



Høgskulen
på Vestlandet

MASTEROPPGAVE

Avdekking av grad av urban vitalitet i små norske steder

Uncovering degree of urban vitality in small Norwegian places

Karen Martinussen og Lillian Bakke Byrknes

Master i Areal og eiendom

Institutt for byggfag

Veiledere: Akkelies van Nes og Wendy Guan Zhen Tan

Innleveringsdato: 21.05.2020

Jeg bekrefter at arbeidet er selvstendig utarbeidet, og at referanser/kildehenvisninger til alle kilder som er brukt i arbeidet er oppgitt, jf. Forskrift om studium og eksamen ved Høgskulen på Vestlandet, § 12-1.

Forord

Denne masteroppgaven avrunder våre to år på master i areal og eiendom ved HVL i Bergen. Det er et spennende og lærerikt studieprogram som har gitt oss gode kunnskaper om planlegging og arealforvaltning for videre i arbeidslivet.

Arbeidet med denne studien om urban vitalitet og analyser har vært spennende og utfordrende. Vi har lært mye om utvikling av små steder i Norge og om urban vitalitet, og blitt flinkere i romlige analyser. Vi har sett at fagfeltet for planlegging er stort og med det har vi sett oss nødt til å avgrense oppgaven.

Først en stor takk til veilederne våre Akkelies van Nes og Wendy Guan Zhen Tan for gode innspill, forslag til forbedringer og hyggelige samtaler. Takk til Fredrik Ingmar Boge for hjelp med GIS.

Vi vil også takke Anne-Kathrine Vabø fra Vestland fylkeskommune for informasjon, relevante dokumenter og engasjement rundt oppgaven vår. Takk til Henning W. Ribe fra Bjørnafjorden kommune for aktuelle dokumenter.

Takk til venner og familie som har hjulpet med rettskriving og kommet med oppmuntrende ord. Og takk til våre medstudenter for en fin studietid – og felles lunsj på Kronstad var hyggelig så lenge det varte!

Sammendrag

Med større fokus på byer i planlegging i Norge, blir gjerne små steder glemt. Det er lite informasjon knyttet til utvikling av små steder og ingen veiledere for å skape attraktive sentrum i små steder. Begrepet «urban vitalitet» er gjengående i internasjonal litteratur om planlegging, og er noe vi ville se på i forhold til norsk sammenheng.

Formålet med denne studien er å se på hva urban vitalitet er og hvordan man kan avdekke grad av urban vitalitet på et sted. For dette studiet har vi gått vekk fra by-begrepet for å kunne generalisere urban vitalitet til å tilpasses hvilket som helst sted uavhengig av størrelse. Studiet fokuserer på urban vitalitet i små steder.

Det er gjort en litteraturstudie basert på internasjonal litteratur om urban vitalitet. Her blir viktige kategorier for forståelse av begrepet presentert fra ulike forfattere, og hvor vi oppsummerer kapittelet med vår definisjon av begrepet. For å avdekke grad av urban vitalitet er det funnet metoder som baserer seg på målbare indikatorer fra disse kategoriene. Disse metodene består av flere romlige analyser og registreringer, som blir grundig forklart i metodekapittelet. Metodene er så testet for å avdekke grad av urban vitalitet på Osøyro. Osøyro er et typisk tettsted i Norge hvor liv i sentrum etterlyses av innbyggerne.

Ved å se på resultatene fra de romlige analysene og registreringene knyttet til litteraturen, var et stort funn at det var tydelig sammenheng mellom de ulike kategoriene for urban vitalitet og at de påvirker hverandre. Metoden kan knyttes til definisjonen vår av urban vitalitet, som vi mener er en god definisjon etter gjennomgang av avdekking av grad av urban vitalitet på Osøyro.

Abstract

With greater focus on cities in planning in Norway, small places are often forgotten. There is little information related to the development of small places, and there are no guidelines to create attractive centers. The term "urban vitality" is prevalent in international literature about planning and is something we wanted to look at in relation to a Norwegian context.

The purpose of this study is to look at what urban vitality is and how to uncover the degree of urban vitality in a place. For this study, we have moved away from the city concept to be able to generalize urban vitality to any location regardless of size. The study focuses on urban vitality in small places.

A literature study has been done based on international literature on urban vitality. Important categories found for understanding the term are presented by various authors, and then we summarize the chapter with our definition of the term. To uncover the degree of urban vitality, methods have been found that are based on measurable indicators from these categories. These methods consist of several spatial analysis and registrations, which are thoroughly explained in the method chapter. The methods are then tested to uncover the degree of urban vitality in Osøyro. Osøyro is a typical small place in Norway where life in the city center is wanted by the inhabitants.

Looking at the results of the spatial analysis and registrations related to the literature, a great discovery was a clear correlation between the different categories of urban vitality and that they were affecting each other. The method can be linked to our definition of urban vitality, which we believe is a good definition after reviewing the degree of urban vitality in Osøyro.

Innholdsliste

1. Innledning	1
1.1 Bakgrunn for studiet	1
1.2 Studiets formål	2
1.3 Forskningsspørsmål	2
1.4 Avgrensning	2
1.5 Inndeling av studiet	3
2. Historisk utvikling og planlegging i små steder i Norge	6
2.1 Historisk planlegging	6
2.2 Dagens planlegging	9
3. Litteraturstudie	14
3.1 Urban vitalitet	14
3.2 Kategorier	16
3.3 Funksjonsblanding	19
3.4 Tilgjengelighet	25
3.5 Romlige forhold og fysiske elementer	29
3.6 Menneskelige aktiviteter mellom bygninger	34
3.7 Skala som menneskelig målestokk	38
3.8 Stedsidentitet	41
3.9 Definerings av urban vitalitet	43
3.10 Valg av metoder for å avdekke grad urban vitalitet	43
4. Metode	46
4.1 Litteraturstudie	48
4.2 Dokumentstudier	49
4.3 Romlige analyser	49
4.4 Registreringsarbeid	60

4.5	Vurdering for å avdekke urban vitalitet.....	63
4.6	Kilder.....	64
4.7	Begrensninger.....	64
4.8	Generalisering og validitet.....	65
5.	Historisk utvikling og planlegging på Osøyro.....	67
5.1	I dag.....	67
5.2	Historisk utvikling.....	68
5.3	Dagens situasjon.....	71
5.4	Regionale og lokale føringer	73
6.	Resultat av analyser og registreringer på Osøyro	76
6.1	Space Syntax.....	77
6.2	Resultat etter Mixed Use Index (MXI) analyse	82
6.3	Resultat av gatebruksanalyse.....	84
6.4	Resultat av Space Matrix analyse.....	86
6.5	Resultat av Kevin Lynch – Image of the City analyse.....	88
6.6	Resultat av To-steps analyse.....	90
6.7	Resultat av Gatekonstituering analyse.....	92
6.8	Resultat av Intervisibilitet analyse	94
6.9	Resultat av Topologisk dybde analyse.....	96
6.10	Resultat av registreringer av oppholdsrom.....	98
6.11	Resultater av registreringer av strømninger.....	100
6.12	Resultater av registreringer av funksjoner i sentrum.....	103
6.13	Resultater av registreringer av åpningstider.....	104
6.14	Diagnose av Osøyro.....	107
7.	Diskusjon.....	109
7.1	Funksjonsblanding	109
7.2	Tilgjengelighet.....	115

7.3 Romlige forhold og fysiske element	119
7.4 Menneskelig aktivitet mellom bygninger.....	123
7.5 Skala som menneskelig målestokk	127
7.6 Stedsidentitet.....	130
7.7 Forslag til strategi på Osøyro.....	133
7.8 Avslutning.....	136
8. Konklusjon.....	140
8.1 Veien videre.....	142
9. Kilder	146

Figurliste

Figur 1. Utviklingen til typiske norske tettsteder langs kysten (Store norske leksikon, 2018).	8
Figur 2. Modell for bærekraft (Selvlaget, 2020).	9
Figur 3. Perry's «Neighborhood-unit» diagram fra 1929 (Mehaffy, 2015, s. 200).....	21
Figur 4. Strandgaten i Bergen som er en kjent og kjær handlegate (Bækken, I. 2013).	23
Figur 5. Modell for sammenhengen mellom A (attraksjon) C (konfigurasjon) og M (bevegelse) (Hillier mfl., 1993, s.31).....	26
Figur 6. Walkability (Frilund, 2017).....	28
Figur 7. Sammensetnings- og konfigurasjonsegenskaper for abcd-typer av gatenett (Marshall, 2004, s.89).	31
Figur 8. Gatemønster (Carmona mfl., 2010, s. 78).	32
Figur 9. Tradisjonelt og moderne urbane mønster (Rådberg, 1996, s.389).	34
Figur 10. Strøget i København (Alamy stock photo, 2019).....	35
Figur 11. Flatiron offentlig torg i New York (Shutterstock, 2013).	36
Figur 12. Fasadehager i Haarlem, Nederland. (Groen Weert, u.å.).	40
Figur 13. Figur som viser kategorier og metoder for å avdekke grad av urban vitalitet (Selvlaget, 2020). ...	47
Figur 14. Fargeskalaen i Depthmap (Javadi mfl., 2017).	50
Figur 15. Integrasjon og Choice i samme nettverk (Javadi mfl., 2017).....	51
Figur 16. Klassifisering av gatebruk (Selvlaget, 2020).	53
Figur 17. Klassifisering av Space Matrix (van Nes, 2017, s.5-6).	54
Figur 18. To-steps analyse (van Nes, 2017, s.1).....	56
Figur 19. Gatekonstituering (van Nes, 2017, s.18).....	57
Figur 20. Intervisibilitet (van Nes, 2017 s.16).....	58
Figur 21. Topologisk dybde (van Nes, 2017, s.17).....	59
Figur 22. Registreringskart over strømninger av folk på Osøyro (Selvlaget, 2020).	61
Figur 23. Gradering av farger i analysen "from XY to line" i ArcGIS (ArcGIS).....	62
Figur 24. Kart over Osøyro (Selvlaget, 2020).	67
Figur 25. Kart over Osøyro og Amfi Os (Selvlaget, 2020).....	68
Figur 26. Osøyro fra ca. 1870-1900 (Kjennrud, 1870-1900).	69

Figur 27. Osøyro fra ca. år 1934-1937 (Widerøe, 1934-1937).....	69
Figur 28. Osøyro fra 1965 (Widerøe, 1965).....	70
Figur 29. Osøyro fra 1995 (AeroNor, 1995).....	71
Figur 30. Osøyro sett fra sjøen (Os Kommune, 2014).	72
Figur 31. Bilder av taket i handlegaten (Bilder tatt av oss, 2020).....	72
Figur 32. Resultat etter Choice med høy metrisk radius analyse (Selvlaget, 2020).	77
Figur 33. Resultat etter choice med lav metrisk radius analyse (Selvlaget, 2020).....	78
Figur 34. Resultat etter integrasjon med høy metrisk radius analyse (Selvlaget, 2020).	79
Figur 35. Resultat etter Integrasjon R180 lav metrisk radius analyse (Selvlaget, 2020).....	80
Figur 36. Resultat av MXI analyse (Selvlaget, 2020).....	82
Figur 37. Resultat av gatebruksanalyse (Selvlaget, 2020).....	84
Figur 38. Resultat av Space Matrix analyse (Selvlaget, 2020).	86
Figur 39. Resultat av Kevin Lynch - Image of the City analyse (Selvlaget, 2020).....	88
Figur 40. Resultat av To-steps analyse (Selvlaget, 2020).	90
Figur 41. Resultat av Gatekonstituering analyse (Selvlaget, 2020).....	92
Figur 42. Resultat av Interisibilitet analyse (Selvlaget, 2020).....	94
Figur 43. Resultat av Topologisk dybde analyse (Selvlaget, 2020).....	96
Figur 44. Resultat av registreringer av oppholdsrom (Selvlaget, 2020).....	98
Figur 45. Resultater av registreringer av strømninger tirsdag (Selvlaget, 2020).....	100
Figur 46. Resultater av registreringer av strømninger fredag (Selvlaget, 2020).	101
Figur 47. Resultater av registreringer av strømninger alle dager (Selvlaget, 2020).....	102
Figur 48. Resultater av registreringer av funksjoner i sentrum (Selvlaget, 2020).	103
Figur 49. Resultater av registreringer av åpningstider kl. 9 (Selvlaget, 2020).....	104
Figur 50. Resultater av registreringer av åpningstider kl. 15 (Selvlaget, 2020).....	105
Figur 51. Resultater av registreringer av åpningstider kl. 20 (Selvlaget, 2020).....	106
Figur 52. Utklipp av MXI analysen (Selvlaget, 2020).	109
Figur 53. Høyre: Sjøfronten (Hundven-Clements Photography, u.å.). Venstre: Vindu mot fjorden (Kommunaletikk u.å.).....	111
Figur 54. Utklipp av registreringer av åpningstider kl. 20 (Selvlaget, 2020).....	113

Figur 55. Oseana kunst og kultursenter (Dragen, u.å.).....	114
Figur 56. Utklipp av gatebruksanalysen (Selvlaget, 2020).....	115
Figur 57. Utklipp av global integrasjon til venstre, og utklipp av global choice til høyre (Selvlaget, 2020).	116
Figur 58. Utklipp av lokal integrasjon til venstre, og utklipp av lokal choice til høyre (Selvlaget, 2020)...	116
Figur 59. Utklipp 2 av gatebruksanalysen (Selvlaget, 2020).....	118
Figur 60. Utklipp av registreringer av strømninger alle dager (Selvlaget, 2020).....	118
Figur 61. Utsnitt av global interaksjon (Selvlaget, 2020).....	119
Figur 62. Venstre bilde fra 1870-1900 (Kjennerud, 1870-1900). Høyre bilde fra 1995 (AeroNor, 1995).	120
Figur 63. Venstre bilde fra 1965 (Widerøe, 1965). Høyre bilde fra 1995 (AeroNor, 1995).	120
Figur 64. Utsnitt fra Space Matrix analysen til venstre og MXI analysen til høyre (Selvlaget, 2020).....	122
Figur 65. Kryss i handlegaten Øyro (Google Maps, 2019).....	123
Figur 66. Utklipp av registreringer av oppholdsrom (Selvlaget, 2020).	124
Figur 67. Handlegaten Øyro (Google Maps, 2019).	125
Figur 68. Telthusplassen (Brarøy, 2012).	125
Figur 69. Utklipp av to stegs analysen (Selvlaget, 2020).....	126
Figur 70. Osøyro sett ovenfra med elven (Google Maps, 2020).	126
Figur 71. Bilde av handelgaten Øyro (Bilde tatt selv, 2020).	127
Figur 72. Venstre: utklipp fra intervisibilitetsanalysen. Høyre: utklipp fra gatekonstituerings analysen (Selvlaget, 2020).	128
Figur 73. Utklipp av topologisk dybde med offentlige rom (Selvlaget, 2020).....	129
Figur 74. Utklipp av to-stegs analyse (Selvlaget, 2020).....	129
Figur 76. Osøyro fra ca. 1870-1900 (Kjennerud, 1870-1900).	131
Figur 75. Trehus i Øyro (Google Maps, 2019).	131
Figur 77. Kommunehuset på Osøyro (Google Maps, 2018).....	132
Figur 78. Utklipp fra Image of the City (Selvlaget, 2020).	132
Figur 79. Gågaten i Mandal (Turistkontoret for Lindesnesregionen i Mandal, u.å.).....	137
Figur 80. Kanalveien i Bergen (Google Maps, 2019).....	137
Figur 81. Kategori og metoder for å avdekke urban vitalitet (Selvlaget, 2020).	141

Kapittel 1

Innledning

1. Innledning

Små steder i Norge blir gjerne glemt i dagens planlegging, siden det er størst fokus på byer. I tillegg har gjerne små steder ikke nødvendigvis kompetanse til å forstå veiledere og føringer for utvikling. Liv i sentrum etterstrebes, men det kan være vanskelig å forstå hva dette innebærer.

Det er en enighet mellom det faglige og politiske om at verdien av attraktive sentre er viktig for en bærekraftig bystruktur, hvor handel skal sentraliseres. Likevel taper ofte sentrum brukere til handel som ligger lokalisert eksternt, som kjøpesentre utenfor sentrum. Dersom innbyggere velger å reise til eksterne kjøpesentre blir det vanskelig å skape et attraktivt sentrum (Vestland fylkeskommune, 2019, s. 1).

Fokuset må dras tilbake til sentrum for å forstå hva som må til for å øke attraktiviteten. Det er avgjørende for et sentrum at innbyggerne har lyst å dra dit, og oppholde seg i sentrum i stedet for å reise andre steder. (Vestland fylkeskommune, 2019, s. 1).

Det kan være vanskelig for små steder å se hvordan de kan skape attraktive sentrum. Dette studiet vil fokusere på Osøyro, som er et typisk norsk tettsted hvor sentrum er lite brukt og det trengs en utvikling for å gjøre sentrum mer attraktivt.

1.1 Bakgrunn for studiet

Interessen for Osøyro som case område, kom etter vi gjorde arbeid av registreringer av strømminger i gatene i høst. Registreringsarbeidet gjorde vi for bedriften Vill Urbanisme, som igjen gjorde arbeid for Vestland fylkeskommune. Da vi stod ute og registrerte folk i handlegaten på Osøyro, syntes vi det var interessant at det nesten ikke var folk i gatene. Dette fikk oss til å lure på hvorfor det ikke var mer liv i gaten.

Fylkeskommunens påpeker at det mangler studier av sammenheng mellom bymiljø, attraktivitet og handel i mindre byer i Norge (Vestland fylkeskommune, 2019, s.1). Prosjektet deres går ut på å se på muligheter for å tilrettelegge for økt byliv og handel i sentre. Prosjektet deres har fokus på Osøyro, Nesttun og Straume.

Da vi skulle velge tema for masteroppgaven, valgte vi å fokusere på Osøyro. Osøyro har som mål å revitalisere og styrke sentrumsområde. Utviklingen av sentrum har stagnert siden handelstilbudet er lagt til kjøpesenteret som ligger utenfor sentrum (Onarheim og Hernes, 2017, s.3).

Etter en gjennomgang av litteratur knyttet planlegging fant vi ut at det er lite informasjon knyttet tettsteder og små steder. Derfor utvidet vi søket til internasjonal litteratur og fant ut at begrepet urban vitalitet var gjengående. Vi valgte derfor å fokusere på dette begrepet, og vi ville se hvordan dette begrepet kan trekkes frem i norsk kontekst. Vi har derfor valgt å se på urban vitalitet som et begrep og videre se hvordan dette begrepet kan kobles opp mot mindre steder i Norge, med Osøyro som case studie.

1.2 Studiets formål

Vi ønsker å se på hva urban vitalitet innebærer og hvordan grad av urban vitalitet kan avdekkes på et sted, og videre på hvordan urban vitalitet kan gjøre et sted mer levende og attraktivt. Formålet med studiet er å studere tema i forhold til små steder i Norge og hvordan det spesifikt avdekkes på Osøyro.

1.3 Forskningsspørsmål

Forskningsspørsmål for studiet er:

Hva er urban vitalitet, og hvordan avdekke grad av urban vitalitet i små steder i Norge?

Det vil bli delt opp og bli besvart i ulike deler av studiet. For å bygge videre på dette spørsmålet har vi lagt til følgende underspørsmål:

I hvilken grad har Osøyro oppnådd urban vitalitet?

1.4 Avgrensning

Dette kunne blitt en veldig stor og omfattende studie og derfor har vi sett oss nødt til å avgrense den. Vi har avgrenset søket etter litteratur innen temaene knyttet urban vitalitet, samt utfyllende litteratur knyttet hvert underkapittel. Vi har valgt å ikke fokusere i stor grad på økonomiske aspekter i studiet.

Studien er avgrenset til å diagnostisere og avdekke urban vitalitet gjennom romlige analyser og registreringer i en case studie av Osøyro.

1.5 Inndeling av studiet

Selve studiet starter med et bakgrunns kapittel historisk utvikling og planlegging i små steder i Norge. Dette er for å få en bakgrunn og forståelse for hvordan tettsteder og små steder typisk er bygget opp.

Videre kommer litteraturstudiet knyttet urban vitalitet. Her blir begrepet diskutert og delt opp i kategorier samt underkategorier. Begrepet urban vitalitet blir også definert av oss i dette kapitlet. Her vises også metoder for å analysere og registrere kategoriene.

Videre kommer metodekapitlet som forklarer gjennomgangen av studiet kommer etter litteraturstudiet.

Deretter kommer et bakgrunns kapittel om Osøyro som består av informasjon om historisk utvikling og planlegging for stedet. Dette er gjort for å få en forståelse til hvordan Osøyro er bygget opp, og hvorfor dette er et typisk norsk tettsted.

Resultatene av de romlige analysene og registreringene av Osøyro blir presentert i neste kapittel.

Funn i resultatene blir videre diskutert i neste kapittel opp mot litteraturen. Diskusjonen kommer frem til en enkel strategi for videre planlegging på Osøyro. Her diskuteres også funn opp mot små norske steder generelt.

Til slutt kommer konklusjon som avrunder masterstudiet.

Rekkefølgen av kapitlet er som følgende:

- 1. Innledning**
- 2. Historisk utvikling og planlegging i små steder i Norge**
- 3. Litteraturstudie**
- 4. Metode**
- 5. Historisk utvikling og planlegging på Osøyro**
- 6. Resultat av analyser og registreringer på Osøyro**
- 7. Diskusjon**
- 8. Konklusjon**
- 9. Kilder**

Kapittel 2

Historisk utvikling og planlegging i små steder i Norge

2. Historisk utvikling og planlegging i små steder i Norge

2. Historisk utvikling og planlegging i små steder i Norge

For å forstå urban vitalitet i norsk kontekst er det i dette kapitlet forklart den historiske utviklingen og planlegging i små steder i Norge. Kapitlet fokuserer først på den historiske planleggingen og videre på dagens planlegging.

2.1 Historisk planlegging

Historisk sett har det vært beliggenhet av jord og fiskeressurser i fjordene og på havet som har bestemt den spredte bosetningen i Norges byer og tettsteder. Hver by og tettsted har vært inndelt i mindre administrative enheter med forvaltningsansvar overfor det lokale hvor næringsgrunnlaget tradisjonelt har vært landbruk (Rasmussen, 2003, s. 62).

Begrepet byplanlegging vi kjenner i dag kommer fra utviklingen i England fra tidlig 1800-tallet. Kombinasjonen av dårlig helse og en økende befolkning i industriområder førte til dødelige epidemier og noe måtte skje for å snu utviklingen. Løsning for byvekst ble for flere byer å planlegge byen med rutenettmønster, som i Oslo. Fokuset på elektrisitet, vann- og avløpssystem og andre industrialiserende nyvinninger, helse, ingeniører og arkitekter skapte feltet byplanlegging (Roald, 2015, s.43-44).

I Oslo, Bergen og noen andre steder hadde de allerede fått byplanmyndigheter og byplanbestemmelser på 1800-tallet. Industrialiseringen kom til landet rundt 1840, og det ble blant annet bygget jernbane og veier. Ellers i landet bygget folk stort sett boliger og næringsbygg etter behov. Kommunene hadde nesten ikke noe lovgrunnlag innen planlegging og de hadde dårlig kompetanse. Det var heller ikke så sterkt behov for utvikling i mindre byer og tettsteder fordi de vokste langsomt.

2. Historisk utvikling og planlegging i små steder i Norge

Utover 1900-tallet økte den økonomiske veksten i landet og en bevissthet for økt velstand og ny teknologi som satt nye krav. Det ble da behov for nye retningslinjer og bestemmelser om konstruksjon og gateregulering. Dette resulterte i en ny bygningslov i 1926, som var frivillig for kommunene (Rasmussen, 2003, s 46).

Tradisjonelt sett hadde utviklingen i byene vært på et lokalt nivå, men med industrialiseringen var det behov for utvidelser. Bebyggelsen spredte seg da utover bygrensen inn i mer landlige områder uten tradisjon og vilje til å regulere og utforme bebyggelse. Dette var et resultat av naturlig vekst, tilflytning og nye arbeidsplasser. Dette førte til et kontinuerlig behov for nye arealer til bolig, transport og grøntområder. I slike steder stod ofte grunneierens og markedets interesser sterkt som har ført til et lite funksjonelt bebyggelsesmønster (Rasmussen, 2003, s.70-73).

I etterkrigstiden var det stor etterspørsel etter boliger overalt i landet. Modernismens planleggingsprinsipper om sunne boforhold med lys, luft og grønne områder stod sterkt. Sonedeling stod sterkt ved at man delte områder opp i bolig, arbeid, rekreasjon og transport. Bilen ble satt i hovedfokus og stod sentralt i planlegging (Fiskaa, 2004a., s.10-11).

Fra 1945-1970 opplevde Norge en stor vekst på nesten alle områder i samfunnslivet. Næring knyttet landbruk og fiske sank drastisk. Økning av folketall skapte et enormt behov for nye boliger, og folk flyttet til byer og tettsteder. I løpet av 1950-60 tredoblet det private forbruket i Norge og velstanden utviklet seg og kjøpekraften økte (Storøy, 2019, s.9).

Okkupasjonen av Norge satt dype spor og gjorde at jordvern ble satt i fokus. Det var et ønske om å verne dyrket jord og skape sterkere produksjonsenheter og utvide arealer. Dette var en motstand mot by- og tettstedsutvidelser av bolig. Jordloven har skapt et vern over dyrkbar jord (Rasmussen, 2003, s.179).

I 1965 kom det en by plan og bygningslov som inkluderte tettsted, hvor kommunene måtte utarbeide generalplaner. Intensjonen til loven var å skape en systematisk planlegging av arealer i kommuner og regioner med overordnede hensyn (Rasmussen, 2003, s. 133). Tankene om en urbanisering og fysisk-økonomisk planlegging ble ikke godt mottatt, tross gode intensjoner av den nye loven. Kommunene var ikke villige til å samarbeide om interessene til hverandre over kommunegrensene. Norsk regional samfunnsplanlegging har altså hatt mange målsetninger, men uten virkelige resultater (Rasmussen, 2003, s. 78).

2. Historisk utvikling og planlegging i små steder i Norge

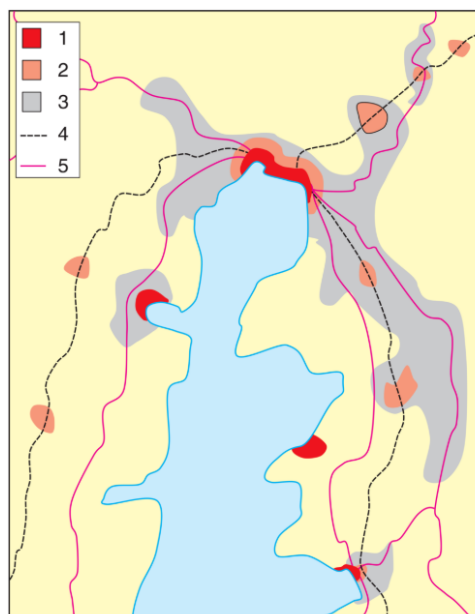
Det var viktig å sikre byggeareal og ordne veisystemene. Det var også ønske om å ta vare på og utvikle egenarten til stedet. Industriområder ble lagt utenfor sentrum for å unngå forurensning og støy. Veiene ble bygget enten med en tilpasset omkjøringsvei med koblinger til sentrum eller vei som gikk gjennom sentrum med skole, butikk og boliger på same side av veien (Fiskaa, 2004a, s.23). Dette har ført til store avstander og økt bilbruk. Langs veier har det blitt etablert kjøpesentre som ligger utenfor sentrumsområdet, som ble i hovedsak etablert for å skaffe arbeidsplasser, som skal dekke de fleste behov.

Det ble i 1985 vedtatt en ny plan- og bygningslov. Det viste seg at ofte har kommuner ikke den tverrfaglige kunnskapen som gjorde at de kunne forstå samfunnets felles interesser og overordnede målsetninger. Den nye loven tok tak i selve planprosessen for å synliggjøre målsetningen til samfunnet (Rasmussen, 2003, s.133-135).

Figur 1 viser en typisk utvikling av et norsk tettsted langs kysten, hvor man kan se en typisk utvikling knyttet moderne transportplanlegging (Store Norske Leksikon, 2018).

Rødfargen (1) viser tettstedene slik de så ut før det ble bygget jernbane. Jernbanen er vist som en svart stiplet linje (4). Oransjefargen (2) viser utviklingen av tettsteder etter jernbanen kom.

Veien kom så og er vist i med en rød linje (5). Gråfargen (3) viser utvidelsen av tettstedet i tråd med veiutbyggingen. Illustrasjonen i sin helhet viser at jernbanen og veien har dominert utviklingen av norske tettsted.



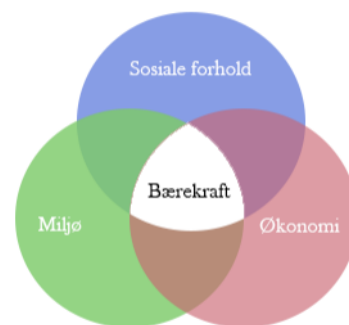
Figur 1. Utviklingen til typiske norske tettsteder langs kysten (Store norske leksikon, 2018).

På slutten av 80-tallet kom tankene om at utbygging førte til spredt bebyggelse og avhengighet av privatbilisme. Selv om disse tankene ble tatt opp i Stortinget i 88/89 var det en enighet om at sentralisering var uønsket. Begrunnelsen var at ved å begrense byutvikling ville det bidra til befolkningsvekst og utbygging i distriktene (Rasmussen, 2003, s. 315).

2. Historisk utvikling og planlegging i små steder i Norge

Bærekraftig utvikling ble introdusert av Brundtlandkommisjonen i 1987 som ble satt på dagsorden. Innen planlegging betyr dette at ar det ikke skal legges større arealer utenfor bebyggelse enn det som er nødvendig for menneskelig behov. Selv om det forela gode tanker, ble det ikke satt konkrete mål for hva som faktisk er et bærekraftig utbyggingsmønster og hvilke virkemidler det kreves for nå målene (Rasmussen, 2003, s.317-318).

Begrepet bærekraftig utvikling kom inn i ny bygningslov av 2008. Dette innebærer en balanse av de økonomiske, sosiale og miljømessige som vist i Figur 2. Målet er å skape en balanse til fordel for fremtidige generasjoner (Hanssen og Aarsæther, 2018, s.6).



Figur 2. Modell for bærekraft (Selvlaget, 2020).

I den sprikende byplanleggingen over de siste 50 årene har ført til at bebyggelsen har strukket seg utover i landskapet som strider med det politiske. Utbygging og annen virksomhet har i hovedsak ivaretatt lokale interesser på bekostning av andre samfunnsmessige helhetssyn. Det kan sies at i teori og praksis har det vært en optimalisering for samfunnets felleskap. Dette har blitt gjort med «lukkede øyne» i norsk politikk (Rasmussen, 2003, s.423-429).

2.2 Dagens planlegging

I dag bor 82% av Norges befolkning i byer og tettsteder (Statistisk sentralbyrå, 2019). Med en økende befolkning er det behov for nye løsninger for å takle utviklingen. I dagens planlegging er det hovedvekt på fortetting for å forhindre en byspredning utover uberørt areal, basert på formålsparagrafen om bærekraftig utvikling i bygningsloven. Fortetting er en nasjonal planstrategi som innebærer å begrense transportbehov og anbefalinger om utbygging som støtter opp den kollektive transporten. Fortetting i seg selv gir ikke en stor miljøeffekt, men må kombineres med kollektivtransport samt gange- og sykkeltrafikk (Falleth mfl., 2012, s.208).

2. Historisk utvikling og planlegging i små steder i Norge

Modernismen har blitt kritisert for sine ensformige og miljøfattige områder uten noe variasjon og estetiske kvaliteter. Planleggingen har skapt samfunn hvor det er tidsmessig og funksjonelt langt mellom blant annet bolig, skole, arbeid og rekreasjon (Fiskaa, 2004b, s.1). I motsetning til den modernistiske funksjonsdelingen har det senere vist seg interesse for funksjonsdeling. Det har vist seg at mennesket i det daglige ikke opptrer etter en så streng funksjonsdeling. Det viser tilbake i tid hvor man ofte bodde og jobbet på samme sted i landbrukssamfunnet, og det var mindre avstander hvor man trengte å bevege seg for de dagligdagse tingene (Rasmussen, 2003, s.231).

Dagens situasjon er at de trafikkveksten, spesielt i byområder, har skapt effektiviseringsproblemer for næringsliv, redusert fremkommelighet, miljøproblemer, luftforurensning og støyulemper. Byene står ovenfor et stort strukturproblem som følge av arealpolitikken. Situasjonen i de fleste byer er et utflytende utbyggingsmønster, veiutbygging, utflytting for næringsvirksomhet og arbeidsplasser (Rasmussen, 2003, s.231).

Sentrumsdød er i dag en aktuell problematikk. Tidligere levende sentrumsområder er nå halvdøde hvor mange butikker står tomme, og det eksisterer ikke lengre et levende byliv. Byspredning, kjøpesentre, netthandel har ført til døende sentrumsområder (Vestby, 2018 s.22-23).

Det er to viktige grunner til sentrumsfokus i dag. Den første er for å tiltrekke nye innbyggere, besøkende og næringer. Stedets livskraft vil være viktig for verdiskapning og attraktivitet. Den andre er miljømessige hensyn som fortetting og funksjonsblanding i sentrum noe de fleste steder vil ha. En motsetning her er at ofte godtar lokalpolitikere at utbyggere får bygge utenfor selve byen (Vestby, 2018, s.23).

Bygningsloven av 2008 er gjeldende i dag, men noen endringer i 2010. Den stiller seg mot den tidlige tankegangen om desentralisering og det kommunale folkestyre. Generasjonsperspektivet er i praksis gjennomført med kortsiktige løsninger. Det kan stilles spørsmål om det er riktig at på den ene siden har vi samfunnsmessige reguleringer, men på den andre siden er det en frihet til å utforme prosjekter på egen og annen eiendom med hensyn på fremtiden (Hanssen og Aarsæther, 2018, s.2).

2. Historisk utvikling og planlegging i små steder i Norge

Det er fortsatt varierende kompetanse i kommunene som skaper et kompetansegap. Mange kommuner er flink til å bruke plangrepene i loven, men andre kommuner gjør ikke det. Verktøyene som finnes i loven er lite brukt, så en langsiktig planlegging blir ikke gjort. I småkommuner er det gjennomgående at de ikke har lik mulighet som større kommuner når det kommer å bruke planverktøyene i loven. De har også problemer med å planlegge med tanke på bærekraft (Hanssen og Aarsæther, 2018, s.3-6).

Det foreligger noen overordnede planer for hele landet for å tilrettelegge for fortetting.

Rikspolitiske føringer er lagt for å tilrettelegge for fortetting. «*Statlige planretningslinjer for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging*» fokusere på å en utvikling av bærekraftige byer og tettsteder. Her kommer det frem at kompakte byer og tettsteder bør fremmes gjennom utbyggingsmønster og transportsystem, hvor det skal tilrettelegges for klima- og miljøvennlige transportformer. Vekst av personbil skal unngås, det skal i byområder tas kollektivt eller øke bruk av gange eller sykkel. Det skal tilrettelegges for verdiøkning og næringsutvikling. Rundt kollektivknutepunkt bør det legges vekt på høy fortetting og arealutnyttelse og transformasjon. Det bør legges frem en arealutnyttelse som ikke før har vært typisk (Regjeringen, 2014, s.1-3).

Videre har legger «*Nasjonal transportplan (2018-2029)*» føringer for å skape et sikkert transportsystem som skal bidra til en omstilling til lavutslipp og fremmer verdiskapning, og setter en ramme frem mot år 2050. Hovedpunktene i planen deles inn i tre punkt:

- Bedre fremkommelighet for både personer og gods
- Redusere klimagassutslipp
- Redusere transportulykker sammen med nullvisjonen (Samferdselsdepartementet, 2017, s.5-11).

2. Historisk utvikling og planlegging i små steder i Norge

Det kan sies at det har vært en springende utvikling i Norge. Fra landbruk til industrialisering og en økende befolkning og urbanisering. Selv om intensjonene i over og planer har vært «gode», har det kommunale selvstyret stått sterkt og utvikling har skjedd innen kommunegrenser på deres premisser. Lokale interesser har gått på bekostning av den helhetlige samfunnsinteressen.

Planleggingen, spesielt de siste 50 årene har skapt et samfunn vi i dag prøver å motgå.

Samfunnsplanlegging har over lang tid hatt mange målsetninger, men uten virkelige resultater.

I dag også et sterkt syn på kommunalt selvstyre, og i mindre kommuner er kompetansen fortsatt ikke en generell forståelse for hva som bør gjøres for en helhetlig samfunnsutvikling. Det er likevel mangelfull forskning og få retningslinjer rundt fysiske aspekter for små steder i Norge. Tanker om bærekraftig utvikling er i dagsorden og er viktig for generasjonene til å komme.

«Ja takk, begge deler» innstillingen kan sies å være et paradoks i den norske tettstedspolitikken. På den ene siden vil man ha et levende sentrumsområde, men på den andre siden etableres og utvides eksterne kjøpesentre. Disse er motpoler som trekker folk hver sin vei, men hvor sentrum oftest er den tapende part. Et valg må tas for videre utvikling for å skape en bærekraftig utvikling. Et spørsmål videre vil være hvordan kjøpesentre kan integreres i eksisterende tettsted. Et spørsmål vil også være hvordan lage eksisterende tettsted attraktive for investorer når sentrumsområdene er «døde».

Mange tettsteder og byer sliter i dag med å gjøre dette valget, eller i det hele tatt vite at dette valget må tas. For å unngå sentrumsdød er det viktig å finne ut hva som trengs for å kunne snu denne utviklingen. Verktøy for å diagnostisere vil være aktuelt å bruke, for å kunne komme frem til en strategisk plan for fremtiden. Case studiet som blir forklart utdypende videre i studiet Osøyro er et tettsted som følger denne typiske utviklingen til tettstedsteder i Norge, og er fokuset videre i studiet.

Kapittel 3

Litteraturstudie

3. Litteraturstudie

Litteraturstudiet er delt inn i tre hoveddeler. Første del av litteraturstudiet går ut på å utforske begrepet urban vitalitet. Gjennom dette litteraturstudiet har vi kommet frem til kategorier og underkategorier basert på litteraturen.

Andre del av litteraturstudiet går gjennom hver kategori og underkategori supplert med utdypende litteratur.

Etter disse to delene vil vi svare på første del av forskningsspørsmålet: *Hva er urban vitalitet*. Begrepet urban vitalitet defineres her.

Siste del av litteraturstudiet inneholder en tabell som viser en kobling mellom kategoriene sammen med målbare metoder. Disse metodene brukes studiet på Osøyro for å teste stedets grad av urban vitalitet.

3.1 Urban vitalitet

«Urban vitality» er et begrep som forekommer i engelsk litteratur om planleggingsforskning. Ettersom det ikke finnes en god norsk oversettelse av begrepet, har vi valgt å benytte en fornorsket versjon, nemlig urban vitalitet. Til tross for at begrepet er brukt i engelsk litteratur, finnes det ikke en god, klar definisjon på begrepet, ei heller en metode å måle urban vitalitet på. I dette delkapittelet er forfatterne valgt på grunnlag av at de hadde de tydeligste forklaringer på hva de mener urban vitalitet er.

Konkret kan ordene urban og vitalitet deles opp og defineres på norsk. Store Norske Leksikon definerer urban slik: «*urban betyr noe som har med byer og bykultur å gjøre; som er typisk eller særegen for byen og dens kultur; eller som er bymessig*» (Gundersen, 2020). Vitalitet definerer Store Norske Leksikon slik: «*Vitalitet, det å være vital; ha livsglede, livskraft og levedyktighet*» (Persvold, 2020). Sammen kan dette forstås som at urban vitalitet på norsk er levskraft i en by, med en bykultur som er typisk eller særegen for byen. Denne forståelsen er veldig by fokusert. Videre i vår definisjon går vi vekk fra by-begrepet. Vi mener at skal begrepet kunne brukes i norsk kontekst også bør kunne omhandle mindre steder. Studiet fokuserer på mindre steder i Norge.

3. Litteraturstudie

Videre har vi sett på internasjonal litteratur for å definere begrepet. Jane Jacobs introduserer konseptet urban vitalitet som *intensiteten av konsentrasjonen av folk*, og er ofte sett på som den rå kraften og energien til en by (Jacobs, 1961, s. vii). Jacobs var en respektert urban forfatter og er kjent for sin innflytelsesrike bok «The Death and Life of Great American cities». Mye litteratur refererer til Jacobs og hennes meninger og forklaringer. Hun mener det er viktig med nabolag med mobilitet til beboere for en bys levskraft, i tillegg ha bygninger orientert mot gaten og sikre aktivitet i gatene (Jacobs, 1961, s.149 og s.45).

Jan Gehl er en anerkjent dansk arkitekt og byplanlegger, som er viktig i skandinavisk planlegging. Han skriver med fokus på levende byer, som kommer inn under begrepet vital. Han definerer en levende by som et variert og sammensatt byliv, hvor nødvendige, rekreative og sosiale aktiviteter blir blandet med plass både for målrettet gå-trafikk og plass til å delta i byens liv (Gehl, 2010, s.73).

I artikkelen «Making a city: Urbanity, vitality and urban design» poengterer Montgomery (1998, s.97) at aktivitet er produkt av de to konseptene vitalitet og mangfold. Vitalitet er det som skiller et vellykket byområde eller urbane områder fra et ikke vellykket område. Han mener det også handler om hvor mange mennesker som beveger seg i og rundt gaten, altså fotgjengerstrømmer, til forskjellige tider på døgnet. Fasiliteter, kulturelle begivenheter og tilstedeværelsen av et aktivt gateliv er også momenter for et vellykket område.

Det kan sies at vellykkede steder har en egen puls eller en form for livskraft. Men dette kan ikke bli tatt for gitt da det finnes eksempler på steder som tidligere var livlige og som har blitt kjedelige. På lang sikt kan urban vitalitet imidlertid bare bli oppnådd der det er sammensatt mangfold av primære arealbruk og aktiviteter (Montgomery, 1998, s.98). I «Editorial Urban Vitality and the Culture of Cities» kommer Montgomery (1995, s.105) med noen ledetråder til komponenter av urban vitalitet som er: vitaliteten av et sted, animasjon, mennesker i gatene til forskjellige tider og menneskelig variasjon, aktiviteter, transaksjoner og mangfold. Han mener også at strategier for urban vitalitet vil være det sentrale målet for å oppmuntre til mer samhandling mellom aktiviteter og det offentlige rom (Montgomery, 1995, s.108).

Landry og Bianchini mener urban vitalitet er livskraften i en by som er formet av dens eksisterende forhold, på romlig eller annen måte. De mener at det er sammenheng mellom urban vitalitet og nivåer av aktivitet, bruk, interaksjon, kommunikasjon, transaksjoner og utveksling og av representasjon (Tan og Klaasen, 2007, s.700).

3. Litteraturstudie

Lloyd og Peel (2007, s.1) mener konseptet urban vitalitet kan tolkes på forskjellige måter i henhold til eksempelvis skala, historie, praksis og konseptuelle ideer. Ifølge Lloyd og Peel (2007, s.754-757) inneholder komponentene for et velfungerende bysentrum; byrom, offentlig transport, parkering, mat/drikke og mote/detaljhandel. Det er viktig at man må se på to forskjellige kvalitetsnivåer knyttet til det å skape en vital og levelig by. Det er viktig å se på eksterne faktorer for enkeltpersoners liv ved psykologiske og interne aspekter. Andre kvalitetsnivå er å se på den eksterne tilfredstilelsen, opplevelsen, av det urbane miljøet. De oppgir indikatorer for å måle vitalitet og levedyktighet til en by: attraksjoner (eks. mangfold), tilgjengelighet (eks. mobilitet), fasiliteter (eks. følelse av identitet) og handling (eks. fra ordinasjoner og institusjoner).

Vi ser etter en gjennomgang av de ulike forfatterne at de har forskjellige forklaringer på hva urban vitalitet er. Forklaringene er ofte av samme karakter, men uten en felles definisjon. For å få en forståelse for begrepet urban vitalitet har vi valgt å se på gjengående faktorer fra forfatterne. Deretter har vi valgt å dele disse faktorene opp i kategorier samt underkategorier for å få en bredere forståelse for hver kategori.

3.2 Kategorier

Kategoriene og underkategoriene er forankret i litteratur knyttet urban vitalitet. Rekkefølgen av kategorier har vi valgt ut ifra hva vi mener er de mest sentrale funnene i litteraturstudiet.

1. Funksjonsblanding er valg som første kategori siden det er et samlebegrep flere av forfatterne mener er viktig. Funksjonsblanding er delt opp i seks underkategorier:

- Funksjonsblanding
- Mangfold
- Nabolag
- Handel
- Åpningstider
- Aktiviteter

3. Litteraturstudie

Funksjonsblanding er en egen underkategori for å forklare selve prinsippet med funksjonsblanding. Mangfold er valgt på grunnlag av at Montgomery (1998, s.98) mener mangfold av arealbruk og aktiviteter er viktig. Nabolag mener Jacobs (1961, s.149) er viktig for å skape en byens levskraft. Handel er valgt fordi en blanding av mat/drikke og mote/detaljhandel mener Lloyd og Peel (2007, s.1) er viktig i en by. Også Landry og Bianchini (Tan og Klaasen, 2007, s.700) og Montgomery (1998, s.98) påpeker hvor viktig det er med transaksjoner. Montgomery mener også at det er viktig med mennesker ute til forskjellige tider på døgnet, noe som påvirkes av åpningstider som er neste underkategori. Montgomery (1995, s.105) og Landry og Bianchini påpeker hvor viktig det er med mangfold aktiviteter, som er siste underkategori.

2. Tilgjengelighet er neste kategori som er delt inn to underkategorier:

- Mobilitet og naturlig bevegelse
- Gående

Mobilitet kommer frem som en målbar indikator for tilgjengelighet av Lloyd og Peel (2007, s.754). Også Jacobs (1961, s.149) påpeker at mobilitet for beboere er viktig for en bys levskraft. Montgomery (1998, s.97) snakker om mennesker som beveger seg i gaten i form av fotgjengerstrømmer, så neste underkategori er gående.

3. Romlige forhold og fysiske elementer er delt inn i følgende tre underkategorier:

- Lokalisering
- Gatenett
- Bygningsmorfologi

Landry og Biachini mener byens eksisterende forhold på romlige måte spiller inn på urban vitalitet, som utgjør lokalisering som første underkategori. Montgomery (1998) trekker også frem viktigheten av mangfold av arealbruk som kan være i form av gatenett og bygningsmorfologi som definerer et sted.

4. Menneskelig aktivitet mellom bygningene er delt inn i følgende fire underkategorier:

- Menneskelig aktivitet
- Oppholdssoner
- Fotgjengeren
- Klima

3. Litteraturstudie

Menneskelig aktivitet er ifølge Gehls (2010, s.73) nødvendig i et variert og sammensatt byliv. Oppholdssoner er neste kategori siden det er viktig for menneskelig aktiviteten. Fotgjengeren baserer seg på Gehls meninger at det må være målrettet gå-trafikk i byen. Dette bygger på tilgjengelighet, men i en mer menneskelig skala. Klima er siste underkategori og er valgt på grunnlag menneskelig aktivitet i gatene i forhold til værforhold. Dette baseres på Lloyd og Peel (2007, s.1) tanker om at det er viktig å se på eksterne faktorer for enkeltpersoners liv.

5. Skala som menneskelig målestokk har underkategoriene:

- Synlighet fra bygninger til gaten
- Bevegelse i gatenettet

Lloyd og Peel (2007) mener urban vitalitet kan tolkes på forskjellig skala og Landry og Bianchini snakker om «nivåer av aktivitet». Jacobs (1961, s.45) gir grunnlag for den første underkategorien med at det må være aktivitet og bygninger vendt mot gaten. Montgomery (1995, s.108) snakker om samhandling mellom aktiviteter og offentlig rom, som bygger opp den andre underkategorien bevegelse i gatenettet.

6. Stedsidentitet er delt inn i disse underkategoriene:

- Stedskarakter
- Byggeskikk
- Bybilde

Stedskarakter kommer frem i den norske definisjonen om at urbanitet er typisk eller særegen for byen (Gundersen, 2020). Lloyd og Peel (2007, s.757) snakker om «følelse av identitet» i forhold til fasiliteter, som kan trekkes frem i henhold til byggeskikk. Siste underkategori er bybilde knytter seg til opplevelsen og karakteren til et sted som kan være i form av eller elementer i omgivelse.

For å bygge videre på forståelse av hver kategori har vi valgt å supplere med utdypende litteratur. Dette er gjort fordi så langt er det relativt overordnende punkt for hver kategori og underkategori.

Alle valg av kategorier og underkategorier har vært en prosess, hvor vi har tatt utgangspunkt i litteraturen knyttet urban vitalitet. Nye underkategorier kom fortløpende da vi leste den utdypende litteraturen til hver kategori. Vi har ikke lagt til noen underkategorier som ikke kan

3. Litteraturstudie

forankres i litteraturstudiet om urban vitalitet. Eksempelvis er klima en underkategori vi fant da vi leste oss opp på hovedkategorien menneskelig aktiviteter mellom bygninger.

En utdypende forklaring for hver kategori og underkategori er gjort for å få en god forståelse for hva urban vitalitet er. Etter et slikt dyptgående arbeid vil dette oss grunnlag for å lage vår egen definisjon av begrepet urban vitalitet.

3.3 Funksjonsblanding

Funksjonsblanding er første kategori. Underkategoriene er som følgende:

- Funksjonsblanding
- Mangfold
- Nabolag
- Handel
- Åpningstider
- Aktiviteter

3.3.1 Funksjonsblanding

Khakzand hevder at det er viktig med blanding av funksjoner i urbanismen. Dette innebærer integrering av butikker, kontorer, leiligheter og hus på et sted er vesentlig. Blandede bruksområder og mangfold av individer med forskjellig bakgrunn er også vesentlig. Ved funksjonsblanding blir områdene mer aktive og trygge. Det skaper en økning i sosiale interaksjoner og reduserer daglige reiser (mellom hjemmet og jobb). Dette resulterer i at trafikken reduseres (Khakzand, 2016, s.134).

Blandet bruk gir et bygg forskjellige bruksområder på best mulig måte. Detaljhandel i første etasje bidrar til å gjøre gatene mer aktive, boliger og kontorer kommer i høyere etasjer hvor det er mer privatliv. Kombinasjon med høyere tetthet og økning i funksjonsblanding resulterer i sosial interaksjon og vekst i sosial kapital.

Det er bruksområdene som fører til funksjonsblanding, som igjen fører til en økning av mangfold i aktiviteter. Dette fører til at flere mennesker i forskjellige timer besøker nevnte områder. Derfor bidrar funksjonsblanding og mangfold til vitaliteten til gater (Khakzand, 2016, s.134-135).

3. Litteraturstudie

3.3.2 Mangfold

Fainstein hevder at mangfold sies å være svaret på de to store formålene med bypolitikken: stimulering av vekst og oppnå rettferdighet. Mangfold tiltrekker menneskelig kapital, innovasjon og sikrer rettferdighet. Gjennom dette vil byen ha større mulighet til å skape økonomisk suksess (Fainstein, 2005, s.3-4).

Siden 1960 tallet har begrepet mangfold blitt brukt innen byplanlegging. Blant urbane planleggere refereres det til ideen om å blande bygningstyper, mens blant andre planleggere kan det bety blandet bruk. Florida, en anerkjent teoretiker knyttet urban planlegging, hevder at det er stedet som er den viktigste enheten i vår økonomi, ikke selskaper slik det har vært tidligere. Han og Jacobs mener det er mangfold som skaper kreativitet (Fainstein, 2005, s.4-5). Fokuset på mangfold av brukere står sterkt hos Jacobs. Det er viktig at man ikke skaper byer med segregering. En blanding vil føre til offentlig kontakt og det vil hjelpe til å opprettholde sikkerheten i en by. Distrikter må betjene mer enn en primærfunksjon, blokkene må være korte med blanding i alder av bygninger og det må være enn tett konsentrasjon av folk (Jacobs, 1961, s.188-197).

Planleggerne Young og Sandercock mener det er det urbane mangfoldet som er grunnlaget for en rettferdig by. Er det planlagt med mangfold som fundament virker det uunngåelig ved enten å la markedet gjøre som det vil, eller prøve å skape mangfold. Jacobs som mener mangfold kommer av seg selv, har hun ikke eksempler på vellykkede bymiljøer fra fortiden med hensyn til dagens marked. Kjøpesentre og kontorbygg ser like ut hvor en du er i verden, uten at det er en lokal karakter. Arkitektonisk originalitet i boligmarkedet er ønskelig, men dette er også svært kostbart og setter begrensninger (Fainstein, 2005, s.5-6).

Florida påpeker også at det er viktig å forsone økonomisk vekst og sosialt mangfold. Han understreker at det er småbedrifter som preger de forskjellige miljøene. Mangfold fremmer kreativitet og oppmuntrer til toleranse (Fainstein, 2005, s.11-13).

Det bør foreligge et nasjonalt rammeverk som støtter opp verdiene om vekst, bærekraft og egenkapital. Det er viktig med begrensninger for hva en by kan gjøre for seg selv, det bør være mulig å skape rettferdighet på lokalt nivå. En tilnærming med å blande bygningstyper og rimelig prisnivå sett sammen med transport planlegging, kan være med på å skape en rettferdig by (Fainstein, 2005, s. 14-15).

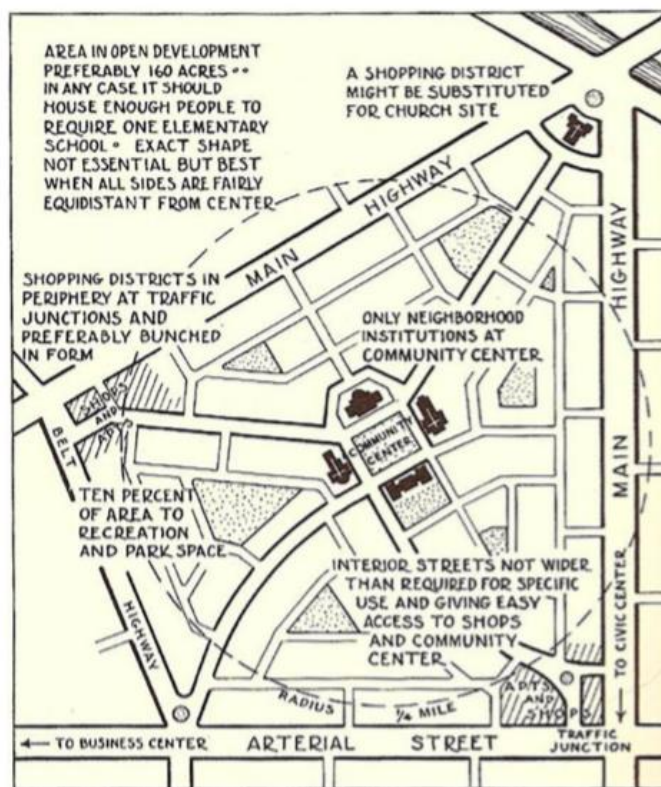
3. Litteraturstudie

3.3.3 Nabolag

En annen viktig faktor i funksjonsblanding- og bruk er boliger. Boliger skaper igjen nabolag. Boliger og ulike boligstrukturer er viktig for mangfold i bruk av et sted. «Neighborhood» eller nabolag (på norsk) er et begrep som dukker opp i engelsk litteratur i forhold til bolig i blandet bruk av områder. Modellen til Perry er den som har hatt størst påvirkning. Figur 3 viser hans «neighborhood-unit» diagram fra 1929, som illustrerer nabolagets institusjoner i sentrum som er separert fra kommersielt bruk i kantene. Gatene var stort sett diskontinuerlige og ikke egnet for gjennomgangstrafikk som gjorde at de var relativt fotgjengervennlige (Mehaffy mfl., 2015, s.200)

Det kan sies at denne strukturen for nabolag kan være en metode for å produsere homogenitet. Når eiendomsplanen henger foran offentligheten samler den automatisk en gruppe mennesker med lignende levestandard (Mehaffy, 2015, s.204).

Jacobs kritiserte den ortodokse urbanismen for å sette nabolaget i byen som en modul, som isolerte grupperinger på rundt 7000 innbyggere. Hun argumenterer for at det ikke skal være fragmentering, men at et nabolag skal bestå av mobilitet til beboerne, og brukbarhet på tvers av forskjellige områder med ulik størrelse og karakter. Hun definerer nabolagskvalitet som en funksjon basert på hvor den kan styre og beskytte seg selv over tid, men en kombinasjon av boligsamarbeid, politisk anstrengelse og økonomisk vitalitet (Jacobs, 1961, s.149-168).



Figur 3. Perry's «Neighborhood-unit» diagram fra 1929 (Mehaffy, 2015, s. 200)

3. Litteraturstudie

3.3.4 Handel

Shopping eller handel er en spesifikk form for økonomisk aktivitet som antas å ta form i urbane områder eller et byrom. Forholdet mellom selger og kjøper er en anskaffelsesprosess. Selger tjener penger ved å selge gjenstander eller tjenester til kunder, og kjøperen kjøper gjenstander eller tjenester fra selger for et fysisk eller sosialt formål. Handel innebærer på den ene siden anskaffelse av gjenstander eller tjenester som er nødvendige for forbrukerens fysiske eksistens som husrom, mat, klær og helsetjenester. På den andre siden innebærer handel anskaffelse av varer som er nødvendige for forbrukerens sosiale eksistens. Fysiske og sosiale behov henger ofte sammen (van Nes, 2005, s.175).

En potensiell kunde kan også være en besøkende og ikke bare en innbygger. En besøkende disponerer ikke et privat rom i nærheten, og orienterer seg i urbane rom for å finne foretrukne handleområder. Vedkommende velger de enkleste rutene for orientering gjennom gatenett. Informasjon om hvordan både innbyggere og besøkende beveger seg gjennom urbane gatenett er avgjørende for selgere for å kunne nå begge kundetyper (van Nes, 2005, s.176).

Handel er en økonomisk aktivitet som i hovedsak er relatert til forbrukernes rolige adferd i et bebygd miljø. Handel være midlertidig effektivt, det krever litt tid minimum litt tid å finne aktuelle butikker i et bygd miljø. Handel må også være sosialt effektivt, et handleområde må ha attraksjoner for å la kunden investere i sin sosiale stilling. Det er viktig at handelen er økonomisk effektivt, hvor kunder søker etter den beste verdien for pengene. I tillegg må handel være romlig midlertidig, som betyr at avstanden mellom kjøper og selger må være optimal når det gjelder beliggenhet, transportmuligheter og kjøperens bevegelse gjennom det offentlige byrom (van Nes, 2005, s.176).

Forskjellige typer handelsområder kan generelt deles i to kategorier basert på lokaliseringsmønstre uavhengig av skala. Den ene kategorien omhandler det lineære mønsteret av butikker. Her er butikker lokalisert i de tradisjonelle byrommene og ligger langs visse gater. Det er mest effektivt å handle til fots og noen gater er bare tilgjengelig for fotgjengere. I den andre kategorien ligger butikker i klynger. Her har butikkene en tendens til å ligge i urbane områder etter krigen. Butikkene ligger gruppert og har et konvekst lokasjonsmønster i kort metrisk avstand til hverandre. Som kjøpesenter er butikkene stort sett bilbaserte og bare tilgjengelig i butikkens åpningstid. Størrelsen på handelsområder med både lineære og klyngede mønstre avhenger av den urbane skalaen det er bygget for, og omfanget de har tenkt å betjene (van Nes, 2005, s. 177).

3. Litteraturstudie

Det finnes spesialiserte handlegater hvor man finner flere butikker som er spesialisert i en gitt type vare eller tjeneste. En gate kan bestå av antikviteter eller være spesialiserte innen møbler, elektronikk, eksklusiv design osv. Selv om disse butikkene er konkurrenter, pleier de å samle seg i samme gate. Dette gir kundene mulighet til å sammenligne hva tilsvarende butikker har før de bestemmer seg for å kjøpe. Figur 4 viser Strandgaten i Bergen som er en god historisk handlegate.



Figur 4. Strandgaten i Bergen som er en kjent og kjær handlegate (Bækken, I. 2013).

Det er meningen at et lokalt kjøpesenter skal betjene moderne planlagte boligområder. Butikkene er gruppert og omgir et åpent torg som er beregnet for urbane aktiviteter. Man finner f.eks. blomsterbutikk, frisør, bakeri, restaurant og matbutikker i disse områdene. Disse sentrene er stort sett bilbasert. De regionale bilbaserte kjøpesentrene ligger nærme motorvei og pleier å betjene en region. Her får man tak i stort sett alt. Og selv om de er for å betjene regionalt har de ofte en strategisk lokal plassering for å nå alle potentielle kunder (van Nes, 2005, s.181-182).

3.3.5 Åpningstider

Vellykkede bygater er avhengig av at mennesker tilsted på forskjellige tider på døgnet. Jacobs (1961, s.198) mener det må være en miks av boliger og bruksområder. Primære bruksområder, som kontorer og fabrikker, gjør at andre sekundære bruksområder som butikker kommer for å tjene menneskene i de primære bruksområdene. Hun hevder det må være en miks mellom disse for å skape levede samfunn på flere tider av døgnet (Jacobs, 1961, s.198-212).

3. Litteraturstudie

Gater som blir kalt for «nattelivsgater» har en tendens til å samle kafeer, puber og utesteder, og de fleste ligger i bakgatene til viktige handlegater. På dagtid er det kafeene som gir liv i gatene, mens om kvelden og natten er det pubene og utestedene som gjør det. Disse gatene er tilgjengelig for bil og fotgjenger, og betjener regionalt (van Nes, 2005, s.181).

«24/7miljøer» eller «døgnmiljøer» beskriver områder hvor man kan shoppe, spise ute, finne underholdning osv. 24 timer i døgnet og syv dager i uken. For å forstå døgnmiljøer blir begrepet «urban vitalitet» sett på i sammenheng med andre forhold og aspekter ved sosiokulturelle, politiske, økonomiske og romlige trender (Tan og Klaasen, 2007, s.699).

Når ideene blir knyttet til et døgnmiljø, blir mangfoldet og mengden med aktivitet og bruk gjennom en 24-timers periode sentrale element for å kunne indentifisere denne type miljø. Det er umulig å fange opp utvekslinger og transaksjoner romlig. Men det er mulig å indentifisere steder og tjenester som er knyttet til de daglige utvekslingene og transaksjonene til brukerne av urbane funksjoner, og kartlegge tilgjengelige tidsperiode.

Et vellykket bymiljø blir brukt av alle spektre av samfunnet over en tidsperiode. Et døgnmiljø har ikke et konstant antall med aktivitet, tidsperiode eller sosial faktor, men er en overlapping av brukergruppens bruksmønstre og rutiner. Det kan også defineres som den delen av offentlige rom som leverer tjenester i løpet av hvilket som helst tidsrom (Tan og Klaasen, 2007, s.700-701).

3.3.6 Aktiviteter

Nøkkelen for vellykkede urbane områder er transaksjonsbasen, som må være mest mulig sammensatt. Det må være rom for sosiale og kulturelle transaksjoner i tillegg til de økonomiske. I lys av dette vil urban vitalitet omhandle mulighetene for at transaksjoner kan skje i utvidede tider (Montgomery, 1998, s.99).

Montgomery (1998, s.104) mener at vitale urbane områder må betjene mer enn ett primært formål, helst mer enn to. Fordi folk er interessert i å bruke et sted av forskjellige grunner bør et område ha forskjellige felles fasiliteter. Både de primære og sekundære aktivitetene områdene tiltrekker seg må sikre tilstedeværelse av mennesker på gata og i rom og bygninger til ulike tider av døgnet.

3. Litteraturstudie

Byer, urbaniserte regioner og nabolag kan betraktes som systemer. Den fysiske delen av systemene, som er gjenstanden for byplanlegging og design, er uløselig bundet opp i systemet som en helhet. Det oppstår et samspill når minst to forskjellige aktiviteter får en gjensidig fordel fra hverandre. I et urbant system er det vanligvis en tiltrekkende aktivitet og andre aktiviteter som er avhengige av det, for eksempel kafeer i nærheten av kino og teater (Tan og Klaasen, 2007, s.701).

Lengre arbeidstid krever lengre driftstjenester, som igjen krever lengre sykluser med arbeid. Utvidelse av skalaer bidrar til den tidsmessige utvidelsen av produksjonssystemer. Det blir derfor et fokus på de utvidede og uvanlige tidsperiodene i stedet for de «normale» tidene for en by. «24/7» økonomien har også blitt underlagt en økt etterspørsel etter fritid og tjenester. Et døgnmiljø betyr ikke at det skjer aktiviteter uten stopp, men at det er bygget opp med aktiviteter med forskjellige tidsspenn som forekommer innen samme romlige struktur. (Tan og Klaasen, 2007, s.702).

Det er flere faktorer for et døgnmiljø. En av faktorene er mangfold i kultur og miljø. Dette går ut på at et samfunn med stort mangfold, kultur og religion er mer åpen for forskjellige rytmer og er mer tolerant. Globaliseringsprosesser, vekst i tjenesteøkonomi og fritidsøkonomi er forhold som stimulerer til utvikling av døgnmiljøer. Befolkningstetthet og brukermasse er viktig for å sikre at funksjoner og tjenester blir brukt og at tilbudet er tilstrekkelig (Tan og Klaasen, 2007, s.704).

Noe som er typisk for byer er at de rommer mange funksjoner som skal eksistere sammen. En blanding av funksjoner gjør en by mer attraktiv og opplevelsrik. Dette gjør at den tradisjonelle funksjonsfordelingen for veiplanlegging blir utfordret når et bysentrum skal redefineres (Dahlman, 2005, s.75).

3.4 Tilgjengelighet

Tilgjengelighet er andre kategori. Underkategoriene er som følger:

- Mobilitet og naturlig bevegelse
- Gående

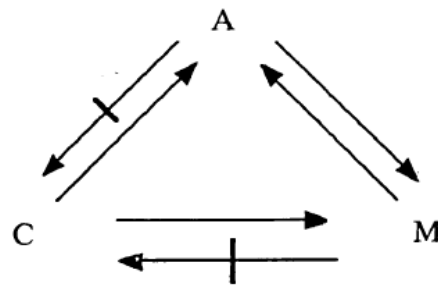
3. Litteraturstudie

3.4.1 Mobilitet og naturlig bevegelse

Mennesker vil bevege seg der det er tilrettelagt for og det er naturlig å kunne bevege seg. Ut ifra kognitiv vitenskap ser man at mennesker velger de retteste rutene for å unngå kompleksitet (Dalton, 2001 s.12-13). Mobiliteten til et menneske er viktig i forhold til hvilke muligheter de har tilgjengelig, om de kan gå til fots, sykle, kjøre bil eller reise med kollektiv transport.

Hillier mfl. (1993, s.32-33) kom med teorien «The theory of natural movement» som handler om hvor folk naturlig beveger seg. For å forstå hvor folk naturlig beveger seg, og hvor attraksjoner forekommer er det nødvendig å se på konfigurasjonen,

eller strukturen, av gatenettet i en by. Det har lenge vært en oppfatning at det er andre faktorer som påvirker utviklingen av en by, men den primære faktoren er konfigurasjonen. Figur 5 viser en modell for sammenhengen mellom A – attraksjon, C – konfigurasjon og M – bevegelse.



Figur 5. Modell for sammenhengen mellom A (attraksjon) C (konfigurasjon) og M (bevegelse) (Hillier mfl., 1993, s.31).

Attraksjoner og bevegelse påvirker hverandre på lik

måte. Konfigurasjonen derimot kan påvirke lokasjonene til attraksjonene, men attraksjonene kan ikke påvirke konfigurasjonen. Konfigurasjonen kan påvirke bevegelsen, men bevegelsen kan ikke påvirke konfigurasjonene.

Dette beviser at konfigurasjonen av gatenettet i en by er den primære faktoren. Det er gatenettet som påvirker hvor mennesker beveger seg og hvor attraksjoner etablerer seg. Naturlig bevegelse er svært viktig for å vise til produktet av et urbant område. Naturlig bevegelse er en global egenskap for konfigurasjonen av et gatenett med at hvert element er relatert til et annet element som kan ligge flere kilometer fra hverandre. I det 20 århundre har design prioritert, og har ført til en forstyrrelse i den naturlige bevegelsen og skapt gatenett med gaten hvor folk ikke velger å gå.

Begrepet naturlig bevegelse kom frem som et biprodukt av en ny type analyse kjent som «Space Syntax». Analysen går ut på å analysere den lokale og globale strukturen i et gatenett (Hillier mfl., 1993, s.30-35).

3. Litteraturstudie

Van Nes og Ye (2014, s.1-4) bygger videre på Hillier sin forskning med «theory of the natural urban transformation». En urban transformasjon er en prosess som oppstår når et urbant område transformeres fra et øde til et attraktivt sted. Transformasjonen er romlig avhengig av gatenettet. Den romlige konfigurasjonen av gatenettet påvirker grad av tetthet og funksjonsblanding. Denne teorien står i kontrast med planleggingspraksis i mange land, blant annet i Amerika og Europa.

Gate- og veinett blir i hovedsak bestemt av en vegingeniør. Her er det sikkerhet og jevn trafikkflyt som er i fokus, på bekostning av et levende byliv. Mobilitetsnettverket har som formål å betjene byfunksjoner. Tidligere forskning kommer frem til at arealbruk og bygningstetthet justerer seg i samsvar med gatenettet i bebygd miljøer. Er det lav romlig integrasjon i gate- og veinett, eller om området er dårlig tilknyttet omgivelsene, er områdene ofte monofunksjonelle, mangle gateliv og mangold av aktiviteter. Omvendt, med høy romlig integrasjon i gate- og veinett, vil områdene være flerfunksjonelle med høy bebyggelsestetthet og et yrende gateliv.

Teorien kan dermed brukes i videre forskning for å forbedre romlige komponenter i dagens planlegging for å forhindre kjedelige monofunksjonelle bysentrene med mangel på gateliv. Det kan dermed sies at gatenettet er essensielt i hvordan urbane områder transformerer seg over tid (van Nes og Ye, 2014, s.3-5).

Det er viktig å planlegge med tanke på universell utforming. Miljøverndepartementet (2007, s.6) definerer universell utforming slik: «*Universell utforming er utforming av produkter og omgivelser på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpassing og en spesiell utforming*». Universell utforming forutsetter at hoved løsning skal imøtekomme alle behov. Dette inkluderer blant annet samfunnsplanlegging, arealdisponering og arkitektur.

3.4.2 Gående

Fotgjengere er den eneste form for trafikk som kan stoppe umiddelbart (Tan og Klaasen, 2007, s.701). For at et område skal være attraktivt for alle bør tilgjengeligheten for gående være bra. Et begrep som blir brukt om dette tema er «walkability». Det har ulike definisjoner, og det blir diskutert i henhold til bærekraftige transportmuligheter, men også med fokus på livlige steder eller gangbare miljøer.

3. Litteraturstudie

Transportøkonomisk institutt (TØI) presenterer begrepet som: «*Gangvennlighet, eller walkability, handler både om at en by, et nabolag, forbindelser eller gater er god å gå i, og at det er hyggelig og interessant*» (Knapskog, Hagen og Rynning, u.å.) Videre oversetter TØI walkability til gangvennlighet og mener begrepet «*beskriver hvorvidt et område er et godt sted å være et godt sted å være for fotgjengere.*» (Tennøy mfl., 2017, s. 94).

Selve utformingen av tettsteder med blant annet boligområder har stor betydning for hvordan gående bruker nærmiljøet, og hvor lang tid man oppholder seg der. For at et sted skal være attraktivt for gående så må det være mange knutepunkter der veier krysser hverandre, helst med mange ruter som forbindelser mellom områder. Et sentrumsområde har som regel en bystruktur med mange kryssingsløsninger. På motsatt side vil et forstedsområde ha gater i lange strekk med få kryssinger (Dahlman, 2005 s.34).

Når det kommer til det romlige er tilgjengelighet en nødvendig faktor for at allerede nevnte døgnmiljøer skal fungere. Mengden muligheter av gangstier øker tilgjengeligheten på byrommet for brukere av aktiviteter og transaksjoner i døgnmiljøer. Det er også en fordel å avlede biler for å frigjøre det offentlige rom til fotgjengere, og derav oppmuntre til aktivitet og sosial interaksjon. Offentlige rom er et viktig element i den fysiske infrastrukturen som utgjør døgnmiljøer (Tan og Klaasen, 2007, s.704). Figur 6 viser gangvennlighet i form av god plass for gående i gang- og sykkelvei som tydelig er adskilt fra bilveien.



Figur 6. Walkability (Frilund, 2017).

3. Litteraturstudie

3.5 Romlige forhold og fysiske elementer

Romlige forhold og fysiske elementer er tredje kategori. Underkategoriene er som følger:

- Lokalisering
- Gatenett
- Bygningsmorfologi

Innledningsvis for denne kategorien trekkes det frem at urban morfologi studier av endringer i den fysiske formen for bosetninger over tid, og som fokuserer på mønstre og prosesser for vekst og endring. Morfologer viser at bosetninger kan deles inn i flere viktige elementer. Disse elementene innebærer arealbruk, gatemønster, bygningsstruktur og tomtemønster, med vekt på forskjell i stabiliteten til de ulike elementene. Særlig arealbruk og bygninger er de elementene med minst endringer. Tomtemønsteret endrer seg over tid etter hvert som individuelle tomter blir delt eller slått sammen. Gatestrukturen har en tendens til å være det mest varige elementet. Stabiliteten kommer av at det er en kapitalfordel, av eierstruktur og vanskeligheter med å organisere og gjennomføre store endringer (Carmona mfl., 2010, s.77).

3.5.1 Lokalisering

Hillier (1999, s.107) forklarer begrepet «sentrum» som bosetninger som har funksjonelle og romlige element. Dette betyr funksjonelt at det er en distinktiv konsentrasjon og en blanding av aktiviteter i et bestemt område, og romlig en bestemt posisjon for det området i bebyggelsen som en helhet.

Lokalt er det steder med bestemte lokale vei- og gatenettforhold. Når bosetningen vokser vil mønsteret for global integrasjon sannsynligvis bli endret, og dette vil skape et romlig press for et skifte av fokus på sentralitet. Og når sentrum vokser lokalt vil det skape press for de større lokal integrasjon, som betyr nettintensivering og mindre blokkstørrelse for å gi større bevegelsesfrihet i sentrum (Hillier, 1999, s.107).

Romlige og funksjonelle aspekter ved sentrum virker klare og stabile: en historisk hovedgate eller et torg som fokus, kanskje også en samling av urbane funksjoner som har vokst frem rundt det for å skape et sentralt område. Typisk vil sentre bestå av markeder og detaljhandel, med mer rolige soner av administrasjon, næringsliv og religion i en nær geografisk nærhet, og som gjerne definerer grensene for det sentrale området. I mange bosetninger forblir sentrum sin beliggenhet

3. Litteraturstudie

og grenser omtrent den samme over lengre perioder, men i noen tilfeller kan sentrum utvides eller også skifte fokus (Hillier, 1999, s.108).

Sentralitet er ikke bare en statisk tilstand, men også en dynamisk prosess med både romlige og funksjonelle aspekter. I bystrukturen er det en prosess som over tid endrer på det som virket som en stabil tilstand og tilføre nye mønster. Så for å forstå sentralitet må man undersøke forholdet mellom det romlige og det funksjonelle dynamisk, og finne ut hvordan de drives av det sosiale og økonomiske livet i urbane samfunn. Sentralitet kan også være et tilfelle av vårt behov for å forstå forholdet mellom funksjon og struktur i byer. (Hillier, 1999, s.109).

I doktorgradsavhandlingen «Road building and Urban Change» til van Nes (2002, s.297-303), blir forholdet mellom konfigurasjon og lokasjonsmønster for butikker undersøkt. Dersom et nytt veiprojekt endrer de optimale nettforholdene for et handelsområde, kan dette påvirke lokasjonsmønsteret til butikker. Forskningen her viser til hvor følsomme butikker er for større og konfigurerbare endringer av et gatenett. Studien viser også hvordan bilbaserte og fotgjengerbaserte handelsområder er avhengige av global og lokal integrasjon og lokale nettforhold.

3.5.2 Gatenett

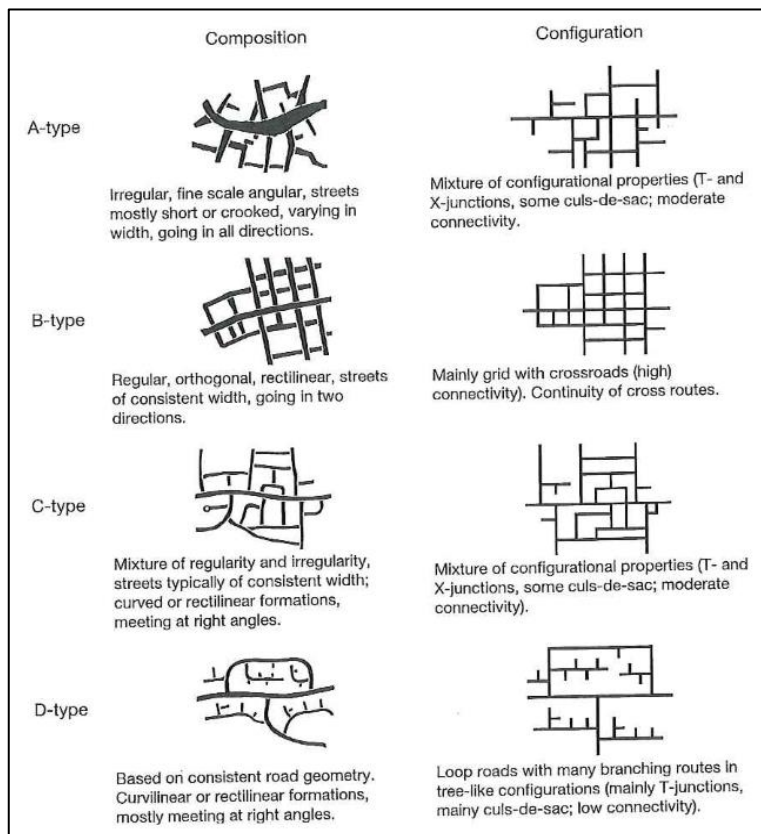
Ifølge boka «Streets & Patterns» av Marshall (2004, s.84) er hensikten med mønsterklassifisering av gatenett å skille forskjellige typer mønster i relasjon til ønsket formasjoner av urbane gater. ABCD typologien er utviklet med hensikt om å gjenspeile typiske gatemønstre som blir funnet forskjellige urbane analyser. ABCD typologien er utviklet med hensikt om å gjenspeile typiske gatemønstre som blir funnet forskjellige urbane analyser. Disse typene av gatenett er illustrert i *Figur 7* og blir beskrevet følgende:

A-typen er typisk for kjerneområdet i gamle byer, spesielt inngjerdede byer. Altstadt (eller gamle middelalder bykjerner) er en god huskeregel for denne. Videre er B-typen typisk for planlagte utvidelser eller nyopprettede bosetninger. Det er fireveis vinkelrette veikryss som har bilateral eller tosidig retning, og med implikasjon av et rutenett som er av større skala. Huskeregel for denne kan være bilateral.

3. Litteraturstudie

C-typen er gjerne den mest generelle typen som kan finnes i forskjellige deler av bebyggelse, men er mest karakteristisk over en hovedrute, enten i en sentral del, en hel bosetning eller en forstadsforlengelse langs en gjennomgående rute. Her er «karakteristisk» en huskeregel.

Sist er D-typen som er typisk for moderne hierarkiske oppsett. Det er ofte assosiert med mer krøllete oppsett av distribusjonsveier som danner løkker i gatenettet. Her er «distribusjonen» eller «sideelv» oppgitt som huskereglar. (Marshall, 2004, s.84)



Figur 7. Sammensetnings- og konfigurasjonsegenskaper for abcd-typer av gatenett (Marshall, 2004, s.89).

Grunnleggende kan det skilles mellom to typer formasjoner: sammensetning, som angår absolutt fysisk geometri og konfigurasjon, som refererer til abstrakt topologi. Derfor kan begrepet «rutenett» eller «gatenett», som binder sammen rettlinjede, ortogonale (rettvinklede) og cellulære egenskaper, bli sett på som sammensatt, og som da kombinerer sammensetning og konfigurasjon (Marshall, 2004, s.87)

ABCD-typologien kan da bli tolket med tanke på sammensetning og konfigurasjon. I forhold til sammensetning kan man skille mellom de smale, skjeve gatene i A-typen, de rette ortogonale gatene i B-typen og de mer viltvoksende sideelv formede linjene til D-typen. (Marshall, 2004, s. 88)

Det er hovedsakelig to urbane romsystemer, den ene er hvor bygninger definerer rom og den andre er hvordan bygninger er objekter i rommet. I Figur 8 vises det øverst hvordan bygninger er elementer som er samlet i en tilkoblet masse (urbane blokker), som definerer gater, torg og et lite, finmasket gatenett. Nederst ser man hvordan bygninger er separerte og frittstående objekter som står på et mer generalisert «sted» og i et mer grovmasket «veinett». (Carmona mfl., 2010, s. 77-78)

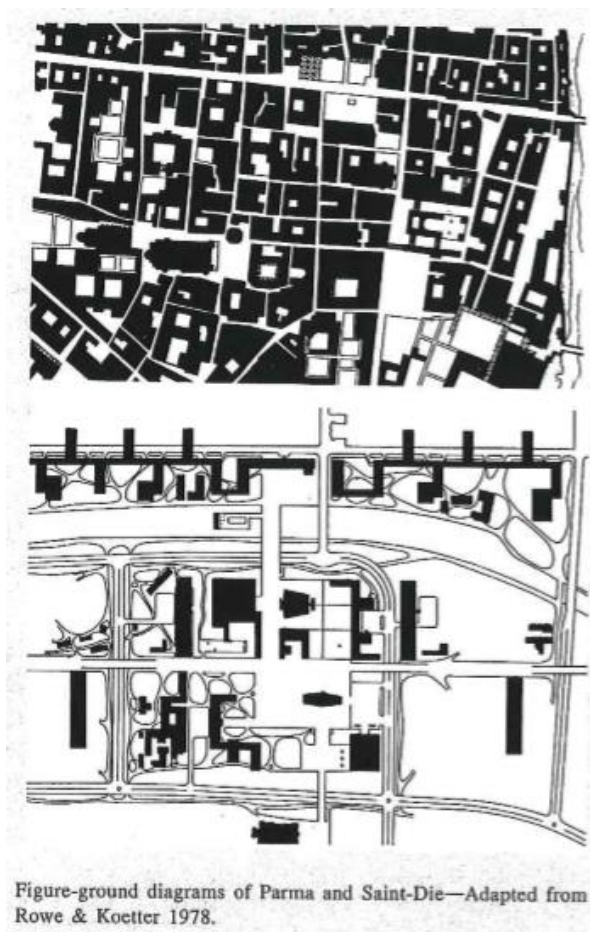
3. Litteraturstudie

Gatemønsteret er oppsettet av urbane blokker og offentlige rom eller bevegelseskanaler mellom blokkene. Plassen mellom blokkene kan betraktes som et offentlig romnettverk. Mønstrene av gater og rom har ofte utviklet seg gjennom mange hundre år, og både endret og utviklet seg gjennom prosessen. Derfor kan man se på grunnplanen som lag fra tidligere, i tillegg til fragmenter av mønstre fra forskjellige tider. (Carmona mfl., 2010, s.80)

Gater kan også være designet for å være steder. Begrepene «gater» og «bulevarder» innebærer designelementer som ikke er med i betegnelsen «vei», i stedet for separasjon så foreslår de innkvartering og forener krav om bevegelse og sosiale rom i et fysisk rom. Selv om noen veier alltid vil være nødvendige, er det mange som gjenoppdager ordet «gater» som sosiale og sammenkoblede av elementer i byer, som understreker tilknytningen av gater med kvalitet i det offentlige liv (Carmona mfl., 2010, s.102).

Jacobs (1961, s.168) mener byplanlegging bør fremme livlige og interessante gater, og å bruke parker, torg og offentlige bygninger som en del av gateinnholdet, som vil styrke kompleksiteten og flere bruksområder i stedet for å separere forskjellige bruksområdene. Hun mener det også er viktig med korte kvartaler, slik at det er mulig å endre gater ofte og skaper mer aktivitet i gatene. Dette er for å unngå lange sterile gater, og skape steder som er økonomisk levedyktig. Hyppige gater i seg selv er med på å generere mangfold (Jacobs, 1961, s.233-243). Jacobs påpeker også at det er viktig med konsentrasjon av folk, dette inkluderer behovet for boliger (Jacobs, 1961, s.261).

Gater kan være designet for mennesker eller biler. En kombinasjon av bevegelsesrommet for kjøretøy og det sosiale rommet i et samlet fysisk rom kan forårsake problemer. Store veier lager hindringer for fotgjengere og reduserer tilkobling.



Figur 8. Gatemønster (Carmona mfl., 2010, s. 78).

3. Litteraturstudie

Et annet problem er at tung trafikk frustrerer den sosiale bruken av gater. Relatert til dette kan det sies at kjøretøy er privilegert og det ofte resulterer i bildominerende plassbruk (Carmona mfl., 2010, s.103).

3.5.3 Bygningsmorfologi

Hvordan bygninger er plassert, størrelse og utforming blir ofte diskutert i planlegging. I «Towards a Theory of Sustainable and urban quality» refererer Rådberg (1996 s.384) til ledende teoretikere innen byplanlegging som argumenterer for forskjellige ideelle løsninger, som er høy, lav eller middels tetthetsutvikling. Ulike urbane modeller hvor noen er for høyhus og store åpne områder, andre er for tradisjonelle nettverksplaner, gater og kompakte blokker, mens andre igjen er for hageforsteder i småskala.

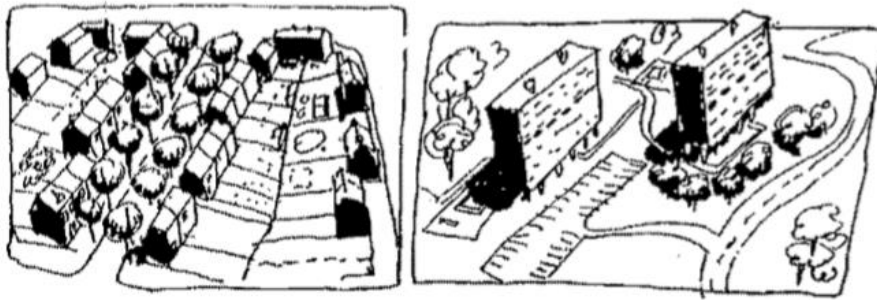
«Tetthetsparadokset» som blir forklart av Rådberg (1996, s.384-385) består av teorien om «den kompakte byen» og «den grønne byen», som sammen er uforsonlige for den bærekraftige byen. Den kompakte by vil ha høy tetthet og verdien vil være korte avstander, også fra sentrum til ytterkantene. Det vil i teorien bety mindre transport av varer, som igjen vil bety besparelse av tid og energi i tillegg til mindre forurensing fra transport.

Den grønne byen har fokus på resirkulering og fruktbar jord. Her resulterer strategien i en mindre tett og mer spredt bystruktur enn det som er i dag. Men de er begge stereotypiske og teoretiske byer som ikke eksisterer. I virkeligheten er ikke byer homogene og tettheten til en by kommer ikke i bare et format.

Forfatteren beskriver den moderne byen som et aggregat av mindre fragmenter, distrikter, blokker som skiller seg fra hverandre, forskjellige bygningstyper, bykvalitet osv. Man kan identifisere noen former for utbygginger: den urbane kjernen, tidlig 1900-talls villaforsteder, etterkrigstid boliger, industrielle bygg og institusjoner.

Figur 9 viser det tradisjonelle urbane mønsteret til venstre og moderne urbane mønster til høyre. Det tradisjonelle mønsteret er bygget opp av enheter av små skala, mens moderne mønster er bygget opp av enheter av stor skala. Det er mindre tydelige grenser mellom privat og offentlige rom i det modernistiske mønsteret, og det tradisjonelle har tydelige gater og private hager.

3. Litteraturstudie



Figur 9. Tradisjonelt og moderne urbane mønstre (Rådberg, 1996, s.389).

Historiske perioder og utvikling har skapt lignende bytyper i forskjellige land. Det urbane mønsteret som ligger til grunn, tradisjonelt eller modernistisk, er viktig. Det påvirker hvordan et gitt område kan tilpasse seg endringer i funksjon og livstil. Tradisjonelle bymønstre kan gradvis og enkelt tilpasse seg endringer som kommer utenfra. Bygninger på individuelle tomter kan transformeres på flere måter, eller erstattes av nye bygninger. Det modernistiske urbane mønsteret er ikke mulig å endre gradvis. Ombygging vil ofte påvirke hele nabolaget og er gjerne radikalt (Rådberg, 1996, s.390).

3.6 Menneskelige aktiviteter mellom bygninger

Menneskelige aktiviteter mellom bygninger er fjerde kategori. Underkapitlene er som følger:

- Menneskelige aktiviteter
- Oppholdssoner
- Fotgjengeren
- Klima

3.6.1 Menneskelige aktiviteter

Gjennom historien har møte med andre mennesker vært byens vesentlige funksjon og attraksjon. Byrommet har derfor hatt en sentral plassering som møtestedet. På grunn av endret sosial situasjon kan det nye bylivet sees på som den tradisjonelle møteplassen som under nye forhold har fått nye utforminger. Samfunnsforandringer som har hatt betydning for byliv kan være at kvinner tar mer utdanning og jobber mer enn før, lengre dager på skolen for barn, biler og økt mobilitet for folk og ikke minst mer digital kommunikasjon (Gehl, 2006, s.14-15).

3. Litteraturstudie

Gehl (2007, s.7-10) mener uteaktiviteter i det offentlige rom kan deles i tre kategorier som stiller forskjellige krav til fysiske vilkår: nødvendige aktiviteter, valgfrie aktiviteter og sosiale aktiviteter. Nødvendige aktiviteter består av det man mer eller mindre er påtvingende hverdagsaktiviteter som å gå til skole, jobb, handel, ærender, vente på bussen osv. I motsetning er valgfrie aktiviteter det man har lyst til å gjøre, som å gå tur for frisk luft eller sitte ute og nyte sola. Kvaliteter på byrom kan påvirke aktiviteter, da man i dårlige byrom og likegyldige stisystemer bare gjør et minimum av aktiviteter. Folk skynder seg heller hjem.

Sosiale aktiviteter er alle aktiviteter hvor tilstedeværelsen av andre mennesker i fellesareal er en forutsetning. Det kan være barn som leker sammen, samtaler på gaten eller fellesaktiviteter av ulike slag. De sosiale aktivitetene forekommer stort sett av seg selv som er direkte følge av at mennesker ferdes og oppholder seg på samme steder. Det betyr at sosiale aktiviteter indirekte støttes av bedre vilkår i offentlige rom (Gehl, 2007, s.7-10).

I byrom er det to typer aktiviteter som foregår, bevegelsesaktiviteter og oppholdsaktiviteter. De ulike aktivitetene er mange og avhenger av kultur og samfunnsøkonomi. Mer økonomisk utviklede deler av verden gjenspeiler dette med et bredere utvalg av valgfrie aktiviteter. Mennesker vil gå, stå og sitte etter hvordan kvaliteten er i et byrom og hvordan byrommet inviterer til aktivitetene. Kvaliteten på en by er så avgjørende for valgfrie aktiviteter at omfanget av oppholds aktiviteter kan brukes som målestokk for kvaliteten av både byrom og byer (Gehl, 2010, s.144). Figur 10 viser Strøget i København, som er et eksempel på et godt byrom.



Figur 10. Strøget i København (Alamy stock photo, 2019).

3. Litteraturstudie

Lloyd og Peel (2007, s.754-757) mener det er viktig at man må se på to forskjellige kvalitetsnivåer knyttet til det å skape en vital og levelig by. Det er for det første viktig å se på eksterne faktorer for enkeltpersoners liv ved psykologiske og interne aspekter. Det andre er å se på den eksterne tilfredstilelsen, opplevelsen, av det urbane miljøet. Forfatterne hevder at for å få en dypere livskvalitet i byer må ses på gjennom handlinger, enten politiske eller personlige. Det er altså ikke en oppskrift på hva som skaper trivsel og sosial vitalitet, det er veldig individuelt. Handlinger bør ikke skje isolert sett, men bør samles i en større strategisk helhetlig plan for byen. Den må trekke støtte fra både det offentlige og det private.

3.6.2 Oppholdssoner

Gode oppholdssoner er å finne langs fasader i et rom eller i overgangssonen mellom et rom og det neste er det er mulig å få overblikk over begge rom samtidig. Etter en undersøkelse i Nederland om foretrukne oppholdsarealer i rekreasjonsområder, kom skogsender, sandkanter, grupper med trær og lysninger frem som de mest foretrukne. Disse ble av sosiolog de Jonge beskrevet som en karakteristisk kanteffekt. Man kan gjøre tilsvarende observasjoner i byrom, hvor de foretrekkende oppholdssoner ligger langs begrensinger i rommet, som kanter og vegger, eller ved grenser i forbindelse med rom i rommet. Byer med gode oppholdsrom har ujevne fasader og et godt utvalg av støttepunkter i rommene (Gehl, 2007, s.141-145). Figur 11 viser Flatiron offentlig torg i New York hvor det er plassert bord og stoler til opphold.



Figur 11. Flatiron offentlig torg i New York (Shutterstock, 2013).

3. Litteraturstudie

Når det finnes gode sitte muligheter blir det mulighet for å kunne gjøre oppholdet sitt et sted lengre. Er det dårlige eller få sittemuligheter går man som regel videre etter ærendet sitt (Gehl, 2007, s.147).

Gehl (2010, s.73) mener at en levende by handler om et variert og sammensatt byliv, hvor nødvendige, rekreative og sosiale aktiviteter blir blandet med plass både for målrettet gå-trafikk og plass til å delta i byens liv.

3.6.3 Fotgjengeren

Gågater ble introdusert primært for å gi byens kunder og butikker bedre vilkår. Gatene ble oppfattet som handlegater, som er versjon av forstadskjøpesentre, der folk kunne gå i fred for trafikken (Gehl, 2006, s.12).

Å gå som en aktivitet er grunnleggende lineær bevegelse som frakter den gående fra sted til sted. Men under en gåtur er det muligheter for å stoppe opp, skifte retning, a manøvrere, redusere og elle øke farten, eller skifte til andre aktiviteter som å løpe, stå, sitte osv.

I et byrom har man som gående mange muligheter. Eksempler på gående er de hastige og målrettede, de som går for å nyte bylivet, barn som vandrer med mange omveier og eldre som går rolige spaserturer for frisk luft, mosjon eller for å gjøre ærender. Sosiale aktiviteter er et karakteristisk trekk for gåturen, og er noe som foregår underveis som en integrert del av gangaktiviteten, uansett formål (Gehl, 2010, s.129-130).

3.6.4 Klima

Klimaet i Norden lager utfordringer for romdimensjonering. Små rom med høye bygninger vil bety mørke og solfattige rom. Både solen og lyset er kvaliteter man helst ikke vil være foruten i et byrom. Derfor må man se på muligheter for å kombinere ønskene om sol og lys pluss en beskjeden romstørrelse, hvor mennesker kan ferdes. Dette kan gjøres ved terrassering av bygningene (Gehl, 2007, s.87).

Klima påvirker også bruken av offentlige rom og hvilke typer døgnmiljø man finner i en by. Regn og vind kan eksempelvis bidra til begrensninger av bruken av et område. Men et døgnmiljø bør strebe etter å være aktiv uansett vær og årstid, selv om det reelt vil være mer og mindre aktive perioder (Tan og Klaasen, 2007, s.709).

3. Litteraturstudie

3.7 Skala som menneskelig målestokk

Skala som menneskelig målestokk er femte kategori. Underkapitlene er som følger:

- Synlighet fra bygninger til gaten
- Bevegelse i gatenettet

3.7.1 Synlighet fra bygninger til gaten

Det blir advart mot å undervurdere det ordinære potensialet i små byer. Det er som oftest en urban logikk for større byer som blir brukt. Dette viser til at man må få en bedre forståelse for vitaliteten og levedyktigheten i lokal skala og se på hvordan det sosiale er konstruert (Lloyd og Peel, 2007, s.752-753).

Forholdet mellom gater og bygninger, da spesielt i første etasje foregår på en mikroskala. Her er man mye tettere på det som skjer på gateplanet av aktiviteter og transaksjoner som er nevnt tidligere, i tillegg til at de romlige forholdene spiller inn her.

Konseptet «Eyes on the street» går ut på at det må være øyne på gaten som hører til det som kan kalles de naturlige eierne av gaten. Bygninger i en gate er utstyrt for å håndtere fremmede og for å sikre sikkerhet for både de fremmede og lokale, og de må derfor være orientert mot gaten. Ved å ha tomme fasader vil de bli oppfattet som blinde, noe som ikke er ønskelig. Det å ha brukere på fortauet til enhver tid vil kunne øke antall av effektive øyne på gaten. Det er i prinsippet ingen som liker å se ut på tomme gater, folk blir mer eller mindre underholdt av å kunne se på aktivitet på gaten (Jacobs, 1961, s.45).

Hvordan folk oppfatter det bygde miljøet i forsteder, sentrum og byrom avhenger av transportformer og hastighet. Om et område kan nås innen en gitt tidsperiode påvirker den urbane skalaen. På hvilken måte et bygd miljø oppmuntrer til den mest effektive transporten ser ut til å være avhengig av et gatenett. I gamle historiske bysentre er sykkel eller å gå det mest effektive, og i sentre fra etterkrigstiden er det mest effektivt med bruk av bil. Derfor har skala påvirkning når det gjelder transportmåter og tilgjengelighet (van Nes, 2005, s.176).

Hillier har brukt den romlige analysen Space Syntax i studier med kriminalitet i bebygde områder. Dette er blitt gjort det siste tiåret og resultatene har vist en klar sammenheng mellom fordelingen av romlig integrasjon av gatene i bymiljøet og kriminalitet. I nyere tid har romlige analyser på mikroskala også blitt gjort i denne sammenhengen. Det var mangel på kunnskaps om hvordan

3. Litteraturstudie

gjenstander plasseres i forhold til hverandre, angående den romlige strukturen til det urbane gatenettet, nye mønstre for menneskelig bevegelse og oppførsel og tidsfordelingen av kriminalitet (van Nes og López, 2010, s.297).

Forskning med Space Syntax har gitt beviser for at folk bruker et forhåndsdefinert sett av daglige bevegelsesrutiner, som en konsekvens av at noen ruter blir brukt mer enn andre. Space Syntax er i stand til å identifisere disse rutene og kan karakterisere romlige forhold som ligger til grunn. På denne måten er det mulig at Space Syntax kan vise hvordan segregerte gater har mer komplekse ruter til andre gater i en by sammenlignet med de integrerte gatene. Space Syntax har også vist at områder med segregerte rom, hvor gatenettet er brutt opp og det er få innganger til gateplan, er ofte berørt av kriminalitet (van Nes og López, 2010, s.299).

Van Nes og López gjorde sin forskning i områder med stor variasjon i romlig oppsett og i den sosiale sammensetningen av innbyggerne. Her ble ikke sosioøkonomisk informasjon tatt med. Makroskalaanalysen omhandlet hvordan gater og gatesegmenter sine relasjoner til andre i nærheten og til byen som en helhet. Deretter ble global og lokal integrasjon i tillegg til lokal vinkelintegrasjon (angular) brukt for å finne hovedrutene gjennom stedene. Videre ble det brukt statiske romlige målinger som topologisk dybde, gateforbindelse og tilkobling av gatesegmenter.

Urbane studier fokuserer som regel på de romlige forholdene som er mellom bygninger og tilstøtende gatesegmenter. Det er spesielt nyttig å studere konfigurasjonsforholdene som eksisterer mellom offentlige og private rom, da mer innebygde rom ofte er private. Man kan registrere hvor mange semi-offentlige og semi-private rom man må bevege seg gjennom for å komme seg fra et privat rom til en offentlig gate, da måler man den topologiske dybden. I relasjon til dette kan man se på hvor innganger er plassert i forhold til gater og om gatesegmentene er konstituerte når det er direkte tilknytting mellom gateplan og inngang (van Nes og López, 2010, s.301-302).

Denne studien konkluderer med at det er en klar sammenheng mellom fordelingen av boliginnbrudd og tyveri fra biler og den romlige konfigurasjonen av gatenettet. Dette gav et bilde av den romlige utformingen av et urbant område som inkluderte en indikasjon på byens flyt av menneskelig bevegelse, kjøretøy og fotgjengere (van Nes og López, 2010, s.311-312). Figur 12 viser fasadehager i Haarlem som igjen viser en gate på mikroskala. Her er det direkte kobling

3. Litteraturstudie

mellom innganger og gaten, som opptrer som et semi-privat rom.



Figur 12. Figur 12. Fasadebager i Haarlem, Nederland. (Groen Weert, u.å.).

3.7.2 Bevegelse i gatenettet

I likhet med «eyes on the street» skal det være attraktivt å bevege seg i gater og helst være en del mennesker som skaper liv, og da kan kortere gater påvirke bevegelsesmønsteret. Gatestruktur kommer frem i romlige forhold og menneskelige aktiviteter er også allerede trukket frem, men sammen må de bli sett på i riktig skala – for menneskene som går på stedet. Igjen kan man trekke frem viktigheten av korte gater for å kunne generere mangfold og konsentrasjon av folk (Jacobs, 1961, s.233 og 261).

For å kunne se hvor langt man kommer fra en hovedgate kan ses i en to-steps analyse, som vil vise hvor langt man når på en og to retningsendringer. Den analysen vil også kunne vise forbindelse og tilgjengelighet til sentrum (van Nes, 2002, s.10).

Montgomery sier at for strategier for urban vitalitet vil det sentrale målet være å oppmuntre til mer samhandling mellom aktiviteter og det offentlige rom. For det er nemlig det offentlige rom og tilhørende semi-offentlige rom som lager terrenget for sosial interaksjon og derfor også transaksjoner. Det er derfor viktig å oppmuntre f.eks. restauranter og kafeer til å bruke fortauplass utenfor virksomheten om det er mulig. Men selvfølgelig med hensyn til fotgjengerbevegelse og brukstillatelse. Gateliv og kafékultur blir fremmet best med en avslappet

3. Litteraturstudie

arealbruk og politikk for arealbruk. Byer trenger offentlige rom hvor det kan skje sosial interaksjon, en form for «overgangsrom» hvor folk enkelt kan møtes, sitte sammen og lage planer for kvelden (Montgomery, 1995, s.107-108).

3.8 Stedsidentitet

Stedsidentitet er sjette og siste kategori. Underkapitler er som følger:

- Stedskarakter
- Byggeskikk
- Bybilde

3.8.1 Stedskarakter

Identiteten til et sted påvirkes av hvordan man orienterer seg i gater, og om man føler en form for «tilhørighet» eller «gjenkjennelse» og følelsen man får av å komme til en bosetning eller et sted (Norberg-Schulz, 1992, s.43).

Norberg-Schulz (1992, s.21) mener at et steds «konkrete» eller «kvalitative» egenskaper er tingene og forholdene som utgjør vårt daglige miljø. Et steds karakter eller identitet kommer frem av landskapets atmosfære og arkitekturmiljø, som de naturlige og arkitektoniske aspektene.

Hensikten med en karakteranalyse er å avdekke grunnleggende kvaliteter som bestemmer et sted (Norberg-Schulz, 1992, s.117).

For å få overblikk over et område og samle informasjonen om stedet, vil en stedsanalyse være nyttig. Miljøverndepartementet (1993, s.3) definerer «Stedsanalyse er en systematisering av kunnskap for å forstå stedets historie, situasjon og framtidsmuligheter.» Informasjonen som er innhentet skal bearbeides og være etterprøvable. En stedsanalyse skal bygge på kunnskap om stedets historiske utvikling og gi grunnlag for å forstå muligheter for stedet. Det er aktuelt med en stedsanalyse i forhold til planlegging av eks. viktige byggeprosjekter (Miljøverndepartementet, 1993, s. 3).

3. Litteraturstudie

3.8.2 Byggeskikk

En bosetning kan holde fast på karakteren i omgivelsene og oversette denne til bygninger med en overensstemmelse i bruken av lokale materialer og farger. I Norge kan tradisjonell kystbebyggelse tolkes som et svar på nærværet av havet. Material- og fargeegenskapene har vesentlig betydning for steds karakteren. Også landskapet spiller en stor rolle i opplevelsen av et sted (Norberg-Schulz, 1992, s.43-45)

Norberg-Schulz (1992, s.112) forteller at arkitektur også har som oppgave å skape steder det livet får mening. Mennesker lager steder for å få røtter og frihet, og det å *bo* blant annet betyr det å høre til.

3.8.3 Bybilde

Ifølge Lynch (1960, s.1) kan det å se på byer gi en spesiell glede uansett hvor vanlig dette synet måtte være. Som et stykke arkitektur er byen en konstruksjon i et rom, men i en større skala og er en ting som bare kan bli oppfattet over lengre tid. Det vil være mer til et sted enn hva øyet kan se. Ingenting blir opplevd av seg selv, men blir påvirket av omgivelsene, sekvenser av hendelser og minner fra tidligere opplevelser. Bevegende elementer i en by, og da spesielt mennesker og deres aktiviteter, er viktige som fysiske deler. Ofte er ikke oppfatninger av byer vedvarende, men de er gjerne delvis fragmentariske og blandet med andre bekymringer. I tillegg til å være et objekt som blir oppfattet, er byer er produkt av at utbyggere driver kontinuerlig endringer av strukturen (Lynch, 1960, s.1-2).

Et bilde av omgivelser er et resultat av en toveis prosess mellom observatøren og miljøet han befinner seg i. Dette omgivelsesbildet kan analyseres etter tre komponenter: identitet, struktur og mening. Dersom dette bildet skal ha verdi for orientering i boområde, må det ha flere kvaliteter. Det må være tilstrekkelig, være tilpasningsdyktig og tillate mennesker til å operere innenfor sitt miljø i ønsket grad (Lynch, 1960, s.6-8). Lynch utarbeidet en stedsanalyse med tittelen «The image of the city». Når vektlegging blir på det fysiske miljøet som den uavhengige variabelen vil studien hans se etter fysiske kvaliteter som kan relateres til identitet og struktur i det mentale bildet (Lynch, 1960, s. 9). Analysen begrenser seg til effekten av de fysiske og merkbare objektene. Selv om det også er andre påvirkningsfaktorer som sosiale betydninger, funksjoner og historien til stedet (Lynch, 1960, s. 46).

3. Litteraturstudie

3.9 Definerer av urban vitalitet

Denne delen av studiet svarer på første del av forskningsspørsmålet. *Hva er urban vitalitet?*

Gjennomgangen av alle kategorier viser at alt henger sammen. Det er viktig med blanding av funksjoner, siden det er økning i sosiale interaksjoner og reduserer daglige reiser. Ulike aktiviteter til ulike tider av døgnet skaper urbane områder som da betjener mer enn et primært formål.

Mennesker vil bevege seg der det er naturlig og tilrettelagt for det. Transportmønster må derfor planlegges med tanke på fotgjengeren. De romlige forholdene og fysiske elementene vil påvirke de andre kategoriene med hva som er tilgjengelig og hvordan det er tilgjengelig. Lokalisering av et sted vil være utgangspunkt for videre utvikling av stedet og området rundt.

Videre vil gatenettet og bygninger bidra til å skape stedet. Menneskelig aktivitet er avgjørende for en levende by. Oppholdsrom i byer må være tilpasset menneskelig skala. Mennesker skaper synlighet mellom gater og bygninger, og fasader mot gater gir trygghetsfølelse. Delen med stedsidentitet er noe som vil komme når de andre faktorene er på plass og det er en følelse av helhet. På bakgrunn av at kategoriene henger sammen legges dette til grunn for vår definisjon. Vi vil heller ikke låse oss til by begrepet siden Norge består i stor grad av tettsteder og mindre steder. Dermed definerer vi begrepet slik:

«Urban vitalitet består av en blanding av funksjoner knyttet sammen med tilgjengelighet for alle i gode romlige forhold med ulike menneskelige aktiviteter, som sammen skaper et attraktivt og levedyktig sted hvor man vil bevege og oppholde seg.»

3.10 Valg av metoder for å avdekke grad urban vitalitet

Denne delen av litteraturstudiet er med på å legge til grunn metoder hvor å avdekke urban vitalitet. Det er med på å svare å finne metoder for å kunne svare på andre del av forskningsspørsmålet: *hvordan avdekke grad av urban vitalitet i små steder i Norge?*

Hver kategori er mulig å måle ved forskjellige metoder. Vi har plukket ut noen metoder vi mener er gode for å måle hver kategori som vist i tabell 1. «Hvorfor» kolonnen forklarer hva metodene vil være med på å avdekke. Metode er valgt fordi det skal være mulig å gjennomføre dem på andre steder i Norge. En grundig gjennomgang av hver metode er forklart i neste kapittel som er metodekapittelet. Metoden for måling av «grad av», kommer frem i metodekapittelet 4.5.

3. Litteraturstudie

Tabell 1

Kategorier fra litteraturen	Målinger av kategorier	Hvorfor
Funksjonsblanding <ul style="list-style-type: none"> • Funksjonsblanding • Mangfold • Nabolag • Handel • Åpningstider • Aktiviteter 	MXI – Mixed use index analyse	For å kunne analysere grad av funksjonsbanding til bygg.
	Registrering av funksjoner	For å kunne analysere hvilke funksjoner et område består av.
	Registreringer av åpningstider	For å registrere hvilke funksjoner som er åpen på forskjellige tider på døgnet.
Tilgjengelighet <ul style="list-style-type: none"> • Mobilitet og naturlig bevegelse • Gående 	Space Syntax analyse	For å kunne analysere tilgjengelighet på lokalt og globalt nivå.
	Gatebruk analyse	For å kunne analysere tilgjengelighet av gater for ulike typer trafikanter.
	Registrering av strømninger av folk	For å registrere hvor folk beveger i gatene.
Romlige forhold og fysiske elementer <ul style="list-style-type: none"> • Lokalisering • Gatenett • Bygningsmorfologi 	Space Matrix analyse	For å kunne analysere grad av tetthet i en bebyggelse.
Menneskelige aktiviteter mellom bygninger <ul style="list-style-type: none"> • Menneskelig aktivitet • Oppholdsrom • Fotgjengeren • Klima 	Registrering av oppholdsplasser	For å registrere hvilke steder det er naturlig å oppholde seg.
Skala som menneskelig målestokk <ul style="list-style-type: none"> • Synlighet fra bygninger til gaten • Bevegelse i gatenett 	To-steps analyse	For å kunne analysere hvor langt man når ved en og to retningsendringer.
	Gatekonstituering	For å kunne analysere antall innganger knyttet til gateplan og hvor innbydende en gate er.
	Intervisibilitet	For å kunne analysere synlighet mellom vindu/dører på hver side av en gate.
	Topologisk dybde	For å kunne analysere forholdet mellom semi-private og semi-offentlige rom.
Stedsidentitet <ul style="list-style-type: none"> • Stedskarakter • Byggeskikk • Bybilde 	Kevin Lynch – Image of the city analyse	For å analysere fysiske elementer i et bybilde.

Kapittel 4

Metode

4. Metode

4. Metode

I dette kapittelet går vi inn på hvilke metoder som er brukt for å svare på forskningsspørsmålene.

Litteraturstudie kommer frem til at definisjoner av urban vitalitet ikke er veldig konsistente.

Definisjonen vi har laget for urban vitalitet er:

«Urban vitalitet består av en blanding av funksjoner knyttet sammen med tilgjengelighet for alle i gode romlige forhold med ulike menneskelige aktiviteter, som sammen skaper et attraktivt og levedyktig sted hvor man vil bevege og oppholde seg.»

I dette studiet er det gjort utdypende undersøkelser for å forstå begrepet urban vitalitet i norsk kontekst. Osøyro er brukt som case studiet for å undersøke metoder for å avdekke grad av urban vitalitet.

I vår definisjon av urban vitalitet fant vi frem til måter for å operasjonalisere metoder for å svare på forskningsspørsmålet. Forskningsspørsmålet, og underspørsmål er:

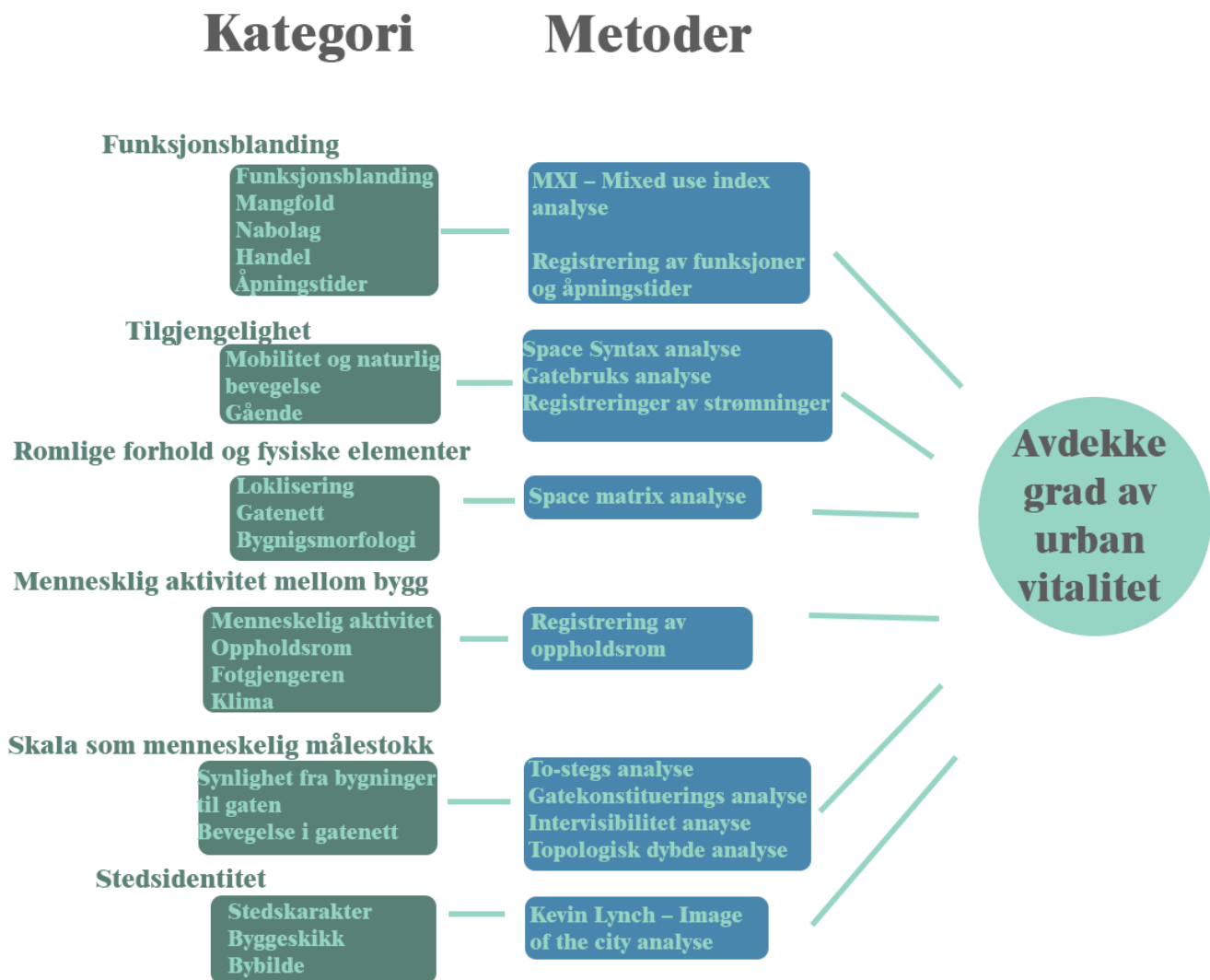
Hva er urban vitalitet, og hvordan avdekke grad av urban vitalitet i små steder i Norge?

I hvilken grad har Osøyro oppnådd urban vitalitet?

For å svare på forskningsspørsmålet er det gjort et litteraturstudium for å gå gjennom eksisterende litteratur knyttet temaet urban vitalitet. Første delen av spørsmålet, *hva er urban vitalitet?* defineres i litteraturkapittelet.

Gjennom litteraturkapittelet kom vi frem til ulike kategorier, og underkategorier, knyttet urban vitalitet. Disse kategoriene må måles for å finne grad av urban vitalitet. De romlige analysene og registreringene er vist i Figur 13 baserer seg på tabell 1 fra kapittel 3.10.

4. Metode



Figur 13. Figur som viser kategorier og metoder for å avdekke grad av urban vitalitet (Selvlaget, 2020).

Litteraturstudiet innebærer også en gjennomgang av historisk planlegging i av små steder i Norge for å etablere en god forståelse for hvordan tettsteder i Norge har blitt til.

For å forstå urban vitalitet innen norsk kontekst er det gjort et dokumentstudium som knytter seg til politiske nasjonale og regionale føringer, samt dokumenter knyttet historisk utvikling på Osøyro.

4. Metode

Svar på forskningsspørsmålets andre del, *hvordan avdekke grad av urban vitalitet i små steder i Norge*, samt underspørsmålet *I hvilken grad har Osøyro oppnådd urban vitalitet?* Bli svart på gjennom en kobling mellom litteraturstudiet, dokumentstudiet, romlige analyser og registreringer.

Vurderinger for grad av urban vitalitet forklart i del 4.5 av metodekapittelet.

4.1 Litteraturstudie

Litteraturstudiet startet ved søke etter relevant litteratur knyttet ulike definisjoner og forklaringer på urban vitalitet. Litteraturanalyse er effektiv dersom den være med på å utvikle ny teori eller avdekke hull eller overflod av teorien på et spesielt fagområde. Det kan også bidra til å utvikle nye framgangsmåter for undersøkelser (Sander, 2019).

For å bestemme hvilke artikler vi brukte videre i studiet skannet vi artikler for definisjoner av urban vitalitet. Litteratur vi fant knyttet dette temaet var hovedsakelig engelske artikler. Deretter delte vi litteraturen inn i kategorier knyttet gjentakende faktorer i litteraturen, og vi har valgt å sortere de slik:

1. Funksjonsblanding
2. Tilgjengelighet
3. Romlige forhold og fysiske element
4. Menneskelige aktiviteter mellom bygninger
5. Skala
6. Stedsidentitet

De ulike kategoriene ble også søkeord videre for litteraturstudiet for å kunne supplere og utdype informasjon og forståelsen om dem.

Ved en gjennomgang av alle kategoriene fant vi frem til en egen definisjon av urban vitalitet. Litteraturstudiet innebærer også en gjennomgang historisk planlegging i av små steder i Norge. Litteratur brukt er bøker knyttet historisk planlegging i Norge. Dette er gjort for å etablere en god forståelse for hvordan tettsteder i Norge har blitt til.

4. Metode

4.2 Dokumentstudier

Dokumentstudiet er gjort for å finne relevante dokumenter som knytter seg til politiske nasjonale og regionale føringer, samt dokumenter knyttet planlegging i norsk sammenheng. I en dokumentanalyse går man gjennom flere dokumenter for å finne svar det man lurer på i forhold til tema for oppgaven. Analysen av innhold går ut på å systematisk gå gjennom dokumentene og registrere data og informasjon som er relevant for problemstillingen og tema for det aktuelle studiet (Sander, 2019).

Dokumentstudiet er gjort ved søk av relevante nasjonale og lokale politiske dokumenter. Vi analyserte dem og prøvde å finne konkrete tiltak for praktiske gjennomførelsesmetoder.

Dokumentene som er analysert er gjeldende politiske dokumenter.

Bjørnafjorden kommune er nyetablert, med begrenset tilgang til dokumenter knyttet Osøyro på deres nettsider. Dokument knyttet historisk planlegging av Osøyro har vi fått av kommunen, og er lagt med som vedlegg.

4.3 Romlige analyser

Med romlige analyser vil det være mulig å måle grad av urban vitalitet på sted, basert på kategoriene fra litteraturen som vist i Figur 13. Disse romlige analysene er utført på Osøyro.

Romlige analysene vil gi et resultat som vil være med på å finne hvilken grad av urban vitalitet det er på Osøyro.

4.3.2 Space Syntax

Space syntax er en metode for å analysere kategorien tilgjengelighet. For å lage et space syntax kart startet vi i ArcGIS, hvor vi la inn vei base fra FBK data. ArcGIS filen ble så eksportert til en DXF fil slik at den kunne åpnes og bearbeides i AutoCAD. Ut ifra vei basen laget vi linjer som dannet et vegnett over store deler av Osøyro. Videre ble DXF filen lagt inn i DepthMap, programmet som kjører space syntax analyser. Analysemetoden brukt videre i Depthmap er «Segment analysis». Programmet bryter da det axiale kartet i segmenter og kobler dem sammen til ett nettverk. I en slik analyse får man frem to viktige analyseresultater; *Choice* og *Integration*. I analysene klassifiseres hvert gatesegment. Fargeskalaen Depthmap bruker er vist i Figur 14

4. Metode



Figur 14. Fargeskalaen i Depthmap (Javadi mfl., 2017).

Space syntax er en metode utviklet av Bill Hillier for å analysere romlige forhold i urbane områder. Space syntax måler alle gaters relasjon til hverandre. På den ene siden måler den «to-movement», eller tilgjengelighet, for hvert gatesegment med hensyn på alle andre gatesegment. På den andre siden måler den «through-movement», eller gjennombevegelsespotensialet, om hvor egnet hvert gatesegment er i forhold til gjennomkjøring til hvert annet gatesegment. En svakhet ved denne metoden er at analysen ikke tar hensyn til høydekurver.

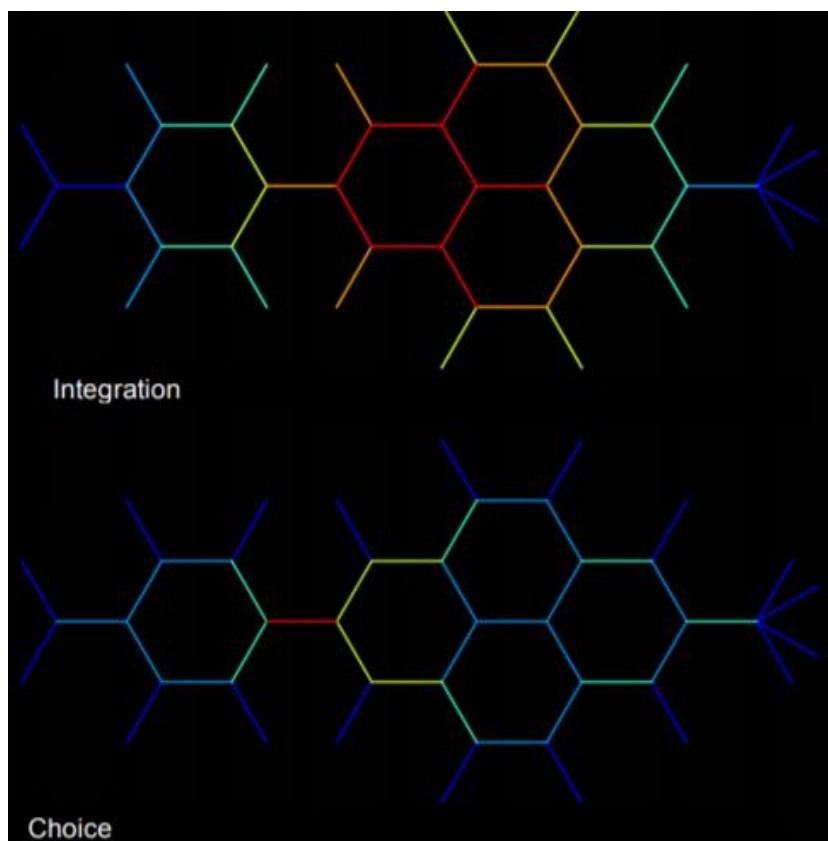
Disse to typene kan måles inn i tre forskjellige definisjoner av avstand. Den første er metrisk avstand som måler byens gate og vei-nett i et system bestående av kortest avstand. Den andre er topologisk avstand som beregner byens gate og vei-nett som et system av kortest mulig svingninger. Den siste er geometrisk avstand som måler byens gate- og veinett som et system med minst mulig vinkelendringer. Hver relasjon kan kalkuleres på med forskjellig radius fra hvert gatesegment, og kan dermed finne kortest avstand, færrest svingninger eller minst vinkelendringer (van Nes, 2008, s.1-2).

Choice/valg måler sannsynligheten for kortest mulig ruter gjennom hele systemet, altså «through-movement». Der måles det også lokalt og globalt. Man ser i global choice de lokale hovedrutene i det lokale systemet i hele byen, og viser hoved gjennomfartsåren i nettverket. Lokale choice vil vise gjennomfartsårer på en mindre skala for gående og syklende (van Nes, 2008, s.34).

Intergration/integrasjon er et mål for avstand fra hvilke som helst mål til et annet i et nettverk, altså «to-movement». Dette kan måles inn i global og lokal integrasjon, hvor radiusen er den avgjørende faktoren. Ved global integrasjon finner man de viktigste handlegatene i nettverket, altså den gaten med minst retningsendringer som når flest andre gater, og lokale viktige gater innenfor en gitt radius. Global integrasjon finner gatene som er mest egnet for tilkomst med bil og lokal integrasjon er mest egnet for tilkomst for gående og syklende. Disse områdene viser hvor det er tilrettelagt for lokalsentre (van Nes, 2008, s.31).

For å vise forskjell mellom hvordan analysene jobber viser Figur 15 et eksempel på hvordan integrasjon og choice virker i samme nettverk.

4. Metode



Figur 15. Integrasjon og Choice i samme nettverk (Javadi mfl., 2017).

4.3.3 Mixed Use Index (MXI)

Mixed use index (MXI) går ut på å analysere områder i hvilken grad av mono-funksjonalitet eller multifunksjonell de består av. Dette er en metode for å måle grad av funksjonsblanding.

For å utføre analysene er ArcGIS brukt for å lage et kart over Osøyro. Her er bygnings flater og vei base lagt til kartet fra FKB data. Den stiplede linjen rundt området er laget der den er fordi det følger planavgrensningen for *Planprogram for områderegulering Osøyro 2040* (Os kommune, 2016b, s.6). Dette bakgrunns kartet er brukt i videre analyser.

Deretter er kartet printet ut og bearbeidet videre i Photoshop hvor byggene er fargelagt i kategoriene i analysen. For å analysere MXI har vi brukt egne observasjoner og observasjoner i Google Maps. Kategorier brukt er van der Hoeks klassifiseringen av funksjonalitet. Kategoriene utgjør til sammen disse syv kategoriene:

4. Metode

MONOFUNKSJONELLE OMRÅDER

 BOLIG

 FRITID

 ARBEID


BIFUNKSJONELLE OMRÅDER

 BOLIG OG FRITID

 ARBEID OG FRITID

 ARBEID OG BOLIG

MULTIFUNKSJONELLE OMRÅDER

 ARBEID, BOLIG OG ARBEID

Hovedkategoriene av funksjoner i analysen er boliger, arbeidsplasser og «ameneties». Disse områdene hver for seg er monofunksjonelle områder. Er to av funksjonene til stede er dette bifunksjonelt og er vanlig i urbane områder. Har et område alle tre funksjonene er det multifunksjonelt.

Ifølge Hoek defineres arbeid som kontorer, fabrikker og laboratorier. Fritid defineres som kommersielle funksjoner som shopping sentre, skoler og universitet samt fritids aktiviteter som sport arenaer, kino og museum (van Nes, 2017, s.9). Andre fritids funksjoner er restauranter, kirker og barnehage.

4.3.4 Gatebruk

Gatebruksanalyse går ut på å klassifisere gateprofiler i et område (van Nes, 2017, s.2). Dette er en metode for å måle tilgjengelighet. Bakgrunns kartet brukt i analysen er det samme kartet som ble brukt i MXI analysen. Kartet ble bearbeidet i Photoshop for å legge til farger knyttet kategoriene på de forskjellige gatene. For å klassifisere gatebruk har vi brukt egne observasjoner og observasjoner i Google Maps. Klassifiseringen av kategorier er vist i Figur 16.

4. Metode



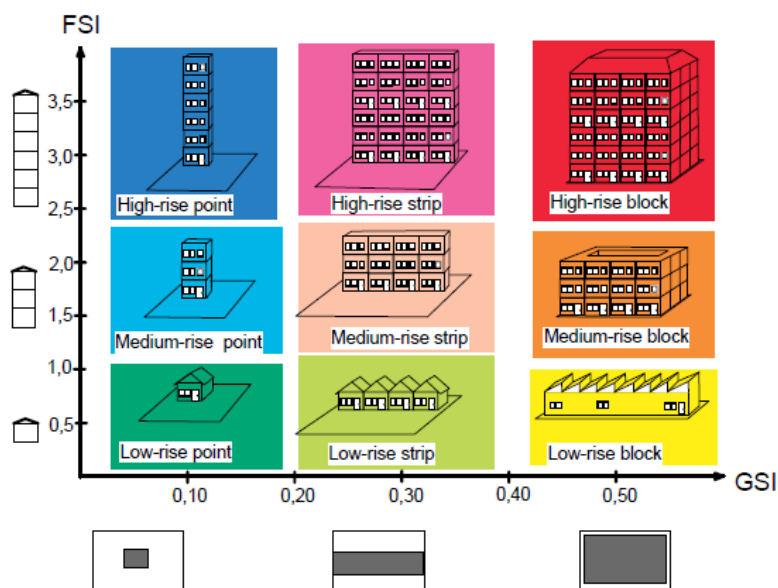
Figur 16. Klassifisering av gatebruk (Selvlaget, 2020).

Metoden baserer seg på Job van Eldjiks som klassifiserte gatene inn i fire kategorier fra gater kun for biler til gater for gående og syklende. De to resterende kategoriene er balanserte gater, hvor det er en blanding av biler, gående og syklende, og den siste som er gater hvor kjøretøy dominerer, men det er fortau (van Nes, 2017, s.2). For denne analysen er det lagt til en femte kategori. Denne kategorien er bildominerte gater uten fortau. Denne er lagt til fordi det er en vanlig veitype i Norge.

4.3.5 Space Matrix

Space matrix er en metode for å finne grad av tetthet i en bebyggelse (van Nes, 2017, s.5-6). Dette er en metode for å måle romlige forhold og fysiske elementer. Bakgrunns kartet brukt i analysen er det samme kartet som ble brukt i MXI analysen. Kartet ble bearbeidet i Photoshop for å legge til farger knyttet kategoriene på de forskjellige byggene. For å utføre analysen har vi brukt egne observasjoner og observasjoner i Google Maps. Klassifiseringen av kategorier er vist i Figur 17.

4. Metode



Figur 17. Klassifisering av Space Matrix (van Nes, 2017, s.5-6).

Metoden er utarbeidet av Råbergs metode hvor man tar bygningstetthet (Floor Space Index (FSI)) og bygningsform (Ground Space Index (GSI)). Matrisen skiller mellom tre bygningstyper: punkt-, stripe- og blokkbebyggelse, samt tre tetthetstyper: lav-, medium og høytetthet. Dette utgjør til sammen ni kategorier (van Nes, 2017, s.5-6).

I vår analyse har vi brukt den samme matrisen, og vi har valgt disse høydetetthetene på byggene:

Lav	1-2 etasjer
Medium	2-4 etasjer
Høy	5+ etasjer

4.3.6 Kevin Lynch Image of the City

«Image of the City» er en analyse som går ut på å se hvilke fysiske kvaliteter det er i en by og hvordan disse forholder seg til byens identitet (Lynch, 1960, s.46-47). Bakgrunns kartet brukt i analysen er det samme kartet som ble brukt i MXI analysen.

4. Metode

Kartet ble bearbejdet i Photoshop for å utføre analysen. Ulkt fra tidligere romlige analyser som bruker det samme bakgrunns kartet, følger dette kartet ikke enten bygg eller veier. Analysen er annerledes i den form av at den analyserer flere faktorer i en analyse. For å finne elementer i analysen har vi brukt egne observasjoner og Google Maps. Disse faktorene er kategoriene som følger:



Hva som vi klassifiserer som eksempelvis et landemerke vil i denne analysen bestå av en viss grad av subjektivitet. Metoden er utarbejdet av Lynch som er opptatt av at den urbane formen skal gi orden til innbyggerne. Han tar hensyn til synlig bevegelse i en by hvor folk orienterer seg med hensyn på fysiske gjenstander (Lynch, 1960, s.46-47). Elementene han ser på er:

- **Stier:** hvor folk beveger seg
- **Kanter:** det som observatøren ikke vil se på som stier
- **Noder:** strategiske punkt hvor folk kan komme fra flere steder
- **Distrikter:** deler av byen med eller uten en spesiell karakter
- **Landemerker:** referansepunkt for observatøren

I vår analyse har vi brukt de samme kategoriene som Lynch, men vi har valgt å dele barrierer i to for å skille mellom en dominerende vei som barriere og andre barrierer.

4.3.7 To-steps analyse

Analysen på mikroskala nivå er nyttig for å få et forhold til den fysiske utformingen til et sted. Det handler om forholdet mellom og utenfor bygninger, og dens forhold til gaten. For denne oppgaven er det utført fire mikroskala analyser. Alle mikroskala analysen er en metode for å måle kategorien skala som en menneskelig målestokk.

4. Metode

To-steps analyse går ut på å se hvor langt det er mulig å bevege seg fra en gate ved maksimalt to retningsendringer (van Nes, 2017, s.1). To-steps analysen er en mikroskala analyse, og vil naturligvis ikke strekke seg over et stort område. Derfor er mikroskala analysene gjort på et mindre kartutsnitt enn tidligere analyser. Bakgrunns kartet er laget i ArcGIS med de samme FKB dataene som tidligere. Kartet er da av mindre målestokk.

Videre er kartet eksportert inn i Photoshop for bearbeiding, som tidligere kart. Linjene brukt i analysen er tegnet over bakgrunns kartet. Analysen er gjort basert på egne observasjoner.

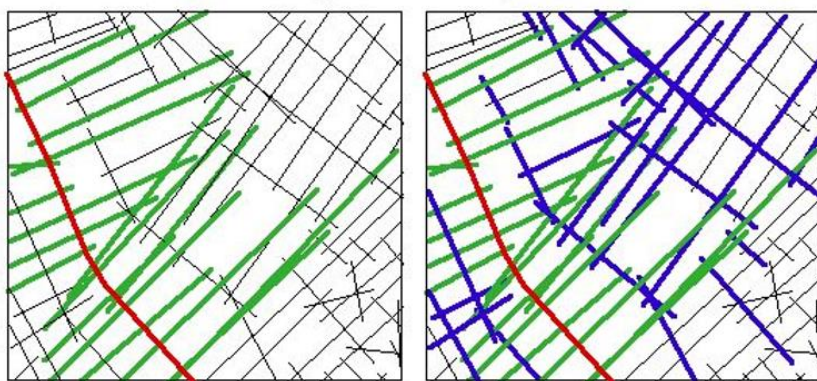
Kategoriene av linjer brukt i vår analyse er som følger:

— Null steg

— Ett steg

— To steg

To-steps analysen går ut på å illustrere en gate man vil sjekke tilgjengeligheten fra, vist i rødt på Figur 18. Fra den røde hovedgaten kommer det første topologiske steget, eller retningsendring vist i grønn linje. Neste sted får en ny farge, her blå, som viser at for å komme til de blå gatene eller siktlinjene har man gjort to retningsendringer (van Nes, 2017, s.1).



Figur 18. To-steps analyse (van Nes, 2017, s.1).

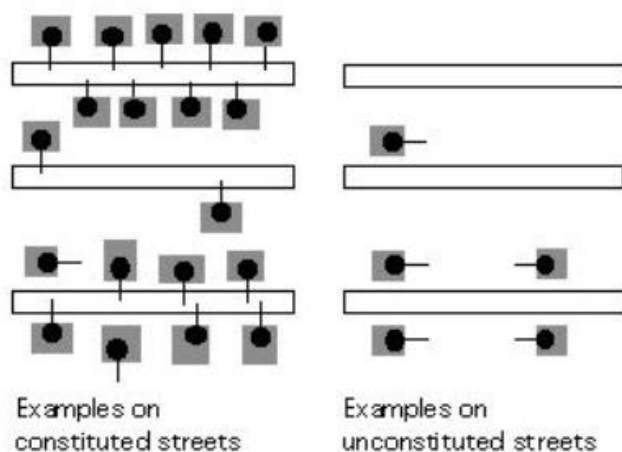
4. Metode

4.3.8 Gatekonstituering

Gatekonstituering går ut på å se hvor mange innganger som har direkte tilknytning til gaten (van Nes, 2017, s.18). Bakgrunns kartet brukt i analysen er det samme som i to-steps analysen. I Photoshop er det tegnet på linjer over kartet. Analysen er gjort basert på egne observasjoner. Kategoriene av linjer brukt i vår analyse er som følger:

- Konstituerte gater
- Ikke konstituerte gater

Dersom en gate ikke har en innganger mot seg, er gaten ukonstituert. Men om et gatesegment har en inngang direkte knyttet til seg så er den konstituert. Figur 19 viser forskjell på ikke- og konstituerte gater (van Nes, 2017, s.18).



Figur 19. Gatekonstituering (van Nes, 2017, s.18).

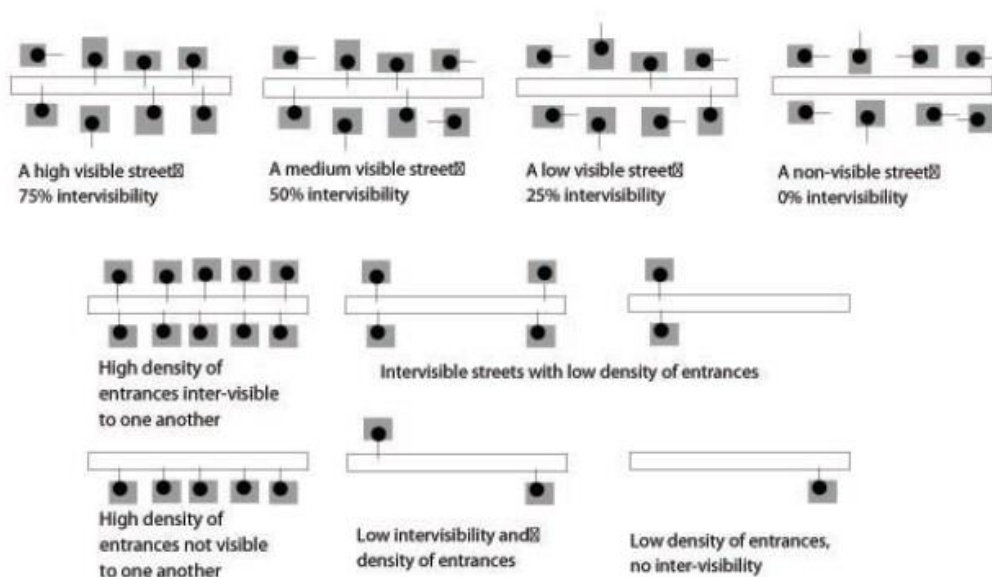
4.3.9 Intervisibilitet

Måling av gatens synlighet (intervisibility) gjøres ved å se på i hvilken grad innganger og vinduer langs gaten som kan sees fra dører og vinduer på andre siden av gaten, og at det er sikt mellom dem (van Nes, 2017 s.16). Bakgrunns kartet brukt i analysen er det samme som i to-steps analysen. I Photoshop er det tegnet på linjer over kartet. Analysen er gjort basert på egne observasjoner. Kategoriene av linjer brukt i vår analyse er som følger:

4. Metode

- Høy intervisibilitet
- Medium intervisibilitet
- Lav intervisibilitet

Intervisibilitet skiller seg fra gatekonstituering fordi den ser på sikt samt vinduer og dører. Begge analysene forteller om forholdet mellom inngang/fasaden til en bygning og gaten utenfor. Figur 20 viser forskjellen mellom tetthet av inngangspartier og intervisibilitet i en gate (van Nes, 2017 s.16).



Figur 20. Intervisibilitet (van Nes, 2017 s.16).

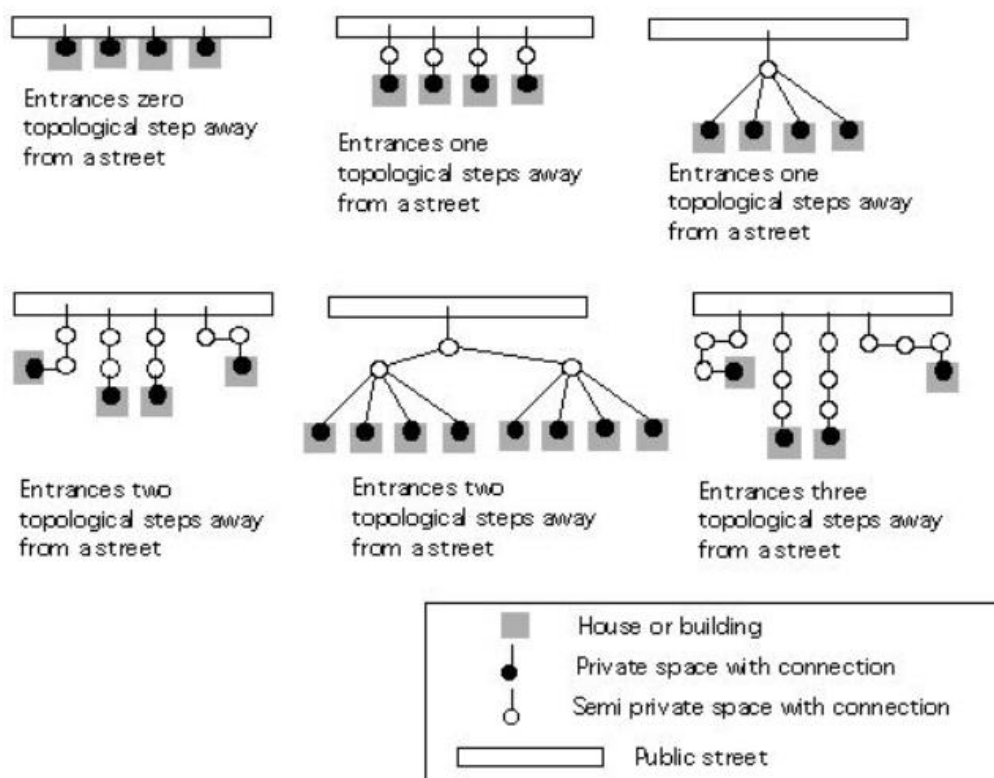
4.3.10 Topologisk dybde

Topologisk dybde får ut på å vise antall semi-private eller semi-offentlige rom det er mellom private rom i boliger, arbeidsplasser og butikker (van Nes, 2017, s.17). Bakgrunns kartet brukt i analysen er det samme som i to-steps analysen. I Photoshop er det tegnet på linjer over kartet. Analysen er gjort basert på egne observasjoner. Kategoriene av linjer brukt i vår analyse er søm følger:

4. Metode

- Nulltrinn
- 1 steg
- 2 steg
- 3 steg

Figur 21 viser stegene fra en offentlig gate og til hus eller bygninger, og da med endinger i symbolene for å illustrere de stegene.



Figur 21. Topologisk dybde (van Nes, 2017, s.17).

Det er ofte fire stegs metoden som beskriver ett område. Disse stegene er:

- **Null steg:** direkte knyttet en gate
- **Ett steg:** hage mellom bygning og gate, eller andre blokader
- **To steg:** inngang på ene siden av bygget
- **Tre steg og mer:** inngang er på baksiden av bygget, eller man må bevege seg over flere rom (van Nes, 2017, s.17-18).

4. Metode

4.4 Registreringsarbeid

Registreringer er gjort for å registrere folk og annet som er til stede på et sted. Registreringene er gjort for sentrumsområdet langs handlegaten Øyro. Registreringene, i lik grad som analysene, gjør det mulig å måle grad av urban vitalitet på et sted. I dette case studiet er det registrert på Osøyro.

4.4.1 Oppholdsrom

Registrering av oppholdsrom er gjort for å se hvor det er mulig å oppholde seg i sentrum. Dette er en metode for å måle grad av kategorien menneskelig aktivitet mellom bygningene. Analysen for oppholdsrom er avgrenset til sentrumsområdet. Bakgrunns kartet for denne analysen er mindre enn tidligere kart brukt i analysene. Bakgrunns kartet er laget i ArcGIS med de samme FKB dataene som tidligere, men i mindre skala.

Videre er kartet eksportert inn i Photoshop for bearbeiding for videre å registrere oppholdssoner. For å finne oppholdssoner har vi brukt egne observasjoner, samt Google Maps som bakgrunn for analysen. Inndelingen av oppholdssoner i kartet er som følger:

-  Grøntområder
-  Offentlige rom
-  Benker
-  Brygge

4.4.2 Registrering av strømninger i gatene

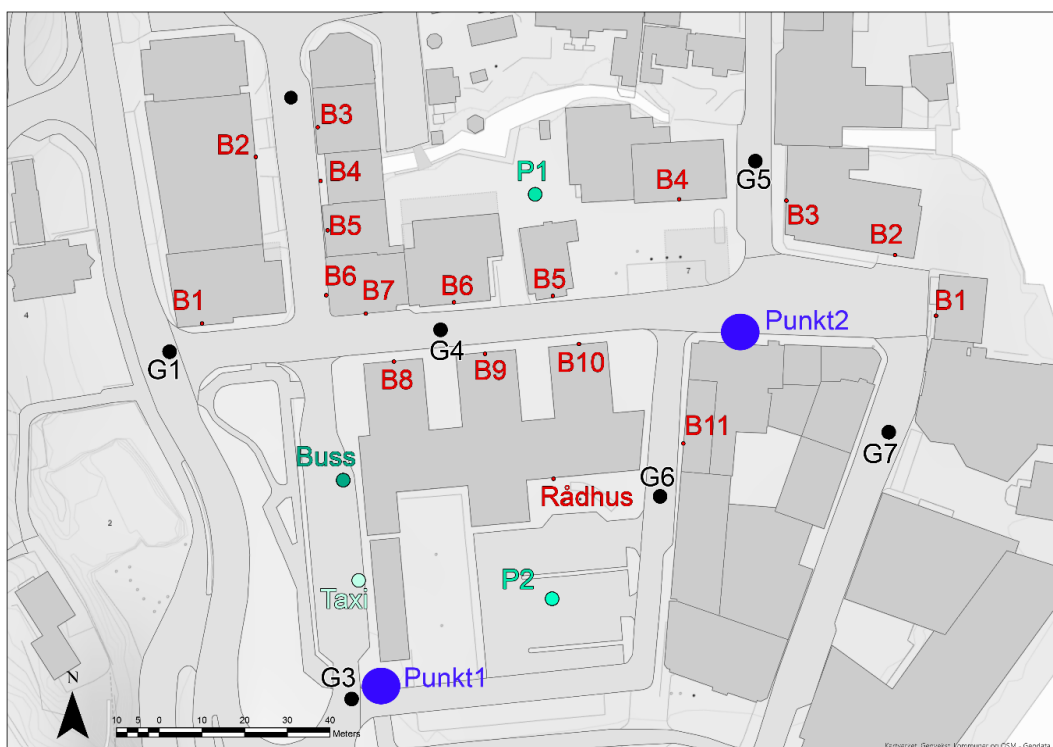
Registreringer av strømmingen i gaten er gjort for å se hvor folk beveger seg i gatene. Dette er en metode for å måle grad av kategorien menneskelig aktivitet mellom bygningene. I oktober 2019 var vi ute på Osøyro og gjorde registreringer av strømninger i gatene. Disse registreringene var bestilt av bedriften «Vill Urbanisme», med oppdrag fra Fylkeskommunen på Vestland.

Registreringene skulle gjøres på tre dager med ulike tidspunkter i løpet av samme uke. De ble gjort på forskjellige tidspunkt tirsdag 15, torsdag 17 og lørdag 19 oktober. Vi gjorde registreringene tirsdag og torsdag, men lørdag ble gjort av noen andre. Registreringen gikk ut på å se hvor folk beveger seg i gaten. Om de bare går gjennom gaten eller om de beveger seg inn i butikker.

4. Metode

På tirsdag er registreringene gjort på tre forskjellige tidspunkt: 8-9, 11-12 og 15-16. På torsdagen er registreringene gjort fra 15-16. På lørdagen er registreringene gjort fra 13-17.

Det var to forskjellige plasser vi skulle registrere fra. De to punktene er vist som stå punkt 1 og 2 i Figur 22. Selve registreringssystemet her gitt av Vill Urbanisme.



Figur 22. Registreringskart over strømninger av folk på Osøyro (Selvlaget, 2020).

Hvor folk bevegede seg og hvor de beveget seg ble ført inn i et slikt skjema:

Sted	Øyro	
Gate		
Dag		
Dato		
Klokkeslett (fra-til)		
Jeg så		
HVEM	FRA	TIL

4. Metode

Videre ble dataene sendt videre til fylkeskommunen for bearbeiding. Vi fikk deretter tildelt et ferdig Excel ark med alle registreringene som videre ble bearbeidet i ArcGIS sammen med FKB data brukt i tidligere analyser. Registreringene har så blitt analysert for å finne strømninger var analyse metoden «from XY to line», med antall registreringer som referanse.

Linjene i analysen følger ikke gatenettet, men følger punktene, til og fra. For å illustrere strømningene er det brukt gradering med naturlige intervaller. Graderingsfargen går fra lyst, hvor det er færre folk til mørkt, hvor det er flest folk som vist i Figur 23.













Figur 23. Gradering av farger i analysen "from XY to line" i ArcGIS (ArcGIS).

4.4.3 Funksjoner

Registrering av funksjoner er gjort for å se hvilke utvalg av funksjoner det er i sentrum. Dette er gjort for å analysere Dette er for å se mangfold av tilbud som er tilgjengelig. Bakgrunns kartet for denne analysen er det samme som i registreringer av oppholdssoner.

Videre er kartet eksportert inn i Photoshop for bearbeiding for videre registreringer av funksjoner. For å finne de forskjellige funksjonene har vi brukt egne observasjoner, samt Google Maps. Inndeling av funksjoner i registreringene er som følger:

	Detalj handel		Matbutikk
	Apotek		Bank
	Restaurant		Skjønnhet
	Cafe		Treningsenter
	Bar		Tomme lokaler

4. Metode

4.4.4 Åpningstider

Registreringer av åpningstider er gjort for å se hva som er åpent på forskjellige tider på døgnet. Dette er en metode for å måle grad av funksjonsblanding. Bakgrunns kartet for denne analysen er det samme som i registreringer av oppholdssoner.

Videre er kartet eksportert inn i Photoshop for bearbeiding for videre å registrere åpningstider. Åpningstider for de ulike butikkene fant vi på internett siden Os sentrum (u.å.) i tillegg til hjemmesidene til de ulike funksjonene. En svakhet med metoden er at nettsidene ikke nødvendigvis er oppdaterte.

Åpningstidene som er valgt for å illustrere døgnmiljø er kl. 9, 15 og 20. Disse tidene ble valgt i henhold til hvilke åpningstider vi kunne finne. Det var svært få steder som er åpen etter kl. 20, så derfor er det den siste analysen av åpningstider.

4.5 Vurdering for å avdekke urban vitalitet

For å diagnostisere et sted, som i denne oppgaven blir Osøyro, og kunne avdekke urban vitalitet her, har vi valgt å gi en vurdering på hver av ulike analysene og registreringene.

Begrunnelsen vil basere seg på forklaringen av og av analysen og får ut ifra dette vurdering «god», «middels» eller «dårlig». Tabellen under vil bli brukt etter hver analyse og registrering i resultat kapitlet for å vise oppsummerende vurdering og begrunnelse.

God	
Middels	
Dårlig	

4. Metode

For å få vurderingen «god» tilsier dette at det er stor grad av vurderingsformen er til stede. Eksempelvis god grad av funksjonsblanding, god grad av tilgjengelighet osv. Dette innebærer for funksjonsblanding at det er en høy grad av multifunksjonelle områder. For tilgjengelighet innebærer dette god tilgjengelighet for gående og syklende. Det må også være en god tilkobling mellom områder.

For å få vurderingen «middels», må det være en viss grad av vurderingsformen til stede i område. Eksempel middels grad av funksjonsblanding og middels grad av tilgjengelighet. Dette innebærer for funksjonsblanding at det er flere bifunksjonelle områder, noen multifunksjonelle områder, og noen monofunksjonelle områder. For tilgjengelighet innebærer dette muligheter for gående og syklende, men at områdene ikke i størst grad er planlagt med dem i fokus. Det er heller ikke spesielt god tilkobling mellom områder.

For å få vurderingen dårlig, må det være svært lav grad av vurderingsformen til stede i området. Eksempelvis dårlig grad av funksjonsblanding og tilgjengelighet. Dette innebærer for funksjonsblanding at det er en høy grad av monofunksjonelle områder. For tilgjengelighet innebærer dette at det er lite tilrettelagt for gående og syklende. Det er også dårlig tilkobling mellom områder.

4.6 Kilder

I studiet har vi hentet inn litteraturinformasjon fra forskjellige kilder. Det kan stilles spørsmål om vi har tatt med nok informasjon i studiet. Vi mener vi har funnet en stor grad av relevant informasjon. Vi har begrenset oss til kilder vi mener er sentrale og er av sterk kredibilitet. Kilder knyttet Osøyro baserer seg på informasjon fra fylkeskommunen og andre firmaer. All informasjon om nasjonale og regionale føringer er hentet direkte fra offisielle dokumenter.

4.7 Begrensninger

Alle analyser og registreringer gir rom for menneskelige feil. Observasjonene i analyser og registreringer er også gjort i Google Maps, som kan inneholde feil.

4. Metode

Vi hadde tenkt å dra ut å registrere strømninger på våren. Vi hadde også tenkt å ta flere bilder og registrere snapshot av folk og ta bilder av folkelivet på Osøyro. Dette måtte utebli på grunnlag av utbruddet av Covid-19. Pandemien har også ført til at skole og bibliotek har vært stengt, så vi har ikke kunne gå til biblioteket for å finne ytterligere litteratur etter 13. mars.

4.8 Generalisering og validitet

Vi har strebet etter å være objektiv, nøytrale og verdiløse og gjort det på best mulig måte. Dette innebærer at vi er forutsetningsfrie i en slik grad at vi er upartiske og nøytrale. Våre forutsetninger skal ikke ha mulighet til å påvirke resultatene (Troye, 1994, s.121-124).

Selve utførelsen av analyser og registreringer på Osøyro er gjort svært grundig. Resultatet av disse viser en nyansert informasjon som lar seg testes av definisjonen av urban vitalitet. En negativ side ved en case studie med kun ett sted, er at resultatet ikke så generaliserende. Osøyro ble valgt som case studie fordi det er et typisk middels stort tettsted i Norge. Den typiske karakteren til Osøyro gjør det mulig å gi generaliserbare funn. For å styrke metoden bør den testes på flere steder i Norge.

Arbeidet gjort er av sterk intern validitet siden alle metodene er gjort på ett sted. Den konsekvente måten alle metoder er gjort på ett sted vil gjøre metoden mulig for fremtidige forskere å gjøre det samme på et annet sted.

Kapittel 5

Historisk utvikling og planlegging på Osøyro

5. Historisk utvikling og planlegging på Osøyro

5. Historisk utvikling og planlegging på Osøyro

Dette kapittelet forklarer historisk utvikling og planlegging på Osøyro. Kapittelet starter med å forklare Osøyro i dagens. Videre går kapittelet inn på historisk utvikling, dagens situasjon og til slutt regionale og lokale føringer.

5.1 I dag

Osøyro er ett tettsted som i 2016 hadde et befolkningstall på 13 282 (Thorsnæs, 2017). Tettstedet er kommunesenter for den nye Bjørnafjorden kommune som er sammensatt av Os og Fusa kommune. Osøyro er lokalisert ca. 30 kilometer sør for Bergen som vist i *Figur 24* langs sjøen.



Figur 24. Kart over Osøyro (Selvlaget, 2020).

Hele Os regionen anslås å få en befolkningsvekst på mellom 30-40 000 mennesker innen 2040. Osøyro som kommunesenter for hele Bjørnafjorden kommune er et av de viktigste områdene som bør fortettes. Sentrum konkurrerer med det store kjøpesenteret Amfi Os som ligger med en kjøreavstand på 7 minutter (Onarheim og Hernes, 2017 s.8) som vist i *Figur 25*.

5. Historisk utvikling og planlegging på Osøyro



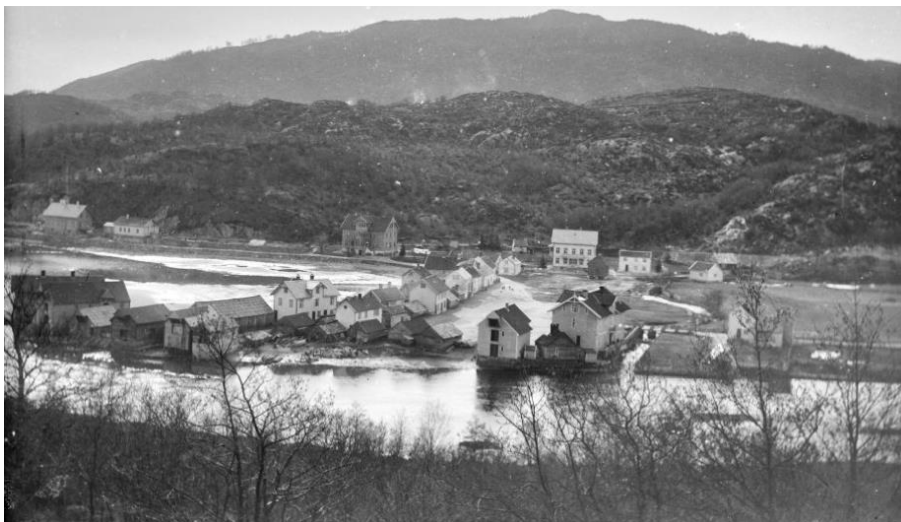
Figur 25. Kart over Osøyro og Amfi Os (Selvlaget, 2020).

5.2 Historisk utvikling

Det er bevis på at Os var eksisterende allerede på 1200-tallet. For hele kysten i området har det vært landbruk som hovednæring og fisk i tillegg. For hundre år siden skal det ha vært en kirke, tre hotell, en butikk, jernbanen (Osbanen), kommunehuset og noen nøst i fjæren og langs elven. Osbanen var knutepunktet for samferdsel og hovedkommunikasjonen mellom Bergen, Nesttun og Os i perioden 1894-1935. Dette gjorde Osøyro til et attraktivt sted og utbyggingen skjedde her. Utbyggingen var bolig, hotell, industri og varetransport.

Osøyro ble større og fikk mer å si for hele bygda ettersom kravet til sentrumsfunksjoner vokste. Boliger ble plassert langs veiene langs elven og fjøra. Sentrumsstrukturen oppsto raskt, som fortsatt gjelder i dag. Det oppstod en akse i sør-nord, og en i øst-vest, som er opphavet til gaten Øyro (Storøy, 2019 s.4-6). Figur 26 viser et bilde tatt mot fra elven mot Øyro fra ca. år 1870-1900.

5. Historisk utvikling og planlegging på Osøyro



Figur 26. Osøyro fra ca. 1870-1900 (Kjennrud, 1870-1900).

Flere hus ble reist langs disse hovedaksene. Flere bedrifter gikk over til maskin drift, tre virksomhet til industri, og annen næringsindustri kom til. Overgang fra jordbruk til industri endret samfunnsstrukturen. Folk ble rikere og fikk mer tid. Dampskip førte til økt turisme i området og det var tre hotell og ett pensjonat på Øyro.

I 1930 dominerte industrialiseringen Osøyro. Fabrikker ble bygget, hotell ble arbeidsboliger og store næringsbygg ble bygget. Boligområder ble dannet av at hus ble bygget i litt tilfeldig mønster rundt, men etter hvert som det ble flere hus så dannet de en bygdeby (Storøy, 2019, s.6-9). Figur 27 viser Osøyro fra ca. år 1934-1937.



Figur 27. Osøyro fra ca. år 1934-1937 (Widerøe, 1934-1937).

5. Historisk utvikling og planlegging på Osøyro

Etter krigen og frem til 1970 opplevde Norge en sterk vekst på alle områder i samfunnet. Folketallsøkningen etter andre verdenskrig skapte behov for boliger. Forbruket tredoblet, og velstanden økte. Boligfeltene rundt sentrum ble bygget ut på 50-tallet og fremover. Hovedveien mot Bergen ble i 1966 erstattet med en ny riksveg. Utfylling av Øyro ble gjort på 60-tallet (Storøy, 2019, s.8-9). På *Figur 28* fra 1965 kan man se at området langs elvemunningen har blitt fylt ut hvor det er plassert bygninger.



Figur 28. Osøyro fra 1965 (Widerøe, 1965).

En del eldre hus ble på 80-tallet ofret for et nytt sentrumskvartal med nytt rådhus. Næringsbyggene ble bygget utenfor sentrumskjernen. Disse er plassert langs hovedveien mot Bergen. Amfi Os, som stod i ferdig i 1988, er et eksempel på dette. Rundt senteret er det også flere større næringsbygg.

I *Figur 29* fra 1995 ser man at veistrukturen har endret seg med at det har kommet en rundkjøring. Veien er i dag en dominerende del av sentrum og skaper en barriere mot kystlinjen. I 2010 ble fylkesveien regulert til riksveg. Resterende byggefelt rundt sentrum kom på 80 og 90 tallet, med nyere boliger plasser mellom disse.

5. Historisk utvikling og planlegging på Osøyro



Figur 29. Osøyro fra 1995 (AeroNor, 1995).

5.3 Dagens situasjon

Osøyro er et eksempel på et typisk tettsted i Norge hvor det har skjedd mye utvikling og fremdeles er påvirket av utvikling. Gatenettet har mye gangveier for fotgjengere, men man må likevel bevege seg lange distanser mellom ulike attraksjoner og aktiviteter. Det er tydelig spredd med boliger i områder rundt selve sentrumskjernen. Osøyro sentrum består av Øyro som handlegate og tilstøtende gater med butikker og vei ned til havnen. Her finner man alt fra matbutikker, frisører, mindre butikker, kommunehuset med ulike tjenester i tillegg til bensinstasjon like ved. I det siste tiåret har flere butikker på Osøyro måtte legge ned, og samtidig har det åpnet nye butikker i strekningen mot Flåten/Os Amfi (Onarheim og Hernes, 2017, s.10). Tross en økende befolkning og turister er det fortsatt sentrumsdød.

Kulturhuset Oseana, som åpnet i 2008, kan sees helt til venstre på *Figur 30*. Dette er et naturlig samlepunkt for lokale, men ligger noe unna selve sentrumskjernen. Osøyro består av en god del «asfalt jungel» som er mye asfalt i form av blant annet parkeringsplass, og ikke så mye grøntareal man kan bevege seg i. *Vindu mot fjorden* (2007) og *Sjøfronten* (2012) er to store leilighetskomplekser langs kystlinjen. Dette følger det nasjonale planstrategien om fortetting.

5. Historisk utvikling og planlegging på Osøyro



Figur 30. Osøyro sett fra sjøen (Os Kommune, 2014).

I de siste årene er det gjort tiltak for å gjøre sentrum mer tilgjengelig. Langs butikkene i handlegaten som vist i Figur 31 er det tilført tak over slik at det vil være mer innbydende å gå i gaten når det blant annet regner. De har også prøvd seg på en form for shared-space, som også kom i 2017, hvor de har tatt vekk fortau og overgangsfelt som vist i høye bildet i figuren.



Figur 31. Bilder av taket i handlegaten (Bilder tatt av oss, 2020).

5. Historisk utvikling og planlegging på Osøyro

I en undersøkelse gjort av Storm mfl. (2018, s.27-28) kommer det frem flere punkt som innbyggerne på Os er fornøyd og misfornøyd med. Det kommer frem at det er behov for bedre kulturtilbud og fritidstilbud til barn. Det legges også vekt på at det bør være kort vei til aktiviteter og gode idrettshaller. Det nevnes også at det er i noen kretser dårlig ungdomsmiljø så det mangler gode tilbud til ungdom.

Liv i sentrum er etterlyst. Sentrum ses på å være lite attraktivt med kjedelige tilbud. Grøntareal, parker, lekeplasser, offentlige møteplasser og offentlige benker mangler. Gode servicetilbud og et variert tilbud av butikker ønskes. Flere arbeidsplasser lokalt er også ønskelig.

Det er mye økende trafikk og det ønskes rolige omgivelser uten for mye støy. I sentrum er det mye trafikk, dårlig regulering av parkeringsplasser og uoversiktlige overgangsfelt. Dette gjør mange engstelige. Det etterlyses bedre fortau, gang- og sykkel felt og bedre belysning. Det påpekes også at det er for få parkeringsplasser i sentrum. Den nye «shared-space» løsningen har gjort at flere ikke vet hvor de skal bevege seg (Storm mfl., 2018, s.28).

Samlet sett beskrives sentrumsområdet beskrives som lite koselig med mye trafikk og få offentlige møteplasser. Det etterlyses mer liv i sentrum og arrangementer som samler folk. Bredere tilbud av butikker, kafeer og spisesteder etterlyses også. Prosjektet E-39 fra Sveгатjørn-Rådal vil ha en effekt for hele Os, og halvere reisetiden til Bergen. Dette vil kunne påvirke blant annet handlemønsteret til de som bor på Os.

Spredd bosetning og næringsutvikling har gjort at Osøyro i dag ikke fungerer som ønsket. Med svært gunstige forutsetninger til et levende sentrum med innbyggere, turister, elv og fjor, historiske elementer, varierende arkitektur, eksisterende bystruktur med gater og torg og korte avstander. For å prøve å skape et levende sentrum er det mange overordene føringer for å få dette til (Os Kommune, 2016a, s.9).

5.4 Regionale og lokale føringer

Os er med i byvekstavtalen til Bergen sammen med fjell, Askøy, Os og Lindås. Målet med den er å nå målene til nasjonal transportplan. Satsingsområdene i avtalen inkluderer gange og sykkel, kollektivtransport, innfartsparkering og miljøvennlig innovasjon og teknologi. Nullvekstmålet innebærer reduksjon i forhold til null- og lavutslippsbiler (Bergen kommune, 2019, s.1-2).

5. Historisk utvikling og planlegging på Osøyro

Osøyro er også med i «Regional plan for attraktive senter i Hordaland» som baserer seg på at Hordaland skal ha ett nettverk av attraktive sentre som fremmer livskvalitet, miljøvennlig transport og et yrende næringsliv. Attraktive sentrumsområder skal være steder hvor man vil oppholde seg, bo og drive næring. Osøyro er ett av sentrene det er fokusert på som et regionalsenter for hele Bjørnafjorden. Det er viktig med funksjonsblanding, med flest mulige tilbud og funksjoner innenfor 1 km. Det bør være boliger i sentrum, og det er viktig med blågrønn struktur og offentlige trygge uterom. Kollektivknutepunkt skal ligge sentralt. Bilparkering skal ikke få de mest attraktive stedene i sentrum (Hordaland fylkeskommune, 2017, 18-52). I samfunnsplanen til kommuneplanen for Os kommer det frem at i 2027 skal det være «Liv på Osøyro» (Onarheim og Hernes, 2017, s.20):

«Den gamle sentrumskjerna er revitalisert og Øyro er eit levande regionsenter/kommunesenter med blomstrande næringsliv, rikt utval i butikkar, tenester og service-/kulturtil-bod. Kommunikasjon til og frå Osøyro er god og mange kjem tilreisande for å oppleve det nye «Øyro».»

Det er lagt frem blant annet føringer hvor det fokuseres på transformasjon i og nært sentrum for å skape arbeidsplasser, lokalisering av sentrumsrettede funksjoner og tilrettelegge for næring i sentrumskjernen. I kommuneplanens arealdel vises det at planen bygger på overordnede føringer. Den bygger på at kommunen er en vekstregion og vil ta en del av belastningen til Bergen kommune. Os som kommune ønsker å klargjøre areal for boligutbygging, næringsutvikling og sentrum/serviceformål. Osøyro er det mest sentrale utviklingsområdet i planen. Her er fokuset på fortetting og utnyttelse av området som ikke er i bruk. Fra tidligere kommuneplan fra 2007 var det også fokus på fortetting. Fortetting er en trinnvis langsiktig satsing, og det må trinnvis bygges føringer. I henhold til samordnet transportplan bør boliger etableres for å støtte senterstrukturen på Os, men lokale tjenester. Fortettingen skal ikke ødelegge særpreget til stedet. Bygging langs kollektivtransport, og prioritering av gang- og sykkelvei trekkes også frem (Os kommune, 2014, s.10-34).

Felles for overordnede planer for hele landet og de som er regionale er at de ikke har konkrete punkter for hva som må gjøres for å oppnå målene. Hvert område løser dette på forskjellig måte. «Liv på Øyro» er utsatt er utsatt til 2021. Til tross for faglig og politiske enigheter ser man at sentrum taper markedet til ekstern lokal handel. Et valg om utvikling i sentrumsområde må prioriteres for å øke den urbane vitaliteten i tettstedet.

Kapittel 6

Resultat av analyser og registreringer på Osøyro

6. Resultater av analyser og registreringer på Osøyro

6. Resultat av analyser og registreringer på Osøyro

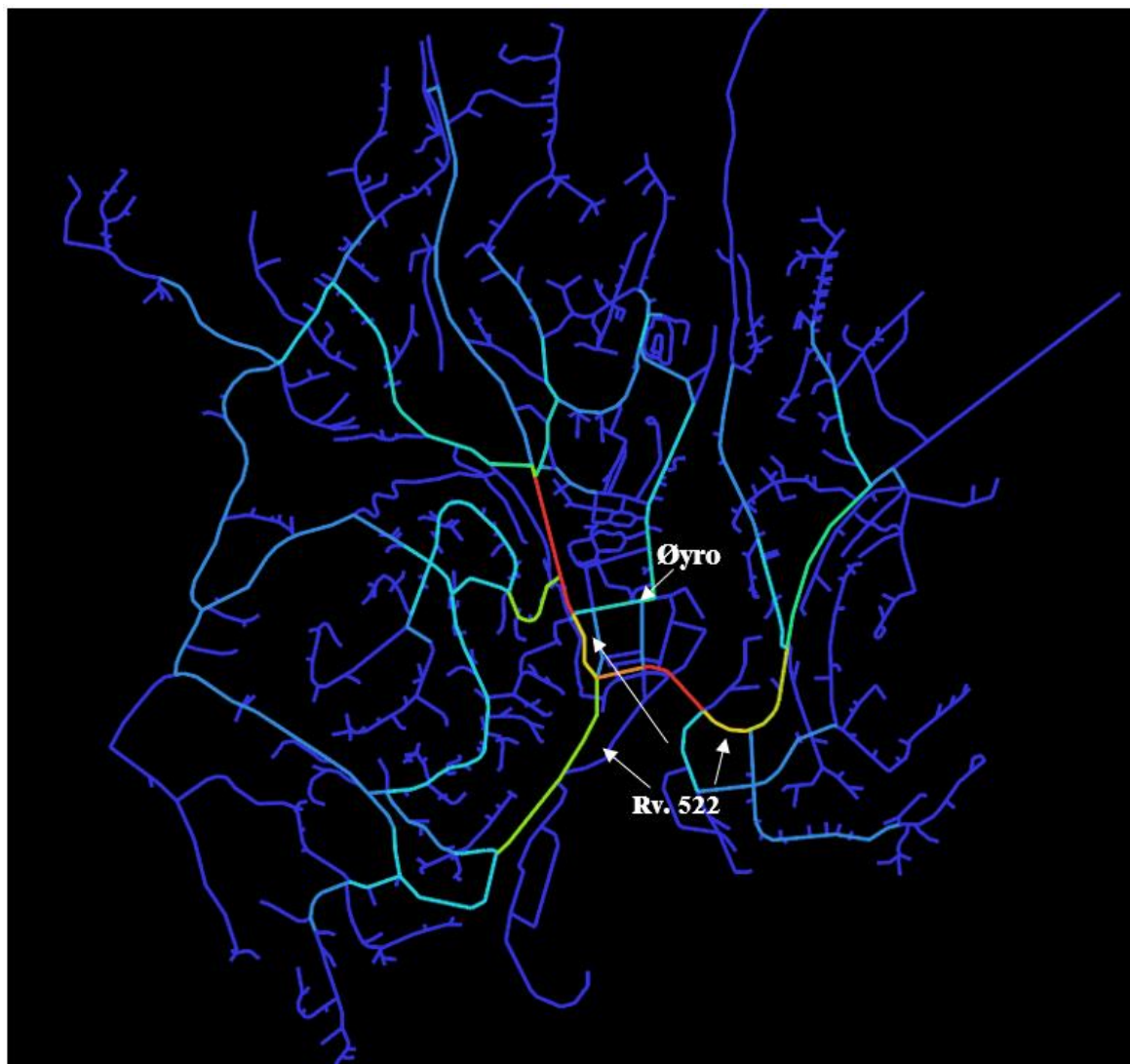
Dette kapittelet inneholder resultatene av analysene og registreringene for Osøyro. Etter hver analyse og registrering vil hvert punkt få en vurdering. Disse vurderingen vil til sammen danne en diagnose for Osøyro i henhold til tettstedets urbane vitalitet. Analysene og registreringene er presentert i den samme rekkefølgen som i metodekapittelet, som er rekkefølgen basert på hovedfaktorene fra litteraturgjennomgangen. Rekkefølgen er som følger:

Analyser
Space Syntax
Mixed Use Index (MXI)
Gatebruk
Space Matrix
Kevin Lynch «image of the city»
To-steps analyse
Gatekonstituering
Intervisibilitet
Topologisk dybde
Registreringer
Registrering av oppholdsrom
Registrering av strømninger
Registrering av funksjoner
Registrering av åpningstider

6. Resultater av analyser og registreringer på Osøyro

6.1 Space Syntax

Resultat etter choice R1800 høy metrisk radius analyse



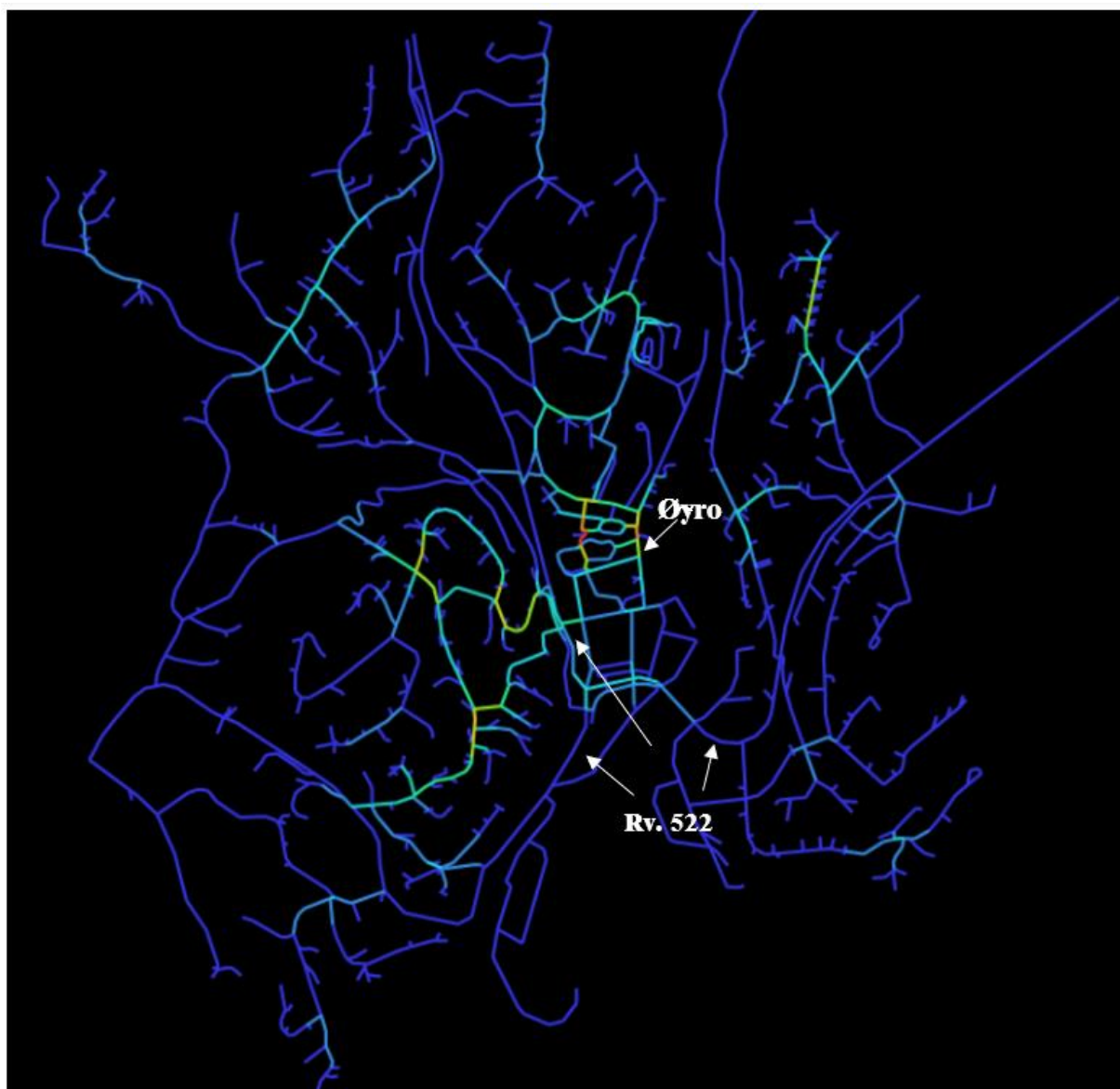
Figur 32. Resultat etter Choice med høy metrisk radius analyse (Selvlaget, 2020).

Global choice analysen med høy metrisk radius av choice, som vist i Figur 32, viser hvor hovedfartsåren for biltrafikk vil være. Resultatet viser hvilken rute man potensielt bør bruke for å bevege seg strategisk rundt i området.

Veien inn til Os er Rv. 552, som kommer ut fra E39, og kobler seg tilbake til E39 videre sør. Øst leder videre til Halhjem hvor man videre må ta ferge. Det er langs Rv. 552 høyest choice slår ut. Det er altså her det er mest sannsynlig at hovedtrafikken går gjennom, som også stemmer med viktigheten. Handlegaten på Øyro slår ut som litt høyere enn miste choice integrasjonen i området. Dette er svært lavt, og viser at hovedåren for trafikk ikke går gjennom sentrum.

6. Resultater av analyser og registreringer på Osøyro

Resultat etter choice R180 lav metrisk radius analyse



Figur 33. Resultat etter choice med lav metrisk radius analyse (Selvlaget, 2020).

Lokal choice analysen med lav metrisk radius, som vist i Figur 33 viser hvor hovedfartsåren for gående og syklende vil være. Denne analysen er svært annerledes enn global choice. Lokal choice følger ikke hovedveien Rv. 522, men veier tilknytte denne.

Sentrumsgaten Øyro slår ikke høyt ut i denne analysen. Områdene rundt slår høyere frem, som parkområde nord for sentrum og boligområdet til venstre for sentrum. Det er da veldig få områder og strekninger som slår ut som høy choice, gangvennligheten gjennom hele Osøyro er dårlig.

6. Resultater av analyser og registreringer på Osøyro

Resultat etter integrasjon R1800 høy metrisk radius analyse

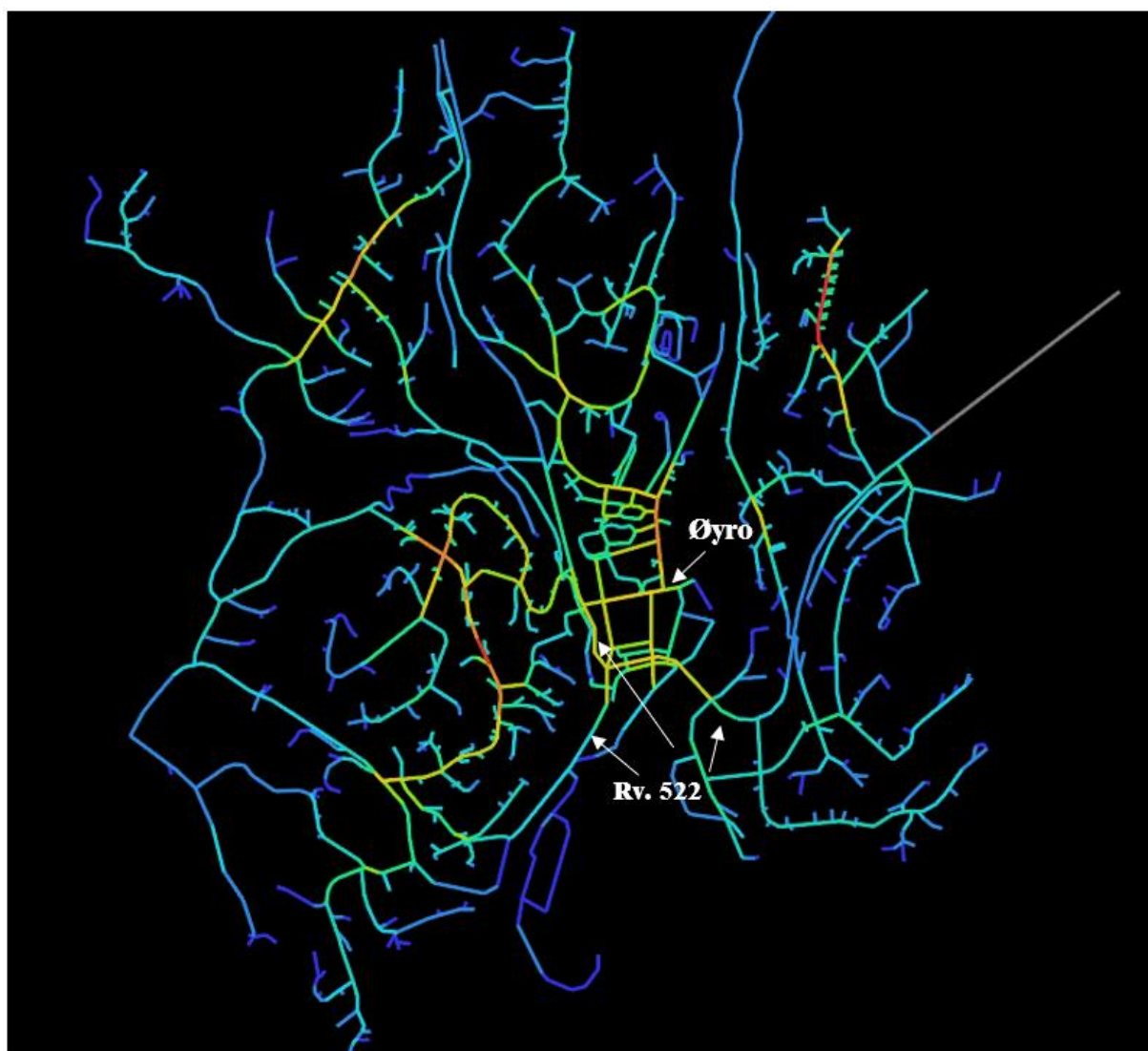


Figur 34. Resultat etter integrasjon med høy metrisk radius analyse (Selvlaget, 2020).

Global integrasjon med metrisk radius, som vist i Figur 34, viser hvilke gater som er mest egnet for tilkomst med bil. Veier med høy integrasjon vil ha stort potensial til bilbasert handel basert på veinettet. Det er i hovedveien Rv 522 som slår høyest ut i analysen. De fleste gatene i sentrumsområdet er i enten oransje eller gul farge, som viser til at sentrumsområdet er godt tilrettelagt for bil. Ved en slik analyse vises ofte hvor de mest bilbaserte gatene ligger. Osøyro ligger ikke langs hovedfartsåren, så Øyro slår ikke frem som et område hvor det er høyst naturlig å være en handlegate. Langs Rv. 522 ligger det forretninger, så dette stemmer med analysen. I mer segregerte gater i boligområder slår lavere ut.

6. Resultater av analyser og registreringer på Osøyro

Resultat etter Integrasjon R180 lav metrisk radius analyse



Figur 35. Resultat etter Integrasjon R180 lav metrisk radius analyse (Selvlaget, 2020).

Lokal integrasjon med lav metrisk radius, som vist i Figur 35, viser hvilke områder som er mest egnet som destinasjon egnet for gående og syklende. Områdene vil vise hvor det passer seg å legge lokale småsentre.

Til å være sentrumsgaten med forretninger slår ikke Øyro spesielt høy ut i denne analysen. Andre gater slår høyere ut, blant annet en av gatene som ligger rett nord for Øyro. Boligområdet vest for sentrum slår også høyt ut, også andre boligområder slår også relativt høyt ut. Dette er nok grunnet innkjørslene til boliger. Det er da kun langs hovedveiene og i sentrum hvor det i dag er forretninger, men analysen viser at flere områder kan være aktuelle for lokalsentre.

6. Resultater av analyser og registreringer på Osøyro

Sammendrag av resultat av Space Syntax

Området virker veldig typisk for et norsk tettsted. Choice analysene viser at området er veldig bilbasert. Lokal choice viser at det er lite tilgjengelig for gående og syklende å bevege seg. Det er veldig konsentrert til sentrum, og for å komme seg til sentrum er det enklest å kjøre.

Integrasjonsanalysene viser at det er tilrettelagt for bilbaserte sentre langs hovedveien. Dette stemmer med virkeligheten. Lokal choice viser at det noen av boligområdene egner seg for lokale sentre. Sentrumsområde slår også ut i analysen, men ikke så høy som man skulle ønsket.

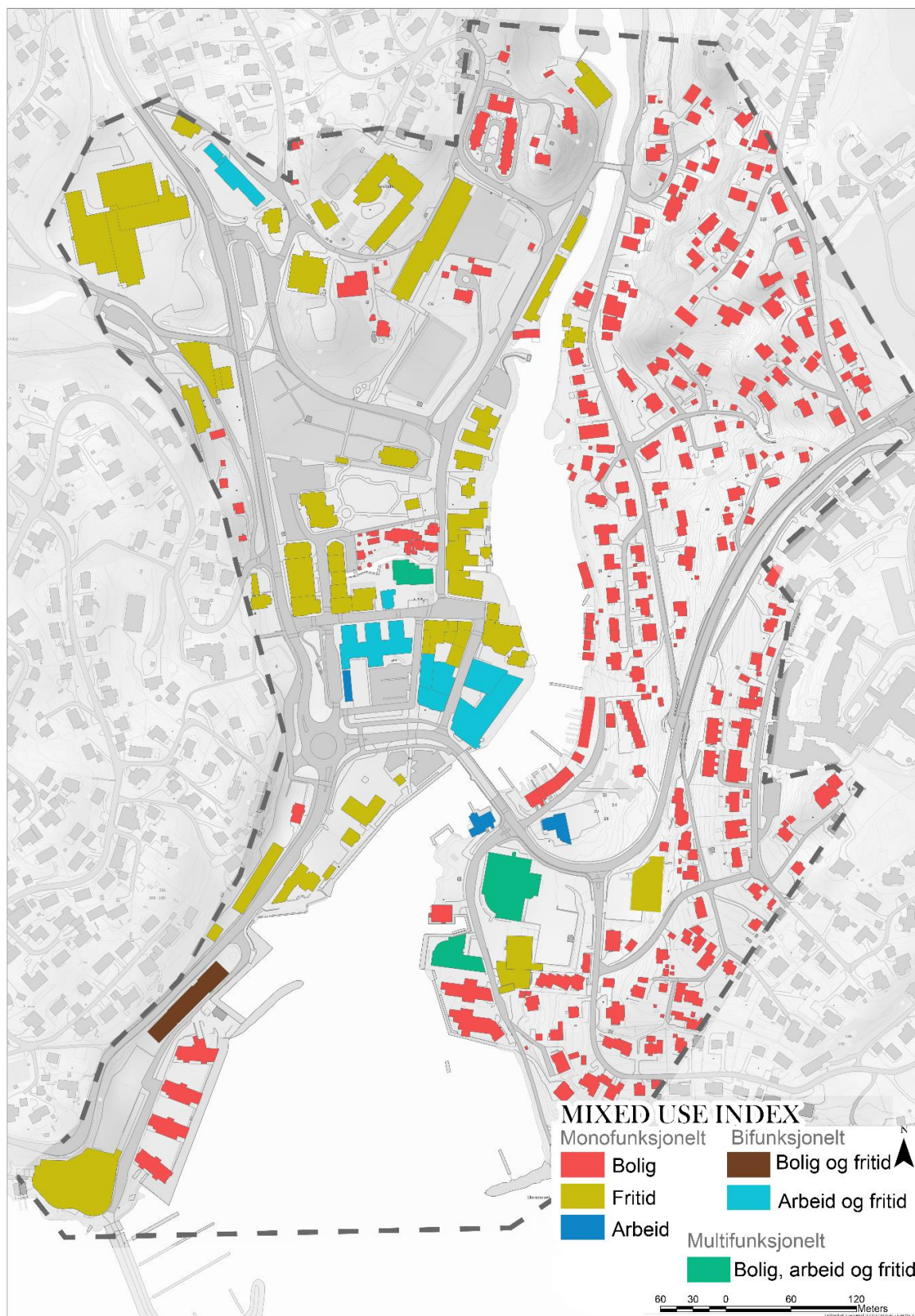
Analysene med lav radius viser at andre gater med høy verdi, enn de med høy radius. Dette viser til at sentrumsgaten Øyro er vendt ved vekk fra de mest vitale hovedveiene. Øyro har derfor ikke så stort potensial til å fange opp tilfeldige gjennomreisende.

Det er ønskelig at området skal være tilgjengelig i størst mulig grad for gående og syklende, og mindre tilgjengelig for bil. Slik det er i dag er altså Osøyro et svært bilbasert område, med en hovedgate vendt vekk fra hovedtrafikkåren.

<i>Vurdering for Space Syntax</i>	<i>Begrunnelse</i>
Dårlig	Uoverensstemmelser med gater med høye verdier på lokalt og globalt nivå. Øyro er vendt vekk fra sentrum. Choice analysene er relativt dårlige, men potensiale i integrasjon er middels.

6. Resultater av analyser og registreringer på Osøyro

6.2 Resultat etter Mixed Use Index (MXI) analyse



Figur 36. Resultat av MXI analyse (Selvlaget, 2020).

6. Resultater av analyser og registreringer på Osøyro

Figur 36 viser MXI analysen av Osøyro. Analysen analyserer grader av funksjonalitet. Disse er monofunksjonalitet, bifunksjonalitet og multifunksjonalitet.

Osøyro er svært monofunksjonelt. Øst i området er i større grad i rødt, altså bolig. Det viser også at en stor grad av området har funksjonen fritid. Fritid er butikker, skoler, diverse forretninger og Oseana kultursenter helt sørvest i kartet.

I sentrum, og ett bygg i nord, finner man noen turkise bifunksjonelle områder. Disse områdene består av arbeid og fritid. I sentrum er det i hovedsak butikker i første etasje og ande jobber i etasjene over. Sør på kartet er det et bifunksjonelt område med bolig og fritid.

Det er svært få bygninger som er multifunksjonelle og av grønn farge. Sørøst på kartet ser man at to av byggene er multifunksjonelle, samt ett bygg i sentrum. Dette bygget er det eneste boligområde i hele sentrum. Dette er forventet i et tettsted som er bildominert, hvor boligene ligger utenfor sentrum.

<i>Vurdering for funksjonsblanding</i>	<i>Begrunnelse</i>
Middels	Det er mest monofunksjonelle bygg, noen bifunksjonelle bygg og svært få multifunksjonelle bygninger.

6. Resultater av analyser og registreringer på Osøyro

6.3 Resultat av gatebruksanalyse



Figur 37. Resultat av gatebruksanalyse (Selvlaget, 2020).

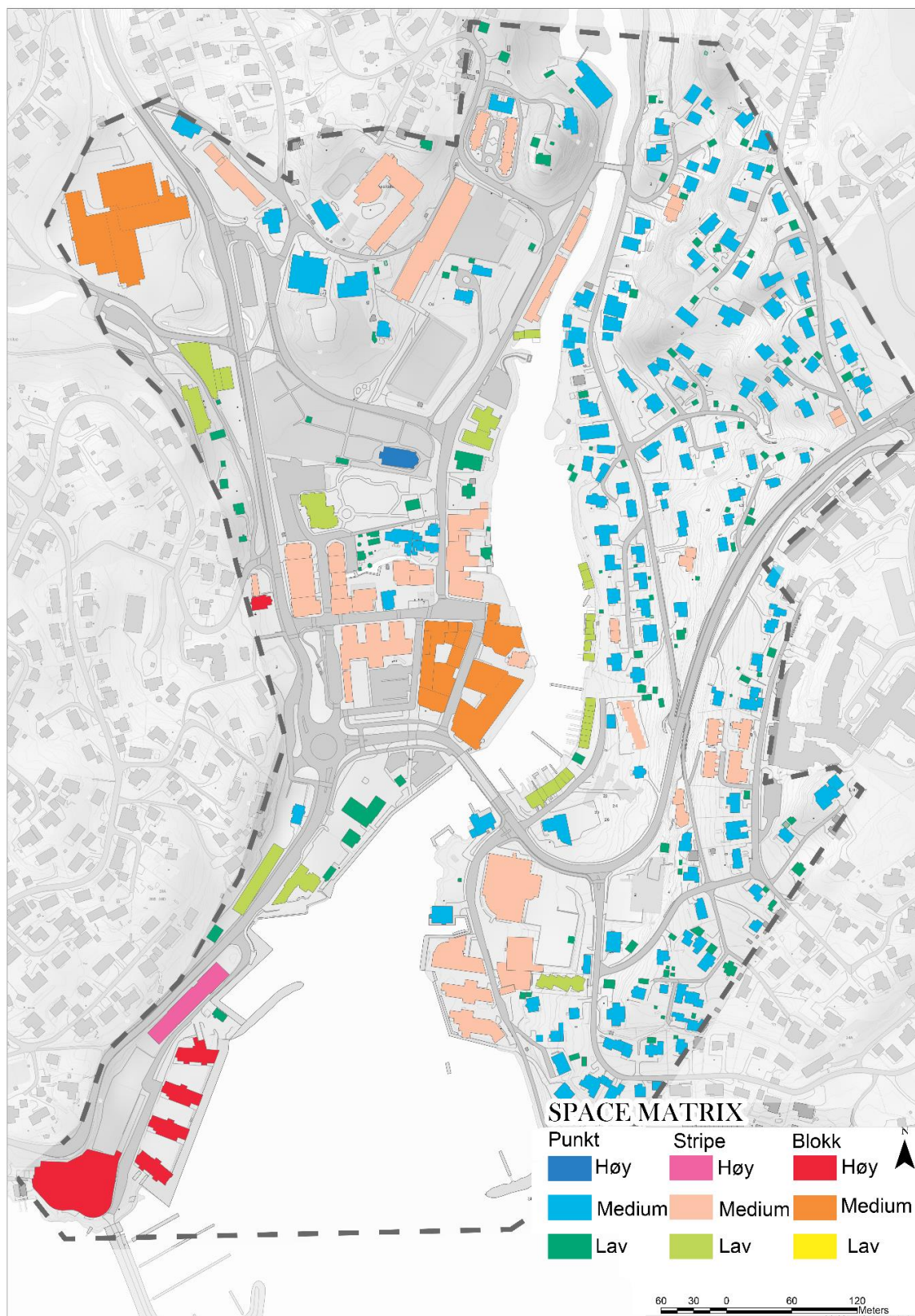
6. Resultater av analyser og registreringer på Osøyro

Figur 37 viser gatebruksanalyse av Osøyro. Rød og gul er de dominerende fargene i analysen. Rød viser kjøregater med fortau og viser hovedfartsåre gjennom området og som fortsetter utenfor kartet. Her er det fortau langs veien. Rundkjøringen er svart, som tilsvarer at dette er kun for biler. Her må fotgjengere gå på egne veier som er markert i grønt. Disse grønne veiene er kun for gående og syklende. I sentrumsområdet er det noen gater som er markert i blått og står for balanserte gater. Disse gatene har et såkalt «shared-space», som betyr at det ikke er noen fysiske skiller mellom hva som er kjøregate og fotgjengerfelt. Her skal alle kunne gå der de vil, med omsyn. De resterende gatene er gule og er kjøregater uten fortau. Dette er typisk for norske veier siden de er smale og har ikke plass til et fotgjengerfelt.

<i>Vurdering for Gatebruk</i>	<i>Begrunnelse</i>
Middels	Det er flere kjøregater med fortau som øker tilgjengeligheten for gående i sentrumsområdet. Utenom hovedveiene er det i hovedsak kjøregater uten fortau. Det er ikke er egne handlegater for fotgjengere og syklistene.

6. Resultater av analyser og registreringer på Osøyro

6.4 Resultat av Space Matrix analyse



Figur 38. Resultat av Space Matrix analyse (Sehlaget, 2020).

6. Resultater av analyser og registreringer på Osøyro

Space Matrix analysen i Figur 38 viser bebyggelsestetthet. Den er som sagt delt inn i en matrise av punkt, stripe og blokkbebyggelse og tre forskjellige høyder. Store deler av området i øst er lyseblå punktbebyggelse, altså medium høye eneboliger. Det er også noen av punktbebyggelsen som er av lav høyde som vist i den mørkegrønne fargen. Det er også noen stripebebyggelser i medium høyde i område. I sentrumsområdet er det i størst grad medium stripebebyggelse, men noen blokker av medium høyde. Det er noen punktbebyggelser i sentrum også.

Nord i området er det en blanding av stripe, blokk og punkt bebyggelse, alle i medium høyde.

Helt sør i området er det eneste stedet hvor etasjehøyden er klassifisert som høy.

Punktbebyggelse er den minst arealeffektive måten å bygge på. Det er da svært vanlig at tettsteder har en dominerende punktbebyggelsesstruktur, så det er forventet også på Osøyro.

<i>Vurdering for Space Matrix</i>	<i>Begrunnelse</i>
Middels	Det er lite blokkbebyggelse, som er vanlig i sentrumsområder. Det er mye punktbebyggelse i nær avstand til sentrum.

6. Resultater av analyser og registreringer på Osøyro

6.5 Resultat av Kevin Lynch – Image of the City analyse



Figur 39. Resultat av Kevin Lynch - Image of the City analyse (Schlaget, 2020).

6. Resultater av analyser og registreringer på Osøyro

Figur 39 viser analysen over bybilde og hva som er med på å definere dette, altså «the image of the city». Hovedveien i området er en svært dominerende faktor i byen og skaper en barriere. Elven er en naturlig barriere for området da den skiller og begrenser tilgjengeligheten mellom boliger i øst og sentrum.

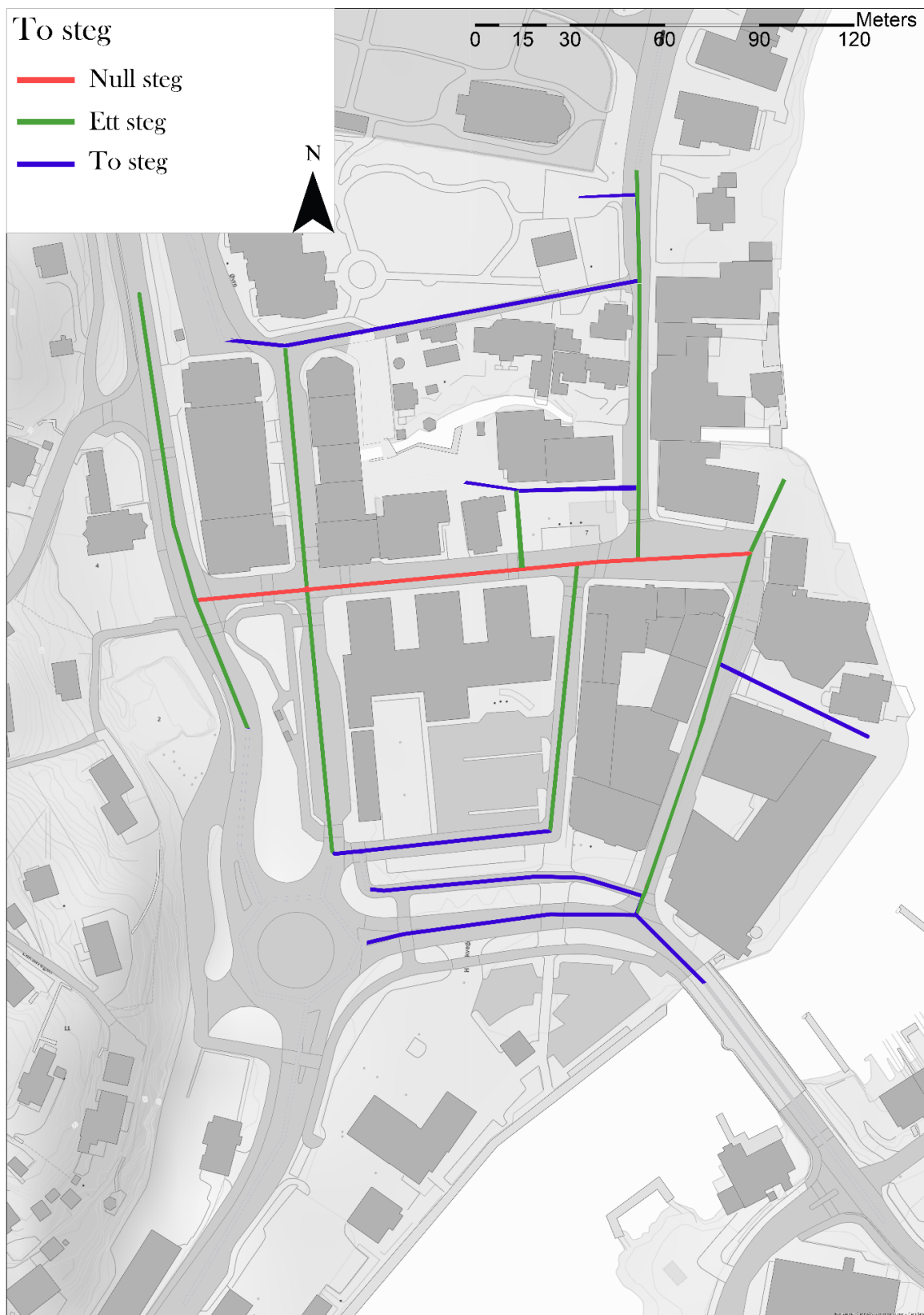
Sentrum skiller seg ut fra omkringliggende område som et distrikt. Her er det sentrumsstruktur med forretninger, handlegater og større bygninger. Også sør i område rundt Oseana skiller seg ut fra omkringliggende ved å være et svært «moderne» område med en høy etasjehøyde på leiligheter og kunst- og kultursenter. Gjennom sentrumsområder er det stier hvor fotgjengere kan bevege seg i distriktet, som er hovedfartsåren for fotgjengere i området. Bussterminalen er et tydelig knutepunkt som binder sammen kollektiv transport og muligheten for å bevege seg videre til fots. Oseania, som er kunst og kultursenteret går som et landemerke for Osøyro. Samtidig ligger det et stykke unna sentrumskjernen.

I sentrum kan man altså se et distinkt distrikt med en naturlig sti gjennom. Det er også ett knutepunkt. Bybilde har relativt få iøynefallende punkt som identifiserer byen.

<i>Vurdering for Kevin Lynch</i>	<i>Begrunnelse</i>
Dårlig	Det er lite som skiller seg ut som særpreg for Osøyro og gir en tydelig følelse av identitet.

6. Resultater av analyser og registreringer på Osøyro

6.6 Resultat av To-steps analyse



Figur 40. Resultat av To-steps analyse (Selblaget, 2020).

6. Resultater av analyser og registreringer på Osøyro

Figur 40 viser analysen for to-steps analyse som baserer seg på hvor langt man når med å utføre en og to retningsendringer fra en gitt gate.

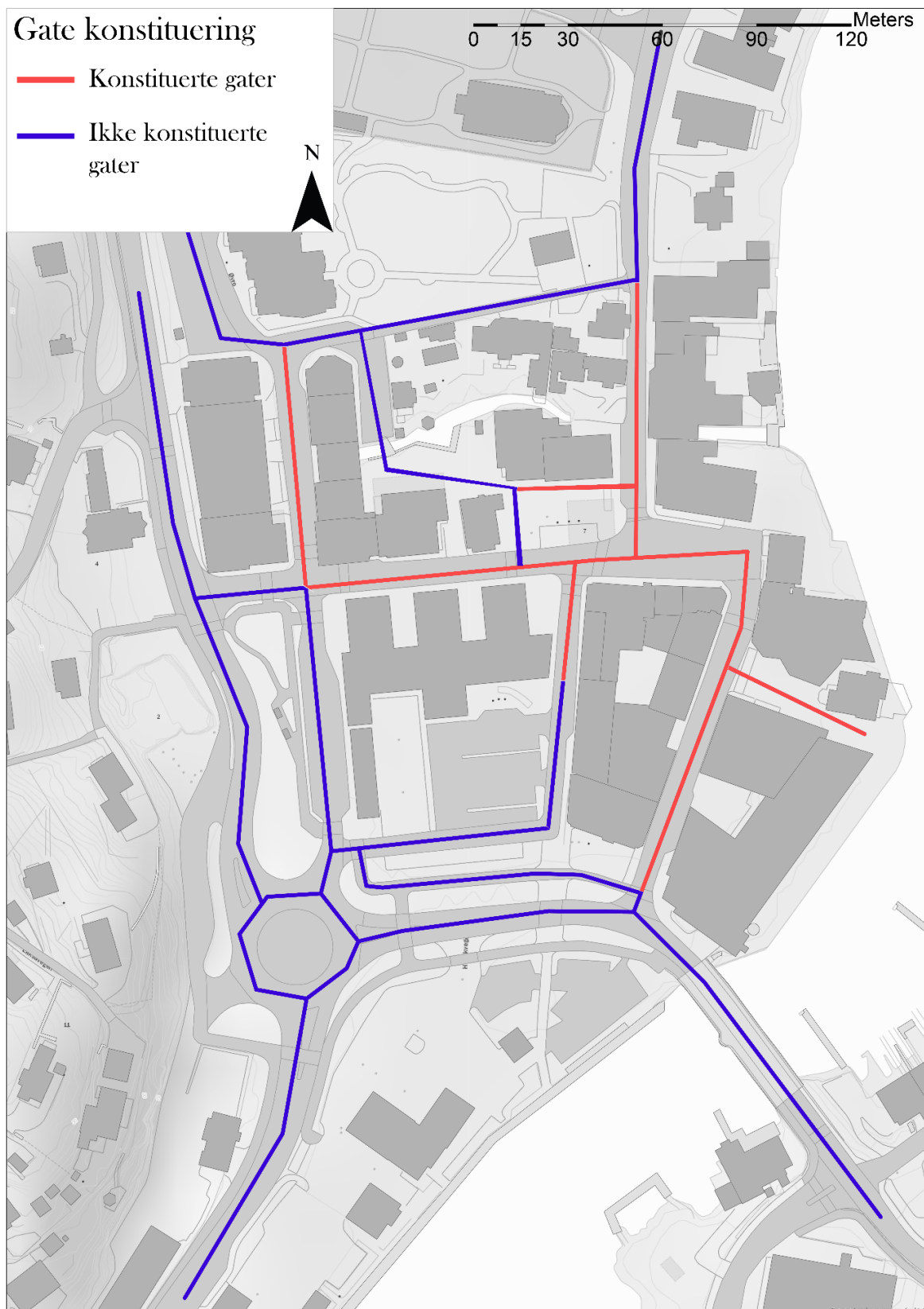
Utgangspunktet er Øyro som hovedgate, som er markert med rød. Første retningsendring er markert med grønn og andre retningsendring er markert med blå.

Det er muligheter for å komme seg relativt langs innad i sentrum. Sentrum består av lange kvartaler, som gjør at man kan bevege seg lenger. Det går da ikke å bevege seg ut fra sentrum.

<i>Vurdering for To-steps analyse</i>	<i>Begrunnelse</i>
Middels	Man kan bevege seg i store deler av sentrum fra hovedgaten på to steg. Man når ikke særlig langt på to retningsendringer fra Øyro som hovedgate. Kan ikke bevege seg ut fra sentrum.

6. Resultater av analyser og registreringer på Osøyro

6.7 Resultat av Gatekonstituering analyse



Figur 41. Resultat av Gatekonstituering analyse (Selvlaget, 2020).

6. Resultater av analyser og registreringer på Osøyro

Figur 41 viser analysen for gatekonstituering. Den viser hvor man finner innganger som er direkte koblet til gateplanet. Gatesegmenter som har direkte tilknytning mellom inngang og gaten er konstituerte og som er markert med rød.

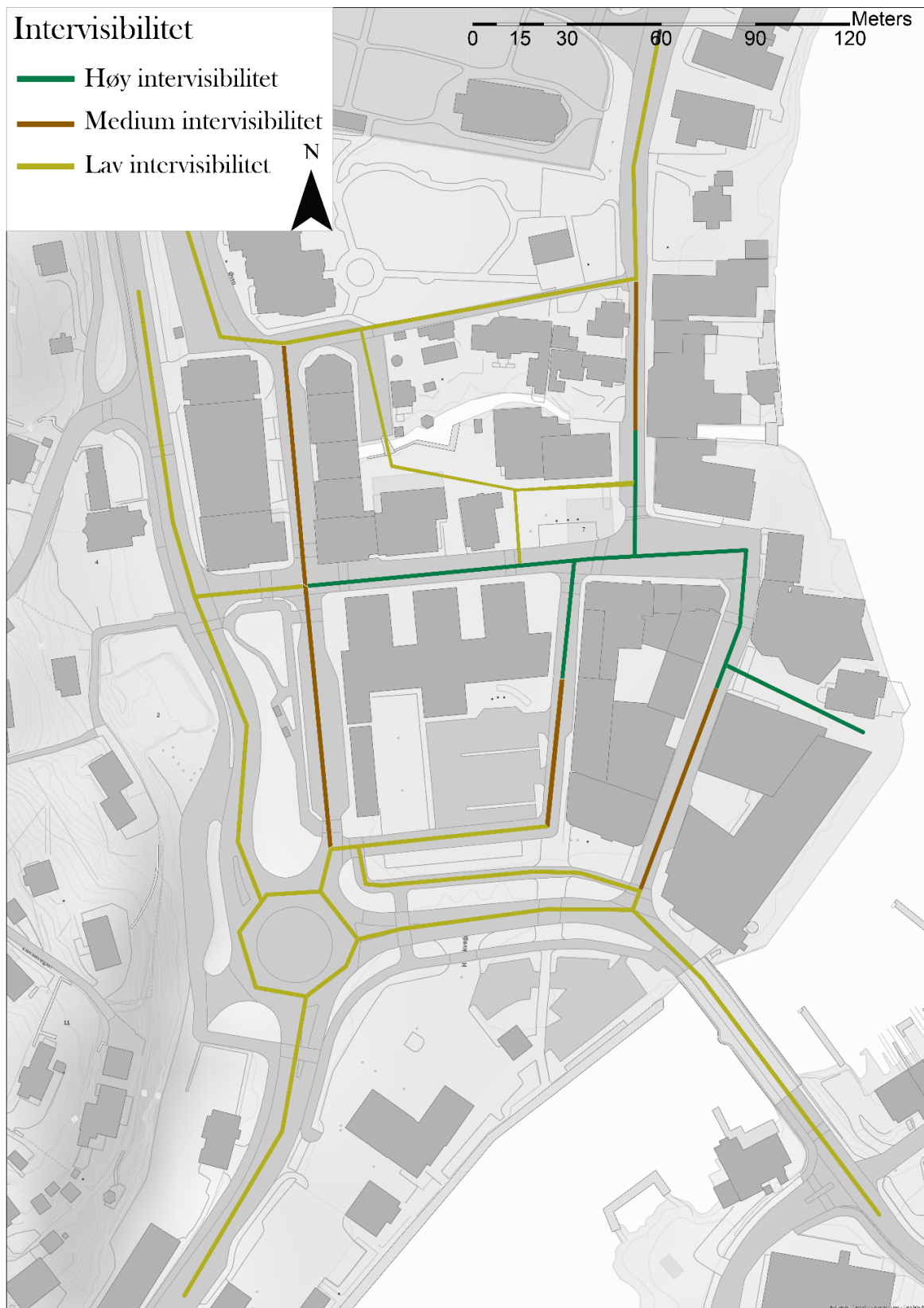
I gaten Øyro er det mange av inngangene som er direkte mot gaten, dette gjelder også i flere av sidegatene. Men man skal ikke mange gater bort fra Øyro før gatene ikke er konstituerte lengre, som er markert med blå. Disse gatene har ikke inngangspartier knytt til gaten og vil da ikke ha samme tilknytning mellom gateplan.

Analysen fremstiller visuelt hvilke gater det er direkte tilknyttet inngangsparti, og i Osøyro er det de konstituerte gatene svært sentrert. Inngangspartier kan påvirke hvor man velger å bevege seg, og de ukonstituerte gatene kan virke mindre innbydende å gå i.

<i>Vurdering for Gatekonstituering</i>	<i>Begrunnelse</i>
Middels	Godt med konstituerte gater i sentrum, men de er veldig sentrerte.

6. Resultater av analyser og registreringer på Osøyro

6.8 Resultat av Intervisibilitet analyse



Figur 42. Resultat av Intervisibilitet analyse (Selvlaget, 2020).

6. Resultater av analyser og registreringer på Osøyro

Analysen av intervisibilitet i Figur 42 viser forholdet mellom vindu og dører på en side av gaten og vindu og dører på den andre siden av gaten. Om de er parallelle slik at man kan se inn i bygget fra den andre siden av gaten, er gaten intervisible eller synlig.

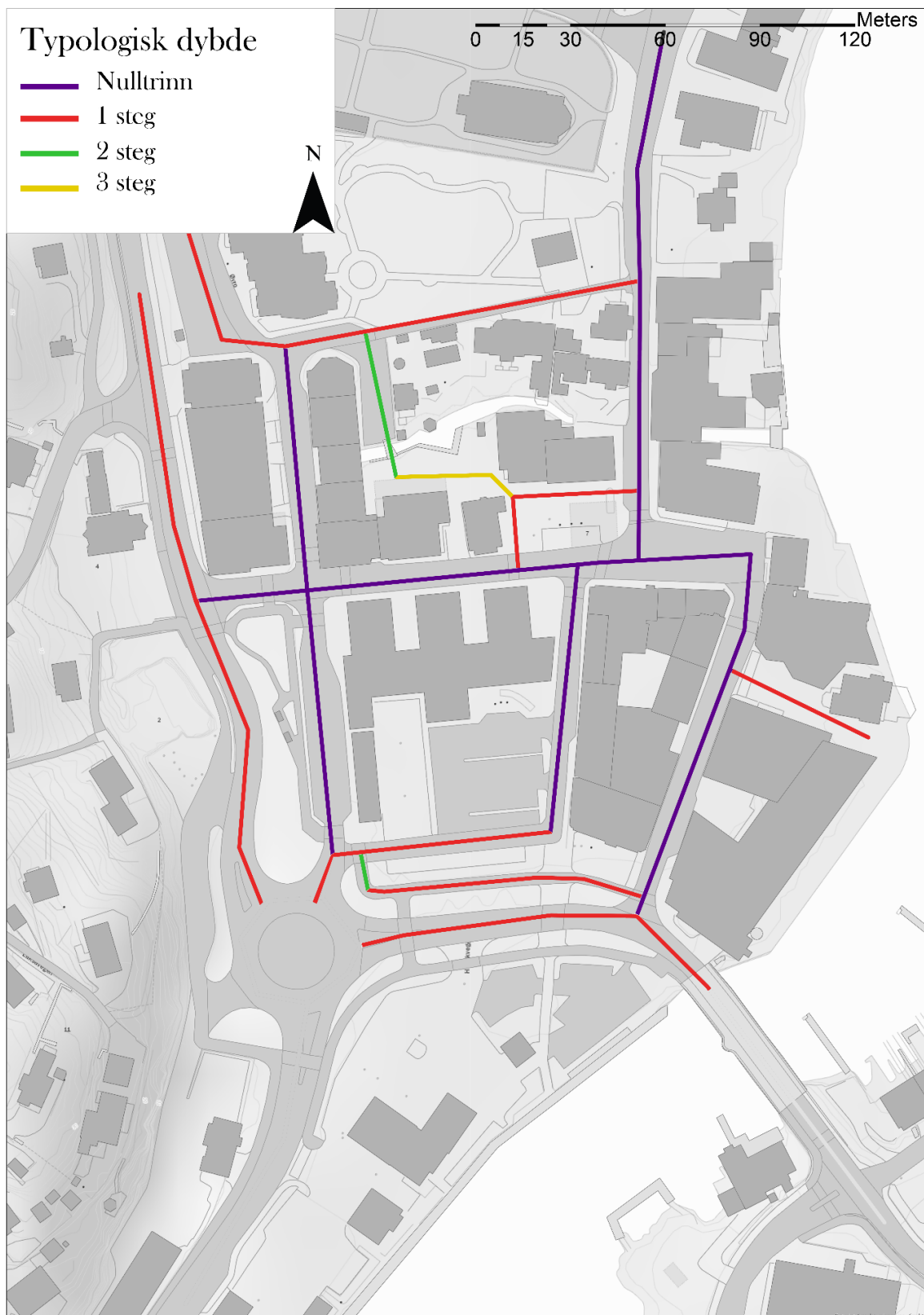
Øyro og i et par av tilstøtende gater er det høy intervisibilitet, som er markert i grønn. Flere av tilstøtende gater eller gatesegmenter er det mellom intervisibilitet, som er markert i brun. Gatene markert i gul har lav til ingen intervisibilitet og er stort sett veier med svært få eller innganger slik at eventuelle innganger i gatene ikke kan bli oppfattet som synlige, eller intervisible.

Analysen forteller at gatene og inngangene er mindre synlige jo lengre bort fra hovedområdet med Øyro man kommer, som gjenspeiler sentrum som svært sentrert og lite synlig. Også dette vil kunne påvirke om en gate virker innbydende og om man velger å bevege seg her.

<i>Vurdering for Intervisibilitet</i>	<i>Begrunnelse</i>
Middels	Det er en del gater som når høy intervisibilitet, men det går fort over til middels og lav.

6. Resultater av analyser og registreringer på Osøyro

6.9 Resultat av Topologisk dybde analyse



Figur 43. Resultat av Topologisk dybde analyse (Selvlaget, 2020).

6. Resultater av analyser og registreringer på Osøyro

Figur 43 viser analysen for topologisk dybde, som viser forholdet mellom hus og bygninger og det offentlige rom, vist med hvor mange trinn fra bygning til offentlig gate.

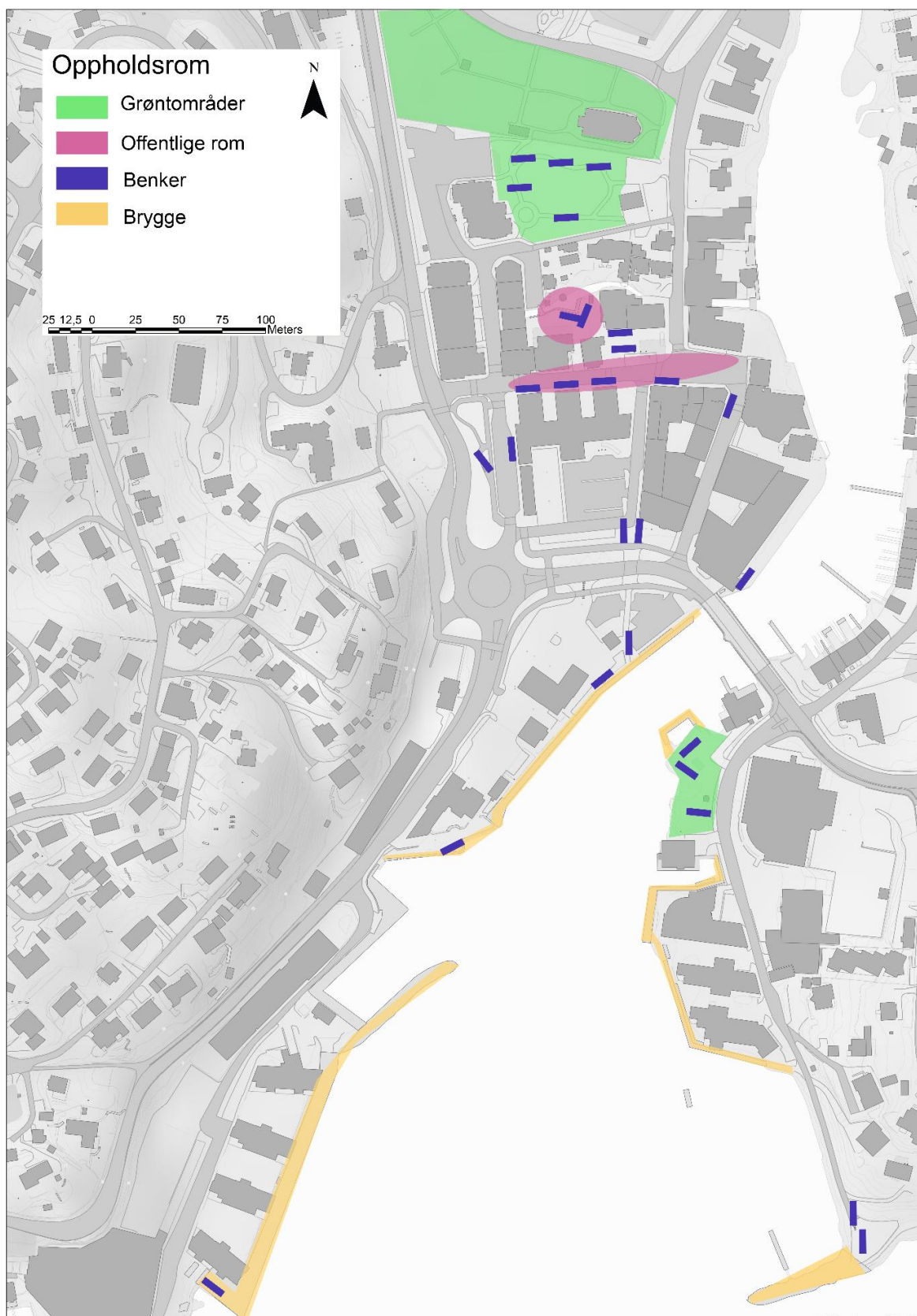
Gatesegmentene markert i lilla vil kunne oppfattes som offentlige rom. Og de røde som er et steg fra dem vil kunne oppfattes som noe mer private eller bortgjemt.

Eksempelvis er det et gatesegment markert i gul ca. midt av analysen som kan oppleves som privat da det ligger gjemt bak lokaler, men dette er et område som er tilrettelagt for å være et offentlig rom.

<i>Vurdering for Topologisk dybde</i>	<i>Begrunnelse</i>
Middels	Det er mange lange og sammenhengende gater som skaper god forbindelse og lite stegs forandringer.

6. Resultater av analyser og registreringer på Osøyro

6.10 Resultat av registreringer av oppholdsrom



Figur 44. Resultat av registreringer av oppholdsrom (Selvlaget, 2020).

6. Resultater av analyser og registreringer på Osøyro

For å se hvor folk kan oppholde seg i sentrum og langs kysten er det gjort registreringer av forskjellige oppholdssoner. Figur 44 viser et kart over oppholdssoner.

Nord for Øyro rundt kirken er det store grøntområde, her det er også mange benker. Det er også et grøntområde på motsatt side av broen med noen benker langs sjøen.

Øyro er i seg selv et offentlig rom til opphold, med en del benker. Det er også et annet offentlig rom rett ved Øyro med noen benker.

Langs kystlinjen er det offentlige brygger langs store deler. Her er det gode muligheter til å bevege seg over lengde strekninger. Det er da et stykke å gå fra sentrum til disse områdene. Det er så å si ingen oppholdsareal langs elven, som er uheldig.

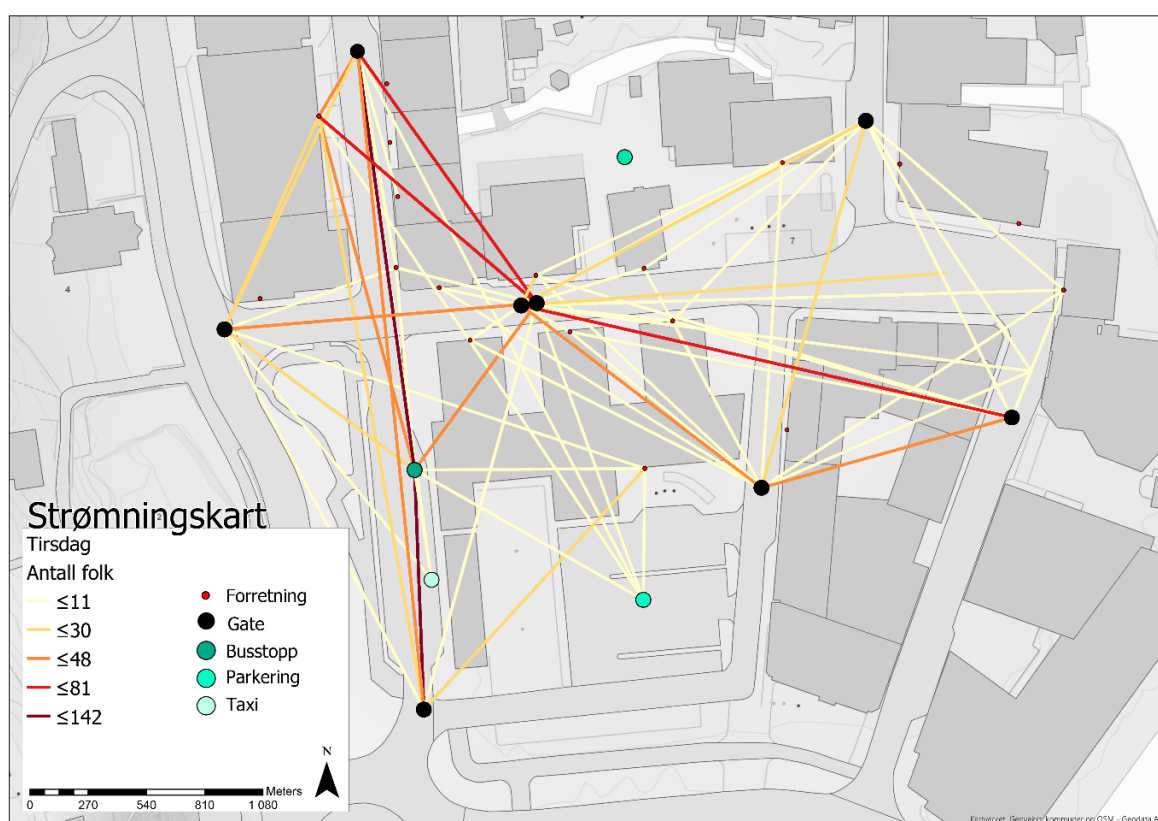
<i>Vurdering for registrering av oppholdsrom</i>	<i>Begrunnelse</i>
Middels	Mange benker, god tilgang til kystlinjen, store offentlige rom. Dårlig med mindre grøntarealer, dårlig med oppholdsarealer langs elven.

6. Resultater av analyser og registreringer på Osøyro

6.11 Resultater av registreringer av strømninger

Registreringene er gjort tre forskjellige dager. Videre er det laget strømningskart for alle dager samlet, tirsdag og fredag. Vi valgte å lage et kart over tirsdag som representativt for ukedag, siden det var gjort flere registreringer denne dagen enn på torsdag.

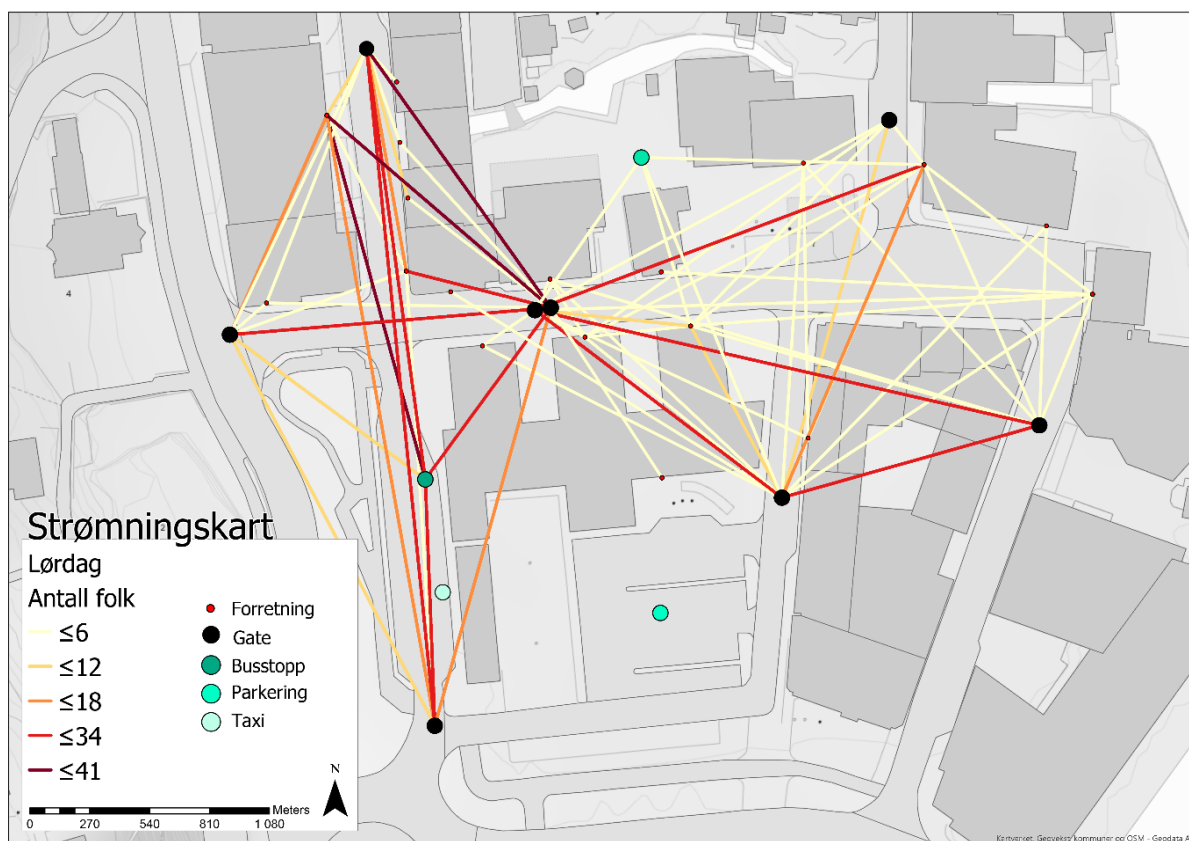
Figur 45 viser strømningskart for tirsdagen. Man ser at det mest trafikk av fotgjengere langs gaten i nord og sørlig retning fra busstoppet. Mange går denne strekningen uten å bevege seg inn i sentrumsområde. Strømninger gjennom sentrum er i hovedsak bare i gatene. Det er få som beveger seg inn i butikker. B2 er matbutikken Extra, og er den forretningen med høyest trafikk.



Figur 45. Resultater av registreringer av strømninger tirsdag (Selvlaget, 2020).

5. Historisk utvikling og planlegging på Osøyro

Figur 46 viser strømningskart for lørdag. Her er det mindre registreringer enn tirsdagen så høyeste antall registreringer er 41 på en strekning, i motsetning til 142 som på tirsdagen. Her ser man også at det er i gaten med busstoppet som har høyest trafikk. Matbutikken Extra, B2, samt butikk B3, som er en frisørsalong. Det er mange butikker som har seks eller mindre kunder på en lørdag som er ganske dårlig.

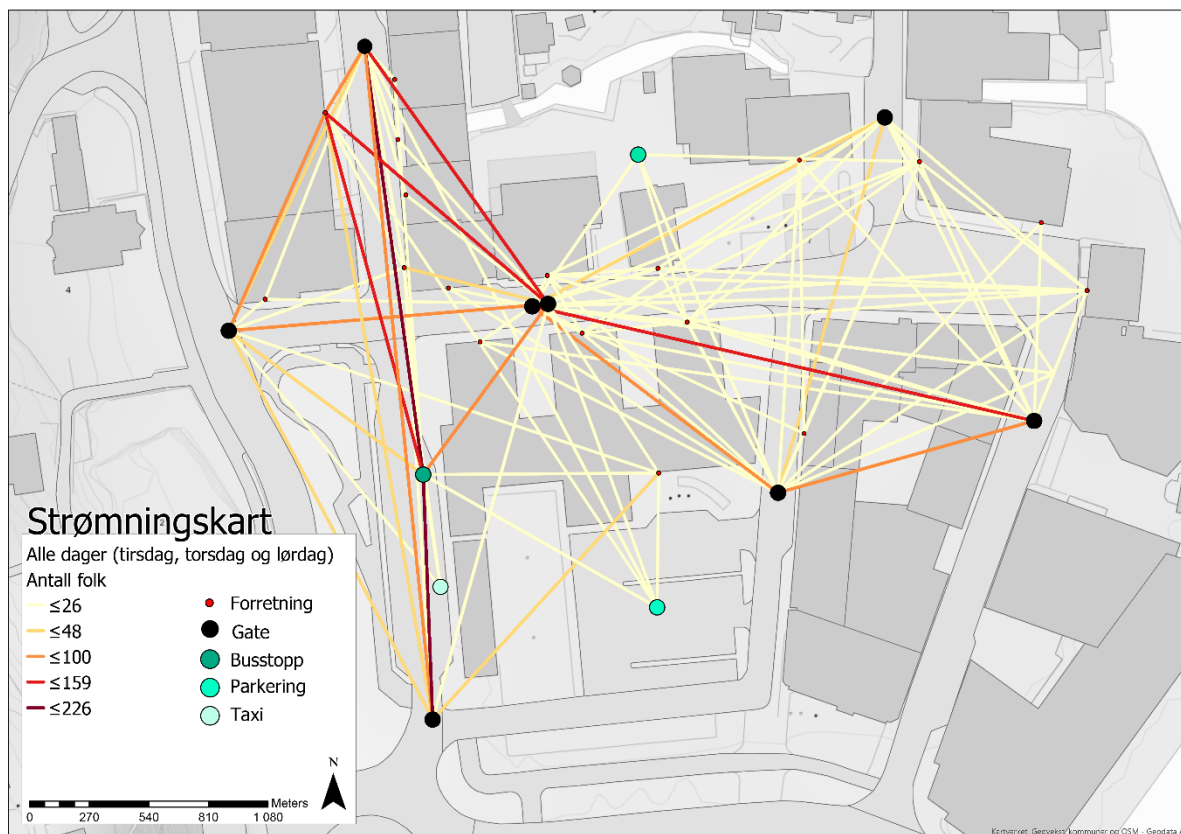


Figur 46. Resultater av registreringer av strømninger fredag (Selvlaget, 2020).

6. Resultater av analyser og registreringer på Osøyro

Figur 47 viser samlet strømningskart for alle dagene. Her ser man igjen at gaten med busstopp har mest trafikk, og i endene av gaten forsvinner mange folk før de går gjennom sentrum. Det er matbutikken som har flest kunder, mens de andre butikkene har relativt få kunder.

Sentrumsgaten er i hovedsak brukt som gjennomgang.



Figur 47. Resultater av registreringer av strømninger alle dager (Selvlaget, 2020).

Vurdering for registrering av strømninger

Begrunnelse

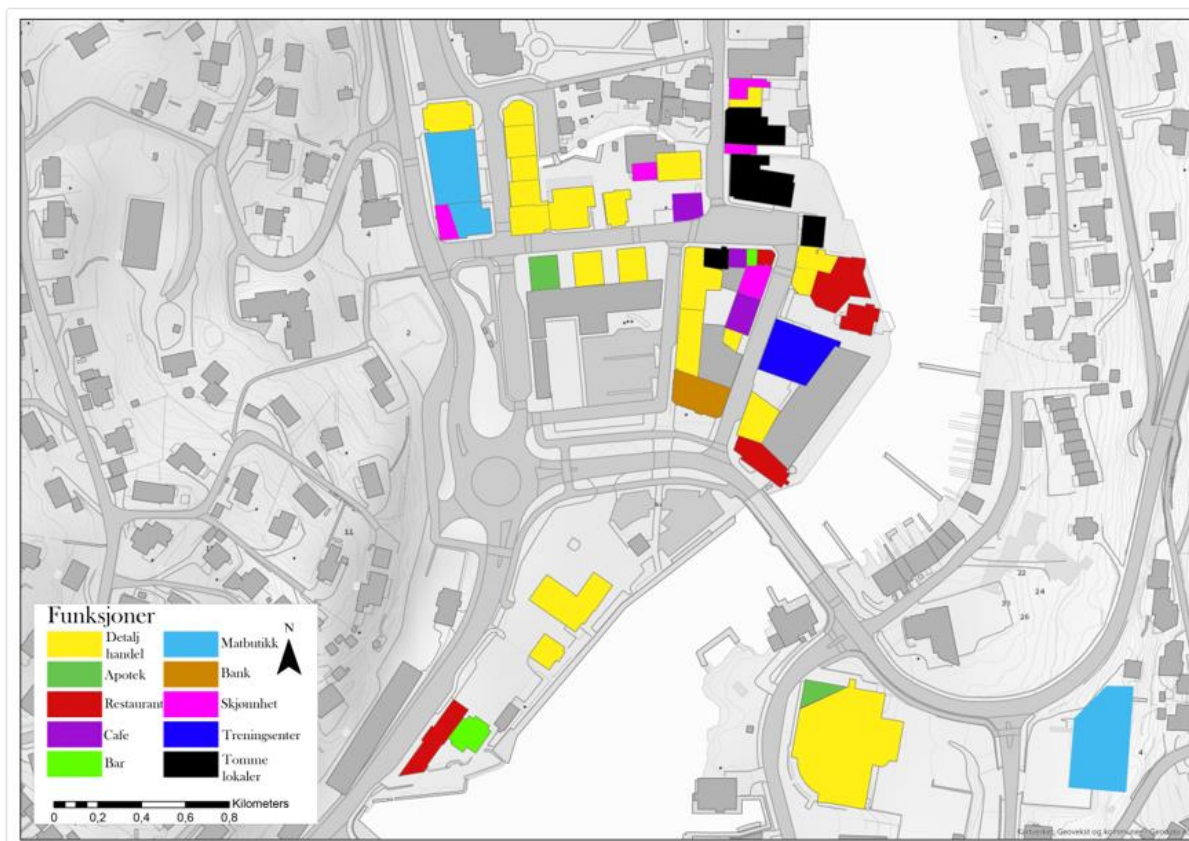
Middels

Det er en del folk i gatene, men i hovedsak i sammenheng med busstoppet. En del folk går inn i sentrumsgaten, men svært få bruker butikkene.

6. Resultater av analyser og registreringer på Osøyro

6.12 Resultater av registreringer av funksjoner i sentrum

For en oversikt over hva befinner seg av butikker og funksjoner i sentrumsområdet Øyro, og omkringliggende, er det gjort registreringer av hvilke funksjoner som i området. *Figur 48* viser et kart over registreringene av funksjoner.



Figur 48. Resultater av registreringer av funksjoner i sentrum (Selvlaget, 2020).

Av kategoriene kan man se to matbutikker (lys blå) i og nært sentrum. I sentrumsområdet er det flere funksjoner, men det er mest detaljhandel butikker her. Det er flere restauranter (rød), kafeer (lilla) og et par barer (lys grønn) som burde bidra til at folk bruker området. Det er da også en del tomme lokaler (svart).

Vurdering for registrering av funksjoner

Begrunnelse

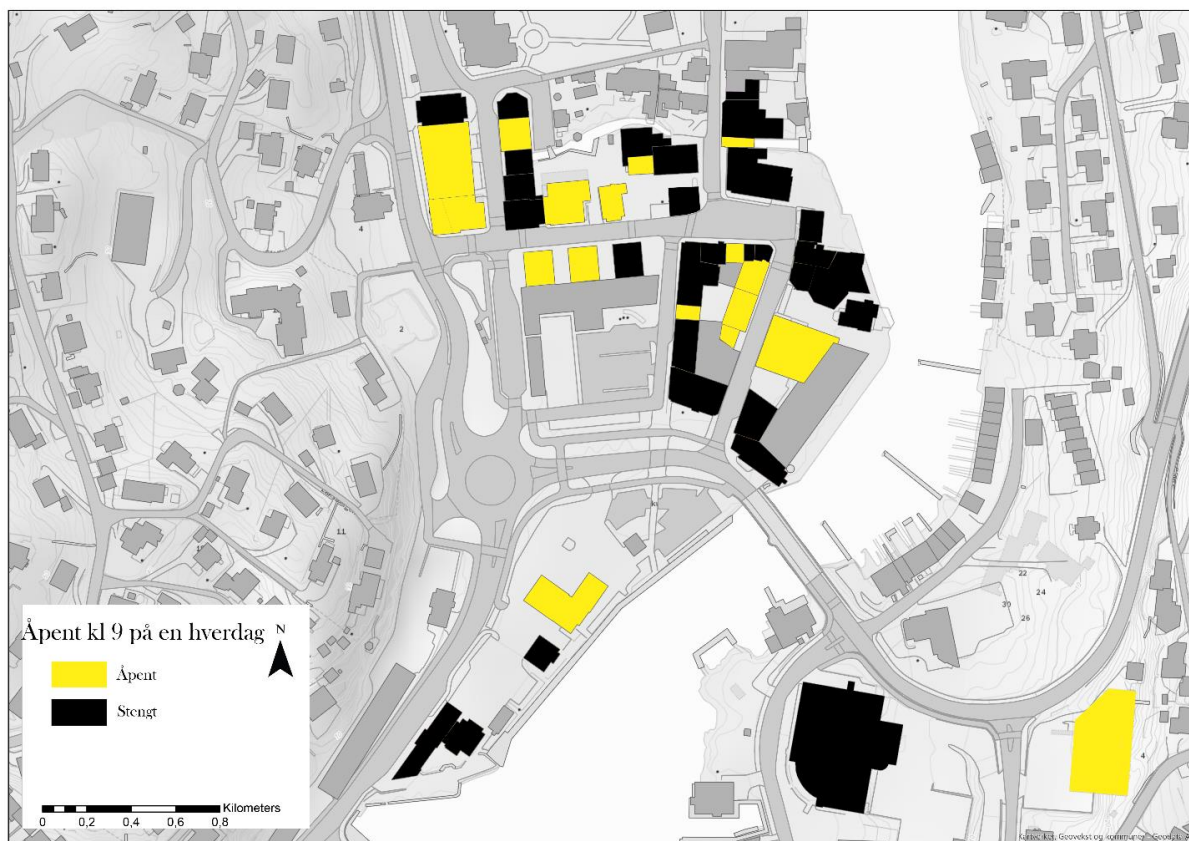
Middels

Grei variasjon i funksjoner, men en del tomme lokaler. Mye detaljhandel.

6. Resultater av analyser og registreringer på Osøyro

6.13 Resultater av registreringer av åpningstider

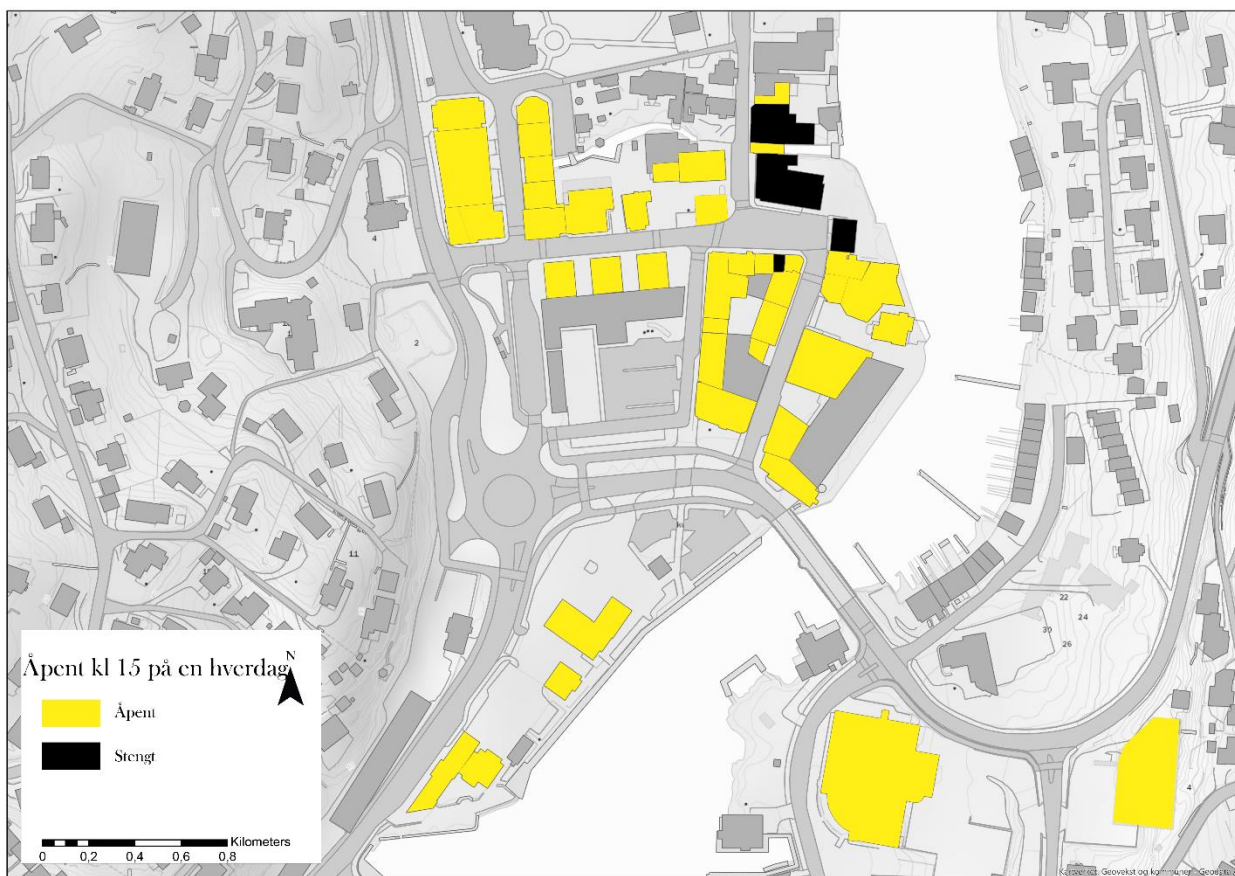
Videre er det sett på åpningstidene til butikkene og laget tre kart som viser hvilke av dem som holder åpent ved tidene kl. 09.00, 15.00 og 20.00. Denne registreringen er fin for å kunne se når funksjonene i sentrum er åpne som tilsier når de er tilgjengelig for kunder.



Figur 49. Resultater av registreringer av åpningstider kl. 9 (Selvlaget, 2020).

Kl. 09.00 i Figur 49 viser at om morgenen er blant annet matbutikker, apotek, et par detaljhandler og frisører er åpne. De fleste butikkene som ikke var åpne kl. 09.00 åpner gjerne kl. 10.00

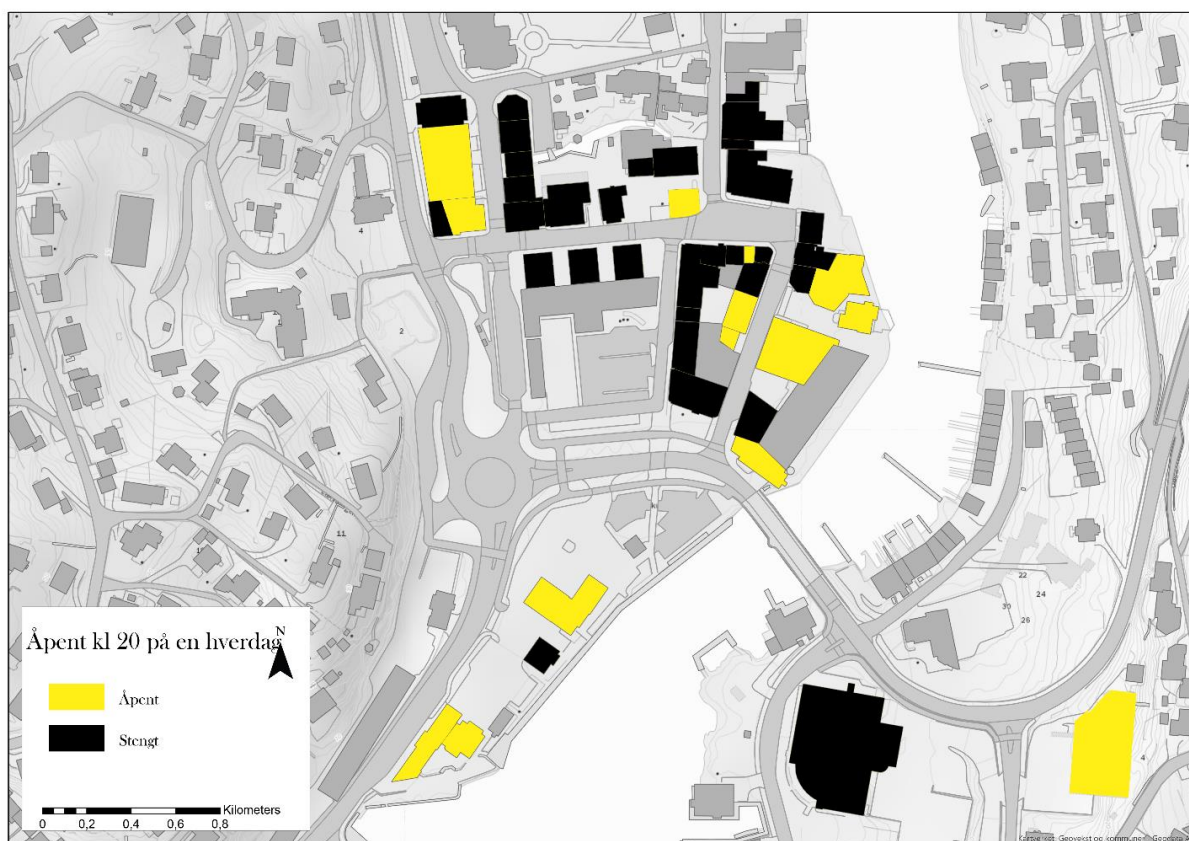
6. Resultater av analyser og registreringer på Osøyro



Figur 50. Resultater av registreringer av åpningstider kl. 15 (Selvlaget, 2020).

Kl. 15.00 i Figur 50 viser at de aller fleste funksjonene er åpne. Restaurantene åpner gjerne kl. 13 eller 15. Unntakene er her nattklubben i hovedgaten som ikke åpner før på kveldstid, og de stengte lokalene.

6. Resultater av analyser og registreringer på Osøyro



Figur 51. Resultater av registreringer av åpningstider kl. 20 (Selvlaget, 2020).

Kl. 20.00 i Figur 51 viser at det er mye som er stengt da de fleste detaljhandlene og frisører osv. stenger kl. 17 eller kl. 18.

Basert på dette kan det enkelt tenkes at det er mindre trivelig å gå gjennom gatene tidlig på morgen og på kvelden da det er lite som er åpent og gjerne lite folk som er i gatene.

<i>Vurdering for registrering av åpningstider</i>	<i>Begrunnelse</i>
Dårlig	Det er ingenting som tilsier et døgnmiljø her. Funksjonene som er åpen på kveldstid ligger svært spredt, og gjør at gatene er ikke attraktive å bevege gjennom.

6. Resultater av analyser og registreringer på Osøyro

6.14 Diagnose av Osøyro

Basert på de ulike romlige analysene og registreringen kan vi gi Osøyro en form for diagnose, og si noe om stedet har oppnådd urban vitalitet. De ulike analysene og registreringene har gjort det mulig å se i hvor stor grad de ulike faktorene er til stede og oppnådd i sentrumsområdet her.

Tabellen under er en oppsummering av resultatene og de ulike vurderingene.

Analyser	Vurderinger
Space Syntax	Middels
Mixed Use Index (MXI)	Dårlig
Gatebruk	Middels
Space Matrix	Middels
Kevin Lynch «image of the city»	Dårlig
To-steps analyse	Middels
Gatekonstituering	Middels
Intervisibilitet	Middels
Topologisk dybde	Middels
Registreringer	Vurderinger
Registrering av oppholdsrom	Middels
Registrering av strømninger	Middels
Registrering av funksjoner	Middels
Registrering av åpningstider	Dårlig

Kapittel 7

Diskusjon

7. Diskusjon

7. Diskusjon

I dette kapittelet blir resultatene fra analyser og registreringer diskutert og knyttet opp mot litteraturen. Hvert av temaene fra teorien blir drøftet i henhold til Osøyro sine resultater. Etter diskusjonen har vi kommet frem til en enkel strategi for fremtidig utvikling av Osøyro. Til slutt kommer det en avslutning på diskusjonen som knytter seg til norske småsteder generelt.

7.1 Funksjonsblanding

Funksjonsblanding

Mange av forfatterne som det ble referert til i litteraturkapittelet, mener at funksjonsblanding er en viktig indikator på vitale byer. I analysen MXI (Mixed Use Index) vises hvilken grad av funksjonalitet området har. Hvor det på er Osøyro mest monofunksjonelle bygg. Det er noen bifunksjonelle og svært få multifunksjonelle bygg. Det er kun ett bygg i sentrum som er multifunksjonelt. Dette bygget er vist i *Figur 52*, som er et utklipp av analysen.

Er det høy grad av funksjonsblanding blir områdene mer aktive, har kortere reiseavstand og er trygge. Osøyro, med sentrumsgaten Øyro har svært lite funksjonsblanding. Folk som jobber i sentrum, er da avhengig av bil eller kollektiv.



Figur 52. Utklipp av MXI analysen (Selvlaget, 2020).

Funksjonsblanding er med på å hindre byspredning og er bærekraftig. Høy tetthet og økning i funksjonsblanding skaper sosial interaksjon og vekst i sosial kapital (Khakzand, 2016, s.134-135).

7. Diskusjon

Mangfold

Fanstein (2005, s.3-4) mener mangfold trekker kapital, innovasjon og sikrer rettferdighet.

Mangfoldet av butikker i sentrum vil ha mye å si i forhold til økonomiske vekst. I henhold til registreringene av funksjoner på Osøyro er det et flertall av detaljhandel, med blant annet noen kafeer og frisører som skaper mangfold i funksjoner.

Jacobs (1961, s.188-197) mener mangfold kommer av seg selv, og henviser til historiske byer. I Norge er historien til tettsted ofte den samme. De fleste tettsteder hadde stor økonomisk vekst i etterkrigstiden, med modernismens tanker om funksjonsdeling. Dette gjelder også Osøyro.

På Osøyro er det så å si ingen som bor i sentrum. Dessverre er det stor segregering i tettstedet, som strider med Jacobs meninger om at det ikke skal foreligge segregering. Segregering fører til mindre offentlig kontakt og dårligere sikkerhet. Planleggerne Young og Sandercock mener det er det urbane mangfoldet som er grunnlaget for en rettferdig by (Fainstein, 2005, s.5-6). Ut ifra deres tanker kan det sies at Osøyro ikke har grunnlaget for å være et rettferdig sted. Området mister kunder, og lider av en såkalt «sentrumsdød», så det foreligger lite innovasjon og kapital som Fanstein understreker som svaret på mangfold. Florida påpeker også at det er viktig å forsone økonomisk vekst og sosialt mangfold, som blir viktig å fokusere på videre i utviklingen av Osøyro. En tilnærming med å blande bygningstyper samt rimelig prisnivå sett sammen med transport planlegging kan være med på å skape en rettferdig by (Fainstein, 2005, s.14-15).

Nabolag

En annen viktig faktor i funksjonsblanding er nabolag. Boliger og ulike boligstrukturer er viktig for mangfold i bruk av et sted. Osøyro følger ikke nabolagsmodellen til Perry som vist i Figur 3 i kapittel 3. Han mente at sentrum skal bestå av nabolag i sentrum og kommersielt bruk i kantene av byen. Gater skal være diskontinuerlige og ikke egnet for gjennomgangstrafikk (Mehaffy m.fl, 2015, s. 200). I sentrumskjernen til Osøyro er det sentrumsfunksjoner som handel og jobb. Boligområdene ble etablert utenfor sentrumsområdet i hovedsak på 50-tallet, hvor bilen stod sentralt i planleggingen. Det var planlagt at man trengte bil for å komme seg til sentrum og området er egnet for gjennomgangstrafikk.

7. Diskusjon

Jacobs (1961, s.149-168) kritiserte denne modellen og argumenterer for at det ikke skal foreligge fragmentering i nabolag. Det skal være en sammensetning av mobilitet til beboerne og brukbarhet på tross av områdets karakter og størrelse. På Osøyro er det fragmentering i den grad av at boligområdene ligger utenfor sentrumskjernen.

Utenfor sentrumsgaten Øyro har de i de siste årene laget boligkomplekser langs sjøkanten. *Sjøfronten* (2012) som vist i til venstre i Figur 53, og *Vindu mot fjorden* (2007) som vist i til høyre i figuren er to områder hvor det er flere bygg med boliger som skaper nabolag. *Vindu mot fjorden* har også et multifunksjonelt bygg som vist i figuren (dette kommer frem av MXI analysen i kap. 6.2.).



Figur 53. Høyre: Sjøfronten (Hundven-Clements Photography, u.å.). Venstre: Vindu mot fjorden (Kommunaetikk u.å.).

Det er da ikke store nabolag det er snakk om, men noen konsentrerte bygg som skiller seg fra omkringliggende bebyggelse. I selve sentrumsområde er det ingen nabolag. I kommuneplanen til Os kommer det frem at Osøyro er det mest sentrale utviklingsområdet, og er svært egnet for fortetting. Fortetting i sentrum med mangfold av boliger vil skape større nabolag. Det er viktig at det blir bygget boliger i sentrum og at området transformeres til å være et mangfold av funksjoner.

Handel

Van Nes (2005, s.175) mener handel er en sammenheng mellom det fysiske. For det første må handel være midlertidig effektivt, og det bør ta minst mulig tid å finne aktuelle butikker.

Handlegaten Øyro er relativt liten, det er ikke store avstander mellom butikker, og det tar bare noen minutter å bevege seg gjennom hele sentrum. For det andre må handel være sosialt effektiv, med attraksjoner. Det er laget tak i handlegaten og plassert ut benker for å skape en sosial effekt. Dette er da de eneste attraksjonene i området.

7. Diskusjon

For det tredje må handelen være økonomisk effektiv, hvor kunder får den beste verdien for penger. Dette er vanskelig å måle, men det kan ses på som at det bør være et mangfold av butikker i området.

Handelsområder kan deles inn to kategorier uavhengig av skala. Disse er lineært mønster av butikker og klynger av butikker (van Nes, 2005, s.177). Butikkene på Osøyro har et lineært mønster av butikker, som vist i registreringene i kap. 6.11. Historisk sett er det Øyro som er den originale sentrumsaksen. Her er butikker lokalisert i de tradisjonelle byrommene og ligger langs visse gater, og det er mye detaljhandel. Det er mest effektivt å handle til fots og noen gater er bare tilgjengelig for fotgjengere. Øyro er et tradisjonelt byrom med et lineært mønster av butikker. Det er en blanding av mangfold av butikker i gaten.

Utenfor Øyro ligger butikkene mer klynget, noe som er vanlig i mer urbane strøk. Kjøpesenteret Amfi Os ligger langs hovedveien inn mot Osøyro, og ligger i et urbant strøk. Kjøpesenteret er lokalisert langt fra sentrum, som slike store kjøpesentre ofte er og er svært bilbasert, samt områdene rundt. Det ligger større varehus i klynger i nærheten av senteret.

Sentrumsdød grunnet kjøpesenter er vanlig i Norge (Vestby, 2018 s.22-23). Som tidligere poengtert i 2, er det viktig å prioritere sentrum i videre planlegging, ikke videreutvikling av kjøpesentre. Det er viktig å finne måter for å integrere eksisterende kjøpesentre sammen med sentrum. I videre utvikling av Osøyro må sentrum prioriteres.

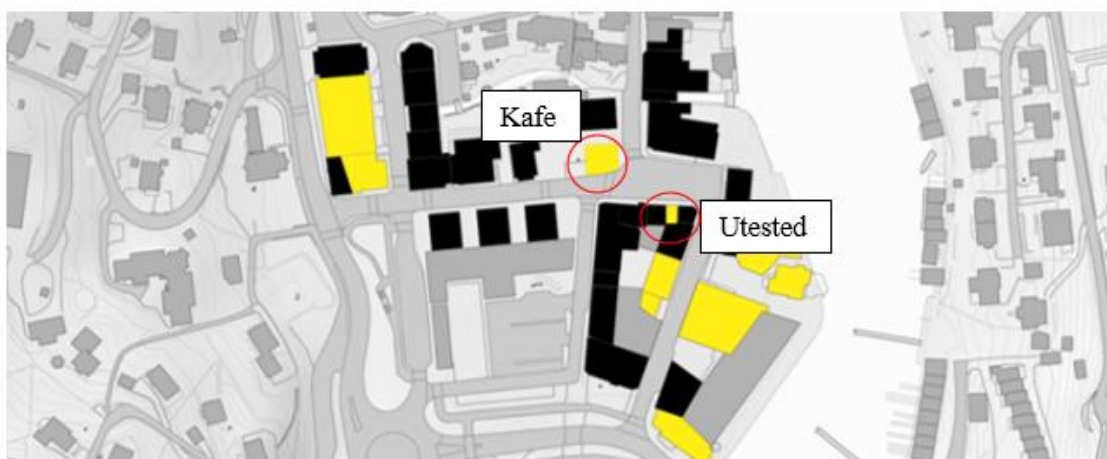
Sentrumsområdet mister kunder til lokale sentre ettersom disse er ment til å betjene moderne boligområder. Det er da lettere å dra til senteret hvor man kan få tak i «alt man trenger» på ett sted, enn å dra til sentrum. «Ja takk, begge deler» innstillingen til tettsteder er svært vanlig. På Osøyro er det fokus på å skape mer liv i sentrum, men kjøpesenteret utvikles slik det har gjort siden det ble bygget. «Liv på Øyro» innebærer at sentrumskjernen skal revitaliseres til et levende regionsenter (Onarheim og Hernes, 2017, s.20). I planleggingen fremover er det viktig å integrere kjøpesenteret sammen med tettstedsutviklingen for at dette skal være en suksess. Det etterlyses også i undersøkelsen til Storm mfl. (2018 s.27-28) et bredere tilbud av butikker, kafeer og spisesteder.

7. Diskusjon

Åpningstider

I vellykkede bygater må folk vises til forskjellige tider på døgnet. Primære bruksområder som kontorer, gjør at sekundære bruksområder får kunder. Jacobs (1961, s.199) påpeker at slike områder må til for å skape liv forskjellige tider av døgnet. I registreringene av åpningstider er det registrert tre tider på døgnet.

Van Nes (2005, s. 181) mener «nattlivsgater» er klynger av kafeer, puber og utesteder. På tettsteder som Osøyro er dette ikke vanlig. Figur 54 viser er utklipp av registreringer av åpningstider kl. 20. Her er det ikke mange steder som er åpne lenge på kveldstid. Unntak er et utested som stenger kl. 23 (kl. 2 i helger) og en kafe som stenger kl. 21 (23 i helger). Dette er indikatorer på et dårlig nattliv.



Figur 54. Utklipp av registreringer av åpningstider kl. 20 (Selvlaget, 2020).

«27/7 miljøer» er områder man kan shoppe, spise ute og finne underholdning hele døgnet hele uken (Tan og Klaasen, 2007, s 699). Dette vil være vanskelig å få til på Osøyro, og generelt i mindre steder. Døgnmiljø er med på å gjøre områdene mer overvåket, og dermed tryggere å bevege seg i. I dagens situasjon vil man nesten være alene på gaten hvis man beveger seg gjennom sentrum i 22 tiden. Døgnmiljø betyr ikke at alt skal være åpent samtidig, men at det er en overlapping av brukergruppens bruksmønstre og rutiner. De fleste funksjonene åpner i 9 tiden og er åpent til 17-18.

Tan og Klaasen (2007, s.700-701) påpeker at et bymiljø blir brukt av alle spektre i samfunnet over en tidsperiode. Et slikt miljø bør etterstrebes på Osøyro. Funksjonene bør samsvare sine åpningstider for å skape et område hvor man føler seg mest mulig trygg. Å skape et nattliv vil være urealistisk for Osøyro.

7. Diskusjon

Aktiviteter

Det må også være aktiviteter i et område for å skape et sosialt mangfold. Montgomery (1998, s. 99) mener urbane vitale områder betjener mer enn et primært formål. Folk er interessert i å bruke et område av forskjellige grunner, derfor bør et område bestå av flere fasiliteter. I urbane systemer er den en tiltrekkende aktivitet og andre aktiviteter er avhengige av disse. På Osøyro er det få fasiliteter som ansees som aktiviteter. Kulturhuset Oseana kunst og kultursenter, som vist i Figur 55, er ett aktivitetssenter. Dette ligger da veldig adskilt fra andre fasiliteter annet enn boligområde. Bortsett fra Oseana er det ikke noen andre store kulturhus i området. Det er ingen kino, teater eller andre aktiviteter som er vanlige i byer.



Figur 55. Oseana kunst og kultursenter (Dragen, u.å.).

Tan og Klaasen (2007, s.702) påpeker at «24/7» økonomien har skapt en etterspørsel av fritid og tjenester. Folk jobber til forskjellige tider, og har derfor behov for aktiviteter til forskjellige tider. Befolkningstetthet og brukermasse er viktig for at aktiviteter blir brukt og det er et tilstrekkelig tilbud. Det er på Osøyro, som i flere tettsteder, sprett befolkning med ikke alt for store innbyggertall. Det er da vanskelig å skape aktiviteter med en tilstrekkelig brukermasse.

Som forklart tidligere er det få fasiliteter som har åpent til forskjellige tider. Det blir vanskelig å etablere ett nytt aktivitetssenter hvis det ikke passer inn med omgivelsene. For funksjonene skal eksistere sammen, må det være en blanding av aktiviteter som fører til at stedet blir mer attraktivt og opplevelsesrik. I undersøkelsen til Storm mfl. (2018, s.28) kommer det frem at befolkningen på Osøyro etterspør bedre kulturtilbud og fritidstilbud for barn og ungdom.

7. Diskusjon

7.2 Tilgjengelighet

Mobilitet og naturlig bevegelse

Det er viktig at offentlige rom og oppholdssoner er tilgjengelige, og antall muligheter for å kunne bevege seg dit spiller inn på bruken av stedene. Ifølge Tan og Klaasen (2007, s.704) er det en fordel å avlede bilene slik at det er mest plass til fotgjengere. Deretter kan man oppmuntre til mer aktivitet og sosial interaksjon.

Utsnittet av gateprofilanalysen i Figur 56 er god for å se hvordan gatene brukes.

Fra analysen kommer det frem at Osøyro har god tilgjengelighet for biler, og mindre tilgjengelighet for fotgjengere i forhold til avstander fra sentrumskjernen. Her er det altså et stort potensial for forbedring av tilgjengelighet for fotgjengere.

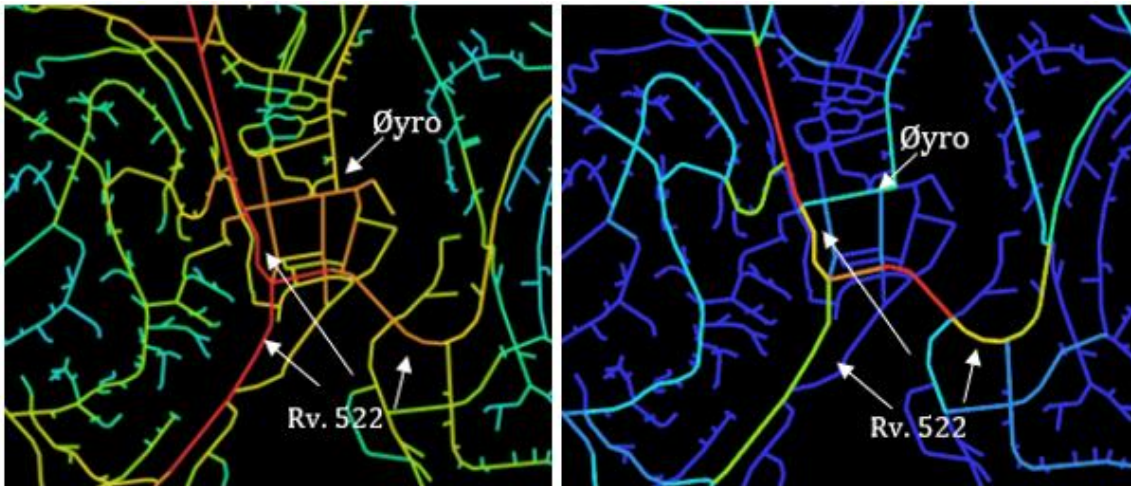


Figur 56. Utklipp av gatebruksanalysen (Selvlaget, 2020).

Handlegaten Øyro er markert i blått som betyr at det er en balansert gate, og dette er en «shared-space» gate som skal tilrettelegge for både bil og gange. Gatene tillater at biler kan kjøre, men også parkere langs gatene. Misnøye om shared-space kom frem i undersøkelsen gjort på Os i 2018 (Storm, 2018, s.28), i tillegg til dårlig regulering av overgangsfelt og av parkeringsplasser som alt påvirker tilgjengeligheten for de som ønsker å bruke Osøyro. Shared-space er vanskelig å tilrettelegge for med tanke på universell utforming. Uten noen avgrensninger og ledelinjer, vil det være veldig vanskelig for enkelte å bevege seg. Resterende gater i sentrum er tilrettelagt for bil, hvor det også er parkering langs alle gater.

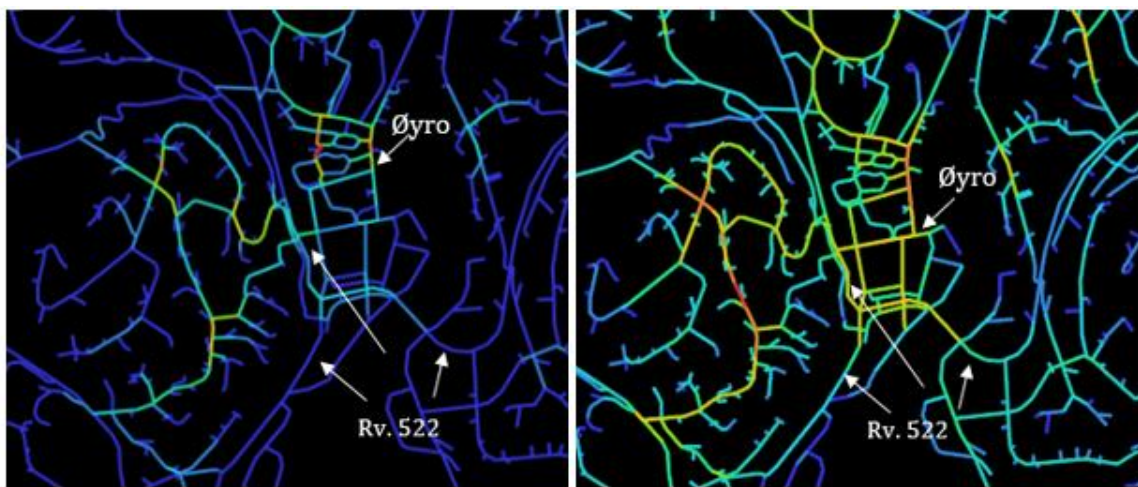
Space Syntax er en god metode for å måle naturlig bevegelse. Naturlig bevegelse er svært viktig for å vise til produktet av et urbant område (Hillier mfl., 1993, s.30-35). Figur 57 viser global integrasjon og choice. Øyro slår ikke veldig høyt ut i noen av analysene. Hovedveien Rv 552 er svært dominerende for området.

7. Diskusjon



Figur 57. Utklipp av global integrasjon til venstre, og utklipp av global choice til høyre (Selvlaget, 2020).

Figur 58 viser lokal integrasjon og choice. Man kan se at denne skiller seg ut fra de globale analysene. Det kom frem i resultatkapittelet at alle space syntax analysene fikk vurderingen «dårlig». Tilgjengeligheten på lokal skala må forbedres. Sentrum står veldig «for seg selv», og er ikke i stor tilknytningen til boligområdene områdene rundt. Det bør komme flere gater som øker tilgjengeligheten til og fra sentrum. Overganger over elven bør også vurderes.



Figur 58. Utklipp av lokal integrasjon til venstre, og utklipp av lokal choice til høyre (Selvlaget, 2020).

7. Diskusjon

Gate- og veinettet er essensielt for hvordan et område transformeres gjennom tid (van Nes og Ye, 2014 s.4). Historisk sett var det Øyro som var hovedgaten, men bygging av vei og rundkjøring var med på å flytte gjennomgangstrafikken og kundegrunnlaget ut fra sentrum, som vist i Space syntax analysene. Øyro er i stor grad ett monofunksjonelt område med manglende gateliv og mangfold av aktiviteter. I henhold til teorien om urban transformasjon er det dårlige gatenettet på Osøyro som er grunnen til dette. Hovedveien er plassert utenfor sentrum på bekostning av et levende byliv.

I «Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging» kommer det frem at vekst av personbil skal unngås (Regjeringen, 2014, s.1-3). Det er viktig at planleggingen fremover gjør Osøyro mer tilgjengelig for gående og syklende. Tilgjengeligheten med bil bør reduseres til en slik grad at man velger å gå og sykle i stedet for å kjøre bil. Gatenettet bør forbedres, slik at det blir en høy romlig integrasjon for at området blir et naturlig område for en høy grad av funksjonsblanding og bebyggelsestetthet.

Gående

Ettersom mennesker beveger seg der det er naturlig for dem å bevege seg, er det viktig at det er tilrettelagt for gode bevegelsesmuligheter. Det må være godt tilrettelagt med veier for gående slik at de opplever god tilgjengelighet. Tan og Klaasen (2007, s.701) mener det er de gående som havner i fokus, siden det eneste «fremkomstmiddelet» som kan stoppe umiddelbart.

For at et sted skal være attraktivt for gående må det være mange knutepunkter der veier krysser hverandre, helst med flere ruter som forbindelser mellom områder (Dahlman, 2005 s.34). Folk velger bort å gå og å sykle dersom avstander blir for store, spesielt om det også er bedre tilrettelagt vei for bil. Tilgjengeligheten for gående og syklende er ikke tilstrekkelig som vist i resultatkapittelet, så områdene utenfor Øyro til Øyro bør utbedres med flere knutepunkter for å øke tilgjengeligheten.

I undersøkelsen til Storm mfl. (2018, s.28) kom det frem at befolkningen på Os etterlyser et bedre fortau og gang- og sykkelfelt, som er positivt da det betyr at de som bor i nærheten ønsker bedre muligheter for å kunne gå og sykle i området. Dette samsvarer med Nasjonal Transportplans fokus på tilretteleggelse for bedre fremkommelighet for personer (Samferdselsdepartementet, 2017, s.10).

7. Diskusjon

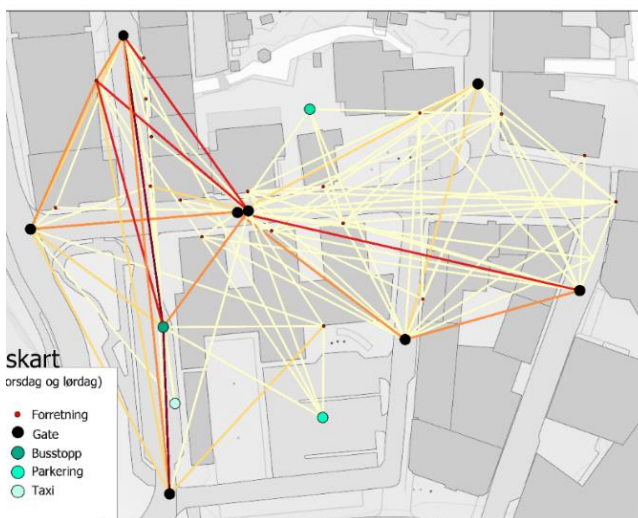
Attraktiviteten til et område øker med god tilgjengelighet for gående og god gangvennlighet vil også være et godt sted for fotgjengere å være (Tennøy mfl., 2017, s.94). Gatebruksanalysen som vist i Figur 59 viser for det meste røde veier som er kjøregater med fortau og gule veier som er kjøregater uten fortau, som viser til at gatene ikke er laget for gående og syklende. Det er tydelig at Osøyro er planlagt med tanke på å kunne bruke bil. Modernismen er blitt kritisert for at det ble planlagt for bilbruk da funksjoner ble liggende langt fra hverandre, og da lite tilgjengelighet mellom dem (Rasmussen, 2003, s.231).



Figur 59. Utklipp 2 av gatebruksanalysen (Selvlaget, 2020).

De gule gatene som vist i figuren er gater uten fortau. I videre planlegging bør det prioriteres å legge inn fortau/gangvei for å øke tilgjengeligheten for gående og syklende.

Figur 60 viser registreringer av strømninger av folk alle registreringsdagene. Her kommer det frem at svært mange kom til og fra busstoppet for å reise videre eller bare gikk gjennom Øyro uten å stoppe i butikkene. Eksempelvis er en av linjene i figuren fra busstoppet og nordover til et gatepunkt i en mørk farge fordi det er registrert mange som gikk denne ruten.



Figur 60. Utklipp av registreringer av strømninger alle dager (Selvlaget, 2020).

Det vises også tydelig at linjene som leder til og fra forretninger er lyse i fargen, som betyr få registreringer på den ruten. Årsakene til dette kan være mange. Det kan være enklere å gå gjennom gatene her for å komme seg fra a til b, eller at noen jobber et sted i sentrum og bare beveger seg til og fra parkering, eller at det rett og slett ikke er noe som virker innbydende nok i Øyro som byrom for dem å stoppe opp. Dette forteller noe om at attraktiviteten for å stoppe opp i sentrum ikke er særlig høy og at det burde sees nærmere på muligheter for at folk skal stoppe opp og bruke sentrum og butikkene her.

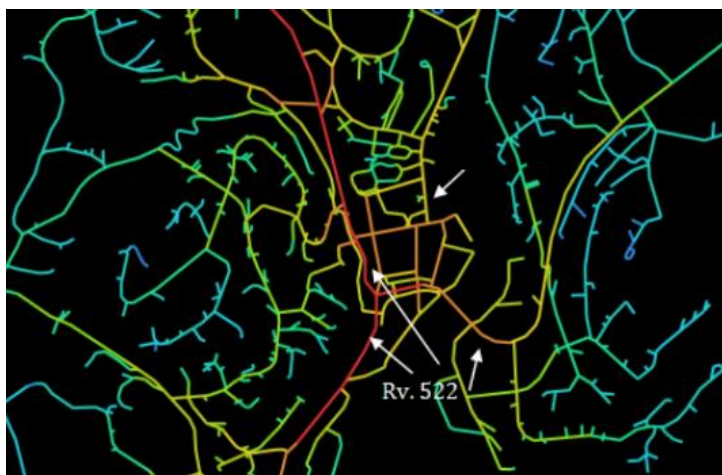
7. Diskusjon

7.3 Romlige forhold og fysiske element

Lokalisering og gatenett

Osøyro går som et sentrum ifølge Hillier (1999, s.107), som betyr at det er en konsentrasjon og en blanding av aktiviteter. Det skal da også være en romlig bestemt posisjon som gir området en helhet. Osøyro som et sentrum viser seg som ganske kompakt, men likevel har det butikker og andre aktiviteter spredt utover som gir avstander mellom dem.

Gatenettet på Osøyro går som C-type etter Marshall (2004, s.84) sin kategorisering av gatenett, som kan sees i utsnittet fra Space Syntax i Figur 61. Det er fordi veiene her ikke har et spesielt tydelig rutenett og det er en blanding av type kryss i hele området. Veiene som strekker seg ut fra Osøyro er tydelig forgreinet både i øst og vest, noe som ikke gir et tydelig rutenett.



Figur 61. Utsnitt av global interaksjon (Selvlaget, 2020).

Dette er karakteristisk i forhold til eksempelvis bosetninger, som stemmer med områdene her.

Selve sentrum ser noe mer ut som et rutenett, men det er ikke spesielt tydelig og veiene her er noe lange som fører til at gatenettet svært grovmasket. Det får avstander mellom ulike funksjoner og aktiviteter også innad i sentrumsområdet på Osøyro til å virke lange. I tillegg er C-typen en veldig generell type gatestruktur som ikke skiller ut og heller ikke virker interessant å bevege seg i. Kortere gater i et mer finmasket gatenett vil øke bevegelse i gatene, og vil gjøre gatene og steder som Osøyro mer interessante.

7. Diskusjon

Gatestruktur blir omtalt som et mer varig element da de også ofte er bygget på gamle gatenett, og det er gjerne enklere å endre på det som ligger mellom ulike gater (Carmona mfl., 2010, s.77).

Osøyro har beholdt den historiske hovedgaten som man kan se har utviklet seg, men beholdt samme lokalisering og akse. Figur 62 viser hvordan Øyro som hovedgate har utviklet seg, men likevel behold strukturen sin som en øst-vest akse (Storøy, 2019 s.4-6). Man kan også se hvordan økt tilgang på Øyro gjør at den blir mer brukt.



Figur 62. Venstre bilde fra 1870-1900 (Kjennerud, 1870-1900). Høyre bilde fra 1995 (AeroNor, 1995).

På Figur 63 kan man se forskjellen på veistrukturen for hovedveien fra 1965 og 1995. Man kan se hvor mye plass den nye riksveien tar med rundkjøring og bredere kjørefelt. Når man ser disse bildene ser man også mye parkering på begge bildene, dette var noe som fulgte med i utviklingen av gatenettet. Det understreker den generelle utviklingen om tilgjengelighet for bil på Osøyro.



Figur 63. Venstre bilde fra 1965 (Widerøe, 1965). Høyre bilde fra 1995 (AeroNor, 1995).

7. Diskusjon

Forskningen til van Nes (2001, s.297-303) som ser på sammenhengen mellom gatenett og aktiviteter er interessant i forhold til hvordan de romlige forholdene påvirker for andre faktorer for utvikling av et sted. Det er tydelig at bygningene på Osøyro har kommet til etter hvert som veier har blitt bygget ut. Veier på et sted leder videre til andre steder og påvirker derfor det romlige forholdet til stedet. Dette er også veier som leder inn til Osøyro som et sentrum og må derfor øke aktivtiter osv. så folk ønsker å reise inn hit og bruke sentrumet.

Jacobs (1961, s.168) mener byplanlegging burde fremme livlige gater som inkluderer å bruke torg, parker og andre offentlige deler av gater. Dette skal helst bidra til flerbruksområder hvor flere aktiviteter er samlet. De lange gatene på Osøyro vil ikke oppleves som livlige med mindre det er eksempelvis er et torg hvor det skjer noe, som gjør at man ønsker å stoppe opp ved.

På Øyro var det tidligere et torg som har blitt erstattet med Havnechefen café og restaurant. Da det ikke er et torg her lenger er en struktur blitt brutt og det er da blitt dannet mer gater som går på siden og bak kafeen. Slik har dette ført til at det er mindre offentlig rom å kunne bevege seg i langs Øyro.

Bygningsmorfologi

De fysiske elementene i form av bygninger påvirker bruken av et sted. En gate som Øyro med butikker langs gateplan burde oppfordre til handel, og kafeer her burde invitere til en mat- og sittepause som en aktivitet.

Carmona mfl. (2010, s.77-78) forklarer urbane rom som bygget opp av bygninger som definerer gatene. Dette vises i utviklingen med at gatenettet som vist i Figur 62 på Osøyro har beholdt mye av den samme strukturen, og at det er bygningene som er mest endret over tid. Derfor vil fysiske endringer på Osøyro mulig være enklere å gjøre i form av endringer i bygningene enn endringer i gatenettet. Her er det tydelig forskjell på Osøyro mellom 1900-tallet, 1990-tallet og nyere tid i form av tilførelser og endringer av bygninger. Modernistiske urbane mønstre vil ifølge Rådberg (1996, s.389) ikke kunne skje gradvis, da ombyggingen ofte vil påvirke hele området. Derfor har dette vært større endringer som har tatt tid, som kommunehuset som har blitt konstruert og formet sentrum.

Tetthet av bygninger og plassering av dem er ofte diskutert i planlegging og da med det urbane mønsteret til et sted, om det er mye høyhus, kompakte områder eller hageforsteder.

7. Diskusjon

Space Matrix analysen til høyre i *Figur 64* viser at sentrum av Osøyro, og noe nord for sentrum, er dominert av medium stripebebyggelse med innslag av andre typer bebyggelse som kan sees til venstre i analysen. MXI analysen til venstre i *Figur 64* viser at boligene i MXI samsvarer med den medium punktbebyggelsen i Space Matrix. Punktbebyggelse er gjerne dominerende for tettsteder, derfor det var ikke overraskende at dette slo ut på Osøyro.



Figur 64. Utsnitt fra Space Matrix analysen til venstre og MXI analysen til høyre (Selvlaget, 2020).

Sentrumskjernen er et tradisjonelt bymønster som ifølge Råberg (1996, s.390) kan transformeres på flere måter og erstattes av andre bygg. Modernistisk mønster er derimot ikke mulig å endre gradvis, her blir ombygging gjerne radikal og endrer nabolag. De store boligområdene utenfor sentrum og hovedveien er bygget under modernistisk planlegging. For å følge den nasjonale fortetningspolitikken må det radikale endringer til for å skape en mer kompakt by.

Osøyro som sentrum kan virke lite og kompakt og man trenger ikke å bevege seg langt før man gjerne mister følelsen av et sentrum. Det inkluderer de ulike type bygningene som spiller inn på den romlige følelse av et sentrum og eksempelvis boligområde, som er området like øst for sentrum. Det blir veldig tydelige skiller i hvilken type bygning som er hvor og dette skiller boligområder fra sentrum. Sentrumsfølelsen her hadde gjerne utfoldet seg mer dersom det ikke var et så tydelig skille mellom boligområdet i øst og sentrum med butikker og andre funksjoner.

7. Diskusjon

7.4 Menneskelig aktivitet mellom bygninger

Menneskelig aktivitet

Menneskelig aktivitet mellom bygg er vesentlig for et levende sentrum. Gehl (2006, s.14-15) påker at det er viktig å se hvordan fotgjengere oppfører seg, og ikke bare biltrafikken. På Osøyro er det et større fokus på fotgjengere enn før. Fokuset er i dagens samfunn gått bil over til gående- og syklende.

For å ta vekk fokuset på biler, har handlegaten Øyro blitt til et «shared space»-område. Dette er gjort for å gjøre fotgjengerferdsel mer tilgjengelig. I undersøkelsen til Storm mfl. (2018, s.28) kommer det frem at folk er engstelige i handlegaten fordi de ikke vet hvor de skal bevege seg. *Figur 65* viser et kryss i handlegaten, og det er vanskelig å se hvor det er egnet for folk å bevege seg. I undersøkelsen kommer det frem at folk mener det er uoversiktlig, og siktlinjer er dårlig. Dette setter spørsmål ved hvor god denne løsningen er i forhold til den menneskelige aktiviteten i gatene. For å få folk til å bevege seg i handlegaten burde det ikke være biltrafikk.



Figur 65. Kryss i handlegaten Øyro (Google Maps, 2019).

Uteaktiviteter i det offentlige rom deles inn i tre kategorier; nødvendige, valgfrie og sosiale aktiviteter. For at folk skal oppholde seg i gater må det være fokus på de valgfrie og sosiale aktivitetene, ikke bare de nødvendige. Valgfrie aktiviteter som å trekke frisk luft eller nyte solen er viktig. Sosiale aktiviteter kommer når det er fellesarealer som tilrettelegger for kontakt. Dette kan være barn som leker, spontane samtaler på gaten osv. (Gehl, 2007, s.7-10). Det er ikke mange fellesarealer på Osøyro, disse trekkes frem i oppholdsrom. Det finnes ikke noen lekeplasser, eller områder egnet for lek i hele sentrumsområdet, så området er ikke spesielt barnevennlig.

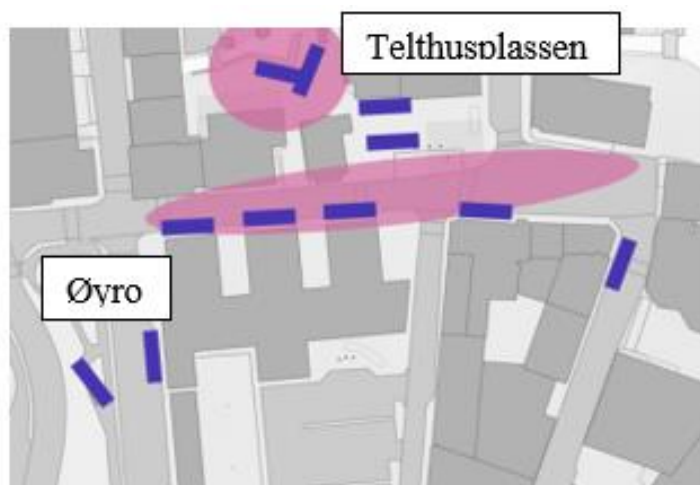
7. Diskusjon

Lloyd og Peel (2007, s.754-757) påpeker at man må se på psykologiske og interne aspekter for den enkelte. Dette kan måles av eksterne tilfredsstillende av miljøet. Det er da svært vanskelig å vite hva som vil tilfredsstillende hver enkel person, men man kan se på hva som er vanlig at folk mener er tilfredsstillende. I Nederland var det en undersøkelse hvor det kom frem at skog, sandkanter og grupper av trær og belyste områder er foretrukket som oppholdssoner (Gehl, 2007, s.141). Osøyro ligger et stykke fra skogen, men den har tilgang til både kyst og elv. Disse områdene er da sies å være områder som kan virke tilfredsstillende for mange. Også grøntområdene i området er viktig.

Oppholdsrom

Gode oppholdsrom er viktig for uteaktiviteter. Disse finner man langs fasader i rom eller overgang til rom. Slike områder har kanter som klart viser hvor oppholdssonene er. Det bør være gode sitteområder når man er ute for å gjøre ærender, slik at man kan sette seg ned og ta en pause. Er det dårlig med sitteplasser går man videre (Gehl, 2007, s.141-145).

I registreringen av oppholdsrom i 6.9 kommer det frem at det er mange benker i området. I sentrumsgaten er benkene plassert under tak langs hovedveien foran butikkinnganger som vist i Figur 66.



Figur 66. Utklipp av registreringer av oppholdsrom (Selvlaget, 2020).

7. Diskusjon

Ser man derimot på hvordan disse benkene er langs Øyro, kan det stilles spørsmål over hvor mange som vil bruke benkene når det er parkeringsmuligheter langs hele veien som vist i Figur 67. I undersøkelsen til Storm mfl. (2018 s. 28) kommer det frem at befolkningen mener det er lite grøntarealer, parker, lekeplasser, offentlige møteplasser og benker. Gjennom undersøkelsen og registreringene kan det sies at tilbudet av oppholdsplasser ikke er tilstrekkelig.



Figur 67. Handlegaten Øyro (Google Maps, 2019).

Telthusplassen som vist i Figur 68 er et offentlig rom. Her er det benker og det er laget overgangsbros for gående over den mindre elven. Området er ikke synlig fra Øyro fordi det er omringet av boliger, selv om området ligger veldig nært Øyro som vist i Figur 66. Det er vanskelig å se området fra sentrum, så tilreisende vil ikke nødvendigvis få dette med seg. I henhold til Gehls tanker om at man skal kunne sette seg ned mellom ærender ikke helt passer her. Det er ingen fasader som vender inn mot området, det vil dermed ikke være et naturlig punkt å sette seg ned på veien, med mindre man oppsøker området. For de som kjenner til området er det nok et fint oppholdssted.



Figur 68. Telthusplassen (Brarøy, 2012).

7. Diskusjon

Osøyro har lagt til brygger langs store deler av kystlinjen, som kommer frem i kap. 6.9.

Hovedveien er en barriere som adskiller sentrum fra bryggeområdet. Det er nok ikke naturlig for de som beveger seg i Øyro å dra ned til bryggene for å oppholde seg. Kanskje på fine dager er det attraktivt, men det er en liten gåtur som gjør at området ikke henger sammen med sentrum.

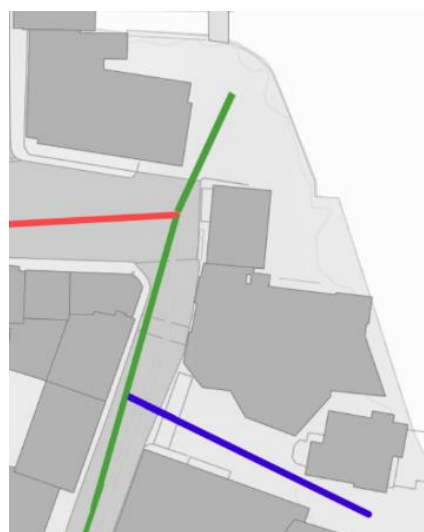
Bryggeområdet er i seg selv et tiltak som øker tilgjengeligheten for besøkende til området.

Bryggen er svært adskilt fra sentrum, og langs bryggen er det ingen skilt som viser vei til sentrum.

For å skape liv på Øyro bør det prioriteres å knytte sentrum med den nye bryggen.

Å gå er en grunnleggende aktivitet, og i et byrom har man mange muligheter som gående. Det skal være mulig å stoppe opp, skifte retning, løpe, stå og sitte osv (Gehl, 2010, s. 129-130). Dette har Osøyro gjort, hovedsakelig med benker som forklart. Det er viktig med områder som er naturlig lineær gange. I to stegs analysen fra kap. 6.6 kommer det frem at det ikke er mange steder i området man kommer seg frem på to steg.

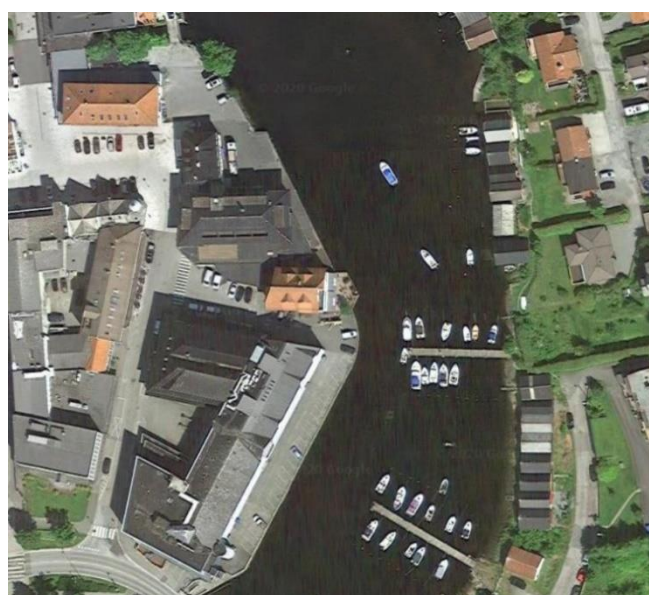
Øyro ligger rett med elven, og to stegsanalysen viser at det skal være mulig nå elven to forskjellige steder på utklippet av to steg som vist i Figur 69. Dette ville vært naturlig sted for folk å bevege seg avsides handlegaten.



Figur 69. Utklipp av to stegs analysen (Selvlaget, 2020).

et

Dessverre er det ikke realiteten i dag. Langs elven er det ikke oppholdssteder, men i stor grad parkering som vist i Figur 70. Dette er typisk for tettsteder hvor bilen har stått i sentrum i planleggingen. På andre siden av elven er det privateide tomter. Det er svært uheldig at elvekanten ikke er mer tilgjengelig. Her er det store muligheter til gode oppholdsrom.



Figur 70. Osøyro sett ovenfra med elven (Google Maps, 2020).

7. Diskusjon

Klima

Klima i Norden skaper problemer for menneskelig aktivitet. På Vestlandet spesielt er det mye regn og vind og lite sol. Spesielt i høstdøgn med regn og vind er det vanlig at det ikke er så mange mennesker i gatene. Tan og Klaasen (2007, s. 709) påpeker at døgnmiljø bør etterstrebe aktivitet uansett vær og årstid, selv om det vil variere med aktive perioder. Osøyro har lagt til takoverheng langs butikkene i handlegatene slik at man kan ferdes gatelangs uten å bli våt som vist i Figur 71.

Sol og lys er kvaliteter som man ikke bør være foruten og er viktig i byrom og hvor mennesker ferdes (Gehl, 2007, s. 87). I handlegaten er området omringet av bygninger som selvfølgelig dekker for solen. Gaten er veldig brei, som gir en del sollys på gaten. Oppholdsrom ved elven kunne hjulpet med sol og lys. Muligheter for å kombinere sol og lys pluss beskjeden romstørrelse hvor mennesker kan ferdes burde prioriteres.



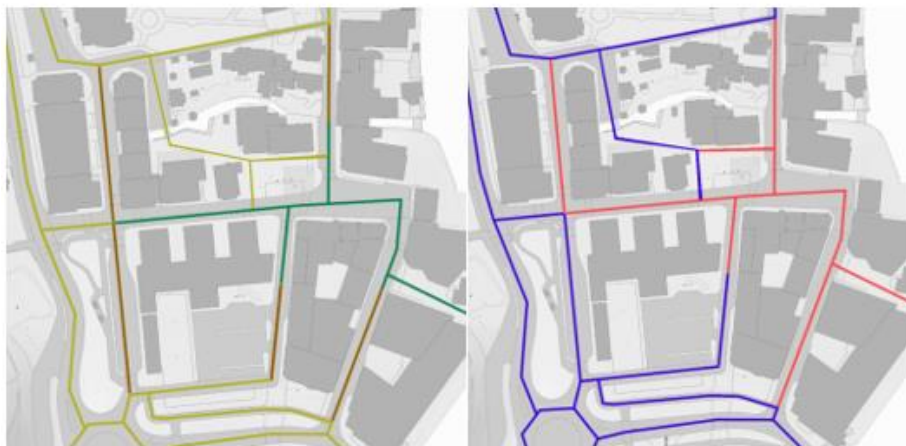
Figur 71. Bilde av handlegaten Øyro (Bilde tatt selv, 2020).

7.5 Skala som menneskelig målestokk

Synlighet fra bygninger til gaten

Intervisible gater viser synlighet mellom bygningene, som støtter Jacobs (1961, s.45) sitt konsept om øyner på gaten. Venstre bilde i Figur 72 viser at Øyro som er markert i grønn har høy intervisibilitet. Her vil man kunne være i et lokale som vender mot Øyro og kunne se aktivitet på gaten i tillegg til gjennom til fasaden på andre siden av gaten.

7. Diskusjon



Figur 72. Venstre: utklipp fra intervisibilitetsanalysen. Høyre: utklipp fra gatekonstituerings analysen (Selvlaget, 2020).

De konstituerte gatene på Osøyro, som er markert med rødt på bildet til høyre i figuren, vil ha mer aktive fasader som kan påvirke følelsen av å gå gjennom dem. Dersom alle gatene her vært konstituert vil det øke attraktiviteten av å kunne bevege seg. Det viser også en form for tilgjengelighet i den grad at man eksempelvis kan se hvor det er innganger direkte til gaten. Jacobs (1961, s.45) mente bygninger skal kunne sikre sikkerhet for lokale og fremmede og derfor må være orientert mot gaten, som kan sees i intervisibilitet og gatekonstitusjon analysene.

Jacobs (1961, s.45) snakket om *effektive øyer på gaten*, dette henger sammen med at man blir trukket mot der noe skjer eller det i alle fall er andre mennesker. Dette kan kobles med at mennesker ikke liker å se ut på eller ikke vil oppholde seg i tomme gater. Det kan så kobles opp mot forskningen til van Nes og López (2010, s.311-312) hvor de fant sammenhenger mellom gatesegmenter og innbrudd i boliger. Selv om ikke vi har undersøkt kriminalitet, er det interessant å vite at det kan være en sammenkobling mellom kriminalitet og utformingen på gater.

Gateutforming kan derfor si noe om trygghetsfølelsen og opplevelsen av å bevege seg der. Det kan oppleves som tryggere i en gate hvor det er mer aktive fasader, med dører og vindu direkte mot gaten, og hvor det beveger seg flere mennesker – i tilfelle det skulle skje noe. Dette gjør de konstituerte gatene på Osøyro attraktive og de ukonstituerte ikke attraktive.

7. Diskusjon

Figur 73 viser mikroanalysen av topologisk dybde hvor de lilla gatene viser gatene som oppleves som offentlige rom. Telthusplassen er den gule gaten i Figur 73, og skiller seg ut fordi den ligger minst to steg unna offentlig rom og kan regnes som et privat rom. Dette gatesegmentet er ukonstituert og har lav intervisibilitet som heller ikke gjør det til et spesielt attraktivt sted å oppholde seg.

Ved å øke antall konstituerte gater og øke graden av intervisibilitet kan Osøyro oppnå mer attraktive gater med trygghetsfølelse for

dem som beveger seg her. Dette kan også sees på i sammenheng med registreringene av åpningstider som viste at det meste i sentrum er stengt kl. 20 på en vanlig hverdag. Å bevege seg etter gitt klokkeslett kan være mindre attraktivt når lokalene ikke er åpne. Ved endinger av gatene og ved å legge til flere og tydelige offentlige rom vil Osøyro bli mer et mer attraktivt sted å bevege seg.



Figur 73. Utklipp av topologisk dybde med offentlige rom (Selvlaget, 2020).

Bevegelse i gatenettet

To-steps analysen i Figur 74 viser at man ikke kan bevege langt fra Øyro med en eller to retningsendringer. Jacobs (1961, s.233) påpeker at det er viktig med korte kvartaler. Ved å endre retning ofte, og unngå lange og sterile gater vil det generere mangfold og bevegelse i gatene. Noen av gatene på Osøyro kan oppleves som lange og sterile, som de som strekker seg fra Øyro og sør. I gatene er det butikker, men det er likevel noe kjedelige fasader og lite som gir grunn for å stoppe opp.



Figur 74. Utklipp av to-steps analyse (Selvlaget, 2020).

7. Diskusjon

Å skape kortere gater på Osøyro vil oppmuntre til mer bevegelse, som samsvarer med at Montgomery (1995, s.107-108) mener at det oppmuntres til samhandling mellom aktiviteter og det offentlige rom. Derfor kan det være greit å se på muligheter for at restauranter og kafeer kan strekke lokalet sitt ut på gaten for å skape liv på gaten og ikke bare i vinduene mot gaten. Etablering av flerbruk av oppholdssoner på Osøyro vil øke aktivitet i gatene.

7.6 Stedsidentitet

Stedskarakter

I forhold til stedsanalyser blir gjerne *identitet* utelukket, som blir påvirket av følelsene man får knytt til et sted og følelsen av å komme til et sted (Norberg-Schulz, 1992, s.43). Karakteren eller identiteten til et sted kommer frem av landskapet og arkitekturmiljø. Osøyro er et tettsted som ligger like ved fjorden, som mange andre steder. Området er preget av dette med mange nøst langs elven, som også er et element som gir stedet karakter. Bryggen som er opparbeidet i nyere tid er med på å bygge opp på kysten og havet som elementer for stedskarakteren.

Norberg-Schulz (1992, s.21) mener egenskapene til et sted kommer av frem av ting og forhold som utgjør vårt daglige miljø, som for Osøyro vil være funksjoner og aktiviteter tilgjengelig i tillegg til de romlige forholdene. Gode aktiviteter og rom å bevege seg i vil være gode egenskaper for et sted. Det er allerede kommet frem at Osøyro trenger høyere grad av aktiviteter samlet for å gjøre området mer attraktivt. Osøyro trenger også flere offentlige rom og steder å oppholde seg, som nevnt tidligere gjerne kan knyttes med elven.

Stedsanalyser er for å få god oversikt over hva som befinner seg på et sted, hvor Miljøverndepartementet sin er mer objektiv og ikke plukker opp på følelsen og spesielle særtrekk som et sted kan bestå av.

7. Diskusjon

Byggeskikk

Osøyro har ikke en særegen arkitektonisk stil, men en byggeskikk som passer med tradisjonell kystbebyggelse i Norge og derfor lett å kjenne igjen. *Figur 76* viser hvordan de gamle trehusene så ut på slutten av 1800-tallet på Osøyro.



Figur 76. Osøyro fra ca. 1870-1900 (Kjennerud, 1870-1900).

Noen eldre trehus er fremdeles å finne i sentrum, som vist i *Figur 75*, hvor man også kan se hvordan moderne og anonyme bygninger har tatt over for trehus. En bosetning eller et sted kan holde på en karakter med hjelp av bruk av materialer og farger (Norberg-Schulz, 1992, s. 43-45), som har forsvunnet noe fra Osøyro med nyere bygg.



Figur 75. Trehus i Øyro (Google Maps, 2019).

7. Diskusjon

Figur 77 viser rådhuset på Osøyro, som ikke skiller seg spesielt ut fra arkitektur generelt i landet, og kunne i grunn blitt plassert hvor som helst i Norge.



Figur 77. Kommunehuset på Osøyro (Google Maps, 2018).

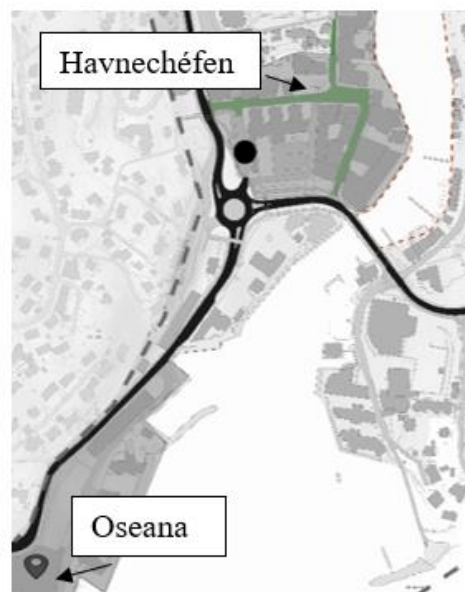
Bybilde

Kevin Lynch analysen vil være noe subjektiv basert på hvem som utfører den, da den danner et oversiktsbilde av et sted fra den som utfører analysen.

Oseana, som vist i Figur 78, kan oppfattes som et landemerke, selv om det er synd det ligger et stykke unna selve sentrum. Lynch (1960, s. 2) mente at byer er produkt av endringer i struktur, hvor Oseana har kommet til som et samlingspunkt utenfor selve sentrumskjernen. Dette er dessverre ikke et bygg som er lett å orientere seg etter, derfor kan det sees på som et svakt landemerke. I Bergen er Johanneskirken et godt eksempel på et landemerke man kan orientere seg etter.

Selve sentrumskjernen stikker seg ut med å være et område som gir følelsen av å være i et distrikt, hvor man blant annet fremdeles finner en del eldre bebyggelse i tillegg er funksjoner som butikker samlet her. Også området rundt Oseana skiller seg noe ut som et distrikt fordi det er et mer moderne preg på bygningene her og ligger noe for seg selv.

Bussterminalen på Osøyro ligger som et tydelig knutepunkt for reisende, også de gående som gjerne kommer til og fra sentrum med buss. Siden det ligger nærme sentrum gir det god mulighet for å kunne komme seg til og fra sentrum med buss – så lenge bussrutene i området er tilstrekkelig og faktisk gir god tilgang for dem som bruker bussen her. Det kommer bare frem et knutepunkt i området, det burde være flere her for å øke tilgjengeligheten.



Figur 78. Utklipp fra *Image of the City* (Selvlaget, 2020).

7. Diskusjon

På Osøyro er hovedveien en stor barriere, hvor det bør gjøres tiltak for at den i alle fall blir en mindre barriere. På Figur 78 kan man også se at den på en måte splitter og deler opp området.

Osøyro har kanskje prøvd på identitet med restauranten Havnechefen som er markert Figur 78. Navnet spiller på svanen kalt Havnesjefen som var en kjendis i havnen. I så fall er dette et tiltak som gjerne fungerer på et lokalt nivå, det er ikke sikkert en besøkende utenfra tar referansen til navnet på restauranten.

Ofte ligger det mer til grunn enn de fysiske elementene for en oppfatning av et sted.

Stedsidentitet er noe som kan være sammensatt av de andre faktorene for urban vitalitet, for det skal være et sted man ønsker å være. Ulike aktiviteter som handel eller kafeer tett på gaten sammen med mennesker i gatene kan spille inn på opplevelsen man får og bidra til å skape identitet. Oppsummert har Osøyro lite fysiske elementer som gir stedsidentitet, men det er mange muligheter for å øke dette som med flere knutepunkt og ellers bevare arkitektoniske byggetradisjoner.

7.7 Forslag til strategi på Osøyro

Avslutningsvis for diskusjonskapittelet kommer det et forslag til en strategi for videre utvikling av Osøyro. Strategien er gjort på overordnet forenklet nivå. Ut ifra diagnosen av Osøyro er det gjort anbefalinger ut ifra hva som kan gjøres for å bedre den urbane vitaliteten. Dette er da ikke universelt, så forbedringer fra andre byer og tettsteder baserer seg også på hver sin diagnose av urban vitalitet.

Strategien er delt inn i tre nivåer for å vise hva som kan bli gjort på ulike nivå.

- Makronivå: overordnet nivå med større endringer og konsekvenser.
- Mesonivå: mellomnivå som også fokuserer mer på menneskers bruk av området.
- Mikronivå: minste nivå som går veldig lokalt og på menneskeskala nivå.

Endringer gjort på makronivå vil påvirke på mesonivå som igjen kan påvirke på mikronivå, også bare endringer på mesonivå vil kunne påvirke på mikronivå. Endringer gjort på mikronivå vil ikke nødvendigvis kunne påvirke i motsatt retning på meso- og makronivå (Cappelen Damm, 2007).

Makronivå

Fra bilbaserte gater til gater med god tilgjengelighet for gående og syklende

7. Diskusjon

Det er avgjørende å gjøre Osøyro mer tilgjengelig for gående og syklende, siden området i dag er svært bilbasert. Her bør det etterstrebes etablering av balanserte gater i størst mulig grad. Øyro som gate vil bli mer balansert med tiltak som tydelige og brede fortau i tillegg til lav fart for biler, da fotgjengere vil føle seg mer prioritert og være mer attraktiv for dem å bevege seg i.

Forbedring av, og etablering av fortau langs gatene som kobler sentrum til boligområdene rundt vil øke tilgjengeligheten for gående og syklende. Der hvor veiene er brede nok bør det etableres gang- og sykkelveier.

Elven er en barriere hvor tilgjengeligheten til sentrum kan forbedres ved å etablere gangbroer.

Forbedre gatenett og bygninger knyttet til gaten

Gatenettet må forbedres og gjøres mer tilgjengelig for boligene som ligger omkring sentrum. Gatenettet vil påvirke videre utvikling av Osøyro og bestemmer hvor videre bygningsmønster. Bygninger tilpasses dermed gatene og være en blanding av bygningstyper. Ved å ha kortere gater åpnes det for mer bevegelse i gatene.

Fortette sentrum og skape et nabolag rundt sentrum

En økende befolkning vil kreve utbygging. Det er viktig at sentrum og områdene rundt sentrum fortettes med boliger. Dette er forankret i nasjonale føringer og lokale føringer på Osøyro.

Dette kan gjøres ved å bygge på arealer i sentrum som eksempelvis de mange parkeringsplassene og andre åpne rom mellom bygg. I tomme bygg kan det tilrettelegges for boliger.

Osøyro mangler følelsen av et nabolag, som kan skapes med bedre koblinger mellom boligområder og sentrum og fortetting langs disse. Dette vil føre til økt tilgjengelighet av sentrum for lokale brukere.

Mesonivå

Øke grad av funksjonsblanding

Området i sentrum må øke grad av funksjonsblanding. En høy grad av multifunksjonalitet bør etterstrebes. Dette vil skape kortere avstander mellom hjem, jobb og aktiviteter. Høy tetthet av daglige funksjoner vil kunne begrense bruken av bil mellom funksjonene.

Koble havnen og sentrum sammen

Forbindelsen mellom bryggeområdet i havnen og sentrum bør forbedres. Økning av tilgjengeligheten her kan gjøres i form av henvisning med skilt eller forbedring av siktlinjer.

7. Diskusjon

Det er også mulighet for økt forbindelse mellom sentrum og elven, som kan gjøres ved å fjerne parkeringsplasser ved elven og lage oppholdsrom. Ved gangvei langs elva vil dette også øke koblingen og i tillegg tilgjengeligheten for fotgjengere.

Få følelse av identitet

Det bør komme flere knutepunkt som er godt tilrettelagt for gående. Muligheter for orientering bør også øke, i form av elementer i bybildet. Osøyro bør bygge identiteten sin videre på de elementene som har vært med på å forme stedet, som elven og eldre bebyggelse. Ved å skape en mer helhetlig følelse for Osøyro, eksempelvis gjennom arkitektur med farge og materiaer vil en stedsidentitet dukke opp.

Mikronivå

Øke grad av menneskelig aktivitet

Ved å lage flere grøntområder og oppholdsrom som inviterer til opphold og aktivitet øker muligheten for sosial interaksjon i sentrum. Oppholdsrom bør være plasserte i tilknytning til gater eller bli en del av gaten så det blir mulighet for å stoppe opp underveis. Dette vil være en steds kvalitet for både lokale og besøkende.

Skape mer aktive fasader

Gatene på Osøyro bør bli enda mer konstituert. Dette innebærer at alle bygninger bør ha vindu og dører orientert ut mot gaten. Intervisibiliteten bør økes med at det blir flere åpne fasader mot hverandre, spesielt i gatene som har oppnådd lav for å utvide følelsen av sentrum og øke tilknytning mellom gatene og bygningene.

7. Diskusjon

7.8 Avslutning

Diskusjonen om Osøyro viser at kategoriene påvirker hverandre. Endringer i eksempelvis romlige forhold vil føre til endringer i bruken av stedet. Der er sammenheng mellom kategoriene også i strategien, hvor endringer som hører til en kategori vil kunne føre til endringer for en annen kategori. Eksempelvis vil økning av grad av funksjonsblanding føre til økt tilgjengelighet og begrenset bilbruk. Kobling mellom havnen og sentrum vil også øke stedsidentiteten, da det bygger på karakter, og øke tilgjengeligheten i området som da vil forbedre to av kategoriene.

Alle kategoriene innen urban vitalitet henger sammen og påvirker hverandre. Det er ikke er en oppskrift på å skape urban vitalitet, men man må se på ulike faktorene til et sted.

«The theory of urban transformation» påpeker at gatenettet i seg selv er essensielt i utformingen av et sted. Det er en sterk sammenheng mellom gatenett, bygningstetthet og funksjonsblanding. De romlige komponentene i dagens utvikling for å forhindre monofunksjonelle, øde sentrum og mangel på gateliv.

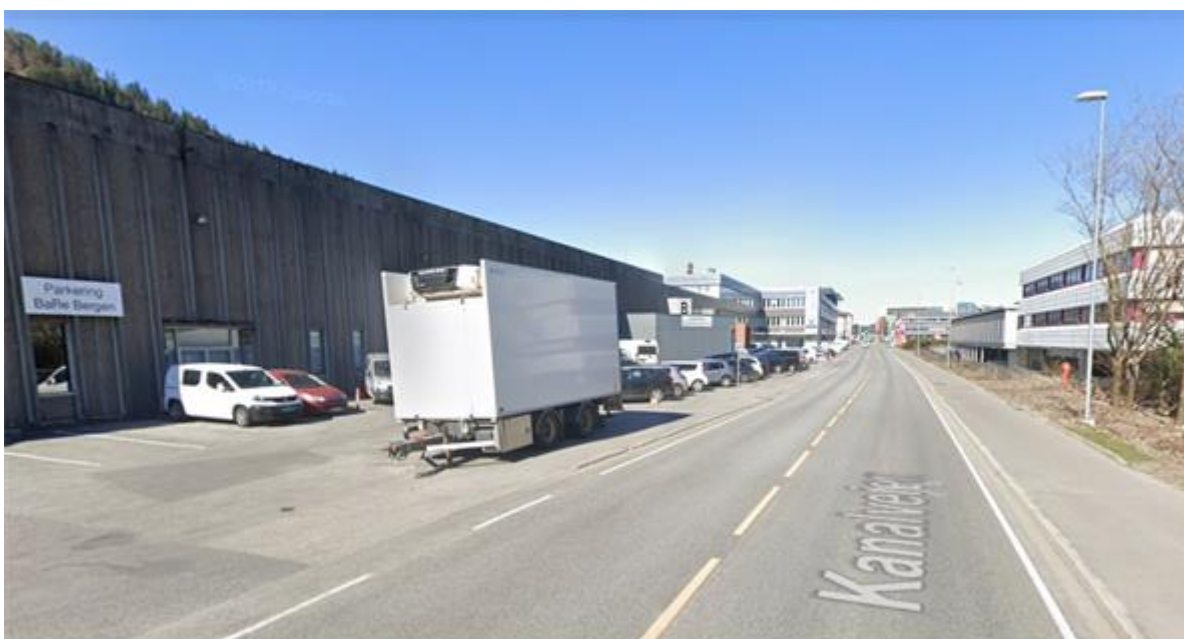
Gjennom avdekking av urban vitalitet kan man se at eksempelvis Space Syntax analysene slår dårlig ut i lokal skala. Det er da dårlig tilrettelagt for gående og syklende til et sentrumsområde, som kan forklare hvorfor det er lite folk i gatene. Er det dårlig tilgjengelighet er det også stor sannsynlighet for et det er få boliger i sentrum og at handel går dårlig. Videre er det viktig å se på stedsidentiteten for å finne stedets kvaliteter og bruke kvalitetene i videre planlegging.

På mikroskala nivå ser man hva som er synlig på gatenivå. Figur 79 viser gågaten i Mandal hvor man ser at fasadene vender seg mot gaten og er direkte synlig og direkte tilgjengelig. Her er det inngang og vindu i første etasje og dette vil ha en større trygghetsfølelse. Figur 80 viser Kanalveien i Bergen. Her ser man en gate hvor fasadene ikke er tilgjengelig. Denne typen modernistisk planlegging bør man gå vekk fra i dagens planlegging. Her er det ikke vinduer i bygget, så det kan tenkes at det føles utrygt å gå her spesielt om kvelden.

7. Diskusjon



Figur 79. Gågaten i Mandal (Turistkontoret for Lindesnesregionen i Mandal, u.å.).



Figur 80. Kanalveien i Bergen (Google Maps, 2019).

Levende gater, som Mandal har, er et mål for mange steder i Norge. Det som må forstås i henhold til samspillet mellom kategoriene i urban vitalitet er at alt henger sammen. Skal man skape en levende gate kreves det at mange av kategoriene er oppfylt.

Høy grad av urban vitalitet kan også ha en negativ påvirkning. Fortetting rundt og i sentrum vil skape mer støy, og vil ta vekk det privatlivet enkelte er vant til. Flere gater vil også skape mer trafikkstøy og luftforurensning. Kriminalitet kan også være et biprodukt dersom den sosiale bærekraften og mangfold i bygg og mennesker ikke blir gjort på riktig måte.

7. Diskusjon

På grunnlag av at kategoriene tydelig påvirker hverandre understreker dette at alle fysiske elementer må samspille for at et sted skal kunne oppnå god urban vitalitet. Et spørsmål videre er om det er nødvendig at områdene vil ha som mål å få en høy grad av vitalitet, eller om en viss høy grad av urban vitalitet er nok for et mindre sted.

Det er viktig at gjennom grad av urban vitalitet at et sted ser på forbedringspotensialer som er mulig å endres. Det viktigste er å gjøre det på en slik måte som passer for hvert sted. Tar man åpningstider som et eksempel, kan man skjønne at det ikke er lett å skape et døgnmiljø i mindre steder. Det er urealistisk å si at en bedrift til kunne overleve av å ha åpnet i lengre perioder på kvelden når det ikke nødvendigvis er folk i gatene. Hva som kan gjøres er å skape et felleskap i handelsgater hvor man samsvarer åpningstider for å tiltrekke og kunder

Kapittel 8

Konklusjon

8. Konklusjon

8. Konklusjon

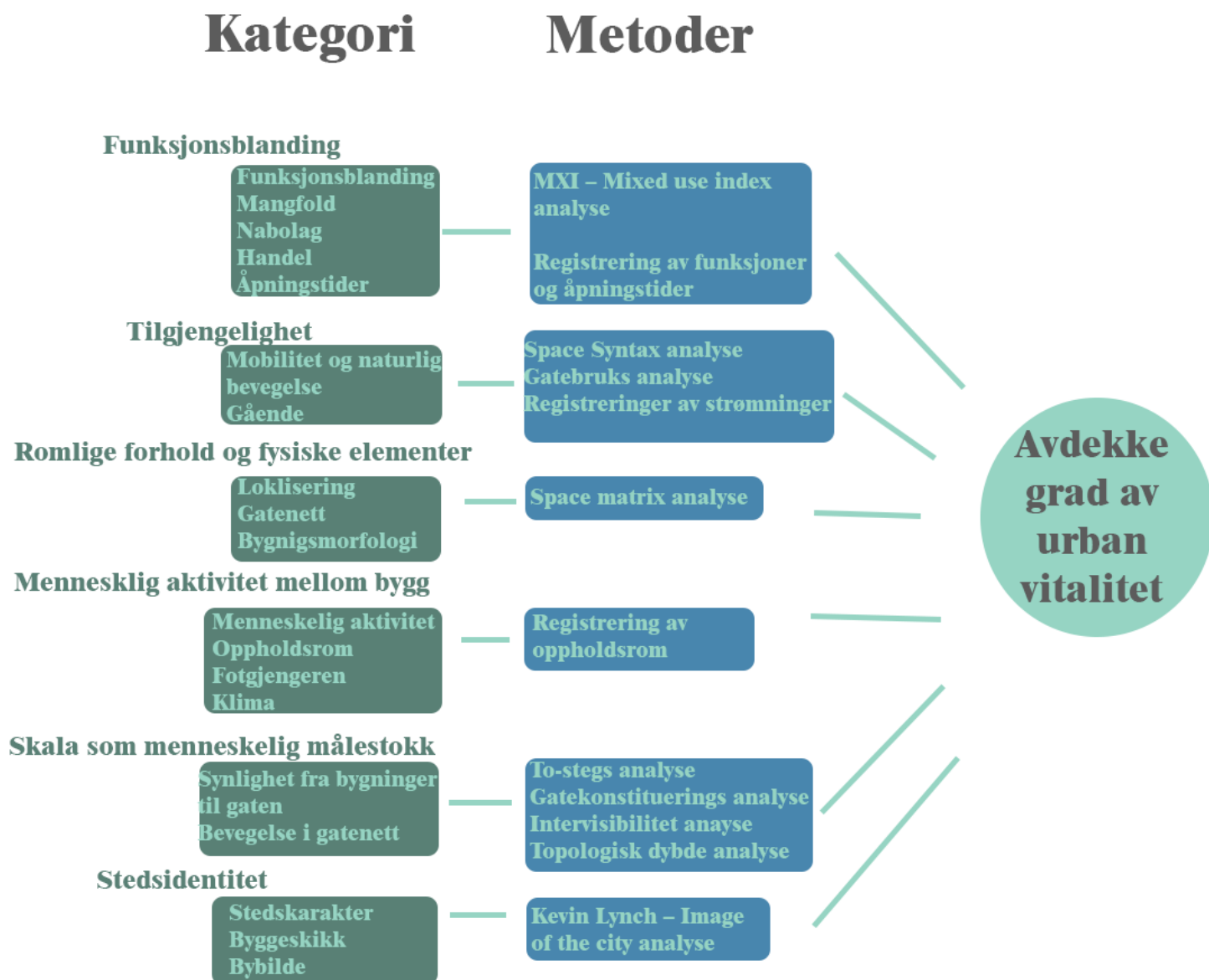
Dette kapitlet vil svare på forskningsspørsmålene, reflektere over funnene i oppgaven og et gi en kikk fremover for arbeid knyttet urban vitalitet i norsk kontekst. Formålet med denne oppgaven var å se på urban vitalitet innebærer og hvordan det kan avdekkes på små steder i Norge, med Osøyro som case studie.

Forskningsspørsmålet vårt ble delvis besvart i litteraturstudiet hvor vi så på urban vitalitet. Gjennom litteraturstudiet kom vi frem til seks kategorier, samt underkategorier, vi mente var sentrale innen begrepet urban vitalitet. Etter litteraturstudiet kom vi frem til en definisjon på hva vi mener urban vitalitet er:

«Urban vitalitet består av en blanding av funksjoner knyttet sammen med tilgjengelighet for alle i gode romlige forhold med ulike menneskelige aktiviteter, som sammen skaper et attraktivt og levedyktig sted hvor man vil bevege og oppholde seg.»

Videre ble litteraturstudiet også utgangspunkt for å besvare hvordan man kan avdekke grad av urban vitalitet, med metoder som passer for å måle kategoriene. For hver kategori fant vi ulike metoder for å avdekke graden av urban vitalitet. Figur 81. Kategori og metoder for å avdekke urban vitalitet (Selvlaget, 2020). er tidligere vist i metodekapitlet. Denne figuren viser hvilken metode som måler hvilken kategori. Vurderingsformen vi har valgt er «dårlig», «middels» og «god».

8. Konklusjon



Figur 81. Kategori og metoder for å avdekke urban vitalitet (Selvlaget, 2020).

Dette oppsett av romlige analyser og registreringer kunne så testes på Osøyro for å avdekke graden av urban vitalitet der. Analysene og registreringene har bidratt til en praktisk måte å avdekke grad av urban vitalitet til et sted, uavhengig av størrelse.

8. Konklusjon

Osøyro oppnådde middels urban vitalitet basert på analysene og registreringene som ble gjennomført. Med utgangspunkt resultatene i diskusjonen kom vi med et forslag til strategi for videre utvikling av Osøyro. Studiet på Osøyro har vist at metodene for avdekking av urban vitalitet henger sammen. Gjennom en avdekking vil det være mulig å se hva et sted trenger i videre utvikling. Metoden knytter seg til definisjonen vår av urban vitalitet, som vi mener er en god definisjon etter en gjennomgang av avdekking av grad av urban vitalitet på Osøyro.

Gjennom studiet har vi sett at alle faktorene påvirker hverandre og henger sammen. Derfor vil vi si at for å skape et sted med høy grad av urban vitalitet må alle parameterne i definisjonen være oppfylt. Det er da viktig at hvert sted ser på forbedringspotensialet de selv har muligheter til å endre.

8.1 Veien videre

Denne masteroppgaven åpner dører for videre forskning på tema urban vitalitet i forhold til mindre steder i Norge. Fokuset i vår studie har vært Osøyro som en case studie siden dette er et generaliserende typisk tettsted i Norge. Selv om dette studiet har en intern validitet, bør metoden utføres flere steder.

Planlegging av små steder i Norge har et stort fokus på byer. Urban er et begrep som ofte brukes om byer, men dette by-begrepet har vi prøvd å gå vekk i fra. Urbane endringer trekker seg også inn i små steder, som også har behov for endring i en positiv retning. Det kan derfor være vanskelig for tettsteder og andre mindre steder å vite hvorfor de opplever sentrumsdød, og hvordan dette kan snus. Små steder trenger veileder og konkrete føringer å videreutvikle mindre steder. Vi håper vår forskning kan være med på å hjelpe å få laget veiledninger og føringer i planlegging i norske småsteder.

Urban vitalitet krever at man legger de fysiske og romlige forholdene til rette for sosial og mikroøkonomisk utvikling. Avdekking av grad av urban vitalitet vil hjelpe mindre steder å forstå hvorfor denne utviklingen er negativ, og vil avdekke hvilke tiltak som må gjøres for å snu denne utviklingen. Gjennom metodene kan man se forbedringspotensialet til et sted, for så å endre utviklingen av sentrumsdød. Her er det opp til hvert enkelt sted å se på muligheter og ressurser for ending. Metodene om avdekking bør gi mindre kommuner en større forståelse for faktorene for grad av urban vitalitet, og dermed se hva som kan endres på.

8. Konklusjon

I henhold til konseptet bærekraftige transportformer, er det fokus på gående og syklende, samt å skape en 0-økning av personbiltransport. Dette kommer frem i Nasjonal Transportplan, men det kommer ikke med konkrete fysiske tiltak på *hvordan* dette skal løses. I større byer er kompetansen ofte høyere, og her er forståelsen for hvordan dette kan løses. I mindre steder vil det ofte bli et større problem å forstå hvordan dette kan løses. I mindre steder har man også «ja takk, begge deler» problematikken, hvor det kommer frem at det er vanskelig å utvikle et levende sentrum, når utvikling av et større bil-baserte kjøpesenter utenfor sentrumskjernen fortsetter. Her må det tas et valg om å fokusere på utviklingen av små og eldre sentrum. Dette vil være vanskelig for mindre steder siden de bil-baserte kjøpesentrene ofte gir stor økonomisk gevinst.

Hvis mindre byer skal overleve er det bruk for en nytenking på hvordan man kan utvikle, finansiere og drive dem. Et system som er typisk i Norge, er at det offentlige har ansvar for å skape og drifte byområder. De private kommer inn i bilde ved enkeltprosjekter og renovering, uten å ha noe med videre drift. En nytenking kan være at det er et større samspill mellom det offentlige og det private slik at det kan skapes helhetlige vitale planer. Dette er en strategi som har blitt brukt blant annet i Skottland (Holck, 2016. s.3).

Ved eksempelvis et samarbeid mellom kommunen og private aktører er å kunne se hva som «mangler» i et sentrum. Det er ikke nødvendigvis økonomisk hjelpelig at det eksempelvis åpner en sportsbutikk til i samme gate, fordi det er en kjede med god økonomi, når dette kanskje vil trekke kunder fra en annen sportsbutikk. Det er viktig med mangfold i typer handel. Gjennom et samarbeid mellom private aktører og kommunen kan man se hvilke behov som mangler et sted og prøve å dekke dette behovet.

Det er et problem om hva som skal gjøres med tomme lokaler i døende sentrumsområder. DOGA startet et prosjekt i 2016 kalt «Levende lokaler», som gikk ut på blant annet å se hva som kan gjøres med tomme lokaler, hva som er gode arbeids og samarbeidsmåter, identifisere barrierer og drivere og finne verktøy og metoder for nytenking (Vestby mfl., 2018, s. 6). De tre kommunene i prosjektet var Tromsø, Arendal og Lærdal. Dette faller inn i urban vitalitet ved at man ser på stedsidentitet, handel og mangfold for å finne ut hva som trengs i hvert av prosjektområdene. Dette er en metode som kan brukes videre for å fylle tomme lokaler.

8. Konklusjon

I norsk planlegging er det i stor grad fokus på byer. Tettsteder og andre mindre steder har ikke like gode veiledere og konkrete føringer. Da begrepet bærekraft ble introdusert ble det ikke satt konkrete mål for hva som faktisk er et bærekraftig utbyggingsmønster og hvilke virkemidler det kreves for nå målene (Rasmussen, 2003, s.317-318).

Gjennom videre forskning knyttet metodene for avdekking av urban vitalitet i små steder kan vårt bidrag gi grunnlag for en veileder. Metodene må da forskes på og testes ut på flere små steder. En veileder for offentlige og private aktører som inkluderer konkrete analyse metoder for avdekking av grad av urban vitalitet, samt metoder for å forbedre disse sammen med en nytenking vil hjelpe med forbedringer av små steder som opplever sentrumsdød. Dette vil være med på å tette kompetansegapet fra aktører i byer og små steder, og forhindre sentrumsdød i sentrum av små steder.

Kapittel 9

Kilder

9. Kilder

9. Kilder

AeroNor (1995) *Osøyro ca. 1995* [Flyfoto]. Osøyro. Hentet fra:

<https://bjornafjorden.smugmug.com/Historiske-Os1/Flyfoto1/Os%C3%B8yro-1961-til-i-dag/i-GRzXdZc/A> [Hentet: 09.03.2020].

Alamy stock photo (2019) *Central Copenhagen, where people-oriented city planning has been in place since the 1960s* [Fotografi]. København, Danmark. Hentet fra: <http://www.rocagallery.com/the-walking-city> [Hentet: 09.04.2020].

Bergen kommune (2019) *Byveksttale mellom kommunene Bergen, Askøy, Fjell, Lindås og Os, Hordaland fylkeskommune og Staten for perioden 2019-2029*. [Internett] Hentet fra: <https://www.bergen.kommune.no/politikere-utvalg/api/fil/1911311/Byveksttale-Avtaleutkast-06-06-2019>.

Brarøy, K. V. (2012) *Det gjekk hardt ut over plantene på Telthusblassen i helga* [Fotografi] Hentet fra <https://www.midtsiden.no/sprang-etter-vandalane> [Hentet: 22.04.2020].

Bækken, I. (2013) *Strandgaten med nr 4. Ark Beyer Bok- og Papirhandel A/S og Nr. 6. Svaneapoteket til venstre*. [Fotografi]. Bergen, Norge. Hentet fra: <https://www.bergenbyarkiv.no/bergenbyleksikon/arkiv/1425197> [Hentet: 09.04.2020].

Carmona, M., Tiesdell, S., Heath, T., Oc, T. (2010) *Public places - urban spaces : the dimensions of urban design* 2nd ed., Amsterdam: Architectural Press.

Cappelen Damm (2007) *Individ og fellesskap*. [Internett] Hentet fra: <https://individogfellesskap.cappelendamm.no/c196519/artikkel/vis.html?tid=236202>

Dahlman, I. (2005) *Gåboken*. Statens Vegvesen. Miljøseksjonen, Vegdirektoratet.

Dalton, R.C. (2001) *The secret to follow your nose. Route Path Selection and Angularity*. London: University College London.

Dragen (u.å.) *Oseana* [Fotografi]. Hentet fra: <http://dragene.no/p/1-april-for-nm-konsert/> [Hentet 22.04.2020].

Fainstein, S. S. (2005) *CITIES AND DIVERSITY Should We Want It? Can We Plan For It?* Urban Affairs Review, 41(1), 3–19. California: Sage Publications.

9. Kilder

- Falleth, E.I., Kristiansen, R., Nyseth, T., Aarsæther, N. (2012) *Utfordringer i norsk planlegging*. Kristiansand: Cappelen Damm Høyskoleforlaget.
- Fiskaa, H. (2004a.) Teoretisk og historisk grunnlag. *Innføring i fysiske detaljplanlegging*. Trondheim: NTNU.
- Fiskaa, H. (2004b.) Plansystem og planleggingsmetodar. *Innføring i fysiske detaljplanlegging*. Trondheim: NTNU.
- Frilund, J. (2017) *Walkability*. [Fotografi]. Hentet fra: <https://making-cities-safer.com/walkability-set-city-free/> [Hentet: 09.04.2020].
- Gehl, J. (2010) *Byer for mennesker*. København: Bogværket.
- Gehl, J. (2007) *Livet mellom busene: udeaktiviteter og udemiljøer 6. udg.* København: Arkitektens Forlag.
- Gehl, J. (2006) *Det nye byliv*. København: Arkitektens Forlag.
- Google Maps (2018, 2019, 2020) *Google Maps*. [Internett] Hentet fra: <https://www.google.com/maps>
- Gundersen, D. (2020) *Urban*. [Internett] Hentet fra <https://snl.no/urban> [Lest: 19.03.2020].
- Groen Weert (u.å.) *Fasadebager* [Fotografi]. Haarlem, Nederland. Hentet fra: <https://groenweert.nl/x-factor> [Hentet: 09.04.2020].
- Hanssen G.S., Aarsæther N. (2018) *Pbl (2008) – en lov for vår tid?* [Internett] Hentet fra: https://www.idunn.no/file/pdf/67082562/pbl_2008_en_lov_for_vaar_tid.pdf
- Hillier B. (1999) *Centrality as a process: accounting for attraction in inequalities in deformed grids*. London: URBAN DESIGN International.
- Hillier, B., Penn, A., Hanson, J., Grajewski, T., Xu, J. (1993) Natural movement: or, configuration and attraction in urban pedestrian movement. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 1993, volume 20, pages 29-66. [Internett]. Hentet fra: <https://pdfs.semanticscholar.org/701b/a15fed53eaae5eb65c1460827cd1471f14fd.pdf>
- Hundven-Clements Photography (u.å.) *Os Sjøfront*. [Fotografi]. Hentet fra: <https://linkarkitektur.com/Prosjekter/Os-sjoefront> [Hentet 21.04.2020].
- Holck, J. (2016) *Nye former for bymidtesamarbejde: Muligheter og potentialer*. [Internett] Hentet fra: <https://byfornyelsesdatabasen.dk/file/636701/dok.pdf> [Lest: 21.02.2020].

9. Kilder

Jacobs, J. (1961) *The Death and Life of the Great American Cities*. New York: Random House.

Javadi, A. H., Emo, B., Howard L. R., Zish, E., Yu, Y., Knight, R., Silva, J. P., Spiers., H. (2017) Hippocampal and prefrontal processing of network topology to simulate the future. *Nat Commun* 8, 14652. [Internett] Hentet fra: <https://www.nature.com/articles/ncomms14652>

Khakzand, M., Yazdanfar S. A., Mirzaei, M. (2016) Mixed Use Development, A Solution For Improving Vitality Of Urban Space. *Comunicacoes Instituto De Investigacao Cientifica Tropical Serie Ciencias Biologicas. Vol33, No 1* [Internett] Hentet fra: https://www.researchgate.net/publication/324006701_Mixed_Use_Development_A_Solution_For_Improving_Vitality_Of_Urban_Space

Kjennrud, J. (1870-1900) *Part fra Os* [Fotografi]. Hentet fra: <http://marcus.uib.no/instance/photograph/ubb-bs-ok-15046.html> [Hentet: 16.04.2020].

Knapskog, M., Hagen, O., Rynning, M. (u.å.). *Gangvennlighet – walkability*. [Internett] Transportøkonomisk institutt, p.8. Hentet fra: <https://www.toi.no/getfile.php/1349139/mmarkiv/Aktuelt/4%20Gangvennlighet.pdf>

Kommunaletikk (u.å.) *Fjordbyen Os* [Fotografi]. [Internett]. Hentet fra: https://www.google.com/imgres?imgurl=x-raw-image%3A%2F%2F%2F343ecc0f4c4a78b40e918763ec6032d4bdeaff25dd9b6eb7dd3eff885c1d776a&imgrefurl=http%3A%2F%2Fwww.kommunalteknikk.no%2Fgetfile.php%2F2645021.896.vvutrttrcv%2FVeio%2C%2Bvatn%2Bog%2Bplan%2BS%25C3%25B8viknes.pdf&tbnid=tHhKTA_OPjTOzM&vet=12ahUKEwi6-7mfsPnoAhXSyMQBHVmTD6oQMygAegUIARDIAQ..i&docid=uC67uDmkbu5V3M&cw=2005&h=2000&q=os%3A%2F%2Fvindu%20mot%20fjorden&hl=no&ved=2ahUKEwi6-7mfsPnoAhXSyMQBHVmTD6oQMygAegUIARDIAQ [Hentet: 21.04.2020]

Lloyd og Peel (2007) In search of a small city's élan vital: Inverness: towards progressive change? *The Town Planning Review*, Vol. 78, No. 6, Special Issue: The Vital City. Liverpool: Liverpool University Press.

Lynch, K. (1960) *The image of the city*. Cambridge, Mass: M.I.T. Press.

Marshall, S. (2004) *Streets and Patterns*. Oxfordshire: Taylor & Francis.

Mehaffy, M.W., Porta, S., Romice, O, (2015) The «neighborhood unit» on trial: a case study in the impacts of urban morphology, *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 8:2, 199-217 Oxfordshire: Taylor & Francis Group

9. Kilder

- Miljøverndepartementet (2007) *Universell utforming: begrepsforklaring*. [Internett] Hentet fra: <https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/md/vedlegg/rapporter/t-1468.pdf>
- Miljøverndepartementet (1993) *Stedsanalyse – innhold og gjennomføring T-986* [Internett] Hentet fra: https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/md/vedlegg/veiledninger20og20brosjyrer/stedsanalyse_r/t986_stedsanalyse_innhold_og_gjennomforing_1993.pdf
- Montgomery, J. (1998) Making a city: Urbanity, vitality and urban design, *Journal of Urban Design*. 3:1, 93-116. Oxfordshire: Taylor & Francis Group
- Montgomery, J. (1995) Editorial Urban Vitality and the Culture of Cities, *Planning Practice & Research*, 10:2, 101-110. Oxfordshire: Taylor & Francis Group
- Norberg-Schulz, C. (1992) *Mellom jord og himmel: en bok om steder og bus* [Ny rev. Utg.]. Oslo: Pax.
- Onarheim, S. og Hernes, M.B. (2017) *Senterstruktur og Handelsanalyse Os kommune*. [Internett] Hentet fra: <https://www.hordaland.no/globalassets/for-hfk/plan-og-planarbeid/regionalt-planforum/dokument-2017/31102017/senterstruktur-og-handelsanalyse-os-kommune.ashx.pdf>
- Os kommune (2016a.) *Planstrategi for 2016-2020. Os kommune*. [Internett]. Hentet fra: <https://bjornafjorden.kommune.no/f/p1/i8d97f07f-4dbe-4bab-80f8-0e6c7a3a2ef7/kommunal-planstrategi-2016-202021.pdf>
- Os kommune (2016b.) *Planprogram for områderegulering Osøyro 2040*. [Internett] Hentet fra: <https://bjornafjorden.kommune.no/f/p1/i80ecae26-c029-45d9-85c5-7e8904d5ffc1/20160927-godkjent-planprogram-omraderegulering-osoyro.pdf>
- Os Kommune (2014) *Arealdelen til kommuneplanen for Os 2012 – 2023* [Internett] Hentet fra: https://bjornafjorden.kommune.no/f/p1/i482311a2-2e2b-4861-b132-7222e74318d3/planskildring_300114.pdf?fbclid=IwAR3oWqRUBX9mAE5iYGSNN-ruHFEzY127OKjBeF9R1PLx3MvV1vtYXjRnX5w
- Os Kommune (2014) *Osøyro 2014* [Flyfoto]. Osøyro. Hentet fra: <https://bjornafjorden.smugmug.com/Historiske-Os1/Flyfoto1/Os%C3%B8yro-1961-til-i-dag/i-7GxPXmW/A> [Hentet: 09.03.2020].
- Os sentrum (u.å.) *Åpningstider* [Internett] Hentet fra: <http://www.ossentrum.no/dette-er-oss/opningstider/> [Lest: 07.04.2020].
- Persvold, A.Z. (2020) *Vitalitet*. [Internett] Hentet fra <https://snl.no/vitalitet> [Lest: 03.03.2020].

9. Kilder

- Rasmussen, T.F. (2003) *Bosetting og byutvikling. Planlegging og politikk i Norge – i går, i dag, i morgen*. Oslo: Kommuneforlaget AS.
- Regjeringen (2014) *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*. [Internett] Hentet fra: <https://www.regjeringen.no/contentassets/689bae9d728e48e8a633b024dcd6b34c/sprbatp.pdf>
- Roald, H. J. (2015) *Byplanen. En historie om utviklingen av Bergen by*. Oslo: Scandinavian Academic Press.
- Rådberg, J. (1996) *Towards a Theory of Sustainability and Urban Quality. I: Evolving Environmental Ideals - Changing way of Life, Values and Design Practices: LAPS 14 Conference Proceedings pp. 384-392*. Stockholm: Royal Institute of Technology,
- Sander, K. (2019) *Dokumentanalyse/Innholdsanalyse* [Internett]. Hentet fra: <https://estudie.no/dokumentanalyse/> [Lest: 27.03.2020].
- Samferdselsdepartementet (2017) *Nasjonal transportplan 2018-2029*. [Internett] Hentet fra: <https://www.regjeringen.no/contentassets/7c52fd2938ca42209e4286fe86bb28bd/no/pdfs/stm201620170033000dddpdfs.pdf>
- Shutterstock (2013) *How to Design a Happier City* [Fotografi]. New York. Hentet fra: <https://www.citylab.com/design/2013/12/how-design-happier-city/7810/> [Hentet: 09.04.2020].
- Statistisk sentralbyrå (2019) *Tettsteders befolkning og areal*. [Internett] Hentet fra: <https://www.ssb.no/befolkning/statistikker/bef tett> [Lest: 15.03.2020].
- Store norske leksikon (2018) *By* [Internett]. Hentet fra: <https://snl.no/by> [Lest: 15.03.2020].
- Storm, H.N., Svardal S., Heian, M.T., Drange, E.M. (2018) *Urbant bygdelin? Attraktive bosteder og gode bomiljø i Straume, Osøyro, Knarvik m/ Flatøy-Frekhang-aksen*. TF-rapport nr. 427. Telemark: Telemarkforskning.
- Storøy, A. (2019) *Kulturhistorisk stedsanalyse (DIVE) for Osøyro*. Vedlegg 2.
- Tan, W. og Klaasen, I. (2007) Exploring 24/7 environments, *The Town Planning Review*, Vol. 78, No. 6, Special Issue: The Vital City (2007), pp. 699-723. Liverpool: Liverpool University Press.
- Tennøy, A., Visnes Øksenholt, K., Tønnesen, A., Hagen, O. (2017). *Kunnskapsgrunnlag: Areal- og transportutvikling for klimavennlige og attraktive byer*. Hentet fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=46142>
- Thorsnæs, G. (2017) *Osøyro*. [Internett] Hentet fra: <https://snl.no/Os%C3%B8yro> [Lest: 16.03.2020].

9. Kilder

Troye, S.V. (1994) *Teori og forskningsevaluering: Et kritisk realistisk perspektiv*. Oslo: Tano.

Turistkontoret for Lindesnesregionen i Mandal (u.å.) *Sommer i Gågata i Mandal Sentrum* [Fotografi] <https://media-cdn.tripadvisor.com/media/photo-s/05/5a/05/d3/turistkontoret-for-lindesnesre.jpg> [Hentet: 14.05.2020].

van Nes, A. (2017) *Some elementary methods used in place analyses*. Vedlegg 3.

van Nes, A. (2008) *Introduction to space syntax in urban studies*.

van Nes, A. (2005) *Typologies of shopping areas in Amsterdam* in van Nes A (ed.), 2005, Proceedings Space Syntax. 5th International Symposium, TU-Delft: Techne Press.

van Nes, A. (2002) *Road building and Urban Change. The effect of ring roads on the dispersal of shop and retail in Western European towns and cities*, Doctor Scientiarum theses 2002:28, Ås: Norges miljø- og biovitenskapelige universitet.

van Nes, A. og López, M. J. J. (2010) *Macro and Micro Scale Spatial Variables and the Distribution of Residential Burglaries and Theft from Cars: An investigation of space and crime in the Dutch cities of Alkmaar and Gouda*. The Journal of Space Syntax. 1. 296-314.

van Nes og Yu Ne (2014) *The theory of the natural urban transformation process*. [Internett] Hentet fra: <http://resolver.tudelft.nl/uuid:e2da8c44-375d-4275-b137-c0f9f3a417d7>

Vestby, G. M. (2018) *Fra sentrumsdød til sentrumsglød. Følgforskning av pilotprosjektet «Levende lokaler»*. NIBR-rapport 2018:6. Oslo: By- og regionforskningsinstituttet NIBR.

Vestland Fylkeskommune (2019) *Prosjektplan Byliv og handel i Bergensområde*. Vedlegg 1.

Widerøe (1934-1937) *Osøyro 1934-1937* [Flyfoto]. Osøyro. Widerøe 6254-01. Hentet fra: <https://bjornafjorden.smugmug.com/Historiske-Os1/Flyfoto1/Os%C3%B8yro/i-k82PZSk/A> [Hentet: 09.03.2020].

Widerøe (1965) *Osøyro 1965* [Flyfoto]. Osøyro. Widerøe 149080. Hentet fra: <https://bjornafjorden.smugmug.com/Historiske-Os1/Flyfoto1/Os%C3%B8yro-1961-til-i-dag/i-jX8xQgk/A> [Hentet: 09.03.2020].