

# Fossetunet

og

# Fjørevegen

*- potensielle gode byrom*

*i Sogndalsfjøra*



# Forord

Vi er to studenter ved Høgskulen i Sogn og Fjordane som ender studiet i landskapsplanlegging med landskapsarkitektur. Utdanningen har foregått ved avdeling for Ingeniør – og naturfag i Sogndal, fra høsten 2010 til våren 2013, med til sammen 6 semestere. Dermed avsluttes vår epoke med denne bacheloroppgaven.

Proessen for valg av problemstilling begynte med at vi begge ønsket å fordype oss i stedsutvikling og mer urban planlegging. Da dette temaet ble presentert fra veileder, besluttet vi oss for å fokusere på byrommene. Temaet blir også stadig med aktuelt for oss som nyutdannete arealplanleggere, og vi ønsker derfor å søke kunnskap om det.

Vi ønsker gjerne å takke Anne Margrethe Bø Tibballs som gav oss muligheten og inspirasjon til fordype oss i temaet byrom, og som har gitt oss god veiledning og hjelp underveis i oppgaven.

Høgskulen i Sogn og Fjordane, Sogndal, 10. juni 2013

Randi Røer Syversen      og      Elise Voll Mathiassen

---



# Innhold

<b>Sammendrag</b>	7
<b>Innledning</b>	8
Byrom- fire scenarier	8
Sogndalsfjøra	9
<b>Problemstilling</b>	11
Tema for problemstilling	11
«Hva er et godt byrom i Sogndalsfjøra?»	11
<b>Metode</b>	12
Framgangsmåte	12
Litteraturstudie	13
<b>Teori</b>	14
Byrom	14
Hva er et byrom?	14
Urban design	14
Jan Gehls teorier	15
Bygninger i byrommet	16
Hvilken betydning har bygninger i byrommet?	16
Utadvendte fasader i 1. etasje	16
Over 1. etasje	16
Bygninger er trygghetskapende	16
Vegetasjon i byrommet	17
Hvilken betydning har vegetasjon i byrommet?	17
Utforming av grøntområder for mennesker	18
Vegetasjon for byøkologien	18
Kommunikasjon og ferdsel i byrommet	19
Ganglinjer	19
Biler i byrommet	19
Mennesker i byrommet	21
Hvilken betydning har mennesker for byrommet?	21
Sanser og adferd	21
Menneskers opplevelse – størrelse, dimensjon og innhold	21
Fysiske møtesteder	22
Tiltrekkende elementer	23
Tilrettelegging	24
<b>Registrering og analyse i Sogndalsfjøra</b>	25
Arealbruk og bebyggelse	25
Arealbruk	25
Bygningssituasjon og byggeskikk	26
De eldre bygningene	27
De nye næringsbygningene	28

# Innhold

Vegetasjon	29
Grøntaraler	29
Kommunikasjon og ferdsel	30
Bil - og gangveier	30
Menneskelige ganglinjer	31
Bilparkering	31
Menneskers opplevelse	32
Menneskene i Sogndalsfjøra	32
Mennesker søker til parken	32
Utviklingen i Sogndalsfjøra	32
Innbyggerne	33
Aktuelle byrom	34
Fossetunet	35
Fjørevegen	35
Byromments oppbygging og innhold	37
Fossetunet	38
Fjørevegen	40
<b>Plandel</b>	42
Fossetunet og Fjørevegen	42
Utforming av Fossetunet	43
Bygningene	43
Vegetasjon	43
Kommunikasjon og ferdsel	47
Menneskers opplevelse	48
Utforming av Fjørevegen	49
Bygninger	49
Vegetasjon	51
Kommunikasjon og ferdsel	53
Menneskers opplevelse	54
<b>Drøfting</b>	55
<b>Figurliste</b>	
<b>Kildeliste</b>	
Vedlegg: Innbyggernes meninger om Fossetunet og Fjørevegen, og utformingsforslaget Plankart A3	

# Sammendrag

Formålet med oppgaven har vært å finne mulige løsninger på hva som er et godt byrom i Sogndalsfjøra, og problemstillingen tar utgangspunkt i byrommene Fossetunet og Fjørevegen.

Litteraturstudiet har gitt nyttig informasjon om hvilke faktorer som kan gjøre et godt byrom *godt*. Blant annet har Jan Gehls teorier om byrommet vært viktig for å forstå hvordan mennesker opplever byrom, og for å finne ut av hva som kan bli et godt byrom i Sogndalsfjøra. Litteraturstudiet har resultert i at *bygninger, vegetasjon, kommunikasjon og ferdsel og mennesker i byrommet* er viktige faktorer, og har derfor blitt gjennomgående i oppgavestrukturen.

## Registrering og analyse

For å se Sogndalsfjøra i en helhet, og forsøke å finne byrom vi ønsket å fordype oss i, gjorde vi en analyse over hele Sogndalsfjøra. Her har vi blant annet funnet ut at bilbruken legger beslag på store arealer. Bygningstrukturen er egenartet og variert, men det er få aktive fasader. De mange ganglinjene er viktige ferdelsårer, og spesielt linjene fra Sogningen kjøpesenter ned til Sogndalsfjøra er mye brukt.

Vi har gjennom befaringer sett at menneskene drar til Sogndalsfjøra for å handle, og til Sentrumsparken og kafeer for å oppholde seg. Likevel ønsker mange innbyggere at Sogndalsfjøra skal bli en trivelig oppholdsplass, blant annet fordi aktiviteten var sentrert i her i «gamle dager», da Fjørevegen stod for handelsaktiviteten før kjøpesenteret kom og skapte konkurranse.

Resultatet av registreringene og analysene har vist at Fossetunet og Fjørevegen er potensielle gode byrom på grunn av tilknytning til Sentrumsparken, fjorden, og handelsgrunnlaget.

## Plandelen

Registreringene, analysene og teorigrunnlaget ble så brukt for å forsøke å framstille et planforslag av Fossetunet og Fjørevegen. Den største forutsetningen for menneskelige aktivitet og opphold, er knyttet til handel og næring. På bakgrunn av Gehls teorier om hva som trekker mennesker til byrom, er fokuset derfor rettet mot inviterende og urbane oppholdsarealer med aktive fasader.

## Drøfting og konklusjon

Til slutt oppsummeres oppgaven med en drøfting og konklusjon som forklarer utfordringer ved planforslaget.

Teorien viser at tiltrekkende elementer ofte resulterer i liv og menneskelig aktivitet. Hovedutfordringene gjennom oppgaven har derfor vært å finne elementer og forklare hvordan de vil trekke mennesker til Fossetunet og Fjørevegen. Til tross for fysisk tilrettelegging av elementer på Fossetunet og i Fjørevegen, er det brukerens egne opplevelse og bruksmønster som avgjør hvor godt byrommet er. Og dette er individuelt. Teorigrunnlaget er i tillegg basert på mest utenlandsk litteratur om byrom, og tar for seg eksempler på byrom i større byer. Dette har derfor skapt utfordringer ved at det er forskjell på *by* og *bygd*, *byfolk* og *bygdefolk*, og at det er generelle samfunnsmessige ulikheter som spiller inn på byrommet, og hvordan brukerne til slutt opplever disse som gode steder å være i.

## Emneord:

*Byrom*  
*Menneskers opplevelse*  
*Urban design*  
*Vegetasjon*  
*Aktivitet*



# Innledning

## BYROM - FIRE SCENARIER

For å vise bredden av variasjonen av hva bryom kan bestå av, illustreres fire ulike scenarier av byrom nedenfor.



**Figur 1.** Byrommet øverst til venstre er Strømsø torg i Drammen. **Figur 2.** Øverst til høyre er gaterommet Times Square, New York, USA. **Figur 3.** Nederst til venstre et gaterom i New Dehli, India, **Figur 4.** Nederst til høyre et lite byrom på Mysen, Norge



# Innledning

## SOGNDALSFJØRA

SogndalsfjØra framstår som en del av sentrumskjernen i Sogndal kommune (Figur 5). I sentrumskjernen bor det 3 455 innbyggere, og er det femte største tettstedet i Sogn og Fjordane fylkeskommune (Askheim 2012). Byrommene består av parkområder, torgplasser, parkeringsplasser og gater. Lokalt ligger SogndalsfjØra midt i Sogndal, og herfra er det gåavstand til fjorden. Kommunen er i stor vekst og utvikling i form av næring- og boligutbygging, og målet for Sogndal kommune er å ha en befolkningsvekst på 20 %, innen 2030. Planen er å fortette store deler av sentrumskjernen, samt i SogndalsfjØra (Sogndal kommune 2012).

### Historisk bakgrunn

Forbedring av de mange byrommene har til nå hatt liten prioritet, og det er i dag få gode steder for innbyggerne å være i. Man har blant annet sett at grØntarealer med epletrær har forsvunnet og flere av bygningsfasadene har falmet over årene. Forbedring av eksisterende byrom og etablering av nye, innbydende byrom i SogndalsfjØra har ikke engasjert innbyggerne og kommunen – før nå.

Som de fleste norske byer på 1900-tallet, har byplanleggingen i SogndalsfjØra prioritert å bruke arealene funksjonelt og Økonomisk. Dette har ført til mangel på struktur og en forretningsmessig måte å disponere areal på (Lorange 1984). Dimensjonene på nye næringsbyggene; deres størrelse og fasader, bryter med det eldre bygningsmiljøet og er dominerende i bylandskapet (Lorange 1984).

De følelsesmessige og estetiske sidene ved byrommene har i lang tid vært lite respektert av kommunens planleggere (Lorange 1984). Med fokus på gode steder, har kommunene i Norge tatt grep om oppgaven ved å bedre bykvaliteten, og utforme byrom ved å se i brukernes perspektiv (Alexander Ståhle 2011). Man har fått Øyene opp for og Økt kunnskap om miljø i byene, som legger vekt for menneskets trivsel i byrommet.

Sogndal kommune har gjort ulike grep for å forbedre bykvaliteten. Eksempler på dette er fornyelse av Sentrumsparken, kaien og etablering av ny fjordsti. Likevel ser man at det er flere steder i SogndalsfjØra som trenger modernisering. I kommuneplanen fra 2008 har kommunen forklart;

*«Nyare forskning viser at utvikling av meir urbane og byprega strukturar og tilbod i Sogndal vil bidra til å trekka til seg og halde på innbyggjarar og studentar. Det er også viktig å tenkje på den estetiske utforminga ved utbygging». (Sogndal kommune 2008)*

Plan om fortetting og utvikling av nye byrom i sentrumskjernen i Sogndal er aktuelt tema i den lokale debatten i dag, og håpet om en byfornyelse har engasjert flere aktører i lokalsamfunnet. De engasjerte er blant andre Sogn og Fjordane landskapsarkitekturforening, Høgskulen i Sogn og Fjordane, arkitektkontoret Stiv Kuling og grunneiere.

### Hva som gjør byrommene i SogndalsfjØra spennende å fordype seg i

Gjennom studiet har bylandskap vært et tema som begge har hatt interesse for. Som studenter og boende i SogndalsfjØra har vi selv opplevd at det er mangel på gode byrom å oppholde seg i, og at dette var et godt utgangspunkt for å finne nye.

# Innledning

**Utfordringene ved byrommene i Sogndalsfjøra kan knyttes til;**

- Bygningenes plassering og dimensjoner, samt estetisk utforming tilpasset bygningsmiljøet
- Bruk av vegetasjon
- Bilens arealutnyttelse, og hensynet til gående
- Aktivitet som inviterer mennesker til byrommene



**Figur 5.** Sogndalsfjøra tilbake til før Sentrumsparken ble fornyet i 2009. Bildet viser at en god del av trærne i Sentrumsparken er blitt fjernet etter 2009.

# Problemstilling

## TEMA FOR PROBLEMSTILLINGEN

Tema for oppgaven er byrom, og vi vil se på de faktorer som vil skape gode byrom i Sogndalsfjøra.

For å utforme byrom, har vi undersøkt de fysiske omgivelsene som påvirker den menneskelige adferden. Siden byrommenes hensikt er å invitere til opphold, er det naturlig å diskutere de ulike faktorene som bygger på hva som gjør et byrom godt å være i.

## // PROBLEMSTILLING

### HVA ER ET GODT BYROM I SOGDALSFJØRA?

Siden spørsmålet er stort og kompleks, må vi utdype med undertema som omhandler faktorer som utgjør det gode byrom.

**Bygninger i byrommet**

**Vegetasjon i byrommet**

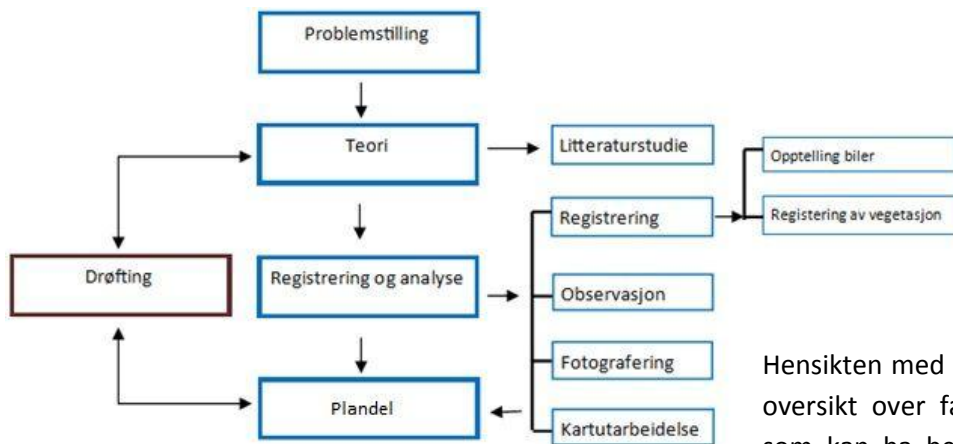
**Kommunikasjon og ferdsel i byrommet**

**Mennesker i byrommet**

# Metode

## FRAMGANGSMÅTE

Som et resultat av teorien er inndelingen av problemstillingen knyttet til faktorene *bygninger, vegetasjon, kommunikasjon og ferdsel, og mennesker i byrommet*. Faktoren *mennesker i byrommet* er basert på et generelt teoretisk grunnlag, på bakgrunn av innbyggernes meninger og på vår egen forventede opplevelse av byrommene. Faktorene er gjennomgående for oppgavestrukturen og inngår i de fire fasene av oppgaven; Teori, registrering og analyse, plandel og drøfting (Figur 6).



Figur 6. Metodemodell av framgangsmåten

**1. Teorien** er en studie av relevant litteratur. Hensikten med litteraturvalget er å få mer kunnskap om byrom, og undersøke mulighetene for å oppnå det vi mener er best måte å utforme gode byrom i Sogndalsfjøra. Litteratursøket er gjort blant annet ved å benytte biblioteks-database Bibsys for å søke på emneord som er aktuelle for temaet, for å finne bøker og kompendier. Søk på internett ble blant annet brukt for å finne aktuell informasjon som artikler og rapporter, og retningslinjer fra offentlige myndigheter. Internett er også blitt benyttet for å finne relevante bilder som kan forklare og supplere teksten i teoridelen.

2. For å knytte teoridelen til planområdet og problemstillingen, har vi gjort **registreringer og analyser** av den eksisterende situasjonen i

Sogndalsfjøra. Analyse og registreringene, i tillegg til litteratur- og internettsøk, har blitt gjort på bakgrunn av befaring og observasjon i løpet av perioden august 2012 – mai 2013.

Vi har også deltatt på seminarer og møter med aktører i debatten, der vi har diskutert byutviklingen og relevante temaer i Sogndal. Blant annet har seminaret «Bygdeverkstaden - urbanisering og utviklings-muligheter i Fjøra» vært svært relevant og nyttig for oppgaveskrivingen.

Hensikten med registreringene og analysen er å få oversikt over faktorer og verdier i Sogndalsfjøra som kan ha betydning for byrommet, og ut ifra resultatene vil kunne lettere identifisere alternative løsninger i plandelen. Resultat fra befaringer er dokumentasjonsfoto til bruk i fremstilling av registrering, og hjelpemiddel for utarbeidelse av utformingsforslag.

Til slutt i denne fasen har vi valgt ut to byrom vi ønsker å analysere nærmere, samt gi en utforming av den eksisterende situasjonen. I de utvalgte byrommene har vi gjort en detaljert analyse av den menneskelige opplevelsen, og sett på opplevelsen av byrommene i forhold til dimensjoner og skala, og deres funksjoner. For å se graden av aktivitet i byrommene registrerte vi lørdag 11.05.13 antall kjørende og parkerte biler. Samtidig så vi på graden av menneskelig aktivitet og hvem som brukte byrommene. Ved bruk av kart og flyfoto (google maps og finn.no) har vi framstilt resultat av registreringene og analysene.

# Metode

3. I **plandelen** har funnene i registreringene og analysene blitt vurdert og brukt ved utarbeiding av nytt planforslag for byrommene. I planforslaget har vi forholdt oss til ulike detaljeringsgrader. Detaljeringsgraden av vegetasjon er høyest, da dette er vår sterkeste kompetanse. Presentasjonen er utarbeidet i Microsoft Publisher 2010, MS Paint og eller tegnet for hånd.

4. I den avsluttende **drøftingen** knytter vi teoridelen til plandelen. Her diskuteres ulike utfordringer ved utformingsforslaget som avslutter med oppsummering og refleksjon. For å kartlegge utfordringer har vi snakket med grunneiere og lokalkjente om meninger rundt planforslaget

## LITTERATURSTUDIE

Å lese ulik relevant litteratur før oppstart av bacheloroppgaven har vært nødvendig for å få inspirasjon og sette i gang tankeprosessen rundt temaet om byrom. Dette gjorde at valget av problemstilling ble lettere og har hjulpet oss med å starte skriveprosessen.

### Teorier om byrommet og bygninger i byrommet

Jan Gehls bøker om urbanitet og byrommet utgjør tyngden i teoridelen. Hans teori er også brukt aktivt i utformingen av byrommene. Boken «Byer for mennesker» (2010) har derfor vært en sentral og nyttig bok gjennom hele oppgaven. Som en anerkjent arkitekt har han deltatt og engasjert seg i mange prosjekter om urbanitet og byrom rundt om i hele verden, og fått mange priser for sitt arbeid. «Byer for mennesker» er relevant fordi den fanger opp de ulike dimensjonene i byrommet, og dens betydning for mennesker. «Byen i landskapet» av Erik Lorange (1984) har også vært nyttig for å få kunnskap om byrom.

### Sogndal kommune

For å få kunnskap om arealbruken og kommunale målsetninger i Sogndalsfjøra, har arealdelen i Sogndals kommuneplan (2008) og «Kommunal planstrategi for Sogndal kommune» (2012) vært nyttige.

### Vegetasjon i byrommet og menneskelig opplevelse

Artikkelen «Components of small urban parks that predict the possibility for restoration» av Helena Nordhs og NLVF-utredning nr. 17 «Grøntanleggsforskning», har vært nyttig for å få kunnskap om teorier om vegetasjons betydning for mennesker.

Boken «Parks, Plants and People, Beautyfying the Urban Design», 2009, av Lynden B. Miller, og Green Nature/Human Nature: The meaning of plants in our lives, av Charles A. Lewis, har vært relevant ved valgt av vegetasjon som passer for byrommet og mennesker.

Hjemmesiden og databasen NRK Hage har blitt brukt ved utvelgelse av vegetasjonsarter. I databasen finner man informasjon om vekst og habitatskrav, blant annet herdingsone. Den har vært til hjelp ved at det kan være vanskelig å finne arter tilpasset klimaet på Vestlandet.

### Kommunikasjon og ferdsel

For å få kunnskap om overordnede mål om byromsplanlegging knyttet til bilbruk og ferdsel har regjeringens portal for stedsutvikling vært viktig. På regjeringens hjemmeside har vi funnet St.meld. nr. 23 (2001-2002) «Bedre miljø i byer og tettsteder».

Statens vegvesen sin rapport om nasjonal gåstrategi har vært relevant for å vise til overordnede planer som kommuner må forholde seg til ved planlegging av byrom.

«Plan for oppfølging og utbygging av gangvegar /stiar og grøntkorridorar I Sogndal sentrum» er et høringsdokument av Sogndal kommune (2010) som har blitt brukt for å få innblikk i dagens gangveier og stier i Sogndalsfjøra.



# Teori

## Byrom

### HVA ER ET BYROM?

Byrom er det som utgjør byen. Byrom er de rommene vi oppholder oss i, som gater, torg og parker. Oppbyggingen av et byrom kan sammenliknes med et soverom. Soverommets oppbygging dannes av tre dimensjoner; vegger, tak og gulv, og innhold. Med vår synsevne og forestilling ser vi at disse dimensjonene også oppstår i byrommet (Lorange 1984).

Det som danner veggene i byrommet er det vi ser rundt oss; bygningene, trærne. Dette er byrommets nærvegger. Fjernvegger er byrommets fjerne omgivelser, som for eksempel fjellveggene. Byrommets vegger kan være i forskjellige flater, ujevne rekker og skiftende høyder. Rommet har også en omsluttende del, da taket i denne sammenheng er himmelen. Dette er ingen flate, men vi antar at det er et tak over oss. Gulvet er dermed en flate, som omsluttes ved foten av bygningene (Lorange 1984).

«Byrommets oppgave er å la mennesker møtes og bo sammen på et bestemt sted. Mennesker møtes ikke hvor som helst, men der mulighetenes miljø er rikt og inspirerende» (Norberg-Schulz 1992)

### HVA ER URBAN DESIGN?

Begrepet handler om å utforme urbane byrom som inneholder moderne elementer som vi bruker i dagens samfunn. Begrepet har oppstått ved å skape bedre steder for mennesker ved å ha fokus på nyttevedien og funksjonen. Begrepet skal sørge for et godt samspill mellom by, bygning og byrom, og med fokus på god kvalitet skaper man noe som fungerer og vil vare. Idealet i dag er den tette, urbane byen som tilbyr funksjonelle byrom som inviterer til ulike aktiviteter (Haagensen 2013). Samtidig må prosesser innen urban design skje innen økonomiske rammer og i henhold til politiske ønsker, slik som all annen planlegging (Carmona 2003)

Et eksempel på et byrom er Torggata i Oslo (Figur 7). Gågaten har de dimensjonene som bygger opp til en tydelig romlig opplevelse. Gaten er smal, og bygningene bygger opp strukturen i byrommet og oppleves som vegger. Byrommet har åpent tak, men omslutter rommet.

Byrommet er urbant, fordi det inneholder urbane aktiviteter, som for eksempel kafeer, og butikker med utstillingsvinduer.



Figur 7. Byrommet Torggata i Oslo

# Teori

## Byrom

### JAN GEHLS TEORIER

Jan Gehl (2010) forklarer i boken «Byer for mennesker», at gode byrom utgjør flere roller.

1. Byrom som møtested for mennesker
2. Byrom skaper fleksible og «glade» bysamfunn
3. Byrom er helsebringende

#### 1. Byrom som møtested for mennesker

Byrommene er steder der mennesker møtes for kommunikasjon i den sosiale sammenheng. Byrommene skaper integrering mellom innbyggerne og ulike samfunnsgrupper. Man møter mennesker med ulik bakgrunn og kultur, med virkemiddel for å skape forståelse og toleranse.

De gode byrommene har bra luftkvalitet, er trygge, og gir mye glede og opplevelser. Møter mellom mennesker skjer gjerne ved avtaler eller ved tilfeldighet, i byrom der man møtes for å sitte ned eller gå igjennom.

Målet med et møtested er å kunne se på andre folk og bli sett. Inspirerende begivenheter innbyr til opphold og deltagelse i byrommet. Byens plasser, gater, hager og torg er de møtestedene alle har til felles.

En by med gode kvaliteter og som virker attraktiv å møtes i, er en by med aktiviteter som treffer alle samfunnsgrupper. Der møtestedet realiserer aktivitetene i byrommet, vokser også bylivet.

#### 2. Byrom skaper fleksible og «glade» bysamfunn

Jo lengre menneskene oppholder seg i byrommet, jo mer levende blir byen.

Livlighet, tette og aktive byer er gode virkemidler for å møte vekst og utfordringer. Gode byrom kan for eksempel skape en større fristelse til å bruke sykkelen til daglige trening, rekreasjon og ærender. Dette vil virke positivt for menneskene i byen, samtidig som det er bra for miljøet. Samspillet mellom mennesket og opprettholdelse av godt et miljø, fører til mer fornøyde mennesker.

#### 3. Byrom er helsebringende

Enten veien er lang eller kort til byen, er det de gode byrom som inviterer og trekker mennesket ut av bygningene. For friluftsliv, barns lek og utvikling er grøntarealer noe av det som virker innbydende. Fysisk aktivitet er bra for helsen, samtidig som det fører til trivsel. Og trivsel er på alle måter helsefremmede.

Byrom som har frodig vegetasjon kan virke som et godt mentalt hvilested. Menneskets søken etter ro i naturlige omgivelser vil alltid være tilstede.



# Teori

## Bygninger i byrommet

### HVILKEN BETYDNING HAR BYGNINGER I BYROMMET?

Bygninger er omgivelser vi merker oss når vi ferdes i byrommet. Bygninger kan ha funksjon og nytteverdi for mennesker, og de kan ha en verdi ved at de uttrykker kunst og god arkitektur.

For mennesket kan bygninger være et blikkfang, på grunn av utseende og utforming, men også på grunn av størrelse og plassering. Opplevelsen av bygninger er selvfølgelig individuell, likevel kan vi være enige om at bygninger av god kvalitet tilpasset byrommet vil være et positivt syn for de fleste.

Bruken av byggemateriale, form og farge har også en betydning for menneskenes opplevelse av bygningene. For eksempel kan mørk betong uten struktur oppleves som hardt og tungt på bygninger i små byrom. Mørk betong kan derimot fungere bra i vide og åpne byrom. Bygningsmateriale i tre har en myk og varm fremtoning, og har ofte sammenheng med eldre bygningsmiljøer. Pilestredet Park i Oslo har en utforming der tremateriale har blitt brukt for å myke opp bygningenes fasader (Figur 8).

### Utadvendte fasader i 1. etasje

Et godt byrom består ofte av aktive fasader på gatenivå. Utformingen av etasjen har stor betydning for byrommets liv og aktivitet ved at den har direkte kontakt med oss når vi ferdes i byrommet. Gatefasaden defineres ofte etter 1. etasje, den nederste delen av bygningen. Denne delen kan bestå av vinduer, porter, dører, skilt og andre detaljer som vi ser i øynehøyde. Etasjens fasader varierer i materiale, relieff og detaljer (Lorange 1984).

### Over 1. etasje

I byen består bygningene gjerne av flere etasjer over 1. etasje. De varierer ved at de ofte er ensformige med vinduer, og har et generelt veggmønster. Etasjene over legger vi som regel ikke så godt merke til, om vi ikke retter blikket opp for å se. Det er gjerne grunnet mindre aktivitet. Likevel kan bygninger inneholde vinduer og balkonger med menneskelig aktivitet, som kan trekke oppmerksomhet fra gateplan.

### Bygninger er trygghetsskapende

Bevegelsesmønsteret er svært knyttet til trygghet, og fasaden på byrommets vegger spiller en viktig rolle for å skape en trygg og god stemning. Ved bruk av belysning, utstillinger i vinduer, og visuell kontakt med mennesket på innsiden av veggene, skapes kommunikasjon. Virkemidler som trekker omgivelsene fra byrommene inn i bygningene kan være spennende og medvirke til den åpenhet i bebyggelsen som er avgjørende for et vellykket byrom (Gehl 2010).



**Figur 8.** Pilestredet Park i Oslo fikk statens byggeskikkpris i 2007.

# Teori

## Vegetasjonens i byrommet

### HVILKEN BETYDNING HAR VEGETASJON I BYROMMET?

Vegetasjonen har stor betydning for byrommet da det er naturlig for mennesker å være i nærheten av vegetasjon, og at den har evnen til å skape naturlige romlige omgivelser (Figur 9). Når det gjelder vegetasjon i byer, tenker vi ofte på parker og grøntområder. Vegetasjon kan også finnes i de andre byrommene og danner naturlige avgrensinger i og mot byens gater, plasser og torg. Grøntområder er ofte en trivselsfremmende faktor.

Vegetasjon skaper kontrast mot det «harde» som resten av byen representerer. Den kan danne virkningsfulle kontraster mot bygninger og gaterom, fremheve elementer med gode kvaliteter, og dempe de dårlige. For eksempel kan trær, planter og busker demper virkningen av skarpe og litt mindre pene byelementer. Dette skaper helhet i bybildet og motvirker visuelt kaos (Gehl 2010).

Vegetasjon i byrommet har også en psykologisk betydning for oss mennesker. Undersøkelser i senere år styrker oppfatningen av at vegetasjonen har en sentral plass i folks forestilling om miljøverdier i byen. Trivsel, skjønnhet og naturkontakt: det er naturlig for mennesker å være i omgivelsene av vegetasjon og natur, og det gir en direkte opplevelse av årstidsvekslingen, med blomstring og modning, vekst og hvile, og en forståelse av samspillet i naturen (Nordh, T, m.fl 2009).

Grøntanlegg kan betraktes som en samfunnsressurs, og ressursbegrepet har ingen betydning uten referanse til menneskers vurderinger og behov. Som ressurs betegnes grøntarealer som ensartete, og man kan se flere forskjellige grupper av verdier foruten økonomiske som gjerne er knyttet til næringsinteresser. Disse er blant annet knyttet til estetikk, rekreasjon, identitet, pedagogiske, klimatiske behov og funksjoner (NLVF 1981).

### Utforming av grøntområder for mennesker

Det er prinsipper knyttet til opplevelsen av byrommet når det kommer til farger, form, lukt og lignende. Vi vet gjennom forskning, av blant andre Norges landbruksvitenskapelige forskningsråd-utredning nr. 117 «Grøntanleggsforskning» (1981) at det er psykologiske og samfunnsmessige faktorer ved grøntanlegg som påvirker mennesker, men lite forskning og litteratur på hvordan mennesker opplever dem. Dette har nok sammenheng med at alle byrom er ulike, og menneskene som skal bruke rommet har ulike utgangspunkt, andre interesser og et annet bruksmønster enn det som er praktisert i lignende byrom.

Når man skal planlegge vegetasjon i byrommet er det nødvendig å se på byrommets egenskaper og bruksmønster. Et eksempel er en gågate, der bruken som oftest er handelsaktivitet, og et sted der det ferdes masse mennesker. Å etablere mye bakkevegetasjon i dette byrommet ville virke mot byrommets funksjon og bruk. Menneskene trenger plass til å bevege på seg, og det er ikke kun vegetasjonen menneskene er kommet for å oppleve. For eksempel er trær en vegetasjonstype som kan passe inn i en gågate. Treet tar ikke stor plass, og med en oppstammet krone oppleves den kun som et visuelt grønt element.

I boken «Parks, Plants and People, Beautyfying the Urban Design» skriver Lynden B. Miller (2009) at man også må tenke på kontrast, repetisjon, linjer, skala, form, tekstur og farger når man utformer grøntområder. Han skriver at en god hage, som et maleri, trenger orden, hierarki og variasjon innen disse elementene. I motsetning til malerier er planter komplekse og tilfører blomstring, nedbrytning, bark og bær. Man må derfor forholde seg til dette når man planlegger, med effekten av tid og vær.



# Teori

## Vegetasjonens i byrommet

Lynden B. Miller skriver at han har erfart at valg av en variasjon av planter for alle sesonger er viktig i planleggingen, på grunn av de ulike årstidene. I Norge merker vi mennesker og utevegetasjon årstidsvekslingene godt, og det skaper kanskje større utfordringer enn i andre land med mer stabile værforhold.

Det finnes ulike teorier for valg av planter når vi utformer for mennesker. Måten vi opplever vegetasjon på er gjennom sansene våre. Vi ser farger, fanger opp lukt og smak, og hører lyder. Sansehager er et eksempel på grøntområder som er designet spesielt for mennesker og våre sanser. Hvordan plantene føles når man tar på dem, lukter og smaker er derfor viktig (Miller 2009).

### Vegetasjon for byøkologi

Vegetasjon er nødvendig grunnlag for alt liv, og i en økologisk sammenheng gir vegetasjon mulighet til artsvariasjon og levekår for insekter og fugleliv i byrommene. Vegetasjon spiller en nødvendig rolle for luftsirkulasjonen i byer og tettsteder.

Løvtrær er mest gunstig å bruke i urbane byrom på grunn av deres flate blader for fotosyntese. For eksempel er trekroner et effektivt filter mot støv og partikkelforurensninger i luften. Det er bare de grønne plantene som kan ta opp kulldioksyd fra luften og omdanne det til kullhydrater, og rent oksygen er resultatet av denne prosessen (Hageselskapet 2012)

Trær er generelt et habitat for en rekke dyre- og fuglearter, og gjennom forråtnelsen gir den grunnlag for en rekke åtseletende insekter, moser og sopp, i byrom som i skogen (UiO, Naturhistorisk museum 2010).



**Figur 9.** Menneskene ferdes i grønne omgivelser. High Line Park, New York.

# Teori

## Kommunikasjon og ferdsel i byrommet

### HVILKEN BETYDNING HAR KOMMUNIKASJON OG FERDSEL I BYROMMET?

En by skal invitere til å gå, og den skal tilby en sammenhengende gåstruktur. Ferdelsmulighetene må være der for at mennesket skal ta i bruk rommene. Fram til i dag har arealbruk og struktur i byrommet også blitt tilrettelagt etter bilens krav, da bilen er et viktig verktøy i vårt dagligliv

Tilretteleggingen av trygg ferdsel for fotgjengere er også viktig. Når vi befinner oss i et byrom med biler skifter mennesket plutselig rolle. Fra å være gående, blir vi fotgjengere og mulige hindere for bilistene. Trygghetsfølelsen utfordres, og man er nødt til å bruke flere sanser samtidig og være mer oppmerksom på omgivelsene. Mennesker ønsker å ferdes komfortabelt, uten mange hindringer eller farer. Når man ferdes trygt skaper det imøtekommende og trivelige byrom (Gehl 2010).

#### Ganglinjer

Måten vi går på kan betegnes som en reise, der man bruker beina fra et startpunkt til endestopp. Reisen kan for eksempel være rekreasjonsturer i naturen, eller en gåtur fra busstasjonen til matbutikken.

Man kan si at kvaliteten på reisen ofte er definert etter omgivelsene. Det er naturlig for mennesket å velge raskeste vei fram. I byer og tettsteder kan menneskene finne egne snarveier, for eksempel over gressplener eller gjennom bakgårder. Men når ganglinjer eller snarveier ikke tilrettelegges, vil mennesker kunne finne egne løsninger, som igjen kan resultere i uønsket ned-tråkking og hærverk.

#### Biler i byrommet

Bilen et viktig verktøy, men den skaper utfordringer. Vi ønsker å komme nærmere bykjernen for å foreta daglige gjøremål. Bilen har som funksjon å være en lettvinnt løsning for å komme seg fra en plass til en annen. For en kjapp handletur er det enkelt hvis bilen kan stå en kort stund eller parkeres ved butikken.

Bilen har også en funksjon i seg selv ved å fylle ut tomme byrom.

Men bilen tar plass, og krever ca. 12.5 m<sup>2</sup> i parkert tilstand (PBL § 69 nr. 1. 2008). Den er også en maskin som lager mye lyd. Støynivået kan være høyt, og lydene kan virke skjemmende for opplevelsen når vi ferdes i byrommet. På lik linje med bilstøy, er luftforurensing og støv et problem i byen. Den urene luften blir tett, og støv legger seg på bygninger og vegetasjon, som dermed utvikler et «grått» bilde av byrommet. Denne form for forurensning av byrom virker mindre inviterende, og derfor kan menneskene unngå å ferdes i rommet.

I dag har bilens rolle i byrommene snudd. Fokus på miljøvennlig byutvikling, med hensyn til bedre bykvalitet, er en sentral diskusjon i dagens moderne byplanlegging. Målet er å utvikle bilfrie soner i byrommene, og bruke miljøvennlig materiale og ressurser. Man må se på bilen og rollen den har i byrommet, og finne tiltak for å redusere bilbruken, redusere antall biler i byrom, og skape mer rom for mennesker til å gå. Foruten tiltak som avgifter og offentlige kollektivtilbud, er det blitt utarbeidet retningslinjer og veiledere for arealplanlegging og bilbruk, blant annet Nasjonal gåstrategi av Statens vegvesen.

#### Nasjonal gåstrategi (utdrag av sammendrag).

- **Det skal være attraktivt å gå for alle**
- **Flere skal gå mer**

For å oppfylle hovedmålene, må flere politikk- og samfunnsområder påvirkes. Det er nødvendig å påvirke utforming og drift av de fysiske omgivelsene, reguleringen av samspillet i trafikken slik at de gående blir mer prioritert og det må utvikles en mer aktiv gåkultur i befolkningen. Det er også nødvendig å forbedre kunnskapsgrunnlaget for arbeidet med å gjøre det attraktivt å gå for alle og for å få flere til å gå mer. Samarbeid og tydelige ansvarsforhold innen alle disse områdene er avgjørende for å kunne målene som er satt opp. (Statens vegvesen 2011)



# Teori

## Kommunikasjon og ferdsel i byrommet

Et eksempel på et byrom som lenge har vært okkupert av biler, men som nå skal bli frigjort er Allmenningen i Bergen (Figur 10). På 1980-tallet gikk det bilvei over Torgallmenningen, og det er ikke mange år siden Festplassen på Allmenningen bare var en parkeringsplass. Nå blir arealet frigjort til andre formål, til felles hygge for alle som bor og oppholder seg i området. Resultatet blir en mer hyggeligere og mykere plass å være. Det blir mer barnevennlig, og det blir et sosialt rom der folk kan møtes (Bergen Kommune 2011).



Figur 10. Forslag til nye Allmenningen i Bergen.

# Teori

## Mennesker i byrommet

### HVILKEN BETYDNING HAR MENNESKER FOR BYROMMET?

Menneskers betydning for byrommet er vanskelig å forklare. Vi mennesker er forskjellige og har ulik smak og fritidsinteresser. Selv om vi tiltrekkes av ulike typer opplevelser, finnes det også et helt grunnleggende behov og adferdsmønster som er likt for alle i byrommet: Vi har behov for lune og beskyttende steder og ønsker å ferdes trygt i beskyttende omgivelser, spesielt på steder der det pågår flere ulike aktiviteter.

#### Sanser og adferd

I sammenheng med byrom snakker man det sosiale synsfelt. Med dette mener man forholdet mellom de ulike sansene, og forholdet mellom kommunikasjon og dimensjonene i byrommet. Synsfeltet er på ca. 100 meter, hvor det er mulig å se andre mennesker og deres bevegelser. Terskelen på dette synsfeltet kommer på 25 m da det er mulig å oppfatte folks ansiktsuttrykk og følelsesstand. Over store avstander samles større mengder informasjon enn korte avstander. Korte avstander oppleves som gir mer intens og emosjonelt sanseinntrykk (Gehl 2010).

Sansene er tilsvarende utviklet for å kunne observere, lukte og se det man ferdes forbi. Kort forklart er mennesker et lineært, frontalt og horisonalt orientert «gådyr» (Gehl 2010).

Er gata du passerer kvalitetsmessig god, så vil tempoet senkes, og sjansen for å stoppe opp stor. Omvendt kan et byrom der mange ikke går, men står og sitter, indikere til et godt byrom. Byen og byrommets kvalitet kan ha invitert til akkurat dette. Kanter, benker, parkgress eller andre elementer som plasseres der man har utsikt og vil bli sett, er gode virkemidler som kan gjøre byrommet godt å oppholde seg i. Byrom med lite støy og mulighet til samtale er grunnleggende for det som skaper kvaliteten til gode oppholdssteder.

### Menneskelig opplevelse - størrelse, dimensjon og innhold

En god planlegging tar utgangspunktet i byens helhet, utseende, plassering av bygninger og byrommets proporsjoner og form. Det er ulike teorier og meninger om hvordan mennesker opplever byrom, og man finner ofte ut at opplevelsen er det helhetlige inntrykket, men at det også ligger i detaljene. For eksempel: Hvor vide skal gangveiene være, hvor store skal benkene være og hvordan skal de plasseres i byrommet?

Størrelse, dimensjon og innhold på byrommet tar en stor del i hvor stor menneskelige aktivitet det er der. Når man skal designe byrom for mennesker må man også tenke på hva brukeren ønsker, og hvordan de bruker det. For eksempel om det skal være et aktivt rom, eller om det skal være et rekreasjonsområde.

*«People like to see what everyone else is doing, so space seating where they can» (Miller 2009)*

Miller (2009) mener at dersom byrom hadde vært bedre tilrettelagt for mennesker ville det samles mange mennesker i rommet, som igjen gir trygghet (figur 13). Man ønsker også gjerne å bevege seg skjult, samtidig som man har overblikk og kontroll. Selv om dette primært kanskje gjelder i store byer med store dimensjoner, gjelder det også i små forhold som tettsteder og bygder.

Høye bygninger som danner smale rom, med lite innhold, er noe som er lite innbydende til opphold. Likevel kan mange mennesker ferdes her.

# Teori

## Mennesker i byrommet



Figur 11. Mennesker ferdes spredt på Sergels Torg i Stockholm.



Figur 12. Menneskelig aktivitet i bygater i Tomar, Portugal

Opplevelsen av størrelse og dimensjon på byrommet kan også beskrives med antallet av mennesker. I åpne og vide byrom spres menneskene utover (Figur 11), og man opplever disse byrommene som mindre aktive enn smale byrom (Figur 12). Menneskene foretrekker også byrom med tilgang på sol, noe byrom med høye bygninger kan mangle. Innholdet er også viktig. Byrom med rikt innhold av sittebenker, vegetasjon med fine blomster og bygninger med mange vinduer, kan by til mer interesse for alle målgrupper.

### Fysiske møtesteder

Byens parker, gater og plasser er viktige uformelle møtesteder og arenaer for "byens liv". De grønne lungene og rommene mellom bygninger danner en mosaikk av opplevelser, både i forhold til fysiske romdannelser, vær og vind, grønne kvaliteter og menneskelig aktivitet. Mennesker tiltrekkes av liv og aktivitet, og aktive byrom er ofte naturlige møteplasser. Det er vanlig å treffes i trygge omgivelser, og man møtes gjerne ved et element som er lett gjenkjennelig for begge parter.



# Teori

## Mennesker i byrommet

### Tiltrekkende elementer

Man kan si at det er innholdet i byrommene som tiltrekker mennesker. Mennesker tiltrekkes hovedsakelig av byrom som tilbyr mat og drikke, og i den forbindelse er benker og sitteplasser nødvendig. De fleste mennesker liker å sitte i skyggen, gjerne ha noe bak seg, og ha utsikt framover. Gågaten Karl Johan er et eksempel på et byrom som tiltrekker mennesker. Mennesker liker å sitte med noe bak seg, og ha utsikt mot andre mennesker (Figur 13).

Man kan si at gode byrom tiltrekker seg hovedsakelig glade og fornøyde mennesker, fordi glade og fornøyde mennesker er iøynefallende. Graden av hvor godt et byrom er, bestemmes derfor ofte ut ifra hvor mange mennesker som befinner seg der, og hvordan de oppfører seg. Valget mellom å gå i en øde gate, eller i en livlig gate, velger man i alle tilfeller å gå i gaten som har liv og aktivitet (Gehl 2010).



**Figur 13.** Bygningen er trygg å ha bak seg når man ser utover gaten, kafé ved Karl Johan

# Teori

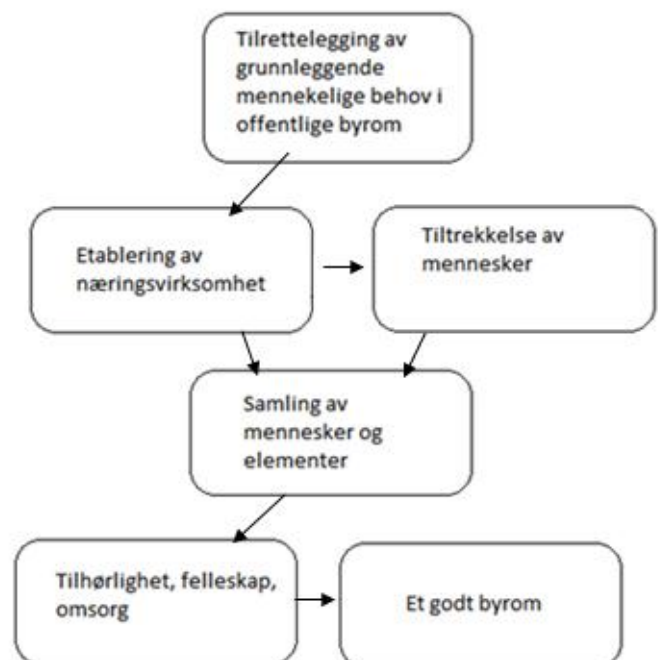
## Mennesker i byrommet



**Figur 14 og 15.** Eksempler på ulike tilrettelegginger for mennesker i byrommet. Samtidig viser viktigheten av å skape trygge omgivelser for mennesker i byrommene. High Line Park i New York (til høyre) er et eksempel på et velfungerende byrom der folk liker å oppholde seg. Byrommet har få innganger og er strengt bevoktet og har minimalt med kriminelle handlinger. Jernbanetorget i Oslo er et eksempel på et byrom omgitt i hektiske omgivelser. Mange kan oppleve en viss utrygghet på Jernbanetorget, da man ofte hører at plassen har blitt en viktig møteplass for narkotikahandel og andre ulovlige handlinger.

### Tilrettelegging

Å skape gode byrom er en nasjonal målsetning. Selv om vi kan forholde oss til slike retningslinjer, kan man ikke garantere et vellykket resultat. Gehl (2010) viser til hvor viktig det er å tilrettelegge og skape områder hvor mennesker kan møtes. Om disse områdene blir bygget rundt menneskenes nødvendige aktiviteter, legger man til rette for møteplasser. Modellen (Figur 16) viser forklaring på et ønskelig scenario ved planlegging byrom. Likevel kan det være mulig at et byrom utformet, med tanke på menneskers behov og adferd, ikke fungerer eller bli slik de er påtenkt. Eksempelene over illustrerer ulike tilrettelegginger av to byrom (Figur 14 og 15).



**Figur 16.** Modellen viser hvilke faktorer som spiller inn for å skape det gode byrommet over tid.





# Registrering og analyse

## Arealbruk og bebyggelse

### BEBYGGELSESITUASJON OG BYGGESKIKK

Innenfor planområdet finner vi alt fra tett bybebyggelse til spredte bygninger og hus (Figur 18). Der bebyggelsen er tett og høy har den stor innvirkning på den lokale opplevelsen.

Bebyggelsen kan danne klart definerte rom. Kvaliteten på rommene varierer, og arkitekturen og bebyggelsen kan ofte være avgjørende.

Det vi kan se av det overordnede bebyggelsesmønsteret er at planområdet er forholdsvis sammenhengende bebygget. Bebyggelsen består av både eldre og moderne bygninger, som preger byrommet enten i negativ eller positiv retning.

Sogndalsfjøra består av bebyggelse fra mange ulike tidsepoker. Vi finner eldre trehus i vestlandsk byggestil som tilfører byrommene en kulturhistorisk verdi. Bygningene er gjerne av mindre størrelse. Vi finner også moderne bygninger som Kommunehuset, Sogn Tannlegesenter og Fjøra mat, som har andre kvaliteter. Byggene består av kontorer og næringsvirksomhet. Disse bygningene har stor aktivitet.

Bygningsstrukturen har ført til at noen byrom er mindre gunstige for mennesker å oppholde seg i.



# Registrering og analyse

## Arealbruk og bebyggelse

### De eldre bygningene

Det er flere eldre bygg i Sogndalsfjøra som deler samme kvaliteter (Figur 19). Kvalitetene er trefasader i både varme og kalde farger, og representerer en nokså lik byggeskikk og egenart i Vestlandsk stil. Byggene er av små dimensjoner og flere av dem har en kulturhistorisk verdi. Disse byggene ligger spredt rundt i Sogndalsfjøra. Fjørevegen inneholder flere av disse byggene, og de skaper et inntrykk av intimitet og sammenheng i gaterommet. Byggene befinner seg på begge sider av veien.



Figur 19. Eldre bebyggelse som er registrert

# Registrering og analyse

## Arealbruk og bebyggelse

### De nyere næringsbygningene

Sogndalsfjøra inneholder mange moderne og store bygninger, uten noe definert byggestil. Dette er næringsbygg med kontorer og butikker, gjerne med handelsaktivitet (Figur 20).

Arkitekturen er av utypisk tradisjonell byggeskikk, og det er tydelig at de er ment til næringsformål. Bygningene med butikker har aktive fasader, og har som regel middels store vindusflater. Med tiden har flere av byggene blitt utvidet eller fått tilbygg, og da i noen tilfeller en annen byggestil enn den eksisterende. Flere av næringsbyggene, og eller deler av dem er gjennom tiden blitt omregulert til boliger.

Bygningene er spredt plassert, og det mangler sammenheng mellom de omkringliggende bygningenes dimensjoner og byggeskikk. Materialbruken på byggene er preget av betong, paneler i nøytrale og kalde farger, og murbelegg.



Figur 20. Nyere næringsbygg som er registrert



# Registrering og analyse

## Vegetasjon

### GRØNTAREALER

Vegetasjonen i Sogndalsfjóra består av plantede trær, busker og opparbeidete bed, samt gress som vegetasjonsdekke i Sentrumsparken. Vegetasjonstyper som preger Sogndalsfjóra er epletrær, svenskeasal, alm og bjørk (Figur 21).

Sentrumsparken er et sammenhengende grønt parkområde som strekker seg fra nord til sør. I nord preges parken av både harde og myke underlag, og lekeapparater som inviterer til aktivitet. Den sørlige del av parken består av gangveier og plantede epletrær. Underlaget her er gress og området appellerer til ro og avslapping.

Ved starten av Fossetunet og fram til Fjørevegen strekker det seg plantete trær. Disse har trolig stått der i lang tid og er satt i en alléstruktur. Trærne er klippet og vedlikeholdt.



Figur 21. Grøntareal som finnes i Sogndalsfjóra i dag



# Registrering og analyse

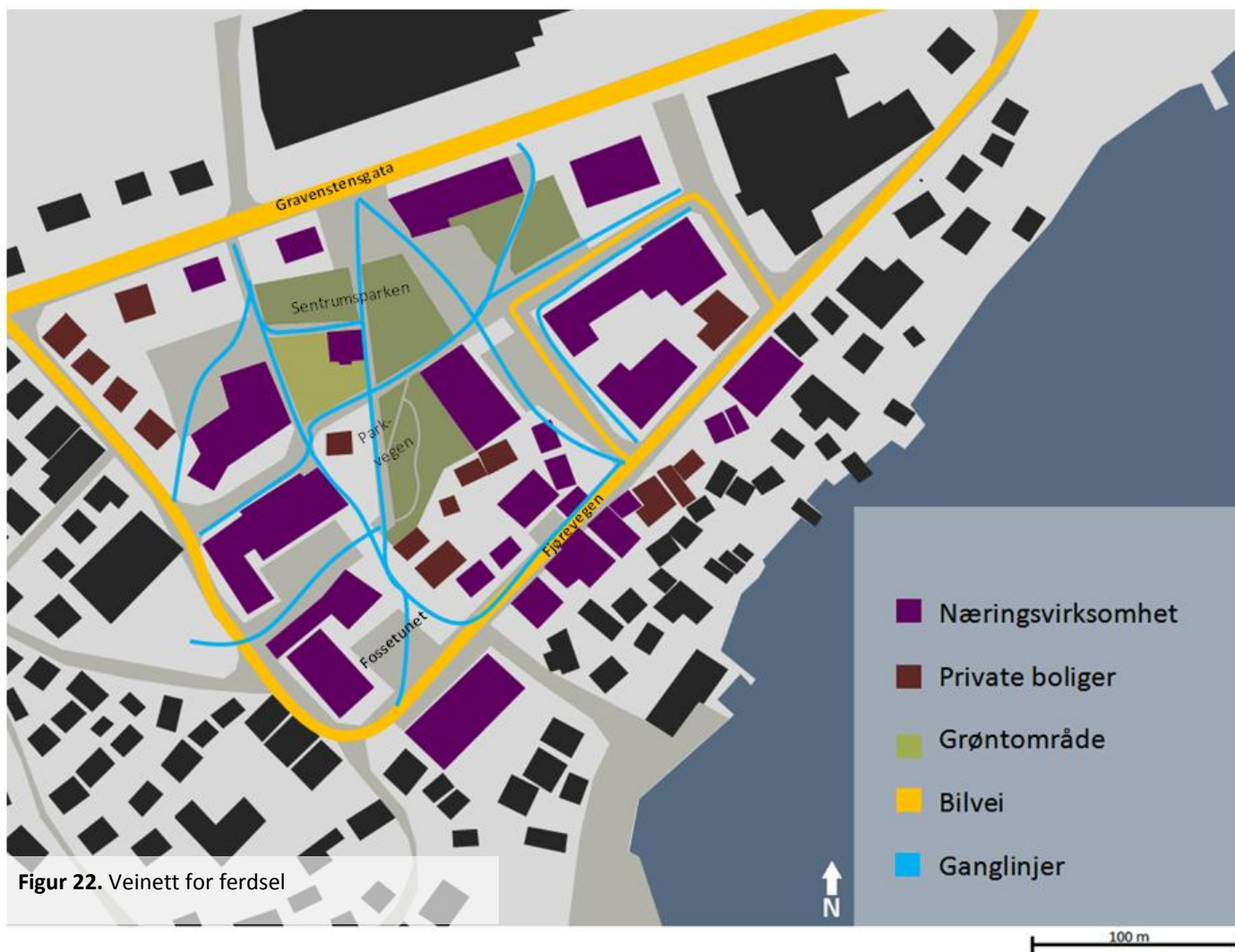
## Kommunikasjon og ferdsel

### BIL - OG GANGVEIER

Veinettet i Sogndalsfjøra består av både bilveier og opparbeidede gangveier (Figur 22). Hovedsaklig er det Gravensteinsgata og Fjøravegen til Parkvegen som har mest bilaktivitet. I sentrum er det flere gangveier. Gangveiene går på kryss og tvers av Sentrumsparken. Gangveiene er opparbeidet med asfalt, og noen steder med grus. Den mest aktive gangveien er trolig gangveien fra Parkvegen og over til Sogn tannlegesenter, og gangveien ved «inngangsporten» til parken ved Kommunehuset ned til Fossetunet ved Fjøravegen.

### Menneskelige ganglinjer

Gjennom Sentrumsparken er det opparbeidet gangvei i hvitt steinbelegg som leder ned mot Fossetunet. Her stopper det hvite underlaget og materialet går over til asfalt. Det er deretter en naturlig gangsoner som går forbi statuen Gjest Baardsen og til butikkene i Fjøravegen, selv om gangveien ikke er markert eller opparbeidet (Figur 23). Denne sonen blir svært mye brukt når mennesker skal forflytte seg gjennom sentrumsparken og til Fjøravegen og Fossetunet, og omvendt. Videre går det mennesker på begge sider langs Fjøravegen for å komme til butikkene i gaten.



Figur 22. Veinett for ferdsel

# Registrering og analyse

## Kommunikasjon og ferdsel

Det er vanlig å gå igjennom parkeringsplassen på Fossetunet for å komme til butikkene nedenfor Fossetunet.

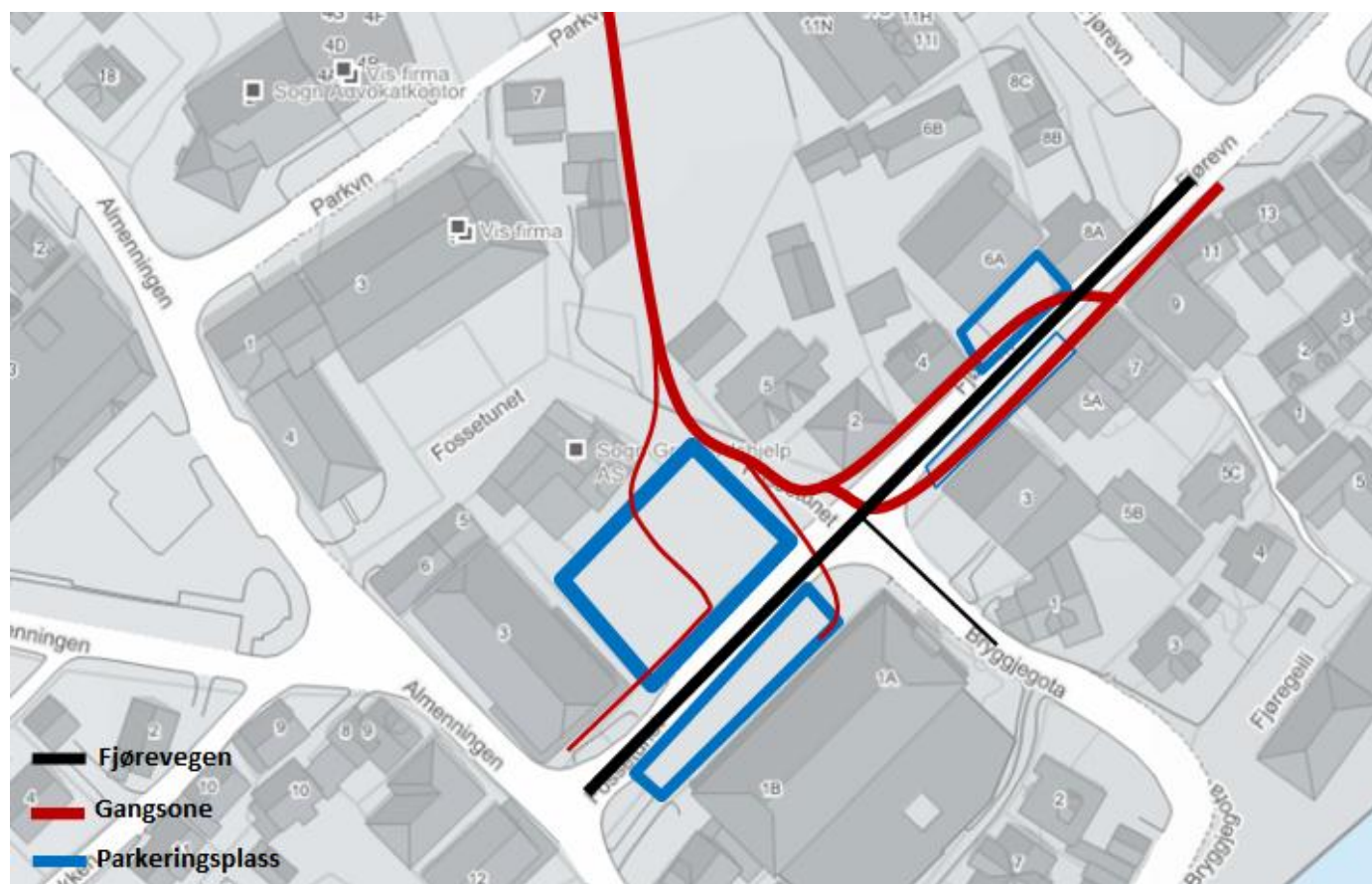
### Bilparkering

Fossetunet er i dag en stor parkeringsplass og det står ca. 20-30 biler parkert her daglig. Parkeringsplassen blir godt benyttet av mennesker som skal gå videre rundt i området (Figur 23).

Det store arealet blir prioritert og utnyttet til bilparkering, og det er få areal for gående som inviterer til opphold og menneskelig aktivitet. Gaten består av asfalt, og er dekket helt fram mot bygningene i rommene.

Mye av arealdisponeringen i Fjørevegen har blitt tilrettelagt for bilen, for parkeringsplass og gjennomkjøring, og asfalten er heldekkende helt fram til bygningene. Langs gaten er det merket en parkeringsplass. Denne er forholdsvis liten, men i hyppig bruk av kunder på Fjøra mat.

Ved Fossetunet går veien nedover mot kaien og skifter navn til Bryggjegata. Bryggjegata er lite trafikkert, men er aktiv ved ferjeavganger og ankomst.



Figur 23. Bilaktivitet, parkeringsplasser og eksisterende anglinjer på Fossetunet og i Fjørevegen.

# Registrering og analyse

Menneskers opplevelse

## MENNESKENE I SOGDALSFJØRA

Når mennesker kommer til Sogndalsfjøra kan deres opphold i form av tid og aktivitet variere. Noen er her på langtidsopphold, for eksempel studenter, og andre på korttidsopphold, som for eksempel turister og reisende. Poenget er at mennesker opplever Sogndalsfjøra forskjellig. Vi har ulike ønsker og behov med hensyn til hvor vi ønsker å tilbringe tiden.

Menneskene som er i Sogndalsfjøra på langtidsopphold får oppleve alle slags årstider, i all slags vær. Graden av aktivitet varierer ofte med været, og på solskinnsdager en tidlig vår, kan man oppleve aktivitet uteom det vanlige på denne årstiden.

Turister og reisende opplever Sogndalsfjøra som regel for en kort periode, gjerne på sommeren. På sommerstid står vegetasjonen rundt om i Sogndalsfjøra i blomst, og aktivitetsnivået er på sitt høyeste. Det er også arrangements-grupper som legger ulike aktiviteter til Sogndalsfjøra. NERK, Fjellsportfestivalen og arrangementet Epladager er eksempler på dette.

### Menneskene søker til parken

På fine vårdager vil mange av menneskene søke til Sentrumparken for å utøve aktiviteter, for eksempel



**Figur 24.** «Det er vanleg å samlast ymse stader i Fjøra for å slå av ein prat». Eldre samlet på Fosstunet i Sogndalsfjøra.

Med et høyt antall mennesker kan man føle at plassen blir liten, og at man skulle ønske det var flere gode steder å oppholde seg.

### Utviklingen i Sogndalsfjøra

Sogndalsfjoras identitet og tilhørighet går helt tilbake til 1600-tallet. Skipsfart og handelsvirksomhet langs fjorden utgjorde næringen i Sogndalsfjøra, men dro seg lengre opp fra strandkanten etter hvert som transport og handelsvirksomhet på land ble like viktig. Struktur av naturmark, jordbruksarealer som frukt-hager og åkre, samt private hager, ble mer markerte etter hvert som utbygging av hus tok seg opp i Sogndalsfjøra. Det er i etterkrigstiden at Sogndalsfjøra utvikler seg til å bli et større bygningsmiljø (Auestad m.fl 1989).

Med en bakgrunn som handelssentrum, fikk Sogndalsfjøra en struktur som et gammelt landsbysamfunn. De eldre bygningene som står igjen i sentrum har et særpreg, tilknyttet handelsnæring og tettbebygde sjøhus står plassert langs strandkanten av fjorden.

Mange av de eldre menneskene i Sogndal har opplevd denne utviklingen og de har sett Sogndal vokse og etterhvert fornye seg. De eldre har minner fra før og etterkrigstiden og de identifiserer seg ofte med disse minnene. Minnene kan for eksempel handle om hvor de pleide å leke og hvor de møttes for å ta en prat (Figur 24).



# Registrering og analyse

## Menneskers opplevelse

### Innbyggerne

Innbyggerne i Sogndal består av ulike samfunnsgrupper. Brukerne av byen er bredt sammensatt, og består av barn og unge, voksne og pensjonister, av ulike minoriteter. Mange har vokst opp her, og bor her fortsatt. Andre har flyttet til Sogndal, fra innland og utland.

Barn og unge har et stort bevegelsesmønster, og har vanligvis et ulikt krav til aktivitet enn andre samfunnsgrupper. Læring og lek med andre barn er en del av utviklingen. Sogndal består også av et stort antall studenter, som er delt i ulike miljøer, med ulike behov. Disse menneskene møtes hyppig, og bruker byrommet for å komme sammen med kjente og ukjente.

Antall eldre menneske viser en jevn og forholdsvis stor økning. Gruppen har begrenset behov i byrommet, men trivselen er uansett viktig. Eldre mennesker har behov til å sitte, og samtidig kunne møte kjente fjes.

Noe av det som karakteriserer Sogndal, er aktive innbyggere og de har behov for friluftsliv. Menneskene er de som skaper bevegelse og liv, i harmoni med hverandre. Fysisk aktivitet er ofte knyttet til livsglede eller livslyst, og ved å invitere mennesker til fysisk aktivitet i det offentlige rom, med andre mennesker i et fellesskap, vil skape et aktivt nærmiljø (Figur 25).

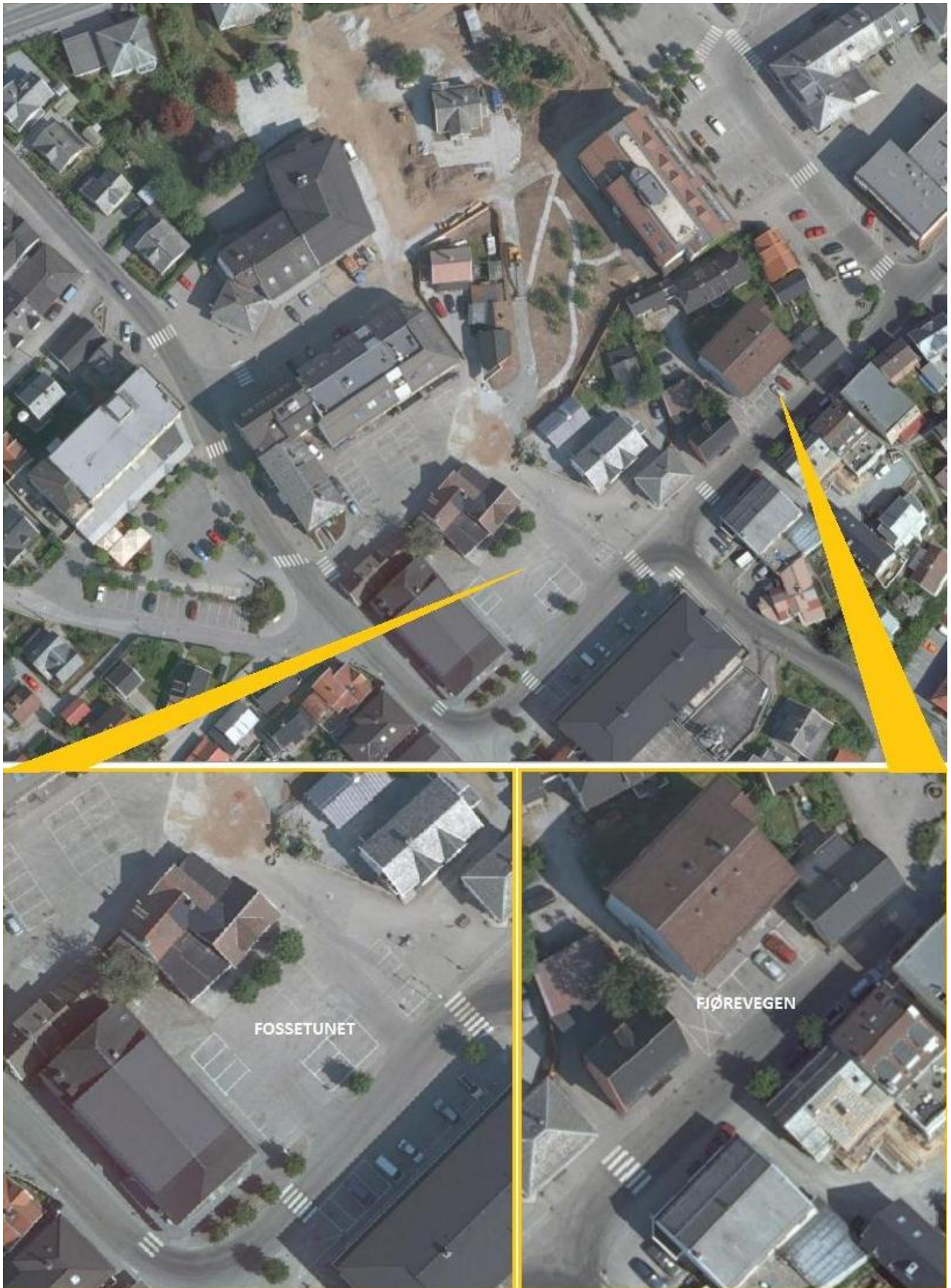


Figur 25. God stemning i sentrumsparken i Sogndal



# Registrering og analyse

Aktuelle byrom



Figur 26. Aktuelle byrommene

# Registrering og analyse

## Aktuelle byrom

### FOSETUNET

I historisk sammenheng har Fossetunet vært en gate som har blitt hyppig brukt som transportvei. Parkeringsplassen som er oppført på Fossetunet, har vært trofast plass for bileiere året rundt. Parkeringsplassen ligger så sentralt i Sogndalsfjóra at den brukes mye. Ut ifra dette har ikke rommet hatt noe betydning for alt annet enn å komme seg nærmere sentrums-kjernen, for både bil- og menneskelig trafikk (Figur 26).

Det står i dag flere historiske bygg på Fossetunet. Disse er trebygg som stammer fra 1800-tallet (Austad m.fl 1989). Problemet til Fossetunet er oppføringen av parkeringsplassen og barrierene som skapes av dette (Figur 27). Visuelt forurenses dette utsikten til de estetiske kvalitetene ved eldre bygg, og til menneskelig bruk av byrommet.

Potensialet til Fossetunet er at det er et stort byrom, rikelig med sol og er vindbeskyttet av byggene rundt. Ved å gi det en ny utforming og funksjon, vil dette bli et godt byrom som vil tilføre noe nytt til Sogndalsfjóra. Innbyggerne vil få et nytt oppholdssted, og det kan gi et bedre inntrykk av Sogndalsfjóra som sentrum. Tanken på å utvikle en park der mennesker kan møtes i fine omgivelser, og kan få flere til å bruke områder nært ved fjorden. Stier og veier tilknyttet til Fjørevegen og Sentrumsparken gir et godt utgangspunkt for god ferdsel med handelsgater og muligheter for stoppesteder. Å knytte minner og stedsidentitet inn i et nytt byrom på Fossetunet, mener vi vil skape et godt byrom for menneskene i Sogndal.

### FJØREVEGEN

Fjørevegen er, og har alltid vært, en handelsgate, med små tettbebygde bygninger. Langs begge sider av veien er bygningene små, og det finnes et godt utvalg av butikker og aktive fasader med butikkvinduer, handelsstativer og reklameskilt (Figur 26).

Gaten er en trang gjennomfartsåre i sentrum. Underlaget, som i dag er asfalt, går fra vegg til vegg. Asfalt er hardt og er bygget for å bli brukt av bilen. Problemet er at mennesket blir presset inn mot bygningene, og lite frister til å oppholde seg i Fjørevegen.

Sogndalsfjóra har i dag ingen gågate, og en bilfri gate hører hjemme i enhver by fordi den uttrykker en spesiell form for menneskelig aktivitet. Fjørevegen har de grunnleggende kvalitetene som en gågate har; et smalt gateløp med butikker og utstillingsvinduer. Derfor mener vi at Fjørevegen har stort potensiale. Ved å skape en helhet og sammenheng vil man også skape mer intimitet, noe man kan si kjennetegner en god gågate.

# Registrering og analyse

Aktuelle byrom

Figur 27. Situasjonen på Fossetunet og Fjørevegen i dag





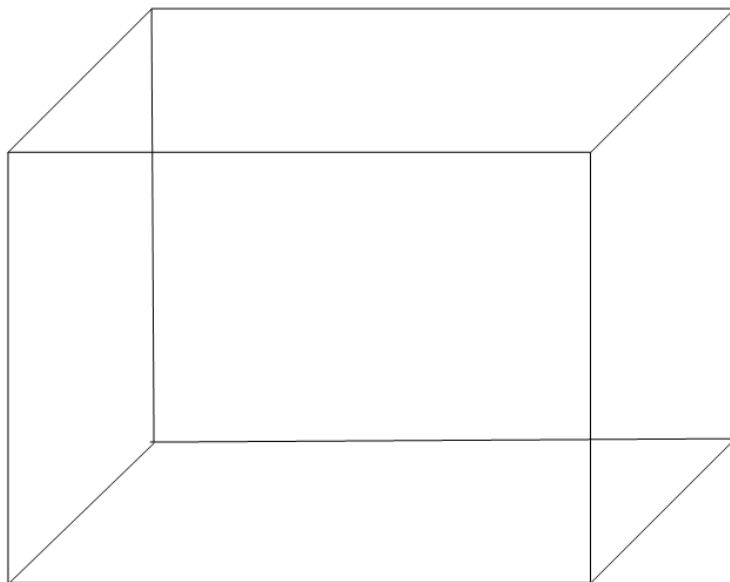
# Registrering og analyse

## Romlig registrering

### BYROMMETS OPPBYGGING OG INNHOLD

Byrommene oppleves gjennom å se på rommet visuelt og eller å bruke dens funksjoner. Byrommets kvaliteter varierer, og ved å se på rommets oppbygging og innhold kan vi se hvilke aktiviteter det inviterer oss til. På Fossetunet og i Fjørevegen har vi sett på nettopp dette – Veggene, gulvet og innholdet, og hvordan de appellerer til mennesker (Thiis-Evensen 1992).

For en enklere visualisering av byrommets oppbygning kan en gjennomsiktig boks være et eksempel (Figur 28).



**Figur 28.** Romlig visualisering

# Registrering og analyse

## Romlig registrering

### Fossetunet

Felles for alle byrommene i Sogndalsfjøra er fjernveggene av høye dalsider og fjell. Når man går nærmere inn på Fossetunet kan man, i forhold til de andre byrommene i Sogndalsfjøra, oppleve at dette er et stort byrom. Bygningene på alle kanter er rommets nærvegger og ligger ustrukturert med lengre avstand fra hverandre. Nærveggene oppleves som asymmetrisk, da bygningene omslutter Fossetunet med gesimser av ulik høyde (Figur 29 og 30).

Gulvet består av flere grå underlag som asfalt, brosteiner og grus, markeringen og streker, og lager et slags moasaikkmønster. Gulvet heller skrått mot sørøst-siden av rommet som fører oss ned mot fjorden. Dette gir rommet et litt skjevt uttrykk, og man føler en slags ubalanse.

Nærveggen med bygningene i øst ligger parallelt med veien og danner horisontale linjer. Fra bygget i øst, og over Fjørevegen er det to fotgjengerfelt. Disse bryter med den horisontale linjen.

Bygningene har flere elementer som skaper romlige uttrykk til byrommet. Bygningenes mange vinduer skaper et horisontalt uttrykk, og dørene et vertikalt. Byggene i sør og øst-vest har heldekkende vinduer i 1.etasje, og man kan se inn i bygningene.



Figur 29 og 30. Romlig avgresning på Fossetunet. Viser ulik høyde på gesimser.

# Registrering og analyse

## Romlig registrering

### Innhold

Fossetunet består av parkerte biler, trær, en statue av Gjest Baardsen, en sittebenk, skilt og lyktestolper.

### Biler

Parkeringsplassene er plassert på kryss og tvers i byrommet, og danner et mønster når biler står parkert. Når det ikke er biler parkert, kan man allikevel se mønsteret ved markeringene på asfalten.

### Vegetasjon

Trærne på Fossetunet kan skape volum og er mer synlig på sommerstid, da blomstringen står for fullt. Trærne er elementer på Fossetunet som skaper vertikale linjer, og disse er mer synlig da de står fritt i rommet (Figur 30 og 31).

### Statue – Gjest Baardsen

Gjest Baardsen er en landskjent historisk mann fra Sogndal.

### Sittebenk

Benken som er plassert ved statuen på Fossetunet er en piknikbenk i tre. Benken er enkel, uten spesiell design eller uttrykk.

### Skilt og lyktestolper

Det er ulike skilt på Fossetunet. Dette er parkeringsskilt og andre skilt forbehold kjørende. Det er få lyktestolper som belyser området (Figur 30 og 31).



Figur 30 og 31. Byrommet inneholder biler, vegetasjon, skilt og statue av Gjest Baardsen.



# Registrering og analyse

## Romlig registrering

### Fjørevegen

Fjørevegen oppleves som et mindre og lukket byrom, en slags passasje. Det som definerer veggene er tettheten av bygningene som ligger parallelt med veien. Bygninger finnes på alle kanter og definerer rommets nærvegger. På grunn av den sterke parallelle strukturen føler man at byrommet er strukturert og symmetrisk. Men når man står ved Fossetunet og skal bortover Fjørevegen mot øst, kan man oppleve at bygningsstrukturen skaper en «trakt», ved at gateløpet blir smalere. Gulvet i Fjørevegen består av flere grå underlag som asfalt og beleggstein (Figur 32 og 33).

Det er også merket opp for parkeringsplasser. Underlaget går helt inn til byggene og man opplever at det grå underlaget dominerer.

Bygningene har flere elementer som skaper romlige uttrykk og kvalitet til byrommet. For det første oppleves byggeskikken til dels sammenhengende, og flere av byggene representerer eldre byggestil, og har en vestlandsk egenart. Disse bygningenes farger kompletterer hverandre og skaper et hyggelig inntrykk (Figur 32 og 33).



**Figur 32 og 33.** Øverst vises Fjørevegen mot Fossetunet. Man ser tydelig den romlige avgresningen. Nederst ser man den romlige avgresningen i Fjørevegen fra Fossetunet.



# Registrering og analyse

## Romlig registrering

### Innhold

Fjørevegen består av parkerte og kjørende biler, trær, skilt og handelsstativer.

### Biler

De parkerte bilene er hovedsaklig plassert ved Designhuset og langs de nedre bygningene. Det er ofte kjørende biler i Fjørevegen (Figur 35).

### Vegetasjon

Det er tre trær byrommet. Disse kan skape volum og er mer synlig på sommerstid, da trærne har mer løv.

Trærne oppleves som vertikale elementer (Figur 35).

### Skilt og handlestativ

Skiltene er forbeholdt bilister. Skiltene skaper et vertikalt element og trekker oppmerksomhet. Handlestativene er sentrert rundt Designhuset, Fardal Spor, Fjøra mat og bruktbutikken NMS gjenbruk. Stativene står under tak, og er der på dagtid. Stativene tas inn på kvelden og byrommet mister en del av den aktive fasaden (Figur 34 og 36).



Figur 34. Øverst til venstre viser fasaden til Fardal Sport og litt av Fjøra mat.

Figur 35. Øverst til høyre vises det biler og skilt i kjørefeltet.

Figur 36. Vare- og vindusutstilling ved brukbutikken NMS gjenbruk.

# Plandel

## **FOSSETUNET OG FJØREVEGEN**

Tanken bak utformingen av Fossetunet har vært å skape et urbant og funksjonelt byrom som kan invitere til ro og avslapping i grønne omgivelser.

Tanken bak Fjørevegen er et byrom der gågaten og utadvente fasader skaper aktivitet.

Ved utformingen av Fossetunet og Fjørevegen har fokuset vært på å skape to ulike byrom, som samtidig har fellestrekk og sammenheng. Gjennomgående lik design, for eksempel ved materialbruk på benker og valg av vegetasjon, har vært sentralt for få til dette. Utformingen er gjort med hensyn til menneskelig bevegelse, dimensjoner og sanser, og byrommene tilrettelegges og utformes slik at menneskene inviteres til å bevege seg gjennom og til oppholdelse på alle tider av året.

Kvalitet og variert innhold vil bidra til å skape et bymiljø for de som besøker, bor og arbeider i Sogndalsfjøra.

Utformingen har tatt hensyn til den eksisterende bygningsstrukturen, og vil også skape et godt samspill mellom byrom og de tiliggende bygninger.

Det enkelte byrom skal appellere til mennesker i alle aldre og byrommene bør, samlet sett, invitere flest mulig brukergrupper.

# Plandel

## Utforming av Fossetunet



Figur 37. Vegetasjon i høstfarger på Fossetunet.

### BYGNINGENE

Det største arkitektoniske elementet i planforslaget er et nytt parkeringshus. For at byrommet skal tiltrekke seg mennesker, er forretninger i 1.etasje spesielt gunstig. Det vil virke som et trekkplaster for liv og aktivitet på Fossetunet.

I 1.etasje har planforslaget foreslått fasader av glassvinduer som strekker seg fra gulv til tak. Dette er fordi menneskene skal kunne ha innsyn til aktiviteten som skjer både inne - og utendørs. Bygningen er planlagt i metall- og tremateriale, og over 1.etasje er veggene åpne og dekket av vegetasjon.

Parkeringshuset vil være i eksisterende dimensjon og høyde som dagens bygning. Dette kan være en positiv erstatning ettersom at det kan gi et nytt liv og uttrykk ved at det vil huse mennesker, biler og handelsaktivitet. Et grønt parkeringshus vil kunne oppleves som mer enn bare en bygning, men også som et grønt element med vegetasjon. Parkeringshuset vil ikke direkte stenge for utsikt.

Oppføring av en pergola som strekker seg ut fra bygningen, og kan virke som et forlenget tak for forretninger og for gående under. En pergola som tak kan gi folk ly på regnværsdager.

### VEGETASJON

Ved planlegging av vegetasjonen er det best for byrommet å ha planter som fungerer i alle årstider (Figur 37). Med fokus på vegetasjon vil byrommet inneholde naturlig og passende vegetasjon - en slags oase av «ville» arter. Det estetiske uttrykket vil spille på plantenes struktur og form.

I utformingsforslaget av parkeringshuset har sol – og skyggeforholdene på Fossetunet blitt tatt i betraktning for valg av vegetasjonstyper og hvorvidt de kan trives der de er plassert. Med hensyn til sol – og skyggeforhold passer eviggrønne busker, klatreplanter, trær og stauder med spennende struktur, på Fossetunet (Figur 38).

Ved å kle parkeringshuset i villvin, vil bygningen bli et fremtredende grønt element, med ulike fargespekter fra grønn om våren, til rød om høsten.

Hengebjørk et aktuelt treslag som vi har brukt, da den ikke har så kraftig krone og lys slipper lett igjennom krona. Plasseringen av trær på Fossetunet kan ha flere funksjoner. Trærne kan bidra til å skjule de mindre utadvente fasadene som er på Fossetunet, og de rammer inn rommet i høyden, som kan føles beskyttende for mennesker. Trærne vil også gi skygge på varme sommerdager og gi ly for regnet.

# Plandel

## Utforming av Fossetunet

De ulike artene av pryddress (Japanstarr, blåtopp, silkekinagress, kanarigress, silkebygg) bregner (svartburkne, strutsevinge) og hosta har alle spennende strukturer og vil være dekorative hele året. Gullbusken vil stå i sterk gulfarge om våren (Figur 39).

Utgangspunktet for plantevalget er livligheten i plantestrukturen og fargene, som kan oppleves spennende for sanseinntrykket. Trærne og den lavtliggende vegetasjonen plasseres i både bed og i trekasser. Dette gjør det mulig for de som ferdes å kunne stå eller sette seg ned ved for å betrakte det grønne på et lavere nivå. Uten å tette igjen bedene med mye vegetasjon, vil vi at folk skal kunne ha oversikt og mulighet til å se omgivelsene når de sitter.

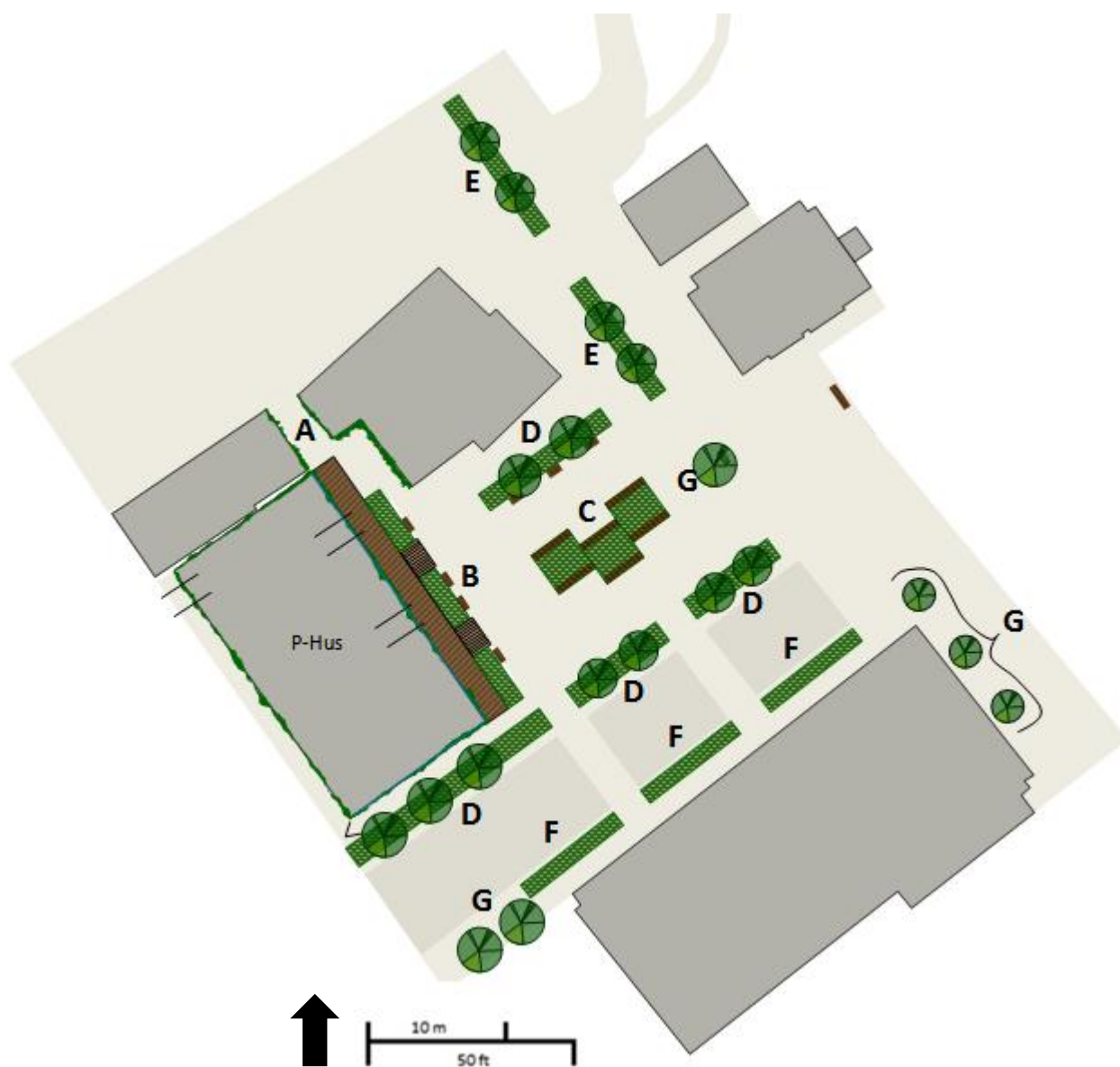
Plantevalget i utformingsforslaget er veldig variert og kan gi økologiske funksjoner ved at de kan tiltrekke seg ulike insekter, smådyr og fugler. Med dette kan mennesker føle at de befinner seg i naturrike omgivelser av ulike arter. Takløk kan som også økologisk funksjon absorbere overflatevann.

Dersom brukerne aksepterer det estetiske uttrykket, vil de kunne oppleve og i tillegg glede seg over ulike strukturer og teksturer i rolige farger.



# Plandel

Utforming av Fossetunet



**Figur 38.** Sol - og skyggeforhold er avgjørende for plassering av plantevalget

# Plandel

## Utforming av Fossetunet

### Planteplan

#### Parkeringshus og område A:

Parthenocissus inserta – vanlig villvin

#### Område B - Skyggefullt

Matteúccia struthiópteris – Strutsevinge

Asplenium trichomanes – Svartburkne

Hordeum (Sommerblomst) jubatum – Silkebygg

#### Område C - Mye sol

Festuca glauca - Blåsvingel

Phalaris canariensis – Kanarigress

Sempervivum 'Othello' – Takløk

Hordeum (Sommerblomst) jubatum – Silkebygg

Hosta 'Aureomarginata' – Hosta

#### Område D

Betula pendula 'Penla' Dafo – Hengebjørk

Forsythia 'Northern Gold' – Gullbusk

Asplenium trichomanes – Svartburkne

Hordeum (Sommerblomst) jubatum – Silkebygg

#### Område E – Sol og skygge

Betula pendula 'Penla' Dafo – Hengebjørk

Forsythia 'Northern Gold' – Gullbusk

Hosta 'Aureomarginata' – Hosta

#### Område F – Sol og skygge

Carex morrowii 'Icedance' – Japanstarr

Matteúccia struthiópteris – Strutsevinge

Miscanthus sinensis 'Malepartus' – Silkekinagress

#### Område G

Tilia x europaea 'Pallida' – Parklind



Japanstarr



Blåsvingel



Takløk



Silkekinagress



Silkebygg



Hosta



Kanarigress



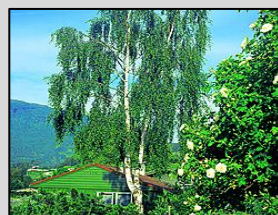
Strutsevinge



Villvin



Svartburkne



Hengebjørk



Gullbusk

Figur 39. Planteutvalg av hva som foretrekkes på Fossetunet.

# Plandel

## Utforming av Fossetunet

### KOMMUNIKASJON OG FERDSEL

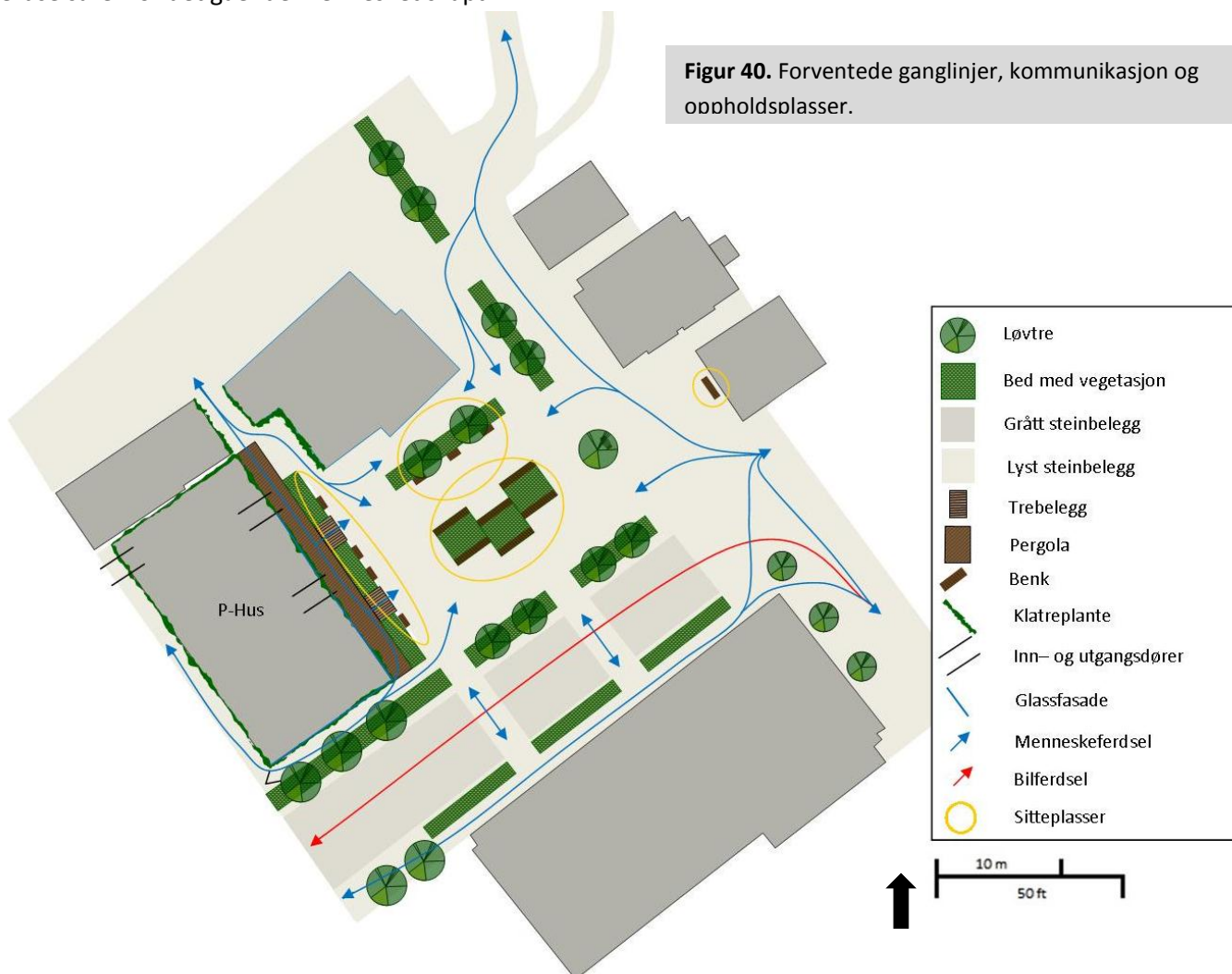
Utformingsforslagets mål er at mennenser opplever byrommet som godt å ferdes og være i.

Oppføring av et parkeringshus vil biltrafikken trolig lette på biltrykket og bedre gangferdsel. Det vil bli mindre støy og luften vil kjennes friskere. Likevel skal veien til kaien være åpen for kjøretøy slik at reisende har mulighet til å komme seg fram og i tide til ferja eller ulike begivenheter. Det bilveien ikke skal, er å fortsette inn til Fjørevegen. Her vil det ikke bli mulighet for gjennomkjøring på dagtid.

Avgrensninger for bilbruken på Fossetunet vil gjøre det mer attraktivt for mennesker å ferdes gjennom byrommet, både til fots og på sykkel. Dermed blir nye ferdselsårer for det gående mennesket skapt.

For rullestolbrukere vil det bli lett å komme seg igjennom Fossetunet uten særlig hindringer fordi underlaget blir jevnt.

Utformingen har tatt spesielt hensyn til eksisterende ganglinjer. Byrommet får en sammenhengende gåstruktur, og man kan tydelig se at de forventede ganglinjene inviterer menneskene til å bevege seg mot midtpunktet, som er et sitteområde på Fossetunet (Figur 40). Ganglinjene inviterer også til gjennomferdsel ved at det kan bli enkelt å bevege seg forbi elementene. For eksempel har det å benytte tomrommet mellom de eldre bygningene, skapt en ny inngang til Fossetunet, og tilgjengeligheten til byrommet er bedret.



# Plandel

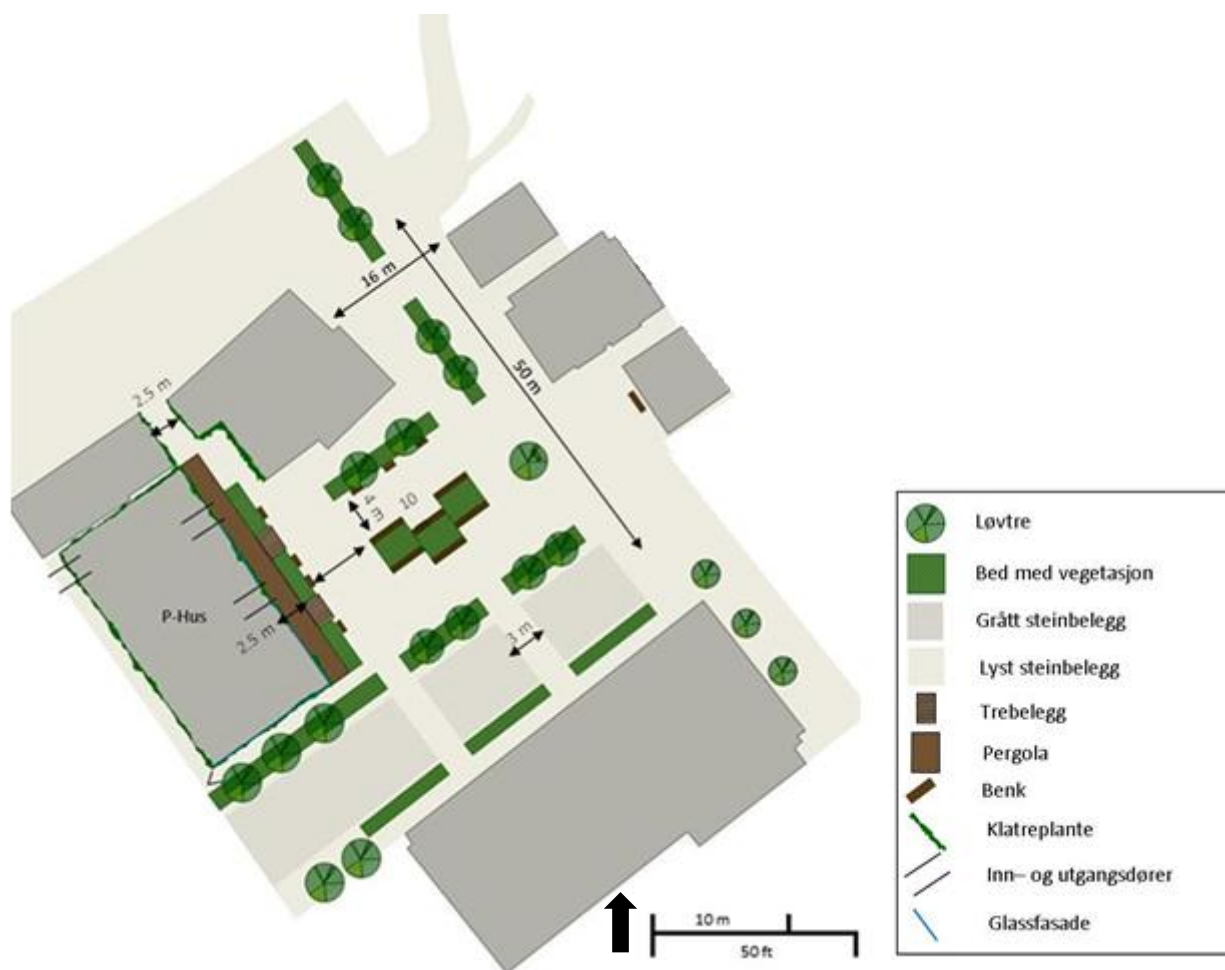
## Utforming av Fossetunet

### MENNESKERS OPPLEVELSE

Utformingsforslaget av Fossetunet har fokus på vegetasjon, rolig aktivitet og skapelse av møteplasser. Vegetasjonen plasseres nærmere hverandre, og byrommets dimensjoner har blitt mindre, noe som gjør at mennesker ferdes nærmere hverandre, som igjen skaper intimitet (Figur 41). Bruk av planter og trematerialer vil også være positivt for sanseopplevelsen.

Pergolaen som tak ved parkeringshuset vil ikke bare oppleves positivt for eventuelle etablerte butikker, men også for menneskene som vil gå der.

Byrommet kan fungere som et uformelt møtested, i trygge omgivelser. Midt på Fossetunet er det plassert et sitteelement som skal virke spennende og fungerer som et trekkplaster. Elementet er kvadratformete bed med opphøyede kanter i sittehøyde, slik at det er mulig å sette seg der. Elementet er i øynehøyde og kan sees fra ulike kanter. Benkene og sitteplassene er plassert ved vegetasjon, og oppleves trygt. Samtidig har man utsikt framover, og mulighet til å se fjorden.



Figur 41. Forventede dimensjoner i Fossetunet.



# Plandel

## Utforming av Fjørevegen

### BYGNINGENE

Bygningsstrukturen i Fjørevegen er egenartet og karakteristisk for Sogndalsfjøra. Å forandre på de eldre bygningne ville vært negativt for Sogndalsfjoras identitet og estetikk. Vi har valgt å rette fokus mot de nyere byggene i Fjørevegen, og sett på deres forbedringspotensiale. Det er tre bygg som skiller seg ut: Fardal Sport, Fjøra Mat og Fotobutikken. Disse ble oppført på ca. 1950-tallet og mange mener at disse trenger renovering.

En fasadeendring kan være en god løsning. Ved å male disse trebyggene i en og samme farge, vil det kunne skape mer sammenheng. For eksempel kunne de forbedret byrommet med en hvitere fasade (Figur 42).

Byrommet vil oppleves større, og kan forsterke de eldre fargerike bygningene. Disse vil også kunne oppleves som mer tidsriktige.

Aktive 1. etasjer har et forbedringspotensiale selv i de beste delene av Fjørevegen, Fardal Sport og Fjøra Mat. Kanskje først og fremst går dette på grad av transparens og kontakten mellom inne og ute. Planforslaget foreslår åpning av tildekkede vinduer og belysning for alle bygningsfasadene. Dette vil være et enkelt virkemiddel for å øke fasadens bidrag til byrommets funksjon som et inviterende og trygghetsskapende oppholdssted.



Figur 42. Forslag til fasadeendring av Fardal sport og Fjøra Mat. De nyere bygningene har fått en lysere fasade.

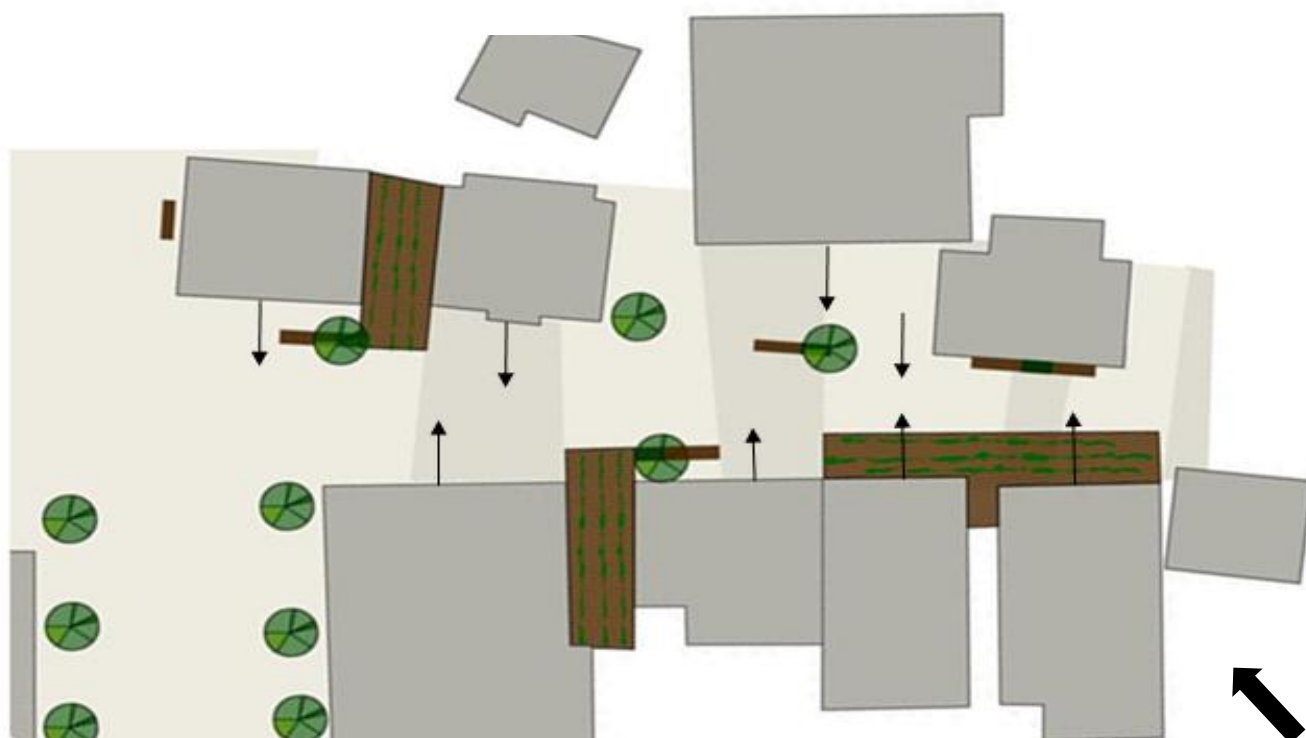
# Plandel

## Utforming av Fjørvegen

Et virkemiddel for å skape aktivitet er å samle mennesker ved å gjøre gaten smalere. Dette kan gjøres i en gågate ved at butikkene setter vareutstillinger lengre ut i veien og benytter arealet. Samtidig vil en pergola som strekker seg ut i veien og gjøre rommet smalere. Pergolaen vil kunne fungere som tak for butikkutstillinger. Det er spesielt Fardal Sport og Fjøra Mat som har utstillingsstativer og annet ute i Fjørvegen, og har behov for tak (Figur 43).

Utformingen har tatt hensyn til materialbruk og former. Pergolaene og benkene vil kunne framstå arkitektoniske elementer i byrommet. Benkene har flere funksjoner; mennesker kan sitte på benken, og vegetasjon kan vokse i den tilhørende kassen.

Pergolaen, benker og vegetasjonskasser er i samme tremateriale, som framstår som et mykt materiale, i motsetning til for eksempel stål, som kan virke hardt og kaldt. Vi tror også at inkludering av rommene mellom byggene, vil koble Fjørvegen med bakgårdene, der det allerede er aktivitet av beboere. Omringet av vegetasjon vil dette fortsatt fungere som inngangssoner til bakgårdene, men de vil muligens også bli gode oppholdsarealer, da pergolaen mellom byggene vil skape små individuelle rom.



**Figur 43.** Ved etablering av gågate kan forretninger benytte arealet til å trekke elementer som handelsstativer og lignende, lengre ut i veien.

# Plandel

## Utforming av Fjørevegen



Figur 44. Alpeklematis henger over pergola, og Parklind ved benkene.

### VEGETASJON

Gågaten sørger for handelsaktivitet, og bør ikke inneholde for mye vegetasjon. Vanligvis ferdes man lineært i en gågate. Derfor er det naturlig at vegetasjonen, sammen med bygningene, fører mennesket nedover gaten. Med hensyn til den smale gaten, er bruken av vegetasjon i Fjørevegen veldig begrenset. Vi har derfor holdt oss til to arter; parklind og alpeklematis (Figur 46). Færre arter skaper også mindre vedlikehold, og enkel og økonomisk vedlikehold kan bli viktig for drift av gaten.

Trær som parklind er egnet for en lokalitet som Fjørevegen. Lindetrær er flotte og frodige, og arten er spesielt egnet for gater på grunn av dens små røtter og fine struktur (Nrk Hage, Planteguiden 2013). På varme soldager vil trærne gi skygge for benkeplassene som plassert under (Figur 45).

I dag står det noen trær oppført langs bygningene i Fjørevegen. Bruken av trær langs med bygningene i byrommet gir ro, luner og bryter opp mønsteret med de ellers flate fasadene. I plantegningen har vi bevart et eksisterende parklindetre. Dette treet er plassert utenfor Bruktbutikken.

I plantegningen har vi plassert flere parklindtrær ved Lillis Frisørsalong, på hjørnet av musikkbutikken og utenfor Designhuset.

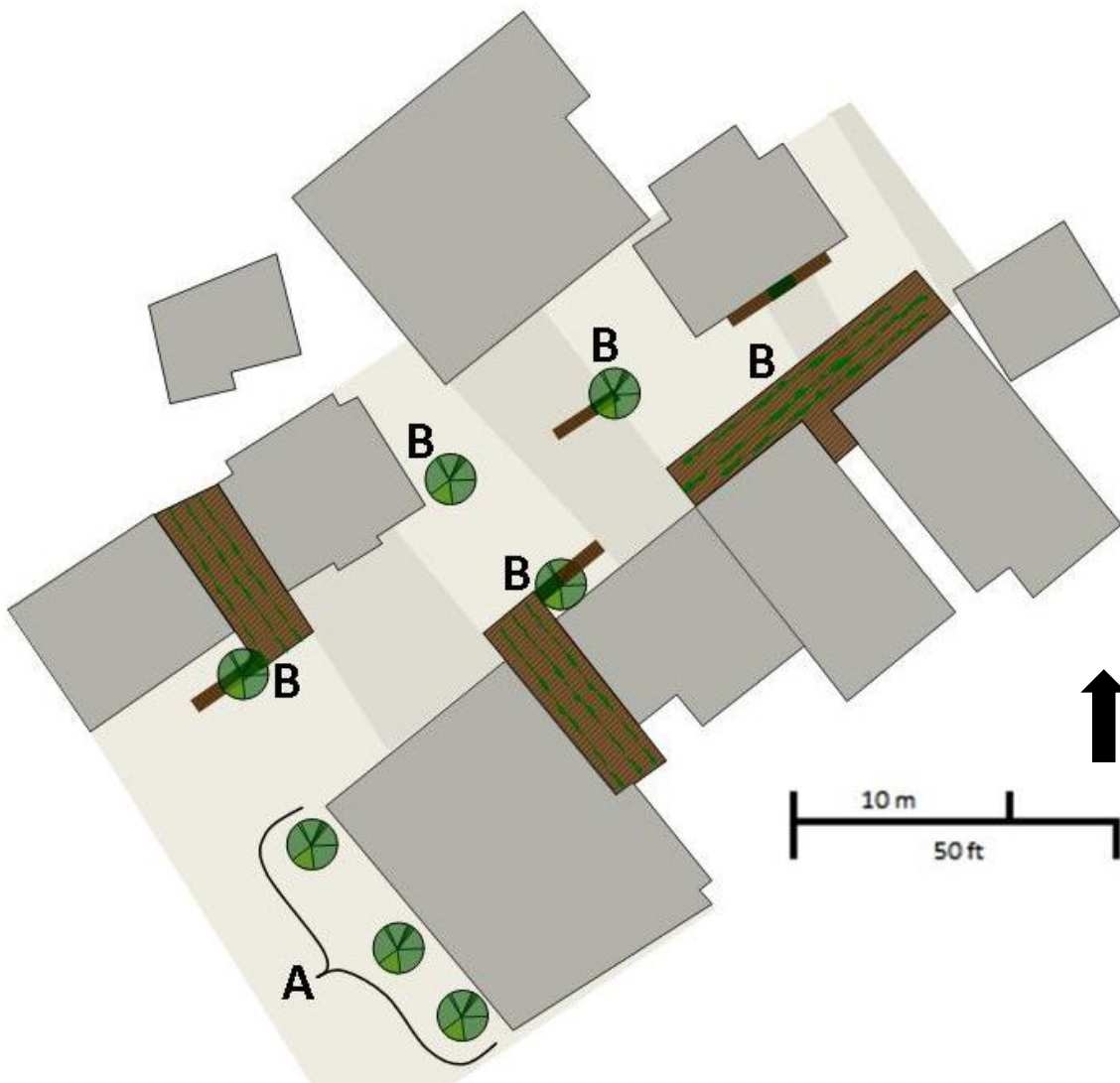
Trærne og alpeklematis er plantet i trekasser (Figur 44). Klatreplanten alpinklematis vil etter hvert strekke seg oppover pergolaen som er plassert ved siden av. Etter hvert som klematisen vokser vil den skape et frodig tak av vegetasjon. På sommertid vil alpeklematisen være i blomst med lillafargede blomster.

Planten er svært dekorativ hele året, da bladene er grønne og stenglene kan svinge seg rundt pergolaen. Den krever likevel vedlikehold. For at den skal vokse utover pergolaen, kan det være nødvendig å omplassere stengler og greiner slik at pergolaen etter hvert blir dekket. Og det kan være nødvendig å klippe ned på høsten.

Vedlikeholdsmessig er det fornuftig å holde seg til to arter. Slik det er i dag utgjør ikke de eksisterende trærne en stor vedlikeholdsdel i Fjørevegen. De blir klipt på høsten. Med tanke på at trær er enkle å vedlikeholde har vi valgt å sette flere parklindtrær i Fjørevegen.



# Plandel



Figur 45. Planteplan med hensyn til sol og skygge

## Område A – Sol

*Tilia x europaea* 'Pallida' – Parklind

## Område B – Sol og skygge

*Clematis alpina* 'Frances River' - Alpeklematis

*Tilia x europaea* 'Pallida' – Parklind



Alpeklematis



Parklind

Figur 46. Planteutvalg av hva som foretrekkes i Fjørevegen.



# Plandel

## Utforming av Fjøravegen

### KOMMUNIKASJON OG FERDSEL

Slik som det er i dag opplever menneskene som ferdes i byrommet at gaten er ustrukturert og kaotisk med biler. Likevel har flere av informantene vi har spurt, sagt at det har vært vanskelig å forklare hva de mener om bilbruken i Fjøravegen.

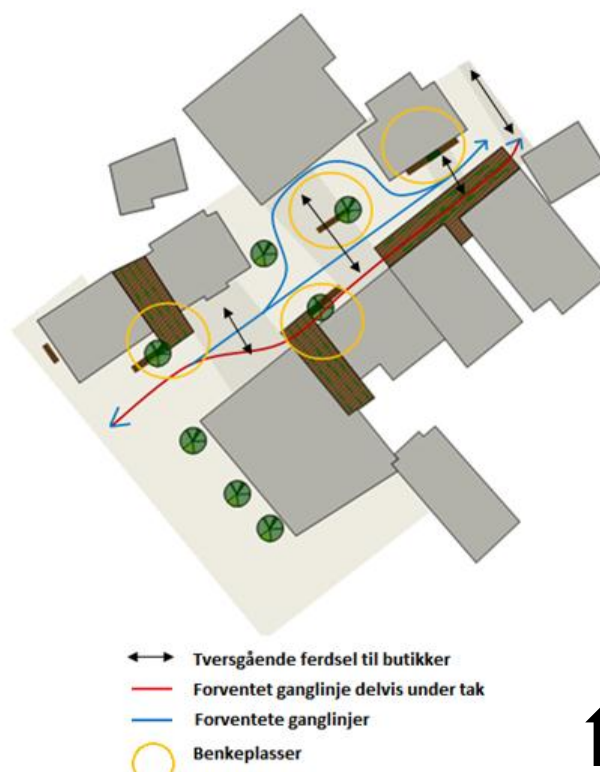
I utformingsforlaget er det forslått å endre veien til gågate. Gågaten vil bli uten fortau der kjøring med motorkjøretøyer blir ikke tillatt, unntatt til varelevering i bestemte perioder på døgnet. I forhold til eldre og funksjonshemmede vil det bli enkelt å trille for rullatorer og rullestoler. Underlaget blir uten kanter og det er tatt hensyn til universell utforming. Vi har i etterkant sett at en trafikk/bilbruk-plan er nødvendig å utarbeide dersom dette forslaget skulle bli realisert.

Etablering av gågate i Fjøravegen kan føre til mindre støv og støy. Samtidig kan man oppnå at mennesker retter blikket oppover og det vil kunne forsterke sanseinntrykket og utvide ferdselsaktiviteten. Når bilen er borte, er det mulighet til å sette av tid til å bruke sansene i byrommet. Man vil kunne føle en viss trygghet, uten barrierer. Besøkene blir mye hyggeligere og opplevelserike, og man vil kunne legge merke til særegne preg over de eldre bygningene i et byrom som identifiserer resten av Sogndalsfjõra (Figur 48).

Gågaten vil kunne skape nye ganglinjer, oppholdsplasser og møteplasser (Figur 47). Mange vil nok også bruke Fjøravegen som en gjennomgangssone, eller snarvei, og kan velge å gå tvers igjennom rommet. Ved å etablere oppholdsplasser vil man kunne oppnå at mennesker møtes og oppholder seg lengre. Man kan tenke seg at mange vil kunne like å ferdes under pergolaene og se på butikkutstillinger og stativer langs denne ganglinjen.

Det sammenhengende dekket vil skape en gjennomgående horisontal ganglinje fra Fossetunet til Fjøravegen. Trær, benker og pergola er plassert horisontalt med de parallelle bygningene og fremhever denne ganglinjen. Det er derfor naturlig å tenke at menneskene vil kunne vandre uforstyrret langs gågaten. Et sammenhengende gulvdekke vil gi byrommet en positiv estetisk endring. Et lyst gulvdekke med spennende struktur, vil gjøre at byrommet oppleves mer åpent, lyst og inviterende.

I utformingsforslaget er det tegnet tre vertikale striper i gatebelegget. En plassert langs med butikkene i sør, delvis under tak, en på motsatt side, og en midt i mellom (Figur 47). Formen på Fjøravegen er nokså horisontal, og ved å skape vertikale linjelementer kan disse fungere som ganglinjer for å trekke mennesker over til motsatt side. Linjene vil kanskje fungere som sammenkoblinger mellom butikkene og dermed skape aktivitet ved at mennesker forflytter seg langs dem.



**Figur 47.** Forventede ganglinjer, kommunikasjon og oppholdsplasser.

# Plandel

## Utforming av Fjørevegen

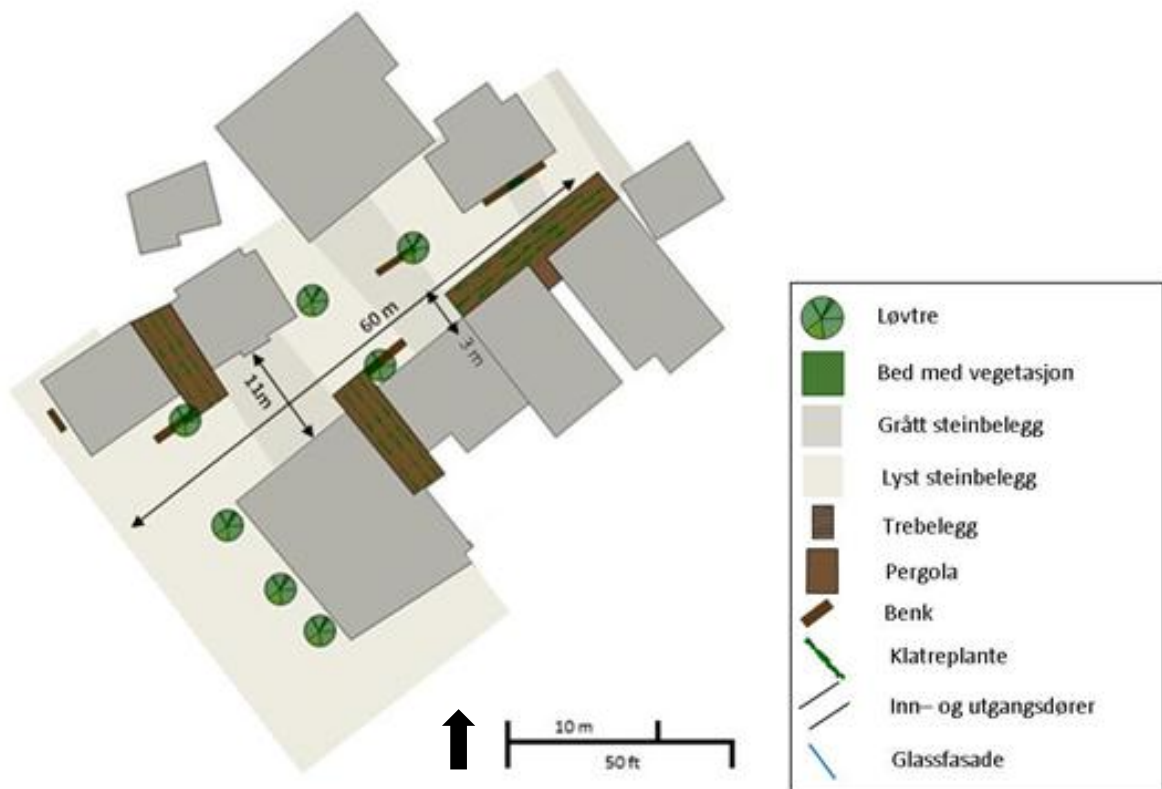
På motsatt side er taket åpent, og man kan tenke seg at folk forflytter seg raskere på denne linjen, men de kan likevel mulighet til å sette seg på benken som er plassert langs byggene (Figur 47).

### MENNESKERS OPPLEVELSE

Menneskene vil oppleve Fjørevegen som en gågate med handelsaktivitet. Byrommet kan også oppleves som et trivelig oppholdssted med benker og vegetasjon.

Pergolaen kan gjøre at rommet føles mindre, fordi de strekker seg ut i rommet.

Byrommets handelsaktivitet vil tiltrekke mennesker og skape naturlige møteplasser. Med handel som trekkplaster er det naturlig å etablere benker som hvileplasser.



Figur 48. Forventede dimensjoner i Fjørevegen.

# Drøfting

Det er vanskelig å komme til konklusjoner og ensidige svar for denne oppgaven. Men vi vil forsøke å gi et oppsummerende svar på hvert av de gjennomgående faktorene; *bygnigner, vegetasjon og kommunikasjon og ferdsel. Mennesker i byrommet* inngår i disse.

Drøftingen resulterer i en avsluttende oppsummering, konklusjon og refleksjon, der det også har vært naturlig å trekke fram relaterte spørsmål som åpner opp for videre diskusjon.

# Drøfting

## Fossetunet

### Bygninger

Et parkeringshus i Sogndalsfjøra vil ha en nytte, både for mennesker og bymiljøet. 1.etasje vil få en gjennomstrømming av mennesker, som går til og fra bilene. Ved vår utforming vil det derfor ikke bety at den menneskelige aktiviteten som forekommer i byrommet forårsakes av fasadene, men de forretningene som driver i 1.etasje.

Fossetunet vil ha mest aktivitet på dagtid. I forhold til soltilgang, kan det føre til at enkelte plasser og de eldre gatepartiene på Fossetunet faller i skyggen av parkeringshuset. Det kan da oppleves at disse fasadene føles kalde og mørke, uten at de egentlig er det.

Grønne parkeringshus er nytt i Norge. Ved å plassere et slikt moderne arkitektonisk bygg inn i bygningsmiljøet i Sogndalsfjøra, kan vekke reaksjoner. For innbyggerne kan det være vanskelig å akseptere, eller det vil vekke interesse for utforming av flere moderne arkitektoniske bygg i bygda.

### Vegetasjon

Fossetunet blir et byrom med stor artsdiversitet. Det er ofte vanlig at høy artsdiversitet gir større økologisk gevinst, og er ønskelig for det enkelte byrom. Men utfordringen ved vårt valg av vegetasjon, er at det strengs vedlikehold over lengre tid. Bedene, som oaser av «ville» arter, kan i grunn få et annet uttrykk over tid, dersom vegetasjonen ikke blir vedlikeholdt. Prydgresset er eksempler på arter som har lange, tynne og grønnfargete blader. Visuelt kan disse framstå som ugress for enkelte mennesker, og skape et «uflidd» uttrykk. Valg av hardføre vegetasjonstyper, som samtidig har iøynefallende farger og struktur, er gjerne ideelt for et byrom som Fossetunet. Dette gjør at bedene kanskje holder seg finere over lang tid, tåler sterk vind og uvær, og gir et enklere arbeid for vedlikehold.

Ved valg av tretypen hengebjørk, har vi ikke tatt hensyn til mennesker med pollenallergi.

Bjørk er en tretype som frigir pollen, noe som gjør det problematisk for allergikere å kunne oppholde seg i byrommet over lengre tid.

### Kommunikasjon og ferdsel

Det er knyttet konsekvenser ved oppføring av et nytt parkeringshus. God biltilgang til forretninger er sterkt prioritert i Sogndalsfjøra. Vi kom i samtale med en butikketjent i Libris på Fossetunet, og diskusjonen gikk på biltrafikken i byrommet:

*”Som butikketjent, synes jeg det er fint at andre kan bruke bilen inn til Fossetunet for å handle. Foretningsmessig vil nok fjerning av parkeringen utenfor butikken være veldig negativt”*  
– Informant 1

Forretningene og planforslaget har motstridende interesser. Spørsmålet vil være om forretningene mister kunder ved fjerning av parkeringsplassene, eller om kundene akseptere en lengre gåavstand til forretningene.

Parkeringsplasser har lenge vært et aktuelt tema i Sogndalsfjøra, og det er foreslått flere mulige løsninger. Innbyggerne har også egne meninger og synspunkter på parkeringsproblematikken.

*”Det hadde fungert bra med et parkeringshus under bakken. Kjøpesenteret tar all oppmerksomhet”*  
– Informant 2

Ideelt sett hadde et parkeringshus under bakken vært en bedre løsning. Et underjordisk parkeringshus ville redusert overflatetrafikken og være miljøfremmende. Det hadde også lettet for mye parkeringsareal på overflaten som kunne bli benyttet til andre formål. Men i forhold til planforslaget, hadde ikke et underjordisk parkeringshus bidratt med estetiske kvaliteter og aktive fasader i byrommet.



# Drøfting

## Fjørevegen

### Bygninger

I utformingsforslaget er pergolaene plassert mellom bygninger. Disse bygningene har forskjellige typer handel, bygningsfasader og størrelse. Pergolaen vil gjøre at flere av bygningene framstår som sammenhengende. Utfordringene ved etablering av pergola mellom byggene, er at det er usikkert om de vil bidra til et positivt estetisk uttrykk til den eksisterende bygningsstrukturen og skikken.

### Vegetasjon

Pergolaen, med tilplantet alpeklematis, kan utrykke en spesiell estetikk, og det kan bli en utfordring at mennesker må godta det estetiske uttrykket. Man kan spørre: Vil plantevalget være med å avgjøre om mennesker vil bruke byrommet, og vil mennesker legge merke til vegetasjonen i byrommet? En utfordring er også knyttet til vedlikehold av klatreplantene. Dersom de ikke blir klippet, kan de fort spre seg over til trefasader og skape problemer.

### Kommunikasjon og ferdsel

Om mennesker vil bruke elementer i planforslaget for Fjørevegen som nøkkelementer for møter er vanskelig å si. Vi tror at mennesker som befinner seg innenfor rammene til Fjørevegen kan bruke elementene til å gjentrefes. For eksempel kan man oppleve at benkene utenfor Designhuset er et fint sted å treffes, da disse benkene er plassert ca. midt i Fjørevegen, litt ut i byrommet og synlig fra alle kanter.

Om de tversgående mørkere feltene vil tiltrekke mennesker til å ferdes langs med dem, er også usikkert. Om de ikke fungerer som ganglinjer, fungerer de muligens som visuelle sammenkoblinger mellom butikkene.

Bilen har fått en stor betydning for de som driver forretninger i byrommet. Fjerning av bilen kan gi negative konsekvenser. Det er mange ulike meninger om hvorvidt det er bra å gjøre Fjørevegen om til gågate eller ikke. Men etablering av gågate vil trolig øke den menneskelige ferdselen til fots.

Det er vanskelig å konkludere med at det vil bli en økning av mennesker som kommer til å ferdes til og i Fjørevegen. Men tidligere erfaring har vist at det er god sannsynlighet for økning.

«Gågata ble ofte anlagt mot handelsstandens vilje. Denne foreningen av butikkeiere forestilte seg verdens – i alle fall egen butikks undergang. Hvis ikke folk kunne kjøre bil og parkere foran butikken, ville deres eksistens gå under. I en utredning fra Miljøverndepartementet het det at:

Trafikkomlegginger med anlegg av gågater, og etter hvert store bilfrie og trafikkdempede områder i bysentrene, har gjennom mange år vært gjenstand for politisk strid i de fleste byer omtrent over hele den vestlige verden.

Men gågata ble en suksess fra første dag. Den siterte utredningen påpeker da også at næringsdrivende har overdrevet rapporteringen av sitt eget omsetningstap etter innføring av gågater. I dag er det vanskelig å tenke seg å bilifisere gågata igjen»

- Pål Veiden, Samtiden 2001

Ovenfor beskriver Pål Veiden (2001) hva som har skjedd ved etablering av gågater tidligere i Norge.

Ved å snakke med menneskene som driver handel i Fjørevegen har vi fått hørt ulike synspunkter på om etablering av gågate og fjerning av bilene.

*“Bilen må være der, forretningsmessig. Man kan ikke hindre menneskene å komme til butikkene. Hva med de som skal levere varer til butikken vår? De er avhengige av å komme lett til inngangen med bil. Nei, bilen må være der, forretningsmessig”*

– Informant 3

Man ser at dette vil kunne utfordre butikkene som mener de er avhengige av parkeringstilbudet, og man kan forstå at næring og forretninger i Fjørevegen og Fossetunet ser problemer og utfordringer knyttet til etablering av gågate. Samtidig kan gågate et godt tiltak for å fornye Fjørevegen og tiltrekke seg flere mennesker og kunder, og tilby noe som ikke kjøpesentrene har – utendørs handelsaktivitet.

# Drøfting

## Oppsummering og konklusjon

Det som har vært vanskelig ved utformingen av Fossetunet og Fjørevegen har vært å finne, samt tilrettelegge de rette elementene som vil trekke mennesker til byrommene. Til slutt er det menneskenes egne opplevelse som avgjør om dette er gode steder å være.

Teorien viser at tiltrekkende elementer ofte resulterer i liv og menneskelig aktivitet. Fossetunet og Fjørevegen vil være gode byrom fordi de vil ha aktive fasader, vegetasjon som skaper naturlige omgivelser, sammenhengende gulvdekke, mindre dimensjoner og ganglinjer som skaper bevegelse.

Til tross for fysisk tilrettelegging av disse elementene, er det brukernes egne opplevelse av byrommene det til slutt står på. Dette gjør at problemstillingen «Hva er et godt byrom i Sogndalsfjåra?» vanskelig å svare på, nettopp fordi *opplevelsen* og *bruken* er individuelt, og at byrommet trolig vil forandre seg over tid. Kanskje byrommene vil forandre uttrykk med samfunnsutvikling? Byrommene kan også få høy menneskelig aktivitet, men det kan også gå i motsatt retning. Et resultat kan bli at byrommene ikke tiltrekker seg mennesker, og ender opp som tomme byrom.

Man kan likevel bruke litteratur og andre planleggers erfaringer om utforming av byrom som en slags pekepinne. Men temaet *byrom* er et nytt begrep innen arealplanlegging i Norge, og det finnes lite norsk litteratur om det. For oss med lite kunnskap og erfaring om temaet, har vi opplevd det som «svevende» og «ufast». Teorigrunnlaget er derfor basert på mest utenlandsk litteratur, og tar for seg byrom i større byer. Dette har skapt utfordringer ved at det er forskjell på *by* og *bygd*, *byfolk* og *bygdefolk*, og at det er generelle samfunnsmessige faktorer som spiller inn på byrommet. Det har derfor vært vanskelig å knytte teorier om byrom i byer til Sogndalsfjåra, på grunn av stedsegne ulikheter.

## Refleksjoner

Gjennom oppgaven har vi forstått at et vellykket byrom krever god planlegging og et godt samarbeid mellom private og offentlige aktører. Det spesielt knyttet til kommunikasjon og samarbeid mellom de ulike aktører ved utvikling og fremtidig vedlikehold av byrommene. Det største ansvaret kan falle på de private grunneierne med næringslokaler, fordi handel er en viktig tiltrekningsfaktor som står for livet i byrommene.

For eksempel kan det å skape aktive fasader være nødvendig for å forbedre handleopplevelsen i Fjørevegen. Grunneiere i Fjørevegen har forklart hva de synes om dagens situasjon;

*«Det er vanskelig for oss som eier hus i Fjørevegen. Vi vil jo ha det trivelig, med blomster og belysning. Dette er vanskelig å få til, og det er veldig synd»*  
– Informant 4

Det er flere grunneiere som ønsker en forbedring av Fjørevegen. Likevel kan bygningsstrukturen gjøre det vanskelig da bygningene både består av private boliger og næringsbygg som ligger omhverandre. Eiere av de private boligene og næringsbyggene kan ha motstridene interesser. Grunneierne av næringsbyggene kan ønske forbedring av byrommet for å tiltrekke flere kunder, men enkelte private huseierne har nødvendigvis ikke den samme interessen.

# Drøfting

## Til videre arbeid: Kan vi lære av kjøpesentrene?

I dag tiltrekker Sogningen kjøpesenter mange mennesker og inviterer både til handel og opphold. Kjøpesenteret er bygget for menneskers behov. Senteret blir brukt som et møtested og til rekreasjon, da de ofte tilbyr et utvalg av kaféer og oppholdsplasser som er svært tilgjengelige. Bygningen er også godt tilrettelagt ved at det er ganglinjer som fører gående gjennom bygningen.

Man kan tydelig se at utfordringer om Fossetunet og Fjørevegen overlever som gode steder, er spesielt knyttet til handel og næring, som et trekkplaster, og står for mye av dagens aktivitet. Konkurransen med kjøpesentrene er stor, og taperne er ofte forretningene utenfor. De mister kunder. Alternativene er ofte å legge ned driften, eller vurdere å flytte til andre lokaler. Dermed mister mange av byrommene aktivitetsgrunnlaget.

Kjøpesenterets konkurranse med handelsgater er pågående i flere norske tettsteder, og har skapt store konsekvenser. Man har sett at flere handelssentrum har blitt til såkalte «spøkelsesbyer», med tomme gater og lokaler.

Kan dette skje i Sogndalsfjøra i framtiden, til tross for fornyelse av byrommene? Er handel den avgjørende faktor for å tiltrekke mennesker til byrommene? Kan man bruke kjøpesentrene som inspirasjonskilde for utvikling av gode byrom?

Vi har sett at refleksjonens utfall har åpnet opp for spennende spørsmål og videre diskusjoner. Vi avslutter derfor med dette og håper vi kan fordype oss i disse ved en seinere anledning.

# Figurliste

Der ikke annet er nevnt, er kilden til bilder, figurer og illustrasjoner forfatterene selv.

**Figur 1.** Strømsø torg i Drammen. Hentet 21.05.13. [http://edda-dt.nettv.aptoma.no/out/img/11705\\_640px.jpg](http://edda-dt.nettv.aptoma.no/out/img/11705_640px.jpg)

**Figur 2.** Times Square, New York. Hentet 21.05.13. <http://www.timessquarenyc.org/index.aspx>

**Figur 3.** Gate i New Dehli, India. Hentet 21.05.13.. <http://www.neverstoptraveling.com/top-tips-for-days-in-new-delhi>

**Figur 4.** Gaterom i Mysen, Norge. Google street.

**Figur 5.** Sogndalsfjøra. Sogn og Fjordanes fylkesarkiv. Hentet 22.05.13.

**Figur 6.** Metodemodell.

**Figur 7.** «Torggata i Oslo». Hentet 23.05.13. Fotograf: Elin Børrud [http://byanmerkninger.blogspot.no/2011\\_07\\_01\\_archive.html](http://byanmerkninger.blogspot.no/2011_07_01_archive.html)

**Figur 8.** «Piletrede Park», Teknisk ukeblad. Hentet 14.05.13 <http://www.tu.no/bygg/2008/02/28/soker-god-byggeskikk---eller-uskikk>

**Figur 9.** "High Line Park" i New York. Hentet 16.05.13. <http://inspirez.me/the-high-line-new-york-city/>

**Figur 10.** "Forslag til Nye Allmenningen Bergen". Hentet 10.04.13. <http://www.h2b.no/>

**Figur 11.** Sergels torg, Stockholm. Hentet 13.05.13 [http://yourfairfieldcthome.com/modules/com\\_jcomments/sergels-torg-1363.html](http://yourfairfieldcthome.com/modules/com_jcomments/sergels-torg-1363.html)

**Figur 12.** Bygate I Tomar, Portugal. Hentet 27.05.13. <http://city-of-tomar.com/people-in-the-old-streets-of-tomar/>

**Figur 13.** Karl Johansgate I Oslo. Hentet 29.05.13 <http://bettercities.net/images/14365/people-watching>

**Figur 14.** High Line, New York. Hentet 01.06.13  
[http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/1/1d/High\\_Line\\_20th\\_Street\\_looking\\_downtown.jpg/272px-High\\_Line\\_20th\\_Street\\_looking\\_downtown.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/1/1d/High_Line_20th_Street_looking_downtown.jpg/272px-High_Line_20th_Street_looking_downtown.jpg)

**Figur 15.** Jernbanetorget I Oslo. Hentet 01.06.13. <http://insight.no.com/blog/wp-content/uploads/2010/11/gjest-FRI-305x222.jpg>

**Figur 16.** Modell som viser grunnlaget for et godt byrom

**Figur 17.** Arealbrukskart.

**Figur 18.** Bebyggelseskart.

**Figur 19.** Kart over eldre bygninger.

**Figur 20.** Kart over nyere bygninger.

**Figur 21.** Vegetasjonskart.

**Figur 22.** Kart som illustrerer kommunikasjon og ferdsel i Sogndalsfjøra.

**Figur 23.** Kart illustrerer bilsituasjonen på Fossetunet og i Fjørevegen.

**Figur 24.** Møteplass, Fossetunet, Sogndalsfjøra. Sogn og Fjordane fylkesarkiv. Hentet 01.05.13.

**Figur 25.** Sentrumsparken, Sogndalsfjøra. Hentet 02.05.13. <http://www.nrk.no/nyheter/1.8155883>

**Figur 26.** Aktuelle byom – Fossetunet og Fjørevegen. Karttjenesten 1881.no. Hentet 04.06.13.



# Figurliste

**Figur 27.** Eksisterende situasjonskart Fossetunet og Fjørevegen.

**Figur 28.** Visuell romdannelse

**Figur 29.** Romdannelse, Fossetunet. Bilder er hentet fra Google map street view. Hentet 29.04.13.

**Figur 30.** Romdannelse, Fossetunet. Bilder er hentet fra Google map street view. Hentet 29.04.13.

**Figur 31.** Fossetunet. Bilder fra Google Street. Hentet 29.04.13

**Figur 32.** Romdannelse, Fjørevegen. Bilder fra Google Street. Hentet 29.04.13

**Figur 33.** Romdannelse, Fjørevegen. Bilder fra Google Street. Hentet 29.04.13

**Figur 34.** Fardal Sport og Fjøramat, Fjørevegen. Hentet 15.04.13. [http://www.nrk.no/sf/leksikon/index.php/Erling\\_Fardal](http://www.nrk.no/sf/leksikon/index.php/Erling_Fardal)

**Figur 35.** Fjørevegen. Google Street. Hentet 12.04.13.

**Figur 36.** NMS – brukbutikk, Sogndalsfjøra. Hentet 01.06.13. <http://www.nms.no/gjenbruksbutikker/sogndal-article953-654.html>

**Figur 37.** Perspektivtegning av Fossetunet

**Figur 38.** Planteplankart Fossetunet

**Figur 39.** Planteplan Fossetunet.. Hentet 24.05.13. <http://www.nrk.no/hage/>

**Figur 40.** Kart som illustrerer forventet kommunikasjon og ferdsel, Fossetunet.

**Figur 41.** Kart som illustrerer nye dimensjoner på Fossetunet.

**Figur 42.** Forslag til fasadeendring i Fjørevegen.

**Figur 43.** Kart som illustrerer tiltak for aktive fasader, Fjørevegen

**Figur 44.** Perspektivtegning av pergola i Fjørevegen

**Figur 45.** Planteplankart Fjørevegen

**Figur 46.** Planteplan, Fjørevegen. <http://www.nrk.no/hage/>.

**Figur 47.** Kart som illustrerer kommunikasjon og ferdsel, Fjørevegen

**Figur 48.** Kart som illustrerer nye dimensjoner i Fjørevegen.

# Kildeliste

Askheim, Svein. 2012. Store Norske Leksikon. «Sogn og Fjordane». Hentet 23.05.13. [http://snl.no/Sogn\\_og\\_Fjordane](http://snl.no/Sogn_og_Fjordane)

Austad, I. Sandal, P. Helle, Turid. Losvik, Holmedal M. 1989. NAMIT-rapport nr.3: «Sogndalsfjóra i historisk perspektiv».

Berge, G. Haug, E. og Marshall, L. Statens vegvesen. 2012. «Nasjonal gåstrategi». Hentet 04.04.13.

[http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2012\\_03\\_16\\_gaastrategi.pdf](http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2012_03_16_gaastrategi.pdf)

Carmona, M. 2003. *Public places – urban spaces: the dimentions of urban design*. Amsterdam: Elsevier.

Gehl, J. 2010. *Byer for mennesker*. København: Bogværket.

Haagensen, Trine. 2013. Godt urbant miljø i «framtidens byer»? *Samfunnsspeilet*, 1/2013, 5.mars. Hentet 25.05.13.

<http://www.ssb.no/natur-og-miljo/artikler-og-publikasjoner/attachment/100641?ts=13d3524ad88>

Hageselskapet, 2012. Slik lykkes du, nr. 14. «Trær I byen». Hentet 30.03.13. [https://dl-](https://dl-web.dropbox.com/get/Bachelor/linker%20og%20PDF/slik_lykkes_du_14_2012_traer_byen.%20Hageselskapet.pdf?w=AABTL3M62DvQ700AiJxVlVteSK2cxCdwttOQXQ9LXBoUQ)

[web.dropbox.com/get/Bachelor/linker%20og%20PDF/slik\\_lykkes\\_du\\_14\\_2012\\_traer\\_byen.%20Hageselskapet.pdf?w=AABTL3M62DvQ700AiJxVlVteSK2cxCdwttOQXQ9LXBoUQ](https://dl-web.dropbox.com/get/Bachelor/linker%20og%20PDF/slik_lykkes_du_14_2012_traer_byen.%20Hageselskapet.pdf?w=AABTL3M62DvQ700AiJxVlVteSK2cxCdwttOQXQ9LXBoUQ)

Lorange, Erik. 1984. *Byen i landskapet. Rommene i byen*. Drammen: Universitetsforlaget.

Miller, Lynden B. 2009. *Parks, Plants and People, Beautyfying the Urban Design*. New York: W.W. Norton & Company, Inc.

Naturhistorisk museum. 2010. «Planter» Hentet 03.04.13.

<http://www.nhm.uio.no/skoletilbud/undervisningsopplegg/hovedoya/planter/>

Norberg-Schulz. 1992. *Mellom jord og himmel: en bok om steder og hus*. Oslo: Pax.

Nordh, H. Hartig, T. H. Hägerhäll, C.M. Fry, G. 2009. «Components of small urban parks that predict the possibility for restoration».

Norges landbruksvitenskapelige forskningsråd. 1981. Utredning nr.117: «Grøntanleggsforskning». Kapittel 4.

Norsk form, Bylab, 2013. «Ta grep om byutviklingen». Hentet 12.05.13.

Nrk (2013). Planteguiden (database). Hentet 04.04.13. <http://www.nrk.no/hage/>

# Kildeliste

Plan - og bygningsloven. 2008. § 69, nr 1. Forskrift om vedtekter til plan- og bygningslov § 69 nr. 3 og nr. 4, Grimstad kommune, Aust-Agder. 2008. «Parkering». Lovdata. Hentet 04.04.13. <http://www.lovdata.no/ltavd2/filer/lf-20081027-1243.html#map0>

Sogndal kommune (2012). *Kommunal planstrategi for Sogndal kommune 2012*. Sogndal: Sogndal kommune. Hentet 23.05.13.

Sogndal kommune (2008) . *Kommuneplanen for Sogndal, Arealdel 2008 - 2018*. Sogndal: Sogndal kommune. Side 12.

Ståhle, Alexander. 2011. «Stadskvaliteter etterfrågas». *Arkitekten*, mai. Hentet 23.05.13.

[http://www.regjeringen.no/upload/subnettsteder/framtidens\\_byer/Byrom/Stadskvaliteter\\_etterfraegas\\_Alexander\\_Staahle\\_Arkitekten.pdf](http://www.regjeringen.no/upload/subnettsteder/framtidens_byer/Byrom/Stadskvaliteter_etterfraegas_Alexander_Staahle_Arkitekten.pdf)

Thiis-Evensen, T.( 1992). *Byens uttrykksformer. En metode for estetisk byforming*. Oslo: Universitetsforlaget.

Veiden, Pål. 2001. "Hva gågata forteller". *Samtiden*. Hentet 01.06.13. [http://www.samtiden.no/01\\_3/art2.html](http://www.samtiden.no/01_3/art2.html)

Walking Off the Big Apple. 2009. "A Guide to Gramercy Park: A Checklist, But Not a Key, & Dining Suggestions". Hentet 02.04.13. <http://www.walkingoffthebigapple.com/2009/08/guide-to-gramercy-park-checklist-but.html>

# Vedlegg

## Innbyggernes meninger om Fossetunet og Fjørevegen, og utformingsforslaget

### Informant 1:

- Kvinne i 30-årene, ansatt hos studenthuset Meieriet i Sogndal.
- Samtalen varte i ca. 3 minutter.
- Lokalitet: Fossetunet
- Sitat: "Hadde fungert bra med et parkeringshus under bakken", "Kjøpesenteret tar all oppmerksomhet".

### Informant 2:

- Eldre mann i 70-årene, butikkbetjent i musikkavdelingen hos Libris i Sogndal
- Samtalen varte i ca. 10 minutter
- Lokalitet: Fossetunet
- Sitat: Hensyn til utformingsforslaget "Hadde kost, brukt benkene osv", "gått på senteret for å handle, sitte på benker på Fossetunet"
- Hvis han ikke hadde drevet forretningen. "Som butikkbetjent, fint at andre kan bruke bilen inn til Fossetunet for å handle", "Parkeringshuset negativt for forretningen", "Folk parkerer ikke bare på Fossetunet", "Folks bilbruk er viktig forretningsmessig", "Fjorden er mer attraktiv for innlandsmennesket", "Flere bruker fjorden mer nå enn før – vann tiltrekker folk", "Foretningsmessig vil nok fjerning av parkeringen utenfor butikken være veldig negativt".

### Informant 3:

- Dame i 40-årene, reisende, ikke boende i Sogndal, men oppvokst i bygda.
- Samtalen varte i ca. 2 minutter
- Lokalitet: Fossetunet
- Sitat: «Ja, dette tror jeg hadde blitt kjempeflott», "Jeg synes det hadde vært så kjekt med plasser der man kan sitte, og kanskje også med fin beplantning"

### Informant 4:

- Dame i 70-80-årene, ansatt hos bruktbutikken i Sogndal
- Samtalen varte i ca. 5 minutter
- Lokalitet: Fjørevegen
- Sitat: "Bilen må være der, forretningsmessig", "Man kan ikke hindre menneskene å komme til butikkene. Hva med de som skal levere varer til butikken vår. De er avhengig av å komme lett til inngangen med bil. Nei, bilen må være der, forretningsmessig".

### Informant 5:

- Dame i 50-60 årene, besøkende hos familie som eier bolig i Fjørevegen
- Samtalen varte i ca. 15-20 minutter
- Lokalitet: Fjørevegen
- Sitat: "Søppelstasjoner er noe som det er behov for, og det vil gjøre det mer inviterende, da søppel og rot skaper et visuelt kaos", "jeg savner også belysning, og hyggelig belysning. Kanskje noe som eller henger over eller er plassert langs med Fjørevegen?", "Bra med en fasadeendring, Fardal sport og Fjøra mat, og en pergola kan stimulere handelen", "Det var tidligere fargekoder på huseneved «Designhuset», flere benker, mer lysarmatur", "De løse delene og alle detaljene som oppstår i rommet lager mye støy",



# Vedlegg

## Informant 6:

- Dame i 50-60-åren, eier av fotobygget
- Samtalen varte i ca. 15 minutter
- Lokalitet: Fjørevegen
- "Det er vanskelig for oss som eier hus i Fjørevegen. Vi vil jo ha det trivelig, med blomster og belysning. Dette er vanskelig å få til, og det er veldig synd"
- "Jeg tror at biltrafikken vil øke om de bygger 10 etasjers bygget"
- "Ja, det hadde vært fint om biltrafikken ble mindre her, da hadde det blitt mye hyggeligere", «Ved planlagt utbygging av et 10 etasjes blokk – "Utbyggingen vil øke trafikken", "Fargekoder på husene (er bra)", "Hyggelig belysning", "belysning eller noe som henger over langs med Fjørevegen" Ryddig og fint rom – trivelig" Flere "containere" og søppelbøtter".

## Informant 7:

- Mann i 20-årene, student ved HISF
- Samtalen varte i ca. 5 minutter
- Lokalitet: Fjørevegen
- Sitat: «Gågate tror jeg hadde blitt veldig bra», «Det er faktisk noe av det jeg har savnet da jeg kom hit».