



Universitetet
i Stavanger

Uis.no

Jakub Stasiak

Gjøre Storgata på Bryne om til attraktiv gågate

Transforming Storgata in Bryne into an attractive pedestrian street

Bacheloroppgave 2024

Det teknisk-naturvitenskapelige fakultet Institutt for sikkerhet, økonomi og planlegging

Avhandlingen er innlevert som del av Bachelorstudiet i Byplanlegging ved Universitetet i Stavanger

BACHELORGRADSSTUDIUM

Byplanlegging

Bacheloroppgave

SEMESTER:

Vårsemester 2024

FORFATTER:

Jakub Stasiak – 266375

VEILEDER(E):

Lene Bjørnø (intern), Kenneth Lia (ekstern)

TITTEL PÅ BACHELOROPPGAVE:

Gjøre Storgata på Bryne om til attraktiv gågate

Sidetall: 88 (inkludert bibliografi)

Studiepoeng: 20

Gjøre Storgata på Bryne om til attraktiv gågate





Figur 2: Storgata 2024



Figur 3: Fritz Røed park 2024

BRYNE



Figur 4: Reevegen 2024



Figur 5: Mølledammen 2024

BYEN

Innholdsfortegnelse

- **Kapittel 1** – Forord (side 6)
 - Forord (side 7)
- **Kapittel 2** – Sammendrag (side 8)
 - Sammendrag (side 9)
 - Abstract (side 10)
- **Kapittel 3** – Innledning (side 11)
 - Innledning – gå – vennlige byer og byliv (side 12)
- **Kapittel 4** – Problemstilling (side 13)
 - Problemstillinger (side 14)
 - Hva er Storgatas identitet (i dag)? (side 15)
 - Hva gjør en gågate attraktiv? (side 16)
- **Kapittel 5** – Metode (side 17)
 - Metode (side 18)
- **Kapittel 6** – Stedsanalyse, intervju, teori og case studie (side 19)
 - Analyseområdet og prosjektområdet (side 20)
 - Historie (side 21)
 - Tidligere forhold (side 22)
 - Utvikling 20. århundre (side 23)
 - Utvikling 21. århundre...(side 24)
 - Kulturelle møteplasser (side 25)
 - Gåtid til kulturelle møteplasser (side 26)
 - Boligbebyggelse (side 27)
 - Bilveier (side 28)
 - Sykkelveier (side 29)
 - Park og byrom (side 30)
 - Kontor og handel (side 31)
 - Høydeforskjell, lengde og stigning (side 32)
 - Trær og søppeldunker (side 33)
 - Eksisterende kjøremønster (side 34)
 - Siktlinjer i gatekryss (side 35 – 40)
 - Byggenes innhold (side 41 – 47)
 - Materialer på gulv og møblering – torget (side 48 – 50)
 - Materialer på gulv og møblering – Kaizersplassen (side 51 – 52)
 - Materialer på gulv og møblering – M44 øst (side 53)
 - Folkets meninger (side 54)
 - Teorigrunnlag side (55 – 56)
 - Shared Space (side 57)
 - Lillehammer Sentrum (side 58)
 - Larimer Square, Denver, Colorado, USA (side 59)
 - Langgata, Sandnes (side 60)
- **Kapittel 7** – Diskusjon (side 61)
 - Diskusjon (side 62 – 63)
- **Kapittel 8** – Design (side 64)
 - Planlagt bevegelsesmønster (side 65)
 - Illustrasjonsplan & Gatesnitt (side 66 – 78)
 - Andre materialer og objekter (side 79 – 80)
 - Umiddelbar & fremtidig plan (side 81 – 82)
- **Figurliste** (side 83)
- **Figurkilder** (side 84 – 85)
- **Bibliografi** (side 86 – 88)

Kapittel 1

Forord

Forord

Mens jeg står på den travle hovedgaten på Bryne, omgitt av severdighetene og lydene fra dagliglivet, klarer jeg ikke å se vekk fra potensialet for transformasjon som ligger i disse kjente omgivelsene. Denne oppgaven er spissen av måneder med forskning, refleksjon og arbeid med sikte på å utforske muligheten for å omforme Brynes hovedgate som en levende fotgjengervennlig gjennomfartsvei.

Inspirasjonen til dette arbeidet stammet fra en lidenskap for byplanlegging og et ønske om å bidra positivt til samfunnet jeg bor i. Gjennom hele min akademiske reise har jeg vært fascinert av skjæringspunktet mellom design og samfunnsengasjement. Denne oppgaven ga en mulighet til å fordype seg i disse konseptene innenfor konteksten av Bryne, en by med historie og en lovende fremtid.

Jeg er takknemlig for veiledningen og støtten fra min akademisk og ekstern rådgiver. Innsikten og retningslinjene deres utfordret meg til å tenke kritisk og kreativt, og presset meg til å utforske nye veier for undersøkelser og vurdere ulike perspektiver.

Jeg er også takknemlig for innbyggerne og interessentene på Bryne som sjenerøst delte sin innsikt, ambisjoner, erfaringer og meninger for fremtiden til hovedgaten deres. Deres innspill har vært medvirkende til å forme ideene og anbefalingene som presenteres i denne oppgaven, og understreker viktigheten av samfunnsengasjement i planleggingsprosessen.

Til slutt vil jeg uttrykke min dypeste takknemlighet til min familie og venner for deres urokkelige støtte og oppmuntring. Deres tro på mine evner og deres oppmuntring til å forfølge mine akademiske interesser har vært en konstant motivasjonskilde.

Jakub Stasiak

Kapittel 2

Sammendrag

Sammendraget virker som en refleksjon av oppgavens essens, samt som et kraftig verktøy for kommunikasjon, som formidler essensen av ideene.

Sammendrag

Brynes Storgate som gågate har en veldig passende plassering i forhold til byens møteplasser. Den ligger i Brynes kjerne, der mange beveger seg opp og ned gata. På grunn av dette er denne ideen om Storgatas gågate veldig relevant for dagens tider med en voksende trend om å forvandle lite brukte bilgater om til gågater eller plazaer.

Storgatas endelig design lener seg på ulike faktorer som Statens Vegvesens bok om vei – og gateutforming (N100), Larimer Square gågate prosjektet, Lillehammer gågata, Langgata i Sandnes, spørreundersøkelsen med Storgatas brukere og drivere, Jan Gehl's prinsipper og andre teorigrunnlag, og til slutt min egen stedsanalyse. Den er med andre ord «inspirert» av andre prosjekter, og så implementerte jeg konseptet og ideene i mitt prosjekt.

Resultatet av spørreundersøkelsen ble veldig klart og tydelig, og formidlet at Storgata trenger virkelig en gjenfødelse. Før var det en strekning gjennom bygda uten asfalt, men jord. Folk gikk komfortabelt uten å trenge å bry seg om kjøretøy. Beboerne stoppet opp og snakket midt i vegen. Dette er Storgatas identitet fra dagen den ble ferdig bygd på 1840 – tallet.

Denne oppgaven er ambisiøs om å merke Bryne på kartet som en dynamisk og livlig by, spesielt nå som Bryne får mer og mer sportsfasiliteter, og blir gjerne gjenkjent som sportsbyen. En perfekt visjon er at Storgata, M44, torget og sportshallene virker sammen. At de utvikler samarbeidsprogrammeringsinitiativer som imøtekommer et mangfoldig spekter av interesser og demografi. Dette kan inkludere velværearangementer som kombinerer treningsaktiviteter på idrettssenteret med workshops for sunn livsstil eller kampanjer på kjøpesenteret. Tilsvarende kan kulturarrangementer som arrangeres på torget inkludere elementer av shopping og fritidsaktiviteter fra gågaten og kjøpesenteret.

Abstract

Storgata as a pedestrian street, has an appropriate placement, relative to the city's cultural meeting points. It lies in the core of Bryne City, where lots of people move up and down the street. Because of this, the idea of having Storgata as a pedestrian street, is very relevant for today's times with a growing trend of transforming underused vehicle – dominated streets / spaces into pedestrian streets or plazas.

Storgata's final design relies on various factors such as the National Road Administration's book on roads and street design (N100), the Larimer Square pedestrian street project, the Lillehammer pedestrian walkway, Langgata in Sandnes, the survey with Storgata's users and businessowners, Jan Gehl's principles and other theoretical foundations, and finally my own site analysis. In other words, it is "inspired" by other projects, and then I implemented the concept and ideas into my own project.

The result of the survey was very clear and obvious, conveying that Storgata really needs a revitalization. Back in the day it was a stretch through the village without asphalt, but dirt. People walked comfortably without having to worry about vehicles. The residents stopped and talked in the middle of the road. This is Storgata's identity from the day it was completed in the 1840s.

This thesis is ambitious to mark Bryne on the map as a dynamic and lively town, especially now that Bryne is getting more and more sports facilities, and is often recognized as the sports town. A perfect vision is for Storgata, the M44, the square and the sports halls to work together. That they develop collaborative programming initiatives that cater to a diverse range of interests and demographics. This may include wellness events that combine fitness activities at the sports center with healthy lifestyle workshops or promotions at the shopping center. Similarly, cultural events organized in the square can include elements of shopping and leisure activities from the pedestrian street and the shopping centre.

Kapittel 3

Innledning

Innledning – gåvennlige byer og byliv

Behovet for å tenke om på tradisjonell gateutforming blir tydelig, og byer i dag går i en retning mot å utbygge mer bærekraftige og levelige miljøer. Paradigmeskiftet mot fotgjengervennlige rom er blitt en grunnleggende revurdering av byplanleggingsprinsipper i det 21. århundre. Denne bacheloroppgaven fokuserer på en spesifikk case – studie; Storgata på Bryne.

Å transformere arealer og gater brukt av biler om til en gågate har flere viktige fordeler for både innbyggerne og de enkelte som er involvert. Gågater gir først og fremst plass for folk å spasere, jogge, sosialisere, og nyte utendørs aktiviteter. Slike offentlige områder oppfordrer sosial interaksjon og samfunnsengasjement. Når det er plass for flere å gå, sitte, og samles i slike områder, gir det en følelse av fellesskap og tilhørighet.

Det har skjedd mye på Bryne de siste årene. Det er som om man kan glemme hvordan utviklingen har vært fram til i dag, - fra den tid Bryne var utmark til den fikk bystatus den 1. januar 2001. Hovedgata på Bryne er Storgata, og har vært et uendelig tema de siste tjue årene. Mer konkret, det har vært debatter om den bør gjøres om til en gågate eller ikke. Noen mener det er en god ide, andre mener det burde ha skjedd lenge siden, og noen mener det ikke vil virke. Men hva er det som er viktigst? Er det at det skal være lett gjennomkjørsel gjennom gata? At bruden skal få lov til å kjøre til døra for å bære ut kjolen ut av butikken? Eller er det å gjenoppdage byen og gjenopprette en arena for et nytt byliv?

Denne oppgaven vil se på hvordan man kan få et mer dynamisk og levende bysentrum på Bryne gjennom en revitalisering av Storgata. Storgata har lenge vært Brynes sentrale nerve. I den vestlige enden av gata ligger BondeKompaniet Bryne (Felleskjøpet frem til 2021), Bryne Mølle og kjøpesenteret M44. I den østlige enden ligger jernbanestasjonen og torget omringet av flere

attraktive tilbud. Både den vestlige og den østlige enden er tydelige ender på Brynes sentrumsområde, og har begge vært gjennom reoveringsprosesser og transformasjon. Området rett utenfor M44 og Bryne Mølle ble transformert fra en vanlig gjennomkjøringsvei om til et mingleområde rett ved den østlige inngangen til M44. På torget ble det lagt til flere sitteplasser i form av benker og bord, en fontene med sitteplanker rundt, en busk og et tre med sitteplanker, flere blomsterkasser og lekeapparater for barn. Formålet med dette var å få begge endene av Storgata til å virke sammen for å trekke folk gjennom gata, og her trør hovedproblemstillingen inn. Hvordan kan Storgata på Bryne utvikles om til en gågate uten å ta vekk dens identitet?



Figur 6: offentlig liv og område for mennesker

Kapittel 4

Problemstilling

I dette kapittelet skal jeg se på grunnlaget av oppgavens resultat. Det vil tilsvare det jeg må vite, for å videre utvikle svaret mitt for oppgaven.

1. Først i lista er problemstillingen, der jeg skal gjøre rede for hva jeg må finne ut for å transformere Storgata på Bryne om til en attraktiv gågate uten å ta vekk gatas identitet.

2. Videre skal jeg fokusere på Storgatas identitet, hva den var før, og hvordan den ble brukt. Dette er nødvendig å lære for å vite hvilke tiltak jeg må ta i bruk for å modernisere Storgata, men at den fremdeles føles ut som den gode gamle Storgata.

3. Til slutt blir det en gjennomgang av ulike aspekter som gjør en gågate estetisk attraktiv, og inviterende til opphold.

Problemstillinger

Problemstillinger:

Hvordan utvikle Storgata på Bryne om til en attraktiv gågate uten å ta vekk dens identitet?

- Hva er Storgatas identitet?
- Hvordan var / er den brukt?
- Hva finnes i dag?
- Hva gjør en gågate attraktiv?

For å få svar på hvordan Storgata på Bryne kan transformeres om til en attraktiv gågate uten å ta vekk gatas identitet, er det først viktig å gjøre rede for hva Storgatas identitet egentlig er, og hva er det som gjør en gågate attraktiv. Altså, hvordan har den tjent innbyggerne gjennom sin eksistens så langt? Det er bruken som er den primære faktoren for identitetens dannelse. Hvordan ble den brukt fra begynnelsen av da den ble bygd, og hvordan blir den brukt i dag? Hvilke synlige og usynlige aspekter påvirker gågatas estetikk?

Jeg skal først gjennomføre kvalitative spørreundersøkelser med gatas kunder / brukere, og intervjuer med drivere og butikkeiere for å vite hva Brynes folk vil se i Storgata. Dette vil gi en nærmere innsikt til Storgatas identitet og bruk. Så skal jeg presentere Storgatas historie, samt tidligere forhold, da det er kritisk å kjenne til hva Storgata ble bygget for, og hva kulturen var på den, for å videre utvikle den i riktig retning som vil passe Brynes forventninger. Neste skritt er å se på lignende prosjekter som har vist bra resultater (case studier). Meningen med dette er å hente inspirasjon til potensiell fysisk utforming, og blande disse ideene med den nye utformingen av Storgatas gågate. Videre vil en nøyaktig stedsanalyse se på gatas omgivelser og egenskaper; bygningstyper og innhold, siktlinjer, bilveier, effektive sykkelstier, grønne områder og byrom. Det ultimate svaret av oppgaven blir et designforslag, med nye møbler og infrastruktur.



Figur 7: Storgata i dag



Figur 8: nedre del av Storgata rundt 1900. (foto: ukjent)

Hva er Storgatas identitet (i dag)?

Siden det 19. århundre har Storgatas identitet og hovedfunksjon vært handel og tjenesteyting. De omkringliggende husene og bygningene var alltid stortsett salg og service, og fortsetter å være det nå. I dag er det bygd mye høyere enn før bare 50 år siden, der det er en tendens at salg og service ligger nederst der folk har god tilgang, mens oppe ligger det boliger. Bebyggelsen varierer i farge, materialbruk, volum og høyde, men byggehøyden holder seg på to til tre etasjer for å sikre sollys ned i gata. Den andre aspekten av Storgatas identitet er bevegelse, hovedsaklig i form av gang og sykkel. Da det ikke var biler, gikk folk frem og tilbake og stoppet opp for snakke med en annen. Etter starten av det 20. århundre ble gata mer og mer okkupert av bilene, og det skapte etter hvert reaksjoner i samfunnet. Gata blir i dag brukt som både gjennomgang fra torget til M44, samt en destinasjon med de ulike tilbudene. Alt fra en hovslager under hest – og kjerre – tidene, til en kjeveortoped, kjolebutikk, bar og restauranter i dag.

Det må tas stort hensyn til status og verneverdi hvis man skal sikre at historien til Bryne forblir gjenkjennbar i de fysiske omgivelsene. Det er vårt lokalt (samt nasjonalt) ansvar å ta vare på den fysiske historien. Brynes Storgate i sentrum har en karakteristikk som må forsterkes og beholdes under nye prosjekter og ombygging. En transformasjon av gatas grunn må synliggjør en forståelse for Brynes kultur, historie og karakter, samtidig som den skal gi Bryne sentrum opplevelseskvaliteter og estetiske kvaliteter som ikke går i strid mot Storgatas naturlig bruk og mening.

Storgatas utvikling er en betydelig aspekt i Brynes status med tilhørende forretningsvirksomhet, nyskapning og næring. Disse har gitt byen mange identitetsskapende miljø og har hatt en kritisk rolle for regionens utvikling. I Storgatas vestre del finner man *Kaizersplassen*. Den har fått navnet etter rockebandet *Kaizers* fra Bryne. I dag er det et kulturområde, samt en betydelig del av Brynes industrihistorie. Gode eksempler på industritrekkene er Bryne kornmottak og mølle. Disse danner et miljø som formidler både industrihistorien og hverdagslivet.



Figur 9: Storgata sett fra vest mot Torget, (foto: ukjent)



Figur 10: Storgata i dag på dagtid (EiendomsMegler1Jærmeglere)



Figur 11: Storgata i dag på kvelden (torget)

Hva gjør en gågate attraktiv?

Når en gågate er utformet gjennomtenkt og effektivt utført, har den er magnetisk lokke som overgår ren funksjonalitet. Den har evnen til å fremkalle følelsen av kultur, tilkobling og fellesskap, og skaper en opplevelse som engasjerer alle sanser og fremmer en dynamisk atmosfære. En vellykket gågate fascinerer først og fremst med sin stemning. Fraværet av biltrafikken gir en følelse av ro midt i bylivet. Rytmen av fotskrittene erstatter motorlydene og skaper et fredelig tilfluktssted hvor menneskene kan bevege seg i valgfritt tempo, uhindret av det hektiske daglige liv.

Urban design og arkitekturen av en gågate spiller en kritisk rolle i dens sjarm. Gjennomtenkte butikkfasader utsmykket med fengslende og inviterende utstillinger, lokker de forbigående til å kikke inn og utforske tilbudene inne. Kafeer søler ut på gata, og uteserveringen deres blir knutepunktet for samvær der bekjente og ikke bekjente snakker sammen og sosialisierer. Grønne faktorer som trær, blomsterbed og plantekasser myker det urbane landskapet, og gir gågaten farger og vitalitet.

Like viktig for tillokkelsen til en gågate er gatas rikdom i kultur. Gateartister, kunstutstillinger og improviserte utstillinger fyller gjennomfartsveien med dynamikk og kreativitet, og forvandler den til et lerret av menneskelig uttrykk i stadig utvikling. Arrangementer og festivaler liver opp atmosfæren ytterligere, og drar til seg lokalbefolkningen, samt turister til å delta festligheten.

Utover estetikk trives en gågate med sin tilgjengelighet. Riktige vedlikeholdte gangveier med sitteplasser og strategisk plasserte møbler sikrer at besøkende kan navigere rundt i områder, og fremmer en følelse av velkomst. Fotgjengervennlig infrastruktur prioriterer alt mulig som mennesket kan ønske for å trives ute, i tillegg til sikkerheten og bekvemmeligheten til alle brukere, og oppmuntrer til bærekraftige transportformer, og styrker den generelle opplevelsen.

Gågatens attraktivitet ligger sist men ikke minst i dens evne til å overskride sine fysiske dimensjoner, og bli et levende uttrykk for samfunnet den tjener. Det er et området der fremmede blir som naboer, hvor det daglige liv forvandles til det ekstraordinære, og hvor bylivets puls slår sterkest. En gågate er ikke bare en gjennomfartsvei. Det er et vitnesbyrd om kraften i menneskelig forbindelse, kollektiv visjon og kreativitet (Khalaf, Ja' afar, Harun, Mohammed, Ali, 2022, s. 37 - 43).



Figur 12: Buchanan Street, Glasgow, Scotland (foto: ukjent)



Figur 13: La Rambla, Barcelona, Spania (foto: Valeri Potapova)

Kapittel 5

Metode

I dette kapittelet skal jeg drøfte mer rundt fremgangsmåten. Altså hvilke metoder skal jeg ta i bruk for å komme frem til et helhetlig og tydelig bilde av hvordan designet bør utføres i følge Brynes «krav».

Her blir det en dypere forklaring på hvordan stedsanalysen skal utføres, samt hvordan nyttig informasjon om Storgatas historie (Bryne sentrums historie) skal finnes. Jeg skal i tillegg beskrive hvordan jeg skal gjennomføre spørreundersøkelsen, og til slutt hva jeg skal se på og hva jeg skal se etter i case studien.

Metode

Jeg begynner med å gjennomføre en stedsanalyse. Først ser jeg på hva det er som er prosjektområdet, området som skal utformes og utvikles, og analyseområdet og influensområdet, altså området som blir påvirket av transformasjonen, og området som påvirker hvordan prosjektområdet skal prosjekteres.

Dermed utforsker jeg Storgatas historie, både innen fysisk utvikling, og bruk. Her leste jeg i boken om Bryne byens historie generelt, der det selvsagt er et eget kapittel om Storgata. Så skriver jeg om Storgatas opprinnelse, fra hvorfor folk ville ha Storgata, og hvordan prosessen av dens oppstandelse var. Så forteller jeg om Storgatas tidligere forhold 50 – 60 år siden, der jeg beskriver hvordan Storgata var brukt og hvem den ble brukt av. Så beskriver jeg Storgatas utvikling i det 20. århundre og 21. århundre, der jeg setter meg inn i hvor mange bygninger det er ut gjennom årene, hvordan torget så ut gjennom årene, hvor mye vatn det var i Mølledammen, hvor det var parkeringer og hvor det ikke var, og hvor stor bebyggelse det var rundt Storgata.

Videre i stedsanalysen markerer jeg de kulturelle møteplassene for å vise Storgatas avstand til Brynes største møteplasser. Dette styrker oppgavens relevans. Videre ser jeg på tiden man bruker på å gå fra ulike møteplasser på Bryne til Storgata, delvis for samme grunn som markeringen av de kulturelle møteplassene, men også for å nevne trenden med å gjenvinne byene og gatene til fotgjengerne. Deretter begynner jeg med kartillustrasjoner med en sirkel med en radius på 500 meter fra Storgata, da det ikke er nødvendig å analysere med en større avstand. Jeg utforsker boligbebyggelsen rundt Storgata, og sammenligner mengden eneboliger, rekkehus og blokker. Så drøfter jeg hva dette har å si for Bryne sentrum. Videre setter jeg meg inn i bilveienes mønster og plassering rundt Storgata, det samme med sykkelveiene og fortauene.

Formålet er illustrere tilgjengeligheten til gata for begge transportkilder. Neste faktor er byrom og parker. Her ser jeg på hvor de grønne områdene befinner seg i forhold til Storgata, samt områdene der man befinner seg i et byrom. Parker, byrom og gågater samarbeider med å skape et dynamisk og levende byliv. Etterpå kartlegger jeg hvor det befinner seg kontorer og hvor det er butikker.

Dette er med å bestemme hvordan Storgata skal prosjekteres ut av hvem den skal bygges for hovedsaklig. Videre ville jeg finne ut av terrenget til gata, og se om gata har universielle høydeforskjeller. Dette er kritisk informasjon som man må utforske, da en gate med høyere stigning enn tillatt ikke kan gjøres til gågate etter standarden "ISO 21542:2011 - Building construction -- Accessibility and usability of the built environment." Denne inneholder retningslinjer for brukervennlighet for miljøer, inkludert krav til stigninger. I neste steg sporet jeg ned trær og søppeldunker for å være informert om deres mengde og plassering, kartla kjøremønsteret for finne de mulige truslene og løsningsene, og gikk turer opp og ned Storgata for å lete etter siktlinjer og hva de har utsikt over. Slike data er nødvendige for å videre bestemme hvor det skal vektlegges fremtidige offentlige oppholdsplasser. Etter det skrev jeg innholdet til Storgatas bygninger, som også har stor betydning for prosjektets beslutninger. Siste delen av stedsanalysen blir å analysere underlaget til fotgjengerområdene rundt Storgata for inspirasjon. Herfra får jeg ideer for Storgatas nye underlag.

I spørreundersøkelsen skal jeg intervju 10 til 20 personer. Ett lavere antall kan være for lite representativt. Jeg skal spørre drivere/butikkeiere og kunder/brukere. Det er viktig å få perspektiver fra folk som bruker og ser på Storgata annerledes. Spørsmålene jeg skal stille skal være:

- Hvordan opplever du Storgata?
- Hvordan er Storgatas tilstand?
- Hva er attraktivt og hva er ikke ikke?
- Hva må til for å forbedre den?

I case studien skal jeg søke etter gågater (lokale, nasjonale og globale) som jeg kan basere designforslaget mitt på. Gågater med samme prinsipper og faktorer som jeg vil implementere. Jeg vil inspirere denne oppgaven med både nære eksempler fra nære byer, samt eksempler fra andre land eller kontinent.

Kapittel 6

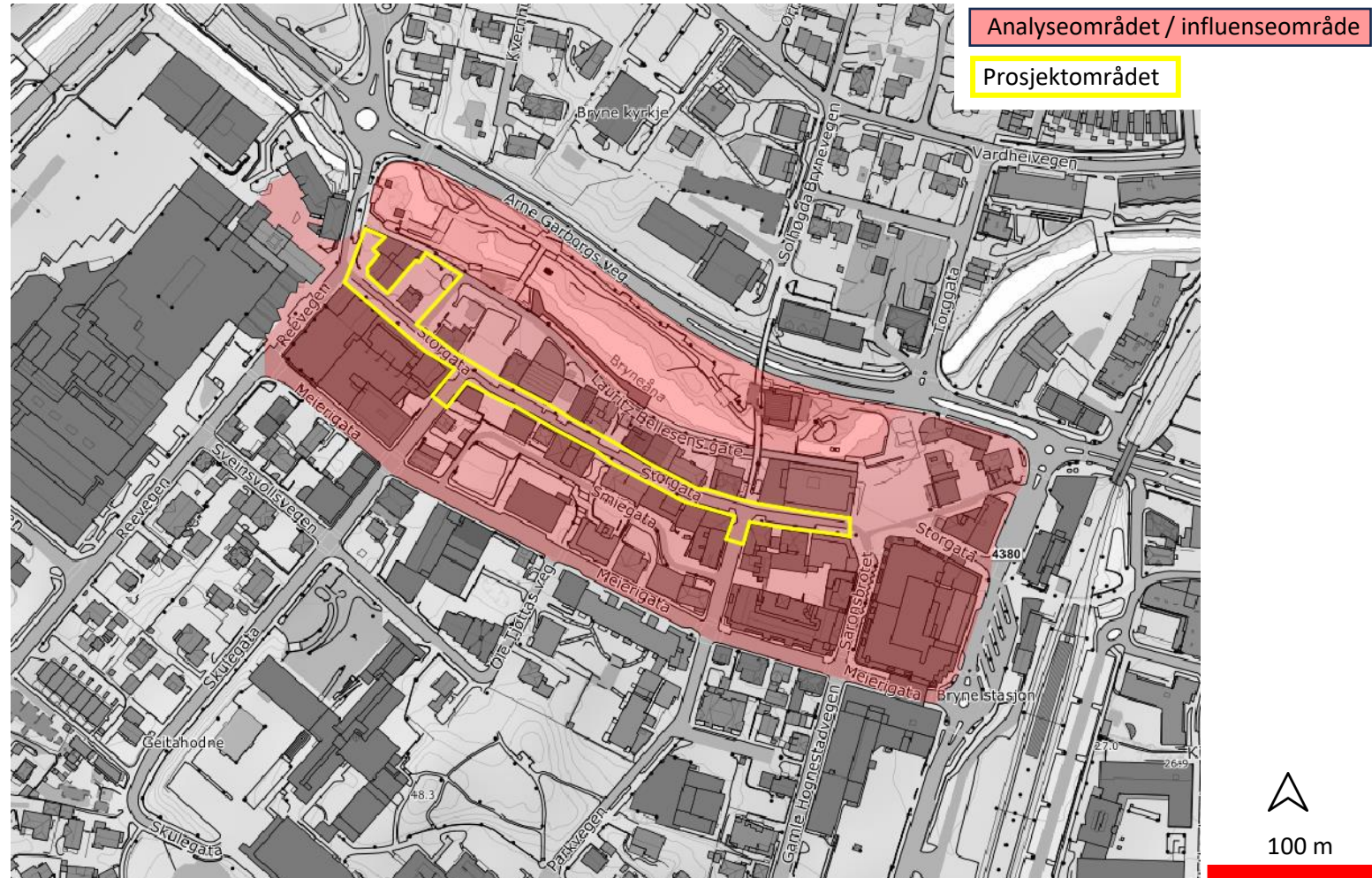
Stedsanalyse
Intervju
Teori
Case studie

I kapittel 5 samler jeg datainnsamlingen fra de ulike metodene beskrevet i kapittel 4 i form av ulike illustrasjoner. Jeg skal presentere hva resultatet av spørreundersøkelsen er, og de 3 referansegatene fra case studien. I tillegg tar jeg med det jeg baserer selve oppgavetemaet på, altså teorigrunnet.

Analyseområdet og prosjektområdet

Selve Storgata er gata som skal utvikles og prosjekteres, og settes nye ideer for. Prosjektområdet strekker langs helheten av Storgata, fra vestre ende ved M44 til østre ende som leder til torget. I tillegg er den nåværende parkeringsplassen til BMG kjøreopplæring inkludert, da den er regulert til sentrumsformål (tenesteyting og butikker i første etasje, og kontor eller bolig i de høyere etasjene). Prosjektområdet går også litt inn i Øgaardsbakken og Erlandsbakken, da det skal planlegges parkeringsplasser der.

Analyse- og influenseområdet er naturligvis mye større og omfatter områdene rundt Storgata; Kaizersplassen, Meierigata, Gamle Hognestadvegen, torget, Lauritz Bellesens gate, Mølledammen / Fritz Røed skulpturpark. Disse kan bli påvirket fordi ettersom Storgata opplever større og større fotgjengertrafikk av både innbyggere og besøkende, vil også de rommene som er direkte tilkoblet, bli påvirket med flere fottraffik.



Figur 14: Bryne sentrum med merket analyseområdet og prosjektområdet

Historie

Storgata på Bryne har grunnlagt sin identitet fra begynnelsen av da den ble bygd på 1840 – tallet. Selvsagt måtte Bryne, regionbyen og sentrum i Time Kommune, få seg en Storgate da kommunen ble opprettet i 1837. I 1917 fikk heradsstyret en klage som Timebyens Vel blant annet stod bak. Klagen gjaldt det at Storgata var eneste stort “sorpehol”, og ble sendt til lensmann Norheim. Norheim var enig i at trafikken i gaten var for stor, og at den ikke kunne virke for fotgjengerne uten at det ble laget gode rennesteiner med gode fortau. Heradsstyret kom fram til at det virket rimelig å gi tilskudd til et fortausanlegg. Det ble ikke siste gang det ble løyvd penger til oppgraderinger av Storgata på Bryne.

Det skulle gå fire år før veien nord for Mølledammen var ferdig uten at forholdene for trafikken i Storgata var tilfredsstillende av den grunnen. For å bøte på dette ble Storgata gjort enveiskjørt i 1977. I 1981 ble det ført inn en tidsavgrensning på parkering for å forbedre parkeringsforholdene. Det ble satt opp parkometer, og Bryne byen ble urbanisert med de to første parkeringsvaktene, Øystein Otto og Mary Hansen.

Ikke lenge etter dukka opp ideen om at Storgata skulle bli gågate. I 1965 ble planen for sentrum lagt, der Meierigata skulle absorbere trafikken, mens Storgata skulle være bilfri. Bryne Handelsforening engasjerte seg rundt 1980, og ble en pådriver for å transformere Storgata til gågate.

En komite ble dannet for å komme i gang med jobben. Til og med var konkurransen om utforming utlyst, og helt til 1987 var stemningen til gågate positiv. En gågate med glasstak var også i vurderingene.

Stemningen tok en bratt sving da kjøpesenter som Kvadrat holdt på å etablere seg lenger i nord. Handelen på Bryne fryktet å tape konkurransen om ikke kundene hadde muligheten til å kjøre til butikkdørene.



Figur 15: Storgata mot øst, 1907. (foto: ukjent)



Figur 16: Storgata sett fra vest mot Torget, (foto: ukjent)



Figur 17: nedre del av Storgata rundt 1900. (foto: ukjent)



Figur 18: nedre del av Storgata, 1892. (foto: Rasmus P. Thu)

Tidligere forhold

For 50 – 60 år siden var hest og kjerre et stort varetransportmiddel. Det ble ofte brukt når bøndene skulle hente kraftfôr eller levere melk. Hest og kjerre var også benyttet til varetransport til forretningene langt ut på 1960 – tallet. En av dem var Mandius Time og hesten hans «Prins». På Bryne var det flere flere staller i tilknytning til butikkene til langt ut på 1950 – tallet. I Storgata var det mange smeder som skodde hester. Hestetrafikken i Storgata, samt andre gater, førte til at de var fulle av hestelort, og ingen reagerte på det. Det fantes ingen feiemaskiner som kunne feie gatene. I stedet måtte man gjøre det for hand. Ut 1960 – tallet forsvant hesten fra gatebildet, og velstandsutviklingen ga flere og flere muligheten til å kjøpe bil. Dette satt sit preg på Bryne sentrum.

Mesteparten av trafikken gikk opp og ned Storgata til og fra Reevegen, fram til Arne Garborgs vei ble forlenget på nordsiden av Mølledammen i 1973. Dette kom med kaotiske forhold i Storgata. I 1969 beskrev Jærbladet det slik: «På laurdagar (men elles og i veka) held trafikken på å korka seg i Storgata på Bryne. Det har etter kvart vorte så trongrømt at det er fare på ferde med kvart steg ein tek ut i gata. På heile den søre sida står tett i tett med bilar, og det skapar store problem for dei som skal ferdast i resten av gata. Det er berre ei veke sidan det hende ei dødsulykke. Det vert peika på at det har skjedd tre dødsulykker før i Storgata. Kor lenge skal ein finna seg i ei trafikkmølle som det no er i Storgata? For ein må vera budd på at det kan skje alvorlege ulykker når som helst. Her nyttar det ikkje berre med å visa trafikk – kultur. Vegen på nordsida av Mølledammen skulle vore bygd for fleire år sidan.» (Hognestad et al., 2021, s. 337)



Figur 19: Torget (foto: Peder Netland)



Figur 20: Bryne torg vinteren på 1950 – tallet (foto: ukjent)



Figur 21: Traktoropptog på torget i anledning med NM i traktorpløying på Bore i 1950 (foto: Olav Njå)



Figur 22: Storgata 7 før (foto: ukjent)

Utvikling 20. århundre

Bryne sentrum i 1937 er mye mindre bebygget, og bebyggelsen rundt Storgata er mindre tett, men formen på oppsettet av husene er bevart. Rundt Storgata er det 35 hus. Torget er relativt tomt og det går en bro med en bredde på fem meter fra torget til Torggata. Videre ser man at dammen går videre og deler seg opp i to elver som fører til Frøylandsvatnet nord – øst for Bryne. Nord for Mølledammen er det over to kilometer med bare jordbruk og gårder. Vest for Storgata er det også tomt, med bare fire bygninger, blant annet Bryne Mølle og Kornmottak. Til vest for disse igjen er det kilometersvis med åkrer og natur.



100 m



Figur 23: Storgata i 1937 (kart.finn.no)

37 år senere merker man betydelige forskjeller, spesielt på torget. Torget ligner ikke på en torg lenger, men heller et stort sentralt område laget for store mengder av biler. I 1973 ble nordsiden av Mølledammen forlenget. Broen over dammen er nå 15 meter bred og er i grunnen et stort kryss. Grunnen for dette var den kaotiske trafikken som som beveget seg opp og ned Storgata. Rundt Storgata er det 32 bygninger, da noen hus har blitt til større bygninger, som de lengst til øst for Storgata. Vest for Storgata har tallet på bygninger økt litt, med Kornmottaket og Bryne Mølle som bygget på baksidene sine, samt en større butikk bak dem. Det er drastisk mindre vatn i dammen, og det er ingen tilrettelagt infrastruktur nede langs nede langs den.



100 m



Figur 24: Storgata i 1974 (kart.finn.no)

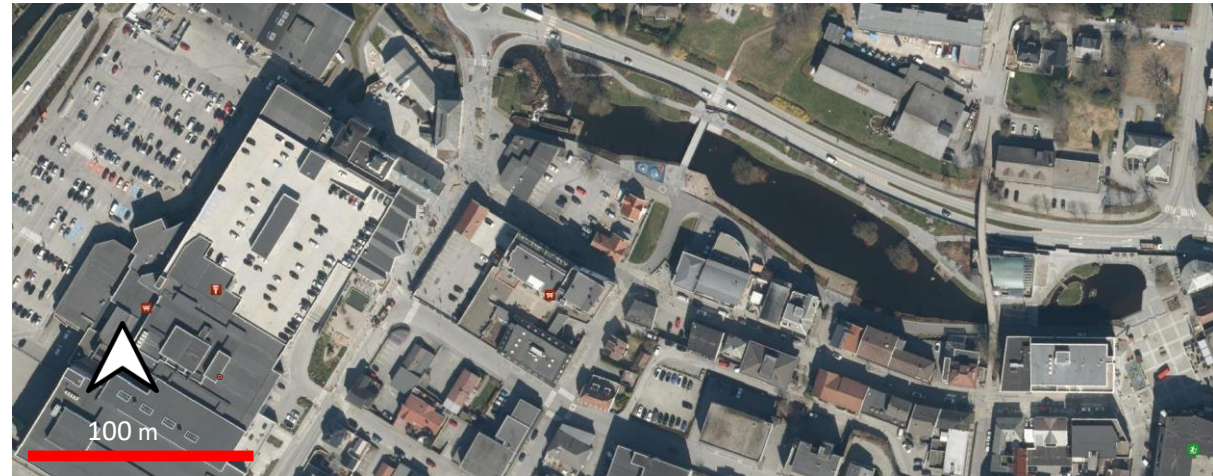
Utvikling 21. århundre

38 år senere har det endret seg mye, blant annet med bebyggelsen i vestre enden av Storgata, torget, trær, infrastruktur, Mølledammen og industri bak Bryne Mølle. Torget ligner nå på en skikkelig torg med brostein med firkantet steinstier og rødt underlag ved siden av torget der skulpturen av Arne Garborg står. Det er plassert små planter på torget i tillegg til at det er mye mer trær og busker rundt Mølledammen (Fritz Røed skulptur). Det er konstruert et fortau i parken for å kunne gå turer rundt parken. Det er også tilrettelagt for å gå over Mølledammen på en bro rett ved Peppez Pizza og Maestro nattklubb. På vestre enden av Storgata ble det bygd en større parkeringsplass. Bak Bryne Kornmottak og Mølle er det utviklet en veldig stor handelsplass med enorm parkeringsplass.



Figur 25: Storgata i 2002 (kart.finn.no)

Innen 2023 er det gjort store, urbane og fotgjengervennlige tiltak i Bryne sentrum. Det står et svært kjøpesenter, kalt M44. I Storgata ble det bygd en sitteplass med fire benker og en skulptur av Torkel Lende. Der det var parkeringsplass i 2002, er Brynesenteret nå, med butikker på første etasje og leiligheter på de høyere etasjene. Det ble bygd en til bro som binder begge sidene av Mølledammen. I tillegg ble det plassert benker og bord ved fortauet for å kunne nyte et fint vær, og trærne ble fjernet for å skape et mer åpent område. Storgata har mange nye butikker, samt Brix Brygghus baren som trekker til seg mange folk. Det ble gjort tiltak for å binde Storgata med Mølledammen. Det går ikke lenger ann å kjøre fra Reevegen til Arne Garborgs veg, da det ble skapt et fotgjengerområde rett ved østre inngangen til M44.



Figur 26: Storgata i 2023 (kart.finn.no)



Figur 27: oppholdsareal vestre Storgata

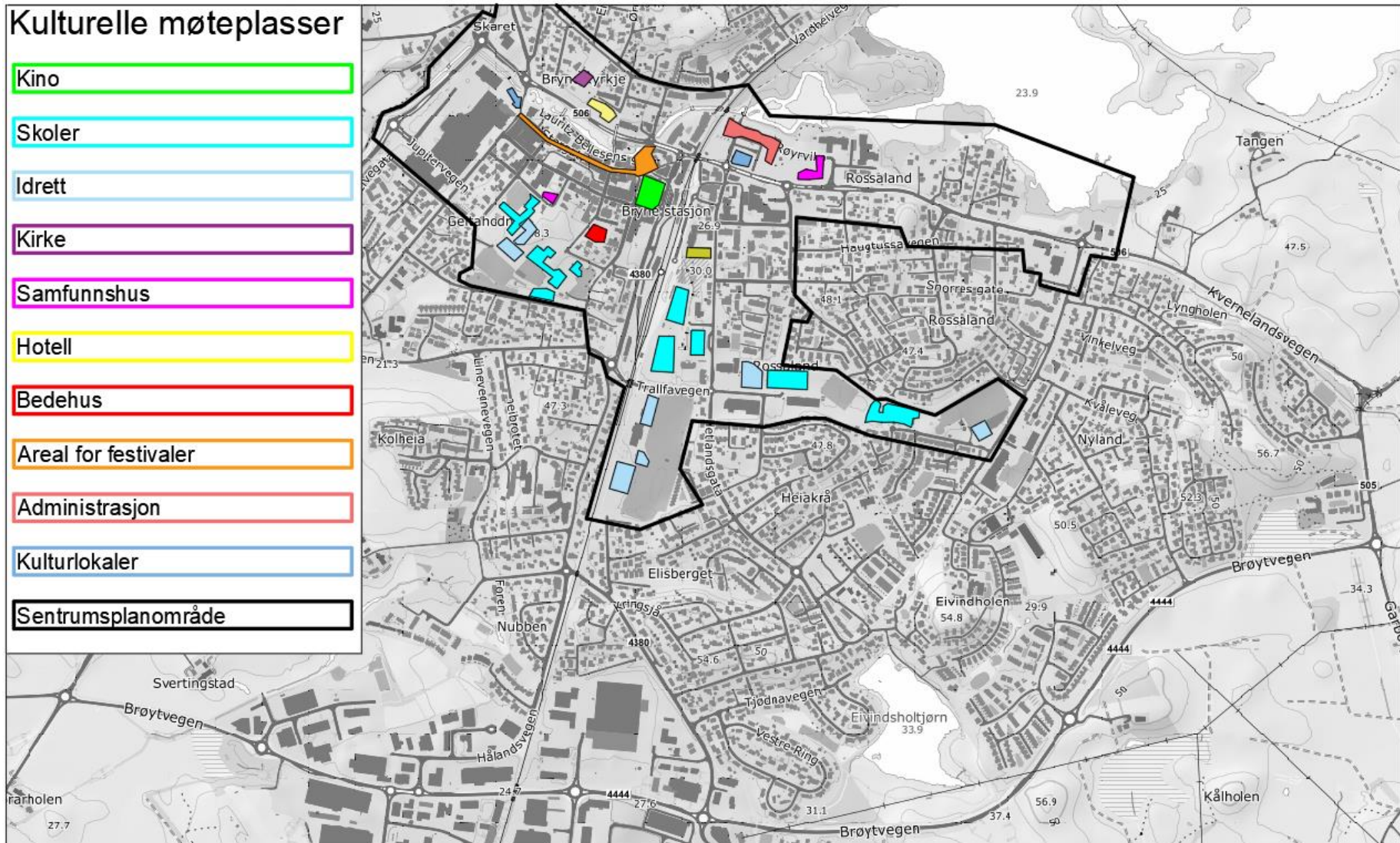


Figur 28: Arne Garborg skulptur



Figur 29: skulptur Torkel Lende

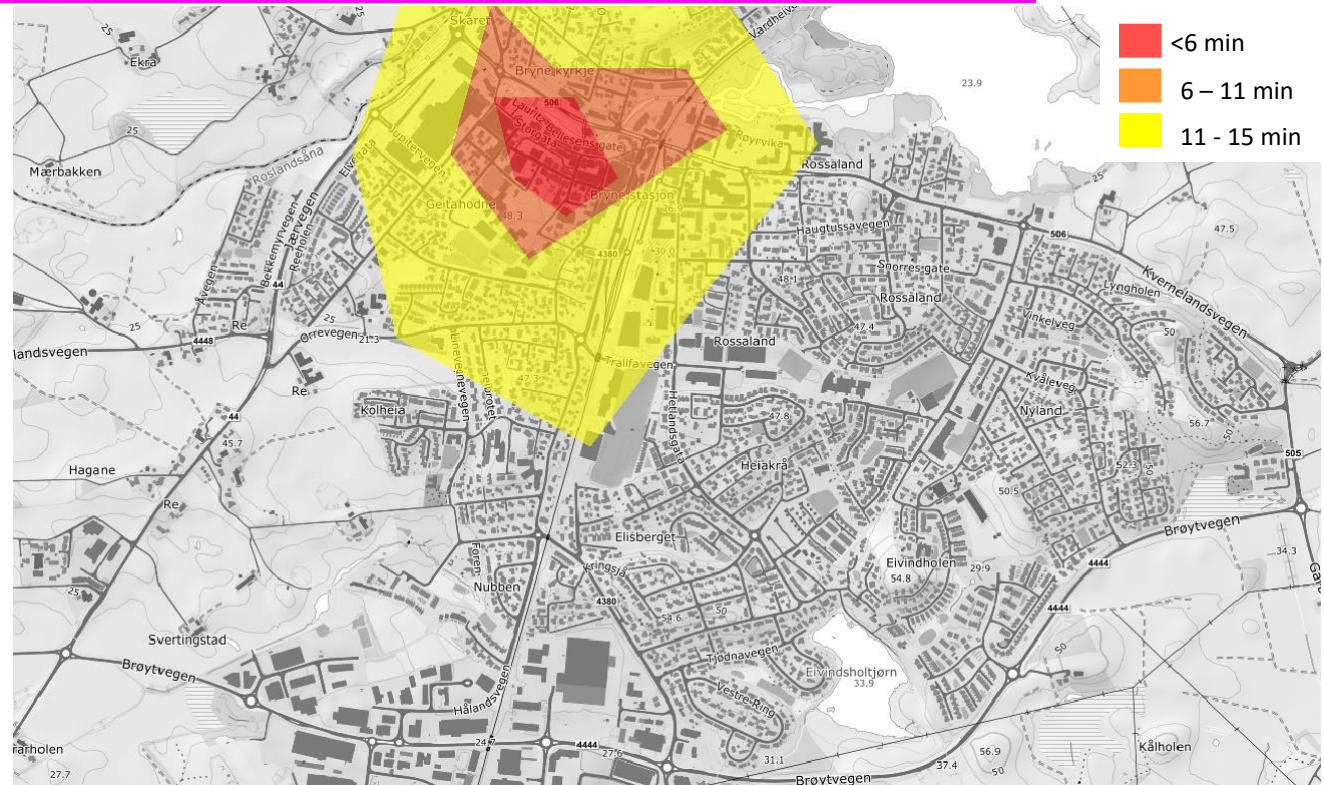
Kulturelle møteplasser



Gåtid til kulturelle møteplasser

Rundt Storgata finner man de sentrale områdene og kulturelle møteplassene innen 15 minutter av gåtid. Den nærmeste kulturelle møteplassen er Bryne Kino, som det tar to minutter å gå til fra Ester Royal, mens den som er lengst vekk er Jærhallen, som det tar 14 minutter å gå til. I Bryne Kino er det ikke bare kinosaler, men også en restaurant og en bankkonsulent. I Jærhallen holdes det fotballtreninger på ettermiddagene og kveldene for barn og ungdommer. Dette er sunt for Bryne som by og den urbane revitaliseringen. Konsentrasjonen av de ulike møteplassene og butikkene i umiddelbar nærhet stimulerer lokale økonomier. Lokale forretninger og butikker har stor sannsynlighet for å trives når innbyggerne har lett tilgang til dem.

15 – minutters bymodellen har som grunnleggende mål å tilrettelegge for at byens innbyggere har alt de trenger for sitt hverdagsliv innen 15 minutter med spasering, sykling eller kollektiv transport. Konseptet kan effektivt redusere bilavhengigheten, samt sosiale ulikheter. Slike bystrukturer bidrar til utvikling av mer fotgjengervennlige områder og blandet bruk kan dra til seg folk tilbake til bysentrene, da hovedmøteplassen på Bryne i dag er kjøpesenteret M44. Modellen sikter også mot oppfordringen til fysisk aktivitet og generell helse.



Figur 31: illustrasjon av gåtiden fra Storgata 31 (Ester Royal) til de kulturelle møteplassene

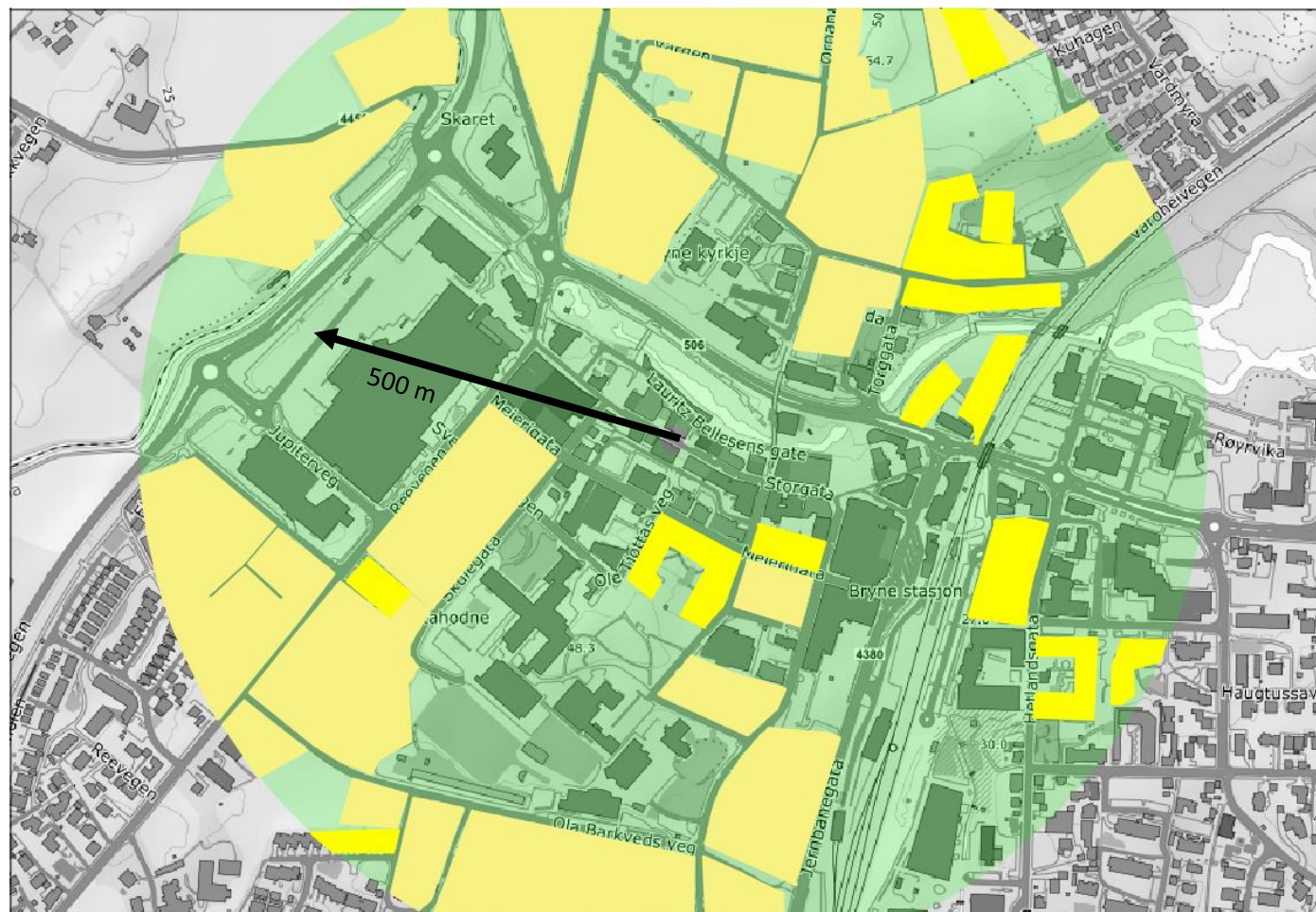


Boligbebyggelse

På Bryne er det veldig god tilgjengelighet til sentrum for innbyggerne. Storgata er omringet av boligbebyggelse, både eneboliger, rekke og blokker, innen fem hundre meter, og det tar bare 9 minutter å gå. 85% av boligbebyggelsen innen fem hundre meter fra Storgata 31, er eneboliger. De resterende 15% er rekkehus og boligblokker. Dette betyr at det er stor befolkningstetthet, og dermed at Bryne sentrum har masser av besøkende hver dag.

Den høye konsentrasjonen av boligheter i bysenteret påpeker den gode tilgjengeligheten for viktige fasiliteter og tjenester som kommersielle sentre, skoler, offentlig transport og helsetjenester. Slike faktorer gjør Bryne sentrum en attraktiv lokasjon for både familier og enkeltpersoner.

Dette mønsteret indikerer en byspredning der boligutviklingen strekker seg ut fra sentrum og inn i tidligere områder som var ubebygde. Utvidelsen kan være et resultat av kommunal planleggingspolitikk, befolkningsvekst og økonomiske aspekter.



Figur 32: boligbebyggelse innen en radius på 500 meter fra Storgata 31 (Ester Royal)

- Rekkehus & blokk
- Enebolig

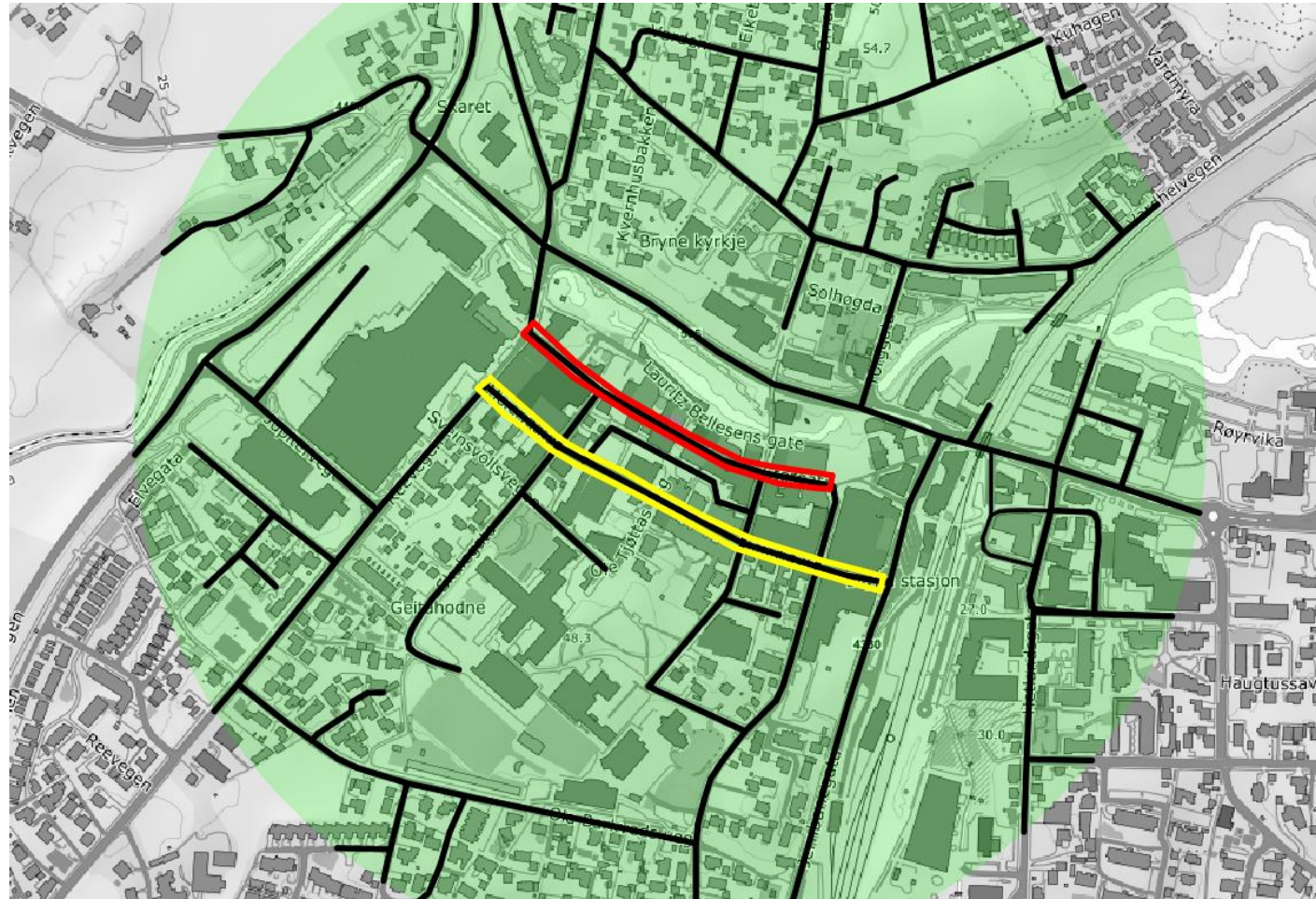


Bilveier

En parallell bilgate 60 meter fra Storgata, gata planlagt for transformasjon til gågate, kan by på mange hensyn og fordeler (Meierigata). Den kan virke som et alternativ for kjøretøy og redusere køer, som det allerede er veldig lite av. Innbyggerne som trenger adkomst med bil til boligene eller bedriftene langs gågata kan bruke Meierigata uten problemer.

Utrykningskjøretøy har fortsatt tilgang til parallellgaten ved behov, men gågata skal uansett prosjekteres slik at utrykningskjøretøy får plass. For servicekjøretøy eller leveranser kan lastebiler ha lettere tilgang til ulike konsern langs Storgata fra Meierigata. Den kan like så godt gi ekstra parkeringsplass for de besøkende. Med trafikken omdirigert til Meierigata, kan fotgjengerne i Storgata føle seg betydelig tryggere uten tilstedeværelsen av bilene.

Like ved den østlige inngangen til M44 ser man at bilveien er fjernet. Prosjektet ble ferdig i 2017, der den delen ble blokkert av for kjøretøy med plantekasser og gågate.

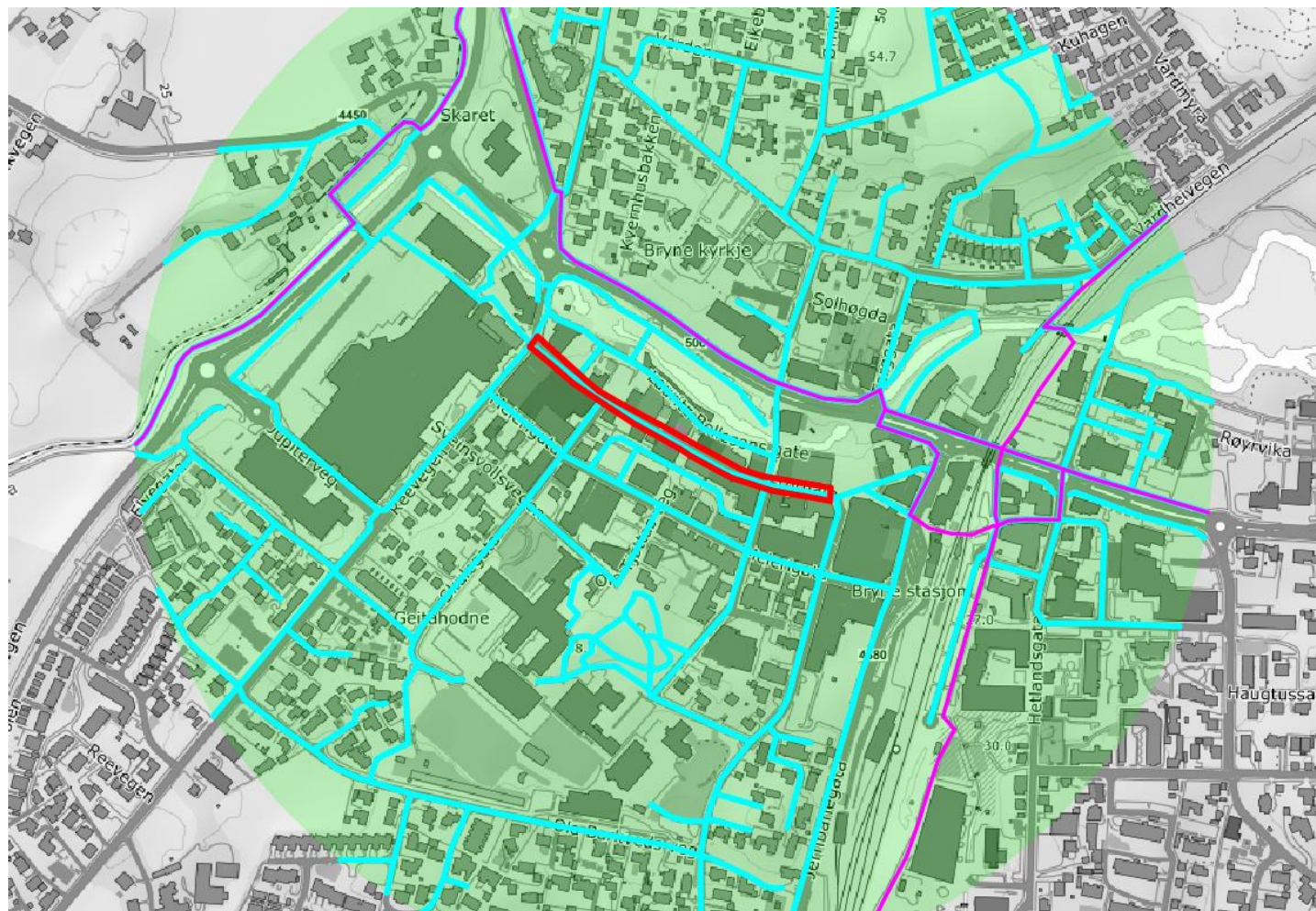


Figur 33: bilveier innen en radius på 500 meter fra Storgata 31 (Ester Royal)



Sykkelveier

Transformeringen av den sentrale gaten i Bryne til en gågate, spesielt med dens nærhet til massevis av sykkelstier innen 500 meter, tyder på positive hensyn og utfall. De nærliggende sykkelstiene gir mulighet for de som ikke kan gå lange avstander, eller velger å sykle. Slike trekk øker tilgjengeligheten til gågata. Forvandlingen basert på tettheten av nærliggende sykkelstier, kan redusere trafikkbelsatningen i Bryne sentrum, som vil lede til trygge og triveligere atmosfære for syklister og fotgjengere. Det fremmer en aktiv livsstil og bidrar til sunnere fellesskap alt i alt. Benytningen av det eksisterende sykkelstinetverket integrerer gågateprosjektet med Brynes samlet infrastruktur av transport. Det leder til et mer sammenhengende og dynamisk byliv og støtter bærekraftsarbeid ved reduksjon av klimagassutslipp og dens avhengighet. Storgatas posisjon i forhold til kjøpesenteret, M44, og torget, virker sammen med møteplassene. De er alle ekstremt nære hverandre, og funksjonen til gågata kommer til å være et bindeledd mellom Brynes største møteplass den historiske møteplassen.



Figur 34: sykkelveier innen en radius på 500 meter fra Storgata 31 (Ester Royal)

- Effektiv sykkelsti
- Storgata
- Fortau



500 m

Park og byrom

Innbyggerne og de besøkende har enkel tilgang til grønne områder, noe som styrker den generelle livskvaliteten, velværen og den psykiske helsa. Faktumet at de er så nærme Storgata og sentrum er en stor fordel for Brynes dynamiske byliv, og tilrettelegger for rekreasjon, trening og avslapning. I tillegg demper de urbane varmeøffekter ved å avkjøle området rundt og gi skygge.

Konverteringen av Storgata til en gågate kan presentere muligheter til å styrke Storgatas estetikk gjennom gatemøbler og andre urbane designelementer. Typisk for gågater er at de tiltrekker seg ofte shoppere. Det leder til økt fottrafikk for butikkene og tenestene langs Storgata. Disse faktorene kan blomstre opp den økonomiske veksten og det lokale næringslivet, som restaurantene, daglivarebutikkene og klesbutikkene. Samtidig kommer også hensyn og utfordringer å ta tak i, for eksempel: interessentengasjement, forvaltning og vedlikehold.



Figur 35: grøntområder og byrom innen en radius på 500 meter fra Storgata 31 (Ester Royal)

■ Grøntområder
■ Byrom



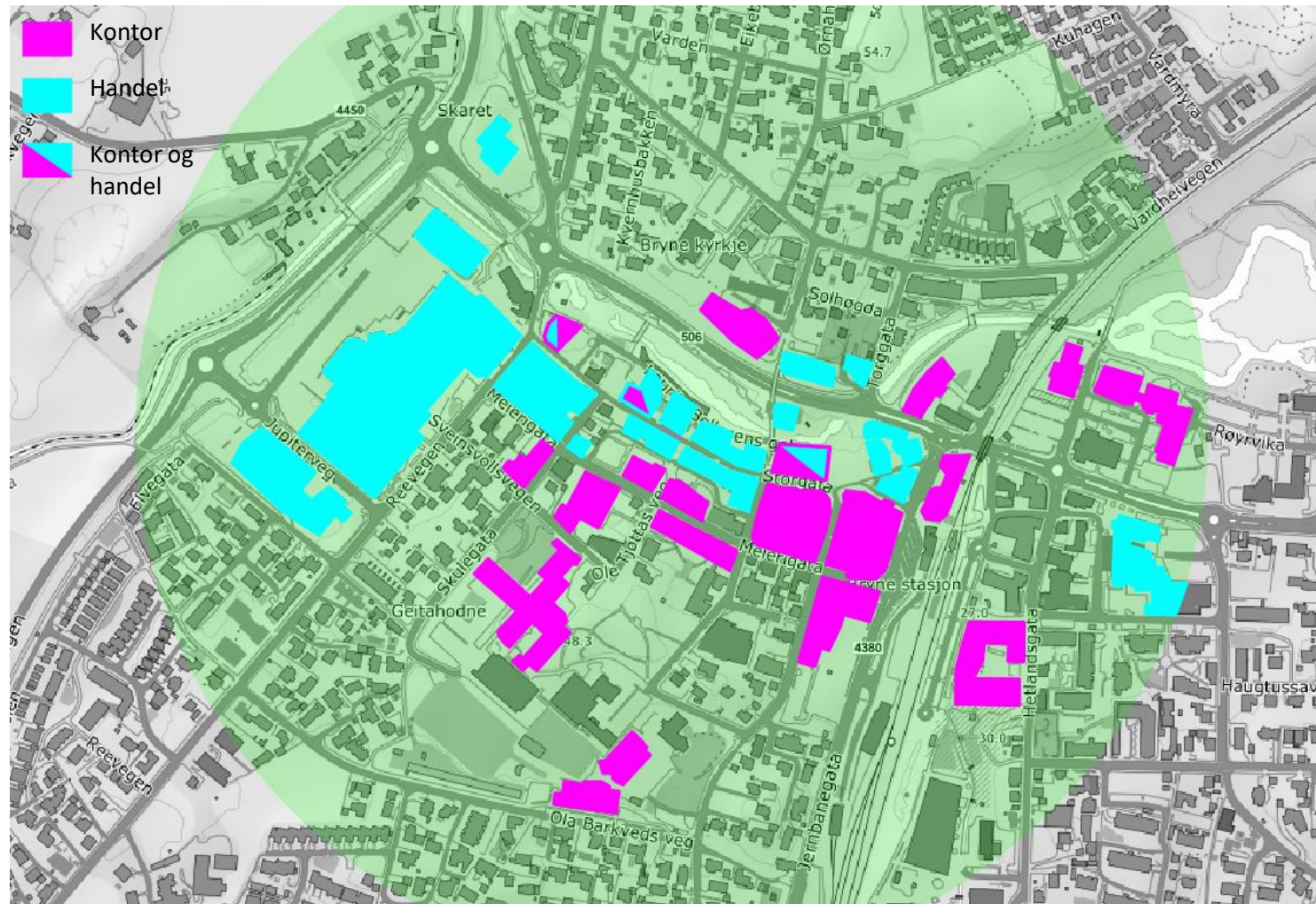
500 m



Kontor og handel

Innen 500 meter fra midten av Storgata finner man rundt 20 handelsplasser fra M44, til en bokhandelsbutikk, samt rundt 20 kontorplasser fra rådhuset til Time Kommune, til BMG kjøreskole. Da M44 åpnet i 2005 flyttet Brynes handelskjerne fra Storgata til M44. Det er fortsatt butikker i Storgata, men den mangler de tilfeldige besøkterne som kommer for å svive rundt i gata, slik som en av driverne i Storgata sa under spørreundersøkelsen. Folk kommer til M44 for å handle, men også henge. Tilretteleggingen av lignende fasiliteter og møbler i Storgata vil øke sjansen til å tiltrekke seg flere fotgjengere for lengre opphold, og skape mye større samarbeid mellom gata og kjøpesenteret for Bryne sentrums dynamikk.

De største kontorplassene innen 500 meter er Høghuset, Time Kommune rådhus, Bryne Barneskule, Bryne Ungdomsskule, og Bryne Videregående Skule.



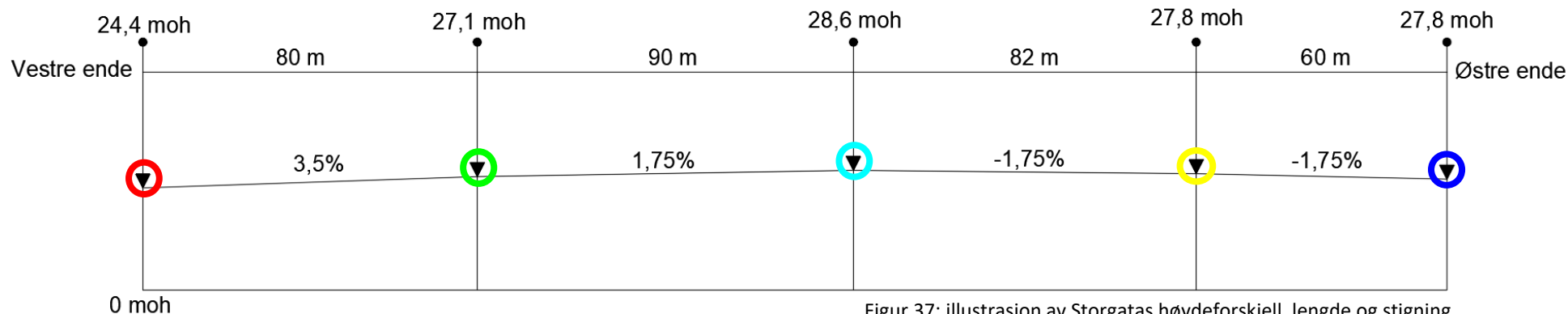
Figur 36: kontor og handel innen en radius på 500 meter fra Storgata 31 (Ester Royal)



500 m



Høydeforskjell, lengde og stigning



Figur 37: illustrasjon av Storgatas høydeforskjell, lengde og stigning

Storgata på Bryne har en høydeforskjell på omtrent 4 meter, og en avstand på omtrent 312 meter, så den er rimelig flat. Gata er også relativt ben, da dens svinger er veldig stumpe med vinkler på 170 og 168 grader. Men man kan ikke se gjennom hele gata. Storgatas stigninger er allerede universelle, med stigninger på under 5%. Dette er et krav for gågater, da en stigning på over 5% regnes som for bratt (ISO 21542:2011). En stigning på under 5% sikrer at gaten forblir tilgjengelig for alle, inkludert folk med mobilitetsutfordringer, som rullestolbrukere og andre mobilitetshjelpemidler. Brattere stigninger kan være vanskelige eller umulige for noen folk å navigere rundt komfortabelt. For å ikke nevne at vandring på en gate med bratt stigning er fysisk utfordrende og ukomfortabelt, mer for eldre folk, og spesielt over en forlenget periode.



Figur 38: punkter med målinger av høyde over havet



100 m

Trær og søppeldunker



Træ



Træ med søppeldunk

De 19 trærne antyder dedikasjonen til miljøbevisstheten og bærekraften i samfunnet. Dette peker på at Bryne kan prioritere miljøvennlig byutvikling i praksis.

En hovedgate som Storgata, omringet av trær og utstyrt med avfallshåndteringsmøbler bidrar til en generell livskvalitet innbyggerne og de besøkende. Tilgangen til grønn infrastruktur og renslighet har stor sjans å ha god innvirkning på psykisk velvære.

Slike hensyn påpeker et vurdert byplanarbeid for å eskalere Storgatas estetikk og miljøkvalitet. Trærne ble plantet for å gi skygge og skape et mer visuelt tiltalende miljø, mens plasseringen av søppeldunkene viser hensyn til gatens renslighet og sikrer at det er god tilgang til avfallsanlegg. Søppelposene blir byttet to ganger per uke. Det er seks søppeldunker i Storgata, da det ikke er vits å plassere en søppeldunk hver tiende meter.

Forholdet mellom trær og søppedunker fremmer balansen mellom grøntområder og infrastruktur for avfallshåndtering. Det høyere tallet på trær sammenlignet med søppeldunker viser en vektlegging av å skape et grønt bymiljø, samtidig som det gir fasiliteter for avfall.



Figur 39: kart av trær og søppeldunker



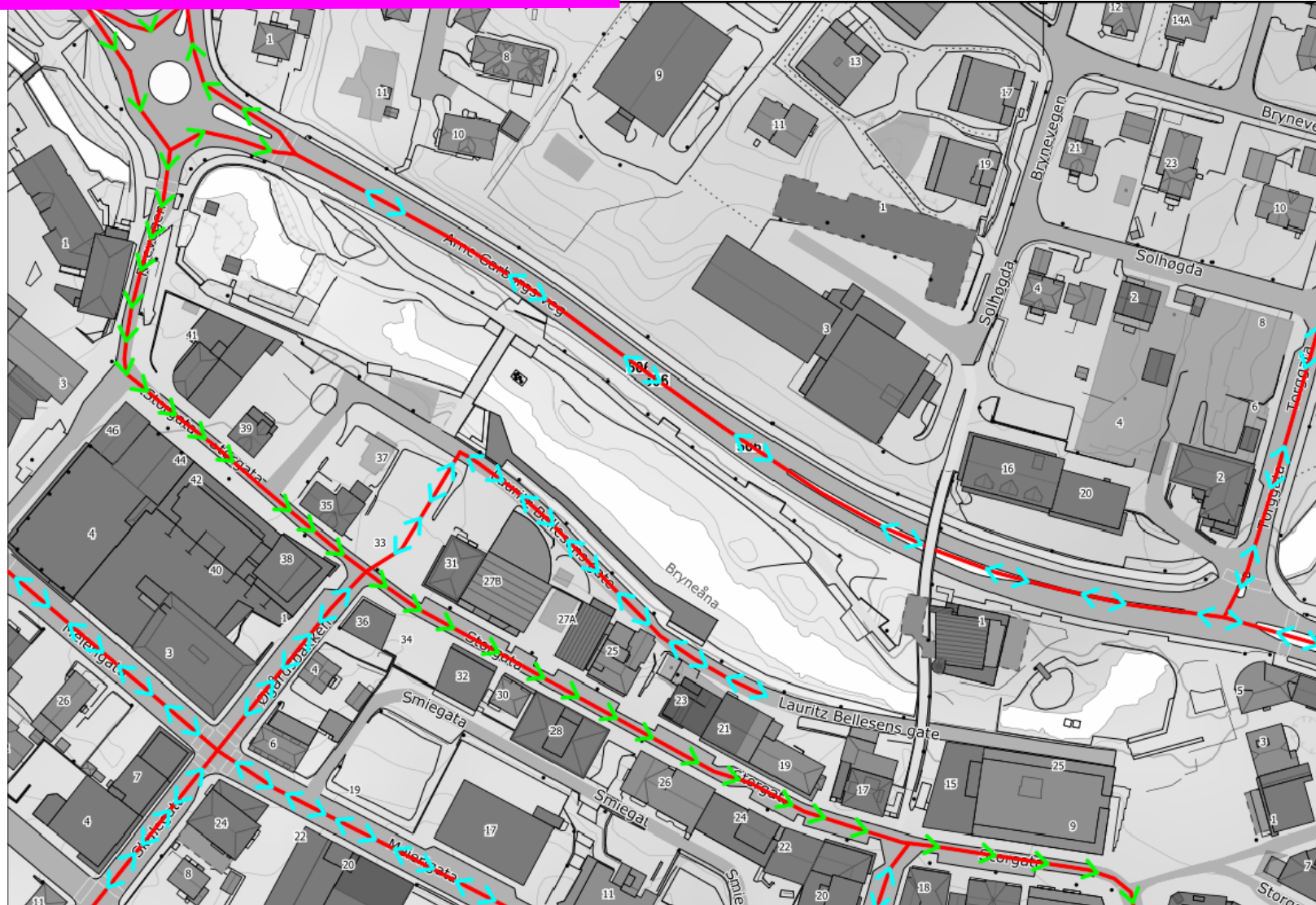
Figur 40: trær på østre Storgate



Figur 41: trær og søppeldunker

Eksisterende kjøremønster

Storgata er enveiskjørt, samt den ene delen av Reevegen mellom Storgata og rundkjøringen ved Bryne Mølle. Alt utenom er toveiskjørt. Tre toveiskjørtede gater krysser Storgata; Øgårdsbakken, Lauritz Belessens gate og Erlandsbakken. Lauritz Belessens gate fikk seg en ny asfaltert innkjørsel mellom 2019 og 2020. Der er via den Storgatas beboere kjører bilene sine inn og ut. Gaten er i den største mesteparten en gågate, hvertfall brukt som en. Det er relativt lite biltrafikk der, da det er bare Storgatas beboere som kjører på den, samt vareleveringsbiler og kommunebilene fra tid til annen.



Figur 42: kjøremønsteret i og rundt Storgata



Siktlinjer i gatekryss



100 m

Observeringspunkt



Siktstopp

Langs Storgata finenr man vakkre utsikter over Mølledammen og Bryne Kyrkje. Plasseringen av landmerkene som en kirke og en elv langs hovedgaten påpeker det historiske og byplanleggingens mønster av utvikling. Det er ikke mulig å se gjennom hele Storgata, da den ikke er helt ben, men har to stumpe svinger. Fra den vestre enden av gata, har man utsikt på Hygge Bryne AS. Omgivelsene er passende til ideen om en gågate, særlig med tanke på trappen mellom Smiegata og Storgata, trappen mellom Mølledammen og Storgata, Solhøgda og den nylig utforma bindingen fra Storata til Lauritz Bellesens gate. Åpenheten gjør at man ikke føler seg lukket blant vegger, samt at det er mange ulike veier ut av gaten hvor enn man er. Foreløpig er Storgata en gate hvor folk går gjennom, mens Lauritz Bellesens gate har mer av de svingende, med barn som leker på lekeplassene som det er utsikt på fra Storgata.



Figur 43: siktlinjer i Storgatas gatekryss og utsiktspunkter

Siktlinjer i gatekryss



Figur 44: utsikt fra Storgata gjennom Kaisersplassen



Figur 45: utsikt fra Storgata mot Reevegen sør



Figur 46: utsikt fra Storgata mot Reevegen nord

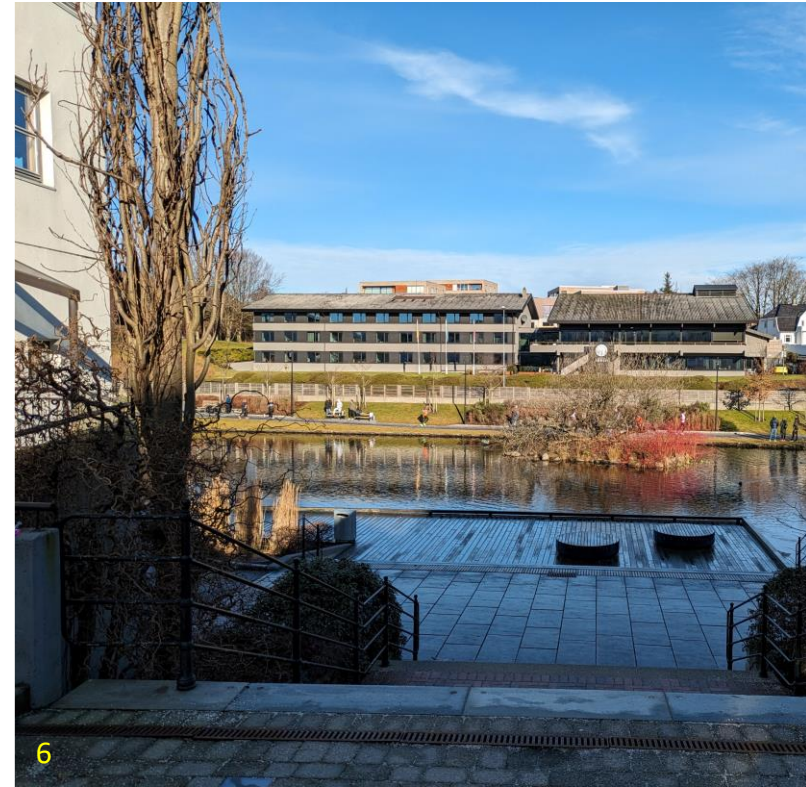
Siktlinjer i gatekryss



Figur 47: utsikt fra Storgata mot Bryne Kyrkje

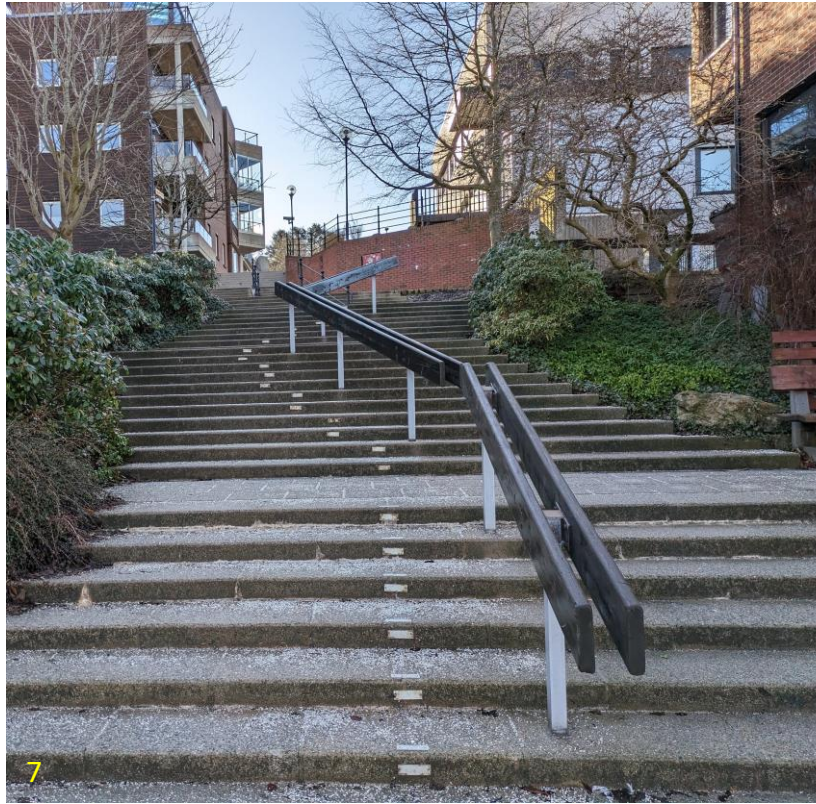


Figur 48: utsikt fra Storgata mot Øgaardbakken



Figur 49: utsikt fra Storgata mot Hotell Jæren

Siktlinjer i gatekryss



Figur 50: utsikt fra Storgata mot Smiegata



Figur 51: utsikt fra Storgata mot Hotell Jæren



Figur 52: utsikt fra Storgata mot Solhøgda

Siktlinjer i gatekryss



Figur 53: utsikt fra Storgata mot Møllehagen



Figur 54: utsikt fra Storgata mot Erlandsvegen



Figur 55: utsikt fra Storgata mot Gamle Hognestadvegen

Siktlinjer i gatekryss



12

Figur 56: utsikt fra Storgata mot Jæren Sparebank og togstasjonen

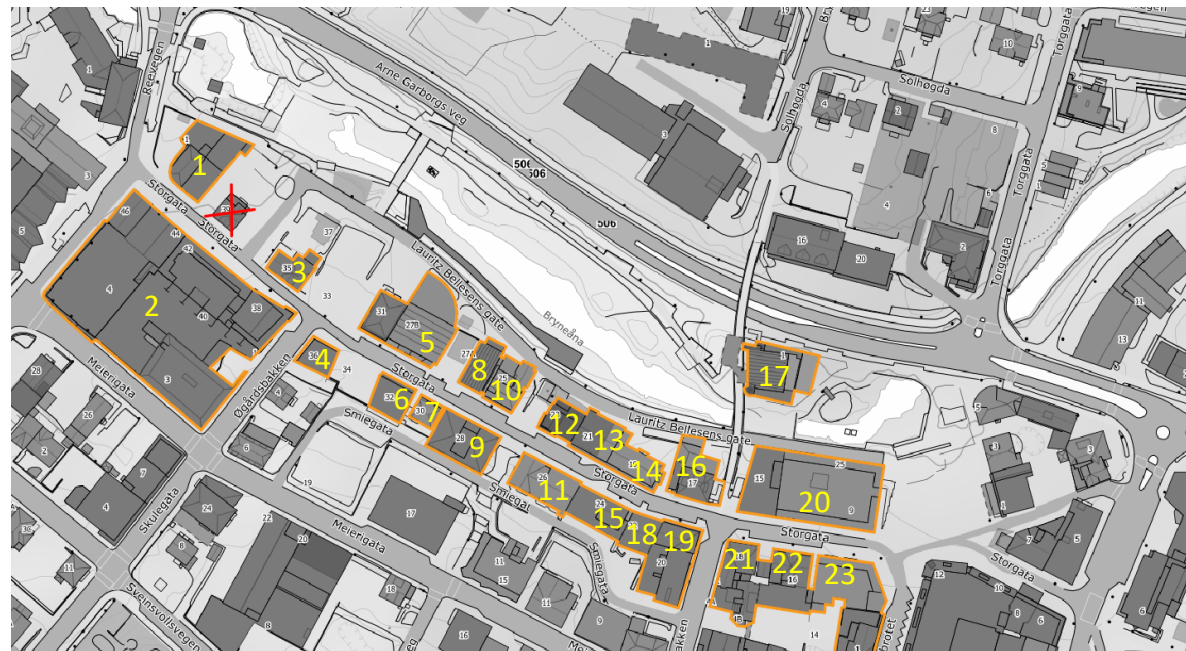


13

Figur 57: utsikt fra vestre Storgata mot østre Storgata

Byggenes innhold

På vestre Storgata finner man Jæren Gull & Sølvsmie, Ok Thai AS, BMG Kjøreopplæring, Klara & Villbassen AS, Kjøkkenet og Brynesenteret. Her er det mest handel, med gullsmeden, den thailandske mattjenesten, cafeen, klesbutikken og alle butikkene i Brynesenteret, men også kontorbygg som kjøreskolen og boligbygger- og eiendomsutviklingselskapet. Ovenfor Brynesenteret er det 3 etasjer med leiligheter. Det er 2 deler; den ene er ovenfor den kinesiske restauranten Ming House, og den andre er ovenfor Brynesenteret. Motsatt til Ming House er restauranten, Små, som ble nylig satt inn, da huset er et kulturminne som ble renoverert mellom 2019 og 2020. Etter krysset med Øgaardsbakken er massasjeterapauten, Thai life Massage og Spa, og hårsalongen Ester Royal AS. Disse går under handel og service, og tilbyr tjenester knyttet til personlig pleie og velvære. Ovenfor hårsalongen er det en økonomisk avdeling som tilbyr økonomisk rådgivning og alt innen regnskap. Rett ved siden av Ester Royal er frisøren, Toves, og butikken av hud og velvære, Krystall. Så den blokken omfatter velvære, mens på motsatt side finner man klesbutikken, Hygge Bryne AS. Den ligger rett ved siden av en tom tomt av grus som er regulert til sentrumsformål. Ved siden av velværetjenestene er bryggepuben, Brix Brygghus. Det er et levende Brygghus med et bredt omfang arrangement og høyt aktivitetsnivå der det jobber nesten 30 ansatte. På andre siden er det et kunstgalleri som heter Jæren Kunstgalleri. Det har 3 etasjer, der første etasjen er utformet som butikk, mens de høyere etasjene er som et klassisk trehus fra Gamle Stavanger. Rett ved siden av kunstgalleriet er klesbutikken i første etasjen, Tomine AS. I andre etasjen er tannlegen, Jær Tannlege, som det er hovedinngang til fra Smiegata. Ved siden av Brix Brygghus er kjolebutikken Simone. Bygningen har 2 etasjer, men butikken er kun på første etasje.



100 m

Figur 58: kart av Storgatas bygninger

Videre etter trappen til Smiegata og trappen ned til Mølledammen, finner man Bryne Gardin & Solskjerming og Jæren Kristne Bokhandel, som er i samme bygning, samt et tomt lokale på andre siden. Bokhandelen og solskjermingsbutikken er to forskjellige butikker som er fysisk skilt, men de er i samme bygning med samme fasade. I de høyere etasjene er det leiligheter med inngang fra Smiegata. I andre etasjen av det tomme huset er det noen for leiligheter. Ved siden av er det nok ett til tomt lokale der det bor folk i etasjen ovenfor. Før var det en tattoveringsbutikk. Ved siden av er den thailandske

dagligvarebutikken, Monrude. Den tilbyr også catering og takeaway. I overetasjen er det en vinylplatebutikk. På andre siden er det også et tomt lokale som før var en dagligvarebutikk, med tomme leiligheter i de to overetasjene. Rett ved siden av er det et til kunstgalleri, Astrid's Galleri. Ovenfor er det to etasjer med leiligheter. Ved siden av kunstgalleriet er det en frisør, Levin, og en østeuropeisk dagligvarebutikk, ekomarket. De er i samme bygg, og har leiligheter ovenfor.

Byggenes innhold

På andre siden av gata er det et diskotek, sponset av TØRST Energidrikk med navnet; TRST Diskotek. I etasjen over er Logometrica AS, et programvareselskap. Ved siden av diskoteket er Jæren Spa, som er en helse og velvære klinikk. I andre etasjen er det tomme kontorlokaler til leie, og i tredje etasjen er kjeveortopeden, Helseth Tannregulering. På motsatt side er tattovøren; Jolly Rogers Tattoo. Den har leiligheter i etasjen over. Ved siden av tattovøren er klesbutikken, Honey. Den har også bolig i andre etasjen med inngangen bra baksiden fra Erlandsbakken. Sparebanken Sør finner man på andre siden av vegen i første etasjen av en stor bygning med mange ulike bedrifter. Rett ved siden av banken er den thailandske restauranten, TAS, og ved siden av den igjen er cafeen, Rits. Fra siden til torget er den indiske restauranten, India Tandoori. I etasjene ovenfor er det kontorer, men det er ukjent hvilke bedrifter som har plass der. Til slutt på den andre siden, i enden av østre Storgata, er eiendomsmegleren, EiendomsMegler1Jærmegleren, samt to etasjer til med mange leiligheter.



Figur 59: Ok Thai AS



Figur 61: BMG Kjøreopplæring



Figur 63: Kjøkkenet



Figur 60: Jæren Gull & Sølvsmie



Figur 62: Klara & Villbassen AS

Byggenes innhold



Figur 64: Ming House og Brynesenteret



Figur 65: Brynesenteret og bolig



Figur 66: Smiå



Figur 67: Brynesenteret



Figur 68: Ming House og boliger



Figur 69: Thai Life Massage og Spa

Byggenes innhold



Figur 70: Ester Royal AS



Figur 71: Toves og Krystall



Figur 72: Jæren Kunstgalleri



Figur 73: tomt for sentrumsformål



Figur 74: Hygge Bryne AS



Figur 75: Brix Brygghus

Byggenes innhold



Figur 76: Simone



Figur 77: tomt lokale til leie



Figur 78: Jæren Kristne Bokhandel og Bryne Gardin & Solskjermer



Figur 79: Tomine AS og Jær Tannlege



Figur 80: tomt lokale med leiligheter



Figur 81: tomt lokale

Byggenes innhold



14

Figur 82: Monrude og Vinylplatebutikk



19

Figur 85: Levin



18

Figur 83: Astrid's Galleri



16

Figur 86: TRST Diskotek



17

Figur 84: Møllehagen og Maestro



19

Figur 87: ekomarket



20

Figur 88: Jæren Spa og Helseth Tannregulering

Byggenes innhold



Figur 89: Sparebanken Sør og TAS



Figur 90: Rits



Figur 91: Jolly Rogers Tattoo



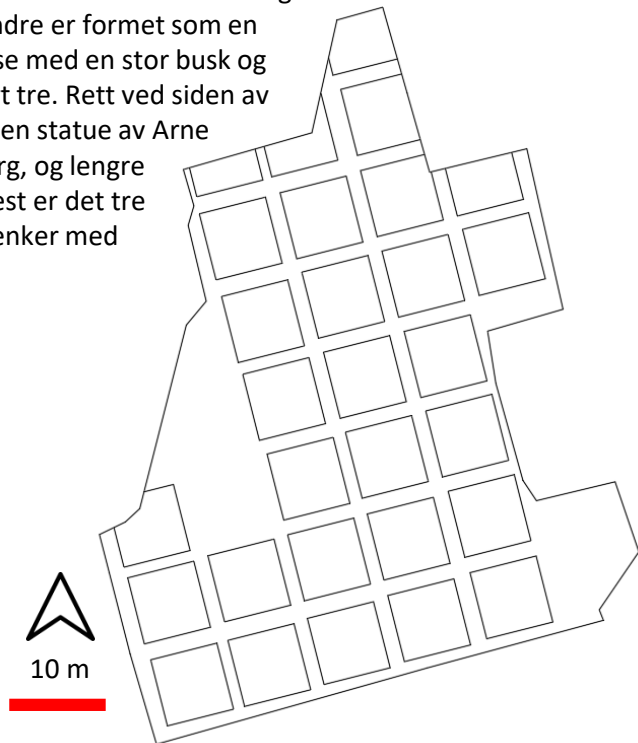
Figur 92: Honey



Figur 93: EiendomsMegler1Jærmegleren

Materialer på gulv og møblering; torget

Torget's gulv består hovedsaklig av brostein, men er omringet av kvadrater av platestein. Det er motsatt på nordsiden av 3 – trinns trappene som fører mot annedammen og sittebenkene, der det er mest platestein, omringet av brosteinkvadrater. Byrommet er avgrenset av Bryne Kino fra sør, Bekkis og Mellombels fra øst, støyskjermene fra nord, samt Møllehagen, Maestro og India Tandoori fra vest. På nordsiden av trappene er det to sittebenker av treplanker, der den ene har en fontene i midten og den andre er formet som en terrasse med en stor busk og et stort tre. Rett ved siden av er det en statue av Arne Garborg, og lengre mot vest er det tre sittebenker med bord.



Figur 95: torgets mønster av brostein og platestein



Figur 94: torgets byrom



50 m



Materialer på gulv og møblering; torget



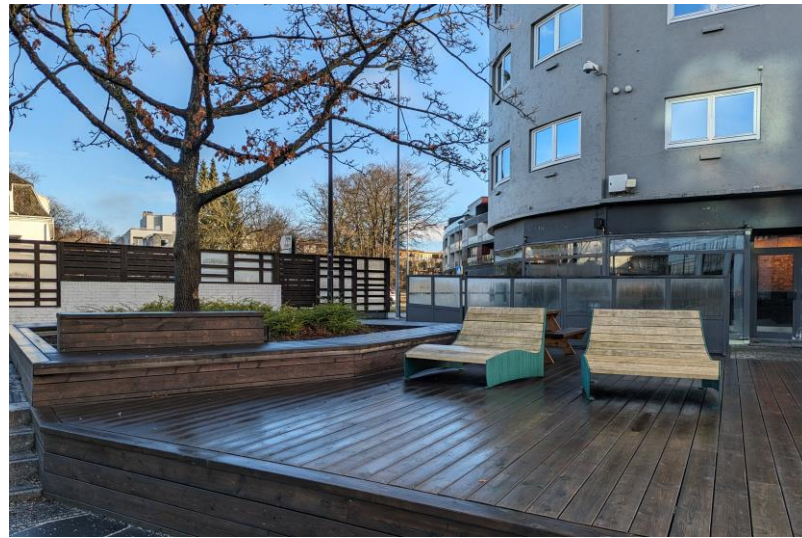
Figur 96: torget mot sør



Figur 97: sittebenker ved siden av Bekkis



Figur 98: benk med fontene



Figur 99: terrasselignende benk med busk og tre

Materialer på gulv og møblering; torget



Figur 100: torget mot sør fra benkene og annedammen

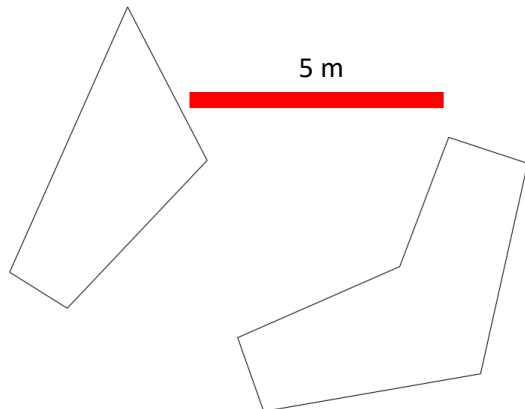


Figur 101: Møllehagen nede og Maestro oppe

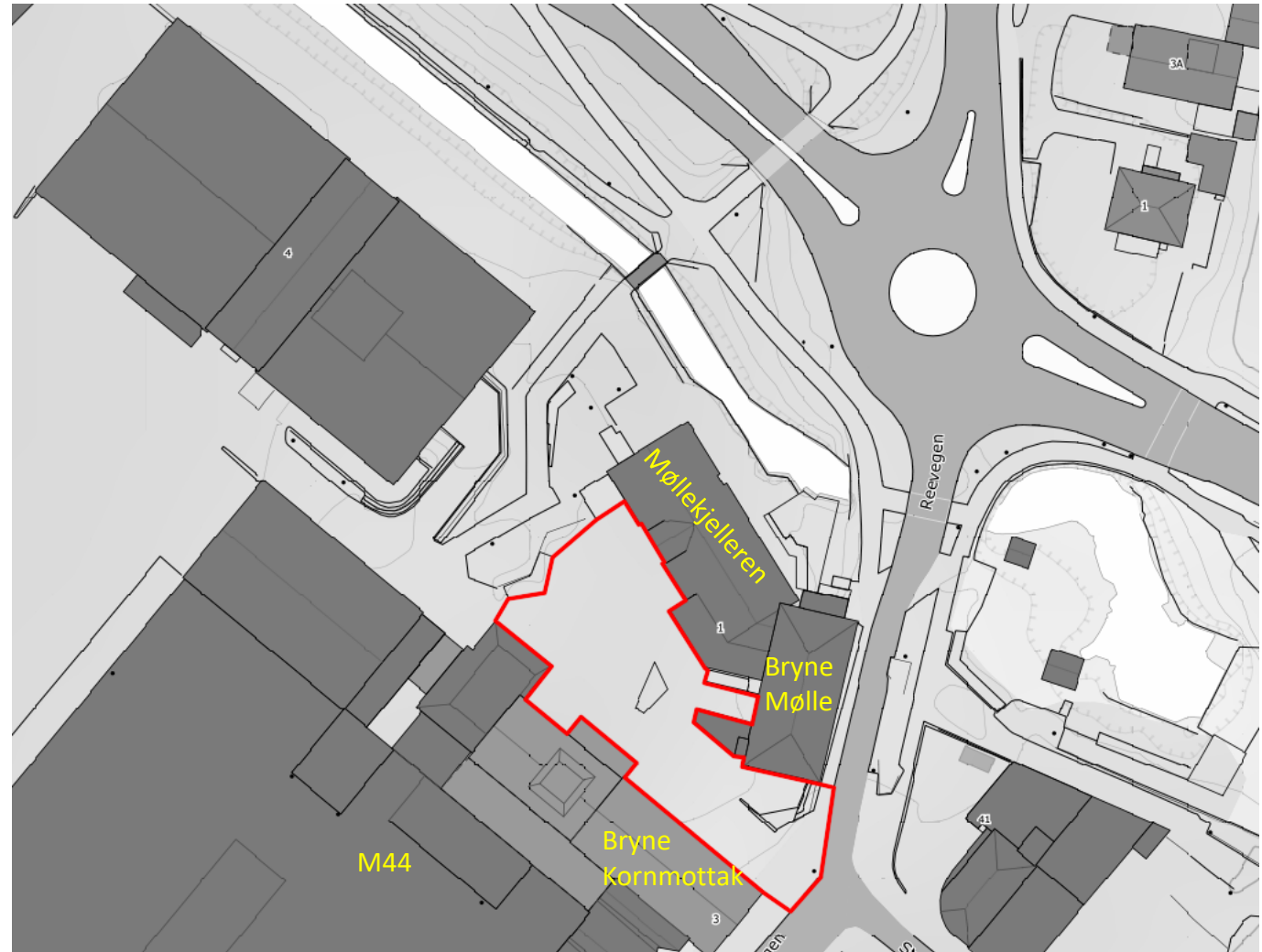
Materialer på gulv og møblering; Kaizersplassen

Byrommet i Kaizersplassen er dannet av Bryne Mølle i øst, Møllekjelleren i nord, Bryne Kornmottak i sør og M44 i vest. Disse har mange et sterkt forhold til på Jæren. Området er oppkalt etter bandet, Kaizers Orchestra, og er utstyrt med mange av bandets mest kjente varemerker, som stål lampe, oljefat, en chesterfield – sofa og godstoler i betong. På kveldene er det røyk- og lyseffekter i ulike farger.

Gulvet består av betongplater, med striper og små deler av brostein som skiller dem. Plassen har to lave trebenker. De har en høyde på omtrent 40 cm, og har ulike former. Det er plassert 3 små tre rundt i Kaizersplassen på et kvadrat av grus. Den høyeste veggen i byrommet er nord – siden av M44, med de svære maleriene av en bonde og en jente.



Figur 103: formen til benkene



Figur 102: Kaizersplassen byrom

Materialer på gulv og møblering; Kaizersplassen



Figur 104: Kaizersplassen på nattid (foto: Nanco Hoogstad)

Figur 105: Kaizersplassen mot Bondekompaniet

Figur 106: stålampe og betongstoler



Figur 107: Kaizersplassen mot Storgata

Figur 108: Kaizersplassens midtbenk

Figur 109: Kaizersplassens benk ved vegg

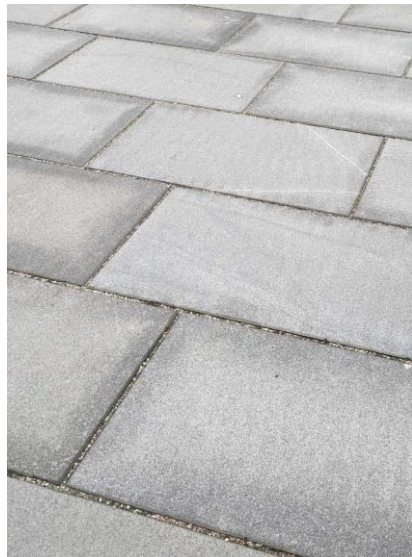
Materialer på gulv og møblering; M44 øst



Figur 110: sittebenk med blomsterseng på Reevegen



Figur 111: sittebenk med blomsterseng på Reevegen



Figur 112: steinplater på Reevegen



Figur 113: blomsterkasse som blokade på Reevegen



Figur 114: bølgebenk på Reevegen, blanding av brostein og steinplater

Folkets meninger

Hvordan opplever du Storgata?

Drivere / Butikkeiere:

Når spørt hvordan Storgata oppleves, mente mesteparten at det mangler mye i lokalene og at det er mye tomt. Noen sa til og med at gata er «dø og tom». Men de syntes det virker fint med at Storgata forblir en enveis kjørt gate for biler, og noen mener det er viktig å tilrettelegge for at kundene skal få kjøre bort til inngangsdøren. Men de resterende 34% mente at Storgata virker som en positiv plass, de får mange kunder og at det er mer liv nå enn før.

Kunder / Brukere:

Storgatas kunder svarte at de opplever at det er en betydelig mangel av livlig stemning, da gata benyttes ikke bare av fotgjengere men også i stor grad av biler. Det er veldig mange som går fra før av, spesielt i rushtiden, men de må holde seg fortauene på sidene. Kundene er stort sett enige om at de fleste som går gjennom gata ser rett frem, med et tydelig mål om å komme seg fra punkt til punkt.

Hvordan er Storgatas tilstand?

Drivere / Butikkeiere:

Storgatas butikker har blandet følelser og meninger om Storgatas tilstand i dag. Etter intervju med butikkene som ligger ved Storgata kom jeg frem til at Storgata hadde hatt mye bedre reputasjon om den hadde større utvalg av bedre fasiliteter som virker inviterende til opphold og ikke bare gjennomgang.

Kunder / Brukere:

Mange brukere mener at Storgata virker fint som den er, og at det er koselig å kunne parkere rett ved restauranten man vil spise i. Men var også en god del av de som sier at Storgata ikke har karakter, noe å være kjent for. At det ikke er noe spesielt med den. De mener at fordi det er en «Storgate», må den gjenkjennes for noe i byens sentrum.

Hva er attraktivt og hva er ikke?

Drivere / Butikkeiere:

Når spørt hva som er attraktivt og hva som ikke er, sentrerte svarene seg rundt at det er mange stilige butikker og spiseplasser, men at det trengst flere alternativ. Sannheten at det er en god del tomme lokaler drar ned dens utseende. At gata definitivt trenger en oppgradering var en felles mening for alle.

Kunder / Brukere:

Noen mente at det ikke er noen særlig attraktive aspekter med gaten, og at de ikke legger merke til særlig mye. Andre sa at de liker noen av butikkene veldig godt, som Ester Royal, Ming House og Simone. Det er altfor mange tomme bygninger i gaten, og de gjør at den ikke er appellerende. «Kanskje julelysene på vinteren et pluss?»

Hva må til for å forbedre den?

Drivere / Butikkeiere:

Når spørt om hva som må til for å gjøre gata bedre, var det populært å svare at det må komme mer gode butikker og fasiliteter, ettersom det er en stor mangel av folk som bare sviver rundt i gata og svinger innom tilfeldig. I plassen kommer folk fordi de vet at de skal der, eller går de forbi med raske skritt. Noen svarte at det trengst en gågate, ettersom mesteparten av kundene parkerer ved M44.

Kunder / Brukere:

En nokså populær mening om Storgatas potensial var tilrettelegging av mye mer offentlige sitteplasser. Om det skulle være langs kafeer eller noe annet, var det samme. «Så lenge det bare er noe som virker inviterende for avslapping. Det er jo så vidt noe her som viser at man kan stoppe opp og kvile». Andre mente at det generelt sett var behov for at gaten fylles opp med butikker eller kafeer.

Teorigrunnlag

Valgfri, nødvendig og sosial aktivitet – Jan Gehl

En viktig person som kommer til inspirasjon i slike byplanleggingsprosjekter som bilgater til gågater, er Jan Gehl. Han er en arkitekt og urban designer kjent for å ta orde for menneskesentrerte bymiljøer. Han understreker hvor viktig det er å utforme byrom og offentlige områder først og fremst for de myke trafikantene; fotgjengere og syklistene.

Jan Gehl skiller mellom funksjonelle, valgfrie og sosiale aktiviteter i offentlige områder. Jo bedre et område er, jo mer valgfri aktivitet skapes. Nødvendige aktiviteter foregår uavhengig av kvaliteten til det fysiske miljøet, mens valgfrie aktiviteter er avhengige av det området har å tilby, og på hvilken måte folk opplever det. Sosial aktivitet oppstår spontant når mennesker treffes i et bestemt område, er derfor frukten av lengden og kvaliteten på til de andre aktivitetstypene. Den inkluderer lek for unger, samtaler, ulike fellesaktiviteter, og generelt høre og se andre folk. Felles byrom i boligområder og byer blir attraktive og meningsfulle når alle slags aktiviteter kombineres (Gehl, 1971).

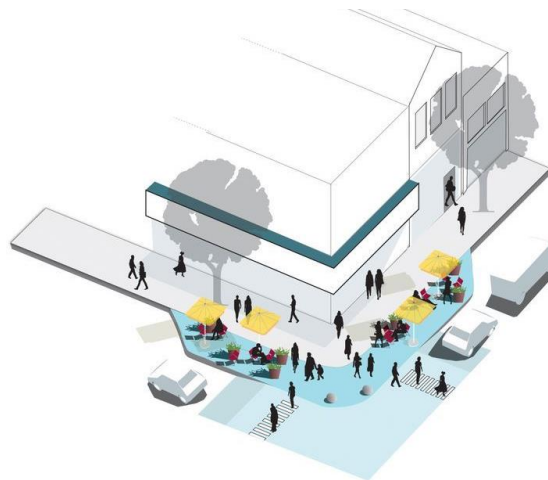
Livet mellom bygningene – Jan Gehl

Livet mellom bygningene ble for Jan Gehl's største fokus og verk. Han begynte med offentlig liv og områdene hvor livet hører til. Design – biten blir mer av et middel til et mål, enn et mål i seg selv. Gehl mener at dynamikken mellom bygningene er en dimensjon ved arkitektur som bør ha en nøyere behandling. Tross alt er det her urban rekreasjon, sosial interaksjon og sanseopplevelsen av bylivet befinner seg. Disse områdene er vitale, og før man kommer i gang med planprosessen må rommene mellom bygningene forstås (Gehl, 1971).

Jan Gehl påstår også at bylivet ikke trenger å bare knyttes til sommeren, noe som er viktig for landene i Nord – Europa. Humøret, været og atmosfæren krever spesielle aktiviteter og ressurser, som kiosker som selger varm kakao, eller tilrettelegging av skøytebaner. Teknologier for lys og varme kan hjelpe

utnyttningen av potensialet av vinterrommet slik at byene holder utendørsarrangementer (Gehl, 2008).

Jan Gehl sitt verk går inn på observasjonen av hvordan byens innbyggere og turister bruker og samhandler urbane rom. Han står for å skape byer som er bærekraftige, levelige og som bidrar til folkets velvære. Forskningen hans understreker fordelene med gangbare gater, utvikling med ulik bruk, og offentlige områder som inviterer til sosial interaksjon og samfunnsengasjement (Gehl, 1971)



Figur 116: Jan Gehl's modell for gatebildeanalyse

Figur 115: Jan Gehl



«Architects Know Very Little About People»

Teorigrunnlag

Bysamfunn

Vi vet at det er fordeler med å bruke spaserturen som transportmiddel. Det er godt for den fysiske helsa, samt den mentale faktoren som stressavlastning, men det vi fokuserer mest på er sosiale ytelser, noe som er oversett. Som fotgjengere har vi kapasiteten til å samhandle med andre mennesker, som vi ikke har i biler. Fordelene relatert til miljøer med mye fotgjengeraktiviteter inkluderer varierende muligheter folk å sosialisere, og sosialisere på ulike måter og kombinasjoner. Resultatet blir at dividerte oppfatninger av dagens verden er enklere utiklet. Det fører til større grad av fellesskap og felles interesser med andre (Demarth og Levinger, 2003, s. 218).

De sosiale trekkene ved å bevege seg til fots

Tilfeldige interaksjoner gjør verden mer ordnet og forståelig. Gjennom uformelle samtaler utvikler vi verden vår til en mer meningsfull og klar verden. De tar plass hos for eksempel frisøren, i baren, på arbeidsplassen, i skjønnhetssalongen eller middagsbordet. Gleden av slike harmonier er en del av hvem vi er, og vi kan nesten si at det er medfødt. Ønskene våre om å forbedre samfunnet, gjennom samtaler med de som deler den, er en stor del av vår menneskelige natur. Det er interessant hvordan opplevelsen av fellesskap og kultur blir påvirket av infrastruktur og valget av transport.

Teknologiene av transport strukturerer meningen av kultur, og noen av transportvalgene gir ikke nødvendigvis tilfeldige interaksjoner. Slike kritikker antyder ikke romantikken for preindustrielle, prevehikulære epoker. De epokene var ikke utopier. De var ikke perfekte, og i dag er det mange nye måter å oppleve samfunnet og bidra i skapelsen av kultur (Demarth og Levinger, 2003, s. 219).

Utvikling av fotgjengerkultur: miljøperspektiver

Vi observerer planlegging, arkitektur og miljøpsykologi, som klassifiseres som miljødeterminister, grunnet betydningen av bylandskapet for å råde menneskelig atferd. Vellykkede tettsteder og byer skaper muligheter til å gi

folk sjansen til å samhandle i mangfoldige utvekslingsmåter. Men, flere byer i dag er såpass opprevne av sine infrastrukturer, at de ikke utgjør så mange hyggelige plasser å styre det offentlige livet. Deres offentlige områder er verken funksjonelle eller hyggelige. Bestemte europeiske land har tatt lange skritt frem i mangfoldet av tiltakene for bedre miljøer mot disse målene. Europas byer har prioritert offentlig kunst og bevaring høyere enn amerikanske byer, historisk sett. Nederland, Danmark og Tyskland har satt i gang betydelige forsøk på å imøtekomme syklistene og fotgjengere i byenes gater de siste 20 årene. Disse forsøkene inneholder det å gjentlegne seg arealer som ble avstått til kjøretøy. I U.S.A ble denne trenden implementert mye senere, etter starten av det 21. århundre, og den kom med stor kulturell motstand (Demarth og Levinger, 2003, s. 219).

Kjente fotgjengermiljøer kan se kaotiske ut. De imøtekommer bevegelse, men tilbyr mange muligheter for spontan utveksling, og dette kaoset kræsjer med målene til tradisjonell kjøretøytrafikkteknikk. I følge de ledende arkitektene og planleggerne som er kritiske til slike resultater, inkluderer godtgjørelsen av fotgjengermiljøer mobilitetsøkning, forbedring av muligheter for samhandling, utforming av passende areal- og estetikk kompleksitet, og til slutt ivareta sikkerheten. Mobiliteten er et mål på graden av tilrettelegging eller friheten av bevegelse i alle retninger. Brede gangstier gir mer plass for mobilitet i forhold til de smalere stiene fordi de muliggjør å «veve» samtidig som man bevarer effektiviteten (Lillebye, 2024, s. 16).

Plazaer og parker henter populariteten sin delvis fra hvordan de muliggjør for besøkende å oppleve spesielle typer mobilitet og utsikter. Disse områdene tilbyr friheten til å gå i kreative retninger, som sjanser til å heve seg over en bakke eller en bro. I bymiljøer gjør mangelen på vidåpne offentlige rom at permeabiliteten til gatenettverk blir viktigere. Fysisk og bevegelse øker kunnskapen vår om vårt eget miljø (Lillebye, 2024, s. 16).

Shared Space

Oppfunnet og designet av Hans Monderman (1945 – 2008), er teorien og konseptet om «shared space» i trafiksikkerhet. Teorien dreier seg om at sjåførere følger mer med på hva som skjer rundt dem når de ikke lenger kan avhenge på trafikkregler. I sentrum av den nederlandske byen Drachten, ble trafikkuhell redusert fra et årlig gjennomsnitt på 8 til 1, etter at nesten alle trafikklys, skilt og kjørefeltmarkører ble fjernet. Monderman's konsepter har blitt implementert utover Europa, Japan, Canada, Australia, og til og med i bil – dominante amerikanske byer som San Francisco og Chicago.

Teorien er en designtilnærming som søker å lage mer tilgjengelige, tryggere, og mer levende offentlige områder ved å minimalisere den tradisjonelle barrieren mellom fotgjengere, bilister og syklistene. Det er forankret i ideen om at når folk blir presset til å samhandle bevegelsene sine med andre, blir de mer forsiktige og oppmerksomme, noe som leder til reduksjonen i ulykker.

I shared space er ulikhetene mellom veier, sykkelfelt og fortau ofte uskarpe, eller helt eliminert. I plassen for å stole på trafikksignaler, barrierer og skilting for å regulere trafikken, er delte rom avhengige av prinsipper for menneskelig samhandling for å ha et mer intuitivt miljø (Sundfør og Sørensen, 2017).

Viktige egenskaper i shared space:

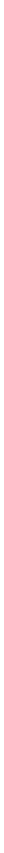
- 1. Blandet bruk:** felles områder involverer ofte spasering, sykling, shopping og sosialisering for å oppmuntre til vitalitet.
- 2. Redusert infrastruktur:** veiskilt, trafikklys og autovern minimeres ofte eller fjernes for å ha et mer visuelt ryddig miljø.
- 3. Lav fart:** fartsgrenser reduseres som vanlig i fellesområder for å få sjåførene til å kjøre forsiktig å prioritere de myke trafikantene.
- 4. Møbler:** vegetasjon og gatemøbler er ofte inkorporert i fellesrom for å skape en mer innbydende atmosfære.

- 5. Delte overflater:** i plassen for distinkte baner eller stier for ulike transportmåter, har delte rom som oftest en jevn overflate for alle brukere, noe som gjør grensene mellom kjøretøy, syklistene og fotgjengere uskarpe eller ikke eksisterende.



Figur 117: shared space konseptet i Drachten, Nederland

Lillehammer sentrum



Lillehammer gjennomførte et lignende prosjekt. Byen tilpasset seg nye tider, og ble transformert i forbindelse med OL. Nå er den en lang gågate omringet av butikker med åpne og inviterende fasader.

Nå er Lillehammer Sentrum kjent som et bysenter med sjarmerende kulturliv, handelsmiljø og atmosfære. Gata inneholder et bredt utvalg av tjenesteytende tilbud som cafeer og restauranter, museum, gallerier, dagligvare og vinmonopol.

Gågaten har åpne fasader som tydelig viser hva som byggene inneholder, og deres funksjon er å invitere de gående inn og kikke. Gata har en tydelig linje som avgrensar hvor det er tillatt å sette ting som skilt eller benker, og det er også bredt nok for utrykningskjøretøy.

Figur 118: Gågata i Lillehammer i dag (foto: Elin Fossum / NRK)

Larimer Square, Denver, Colorado, USA

Larimer Square er en historisk blokk i Denver, Colorado, USA. Det er byens første utpekte lokale historiske distrikt, og økonomisk stabilitet var en mangelvare. Om Denvers innbyggere ønsker kjeder eller ikke, mente presidenten og den administrerende direktør for den ideelle forretningsorganisasjonen Downtown Denver Partnership (DDP), at de trekker frem fottrafikk. Det var spesielt viktig ettersom gatens dagstrafikk utgjør bare halvparten av det den var før pandemien. Det til tross for nylige forsøk på å gjøre handledistriktene og serveringsdistriktene mer attraktive for de gående, inkludert Denvers avstenging av Larimer Square for kjøretøy.

Blokaden i Larimer Square startet sommeren 2020, og førte til høyere inntekter for restaurantene og høyere fottrafikk, sammenlignet med andre områder i byen, etter målene til DDP. Forsøkets suksess ledet til diskusjoner mellom DDP og Denver om å bevare avstengingen på ubestemt tid.

I dag fortsetter Larimer Square som Denvers nerve og kreative sjel. Områdets moderne renessanse hedrer byens pionerånd samtidig som den skaper en ny samfunnsorientert og fargerik periode ved å restaurere og bevare gatens arvet arkitektur og gatebilde.



Figur 119: Larimer Square i 2024



Figur 120: Larimer Square i 2019



Figur 121: Larimer Square i 2023

Langgata, Sandnes

Langgata i Sandnes sentrum strekker seg fra Oalsgata til Strandgata ved Jernbanekaien. Den er 1 km lang, der 500 meter er gågate. Den ble bygd i 1847 som en del av en ny hovedvei mellom Lura og Sandved, og fikk navnet som den viktigste av langgatene og del av hovedveien gjennom Sandnes. En lengre del av Langgata ble regulert til gågate på dagtid i 1974. Fire år senere ble ordningen gjort til å gjelde hele døgnet. Delen med gågate har store deler av handelen i Sandnes sentrum. Som man ser ble det planlagt veldig organisert og ryddig med avgrensningen for hvor det skal være tomt, og hvor det kan plasseres objekter. Det ble konstruert tydelige streker for at det alltid skal være plass for utrykningskjøretøy, med lette helninger innover for å føre overvannet ned i ristene. Gata tilbyr fine sitteplasser. Noen er uavhengige og krever ikke at man bestiller noe, mens andre er innen restaurantenes areal og krever at man bestiller fra restauranten. Benker, skilt og stolper står utenfor avgrensningen.



Figur 122: Langgata i dag (foto: privat)



Figur 123: Langgata i dag (foto: privat)



Figur 124: Løsning med sitteplasser (foto: privat)



Figur 125: Løsning med sitteplasser (foto: privat)

Kapittel 7

Her skal jeg resonnerer rundt hva jeg fant i kapittel 5, samt utforske hvordan de ulike delene av kapittel 5 passer sammen.

Diskusjon

Diskusjon

Ut fra stedsanalysen fant jeg ut at Storgata på Bryne ble opprinnelig brukt som gågate før biler ble utbredt, og at mange av de opprinnelige bygningene fra forrige århundre står uendret fra den gang. Forvandlingen tilbake til en gågate kan sees på som en tilbakevending til områdets historiske røtter. Den kobler nåtiden sammen med fortiden, og bevarer den tradisjonelle karakteren og funksjonen til gaten. Det faktum at de fleste bygningene forblir de samme fremhever bevaringen av arkitektonisk arv. Den opprettholder den visuelle identiteten og den historiske sjarmen til gaten, og bidrar til en følelse av sted og kulturell kontinuitet. Noen av de eldste kulturminnene er Storgata 19 og 30, som begge er i dag forretning og bolighus. Utviklingen til en gågate reflekterer et skifte i byplanleggingsprioriteringer mot fotgjengervennlige miljøer. Det indikerer en erkjennelse av viktigheten av gangbarhet, urban design i menneskeskala og å skape rom som prioriterer mennesker fremfor biler.

De sentrale områdene og kulturelle møteplassene er relativt nærme Storgata, med en gåtid på ikke mer enn 15 minutter. Det å ha en kompakt kulturbydel i gangavstand fra hovedgaten bidrar sterkt til utviklingen av en utpreget stedsfølelse for Bryne. Fellesskapets stolthet og identitet blir styrket, samt innbyggernes livskvalitet. Å gjøre hovedgaten om til en gågate dilaterer attraktiviteten og tilgjengelig til byområdet ytterligere. Fotgjengervennlige miljøer oppmuntrer menneskene til å gå, noe som ikke bare fremmer fysisk aktivitet, men også reduserer trafikkbelastning. Konsentrering av kultursteder og sentrale rom i gangavstand fra hverandre kan også ha positive økonomiske effekter. Det skaper et kulturelt knutepunkt og stimulerer lokale virksomheter (som kafeer, butikker og restauranter), og øker den generelle økonomiske vitaliteten i området. Men konsentrasjonen av kulturelle steder i et lite område kan også legge belastning på lokal infrastruktur, som transport, parkering og offentlige fasiliteter. Utbyggingen av et kulturelt knutepunkt i umiddelbar nærhet til hovedgaten kan føre til gentrifisering, hvor eiendomsprisene stiger, og levekostnadene øker. Men heldigvis er ikke dette det største problemet for Bryne, da byen har en befolkning på bare 12 000 mennesker over 7,6 km².

Siktlinjene som fremhever kirken bidrar til den kulturelle og historiske rikdommen til Bryne. Kirker har ofte symbolsk og arkitektonisk betydning i lokalsamfunn, og fungerer som landemerker som gjenspeiler områdets arv og identitet. Disse utsiktene kan forbedre den generelle stemningen i gågaten, og skape et mer trivelig og trivelig miljø for fotgjengere.

Blanding av virksomheter og tomme lokaler i hovedgaten til Bryne gir både muligheter og utfordringer for transformasjon til et fotgjengervennlig område. Tilstedeværelsen av tomme butikklokaler tyder på at det kan være utfordringer eller forbedringsmuligheter i området. Å forstå hvorfor disse plassene er ledige kan gi innsikt i potensielle barrierer for forretningssuksess eller områder hvor gaten kan forbedres. Dette går hånd i hånd med noe som en intervjuet person sa om at gaten er død og tom. Utviklingen vil kunne by på muligheter for nye virksomheter til å fylle de tomme butikklokalene. Entreprenører kan bli tiltrukket av det fotgjengervennlige miljøet og den eksisterende blandingen av virksomheter, og ser potensiale for komplementære virksomheter.

I teorigrunnlaget støttet jeg meg hovedsaklig på Jan Gehl, og boken hans «Livet mellom bygningene». Både Gehls teori og denne oppgaven prioriterer fotgjengere fremfor kjøretøy. Ved å gjøre hovedgaten bare for fotgjengere, skaper man et tryggere og mer innbydende miljø for folk å gå, sosialisere og utforske. Gehl tar til orde for utvikling med blandet bruk, som inkluderer en rekke aktiviteter som kafeer, butikker og andre fasiliteter. Planen om å inkludere kafeer, klesbutikker og hygienebutikker er i tråd med dette prinsippet, siden det oppmuntrer til et mangfold av bruksområder som kan tiltrekke seg folk gjennom dagen. Gehl understreker viktigheten av designelementer i menneskelig skala, som komfortable sitteplasser og attraktiv utsikt. Foreløpig er det bare 1 offentlig sitteplass med 4 benker i hele gata. Ved å forvandle hovedgaten til et fotgjengervennlig miljø med kafeer og butikker, skapes det muligheter for folk til å somle, samhandle og nyte omgivelsene.

Diskusjon

Gatene som jeg så på for inspirasjon (Langgata Sandnes, Lillehammer og Larimer Square i Denver) har det til felles at de har den ryggraden i midten av gata som er umøblert der folk bare går og ser seg rundt, og selvfølgelig faktumet at utrykningskjøretøy har kravet om gjennomkjørsel under kritiske situasjoner. Gågata i Lillehammer og Larimer Square deler den lignende grunnen for utviklingen av en gågate, som før var bilveier; skape attraktive handelsplasser og oppholdsplasser, og generelt å ha mer dynamisk byliv som gjør det gøyere for individet å være der. Denne oppgaven baserer seg nøyaktig på dette.

Tilbakemeldingene fra intervjuene fremhever kompleksiteten i byplanleggingsbeslutninger og understreker viktigheten av å vurdere ulike perspektiver og behov for å forme fremtiden til Brynes hovedgate. Utfordringen i denne situasjonen ligger i å finne en balanse mellom ulike prioriteringer og interesser. Selv om det å forvandle Storgata til et fotgjengervennlig område kan gi fordeler når det gjelder estetikk og livskraft, må det også imøtekomme de praktiske behovene til bedrifter og kunder, inkludert parkeringstilgang. Diskusjoner jeg har hatt med veiledere kom frem til enighet at Storgata er kort nok til at folk i de fleste aldersgrupper skal ha muligheten til å bevege seg til fots fra hjørne til hjørne i gaten, i tillegg til at den har lavere stigning enn grensen for universell utforming.

Karakteriseringen av gatens nåværende tilstand som «trist og tom» indikerer en oppfatning blant intervjuobjektene om at det er rom for forbedring av gatens liv og aktivitetsnivå. Denne oppfatningen påvirker sannsynligvis deres åpenhet for ideen om transformasjon. Det faktum at de fleste intervjuede uttrykte støtte til ideen om å gjøre hovedgaten om til en gågate, indikerer en erkjennelse av de potensielle fordelene en slik endring kan gi. Dette kan inkludere å skape en mer levende og livlig atmosfære, forbedre estetikken i området og muligens øke fottrafikken for bedrifter.




Kapittel 8

Design

I kapittel 7 skal jeg presentere designforslaget av Storgata på Bryne. Her kommer konseptplanen, illustrasjonsplanen og ulike snitt fra designet med forklaringer.

Planlagt bevegelsesmønster

Storgata blir kvitt biltrafikken og får inn fottrafikken, selvsagt i begge retninger. Etter ett par diskusjoner kom jeg frem til at den beste løsningen for biltrafikken i Lauritz Bellesens gate blir å la den være som den er. Den opprinnelige ideen var at Storgaten ikke skulle krysses noen plasser for å gjøre gågaten 100% bilfri. Problemet er at dersom Storgata stenges av fullstendig, har ikke Lauritz Bellesens gate's beboere noen vei å kjøre ut med bilene. De kan ikke kjøre videre langs Lauritz Bellesens gate, ut til torget og opp Gamle Hognestadvei, selv om det i praksis ikke står noe i veien. Torget skal ikke okkuperes av biler, og det står et skilt om at det ikke er lov å kjøre inn der.

-  Einveiskjørt
-  Toveiskjørt
-  Toveis fotgjengertrafikk



Figur 126: illustrasjon av planlagt bevegelsesmønster



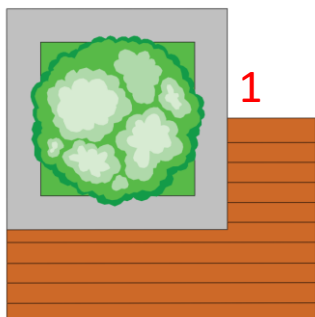
100 m



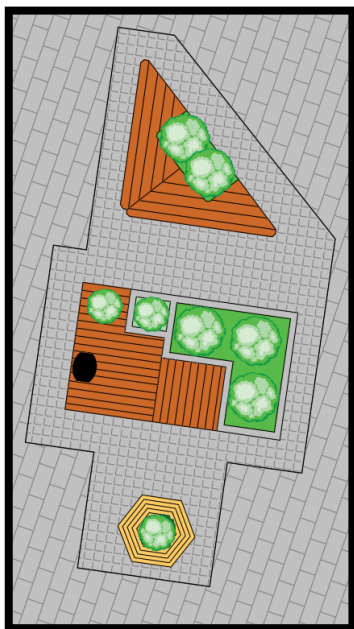
Illustrasjonsplan



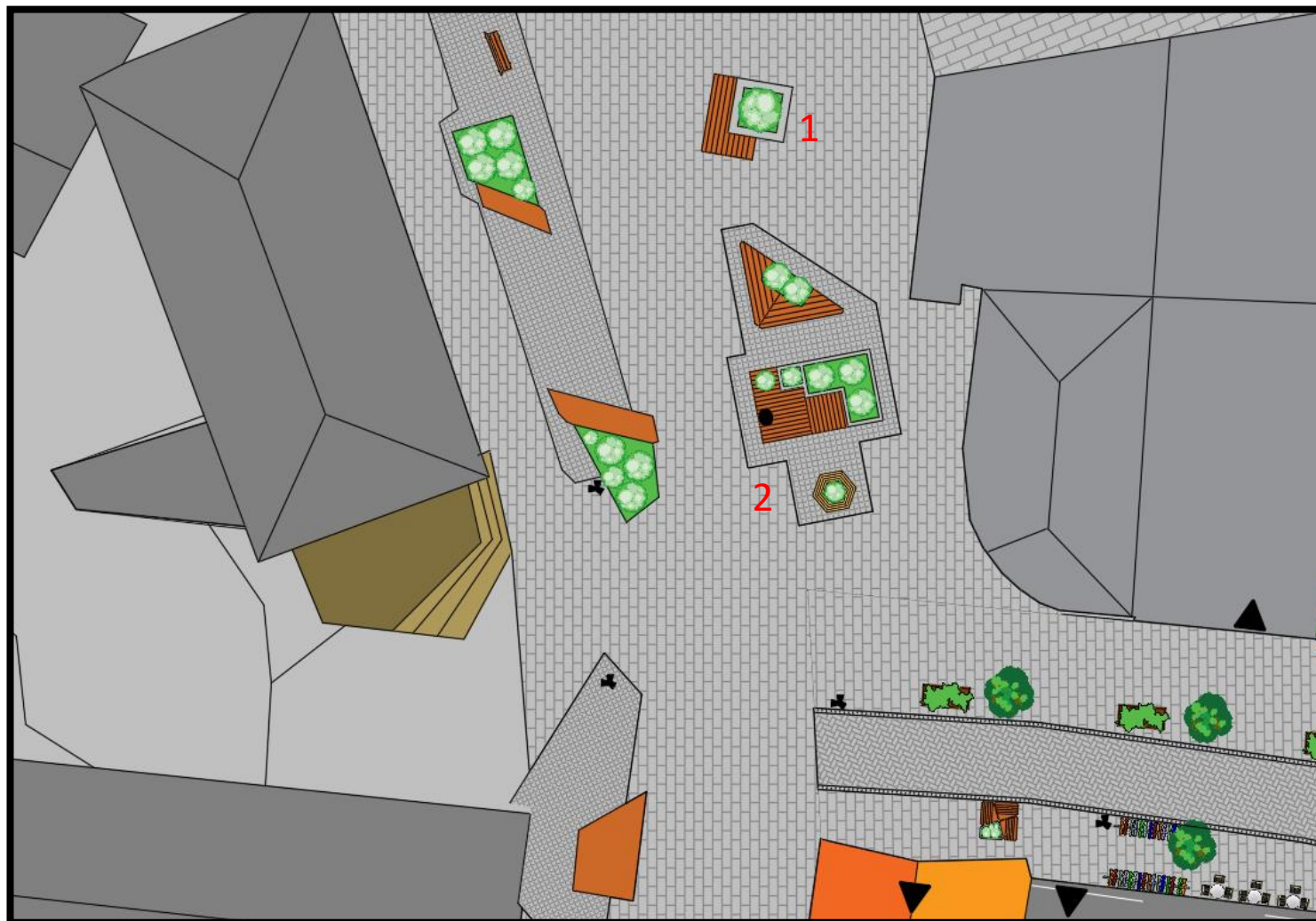
Figur 127: orienteringskart



Figur 128: ny sittebenk



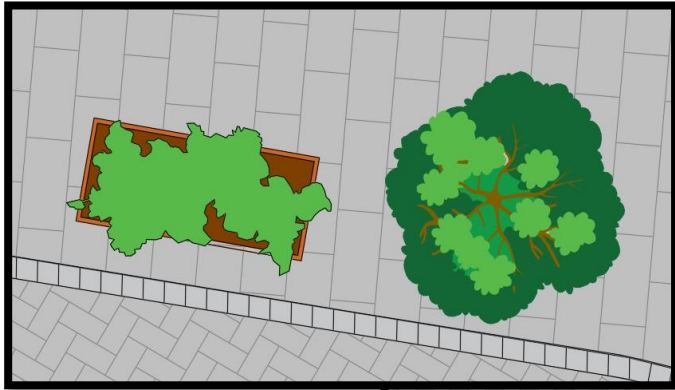
Figur 129: ny øy med benker



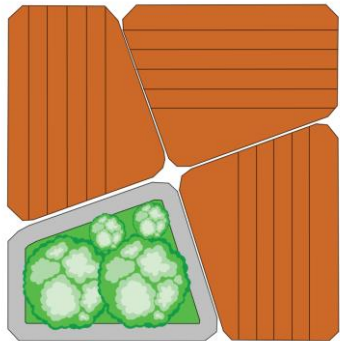
Figur 130: illustrasjonsplan vestre Storgate

Illustrasjonsplan

1



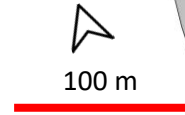
Figur 132: ny plantekasse og trær



Figur 133: ny sittebenk 2



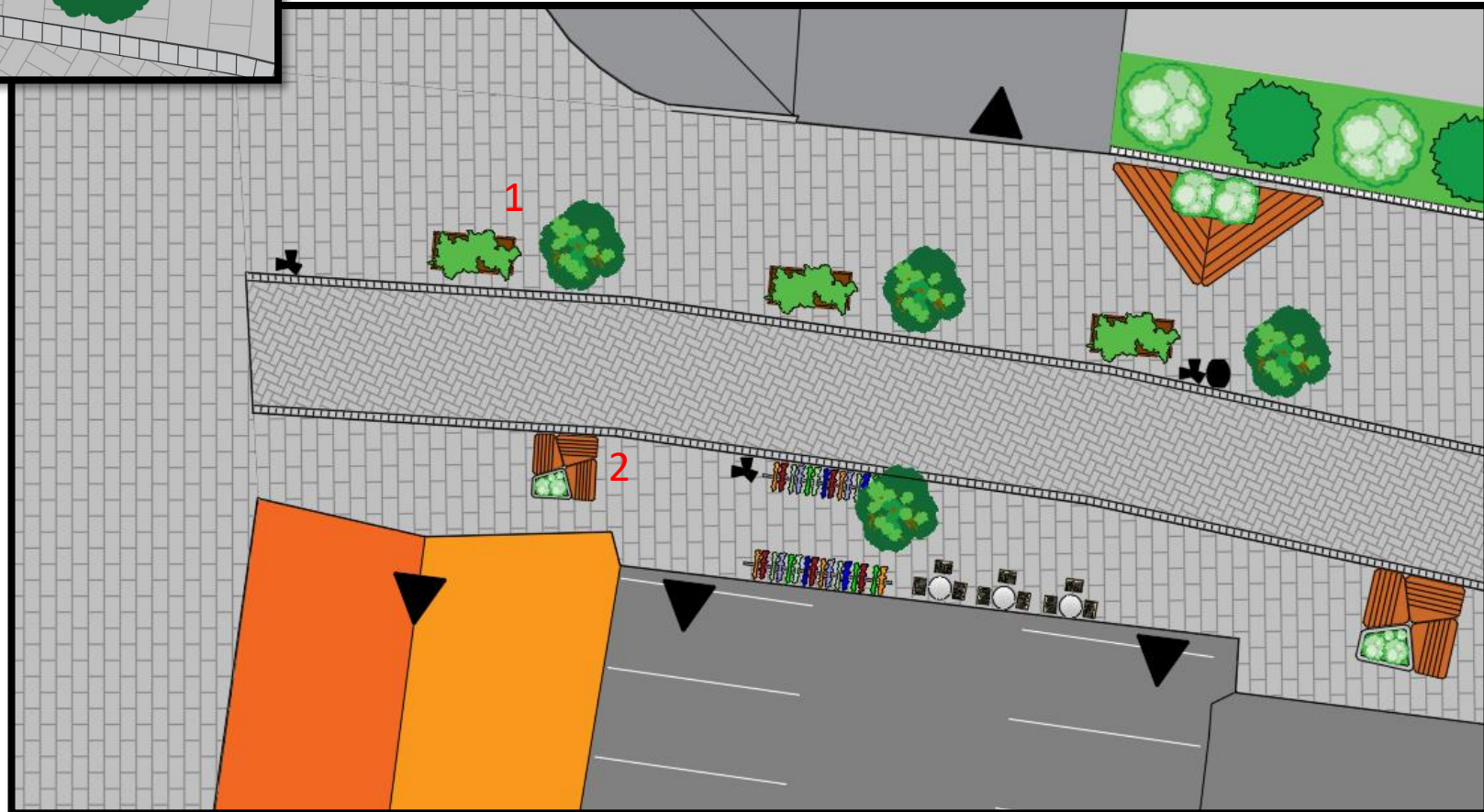
5 m



100 m



Figur 131: orienteringskart



Figur 134: illustrasjonsplan vestre Storgate

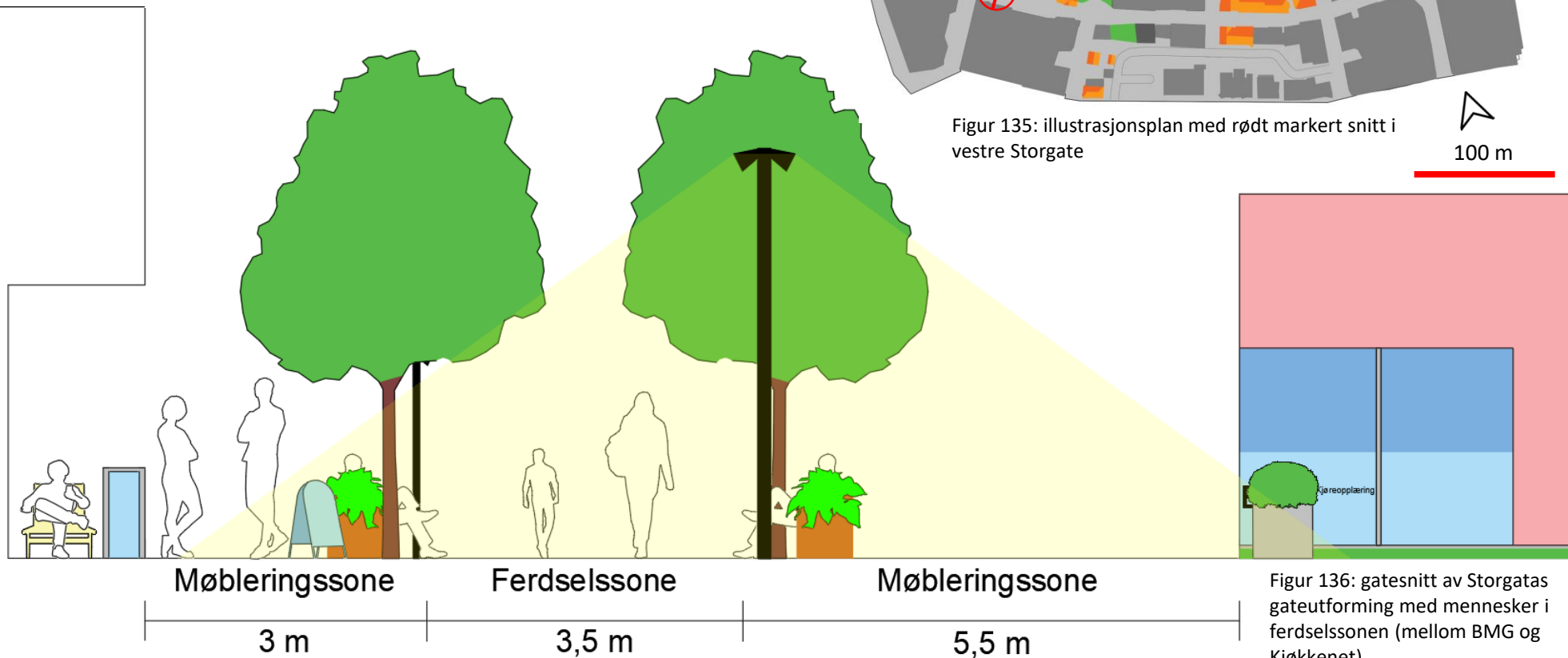
Gatesnitt



Figur 135: illustrasjonsplan med rødt markert snitt i vestre Storgate



100 m



Figur 136: gatesnitt av Storgatas gateutforming med mennesker i ferdselssonen (mellom BMG og Kjøkkenet)

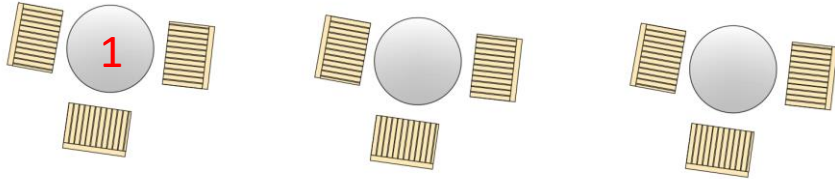
Dette er et snittkonsept av designideene for Storgata, tatt mellom Kjøkkenet & Delikatesse. Gata har to soner; ferdselssonen og møbleringssonen. Kravet om en gågates ferdselssone i følge N100 krav 2.4.1 – 1 SKAL, er på minst 3,5 meter, der faste objekter ikke skal monteres eller settes slik at utrykningskjøretøy ikke blir hindret (Statens Vegvesen, 2023, s. 24). Da Storgata har en bredde på 11 meter, bestemte jeg

at møbleringssonene skal være på 3,75 meter, da jeg satt ferdselssonen på 3,5 meter, det minste kravet. Jeg vil maksimere plassen for sitteplasser, planter og eventuelt andre fasiliteter eller infrastruktur. Kravet sier i tillegg at gågaten skal designes uten kantsteiner og nivåforskjeller. Grunnen til dette er at de kan være hindrende for personer som bruker rullestol, stikk eller andre hjelpemidler, og de kan også være farlige for personer med syns-

hemninger som kan snuble over dem.

Illustrasjonsplan

Figur 137: sitteplasser ved restaurant



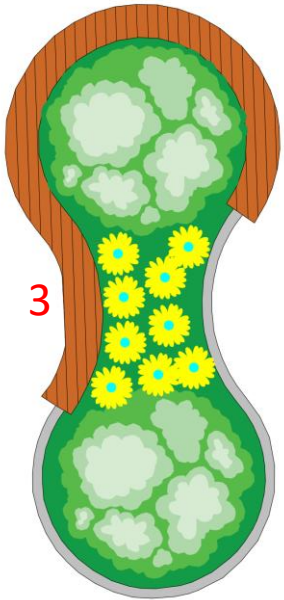
Figur 138: orienteringskart



100 m



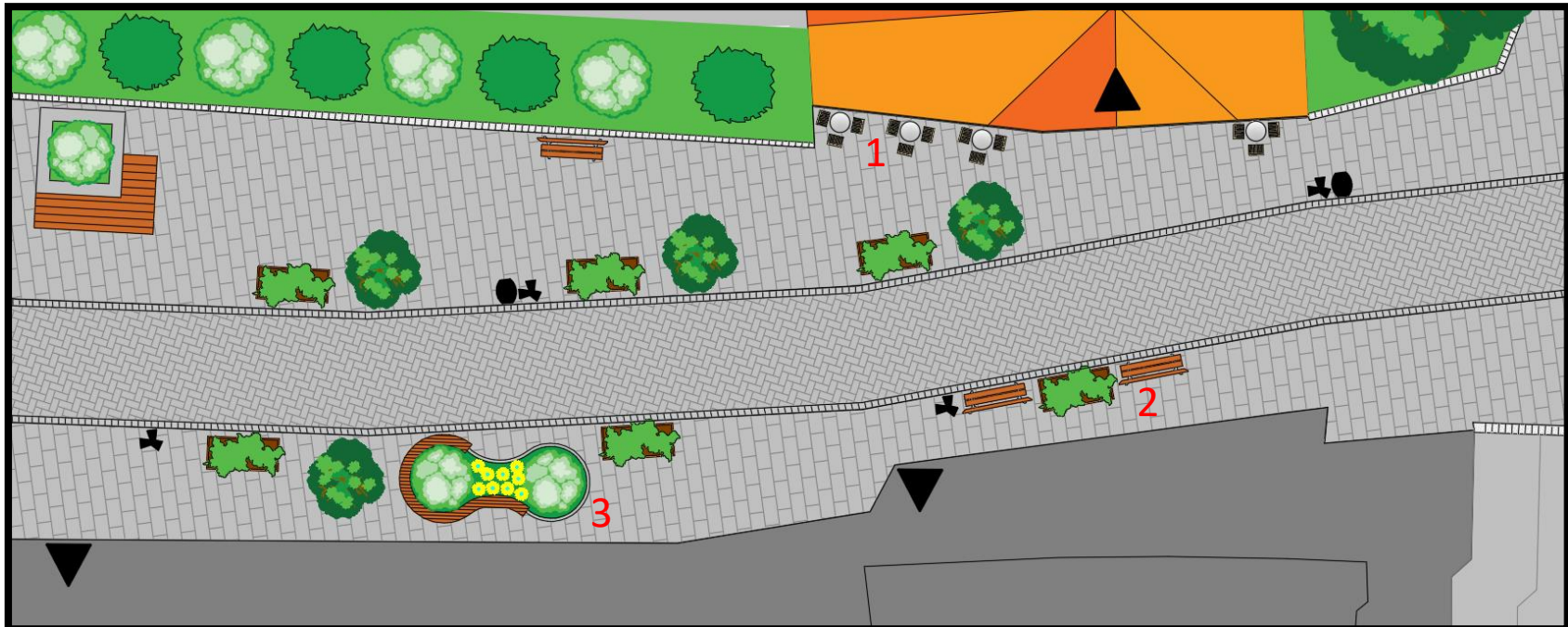
Figur 139: vanlige sittebenker, plantekasse og lyktestolpe



Figur 140: ny benk med busk og blomster



10 m



Figur 141: illustrasjonsplan mellom BMG parkeringsplass og Brynesenteret

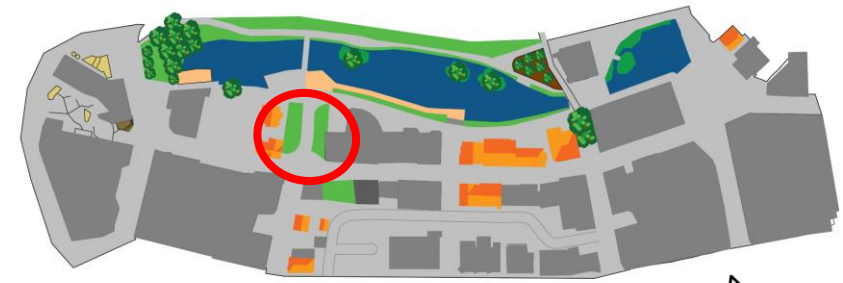
Illustrasjonsplan



10 m



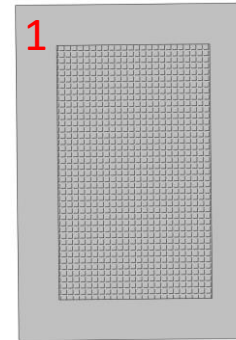
Figur 142: illustrasjonsplan av lekeplass / park / avslappingsområde ned mot mølledammen



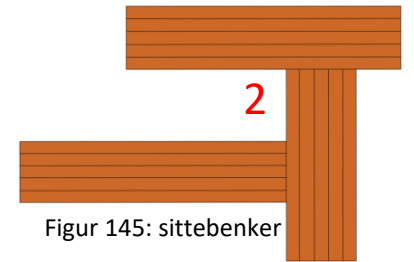
Figur 143: orienteringskart



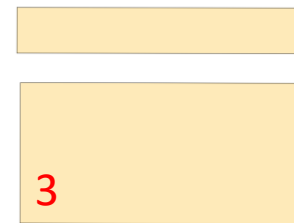
100 m



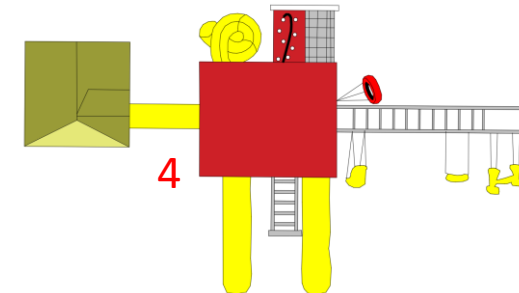
Figur 144: innegravd trampoline



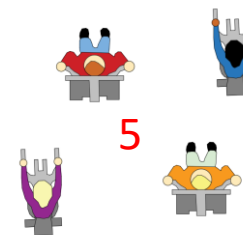
Figur 145: sittebenker



Figur 146: solbank



Figur 147: disser, klatrevegg og sklie

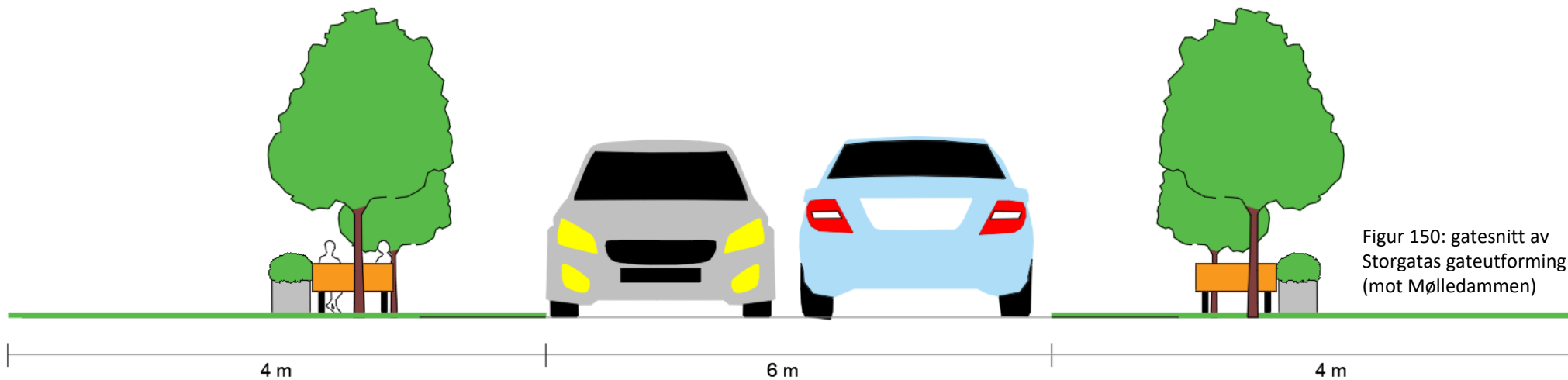


Figur 148: treningsapparat

Gatesnitt

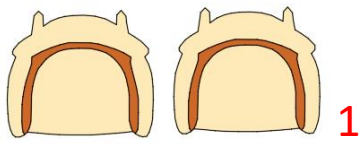


Figur 149: illustrasjonsplan med rødt markert snitt

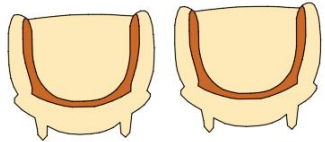
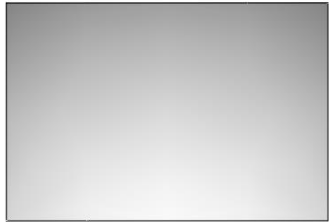


Figur 150: gatesnitt av Storgatas gateutforming (mot Mølledammen)

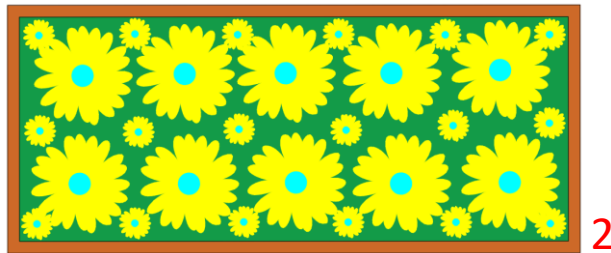
Illustrasjonsplan



1



Figur 153: Brix Brygghus bord og stoler



2

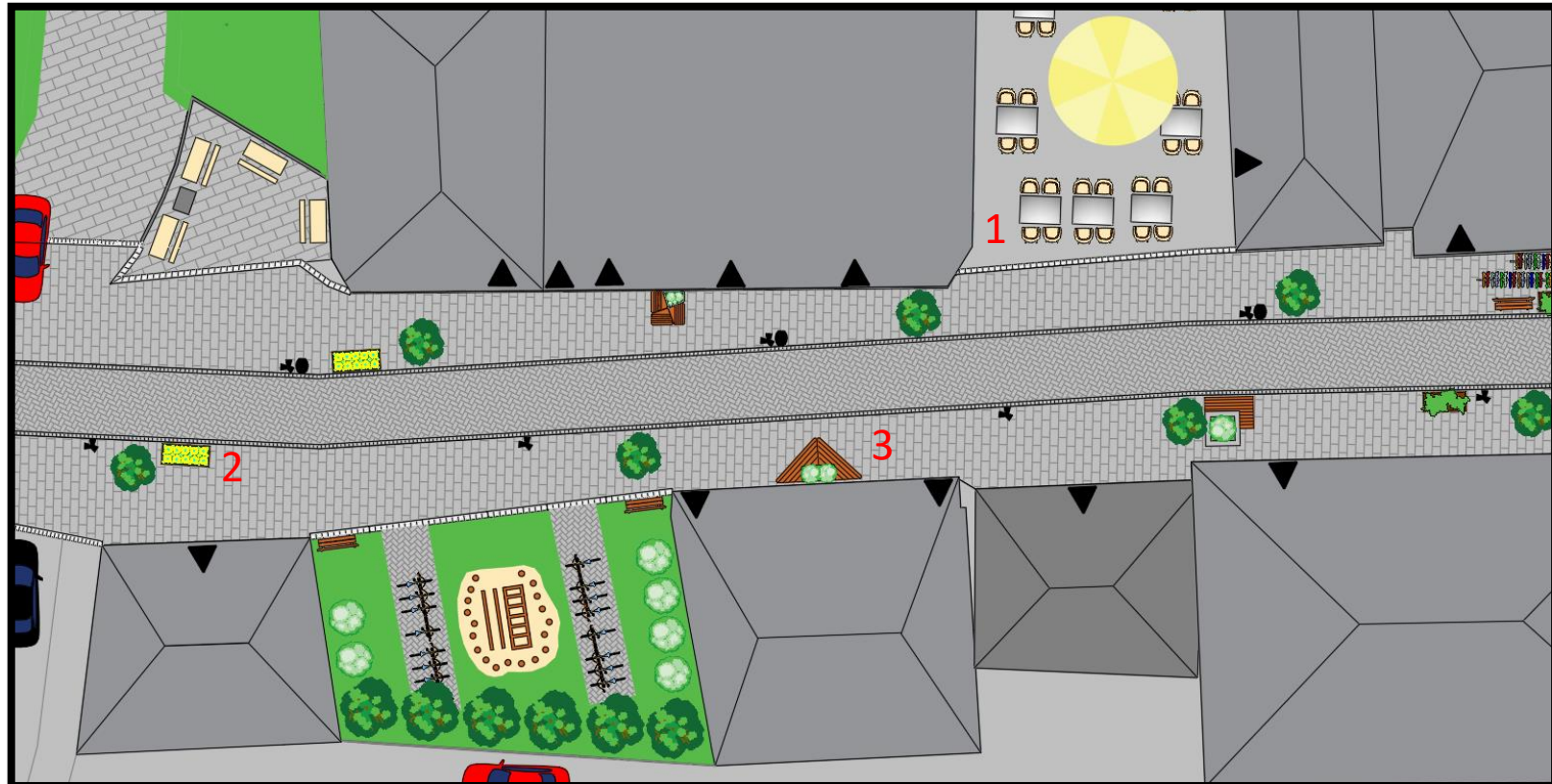
Figur 155: ny blomsterkasse



Figur 156: orienteringskart

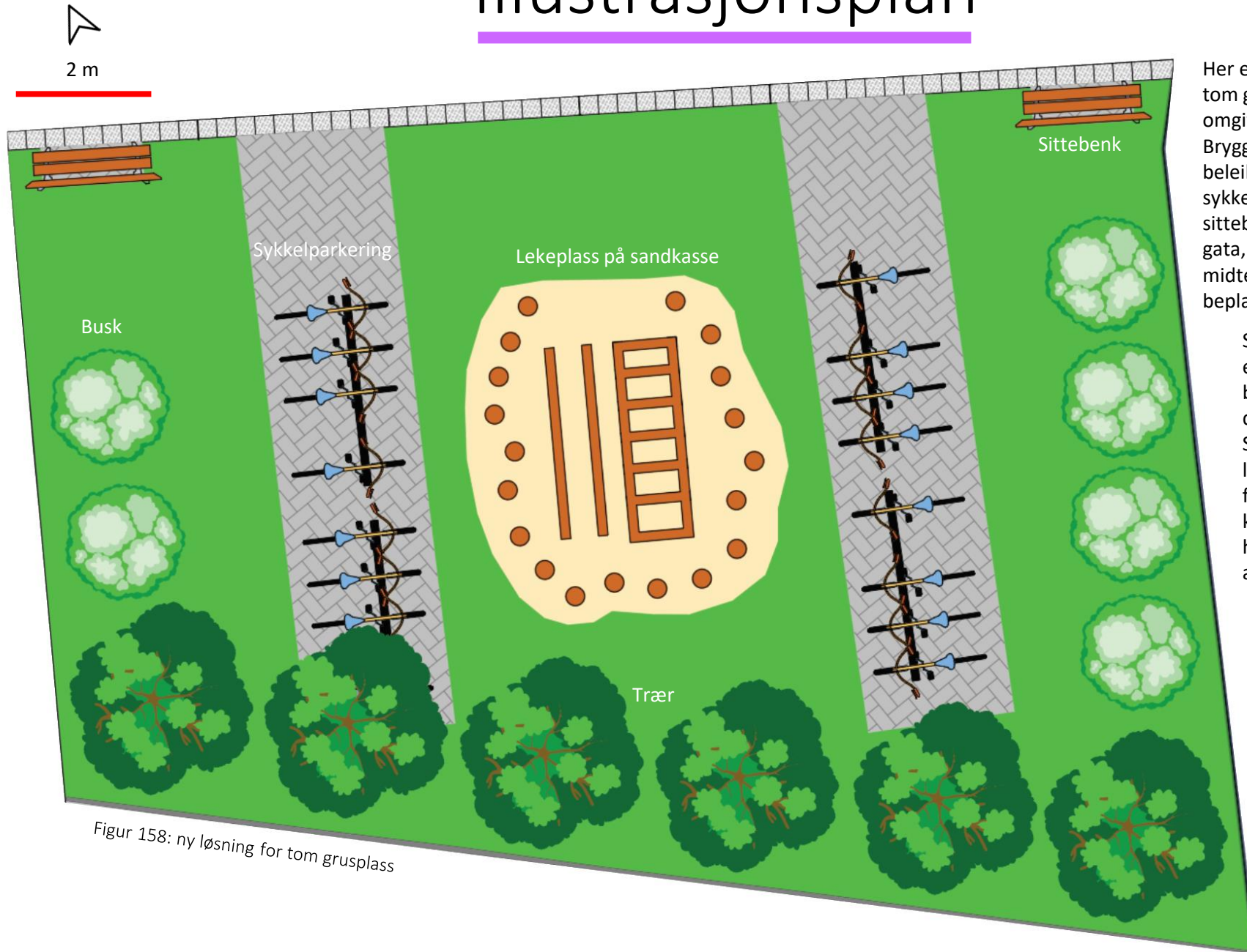


100 m



Figur 157: illustrasjonsplan av midtre Storgata med ny lekeplass / sykkelparkering

Illustrasjonsplan

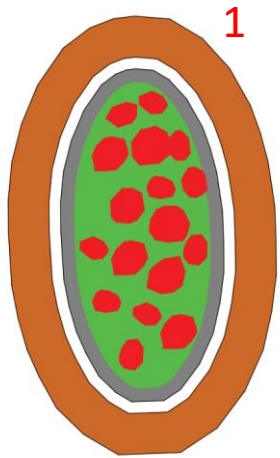


Her er det foreløpig en helt tom grusplass. Gitt dens omgivelser, spesielt Brix Brygghus, er det nokså beleilig med en sykkelparkeringer, sittebenker med sikt ut på gata, en lekeplass for barn i midten, og grønn beplantning i tillegg til dette.

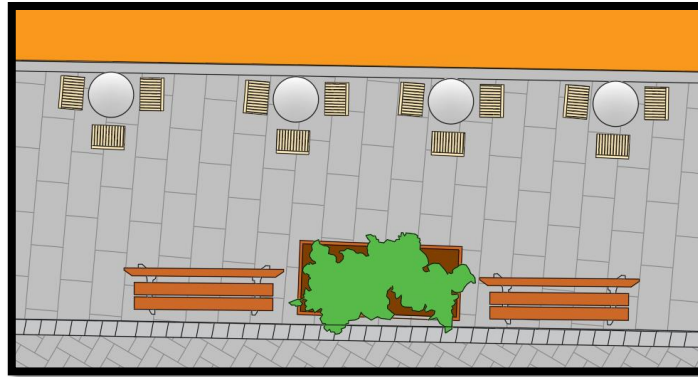
Sykkelparkeringene har et gulv av multiblokk basis, slik at det ikke dannes sorpe på gresset. Sanden under lekeapparatene har som funksjon å dempe kroppsvekten til barna hvis de detter ned fra apparatene.

Figur 158: ny løsning for tom grusplass

Illustrasjonsplan



Figur 159: benk med blomsterbed



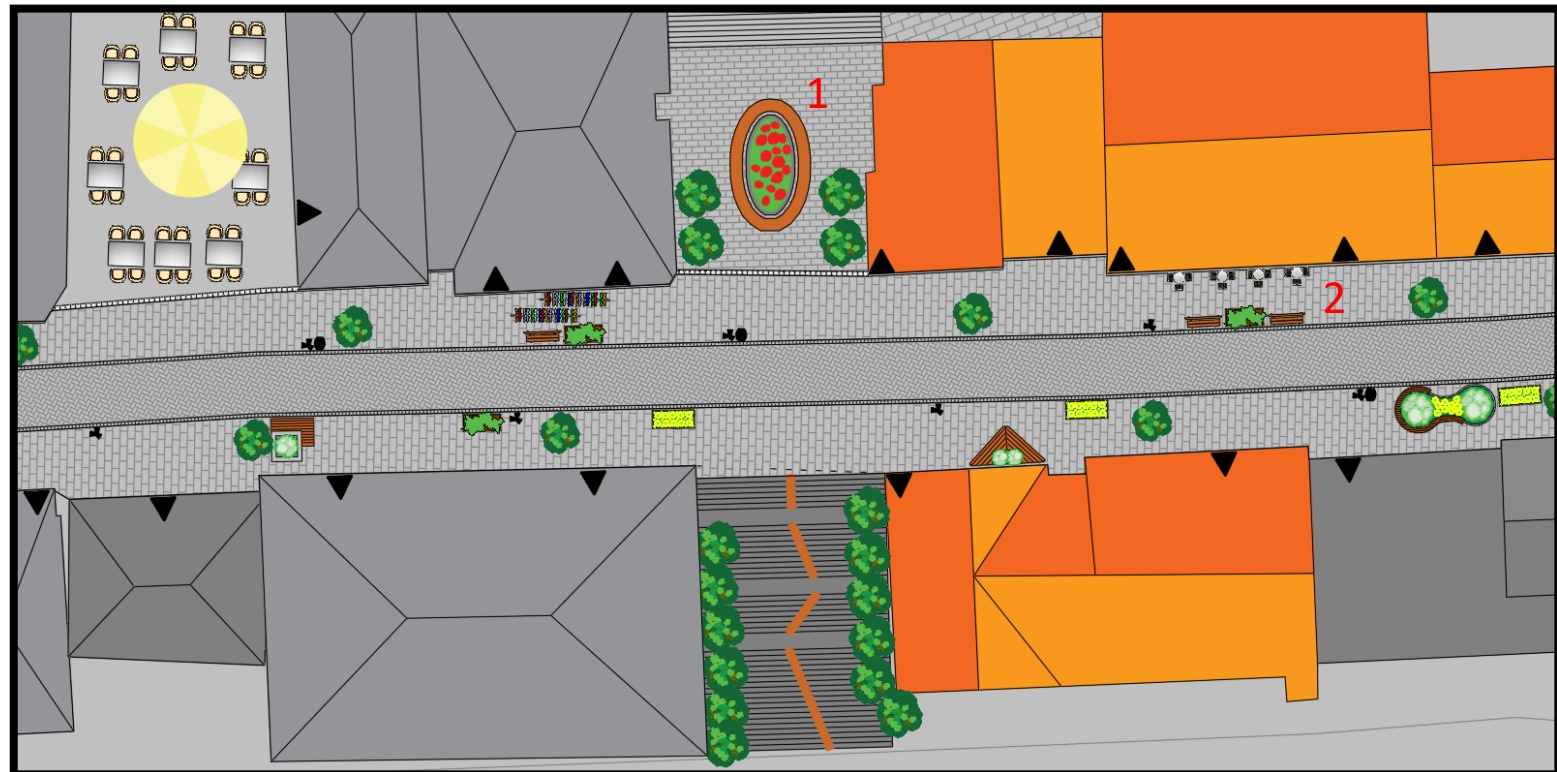
Figur 160: benker, en plantekasse, bord og stoler



Figur 161: orienteringskart

Denne strekningen har konsekvent plassering av sittebenker og plantekasser, avhengig av hvor dørinngangene er på bygningene. Verken møbler eller vegetasjon kan plasseres slik at dørinngangene blokkeres, og det kan ikke være plagsomt å gå inn og ut dørene.

På området ovenfor trappene ned til Mølledammen er det plassert en oval sittebenk med et stort blomsterbed i midten. Avstanden fra benken til bygningene på sidene er på 3,5 meter, så det er behagelig gjennomgang der.

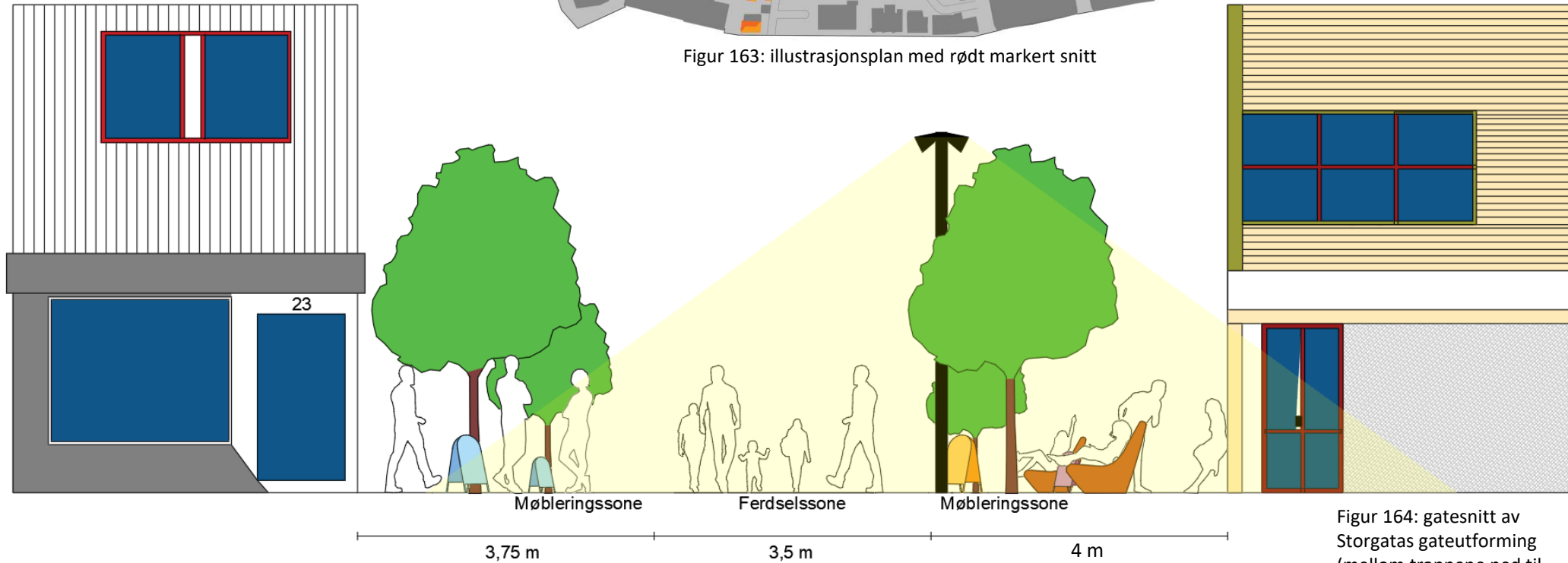


Figur 162: illustrasjonsplan av midtre Storgata mellom trappene opp til Smiegata og trappene ned til Mølledammen

Gatesnitt



Figur 163: illustrasjonsplan med rødt markert snitt



Figur 164: gatesnitt av Storgatas gateutforming (mellom trappene ned til Mølle dammen og trappene opp til Smiegata)

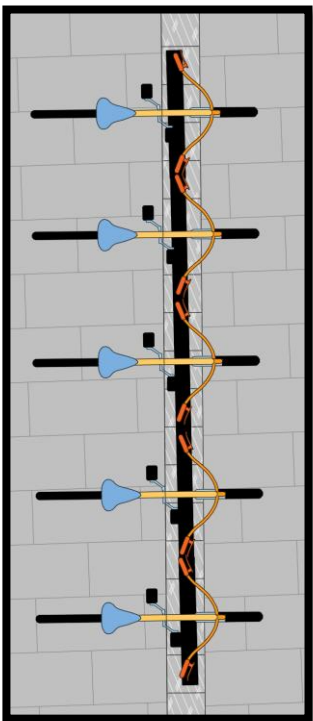
Jan Gehl understreker inkluderingen av ulike typer av sitteplasser arrangert i offentlige områder, som gågater. Han tror på at sittemøbler bør være plassert strategisk for å imøtekomme forskjellige sosiale atferd og aktiviteter, som tilrettelegger for samtale, avslapping og nytelse av omgivelsene og utsiktene.

Mer konkret, anbefaler Gehl å vektlegge sittebenker i områder der det er gode utsiktspunkter, som gir folk muligheten til å observere og samhandle med de som passerer forbi. Benker og stoler er anbefalt langs butikker, kafeer (som i dette snittet med Jæren Kristne bokhandel og den thailandske matbutikken), og andre interessepunkt, for å gjøre gågaten

oppholdsvennlig og inviterende for avslapping.

Illustrasjonsplan

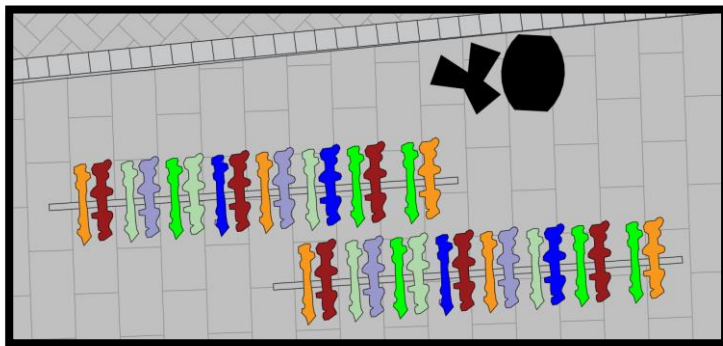
1



Figur 165: sykkelparkering

motsatt retning med beplantning mellom dem. Her samles det mange folk på natten i helgene da det er en kebabrestaurant rett ved siden av. Øgaardbakken ned mot Storgata er blokkert og har 2 parkeringsplasser med en 5 Meter lang plantekasse for å hindre Innkjørsel inn i Storgata.

2



Figur 166: klesutstilling ved klesbutikk

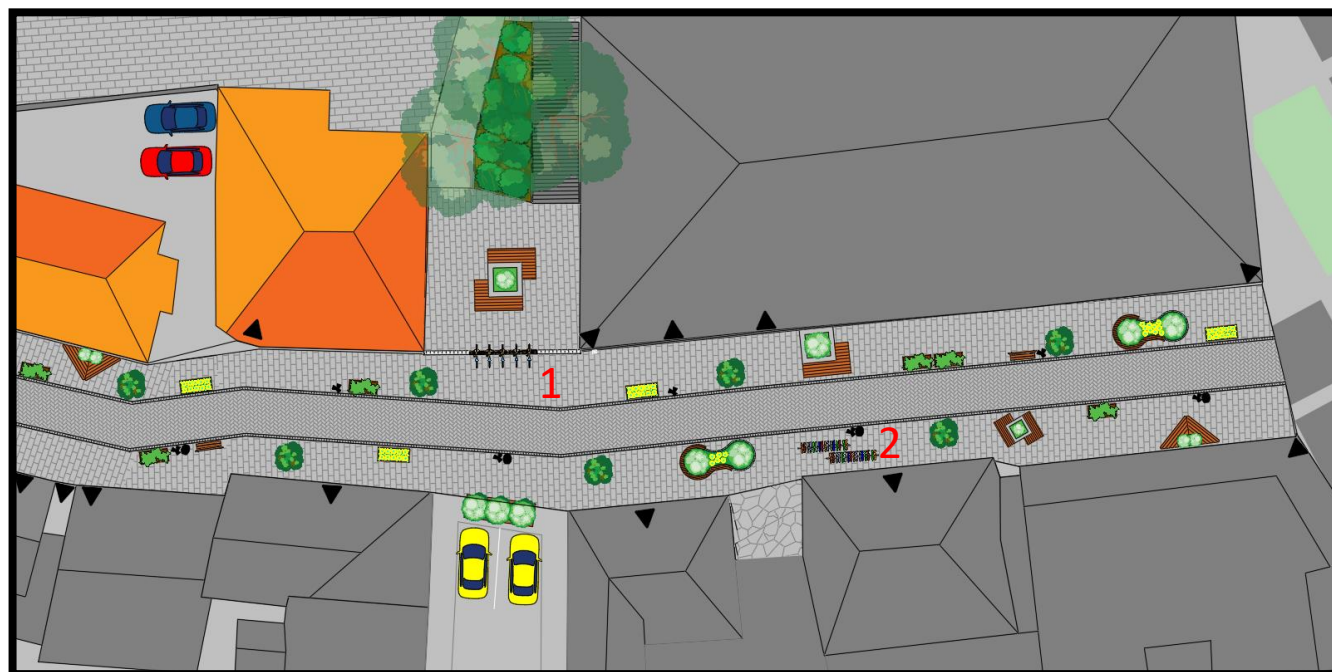
I byrommet ved trappen ned til Lauritz Bellesens gate og broen over Arne Garborg's gate er det en 5 meter lang sykkelparkering for 5 sykler, samt 2 sittebenker i



Figur 167: orienteringskart



100 m



Figur 168: illustrasjonsplan av østre Storgate

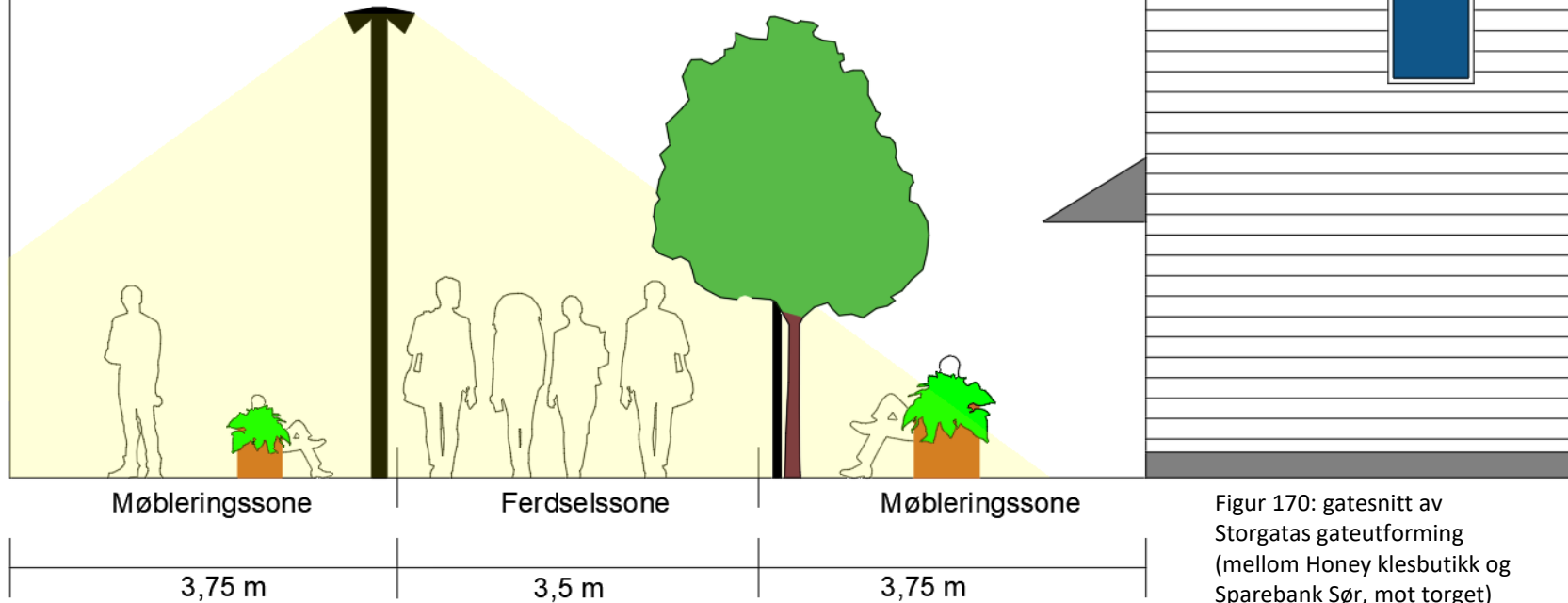
Gatesnitt



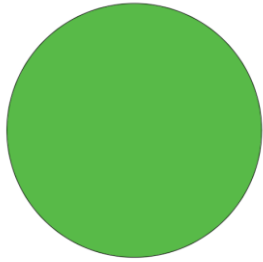
100 m



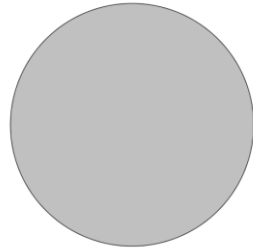
Figur 169: illustrasjonsplan med rødt markert snitt



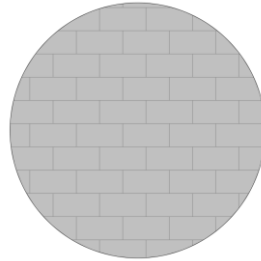
Andre materialer og objekter



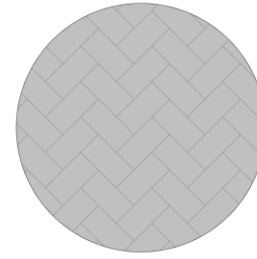
Figur 171: gress



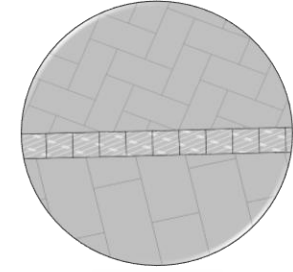
Figur 172: asfalt



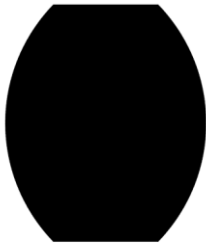
Figur 173: steinheller



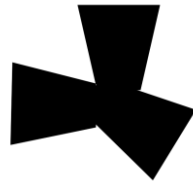
Figur 174: multiblokk basis



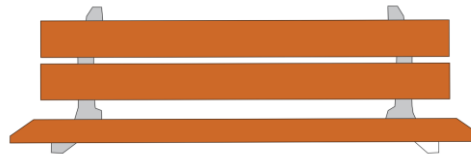
Figur 175: brostein - skille



Figur 176: Søppeldunk



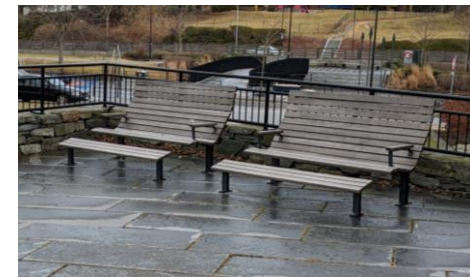
Figur 177: lyktestolpe



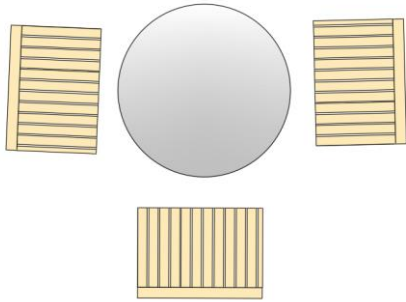
Figur 178: sittebenk



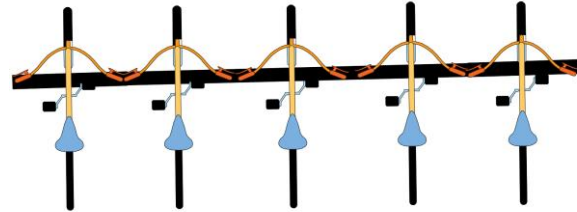
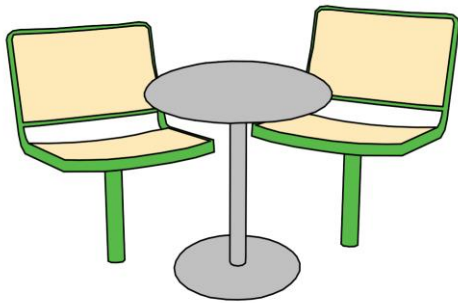
Figur 179: solbenk



Materialer og objekter



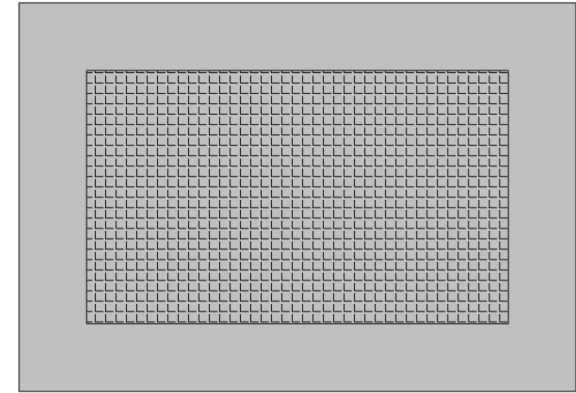
Figur 180: stoler og bord



Figur 181: sykkelparkering



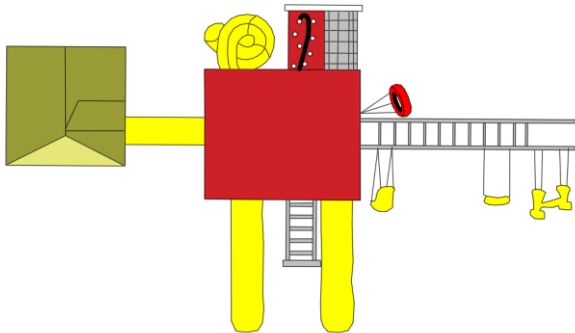
Figur 182: sykkelparkering Bryne Ungdomsskule



Figur 183: innegravd trampoline



Figur 184: trampoline Ree Barnehage, Bryne



Figur 185: lekeclass slott



Figur 186: lekeclass slott Ree Barnehage, Bryne

Umiddelbar & fremtidig plan



Figur 187: Storgatas nye umiddelbart design



Figur 187: Storgatas nye design med nye sentrumstiltak

Umiddelbar & fremtidig plan

Storgatas butikkeiere og brukere higer etter mye mer muligheter for å tilbringe tid i gata. Ut fra stedsanalysen vet man at Storgata er omringet av handelsplasser og kontorplasser. Folk som jobber i kontorene, og går inn og ut av butikkene trenger sitteplasser å sette seg ned på å snakke om det man har kjøpt, under fine værforhold, eller en vakker plass å slappe av før, i løpet av, eller etter jobb. I dag er det stor fotrafikk på Storgata i virkedagene mellom kl. 14 og 18, og spesielt på lørdager og søndager under dager med solskinn. Med samme fottrafikkmengde vil fotgjengerne trives mye mer når de går gjennom gata, med mye trær, plantekasser og attraktive sittemøbler, samt mer uteservering.

Brynes sentrumsplan sier at den eksisterende parkeringsplassen, samt bygget hvor BMG og OK Thai befinner seg, er planlagt å utvikles til et større bygg med sentrumsformål på første etasje, og bolig / kontor på de øvre etasjene. Noe lignende er også planlagt for den tomme grusplassen mellom Thai life Massage og Spa, og Hygge Bryne AS. På det øverste kartet på forrige side er den umiddelbare planen for de neste 10 (cirka) årene. Kartet under viser den fremtidige planen etter cirka 10 år da de nye byggene er ferdigplassert. Dersom disse byggene har attraktive nok fasader og innhold på første etasje, vil de tiltrekke seg enda mer besøkende enn grøntområdet fra den umiddelbare planen.

Figurliste

Figur 1: side 3	Figur 33: side 28	Figur 65: side 43	Figur 97: side 49	Figur 129: side 66	Figur 161: side 75
Figur 2: side 4	Figur 34: side 29	Figur 66: side 43	Figur 98: side 49	Figur 130: side 66	Figur 162: side 75
Figur 3: side 4	Figur 35: side 30	Figur 67: side 43	Figur 99: side 49	Figur 131: side 67	Figur 163: side 76
Figur 4: side 4	Figur 36: side 31	Figur 68: side 43	Figur 100: side 50	Figur 132: side 67	Figur 164: side 76
Figur 5: side 4	Figur 37: side 32	Figur 69: side 43	Figur 101: side 50	Figur 133: side 67	Figur 165: side 77
Figur 6: side 12	Figur 38: side 32	Figur 70: side 44	Figur 102: side 51	Figur 134: side 67	Figur 166: side 77
Figur 7: side 14	Figur 39: side 33	Figur 71: side 44	Figur 103: side 51	Figur 135: side 68	Figur 167: side 77
Figur 8: side 14	Figur 40: side 33	Figur 72: side 44	Figur 104: side 52	Figur 136: side 68	Figur 168: side 77
Figur 9: side 15	Figur 41: side 33	Figur 73: side 44	Figur 105: side 52	Figur 137: side 69	Figur 169: side 78
Figur 10: side 15	Figur 42: side 34	Figur 74: side 44	Figur 106: side 52	Figur 138: side 69	Figur 170: side 78
Figur 11: side 15	Figur 43: side 35	Figur 75: side 44	Figur 107: side 52	Figur 139: side 69	Figur 171: side 79
Figur 12: side 16	Figur 44: side 36	Figur 76: side 45	Figur 108: side 52	Figur 140: side 69	Figur 172: side 79
Figur 13: side 16	Figur 45: side 36	Figur 77: side 45	Figur 109: side 52	Figur 141: side 69	Figur 173: side 79
Figur 14: side 20	Figur 46: side 36	Figur 78: side 45	Figur 110: side 53	Figur 142: side 70	Figur 174: side 79
Figur 15: side 21	Figur 47: side 37	Figur 79: side 45	Figur 111: side 53	Figur 143: side 70	Figur 175: side 79
Figur 16: side 21	Figur 48: side 37	Figur 80: side 45	Figur 112: side 53	Figur 144: side 70	Figur 176: side 79
Figur 17: side 21	Figur 49: side 37	Figur 81: side 45	Figur 113: side 53	Figur 145: side 70	Figur 177: side 79
Figur 18: side 21	Figur 50: side 38	Figur 82: side 46	Figur 114: side 53	Figur 146: side 70	Figur 178: side 79
Figur 19: side 22	Figur 51: side 38	Figur 83: side 46	Figur 115: side 55	Figur 147: side 70	Figur 179: side 79
Figur 20: side 22	Figur 52: side 38	Figur 84: side 46	Figur 116: side 55	Figur 148: side 70	Figur 180: side 80
Figur 21: side 22	Figur 53: side 39	Figur 85: side 46	Figur 117: side 57	Figur 149: side 71	Figur 181: side 80
Figur 22: side 22	Figur 54: side 39	Figur 86: side 46	Figur 118: side 58	Figur 150: side 71	Figur 182: side 80
Figur 23: side 23	Figur 55: side 39	Figur 87: side 46	Figur 119: side 59	Figur 151: side 72	Figur 183: side 80
Figur 24: side 23	Figur 56: side 40	Figur 88: side 46	Figur 120: side 59	Figur 152: side 72	Figur 184: side 80
Figur 25: side 24	Figur 57: side 40	Figur 89: side 47	Figur 121: side 59	Figur 153: side 73	Figur 185: side 80
Figur 26: side 24	Figur 58: side 41	Figur 90: side 47	Figur 122: side 60	Figur 154: side 73	Figur 186: side 80
Figur 27: side 24	Figur 59: side 42	Figur 91: side 47	Figur 123: side 60	Figur 155: side 73	Figur 187: side 81
Figur 28: side 24	Figur 60: side 42	Figur 92: side 47	Figur 124: side 60	Figur 156: side 73	Figur 188: side 81
Figur 29: side 24	Figur 61: side 42	Figur 93: side 47	Figur 125: side 60	Figur 157: side 73	
Figur 30: side 25	Figur 62: side 42	Figur 94: side 48	Figur 126: side 65	Figur 158: side 74	
Figur 31: side 26	Figur 63: side 42	Figur 95: side 48	Figur 127: side 66	Figur 159: side 75	
Figur 32: side 27	Figur 64: side 43	Figur 96: side 49	Figur 128: side 66	Figur 160: side 75	

Figurkilder

Figur 8: Hetland. (2021). Nedre del av Storgata rundt 1900. BRYNE 100 ÅR FRÅ UTMARK TIL BY – HISTORIA OM BRYNE (side 49). Jæren Forlag.

Figur 9: Ukjent fotograf. (Ukjent år). Frå gamle Bryne i Storgata, sett frå vest mot Torget. Pinn – Ola i framgrunnen med stav og pinnane sine. <https://digitaltmuseum.no/021018326688/fra-gamle-bryne-i-storgata-sett-fra-vest-mot-torget-pinn-ola-i-framgrunnen>

Figur 12: cornfield. (ukjent år). Buchanan Street — Glasgow, Scotland. <https://matadornetwork.com/read/coolest-pedestrian-streets-around-world/>

Figur 13: Potapova. (ukjent år). La Rambla — Barcelona, Spain. <https://matadornetwork.com/read/coolest-pedestrian-streets-around-world/>

Figur 15: Hetland. (2021). Storgata mot øst, 1907. BRYNE 100 ÅR FRÅ UTMARK TIL BY – HISTORIA OM BRYNE (side 51). Jæren Forlag.

Figur 16: Ukjent fotograf. (Ukjent år). Frå gamle Bryne i Storgata, sett frå vest mot Torget. Pinn – Ola i framgrunnen med stav og pinnane sine. <https://digitaltmuseum.no/021018326688/fra-gamle-bryne-i-storgata-sett-fra-vest-mot-torget-pinn-ola-i-framgrunnen>

Figur 17: Hetland. (2021). Nedre del av Storgata rundt 1900. BRYNE 100 ÅR FRÅ UTMARK TIL BY – HISTORIA OM BRYNE (side 49). Jæren Forlag.

Figur 18: Hetland. (2021). Nedre del av Storgata, 1892. BRYNE 100 ÅR FRÅ UTMARK TIL BY – HISTORIA OM BRYNE (side 50). Jæren Forlag.

Figur 19: Hetland. (2021). Torget før. BRYNE 100 ÅR FRÅ UTMARK TIL BY – HISTORIA OM BRYNE (side 52). Jæren Forlag.

Figur 20: Hetland. (2021). Bryne torg vinteren på 1950 – tallet. BRYNE 100 ÅR FRÅ UTMARK TIL BY – HISTORIA OM BRYNE (side 53). Jæren Forlag.

Figur 21: Hetland. (2021). Traktoropptog på torget i anledning med NM i traktorpløying på Bore i 1950. BRYNE 100 ÅR FRÅ UTMARK TIL BY – HISTORIA OM BRYNE (side 53). Jæren Forlag.

Figur 22: Hetland. (2021). Storgata 7 før. BRYNE 100 ÅR FRÅ UTMARK TIL BY – HISTORIA OM BRYNE (side 54). Jæren Forlag.

Figur 23: Storgata i 1937 (kart.finn.no)

Figur 24: Storgata i 1974 (kart.finn.no)

Figurkilder

Figur 25: Storgata i 2002 (kart.finn.no)

Figur 26: Storgata i 2023 (kart.finn.no)

Figur 115: Mathiassen, S. (2023). Jeg er jo nok blevet en slags pioner': Når verdens storbyer vil vende tingene på hovedet, ringer de til danske Jan. <https://www.dr.dk/event/danskere-i-verden/jeg-er-jo-nok-blevet-en-slags-pioner-naar-verdens-storbyer-vil-vende-tingene>

Figur 116: Ukjent artist. (ukjent år). Jan Gehl model for streetscape analysis. <https://www.dr.dk/event/danskere-i-verden/jeg-er-jo-nok-blevet-en-slags-pioner-naar-verdens-storbyer-vil-vende-tingene>

Figur 117: Ukjent fotograf. (2016). The concept of 'shared space' in traffic safety. <https://heavenly-holland.com/shared-space-concept/>

Figur 118: Fossum, E. (2016). Lillehammer som ei gate som er godt tilpassa ei ny tid. <https://www.nrk.no/rogaland/xl/storgata-blues-1.13211079>

Figur 119: Ukjent fotograf. (2024). Larimer Square in Denver. <https://no.hotels.com/go/usa/larimer-square-denver>

Figur 120: Ukjent fotograf. (2024). 2900 Block Larimer Street Closure. <https://rinoartdistrict.org/post/2900-block-larimer-street-closure>

Figur 121: Ukjent fotograf. (2024). 2900 Block Larimer Street Closure. <https://rinoartdistrict.org/post/2900-block-larimer-street-closure>

Figur 176: Vestre. URBAN avfallsbeholder. <https://vestre.com/no/produkter/avfallshandtering/urban-avfalls-beholder>

Alle figurer som ikke er referert er tegnet / tatt av meg.

Bibliografi

Terjesen, M. (2016, 14. desember). *Storgata Blues*. NRK. <https://www.nrk.no/rogaland/xl/storgata-blues-1.13211079>

Antonsen, Ø. (2016, 7. mars). *Pilotprosjekt skal gjøre sentrum mer levende*. NRK. <https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/pilotprosjekt-skal-gjore-sentrum-mer-levende-1.12841057>

OECD Guidelines, National Contact Point for responsible business conduct Norway. (2016, 23. mai). *FNs bærekraftsmål – møter i mai/juni – link til OECDs retningslinjer?* Responsiblebusiness. <https://www.responsiblebusiness.no/nyheter/fns-baerekraftsmal-moter-i-maijuni-link-til-oecds-retningslinjer/>

Senterpartiskolen. (2017, 7. desember). *FNs BÆREKRAFTSMÅL*. Senterpartiskolen. <https://www.senterpartiskolen.no/nepalprosjektet/baerekraftsmalene>

Romsaas, A. (2019, 11. november). *Bærekraftsmålene*. KS. <https://www.ks.no/fagomrader/baerekraftsmalene/baerekraftsmalene/>

Walker, C. (2023, februar). *Losing Larimer: The Uncertain Future of Denver's Most Iconic Block*. 5280. <https://www.5280.com/losing-larimer-square-the-uncertain-future-of-denvers-most-iconic-block/>

Lillehammer. (2024, ukjent dato). *Lillehammer Sentrum*. Lillehammer. <https://www.lillehammer.com/information/product/lillehammer-sentrum-p631103>

Hotels. (2024, ukjent dato). *Larimer Square in Denver*. Hotels. <https://no.hotels.com/go/usa/larimer-square-denver>

Cawrse, S. (2024, ukjent dato). *2900 Block Larimer Street Closure*. Rinoartdistrict. https://www.youtube.com/watch?v=G_Qjk-4CDU8&t=664s

Ukjent forfatter. (2021, 31. oktober). *Larimer Square, Denver*. Wikipedia. https://en.wikipedia.org/wiki/Larimer_Square,_Denver

Ukjent forfatter. (2022, 21. mai). *Langgata (Sandnes)*. Wikipedia. [https://no.wikipedia.org/wiki/Langgata_\(Sandnes\)#::~:~:text=Langgata%20\(1%E2%80%93105%2C%20, hvorav%20500%20meter%20er%20g%C3%A5gate.](https://no.wikipedia.org/wiki/Langgata_(Sandnes)#::~:~:text=Langgata%20(1%E2%80%93105%2C%20, hvorav%20500%20meter%20er%20g%C3%A5gate.)

Project for Public Spaces. (Gehl, J). *Jan Gehl*. Project for Public Spaces. PPS. <https://www.pps.org/article/jgehl#:~:text=Gehl%20emphasizes%20the%20importance%20of,ways%20of%20using%20the%20city.>

Espeland, A. (2018, 7. mars). *Nå åpner plassen som er oppkalt etter Kaizers Orchestra*. NRK. <https://www.nrk.no/rogaland/na-apner-plassen-som-er-oppkalt-etter-kaizers-orchestra-1.13948850>

Skretting, T. (2019, 20. november). *Kaizersplassen på Bryne vant lyspris*. Aftenbladet. <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/jdn9L9/kaizersplass-paa-bryne-vant-lyspris>

Wettergren, S. (2023, 10. september). *'Jeg er jo nok blevet en slags pioner': Når verdens storbyer vil vende tingene på hovedet, ringer de til danske Jan*. DR. <https://www.dr.dk/event/danskere-i-verden/jeg-er-jo-nok-blevet-en-slags-pioner-naar-verdens-storbyer-vil-vende-tingene>

Rosenfield, K. (2015, 21. mars). *Jan Gehl: "Architects Know Very Little About People"*. Archdaily. <https://www.archdaily.com/611964/jan-gehl-architects-know-very-little-about-people>

Bibliografi

Lillebye, E. (2024, 10. januar). *Våre gater*. Issuu.
https://issuu.com/universitetsforlaget/docs/9788215045023_lillebye_bla_i_boka

Demarth, L. Levinger, D. (2003). *The Social Qualities of Being on Foot: A Theoretical Analysis of Pedestrian Activity, Community, and Culture*. 1. Hentet fra
<https://citeseerx.ist.psu.edu/document?repid=rep1&type=pdf&doi=719bb399b5113ec1e49b75873136a81df862e0ca>

Diskin, E. (2020, 15. juni). *7 of the Coolest Pedestrian Streets Around the World*. Matadornetwork.
<https://matadornetwork.com/read/coolest-pedestrian-streets-around-world/>

Heavenly Holland. (2016, 27. september). *The concept of 'shared space' in traffic safety*. Heavenly Holland.
<https://heavenly-holland.com/shared-space-concept/>

Sørensen, M. (2011, ukjent dato). *Samsbruksareal/Shared space*. Tiltak. <https://www.tiltak.no/d-flytte-eller-regulere-trafikk/d2-regulere-trafikk/d-2-2/>

Khalaf, O. Ja'afar, N. Harun, N. Mohammed, N. Ali, O. (2022). *WHAT MAKES AN ATTRACTIVE USER-FRIENDLY STREET? EXPLORING PERCEPTIONS OF MAWLAWI SHOPPING STREET ENVIRONMENT IN THE CONTEXT OF SULAYMANIYAH CITY, IRAQ*. 2. Hentet fra:
https://eprints.tiu.edu.iq/1042/1/04%2BWHAT%2BMAKES%2BAN%2BATTRACTIVE%2BUSER-FRIENDLY%2BSTREET_%2BEXPLORING%2BPERCEPTIONS%2BF%2BMAWLAWI.pdf

DW Documentary. (2022, 13. november). *Future cities: Urban planners get creative | DW Documentary* [Video]. YouTube.
<https://www.youtube.com/watch?v=HBMIQZeXMiA>

Norman Foster Foundation. (2021, 23. november). *Norman Foster and Paul Goldberger on Urban Planning - 'Future of Cities' Conversations Series*. [Video]. YouTube.
<https://www.youtube.com/watch?v=JY-yrylWZtU>

City Beautiful. (2021, 13. mai). *The quick way to make new pedestrian plazas*. [Video]. YouTube.
<https://www.youtube.com/watch?v=bnlRbwVG4sY>

City Beautiful. (2021, 15. juli). *How to design streets for everyone (Universal Design)*. [Video]. YouTube.
<https://www.youtube.com/watch?v=8mh-GTlvf0w&t=3s>

McAskie, L. (2021, 15. mars). *How to Pedestrianise a Street: Seven 'Steps' to Walkable Heaven*. Citychangers.
<https://citychangers.org/how-to-pedestrianise-a-street/>

International Organization for Standardization. (2011). ISO 21542:2011 - Building construction -- Accessibility and usability of the built environment

Statens Vegvesen. (2023). *N100 Veg-og gateutforming*. (2023). Statens Vegvesen.

Vista Analyse AS. (2010). *Sentrumsutvikling i Bryne –Storgata; byens nerve* (1). Innhentet fra: https://www.vista-analyse.no/site/assets/files/5882/va-rapport_nr_2010-02_sentrumsutvikling_i_bryne.pdf

Bibliografi

Time Kommune. (ukjent år). *Kartlegging bevaring og videreutvikling* (2). Innhentet fra:
<https://www.time.kommune.no/f/p1/idc950cfb-d51f-412d-9c19-64bfe8a7258b/fagnotat-bevaring-og-videreutvikling-30-05-15.pdf>

ARKVEST. (Ukjent år). *Detaljregulering av Storgata 19, 21 og 23* (3). Innhentet fra:
https://www.time.kommune.no/f/p1/iad7a5fc7-6fdc-4888-9548-ab0a9aae28af/0454_4planbeskrivelse-1478724.pdf

Time Kommune. (2016). *Kommunedelplan for Bryne sentrum 2015 – 2026* (4). Time Kommune.