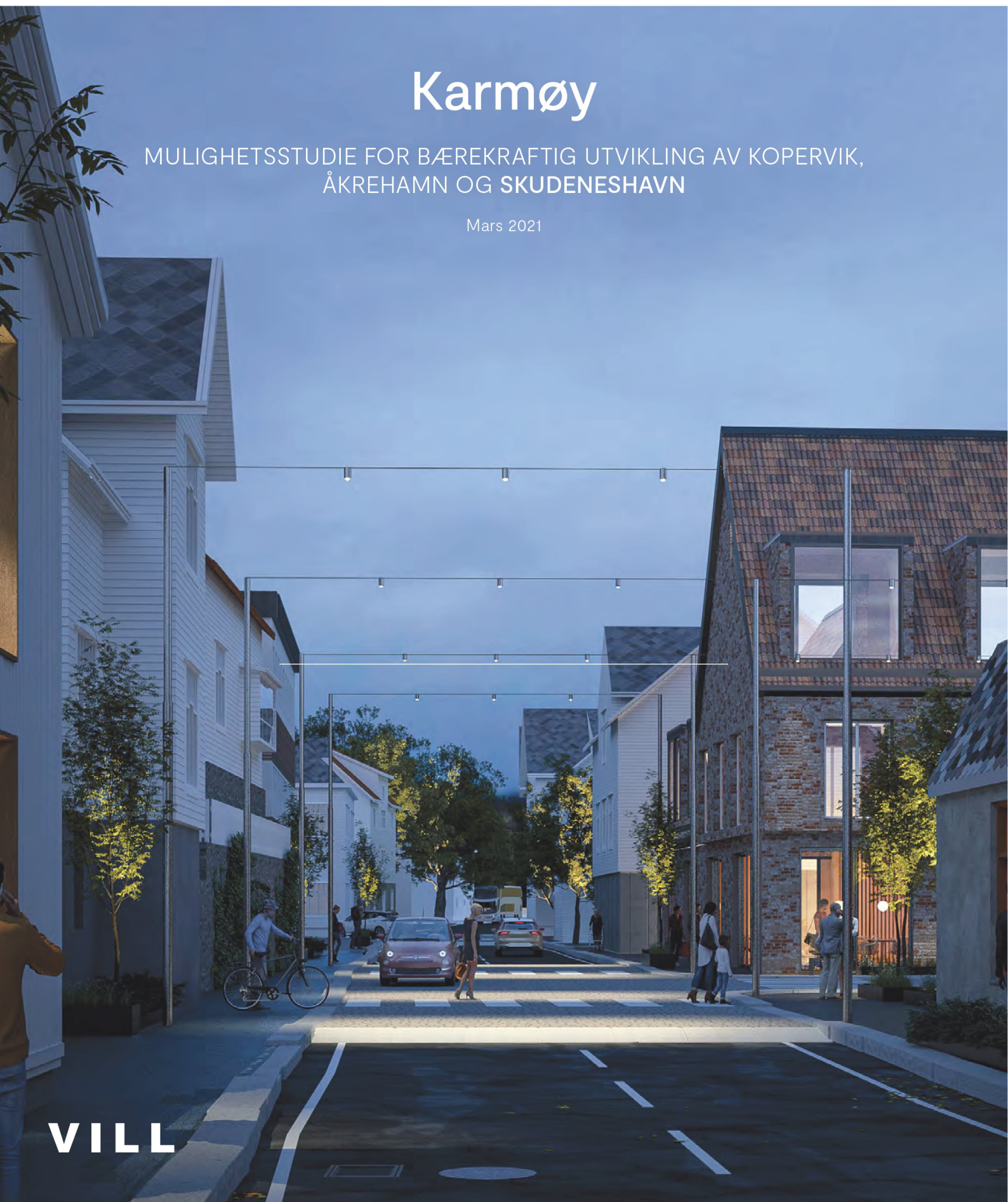


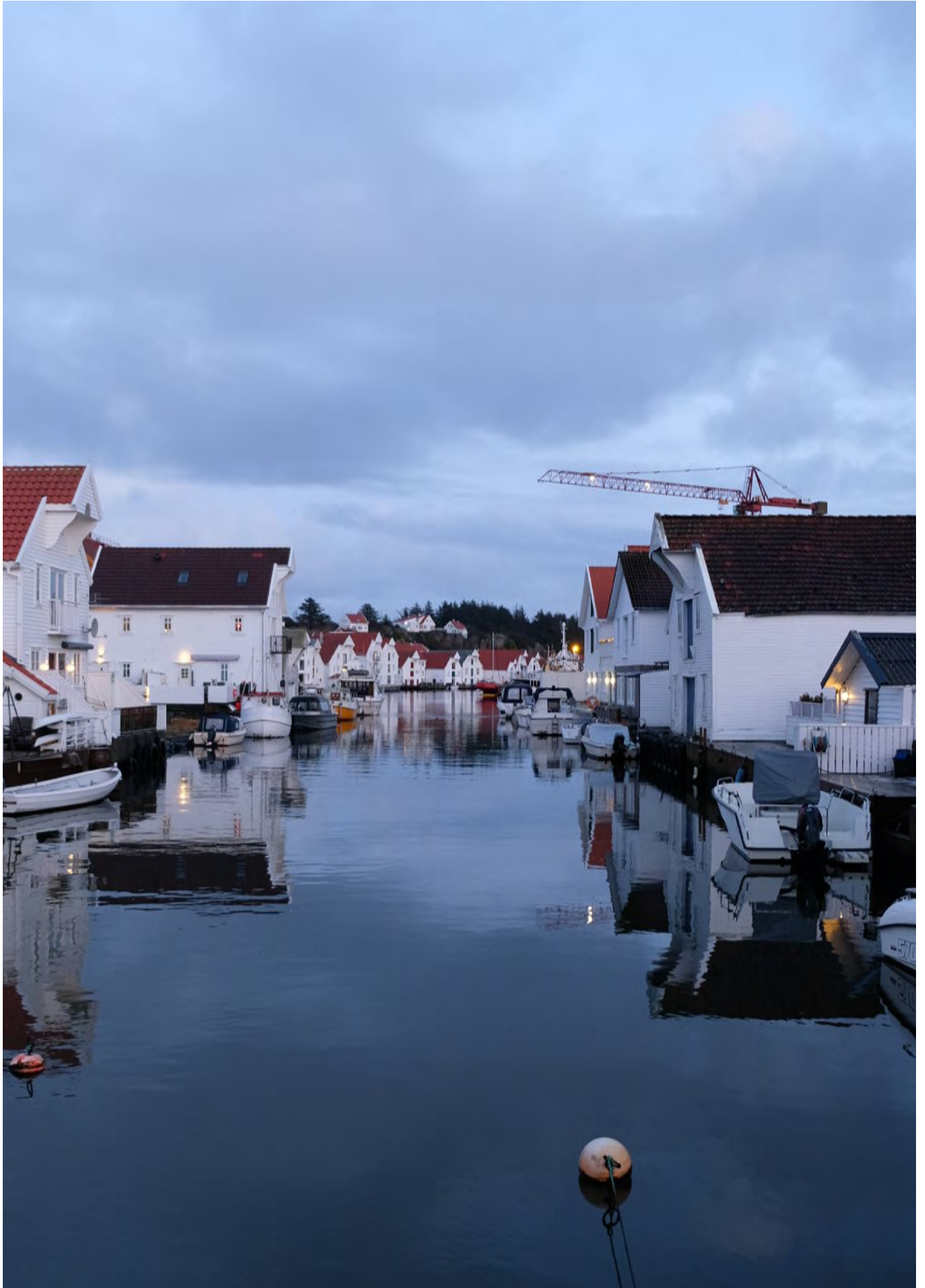
Karmøy

MULIGHETSSTUDIE FOR BÆREKRAFTIG UTVIKLING AV KOPERVIK,
ÅKREHAMN OG SKUDENESHAVN

Mars 2021



VILL



Innhold

4 Forord

6 Bærekraftige Karmøy

- Forankring
- Byenes rolle i realiseringen av FNs bærekraftsmål
- Eksempler på arbeidsmåter
- Attraktiv stedsutvikling
- Oversette SDG til planbestemmelser

22 Stedsanalyse

- Regionen
- Historisk utvikling
- Topografi
- Klima
- Mobilitet
- Struktur
- Offentlig rom
- Grøntstruktur
- Tilgang til sjø
- Kulturminner
- Historiske bilder
- Skudeneshavnhuset

46 Mulighetsstudie

- Innledning
- Bærekraftige Skudeneshavn
- Byens dynamiske sammenhenger
- Det offentlige rom
- Situasjonsplan
- Mobilitet
- Byliv
- Rekreasjon
- Bebyggelse
- Eplehagefortetting
- Allmenningen
- Sentrumsstrukturen
- Oppsummering
- Prinsipper for sosial lokal stedsutvikling

Forord



VILL har på vegne av Karmøy Kommune utført stedsanalyser med påfølgende mulighetsstudier for de tre byene Kopervik, Åkrehamn og Skudesneshavn. Stedsanalysene er i stor grad basert på tidligere arbeid utført i regi av kommunen med enkelte justeringer ifht. dagens situasjon. Kommunen er i gang med å revidere kommuneplanen med samfunnsdel og FNs bærekraftsmål skal være førende for hvordan denne skal utvikles. Dette ligger også som en premiss for dette arbeidet.

For mulighetsstudien var det fra kommunens side ønsket at VILL fokuserte på hvordan Karmøy bedre kan utnytte/utvikle arealer som allerede er bebyggt eller satt av til utbygging, byrom og mobilitet.

Mulighetsstudien skal være en visjonær, men ikke urealistisk ide for de tre sentrumsområdene og fremme en bærekraftig og fremtidsrettet fortetting og utbygging av byene og et fungerende konsept for byrom, som sikrer liv i gater og plasser, og en allsidig bruk av uteområdene.

Sivilarkitekt Fredrik Barth
Daglig leder og partner Vill Arkitektur
Prosjektleder

Om VILL

Vill er et kollektiv for alle som arbeider med bærekraftig urbanisme. Kollektivet er lokalisert i Bergen, bestående av firmaene og satsingene Vill Arkitektur (arkitekturtjenester), Vill Mer (tjenester innen prosess, design, produktutvikling og interiør), Vill Opp utvikling av miljøvennlige materialer basert på oppsirkulering og gjenbruk, Vill Design – designtjenester, Vill Scene – scenografi og teater, Vill Interiør – interiørarkitektur, Bergen Vill – en digital plattform for samskaping av byliv, og Nordic Circles vårt nyeste selskap som har fått støttemidler for å gå opp mulighetene for å kunne oppsirkulere og gjenbruke maritimt metall (oljeplattformer og skip) til byggematerialer i byggebransjen. Vi kombinerer de tradisjonelle arkitekturfagene med energi og miljø, kultur, kunst, design, scenografi, kulturhistorie, profilbygging og teknologi. Dette gjør oss annerledes, og bedre rustet til å kunne håndtere urbane utfordringer. Vi er synlige og del av samfunnsdebatten. Vi er en tydelig stemme som kjemper for bærekraftige løsninger og banebrytende design. Og målsetningen er mye større. Vi arbeider med å støtte knoppskytinger innen urbanisme, kunst, kultur, samfunnsfagene, landskap, jordbruk mm. Så lenge noen er best til det de gjør, og ønsker å jobbe med byutvikling, komplekse utviklinger i byer og tettsteder og bærekraftig urbanisme, er de velkommen inn i vårt kollektiv.

Bærekraft er et konkurransefortrinn. Bærekraft er et markedsfortrinn, og en enklere sti mot støttemidler og lån. Og dette bli viktigere og viktigere i tiden som kommer. EU kanaliserte nå over 50% av støttemidlene sine mot bærekraft og sirkulære prosesser. Banker gir ikke lån til bedrifter som ikke kan bevise bærekraftige businessmodeller. Taksonomien til EU har i tillegg forandret fokuset på forståelsen av bærekraft – i kampen mot grønnvasking.

I det bærekraft nå har blitt et økonomisk fortrinn ser vi at markedet raskt justerer kursen. Bedrifter må kanalisere krefter inn mot bærekraftige områder. Dette påvirker lokaliseringer og investeringer.

Vi ser også at bærekraftige løsninger tiltrekker seg boligkjøpere og påvirker flyttestrømmer. Dette har gått fort, og vil øke i hastighet fremover.

Med dette i tankene slår vi fast at bærekraft er et konkurransefortrinn.

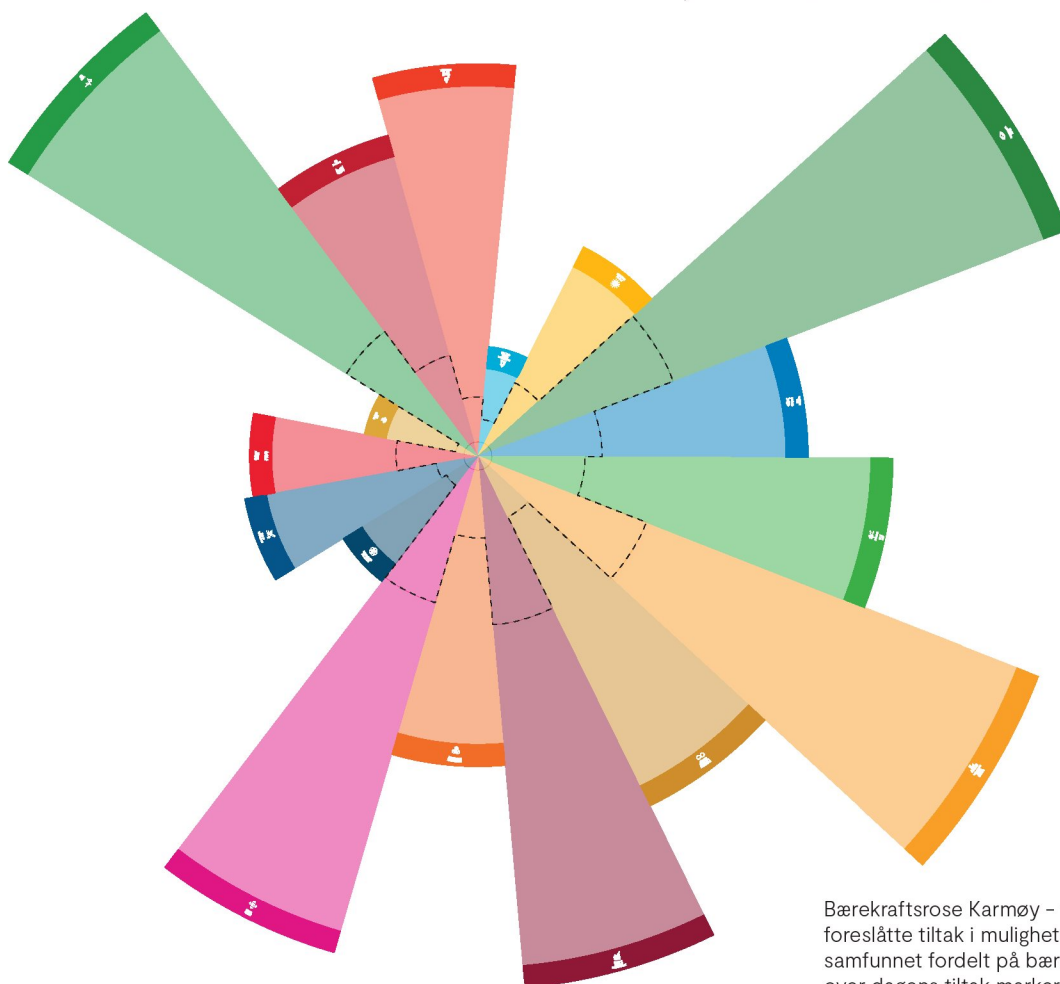
Stedsanalysen og mulighetsstudien har tatt bærekraft på alvor. Vi har latt FNs bærekraftsmål ligge som grunnlaget for alle tiltak, og vi knytter det vi gjør opp mot disse målene. Vi har jobbet med dem alle. Vi har ikke like mange tiltak på alle målene, men vi har forsøkt å vise muligheter for hvordan Karmøy kommune kan arbeide for å skape flere tiltak innenfor alle mål. For bærekraftig utvikling er også en organisatorisk oppgave. Kommunen kan og bør gå inn i rollen som igangsetter og koordinator heller enn passiv og kontrollerende. Dette krever mye i tiden som kommer.

Vi anbefaler å bruke dette aktivt i markedsføring. Karmøy, en UN17 Municipality. Over hele verden dukker liknende prosjekter opp, både UN17 bygg, og UN17 områder. Dette refererer til prosjekter der alle FNs 17 bærekraftsmål er til stede og påvirker utviklingen. Å gjøre et slikt grep på kommunenivå er meget sjeldent. Dette kan, dersom gjort riktig gi internasjonal oppmerksomhet, utløse internasjonale støttemidler og gi hele Karmøysamfunnet en ny giv.

Vi har to hovedmål for arbeidet med byene på Karmøy:

- 1) Legge grunnlaget for en UN17 municipality.
- 2) Gi innspill til å lage best mulig lokalsamfunn for folk.

Vi håper arbeidet kan bidra i denne retningen.



Bærekraftsrose Karmøy – viser fordeling av alle foreslåtte tiltak i mulighetsstudien og i lokalsamfunnet fordelt på bærekraftsmål (analyse over dagens tiltak markert i svart)





Innledning

Bærekraftige Karmøy

Forankring



Karmøy kommune har satt seg ambisiøse mål om å «bidra til en utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner får dekket sine behov». FNs 17 bærekraftsmål er det politiske hovedsporet, veikartet og verdens felles arbeidsplan for den framtidige samfunnsutviklingen frem mot 2030, noe kommunen slutter seg til.

I Rådmannens forord til kommunebudsjettet 2021 skriver hun;

«Karmøy skal være et bærekraftig samfunn. [...] Overordnet har Norge vedtatt å knytte seg til FN sine 17 mål for bærekraft. Fordi bærekraftmålene ser miljø, økonomi og sosial utvikling i sammenheng, innebærer oppfølgingen av målene en helhetlig tilnærming til framtidig oppgaveløsning på lokalt, regionalt, nasjonalt og internasjonalt nivå. Regjeringen har nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging og har til hensikt å fremme en bærekraftig utvikling gjennom felles, retningsgivende målsettinger for stat, fylke og kommune. [...]

Samarbeid mellom kommuner, næringsliv, utdanningsinstitusjoner og frivillighet kan skape nye og bærekraftige løsninger på samfunnsutfordringene vi står ovenfor.

Samfunnsdelen i kommuneplanen vil være forankret i FNs bærekraftsmål. Vår oppgave blir å finne lokale løsninger på globale utfordringer. Bærekraftmålene er et helhetlig rammeverk. Kunnskapen og engasjementet om bærekraft skal skje i samspill med befolkningen. Med bakgrunn i dette planlegger Karmøy kommune for at innbyggere og næringsliv inviteres til å delta i utviklingen av kommuneplanens samfunnsdel. Det er av stor betydning at vi får kunnskap om utviklingsområder og utarbeider scenarier for by-, bolig- og næringsutvikling. Karmøy kommune skal etablere en overordnet strategi som setter fremtidens signatur i vår kommune. Sammen skal vi bidra til at Karmøy forblir en god plass å bo og leve.»

Reell bærekraft er krevende endringsarbeid, som ikke bare skal være synlig i målsettinger og strategidokument, men som skal gjennomsyre daglige diskusjoner og mikrovalg ute i feltet. Bærekraft er ikke primært en aktivitet, men et tankesett og en ny kurs som får merkbare konsekvenser i aktivitetene våre. Kulturen og tankegodset som har ført oss hit vi er nå, har vært effektiv for å heve levestandarden og få majoriteten av befolkningen ut av sosiale utfordringer som fattigdom, samt store sosiale og kunnskapsmessige forskjeller. Samtidig har vi ikke vært tilstrekkelig bevisste på naturens

tålegrenser og økologiens tilbakeslagseffekter. Vår tid må rydde opp, og for å klare det er FNs bærekraftsmål et veikart, og verdens lands, fylkers og kommuners forpliktelser sentrale nøkler og svært viktig grep.

Likefullt, det er ikke tilstrekkelig å sette de rette målene. For å oppfylle målsettingen om reell bærekraft kreves modne og modige organisasjoner, som kan håndtere en høy grad av kompleksitet og nye måleparametere i alle avgjørelser fra politiske vedtak, via den enkelte saksbehandler og ut til sluttleverandør av tjenester. I tillegg til tverrfaglighet og informasjonsflyt på tvers i organisasjonen, kreves det helhetlige strategier for å slippe til befolkningen i reelle medvirkende prosesser og derigjennom sikre forankring og lokalt eierskap til nye vedtak og kursendringer. Endringskraften som bor i sivilsamfunnet er stor, og per i dag ikke utnyttet optimalt i noen norske lokalsamfunn eller kommuner. Våre offentlige strukturer og krav om kontroll, sikrer kvalitet, men er samtidig et hinder for reell involvering og samarbeid om langsiktige løsninger tidlig nok i forløpet. Ofte finner man eksempler på symbolsk medvirkning som ser fint ut på papiret, men uten reell mulighet for å påvirke resultatet nevneverdig. Slike eksempler kan virke mot sin hensikt.

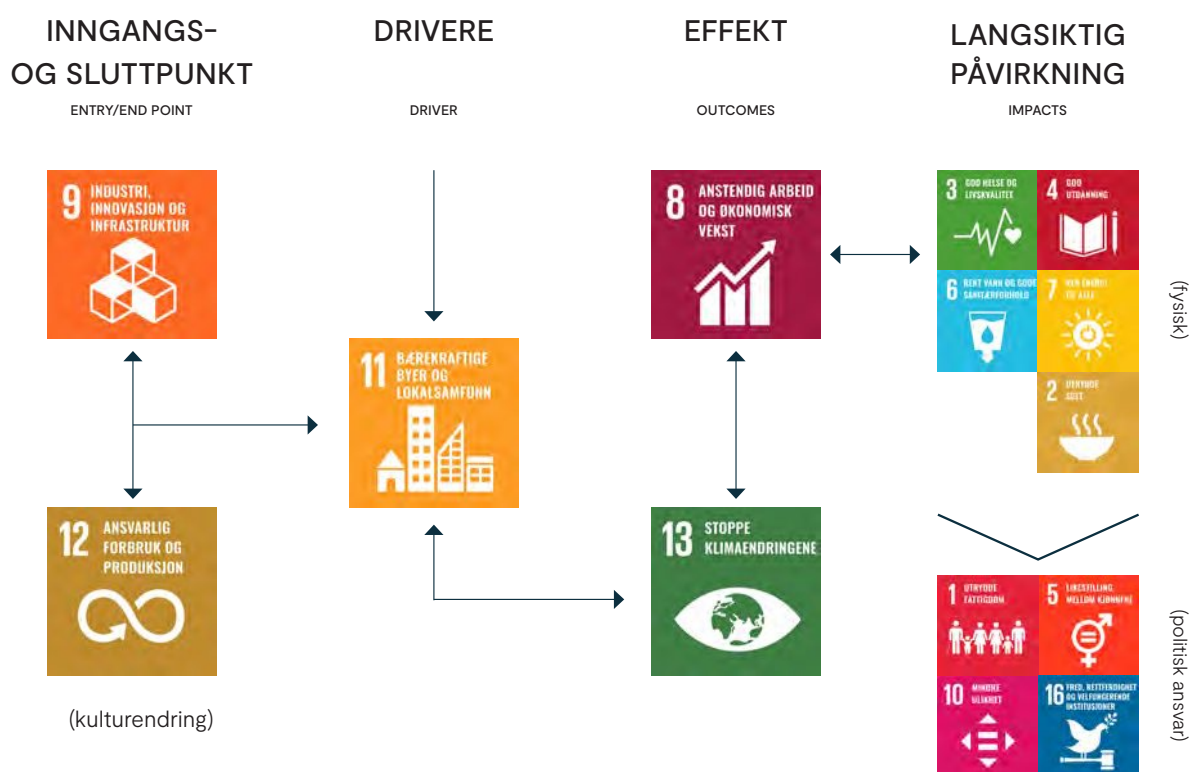
Omstillingen til et bærekraftig samfunn skjer ikke uten motstand. Til syvende og sist vil hver enkelt av oss bli utfordret i alt fra enkle hverdagsvaner til forretningsmodeller, felles tankesett og kultur. Kommunens totale evne til åpent å håndtere og kommunisere kompleksitet helhetlig, ikke fragmentert, er avgjørende for det langsiktige resultatet og graden av måloppnåelse. Synergiene som oppstår når mange enkelttiltak skubber og trekker i samme retning, er langt høyere enn den samlede summen av enkelttiltakene alene. FNs 17 bærekraftsmål peker vei mot et radikalt bærekraftig samfunn for alle, dypt forankret i likeverd, verdighet og empati for alle mennesker, i alle livssituasjoner og -faser. Endringsprosessen er krevende, og forutsetter et tett samarbeid mellom kommune, næringsliv, utdanningsinstitusjoner og sivilsamfunn, som rådmannen skriver i utdraget på forrige side. Målet med alt kommunalt utviklingsarbeid, herunder stedsutvikling, er å skape gode liv for alle innbyggere uavhengig av alder, sosial og økonomisk stand, eller øvrig bakgrunn. Det er fort gjort å miste det av syne når vi jobber med detaljplaner og mindre brikker av et stort bilde. For oss i VILL er vår bærekraftsmetode Bærekraftrosen en måte å holde fast i en felles kompasskurs, og legge sten på sten i en ny retning

For den nye virkeligheten påvirker også oss, og formsvaret i en stedsanalyse og mulighetsstudie. Der man for kun få år siden kunne levere arkitekttegninger av fine bygg og være fornøyd med det, mener vi at en mulighetsstudie nå må påvirkes av paradigmet og verden vi lever i. Dette betyr at vi også må lete etter organisatoriske svar på en kommunes utfordringer. Sosiale svar. Økonomiske svar. Miljømessige svar. Og at det er disse svarene tilsammen som gir retning for arkitektur..

Zoom ut et øyeblikk. Tenk på stedet ditt som et blankt lerret. Ingenting er bygget, ingen veier er lagt, all natur er uberørt. Du skal planlegge det samfunnet du, barna dine, og senere barnebarna dine skal bli gamle i. Når du planlegger og bygger samfunnet, vet du ikke hvor du selv vil havne. Du kan bli den du er i dag, et tre, en fugl eller en krabbe i fjæresteinene.

Tankeeksperimentet er bare et tankeeksperiment, men kan være et nyttig retningsgivende verktøy for å hjelpe barn, ungdom, voksne og eldre til å utforske idéer og delta i samtaler knyttet til rettferdighet, moral, likeverd og sosial status i et samfunn. I et bærekraftig samfunn med fokus på like rettigheter, et deltakende demokrati og redusert ulikhet mellom innbyggerne, kan det være verdifullt å prøve ut et spenn av ulike metoder for å nå langsiktige, felles mål og bryte gamle mønstre.

Byenes rolle i realiseringen av FNs bærekraftsmål



Da FN's 17 bærekraftsmål ble vedtatt i 2015, dannet det grunnlaget for Parisavtalen og «New Urban Agenda». Disse utgjør en felles visjon og en politisk forpliktelse til å fremme og gjennomføre bærekraftig byutvikling. Vår tid har en historisk mulighet til å utnytte byer og bosetters rolle som drivkrefter mot transformasjon i en stadig mer urbanisert verden.

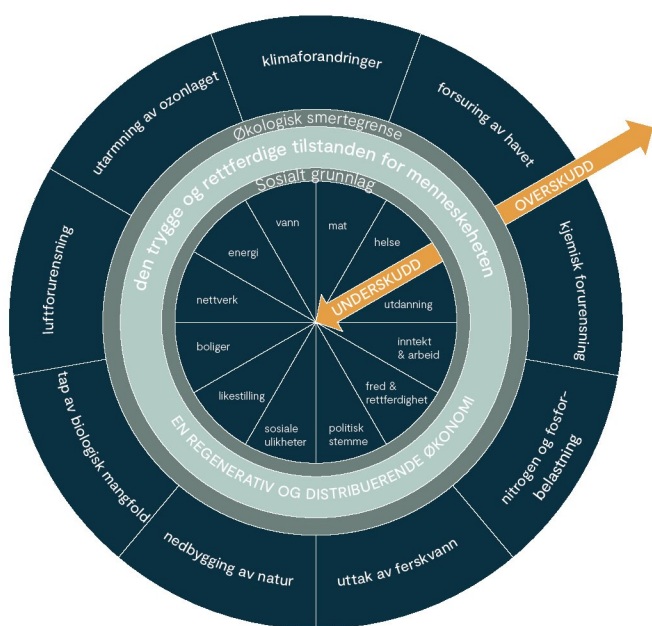
Rapporten *The weight of cities* (UNEP) peker på muligheten til å skifte retningen for urban utvikling til noe mer bærekraftig og sosialt rettferdig. Rapporten vektlegger viktigheten av lav-utslipp, ressurseffektivitet og inkluderende byer og steder og peker på at noen av de største og mest presserende utfordringene å rette det politiske blikket mot er ressursbruk, arealbruk og energibruk.

Siden 2007 har flere mennesker bodd i byer enn de som ikke gjør det, globalt sett. Verdens byer står for 70% av den globale ressursbruken og 60-80% av utslippene. Innen 2050 sier prognosene at 2/3 av alle mennesker vil bo i byer. Det peker mot at vi må begrense ressursbruk

og klare å bevege oss mot et sirkulært system i byene våre der vi klarer mer med mindre. I dag forbraker vi årlig en samlet mengde ressurser tilsvarende 1,6 jordkloder. Vi må skape byer som er ressurseffektive, klimavennlige, motstandsdyktige og rettferdige. Urban metabolisme hjelper oss å forstå hva som skjer med ressursene i en by, fra de kommer inn i byen, til de går ut som avfall. Ved å se på byene som en organisme som forbraker ressurser og produserer avfall, kan vi finne måter å forbedre og effektivisere material- og ressursforbruket og samtidig redusere mengden avfall som kommer ut i den andre enden.

De fleste byer har i dag en lineær metabolisme, hvor ressurser inn i byen, forbrukes og kommer ut som avfall i form av gass, flytende eller fast materiale. En nøkkel til den bærekraftige og motstandsdyktige byen er å se på alle verdistrømmene som går gjennom byen, som ressurser. Resultatet av det er et nytt mulighetskart for ressursgjennvinning, oppsirkulering og innovasjon. En sirkulær bymetabolisme.

The doughnut economy. Et lands mål er å ligge balansert i den grønne smultringen, og dermed ikke skåre for lite eller for mye på noen klasser.



Den britiske økonomen Kate Raworth (University of Oxford og University of Cambridge) har gjennom sitt arbeid med Doughnut Economics, eller smultringmodellen på norsk, vist at ingen land pr i dag har oppnådd noe som kan kalles et bærekraftig samfunn. Modellen erstatter målet om økonomisk vekst og har fått navnet fordi den er visualisert som en sirkel. Den innerste sirkelen representerer det sosiale grunnlaget samfunnet må dekke for at innbyggere skal kunne leve gode liv (f. eks god helse, sosial likhet, likestilling, tilgang på mat, drikke og bolig, politisk frihet o.l.) Ytterlaget viser 9 parametere, utviklet av Stockholm Resilience Center, som samfunnet må holde seg innenfor for å ikke overskride planetens tåleevne. Det er altså i «smultringen» mellom indre og ytre yttergrense, vi finner det reelt rettferdige og bærekraftige samfunnet.

Modellen handler om å se det indre og ytre laget i sammenheng, og samtidig se de ulike parametrene i sammenheng. Tilgang på mat og drikke skal ikke gå på bekostning av helse, og heller ikke på bekostning av natur og biomangfold. Ved å finne nye måter å jobbe helhetlig vil vi kunne dekke flere mål og sikre at samfunnet blir sunnere både for innbyggere og planetens helse.

I utviklingen av den siste delen av Bjørvika tas det utgangspunkt i Doughnut Economics-modellen for å sikre at både sosiale, økonomiske og økologiske perspektiver blir tatt med gjennom hele arbeidet. Arbeidet får støtte fra FutureBuilt, Grønn Byggallianse og Enova.

Hva kan denne modellen bety for norske byer og steder? Hvordan kan rammeverket tas i bruk og bidra inn i kommunenes omstillingsarbeid?

I figuren på forrige side defineres byene som en sentral driver for endring. Ved å få oversikt over byens metabolisme, kan vi kontrollere og stille krav til ressursforbruk og produksjon, samt byens industri. Det nye kartet gir rom for innovasjon og synliggjør behovet for ny infrastruktur. Fordi vi reduserer avfallet fra byen, bidrar vi til reduksjon i utslipp og direkte og indirekte årsaker til klimaendringer. På denne måten blir industri og produksjon både utgangspunktet og motivet for nye systemer, og det blir sluttpunktet i modellen og selve systemet som må forandres.

Som eksempel kan vi se på vannrensing i et sirkulært perspektiv. Mer enn å filtrere forurenset vann, kan vi se på det som et punkt der en rekke næringsstoffer passerer som behøves i landbruket og i hager og parker i tilknytning til byene våre. Ved å høste disse verdiene og bruke dem igjen i byene, reduserer vi behovet for ressurser og avfall fra byen samtidig. Ved å studere den urban metabolismen i byene våre kan vi identifisere nødvendig ny infrastruktur og behov for planlegging, som på sikt vil spare ressurser og redusere det økologiske avtrykket fra byene våre. Dette reduserer ikke bare kostnader på lang sikt, men kan også gi direkte besparelser i utslipp av klimagasser av CO₂ og metan.

Prosjektet redegjør for viktige aktiviteter og prosesser, og gir dermed kommunene et nyttig styringsverktøy for å ta stilling til hvilke aktiviteter og aktører som skaper forutsetninger for hverandre. Målet er å øke hastigheten på omstillingsarbeidet i kommunene.

Rapporten som forelå høsten 2020 identifiserer en rekke innsatsfelt som direkte og indirekte er knyttet til hvordan vi bygger og organiserer byene og stedene våre.



Det siste året har vi i VILL lest alle FNs underlagsrapporter for de 17 bærekraftsmålene. Vi har plukket ut og oversatt alle delmål, og startet arbeidet med å operasjonalisere dem i norsk planlegging. Gjennom dette arbeidet har vi skapt en dialogplattform for hvordan internasjonale mål kan gjøres gjeldende i ethvert nabolag av enhver størrelse. Dette danner plattformen for bærekraftig forståelse og utvikling. Vi har kalt dette VILLmetoden, og er et supplement til tradisjonelle analyser. Gjennom metoden fanger vi opp bærekraftige muligheter, og skreddersyr løsninger lokalt for måloppnåelse. Enkel metodebeskrivelse:

Trinn 1 – bærekraftig fokus

Gjennomgang av kommunens planer (KPA arealdel og samfunnsdel, KDP, samt pågående tiltak og planer innenfor prosjektmrådene). Identifikasjon av enkelttiltak i planene, og kategorisere disse i henhold til FNs 17 bærekraftsmål.

Kartleggingen viser hvor fokus på bærekraftige tiltak har vært frem til nå. Metoden sier ikke noe om effekt, eller gjennomføringsgrad, men viser hva en kommune, en organisasjon eller andre har jobbet mye med og mindre med. Resultatet av denne kartleggingen kan sees i bærekraftsrosen over.

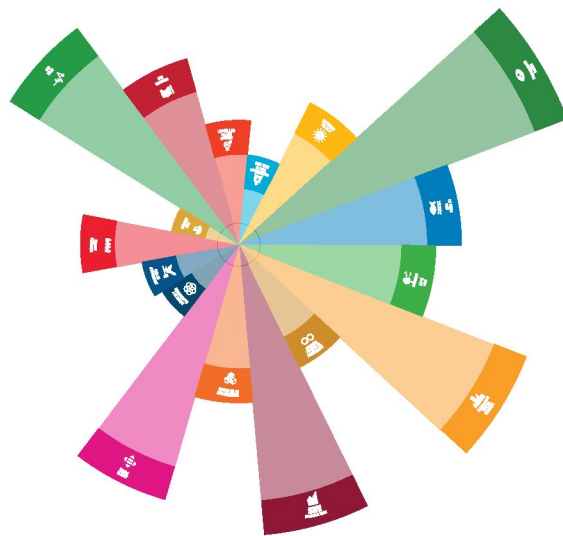
Trinn 2 – bærekraftig innovasjon

Trinn 2 handler om å fremskaffe nye handlinger som ikke er tenkt på enda.

Trinn 3 – bærekraftig visjon

På bakgrunn av identifiseringen av mulige tiltak og handlinger, og pågående tiltak og handlinger utarbeider vi fremtidsbilder. Fremtidsbildene baker inn løsninger fra trinn 2, og svarer på ønsket fokus fra trinn 1. Bærekraft blir på denne måten grunnpilaren i mulighetsstudien og kraften i den viste arkitekturen.

Trinn 2 og 3 er resultatet i mulighetsstudien som kommer i denne rapporten. Vi har her synliggjort tiltak og vist hvordan man kan jobbe med bærekraft på hvert enkelt sted.



Bærekraftig fokus på Karmøy:

Studerer vi det bærekraftige fokuset i de tiltakene Karmøy har sett på til nå ser vi en klar trend. (Dette representerer ikke alle tiltak på alle nivåer, men de tiltakene vi har fått tilgang til som del av analysearbeidet, del av offentlige planer og det grunnlagsmaterialet vi har sett gjennom). På Karmøy har man fokusert mye på tiltak som kan kobles til bærekraftsmålene om byutvikling, god helse og mindre ulikhet. Det er ikke jobbet noe særlig med mål som tar sikte på å utrydde fattigdom (3) og sult (1), fred og rettferdighet (3), rent vann (1) og sirkulære materialstrømmer. (5) Tiltak innen "livet under vann" (9) er kanskje uforholdsmessig høyt, da flere av tiltakene som handler om å gi tilgang til sjø for mennesker også naturlig hører hjemme her, uten at det bidrar til livet under vann i særlig grad.

I utviklingen av mulighetsstudiene vil vi fokusere på tiltak i alle bærekraftsmålene, men med særlig vekt på en del mål som ikke i det daglige får nok fokus. Vi vil prøve å vise at alle SDG målene kan gi innhold til byutvikling på ulikt vis.

Karmøy kan gjennom arbeidet frontes som UN17 municipality, der de tre byene Kopervik, Skudeneshavn og Åkrehamn får egne bærekraftsoppdrag de skal gjennomføre. Dette vil gi kommunen store kommunikasjonsmuligheter i å fronte seg som en bærekraftig kommune, samtidig som hver enkelt by gis lokale muligheter til å lage en egen identitet. Samtidig sikrer vi at de tre byene arbeider for samme overordnede mål, og at "bykampen" på denne måten trekker i samme retning.

Bærekraftsfokuset påvirker gjennom dette utførelsen av byvisjonene på hvert sted.

Eksempler på arbeidsmåter

I møte med alle KPI-er, alle rapporter og alle dilemma er det lett å miste av syne det som er kjernen av det bærekraftige, fremtidsrettete samfunnet. Det vi virkelig prøver å finne er de nye måtene å leve sammen på. Hva er den sosiale infrastrukturen som holder samfunnet sammen, som gir trygghet, trivsel og tillit, og samtidig skaper stabilitet, forutsigbarhet og vågemot for å prøve nye veier? Hva er de nye jobbene og den nye mobiliteten? Kort sagt; hvordan skal vi sikre at så mange som mulig trives, blomstrer og opplever gode liv uten at vi setter mer enn et bærekraftig avtrykk etter oss? I arbeidet med bærekraftmålene er det lett å miste det mer filosofiske spørsmålet om det gode liv av syne, men de 17 bærekraftmålene åpner for det spørsmålet på en måte som inviterer nye grupper inn i samtalen om retning for fellesskapet og fremtiden. Dette er en mulighet lokalsamfunn over hele landet griper, og slik arbeider for å sikre dypere og reell innbyggerinvolvering, medvirkning og forankring for krevende retningsvalg i omstillingen.

I de videre avsnittene skal vi gi eksempler og dele erfaringer, som peker mot ulike spor for å jobbe helhetlig med stedsutvikling og trekke samfunnet mot reell bærekraft. Dette er slik vi har arbeidet med bysamfunnene senere i rapporten.

En transformasjon mot et lavutslipps, ressurseffektivt, rettferdig og likeverdig samfunn for alle er en forutsetning for å oppnå bærekraftmålene til fulle. Ved å se nærmere på vår urbane metabolisme kan vi lære mye om materialstrømmer og verdikjeder i byene våre. Slik kan vi fokusere på løsninger som bygger gode samfunn for alle med likeverdig tilgang til sentrale fellesgoder i samfunnet, samtidig som vi sikrer ansvarlig ressursforvaltning og minimalt med avfall. Denne omstillingen kan vi styre mot ved hjelp av følgende prinsipper:

Urban metabolisme er en modell for å analysere strømmen av materialer og energi i byer. Det gir et rammeverk for å studere samspillet mellom naturlige og menneskelige systemer i spesifikke regioner.

1. Den urbane metabolismen må skifte fra lineær til sirkulær

Vi må finne nye måter å få oversikt over materialstrømmene som flyter gjennom byene våre. Heller enn materialkrevende produkter må vi i langt større grad omsette høyverdige tjenester; vi må selge lys heller enn lyspærer slik Philips gjør på Schiphol Flyplass. Vi må planlegge for mobilitet heller enn veier og biler (ikke nødvendigvis det samme). Vi må selge

tjenesten 'varme' heller enn enda en ovn. Vi må lære oss å tenke sirkulært i en helt annen skala enn i dag og slik sikre fortsatt gode liv, uten høyt forbruk. 'Urban mining' hjelper oss til å bli bevisst råvarene som allerede finnes rundt oss og som må gjenbrukes og sikres nye liv i nye verdikjeder. I dette nye tankesettet skjuler det seg også en rekke av morgendagens arbeidsplasser.

Sirkularitet er ikke primært en rekke tiltak, men en måte å se verden på.

Møbelprodusenten Ope fra Stavanger er en designprodusent av høykvalitets møbler laget av eierløs havplast. Som en del av et internasjonalt forskningsprosjekt er forretningsmodellen sirkulær, de eksperimenterer med nye modeller for tilgang-fremfor-eierskap og de har et uttalt mål om både å redusere bruken av ikke fornybare ressurser, samtidig som de rehabiliterer ødelagt natur.

2. En sirkulær forståelse må bli førende for strategisk planlegging

Ansvarlige myndigheter må kartlegge lokale og regionale 'inputs' (feks lokale råstoffer og stedsspesifikk kompetanse) og 'outputs' (feks avfall og utslipp) for å utvikle strategier som løser disse utfordringene i tråd med bærekraftmålene. Eventuelle negative «skyggesider» må tas på alvor for å få på plass effektive insentiver for atferdsendring.

3. By- og stedsplanlegging må endres

Stedene våre må planlegges for mennesker heller enn biler, og alle innbyggere må ha likeverdig tilgang til byens tilbud uavhengig av inntekt, funksjonsevne eller livssituasjon for øvrig.

- Bygg kompakt; ved å hindre for stor spredning av sentrale funksjoner, sikrer vi at alle kan bruke tilbudene, også uten førerkort. Barn, unge, voksne og eldre uten mulighet for å kjøre selv må kunne bruke den bærekraftige byen selvstendig, uten å være avhengig av andre.
- Planlegg i en menneskelig skala som skaper rom for god funksjonalitet, sosialt blandete nabolag og myk mobilitet (feks tilrettelegging for gående og syklister)
- Tenk ressursmart og tilrettelegg for deling; Stedene våre er allerede fulle av ting som kan deles, hvis vi bygger infrastruktur og kultur for det. I Norge har de fleste av oss et godt forhold til deling av bøker (bibliotekene), et tankesett som må overføres til flere områder. Bil- og sykkeldeling er stadig vanligere, også i privat eie, og lokalsamfunn over hele verden samarbeider om nye energiløsninger.
- Bygg kultur for bærekraftig atferd; Underbygg og støtt systematisk opp om bærekraftig atferd fra resirkulering, bruken av bytte-/deleordninger, kollektiv, gange og sykkel, dyrking i fellesområder, ny bruk av gamle ressurser og annen atferd som kan inspirere og gi nye idéer.

Hvor mange kommuner har egne strategier for inkluderende og aktive lokalsamfunn? Et inviterende nabolag kan være en viktig nøkkel til aktivt medborgerskap og bærekraftig transformasjon. Med startpunkt i Bergen har det nasjonale nettverket Bærekraftige liv eksperimentert med kreativ bærekraftig handling siden 2008. Under slagord som «Vi tar klimakampen fra protest til fest» har et økende nettverk av enkeltindivider over hele landet lett etter måter å invitere naboene sine til noe de selv skulle ønske de ble invitert til. Resultatet er et mylder av aktiviteter og invitasjoner omkring tema som transport, mat og matproduksjon, forbruk, energi og lokalt fellesskap. Nettverket, som ikke er en medlemsorganisasjon, men åpent for alle, opererer med to enkle regler; alt som skjer under merkevaren Bærekraftige liv skal sikte mot å redusere det økologiske fotavtrykket vi setter samtidig som det øker livskvaliteten. Innenfor den rammen er det fritt spillerom for lokal kreativitet, lokale ferdigheter, behov og drømmer. Erfaringene fra nettverket er at handling skaper holdning, langt raskere og mer effektivt enn holdning skaper handling. Mennesker fra ulike yrkesgrupper, alder, utdanningsnivå, nasjonalitet og andre «kategorier» som skiller oss, finner sammen forankret i felles lidenskap og ønske om å gjøre noe. Nok prat – nå må vi gjøre! Folk dyrker og lager mat, reparerer klær og ting, inviterer til sykkelkveld og transportgruppe (som blant annet har hjerte for smartere mikromobilitet), holder foredrag og arrangerer byttefester, lager kurs i økokjøring og prøver å få naboene til å se det smarte i felles lokale energiløsninger. Det myldrer av handlekraft i det uorganiserte sivilsamfunnet, og når den kraften slippes fri utløses mye samfunnsbyggende energi.

Parallelt med de synlige aktivitetene, skjer det noe som (kanskje) er enda viktigere; Det vokser frem tillit og nye relasjoner på tvers av polariserende skillelinjer. Mennesker som er uenig i mye, oppdager at de bindes sammen av begeistring for å skape noe nytt eller hogge skog. Tilgjengelig og synlig dyrking i fellesrommet blir et ordløst språk som snakkes av egne subkulturer i samfunnet. Det dannes nye «vi» og vi rokkes i fastgrodde forestillinger om «de andre».

Når vi adresserer makro utfordringer med mikro løsninger bygger vi «bygden i byen». Vi bygger fellesskap som mobiliserer raskere i motgang og øver opp en kollektiv kapasitet til kreativ nytenking og leken eksperimentering. Kommunens oppgave må være å legge til rette for en ny og moderne form for frivillighet, uten å kvele det man forsøker å tilrettelegge for. Det er en hårfin balanse, som flere og flere norske lokalsamfunn har skalerbar erfaring med. Noen ganger kan smått være skikkelig stort.

4. Let etter synergi mellom 'endringsagenter' og tilrettelegg for innovasjon og nytenking

Ta en aktiv rolle som visjonær fasilitator. Innenfor kommunegrensene finner man en bred potensiell koalisjon av aktører som deler utfordringer og mulighetsbilde knyttet til bærekraftmålene. Kommunen kan ta mål av seg til å aktivere latente endringsagenter ved å lete etter synergier mellom de lokale aktørene. Nye forretningsidéer og prosjekter for et levende, grønt og sosialt inkluderende samfunn kan oppstå, samtidig som det fremmer eksperimenter i 'levende laboratorier'. Ved å tilrettelegge aktivt for nedenfra-og-opp samfunnsutvikling, vinner fellesskapet erfaring som kan deles med andre steder og byer over hele verden, i nettverk som feks U4SSC som Karmøy allerede er part i. Alle er på jakt etter det samme; veien til gode, bærekraftige samfunn for alle i en balanse mellom økonomisk, sosial og miljømessig bærekraft.

#LOVESE SDG – jakten på synergier mellom endringsagenter

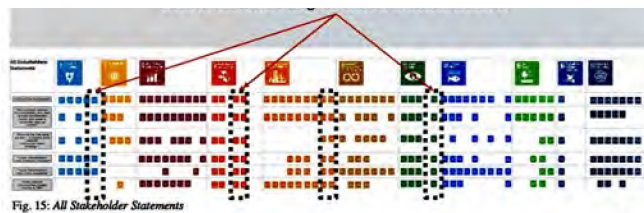
I forskningsprosjektet #LoVeSeSDG, drevet av Senter for vitenskapsteori ved Universitetet i Bergen, arbeider de med hvordan man kan lokalisere og utvikle bærekraftstenking i lokalsamfunn. Prosjektet skjer i Andøy kommune i Vesterålen og har som mål å ta i bruk nye tverrfaglige metodologier fra samfunnsvitenskap, humaniora, havbruksvitenskap og matematikk for å vurdere og kritisk analysere nåværende kunnskap relatert til det internasjonale mandatet om å møte bærekraftmålene til FN; spesielt #2 (utrydde sult), #13 (stoppe klimaendringene), #14 (livet under vann) og #17 (samarbeide for å nå målene).

I forskningsprosjektet kartlegges de 169 underpunktene til FNs 17 bærekraftsmål, og deres daglige relevans for ulike aktører på grasrota i kommunen. Her deltar fiskere og andre aktører med beina trygt plantet i den lokale kulturen.

Utgangspunktet for prosjektet er en antakelse om at det er et gap mellom samfunnets bærekraftsmål og hvordan det oppleves i hverdagen som fisker, i den lokale konteksten med hensyn til tradisjon, vaner og bærekraftige bestandsmål som ytre rammer.

Metoden de bruker til kartleggingen består av intervjuer/spørreskjema og samler innsikt om hvilke mål som er viktigst og/eller mest krevende sett fra respondentens ståsted. Resultatet er en bred kartlegging av ulike aktører lokalt som opplever høy relevans for de samme bærekraftmålene.

Fra det utgangspunktet er det mulig å koble ulike aktører og enkeltindivider sammen for å lete etter felles synergier, løsninger og veier mot nye forretningsidéer.



Osterøyprosjektet – Alle vil bu på Osterøy. Når kommunen går foran og viser vei for de unge innbyggerne

Osterøyprosjektet er initiert av sektor for oppvekst i kommunen og er et innovativt prosjekt med utgangspunkt i en konkret tilnærming til bærekraft og skole, tungt forankret i kommunen selv.

Prosjektet startet i 2019 med mål om å støtte de unge i kravet om handling i møte med bærekraftutfordringene og finne veier fremover, sammen med barn og unge. Kommunen har forpliktet seg langsiktig og helhetlig, og prosjektet er forankret i alle politiske partier og i alle sektorer. Barnehage- og skoleledere er med, og næringsforeningen uttrykker støtte til innovasjonskraften i de unge.

Mindre kommuner har fortrinnet av å være små nok til å kunne forankre bredt, innovere smart og utveksle læring på tvers av sektorer, samtidig som de er mange nok til å ha relevans for alle andre lokalsamfunn og kommuner.

Kommunen representerer førstelinjen i alle de viktigste transformasjonsprosessene som pågår. Hvordan kan vi møte barn og unge som en ansvarlig kommune, vise vei og slippe til, utforske nye og reelle former for medvirkning og samskaping, eksperimentere med metoder for innovasjon og nytenking, gi de pedagogiske lederne drahjelp i realiseringen av Fagfornyingen, og knytte tettere bånd mellom skole/ barnehage og lokalsamfunnet. Ved å adressere disse sentrale temaene systematisk og gjennomgripende, helt fra barnehage og ut videregående, samtidig med innsats internt i kommunen, i det lokale næringslivet og i lokalsamfunnet for øvrig, er strategien i Osterøy kommune at man sakte, men sikkert påvirker hele den lokale kulturen i en mer bærekraftig retning. Slik tenker kommunen at de bygger kortsiktige og langsiktige strategier, for å ruste barn og unge til tiårene som kommer, og ruste et lokalsamfunn for større omstilling. Den samtidige satsingen mot, og med, barn og unge har som mål å bidra til fundamentale skifter i tiårene som kommer.

Attraktiv stedsutvikling



Attraktivitetsfaktorer kontor

Men hva er det folk vil ha da? Stedsutvikling handler for mange kommuner først og fremst om å skape attraktive steder og derigjennom skape tilflytning, eller hindre utflytting. Er bærekraft veien å gå i så måte?

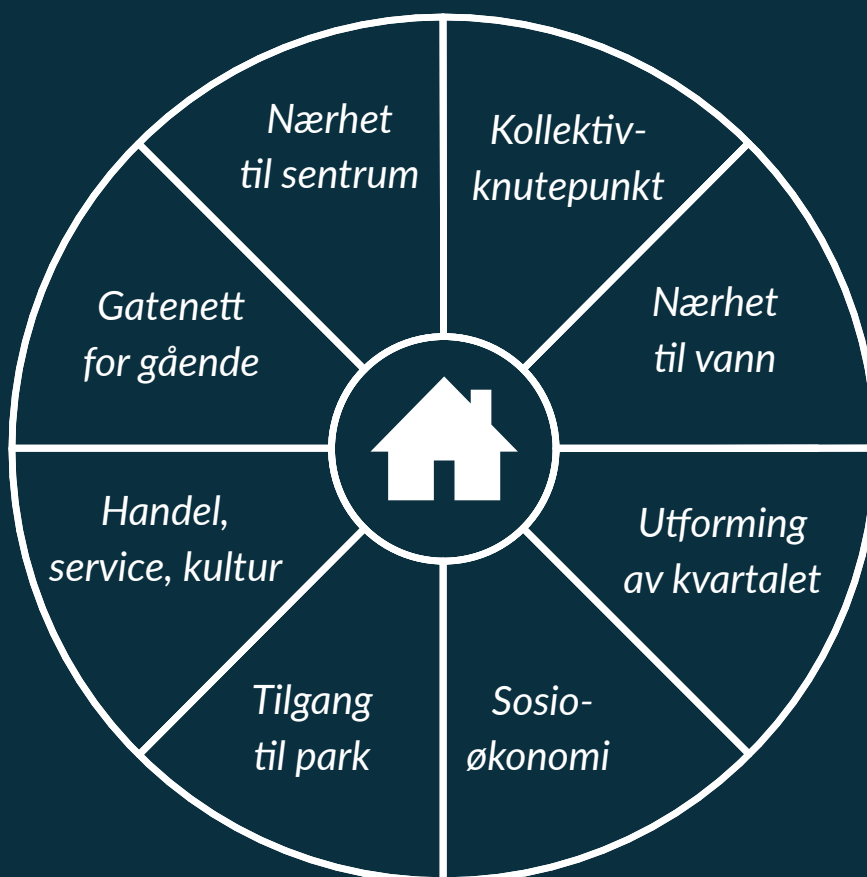
De siste årene har fagfolk i mange land vært opptatt av hva som er viktig for hvor folk med høy kompetanse bosetter seg (se bl.a. Produktivitetskommisjonens første rapport, urbanist William H. Whyte beskrivelser av det offentlige rom, og Spacscape sin samtidsskikk i Sverige). De fleste studier understreker at tilgang til et mangfold av såkalte urbane goder er blitt viktigere for stadig flere. Urbane goder omfatter et mangfoldig tjenestetilbud, kulturliv, og rekreasjonsmuligheter.

For å være attraktivt som bosted er det viktig at omgivelsene oppleves både som spennende, trygge og pene på samme tid. Enkeltindivider legger ulike ting i slike begreper, men det er en klar tendens til at alle byer i vekst legger stor vekt på å gjøre sentrumsområdene både vakrere, enklere å bevege seg i og med god tilgang til arbeidsplasser i sentrum. Det er videre en

klar tendens bort fra en regulering som planlegger for næringsvirksomhet ett sted og boliger et annet sted. I attraktive sentrumsområder er det blandingen som skaper følelsen av å være der det skjer.

For mellomstore byer kan den økte økonomiske betydningen av velfungerende og attraktive sentrumsområder være særlig viktige. For det første er det mange norske bysentra som framstår som lite næringstette. I stedet for å synliggjøre pulserende næringsaktivitet, kan bysentrumet risikere å se litt søvnige ut midt på dagen. Både kunnskapsbaserte virksomheter og deres ansatte, foretrekker normalt å være nær andre, både for å trygge oppfatningen av at her får de tak i gode folk, og at her kan idéer og kontakter utvikles.

Livfulle sentrumsområder er også viktig for byer som vil være attraktiv for innbyggere. Selv om det varierer mye hvor mennesker ønsker å bo og hva de foretrekker å bruke fritiden på, er det en del mønstre som går igjen. Yngre mennesker foretrekker å være «der det skjer». Flytteanalyser tyder på at aktivitet i byenes sentrum



Attraktivitetsfaktorer bolig

(urbane kvaliteter) er en kilde til opplevelser som ser ut til å bety mer for yngre voksne i dag enn tidligere. Spesielt ser det ut til at nærhet til urbane opplevelser er viktig for unge voksne som søker seg til kunnskapsbaserte arbeidsplasser. Eksempelvis øker andelen barn i sentrale bydeler i Oslo, mens andelen synker både i Oslos utkanter og i de fleste forstadskommuner. For byenes framtidige vekst er tilrettelegging for unge voksne med høy kompetanse trolig mer viktig enn noen gang. Tilrettelegging for både bolig og virksomhet i byenes sentrumsområder er i den sammenheng av særlig stor betydning for mellomstore byer.

Det svenske byanalyse firmaet Spacescape er en av vår samtids viktigste byforskningsmiljøer i Skandinavia. De har høstet internasjonal anerkjennelse for sitt arbeid og har blant annet utviklet en analysemodell som ved å undersøke en rekke faktorer kan forutse m2-pris på bolig (og kontor) med nær 90% sikkerhet i Stockholm. Parametrene målsetter på mange måter drivkreftene i en befolkning for kjøpe bolig og arbeide på en arbeidsplass og gjør den målbar. Sammen med Vill har Spacescape

i tidligere prosjekt gjenskapt resultatene fra Sverige i Skien og Porsgrunn. Etter vår vurdering er parameterne i høyeste grad relevante på Karmøy også.

Parameterne er også interessant fordi de handler om gatenett, sentralitet, nærhet til kultur, til park og grønt. Dette er planleggingstiltak som kan og bør styres gjennom offentlige planer. Det er altså bevist at elementene over øker attraktivitet på stedene. Samtidig øker nærhet til disse parameterne eiendomsverdi. Faktisk er det slik at i Göteborg innebærer en fordobling av urbane virksomheter innen gåavstand fra boligen at boligprisen stiger med hele 2200 kr/kvm. Dette er store og målbare verdier. Verdier som både bolig og næringsliv deler. Og verdiene man etterspør harmonerer godt med overliggende bærekraftige mål.

Vi ser her at det er mulig å måle økonomisk bærekraft, eiendomsutvikling, bærekraft og attraktivitet inn i samfunnsplanleggingen, og at vi kan se hvordan bærekraftige løsninger kan danne et rammeverk for kommunal planlegging.

Oversette SDG til planbestemmelser



Det er utfordrende å se hvordan overordnede mål og strategier gir direkte føringer for et steds utvikling. Vi har forsøkt å vise det overliggende bærekraftige målet for planlegging, og vi har vist at byens rolle er avgjørende for å nå disse målene. Vi har deretter pekt på ulike arbeidsmetoder for å komme dit, med eksempler fra norske kommuners virkelighet.

Men overliggende mål og arbeidsmetoder kan også gi direkte føringer for arkitektur, bestemmelser og utvikling. For det er forsket på byer nesten så lenge de har eksistert. Byutvikling har vært teorisert over, forsket på, utviklet og utprøvd i utallige former. Det finnes mye data om hva som gjør noen byrom bedre enn andre. Hvorfor vi liker Italia, hvorfor arkitektur kan virke åpen eller lukket, inkluderende eller skummel. De siste par tiårene er mye av denne forskningen hentet frem og samlet på ny. Under parolen bærekraftig byforskning har blant annet UN Habitat sett på hva som skal til for å skape bærekraftige byer verden over.

I følge UN Habitat er det særlig 5 parametre som må være tilstede for å utvikle bærekraftige byer (se illustrasjon over). De anbefaler minimum 15 mennesker / daa, boliger for alle brukergrupper og mangfoldige bydeler med flere funksjoner er vesentlig. De setter også et tydelig fokus på «gaten» og dens koblethet. Vi trenger et godt utviklet gatenett for å kunne oppnå bærekraftighet.

Det spennende med slike regnemetoder er at det er tallfestet, etterprøvbart og målbart. Parameterne er også bygget opp for å skape godt byliv. Gatenettverket og befolkningsgrunnlag er lagt inn som parameter for å vise muligheter for å skape gode handelsstrøk og spennende byområder. I følge FN skal disse fem parameterne være oppfylt i et bærekraftig område av enhver størrelse, også på Karmøy. Men måltallene oppleves for høye for mindre norske byer. Parameterne bør uansett være viktige kjørelinjer for utforming. Og det er interessant å se at tetthet i seg selv er et mål for bærekraft, ikke tetthet i form av bygg, men av folk. Og å legge tilrette for folk i sentrum av mindre norske byer,

DET OFFENTLIGE ROM

Min 15% av et sentrumsområde skal settes av til offentlig rom:
1/3 – 3/3 være offentlig park
1/3 – 2/3 være offentlig grønne areal
1/3 – være torg/allmenning
Alt kan altså være park, og maks 1/3 kan være torg

Det offentlige rom skal utvikles med et mangfold av verdier (biologiske og sosiale)

Max 200 meter fra bolig til grøntområder

Max 800 meter fra bolig til torgplass

Max 500 meter fra bolig til parkområde

Max 500 meter fra bolig til lekeplass

Max 1,5 km fra bolig til friluftsområde

Max 10% restareal av alt areal i sentrumsområdet

GATENE

20–30% av alt areal i et byområde skal settes av til offentlig gaterom

Min 150 gatekryss/km² (kryss defineres som et punkt der minst tre veilinj møtes)

Varierte, integrerte nabolag (Space Syntax)

Velintegrerte nabolag mellom bydeler (Space Syntax)

Max 10% motor eller hovedveg av alt byareal

Gatebredde 8–30 meter

Minimum 2,5 meter fortausbredde

BYGGENE

Alle bygg skal ha inngang fra gate med hovedstrøm av fotgjengere.

Alle bygg skal ligge i fortausgrense, eventuelt med forhage/møbleringsfelt.

Minimum 10% næringslokaler på gateplan i sentrumsbebyggelse

Minst 5 innganger per 100 meter gate

Minst 80% av tomtens innganger vender mot gaten

Max 40% bebyggd areal på tomten

Min. 200% tomteutnyttelsesgrad

Min 75% områdeutnyttelsesgrad

40–60% av total BTA er ikke bolig

GÅRDSROMMENE

Min. 40% av tomtens areal skal være privat/felles uterom

Min 50% av uterommet solbelyst

Min 25% av tomtens areal grønt

Min 20m² uterom/100m² BTA

er et bærekraftig grep. Dette betyr mer boliger, mer å gjøre på, bedre offentlige rom, og derigjennom skape et bedre bærekraftig sentrum.

FN har i dette arbeidet sett at vi trenger kjøreregler for hvordan planleggingen faktisk skal gjennomføres. På dette nivået blander SDG målene seg med planbestemmelser, og vi får en planlegging som baserer seg på disse overordnede målene. Forskningsarbeidet Uterom i Tett by – Asplan Viak, Spacescape, PPS (Project for Public Space) m.fl. gikk gjennom denne type forskninger og sammenlignet hvordan ulike byer verden over, operasjonaliserte bærekraftige visjoner til regulering. Rapporten er på flere hundre sider, og går gjennom kunnskapsgrunnlaget, visjonene og selve reguleringskravene. Videre ligger det innbakt en verdioptimalisering (se side 18–19) der opplevd verdi, tilgang til verdifulle uteområder, tilgang til grønt og til vann kan danne rammeverket for planleggingen. Dette blir på mange måter en positiv planlegging, som forsøker å optimalisere tilgang på gode verdier, heller enn å sette

krav som hindrer uønsket adferd og tiltak.

Uterom i tett by konkluderer med egne reguleringskrav som prøver å ta opp i seg ønsker om bærekraftighet, gode uterom og utviklingsbare eiendommer og sette de inn i et kvalitetskravregime tilpasset norsk overordnet plan.

I konklusjonen av denne rapporten gis en anbefaling til kommuner som lager nye kommunale planer, om et skifte i utforming av bestemmelsene. Oppsummeringen (gjengitt over) viser hovedkonklusjonene av dette arbeidet. Bestemmelsene er knyttet til det offentlige rommet, til gatenettet, til byggene og til uterommet på tomt.

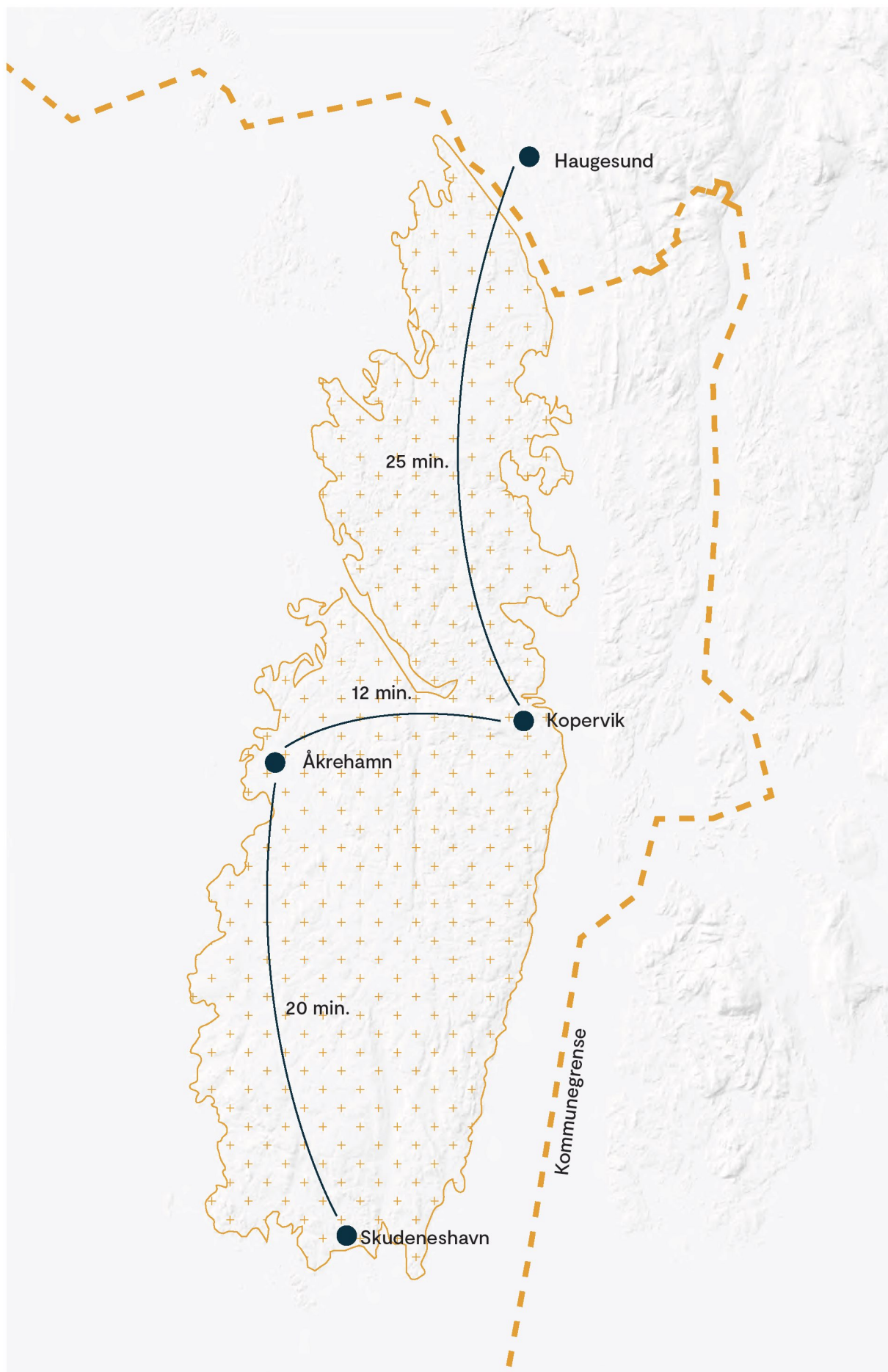
Vi vil anbefale at disse kravene legges til grunn for videre offentlig og privat planlegging også på Karmøy. Og vi bruker disse kjørereglene når vi utformer våre mulighetsstudier og lager våre forslag til arkitektur.





Stedsanalyse

Skudeneshavn



Regionen

Karmøy kommune er en langstrakt øykommune som ligger mellom Stavanger og Haugesund. Kommunen betsår av en fastlandsdel sør for Haugesund, og selve øyen, Karmøy.

Karmøy har tre byer; Kopervik, Åkrehamn og Skudeneshavn. Byene oppleves som vidt forskjellige både funksjons-, struktur- og arkitekturmessig. Byenes identitet blant dem som bor der er også forskjellig, og det er en viss grad av intern rivalisering mellom dem. I tillegg er det forskjeller i identitet mellom fastlandskarmøy og øykarmøy, og det er flere grender og bygder mellom og rundt byene med egen identitet. Nordre deler av Karmøy, samt fastlandsdelen orienterer seg i stor grad mot Haugesund, mens Skudeneshavn alltid har henvent seg mot Stavanger.

Boligmiksen på Karmøy består idag i stor grad av eneboliger. 40% av Norges privathusholdninger er nå eneboende, men den stigende tendensen ser nå ut til å flate noe ut. Karmøy har i dag ikke en boligportefølje tilpasset de demografiske forandringene vi ser i verden.

Det er en betydelig handelslekkasje til Haugesund, og det lokale næringslivet er skadelidende i forhold til dette. Det finner også kjøpesenterområder utenfor og mellom byene på Karmøy, som heller ikke bygger opp under sentrumshandelen i byene.



Folketall 2020	42 310
	-154
Folketall 2030	42 156
	+835
Folketall 2050	42 991



Utpendlere	8568
Innpendlere	4285



Fossibiler	19461
Elbiler	2197



Historisk utvikling



1880

Skudeneshavn vokste frem på en smal stripe land mellom Havnafjellet og sjøen og på holmene rundt i havnebassenget. Gamlebyen har i stor grad fått sin utforming på bakgrunn av topografien og koblingen til sjøen.

På slutten av 1860 talet ble det laget en reguleringsplan for Skudeneshavn. Planen etablerer kvartalstrukturen sentrum, i motsetning til den mer organiske strukturen som finnes i Søragedå der handel og næring var integrert i boligbebyggelsen. En ser på denne tiden for seg fremveksten av en by som skulle være et senter i regionen. Folketallet har ved telling i 1870 nådd 1300 innbyggere.



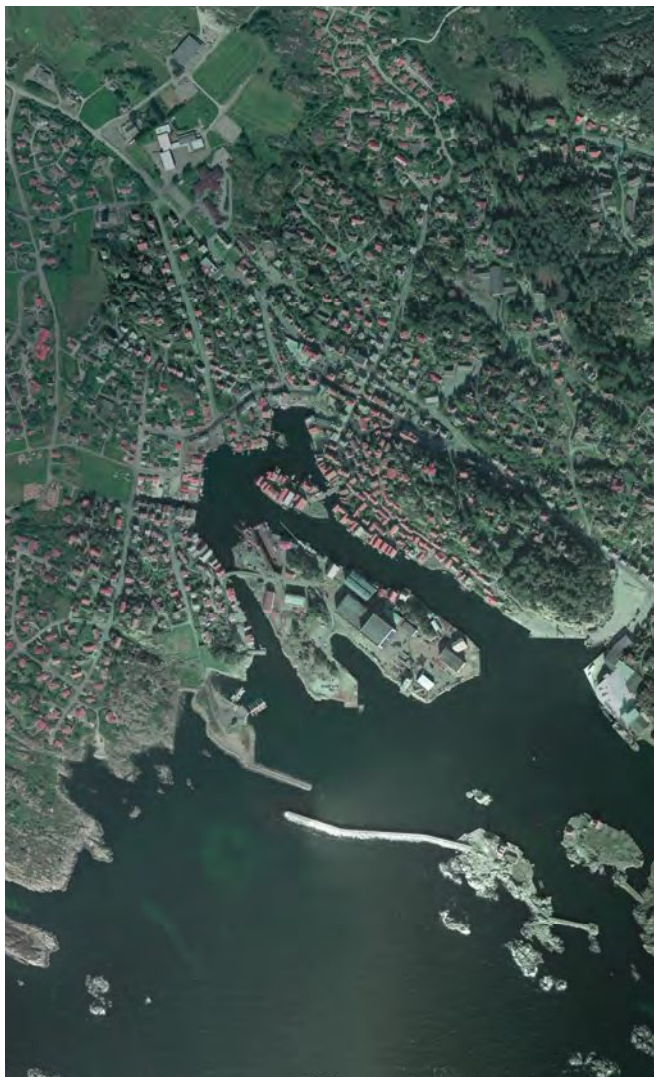
1964

I 1955 åpner Skude Fryseri med kapasitet på 2000 kasser frossen fisk og 25 tonn is pr. døgn. Flåten er fortsatt i drift den dag i dag med 12 motorskip, 7 snurpere, 4 fraktfartøy og et fartøy for fisk ved Grønland. Byen har i tillegg 15 fiskefartøyer og en del åpne båter.

I 1965 slås samtlige byer på Karmøy sammen til én og Skudeneshavn mister sin bystatus.

I 1968 blir foreningen Gamle Skudeneshavn stiftet med formål å ta vare på den særpregede bebyggelsen rundt Søragedå. Denne bydelen blir i 1976 regulert til spesialområde med vernestatus.

Foreningen Gamle Skudeneshavn jobber dedikert med vedlikehold av byggene og ulike initiativer for å bevare historie og håndverksmessig kunnskap som gir området et helhetlig, autentisk preg, og i 1990 blir Skudeneshavn utnevnt til Norges nest beste bevarte tettsted.



2002

Skudeneshavn–Mekjarvik var ferjesambandet på riksvei 47 og tidligere det ene av to hovedsamband på hovedveien mellom Stavanger og Bergen. Da T-forbindelsen mellom Skudeneshavn og Kvitsøy/Randaberg ble åpnet i september 2013 ble ferjesambandet lagt ned.

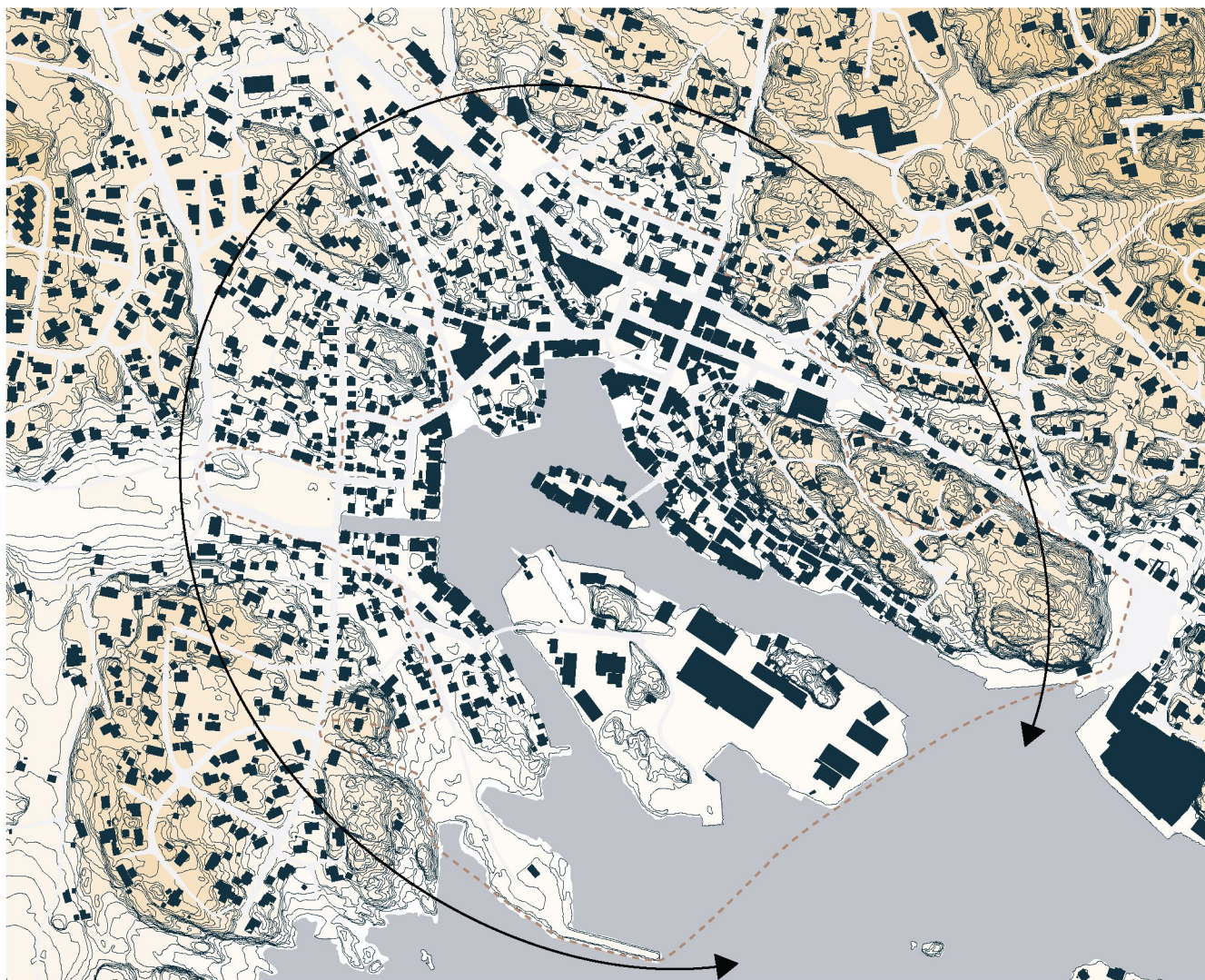
På Steiningsholmen har utviklingen vært preget av industri med tørrdokk og flere dypvannskaier. Det har blitt fylt ut i sjø på flere plasser og store industrihaller er etablert. Utbygging av næring kan også noteres på ferjekaien der fryseri og shippingvirksomhet er på plass. Ved innkjørselen til Skudeneshavn har Storamyrs næringsområde blitt etablert. Ungdomsskolen og idrettsanlegget har også vokst frem langs veien. Store eneboligfelt har ut blitt bygget ut rundt sentrum og flere hyttefelt har kommet til etter hvert.

2019

Det vi i dag kjenner som Skudeneshavn er en blanding av ulike karakterer. Gamle Skudeneshavn og Havnen utgjør en helhet som på grunn av sosiale, økonomiske og politiske forhold gjennom 200 år har fått hver sitt karakteristiske uttrykk. Ulikhet i struktur, bruk og vernehistorie har bidratt til at det er forskjeller med hensyn til grad av utviklingsmuligheter og verneverdi innad i Skudeneshavn. Kulturmiljøet er derfor inndelt i to soner, sone A (Gamle Skudeneshavn) og sone B (Havn).

Ett nytt boligområde er under planlegging ved siden av eksisterende industri på Storamyrs. Utbyggingen av rundt 80 nye boliger vil i følge forventet folkevekst i Skudeneshavn være langt over behovet i mange år fremover. Idag er Skudeneshavn et populært reisemål for sommerturister og hytteiere. På hele Karmøy finnes det 839 hytter og en majoritet av disse finnes i Skudeneshavn.

Topografi



Arealet innenfor sentrumavgrænsningen i Skudeneshavn ligger hovedsaklig lavt i terrenget. Det meste av 1800-tallsbebyggelsen ligger mindre enn ti meter over havet, og Havnafjellet har vært et tydelig styrende element for sentrumsstrukturen. Dette kommer tydelig frem i hvordan den naturlige havnen ved Gamle Skudeneshavn har gitt et tett bosettingsmønster, presset enda tettere i sammen av Havnafjellet i nord.

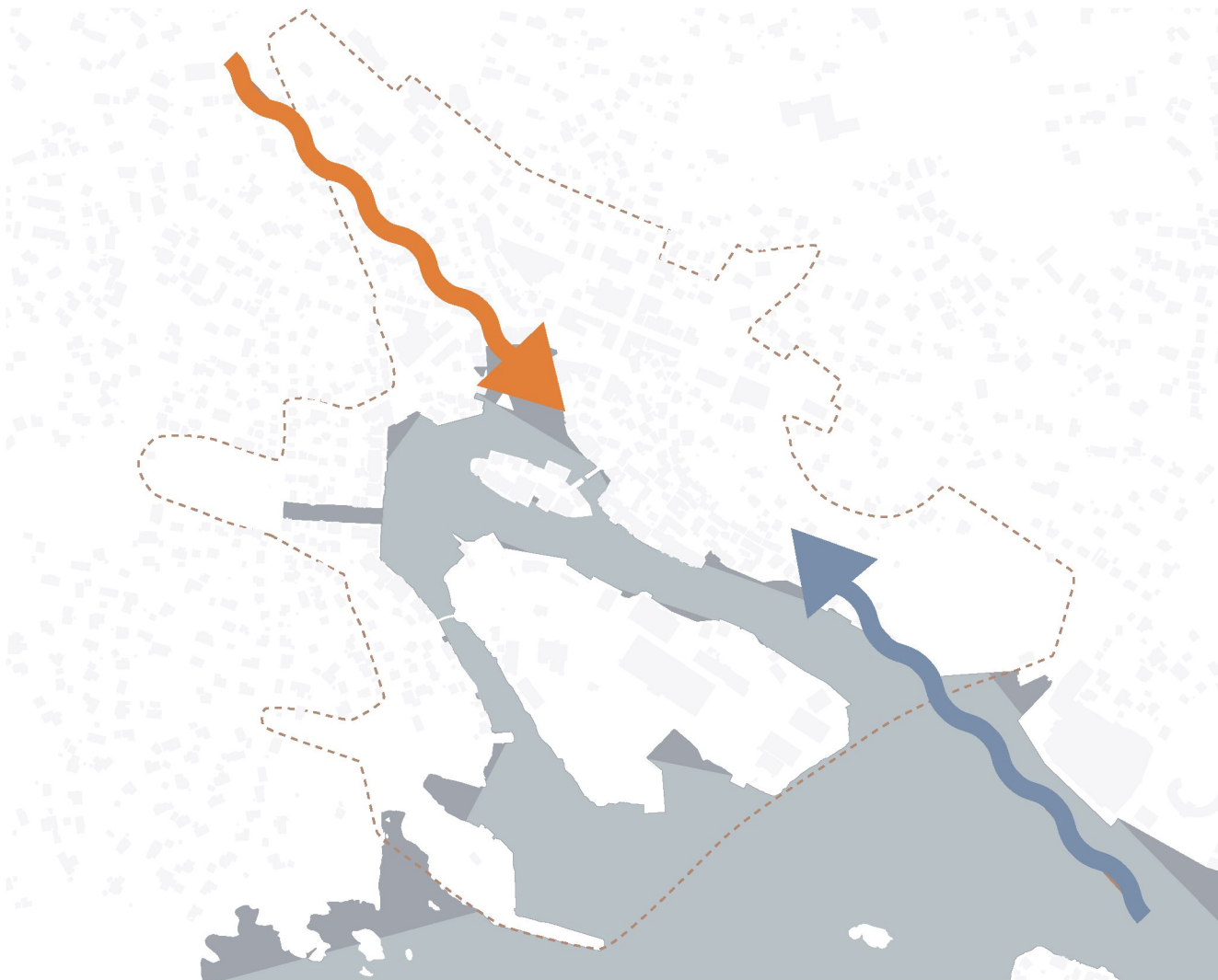
boligbebyggelsen i vest har kunnet benytte seg av et langt slakere og lavereliggende terreng.

Flere boligfelt har vokst frem på den store flaten som går fra bykjernen og nordvestover langs Postveien, men den største andelen av boligfelt har likevel dukket opp på, og rundt fjellknausene i området.

Grunnet et mer kupert terreng i øst har boligbebyggelsen her blitt mer spredt og fragmentert, mens

5 høydemeter mellom hver valør

Klima



Skudeneshavn har som Bergen en årsmiddeltemperatur på ca 7 grader og ingen måneder med under 0 grader i snitt.

Vind

Den relativt flate topografien gjør at enkelte områder på Karmøy er særdeles vindutsatt, Skudeneshavn med beliggenhet nede på sørspissen har særlig vinterstid påkjønning av vind fra sjøen. Bebyggelsen innenfor sentrumavgrænsingen er variert og med et større åpent torg ned mot sjøen. Takket være holmene og øyene utenfor sentrum vil noe av vinden dempes, men allmenninger mot sjøen har likevel behov for vindbeskyttelse om de i større grad skal benyttes som oppholdsareal.

Sol

Hovedstrøket for handel i sentrum ligger som ett kryss langs Kirkevegen i nordøstlig-sydvestlig retning og Kaigata i motsatt retning. I dette området er det først og fremst Kirkevegen som får gode solforhold sammen med området ned med torget som har sol store deler av året. Flere allmenninger langs sjøen i Søragedå har gode solforhold om enn litt mer vindutsatt vintertid.

Boligområdene forøvrig består i stor grad av eneboliger, rekkehus og lavblokker og er bygget med såpass lav tetthet at det kan antas gode solforhold for de aller fleste enheter.



Mobilitet



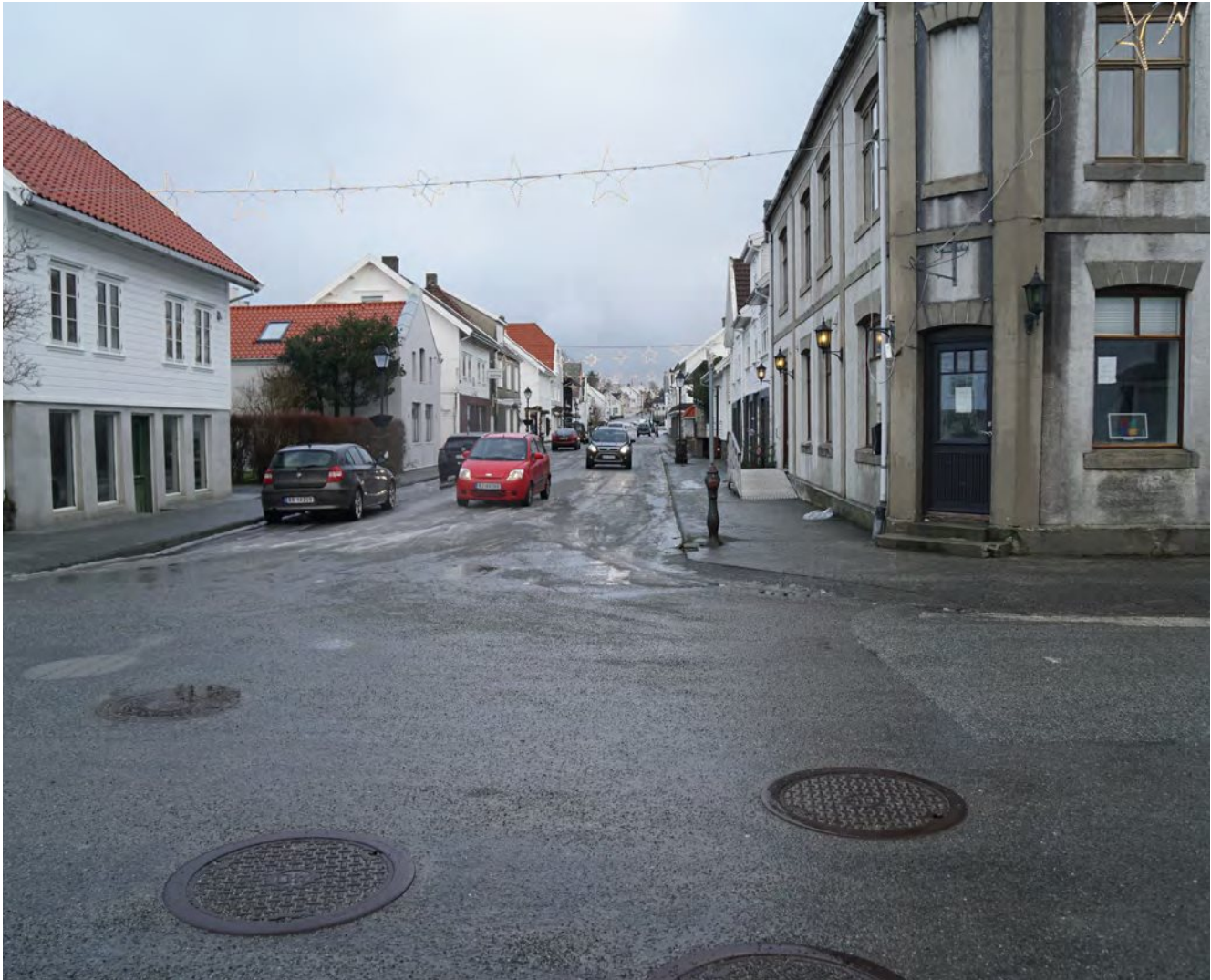
Det trafikale systemet innenfor sentrumsavgrensningen er delt i de tre kategoriene lokal hovedåre, oppsamlingsvei og nabolagsvei.

Den viktigste kommunikasjonen til og fra Skudeneshavn skjer gjennom FV47 som går langs vestsiden av Karmøy. På østsiden av øyen går FV511 som også ender i Skudeneshavn. Langs RV511 er det ellers etablert fortau som kan benyttes av syklende og gående fra nabolagene utenfor bykjernen. Busstopp i sentrum ligger langs denne aksen.

Nabolagsveier forgrenes ut i eneboligområder rundt sentrum, langs disse finnes få bussforbindelser og sykkelveier som leder inn til sentrums knutepunkter.

Parkeringsmuligheter finnes i hele sentrumsområdet. I intervjuer fremgår det at bilbruken er høy og at bekvemmeligheten med å kunne parkere bilen rett utenfor stoppestedet er noe en er vant til. Likevel er det idag mange viktige sentrale byrom som brukes til parkering i stedet for å gi rom for alternativer som kan bidra til et mer gang- og sykkelvennlig gatemiljø.





Kaigata, bygate med dobbelt fortau og kantparkering på begge sider.

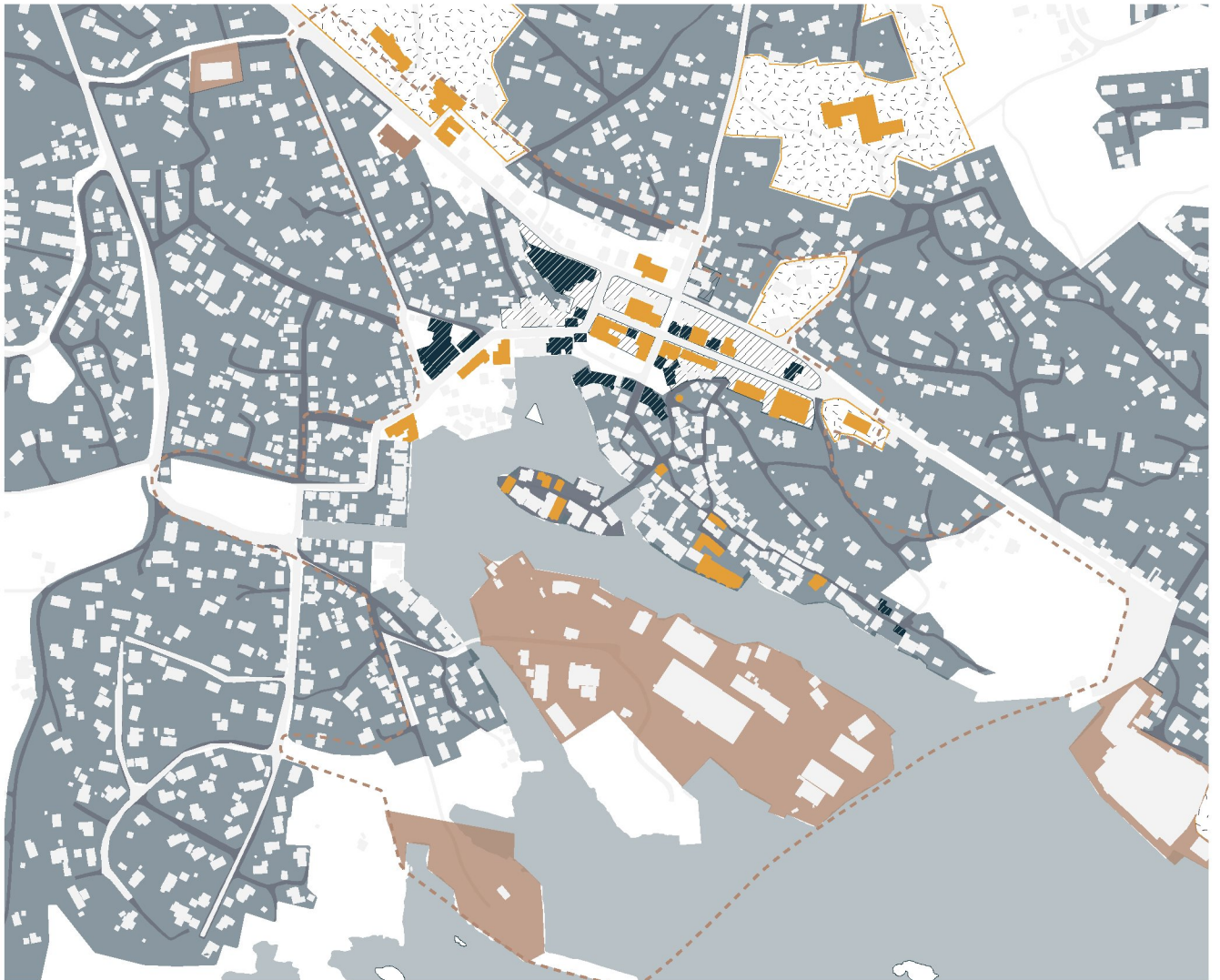


Kirkegata, bilfri handlegate.



Avkjørselen fra Kanalvegen mot Nessagadå. Hovedvei med opparbeidet fortau og kantsoner med sitteplasser.

Struktur



Skudeneshavn er i stor grad rettet mot sjøen; byen ble bygget her fordi det var god tilgang til havets ressurser. Allmenningene ble opprettet for at alle, både innbyggere og tilreisende fiskere, skulle ha tilgang til sjøen. Dette er en viktig kvalitet i byen, både historisk og for opplevelsen av kulturmiljøet idag.

Havnen har vært bestemmende for hvor byen vokste frem. Topografien og tilgang til havet var bestemmende faktorer for hvordan bebyggelsen ble plassert. Fasadene er vanligvis vestvendt, slik at husene ligger langsmed terrenget. Denne strukturen brytes innimellom opp av hus med mønet på tvers.

I det nye sentrum har de fleste byggene næringslokaler i første etasje og bolig over. Bystrukturen og gateløpene forøvrig er i dag grovt sett som på begynnelsen av 1900-tallet, men sjølinjen er endret opp gjennom årene på grunn av utfyllinger.

Steiningsholmen er idag benyttet til næring uten tilkomst for allmenheten. Dette er nå i forandring da et nytt boligområde planlegges på ca 17 av Steiningsholmens 70 mål.

	Bolig		Handel/kultur/offentlig
	Kombinert bolig/næring		Tjenesteyting
	Sentrum		Næring



Handlegaten, Kaigaten i sentrum.



Modellbygge av historiske Skudeneshavn, sett fra sydvest mot torget.



Boligbebyggelse langs Kanalvegen med større gatebredde og parkering fremfor husene.

Offentlig rom

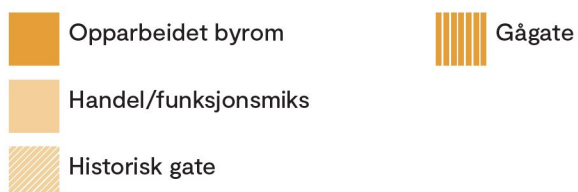


Offentlig opparbeidete byrom er i all hovedsak knyttet til allmenningene langs de åpne kaiarealene. Et flertall av byrommene ligger langs kaien i Søragadå og inn mot sentrumkjernen og torget. I Gamle Skudeneshavn finnes det mange plasser der små byrom skapes mellom den tette bebyggelsen. Disse lommene er opparbeidet med forseggjort gatebelegning og beplantning. Plassen ved Kiwihuset er møblert med benker og noen mindre trær, men materialvalg og utforming av selve bygget inviterer i liten grad til stopp og interaksjon.

Kaigaten er idag preget av biler og inviterer i liten grad til aktiv bruk av de gående selv om det finnes fortau på begge sider. En liten stripe av Kirkevegen er stengt for biltrafikk, og i møte med Postvegen ligger det en større

blokkade som hindrer kjøring på gatetunet. Man kan vurdere å åpne opp krysset mer ved å heve gatenivået til samme høyde som fortauet for å markere i Postvegen at dette er en viktig gangforbindelse der biler må sakke ned.

På torget er det idag etablert sitteplasser til matservering, men disse er plassert slik at man sitter innrammet mot veggen i stedet for å la sitteplasser bli en naturlig del av bymøblene på torget. De offentlig rommene i Skudeneshavn fremstår idag i stor grad som oppbevaringsplasser for bil, og mangler hierarki og programmering som gir grunn for å stoppe og oppholde seg der.





Torget sett mot vest



Møte mellom Kirkevegen gågata og Postvegen.



Corneliusholmen allmenning sett mot øst. Offentlig tilgjengelig sjølinje med stenbelegging og sitteplasser med nedtrappet tredekke mot sjøen.

Grøntstruktur



Den historiske byparken utgjør et viktig grøntareal i sentrumkjernen. Parken har et sterkt naturpreg og kan betegnes som en skogs eller kystpark. Storvokste bartrær og slyngende stier mellom bergknausene er karakteriserende for parken i dag. Parken har flere utkikkspunkt, en paviljong og den helt spesielle «månesteinen» som er med på å gjøre parken til en attraksjon og et identitetsskapende element i Skudeneshavn.

De andre områdene som i analysen er definert som park er strengt tatt gressflater som er vedlikeholdt i større eller mindre grad. Parken på Lahammar med fotballbane og lekeplass har store arealer men mangler innramming og tydeligere variasjon i bruk for å oppnå

sitt fulle potensiale. Dette handler delvis om utforming og materialitet, og delvis om programmering og tilbud.

Hagene i Gamle Skudeneshavn og i sentrum har ulik karakter. Mens hagene i Havnen er innpasset i kvartalstrukturen, er hagene i Gamle Skudeneshavn like «selvgrodde» som bebyggelsen. I små søkk og i le bak bygninger og bergskrenter har det vært dyrket nytte- og prydevekster så lenge Gamle Skudeneshavn har eksistert.





Gamle Skudeneshavn med integrerte hager og trær som skaper flere pusterom i den relativt tette bebyggelsen.

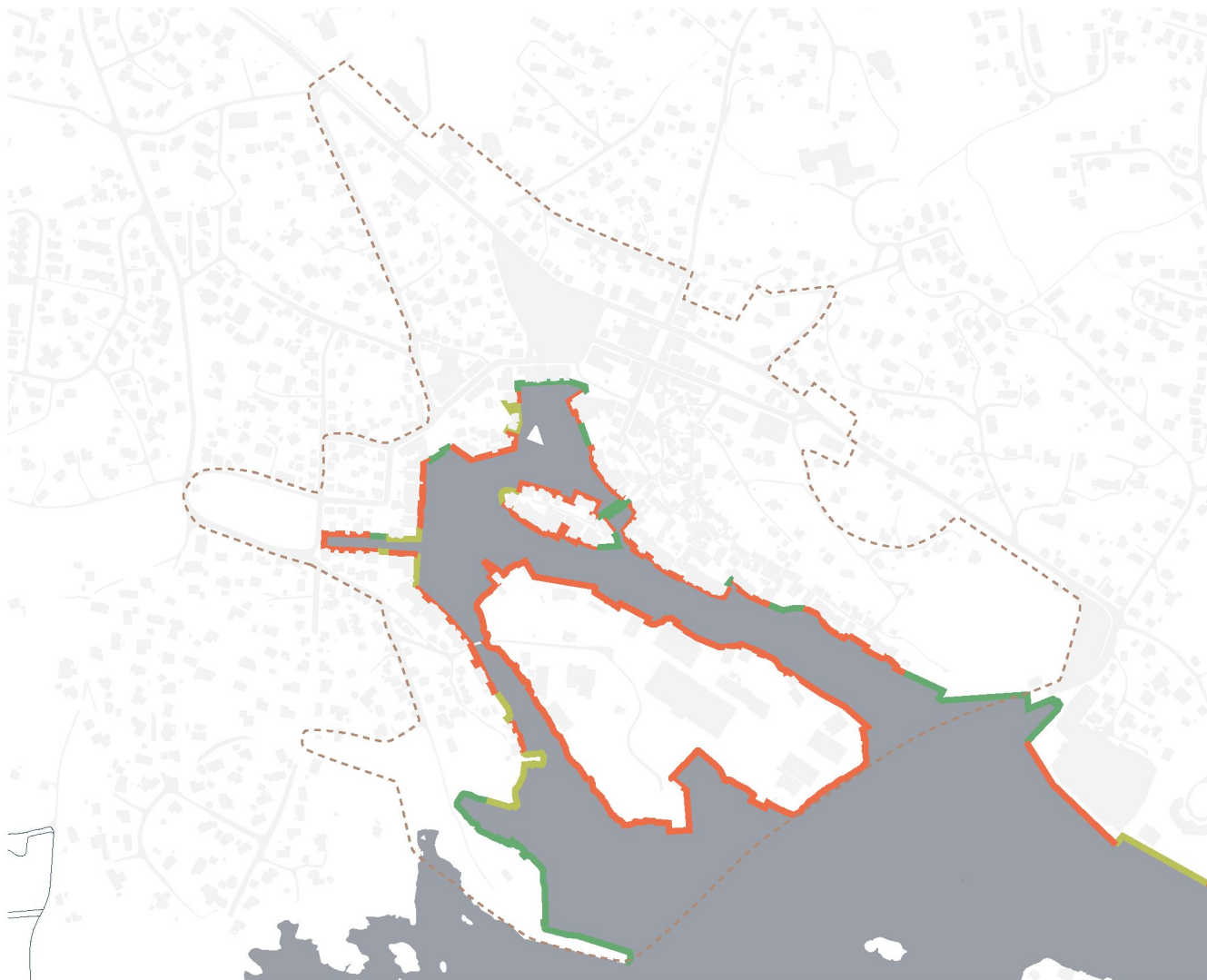


Parken på Lahammar med fotballbane og lekeplass.



Byparken med paviljong. En viktig samlingspunkt særlig for 17 mai feiring.

Tilgang til sjø



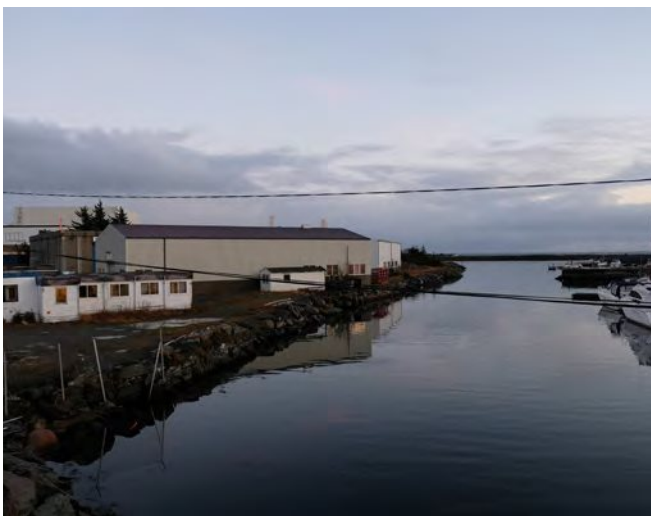
Skudeneshavns historie som fiskested gjør at byen er sterkt preget av bebyggelse langs sjøfronten. I dag er store deler av sjølinjen privatisert og hele Steiningsholmen er stengt for allmenheten. I forhold til hvor mye sjølinje som faktisk finnes er det en forsvinnende liten del som er tilgjengelig for allmenheten. Utfylling av landarealer har på flere plasser også bidratt til mindre kontakt med vannet.

Innenfor avgrensningen er det flere kaiarealer eid av kommunen med behov for vedlikehold og oppgradering. Skudeneshavn båtforening er en viktig aktør som drifter småbåthaven og jobber med utvikling av sjøliv og båtvirksomhet.

-  Tilgjengelig strandlinje
-  Delvis tilgjengelig strandlinje
-  Utilgjengelig strandlinje



Gamle Skudeneshavn med typisk sjøhusbebyggelse i kombinasjon med bolig. Inramming av hage direkte mot vann.

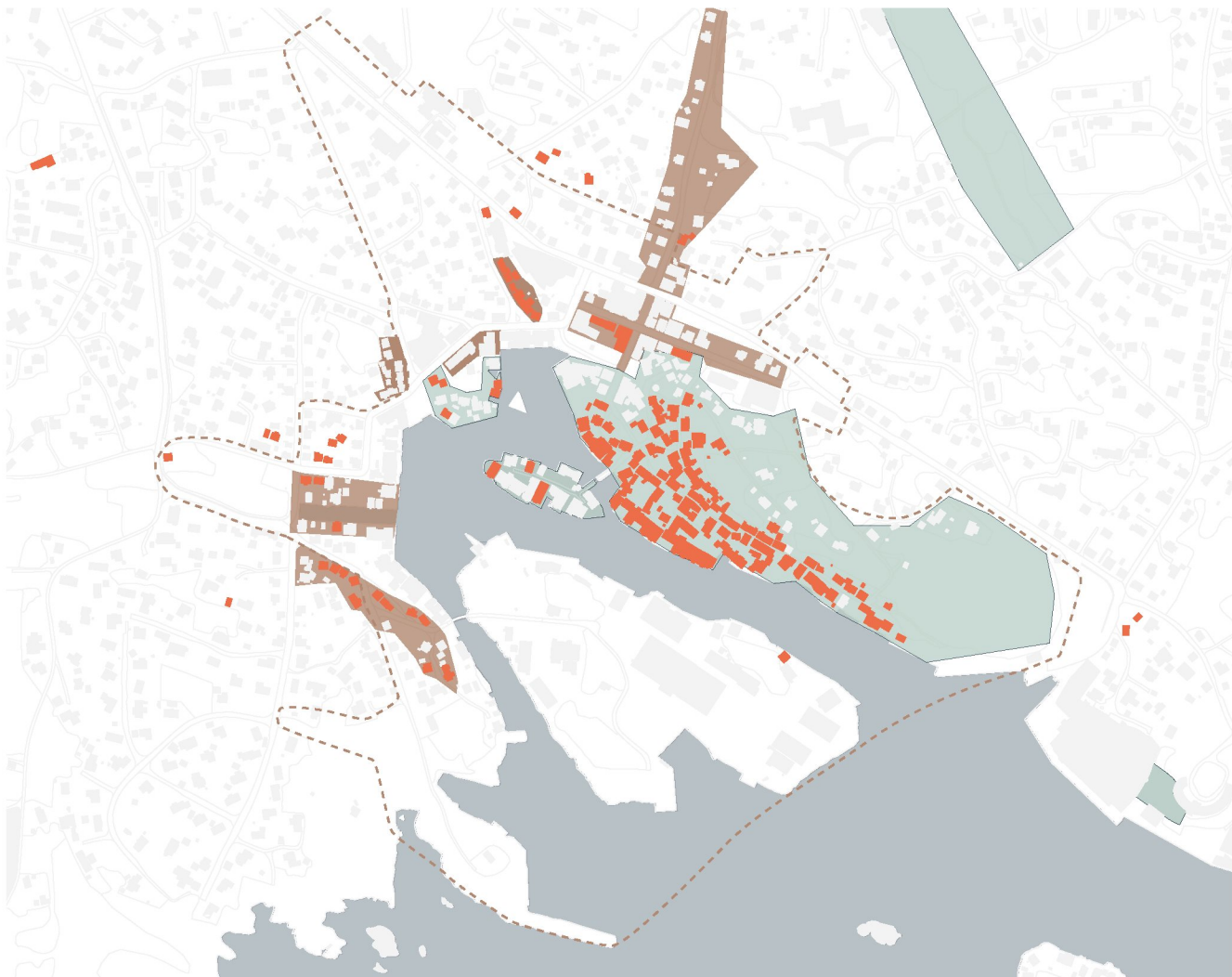


Havnegata ligger midt i sentrum og består av både servicehavn for fiskere og gjestehavn.



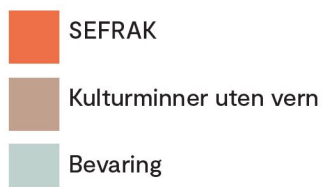
Sommertid er hele Skudeneshavn et lappeteppes av båter som trengs for å få plass i havnen nærmest sentrum.

Kulturminner



Den vanligste formen for vern og bevaring i Skudeneshavn er ved Plan- og bygningsloven. I gamle Skudeneshavn har det blitt drevet kontinuerlig vernearbeid siden 1950-tallet. I 1976 ble bydelen regulert til "spesialområde bevaring" og innenfor verneområdet er det i dag 130 bygninger, hvorav 97 er bolighus. Havnafjellet bak den gamle bebyggelsen og byparken er også innlemmet i bevaringsplanen.

områder som ikke er ilagt vernerestriksjoner og som bør beskyttes mot uheldige inngrep. De viktigste er Kaigata, Kirkeveien fra Søragedå til krysset ved Allmannamyra, Lahammarområdet, Kanalområdet og Rekkeveien.



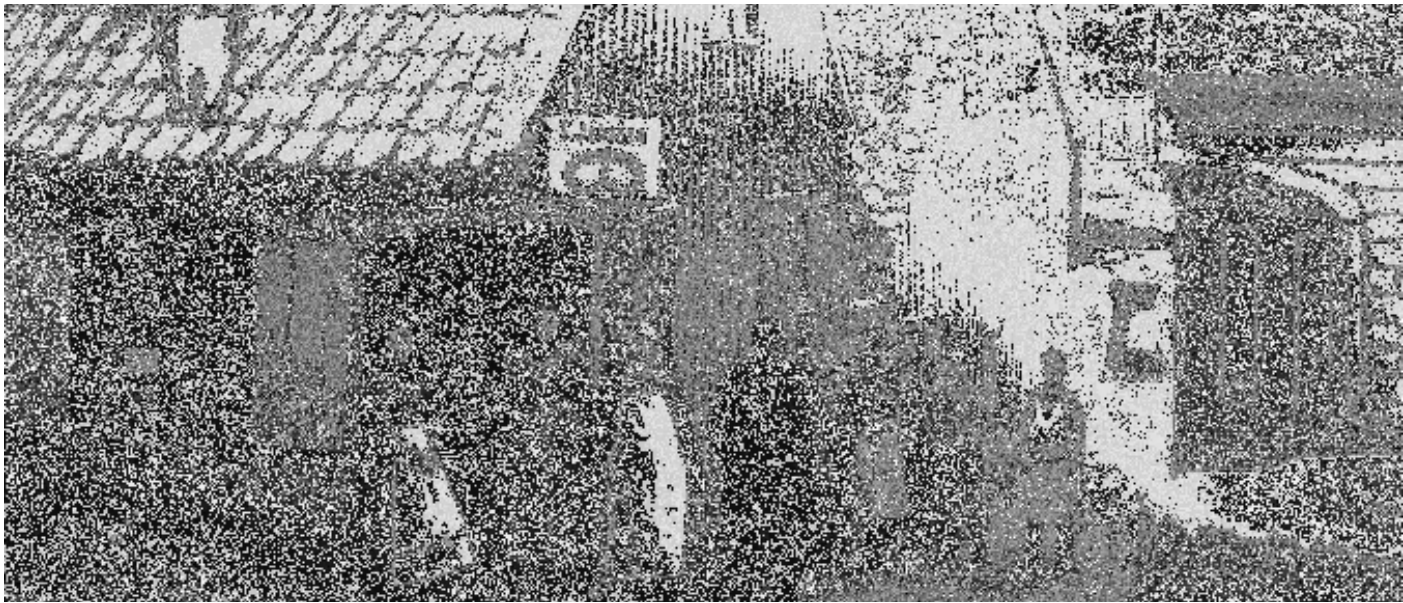


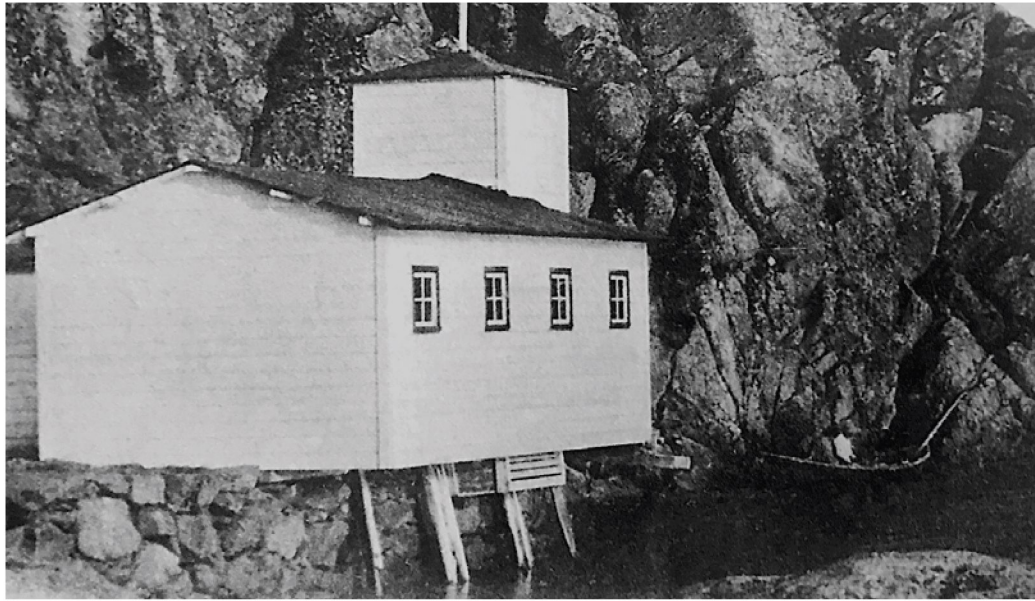
Tåkellurfabrikken i Gamle Skudeneshavn er en del av SEFRAC bebyggelsen.



Hus langs Søragedå der Gamle Skudeneshavn forening er i ferd med vedlikeholdsarbeid. Almenning på Korneliusholmen sett mot sjøhusrekke.

Historiske bilder



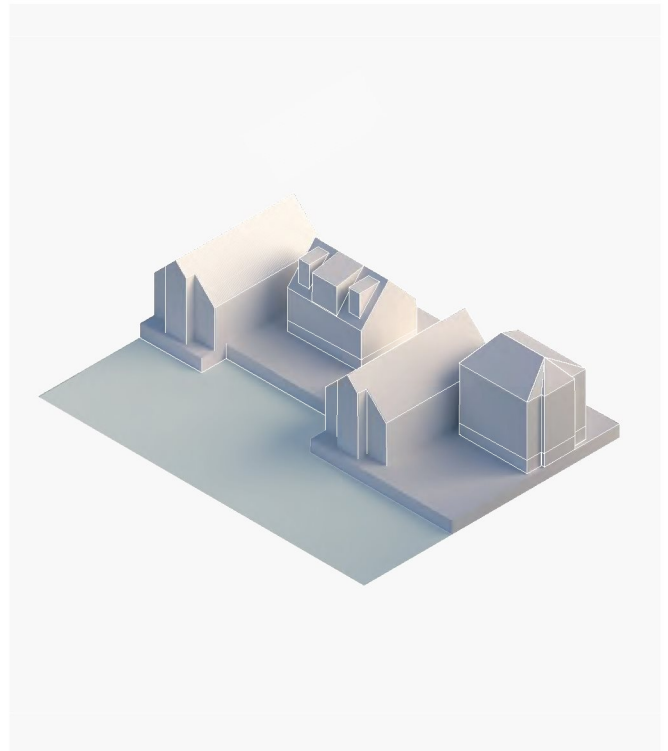


Skudeneshavnhuset

I Gamle Skudeneshavn har det siden krigens dager vært viktig å bevare den eksisterende bebyggelsen, i hovedsak boliger og uthus. I Havn, kvartalstrukturen i sentrum, har det kommet til en rekke nyere tilbygg og påbygg på den eldre bygningsmassen, i tillegg til nybygg. Både nybygg og tilbygg har i all hovedsak videreført kvadraturstruktur, byggehøyder og volumer. Fortetting har i stor grad foregått i bakgårder. Utviklingen har dermed ikke fått så stor innvirkning på det helhetlige bildet i Havn, da det først og fremst er kvartalene og bygningenes fasader mot gatene som er den dominerende strukturen her. I Gamle Skudeneshavn er hus og hager mye mer synlige fra det offentlige rom, og området er dermed mer sårbart for endringer. De ulike utbyggingsprinsippene og den forskjellige tilnærmingen til bevaring og utvikling betyr også at utviklingsmulighetene i Havn og i Gamle Skudeneshavn er ulike. Utenfor sentrum har store arealer med plasskrevende eneboliger vokst frem. Eneboliger og hytter har generelt ingen sterk fellesnevner i utforming spesifikt for Skudeneshavn.

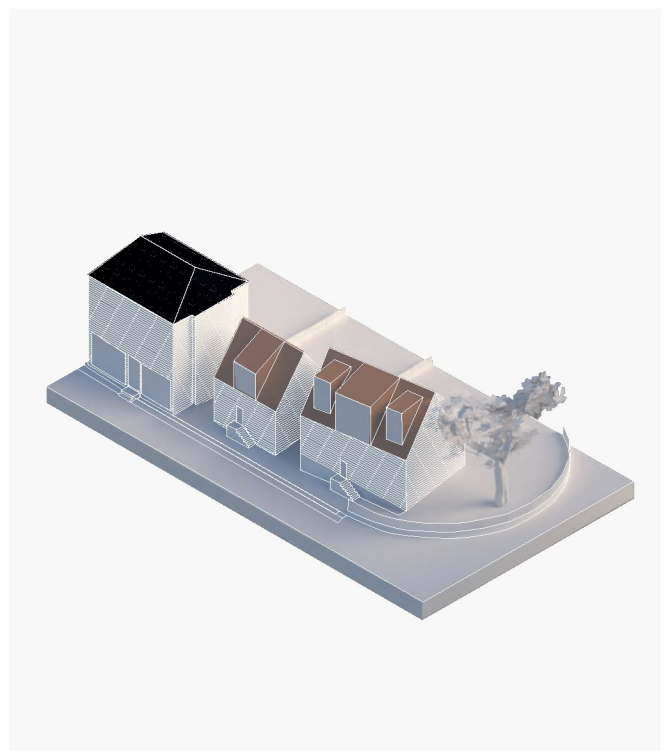
For å kunne foreslå ny arkitektur og nye bygg i Skudeneshavn er det avgjørende å skjønne hva som er der idag. Å tegne noe nyskapende er uproblematisk, særlig på arealer som ikke er i direkte tilknytning til vernemiljøer. Derimot er det viktig å tilpasse sin kontekst, noe som eksisterende gammel bebyggelse ofte viser gode eksempler på. Nybyggerprosjekt kan virke fremmedgjørende og i verste fall provoserende om dette ikke skjer med en forståelse for skala, materialkvalitet, naturlig terreng og gatemiljøet.

Den enkle analysen til høyre sier noe om hvilken bestanddeler det gjennomsnittlige Skudeneshavnhuset i sentrum består av. Dette betyr på ingen måte at alle hus er slik, men vår gjennomgang viser at mange av grepene er gjentakende. Dette vil igjen være avgjørende for formspråk og materialbruk i det som videre presenteres. Rene, enkle former med sal og valmtak og en utstrakt bruk av tre og tunge tak. Her gjelder altså et nøysomt uttrykk med fokus på kvalitetmaterialer og gode uterom mot sjø og gate.



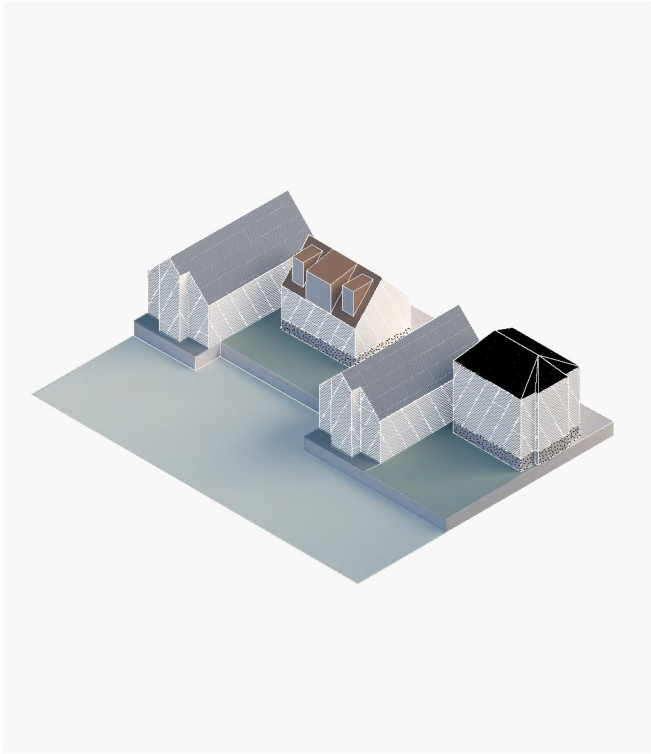
Bygg- og takform

To til fire etasjers hus. Taktypene er saltak, pulttak, halvvalmet tak og mer sjelden mansardtak, ofte oppløft og arker. Inntrukket sokkel i mur forekommer.



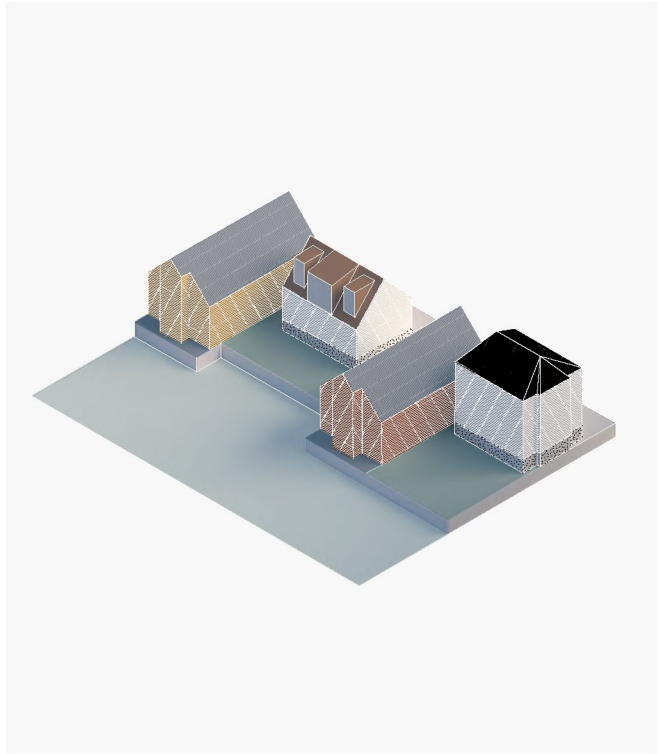
Takmaterialer

Teglstein for de fleste hus bygget før 1870. Skifer er vanlig mot slutten av 1800 tallet. Uthus og sjøhustak har etter 1900 ofte bølgeblikktak.



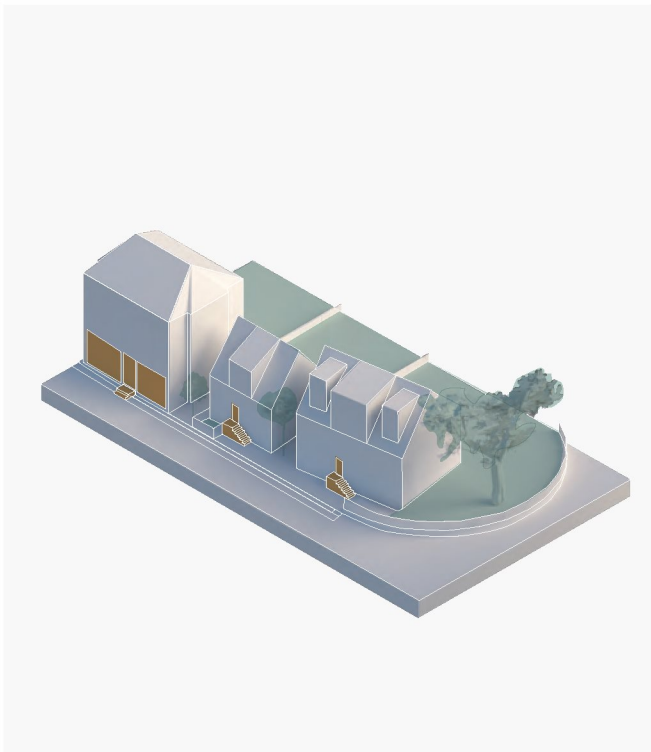
Fasadematerialer

Bolighus bygget frem til 1870 har liggende enkel- falsset panel. Uthus, naust og sjøhus har for det meste liggende uprofilert panel, med eller uten fals.



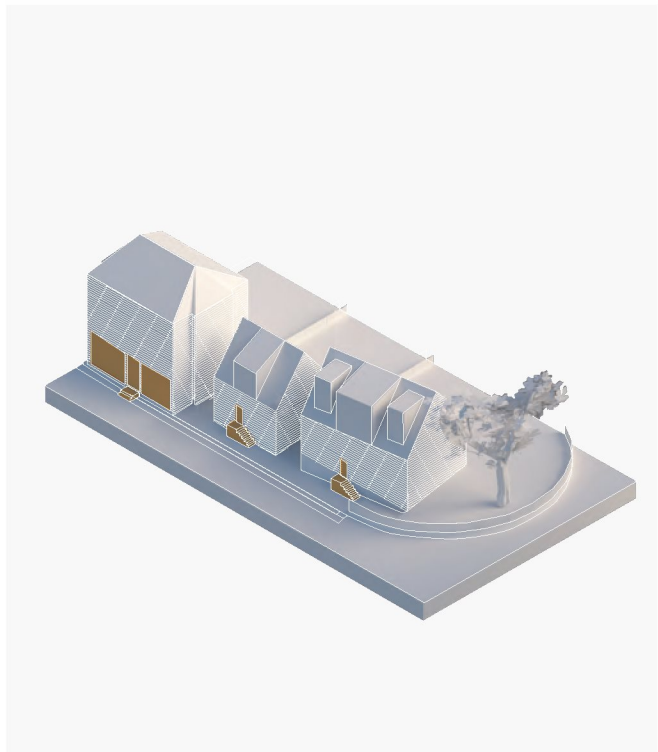
Fargebruk

Hvitmalt med en mørkere farge på vinduslister, vindskier og hjørnekasser. Baksidene på boliger, naust og uthus kan være malt rødt eller oker.



Offentlig/privat

Liten eller ingen forhage, store bakhager, parkering mellom husene eller i gate.



I gatemiljøet

I boligområdene: Fasade trukket ut mot fortau, inngang på siden/front og halvetasje opp. I sentrum: Næring i første.





Mulighetsstudie

Skudeneshavn

Innledning

Statistikk og nyere byforskning tegner et tydelig bilde av utviklingen i norske småbyer. De tette sentrumsområdene er mange steder i ferd med å gå i oppløsning. Handel, kontorarbeidsplasser, idretts- og fritidsarenaer etableres i økende grad utenfor sentrum. Sakte men sikkert tappes de gamle sentrumsområdene for funksjoner. Igjen står tomme butikkvinduer og gater uten liv. I den grad det er nybygging i sentrum er dette ofte i form av leiligheter og ensartede bomiljøer tiltenkt segmentet 50+. Dette skjer til tross for at byutvikling som fortetting har vært statlig politikk i lengre tid. Prinsippet om fortetting ble nedfelt i Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging allerede i 1993.

Attraktive, bærekraftige bomiljø i småbyen
Distriktssenteret 2015

Skudeneshavn er en liten by med litt over 3300 innbyggere med et kompakt og oversiktlig bysentrum som er sterkt preget av vernede kulturmiljøer. Det er et mål at våre etterkommere skal kunne se, oppleve og lese historien i bymiljøet, samtidig som man også i framtiden skal kunne bo og drive næring i Skudeneshavn. En vellykket byutvikling forutsetter både kunnskap om- og vilje til å ta vare på og videreutvikle kvalitetene i den eksisterende byen.

For å utvikle Skudeneshavn til å bli en fremtidsrettet, bærekraftig by, vil vi i denne mulighetsstudien foreslå en rekke tiltak som i større eller mindre grad kan være med å justere dagens kurs. Det aller viktigste er likevel den overordnede arealpolitikken, og virkemidlene man har i planverket for å intensivere boligbygging i og nærme sentrum. Vi håper denne studien kan være til hjelp for kommunen i det videre arbeidet med rulleringen av KPA for Karmøy.

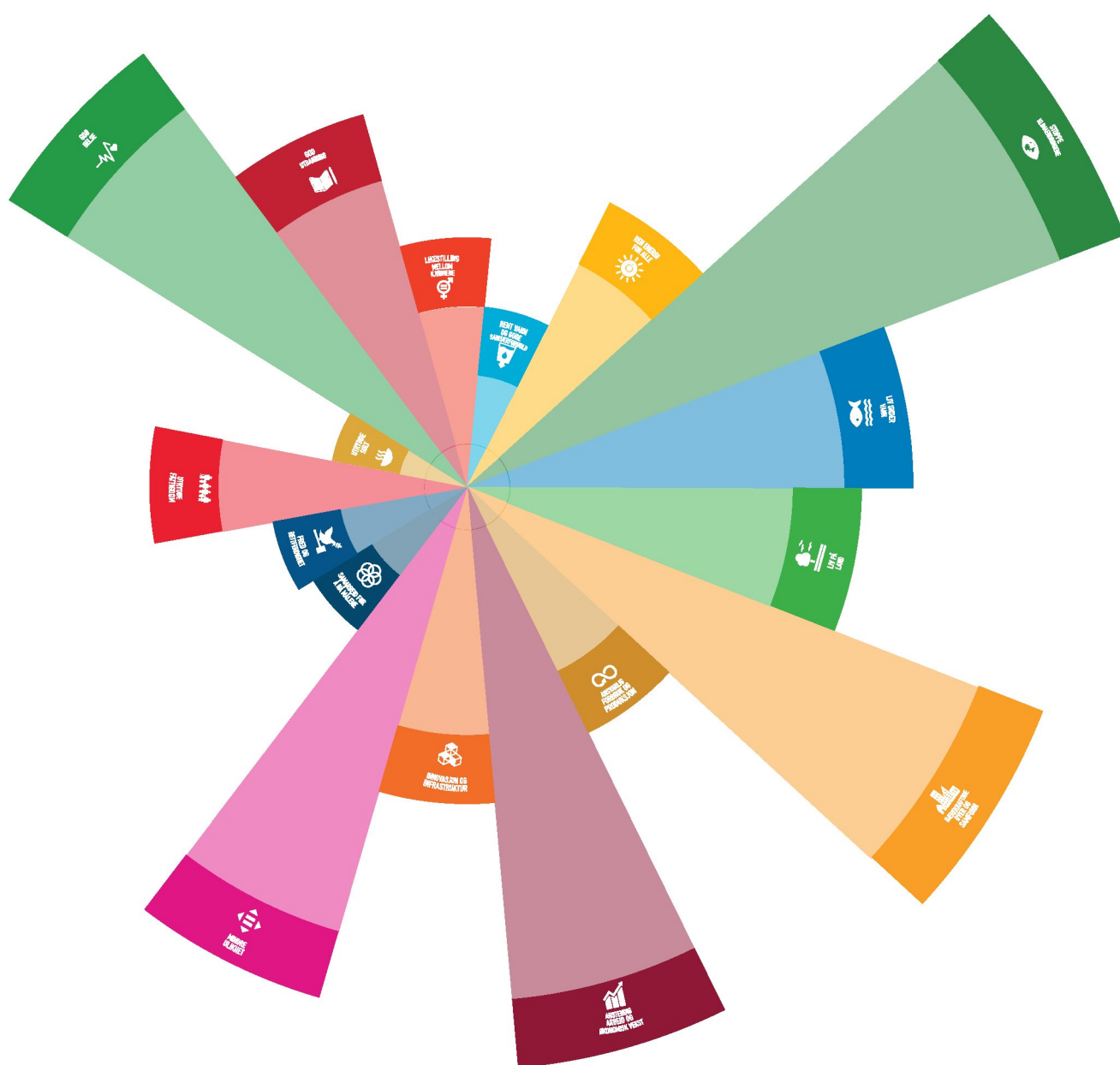


Bærekraftige Skudeneshavn

Som del av strategien med å utvikle Karmøy kommune til en UN 17 Municipality og kunne fronte dette på et markedsmessig nivå har vi gitt de ulike tre byene egne ansvarsområder innen bærekraftsmålene. Dette betyr selvsagt ikke at ikke de andre målene skal være tilstede i planleggingen, men at man har et særskilt ansvar for noen av dem.

Vi mener bærekraftig innovasjon kan og bør oppstå lokalt. Det viktigste i et slikt arbeid blir å legge tilrette for prosesser som kan gi riktige bærekraftige tiltak. Et slikt arbeid krever dermed samarbeid med kommunen, og at kommunen kanskje går fra å se seg selv som en passiv part til å bli en aktiv part som legger til rette for, initierer og stimulerer ønsket bærekraftig adferd.

1. God helse
2. God utdanning
3. Ansvarlig forbruk og produksjon
4. Innovasjon og infrastruktur



Dagens bærekraftsfokus i tiltak som gjennomføres i Karmøy kommune (planer og realisering). Det er flere områder der vi ikke finner bærekraftig fokus i kommunen i dag. Denne mulighetsstudien tar sikte på å vise hvordan en kan jobbe med flere av disse temaene.

God helse

Det fremste grepet for å løfte god helse i Skudeneshavn er gjennom etableringen av en ny gangrute. Ruten skal sikre gode gangforbindelser der en ny kabelfergeforbindelse mellom Korneliusholmen og Steiningsholmen har en nøkkelrolle. Steiningsholmen er i dag stengt for allmenheten på grunn av eksisterende industri. Gjennom å tilgjengeliggjøre flere allmenninger og promenadestrek på holmen kan vi øke antallet offentlige plasser langs sjøen. Det vil samtidig være aktuelt å se på eksisterende byrom i tilknytning til ruten som kan løftes med beplantning og aktiviteter. Gangruten har utgangspunkt i torget som er det viktigste byrommet i Skudeneshavn. Det er også en mangel av grønne uterom med parkkvalitet i byen. Dette bør fokuseres på fremover.

God utdanning

Byparken på Havnafjellet ble på 1800-tallet etablert av en gruppe entusiastiske damer som startet parkforeninga. Parken er en type skogspark med flere ulike tresorter som ble plantet av parkmedlemmer, skolebarn og ungdom. Som et ledd i å bevisstgjøre befolkningen rundt viktigheten av arts mangfold kan man introdusere et prosjekt som går ut på å kartlegge trær og vekster i parken. Dette kan kobles opp mot ungdomsskole og gjerne også invitere pensjonister til å medvirke. Dette er ett av mange eksempler på hvordan man kan jobbe med god utdanning koblet mot viktige mål i selve stedsutviklingen. Når flere drar lasset i samme retning kan vi skape forandring.

Ansvarlig forbruk og produksjon

Det er gode forutsetninger for utviklingen av fremtidens boliger i Skudeneshavn, særlig med fokus på den kommende utbyggingen på Steiningsholmen. Når vi intervjuer representanter for Gamle Skudeneshavn forening fremgår det tydelig at man over lang tid har bygget opp kunnskap om hvordan man tar vare på bygg med tanke på håndverk og ressursbruk. Dette er noe man kan videreutvikle som et ledd i å etablere et bevisst forhold til materialbruk også i fremtidens boliger. Kunnskapen og måten man har organisert nabolaget i Gamle Skudeneshavn på, med fellesskap og stolthet i det bygde miljøet, bør være kjernen også i et nytt nabolag. En bør oppfordre til gjenbruk av byggematerialer og etablere byggemetoder som er godt egnede for vedlikehold i steden for utskiftning. Her ser vi potensiale til stor kreativitet, gode verksteder, kunnskapsutveksling og delingsordninger.

Innovasjon og infrastruktur

Flere arbeidsplasser og nye satsninger innen innovasjon er allerede i gang forteller leder for

Skudeneshavn næringsforening. Her bør en gripe fatt i muligheten å etablere bærekraftige satsingsområder med fremtidsrettede arbeidsplasser og gode bo muligheter i ett. Kan en se for seg et samarbeid mellom energiforsyning, havdyrking og nye boliger? Et steg i riktig retning vil være å støtte opp om innovasjonstreff og samarbeide på tvers av fag for å undersøke muligheter.

Boliger med kvalitet

I Skudeneshavn er det negativ utvikling i folketal. Dette vanskeliggjør eiendomsutvikling. Det er minst like dyrt å bygge et hus i Skudeneshavn som i Oslo, men salgsprisen er dramatisk forskjellig. Dersom en skal konkurrere i boligmarkedet kan man gjøre det:

a) ved å bygge veldig billig

b) ved å bygge unike kvaliteter som folk etterspør

Å redusere pris og kvalitet er farlig (desverre ofte løsningen som velges). Da forsøker man å selge en dårligere bolig, på et "dårligere sted" til lavere pris. Vi tror man skal optimalisere verdi i stedet, og gjøre det mest mulig attraktivt å bo i Skudeneshavn. Det betyr å legge tilrette for boligattraktorer, og optimalisere disse. Alle nye boliger bør derfor ha:

- direkte tilgang til vann
- park i umiddelbar nærhet
- gangnettverk direkte til sentrum
- kollektivsatsing i sentrum eller nær bolig
- gode uterom i bebyggelsen/kvartalet
- best mulig lagt tilrette for urbane funksjoner og kultur i sentrale områder.

Dette gir beviselig bedre boligkvaliteter og høyner eiendomsverdi.

Byens dynamiske sammenhenger

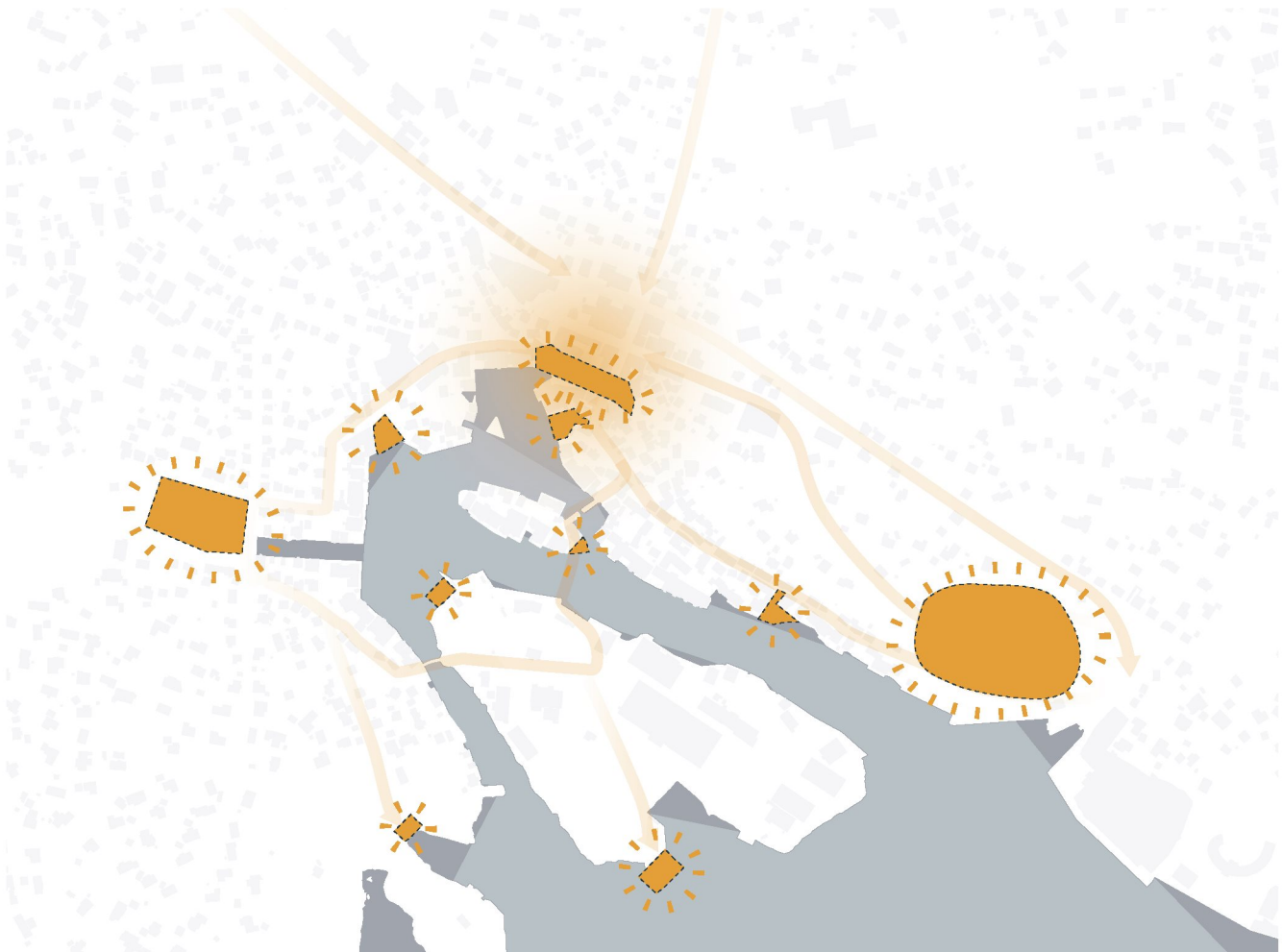


For å kunne etablere og forsterke eksisterende byrom i Skudeneshavn må vi forstå hvordan folk beveger seg. Innkjørselen langs Postvegen er sentral for hvordan de aller fleste møter Skudeneshavn. Avkjørselen mot sentrum mangler idag en markering i overgangen mellom landevei og bygate. Her er det rom for forbedring gjennom å tydeligere differensiere. Fra boligfeltene rundt Skudeneshavn sentrum bør gang- og sykkeltrafikken rundt oppsamlingsveiene som leder til sentrum og skole styrkes og trygges. Syrevegen, Gamle Syrevegen og Fv 47 er i særlig stor grad i behov for bedre sikkerhet for skolebarn. Det er tidligere ønsket trygg overgang ved Kirkevegen ved Flataberg barnehage.

Gangruten gjennom Søragedå og bort til Parken er en variert og opplevelserik tur som lager en fin rute med

utgangspunkt enten fra sentrum eller fra fergekaien. For å skape en utvidet loop bort mot Lahammar og inkludere Steiningsholmen, kan en ny forbindelse mellom holmene lages. På denne måten kan hele den indre kjernen i Skudeneshavn få en trivelig gangrute som også gir bedre sammenkoblinger mellom allmenninger og skaper mer kontakt til sjøen.

Det offentlige rom



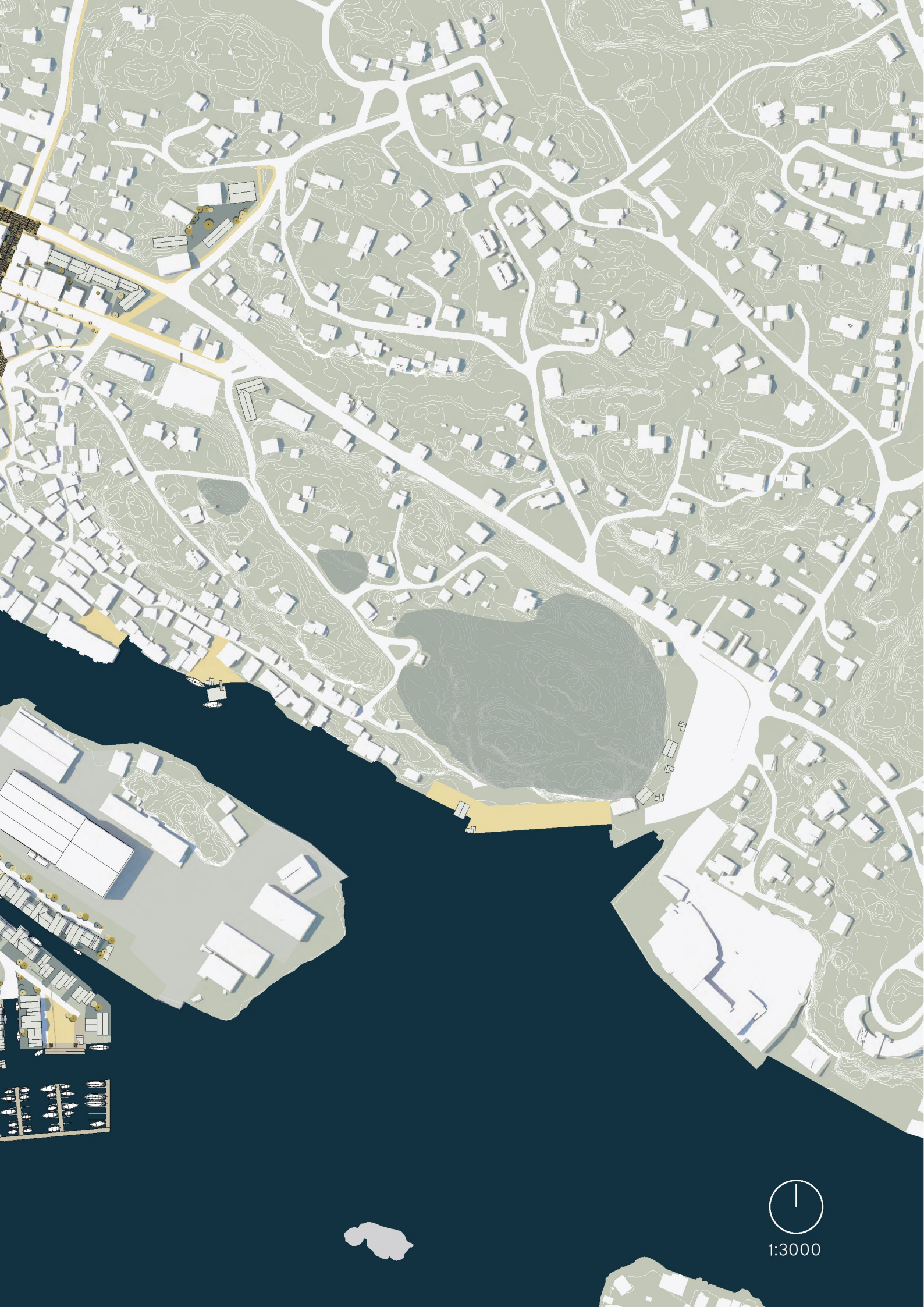
De eksisterende byrommene samsvarer i stor grad med de antatte ganglinjene, og ligger nærme, om ikke helt inntil på de fleste punkt. Flere av byrommene er tilknyttet sjøen og ligger dermed litt utsatt til for vind fra nordvest sommerstid.

Det kommer likevel frem i analysen at det også finnes et uutnyttet potensiale her. Alle linjene leder inn mot torget, sentrumkjernen og handlegaten. Her bør det etableres en tilrettelagt plass som i større grad kan fange opp flere aldersgrupper og interessefelt. Dette betyr at parkeringsplassen ved dagens torg bør transformeres sammen for å skape et helhetlig, solrikt, skjermet byrom for både unge og gamle.

Ved en fremtidig transformasjon av Skudeneshavn er det også naturlig å se for seg en ganglinje ut mot Korneliusholmen og videre til Steiningsholmen der nye målpunkter kan etableres langs sjøen. Sjøbad, småbåthavn og aktivitetshus er forslag på nye tiltak som kan inngå i rekken av ulike allmenniger langs den nye ruten.

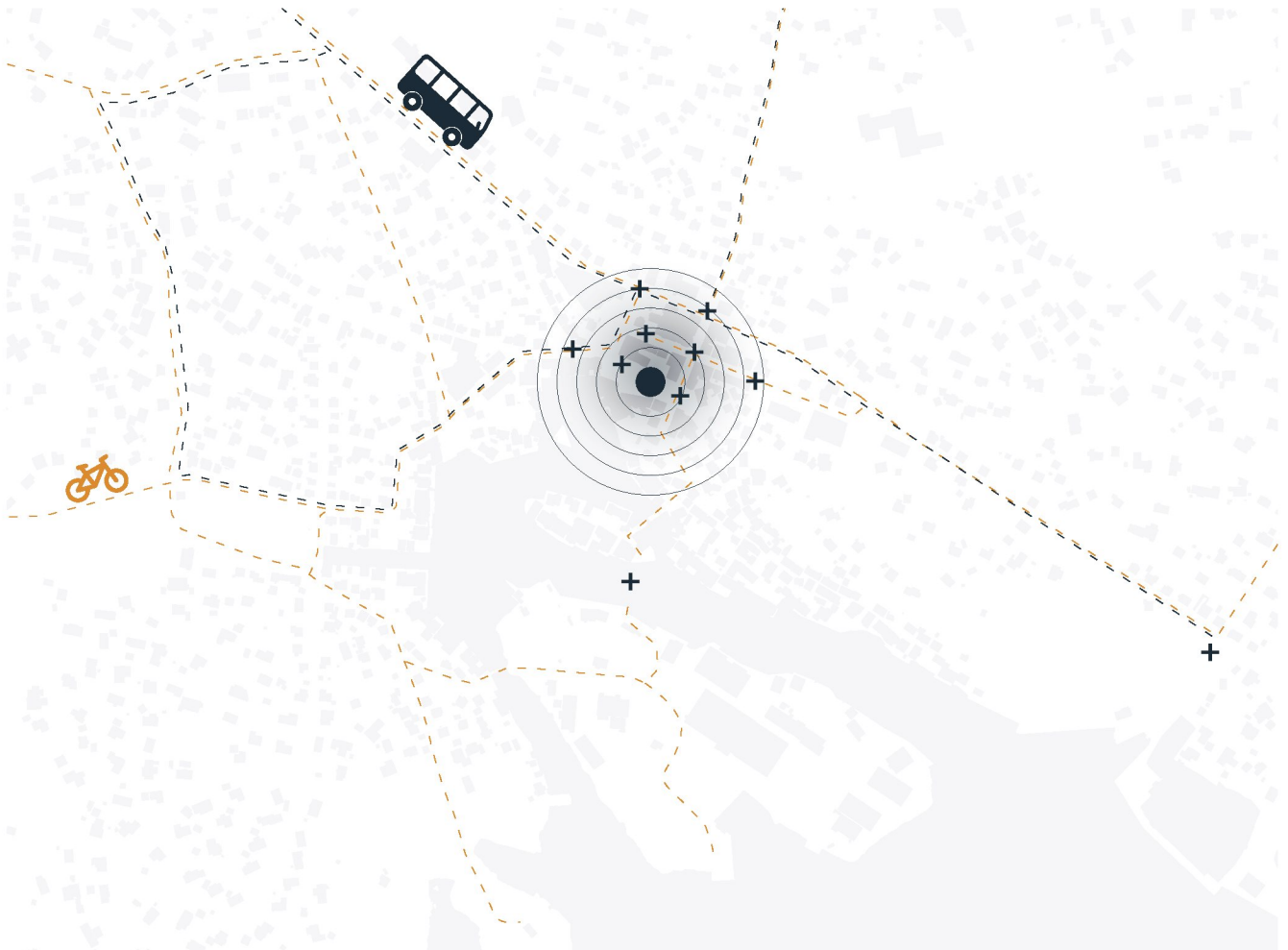
Kaigaten og Kirkegaten har en viktig rolle i det daglige bylivet, og her bør gående prioriteres fremfor kjørende for å styrke gatenes fulle potensiale.





1:3000

Mobilitet



Skudeneshavns beliggenhet på Karmøys aller sydligste del gjør at mange er avhengig av bilen for å dekke mobilitetsbehovet. Arbeidspendling til de andre byene på Karmøy og til Haugesund er hovedårsaken til at bilen brukes daglig, og det er også en betydelig handellekkasje som følge av dette.

Å få alle som kjører bil til å sykle eller å ta bussen er urealistisk. Men det er mulig å arbeide for å redusere transportbehovet. Da trenger man en stram arealpolitikk og målrettede tiltak. Vi må bo der vi jobber og jobbe der vi bor. Butikken, barnehagen, skolen og idrettshallen må ligge i sykkelavstand til boligene våre, og vi må ha nok arbeidsplasser til de som ønsker å bo der. På lang sikt vil dette føre til en reduksjon i antall jobb- og fritidsreiser, og på kort sikt må man jobbe med mikrotiltak, tilrettelegging og informasjon om alternativene til privatbilen.

I Skudeneshavn betyr dette at vi må se på hvor enkelt det er å reise på andre måter enn med bil. Vi foreslår at bussruten langs Postvegen omrutes og legges slik at den tangerer torget og videre bort langs Kanalvegen, Hålandsdalen og Høyenesvegen. Tilgang til grønn

mobilitet er en generator for folkelig bevegelse, denne aktiviteten bør samles rundt de viktigste byrommene for å støtte opp under urbant potensiale.

En annen måte å er å invitere til bildeling og samkjøring for de som pendler til samme sted daglig. Sommertid kan det åpnes opp for at sykler leies ut til turister for å minske biltrafikken og heller legge parkering utenfor sentrumkjernen. Fergeterminalen bør være et sted der langtidsparkering kan tillates. Dette bør gjøres sammen med tydelig skilting for dagsturer og besøksmål i sykkelavstand fra parkeringsplassen.

I planleggingen av de nye boligområdene på Steiningsholmen er det mulig å tenke ulike typer delingsordninger for å skape gode forutsetninger for å redusere antall kjøretøy. Bildeling og båtdeling bør inngå i boligkonseptet helt fra starten av prosjektet.

For å skape et nytt og godt fotgjengerbasert nettverk i Skudeneshavn foreslår vi at det legges tilrette for en kabelferje mellom Steiningsholmen og Korneliusholmen. På denne måten fullfører vi en "by-loop" og gjør det raskere å bevege seg til fots enn med bil mellom de ulike bydelene.

Eksempler på tiltak



Møtet mellom fortau og bebyggelse kan være med å skape økt gangvennlighet med hjelp av forhager og entré rettet mot gaten. Her et eksempel fra Hålandsdalen der møtet viser konsekvensen av det motsatte.



Mobilitet på sjøen bør utvikles slik at flere båtplasser kan skapes langs offentlige kaier og kanaler. Offentlige servicebygg bør ligge i tilknytning til kai for å tilrettelegge for ansvarlig båtturnisme.



Det kan utføres prøveprosjekter hvor man maler veibanen rød på eksisterende veiskulder i indre sentrum for å prioritere de syklende. I prinsippet er ikke gatesnittet bredt nok med dagens sideparkering, men det må undersøkes nærmere.



Fortaustuvidelser er effektive virkemiddel for å minimere gangtid i kjørebane og øke trygghet og synlighet for de gående. Dette tiltaket ser man på flere steder i Skudeneshavn idag og bør også være fokus videre.



Det er i liten grad egne sykkelfelt og -veier på Skudeneshavn i dag, men i stor grad kombinasjonsbruk av fortau. Kommunikasjonen rundt trygge sykkelmuligheter, kartløsninger og skilting har såvidt vi kan se forbedringspotensiale.



Mange bygg har et hjørne som gir litt mer plass i gatesvingen. Dette er noe som kom til i Gamle Skudeneshavn som en måte å lage mer plass for biler. Denne utforming gir også litt mer rom for gående og skaper en myk sving.



Kabelferge; rute mellom Korneliusholmen og Steiningsholmen for å koble ny bebyggelse direkte inn mot sentrum. Denne kan være selvgående og fungere uten å forstyrre eksisterende båttrafikk. Avstanden på 45 m egner seg godt. Bilde fra Fedje.



Et tiltak for å fremme gange kan være å la fortausdekket krysse veibanen for å sørge for et tydeligere skille i hierarkiet. På denne måten må de kjørende redusere farten, og det blir færre kanter og barrierer for sykler, barnevogner, rullestoler og gående

Mobilitet

Utfyllende forslag til tiltak for å dytte de overordnede mobilitetsvanene i en mer bærekraftig retning.



Fortau krysser kjørefelt og skaper et sammenhengende fotgjengerprioritert område. Bilen har fortsatt sin plass men er underordnet i hierarkiet.

3 GOD HELSE OG LIVSKVALITET



Etablere sjikane i veibanen for å redusere hastighet. Skarp, urban veigeometri tvinger farten ned for bilister.

Sykkelparkering under tak. Kommunalt utlån av el-sykler. Fysisk sykkelkart over Karmøy. Samarbeid med Haugesund om sykkelkart.no

3 GOD HELSE OG LIVSKVALITET



Tydelig skilting på innfartsårene for gående og syklende. Opprette snarveier for myke trafikkanter og omveier for bilister.

ade etableres
en kan
nken til
n til sentrum.

10 MINDRE ULIKHEIT



Overgangsfeltene er dårlig skiltet. Gi verdi og fokus til myke trafikkanter i overganger for å sikre fartsreduksjon og trygge forhold for alle.

bindelser

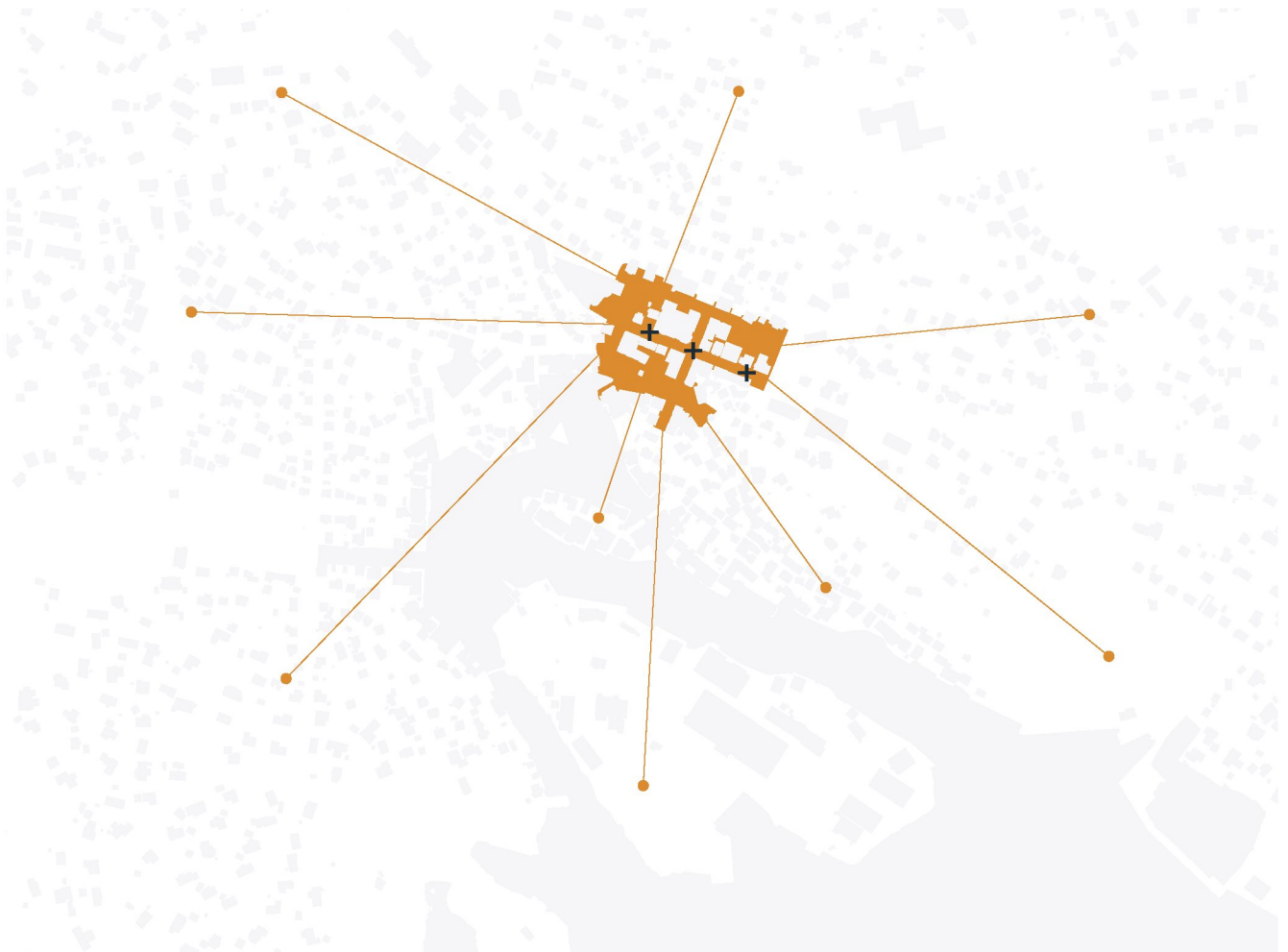
skelt å
n.

12 ANSVARLIG FORBRUK OG PRODUKSJON



Legge tilrette for hurtiladere for elbil for sommerturister. Sørg for at innbyggere som ønsker å lade elbil kan bruke tiden til dagligvarehandel eller lignende.

s naust.
eskultur
ter på ulike



Forandringer i bybildet er ofte en konsekvens av endrede handelsvaner. Ofte skjer fornedring i og med at større kjøpesenter konkurrerer ut gatehandel i bykjernene og større kjeder tar plass der mindre lokale aktører sliter med å få det å gå rundt. Skudeneshavn er ikke unntak, særlig med sin plassering uten noen gjennomkjøringstrafikk som bidrar til handel utifra. Pandemien som begrenser muligheter for fysiske møte sper også på vanskelighetsgraden å drive mindre næring uten netthandel og lagerkapasitet som ekstra støtte i virksomheten.

Om handelstilbudet ved Storamyr utvides vil dette få store, negative konsekvenser for sentrum. Skudeneshavn er rett og slett ikke stort nok for flere konkurrerende detaljhandelsområder. Det vil være en sterkere fremgangsmåte å rendyrke det som allerede kan utskille seg som unikt – en koselig bystruktur med gatehandel. For å styrke både handel, kultur og servering foreslår vi at disse samlokaliseres i så stor grad som mulig. Alle aktiviteter som kan generere byliv bør legges til indre sentrum og området rundt

Kaigaten–Kirkegaten ned mot torget. Området bør heller avgrenses ved Selvaag i vest en å strekkes hele veien bort til Kanalvegen. Tiltak som forbedrer fotgjengerstrøk bør oppgraderes over tid med nye aktivtestflater, møblering og oppholdssteder innenfor sentrumssonen. Det vil fortsatt være tilkomst med bil, men den er nederst i hierarkiet og må dele plassen med de andre transportmodusen. Den største intensiteten av serveringsareal bør plasseres rundt torget for å samle mest mulig folk på samme sted. Ny utforming av torget bør bidra til solsikker uteservering og nye grøntstrukturer. Her bør en nedtrapping mot vannet lages med muligheter for flytende lekter når sommersesongen blomstrer.

Flytting av bibliotek til torget kan være med å skape synergieffekter for større bruk av det åpne torgarealet. Folk generer folk, og jo flere man greier å samle, jo større er sjansene for at folk møtes for en uformell prat. Å etablere ukommersielle møteplasser er også en bidragende kraft til å skape inkluderende rom i sentrum.

Eksempler på tiltak



Bruk temporært en parkeringsplass for å teste ut plassering av en verktøykasse for grønne byrom med sitteplasser. Store plantekasser med mindre trær eller spiselige planter kan brukes som uttesting og innramming av nye byrom.



Et gatetre er ikke bare en karaktersgivende gestalt i bybilde det er også en bolig for fugler og andre dyr. Ved å plante flere trær langs gater i sentrum fremmes innrammingen av gaten og det skaper økt lyst til å gå.



Muliggjøre en omstilling til markeds plass med et sammenhengende tak på torget. Med permanent avgrensning i bakkeplan hviles hvor denne struktur kan plasseres. Planlegg festepunkter for bæreelementer og tilgang på strøm som en integret løsning.



Innrammingen av torget kan forbedres ved å oppgradere fasaderekken og uteplasserne som grenser til byrommet. For at torget skal være vert et besøk også vintertid kan en teste ut f.eks skøytebane vintertid, dette har vært populært innslag i Bergen.



Undersøke hvilken type møteplass unge ønsker for å drive med egne initiativer utenfor den organiserte idretten og skolevirksomheten. Se på tomme lokaler som kan brukes for dette endemål.



Fasader er interiøret til byrommet. Detaljer i utforming av fasader gir forutsetninger for hvilket type liv og aktivitet som skjer på utsiden. Dekking på marken kan også bidra til at vise avgrensinger som da ikke trenger store fysiske barrierer i tillegg. Bilde fra Visby torg.



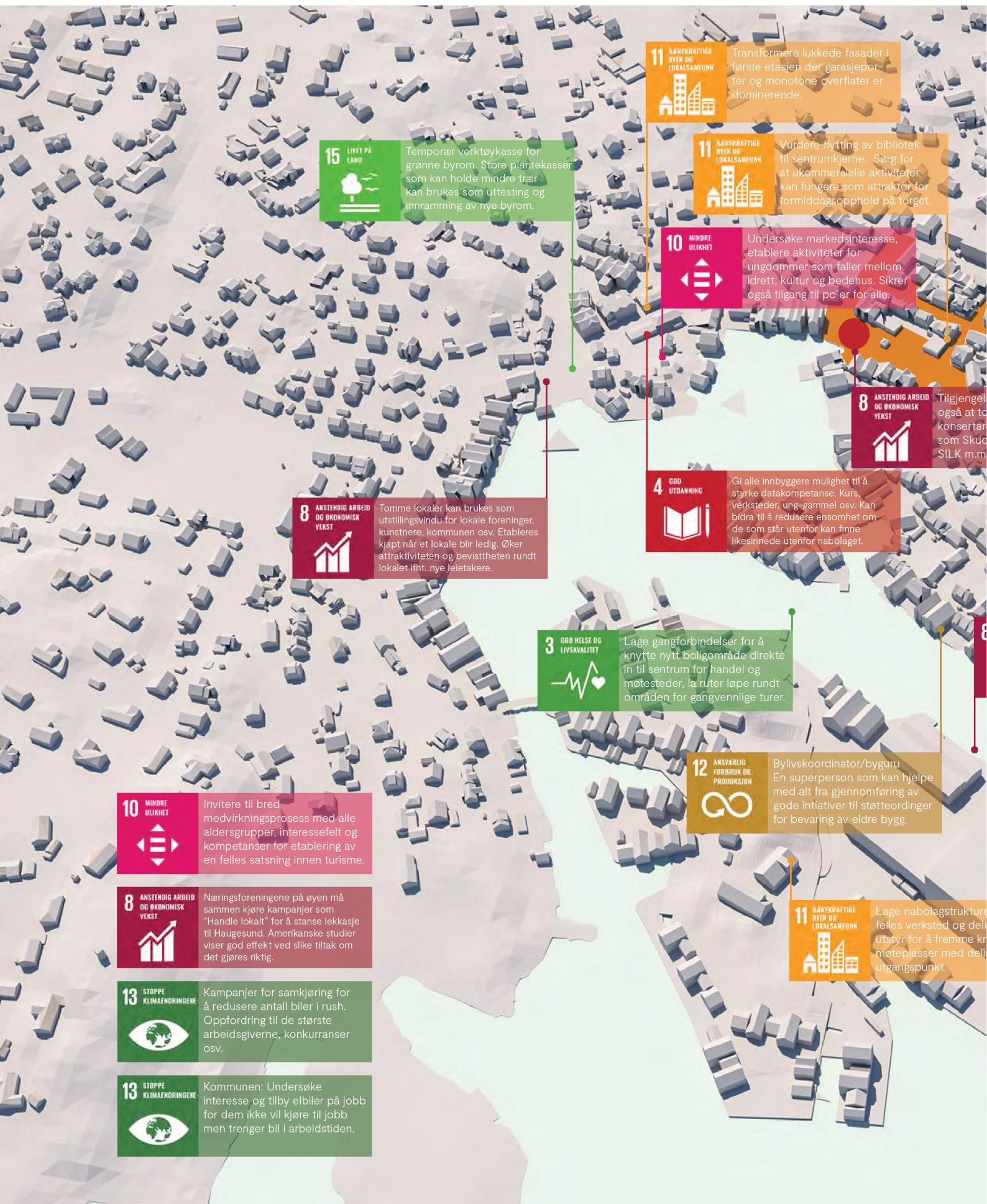
Vurdere å flytte biblioteket til torget for å skape en ukommersiell møteplass for alle. Her finnes potensiale til å lage leseplasser ute på torg og langs sjøen. Dette vil bidra til at torget trekker folk til sentrum og gir liv til gaten året om.



Bevare og støtte opp under sosiale initiativer som allerede eksisterer. Kaffegjengen i havnen og fellesmiddager, gjerne med fokus på møte over generasjonsgrenser. I dette bilde vises også hvordan farge og gatestein kan brukes for å differensiere bygulvet.

Byliv

Utfyllende forslag til tiltak for å sikre nok folk, nok handel og nok aktivitet i sentrum.



Transformere lukkede fasader i første etasjen der garasjeporter og monotone overflater er dominerende.



Vurdere flytting av bibliotek til sentrumkjerne. Sørg for at ukommersielle aktiviteter kan fungere som attraktor for formiddagsopphold på torget.



Undersøke markedsinteresse, etablere aktiviteter for ungdommer som faller mellom idrett, kultur og bedehus. Sikrer også tilgang til pc'er for alle.



Tilgjengelig også at to konsertar som Skud SILK m.m.



Gi alle innbyggere mulighet til å styrke datakompetanse. Kurs, verksteder, ung-gammel osv. Kan bidra til å redusere ensomhet om de som står utenfor kan finne likesinnede utenfor nabolaget.



Tomme lokaler kan brukes som utstillingsvindu for lokale foreninger, kunstnere, kommunen osv. Etablere kjøpt når et lokale blir ledig. Øker attraktiviteten og bevisstheten rundt lokalet ifht. nye leietakere.



Lage gangforbindelser for å knytte nytt boligområde direkte in til sentrum for handel og møtesteder, la ruter løpe rundt områden for gangvennlige turer.



Invitere til bred medvirkningsprosess med alle aldersgrupper, interessefelt og kompetanser for etablering av en felles satsning innen turisme.



Næringsforeningene på øyen må sammen kjøre kampanjer som "Handle lokalt" for å stanse lekkasje til Haugesund. Amerikanske studier viser god effekt ved slike tiltak om det gjøres riktig.



Kampanjer for samkjøring for å redusere antall biler i rush. Oppfordring til de største arbeidsgiverne, konkurranser osv.



Kommunen: Undersøke interesse og tilby elbiler på jobb for dem ikke vil kjøre til jobb men trenger bil i arbeidstiden.



Bylivs koordinator/byguru
En superperson som kan hjelpe med alt fra gjennomføring av gode initiativer til støtteordninger for bevaring av eldre bygg.



Lage nabolagstruktur felles verksted og deli utstyr for å fremme kr møteplasser med deli utgangspunkt.



Hev gatenivået ved innkjørsel til sentrumsone. Lag et bakkedekke som ny avgrensning av kvarterer som inngår i handelstrøk. Deretter trinnvis oppgradering.



Se til nye alternativer for handel som muliggjør tørr-shopping på regnfulle dager. Øker attraktivitet ifht. kjøpesenterflukt.



Fokus på brøyting av fortau og fremkommelighet for fotgjengere også vinterstid. Evaluere om dagens belysning i bolig gatene er tilstrekkelig.



Mentorordninger, besøksvenner, integreringstiltak og andre sosiale verktøy brukes for å gi alle innbyggere muligheter til å leve sin beste liv.



Toalett ved parkeringsplassen for turistbusser sikrer alle byens besøkende, beboere som turister, forutsigbare, gratis, tilgjengelige fasiliteter.



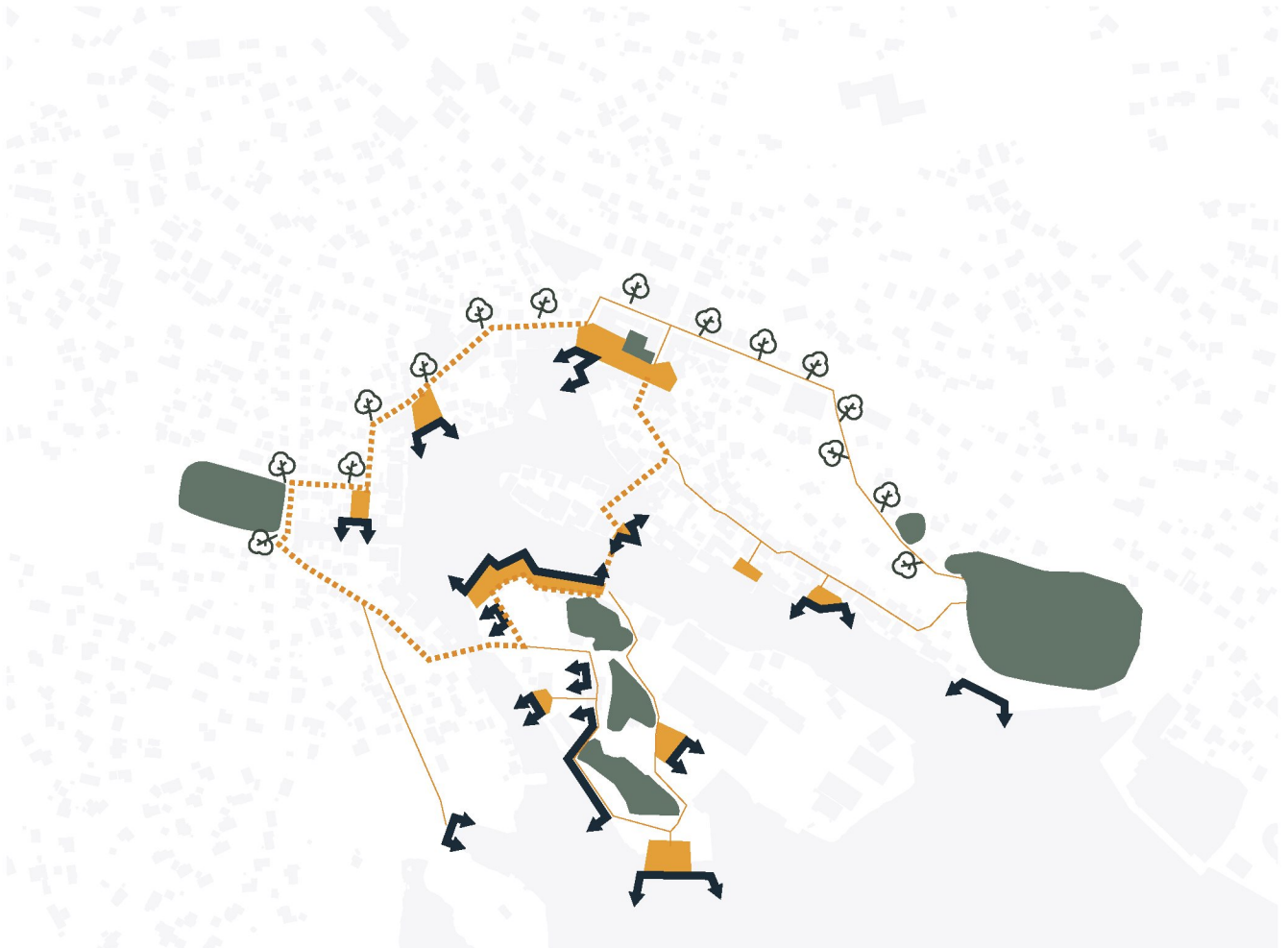
En liten gjenbrukshall gir folk muligheten til å gi vekk ting uten å måtte gå via finn.no. Møbler, leker, bøker osv. Drives kommunalt, alt er gratis.



Opprettholde fokus på arbeidsplassutvikling, spesielt innen sektorer hvor det idag foregår flukt av unge voksne. Må balanseres med arbeid i primærnæringer og tjenesteyting.

er med
ng av
eative
ng som

Rekreasjon



Skudeneshavn er et populært sted for tilreisende turister og hyttefolk, både for de som kommer sjøveien og de som kommer landveien. I og med at trykket øker i sommermånedene bør tilbudet av aktiviteter tilpasses denne perioden, særlig ved festivalarrangementer. Samtidig skal de faste beboerne i Skudeneshavn ha gode muligheter for rekreasjon gjennom hele året. En viktig rolle for kommunen er å støtte lokale aktører og bidra til at det skapes gode synergier mellom satsing på turisme og rekreasjon for alle årstider.

Relasjonen til sjøen har skapt forutsetningene for å bo og leve i Skudeneshavn helt fra byens opprinnelse. Forholdet mellom land og sjø er fortsatt en viktig forutsetning for opplevelsen av stedet. Tilkomst til sjøen og kaiarealer bør prioriteres som viktige soner for å nyte sjølivet. Ved å etablere en ny kabelferje mellom Korneliusholmen og Steiningsholmen skapes forutsetninger for en sammenhengende gangrute som også kobler sammen flere viktige byrom langs veien. Den stiplede linjen i diagrammet viser ruten på litt over 1 km.

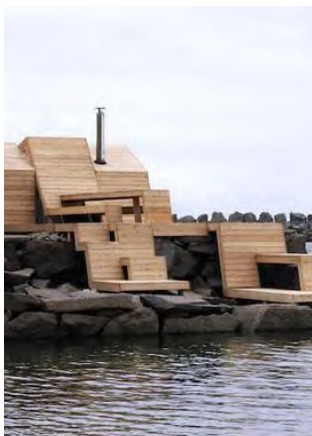
Langs sjøen kan flere strandsoner åpnes opp for økt aktivitet på allmenningene i tilknytning til disse. Muligheter for å leie fiskeutstyr eller teste kajakk kan tillrettelegges på disse plassene. Nedtrappinger, flytebrygger, benker og gjestehavn kan være med på å skape liv langs kanten. Det gamle badehuset som en gang fans i Kuvika (i dag ferjekaien) kan kanskje etableres på nytt?

I det nye boligområde som skal etableres på Steiningsholmen er det muligheter for å bygge videre på det unike ved å bo rett ved sjøen. De grønne kuperte knausene sammen med en småskala boligstruktur langs kanalløpene kan skape en variert og koselig nabolagsstruktur. Her kan ny gjestehavn og badeplass blir en del av flere målpunkter langs gangruten fra sentrum og ut på Steiningsholmen.

Eksempler på tiltak



Regnbed og åpen overvannshåndtering på allmenningen på Lahammar sørger for rene vannmasser før det siver ned i grunnvannet. Her kan lekeutstyr tilpasses vannlek med pumper og renner.



Etablere flytende sauna, sjøbad eller stupetårn på noen av allmenningene langs sjøen. Etablere sitteplasser og duppermuligheter i sjøfronten der du også kan komme i land med kajakk.



En liten paviljong med overbyggete sitteplasser, hengested, USB-ladere og solceller på taket, eller noe helt annet for å lage liv på allmenningene langs sjøen. Det er mulig å bruke konseptet "artist in residence" for å invitere kreatører til Skudenenes.



Informasjonsmøter, kurs og workshops. ifht. utvikling av Skudenenes som turistdestinasjon. Hjelpe drivende aktører å finne riktige satsinger med lokal forankring. Kommunen kan fungere som støttespiller for tolking av byggeloven for midlertidige tiltak.



Aktivt integrere grønne strukturer i gater og torg. Aktivisere barn med insektssafari, jakt på blomster osv. Se Krible Krable for referanse fra Danmark.



Tilby nok sitteplasser og grunn til å stoppe. En solrik sommerdag er en lekter ute på vannet med god mat og drikke helt uslåelig.



Lage sjøbad langs almenningen på Steiningsholmen som ligger mot sentrum. Her kan et oppvarmet basseng og badstue skape muligheter for bad hele året.



Lage muligheter for sjøbad. I eldre dager fantes et badehus som ble revet ved utbyggingen av fergekaien.

Rekreasjon

Utfyllende forslag til tiltak for å utvikle Skudeneshavn i en grønnere og blåere retning.



3 GOD HELSE OG LIVSKVALITET



Etablere flytende sauna, sjøbad eller stupetårn i fortsettelsen av allmenningen. Etablere sitteplasser og duppermuligheter i sjøfronten.

3 GOD HELSE OG LIVSKVALITET



Lage skilting og sikker vei for sykkelruter med fokus på utvalgte stoppesteder langs veien.

8 ANSTENDIG ARBEID OG ØKONOMISK VEKST



Etablere for Skudeneshavn en plan for næringsutvikling og samarbeid.

14 LIVET I HAVET



Vannspeil i parken etableres som en del av en åpen overvannshåndtering for å drenere gresset. Tilrettelegger for biologisk mangfold i randen.

3 GOD HELSE OG LIVSKVALITET



Gressbanen er allerede under utarbeidelse og kan treffe dem som ikke føler seg hjemme i den organiserte idretten.

8 ANSTENDIG ARBEID OG ØKONOMISK VEKST



Etablere utvidet gjestehavn for å ha kapasitet nok i de beste sommermånedene. Må være mulighet å ligge flere netter.

10 MINNRE ULIKHET



11 BÆTERKRAFTIGE BYER OG LOKALSAMFUNN



Et lite serviceområde med turistdush. Middels sommermånedene.

16 FRED, RETTFERDIGHET OG VELFØRINGERENDE INSTITUSJONER



Legge tilrette for samskapsgrupper som tar ansvar for hver sin park eller naturområde de skal holde og oppruste. Integrering og samhold. Kommunale tilskudd. Ref. Manchester City of Trees

3 GOD HELSE OG LIVSKVALITET



Båtklubben kan opprette låne/utleie av utstyr og være en hub for å tilgjengeliggjøre sjøen og sjøbaserte aktiviteter.

14 LIVET I HAVET



ere et tydelig knutepunkt
rudenes havns turistrøring,
ass der aktører innen
gen kan møtes og
arbeide med kommunen.

Tilby nok sitteplasser og
grunn til å stoppe. Man skal
ha muligheten til å være alene,
sammen og alene sammen.

cehus for båtturister.
Info, el, wc og
lertidig bygg under
nederne.

Jobbe sammen med
båtklubben for insentiver til
minskede utslipp fra båtmotorer
og støynivåer som forstyrrer
sjøliv og forurensrer miljøet.

10

MINDRE
ULIKHET



Møblere lommeplasser
og fortau også utenfor
sentrumskjernen. Gi de som
trenger det mulighet til en
pause på veien.

4

GOO
UTDANNING



Aktivt integrere bynatur i
undervisningen. Aktivisere
barn med Insektssafari, jakt på
blomster osv. Se Krible Krable
for referanse fra Danmark.

15

LIVET PÅ
LAND



Prioritere lokale arter i parker
og bynatur for å begrense
unødvendig kunstgjødsling.

11

BÆREKRAFTIGE
BYER OG
LOKALSAMFUNN



Vedlikehold av kaianlegg for å
sikre tilgang til sjø for besøkende
og publikum, vurder tiltak som
fremmer liv under vann og en
mangfoldig bruk av sjøfronten.

8

ANSTENDIG ARBEID
OG ØKONOMISK
VEKST



Beholde verdifull tilgang til sjø
ved transformasjon av kaien.
Beholde gode former for arbeid
og bolig med gangavstand.

14

LIVET I
HAVET



Vurdere tiltak som Superdocks
ved transformasjon av kaien.
Legge til rette for mangfoldig liv
i strandområdene.

6

RENT VANN OG GOD
SANITÆRFORHOLD



Bruke de store bygningsmassene
fra industrien for å utvikle
bærekraftige systemer for rent
vann og energisystemer, skape
interesse for lokale tiltak.

14

LIVET I
HAVET



I sammenheng med utvidelse av
bade- og gjestehavnfasiliteter
må eventuelle kloakkutslipp
i sundet utredes og evt.
elimineres.

8

ANSTENDIG ARBEID
OG ØKONOMISK
VEKST



Liten bobilparkering med
tilhørende fasiliteter. Bidrar til
turistinteressen og muliggjør
lengre opphold i en by med få
overnattingsalternativer.

Bebyggelse



På lik linje med resten av Karmøy består boligtilbudet i Skudeneshavn i stor grad av eneboliger. Eneboligen har mange kvaliteter, men et større mangfold boligtypologier gir bedre forutsetninger for å takle forskjellige behov i livets ulike faser. Skudeneshavn har et underskudd på unge voksne og har dermed en voksende eldre befolkning. Sammenlignet med forventet vekst er det få boliger som trenger å bygges hvert år for å dekke behovet.

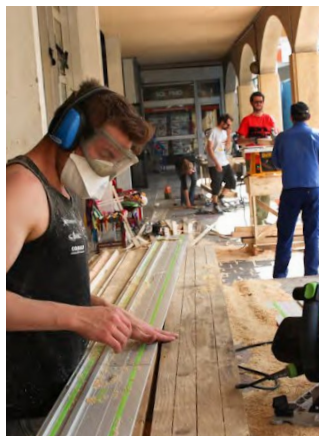
Fremtiden må vise vei for mer sosiale løsninger som håndterer den nye demografiske situasjonen. Det bør også lages flere muligheter til å dele mer og bidra til et større sosialt samvær. Med denne innsikten bør strategi en for utbygging prioriteres for å dekke et bredere tilbud boligformer heller en å utvide eneboligmarkedet.

Ofte er det så enkelt som at folk ikke bor i sentrum fordi det ikke finnes nødvendig variasjon i boligtypene. For Skudeneshavn sin del har vi foreslått en generell kvartalsfortetning der hvor det er mulig i sentrumstrukturen. Dette bidrar til flere boliger med kort vei til sentrumshandel og flere leiligheter sentralt. Disse har mulighet å dele en privat hage internt som også bidrar til mer grønt i sentrum.

På Steiningsholmen er det et stort område avsatt til nye boliger. Like viktig som å skape nye gode boliger er å bygge relasjoner til naboene ved å planlegge og bygge et nabolag sammen, og ikke minst bidra til å bygge opp en visjon om en mer bærekraftig framtid. Her kan det bygges varierte typologier med rekkehus, blokker og småhus med forhager og gode fellesområder. Det finnes forutsetninger for å gi alle nye beboere en unik mulighet å bo med direkte kontakt med vannet. Ved å åpne opp kanal-løp inn mellom byggene kan man (nesten) bade rett fra balkongen og fiske middagen fra vinduet. I tillegg foreslås det at Steiningsholmen kobles sammen med Korneliusholmen via kabelferge for å lage en snarvei direkte inn til sentrum. Vi foreslår insentiver til en type byggeforening som også drar nytte av det industripreget som er på stedet, med felles verksted og materiallager. Dette kan også gi rom for spennende byggekonsepter inspirert av selvbyggingsprinsipper.

I prosjektet er det tegnet inn ca 22.000m² BTA(18500m²BRA) bolig som tilsvarer 246 enheter å 75m². Det er også tegnet inn 3350m² BTA(2850m² BRA) andre arealer til kontor/offentlig/næring.

Eksempler på tiltak



Felles verksted med materiallager gir gode forutsetninger for nabolagsgrupper til å lære av hverandre og dele utstyr og materialer. Inspirert av Gamle Skudeneshavn forening kan dette også fungere i nyere nabolag.



Reelt vurdere og problematisere riving fremfor nybygg når kommunen selv er byggherre. De mest bærekraftige kvadratmetrene er dem du ikke bygger.



Bærekraftige bygg kan vedlikeholdes uten at en må erstatte mer en nødvendig. Denne kunnskapen praktiseres i Gamle Skudeneshavn men bør også brukes i større grad i nybyggerfelt.



Kanalvegen 44 er et eksempel på et tomt førsteetasjelokale. Dette kan brukes som utstillingsvindu og aktivitetsplass for lokale foreninger, kunstnere, kommunen osv. Øker attraktiviteten og bevisstheten rundt lokalet ifht. nye leietakere.



Prioritere inngangspartier og forhager med grønt fremfor parkering og lange sammenhengende overflater. Unngå lukkede fasader i førsteetasjen som i eksempelet fra Kanalvegen.



Det er mulig å transformere harde dekker til en kombinasjon av flate kjørebaneer eller gangveier med grønn struktur. På denne måten klarer grunnen å absorbere mer overvann og det skapes en mer nyansert overflate som øker lyst til å gå.



Et nytt boligområde planlegges på Steiningsholmen. Her gis muligheten å lage nabolag der alle har direkte kobling til sjøen, en boligkvalitet som er mulig å realisere i Skudeneshavn.



Bærekraftige nabolag; tilrettelegge for en mer økologisk bærekraftig og nøysom ressursbruk. I byggeprosessen kan de nye beboerne inviteres til å være del av byggeprosessen med bruk av gjenbruksmaterialer og fellesløsninger.

Bebyggelse

Utfyllende forslag til tiltak for å strukturere innsatsen rundt arkitektur og byform.

Bolig

Næring/Kontor



1 UTRYKKE FATTIGDOM

Fokus på vedlikehold av kommunens egne kaleiendommer. Bruke almenninger med tilgang til sjø for å forsterke kobling mellom sjø og land. Teste ut tiltak for å aktivere området.



11 BÆREKRAFTIGE BYER OG LOKALSAMFUNN

Teste konseptet "eplehagefortetting". Småskala bygg med hager i luker mellom eksisterende bebyggelse.



4 GOD UTDANNING



3 GOD HELSE OG LIVSKVALITET

Lage sesongbaserte lekter for å gi flere nytte solen og en den mest sentrale i havnen.



12 ANSVARLIG FORBRUK OG PRODUKSJON

Dra lærde Skudene man tar vedlikehold utskifting



10 MINDRE ULIKHET

Boliger med flere felles funksjoner som f.eks. delt stue og verktøysbod. Særlig viktig for de eldre som trenger ekstra støtte i hverdagen.



11 BÆREKRAFTIGE BYER OG LOKALSAMFUNN

Bygge nye boligstrukturer på arealer som allerede er bebyggt for å unngå å etablere nye områder i utmark eller åker.



12 ANSVARLIG FORBRUK OG PRODUKSJON

Systemb med stor bærestruk og felles bygging



14 LIVET I HAVET

Vannspeil i parken etableres som en del av en åpen overvannshåndtering for å drenere gresset. Tilrettelegger for biologisk mangfold i randen.



13 STOPPE KLIMAENDRINGENE

Sørge for god kommunikasjon og felles ambisjon på tvers av avdelinger i kommunen. Unngå at tiltak som løser et problem slår bein under et annet. Dvs. Ikke kjøp benker av regnskogtømmer for å lage bra torg.



13 STOPPE KLIMAENDRINGENE

Redusere behovet for bil ved hjelp av en stram arealpolitikk. Kommunen må tørre å si nei til bilbaserte utbyggingsprosjekter.



11 BÆREKRAFTIGE BYER OG LOKALSAMFUNN

Massene fra kanalåpningene brukes for å fylle ut på land andre plasser i prosjektet, regnskapet for massebalanse bør gå jevnt opp.



10 MINDRE ULIKHET

Tilrettelegge for nabogr som kan gå sammen i k for å fjerne gjerder og la større, felles, gårdsrom nabolagsplasser.



8 ANSTENDIG ARBEID OG ØKONOMISK VEKST

Sørge for god internettlinje for alle på øyen, aller helst fiber. Corona og nye arbeidsformer gjør at man i mye større grad er avhengig av godt nett hjemme.



11 BÆREKRAFTIGE BYER OG LOKALSAMFUNN

Stille krav til klimagassberegning ved større prosjekter f.eks over 1000m2. Dette innføres i Bergen i disse dager.



3 GOD HELSE OG LIVSKVALITET

Fremme ak i bygg ved å enn 3-5 etg attraktive o



13 STOPPE KLIMAENDRINGENE

Synlige bærekraftstiltak; store som små, øker bevisstheten rundt vår tids utfordringer og er viktig for å skape aksept for nye tiltak.



Ta vare på, forsterke og fyller inn kvartalsstrukturen for å avslutte hjørner og ledige småtomter langs Postvegen.

Nytt torg bør gi rom for en blanding av permanente og midlertidige utstillinger og installasjoner og kultur evenemang.

erte flytende
ere mulighet til å
t godt måltid på
le møteplassen

om av Gamle
shavn forening i måten
vare på byggene og
older med varsom
g.



Informasjonsmøter, kurs osv. ifht. energioppgradering av eldre boliger. Hjelp å finne riktige ressurser. Høy eneboligandel på øyen.

asert arkitektur
grad av repetisjon i
ktur muliggjør prefab
vedlikehold av
er i nabolaget.



Sjøvannspumpe for oppvarming av fremtidens bydel i havneområdet?

upper
kvartalet
age
som



Kollektive energisystemer hvor overskuddsvarme fra lettindustri og næring går til nærliggende boliger. Vekselbruk formiddag/ettermiddag.

tiverende sirkulasjon
å ikke bygge høyere
g og gjøre trapperom
g tilgjengelige.



Design for demontering. Vi må tenke annerledes rundt valg når det kommer til bæring, form, materialer og tekniske installasjoner.

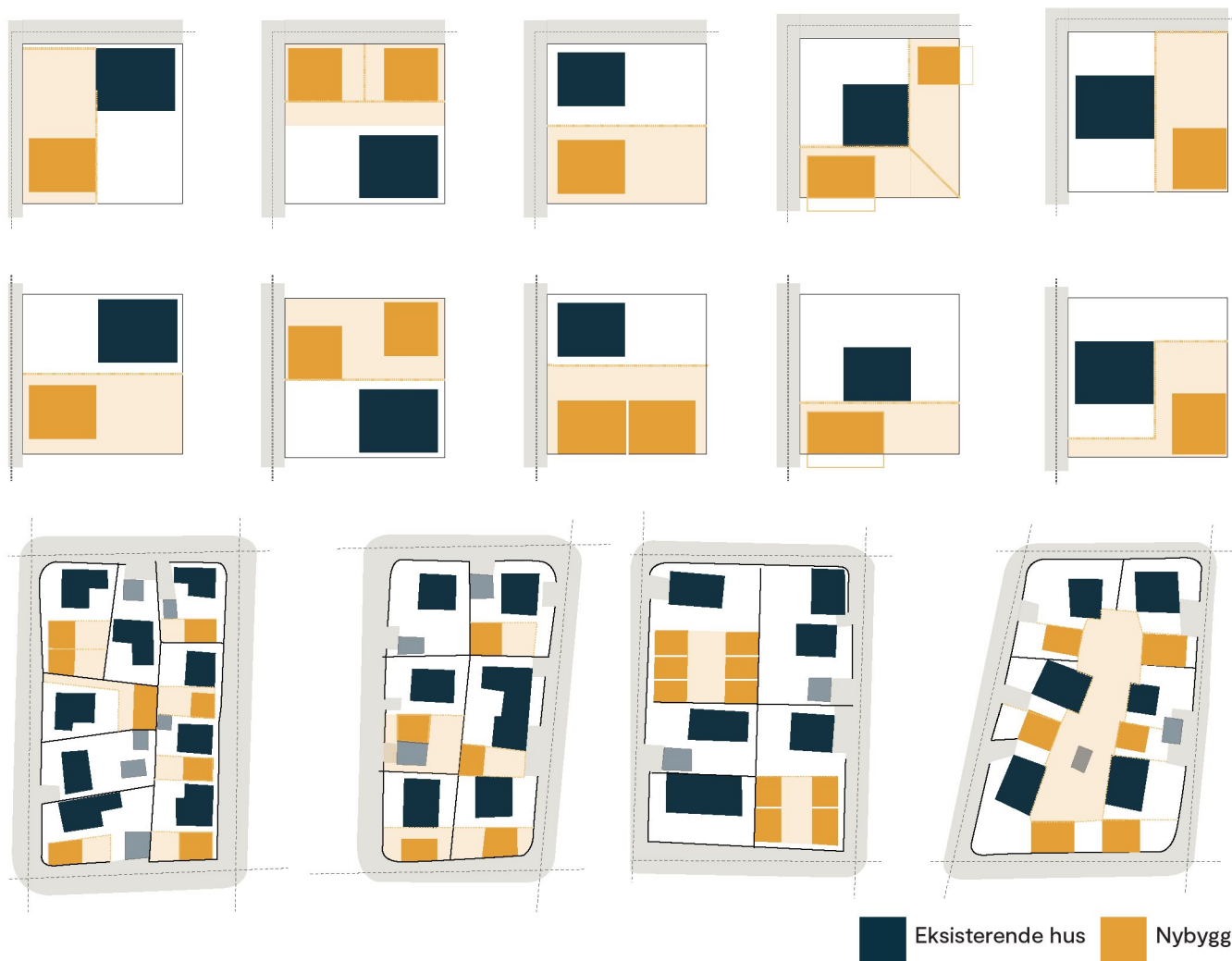


Lage sesongbaserte servicebygg for å gi flere mulighet til å bruke sjøen og strandsonen som rekreasjonsplass.



Vurdere oppsirkulert kai-front av marint stål med innebygget funksjon for å fremme biologisk mangfold.

Eplehagefortetting



Å fortette i tett by krever spesielle strategier. Det gjør også "eplehagefortetting". Få ting skaper større lokal motstand og motvilje enn oppkjøp av eiendom, for så å rive eksisterende småhusbebyggelse og bygge leiligheter.

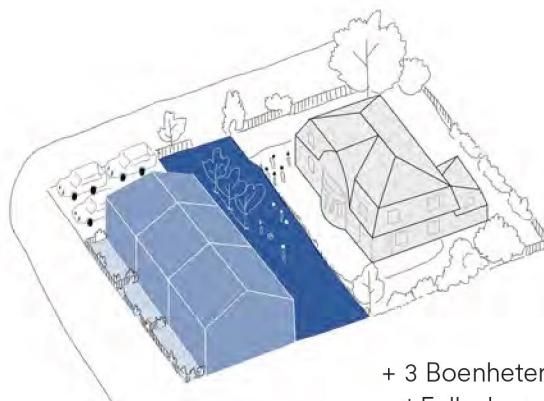
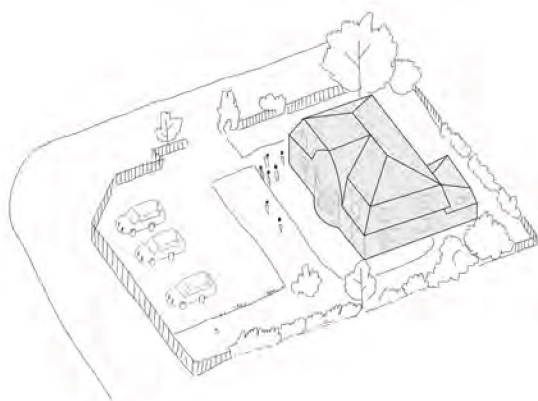
Men det er mulig å skape positiv fortetting også i småhusområder, og det er en del positive aspekter ved det også. Sentrumsleiligheter blir ofte dyre, og særlig småbarnsfamilier presses ut av sentrum til områder hvor de kan finne rimelig nok bolig. Selv om mange småbarnsfamilier også ønsker å flytte til sentrum har man ikke råd, og boligene en finner i selve sentrum passer dårlig til livssituasjonen. Det er her småhusområdene kommer inn.

I både Kopervik, Åkra og Skudeneshavn ligger flere av småhusområdene tett opp mot sentrum, og fortetting i disse kan gi urbane boliger i gangavtsand til sentrum. Men for å få til en fortetting i et småhusområde må man skape lokal velvilje. Man må synliggjøre verdi for dem som skal fortette, og dem som skal flytte inn. For

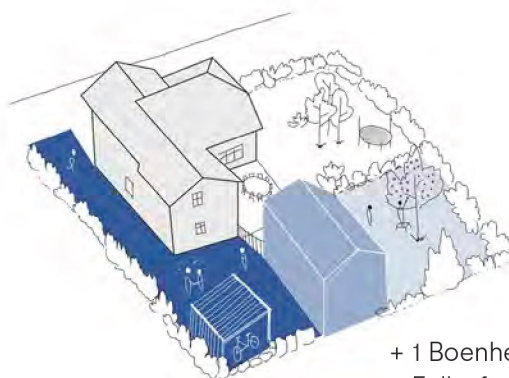
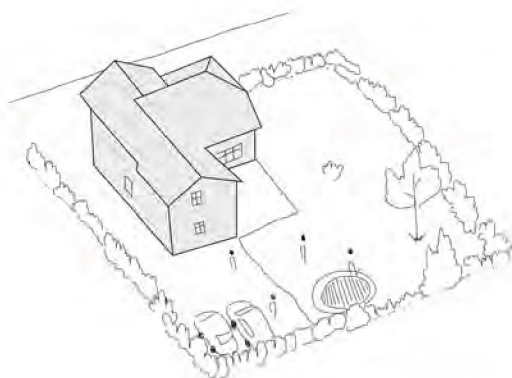
noen er verdi kun koblet til økonomi, de vil sjelden ha motforestillinger mot å rive eksisterende bygg og bygge nytt så lenge den økonomiske oppsiden er stor nok. I småhusområder ser man ofte at så ikke er tilfelle. De fleste tomteeiere bor selv på tomten, og de har planer om å gjøre det fremover. I slike situasjoner handler verdimaksimalisering ofte om en kombinasjon av ting.

Fortetting fører til mindre uteareal, men som i fortetting i tett by kan man øke verdien på det utearealet som blir igjen. Dersom man velger å fortette vil man tjene noe penger (ikke like mye som ved riving og bygging), man vil få mindre hage, men av høyere kvalitet, og man vil få en rekke tilleggsэлеment av mer urban karakter, kanskje i sambruk med den nye familien som flytter inn i nybygget. Det er hele denne pakken som må vektles opp mot dagens situasjon, og det er hele denne pakken som må være mer forlokkende enn å bare ha det slik som det er i dag.

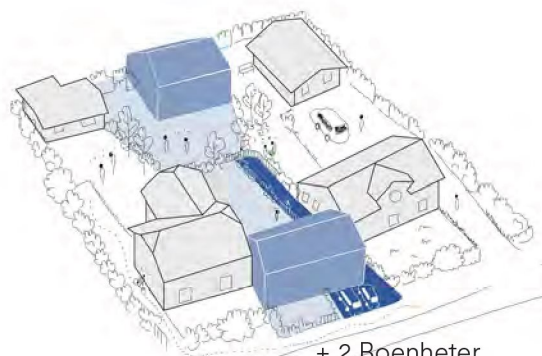
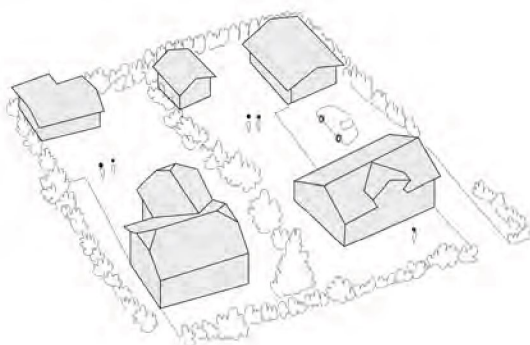
Dette er en prosess kommunen kan og bør ta en koordinerende rolle for å kunne gjennomføre.



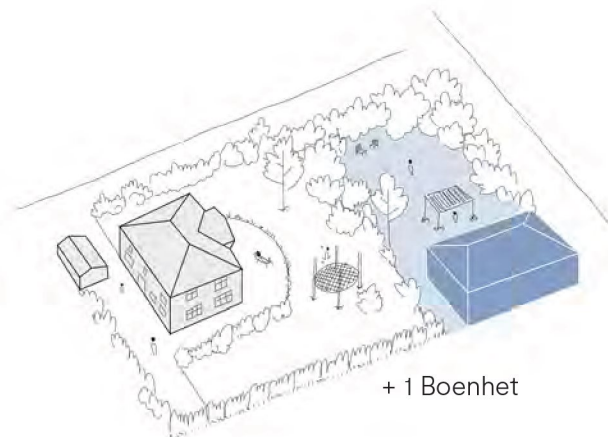
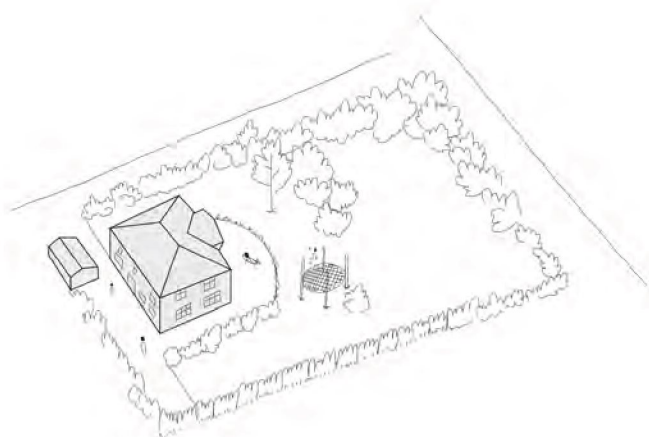
+ 3 Boenheter
+ 1 Felleshage



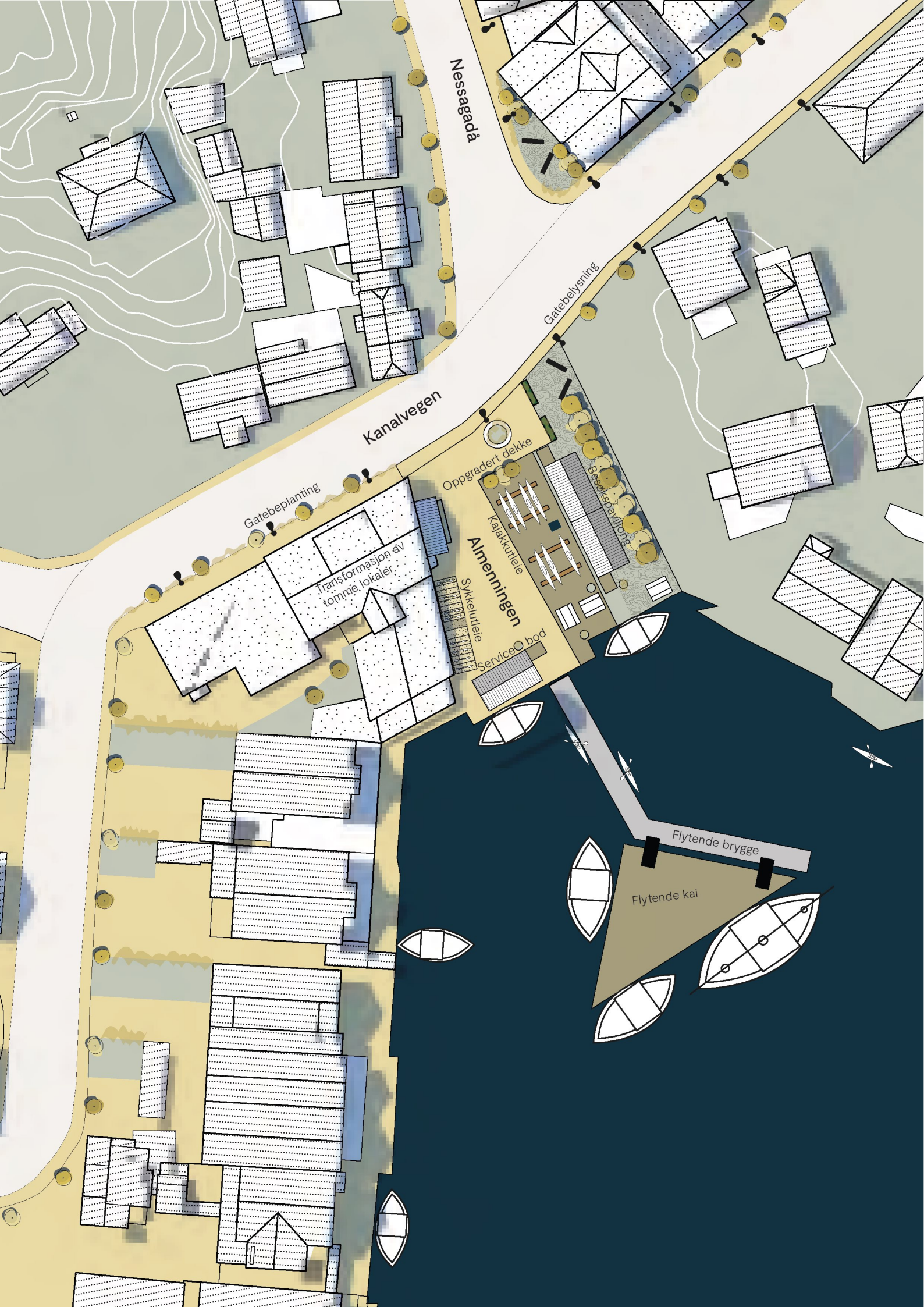
+ 1 Boenheter
+ Fellesfunksjoner



+ 2 Boenheter
+ Fellesfunksjoner



+ 1 Boenhet



Nessagadå

Kanalvegen

Gatebeplantning

Gatebelysning

Transformasjon av tomme lokaler

Oppgradert dekke

Kalakurtleie

Besøksavdeling

Almenningen

Sykkeltleie

Servicebod

Flytende brygge

Flytende kai

Allmenningen

Almenningen i krysset mellom Kanalvegen og Nessagadå er et eksempel på hvilken kvalitet som kan skapes med ny programmering og utforming av dagens parkeringsplass. Almenningen er et av flere steder som kan oppgraderes for mer liv og aktivitet. Her kan det tomme bygget i Kanalvegen 44 åpnes opp for midlertidige eller sesongbaserte aktiviteter, eksempelvis sykkelutleie og servicested for båtturister. På den åpne plassen bør det som i dag er asfalt få nytt dekke slik at byrommet tydeligere skiller seg ut fra gaten. Ved å plante trær og skifte ut deler av den harde overflaten får plassen en mer innbydende atmosfære. Det er plass til å sette opp lette strukturer, boder eller en liten paviljong. Disse kan fylles med utstyr til utleie eller andre servicefunksjoner som en form for uttesting av nye tiltak. En flytebrygge som leder ut til en flytende kai kan øke kapasiteten for båtbesøkende.

Kanalvegen har i dag en bredde på 7 meter med fortau på begge sider. Det er mulig å øke gangvennligheten med nye kantsoner der beplantning og belysning kan løfte gatens preg. Gode eksempler fra Gamle Skudeneshavn kan brukes som inspirasjon.



Krysset mellom Kanalvegen og Nessagadå.



Paviljong for fleksibel bruk.



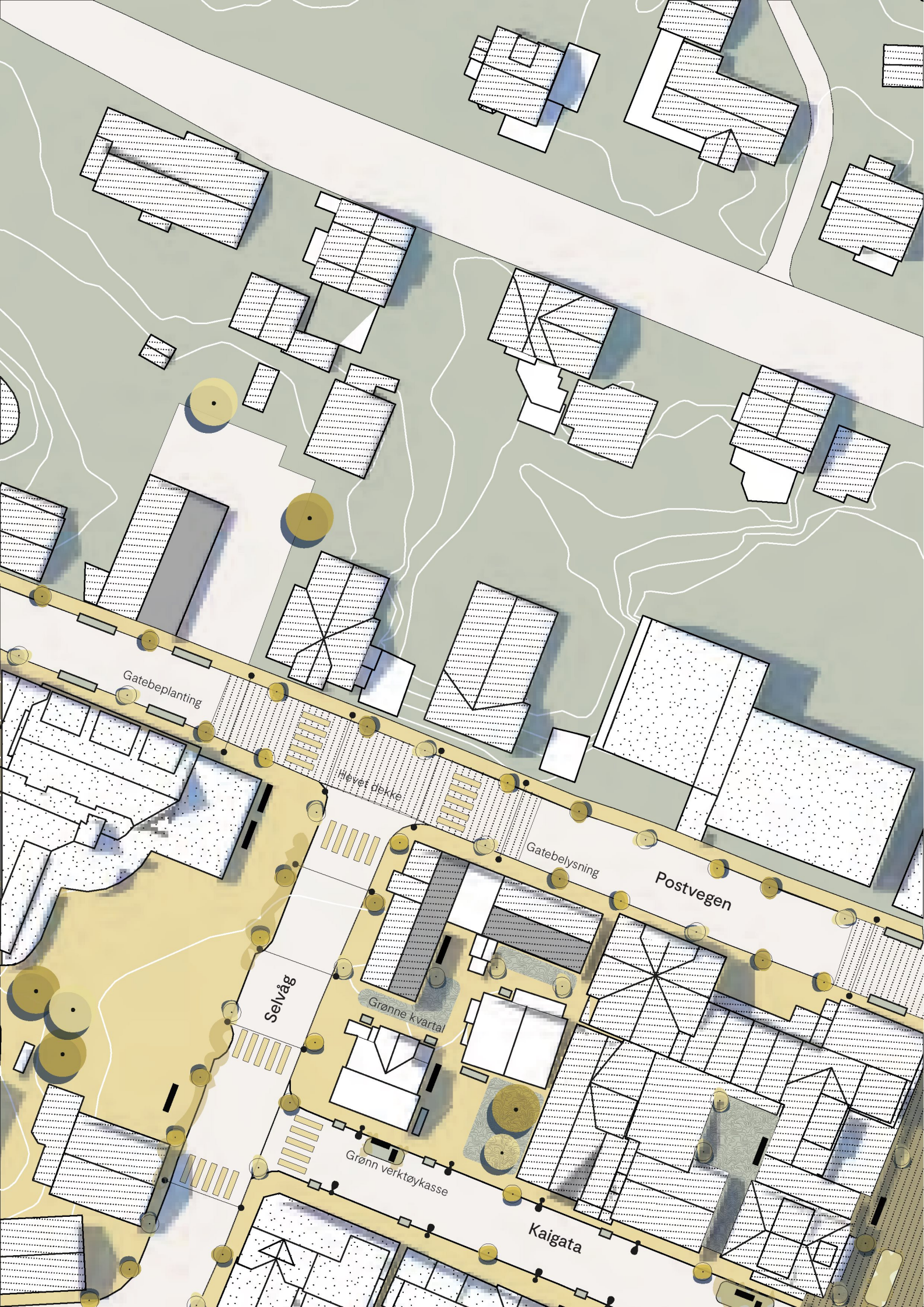
Almenningen i krysset mellom Kanalvegen og Nessagadå.

Skudeneshavn almenning

Ny utforming av almenningen ved krysset mellom Kanalvegen og Nessagadå. Steiningsholmen med ny bebyggelse sees i horisonten.







Gatebeplantning

Høyere dekke

Gatebelysning

Postvegen

Selvåg

Grønne kvartal

Grønn verktøykasse

Kaigata

Sentrumsstrukturen

Postvegen er hovedveien inn til Skudeneshavn, men det er lett å kjøre forbi uten at du faktisk opplever at du har kommet frem til målet.

Som en del av strategien for å forsterke de to hovedgatene, Selvåg og Kirkevegen, inn mot sentrum fra Postvegen, kan kryssene markeres gjennom en lett heving av gatenivået. Herifra ønskes en grønnere og mer gangvennlig utforming av gaterommene med høy prioritet av aktive førsteetasjer. Langs Kaigaten der majoriteten av all detaljhandel er samlet kan man i dag parkere på begge sidene. Det er ikke et mål i seg selv å fjerne denne muligheten, men bilen bør prioriteres lavest i forhold til gang og sykkelmuligheter.

Ved å fortette den kvartalstrukturen som utgjør sentrumområdet, også omnevnt som sone B, kan flere få mulighet å bo innenfor bykjernen.

For nye boliger innenfor kvartalstrukturen bør grønne felleshager lages i midten, og fasader bør ha omsorgsfulle materialvalg og åpninger som tilfører kvalitet til gaterommet.



Innkjørsel til Skudeneshavn via Postvegen.



I Eidfjord har man gjennom et felles byprosjekt skapt en innbydende innkjørsel til byen, kunstverket Graknitti er et kreativt og identitetsskapende løft for opplevelsen av gaten.



Innkjørsel til Skudeneshavn via Postvegen, T-krysset i møte med Selvåg.

Postvegen

Møte mellom Postvegen og Selvåg. Coop Extra i høyre bildekant.







Gjennom arbeidet med mulighetsstudien har vi generert et stort antall forslag til nye tiltak i de tre byene Kopervik, Åkrehamn og Skudeneshavn. Vi har klassifisert tiltakene etter hvilke bærekraftsmål de hører hjemme under. Et tiltak teller 10 poeng, som kan deles på ulike mål tiltaket påvirker. Slik sett kan et tiltak gi poeng til mange mål, eller ti poeng til ett mål. I bærekraftsrosen over viser vi bærekraftig fokus i arbeidet (dagens markert i svart strek). Den svakeste fargen viser summen av alle de foreslåtte tiltakene i kommunen. Den sterke fargen viser tiltakene som er spesifikke for Skudeneshavn.

Skudeneshavn hadde særskilt ansvar for målene 3, God helse, 4, God Utdanning, 9, Industri, innovasjon og Infrastruktur og 12, Ansvarlig forbruk og produksjon.

For målene 6,7 og 13 som alle byene har felles ansvar for er det vist en jevn fordeling i de tre rapportene.

Bærekraftig byutvikling har fått totalt 139 poeng, god helse får 134 poeng. Rent vann får derimot bare 18 poeng. Det er en økning fra 6 poeng som var status quo, men det mangler fortsatt en del for fullverdig fokus. For oss betyr dette en anbefaling til kommunen om å ta særskilt tak i denne type problemstillinger. Arranger kommunale verksteder med VA avdelingen. Koble på naturvernere som jobber for elvekvalitet. Lag et opplegg for hvordan Karmøy skal jobbe med vann og hav. Bærekraftsrosen og VILL-metoden er ingen eksakt vitenskap. Men den viser huller i bærekraftig arbeid. Disse hullene kan man arbeide for å tette.

Oppsummering

Å utvikle en kommune i en bærekraftig retning tar tid, og det viktigste arbeidet vil skje lokalt, over tid. Denne mulighetsstudien viser kanskje en vei og en retning for et slikt arbeid. Vi mener kommunen trenger prosesser, medvirkning, initiering og igangsetting. Kommunen må legge tilrette for endring av folks adferd i en mer bærekraftig retning. Ellers kommer vi ikke i mål.

Og her kommer arkitektur og stedsutvikling til kort alene. Arkitektur kan være et av flere parallelle virkemidler. Steds- og byutvikling kan legge rammeverket for den bærekraftige endringen. Men endringen i seg selv er nødt til å skje lokalt.

Ethvert sted trenger folk og folk tiltrekker handel, liv, kreativitet og identitet. Uten innbyggere som trives og ønsker å satse, arbeider enhver kommune og næringsforening i motbakke. Dette er en kraft det er krevende å fange. Jo hardere vi prøver å presse ildsjelkraften inn i styrte former, jo svakere synes den å bli. Hvordan kan vi unngå å hindre enkeltmenneskers vei fra idé og brennende kraft til handling og å våge å satse?

Svært mye av det folk drømmer om, er sammenfallende med samfunnsvisjoner og -mål fastsatt av kommuner og fylkeskommuner over hele landet. Svært mye er likelydende med de bærekraftige tiltakene vi har foreslått i denne studien. En kommune kan og bør lene seg på en befolkning som ønsker å skape bærekraftig forandring. Kommunen kan da ta rollen som tilrettelegger heller enn gjennomflører.

Samfunnet setter mål om levende lokalsamfunn, høy grad av trivsel, mangfold, inkludering og verdige liv. Kan dette «bestilles» eller må det skapes og utvikles i et lyttende samspill? Vi drømmer om levende tettsteder, med lokalt næringsliv som genererer handel, gir en unik identitet til stedet og tiltrekker seg folk i alle aldre og med ulik bakgrunn. Vi har mål knyttet til folkehelse, gårbyer, 1000 års mål og bærekraftsmål. Få er bedre egnet til å løse disse oppgavene enn menneskene som bor på stedet, som bærer på en drøm om at etterkommerne også skal bosette seg der. Kommunens største utfordring i møte med ildsjelens kraft, er å ikke presse den inn i for stramme formkrav og derigjennom stoppe den.

Som ansvarlige for å operasjonalisere politiske målsettinger, er det fort gjort å kvele ildsjelkraften i byråkratiske irrganger og skjemavelder – alt gjort i beste mening for å kvalitetssikre sluttresultatet på vegne av fellesskapet. Avgjørelser får konsekvenser for generasjoner og man forvalter store verdier på samfunnets vegne. Er det mulig å forene systemets krav

om kontroll, med ildsjelens og gründerens iboende trang til å handle? Vil det bringe oss raskere og mer effektivt i retning drømmen om livskraftige små og store steder i hele regionen?

Samfunnet har en rekke oppgaver som må løses, og en rekke som bør løses. Mye kan best løses i samspill med de menneskene som vil noe mer enn det de må. Ildsjelene og gründerne er byens mest fornybare energikilde, gitt de rette vekstvilkår. Den levende byen blir først unik når underskogen av kreativitet og skaperkraft får slippe til.

Ildsjeler jobber mot alle odds, mot mål som de – og samfunnet – definerer som viktige, uavhengig av økonomiske, sosiale og strukturelle hindringer. De er ofte innovative gründerne som tar høy risiko og gjør det andre ser på som umulig. De er visjonære og drives av troen på muligheter og radikal endring til det bedre. Ildsjeler som får handlingsrom, tiltrekker seg engasjement og entusiasme – begge vanskelig å bestille. Gjennom lidenskap og forpliktelse, kombinert med personlige kvaliteter og evne til lederskap, skaper mange ildsjeler håndfaste tiltak som fører til målbare resultat. De etablerer restauranter, cafeer, festivaler, teater, utstillinger, kunst, musikk, klesbutikker, ølbryggerier, sterkere nabolag og høyner folks livskvalitet. De er store bidragsyttere i verdiskapningen i bybildet på gateplan, men de trenger ofte hjelp til å komme gjennom systemet på best mulig måte. Hvordan kan det offentlige bidra til å koble denne kraften med tomme sentrale lokaler, og virkemidler ment for å stimulere ny næringsvirksomhet samt regional og lokal stedsutvikling?

I de tre sentrumsområdene denne rapporten omhandler, er virkelighetsbildet at de lokale sentra utfordres av fraflytting og funksjonstap. Næringslokaler står tomme på gateplan, også i noen av de viktigste fellesgatene. Når alt som kan telles er talt, og alt som kan måles er målt, står vi likevel uten mange av de gode svarene. Hva ser vi etter på jakt etter løsningene, hvem spør vi om råd? Tegner vi opp nye visjoner, men støtter oss tungt til gårdsdagens strategier? Hva ville stedets mennesker ha etablert om de kunne velge? Hvordan svarer kommunen og de lokale næringsdrivende på innbyggernes reelle behov og drømmer? Blir de spurt? Og blir de lyttet til?

På neste side kommer vi med noen tips om hvordan en ildsjelbasert utvikling kan jobbes med. Vi mener ikke det skal være å lov å gjøre akkurat som man vil, eller bygge akkurat som en vil, men vi må finne nye modeller for hvordan dem med gode initiativ som tar sikte på å løse utfordringer på en bærekraftig måte til fellesskapets beste blir møtt på, og hvordan en kommune kan legge tilrette for den typen initiativ.

Prinsipper for sosial lokal stedsutvikling

1 – Slipp ildsjelene fri!

Det offentlige må anerkjenne og omfavne potensialet til problemforståelse, kreativitet, endring og etablering, som bor i den enkelte innbygger. Bygg strukturer som muliggjør at folk kan melde inn det de drømmer om å starte. Jobb aktivt med å redusere hindrene fra tanke til handling. Fellesskapet har mye å vinne på at uutnyttet samfunnskraft får en enklere vei til realisering. Hvis noen vil starte kafé, bistå med det nødvendige uavhengig av etat. Bryt ned siloer. Dersom noen vil dyrke, la dem dyrke, men still gjerne krav om tilgang for alle gjennom åpne arrangement. Spre kultur, modne åpenheten for endring og gjør bygatene til et sted for læring, samtidig som mat vokser i byrommene.

Senk terskelen for økonomisk starthjelp. Prøv ut lokale, lavterskel midler som folk med gode, lokale idéer kan søke på. Gjør søknadsprosessen så enkel som overhodet mulig og hold kravet om rapportering enkel. Med små summer på opp til 10.000kr har mange steder vist stor effekt og aktivisering av lokale krefter som ønsker å få til tiltak som preger byen. Folk bygger katedral når de ser ut som de flytter stein.

Drammen kommune har i flere år prøvd ut en ordning knyttet til nærmiljøinitiativ, der gode idéer kunne få inntil 10 000 kr «over bordet» uten omfattende søknad og rapporteringsplikt. Tiltakene kunne være lokale lekeplasser, tverrkulturelle arrangement, en benk, noen epletrær eller lignende. Alt var innrettet på at gode initiativ måtte bli møtt når entusiasmen var der og innsatsviljen på topp. For det offentlige er kvalitetssikring og kontroll et sunt krav, som kan bli utfordret i møte med slike idéer. Man må veie opp det absolutte kravet om organisasjonsnummer for å gi fra seg kontroll mot effekten og kraften i at enkeltinnbyggere får fart og et samfunnstjenlig sted å kanalisere personlig energi og skaperkraft.

Også gjennom arbeidet med metoden Asset Based Community Development (ABCD) har man årelang positiv erfaring ved lavterskel tildeling av svært små midler, fra £250-£1000. Samfunnet får tilbake langt mer enn det størrelsen på tildelingene skulle tilsi, og lokalsamfunn blir aktivert og preget av nye stemmer. Bidra til at ildsjeler får tilgang til tomme, sentrale lokaler som de ser potensiale i. Bistå med enkle kontrakter og let etter muligheter for å bidra, med forutsigbare vilkår og trygghet for å kunne trekke seg raskt ut for både

gründer og huseier. Kan de lykkes, vil fellesskapet lykkes.

Flere gode eksempler på midlertidig bruk av lokaler har vokst frem de senere år. Et av dem er Vollebekk fabrikker i Oslo, som samler et kreativt mylder av sosiale samfunnsentreprenører under et tak, før lokalene skulle transformeres til andre, mer varige formål. I mellomrommet mellom ubrukt og ny tid, gav de små entreprenørene mer til området i form av aktivitet og identitet, enn de noen gang krevde tilbake.

I Bergen er flere aktører i gang med å eksperimentere med kartlegging av ledige lokaler og hvordan disse kan kobles mot folks uforløste drømmer. Byarkitekten har gjort et viktig arbeid med kartlegging i sentrumskjernen, som bidrar til å synliggjøre behovet for tiltak og byens nye muligheter. «Rom som oppfyller drømmer. Drømmer som fyller opp rom.»

Still krav om åpenhet for alle, for å stimulere felles møteplasser på tvers av tradisjonelle skillelinjer. Århus kommune gav byggetillatelse til 21 badehus midt i sentrum, mot at alle som fikk kjøpe forpliktet seg til å invitere til 10 åpne arrangement i året. Slik sikrer kommunen et mangfold av 210 åpne arrangement hvert år, uten annet enn smart tilrettelegging og aktiv, innovativ regulering fra det offentlige. Ved mislighold kan eierne av badehusene bli tvunget til å selge.



2 - Zoom ut og inn

Ikke undervurder sprengkraften i at innbyggere finner sammen på tvers av skillelinjer, over små, hverdagslige tema. Jo større mylderet og bredden er, jo flere kan finne sin plass. Smått kan være veldig stort. Handling fører til holdning raskere enn motsatt, noe som bør gi grunnlag for en rausere prøve-og-feile-kultur. Vi vet ikke alle svarene, så vi trenger en aksept for å prøve oss frem.

På Landås i Bergen har man sett nærmere på hvordan nye møteplasser mellom mennesker kan skapes på eksisterende steder. Hva skjer når barnehagebarn dyrker mat sammen med beboerne på bydelens eldresenter? Hvilken utveksling av kompetanse, livskraft og glede skjer da? Glemmer hendene dyrking, når hodet glemmer ord? Blir et lite barn tryggere i møte med ulikhet, når møtet med en eldre mann uten ord blir dagligdags? Hvordan kan slike småskala eksperimenter styrke endringskompetansen vår og understøtte større endringer i årene som kommer?

Mange av de største globale utfordringene må løses nært oss, samtidig som vi endrer systemene. De neste tiårene må vi endre måten vi lever på, måten vi betrakter ressurser og energi på, og hvem vi ser på som ressurser i fellesskapet. Lineære modeller fungerer ikke i en sirkulær verden. Endringskompetanse er sentralt. Uten sterke velfungerende lokalsamfunn, fungerer storsamfunnet svakere. Stort kan være veldig smått, og smått kan være forbausende stort.



KONTAKTINFO

Prosjekteier

Karmøy Kommune
Vigleik Winje
viwi@karmoy.kommune.no

Prosjektleder Vill

Fredrik Barth
464 26 330
fredrik@vill.no