



URBAN TRANSFORMASJON AV INDUSTRIOMRÅDE PÅ HASSELØY

HEDDA SOFIE THUESTAD

BACHELOROPPGAVE
UNIVERSITETET I STAVANGER

Bacheloroppgave, Våren 2024
Bachelor i Bygg - Byplanlegging
Institutt for sikkerhet, økonomi og planlegging
Det Teknisk-naturvitenskapelige fakultet

Universitetet i Stavanger

Tittel: Urban transformasjon av industriområde på
Hasseløy

Forfatter: Hedda Sofie Thuestad

Veileder: Ana Llopis Alvarez

Studiepoeng: 20

Det anbefales en tosidig visning av oppgaven, da det senere vil være flere illustrasjoner som dekker to sider.

SAMMENDRAG

Det er mange eldre industriområder som står tomme, ubrukte og forfaller i dag. Dette skyldes ofte endrede behov og ny teknologi som gjør nyere industriområder mer attraktiv, både når det gjelder effektivitet og produktivitet. En utfordring med mange av de eldre industriområdene er at de ofte ligger fint til med nærhet til sjø og nærhet til sentrum av byene. De tar derfor opp store landområder, som i mange tilfeller heller kan brukes til noe annet.

Opgaven ser på hvordan man kan utnytte disse arealene på en mer effektiv måte, ved tilrettelegging av ulike funksjoner og tilbud. I oppgaven blir ulike metoder brukt til å avdekke hvilke kvaliteter et område må ha for å bli attraktivt. Problemstillingen i oppgaven ser på hvordan man kan transformere gamle industriområder på Hasseløy, til nye og attraktive områder, men den vil også fungere for lignende områder i andre byer. Det er også sett på tre ulike referanseprosjekter fra andre steder, for å hente inspirasjon på mulige løsninger og for å se hva som fungerer godt.

Fra litteraturstudien kommer det frem ti ulike faktorer som bidrar til å øke attraktiviteten for et område eller et sted. Disse er aktivitet, arkitektur, tilgjengelighet,

komfort, mangfold, fargeutseende, plass til myke trafikanter, rent, ubrukt og trygt, lekeplasselementer og sitte- og ståfasiliteter. Disse punktene er i stor grad til stede i referanseprosjektene, og stemmer overens med Jan Gehls 12 kvalitetskriterier for attraktivitet og gode byrom og Jane Jacobs designprinsipper for å generere mangfold i byplanlegging.

Det er gjort en stedsanalyse, i tillegg til en SWOT-analyse og en vurdering av Jan Gehls 12 kvalitetskriterier for det konkrete planområdet. Dette danner grunnlaget for utarbeidelsen av planforslaget. Planforslaget viser hvordan området kan brukes i fremtiden, og legger til rette for blandet bruk av området med ulike aktiviteter og funksjoner. Det er lagt vekt på grønnstruktur med en variasjon av ulike sitte- og ståmuligheter, mangfold av aktiviteter og funksjoner, og det er planlagt en havnepromenade langs sjøen. Planforslaget tar hensyn til bygninger som er en del av kulturmiljøet på Hasseløy, og den nye bygningsmassen vil tilpasses omgivelsene. Samlet sett styrker dette stedsidentiteten og tilhørigheten på Hasseløy, og sammen med planlagt uteområde gir dette et godt utgangspunkt for et attraktivt område.

SUMMERY

There are many older industrial areas today that are empty, unused, and decaying. This is often due to changing needs and new technology that makes newer industrial areas more attractive, both in terms of efficiency and productivity. A challenge with many of the older industrial areas is that they often have prime locations with proximity to the sea and the city centers. They therefore occupy large land areas, which in many cases could be used for something else.

The task examines how to utilize these areas more effectively, by facilitating various functions and services. Various methods are used in the task to uncover the qualities an area must have to become attractive. The issue in the task examines how to transform old industrial areas on Hasseløy into new and attractive areas, but it will also apply to similar areas in other cities. Three different reference projects from elsewhere have also been examined to draw inspiration for possible solutions and to see what works well.

From the literature study, ten different factors emerge that contribute to increasing the attractiveness of an area or place. These are activity, architecture,

accessibility, comfort, diversity, visual appearance, space for pedestrians, cleanliness, unbroken and safe, play elements, and seating facilities. These points are largely present in the reference projects and align with Jan Gehl's 12 quality criteria for attractiveness and good urban spaces, as well as Jane Jacobs' design principles for generating diversity in urban planning.

A site analysis has been conducted, in addition to a SWOT analysis and an assessment of Jan Gehl's 12 quality criteria for the specific planning area. This forms the basis for the development of the planning proposal. The planning proposal shows how the area can be used in the future and facilitates mixed use of the area with various activities and functions. Emphasis is placed on green structure with a variety of seating and standing opportunities, diversity of activities and functions, and a harbor promenade along the sea. The planning proposal takes into account buildings that are part of the cultural environment on Hasseløy, and the new buildings will be adapted to the surroundings. Overall, this strengthens the identity and sense of belonging on Hasseløy, and together with planned outdoor areas, provides a good starting point for an attractive area.

INNHOLDSFORTEGNELSE

| | |
|---|-----------|
| FORSIDE | 1 |
| SAMMENDRAG | 4 |
| INNHOLDSFORTEGNELSE | 6 |
| FIGURLISTE | 8 |
| | |
| DEL 1 | |
| 01 INTRODUKSJON | 10 |
| Bakgrunn..... | 12 |
| Plan- og analyseområdets lokasjon..... | 14 |
| Problemstilling og forskningsspørsmål..... | 16 |
| Research Design..... | 17 |
| | |
| 02 METODE | 18 |
| | |
| DEL 2 | |
| 03 TEORI | 22 |
| Industriområder..... | 24 |
| Transformasjon..... | 26 |
| Attraktivitet | 28 |
| Flerfunksjonelle områder..... | 29 |
| Bevaring av kulturminner og kulturmiljø | 30 |
| Oppsummering | 31 |
| | |
| 04 REFERANSEPROSJEKTER | 32 |
| Hinna Park..... | 34 |
| Solsiden, Trondheim | 36 |
| Sjøparken Hasseløy..... | 37 |
| Oppsummering | 37 |
| | |
| DEL 3 | |
| 05 SERIAL VISION | 38 |

| | |
|---------------------------------------|-----------|
| 06 STEDSANALYSE | 42 |
| Oversikt | 45 |
| Landskap og historie | 48 |
| Kommunikasjon og målpunkt | 52 |
| Bebyggelse | 54 |
| Bo- og bymiljøutfordringer | 57 |
| Jan Gehls 12 kvalitetskriterier | 60 |
| SWOT-analyse | 62 |

DEL 4

| | |
|----------------------------------|-----------|
| 07 PLANFORSLAG | 64 |
| Visjon | 66 |
| Konsept | 66 |
| Utformingsprinsipper | 68 |
| Referansebilder | 70 |
| Masterplan | 72 |
| Prosjektets hovedelementer | 74 |

DEL 5

| | |
|------------------------------|-----------|
| 08 OPPSUMMERING | 78 |
| Konklusjon | 80 |
| Diskusjon | 82 |

| | |
|----------------------------|-----------|
| REFERANSER | 84 |
| Litteraturreferanser | 85 |
| Bildereferanser | 87 |

FIGURLISTE

01 INTRODUKSJON

Figur 1.1: Oversikt over Haugesund kommune og sentrale steder.

Figur 1.2: Hvor er vi? Oversiktskart.

Figur 1.3: Reseach Design.

03 TEORI

Figur 3.1 Illustrasjon av byrom med ulike aktiviteter.

Figur 3.2: Møblering som kan brukes både som lekeelementer og sittefasilitet.

Figur 3.3: Jan Gehls 12 kvalitetskriterier.

04 REFERANSEPROSJEKTER

Figur 4.1: Oversikt over utviklingsprosjektet i Hinna Park i Jåttåvågen.

Figur 4.2: Arrangement avholdt i Hinna Park, som skaper liv og tiltrekker seg mennesker i alle aldre.

Figur 4.3: Hinna Park på kvelds-/natteetid.

Figur 4.4: Badstue og aktivitet i Hinna Park.

Figur 4.5: Havnepromenade i Hinna Park.

Figur 4.6: Hvordan Nedre Elvehavn, eller Solsiden, så ut i 1955 og da Norges største skipsverft, TMV, holdt til der.

Figur 4.7: Hvordan uterommene på Solsiden tas i bruk om vinteren, her med en stor og opplyst skøytebane.

Figur 4.8: Solsiden på dagtid. Området er attraktivt med flere ulike restauranter langs elvekanten, mulighet for å sitte, gå, sykle, med mer.

Figur 4.9: Hvordan boligprosjektet Sjøparken Hasseløy kommer til å se ut. Øst mot Smedasundet, og viser utearealene sammen med havnepromenaden.

Figur 4.10: Hvordan boligprosjektet Sjøparken Hasseløy kommer til å se ut. Fasaden mot vest.

05 SERIAL VISION

Figur 5.1: Serial Vision diagram.

06 STEDSANALYSE

Figur 6.1: Planområdets avgrensning.

Figur 6.2: Reguleringsplaner.

Figur 6.3: Kommunedelplan for Haugesund sentrum.

Figur 6.4: Høydekoter og snitt.

Figur 6.5: Snitt 1.

Figur 6.6: Snitt 2.

Figur 6.7: Staalehuset.

Figur 6.8: Sjømenns aldershjem. Bildet fra 1919.

Figur 6.9: Oversikt over kulturminner og kulturmiljøer.

Figur 6.10: Viktige kommunikasjons- og målpunkt.

Figur 6.11: Parkområder på Hasseløy. Under vedlikehold.

Figur 6.12: Attraktiv havnepromenade sør på Hasseløy.

Figur 6.13: Parkområder på Hasseløy.

Figur 6.14: Flyfoto av Dokken museum.

Figur 6.15: Bebyggelsesstruktur.

Figur 6.16: Bebyggelsesstruktur, industri- og næringsbebyggelse.

Figur 6.17: Industriebbyggelse nord på Hasseløy.

Figur 6.18: Industriebbyggelse nord på planområdet.

Figur 6.19: Konstruksjon på planområdet i svært dårlig stand.

Figur 6.20: Bebyggelsesstruktur, eldre bebyggelse – trehusbebyggelse.

Figur 6.21: Eldre trehusbebyggelse på Hasseløy.

Figur 6.22: Eldre trehusbebyggelse på Hasseløy.

Figur 6.23: Eldre trehusbebyggelse på Hasseløy.

Figur 6.24: Sjømenns aldershjem på Hasseløy.

Figur 6.25: Eldre trehusbebyggelse på Hasseløy.

Figur 6.26: Eldre murhus på Hasseløy.

Figur 6.27: Bebyggelsesstruktur, nyere bebyggelse.

Figur 6.28: Blokkbebyggelse sør for planområdet – Skagen brygge.

Figur 6.29: Blokkbebyggelse helt sør på Hasseløy.

Figur 6.30: Rekkehusbebyggelse.

Figur 6.31: Blokkbebyggelse på Hasseløy.
Figur 6.32: Lavere blokkbebyggelse på Hasseløy.
Figur 6.33: Småhusbebyggelse på planområdet.
Figur 6.34: Oversikt over støykilder.
Figur 6.35: Vannstand i 2090 ved 20-års stormflo.
Figur 6.36: Soldiagram.
Figur 6.37: Vindrose for Haugesund. Målestasjon Haugesund lufthavn.
Figur 6.38: Jan Gehls 12 kvalitetskriterier med vurdering av plan- og analyseområdet.

07 PLANFORSLAG

Figur 7.1: Konseptdiagram.
Figur 7.2: Utforming av fasade med en moderne tilnærming.
Figur 7.3: Utforming av fasade med en moderne tilnærming.
Figur 7.4: Utforming av fasade med en mer karakteristisk tilnærming.
Figur 7.5: Utforming av uteområder.
Figur 7.6: Utforming av uteområder.
Figur 7.7: Utforming av barriere langs havnepromenaden.
Figur 7.8: Utforming av havnepromenade med trapper ned i sjøen.
Figur 7.9: Inspirasjon for utforming av bygninger.
Figur 7.10: Inspirasjon for utforming av havnepromenade med grøntområder og sittemuligheter.
Figur 7.11: Inspirasjon for utforming av bygninger og uteområder.
Figur 7.12: Inspirasjon for utforming av bygninger og uteområder.
Figur 7.13: Inspirasjon til blandet bruk av bygninger.
Figur 7.14: Inspirasjon for utforming av havnepromenade.

Figur 7.15: Inspirasjon for utforming av bygninger og uteområder.
Figur 7.16: Inspirasjon for utforming av bygninger og uteområder.
Figur 7.17: Inspirasjon for utforming av bygninger og uteområder.
Figur 7.18: Inspirasjon for utforming av uteområder og havnepromenade Damsgårdssundet Havnepromenade.
Figur 7.19: Inspirasjon for utforming av bygninger og uteområder, kvartalsstruktur.
Figur 7.20: Masterplan.
Figur 7.21: Eldre sjøhus langs sjøkanten i småbåthavnen.
Figur 7.22: Småhusbebyggelse langs Flathauggata.
Figur 7.23: Staalehuset.
Figur 7.24: Forslag til hvordan noen av bygningene kan utformes. Inspirasjon fra Fabeltunet.
Figur 7.25: Forslag til hvordan lekeområdene kan utformes.
Figur 7.26: Utforming av havnepromenade.
Figur 7.27: Havnepromenade.
Figur 7.28: Konseptkart – Nytt og gammelt.
Figur 7.29: Konseptkart – Funksjoner.
Figur 7.30: Konseptkart – Byggehøyder.
Figur 7.31: Konseptkart – Blågrønne uteområder.

01

KAPITTEL 1:

INTRODUKSJON

Formålet med dette kapitlet er å gi en oversikt og forståelse over oppgaven og hva den vil inneholde. Her vil det gis et innblikk i bakgrunnen for oppgaven, plan- og analyseområdets lokasjon, og problemstilling med forskningsspørsmål.

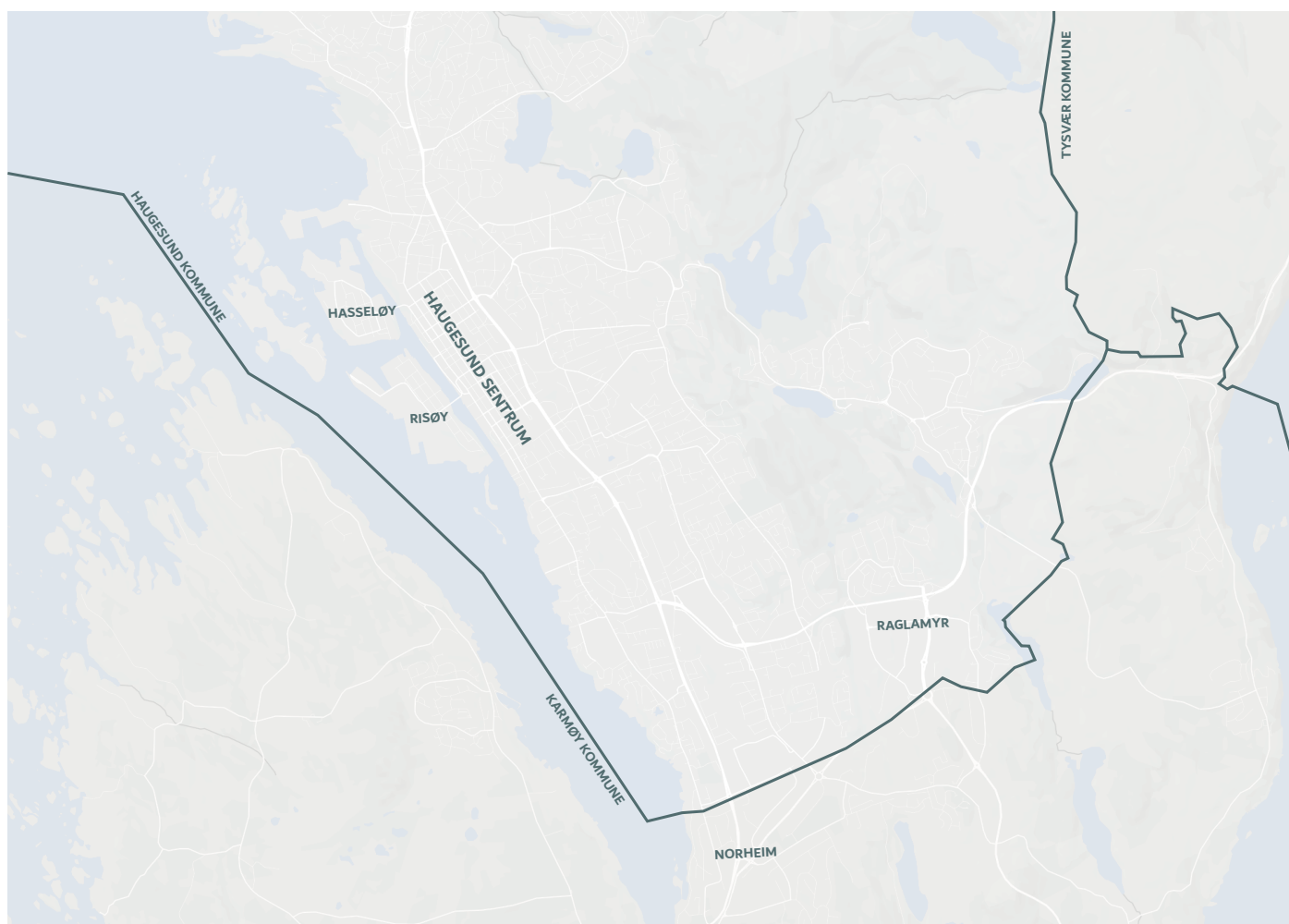
BAKGRUNN

Det finnes mange industriområder i Norge i dag, og stadig flere av disse står nokså ubrukt og forfaller. En utfordring som har oppstått i løpet av de siste tiårene er utfordringer knyttet til utbygging, særlig i sentrumsområder. Det bygges stadig utover, byene bres ut, og avstandene blir større og større. Det som har skjedd flere plasser i landet er at boligbebyggelsen har blitt spredd utover, og i tilknytning til dette har det blitt bygget mange kjøpesenter slik at butikker og tjenester fortsatt er tilgjengelig for de som bor lengre unna. Det har ført til at det har blitt mange små bydelssentre, og selve sentrumssonen har blitt svekket. Dette kan en blant annet se har skjedd i Haugesund.

Haugesund er en by og kommune som ligger nord i Rogaland på vestkysten av Norge. Kommunen er nokså tett bebygd, og byen flyter sømløst over til nabokommunen Karmøy i sør. Haugesund kommune har omkring 38 000 innbyggere ved utgangen av 2023. Haugesund har fra begynnelsen av hatt en sterk sentrumssone, men etter hvert som flere har flyttet til

byen har byen bygget seg utover. Sentrumssonen har blitt svekket, og nyere industriområder som Raglamyr og Norheim har tatt over både med arbeidsplasser, tjenesteyting og handlemuligheter. I sentrumssonen i Haugesund er store deler av områdene allerede utbygget, men det finnes noen områder som har mye potensiale. Dette er eldre og delvis ubrukte og fallende industriområder (SSB, 2023).

Bakgrunnen for denne oppgaven er å gi en spesiell oppmerksomhet til ubrukte og forfallende industriområder i sentrumssonene. Oppgaven ser på teori og metoder for å kunne transformere slike områder til noe nytt og mer attraktivt, og for å skape nytt levende liv i tilknytning til bysentrum. Området som er valgt er en del av Haugesund, men metoden kan benyttes i andre byer og tettsteder. Oppgaven avgrenses med å utarbeide en konseptplan og masterplan for planområdet.



Figur 1.1: Oversikt over Haugesund kommune og sentrale steder.

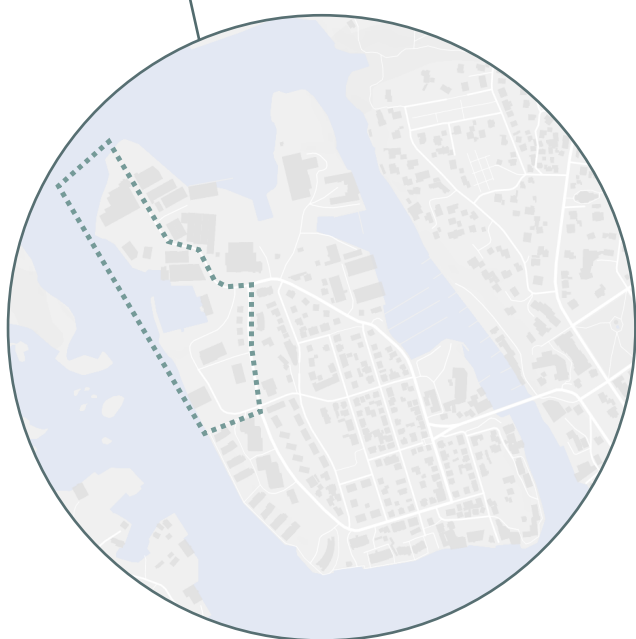
PLAN- OG ANALYSEOMRÅDET

Planområdet som er valgt, ligger på Hasseløy. Hasseløy er en øy i Haugesund kommune, som ligger rett vest for sentrum ved Smedasundet. Øyen har omkring 1500 innbyggere, og har et areal på 0,3 kvadratkilometer. Øyen er tilknyttet fastlandet med bro, og er i gangavstand til Haugesund sentrum. Store deler av øyen er boligbebyggelse, der en del av bebyggelsen er en eldre trehusbebyggelse med mye historie, sammen med noen industriområder på den nordlige delen av øya. I dagligtalen omtales øyen ofte som Bakarøya, eller «Bakarøynå» som en fra Haugesund ville sagt.

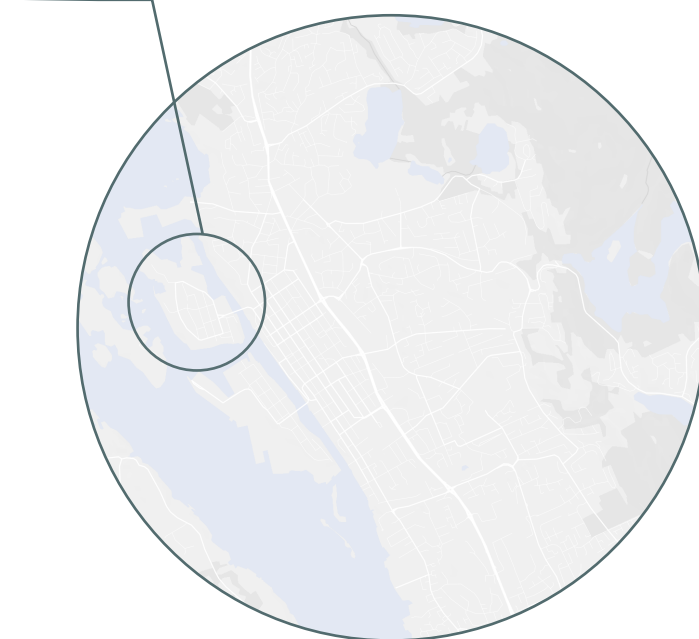
Den delen av Hasseløy som skal være i fokus i denne oppgaven er den nordvestlige delen av øyen, se figur 1.2. Innenfor planområdet finnes det en del industribebyggelse, noe som er i bruk og noe som bare forfaller. Det finnes også den historiske bygningen Staalehuset.

Planområdets avgrensning vises på kartet til venstre. Analyseområdet vil bli et større område, og vil i hovedsak være Hasseløy. Ved noen anledninger i analysen vil det være nødvendig å se på analyseområdet i en større eller mindre kontekst. Der vil analyseområdet også tidvis inkludere Haugesund sentrum.

PLANOMRÅDE



HASSELØY



Figur 1.2: Hvor er vi? Oversiktskart.

HAUGESUND KOMMUNE



ROGALAND FYLKE



PROBLEMSTILLING OG FORSKNINGSSPØRSMÅL

For å kunne arbeide systematisk og målrettet med oppgaven er det satt opp en hovedproblemstilling, sammen med tre forskningsspørsmål. Disse vil være sentrale gjennom hele oppgaven. Forskningsspørsmålene er satt opp for å definere og avgrense problemstillingen, og det som skal undersøkes videre.

PROBLEMSTILLING

Hvordan kan man transformere gamle industriområder på Hasseløy, til nye og attraktive områder?

01.

FORSKNINGSSPØRSMÅL

Hvordan kan man implementere flerfunksjonelle områder og blandet bruk inn i transformeringen av industriområder på Hasseløy?

02.

FORSKNINGSSPØRSMÅL

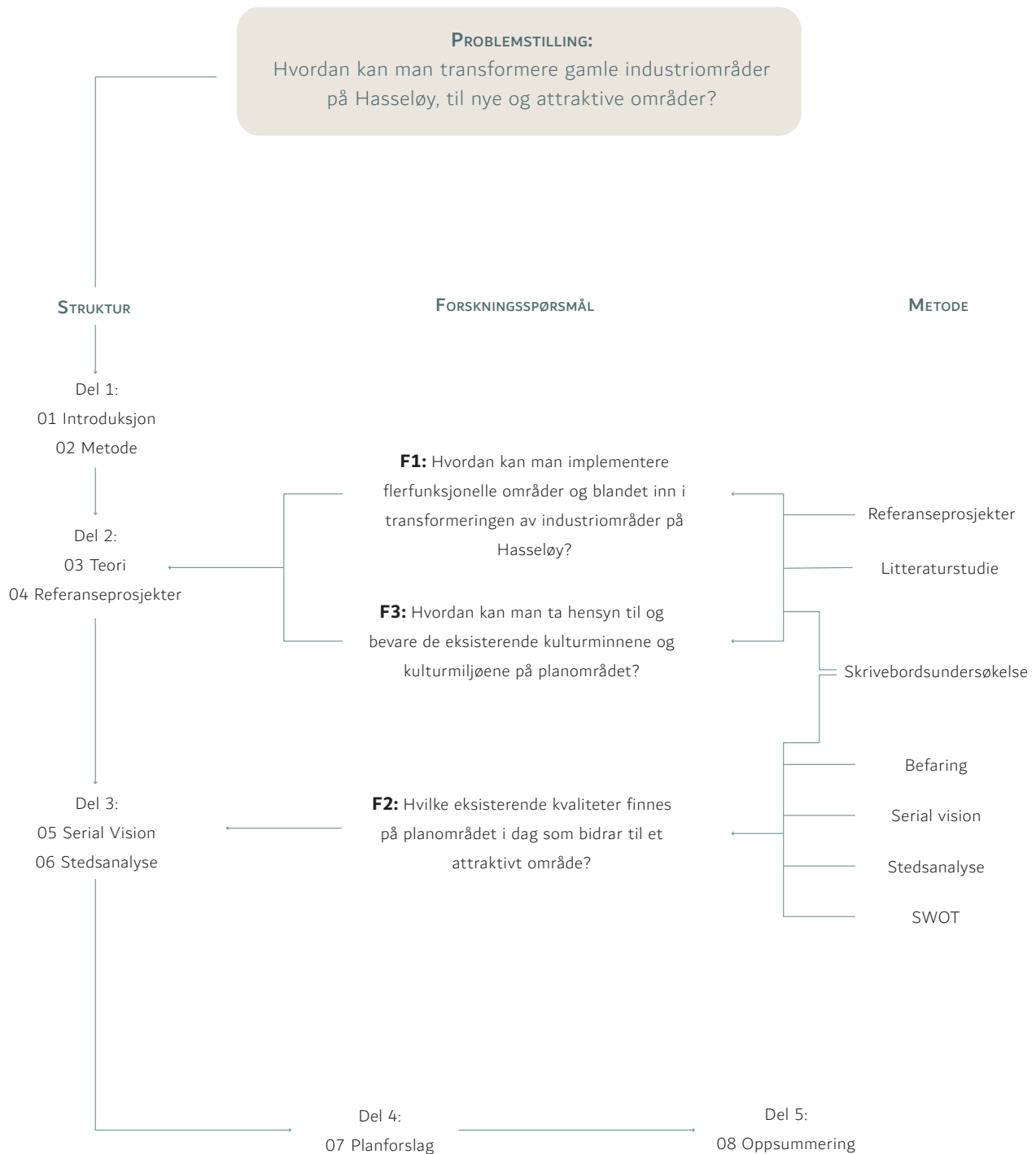
Hvilke eksisterende kvaliteter finnes på planområdet i dag som bidrar til et attraktivt område?

03.

FORSKNINGSSPØRSMÅL

Hvordan kan man ta hensyn til og bevare de eksisterende kulturminnene og kulturmiljøene på planområdet?

RESEARCH DESIGN



Figur 1.3: Research Design.

02

KAPITTEL 2:

METODE

Formålet med dette kapittelet er å gi innblikk i de metodene som er tatt i bruk i oppgaven. Det er brukt ulike metoder for å kunne belyse ulike temaer og synsvinkler, for å få et godt grunnlag til å løse problemstillingen og forskningsspørsmålene i oppgaven.

I denne oppgaven er det tatt i bruk blandet metode for å kunne svare på problemstillingen om hvordan man kan transformere gamle industriområder, til noe nytt og attraktivt. Blandet metode er en forskningstilnærming der det samles inn og analyseres både kvantitative og kvalitative data innenfor samme studie. Ved å bruke flere ulike metoder får man flere forskjellige synsvinkler, som bidrar til et bedre og mer komplett bilde av oppgaven. I hovedsak er stedsanalysen den mest omfattende metoden, sammen med SWOT og litteraturstudie, og som i størst grad vil svare på problemstillingen. Befaring, skrivebordundersøkelse og Serial Vision er komplimentære metoder til hovedmetodene, og er også viktige metoder for oppgaven (Shorten, A., Smith, J. 2017).

LITTERATURSTUDIE

For å kunne svare på problemstillingen er det gjennomført en litteraturstudie som tar for seg de viktigste temaene i oppgaven, som er industri, transformasjon og attraktivitet.

Litteraturstudie er gjennomført for å bli kjent med og forstå hovedbegrepene og konseptene som skal bidra til å svare på problemstillingen og forskningsspørsmålene. Det er blitt gjort en gjennomgang av relevant litteratur, både faglitteratur og fra sekundære datakilder. For å finne frem til relevante kilder er det tatt i bruk Google og Google Scholar som søkemotorer, og offentlige nettsider fra kommuner og statlige etater er brukt for å finne frem til kommunale og regionale planer. Hovedkonseptene i oppgaven er begreper som industri, transformasjon, attraktivitet og flerfunksjonelle områder.

SKRIVEBORDUNDERSØKELSE

En skrivebordundersøkelse er mye brukt for å finne informasjon om ulike temaer. Begrepet forklarer seg selv, det er nemlig en undersøkelse som gjennomføres fra skrivebordet vårt. I dag finnes det svært mye nyttig informasjon fra ulike sider på nett. Når det snakkes om skrivebordundersøkelse handler det ofte om å finne sekundærdata som kan hjelpe å svare på problemstillingen vår, altså data som allerede eksisterer og er lagret. I denne oppgaven er det brukt sekundære datakilder og nettsider som blant andre kommune.no, ssb.no og Haugesund kommune sine hjemmesider (Hansen, 2015).

Referanseprosjekter er ikke i metode i seg selv, men er i denne oppgaven blitt implementert for å kunne se og

lære av andre lignende prosjekter. Prosjektene som er valgt ut er Hinna Park, Solsiden i Trondheim og Sjøparken Hasseløy. Felles for disse tre er at alle er et resultat av transformering av gamle industriområder. Det er valgt ut tre ulike prosjekter for å belyse ulike fasiliteter. Hinna Park er et utviklingsprosjekt i Stavanger hvor et eldre industriområde transformeres til en ny og levende bydel. Hinna Park er et utviklingsprosjekt under utbygging i Stavanger, hvor et eldre industriområde transformeres til en ny og levende bydel. Sjøparken Hasseløy er et boligutbyggingsprosjekt som ligger like ved planområdet for denne oppgaven. Det er foreløpig ikke fastslått en byggestart for dette prosjektet, men det kan være en fordel å se hvordan utformingen, hvilke funksjoner og løsninger som er, slik at det er et samspill med det kommende planforslaget for denne oppgaven. Solsiden i Trondheim er et område som ble transformert for mange år siden. Derfor trekkes Solsiden inn som et referanseprosjekt for å se på ulike alternativ og løsninger som en ser har fungert i praksis.

BEFARING

Ved å gjennomføre en befaring inkluderer man både den subjektive og den objektive delen, og får en helhetlig forståelse av område. Befaringen som er gjort er gjennomført med formål om å skaffe til seg kunnskap om de eksisterende forholdene som finnes i området. Befaring er enkelt og greit det første møtet, og en inspeksjon eller undersøkelse av det som skal befares. Områdene som ble besøkt er planområdet og områdene rundt, altså Hasseløy. Ved å gjennomføre en befaringsprosess og fysisk besøke stedet, får man en mye bedre forståelse om hva og hvordan situasjonen er. Det vil også bli lettere å se eventuelle problemer og utfordringer, og også muligheter for hvordan man kan planlegge for et best mulig resultat. På befaringen er det også blitt tatt en del bilder av området, som kan brukes gjennom hele oppgaven.

SERIAL VISION

Serial Vision er et konsept, som arkitekt og urban designer, Gordon Cullen introduserte i boksen sin «The Concise Townscape» i 1961. Konseptet baserer seg på hvordan mennesker visuelt oppfatter byrom etter hvert som de beveger seg gjennom det. I hovedsak innebærer Serial Vision tanken om at et steds visuelle oppfatning ikke bare handler om en enkeltstående utsikt, men en sammensetning av de inntrykkene man får når man beveger seg gjennom en by. Cullen mente at det er viktig å skape gode byrom med en dynamisk og variert opplevelse, og at dette kan oppnås blant

annet ved varierte synslinjer, overgang mellom ulike rom, og en bevisst bruk av perspektiv og skala (Guy, B. (u.å.)).

I denne oppgaven brukes Serial Vision som en metode for å få en visuell oppfatning av planområdet. Serial Vision og befaring som metode kan virke likt og er lett å blande. Befaring er ment som en metode for å gi en idé og oppfatning av planområdet, og følger ikke nødvendigvis en spesifikk rute. Serial Vision derimot er en metode som er ment for å presentere informasjon for leser, slik at leser får en bedre oppfatning av planområdet. Serial Vision er en serie med bilder som følger en spesifikk rute, med et tilhørende kart som viser hvor og i hvilken retning bilde er tatt. Det gjør at leser blir kjent, og får en følelse av hvordan det er å bevege seg rundt i området.

STEDSANALYSE

En stedsanalyse kan defineres som «en systematisering av kunnskap for å forstå stedets historie, situasjon og framtidsmuligheter». Stedsanalysen er gjennomført for å få et overblikk og samle objektiv og kvalitativ informasjon om de eksisterende forholdene på plan- og analyseområdet. Den bidrar også til å få et helhetlig inntrykk av planområdet ved å gå gjennom temaer som overordnende planer, landskap og historie, kommunikasjon og målpunkt, bebyggelse og bo- og bymiljøutfordringer. I denne oppgaven er det tatt utgangspunkt i Bergen kommune sin stedsanalyse veileder. Veilederen er kun et utgangspunkt, og har en fin og oversiktlig struktur (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2024, Plan- og bygningsetaten, 2024).

SWOT

SWOT er en strategisk planleggingsmetode som brukes for å oppsummere og evaluere styrker, svakheter, muligheter og utfordringer. Fordelen med SWOT-analysen er at du får en fin og helhetlig oversikt over situasjonen som er. Det vil også bli enklere å kommunisere denne informasjonen ut til andre, ved å systematisk fremstille informasjon i en SWOT-analyse. I denne oppgaven brukes SWOT som en oppsummering av stedsanalysen som er gjort i forkant for å synliggjøre den eksisterende situasjonen på planområdet, og gjør det tydeligere og mer oversiktlig hva som kan forbedres og hva som allerede fungerer.

03

KAPITTEL 3:

TEORI

Formålet med dette kapitlet er samle inn data og litteratur for å danne et godt grunnlag for analysen og planforslaget. Hovedkonseptene som skal gjennomgås i dette kapitlet er industri, transformasjon, attraktivitet, flerfunksjonelle områder og bevaring av kulturminner og kulturmiljø.

For å kunne svare på problemstillingen om hvordan man kan transformere eldre industriområder på Hasseløy, til nye og attraktive områder er det gjennomgått en litteraturstudie som tar for seg de viktigste begrepene og konseptene. I dette kapittelet skal forskningsspørsmål en og tre undersøkes. Problemstillingen omtaler begreper som industriområder, transformasjon og attraktivitet, men hva menes egentlig med disse begrepene?

INDUSTRIOMRÅDER

Industriområder og fabrikker ble tidligere ofte plassert tett opp til sentrum og med tilgang til sjøen. Det kan være flere grunner til dette. God tilgjengelighet og nærhet til boligområder var viktig, slik at det var enkelt for arbeidere å komme seg til og fra arbeid. Derfor ble industri ofte plassert i kort avstand fra sentrumsområdene. En annen viktig faktor var at det skulle være gode forhold for eksport av de varene som ble produsert. Derfor var plassering langs sjøen viktig for mye av transporten skjedde med båt. Store deler av næringen var relatert til sjø og fiske.

Nå ser en at mange av de eldre industri- og fabrikkområdene forfaller og ikke lengre er i bruk, og de tar ofte opp store og attraktive landområder. Det kan være flere grunner til at det i dag står mange industriområder som ofte ikke er i bruk og som står og forfaller. Det skyldes ofte grunner som endrede økonomiske forhold og behov, og ny teknologi som gjør andre områder og fasiliteter mer attraktive. I nyere tider flyttes industri- og fabrikkområdene lengre unna byene, og det er da mulig å utnytte den nye teknologien til å bygge større og bedre fasiliteter.

Det er mange av de eldre industriområdene som ligger fint til langs sjøen, som i dag transformeres. Bruken av disse endres ofte til bolig-, nærings- og handelsformål. Områder med nærhet til sjø er mangelvare mange steder, og gjennom en transformasjonsprosess tar man bort muligheten for at sjønæringen kan etablere seg der igjen. Dette kan være en utfordring, og det er viktig å vurdere de ulike fordelene og konsekvensene

ved å omdisponere industri- og fabrikkområder langs sjøen. Har man allerede transformert et område og omdisponert bruken, er det vanskelig å reversere denne prosessen.

TRANSFORMASJON

I en byplanleggers perspektiv brukes transformasjon om prosessen ved å endre eller omforme et område. Dette kan for eksempel være et bestemt sted, en bydel eller en hel by, for å tilpasse området til nye behov, mål og utfordringer.

«Transformasjon kan beskrives som omforming, omdannelse eller forvandling av eksisterende bebyggelse og arealer innenfor den utbygde delen av byene til bedre utnyttelse og nye funksjoner. Transformasjonsområder viser seg ofte å være tidligere industri-, verfts-, havne- eller terminalområder og hvor areal og bygninger etter nedleggelse har vært preget av en tilfeldig utnyttelse. Områdene er ofte oppdelt i svært mange eiendommer, og har til dels gammel og dårlig vedlikeholdt bygningsmasse.»

(Stavanger kommune, 2006).

I en transformasjonsprosess kan man også skille mellom ulike elementer som inngår i planleggingen av omdanningen. De fire elementene man ofte skiller mellom er fysisk transformasjon, økonomisk transformasjon, sosial transformasjon og miljømessig transformasjon. Det fysiske aspektet handler om endringer knyttet til de fysiske elementene som bygninger, veier, parker, infrastruktur, offentlige rom, og lignende for å forbedre funksjonalitet, tilgjengeligheten og det estetiske. Det økonomiske aspektet referer til tiltak som bidrar på å forbedre økonomien i transformasjonen, som for eksempel å skape arbeidsplasser, stimulere næringslivet og øke verdiskapingen. Det sosiale aspektet har fokus på tiltak som kan bidra til å øke kvaliteten på transformasjonsområdene og sørger for inkludering av befolkningen i området. Dette bidrar til bedre og mer attraktive byrom, og at menneskene som bosetter seg der kan trives. Det miljømessige aspektet handler om

å redusere miljøbelastningen og øke bærekraften til området, gjennom ulike tiltak som blant annet fremmer grønne uterom, energieffektivitet, avfallsreduksjon, bevaring av naturressurser og tilpasninger til klimaendringene (Uealand, J. 2014).

En transformasjonsprosess er en helhetlig tilnærming som fokuserer på å skape mer levedyktige, bærekraftige og inkluderende steder å bo, jobbe og oppholde seg på. Grovt sett kan man skille mellom to måter å transformere på «greenfield development» og «brownfield development». Innenfor «greenfield development», eller utvikling av grøntområder, refererer man til utvikling av nye og ubrukte områder. Disse er ofte uten tidligere bygninger eller infrastruktur. Dette er ofte landbruksarealer, som sletter eller dyrka mark, og naturområder, som skog og urørt natur. «Brownfield development» derimot referere til allerede brukte og bebygde landområder. Eksempler på dette kan være eldre industriområder og fabrikker, som gjerne ligger i nærheten av byer eller tettbebygde strøk. Disse områdene er ofte ikke lengre i bruk, eller har en lav utnyttelsesgrad, slik at det krever en del arbeid for at områdene kan tas i bruk igjen. Denne typen utvikling innebærer ofte gjenbruk eller ombygging av eksisterende strukturer og infrastruktur for å transformere området til nye formål. Begrepene transformasjon, «greenfield development» og «brownfield development» kan ha noe forskjellige definisjon ut ifra hvilken kontekst det snakkes om. I en norsk sammenheng snakker man ofte om transformasjon i sammenheng med «brownfield», og omforming av eksisterende bygninger og brukt areal. Det viser seg også å være flere fordeler med transformasjon av brukte landområder. Noen som kan trekkes frem er miljømessige fordeler som redusert press på bruk av ubrukt land, beskyttelse av naturressurser, sosiale fordeler som fornyelse av bykjernen, og også økonomiske fordeler som økt utnyttelse av de eksisterende kommunale tjenester som allerede er etablert på området (De Sousa, C., 2000).

ATTRAKTIVITET

Attraktivitet er et stort begrep, og hva som er attraktivt vil variere fra person til person ut ifra interesser og preferanser. For å kunne svare på problemstillingen for hvordan man kan transformere et område og gjøre det attraktivt, må man se på hva som gjør områder og steder attraktive og hvilke faktorer som øker attraktiviteten.

Hva gjør et område attraktivt?

Uterom og områder finnes i mange ulike størrelser, former og fasonger. Det kan være torg, parker, lekeplasser, bolig-gater, og lignende, og fellesnevneren for de er uterom. Uterom finner vi over alt, og det er en rekke faktorer som avgjør om disse er attraktive eller ikke. En kan skille mellom ti faktorer/elementer som er med på å avgjøre hvor attraktivt området eller uterommet er:

1. Aktiviteter: Det kan være flere måter å forvandle et sted til en destinasjon, og det krever noe så enkelt som at det må gå an å gjøre noe der. Det kan være enkle aktiviteter som å gå, sitte, mate ender, skøyter, sole seg, se på folk, drikke, lese, jogge, osv. I tillegg til disse uorganiserte, individuelle bruksformene, trekkes mennesker også til steder hvor det foregår en organisert aktivitet som butikker, restauranter, bowling, idrettsbaner, lek, osv.



Figur 3.1: Illustrasjon av byrom med ulike aktiviteter (Foto: Fredrikstad Kommune).

2. Arkitektur: God arkitektur bidrar til å skape levende og interessante uterom, og bidrar til et godt samspill mellom bygningene, uterommet og brukerne. Når man tar hensyn til menneskelig skala, økes attraktiviteten. Sansene våre stimuleres i trange, kompakte gater der fasadene på bygningene kontinuerlig endres i farge, form, funksjon, høyde og detaljer. Det bidrar til at en hele veien blir overrasket av nye elementer, og øyet har hele tiden noe nytt og spennende å se på. En får en helt annen følelse når en går langs en monoton, og lang fasade, en død vegg eller passive enheter. Det blir da upersonlig, og forskning viser at mennesker ofte går fort gjennom området, og sjeldent flere ganger. For å oppnå dette vil det være smart å vurdere utformingen av første etasje, da det er det øye ser. Utformingen av første etasje bør være åpen, og det bør gjerne være en blanding av funksjoner, store vindusflater som forbipasserende kan se gjennom, benker og sitteplasser foran fasadene, utstilling av varer foran butikken, og lignende (Helleman, G., 2017).

3. Tilgjengelighet: Et offentlig rom som ikke er lett å nå, har allerede en ulempe. Det er viktig å sikre lett tilgang til uterommene og områdene. Uteområdene skal være enkle å navigere seg frem til, og ruten fram bør være godt merket, trygge, særlig for fotgjengere og syklistene, og utformet slik at et mangfold av mennesker av mennesker kommer seg dit, også de med nedsatt funksjonsevne.

4. Komfort: Oppfatningen av komfort er subjektiv. Likevel er det ting som kan påvirke dette positivt. Komfort påvirkes for eksempel av de tingene du ser rundt deg, mangfold av farger, om det er rent og ryddig, trygt og sikkert. Her handler det altså om mennesker føler seg velkomne.

5. Mangfold: Monotone og monofunksjonelle steder er ofte mye mindre attraktive enn steder hvor en har muligheten til å gjøre flere forskjellige ting. Blandet bruk har positiv innvirkning på mangfoldet av brukere og når på døgnet og uken det offentlige rom brukes.

Mangfoldet kan oppnås ved å tilby en rekke ulike aktiviteter, mangfold i farger og ved å bruke ulike materialer i fasadene og på dekke.

6. Fargeutseende: Fullt herdede firkanter er kjedelige. Å legge til noen vannelementer eller grøntområder (trær, blomster, gress) gir dybde og en annen atmosfære. Mer variasjon i farger, kan også oppnås med en pensel og litt maling, og for eksempel gi noen trapper, blomsterpotter, eller vegger litt farge.

7. Plass til myke trafikanter: Et offentlig rom kan bare blomstre hvis fotgjengere er utgangspunktet for designet og fasilitetene. Bilfrie gater, for eksempel, skaper en helt annen dynamikk, og de skaper rom for grøntområder, terrasser og for at barn kan leke. Flere kommer til å bruke disse områdene, de skaper liv, og flere mennesker møtes.

8. Rent, ubrudd og trygt: Frittliggende asfalteringsstiler, forsømte parker, dårlig vedlikeholdte fasader, gatelys som er ute av drift, ødelagte gatemøbler og forurensede torg er lite attraktive og vil hindre folk å besøke disse uterommene. For at uterommene skal være attraktive vil det i høy grad kreves vedlikehold og at noen har ansvar for å passe på disse områdene og at de er rene, trygge og at elementer ikke er ødelagte.

9. Lekeplasselementer: I tillegg til aktiviteter og idrettsarrangementer, får offentlige rom ofte en ekstra appell når det er «spillende» elementer. Dette kan for eksempel være store huske, som både barn og voksne kan bruke, vannelementer, kunst, eller tradisjonelle brettspill som sjakk. Disse kan gi samhandling, atmosfære, avslapning og status, i tillegg fungerer de ofte som et blikkfang og fanger interessen til forbipasserende.

10. Sitte- og ståfasiliteter: Til slutt fungerer et offentlig rom bare hvis det er nok muligheter til å sitte og stå. Det handler ikke nødvendigvis bare om antall, men også hvor og hvordan de er plassert. Noen ønsker

å sitte i solen, mens andre foretrekker skyggen. Noen ønsker å sitte å jobbe eller å lese på et roligere sted, mens andre ønsker å se på utsikten eller på aktivitetene som foregår. En viss grad av beskyttelse mot vær, vind og regn bør også tas til vurdering.

Disse elementene kan brukes videre som en sjekklister i det nye planforslaget, for å sjekke om planene legger til rette for attraktivitet i byrommet. Om alle, eller de aller fleste punktene er oppfylt og det er tilrettelagt for alle elementene, er det gode forutsetninger for et godt rom. Om en ser at planforslaget mangler en del av elementene, kan det være hensiktsmessig å gjøre en ny vurdering og eventuelt legge til de elementene som mangler for å sikre at det er et godt grunnlag for attraktivitet.



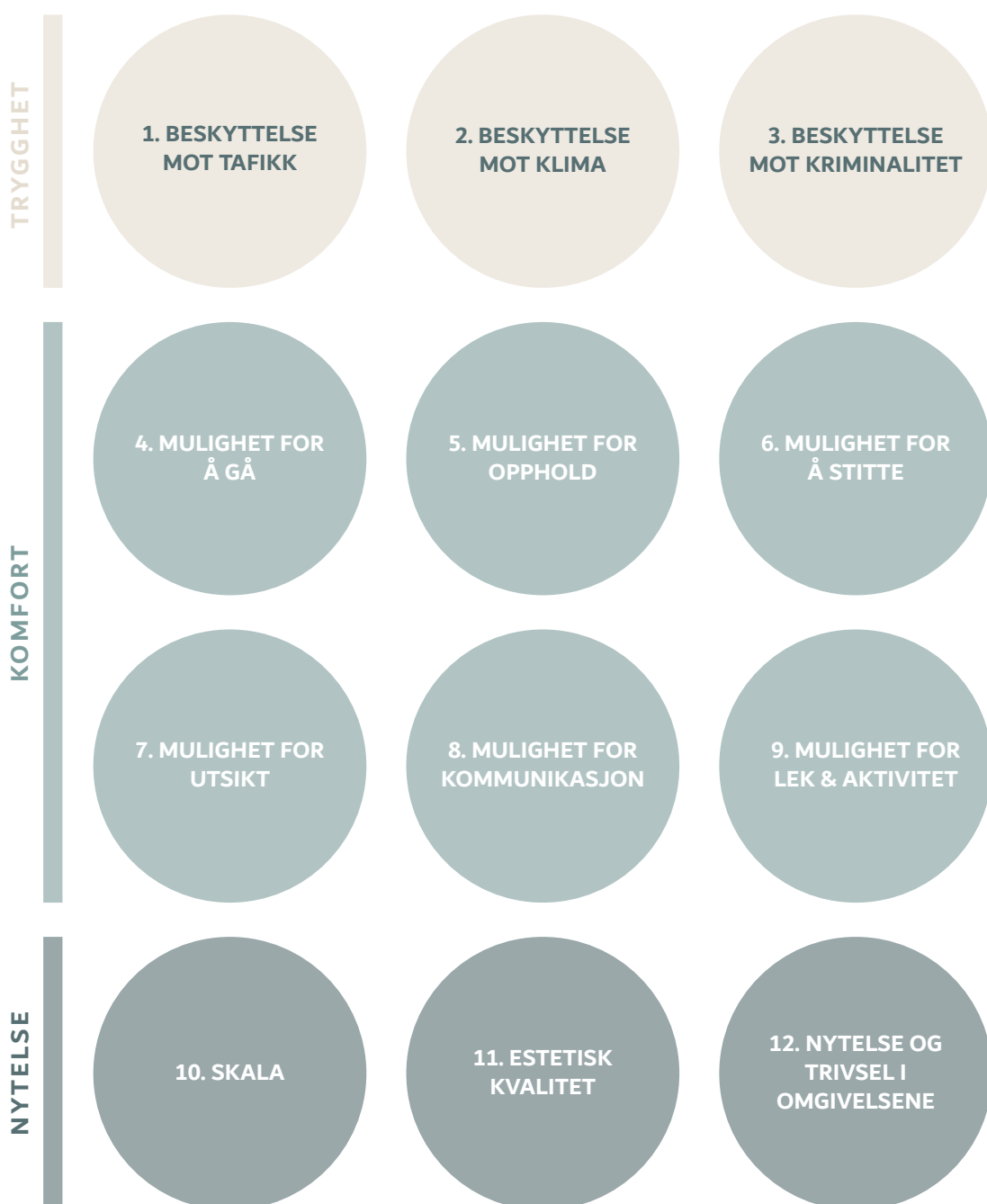
Figur 3.2: Møblering som kan brukes både som lekeelementer og sittefasilitet (Foto: Egersund Kommune).

ATTRAKTIVITET

JAN GEHL: 12 KVALITETSKRITERIER

Jan Gehl er en dansk arkitekt og byplanlegger, som er kjent for sitt arbeid innen byplanlegging og byutvikling. Han har blant annet vært en sentral figur i å fremme idéen om et menneskesentrert design i byer. I boken «Cities for people» (2010) legger Gehl frem de 12 kvalitetskriteriene for byrom, som er prinsipper for hvordan å skape gode byer for mennesker. De 12 kriteriene er et kvalitativt forbedringsverktøy som kan brukes i utviklingen av byrom, og omhandler

en rekke forhold som legger til rette for tryggere, mer komfortable og attraktive byrom. De 12 kvalitetskriteriene er delt inn i tre hovedkategorier: trygghet, komfort og nytelse. Disse kan brukes som et verktøy for å få et bilde av hva analyseområdet eller planområdet tilbyr av kvaliteter, og de kan rangeres ut ifra hva som fungerer og hva som kan utbedres (Gehl, J., 2010).



Figur 3.3: Jan Gehls 12 kvalitetskriterier

FLERFUNKSJONELLE OMRÅDER

I forskningsspørsmål én snakkes det om begrepet flerfunksjonelle områder og blandet bruk, og hvordan dette kan implementeres i transformeringen av Hasseløy. Derfor kan vi videre undersøke disse to spørsmålene:

**Hva menes med flerfunksjonelle områder?
Hvordan legger man til rette for blandet bruk?**

Begrepet flerfunksjonelle områder eller flerfunksjonelle bydeler referer til områder og nabolag som inneholder en blanding av ulike funksjoner og aktiviteter. Dette kan være funksjoner som boliger, arbeidsplasser, næring og tjenesteyting, kulturinstitusjoner, rekreasjonsområder og offentlige tjenester. Disse områder er designet og planlagt for å være mangfoldig og dynamiske, og de legger til rette for daglige aktiviteter og interaksjoner innenfor et begrenset geografisk område. Flerfunksjonelle områder kan være utformet på ulike måter avhengig av kontekst og behov. Eksempler på ulike måter å implementere konseptet på kan være blandet landbruk, blandet bruk av bygninger, blandet bruk av offentlige rom og rekreasjonsområder, blandet bruk av gatemiljø, og lignende. Fellesnevneren for disse eksemplene er at alle har mer enn en primærfunksjon, og at menneskene som bruker områdene har flere muligheter å benytte seg av.

Det er mange fordeler med implementering av konseptet flerfunksjonalitet, blant annet tilgjengelighet, økt livskvalitet, økt sosial interaksjon, styrket lokal økonomi, redusert behov for bilbruk og konseptet fremmer bærekraftig utvikling. Ved ha flere ulike funksjoner samlet på et begrenset geografisk område øker det tilgjengeligheten for beboerne i området, og de har alle de daglige gjøremålene samlet, ofte innen gang- eller sykkelavstand. Dette bidrar også til redusert behov for bruk av bil, da det i de fleste tilfeller vil være lettere å ferdes til fots eller med sykkel. På grunn av redusert behov og mindre tilrettelegging av bilbruk, kan det føre til at færre skaffer seg bil. Dette igjen fører til at

flere ferdes ute, og uterommene blir til møteplasser og fellesområder for de som bor og ferdes i områdene. Dette vil også bygge en følelse av felleskap og styrker nabolagsfølelsen og sosiale bånd. Disse fordelene er også et godt grunnlag for bærekraftig utvikling. Flerfunksjonelle områder fremmer bærekraftige transportformer, og bidrar dermed til å redusere karbonutslipp og klimaendringer. Flerfunksjonelle områder bidrar også til økt livskvalitet blant beboerne da de har tilgang til et bredt spekter av tjenester, fasiliteter og aktiviteter, gjerne innen gangavstand fra der de bor. Samlet sett kan flerfunksjonelle bydeler og blandet bruk av områder bidra til å skape et mer levende, bærekraftig og inkluderende samfunn.

JANE JACOBS

Jane Jacobs var en amerikansk-kanadisk journalist, forfatter og aktivist som er kjent for sitt arbeid innen byplanlegging og byutvikling. Jacobs var opptatt av flerfunksjonelle bydeler og hun er spesielt kjent for sin motstand av den utbredte tilnærmingen til byplanlegging på 1950- og 1960-tallet, som ofte involverte riving av eksisterende nabolag som ble erstattet med ensformige boligblokker og motorveier. Boken hennes «The Death and Life of Great American Cities» (1961) er betraktet som en av de mest innflytelsesrike bøkene innen byplanlegging, hvor hun argumenterer for en bottom-up tilnærming som fremmet blant annet mangfold og blanding av funksjoner. For å komme frem til sine teorier og hypoteser brukte hun mye av tiden sin til å studere og observere blant annet nabolag i New York. Hun studerte hva det var som førte til at byene og nabolagene fungerte, og en fellesnevner for områdene og det hun mente var nøkkelen var mennesker og innbyggerne.

Jacobs anbefalte å generere mangfold gjennom byplanleggingen, og derfor foreslår hun fire designprinsipper for å oppnå dette (fra boken «The Death and Life of Great American Cities»):

1. Blandet bruk av et område som tiltrekker seg mennesker på gater og steder: Det bør være mer enn en primærfunksjon på et område, aller helst mer enn to. Området og dets funksjoner må sikre at mennesker beveger seg i gatene til alle døgnets tider og av ulike grunner, samtidig som de må ta i bruk de samme fasilitetene.

2. Korte kvartaler og mange muligheter for veivalg: Kvartalene på området bør være korte og tilby mange muligheter for å krysse gater og runde gatehjørner. Det bør være enkelt og trygt for mennesker å ferdes i område.

3. Tett sammenblanding av ulike bygninger: Det bør være rom for ulik alder og med ulik standard på bygningene. Spesielt understreker hun betydningen av gamle bygninger, slik at husleiene i et område kunne variere. Dette sikrer at ulike typer virksomheter og mennesker med forskjellig inntektsnivå kan etablere seg i samme nabolag.

4. Tett konsentrasjon av mennesker, inkludert tett konsentrasjon av beboere: En bydel eller område med mange beboere og mange mennesker som ferdes skaper tryggere nabolag.

BEVARING AV KULTURMINNER OG KULTURMILJØER

I transformering og utforming av nye områder og byrom kan det være utfordrende ta hensyn til de eksisterende kvalitetene som finnes, og det kan være krevende å forholde seg til kulturminner og -miljø. For å svare på forskningsspørsmål tre om hvordan man kan ta hensyn til og bevare de eksisterende kulturminnene og -miljøene skal denne delen se på nettopp dette.

Kulturminner og kulturmiljøer utgjør viktige felles goder og samfunnsressurser som spiller en sentral rolle i å opprettholde miljømessig, sosial og økonomisk bærekraft. Plan- og bygningsloven, sammen med kulturminneloven, utgjør sentrale verktøy i forvaltningen av disse verdifulle elementene. Kulturminner er ikke bare fysiske spor etter menneskers liv, men de kan også inkludere steder hvor det har foregått historiske hendelser, eller der det knytter seg tro eller tradisjoner til.

Når kulturminner er en del av en større sammenheng dannes et kulturmiljø, som også kan omfatte landskap. Bevaringen av disse elementene inngår i et nasjonalt mål om å bidra til en bærekraftig utvikling gjennom en helhetlig samfunnsplanlegging. Dette innebærer at samfunns- og arealplanlegging spiller en viktig rolle i å ivareta mangfoldet av kulturminner og kulturmiljøer som grunnlag for kunnskap, opplevelser og bruk.

Kulturminner og kulturmiljøer er ikke bare arkiver av fortiden, men også kilder til kunnskap som kan gi opplevelser, stedsidentitet og tilhørighet. De kan være viktige ressurser for å utvikle levbare byer og steder ved å bygge opp stedets identitet og bidra til historisk dybde, tilhørighet og trivsel. I tillegg kan de være sentrale for næringsutvikling og verdiskapning.

En annen fordel med å bevare kulturminner og kulturmiljøer, fra et bærekraftig perspektiv, er det å bruke og ombruke eksisterende bygninger som bidrar til å redusere klimagassutslipp, sammenlignet med å rive ned og bygge nytt. Derfor er det å bevare disse elementene ikke bare en investering i vår kulturelle arv, men også i vår felles fremtid (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2023).

OPPSUMMERING

Dette kapitlet beskriver viktige begreper for å svare på problemstillingen og forskningsspørsmålene. Det er mange eldre industriområder som forfaller, men som har kvaliteter, som nærhet til sjø. Mange av disse er aktuelle for å gjennomgå en transformasjonsprosess, noe som allerede er gjort flere steder. Det gir muligheter for en endring av bruken av områdene, som kan gjøre områdene mer attraktive. Attraktivitet vil avhenge av interesser og preferanser, men det er her sett på ti ulike faktorer som bidrar til å øke attraktiviteten. Noen av disse inkluderer ulike aktiviteter og mangfold av funksjoner. De ti ulike faktorene har mye til felles med Jan Gehls 12 kvalitetskriterier, og viser temaer som er viktig i planleggingen av gode byrom. Et naturlig utgangspunkt i forhold til attraktivitet er å introdusere flerfunksjonelle områder. Ved å bruke Jane Jacobs fire designprinsipper vil beboere og besøkende kunne ha mye av det de trenger innen kort avstand. I området oppgaven ser på finnes det kulturminner og -miljøer. Ved å ta vare på disse kan en bygge opp en identitet som skaper tilhørighet i forhold til byens historie.

04

KAPITTEL 4:

REFERANSEPROSJEKTER

Formålet med dette kapitlet er å undersøke ulike transformeringsprosjekter for å se på mulige løsninger, som kan fungere i planområdet. Det er valgt tre prosjekter som har samme utgangspunkt, men er på ulike stadier i transformeringsprosessen.

Det er for tiden mange transformasjonsprosjekter rundt om i verden. Mange av disse tar for seg eldre industriområder, som ofte ligger langs sjøen, og transformerer disse områdene til noe nytt. I prosjekteringen av nye transformasjonsområder, kan det være smart å se på andre lignende transformasjonsprosjekter. På denne måten kan man både hente inspirasjon på løsninger som en ser fungerer bra i praksis, og eventuelt se hvilke løsninger som ikke fungerer fullt så godt. I denne oppgaven er det valgt ut tre ulike referanseprosjekter.



Figur 4.1: Oversiktsbilde over utviklingsprosjektet Hinna Park i Jåttåvågen
(Foto: Hinna Park).

HINNA PARK

Hinna Park er et stort transformeringsprosjekt av eldre industriområder i Stavanger. Hinna Park ligger i Jåttåvågen i Stavanger kommune. Området ble tidligere brukt til industri, og det blant annet bygd store betongplattformer for oljeindustrien. Fra begynnelsen av 2000-tallet trappet industrien ned, og deler av området er nå allerede transformert til flere nye kontor- og boligbygg. Hinna Park er et enormt stort prosjekt, og er derfor delt inn i ulike deler. Del én er ferdig, og Hinna Park 2.0 er under planlegging.

“En levende bydel ved fjorden”

Det er Stavanger utvikling som eier tomtene og står for utviklingen. Visjonen er å skape en levende bydel ved fjorden, hvor det er tilrettelagt for å bo, jobbe, besøke og oppholde seg. Hinna Park skal være en plass

folk ønsker å besøke og reise til. Det er et stort fokus på en helhetlig transformering, og de ønsker ikke bare å utvikle et område, men bygge en bydel. Derfor er det lagt vekt på gode uterom med høy kvalitet, sammen med at området ikke blir privatisert og lukket. Mangfold er viktig. Her skal alle få bo, jobbe og oppholde seg.

Hinna Park 2.0 består blant annet av hele 6000 arbeidsplasser og 1500 boenheter. Totalt vil prosjekteringsområdet bestå av 14 000 arbeidsplasser og over 2500 boliger. Området har også en svært attraktiv plassering rett ved sjøen og Viking stadion ligger like ved. Tilgjengeligheten til området er også optimal med den nye bussveien som forbinder plasser som Stavanger, Sandnes, universitetet og det nye sykehuset i tillegg til et regionalt jernbanestopp, som vil gjøre Jåttåvågen og Hinna Park til et sentralt knutepunkt i regionen.

Fra transformeringsprosjektet Hinna Park er det flere idéer og elementer som en kan hente ut inspirasjon fra. Det man kan hente inspirasjon fra er sammensetningen av bygninger og funksjoner som er etablert/prosjektert i prosjektet. Hinna Park har en visjon om å være levende, og med en flerfunksjonell bydel slik som denne tiltrekkes det til seg mye mennesker som kommer for ulike formål.



Figur 4.2: Arrangement avholdt i Hinna Park, som skaper liv og tiltrekker seg mennesker i alle aldre (Foto: Hinna Park).

Områdene i Hinna Park er også godt belyst som gjør at det føles trygt å ferdes i området både på dagtid, men også om kvelden.



Figur 4.3: Hinna Park på kvelds-/nattestid (Foto: Estate Nyheter).

For at folk skal ha lyst å besøke området er det viktig at det er gode grunner til å dra dit. I Hinna Park har det lagt til rette for gode uterom, og det er tilrettelagt for ulike aktiviteter basert på ulike interesser. Havnefronten har vært i fokus ved planlegging, og her har en mulighet til å gå, jogge, sette seg ned å nyte utsikten. Det er også mulighet for andre aktiviteter som bade, kajakk, badstue, med mer. Dette er viktige elementer for at området skal være attraktivt, og at folk skal ha lyst til å besøke bydelen.



Figur 4.4: Badstue og aktivitet i Hinna Park (Foto: Hinna Park).

Gjennom god planlegging og prosjektering har de prosjekterende klart å bevare deler av historien på stedet. Historien er en viktig del av områdets identitet og gjør at mange føler en tilhørighet til stedet. En av de elementene som er bevart i Hinna Park er Skråtårnet. Skråtårnet er et ca 50 meter høyt betongtårn, og er et lokalt landemerke som ble bygget i på 1980-tallet. Tårnet er i dag vernet, og står som et symbol for den eventyrlige oljehistorien (Hinna Park, (u.å.)).



Figur 4.5: Havnepromenade i Hinna Park (Foto: Hinna Park).

SOLSIDEN, TRONDHEIM

Et annet transformeringsprosjekt som kan trekkes inn som referanseprosjekt er Solsiden i Trondheim. Solsiden, også kjent som Nedre Elvehavn. Det er et transformeringsprosjekt som ble gjennomført for en del år tilbake. Området har gjennomgått en omfattende transformasjon. Fra å opprinnelig være et gammelt og nedslitt industriområde, med blant annet det som en gang var en av Norges største skipsverft, til å bli en av Trondheims mest attraktive og levende bydel. Det er flere likheter mellom Solsiden og planområdet på Hasseløy, blant annet nærheten til sjø, nærhet til sentrum, og begge områdene besto av nedslitte industriområder.

Solsiden kan brukes som et referanseprosjekt for å vise et godt gjennomført transformasjonsområde, og hente inspirasjon om planer og løsninger som en ser har fungert i praksis. På Solsiden finner man et stort utvalg av ulike funksjoner og aktiviteter, som tiltrekker seg mennesker av ulike formål og til ulike tider på døgnet. Man finner blant annet et stort utvalg av ulike kaféer, restauranter og utesteder, i tillegg til flere ulike butikker og kjøpesenter. Man finner også et utvalg av kulturfasiliteter som museum og scener, og om vinteren blir deler av området omgjort til en opplyst skøytebane, mens det samme området blir omgjort til en scene om sommeren. I transformeringsprosessen har de også klart å bevare store deler av historien på stedet, og de har fått en fin balanse mellom nytt og gammelt. I årene etter transformeringen av industriområdet, har områdene rundt blitt mer attraktivt som boligområder og det er bygget mange store boligkomplekser. Området framstår som trygt og attraktivt (Visit Trondheim, (u.å.)).



Figur 4.6: Hvordan Nedre Elvehavn, eller Solsiden, så ut i 1955 og da Norges største skipsverft, TMV, holdt til der (Foto: Andre Akt).



Figur 4.7: Hvordan uterommene på Solsiden tas i bruk om vinteren, her med en stor og opplyst skøytebane (Foto: Visit Trondheim).



Figur 4.8: Solsiden på dagtid. Området er attraktivt med flere ulike restauranter langs elvekanten, mulighet for å sitte, gå, sykle, med mer (Foto: Visit Norway).

SJØPARKEN HASSELØY

Det andre referanseprosjektet er Sjøparken Hasseløy. Sjøparken Hasseløy blir brukt som referanseprosjekt hovedsakelig av to grunner. For det første er dette også en transformasjon av en gammel industritomt. For det andre ligger dette prosjektet på Hasseløy, ikke langt unna planområdet for denne oppgaven. Derfor kan det være greit å se på løsninger som er planlagt der, og jobbe mot en mer helhetlig utvikling av Hasseløy.

Sjøparken Hasseløy er et boligprosjekt som ligger langs Smedasundet i Haugesund. Tomten ligger sentralt til på Hasseløy, og er tidligere brukt til industri/kaiområde. Prosjektet er opptatt av beboerne og ønsker å gi den beste opplevelsen, og inviterer til innspill og at kjøperne får være med på å utforme blant annet fellesarealer. Sjøparken Hasseløy er som nevnt et boligprosjekt, men de legger til rette for blandet bruk av fasilitetene. Uteområdene er utformet slik at alle har mulighet til å bruke arealene, enten om noen ønsker å gå, sykle eller oppholde seg der. De legger også til rette for mulighet for trimrom, selskapslokaler, verksted, lager for kajaker og lignende for de som skal bo der (Sjøparken Hasseløy, (u.å.)).

OPPSUMMERING

Felles for disse tre referanseprosjektene er at de tilrettelegger for flerfunksjon bruk med aktiviteter og mangfold. Det er lagt vekt på god utforming av uteområder slik at områdene oppfattes som trygge og tilgjengelige, i tillegg til god arkitektonisk utforming.



Figur 4.9: Hvordan boligprosjektet Sjøparken Hasseløy kommer til å se ut. Øst mot Smedasundet, og viser utearealene sammen med havnepromenaden (Foto: Sjøparken Hasseløy)



Figur 4.10: Hvordan boligprosjektet Sjøparken Hasseløy kommer til å se ut. Fasaden mot vest (Foto: Sjøparken Hasseløy).

05

KAPITTEL 5:

SERIAL VISION

Formålet med dette kapitlet er å gi lesere et bedre innblikk og oversikt over plan- og analyseområdet gjennom en visuell serie med bilder.

SERIAL VISION

Konseptet Serial Vision er utviklet av arkitekt og byplanlegger Gordon Cullen. Konseptet baserer seg på hvordan mennesker visuelt oppfatter byrom etter hvert som de beveger seg gjennom det. For å få et bedre bilde av hvordan plan- og analyseområdet ser ut, er det laget en visuell serie med bilder for å illustrere dette. Ved å inkludere analyseområdet i den visuelle serien, vil leser få en mer helhetlig forståelse

av planområdet og dens kontekst. Det vil også gi en bedre og mer helhetlig forståelse av omgivelsene, og hvordan man kan ta seg til planområdet. Hvert bilde er nummerert, og kartet viser hvor og i hvilken retning bilde er tatt.





Figur 5.1: Serial Vision diagram. (Foto: Thuestad, 2024)

06

KAPITTEL 6:

STEDSANALYSE

Formålet med stedsanalysen er å få en oversikt over gjeldene planer og kartlegge de eksisterende kvalitetene på planområdet og områdene rundt

Stedsanalysen er utarbeidet for å få en bedre kunnskap og forståelse om hvordan de eksisterende forholdene er på planområdet og områdene rundt. I denne analysen er det tatt utgangspunkt i Bergen kommune sin veileder for stedsanalyse. Denne veilederen er da brukt som en mal for å sikre at de viktigste punktene tas med i analysen, men det kan være noen endringer. En av forskjellene er at i denne analysen er det valgt å ikke inkludere kapittelet om anbefaling. Det er fordi oppgaven i seg selv vil resultere i en anbefaling og planforslag. Det er også lagt til en SWOT-analyse som siste punkt, for å oppsummere og tydeliggjøre de viktigste funnene i stedsanalysen.

I stedsanalysen vil noen av temaene gjelde kun for planområdet, mens noen av temaene krever en større kontekst og sammenheng. Noen temaer refererer da bare til planområdet, mens for eksempel historie krever en større kontekst for å få en bedre oppfatning, og referer da til analyseområdet.

OVERSIKT

PLANOMRÅDETS AVGRENSNING

Planområdet ligger på Hasseløy i Haugesund kommune. Planområdet avgrenses av Flathauggata i øst, Grannesgata i nordøst og Daniel Danielsens gate i sør. På planområdet er det for det meste industribebyggelse, blant annet en båtforhandler og en småbåthavn. Analyseområdet, som vil være i fokus i stedsanalysen, vil omfatte hele Hasseløy.



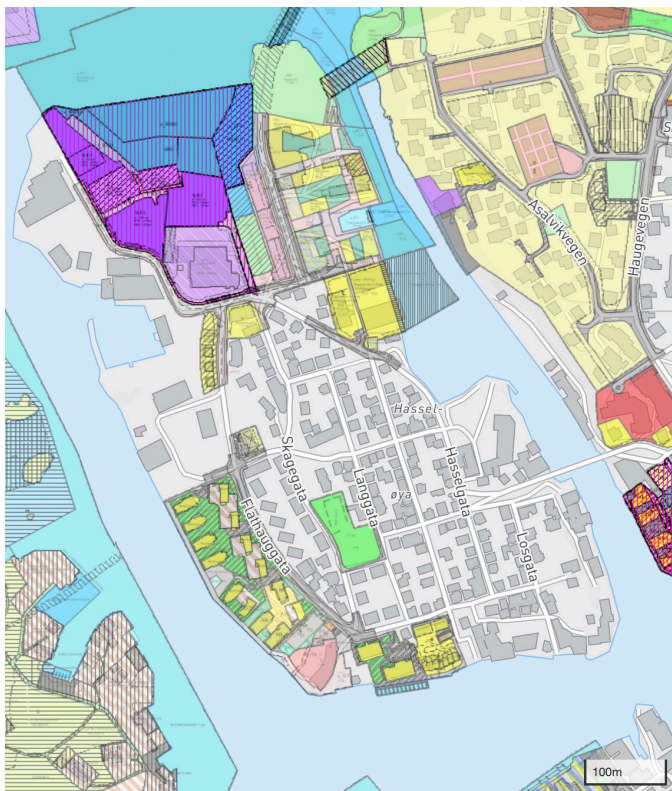
Figur 6.1: Planområdets avgrensning.

GJELDENE PLANER OG PÅGÅENDE

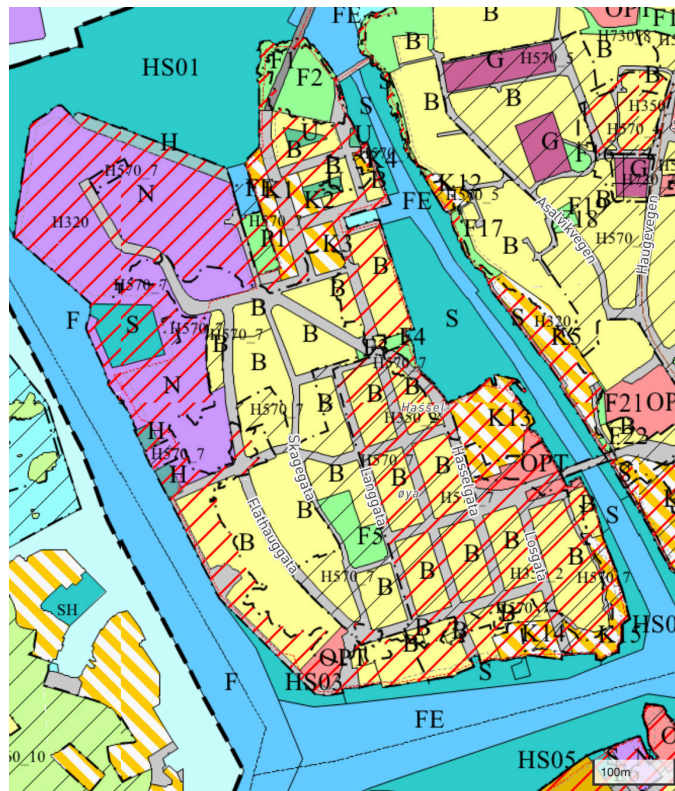
BYGGEPROSJEKTER:

I planområdet er det per nå kun en gjeldende reguleringsplan og ingen pågående byggeprosjekter. Reguleringsplanen gjelder boligbebyggelsen i vest, langs Flathauggata. I samme område finner man hensynssone knyttet til bevaring av kulturmiljøer. I henhold til kommunedelplanen for Haugesund sentrum er arealformålet på planområdet hovedsakelig næringsbebyggelse (område H570), havn og småbåthavn. Det er en angitt hensynssone sør i planområdet – H570_7: Bevaring av kulturmiljø. Store deler av planområdet inngår også i faresone H320_1: Flomfare. Kommuneplanen har også lagt til rette for en turtrasé/havnepromonade langs sjøen på planområdet.

I analyseområdet finnes det noen flere reguleringsplaner, blant annet blokkbebyggelse og felles grøntareal sør for planområdet og kombinert kontor og industri nordøst for planområdet. Det er også planlagt ny blokkbebyggelse på nordøst siden av øya, langs Smedasundet. På Hasseløy er det også for tiden en del veiarbeid for utbedring av vei- og gatenettet. Det er også regulert inn ny gang- og sykkelbro, i tillegg til ny bilbro.



Figur 6.2: Reguleringsplaner (Hentet fra: kommunekart.no)



Figur 6.3: Kommunedelplan for Haugesund sentrum (Hentet fra: kommunekart.no)

REGIONALPLAN FOR HAUGALANDET

Formål med planen: Planen skal bidra til at Haugalandet framstår som en attraktiv region for både innbyggere og næringsliv. Kvaliteter som variert boligmarked, attraktive tettstedssentre og god tilgjengelighet skal videreutvikles. Samtidig styres fokuset på nærhet, miljø og samhandling i regionen.

Hvorfor en helhetlig plan for Haugalandet?

- Legge tilrette for vekst og utvikling
- Styrke by-, tettsteds- og grendesentre i hele regionen
- Bygge slik at det blir korte avstander til daglige gjøremål
- Stimulere til økt gange, sykling og bruk av kollektivtransport
- Utvikle vegnettet, sikre tilgjengelighet og trafiksikkerhet

Mål ved planen er:

- Attraktiv, synlig og robust region
- Urbant bysentrum
- Levende og velfungerende tettsteds- og grendesentre
- Kompakt utbyggingsmønster
- Effektiv, enkel, forutsigbar og miljøvennlig transport
- Knytte regionen sammen
- Gode bo- og nærmiljøkvaliteter og god tilgjengelighet
- Langsiktig bruk og vern

(Rogaland Fylkeskommune, 2017)

KOMMUNEDELPLAN FOR HAUGESUND SENTRUM

Formålet med sentrumsplanen er å detaljere kommunens samfunns- og arealdel for Haugesund sentrum. Planen oppdaterer området med gjeldene nasjonale, regionale og lokale føringer for samfunnsutvikling og arealbruk. Planen har fokus på samfunnsplanens tema innen:

- Det urbane regionsentre
- Bolig i byen
- En vakker og attraktiv by
- Den tilgjengelige byen

Delmål fra sentrumsplanen:

- Haugesund skal være regionens viktigste senter for handel, offentlig og privat tjenesteteyting, kultur, uteliv, opplevelser og arbeidsplasser
- Haugesund kommune skal legge til rette for økt boligbygging i sentrum slik at flere bor og lever i byen; en forutsetning for et levende og urbant regionsenter
- Haugesund sentrum skal ha en styrket identitet ved at det bygges nyskapende arkitektur som tilfører byen nye kvaliteter, samtidig som byens kulturhistoriske bygningsarv er forvaltet på en god måte
- Haugesund skal være en vakker og attraktiv by med gode byrom og rekreasjonsområder for alle
- Haugesund sentrum skal være et naturlig utgangspunkt for å besøke og oppleve Haugalandet

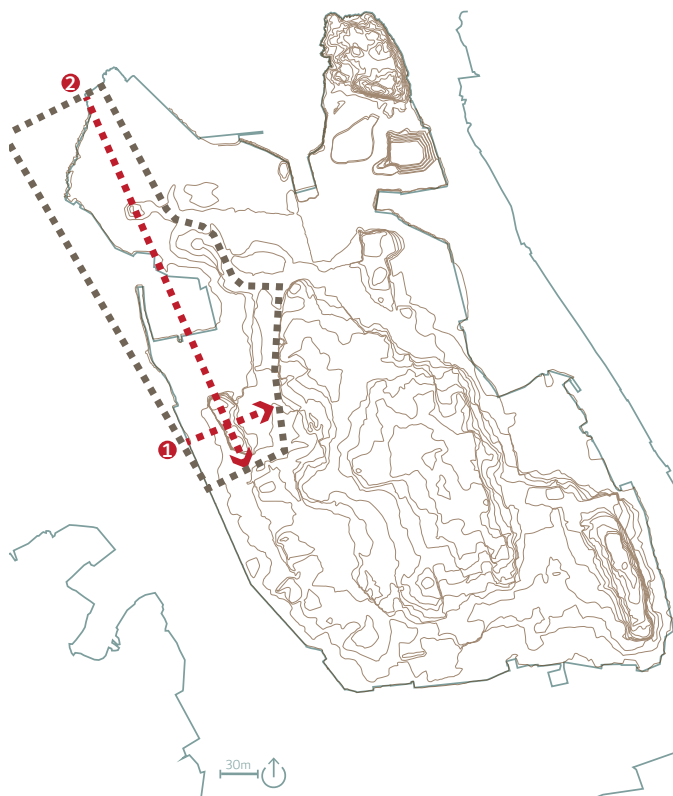
(Haugesund Kommune, 2021a)

LANDSKAP OG HISTORIE

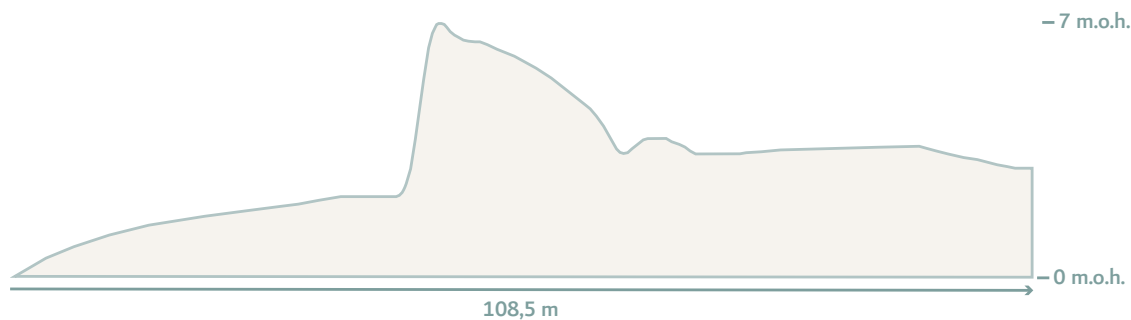
LANDSKAP

Innenfor planområdets avgrensninger er landskapet nokså flatt, med unntak av noen steder. Store deler av planområdet er preget av at mennesker har rørt områdene, og mye av arealet er asfaltert. Det er noen unntak med en liten høyde nordøst i området, i tillegg til en større høyde forskjell sør i planområdet. Planområdets høyde forskjell er 1 m.o.h. på det laveste, og 8 m.o.h. på det høyeste. Analyseområdet ellers er preget av større høydeforskjeller, og har et mer naturlig landskap.

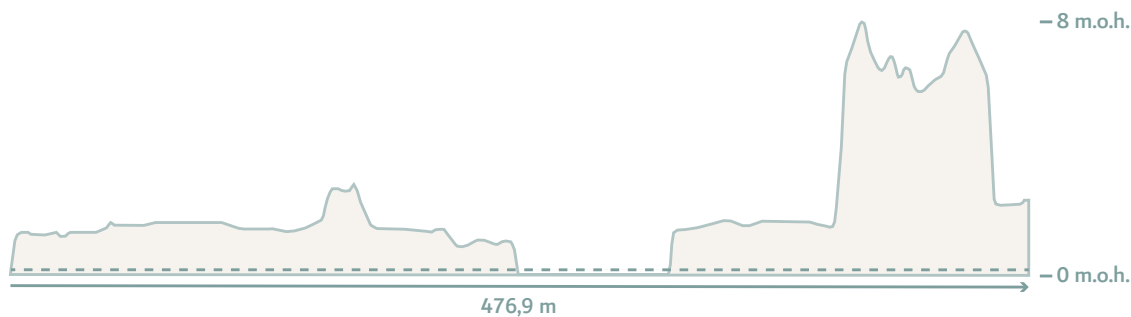
Planområdets avgrensning i vest, avgrenses av sjøen og her er landskapet kun 1 meter over havet. Dette gir stor fare for flom, som må tas hensyn til i videre planlegging.



Figur 6.4: Høydekoter og snitt.



Figur 6.5: Snitt 1.



Figur 6.6: Snitt 2.

HISTORISK UTVIKLING

GRUNNLEGGELSEN AV HAUGESUND BY

Haugesunds historie strekker seg helt tilbake til slutten av 1700-tallet og starten på 1800-tallet. På den tiden var Haugesund kun et lite strandsted med få svært få innbyggere. Det var også på denne tiden at sildefiske kom til Vestlandet, og ble en stor næring i de større byene Bergen og Stavanger. Fra 1840-årene ble sild også en viktig næring for Haugesund, og ble ofte omtalt som «havets sølv». Dette førte til at Haugesund vokste som sted, og antall mennesker som bodde der økte raskt fra 1000 til 3200 i løpet av de neste 10 årene. Fra gammelt av var det lover og regler som sa at dersom en bonde eller fisker ønsket å selge varene sine, måtte dette forgå i byer. Dermed måtte de reise langt, enten til Stavanger eller til Bergen. Haugesund ble i 1854 endelig et ladested, og fikk bystatus, noe som var veldig viktig for innbyggerne. Da fikk man ladestedsrettigheter og muligheten til å selge varer og eksportere varer til utlandet. Dette gjorde det svært attraktivt å bo i byen, og førte til at mange handelsmenn, fiskere, og andre yrkesgrupper ønsket å flytte dit. Folketallet økte raskt og etterspørselen av boliger og sjøhus økte. Folk etablerte seg hvor forholdene for sildefiske lå til rette, og det var langs Haugesundet – Hasseløy, Risøy og fastlandet langs sundet.

Med så mange tilflyttende og stor pågang med sildefiske, fulgte også flere andre næringer og industrier. Noen av disse, og som er en stor del av Haugesunds tradisjon, er verfts-, skipsbyggings- og rederinæringer. En av de mest kjente og største skipsbyggeriene fra 1800-tallet er det som het Haugesunds Mekaniske Verksted (HMV), men som nå heter Aibel. Dette var og er fortsatt en av de største arbeidsplassene i byen. Av rederier var det flere store, blant annet Knutsen OAS, som fremdeles er en av byens rederier.

På 1900-tallet fortsatte byen å vokse, særlig i sentrumsnære områder, altså langs Smedasundet både på fastlandet og Risøy og Hasseløy. Haugesund kom seg fint gjennom andre verdenskrig, da det ikke var strategisk viktig mål, utover festningsverkene og bunkersene langs kysten. Senere på 1900-tallet ble det også bygget en del nye boligområder, særlig nordover, blant annet på Bleikmyr. Det ble også bygget en del sørover, ned mot fastlands Karmøy, og det har flere ganger vært forsøkt reist forslag om flytting av kommunegrensen. Nå i nyere tid vokser byen østover, med store boligområder blant annet i Skåredalen

(Haugalandmuseet, (u.å.)).

HISTORIE SPESIFIKT FOR PLANOMRÅDET OG HASSELØY

Staaletuset: Staaletuset er et av de større byggene som finnes på planområdet og har høy bevaringsverdi i henhold til Kommunedelplanen for Haugesund kommune. Navnet Staaletuset kommer fra «Sildakongen» Steffen Staalesen (1870-1925). Staalesen var blant Norges største eksportører av sild, og drev sin virksomhet med i Haugesund og utenbys med ca 2000 ansatte. I de gode årene, like før og etter første verdenskrig, startet han byggingen av et nytt salteri. Bygget stod ferdig i 1919, og var Norges største sjøhus og en av Nord-Europas største betonghus i jugendstil. Uheldigvis ble de gode tidene avløst av krise, og Staaletuset ble aldri det supersalteriet som Staalesen ønsket seg.

Siden 1980-tallet er det Bjørn Kyvik som eier bygget og tomten gjennom selskapet Kyvik Eiendom. Bygget er i god stand, og Kyvik-familien har siden den tid bygget om og driftet huset som et kulturhus, med bar og scene (Haugaland kunstverk, (u.å.)).

Sjømenns aldershjem: I Langgata 50 finner vi en stort, gammel murbygning som stod ferdig i august 1919. Dette bygget ble brukt som aldershjem for sjømenn og deres enker med familie. Grunnet endret behov gjennom tidene var det færre og færre som ønsket å benytte seg av tilbudet, samt nye tekniske og bygningsmessige krav og krav til bedre komfort, førte til at det ikke lengre var mulig å drive hjemmet på denne måte. I 2017 vedtok styret at bygget skulle selges, og nå finnes det mange leiligheter der (Haugesund kommune, 2018).



Figur 6.7: Staaletuset (Foto: CAS).



Figur 6.8: Sjømenns aldershjem. Bildet fra 1919 (Foto: Haugalandsmuseet).



Figur 6.9: Oversikt over kulturminner og kulturmiljøer (Hentet fra: Hageusund Kommune)

KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

Store deler av Hasseløy inngår i planen for bevaring av kulturminner og kulturmiljø for Hageusund kommune. Områdene som inngår og beskrives i planen er i hovedsak den østlige delen av øyen, i tillegg til noen frittliggende sjøhus på den vestlige og nordlige delen. Planen omfatter den eldre trehusbebyggelsen, med ulike typer trehus, og sjøhusbebyggelsen langs Smedasundet. Trehusbebyggelsen og sjøhusene gjenspeiler Hageusunds opprinnelse som by på midten av 1800-tallet. Det hele startet med sildefiske

og etableringen av sjøhusene langs Smedasundet og langs sørsiden mot Kryssen og i Hansavåg ut mot Vibransøysundet, der havneforholdene var best. Bak sjøhusbebyggelsen oppsto det mer tilfeldig småhusbebyggelse, for folk som flyttet til byen for å arbeide.

KOMMUNIKASJON OG MÅLPUNKT

MOBILITET OG TILGJENGELIGHET

TRAFIKKFORHOLD OG TRANSPORTFORMER

Biltrafikk: Trafikken som foregår på Hasseløy er i hovedsak biltrafikk, men kan også i perioder være noe tungtrafikk til industriområdene. Hasseløybrua, eller «Bakarøybronå» som mange kjenner den som, forbinder øya med fastlandet, og det er den eneste måten å komme seg dit, foruten om sjøveien. Broen er en betongbro på omtrent 150 meter lengde og bredde på 10 meter. Den 69 år gamle broen har i 2023 måtte blitt nedklassifisert, på grunn av at den ikke lenger tåler den oppgitte tyngden. En stor del av Hasseløy består av en eldre trehusbebyggelse, som kan føre til problematikk. Broen over til øya tåler nemlig ikke vekten til dagens brannbiler. Oppstår det brann, må bilene tømmes for omtrent 40% vann for å kunne krysse broen. Det vil også bli utfordringer for tungtrafikk som skal på leveringer til industriområdene på øya. Derfor kreves det en utbedring av broen, enten ved ny bro eller ved utbedringer og forsterkinger av eksisterende konstruksjon. Kvaliteten på veiene ellers er noe varierende. Noen partier er allerede fikset, mens andre er under arbeid.

Når det kommer til parkeringsmuligheter, er det stort sett gateparkering i de fleste gater på øya. De større leilighetsbyggene har tilhørende lukkede garasjeanlegg, med gjesteparkeringer utenfor. Kystverket har også et eget, lukket parkeringsanlegg under grunn.

Kollektivtrafikk: Kollektivtilbudet i Haugesund er relativt godt utbredt, og de aller fleste busser har start- og stoppested i sentrum eller kjører gjennom sentrum. Fra Hasseløy derimot er tilbudet dårligere. På øya finner vi tre kollektivholdeplasser. Tidligere har busselskapet Kolumbus operert med rute 230 Hasseløy, men den er på nåværende tidspunkt ikke operativ. Rute 230 har tidligere gått mellom sentrum og Hasseløy. Kolumbus har også et tilbud for bysykler, og har noen bysykkelparkeringer i sentrum, men ingen på Hasseløy.

Gang- og sykkelveier: I planområdet er det ikke lagt noe spesielt til rette for fotgjengere og syklister. Store deler av planområdet er forbeholdt til industri og parkering, og deler av området tilhører en båtforening som oppbevarer mange fritidsbåter på land. Det er også mulig å kjøre med bil og andre motoriserte kjøretøy som truck og kranbiler. Området oppleves derfor som lite trygt for fotgjengere. Området ligger i utgangspunktet fint til, og det er observert flere som velger å gå gjennom området. Ellers på analyseområdet finnes det fortau langs de aller fleste gater.

Fra planområdet og inn til Haugesund sentrum er det omtrent én kilometer, og der finner man det man måtte trenge av butikker og tjenester, og kollektivtilbud. Til regionens knutepunkt, Flotmyr busstasjon, er det ca 1,6 km som vil tar omtrent 4 minutter med bil og 20 minutter gange.

BLÅGRØNNE FAKTORER

Analyseområdet består i hovedsak av bebygd areal, men det finnes noen blågrønne målpunkt. Blant annet er det en park omtrent midt på øya med ulike alternativer for rekreasjon. Det er også en attraktiv sjølinje rundt store deler av øya hvor det er mulighet for å gå, sykle og sette seg ned for å nyte utsikten. Det er også markert en mulig attraktiv sjølinje i planområdet, som har mye potensial til å bli svært attraktiv for både gående, syklende, og for lengre opphold. Det finnes også flere stedeegne attraksjoner og opplevelsressurser som Staalehuset, med ulike kulturtilbud, og Dokken museum.



Figur 6.10: Viktige kommunikasjons- og målpunkt.



Figur 6.11: Parkområder på Hasseløy. Under vedlikehold (Foto: Thuestad, 2024).



Figur 6.13: Parkområder på Hasseløy (Foto: Thuestad, 2024).



Figur 6.12: Attraktiv havnepromenade sør på Hasseløy (Foto: Thuestad, 2024).



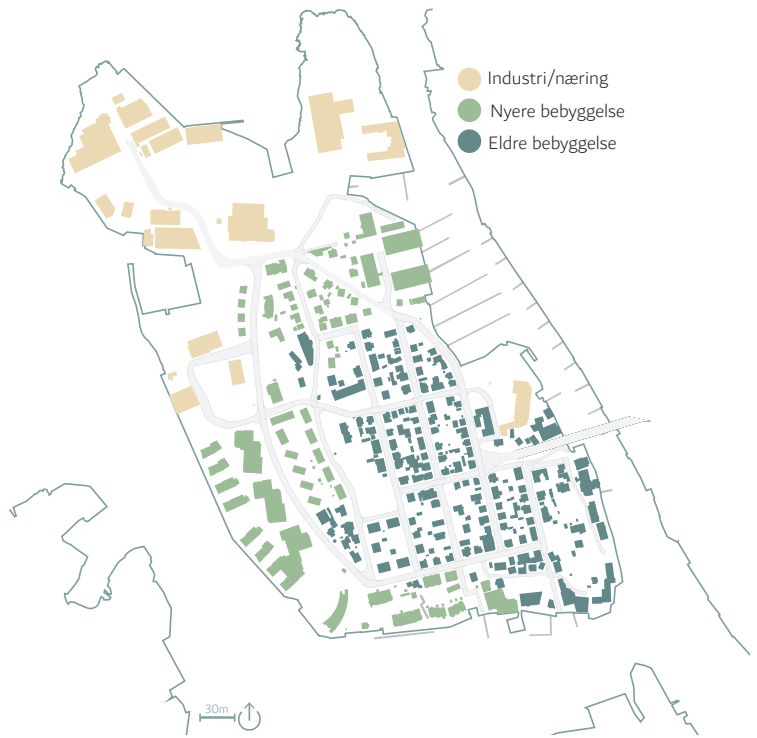
Figur 6.14: Flyfoto av Dokken museum (Foto: Visit Norway, (u.å.)).

BEBYGGELSE

BEBYGGELSESSTRUKTUR OG BYGNINGSTYPER

Bebyggelsen på Hasseløy stammer helt tilbake fra slutten av 1800-tallet da de første sjøhusene ble bygget. Helt siden da har det blitt bygget mer og mer oppgjennom årene har byggene og bebyggelsesstrukturen endret seg. Ut ifra bebyggelsesstrukturen og bygningstypene kan man dele inn Hasseløy i tre ulike delområder. Disse er:

- Industri- og næringsbebyggelse
- Eldre bebyggelse - trehusbebyggelsen
- Nyere bebyggelse



Figur 6.15: Bebyggelsesstruktur.



Figur 6.16: Bebyggelsesstruktur, industri- og næringsbebyggelse.

INDUSTRI- OG NÆRINGSBEBYGGELSE

På den nordlige delen av øya, i tillegg til et lite område på den østlige delen ved Smedasundet, er det flere industriområdene. Bruken av disse er variert. Det finnes blant annet noen maritime forretninger og butikker, i tillegg til noen større lagerbygg. Tilstanden på de ulike industri byggene er veldig varierende. Noen av bygningene er i god stand, mens andre er tilnærmet falleferdige og ikke brukbare.

MATERIALBRUK

Materialbruken i blokkbebyggelsen er i hovedsak teglstein kombinert med fasadeplater av stål og med store vinduer og glassflater. Blokkbebyggelsen i sør er bygget i tre, og har et mer maritimt uttrykk som går fint inn med den eldre trehusbebyggelsen. De frittliggende småhusene er også i hovedsak bygget i tre.



Figur 6.17: Industriebbyggelse nord på Hasseløy (Foto: Thuestad, 2024).



Figur 6.18: Industriebbyggelse nord på planområdet (Foto: Thuestad, 2024).



Figur 6.19: Konstruksjon på planområdet i svært dårlig tilstand (Foto: Thuestad, 2024).



Figur 6.20: Bebyggelsesstruktur, eldre bebyggelse og trehusbebyggelse.

ELDRE BEBYGGELSE - TREHUSBEBYGGELSE

Store deler av bebyggelsesmassen på Hasseløy består av en eldre trehusbebyggelse. Flere av disse trehusene stammer helt tilbake til siste halvdel av 1800-tallet. På 1870-tallet ble det også bygget en vippebro over til Hasseløy, som gjorde øya mer tilgjengelig og attraktivt å bosette seg på. I tillegg ble det også etablert en byplan for Haugesund, hvor det ble fastsatt at Hasseløy skulle ha en karakteristisk kvadratstruktur. Etter hvert som folketallet økte vokste bebyggelsen utover i kvadratstruktur. Den eldste bebyggelsen finnes langs Smedasundet og sør-øst på øya, og etter hvert som en beveger seg nord-vest over blir bebyggelsen nyere. Innenfor delområdet for den eldre bebyggelsen og trehusbebyggelsen er boligformålet hovedsakelig bolig, i form av småhusbebyggelse. Noe småhusene er også delt inn i flere boenheter. Det er også noe av bebyggelsen som er murhus. Innenfor området finnes også Dokken museum.

MATERIALBRUK

Materialbruken i dette delområdet er i hovedsak tre, i tillegg til noen småhus som er av mur og betong.



Figur 6.21: Eldre trehusbebyggelse på Hasseløy (Foto: Thuestad, 2024).



Figur 6.22: Eldre trehusbebyggelse på Hasseløy (Foto: Thuestad, 2024).



Figur 6.23: Eldre trehusbebyggelse på Hasseløy (Foto: Thuestad, 2024).



Figur 6.24: Sjømenns aldershjem på Hasseløy (Foto: Thuestad, 2024).



Figur 6.25: Eldre trehusbebyggelse på Hasseløy (Foto: Thuestad, 2024).



Figur 6.26: Eldre murhus på Hasseløy (Foto: Thuestad, 2024).



Figur 6.27: Bebyggelsesstruktur, nyere bebyggelse.

NYERE BEBYGGELSE

Den nyere bebyggelsen på Hasseløy består i hovedsak av boligformål, i form av blokkbebyggelse i tillegg til noe småhusbebyggelse. Den nyere bebyggelsen inkluderer bebyggelse fra 1950-tallet og nyere. De eldste byggene i dette delområdet er firemannsboligene som ligger øst for Flathaugata. Den resterende frittliggende småhusbebyggelsen antas også å være fra midten/slutten av 1900-tallet. Den nyere blokkbebyggelsen som ligger både på øst og vest siden, samt noe sør på øya, er relativt ny og ble bygget på 2010-tallet. Det finnes også et næringsbygg som er inkludert i dette delområdet. Bygget ligger helt sør-vest på øya og huser Kystverket sine lokaler. Når en ser på bebyggelsesstrukturen i områdene med den nyere bebyggelsen, ser man at det har gått bort fra den kvadratiske strukturen som opprinnelig var. Istedefor har det gått over til en mer organisk struktur som følger landskapet.

MATERIALBRUK

Materialbruken i blokkbebyggelsen er i hovedsak teglstein kombinert med fasadeplater av stål sammen med stor vinduer og glassflate. Blokkbebyggelsen i sør er bygget i tre, og har et mer maritimt uttrykk som går fint inn med den eldre trehusbebyggelsen. De frittliggende småhusene er også i hovedsak bygget i tre.



Figur 6.28: Blokkbebyggelse sør for planområdet - Skagen Brygge (Foto: Thuestad, 2024).



Figur 6.29: Blokkbebyggelse helt sør på Hasseløy (Foto: Thuestad, 2024).



Figur 6.30: Rekkehusbebyggelse (Foto: Thuestad, 2024).



Figur 6.31: Blokkbebyggelse på Hasseløy (Foto: Thuestad, 2024).



Figur 6.32: Lavere blokkbebyggelse på Hasseløy (Foto: Thuestad, 2024).



Figur 6.33: Småhusbebyggelse på planområdet (Foto: Thuestad, 2024).

BO- OG BYMILJØUTFORDRINGER

LEVEKÅR

Haugesund kommune har gjennomført en levekårsundersøkelse med formål om å kartlegge levekårene i kommunen, og få en grafisk framstilling for å synliggjøre forskjeller. Gjennom en slik undersøkelse vil en få en forståelse om hvordan mennesker blir påvirket av endringer i samfunnet. Funnene gir en indikasjon på hvor og hvordan kommunens ressurser og midler bør settes inn for å utjevne forskjeller og få en helhetlig byutvikling. Haugesund kommune har gjennomført denne undersøkelsen to ganger. En gang i 2014 (med tall fra slutten av 2012) og en gang i 2021 (med tall fra 2018). For en enklere oversikt er kommunen delt inn i områder, hvor bydelen Hasseløy er sone 9 (i sone 9 inngår Hasseløy og en liten del av fastlandet). For å oppsummere de viktigste punktene, som gjelder for Hasseløy, i denne levekårsundersøkelse ser man at:

- › Hasseløy har en gjennomsnittsalder på 45 år.
- › Barneandelen på Hasseløy ligger på mellom 3 og 6%, og er blant de laveste i kommunen.
- › Medianinntekten etter skatt er mellom 340 000 – 379 999kr, mens medianinntekten for Haugesund kommune 375 800 kr og er noe lavere enn landsgjennomsnittet.
- › Den totale arbeidsledigheten på Hasseløy er 2,0 – 2,9%.
- › Det er mellom 4,0 – 5,9% som er sosialhjelpsmottakere, og andelen uføre blant unge (18 – 44 år) er 6,0 – 7,49 %.
- › Av boligsammensetningen på Hasseløy er mellom 30,0 og 40,0 % leide boliger.

Samlet sett kommer Hasseløy dårlig ut, og er blant de områdene med dårligst levekår sammen med Risøy og sentrumssonen (Haugesund Kommune, 2021b).

SKOLER OG BARNEHAGER

Det finnes ingen skoler eller barnehager på Hasseløy, og en må derfor over på fastlandet for disse. Den nærmeste barnehagen er Kyvikdalen barnehage og ligger omtrent 1,5 kilometer unna og det vil ta rundt 4 minutter med bil og 22 minutter å gå, fra planområdet. Den nærmeste skolen er Hauge skole for 1.-10. trinn. Den ligger omtrent 1,2 kilometer unna og det vil ta rundt 4 minutter med bil og 18 min å gå dit. Dette bør tas hensyn til i videre planlegging, og en bør utarbeide gode og trygge skoleveier.

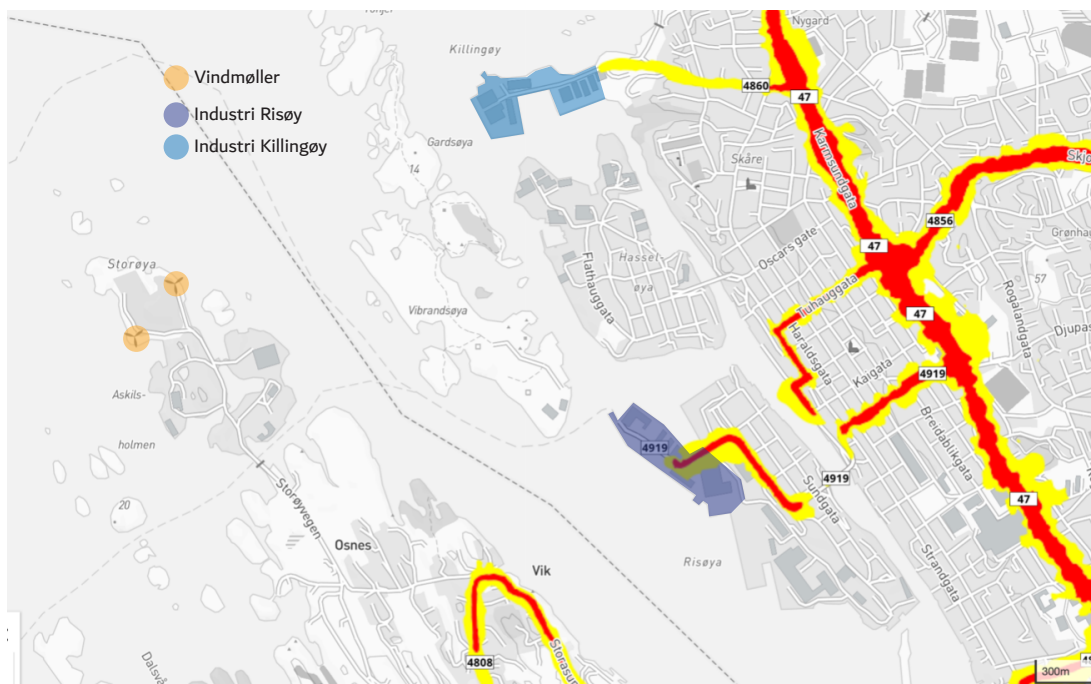
BYMILJØUTFORDRINGER

STØY

Gatene og veiene i analyseområdet er rolige og relativt lite trafikkert. Noe støy kan forekomme når større kjøretøy skal til og fra industri- og næringsområdene. Industri- og næringsområdene i analyseområdet er også relativt rolige, da det ikke forekommer er noe særlig fabrikker eller produksjon som skjer. Eneste er noe støy fra båter i tilknytning til båtforeningene. Det kan derimot komme noe støy fra industri- og næringsområdene som ligger på Risøy og Killingøy. Her er det i mye større grad aktivitet og store båter og maskiner som holder på. I tillegg til industriområdene som ligger i nærheten til analyseområdet, er det to vindmøller plassert på Storøya, helt nord på Karmøy. Disse kommer det tidvis en del støy fra, og som kan være forstyrrende for analyseområdet. Da Haugesund kommune ikke har noen egnede støykart, er det hentet ut kart fra Kommunekart.no som viser støy fra veier. I tillegg er det markert ut de områdene som er nevnt i teksten, for det forekommer en del støy fra og som i perioder kan merkes i analyseområdet.

KLIMA

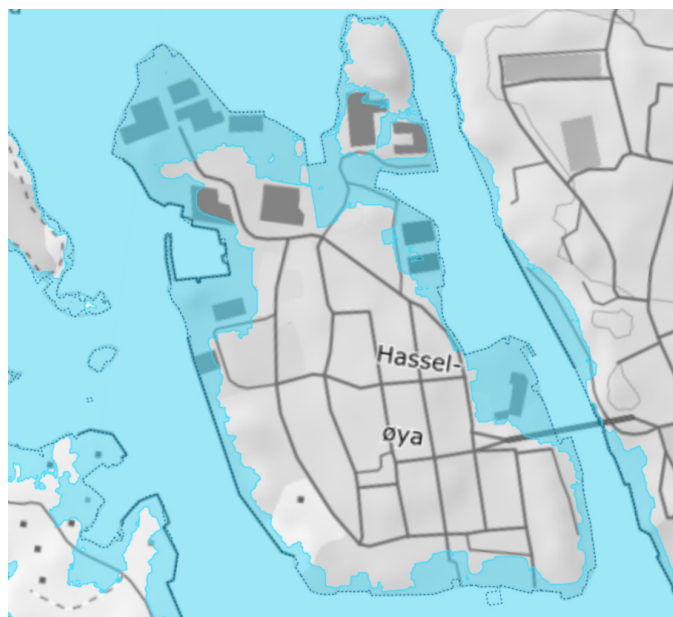
Klima i Haugesund er et typisk vestlandsklima, med mye nedbør og en del vind. Klimaet er mildt og temperert, med en gjennomsnittstemperatur på rundt 7 grader celsius og en gjennomsnittlig nedbørsmengde på 1310 mm per år. Det er forventet at disse verdiene vil øke med henholdsvis 1,7 grader og 4,9% økning i nedbørsmengde per tiår. Ifølge Klimaprofil Rogaland, antas det gjennom de neste 100 årene at det er høy sannsynlighet for blant annet stormflo, ekstrem nedbør og regnflom. Disse forventede endringene kan ha betydning for samfunnssikkerhet, og det bør derfor tas hensyn om i planlegging av nye byrom og områder (Haugesund kommune, 2021c).



Figur 6.34: Oversikt over støykilder (Hentet fra: kommunekart.no)

FLOMFARE

Deler av analyseområdet og store deler av planområdet inngår i faresonen for flomfare. Det innebærer at det er stor sannsynlighet for oversvømmelser, og ved stadig større klimaendringer vil dette skje oftere enn før. Kartverket har gjennomført undersøkelser og har med de undersøkelsene laget prognoser på hvordan vannstanden ved Hasseløy, under stormflo, se ut slik som på kartet.

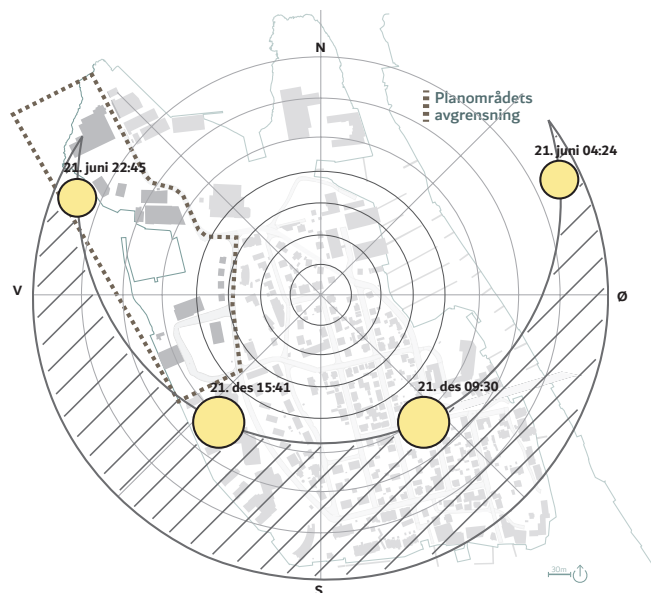


Figur 6.35: Vannstand i 2090 ved 20-års stormflo
(Hentet fra: kartverket.no)

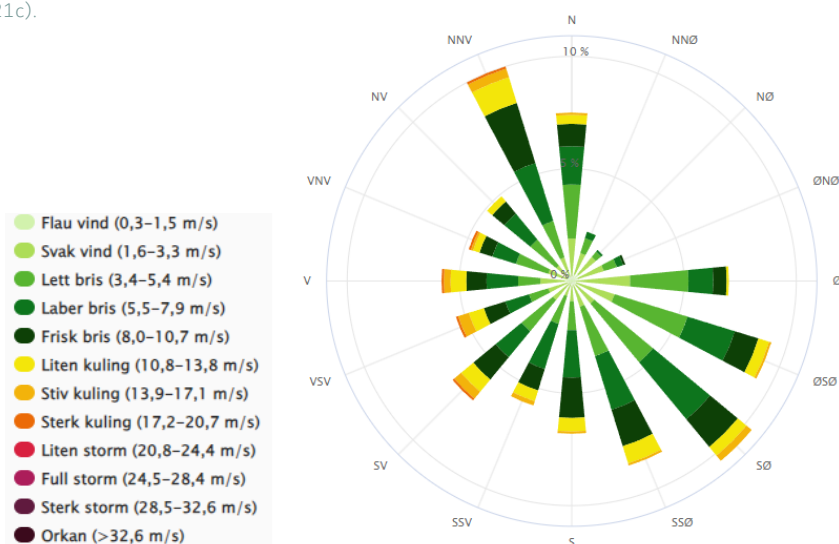
VIND- OG SOLFORHOLD

Analyse- og planområdet er svært vindutsatt. Vindretningen er vanligvis fra nordvest eller sør/sørøst. Når vindretningen er fra nordvest vil vinden komme direkte inn på planområdet, og kan blir svært kjølig, særlig slik området er i dag; åpent med lite vegetasjon.

Solforholdene på analyse- og planområdet er meget god, særlig i planområdet. Området er åpent uten noen svært dominerende bygninger eller elementer som gir skygge. Det vil være gode solforhold på området gjennom hele dagen. Juni er måned med flest soltimer, i snitt 10,3 timer per dag og totalt 319,4 timer for hele måneden. Januar er måneden med færrest soltimer, med kun 2,7 timer i snitt per dag og totalt 84,5 timer for hele måneden (Haugesund kommune, 2021c).



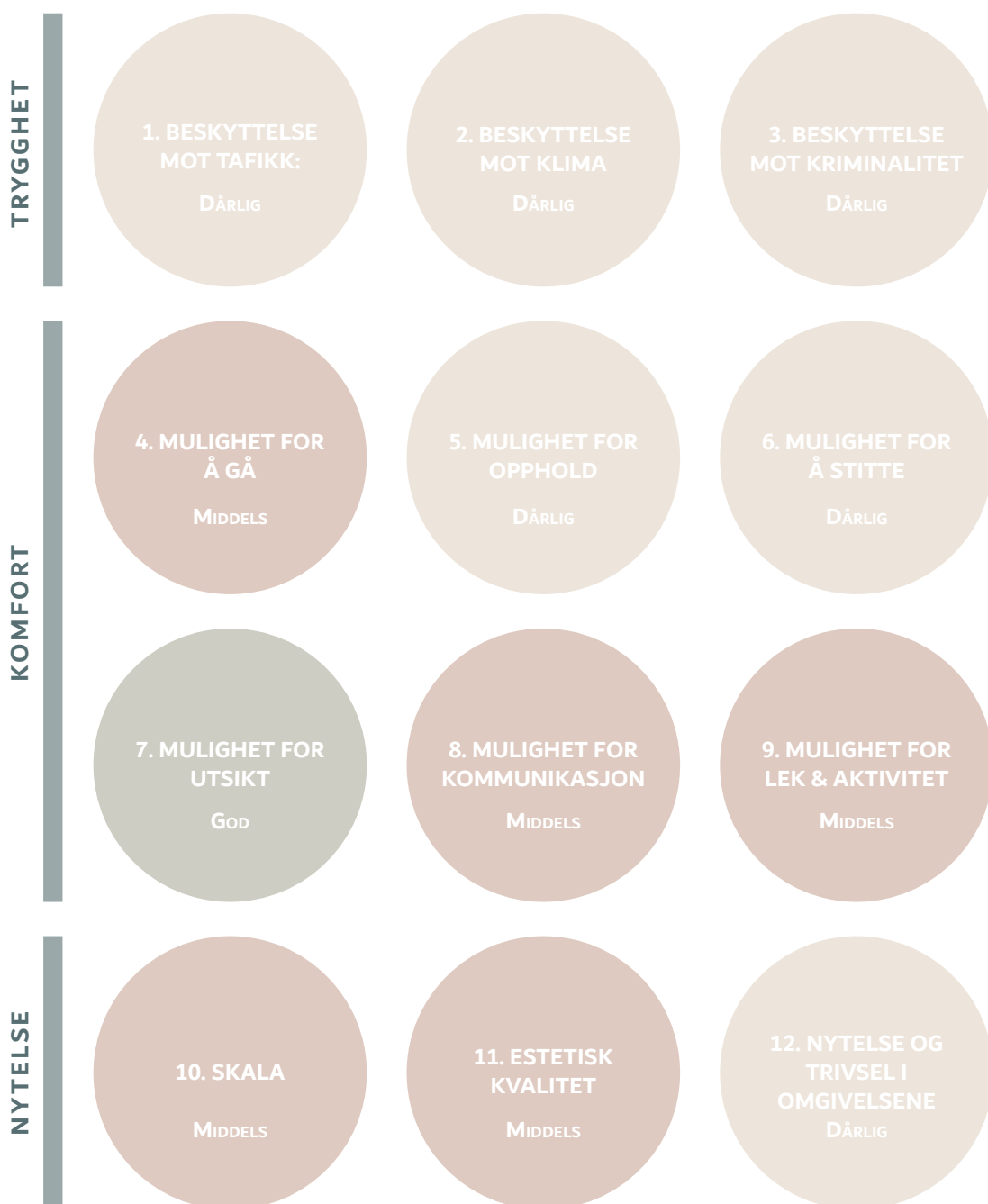
Figur 6.36: Soldiagram.



Figur 6.37: Vindrose for Haugesund. Målestasjon Haugesund lufthavn
(Hentet fra: Norsk Klimasenter).

JAN GEHLS 12 KVALITETSKRITERIER

De 12 kvalitetskriteriene brukes som et forbedringsverktøy for å oppsummere og sortere hva som fungerer og hva som kan forbedres i analyse- og planområdet. I dette tilfellet vil det fokuseres på planområdet, da det er det som skal forbedres i det kommende planforslaget. Kriteriene rangeres etter hvor godt de fungerer, og gradene er; dårlig, middels og god. Dette vil gi et godt bilde over hva som bør ha et ekstra fokus under forbedringen i planforslaget.



Figur 6.38: Jan Gehls 12 kvalitetskriterier med vurdering av plan- og analyseområdet.

TRYGGHET

1. BESKYTTELSE MOT TRAFIKK - DÅRLIG

Hele planområdet er lagt med asfalt og tilgjengelig med motoriserte kjøretøy. Det er ingen avgrensninger som skiller av mellom motoriserte kjøretøy og myke trafikanter. Det eneste stedet som er tilrettelagt for myke trafikanter er fortauet i Flathauggata.

2. BESKYTTELSE MOT KLIMA - DÅRLIG

Planområdet er åpent med lite vegetasjon som skjermer for ubehagelige klimaopplevelse. Byggene vil til en viss grad skjerme for vind. Det er også flomfare og fare for stormflo.

3. BESKYTTELSE MOT KRIMINALITET - DÅRLIG

Beskyttelse mot kriminalitet karakteriseres som dårlig da planområdet oppleves utrygt. Det er lite mennesker som oppholder seg og beveger seg gjennom planområdet. I tillegg til at det er lite belysning som gjør området mørkt og utrivelig. Det eldre industriområdet er også enkelte plasser svært nedslitt, som gjør det til en ubehagelig opplevelse og ferdes i området.

KOMFORT

4. MULIGHET FOR Å GÅ - MIDDELS

Mulighet for å gå er rangert til middels, da det fint går an å gå gjennom planområde. Det er noen barrierer, og man må tidvis gå omveier for å komme seg frem. Det er ikke spesielt gode siktlinjer, og det kan være utfordrende å se for veien fører hen. Det er ikke særlig tilrettelagt for myke trafikanter.

5. MULIGHET FOR OPPHOLD - DÅRLIG

Området er i liten grad tilrettelagt for langvarig opphold. Det finnes derimot områder som midlertidig opphold kan skje, som i Staalehuset.

6. MULIGHET FOR Å SITTE - DÅRLIG

Det er ingen muligheter for å sitte på planområdet, og dermed er dette punktet karakterisert som dårlig.

7. MULIGHET FOR UTSIKT - GOD

Planområdet ligger fint til ved sjøen og med god utsikt. Fra planområdet kan man se sørover mot Karmsundet, mot Vibransøy og nordover ut mot havet.

8. MULIGHET FOR KOMMUNIKASJON - MIDDELS

Det er lite som legger til rette for god kommunikasjon. Mye grunnet sittemulighetene. Kommunikasjonen vil skje når man står i ro eller når man beveger seg gjennom området.

9. MULIGHET FOR LEK OG AKTIVITET - MIDDELS

Mulighet for lek og aktivitet er karakterisert som middels da planområdet ikke er tilrettelagt for myke trafikanter og dermed heller ikke lek og aktivitet. Aktiviteten som vil skje i planområdet er når man beveger seg gjennom eller i Staalehuset.

NYTELSE

10. SKALA - MIDDELS

Skalaen i området er varierende. Det finnes alt fra småhusbebyggelse og sjøhus, til større nærings- og lagerbygninger.

11. ESTETISK KVALITET - MIDDELS

Det er en varierende grad av estetisk kvalitet på planområdet. Staalehuset, småhusbebyggelsen og sjøhuset er i stor grad god bevart med god estetisk kvalitet. De resterende byggene og utearealene er derimot i dårlig stand, og ikke spesielt pene å se på.

12. NYTELSE OG TRIVSEL I OMGIVELSENE - DÅRLIG

Det er dårlig sammenheng i planområdet, og ikke spesielt trivelig å ferdes der. Det er heller ikke noen spesielle aktiviteter eller funksjoner som tiltrekker mennesker dit.

SWOT

SWOT-analyse er en analysemetode som brukes for å oppsummere styrker, svakheter, muligheter og utfordringer knyttet til den aktuelle problemstillingen. I denne oppgaven brukes SWOT for å oppsummere og tydeliggjøre de viktigste punktene fra stedsanalysen av planområdet. Metoden gir også et godt grunnlag for hva som bør fokuseres på i planforslaget.

STYRKER

- Nærhet til sjøen
- Nærhet til sentrum
- Gode solforhold
- Tilgjengelig med gange, sykkel og bil
- Kulturminner som styrker stedets identitet og tilhørighet

SVAKHETER

- Lite grønnstruktur og vegetasjon
- Kan oppleves avsidesliggende grunnet manglende kollektivforbindelser
- Kan være noe støy fra nærliggende industriområder
- Mye harde materialer som asfalt, betong og stål
- Litt langt til skoler og barnehager

MULIGHETER

- Utforme en havnepromenade som bygger på den eksisterende promenaden rundt Hasseløy
- Flere funksjoner og tilrettelegge for ulike aktiviteter som kan bidra til å øke attraktiviteten til området
- Prioritere myke trafikanter

UTFORDRINGER

- Flomfare
- Utsatt for vind, særlig fra nordvestlig retning
- Utsatt for stormflo
- Nåværende broforbindelse til
- Hasseløy er i dårlig stand og har ikke stor kapasitet
- Ved å bygge boliger på tidligere industriområder, mister en muligheten for å drive sjønæring på disse områdene i fremtiden

07

KAPITTEL 7:

PLANFORSLAG

Formålet med dette kapitlet er å implementere teori og analyse til planområdet og komme frem til et planforslag som gir et nytt og attraktivt område på Hasseløy.

VISJON

Visjonen for planområdet er å skape et nytt, attraktivt og levende område på Hasseløy, med rom for ulike aktiviteter og funksjoner. Planområdet skal bli et sted som tiltrekker seg mennesker i ulike aldre og av ulike formål. Området skal være flerfunksjonelt, og det skal legges til rette for boliger, arbeidsplasser, butikker, restauranter og kaféer, med mer.

KONSEPT

Planområdet skal transformeres til et nytt og attraktivt område, og konseptet baserer seg på flerfunksjonell bruk av området. Ved å tilrettelegge for en variasjon av aktiviteter og ulike funksjoner, vil det bidra til å øke attraktiviteten, og skaper liv til alle døgnetts tider.

MOBILT OG TRYGT

- › Fokus på myke trafikanter, tilrettelegge for gode gang og sykkelveier, samt sykkelparkeringer. Mulighet for bysykkel vil også være en fordel.
- › Bilparkering for beboere bør i hovedsak skje i lukkede anlegg, under grunn eller i første etasje. Det bør settes av noe areal til parkering for besøkende. Gateparkering langs Flathauggata er tillatt i dag, og kan være et alternativ å videreføre.
- › Belysning av felles utearealer skal prioriteres.

GOD ARKITEKTUR

- › Det bør som hovedregel alltid være åpne første etasjer. Det bør være store vindusflater som forbipasserende kan se gjennom, eller endringer i fasaden, og det bør være endringer av funksjoner. Det kan med fordel også plasseres benker eller sittefasiliteter foran fasadene.

- › God arkitektur bidrar til å skape levende og interessante byrom, og bidrar til et godt samspill mellom bygningene, uterommene og brukerne.
- › Variasjon i bygningsutformingen, og et maritimt uttrykk på noen av byggene.
- › Materialbruken skal i hovedsak være tre.

HAVNEPROMENADE

- › Det skal bygges videre på den eksisterende havnepromenaden som går langs sjøkanten på øya. Utformingen av den kan delvis være med nedtrapping til sjøen, særlig innenfor moloen ved det som i dag er småbåthavn. Det gir mulighet for ulike aktiviteter som bading og for eksempel kajakk. Det er også en fin plass å sitte å nyte utsikten.

FOKUS PÅ GRØNNSTRUKTUR

- › En svakhet i SWOT-analysen er lite grønnstruktur og vegetasjon, derfor bør dette prioriteres.
- › Ved implementering av trær og vegetasjon i planområdet, bidrar det til å dempe støyen som kommer fra nærliggende industriområder og veger.
- › Grønnstrukturen bidrar også i stor grad til økt trivsel og attraktivitet, i tillegg til at det bidrar til



Figur 7.1: Konseptdiagram.

bedre luftkvalitet og kan skjerme for ubehagelige klimaopplevelser som vind.

- › Det kan også implementeres ulike vannelementer, som fontener eller mer naturlige elementer som en bekk.
- › Grønnstrukturen vil også bidra til håndtering av overvann.

GODE STÅ- OG SITTEMULIGHETER

- › Det bør være tilstrekkelig og varierte stå- og sittemuligheter i planområdet. En skal kunne ha muligheten til å sitte og stå både i skyggen og i solen, i le for vinden, med og uten utsikt og i forskjellige retninger. Det bør være noen sitte muligheter ved sjøkanten og havnepromenaden, i tillegg til ved fasadene og lengre inn i området.
- › Det bør også være noen stå- og sittemuligheter med en viss grad av beskyttelse, særlig mot vind og regn. Masterplanen viser ikke detaljer som sittegrupper og leegger, men planen bør åpne for dette slik at dette kan tillates ved en utbygging.

MANGFOLD AV AKTIVITETER OG FUNKSJONER

- › Det skal være et mangfold av ulike aktiviteter og funksjoner i planområdet. Det skal tilrettelegges for aktivitet for mennesker i ulik alder og som har ulike formål.
- › Gå- og turmuligheter, lekeplasser for barn og unge, kajakk, bading og flytende badstue er noen aktiviteter som kan være aktuelle i planområdet.
- › Funksjoner, i tillegg til bolig, som er aktuelle for planområdet er mindre næringsvirksomhet, restauranter, kaféer og kulturformål. Det er også tilrettelagt for uteservering på restaurantene og kaféene med utsikt og nærhet til sjø.

BEVARING AV KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

- › En av styrkene som kommer frem av SWOT-analysen er kulturminner som styrker stedets identitet og tilhørighet. Stalehuset og det gamle sjøhuset, i tillegg til småhusbebyggelsen langs Flathauggata, må derfor bevares og vil være med på å gi området et kulturhistorisk preg. Stedsidentiteten og historien til Hasseløy kan styrkes ved å ha fokus på de arkitektoniske utformingene av de nye bygningene.

UTFORMINGSPRINSIPPER

BEBYGGELSE

Bebyggelsen skal utformes med høy arkitektonisk kvalitet, og det skal være en variasjon i utformingen. Blokkbebyggelsen i nord, i tillegg til bygget i sør, ved Staalehuset, skal ha en moderne utforming der flate tak kan tillates.

Den resterende bebyggelsen vil gis en maritim utforming med saltak, som representerer Haugesunds marine historie. Det vil gjelde bebyggelsen i midten av planområdet. I tillegg vil den eksisterende bebyggelsen, ved sjøhuset, få en endring av fasadeutforming. Det vil gi et fint samspill gjennom området.

Store deler av bebyggelsen på Hasseløy er bygget tre, og trehusbebyggelsen er et viktig element for identiteten til øya. Tre er et mykt og varmt material, og gir et fint samspill med det nye og det gamle. I tillegg er tre et bærekraftig material, i motsetning betong og stål.

Bygningene er flerfunksjonelle, og det vil finnes flere funksjoner i mange av bygningene på planområdet. Alle blokkene er planlagt med et eget parkeringsanlegg, enten under grunn eller i første etasje.

I den nye bebyggelsen midt i planområdet, i tillegg til det gamle sjøhuset og det eksisterende næringsbygget, er det planlagt næringsvirksomhet, og mer spesifikt restauranter og kafeer. Det er også satt av tilhørende uteareal til næringen, slik at disse områdene kan blir brukt til uteservering.

En av utfordringene som vises i SWOT-analysen er at området er utsatt for stormflo og flom. Bygningene må derfor planlegges på en sikker kotehøyde i forhold til stormflo og potensiell havnivåstigning.



Figur 7.2: Utforming av fasade med en moderne tilnærming (Foto: Bauwerk).



Figur 7.3: Utforming av fasade med en moderne tilnærming (Foto: Bauwerk).



Figur 7.4: Utforming av fasade med en mer karakteristisk tilnærming (Foto: Tank).

GRØNNSTRUKTUR

Grøntområdene er en stor del av utformingen av planforslaget. Masterplanen legger vekt på at det skal være store grøntområder med gang- og sykkelstier som gjør det enkelt å bevege seg i området. Det skal være grønne og frodige rom med ulike typer beplantning. Masterplanen har ikke spesifisert type beplantning, men det bør være en variasjon av ulike vegetasjonstyper for å skape dybde og en god atmosfære. Området består i dag av harde flater, så det må gjøres tiltak for at trær skal kunne vokse. Med tanke på havnivåstigning og stormflo må terrenget heves for å sikre bygg. I grøntområdene kan terrenget heves med å fylle på organisk masse.

HAVNEPROMENADE

Havnepromenade er en viktig del av planforslaget, og bygger på den eksisterende havnepromenaden sør for planområdet. Promenaden vil fungere som en turtrase, og vil også fungere godt som en plass man kan sitte ned å nyte utsikten. Havnepromenaden vil fungere som en barriere i situasjoner med høy vannstand. Den kan for eksempel utformes slik som på figur 7.7.

Planforslaget foreslår å implementere en nedtrapping til sjøen, der hvor det i dag er småbåthavn. Forslaget medfører at dagens småbåthavn fjernes. Det vil gi muligheter for ulike aktiviteter som bading, kajakk, SUP, flytende badstue, og lignende om sommeren.



Figur 7.5: Utforming av uteområder (Foto: Madla Vest).



Figur 7.7: Utforming av barrierer langs havnepromenaden (Foto: Archdaily).



Figur 7.6: Utforming av uteområder (Foto: Vibbo)



Figur 7.8: Utforming av havnepromenaden med trapper ned i sjøen (Foto: Drammen Kommune)

REFERANSEBILDER



Figur 7.9: Inspirasjon for utforming av bygninger
(Foto: Lindberg Stenberg Arkitekter).



Figur 7.10: Inspirasjon for utforming av havnepromenade med
grøntområder og sittemuligheter (Foto: Bjørvika Utvikling).



Figur 7.11: Inspirasjon for utforming av
bygninger og uteområder (Foto: You&Mica).



Figur 7.12: Inspirasjon for utforming av bygninger og
uteområder (Foto: Lindberg Stenberg Arkitekter).



Figur 7.13: Inspirasjon til blandet
bruk av bygninger (Foto: You&Mica).



Figur 7.14: Inspirasjon for utforming av
havnepromenade (Foto: Hinna Park).



Figur 7.15: Inspirasjon for utforming av bygninger og uteområder (Foto: You&Mica).



Figur 7.16: Inspirasjon for utforming av bygninger og uteområder (Foto: You&Mica).



Figur 7.17: Inspirasjon for utforming av bygninger og uteområder (Foto: Lindberg Stenberg Arkitekter).



Figur 7.18: Inspirasjon for utforming av bygninger og havnepromenade (Foto: Smedsvig Landskapsarkitekt).



Figur 7.19: Inspirasjon for utforming av bygninger og uteområder, kvartalsstruktur (Foto: Lindberg Stenberg Arkitekter).

MASTERPLAN

Masterplanen viser hvordan det gamle industriområdet kan brukes i fremtiden. Planen legger opp til at harde, grå flater transformeres til grønne områder, som kan brukes av beboere og besøkende. Det legges opp til blandet bruk av området, og planforslaget tilfører over 200 nye boenheter. Deler av bygningsmassen bevares, og nye bygg tilpasses omgivelsene slik at kulturmiljø med røtter i fiskerinæringen bevares. Dette vil, sammen med andre prosjekter i nærliggende områder, resultere i en ny bydel som vil være attraktiv å bo og oppholde seg i.

MASTERPLAN



20m ↑
Figur 7.20: Masterplan.

PROSJEKTETS HOVEDELEMENTER



SJØHUS

Dette gamle sjøhuset skal bevares, men bruken skal endres. Sjøhuset har en karakteristisk utforming, og har en tydelig identitet og historie til den maritime næringen som befant seg her. Bygget er karakterisert av Haugesund kommune til å ha høy bevaringsverdi.

Figur 7.21: Eldre sjøhus langs sjøkanten i småbåthavnen (Foto: Thuestad, 2024).

SMÅHUSBEBYGGELSE

Langs Flathauggata ligger det fire frittliggende småhus. Disse har høy bevaringsverdi. Utformingen av fasadene, i tillegg til bruken bevares slik de er i dag.

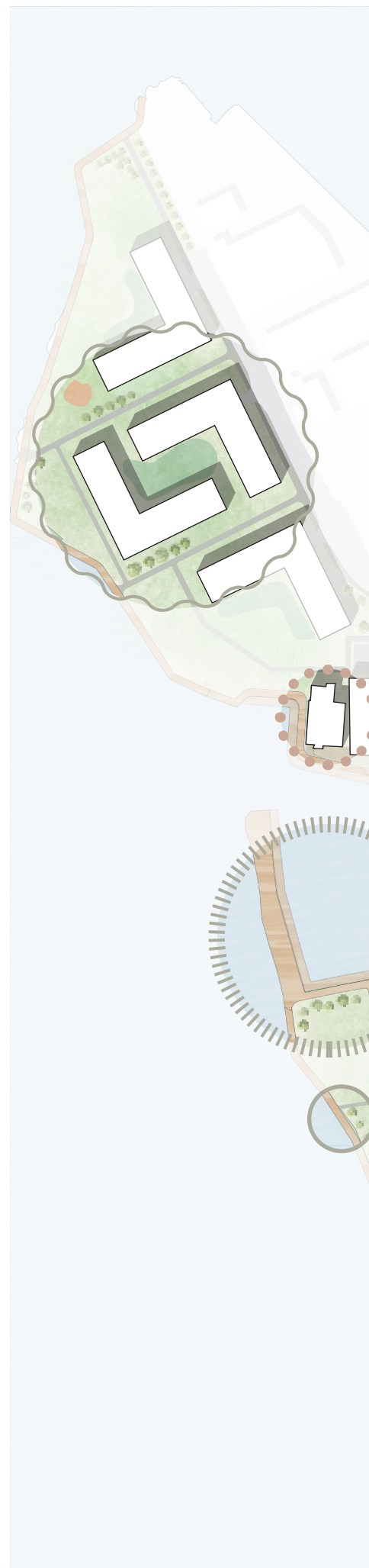
Figur 7.22: Småhusbebyggelse langs Flathauggata (Foto: Thuestad, 2024).



STAALHUSET

Staalhuset er et massivt bygg helt sør i prosjektområdet og har høy bevaringsverdi. Bygget gir området en sterk identitet, og markerer tydelig Haugesunds historie som sildeby og dens oppstandelse. I dag blir bygget brukt til kulturformål, og byggets arkitektoniske utforming og bruk beholdes slik den er i dag.

Figur 7.23: Staalhuset (Foto: Thuestad, 2024).



NY BEBYGGELSE

Deler av den nye blokkbebyggelsen kan utformers slik som på bildet.

Figur 7.24: Forslag til hvordan noen av bygningene kan utformes. Inspirasjon fra Fabeltunet (Foto: Bakke).



LEKEOMRÅDER

Utformingen av de nye lekeområdene kan utformes med inspirasjon fra dette bildet. Det bør variasjon i ulike typer lekeelementer og farger.

Figur 7.25: Forslag til hvordan lekeområdene kan utformes (Foto: 2.ink Studio).

BLÅGRØNNE FASILITETER

Det legges stor vekt på blågrønne fasiliteter i planområdet, og det bør være en variasjon i utformingen av disse. Langs deler av havnepromenaden kan det utformes noe lignende slik som på bildet.

Figur 7.26: Utforming av Havnepromenade (Foto: Bjørvika Utvikling).



HAVNEPROMENADE

Havnepromenaden vil være langs hele sjøkanten av planområdet og kan utformes slik som på bildet.

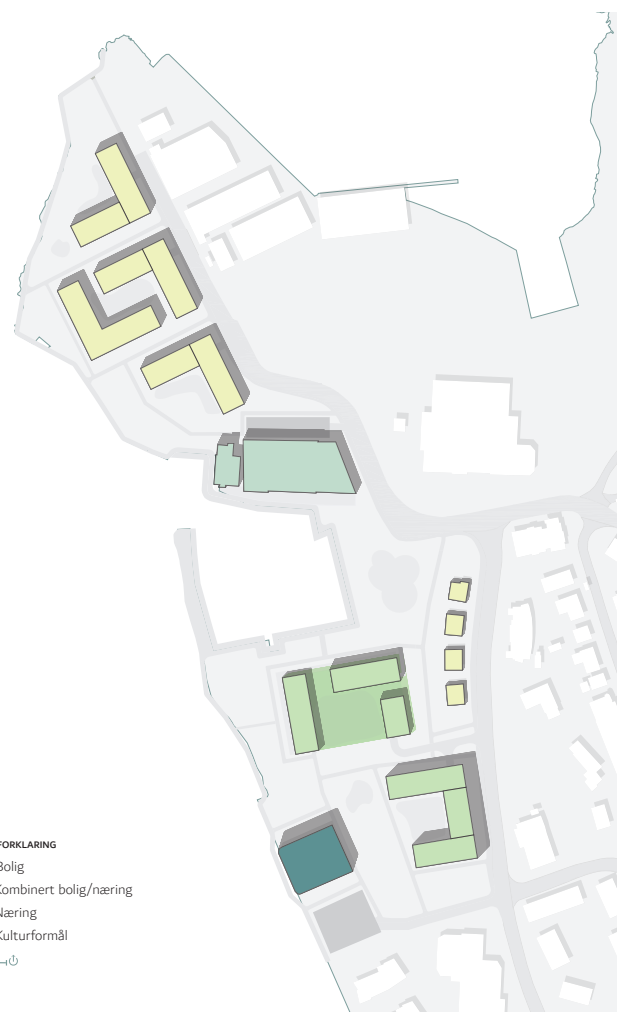
Figur 7.27: Havnepromenade (Foto: Visit Oslo).



Figur 7.28: Konseptkart - Nytt og gammelt.

FORHOLDET MELLOM NYTT OG GAMMELT

På planområdet er det en kombinasjon av nye og gamle bygninger. Staaletuset og småhusbebyggelsen, markert med rødt, skal bevares. Sjøhuset og det nærliggende næringsbygget skal bevares, men fasaden på næringsbygget skal endres. De nye bygningene skal ha god arkitektonisk utforming, i tillegg til at noen vil ha en maritim utforming som gjenspeiler den maritime historien og identiteten.



Figur 7.29: Konseptkart - Funksjoner.

FUNKSJONER

Planforslaget fremmer et mangfold av ulike aktiviteter og funksjoner. Det skal være mulig å bo, jobbe og gjøre de nødvendige daglige gjøremålene, som å gå på butikken, i planområdet. Den nordligste delen av planområdet er forbeholdt boligformål, mens det lengre sør vil være en variasjon av funksjoner. Planen legger opp til over 200 nye boenheter.



Figur 7.30: Konseptkart - Byggehøyder

BYGGEHØYDER

Det er stor variasjon av byggehøyder i de ulike områdene, men det er sørget for et godt samspill med den eksisterende bebyggelsen utenfor planområdet og tatt høyde for gode solforhold til alle boenheter i blokkbebyggelsen.

Den nordligste blokkbebyggelsen har en variasjon mellom tre og seks etasjer, hvor de laveste etasjene er mot vest mens det er høyere mot øst. I midten av planområdet er det planlagt noe lavere byggehøyde for å få et samspill med de eksisterende småhusene langs Flathauggata. Det nye bygget sør-øst i planområdet er planlagt med fem og fire etasjer, som samspiller godt med den eksisterende blokkbebyggelsen sør for planområdet.



Figur 7.31: Konseptkart - Blågrønne uteområder.

BLÅGRØNNE UTEOMRÅDER

Blågrønnearealer er grønnstruktur og havnepromenade, og utgjør en viktig del av planområdet. Det bygges på den eksisterende havnepromenaden for å få en sammenheng mot eksisterende bebyggelse. I tillegg er det planlagt en nedtrapping til sjø i midten av planområdet. Det gir rom for aktivitet.

08

KAPITTEL 8:

OPPSUMMERING

Formålet med dette kapitlet er å oppsummere oppgaven gjennom en konklusjon og diskusjon.

KONKLUSJON

I dag er det mange av de eldre industriområdene som står tomme og forfaller. Mange av disse områdene ligger på attraktive landområder i nærheten av sentrumssonene og med tilknytning til vannet. For å gjøre disse områdene attraktive og brukbare igjen, kan man gjennomføre en transformasjon. En transformasjon, i et byplanleggings perspektiv, kan beskrives som en prosess hvor man gjør fysiske endringer og inngrep i de eksisterende bygningene og terrenget, for å endre bruken av arealene. Man skiller ofte mellom to typer transformasjon - «greenfield development» og «brownfield development». Greenfield development referer til omdanning av urørte landområder, som for eksempel naturområder, jorder og sletter. Når det snakkes om transformasjon referer man som regel til brownfield development. Det innebærer omdanning av de allerede forurensede landområdene, som industriområder.

Når man skal gjennomføre en transformasjonsprosess og gjøre endringer i eksisterende områder, ønsker man å gjøre endringer som styrker områdene slik at de blir mer attraktive og bruken av de øker. Oppgaven undersøker hvordan man kan transformere eldre industriområder på Hasseløy, til nye og attraktive områder. For å definere å avgrense problemstillingen er det satt opp tre komplementære forskningsspørsmål, og det er gjennomgått en rekke ulike metoder, nevnt under, for å svare på spørsmålene.

F1: Hvordan kan man implementere mixed use/ flerfunksjonelle områder inn i transformeringen av industriområder på Hasseløy?

F3: Hvordan kan man ta hensyn til og bevare de eksisterende kulturminnene og kulturmiljøene på Hasseløy/planområdet?

For å kunne svare på forskningsspørsmål en og tre, er det gjennomgått en litteraturstudie som gir en forståelse av hva de viktigste begrepene og konseptene handler om. Teoridelen av denne oppgaven tar for seg begreper og konsepter som industriområder, transformasjon, attraktivitet, flerfunksjonelle områder og blandet bruk, og hvordan man kan bevare kulturminner og -miljøer. Hva som gjør områder attraktive vil variere ut fra hvem en spør og hva områdene skal brukes til. For å få en oversikt over hva som bidrar til å gjøre områder attraktive kan vi bruke ti ulike faktorer, som belyser ti ulike områder som bidrar til å øke attraktiviteten. Noen av de viktigste faktorene for å gjøre planområdet på Hasseløy mer attraktivt er et mangfold av ulike aktiviteter og funksjoner, god arkitektur, tilgjengelighet, plass til myke trafikanter og lekeplasselementer. Blandet bruk og flerfunksjonelle områder er viktig for å gjøre området attraktivt. Det gjør blant annet at mennesker har mulighet til å bo, jobbe og handle på samme sted. Det kan også bidra til å gjøre området tryggere da det vil ferdes mennesker med ulike formål og til ulike tider gjennom hele døgnet.

F2: Hvilke eksisterende kvaliteter finnes på planområdet i dag som bidrar til et attraktivt område?

For å kunne svare på forskningsspørsmål to er det gjennomført en stedsanalyse, sammen med Serial Vision og SWOT-analyse. Disse tre metodene er med på å belyse ulike områder og temaer for å se på hvilke eksisterende kvaliteter som er på området i dag, i tillegg til at en for et bilde av hvilke kvaliteter som bidrar positivt i forhold til attraktivitet. De viktigste punktene som kommer fra stedsanalysen er viktigheten av å ivareta den kulturrike historien på Hasseløy, legge til rette for vekst og attraktive byrom, og utfordringer knyttet til manglende kollektivtransport og dårlig kapasitet på broforbindelsen til øya. Det er også stor avstand fra planområdet til de nærmeste barnehagene og skolene, som ligger 1,3 kilometer unna. I SWOT-analysen kommer de ulike styrkene til planområdet frem, og da det som gjør området attraktivt. Det inkluderer nærheten til sjø, nærhet til sentrum, gode solforhold, god tilgjengelighet, og det finnes forskjellige kulturminner som bidrar til å styrke identiteten og tilhørigheten til planområdet. Mulighetene som kommer frem er å utforme en havnepromenade som gir gode og attraktive turmuligheter, i tillegg til å legge til rette for flere funksjoner og aktiviteter som gjør området mer attraktivt. Dette gir grunnlaget for å utvikle planforslaget.

Basert på teoridelen og analysedelen er det utarbeidet et planforslag for planområdet. Planforslaget er en transformasjon av det eksisterende industriområdet, hvor visjonen er å skape et nytt, attraktivt og levende område på Hasseløy med rom for ulike aktiviteter og funksjoner. Planen legger til rette for blandet bruk av området og inviterer mennesker med varierende formål til området. I referansekapittelet ble det undersøkt ulike lignende transformasjonsprosjekt, der Sjøparken Hasseløy var en av dem. Sjøparken Hasseløy er starten på en ny bydel på Hasseløy, og planforslaget bidrar til å styrke og utføre denne målsetting. Planforslaget svarer i stor grad på problemstillingen om hvordan man kan transformere eldre industriområder på Hasseløy, til noe nytt og attraktivt. Masterplanen viser et forslag for utforming av planområdet. Den fokuserer på blandet bruk av bygninger, variasjon av arkitektonisk utforming, mangfold av aktiviteter, bevaring av kulturminner, komfort og trygghet. Det er også lagt stor vekt på gode grøntområder, vegetasjon og rekreasjonsarealer. Planforslaget viser hvordan man kan bygge deler av Hasseløy til en ny bydel, og har et lite lokalt sentrum midt i planområdet. Dette vil ikke bare være et attraktivt område for de som bosetter seg der, men også for resten av befolkningen i Haugesund. Planforslaget er på mange måter unikt, med at man fokuserer på grøntområder som hoveddekket i stede for harde materialer som finnes mange andre steder i byen. Problemstillingen er også relevant for mange andre områder, og konseptene i planforslaget kan i mange tilfeller overføres til andre aktuelle områder.

DISKUSJON

Jeg valgt denne oppgaven for transformasjon av områder er et relevant tema som engasjerer meg. Selv har jeg kjent på virkningen av gode byrom og områder, og hvordan dette påvirker. Gode og trygge byrom gir en god opplevelse og trivsel, i motsetning til byrom av dårlig kvalitet som tapper for energi. Derfor har attraktivitet vært i fokus gjennom oppgaven. Før jeg satt i gang med oppgaven, hadde jeg en forventning av hvordan et attraktivt område ser ut. Gjennom arbeidet med oppgaven fikk jeg nye innfallsvinkler og perspektiver på dette, og lærte mer om teorien bak attraktive områder. Teorien og metodene har ført frem til et planforslag, som står til forventningene av oppgaven. Lærdommen har vært å konkretisere hva som skal til for å gjøre et område attraktivt.

Utfordringer knyttet til oppgaven har vært ulike begrensninger som ikke kan løses innenfor planområdet. En av disse finner vi i SWOT-analysen hvor en av svakhetene til planområdet er at det ligger litt langt fra skoler og barnehager. Planforslaget medfører en økning i antall boenheter på Hasseløy. Sammen med andre nye boligprosjekter på Hasseløy vil dette gi grunnlag for en befolkningsvekst som kan gi grunnlag for etablering av ny barnehage. Dette er ikke implementert i planforslaget for dette område, men i reell planprosess kunne dette vært sett på. I forhold til skole vil en økning i befolkningen gi grunnlag for utbedring av eksisterende skolevei.

REFERANSER

LITTERATURREFERANSER

- De Sousa, Christopher, (2000), *Brownfield Redevelopment versus Greenfield Development: A Privat Sector Perspective on the Costs and Risks Associated with Brownfield Redevelopment in the Greater Toronto Area*, Artikkel fra Journal of Environmental Planning and Management, hentet fra <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/09640560020001719>
- Gehl, J., (2010), *Cities for people*, s. 232-241.
- Guy, B. (u.å.), *Gordon Cullen: Serial Vision in Urban Design*, Hentet fra <https://www.urbancgi.com/articles/gordon-cullen-serial-vision-in-urban-design/>
- Haugesund kommune, (2018), *Hensynssoner kulturmiljø*, hentet fra https://www.haugesund.kommune.no/_f/p1/ic87ad26d-49fc-43e2-b282-06483ad0323c/180916-beskrivelse-av-hensynssoner-kulturmiljo.pdf
- Haugesund kommune, (2021c), *Klima- og energiplan for Haugesund kommune 2021-2030*, hentet fra https://www.haugesund.kommune.no/_f/p1/i6fb5ce61-5daa-4408-af48-ed73d61478b8/kommunedelplan-for-klima-og-energi-2021-2030.pdf
- Haugesund Kommune, (2021a), *Kommunedelplan for Haugesund sentrum - Sentrumsplanen*, hentet fra [planbeskrivelse-kdp-haugesund-sentrum-02_09_2021.pdf](https://www.haugesund.kommune.no/_f/p1/i75085cc5-eee9-469d-b0c0-879d623be7c4/levkarsundersokelse-2021.pdf)
- Haugesund Kommune, (2021b), *Levekårsundersøkelse for 2021*, hentet fra https://www.haugesund.kommune.no/_f/p1/i75085cc5-eee9-469d-b0c0-879d623be7c4/levkarsundersokelse-2021.pdf
- Haugaland kunstverk, (u.å.), *Staaehuset*, hentet fra <https://www.haugalandkunstverk.com/staaehuset.html>
- Hinna Park, (u.å.), *Hinna Park – En levende bydel ved fjorden*, hentet fra <https://hinna-park.no>
- Helleman, G., (2017), *How to make inviting and attractive public spaces? A top 10*, hentet fra <https://urbanspringtime.blogspot.com/2017/08/how-to-make-inviting-and-attractive.html>
- Hansen, Tom, (2015), *Sekundærdata*, fra Strategi- og analyseforeningen på analysen.no, hentet fra <https://www.analysen.no/sekundaerdata/>
- Jacobs, Jane (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. <https://www.idunn.no/doi/full/10.18261/ISSN0809-750X-2012-04-30>
- Kommunal- og distriktsdepartementet, (2023), *Kulturminner og kulturmiljø*, hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/tema/plan-bygg-og-eiendom/plan-bygningsloven/planlegging/fagtema/kulturminner-kulturmiljo/id2902255/?expand=factbox2902270>
- Kommunal- og distriktsdepartementet, (2024), *Verktøy og ressursmiljøer*, hentet fra https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/by_stedsutvikling/verktoy_ressursmiljoer/id2907564/?expand=factbox2907580
- Plan- og bygningsetaten (2024), *Veileder for innledende stedsanalyse*, fra Bergen kommune, hentet fra <https://www.bergen.kommune.no/api/rest/filer/V31229984>
- Rogaland Fylkeskommune, (2017), *Regionalplan for areal og transport på Haugalandet*, hentet fra https://www.rogfk.no/_f/p1/i8698f8ed-c5c1-462c-90c6-1a5dfcd41312/areal-og-transport-haugalandet_2017.pdf

Schmitt, Sarah-Maria, Hartmann, Thomas (2016), *Clumsy City by Design – A Theory for Jane Jacobs' Imperfect Cities?* Hentet den 29.mars 2024 fra <https://www.cogitatiopress.com/urbanplanning/article/view/732/465>

Shorten, A., Smith, J., (2017), *Mixed methods research: expanding the evidence base* (s. 74), hentet fra <https://ebn.bmj.com/content/20/3/74>

Sjøparken Hasseløy, (u.å.), *Sjøparken Hasseløy*, hentet fra <https://www.sjoparkenhasseloy.no>

SSB, (2023), *Kommunefakta Haugesund*, hentet fra <https://www.ssb.no/kommunefakta/haugesund>

Stavanger kommune, (2006), *Kommunens rolle og virkemiddelbruk i transformasjonsområder i Stavanger*. Juni 2006. Rådmannen i Stavanger kommune, avdeling for utbygging.

Ueland, Jenny, (2014), *Transformere eller rive?* Hentet fra <https://ntnuopen.ntnu.no/ntnu-xmlui/bitstream/handle/11250/2373498/Transformere-eller-rive.pdf?sequence=5&isAllowed=y>

Visit Trondheim, (u.å.), *Velkommen til Solsiden*, hentet fra <https://visittrondheim.no/aktiviteter-attraksjoner/bydeler/solsiden/>

BILDEREFERANSER

01 INTRODUKSJON

Figur 1.1: Oversikt over Haugesund kommune og sentrale steder.

Figur 1.2: Hvor er vi? Oversiktskart.

Figur 1.3: Reseach Design

03 TEORI

Figur 3.1 Illustrasjon av byrom med ulike aktiviteter (Foto: [Fredrikstad kommune - Byrom som inviterer til aktivitet](#)).

Figur 3.2: Møblering som kan brukes både som lekeelementer og sittefasilitet (Foto: [Egersund kommune - Byutvikling og attraktive byrom](#)).

Figur 3.3: Jan Gehls 12 kvalitetskriterier.

04 REFERANSEPROSJEKTER

Figur 4.1: Oversikt over utviklingsprosjektet i Hinna Park i Jåttåvågen (Foto: [Hinna Park](#)).

Figur 4.2: Arrangement avholdt i Hinna Park, som skaper liv og tiltrekker seg mennesker i alle aldre (Foto: [Hinna Park](#)).

Figur 4.3: Hinna Park på kvelds-/nattestid. (Foto: [Estate Nyheter](#)).

Figur 4.4: Badstue og aktivitet i Hinna Park (Foto: [Hinna Park](#)).

Figur 4.5: Havnepromenade i Hinna Park (Foto: [Hinna Park](#)).

Figur 4.6: Hvordan Nedre Elvehavn, eller Solsiden, så ut i 1955 og da Norges største skipsverft, TMV, holdt til der (Foto: [Andre Akt](#)).

Figur 4.7: Hvordan uterommene på Solsiden tas i bruk om vinteren, her med en stor og opplyst skøytebane (Foto: [Visit Trondheim](#)).

Figur 4.8: Solsiden på dagtid. Området er attraktivt med flere ulike restauranter langs elvekanten, mulighet for å sitte, gå, sykle, med mer (Foto: [Visit Norway](#)).

Figur 4.9: Hvordan boligprosjektet Sjøparken Hasseløy kommer til å se ut. Øst mot Smedasundet, og viser utearealene sammen med havnepromenaden (Foto: [Sjøparken Hasseløy](#)).

Figur 4.10: Hvordan boligprosjektet Sjøparken Hasseløy kommer til å se ut. Fasaden mot vest (Foto: [Sjøparken Hasseløy](#)).

05 SERIAL VISION

Figur 5.1: Serial Vision diagram (Foto: Thuestad, 2024).

06 STEDSANALYSE

Figur 6.1: Planområdets avgrensning.

Figur 6.2: Reguleringsplaner (Hentet fra: [Kommunekart](#)).

Figur 6.3: Kommunedelplan for Haugesund sentrum (Hentet fra: [Kommunekart](#)).

Figur 6.4: Høydekoter og snitt.

Figur 6.5: Snitt 1.

Figur 6.6: Snitt 2.

Figur 6.7: Staalehuset (Foto: [CAS](#))

Figur 6.8: Sjømenns aldershjem. Bildet fra 1919 (Foto: [Haugalandsmuseet](#))

Figur 6.9: Oversikt over kulturminner og kulturmiljøer (Hentet fra: [Haugesund Kommune](#))

Figur 6.10: Viktige kommunikasjons- og målpunkt.

Figur 6.11: Parkområder på Hasseløy. Under vedlikehold (Foto: Thuestad, 2024).

Figur 6.12: Attraktiv havnepromenade sør på Hasseløy (Foto: Thuestad, 2024).

Figur 6.13: Parkområder på Hasseløy (Foto: Thuestad, 2024).

Figur 6.14: Flyfoto av Dokken museum (Foto: [Visit Norway](#)).

Figur 6.15: Bebyggelsesstruktur.

Figur 6.16: Bebyggelsesstruktur, industri- og næringsbebyggelse.

Figur 6.17: Industriebbyggelse nord på Hasseløy (Foto: Thuestad, 2024).

Figur 6.18: Industriebbyggelse nord på planområdet (Foto: Thuestad, 2024).

Figur 6.19: Konstruksjon på planområdet i svært dårlig stand (Foto: Thuestad, 2024).

Figur 6.20: Bebyggelsesstruktur, eldre bebyggelse – trehusbebyggelse.

Figur 6.21: Eldre trehusbebyggelse på Hasseløy (Foto: Thuestad, 2024).

Figur 6.22: Eldre trehusbebyggelse på Hasseløy (Foto: Thuestad, 2024).

Figur 6.23: Eldre trehusbebyggelse på Hasseløy (Foto: Thuestad, 2024).

Figur 6.24: Sjømenns aldershjem på Hasseløy (Foto: Thuestad, 2024).

Figur 6.25: Eldre trehusbebyggelse på Hasseløy (Foto: Thuestad, 2024).

Figur 6.26: Eldre murhus på Hasseløy (Foto: Thuestad, 2024).

Figur 6.27: Bebyggelsesstruktur, nyere bebyggelse.

Figur 6.28: Blokkbebyggelse sør for planområdet – Skagen brygge (Foto: Thuestad, 2024).

Figur 6.29: Blokkbebyggelse helt sør på Hasseløy (Foto: Thuestad, 2024).

Figur 6.30: Rekkehusbebyggelse (Foto: Thuestad, 2024).

Figur 6.31: Blokkbebyggelse på Hasseløy (Foto: Thuestad, 2024).

Figur 6.32: Lavere blokkbebyggelse på Hasseløy (Foto: Thuestad, 2024).

Figur 6.33: Småhusbebyggelse på planområdet (Foto: Thuestad, 2024).

Figur 6.34: Oversikt over støykilder (Hentet fra: [Kommunekart](#)).

Figur 6.35: Vannstand i 2090 ved 20-års stormflo (Hentet fra: [Kartverket](#))

Figur 6.36: Soldiagram.

Figur 6.37: Vindrose for Haugesund. Målestasjon Haugesund lufthavn (Hentet fra: [Norsk Klimasenter](#)).

Figur 6.38: Jan Gehls 12 kvalitetskriterier med vurdering av plan- og analyseområdet.

07 PLANFORSLAG

Figur 7.1: Konseptdiagram.

Figur 7.2: Utforming av fasade med en moderne tilnærming (Foto: [Bauwerk](#)).

Figur 7.3: Utforming av fasade med en moderne tilnærming (Foto: [Bauwerk](#)).

Figur 7.4: Utforming av fasade med en mer karakteristisk tilnærming (Foto: [Tank](#)).

Figur 7.5: Utforming av uteområder (Foto: [Madla Vest](#)).

Figur 7.6: Utforming av uteområder (Foto: [Vibbo](#)).

Figur 7.7: Utforming av barriere langs havnepromenaden (Foto: [Archdaily](#)).

Figur 7.8: Utforming av havnepromenade med trapper ned i sjøen (Foto: [Drammen Kommune](#)).

Figur 7.9: Inspirasjon for utforming av bygninger (Foto: [Lindberg Stenberg Arkitekter](#)).

Figur 7.10: Inspirasjon for utforming av havnepromenade med grøntområder og sittemuligheter (Foto: [Bjørsvika Utvikling](#)).

Figur 7.11: Inspirasjon for utforming av bygninger og uteområder (Foto: [You&Mica](#)).

Figur 7.12: Inspirasjon for utforming av bygninger og uteområder (Foto: [Lindberg Stenberg Arkitekter](#)).

Figur 7.13: Inspirasjon til blandet bruk av bygninger (Foto: [You&Mica](#)).

Figur 7.14: Inspirasjon for utforming av havnepromenade (Foto: [Hinna Park](#)).

Figur 7.15: Inspirasjon for utforming av bygninger og uteområder (Foto: [You&Mica](#)).

Figur 7.16: Inspirasjon for utforming av bygninger og uteområder (Foto: [You&Mica](#)).

Figur 7.17: Inspirasjon for utforming av bygninger og uteområder (Foto: [Lindberg Stenberg Arkitekter](#)).

Figur 7.18: Inspirasjon for utforming av uteområder og havnepromenade Damsgårdssundet Havnepromenade (Foto: [Smedsvig Landskapsarkitekt](#)).

Figur 7.19: Inspirasjon for utforming av bygninger og uteområder, kvartalsstruktur (Foto: [Lindberg Stenberg Arkitekter](#)).

Figur 7.20: Masterplan.

Figur 7.21: Eldre sjøhus langs sjøkanten i småbåthavnen (Foto: Thuestad, 2024).

Figur 7.22: Småhusbebyggelse langs Flathauggata (Foto: Thuestad, 2024).

Figur 7.23: Staalehuset (Foto: Thuestad, 2024).

Figur 7.24: Forslag til hvordan noen av bygningene kan utformes. Inspirasjon fra Fabeltunet (Foto: [Bakke](#)).

Figur 7.25: Forslag til hvordan lekeområdene kan utformes (Foto: [2.ink Studio](#)).

Figur 7.26: Utforming av havnepromenade (Foto: [Bjørvika Utvikling](#)).

Figur 7.27: Havnepromenade (Foto: [Visit Oslo](#)).

Figur 7.28: Konseptkart – Nytt og gammelt.

Figur 7.29: Konseptkart – Funksjoner.

Figur 7.30: Konseptkart – Byggehøyder.

Figur 7.31: Konseptkart – Blågrønne uteområder.