

Hvordan skape
attraktive byrom
i Sandnessjøen



Tiril Mohr
Annika Hagen

Forord

Arbeidet med oppgaven har vært en innholdsrik prosess hvor vi har utvekslet kunnskap og lært mye av å jobbe sammen. Vi har «pushet» hverandre til å yte opp mot vårt beste, til tross for de utfordrende omstendighetene. Den 11. mars. 2020, dagen vi ankom Sandnessjøen, erklærte verdens helseorganisasjon WHO koronaviruset covid-19 for en pandemi. Tiden etter har vært preget av usikkerhet og arbeidet med oppgaven bydd på ekstra utfordringer. Etter hvert fant vi nye arbeidsrutiner som fungerte for oss, som gjorde det mulig å levere oppgaven til planlagt tid.

Vi ønsker å takke veilederen vår Fabio Hernandez for å peke oss i riktig retning, og bidratt med konstruktive tilbakemeldinger. Vi vil takke Alstahaug kommune for å ha utlyst oppgaven og støttet reisen og oppholdet vårt i Sandnessjøen. En spesiell takk til kontaktpersonen vår i Alstahaug kommune, Lene Carlsen, for nyttig informasjon, tilbakemeldinger og omvisning i byen. Vi ønsker også å utrette en takk til samboer og ektefelle, venner og familie for all støtten vi har fått i arbeidet med hele bachelorgraden.

Forfatterne, mai 2020

Sammendrag

Sandnessjøen har inntrådt i en ny rolle som regionscenter i Nordland fylke. I den forbindelse ønsker kommunen å ruste opp utvalgte byrom i byen for å gjøre dem mer attraktive. slik at også byen skal bli mer attraktiv. I følge befolkningsfremskrivelser utført av Statistisk sentralbyrå, ser vi at befolkningstallet i kommunen trolig vil stagnere. Gjennom litteraturstudie, analytisk modell og analyse skal det utarbeides et konsept og designforslag som viser hvordan man kan skape attraktive byrom i Sandnessjøen.

Oppgaven er strukturert med seks kapitler. Innledet med en introduksjon, så en teoridel der oppgaven tar for seg hva fagfolk mener er kriteriene for en god by samt verktøy som brukes for å evaluere kvaliteten av byrom. I slutten av dette kapitlet presenterer vi en analytisk modell, som er tilpasset skala og kompleksiteten til prosjektet. Deretter utføres det en stedsanalyse og byromsanalyse. Stedsanalysen består av tre deler; generell del, analyse av det fysiske miljøet og analyse av det sosiale miljøet. I byromsanalysen vurderes byrommene basert på den analytiske modellen. Analysekapitlet avsluttes med en delkonklusjon. Funnene i analysen brukes videre i utviklingen av konseptet. Her presenteres designkriterier og konseptprinsipper som danner grunnlaget for utarbeidelsen av designforslaget. I det siste kapitlet vurderes designforslaget i henhold til den analytiske modellen.

I denne oppgaven vises det at det er mulig å øke attraktiviteten i utvalgte byrom i Sandnessjøen, gjennom designforslag med konkrete tiltak.

1

INTRODUKSJON

side 7

- 1.1 Formål
- 1.2 Studieområdet
 - 1.2.1 Regionsenterrollen
- 1.3 Problemstilling
 - 1.3.1 Oppgavens struktur
 - 1.3.2 Metoder

2

TEORI OG MODELL

side 17

- 2.1 Attraktive byrom
 - 2.1.1 Byrom og attraktivitet
- 2.2 Kartlegging av byliv
 - 2.2.1 Opphold og fasader
- 2.3 Kvalitetskriterier
 - Gehl
- 2.4 Analytisk modell
 - 2.4.1 Designkriterier

3

ANALYSE

side 33

- 3.1 Stedsanalyse
 - 3.1.1 Generell del
 - 3.1.1.1 Beliggenhet og kontekst
 - 3.1.1.2 Historie
 - 3.1.1.3 Overordnede planer
 - 3.1.2 Analyse av det fysiske miljøet
 - 3.1.2.1 Landskap
 - 3.1.2.2 Klima, vær og vind
 - 3.1.2.3 Forurensing og støy
 - 3.1.2.4 Arealbruk
 - 3.1.2.5 Bebyggelse og byggeskikk
 - 3.1.2.6 Trafikkinfrastruktur
 - 3.1.3 Analyse av det sosiale miljøet
 - 3.1.3.1 Kvantitativ kunnskap
 - 3.1.3.2 Kvalitativ kunnskap
- 3.2 Byromsanalyse
 - 3.2.1 Opphold og bevegelsesmønstre
 - 3.2.2 Lesbarhet
- 3.3 Delkonklusjon

- Forord
- Sammendrag

4

KONSEPT OG IDE

side 89

- 4.1 Brukerinvolvering
- 4.2 Designkriterier
 - 4.2.1 Delmål
- 4.3 Konsept
 - 4.3.1 Hovedkonsept
- 4.4 Inspirasjon

5

FORSLAG

side 99

- 5.1 Planforslag
- 5.2 Parken og Torget
 - 5.2.1 Parken
 - 5.2.2 Torget
- 5.3 Richard Withs gate
- 5.4 Materialer og møblering

6

KONKLUSJON

side 125

- 6.1 Vurdering
- 6.2 Den nye Parken
 - 6.2.1 Trygghet
 - 6.2.2 Bruk
 - 6.2.3 Kvalitet
- 6.3 Det nye Torget
 - 6.3.1 Trygghet
 - 6.3.2 Bruk
 - 6.3.3 Kvalitet
- 6.4 Nye Richard Withs gate
 - 6.4.1 Trygghet
 - 6.4.2 Bruk
 - 6.4.3 Kvalitet
- 6.5 Refleksjon over byens attraktivitet
 - 6.5.1 Arbeidsprosess
 - 6.5.2 Videre arbeid
 - 6.5.3 Ringvirkninger

REFERANSER

side 143

- Figurliste
- Referanseliste
- Vedlegg

Introduksjon

Hensikten med kapitlet er å presentere formålet med oppgaven, studieområdet, problemstillingen og metodene som skal brukes.

Kapittel

1

Overskrifter

1.1 Formål

1.2 Studieområdet

1.2.1 Regionsenterrollen

1.3 Problemstilling

1.3.1 Oppgavens struktur

1.3.2 Metoder

1.1 Formål

Sentralisering av funksjoner, tjenester og arbeidsplasser er et globalt dilemma. Flere politikere er opptatt av å fremme denne utviklingen av økonomiske hensyn, men sentraliseringen har ikke bare fordeler. En konsekvens kan være at distriktene og lokalsamfunn mister essensielle lokale funksjoner, og opplever dermed nedleggelse, tapte arbeidsplasser og i verste fall fraflytting.

I 2019 hadde Alstahaug kommune negativ befolkningsvekst (Statistisk sentralbyrå [SSB], 2020). I tillegg har kommunen synkende besøkstall for reisende med Hurtigruten og flytrafikk (SSB, 2020) gjennom de siste ti årene. Ifølge SSBs befolkningsframskrivelser vil befolkningsveksten i Alstahaug kommune trolig stagnere. Det vil si befolkningstallet vil stabilisere seg på det nivået den er på i dag, med lave fødselstall og liten grad av tilflytning. SSB anslår at innen 2040 vil mer enn hver tredje innbygger i en rekke distriktskommuner ha passert 70 år (Tønnesen, 2018). SSB trekker frem to faktorer som forsterker denne trenden; de unge fruktbare flytter inn mot de større byene hvor deres barn vokser opp, mens de eldre blir igjen i distriktene.

Dette vil være en uheldig utvikling for kommunen.

I forbindelse med at kommunen har blitt et regionsenter for Nordland fylke ønsker kommunen å øke Sandnessjøens attraktivitet. Å styrke byenes vekstkraft og attraktivitet står nedfelt som et mål i regionalplanen for Nordland. Alstahaug kommune ønsker å undersøke hvordan byens attraktivitet kan økes ved å fornye sentrumsområdene i byen.

I denne oppgaven vil det bli studert hvordan et utvalg av de eksisterende byrommene i sentrumskjernen kan utformes for å øke byrommenes attraktivitet. En følge av dette kan være at stedet som helhet kan bli mer attraktivt.



Figur 1.1 Sandnessjøen sentrum

1.2 Studieområdet

I denne oppgaven skal utvalgte byrom i sentrumskjernen i byen Sandnessjøen studeres nærmere. Sandnessjøen by ligger i Alstahaug kommune, sør i Nordland fylke mellom Brønnøysund, Mosjøen og Mo i Rana. Kommunen består av øya Alsten og omtrent 920 omliggende øyer. Byen Sandnessjøen har 6052 innbyggere, mens totalt har kommunen 7411 innbyggere, altså bor 81,66% av innbyggerne i Sandnessjøen. Byens areal er 4,1km² og har en befolkningstetthet på 1476 innbyggere per km², mens hele kommunens areal er på 215 km² og 0,4 innbyggere per km². (SSB, 2020).

Sandnessjøen fikk bystatus i 1999, der kommunen er eldre og har flere sammen-

slåinger og utskillelser bak seg. Hovednæringen i kommunen likt med Sandnessjøen er fiskeri, jordbruk, olje og gass, og turisme. Hurtigruta legger til kai i byen som har en unik utsikt rett mot fjellkjeden Sju søstre. Den kjente forfatteren og presten Petter Dass er også en betydningsfull del av Alstahaugs historie, og i 2007 ble Petter Dass-museet åpnet, tegnet av Snøhetta.

Byrommene som blir fokusert på i denne oppgaven er basert på resultatet av byromsseminaret som var holdt i 2016. Der ble det valgt ut byrom i sentrum som deltakerne på seminaret mente at burde prioriteres i videre byutvikling for å gjøre byen mer attraktiv.



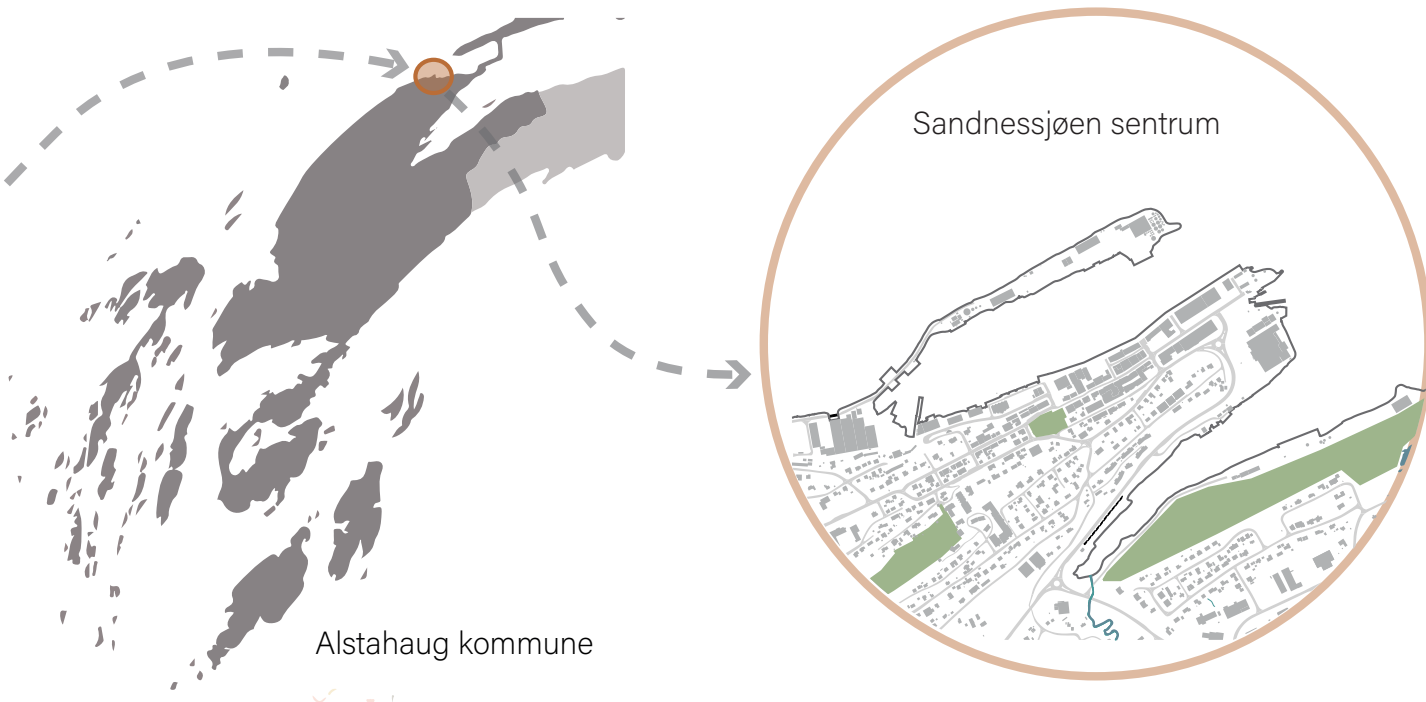
1.2.1 Regionsenterrollen

I Nordland har politikerne i de siste årene hatt større fokus på sentrumsutvikling. Det er en viktig del av både fylkesplanen for Nordland 2013- 2045 og regional plan for by- og regionsenterpolitikk 2017 – 2025. I fylkesplanen for Nordland 2013 – 2045 er Sandnessjøen omtalt som ett av ti regionsentre. De andre byene og tettstedene som også har status som regionsenter i denne planen er: Bodø, Fauske, Leknes, Svolvær, Sortland, Narvik, Mo i Rana, Mosjøen og Brønnøysund. Et regionsenter er i henhold til denne planen definert som et senter med betydning for flere kommuner i regionen. Det fungerer som et knutepunkt i regionen med kultur-, underholdnings og

rekreasjonstilbud i tillegg til kollektivtilbud. Stedet har de fleste vanlige offentlige og private servicefunksjonene som dekker handels- og tjenesteområdet til en eller flere kommuner. (Fylkesplan for Nordland 2013 – 2025).

Alstahaug kommune har fått tilsagn om medfinansiering fra Nordland Fylkeskommune til prosjekter som kan være med på å styrke regionsenteret.

Målet for den regionale planen for by- og regionsenterpolitikk 2017-2025 er å styrke byenes vekstkraft og attraktivitet. Visjonen for regional planen er at Nordland skal ha kompakte, bærekraftige og innovative byer, noe kommunen ønsker å følge opp.



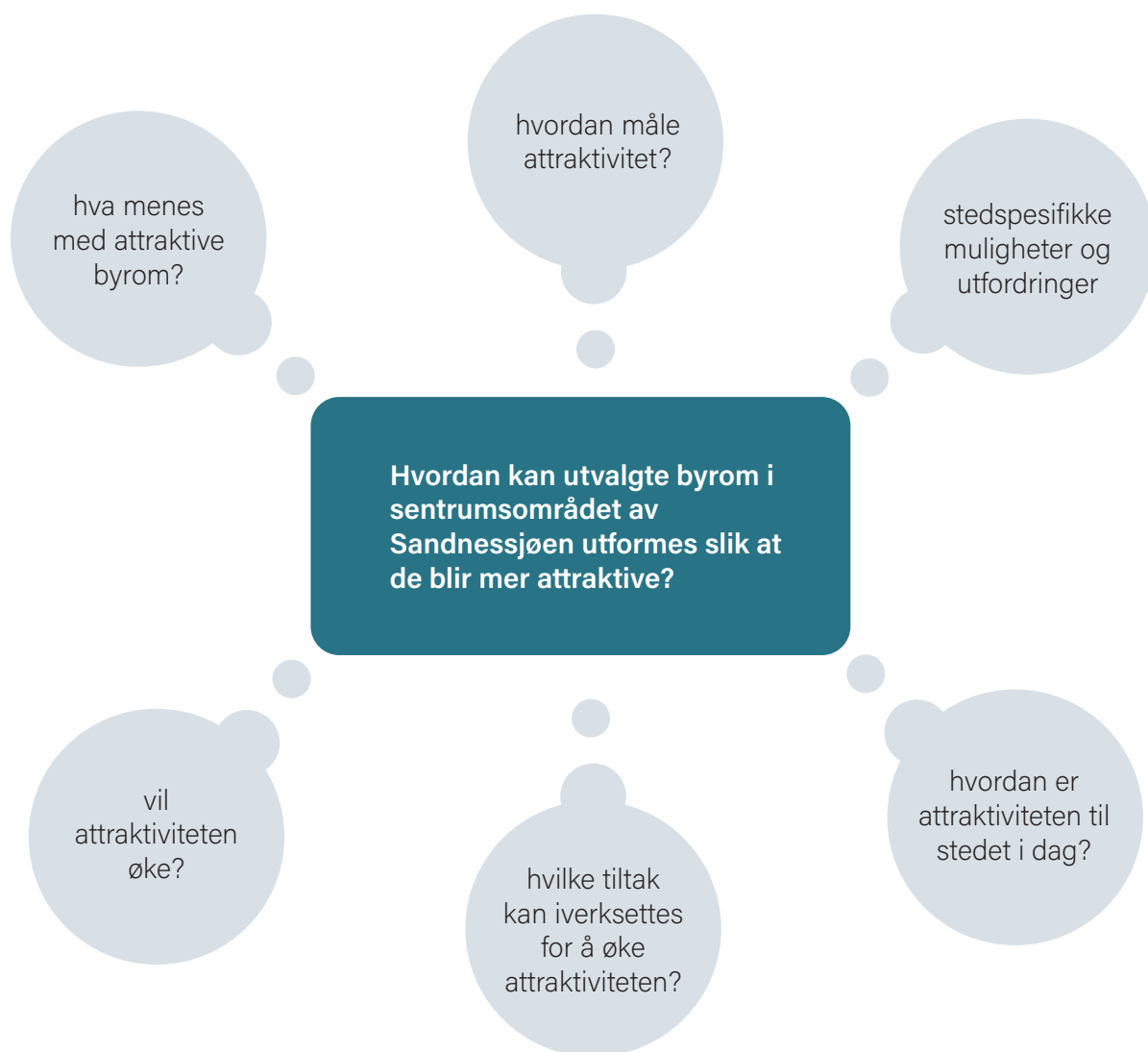
Figur 1.2 Beliggenhet

1.3 Problemstilling

Hvordan kan utvalgte byrom i sentrumsområdet av Sadnenssjøen utformes slik at de blir mer attraktive?

Problemstillingen for oppgaven er sammensatt. Den består av begreper som må defineres, stedspesifikk informasjon som må innhentes, systematiseres og analyseres, det må kartlegges tiltak som kan iverksettes, og utvikling av en analytisk modell for å kunne sammenligne dagens situasjon med forslagets virkning.

Oppgaven benytter forskningsspørsmål som er konkrete og som derfor kan lettere besvares. Forskningsspørsmålene danner grunnlaget for oppgavens struktur og hvilke metoder som brukes. Tabell 1.1 viser hvor i oppgaven forskningsspørsmålene gis et svar på og hvilke metoder som brukes. Oppgavens struktur baseres på metodene som blir brukt for å svare på forskningsspørsmålene.



1.3.1 Oppgavens struktur

FORSKNINGSSPØRSMÅL	METODE	KAPITTEL
Hva er et attraktivt byrom?	Litteraturstudie	2
Hvordan vurdere attraktiviteten til et byrom?	Analytisk modell	2
Hvordan er dagens situasjon?	Stedsanalyse	3
Hvilke stedspesifikke muligheter og utfordringer er der?	Byromsanalyse	3
Hvordan kan byrommene gjøres attraktive?	Designforslag	4 og 5
Kan forslaget bidra til at byrommene blir mer attraktive?	Evaluering etter analytisk modell	6

Tabell 1.1

1.3.2 Metoder

Litteraturstudie

Ved bruk av litteratur vil relevante aspekter knyttet til forskningsspørsmålet bli belyst og drøftet.

Analytisk modell

I slutten av kapittel 2 presenteres en analytisk modell som er utviklet for den gitte skalaen og kompleksitet til prosjektet. Modellen er basert på det som fremkom-

mer i litteraturstudiet og andre verktøy for byromsanalyse som presenteres i kapittel 2. Den analytiske modellen brukes videre i oppgaven for å vurdere attraktiviteten til byrom.

Stedsanalyse

Målet med stedsanalysen er å synliggjøre stedets situasjon og muligheter, og dermed bidra til at nye prosjekter tilpasses og utvikler stedets potensial. Dette

kan være med på å sikre god byutvikling. En stedsanalyse er normalt en grundig analysemetode som systematisk tar for seg forskjellige tema. I denne oppgaven deles stedsanalysen inn i en generell del, analyse av det fysiske miljø og analyse av det sosiale miljøet.

I den generelle delen presenteres temaene stedets kontekst, beliggenhet, overordnede planer, og historie.

Analyse av det fysiske miljøet handler om de gitte fysiske rammene til stedet. I denne stedsanalysen inngår temaene; landskap, klima, vær og vind, flomfare, solforhold, vindforhold, forurensning og støy, arealbruk, bebyggelse og byggeskikk, kulturminner og kunst, og infrastruktur.

Analyse av det sosiale miljøet handler om hvem brukeren av stedet er, og hvilke tanker de har om stedet. Denne delen av stedsanalysen deles inn i kvantitativ og kvalitativ kunnskap. Den kvantitative kunnskapen er hentet fra Statisk sentralbyrå. Her kartlegges den demografiske sammensetningen til Alstahaug kommune og utviklingen av reiseaktiviten til kommunen med transportformene Hurtigruten og flytrafikk gjennom de siste ti årene.

Den kvalitative kunnskapen er tilegnet gjennom resultater fra det digitale innspillsverktøyet Cityplanneronline. Dette er et verktøy som brukes for å inkludere innbyggere i planleggingsprosessen. Det er også hentet kunnskap fra det som fremkom i byromseminaret som ble arrangert i 2016.

Byromsanalyse

Byromsanalysen består av en vurdering av byrommene utført ved bruk av den analytiske modellen, i tillegg til en beskrivelse av hvert byrom og en kartlegging av opphold og bevegelsesmønstre. Resultatene er basert på registreringer og observasjoner som ble gjort på befaringen. Funnene fra vurderingen av hvert byrom suppleres av en beskrivelse og visualiseres gjennom bilder. Målet med registreringen av menneskelig aktivitet er å kartlegge kvaliteten på opphold og bevegelsesmønstrene. Dette gjøres for å kunne se på hva som fungerer og hva som har behov for forbedring.

Designforslag

For å svare på forskningsspørsmålet «Hvordan kan byrommene gjøres attraktive?» vil det utarbeides et designforslag. Dette forslaget er designet med tanke på funn i analysen og det som fremkommer i brukerinvolveringen. Først utarbeides det designkriterier og konseptprinsipper som danner grunnlaget for utviklingen av forslaget. Deretter refereres det til prosjekter som brukes til inspirasjon. Til slutt presenteres designforslaget. Forslaget er et eksempel på hvordan byrommene kan utformes slik at stedets attraktivitet økes.

Evaluering

Designforslaget evalueres opp mot den analytiske modellen, for å kunne avgjøre om det faktisk vil kunne bidra til å øke stedsattraktiviteten.

Teori og modell

For å konkretisere hva et byrom er og hva som ansees som et attraktivt byrom, vil det brukes relevant litteratur. Det vil også presenteres verktøy som brukes for å måle kvaliteten til et sted. Dette danner grunnlaget for en analytisk modell som benyttes for å måle attraktiviteten til byrom. Denne modellen brukes videre i analysen, konseptutviklingen og det endelige designforslaget.

Hva er et attraktivt byrom?

Hvordan vurdere attraktiviteten til et byrom?

Kapittel

2

Overskrifter

2.1 Attraktive byrom

2.1.1 Byrom og attraktivitet

2.2 Kartlegging av byliv

2.2.1 Opphold og fasader

2.3 Kvalitetskriter - Gehl

2.4 Analytisk modell

2.4.1 Designkriterier

2.1 Attraktive byrom

I denne delen skal det drøftes hva som legges i begrepet *attraktive byrom*. Først defineres hva et byrom er, og hvilken rolle det har i byen. Så undersøkes grunnleggende forhold som bør ligge til rette for å kunne oppnå et attraktivt byrom. Teoriene som presenteres i dette kapittelet kom som en reaksjon på modernismens byplanleggingsidealer. Da ble byene tilrettelagt for bilen som fremkomstmiddel, mens hensyn til menneskelig skala, byrom og byliv ble neglisjert. Denne problemstillingen er fremdeles aktuell. Dagens byplanlegging er i stor grad basert på funnene gjort av teoretikere og samfunnsengasjerte borgere som stod opp mot denne utviklingen.

2.1.1 Byrom og attraktivitet

Gjennom historien har byrom spilt en viktig rolle som møteplass i samfunnet. Dagens byutvikling har som mål å skape levende og inkluderende byrom som skal være for alle, og fungere til både hverdag og fest gjennom hele året. Byrommene omtales som limet i byen, og det er i byrommene vi opplever byen. Kvaliteten til byrommene har derfor betydning for kvaliteten til hele byen. I Idéhåndboken gitt ut av Kommunal- og moderniseringsdepartementet defineres byrom som følgende;

«Alle offentlige tilgjengelige uterom som gater, plasser, parker, og grøntområder. Byrom er definert ut fra rollen stedet eller rommet har i byplanen (som for eksempel plass, park, gate, grøntområde), og de aktivitetene byrommene er møblert og tilrettelagt for. Med «offentlig tilgjengelig» mener vi byrom som er tilgjengelig for alle, samt private byrom som er regulert eller gjort tilgjengelig for allment bruk.» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2017, 100)

Ordet "attraktivitet" er utledet fra det sammensatte ordet *attrahere* som stammer fra de latinske ordene *ad* og *trahere* som betyr "til" og "å trekke". Attraktivitet betyr dermed "tiltrekkende" eller "å tiltrekke". (Attraktivitet, u.å.) Attraktive byrom skal virke "tiltrekkende" for sine brukere. Det er flere forhold som påvirker hvordan vi opplever våre omgivelser og om de oppleves som tiltrekkende. Den mest grunnleggende faktoren er om de oppleves som trygge.

Den danske arkitekten og byplanleggeren Jan Gehl skriver i boken *Byer for mennesker* (2010) at den personlige tryggheten påvirker lysten til å være i det offentlige rom. Den personlige tryggheten kan deles inn i to underkategorier; den reelle tryggheten og den opplevde tryggheten. Den reelle tryggheten handler om trafiksikkerhet, universell utforming, vold og kriminalitet. Vår fornemmelse av opplevd trygghet preges av lesbarheten i bybildet, skala, støy- og værforholdene. Den reelle tryggheten er lettere å måle, enn den

opplevde tryggheten som ikke alltid er like lett å kartlegge. Videre skal vi se på hva som legges i de mye brukte begreper innenfor byplanlegging; "lesbarhet" og "menneskelig skala". (Gehl, 2010)

I boka "The Image of the City" (1960) undersøker forfatteren Kevin Lynch et begrep han definerer som kognitive kart. Dette er innbyggers mentale kart over byen, og de skapes ved at personen tegner byen fra minnet. Lynch bruker også begrepet lesbarhet. Byen er lesbar dersom bydeler, landemerker og stier er enkle å identifisere, samtidig som man skal kunne gruppere disse i et mønster. Lesbarhet er viktig for at menneskene finner frem i byen, og måten man finner frem er å bruke mentale bilder av den fysiske verden (kognitive kart). Tydelige mentale bilder, sammen med god lesbarhet, skaper følelsesmessig trygghet i en by.

Lynch undersøker også identiteten til et sted, og strukturen av menneskers mentale bilder av en by. I boken betyr begrepet «imageability» den kvaliteten i et fysisk objekt som gir en stor sannsynlighet for å fremkalle et sterkt mentalt bilde hos en observatør. Hvis de mentale bildene skal være brukbare, kreves det at objektet blir identifisert, og beskriver det romlige forholdet mellom observatøren og objektene. Disse objektene har Lynch klassifisert til fem ulike elementer: sti, landemerke, kant, knutepunkt og distrikt/bydel.

Stier er kanaler som observatøren vanligvis, potensielt eller tilfeldigvis beveger seg langs. Dette kan for eksempel være gater, gangveger, toglinjer eller kanaler. For mange er dette de fremherskende elementene i de mentale bildene. Folk observerer byen ved å bevege seg gjennom dem, og langs disse stiene relaterer de andre elementer i byen.

Kanter er lineære elementer som ikke brukes eller anses som stier for observatøren. De er barrierer mellom to faser, og opptrer som et knekk i kontinuiteten. For eksempel kystlinjer eller vegger. De brukes mer som referanser for orientering i byen, heller enn stier som er koordinataksjer. Kanter er mer eller mindre gjennomtrengelige barrierer, og kan skille en region fra en annen. Der to regioner henger sammen, er kanten selve sømmen.

Distrikter er middels til store seksjoner av byen, i en to-dimensjonal utstrekning. Observatøren kan mentalt entre distriktene, og de har en sammenhengende karakter som gjør de identifiserbare enten utenfra, innenfra eller begge. Hvis distriktene er identifiserbare utenfra brukes de gjerne som ekstern referanse i bybildet.

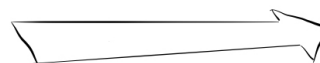
Noder er punkter, strategiske steder i en by som en observatør kan fysisk gå inn i. Dette kan være krysninger, knutepunkt, holdeplasser, skift i struktur, eller steder med spesiell bruk av fysisk karakter, som gatehjørner eller torg.

Landemerker er en annen form for punktreferanse, men i motsetning til noder kan man ikke entre disse, de er eksterne objekter. Det kan for eksempel være et skilt, en bygning, butikk eller fjell. Landemerkene kan ha forskjellig størrelse og betydning, men er gjenkjennelige og unike for stedet og dets identitet.

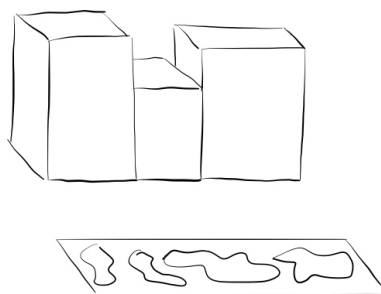
I virkeligheten er det et samspill mellom alle disse elementene. Ingen av dem eksisterer helt alene eller isolert fra hverandre. Dette samspillet kan være forsterkende, for eksempel et knutepunkt som styrkes ved at det har et landemerke ved siden, eller de kan motvirke hverandre. Der det er sterkere tilknytning mellom elementene, er det også lettere å bevege seg og orientere seg mellom dem. (Lynch, 1960)

Skala er et annet viktig tema innenfor den opplevde tryggheten. Som Gehl poengterer er vi mennesker skapt for å gå. Dette innebærer at vi beveger oss i en fart på ca. 5km/t og i en høyde mellom ca 1- 2 meter over bakken. Vi klarer ikke å relatere til bygninger over en viss høyde. Heller ikke i omgivelser som er helt uten visuell variasjon. Vi føler oss tryggere i omgivelser i mindre skala og med variasjon. Så for at en by eller byrom skal oppleves som attraktiv for en fotgjenger må omgivelsene dimensjoneres etter den menneskelige skala og med en grad av detaljering som er tilpasset en fotgjengers fart. Ellers vil stedet oppleves som potensielt kjedelig, eventuelt truende, og lite givende. Gehl mener også

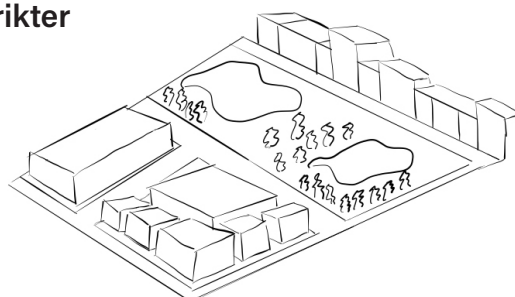
Stier



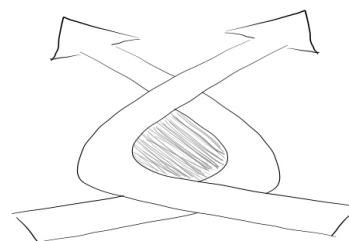
Kanter



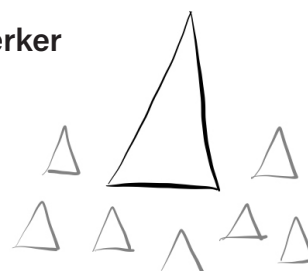
Distrikter



Noder



Landemerker



Figur 2.1 Byens elementer

at en rekke verdifulle sosiale og rekreative muligheter oppstår i en by der fotgjengere blir prioritert, som ellers ville gått tapt dersom byen kun var tilrettelagt kun for kjørende. (Gehl, 2010)

I boken *Byer for mennesker* (2010) introduserer Gehl begrepet "levende by". Han mener at det er et relativt begrep. Det handler ikke om antall mennesker og størrelsen på byen, men om opplevelsen av at byrommene er inviterende og imøtekommende steder. Dersom man oppnår stor menneskelig aktivitet i byrommene, trenger man ikke nødvendigvis andre estetiske virkemidler. Det offentlige rom gir oss mulighet for å komme i kontakt med andre mennesker på en daglig basis. Dersom den menneskelige aktiviteten i det offentlige rom uteblir, vil den menneskelige kontakten være redusert til kun passiv kontakt, det vil si å kun se eller høre andre mennesker. Skillet mellom isolasjon og kontakt vil dermed forsterkes, enten er man med andre mennesker eller helt alene. Det er et kjent faktum at menneskelig aktivitet interesserer andre mennesker. I byrom med høy hyppighet av menneskelig aktivitet er det observert flere stopp og opphold av forbipasserende enn i byrom med lite aktivitet. Man kan derfor med fordel legge til rette for opphold dit hvor folk ferdes i utgangspunktet. (Gehl, 2003)

Det altså helt grunnleggende nødvendig og ønskelig for mennesker å ha kontakt med andre mennesker. Den amerikanske

journalisten og forfatteren Jane Jacobs skrev om betydningen av at det var liv i gatene i boken *The Death and Life of Great American Cities* (1961). Hun var en av de første sterke stemmene som stilte seg kritisk til modernismens byplanlegging-sideologi. Hun mente at modernismens byplanlegging fremmet funksjonsdeling og fokus på enkeltbygg, fremfor den store helheten. Gjennom boken pekte Jacobs på utfordringer knyttet til datidens byplanlegging. Funksjonsdelingen resulterte i en voldsom vekst i biltrafikken. Konsekvensen ble mennesketomme byer, uten byliv og tomme byrom. Denne byutviklingen ødela lokalsamfunnet gjennom å skape isolerte og unaturlige byrom som ikke ble brukt. Ifølge Jacobs har fortau kun betydning i sammenheng med bygninger og andre formål som grenser til, men de har mange andre formål enn gjennomfart for gående. Fortauene er de generelle offentlige byrommene i byen, og byens viktigste organ. Hvis man har interessante gater, har man en interessant by, og hvis man har trygghet i gatene, har man en trygg by. Når folk sier de ikke føler seg trygge i byen, er det fordi de ikke føler seg trygge i gatene og på fortauet. I tillegg er byen full av fremmede. Tillitt i en by eller et nabolag bygges opp over tid, gjennom flere små og tilfeldige møter. Summen av disse møtene er på et lokalt nivå følelsen av felles identitet for menneskene. Upersonlige gater skaper anonyme folk. Hvis en gate skal føles trygg for barn og føles trygt for foreldre å la dem gå hjem fra skolen, må det være andre

mennesker i gaten som kan se etter dem. For eksempel en kjøpmann som ser dem og kan gripe inn hvis noe skulle skje. Byer er komplekse, og det er derfor ikke mulig å sette dem inn i et forhåndsbestemt system. Det samme gjelder byrom i byene. Selv om man hadde tenkt et byrom skulle brukes som park, er det ikke sikkert det er det den blir brukt til. Jacobs mente det var bedre med åpne rom hvor innbyggerne formet funksjonene, enn dårlige lekeapparater som aldri ble brukt og rustet vekk. (Jacobs, 1961)

Utformingen av fasadene spiller også en viktig rolle i livet i gatene. Bygninger med mange vinduer i første etasjer åpner for kontakt mellom menneskene på innsiden og utsiden av bygningene og kan gi større aktivitet på stedet. Gehl beskriver første etasje som møtet mellom bygningen og gaten. Det forbinder gatelivet og livet på innsiden av bygningen. Hvor åpen eller lukket fasaden er har stor betydning for gatens attraktivitet. (Gehl, 2010).

I boken *Soft City* ser forfatteren David Sim på betydningen av første-etasjer. De aktive første-etasjene imøtekommer stor diversitet i form av bruk, og sikrer at mennesker tilbringer mer tid på gatenivå. Ifølge Sim kan de styrke fornemmelsen av trygghet og gi en følelse av tilhørighet til lokalsamfunnet. (Sim, 2019)

Det krever mer enn at et sted oppleves som trygt og blir brukt for at vi kan kalle det attraktivt. Det skal også bety noe for brukeren, med opplevelser, minner og følelser knyttet til stedet. Arkitekten og teoretikeren Christian Norberg-Schulz (CNS) var opptatt av å skape steder med mening. Han er kjent for å ha aktualisert teorien om *genius loci*; stedets ånd. Begrepet er hentet fra tradisjonell romersk tro, der *genius* er alle vesens beskyttende ånd. Denne iboende ånden gir liv til både steder og mennesker, i tillegg til å bestemme deres karakter. Ordet «karakter» er et adjektiv, og ifølge CNS krever det mer enn ett adjektiv for å beskrive følelsen og opplevelsen av et sted. Det er et komplekst fenomen. Han skriver i *The Phenomenon of Place* (1976) at steder blir til steder basert på deres karakter, og ikke arealet det utgjør. En plass blir først et sted når det har en unik karakter. Derfor sier han at et sted er et kvalitativt absolutt fenomen, som ikke kan reduseres til mindre romlige element uten å miste dens konkrete natur og egenskaper.

Som barn utvikler vi et "schemata" for orientering og identifisering av våre omgivelser. (Nordberg - Schulz, 1976) "Schemata" eller "skjemaer", er et begrep fra psykologien som beskriver et tanke- eller bevegelsesmønster man har knyttet til noe, som seg selv, en hendelse eller omgivelser.

(Svartdal, 2018) Disse skjemaene danner grunnlaget for alle våre fremtidige opplevelser. Skjemaene blir en viktig del av vår egen identitet, og vi opplever en felles tilhørighet med andre med lignende skjema. Menneskets identitet henger derfor sammen med stedets identitet. Identifisering danner grunnlaget for menneskers opplevelse av tilhørighet. Orientering tillater oss å være en del av våre omgivelser, «homo viator». Det er viktig at steder er orienterbare, i tillegg til at de inneholder konkrete objekter som er identifiserbare (karaktertrekk og kjennetegn). Dette kan også være fysiske forhold; landskap, vær og klima. (Nordberg - Schulz, 1976)

Gjennom litteraturstudiet har det blitt vist de mest grunnleggende kvalitetene et byrom bør ha. Ett av temaene som er blitt belyst er trygghet. Et trygt byrom gjør at menneskene ferdes i rommet, og andre mennesker bidrar sterkere til trygghetsfølelsen. Andre tema har vært aktivitet og bruken av byrommene, som gir rom for mellommenneskelig kontakt. Det siste temaet som er drøftet er stedets særegenhet og atmosfære. Identitetsskapende kvaliteter i rommet gjør at menneskene knyttes til byen. Alle disse temaene bidrar til å øke stedets attraktivitet.

2.2 Kartlegging av byliv

Videre presenteres verktøy som brukes for å kartlegge byliv og kvalitetene i et byrom. Det har blitt utviklet en rekke verktøy og metoder for å kunne vurdere kvaliteten av et byrom. Utfordringen har vært å finne en modell som kan brukes til den gitte skalaen og kompleksiteten. Deretter presenteres modeller som er mye brukt i byutvikling. Disse er i hovedsak utviklet for større byer. Det er tatt utgangspunkt i de kriteriene og punktene som anses som overførbare til dette prosjektet.

2.2.1 Opphold og fasader

Opphold

I denne sammenhengen regnes opphold som: mennesker som tar del i aktiviteter som finner sted innenfor et gitt område (byrom) over en viss tid. I motsetning til gjennomfart, der det gitte området er kun en del av veien for å komme seg et annet sted. Gehl deler inn utendørsaktivitetene inn i tre kategorier; Nødvendige-, valgfrie- og sosiale aktiviteter. Nødvendige aktiviteter er slike aktiviteter vi må gjøre uavhengig av de ytre forholdene; vær og klima. Valgfrie aktiviteter er de vi ønsker å gjøre. Disse aktivitetene avhenger i stor grad av de ytre forholdene. De sosiale aktivitetene springer ut ifra de to førstnevnte

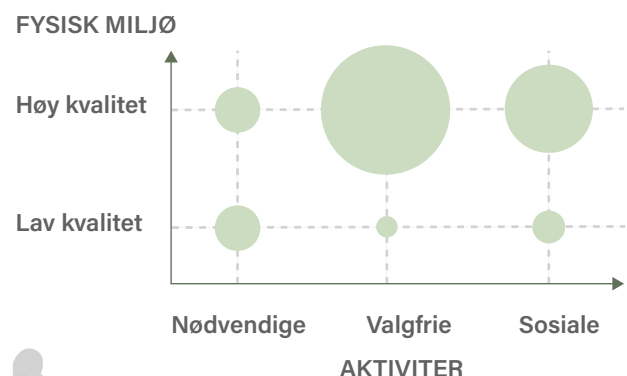
kategoriene. Disse aktivitetene krever også tilstedeværelse av andre mennesker i det offentlige rom. I byrom av lav kvalitet forekommer det i hovedsak nødvendige aktiviteter. Her vil ikke folk ønske å oppholde seg lenger enn nødvendig og skynde seg videre. Byrom av høy kvalitet vil de nødvendige aktivitetene fremdeles finne sted, men med høyere varighet, fordi folk selv ønsker det. På slike steder er de fysiske forholdene også bedre, og det finnes et vidt spekter av valgfrie aktiviteter. (Gehl, 2003)



Nødvendige
aktiviteter

Valgfrie
aktiviteter

Sosiale
aktiviteter



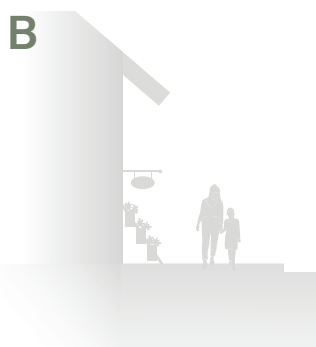
Figur 2.2 Aktivitetskategorier

GEHLS FEMTRINNSKALA



AKTIV

- Stor variasjon i funksjoner
- Særpreg, detaljrikt og av høy kvalitet
- Små enheter (15-20*)
- Uten passive enheter



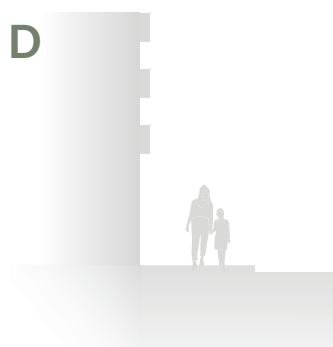
VENNLIG

- Noe variasjon i funksjonene
- Særpreg, detaljer av høy kvalitet
- Små enheter (10-14*)
- Få passive fasader



MIDT I MELLOM

- Lite variasjon mellom funksjonene
- Lite særpreg, få detaljer
- Små og store enheter (6-10*)
- Noen passive fasader



KJEDELIG

- Svært liten variasjon mellom funksjoene
- Svært lite særpreg, få/ingen detaljer
- Store enheter (2-5*)
- Flest passive fasader



INAKTIV

- Ingen synling funksjonsvariasjon
- Ensformig, ingen detaljer
- Store enheter (0-2*)
- Passive fasader

Fasader

Design og utforming henger sammen med byliv. Ved å se på bygningens utforming, da særlig første etasje kan man også kartlegge bylivet.

I 1990 utviklet Jan Gehl en femtrinnskala for å vurdere fasadens kvalitet. Den går fra A. Aktive fasader med stor variasjon i både funksjoner og uttrykk, til E. Inaktiv med ingen variasjon i visuelt uttrykk og funksjoner.

Registreringen av fasadene i gatene danner grunnlaget for å kunne si noe om behovene for forbedring i området, og se hvor det kan gjøres konkrete grep.

Figur 2.3 Femtrinnskala

2.3 Kvalitetskriterier - Gehl

Senter for Byromsforskning og Det Kongelige Danske Kunstakademi – Arkitektskolen, har sammen utviklet de 12 kvalitetskriteriene for vurderingen av byrom. Dette er et kvalitativt vurderingsverktøy som vurderer kvaliteten av byens rom. Den inneholder til sammen 12 kriterier som sammen skaper rammene for trygge, komfortable og attraktive byrom. Forskning gjort av Gehl Arkitekter viser at de byområdene som gjør det best basert på disse kriteriene er hyppigst besøkt av tilreisende og brukt av byens egne innbyggere. Kriteriene er delt inn i tre følgende kategorier; komfort, nytelse og trygghet

Komfort

Komfort handler om at brukerens grunnleggende behov dekkes som å kunne gå, sitte, stå og kommunisere med andre. Dette bidrar til å sikre menneskers mulighet til utfoldelse. For at dette skal være mulig må området være oversiktlig med nødvendig belysning slik at brukeren kan orientere seg. Det må ikke ha for høyt støynivå slik at mennesker kan både snakke og lytte. Tilrettelagt for opphold gjennom attraktive gater, levende fasader og definerte områder for sitteplasser både primære og sekundære sitteplasser. Det må være utformet på en slik måte at det inviterer til lek og fysisk aktivitet. Samtidig er gode byrom også tilrettelagt for å kunne anvendes til flere typer bruk.

Nytelse

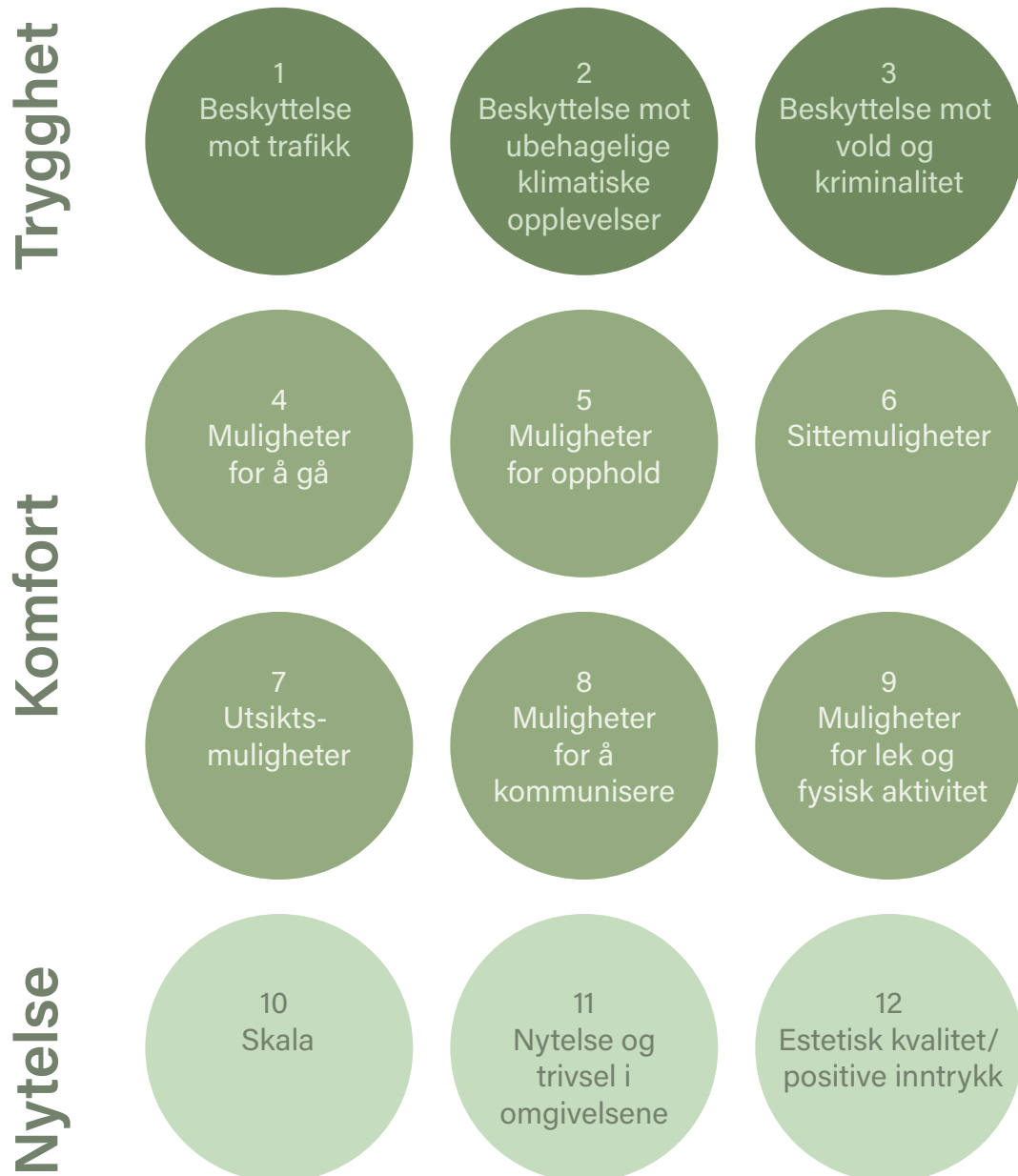
Nytelse handler om å utnytte stedets kvaliteter, attraksjoner og tilbud. Gode byrom er tilpasset menneskelig skala, og har et godt design med materialer av høy kvalitet. Byrommene tilbyr interessant utsikt, utnytter mikroklima, og stimulerer sansene på

en positiv måte. Dette danner grunnlaget for et attraktivt byrom.

Trygghet

Trygghet er basert på behovet for beskyttelse fra trafikk, kriminalitet og vold, og ubehagelige sansepåvirkninger. De gode byrommene er godt tilrettelagt for de myke trafikantene i alle aldre og bevegelsesfunksjon. Utformet med gode overganger, slik at alle kan ferdes uten fare for trafikkuhell. Gode byrom er tilrettelagt på en slik måte at de tar sikte på å sikre brukerens trygghet mot kriminalitet og vold. Både at brukeren faktisk er trygg og opplever trygghet. Dette gjøres ved å sikre sikten, og tilstrekkelig belysning slik at brukeren har oversikt. I tillegg til at området har funksjonsblanding slik at det er aktivitet på området hele døgnet gjennom hele året. Gode byrom har også beskyttelse for ubehagelige sansepåvirkninger som klima, støy og forurensning. De er tilpasset lokalklima med beskyttelse fra de lokale utfordringene som for eksempel sol, vind, nedbør osv. (Gehl Architects, 2014, s. 16)

Gehls 12 kvalitetskriterer for byrom



Figur 2.4 Gehls kvalitetskriterier



2.4 Analytisk modell

For å kunne vurdere attraktiviteten til et sted må det settes opp en modell med kriterier slik at det gjøres målbart. Det er hentet inspirasjon fra Gehl's 12 kvalitetskriterier for byrom, og deretter er den tilpasset til en mer typisk by i distrikt-Norge. En grunnleggende forutsetning for at et byrom skal være bra, er trygghet. Først og fremst må byen være trygg å ferdes i. Så trengs det andre kvaliteter med et byrom som gjør at folk vil bruke dem. Et byrom bør ha interessante opplevelser og gode kvaliteter i utforming. Hvilke funksjoner som er tenkt til et byrom, blir ikke alltid det de brukes til. Derfor er det viktig med en god analyse av eksisterende byrom, og tilpasse nye til det byen har behov for eller som er ønsket av innbyggere.

2.4.1 Designkriterier

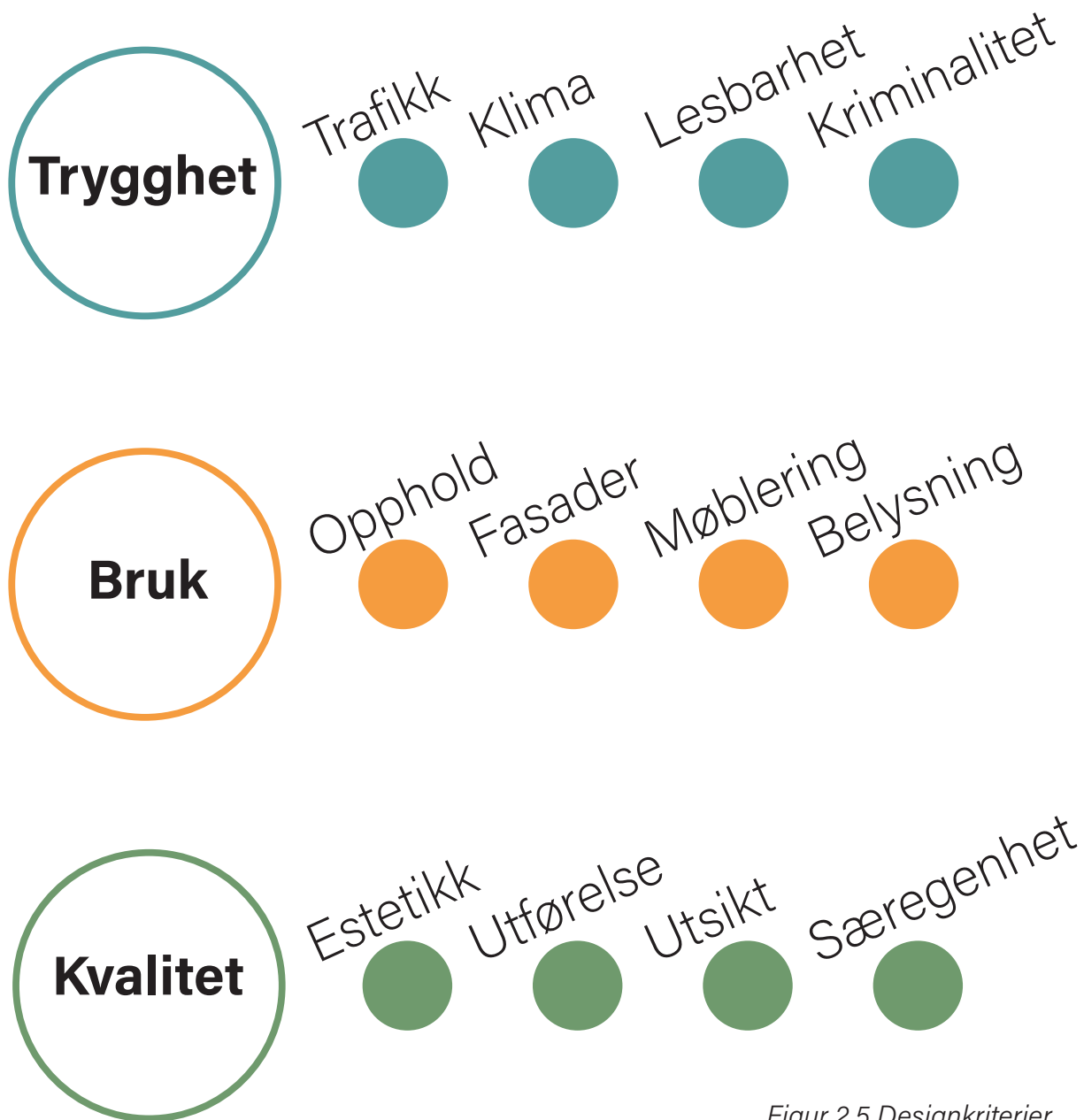
For å klassifisere et byrom som trygt rettes søkelyset mot underkategoriene trafikk, klima, lesbarhet og kriminalitet.

For å vurdere de tre kriteriene i et byrom har vi satt opp en modell med 4 underpunkter for hvert hovedtema. Disse underpunktene vurderes tilfredsstillende – noe tilfredsstillende – ikke tilfredsstillende. Når hver av underkategoriene er vurdert, får vi et helhetlig bilde av hovedtemaet det representerer. Dette gjør det enklere å presentere hvilke svakheter som kan forbedres i rommet, og hvilke styrker som må opprettholdes og bygges videre.

Trygghet i trafikken er viktig for alle som ferdes i byrommene, både gående, syklist og bilister. Gående trenger egne passasjer og krysninger så de vet at bilister og

syklistere må være obs på dem, for eksempel ved et gangfelt. Der skal det være gode skiltinger og tydelige veimerkinger så bilister ser at her kan det komme fotgjengere over. Samtidig er det viktig å ha tydelige soner i trafikken, egne sykkelfelt gjør det for eksempel enklere for syklistene å sykle i veibanen, og bilistene må ta hensyn. Det trenger ikke nødvendigvis være egne soner for fotgjengere, bilister og syklistere, det viktigste er at alle trafikantene forstår reglene for trafikkbildet gjennom god skilting og merking.

Trygghet for klima vil si at man skal kunne oppholde seg i byrommet uten å bli utsatt for plagende vær og vind. Hele byrommet skal ikke nødvendigvis skjerme for alt klima, men et halvtak til å stå eller sitte under når det regner, eller en vegg man kan nyte sola i fred for vinden kan være nok.



Figur 2.5 Designkriterier

En lesbar by gjør det mulig for mennesker å enkelt orientere seg i bybildet, uten å måtte være veldig kjent i området. God lesbarhet bidrar til at folk føler seg trygge i byrom eller langs gatene, og dermed økes sjansen for at de bruker dem.

Hvis et område er kjent for å være plaget av kriminalitet, går folk sjeldnere ut i byen, og helst kun for nødvendige aktiviteter. Hvis kriminaliteten er lav, tenker også folk mindre over det, og vil dermed oppholde seg mer ute.

Om et byrom skal kunne brukes, legger vi opphold, fasader, møblering og belysning til grunn for å undersøke bruken av et byrom. Gehl kategoriserer opphold og utendørsaktiviteter i tre deler. Disse er nødvendige-, valgfrie og sosiale aktiviteter. Han mener at dersom man skal oppnå byrom av høy kvalitet forekommer alle formene for opphold, men de valgfrie og sosiale aktivitetene dominerer. Ifølge forskning utført av Gehl Arkitekter generer aktive fasader mer liv i gatene, og kan derfor brukes som et mål for å vurdere bylivet. Møblering og belysning spiller en nøkkelrolle for hvorvidt et område inviterer til opphold og bruk. Derfor er disse relevante kriterier i vurderingen av byrommet.

Et byrom som har høy estetisk kvalitet vil være en funksjon i seg selv. Folk, og spesielt turister eller besøkende, trekkes til det som er vakkert å se på. Hvis en da kombinerer estetisk kvalitet med andre funksjoner, fremmer vi en viktig korrelasjon mellom estetikk og bruk.

Utførelse spiller naturligvis også inn på estetikken i byrommet, men ikke som en selvfølge. Om en helt vanlig asfaltert vei er hullete og oppsmuldret, får man en følelse av at byrommet er slitt og av lav kvalitet. Ikke alt trenger ha høy estetisk kvalitet, men med god utførelse kommer man langt. God utsikt kan gjøre at man setter seg ned omtrent hvor som helst, og da bør vi se på

mulighetene i områdene som har denne kvaliteten.

Særegenhet i byrom er en viktig del av lesbarheten i byen, men like viktig for den opplevde kvaliteten. Et byrom som har et særpreg, noe som gjør at det skiller seg ut fra lignende rom, skaper en sterkere tilknytning hos mennesker til stedet. De husker det lettere, og kan plassere det i sammenheng med andre elementer. Da kan de også i større grad ha ønske om å bruke rommet oftere.



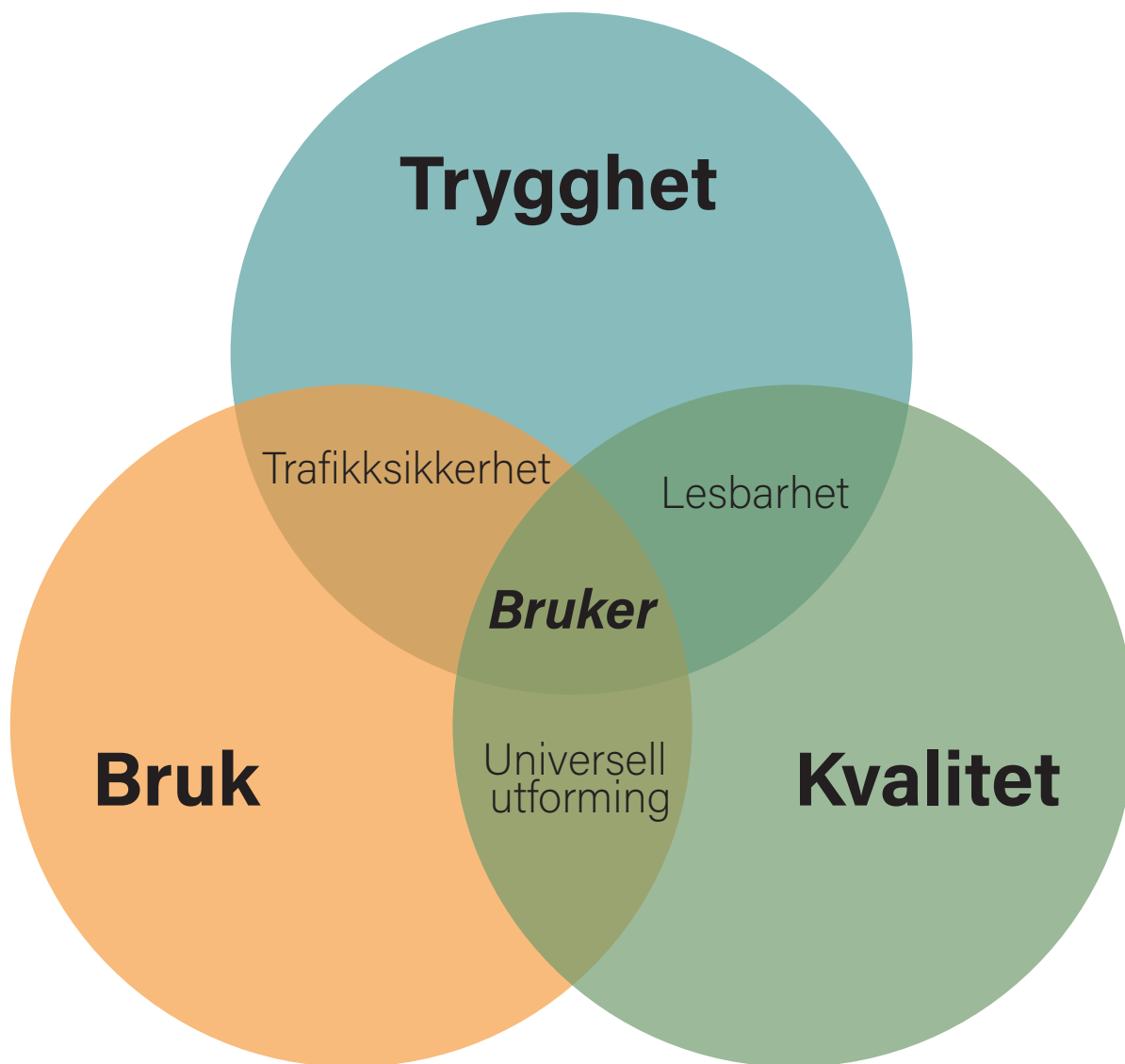
Trygghet



Bruk



Kvalitet



Figur 2.6 Venndiagram

Venndiagrammet representerer visjonen for attraktive byrom. Designkriteriene styrker hverandre og bidrar til høyere verdi for byrommet i menneskelig skala. Et trygt byrom med tydelige bruksmuligheter gir høy trafikksikkerhet. Bruken av rommet med

høy kvalitet i utforming bidrar til universell utforming. Trygghet og kvalitet er viktige faktorer for lesbarheten i rommet. De tre kriteriene sammenlagt skaper et byrom som fungerer optimalt og er tilrettelagt for *brukeren* av rommet.

Analysse

Målet med stedsanalysen er å synliggjøre stedets situasjon og muligheter.

Byromsanalysen anvender den analytiske modellen utviklet i forrige kapittel for å kunne gjøre en vurdering av de utvalgte byrommene. For en helhetlig kartlegging av eksisterende forhold og fremtidige behov vil vi analysere de viktigste byrommene i sentrum av Sandnessjøen, og deretter gå dypere inn i detaljene på to utvalgte byrom.

Hvordan er dagens situasjon?

Hvilke stedspesifikke muligheter og utfordringer er der?

Kapittel

3

Overskrifter

3.1 Stedsanalyse

3.1.1 Generell del

3.1.1.1 Beliggenhet og kontekst

3.1.1.2 Historie

3.1.2 Analyse av det fysiske miljøet

3.1.2.1 Landskap

3.1.2.2 Klima, vær og vind

3.1.2.3 Forurensing og støy

3.1.2.4 Arealbruk

3.1.2.5 Bebyggelse og byggeskikk

3.1.2.6 Infrastruktur

3.1.3 Analyse av det sosiale miljøet

3.1.3.1 Kvantitativ kunnskap

3.1.3.2 Kvalitativ kunnskap

3.2 Byromsanalyse

3.2.1 Opphold og bevegelsesmønster

3.2.2 Lesbarhet

3.3 Delkonklusjon

3.1 Stedsanalyse

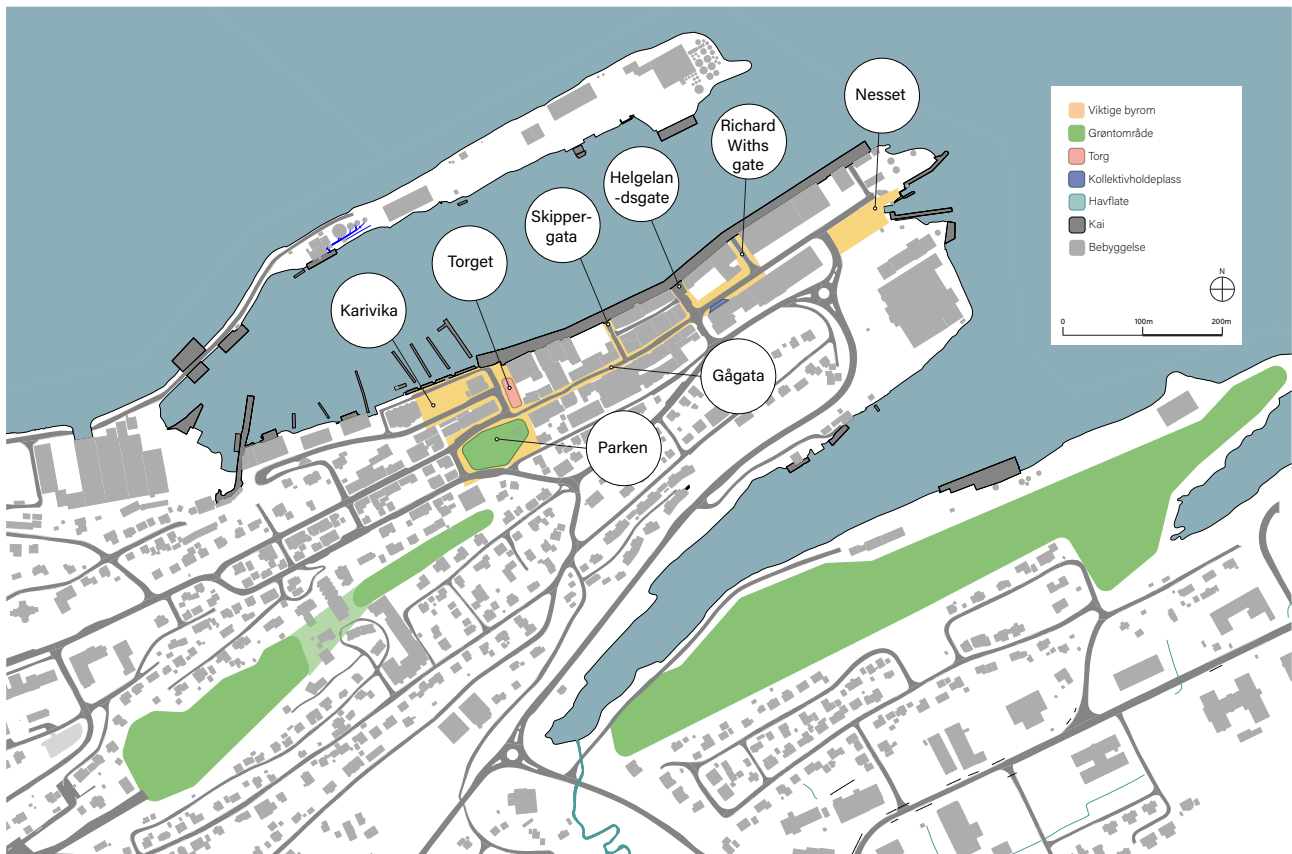
Stedsanalysen har som hensikt å forstå studieområdet nåværende situasjon og kvaliteter, og for å kunne identifisere stedets muligheter. Analysekapittelet er delt inn i tre deler. Den første delen går ut på å innhente generell faktakunnskap. Del to registreres og analyseres det fysiske miljøet. Del tre omfatter registrering og analyse av det sosiale miljøet.

3.1.1 Generell del

3.1.1.1 Beliggenhet og kontekst

Studieområdet omfatter byrom i sentrumskjernen av Sandnessjøen i øykommunen Alstahaug. Hovedsenteret for kommunen ligger i Sandnessjøen, som er et viktig knutepunkt for resten av kommunen og tilgrensende kommuner. Sandnessjøen ligger i den vestlige delen av øyen Alsta. Sandnessjøen har både flyplass, ferje-

forbindelse og fastlandsforbindelse gjennom Helgelandssbrua. Det er en kystby med båthavn for blant annet supply- og servicebåter tilknyttet oljenæringen samt fiskenæringen. Næringslivet i kommunen er knyttet til maritim virksomhet, skipsverftsvirksomhet og oljevirksomhet, i tillegg til handel og service. Kommunen



har flere attraktive turistmål som fjellrekken de syv søstre og Petter Dass-museet, og hurtigruten som legger til havn i sentrum av byen. Sandnessjøen har også et sykehus, som er viktig for arbeidsplasser og helsetilbudet i kommunen. Sentrumbildet preges av variert bebyggelse, fotgjengere, båttrafikk og parkerte biler, og i sentrumskjernen er det høy grad av funksjonsblanding.

3.1.1.2 Historie

Kommunen har rik historie, med mange kjente skikkelser fra vikingtid. Noen av disse er omtalt i Snorres Saga.

Fra vikingtiden og Egils Saga var Sandnessjøen kjent som en av storgårdene i Norge, og med sin beliggenhet var byen sete for skipperne. Kystbyen livnærte seg lenge av fiske og jordbruk. Fra 1600-tallet ble Sandnessjøen borgerleie, og handelsvirksomhet tredde frem. Selv om Sandnessjøen er en ganske ung by som fikk bystatus i 1999, har stedet vært et knutepunkt for Helgeland siden 1899. Da hadde Helgelandske Dampskipsselskap base i byen, med hovedaktivitet som gods- og passasjertransport.

Næringslivet i Sandnessjøen vokste frem av maritim virksomhet og verftsvirksomhet, og i senere tid kom også oljevirksomheten til byen. Med godt utbygget havn og lange kaier er byen et trafikknutepunkt for Ytre



Figur 3.2 Kystby (Helgeland Museum)



Figur 3.3 Bombet under 2 verdenskrig. (Helgeland musuem, 1940)



Figur 3.4 Hotell Bristol ble bombet i 1940. (Helgeland musuem/ L. Myrvang1940)

Helgeland. Sandnessjøen sykehus er en del av Helgelandssykehuset og har omtrent 300 ansatte. Sandnessjøen sykehus ble bygd i 1926 og hadde da 24 ansatte. I 1968 åpnet Stokka lufthavn, som åpnet for bedre forbindelse med resten av landet.

Sandnessjøen i dag har fortsatt mye maritim virksomhet, og oljenæringen er en viktig del av byens næringsliv. Nå som byen er blitt regionsenter for Helgeland, er Sandnessjøen et enda viktigere knutepunkt. Dette har også betydd mye for sykehuset som nå blir sykehus for hele regionen.



Figur 3.5 Havna i Sandnessjøen (Helgeland musuem/ Helgeland Arbeiderblad)



Figur 3.6 Sandnessjøen havn med moloen (Helgeland musuem, 1980)



Figur 3.7 Ferjeleie, buss til Mosjøen (Helgeland musuem/ P. Lillegaard, 1980)



Figur 3.8 Bruk av paviljongen i parken (Helgeland musuem, 1980)



Figur 3.9 Sykesøstre, kanskje i Sandnessjøen (Helgeland musuem, 1950-1960 ca)



Figur 3.10 Springflo (Helgeland musuem/ Helgeland Arbeiderblad, 1977)



Figur 3.11 "Elendig trafikkultur i Sandnessjøen" (Helgeland musuem/Helgeland Arbeiderblad, 1978)



Figur 3.12 Havna i Sandnessjøen sett fra Sjøbussen (Helgeland musuem/Helgeland Arbeiderblad, 1950-1960)

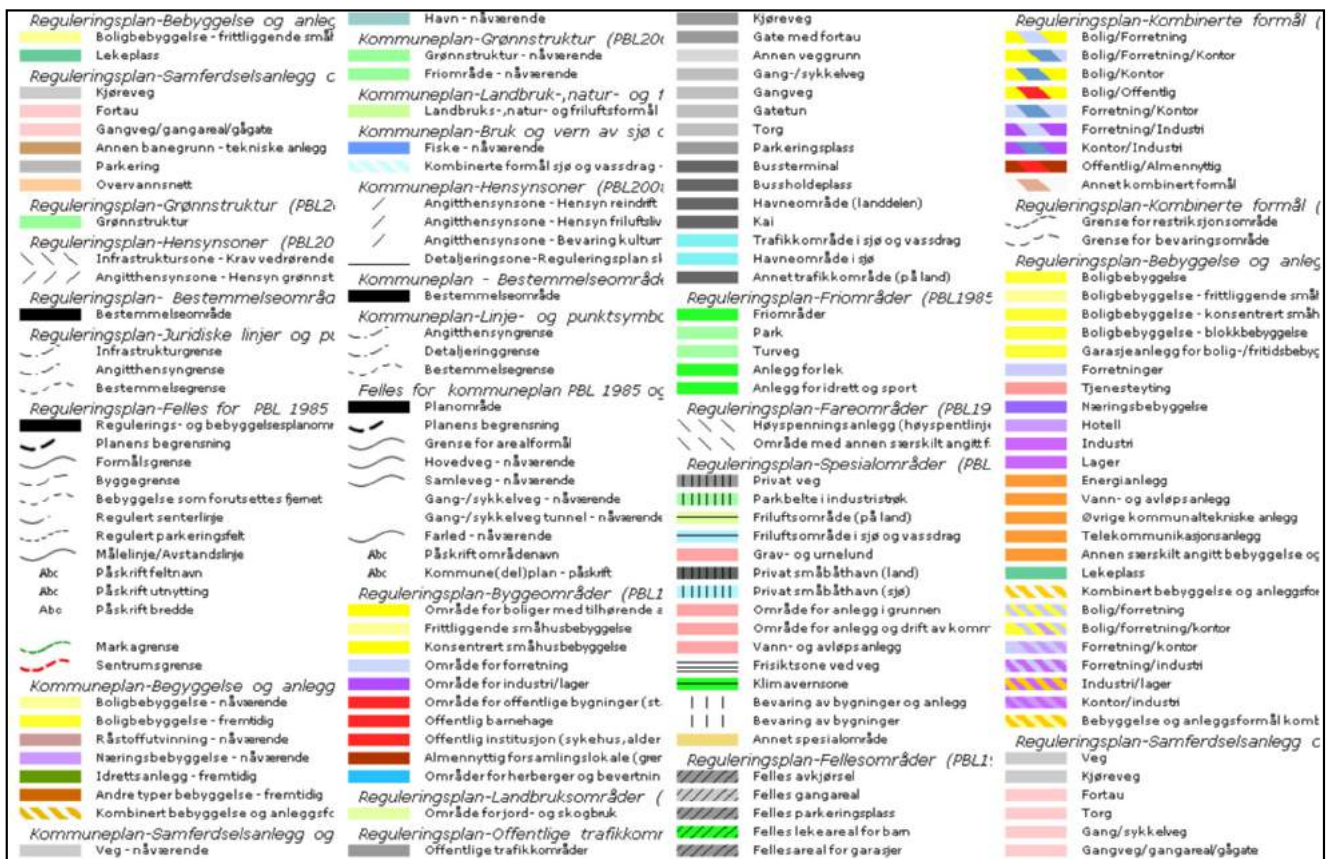
3.1.1.3 Overordnede planer

På Reguleringsplan Sandnessjøen ser vi at sentrumskjernen er regulert for mye kombinert bruk. Vi finner flere tomter som er forretning/kontor eller bolig/forretning/kontor, samt areal for park og torg, også havneområdet nord på sentrumshalvøya. Moloen og den sørlige vika er kombinert bebyggelse og anleggsformål, og sørover for vika finnes blokkbebyggelse og konsentrert småhusbebyggelse, etterfulgt av et større industriområde. Vestover og innover halvøya finnes frittliggende småhusbyg-

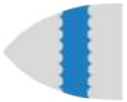
gelse, konsentrert småhusbebyggelse, grøntareal og større arealer for offentlige instanser, som sykehus, barnehage og skole.

Mye kombinert bruk i sentrumskjernen gir mange muligheter for byens utvikling. Det som kommer tydelig frem er at det ikke er mange byrom beregnet for opphold utenom den ene parkflekken. Dette er derfor viktig å ta med videre.

Tegnforklaring



Figur 3.13 Reguleringsplan Sandnessjøen med legender

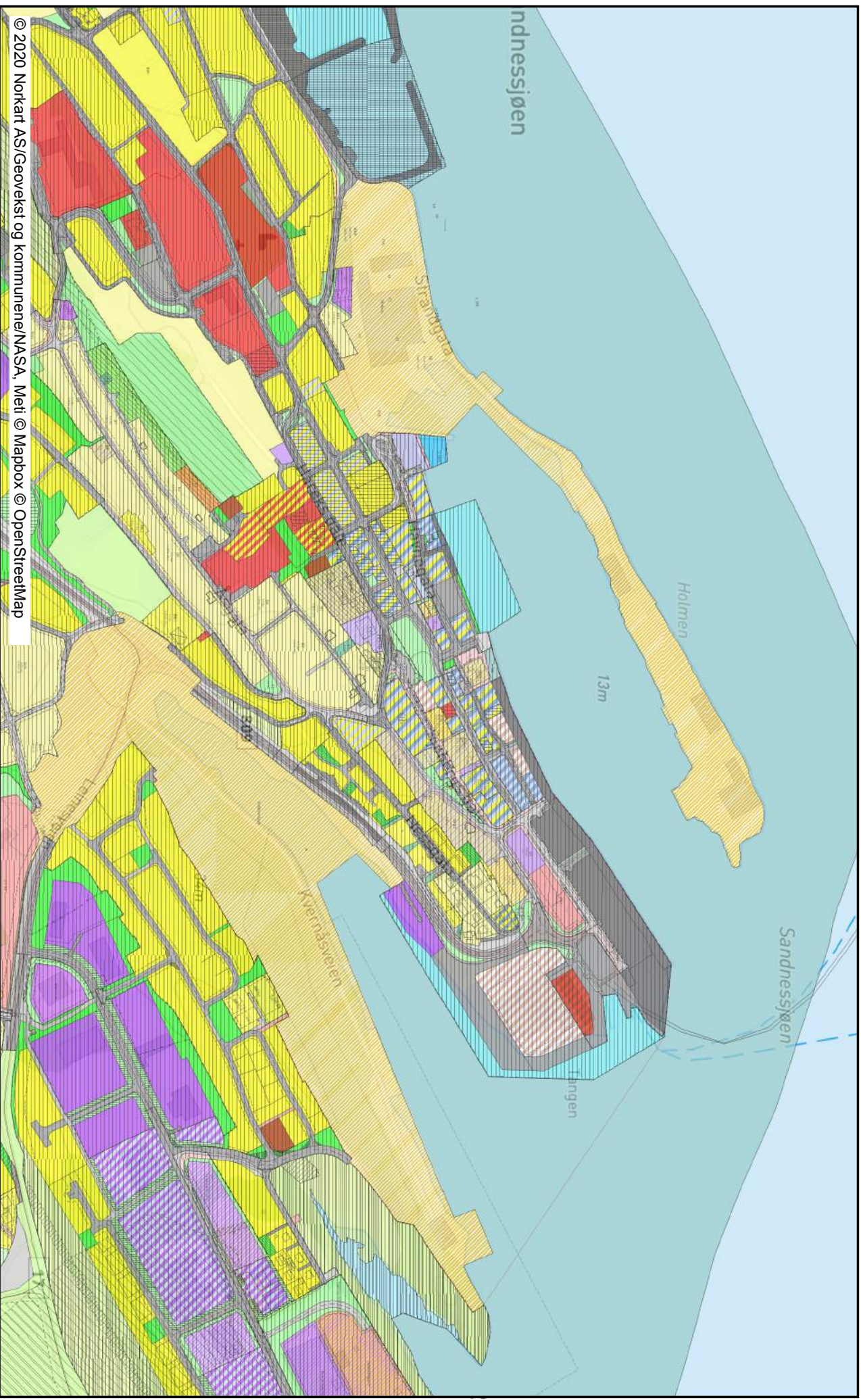


Regplan_sandnessjøen_1_7500

Dato: 14.01.2020

Målestokk: 1:7500

Koordinatsystem: UTM 33N



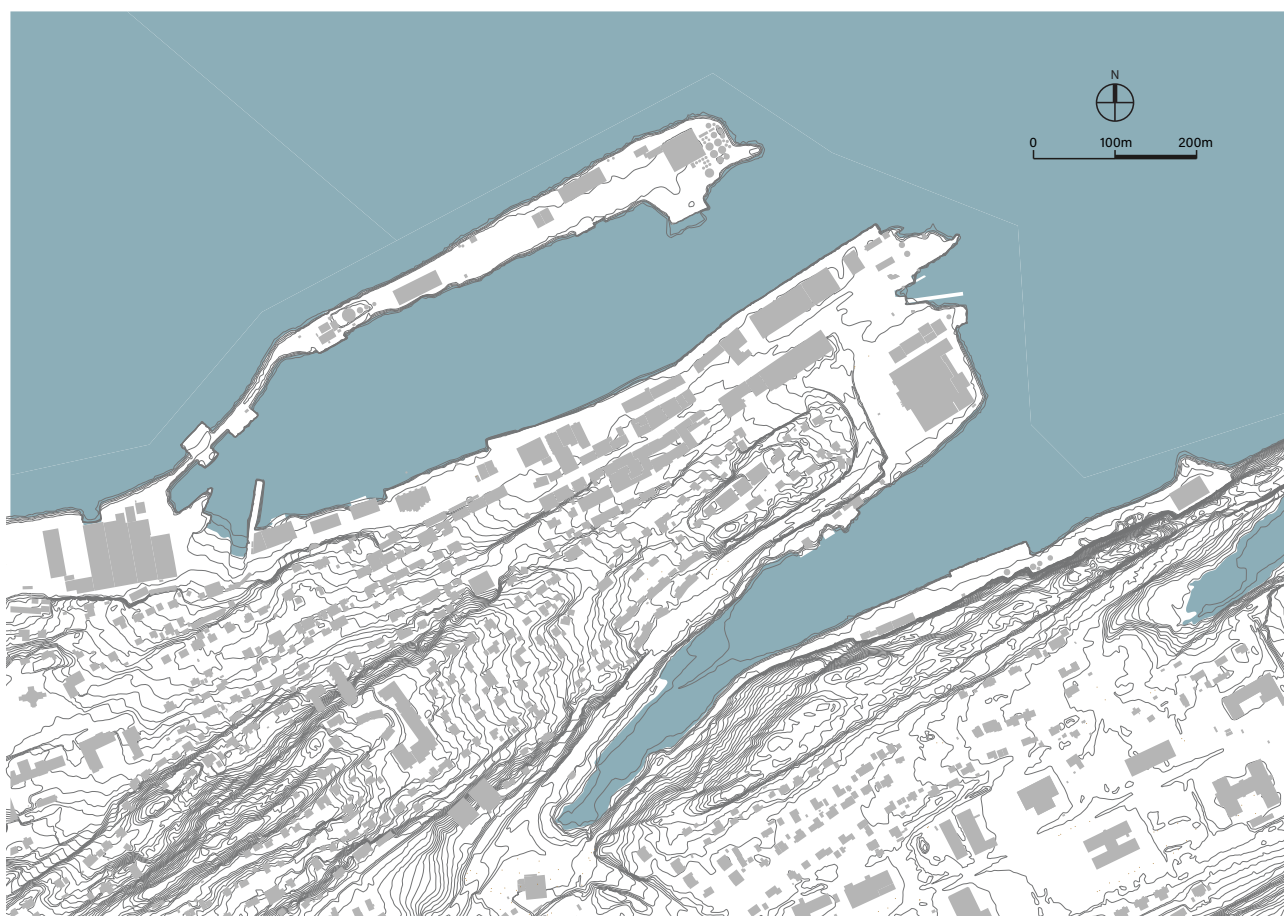
3.1.2 Analyse av det fysiske miljøet

Denne delen undersøker de fysiske rammene rundt prosjektet, med hensikt å kartlegge kvaliteter og svakheter i miljøet som må tas hensyn til videre.

3.1.2.1 Landskap

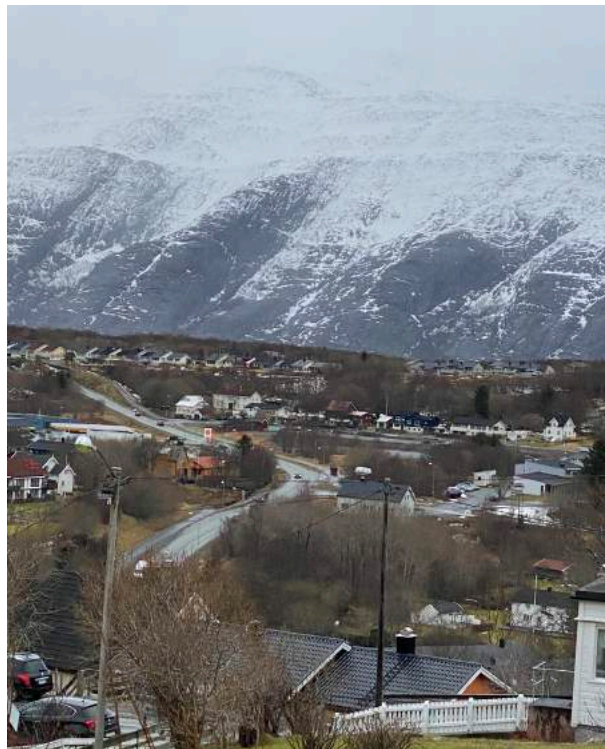
Landskapet i Sandnessjøen er relativt flatt, spesielt sett i sammenheng med fjellene rundt. Langs kystlinjen er det bygd ut kai, og med forhøyninger innover midten av halvøya. Kystlinjen avgrenser studieområdet i vest. Høyden i øst fungerer som et romdefinerende element i parken.

De fleste byrommene ligger mellom 2-5 moh. Med unntak av parken, oppleves resten av studieområdet som relativt flatt med noe helning ned mot kysten. Det er gode siktlinjer de fleste steder i byen, som i parken og Richard Withs gate hvor det er utsikt mot havet, moloen og fjellene.



Figur 3.14 Landskap

På flyfotoet av Sandnessjøen ser vi rydeligere hvordan bygningene og naturen går over i hverandre utenfor sentrumskjernen. Kaien er på den andre siden preget av betong og grå industribygninger. Figur 3.1.2.1b av Sandnessjøen viser hvordan bebyggelse og veg følger terrenget, med høye fjell som ruver i fotenden.



Figur 3.15 Sandnessjøen



Figur 3.16 Flyfoto (Norge i Bilder, 2020)

3.1.2.2 Klima, vær og vind

Fra tabellen 3.1 Gjennomsnittsvær ser vi at årsgjennomsnittlig temperatur i Sandnessjøen er 6°C, men varierer fra høyeste temperatur på 17°C i juli, og laveste temperatur på -2°C i februar. Gjennomsnittlig nedbørmengde for hele året er på 400,9mm, i snitt 33,4mm i måneden. Desember er måneden med høyeste gjennomsnittlig nedbørmengde med 50,2mm, og i juni regner det minst med 16,6mm nedbør i snitt. (Timeanddate, 2020)

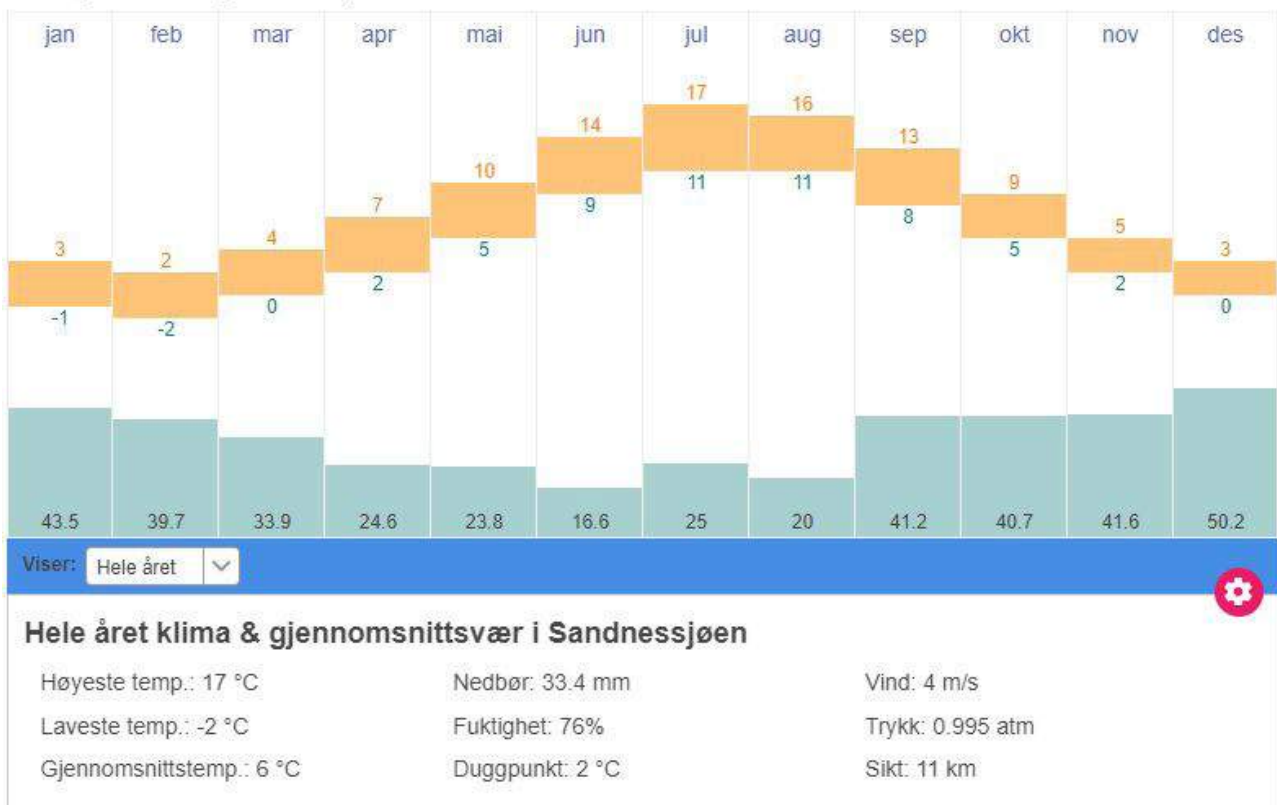
Flomfare

Norges vassdrag- og energidirektorat (NVE) aksomhetskart for flom viser at områder langs hele sjøkanten i sentrum er utsatt for flomfare. Det bør derfor vurderes nærmere om en konsekvensutredning og ROS analyse er nødvendig i videre planlegging. Den samme karttjenesten indikerer også at det kan være fare for stormflo. (NVE, 2020)

Årlig gjennomsnittsvær i nærheten av Sandnessjøen

Gjennomsnitt er for Sandnessjøen / Stokka, som er 10 kilometer fra Sandnessjøen.

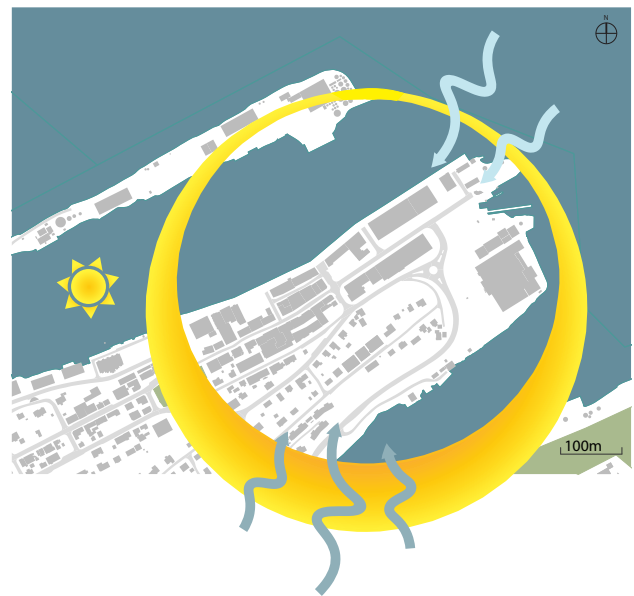
Basert på værmeldinger samlet i perioden 1985–2015.



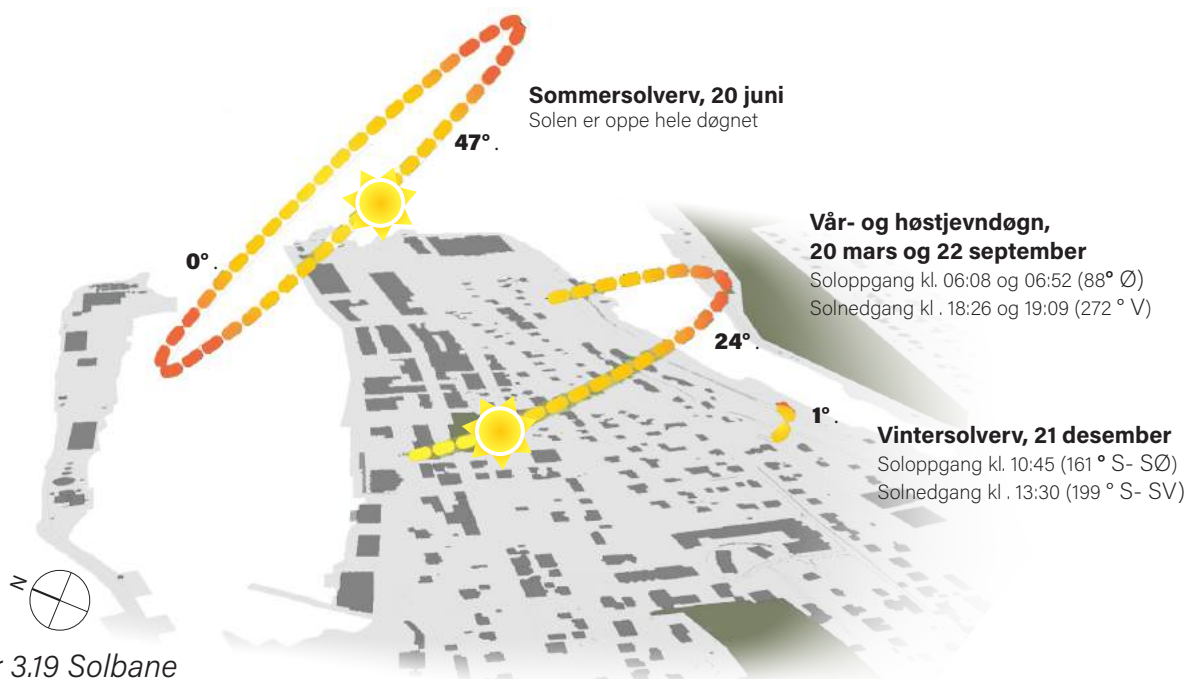
Figur 3.17 Gjennomsnittsvær (timeanddate, 2020)

Solforhold

Sandnessjøen ligger noen mil sør for den nordlige polarsirkelen. Polarsirkelen markerer grensen for området som offisielt har mørketid og midnattssol. Midnattssol forekommer også i Sandnessjøen. Dette innebærer at solen ikke går under horisonten, men er synlig hele døgnet. Perioden Sandnessjøen har midnattssol er fra 12. til 30. juni. Gjennom hele vinteren kommer solen opp over horisonten. På den mørkeste dagen, 21. desember, stiger solen kl. 10.45 og går ned kl. 13.30. Selv om solen er synlig over horisonten er den svært lavtliggende og gir totalt 2.45 timer dagslys. (Timeanddate, 2020) Solforholdene fremstår generelt gode i byrommene. Bygninger og terreng kaster noe skygge, men området oppleves lyst og det er flere solvegger.



Figur 3.18 Solbane og vindretning

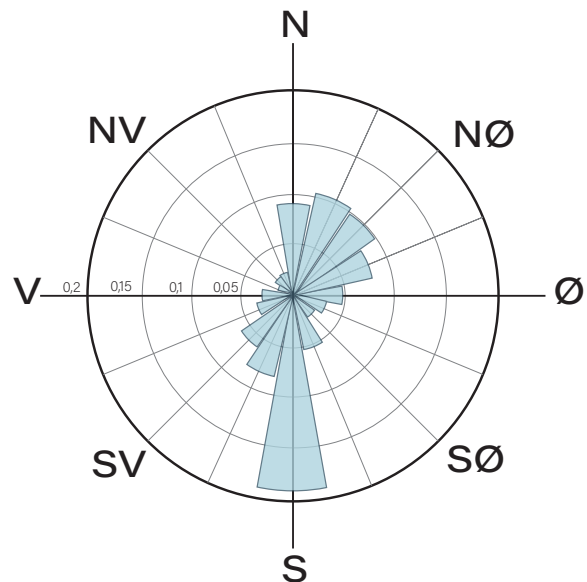


Figur 3.19 Solbane

Vindforhold

Fra perioden september til mai er den dominerende vindretningen fra sør. Januar, februar og november kommer vinden fra sørøstlig retning, og på våren skifter den til sørvest.

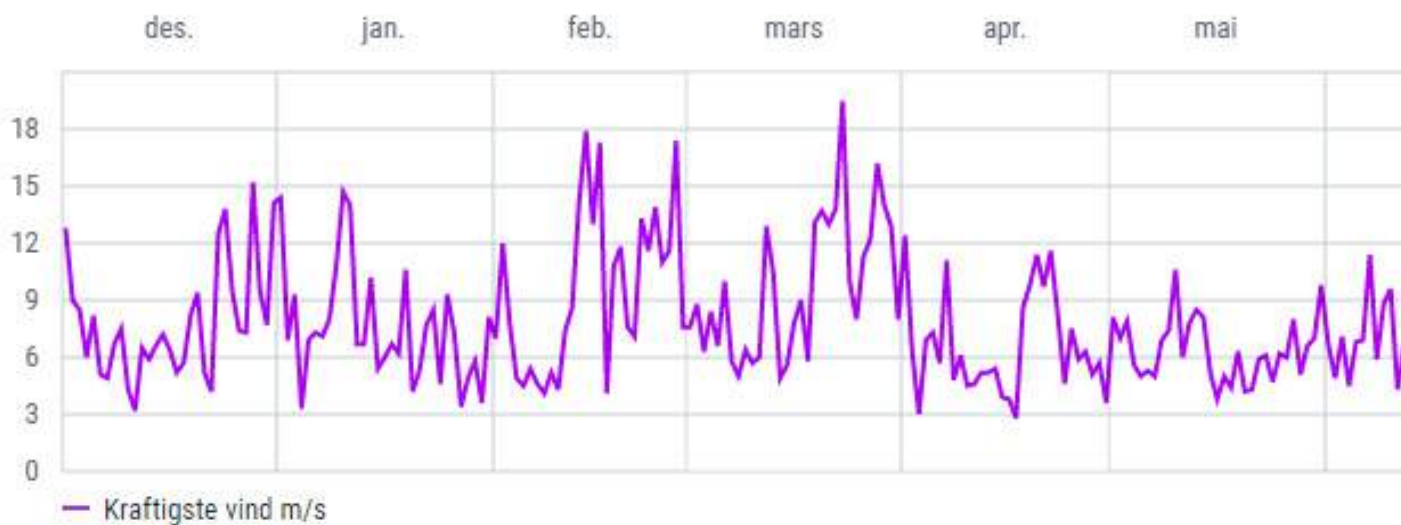
I sommermånedene juli og juni blåser det fra vest og nordvest. Over 90 % av tiden er vindstyrken mellom 0,5 – 11 m/s. (Windfinder, 2020) Noen gater ligger mer vindutsatt enn andre. Særlig utenfor inngangspartiet til Kulturhuset er det tendenser til små virvelvinder. Langs kaien er det spesielt utsatt for vind.



Figur 3.20 Vindrose

Vind

des. 2018–des. 2019

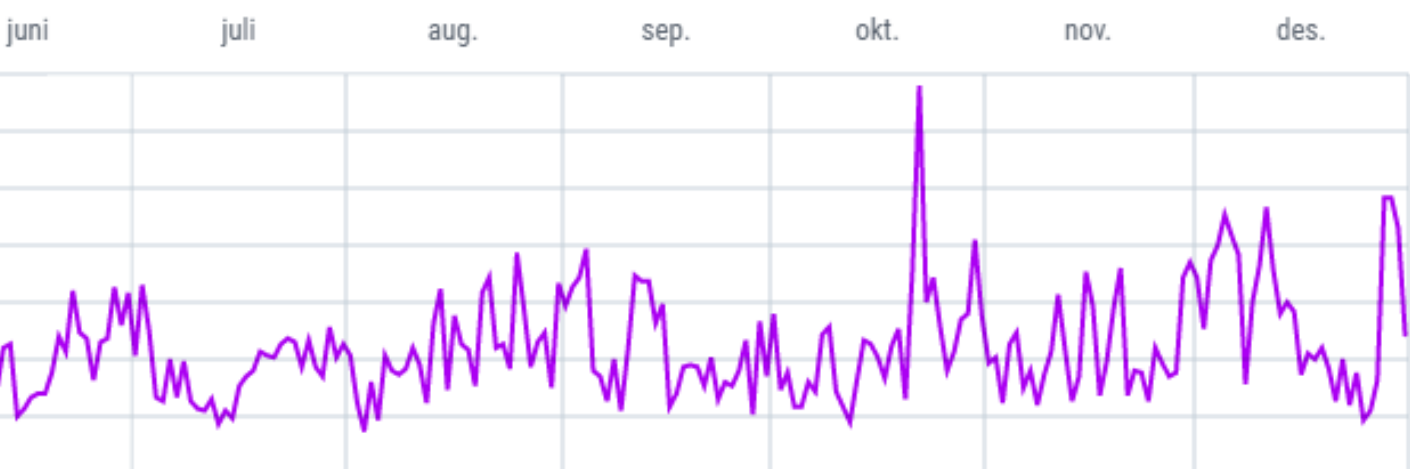


3.1.2.3 Forurensing og støy

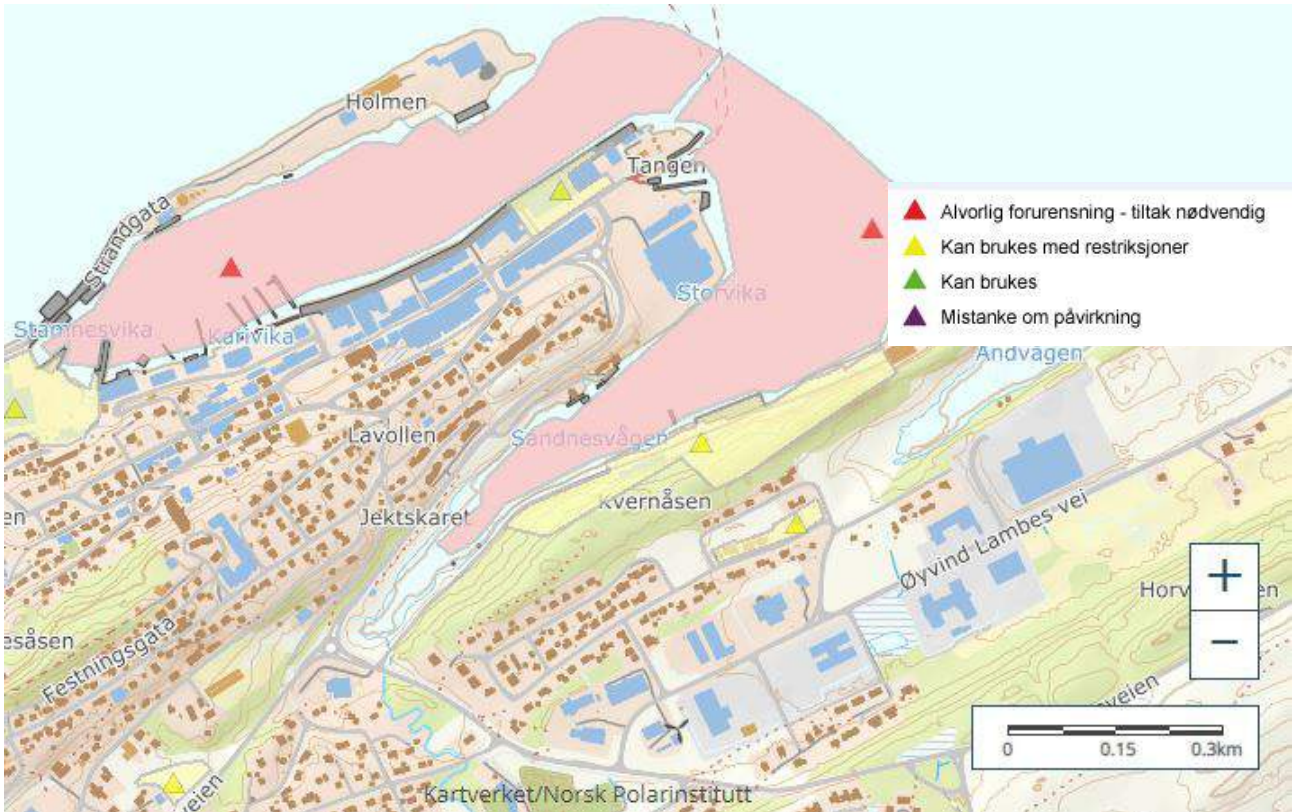
Miljødirektoratet har registrert havneområdet mellom oljebasen på Holmen til og med Sandnessvågen som "påvirkningsgrad 3 - Ikke akseptabel forurensing og behov for tiltak". Her er det observert flere miljøgifter: kobber, polyklorerte bifenyler, tributyltinn forbindelser, kvikksølv og bly. På land er tomten Gnr. 38, Bnr. 674 registrert av Miljødirektoratet som "påvirkningsgrad 2 - Akseptabel forurensing med dagens areal- og resipientbruk". Denne tomten ble tidligere brukt som deponi. Forurensing er ikke registret. Richard Withs gate og Torolv Kveldulvs gt overlapper denne tomten. For videre planlegging bør det foretas en vurdering om det skal iverksettes tiltak.

Ifølge temakartene til Miljødirektoratet er luftkvaliteten god. De registrerte utslippene til luft; NO_x - svært lav, NH₃ - svært lav, NMVOC - lav, svart karbon - lav, svevestøv (PM 2,5) - lav, svevestøv (PM10, vedfyring fra boliger og hytter) - lav til moderat.

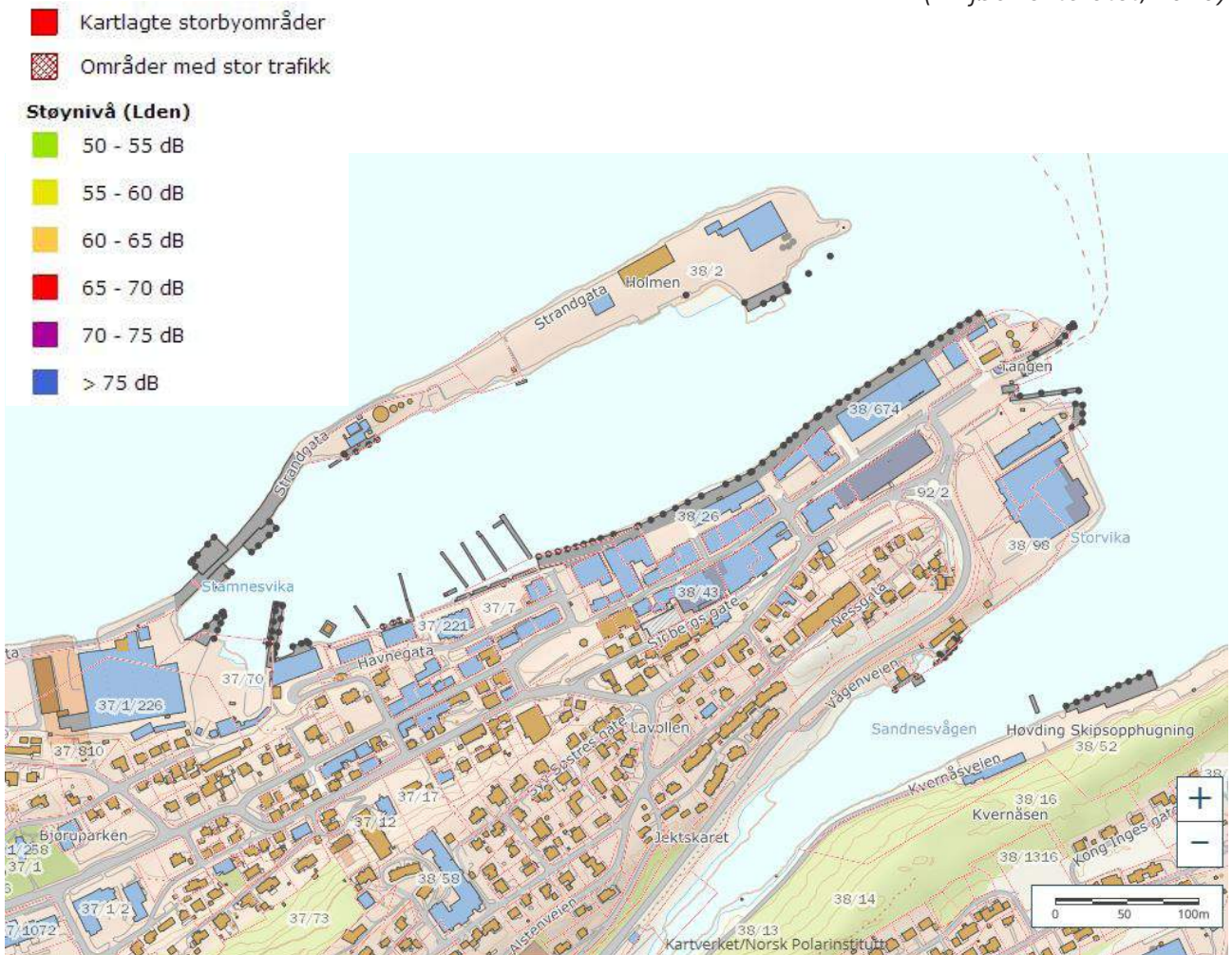
Hverken kartgrunnet til Miljødirektoratet, Geonorge eller Statens vegvesen viser støy som utfordring i sentrumsområdet. Miljødirektorates karttjeneste indikerer at det er under 50 dB støy (gjennomsnittlig fra veitrafikk gjennom hele døgnet) eventuelt ikke målt i området. Det burde foretas mer nøyaktige målinger for kunne ta en vurdering om det burde iverksettes støyreducerende tiltak. (Miljødirektoratet, 2020)



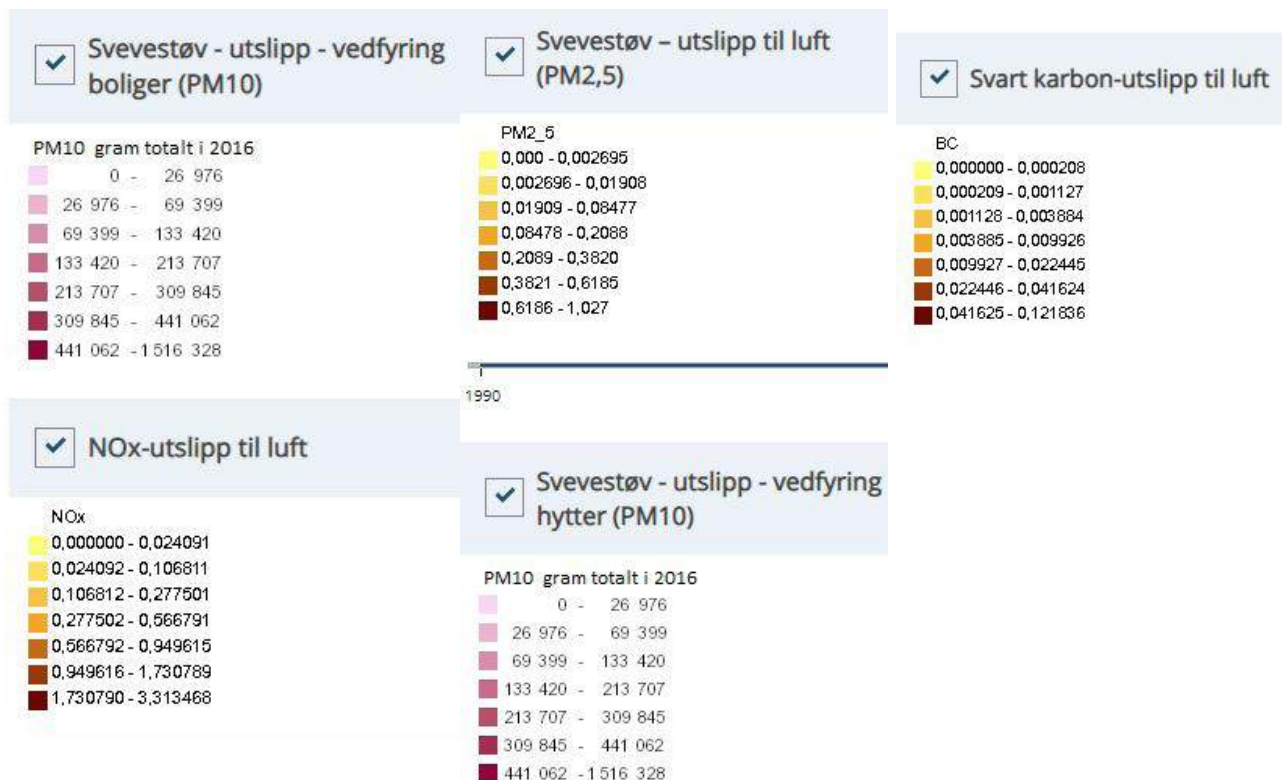
Figur 3.21 Vindstatistikk (yr.no, 2020)



Figur 3.22 Forurensning (miljødirektoratet, 2020)



Figur 3.23 Støy (miljødirektoratet, 2020)

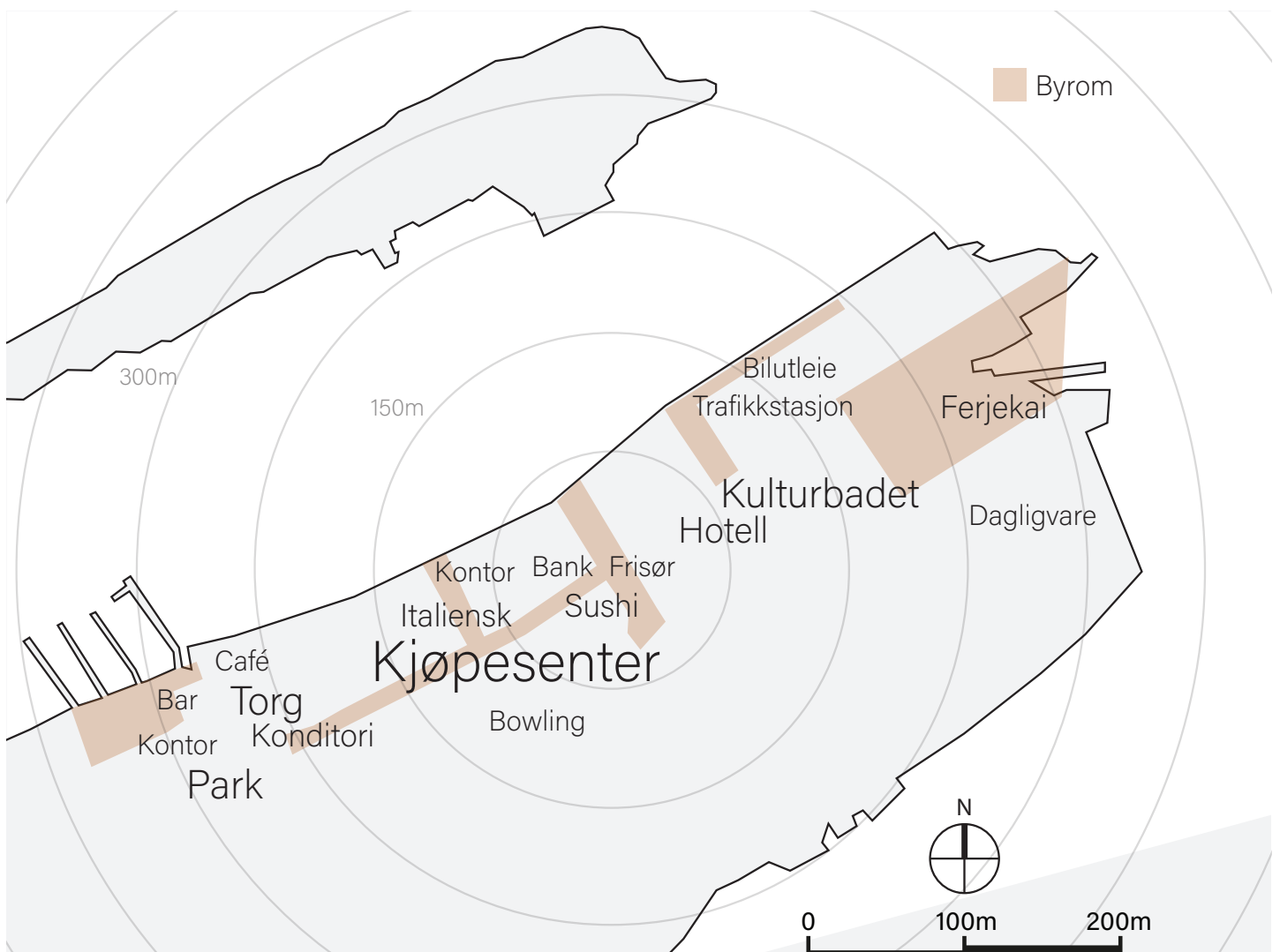


Figur 3.24 Luftforurensing (miljødirektoratet, 2020)

3.1.2.4 Arealbruk

I sentrumsområdet er det stor blanding av funksjoner. Funksjoner som grenser til byrommene er blant annet hotell, kulturhus, kulturbad, Amfi kjøpesenter, restauranter, boliger, og andre handel- og servicetilbud. Området byr på et variert tilbud innenfor mat og drikke: kafé, konditori, italiensk, sushi, og flere take-away løsninger. Det er også flere nisjebutikker og spesialist-

tjenester, banker og kontorlokaler. Den ideelle plasseringen gir store muligheter. Funksjonene i området kan styrkes ved å utforme byrommene på en slik måte at folk tilbringer mer tid i sentrumsområdet, og benytter seg av den lokale nærheten. Det bør planlegges for et bredt spekter av aktiviteter for å oppnå dette.



Figur 3.25 Funksjoner

3.1.2.5 Bebyggelse og byggeskikk

Bebyggelsen i sentrum har for det meste lav byggehøyde mellom 2 og 5 etasjer, og byggene ligger tett og høy tomte- utnyttelse. Bebyggelsen følger terrenget og går parallelt med kystlinjen. Gatebreddene er mellom 4 og 9 meter, og det er middels permeabilitet i sentrumsområdet.

Arkitekturen i Sandnessjøen er noe variert, med ulike stilarter, materialbruk og grad av detaljering. Noen av bygningene i sentrum er spesielt identitetsskapende for byen, som for eksempel kaféen Frk Lovise ligger i. Her ser vi typisk listverk for sveitserstil rundt krysspost-vinduene og døra, med dyp profilering. I etasjeskillet finner vi detaljerte border med utskjæringer. Det gamle posthuset er et murbygg med røde t-postvinduer uten listverk. Det har 7 små utsikk med mindre vinduer i taket, og en blikkfangende dør med profileringer rundt som skaper kontraster. Bygget ligger omtrent midt i gågata, og på et hjørne, og gjør det svært synlig for de som ferdes i sentrum. En del av bebyggelsen i sentrum er typiske kontorbygg fra 70-tallet, med enkle vinduer, ingen detaljeringer, murvegg, og flate tak. En del av disse er tydelig slitte, og har sterkt behov for renovering. Den varierte bebyggelsen skaper store kontraster i sentrum, og er den største trusselen for et sammenhengende sentrum da fasadene utgjør en så stor del av bybildet.



Figur 3.26 Kaféen Frk Lovise er et identitets- element i bykjernen. Bygget har en vennlig fasade



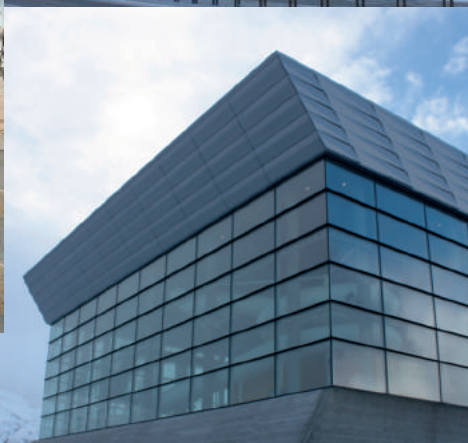
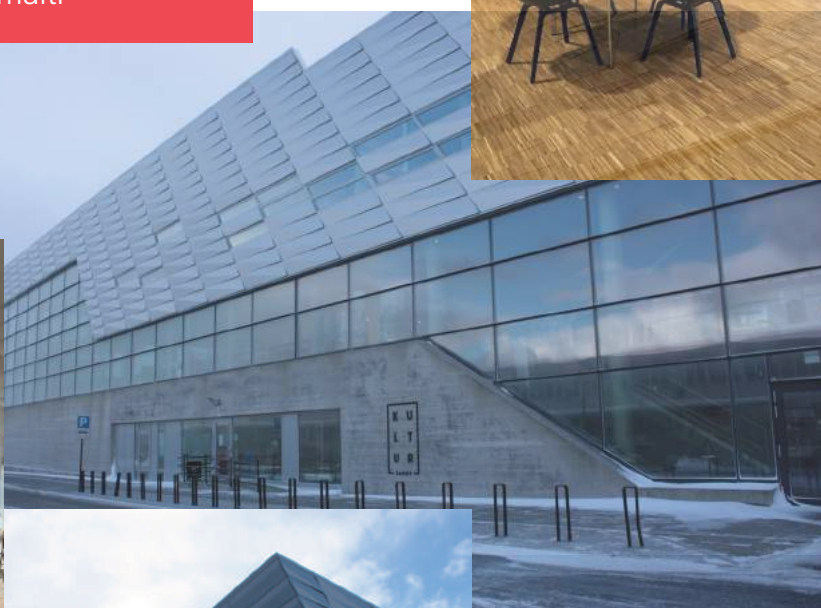
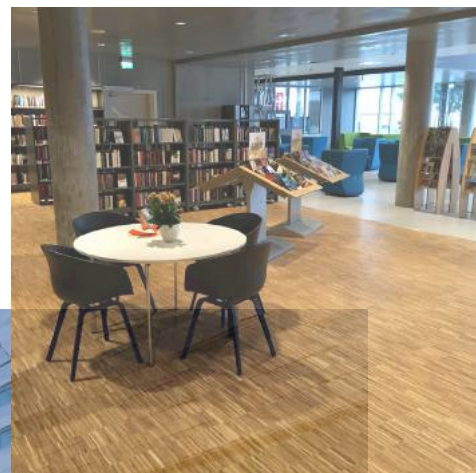
Figur 3.27 Det gamle posthuset er også et bygg som skaper særpreg. Bygget har vennlig fasade, med høy grad av detaljering.



Figur 3.28 Kontorbygg med passiv fasade.

Kulturbadet

Kulturbadet i Sandnessjøen er et moderne betongbygg med bibliotek, svømmebasseng, kino og er tilknyttet hotellet. Her samles ungdom etter skoletid for leksearbeid og sosialisering, elever i grunnskolen kommer for svømmeopplæring på dagtid, og de eldre treffes for å låne bøker og en prat over kaffen. Dette er et svært viktig samlingspunkt for lokalmiljøet, og blir et nødvendig rom for opphold når været ikke er optimalt.



Figur 3.29 Kulturbadet

Fasader

Med utgangspunkt i Gehls femtrinnskala for opphold og fasader ved kartlegging av byliv, har det blitt gjort en vurdering av fasadene i sentrumskjernen. Skalaen går fra aktiv - vennlig - midt i mellom - kjedelig - inaktiv. Aktiv er ikke tatt med da ingen av fasadene i Sandnessjøen kunne klassifiseres som aktiv. På kartet under vises kartleggingen og hvilket nivå de ligger på. På neste side blir det redegjort for detaljene bak vurderingen, med eksempler.

Vennlig fasade:

- Noe variasjon i funksjonene
- Særpreg, detaljer av høy kvalitet
- Små enheter

Vennlig fasade:

- Noe variasjon i funksjonene
- Særpreg, detaljer av høy kvalitet
- Små enheter

Midt i mellom:

- Lite variasjon mellom funksjonene
- Lite særpreg, få detaljer
- Små og store enheter

Kjedelig fasade:

- Svært liten variasjon mellom funksjonene
- Svært lite særpreg, få/ingen detaljer
- Store enheter

Inaktiv:

- Ingen synlig funksjonsvariasjon
- Ensformig, ingen detaljer
- Store enheter



Aktive fasader

Vennlig

De vennlige fasadene i byen har noe variasjon i funksjoner utenfor, som skilt eller varer. Det er detaljer og særpreg i utformingen, som for eksempel pen arkitektur og utstående elementer i inngangen. Det er også flere innganger og store vinduer med diverse utstilling.



Figur 3.31 Vennlige fasader

Midt i mellom

Disse fasadene har liten variasjon i funksjoner, for eksempel ingen utstillingsobjekter eller steder å sette seg ned. Det er få detaljer og ikke store særpreg i utforming. Det er få inngangsmuligheter, og disse kan fremstå tilbaketrunkne uten funksjoner utendørs.



Figur 3.32 Midt-i-mellom fasader

Passive fasader

Kjedelig

De kjedelige fasadene har liten eller ingen variasjon i funksjoner. Det kan være tomme vinduer og elementer som trenger vedlikehold som gjør dem kjedelige, eller mangelen på lys og iøynefallende objekter.



Figur 3.33 Kjedelige fasader

Inaktiv

Inaktive fasader har ingen synlig funksjonsvariasjon, og har ensformig utforming uten detaljering. Flere av disse bygningene har tomme lokaler og vinduer, lite belysning og et større behov for vedlikehold. Fasadene har lite som gir publikum ønske om å bruke fasadene.



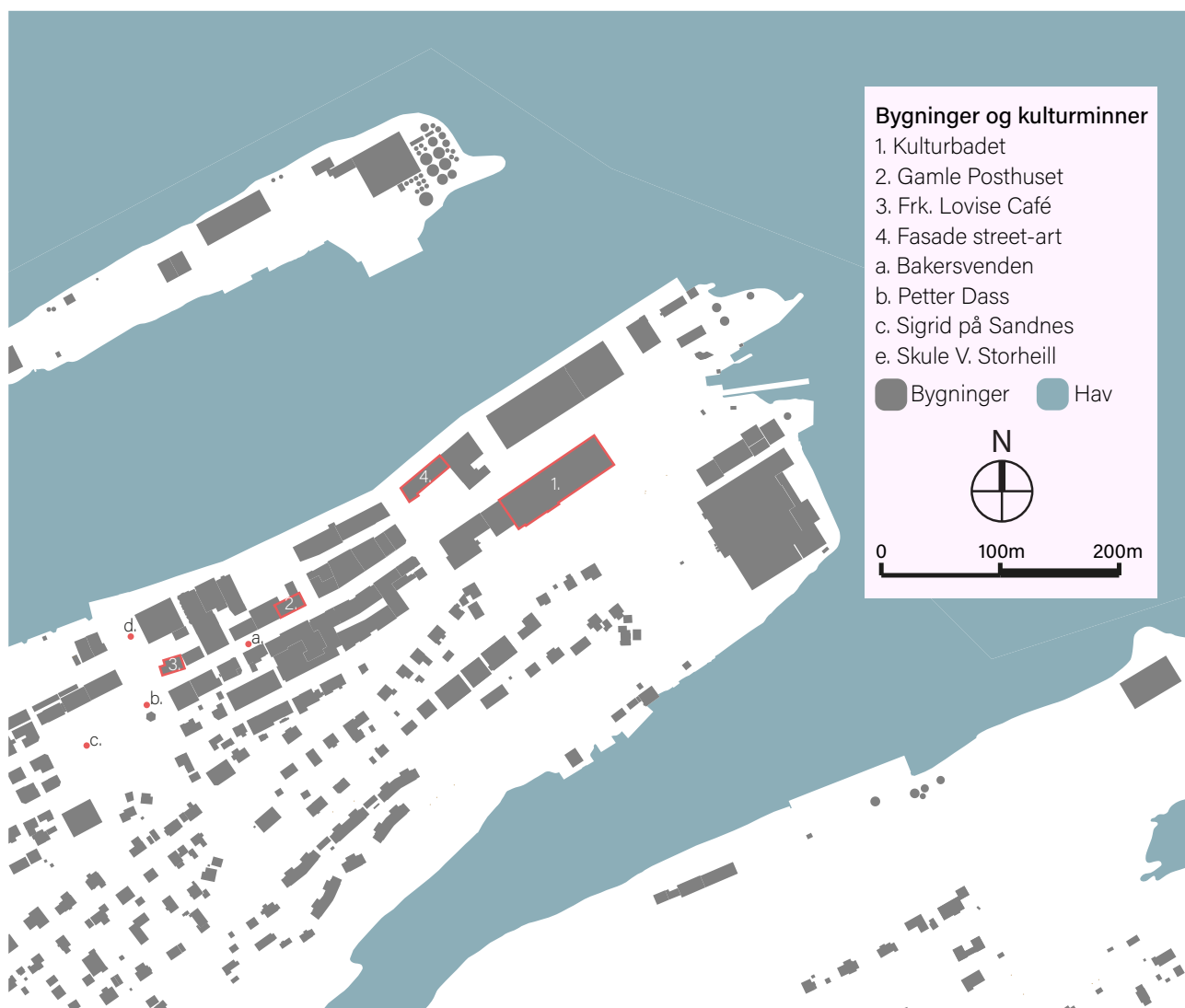
Figur 3.34 Inaktive fasader

Kulturminner og kunst

Kunsten i bybildet i Sandnessjøen består av skulpturer i ulike materialer, og street-art. Skulpturene blant annet av lokale personer som har utmerket seg, som for eksempel Petter Dass og Sigrid på Sandnes. Ved hotellet og mot sjøen er det street-art på et av byggene.

Kartet "Kulturminner og kunst" er en oversikt over hvor i byen man finner de ulike elementene og bygningene blant annet vist på neste side.

I Sandnessjøen sentrum finner man flere SEFRAK bygninger. På området som analyseres er det ett slikt bygg. Det ligger i den sørlige enden av gågata, og ble bygget på 1700tallet fjerde kvartal. I nærheten av sentrumsområdet finner man også flere fornminner (automatisk fredet kulturminne) fra steinalderen. Ingen av disse ligger i analyseområdet.





Figur 3.36 Det Gamle Posthuset



Figur 3.37 Inngang til Posthuset og kaféen Frk Lovise



Figur 3.38 SEFRAK Bygg
Kaféen Frk Lovise



Figur 3.39 Street-art ved hotellet



Figur 3.40 Bak-
ersvenden
Treskulptur i gågata.



Figur 3.41 Petter Dass
Dikterpresten Petter Dass
i Parken.



Figur 3.42 Sigrid på
Sandnes
Bronseskulptur i
Parken. Skikkelse fra
Snorres Kongesaga.

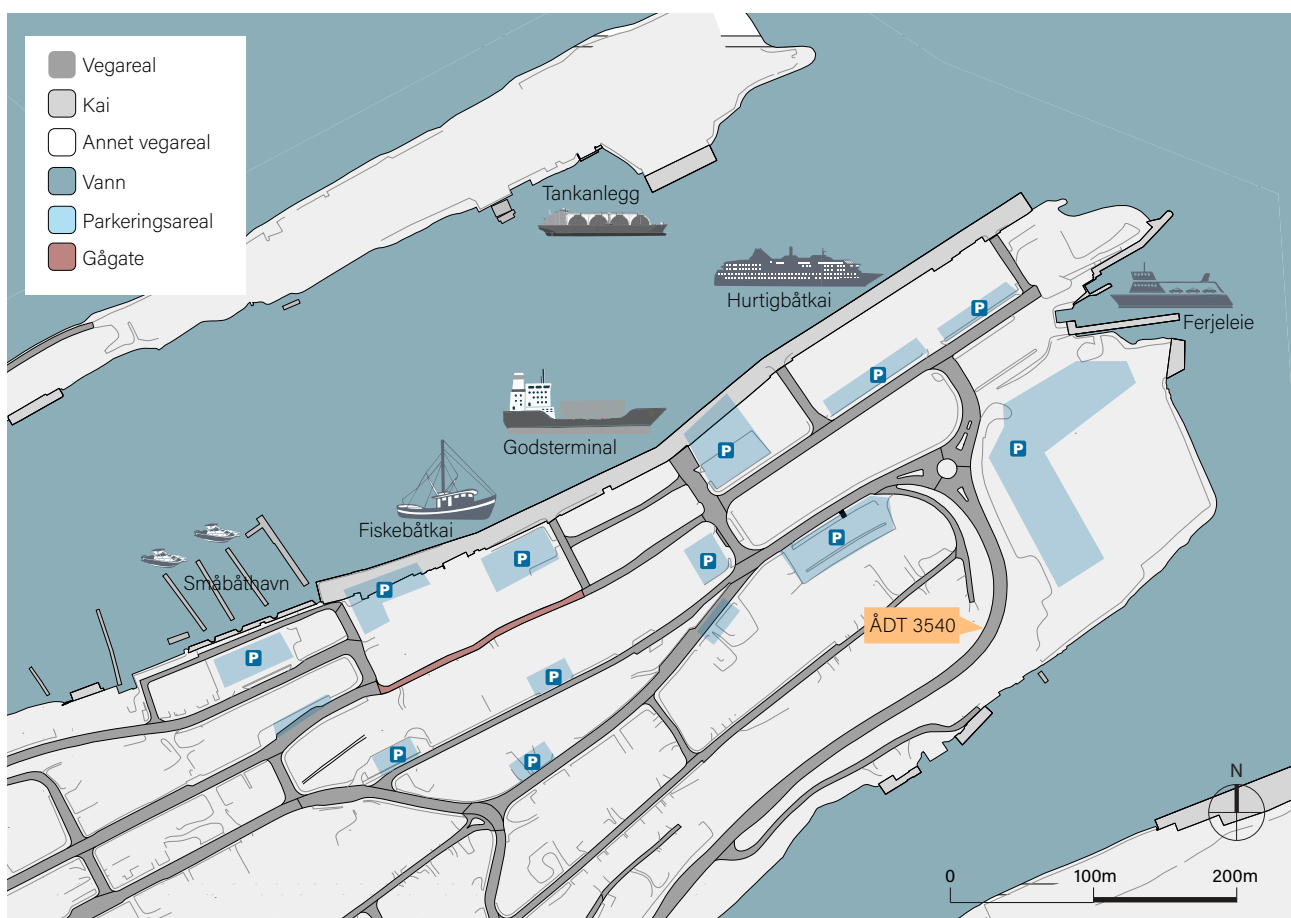


Figur 3.43
Skule V. Storheill
Krigshelt under 2.
andre verdenskrig

3.1.2.6 Transportinfrastruktur

Byrommene i Sandnessjøen sentrum er preget av mange parkerte biler som tar mye plass i bybildet. På figur 3.26 ser vi at det er svært høy tetthet av parkeringsplasser. Det er et svakt kollektivtilbud i byen, som gjør det naturlig og nødvendig for innbyggere å velge bil til alle gjøremål. Vi ser også at bilen også blir prioritert i vegnettet, da det mangler fortau flere steder og der det fins er det av lav kvalitet. Dette gjør det lite attraktivt å skulle sette bilen utenfor sentrum og for eksempel gå til gjøremålene i stedet. I tillegg er frem-

kommeligheten for bilistene god, da det er mulig å kjøre i alle gatene utenom gågata. Mange beboere i Sandnessjøen bor i god sykkelavstand til sentrum, men det er dårlig lagt opp for syklende i byen. Det er ingen sykkelfelt i gatene, og svært få sykkelparkeringer sentrum. Sandnessjøen sentrum er omringet av havet på begge sider, og båttrafikken i området er høy og variert. Fra ferjeleiet kan man ta ferja over til Dønna kommune, og hurtigruta legger daglig til kai ved hurtigbåtkaia. Ellers er det godstrafikk og fiskebåter som ligger i havna.



Figur 3.44 Transportinfrastruktur

3.1.3 Analyse av det sosiale miljøet

Byrom og byromsnettverket skal utformes med utgangspunkt i behovene og ønskene til brukeren, og derfor er det nødvendig å ha kunnskap om hvem brukeren er. I Sandnessjøen er brukeren både innbyggerne og de besøkende. Denne informasjonen innhentes gjennom kvantitative og kvalitative metoder. Kvantitativ metode baseres på systematisk og strukturert innhenting av informasjon som er målbar. Det er informasjon som lar seg brukes i statistiske beregninger. Kvalitativ metode brukes for å kartlegge brukerens meninger, opplevelser og forventninger. Med andre ord: det som ikke er målbart. (Dalland, 2012)

3.1.3.1 Kvantitativ kunnskap

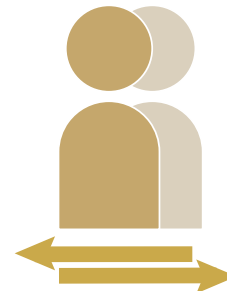
Den kvantitative kunnskapen er hentet fra Statistisk sentralbyrå (SSB, 2020) gjennom kommunefakta for Alstahaug kommune, og statistikk knyttet til tilreisende via Hurtigruten og flytransport til Stokke lufthavn de siste 10 årene. Det er også registrert bevegelsesmønster og bruken av området på befaring.

Demografi

I utgangen av forrige kvartal (3. Kvartal 2019) var folketallet i kommunen på 7411 personer. De siste ti årene har folketallet i kommunen steget med 207 personer. SSB trekker frem tre faktorer som påvirker befolkningsveksten. Disse er fruktbarhet, levealder og nettoflytting. Nettoflytting vil si de som flytter til kommunen minus de som flytter fra. I 2018 var nettoflyttingen på - 47 personer, det var altså 47 flere personer som flyttet fra kommunen enn de som flyttet til. I 2018 ble det født flere i forhold til døde med 56 personer som døde og det 68 personer født. Forventet levealder på personer født i Nordland fylke i dag er 79 år for menn og 83,3 år for kvinner.



Folketall: 7411



Nettoflytting: - 47



**Befolkningsvekst
- 55**

Figur 3.45 Demografi

Befolkningsvekst er endring i befolkningen. I forrige tilgjengelige kvartal (3. Kvartal 2019) var befolkningsveksten på -55 personer. SSBs befolkningsfremskrivelser er gitt ved "Hovedalternativet". Det vil si "moderat" vekst i forhold til forventet fruktbarhet, levealder og nettoinnvandring. Befolkningsfremskrivelsen for Alstahaug kommune er følgende:

2030: 7515 personer bosatt i kommunen
2040: 7450 personer bosatt i kommunen

Figur 3.46 Befolkningsutvikling



Befolkning i 2030: 7515



Befolkning i 2040: 7450

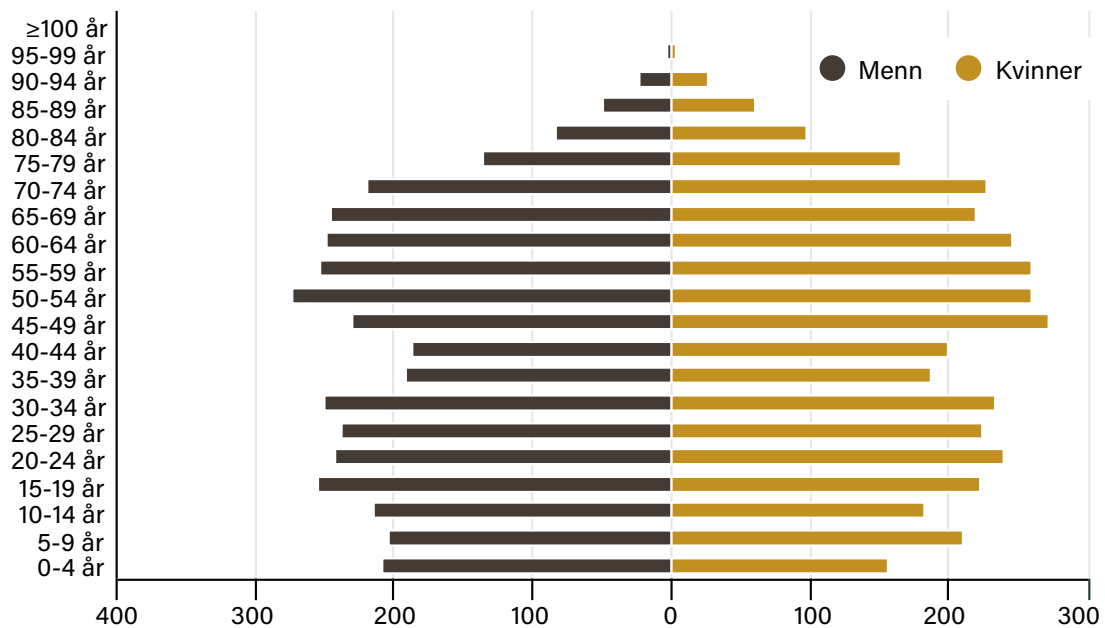
Fra dette fremkommer det at befolkningen vil med moderat vekst trolig øke med 104 personer fra 3 kvartal 2019 til 2030. Deretter vil befolkningen avta med 65 personer de neste ti årene. (SSB, 2020)

Figur 3.47 "Befolkningspyramide" viser befolkningssammensetningen i forhold til kjønn og alder. Alder på befolkningen vises på andreaksen, der den begynner på null og stiger opp til 100 år pluss. På førsteaksen viser antall kvinner til høyre side for senterlinjen og antall menn til venstre.

Dersom en antar at befolkningsveksten følger en utvikling med moderat vekst i forventet fruktbarhet, levealder og nettoinnvandring vil pyramiden endre form.

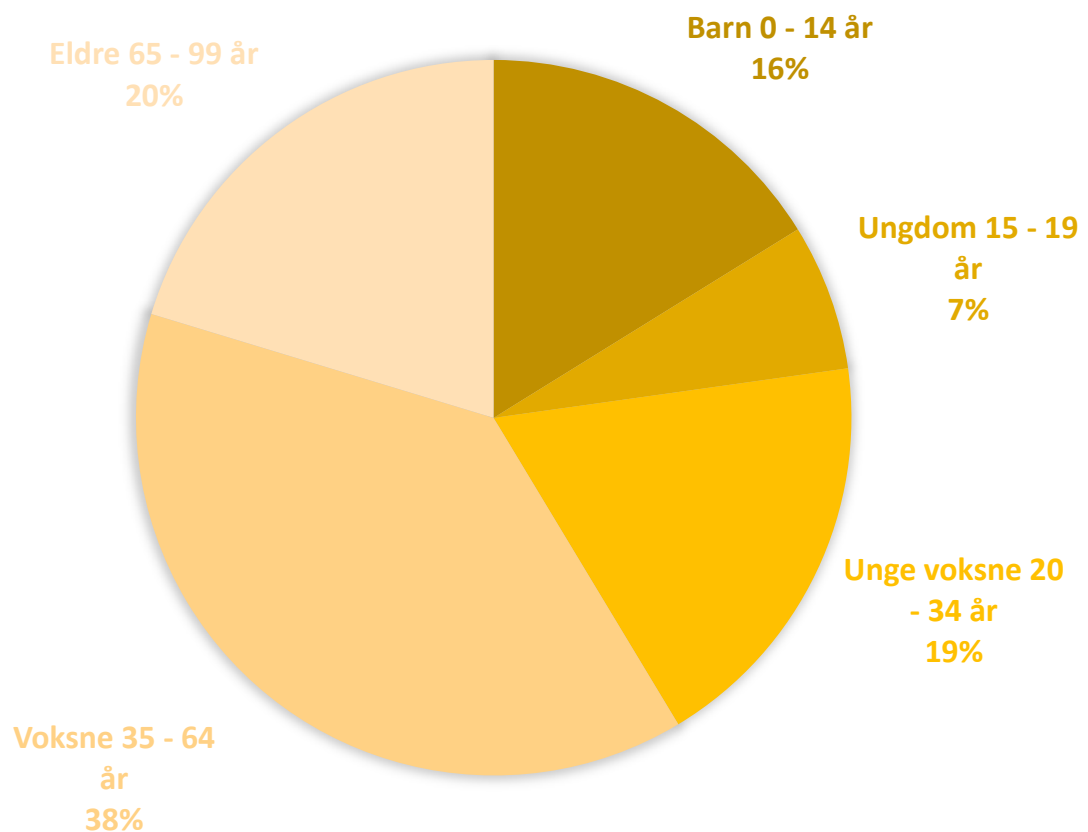
Etter den demografiske overgangsmodeellen er Alstahaug kommune i fase 4: kontraheringsfasen. Det vil si en relativt stabil befolkning med totalt fruktbarhetsnivå lavere enn 2,5 barn per kvinne. I 2017 hadde Norge 1,85 barn pr kvinne. Med lave fødselstall og høy forventet levealder kan går man mot fase 5, hvor fødselstallene er lavere enn dødsraten.

Befolkningssammensetningen er kategorisert følgende: barn (0-14 år), ungdom (15-19 år), unge voksne (20-34 år), voksne (35 - 64 år) og eldre (65-99 år). Fordelingen vises i figur 3.48 "Aldersfordeling". Forholdet mellom menn og kvinner i kommunen er jevnt fordelt. Kategorien "voksne" utgjør størst del av befolkningen med 38%. Dette er gruppen med nest størst bredde (29år). Kategorien "ungdom" har et intervall på kun 4 år, men utgjør likevel 7% av den totale befolkningen. (FN-sambandet, 2019)



SSB: Aldersfordeling per 1 januar for Alstahaug kommune

Figur 3.47 Befolkningspyramide (SSB, 2020)



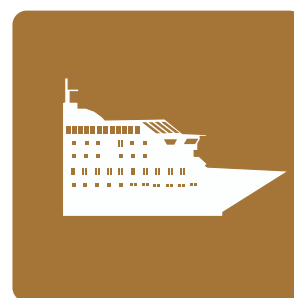
Figur 3.48 Aldersfordeling

Reisende

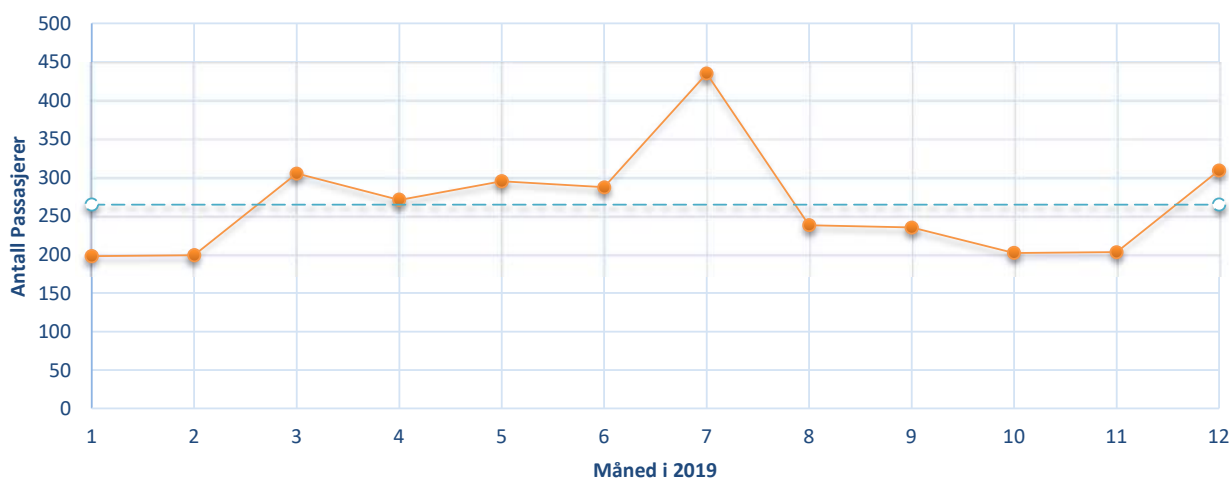
Følgende diagrammer viser en oversikt over antall passasjerer reisende til Sandnessjøen med Hurtigruten og med fly. Dataene er hentet fra Statistisk sentralbyrå tabell 08510: Lufttransport og 06207: Havnestatistikk. (SSB, 2020)

Reisende med Hurtigruten

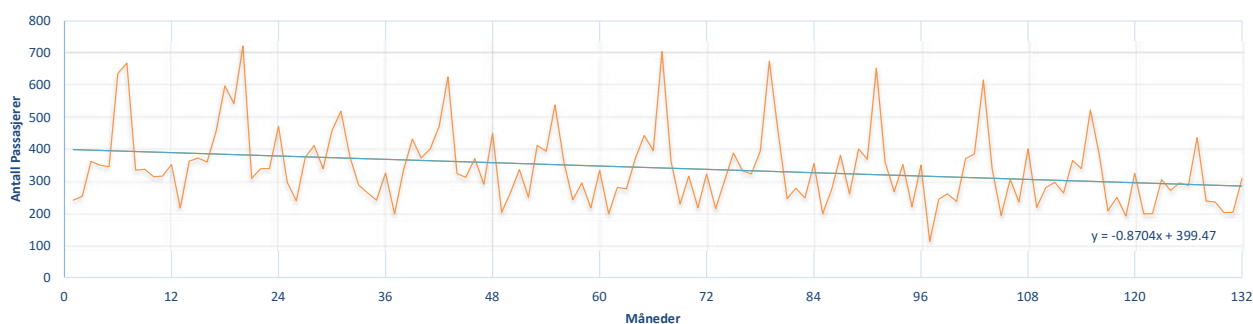
“Diagram 1” viser totalt antall reisende til Sandnessjøen i 2019 med hurtigruten. Den oransje linjen viser totalt antall passasjerer per måned, mens den stiplede blå linjen viser gjennomsnittlig antall passasjerer månedlig. Passasjer-tallet lå jevnt mellom 200 – 300 stort sett hele året, med unntak av juli måned der det var et markant oppsving med 435 passasjerer totalt.



Figur 3.49 Hurtigruta



Figur 3.50 Diagram 1



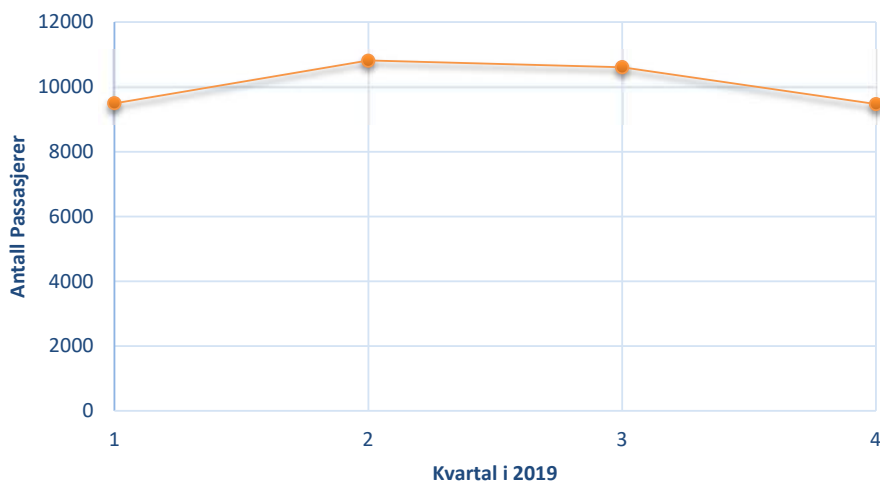
Figur 3.51 Diagram 2

“Diagram 2” viser reisende med Hurtigruten de siste ti årene, 2009-2019. Den oransje linjen viser totalt antall passasjerer per måned og den blå linjen er en lineær trendlinje uttrykt ved funksjonen $y = -0,8704x + 399,47$. Den viser at det er en svak nedgang i reisende i denne perioden. Vi ser at i likhet med diagram 1 at det er større aktivitet i sommer månedene, og generelt færre passasjerer i januar-februar.

Reisende med flytransport

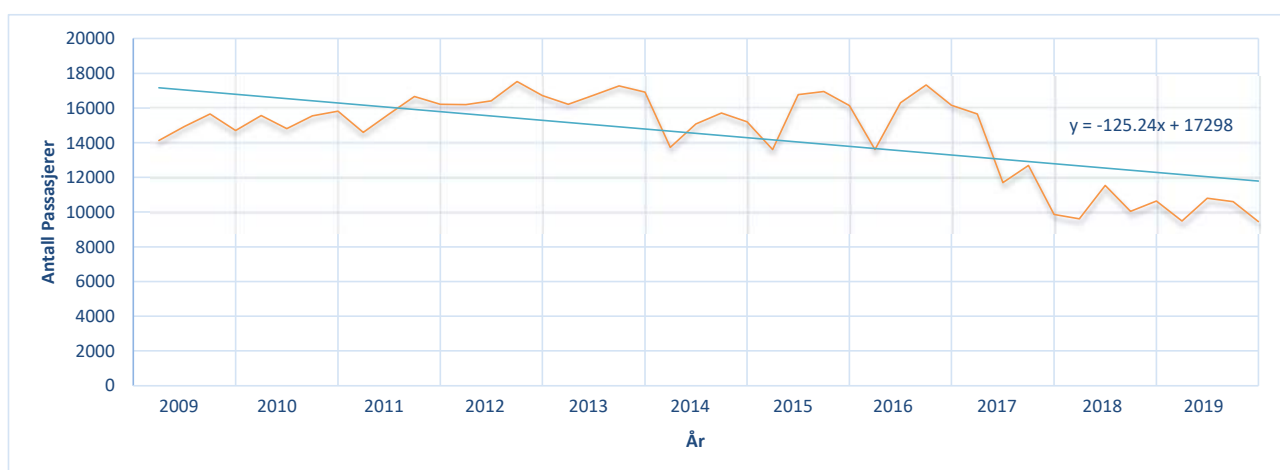
Dataene viser antall passasjer som reiser til Stokka lufthavn i Sandnessjøen ved avgang. "Diagram 3" viser antall passasjer hvert kvartal i 2019. Det er et nokså jevnt nivå av reisende mellom ca. 9500 – 10100 gjennom hele året.

"Diagram 4" viser antall reisende i perioden 2009 – 2019. Den oransje linjen viser totalt antall passasjerer per måned. Trendlinjen (blå linje) er uttrykket ved funksjonen $y = -125,24x + 17298$, og viser en klar nedgang i antall passasjer.



Figur 3.52 Fly

Figur 3.53 Diagram 3



Figur 3.54 Diagram 4

Dataene reflekterer ikke bare antall turister og tilreisende. De omfatter også reiseaktiviteten til lokalbefolkningen i Sandnessjøen og omkringliggende områder. Det vi kan lese av disse dataene er at det er en generell nedgang i bruken av disse formene for transport.



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

(J. Jacobs, 1961)

3.1.3.2 Kvalitativ kunnskap

Medvirkning

Cityplanneronline er et planverktøy som tilbyr flere tjenester. I hovedsak er det et verktøy for 3D visualisering. Alstahaug kommune bruker funksjonen som åpner for innbyggerdialog. Kommunen har lagt inn informasjon til prosjektet "Byrom i Sandnessjøen".

Her ligger det en liste over aktuelle byrom med tilhørende bilder, og informasjon samt henvisning til byromseminaret. Innbyggere, pendlere og interessenter kan legge inn kommentarer og egne forslag til forbedringer. Man kan velge om man ønsker å være anonym eller stå med eget navn. Det er også mulig å legge til andre byrom, plasser og forbindelser.

I februar 2020 var det meldt inn 59 forslag. Hovedsakene som ble kommentert er følgende:

- Havnepromenade
- Oppruste bygg, fasader og bymøblering
- Høyere estetisk kvalitet
- Bevare stedets identitet
- Forbedre parken
- Lekeplass for barn
- Gode møteplasser
- Bedre gang- og sykkelveier

"Vi bør fremme vår fantastiske utsikt/ natur, som etter midt skjønn er en av de absolutt viktigste områder å vise frem. Ved å gjøre havnepromenaden attraktiv får vi lagt til rette for å vise frem den smukke naturen vi har å by på."

- Innbygger

"Vi må benytte faktumet at Sandnessjøen er en kystby med muligheter for fine restauranter langs sjøen. I dag kan man stå midt i gågata og ikke vite om man er ved havet eller i innlandet."

- Innbygger

"Vi vil ha flere plasser vi kan henge, sitte og være med venner"

- Gutt 14 år

"Ønsker at det skal være mer farger. Gamle bygninger må tas vare på og males. Håper flere kan bli enige om at det må pusses opp i sentrum"

- Jente 15 år



"Jeg ønsker meg et sentrum med mer for barn i, gjerne en lekeplass i eller ved parken. Kanskje også med et grillsted eller ei bålpanne i nærheten, hvor de voksne kan lage kaffe eller mat med ungene leker. Da kan man også gjøre en familietur ut av å dra til sentrum, også utenom butikkenes åpningstider.."

- Innbygger

Byromsseminar

I 2016 holdt fylkeskommunen i samarbeid med kommunen og Sentrum næringsshagen et byromseminar. Seminaret bestod av en fagdag og en workshopdag der Gehl Arkitekter var engasjert til å holde en workshop. Temaet for fagdagen var "Hva innebærer det for en by som Sandnessjøen å være et regionsenter?". Det var mange deltakere på seminaret, noe som vitner om et stort engasjement.

På workshopen ble deltakerne delt inn i ti grupper. Hver gruppe listet opp tre byrom, det de mente var best, dårligst og middels godt. Gruppene gikk så videre med det byrommet de mente var middels godt. Ved bruk av bylivsverktøyet "mobil visjon" kom de opp med et forslag til forbedring og tidsperspektiv til det valgte byrommet. "Mobil visjon" er et enkelt bylivsverktøy som synliggjør potensialet og visjonen til området ved bruk av tekst og bilde. Innholdet skal være som "sendt fra fremtiden" der motakeren svarer med en kort tekst. Forslaget inneholder også; byrommets plass i byen, utfordringer, potensialer, tre suksesskriterier og foreslåtte partnerskap.

Samt gruppens vurdering av byrommet basert på Gehls 12 kvalitetskriterer.

I seminaret ble de følgende byrommene identifisert som områder med potensial for å bli attraktive byrom:

- Nesset
- Richard Withs gate
- Torolv Kveldulvs gt. / Helgelandsgt.
- Skippergata
- Gågata
- Parken
- Karivika
- Havnepromenade

3.2 Byromsanalyse

Basert på byromsseminaret, medvirkning fra innbyggere, innspill fra kommunen, og egne observasjoner, er byrommene illustrert i figur 3.37 valgt ut for å studeres nærmere. Byrommene er i dag forskjellige i både bruk, utforming og innhold.

Noen brukes i hovedsak som parkering, andre er gater for gjennomkjøring, mens det også er park og torg. Kvaliteten og vedlikeholdet i byrommene varierer, men aktivitetsnivået er relativt høyt i samtlige. I byromsanalysen det belyses styrker og utfordringer til hvert enkelt byrom gjennom den analytiske modellen for designkriterier presentert i kapittel 2.

Hel sirkel betyr at kriteriet er tilfredsstillende, halv sirkel betyr noe tilfredsstillende, mens tom sirkel betyr ikke tilfredsstillende.



Hel



Halv



Tom



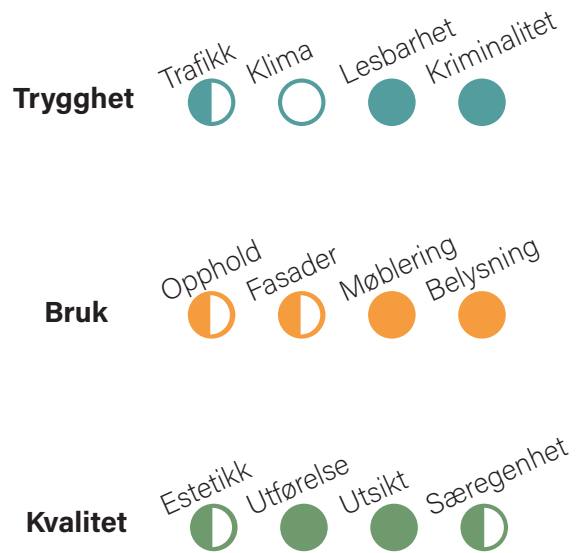
Figur 3.56 Byromsoversikt



NESSET

Figur 3.57 Nesset

Nesset brukes i dag som ferjeleie. Det er også et område som preget av industri. Det er et viktig knutepunkt for kjørende i kommunen og regionen. Området er nylig blitt pusset opp, med elementer som står i stil med uteområdene rundt kulturhuset. Området ligger vindutsatt i forhold til nordavind. Området har enestående utsikt over fjorden, helgelandsbrua og fjelltoppene Storklubben og Kilfjellet.



Figur 3.58 Designkriterier



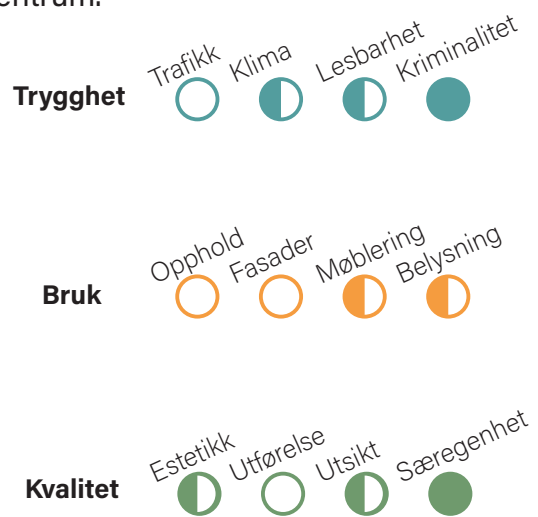


KARIVIKA

Figur 3.59 Karivika

Karivika er et fleksibelt byrom som største delen av året brukes som parkeringsplass. På sensommeren arrangeres Havnafestivalen, Sjømatfestivalen og krabbe - VM. Noen av aktivitetene i forbindelse med disse arrangementene finner sted i området i og ved Karivika. Byrommet er tydelig definert av bygningene som inneslutter det, som gjør det stort og luftig, og vannkanten på den nordlige langsiden som gir det god utsikt mot fjell i vest og Holmen. Møbleringen er slitt med behov for utskifting. Benkene i Karivika er vanskelig å komme til og er ikke lenger i rett høyde for menneskelig skala. Det ser ut til å fungere

bra som et fleksibelt rom da er stort nok til å kunne brukes som festivalområdet, og parkering ellers da det er behov for dette i sentrum.



Figur 3.60 Designkriterier





RICHARD WITHS GATE

Figur 3.61 Richard Withs gate

Richard Withs gate er en mellomgate som i dag brukes til parkering, gjennomfart og mulighet for opphold i området rundt Narvesen. Gaten er noe av det første passasjerer fra Hurtigruten ser når de går i land i Sandnessjøen. Gaten kan derfor betraktes som en del av innfallsporten til byen fra sjøen. Richard With er kjent som "Hurtigrutens far".

Trygghet



Bruk



Kvalitet



Figur 3.62 Designkriterier



Den korte gaten oppleves trist på grunn av de grå og passive fasadene som grenser til. I tillegg er det sterke vindforhold som er vanskelig å skjermes for. Det åpne rommet og veggene gjør at det skapes virvler av vind som sprer søppel i rommet. Gaten er et tomt rom mellom bygningene, uten særegenhet og manglende identitet. Det er ingen estetiske kvaliteter i materialer eller utforming. Det er asfalt, metall og betong som omringer rommet på bakken og fasadene. Møbleringen i byrommet består av 3 benker som står utenfor Narvesen og 2 søppelbøtter. Det er altså ikke lagt opp til offentlig opphold. Om kvelden og natten er det dårlig belysning og bidrar til en utrygg følelse for de som ferdes. Det er 3 lyktestolper, men disse dekker ikke kantene av rommet.

Om man ferdes som fotgjenger føles den utrygg og som en gate man vil raskt ut av. Det er biler som kjører inn og ut av parkering fra begge kanter, i tillegg til nedsatt sikt på grunn av de mange parkerte bilene. Barrierene i rommet er sjøen, trafikken fra den kryssende gaten Torolv Kveldulvs gate, og høye industrigjerder som stenger av deler av kaien i nordøst. Barrierene skaper en usikkerhet på om området er

avgrenset privat eller om man kan ferdes offentlig. Det er ikke tatt spesielt hensyn til universell utforming i rommet.

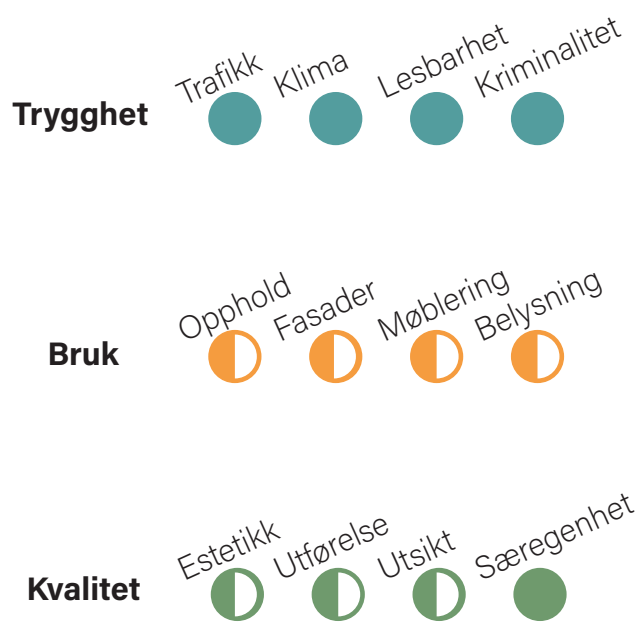
Selv om utformingen av rommet ikke er tilfredsstillende, finnes det andre kvaliteter. Utsikten i rommet er flott og levende, med båtene som går forbi og legger til. Man har også en idyllisk utsikt over til Dønna og fjellet Dønnamannen. Det er et stort potensial i bruken av rommet, for eksempel er det Richard Withs gate man ser fra Kulturbadet, hotellet og biblioteket. Når turistene kommer av hurtigruta, og båtene kjører forbi, er det mye spennende å kikke på inne fra Kulturbadet. Hvis rommet hadde vært enda mer innbydende for folk å oppholde seg i, hadde dette også vært en styrke for Kulturbadet.





GÅGATA

Gågata er handlegata i sentrum, og er også kjent som Torolv Kveldulvsgate. I dag er dette det viktigste byrommet i sentrum, fordi dette er det stedet med høyest grad av menneskelig aktivitet i form av fotgjengertrafikk. Det er et sted fotgjengere og syklistene kan ferdes trygt, og gaten har høy grad av funksjonsblanding. Man kan betrakte det som hovedpulsåren i sentrum. Gågata er det byrommet i studieområdet med flest aktive og vennlige fasader, og



Figur 3.63 Designkriterier





Figur 3.64 Gågata

høyest hyppighet av arkitektoniske kvaliteter og materialitet. Byrommet fungerer bra slik det er i dag, og det er ikke behov for større tiltak for å heve attraktiviteten foruten generelt vedlikehold, rengjøring og oppgradering av slitte og ødelagte møblering og belegning.

Når været var dårlig søkte de gående til kantene i rommet. De gikk tett inntil fasadene med overbygg. På lengre sikt kan man vurdere om det er behov for flere utstikk i fasadene.

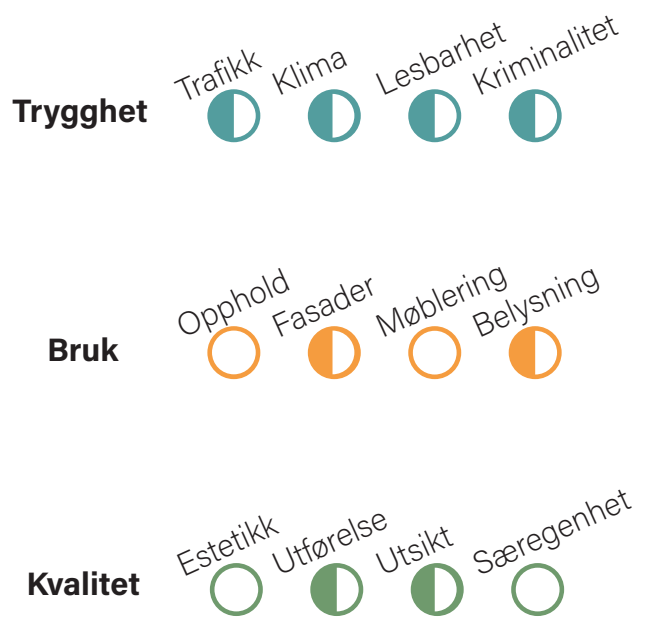




SKIPPERGATA

Figur 3.65 Skippergata

Parallelgatene avgrensnes av Torolv Kveldulvs gate i sør, og sjøen og kaia i nord. Skippergata kommer ut i Gågata, og ender i hovedinngangen til Amfi-senteret. På hjørnet ligger det gamle posthuset. Gata blir hovedsakelig brukt til varelevering og henting/levering for privatbiler, og fotgjengere i gaten kommer fra parkerte biler og skal til Gågata. Skippergata har en større parkeringsplass i nordenden, og er preget av en meget slitt fasade i andre enden.



Figur 3.66 Designkriterier

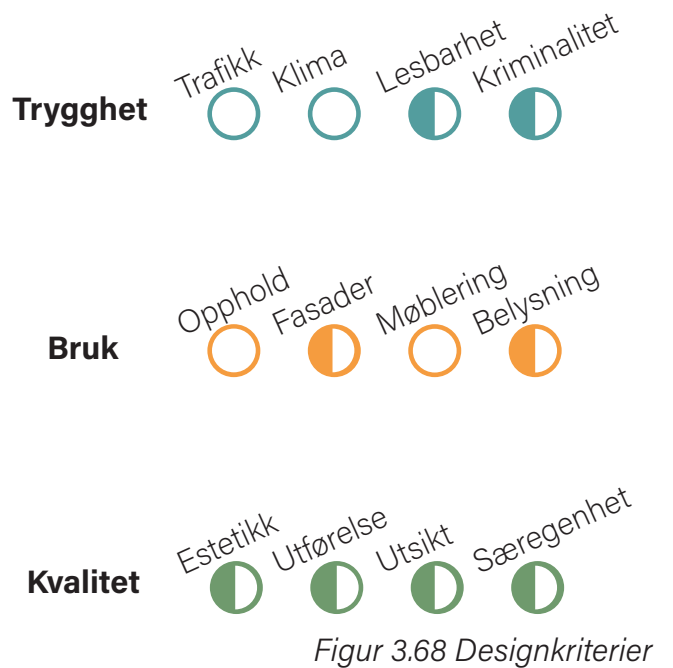




HELGELANDSGATA

Figur 3.67 Helgelandsgata

Helgelandsgate er den østlige enden av gågata og en tydelig barriere for fotgjengere. Den er preget av biltrafikk i begge retninger, og leder inn til en av parkeringsplassene i sentrum. Her finnes også en av de mer spennende fasadene i sentrum, fylt av street-art som er et stort blikkfang både fra land og fra havna.

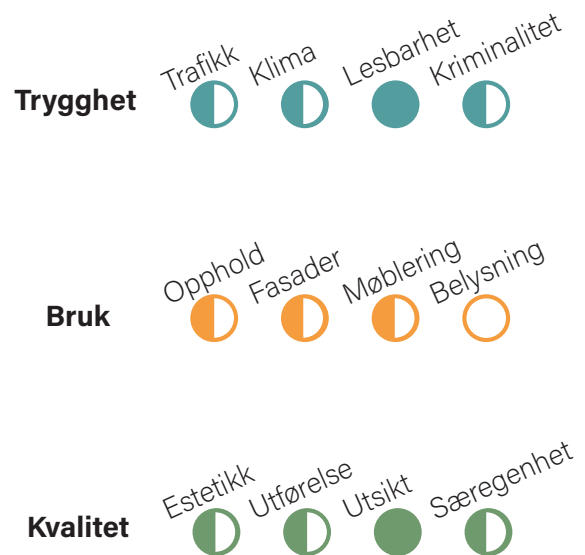




PARKEN

Figur 3.69 Parken

I den vestlige enden av gågata finner vi Parken og Torget. Fra et intimt og langstrakt byrom, Gågata, kommer man her ut i et stort og luftig rom. Bilvegen slynger seg susende og brått nedover, og skaper den ytre barrieren for Gågatas ende, Parken og Torget. Parken har forskjellige soner og 3 ulike høydenivå. På nivået man møter direkte ut av gågata, finner vi en noe slitt paviljong, i front en statue av Petter Dass med åpne armer, og noen steiner med utskjæringer som virker ganske tilfeldig plassert. Materialene på bakken er varierte



Figur 3.70 Designkriterier



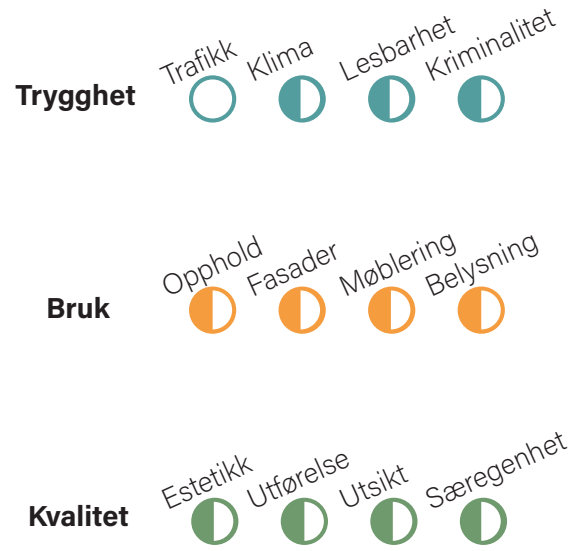


TORGET

Figur 3.71 Torget

og følger samme stil i både Parken og Torget, med en organisk sti som bryter kontinuiteten. Denne stien er svært interessant, det er om man først legger merke til den. Fra bakkenivå kan den være vanskelig å få øye på.

På neste nivå er det en fontene, og benker satt rundt tilfeldig og langs muren. Dette rommet er mer privat og intimt, samtidig som man har god utsikt til resten av stedet. Likevel føles det ikke som et sted man setter seg ned. Nivået over dette er gressplen med høye trær på, en tilsynelatende



Figur 3.72 Designkriterier



ensom statue av Sigrid fra Sandnes, og en sti langs terrenget.

Foruten stien er det liten grunn til å skulle oppholde seg på plenen, som fungerer mer som en buffer for bilveien. Elementene og samspillet mellom dem virker lite inviterende for opphold, og fremstår som formelle. Det hadde for eksempel vært svært unaturlig å skulle sette seg på en av benkene i paviljongen. Selv om man sitter greit under tak og har fin utsikt med varierende og dynamiske elementer, hadde det gitt en følelse av å sitte på utstilling. Man sitter høyere, og de andre menneskene i rommet bruker det kun som gjennomfart.

Torget har lite møblering, men flere trær og endringer i materialene på bakken. Noen av trærne virker derimot som en vegg, og røttene har revet opp steinene og skapt ujevnheter i bakken. Belysningen er lite variert, men fungerer greit på Torget. Det er kun standard lyktestolper rundt forbi, og gjør rommene lite attraktive om kvelden. I Parken er det øverste nivået mørkt om kvelden, og den vage belysningen skaper mørke områder rundt terrenget. Det ville ikke vært komfortabelt å gå gjennom Parken på kveldstid.

Selv om rommet er oversiktlig for fotgjengere, er det hverken enkelt eller trygt å skulle krysse bilvegen. I krysset er det et halvt gangfelt, og dette er plassert midt i svingen, og uten skilting. Som fotgjenger

ser man begynnelsen på gangfeltet, og tenker derfor dette er stedet man bør krysse. Når det er glatt, og bilene kommer nedover bakken mot gangfeltet med liten sikt, kan det bli vanskelig å stoppe i tide. Fra bilvegen kommer det også mye støy, som forsterkes av akustikken i rommet og den brå overgangen hvis man kommer fra gågata, der det er ingen støy fra biler. Vinden kommer også inn fra flere kanter, og det finnes få levegger.

Utfordringene i Parken og Torget er trafiksikkerhet, støy, vind, slitt møblering og mangel på universell utforming. Derimot fins flere styrker, som særegenhet og plassering. Utsikten i rommet er unik, med sjø, natur, kunst, byliv i gågata og næringsliv på kaia. Plasseringen er også helt ypperlig, med utgangen av gågata og nærliggende parkering. Parken og Torget har stort potensial, og har allerede flere gode kvaliteter som styrker det. Med noe oppussing og mer inviterende møblering og belysning, kan det styrke gågata og dermed byen som helhet.

3.2.1 Opphold og bevegelsesmønster

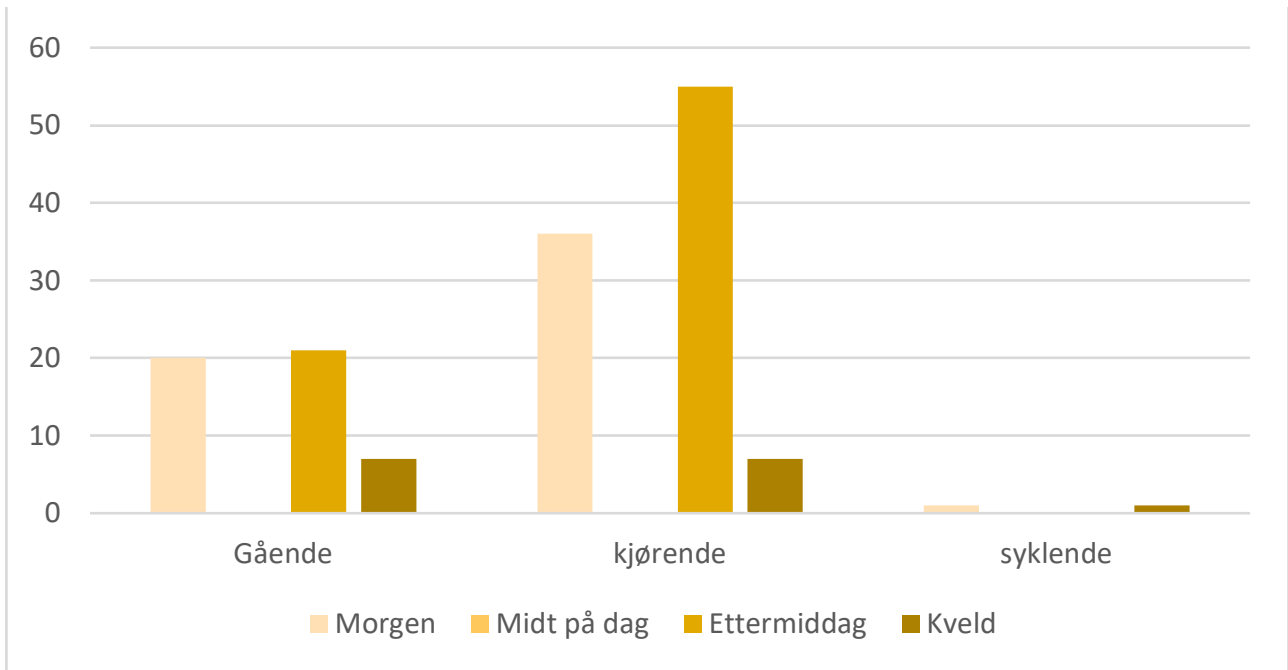
Det er utført en registrering av opphold og bevegelsesmønster for å få en bedre forståelse av hvordan området brukes. Registreringsarbeidet ble gjennomført torsdag 12. mars 2020. Generelt ble det observert høyere fotgjengertrafikk i og rundt Gågata, noe som kan skyldes at det er relativt høy andel av kjørende langs havnen. Registreringen var gjort på to steder i sentrum med høy menneskelig aktivitet utenfor Gågata, til tre til fire tidspunkt i løpet av ett døgn med intervallengde på 30 minutter. Intensjonen var å registrere bevegelse og bevegelsesmønstre av fotgjengere, syklende og kjørende, i tillegg til å registrere de ulike formene for opphold presentert i kapittel 2.

Figurene på de neste sidene viser de observerte bevegelsesmønstrene ved registreringspunktene. Sektor- og søylediagrammene som viser fordeling mellom trafikantergruppene på registreringstidspunktet.

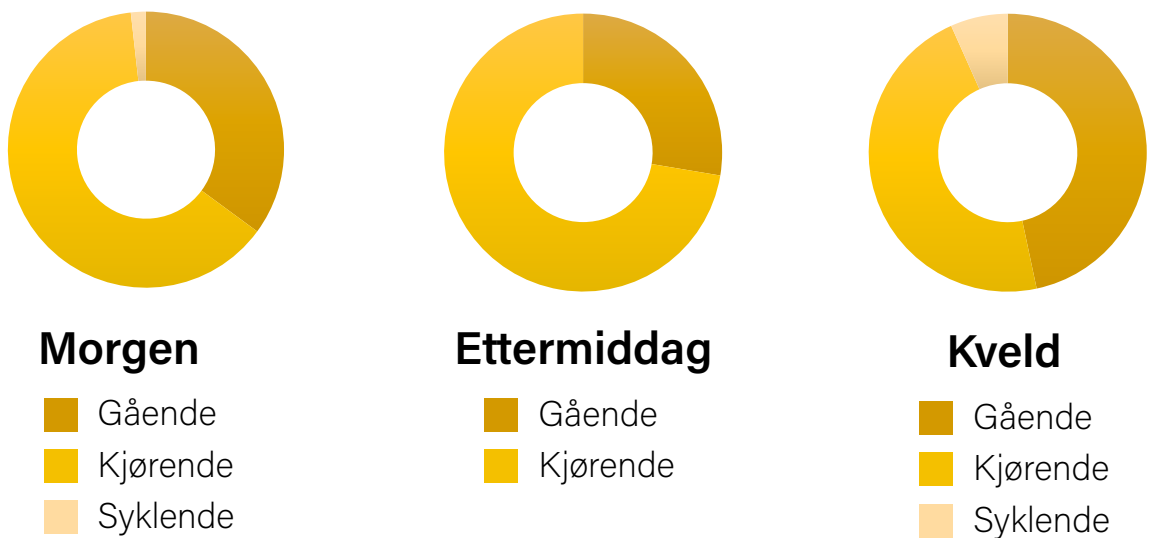


Figur 3.73 Registreringsforhold

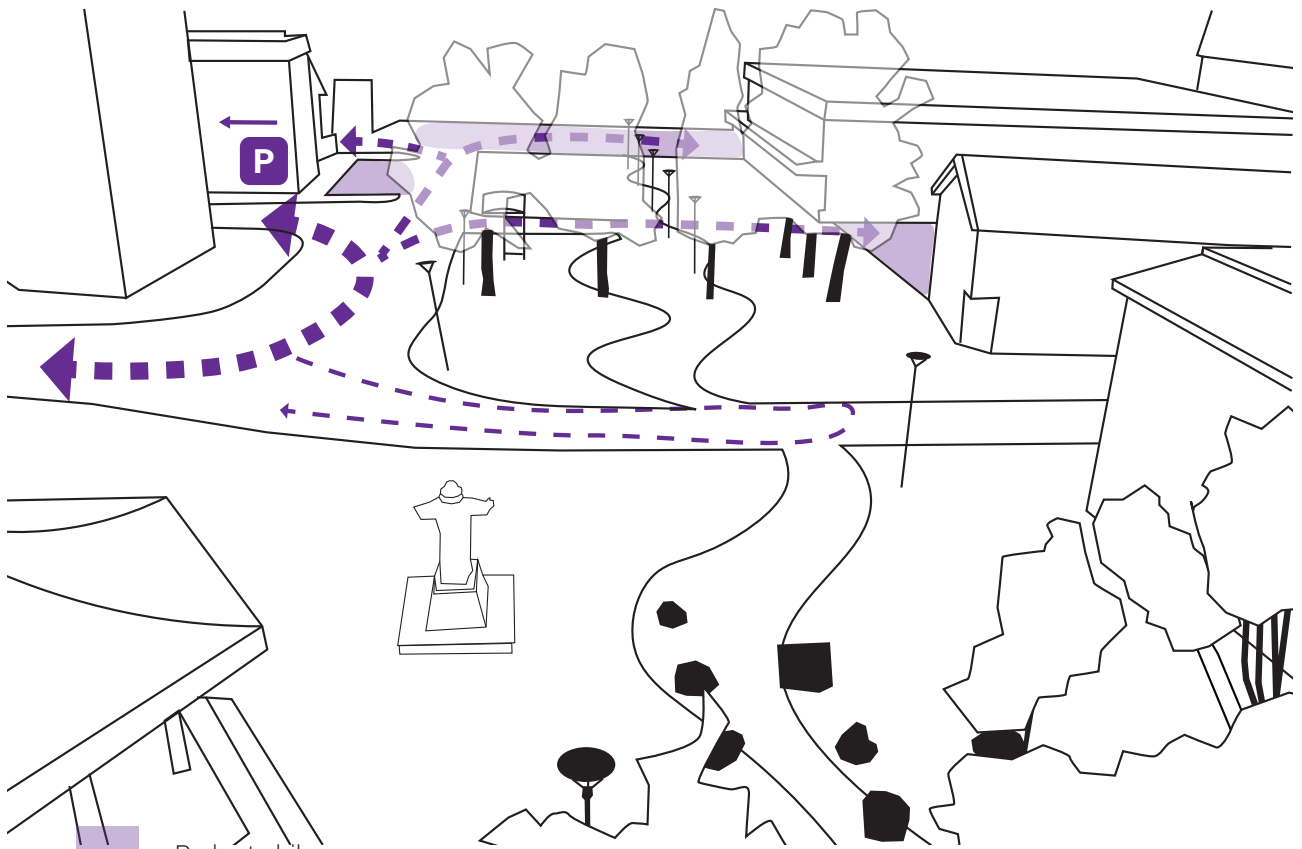
Parken/Torget



Figur 3.74 Registrering trafikanter



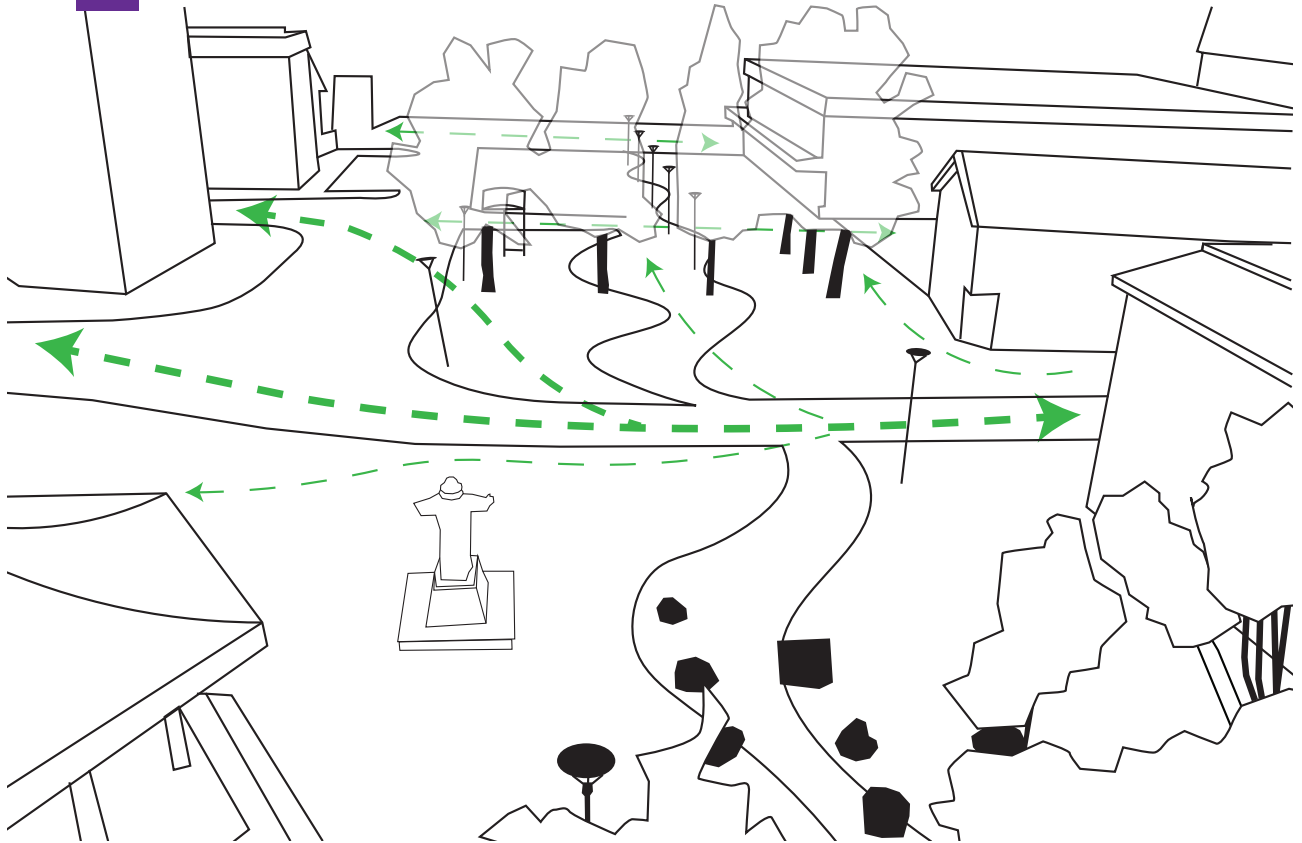
Figur 3.75 Fordeling trafikanter



Parkerte biler



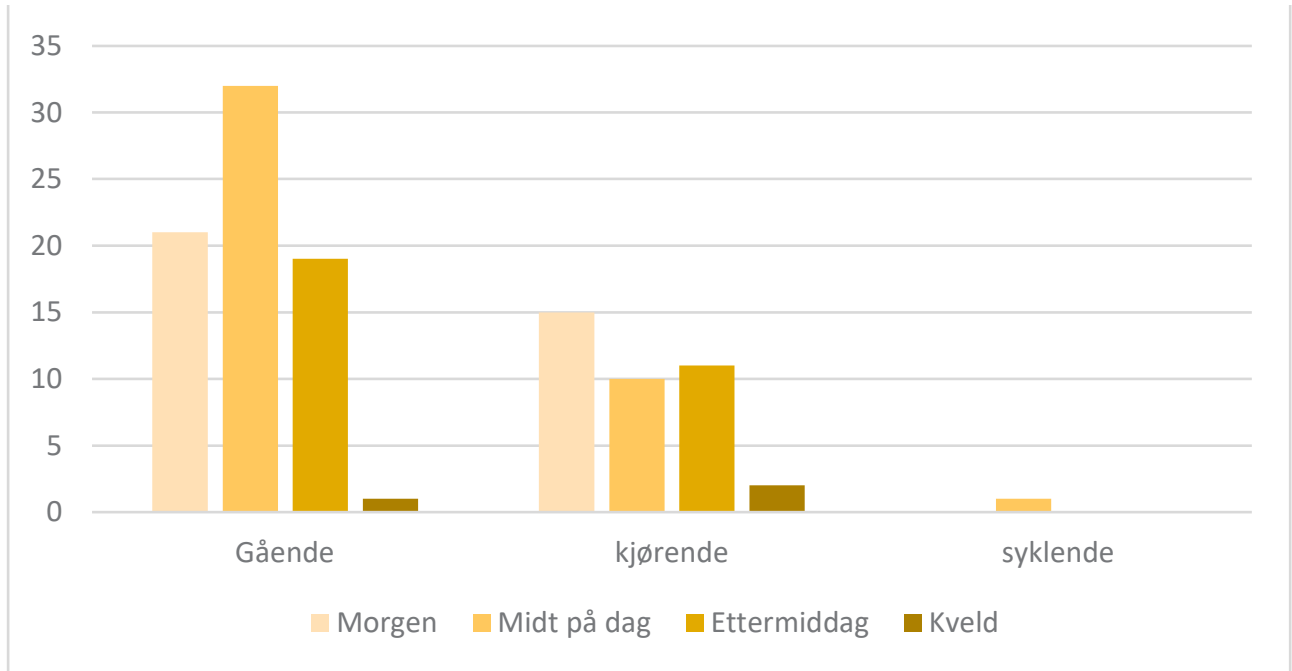
Kjørende



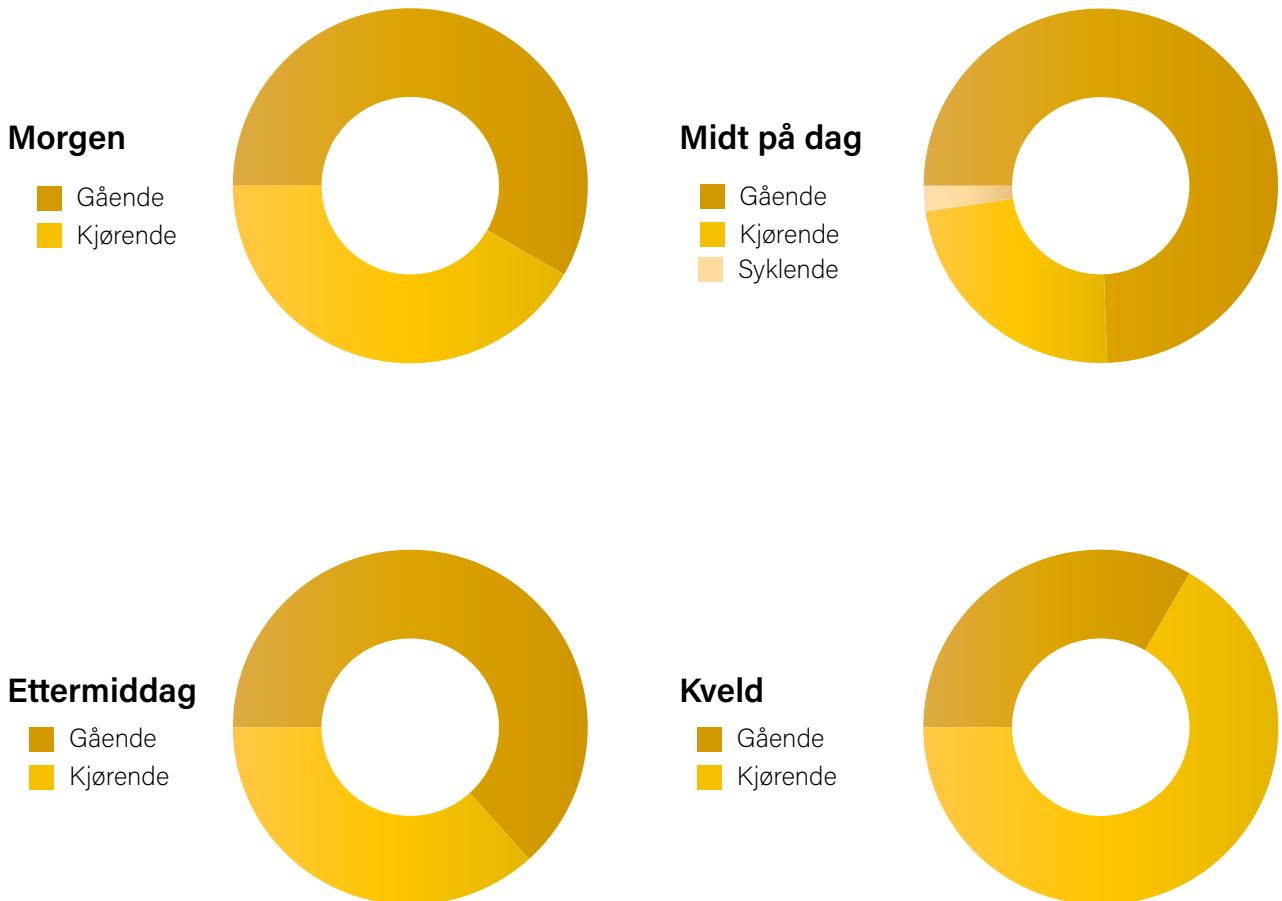
Fotgjenger trafikk

Figur 3.76 Bevegelsesmønster

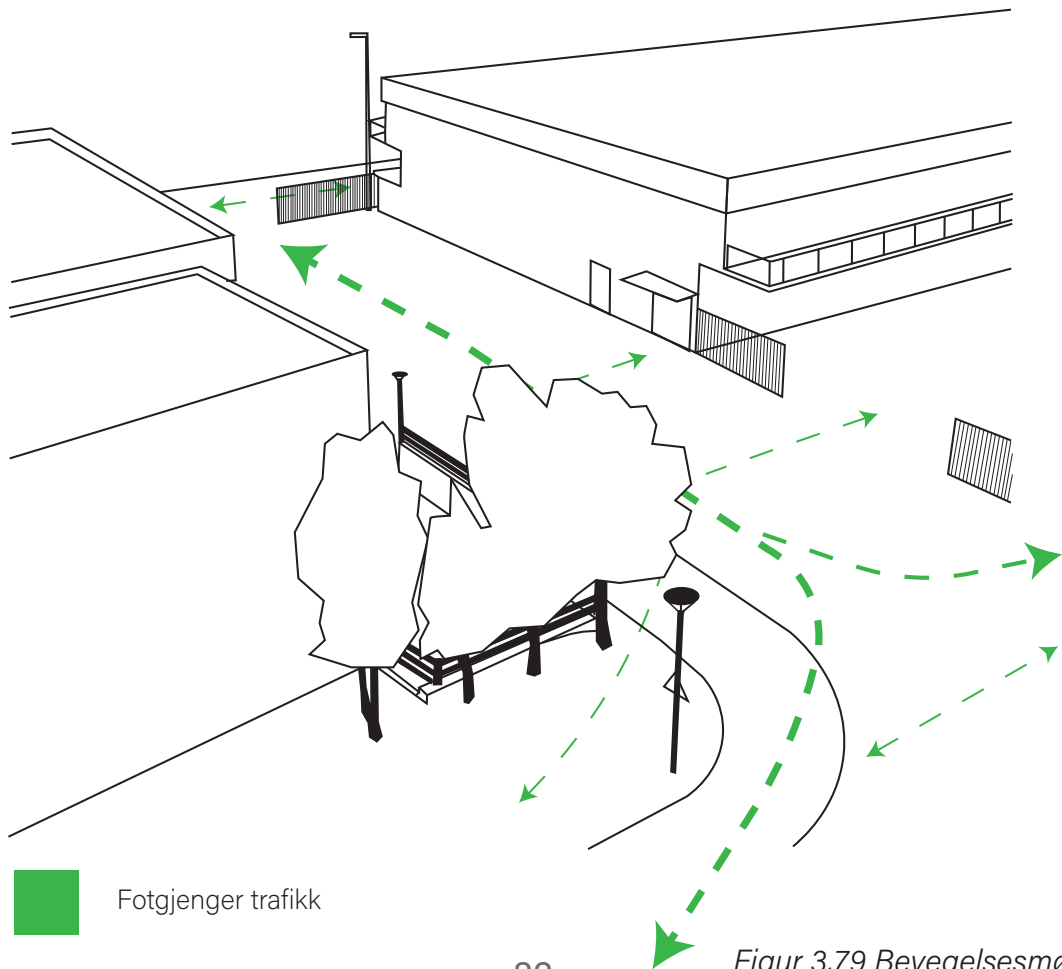
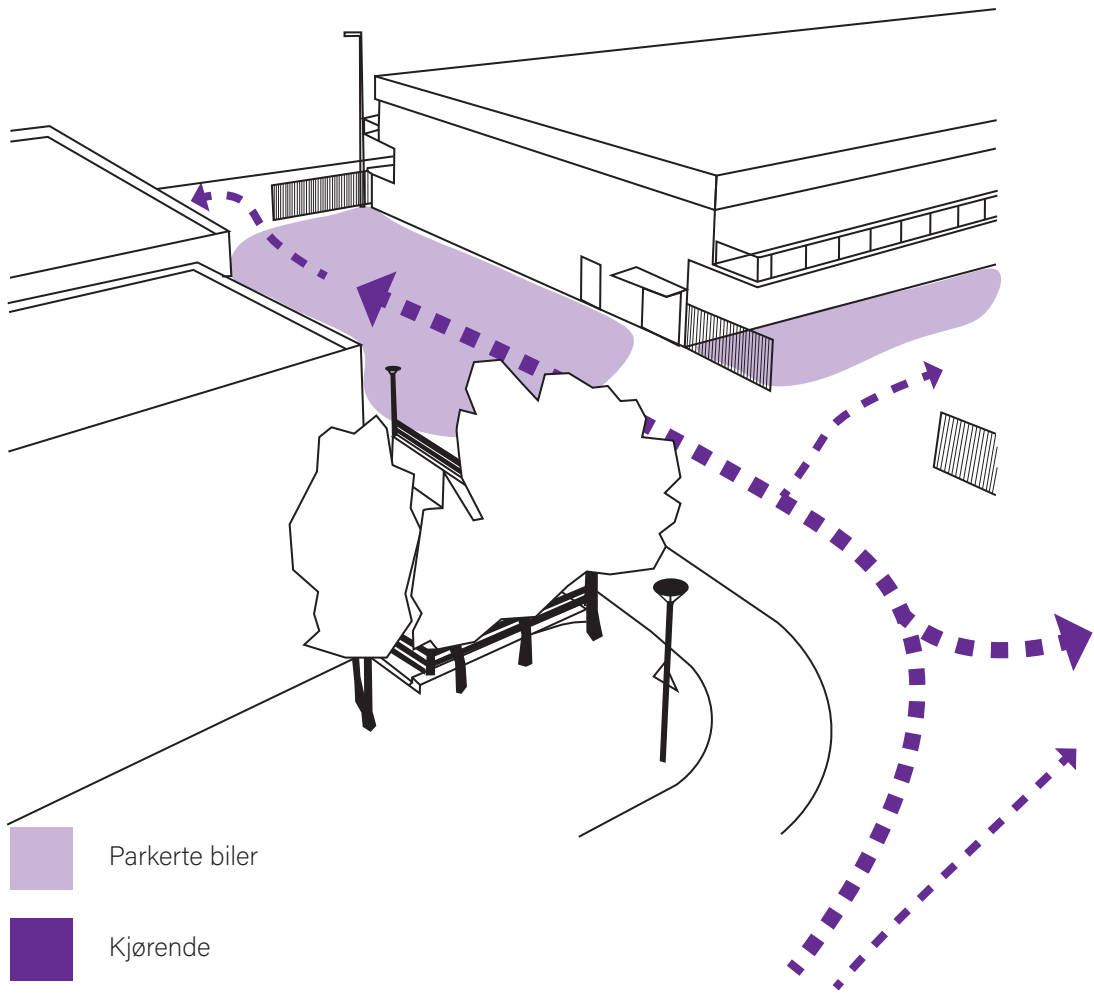
Richard Withs gate



Figur 3.77 Registrering trafikanter



Figur 3.78 Fordeling trafikanter



Temperaturen under registreringen varierte mellom minus 1 til minus 3 grader celsius. Hovedvindretningen var fra nord og varierte mellom 5 til 12 m/s. Ifølge værtjenesten yr.no fra metrologisk institutt var den opplevde temperaturen minus 6 grader celsius på grunn av vindforholdene. Det ble ikke registrert noen former for opphold innenfor disse intervallene. Dette kan skyldes værforholdene, trafikkmengden og de nasjonale retningslinjene som ble innført i løpet av dagen. 11. mars 2020 ble covid-19 erklært en pandemi av WHO, og dagen etter innførte norske myndigheter nasjonal unntakstilstand. Første del av dagen for registreringen virket bruken av byrom-

mene «normale», med stor aktivitet både av kjørende og gående. Dagen etter fremstod byen «tom» på samme tidspunkt. På tordags kveld var det svært lite liv i gatene, med en helt annerledes atmosfære enn kvelden før. Det opplevdes som utrivelig å ferdes ute. Dette har trolig vært med på å prege resultatet for registreringen.

For å få en grundigere forståelse av bruken av stedet, bør det gjennomføres flere slike registreringer til flere tider av året. Etter en eventuell gjennomførelse av tiltak vil det være hensiktsmessig å utføre flere registreringer for å kunne vurdere virkningen av tiltakene.

TIDSPUNKT		VÆRFORHOLD
Morgen	07.30-08.00	- 1 grad celsius Snø Svak vind fra nord, 2-3 m/s
Ettermiddag	16.15-16.45	- 3 grader celsius Snø Liten kuling fra nord, 12 m/s
Kveld	21.00-21.30	- 3 grader celsius Skyet Liten kuling fra nord, 12 m/s

Tabell 3.1 Parken og Torget

TIDSPUNKT		VÆRFORHOLD
Morgen	08.20 - 08.50	- 1 grad celsius Snø Svak vind fra nord, 2-3 m/s
Midt på dagen	14.00-14.30	- 3 grader celsius Delvis skyet Laber bris fra nord, 8 m/s
Ettermiddag	17.00-17.30	- 3 grader celsius Snø Liten kuling fra nord, 12 m/s
Kveld	21.30-22.00	- 3 grader celsius Skyet Liten kuling fra nord, 12 m/s

Tabell 3.2 Richard Withs gate

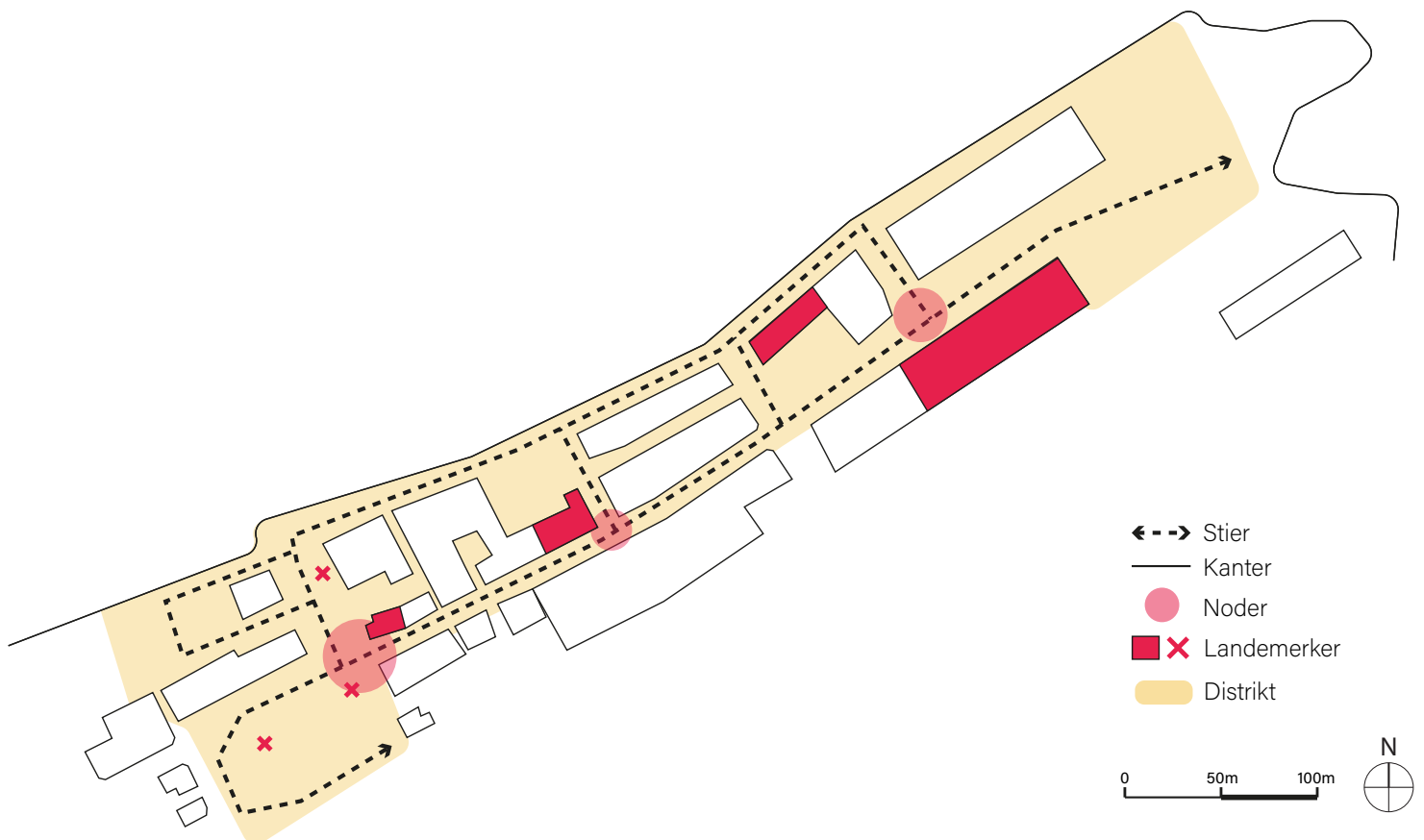
3.2.2 Lesbarhet

I kartet «Lesbahet» ser vi elementene fra Kevin Lynchs bok og hvordan de henger sammen i Sandnessjøen. Stiene leder observatørene gjennom Gågata, mellom bygninger, og langs kaia. I vest-enden av Gågata finner vi et knutepunkt (node) sammen med to landemerker, Petter Dass-statuen og bygget Frk Lovises kafé ligger i. Dette er et sterkt knutepunkt i sentrum, og svært viktig for lesbarheten i området. I midten av Gågata ligger det gamle posthuset på et knutepunkt. Disse bygger opp om hverandre og er blir derfor en viktig del av Gågatas helhet. Kulturbadet er det viktigste landemerket i sentrum fordi det også opptrår som et knutepunkt. Derfor er dets

ytre også en naturlig node, og representerer den ytre delen av sentrumskjernen.

En grundigere registrering av ferdsel i byen vil også gi et tydeligere bilde av lesbarheten. En lesbar by er viktig for innbyggernes følelse av tilhørighet og deres trygghetsfølelse. Siden Sandnessjøen både er regionscenter og et voksende populært turistmål, er det viktig at byen oppleves enkel å forstå for de som kommer utenfra.

Når man vet og forstår hvor og hvordan mennesker beveger seg i byen, er det enklere å kartlegge områder som kan utnytte denne aktiviteten.



Figur 3.80 Lesbarhet

3.3 Delkonklusjon

Byrommene i sentrum er lite variert. De fleste fungerer som gater, parkering og arealer for venting på transport. Utenom disse er det en park som oppleves tom, og et bortgjemt torg. Ingen av byrommene er tilrettelagt for barn og eldre.

Foruten noen graverte steiner i parken er det ingen elementer som oppmuntrer til lek. Benkene i området er ikke spesielt inviterende, og flere av dem er vanskelige å sette seg på og reise seg fra. Kommunen tar inn benker på vinterstid, så det kan være mer innbydende å sette seg ned på sommerstid. Flere steder var det hull i asfalten og på torget hadde belegningssteinene begynt å flytte på seg, noe som trolig skyldes det voksende rotsystemet til trærne. Dette er en potensiell trussel for svaksynte og bevegelseshemmede. På torget er det også noen partier med bakkeelementer av tre. På befaringen var disse svært glatte på grunn av regn.

Trafikksikkerheten i byen opplevdes dårlig ivaretatt. På hele studieområdet ble det registrert svært få skilt for fotgjengerovergang. Flere av fotgjengerfeltene var nesten ikke oppmerket lenger, og da snøen kom var det umulig for både fotgjengere og kjørende og se fotgjengerovergangene. Med de klimatiske utfordringene som byen møter store deler av året, foregår de valgfrie og sosiale aktivitetene innendørs. (samt noen nødvendige, folk går inn for å vente på bussen som stopper rett utenfor). Både på kjøpesenter/ kafeer, offentlig; kulturhuset. Vi har erfart at mange er helt

avhengige av bilen som fremkomstmiddel. Det vil derfor ikke være hensiktsmessig å fjerne alle overflateparkeringene. Da ville man risikert at alt livet i sentrum også ville forsvunnet. Derfor er det viktig å velge "rett" parkeringsplass å fjerne for å lage et velfungerende byrom. Vi har også valgt å følge anbefalinger fra Lene Carlssen, arealplanlegger i kommunen. Richard Withs gate prioriteres, sammen med torget/ parken som allerede er et etablert byrom i byen.

Sentrumsområdet generelt sett kan få økt attraktivitet med bedre renhold, godt vedlikehold og utskiftning av slitte og ødelagte elementer. For eksempel lys i alle lyktestolper, og å rette opp lyktestolpene som står skjevt. I tillegg bør det fokuseres på å ta i bruk de byggene som står tomme, spesielt i gågata der fasadene spiller en viktig rolle. Figur 3.88 viser en oppsummering av funnene fra analysen av det fysiske miljøet. Byrommene som anses å ha størst potensiale og som kan gi det største løftet i byens attraktivitet ved å pusses opp, er Parken, Torget og Richard Withs gate. Dette på grunn av deres svært gode plassering i endene av Gågata, og de fysiske kvalitetene som allerede eksisterer i byrommene.










Figur 3.81 Eneste leke-elementer i sentrum

STYRKER	SVAKHETER
Utsikt	Trafikksikkerhet
Beliggenhet	Klima
Lesbarhet	Dårlig vedlikehold

Tabell 3.4 Styrker og svakheter





-  Planområde
-  Viktige byrom
-  Forbedring for gående
-  Vennlig fasade
-  Midt-i-mellom fasade
-  Kjedelig fasade
-  Inaktiv fasade

0 100m 200m

N

Konsept og idé

Hensikten med dette kapitlet å løse utfordringer som ble identifisert i analysen. Det vil bli sett på grep som kan iverksettes for å skape et sted som er godt å være. Det vil fokuseres på byrom der mennesker allerede ferdes, i håp om at forbigående ser noe interessant og gjør et ekstra stopp.

Hvordan kan byrommene gjøres attraktive?

Kapittel

4

Overskrifter

4.1 Brukerinvolvering

4.2 Designkriterier

4.2.1 Delmål

4.3 Konsept

4.3.1 Hovedkonsept

4.3.2 Delkonsept

4.4 Inspirasjon



“Everyone has the right to live in a great place. More importantly, everyone has the right to contribute to making the place where they already live great.”

(President, Project for Public Spaces, Fred Kent, u.d.)

4.1 Brukerinvolvering



Figur 4.1 Brukere

Basert på det som kommer frem i innspillverktøyet fra Cityplanneronline, virker det som at deltakerne ønsker et rikere folkeliv i Sandnessjøen sentrum. Utover dette inneholder mange av innspillene forslag til konkrete tiltak som kan iverksettes for å oppnå dette. Ordskyen viser temaene som gikk igjen i resultatene fra innspillverktøyet.

En stor del av innspillene er knyttet til det manglende leke- og aktivitetstilbudet i byrommene i sentrumskjernen. Det er høy etterspørsel på flere lek-, trening- og aktivitets- apparater spesielt i områdene i og rundt Parken. I tillegg til møbler som inviterer til opphold.

Etablering av en moderne havnepromenade er også et tema som går igjen. Ellers er det et ønske om generelt økt kvalitet i

området, gjennom vedlikehold og fornying av enkelte fasader, og større fokus på utforming gjennom møblering, belegning, beplantning og belysning. Det er også flere innspill som peker på bruk av farger som virkemiddel for å øke stedets visuelle kvaliteter og bruk. Ett av innspillene viser til Fargegata i Stavanger, der bruken av farger har hevet attraktiviteten til området. Trafikksikkerheten er et annet viktig tema som ble tatt opp, da med særlig fokus på sikkerheten til fotgjengere og syklende.

I det videre arbeidet fokuseres det på utvalgte byrom som er av høy interesse for befolkningen. Resultatene fra undersøkelsen anvendes videre i utviklingen av designforslaget.

4.2 Designkriterier

Hovedmålet med oppgaven er å gjøre byrommene mer attraktive for brukerne. Basert på kunnskap fra litteraturen i kapittel 2 har vi valgt å dele hovedmålet inn i tre delmål. I likhet med den analytiske modellen. Dette har vi gjort for å kunne få en oversikt over hvilke konkrete grep og tiltak som må iverksettes for å oppnå hovedmålet.

4.2.1 Delmål

Det første delmålet er å skape trygge rammer for alle brukerne. Da både den opplevde og reelle tryggheten. Dette oppnås gjennom å fremme universell utforming og utforme byrommene på en slik måte at de har god lesbarhet uten ubehagelige sanseopplevelser.

God lesbarhet og oversikt kan oppnås gjennom belysning og tydelig skilting og oppmerking av gategulvet og vegbanen. Her bør det utformes med hensyn til de myke trafikantene. Valg av material og helning på underlaget er avgjørende for å oppnå kravet til universell utforming. For å skjerme brukeren for ubehagelige sanseopplevelser bør det fokuseres på å dempe støynivået og gjøre det beste ut av klimaforholdene på stedet.

Delmål nummer to er å styrke stedets identitet og lokal tilhørighet. Brukerinvolvement er et viktig verktøy for å oppnå dette, slik at innbyggerne får en følelse

av eierskap til byrommene. Et annet viktig moment er å forsøke å skape en god atmosfære og romlighet gjennom det visuelle. Estetiske kvaliteter som kunst, bynatur, spennende elementer og variert bruk av belysning er med på å skape stemning. Byens byrom bør være et sted innbyggerne trives i og er stolte av.

Det siste delmålet er å øke aktiviteten og forekomsten av opphold på stedet. Dette målet henger tett sammen med resultatet fra brukerinvolveringen. Ved å lytte til de som kjenner stedet best og dermed vet hvilke mangler stedet har kan man oppnå mer levende byrom. Ved å tilrettelegge for variert bruk og ulike aktiviteter kan flere nyte godt av sentrumsområdet. Andre ting det er viktig å fokusere på er «smart» plassering av benker, gode møteplasser, og at byrommene skal være fleksible slik at de kan brukes i flere sammenhenger.



Tiltak og grep for å oppnå målene

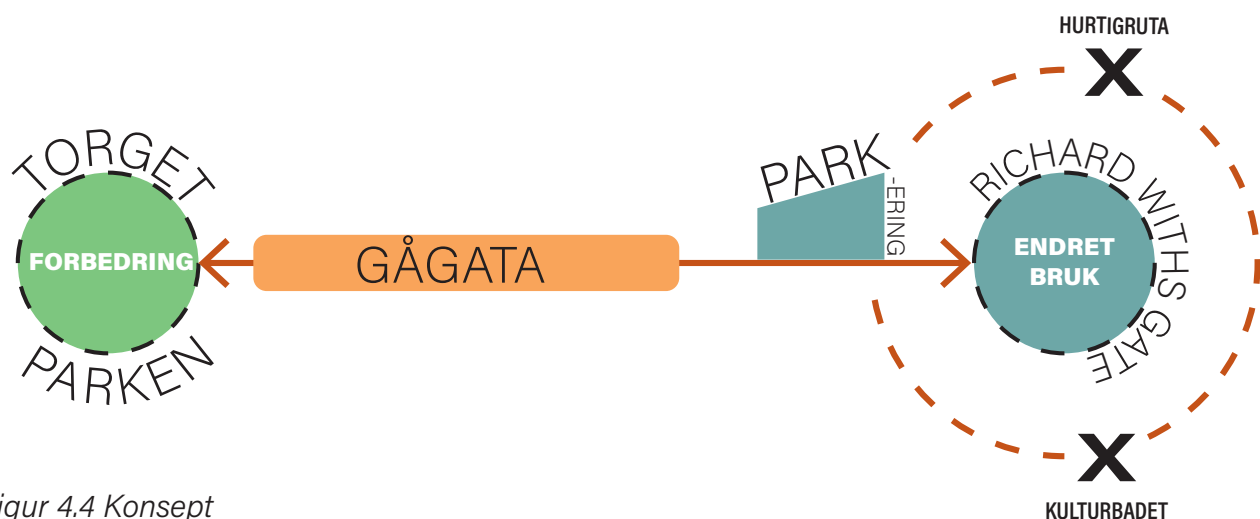
- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Oversikt ■ Universell utforming ■ Støy og klima | <p>Belysning, trafiksikkerhet med fokus på de myke trafikantene.</p> <p>Belegning</p> <p>Beplantning, gjøre det beste ut av værforholdene</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Atmosfære og romlighet | <p>Estetiske kvaliteter, kunst, bynatur, belysning, aktivere fasader</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Opphold ■ Mangfold av aktiviteter ■ Fleksibelt | <p>“smart” plassering av benker, gode møtesteder</p> <p>Byrom for alle, inviterer til variert bruk</p> <p>Kunne brukes til både hverdag og fest</p> |

Figur 4.3 Designkriterer

4.3 Konsept

I det videre arbeidet vil det fokuseres på byrommene i endene av Gågata. Dette gjøres for å oppnå en synergi-effekt, det vil si samspill mellom flere faktorer som forsterker hverandre slik at den kombinerte effekten blir større enn summen av de enkelte faktorenes bidrag. (SNL, 2020). Dette forsterker dermed hele sentrumsområdet.

4.3.1 Hovedkonsept



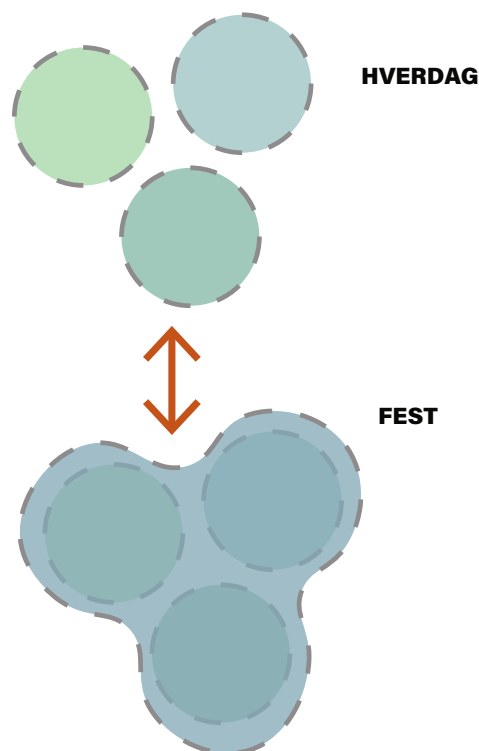
Figur 4.4 Konsept

I konsepttegningen ser vi de to ytterpunktene, Parken/ Torget og Richard Withs gate, som kobles sammen gjennom Gågata. I dag er tilknytningen mellom Parken/ Torget og gågata god, men selve byrommet har behov for forbedring. Richard Withs gate krysser i forlengelsen av gågata, dermed er tilkoblingen mellom disse svak. I tillegg er bruken av gaten ikke optimal for tilknytning til Gågata eller viktige nærliggende funksjoner, som Kulturbadet og der Hurtigruta legger til kai. Richard Withs gate trenger derfor en forbedret sammenkobling med Gågata, og endret

bruk og design.

Ved å forbedre Torget/Parken, sikre en god sammenkobling til Richard Withs gate gjennom Gågata, og endre bruken av Richard Withs gate, vil man oppnå et mer sammenhengende sentrum med sterke ytterpunkter som gir nye muligheter i bybildet. Et fungerende, sammenhengende sentrum vil ha positive innvirkninger på flere områder. Blant annet vil det gi nye muligheter for opphold og bruk av byrommene, som igjen resulterer i at disse bruker de andre funksjonene, som handel, hotell, restaurant og Kulturbadet. Samtidig vil

det styrke stedets identitet gjennom økt lesbarhet og ved å fremme viktige eksisterende elementer. Det vil bli mer naturlig for turister som kommer av hurtigruta å gå gjennom Richard Withs gate hvis denne gaten har noe interessant og forlokkende i seg. Gjennom gata vil det falle naturlig å bevege seg inn mot gågata, stoppe innom en lokal butikk, og deretter drikke en kaffe i den flotte Parken. På samme måte vil de lokale som har tatt med barna en liten tur i Parken, få øye på en av butikkene i Gågata som hadde noe fint på utstilling, og gå en ekstra tur der. Den sammenhengende og styrkede sentrumskjernen vil altså gi flere positive ringvirkninger, både i lokalmiljøet og for turismen.

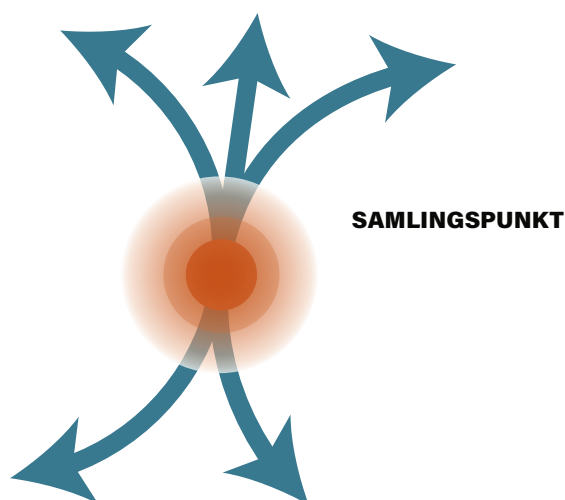


Figur 4.5 Delkonsept 1

4.3.2 Delkonsept

Delkonsept 1 beskriver hvordan de nye byrommene bør utformes, med grunnlag i designkriteriene. Det skal være fokus på fleksible byrom, som fungerer i hverdagen og til fest. Til hverdags vil det være ulike soner for variert opphold og bruk. Til fest skal det være mulig å samle disse sonene, til et helhetlig rom.

Delkonsept 2 illustrerer hvordan den helhetlige sentrumskjernen, Parken, Torget, Gågata og Richard Withs gate, blir et vel-fungerende samlingspunkt der mennesker allerede ferdes.



Figur 4.6 Delkonsept 2

4.4 Inspirasjon

Farger og mønstre



Figur 4.7 Superkilen (I. Daan, 2012)

Superkilen er et stort urbant byrom som går gjennom et område i Danmark, nord for København, med høyt etnisk mangfolk og som har hatt flere sosiale utfordringer.



Figur 4.8 Superkilen (I. Daan, 2012)

Som en overordnet idé har det en kolleksjon av ulike globale objekter, fra over 60 nasjonaliteter som representerer menneskene som bor i området.



Figur 4.9 Superkilen (T. Eskerod, 2012)

Det varierer mellom treningsutstyr fra Muscle Beach LA i USA, til kloakkavløp fra Israel, palmetrær fra Kina og neonskilt fra Qatar og Russland. Hvert objekt har en



Figur 4.10 Superkilen (M. Magnussen, 2012)

rustfri stålplate hvor det står informasjon om objektet og hvor det kommer fra, på Dansk og på språket objektet kommer fra.

Lek og aktivitet



Figur 4.11 Into the wild (J. Feslikenian, 2015)

«Into the wild» er et parkprosjekt i Nederland der konseptet var å forene ulike former for lek i en samvirkende helhet. Den indre delen er en naturinspirert lekeplass, og den ytre delen en urban idrettsbane, og terskelen i midten er en tradisjonell lekeplass med vanlige lekeapparater.



Figur 4.12 Into the wild (J. Feslikenian, 2015)

Variasjonen i typer lek arrangert i en åpen plass skaper en dynamisk verden som gir barna uendelig med muligheter for lek og for å tolke og forestille seg stedet på sin egen måte. I kontrast til de mange ensformige lekeklassen med standard lekeapparater som eksiterer overalt.



Figur 4.13 Drapersfield (A. Taylor, 2014)

Drapers Field var det første "Stitching the Fringe"-prosjektet som integrerte ny utvikling i det allerede eksisterende lokalmiljøet i Leyton, London. "Stitching the Fringe" betyr at parken ikke bare ender



Figur 4.14 Drapersfield (Duncan&Grove, u.d.)

ved grensene. Kinnear Architecture designet dette unike lekeområde som tillater lek å flyte over et vidt landskap, og som oppfordrer til samarbeid og lek på tvers av generasjoner.

I dette kapitlet legges det frem en presentasjon av designforslaget. Forslaget er basert på resultater og funn fra tidligere kapitler.

Hvordan kan byrommene gjøres attraktive?

Forslag

Kapittel

5

Overskrifter

5.1 Planforslag

5.2 Parken og Torget

5.2.1 Parken

5.2.2 Torget

5.3 Richard Withs gate

5.1 Planforslag

Planforslaget består av to designforslag av byrommene Parken/Torget og Richard Withs gate. Disse byrommene ligger i hver sin ende av Gågata, og som beskrevet i konseptet vil disse byrommene kunne ha stor betydning for byens utvikling. På kartet ser vi Parken/Torget i den vestlige enden av Gågata, som strekker seg nordøst til Helgelandsgate, og parallelt med denne finner vi Richard Withs gate. Hovedtanken har gjennom hele prosessen vært å knytte disse byrommene sterkere sammen. Fargene på bakken er et av tiltakene som foreslås for å skape en god tilknytning. Parken/Torget har i dag samme materialer på bakken, belegningsstein i en rødlig farge. Ved å hente opp igjen dette i forlengelsen av Gågata bort til Richard Withs gate, men i en ny stil, vil sentrumskjernen skille seg sterkere ut.





Figur 5.1 Planforslag

5.2 Parken og Torget

Kartet på neste side viser det detaljerte planforslaget av Parken og Torget. Byrommene henger i dag tett sammen, både gjennom romlighet og utforming. Dette har vært en grunnleggende idé som igjen vises i designet. Den flytende overgangen mellom park og torg styrker fleksibiliteten til rommet, og gjør det mulig å bruke rommene som ett. Den bølgende stien som slynger seg gjennom Torget og videre gjennom Parken, sammen med lik bruk av materialer og beplantning, skaper en tydelig tilnytning. Samtidig er det elementer som skiller dem; funksjoner, underlaget på bakken, romdefinerende objekter, skala. Rommene vil derfor presenteres hver for seg, med en mer utdypende beskrivelse av forslaget.

5.2.1 Parken

I Parken i dag finnes et platå nede ved Paviljongen, med en fontene og noen benker. Resten av Parken har kun bestått av trær, en sti langs terrenget og utsiktsplatået. Ved å fortsette den bølgende stien fra Torget, og videre gjennom Parken, skapes det nye rom og dermed nye muligheter. To nye platåer skal gi et løft i utforming, samtidig som de vil ha nye funksjoner Parken tidligere har manglet.

Det nederste platået beholdes hovedsakelig som før, men pusses opp med trapp på midten og svart jerngjerde som går igjen ellers i byen. Fontenen får noen mindre vannspeil rundt seg i samme form, og det vil bli benker rundt med bord for bedre sitte- og oppholdsmuligheter. Neste platå vil ha lekeområde i midten, med variasjon i

materialer og farger på bakken, og ulike lekeapparater på disse. På det tredje platået finner vi benker og beplantning, og statuen av Sigrid på Sandnes i midten. Langs stien fra det andre til det tredje platået, vil steinene som tidligere var plassert ved Paviljongen flyttes opp. Utsiktsplatået beholdes som før, men gangvegen fra enden av Parken opp hit må utbedres for å øke trafikksikkerheten. Det vil også bli forbedret belysning langs stien gjennom Parken og på platåene slik at disse føles trygge å ta i bruk selv om det er mørkt.

Disse tiltakene vil kunne gjøre at Parken oppleves mer helhetlig og komplett i sine funksjoner, og åpner opp for at flere typer brukere ønsker å være i den.



Figur 5.2 Oversikt Parken og Torget

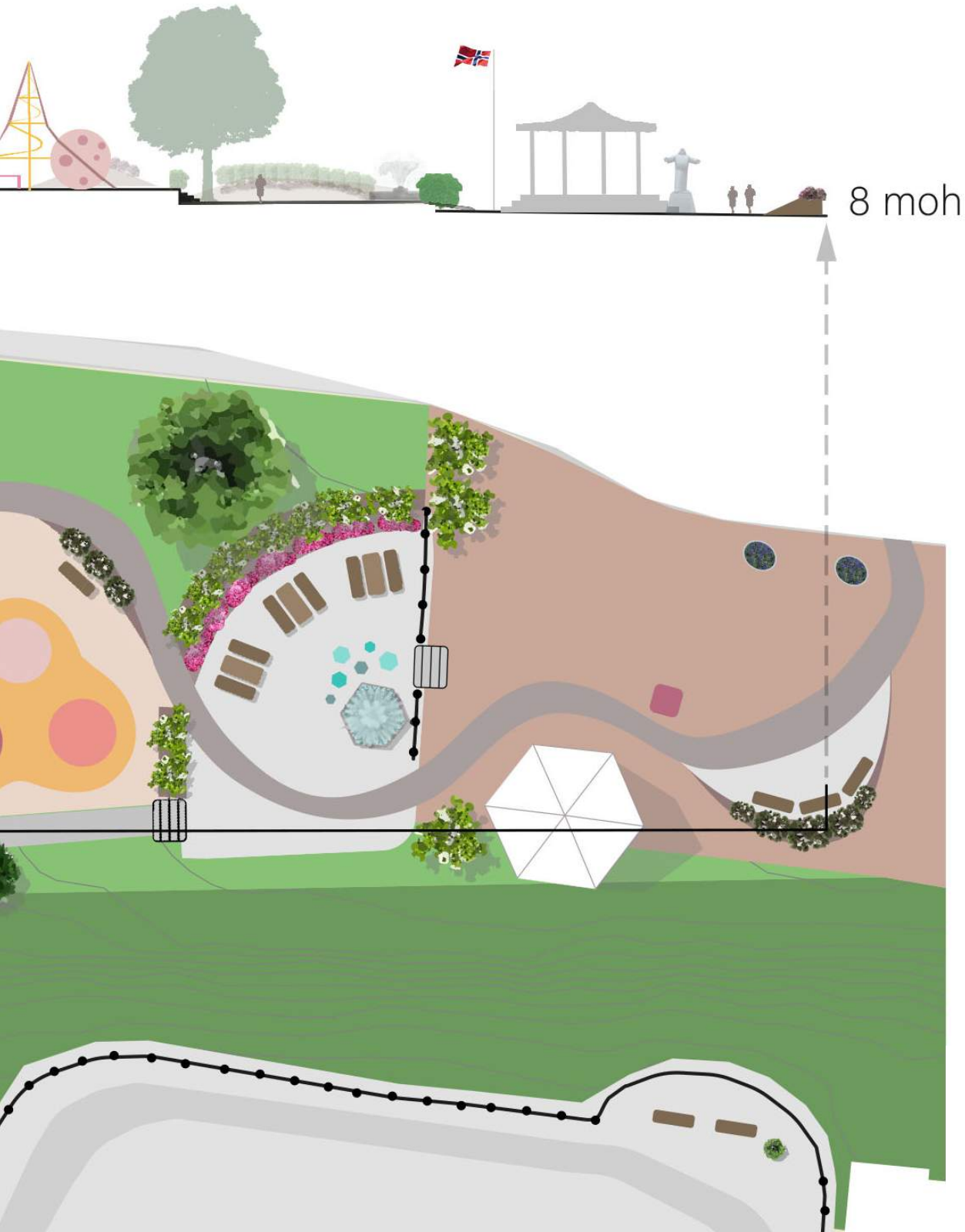
Parken





«Sandnessjøen trenger en park som er attraktiv for folk å oppholde seg i»

(Innbygger, 2019)



Parken



Figur 5.4 Parken



5.2.2 Torget

En viktig faktor for å forbedre Torget er godt vedlikehold og oppussing av materialer som allerede finnes. Trærne som tidligere var plassert på tvers av den bølgede stien, og som delte rommet i to, tas vekk. Nye trær blir plassert langs veggen, og skiller rommet fra bilvegen samtidig som det vil virke støydempende. Disse trærne bør opparbeides med god plass rundt stammen til røttene, slik at de ikke vil kunne vokse utover belegningen som de eksisterende har gjort. Langs veggen som går inn i Gågata vil det stå store flyttbare blomsterkrukker. Nede ved Paviljongen opparbeides et nytt område for opphold, med gode solforhold og utsikt. Foran Frk Lovise beregnes plass til kafébord, og langs gjerdet og trærne kommer ny sykkelparkering med beplantning rundt.

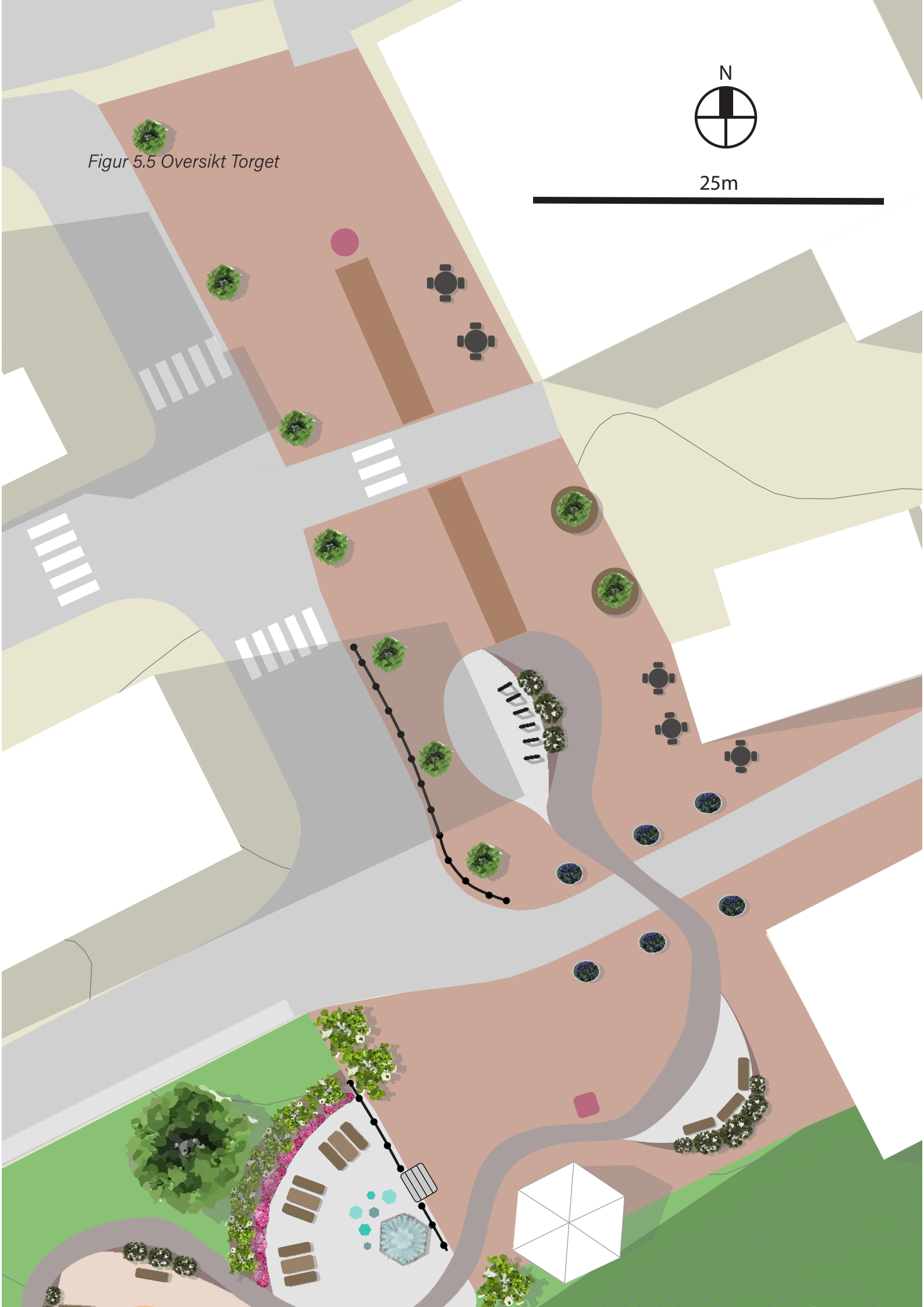
Tre-elementene som i dag skaper flere uheldig opplevelser enn gode på grunn av det blir et veldig glatt underlag når det er vått, burde enten tas vekk eller dekkes med møblering.

I dag er det lite som tilsier at Torget faktisk er et torg. Derfor er det viktig å utnytte utformingen og beholde mesteparten som et åpent rom, slik at det fungerer som det rommet det er tenkt å være.

Figur 5.5 Oversikt Torget



25m



Torget



Figur 5.6 Torget



5.3 Richard Withs gate

Richard Withs gate ligger plassert mellom havnen der Hurtigruta legger til kai og hovedinngangen til Kulturbadet. Stedet preges av fotgjengertrafikk fra kaien, kulturbadet, hotellet, ferjeleie og gågata. Det er også aktivitet knyttet til holdeplassen for kollektivtransport. I dag er det mest nødvendig opphold som forekommer her, ofte i forbindelse med venting på transport. Gjennom enkle grep kan byrommet transformeres til et levende byrom som byens innbyggere og besøkende kan nyte godt av.

Farge som virkemiddel

Å sette farge på hele gulvet er det klart mest synlige grepet i dette forslaget. Dette tiltaket er inspirert av et av innspillene fra medvirkningsverktøyet, som var å øke fargebruken i sentrum. Dette kan bidra til å skape et spennende og levende byrom. Samtidig er det gjennomførbart på kort sikt, uten store kostnader knyttet til prosjektet. Et annet moment er trafiksikkerhet. Bilister kan bli mer oppmerksomme ved endring av underlaget og dermed vise mer hensyn. Tiltaket vil da bidra til å øke fokuset på de myke trafikantene slik at sikkerheten deres kan bli bedre ivaretatt. Tiltaket kan også ha en informativ virkning, ved å lede dem som kommer til byen via sjøveien inn i sentrumskjernen.

Belysning

Forslaget fokuserer på å øke graden av belysning. Dette kan bidra til å endre stemningen og heve sikkerheten.

Tilrettelegging for opphold

I forslaget er det lagt vekt på møblering for å invitere til opphold. Forslaget er utformet for å kunne møte både nødvendige, valgfrie og sosiale aktiviteter. For å beskytte mot ubehagelige sanseopplevelser er det plassert en levegg mot kaien for å skjerme mot vind.

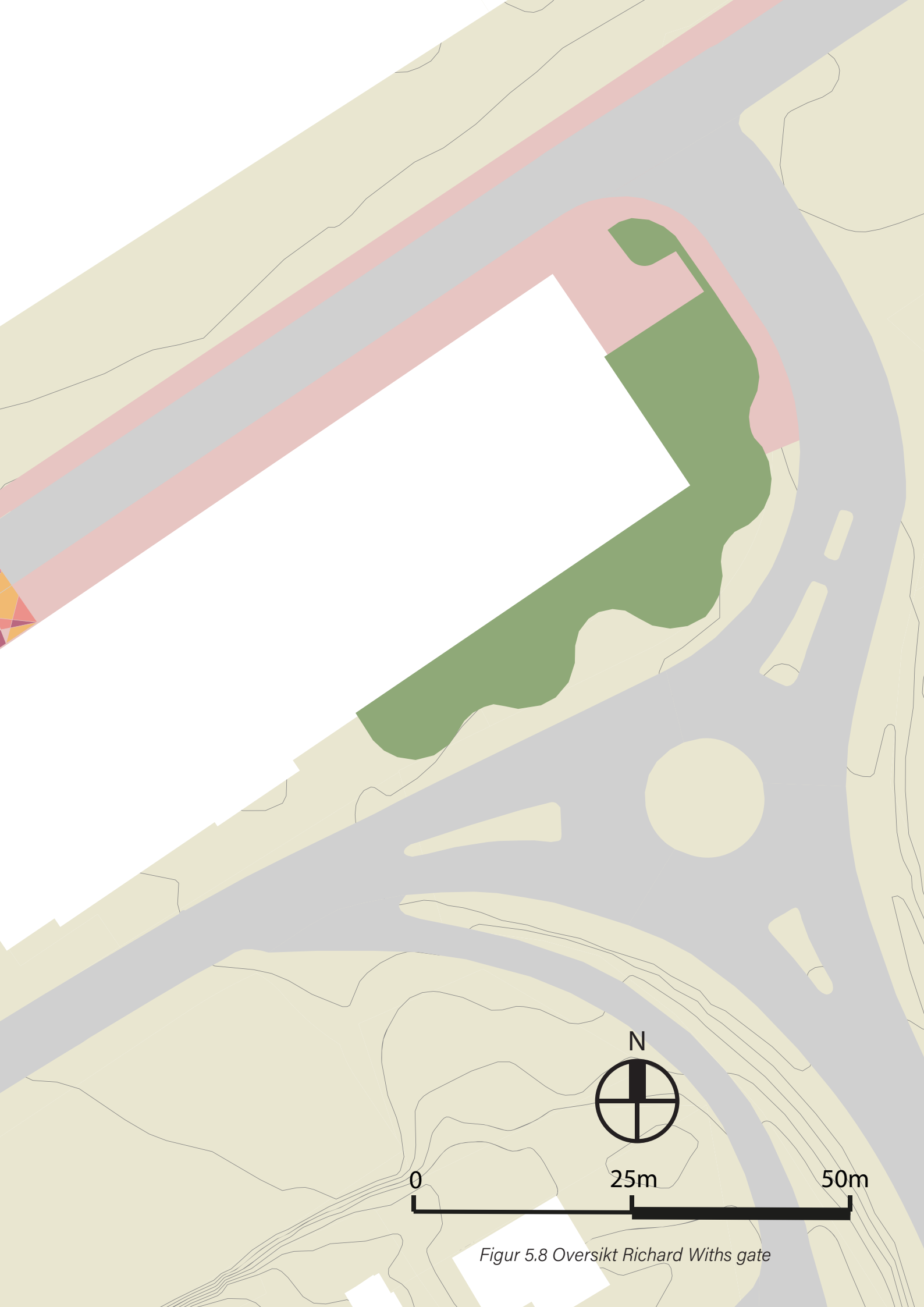


0

25m







Figur 5.8 Oversikt Richard Withs gate

Richard Withs gate



Figur 5.9 Richard Withs gate



“FARGER! Farger fanger oppmerksomheten til mennesker, og farger selger! Fokus på kraftige farger på lekestativ, og andre steder der det er mulig.»

(Innbygger, 2019)

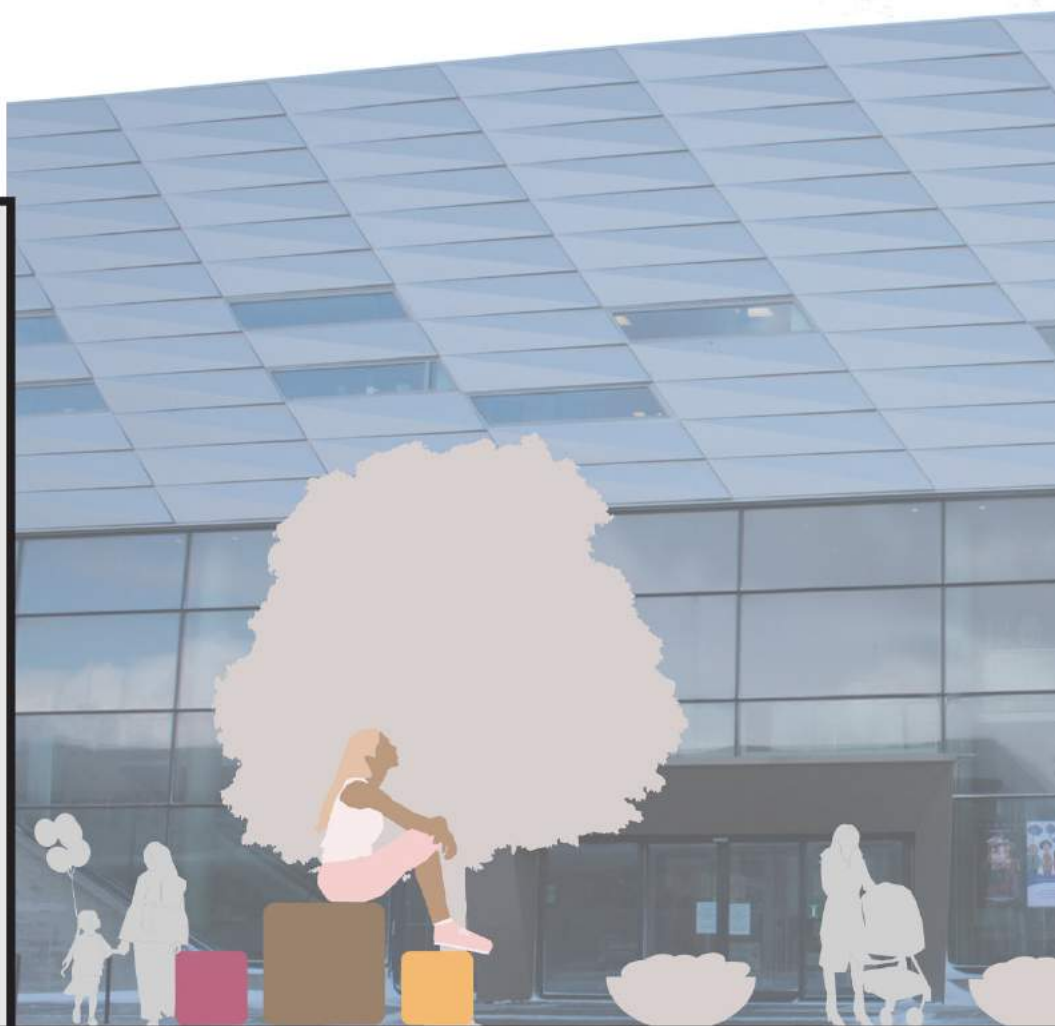


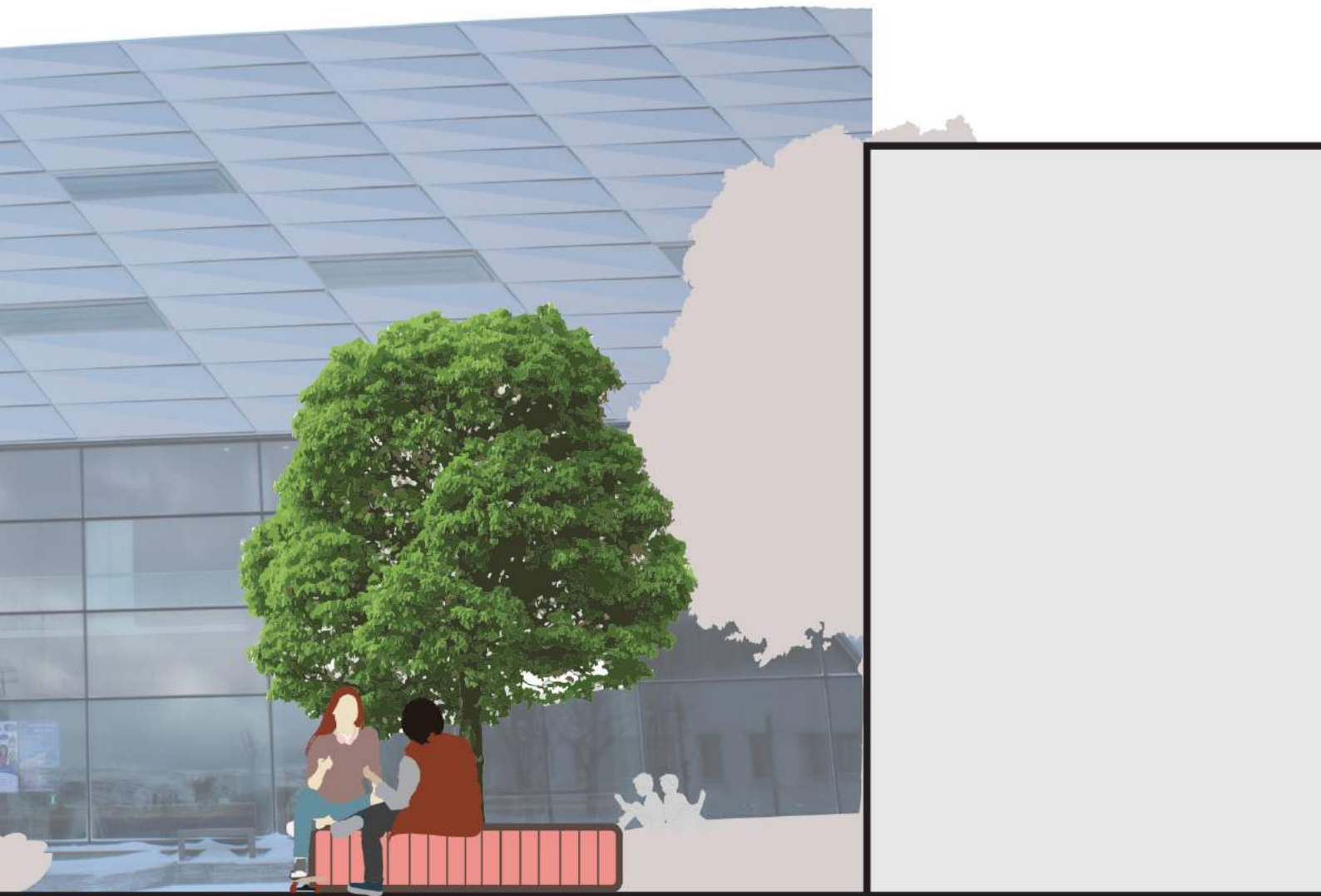
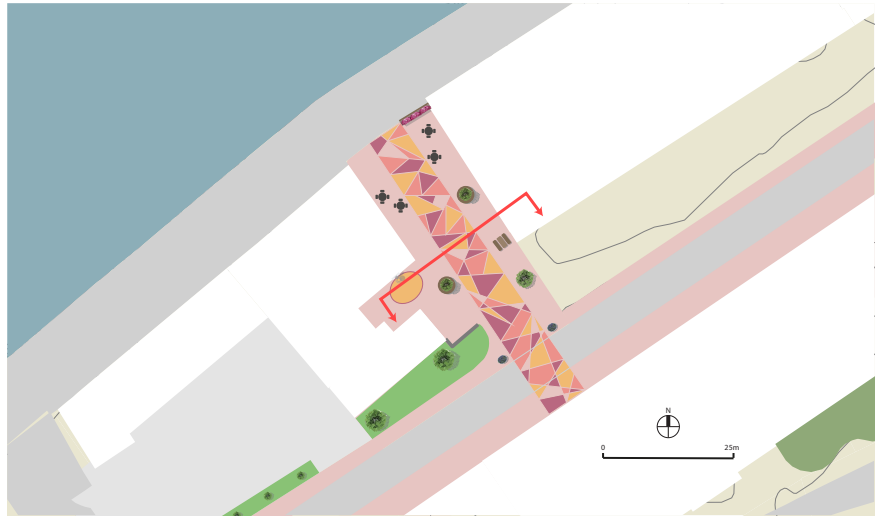
Richard Withs Gate



«Vekk med parkerte biler, dette er det første turistene har mulighet til å se når de kommer til Sandnessjøen»

(Innbygger, 2019)





Figur 5.10 Snitt Richard Withs gate

0m

20m



*Figur 5.11 Underlag
Forslaget legger opp til at asfalten males,
som vist på bildet under fra Møllegata
i Stavanger.*



5.4 Materialer og møblering

Materialer



Myke materialer



Harde materialer

Møblering



Flyttbar møblering



Integrert møblering

Belysning

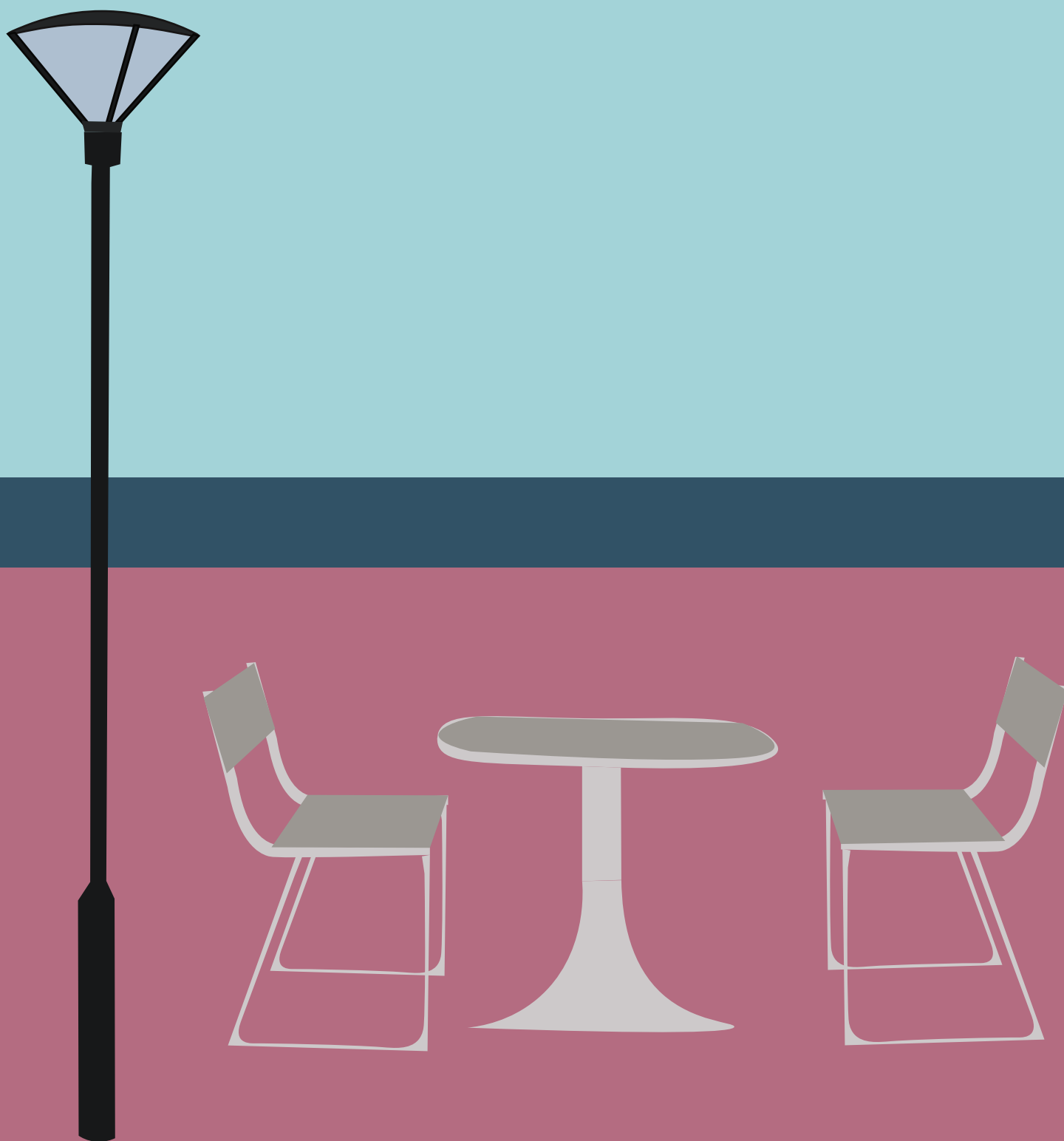


Oversiktsbelysning

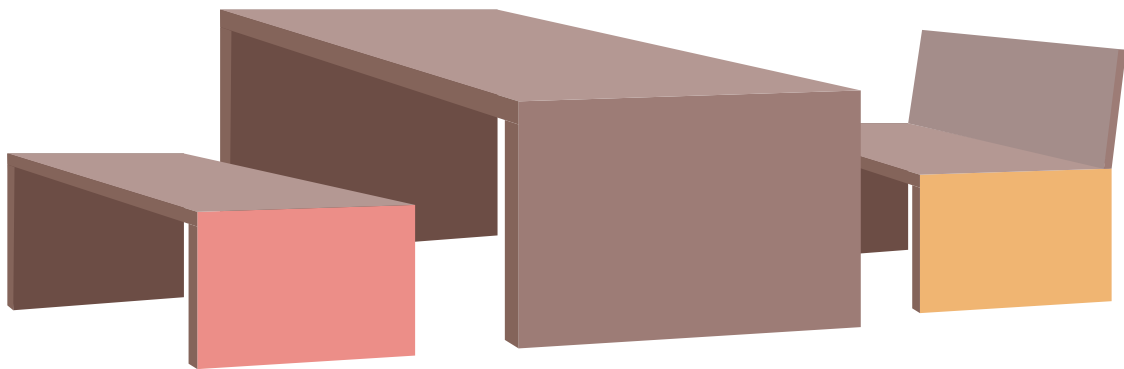
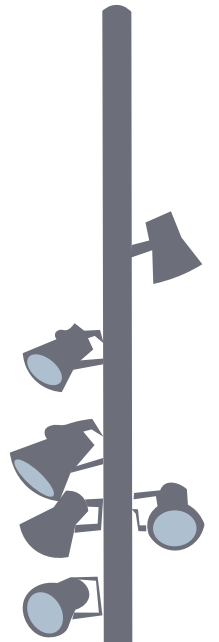
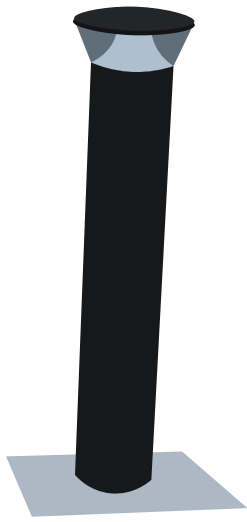


Detaljbelysning

Flere av elementene som er illustrert i prosjektet er hentet fra eksisterende møblering i byrommene. Mange av disse er av god kvalitet, og er derfor ønskelig å ta med videre. Ved å supplere rommene med nye elementer i samspill med de eksisterende, vil det styrke sentrumets sammenhengende utforming og særpreg.



Figur 5.13 Møblering



Konklusjon

I dette kapitlet skal designforslaget vurderes opp mot den analytiske modellen. Det drøftes hvordan forslaget påvirker attraktiviteten til byen, og hvilke ringvirkninger dette har. Det vil også gis anbefalinger for videre arbeid med byrommene i Sandnessjøen.

Kan forslaget bidra til at byrommene blir mer attraktive?

Kapittel

6

Overskrifter

6.1 Vurdering

6.2 Den nye Parken

6.2.1 Trygghet

6.2.2 Bruk

6.2.3 Kvalitet

6.3 Det nye Torget

6.3.1 Trygghet

6.3.2 Bruk

6.3.3 Kvalitet

6.4 Nye Richard Withs gate

6.4.1 Trygghet

6.4.2 Bruk

6.4.3 Kvalitet

6.5 Refleksjon over byens attraktivitet

6.5.1 Arbeidsprosess

6.5.2 Videre arbeid

6.5.3 Ringvirkninger

6.1 Vurdering av forslagene

Det siste forskningsspørsmålet vil besvares i denne delen av oppgaven. Det vurderes om designforslaget bidrar til å øke attraktivitet til byrommene. Vurderingen gjøres basert på designkriteriene i den analytiske modellen. Hvert designkriterie vil bli systematisk gjennomgått for Parken, Torget og Richard Withs gate.

For å konkludere vil resultatet fra byromsanalysen i kapittel 3 der attraktiviteten til byrommene slik de er i dag sammenlignes med vurderingen av attraktiviteten til designforslaget. Dette vil vise om det er forbedring i forhold til de gitte designkriteriene, og dermed om forslaget vil gjøre byrommene mer attraktive.



Trygghet

6.1.1 Oppsummering

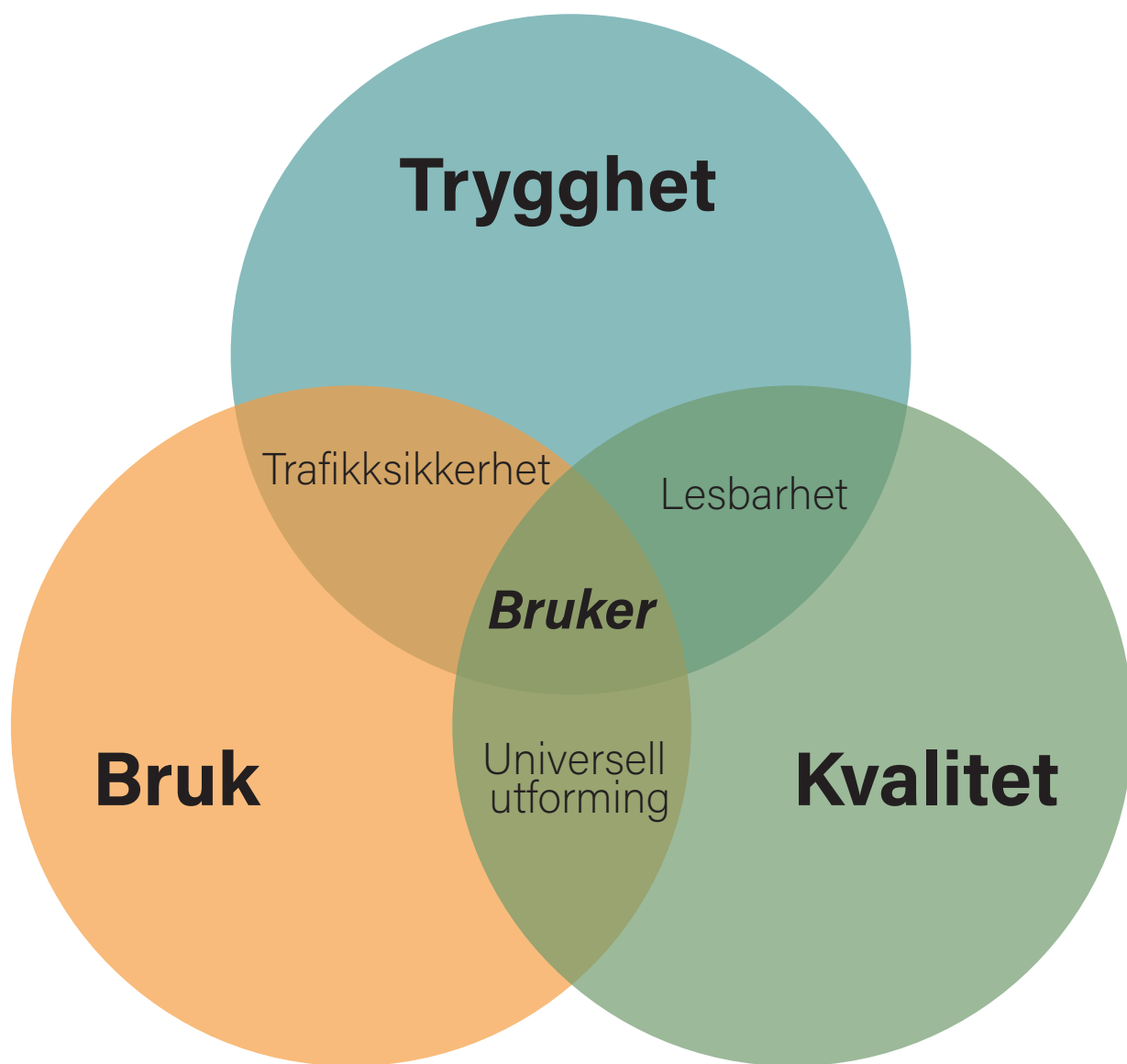
Kriteriene er enten uendret eller blitt forbedret. «Klima» er blant kriteriene som ikke kan forbedres uten større inngrep. Det samme gjelder «Fasader», ettersom det krever involvering av private aktører. Flertallet av kriteriene har enten delvis eller helt blitt forbedret i designforslaget. Med dette kan det konkluderes at de utvalgte byrommenes attraktivitet vil økes med de gitte designforslagene.



Bruk



Kvalitet



Figur 6.1 Venndiagram



«Parken bør oppgraderes og lages til et område der folk kan være sammen, unger kan leke og de som jobber i byen kan nye lunsj i det fri. Er jo helt utrolig at det ikke finnes en eneste benk på den enorme plenen!»

(Innbygger, 2019)

6.2 Den nye Parken

Parken slik den er i dag er et middels fungerende byrom. Basert på medvirkningsverktøyet fremstår det som at Parken er det byrommet som vekker størst engasjement hos innbyggerne i Sandnessjøen. Det fungerer i dag som et grønt byrom man passerer, men har stort potensial til å bli et levende og attraktivt byrom i hjertet av byen. Dette vises igjen i det som fremkommer i vurdereringen etter den analytiske modellen.

6.2.1 Trygghet

Trafikk

Trafikksikkerheten i området rundt Parken er ikke ivaretatt i dag. Det mangler skilting og oppmerking. Under befaringen ble det observert fotgjengere som krysset vegbanen uten tilstrekkelig oversikt og det oppsto noen farlige situasjoner som kunne ha utspilt seg. Derfor er det lagt inn merket gangveg mellom utsiktsplatå og park og en skiltet fotgjengerovergang øverste delen av Parken. For å redusere støy fra veien er det fokusert på beplantning og utforming for å redusere støy fra trafikk. Vurderingen av trafikksikkerheten i forslaget øker fra halv til hel, det vil si «delvis tilfredsstillende» til «tilfredsstillende».

Klima

Parken har gode solforhold og deler av stedet har naturlig beskyttelse mot vind

fra vest og nord. Forslaget legger opp til levegger ved de nye sitteplassene og lekeapparatene. I Norge er nedbør også en avgjørende faktor for om folk ønsker å oppholde seg utendørs. I forslaget er det ikke lagt opp til beskyttelse mot regn. Dette ville vært mer teknisk krevende og økonomisk belastende. Derfor vurderes forslaget som uendret fra i dag med «delvis tilfredsstillende» og har dermed rom for forbedring.

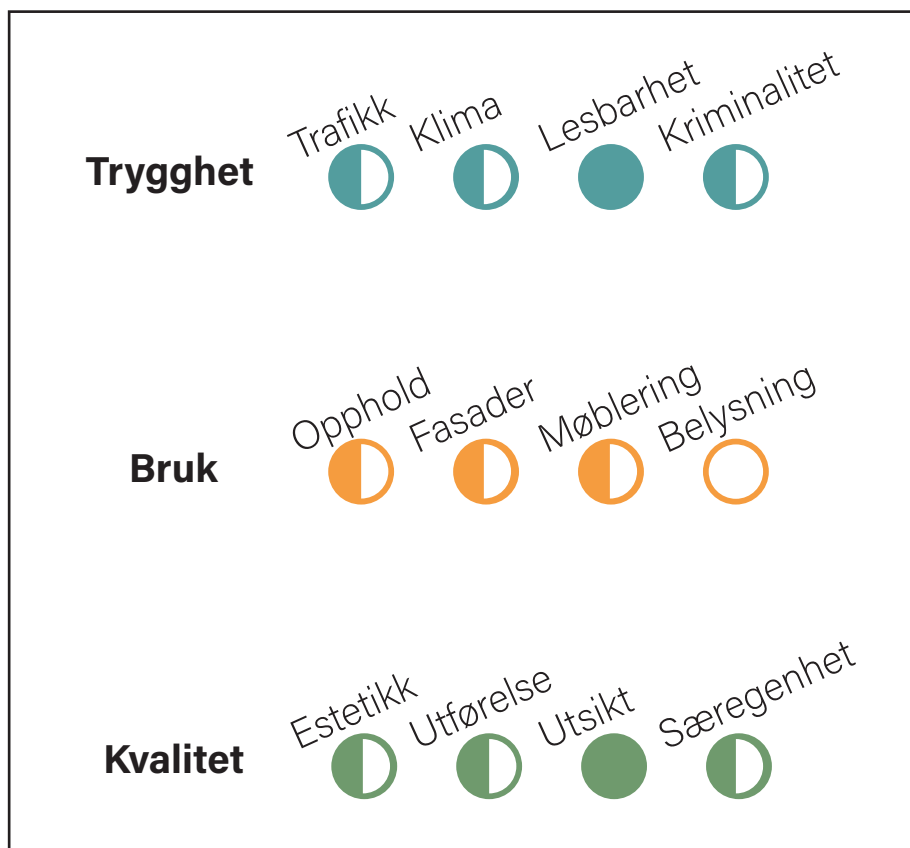
Lesbarhet

Lesbarheten i Parken i dag vurderes som god og «tilfredsstillende». Forslaget opprettholder den gode lesbarheten. Til forskjell fra i dag er det lagt inn flere stier og bedre siktlinjer.

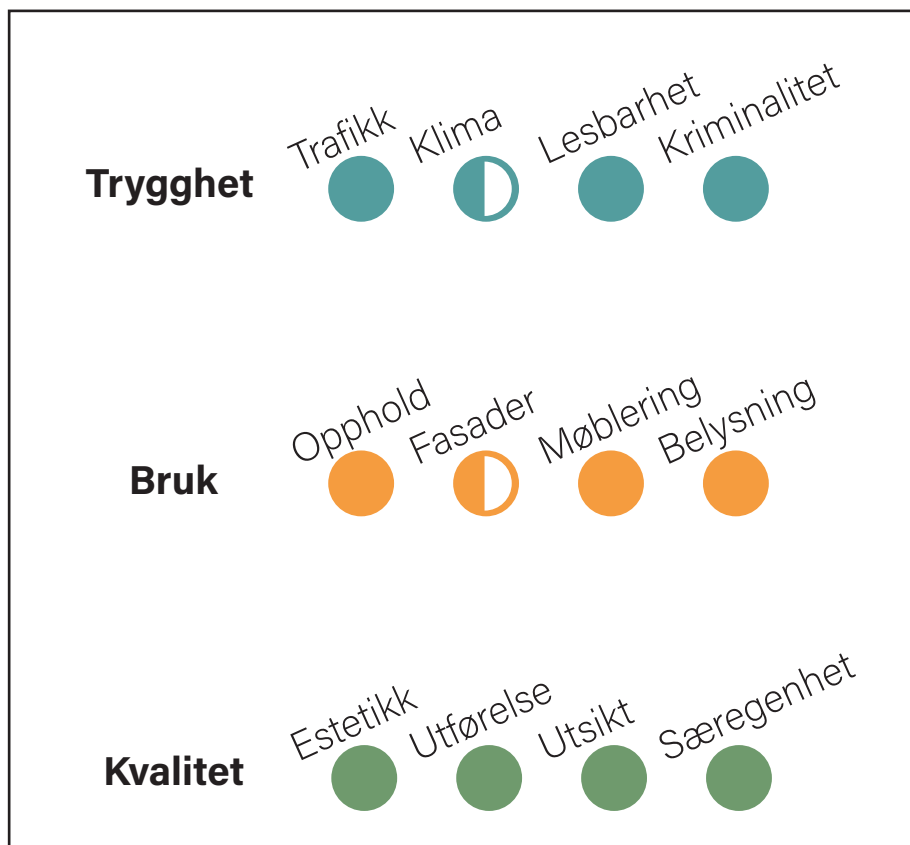
Kriminalitet

Dette punktet handler vel så mye om den opplevde tryggheten som den faktiske tryggheten. Tidligere kunne Parken opplev-

FØR



ETTER



Figur 6.2 Vurdering før og etter

es som utrygg på kveldstid. Dette skyldtes manglende belysning og ustelt beplantning. Forslaget vektlegger forbedring av belysning og bedre oversikt i rommet, for å gi et ryddigere uttrykk, slik at rommet kan oppleves tryggere.

6.2.2 Bruk

Opphold

På registreringen ble det ikke observert noen form for opphold. Forslaget legger opp til flere soner som er tilrettelagt for opphold og inviterer til ulike former for aktivitet. Den nye gangstien gir også bedre tilgang til disse funksjonene, og øker den universelle utforming.

Fasader

Flere av fasadene som grenser til Parken vurderes som «kjedelige» og «inaktive» etter Gehls femtrinnskala for fasader. Det er ikke foretatt noen endringer for bygningsfasadene i forslaget. Her er det rom for forbedring.

Møblering

Parken har i dag flere benker. Disse fremstår slitte og tilfeldig plasserte, og inviterer ikke til opphold. Forslaget har flere nye elementer, både lek og treningsapparater og ulike benker og sittemuligheter. Benkene er plassert med hensyn på utsikt og skjerming fra vind.

Belysning

I dag er det lite belysning i parkområdet. Forslaget legger opp til at hele området

skal være opplyst, med ulik type belysning. Belysningen varierer i høyde, vinkel, styrke og fargetemperatur. Med variasjon i belysningen kan det oppnås en god atmosfære og følelse av trygghet, som er grunnleggende for bruken av et område.

6.2.3 Kvalitet

Estetikk

Beplantningen og bebyggelsen rundt er i dag det som er blikkfangene i rommet. Forslaget gir rommet flere spennende visuelle elementer. Det er mye å se på. Dette kan gi Parken høyere estetisk kvalitet.

Utførelse

Parken har fin gjennomførelse i dag, men manglende vedlikehold. Forslaget kan få helheten til å oppleves som mer gjennomført, men det forutsettes at det blir godt vedlikeholdt for å opprettholde kvaliteten av rommet.

Utsikt

Utsikten og siktlinjene i Parken i dag blir vurdert som «tilfredsstillende». Forslaget legger opp til å beholde siktlinjene og etablere nye utsiktspunkt for å få mer ut av den eksisterende utsikten.

Særegenhet

Det er få identitetsskapende elementer i Parken som gjør området særegent slik det er i dag. Forslaget tilfører stedet nye identitetsmarkører, med mål om å gjøre stedet mer særegent.



Figur 6.3 Før og etter





“Godt synlige sykkelstativer, med rikelig plass.»

(Innbygger, 2019)

«Gangfelt må merkes opp!»

(Innbygger, 2019)

6.3 Det nye Torget

Torget er en viktig gjennomfartsåre og knutepunkt for fotgjengere i sentrum. Byrommet har flere kvaliteter, som variert arkitektur, belysning, trekker og spennende variasjon i materialene og utformingen av underlaget. Dessverre virker disse kvalitetene hemmende i stedet for å komplementere hverandre. De bryter kontinuiteten og siktlinjene i rommet, og plasseringen av elementene virker litt tilfeldig. Torget får lite oppmerksomhet i medvirkningsverktøyet, men har potensial til å bli ett interessant byrom.

6.3.1 Trygghet

Trafikk

Manglende merking, sikt og skilting gjør fotgjengere og kjørende usikre på vikeplikforholdet, noe som fører til at stedet kan oppleves som utrygt i forhold til trafiksikkerhet. Forslaget legger opp til nye fotgjengeroverganger med tryggere plassering og rikelig med belysning. Et gjerde plasseres langs bilvegen som hindrer folk i å løpe ut i veibanen der sikten er dårligst. Flyttbare plantekrukker settes langs veien ved inngangen av Gågata, dette gjøres for å hindre biler i å kjøre inn på Torget for å snu.

Klima

Torget har fine solforhold, men ligger utsatt i forhold til vind og nedbør. Forslaget inneholder hverken leegger eller tak, men sittemulighetene plasseres der det er best solforhold og i le for vind fra nord.

Lesbarhet

Trerekken som står plassert midt på Torget skaper en barriere og bryter kontinuiteten i rommet. Dette kan skape forvirring i forhold til hvor veien eller «stien» går. For å rette på dette blir det foreslått i forslaget å flytte trerekken, dermed åpne siktlinjen til kaien og få en tydeligere sammenheng med Parken.

Kriminalitet

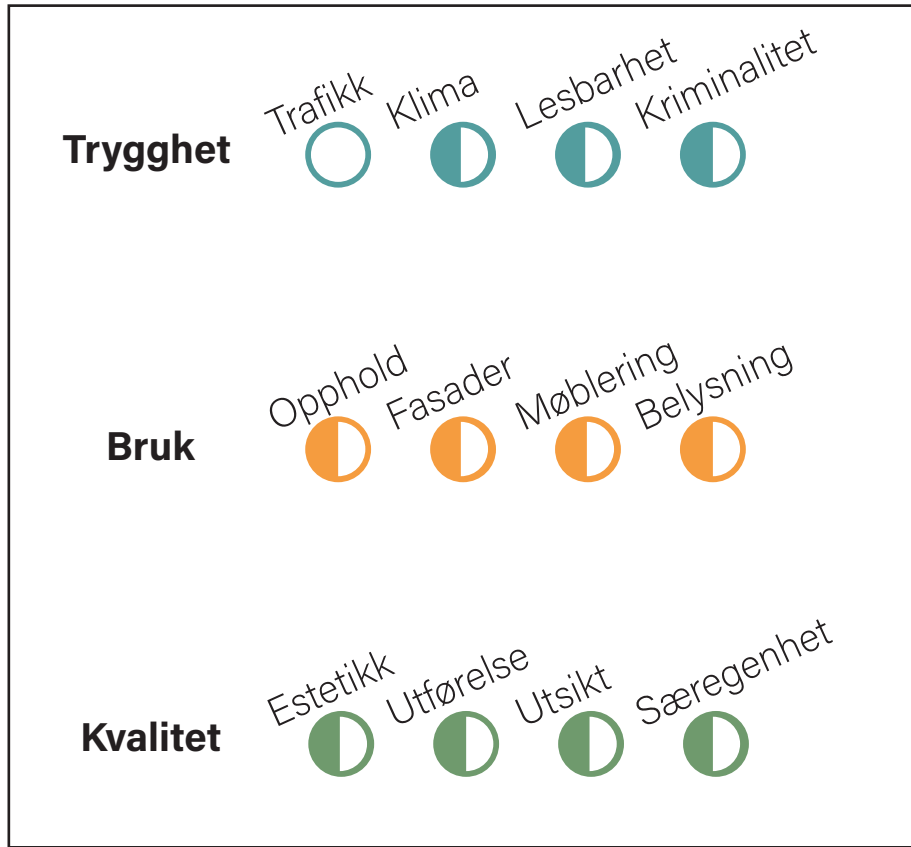
Den litt utydelige lesbarheten til rommet forsterkes på kveldstid, og sammen med belysningen som er der i dag kan rommet oppleves som utrygt. Gjennom økt fokus på belysning og oversikt i rommet kan forslaget gi en sterkere trygghetsfølelse.

6.3.2 Bruk

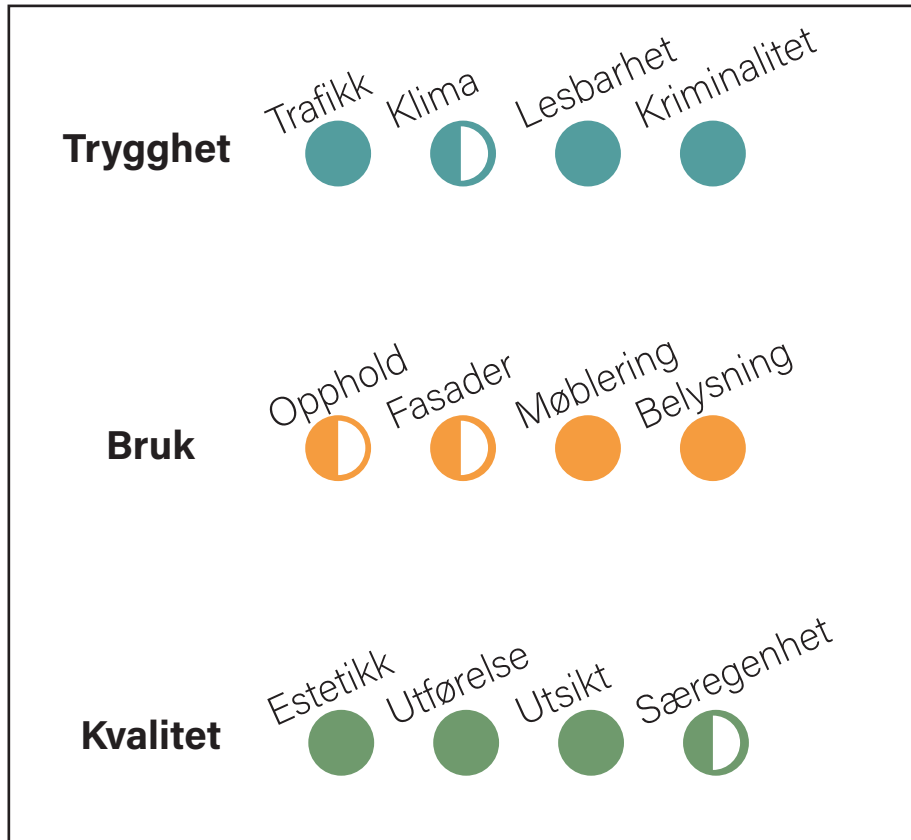
Opphold

Torget er en viktig gjennomfartsåre. Det er ikke i stor grad tilrettelagt for opphold her i dag, kun gjennom et buskur og gjennom

FØR



ETTER



Figur 6.4 Vurdering før og etter

privat initiativ utenfor Frk. Lovises kafé. Forslaget legger heller ikke opp til opphold av høy varighet, dette skyldes Torgets plassering. Parken ligger like ved, hvor det i stor grad tilrettelegges for variert opphold, men det er fremdeles mulighet for møblering utenfor kaféen.

Fasader

Rommets tilgrensende bygg har svært varierende arkitektur. Der fasadene varierer fra «vennlig» til «kjedelig». I forslaget er det ikke lagt opp til renovering av fasader

Møblering

Det er lite møblering på Torget i dag. Møbleringen består av et busskur, minnesmerke og tre søppelstativ. Forslaget tilfører noen sykkelstativ som det er etterspørsel ifølge medvirkningsverktøyet. Dette vil være en fin plass å plassere sykkelen for folk som skal til sentrum og det vil gi dem som sitter på kaféen noe å se på. Andre nye elementer er gjerdet som plasseres langs Havnegata og ny beplantning.

Belysning

Torget har relativt mange lyktestolper sammenlignet med andre byrom i byen, som for eksempel Parken. Belysningen består av en type lyktestolper som er plassert på to parallelle langsgående linjer i rommet. Med liten variasjon virker dette lite attraktivt. I forslaget vektlegges det variert belysning, både i form av type og størrelse. I likhet med forslaget for Parken er dette gjort for å oppnå en god atmosfære og

trygghetsfølelse.

6.3.3 Kvalitet

Estetikk

De estetiske kvalitetene på Torget i dag består av trerekken og mønsteret i underlaget. Forslaget legger opp til høy grad av detaljering, med særlig fokus på beplantningen. Trerekken flyttes og det plasseres flere plantekrukker i rommet i tillegg til en plantekasse med sykkelstativ som følger mønsteret i underlaget.

Utførelse

Utformingen av Torget slik det er i dag preges av variasjon i materialer. Rotsystemet til trærne i trerekken gjør underlaget ujevnt og kan skape utfordringer for gående. Forslaget tar sikte på å rette opp i dette ved å flytte trærne.

Utsikt

Siktlinjen fra paviljongen ned mot kaien brytes i dag av trerekken. For å gjenopprette siktlinjen legger forslaget opp til å flytte trerekken.

Særegenhet

Torget har flere elementer som skaper stedets identitet og særegenhet. Utformingen av underlaget, de romdannende elementene, beliggenheten og atmosfæren. Vurderingen av byrommets særegenheten anses ikke som endret i forslaget.



Figur 6.5 Før og etter





«Når man kommer ut fra Kulturbadet hadde det vært trivelig å bli møtt av et byrom man kan smile av»

(Innbygger, 2019)

6.4 Nye Richard Withs gate

Richard Withs gate anses som en del innfallsporten til byen fra sjøen. I dag minner Richard Withs gate mer om en parkeringsplass enn et byrom. Gatens plassering i forhold til kaien, Kulturbadet og Gågata gjør den aktuell for videre utvikling.

6.4.1 Trygghet

Trafikk

I dag er det ingen oppmerking eller fotgjengerfelt i gaten. Rommet domineres av kjørende eller parkerte biler. I forslaget prioriteres de myke trafikantene, gjennom fjerning av parkeringsplasser og fartsdempende virkemidler.

Klima

Klima er et av kriteriene det er mest utfordrende å møte, grunnet nedbør og vindforholdene. Bygningene som grenser til rommet gir beskyttelse for vind fra noen retninger. Fra kaien er det i dag ingen beskyttelse for vind, derfor legger forslaget opp til å ha en levegg her. Dette vurderes som ikke tilstrekkelig for at det skal være opphold her hele året.

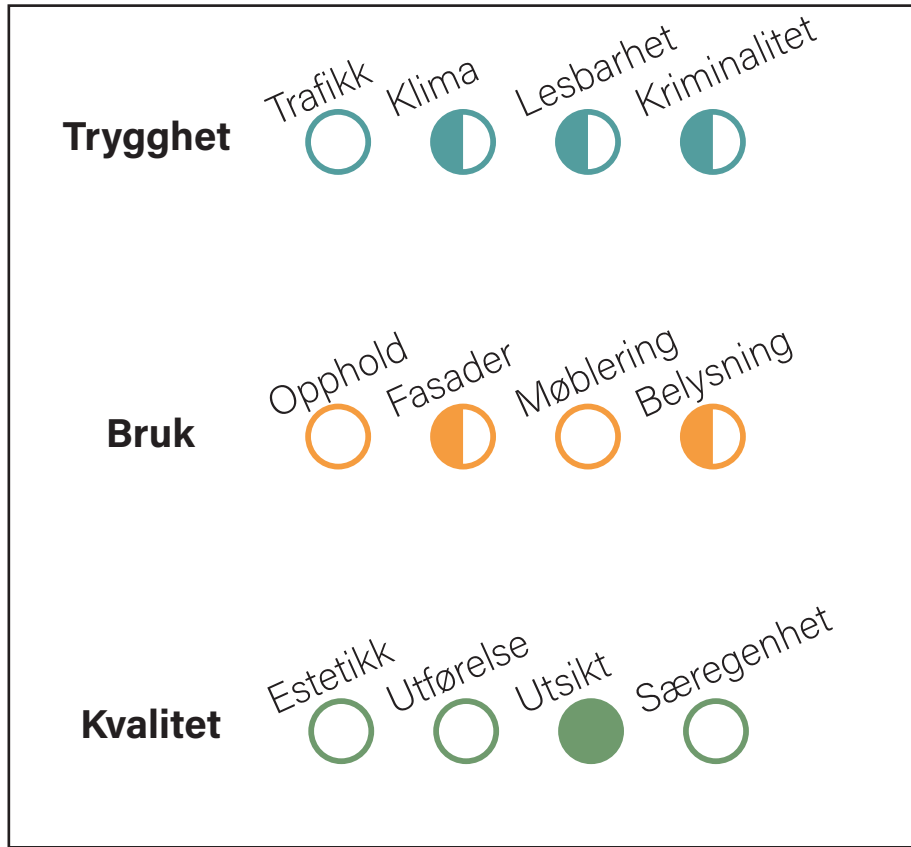
Lesbarhet

Manglende merking og gangfelt gjør rommet vanskelig å lese. Det oppstår usikkerhet hvor det er lov til å ferdes på grunn av dette. Gjerdene gjør at rommet oppleves som privat, og ikke offentlig. Likevel får dagens Richard Withs gate «delvis tilfredstillende» grunnet landemerkene Kulturbadet og Scandic hotell, og sikten til havet. Lesbarheten økes i forslaget gjennom tydelig oppmerking av underlaget og en mer offentlig atmosfære.

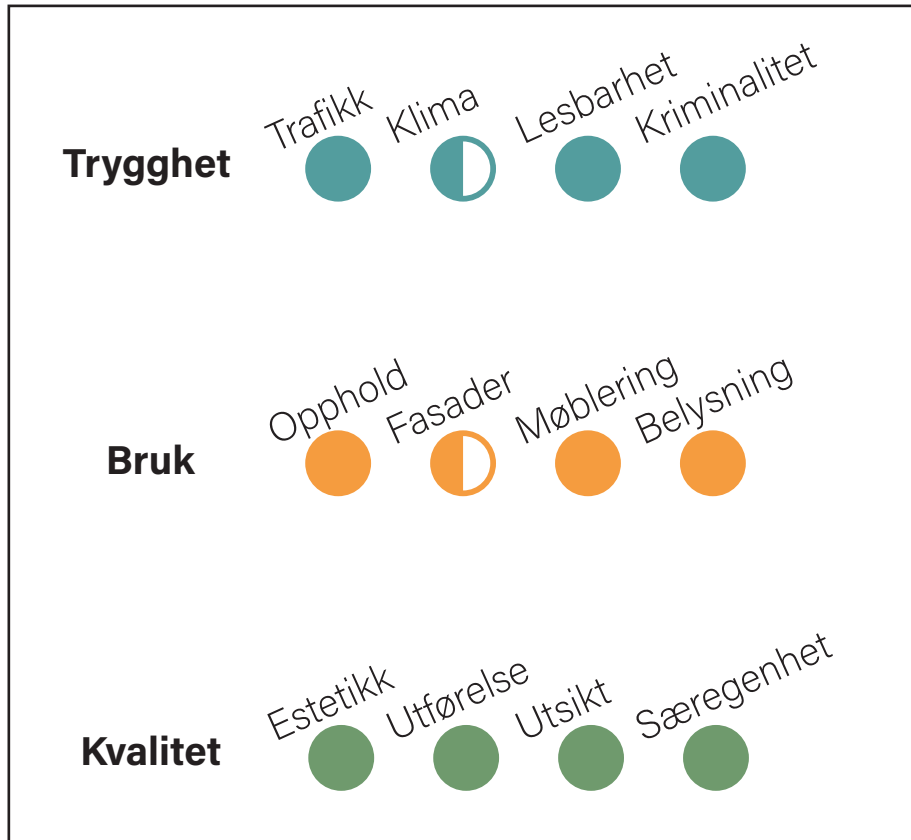
Kriminalitet

Gaten kan oppleves som utrygg, grunnet manglende belysning og at materialene i deler av gaten er slitte og av lav kvalitet. Forslaget legger opp til en mer vennlig og innbydende utforming.

FØR



ETTER



Figur 6.6 Vurdering før og etter

6.4.2 Bruk

Opphold

Det er ikke tilrettelagt for opphold i gaten i dag. For å invitere til både langvarig og kortvarig opphold er det i forslaget plassert primære og sekundære sitteplasser, tilrettelagt for aktivitet (basketkurv) og mange visuelle kvaliteter man kan se på. Primære sitteplasser er sitteplasser som er utformet for å sitte, mens sekundære sitteplasser har gjerne flere funksjoner.

Fasader

To av fasadene i rommet er «inaktive» og av materialer av lav kvalitet. Fasaden til Kulturbadet vurderes som «vennlig». Endring av fasadene inngår ikke i forslaget, men det legges opp til at kantene aktiveres gjennom møblering og beplantning.

Møblering

I dag består møbleringen i Richard Withs gate av to søppelstativ. For endre øke bruken av rommet fokuseres det i forslaget på variert møblering med ulike bruksmuligheter.

Belysning

Belysningen i gaten i dag er variert, men det er få lyskilder. Forslaget legger vekt på økt grad av belysning og variasjon gjennom høyde, styrke og fargetemperatur. Ved bruk av belysning kan noe av atmosfæren som oppleves ved dagslys videreføres til mørketiden.

6.4.3 Kvalitet

Estetikk

Utenom landskapet i bakgrunnen og fasaden til Kulturbadet har Richard Withs gate få estetiske kvaliteter. Ny beplantning og et fargerikt gulv vil tilføre gaten nye kvaliteter som vil heve den visuelle opplevelsen i rommet.

Utførelse

Det er tydelig at i dette rommet er det kun fokusert på funksjon og ikke utforming. I forslaget vektlegges utformingen, i tillegg til funksjon.

Utsikt

Utsikten i forslaget er uendret fra slik den er i dag. Siktlinjen mot Dønna og fjellet Dønnamannen opprettholdes.

Særegenhet

Det eneste som påvirker gatens særegenhet i positiv forstand i dag er fasaden mot Kulturbadet og utsikten. Forslaget tilfører i stor grad identitetsskapende elementer som gir en unik visuell opplevelse. Utformingen av underlaget komplementerer fasaden til Kulturbadet, som styrker stedets særegenhet.



Figur 6.7 Før og etter



6.5 Refleksjon

I refleksjonsdelen vil arbeidsprosessen, metodene som er brukt i oppgaven, anbefalinger for videre arbeid og mulige virkninger av forslaget bli drøftet.

6.5.1 Arbeidsprosessen

Da arbeidet med oppgaven startet var hovedmålet å utarbeide et konkret designforslag for hvordan attraktiviteten til byrommene kan økes. I motsetning til en del andre akademiske oppgaver er det ikke noe opplagt mal for hvordan man går frem for å løse en slik oppgave. Ved å bruke konkrete forskningsspørsmål for å svare på problemstillingen ble det lettere å se hvordan oppgaven kunne struktureres, og hvilke tema som det var naturlig å ta med.

Til å begynne med var det ikke klart hvilke byrom som burde prioriteres eller om det burde lages designforslag til alle og i så fall hvilken grad av detaljering. Arbeidet startet med å bli kjent med området gjennom ulike sider på internett, gjeldende planer, resultatene fra medvirkningsverktøyet og byromseminaret. Dette var gjort for å forstå konteksten, rammene, kompleksiteten og størrelsesomfanget til oppgaven. Basert på dette ble det tidlig satt opp en midlertidig problemstilling og struktur. Neste fase i arbeidet besto av litteraturstudie, stedsanalyse og befaring. Befaringen var viktig for å få en bedre forståelse av byrommene,

deres betydning og sammenhengen mellom dem. Det var først etter befaringen at det ble valgt byrom som det ville bli laget forslag til. Denne prioriteringen var gjort på bakgrunn av det som fremkom i analysen og medvirkningsverktøyet, og erfaringer gjort fra befaringen og registreringsarbeidet. Det ble valgt ut tre byrom, der to av disse henger naturlig sammen. Utformingen av designforslaget var en tidkrevende prosess, og det var ikke kapasitet innenfor den gitte tidsrammen til å gjøre dette for flere byrom.

Metodene

Strukturen av oppgaven er lagt opp slik at hvert kapittel svarer på forskningsspørsmålene og sammen som helhet svarer de på problemstillingen. Metodene som ble brukt var litteraturstudie, analytisk modell, stedsanalyse, byromsanalyse, designforslag og evaluering av designforslaget etter den analytiske modellen. Litteraturstudien ga gjennom en teoretisk diskusjon svar på hva et attraktivt byrom kan være. Basert på dette ble den analytiske modellen utviklet for å kunne vurdere

attraktiviteten til et byrom. Denne modellen ble brukt både i byromsanalysen for å vurdere attraktiviteten til byrommene i dag og i forslaget. Det var noe utfordrende å sette opp designkriteriene, ettersom mange av kriteriene overlapper og kan være en del av flere kategorier.

6.5.2 Videre arbeid

Forslaget er ment for å synliggjøre hvordan styrkene og kvalitetene i de utvalgte byrommene kan utnyttes for å øke attraktiviteten. Likevel er det anbefalt å starte satsingen på disse byrommene i første omgang. Dette begrunnes med det som kommer frem i medvirkningsverktøyet, de utvalgte byrommenes plassering i sentrum og av økonomiske hensyn. Det bør foretas videre registreringsarbeid, av bevegelsesmønster og opphold. Den analytiske modellen kan også brukes som en sjekklister etter at det er foretatt endringer, for å kontrollere om tiltakene gir «økt attraktivitet».

Opprusting av fasadene er eksempel på andre konkrete tiltak som bør foretas. Da må de private aktørene engasjeres. På sikt kan det også etableres en havnepromenade. Resultatene fra medvirkningsverktøyet vitner om at det er stor etterspørsel for dette i befolkningen, men dette vil være et omfattende prosjekt.

6.5.3 Ringvirkninger

I denne oppgaven har det blitt studert hvordan et utvalg av byrommene i sentrumskjernen kan utformes slik at byrommenes attraktivitet økes. En følge av attraktive byrom kan være at byen som helhet kan bli mer attraktiv. I kapittel 2 ble det pekt på forskning som viser at attraktive byrom genererer høyere forekomst av opphold. Økt forekomst av opphold kan gjøre stedet mer attraktivt for bedrifter, næring og tjenesteytende virksomheter, som i sin tur vil heve byens vekstkraft økonomisk og sosialt. En by som folk ønsker å bo i og besøke, og med økt økonomisk vekstkraft kan bidra til å snu den negative trenden i befolkningsutviklingen. Dermed kan byen få en mer blandet befolkningssammensetning og derfor også mer bærekraftig.

Referanser

Figurliste

Forside – Attraktive byrom.

(A. Hagen & T. Mohr)

Kapittel 1 - Introduksjon

- 1.1 Sandnessjøen sentrum.
(A. Hagen & T. Mohr)
- 1.2 Beliggenhet. (A. Hagen & T. Mohr)
Kartgrunnlag: Norgeskart
- 1.3 Problemstilling. (A. Hagen & T. Mohr)

Kapittel 2 - Teori og modell

- 2.1 Byens elementer. Figur egenprodusert basert på Lynch, K. The Image of the City.
- 2.2 Aktivitetskategorier. Figur egenprodusert basert på Gehl, J. Livet mellom husene
- 2.3 Femtrinnskala. Figur egenprodusert basert på Gehl, J. Byer for mennesker
- 2.4 Gehls kvalitetskriterier. Figur egenprodusert basert på Gehl Architects, Oslo Sentrum – Bylivsundersøkelse.
- 2.5 - 2.6 Analytisk modell. (A. Hagen & T. Mohr)

Kapittel 3 - Analyse

- 3.1 Oversiktskart. (A. Hagen & T. Mohr)
Kartgrunnlag: Alstahaug kommune
- 3.2 Kystby. (Helgeland Museum).
Hentet 16. April 2020,
<<https://digitaltmuseum.no/021018028044/sandnessjoen-holmen-folk-klippfisk?fbclid=IwAR2l73BszgGsmDiQx2S6E1S2y2IC3HKuEz6rWxS81bAsOldi1dfxkeYHuD8>>
- 3.3 Bombet under andre verdenskrig. Hotell Bistol ble bombet i 1940. (Helgeland Museum). Hentet 16. April 2020
<https://digitaltmuseum.no/021018315805/caf-central-i-sandnessjoen-med-hotell-ristol-bortenfor-brannmann-flere?fbclid=IwAR1m5lIn-4Rplq0r1dXXLipZkZPcUPXhJGi252ozWxkHKJ_9UveBvpducvE>

- 3.4 Bombet under andre verdenskrig. Hotell Bistol ble bombet i 1940. (Helgeland Museum/Myrvang, Leif). Hentet 16. April 2020
<<https://digitaltmuseum.no/021018318822/alstahaug-sandnessjoen-bombing-under-2-verdenskrig-den-sammen-raste-bygningen?fbclid=IwAR1M WynJw6EaocBKuHtWGN5odAdLHK8U1QwEWTfYBVSGbqAOHEsc1OHGMYo>>
- 3.5 Havna i Sandnessjøen. (Helgeland Museum / Helgeland Arbeiderblad). Hentet 16. April 2020 <<https://digitaltmuseum.no/021018011125/havna-i-sandnessjoen-flere-bater-den-morke-kutteren-med-navnet-signal-og>>
- 3.6 Sandnessjøen havn med moloen. (Helgeland Museum, 1980). Hentet 16. April 2020
<<https://digitaltmuseum.no/021017988327/sandnessjoen-ca-1948-1950>>
- 3.7 Ferjeleie, buss til Mosjøen. (Helgeland Museum/ P. Lillegård, 1980.) Hentet 16. April 2020 <<https://digitaltmuseum.no/021018025853/sandnessjoen-ferjeleie-buss-til-mosjoen>>
- 3.8 Bruk av paviljongen i parken. (Helgeland Museum). Hentet 16. April 2020
<<https://digitaltmuseum.no/021018013237/mini-musikkstevne-i-sandnessjoen>>
- 3.9 Sykesøstre 1950-1960 ca, kanskje i Sandnessjøen. (Helgeland Museum). Hentet 16. April 2020
<<https://digitaltmuseum.no/021018271982/gruppebilde-av-sykesostre-kanskje-sandnessjoen>>
- 3.10 Springflo (Helgeland Museum /

- Helgeland Arbeiderblad). Hentet 16. April 2020 <<https://digitaltmuseum.no/021018010300/springflo-i-sandnessjoen>>
- 3.11 Elendig trafikkultur I Sandnessjøen (Helgeland Museum /Helgeland Arbeiderblad). Hentet 16. April 2020 <<https://digitaltmuseum.no/021018010941/elendig-trafikkultur-i-sandnessjoen>>
- 3.12 Havna i Sandnessjøen sett fra sjøbussen. (Helgeland Museum / Helgeland Arbeiderblad). Hentet 16. April 2020 <<https://digitaltmuseum.no/021018011122/havna-i-sandnessjoen-sett-fra-sjobussen-bildet-muligens-tatt-i-forbindelse>>
- 3.13 Reguleringsplan Sandnessjøen med legender. (Norkart) Hentet fra Norkart.no
- 3.14 Landskap. (A. Hagen & T. Mohr) Kartgrunnlag: Alstahaug kommune
- 3.15 Sandnessjøen. (A. Hagen & T. Mohr)
- 3.16 Flyfoto. (Norge i bilder). Hentet fra norgebilder.no
- 3.17 Gjennomsnittsvær. (Timeanddate) Hentet fra timeanddate.com
- 3.18 Solbane og vindretning. (A. Hagen & T. Mohr) Kartgrunnlag: Alstahaug kommune. Basert på informasjon hentet fra <<https://www.timeanddate.no/astronomi/sol/norge/sandnessjoen?month=12>> & <https://www.windfinder.com/windstatistics/sandnessjoen_lufthavn_stokka>
- 3.19 Solbane. (A. Hagen & T. Mohr) Kartgrunnlag: Alstahaug kommune. Basert på informasjon hentet fra <<https://www.timeanddate.no/astronomi/sol/norge/sandnessjoen?month=12>>
- 3.20 Vindrose. (A. Hagen & T. Mohr) Basert på informasjon hentet fra <https://www.windfinder.com/windstatistics/sandnessjoen_lufthavn_stokka>
- 3.21 Vindstatestikk.(Yr – Metrologisk institutt) Hentet fra <<https://www.yr.no/sted/Norge/Nordland/Alstahaug/Sandnessjoen/>>
- 3.22 Forurensing. (Miljødirektoratet, 2020) Hentet fra https://grunnforurensning.miljodirektoratet.no/faktaark.html?lok_id=5489 <https://grunnforurensning.miljodirektoratet.no/faktaark.html?lok_id=5497>
- 3.23 Støy. (Miljødirektoratet, 2020). Hentet fra <<https://miljoatlas.miljodirektoratet.no/MAKartWeb/KlientFull.htm?>>
- 3.24 Luftforurensing. (Miljødirektoratet, 2020). Hentet fra <<https://miljoatlas.miljodirektoratet.no/MAKartWeb/KlientFull.htm?>>
- 3.25 Funksjoner (A. Hagen & T. Mohr) Kartgrunnlag: Alstahaug kommune
- 3.26 - 3.28 Fasader (A. Hagen & T. Mohr)
- 3.29 Kulturbadet (A. Hagen & T. Mohr). To av bildene er hentet fra: <<https://kulturbadet.no/bibliotek/>> & <<https://kulturbadet.no/basseng/>>
- 3.30 - 3.34 Aktive og inaktive fasader. (A. Hagen & T. Mohr) Kartgrunnlag: Alstahaug kommune
- 3.35 - 3.43 Kulturminner og kunst. (A. Hagen & T. Mohr)
- 3.44 Transportinfrastruktur (A. Hagen & T. Mohr) Kartgrunnlag: Alstahaug kommune
- 3.45 Demografi (A. Hagen & T. Mohr)
- 3.46 Befolkningspyramide (A. Hagen & T. Mohr) Basert på SSB: Aldersfordeling. Hentet fra: Statistisk sentralbyrå. (2020). Alstahaug (Nordland). Hentet fra <<https://www.ssb.no/kommunefakta/alstahaug>>
- 3.48 Aldersfordeling. (A. Hagen & T. Mohr) Basert på informasjon fra: <<https://www.ssb.no/kommunefakta/alstahaug>>
- 3.49 - 3.54 Reisende (A. Hagen & T. Mohr) Basert på informasjon fra: <<https://www.ssb.no/statbank/table/06207>> & <<https://www.ssb.no/statbank/table/08512>>
- 3.55 Medvirkning. (A. Hagen & T. Mohr) Basert

- på informasjon fra:
<<https://cityplanneronline.com/alstahaug/byromisandnessjoen>>
- 3.56 Byromsoversikt. (A. Hagen & T. Mohr)
Kartgrunnlag: Alstahaug kommune
- 3.57 - 3.72 Byrom i Sandnessjøen
(A. Hagen & T. Mohr)
- 3.73 - 3.79 Registering. (A. Hagen & T. Mohr)
- 3.80 Lesbarhet (A. Hagen & T. Mohr)
Kartgrunnlag: Alstahaug kommune
- 3.81 - 8.82 Delkonklusjon. (A. Hagen & T. Mohr)
Kartgrunnlag: Alstahaug kommune

Kapittel 4 - Konsept og idé

- 4.1 Brukere. (A. Hagen & T. Mohr)
- 4.2 Ordsky (A. Hagen & T. Mohr) Basert på informasjon fra:
<<https://cityplanneronline.com/alstahaug/byromisandnessjoen>>
- 4.3 Designkriterier. (A. Hagen & T. Mohr)
- 4.4 Konsept. (A. Hagen & T. Mohr)
- 4.5 Delkonsept 1. (A. Hagen & T. Mohr)
- 4.6 Delkonsept 2. (A. Hagen & T. Mohr)
- 4.7 Superkilen (I.Daan, 2012) Hentet fra
<<https://www.archdaily.com/286223/superkilen-topotek-1-big-architects-superflex>>
- 4.8 Superkilen (I. Daan, 2012) Hentet fra
<<https://www.archdaily.com/286223/superkilen-topotek-1-big-architects-superflex>>
- 4.9 Superkilen (T. Eskerod, 2012) Hentet fra
<<https://www.archdaily.com/286223/superkilen-topotek-1-big-architects-superflex>>
- 4.10 Superkilen (M. Magnussen, 2012)
Hentet fra <<https://www.archdaily.com/286223/superkilen-topotek-1-big-architects-superflex>>
- 4.11 Into the Wild (J.Feslikenian, 2015)
Hentet fra <https://www.archdaily.com/794732/into-the-wild-openfabric?ad_medium=widget&ad_name=recommendation>
- 4.12 Drapersfield (A. Taylor, 2014) Hentet fra
<<https://www.archdaily.com/790783/drapers-field-kinnear-landscape-architects>>
- 4.13 Drapersfield (Duncan&Grove) Hentet fra
<<https://duncanandgrove.com/>>

Kapittel 5- Forslag

- 5.1 Planforslag. (A. Hagen & T. Mohr)
Kartgrunnlag: Alstahaug kommune
- 5.2 Oversikt Parken. (A. Hagen & T. Mohr)
Kartgrunnlag: Alstahaug kommune
- 5.3 Snitt Parken. (A. Hagen & T. Mohr)
Kartgrunnlag: Alstahaug kommune
- 5.4 Parken (A. Hagen & T. Mohr)
- 5.5 Oversikt Torget. (A. Hagen & T. Mohr)
Kartgrunnlag: Alstahaug kommune
- 5.6 Torget. (A. Hagen & T. Mohr)
- 5.7 Detaljert oversikt. (A. Hagen & T. Mohr)
Kartgrunnlag: Alstahaug kommune
- 5.8 Oversikt Richard Withs gate.
(A. Hagen & T. Mohr) Kartgrunnlag:
Alstahaug kommune
- 5.9 Richard Withs gate. (A. Hagen & T. Mohr)
- 5.10 Snitt Richard Withs gate.
(A. Hagen & T. Mohr)
- 5.11 Underlag. (A. Hagen & T. Mohr)
- 5.12- 5.13 Materialer og Møblering.
(A. Hagen & T. Mohr)

Kapittel 6 - Konklusjon

- 6.1 Venndiagram. (A. Hagen & T. Mohr)
- 6.2 Vurdering før og etter. (A. Hagen & T. Mohr)
- 6.3 Før og etter. (A. Hagen & T. Mohr)
- 6.4 Vurdering før og etter. (A. Hagen & T. Mohr)
- 6.5 Før og etter. (A. Hagen & T. Mohr)
- 6.6 Vurdering før og etter. (A. Hagen & T. Mohr)
- 6.7 Før og etter. (A. Hagen & T. Mohr)

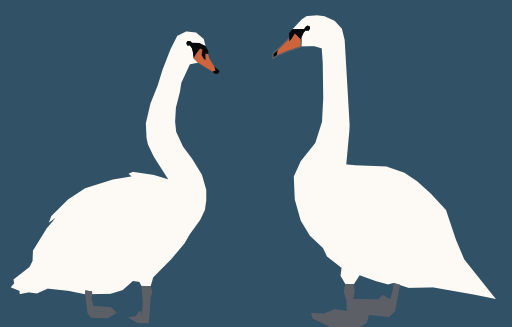
Tabell- liste

- Tabell 1.1 Oppgavens struktur
(A. Hagen & T. Mohr)
- Tabell 3.1 Parken og Torget
(A. Hagen & T. Mohr)
- Tabell 3.2 Richard Withs gate
(A. Hagen & T. Mohr)
- Tabell 3.3 Styrker og svakheter
(A. Hagen & T. Mohr)

Referanseliste

- Alstahaug kommune (u.å.). Byrom i Sandnessjøen – cityplanner. Hentet 20. februar. 2020 <https://cityplanneronline.com/alstahaug/byromisandnessjoen>
- Attraktivitet (u.å.). Det norske akademis ordbok NAOB. Hentet 28. januar.2020 fra: <https://naob.no/ordbok/attraktivitet>
- Dalland, O. (2012). *Metode og oppgaveskriving for studenter*. (5. utg.) Oslo: Gyldendal akademisk.
- FN- sambandet. (2019, 3. desember.). Befolkning, migrasjon og urbanisering. Hentet fra <https://www.fn.no/tema/fattigdom/befolkning>
- Gehl Architects. (2014). *Oslo Sentrum – Bylivsundersøkelse*. Hentet fra https://issuu.com/gehlarchitects/docs/issue_1242_oslo_bylivundersøkelse
- Gehl, J. (2003). *Livet mellom husene* (utg. 1). København: Arkitektens forlag
- Gehl, J. (2010). *Byer for mennesker* (utg. 1). København: Bogverket.
- Georange. (2020). *Støy Veg WMS, Støy Avinors lufthavner WMS*. Hentet fra <https://kartkatalog.georange.no/kart?lat=7322156.93749999&lon=389158.6406249999&zoom=11>
- Jacobs, J. (1961) *The Death and Life of Great American Cities*. England: Penguin Books
- Kent, F. (u.å) President, Project for Public Spaces. Hentet 20. februar. 2020 <https://www.pps.org/article/grplacefeat>
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2017). *Byrom- en idehåndbok*. Hentet fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/byrom---en-idehåndbok/id2524971/>
- Lynch, K. (1960) *The Image of the City*. USA: The M.I.T. Press
- Miljødirektoratet. (2020). *Forurensing i havn*. Miljøatlas Kartverket/Norsk Polarinstitutt. Hentet fra https://grunnforurensning.miljodirektoratet.no/faktaark.html?lok_id=5489 https://grunnforurensning.miljodirektoratet.no/faktaark.html?lok_id=5497
- Miljødirektoratet. (2020). *Forurensing i sjø*. Miljøatlas Kartverket/Norsk Polarinstitutt. Hentet fra https://grunnforurensning.miljodirektoratet.no/faktaark.html?lok_id=11986
- Miljødirektoratet. (2020). *Tematisk kartgrunnlag forurensing og støy*. Miljøatlas Kartverket/Norsk Polarinstitutt. Hentet fra <https://miljoatlas.miljodirektoratet.no/MAKartWeb/KlientFull.htm?>
- Miljødirektoratet. (2020). *Tematisk kartgrunnlag Klima, Flom*. Miljøatlas Kartverket/Norsk Polarinstitutt. Hentet fra <https://miljoatlas.miljodirektoratet.no/MAKartWeb/KlientFull.htm?lang=no&extent=391467|7323916|394297|7325629&laers=110:100;&basemap=KART&opacity=60&saturation=100>

- Miljødirektoratet. (2020). *Tematisk kartgrunnlag kulturminner*. Miljøatlas, Kartverket/Norsk Polarinstitut. Hentet fra <https://miljoatlas.miljodirektoratet.no/MAKartWeb/KlientFull.htm?>
- Nilstun, C. (2019). Synergi. *Store norske leksikon*. Hentet fra <https://snl.no/synergi>
- Norberg- Schulz, C (1976). *The Phenomenon of Place*. (vol. 8, no 4) Architectural Association Quarterly.
- Nordland fylkeskommune (2016). Byen som regionsenter. Hentet fra https://www.nfk.no/byromseminar-nordland/_f/p35/i944bed83-9f8e-40aa-96fd-a075c85808cd/20161121_rapport_workshop_sandnessjoen_gehl_a4.pdf
- Nordland fylkeskommune. (2019). Én million kroner til Sandnessjøen. Hentet fra <https://www.nfk.no/tjenester/regional-utvikling/by-og-regionsenterpolitikk/en-million-kroner-til-sandnessjoen.1017549.aspx>
- Nordland fylkeskommune. (2013). Fylkesplan for Nordland 2013-2025. Hentet fra <https://www.nfk.no/tjenester/planlegging/regional-planlegging/fylkesplan/>
- NVE. (2020). *NVE Aktsomhetskart for Flom*. Hentet fra <https://temakart.nve.no/link/?link=flo maktksomhet>
- Sandnessjøen. (2020). I *Wikipedia*. Hentet fra <https://no.wikipedia.org/wiki/Sandnessj%C3%B8en>
- Sim, D. (2019). *Soft City* (utg.1). Washington: Island Press
- Statens vegvesen. (2020). *Støykartlegging*. Hentet fra <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/miljo+og+omgivelser/stoy/stoykart>
- Statistisk sentralbyrå. (2020). 06207: Havnestatistikk. Hentet fra <https://www.ssb.no/statbank/table/06207>
- Statistisk sentralbyrå. (2020). 08512: Lufttransport. Hentet fra <https://www.ssb.no/statbank/table/08512>
- Statistisk sentralbyrå. (2020). Alstahaug (Nordland). Hentet fra <https://www.ssb.no/kommune fakta/alstahaug>
- Svartdal, F. (2018). Skjema – sosialpsykologi. *Store norske leksikon*. Hentet fra https://snl.no/skjema_-_sosialpsykologi
- Timeanddate. (2020, februar). Sol Sandnessjøen. Hentet fra <https://www.timeanddate.no/astronomi/sol/norge/sandnessjoen?month=12>
- Tønnesen, M. (2018, 26. juni). Lavere befolkningsvekst framover. *Statistisk sentralbyrå*. Hentet fra <https://www.ssb.no/befolkning/artikler-og-publikasjoner/lavere-befolkningsvekst-framover>
- Windfinder. (2020, februar). Windstatistics for Sandnessjøen Lufthavn Stokka. Hentet fra https://www.windfinder.com/windstatistics/sandnessjoen_lufthavn_stokka



Vedlegg

OPPHOLD

BYROM: RICHARD WITHS GATE

Registreringstidspunkter

Aktiviteter

Morgen

Nødvendig

Valgfri

Sosial

Klokkeslett: 08.20-08.50

Værforhold: -1 °C, snø, 2-3 m/s

0

0

0

Midt på dag

Klokkeslett: 14.00 - 14.30

Værforhold: -3 °C, Delvis skyet

Laber bris 8 m/s

0

0

0

Ettermiddag

Klokkeslett: 17.00 - 17.30

Værforhold: -3 °C, Snø

Liten kuling, 12 m/s

0

0

0

Kveld

Klokkeslett: 21.30-22.00

Værforhold: -3 °C, Skyet

Liten kuling, 12 m/s

0

0

0

OPPHOLD

BYROM: PARKEN / TORGET

Registreringstidspunkter	Aktiviteter		
	Nødvendig	Valgfri	Sosial
Morgen Klokkeslett: 07.30 - 08.00 Værforhold: -1 °C, snø, 2-3 m/s	0	0	0
Midt på dag Klokkeslett - Værforhold -	-	-	-
Ettermiddag Klokkeslett 16.15 - 16.45 Værforhold: -3 °C, Snø Liten kuling, 12 m/s	0	0	0
Kveld Klokkeslett 21.00 - 21.30 Værforhold: -3 °C, Skyet Liten kuling, 12 m/s	0	0	0

BEVEGELSESMØNSTER

BYROM: RICHARD WITHS GATE

Registreringstidspunkter

Trafikanter

Morgen

Gående

Syklende

Kjørende

Klokkeslett: 08.20-08.50

Værforhold: -1 °C, snø, 2-3 m/s

21

0

15

Midt på dag

Klokkeslett: 14.00 - 14.30

Værforhold: -3 °C, Delvis skyet

Laber bris 8 m/s

32

1

10

Ettermiddag

Klokkeslett: 17.00 - 17.30

Værforhold: -3 °C, Snø

Liten kuling, 12 m/s

19

0

11

Kveld

Klokkeslett: 21.30-22.00

Værforhold: -3 °C, Skyet

Liten kuling, 12 m/s

1

0

2

BEVEGELSESMØNSTER

BYROM: PARKEN/ TORGET

Registreringstidspunkter

Trafikanter

Gående

Syklende

Kjørende

Morgen

Klokkeslett: 07.30 - 08.00

Værforhold: -1 °C, snø, 2-3 m/s

20

1

36

Midt på dag

Klokkeslett -

Værforhold -

-

-

-

Ettermiddag

Klokkeslett: 16.15 - 16.45

Værforhold: -3 °C, Snø

Liten kuling, 12 m/s

21

0

55

Kveld

Klokkeslett: 21.00 - 21.30

Værforhold: -3 °C, Skyet

Liten kuling, 12 m/s

7

1

7