegata, Museumsparken, Olav Vs gate og ved Jernbaneveien. Museumsparken og Olav Vs gate blir skyggelagt av vegetasjon og trær som ikke er tatt med i solanalysen.

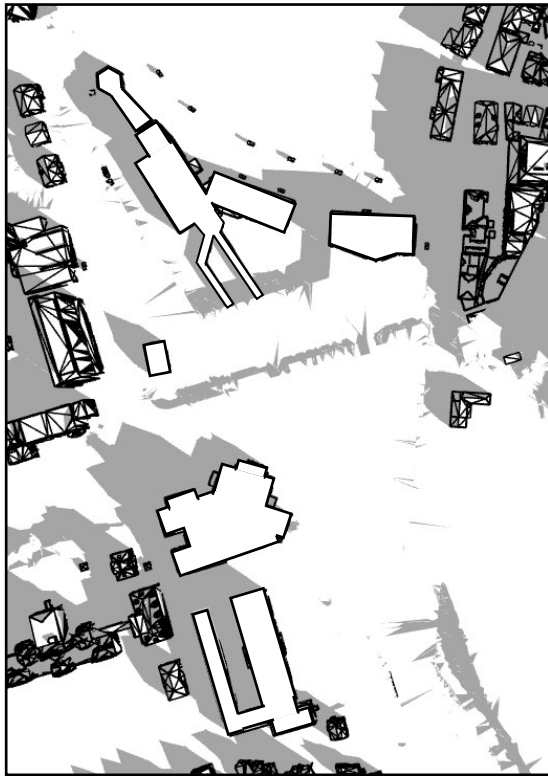
Vindforhold

Sammen med sol, er vind en av de viktigste elementene som påvirker om mikroklimaet til et uteområde oppleves behagelig. Vind har den egenskapen at den kan manipuleres selv med små tiltak, som gir både muligheter til å skape komfortable rom, men også skape bitende vindtunneler.

Hoveddelen av bebyggelsen i analyseområdet er spredt og ligger utsatt til for sterk vind fra alle retninger, men spesielt fra nord og sør-øst. Nord-vest for området ligger Olavskvartalet med en samling av høyhus noe som skaper vindtunneler, men grunnet topografi og vegetasjon er effekten noe redusert i analyseområdet. I følge Gehl (2010) kan høyhus bidra til at vinden er fire ganger så sterk ved fasaden til høyhuset enn den er i åpne landskap (s. 171).

Jernbanestasjonsplattformen er det byrommet i området som er best skjermet mot vind som et

SOLANALYSE VÅR-/HØSTJEVNDØGN (21.03. / 22.09.)



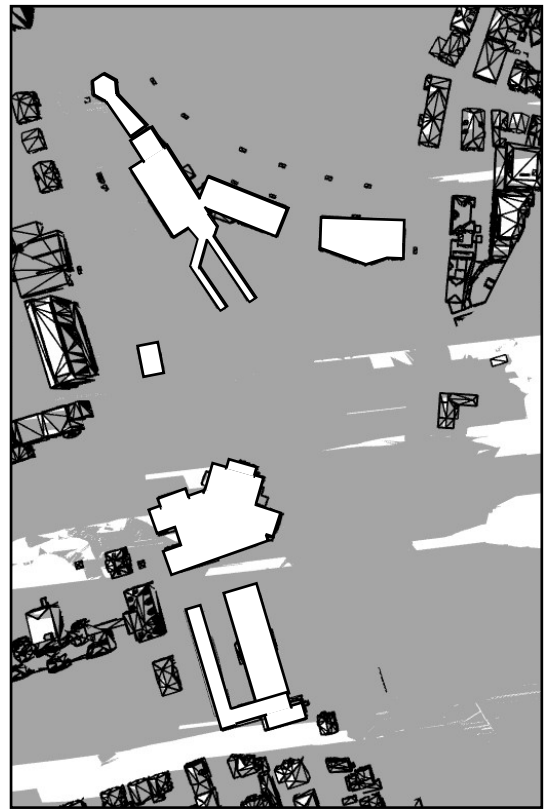
KL. 0900



KL. 1200



KL. 1500



KL. 1800

Figur 5.5.3:
Solanalyse vår-/høstjevndøgn

resultat av høydeforskjeller i vest og sør, og bygg i nord og vest. Dette gjør området til et komfortabelt område å oppholde seg. Ved inngangen til museet skjermer bygningsmassene for vind fra sør-vest, og vegetasjonen i Sykehusparken for vind fra øst. De resterende områdene avsatt til gående, som fortau og undergangen, er svært utsatt for vind enten i form av lite skjerming eller vindtunneler. Jernbanelokket er også svært utsatt. Den dominerende vindretningen på vinteren er sør-øst, mens på sommeren er den nord-vest (Nablaflow, 2022, s. 9).

Nedbør

Trolig vil Stavanger få 6% mer og 50% kraftigere nedbør i 2100 enn i dag (Støstad, Skjæraasen & Holvik, 2020). Kystnæreområder vil være mest utsatt på grunn av stormflo, men vassdrag som Kannikbekken vil også bli mer sårbar. Figur 5.5.2. viser aktsomhetsområdet for flom fra Kannikbekken.

Selv om økt nedbør kan føre til bedre luftkvalitet, vil det også føre til problemer som det er vesentlig å planlegge for. I analyseområdet er både flomsikring og overvannshåndtering viktige tiltak som må inkluderes i utviklingen av området. Overvannshåndtering bør skje mest mulig lokalt, slik at byens avløpssystem ikke blir overbelastet og for å forhindre at vann og vassdrag blir forurenset av overvannet (NVE, 2022).

Temperatur

Klimatiske forhold som sol, vind og nedbør har mye å si for den lokale oppfattede temperaturen, spesielt i et urbant perspektiv. Materialers egenskap en viktig rolle for temperaturen i en by. Harde

materialer som asfalt og betong absorberer, lagrer og radierer mer varme enn naturlige elementer som vegetasjon, vann og jord (Christen, Mills, Voogt & Oke 2017, s. 129 & 202). Disse fysiske og klimatiske faktorene er noen av årsakene til at byer er varmere enn omkringliggende områder, og dette fenomenet er bedre kjent som varmeøyer (Christen m.fl., 2017, s. 224).

Gjennomsnittet for 2018-2022 viser at det har vært 0,6 grader varmere hver måned i Stavanger sammenlignet med normalen (MET (2018-2022), u.å.). Øker temperaturen vil hyppigheten og intensiteten til ekstremvær også øke, som gjør Stavanger mer sårbar.

Luftforurensing

Luftkvalitet har generelt mindre betydning for byliv enn andre klimatiske faktorer, men det har derimot større konsekvenser for folkehelsen. NO₂ og svevestøv (PM_{2,5} og PM₁₀) har en påvist sammenheng til helseplagene, og det er disse som ofte måles for å rapportere luftkvaliteten i byer (FHI, 2018). I Norge er luftforurensningen er verst om vinteren grunnet inversjon, økt vedfyring og bruk av piggdekk (Låg & Bølling, 2014).

Kannik-målestasjon har de siste 5 årene ligget under grensen av gjennomsnittlig konsentrasjon av svevestøv og NO₂, men hvert år oversteget hvor mange timer/døgn konsentrasjonen har vært høyere enn satte verdier (Klausen & Aamdal, 2022, s. 11-12). Dette tyder på at luftkvaliteten til området er generelt bra, men er sårbar når det kommer til faktorer som kan påvirke konsentrasjonen av luftforurensing. Tiltak for å redusere den lokale forurensingen kan på sikt bidra til en økt livskvalitet for innbyggere og besøkende.

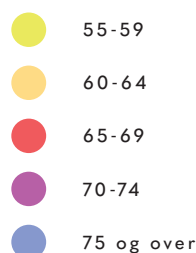
Støy

I følge Klima- og miljødepartementet (KLD) (2021) er grenseverdiene for støy i uteoppholdsarealer 65 dB for rød sone, og 55 dB for gul sone (s. 6-7). 'Stille del av uteoppholdsareal' er et eksempel i gul sone som omfatter byparker, gravlunder og friområder i urbane strøk (KLD, 2021, s. 8). Støy kan knyttes til nedsatt livskvalitet og helserelaterede problemer. For å forebygge tap av hørsel bør gjennomsnittlig støyeksposering være lavere enn 70 dBA (Miljødirektoratet, 2023b). Støy er også sjenerende og kan redusere aktivitetsnivået og attraktiviteten til støyutsatte uteområder og byrom.

Som vist på figur 6.5.4. er støynivået i området over grenseverdien for uteoppholdsarealer på dagtid. Verdiene viser at opphold i delområder kan oppleves ubehagelig, særlig ved teateret, alle fortau og Jernbanelokket. Deler av Museumsparken og stasjonsområdet er i gul sone, som kan benyttes til kortvarige opphold uten at dette vil medføre ubehag. Eneste uteområdet som er under grenseverdiene, er inngangen til museet. Årsaker til dette kan være at Musegata er mindre trafikkert enn fylkesveiene i området, fartsgrensen er 30 km/t og Pennalet skjerner for mye av den støyen som blir generert.



STØYSONER, dB
Støy fra veg (dagtid) og bane.



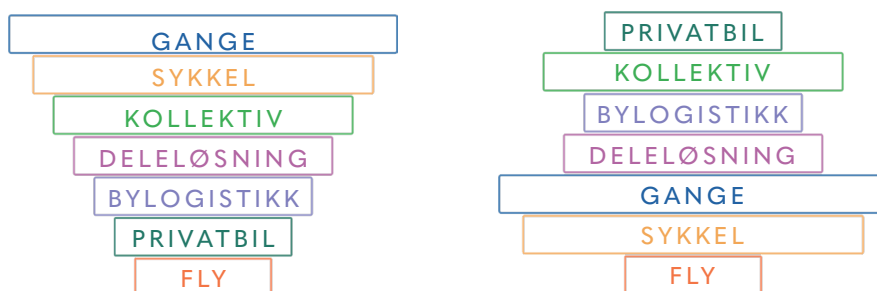
Figur 5.5.4.
Støysoner

5.6. Mobilitet

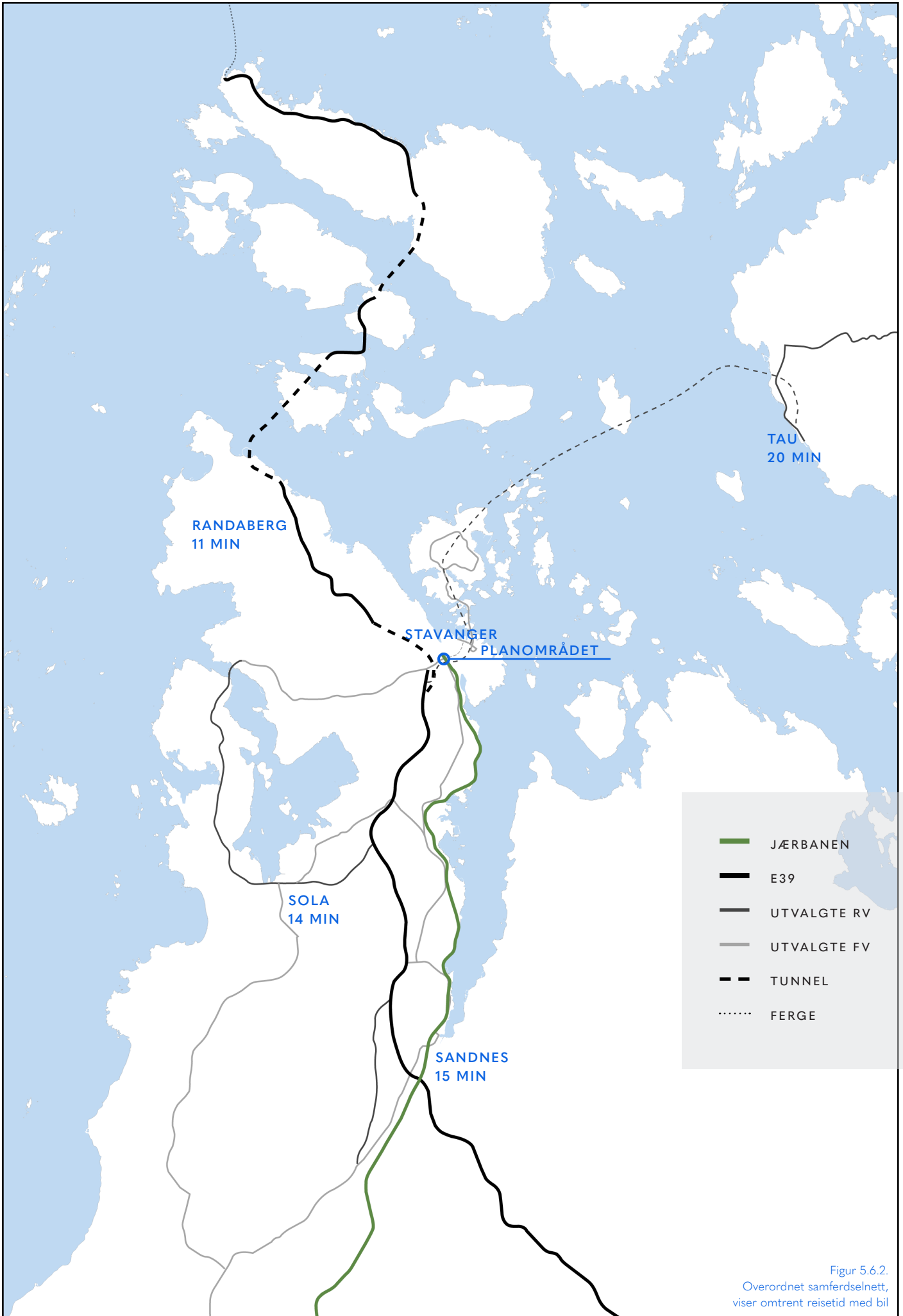
"Mobilitet betyr bevegelse eller forflytning av varer, tjenester og mennesker." (Viken fylkeskommune, u.å.).

Mobilitetspyramiden til Stavanger kommune (2022) i figur 5.6.1 viser prioriteringsrekkefølgen for ulike reisemidler i utviklingen av kommunen (s. 4). I strategien samles rekkefølgen til fire kategorier; Aktiv transport, Kollektivtransport og mobilitetstjenester, Næringstransport og bylogistikk, og Kjørende. Målet til Stavanger kommune er at minst 70% av personreiser skal med aktiv eller kollektivtransport innen 2040. Prosentandelen var 35% i 2019 (Stavanger kommune, 2022c, s. 3-5).

Ved å følge mobilitetspyramiden vil det bli enklere å velge gange og sykkel på de korte avstandene, og buss skal bli det beste alternativet for lengre avstander. Dette vil bidra til å bedre folkehelsen, og er også et viktig klimatisk grep. Transportsektoren står for en betydelig andel av klimagassutslipp, både som utslipp fra reisemidlene, men og som svestøv fra slitasje av veibanen. Høy andel motorisert trafikk og relativt høy fart, gjør at planområdet oppleves utrygt og lite attraktivt å oppholde seg i uterommene.



Figur 5.6.1: Mobilitetspyramide Stavanger kommune versus opplevd mobilitetshierarki

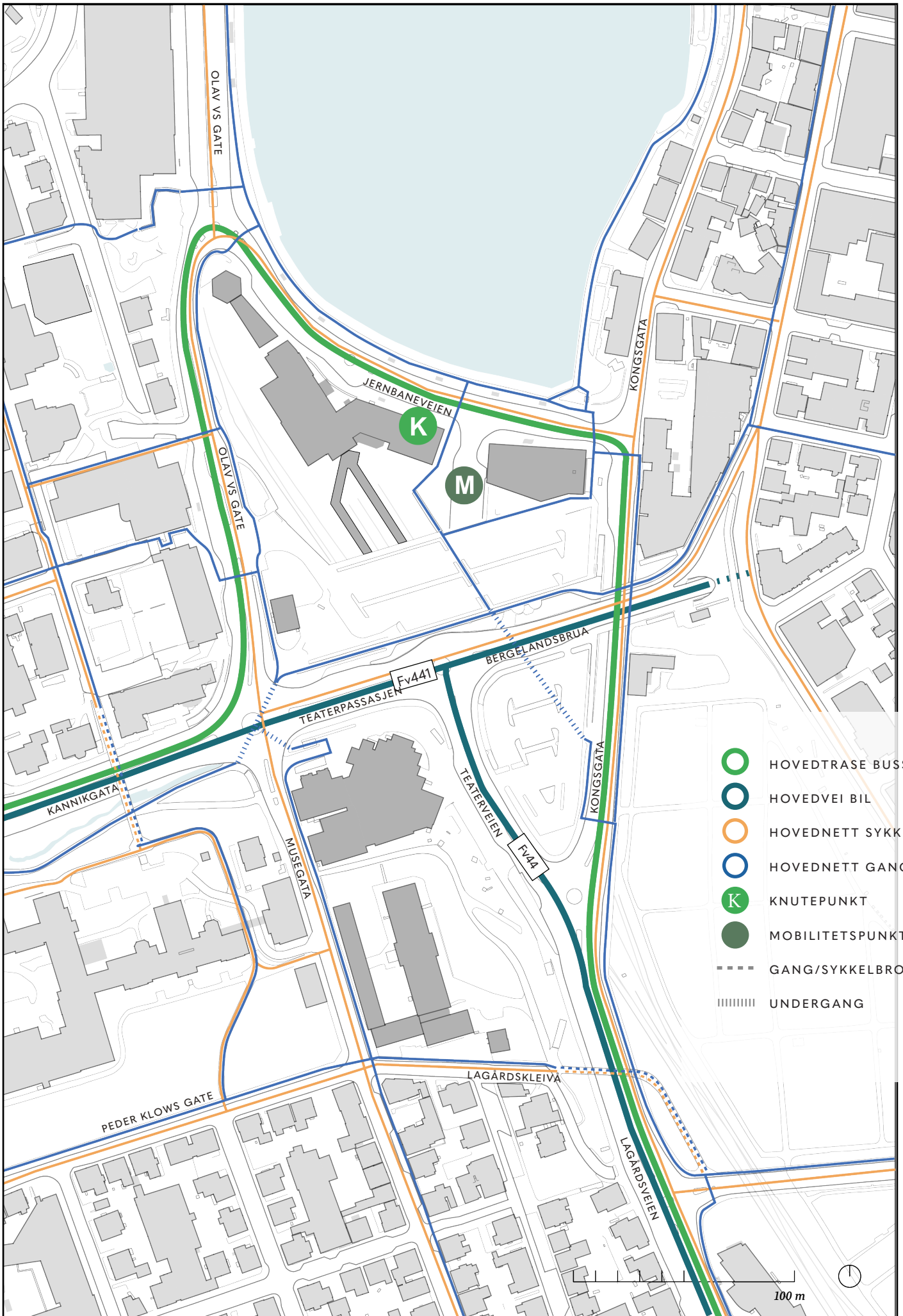


Figur 5.6.2.
Overordnet samferdselsnett,
viser omtrent reisetid med bil

AKTIV TRANSPORT

Et mål i transport- og mobilitetsstrategien til Stavanger kommune (2022) er at transportbehovet løses ved aktiv transport supplert med kollektiv og mobilitetstjenester. Aktiv transport er et samlebegrep for gående og syklende, og det inkluderer også elsykkel (s. 11). Gange og sykling har flere positive konsekvenser for både enkeltpersonene og omgivelsene, blant annet bidrar det til bedre helse og miljø, og det øker graden av aktivitet i uterommene (Veisten, Flügel, Halse, Jordbakke & Sundfør, 2021, s. 31).

Hovednettet for gange og for sykkel mellom Kannikhøyden og Stavanger stasjon har flere barrierer. For sykkel er hovednettverket plassert hovedsakelig på gatenivå og ofte i samme vegbane som andre reisemidler. Det er få strekninger i analyseområdet der sykkelen er prioritert eller har tilfredsstillende forhold, som gjør at syklende har økt risiko for ulykker både med fotgjengere og øvrig trafikk. Smale felt, varierende kvalitet på underlag, og andre trafikanter gjør at farten er varierende og det er mindre attraktivt å sykle i området. Det er og svake forbindelser for gående i planområdet. Ganglinjene går i undergang, parkeringsanlegg, overgang eller omveier, og med innspill av trapper, smale fortau og bildominerende atmosfærer.



Figur 5.6.3.
Hovednett, -traseer og -vei.

KOLLEKTIVTRANSPORT OG MOBILITETSTJENESTER

Ifølge Stavanger kommune (2019) har Stavanger stasjon 7,7 millioner årlige kollektivpassasjerer (s. 15). Planområdet rommer både et kollektivknutepunkt og et mobilitetspunkt. Kollektivknutepunkter er definert i Kollektivhåndboka (V123) som «steder i kollektivnettet der kollektivlinjer på veg krysser eller tangerer hverandre.» (Statens Vegvesen, 2022, s. 33). Statens Vegvesen (2022) nevner også at knutepunktet bør også binde sammen flere transportmidler som buss, tog, ferje eller fly. I mobilitetspunkt skal flere transportløsninger være tilgjengelig (s. 33). Stavanger stasjon er knutepunkt mellom tog og buss, og mobilitetspunktet inneholder bysykkel, bildeling, ladestasjon, innfartsparkering, taxi, kollektiv og el-sparkesykler til lån.

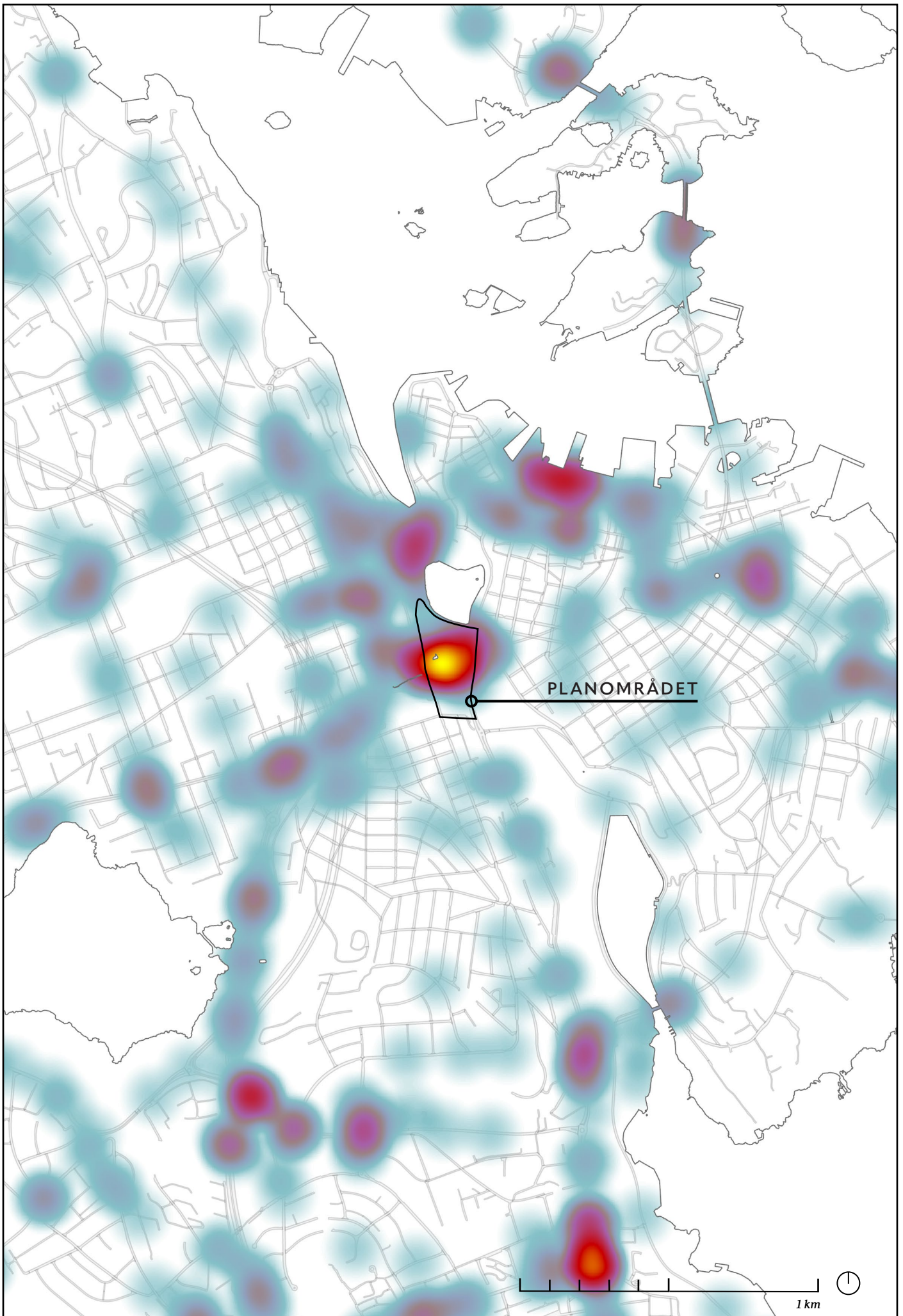
Buss

Kolumbus er mobilitetsleverandøren for buss, hurtigbåt og bysykkel i Rogaland, og billettene kan også bli brukt på lokaltog (Kolumbus, 2022). Kollektivpunktet ved Breiavatnet er holdeplass til 35 ulike busslinjer, hvor 18 ligger i Jernbaneveien, Kongsgata eller ved Byterminalen (Kolumbus, u.å.). Seks av bussene er langdistanse eller destinasjonsbusser som blant annet går til Sola flyplass, Bergen, Kristiansand og Oslo. Når bussveien ferdigstilles, skal også busslinjene bli endret.

Tog

Stavanger stasjon er endestasjon til både Jærbanen og Sørlandsbanen, og togene er kjørt av GoAhead Nordic. Lokaltoget på Jærbanen har endestasjon i Skeiene, og regiontoget har endestasjon i Egersund. Sørlandsbanen går mellom Stavanger og Oslo. Jærbanen har avgang hvert 15. minutt og Sørtoget har åtte avganger daglig i hverdager.

Stasjonen har fire togspor og plattformen er delvis overbygd. Overbygget leder inn i Sentralstasjonsbygget som blant annet inneholder et venteareal, oppbevaringsbokser, toalett, betjent billettsalg og kiosk. Sentralstasjonen er døgnåpen.



Figur 5.6.4.
Ulykkestetthet 2010-2023

ØVRIG TRAFIKK

Infrastruktur

Fv44 og Fv441 er to trafikkmaskiner, som begge inngår i hovedveinettet for bil. Hovedveien deler inn området i tre; Kannikhøyden, det øvre Jernbanelokket og Stavanger stasjon. For å krysse Fv441 i planområdet må fotgjengere gå under veien. Fv441 kobler sammen Stavanger øst gjennom Bergelandstunnelen og blant annet med E39, og som et resultat danner en betydelig mengde gjennomfartstrafikk. Jernbaneveien er den eneste veien i planområdet som er stengt for biltrafikk.

Ulykker (figur 5.6.4)

Fv441 er kartlagt som en ulykkestrekning. På figur 5.6.4. vises tettheten av ulykker siden 2010 sammenlignet med ulykker i nærområdene. Siden 2010, har det vært 30 separate ulykker i planområdet, hvor ni involverte fotgjengere og ni involverte syklister. Fotgjengerne er mest utsatt i fotgjengerfelt og i Jernbaneveien, mens syklistene er mest utsatt i rundkjøringer. Denne statistikken kan reduseres ved en høyere prioritering av gående og syklende slik at de blir mer synlig i trafikken. Dette kan blant annet gjøres ved senke farten, ha kryss i plan, god belysning og færre kjørefelt.

Parkering

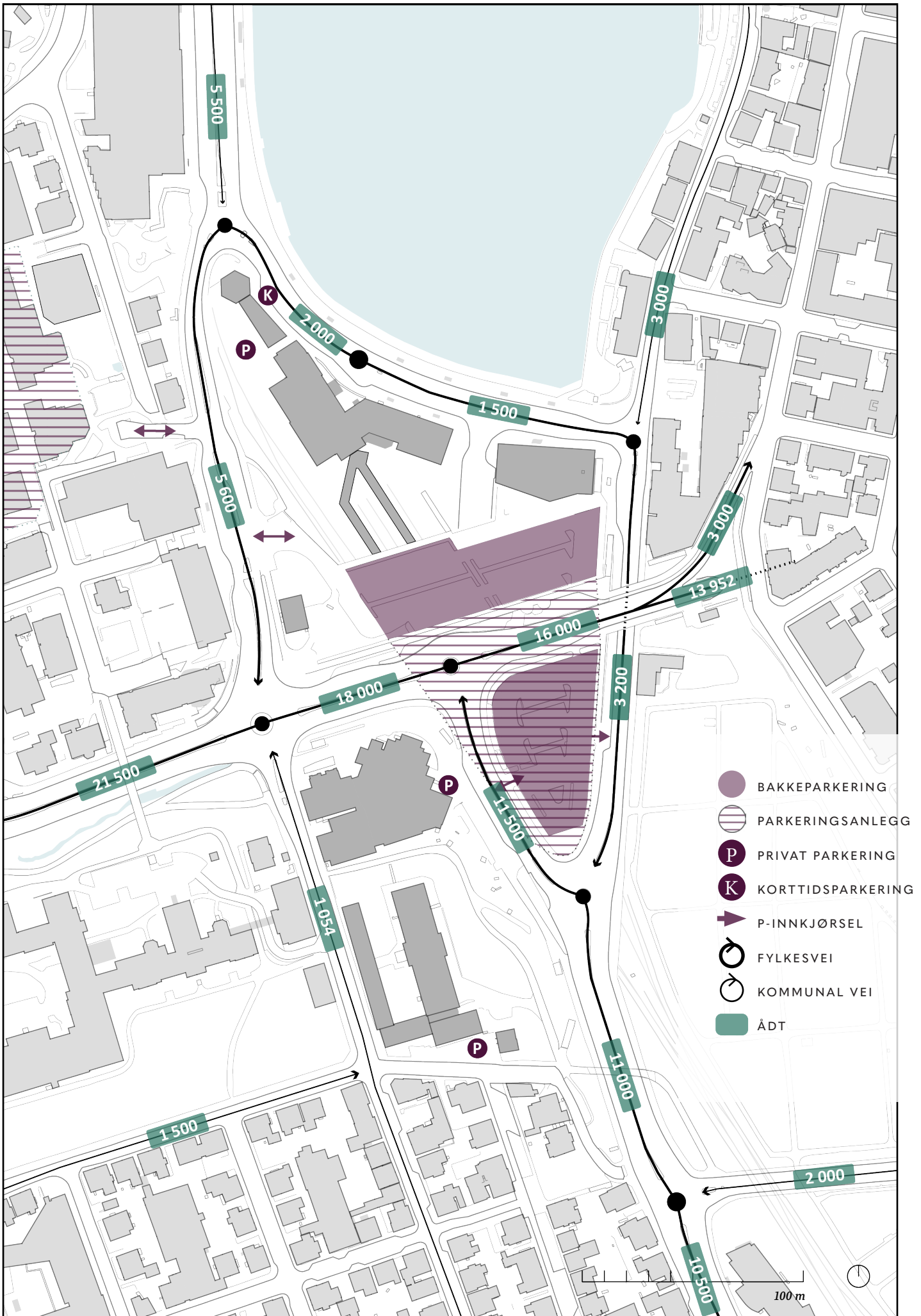
Parkeringsanlegget på Jernbanelokket er det sentrale elementet i planområdet, og er et av de første elementene som folk møter når de kommer til sentrum. Dette parkeringsanlegget har 500 parkeringsplasser fordelt på to plan. Parkeringsanlegget inneholder også

hurtigladestasjoner, bildeling og totalt seks parkeringer tilrettelagt for bevegelseshemmede (per 20.05). Parkeringskjelleren St. Olav har innkjørsel mot Olav Vs gate, og har 480 oppstillingsplasser. Begge disse anleggene hadde i gjennomsnitt 50-65% ledig kapasitet gjennom registreringer fra 16.-18. april (vedlegg 10). I tillegg har både Våland, Eiganes og Storhaug god dekning av gateparkering. Ved Jernbaneveien er det seks korttidsparkeringer knyttet til buss- og togreisende, og det er 30 private parkeringsplasser fordelt på de største institusjonene i området.

På Kannikhøyden er det omkring 40 sykkelparkeringsplasser fordelt på to institusjoner. Leiv Isakssens plass har i tillegg fire ladeplasser til bysykkel. Ved jernbaneplattformen er det både sykkelparkering (omtrent 30 plasser) med overbygg, bysykkelstasjoner og sykkelhotell. Sykkelhotellet har plass til 42 sykler, har plass til oppbevaring av hjelm og lademuligheter, og det krever et abonnement for å få tilgang til skuret (Kolumbus, 2019).

ÅDT

ÅDT viser gjennomsnittlig hvor mange som kjører gjennom området hvert døgn, og Fv441 og Fv41 er klart mest belastet. Utenom Jernbaneveien med 70% andel lange kjøretøy, er Teaterveien den strekningen med høyest andel lange kjøretøy med 13% og Bergelandsbrua er lavest med 6% (Statens Vegvesen, u.å.). Dette gir en indikasjon på at flest biler benytter Bergelandsbrua som en gjennomfartsåre mellom øst og vest.



Figur 5.6.5.
Parkering og ÅDT

UNIVERSELL UTFORMING

Stavanger kommune (2014) har et mål om å bli universell utformet innen 2029, og skal oppnås ved hjelp av kunnskap, krav og tiltak for universell utforming (s. 8). Det eksisterer fem hovedgrupper for funksjonsnedsettelse, hvor bevegelse, hørsel og syn er de mest kjente. I tillegg finnes orientering (eks. barn og turister) og miljø (helseplager som astma) (Stavanger kommune, 2014, s. 12). Utformingstiltak for universell utforming stiller blant annet krav til helning på gateløp, dimensjoner på fortau og parkeringsplasser, belysning, gode benker og material på underlag. Selv om disse er rettet mot fremkommeligheten til mennesker med nedsatt funksjonsevne, gagnar det også befolkningen generelt.

Parkeringsdekningen oppfyller ikke kravene til KPA at minimum 5% av parkeringsplassene skal være tilrettelagt for bevegelseshemmede. I dag er andelen kun ~1%. På det øverste Jernbanelokket må bevegelseshemmede krysse Teaterveien med fotgjengerfelt uten trafikklys for å komme til Kannikhøyden. Før heisen ved stasjonsområdet kom i 2023, var bevegelseshemmede nødt til å benytte fortauet langs Olav Vs gate for å komme seg fra det nedre Jernbanelokket og ned til stasjonsområdet. Olav Vs gate kan sees på figur 5.6.6. som et område som må bli utbedret i forhold til universell utforming.

Alternativet var å bli kjørt eller ta taxi til Jernbaneveien, eller lange omveier. Som vist i figur 5.6.6., har flere av gatene for stor helning eller for smale ferdselslinjer til å være universelt utformet. Det er ingen kobling mellom Stavanger Museum og Stavanger Stasjon som er universelt utformet.

«Universell utforming er utforming av produkter og omgivelser på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpassing og en spesiell utforming.»

Stavanger kommune, 2014, s. 11-12

Universell utforming (Håndbok V129)

Helning (s. 39):

1:20 på strekninger > 3 m

1:12 på strekninger < 3 m

Bredde min. 200-280 cm (s. 61, 67):

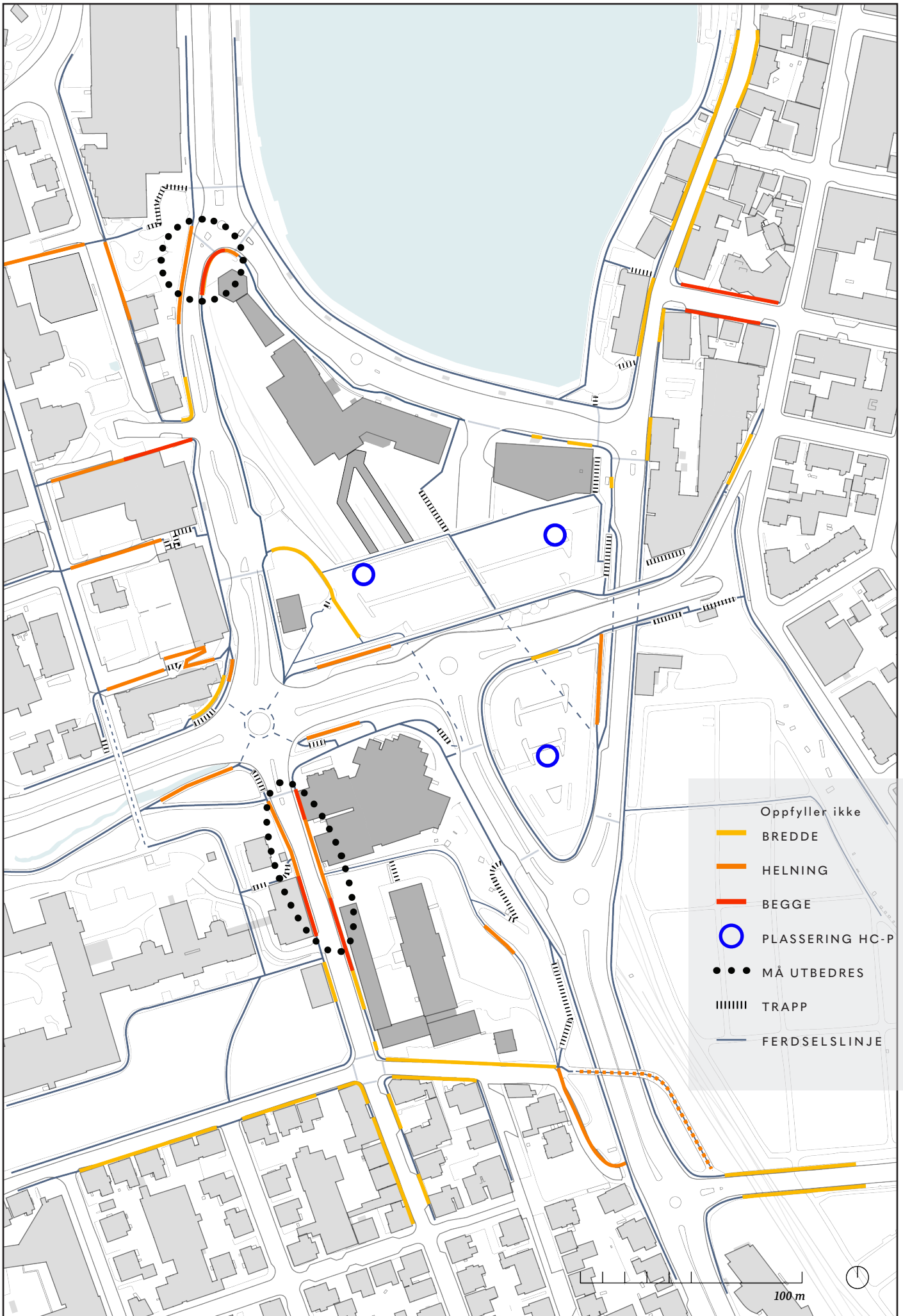
50 cm kantsteinsone

200 cm ferdselssone (uten hinder)

30 cm veggzone

+ møbleringssone

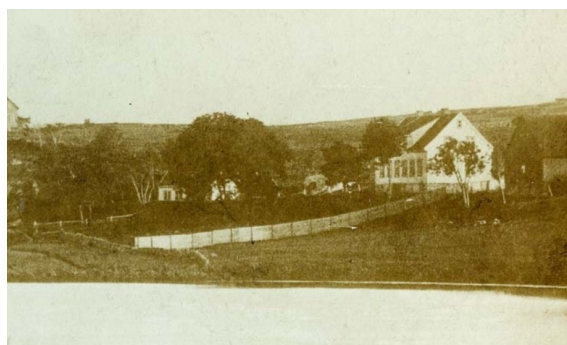
(Vegdirektoratet, 2011)



Figur 5.6.6.
Universell utforming

5.7. Vern og kulturhistorie

Samfunnet er i konstant endring. De fysiske sporene fra fortidens gir et innblikk i datidens verdier og hvordan tidligere befolkninger har relatert seg til naturen og til seg selv. Sporene kalles for kulturhistorie. Bevaring av kulturhistoriske viktige elementer kan gi en følelse av kontinuitet og karakter til steder, og være med på å skape tilhørighet og identitet for menneskene som bor og ferdes i området. Opplevelsen av historien kan også være en kilde til kunnskap og en attraksjon, som igjen kan være med på å gjøre stedet mer attraktivt (Erlie et al., 2009, s. 20). Samtlige bygninger på analyseområdet går under en eller flere vernebestemmelser. Selv om en bygning omfattes en eller flere grader av vern, betyr ikke dette at bygget fredet, og bygget kan dermed rives, flyttes eller endres. Bevaring er verdivalg,



Figur 5.72
Utsnitt av "Kannik prestegård sett fra Alexander Kiellands hage", ca. 1865, av Carl Lauritz Jacobsen / Stavanger Byarkiv (https://www.stavangerbilder.no/fotoweb/archives/5010-Foto/Indeksert/BySt003_521.tif.info)

Kannik prestegård

Kannik prestegård er et trehus i empirestil fra 1855. Prestegårdshuset ble restaurert av Stavanger Turistforening på tidlig 90-tall i sammenheng med anleggelsen av Bergelandsbrua. Samtidig ble bygget flyttet omtrent 10 meter nord fra sin opprinnelige plassering. Bygget er i dag omgitt av Prestegårdsparken, en parklomme med vannspeil og noen eldre lønnetrær. Parkens verdi ligger først og fremst i sin egenskap som en grønn lunge i et byrom ellers preget av asfalt og betong. Bygget har en verdi i seg selv som et eldre, restaurert trehus i kontekst av trehusbyen. Byggets verdi kommer først og fremst fra byggets historie.

Prestegården tåler lite endringer av eksteriøret før særpreget vil svekkes. Fordi bygningen allerede er blitt flyttet og ikke lengre befinner seg i sin historiske kontekst, vil det kunne flyttes igjen uten at dette skader den kulturhistoriske verdien ytterligere. Samtidig bør bygningen bli værende i nærheten av sin opprinnelige tuft, for at det historiske narrative om Kannik og presteskaper i området skal kunne være lesbart.



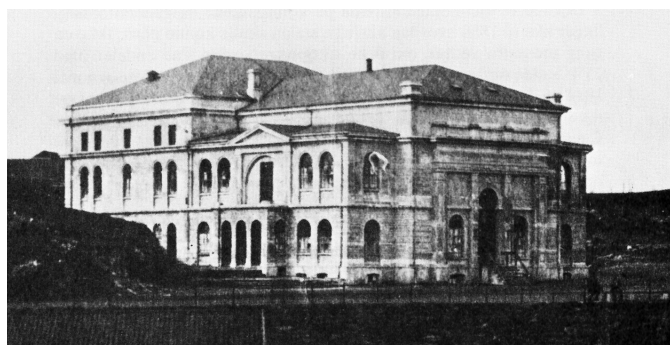
Figur 5.71
Kannik Prestegård før flytting og restaurering. Her bodde det geistlige fra 1200-tallet frem til siste domprost døde i 1931. Utsnitt: "Gamle Kannik Prestegård", 1987, av Ernst S. Knudsen / Stavanger Byarkiv (https://www.stavangerbilder.no/fotoweb/archives/5010-Foto/Indeksert/BySt2008_07_E420_046.tif.info)

Rogaland Teater

Rogaland Teater ble ferdigstilt i 1883 (figur 5.7.3.). Teaterbygget har vært ombygd, utvidet og bygget på mer eller mindre kontinuerlig siden det stod ferdig. Det første store tilbygget kom i 1919, med en verkstedsfløy mot sørøst (figur 5.7.4.). I 1951 ble inngangen flyttet mot vest med et nytt tilbygg. 29 år senere ble scenetårnet bygget. Det opprinnelige teaterbygget var i en enkel tyskinspirert nyrenessanse, et uttrykk som delvis har blitt videreført i de nyere tilbyggene.

Flyttingen av inngangspartiet fra den originale fasaden, tilbyggene og forhøyningen av terrenget har forstyrret teaterbygningens opprinnelige monumentalitet, integritet og logikk (figur 5.7.5). Samlet forringer dette byggets kulturhistoriske lesbarhet, både når det gjelder teateret som et viktig byhistorisk bygg, byfunksjon, og teaterbygget som landemerke.

Sammen med museet, Turnhallen og det gamle sykehuset inngår teateret i et helhetlig bygningsmiljø som forteller en viktig og verdifull historie om byens utvikling. Dette perspektivet vektlegges også i beskrivelsen av teaterets verdi som enkeltminneikon i Riksantikvarens NBI-register, med teaterbygningen som en del av et større bygningsmiljø kjent som 'Stavangers Akropolis' (Riksantikvaren, u.å.).



Figur 5.7.3
Utsnitt: "Første bygg på Akropolis-høyden", 1883, av ukjent, (<https://www.sceneskifte.no/nytt-teaterhus/teatret-fra-1882-og-til-i-dag>)



Figur 5.7.4
Utsnitt: "Parti ved Stavanger stasjon med godsvogner i forgrunnen og Stavanger Museum og Stavanger Teater i bakgrunnen", ca. 1915-25, av Küenholdt, J. H. / Norsk Jernbanemuseum (<https://digitaltmuseum.no/0210111924282/parti-ved-stavanger-stasjon-med-godsvogner-i-forgrunnen-og-stavanger-museum>)



Figur 5.7.5
Utsnitt: "Etter flytting av hovedinngang mot vest. "Stavanger stasjon, oversiktsbilde med motorvogntog i spor 1", ca. 1960-70, av ukjent / Norsk Jernbanemuseum (<https://digitaltmuseum.no/011013107216/stavanger-stasjon-oversiktsbilde-med-motorvogntog-i-spor-1>)

Turnhallen

Barne- og ungdomsteateret overtok Turnhallen i 2003 fra Rogaland fylkeskommune, og ble omdøpt til Teaterhallen. Turnhallen ble bygget i 1891 (figur 5.7.6.) som ble oppført i en mer ornamental nyrenessanse sammenlignet med teateret, med ifølge Bergsgard (1983) “nybarokke trekk” (s. 15). Som enkeltbygg representerer Turnhallen en tid hvor de anså turn og kroppsøving som en samfunnsverdi likestilt med teater og museum. Turnhallen vurderes til å ha en stor verdi som enkeltminne, særlig på grunn av sitt opprinnelige fasadeuttrykk. Selv om bygningen leses tydelig som enkeltbygg og tidligere turnhall, har det mistet noe av sin integritet ved at hovedinngangen er flyttet.

Hvordan Turnhallen fremstår i dag, er vist på figur 5.7.7.



Figur 5.7.6

Hva har verdi? Flere arkitekter i byen har kjempet for å bevare tilbygget til Stavanger Museum

Utsnitt: "Stavanger Museum, Stavanger", 1964, av ukjent /Arkeologisk museum, UiS (<https://digitaltmuseum.no/0210112773283/stavanger-museum-stavanger>). CC BY-NC-ND



Figur 5.7.7

Turnhallen og Teateret fra befaring 30.05.

Stavanger Museum

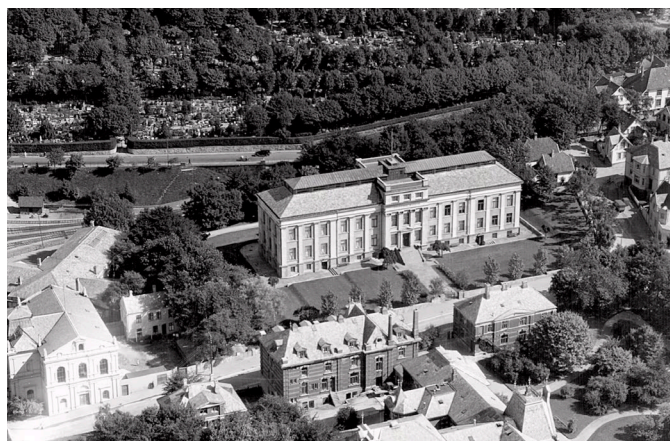
Stavanger museum ligger øverst på Kannikhøyden og er synlig fra store deler av Stavanger sentrum. Eckhoffs originale nyrenessanse-bygg fra 1893 inkluderte halvparten av dagens museumsbygg. Det hadde en rikt utsmykket fasade med kolossalpilastre, korintiske søyler, rosetter og løvehoder (Bore, 1993, s. 11). Når sørfløyen kom i 1930, hadde museet blitt kraftig ombygget til et langt enklere nyklassisistisk formspråk (Bore, 1993, s. 25). Noen tiår senere kom et tilbygg i et ekspressivt modernistisk formspråk, utført av arkitektene Reitzius og Bjoland i 1964 (Bore, 1993, s. 31). Dette bygget er kjent som Pennalet.

Selv om hovedbygningen ikke har beholdt sitt opprinnelige uttrykk, utgjør bygget en viktig del av den samlede Akropolis-visjonen. Hovedbygget har stor kulturhistorisk verdi som ett av få store nyklassisistiske bygg i Stavanger, men vestfasaden skjules av tilbygget fra 1964, som reduserer lesbarheten og opplevelsesverdien. Det moderne tilbygget har en kulturhistorisk verdi i sin ekspressive, modernistisk fasade.

Museumsparken ble anlagt i engelsk landskapsstil samtidig med museets første byggetrinn i 1893, av gartner Poul H. Poulsson (Molaug, 1971, s. 104). Parken fremstår som delvis opprinnelig, samtidig som dens kulturhistoriske verdi i liten grad er lesbar. Lesbarheten kan forbedres ved en restaurering i tråd med Poulssons landskapsplan.



Figur 5.78.
Utsnitt: Eckhoff sitt originale museum. "Første byggetrinn.", 1893, Ukjent / MUST (<https://www.stavangermuseum.no/om-museet>)



Figur 5.79.
Utsnitt: Ferdig bygget i nyklassisistisk stil. "1930: Hartvig Sverdrup Eckhoffs opprinnelige arkitektur er dramatisk endret.", u.å., av ukjent/ Stavanger museum. (<https://www.aftenbladet.no/magasini/p62W2R/ser-du-dette-stavangers-kanskje-vakreste-bygg>)

Det største, skjønneste og mest imponerende byggverk i byen er nu uden modsigelse den nye museumsbygning oppe paa Kannik. (...) Det blev for en del aar siden bygget et lidet theater paa de samme kanter, som tog sig nok saa godt ut, saalenge det laa der alene. Saa kom turnlokalet og overskyggede det med sin ulige størrelse og i arkitektonisk henseende endda smukkere skikkelse. Men nu falder de gjennom begge to. Museet har vundet."

Fra reportasje om innvielsen av museet i Stavanger Aftenblad, 21. Oktober 1893 (Bore, 1993, s. 6)

Jernbanestasjonen

Den originale stasjonsbygningen fra 1878 ble tegnet i nygotisk stil som vist på bildet i figur 5.7.10. Allerede før andre verdenskrig var behovet for en oppgradering tydelig. I Aftenbladet i 1948 ble den nye stasjonsbygningen presentert. Den ble tegnet av Gustav Helland i etterkrigsmodernisme rasjonelle uttrykk, og ble oppført i etapper på 1960-tallet (Sørby, 2016, s. 40-41) (Figur 5.7.11). På sent 90-tall kom Byterminalen sammen med Jernbanelokket.

Stasjonsbygningene forteller en viktig historie om den moderne jernbanehistorien og om etterkrigstidens sosialdemokratiske modernisme. Bygningene er ikke sitt eneste i sitt slag, verken som representanter for etterkrigsmodernismen eller Hellands arbeider. Det har lenge foreligget planer om å utvikle stasjonsområdet, og fortette området som kollektivknutepunkt med flere funksjoner. I et bærekraftperspektiv, kan høy utnyttelsesgrad i tillegg til å forbedre den eksisterende situasjonen, veie tyngre enn bygningenes kulturhistoriske verdi.



Figur 5.7.10.
Den første stasjonen tegnet av Jernbanearkitekt Peter Andreas Blix
Utsnitt: "Postkort med motiv fra Breiavatnet og Bergeland", ca. 1920-40, av ukjent / Stavanger Byarkiv. (https://www.stavangerbilder.no/fotoweb/archives/5010-Foto/Indeksert/BySt024_168.tif)



Figur 5.7.11.

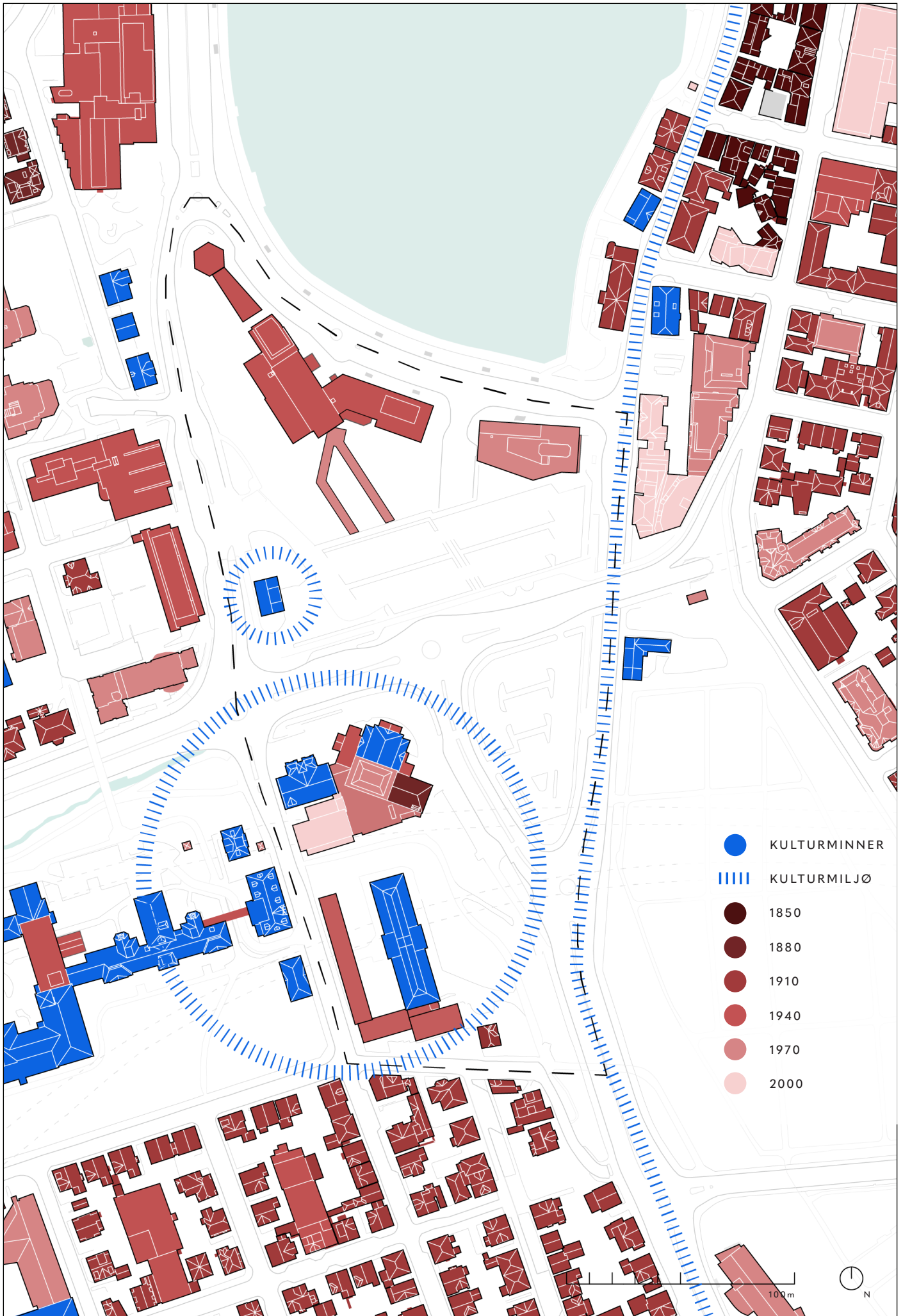
Nytt og moderne stasjonsbygg

"Stavanger", 1963, ukjent / Nasjonalbiblioteket.

(https://www.nb.no/items/URN:NBN:no-nb_digifoto_20150102_00100_NB_MIT_

FNR_21022)

Public Domain



Figur 5.7.12.
 Funnet fra kulturhistorisk analyse

5.8. Oppsummering

Byrom og bystruktur

Morfologien i planområdet er definert av mellomstore volumer, som i varierende grad følger omkringliggende bystrukturer. Byrommene i planområdet skapes av bebyggelsen, vegnett og topografi. De fleste byrommene har lite bymessighet, er bildominerende, og bærer preg av å være et resultat av periodevis utbygging med lite tanke på byrommenes funksjon.

Landskap, natur og klima

Daldraget Hillevågsvatnet-Vågen er et karakteristisk landskapstrekk som bør bevares. Terrenget i planområdet kan deles inn i fire etasjer; museet, teateret + P-lokket, Jernbanelokket og Stasjonsområdet. Grunnforurensingen på Stavanger stasjon er gradert til 5 'svært dårlig', og har påvirkningsgrad 3 av 3, og tiltak bør iverksettes. Analyseområdet har en høy tetthet av grøntområdet med høy kvalitet, men de grønne korridorene bør utbedres. Området bør også få mer vintergrønn vegetasjon. Poulssons landskapselementer bør søkes bevart.

Mikroklima

Stavanger har et temperert, maritimt klima. Vegnettet og parkeringsanleggene har de beste solforholdene i området, men er også de som er mest utsatt for kraftig vind. Kannikhøyden er også preget av mye vind. Jernbanepattformen har best mikroklima totalt sett. På grunn av vegnettet og trafikkmengden er planområdet delvis utsatt for delvis høy luftforurensing og er over grenseverdien for støy for uteoppholdsareal. For å skape gode uteområder, bør forurensingene forbedres.

Mobilitet

Dagens veinett prioriterer biltrafikk over aktiv transport. Fv441 er en sterk barriere på grunn av fartsgrense på 50 km/t, høy ÅDT og fire felts bilvei. For å krysse denne veien må fotgjengere gå i undergang, i parkeringsanlegg eller overganger med omveier. Planområdet oppleves utrygt og lite attraktivt å oppholde seg i bildominerende byrom. Fv441 er en ulykkestrekning, og planområdet har høyest tetthet av ulykker i Våland, Eiganes og Storhaug med 30 ulykker siden 2010.

I kollektivknutepunktet er det er godt buss- og togtilbud, der reisende kan nå lokale og regionale målpunkter, samt byer som Bergen og Oslo. Mobilitetspunktet inneholder flere deleløsninger og tilbud.

Det er god parkeringsdekning i analyseområdet med omtrent 1000 parkeringsplasser med innkjørsel fra Olav Vs gate. Innad i planområdet er seks av 530 parkeringsplasser tilrettelagt til bevegelsehemmede, som bør være fem ganger så mye. Det er også omtrent 140 sykkelparkeringer. Det er ingen universelt utformet ferdselslinje mellom Stavanger Museum og Jernbaneveien. To områder som bør utbedres er møtet mellom Olav Vs gate og Jernbaneveien, og den nordlige delen av Musegata.

Vern og kulturhistorie

Bevaring er verdivalg. Det er utfordrende å sette bestemte verdier på kulturhistorie, fordi det man regner som verdifullt vil alltid være i endring. Når man skal ta beslutninger om hva som har verdi, er det viktig å ha et bredt kunnskapsgrunnlag, laget av mennesker som har både stor kunnskap om faget og kjennskap til stedet og historien, men også lekfolk.

Teateret, museet, Peder Klows gt. 1, og gamle Kannik prestegård er registrert med gul trekant i riksantikvarens NB! -register, som indikerer 'nasjonale kulturminneinteresser'. Disse omfattes av Kulturminnelovens §25, som betyr at det er lovpålagt å søke om endring eller riving. Analyseområdet som helhet ligger innenfor kulturmiljøet trehusbyen, og dermed også under de hensyn dette fører med seg. Bevaring av kulturmiljø er også viktig i et bærekraftperspektiv. En analyse av kulturhistorie vil derfor være viktig for å på best mulig måte kunne sikre at man identifiserer og ivaretar kulturhistorien og dens opplevelsesverdi på best mulig måte, i tråd med politiske mål og visjoner.

“De fire Eckhoff-bygningene på Akropolis er verneverdige både enkeltvis og som ensemble.”

Sitat fra byantikvaren i Stavanger (Helen & Hard, 2019, s. 17)

FORSKNINGSSPØRSMÅL

3

Hva er de sosiokulturelle og fysiske forutsetningene for levende byrom i området?

Det er mange besøkende i planområdet i løpet av en dag. Stavanger stasjon har omtrent 7,7 millioner reisende i året, og omtrent 10.000 bor, og 14.000 jobber innen en ti minutters gangradius. I spørreundersøkelsen var det mange som omtalte området som et grått, høyt trafikkert knutepunkt, og hadde en generelt nøytral eller negativ oppfatning til området, men positive holdninger knyttet til funksjonene eller institusjonene.

I stedsanalysen ble det klart at området har sterke barrierer, hovedsaklig knyttet til vegnettet og topografien. Planområdet har gode kvaliteter knyttet til natur og kulturhistorie, men disse er lite synlige eller inaktive i bymiljøet. Området oppleves av den grunn som et grått knutepunkt. Gående og syklende dårlig prioritert i området, og planområdet er dårlig tilrettelagt med tanke på universell utforming.

Strategier for levende byrom (3.5.) for planområdet



Mulighetsstudie

KAPITTEL SEKS

6.1 Fire hovedgrep

6.2 Alternativer

6.3 Planforslag

6.4 Levende byrom

6.5 Oppsummering

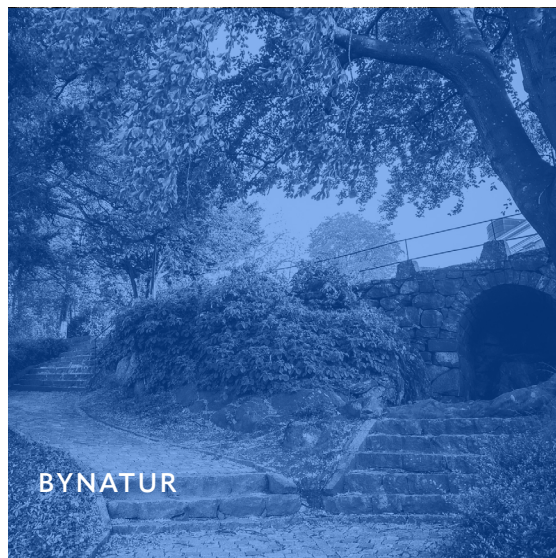


Figur 6.1.1:
Foto fra planområdet

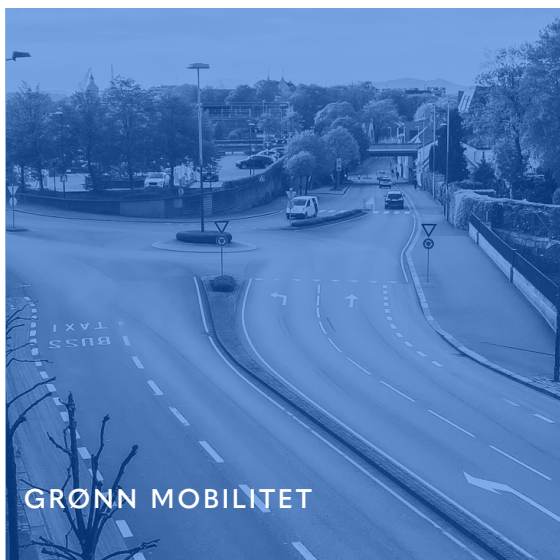
6.1 Fire hovedgrep



Skape byrom langs eksisterende ferdselslinjer og i tilknytning til offentlige institusjoner



Tilrettelegge for rekreasjon, og sanselige opplevelser, gjennom blågrønne elementer.



Etablere nytt veiherarki med prioritering til gående, syklister og kollektivtrafikk, med overgang fra vei til gate



Aktivere og forsterke eksisterende kulturarv og kulturverdier som kan bidra til å skape attraksjon, identitet og opplevelsesverdier.

Figur 6.1.2
Fire hovedgrep, foto fra planområdet

Byromsnettverk

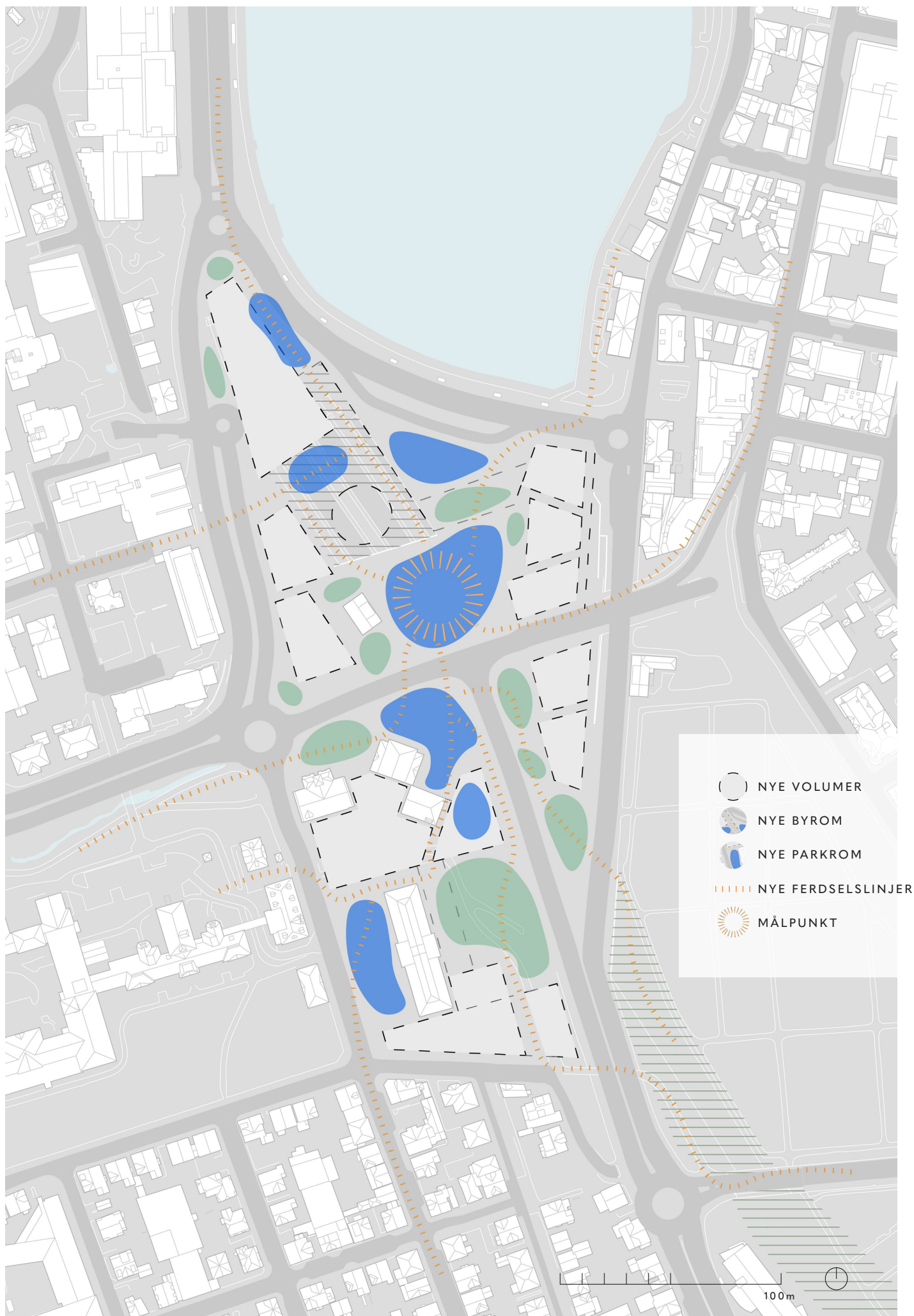
Skape byrom langs eksisterende ferdelslinjer og i tilknytning til offentlige institusjoner

Slik stedsanalysen og spørreundersøkelsen viser, er planområdet i dag først og fremst et sted folk beveger seg gjennom - de færreste ønsker å oppholde seg i området. De nåværende byrommene er dominert av trafikk, betong og støy. For å ta tak i dette er det ønsket å skape mer bymessighet i området. Hovedgrepet blir å legge bygningsvolumer mot gatene, for å skape et hierarki i bystrukturen, fra gågater på fire meters bredde til større alléer for buss- og bilvei.

På det gamle jernbanelokket etableres det et stort byrom, i tråd med sentrumsplanens føringer. Byrommet danner et målpunkt og et sentrum i planområdet. Herfra er det fri siktlinje utover Breiavatnet, nye Stavanger Sentralstasjon og bygningene på Kannikhøyden. Byrommet henvender seg i stor grad til gamle Kannik Prestegård og den opprinnelige Teaterfasaden. Fra byrommet fører det et trapperende landskap ned mot Jernbaneveien og stasjonsområdet.

Området er delt opp i ulike typer byrom, av ulik størrelse, karakter og med ulike funksjoner. Ønsket er at dette kan være med på å legge til rette for ulike aktiviteter og mennesker med ulike behov. Det legges et nytt lokk over de nye jernbanelinjene. Dette skjermer ventende togpassasjerer for vær og vind, samtidig som en sirkulær åpning i dekket skaper forbindelse mellom de to nivåene.

For å skape gode byrom og et område med bymessig preg har det vært nødvendig å gjøre vanskelige avveininger i plasseringen av volum. Det er ønskelig å ivareta landskapsdraget og samtidig utvikle området i et by- og bærekraftperspektiv - spesielt med tanke på at området er regionens viktigste kollektivknutepunkt. Slik volumene er strukturert på området, understreker de landskapsdragets smaleste punkt, før det åpnes opp ut mot Breiavatnet. Gjennom å legge en grønn korridor ut mot det sentrale byrommet blir landskapsdraget ivaretatt.



Figur 6.1.3
Hovedgrip byromsnettverk

Bynatur

Tilrettelegge for rekreasjon, og sanselige opplevelser, gjennom blågrønne elementer.

All bebyggelse forholder seg til byens klima, natur og landskap. For å skape levende byrom er disse tre aspektene essensielle. Dette kommer godt frem i spørreundersøkelsen, ved at mer grønt er det elementet som flest respondenter oppgav som et ønske for området. "Grått" er det som oftest ble nevnt som et negativt element i området. Grønne arealer og korridorer bør bli utviklet for å koble Byparken, Kannikhøyden og Paradis bedre sammen. Nye grønnekorridorer kan bedre siktlinjen mellom Domkirken og Kannikhøyden, men også styrke tilkoblingen til Paradis. Grønnstrukturen bør også bli forbedret med tanke på biologisk mangfold, lokal overvannshåndtering og for å imøtekomme fremtidige klimapåkjenninger.

Planområdet ligger midt i landskapsdraget mellom Hillevågsvatnet og Breiavatnet. Landskapet er førende for hvor byggene plasseres og utformingen av dem. Daldraget påvirker også tillatte bebyggelseshøyder i den østlige delen av planområdet. I midten av landskapsdraget på Jernbanelokket er det foreslått å legge et nytt parkdrag.

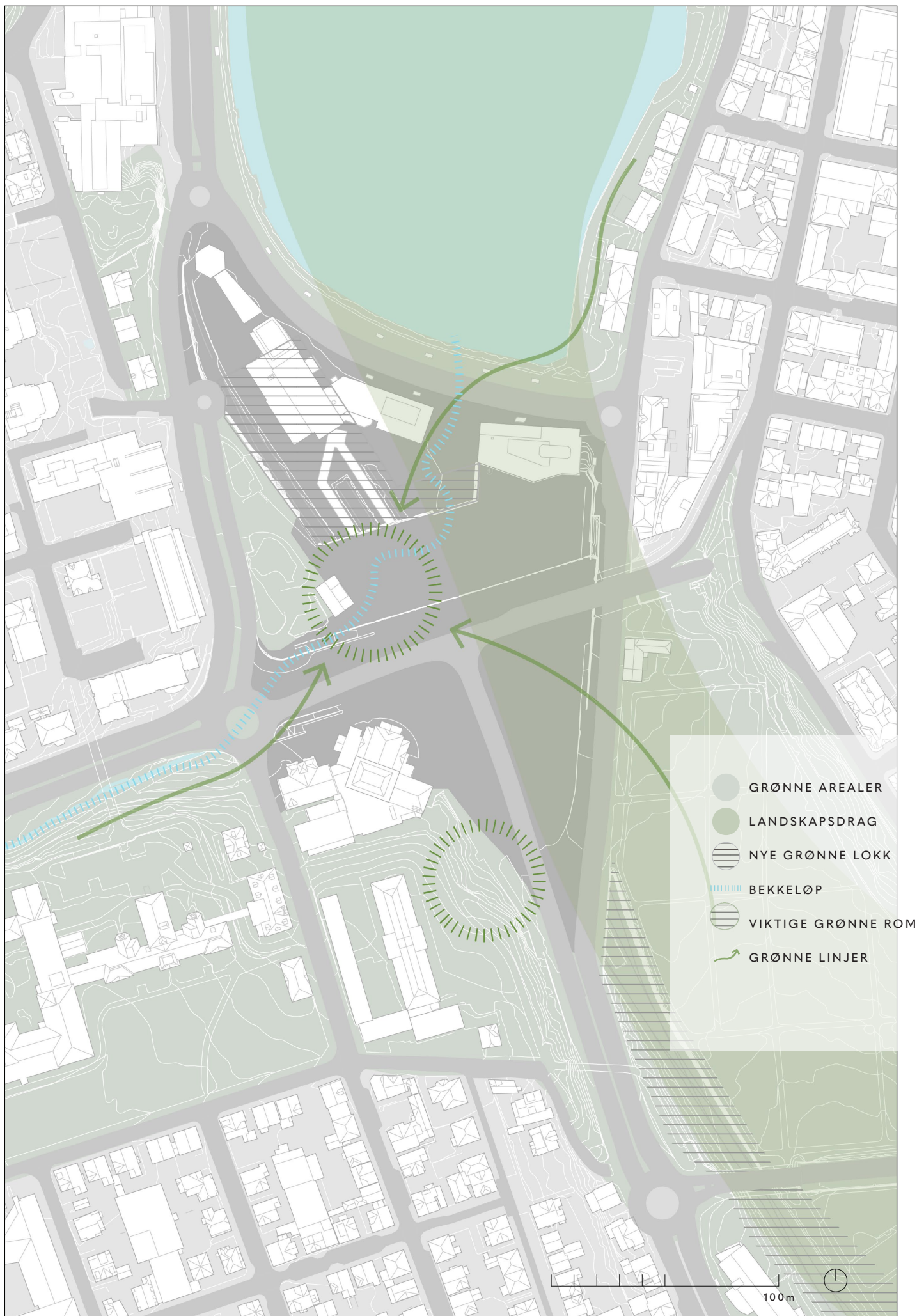
Planområdet ligger midt mellom tre store, viktige grøntområder: Kannik-/Sykehusparken, Byparken og Lagård gravlund. Disse brukes som ferdselsårer for fotgjengere, og det vil derfor være hensiktsmessig å knytte grøntstrukturene

sammen. Attraktive, grønne ferdselsårer er viktige for den opplevde gangavstanden, og kan øke andelen av gående. Det foreslås å fortsette de grønne ferdselsårene, i form av grønne korridorer, som leder til den nye Prestegårdsparken.

I Museumsparken finnes det gjenværende elementer fra Poulssons originale hageanlegg. De delene av anlegget som er best ivaretatt, er bevaringsverdige som en del av det helhetlige bymiljøet. Dette gjelder hovedsakelig den midtre delen av parken, og inkluderer steinbroen, noen brosteinsbelagte stier, og flere store, eldre trær. Stiene kan bli attraktive snarveier mellom Våland og byen.

Kannikbekken har tidligere hatt bekkeløp gjennom planområdet. En gjenåpning vil både kunne være et attraktivt naturelement i området, og et kulturhistorisk element. I tillegg vil bekken være et viktig element for overvannshåndtering i området. I tilknytning til bekken er området i aktsomhetssone for flom.

Som følge av grunnforurensingen ved Stavanger Stasjon, er det anbefalt å innkapsle denne delen av området. Dette er på grunn av at deponering eller rensing er mer omfattende prosesser. Det er ikke fare for å forurense grunnvann.



Figur 6.1.4
Hovedgrep bynatur

Grønn mobilitet

Etablere nytt vei hierarki med prioritering til gående, syklister og kollektivtrafikk, med overgang fra vei til gate

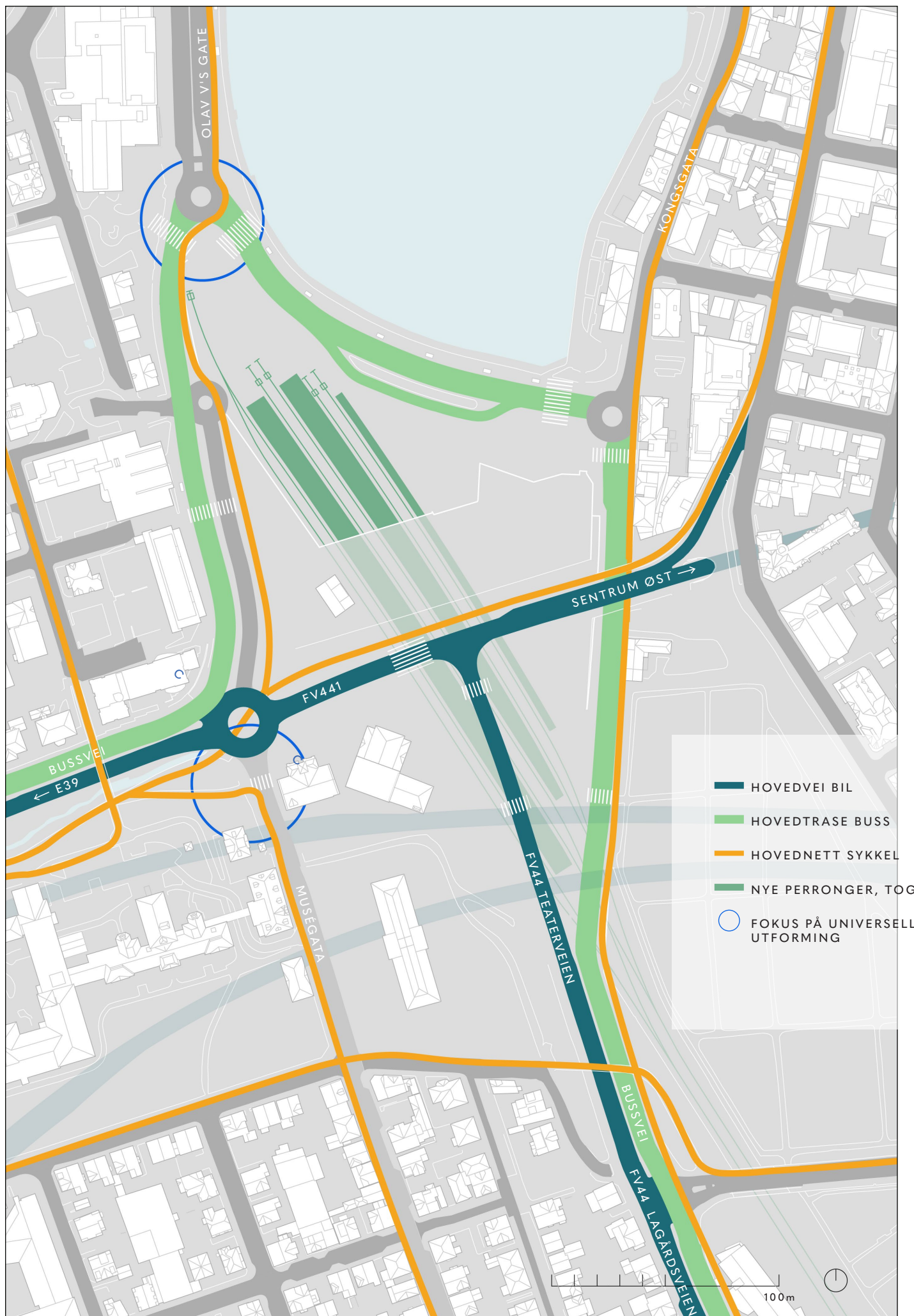
En viktig forutsetning for at området skal kunne bli et levende sentrumsområde, er at trafikkmengden (ÅDT) blir kraftig redusert. Etter at bussveien Mosvannet-Olav Vs gate kommer, vil antall felt på Fv441 i denne strekningen reduseres til to felt. Det vil være naturlig å videreføre to kjørefelt på Teaterpassasjen og deler av Bergelandsbrua. Samtidig som bussveien får egen trasé gjennom området, reduseres biltilgjengeligheten i området rundt Jernbanestasjonen.

En ny korttidsparkering i forbindelse med Jernbanestasjonen kan opprettes i Olav Vs gate. Det kan også legges til rette for korttidsparkering i Olav Vs gate ved Breiavatnet. Kongsgata stenges for biltrafikk.

Som et ledd i omstruktureringen av veinettet, flyttes veibanen til Fv44 lengre øst i planområdet. Dette frigjør mer areal til teater- og museumsutbyggingen. For å redusere fart, og øke fotgjengertilgjengeligheten, etableres det et lysregulert trafikkrøss i møtet mellom Fv441 og Fv44.

Muligheten for å koble Bergelandstunnelen på Ryfylketunnelen er også undersøkt for å redusere gjennomkjøringstrafikken i området. Dette vil kunne la seg gjøre, men plangrepene vektlegger økt prioritering til kollektiv og ombygging av vei som hovedmiddel for å redusere bilens prioritering i området. Et ønskelig resultat er at dette vil gjøre det mindre attraktivt å kjøre bil gjennom området, og bedre forholdene for gående og syklende.

BaneNOR SF/Jernbanedirektoratets nye sporplan går tett opp mot rundkjøringen i Olav Vs gate. For å unngå konflikt i dette området, er sporene trukket lenger inn på planområdet. Dette gjør at kun tre av sporene kan brukes for fremtidige regiontog samtidig. Dette er regnet for å være tilstrekkelig. Perrongene på spor 4 og 5 er over minstelengden for doble lokaltog, som vil si over 175 m. Spor 1, 2 og 3 er på minimum 220m, tilrettelagt for doble togsett.



Figur 6.1.5
Hovedgrep grønn mobilitet

Aktivere historien

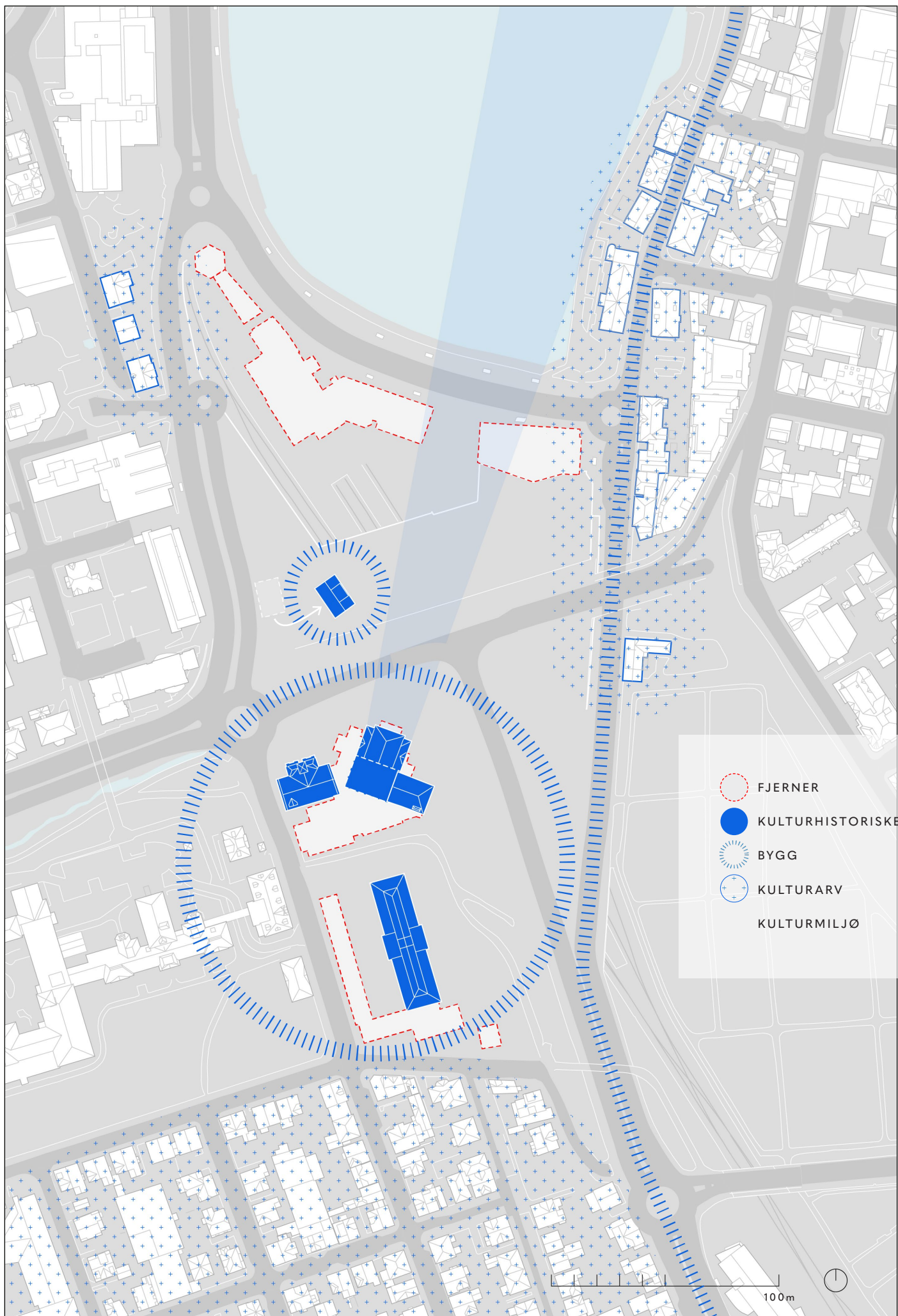
Aktivere og forsterke eksisterende kulturarv og kulturverdier som kan bidra til å skape attraksjon, identitet og opplevelsesverdier.

Funnene fra spørreundersøkelsen viser at den eldre bebyggelsen inkludert parken på Kannikhøyden regnes til å ha stor verdi for brukerne av området. Dette stemmer overens med litteraturanalysen og den sosiokulturelle stedsanalysens funn, som viser at aktivering av kulturhistorie kan være med på å skape tilhørighet og stedsidentitet. Det har derfor vært viktig å ikke bare beholde de eksisterende kulturhistorisk viktige bygningene i området, men å aktivere historien slik at den blir leselig, og mulig å oppleve. En essensiell del av den historiske opplevelsesverdien er siktlinjen som går fra Byparken og opp mot Kannikhøyden.

I tillegg til arkitekt Eckhoff sine bygninger på Kannikhøyden, er det ønskelig å aktivere og fremheve Kannik Prestegård og dens viktighet for byen gjennom flere generasjoner. Ombyggingen av veinettet i Olav Vs gate kommer tett inntil bygningen. Ettersom huset ble flyttet fra sin opprinnelige plassering i forbindelse med byggingen av Jernbanelokket, vil det ikke forringe den historiske verdien ytterligere å flytte huset på ny. Dette vil derfor være aktuelt å innramme Prestegården med en ny og forbedret park som inkluderer de eksisterende trærne, og skape en buffersone mellom trehuset og høyblokkene på vestsiden av Olav Vs gate.

Det har også vært viktig å imøtekomme bygningene av kulturhistorisk verdi som grenser til området: De tre søstre, trehusbebyggelsen i Våland og bygningene langs Kongsgata. I designforslaget er disse tatt hensyn på ulikt vis. Ved de tre søstre er bebyggelsen på en høyde som ikke kommuniserer med villabebyggelsen. For å gjøre opp for dette er bebyggelsen trukket inn fra veien. Mot Kongsgata følger ny bebyggelse den eksisterende bystrukturen.

Ved Lagårdskleivå på Våland vil høyden på de nye volumene samsvare med trehusbebyggelsen. Det er derimot ønskelig å fremheve Kannikhøyden og Stavanger Stasjon som landemerker i byen, og derfor vil utformingen av institusjonene skille seg ut mot den omkringliggende bebyggelsen. Det er avgjørende at de nye bygningsvolumene snakker med byen for å ivareta og forsterke stedsidentiteten, men at de samtidig bidrar til et områdeløft.

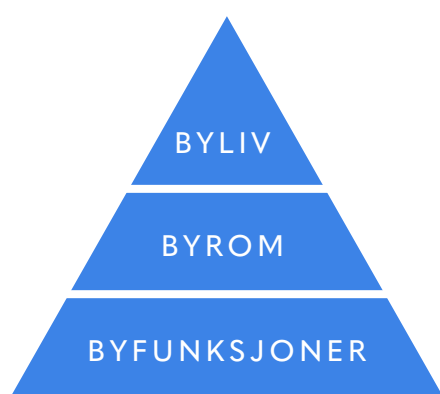


Figur 6.1.6
Hovedgrep aktivere historien

6.2 Alternativer

Gjennom oppgaven er flere alternativer for utvikling undersøkt. Det finnes flere, often motstridende behov og føringer for området. Fordi oppgaven tar sikte på å skape levende byrom er de ulike alternativene for utvikling vurdert opp mot byliv og byrom, som illustrert i figur 6.2.1. De ulike behovene er forsøkt ivaretatt så langt det er mulig.

Alternativene som presenteres er avgrenset til det som er relevant for de pågående prosjektene i området: Akropolis-visjonen, Stavanger sentralstasjon og Bussveien. Alternativer som ikke er relatert til disse prosjektene er ekskludert. De ulike alternativene er grove prinsippskisser som tar utgangspunkt i konkrete problemstillinger. Volumene som foreslås, er ikke en presentasjon på hvordan byggene vil se ut, men angir byggelinjer som ivaretar aksene i omkringliggende bystruktur og foreslåtte høyder.



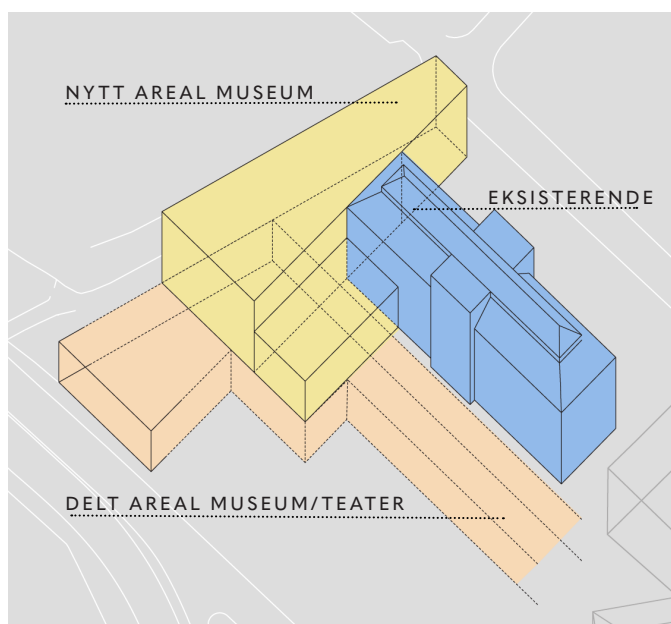
Figur 6.2.1 Prinsipphierarki

STAVANGER MUSEUM:

Tilbygg og ombygging av eksisterende museumsbygg

For å bevare deler av Museumsparken kan Stavanger Museum sine arealbehov ivaretas sør for det historiske Museumsbygget. I dette forslaget vil Peder Klows gate 1 flyttes til en annen lokasjon, og Pennalet og de andre tilbyggene fra 1960-tallet fjernes. Volumet vil være med på å avgrense området mot punkthusbebyggelsen på Våland. Volumene vil følge høydene til de eksisterende bygninger. Plassering av volumer tar hensyn til rotsystemet av store, verdifulle trær.

I Museumsparken vil et mindre volum bygges langs den sør-østlige delen av Museumsbygget. Dette vil være i tilkobling av bygget sør for museet. Ved å ikke bygge ut Museumsparken vil Eckhoffbygget bevare sin tilstedeværelse i byen, og spesielt mot Storhaug. I det mindre volumet er det mulig å legge publikumsrettede funksjoner som kan aktivisere parken til både et rekreasjonsområde med høy verdi, men og som en utescene eller utstilling. Elementer i parken kan samsvare med funksjonene i bygget.



Figur 6.2.2 Volumskisse

Museumsparken vil fremdeles ha sine klimatiske verdier. Gjennom analysene ble den midtre delen av den østlige parken tillagt størst verdi, med store, gamle trær, steinbroen og de steinlagte stiene. For å kunne gå og flytte installasjoner mellom lokalene og scenene, er deler av Museumsparken underbygd. Dette arealet deles med teateret, med funksjoner som verksted, arkiv og lager (vist som oransje i figur 6.2.2)

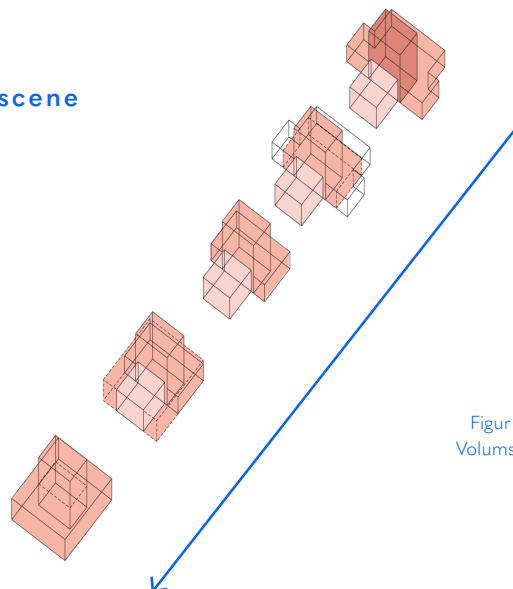


Ny fasade

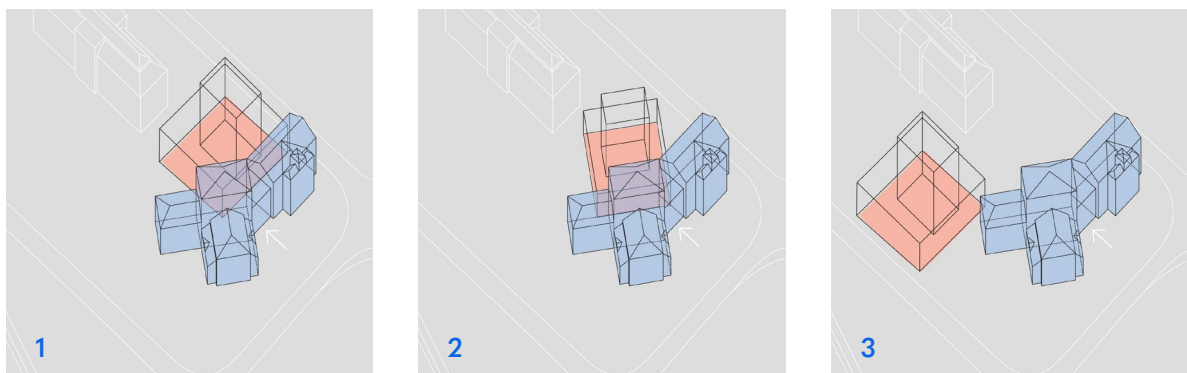
Figur 6.2.3
Oppriss, ny situasjon sett fra Muségata

ROGALAND TEATER: Ombygging og ny hovedscene

Rogaland Teater har konkrete volumbehov for den nye hovedscenen, som er med på å diktere plasseringen av de andre volumene på tomten. Det foreslås å redusere sidescenene og baks scenen med 7 meter, som vist i figur 6.2.4. Dette åpner opp for løsninger som snakker bedre med tomten og byen. Formen er modifisert for å lettere kunne plassere volum rundt scenetårnet, og er kun ment som illustrasjon.



Figur 6.2.4
Volumstudie



Figur 6.2.5 Prinsippdiagram

Plassering

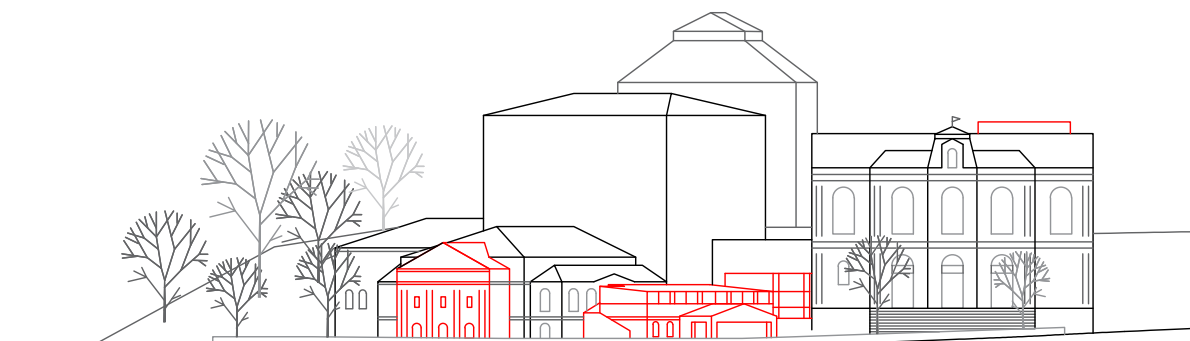
Alternativ 1 utnytter tomten godt, og vil gi god sirkulasjon og tydelige skiller mellom publikumsfunksjoner og private arealer til teateret. Dette alternativet har lengst avstand mellom verksted og scene. De eksisterende byggene kan både ha publikumsrettede funksjoner eller private formål, og det kan også skapes en permanent eller en midlertidig scene i rommene.

Alternativ 2 følger det historiske teaterbyggets orientering og logikk. Dagens scenerom vil delvis bli bygd om til sal, og den nye scenen vil flyttes lengre sør. Dette alternativet skaper sterkt definerte rom, og noen arealer må justeres for å sikre fremkommeligheten i bygget. Den ene sidescenen overlapper med Teaterhallens arealer, som vist i figur 6.2.5. Orienteringen og

plasseringen av scenen åpner opp for arealer til de ansatte mot Musegata, som både kan være tilknyttet Teaterhallen og hovedscenen. Dette kan også være publikumsrettede funksjoner med inngang fra Musegata.

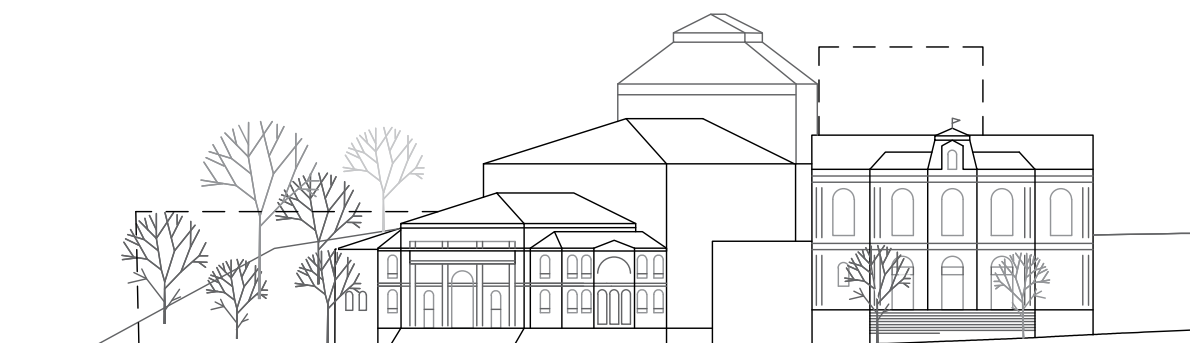
I alternativ 3 legges hovedscenen i parken. Dette gjør at dagens verksted kan beholdes. I dette alternativet møter baks scenen fortauet til Teaterveien. Det bør være noen funksjoner utenpå eller en fasade som gjør dette til en aktiv førsteetasje. Dette er en føring i sentrumsplanen. En annen føring er siktkorridoren mellom museet og Byparken, som dette alternativet bryter.

Alternativ 1 gir best tomteutnyttelse, og blir derfor anbefalt og tatt med videre i oppgaven.



Nåværende fasade

Figur 6.2.6 Oppriss av nåværende fasade

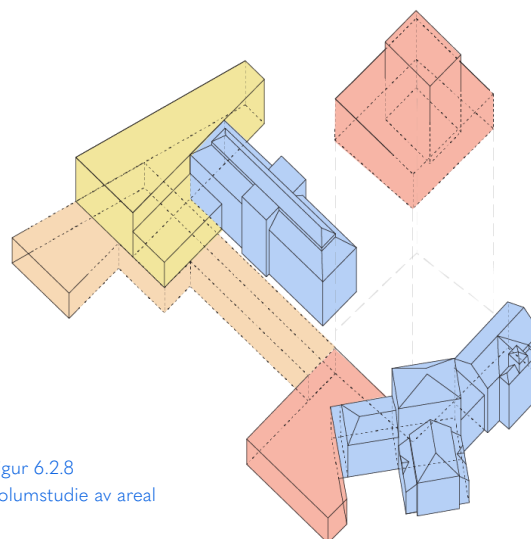


Ny fasade

Figur 6.2.7 Oppriss av ny fasade

Ombygging av fasade

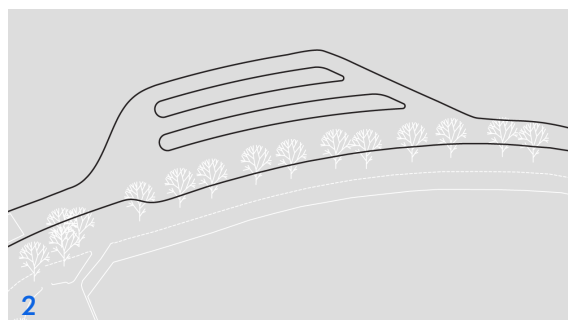
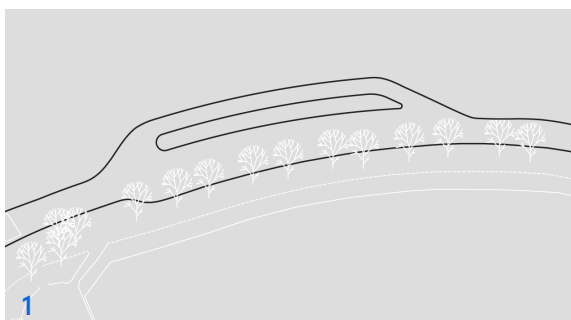
I tillegg til alternativ 1, er det anbefalt å heve teateret med tre meter, slik at det kommer bedre frem i bybildet, som vist i figur 6.2.6 og 6.2.7. Ved å heve teateret og bygge ned det gamle scenetårnet vil også byggene harmonere mer med hverandre, slik det var før terrenget ble hevet. I forslaget blir også flere av de nyeste tilbyggene fjernet, og inngangen restaureres tilbake til sitt originale uttrykk. Inngangen mellom Teaterhallen og teateret vil bli forbedret, og ivaretar universell utforming. Det eldste teaterbygget vil inneholde publikumsrettede funksjoner og være tilpassningsdyktig etter funksjon og bruk. Vi foreslår at det er en kafe og utstillingsområde på dagtid, og kan omformes til et selskapslokale, foredragssal eller en scene for ulike kunstproduksjoner på kveldstid eller spesielle anledninger.



Figur 6.2.8
Volumstudie av areal

NY MUSEUMSDEL:	BYA 1380kvm
	BTA 4300kvm
NY TEATERDEL:	BYA 2280kvm
	BYA 7000kvm
DELT AREAL:	BYA 1980kvm
	BTA 5000kvm

BUSSVEIEN: Ny holdeplass



Figur 6.2.9
Alternativer til holdeplass, Jernbaneveien

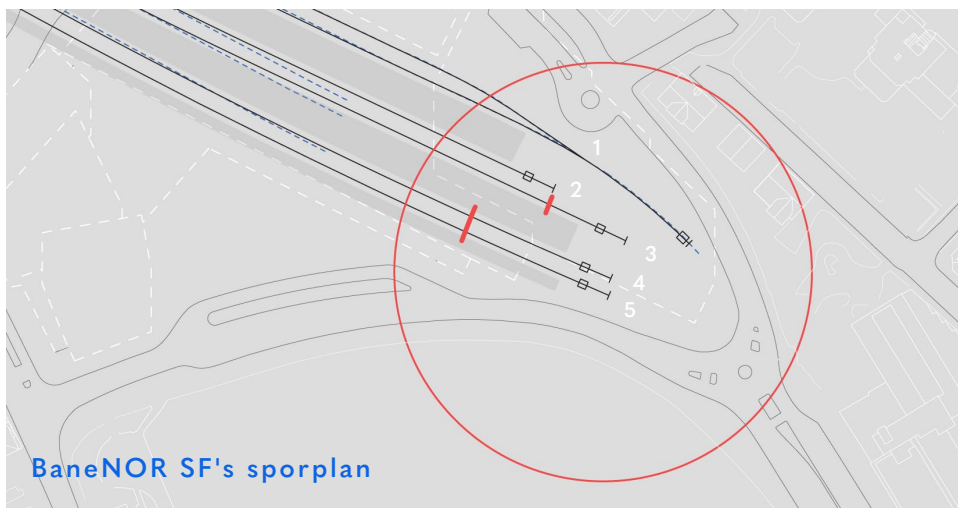
I planene til Rogaland fylkeskommune planlegges parallelført bussvei frem til rundkjøringen ved Teaterhallen og fra Kongsgata og sørover. Dette er inkludert i planforslaget i denne oppgaven. Olav Vs gate og Jernbaneveien er ikke inkludert i disse planene. Derfor vil alternativene basere seg på hva som er foreslått i de overordnede føringene. I Jernbaneveien er det ønsket i sentrumsplanen å regulere 'tre holdeplasser for inntil to busser hver med tosidig plattform' (§2.2.2.d E5) og etablere en grønn promenade (§2.8.3) (Stavanger kommune, 2019). Det er holdeplassene er grunnlaget for alternativene, ettersom dagens byterminal fjernes.

Alternativ 1 etablerer tre bussholdeplasser, hvor to av de legges mot jernbanepattformen og en mot Breiavatnet. Kun den ene har tosidig plattform. Bussene vil fremdeles ha god fremkommelighet, men løsningen har kun 12 m svingradius, som er minstemål (Statens Vegvesen, 2021, s. 6). Ved å kun ha en plattform med tosidig plattform blir det frigjort arealer på stasjonsområdet for å skape gode byrom. Dette er et viktig premiss for levende byrom og å øke bymessigheten til området. På holdeplassen lengst mot jernbanesporene er det bredt nok til at

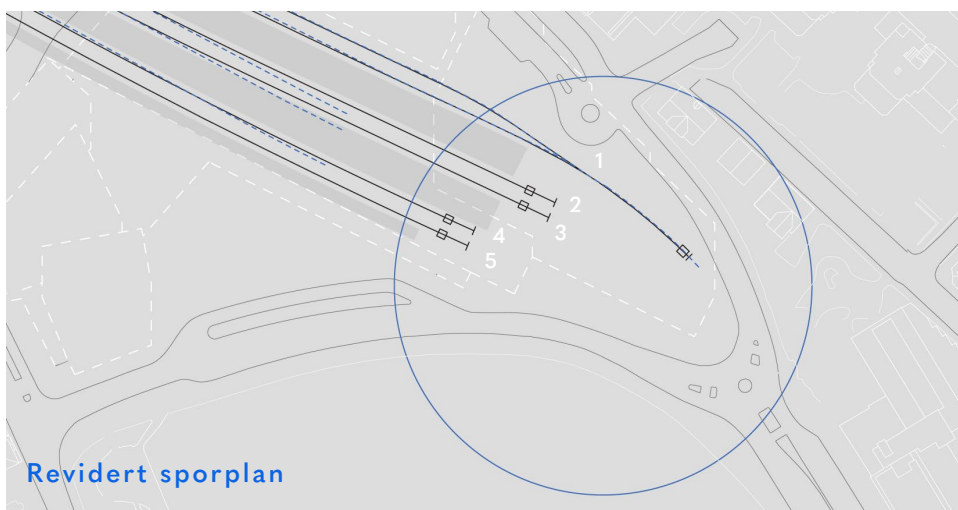
to busser kan passere hverandre. Det er også plass til at to leddbussene kan parkere bak hverandre, eller tre boggi-/normalbusser.

Alternativ 2 legges to tosidige plattformer mot jernbanesporene, hvor den ene har plass til to boggi-busser, og den andre har plass til to leddbussene. Dette forslaget har derfor fire holdeplasser, hvor den ene er kantstopp. Her kan opptil ti busser stoppe samtidig, og den sørligste holdeplassen har en svingradius på 14 m. Dette vil gi bussene høyere prioritet i området, men tar større arealer fra stasjonsområdet. Dette alternativet er imidlertid bedre enn nullalternativet som beholder dagens bussterminal, hvor krysset ved innkjørselen til Byterminalen oppleves uoversiktlig og utrygt.

I alternativ 1 og 2 er holdeplassene plassert i nærheten av de nye sporene til jernbanen, som er i tråd med føringene om enkelt bytte mellom reisemidler. Holdeplassen legges på et sted med gode solforhold, og i en naturlig akse mellom Kannikhøyden og Breiavatnet. Derfor anbefaler vi at man går for alternativ 1 som prioriterer menneskene i byen.



Figur 6.2.10
Prinsippdiagram,
BaneNOR Sporplan



Figur 6.2.11
Prinsippdiagram,
Revidert sporplan

STAVANGER STASJON: Ny sporplan

Stavanger stasjon trenger flere spor og lengre perronger enn dagens situasjon. Sporplanen sendt over fra Bane NOR SF er ikke forenlig med en god løsning langs Jernbaneveien, da sporene tett opp mot rundkjøringen i Olav Vs gate. For å unngå konflikt i dette området, har vi laget en alternativ versjon hvor sporene er trukket lenger inn på planområdet (Se figur 6.2.10-11). Dette gjør at bare tre av sporene (Spor 1, 2 og 3) kan brukes av fremtidige regiontog. Dette er regnet for å være

tilstrekkelig. Perrongene på spor 4 og 5 er likevel over minstelengden for doble lokaltog, som vil si over 175 m. Spor 1, 2 og 3 er på minimum 220m, tilrettelagt for doble togsett.

Forkortelsen av sporene frigir areal til nytt stasjonsbygg og gode overgangsmuligheter som er universelt utformet.

STAVANGER STASJON

Ny korttidsparkering

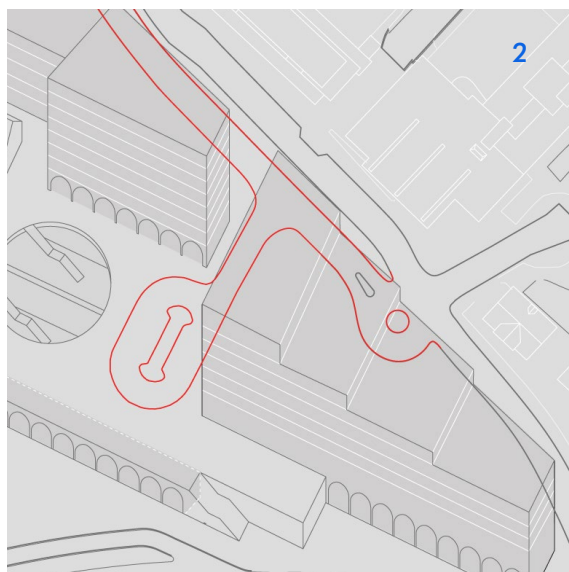
Fortauet langs Olav Vs gate møter fasaden av det nye stasjonsbygget, som gjør at besøkende kan entre stasjonsbygget fra flere retninger og nivåer. Inne i stasjonshallen vil det også være mulig å bevege seg opp og ned de ulike nivåene med trapp og heis. Dette bedrer tilgjengeligheten for alle myke trafikanter i området. Jernbaneveien vil stenges for biler, som fører til at Stavanger stasjon sin nåværende korttidsparkering for reisende som skal ta tog og buss. For å erstatte denne har vi sett på to alternativer.

I alternativ 1 vil korttidsparkeringen legges som kantstopp langs bilveien mot Stasjonsområdet, som vist på figur 6.2.12. Her vil det være plass til omtrent sju biler, og ha gode snumuligheten på grunn av rundkjøringen. Ved å legge parkeringen langs bilveien, vil ikke andre trafikanter bli hindret.

I alternativ 2 (figur 6.2.13.) legges korttidsparkeringen på lokket over jernbanen. Dette øker kapasiteten til parkeringen og bedrer tilgjengeligheten. Fra her kan reisende gå rett fra parkeringen og inn i stasjonshallen på en komfortabel måte, og parkeringsplassen vil ha gode solforhold på dagtid. Dette alternativet fører bilene inn i det sentrale byrommet, og myke trafikanter må krysse innkjørselen ved Olav Vs gate. Det er ønskelig å holde det sentrale byrommet bilfritt. Innkjørselen til alternativet er plassert i en ønsket gangakse fra St. Svithuns gate og ned til Breiavatnet. Derfor er alternativ 1 videreført til



Figur 6.2.12
Prinsippdiagram,
Korttidsparkering i lomme



Figur 6.2.13
Prinsippdiagram,
Adskilt korttidsparkering



Figur 6.2.14

Volumskisse for utbygging av stasjonsområdet

STAVANGER STASJON: Utbygging

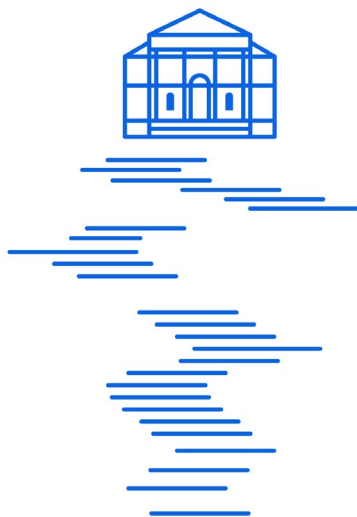
Sentrumsplanen åpner opp for en utbygging på 50.000 m² på Stasjonstomten, hvor hoveddelen skal plasseres mot Olav Vs gate i E5a. Her tillates en høyere og tettere utbygging enn i E5b og c. I E5b/c skal byggene ikke forringe daldraget Hillevågsvatnet-Vågen, og volumene være delt i minimum tre (Stavanger kommune, 2019, §2.2.2.d). Byggene skal ha aktiv fasade, og legges mot naturlige ganglinjer og gater. Byggene skal inneholde arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter. Det er ønsket fra besøkende at det opprettes flere plasser hvor man kan kjøpe mat. Byggene i E5b/c skal ha inngang både fra Kongsgata og byrommet som skapes på Jernbanelokket.

Utbyggingens bruttoareal (BTA) legges på et nivå under det sentrumsplanen legger opp til, og halvparten av det BaneNOR har uttrykt ønske om tidligere. Dette er for å sikre gode byrom i en menneskelig skala med gode mikroklimatiske forhold. Kun areal markert i blått på figur 6.2.14 er medregnet i utregningen av BTA til høyre.

Parkeringsanlegget under Jernbanelokket vil delvis beholdes, med innkjørsel fra Kongsgata. I parkeringsanlegget skal bildeling, lademuligheter, og parkeringsplasser tilrettelagt bevegelsehemmede ivaretas, samt 30-50 plasser til bil. Utformingen av dette er ikke illustrert. Den resterende parkeringsdekningen kan bli oppfylt gjennom P-St. Olav. Sykkelhotell og -parkering vil legges under trappene/rampene nord for Bergelandsbrua som vil være møtet mellom parkeringsanlegget og det sentrale byrommet. I dette området vil det også etableres heis og trapper ned mot perrongen. Dette vil øke tilgjengeligheten mellom byen og Kannikhøyden.

TOTAL BYA	7500 kvm
ANBEFALT BTA	40.000 kvm
ØNSKET BTA	80.000 kvm

6.3 Planforslag



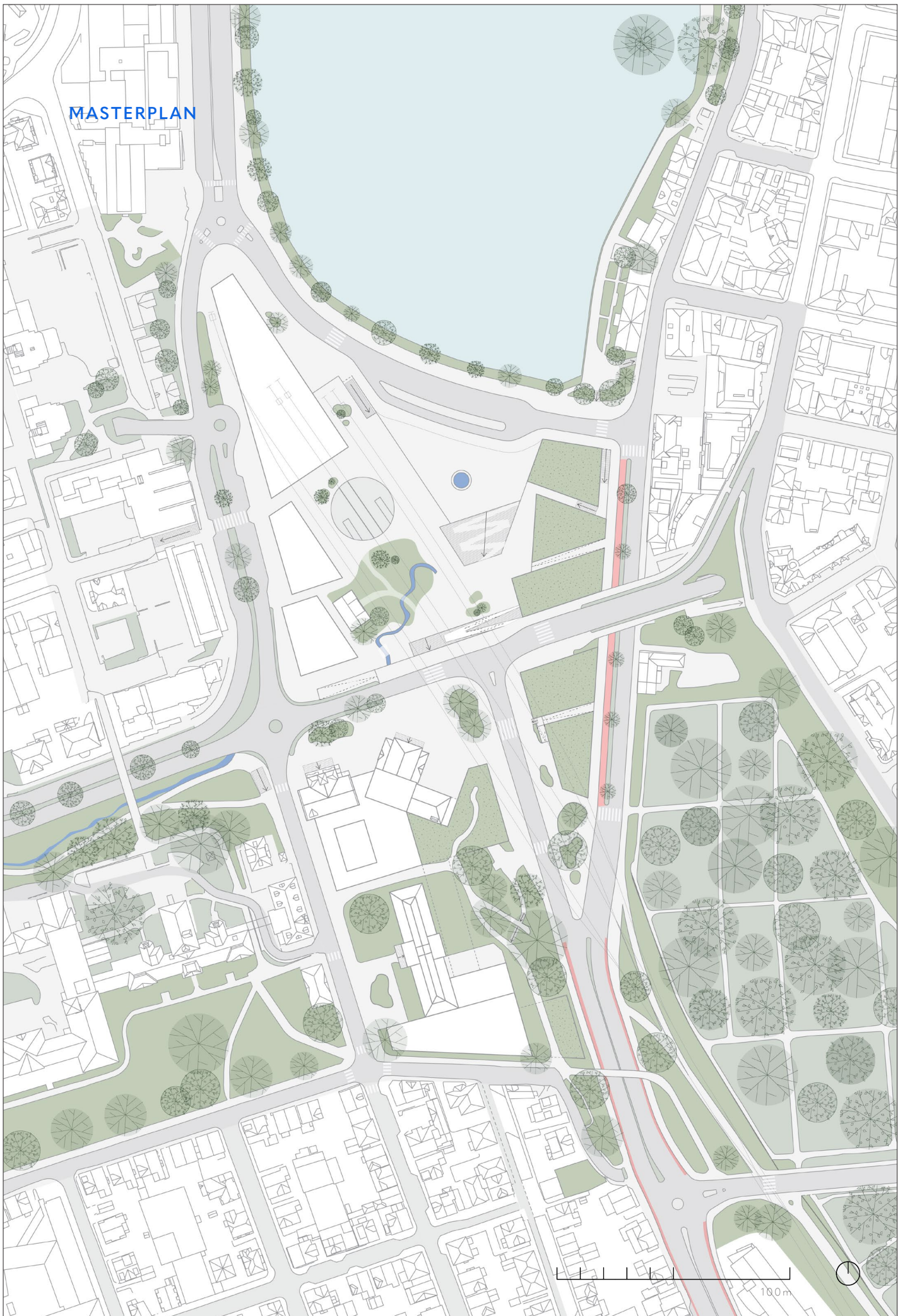
Teatertrappen

Konseptet for oppgaven kaller vi "Teatertrappen". Dette er inspirert av områdets kallenavn Akropolis, og hvordan det gamle tempelet Parthenon troner over Athen. Ved å tenke seg at teatertrappen begynner nede ved Jernbaneveien og fortsetter opp til den restaurerte teaterfasaden på Kannikhøyden, binder grepet området sammen. Dermed skapes en rute av byrom og opplevelser langs trappen. På denne måten utnyttes nivåforskjellene til å skape byrom av ulik karakter i en menneskelig skala langs de ulike stoppene på ruten.

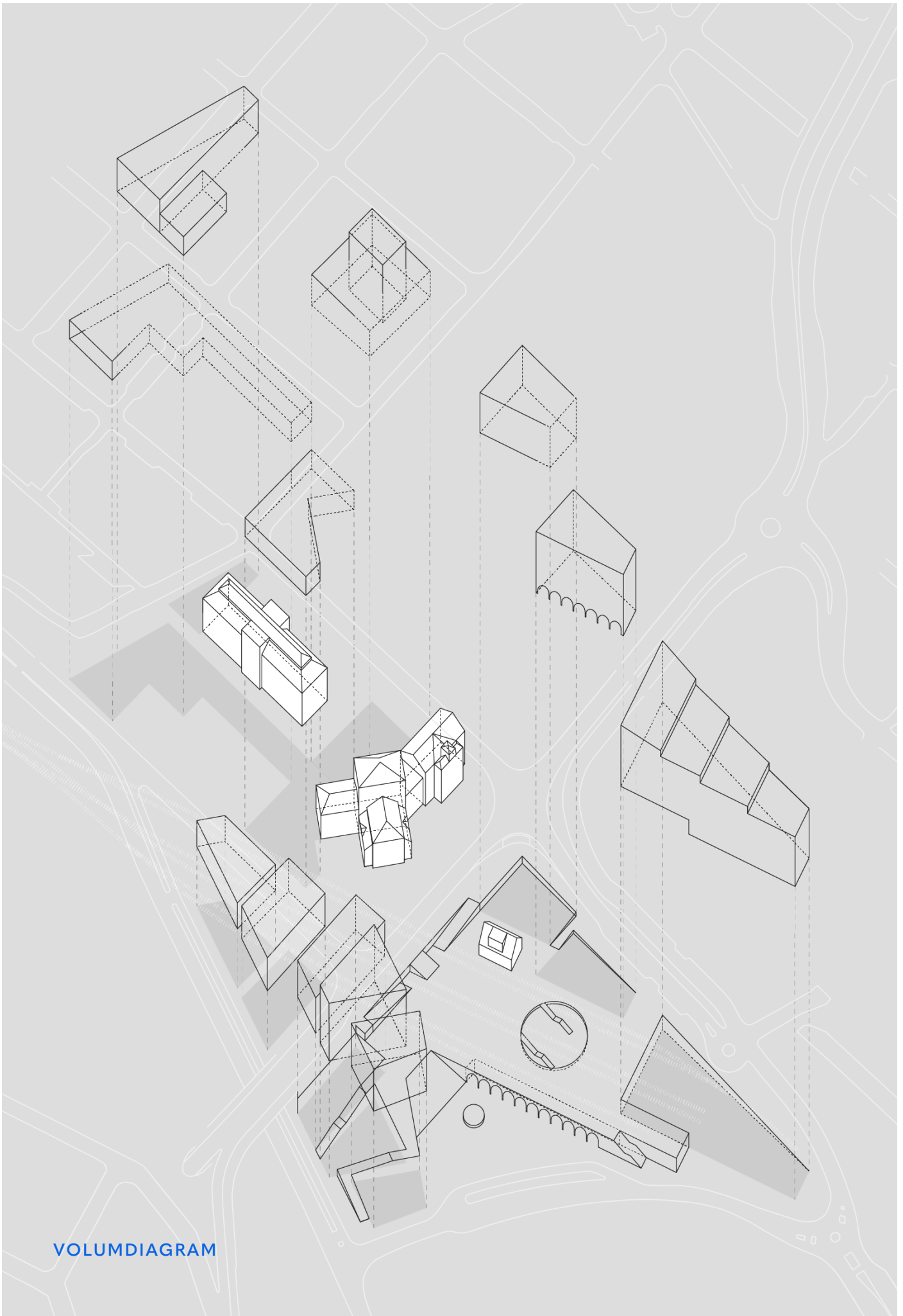
Bebyggelsen på stasjonsområdet henvender seg både mot gatene og de indre byrommene. Volumene er strategisk plassert langs gateplan for å skape aktive fasader og tydelige byroms-

hierarki. Mellom bygningene går snarveier og forbindelser for myke trafikanter. Det store stasjonsbygget skiller seg ut i sin form og størrelse som et landemerke i byen. Vi ser for oss en stor, åpen og tilgjengelig stasjonshall som har inngang fra alle sider, med et variert tilbud av butikker og serveringssteder innendørs.

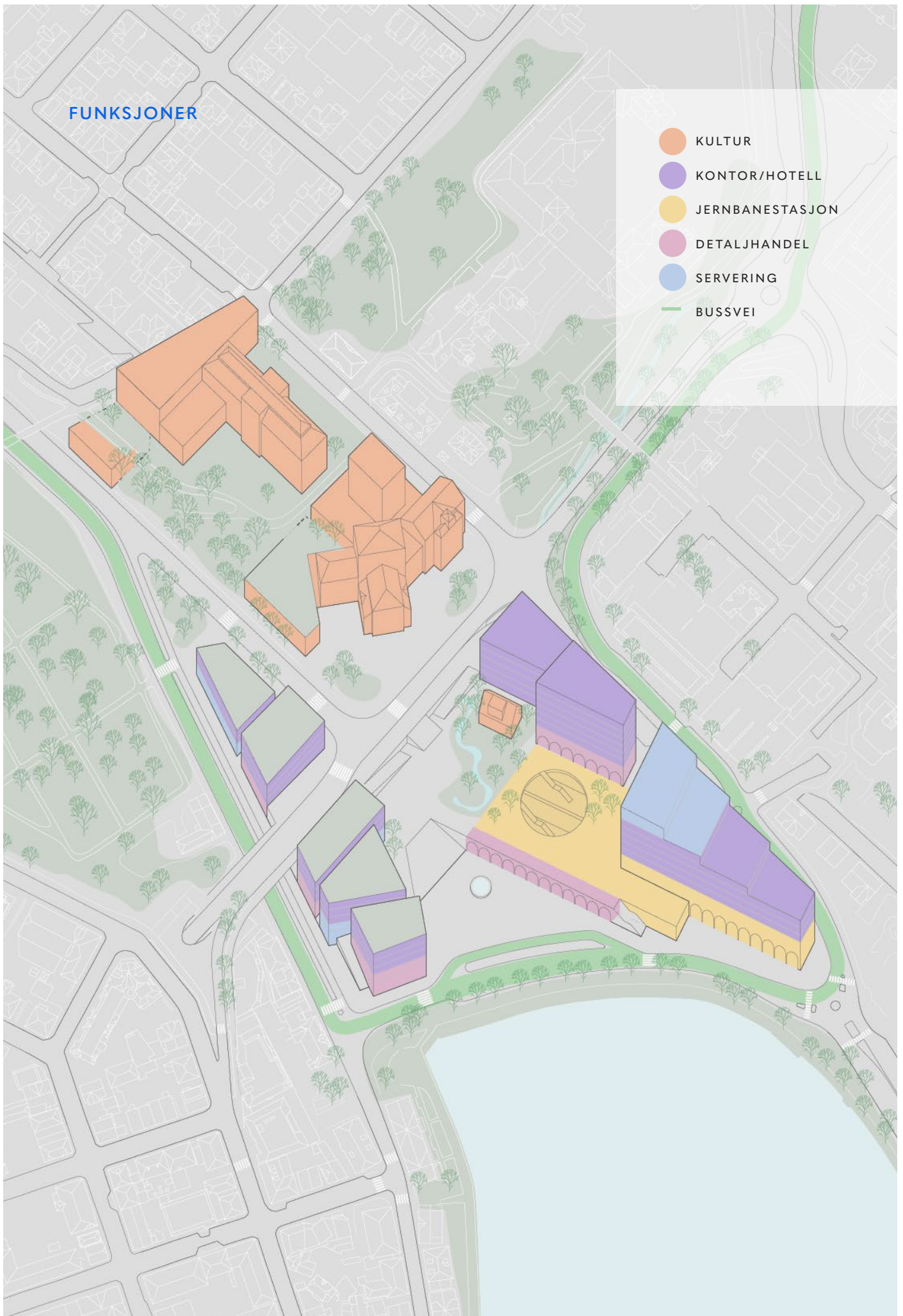
Samlet skapes det en tydelig stedsidentitet ved at Eckhoff's historiske kulturbygg kommer frem i bybildet. Sammen med flere funksjoner, økt tilgjengelighet og reduserte barrierer er dette med på å gjøre området til et helhetlig sentrumsområde. Slik kan nye synergier skapes mellom Stasjonsområdet og Kannikhøyden.



Figur 6.3.1
Masterplan

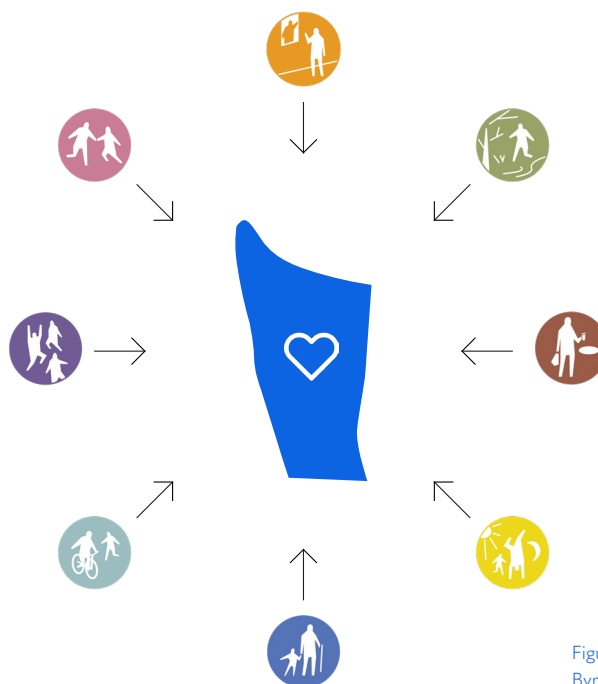


Figur 6.3.2
Eksisterende bebyggelse og nye volumer



Figur 6.3.3
Funksjoner i bygg

6.4 Levende byrom

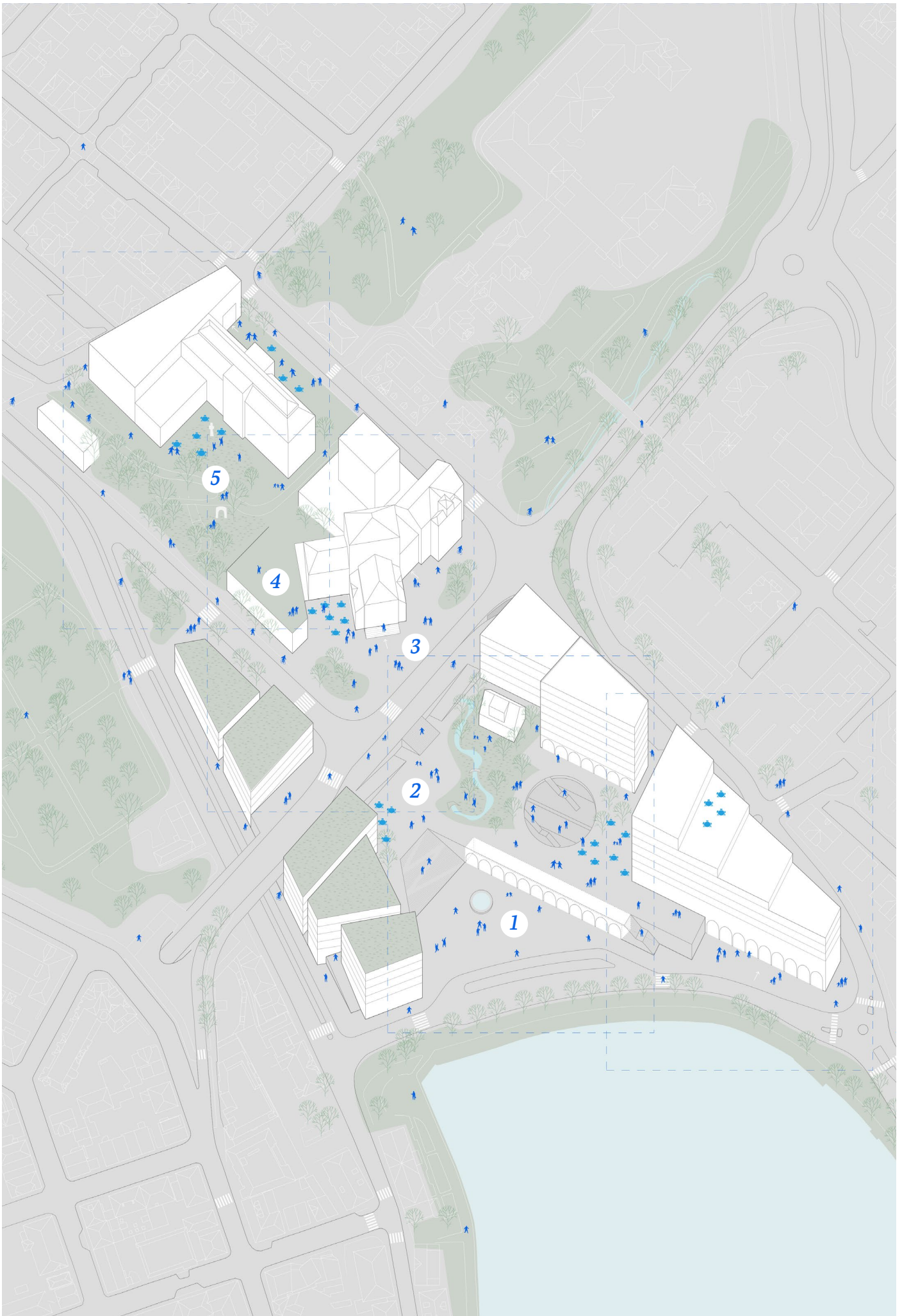


Figur 6.4.1
Byromsstrategier

For å skape levende byrom på området, har vi forsøkt å overføre strategier for levende byrom i fysisk form inn på området. Dette gjøres først og fremst gjennom å tilby et mangfold av ulike byrom på området, rettet mot ulike aktiviteter og ulike behov. Fra spørreundersøkelsen så vi at det var ønskelig med et grønnere, mer tilgjengelig byområde, med flere byfunksjoner. Dette fører vi med oss inn i planområdet.

Ved stasjonen (Vist som 1 i figur 6.3.5) etableres et åpent og urbant bygulv, tilrettelagt for ulik bruk gjennom året, som festivaler og markeder. Ved siden av er det en arkade tilrettelagt for uavhengige butikker og serveringssteder, hvor vi tenker oss at det er mulig å tilby en lavere leie en resten av området som et tiltak for sosial bærekraft, inklusjon og mangfold.

Opp teatertrappene (2) kommer man til flere nye byrom. Den ene delen består av Prestegårdsparken, hvor Kannikbekken kommer opp som et blått element. Her tar folk med seg take-away til parken, folk møtes, henger og går inn og ut de ulike bygningene på området. Over gata ligger Leiv Isaksens plass (3), hvor man finner den nye teatercaféen. På toppen av det nye tilbygget til teateret (4) ligger byens nye utkikkspunkt hvor man har man utsikt over byen, domkirken og vågen, som i tidligere tider. Turen avsluttes i museumsparken (5), hvor skulpturer og objekter fra muséets samlinger står ute til opplevelse for alle.



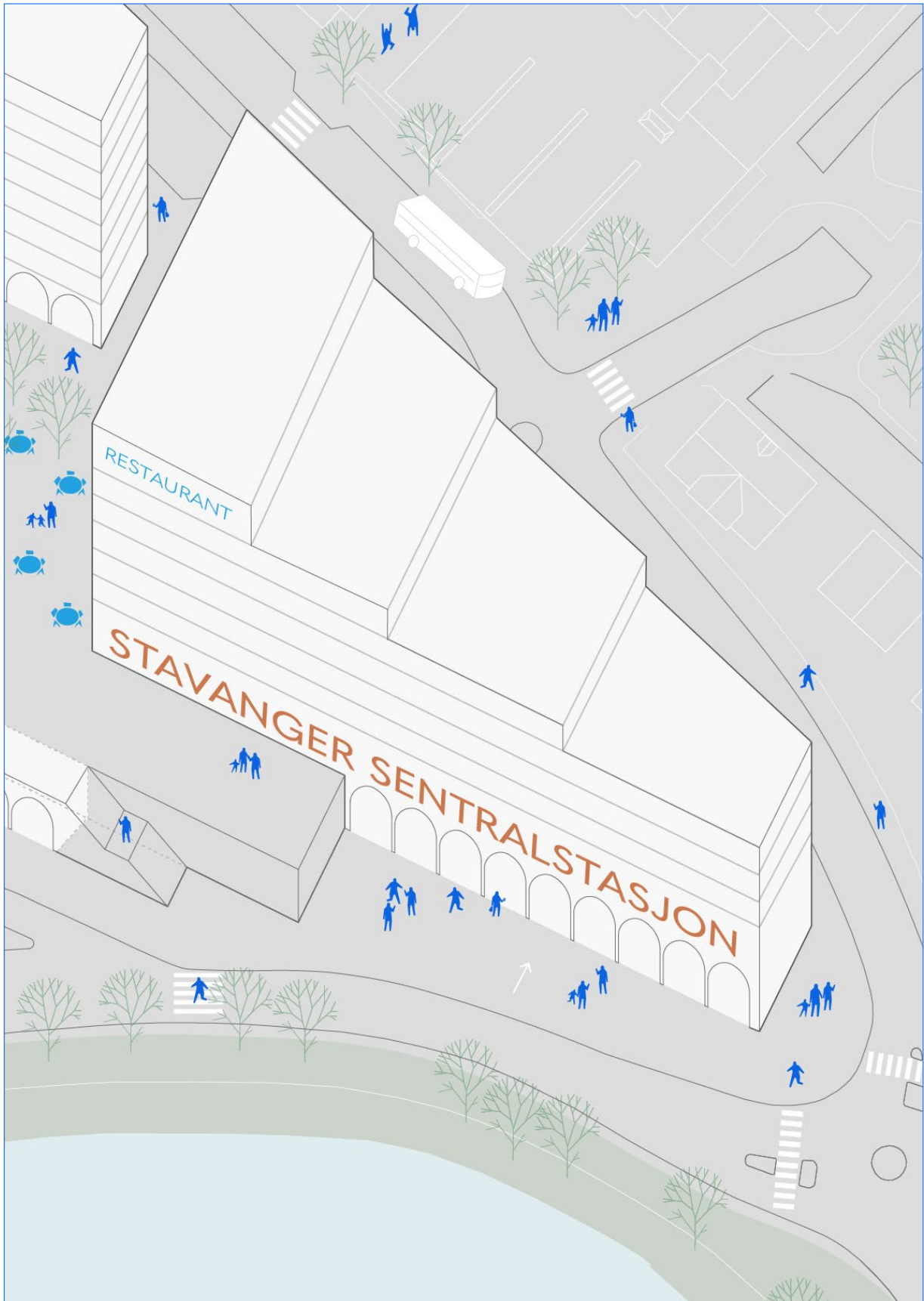
Figur 6.3.5
Aksenometri planområdet

6.4 Byrom

STAVANGER S

Stavanger S vil være det første tilreisende møter, og lokaliseres mellom det nye stasjonsbygget, Jernbaneveien og den nye Teatertrappen, og har utsikt over Breiavatnet. Første etasjene vil være publikumsrettede, og vil skape aktive fasader mot byrommet. I de publikumsrettede førsteetasjene ønsker vi å beholde mange av dagens bedrifter, og tilrettelegge for alle brukergrupper. Dette er ønskelig for å forhindre en kommersialisering av byrommet.

På grunn av et høyt antall reisende og mye gjennomfartstrafikk, er det antatt at dette vil være et høyt trafikkert område. Av den grunn er ikke byrommet sterkt programmert, ettersom dette vil være til hinder for ferdselslinjene. Dette gjør også at byrommet kan ha opptredener eller midlertidige aktiviteter. Som et midtpunkt etableres det en fontene med vann fra Kannikbekken og oppsamlet overvann, som ledes i rør ut til Breiavatnet. Stavanger S vil ha gode solforhold store deler av dagen, og komfortable vindforhold.



Figur 6.4.1
Aksenometri, Stavanger S

TEATERTRAPPENE

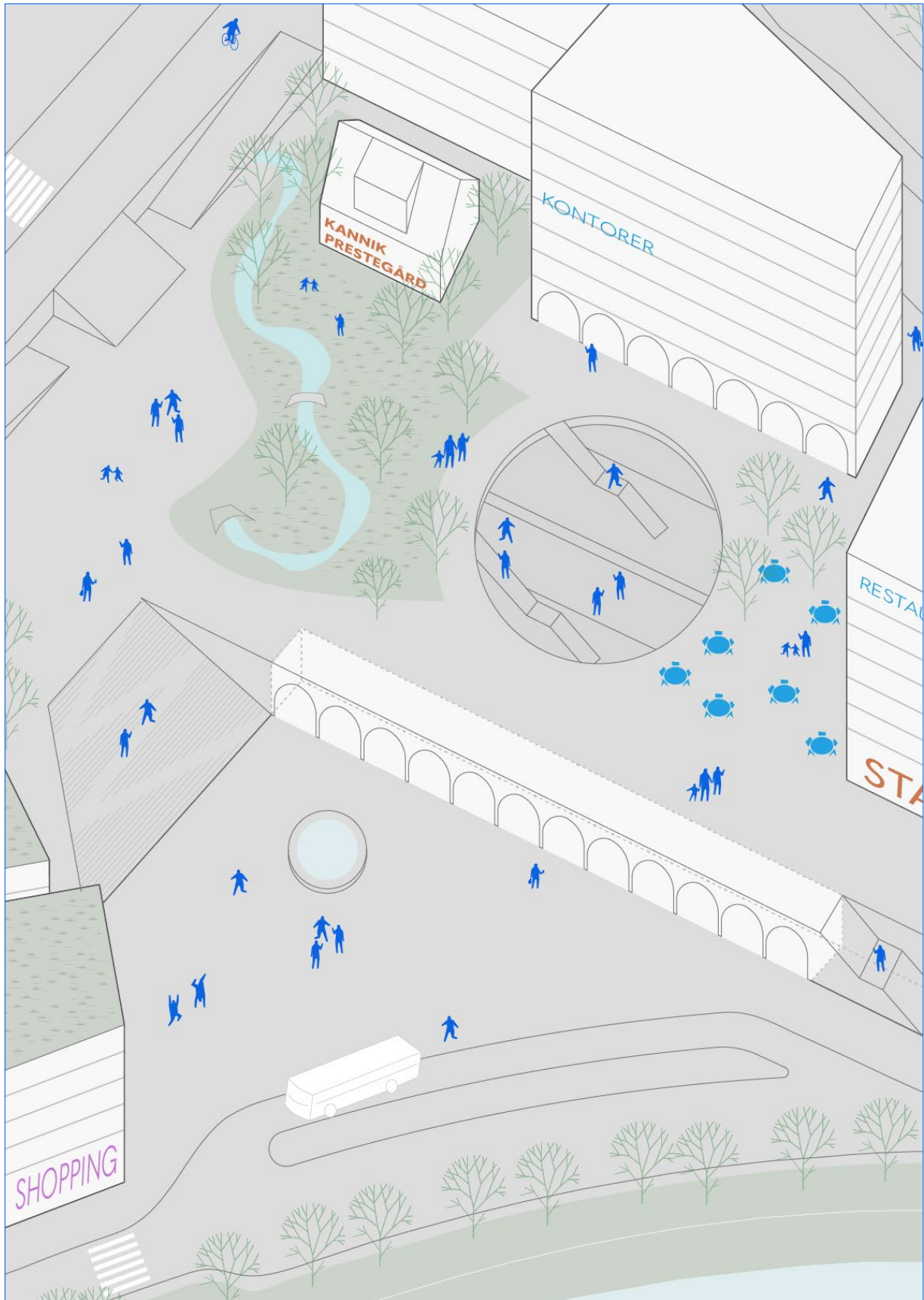
Fra Stavanger S og opp mot Prestegårdsparken, etableres en 30-40 meter bred trapp. Denne trappen kan sees i sammenheng med trappen opp mot Bergelandsbrua og videre til trappene til inngangen til teateret. Ideen er at Kannikhøyden møter Breiavatnet på en logisk, og tydelig måte, og med en tilbakeføring av teaterets fremstilling i bybildet. I tillegg til trappene, blir det bygd ramper som ivaretar universell utforming. Trappen er bred av flere faktorer. Trappen kommer til å bli høyt trafikkert, og det bør være mulig å sette seg ned i trappen for å nyte utsikten, slappe av eller å være sosial. Trappen kan også brukes som et amfi, hvor man kan se på opptredener eller lignende i Stavanger S.

PRESTEGÅRDPARKEN

Prestegårdsparken strekker seg ut over hele det nye Jernbanelokket og avgrenses av Bergelandsbrua i sør. Navnet kommer fra den eksisterende parken på området, som refererer til tomtens originale funksjon. Kannik Prestegård flyttes omtrent 30 meter inn på området, og blir en sentral del av byrommet. Bygget er i en menneskelig skala, og vil gjøre at de nye byggene som oppføres langs Olav Vs gate vil virke mindre voldsomme. Et annet historisk element som er inkludert i byrommet er Kannikbekken. Vi foreslår et åpent bekkeløp som blir videreført inn i området, og deretter blir lagt i rør ned til fontenen ved Stavanger S. Dette bekkeløpet vil også bidra til overvannshåndteringen i

byrommet. Bekken vil få flere 'broer', som bevarer universell utforming i ferdselslinjene. Føringen om økt bynatur har stor betydning for den nye Prestegårdsparken. Både trær, busker og diverse vegetasjon vil implementeres i byrommet, som vil knytte Byparken bedre sammen grøntområdene på Kannikhøyden og mot Paradis. Det vil være en åpning ned mot jernbanen midt i byrommet (figur 6.4.2.) for å slippe lys ned til plattformene.

Byrommet skjermes fra biltrafikk, og på grunn av plasseringen av byggene og vegetasjon vil området ha en behagelig atmosfære med gode solforhold, lite støy, og relativt lite vind. Regnvann vil bli brukt som en kvalitet i bekkeløpet, og kan skape aktiviteter spesielt blant de yngste. Prestegårdsparken vil være delvis programmert, for å oppfordre til ulike aktiviteter. Byrommet legger både opp til gjennomfartstrafikk, rekreasjon og lek, og aktiviteter for alle aldersgrupper. Det er også egnet til å ha midlertidige installasjoner og aktiviteter her.



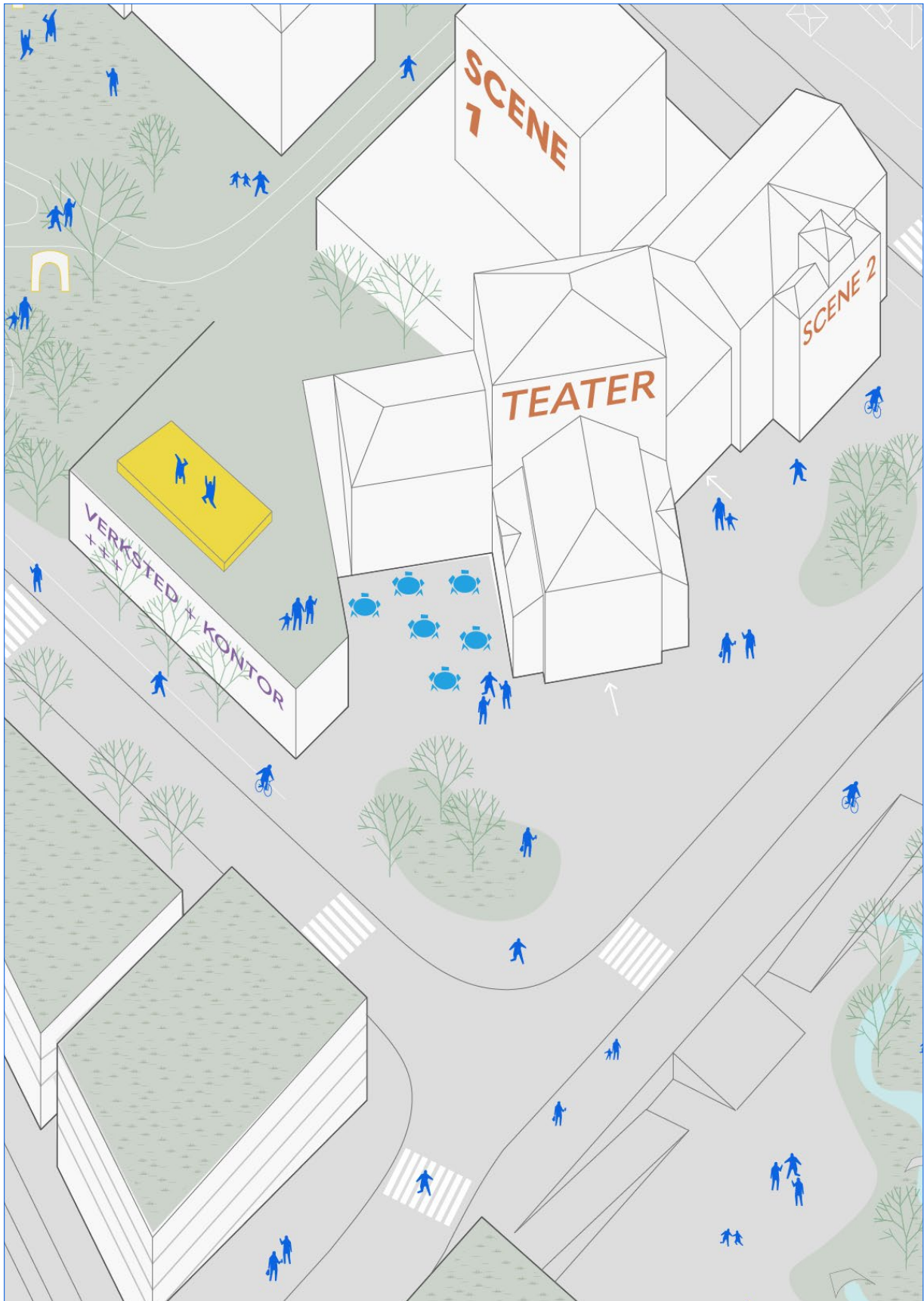
Figur 6.4.2
Aksenometri Teatertrappene, Stavanger S og
Prestegårdsparken

LEIV ISAKSENS PLOSS

Dagens Leiv Isaksens plass vil gjennomgå en opprustning, og utvidelse på grunn av at Fv44 flyttes lengre øst. Det nye tilbygget til teateret vil gjøre at det skapes et komfortabelt og intimt byrom i Leiv Isaksens plass. I dette rommet vil det være lite vind, mindre støy, kan være dekket for regn, men vil være skyggelagt store deler av året. Dette byrommet bør aktiviseres av teateret og det nye tilbygget, og kan blant annet brukes til uteservering, utstilling eller som en utescene.

Fra teateret vil det være god utsikt mot Breiavatnet på grunn av Teatertrappen. Denne kvaliteten bør legge føringer for møbleringen av uterommet, slik at folk kan sitte og slappe av mens de nyter utsikten. Det er og i denne aksen en lysregulert fotgjengerovergang vil etableres over Fv441. I forhold til trafiksikkerhet, vil det være viktig å skape et tydelig skille mellom byrommene og bilveien. Ved krysset mellom Fv441 og Fv44 etableres et forhøyet plantebed med både trær og annen vegetasjon. Dette gjøres også ved Teaterhallen.

Det forventes at støyproblematikken med Fv441 reduseres ved at antall kjørefelt endres fra fire til to felt, og ved at farten reduseres fra 50 km/t til 40km/t. Et håp for fremtiden er at trafikkmengden vil ha en kraftig nedgang, spesielt i personbiltrafikken. Dette vil gjøre Leiv Isaksens plass mindre bildominert, og bli til et mer attraktivt byrom.



Figur 6.4.3
Aksenometri Leiv Isaksens plass

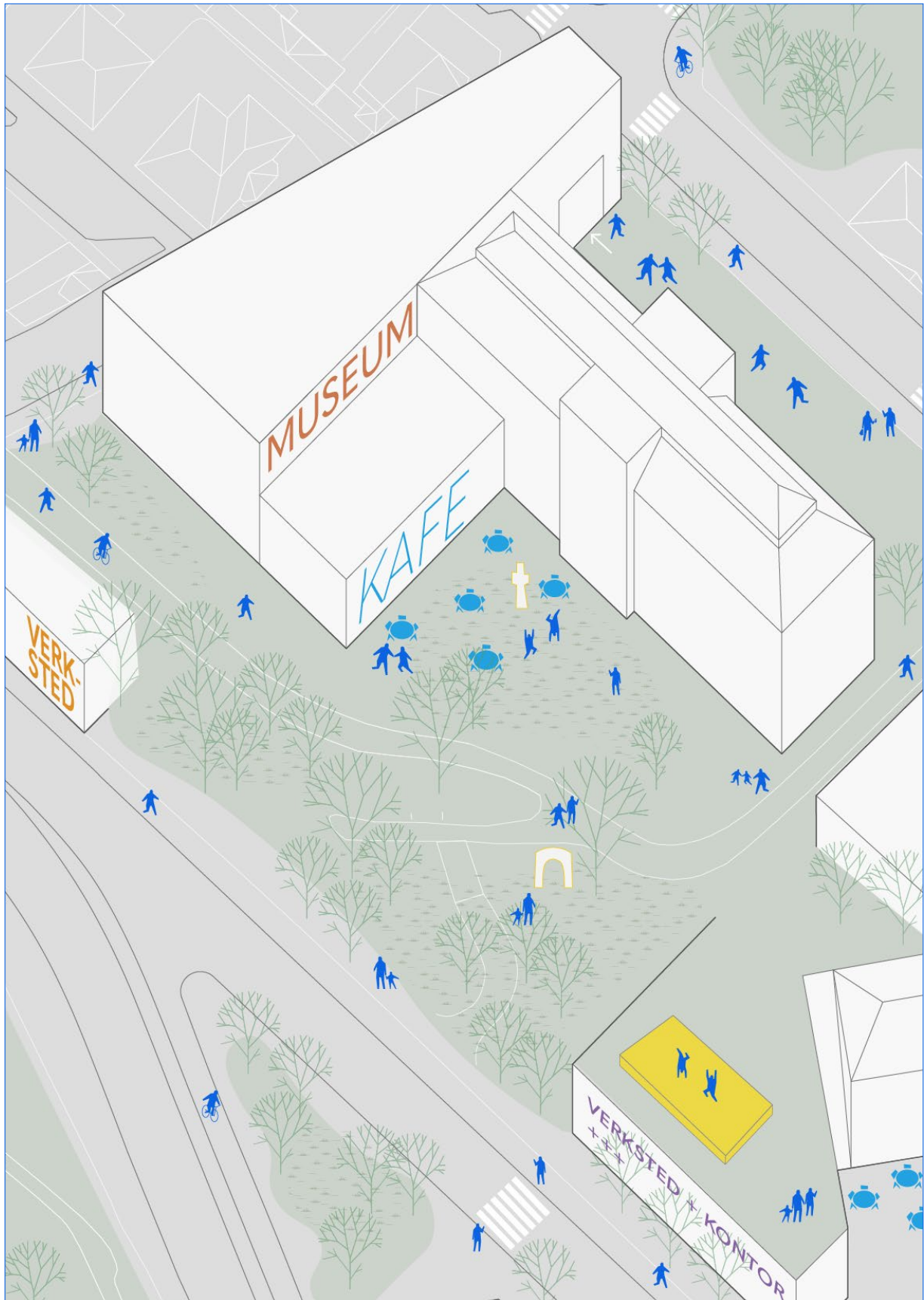
MUSEUMSPARKEN

Hoveddelen av grøntarealene i Museumsparken vil bli bevart, og det vil etableres et grønt lokk over det nye tilbygget til teateret. Dette kan gjøres på grunn av høydeforskjellene i terrenget. Museumsparken blir koblet bedre til Sykehusparken, Prestegårdsparken og til det nye byrommet 'Eckhoffs plass'. Ved å legge volumene der som det presenteres i figur 6.4.4., blir Stavanger Museum godt synlig både fra Storhaug og fra Byparken. Utbyggingen i parken bevarer de fleste av de gamle, store trærne mot Teaterveien, samt elementene fra Poul Poulssons opprinnelige landskapsplan, som steinbrua, steinlagte stier og beplanting.

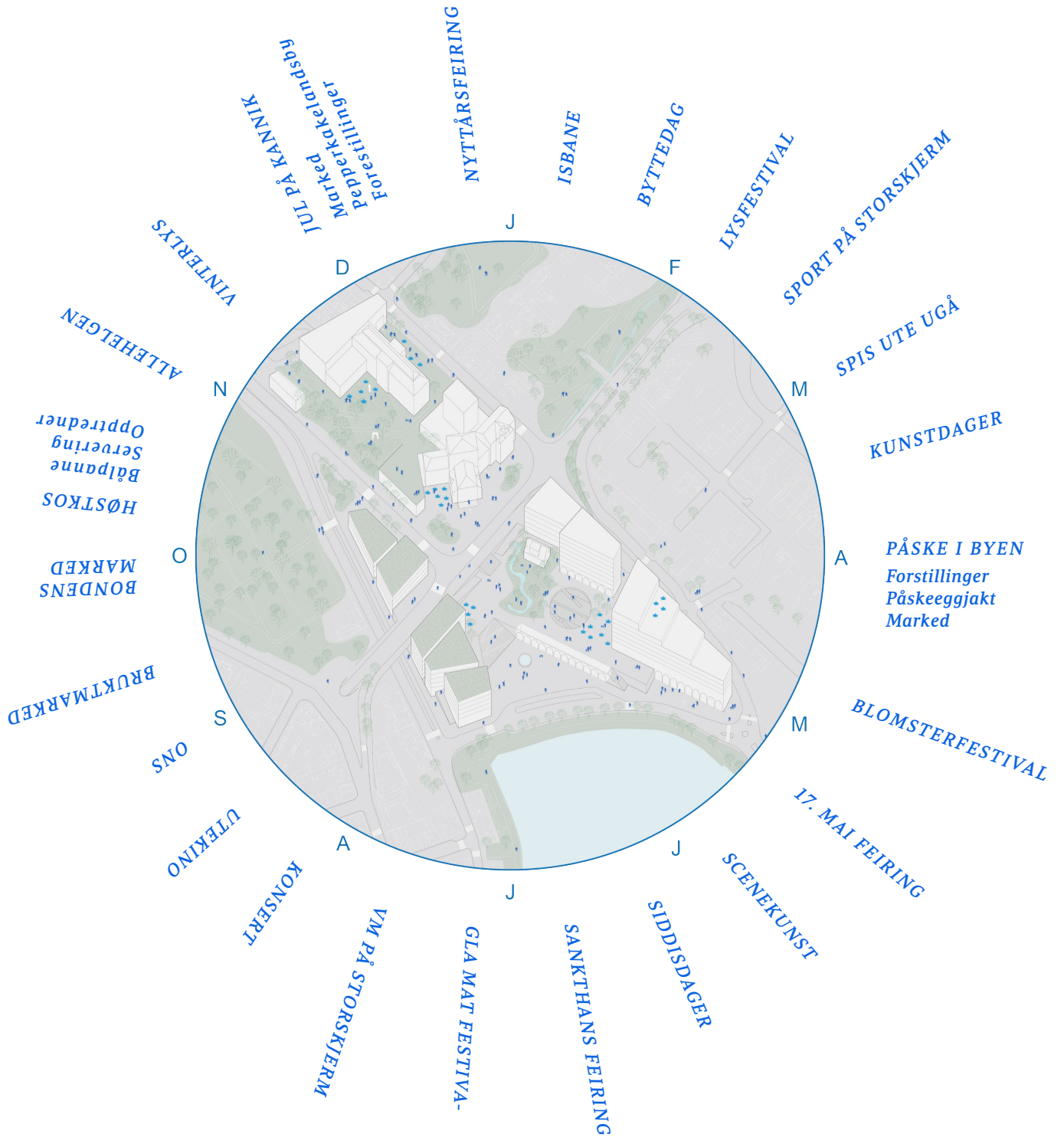
Museumsparken har et uutnyttet potensial, og forslaget forslår å aktivisere parken både som et område med høy rekreasjonsverdi og som et kulturhistorisk område. For å aktivisere parken vil elementer som gjenspeiler museet og kulturhistorien bli brukt. Planleggingen av parken vil også inkludere innhold fra 'byrom med lek'/'byrom med element av aktivitet'. Dette kan blant annet innebære elementer som man kan klatre på, interaktivt lys og skulpturer.

ECKHOFFS PLOSS

Byrommet som skapes mellom museet, teateret og Musegata, har fått navnet Eckhoffs plass. Dette er en hyllest til arkitekten til de fire historiske, monumentale byggene som danner Kannikhøyden. I dette byrommet vil det både være grønne og harde flater som tilrettelegger for ulike aktiviteter, og det vil være et behagelig mikroklima. Ved å fjerne Pennalet bedres solforholdene på ettermiddagen, og det foreslåtte bygget sør for museet, vil opprettholde vindskjermingen fra sør. Dette byrommet skal sammen med Sykehusparken koble Kannikhøyden bedre sammen. Dette gjelder også Arkeologisk Museum.



Figur 6.4.4
Aksenometri Museumsparken og Eckhoff's
plass



Figur 6.4.5
Mulige aktiviteter gjennom året



Konklusjon

KAPITTEL SJU

7.1 Konklusjon

7.2 Diskusjon

7.3 Refleksjon



Figur 7.1.1:
Foto fra planområdet

7.1 Konklusjon

Målet med oppgaven har vært å undersøke hvordan området ved Stavangers sørlige sentrums-skjerne kan transformeres til et helhetlig sentrumsområde med levende byrom – ved å ta utgangspunkt i de ulike aktørenes foreliggende planer og behov for utvikling. For å kunne svare på dette har vi først vært nødt til å finne svar på hva levende byrom er, og hvordan dette kan planlegges for. Deretter undersøke stedets forutsetninger, samt de foreliggende planene og behovene. Resultatet ble utformet i en mulighetsstudie.

Den kommende utviklingen og den pågående debatten er grunnlaget for valg av område. Mye som foregår på det utvalgte planområdet i Stavanger – selv om det er spesielt komplekst og vanskelig område å utvikle, er ikke et enkeltstående tilfelle. De samme byutviklingstendensene finnes over hele landet, med knutepunktutvikling og utbygging av kollektiv mobilitet. Det eksisterer også en diskusjon rundt bruk, vern og utvikling av eldre historiske bygninger som teater, bibliotek og muséer.

Navnet på området

Området er vanskelig å omtale ettersom det ikke har et godt og allment navn som personer assosierer til stedet. For å finne et passende stedsnavn, nevnte Stavanger kommune i sitt intervju at de ofte ser på gamle kart og stedsnavn i dem. I det eldste kartet fra 1726 (side 47) ble området kalt 'Kan-nicke' etter presteskapet ved St. Svithun sitt tilnavn, Kannikerne.

For å aktivisere historien og forsterke stedsidentitet til området, vil vi tilbakeføre navnet Kannik om området. Kannik assosieres i dag mer med området vest for planområdet, enn med den historiske tomten og lokasjonen. Som delnavn foreslår vi å bruke Kannikhøyden om området ved Rogaland Teater og Stavanger Museum, og Kannikaageren om området ved Stavanger Stasjon. Kannikaageren, eller Kannikåkeren, er det historiske navnet på stasjonsområdet.

FORSKNINGSSPØRSMÅL

1 *Hva er levende byrom og hvordan kan dette planlegges for?*

Basert på litteraturstudien er det tydelig at det ikke finnes noen suksessoppskrift for å skape levende byrom. Men det finnes en rekke strategier planleggere og arkitekter kan ta i bruk for å tilrettelegge for byliv. Basert på Oslos handlingsplan for byliv laget vi åtte strategier for levende byrom, tilpasset planområdet gjennom funnene fra den sosiokulturelle stedsanalysen. Strategiene går over et spekter og fokuserer på ulike faktorer for økt byliv. For at strategiene skal bidra til økt byliv må så mange av faktorene som mulig oppfylles.

Ved å ta i bruk de foreslåtte strategiene og implementere grepene i fysisk form, kan det legges til rette for sosiale aspekter som tilhørighet, mangfold, inkludering og verdighet. Dette kan være gjennom tiltak som å tilby offentlige toaletter, en variasjon av byrom og gode

sittemuligheter. Det kan også legges til rette for gode klimatiske og miljømessige opplevelser, som å høre og se vann, kjenne solen varme, høre vinden rasle mellom trærne, og fravær av negative sensoriske opplevelser, som nedbør og sterk vind. Byrommet kan også ha en meningsskapende og identitetsskapende effekt, gjennom bruk av sosiomaterielle signaler. Eksempler på dette kan være aktivert kulturhistorie og kunstinntallasjoner, eller ved at det gis rom for oppretting av egne praksiser for bruk av området og de ulike byrommene.

FORSKNINGSSPØRSMÅL

2 *Hva er aktørenes behov, og i hvilken grad samsvarer disse med levende byrom?*

Juridisk bindende føringer for utviklingen av området er det styrende virkemiddelet for å ivareta stedets kvaliteter, og potensielt legge opp til levende byrom. Som det fremkommer i intervjuene og analysene, er ikke levende byrom i utgangspunktet på de kommende planprosjektenes agenda. Prosjektene ønsker først og fremst å få dekket egne behov, og tar i liten grad hensyn til planområdets kvaliteter og begrensninger. Ønsket utvikling baserer seg på å nå egne, interne mål, for eksempel om økt antall kollektivreisende, mer effektiv teaterproduksjon eller bedre lagrings og utstillingsfasiliteter. Økt byliv er likevel en ønsket effekt av utviklingen.

I undersøkelsene fra mulighetsstudiet er aktørenes behov forsøkt ivaretatt i flere alternativer for utvikling. Studien viser at aktørenes behov i enkelte tilfeller vil kunne bidra til å skape

dårlige byrom, eller forringe eksisterende byrom. Dette kan være ved at utviklingen skaper dårlige mikroklimatiske forhold, eller ved at den forringer byens lesbarhet. Det kan også være gjennom å bygge ned eksisterende byrom med kvaliteter. Ingen av prosjektene jobber for å bedre fotgjengeres fremkommelighet i området. Byrommene i prosjektene tyder på å bli skapt som resultat av det gjenværende negative rommet etter endt utbygging – i stedet for at de skapes intensjonelt.

FORSKNINGSSPØRSMÅL

3 *Hva er de sosiokulturelle og stedlige forutsetningene for levende byrom i området?*

Området er på mange måter byens inngangsport. Svært mange beveger seg fra, til og gjennom området, enten med bil, buss, tog, sykkel eller til fots. Det oppleves i dag som trafikkert, grått og utrygt område, til tross for å være i umiddelbar nærhet av store, verdifulle grøntområder. Respondentene fra spørreundersøkelsen viser ønsker om økt aktivitetsnivå, tilgjengelighet og grøntareal. Undersøkelsen viste også at selv om mange beveger seg gjennom, til og fra området, er det få som ønsker å bli i området. Dette er i tråd med egne observasjoner.

Området har en rik historie, og har elementer og bygninger som kan knyttes til Stavanger sin historie tilbake til middelalderen. Denne kulturhistorien er i liten grad lesbar i dag. Området er også midt i et kulturhistorisk viktig landskapsdrag, som potensielt trues av fremtidig utvikling. Flere områder har potensiale for gode klimatiske forhold.

PROBLEMSTILLING

Hvordan kan Stavangers sørlige Sentrumkjerne transformeres til et helhetlig sentrumsområde med levende byrom?

En fremtidig utvikling har potensiale til å gjøre denne sentrumsdelen mer helhetlig gjennom tiltak som å forsterke områdets stedsidentitet. Dette kan gjøres gjennom bevaring og aktivisering av kulturhistorie, og skape økt tilgjengelighet for gående og syklister ved å redusere biltrafikk. Et annet tiltak er å bevisst transformere området for økt lesbarhet, gjennom en sammenhengende struktur og tydelige ruter gjennom bylandskapet.

Mulighetsstudien viser at det er vanskelig å forene alle aktørenes behov med de overordnede føringene og stedets forutsetninger. Dette gjelder spesielt hvis det skal tilrettelegges for levende byrom. Gjennom kompromisser, kan området legge til rette for en utvikling som er langt mer i tråd med mål om levende byrom. Planområdet kan slik gå fra å være fragmentert og avsondret fra byen, til å bli et attraktivt, helhetlig sentrumsområde med gode, levende byrom - og en inngangsport til Stavanger verdig.

Konklusjonen er derfor at det er mulig å transformere Stavanger sentrum sør til et helhetlig sentrumsområde med levende byrom, dersom man aktivt prioriterer og tilrettelegger for det.

"For å skape levende byrom er det viktig å forstå byens kompleksitet og samspill, mellom byens kulturer, sosiale liv og de fysiske omgivelsene."

Aspen & Pløger, 2015, s. 75

7.2 Diskusjon

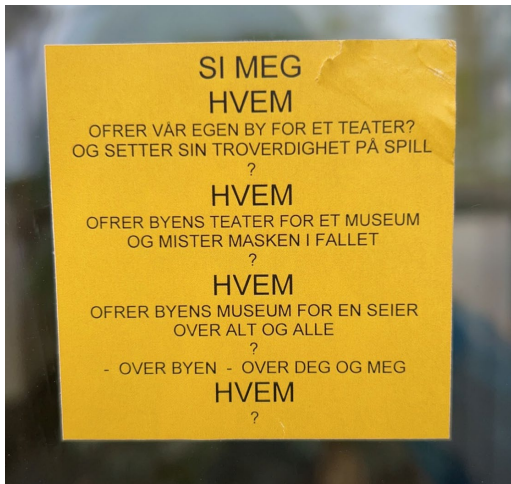
Byplanlegging handler om verdivalg. Dette er fordi det koster, i økonomiske, men også samfunnsmessige termer, å utvikle et område. Dette kommer tydelig frem på planområdet, ved at flere verdier ikke er forenelige med hverandre. Det er ikke mulig å både bevare landskapsdrag og grøntområder og verne kulturhistorie, samtidig som man bygger kompakt, høyt og tett i knutepunkt. Det samme gjelder med mobilitet – hvis man legger til rette for gående og syklist på bakkeplan, vil dette gå utover bilens fremkommelighet, og motsatt. Hva man ønsker å fremme og bruke penger på reflekterer dermed hva som ansees for å være verdifullt i samfunnet. Og hva som regnes for å være verdifullt i dag vil ikke være helt det samme som i morgen, eller om 50 år. Dette kommer til syne når man kaster blikket bakover i historien, på hvordan man bygget og tenkte før.

Gjennom verdivalgene synliggjøres også hvilke og på hvem sine behov som er premissgivende i dagens byutviklingsprosesser. Foreløpig er det aktørenes behov som blir satt øverst. Dette er ikke nødvendigvis negativt, gode og velfungerende offentlige kollektivtilbud, teater og muséer gir samfunnet stor verdi. Samtidig savnes det i områdets tilfelle en mer nyansert debatt om ulike alternativer for områdets utvikling. Debatten har ofte handlet om navnet på området, volum og

høyder, istedetfor andre kvaliteter. Vi savner en større omtenkksomhet rundt stedlige verdier, og områdets viktighet for Stavanger by.

Når man skal ta beslutninger om hva som har verdi, er det viktig å ha et godt kunnskapsgrunnlag. Det får man ikke bare ved å ha mye kunnskap selv, men ved å inkludere et mangfold av meninger og synspunkter. Dette får man blant annet gjennom medvirkning, og aller helst – samskaping. Vår undersøkelse av området finner ingen medvirkningsprosesser per dags dato, utenom de lovpålagte høringene. Mangelen på en god og inkluderende medvirkningsprosess kan i ytterste fall være bidra til å skape et dårlig sluttresultat. Som Børrud og Rosnes (2016) skriver i «selv om en god planprosess ikke automatisk resulterer i et godt prosjekt, kommer godt prosjekt alltid som resultat av en god planprosess» (s. 19).

Deler av problematikken rundt dagens byutvikling går på tidsaspektet. Et byggeprosjekt tar ofte flere år for å komme i gang, og på denne tiden har gjerne behovene eller samfunnstrendene endret seg fra da prosjektet ble vedtatt. Planen bygger også muligens på eldre føringer, lovverk og reguleringsplaner. Når prosjektet nærmer seg oppstart, blir det gjerne økt fokus i media.



Figur 7.2.1

Vandalisme, engasjement eller litt av begge deler?

Bilde av klistermerker opphengt på Rogaland Teater Juni 2023. Hentet fra Rogaland Teater sin facebook-side.

Dette kommer også til syne i Akropolis-visjonen, hvor det pågår en stor debatt i media om lokaliseringen av fremtidens teater, og hvorvidt Kannikhøyden er riktig plassering av fremtidens institusjoner - samtidig skal Akropolis-visjonen bli vedtatt i kommunestyret innen 1. juli, og det er sendt inn søknad om tilskudd til Kultur- og likestillingsdepartementet. Slik kan det dannes et misforhold mellom utvikler, planmyndighet og den øvrige befolkningen, som på sikt kan være ødeleggende for en demokratisk og rettferdig byutvikling. Dette er noe aktørene og planmyndigheten bør ta høyde for i prosessen med å utvikle fremtidens Kannik.

Planlegging er konfliktfylt, og handler mye mer om å håndtere konflikt enn konsens. En god planprosess gjenkjennes av evnen til konflikthåndtering. I vårt tilfelle må planmyndigheten, altså Stavanger kommune, håndtere innsigelser og kritikk på en god måte. For å sikre en god prosess, vil vår anbefaling være å inkludere publikum gjennom

medvirkning. Dette bør foregå på en måte som ikke bare informerer innbyggere og inviterer til innsigelser, men gjennom workshops, gruppeintervjuer, spørreundersøkelser og lignende. Kunnskapsgrunnlaget bør være stort, slik at utviklingen skjer på en måte ivaretar alle behov, og er godt forankret i alle leirer.

7.3 Refleksjon

Det var et bevisst valg fra starten av oppgaven å inkludere byliv og levende byrom som fokus i oppgaven. Dette var for å klargjøre våre verdier som planleggere av området, og for å ha byliv som en rød (eller blå?) tråd gjennom oppgaven. Vi ønsket samtidig å ha en kritisk distanse til byliv som mål i byutvikling, som vi håper har kommet frem gjennom oppgaven.

Oppgaven har vært omfattende på grunn av områdets og temaets kompleksitet. Vi har gjort det vanskelig for oss selv ved å inkludere alle metodene vi har brukt, og legge oss på det detaljnivået vi har valgt. Vi ser nok i ettertid at vi med fordel kunne kortet ned på enkelte aspekter, og ikke dykket like dypt ned i føringer, behov og tekniske detaljer som det vi har gjort. Samtidig håper vi nettopp detaljnivået er med på å gjøre oppgaven mer realistisk, som har vært et poeng for å kunne være et innspill i fremtidens utvikling av området.

Utforming og distribuering av den digitale spørreundersøkelsen, og gjennomføring og transkribering av intervjuene viste seg å være langt mer tidkrevende og omfattende enn det vi i forkant hadde trodd. Underveis valgte vi å legge hovedtyngden på analysene, og ikke det endelige designforslaget. Det var viktigere å sørge for et grundig kunnskapsgrunnlag enn fine og detaljerte illustrasjoner, selv om vi gjerne skulle hatt begge deler.

Vi skulle også gjerne hatt tid til å fokusert mer på den sosiale delen av sosiokulturell analyse, for eksempel gjennom dybdeintervjuer, behaviour mapping eller workshops. Områdets mangel på en tydelig stedsidentitet kunne også med fordel ha vært undersøkt grundigere.

Området har en stor andel brukere fra rusmiljøer. Dette er en problematikk vi ikke har valgt å gå inn på. Dette er likevel en utsatt samfunnsgruppe som vi håper det blir tatt hensyn til i utviklingen av området.

Dette har vært en krevende men utrolig lærerik prosess. Det har vært gøy og spennende å få lov å dykke såpass langt inn i et valgfritt tema, og inn et såpass aktuelt og betent byutviklingsområde. Dette har gitt oss en bedre og mer nyansert forståelse for dagens byutviklingsprosesser som vi utvilsomt vil ta med oss videre, nå som vi skal ut i arbeidslivet.

Til slutt vil vi si at vi tror Kannik har et stort potensiale til å bli et levende sentrumsområde, og en berikelse for fremtidens Stavanger.

Referanser og vedlegg

BIBLIOGRAFI

- Aspen, J., & Pløger, J. (2015). *Den vitale byen*. Oslo: Scandinavian Academic Press. 34.2013.834643
- Bergsgard, U. (1983). Teaterbygningen 1883-1983. I *Provinsteater i sentrum: Teatret i Stavanger 1883-1982* (s. 9-34). Stavanger: Universitetsforlaget. Hentet fra https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2008061104077
- Bergsgard, U. (2005). Stavangers bebyggelse 1945-1965: Den sosialdemokratiske orden. I *Årbok. 2005 Vol. 115*. Stavanger: Stavanger museum. Hentet fra https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2020011081218_001
- Bore, O. M. (1993). Det største, skjønneste og mest imponerende byggverk i byen. Stavanger Museums hovedbygning 100 år. I *Årbok. 1993 Vol. 103*. Stavanger: Stavanger museum. Hentet fra https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2020011081244_001
- Brendalsmo, J., & Paasche, K. (2017). Stavanger – før det ble en by. *Historisk tidsskrift*, 96(2), 103-123. <https://doi.org/10.18261/issn.1504-2944-2017-01-02>
- Børrud, E., & Røsnes, A. E. (2016). *Prosjektbasert Byutvikling—Mot en kvalitativ, prosjektrettet byplanlegging*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Carmona, M. (2014). *Public places urban spaces: The dimensions of urban design (Second Edition)*. New York: Routledge.
- Christen, A., Mills, G., Voogt, J. A., & Oke, T. R. (2017). *Urban Heat Island*. I *Urban Climates*. Cambridge: Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/9781139016476.008>
- Erlien, G., Reinart, D. A., Westerlind, A. M., Kurten, M., & Ehrstöm, M. (2009). *Kulturhistorisk analyse av byer og steder: En veileder i bruk av DIVE-analyse*. Hentet fra ISBN: 978-82-7574-404-5
- Fainstein, S. S. (2014). The just city. *International Journal of Urban Sciences*, 18(1), 1-18. <https://doi.org/10.1080/122659>
- Fainstein, S. S., & DeFilippis, J. (Red.). (2016). *Readings in planning theory (Fourth edition)*. Chichester, West Sussex, UK: Wiley/Blackwell.
- FN. (2023, 1. februar). Bærekraftige byer og lokalsamfunn. Hentet 13. juni 2023, fra <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal/baerekraftige-byer-og-lokalsamfunn>
- Gehl Architects. (2014). *Oslo Sentrum—Bylivsundersøkelse*. Oslo. Hentet fra https://issuu.com/gehlarchitects/docs/issue_1242_oslo_bylivsundersokelse
- Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Washington, DC: Island Press.
- Hanssen, G. S., & Millstein, M. (Red.). (2021). *Demokratiske byrom*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Helle, K. (1975). *Stavanger: Fra våg til by*. I *Norbok*. Stavanger: i hovedkommisjon hos Stabenfeldt. Hentet fra https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2014031306102
- Hillnhütter, H. (2016). *Pedestrian Access to Public Transport (Doktorgradavhandling, no. 314)*. Universitetet i Stavanger, Stavanger.
- Hofstad, H. (2021). *Sosialt bærekraftige lokalsamfunn – en litteraturstudie (NIBR Nr. 2021:7)*. Oslo MET. Hentet fra: <https://oda.oslomet.no/oda-xmlui/bitstream/handle/11250/2767557/2021-7.pdf?sequence=1>
- Hvattum, M. (2015). *Hva er arkitektur*. Universitetsforlaget.
- Haaland, A. (1999). *En by tar form: Stavangers bebyggelse 1815-1940*. Wigestrands. Hentet fra <https://www.nb.no/items/a98c29602f59bc9d82fe354902c528d8?page=0>
- Johansen, B. W., & Windsholt, H. (2009). *Lagård Gravlund [Brosjyre]*. Stavanger kirkelige fellesråd og Stavanger kommune. Hentet fra: <https://kirken.stavanger.no/Portals/0/Dokumenter/Gravplassdokumenter/>

Lag%C3%A5rdGravlundsbroesyre.pdf

Klausen, E. B., & Aamdal, G. T. (2022). LUFTKVALITETEN I STAVANGER ÅRSRAPPORT 2021. Miljørettet helsevern. Hentet fra: <https://www.stavanger.kommune.no/siteassets/renovasjon-klimate-og-miljo/miljo-og-klimate/luftkvalitet--rapporter-og-utredninger/luftkvalitet---arsrapport-2021.pdf>

KLD. (2021). Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (Nr. T-1442/2021). Klima- og miljødepartementet. Hentet fra <https://www.vegvesen.no/contentassets/bf925584445749ec9c92e66cf185bab2/retningslinje-for-behandling-av-stoy-i-arealplanlegging.pdf>

Knutsen, K. A. (2023, 9. mai). Fjerner en etasje på nytt teater- og museumsbygg. Stavanger Aftenblad. Hentet fra <https://www.aftenbladet.no/kultur/i/JQql1R/fjerner-en-etasje-paa-nytt-teater-og-museumsbygg>

Kolumbus. (2019, 28. oktober). Åpnet sykkelhotell. Hentet fra <https://www.kolumbus.no/aktuelt/apnet-sykelhotell/>

Kolumbus. (2022, 8. september). Om Kolumbus. Hentet 15. mai 2023, fra <https://www.kolumbus.no/om-kolumbus/om-kolumbus/>

Kolumbus. (u.å.). Finn din holdeplass. Hentet 15. mai 2023, fra <https://www.kolumbus.no/globalassets/kart/holdplass-og-linjekart/oversikt-stavanger-liggende-a3-nett.pdf>

Lynch, K. (1959). The image of the city. Cambridge (Mass.) London: Mit press.

Låg, M., & Bølling, A. K. (2022, 11. februar). Luftforurensning i Norge. Hentet 26. februar 2023 fra: <https://www.fhi.no/nettpub/hin/miljo/luftforurensning--i-noreg/>

MET (2018-2022). (u.å.). Observasjoner og værstatistikk—Seklima [Datasett. Velg: Middelttemperatur (mnd), «siste 5 år» & «Middelttemperatur, avvik fra normalen 1991-2020 (mnd)», Stavanger - Våland.]. Hentet 10. mars 2023 fra: <https://seklimate.met.no/observations/>

«Mikroklima». (2020). I Store Norske leksikon. Hentet fra <https://snl.no/mikroklima>

Miljødirektoratet. (2023a, 26. januar). Grunnforurensning. Lokaltetsoversikt: Stavanger stasjon (18628). Hentet 23. mai 2023 fra https://grunnforurensning.miljodirektoratet.no/faktaark.html?lok_id=18628

Miljødirektoratet. (2023b, 3. mars). Støy og helse. Hentet 24. mai 2023 fra <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/forurensning/stoy/>

Miljødirektoratet. (u.å.). Tiltak i forurenset grunn. Hentet 22. april 2023 fra <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/forurensning/forurenset-grunn/for-naringsliv/forurenset-grunn---kartlegge-risikovurdere-og-gjore-tiltak/tiltak-i-forurenset-grunn/>

Molaug, I. (1971). Gartner P. H. Poulsson (Årbok Nr. 81; s. 91-110). Stavanger Museum.

Nablaflow. (2022). Vindanalyse: Paradis—Ny bebyggelse. Achivind. Hentet fra <https://einnsyn.no/api/v2/fil?iri=http://data.einnsyn.no/0d4092b0-4dd0-4823-b3a6-bbafa151e809>

NGU. (2023a). Løsmasser—Nasjonal løsmassedatabase [Søk: Adresse: «Teaterveien». Utforsk: 5/5 Løsmassetyper, forenklet kartografi - Vis detaljer]. Noregs Geologiske Undersøkelse. Hentet fra https://geo.ngu.no/kart/losmasse_mobil/

NAOB. (u.å.). "Aktør". Det Norske Akademis Ordbok. Hentet 12.03.2023 fra <https://naob.no/ordbok/akt%C3%B8r>

NGU. (2023b). Min kommune [Fylke:Rogaland Kommune: Stavanger, velg «Sikkerhet»]. Noregs Geologiske Undersøkelse. Hentet fra <https://geo.ngu.no/kart/minkommune/>

NVE. (2022, juli 18). Hvordan håndtere overvann—Oversikt over regelverk og rammebetingelser for kommunens håndtering av overvann. Hentet fra: <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/vann-hav-og-kyst/for-myndigheter/overvannshandtering/>

NVE. (u.å.). Temakart: Flom aktsomhetsområder [Søk: Teaterveien]. Norges vassdrags- og energidirektorat. Hentet fra <https://temakart.nve.no/tema/flomaktsomhet>

Næss, H. E. (1975). Amt og by. I Stavanger på 1800-tallet. Stavanger: I hovedkommisjon hos Stabenfeldt. Hentet fra https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2012071324009

Rogaland fylkeskommune. (2023, 28. april). Kart med status delstrekninger. Hentet fra <https://www.rogfk.no/vare-tjenester/vei-og-kollektivtransport/bussveien/kart-med-status-delstrekninger/>

ROM eiendom. (2015). Stavanger stasjon masterplan: Volum- og mulighetsstudie. BaneNor eiendom.

SSB. (2019). Befolkning på rutenett 250 m [Datasett]. Hentet fra <https://kartkatalog.geonorge.no/metadata/befolkning-paa-rutenett-250-m/0c0ad0ce-55e8-4d73-9c12-0eb0e2454acb>

SSB. (2023). 07091: Virksomheter, etter næring (SN2007) og antall ansatte (K) 2009 - 2023. Statistikkbanken [Datasett]. Hentet fra <https://www.ssb.no/statbank/table/07091>

Statens Vegvesen. (u.å.). Vegkart; Trafikkmengde. Hentet 15. april 2023, fra [https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@-31810,6573276,15/hva:\(id~540\)~/valgt:1014894997:540/vegssystemreferanse:-31914.16:6573506.792](https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@-31810,6573276,15/hva:(id~540)~/valgt:1014894997:540/vegssystemreferanse:-31914.16:6573506.792)

Statens Vegvesen. (2022). Kollektivveiledning—Utforming av kollektivanlegg på veg og gate (Nr. N-V123:2022). Hentet fra <https://viewers.vegnorm.vegvesen.no/product/859948/nb>

Stavanger Aftenblad. (u.å.). «Akropolis» [Søk]. Hentet 11. mai 2023 fra: <https://www.aftenbladet.no/sok/?phrase=akropolis&sorting=published&page=1>

Stavanger kommune. (2014). Stavanger universelt utformet 2029—KDP uu 2014-2029. Hentet fra <https://www.stavanger.kommune.no/siteassets/samfunnsutvikling/planer/kommunedelplaner/universell-utforming/kommunedelplan-universell-utforming.pdf>

Stavanger kommune. (2019). Kommunedelplan for Stavanger sentrum 2019-2034. Hentet fra <https://www.stavanger.kommune.no/siteassets/samfunnsutvikling/planer/kommunedelplaner/stavanger-sentrum/endelig-plan-260319/kommunedelplan-129k.pdf>

Stavanger kommune. (2021). Byromsstrategi for Stavanger sentrum del 1: Strategidelen. Hentet fra <https://einnsyn.no/api/v2/fil?iri=http://data.einnsyn.no/4b321efd-d058-427f-9f2a-ac51c6c79a45>

Stavanger kommune. (2022a). Konseptvalgutredning av nytt teater- og museumsbygg i Stavanger. Hentet fra <https://einnsyn.no/api/v2/fil?iri=http://data.einnsyn.no/9ccaad47-a64d-4ed0-adeb-53fab5e98026>

Stavanger kommune. (2022b). Planbeskrivelse—Kommuneplanens arealdel 2023-2040. Hentet fra <https://www.stavanger.kommune.no/siteassets/samfunnsutvikling/planer/kommuneplan/ny-kpa-2020/horingsdokumenter-juni-2022/vedlegg-2-planbeskrivelse-kpa-2023-2040-28.6.2022.pdf>

Stavanger kommune. (2022c). Transport- og mobilitetsstrategi—KPA 2023. Hentet fra <https://www.stavanger.kommune.no/siteassets/samfunnsutvikling/planer/kommuneplan/ny-kpa-2020/horingsdokumenter-juni-2022/vedlegg-7a-strategi-transport-og-mobilitetsstrategi-og-plangrunnlag.pdf>

Stavanger kommune. (2023). Utvikling av Rogaland teater og Stavanger museum. Hentet fra <https://www.stavanger.kommune.no/akropolis-visjonen/utvikling-av-teater-og-museum/>

Støstad, M. N., Skjæraasen, M., & Holvik, M. (2020, 28. november). Velkommen til Stavanger i år 2100! Hentet fra: <https://www.nrk.no/klima/kommune/1103>

Sørby, H. (2016). Gustav W. Helland: Stavangerarkitekten som satte spor etter seg i hele Rogaland. I Årbok. 2016 Vol. 126. Stavanger: Museum Stavanger. Hentet fra https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digitidsskrift_2022091385045_001

Utne, B. S. (1988). Industribyen tar form. I Stavanger mellom sild og olje: Hermetikkbyen 1900-1940. 1 (s. 13-47). Stavanger: Dreyer bok, cop. 1988. Hentet fra https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2018030748513

Vegdirektoratet. (2011). Universell utforming av veger og gater (Håndbok Nr. V129). Statens Vegvesen. Hentet fra: https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-v129-universell-utforming-av-veger-og-gater_2011.pdf

Veisten, K., Flügel, S., Halse, A. H., Jordbakke, G. N., & Sundfør, H. B. (2021). Verdsetting av faktorer for aktiv transport - infrastruktur og helse (Nr. 1842/2021). Oslo: Transportøkonomisk institutt (TØI). Hentet fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=71360>

Viken fylkeskommune. (u.å.). Hva er mobilitet? Hentet 02. mai 2023 fra <https://mobilitet-og-samfunn-viken.hub.arcgis.com/apps/ad254c252c4b4480896d34b0934f1224/explore>

World Commission on Environment and Development, & Brundtland, G. H. (1987). Vår felles framtid. I O. Dahl (Overs.), Norbok. Oslo: Tiden norsk forlag. Hentet fra https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2007080601018

Aasland, G. J. (2022). Utvikling av Stavanger stasjon [Saksdokument]. Hentet fra <https://einnsyn.no/api/v2/fil?iri=http://data.einnsyn.no/noark4/50676a2b-c356-42e4-8ae5-e64c988c2bd6>

FIGURLISTE

Figurer som ikke nevnes er produsert av forfatterne.

Figur 3.1.2., 3.1.4. & 3.3.1.: Cruz, J. (2020). Andante. [Illustrasjon]. Hentet fra <https://joanacruz.com/Andante>

Figur 3.1.5.: Hav Eiendom (u.å.). Bispevika. [Fotografi]. Hentet fra <https://a-lab.no/projects/bispevika>

Figur 3.2.1.: Sitte, C. (1889). Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. [Illustrasjon]. Carl Graeser.

Figur 3.2.2.: Howard, E. (1902). 'Group of slumless, smokeless cities' fra "Garden city of tomorrow". [Illustrasjon]. Sonnenschein publishing.

Figur 3.2.3.: Der Stadtstreicher (1933). "Aerial view showing the proposed extent of the Radiant City". [Fotografi av modell]. Hentet fra <https://architectuul.com/architecture/radiant-city>

Figur 3.2.4.: McDarragh, F. W. (1962) "Jane Jacobs demonstrating". [Fotografi]. Hentet fra https://www.villagepreservation.org/ia_image/jane-jacobs-who-wears-a-sign-that-reads-kill-the-xpressway-now-answers-a-journalists-questions-with-her-is-politician-martin-berger-right-and-a-woman-identified-as-rachel-wall-they-were-at/

Figur 3.2.5.: Paletta, A. (1959). "Sketch of the proposed Lower Manhattan Expressway". [Illustrasjon]. Hentet fra <https://www.theguardian.com/cities/2016/apr/28/story-cities-32-new-york-jane-jacobs-robert-moses>

Figur 4.1.2.: Aagaard (1726) «Aagaards kart over Stavanger». [Kart]. Stavanger byarkiv. Hentet fra <https://www.stavangerbilder.no/fotoweb/>

[archives/5005-Kart/Kart/1726%20-%20Aagaards.tif.info](https://www.stavangerbilder.no/fotoweb/archives/5005-Kart/Kart/1726%20-%20Aagaards.tif.info)

Figur 4.1.4.: Oppmålings og reguleringsvesenet (1870). «Reguleringsplan nr. 25». [Kart]. Stavanger Byarkiv. Hentet fra https://www.stavangerbilder.no/fotoweb/archives/5005-Kart/Kart/KA_0009-Ta_0025.jpg.info

Figur 4.1.5.: Gundersen, E. S. & Molaug, I. (1958). «Minneboken om Stavanger – En billedkavalkade gjennom hverdag og fest fra 1840-årene til våre.». [Fotografi]. Ødegaards forlag

Figur 4.1.6.: Jacobsen, C. J. (1893). «Breiavatnet mot Jernbanen og Kannik». [Fotografi]. Stavanger Byarkiv. Hentet fra https://www.stavangerbilder.no/fotoweb/archives/5010-Foto/Indeksert/BySt1986_1_243.tif.info

Figur 4.1.7.: Ukjent. (1987) "E-18 bygging av Bergelandstunnelen". [Fotografi]. Stavanger Byarkiv. Hentet fra https://www.stavangerbilder.no/fotoweb/archives/5010-Foto/Indeksert/BySt020_Ud_1167.tif.info

Figur 4.1.8.-4.1.11.: Norkart (u.å.). Historiske kart (1937; 2003). [Kart]. Hentet fra <https://kart.finn.no/>

Figur 4.2.3.: Norkart AS/Geovekst og Stavanger Kommune/NASA, Meti. (2023). "Gjeldende reguleringsplan på grunnen". [Kart]. Hentet fra <https://kommunekart.com/klient/stavanger/planer>

Figur 4.3.1.: Bark Arkitekter (2022). "Akropolis - Stavanger". [Illustrasjon]. Hentet fra <https://www.barkarkitekter.no/nyheter/2022/11/25/utkast>

Figur 4.3.2.: Multiconsult. (2020). "Utsnitt fra visualiseringsmodell, krysset Madlaveien - Løkkeveien". [Illustrasjon]. Hentet fra <https://>

www.rogfk.no/_f/pl/i9cae67a4-7305-4bc8-bed2-f6cdd68fbfdf/plan-2623-planbeskrivelse-bussveien-mosvatnet-olav-vs-gate.pdf

Figur 4.3.3.: Multiconsult. (2020). "Utsnitt fra visualiseringsmodell, undergangen under rundkjøringen ved Rogaland teater". [Illustrasjon]. Hentet fra https://www.rogfk.no/_f/pl/i9cae67a4-7305-4bc8-bed2-f6cdd68fbfdf/plan-2623-planbeskrivelse-bussveien-mosvatnet-olav-vs-gate.pdf

Figur 4.3.4.: Gilhardi Helstein. (2015). "Utvikling av Stavanger stasjon" [Illustrasjon]. Hentet fra <https://www.banenoreiendom.no/stavanger-stasjon1>

Figur 4.5.1.: Rogaland fylkeskommune. (2021). "Attraktivitetsfaktorer for utvikling av levende sentrumsområder". [Illustrasjon]. Hentet fra https://www.rogfk.no/_f/pl/i40df279d-0907-40ce-8b2a-4d8a76296827/regionalplan-for-jaren-og-sore-ryfylke_endret_2021_09_20.pdf

Figur 5.7.1.: Knudsen, E. S. (1987). "Gamle Kannik Prestegård". [Fotografi]. Stavanger Byarkiv. Hentet fra https://www.stavangerbilder.no/fotoweb/archives/5010-Foto/Indeksert/BySt2008_07_E420_046.tif.info

Figur 5.7.2.: Jacobsen, C. L. (ca. 1865). "Kannik prestegård sett fra Alexander Kiellands hage". [Fotografi]. Stavanger Byarkiv. Hentet fra https://www.stavangerbilder.no/fotoweb/archives/5010-Foto/Indeksert/BySt003_521.tif.info

Figur 5.7.3.: Ukjent. (1883). "Første bygg på Akropolis-høyden". [Fotografi]. Sceneskiftet. Hentet fra <https://www.sceneskifte.no/nytt-teaterhus/teatret-fra-1882-og-til-i-dag>

Figur 5.7.4.: Küenholdt, J. H. (ca. 1915-25). "Parti ved Stavanger stasjon med godsvogner i forgrunnen og Stavanger Museum og

Stavanger Teater i bakgrunnen". [Fotografi]. Norsk Jernbanemuseum hentet fra <https://digitaltmuseum.no/0210111924282/parti-ved-stavanger-stasjon-med-godsvogner-i-forgrunnen-og-stavanger-museum>

Figur 5.7.5.: Ukjent. (ca. 1960-70). "Stavanger stasjon, oversiktsbilde med motorvogntog i spor 1". [Fotografi]. Norsk Jernbanemuseum. Hentet fra <https://digitaltmuseum.no/011013107216/stavanger-stasjon-oversiktsbilde-med-motorvogntog-i-spor-1>

Figur 5.7.6.: Ukjent. (1964). "Stavanger Museum, Stavanger". [Fotografi]. Arkeologisk museum, UiS. Hentet fra <https://digitaltmuseum.no/0210112773283/stavanger-museum-stavanger>

Figur 5.7.8.: Ukjent. (1893). "Første byggetrinn.". [Fotografi]. MUST. Hentet fra <https://www.stavangermuseum.no/om-museet>

Figur 5.7.9.: Ukjent. (u.å.). "1930: Hartvig Sverdrup Eckhoffs opprinnelige arkitektur er dramatisk endret.". [Fotografi]. Stavanger museum. Hentet fra <https://www.aftenbladet.no/magasinet/i/p62W2R/ser-du-dette-stavangers-kanskje-vakreste-bygg>

Figur 5.7.10.: Ukjent. (ca. 1920-40). "Postkort med motiv fra Breiavatnet og Bergeland". [Fotografi]. Stavanger Byarkiv. Hentet fra https://www.stavangerbilder.no/fotoweb/archives/5010-Foto/Indeksert/BySt024_168.tif.info

Figur 5.7.11.: Ukjent. (1963). "Stavanger". [Fotografi]. Nasjonalbiblioteket. Hentet fra https://www.nb.no/items/URN:NBN:no-nb_digifoto_20150102_00100_NB_MIT_FNR_21022

Vedlegg

Vedlegg 1 Digital spørreundersøkelse

Vedlegg 2 Intervju Stavanger kommune, planmyndighet

Vedlegg 3 Intervju Akropolis-visjonen, Stavanger kommune

Vedlegg 4 Intervju Akropolis-visjonen, Rogaland Teater

Vedlegg 5 Intervju Akropolis-visjonen, Stavanger Museum

Vedlegg 6 Intervju Bussveien, Rogaland Fylkeskommune

Vedlegg 7 Intervju Stavanger Stasjon, BaneNor Eiendom

Vedlegg 8 Tid-rom matrise

Vedlegg 9 Solberegninger

Vedlegg 10 Parkeringsdekning 16.03-18.03

Vedlegg 11 NSD Meldeskjema

Vedlegg 1 Digital spørreundersøkelse

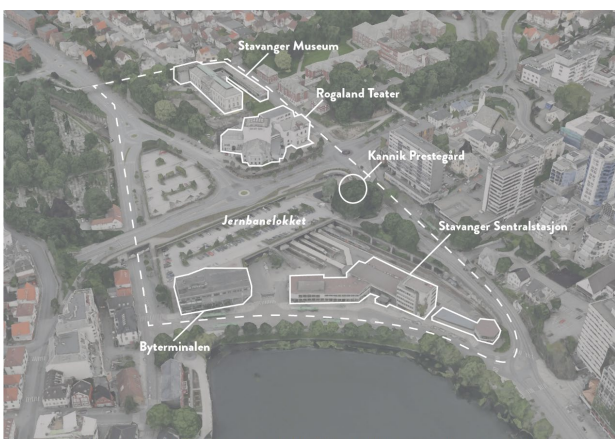
Takk for at du deltar denne spørreundersøkelsen om Stavanger Stasjon, Byterminalen, Rogaland Teater og Stavanger Museum!

Vi er to studenter som skriver en masteroppgave om utviklingen av området, som vist på kartet under. I den forbindelse ønsker vi å vite hvordan folk bruker og opplever området, samt hvilke ønsker og behov folk har for den fremtidige utviklingen.

Spørreundersøkelsen er helt anonym, og tar rundt 4-6 minutter å besvare. Du kan når som helst velge å avbryte spørreundersøkelsen. Les mer om personvern og datainnhenting under.

Din respons betyr mye for oppgaven vår!

Hilsen Anna og Anja
Byplanlegging, UIS



(Stavanger Museum, Rogaland Teater, Jernbanelokket, Kannik Prestegård, Byterminalen og Stavanger Sentralstasjon)

Personvern:
Spørreundersøkelsen er anonym, som betyr at det ikke samles inn noen personopplysninger jf. personopplysningsloven. All data vil utelukkende bli brukt til forskningsformål, og vil bli slettet når prosjektet avsluttes. Prosjektet avsluttes ved innlevering av masteroppgaven 15. juni 2023. Resultatene fra spørreundersøkelsen vil være tilgjengelig for offentligheten gjennom UIS Brage (unit.no).

Alder?

- 18-33
- 34-49
- 50-64
- 65-79
- 80+

Kjønn?

- Kvinne
- Mann
- Annet
- Ønsker ikke å oppgi

Hvor langt fra området bor du?

- Inntil 1 km (Gåavstand - det tar maks 15 minutter å gå til området)
- 1 - 5 km (Sykkellavstand)
- Over 5 km (Kjøreavstand)
- Ønsker ikke å oppgi

Inndeling basert på Transportmiddelbruk på ulike reiselengder: RVU 2018/19*

Hvor ofte bruker du området?

- Aldri
- Sjeldent
- 1-3 ganger i måneden
- 1-3 ganger i uka
- Daglig

Hva bruker du området til? maks

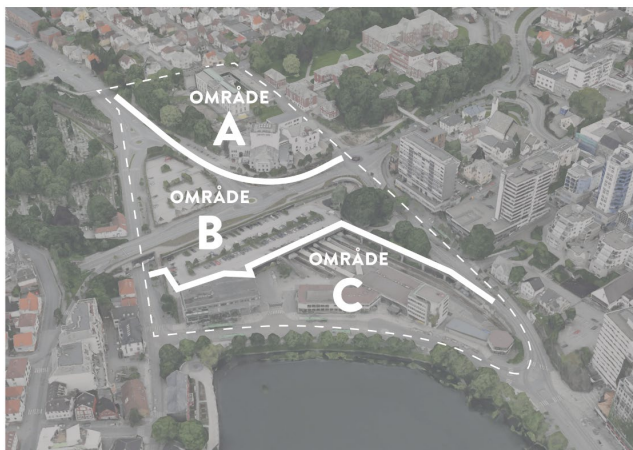
- Servicefunksjoner (Bank, Sykkelverksted, Kunde-/turistsenter)
- Reiser kollektivt (Tog, Buss, Bildeling, Bysykkel)
- Servering (Kafé, Restaurant, Uteliv)
- Gjennomfart (Går eller sykler gjennom)
- Kultur (Teater, Museum, Konsert)
- Handel (Kiosk, Dagligvarer, Klær, Blomster)
- Jobb (Arbeider i området)
- Rekreasjon (Går tur, Slapper av, Henger i området)
- Bilparkering (Korttids- eller langtidsparkering)
- Annet

Beskriv området med opptil 3 ord (valgfritt)

Nevn opptil tre ting du liker med området (valgfritt)

Nevn opptil tre ting du ikke liker med området (val-

I hvilken grad er du enig eller uenig med følgende påstander:



Område A: Stavanger Museum og Rogaland Teater
 Område B: Kannik Prestegård og Jernbanelokket
 Område C: Byterminalen og Stavanger Sentralstasjon

Påstand 1: "Jeg føler meg trygg i dette området"

	1 Ingen grad	2	3	4	5 Høy grad	Vet ikke
Område A	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Område B	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Område C	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Påstand 2: "Dette er et område som er enkelt å komme seg til"

	1 Ingen grad	2	3	4	5 Høy grad	Vet ikke
Område A	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Område B	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Område C	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Påstand 3: "Dette er et attraktivt område å oppholde seg i"

	1 Ingen grad	2	3	4	5 Høy grad	Vet ikke
Område A	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Område B	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Område C	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Valgfritt

Det foreligger store planer for området. Har du noen ønsker for dette området i fremtiden? (Tenk funksjoner, aktiviteter, utseende,

Hvilke(t) stedsnavn ville du brukt om området?

- Våland
- Eckhoffhøyden
- Bergeland
- Jernbanestasjonen
- Muségata
- Jernbanelokket
- Lagård
- Skjævelandstykket
- St. Olav
- Byterminalen
- Kannik
- Akropolis/Akropolis høyden
- Eiganes
- Sentrum
- Storhaug
- Stavanger Stasjon
- Teateret
- Kannikhøyden
- Andre

Andre tanker/kommentarer om området?

Vedlegg 2 Intervju Stavanger kommune, planmyndighet

Med: Tor Jørgen Stray Zahl Pettersen, Leni Andreassen og Kristin von der Lippe, kl. 1200, 15.05.2023.

Navn, stilling, bedrift:

Tor Jørgen Stray Zahl Pettersen (Arkitekt og seksjonssjef), Leni Andreassen (Arkitekt og saksbehandler) og Kristin von der Lippe (Arkitekt og saksbehandler). Alle er fra Plan og arkitektur (Byutvikling, By- og samfunnsplanlegging) i Stavanger kommune.

1. Fortell kort om de prosjektene i planområdet dere er involvert i, og hvor dere er i prosessen?

Vi i kommunen er myndighetsutøver etter Plan- og Bygningsloven (PBL), og det er vår rolle å forvalte de overordnede målsetningene for byen. Det er ulikt hvor langt prosjektene i området har kommet. Fylkeshuset skal til sluttbehandling 25. mai, og forhåpentligvis blir vedtatt i kommunestyret 12. juni. Like før vedtak kan man gå i gang med byggesak. I dette området har vi to bussvei-strekninger, og det er ulikt hvor langt de har kommet. Bussveien Mosvannet-Olav Vs gate er sendt tilbake med beskjed om å lage en ny løsning på Løkkeveikrysset. Bussveien Sentrum-Hillevåg er forventet å bli en plansak høsten 2024.

Akropolis-visjonen er ikke en plansak enda, men vi har vært involvert blant annet i stedsanalyser, konseptvalgutredning og søknad om støtte. De er i tidlig fase, og skal varsle planen før de utlyser en arkitektkonkurranse. På stasjonsområdet laget vi en stedsanalyse i fjor i håp om å få litt forgang på det prosjektet. Litt av problemet her er at Jærbanen ikke blir prioritert i Nasjonal

Transportplan (NTP), og det er hard kamp om midlene. Stavanger stasjon må kunne håndtere den økende kapasiteten som er ønsket. Hvis ikke stasjonen utvikles, får de heller ikke gjort noe nedover Jæren. Sporplanen er førende for utviklingen for resten av stasjonsområdet, og det er vanskelig å forholde seg til en utvikling med en usikker tidshorisont.

2. Det er planlagt flere store prosjekter i områder som vil påvirke hverandre. Hvordan forholder dere dere til disse prosjektene?

I den grad det er en pågående plansak, så prøver vi så godt vi kan å se et område under ett. Hva som støter til og hva kan ha betydning. Siden prosjektene i området er i ulik fase, og vi skal behandle de sakene som har blitt konkrete, er det viktig med god samordning mellom de ulike saksbehandlerne.

Vi bestiller stedsanalyser og sier hva de må inneholde, dette gjelder også stedsanalysene til Fylkeshuset, Akropolis-visjonen og stasjonsområdet. Vi har møter med blant annet Akropolis-gjengen og de involverte angående stasjonen. Det er egentlig ikke vår rolle som myndighet, men vi har en veiledningsplikt. Vi ser at hvis vi klarer å få en god dialog i en tidlig fase, så kan prosessen bli bedre og forhåpentligvis blir prosjektene bedre og. Det er viktig å ha tidlig dialog for å kunne gi aktørene en forutsigbar prosess. Vi jobber med å få prosjekteierne til å løfte blikket utover eget prosjekt, slik at de ikke blir for prosjektfokusert for tidlig.

sammen.

3. Hvordan jobber dere med prosjektet i et større bymessig perspektiv, da for eksempel som et sentrumsområde?

Kommunedelplan for Stavanger sentrum (KDP sentrum) er førende for alle detaljreguleringer i sentrum, så det er den som skal fylle den rollen og se på området i et større bymessig perspektiv. Vi håper også å bruke knutepunktverktøyet når planen ved stasjonsområdet startet opp igjen. Hvis planen ikke starter opp igjen, kan verktøyet også brukes til å forbedre mindre deler av området.

4. Hvordan jobber dere med å balansere de ulike retningslinjene og føringene for området?

Det er det vi som planmyndighet gjør hver dag, i alle saker. Det er det som heter planprosessen. I dette området er det allerede gjort noen valg gjennom KDP sentrum. Vi ser og veldig nytte av å lage et anbefalingskart inne i stedsanalysen, der vi ser på det aller viktigste i videreutviklingen av området.

Noen ganger har vi veldig tydelige anbefalinger om hva som bør vektlegges, og andre ganger så har vi to alternativer. Politikerne kan da velge mellom to alternativ.

5. Hvis dere skal velge en ting: hva er det viktigste for dere for at området skal bli vellykket?

En idealutvikling hadde vært hvis man kunne fjernet trafikkmaskinen foran teateret, og hatt et bygulv fra Kannikhøyden og ned til Breiavatnet, hvor biler og busser ferdes på gående og syklenes premisser. Mye trafikk og folk går ikke bra

6. Hva mener dere er den største utfordringen i utviklingen av området?

Trafikk og å få plass til alt. Det er veldig mange interesser som skal inn på et lite område. Det skal være både jernbane, bussvei, områder for gående og syklende, samt er det krav om høy tetthet. Så skal man i tillegg ha et bygulv hvor det er godt å være. Det å få til en robust plan som kan fungere i mange settinger og over et veldig langt tidsperspektiv, har noen utfordringer.

7. Hvordan jobber dere med å sikre gode byrom på området?

Det er et av de viktigste kapitlene i stedsanalysen. Gjennom knutepunktverktøyet fant vi at det er ganske mye bymessighet og aktivitet innenfor ikke så veldig stor radius. Det er et potensial i området, men man må gripe fatt på det og forvalte det på en god måte.

8. Hva mener dere er viktige faktorer for en levende by/byliv?

Det å tilrettelegge for de som går, at det er grønt, oppholdssoner, utadrettede virksomheter som gir verdi for de gående. Kort oppsummert, er det folk. Folk oppsøker en by på grunn av andre folk, eller ting som involverer andre folk. Da kan du føle deg trygg og det er sosialt.

9. Hva er deres syn på det nåværende nivået av byliv i området?

Det er mange som beveger seg igjennom, men det er ikke så mange som oppsøker selve området. Det mangler litt omsorg og omtanke, det er litt stemoderlig behandlet. Det er vanskelig å få folk til å investere i den omsorgen og omtanken i området, siden området kommer til å bli transformert i fremtiden. Det virker som mange strever med å finne alle disse omveiene rundt trafikkarealene. Det er ingen tydelige, trygge og gode ferdselsårer som gjør at det er hyggelig å være der.

10. Hvilken betydning tror du prosjektet kommer til å ha for å skape gode, levende byrom i området?

-

11. Hvordan jobber dere med å sikre gode forbindelser for gående og syklende i området som helhet?

Stedsanalysene har fokus på det. Vi følger transportpyramiden; gående, syklende, kollektiv og deretter bil, og det som skal forbedres er forholdene for gående og syklende. Prosjektet med Fylkeshuset har fokus på forbindelsene, spesielt nye ganglinjer i retning øst-vest.

Det er en sykkelgruppe, og i idrett og utemiljø, de jobber generelt med gang- og sykkeltraseer i sentrum. De jobber med de viktige gangforbindelsene mellom uterommene i sentrum. De lager en prioriteringsliste over hvilke prosjekter som får penger hvert år. Ettersom stasjonsområdet skal bygges om, så er ikke det første stedet hvor man bruker kommunale midler.

12. Det har vært stor diskusjon om stedsnavnet på området. Har dere noen tanker på stedsnavnet?

Området er todelt. Det ene er nede på stasjonsområdet, og det andre relaterer seg til høydedraget. Så lenge de ikke har varslet oppstart her, så har vi ikke måtte ta stilling til navn. Det blir nok en debatt for utvalget for by- og samfunnsplanlegging (UBS), eller avdelingen 'Kart og digitale tjenester' som er de som setter navn på gater, torg, plasser og lignende i byen. De tar ofte utgangspunkt i gamle kart og lokale stedsnavn som nevnes i dem.

Mange steder oppkaller også stedet etter arkitekten for mange av byggene i området, derfor mener noen at det burde hete Eckhoff-høyden. Skjævelandsstykket er og nevnt etter den opprinnelige landeieren. Det er mange følelser knyttet til navn, og i UBS-møtene er navnediskusjonene ofte de som det blir mest diskusjon rundt. Akkurat hva man kaller det for, er det minste problemet spør du meg.

Vedlegg 3 Intervju Akropolis-visjonen, Stavanger kommune

Med: Randi Hvam

kl. 13:30, 28.04.2023

Navn, stilling, bedrift:

Randi Hvam, prosjektleder i Stavanger kommune i 'Bymiljø og utbygging', i avdelingen 'Utbygging' og i seksjonen 'Byggeprosjekter'. Jobber nå bare i tidlig fasen med prosjektutvikling i kommunen sine byggeprosjekter. Prosjektleder for "Akropolis-visjonen".

1. Fortell kort om de prosjektene i planområdet dere er involvert i, og hvor dere er i prosessen?

Politikerne vedtok i 2021 at Akropolis-visjonen skulle være et prioritert satsningsområde. I 2022 så gjennomførte vi en konseptutvalgutredning som vi la fram til politisk beslutning like før jul. Etter den prosessen ender man opp med et anbefalt konseptvalg som er den beste løsningen ut ifra flere faktorer. Etter det sendte vi søknad til Kultur- og likestillingsdepartementet, for vi er helt avhengig av å få med staten. Så derfor besluttet vi at vi søker i tidlig fase. Det er litt prematurt, for vi kan ikke vise til noen konkrete løsninger.

Vi har nå startet på prosjektavklaringsfasen, og det handler i stort om at vi skal modne konseptet og redusere usikkerheter. Dette skal avsluttes av en arkitektkonkurranse, men politikerne krever at vi skal varsle planoppstart før dette. Vi erkjenner at vi har liten sjans for å komme inn på statsbudsjettet nå, men vi vet jo aldri. Det kommer ikke til å skje noe før vi kommer inn på statsbudsjettet.

2. Det er planlagt flere store prosjekter i områder som vil påvirke hverandre. Hvordan forholder dere dere til disse prosjektene?

Vi har hatt medvirkning, møter, og intervjuer med BaneNor blant annet. Vi har dialog med alle de nærliggende prosjektene og partene som blir direkte eller indirekte berørt. Kommunedirektørene, BaneNor Eiendom, BaneNor SF og Bussveien, altså fylket, har et samrådsmøte der de møtes for å diskutere utviklingsplanene og forbindelsene mellom dem, og planleggingen fram til det skal skje noe på stasjonsområdet. Stavanger kommune er jo opptatt av å sikre en fremdrift og utvikling i det området, så derfor er det opprettet en samrådsgruppe. Jeg har vært inne og presentert noen ganger i forhold til status i vårt prosjekt.

3. Hvordan jobber dere med prosjektet i et større bymessig perspektiv, da for eksempel som et sentrumsområde?

Akropolis-visjonen den består egentlig av tre prosjekter. Den ene er nytt Fylkeshus, eller en fornying av de verneverdige byggene. Den andre er Arkeologisk Museum med sine planer, og så er det vårt prosjekt med Rogaland Teater og Stavanger Museum. Prosjektet er som en overbyggende ramme der man ser at man kan dra synergier ved å se dette i en sammenheng. Siden tidlig i prosessen så vi at det er mange sammenhenger og forbindelser, og utarbeidet en stedsanalyse. Denne stedsanalysen brukes som et aktivt verktøy for å finne egnet løsning på tomten, sett i et større perspektiv sett opp imot området som en helhet.

4. Hvordan jobber dere med å balansere de ulike retningslinjene og føringene for området?

Vi har brukt det arbeidet som har gjort i stedsanalysen, og så brukt det aktivt inn i selve vurderingen av de ulike mulighetene vi hadde på tomten og de ulike konseptalternativene. I forhold til alle føringene og forventningene fra overordnet planverk så man skal ivareta og bevare Eckhoffbyggene, og måten de framstår i landskapet og i bymiljøet. Så det har prosjektet jobbet for og å prøve å fylle de med et program som og gir mening i forhold til en fremtidig bruk og tilbud. Det er og forbindelser, de viktige grønndragene, de viktige blåe landskapselementene som har vært viktige å ta hensyn til. Det er også flere føringer i Sentrumsplanen som vi har fulgt. Vi har jo tilnærmet det ved å gjøre en helhetsvurdering i forhold til hva man vinner og mot det å miste noe.

5. Hvis dere skal velge en ting: hva er det viktigste for dere for at området skal bli vellykket?

I det store, hvis vi tenker Akropolis-visjonen, så er det jo at det skal bli et attraktivt sted for alle brukerne på forskjellige nivå. I forhold til vårt prosjekt så handler det jo om at de to kulturinstitusjonene som er der skal ha egnet forhold til å produsere sin kjernevirksomhet, og tilby kunst og kulturopplevelser av høy kvalitet som faktisk tiltrekker seg publikum i området. Så har man jo et hierarki, og det er jo det aller viktigste er kjerneproduksjonen. Neste er det at man skal ha egnede forhold til de ansatte som jobber der. Etter dette er det at man skal klare å oppnå å bli et attraktivt samlingssted som en del av sentrumskjernen.

6. Hva mener dere er den største utfordringen i utviklingen av området?

Den store bekymringen og kanskje den store kritikken, er at dette er et viktig område og der man sitter på hvert sitt prosjekt og planlegger på hver sin side. At man ikke klarer å skape de gode forbindelsene mellom prosjektene og dra nytte av gevinstene som man ønsker å oppnå. Så den største utfordringen her, er vel egentlig at det er ulike eiendommer og det er ulike grunneiere. Det er jo ikke en instans som utvikler dette samlet sett. Den største utfordringen for vårt prosjekt er jo spørsmålet om vi får finansiering eller ikke, og så er det i forhold til at vi har en del press på å kna prosjektet og redusere det, men å likevel ivareta behovene til kulturinstitusjonene. Så det er en balansegang. Det har jo ingen nytte hvis man må kna det for mye slik at de ikke får vesentlig bedre bygningsmessige vilkår enn det de har i dag.

7. Hvordan jobber dere med å sikre gode byrom på området?

Da er vi tilbake til stedsanalysen. Vi er ikke i den detaljeringsfasen der man går inn på og ser på konkrete kvaliteter. De anbefalingene som kommer fra stedsanalysen i forhold til byrom, møteplasser og lignende, og på hvilke steder som det er mest hensiktsmessig. Vi sikrer disse områdene ved at det ikke kommer noe annet der.

8. Hva mener dere er viktige faktorer for en levende by/byliv?

Det er jo at det er et sted der folk tiltrekkes, og ønsker å være. Kulturhistorie, grøntområder, funksjoner, aktivitetstilbud både inne og ute, og tilgjengelighet er viktige elementer for området.

9. Hva er deres syn på det nåværende nivået av byliv i området?

Det er et temmelig dødt område. Det finnes et enormt stort potensial for å revitalisere det området. Der tenker jeg at alle prosjektene som er under planlegging har et ansvar. Alle virksomhetene som er der, de er jo litt innadvendte, du må inn i byggene for å oppleve noe.

10. Hvilken betydning tror du prosjektet kommer til å ha for å skape gode, levende byrom i området?

Jeg tror det er særlig dette prosjektet som vil skape mer liv i området. Det gir jo særlig stor verdi om man kan oppgradere og fornye disse kulturinstitusjonene som er publikumsrettede funksjoner. Vi har denne historiske verneverdige bygningsmassen og de parkområdene, som er viktige elementer i seg selv. En ting med både kunst- og kulturopplevelsene er at det skjer inne i byggene, men det kan og skje ute. Så er det jo det at vi har et tilbud i forhold til kafe og serveringsmuligheter. At det er god tilkomst, det er veldig kronglete i dag å komme seg til området.

11. Dette med tilgjengeligheten kjempeutfordring i området. Jobber dere noe spesifikt med dette med å gjøre området tilgjengelig?

Området ligger jo veldig godt tilrettelagt i forhold til kollektivknutepunktet, så det er jo viktig for plasseringen av slike store, tunge kulturinstitusjoner, så der får vi litt gratis. Vi har ikke kommet så langt at vi utarbeider mobilitetsplaner enda, det kommer og i det senere planarbeidet, men det er noe vi har fokus på. Men så har det jo stadig vært en politisk debatt rundt disse barrierene, og om ikke prosjektet kan

vurdere og se på dem, og om vi ikke kan ta inn alt dette. Det er jo og en balansegang i forhold til kostnadene i vårt prosjekt. Vi ønsker dermed ikke å innlemme infrastrukturen rundt som en del av vårt prosjekt. Det vil komme noen rekkefølgekrav som følger planarbeidet, men vi ønsker å se selve infrastrukturen i området i forbindelse med planen på stasjonsområdet.

12. Det har vært stor diskusjon om stedsnavnet på området. Har dere noen tanker på stedsnavnet?

Først en korrigering, Akropolis er ikke et stedsnavn. Det er jo et navn på visjonen, men folk forbinder det veldig. Vi bruker bevist Kannikhøyden i prosjektet vårt. Jeg opplever at det er et litt uheldig navn, som tiltrekker mye negativ omtale av prosjektet som vi utreder. Mange er blitt veldig opptatt av dette og forveksler det stadig med navnet på stedet. Det var aldri intensjonen til de som jobbet med dette i kulturplanen for Stavanger kommune. Jeg vet at det var en prosess rundt det å finne et navn, fordi stedet har så mange ulike navn som folk forbinder med det, så det hadde blitt debatt om det uansett hva man har valgt. Men det er ikke vilkårlig valgt, det er forankret i gamle byplaner. Det begrepet er godt forankret inne hos stortingspolitikere, så det er vanskelig å gi det helt opp. Men det er ikke et navn på verken et byggeprosjekt eller et sted, det er et navn på en visjon. Folk synes det er veldig pompøst, og de bruker det mye i media.

Vedlegg 4 Intervju Akropolis-visjonen, Rogaland Teater

Med: Thomas Bendiksen

kl. 13:30, 19.04.2023.

Navn, stilling, bedrift:

Thomas Bendiksen, prosjektleder på Rogaland Teater for prosjekt Sceneskiftet. Sceneskiftet går på å planlegge et nytt teaterbygg. Har hatt denne stillingen siden 2011. Også lokalpolitiker for MDG, og sitter i utvalget for 'By- samfunnsutvikling' i Stavanger Kommune.

1. Fortell kort om de prosjektene i planområdet dere er involvert i, og hvor dere er i prosessen?

-

2. Det er planlagt flere store prosjekter i områder som vil påvirke hverandre. Hvordan forholder dere dere til disse prosjektene?

I Akropolis-visjonen, som en områdeutvikling, så er også Rogaland fylkeskommune og Arkeologisk museum med. Vi har tett dialog med de andre aktørene og, men da tenker jeg ikke på vi som institusjonen Rogaland Teater, det er jo Stavanger kommune som har pådriver-ansvaret i hele visjonsarbeidet, og er en slags byggherre eller prosjektøren i dette prosjektet, og de har jo masse kontakt med de omkringliggende aktørene.

3. Hvordan jobber dere med prosjektet i et større bymessig perspektiv, da for eksempel som et sentrumsområde?

Ved å ha de to institusjonene i samme prosjekt, kan jo og generere noen nye ting som vi kanskje ikke har i dag. Det er både noe sambruk, selvfølgelig rent fysisk at vi deler på arealer, men det kan jo og være noe samskaping, ved at en pluss en blir mer

enn to. Men at man tilbyr noe ekstra. Så jeg tror nok dette området vil og utvikle seg over tid, men du trenger noe magneter og tunge aktører som er med og setter skubb i den ballen.

4. Hvordan jobber dere med å balansere de ulike retningslinjene og føringene for området?

Det er nok litt hvem du spør. Vi holder fokus på vårt behov og den målsettingen der, og så vi forholder oss til holdninger og spesielt de politiske vedtakene.

Politikerne har jo bestemt, og nå gikk jo fylkesutvalget inn for det alternativet som er anbefalt i konseptvalgutredningen, med en utbygging på tomten på 26.000 m². Hvis man ikke ønsker å se denne utbyggingen, at man ønsker å beholde disse historiske bygningene helt fri, beholde alle siktlinjer som finnes i dag, og beholde alle trær og grønndrag, da er det jo ikke plass til en fordobling av arealet på denne tomten.

5. Hvis dere skal velge en ting: hva er det viktigste for dere for at området skal bli vellykket?

For vår del, et velfungerende teater som svarer ut behovene våre.

6. Hva mener dere er den største utfordringen i utviklingen av området?

Finansiering er helt klart den største utfordringen. Det er det ingen tvil om! Det er jo en besparelse i det å koble disse to prosjektene sammen på en eksisterende tomt som man allerede eier.

7. Hvordan jobber dere med å sikre gode byrom på området?

Vi som institusjon jobber ikke med å sikre byrom, men prosjektet Akropolis-visjonen og med Stavanger kommune i førerspissen gjør jo det. Så Stavanger kommune tar inn over seg alle de føringene og det potensialet som ligger i å skape nye og gode byrom, det vil jeg absolutt påstå. Prøve å svare ut det litt, og det vil komme Rogaland Teater til gode og.

8. Hva mener dere er viktige faktorer for en levende by/byliv?

Vår intensjon med hele denne visjonen, og som ligger i Rogaland Teater sin visjon og, er at det skal være tilgjengelig for alle.

9. Hva er deres syn på det nåværende nivået av byliv i området?

Det ikke er så levende i dag, i forhold til hva det kunne ha vært. Hadde det vært helt fullt her med folk, så hadde jo det smittet over på oss som institusjon, selvfølgelig. Det er det ingen tvil om. Vi i Stavanger er kanskje dårlig på å benytte de offentlige byrommene.

10. Hvilken betydning tror du prosjektet kommer til å ha for å skape gode, levende byrom i området?

Tror det ligger et enormt potensial i det, som en del av områdeutviklingen. Og når du ser det i perspektiv av det som er i gang på stasjonsområdet på et eller annet tidspunkt, og Fylkeskommunen tenker jo og en helt annen åpenhet. Det jo noen begrensinger i de fysiske rammene, men det ligger i ryggraden på oss ansatte og organisasjonen.

11. Dere skriver på nettsiden deres at dere skal være en 'aktiv medspiller i å skape et levende bymiljø'. Hva legger dere i dette begrepet?

Vi har jo ikke noen spennende utefasiliteter. Vi eier til grunnmuren. Så det er jo begrenset hva vi for lov til å gjøre der. Men vi skal gi tilbake. For hver krone vi får så skal vi prøve å gi to kroner tilbake til offentligheten. Vi skal være et åpent og velkomment hus. Vi inviterer også alternative brukergrupper som kanskje ikke normalt går i teateret. Vi er en aktiv samfunnsaktør. Inviterer også en del av byens løse fugler en gang i året, der vi ordner løpskaus i pausen og har et godt samarbeid med Kirkens Bymisjon. Dette er ting som vi kan tillate oss, som ikke så veldig mange andre institusjonene kan. Men der har vi et overskudd og en raushet.

12. Det har vært stor diskusjon om stedsnavnet på området. Har dere noen tanker på stedsnavnet?

Vi har ikke tatt noe eierskap til den debatten. Kulturplanen ble vedtatt av Stavanger bystyre i 2019, og der gikk de inn for 'Akropolis-visjonen'. Vi har ikke sterke føringar for det ene eller det andre, for vi har fokus på innholdet og prøver alltid å lede debatten inn på behovet. Akropolis er det hovedsakelig Stavanger kommune som har definert. Så er det noen som mener at vi bør kalle det for Eckhoff-høyden, og det kan absolutt være det. Så ser vi jo når man går igjennom arkitektkonkurranser, så får ofte byggeprosjekter et nytt navn. Det tjener jo ikke prosjektet, for å si det slik. Noe som gir mening, om det er Eckhoff eller som er relatert til disse to institusjonene, eller kultur eller lignende.

Vedlegg 5 Intervju Akropolis-visjonen, Stavanger Museum

Med: Britta Goldberg

kl. 15:30, 21.04.2023.

Navn, stilling, bedrift:

Britta Goldberg, og er til vanlig avdelingsdirektør for Bygg- og Samlingsforvaltning i MUST. Det er denne avdelingen som jobber med alle bygningene og alle gjenstandene på museet. Så vi har egentlig ansvar for alt det materielle. I år jobber jeg bare med Akropolis-visjonen. Jeg er intern prosjektleder for Stavanger Museum. Prosjektet, Akropolis-visjonen, har jo en egen prosjektleder fra Stavanger kommune som ivaretar alt, men jeg skal altså representere museet og organisere de interne prosessene.

1. Fortell kort om de prosjektene i planområdet dere er involvert i, og hvor dere er i prosessen?

2. Det er planlagt flere store prosjekter i områder som vil påvirke hverandre. Hvordan forholder dere dere til disse prosjektene?

Vi forholder oss mest til teateret og Akropolis-visjonen, som et adskilt prosjekt. Vi har og dialog med Arkeologisk Museum. Vi håper at i forlengelsen av dette prosjektet kan få til et tettere samarbeid, og at det som går på styrking av området, kan føre til mer kontakt mellom de to museene.

Vi har vært i dialog med Fylkeskommunen, og det er blant annet fordi vi håper at vi kan overta tre av de bygningene som står langs Muségata. At vi kan bruke de som administrasjonsbygg for både museet og teateret, og for å avlaste vår egen tomt. Ellers, har ikke museet vært i direkte kontakt med

noen andre, det håndterer kommunen, men vi setter oss inn i dokumentene.

3. Hvordan jobber dere med prosjektet i et større bymessig perspektiv, da for eksempel som et sentrumsområde?

Vi har jo et ønske om at museet og hele Kannikhøyden oppfattes i fremtiden mer som en del av byen og sentrum. Vi føler vi er litt avskåret på grunn av rundkjøringen her nedenfor. Det er vanskelig for gående, å komme seg fra sentrum og opp til museet. Det er jo bilene som har prioritet, og fotgjengerne må finne fram i disse undergangene. Så vi håper jo i et bymessig perspektiv, at vi fremover kan være litt mer en del av sentrum.

4. Hvordan jobber dere med å balansere de ulike retningslinjene og føringene for området?

Det er ikke lett. I den store sammenhengen er det mest kommunen som håndterer det, men vi prøver jo å vurdere det selv også. Med tanke på at vi er museum, så har vi et ansvar for kulturhistorien. Vi eier en del historiske bygninger, ikke bare museumsbygget her. Vi prøver å se ting i en helhet, og prøver å avveie. Vi har hatt en del diskusjoner om Pennalet, for det har sine arkitektoniske kvaliteter det og. Ved å rive de byggene fra 1960-tallet, gjør at man kan åpne opp igjen og kan kanskje skape nye grøntområder som har en annen kvalitet enn det vi har nå. Vi prøver å se på helheten mest mulig, og håper at vi får til et godt resultat. Museumsparken har og en verdi i at den er anlagt av Poul H. Poulsson, som har satt sitt spor på Stavanger.

5. Hvis dere skal velge en ting: hva er det viktigste for dere for at området skal bli vellykket?

For oss er vel det aller viktigste for oss å få nye arealer. At vi får gode arbeidsforhold og vi får utvidet publikumsforhold. Siste utvidelse kom i 1964 og siden det har vi ikke fått større arealer eller endret på arbeidsforholdene. Vi har jo ikke noe teknisk rom, til kontorfasiliteter og ventilasjon. Jeg tror for oss den største suksessfaktoren er at vi får utvidet areal med dagens standard. Men det andre er jo og viktig at publikum får et godt tilbud. Et bedre tilbud enn det de får i dag. Blant annet er museet litt vanskelig med tanke på universell utforming.

6. Hva mener dere er den største utfordringen i utviklingen av området?

For prosjektet er kanskje presset på tomten den største utfordringen. Vi har et stort romprogram som vi prøver å presse inn her i tillegg til den historiske bebyggelsen. Og at vi har en historisk bebyggelse som vi vil ivareta, men som kanskje ikke tilsvarer det vi ville bygd i dag. Denne balansen med å ivareta og ta vare på ting og samtidig fornye de, kan være ganske krevende. Pluss at det er veldig mye nytt vi skal ha.

7. Hvordan jobber dere med å sikre gode byrom på området?

Jeg tror parkutformingen blir viktig, og at vi får en god tilknytning til byen. Det at vi lager uterom som folk trives i, og som folk bruker i mye større grad enn i dag. Vi har og et forslag om å stenge den nedre delen av Musègata for gjennomkjøringstrafikk. Det tror jeg hadde hjulpet enormt. At vi klarer å knytte sammen Sykehusparken, og til museet og teateret, og at det blir en gjennomgående grønnstruktur. Og legger til rette for at folk bruker dette.

8. Hva mener dere er viktige faktorer for en levende by/byliv?

Fine uteområder, benker, lekeområder, og plasser hvor man kan sitte, hvor man kan møtes. Det tror jeg blir påvirket av det er folk der. Hvis vi har mer aktivitet, så tror jeg det blir mer trivelig for alle.

9. Hva er deres syn på det nåværende nivået av byliv i området?

Nei, det er ikke så mye byliv her. Det er mest knyttet til funksjonene. Enten så kommer folk til museet, målrettet, eller så går de kanskje tur med hunden forbi. Ellers, så passerer de bare, det er ikke så ofte at folk stopper opp hos oss og setter seg på en benk. Vi har fulgt litt med nå i det siste, for å se litt, og Museumsparken er nesten ikke brukt. Det er kanskje og fordi Teaterveien nede med teateret er veldig trafikkert. Det er ikke akkurat trivelig.

10. Hvilken betydning tror du prosjektet kommer til å ha for å skape gode, levende byrom i området? Jeg tror det å ha et aktivitetstilbud som har lengre åpningstid kommer til å styrke området og at folk kommer til å bruke området mer. Vi har tror at det er en av fordelene ved at museet og teateret går i sammen. At det kan lage et nytt møtested til Våland, til bydelen, og kanskje hele byen. Hvor folk kan møtes, mye oftere og lengre, at det blir mye mer livlig og mer spennende å komme innom, enn at det er et sted som har stengt på ettermiddagen. At det er noe som kan påvirke i vertfall området her, at vi kan bli en samlingsplass. Vi tenker litt på Sølvberget som forbilde. Vi har jo en ambisjon om at vi skal bli mye mer en slik møteplass vi og.

11. I Strategi 2022 til 2025 for Stavanger Museum står det følgende om museet i forbindelse med Akropolis-visjonen; 'I begrepet Akropolis-visjonen ligger en intensjon om å vitalisere hele området, og samtidig styrke museets rolle.' Det å vitalisere hele området og samtidig styrke kan kanskje høres ut som et motsetningsforhold, eller hva mener dere med det?

Jeg tror det med å vitalisere går på de samme tingene som vi har snakket om tidligere. Det at man ønsker at det kommer mer folk, at dette blir et mer livlig område i byen, at man tilbyr møteplasser med utvidede åpningstider. Å styrke museumstilbudet går jo litt på at vi kan ha et bedre publikumstilbud, at vi har større utstillingsarealer, bedre tilrettelagte utstillingsarealer. At vi kan leie inn utstillinger, og kan heve nivået. Det er det vi jobber med, og at vi dermed tilbyr folk mer enn det vi kan gjøre nå.

12. Det har vært stor diskusjon om stedsnavnet på området. Har dere noen tanker på stedsnavnet?

Jeg bryr meg egentlig ikke så veldig, må jeg ærlig innrømme. Jeg tror vi er mest opptatt av at det blir noe av og innholdet. Synes det er en smule synd at navnet trekker så mye av oppmerksomheten bort fra innholdet. Så det er kanskje på tide å skifte navn bare for å unngå det. Utrykket ble første gang brukt i 1948 i en avisartikkel i Stavanger Aftenblad. Det har i alle fall ingenting med stormannsgalskap eller noe, det har bare blitt hengende igjen.

Vedlegg 6 Intervju Bussveien, Rogaland Fylkeskommune

Med: Åsne Nord-Varhaug og Katrine Skare Bakka
kl. 10:00, 28.04.2023

Navn, stilling, bedrift:

Åsne Nord-Varhaug, jobber som prosjektleder for bussveien i Rogaland fylkeskommune. Prosjektlederen følger prosjektet fra plan til bygging.

Katrine Bakka, jobber som planleggingsleder for bussveien i Rogaland fylkeskommune. Planleggingslederen er leder for reguleringsplanen.

1. Fortell kort om de prosjektene i planområdet dere er involvert i, og hvor dere er i prosessen?

Planen for Mosvannet-Olav Vs gate ble sent over til Stavanger kommune i 2020, men den er ikke tatt opp til behandling før nå. De ønsker noen revideringer før den legges ut til førstegangsbehandling. Strekningen Olav Vs gate er ikke sendt inn, og det er ingen godkjent reguleringsplan enda. Jernbaneveien er en veldig kompleks gate, som krever et samarbeid med BaneNor og Stavanger kommune. For strekningen Sentrum-Hillevåg skal vi starte opp arbeidet snart.

2. Det er planlagt flere store prosjekter i områder som vil påvirke hverandre. Hvordan forholder dere dere til de andre prosjektene?

Vi må være i dialog med det vi berører, og det gjelder alle strekninger. I forbindelse med Olav Vs gate har vi hatt møter med BaneNor, blant annet på grunn av infrastrukturen i bakken. Her er det mange detaljer som må løses. I alle strekningene har vi en tett dialog med Stavanger kommune.

3. Hvordan jobber dere med prosjektet i et større bymessig perspektiv?

I forhold til dette med bymessig preg, så er det mange trær vi har tatt hensyn til som kommunen ønsker å beholde. Vi bygger også gater og ikke veier, og det med å få det alle-preget har vært viktig. Vi prøver å gjøre minst mulig inngrep langs sideveiene. I bussvei-prosjektet jobber vi for å ikke lage for mange omveier for de gående, og å få flere kryssninger opp i plan. Vi ønsker også en lavere fart på bussveien. Alt dette mener vi er gode byplangrep.

4. Hvordan jobber dere med å balansere de ulike retningslinjene og føringene for området, i forhold til behovene i deres eget prosjekt?

Det er mange tekniske ting som vi må ta hensyn til i utbyggingen, og dette er jo krav i håndbøker hos Statens Vegvesen. Dette gjelder blant annet universell utforming, radius på vei og hvor du kan plassere busstasjoner. Vi må ta hensyn til interesser hos kommunen, med blant annet trær. I tillegg er det eiendom og berørte naboer, som vi har møter med underveis. Et godt samarbeid er viktig. Vi jobber mot nullvekst-målet, og for at bussen skal ha prioritet.

5. Hvis dere skal velge en ting: hva er det viktigste for dere, for at bussveien skal bli vellykket?

Å gjøre det attraktivt for folk å velge kollektivt. Det å gjøre bussveien attraktiv nok til at folk velger bort bilen. Bussveien er et tiltak for nullvekstmålet, så det er veldig viktig. Det skal og være enkelt å gå og sykle. En attraktiv akse hvor det er attraktivt å både gå, bo og jobbe langs den aksene. Da tenker jeg at det blir en suksess.

6. Hva mener dere er den største utfordringen i utviklingen av området?

Regionen er veldig bilvennlig, så det at bussen skal få prioritet i kryss og lignende er vanskelig å få igjennom. Det å få til et høyverdig kollektivnett med den standarden vi ønsker. Vi har en prioriteringsrekkefølge der bilen er nederst, så det hadde vært enklere om vi kunne jobbet teoretisk med det.

7. Hvordan jobber dere med å sikre gode byrom på området?

I Olav Vs gate er det jobbet en del med byrom, og at busstoppene skal være en del av det byrommet. I strekningen mot Mosvannet, så jobber vi med å plassere krysningene på gatenivå og se hvilke gater de kobles på. Det er og positivt hvis det er noe attraktivt i nærheten av stasjonene. Vi jobber også med materialitet og å heve kvaliteten på busstasjonene, og å legge opp til sykkelparkering.

8. Hva mener dere er viktige faktorer for en levende by/byliv?

Det er gangbarhet. Er det godt å gå, så er det godt for andre trafikanter og. Å ha variasjon og ting som skjer.

9. Hva er deres syn på det nåværende nivået av byliv (i byrommene) i området?

-

10. Hvilken betydning tror dere bussveien kommer til å ha for å skape gode, levende byrom i området?

Vi er optimistiske til at bussveien kan tilføye noe bra til regionen. Det at vi går ned farten og får flere krysninger i plan, vil gjøre området mer gåvennlig og attraktivt for folk å være der.

11. Hvordan tilrettelegger det for myke trafikanter, altså gående og syklende, i bussvei-prosjektet?

Vi har sykkelfelt vedsiden av bilveien og fortau. Det skal være bredt nok fortau i forhold til krav i håndbøkene. Det jobbes med mange alternativer som bearbeides og til slutt blir et forslag som vi tror på. I en by er det jo begrenset med areal mange plasser, så det blir litt prøving og feiling. Vi prøver å lage de undergangene som er nødvendige så attraktive som mulig, der belysning er et viktig element. Nærmere byen så er det viktig å få folk opp i gaten og få de til å krysse i plan.

12. Det har vært stor diskusjon om stedsnavnet på området. Har dere noen tanker på stedsnavnet?

Jeg har lurt litt på hvorfor det heter Akropolis, det har ikke et spesielt gresk preg over det. Det er vel bare den høyden som er til felles. Hvis man hadde fått inn universitetet i det området, så hadde du fått den koblingen med funksjonene i alle fall.

Vedlegg 7 Intervju Stavanger Stasjon, BaneNor Eiendom

Med: Nicolay Schreuder

kl.10:00, 25.04.2023.

Navn, stilling, bedrift:

Nicolay Schreuder, prosjektdirektør for BaneNor Eiendom. Jobber med de kommersielle prosjektene i BaneNor-systemet.

1. Fortell kort om de prosjektene i planområdet dere er involvert i, og hvor dere er i prosessen?

Stavanger og Stavanger stasjon Paradis er nok det viktigste i porteføljen for avdelingen Sør-Vest. Det er et godt spørsmål, for egentlig så har dette vært jobbet med i mange runder og mange omganger i vertfall siden kanskje slutten av 90-tallet. Det var og flere initiativer tidlig på 2000-tallet. Det er ikke en formell planprosess eller et prosjekt gående nå. Det er inngått en Byvekstavtale og det er også et politisk press fra politikerne lokalt, samtidig er det jo kamp om de offentlige kronene. Så utvidelsen av Stavanger stasjon med jernbane, det er dyttet lengre ned i forhold til NTP, (Nasjonal transportplan), så det er litt stillstand.

2. Det er planlagt flere store prosjekter i områder som vil påvirke hverandre. Hvordan forholder dere dere til disse prosjektene?

Stavanger kommune har tatt initiativ for å få oss, fylkeskommunen og andre aktører i en felles samarbeidskonstellasjon for å jobbe fram et underlag og jobbe ut ifra det. Det som ligger i bunn er jo jernbanen og hva den trenger, siden det er et så rigid system. Mitt mandat er å få ting til å skje, men vi må få hele BaneNor til å danse samme dans, og så må vi forsøke å komme til en felles løsning med kommunen og fylkeskommunen og de andre aktørene.

3. Hvordan jobber dere med prosjektet i et større bymessig perspektiv, da for eksempel som et sentrumsområde?

Vi var ganske aktive medspillere i Sentrumsplanen-prosessen, og kom med innspill på hva vi mener at tomten tåler. Jeg mener at Jernbanelokket og Bergelandsbroen er ødeleggende for det daldraget mellom Stavanger stasjon og til Paradis, så i en perfekt situasjon så skulle man ha ordnet opp i det. Jeg mener og det hadde vært bra å møte byen sydfra med noen bygg, men hele nøkkelen her er at byggene må kvalitativt fremstå som bra og gode produkter av sin tid. Noen siktlinjer og noen hensyn er det viktig å ta. Den aksen til Paradis, og om vi ikke får det visuelt så godt til, men at den er tydelig og lesbar. Vi bygger ikke mest mulig fordi vi synes at det er gøy, vi mener at det er hensiktsmessig og det er vårt mandat å få til en god og tett byutvikling langs, og ved kollektivaksene, fordi det reduserer transportbehovet.

4. Hvordan jobber dere med å balansere de ulike retningslinjene og føringene for området?

Jeg ser på overordnede planer som Sentrumsplanen som en kontrakt med samfunnet, og vi følger de helt tydelig. Vi forholder oss til det som ligger der, og mener at det er mye godt arbeid i det. Jeg synes at diskusjonen handler for mye om parkering, bredder og siktlinjer, og for lite om kvalitet. Vi megler, diskuterer, og bruker de triksene vi kan, og de forhandlingsmulighetene vi har, samme som de andre aktører gjør sitt. Jeg har og forsøkt å stille opp i debatter og lignende. Så vi forsøker å spille prosjektene våre gode, men vi prøver også å ha samfunnshatten på, for det mener vi er vår rolle.

5. Hvis dere skal velge en ting: hva er det viktigste for dere for at området skal bli vellykket?

Det å vinne alles hjerter, er ikke så lett. Det å se et myldrende folkeliv der det før var grus, grått og trist, det er en trigger. Særlig kanskje første etasjene og området rundt, at det kommer også folk utenifra som kommer og sier 'her var det hyggelig å sitte'. Jeg er en kommersielt anlagt person, og synes det er hyggelig å levere sorte tall, altså positive regnskapstall, men det å være med å skape noe som ikke var der før, og som vi kan stå inne for kvalitativt, og som gir en form for byliv er et stort kick.

6. Hva mener dere er den største utfordringen i utviklingen av området?

Det er å få alle aktørene til å bli enige om ett forslag. Kaste litt sin egen rigiditet og tenkning til side, og se at hvordan løser vi dette området på best mulig vis. Jernbanen er et rigid system så det må ligge i grunn, men vi skal jobbe på et overordnet nivå med å redusere noen elementer.

Min store bekymring er at Jernbaneveien vil oppleves som en industriell bussterminal. Det må bli en bygate i en menneskelig skala. Det er jo ikke trygt slik det er i dag, og det skjer omtrent en ulykke i året. Hvordan man skal møte byen på en god og troverdig måte, er det som er det mest krevende. I byen så skal det være mennesket som har fortrinnsretten. Så det tror jeg er det aller vanskeligste å få til.

7. Hvordan jobber dere med å sikre gode byrom på området?

Jeg mener at Sentrumsplanen har ivaretatt at det skal være flere nivåer her. Byrommene skal ha et innhold og en kvalitet som gjør at det er hyggelig å oppholde seg her og være her, og man føler seg sosialt trygg. Fordelen med denne stasjonen slik den ligger nå, er at det er veldig lunt for vinden.

Vi skal ikke konkurrere med alle andre gode byrom og by-plasser, vi skal gjøre det bra på dette stedets premisser. Det skal være bra å være i byrommene for alle, men det skal ikke være et oppholdssted for særgrupper. Vi ser også at enkelte steder må sikkerhet ivaretas. Programmering er jo viktig, men det må være med en hensikt.

8. Hva mener dere er viktige faktorer for en levende by/byliv?

Nøkkelordet her er jo folk, og at de folka føler at de kan være der. Hvis ikke så har det ikke noe hensikt. Derfor mener vi at hvis du skal gi ordentlige kvaliteter, så må du ha du litt folk som har det som målpunkt og. Et samspill mellom ulike funksjoner og brukergrupper, da har man oppnådd noe.

9. Hva er deres syn på det nåværende nivået av byliv i området?

Stavanger stasjon fremstår ganske trist i dag, det er mye betong. Slitasjen er høy, og fordi man vet at det skal skje noe så er man ikke villig til å investere.

Det er ikke 'velkommen til Stavanger'-verdige. Stasjonsområdet fungerer på et vis, men det er et

stort potensial for å gjøre det veldig mye bedre. Og det er jo den nedre delen, den øvre delen er jo parkeringsplass og det i seg selv er jo en skandale.

10. Hvilken betydning tror du prosjektet kommer til å ha for å skape gode, levende byrom i området?

Vi ønsker besøks- eller arbeidsintensive aktiviteter og virksomheter, det mener vi genererer reisende og mer repetitivt mønster. Da oppnår vi det at vi skal tilrettelegge for flere reisende til knutepunktene. Sentrumsplanen legget til grunn et byutviklingsareal på 50.000 m², og de er plassert i ytterpunktene av tomten, og så er tanken at det skal være et godt byrom på flere nivåer. Hovedpremissene er lagt gjennom det, og i det byrommet så skal man både kunne bevege seg og man skal kunne oppholde seg på forskjellige vis. Programmeringen for byrommene er ikke gjort, men vi har gjort noen enkle studier på det. Så det er ikke noe mål om å bygge høyt, men vi ønsker å bygge voluminøst, eller tett, men gjerne gjøre noe med takene og arealene i og rundt bygget. At gangbanen over jernbanen kan gå rett inn i eller inn i fasaden på et bygg for å utnytte takflatene og skape variasjon.

11. 'I BaneNOR Eiendom's bærekraftsstrategi 2022-2025 står blant annet følgende mål: Utvikle attraktive og velfungerende knutepunkt: Bidra til å løfte byer og tettsteder ved å tilrettelegge for velfungerende byrom i knutepunktene.' Hva menes med dette?

Jeg er opptatt at det ikke skal bare være en park for å være park, og for vår del er det tett på et knutepunkt så skal du ha en funksjon i forhold til de reisende, altså kundene og brukerne. Det er jo ekstremt viktig. Nå ser jeg tendenser til at det går

mot litt lunere, mindre, og flere sammenhengende parkdrag og parkrom, med kanskje litt ulik programmering.

12. Det har vært stor diskusjon om stedsnavnet på området. Har dere noen tanker på stedsnavnet?

Personlig, fra de navnene som har sprunget fram, så er det Eckhoffhøyden er det som klinker best, og det å hylle er en viktig premiss for byutviklingen av den delen av byen. Jeg synes at navnet Akropolis er underlig, men jeg er ikke en av de som irriterer meg over det heller.

For meg er dette bare Stavanger stasjon, alt fra rundkjøringen ved politihuset til Breiavatnet. Det er ikke noe godt bynavn, men folk vet jo hvor det er. Synes ikke Byterminalen er noe spesielt godt heller, det er noe vi har arvet.

Vedlegg 8

Tid-rom matrise

Byens utvikling

Tid-Rom Matrise	Romlig d	
	Regionen	Byen
1980-idag og videre	Oljerikdommen sammen med ny teknologi fører til en massiv utvikling i by og bygd. Jappetiden på slutten av 80-tallet.	I 80-årene ferdigstilles flere store bygge- og veiprosjekter i byen, blant annet ny E-18, og bybrua i Stavanger. I 1987 åpner Sølvsberget kulturhus ved det gamle filmteteateret i sentrum av byen, som inneholder bibliotek og kino. I Stavanger Øst som tidligere var sentrum for mye av byens industri vokser det gradvis frem et nytt sentrum utover 2000-tallet for næring og bolig, godt hjulpet av det privat-offentlige samarbeidsorganet Urban Sjøfront. I 2008 blir Stavanger kåret til europeisk kulturhovedstad.
1930-1980	Mellomkrigstid og krigsår. Sola flyplass blir innviet i 1937. Etterkrigstiden preges av massiv boligreising og optimisme. 1944 fullføres Sørlandsbanen, og regionen får endelig sin forbindelse til Kristiansand og hovedstaden. Julen 1969 blir oljefeltet Ekofisk funnet, og dermed er en ny æra for Norge igang. Et oljerelatert næringsliv vokser frem i regionen. Årene 1950-1970 blir gullalderen for Jernbanen, før biltrafikken setter igang for fullt.	I 1965 endres byens grenser ved at resterende del av Hetland kommune og Madla blir slått sammen med Stavanger, som danner "storkommunen" vi kjenner idag. Funksjonalismen overtar den gamle småhusbyen med rekkehus og blokker, men også i sentrum. Det gikk særlig ut over strøket rundt klubbgata og olavskleivå, som saneres og gjenoppbygges. Som følge av oljenæringen går byen inn i en eventyrlig vekstfase, som endrer byens karakter og identitet.
1875-1930	Hermetikk- og den maritime industrien setter fart på utviklingen. Unionsoppløsning i 1905. Befolkningsøkning, industrialisering og europeiske impulser. Første verdenskrig. Prisfall og kriseår i 1921-24.	I 1870-årene tar sildefisket slutt, og seilskipene blir avløst av dampbåter noen år senere. Til tross for konkurser og kriseår tar byen form, og øker til 24000 innbyggere i 1875. Tettbebyggelsen og middelalderbyen utvides. I 1905 skjer den neste store bygrense-utvidelsen, som innlemmet store deler av Hetland kommune (nå bydel Storhaug), i tillegg til deler av Våland og Eiganes i byen. Starten av 1900-tallet kjennetegnes av storstilt boligbygging i de nye bydelene. Stavanger blir igjen Bispedømme i 1925. I 1920 har byen 44000 innbyggere.
1814-1875	Nasjonal selvstendighet. Silden kommer til Boknafjorden i 1808, og gir starten på en lang økonomisk opptur og stor befolkningsvekst. Byen etablerer seg som et senter for seilskipsindustri.	I 1814 har byen rundt 2500 innbyggere, et tall som stiger raskt de neste tiårene på grunn av høy arbeidsinnvandring, særlig fra Jæren og Ryfylke. Kongsgård blir skole i 1826. Byen får sin første avis i 1833, og bank i 1834. Lagård Kirkegård blir innviet i 1834. En utvidelse av byens grenser skjer for første gang rundt 1850. Senere blir deler av Egenes blir innlemmet i 1867. Byen herjes av flere bybranner. I 1860 brenner 250 hus opp i den store brannen på Holmen, nord i sentrum.
1536-1814	Reformasjonen i 1536-37: Kirken mister innflytelse og inntekter, og flere av sine eiendommer som blir overtatt av Kongen. Danmark-Norge er i krig med Sverige 15- og 1600-tallet. Den regionale økonomien består hovedsakelig av hummer og trelasthandel med skotter og nederlendere.	Byen vokster sakte, fra noen hundre innbyggere på starten av 1500-tallet, til 2154 innbyggere i 1769. Rundt 16-1700-tallet blir byen utvidet med utfyllinger, til Holmen (Skansen), Jorenholmen og Kjærringsholmen. Flere bybranner, blant annet en stor bybrann i 1633 ødelegger tre fjerdedeler av bebyggelsen i byen. I 1682 flytter Christian V bispesetet til Kristiansand. Når byen noen år senere herjes av nok en storbrann, beordrer Kongen at byen ikke skal bygges opp igjen.
Middelalder	Kirken står sterkt i samfunnet. Med Svartedauden i 1349 reduseres befolkningen drastisk.	Når domkirken blir bygget på starten av 1100-tallet får byen samtidig sitt bispesete. 1125 er satt som datoen for byens opprinnelse, men byen har antagelig vært av en viss størrelse en stund før dette. Kongsgård, som da er presteskapets katolske hovedsete distriktet, blir nevnt i de første tekster rundt år 1300 og blir blant annet brukt som såkalt katedralskole. I 1272 brenner deler av domkirken og antageligvis store deler av byens bebyggelse ned. De nye delene av kirkebygget blir oppført i gotisk stil. Stavanger får handelsrettigheter i 1425.

Dimensjon	
Analyseområdet	Detaljer
Etter mange år med flere forslag på å få til en vest-øst forbindelse som kan erstatte trafikken over Domkirkeplassen, åpner Berlgelandsstunellen og ny E-18 i bro over Jernbanestasjonen i 1989. Sammen med broen blir det lagt et lokk på Jernbaneområdet med rundt 500 parkeringsplasser, kjent som Jernbanelokket. I 2003 overtar teateret turnhallen, som har vært gymnastikkhall for elevene på Kongsgård lenge. Teaterets 4. scene åpner i den gamle turnhallen i 2007. Sceneskifte. Teaterets egne prosjekt som jobber for nytt teaterhus lanseres i 2011. Etterhvert inngår kulturbyggene på Kannik-høyden et samarbeid med kommunen og fylkeskommunen kalt Akropolisvisjonen.	Teaterets nye Scenetårn står ferdig i 1980, og bl samtidig malt hvis med gule detaljer. I forbindelse med byggingen av ny E18 blir Kannik prestegård flyttet ca. 10 meter fra sin opprinnelige tuft. Kongsgata blir oppgradert i 1994, og ført tilbake til 'historisk' stand. I 2001 får teateret nok et tilbygg, med nye produksjonslokaler bak den tidligere turnhallen. 2012 starter arbeidet med ny rømningsvei fra intimsenen. Byterminalen bygger en ekstra etasje på bygget i 2022 til tross for protester fra lokale politikere. På Jernbanestasjonsområdet blir det i 2023 ferdigstilt en heis som gjør det mulig for rullestolbrukere å komme seg opp til Parkeringslokket fra stasjonsområdet.
Nord-fløyen på Stavanger Museum ferdigstilles i 1930, og hele museet får ny, klassisk fasade. Gustav Hellands perspektivskisse av ny Jernbanestasjon blir presentert i 1948 i Aftenbladet. men den nye Jernbanens første byggetrinn, høybygget med kontorer står ikke ferdig før 1960. Restaurantfløyen åpnes i 1962. Tilbygget til museet står ferdig i 1964, som inneholder kontorer og arkiver, tegnet av arkitektene Reitzius og Bjoland. Det blant annet et modernistisk smalt bygg som svever foran den gamle hovedinngangen.	Rogaland Teater blir stiftet i 1947, som setter i gang flere forbedringer på teaterbygget. Publikumsinngangen på teateret blir flyttet i 1951, fra fronten til vestsiden. Galleriet blir ombygget i flere omganger, i 1959 og 1974. Etterhvert blir publikumsforholdene tilfredsstillende, men arbeidsforholdene fortsetter å være 'høyst kritikkverdige'. På jernbanetomten blir den sekskantede Turistpaviljongen på hjørnet av Jernbaneveien o Muségata åpnet i juli 1966.
Jernbanen åpner etter mange års opphetet debatt rundt plassering på den tidligere Kannikåkeren i 1878. Kritikerne hevder at plasseringen er altfor usentral. Når byens teater skal bygges noen år senere blir det ingen diskusjon om sentralitet. Arkitekt Hartvig Sverdrup Eckhoff blir engasjert til å tegne byens teater som er på plass i 1883, rett etter noen harde økonomiske år for byen. Deretter kommer turnhallen 1891, første del av museet i 1893 og første del av sykehuset i 1897.	For å få plass til Jernbanestasjonen blir deler av Breiavannet på sørsiden fylt ut. Gods-stasjonen blir flyttet fra Vågen til jernbaneområdet i 1905. Teaterets første store tilbygg blir tegnet i 1919 av Stadsarkitekt Westbye. Nordfløyen til museet blir fullført i 1930. Samtidig blir museet som helhet fornyet, kuppelhallen blir revet og fasadei fornyes - i en noe mer nøkten nyklassisistisk stil
"Eiendom nr 29. Kanniket" blir blant flere andre omregulert til å tilhøre under Stavangers grenser. Kapellanen fikk beholde sin nåværende avlsgaard på Kannik. Prestebolig-huset vi kjenner på i Kannik idag blir bygget i 1855. "Skjævelandsstykket", oppkalt etter eieren av eiendommen, blir kjøpt av kommunen i 1866.	Alexander Lange, Alexander Kiellands morfar, kommer til byen som nyinnflyttet prest, og får bygget et lysthus på Kannikernes eiendom i 1821 Kannik-området blir flitting brukt som utkikspunkt for tilreisende malere ca. der hvor museet ligger idag. En vannledning og pumpehu som fører vann fra Mosvannet ned til byen blir anlagt på området i 1866, samtidig som byparke rundt breiavannet blir anlagt i 1866-68.
Etter reformasjonen overtar Kongen eierskap over Kannik-området. Kannik blir allikevel ikke innlemmet i byens grenser etter reformasjonen. Til tross for nye eierforhold fortsetter geistlige å holde til her. Kapellanen overtar Kannikgården etter at biskopen flytter til Krisitansand som følge av flyttingen av Bispesetet. 'Skjævelandsstykket', hvor Eckhoffs bygninger idag ligger blir brukt til militære øvelser av byens Skarpskytterkompani på 16-1700-tallet og utover.	Kongsgata fortsetter å være hovedveien inn til byen fra sør. Området hvor Jernbanen ligger ida referes til som Kannikåkeren eller Adamsmarker Kanonene som idag står i museumsparken stod opprinnelig på Skansen, som ble bygget på 1600 tallet.
Presteskapet ved St.Svithun - også kjent som Korsbrødre eller Kannikerne - får området vi idag kjenner som Kannik i 1322, og gir med sin tilstedeværelse i området gjennom flere århundrer frem til 1900-tall navnet til stedet - Kannik.	Minnekorset over Erling Skjalgsson etter hans fa i 1028 blir reist ved hovedinnsfartsåren til byen, i Steglebakken ved Breiavannet. Her blir den stående i århundrer, ved det som idag kjennes som Kongsgata.

Vedlegg 9 Solberegninger

<i>Sted</i>	<i>Antall soltimer, år</i>	<i>Gjennomsnittlig tall fra:</i>	<i>Referanse</i>
<i>Sola, Rogaland</i>	<i>1513</i>	<i>1953-1981</i>	<i>MET, 2023</i>
<i>Norge</i>	<i>1435</i>	<i>1991-2020</i>	<i>MET, 2023</i>
<i>Norge (Sør for Bergen)</i>	<i>1747</i>	<i>2016-2021</i>	<i>MET, 2023</i>
<i>Norge (vestkyst)</i>	<i>1200-1500</i>		<i>Sivle, 2021</i>
<i>Norge (sør-øst)</i>	<i>1500-2000</i>		<i>Sivle, 2021</i>
<i>Sverige</i>	<i>1732</i>	<i>1991-2020</i>	<i>SMHI, 2022</i>
<i>Danmark</i>	<i>1669</i>	<i>1991-2020</i>	<i>DMI, 2021</i>
<i>Sahara</i>	<i>4000</i>		<i>Sivle, 2021</i>

DMI (2021). Nedbør og sol i Danmark. Danmarks Meteorologiske Institut. Hentet 01. februar 2023 fra <https://www.dmi.dk/klima/temaforside-klimaet-frem-til-i-dag/nedbør-og-sol-i-danmark/>

MET (2023). Observasjoner og værstatistikk. [Datsett; Solskinnstid (mnd), Alle år, Sola målestasjon]. Data er gyldig per 09.02.2023 (CC BY 4.0), Meteorologisk institutt (MET) hentet 01. februar 2023 fra <https://seklima.met.no/>

Sivle, A. D. (2021, 26. januar). Solskinn. Store norske leksikon. Hentet 01. februar 2023 fra <http://snl.no/solskinn>

SMHI (2022). Nederbörd, solsken och strålning. Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut. Hentet 01. februar 2023 fra https://www.smhi.se/pd/klimat/pdf_stats/month/SMHI_vov_precipitation_sunshine_jan22.pdf

Vedlegg 10 Parkeringsdekning 16.03-18.03

<i>Dato</i>	<i>P-St. Olav</i>	<i>P-Jernbanelokket</i>
<i>16.03.2023 (10:00-00:30)</i>	<i>60,82%</i>	<i>48,99%</i>
<i>17.03.2023 (07:00-23:00)</i>	<i>64,21%</i>	<i>58,58%</i>
<i>18.03.2023 (08:30-16:00)</i>	<i>75,79%</i>	<i>32,64%</i>
<i>Gjennomsnitt</i>	<i>65,32%</i>	<i>50,06%</i>

Antall ledige parkeringsplasser ble notert hver halvtime, ved hjelp av <https://stavan-ger-parkering.no/ledig/>

Vedlegg 11 Meldeskjema



[Meldeskjema](#) / [Masteroppgave om byliv i Kannik, Stavanger](#) / Vurdering

Vurdering av behandling av personopplysninger

Referansenummer

200075

Vurderingstype

Standard

Dato

17.03.2023

Prosjekttittel

Masteroppgave om byliv i Kannik, Stavanger

Behandlingsansvarlig institusjon

Universitetet i Stavanger / Det teknisk- naturvitenskapelige fakultet / Institutt for sikkerheit, økonomi og planlegging

Prosjektansvarlig

David Chapman

Student

Anna Hole

Prosjektperiode

15.01.2023 - 15.06.2023

Kategorier personopplysninger

Alminnelige

Særlige

Lovlig grunnlag

Samtykke (Personvernforordningen art. 6 nr. 1 bokstav a)

Uttrykkelig samtykke (Personvernforordningen art. 9 nr. 2 bokstav a)

Behandlingen av personopplysningene er lovlig så fremt den gjennomføres som oppgitt i meldeskjemaet. Det lovlige grunnlaget gjelder til 15.06.2023.

[Meldeskjema](#) 

Kommentar

OM VURDERINGEN

Sikt har en avtale med institusjonen du forsker eller studerer ved. Denne avtalen innebærer at vi skal gi deg råd slik at behandlingen av personopplysninger i prosjektet ditt er lovlig etter personvernregelverket.

TYPE PERSONOPPLYSNINGER

Prosjektet vil behandle særlige kategorier av personopplysninger om fagforeningsmedlemskap og politisk oppfatning.

FØLG DIN INSTITUSJONS RETNINGSLINJER

Vi har vurdert at du har lovlig grunnlag til å behandle personopplysningene, men husk at det er institusjonen du er ansatt/student ved som avgjør hvilke databehandlere du kan bruke og hvordan du må lagre og sikre data i ditt prosjekt. Husk å bruke leverandører som din institusjon har avtale med (f.eks. ved skylagring, nettspørreskjema, videosamtale el.)

Personverntjenester legger til grunn at behandlingen oppfyller kravene i personvernforordningen om riktighet (art. 5.1 d), integritet og konfidensialitet (art. 5.1 f) og sikkerhet (art. 32).

MELD VESENTLIGE ENDRINGER

Dersom det skjer vesentlige endringer i behandlingen av personopplysninger, kan det være nødvendig å melde dette til oss ved å oppdatere meldeskjemaet. Se våre nettsider om hvilke endringer du må melde: <https://sikt.no/melde-endringer-i-meldeskjema>

OPPFØLGING AV PROSJEKTET

Vi vil følge opp ved planlagt avslutning for å avklare om behandlingen av personopplysningene er avsluttet.

Lykke til med prosjektet!