

TETTSADANALYSE ULSTEINVIK



Ulstein kommune

30. mars 1999

ASPLAN VIAK

TETTSTADANALYSE ULSTEINVIK
ULSTEIN KOMMUNE

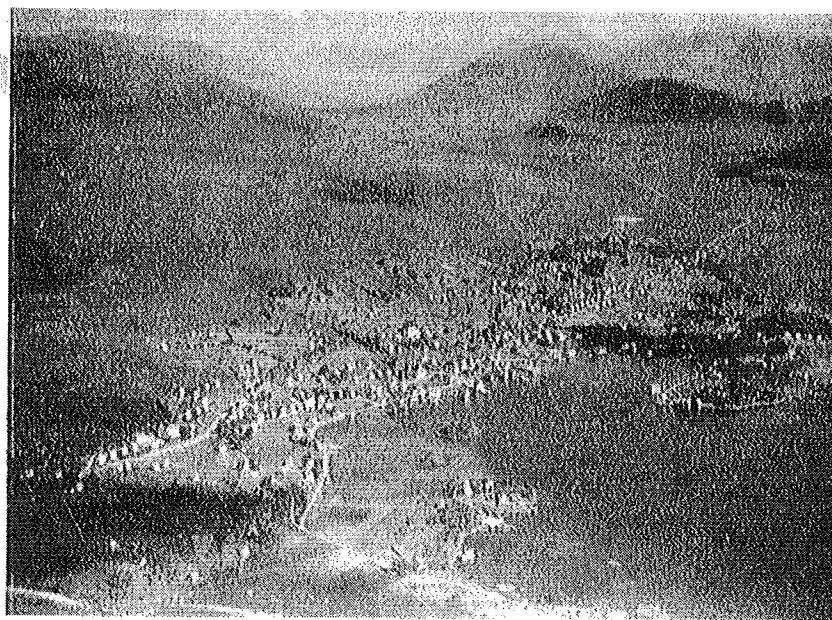
Emne: Tettstadianalyse med utviklingskonsept

Forfattarar: Øystein Grønning og Svein Ole Storøy

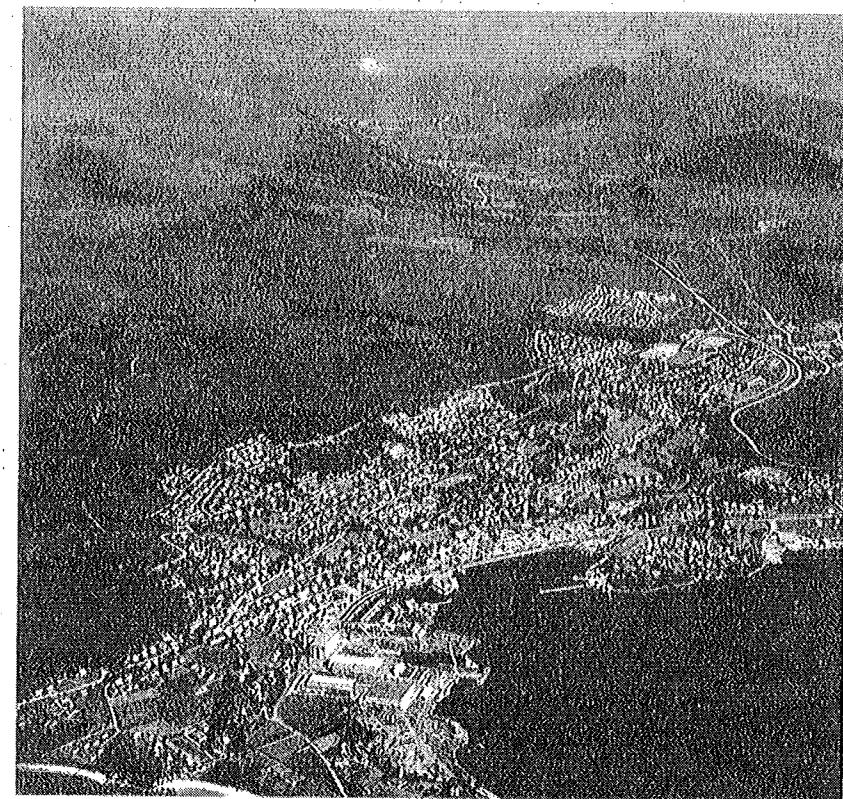
Prosjektnummer: 98257

Rapportnamn: Tettstadianalyse Ulsteinvik

Rapportnummer:



Ulsteinvik 1954



Ulsteinvik 1997

FORORD

Ulstein kommune vedtok i april 1998 å få utarbeidd ein tettstadianalyse for Ulsteinvik. Analysen skal vere ein analyse av tettstaden, men samstundes ha tilrådingar med omsyn til tiltak og framtidig utvikling.

Kommunestyret peika ut ei styringsgruppe for prosjektet, som omfattar formannskapet og i tillegg ein representant for kvar parti i kommunestyret som ikkje sit i formannskapet. Det vart også sett ned ei prosjektgruppe frå administrasjonen, m.a. med oppdrag å hente tilbod på analysearbeidet.

Medlemmane i prosjektgruppa har vore:

- Hans Jakob Sandanger, rådmann
- Alv Ottar Folkestad, miljøvernkonsernt
- André Gjerde, leiar, planavdelinga, teknisk etat
- Berit Sandvik Skeide, avdelingsarkitekt, planavdelinga

Asplan Viak AS vart engasjert som konsulent for analysen i vedtak frå styringsgruppa den 13. august. I prosessen har det vore eit nært samarbeid mellom konsulenten og både prosjektgruppa og politikarane i styringsgruppa.

Frå Asplan Viak har sivilarkitekt Øystein Grønning MNAL vore prosjektleiar, med sivilarkitekt Svein Ole Storøy som medarbeidar. Sivilarkitekt Hanne C. Jonassen har hatt ansvar for vurdering av lokalklimatilhøve og landskap, og ingeniør Olav Schou Knutsen for vurdering av vegtrafikk.

Sandvika, 30.03.99

For Asplan Viak AS

Øystein Grønning
Fagsjef byplan, sivilarkitekt MNAL
Prosjektleiar

INNHOLD

FORORD	5	6. Funksjonelle- og arkitektoniske kontekstar	43
		6.1 Kontekstar og kategoriar	43
		6.2 Kommunikasjon	44
		6.3 Industri	47
		6.4 Senterstruktur	49
		6.5 Institusjonar og kultur	61
		6.6 Bustadområde	44
		6.7 Grønstruktur	46
Del I INNLEIING	9		
1. Bakgrunn	9		
2. Formål	11		
2.1 Formålet med analysen	11		
2.2 Mål frå gjeldande planar og vedtak	11		
3. Metode og omgrep	13	Del III KONSEPT FOR UTVIKLING	76
3.2 Omgrep	13		
Del II ANALYSE	15	7. Modellar for fysisk utvikling	76
		7.1 Mål for fysisk utvikling av Ulsteinvik	76
4. Tettstad og landskap	17	7.2 Modellar for utvikling av tettstaden	78
4.1 Lokalisering og rolle	17	7.3 Modellar for sentrum	81
4.2 Anlyseområdet	18	7.4 Strukturelle konsept for utvikling	83
4.3 Landskapsdrag og fysiske element	19	7.5 Kontekstuelle konsept for utvikling	91
4.4 Klima	20		
5. Utvikling av tettstaden	27	Vedlegg 1 Inngangsdata for klimaanalysen	96
5.1 Historisk utvikling av tettstaden	27	Litteraturliste	98
5.2 Utvikling av næring	42		

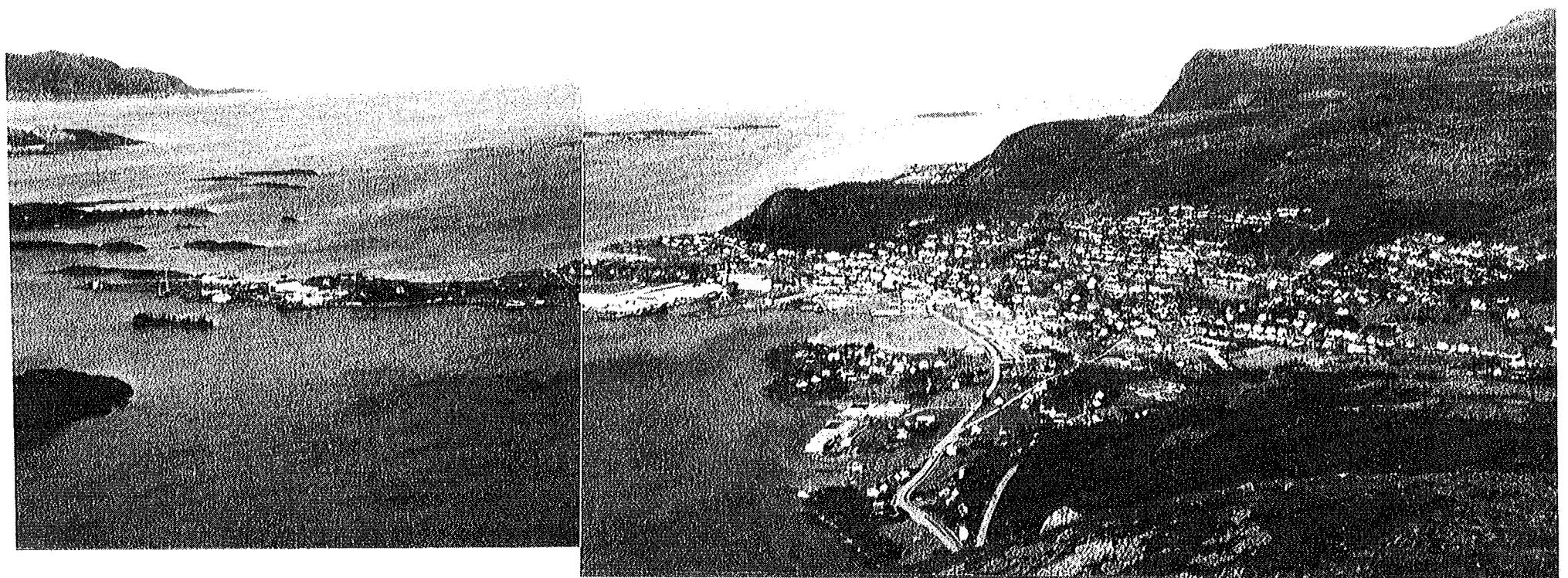
DEL I INNLEIING

1 BAKGRUNN

Ulstein kommune har i lang tid arbeidd med spørsmål knytt til utviklinga av Ulsteinvik sentrum. I 1992 vart ein kommunedelplan for Ulsteinvik godkjend, som del av kommuneplanen sin arealdel. Planen syner hovuddrag i arealbruken, og byggjer i stor grad på tidlegare reguleringsplanar. I sak 98/0022 har kommunestyret vedteke å få utarbeidd ein tettstadianalyse for Ulsteinvik som grunnlag for rullering av kommuneplanen sin arealdel.

Arbeidet med tettstadianlysen starta den 3. og 4. september 1998, med eit møte med styringsgruppa, synfaringar og fleire møte med prosjektgruppa, andre ressurspersonar i administrasjonen og lokalsamfunnet, og med representantar for dei store verksemndene på staden. Hausten 1998 er det sett i gong arbeid med rullering av kommuneplanen.

Av særskilde prosjekt det er planar om å gjennomføre i Ulsteinvik har kulturhuset ei viss interesse. Det er utarbeidd forprosjekt for eit kulturhus på oppfylt område ved Saunesosen. Arealet er ikkje regulert til formålet. Kulturhus kan få stor innverknad på den fysisk utviklinga av ein tettstad, og vert difor drøfta særskild i rapporten.



2 FORMÅL

2.1 Formålet med analysen

Formålet er gjort greie for i notatet Tettstadsanalyse for Ulsteinvik – Prosjektomtale:

- "Oppdraget er i samsvar med formannskapet sitt vedtak å gi ein realistisk og konkret analyse av Ulsteinvik sine føresetnader for å utvikle sitt fysiske miljø som grunnlag for å nå kommuneplanen sine overordna målsetjingar og tettstads- og næringsutviklingsplanen sine visjonar."

I brev til Asplan Viak av 13.08.98 presiserer kommunen at det er viktig at

- "analysen er kortfatta og lett tilgjengeleg....",
- "sluttproduktet skal innehalde temavise konklusjonar / - tilrådingar m.o.t. ulike tiltak", og at det er
- "ynskje om at "framtidstankar" vert skisserte / kartfesta."

Hovudsiktemålet med analysen er å gje eit fagleg grunnlag for rullering av kommuneplanen sin arealdel når det gjeld kommunesenteret Ulsteinvik.

2.2 Mål frå gjeldande planar og vedtak

Formannskapet seier i sak 98/0050, i punkt 3:

- "Styringsgruppa vil leggje vekt på at dette arbeidet og seinare arbeid med rullering av arealplanen, så langt råd er tek i bruk tilnærming og metodikk i planarbeidet som er målbore i Lokal agenda 21-konseptet. Det inneber mellom anna brei deltaking og at berekraft og miljøomsyn er viktige fundament i planarbeidet
- (analyse-)oppdraget skal vere forankra i kommuneplanen sine overordna mål og dei visjonane som er uttrykte i Tettstads- og næringsutviklingsplanen for Ulsteinvik."

Formannskapet lister opp ni punkt som ein må leggje vekt på i analysen. Dei handlar vekselvis om reine analyseelement og om mål for utvikling. Vi har freista å ordne dei. Nokre punkt høyrer heime i begge kategoriar.

Mål:

- fortetting/utfylling for handel, næring, bustader
- tilknyting til sjøen
- heving av kvalitet (fysisk)
- minimalisering av intern køyretrafikk, tilrettelegging for gangtrafikk
- styring av parkering

Analyseelement:

- utviklingspotensiale
- fortetting
- tilknyting til sjøen
- byggjeskikk og estetikk
- grønstruktur
- trafikk til og frå sentrum, trafikkbiletet
- parkering: lokalisering, behov
- oppleveling og rekreasjon

Kommunen har tre visjonar frå Tettstad- og næringsutviklingsplanen av 1996.

- Visjon 1: "Med utgangspunkt i det verkstadrelaterte næringslivet og handel, skal ein vidareutvikle Ulsteinvik med eit levande, funksjonelt og attraktivt handels-, service- og produksjonssentrum, med eit mangfald og ei breidde i vare- og tenestetilbodet som gjer at folk naturleg søker til kommunen."
- Visjon 2: "Skape eit godt nærmiljø der innbyggjarane utviklar ei kjensle av tilhøyrigheit gjennom eit variert tilbod innan kultur- og fritidsaktivitetar og positive omgjevnader."
- Visjon 3: "Gjennom regionalt samarbeid å sikre at ein utnyttar og byggjar vidare på kommunane sine særtrekk for å skape breidde og stabilitet i sysselsetjing og jobbtilbod, for på den måten å framstå som eit attraktivt område for bedriftsutvikling, nyetablering og busetting."

Den fylste visjonen handlar om å utvikle verksemda for å styrke Ulsteinvik som regional magnet, den andre om miljø og nye tilbod innan kultur og fritid, og den tredje om regionalt samarbeid om arbeidsmarknaden som grunnlag for etablering og busetting.

Dei overordna målsetjingane i kommuneplanen for Ulsteinvik er:

- "3. Vidareutvikle Ulsteinvik som regionsenter
 - 3.1 Skape eit aktivt og levande sentrum
 - 3.2 Fysisk tilrettelegging av areal
 - 3.3 Prioritere arbeidet med næringsutvikling
 - 3.4 Etablere kulturhus
 - 3.5 Satsing på samferdsel regionalt og lokalt "

Sentrumskjernen og sentrumsnære områder manglar oppdaterte reguleringsplanar og arealmessig avklaring, både når det gjeld arealbruk, trafikkløysingar og utforming av det fysiske miljøet. Det er rimeleg å sjå analysen som grunnlag for arbeid med nye planar på fleire slike tema.

3. METODE OG OMREP

3.1 Metode

Det er ikkje stilt krav om at vi skal nytte ein særskilt metode, berre at analysen skal innehalde drøfting av landskap og natur, historisk utvikling med vekt på det fysiske miljøet, bebyggelsen sin struktur, og eventuelt bygg og einskilde element av særskild verdi. Avgrensinga av det sentrale analyseområdet gjer det naudsynt at vi veksler mellom drøfting på sentrumsnivå og i det store landskapet, som femnar heile tettstaden.

Ressursane i oppdraget er små. Det er eit sterkt ynskje frå kommunen at analysen er vinkla mot konsept for utvikling av tettstaden Ulsteinvik, og mot ein arbeidsprosess med sterkt deltaking frå ansvarlege politikarar. Det har gjort at vi har valt å skuve fokus vekk frå ein grundig analyse av både form og strukturar i tettstaden etter kjende metodar for slikt ("Realistisk byanalyse", jfr Miljøverndepartementet sin rettleiar T-986), med analyse av byform, bebyggelsen sin struktur (ordensprinsipp for bebyggelsen), osb. Vi har heller nytta element frå desse metodane for å gje eit historisk oversyn over utviklinga av tettstaden sin form og av dei kretene som i dag påverkar fysisk utvikling i dei sentrale delane av Ulsteinvik. Vi legg særleg vekt på kva slag utviklingsdynamikk som ligg i dei funksjonelle / strukturelle samanhengane som gjer seg gjeldande i sentrum og elles i tettstaden.

I analysen av landskapet nyttar vi visuelle metodar og kunnskap om lokalklima. Analysen av lokalklimaet er ein grovanalyse, retta inn mot å betre tilhøva ved enkle tiltak i vegetasjon og bygg / anlegg, og å unngå negative verknader av tiltak i vidare utbygging.

Konsept for vidare utvikling av Ulsteinvik har grunnlag i den tolkinga av tettstaden som ligg i analysen. Her vert det peika på kva dei viktigaste og dynamiske elementa er, og som det går an å grunne ein utvikling på. Denne delen er meint å gje politikarar, administrasjon og innbyggjarar eit grunnlag for å bestemme seg for kva hovudtrekk som skal styre den fysiske utviklinga av Ulsteinvik, og kva haldning ein bør ta til særskilde prosjektframlegg. Dei er bygt opp kring ein alternativdrøfting, der verknaden av ulike val skal komme fram.

3.2 Omgrep

Primære element

Den historiske gjennomgangen ser på utviklinga av tettstaden si fysiske form med fokus på årsaka til endringane. Kva er årsak til endring og kva verknad slike overordna element har på den

fysiske utviklinga. Dei vert kalla primære element, og gjev opphav til nye former. Nokre element har vore *konstituerande* for tettstaden sitt opphav, slik som hamna, medan andre har verka *styrande* for tettstaden si form som t.d. reguleringar, fyllingar o.a.

Senterstruktur

Ein tettstad har ein senterfunksjon i høve til omlandet.

Tettstaden har etterkvart utvikla ein senterstruktur, ei fortetting av handel, næring, tenesteyting og kultur. Senterstrukturen skil seg frå ein rein næringsstruktur ved at han er fleirfunksjonell. Senterstrukturen krev ei viss fortetting, klår fysisk organisering, og eit skilje mellom det offentlege og private. Utviklinga av sentrum er avhengig av økonomi, men også av fysiske tilhøve som tilgjenge, rom for fysisk utvikling og attraktivitet.

Bebygelsen sin struktur

Dette viser til dei prinsippa bebyggelsen i ulike delar av tettstaden er ordna etter. Bebyggelsen sin struktur fortel korleis bebyggelsen er ordna i høve til ferdssårer, korleis den er organisert internt, kva byrom den dannar, og om den er forma av aksar eller andre overordna geometriske system.

Topologi

Dette viser til dei romlege samanhengane i tettstaden.

Tettstaden sin topologi er eit system av byrom – ein romstruktur. Den omhandlar gater og plassar, gardsrom og parkar, og heng gjerne i hop med grøntstrukturen.

Transformasjon

Transformasjon er endringar i struktur. Eit villaområde kan endre seg til eit samanhengande kvartal eller blokkområde. Nye veglinjer kan bryte ned eit bustadmiljø og setje i gong næringsbygging. Brann kan gje stor øydelegging, og føre til at nye og meir tidsmessige strukturar vert bygt. Ein stor institusjon i eit bustadområde kan på grunn av utvidingar endre, "ta over", heile området. Tettstader og byar er dynamiske og i stadig endring. Transformasjon kan skje raskt (nye prosjekt og reguleringar, utfylling o. a.) eller over lang tid (t.d. i bustadområde, der eigedomstilhøve gjev sterkt motstand mot endring).

Kontekstar

Ein kontekst kan forklara som ein "forståings-samanheng". Den viser til ein særskilt samanheng der den einskilde delen berre lar seg forklare eller forstå som del av denne samanhengen. Her tyder "kontekst" ein fysisk samanheng der funksjon og form er gjensidig avhengige av kvarandre. Det einskilde elementet kan berre forklara som del av denne særskilde samanhengen. Fleire kontekstar kan vere verksame i same område, og eit element kan vere del av ulike kontekstar.

Konteksten viser og tolkar viktige årsakssamanhengar og endringskrefter i tettstaden. For å skjøne dei mest samansette delane av tettstaden må ein sjå på kva kontekstar han er sett saman av, kva for endringskrefter som verkar på dei, og kva det eventuelt fører til av transformasjon.

Kontekstane kan delast inn i tre kategoriar: kommunikasjon (hamn, veg, parkering), romlege (t.d. park, rom mellom bygningar), område (t.d. sentrum, bustadfelta). I analysen er det også eit skilje mellom aktive og passive kontekstar, fordi dei i ulik grad er årsak til endring (transformasjon). Aktive kontekstar verkar genererande for ny verksemder eller nedbrytande på ein eksisterande situasjon. Passive kontekstar har ingen verknad i retning av endring.

DEL I ANALYSE

4 TETTSTAD OG LANDSKAP

4.1 Lokalisering og rolle

Tettstaden

Tettstaden Ulsteinvik er kommune- og administrasjonssenter i øykommunen Ulstein i øyregionen ytre søre Sunnmøre. Ulstein kommune dekkjer den vestlege halvdelen av øya Hareidlandet, samt nokre mindre øyar i vest og sør. Hareidlandet er den største øya på Sunnmøre. Avstanden fra tettstaden Ulsteinvik til Ålesund er om lag 20 km i luftlinje. Reisetida til Ålesund er omlag 35 minutt med bil og hurtigbåt. Til Volda er reisetida om lag 45 minutt med bil og ferje.

Folketalet i kommunen er i 1998 registrert til 6.385 innbyggjarar. I tettstaden bur det om lag 3600 menneske, eller om lag 56% av folketalet i kommunen. Heile øyregionen har om lag 22 500 innbyggjarar.

Frå gamalt av var næringsgrunnlaget i tettstaden fiske og jordbruk. I dag er næringslivet dominert av industri knytt til skips-



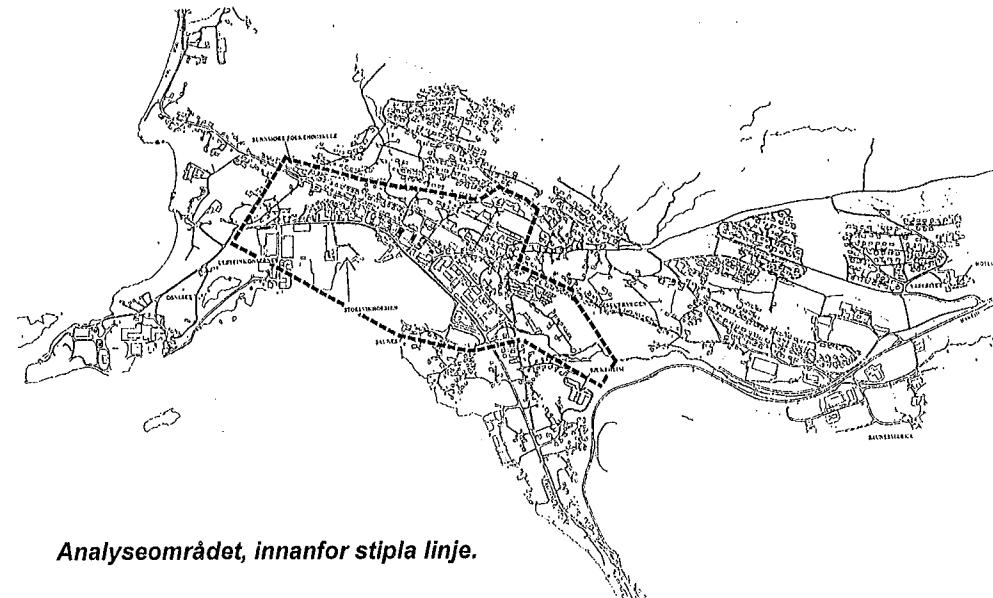
farten. Dei to største industribedriftene er Ulsteinkonsernet som ligg til tettstaden og har om lag 1250 tilsette, og Kværner Kleven som ligg på Dimnøya utanfor tettstaden med om lag 400 tilsette. På grunn av dette næringsgrunnlaget og tettstaden si sentrale plassering i øyregionen har handel og offentleg og privat tenesteyting utvikla seg til omfattande næringar. Tettstaden tek mål av seg å vere det regionale tyngdepunkt i øyregionen.

4.2 Analyseområdet

I tilbodsforespurnaden definerer prosjektgruppa eit kjerneområde for analysen. Dette har ei slik avgrensing (sjå ill.): Saunesoddan - Storevikholmen / Verftsområdet – Krushammaren – Reiten / Sunnmøre folkehøgskole i vest, Bakkegata – Prost Ankersgate mot nord, og Vikeelva – Holsekervegen – Holmen –Sjukeheimen – Saunesosen – Sauneset mot aust/sør.

Prosjektgruppa seier: "Fokus må setjast på dette området, men for forståing av landskapselementa sin verdi, identitet, framveksten av i busetnad og utbygging må eit vidare perspektiv ligge i botnen. Når det gjeld funksjonalitet, lokalisering og tilknyting til sentrum må også område utanfor kjernen trekkjast inn, t.d. Saunesmarka, Varleitet, Saunes og Osberget."

For analysearbeidet er denne avgrensinga fornuftig. For utviklingskonsepta vert eit vidare perspektiv naudsynt, slik prosjektgruppa peiker på.



Analyseområdet, innanfor stipla linje.

Det kan likevel vere greitt å avklare nokre omgrep, då kjerneområdet for analysen ikkje er samanfallande med omgrepet "sentrumskjerna"

Sentrumskjerna er definert ved Saunesosen i aust, Krushammaren i vest og Kyrkjegata – Vikemyra – Bjørndalvegen i nord.

Tettstaden er definert ved Strandkrysset – Saunesmarka (Skjoranakken) i aust, Osberget (Vollane) i vest, Bugarden – Anholen – Hovsetmarka i Nord, Varleite – Saunesmarka i nordaust.

4.3 Landskapsdrag og fysiske element

Topografisk er Hareidlandet delt i to av dalføret Hareidsdalen – Holsekerdalen som dannar to klart definerte landskapsrom. Dalen har retning aust – vest og deler øya i ein nordleg og ein sørleg del. Det høgste punktet i dalen ligg på Eidet, ca 150 m.o.h. Landskapet i Ulstein kommune er hovudsakleg fjellområder. Begyggelsen i kommunen fylgjer stort sett strendene i eit forholdsvis smalt belte. Særleg karakteristisk er dette på Ulstein og Flø. Dimnøya er den største av øyane utanom Hareidlandet. Ho ligg sørvest for tettstaden Ulsteinvik. Av småøyane i kommunen er det busetnad på Hatløya og Eika.

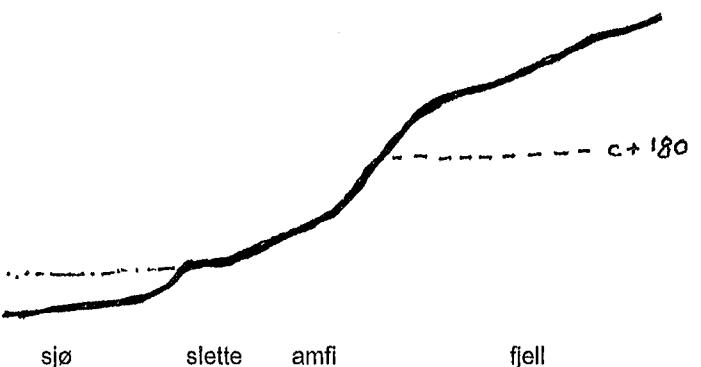
Den omkringliggjande naturen og landskapet pregar tettstaden Ulsteinvik og har lagt grunnlaget for tettstaden si form og fysiske utvikling.

Ulsteinvik ligg vest på Hareidlandet ved foten av Holsekerdalen. Avgrensinga av tettstaden bygger på Ulsteinvikamfiet si topografiske avgrensing, definert av fjellpartia Osberget i vest, Kiberget i nord, Holsekerdalen i nordaust, fjellet Skjoranakken / Hasundhornet i søraust og Holsekerdalen sitt høgste punkt.

Tettstaden ligg i skrånande landskap og bustadbebyggelsen strekker seg heilt opp mot 180 m.o.h. Senterstrukturen ligg på flata. Dette landskapet er for det meste utfyllt land som ligg på fjøregrunn (sand). Det gamle jordbrukslandet er for det meste

transformert til villahagar, men innimellom er der enno lappar av dette i bustadområda. Område som enno har ein del jordbruksland er Osnes, Saunes, Hovset og Holseker.

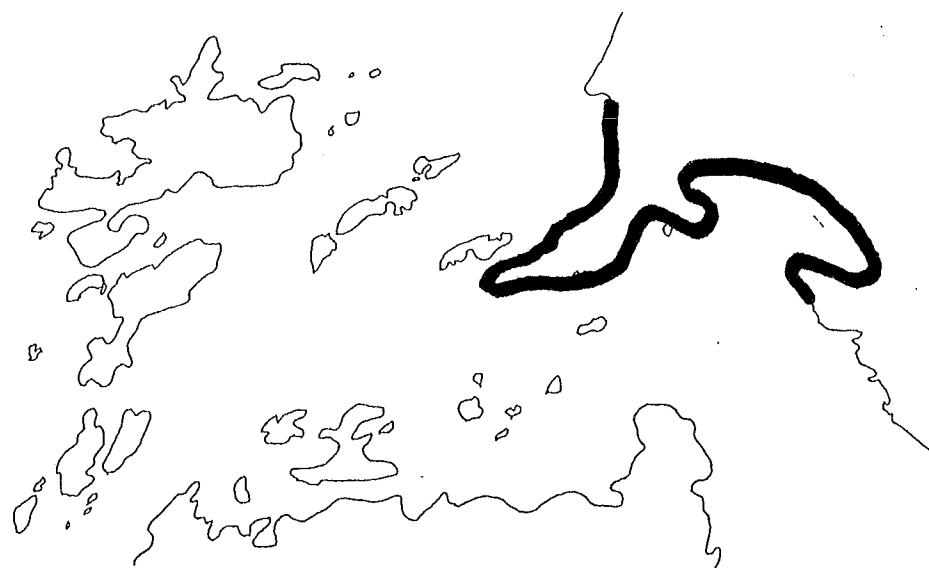
Kjem du sjøvegen til Ulsteinvik møter du i sørvest Osneset. Det strekker seg som ei lang arm ut mot øyane i Ulsteinfjorden. Vest på Osneset er sanden, eit vakkert naturlandskap og rekreasjonslandskap. Den austlege delen er dekt med tung industri. På denne sida har landskapet vore gjennom store endringar i form av sprenging og utfylling. Inst i bukta ligg sentrum i tettstaden. Det strekk seg mellom Vikholmen og Sauneset. Sett frå sentrum ligg Lyngnesvika som eit nesten lukka basseng i front av tettstaden.



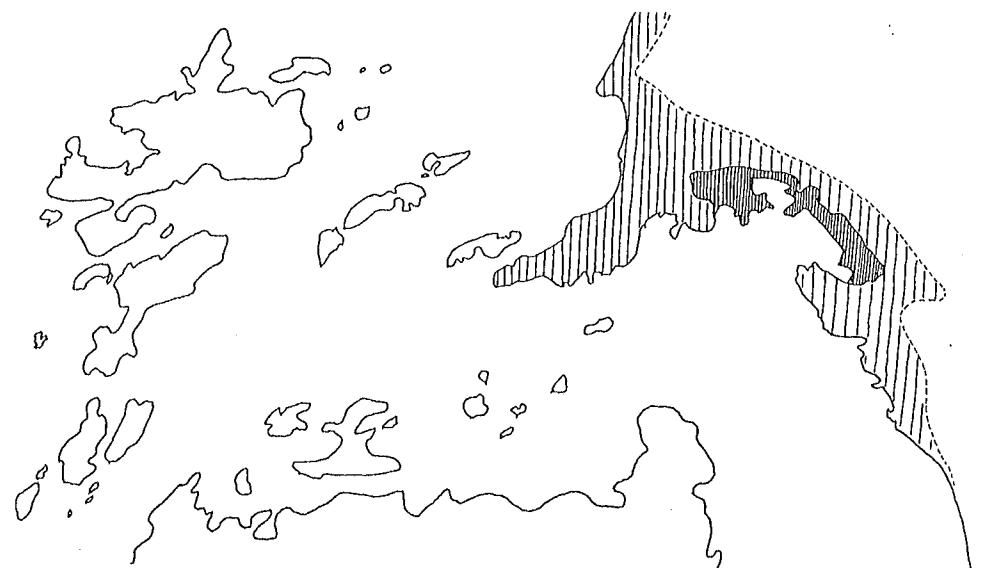
Prinsipielt snitt av landskapet. Byggjegrense på ca. 180 m. o. h.



LANDSKAPSFORMER OG LANDSKAPSDRAG; Topografi: Fjella, Dalen, Amflet.

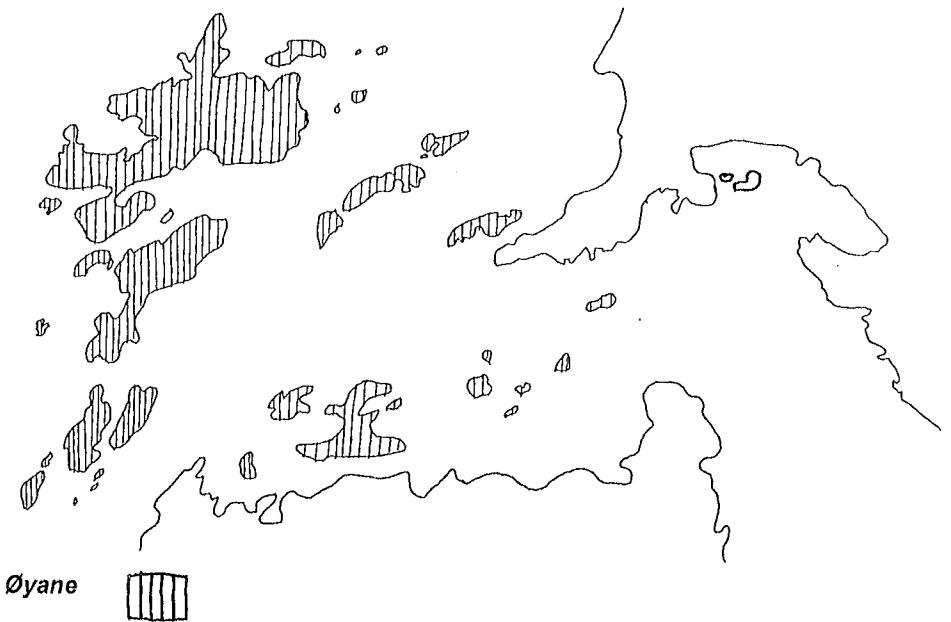


Osnes-ARMA og Ulstein-VIKA.



Sletta 

Fjæregrunn (seinare utfylte flater) 



Øyane 

LANDSKAPSFORMER OG LANDSKAPSDRAG

4.4 Klima

Innleiing

I samband med tettstadianalysen, er det laga ein overordna klimaanalyse av Ulsteinvikområdet. Analysen kartlegg lokal-klimaet og kjem med innspel til framtidig disponering av området med overordna tilrådingar. Inngangsdata for klimaanalysen finst i Vedlegg 1.

Arbeidet er grunna på meteorologiske data frå staden, kartstudie og samtaler med lokalkjende.

Registrering og vurdering av situasjonen.

Overordna klimalokalitet

Ulsteinvik har eit utprega kystklima, med milde vintrar og relativt kjølige somrar. Både innanfor kommunen og sentrumskjerna er det store skilnader mellom lokale klimalommer. Desse variasjonane er sterkt påverka av framherskande vindretningars og plassering. Området har mykje vind både frå sør og sørvest om sommaren og nordaust og sørvest i vinterhalvåret. Det er få vindstille dager i året. I tillegg vil kaldluftssig grunna temperatur- og høgdeskilnader (trekk) virke i området. Landskapet med øyane i sør og sørvest skulle tilseie ei viss skjerming av den framherskande vintervinden frå sør, men lokalkjende meiner at sjølv Dimnøya (240 m. o. h.) tek av lite eller mest ingenting for

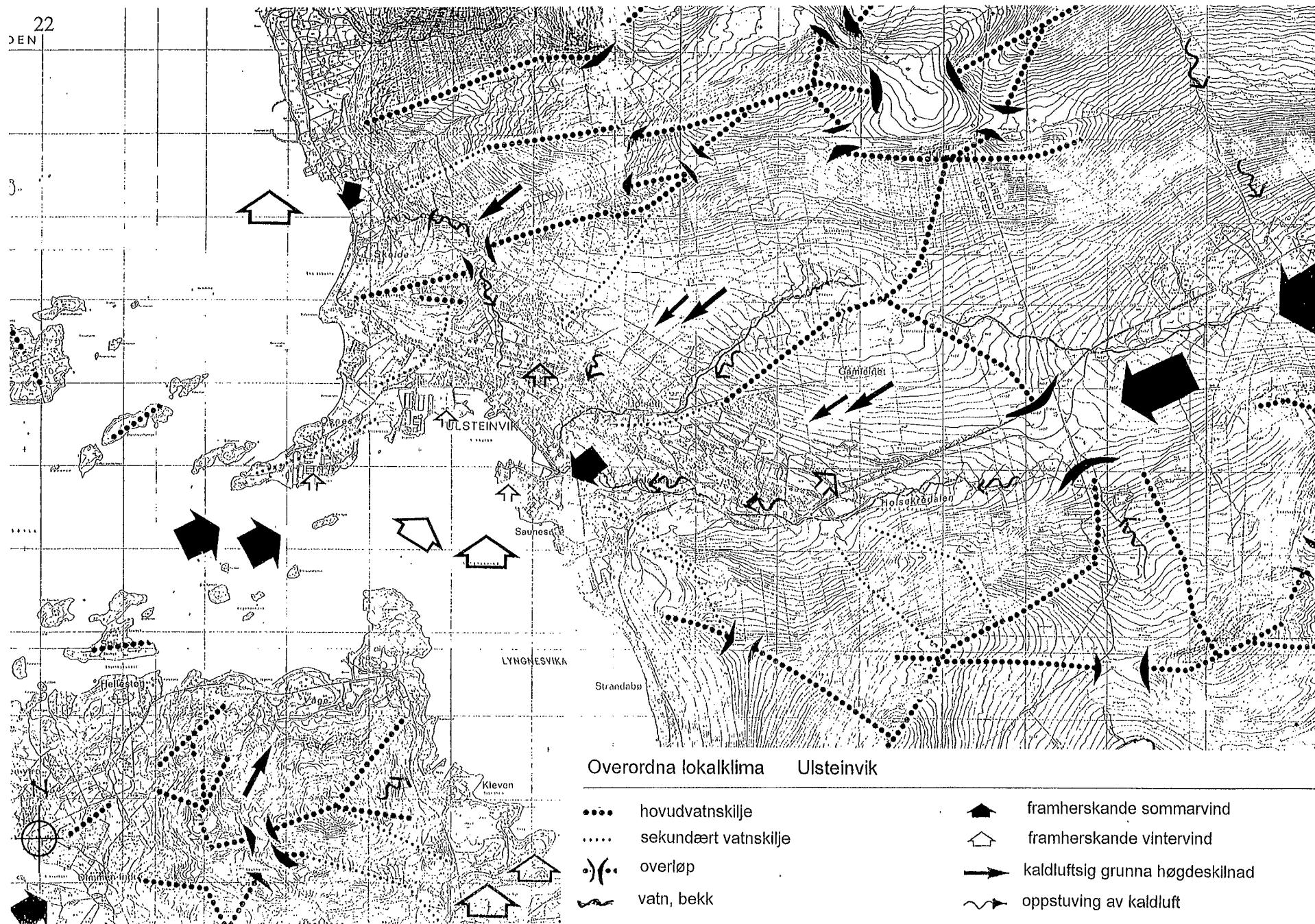
vind i sentrum. Amfiet vender mot sørvest og har gode soltilhøve.

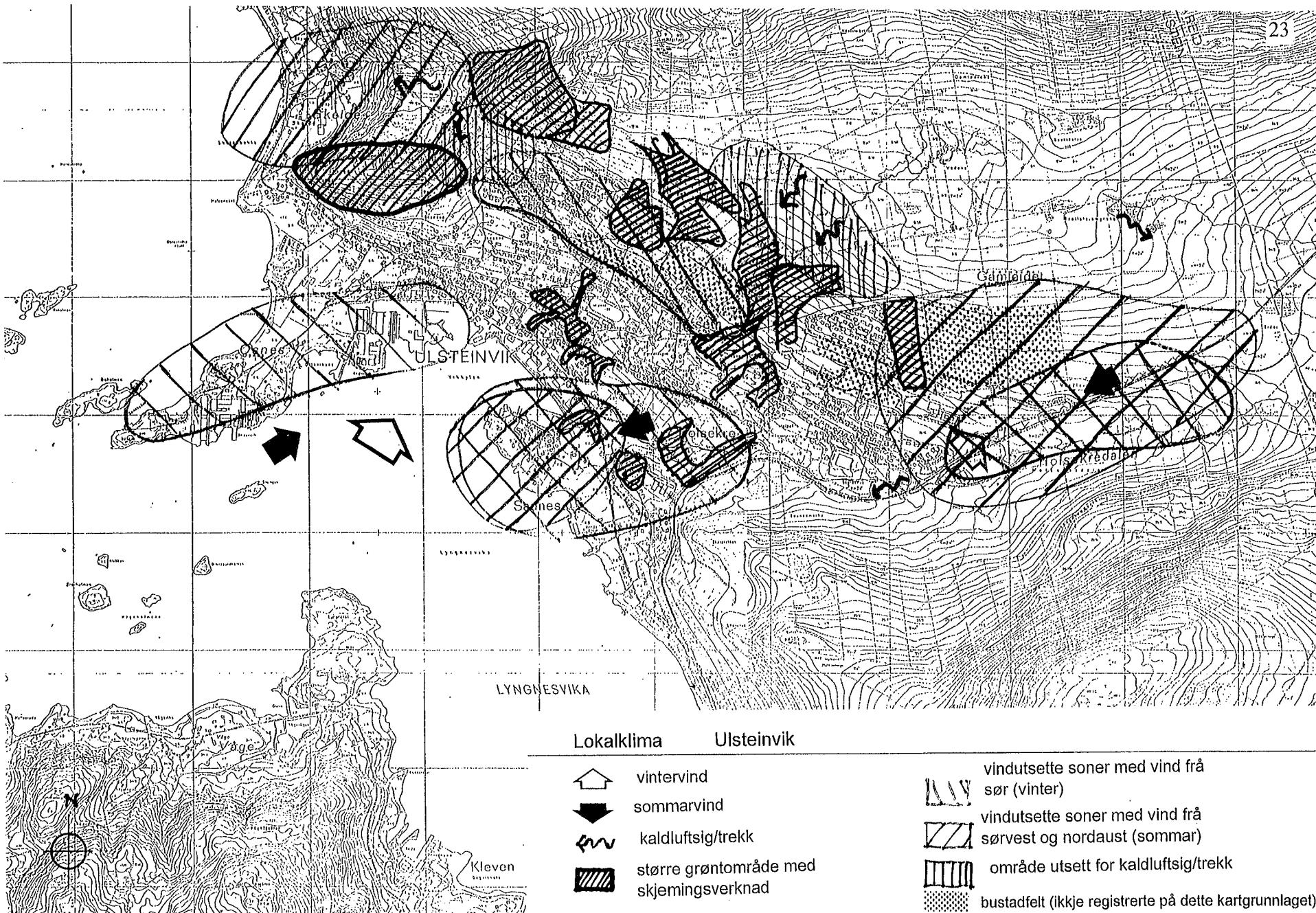
Lokalklima Ulsteinvik

Både Ulsteinvik sentrum, Osneset og Sauneset er utsett for *vintervinden* frå sør. I tillegg vil bustadfelta høgare oppe i amfiet, frå ca kote 100 og oppetter, samt store deler av Holsekerdalen være utsett for vind (jfr. ill neste side).

Bustadfelta i øvre del av Holsekerdalen (Varleitet) og til dels Sauneset er utsett for *sommarvinden* frå nordaust, medan området mellom Varleitet og Sauneset ligg meir skjerma til grunna terrengformasjonen. Denne nordavinden vert truleg også merka ved Osberget og øvre del av Bugardsmyrane. I tillegg pressar det seg vind over fjellet og ned mot Ulsteinvik i kombinasjon med kaldluftssig / trekk grunna høgdeskilnader. Slike overløp finst ved Hovset og Gamleidet. Lokalkjende meiner at nordavinden er mindre merkbar i sentrumskjerna no enn før. Tidlagare var overløpsvinden merkbar også i sentrum, men tettare bebyggelse i amfiet og meir vegetasjon både mellom husa og i øvst i amfiet har truleg endra dette. Sommarvind frå sørvest merkast i øvre og nedre del av Holsekerdalen, samt særleg på Osnes og Saunes.

Vegetasjonsbelte med furu og gran som er planta ut i seinere år øvst i amfiet har god skjermande effekt, særleg mot kald trekk og vind frå nordaust. Ved eventuell nybygging er det viktig å halde på og styrke slike skjermande belte.





Tilrådingar, prinsipp for fortetting

Verpkjenningar i samband med dei overordna vindsystema i området som er viktige å ta omsyn til ved framtidig planlegging av Ulsteinvik-området. Det følgjande er overordna tilrådingar av klimatiske omsyn. Tilrådingane gjeld primært lokalisering av nye bustadar.

Disponering av bustadområde

Øvre del av amfiet

Sentrums er noko skjerma, av øysystemet i vest, men mest av forholdsvis tett bebyggelse. Skerminga vert svekka lenger opp i amfiet, på ca kote 170. Ein bør ikkje leggje bustadar over kote 170 i høve til klimaet, både p.g.a. eksponering frå vind mot søraust / sørvest, og grunna kaldluftsiget ned frå fjellet.

Levegetasjonen som er planta i øvste del av amfiet bør bevarast og om mogeleg styrkast. Det er betre å fortette i alt utbygde soner i øvre del av amfiet utan at viktig vegetasjon vert fjerna.

Effekten av å leggje ny bebyggelse nordvestover ved "Bugardsmyrene" bør kartleggjast nærmare i en meir detaljert klimavurdering.

Holsekerdalen

Grunna nordavinden som verkar i Holsekerdalen bør det ikkje leggjast nye bustadar vidare opp i dalen, framom Varleitet.

Dersom spreiing av bustadar held fram nordaust i Holsekerdalen, bør større plantefelt leggjast mellom

bustadfelta (breidde > 20 m) for å skjerme mot kald trekk/vind frå nordaust. Dette bør granskast nærmare i ein meir detaljert analyse.

Fortetting i allereie utbygde område

Av klimatiske årsaker, primært knytt til skerming, bør bustadfortettinga foregå i allereie utbygde sentrums- og villaområde. Fortetting nede på Saunes kan ha en skjermende verknad på bustadområda innanfor.

Mot sjøfronten bør ein lage soner som skjermar for vind og sjørokk. Dette kan være nybygg, vegetasjon eller vollar, men bør leggjast og formast slik at drenering ut mot sjøen er sikra. Eventuell ny bebyggelse bør få krav om klimatilpassa utfoming. Innføring og forsterking av grøne strukturar på tvers av vindretninga kan fungere vinddempande og luftfiltrerande.

Tiltak for skerming

Skermingsbelte

Ved etablering av nye bustadfelt er det viktig at levegetasjonen ikkje går tapt. Buffersoner av opparbeidd terreng, bebyggelse og planting kan skjerme særleg mot den kalde sommarvinden frå nordaust, samt mot drenasje av kaldluft. Eit vegetasjonsbelte bør ha breidde og høgde på vegetasjon som er rekna ut frå ønska distanse i høve til det feltet som skal skjermast. Belta

med vegetasjon nord for bustadområda i amfiet bør supplerast og knytast saman som buffersone mot kaldluftssig og vind i overløp frå nordaust

Utforming av bustadfelt

I nye bustadfelt bør husa grupperast tett med skjermande leveggjar som en del av bygningsmassen, og eventuelt ein hesteskoforma ytre buffersone av vegetasjon

Sonar for opphold

Ein bør få til lokal skjerming i samband med utandørs leik og opphold, for å auke bruken av desse sonene, særleg vår og haust. Det bør takast omsyn til dette ved etablering av plassrom i sentrum, men også leike- og opphaldsoner i bustadområda.

Det er her viktig å merke seg at sjølv lav vindstyrke gjev merkbar nedkjøling. Den opplevde skilnaden mellom le og vindutsette soner er ofte like stor som mellom sol og skugge. Ein skilnad på et par sekundmeter i vindstyrke kan tyde en opplevd temperaturskilnad på nærmere 5 grader.

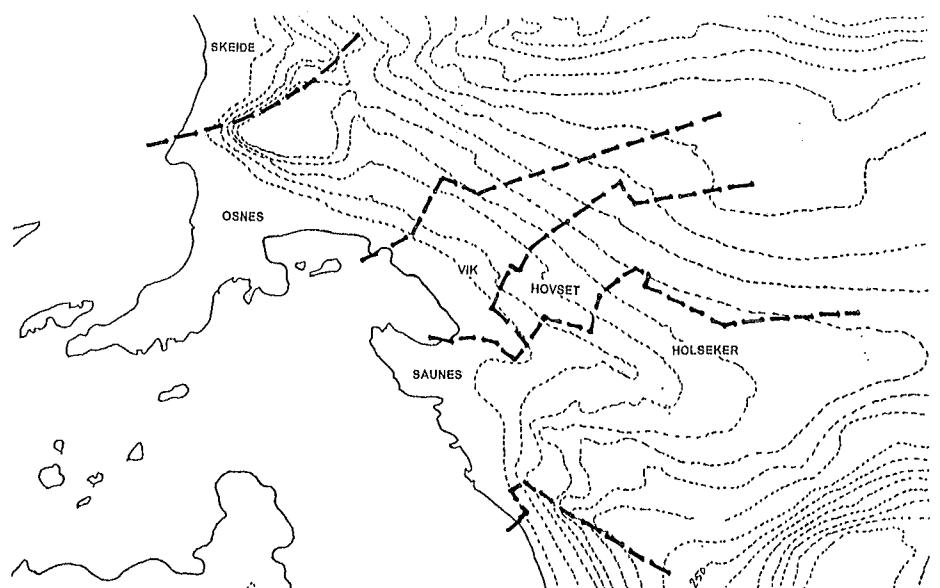
5 Utvikling av tettstaden

5.1 Historisk utvikling av tettstaden.

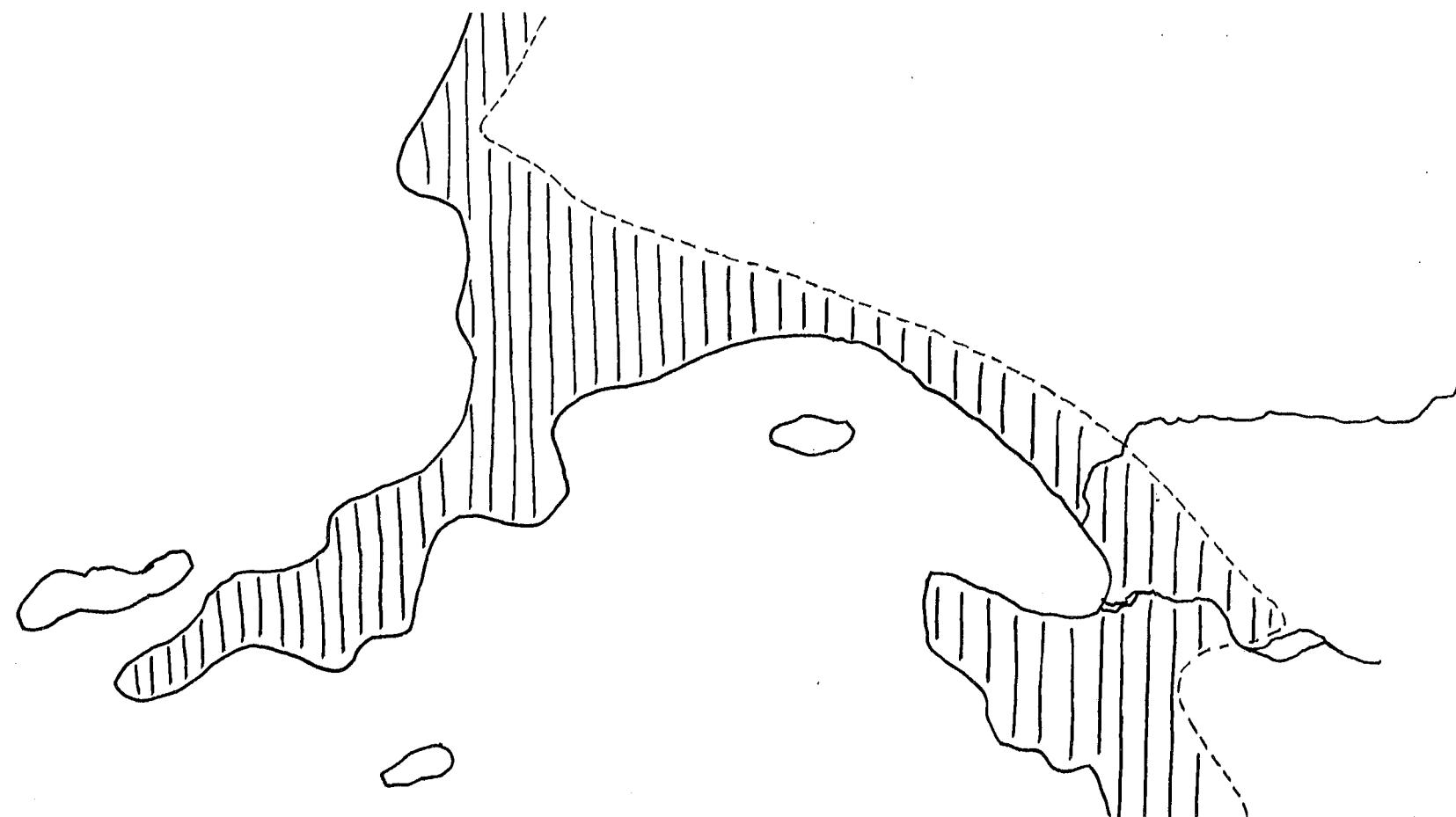
Den eldste historia

Busetnaden i det området som i dag er tettstaden Ulsteinvik er svært gammal. Gardane Osnes og Vik har minst vore busette frå folkevandringstida (400-600 e. Kr.) og er såleis mellom dei eldste gardane i kommunen. Oshaugen på Osnenset er gravhaug frå bronsealderen og ein av dei største på Vestlandet. Gardane Saunes og Hovset er truleg frå vikingtida, medan Holseker truleg er den yngste. På den garden har det vore fast busetnad frå om lag år 1000 e. Kr.

Arkeologiske utgravingar på Saunes i 1997 gav funn som syner at området ved sjøen var gjesta av fangstfolk foro knapt 5000 år sidan, og at der var årebruk for 4000 år sidan.



Matrikkelgardane .

**PRIMÆRE ELEMENT:**

Landskapet: sletta

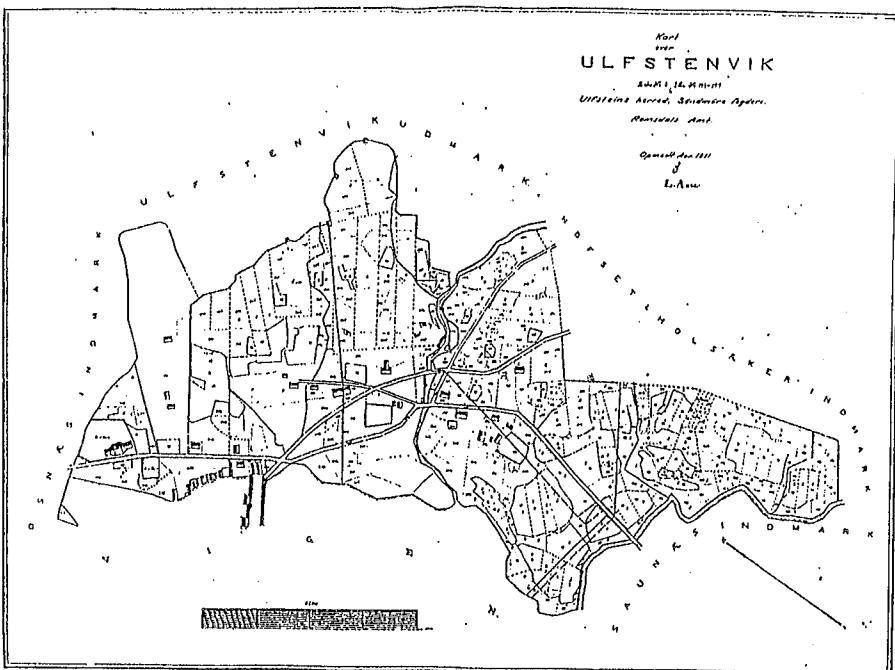
Ca.1850 til ca.1900

Ulsteinvik er ikkje å rekne som noko senter før etter 1850. Fram til 1878 låg Soknekirka på garden Ulstein, om lag 3 km lenger nord. Då vart ho demontert og flytta inn til Vik, dit ho ligg i dag. Prestegarden låg sør for Ulsteinvik, i Dimnasund.

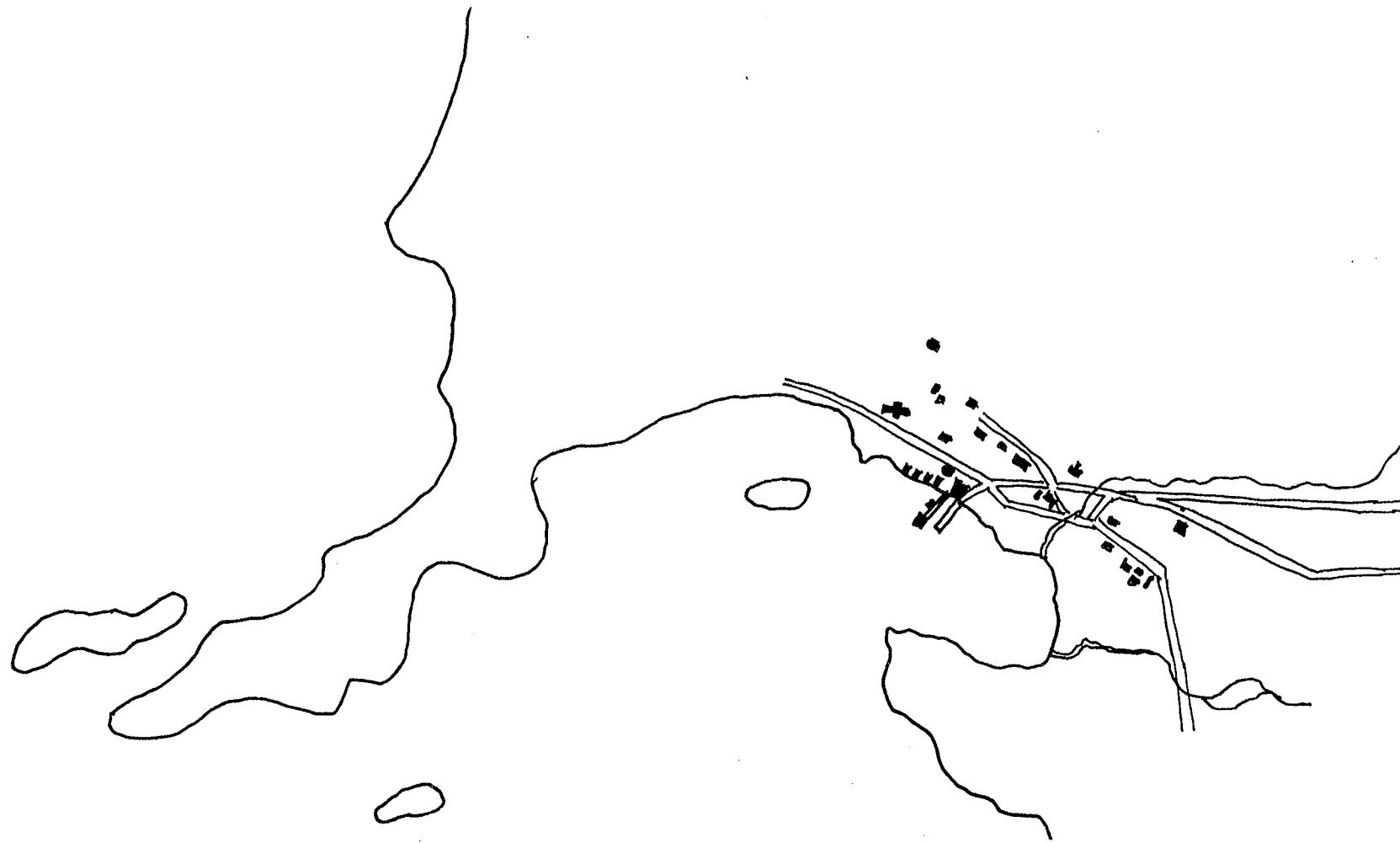
Handelsverksemda var på den tida knytt til ferdsel på sjøen. Dermed var øyane og holmane i skipsleia ute i Ulsteinfjorden meir sentrale enn Vik. På Borgarøya var det handels- og gjestgjevarstad frå om lag år 1600. Frå 1700-talet var der også tingstad. Håkonsholmen hadde både handelsstad, sorenskrivar-gard og postopneri.

I 1872 flyttar postopneriet inn til Vik. Mange meinte at dette var ei avsides lokalisering. (Waage 1982-III). Flyttinga av posten markerer likevel ein strukturell tendens i heradet. Transporten gjekk ikkje lenger berre til sjøs. No er det møtet mellom sjøverts transport og dei nye transportårane på land som gjev grunnlag for framveksten av nye tettstadar. Hamna i Vik er skjerma mot veret, det er avgjerande for flyttinga.

På denne tida var det allereie bygt veg til Hareid og vegar sørover og nordover frå Vik. Desse vegane møttest i eit kryss i Vikemyra. Holsekervegen sto ferdig i 1880. Her kjem det til fleire hus som ikkje er knytt til det tradisjonelle næringsgrunnlaget jordbruk i Vik, men til handel med varar og tenester. Dette er det første senteret i Ulsteinvik. I følgje bygdeboka dreiv dei som slutta seg til krysset med ulike former for handverk. Der var m.a. både snikkar, skomakar og skreddar (Waage 1982-III).



Kart over Ulsteinvik datert 1881.

**PRIMÆRE ELEMENT 1850 - 1900:**

Konstituerande element: naturleg hamn

Kommunikasjon: nye vegar, vegkryss (knutepunkt)

Område: senterstruktur med m. a. postopneri og kyrkje

Det viktigaste i denne perioden:

- utbygging av hamn og vegar
- fortetting av bygningiar til ein tettstad langs hamn og vegkryss.

Ca.1900 til 1945

Av utskiftingkartet frå 1881 kan ein sjå at det var få hus som ikkje var knytt til jordbruk. I Kyrkjegata var der tre slike hus. Nausta knytte til jordbruket og sjøhusa dannar allereie då ein tydeleg struktur. Denne er eit *primært element* i samband med dannninga av den tidlege tettstaden. Frametter første delen av 1900-talet utviklar denne strukturen seg vidare og det vart liggjande ei rekke med sjøbuder av skiftande storleik og med tilhøyrande bryggjer langs sjøsida. Dette er først og fremst ein funksjonell kontekst, og utgjer eit primært element i tettstaden. Den er livskraftig og sterkt heilt fram til 1950-talet. Men den er også ein sterkt arkitektonisk kontekst som er romdannande for tettstaden. Då næringsgrunnlaget endrar seg i etterkrigstida forsvinn ikkje berre verksemndene knytte til desse budene, men også etterkvart dei fleste av budene som hørde til denne konteksten. Primærelementet finst i dag berre att som fragment på Geileneset.

I tilknyting til hamna var det også aktivitet knytt til handel. Før 1920 var det bakeri og eit par landhandlar i Kyrkjegata og på Geileneset. Til sjøbudene var det knytt aktivitet omkring fiske. Fleire av budene dreiv både med salting og kjøp og sal av fisk. Andre var reine basar for båtar som dreiv med fiske. Nokre av budene som t.d. Johannsen-buda og Egilbuda hadde blandingsverksemnd. Del dreiv både med handel og fiske. I 1872 vart Ulstein Forbruksforeining (UF) etablert i Foreningsbuda (ill.). Den var den første handelsverksemda i sitt slag her i distriktet. UF dreiv også mykje med kjøp og sal av saltfisk. I 1910 flyttar

verksemda til nytt og større bygg på Geileneset som i dag framleis huser ei handelsverksemnd. Til budene låg det også Damskipsekspedisjon. Både Puskaia, Snorrebuda og Sjøborg har hatt slike funksjonar.

Den nye bustadbygginga i den første halvdelen av 1900-talet sluttar seg først og fremst til hovudvegane til/frå Ulsteinvik. Aller størst var byggeaktiviteten langs Holsekervegen og i Kyrkjegata mellom kyrkja og Osnesvegen. Husklynga i sentrum var lita, men på grunn av at dei stod forholdsvis tett hadde tettstaden rundt 1930 eit landsbyliknande preg (flyfoto 1930).

Rundt første verdskrigen vert det etablert to verkstadar vest for tettstادområdet. Hatlø flyttar skipsbyggeriet frå Vik til austsida av Osneset i 1916. Året etter vart Ulstein Mek. etablert litt lenger aust ved Naustberget. Industrien verka genererande på bustadbygging og utvikling av servicenæringa i tettstaden.

I 1908 vart Sunnmøre folkehøgskule etablert. I 1917 bygger skulen ein stor trebygning på Reiten. Skulen har verka genererande på regulering av gate og husbygging i vestre del av tettstaden. Skulen vart riven i 1972 og erstatta med eit meir moderne og funksjonelt bygg. Ulsteinvik fekk eigen skulebygning for folkeskulen i 1930.

**PRIMÆRE ELEMENTER 1900-1945:**

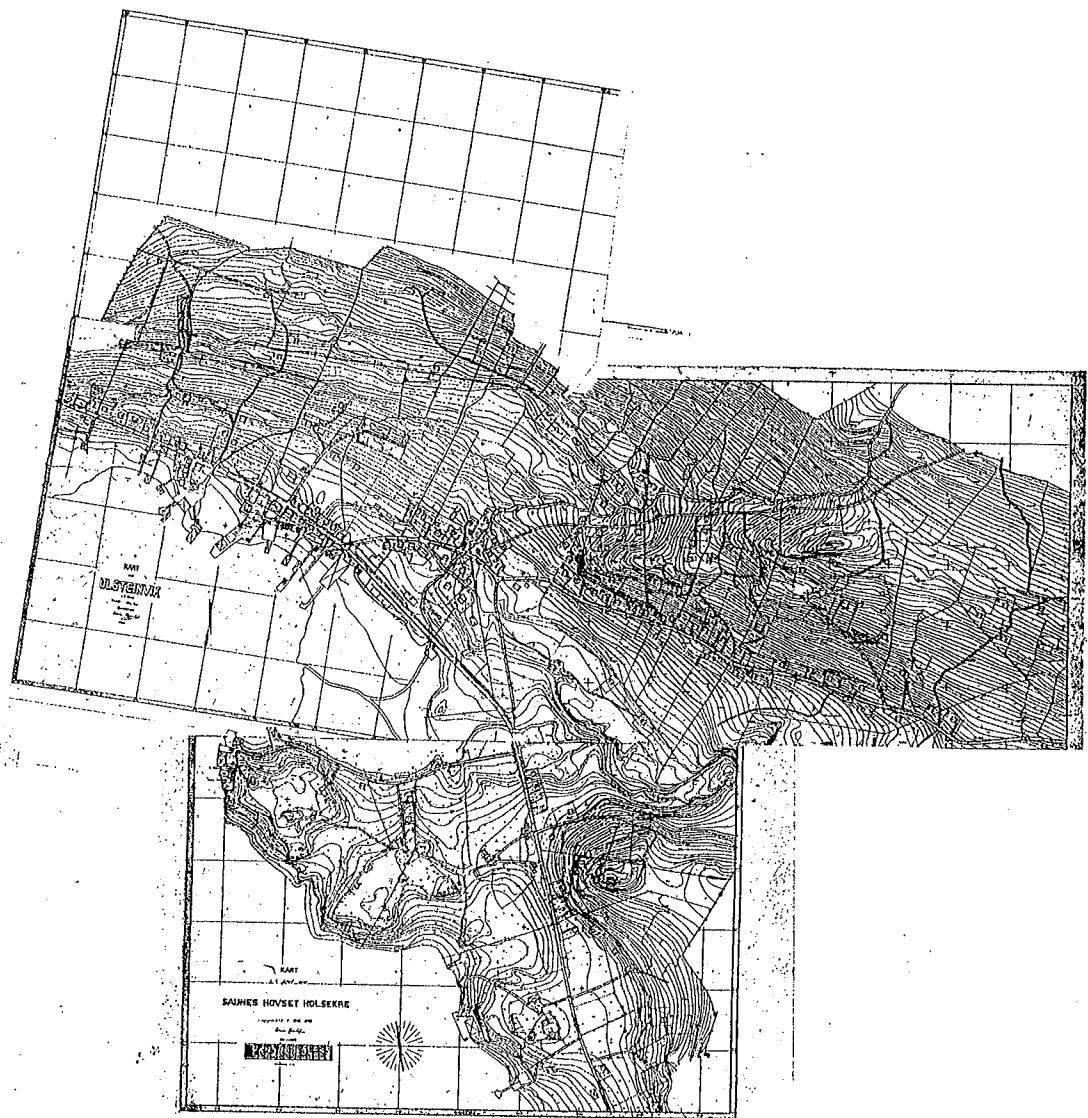
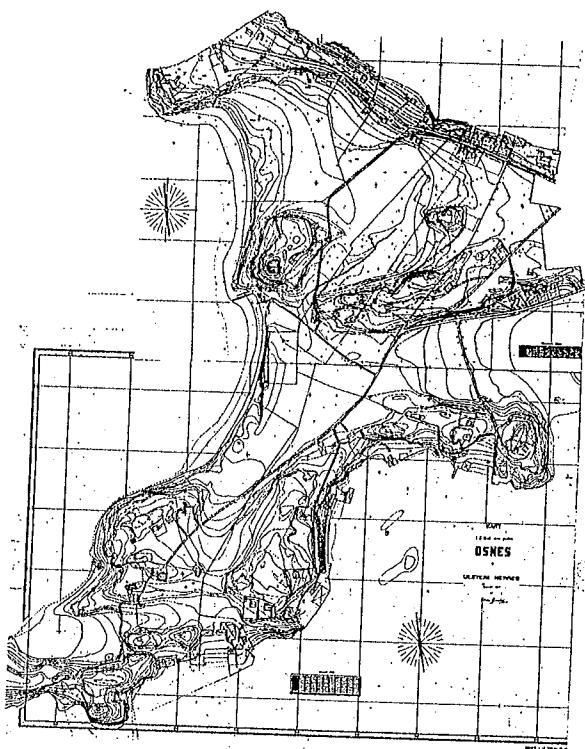
Kommunikasjon, område: naust og sjøhus

Industri: skipsverft, mekanisk verkstad

Institusjon: folkehøgskule

Det viktigaste i denne perioden:

- etablering av verkstadindustrien/skipsværfta
- fortetting langs hovedvegane og i det sentrale hamneområdet



Kart over Ulsteinvik datert 1940.

Etter 1945

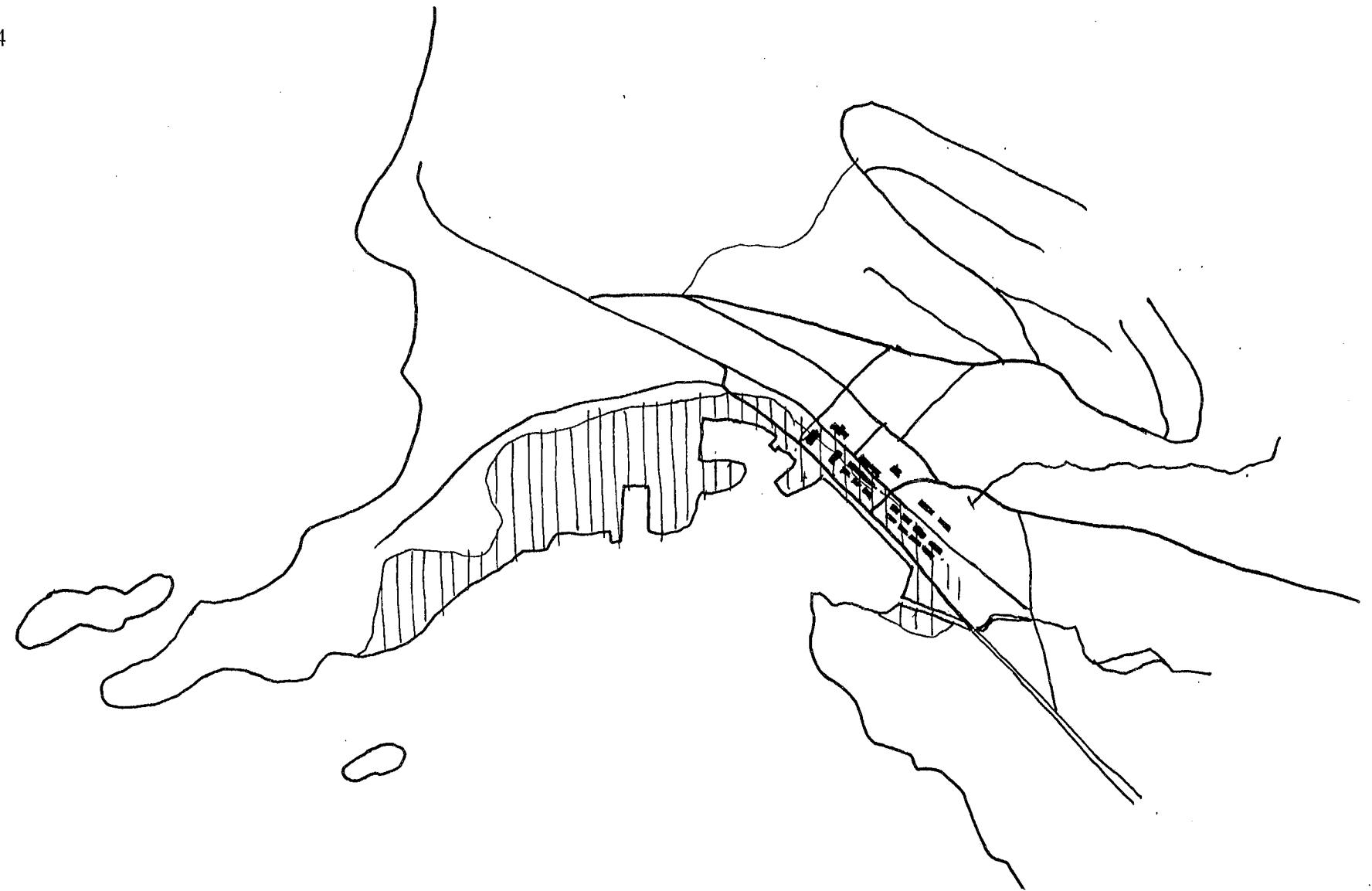
Tida før andre verdskrigen er prega av at tettstaden får utvikle seg fritt utan store innslag av offentleg medverknad. Frå danningsa av den tidlege tettstaden rundt hundreårsskiftet fram til omlag 1950 er det relativt små endringar som skjer med tettstaden samanlikna med det som skjer etter 1960. Skalaen på tettstaden er liten både når det gjeld bebyggelsen sin struktur og kommunikasjonar. Kravet til ein større skala kjem inn i samband med at industrien er i sterkt ekspansjon og at transportmønsteret endrar seg vesentleg ved at bilbruken aukar frå 1950-talet av. Veksten i verkstadane gjev ei eksplosiv auke i folketallet i kommunen heile perioden mellom 1950 og 1970. Storparten av denne veksten foregår i tettstaden, og Ulsteinvik styrkar dermed posisjonen som befolkningstyngdepunkt. I 1960 bur over 50% av innbyggjarane i kommunen i tettstaden (Steinnes, s. 62). Dermed er grunnlaget lagt for Ulsteinvik som eit handelssenter for heile regionen.

I denne perioden kjem den offentlege planlegginga til for fullt. Og i alle desse planane er vekst ein føresetnad for planarbeidet. Den første planen vert laga allereie i 1941 av ingeniør P.A. Melbye frå Molde. Hovudtrekka frå denne planen er det professor arkitekt Sverre Pedersen arbeider vidare med i det planarbeidet han gjer for Ulstein kommune utover i etterkrigstida fram til 1963. Det vidare planarbeidet frametter 60- og 70-talet er utført av konsulentfirmaet Fjellanger og seinare arkitekt Rolf Johanson frå Trondheim. Han byggjer vidare på og utviklar dei idealia som låg i dei første offentlege planarbeida. I sær får

ideen om etablering av ei sjøgate sør for sentrumsområdet store konsekvensar for landskapet og strukturane i den regionale tettstaden som veks fram etter 1970.

Nokre av hovudtrekka frå Melbye sin plan har vore strukturerande for sentrum.

1. Fornying av bebyggelsen i sentrum; innføring av murtvang.
2. Bygging av ei sjøgate sør for eksisterande sentrumsområde.
3. Eit nett av parallelle langgater i aust-vest-retning bak sentrum, oppetter i jordbrukslandskapet; utbygging av villaområde i tilknyting til desse gatene i mellom.
4. Etablering av offentlege sentrumsbygg og parkområde.
5. Etablering av grøne brannallmenningar.

**PRIMÆRE ELEMENTER ETTER 1945:**

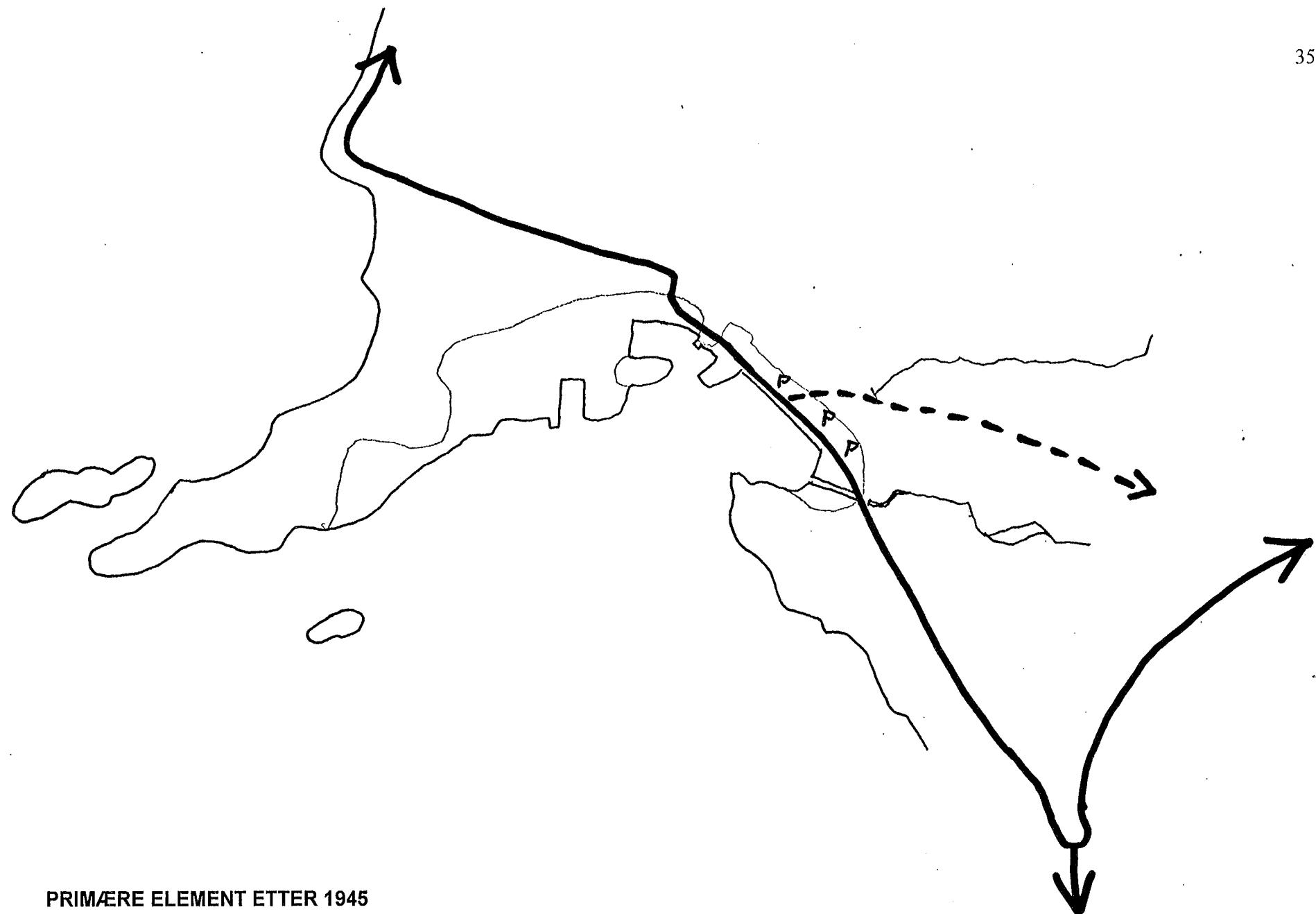
Planar: sentrumsplanene til Melbye, Pedersen og Johanson

Område: fyllinga og handelsområdet

Område: nye bustadfelt

Det viktigaste i denne perioden:

- ekspansjonen i industrien
- dei første byplanane (50-60-talet), nye bustaområde
- fyllingane og ny senterstruktur
- nytt regionalt vegsystem

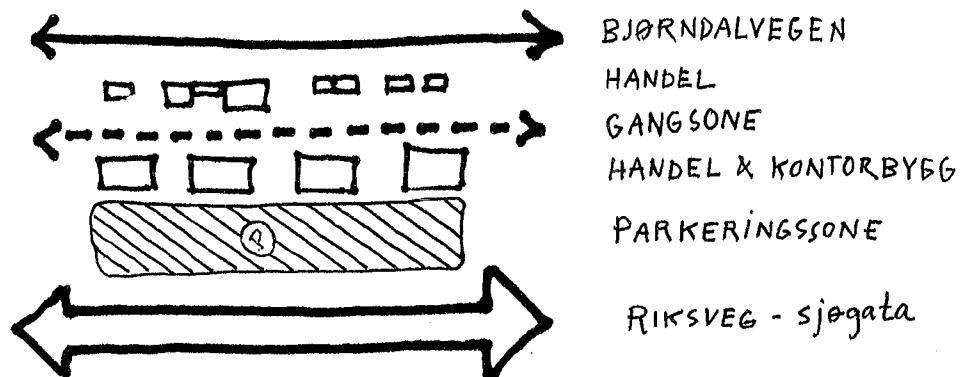


PRIMÆRE ELEMENT ETTER 1945
Kommunikasjon: nytt regionalt vegsystem

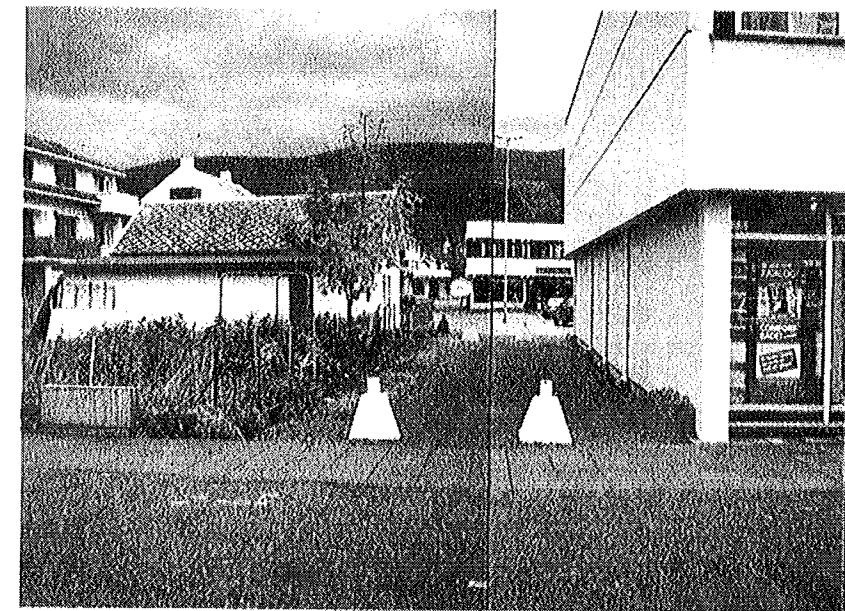
Eit hovudtema i planarbeidet til Fjellanger og Rolf Johannson er ny tilrettelegging av transport. Denne planen førte til bygging av ein ny riksvegstrase over innmarka på Saunes. Vegen kopla seg direkte på Sjøgata sør for det nyvunne sentrumsområdet på Nyland (Sanden). I denne planen var det også forslag om ny veg mot Hareid på sørsida av Holsekervegen og ny veg mot Flø sør for Osbergvegen. Vegane skulle gje ein meir problemfri ferdsel, og separasjon av trafikken skulle hindre konflikt mellom ulike kategoriar trafikantar.

Ei slik konsekvent tenking gjorde at det nye Ulsteinvik sentrum fekk ei klar sonedelt organisering med separering av riksveg, på-/avkjøringstrase og parkering. Målet var også leggje opp til eit like klart gangsamband parallelt med desse mellom dei nye handelsbygga og bebyggelsen i Bjørndalvegen. Elles i desse planane er det viktig å leggje merke til utvidinga av bustadfelta på Osnes, Vik, Hovset, Holseker og Varleitet. Desse er alle planlagt høgt oppe i Ulsteinvik-amfiet i overgangen mellom innmark og utmark, og felta fordra utbygging av tilkomstvegar i til dels særskilt bratt terrenget. Planane opna også for fortetting nærmere sentrum, på det som då var dyrka mark.

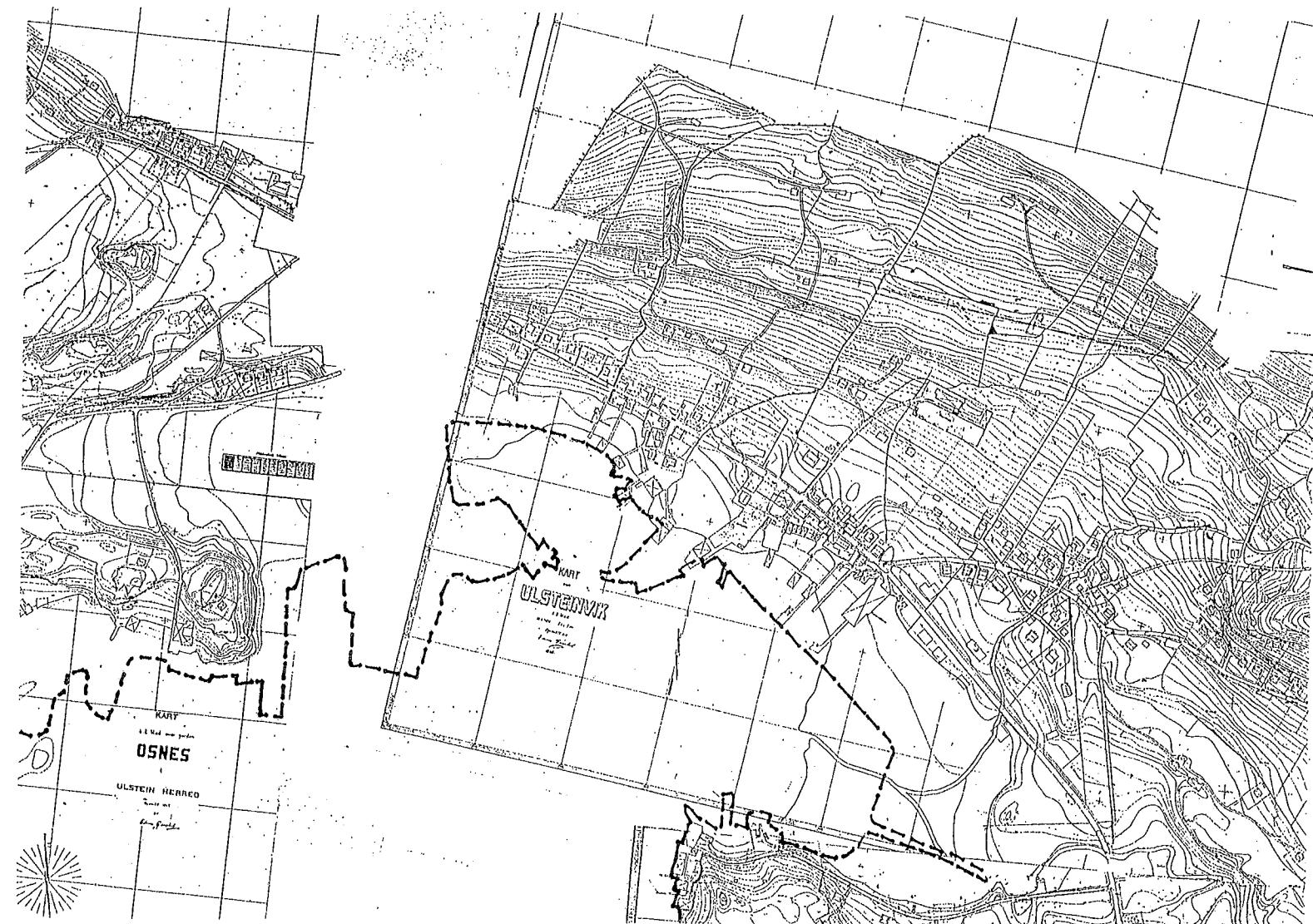
Senterstrukturen vart utvida og endra seg sterkt på 70-80-talet. Grunna utvidingar spredde Ulsteinkonsernet ut store fjellmassar, som vart deponert i strandsonen utanfor sentrum. På den nye flata vart det bygt nye handel- og kontorbygg etter ein moderne paviljongplan, med eit områdeinternt gangvegsystem, og tilkomst frå parkering frå Sjøgata.



Prinsipp for organisering av trafikk.

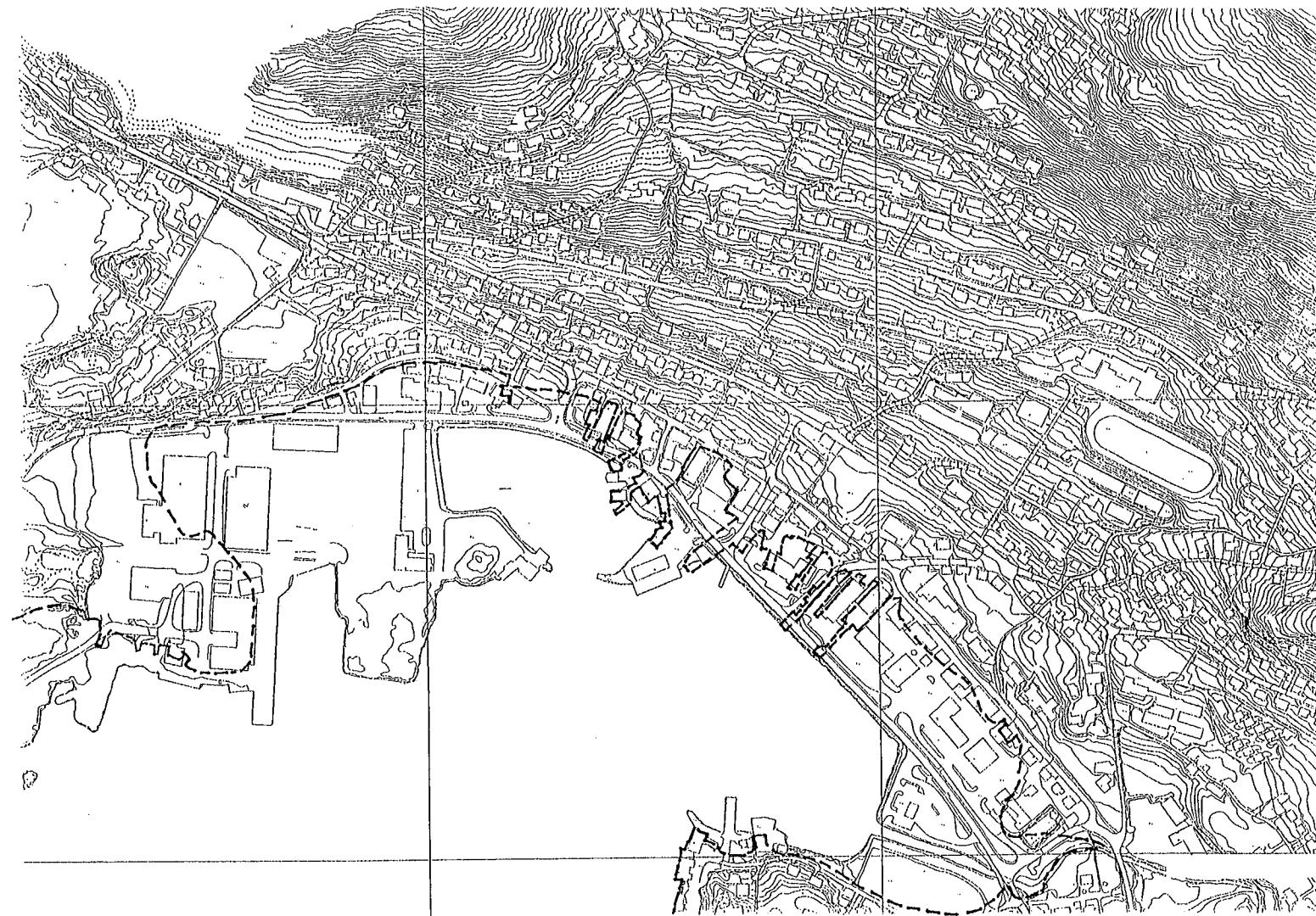


Regulert gangsone mellom Bjørndalvegen og Handelsbygga .

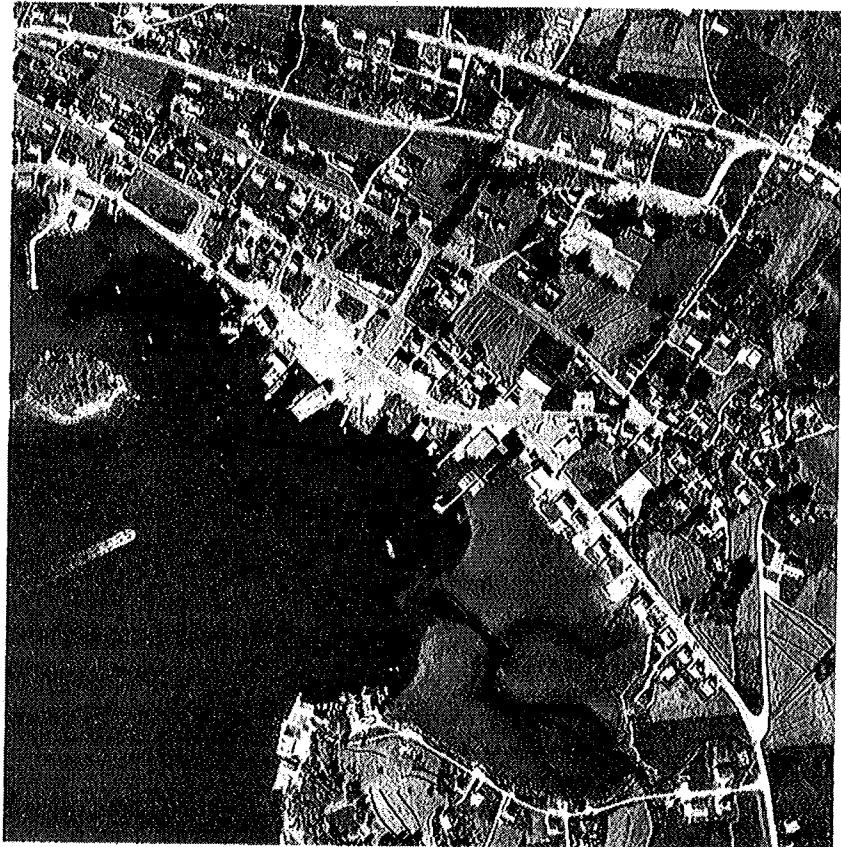


Ulsteinvik 1940.

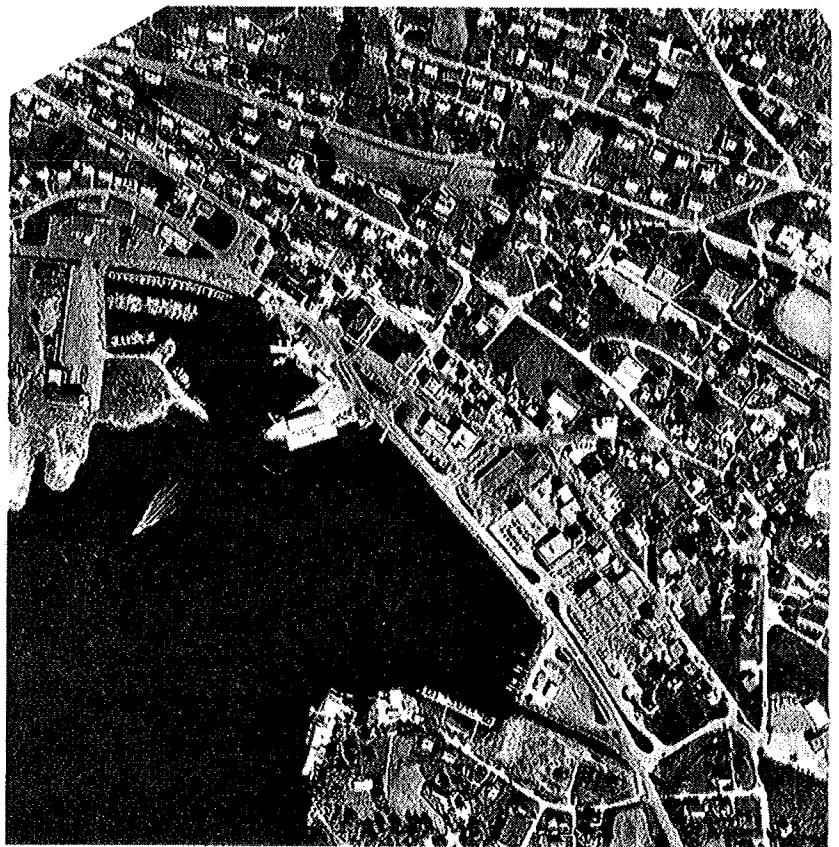
Stippla linje viser strandlinje anno 1998.



Ulsteinvik 1998.
Stipla linje viser strandlinje anno 1940.



Sentrum i Ulsteinvik, 1964/65



Sentrum i Ulsteinvik, 1984

Utvikling av næring

I tidleg etterkrigstid var *primærnæringane* framleis viktige. Fiske og fangst stod i 1950 for heile 75% av sysselsetjinga i denne sektoren. Desse næringane er i dag marginale i tettstaden Ulsteinvik.

For *sekundærnæringane* var 1960-talet den store ekspansjonstida. Talet på sysselsette vart dobla i tiåret mellom 1960 og 1970, og over halvdelen av dei yrkesaktive arbeidde då i denne sektoren. Auken i sysselsetjinga i industrien førte med seg ein sterk auke i folketalet i kommunen. Industrien førte med seg stor innpendling til tettstaden frå krinsane og frå nabokommunane.

I dag er industriarbeidsplassane ei bærebjelke for kommunen. På Ulsteinkonsernet sitt område vest for tettstaden er det om lag 1250 tilsette. På Kleven på Dimnøya er det om lag 400 i produksjonen. I distriktet er det underskot på faglært arbeidskraft og mange av desse er difor innleigde. Industrien har for lenge sidan vorte ein aktør på den internasjonal marknaden og verksemndene produserer produkt som er etterspurde verda over. Industrien trekker til seg høgt utdanna arbeidskraft frå heile landet og store delar av dei faglærte handverkarane kjem frå heile Skandinavia.

I løpet av 1970-åra vart dei tilsette i *tertiærnæringane* meir en fordobla i Ulsteinvik. I 1970 var andelen om lag 40%, medan 58% arbeidde i denne sektoren i 1980. Servicenæringane var på

1950-talet i første rekke retta mot behova i kommunen. I takt med utbygginga av industrien og veksten i transport og auka levestandard har denne næringa gradvis retta seg mot heile regionen og Ulsteinvik står no fram som eit regionalt senter for handel for dei fire kommunane Ulstein, Hareid, Herøy og Sande.



Ulsteinvik 1964/65; Vi ser på landskapet at primærnæringane framleis er viktige. Industri og handel er i ekspansjon.

6. FUNKSJONELLE OG ARKITEKTURSKE KONTEKSTAR

6.1 Ulike kontekstar i Ulsteinvik

For ei generell forklaring av omgrepa sjå kap 3.2 Omgrep.

Tettstaden Ulsteinvik har utvikla og endra seg over ei forholdsvis kort periode. Utviklinga er påverka av bestemte krefter og faktorar, i dette tilfellet relativt få. På ulike tidspunkt har kreftene skapt endring i det fysiske miljøet. Ein kan sjå den fysiske planen over tettstaden Ulsteinvik i 1998 som resultat av samspele og konflikt mellom ulike kontekstar (sjå også pkt. 3.2 Omgrep). Kontekstane definerer fysiske element som står i ein innbyrdes strukturell samanheng. Eit bestemt element kan vere ein del av fleire kontekstar samtidig. Eit døme kan vere Rådhuset som både høyrer til områdekonteksten »senterstruktur» og den arkitektoniske konteksten »1950-60 talet». I denne analysen går vi inn på både arkitektoniske kontekstar (som gjer at vi kan forstå tettstaden si form) og strukturelle kontekstar (som peikar på forhold som er dynamiske, og årsak til endringar).

Analysen forklarer og karakteriserer dei viktigaste kontekstane. Dei syner tilhøve og problemstillingar som dannar grunnlag for dei utviklingskonsepta som analysen presenterer. Dei kan og komme til nytte i arbeidet med kommuneplanen, og i vanleg handsaming av plan- og byggjesaker.

6.2 Kommunikasjon

Konteksten kommunikasjon innehold hamn, vegar, parkering og haldeplassar. Kommunikasjon har verka strukturerande på tettstaden.

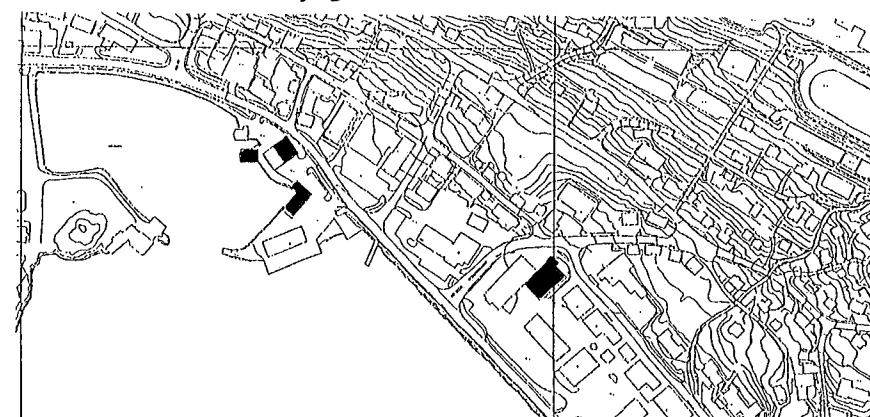
Hamn

Ulsteinvik har ei naturleg hamn. Lyngnesvika er godt skjerma. Både Osnæsset, Dimnøya og øyane i vest tek av for vind og sjø. Vi kan såleis seie at landskapsformen har vore konstituerande for staden. Medan transporten enno i hovudsak gjekk på sjøen var øyane ute i Ulsteinfjorden meir sentrale for handel og hamn. Dei låg midt i leia. Då det tok til å kome vegar endra biletet seg, og Ulsteinvik vart eit naturleg knutepunkt der varene skifte transportmiddel (om hamnefunksjonar sjå pkt. 5.1 Historisk utvikling av tettstaden). Tilknytinga hamna hadde til fiskeria la kanskje også noko av grunnlaget for utviklinga av industrien som i den første tida mest dreiv med reparasjon.

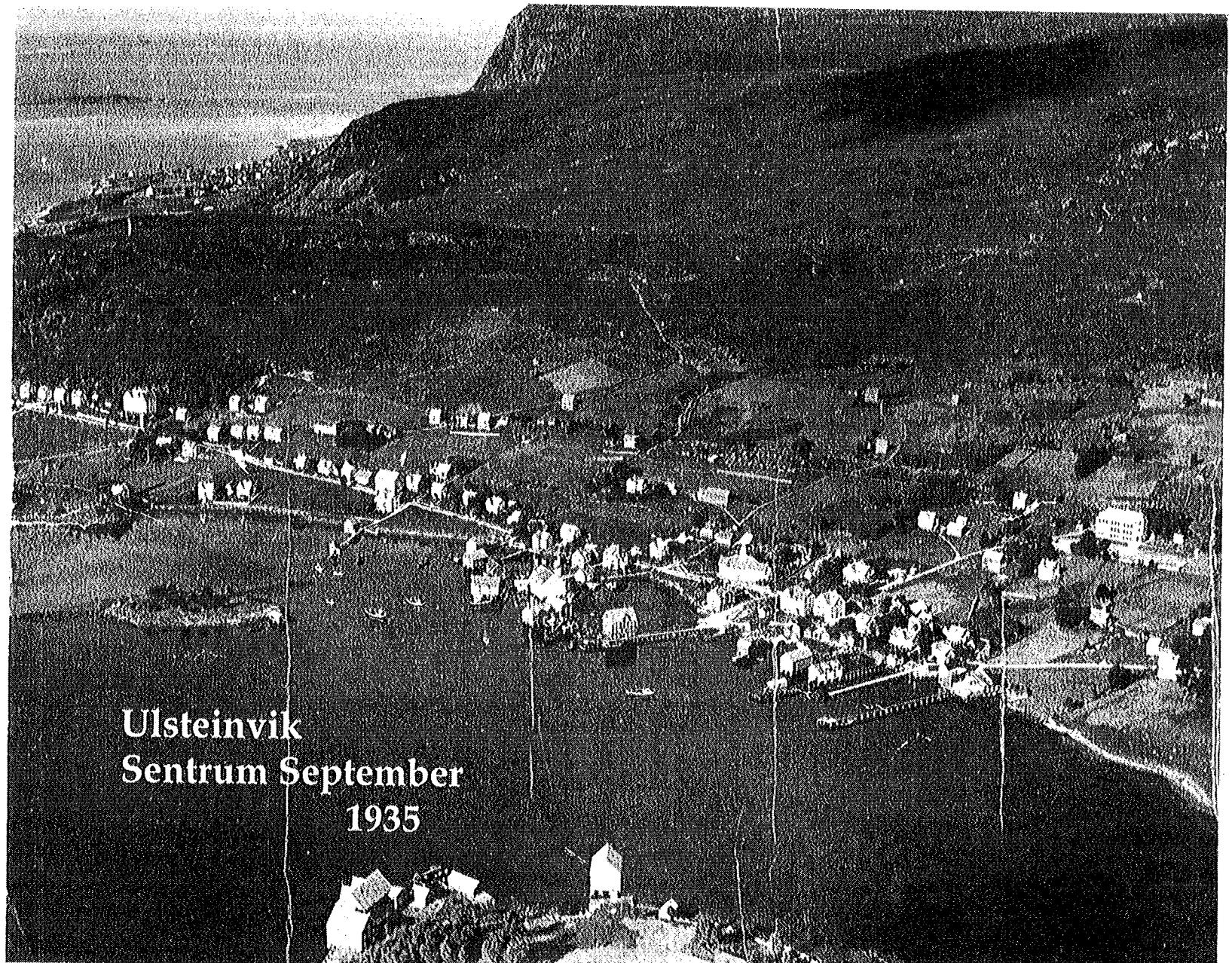
Første halvdelen av dette hundreåret var hamna ein vesentleg *strukturell og arkitektonisk kontekst* som var strukturerande for tettstaden (sjå illustrasjon, kapittel 5.2, 1900 til 1945). I etterkrigstida har hamnekonteksten fått mindre og mindre å seie, då transporten i aukande grad har vorte landbasert. Arkitektonisk er den historiske hamnekonteksten nesten heilt borte. Men Geileneset har enno nokre einskilde bygg som er frå den tida då Ulsteinvik hadde hamnefunksjonar. Desse bygning-

ane minner oss om ei svunnen tid. Sjølv om det funksjonelle grunnlaget for hamnearkitekturen er borte kan ein i dag sjå eit ynskje om "å finne attende til røtene" i nye prosjekt i Ulsteinvik, gjennom freistnader på å skape ein meir *stadeigen* og identitesberande arkitektur. Dette gjeld fleire av prosjekta som har vore knytt til ei framtidig utvikling på Geileneset. På mange vis gjeld det også Klevenbygga og det nye REMA 1000.

Hamna er i dag ein passiv kontekst. Den har ingen verknad i retning av endring. Hamnefunksjonane i dag er knytt til fritid og turisme. Men der er ingen marina i Ulsteinvik sjølv om tilhøva ligg til rette for det. Det kan sjå ut som den monofunksjonelle og barrieredannande Sjögata har hindra ei utvikling på sjøsida.

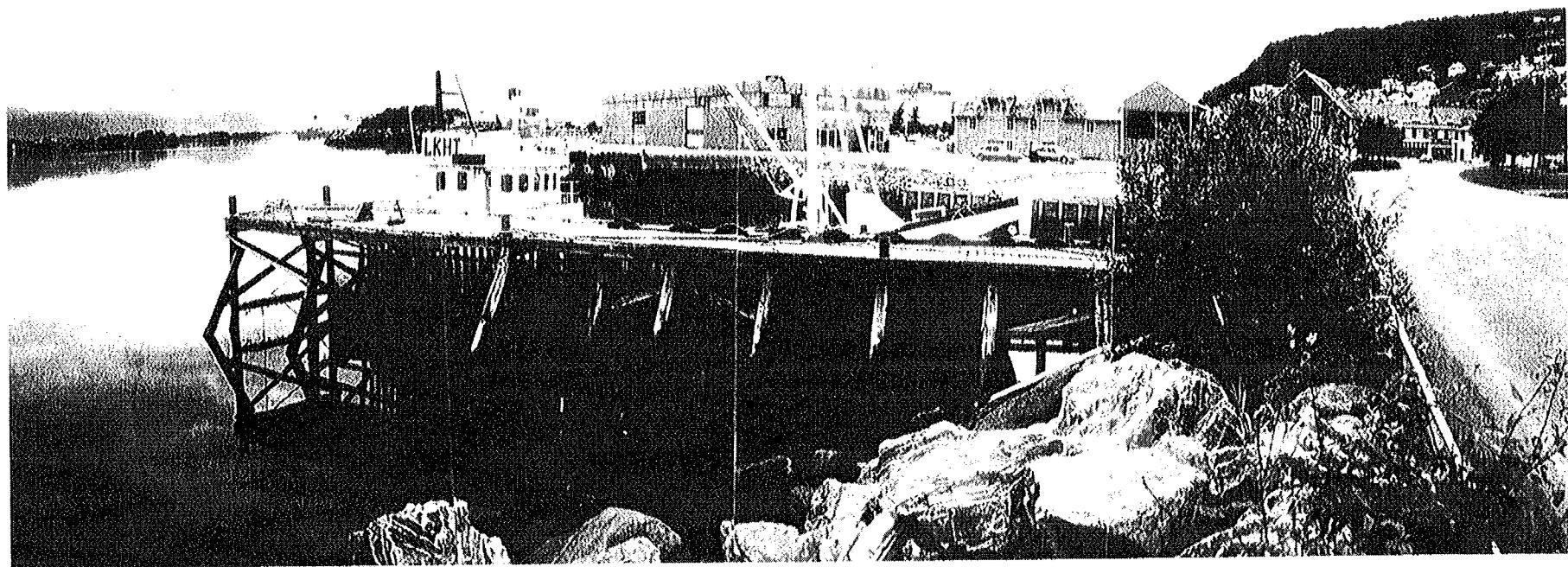


Eksisterande bebyggelse strukturert etter gammal strandlinje.

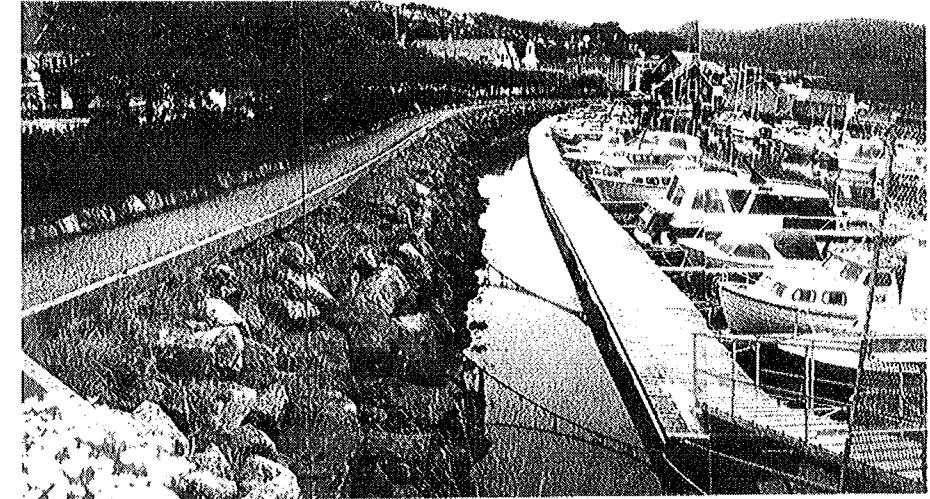


**Ulsteinvik
Sentrum September
1935**

I 1935 var hamnekonteksten både ein funksjonell- og arkitektonisk kontekst.



*Restar av den gamle hamnekonteksten.
I forgrunnen, eit eldre kaianlegg.
I bakgrunnen, Snorrebuda og Ulstein Forbruksforeining.*



Småbåthamna.

Veg

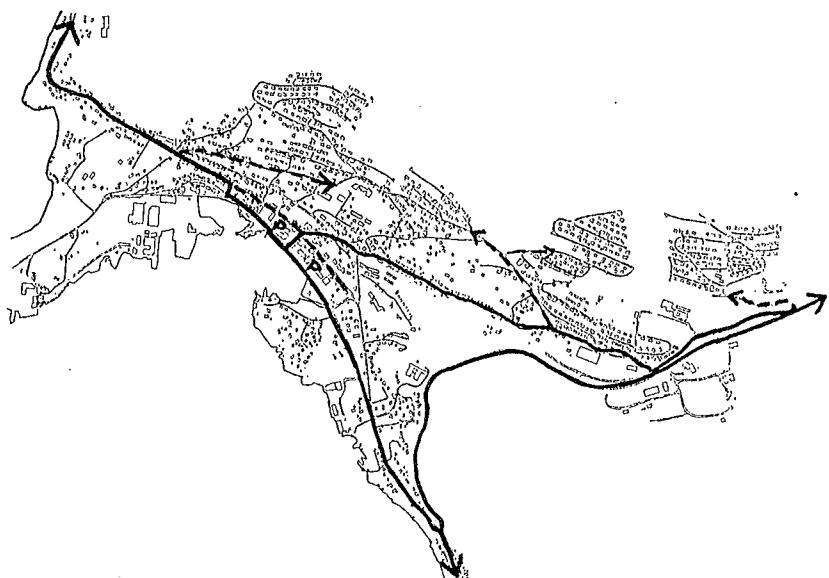
Veg er ein aktiv kontekst. Ein aktiv kontekst kan vere genererande og nedbrytande på same tid. Når den er genererande skaper den positiv utvikling. Den er nedbrytande t. d. når den dannar nye barrierar eller bryt sund gamle bygningsmiljø og gatestrukturar. Dette kan skje dersom ein veg endrar rolle frå lokalveg til regional veg (jfr. Sjögata på 1970-talet), eller når nye krav til svingradius og breidde vert innførte i gamle tettstadsmiljø. Det kan bli verknaden av dei planlagde sambindingsvegane / tilkomstvegane frå bustadområda til sentrumskjerna:

Endringa i transportmønser som skjedde i sær frå 1950-talet og framover har vore sterkt struktureraende for tettstaden og gjeve den eit heilt nytt ansikt. Etterkvart som trafikken auka vart det behov for både betre vegar og meir plass til parkering. Riksvegen vart flytta frå Bjørndalvegen til den nye Sjögata ytst på den nye landfyllinga, for å avlaste trafikken i sentrum. Riksvegen vart no liggjande som overgangselement mellom sjø

og land. Utforminga gjer den til ein barriere; eit regionalt hovudvegelement mellom tettstaden og sjøen. Den nye organiseringa av riksvegen introduserer heilt nye romprinsipp i sentrumskjerna (sjå pkt. 6.4 Senterstruktur). Med fylling og riksveg har Ulsteinvik sentrum mista den opphavlege tilknytinga til sjøen.

Parkeringsplassane

Dei større parkeringsplassane er del av kommunikasjonskonteksten. I Ulsteinvik finst store, samanhengande parkeringsanlegg mellom handelsbygga og Sjögata. Dei er med på å strukturere området. Parkeringsplassen dannar, saman med Sjögata, ein barriere mellom bebyggelsen i sentrum og sjøen, både funksjonelt og i ei viss mon visuelt, ved at den gamle, nære kontakten er borte. Det vert parkert nesten over alt; framfor bak og mellom bygninga, påkjenninga synest å vere stor, mellom anna fordi bilane vert nytta over korte avstandar. Parkeringsflatene treng betre dimensjonering og ei oppdeling i mindre soner, t. d. med vegetasjon.

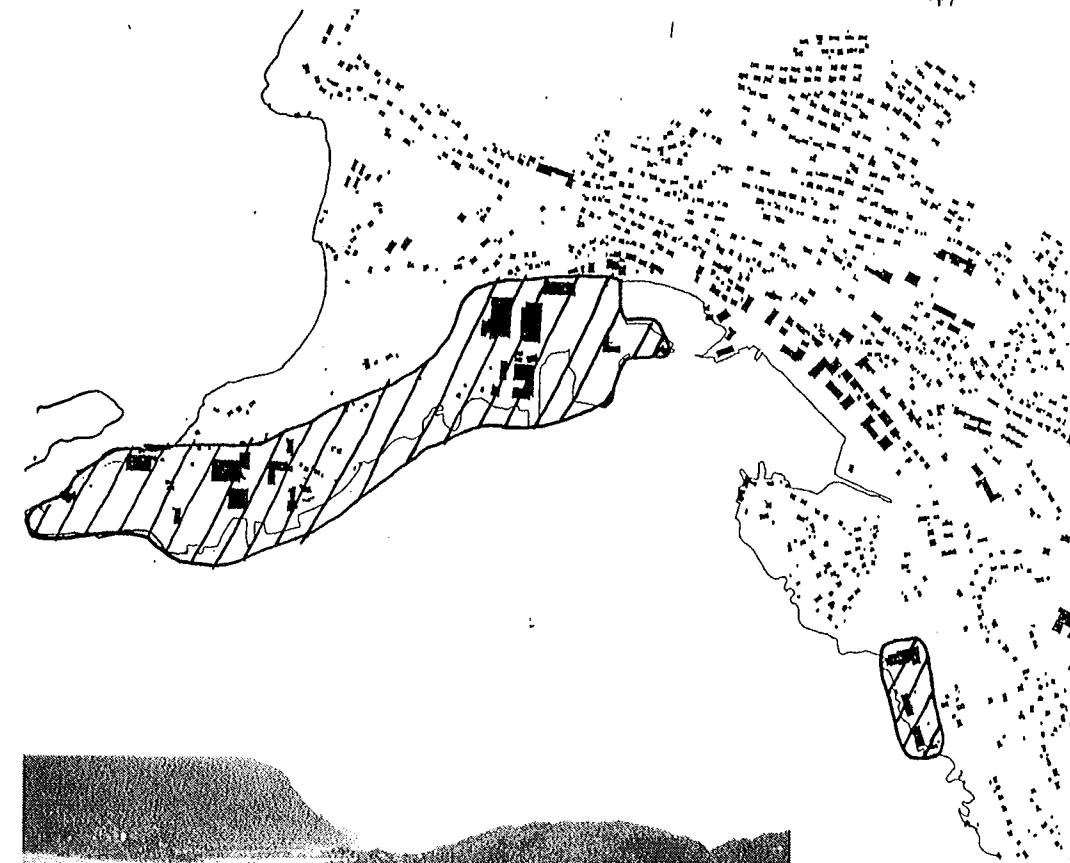


6.3 Industri

Industri er ein aktiv områdekontekst og ein romleg kontekst. Industrien i tettstaden ligg på Ulsteinkonsernet sitt område på Osnerset. Den har fleire produksjonseiningar. Området er strukturert av tilknytinga til sjøen. Den ligg på eit nes vest for sentrum og dannar såleis eit stort og lukka «siderom» til Ulsteinvik. Bygningsstrukturen på området har stor skala. Skalaen er definert av funksjonelle krav til produksjonen av båtar, propellar m.m. Konteksten er knytt til tettstaden med i hovudsak ein tilkomst.

Industrien påverkar grannene i nokon grad, både sentrum, bustadene og rekreasjon/natur.

- Tettstaden: konteksten er tvetydig. Reint fysisk påverkar den ikke tettstaden direkte. Historisk har den påverka tettstaden ved at fyllmassane frå utsprenging på Osnerset har gjeve tettstaden ny grunn for utvikling og ekspansjon i sentrum.
- Bustadane i nærområda: det kan vere problem med lakkstøv og støy. Store hallbygg gjev slagskugge på nokre bustadar.
- Rekreasjon: industrien påverkar kvaliteten på viktige rekreasjonsmiljø ved badestranda på Osnessanden og ved Sandbadet/Boholmen.



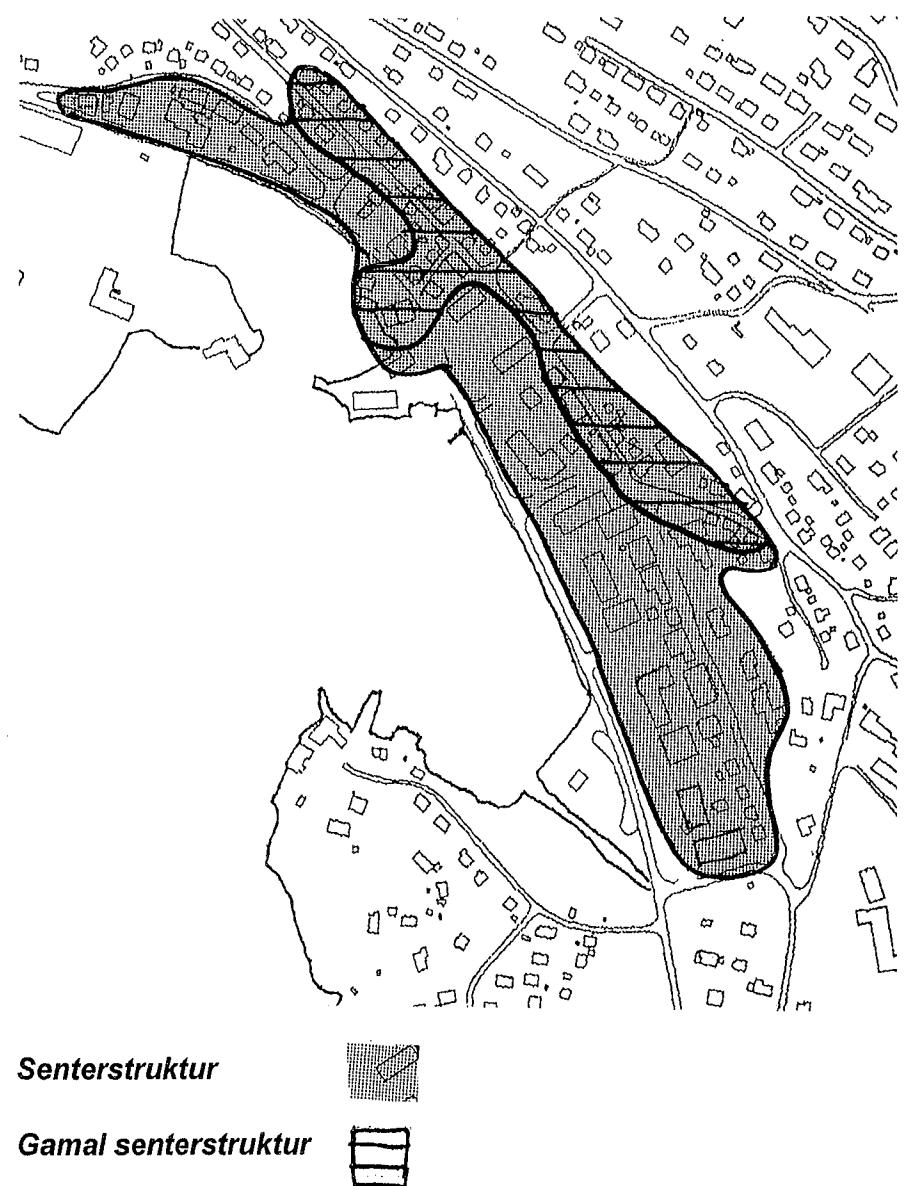
6.4 Senterstruktur

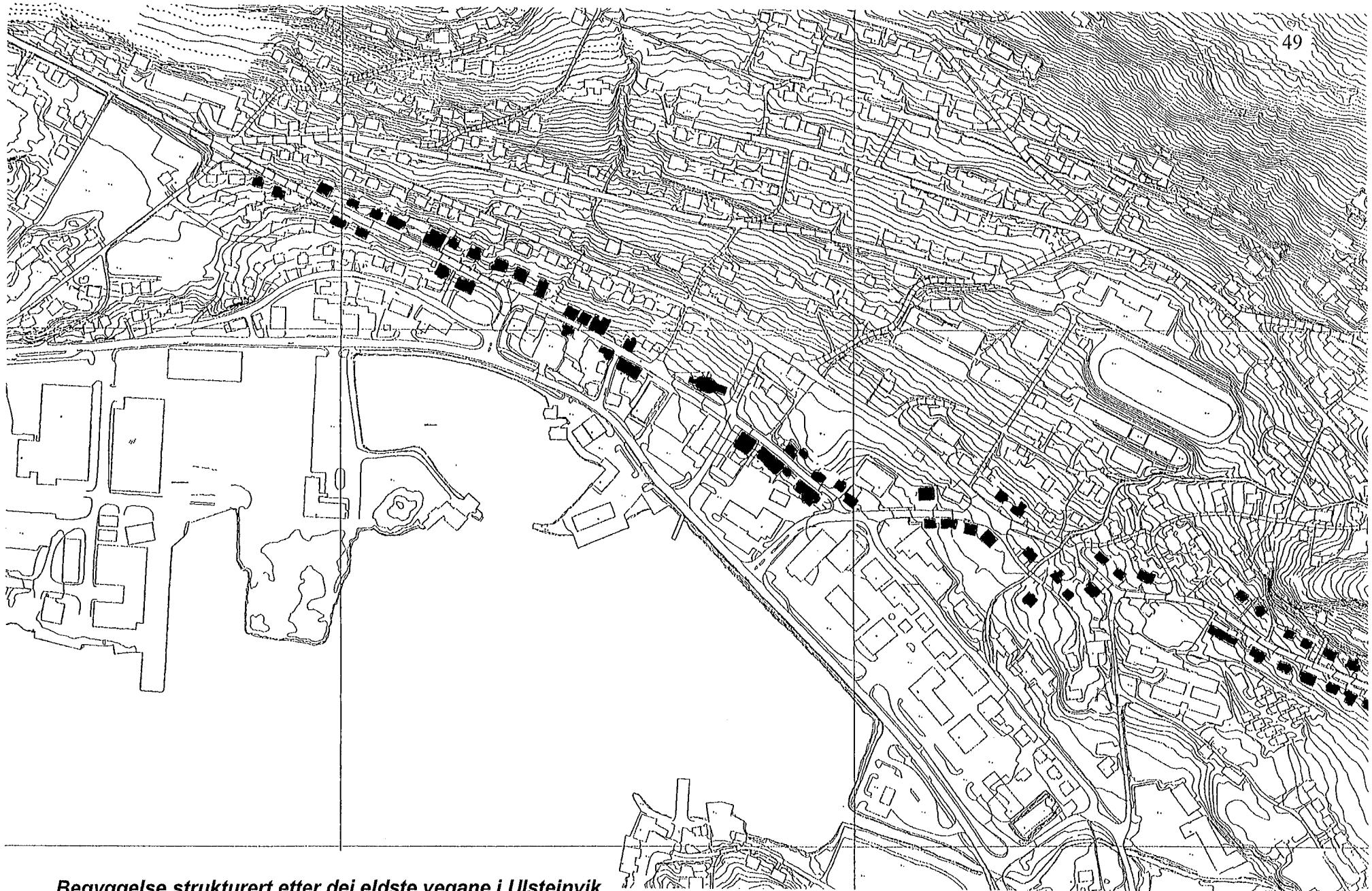
Dette er både ein områdekontekst og ein romleg kontekst. Som områdekontekst er den strukturell og innehold funksjonane handel, offentleg- og privat service og andre publikumsretta aktivitetar (kyrkje, bedehus, samfunnshus/kino), samt nokre bustadar. Mot Ulsteinkonsernet dannar vestre del av senterstrukturen eit funksjonelt bindeledd med handelsfunksjonar som er meir prega av å vere verksemder. Desse er mellom anna blikkenslagar, slaktar, bensinstasjon, verkstad.

Dette er ein aktiv kontekst fordi handelen stendig er i endring og ekspansjon. Som romleg kontekst er den arkitektonisk og kan underdelast i den gamle senterstrukturen, 1950-60-talsbygningane, og 1970-80-tals-bygningane.

1. Den gamle senterstrukturen

Den gamle senterstrukturen er strukturert av kyrkjegata og Vikemyra, og inneholder bygningars frå før hundreårsskiftet. Arkitektonisk kan den karakteriserast som gateomsluttande. Bygningane rettar seg eintydig mot gata (topologi). Gaterommet er definert av tett omslutting om gata med bygg, støttemurar og gjerde. Fleire av bygningane heng saman eller dei står fritt men tett. Likevel representerer gatefasadane ein kontinuerleg vegg i gaterommet. Stilen kan skifte noko mellom anna som fylge av ulike byggeår og skiftande motar (morfologi). Den romlege organiseringa gjer like fullt dette til ein tydeleg arkitektonisk kontekst.





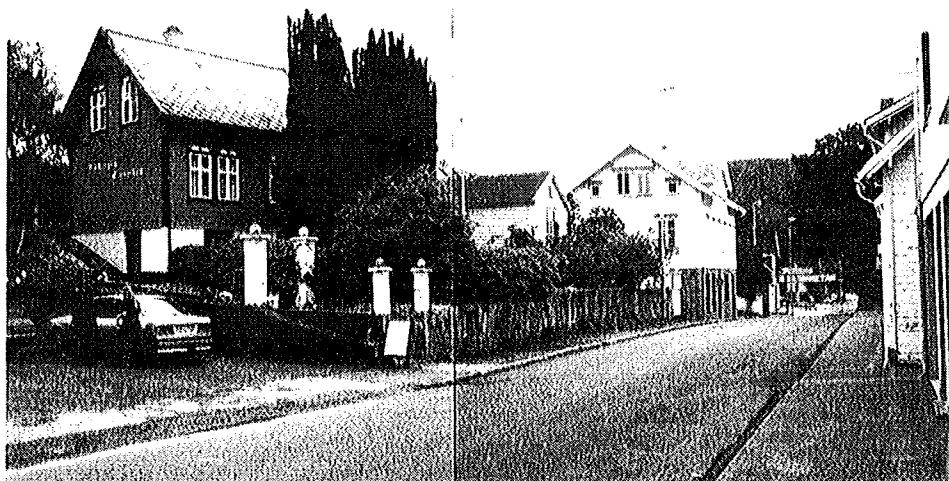
Begyggelse strukturert etter dei eldste vegane i Ulsteinvik



Kyrkjegata ut på 1920-talet. Husa står tett. Menneska ikkjeså.
Gata er dimensjonert i ei tid då normene for rørsle var annleis.



Kyrkjegata anno 1998. Flatene mellom husa er fylte heilt ut for å tilfredsstille dagens krav til rørsle med bil.



Kyrkjegata anno 1998.



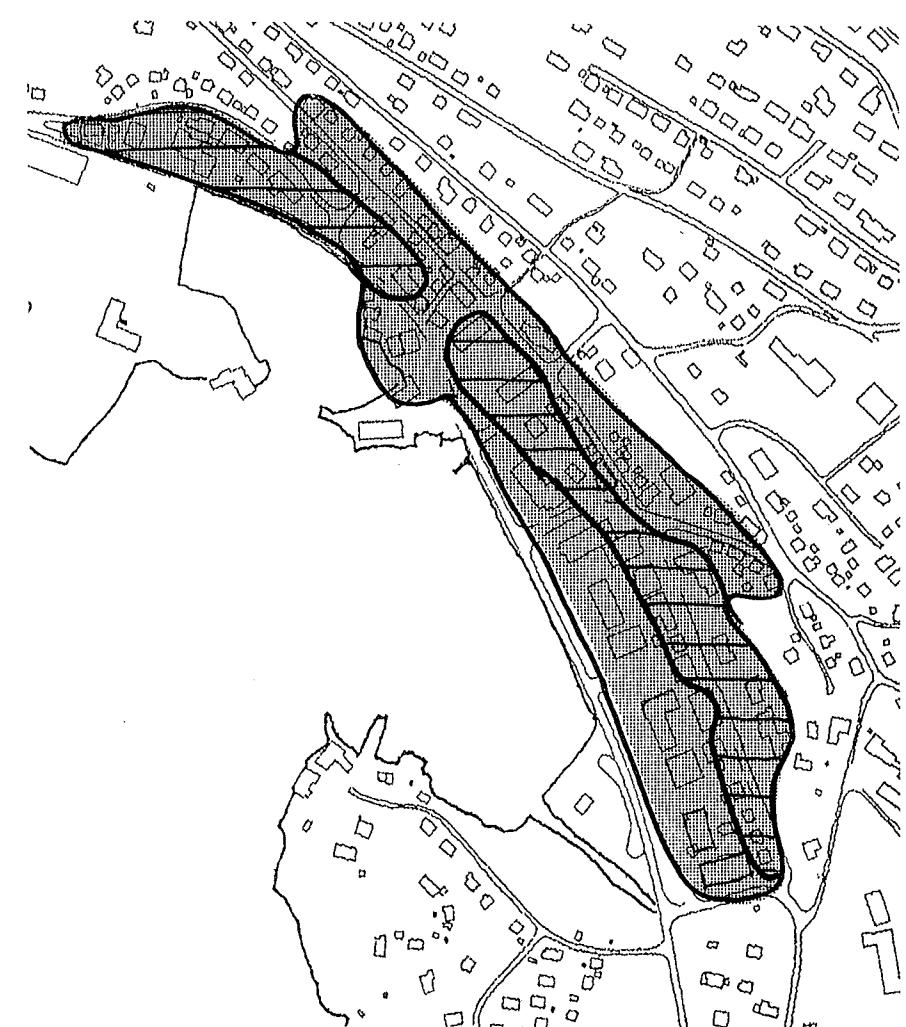
Den gamle senterstrukturen hadde ein annan skala, den var tett og meir urban.

2. 1950-60 - talet

1950-60-tals-bygningane er strukturert av Bjørndalvegen, utfyllinga i Geilevika, og av planane til Melbye (1941) og Pedersen (1953). Etterkrigstidas enkle, nøkterne og funksjonelle stil pregar konteksten.

Vi kan skilje mellom ein austleg og vestleg del. Austleg del, Bjørndalvegen er dominert av ein typologi som er gateomsluttande, med handel eller annan publikumsrelatert verksemd i sokkeletasje, og bustad over.

Den vestlege delen er rådhuset, hotellet (no forretningsbygg) og to forretningsbygg, Fannemelbygget og Dimmenbygget . Desse bygningane er strukturert etter Melbye og Pedersen sine planar om ei ny, staseleg sentrumsgate på sjøsida. Samfunnshuset knyter seg til Pedersen sin plan om kinobygg.

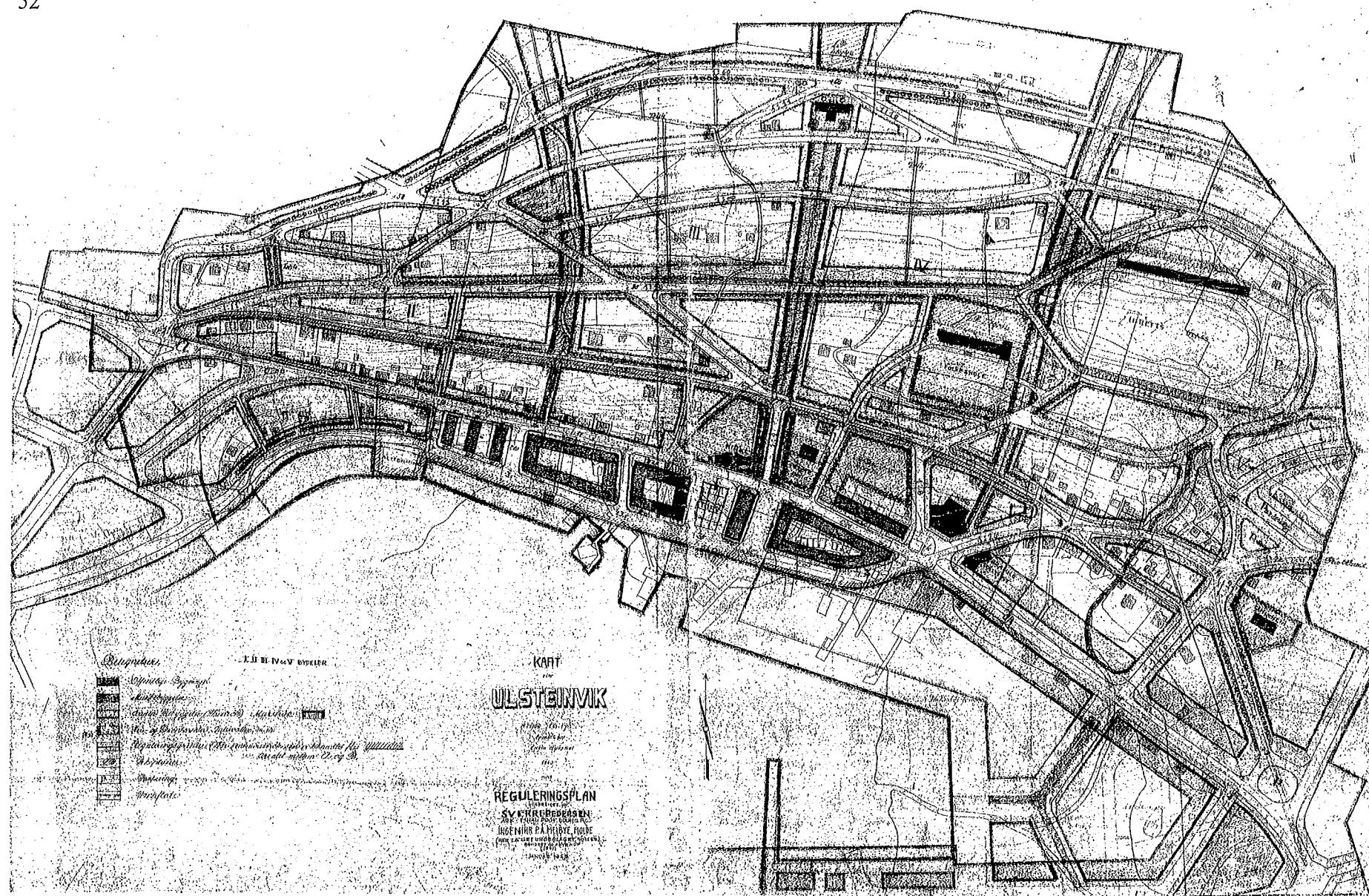


Senterstruktur

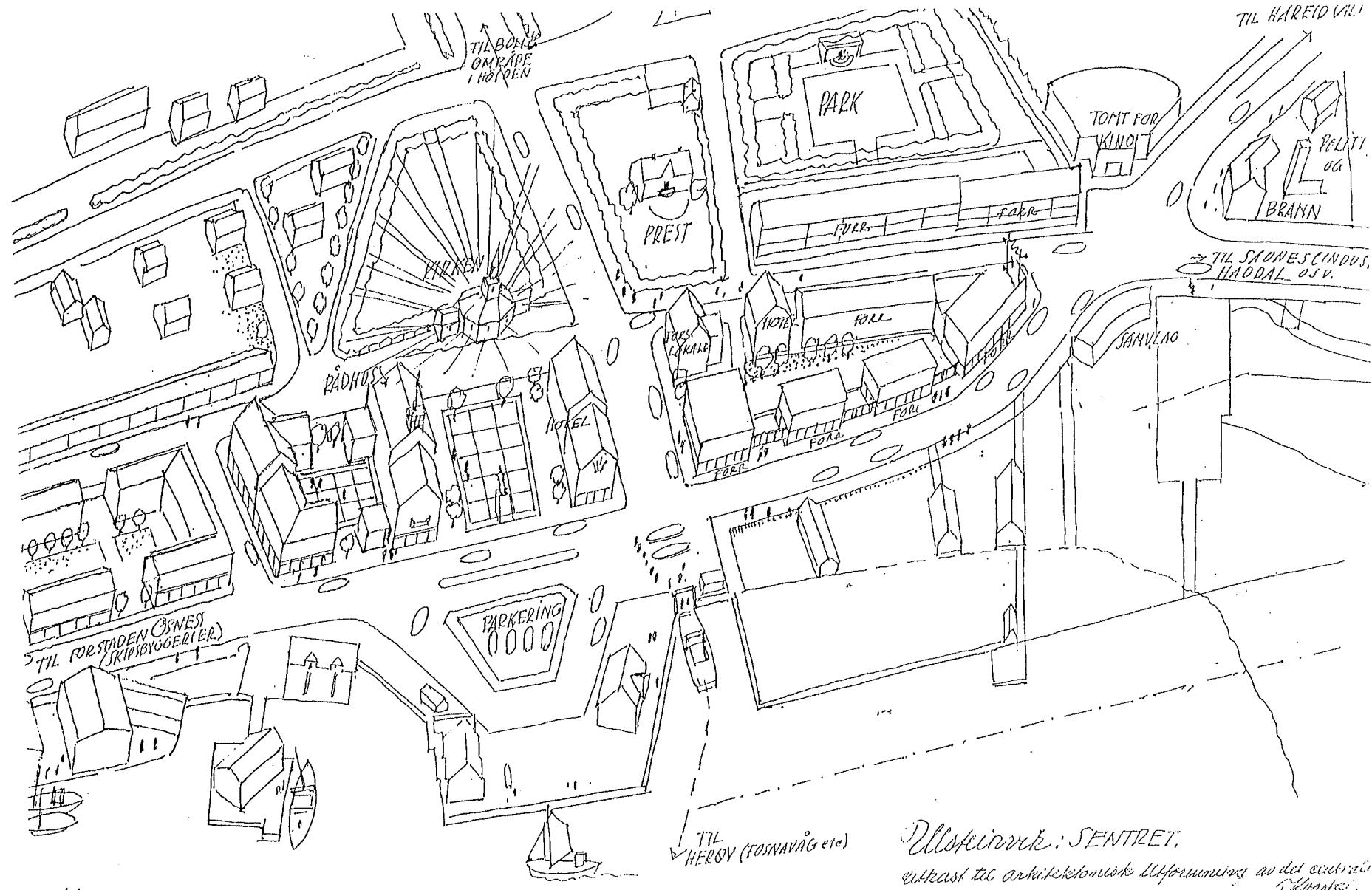


Senterstruktur fra 1950 – 60 – talet





Reguleringsplan, arkitekt Sverre Pedersen, 1955



53

Arkitekt Sverre Pedersen: Utkast til arkitektonisk utforming av det centrale Kvartal, januar 1955

Utkastet til arkitektonisk utformning av det centrale Kvartal.
Sverre Pedersen ark. MNAL, MNBF
PROJEKTET 1955

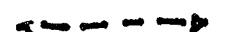
54



Eksisterande bygg strukturert etter Pedersens plan

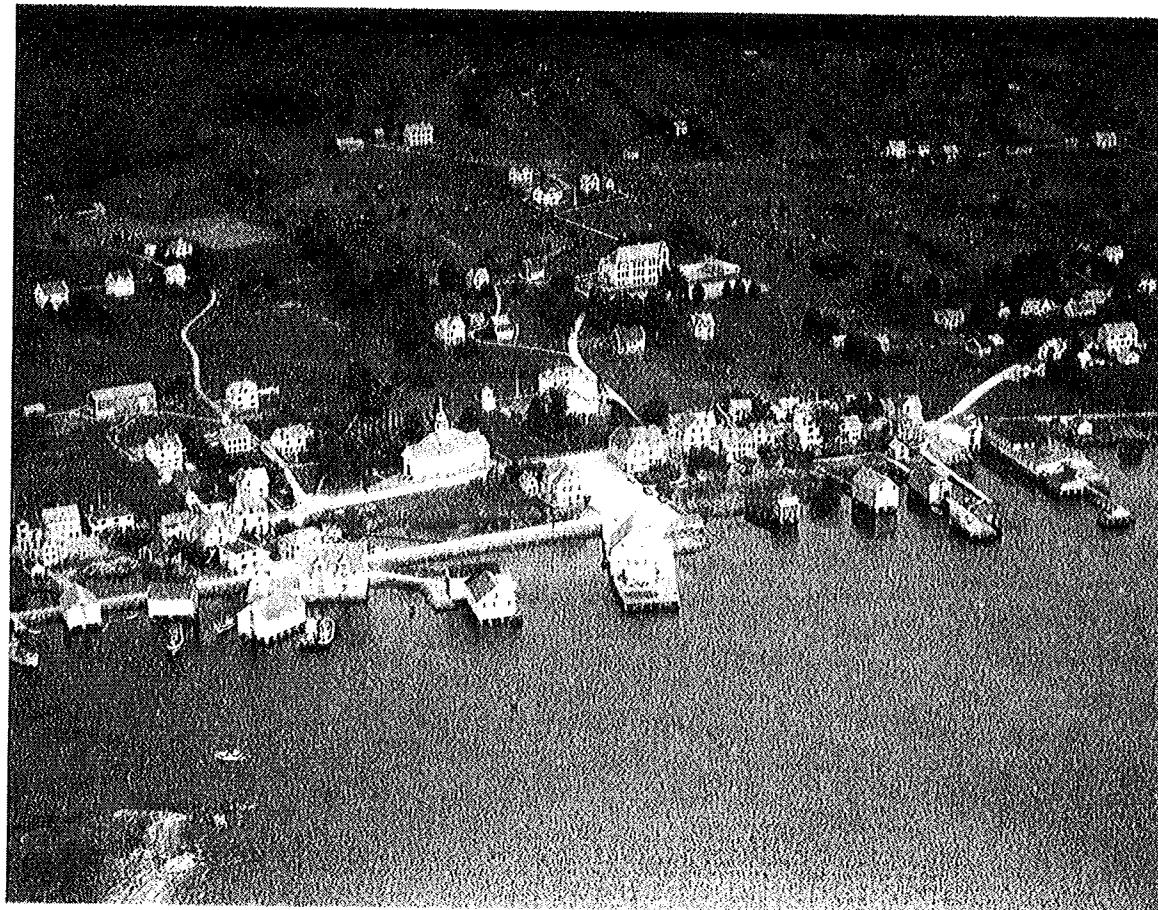


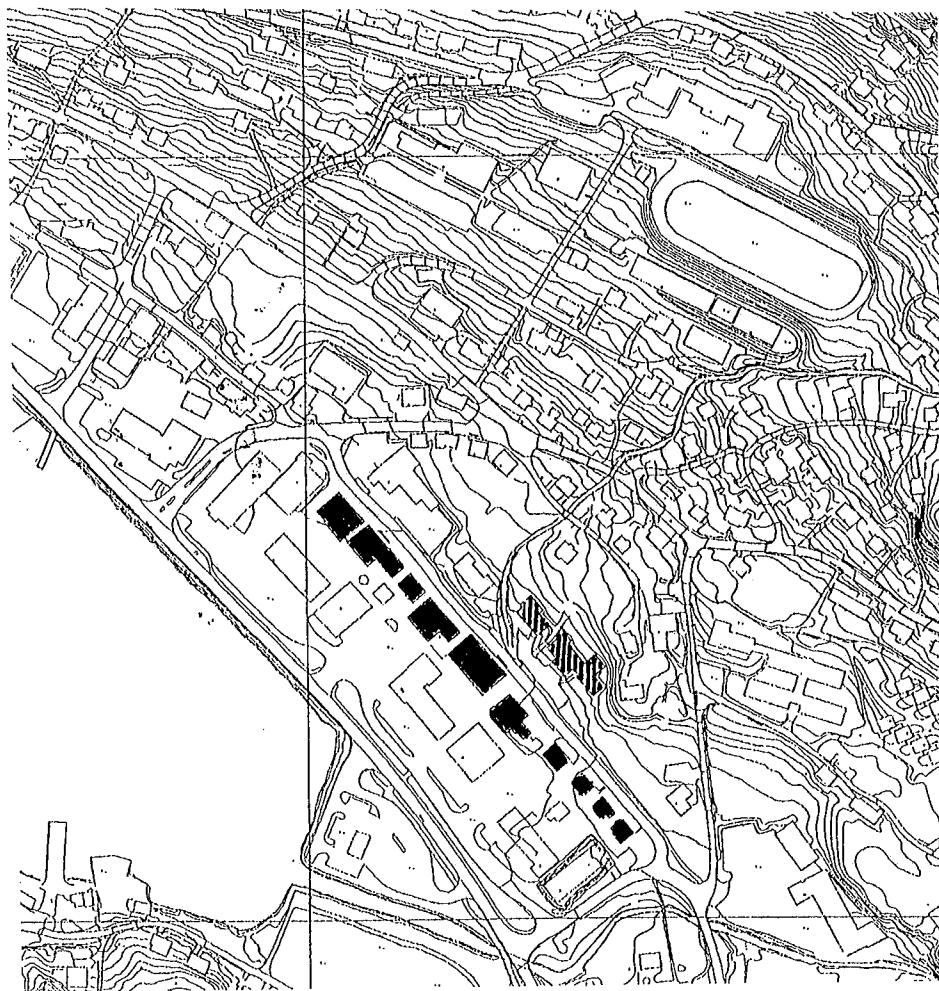
Gaterom strukturert etter Pedersens plan



Parkrom strukturert etter Pedersens plan







Bebyggelse strukturert etter Bjørndalvegen



Stramme og nøkterne etterkrigsbygg i Bjørndalvegen

3. 1970-80-talet

1970 – 80 - talsbygga er strukturert av planane til Fjellanger og Rolf Johansson. Fjellanger (1965/67, Johansson (1972, stadfesta 1973). Desse planane legg veg, parkering og handel på nye fyllingar på fjøresanden sør for Bjørndalvegen.

Konteksten er prega av «flåtebygg» som er forma etter eit prinsipp om effektiv transport, der parkering og tilkomst til hovudveg er premiss for den romlege organiseringa til bygningane. Denne konteksten inneheld handel og service, for det meste i to høgder.

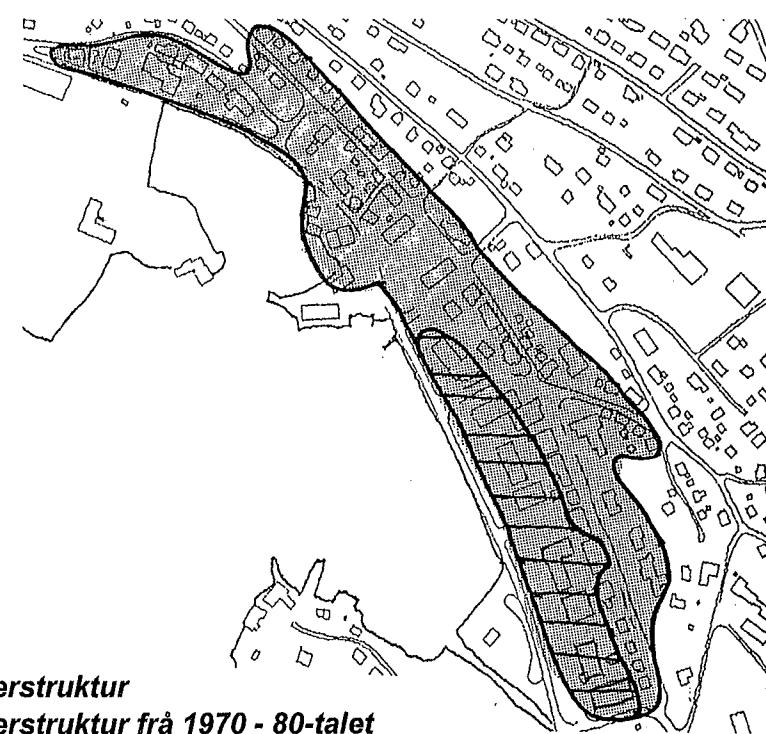
Fyllinga er ei markant utviding av senterstrukturen på sjøssida. Med eit par unnatak er ikkje nybygga knytte til gamle gatekonstnarar. Dei er organiserte i eit ope mønster med tilkomst frå Sjøgata, og med stor parkeringsflate. Strukturen representerer noko heilt nytt i sentrum. Den verker oppløyst om ein samanliknar med tradisjonell gatestruktur og topologi, men er i røynda eit stramt og logisk system.

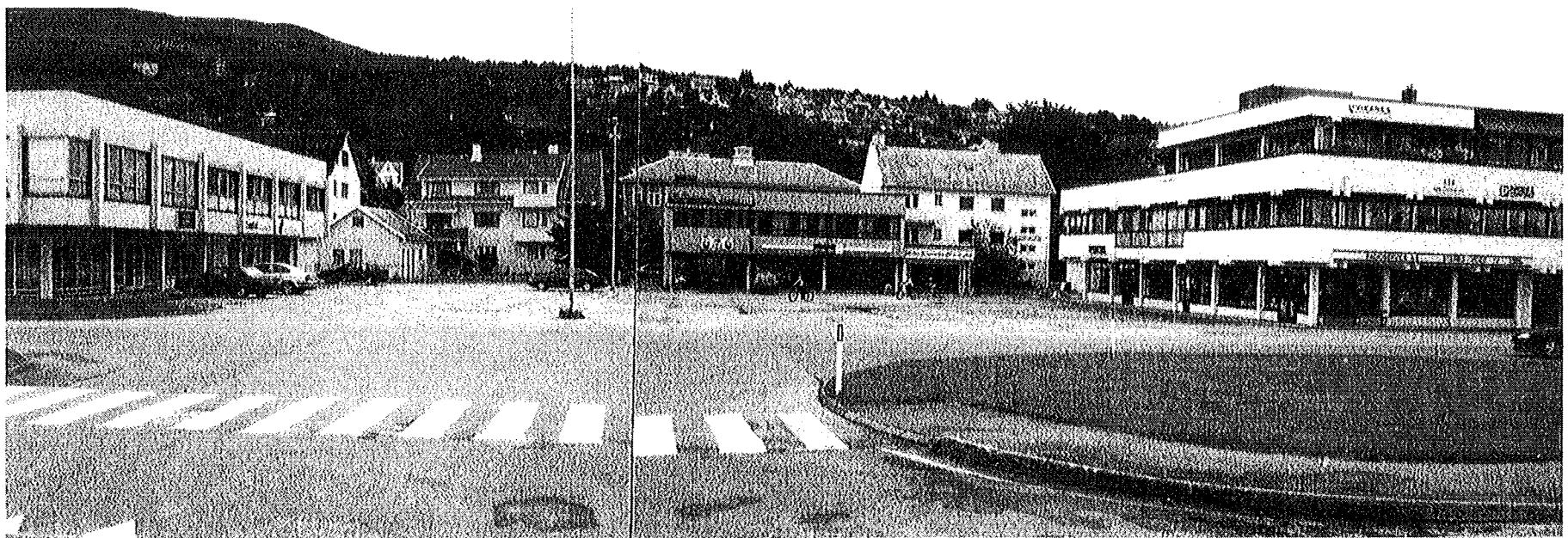
Bygningane er prega av 70-talets skjematiske arkitektur. Den er usentimental og speglar pragmatiske mål og funksjonelle krav. Men dette er også ein heilskapleg (homogen), eigenarta arkitektur som er naturleg i det fyllingslandskapet den ligg i.

I det austlege området ligg to bygg frå 1990-talet. Her kjem «nye» arkitektoniske ideal til syne gjennom bruk av former, element og material frå tidlegare tider, som også gjev assosiasjonar til dei lett pompøse bustadene som høyrde oppgangstidene på 1980-talet til. Det arkitektoniske problemet

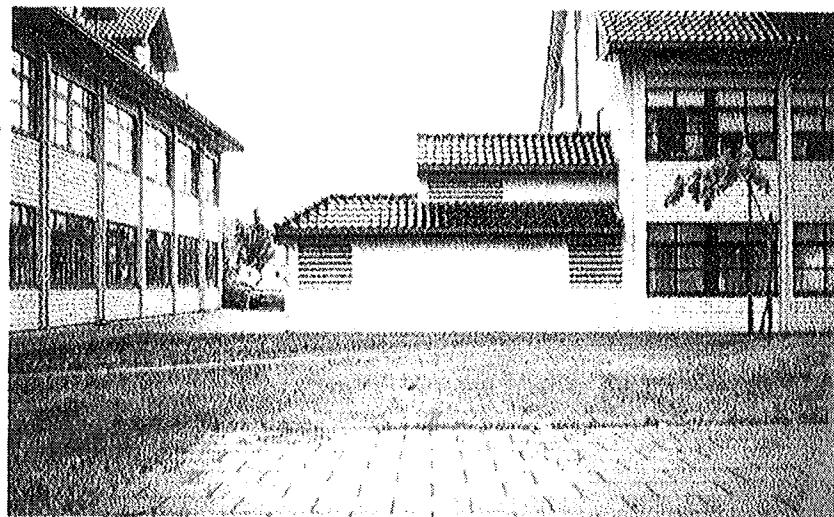
desse bygningane står overfor er at skala og funksjonskrav i dag ikkje rimar så godt med former og dimensjonar frå fortida. Bygga er dei første døma i tettstaden si historie på at arkitektur og arkitektoniske element ikkje er betinga av funksjon, men er sett saman av andre årsaker, som å skape bilete på tidlegare tider.

Dei tre arkitektoniske kontekstane i senterstrukturen er klårt separerte og kan lett lesast. Ein kan sjå dei som tre historiske lag frå gamal strandline til ny sjøfront etter fleire utfyllingar

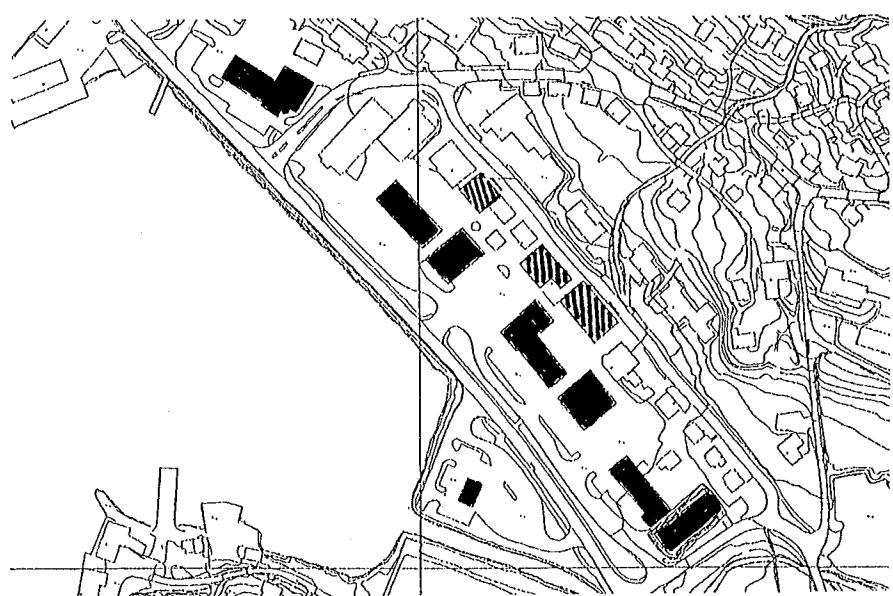




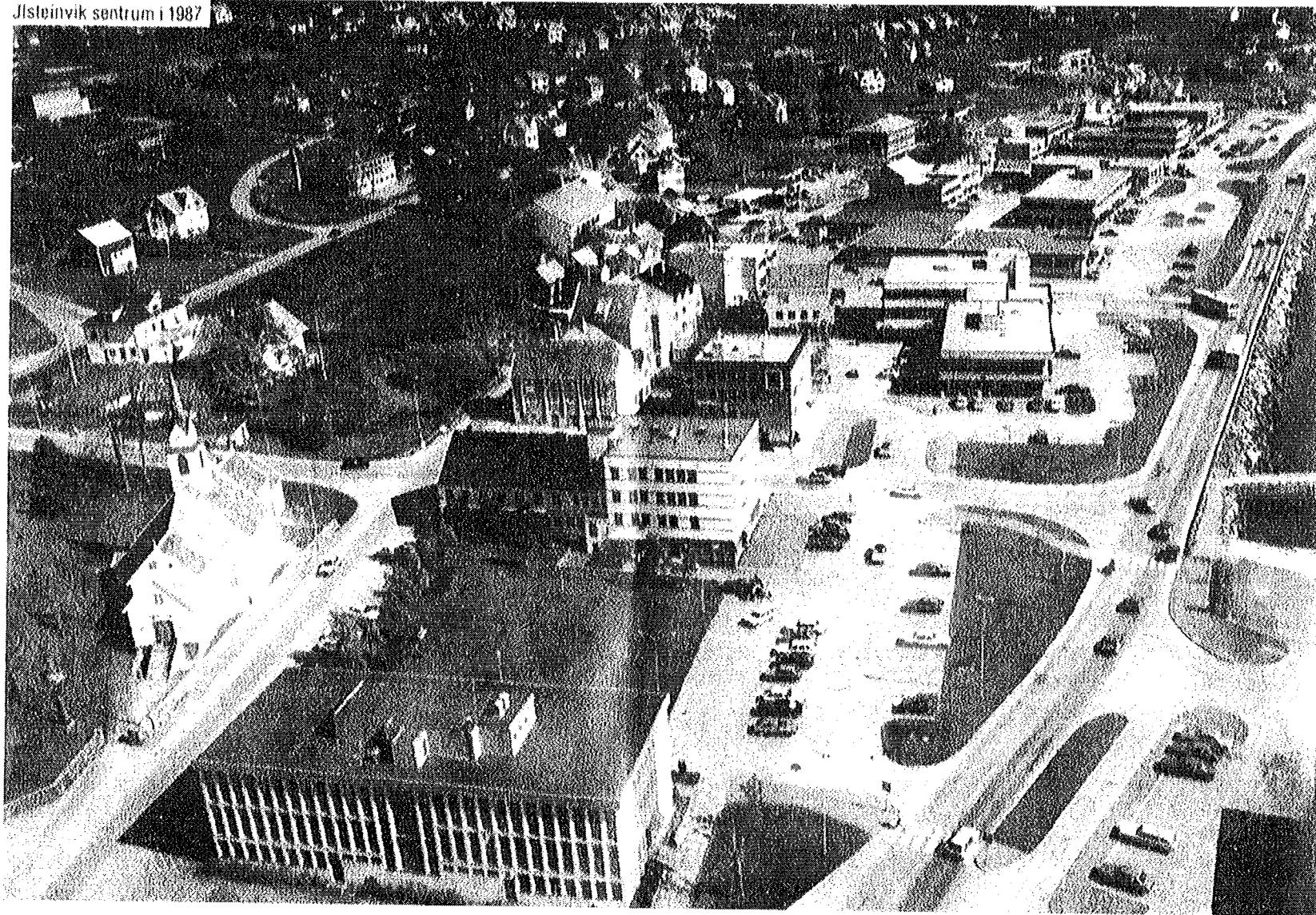
Handelsbygga frå 1970 og 80 talet. Skjematiske og usentimental speglar den av pragmatiske mål og funksjonelle krav.



Mot ein ny arkitektur? Handelsbygg frå 1990-talet



Bebyggelse strukturert etter Fjellanger og Rolf Johannsson sine planar



Bygningane på sanden er organiserte i eit ope mønster. Tilkomsten er frå Sjøgata med store parkeringsflater. Systemet er stramt og logisk løyst, men romma mellom husa er oppløyste om ein samanliknar med tradisjonell gatestruktur og topologi. Den klare sonedelinga er lett å lese

6.5 Institusjonar og kultur

Institusjonane i ein tettstad dannar ein *strukturell kontekst*, av dei dei høyrer saman. Institusjonar kan delast inn i:

offentleg verksemd:

- administrasjon
- skular, barnahagar, aktivitetsbygg
- helsevesen
- idrettsplassar,

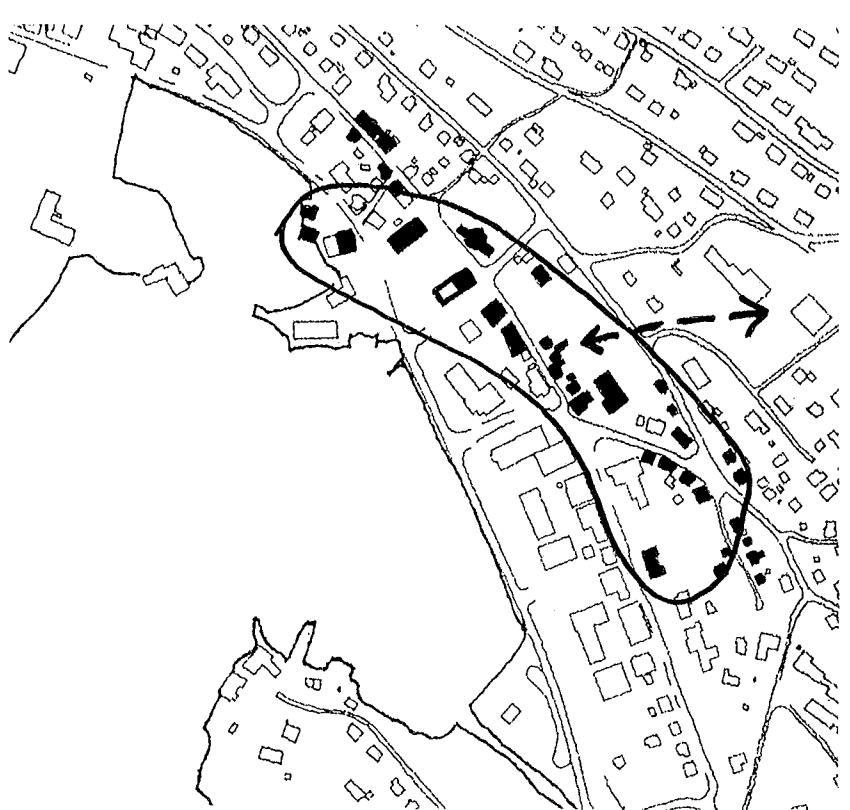
privat verksemd:

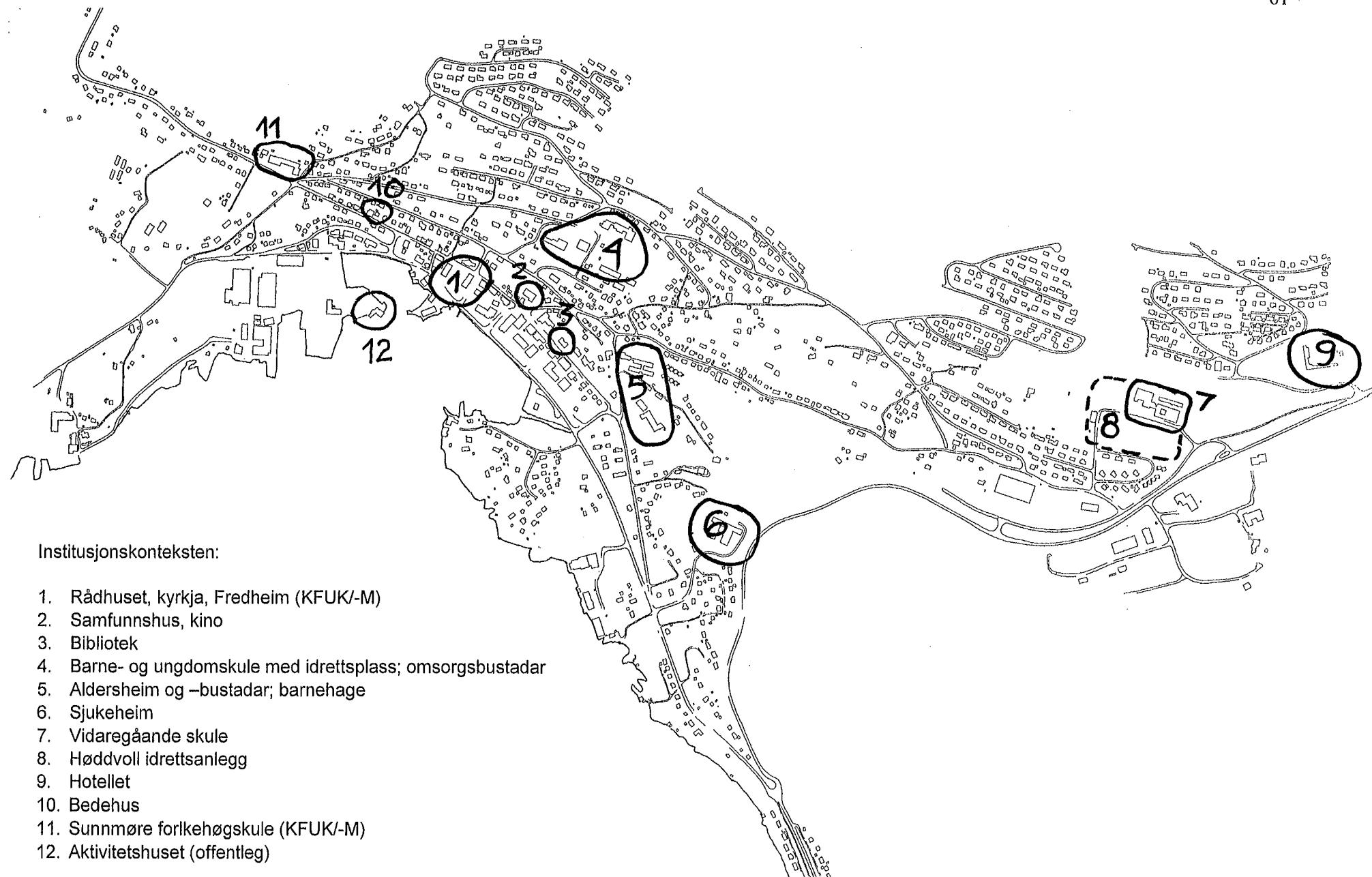
- folkehøiskule
- bedehus, forsamlingshus
- hotell (har ofte rolle som institusjon på mindre stader).

Institusjonane er ikkje ein områdekontekst og dannar ikkje eit sterkt samband. Dei er spreidde kring i tettstaden. Nokre institusjonar er reine «celler». Dei kan verke både genererande og degenererande når dei veks i eit grannelag med heilt annan funksjon.

Andre dannar funksjonelle områdekontekstar, som barne- og ungdomsskulen, idrettsplass og trygdeinstitusjon (4), vidaregåande skule med idrettsanlegga (7 og 8), og aldersheim, trygdebustad og barnehage (5). Dei er i ulike grad aktive som eit resultat av ekspansjonsbehova.

Institusjonane i sentrum (1, 2 og 3) dannar ein eigen funksjonell kontekst i sentrumsstrukturen. Vi kan kalle den ein *kulturkontekst* (kyrkje, forsamling, samfunnshus/kino, bibliotek saman med kulturminneelementa Kyrkjegata og Geileneset). I seg sjølv er denne konteksten passiv i dag, men den har eit stort aktivt potensiale.





Institusjonskonteksten:

1. Rådhuset, kyrkja, Fredheim (KFUK/M)
2. Samfunnshus, kino
3. Bibliotek
4. Barne- og ungdomskule med idrettsplass; omsorgsbustadar
5. Aldersheim og -bustadar; barnehage
6. Sjukeheim
7. Vidaregående skule
8. Høddvoll idrettsanlegg
9. Hotellet
10. Bedehus
11. Sunnmøre folkehøgskule (KFUK/M)
12. Aktivitetshuset (offentleg)

6.6 Bustadområde

Bustadområde er ein *passiv områdekontekst*. Utviding er ikkje det same som endring; at bustadområda veks utover er ikkje det same som at dei er aktive i denne samanhengen.

Vi har to hovudkategoriar bustadområde; gatestukturerte bustadar og felt. I bustadområda er og nokre gamle gardsanlegg med våningshus.

1. Gateomsluttande sentrumsbustadar (Kyrkjegata, Vikemyra, Bjørndalvegen)

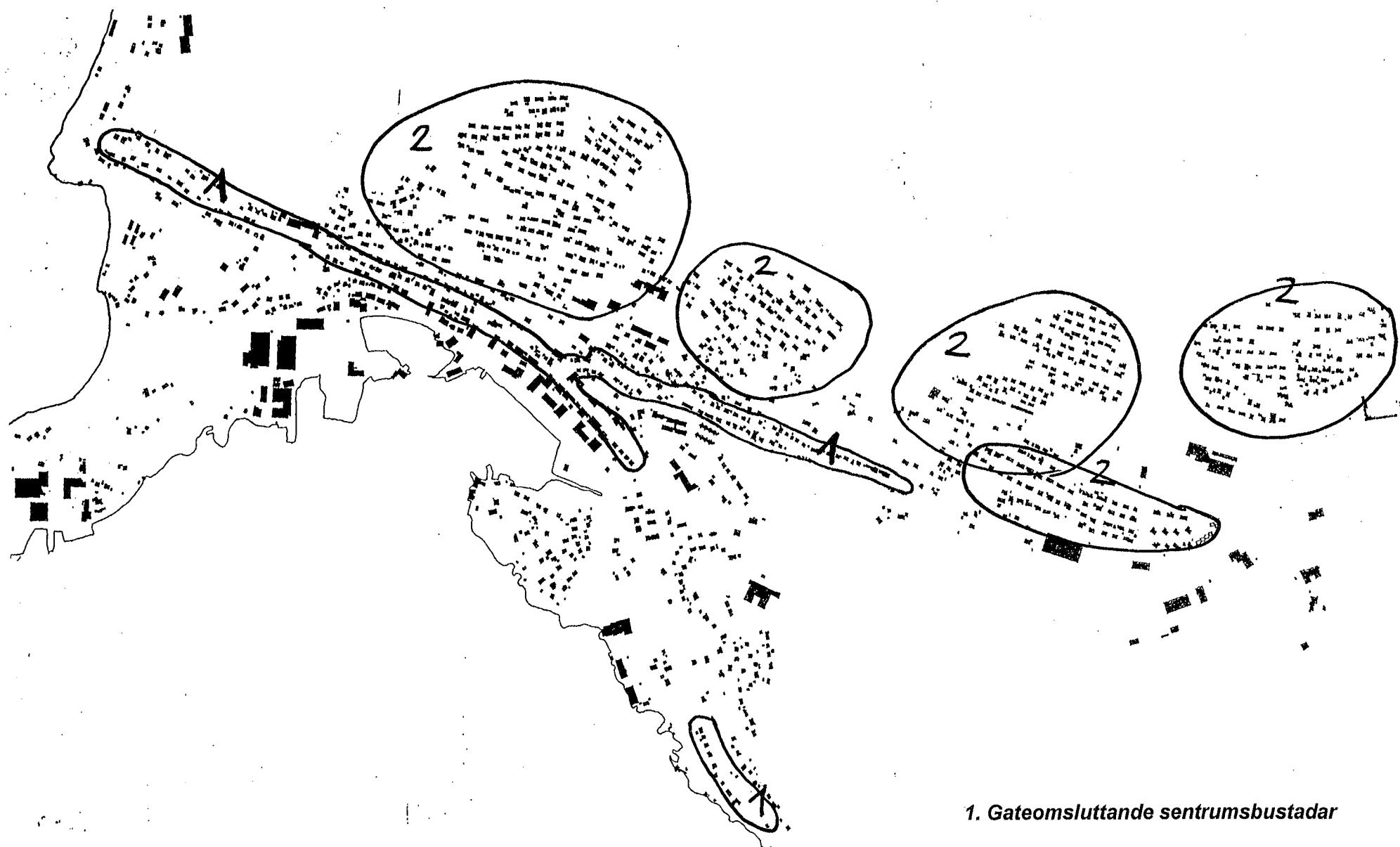
Her er det tre typologiar:

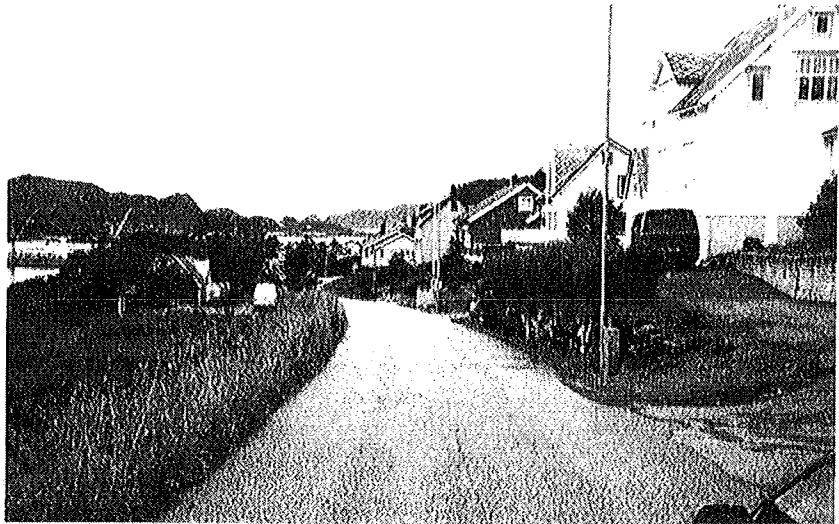
- einebustadar (Kyrkjegat, Vikemyra),
- bustad over næring / forretning (Kyrkjegata, Vikemyra, Bjørndalvegen),
- fleirbustadhús med fleire funksjonar (Vikemyra 4 og Klevenbygga).

2. Feltutbyggingsområda

Bustadfelta vart utbygde frå 60-talet og utover. I hovudsak er dei villaområde, men her er innslag av andre typologiar som:

- rekkjehusa i Ringen og Holsekervegen (Nylenda),
- tuna ved Hovsetråsa, og
- terrasseblokkene ovanfor skuleområdet; ein kan sjå på dei som ein ny tendens mot meir urbane bustadformer.

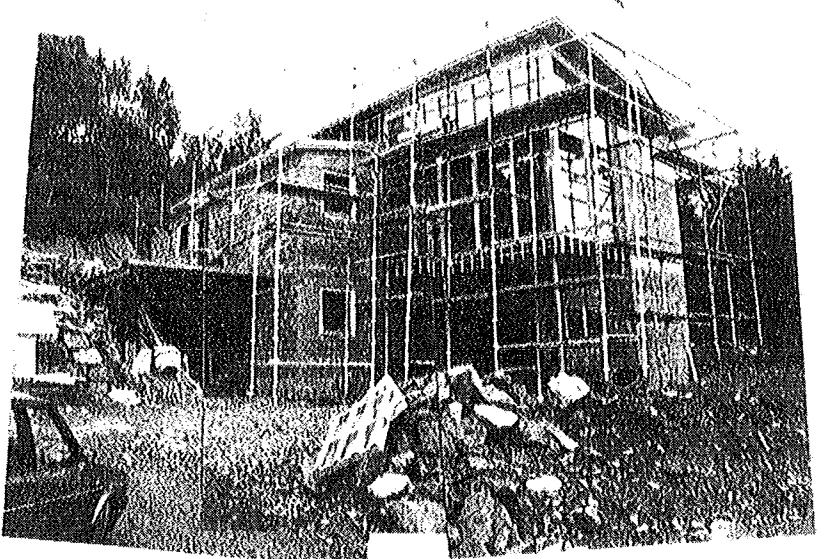




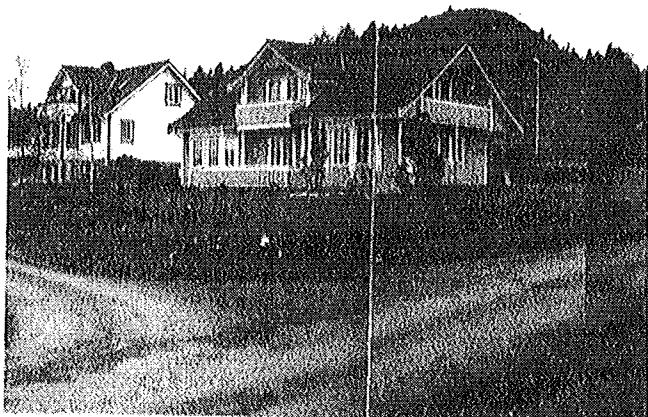
Gateomsluttande bustadar i Holskervegen.



Gateomsluttande bustadar langs "den gamle riksvegen".



Døme på villafortetting i amflet (1998).



Feltutbyggjingsområde frå 1990-talet

6.7 Grønstruktur

Ordet grønstruktur har på mange vis vorte eit moteord og den eigentlege meiningsa av omgrepene er i ferd med å bli tildekt. Den vanlegaste definisjonen går ut på at "Grønnstrukturen er velen av store og små naturpregede områder i byen" (Halvorsen, Thoren, Nyhus, 94). Ordet *struktur* tyder oppbygging, bygning, konstruksjon eller samanslutning. Det er med andre ord enkeltdelar som heng saman i eit innbyrdes system eller orden. Grøn viser til vegetasjon har grøne farge. Grønstrukturen er difor dei markerte samanhengande vegetasjonsdraga som går igjennom by- eller tettstadstrukturen. Grønstrukturen kan vere ein overordna struktur på linje med vegar og bebyggelse. Det er ikkje tilfelle for dei aller fleste byar og tettstadar i Noreg. Dermed er det ofte rettare å nytte ordet grøntareal i staden for grønstruktur.

Grøntareal er areal med ulik kvalitet med omsyn til innhald, funksjon og verdi. Samtidig kan det til enkelte areal knytast fleire sett av verdiar og funksjonar. Grøntarealet kan evalueraast i forhold til landskaps- og arkitektonisk verdi, naturverdiar, bruks- og opplevingsverdiar for menneska. Det bør vere eit mål at dei grøne arealet etterkvart skal danne ein *struktur*. Mange av dei funksjonane som grøntarealet samla sett skal ha er avhengig av struktur; vandringsveg, og spreiingsnettverk for dyr og planter, arkitektonisk komponent som rom- og områdeavgrensar og rørslelinjer for rekreasjon og friluftsliv.

Det er viktig å skilje mellom dei visuelle / arkitektoniske og dei økologiske sidene ved grøntarealet. Det er ikkje alltid at der er ein samanheng mellom visuelle og arkitektonisk gode areal og arealets økologiske verdi. Grøntarealet kan godt vere ein struktur med omsyn til naturverdiar, utan samtidig å stå i ein arkitektonisk samanheng eller vice versa. I ein arkitektonisk grønstruktur bør arealet tre fram visuelt samanhengande og skilje seg klart ut frå andre areal. For dyr er det viktig at arealet har gjøymestadar over lengre strekningar og for biologisk mangfold generelt er det viktig at grøntarealet har ein struktur. Dette kan gjerne vere restareal utan arkitektonisk verdi.

Klassifisering

Dei ulike eksisterande grøntarealet kan klassifiserast etter hovudbruken eller funksjonen på følgjande måte:

- naturområder; områder med hovudsakleg naturmark
- offentleg opparbeidde parkar og plassar
- idrettsanlegg, skular, barnehagar, leikeplassar, ballplassar
- private hagar
- restareal som til dømes vegkantar og skrånningar, rivetomter, fyllingar
- kulturlandskapselement

Bruk og oppleving

Dei ulike grøntareaala skal dekke ulike behov for rekreasjon, friluftsliv og oppleving. Fysiske aktivitetar som leik, mosjon, idrett, turauging eller meir passive aktivitetar som å sitje i ro. ein stad for ettertanke, møtestadar og spaserturar krev areal med ulike eigenskapar, ofte fleirfunksjonelle parkar.

Grøntareaala sin verdi som element i landskapet og i byen

Grøne areal er ofte viktige visuelle element i landskapet, i byen eller tettstaden. Vegetasjon kan danne markerte grøne silhuettar og vere romdannande element. Den kan også markere grenser mellom ulike områder eller definere overgangssoner. Når vegetasjonskledde areal er viktige komponentar i landskapet og tettstaden er dei også identitetsskapande element som er viktige for korleis vi oppfattar landskapet og tettstaden. Ved hjelp av målretta planlegging og ivaretaking kan grøntareaala fungere som viktige byformeelement som kan skilje mellom ulike soner i tettstaden. Dei kan skape ei ramme om og definere tettstadens avgrensing. Og dei kan danne ein overordna og samanhengande grønstruktur. Ein slik struktur kan t.d. ha som mål å binde saman større naturelement som fjell og sjø på tvers av ei urbanisert sone, ein senterstruktur. Vegetasjonen kan i eit slikt tilfelle vere både romdannande og definere eit

rørslemønster for t.d. rekreasjon. I Ulsteinvik er det eit stort potensiale for ein slik struktur.

Grøntareaala i Ulsteinvik

I Ulsteinvik finnест det ikkje ein overordna struktur som bitt dei grøne områda i tettstaden saman. Eksisterande totale mengde, fordeling og form på grøntareaala er ikkje resultat av målretta planlegging og ivaretaking, men har årsak i forhold som t.d. topografi og eigedomsforhold. Tettstaden sett under eitt gjev eit grønt inntrykk. Ei blanding av store villahagar og jordbruksland definerer Ulsteinvikamfiet som eit meir eller mindre kontinuerleg grønt teppe. Eit snaut fjellandskap med tilløp til levevegetasjon omkransar bustadområda og heile tettstaden i bakkant. I front ligg sjøen som eit omsluttande naturelement. Innanfor senterstrukturen er det nesten ingen grøne soner definerte til leik eller opphold.

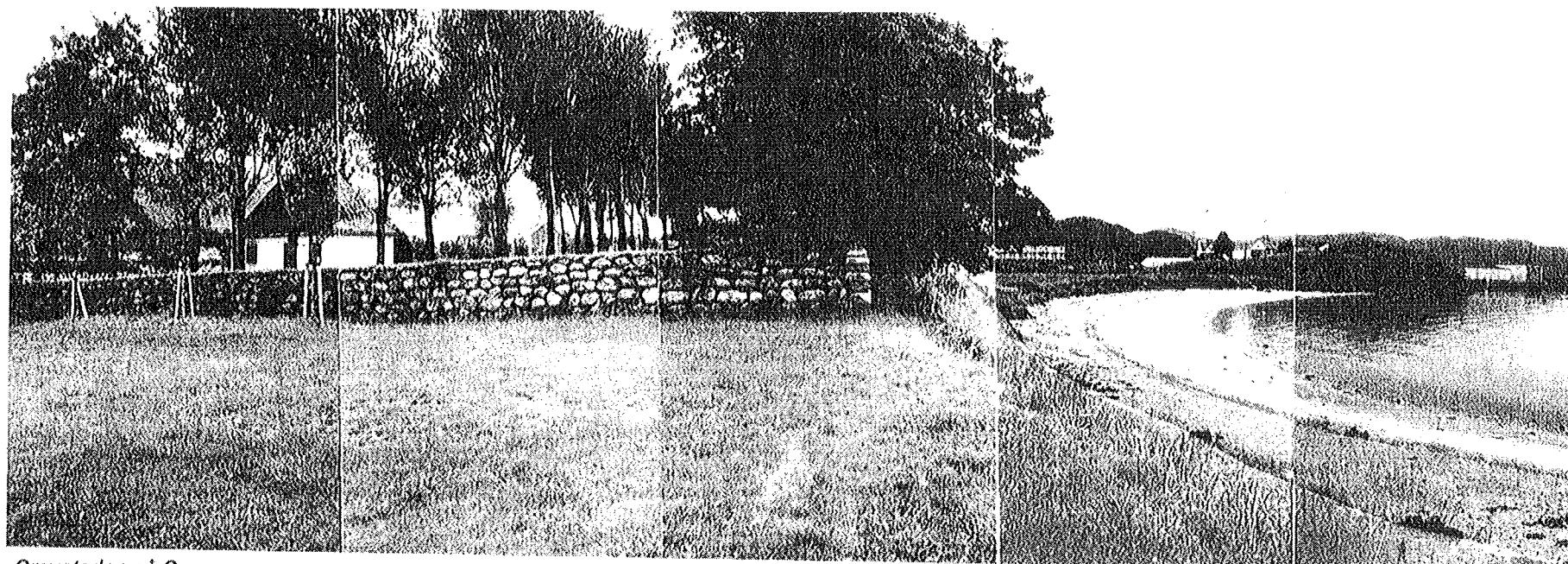
Dei to gravstadane må likevel nemnast i denne samanhengen. Parkromma rundt kyrkja og på Osneset (utanfor analyseområdet) er uvanleg vakre og dei har romlege kvalitetar som er svært høge også på landsbasis. Dette er kontemplative rom som er del av ein rekreasjonskontekst i Ulsteinvik. Areala er strengt kultiverte parkareal og krev nitid vedlikehald. I sær er gravstaden på Osneset eit unikt døme på korleis ein lyt takle dei klimatiske vilkåra i ei verhard kystsone dersom ein skal lukkast å skape gode tettstads- og byrom. Gravstade ligg vend mot sørvesten. Men oppbygginga av landskapet mot havet, levevegetasjonen og den omsluttande steingarden spelar saman

på ein måte som gjer at dette parkrommet godt kan tene som døme for korleis ein prinsipielt kan tenkje omkring framtidig utforming av landskapet i senterstrukturen.

I tillegg til desse to eineståande parkane er plenen mellom rådhuset og gamlehotellet og leikeplassen bak biblioteket tilløp til parkdanningar. Désse områda har utviklingspotensiale. Småbåthamna og vikholmen er to rekreasjons / parkområder som er knytt både til sentrumsområdet og sjøen. Forutan desse områda er det kontinuerlege trrekjær langs Sjögata og nokre bedd i tilknyting til desse som er dei grøne innslaga i senterstrukturen.



Prinsipilet snitt av landskapet på gravstaden



Gravstaden på Osnes

Områder av særskild verdi for nærrekreasjon

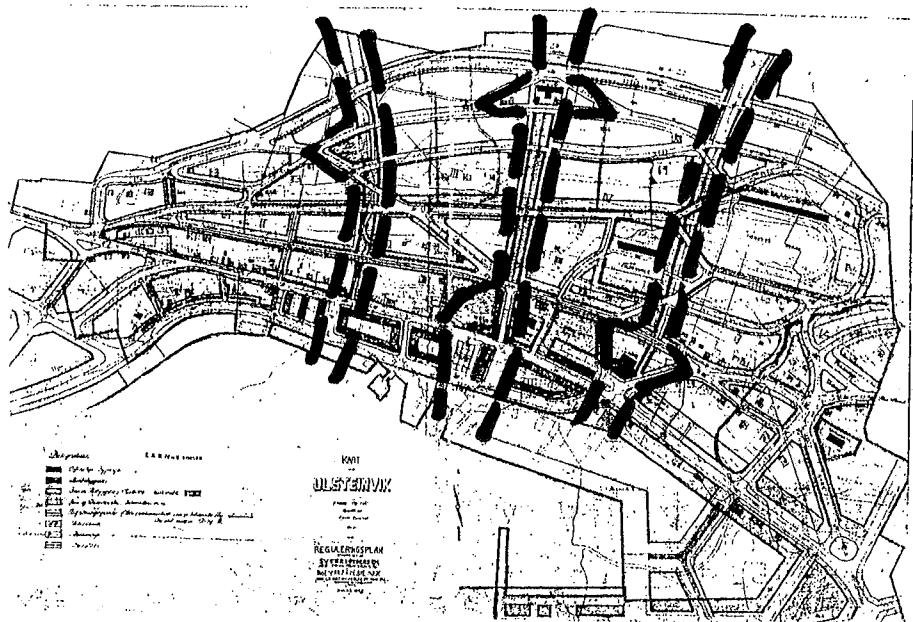
I Ulsteinvik gjer nærværet av natur det lett å finne rekreasjonsområder, enten på fjell eller sjø. Det er likevel få områder for rekreasjon i sentrum eller i områder som ligg i gangavstand frå sentrum. Desse områda er Osnessanden, Osberget / Bugardsmyrane og områda rundt Holmen og Hovsethaugen. Desse områda er lette å nå og er i dag nytta til dette formålet.

Tilløp til overordna grønstruktur

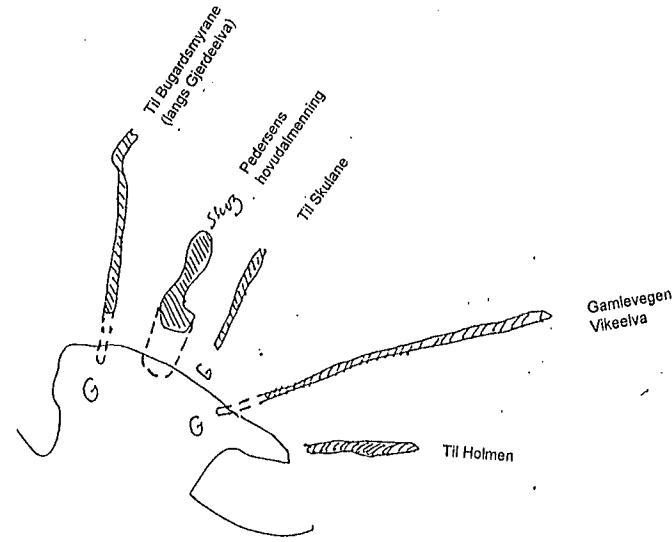
I Pedersenplanen låg det idear om å etablere brannallmenningar frå senterstrukturen gjennon budstadområda i amfiet. Desse allmenningane skulle og fungere som samanhengande grønstrukturar på tvers av langgatene mellom senterstrukturen og naturområda. Desse brannallmenningane er framleis med i framlegg til soneplan for Ulsteinvik i 1965 (Fjellanger). Der er dei regulerte til friområder. I framlegg til soneplan for Ulsteinvik i 1991 ser ein framleis fragment av dette, men no er dei svekka. Dei er ikkje lenger reguleret som samanhengande strukturar.

Det er i Ulsteinvik i dag fragment av slike tverrgåande grønstrukturar i form av skog (sjå illustrasjon). Desse strukturane knyter seg til elvar (Gjerdeelva og Vikeelva), til ulike gangsamband og til skogsoner utan kommunikasjon. Sams for alle desse er at dei stoppar før eller i det dei møter senterstrukturen. Eit mål for Ulsteinvik kan difor vere å sleppe desse grønstrukturane inn i senterstrukturen slik at dei kan

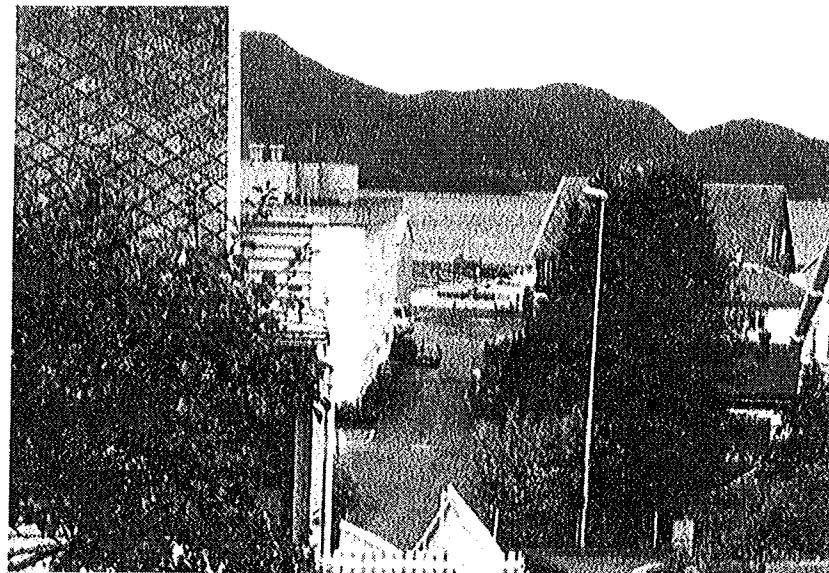
fungere som eit kultivert bindeledd mellom dei to store naturelementa fjellet og sjøen. Ein slik grønstruktur har også potensiale til å vere romdannande. Den kan knyte seg til og kome inn i rom og situasjoner i senterstrukturen som er regulert til handel og service. Dermed kan nye og varierte kvalitetar kome fram i dei roma som tettadssenteret er bygd opp av.



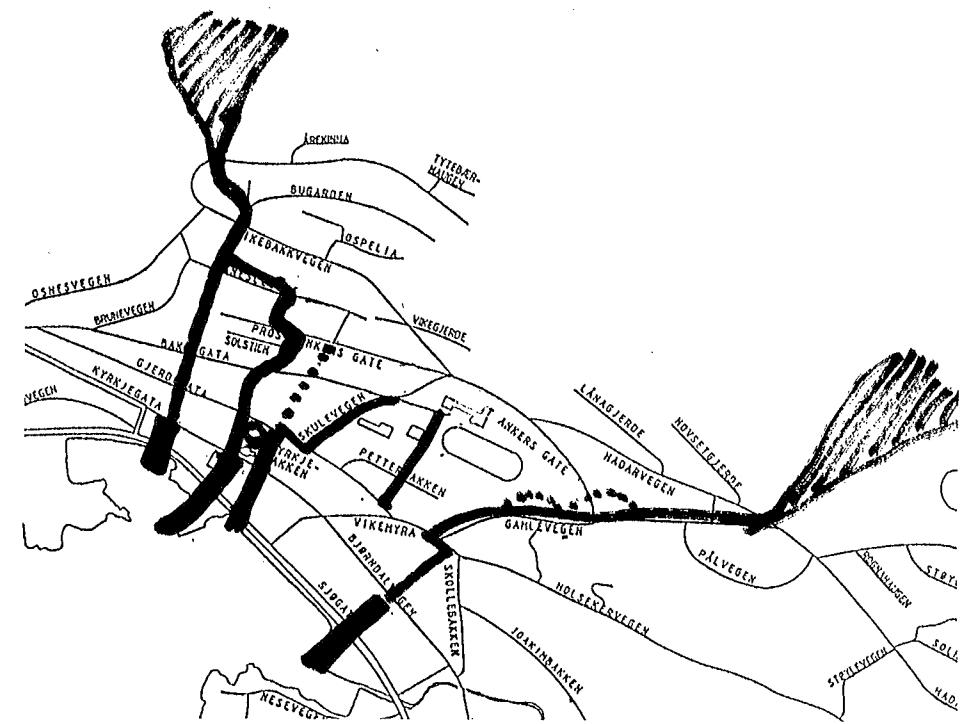
Pedersens grøntallmenningar.



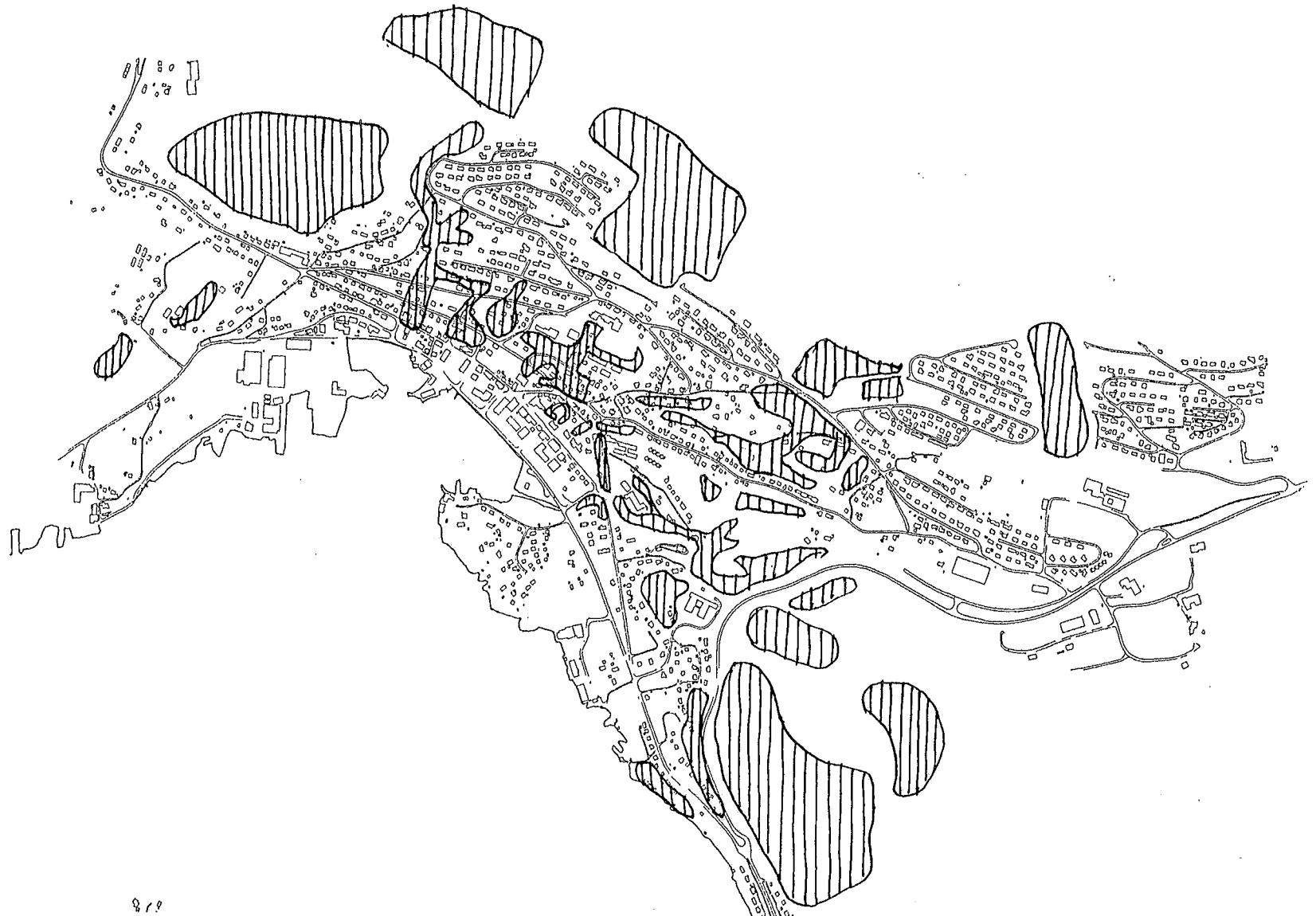
Fragment av Pedersens allmenningar i det fysiske miljø i dag.



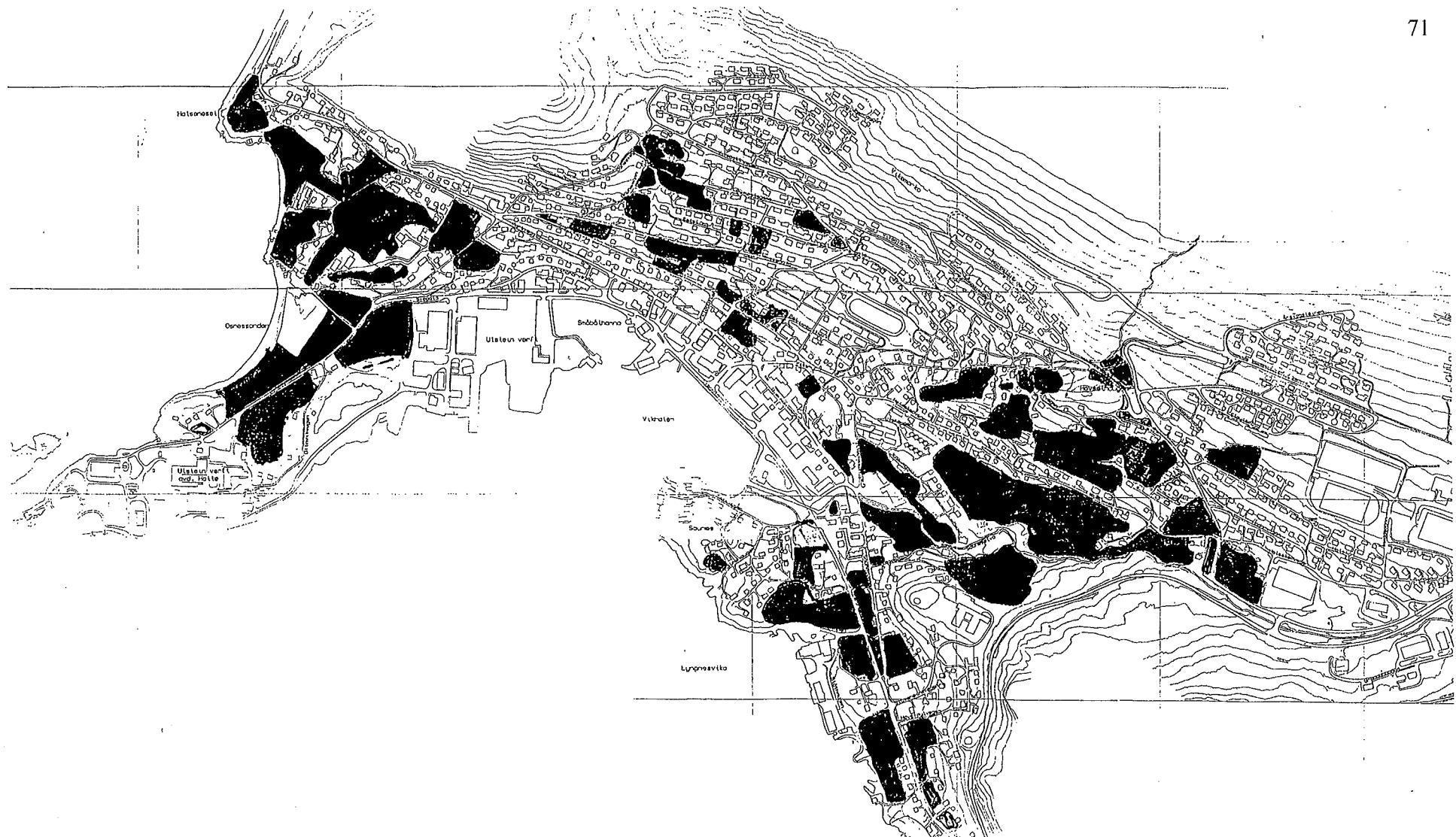
Utsikt frå Bakkegata v/ Solstien. Grønstrukturen vert broten av i sentrum.



Samband på tvers med samanhengande grønstruktur.



Skog



*Ubygd mark innanför byggesona
(dyrka mark/ beitemark / attgrödd mark)*



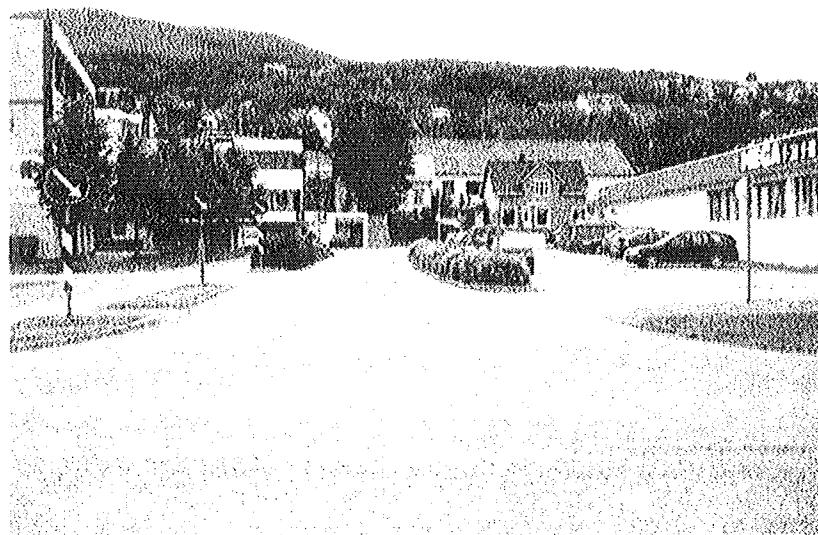
Bjørndalparken



Nærrekreasjonsområde



Gravstaden rundt kyrkja, einvakkert kultivert park i sentrum



Døme på område i sentrum som kan bli betre ved å knyte seg til overordna grønstruktur.

DEL II KONSEPT FOR UTVIKLING

7 MODELLAR FOR FYSISK UTVIKLING

På grunnlag av analysen og dei måla vi kan formulere for utvikling av tettstaden, kan vi sette opp nokre alternative modellar for kva retning den fysiske utviklinga av Ulsteinvik tettstad og Ulsteinvik sentrum kan ta. Modellane er strategiske, dvs at dei syner kva hovudprinsipp ein kan leggje til grunn for vidare fysisk utvikling.

I tillegg kan vi vise nokre konsept for utvikling av Ulsteinvik sentrum. Dei er bygt på visse strukturar og kontekstar med (stort) utviklingspotensial.

Modellane og konsepta høyrer ikkje saman parvis, men kan drøftast uavhengig av kvarandre. Men nokre konsept og modellar heng sterkare saman enn andre.

7.1 Mål for fysisk utvikling av Ulsteinvik

a. Lokalt formulerte mål

Vi finn formulerte mål for utvikling av Ulsteinvik i formannskapet sitt vedtak om tettstadianalysen og i visjonane frå Tettstads- og næringsutviklingsplanen frå 1996 (sjå kapittel 2.2). Av konkrete (ikkje-generelle) mål for Ulsteinvik tek vi opp att:

- fortetting (handel, næring, bustader)
- sentrum si tilknyting til sjøen
- minimalisering av intern køyretrafikk
- tilrettelegging for gangtrafikk
- styring av parkering.

I kommuneplanen er to av dei overordna målsetjingane konkrete:

- skape eit aktivt og levande sentrum (punkt 3.1), og
- etablere kulturhus (punkt 3.4).

I Tettstads- og næringsutviklingsplanen finn vi målsetjingar om "eit levande, funksjonelt og attraktivt senter" og "variert tilbod innan kultur- og fritidsaktivitetar og positive omgjevnader". Dette er generelle krav/mål for sentrum.

b. Statlege mål for fysisk utvikling

Bærekraft i bysituasjonar (byøkologi) er et nytt tema, der ordskiftet førebels har fokus på statlege/internasjonale målsetjingar nytta på lokalt nivå. Miljø og bærekraft er sterkt knytt til bruk og forvaltning av ressursane, transportarbeid/-forureining og energibruk, og miljøvern, men vert og knytt til kulturminnevern og bevaring ("identitet som vilkår for menneskeleg vekst"). Statlege mål for fysisk utvikling av tettstader og byar kan framstillast slik:

- leggje til rette for ei bærekraftig utvikling når det gjeld energibruk ved å redusere energibehovet per bustad,
- redusere transportbehovet per innbyggjar ved å leggje til rette for fortetting,
- konsentrere investering og ressursbruk i bygging og forvalting av infrastruktur ved å fortette rundt allereie utbygt infrastruktur,
- bevare ressursane i landbruk-, natur- og friområde,
- bevare viktige fysiske identitetsmiljø,
- krevje høg kvalitet i arkitektoniske løysningar for nye bygg, nye tettstadsmiljø, hamn, grønstruktur og landskap, som særeigne uttrykk for vår tid,
- betre lokalklimaet.

c. Lokalklima

Godt lokalklima er eit viktig vilkår for særleg bustadreising, men også for utviklinga i sentrum. Det er særleg vinden som spelar ei viktig rolle i kommunen.

Skal ein måle om modellane og konsepta fyller målsetjingane, kan ein måle mot punkt a, b og c over.

7.2 Modellar for utvikling av tettstaden

Modell 1 Samling

Strategi:

- Bustadar: fortetting i byggjesonen (inneklemde område, ledig areal, ledig tomtegrunn) og med nye, tettare bustadtypar i og nær sentrum (i eigne bygg og bygg med fleire funksjonar), og ikkje leggje ut nye bustadfelt utanfor den noverande byggjesonen si avgrensing.
- Handel: samling/fortetting i sentrum.

Verknad:

a. lokale mål

- samling/fortetting stemmer godt med mål om fortetting, minimalisering av køyretrafikken, og eit aktivt og levande sentrum, og legg tilhøva godt til rette for å nå dei andre måla.

b. statlege mål

- oppfyller mål for energibruk, transportinfrastruktur og LNF-område, og stemmer godt med dei andre måla.

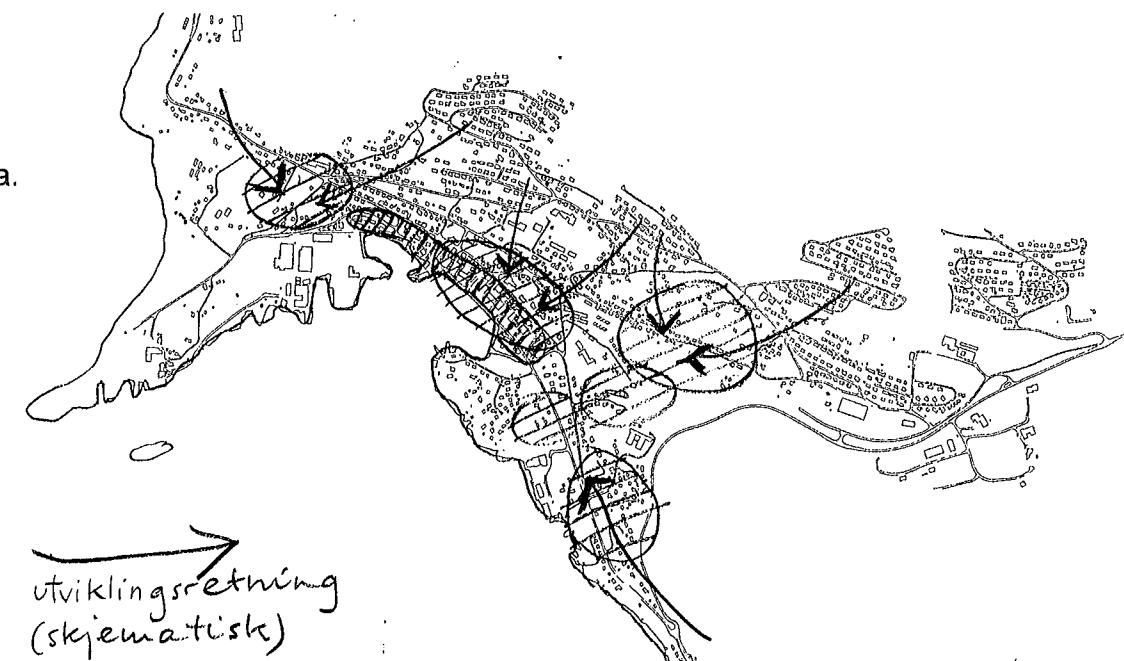
c. lokalklima

- stemmer godt ved at meir verharde og vindutsette område ovanfor den noverande byggjesonen ikkje vert tekne i bruk.

Vidare: nye, tettare bustadtypar gjev eit meir samansett bustadtilbod, og venteleg større mobilitet (intern flytting) i bustadområda (eldre flyttar til sentrale, lettstelte bustadar, yngre familiar frå små til større bustadar, betre husvære for gjestande arbeidskraft osb.).

Ei auke i høgda på ein etasje på hus i sentrum (som er eigna for det) vil ikkje endre skalaen på tettstaden (jfr. Fannemelbygget). Det vil kunne gje ei betre romleg omslutning mellom plassar og gater i senterstrukturen.

Vilkår: det må gjerast ein studie av fortetting, både på kva område som er eigna og kva potensialet og arealkapasiteten for fortetting er. Studien kan følgjast av plan for fortetting.



Modell 2 Spreiing

Strategi:

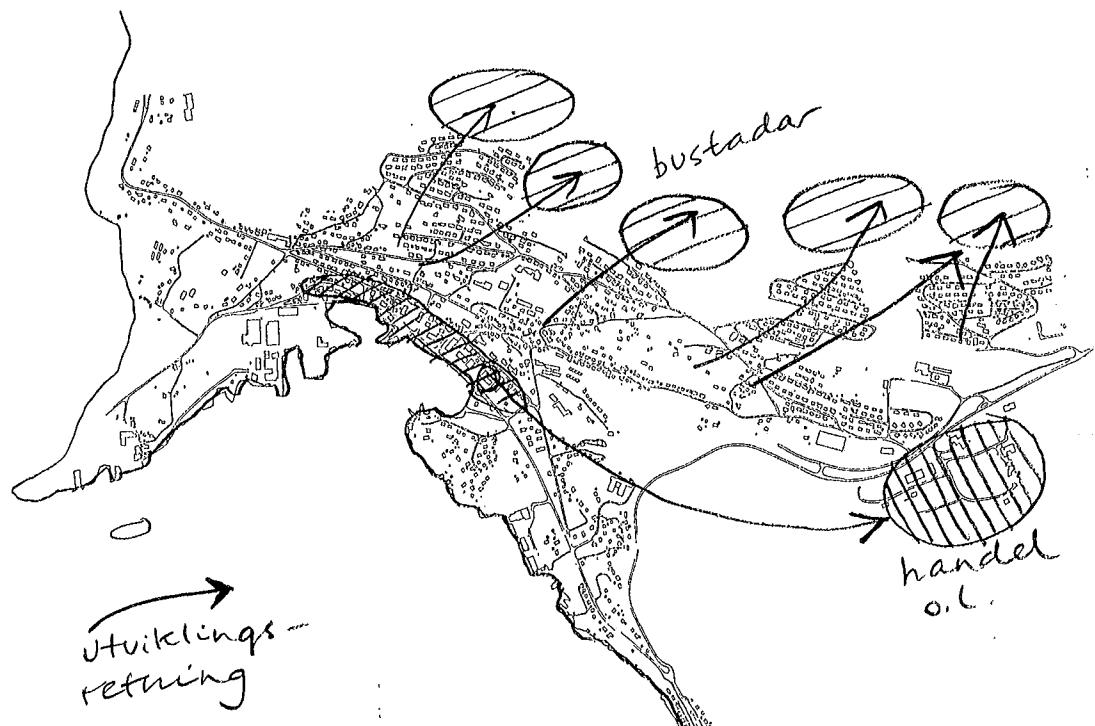
- Bustadar: vidare utbygging av nye bustadfelt ovanfor noverande byggjesone, frå kote ca 150 m opp mot 180-200 m.
- Handel: opne for større utbygging av handel og service i Saunesmarka.

Verknad:

- a. lokale mål
- rimar därleg med mål for fortetting, mindre intern køyring, og eit aktivt og levande sentrum.
- b. statlege mål
- oppfyller ikkje mål for energibruk, transportinfrastruktur og LNF-område, og stemmer därleg med dei andre måla.
- c. lokalklima
- meir verharde og vindutsette område ovanfor den noverande byggjesonen vert tekne i bruk.

Vidare: framhald av prioritering av eit einsidig bustadtilbod, om ikkje ein samstundes sørger for ei viss fortetting med andre typar sentralt.

Vilkår: nye planar for feltutbyggjing må lagast.



Variant 1 Utvikling langs sjøen

Dette kan sjåast som eit alternativ til Modell 2 eller eit supplement til Modell 1.

Strategi:

- i staden for å ta i bruk dei høgtiliggjande fjellsidene over tettstaden og mot Varleite, fortette med bustadbygging langs hovudvegane nordvest til Skeide og søraust frå Sauneset.

Verknad:

- a. lokale mål
- ingen merknadar.

b. statlege mål

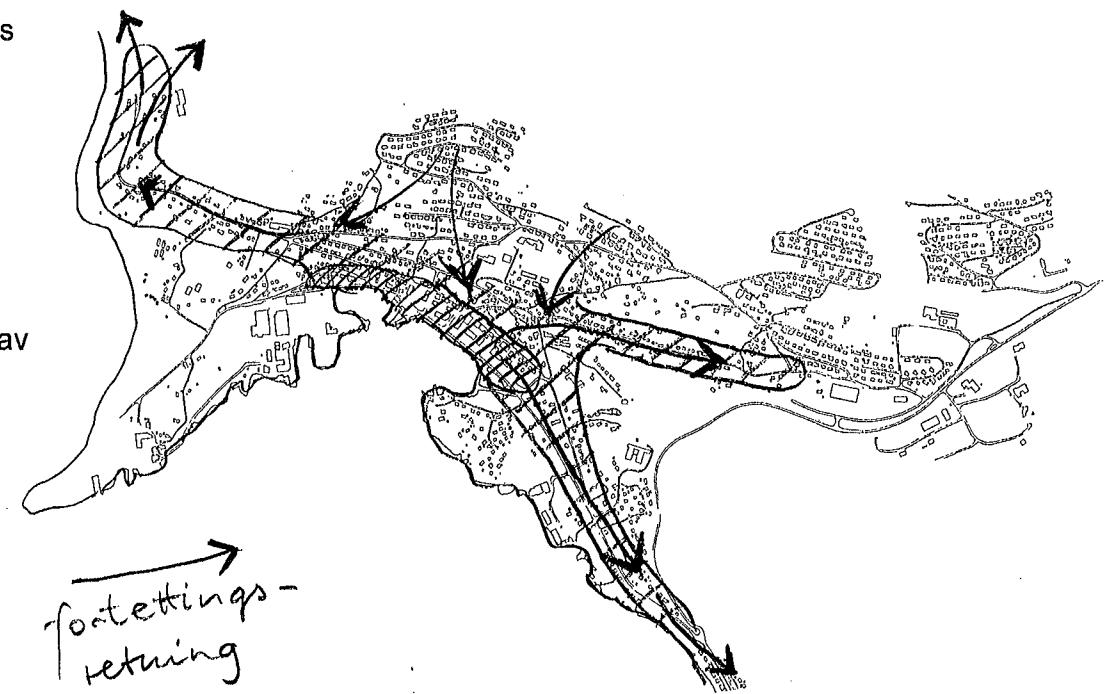
- dette stemmer betre med mål om fortetting, minimalisering av køyretrafikken, ved at sentrum er lettare å nå med sykkel langs ein flat trasé enn med stor høgdeskilnad
- varianten legg til rette for at andre overordna mål vert oppfylde.

c. lokalklima

- stemmer godt ved at meir verharde og vindutsette område ovanfor den noverande byggjesonen ikkje vert tekne i bruk; sør aust for Sauneset er ein ikkje så utsett for vind, mot Skeide er ein meir utsett.

Verknad: kan styrke noverande småsentre langs etablerte hovudvegar.

Vilkår: studie av eigna område og potensial for fortetting/-utbygging; nye planar.



7.3 Modellar for sentrum

Modell 3 Konsentrasjon

Modell 3 syner fortetting i dei etablerte strukturane i sentrum.

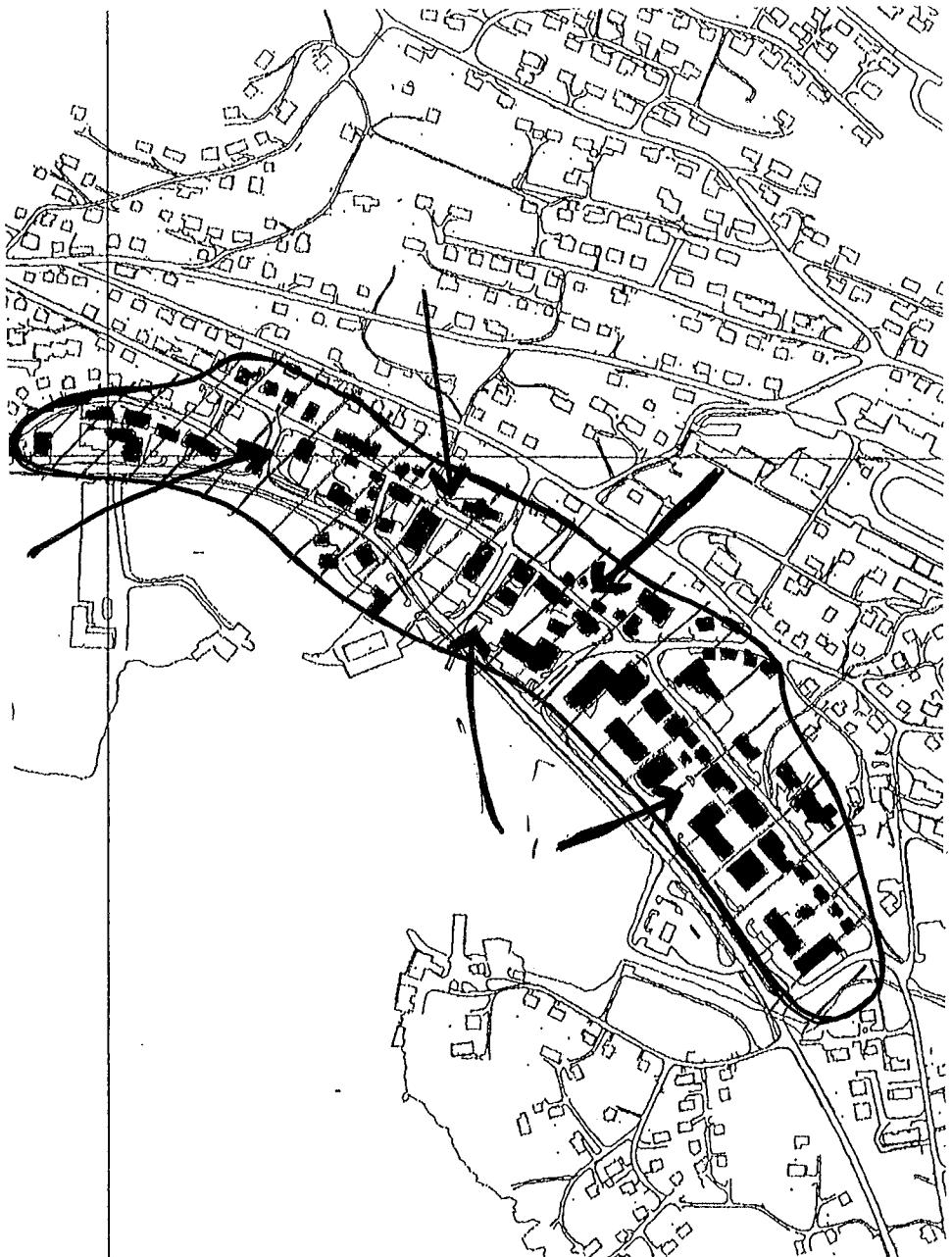
Tiltak:

- auke talet på høgder i dei nyare forretningsbygga frå 1-2 til 2-3,
- byggje på opne tomter, m. a. for å styrke byromma-/byarkitekturen
- leggje nye prosjekt til sentrumskjernen (kulturhus vert drøfta for seg i kapittel 7.4, konsept 3).

Verknad:

- a. lokale mål: stemmer med mål for fortetting, minimalisering av intern køyring, og levande sentrum; modellen aukar potensialet for aktivitet og verksemnd i sonen mellom sentrum og sjøen, og legg tilhøva godt til rette for å oppnå dei andre måla.
- b. statlege mål: modellen er i samsvar med dei fleste måla, og strid ikkje mot nokon.
- c. lokalklima: modellen vil gje betre skydd mot uver og vind.

Vilkår: ny sentrumsutviklingsplan, t. d. revidert reguleringsplan for sentrum av Ulsteinvik.



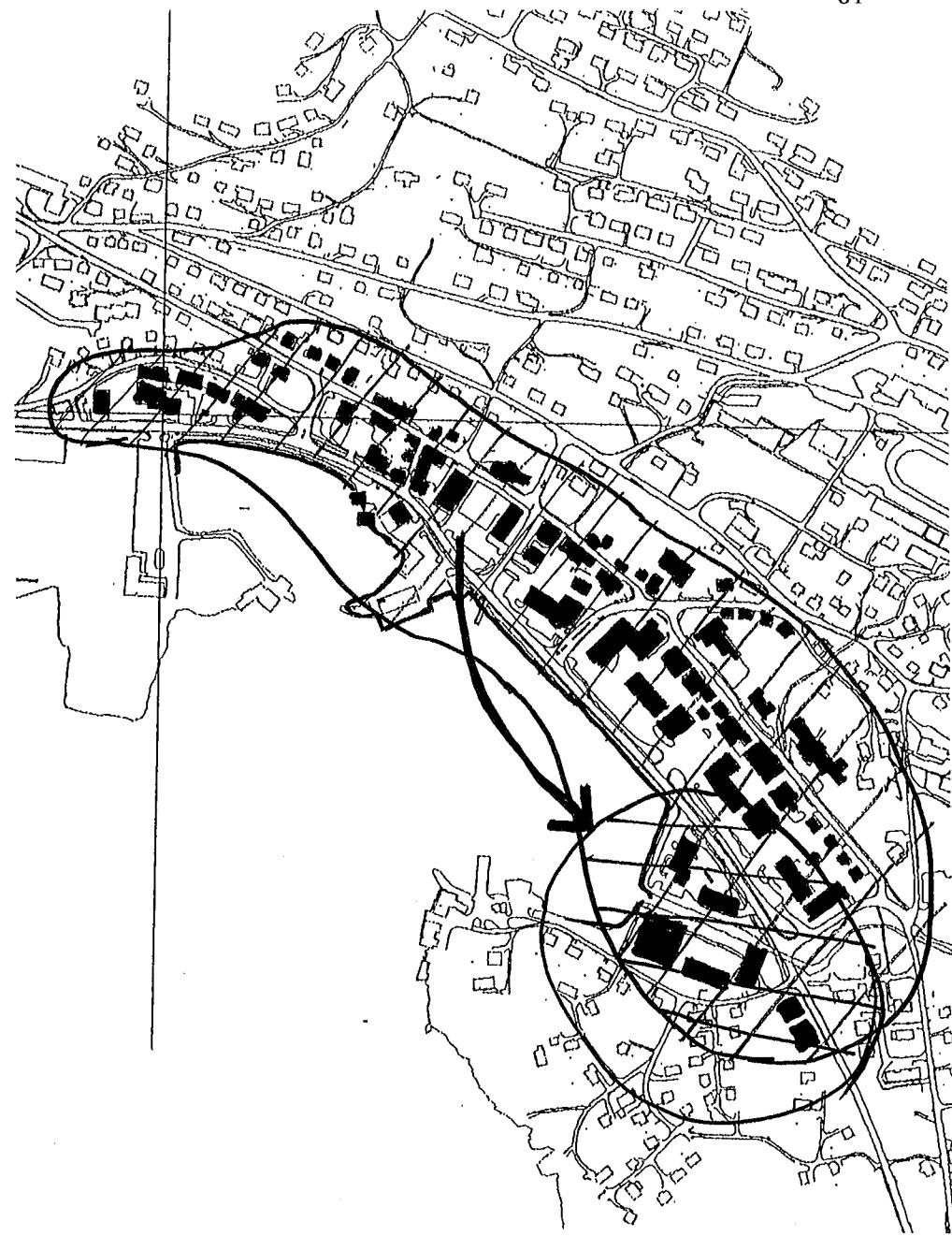
Modell 4 Spreiing i sentrum

Modell 4 opnar for å nytte område som ligg inntil dei etablerte strukturane i sentrum til vidare utbygging av sentrum, som t. d. Saunesøyra. Dette vert eit nytt endepunkt for sentrum, med bussterminal og t. d. kulturhus.

Verknad:

- lokale mål: stemmer i eit visst mon med mål for fortetting, men avstanden kan verte for stor til å oppnå den ynskte minimaliseringa av intern køyring; den er svakare enn modell 3 på mål om levande sentrum; aktivitet og verksemd i sonen mellom sentrum og sjøen, og dei andre måla.
- statlege mål: modellen er generelt i samsvar med dei fleste måla, men svakare på oppfylling enn modell 3.
- lokalklima: gjev færre skydde soner enn modell 3.

Anna: modell 4 spenner opp sentrum i heile lengda av sjøfronten, og kan føre til at Saunesøyra og Geileneset vert funksjonelt og fysisk samanbunde gjennom strandpromenade og ulike aktivitetar og funksjoner.



7.4 Strukturelle konsept for utvikling

Konsept 1 Grønstruktur og topologi

Konseptet bygger å gjøre tydelege allmenningane frå Sverre Pedersen-planen frå 1955, dei smale grøne felta mellom sjøen og marka ovanfor bustadområda.

Det er eit både romleg og strukturelt konsept: fjellsida og sjøen (dei to store romma i landskapet) vert knytt saman med gjennomgåande grøne drag nedetter lia, og via gater, plassar og naturdrag (t. d. bekkar) i sentrum til hamna og sjøen.

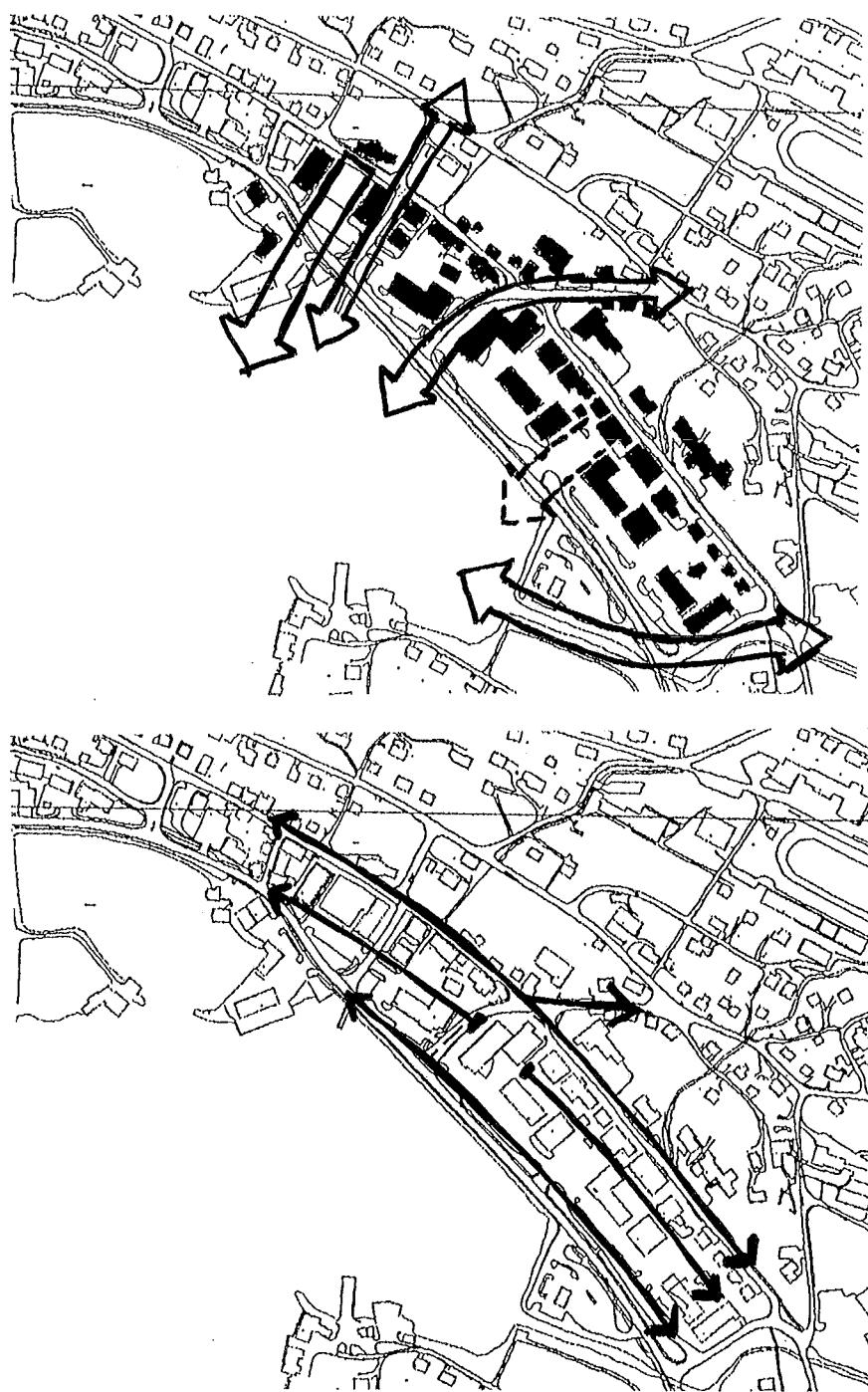
Byromma har to typar:

plassar og tilkomstgater på tvers:

- rommet ved kyrkja, Rådhuset og gamlehotellet ned mot Geileneset
- romma der Kyrkjebakken og Vikemyra kjem ned til sjøen
- Sauneselva sitt utløp;

gateløp på langs

- Kyrkjegata – Bjørndalvegen (og opp Vikemyra)
- gateløpet framom Rådhuset, gamlehotellet, Fannremgarden og Dimmengarden, som held fram bortanfor Mega, mellom bygga langs Bjørndalvegen og dei nye på utfyllinga
- Sjögata med parkeringsfelta, og sjøfronten.



Dette gjev ei funksjonell og strukturell organisering av sentrum som er særslig godt. Det skuldast i stor grad at nye behov har funne plass på nye utfyllingar i sjøen, utanfor dei gamle strukturane. Slik vert også Ulsteinvik sentrum særslig godt leseleg som eit historisk skjema over plantypar og –ideal, og arkitektur, frå det tjuande hundreåret. Dette fungerer godt i notida, og er vel verd å ta vare på for ettertida.

Estetikk er ikkje nokon funksjonell storleik. Ein kan seie at 70- og 80-talet sin arkitektur er skjematiske og banal i si overforenkling og prefabrikasjons-utsjånad. Den har utan tvil eit stort estetisk og arkitektonisk potensial for forbetring gjennom t. d. påbygg med nye høgder og utbetring av fasaden, men ikkje ved at ein set saltak på dei – det er eit brot på typen si eigenart og rimer ikkje med formata.

Tiltak:

- ruste opp gangvegar og småvegar oppetter frå sentrum til grøntdraga, og ruste opp sjølve allmenningane,
- setje i stand steinsetting og bruer ved bekkefar, gje tilgjenge ved gangvegar langsetter,
- nytte vegetasjon i bestemte gater og plassar som går på tvers gjennom sentrum, i forlenginga av grøntdraga ovanfor,
- fortette i opne og utflytande byrom,
- sette i stand/ruste opp sjøfronten til ein sjøkant i tråd med tradisjonen (gamle haneanlegg, steinsetting av bekkar, murar langs gatene osb.)

- byggje strandpromenade, lagt til rette for offentleg tilgjenge, småbåtar og visse aktivitetar (marina, fiskebrygge, tiltak for reiselivet o.a.).

Plan:

- lage ein grønstrukturplan for Ulsteinvik, med detaljar for sentrum.

Verknad:

- a. lokale mål: i tråd med mål for gangtrafikk og eit levande sentrum, og generelt med dei andre måla,
- b. statlege mål: generelt godt samsvar,
- c. lokalklima: betrar lokalklima i særleg sentrum.

Konsept 2 Vegval

Trafikksystem

Som grunnlag for ei enkel vurdering av trafikksystemet i dag, trafikklasten samt framlegg til nytt vegsamband som er innarbeidd i kommuneplanen eller som alternativ til dette, har vi nytt rapporten "Etablering av trafikksimuleringsmodell i Ulsteinvik sentrum", datert Interconsult mai 1997. Rapporten tek føre seg trafikklasten på vegnettet i 1996 – nivå. Trafikkveksten har vore om lag 3 - 5% fra 1996 til 1998, men med nokre lokale variasjonar avhengige av nye utbyggingsprosjekt eller endringar i arbeidsstokken, til dømes ved skipsverfta i området. I tillegg til denne rapporten byggjer vurderinga også på eigne registreringar på staden.

Dagens situasjon

- 1) Den tyngste kryssløysinga er utanfor sentrum i Strandkrysset. Dette avlastar sentrumskjerna for tungt utforma kryssløysingar
- 2) Samlevegane til sentrum har same standard som vegane som leier til samlevegane
- 3) Sjøgata er utforma som riksveg og prioriterer biltrafikk; ein effektiv veg som er fartsdrivande og kan vere vanskeleg å krysse. Vegen er forma på basis av prinsipp om

differensiering av trafikkmønsteret. Gata markerer avslutning mot sjø.

- 4) Trafikken til, frå og i tettstaden fungerer utan korker og store opphopingar.
- 5) Det er ein del interntrafikk i sentrumskjernen. Det er vanleg å køyre korte avstandar mellom dei einskilde butikkane.
- 6) Trafikken til sentrumskjernen kan hovudsakleg delast i to:
 - frå krinsane og nabokommunane
 - frå tettstaden / amfiet

Trafikklast

Dei tala som er oppgjevne i Interconsult-rapporten skal ikkje skape problem med avvikling i normale situasjonar, korkje på eksisterande vegstrekningar eller kryss, dvs om ikkje det er store snøfall, særslig glatt eller at det har hendt ulukker

Det er registrert opptil 1.200 kj.t./time i dei tyngst lasta kryssa langs Strandvegen og Sjøgata, noko som tyder at det er rimeleg god kapasitet i dagens situasjon. Normalt er det kryssa som dimensjonerer for den avviklingskvaliteten ei vegstrekning eller eit vegsystem har.

Vegdirektoratet har ei tilråding om at opptil 15.000 kj.t/døgn gir tilfredsstillande tilhøve for avvikling for tofelts vegar ved normal rushtid. Det har også synt seg at ei trafikkmengde på over 20.000 kj.t./døgn avviklast med to felt utan at forseinkingane vert uforsvarleg store. Det kjem an på talet på kryss og avkjøringar, og utforminga dei har på den aktuelle strekningen. I 1996 vart

det registrert 7.000 – 8.000 kj.t./døgn på dei tyngst lasta vegane (basert på registrert del av rushtidtrafikk på 15 %, jfr. ovanfor nemnde rapport). Dette er omlag 50 % av Vegdirektoratet si tilrådde øvre grense for trafikklast på to felts vegar. Dette tyder at det i dag ikkje skal være avviklingsproblem på vegnnettet i Ulsteinvik.

Dette tyder ikkje at det i ein skilde hove ikkje kan finnast kø i området. Særleg i rushtida og når det er stor konsentrert trafikk innanfor ei mindre strekning eller einskildkryss, som t.d. når arbeidet er slutt hos på Ulsteinkonsernet. For heilt å kome unna kø må ein gjere ei utbygging som tilfredsstiller trafikkavviklinga i ein periode på 15-30 minutt. Dette er etter vårt syn ei unrealistisk problemstilling

Merknader til nye vefsamband

I kommuneplanen ligg det føre to nye samband som kan endre trafikkbiletet noko. På grunnlag av informasjonen frå rapporten til Interconsult kan vi trekke følgjande slutning:

- Ein stor del av trafikken til / frå riskveg 61 (Hareid) vil nytte ein ny veg gjennom Holsekerdalen. Dette vil skje uavhengig av traseaval. Totalt vil eit slikt vefsamband få ein trafikklast på ca. 3.000 – 4.000 kj.t./døgn. 1.500 – 2.000 kj.t./døgn kjem frå dei nordaustre bustadfelta. Sambandet vil redusere veglengda mot tettstaden for dette talet bilar med 600 – 700 meter. Ny veg gjennom Holsekerdalen vil redusere trafikklasten i dei austre delen av Strandvegen med 1.500 til

2.000 kj.t./døgn. Trafikkmengdene i Holsekervegen vil avta med 600 – 700 kj.t./døgn, eller ca 70 %.

- Gjennom Holsekerdalen er det vist to nye vefsamband. Ein *hovudveg*, omtala under første punktet i dette kapitlet (grunnlaget henta frå kommuneplanen, men noko justert), og ein *samleveg* parallelt med ny hovudveg. Den er meint å tene eit nye byggjeområder samt delar av noverande nordaustre bustadområde.
- I kommuneplanen er det og gjort framlegg om ein veg mellom Bakkegata og Gjerdegata til erstatning for Skulebakken og Kyrkjebakken.
- Som eit alternativ til nytt samband mellom Bakkegata og Gjerdegata er det gjort framlegg om ei ny tilknyting frå Bakkegata via Reiten til Sjøgata. Dette vefsystemet er avhengig av ny fylkesveg til Flø. Tala frå Interconsult viser at at vegen vil få ei belastning på 1.000 – 2.000 kj.t./døgn

Avviklingstilhøve

Det er i dag ikkje særskilde problem med avviklinga av trafikk på noverande vegnnett og i kryssa innanfor området, kanskje dersom ein ser vekk i frå Skulebakken.

Ved nytt vefsamband gjennom Holsekerdalen vil lasten på krysset mellom RV 61 og Strandvegen verte noko redusert, men berre med ca. 15 %, noko som knapt vil merkast. Dei andre kryssa langs Strandvegen / Sjøgata får ikkje særlege endringar.

Lasten på vegane vest for Hofsethaugen vil verte mindre. Det vil elles være relativt små endringar i det noverande trafikkbiletet.

VURDERING AV NYE VEGLØYSINGAR

A. Samleveg frå nordaust:

A – 1. Tunnel gjennom Alvehaugen

Positivt:

- avlasting av Holsekervegen / Vikemyra
- avlasting av vegane i og gjennom bustad- og skuleområdet midt i bygda
- tidsparing

Negativt:

- særstak dyr løysing, basert på omfattande inngrep
- trafikkmengda forsvarer ikkje investeringa
- arealbruk (LNF-område)
- trafikkdrivande veg

A – 2. Nord eller Sør for Sauneselva

Med begge desse alternativa kan det kome eit større kryss inn i sentrumskjerna ved Saunesosen. Men det kjem an på utforming og val av vegstandard. Det er i dag vanleg å vike frå krava til Statens vegvesen i sentrumsområder.

Positivt

- frigjering av tomter i Holsekerdalen (gjeld ikkje trase sør)
- avlasting av Holsekervegen/Vikemyra
- avlasting av vegane i og gjennom bustad- og skuleområdet midt i bygda
- tidsparing

Negativt:

- arealbruk (LNF-område)
- trafikkdrivande veg
- potensielt travt kryssløysing i sentrum
- berøring av nærekreasjonsområde (særskild trase sør over Holmen)
- auka støylast for Ulshaugen (gjeld for trase nord)

B. Samleveg frå nordvest

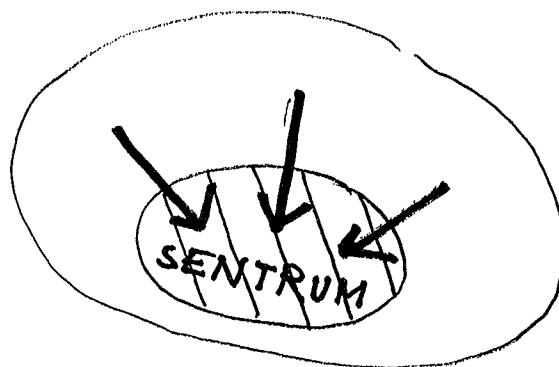
Dei to samlevegalternativa representerer to ulike prinsipp for personbiltrafikk mellom sentrum og amfiet. Begge har ein logikk som fungerer:

Alt. Bakkegata-Gjerdegata (B-1) matar trafikken til og frå sentrum etter ein innvendig modell. Trafikken kjem då til sentrum midt i sentrumskjerna. Etter reguleringsplanen er det planlagt store fysiske endringar i området Gjerdegata / Vikemyra. Dette

vegforslaget er vanskeleg å tilrå med den utforming som ligg i reg. planen.

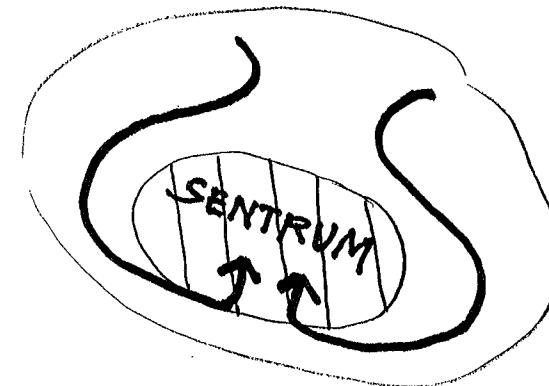
Vilkår for tilråding:

- sambandet Bakkegata-Gjerdegata må vere likeverdig med øvrig vegnett (ikkje for høge standardkrav), ikkje nedtoning av Bakkegata-vest
- høge kvalitetskrav til landskapshandsaming; støttemurar i staden for fylling o. l.
- ikkje ytterlegare utbygging oppover i amfiet



B1.

Bakkegata - Reiten (B-2) kanaliserer trafikken i og rundt eit større område og matar sentrumskjerna med bilar frå Sjøgata. Såleis byggjer dette alternativet vidare på modellen med Sjøgata som hovudferdselsåre og mateveg for sentrumskjerna. B - 2 er såleis i prinsipp lik på alternativa under A. Særskild gjeld dette for A-1, Tunnel gjennom Alvehaugen, som koplar seg direkte på Strandvegen/Sjøgata.



B2.

B – 1. Bakkegata – Gjerdegata

Positivt

- stenging av dei trafikkfarlege vegstubbane Kyrkjebakken og Skulebakken
- tidsparing i høve til B-2, Bakkegata - Reiten
- (avlasting av Bakkegata-vest)

Negativt:

- anstrengt kryssløysing mot Bakkegata
- kan bli store fysiske endringar i Vikemyra. Endring av gatebreidder, omfattande riving av eldre bebyggelse, evt.

fjerning av viktige tre. (Planar frå 1973 og 1988 har delar av dette som ein føresetnad uavhangig av dette vegalternativet)

- ulempe for kryssande gangtrafikk i Gjerdagata og i sentrum
- auka trafikkmengde ved busstopp for skuleborn
- arealbruk (hagar / fortettingsområde)
- trafikkdrivande

B – 2 Bakkegata – Reiten, ny fylkesveg

Positivt:

- stenging av dei trafikkfarlege vegstubbane Kyrkjebakken og Skulebakken
- Avlastning av Kyrkjegata – vest
- kjem unna negative konsekvensar for alt. B-1

Negativt:

- trafikkauke i Bakkegata
- vesentlege inngrep for sikring av fotgjengarar i Bakkegata
- auka trafikk i Gamlevegen og Brunevegen
- litt lengre kjøreveg til sentrum enn i dag og ved alt. B-1
- arealbruk
- dyr vegløysing, avhengig av at fylkesvegen vert realisert
- trafikkdrivande

C. Fylkesveg til Ulstein/Flø:

Positivt:

- avlastning av Osbergvegen og Kyrkjegata – vest
- tilkomstveg til busstasjon- og byggjeområde på Vollane/Osnes
-

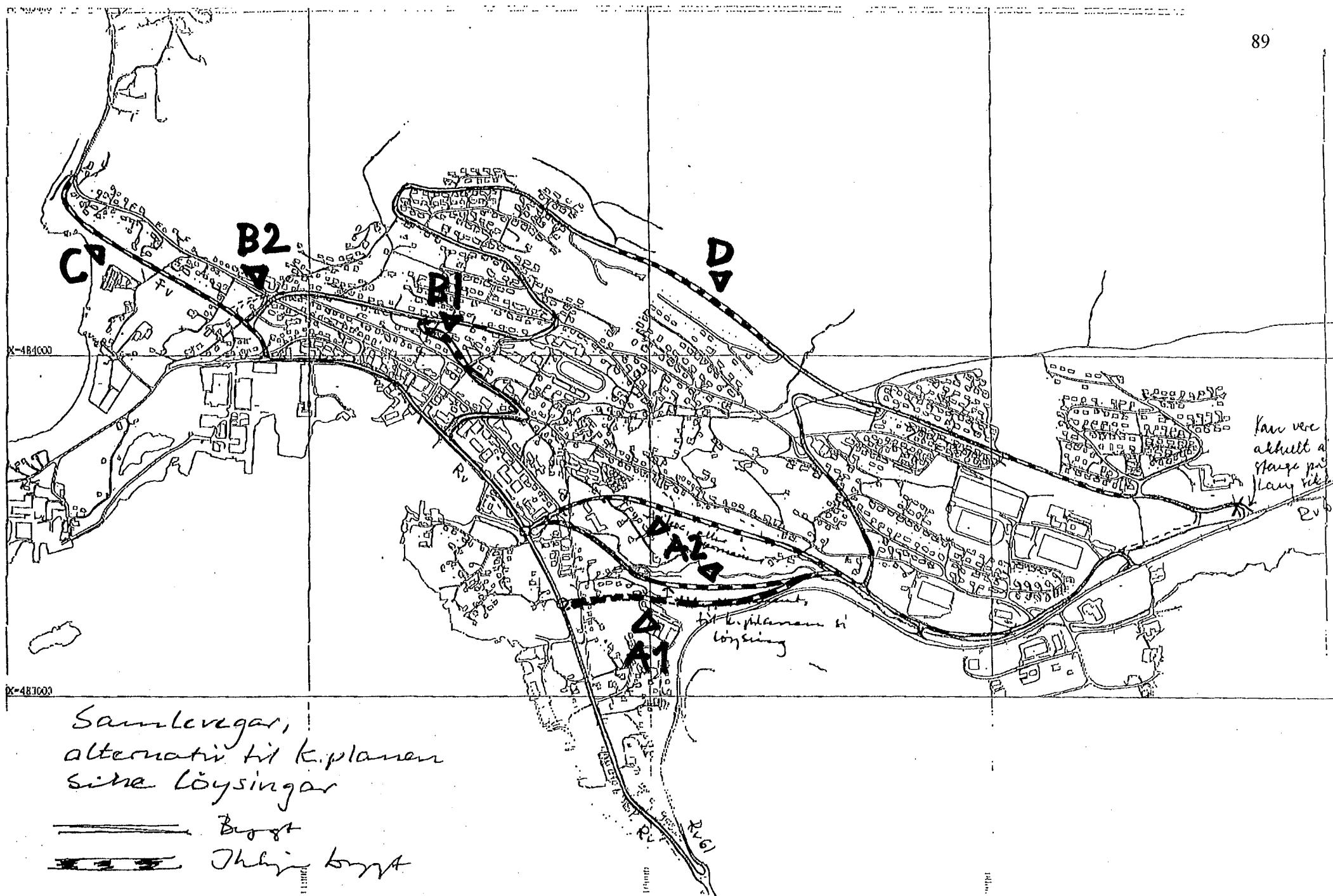
Negativt:

- arealbruk (LNF-område)
- trafikkdrivande veg
- trafikkmengda forsvarar ikkje investeringa

D. Sambindingsveg mellom bustadfelta (periferi)

Positivt:

- avlastar sentrum for gjennomkjøringstrafikk
- Åpnar for ringbuss; Sentrum, Holsekerdalen, Varleitet, Bugarden, sentrum.



VURDERING AV VEGKONSEPTA

Formål

Dei ulike vegkonsepta og alternativa som er kommentert her har ulike nyansar av mål knytte til seg. Likevel kan ein generelt seie at hovudmålet med nye vegar er å betre tilkomsten med bil anten internt i tettstaden eller til tettstaden. Eit anna mål kan vere stenge trafikkfarlege vestubbar.

Generelle merknadar

Ein generell regel for betring av vegnettet er at det alltid gjev meir biltrafikk. Minka motstand genererer biltrafikk. Med ei generell betring av vegnettet aukar også presset på å byggje ut områda som ligg ovanfor dagens byggegrense. Dei klimatiske tilhøva i desse områda er kommenterte i Punkt 4.4. Når det gjeld transport generelt vil ei spreiing av bustadar stadig auke krava til infrastruktur i periferien p.g.a. topografien. Dette vil ytterlegare skjerpe krava til samle- / tilkomstvegar til sentrumskjerna.

Trykket på sentrum bakanfrå vil auke og press på transformasjon av eksisterande vegstrukturar vert aktualisert.

Utbygging av vegnettet vil verke drivande på spreiing i tettstaden. Ytterlegare spreiing gjev auke i transportbehov internt. Det gjev også krav til stor bruk av areal til veg og store investeringar i infrastruktur generelt (jfr. pkt. 7.2 Modell 2, Spreiing i tettstaden). Særleg krev veg mykje plass der

topografien er krevjande. Dette høver därleg med både lokale og statlege formulerte mål for fysisk utvikling (jfr. pkt. 7.1).

ANDRE VIKTIGE VEGAR

SJØGATA

Utviklingsalternativ for Sjøgata

1. Sjøgata kan halde fram som no, eventuelt med styrking av langsgåande rørslemønster og styrking av rolla som riksveg.
2. Ny rolle for Sjøgata: ho er framleis riksveg, men får ny utforming som Miljøprioriterte gater.

Gata vert utforma og planlagd i samanheng med ny plan for sentrum. Denne planen vert nøyne sett i samanheng med val av modell for utvikling i tettstaden (jfr. kap. 7.) dvs. overordna grønstruktur, parkering, topologi i sentrumskjerna og utviklingsval langs sjøfronten.

VURDERING

Ei satsing på alternativ 1 gjer det framleis utrygt å krysse gata for gåande og oppnå kontakt med sjøsida. Sentrumskjerna kan koncentrere (fortette) seg innanfor eksisterande struktur, men isolerer seg frå sjøsida.

Satsing på alternativ 2 for Sjøgata står opp under ei satsing på utviklingsmodell 3 eller 4 for sentrum som syner fortetting innanfor etablerte strukturar. Prioritering av eit aktivt og levande sentrumsmiljø der tilknytinga til sjøen, tilrettelegging for gangtrafikk, styring av parkering vert gjennomført i eit heilskapleg planprosjekt.

7.5 Kontekstuelle konsept for utvikling

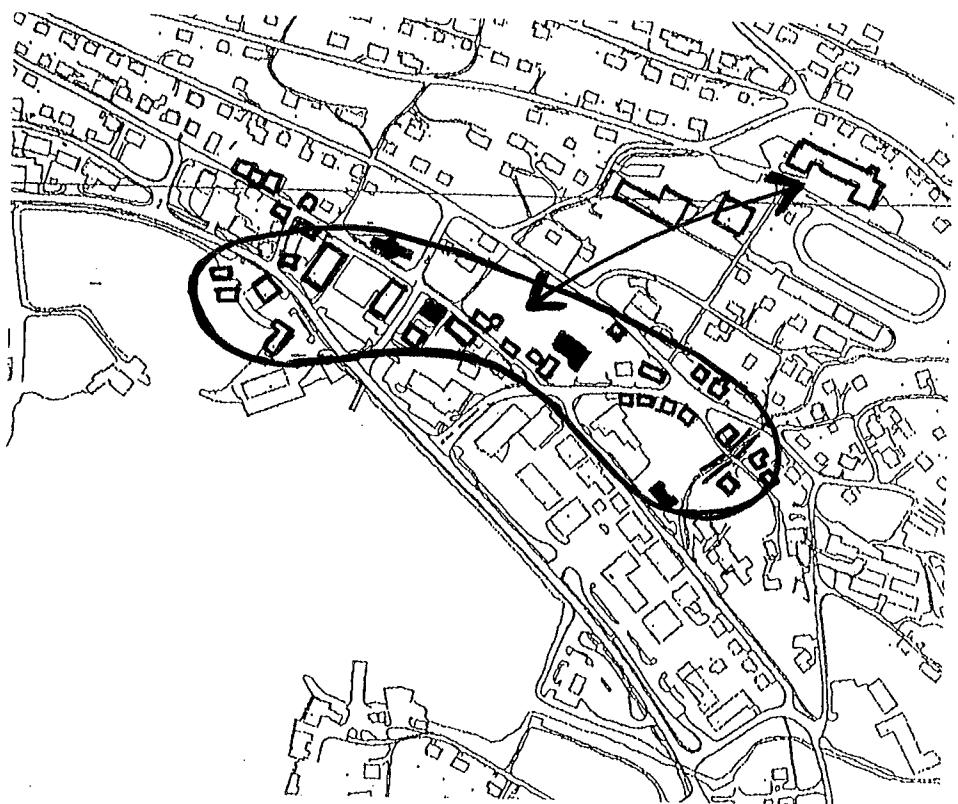
Konsept 3 Kultur og kulturminne

Kultur og kulturminne er viktige for menneskeleg vekst og trivnad, og for vår forankring i historia. Både har stor merksemad og stor påverknad i fysisk planlegging i dag.

Kulturelle aktivitetar spenner frå religiøs verksamhet til kino og teater, musikk og dans, musear og bibliotek, osb. No for tida ser ein gjerne kulturen også i samband med uteliv. Kulturen treng særskilde lokale: forsamlingshus, salar, skular, restaurantar m.v.

Kulturen som ein funksjonell kontekst i Ulsteinvik (sjå kapittel 6.5 Institusjonar) er konsentrert om ein lite påakta akse mellom kyrkja og Fredheim, og samfunnshuset, med utløparar til skulene og biblioteket. Ser vi på kulturminne i sentrum, finn vi at det er ein konsentrasjon av bygg som sett under eitt dannar eit sterkt kulturminnemiljø langs Kyrkjegata mellom kyrkja og samfunnshuset (med utløparar både vestover og opp Vikemyra og bort den vesle gata mot bekken med den gamle bru). I tillegg kan ein rekne med rådhuset og resten av bygga i Pedersenplanen (eit framtidig kulturminne), og dei gamle bygga på Geileneset. Til saman dannar dei ein kultur- og kulturminnekontekst som både er funksjonell og romleg, og som har eit stort potensial for forbetring.

Ulstein kommune har gjeve høg prioritet til bygging av kulturhus i Ulsteinvik. Det reiser eit interessant spørsmål om kva verknad kulturhuset kan ha for tettstaden; og kva verknad eit romleg konsept for kultur og kulturminne kan ha på fysisk utvikling i Ulsteinvik sentrum.



Variant 1 Tett kulturakse

Idé:

- å legge kulturhuset i samband med samfunnshuset og sjå det i samanheng med aktivitetane på skulene, Fredheim og i restaurantar og uteliv,
- å utvikle aktivitetane med galleri, utstillingar o. a. som dreg folk på dagtid.

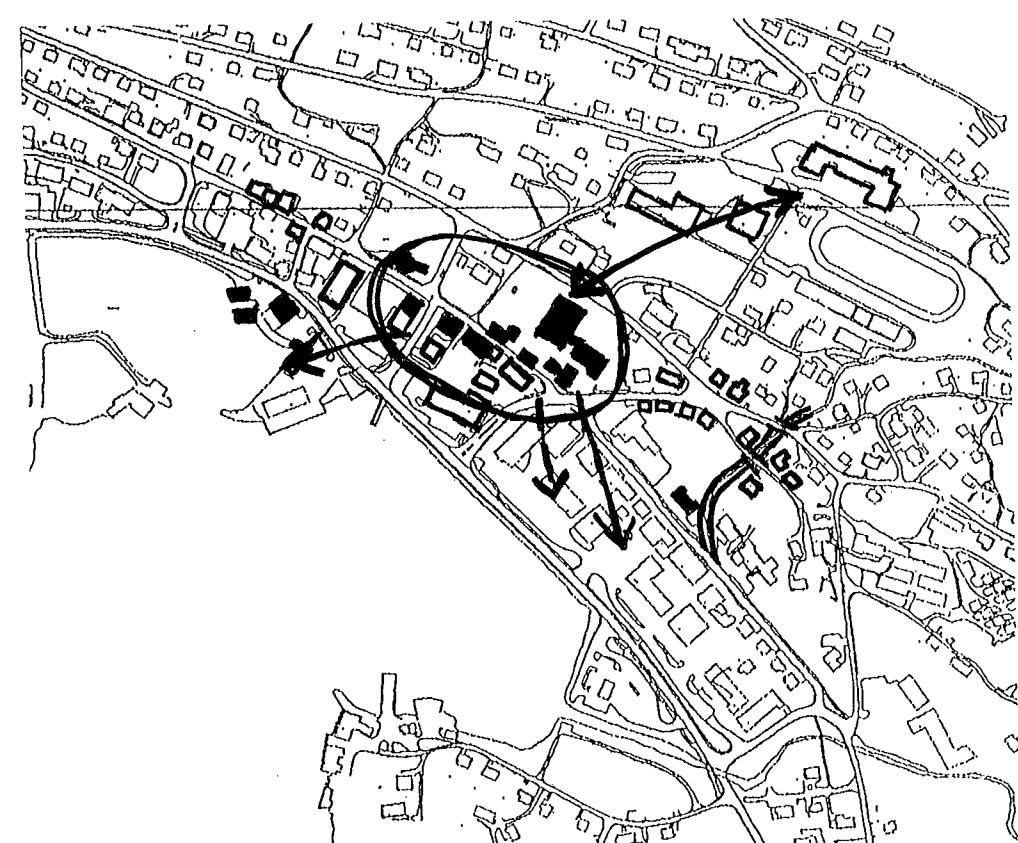
Verknad:

- styrke sentrum si kjerne,
- styrke aktivitetane i samfunnshuset, skulane osb.,
- redusere kostnader i investering og drift av kulturhuset ved samdrift med samfunnshus, skular o. a.,
- styrke grunnlaget for handelen i sentrum ved andre dragkrefter (lengre opningstid?),
- opprusting av bygningsmiljø i Kyrkjegata og tilstøytande gater.

Ein sterk kulturakse i sentrum gjev grunnlag for nyetablering og vekst, og er viktig for å trekke unge og folk med utdanning til staden.

Utvikling av Geileneset til eit lokalhistorisk miljø for sjøbygg og anlegg, gjerne med reiselivsinteresse, kan gje støyt til ei meir omfattande opprusting av hamnemiljøet.

Parkering finn stad på noverande P-plassar, som slik får kveldsbruk.



Variant 2 Spreiing av kulturen

Idé:

- å leggje kulturhuset på Saunesøyra,
- å samlokalisere kulturhuset med bussterminal.

Verknad:

- styrke sentrum generelt, men spreier aktivitetane,
- liten samhandling mellom kulturhuset og kulturminnemiljøet i sentrum
- eit nytt, stort kulturhus i austre utløpar av sentrum kan føre til at aktivitetane i samfunnshuset, Fredheim osb. svekkast,
- styrke grunnlaget for handelen i sentrum ved andre dragkretfer (lengre opningstid?),
- fullfører sentrum mot aust, og spenner opp ei mogeleg utvikling/opprusting av hamnefronten mot Geileneset.

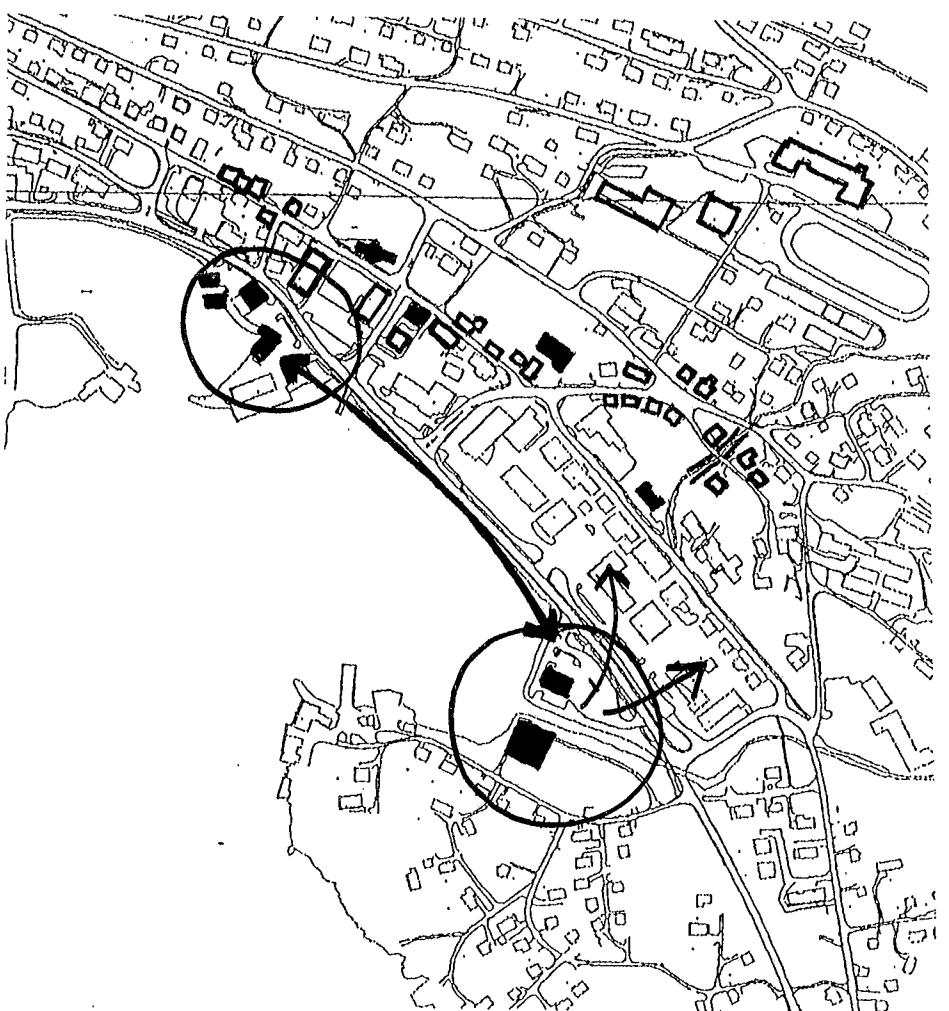
Generell merknad til kulturhuset:

Eit kulturhus til ca 70 millionar kroner er planlagt i Larvik (folketal 40.000). Det er om lag det same som kulturhuset i Ulsteinvik er planlagt å koste. (Asplan Viak har gjort lokaliseringssstudien 1997 og forprosjektet med overslag for investering og drift 1998.)

Driftsoverslaget syner årlege driftskostnader på totalt ca 8,2 millionar kr og driftsinntekter på ca 7,4, av det ca 5,5 millionar frå kinoen (3 salar). Då har ein rekna 9 årsverk i kulturhuset.

Diverse kostnader til m. a. subsidiering av ein del

kulturarrangement gjev ein utgift på om lag 2,2 millionar kroner i året, i tillegg til renter og avdrag på 5,5 millionar i året (med 80% låneopptak).



Vedlegg 1

INNGANGSDATA FOR KLIMAANALYSEN

Opplysningane nedanfor er i hovudsak henta frå "Stat – Rørvik, Den Norske Los" (1983) samt samtale med A. Folkestad og Andre Gjerde, hausten 1998.:

Topografi:

- Ulsteinvik ligg på breiddgrad: ca. 62°
- Kupert fjellandskap med øysystem utanfor
- Bebyggelsen i Ulsteinvik er i hovudsak lokalisert i amfiet som strekker seg frå kote 0 og opp til kote 125/150

Klima:

- Kystklima med milde vintre

Vindretningar og -styrker

(Svinøya fyr i perioden (1931 – 60))

Vinter (desember – februar)

Vintervinden frå sørleg sektor er dominant: sydvest - sydøst

- Vintervind frå sørleg sektor kjem ofte i samband med nedbør.
- Vind frå sørleg sektor med en gjennomsnitts hastighet på 3 Beaufort (B) = $3,4 - 5,4$ m/s ("kleda flagrar") kjem føre seg 26 dager i dei tre vintermånadene. Vinden frå vest er noe sterkare, har ein hastigkeit på 5,2 B = $8,0 - 10,7$ m/s og kjem føre seg ca 14 dager i vintermånadene. Ein slik vind motsvarar at gonghastigheiten mot vind minkar noko.

Harde vinder på 7 , 8 og 9 B som motsvarar hastigheiter frå 14m/s (hard vind) til 25 m/s (liten storm), kjem føre seg forholdsvis ofte i vintermånadene:

- 7 B = $14 - 17$ m/s hard vind - Svinøya fyr (19961 – 75) i vinterhalvåret = ca 26 dager i de tre vintermånadene
- 8 B er ikkje her tatt med
- 9 B = $21 - 25$ m/s liten storm - Svinøya fyr i vinterhalvåret = ca 2 dager i de tre vintermånadene

Sommar (juni – august)

Mest hyppig vindretning om sommaren er nordøst men også fra sydvest:

- Vinden frå *nord og nordaust* som kjem føre seg ca 28 dager i de tre sommarmånadene, er forholdsvis sterk, men nedbørsfattig. Vindstyrken ligg på eit gjennomsnitt på 4 B = $5,5 - 8$ m/s (vinden strekk en vimpel).

- Klarværsvind frå sørleg sektor, kjem føre seg ca 23 dagar i de tre sommarmånadene. Vindstyrke går opp mot 4,5 B = 5,5 – 10,0 m/s.

Harde vinder som kjem føre seg for Svinøya fyr i sommarhalvåret (perioden 61 – 75):

7 B = 14 - 17 m/s hard vind = ca 19 dager i dei tre sommarmånadene , mens vinder på

9 B = 21 – 25 m/s liten storm ikkje kjem føre seg.

Vindrosor (se vedlegg)

Kalduftsig (kald trekk)

Kalduftsig gitt av høgde- og temperaturskilnad kjem føre seg heile året, men er mest framtredande på forholdsvis vindstille dagar. I Ulsteinvik vil denne trekken komme frå fjellet, dvs frå nordleg sektor.

Havskodde

Tåke er fremtredande om sommaren i mai, juni og juli.

Gjennomsnittleg 7 dager tåke (havskodde) for disse sommarmånaden i perioden 1957 – 76.

Nedbør

Nedbør er avhengig med vindretninga. Det kjem snø og haglbyger særleg i desember – januar, men sjeldan som vedvarande snøfall. Nedbør med regn kjem føre seg hele året, men særleg i sommar- og haustmånadene. (Juli hadde for perioden 1931 – 60 gjennomsnittleg 20 nedbørsdagar). Mest klarvær er det om våren i mars, april og mai, med gjennomsnittleg 5 dagar klarvær per månad i perioden 1931-60.

Temperatur

Målingar for Svinøya fyr for perioden 1956 -82 viser at varmaste månad er august med $26,4^{\circ}\text{C}$ mens desember og januar er kaldaste månad med -10°C .

LITTERATUR

Bjåstad, Ingvard; Bygdebok for Ulstein og Hareid; Band 1 og 2 (1970 / 1976). Sogenemda for Hareid og Ulstein.

Waage, Asbjørn; Bygdebok for Ulstein og Hareid; Band 3 (1982) Sogenemda for Hareid og Ulstein.

Sverre Steinnes; Landskapsendringar og landskapskvalitetar i ein bygdeby. Hovudfagsoppgåve, Institutt for geografi, Universitetet i Bergen (1991)

HalvorsenThorén, Anne- Karine og Nyhus, Signe; Planlegging av grøntstruktur, DN-håndbok 6 (1994)
Direktoratet for naturforvaltning.

Interconsult; Etablering av trafikkstimeringsmodell for Ulsteinvik; Rapport (1997)

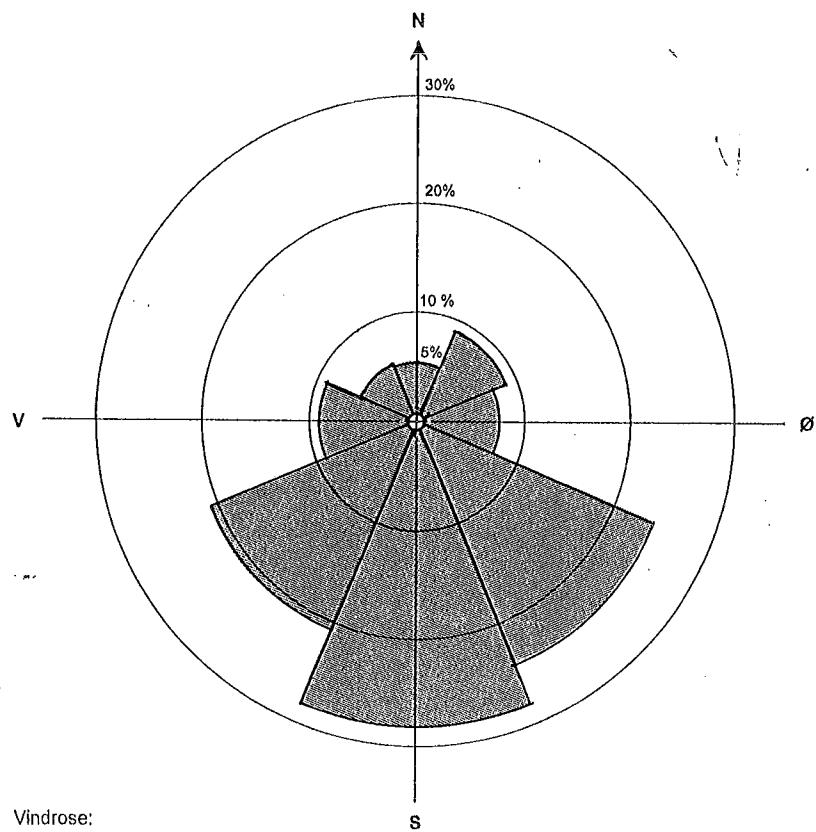
Tettstadsanalyse for Ulsteinvik – Prosjektomtale,
Ulstein kommune, sak 97/00138 – 143 L10

Stedsanalyse – innhold og gjennomføring, veileder T-986,
Miljøverndepartementet 1993

Asplan Viak AS; Kulturhus Larvik, forprosjekt. Rapport juni 1998.
Larvik kommune

Asplan Viak AS; Byanalyse Narvik, Kommunedelplan for
Narvikhalvøya. Sandvika 1995

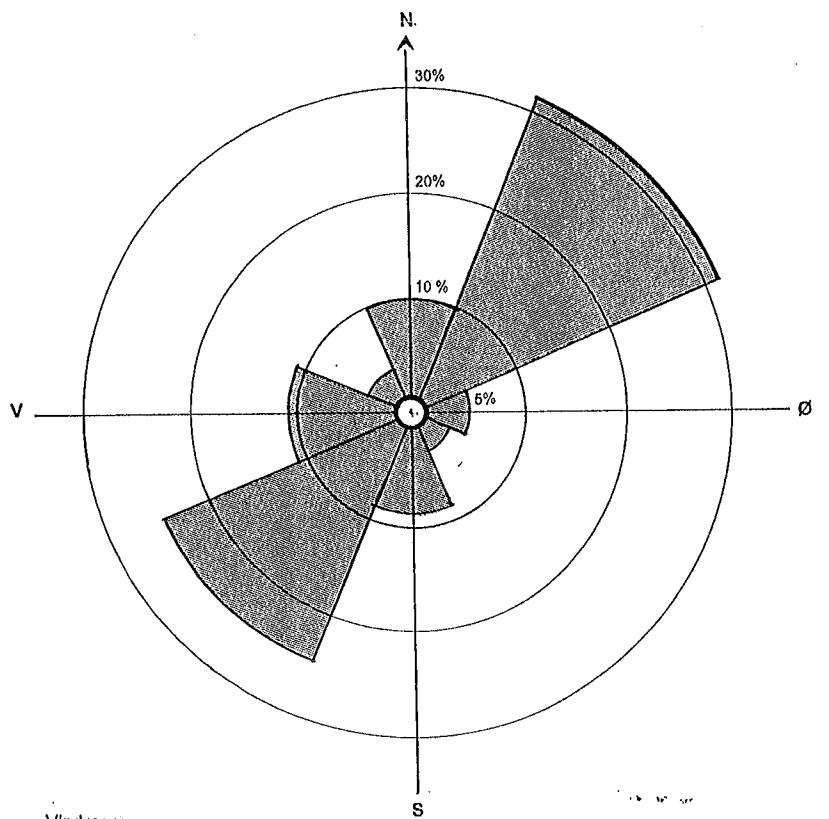
Statistisk Sentralbyrå



Vindrose:
Desember- Januar- Februar

Periode: 1961-90
Stasjon: Svinøya fyr

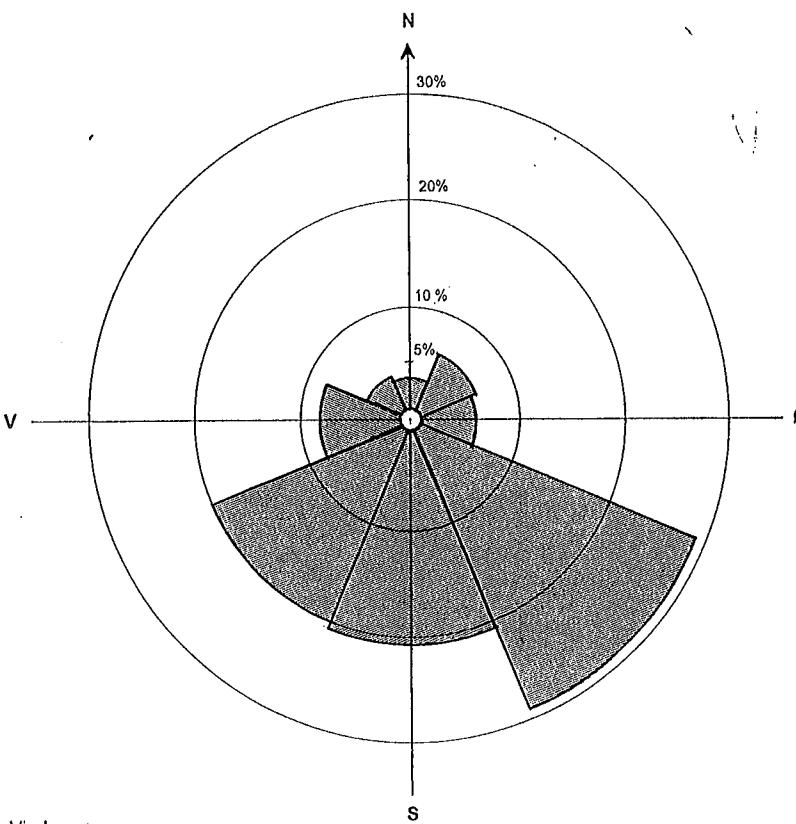
Prosentvis fordeling
av vindretninger
samtidig stille: 0,6%



Vindrose:
Junl- Juli- August

Periode: 1961-90
Stasjon: Svinøya fyr

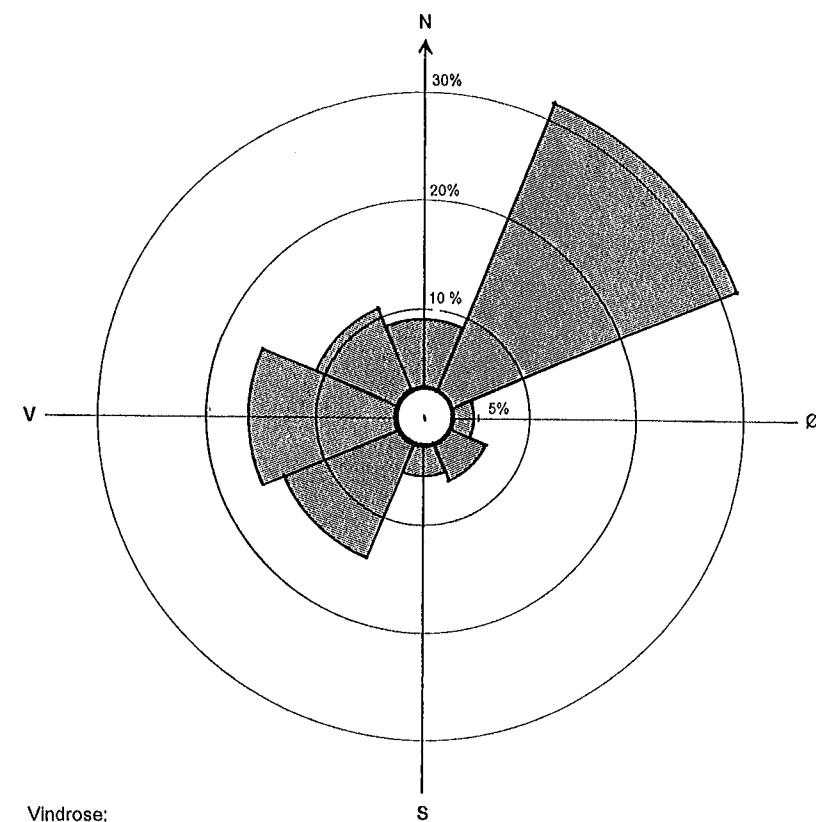
Prosentvis fordeling
av vindretninger
samtidig stille: 1,3%



Vindrose:
Desember- Januar- Februar

Periode: 1961-90
Stasjon: Vigra

Prosentvis fordeling
av vindretninger
samt stille: 0,6%



Vindrose:
Junl- Juli- August

Periode: 1961-90
Stasjon: Vigra

Prosentvis fordeling
av vindretninger
samt stille: 2,3%

