

STADANALYSE ULVIK SENTRUM

Kjem T'ao Ch'ien
på vitjing ein dag, vil eg
syna han kissebertrei og aplane mine
eg vil helst han skal koma um våren
når dei stend i blom. Etterpå skal me sitja i skuggen
med eit glas sider, kanskje kan eg syna han
eit dikt - um eg finn eitt han likar.
Drakane som skyt yver himmelen med gift og røyk etter seg,
gleid stillare i hans tid, og fleire fuglar kvitra.
Her er ingen ting han ikkje vil forstå.
Meir enn fyrr har han hug å draga seg attende
til ein slik hagefleck.
Men eg veit ikkje um han gjer det med godt samvit.

Olav H. Hauge



asplanviak.no



www.facebook.com/
asplanviakAS

 **asplan viak**



STADANALYSE

ULVIK SENTRUM

RAPPORTEN ER UTARBEIDD AV:
ASPLAN VIAK AS V/

Sivilarkitekt Fredrik Barth: prosjektleiar, ansvarleg
stadforming, plangrep og utvikling

Landskapsarkitekt Guro Steine: kvalitetssikrar og fagleg
kontrollør

Arealplanlegger Trygve Andresen: ansvarleg for
kartlegging av strandsona, gang og sykkel og analysekart.

Sivilarkitekt Anne-Kathrine Vabø: medarbeidar og
ansvarleg for utarbeiding av sjølve analysen

I tillegg har mellom anna landskapsarkitekt Karianne
Eriksen vore ein sentral diskusjonspart og delteke på
arbeidsverkstader.

Illustasjonar: ark. stud. Anders Sletten Eide





FORORD

Å kunne jobbe med ein vakker plass som Ulvik er ei utfordring. Ulvik ligg i eit majestetisk landskap i ein av våre flottaste regionar. Olav H. Hauge ville invitere den kjende kinesiske poeten T'ao Ch'ien på eit glas sider under eple- og kirsebærstrea, under blominga om våren. Og kanskje har Hauge sagt mykje av kva Ulvik er; turistar og bebuarar, som sit under epletrea, medan dei nippa til ein sider og nyt eit av dei vakraste landskapa verda har å by på.

Asplan Viak AS fekk i starten av august 2011 ein førespurnad om å gje tilbod på arbeidet med ein stadanalyse for Ulvik sentrum i Ulvik herad. Asplan Viak fekk jobben etter konkurranse med to andre firma, og kunne byrje arbeidet i februar 2012. Denne analysen er ein del av rulleringa av kommuneplanens arealdel. Medverknad og prosess har vore knytt til kommuneplanprosessen og ikkje direkte til dette arbeidet.

Oppdragsgjevar sin representant og prosjektleiar har vore Jarle Grevstad.

Asplan Viak har som konsulent for prosjektet hatt særskilt ansvar for:

- Analyse og registreringsarbeid
- Samanstilling og presentasjon av det analyserte materialet
- Utarbeide retningslinjer for vidare utvikling
- Presentere eit analysegrunnlag som grunnlag for framtidig regulering
- Avgrensing av sentrumssona
- Forslag til ny gang- og sykkeltrase
- Gjennomføring av strandsonekartlegging

Vi ynskjer å rette ein stor takk til alle i Ulvik som har vore med i arbeidet med analysen. Vi har fått gode skriftlege tilbakemeldingar, og den pågåande planprosessen for Ulvik sentrum har vore ein inspirasjon til arbeidet.

Takk for eit godt prosjektsamarbeid og lukke til vidare.

Prosjektleiar Fredrik Barth

INNHALD

STADANALYSE ULVIK SENTRUM	2
FORORD	3
INTRODUKSJON	5
ULVIK OG REGIONEN	6
EIN VISJON	9
HISTORISK UTVIKLING	10
NYARE TID - KVA HENDE ETTER 1993?	12
ULVIK SENTRUM I DAG	14
ANALYSE	16
STRANDSONEKARTLEGGING	18
DIALOG OG INNSPEL	20
INNSPEL FRÅ ARBEIDSGRUPPER	20
OPPSUMMERING AV SYN FARING OG MØTE	21
UTFORDRINGAR ULVIK SENTRUM	22
FRAMLEGG TIL UTVIKLING	24
SCENARIO 1	26
SCENARIO 2	28
FRAMLEGG TIL UTVIKLING	30
1 Heving av heradsplassen	34
2 Rekkehus på Skeiefeltet	34
3,4 Bustad og Park	34
5,6,7 Allmenningen	36
8 Sentrumsbygg	38
9,10 Heradshuset	38
11,12,13 G/S i sentrum	40
14 Oppveksttun	40
16 Gongveg forbi hotellet	40
17,20 Gamle Coop	41
21 Tysso	41
15 URBANT JORDBRUK - HJELTNESPROSJEKTET	42
18,19 GANG / SYKKELVEG	44
DEFINERING AV ULVIK SENTRUM	46

INTRODUKSJON

I 1993 gjorde Asplan Viak ved prosjektansvarlege Anna Wathne og Knut Hellås ein analyse av Ulvik sentrum; "Brakanes - Frå hamnehage til bygdesentrum". Analysen hadde som hovudmålsetting å:

- Byggje opp under bygda si identitet
- Ta vare på og leggje til rette for utvikling av god estetikk
- Gi hovudvegen tilbake til innbyggjarane
- Leggje til rette for fotgjengarar
- Markere og vidareutvikle møteplassar
- Påpeike aktuell bruk av arealreservar i sentrum
- Styrke eksisterande næringer
- Underbyggje og forsterke eksisterande bygningsstruktur

Med bakgrunn i skildring av den historiske utviklinga og ein landskapsanalyse gjort med utgangspunkt i Kevin Lynch sin metodikk for analysar, utvikla Asplan Viak den gongen 19 ulike prosjekt i tettstaden. Analysen fastslo at: "Hovudproblemet i sentrum av Ulvik er den overdimensjonerte riksvegen som deler sentrum ettertrykkeleg i to". Omarbeidinga av riksvegen (dagens fylkesveg) blei sett på som det fysiske prosjekt som ville ha gitt dei største og mest synlege forbetringane i Ulvik.

Andre problemstillingar som vert trekt fram i rapporten frå 1993 er til dømes:

- Lite attraktiv tilkomstsone
- Utflytande bygningsmasse i sentrum
- Dårlege forhold for fotgjengarar
- Lite gunstig bruk av eksisterande bygningsmasse
- Store ledige areal i sentrum - for ope sentrum
- Lite tilrettelagde møteplassar og parkar

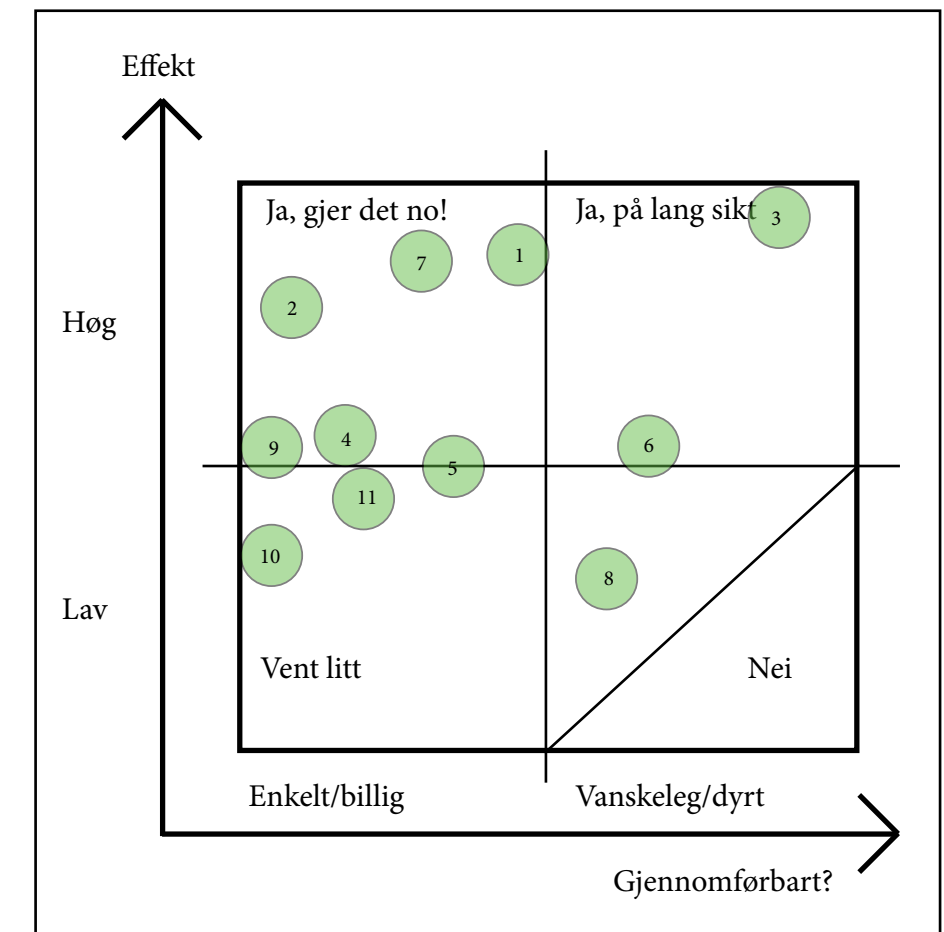
Analysen er godt laga og peiker på fleire tema som framleis aktuelle. Noko er gjennomført, mellom anna den nye båthamna nedanfor den gamle Coop-en. Andre forhold er det ikkje gjort noko med, som til dømes forandring av riksvegen. Ein gjennomgang av utfordringane frå 1993 er interessant, og i oppstartsmøte med Ulvik herad var det fleire av dei same punkta som på ny vart trekt fram som viktige å jobbe med i dette arbeidet.

Vi har av og til brukt ein tabell for å kunne gje anbefaling om gjennomføring av ulike prosjekt til ein kommune. Ei slik inndeling kan vere nyttig også i Ulvik. I ein prosess som heradet på ny er inne i nå, er det viktig å både tenke langsiktig og kortsiktig. Enkelte tiltak er både billige og har stor effekt, desse bør gjerast med ein gong. Prosjekt kan ha høg effekt, men vere dyre og vanskeleg å gjennomføre, og prosjekt kan ha låg effekt. Sjølv om omarbeiding av riksvegen blei trekt fram som det viktigaste tiltaket, vart det kanskje for dyrt? For vanskeleg å gjennomføre? Eller kanskje heradet ikkje var samde i at effekten var like høg som analysen påstod. Eit skifte i politisk styre kan også påverke disse resultatane, samt at ulike former for offentlig stønad (eller mangel på dette) kan gje utslag i kva prosjekt som blir realiserte.

Vi vil prøve å følgje opp enkelte av prosjekta analysen frå 1993 påpeika der det er naturleg. Enkelte delar av den gamle analysen er framleis gjeldande, som vurderingar av landskap, den historiske utviklinga og skildring av enkelte av bygga i sentrum.

Rapporten er bygt opp med ein analytisk del først, og til slutt ein liten moglegheitsstudie som viser framlegg til utvikling av enkelte prosjekt eller tiltak me har tru på.

Eksempel på gjennomføringstabell



ULVIK OG REGIONEN

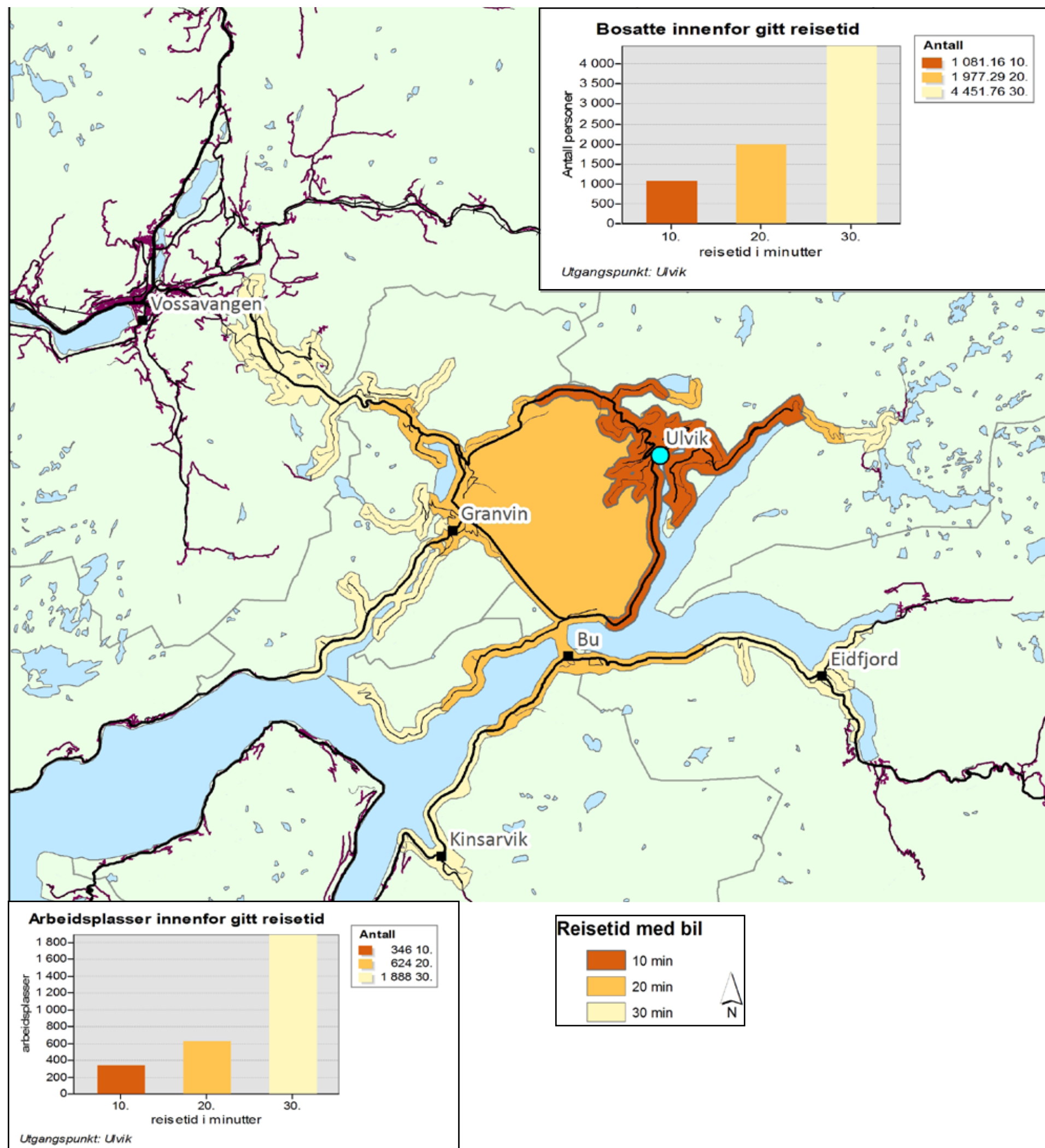
Seinhausten 2010 leverte Asplan Viak rapporten "Moglegheitsanalyse for område ved Hardangerbrua". Her blei mellom anna GIS-analysar (geografiske informasjonssystem) brukt for å synleggjere og talfeste Ulvik sin geografiske plassering i Hardanger. Hovudføremålet var å sjå kor sentralt eller desentralt Ulvik er i høve til bufaste og arbeidsplassar i regionen. Reisetida frå Ulvik er kalkulert langs det eksisterande vegnettet (inkludert Hardangerbrua, men ikkje ny veglenkje til Voss). Resultatet er vidare kategorisert i 10, 20 og 30 min. intervall. Busette og arbeidsplassar er telt opp innanfor dei tre kategoriane. Resultatet er eit kart som viser kor langt ein kan kjøre på 10, 20 og 30 min, og kor mange busette og arbeidsplassar ein finn i de ulike sonane.

Vegdata frå Norsk Vegdatabank er brukt for å kalkulere reisetid frå startpunktet. Data om arbeidsplassar er henta i frå Statistisk sentralbyrå (SSB) sin bedriftsdatabase. Kvar bedrift skal være registrert med eit geografisk punkt (UTM koordinatar) i databasen, kor dei er lokaliserte og kor mange tilsette dei har. I mange tilfelle manglar opplysningar. I dei tilfelle kor ein manglar lokalisering er postnummer brukt for å plassere bedrifter i høve til postsoner.

Når det gjeld tilsette registrerer SSB berre kor ein har hovudarbeidsplassen. Det vil seie at dei som har fleire deltidsjobbar ikkje vert registrerte. Typisk er enkeltmannsføretak registrert med null tilsette, men ikkje alltid. Det er viktig at resultatata ikkje vert tolka som absolutte tal, men i samanheng med i SSB sin registreringsmetode.

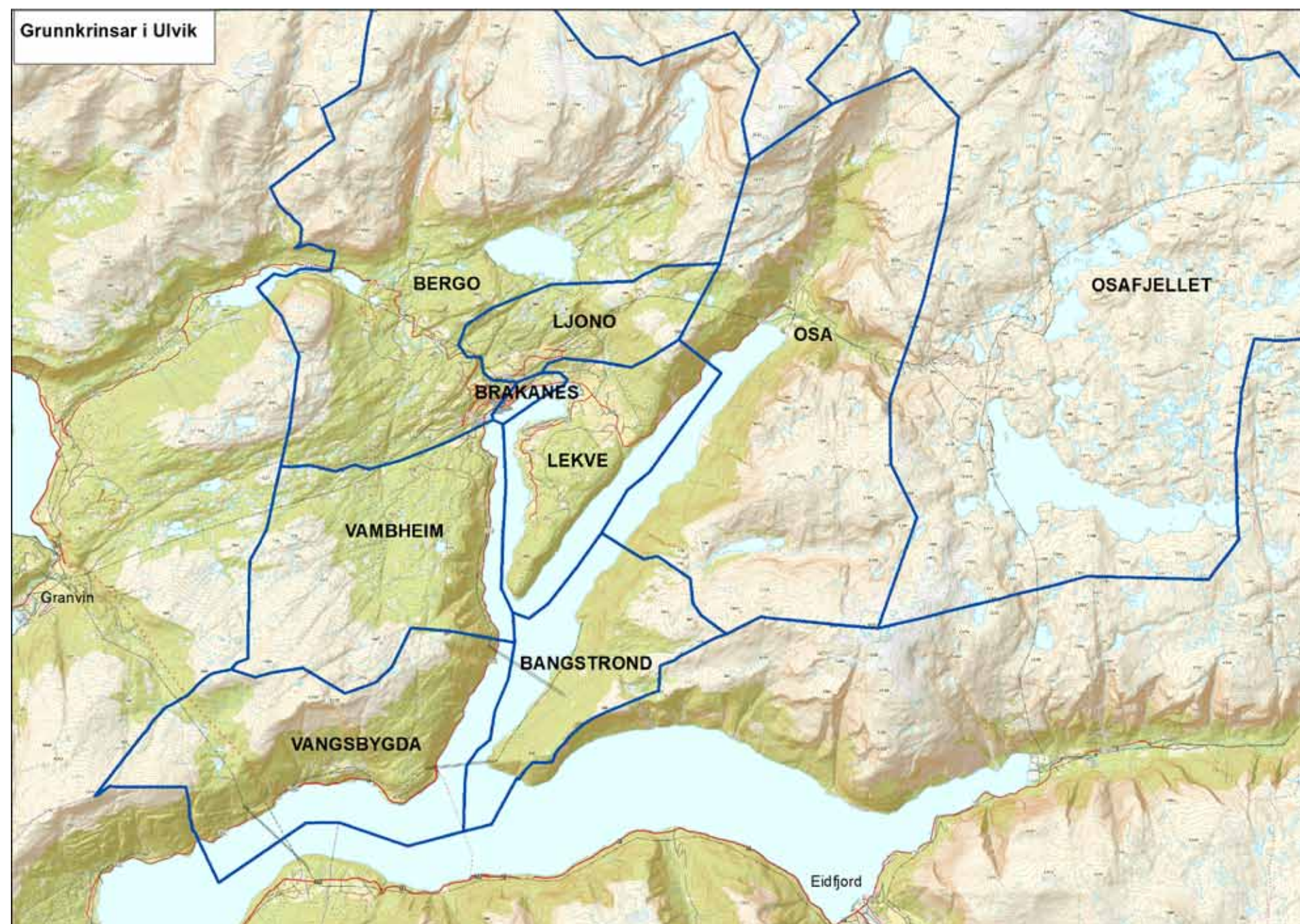
Talet på busette per bustad er rekna ut ved å gange kvar bustad med gjennomsnittleg busette per bustad for kvar kommune. Resultatet kan ikkje tolkast som absolutte tal, men gir ein indikator på kor folk bur og kor mange dei er.

Berre tal ifrå Voss, Ulvik, Granvin, Ullensvang og Eidfjord er tatt med i analysen. Ferjesambanda er ikkje tatt med.





Ulvik ligg i dag i utkant av 30 minuttar frå Voss, og noko lenger frå Odda. Som påpeika i analysen i 2010, er ikkje eigentleg avstanden eit problem, men utfordringa ligg i at verken Voss eller Odda er definerte vekstsentra. Både Ulvik og Granvin har lagt ved sia av Voss lengje, og sjølv om ein har fått nytt vegsamband mellom kommunane, har ikkje reisetida blitt kortare. Ulvik har eit potensiale for utpendling til Voss, men ein stor vekst i folketal eller nye etableringar i Ulvik er ikkje vurdert som sannsynleg.



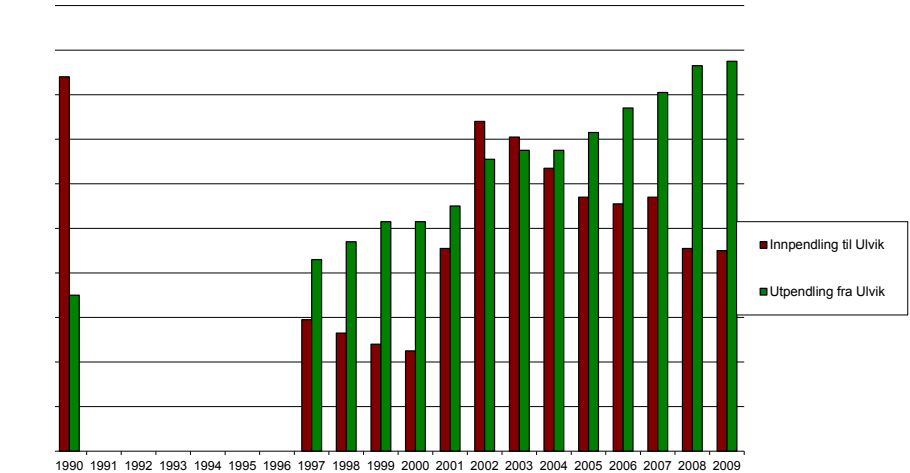
På bakgrunn av erfaringar frå andre stader kan vi seie at følgjande faktorar må vere tilstades for at det skal skje ei positiv utvikling av ein stad:

- Relevant bustadtilbod for folk i ulike livsfasar
- Tilgang på relevant arbeid, anten på staden eller innan akseptabel reisetid
- Tilgang på relevante fritidsaktivitetar
- God tilgang til by eller regionsenter

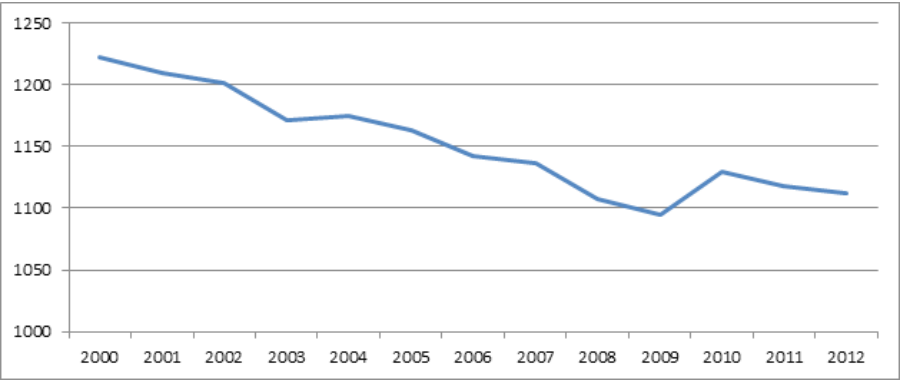
I tillegg kjem ei rekkje andre faktorar som medverkar til positiv utvikling. Ein slik faktor er tilrettelegging for aktivitetar og estetiske tiltak gjennom fysisk oppgradering av eksisterande bygningsmasse og infrastruktur. Både fysisk tilrettelegging og fysisk oppgradering utgjer viktige element for mange mindre tettstadar og bygdemiljø, Ulvik inkludert.

Eit godt spørsmål vil her vere om tiltak som har vist seg å ha positiv effekt andre stadar (som regel kommunar), også vil gjelde for Ulvik? Ein kan ikkje utan vidare overføre erfaringar frå andre stader som gjerne er av ulik storleik og lokalisering, og med heilt andre lokale tilhøve. Men nokre generelle trekk vil truleg gjelde. Slike trekk er til dømes tilhøyrsløse til ein felles bu-, arbeid- og tenesteregion som gjer at ein kan bu ein stad, arbeide ein stad og få teneste- og kulturtilbod eitt eller fleire stader. Dette handlar om å erkjenne at mindre stader som Ulvik ikkje kan ventast å kunne tilby særleg mange arbeidsplassar, butikkar eller tenestetilbod, og for å nå slike tilbod er ein avhengig av gode kommunikasjonar til større sentra.

Derfor er vi ganske sikre på at eit samarbeid med Voss er naudsynt. Dette kan ein også sjå på pendlartalla frå heradet (data frå 2009), der ein kan sjå ein markant auke i pendlartalla frå 1997 og utover.



Folketalet i Ulvik Herad har falle sakte men sikkert gjennom det siste århundret, frå ca 1500 på 50-talet til 1112 innbyggjarar den 1.1.2012. D



Grafen over viser eit trendbrudd i 2009-2010, men etter dette har nedgangen halde fram. Statistikk over busette innvandrarar viser at talet innflytta europearar vart nesten dobla i perioden der folkeauka pågjekk (frå 37 til 73 busette). Dette er mest truleg arbeidsinnvandring frå Aust-Europa, kanskje i samband med bygging av Hardangerbrua. Ein skal likevel ikkje utelukke at noko innvandring kan ha skjedd også mellom anna som følgje av aktiviteten til prosjektet «Flytt til Hardanger», der ein marknadsfører regionen som naturnær, stille og idyllisk, overfor vesteuropearar som kan tenkast å flytte til ein alternativ livsstil.

Det er 705 bustadar med ein einebustadandel på om lag 74 %. Andelen einebustader er noko lågare enn resten av regionen. Det er bygd nokre leilegheiter. Heradet eig utleigebustader som vert nytta for rekruttering til kommunale stillingar. Buplikta er oppheva i kommunen, noko som har gjeve auka bustadprisar ettersom ein då også får tilbydarar frå dei som søker fritidsbustad. I 2008 fatta ein utbyggar interesse og sette i gang arbeid med å etablere høgstandard, urbane leilegheiter i kommunen. Dette var midt under finanskrisa og salet var ikkje enkelt. No har andre utbyggarar fatta interesse for å fortsette med 9 nye leilegheiter i byggetrinn 2. For at ei slik utbygging skal lukkast er ein avhengig av svært god lokalisering og velfungerande infrastruktur rundt. Ein har retta seg inn mot eldre som kunne tenkast å flytte tilbake, og folk som søker fritidsbustad. Men truleg er bustadane for dyre og pågangen har ikkje vore stor. Det kan også vere eit problem for fritidsbustadene at det ikkje er noko særleg grøntareal («markaareal») rundt. For dei eldre er manglande infrastruktur eit problem.

Tilflyttarar viser per i dag størst interesse for utleigebustadar. Her er det god dekning av mindre leilegheiter i dag, men det er trong for større einingar og einebustadar. Nye bustadfelt kan vere meir attraktive enn dei som allereie er bygd, men det vil vere ei utfordring å halde prisnivået lågt nok i ei bygd der ein er van med låg pris.

Per i dag er omsetnaden på bustadar i kommunen låg.

Under visar vi resultata frå ein undersøking gjennomført av NORUT og NIBR. Undersøkinga visar flyttemotiva for flyttarane frå 1972 til 2008. Ein kan kanskje særskild merke seg nedgangen i "Arbeid" som klart viktigaste flyttemotiv, og auken i viktigheten av sjølve staden og miljøet der og nærleik til familie i kvardagen.

Flyttemotiv	Arbeid	Bolig	Sted/miljø	Familie	Utdanning	Helse	Sum
1972	37	29	9	13	10	2	100
2008	20	25	21	27	4	3	100

EIN VISJON

Utviklinga kring Bergen når stadig nye høgder. Ein folkevekst på omlag 160.000 til 200.000 nye menneskje i regionen verkar i følge SSB sannsynleg innan 2040, og diskusjonane går på korleis ein skal kunne plassere alle desse nye innbyggjarane. Ein ting er alle samde i; Bergensregionen veks kraftig!

I Bergen har ein lengje sett mot nord, sør og vest, og flesteparten av bustadene er tenkt i desse områda. Men, hausten 2011 lanserte vi i Asplan Viak eit forslag om "Arnabyen" gjennom prosjektet (+Arna).

Prosjektet sett fokus på Bergen sin gløynde bydel, og heile "Bergen region aust" som blei definert av vegvesenet i KVVU for nytt transportsystem i Bergensregionen. Region Aust blei da definert som Vaksdal, Osterøy Samnanger (+Arna). Prosjektet (+Arna) har vore med på å starte ein diskusjon om utvikling av denne regionen i samband med jernbanestrekninga. Og når samstundes Statens Vegvesen vil gjennomføre ein konsekvensutgreiing for ny felles jernbane og vegtrasé mellom Bergen og Voss, så skyt denne diskusjonen fart. For med ein ny reisetid på under ein time frå Bergen til Voss, kanskje ned mot 40 minuttar, har Voss eit stort potensiale for å kunne ta unna ein del av folkeveksten i Bergensregionen. Ein marknadsføring av "Intercity Bergen-Voss", på lik linje med til dømes Drammen-Oslo-regionen, ville verkeleg kunne sette fart i bustadbygging, tilflytting og vekst i ein utvida region aust.

Og kva har dette med Ulvik å gjere? Dersom Voss veks, så har Ulvik eit stort potensial som ein sekundærstad for Voss. På ein halv time kjem ein frå Ulvik til Voss, ein veldig god pendlaravstand. Og ein utvikling av områda rundt Voss som ein bu - og arbeidsregion vil kunne vidareførast. For tilgang til arbeid er viktig for å kunne påverke flyttestraumane, men arbeidsplassane treng ikkje vere i same kommune.

Og her har Ulvik ein moglegheit. Å utvikla bustader som er så gode at ein vil heller bu i Ulvik enn på Voss, har eit

stort potensiale. Men dette må vere bustader som klarer å kapre "Ulviksjele", altså ein heilt særeiga og nyskapande bygnad som er spanande nok til å trekke folk vekk frå Voss. Kanskje ein til dømes får meir plass? Kanskje husvære med utsikt og hage, og høve til båtplass ved fjorden, eller andre kvalitetar som er vanskelegare å finne meir sentrale stader? Det er gjennom desse verdiane at folketilvekst kan gjerast mogleg.



Visjonane kring (+Arna) der Asplan Viak viste om lag 10.000 bustader plassert i gåavstand frå indre Arna stasjon.

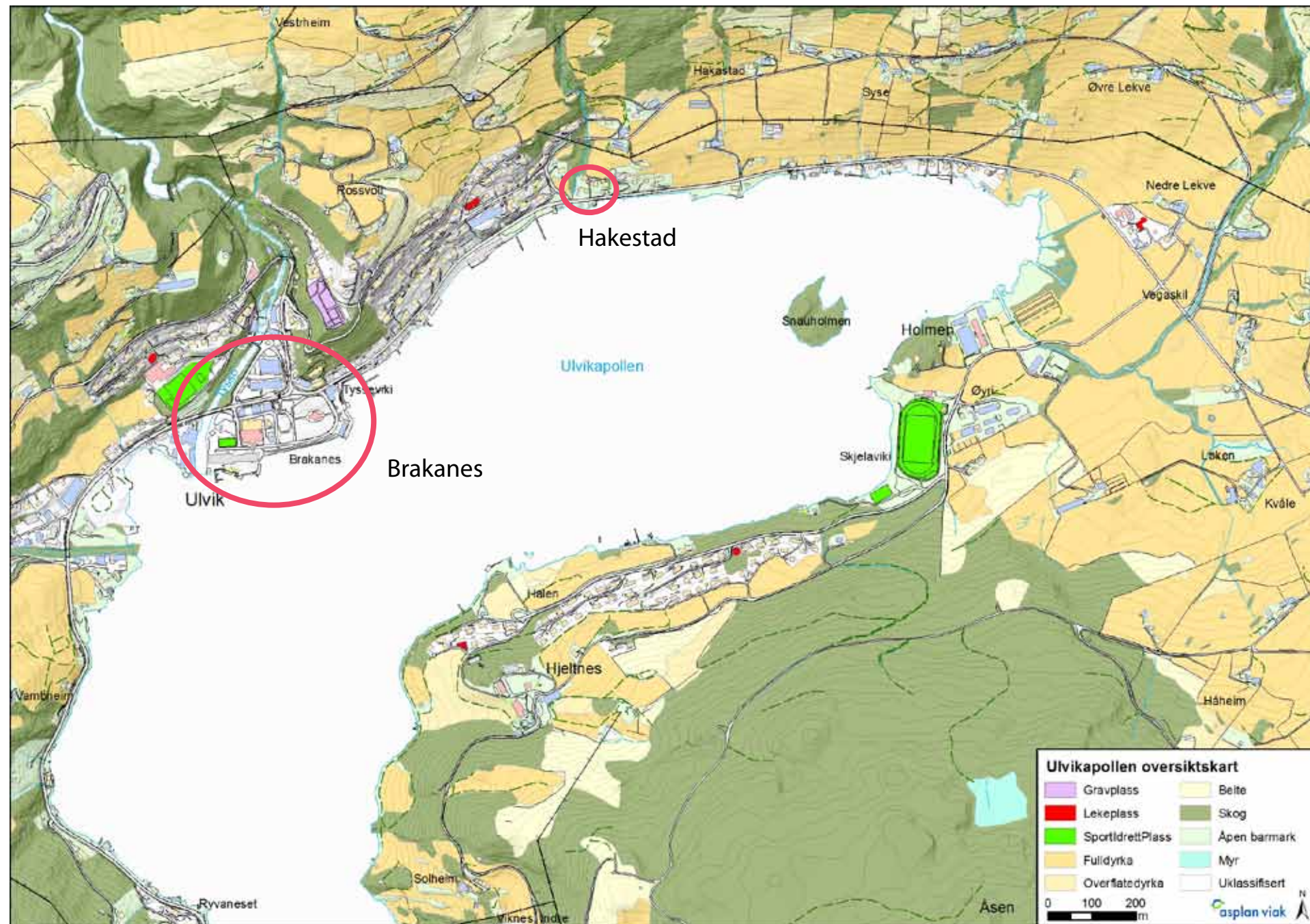
HISTORISK UTVIKLING

På nedre Hakestad, litt aust for Brakanes, låg prestegarden og det naturlege sentrum i bygda fram til 1859. Her låg ei stavkyrkje som truleg har eksistert frå 1200-talet til 1710. Mot slutten av 1600-talet var kyrkja falleferdig, og den vart riven og erstatta av ei ny i 1710. I 1859 vart også denne kyrkja riven og erstatta av ei ny kyrkje på Brakanes. Brakanes har sidan vore det naturlege sentrum i bygda. Ulvik var på denne tida kommunesenter for ein storkommune som omfatta det som i dag er Granvin og Eidfjord kommune. Desse vart skilt ut som eigne kommunar på slutten av 1800-talet. Frå 1859 har Brakanes vore nytt sentrum i bygda.

25. april 1940 blei Brakanes skoten i brann. Kyrkja og nokre hus oppe ved elva (samt eit hus i sentrum) var alt som stod att etter brannen. Det blei difor utarbeidd ein reguleringsplan som ramme for utbygginga av det moderne Brakanes sentrum. Bygningar i sentrum blei plassert i samsvar med reguleringsplanen, og det blei bygd kaianlegg langs heile sentrum (sjå planen neste side).

Kring 1980 blei det bygd ny gjennomfartsveg for å ta gjennomkøyringstrafikken før Vallaviktunnelen kom. Vegen blei lagt i ny trasé og kom som eit tillegg til det eksisterande vegnettet. Vegen vart lagt på fylling, og det vart sett opp autovern langs heile vegen. Etter opninga av Vallavikstunnelen i 1985 er det lite eller ingen gjennomkøyring på vegen, men som analysen frå 1993 påpeika: "utforminga og dimensjoneringa av riksvegen er framleis så stor at den deler sentrum ettertrykkeleg i to".

Då ein flytta kyrkja frå Hakestad til Brakanes i 1859, flytta sentrum etter og ein valde Brakanes som ny stad for sentrum. Før brannen under krigen låg både hotell, skule, kyrkja, industri og noko sentrumsbustad på "Brakanessletta". Nokre forretningsverksemdar låg i Tyssevik, og handtverksverksemdar låg i Køylabukti. All aktivitet vende seg mot fjorden, noko ein også fann igjen i bygningane sin utsjånad og lokalisering.



Under oppbygginga etter krigen blei forretningsverksemdene konsentrert langs fylkesvegen i Tyssevik, og etter utbygging av riksvegen vart det lagt endå fleire forretnings- og kontorbygg langs riksvegen.

Det vart også på same tid etablert ein butikk og ein kiosk på Brakanessletta. I 1993 stod enkelte av forretningane i Tyssevik tom, tidlegare aktivitetar var lagt ned og fleire av lokala var ikkje lengre tilgjengelege for utleige.

Ulvik herad stod på dette tidspunktet overfor eit val, der ein kunne velje å satse på Tyssevik, eller om ein skulle tillate at fleire og fleire av verksemdene flytta til andre stader i Ulvik. Asplan Viak rådde den gong klart til at ein burde satse på eksisterande sentrum langs vegen. Dette vart ikkje gjort, og dei fleste verksemdene er no flytta. Eit par år tilbake

flytta daglegvarebutikken Coop også vekk frå området (frå "L-bygget" til det gamle fruktlageret).

Med dette er det gjennomført nok ei flytting av sentrum. Frå Hakestad til Brakanes vart det gjort med overlegg. Etter brannen måtte ein byggje nytt. Me mistenkjer at den seinare flyttinga ikkje er like gjennomtenkt, og at den i større grad er eit resultat av ulike mindre vedtak, fatta utan tanke om heilskapen.

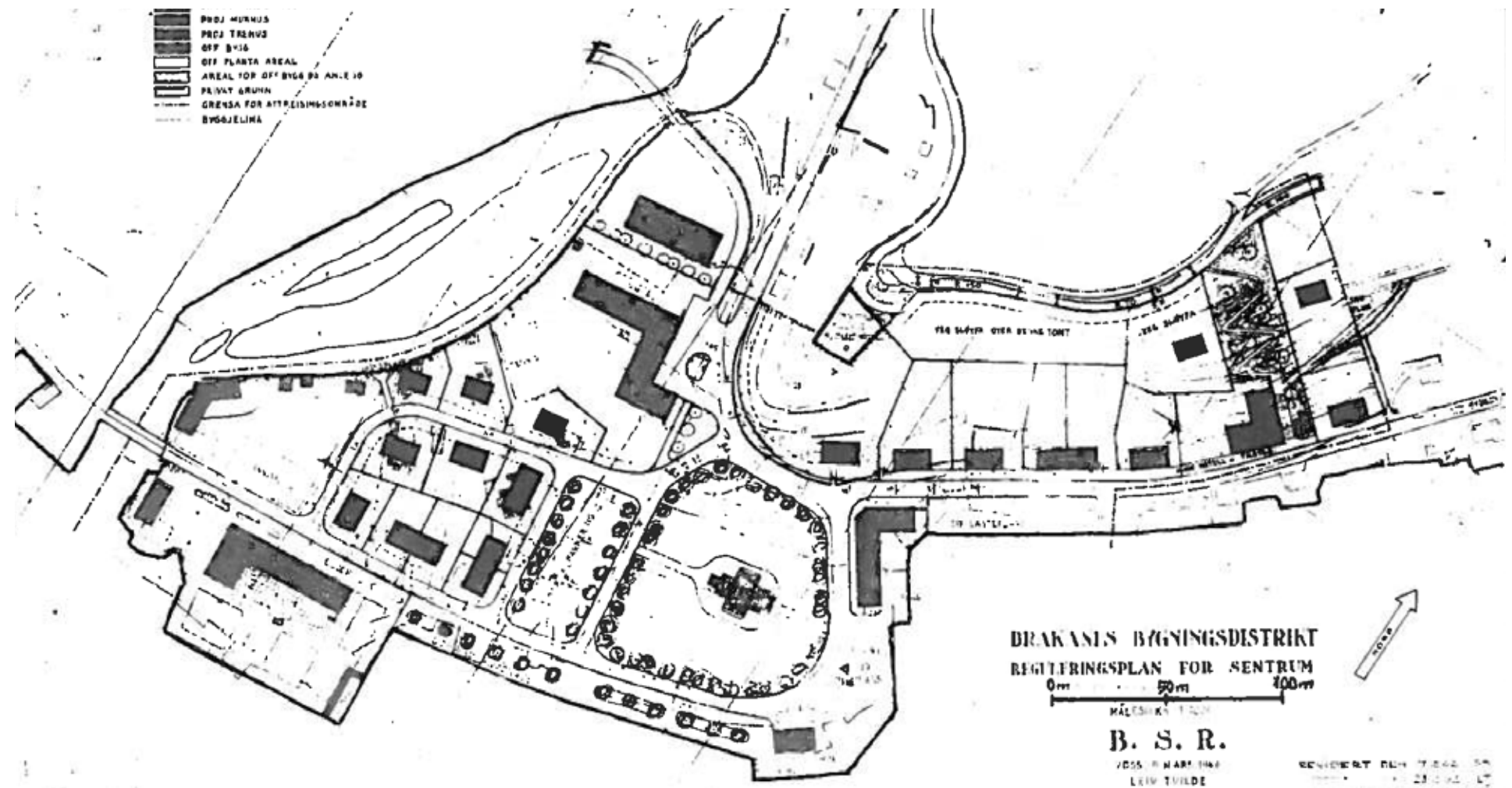
Når me no går inn i ein ny fase med planlegging av sentrum må heradet igjen vurdere flytting av sentrum. Kreftene i marknaden har vist seg sterke nok til å kunne trekke med seg verksemdar til andre stader. Ulvik herad må fastsette kor sentrum skal vere, og halda på det. Dette grepet er kanskje den viktigaste oppgåva i tida som kjem.

Når ein studerer skilnaden mellom reguleringsplanen frå 1946 og kartet over dagens situasjon er dei ulike gjennomførte tiltaka tydeleg. Ein kan særskild leggje merke til riksvegen som er lagt rett fram, og i ein annan trasé enn den til då brukte vegen.

Vi har vist den eldre regulerte hovudvegen som raud strek i kartet under. Denne vegen er framleis framtredande i Ulvik, og gjer til at sentrumsfunksjonane er spreidd i to ulike gateløp utan eit skikkeleg hierarki.



Biletet viser den tidlegare hovudvegen gjennom Ulvik sentrum.



Reguleringsplan for Brakanes etter brannen, datert 9. Mars 1946. Teikna av arkitekt MNAL Leiv Tvilde.

Ulvik har ein rik historie minst tilbake til 1200-talet. «Som ei av dei gode jordbruksbygdene i Hardanger har Ulvik mange velstelte kulturlandskap, forma av bondens arbeid gjennom generasjonar. Sentralt i bygda ligg gardar som Sponheim og Hakastad, Syse, Lekve og Kvale; gardar som ligg i jordbrukslandskapet slik det har sett ut dei siste tusen åra. Det er lett å forstå at denne bygda har gjeve plass til ein hagebruksskule, som på Hjeltnes, frå 1901.» (Kulturhistorisk vegbok, 1993).

Ulvik har også utvikla turisme. Gjestar har komen med båt og cruiseskip sidan slutten av 1800-talet, då Noreg var inne i sin nasjonalromantiske periode og turismen utvikla seg i Europa. Forløparen til Brakanes hotell var Skysstasjonen med 5 gjesterom på Brakanes, som vart bygd i 1860. I 1891 vert det reist ei hotellbygning i Sveitserstil, mykje lik dei andre historiske hotella ein finn i fjordane på Vestlandet (Mundal, Union Øye, Hjelle, etc). Dette hotellet vart totaløydela under krigshandlingane i 1940, og erstatta av dagens hotellbygning.

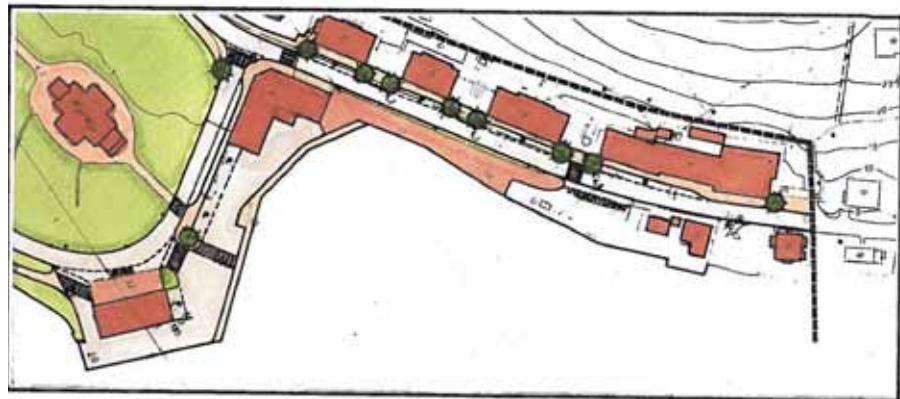


Bilete av det gamle Brakanes hotell frå 1891, som vart øydela under krigen og erstatta med dagens hotell.

NYARE TID - KVA HENDE ETTER 1993?



Eit tydeleg døme på kva som har skjedd av utvikling dei seinare åra er etableringa av gjestehamna nedfor gamle Coop (samvirkelaget). I 2002 prosjekterte Asplan Viak nytt kaianlegg i Tyssevik i Ulvik. Ideen her var allereie i 1993 foreslått som eit av tiltaka for Ulvik sentrum, vist på plan-skisse under.



Forretningsgata i Tyssevik

Riksvegen er framleis hovudvegen i Ulvik, og det er ikkje gjort tiltak på denne for å betre situasjonen. Det er heller ikkje gjort tiltak i samband med den gamle forretningsgata. Denne blei i 1993 foreslått (sjå skisse) utvida 5 meter mot fjorden, for å få plass til langsgående parkering, eit godt fortau langs forretningane, moglegheit for uteservering, og eit tydeleg og oversiktleg vegområde. I 1993 blei vegutbetringa vurdert til å gje 12 parkeringsplassar til ein kostnad på ca 40.000 kroner pr plass.



I dag er det bygt eit bustadbygg i staden for sentrumsbygget som stod heilt til venstre i skissa. Fortau og parkeringssoner i gatesnittet er framleis ikkje løyst, og blir trekt fram som eit av tiltaka for den kommande reguleringsprosessen.



Allmenningen

I 1993 peika ein også på området der allmenningen ligg. Plassen var den gong som no rundt 2,2 daa stor. Ein slik storleik kan vanskeleg forsvareast som parkareal i Ulvik utan nemneverdig program for bruk av arealet.

I 1993 peika ein på at ein kunne komprimere parkarealet noko meir, for å gjere plass for ei mogleg fortetting med bygningar. Skissene under viser ideen bak forslaget, med den nye aksen nord-syd gjennom Ulvik.

Ingen av dei foreslåtte tiltaka er gjennomført. Undergangen under riksvegen og vegkrysset ligg som før, og det kan sjå ut som om den noko ustrukturerte asfaltsona i allmenningen er blitt enda større. Det er framleis rom for 50 parkerte bilar, og desse er framleis i bruk berre på høgtidsdagar. Dette er også framleis 17. maiplassen (ein høgtidsdag der same areal også vert nytta til parkering?)





Allmenningen i dag er framleis prega av store tomme areal. Dette er ein av utfordringane ein bør sjå nærare på. Samstundes treng ein store opne plassar for å kunne arrangere marknadsdagar, som her på biletet.

Busstoppen

Busstoppen er i dag lokalisert i krysset ved sentrumsbygget, der vegen går oppover langs Tyso. Plasseringa av busstoppen skaper mellom anna ein noko tungvint skuleveg for barna. Dette er ein av grunnane til at fleire i dag snakkar om moglegheiten for ein ny bru over Tyso, frå busstoppen og mot skulen.



Eit forslag om å flytte busstoppen til Heradshuset har ikkje blitt følgt opp, mens enkelte av trappene og nye gangliner er etablert etter idé frå analysen i 1993.



Tyssotunet

Nord for hotellet stod det eit lite kulturhistorisk miljø - Tyssotunet - der to av bygga (dei to eldste, smia og eldhuset) er registrert i Sefrak. I 1993 foreslo ein å utvikle dette området og vise fram disse verneverdige gamle bygningane. Området hadde då ein parkaktig utsjånad og opparbeiding.

I dag er det lite igjen av dette miljøet. Eit av husa er borte, parkarealet er bytta ut med harde flatar, parkering og ein lavvo. Området verkar lite strukturert, men vert framleis nytta av hotellet. Området har likevel eit potensial for nyskaping.



ULVIK SENTRUM I DAG



Forretningsgata i Tyssevika

Forretningsgata frå gamle Coop og austover er i dag prega av tomme lokalar. Flytting av sentrum som vart varsla i 1993 stoppa ikkje opp, og gradvis har gata mista sin funksjon. Kaféen og gjestehamna er i dag dei to einaste aktivitetane ein finn i dette området.



Tysso

Tysso renn nord-sør gjennom sentrum av Ulvik. Elva er i ferd med å gro igjen fleire plassar, og heilt frå gamle mølla og ned mot pallefabrikken og hotellet er det store potensial for ny utvikling. Elva er riktignok regulert, noko som gjev sær lå vasstand enkelte dagar.



Fylkesvegen

Dagens fylkesveg gjennom Ulvik vert opplevd som ei hovudgate. Funksjonelt ligg han midt mellom alle delområda der det skjer noko, men det skjer lite inn mot sjølve vegen. Dette fører til at ein rusletur gjennom Ulvik i dag er prega av store asfaltflatar, og mangel på fortau, og ikkje fjordkvalitetane den gamle fylkesvegen må ha spegla, der den slynga seg langsetter fjordarmen.



Brakanes

Bilete er frå Allmenningen og mot undergangen under fylkesvegen mot sentrumsbygget.



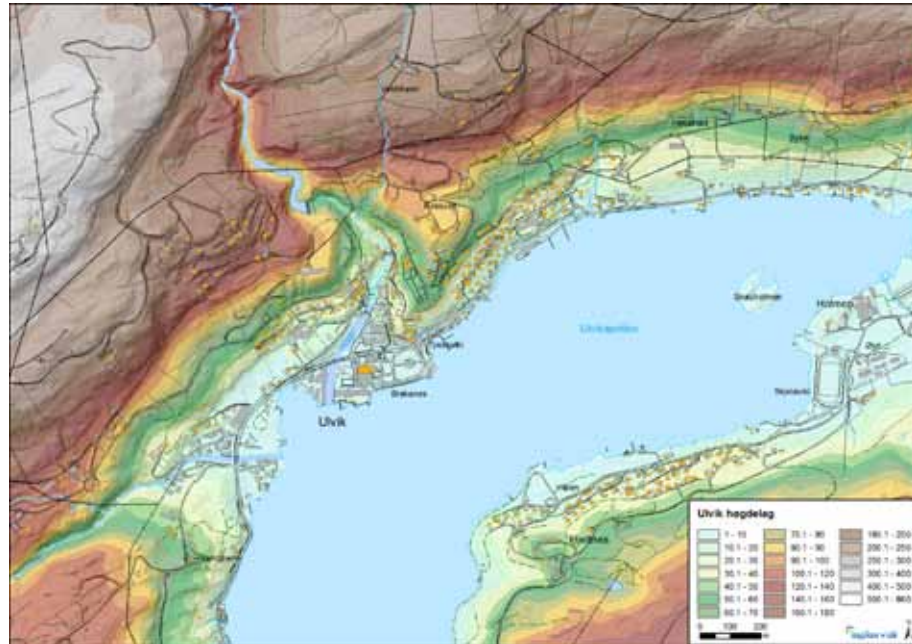
Bilete frå gamle heradshuset mot gamle Coop og mot det nye bustadprosjektet der ein har vanskar med å selje bueinigane.

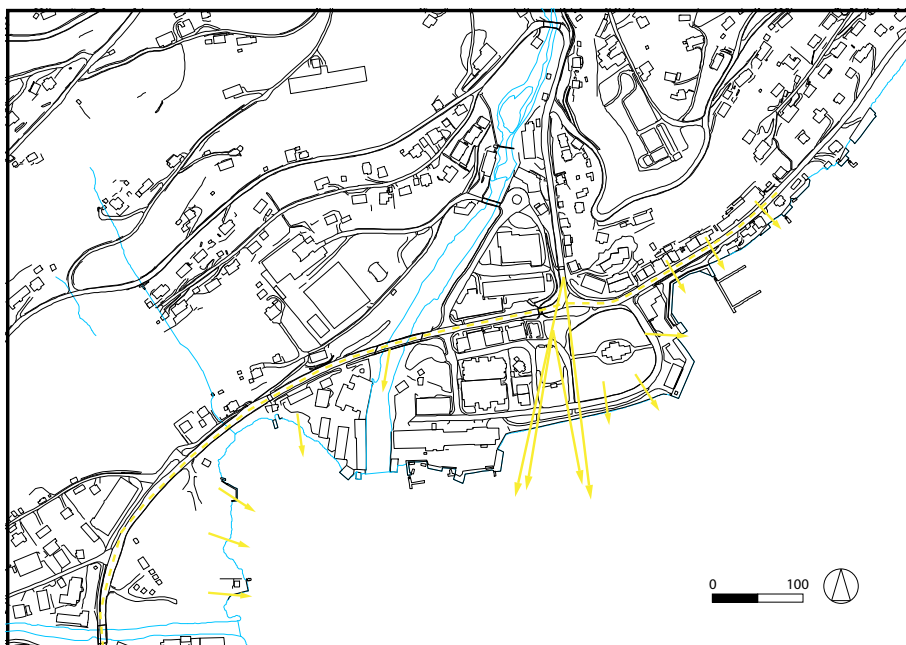


Det er framleis sjarmerande å gå til fots langs fjorden. Her er biletet tatt bort mot gamle dampbåtkaien, som i dag blir brukt som reservehamn for kriseferje for Bruravik-Brimnes strekninga. Trea her må byttast då dei er gamle og ikkje lenger sikre.



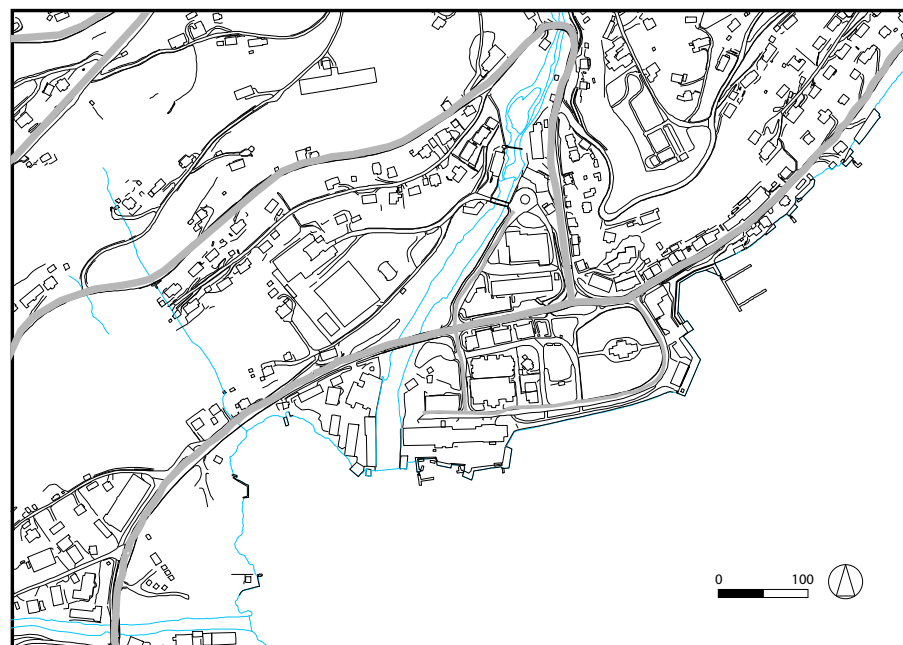
ANALYSE





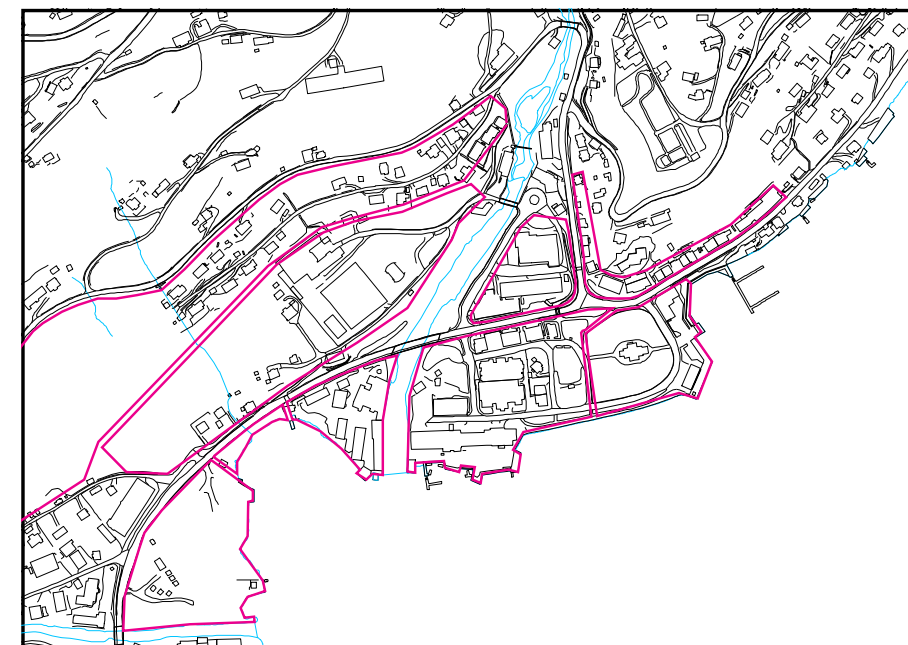
Retningar og siktlinjer

Dei tydeligaste langsgåande retningane vert skapt av vegen som skjer seg gjennom sentrum og følgjer kystlina. I krysset på Brakanes er det open sikt over Almenningen mot fjorden. Langsetter fylkesvegen, frå krysset på Brakanes mot Hjeltnes, ligg husa vinkelrett på fjorden, innerst i Tyssevika er det ope og visuell kontakt mot vatnet. På brua over Tysso kan ein sjå fjorden mellom vegetasjonen langs elva.



Ferdselslinjer

Riksveg 572 svinger seg ned frå Ulvikafjellet og møter fylkesveg 300 frå Hjeltnes i et stort kryss midt på Brakanes, før den fortsetter langs fjorden over Vambheimselva. Gamlevegen tar ein ut mot fjorden gjennom Brakanes.



Soner

Hovudtransportårene sammenfaller i dag med fleire av høgdedraga og deler opp sentrum i ulike soner. Krysset i sentrum ligg på eit høgdebrekk noko som gjer at sentrum vert delt i fire klart forskjellige sonar. I tillegg ligg det område utafor sentrum som kan avgrensast som meir autonome område.

STRANDSONE- KARTLEGGING

I denne kartlegginga av strandsonen i Ulvik tettstad vert det undersøkt kva kvalitetar ein kan finne i sentrum, og kor tilgjengeleg desse kvalitetane er frå land og frå sjø. Dette gjev eit grunnlag som kan verte nytta i stadutviklingsprosjekt. Det er i denne kartlegginga ikkje gjort vurdering av kva tiltak som kan verte iverksett for å auke sjøkontakt.

Metode

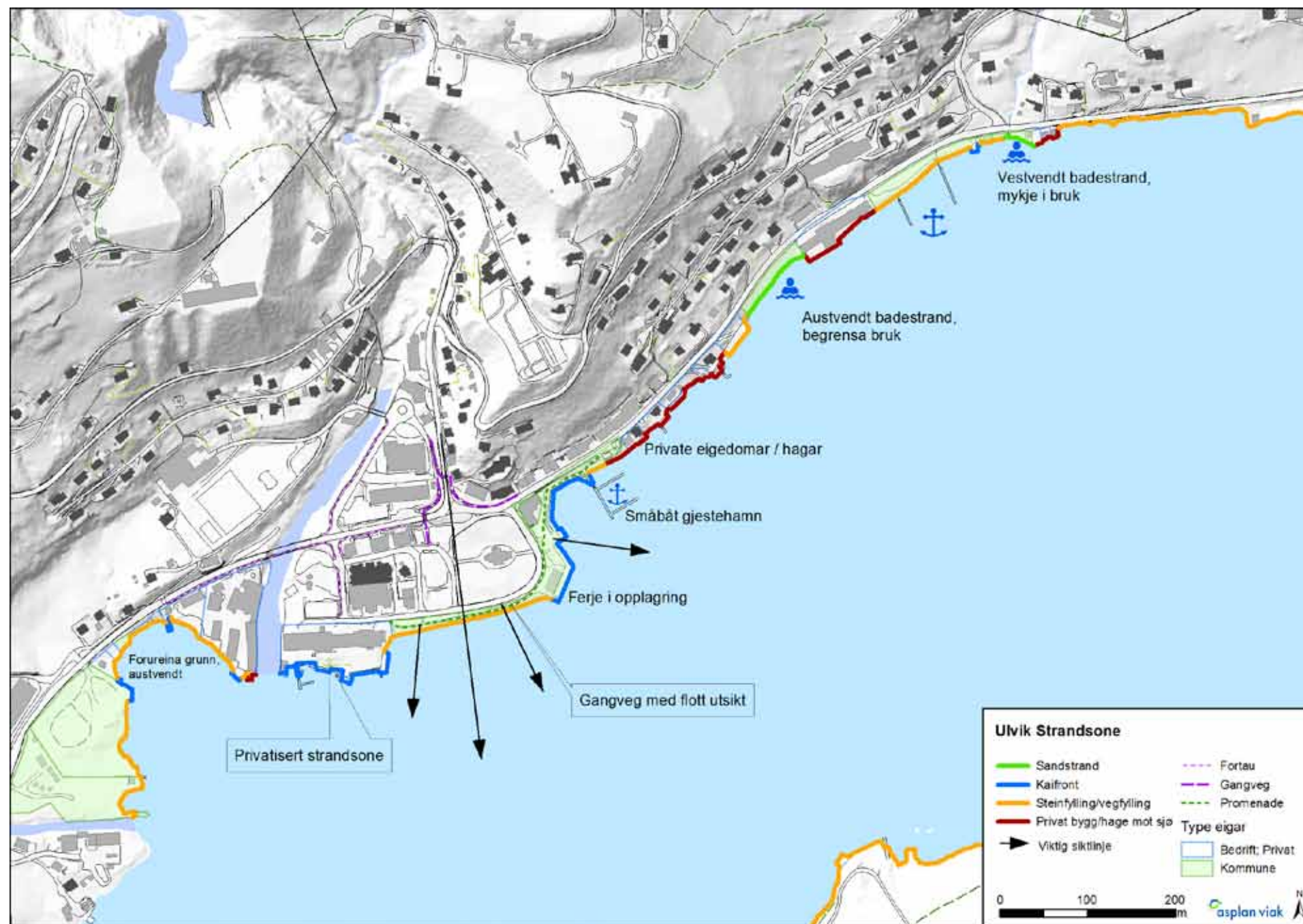
Overgangen mellom sjø og land er kartlagt med tanke på utforming / kvalitet. Vi har nytta følgande kategoriar:

1. Privat bygning eller hage – Dette vil seie at sjøkanten er utilgjengeleg for allmenta.
2. Kaifront – kaifront kan vere allment tilgjengeleg frå land og /eller båt (privat eller skip), eller den kan vere utilgjengeleg.
3. Steinstrand / grusbakke – Denne gjev lett tilgang til vasskanten frå land, men den kan vere vanskeleg tilgjengeleg med båt.
4. Steinfylling / vegfylling – Som regel bratt / utilgjengeleg. Kan gjerast tiltak for å skape tilgang til sjø, som td. trapper.
5. Sandstrand – Tilgjengeleg frå land, vanskeleg med båt pga grunne. Kvaliteten er sjeldan i fjordlandskapet, og populær mtp fritid.

I tillegg er det vist gangliner og viktige sjøliner på kartet.

Databasar for kulturminne (Askeladden) og naturmangfald (artsdatabanken) er også undersøkt som del av kartlegginga. Eventuelle funn av verdier kan både vere ei begrensning og ein moglegheit til å bygge opp under ei opplevingsverdi.

Eigedomstilhøve er undersøkt ved bruk av matrikkeldata (oversendt frå kommunen) og er nyttig i høve til å vurdere om eit tiltak er mogleg eller ikkje.



Gjennomgang strandsone

Heilt i vest består strandsona i hovudsak av austvendt steinfylling og stadvis av kaianlegg. Det er mogleg å gå ut der i dag, men det er eit lite attraktivt område, mellom anna på grunn av ein jordhaug og konstruksjonsmaskinar som ligg på plassen. Området er tenkt utvikla, men det er ikkje tatt avgjerd på kva formål ein ynskjer.

Det fortset med steinfylling inn vika med Pallefabrikken (Køylabukti). I Køylabukti er det fylt opp massar med sagmugg, til dels impregnert, som vil seie at sjøbotnen er forureina og grunn. Den er såleis lite utnyttbar til båtliv så vel som badeliv, men kan likevel utgjere ei visuell kvalitet t.d. for bustadområde eller gangstiar langs med sjøen.

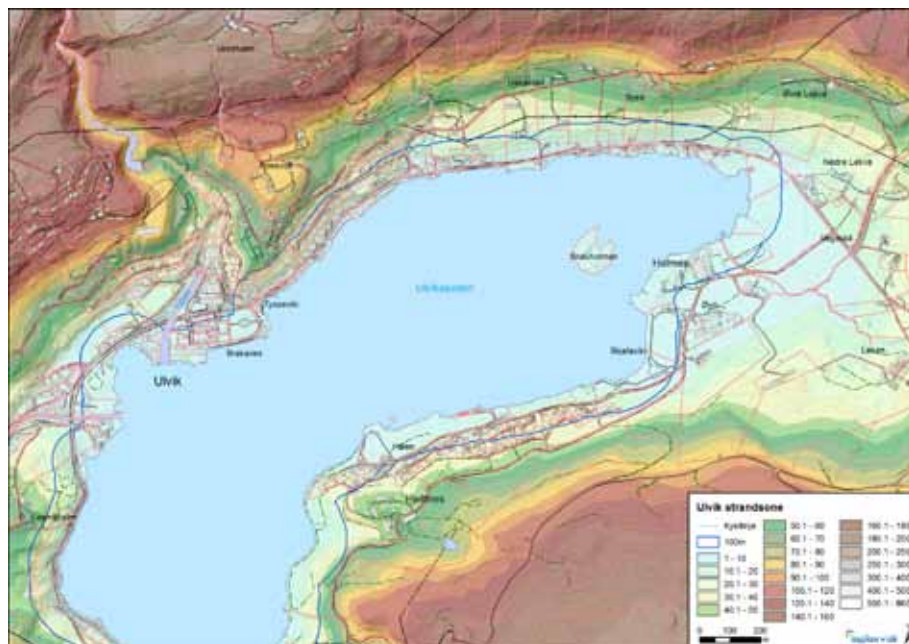
Forbi Tysso kjem ein inn på tomta til Brakanes hotell. Her ligg det tilkomst for sjøfly, ei lita småbåthamn, eit kort strekke med badestrand og kaianlegg for båt som hentar cruiseturistar frå fjorden. Strandsona på hotelltomta kan opplevast som privatisert ved at ein anten må gjennom hotellbygningen, eller gå rundt bygget på ei smal og ikkje tilrettelagt stripe mellom hotellet og sjøen.

Aust for Brakanes hotell er det pent tilrettelagt med god visuell kontakt frå gangveg mot sjøen. Det er likevel bratt steinfylling siste meteren mot sjøen, og dermed ikkje mogleg å komme til/frå sjø.

Så kjem ein til det gamle Heradshuset, der ein har kaifront heile vegen til første bustadhus langs Tyssevikvegen. Det er opparbeida gangareal langs kaifronten som gjev opplevingsverdi. I tilknytning til denne kaifronten er det småbåtanlegg med gjesteplassar. Utanfor kommunehuset ligg ferje i opplagring.

Frå og med det første bustadhuset er strandsona privatisert i om lag 200 meter. Det finst private kaianlegg på utsiden av hagane. Ein har visuell utsikt til sjøen mellom husa, og det er delvis også fysisk mogleg å ta seg fram

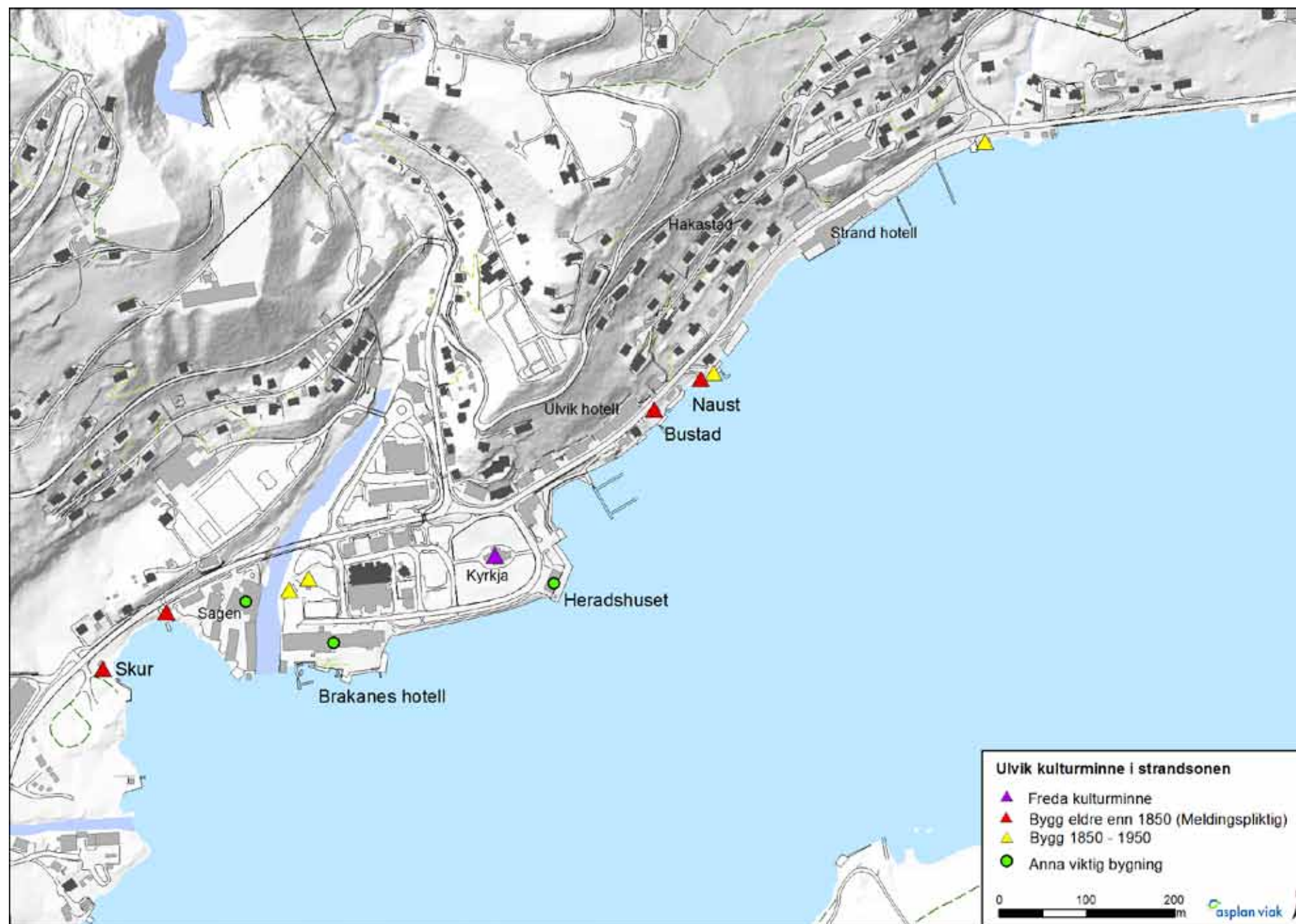
Til slutt kjem ein til ei lita gresslette (privat eigd) med brå kant mot sjøen utanfor, før det er ei lang sandstrand. Ovanfor stranda er det grasplen mot vegen, med fleire benkar. Stranda ligg nær vegen og er austvendt. Deretter er det ny hotelltomt med brå kant mot sjø.



Verdikartlegging

Det er nokre Sefrak-registreringar (eldre bygg) langs strandsona. For det meste er dette nokre skur/naust som er eldre enn 1850 og ein bustad. Desse registreringane er ikkje verdivurdert, ein veit berre at dei ligg der. Det er ikkje registrert freda bygningar med unntak av kyrkja på Brakanes. Heradshuset vil truleg reknast som eit kulturminne som også har høg verneverdi.

Det er ikkje registrert viktige biologiske verdiar i strandsona i Naturbase eller Artsdatabanken. Dette tyder ikkje nødvendigvis at slike verdiar ikkje finst.



Diskusjon og oppsummering

Kontakten med sjøen er mykje av identiteten til Ulvik. Både som rekreasjon for lokalbefolkninga, og som trekkplaster for turistar. Kontakten med sjøen gjev opplevingsverdi både visuelt og i aktivitet som ein bør ta vare på og vidareutvikle.

Vestre del av den kartlagte strandsona er austvendt og har difor ikkje dei same soltilhøva som resten av strandlina. Det kunne vore ein fin poll der for bading mm, men oppreinsking vil truleg koste for mykje i høve til nytta, særleg når den ikkje er optimalt lokalisert.

Strandarealet framfor Brakanes hotell kunne ideelt sett vore mykje meir offentleg. Hotellet ligg som ein barriere mellom fylkesvegen og noko av den mest verdifulle strandsona. Sjølv om ein ikkje gjer noko med bygningsmassen, kan ein sjå

på moglegheiter for betre tilkomst og tilgjenge i området; Til dømes kan ein fortsette gangvegen frå Heradshuset ut framfor hotellet, over i bru til ny «bydel» der pallefabrikken ligg i dag, og ha ei sløyfe tilbake til Heradshuset. Slik kan Brakaneset få auka attraksjonsverdi. Om det viser seg umogleg å ha strandpromenaden på framsida av hotellet kan ein i staden ha den bak, og heller nytte det sjønære arealet på motsett side av Tysso til å skape sjøkontakt langs ruta. Det er her det viktigaste utviklingspotensialet ligg.

I Tysseviki er det allereie godt tilrettelagt for visuell sjøkontakt og gjestehamn. Lengre mot aust er det badeplassar. Utfordringa ut til badeplassane er å ha godt gang- og sykkelsamband frå sentrum slik at folk kan kome seg dit utan å nytte bil.

DIALOG OG INNSPEL

INNSPEL FRÅ ARBEIDSGRUPPER

I HØVE RULLERING AV KOMMUNEPLANENS AREALDEL

I høve rullering av Kommuneplanens arealdel er det sett ned fem arbeidsgrupper som arbeider med kvar sine tema. Her presenterer vi ei oppsummering av relevante innspill frå arbeidsgruppene møte februar 2012.

Bustad

- Jobbe vidare med forlenging av Skeiefeltet.
- Sjølavika/Hjeltnes(granskogen) og Vombevika kan være aktuelle som bustadområde, avventer KU.
- Mogleg å nytte området på nedsida av vegen på Hjeltnes («golfbana»), her ligg infrastruktur lett tilgjengeleg.
- Skeptisk til forlenging av Prestegardsfeltet i retning nord-aust, på grunn av hagebruken i området.
- Stor trong for utleigeleilegheiter, fortrinnsvis store (3-4 roms).

Fritidsbustad

- God dekning for fritidsbustader i høgareliggande områder, ønske om fleire moglegheiter for bygging av fritidsbustader nær fjorden. Per i dag ser man moglegheit på Viknes, avventer kartlegging av strandsonen for og sjå om det finns andre moglegheiter.
- Ønskjer ikkje utbygging ved Solsævatn.
- Setter spørsmål til forslag om utbygging i skianlegget

på Drevtjødn og fjellsida over Øyvindstod.

- Positiv til nye hyttefelt ved Ulsberg, på Kvammen i Eidfjorden og vidareutvikling i Håheimsvika/Dalen.

Sentrumsutvikling

- Semje om at områda frå Vambeimselva, Dundis, Nedre Skeie, Brakanes m/S.bygget, Coop, Fruktlager og kraftlaget, samt områda langs Tysseviksvegen til Ulvik hotell er det mest naturlege området ein kan definera som «sentrum». Kan være naturleg å utvide for å få med områda rundt Strand hotell, fortrinnsvis på nedsida av vegen. Dette området kan lett leggast til rette for ei rekke aktiviteter.
- Ønskjer å sjå på moglegheita for å leggja til rette for næring langs vegen utover i området frå Tysso og mot Vambheimselva.

Næringsutvikling og -areal

- Området i Holmen vart i førre revisjon av KP lagt ut til industriområde, men området ligg på dyrka mark og Ulvik herad har gitt tilskot for dyrking av deler av arealet. Ein industrietablering her vil auke gjennomgangstrafikken.
- Ulvik herad ser ut til å få hand om gamle Bruravik ferje kai, som ligg strategisk til med tanke på framtidig industri/næringsareal.
- Industriområdet kring miljøstasjonen i Holmen vert vidareført.
- Industriområda i vest (Vambheim/Dundis) kan utnyttast betre. Men områda er ikkje egna for utviding.
- Området på nedsida av «flaskefabrikken» blir definert som LNF-R område. Området ved Drevtjødn som er regulert til masseuttak vil bli tilbakeført til LNF-område.
- Det må leggjast til rette for parkering av store kjøretøy strategisk i bygda, desse vert jamleg parkert på tilfeldige parkeringsplassar og langs vedsystemet i bygda.

Friluftsliv

- Leggje til rette for fellesnaust til Hjeltens båtlag gjennom utviding av LNF-området.
- Ønskje om å etablere ein parkeringsplass på høgre side av vegen inn mot Solsæ, for turgåarar sommar som vinter, og som vil bidra til å minimere «villparkeringa» langs fylkesvegen på utfartsdagar.
- Områda langs Tysso har stort potensiale for utvikling og etablering av nye turvegar, både i nedre del og litt lenger oppe langs elveløpet.
- Ynskje om at områda i Ulvikpollen som er avsett til vasskiklubben vert vidareført i det nye plankartet. Kystverkets innspill om at oppankringsplassen for cruiseskip vert utvida kjem ikkje i konflikt.
- Destinasjon Ulvik drar prosjektet om sykkelsti frå Hallingskeid til Osa vidare.

OPPSUMMERING AV SYNFARING OG MØTE

MELLOM ULVIK HERAD OG ASPLAN VIAK

Ei oppsummering av relevante moment som kom fram under møte mellom Ulvik Herad og Asplan Viak, samt synfaring i Ulvik, 27.03.2012. Områda er merka av på kartet.

Sentrum

I arbeidet med arealdelen til kommuneplanen er det komme lite innspel til utvikling av sentrum. Ein treng nytenking og synleggjering av moglegheiter.

A

Kva er omfanget av sentrum? Det er ulik oppfatning om når ein er «ute av sentrum». Nokon seier ved Vambheimselva, nokon ved Tysso. Andre vegen har det kome innspel om mogleg utviding av sentrum til Strand hotell.

B

Allmenningen vert trekt fram som et sentrumspunkt, men utan samanheng med deler av sentrum. Korleis kan eit fragmentert sentrum verte knytt i saman? Dagens sentrum manglar tilrettelagte møteplassar, parkområder og plassar å sitte ned.

C

Skeie sag A/S er i en endringsprosess, noko som opnar for å stille spørsmål ved kva arealet skal nyttast til.

Bustad

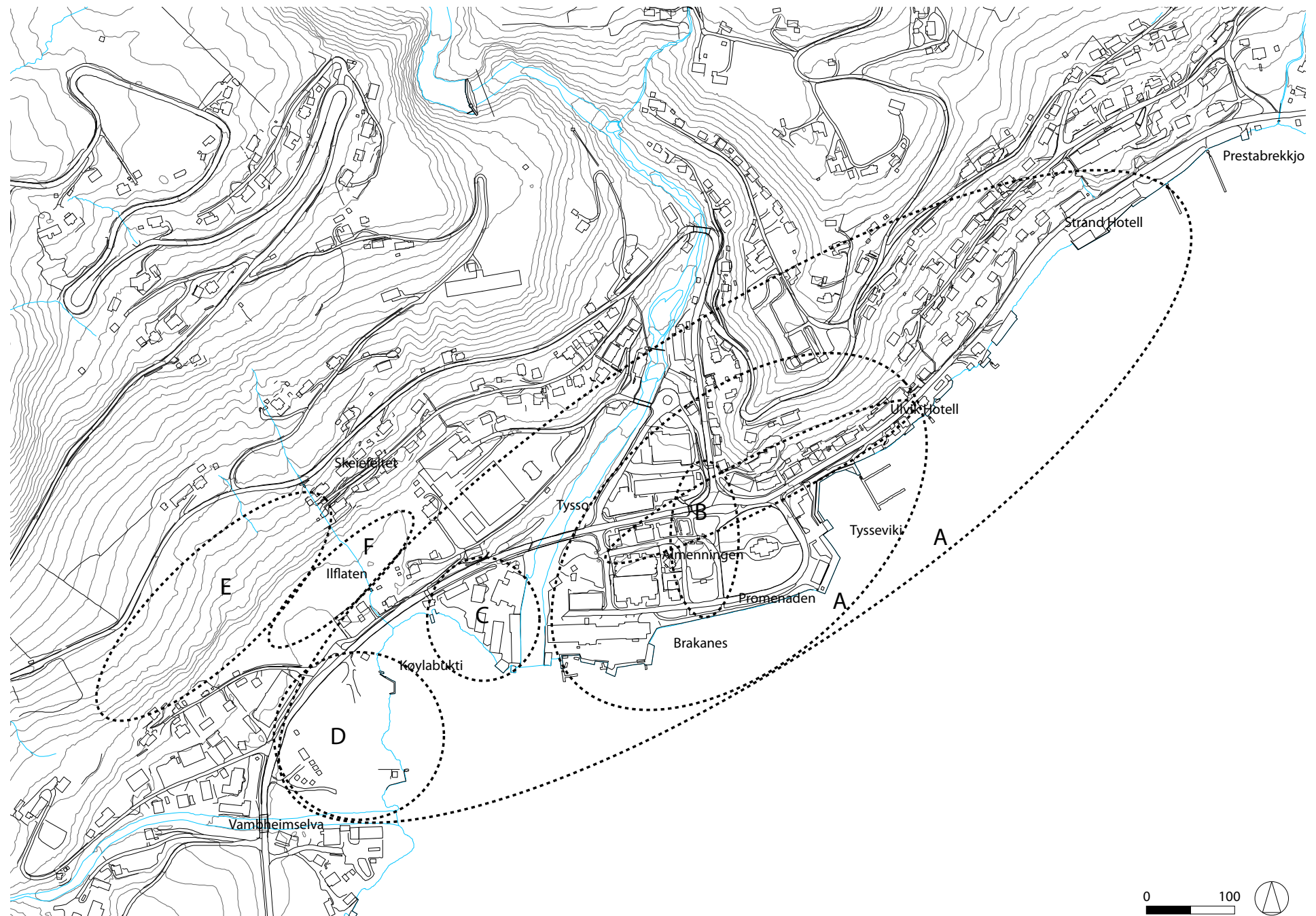
Det er bustadmangel i kommunen og blant anna behov for «overgangsbustader» for folk som ønskjer å flytte tilbake til Ulvik og gjerne byggje eigen bustad på sikt. Men dei nye terrassebustadene er ikkje det folk ønskjer seg. For familier er det viktig med en liten grøn flekk. Leilegheiter må være av ein viss storleik, 70 – 90 m², og gjerne heller i eit av dei gamle husa om der er mogleg med uteplassar knytt til bustaden. Det er ein idé om at eldre skal selje einebustaden sin og flytta i leilegheit, men dei kjøper heller ein grasklippar. Og ikkje hadde dei fått så mykje for huset at dei hadde hatt råd til å kjøpe leilegheit heller.

D

Området mellom Vambheimselva og Køylabukti var eigentleg planlagt som tomt for ein rehabiliteringsheim, dette er nå skrinlagt og det er ønskeleg med forslag til ny bruk av området. Området er unikt; det er sjønært, sentrumsnært og solrikt. Samstundes er det få flate områder i Hardanger. Kan området transformerast til eit attraktivt bustadområde? Kan det gjerast bruk av den unike hagekulturen når området vert utvikla?

E og F

I forlenging av Køylabukti er det også naturleg å sjå på området i overkanten av vegen. Her kan både Skeie-feltet verte utvida og Ilflaten verta omgjort til eit felles parkområde.



UTFORDRINGAR

ULVIK SENTRUM

1. Krysset

Krysset er inngangsporten til Ulvik og eit panoramapunkt med opning mot fjorden. Samtidig skaper krysset ein barriere mellom dei ulike delane av sentrum.

2. Undergangen

Det er nesten ingen som bruker undergangen, og det er heller ingen andre gode alternativ til å krysse veien som fotgjengar.

3a. Sentrumsgata på Brakanes

Området er prega av store flatar og uoversiktleg bruk. Til jul blir det pynta som sentrumsgate, men fungerer den som det til dagleg?

3b. Forretningsgata i Tysseviki

På gateplan er det butikklokale, men det er varierende grad av aktivitet i dei. Gata leier ut til Ulvik hotell, som ikkje har vore i drift siste åra. Korleis kan ein avgrense sentrumsgata? Og korleis disponere arealet mellom fotgjengarar, syklistar, bilkøyring og parkering? Kva er forholdet mellom gata og promenaden langs fjorden?

4 + 11. Allmenningen

Allmenningen og gangvegane ligg i dag some eit ope område midt i sentrum som hindrar kontinuitet og samanheng. På eine sida finn ein "sentrumsgata på Brakanes" på andre sida "forretningsgata i Tysseviki." Til dagleg plir plassen nytta til parkering, på merkedagar som 17. mai blir "Allmenningen" tatt i bruk som festplass. Korleis kan "Allmenningen" bidra til å knytte saman sentrum?

5. Nye Coop'en

Flytting av matbutikken har skapt eit nytt rørslemønster. Kva tyder dette for sentrum?

6. Gamle Coop'en

Bygget ligg sentralt til og påvirkar høvet til å binde saman sentrum. Slik er ny bruk av bygget svært viktig for sentrumsutviklinga.

7. Promenaden

Det er nesten berre turistane som brukar gangvegen langs fjorden, bebruarane går stort sett langs vegen.

8. Skulevegen

Skulevegen frå busstoppet til skulen er delvis smal og forfallen, burde busstoppet og vegen vore lokalisert ein annan stad?

9. Gamle tennisbana/ gamle Tysso-tunet

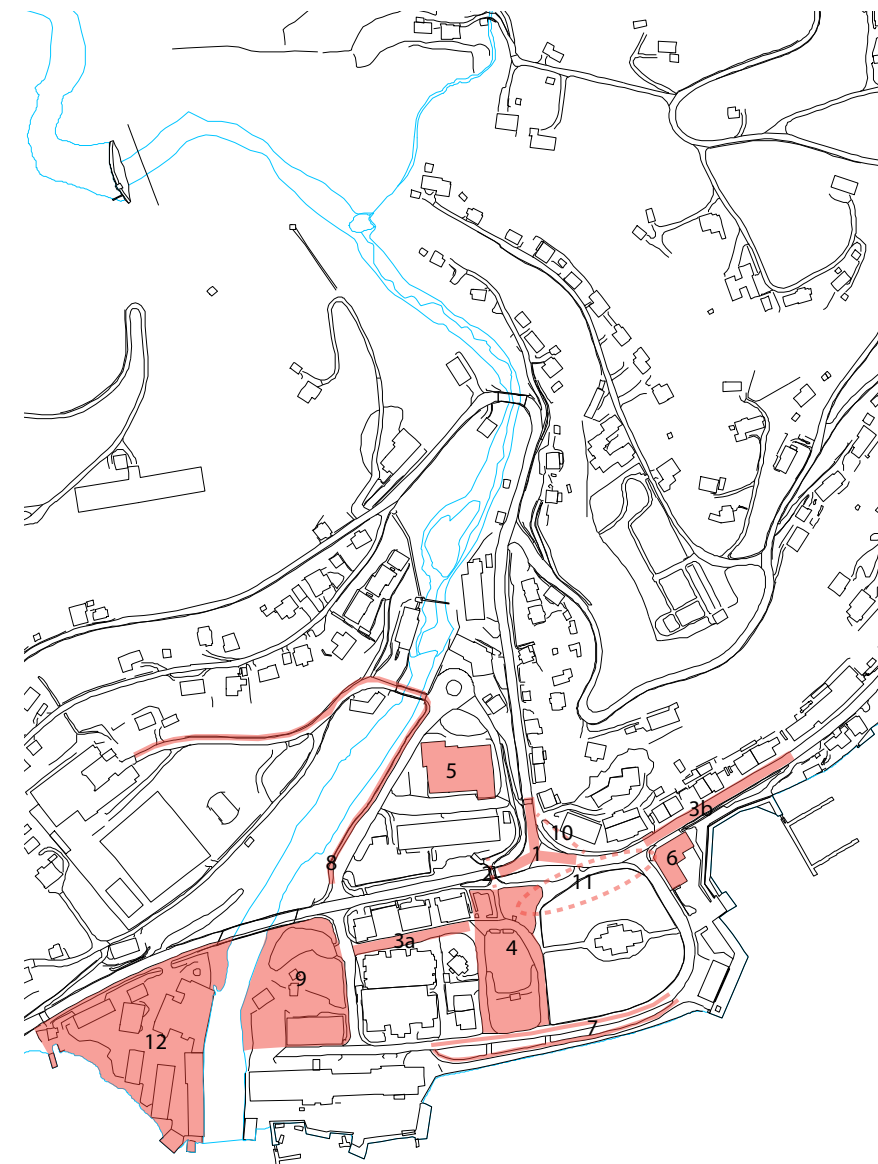
Området inneheld mykje forskjellig; mellom anna parkering, ein gamal tennisbane, ein lavvo og ein gamal kårustad. Kva for område skal dette vere? Kan parkeringa strukturerast betre på ein del av området?

10. T-krysset

Barn på veg til skulen tek kortaste vegen og skrar over arealet istaden for å følgje fortauet rundt. Dette fører til ein uoversiktleg situasjon av gåande, køyrande og parkerte bilar.

12. Skeie Sag-området

Skeie Sag som er lokalisert her har mindre produksjon og nyttar derfor berre delar av arealet. Det store området ligg nært sentrum. Kva for område skal dette vere? Skal det fortsatt vere produksjon på området eller skal det transformerast til noko heilt anna? Eksisterande bygningsmasse består av ein del enklare lagerliknande bygningar, samt ein stor trebygning.



TETTLEIK GIR IKKJE BYROM!



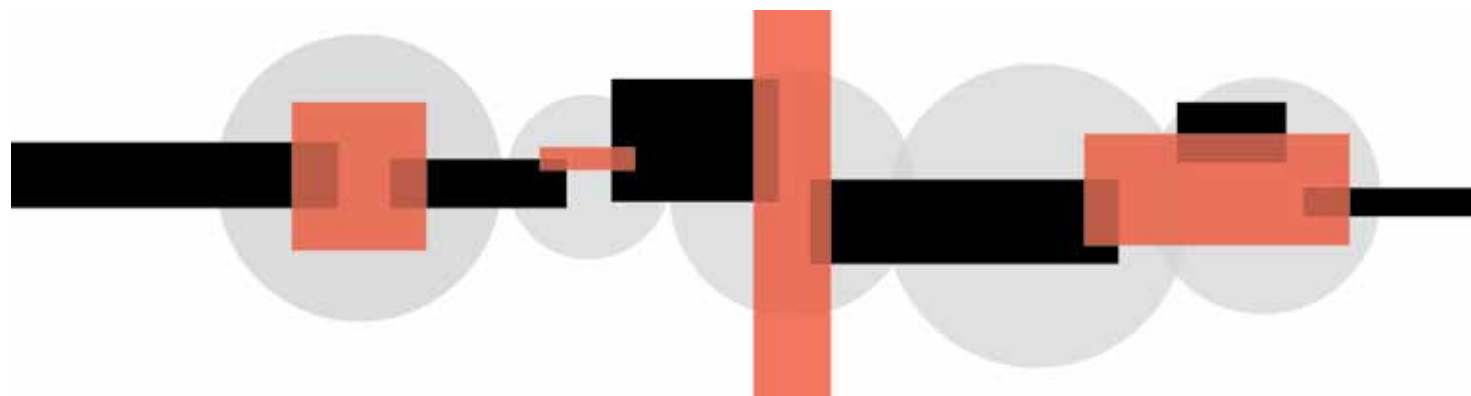
Byrom vert danna gjennom synergi av fleire typar program og i utvekslinga som oppstår i friksjonsområdet (overlappinga) mellom programma.



I overlappende program oppstår større moglegheit for utveksling.

Døme på overlappende program kan vere:

- omsorgssenter / bibliotek / symjehall / leikeplass
- barnehage / helsestasjon / bydelskafé / park
- skule / idrettshall / skatepark / bibliotek / postkontor
- badeplass / gjestekai / butikk / torg



Tilbod og program tiltrekk seg ulike brukarar:

- formålsbestemte, aktive brukarar
- formålsbestemte, passive brukarar
- brukarar tiltrekt av mylder

FRAMLEGG TIL UTVIKLING

Osa:

Bygda som skulle bli by

Det står ein einsam, rusten brann-hydrant her inne under trea.

Han fortel om at livet kunne blitt heilt annleis.

Særleg i Osa, grenda som nesten tok av.

[...]

Der borte ved Norddølo skulle jernbanen starte, jernbanen opp til Finse og ut i vide verda.

Der oppe i skråninga; ein kabelbane opp til «udsigten».

Nede på flata ved sjøen skulle rådhuset liggje, og forretningsområdet – eit Downtown i Osa!

Og postkontor her, og telegraf og apotek der.

[...]

Alt hadde dei tenkt på – i 1918.

Men konjunkturane slo seg vrange.

Osa Fossekompani slapp opp for pengar i 1926,

og vart ikkje ein gong ferdige med kraftutbygginga som skulle gjere bygda til ein pulserande by.

I dag bur det 30 menneske her inne.

[...]

Det er stilt i Osa.

Det tok aldri heilt av her inne.

utdrag frå Dag og Tid nr. 40, laurdag 4. oktober 2003

Skrive av Per Anders Todal

20.09.1941 et bilete tatt av ein tyskar, av hytten dei "okkuperte" frå Osa fossekompani





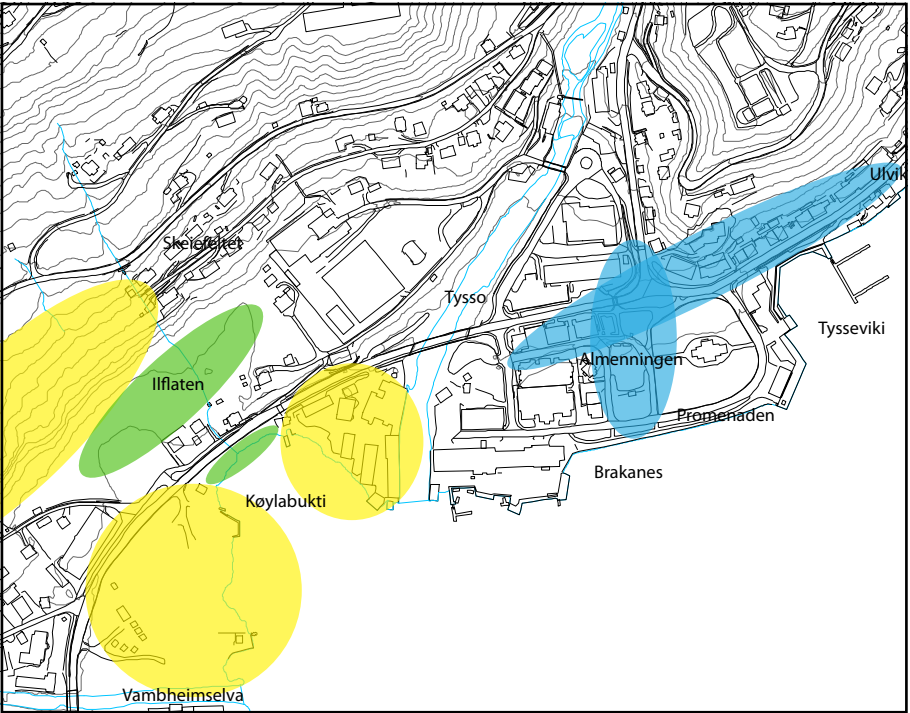
På dei neste sidene presenterer vi to ulike scenario for vidare utvikling i Ulvik sentrum. Vi vil også prøve å diskutere kva utfordringar ein kan møte i dei to scenarioa, og konkludere med ein mogleg vidare retning. Vidare vil vi gje forslag til ulike prosjekt som kan utviklast for å byggje opp under den overordna arealbruk-strategien.

Sjoarvegen i Osa med diverse anleggsutstyr.
I bakgrunnen kan ein sjå bygningane til Osa Fossekompani på Hjadlane som tyskarane okkuperte.

Bildet er datert 1941, og er henta frå kulturnett.no med kjelde Ulvik lokalhistoriske arkiv

SCENARIO 1

STYRKE DET GAMLE SENTRUM OG ETABLERE NYE BUSTADOMRÅDER I GANGAVSTAND TIL SENTRUM



Sentrum har flytta på seg dei siste åra, men det er ikkje for seint å gjere noko med det. Det er nok ikkje så realistisk å til dømes flytte Coop tilbake til sentrumsbygget, men ein kan skape nytt liv i eksisterande strukturar i framtida. Det kjem til å krevje ein del av heradet, særleg i form av kvar ein tillét nye verksemder, og om ein tillét flytting av eksisterande.

Dersom ein hadde satsa på anten eksisterande fylkesveg, eller gata som går frå biblioteket, via Allmenningen og nord for kyrkja, og kopla ein av disse to gatane saman med forretningsgata i Tyssevika, så kan ein kanskje klare å laga ein ny fornemning av eit sentrum.

Dersom ein her vel å gå langs riksvegen møter ein problema rundt krysset. Dette er ikkje utbetra sidan forrige analyse og plan, så sjansane er kanskje små for at det skjer no? Krysset ligg på ei lita høgde, og deler i dag bygda i fire delar. Då er det kanskje lettare å satse på gata ved folkebiblioteket. Denne endar i dag opp i anlegget med Tyssotunet i vest

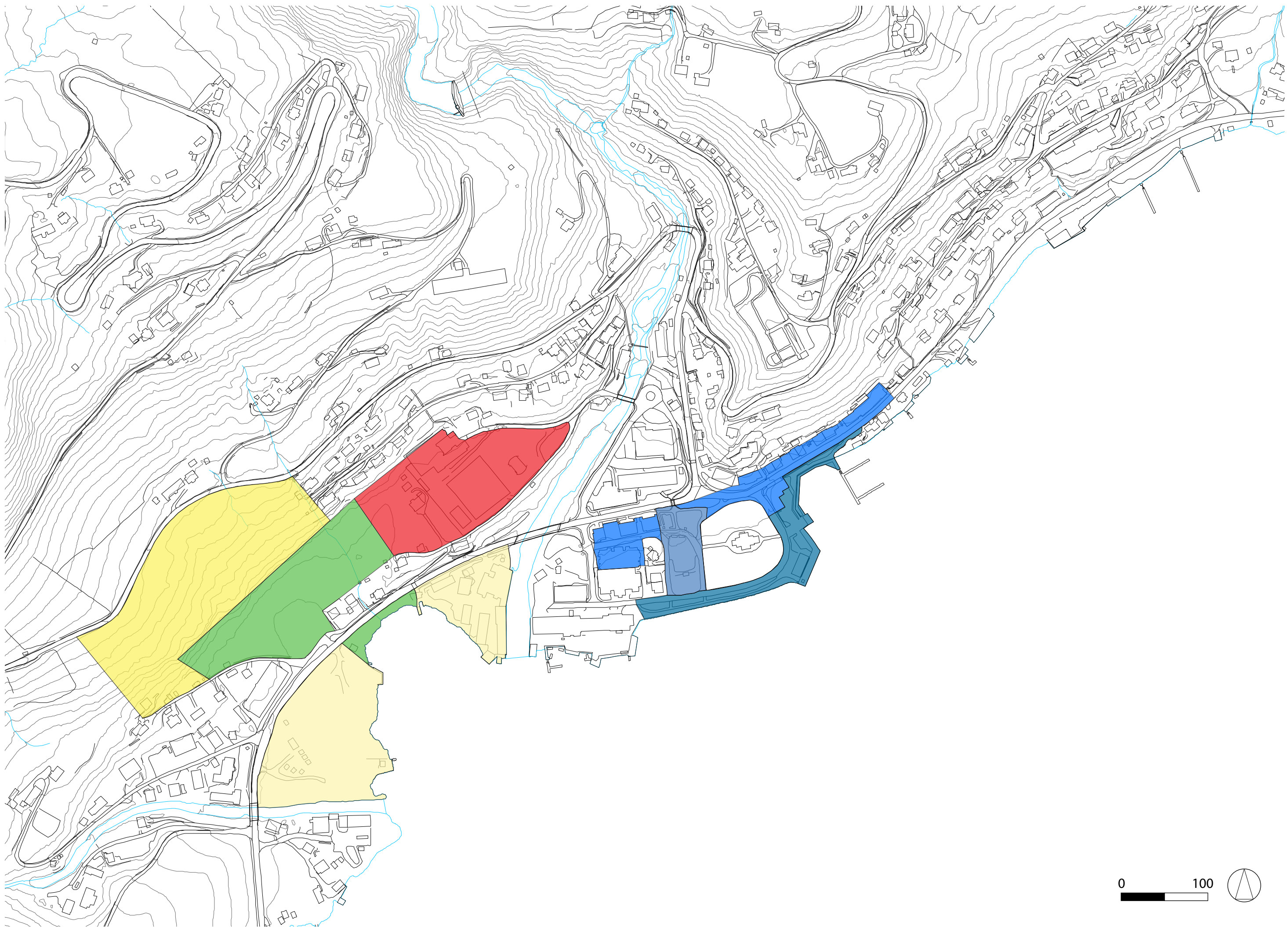
som kunne vore oppgradert som park, og går i relativt bilfrie omgivnader austover, forbi kyrkja og treff gamle Coop og fylkesvegen i starten av forretningsgata. Dersom ein hadde satsa på dette strekket, og jobba med å knyte alle andre funksjonar ned til denne gata, så ville ein kunne skape ei skikkelig sentrumsgate på ny.

Oppveksttunet med vidareutvikling av skule og barnehage er ein god idé, og ein kunne hatt områda rundt Køylabukti som ein rein bustadreserve. Køylabukti blir diskutert meir i scenario 2, men kan vere gode bustadareal, dersom det skulle bli press på bustadbygginga i Ulvik, til dømes som følge av den moglege intercity Bergen-Voss-løysinga.

Denne modellen har ein tydeleg "arbeidsfordeling", der alle nye tiltak ein gjer i Ulvik må forholde seg til den valde sentrumsgata, og ein må bruke tid og krefter på å knyte eksisterande funksjonar inn mot gata. Det må vere bra å gå frå gata og ut, til dømes frå Allmenninga og ut mot fjorden, eller frå forretningsgata og ned til bryggja.

Utfordringar er knytt til om areala vert opplevd som verdifulle nok av eventuelle verksemder. Det er nettopp søken etter andre, og "betre" stadar å etablere seg på som har ført til fragmenteringa av dagens sentrum. Verksemder flytter på grunn av plassmangel, eller dei har for stor plass, dei vil ha meir parkering, eller betre vareleveranse. Alle disse grunnane gjer at ei verksemd kan tenkje seg å flytte, og så er det heradet sin jobb å halda fast på dei. Det er heradet sin jobb å seie kvar sentrum er, og at der skal me satse og leggje til rette for det. Og nettopp ein slik haldning er den eine som kan sikre eit samla sentrum som vil verke positivt på omsetnad i verksemdene.

- Skape ei samanhengende sentrumsgate, som startar ved dagens grillkiosk og endar opp ved Ulvik hotell. Gata kobler seg på Allmenningen.
- Oppgradere Allmenningen: strukturere parkeringsareala, legge nytt dekke og etablere møteplassar.
- Vidarutvikle fjordpromenaden. Knytte den sammen med sentrumsgata og Allmenningen i enkelte punkt.
- Etablering av nye bustadområde på kvar side av Køylabukti.
- Utviding av Skeiefeltet, utbygging av nye boliger.
- Etablere oppveksttun av eksisterande skule, idrettsanlegg og ny sentrumsnær barnehage. Etablering av parkområde på Lilflaten i forlenging av området.
- Gjere tilgjengeleg friområde langs fjorden og opparbeide parkområde på Lilflaten. Skape fotgjengersamband mellom bustadområda i fjellsida og bustadområda ved fjorden, samt oppveksttunet.



0 100



SCENARIO 2

FLYTTE SENTRUM OG KOBLE SAMAN MED NYE BUSTADOMRÅDER



Sentrum i Ulvik har flytta seg fleire gonger i historia. Først gjorde ein det heilt medvite, ved flytting frå Hakestad. Ny byplan etter brannen under krigen reetablerte sentrum nok ein gong. Så blei omlegginga av riksvegen i samband med bygginga av Vallaviktunnelen starten på ei meir umedvite omstrukturering av sentrumssona. Denne prosessen blei nesten ”fullført” nyleg, med flyttingen av COOP til gamle fruktlageret. No er det berre kafé igjen i gamle ”forretningsgata”. Den nye struktureringa av Ulvik er difor meir uplanlagt. Ulvik består av ulike veg- og plassrom, med noko tilfeldig valte næringsverksemdar plassert inntil.

Historia har vist at det er fullt mogleg å flytte eit sentrum. Areal rundt Kølabykti har eit stort potensiale for ny utbygging. Her er ingen konflikt i arealbruk, arealet ligg flott til langs fjorden, ein har stort nok areal til å kunne byggje mykje, og ein har moglegheit for å kople bustad og næring i eit flott nytt område. Slik kunne ein tenkje seg at ein laga Ulvik om til ein elvestad. Hotellet, kommunehuset

og ulike kulturføremål kunne lagt på austbreidda av elva, nye gongliner med bru kunne vert etablert over elva, og så satsa ein tungt på bustad/næring på ”halvøya” med pallefabrikken. Dermed ville vestbreidda ha gitt bustad, kafé og samband til heile skuleområdet/det nye oppveksttunet. I bakkant i vest kunne ein ha laga til fleire bustadområde, mens kyrkja og båthamna danna bakteppet i aust.

Vi trur at dette kunne blitt ein flott stad å vere og bu. Men det krev store investeringar, særleg i nye næring- og bustadbygg. Og, det fører til at ein ”gir opp” dagens sentrum, og den historiske forretningsgata med småhusa som har utsyn til båthamna.

For at eit slikt scenario skulle kunne virke, er ein avhengig av ein storaktør som ynskje å satse. Tildømes om Voss får ein storstilt utbygging som følgje av kortare reisetid mot Bergen, kan det tenkjast at eit av dei store bustadbyggelaga ville satse på alternative bustader til folk som arbeider på Voss. Dette er langt fram i tid og heilt uvisst om det nokon gong skjer, men om det skjer så hadde jo dette vore ein mogleg utvikling. Spørsmålet blir om ein skal leggje tilrette for det.



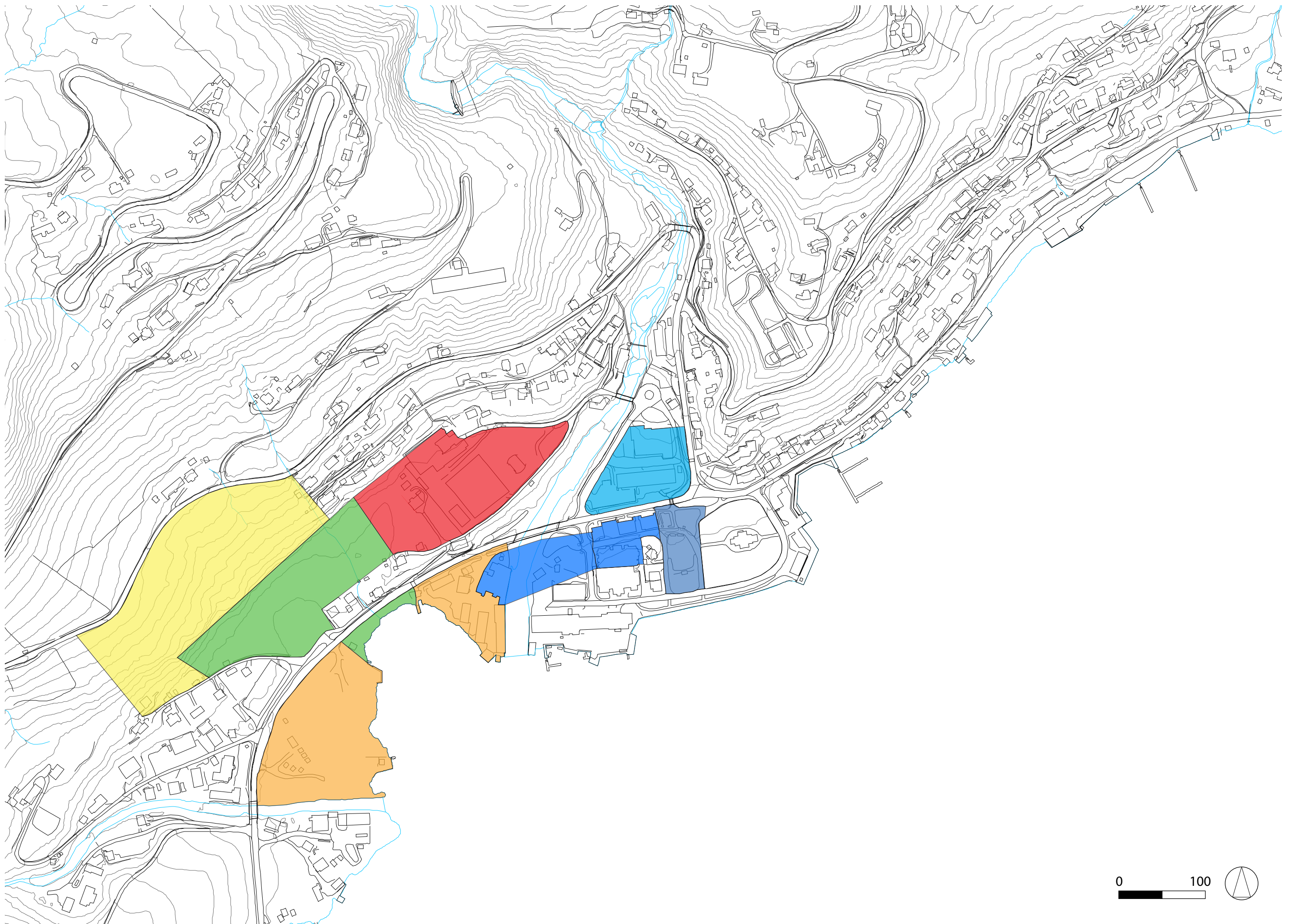
Bildet er henta frå Asplan Viak sin moglegheitsstudie frå ny bydel Stranda i Florø. Her har ein nettopp lagt til rette for ein storstilt utvikling i byen. Ein veit ikkje om det vil skje, men berre det å ha utvikla teikningane har skapt ein positiv stemning, og det er utbyggjarar som tenkjer på oppstart av planarbeid i dag.

Utviklinga av Ulvik som ein elveby kunne vert marknadsført som ein heilt ny og annleis landsby i Hardanger. Sjølv om dei fleste tettstadane har elv, til dømes Odda og Eidfjord, er det ikkje elva som oftast står i høgsete. Alle tettstadane

definerer seg som fjordstadar, og konkurrerer slik med kvarandre. Både Odda, Eidfjord og Ulvik har også på mange måtar snudd ryggen noko vekk frå fjorden, og vender seg i all hovudsak inn mot fylkesvegar og riksvegar gjennom staden. I Ulvik er jo dette tydeleg, sidan gamle fylkesvegen framleis ligg der, heilt ytst mot fjorden, og med dei gamle sentrumsbygga på innsida.

I forhold til scenario 1 som diskuterer moglegheiter for å redde og styrke eksisterande sentrum, ville ein i dette scenarioet kunne begynne litt på nytt. Det er store kvalitetar i dette forslaget, og mykje som kunne verte vidareutvikla.

- Oppgradere Almenningen: strukturere parkeringsareala, legge nytt dekke og etablere møteplassar.
- Oppgradere eksisterande sentrumsgate og forlengje den mot vest, skape en samanhengande sentrumsstruktur fra Almenningen og over Tysso.
- Oppgradere området rundt Coop-butikken og Heradshuset og knytte det saman med resten av sentrumsområdet.
- Etablere nye område på kvar side av Kølabykti, der bustader og sentrumsfunksjonar vert blanda.
- Utviding av Skeiefeltet, bygging av nye boliger.
- Etablere et oppveksttun, bestående av eksisterende skule, idrettsanlegg og ny sentrumsnær barnehage. I forlengelse etableres også parkområde på Lilflaten.
- Gjere tilgjengeleg friområde langs fjorden og opparbeide parkområde på Lilflaten. Skape fotgjengarsamband mellom bustadområda i fjellsida og dei nye områda ved fjorden, samt oppveksttunet.



FRAMLEGG TIL UTVIKLING

Realiteten blir ein blanding av dei to meir ytterleggjåande scenaria. Vi trur ein bør vere varsam med å tillate sentrumsutbygging vest for Tysso, og at ein heller bør arbeide med å knyte sentrumsfunksjonar inn mot ei sentral gate i Ulvik.

Tysso er i dag ikkje nemneverdig i bruk, eller potensialet er ikkje utnytta i nemneverdig grad i dag. Områda rundt elva har også moglegheit for ein vidareutvikling. Ein transformasjon av pallefabrikk-området kan slik vere eit godt prosjekt for bygda. Kanskje området kunne vore utvikla til ein blanding av bustad, kultur og næring, men med tydeleg retning inn mot sentrum? Kanskje ein kan sjå på pallefabrikken som eit bakteppe for Tyssotunet og som starten på sentrumsgata, og slik gje gata fleire funksjonar.

Vi trur at hovuddelen i arbeidet blir å kopla dei eksisterande funksjonane inn mot ei opparbeida sentrumsgate, og arbeide med arealbruken i dei områdene sentrumsgata passerer. Når ein etablerer ein ny (oppgraderar ein gamal) akse aust-vest gjennom Ulvik, er det avgjerande at alle (både i heradet og blant folk) jobbar med å mogleggjere liv i denne gata.

Frå gammalt av gjekk det ei bru i forlenginga av gata nord for hotellet og over Tysso vestover. I strandsoneanalysen er det peika på potensialet med ei gate og bru sør for hotellet og inn sør for pallefabrikken. Begge disse (teikna inn som dei to sørlegaste bruane på teikninga), er gode alternativ. Ein tar historien med seg og ein tar poenga frå strandsoneanalysa. Vi rår likevel til å velje ein av dei to nordlegaste forslaga i skissa. Ved å leggje ny gongbru i forlenginga av den nye sentrumsgata vil ein forsterke denne ytterlegare. Vi trur dette er det viktigaste.

Det ein misser ved dette grepet er potensiala som ligg i tilgjengeleg strandsone sør for hotellet. Vi trur likevel dette kan skapast andre plassar. Ein flott sørvestvendt park kan etablerast på tomten til pallefabrikken. Saman med nye bustader, det nemnde sentrumsbygget og den nye parken vil dette kunne bli ei nydeleg halvøy. Den sentrumsnære

badeplassen ligg der. Samstundes kan ein også jobbe med å bryte opp den ganske lange murkanten sør for kyrkja og slik gje ein moglegheit for å komme heilt ned til sjøen midt i sentrum. Til dømes kan dette etablerast nedanfor allmenningen.

Områda vest for pallefabrikken foreslår vi som framtidig bustadpotensial. Likeins utvikling av Skeiefeltet. Oppveksttunet (med skule og ny barnehage markert i raudt, dei to nye bustadområda og det store flotte nord-sørgåande parkrommet vil gje ein flott ende på Ulvik sentrum. Eit område for framtida.

Austoverfrå pallefabrikken foreslår vi ein kulturhistorisk park - fruktpark rett nord for hotellet. I 1993 foreslo Asplan Viak å etablere ein fruktpark på det 2500 m² store arealet rundt fruktlageret. Fruktparken blei skildra som: "eit graskledd område med ulike typar frukttrær". Ideen var at ein kunne gå i parken og plukke frukt, kanskje ha utsal av frukt, og at alle kunne sjå den fantastiske blomstringa. Ved å flytte denne ideen til hotellet kan ein til dømes bruke parken som hage for hotellet sine gjestar, og tiltaket vil verke som ein flott portal inn i Ulvik. Knyttar ein fruktparken saman med tankane om ein kulturhistorisk park i det same området kan dette bli ei flott inngangssone til det indre Ulvik sentrum. Dette krev ei restrukturering av parkeringsplassane til hotellet, den innegjerda tennisbanen og mellomromma mellom desse. Her er også plass til eit nytt bygg.

Vidare har vi foreslått å etablere "julegata" som ny hovudgate for fotgjengarar. Her må det til nye bygg, nytt dekke på bakken, ein oppgradering av mellomromma, hyggelegare uteplassar og ein strukturering av parkeringa. Denne gågata knyter seg inn i toppen av allmenningen, som bør strukturast på nytt. Allmenningen er i dag for stor, og det er plass til nye bygg her og. Vi foreslår å stenge undergongen under vegen, fylle ut på nordsida av vegen, og ha ein planfri overgong. Nye bygg sør for vegen tar opp høgdeforskjellane, og ein skapar dermed eit plan som strekkjer seg frå kommunehuset, over eit skikkeleg kryssløysing og ned mot allmenningen. Tilsvarande bør ein kanskje akseptere ny funksjon i form av ein paviljong sør på allmenningen.

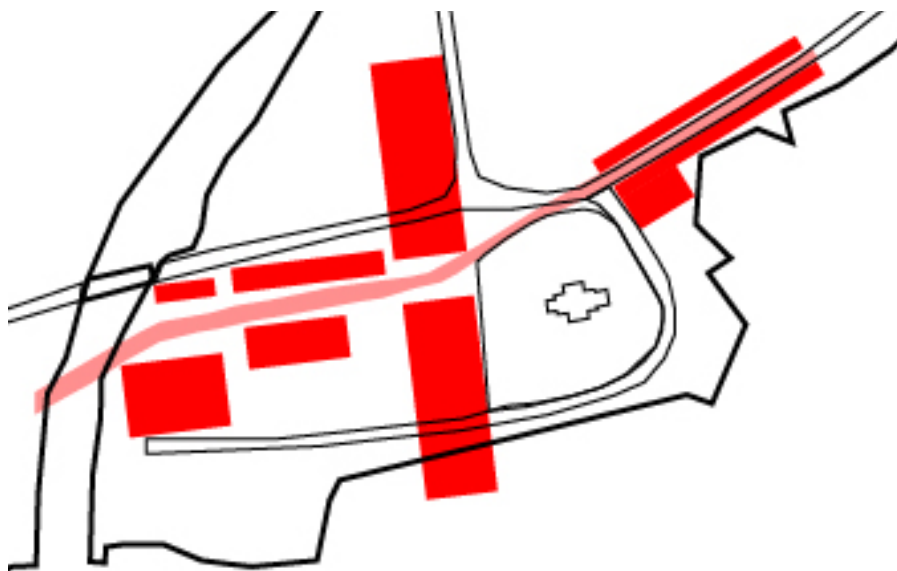


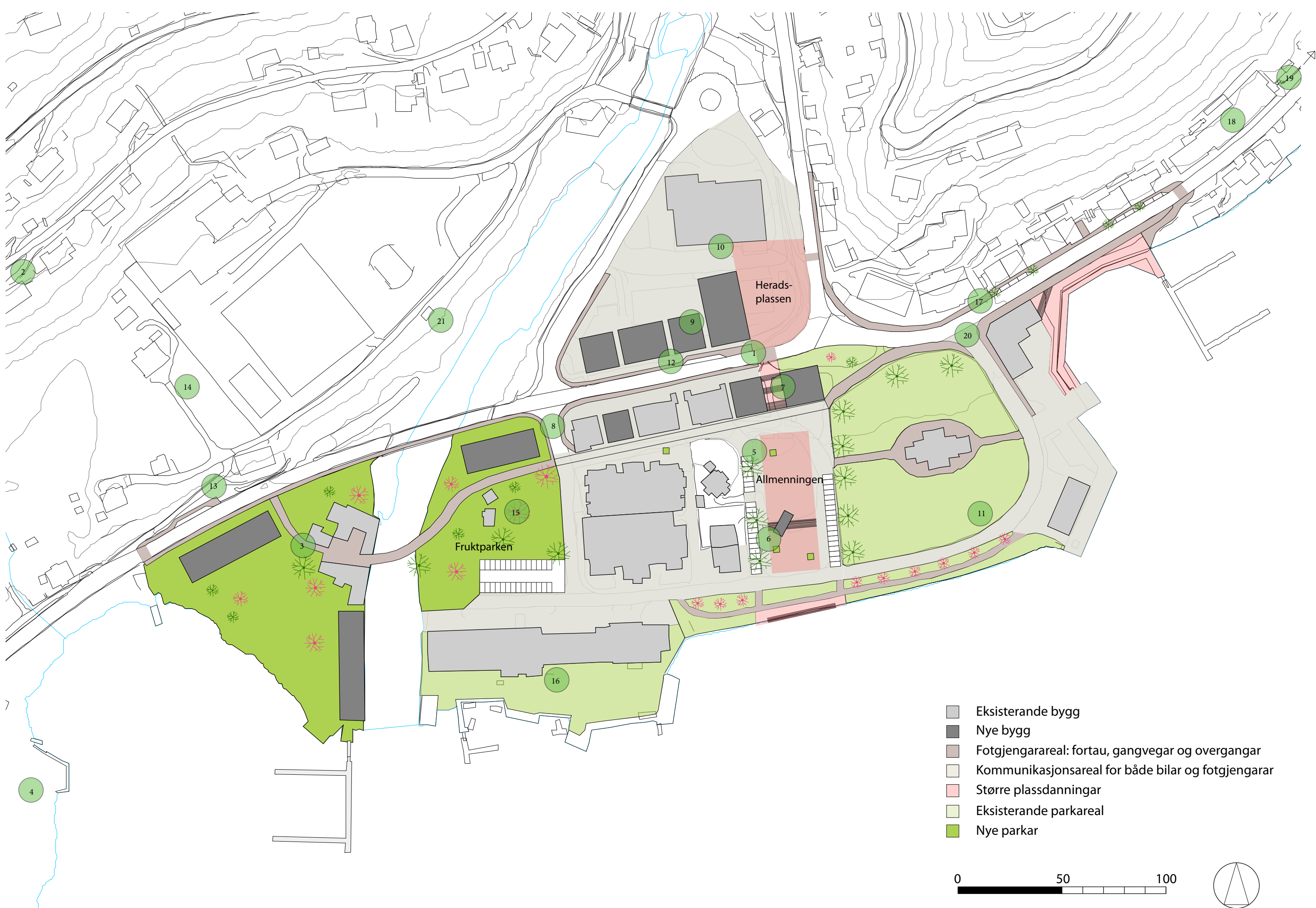
I Florø lagde Asplan Viak eit moglegheitsstudie for eit nytt sentrumsbygg som strekk seg i frå gata og ned til fjorden, via eit plassrom. Bygget vender seg både mot allmenningen og mot gata, tek opp høgdeskilnadene mellom dei to, og gir kvalitet til omgivnadene. Ei liknande løysing ser vi for oss kan fungere heilt nord i allmenningen.

Allmenningen er i dag 17. mai-plass. Men ein får litt same kjensle som på Festplassen i Bergen før denne blei opprusta. Allmenningen er i det daglege brukt til parkering og er for stor som kvardagsplass. Vi trur ein omarbeiding og oppdeling av plassrommet kan vere bra. Dei nye sentrumsbygga i nord, gir god "ryggdekning" på plassen. Her er trappeanlegg mot fylkesvegen, og ein er i gågata aust - vest. Vi kan leggje parkeringa ut mot sidene av plassen, strukturere dei betre, og få plass til enda fleire. Sjølv plassen blir delt av eit flott trappeanlegg som tar høgdeforskjellen midt på, samt ein paviljong sett på skrå som for eksempel kan fungere som ein pub og kafé. Dette bygget gir inndeling i ytterlegare mindre rom som kan fungere for seg sjølv også når det ikkje er syttande mai. Avslutningsvis trappar vi allmenninga heilt ned og ut i fjorden. På dette viset skaper vi den sørvende og urbane badeplassen omtalt i strandsoneanalysa, utan å gå inn i hotellhagen.

På eit overordna nivå kan ein gjennom diagram syne kva som er det viktigaste arbeidet. Sjølv utforminga av det, gjennomføringa, og designen av prosjekta er ikkje det viktigaste. Det er heller ikkje utsjånaden til bygg i dei illustrasjonane som kjem på dei neste sidene. Det som er viktig i dette konseptet er at alle dei tilgrensande områda no får ei oppgave i å gjere seg tilgjengeleg mot sentralrommet ein har skapt. Og det er i overgangssonene spanande "byfriksjon" kan skapast.

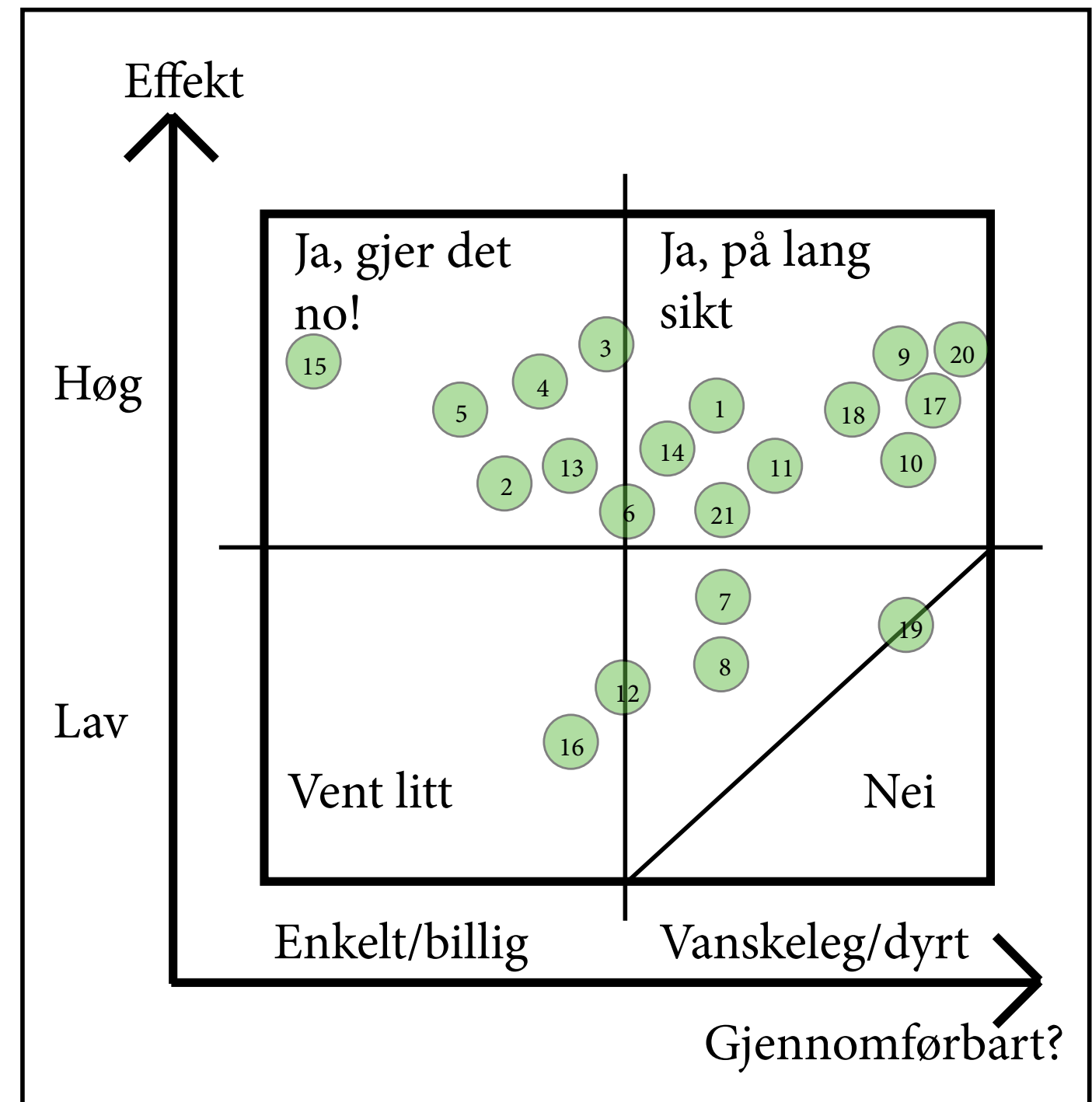
Når ein tildømes jobbar for å få Coopen synleg i bybiletet, at ein kan sjå han forbi kommunetorget når ein står i det nye krysset, får ein fleire funksjonar på same stad. Dermed kan dei som skal på butikken, dei som skal til kommunen, dei som bur i eldreheimen og dei som tilfeldigvis kryssar gata møtast og ein har skapt eit område med liv. I dag er alle disse fire "funksjonane" spreidd på fleire stadar, og med inngong frå forskjellig del av Ulvik.





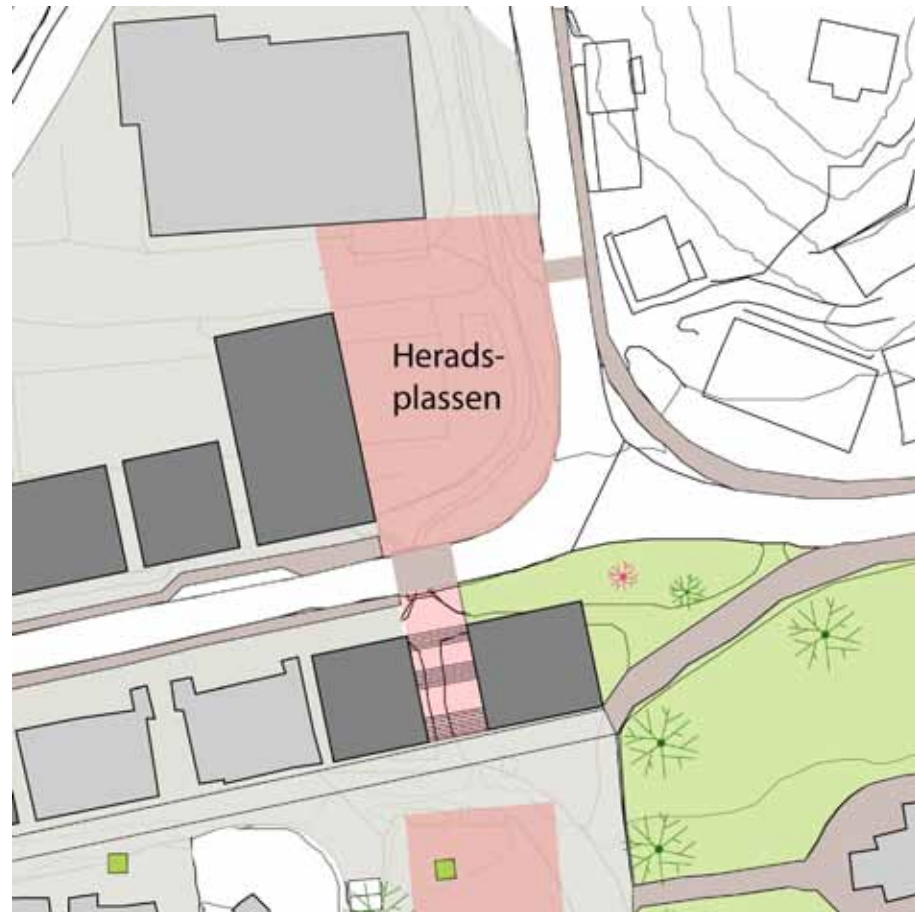
OMRÅDE FOR UTVIKLING

1. Gategrepet - heving av områda mellom krysset og heradshuset
2. Skeiefeltet
3. Bustad og park på pallefabrikken. Sørvestvendt park med fokus på leik. Kulturtilbod og kafé i omarbeidd pallefabrikk.
4. Bustad og park på halvøy sørvest for Køylabukta
5. Allmenningen - oppdeling, strukturering. Nedtrapping til fjorden og trappeanlegg mellom nivåa.
6. Paviljongbygg - pub og kafé på allmenningen
7. Sentrumsbygg mellom allmenningen og riksvegen.
8. Sentrumsbygg mellom gågata og riksvegen
9. Omarbeidinga av heradshuset og heradsplassen
10. Omstrukturering - ny fasade på Coop
11. Fortau - gang og sykkel- hamnepromenade i sentrum.
12. Flytte busstopp til midt i gata mellom heradshuset og allmenningen
13. Lage nytt skulebusstopp ved pallefabrikken og sikre skuleveg for borna.
14. Oppveksttun - skole, idrett og barnehage
15. Hjeltnesprosjektet; frukttre langs fjorden, fruktpark, og Hjeltnes områder i hele Ulvik
16. Strandpromenade forbi hotellet
17. Nytt breitt fortau langsmed gamle Coop.
18. Gang og sykkelssystem til Prestabrekkjo (frå sentrum)
19. Gang og sykkelssystem til Hjeltnes
20. Ny verksemd i Coop bygget (næring mot gata, bustad i andre)
21. Gongsystem langs Tysso



1 Heving av Heradsplassen

Ved å lyfte terrenget sør for COOP og heradshuset vil ein vere i plan med riksvegen. Dette opnar ved omorganisering av heradshuset og COOP for ein ny og flott heradsplass som blir liggande som bakteppe for allmenningen. I staden for undergangen blir det overgong i plan med vegen.



2 Rekkehus på Skeiefeltet

- Skrånande terreng
- Hage/ terrasse
- Tilkomst frå eksisterande avkøyrslø i aust og vest? Ikkje gjennomgåande trafikk.
- To til tre etasjar
- Kvar eining sør for veg (under i terreng): 60 kvm grunnflate, totalt 120 kvm i buareal pr eining. Garasje/ bod på 20 kvm. Viss 3 etasjar får ein tildømes ein mogleg utleigeeining i sokkel.
- Kvar eining: 70 kvm grunnflate, totalt 140 kvm rekke i sør nord for veg, adkomst og parkering i sokkel rett frå vegen.
- Familievennleg
- Moglegheiter for utleige i 1. etasje
- Mogleg for parkering i delar av 1. etasje for rekke i sør



Steinsvik Arkitektkonto AS - Passivhus Tromsø



3,4 Bustad og Park

Vi har vist bustad både vest for Køylabukta og på tomten ved Pallefabrikken. Om ein ynskjer tilflytting til Ulvik må ein tilby flotte tomter. Slik vi ser det er det ikkje flottare tomter enn desse to. Ved å gjere strandsona tilgjengeleg og sikre offentleg parkareal innimellom husa, vil ein ikkje privatisere områda. På denne måten kan dei utviklast som private bustadområde, men samstundes gje mykje tilbake til Ulvik som stad. Ombygging av Pallefabrikken kan også gje mykje i form av stadidentitet, billige hyblar eller internatfunksjonar til gartarskulen og eit flott nytt byrom til allmenn bruk. Ny bru over Tyssø markerer starten på gågata. Alt etter kven som er utviklar vil programmet for innhaldet i pallefabrikken kunne tilpassast. Viss tildømes Ulvik hotell er utviklar kan delar av bygget som henvend seg den veien vere nytta til kultur? Dette vil kunne gje hotellet eit større kundegrunnlag.





5,6,7 Allmenningen

Dei ulike spranga i terrenget blir løyst med trappeanlegg og køyrevegar i ytterkant (oppfylle krav til UU). Allmenningen blir dermed eit rom som strekkjer seg frå heradsplassen i nord, over riksvegen, mellom dei nye sentrumsbygga, over den nye gågata, via paviljongen som ligg midt på og ned og ut i fjorden. Ein strukturering av parkeringsarealet gir fleire parkeringsplassar (her vist 40) og meir opphalds areal.



Døme frå Fritzøe bryggje i Larvik



Døme frå Stavanger; laksetrapp



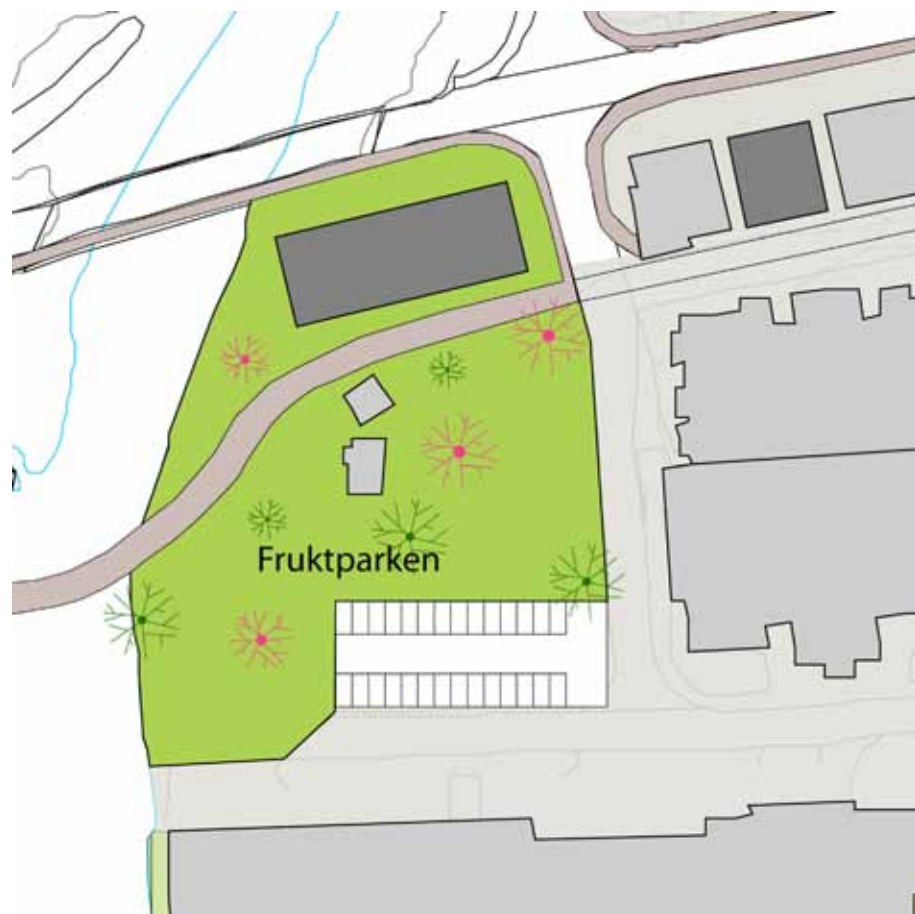
Døme frå Moss



8 Sentrumsbygg

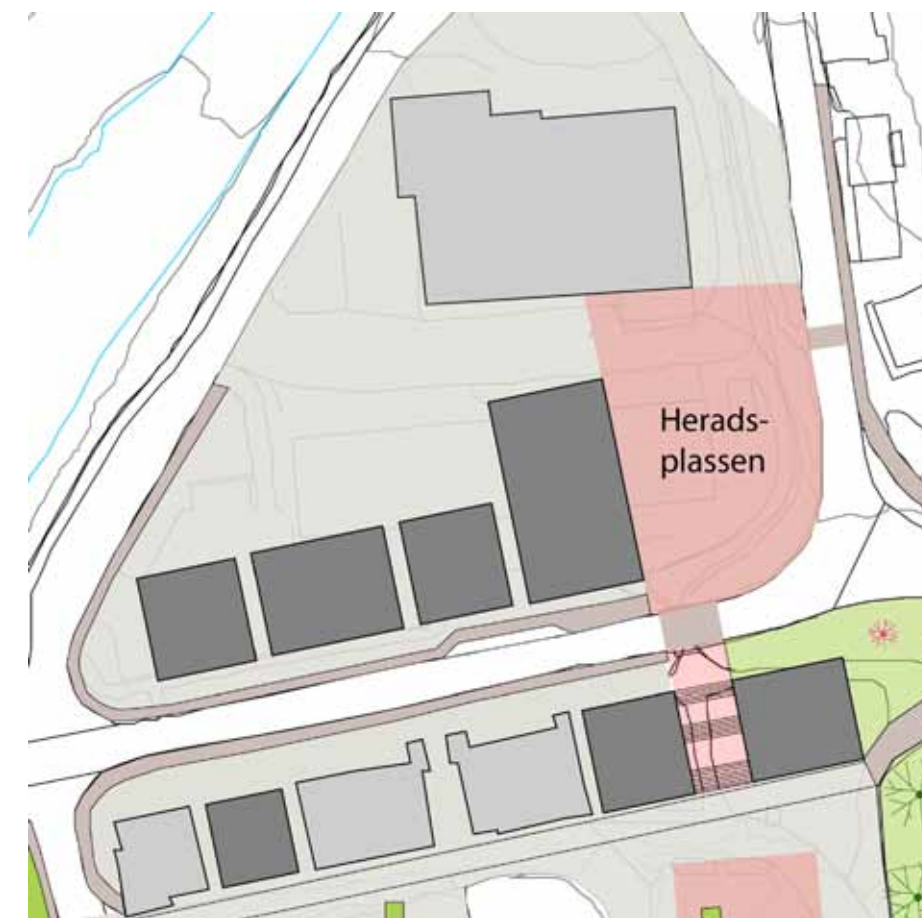
Nord i fruktparken er det plass til eit nytt sentrumsbygg (næring og bustad) der ein har parkering under dagens riksvegnivå. Bygget er vist oppå dagens parkeringsplass.

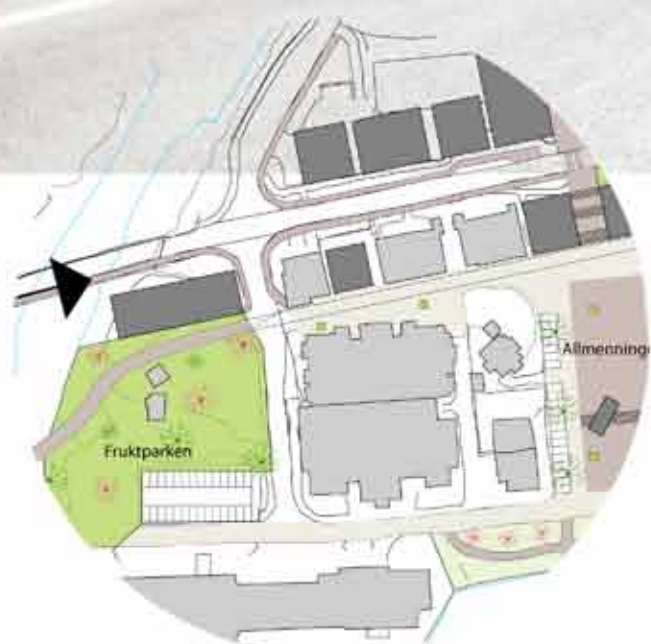
Det er også mogleg å fylle inn bygg i gata i sentrum. Her har vi vist nytt bygg på dagens parkering for uttrykingskjøretøy - desse kan settast ein annan plass.



9,10 Heradshuset

Viss og når ein må byggje nytt heradshus eller nye eldrebustader så rår vi til å sjå på utnyttinga på tomta. Bygget ville i mykje større grad gitt noko til Ulvik viss det lå langsmed riksvegen. På dette viset dannar det eit tydeleg gateløp og ein tydeleg plass bak. Vi har også valt å vise fleire volum som snakkar litt meir med dei andre storleikane ein finn i Ulvik. Coopen kan få ny fasade ut mot denne plassen.





11,12,13 G/S i sentrum

Ved å leggje tilrette for nye busstopp, eit sentralt i Ulvik og eit for skulebarn ved pallefabrikken løyser ein fleire av problema Ulvik herad har nemnd. Når ein koplar gongtrafikken opp til gågata og ikkje langs riksvegen kan ein i dette framlegget gå bilfritt til og frå skulen i heile sentrum. Sentrumsstoppen er vist til venstre og nytt busstopp ved skulen er vist under.



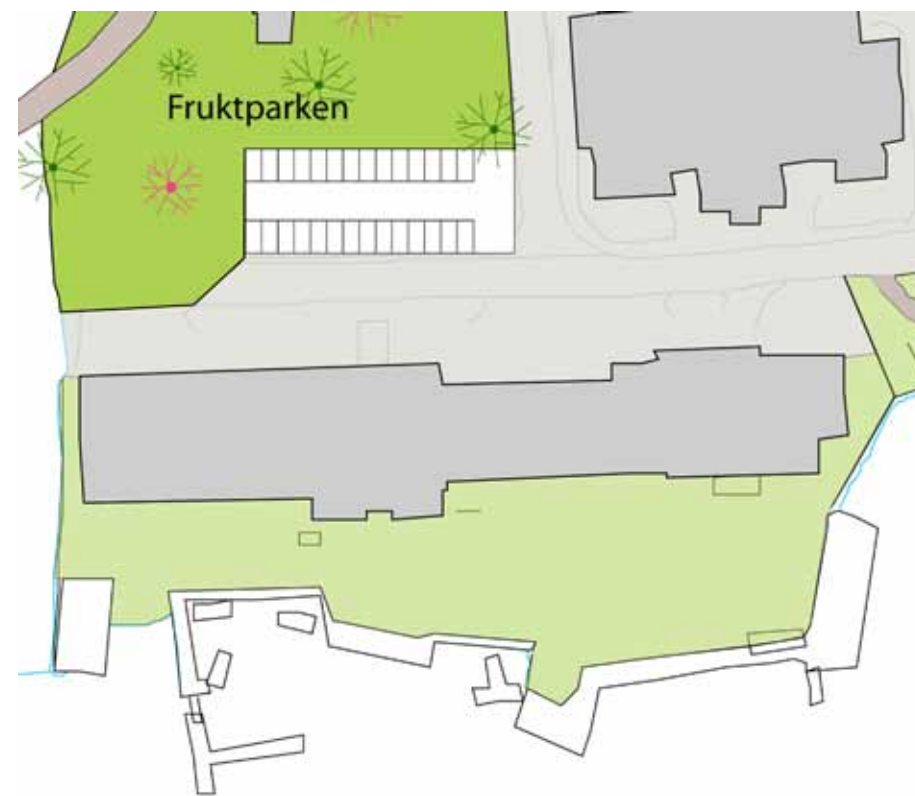
14 Oppveksttun

Ved å plassere ein ny sentrumsbarnehage ved skulen får ein samlokalisert mykje av dei offentlege tilboda. Vi rår til å utvikle området ved skulen som eit oppveksttun.



16 Gongveg forbi hotellet

Det er mogleg å anlegge ein offentlig gongveg utafor hotellet. Det nye hotellet i Larvik - Farris spa og bad - har gjort nettopp dette med suksess. Hotellet blir på det viset meir inkludert i bybiletet. På den andre sidan er det folk vi har snakka med frå Ulvik som ikkje vil dette. Dei brukar plassen foran hotellet som ein plass å snike seg litt vekk på. Ein roleg plass som passar godt med ein kopp te og ein avis.



17,20 Gamle Coop

Vi er samde med Ulvik herad i at det må skje noko i gamle Coop. Vi trur det er viktig å ha publikumsfunksjonar i etasje mot hamna og i etasje mot riksvegen, men at det vil vere mogleg med bustad lengre opp i bygget. Vi har vist - som i 1992 - høve til å lage eit breitt fortau langsmed Coop. Dette fortauet kan ha trappar opp og ned frå hamna, og ein etablerer på dette viset gongsone på sørsida av riksvegen. På nordsida av vegen må ein strukturere parkeringa - til dømes ved å leggja tilrette for langsgående parkering. Ei smalare fotgjengarzone på denne sidan og utvidinga sør for vegen vil gje nok plass både til fotgjengarar og parkering. Det blir viktig å passe på at Kafé Drøs framleis kan nytta sin flotte uteservering.



21 Tysso

Langsmed heile Tysso frå hotellet og opp til mølla og ungdomshuset kan det vere mogleg å etablere eit gongvegssystem. Fleire stader er det mogleg å gå allereie i dag. På denne måten kunne ein knytt fjorden, fruktparken, og kulturminneparken saman med elva og dei flotte områda ved mølla. Ein kunne laga til fiskeplassar, og små bademoglegheitar.



15 URBANT JORDBRUK - HJELTNESPROSJEKTET

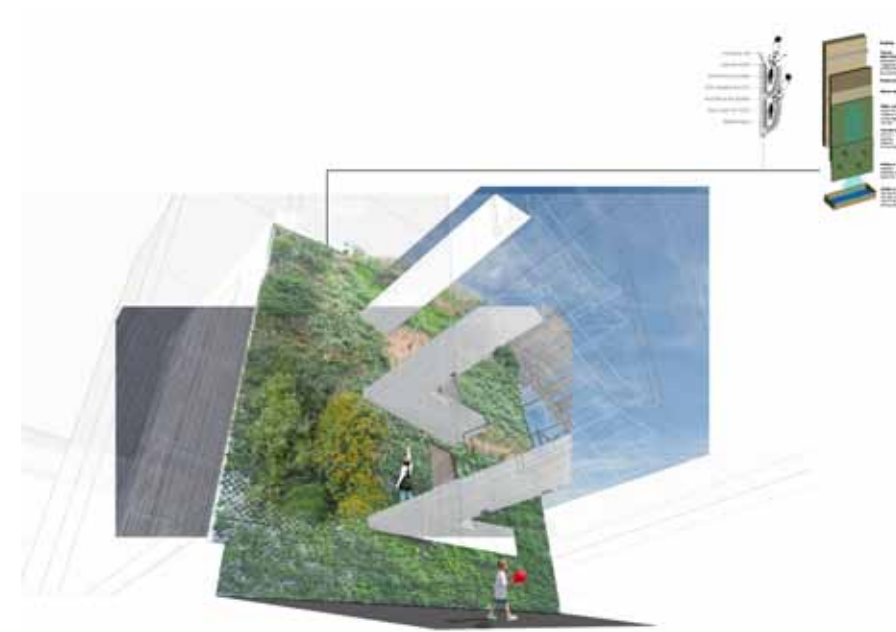
Grunna det raskt aukande folketalet i verda, og den tilsvarande raske nedbygginga av jordbruksarealet vårt, vert tilgangen på mat mindre. Mot-trendane har starta, og vi ser at jordbruket igjen er populært, då gjerne i andre former. Til dømes i København har ein fleire stadar begynt å krevje parselhagar som del av uteareal i store byggeprosjekt. Bakgrunnen for dette er delt, der noko stammar frå eit behov for matauk mens det er andre element som også er viktige. I Stockholm sel bustadprosjekt med parselhagar betre enn dei utan, det er altså ein økonomisk vinning å tilby urbant jordbruk. Ein har ein meditativ side i det heile, der mange som bur tett og urbant skildrar parselhagen sin som ein stad dei koplar av. Og ein har ein pedagogisk og sosial side.

Ein av dei flottaste tinga ved Ulvik er planteskulen på Hjeltnes. Vi trur denne kan visast betre fram. Gjennom ein serie av mindre og større prosjekt er vår visjon å tilby område sentralt i Ulvik til skulen. Vår tanke er å gje disse områda som moglege forskarstadar på urbant jordbruk, på parkanlegg og på hageanlegg. Vi trur både bustadprosjekt, allmenningar og plassrom, gater og opphaldsareal i Ulvik kunne fått slike prosjekt. Kanskje eit år veks det reddikar langsmed heile gågata, medan neste året er det sukkerertar. Dei nye bustadene får eit år berre japanske hagar, medan neste året vert det dyrka blomar og potetar i hagane. Denne kontinuerlege endringa av areala, læra om jordbruket og blandinga av dei kvalitetane Ulvik har, og planteskula sine kunnskapar trur vi kan vere eit godt prosjekt.



Vi trur Hjeltnes kunne "fått" alle dei områdene som er vist som grøne på skisseplanen. Dette gjeld ein type leikepark og hageanlegg ved pallefabrikken, ein fruktpark og kulturminnepark ved Hotellet, plantar langsmed gågata ved kinoen og bort til kyrkjeparken. Vi trur ein kunne lagt ut enkelte felt på sjølve almenningen, og heile turvegen ut mot fjorden. Langsmed gamle Coop og til småbåthamna forbi Kafé Drøs vil ein kunne gi bestemte område. På dette viset vil ein altså ha bunde saman Ulvik med blomar, grønsaker og hageanlegg. Tiltaket og ideen må sjølvklart diskuterast med Hjeltnes, men ein kunne jo sett på om disse areala kunne vert gitt som dispensasjon for areal dei i dag nyttar viss disse blir lagt til bustad i ny plan.

Ein utfordring er sjølvstendig at ein burde hatt reiskap i sentrum viss det er der jorda er, og sjølvstendig ein gong sykkelløysing til og frå skulen. Dette kan ordnast gjennom Pallefabrikken, der vi har vist moglege internatfunksjonar i etasjane, og viss ein samstundes kan lage båtplassar, kunne ein også rodd fram og tilbake til skulen?



Hausten 2011 presenterte Asplan Viak eit byggekonsept der ein brukte trapperomma mellom bustadblokkar til grøne vertikale hagar. Tanken var at det eigentleg er bukvalitet å kunne plukke tomatar rett frå vindaugget sjølv om du bur i tredje etasje. Samstundes kan slike vegger reinse gråvann frå einingane.



Bileta over syner døme på anna type urbant jordbruk. Ein kan bruke planta jord som rominndelar på ein plass, og ein kan lage heile vegger som vertikalt jordbruk. Vi viser område der vi synes planteskulen kan få arbeide, løysingane vil vere opp til dei.

18,19 GANG / SYKKELVEG

Bakgrunn

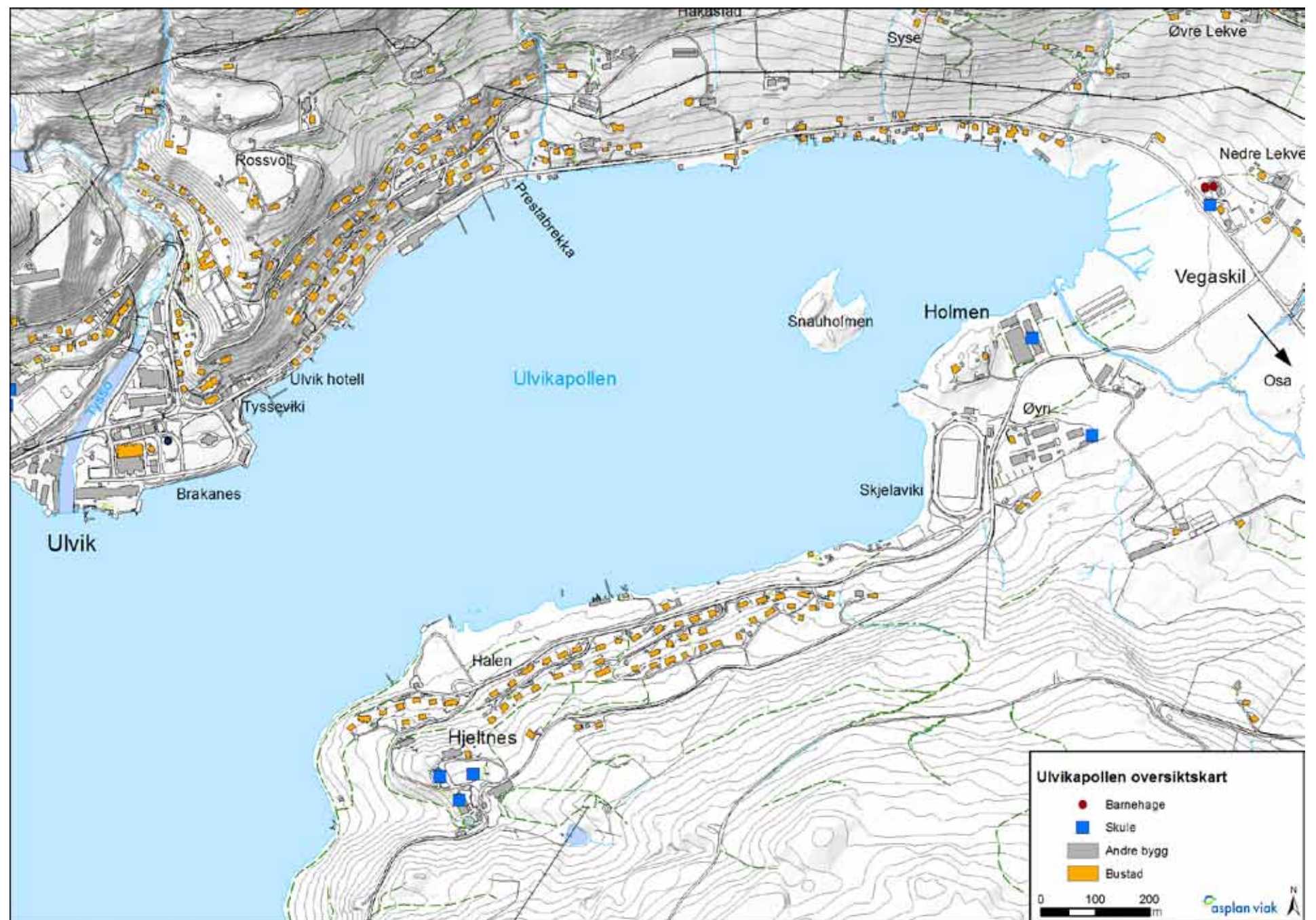
Ein del av bestillinga for stadanalysen var også å undersøke moglegheiter for gang- og sykkelveg frå sentrum til Hjeltnes. Viktige målpunkt for mjuke trafikantar er bustadfelt i sentrum og Lekve grunnkrins (Hjeltnes), gartnerskolen, idrettsplassen (Holmen) og sentrum. I sommarhalvåret er det også badeplass på Holmen og ved Prestabrekka. Avstanden mellom krysset Fv 300x301 («Vegaskil») og Ulvik sentrum er om lag 2,4 km, dvs ein passende avstand for sykkel.

Det har lenge vore ønskje om å styrke tilbod for gang- og sykkel. I Heradsplanen (2009-2020, vedteken i 2010) vert det sagt at: «Det har frå mange hald vore eit krav at Ulvik herad realiserer den frå før regulerte gangvegen langs Tysseviksvegen og inn til Prestabrekka. Det bør vurderast kva moglegheiter ein har for å etablera gang- og sykkelveg vidare frå Prestabrekka og innover til Holmen. Det må vera eit overordna, langsiktig mål for Ulvik herad å få ein trygg gang- og sykkelveg frå sentrum til Hjeltnes.» (s. 23)

Reguleringsplanen som er meir enn 10 år gamal viser fortau på 2 meter på nordsida av vegen til Prestabrekka. Ein er avhengig av noko ekspropriasjon om ein skal gjennomføre planen. Dette er det sterkt ønske om å unngå, og det har difor vore etterspurt å sjå på alternativ løysing på sørsida av vegen langs denne strekninga. Asplan Viak har sett på korleis fortau på sørsida kan utformast her.

Forbi Prestabrekka mot Vegaskil er det ikkje plass til eigen gang-sykkelveg, men ein bør sjå på moglegheiter for å etablere fortau på den eine sida. Oppsida er truleg best, då det er færrest avkjørsler der. Med antatt lågt tal syklistar og fotgjengarar ser vi einsidig fortau som ei realistisk og tilstrekkeleg løysing. Einsidig fortau der også syklistar skal ferdast bør vere minst 3 m breitt, då det er tale om ein redusert gang og sykkelveg-standard, ikkje fortau.

I tillegg kan ein redusere fartsgrensa til 40 km/t og leggja fartsdempingar tilpassa slikt fartsnivå. Dette vil redusere faren for råkøyring og auke kjensla av tryggleik, samtidig som det vil gjere det mogleg for meir vaksne og raskare syklistar å sykle tryggare i vegbanen framfor fortuet.



Vegen er fylkesveg, men har endestopp i Osa. Det går av og til vogntog på vegen til vassverket i Osa. Årsdøgnstrafikk (ÅDT) på Fv 300 er 1000, der størsteparten er trafikk mellom Ulvik sentrum og bustadfeltet på Hjeltnes (Tymbernesvegen). Fv 300 sør for krysset mot 301 og Fv 301 etter avkøyninga til bustadfeltet på Hjeltnes har ÅDT på 200 kvar.

I NVDB (Straks-registeret over politirapporterte ulukker) er det ingen registrerte sykkelulukker. Dei ulukkene som er registrert langs strekket er alle berre med bil. Ein reknar vanlegvis med at det er store mørketal, så det kan ha skjedd ulukker utan at dei er politirapportert.

Val av løysing vil avhenge av trafikale vurderingar (trafikkmengde, fartsnivå på veg, friskt, skulderbredde, etc), tilgjengelege midlar, konsekvensar av inngrep, vurdering

av aktuelle brukargrupper, og politiske prioriteringar.

Målsettingane bør vere:

1. Trafikktryggleik – Å gå til fots eller sykle er ofte einaste alternativ for barn og ungdom. I ein tettstad som Ulvik er den viktigaste målsettinga med eit gang- og sykkelanlegg å styrke trafikktryggleiken for barn- og unge, særleg langs skuleveg og til dei viktigaste fritidsaktivitetane.
2. Gjere gang- og sykkelanlegga attraktive. Attraktive gang- og sykkelanlegg kan vere ein faktor i å skape ein stad som oppfattast som god og er preventivt i høve til negative spiralar med auka biltrafikk.

Val av løysingskonsept sentrum - Prestabrekka

Handbok 017 og 233 gjev tilrådingar for val av løysing i ulike situasjonar.

Fortau i sjølve sentrum er tenkt på nordsida av vegen til forbi Ulvik hotell. Det må leggst til rette for ei kryssing mellom nord og sørsida. Ein kan her vurdere gangfelt, eventuelt opphøga. Eit gangfelt er først og fremst eit framkomsttiltak for fotgjengarane, ikkje eit trafikktryggleikstiltak. Undersøkingar har vist at gangfelt ofte gjev falsk tryggleik. I høve Statens Vegvesens handbok 270 er situasjonen på gjeldande stad i grenseland i høve til om det bør anleggast gangfelt eller ikkje. Dersom farten vert redusert er behovet mindre. Etter Asplan Viak si vurdering må sidebyttet ligge i nærleiken av trappa opp mellom husnr 52 og 54. Sidebyttet kan ikkje liggje lenger sør-vest, på grunn av plassmangel.

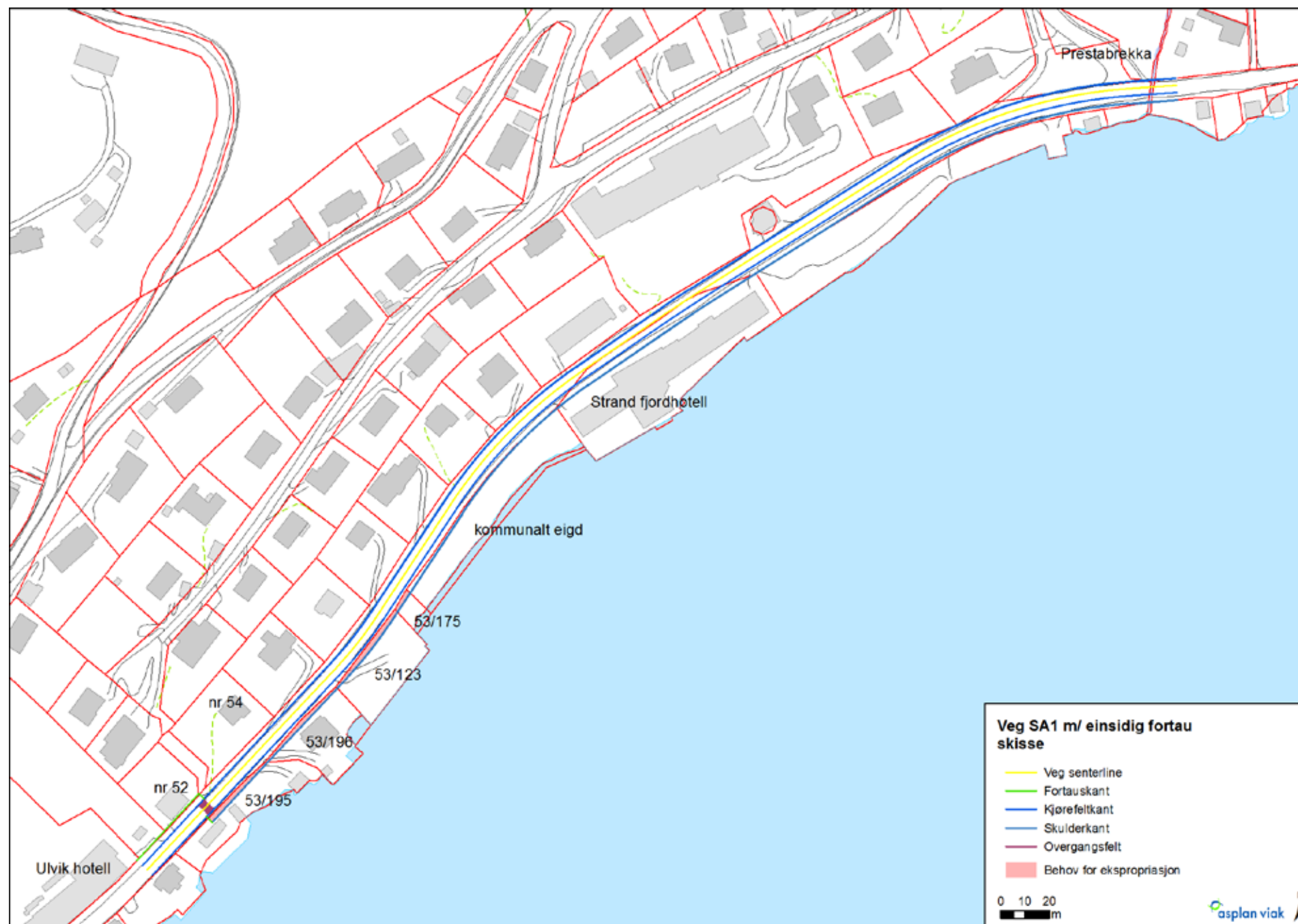
Det mest aktuelle i denne situasjonen er å etablere vegen som ein SA1 veg, der ein har breitt fortau på ei side av vegen. I tillegg bør vegen dimensjonerast med horisontalkurveradius som gjer det mogleg å køyre vogntog langs vegen (150m radius – dvs kravet frå SA3-veg). Køyrefelta bør vere 2,5 – 2,75 m.

Gang-sykkelvegen bør helst være 3 meter for å ha plass til møtande syklistar / 1 syklist og 1 fotgjengar i breidda. I tillegg må det vere skulder på 0,25m.

Med 3m fortau på sørsida får ein noko inngrep i eigedomane 54/195, 53/196, 53/123 og 53/175. Eksisterande avkøyrslar kan i stor grad bevarast som i dag. Strand Fjordhotell mister noko av sitt biloppstillingsareal.

Utforming langs fjordhotellet og langs avkøyringane bør vere senka fortau, men ein bør ikkje tillate at dette vert blokkert av parkerte bilar.

Det er sannsynlegvis mogleg å skyve vegen litt for å redusere inngrep, men ein vil ikkje kunne gå heilt fri frå inngrep i eigedomar.



Eigedom gnr/bnr	Arealbehov
53/195	62 m2
53/196	68 m2
53/123	82 m2
53/175	19 m2

Løysingskonsept vidare mot Vegaskil og Hjeltnes

Der vegane har ÅDT på 200 kan ein gå ned på standarden til A3 (Atkomstvegar i spredt bebyggelse, maks fartsgrense 50 km/t, maks 3km lang og maks ådt =300). Her skal vegbreidda vere minst 4 meter.

Dersom dette er ein fylkesveg, så må det vere mogleg for store køyrety å møtast. Dvs at dersom vegbreidda er 4-5 meter, må det lagast til møteplassar.

DEFINERING AV ULVIK SENTRUM

På bakgrunn av innspela som har kome, våre analysar i Ulvik og vårt framlegg til utvikling kan me også sei noko om kva vi meiner ville vore ein naturleg avgrensing av Ulvik sentrum i det kommande kommuneplanarbeidet.

Viss vi på ny drar fram kartet "høgdevekta avstand" frå analysekapitlet gjer det eit godt bilete på konklusjonen. Viss ein gjennomfører grepet med å leggje ein gangsone sør for hovudvegen, ein revitalisering av Pallefabrikken (dei austre delane) og eit nytt breitt fortau langsmed ein vitalisert COOP bygning i aust, ser ein at sona markert med 200 meter frå allmenningen gir eit godt bilete av kva som er sjølv sentrum. Gjennom vårt framlegg vil også sjølv allmenningen bli eit meir naturleg midtpunkt i Ulvik, så å oppretthalde "sentrumsprikken" der verkar også naturleg.

Vi vil difor sterkt anbefale at sentrumsfunksjonar haldast til denne sona. Det bør ikkje etablerast verksemder utanfor denne grensen. Vi har mellom anna diskutert om ikkje nye COOP ligg for langt unna, men meiner butikken kan innlemmast i konseptet og bli ein meir naturleg del av staden.

Det kan vere mogleg å etablere ein sone utanpå denne indre sirkelen. Igjen meiner vi kartet her gir gode svar som passar godt med konseptet. Viss ein til dømes vel 800 - 1000 meter sona som ein ytresentrum-avgrensing, der ein kan tole større tettleik i bustadfelt og meir urbane flatar, trur me inndelinga er god.

Vi trur denne todelinga i sentrumsforståinga er eit godt innspel til den kommande planprosessen, og kan verte strukturerande på det kommande arbeidet.

