

Ulsteinvik 2046



ULSTEIN KOMMUNE

Strategier og tiltak for sentrumsutvikling



CIVITAS



INBY

Innhold

Forord	3
1 Innledning	4
2 Dagens situasjon, utfordringer og muligheter	5
3 Boligutvikling og -lokalisering	10
4 Næringslokalisering og utvikling av handel	13
5 Transport og parkeringsløsninger	17
6 Ulsteinvik 2046	25
7 Oppsummering anbefalte tiltak	34

Forord

Ulstein kommune skal rullere kommuneplanens arealdel og samfunnsdel. Som en del av arbeidet ønsket kommunen bl.a. å gjennomføre framtidswerksteder for videre utvikling av Ulsteinvik sentrum.

Framtidswerkstedene utgjør samlet sett:

- Ungdomswerksted 1. april
- Frokostmøte med handelsstanden 18. april
- Lunsjmøte med næringslivet 18. april
- Idéverksted 19. april med deltakere fra næringsliv, handelsstand, eiendomsutviklere, politikere, fagmiljø i regionen, ungdom og interesseorganisasjoner.

Egne verkstedrapporter redegjør for ungdomswerkstedet 1. april og Idéverkstedet 19. april. Oppsummering av innspill og synspunkter fra møtene 18. april inngår i rapporten for Idéverkstedet.

Framtidswerkstedene har, sammen med faglige vurderinger av gjeldende planverk og nye, oppdaterte studier av relevante tema, vært grunnlag for utarbeiding av denne sluttrapport. Rapporten inneholder forslag til strategier for videre utvikling av Ulsteinvik som tettsted. Innholdet i sluttrapporten står for konsulentenes regning. Rapporten vil være ett av flere grunnlag for kommunens arbeid med ny kommuneplan.

Civitas, i samarbeid med In´By og Ole A Krogness har vært engasjert som konsulentmiljø for å gjennomføre framtidswerksteder og sluttrapport. Verner Larsen, assisterende rådmann i Ulstein kommune, har vært oppdragsgivers kontaktperson. Arbeidet har pågått i perioden 1. mars til medio mai 2016.

Vi takker for et godt samarbeid og interessant oppdrag. En spesiell takk til alle som har deltatt på verkstedene og som har gitt verdifulle innspill til arbeidet. Også en spesiell takk til alle eksterne innledere som har bidratt på idéverkstedet, og kommunens administrasjon som har lagt alle praktiske forhold til rett for gode verkstedssamlinger.

Jomar Lygre Langeland, Civitas AS
Prosjektleder

23.05.2016

1 Innledning

Ulstein kommune har i flere år hatt en befolkningsvekst over landsgjennomsnittet. Tilflytting utgjør en stor andel av veksten. Kommunen har de siste 10-15 år gjennomført flere større investeringer innenfor samferdsel, bolig-, næring- og tettstedsutvikling. Sjøgata og Arena Ulstein er eksempler på større utbyggingsprosjekt. Ulstein kommune fikk i 2012 statens pris for attraktivt sted og i 2016 pris for Norges beste uterom for Saunesparken. De nyere byggeprosjektene har skapt både nye muligheter og utfordringer for Ulsteinvik sentrum. Det er nå ønskelig å studere videre potensial for utvikling av tettstedet og sentrum.

I planarbeidet har kommunen fremhevet følgende fokusområder for arbeidet:

- Finne gode løsninger for fortetting av sentrum i kryssing mellom næring (industri/handel), bolig/fritid og tettstedsutvikling.
- Gjennom sentrumsutvikling skape sosiale møteplasser, bolyst og attraktivitet.
- Ta opp i seg de muligheter og utfordringer en relativt høy andel av innbyggere med fremmedkulturell bakgrunn gir.
- Gjennomgang og forslag til parkeringsstrategier med grunnlag i tidligere gjennomførte parkeringsanalyser.

For øvrig er følgende tema aktuelle for faglige vurderinger:

- Arealtiltak som kommer fram gjennom prosessen, f eks vegtiltak og endring i lokalisering av boliger og næringsarealer.
- Analyser om fortettingsmuligheter og handelsutvikling.
- Trafikale tema som parkering, trafikkanalyser og forprosjekt for ulike transporttiltak.

Ovennevnte tema har vært i fokus i flere fremtidsverksteder gjennomført i Ulsteinvik mellom 1. og 19. april 2016. Et foreløpig diskusjonsgrunnlag og en foreløpig visjonstegning var utarbeidet i forkant av idéverkstedet den 19. april. Dette, sammen med innspill fra verkstedene, har vært grunnlag for arbeidet med sluttrapport og endelig forslag til visjonstegning for Ulsteinvik.

Tidsperspektivet for arbeidet har vært 30 år, altså 2046.

I sluttrapporten er det i de ulike kapitler skilt mellom forslag til strategier på kort sikt og lengre sikt. Avslutningsvis i rapporten er det gjort en oppsummering av forslag til videre arbeid for å følge opp strategiene for sentrums- og tettstedsutvikling.

2 Dagens situasjon, utfordringer og muligheter

2.1 Styrker, svakheter, muligheter og trusler

Som del av idéverkstedet 19.april ble det gjort en analyse av hva som er styrker og svakheter i dag, og muligheter og utfordringer i framtida, for sentrumsutvikling i Ulsteinvik. Her er det presentert noen hovedfunn.

Styrker (i dag)

- Tett sentrum med ny bygningsmasse og plass til fortetting
- Samlet handels- og serviceområde inklusive kjøpesentra, godt utvalg av varer og tjenester
- Godt samarbeid kommune og næringsliv, korte beslutningsveier, modige politikere
- Investeringsvilje og «patriotisk» kapital i næringslivet, visjonære aktører, dugnadsånd
- Kulturtilbud og idrettsmuligheter
- Parker, grønstruktur, turstier
- Sjøgata og sjøfront

Svakheter (i dag)

- Ensidig og sårbart næringsliv, for lite offentlige arbeidsplasser
- Dårlig kollektivtrafikktilbud
- For mye bilkjøring, parkering over alt
- Indre sentrum har mange tomme butikklokaler, nedslitte byrom, forfall
- For lite aktiviteter om kvelden og på vinterstid, få sosiale møteplasser
- Mangler tilrettelegging for gående og syklende
- Bjørndalvegen, ikke tett nok bebyggelse

Muligheter (i framtida)

- Fortette og bygge mer i høyden, få frem Bjørndalvegen
- Sjøfronten, promenade, fiskeplasser
- Tilrettelegge for hurtigbåt og annen kollektivtrafikk
- Mer aktivitet i sentrum for barn og voksne, også på kveldstid
- Flytte kontorer til sentrum
- Flere møteplasser, overbygget torg

Trusler (i framtida)

- Ensidig næringsliv og nedgang i maritime virksomheter
- Utflytting av handel til Saunesmarka eller nye eksterne kjøpesentra
- Kommunesenter til Myrvåg
- Enkeltprosjekter får styre utviklingen
- Manglende engasjement
- Konkurransen med nabokommunene
- For lite tilbud til unge, som så flytter ut og ikke tilbake

2.2 Oppsummering av funn fra ungdomsverksted

1. april ble det arrangert ungdomsverksted med 29 elever fra klasse 10 d ved Ulstein ungdomsskule. Hensikten med verkstedet var å gi innspill til kommuneplanen om hva ungdommen er opptatt av når Ulsteinvik og sentrum skal utvikles videre. Her er det presentert noen hovedfunn.

Spørsmål: Hva kan få deg til å bli i Ulsteinvik?

Ungdommen ble delt inn i grupper etter hvor lenge de så for seg å bli boende i Ulsteinvik. Svarene varierte fra "hele livet" til "vil flytte så snart som mulig". Mange ville reise ut for å studere, og flere ville tilbake senere. På spørsmål om hva som kunne få dem til å bli boende (lenger), var svarene blant andre:

- Flere valgmuligheter innen utdanning og skole.
- Flere arbeidsplasser, og for ulike yrker og utdanninger (ikke bare ingeniører).
- Flere butikker, bedre utvalg varer
- Flere aktiviteter, fritidsmuligheter og møteplasser
- Breder idrettsmiljø (ikke alle spiller fotball). Mer "kreativ" sport som dans, parkour, m.m.
- "Finere og større by"

Spørsmål: Hva er de viktigste prosjektene som kan utvikle Ulsteinvik og sentrum mot 2046?

Ungdommen fikk i oppgave å se for seg livet og ulike sider ved lokalsamfunnet i framtiden. Til slutt tegnet de på kart hvordan de ønsket seg sentrum og områdene rundt utviklet i 2046. Noen av elementene som ble trukket fram var:

- Mer handel: Shoppinggate/gågate i Bjørndalvegen, større kjøpesentre
- Nye aktivitetsområder og møteplasser: Klatrepark, strandanlegg/badebrygge, større Saunespark, nye/oppdaterte lekeområder
- Boliger i sentrum og mot sjøen

- Nye sykkel- og gangveger, nye vegger
- Flere/nye restauranter, utesteder etc.
- Rive noen bygg i sentrum og bygge boliger, butikker og kontorer med p-plasser under
- Fjerne store parkeringsflater og bygge p-hus i sentrum
- Utbygging mot sjøen, større havneområde, strandpromenade, nye utfyllingsområder
- Ny barneskole og oppdatert skoleområde
- Ulstein arena



2.3 Forutsetninger for tettstedsutvikling: Befolkningsutvikling, næringsstruktur og innvandring

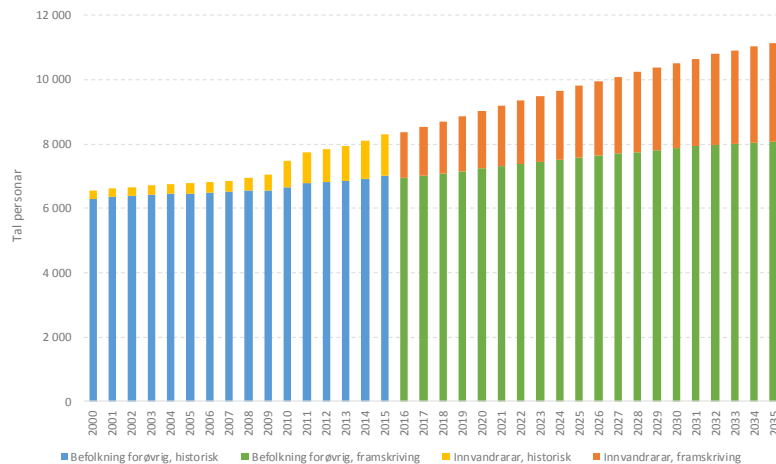
Som grunnlag for å vurdere framtidig boligbehov / arealbehov og strategier for stedsutvikling har vi sett på noen nøkkeldata for Ulstein; dette gjelder befolkningsutvikling og befolkningsstruktur, næringsstruktur og sysselsetting og innvandring.

I tillegg har vi i andre kapitler i rapporten omtalt pendling, handel, boligsammensetning og husholdningsstørrelser.

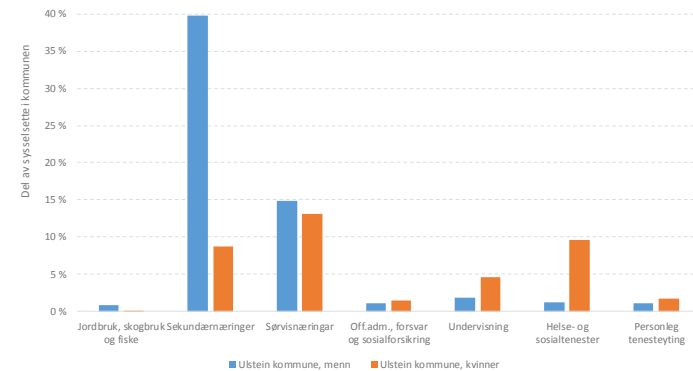
Ulstein kommune har det siste tiåret hatt kraftig vekst i befolkning, særlig etter 2009. Totalt forventes en videre vekst i befolkning på 44% fra 2014-2040; fra 8092 personer i 2014 til 11680 personer i 2040 (Kilde: Statistisk sentralbyrå). Netto-innflytting utgjør den største andel av veksten, men kommunen har også fødselsoverskudd.

Det er naturlig nok usikkerhet om framtidig befolkningsutvikling. Særlig gjelder dette grad av innvand-

ring. Landet er inne i en periode med lave oljepriser og redusert etterspørsel etter oljerelaterte investeringer – dette er relevant for næringslivet i Ulstein. Dersom den lave oljeprisen fortsetter kan det bli lavere arbeidsinnvandring enn det prognosene til Statistisk sentralbyrå la til grunn i 2014. Samtidig kan mye forandre seg fram til 2046, næringslivet vil trolig uansett omstille seg og Ulstein-samfunnet vil kunne få flere og nye ben å stå på.



Figur 1: Befolkningsutvikling fra år 2000-2015 og prognose for utvikling fram til 2035. Kilde: Fylkesstatistikk / SSB.



Figur 2: Næringsstruktur i Ulstein kommune etter kjønn. Andel sysselsatte i ulike næringer i 2014. Kilde: Fylkesstatistikk / SSB.

De fleste i Ulstein kommune er sysselsatt i sekundærnæringer og servicenæringer. Blant menn er det klart flest sysselsatt i sekundærnæringer, mens blant kvinner er de fleste sysselsatt innen servicenæringer, helse- og sosialtjenester og sekundærnæringer. Fra år til år kan det være til dels store endringer i folketall og sysselsetting, som det går frem av figuren under.

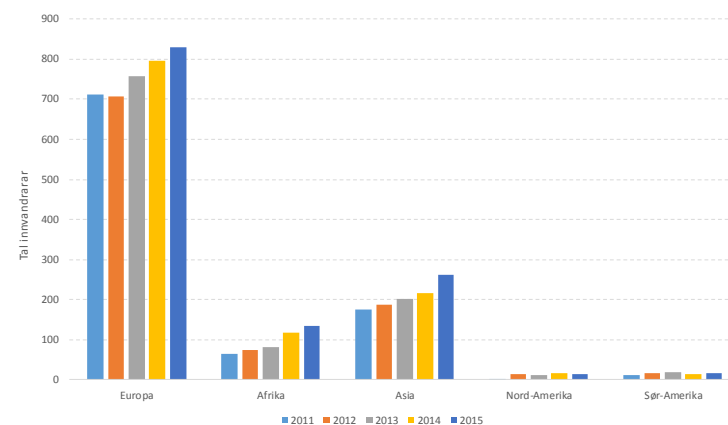


Figur 3: Årlige endringer i befolkning og sysselsetting i Ulstein kommune i perioden 2004-2014. Kilde: Fylkesstatistikk / SSB.

Årsaken til endringene (betydelig vekst) i befolkning og sysselsetting de siste 10 år henger i stor grad sammen med høy arbeidsinnvandring knyttet til aktiviteten i industri- og verftsneringen. Behovet for arbeidskraft (overskudd i antall arbeidsplasser i forhold til arbeidstakere i egen kommune) har ikke bare blitt løst ved arbeidsinnvandring, men også gjennom betydelig innpendling til kommunen fra andre kommuner i regionen. (Pendling er omtalt i kapittel om Transport og parkeringsløsninger).

Som resultat av stor arbeidsinnvandring har Ulstein kommune en relativt sett høy innvanderandel. De fleste innvanderne kommer fra Polen og Romania.

Overskuddet når det gjelder antall arbeidsplasser i kommunen har også bidratt til vekst i servicenæringer og handel. (Se også kapittel om Handel og næringslokalisering).

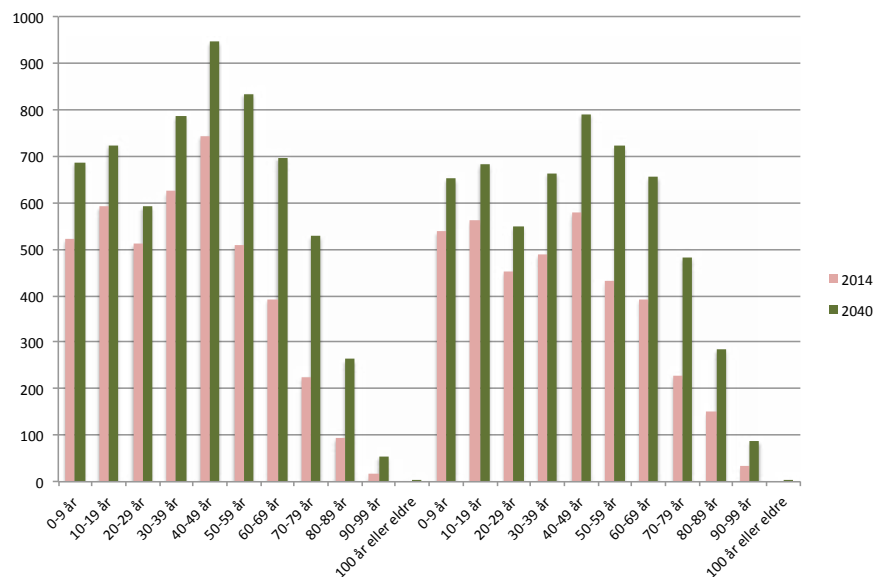


Figur 4: Innvandrere i Ulstein kommune etter region i perioden 2011-2015. Kilde: Fylkesstatistikk / SSB.

Et siste forhold som har stor betydning for boligbehov og strategier for tettstedsutvikling er endringer i befolkningsstruktur. Det er en nasjonal trend at det blir en større andel eldre i samfunnet. Dette henger både sammen med at store barnekull i etterkrigstiden nå blir eldre, men også at vi generelt lever lenger enn tidligere pga helsemessige framskritt.

I figuren under vises prognose for befolkningssammensetning i Ulstein kommune i dag (2014) og i fremtiden (2040) for henholdsvis menn og kvinner.

Som det fremgår av figuren forventes det stor vekst i eldre aldersgrupper, særlig gjelder dette aldersgruppene 50-59 år, 60-69 år, 70-79 år og 80-89 år.



Figur 5: Dagens befolkning (2014) og prognose for befolkningssammensetning (2040) etter kjønn (menn til venstre, kvinner til høyre) og etter 10-års alders-segmenter. Kilde: Statistisk sentralbyrå, 2014.

Oppsummering for videre vurdering av strategier for tettstedsutvikling:

- Det legges til grunn at det fram til 2046 vil bli ca 4000 nye innbyggere i Ulstein kommune.
 - Veksten i aldersgruppen 0-50 år vil bli ca 1600 innbyggere.
 - Veksten i aldersgruppen 50+ vil bli ca 2400 innbyggere.
- Det forutsettes at Ulstein-samfunnet vil evne å omstille seg i nødvendig grad slik at det fortsatt vil være arbeidsplassoverskudd i kommunen i 2046.
- Det legges til grunn at andelen innvandrere i kommunen vil holde seg på dagens nivå eller øke noe fram mot 2046.

3 Boligutvikling og -lokalisering

I arbeidet med strategier for tettstedsutvikling er det lagt til grunn at det blir 4000 nye innbyggere fram til 2046. Prognosen for befolkningssammensetning viser også at en stor andel (2400) av disse vil være i aldersgruppen 50+.

Man kan spørre seg om "aldersbølgen" representerer en utfordring for attraktiv tettstedsutvikling? Vi tror flere eldre kan være en mulighet for ønsket om attraktiv tettstedsutvikling og sentrumsutvikling? Fremtidens eldre vil gjerne ha god økonomi, god helse, vil være aktive forbrukere av kulturopplevelser og tjenester og vil kunne etterspørre nye tjenester. Vi ser allerede fremveksten av nye boligkonsepter (såkalte pluss-boliger) i større byområder, gjerne med resepsjon eller tilgang på ulike service-tjenester.

Nye, framtidige konsept for eldreboliger og eldreomsorg vil kunne godt la seg kombinere med lokalisering i sentrum. For helsetjenesten / hjemmehjelpstjenester vil sentrumslokalisering eller sentrumsnær lokalisering av boliger for eldre kunne innebære mer effektive helsetjenester og mindre reisetid for de ansatte.

Selv om det forventes størst vekst i de eldste aldersgruppene vil det bli vekst i alle aldersgrupper fram mot 2046. Spørsmålet er derfor hvordan man kan

legge til rette for attraktiv boligutvikling i tiden fremover og som gir et variert og mangfoldig boligtilbud til alle innbyggere.

Det vil samlet sett være behov for ca 2000 nye boliger i Ulstein kommune fram til 2046 (forutsatt ca 2 personer pr husholdning). Dette innebærer en boligbygging i størrelsesorden 60-70 nye boliger pr år – omtrent på samme nivå som boligbyggingen har ligget på siste 10 år.

Dagens boligsammensetning og husholdningsstørrelser

Det er i dag (2014) 3345 boliger i Ulstein kommune.

Eneboliger	2378
Tomannsbolig	416
Rekkehus, kjedehus og andre småhus	338
Boligblokk (leiligheter)	213
Sum	3345

Tabell 1: Boliger i Ulstein kommune pr 2014 i ulike kategorier. Bygning for bofellesskap og andre bygningstyper er da holdt utenfor. Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Boligsammensetningen viser at det er en stor andel eneboliger kommunen. Figuren til høyre viser boligsammensetningen og utvikling fra 2006 til 2014 (Kilde: Fylkesstatistikk).

Av figuren fremgår det at andelen eneboliger er høy, men at andelen har sunket noe fra 2006 til 2014. Samtidig har det vært en vekst i andel boligblokk (leiligheter) i samme periode.

Likevel viser statistikken at det fortsatt bygges flest boliger i kategorien eneboliger. Fra 2006 til 2014 ble det bygget 190 eneboliger, 101 tomannsboliger, 93 rekkehus, kjedehus og andre småhus og 167 leiligheter (boligblokk). (Kilde: Statistisk sentralbyrå, 2014).

Figuren under viser trolig bare starten på en utvikling der markedet allerede har begynt å tilpasse seg en ny boliggetterspørsel. Vi tror denne trenden med økt etterspørsel etter leiligheter bare vil fortsette og utvikle seg sterkere i tiden som kommer.

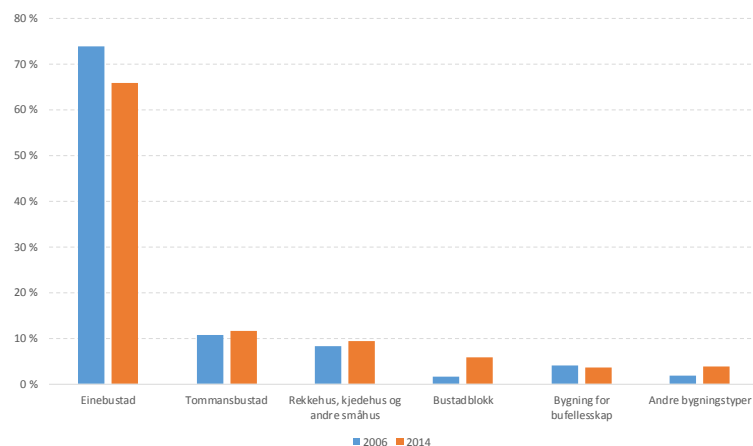
Parallelt med at det ser ut til å bli flere eldre innbyggere har det også vært en endring i husholdningsstørrelser. Dette er også en nasjonal trend, der flere bor alene i lengre perioder i løpet av livet. Det kan være flere årsaker til dette, bl.a. tar mange unge lenger utdanning og det tar derfor ofte lenger tid før unge stifter familie og flytter sammen. Det er også

mange som skiller seg / flytter fra hverandre og som derfor en periode bor alene midt i livet. At flere stadig blir eldre kan også medføre at mange bor alene mot slutten av livet som følge av at en av partnerne lever lenger enn den andre.

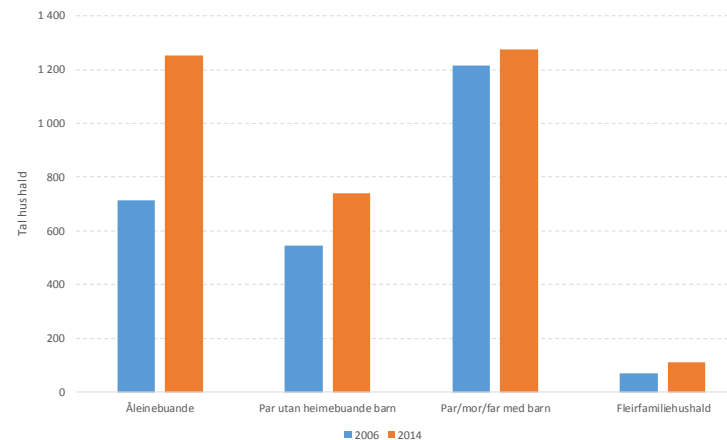
Figuren under viser utviklingen i husholdningsstørrelser i Ulstein kommune i perioden 2006 til 2014. Antall aleneboere har vokst kraftig i denne perioden. Dette skyldes nok også spesielle forhold med arbeidsinnvandring i kommunen i denne perioden og ikke bare generelle utviklingstrekk.

Oppsummering av utfordringer:

- Stor andel eneboliger og få leiligheter.
- Selv om andelen eneboliger er synkende de senere år bygges det fortsatt for mange eneboliger og småhus.
- Forventet vekst i alle aldersgrupper, men sterke vekst i aldersgruppen 50+.
- Forventet fortsatt vekst / høy andel av små husholdninger / aleneboende.



Figur 6: Boligsammensetning i Ulstein kommune i ulike kategorier i 2006 og 2014. Kilde: Fylkesstatistikk.



Figur 7: Husholdninger i Ulstein kommune i ulike kategorier i 2006 og 2014. Kilde: Fylkesstatistikk.

Dagens boligsammensetning er skjev og kanskje er det, som i Lillehammer-regionen, der det allerede er flere som ønsker å bo i leiligheter enn som har tilgang til dette. Mange som i dag bor i eneboliger ønsker egentlig å bo i leiligheter. 69 % av de spurte i Lillehammer-regionen har enebolig, men det er bare 50% som ønsker å bo i enebolig. 11 % av de spurte har leilighet, men hele 27 % ønsker leilighet. 17 % av de spurte ønsker å bo i bolig med et service-tilbud (Kilde: Østlandsforskning 2014).

Vi har ikke grunnlag for å konkludere om at det er tilsvarende avvik mellom eksisterende boligmasse og befolkningens ønsker i Ulstein som i Lillehammer-regionen. Vi kjenner ikke til at det er gjort en tilsvarende boligpreferanse-undersøkelse i Møre og Romsdal. Imidlertid er dagens boligsammensetning i de to områdene relativt like med høy andel eneboliger og lav andel leiligheter.

Samlet sett er det vår vurdering at det vil være stort behov for videre utbygging av leiligheter i Ulstein kommune i kommende år. Dette vil være nødvendig for å kunne tilby hensiktsmessige boliger til egen befolkning i fremtiden. Bygging av leiligheter vil kunne stimulere til flyttekjeder der eneboliger frigjøres for barnefamilier og andre som ønsker å bo i eneboliger.

Økt boligbygging / leilighetsbygging i sentrum av Ulstein vil være positivt for sentrumsutviklingen og mål om byliv. Når flere bor i sentrum vil det redusere avhengigheten til bil, fordi mange daglige gjøremål kan nås til fots. Flere bosatte i sentrum vil også stimulere handel, tjenester, serveringssteder og kulturtilbud i sentrum.

Ønske om økt fortetting, økt arealutnyttelse og transformasjon med leilighetsbygging i sentrum kan gi økt press på eksisterende grøntområder i byggesonen. Befolkningsvekst vil også medføre at grøntområdene benyttes av flere mennesker og belastningen på områdene vil øke. Parallelt med økt tilrettelegging for leiligheter i sentrum bør det være et mål å styrke og videreutvikle den blå-grønne strukturen med god tilgang til sjø, bekker / elver og grønne rekreasjonsområder.

Fortetting og transformasjon må skje med kvalitet. Utvikling bør skje først og fremst der det i dag er lav utnyttelse av eksisterende byggeområder, på "grå" arealer og i områder som har mistet kvaliteter pga endringer i samfunnet.

Boligbygging, fortetting og transformasjon i sentrum kan være mer komplisert enn tradisjonell feltutbygging på ubebygde mark. Det vil være ønskelig å gå gjennom plankrav til boligbygging i sentrum for å sikre at det blir tilstrekkelig økonomi til å gjen-

nomføre nye byggeprosjekter. Dette innebærer å vurdere hvilke krav som settes til parkering pr boenhet, samt krav til lek og uteoppholdsareal. Det er grunn til å anta at bilhold vil være noe lavere i sentrum enn i andre deler av kommunen. Samtidig vil det være mulig med stordriftsfordeler ved utvikling av felles parkeringsanlegg (se også kapittel om parkeringsløsninger). Når det gjelder krav til lekeareal og uteoppholdsareal kan det i sentrum være ønskelig å sikre samlet områdekvalitet heller enn at hvert enkelt byggeprosjekt må oppfylle alle plankrav.

Forslag til strategier på kort sikt:

- I større grad legge til rette for leilighetsbygging i sentrum og sentrumsnært.
- Gjennomføre en boligpreferansestudie i Ulstein kommune / Møre og Romsdal fylke.
- Gjennomgå bestemmelser og retningslinjer for parkering og andre plankrav (f eks krav til lek og uteoppholdsareal) knyttet til boligbygging i kommuneplanens arealdel for sentrumsbebyggelse og etter hvert i nye reguleringsplaner i sentrum.

4 Næringslokalisering og utvikling av handel

Dagens situasjon / statistikk

Opplysninger og statistikk fra fylkeskommunens «Forslag til regional delplan for attraktive byer og tettsteder: Senterstrukturplan for Møre og Romsdal 2014-2020»:

- Ulstein-regionen ligger helt i landstoppen – foran hovedstadsregionen - som innovativ region, målt som bl.a. bedriftenes innovasjonsressurser og resultater.
- Ulsteinvik er regionalt senter i en delregion sammen med Ørsta, Volda og Fosnavåg. Disse byene/tettstedene bør kunne utvikle funksjoner for sitt handelsomland uavhengig av kommunegrensene, men i samforståelse med nabokommunene.
- Ulsteinvik er et relativt stort handelsknotepunkt som trekker til seg handel fra et større handelsomland.
- Sammen med Ålesund, Molde, Kristiansund ligger Ulstein på topp i Møre og Romsdal med over 85 000 kroner i omsetning per innbygger.

4.1 Næringslokalisering; rett virksomhet på rett sted

I mange by- og tettstedsområder er det mangelfulle bestemmelser om næringslokalisering i kommuneplanens arealdel. Arealstrategiene kan derfor fremstå som ufullstendige og det vil være behov for utdypende / mer detaljerte planarbeider for å sikre ”rett virksomhet på rett sted”. F eks er kontorvirksomheter sterkt transportgenerende og lokalisering av slike virksomheter må ses i sammenheng med strategier for attraktiv og levende byutvikling, kollektivtilbud og parkeringsbestemmelser for nybygg. Tilsvarende må det legges arealmessig til rette for plasskrevende næringer som i større grad er avhengig av god tilgang til overordnet vegnett. ”Rett virksomhet på rett sted” må gjenspeiles i kommunens arealstrategier – gjerne felles strategier for flere kommuner i en hel region.

Utfordringer

For Ulstein kommune og næringslivet kan det være aktuelt å utvikle kontorarbeidsplasser i sentrum heller enn å bygge kontorarbeidsplasser på verftsområder eller i andre næringsområder. Kontorarbeidsplasser i sentrum kan gi grunnlag for annen nærings- og handelsvirksomhet, f eks café- og restaurantdrift. Kantinedrift i næringsområder gir ikke samme tilskudd til sentrums- og stedsutvikling.

I kommuneplanens arealdel fremgår det at service- og tjenesteytende næringer i senere tid har blitt spredd på mange lokaliteter. En slik spredning er i utgangspunktet ikke ønskelig, men ettersom personlig fram møte ikke lenger er like ofte påkrevd, rammer ikke ulempene med slik spredning like mange som tidligere. En slik spredning rammer imidlertid sentrumsutvikling og grunnlaget for byliv. Trenden med spredning av tjenesteytende funksjoner bør snus.

4.2 Handels- og sentrumsutvikling; vekst på sentrums premisser

Nye handelskonsepter og bransjeglidning utfordrer ofte gjeldende forsøk på å styre og regulere lokalisering av handel. Detaljhandel er svært viktig for levende by- og tettstedssentra. En region bør ha samordnede strategier for tilrettelegging for handel. Nye handelskonsepter som ”Big-Box” og ”Outlets” er arealkrevende og ofte med store arealer til overflateparkering, varene er imidlertid ikke nødvendigvis arealkrevende. Bransjeglidning kan gjøre det vanskelig å definere hvilken type handel en virksomhet består av. Her vil det være viktig å utvikle arealstrategier i takt med utviklingen av nye handelskonsepter og også slik at næringslivet gis forutsigbare rammevilkår. Dersom slike handelskonsepter

skal tillates kan det være aktuelt å begrense antall steder slike konsept skal tillates. Likebehandling innenfor en region vil være ønskelig.

Utfordringer

Sentrumsutvikling er ofte mer krevende enn å utvikle arealer i nye næringsområder. I sentrum må det godt samarbeid til mellom grunneiere, utbyggere / utviklere og kommunen som setter rammer for arealutvikling. Arealer og bygningsmasse må utvikles slik at ønskede handelskonsept kan etableres.

Attraktiv sentrumsutvikling: Hvordan kan man utvikle plangrunnlaget slik at gate-strukturer og torg/plasser (møteplasser), heller enn enkeltbygg blir strukturerende for sentrumsutviklingen? For Ulsteinvik kan det være vel så viktig å legge til rette for en bygningsmasse med større volum; som grunnlag for mer innhold i sentrum, enn å legge granitt i gatene. Boligutvikling i sentrum vil også kunne styrke sentrumshandelen. Retningslinjer og bestemmelser for arealbruken kan sikre levende fasader i 1. etasje.

Hvor i sentrum skal det legges spesielt til rette for handelsutvikling? Et levende handelssentrum bør ikke være for utflytende og strekke seg over for lange avstander. Det bør være gangavstand mellom handelsområdets ytterpunkter.

Momenter fra ungdomsverksted 01.04, møter 18.04 og idéverksted 19.04

Ungdommen ønsker seg mer handel: Shoppinggate/gågate i Bjørndalveien, større kjøpesentre, flere/nye restauranter, utesteder, fastfood-steder.

Handelsstand og næringsliv ønsker å samarbeide mer og skape mer aktivitet. Det er for mye konkurranseløp mellom butikkene i sentrum og kjøpesentrene. Man bør ha felles åpningstider. Man burde tenke og planlegge sentrum som et kjøpesenter. Hvordan legge flere aktiviteter tidsmessig i sammenheng mellom Ulstein Arena og sentrum slik at den samlede aktiviteten øker.

Selv om flere handler på internett om 30 år, vil Ulsteinvik fortsatt være en sosial by. (Men Blåhuset vender seg innover). Derfor er det viktig å utvikle tjenester, bespisning mv. i sentrum og tett med kontorer.

I den videre sentrumsutviklingen må det utvikles en visjon for Ulsteinvik om hva sentrum skal være. Man må bl.a. definere sentrum – for

eksempel fra Blåhuset til Amfi og arbeide for fortetting og transformasjon, og det må utvikles klare kriterier og krav for sentrumsutviklingen. Dette må kunne ut i en helhetsplan for sentrum.

Andre konkrete tiltak som ble nevnt: Fullføre Sjøsidan med brygger mot sjøen helt til småbåthavna, flytte gjestehavna til sentrum, knytte kultur og handel sammen (Blåhuset til Arena Ulstein), regulere parkering for kontoransatte og butikkunder, men avvente betalingsparkering.

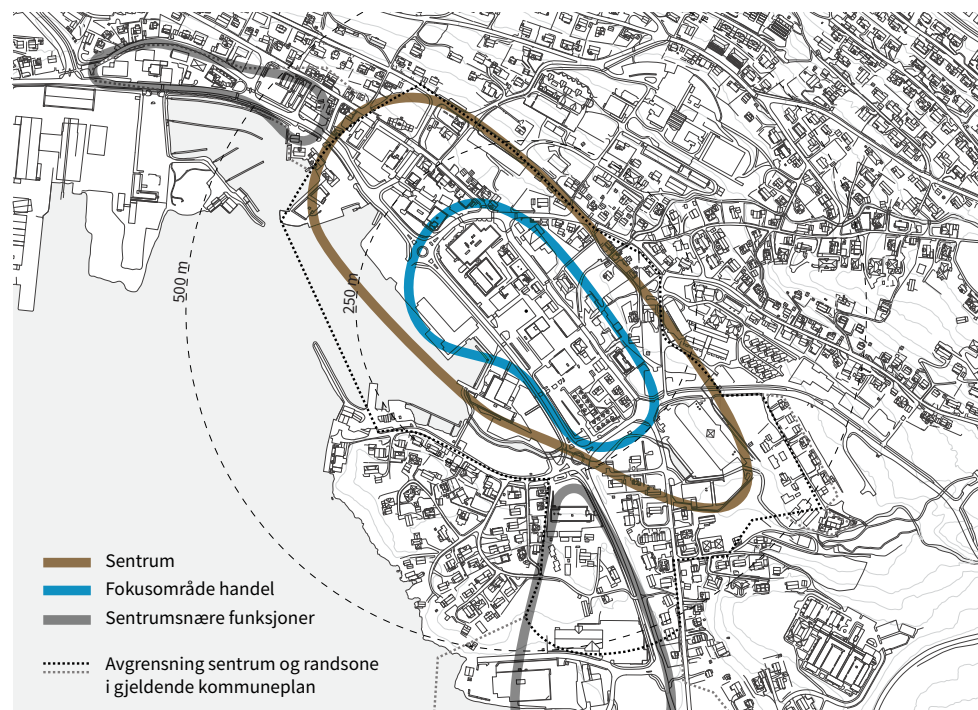
Flere boliger i sentrum gir levende sentrum, og kontorarbeidsplasser bør lokaliseres til sentrum, for eksempel om man får Rolls-Royce tilbake til Ulsteinvik. Institusjoner/etater som folk skal besøke, må plasseres i sentrum, og det bør komme kaféer/restauranter i ulike priskategorier som må kunne holde oppe søndager som hverdager, og Hurtigbåt/cruisetraffikk bør komme til Ulsteinvik.

4.3 Avgrensning av sentrum

Verkstedene viste stort engasjement og enighet om å satse på sentrum og styrke sentrum som felles arena og møteplass i kommunen.

Figuren under oppsummerer, etter vår vurdering, mange av ønskene for sentrumsutvikling. Sentrum oppfattes å være i området mellom Amfi og

et stykke forbi Rådhuskvartalet. Fokusområde for framtidig handelsvekst bør ikke være for stort, gjerne avgrenset av den blå streken; i kvartalene mellom de to rundkjøringene i sentrum fra Blåhuset til Amfi og inkludert tosidig utnyttelse av Bjørndalvegen. I sistnevnte gate kan det med fordel legges til rette for tosidig utnyttelse med mindre butikker, nisjebutikker, utstillingslokaler, cafeer og liknende med ulike publikumsrettede servicefunksjoner.



Figur 8: Avgrensning av sentrum og andre funksjoner. Illustrasjon: Civitas

Tilrettelegging og lokalisering av ulike typer handel

Detaljhandel og dagligvarer: I fokusområdet for handel bør det først og fremst legges til rette for detaljhandel inkludert dagligvarehandel. Arealer i 1. etasje bør ha åpne fasader med publikumsrettede funksjoner. Dette utelukker ikke at noen handelslokaler også kan være utenfor dette området, men i all hovedsak bør handelsområdet ha begrenset utstrekning, både mht å ivareta ønske om byliv og for å redusere behovet for bruk av bil. Reisevanestudier viser at bil kan bli benyttet selv på korte turer, det er ønskelig å utvikle sentrum slik at man etter å ha parkert beveger seg til fots mellom ulike målpunkt i sentrum.

Evt dagligvarehandel ellers i Ulsteinvik, utenfor sentrum, bør begrenses til mindre butikker som er ment å kun være strøksbetjenende.

Kjøpesentra: I Ulsteinvik er det ikke ønskelig å etablere andre større kjøpesentre enn de eksisterende. De eksisterende (Blåhuset og Amfi) kan imidlertid gis vekstvilkår der de er og med visse forutsetninger. Øvrig vekst i detaljhandel bør søkes realisert i første etasje / evt også andre etasje i ny kvartalsstruktur innenfor foreslått fokusområde for handel.

Når det gjelder handel med plasskrevende (store) varer kan dette lokaliseres utenfor sentrum.

Plasskrevende varer: Tilrettelegging for handel med store varer; bilforretninger, trelast, plantesentre og lignende, kan lokaliseres i andre næringsområder (f eks i Saunesmarka eller ved Rema/Coop).

Arealkrevende varer: Tilrettelegging for andre arealkrevende varegrupper; brune-, hvitevarer, møbler og andre interiørvarer må gjerne lokaliseres i tilknytning til sentrum eller rett utenfor fokusområdet for handel. Slike handelsvirksomheter krever ofte litt større lokaler og er mer bilbasert enn annen handel, det er derfor ikke alltid mulig å finne lokalitet for disse i sentrum, selv om det er ønskelig å ha virksomhetene i nærheten slik at de kan bidra til å styrke sentrum som handelsdestinasjon. Alternativet er ofte at slike virksomheter lokaliseres i nærheten av evt bilbaserte detaljhandelssentra utenfor sentrumsområder. Dette er lite ønskelig med tanke på å styrke sentrumshandel. Alternativet til å tillate slike handelsvirksomheter til å lokalisere seg sentrumsnært er å kreve at slike virksomheter skal være i sentrum. Innenfor denne kategorier handel er ”bransjeglidning” en stor utfordring. Innslag av detaljvarer kan være til dels stort i butikker som tradisjonelt har hatt renere varegrupper.

Tilrettelegging og lokalisering av ulike typer næringsvirksomheter

Prinsippet ”rett virksomhet på rett sted” (ABC-prinsippet) er basert på lokalisering avhengig av virksomheters mobilitetsprofil og arealers tilgjengelighetsprofil for ulike transportmidler.

Kontor: Det er ønskelig å lokalisere virksomheter med mange ansatte og mange besøkende pr. arealenhet sentralt i sentrum og nær kollektivknutepunkt. Slik lokalisering vil både bidra til byliv og legge til rette for at både ansatte og besøkende enklere kan reise kollektivt. Kontor er en typisk virksomhet i denne kategori (A).

Industri: Andre virksomheter som har få ansatte og få besøkende pr arealenhet og som samtidig er bilavhengig bør lokaliseres til næringsområder med god tilgang til overordnet vegnett. Industri, logistikk, verksted og lagervirksomhet er typiske virksomheter i denne kategori (C). Saunesmarka kan være egnet lokalisering for slike virksomheter.

Annen næring: Mellom disse to kategoriene (A og C) finnes det mange virksomheter (B) som ikke passer helt i den ene eller andre. Disse virksomhetene finner man gjerne både i og utenfor sentrumsområder eller særlig i overgangssoner mellom sentrumsområder og tettstedsbebyggelsens ytre avgrensning. Området vest for sentrum, området ved Europris, Rema-området og til dels Saunesmarka.

Forslag til tiltak på kort sikt

- Etablere tydeligere bestemmelser i kommuneplanens arealdel om i hvilke typer næringsområder ulike typer næringsvirksomhet kan lokaliseres, jf. ABC-prinsippet / ”rett virksomhet på rett sted”.
- Stanse spredning av tjenesteytende funksjoner og heller lokalisere slike funksjoner i sentrum.
- Etablere tydeligere bestemmelser i kommuneplanens arealdel om hvor ulike typer handelskonsepter kan tillates etablert; herunder skille mellom detaljhandel (sentrum), dagligvarer (sentrum og strøksbetjening), arealkrevende varer (i / nær sentrum) og plasskrevende varer (utenfor sentrum).

Forslag til tiltak på lengre sikt

- Utarbeide en områdeplan for sentrumsutvikling med tydelige rammer for helhetlig sentrumsutvikling og med funksjonsblanding; både boliger, handel, kontor, kultur og servicevirksomheter.

5 Transport og parkeringsløsninger

5.1 Transport

Statistikk

Inn- og utpendling

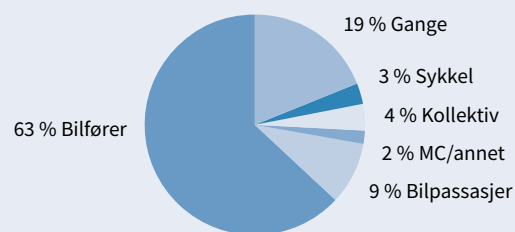
Ulstein har arbeidsplassoverskudd. I 2014 var det bort i mot dobbelt så mange innpendlere til kommunen som utpendlere fra kommunen. Utveksling av pendlere var størst til Hareid og Herøy. Halvparten av pendlingsreisene går Fv61 mot Hareid og halvparten over Garne-skrysset mellom Fv61/Fv653.

Kommune	Innpendling	Utpendling	SUM
Ålesund	290	170	460
Sande	110	190	300
Herøy	520	250	770
Vanylven	50	-	50
Hareid	770	360	1130
Ørsta	190	50	240
Volda	130	90	220
SUM	2060	1110	3170

Tabell 2: Arbeidspendling. De viktigste strømmer av pendlere inn til Ulstein og ut fra Ulstein til nabokommuner uttrykt i antall arbeidstakere med bosted og arbeidssted i ulike kommuner.

Reisemiddelfordeling

Det foreligger ingen lokal reisevaneundersøkelse for Ulstein, men for tettsteder og kommuner av denne størrelsen sier nasjonal reisevaneundersøkelse 2013 følgende om de bosattes reisemiddelvalg for daglige reiser:



Bilvegnettet

De aller fleste benytter bil i Ulstein fordi det er praktisk og komfortabelt, og fordi det fortsatt er godt med parkeringsplasser i sentrum nær aktuelle målpunkter. Ingen av strekningene eller vegkryssene på det kommunale vegene i Ulsteinvik er i dag overbelastet med tanke på kapasitet på sommerføre. Noen av vegene har likevel stigningsforhold som reduserer kapasiteten på vinterføre. Det har vært utbedringer av det kommunale vegnettet de siste år. Ombygging av Sjøgata med rundkjøringer, innsnevring av vegbanen og opphøyde gangfelt har bidratt til å øke trafiksikkerheten og samtidig redusere køproblemer i rushtrafikken. Ferdigstilling av samlevegene Holvekerdalen og Øvrevegen har bidratt til en viss differensiering av vegnettet i boligområdene. Den største utfordringen knytter seg til utbedring av Skulevegen slik nylig vedtatt reguleringsplan viser med endring av kryssene med Bakkegata og Gjerdegata og litt justert vegtrasé.

Ulstein kommune har en CONTRAM trafikkmodell for vegnettet i Ulsteinvik, sist oppdatert i 2008. Dette er et nyttig verktøy for å analysere virkninger på biltrafikken ved endringer i arealbruk (utbygging) og/eller endringer i vegnettet. COWI modellberegnet framtidig vegnett i 2010 og konstaterte at dette fungerer godt fram til ca. 2030. Men trafikkprognosen

som ble brukt var nok noe lav ut fra forventet vekst i befolkning og regionalt arbeidsmarked. For eksempel skulle trafikkvolumet på Fv61 sør for Strandkrysset ifølge prognosene bli 9.500 kjt/døgn ÅDT i 2028, men har allerede kommet opp i 9.300 i 2015. At Eikesundsambandet ble gratis i 2014 kan ha bidratt til den raskere veksten. Mer aktivitet i sentrum og flere kontorer og boliger i framtiden kan også bidra til en vesentlig sterkere vekst i biltrafikken enn prognosene fra 2010 viste.

For øvrig ligger ÅDT i 2015 ifølge Statens vegvesen på Fv61 mot Hareid grense på 7.500 og i Strandveien/Sjøgata i sentrum på 7.900, mens den i vestre del av Sjøgata er nede i 2.000. Vegnormalene sier at maksimal trafikk på tofelts bygate er 15.000 kjt/døgn eller 1.350 kjt/t når maks time er 9 % av ÅDT. Kapasiteten reduseres imidlertid med mange kryss, avkjørsler og fotgjengeroverganger. Strekningen Sauneset – Strandkrysset har mange avkjøringer og kryss og COWI antyder enten en parallell sekundærveg som kan avlaste Strandvegen eller at deler av strekningen blir gjort om til fire felts veg. Vi mener dette kan komme i konflikt med gang- og sykkelveg som går parallelt med fylkesvegen på denne strekningen. Derfor vil vi anbefale i første omgang å redusere antall avkjørsler og samle flere avkjørslene til én.

På lang sikt kan det være hensiktsmessig å følge rådet fra COWI om at kommunen i dialog med Statens vegvesen bør legge planer for å sikre arealer slik at det blir mulig å gjennomføre nødvendig opprusting av denne strekningen på Fv61, og vi vil tilføye som også inkludere gang- og sykkelveg eller separat gangveg og sykkelveg

COWI antyder også at Sjøgata bør vurderes omgjort til tre felt eller fire felt for å holde trafikkbelastningen nede i sidegatene til Sjøgata. Vi mener at en utvidelse av Sjøgata i bredden ikke bare kan bli en uønsket barriere mellom sentrum og sjøfronten, men er også uaktuell. Trafikkbelastningen på denne strekningen vil ikke kunne gå opp fra dagens 7.900 kjt./døgn til 15.000. Vekst i personbiltrafikk i Ulsteinvik bør også dempes i tråd med nasjonalt mål for byområder om nullvekst i personbiltrafikk og at veksten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Et slikt mål er neppe realistisk for Ulsteinvik, og for å dempe veksten i biltrafikk her bør man nok også satse på flere virkemidler - inklusive bildelingsordninger og kompiskjøring/samkjøring. Dette kan bli en del av framtidens delingsøkonomi med apper på mobiltelefon som gir rask og «sømløs» kopling mellom etterspørsel og tilbud av transport, inklusive deling av transportkostnader.

Kollektivtrafikk

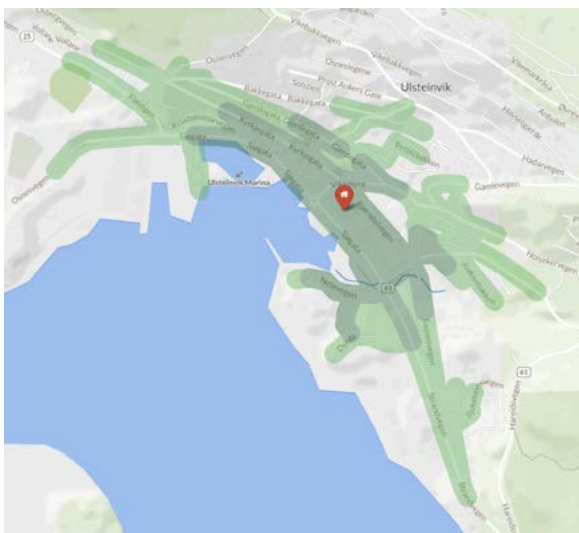
Lokale bussforbindelser blir i stor grad benyttet til skolebarnkjøring. Bakkebyruta er lokal ringbuss/skolebuss gjennom boligområdene og til sentrum som på hverdager har timesavganger morgen og ettermiddag og hver annen time midt på dagen. Rute avsluttes for dagen ved 17-tiden, og kjøres bare på skoledager. Bussruter med flere avganger i løpet av dagen går mellom Hareid og Ulsteinvik og til/fra Larsnes og Fosnavåg, samt til/fra Ørsta og Volda og enkelte avganger videre i retning Oslo. Det går også enkelte arbeidsbusser til og fra verftene morgen og kveld. Busstilbudet lokalt er først og fremst for skolebarn og personer uten bil. Det er et klart ønske lokalt om et bedre tilbud med Bakkebyruta, gjerne med en mindre buss for å kjøre i boligvegene.

Det er en kollektivterminal med bussoppstillingsplasser i sentrum ved Sjøgata. Denne tar begrenset plass og har en nyttig funksjon for passasjerer som venter og for bussruter som regulerer (kommer à jour med rutetabellen). Det er laget et nytt kollektivknutepunkt ved Garneskrysset mellom Fv61 og Fv653 mot Eiksund. Her kan det legges opp til takting (busser i alle fire retninger møtes samtidig) og gi mulighet for økt antall avganger for flere av rutene.

Sykkel og gange

Ulstein er en kommune der det ligger godt til rette for å ta seg fram med sykkel og gange i mange situasjoner. Her er korte avstander mellom målpunkter og topografien er overkommelig selv om høydeforskjellene fra sentrum og opp til Øvrevegen er betydelig. Det er gjennomgående sykkelveger i Ulsteinvik, noe mindre sammenhengende utover i grendelaga.

Gang- sykkelvegnettet langs fylkesvegene er mangelfullt. Skal en inn til sentrum fra kretsene rundt,



Figur 9: 10-minutters rekkevidde i rolig tempo til fots (4 km/t, mørk grønn) og på sykkel (8 km/t, lys grønn). Kilde: Sykledit.no

må en, med unntak av fra Hasund, oppholde seg på dels sterkt trafikkerte gjennomfartsårer. Også gangvegnettet i sentrum er mangelfullt utbygget, men i stor grad regulert. I boligområdene er det flere snarveger og smett som det er viktig å verne om.

«10-minutters-byen» brukes som en visjon for den levende og kompakte byen der det viktigste kan nås innen 10 minutter til fots eller på sykkel.

Handelsfunksjoner i Ulsteinvik kan nås innen 10 minutters gange, og de fleste arbeidsplasser er lokalisert primært med 10 minutters gange, sekundært med 10 minutters sykkel. En stor del av nye boliger er planlagt lokalisert innen 10 minutter med sykkel.

Sykling i de bratte motbakkene fra sentrum og opp til boligområdene og til Høddvoll er krevende. El-sykler vil kunne bedre forholdene betraktelig. På det mer flate området i sentrum og til begge sider er imidlertid sykling både med og uten el et aktuelt alternativ til å bruke bil. Vind og vær gjør selvsagt sykling noe mer utfordrende i Ulsteinvik enn i andre norske byer. Studie av suksesskriterier for økt sykling i inn og utland viser imidlertid at værforhold spiller en liten rolle i forhold til tilrettelegging for sykling og utvikling av en sykkelkultur. (Civitas: «Klimaeffekt av økt sykling og gåing, og suksesskriterier for økt sykling». Rapport til samferdselsdepartement. 2012.)

Forslag til tiltak på kort sikt

- Bygge ut ferdig regulerte gangveger og fortau i og nær sentrum.
- Sette i gang planlegging av sykkelvegnettet med prioritering av tiltak.
- Påvirke fylkeskommunen for å få et bedre tilbud (høyere frekvens og lengre driftstid) for Bakkebyruta
- Lage plan for sanering av avkjørsler og vegkryss på Sjøgata mellom Saunesosen og Strandkrysset.
- Lage mål om å ta mest mulig av veksten i lokal persontrafikk i Ulstein med kollektivtrafikk, sykkel, gange og kom-piskjøring/samkjøring, for eksempel at biltrafikkveksten skal være vesentlig mindre enn befolkningsveksten.

Forslag til tiltak på lengre sikt

- Bygge ut sykkelvegnettet med separate løsninger for syklende.
- Sanere avkjørsler mellom Saunesosen og Strandkrysset.

5.2 Parkeringspolitikk

Dagens parkeringssituasjon i Ulsteinvik

Parkeringssituasjonen i Ulsteinvik sentrum har lenge vært et hett diskusjonstema. Kommunen har tatt opp spørsmålet i flere omganger, bl.a. i 2007 med en parkeringsutredning i egen regi og i 2013 med en utredning ved Asplan-Viak om parkeringspolitikk generelt og avgiftsparkering spesielt.

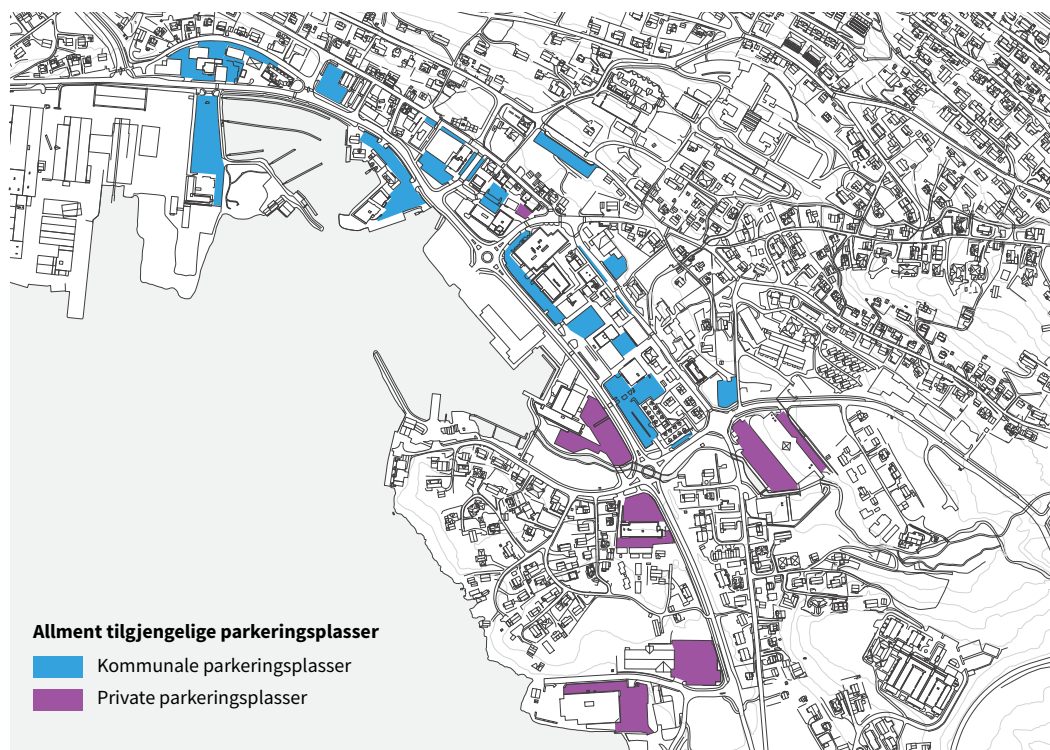
Basert på registreringer foretatt av Asplan-Viak i 2013 finner vi at Ulsteinvik har 1763 allment tilgjengelige parkeringsplasser i sentrum. 795 av disse er knyttet til forretninger, resten er kommunale. Sammenligningen med Gjøvik viser at Ulsteinvik har et meget godt parkeringstilbud i form av antall plasser. P-plassene i Gjøvik er tidsbegrenset, dels gratis og dels med en relativt lav avgift. Ulsteinvik har bare 1/4 av innbyggertallet i tettstedet sammenlignet med Gjøvik, men likevel godt over halvparten av antall parkeringsplasser.

	Gjøvik inkl. kjøpesenteret	Ulsteinvik inkl. Amfi, Rema
Bosatte i tettstedet	19.000	5.400
Areal sentrum (dekar)	280	230
Kommunale plasser	870	968
Private plasser	2094	795
Sum	2964	1763

Tabell 3: Sammenligning av antall allment tilgjengelige parkeringsplasser i Gjøvik og Ulsteinvik.

Sted	Kommunale	Private	Sum
Småbåthavna	251	37	288
Sentrum	717	124	841
Amfi		225	225
Sjøborg og Europris		160	160
Rema, Coop		249	249
Sum	968	795	1763

Tabell 4 og figur 10: Allment tilgjengelige kommunale og private parkeringsplasser i Ulsteinvik sentrum i ulike områder. Illustrasjon: Civitas



Undersøkelsen fra 2007 viser at utnyttingsgraden for parkeringsplasser i Ulsteinvik sentrum ligger på mellom 50 – 70 %. Enkelte plasser har høyere utnyttingsgrad enn andre, men om en er villig til å bevege seg litt er det ikke så langt en må gå for å parkere.

Det er i dag så godt som ingen regulering av parkeringen i Ulsteinvik sentrum. Noen steder er det en tidsbegrensning på to timer, men overskridelser kontrolleres veldig sjelden. I praksis kan folk stort sett parkere der de vil og hvor lenge de vil, med noen unntak som for eksempel handicaplasser. Dette fører til at langtidsparkerende arbeidstakere kommer "først til mølla". Andelen plasser som er igjen til korttidsparkering blir lav, og de korttidsparkerende forskyves til mer perifere plasser med lenger gangavstand til butikker, service og annet. Dette svekker trolig de mest sentrale delene av sentrum i "kampen" om kundene.

Parkering og sentrumsutvikling generelt

Tradisjonelt har ikke parkering blitt sett på som et viktig virkemiddel for å styre byutviklingen. Restriksjoner på parkering møter også gjerne motstand fra befolkning og næringsliv. Dette kan være grunn til at det ikke er tradisjon for sterk styring eller begrensning av parkeringstilbudet i mellomstore norske byer. Krav til utbygger om etablering av tilstrekkelig antall plasser (minimumsnorm) ved nye bygg og et

økende antall parkeringsanlegg i sentrum eiet av private aktører, har ført til at kommunenes styringsmuligheter gradvis er blitt redusert. Kommunene kan i hovedsak bare fjerne parkeringsplasser, eller endre bruken av eksisterende parkeringsplasser hvis plassene er offentlig eid eller P-tomter ikke har tilstrekkelig tillatelse til bruk som parkering.

Etterhvert som bilbrukens virkninger på sentrums-miljø, helse, arealbeslag mv. er blitt erfart, har det oppstått et behov for å finne fram til en aktiv parkeringspolitikk som balanserer behov for biltilgjengelighet med behovet for et godt sentrumsmiljø. Det er bl.a. følgende utfordringer:

- Parkering legger beslag på mye areal i bysentre. Slike arealer kan alternativt brukes til utbygging og derved en sterkere konsentrasjon av boliger og virksomheter i sentrum.
- Et sentrum som domineres av kjørende og parkerte biler er i seg selv et lite attraktivt sted å oppholde seg.
- Et billig og rikelig parkeringstilbud vil friste mange som bor sentralt til å benytte bil også på korte turer som like gjerne kunne vært gjennomført til fots eller med sykkel.

Sentrums rolle kan styrkes ved å gjøre det mer attraktivt å oppholde seg der. Dette kan oppfylles

med en bedre styring av biltrafikken. Samtidig er det viktig at biltilgjengeligheten for handlende og besøkende ikke svekkes for sterkt. Eksterne kjøpesentra med gratis parkering er en sterk konkurrent til handel i sentrum. Både parkeringstilbudet (antall plasser, korttids-/langtids-, pris) og lokalisering av tilbudet er sentrale virkemidler for å tilrettelegge for mer byliv i sentrumsområder.

Praktisk kapasitet for et parkeringsanlegg vil være lavere enn antall plasser. Belegget bør ikke overstige 85 % i gjennomsnitt over dagen, og 95 % i en makstime. Da vil det oppleves som fullt selv om det likevel er mulig å finne ledige plasser. Men med app på mobiltelefon og sensorer i parkeringsanlegg kan man i nær framtid kunne tenke seg at praktisk kapasitet vil øke til 95 % i snitt over dagen.

Ulike parkeringsmarkeder gjør situasjonen komplisert. En helhetlig parkeringspolitikk må omfatte ulike delmarkeder:

- Boligparkering
- Arbeidsplassparkering
- Kundeparkering (innkjøp, tjenester, mv.)
- Parkering knyttet til fritidsaktiviteter
- Besøksparkering
- Parkering for varetransport
- En rekke andre formål

Sambruk av parkeringsplasser kan redusere behovet for det totale antall plasser. I følge TØI (2012) viser erfaringer fra både Norge og Sverige at det er blitt en reduksjon på 30 % ved sambruk. Utforming av parkeringsplasser bør være estetiske. Det kan kreves at deler av arealet skal være beplantet. Det kan også kreves at alle eller en andel av plassene legges under bakken eller i parkeringshus.

Tradisjonell og moderne parkeringspolitikk

Til nå har parkeringspolitikken i norske byer vært å dekke etterspørselen etter parkeringsplasser i ulike deler av byen og for ulike formål. Etterspørsel etter gratis parkeringsplasser eller plasser med lav avgift og det reelle behovet er to ulike ting. Spørsmålet

bør derfor reises om hva som er det faktiske behovet og hvordan dette i så fall kan møtes. Å fastsette det reelle behovet kan ofte være meget vanskelig. Ved gratis parkering eller lave avgifter vil det lett bli et overforbruk. Bruk av prismekanismen og samtidig kontroll med belegget, er et middel for å nærme seg det reelle behovet.

Utvikling av en parkeringspolitikk for Ulsteinvik

I Ulsteinvik har kommunen hånd om parkeringen både vest og øst i sentrum. Dette er en gunstig situasjon som ikke er så vanlig i norske byer. Det finnes ulike reguleringsmekanismer for parkering så som tidsbegrensning med og uten parkeringsavgift, lik avgift for hver time (flat takst) og økende avgift etter

første timer (progressive takster). En tilsynelatende utfordring er at innføring av regulering eller avgift i sentrum kan gi Amfi og Rema-Coop en fordel ved at det der forblir fri parkering. Mer sannsynlig er det at disse forretningene etter hvert vil finne det hensiktsmessig å tilpasse seg kommunens parkeringsregulering for blant annet å hindre at deres plasser tas opp av langtidsparkerende.

Asplan Viak 2013 anbefaler at parkeringspolitikken i første omgang rettes mot å fjerne noe av langtidsparkeringen i sentrum, og flytte den til områder med mindre behov for kundeparkering. En effekt av at dette kan imidlertid bli at parkeringspresset i sentrumsnære boligområder øker, slik at det oppstår et behov for boligsoneparkering, dvs. at bare de som bor i sonen gis parkeringstillatelse.

Asplan Viak anbefaler inndeling i en indre parkeringssone som omfatter sentrum, og en ytre sone som omfatter Båthavna, Arena Ulstein-området og Rema-Coop. I indre sone er det behov for å frigjøre plasser til korttidsparkerende kunder, og der innføres progressiv avgift. I ytre sone vil langtidsparkering fortsatt være akseptabelt, men mot en lav avgift.

Diskusjonene på verkstedet viste en klar interesse for å finne måter å skille korttidsparkering fra lang-

Gammelt parkeringspolitikk	Moderne parkeringspolitikk
Parkering er et sosialt gode	Parkering er ingen rettighet
Etterspørselen er gitt	Etterspørselen er elastisk
Flere plasser er bedre	For mange plasser like galt som for få
Greit at kostnadene skjules	Brukerbetaling som reflekterer kostnadene
Tradisjonelle løsninger	Innovasjon (apper og lignende)
Parkeringsstyring er siste utvei	Styring for å fremme effektiv bruk
Prising så kapasiteten utnyttes	Prising så det alltid er ledige plasser
Tidsbegrensninger for turnover	Prismekanismen for å sikre turnover

Tabell 5: Tradisjonell og moderne parkeringspolitikk. Kilde: Virke og liveablecity.no

tidsparkering. Av spørsmål som ble reist var: Er det tilstrekkelig med kampanjer mot de langtidsparke- rende? Kan man teste ut ved gradvis innføring av regulering? Kanskje man skal ha gratis parkering i P-hus den første tiden for tilvenning? Tidsbegrens- ning to timer eller gratis første to timer? Begge ord- ninger vil kreve håndheving for at reguleringen skal virke. Kan deler av inntekter fra avgifter og gebyrer

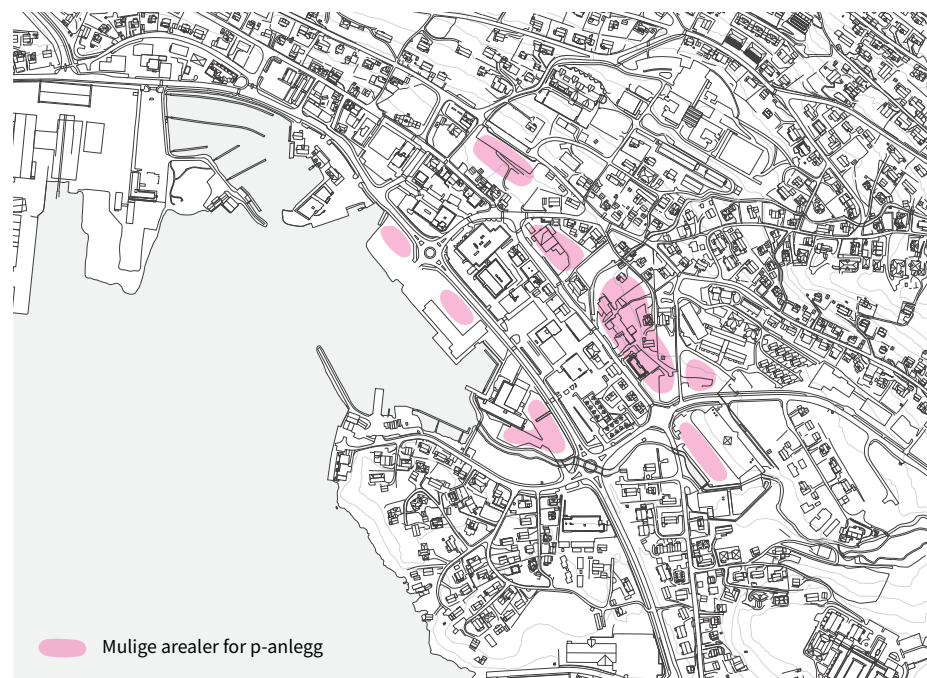
gå inn i et fond for kultur og idrett og ikke kun bin- des til bygging av flere parkeringsplasser?

Ungdommen ønsker at store parkeringsflater skal bort og at det bygges parkeringshus i sentrum. Arena Ulstein bygges med et antall parkerings- plasser i underetasje og på bakken. Andre aktuelle steder for å bygge parkeringshus kan være inn i

skråningen i østkanten av Bjørndalvegen. Nærmere sjøen vil det bli dyrere å etablere p-hus som ligger så lavt at sjøvann trenger seg på. På Sjøsidea forut- setter reguleringsplanen en slik løsning, men en må nøye vurdere kost/nytte for lavtliggende parke- ringkjellere. Figuren under viser mulige arealer for etablering av p-anlegg.



Figur 11: Asplan Viaks forslag til parkeringssoner i sentrum.



Figur 12: Mulige arealer for etablering av p-anlegg i sentrum. Illustrasjon: Civitas

Parkeringsnormer

Ulstein har parkeringsnormer for oppføring av nye bolig- og næringsbygg som ligger noe over det som i dag drøftes i små og mellomstore byer i Norge, og Ulstein mangler nesten helt krav til sykkelparkering. Minimumsnormer skal sikre at utbygger sørger for et tilstrekkelig antall parkeringsplasser på egen grunn. Men parkeringsnormene ved nybygg kan bli for strenge i bysentrum mange steder. Det kan ofte bli unødvendig dyrt og vanskelig å imøtekomme kravene på små tomter i sentrum. Derved får man ikke til den fortetting som er ønskelig. Kommunen kan i stedet åpne for å bygge færre parkeringsplasser og etter avtale med utbygger benytte frikjøpsordningen slik at det kan bygges felles parkeringsanlegg andre steder i nærheten.

Forslag til tiltak på kort sikt

- Vedta mål om parkeringspolitikken i Ulsteinvik, for eksempel bidra til et levende sentrum, redusere behov for areal til parkering, virke dempende på bruk av bil til arbeidsreiser, totalt antall parkeringsplasser skal ikke øke nevneverdig ved bygging av nye parkeringsanlegg.
- Søke om å bli parkeringskommune og overta ansvar for håndheving av parkering fra politiet.
- Undersøke lovligheten av parkeringsfond som ikke øremerkes parkeringsanlegg.
- Undersøke om alle tomter som benyttes til parkering i dag, har vedtak om slik bruk og eventuelt lage en gjennomføringsplan (hvilke steder og med hvilken prosess) for utfasing av disse til fordel P-anlegg andre steder og for å bruke arealene til boliger eller arbeidsplasser.
- Revidere parkeringsnormene for sentrum i forbindelse med rullering av kommune-

planen. Redusere minimumskrav til parkeringsplasser på egen tomt og skjerpe krav om sykkelparkering.

- Etablere samarbeid med handelsstand og næringsliv om muligheten for et felles parkeringsregime.
- Kommunen kan starte innføring av en regulering i Indre sone med gratis, tidsbegrenset parkering mot billett i parkeringsautomat eller med parkeringsskive (45 min/1 time/2 timer). Ordningen vil kreve parkeringsvakt og ilegging av gebyr ved overskridelser. Langtidsparkering i Ytre sone forblir gratis eller med lav dagtakst.
- Planlegge for bygging av nye parkeringshus/parkeringsanlegg.

Forslag til tiltak på lengre sikt

- Bygge parkeringshus/parkeringsanlegg.
- Innføre parkeringsavgift (flat eller progressiv takst) i Indre sone og lav, flat takst i Ytre sone.

6 Ulsteinvik 2046

6.1 Utvikling og status

Historisk utvikling

I 1999 gjorde Asplan Viak en tettstedsanalyse av Ulsteinvik, som blant annet tok for seg stedets historie med noen viktige utviklingsperioder som preger sentrum på ulike måter i dag.

Det har vært bosetning i Ulsteinvik siden folkevandringstida (400-600 e.Kr.), men stedet ble et senter først rundt 1880, med bygging av Holsekervegen til Hareid. Møtet mellom flere vegger i Vikemyra, og det at Ulsteinvik er en naturlig havn, gjorde stedet

attraktivt for handel, tjenester og etterhvert skipsbygging. Kirka, trehus langs Vikemyra og Kyrkjegata, og sjøhusene på Geileneset er elementer fra denne strukturen.

I etterkrigstida ekspanderer industrien kraftig med tilhørende befolkningsvekst, Ulsteinvik blir et handelssenter for hele regionen, og bilbruken øker. Dette medfører store endringer i tettstedet og sentrum etter 1960, og det blir laget en rekke sentrumsplaner for å møte utviklingen (P.A. Melbye i 1941, Sverre Pedersen på 50/60-tallet, Fjellanger og Rolf Johannson på 60/70-tallet). Nye elementer

som ble strukturerende for sentrum var blant annet en ny sjøgate, offentlige sentrumsbygg og grønne brannallmenninger.

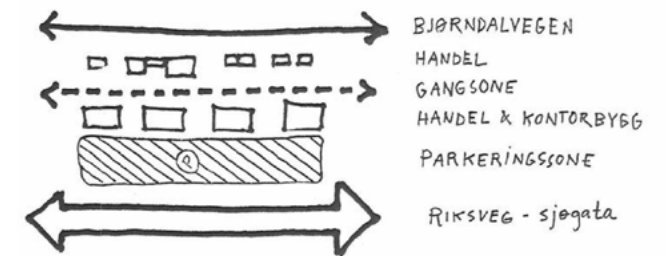
Sentrum ble utvidet på 70- og 80-tallet, da store fyllmasser ble deponert i strandsonen som følge av verftsutvidelser. I tråd med tidens planideal fikk sentrum en klar sonedeling der ulike typer trafikant i størst mulig grad ble separert. Det ble etablert frittliggende handel- og kontorbygg med parkeringsone og bilatkomst fra Sjøgata, og en intern gangsone mellom de nye handelsbyggene og byggene i Bjørndalvegen. Denne strukturen er tydelig i sentrum også i dag.



Figur 13: Flyfoto fra Ulsteinvik i 1961 Kilde: fylkesfoto.no



Figur 14: Ulsteinvik sentrum i 1987. Kilde: Asplan Viak, 1999.



Figur 15: Prinsipp for organisering av trafikk. Illustrasjon: Asplan Viak, 1999.

Siste 15 år og i dag

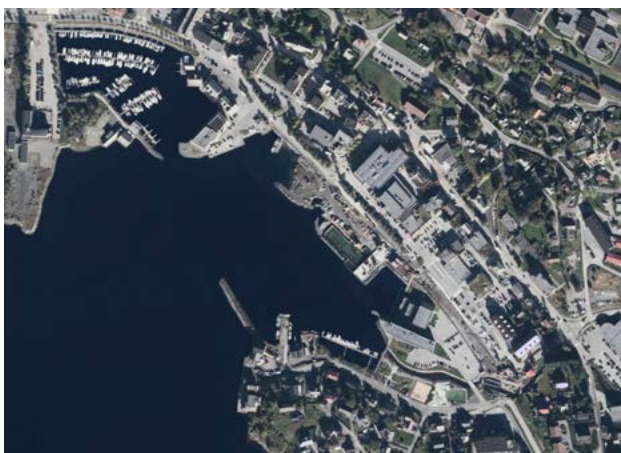
Ulsteinvik sentrum har hatt en kraftig utvikling i de siste 15 årene. Stedet har på ny henvendt seg mot sjøen, med nye boliger, hotell/kulturhus, parker/byrom og påbegynt sjøpromenade. I bakkant av sentrum er det bygget ny ungdomsskole, og Arena Ulstein med bibliotek, svømmehall mm. vil knytte skoleområdet og sentrum tettere sammen. Det er etablert et nytt kjøpesenter Amfi øst i sentrum, som sammen med Blåhuset er tyngdepunkt for handel.

I kvartalene mellom Bjørndalvegen og Sjøgata har det derimot skjedd mindre. Det er gjort noen byromsutbedringer og etablering av bussterminal,

men i det store og hele er det fortsatt strukturen fra 60-, 70- og 80-tallet som preger sentrum i dag. Frittliggende bebyggelse med romslige parkeringsflater rundt og mange store og åpne byrom, gjør at sentrum oppleves noe usammenhengende og utflytende. Særlig gjelder dette langs Sjøgata, som har store åpne arealer på hver side. Dagens reguleringsplaner for sentrum befester denne strukturen.

Arkitektgruppen Cubus laget i 2006 en tettstedsutviklingsrapport med hensikt å få opp nye ideer for utvikling. Rapporten anbefaler å videreføre tankene til Sverre Pedersen om tydelige grønne allmenninger og en bymessig utvikling, samt etablering av

en "trivselsgate" skjermet for biltrafikk som snor seg gjennom sentrum parallelt med Sjøgata og Bjørndalvegen. Trivselsgata er gjennomført enkelte steder, men oppleves i varierende grad vellykket. På et lite sted som Ulsteinvik er det utfordrende å få til liv og aktivitet i en slik ren gangforbindelse, som konkurrerer med andre gater og to kjøpesentre. Deler av kulturallmenningen er opparbeidet med nye materialer og design, men benyttes til parkering og oppleves mer som en del av parkeringsarealet langs Sjøgata enn en tydelig allmenning. Vi mener det er behov for å se på sentrumsstrukturen på nytt, for legge til rette for en mer konsentrert utvikling og økt aktivitet/økt innhold.



Figur 16: Flyfoto av Ulsteinvik sentrum i dag (kilde: gulesider.no)



Figur 17: Reguleringsplaner i Ulsteinvik sentrum i dag (kilde: kommunenett.no)



Figur 18: Arkitektgruppen Cubus sin skisse til allmenninger og trivselsgate i tettstedsrapporten fra 2006.

6.2 Anbefalte prinsipper

I de neste kapitlene gir vi noen anbefalinger for videre utvikling av Usteinvik sentrum. Bakgrunnen for anbefalingene er tidligere analyser (Asplan Viak og Cubus), egne vurderinger samt innspill fra framtidsverkstedene. Anbefalingene er i tråd med nasjonale og regionale føringer for by- og tettstedsutvikling, som vi forutsetter er kjent. Alle forslag må avklares og konkretiseres i videre planarbeid.

Sentrumsstruktur

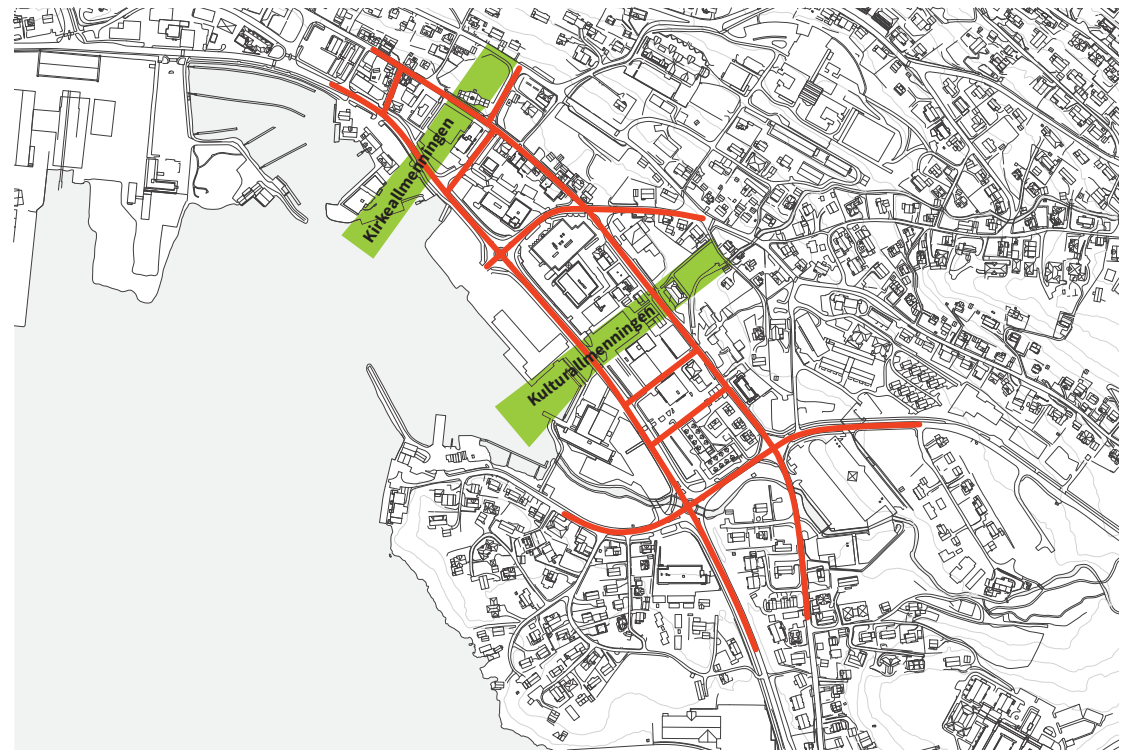
Vi tror det er stort potensial for å skape en tydeligere bystruktur i Usteinvik sentrum, med mer gjennomført bruk av gater og kvartaler i stedet for veier, frittliggende bygninger og åpne parkeringsflater. Mer intime og avgrensede byrom og gater gir bedre forutsetninger for byliv, og bedre forhold for opphold og ferdsel av myke trafikanter.

Dette innebærer en mer omfattende endring enn bare å fortette innenfor dagens eiendoms- og bebyggelsesstruktur. Forutsetningen er en tydelig plan for utviklingen, samt tett samarbeid mellom de ulike utviklingsaktørene. Gevinsten er at omstruktureringen gir mulighet for høyere arealutnyttelse.

Det må tidlig fastsettes klare rammer for hvor det skal være gater og byrom, og hvordan bebyggelsen skal forholde seg til disse. Det bør også tas stilling til hvilke bygninger og byrom som bør bevares, for å bidra til variasjon, identitet og eierskap til stedet.

Vi anbefaler å legge opp til bymessig utbygging på begge sider av Bjørndalvegen, med byggelinjer mot Bjørndalvegen og Sjøgata som gir mer definerte gateløp enn i dag. Flere tverrgater bryter opp bebyggelsen. Videre anbefaler vi å videreføre tanken om tydelig definerte og gjennomgående allmenninger, som blir viktige byrom og grønne forbindelser fra

sjøen til sentrum og områdene bak. Rådhusallmenningen fremhever kirken som en viktig bygning i bybildet, og kulturalllmenningen vil gjøre det samme med Bjørndal minne. Anbefalingen om en tettere sentrumsstruktur med "grønne akser" fikk stor tilslutning på idéverkstedet.

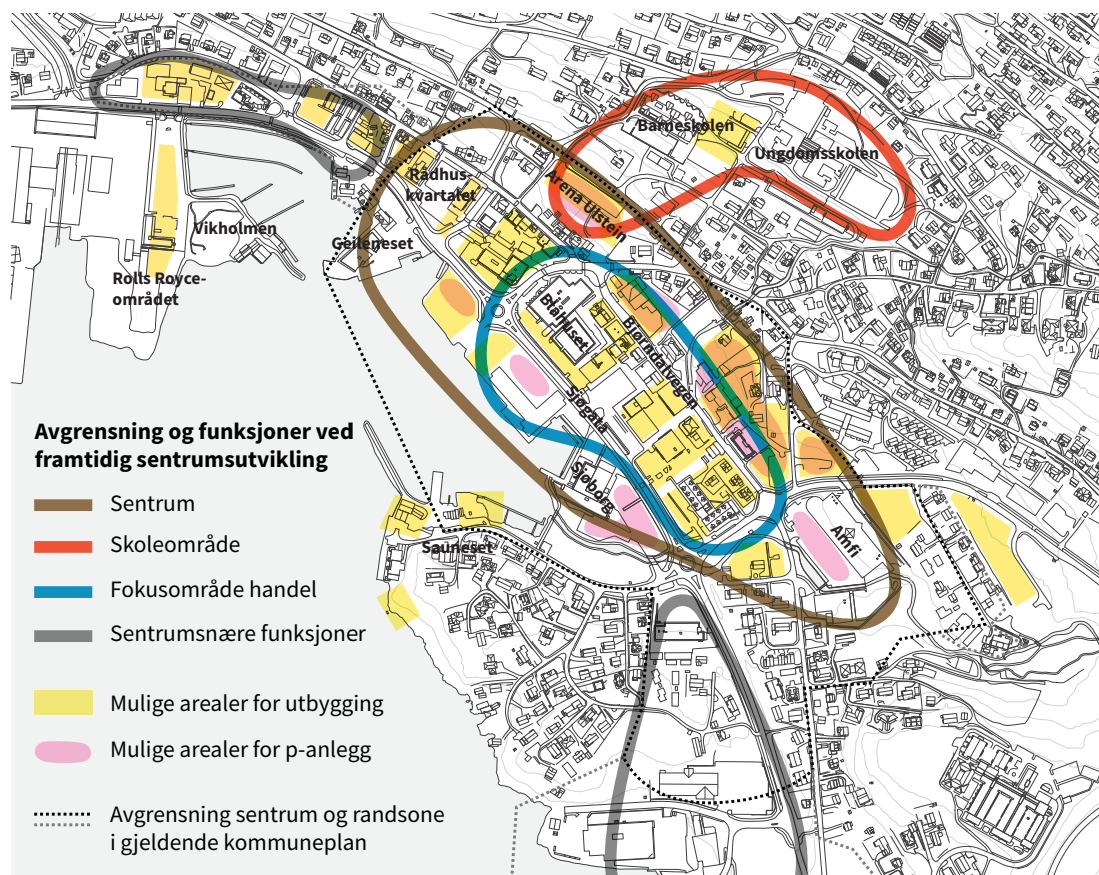


Figur 19: Sentrumsstruktur med gater og viktige allmenninger. Illustrasjon: Civitas

Avgrensning og funksjoner

For å få til aktivitet og byliv gjennom hele dagen, må sentrum være flerfunksjonelt. Det innebærer en bredde i funksjoner som gjør at mange har en grunn til å besøke og oppholde seg i sentrum, noe som igjen gjør stedet mer attraktivt for handel og næringsliv. Det er krevende å få et høyt nok aktivitetsnivå til at et sted oppleves livlig og rikt på opplevelser, derfor bør sentrum ikke være for stort.

Slik vi oppfatter det, strekker sentrum seg omtrent fra Geileneset til Amfi. Det er definert en sentrumsavgrensning i gjeldende kommuneplan (se figur 20), som inkluderer et noe større areal mot sør og øst. Vi anbefaler at det arbeides videre med avgrensningen av sentrum med tanke på å få til et høyt aktivitetsnivå og flerfunksjonell utvikling av boliger, arbeidsplasser, publikumsrettede funksjoner og møteplasser. Selv om handel og tjenester har en naturlig plass i hele sentrumsområdet, anbefaler vi at det også defineres et fokusområde for handel, der det er ønskelig å konsentrere mest mulig av ny handel. I tråd med flere innspill på idéverkstedet, har vi antydnet at dette området bør strekke seg fra Blåhuset til Amfi, med Bjørndalvegen som sentral handlegate. Dette er innenfor det som ofte regnes som akseptabel gangavstand for et sentrumsområde (ca. 500 m), slik at besøkende kan sette fra seg bilen ett sted og nå flest mulig målpunkt til fots.

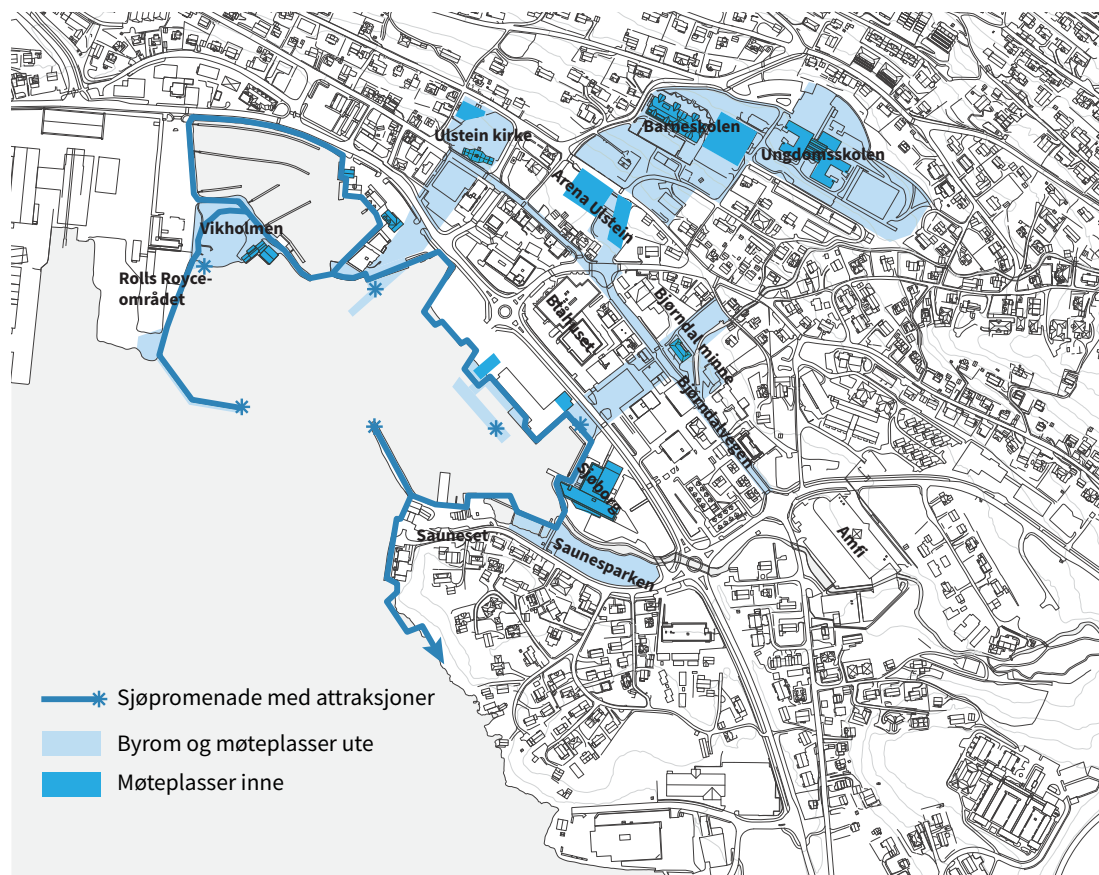


Figur 20: Avgrensning av funksjoner og mulige arealer for utbygging. Illustrasjon: Civitas

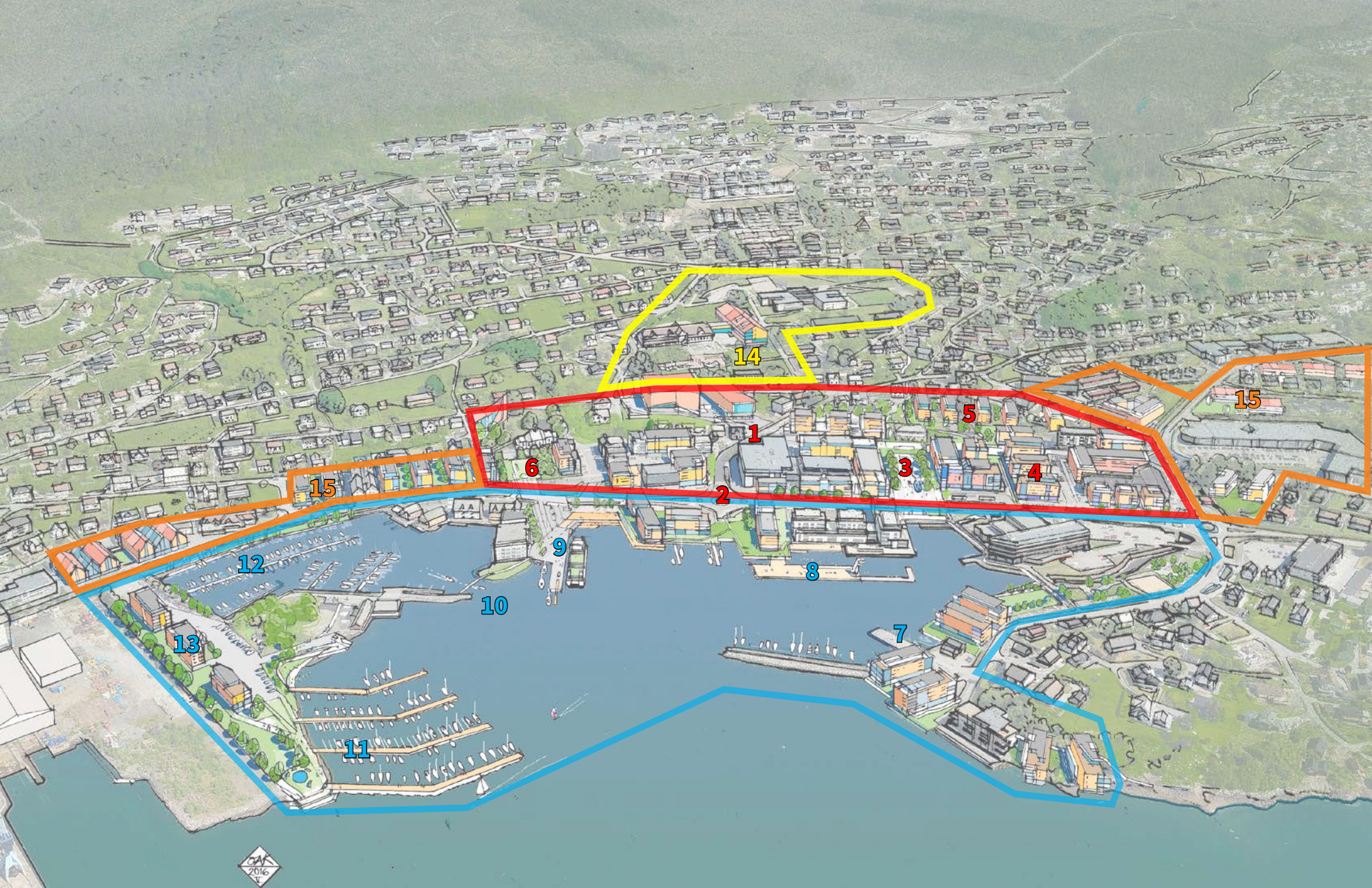
Byrom og møteplasser

Mange av innspillene på både ungdoms- og idéverkstedet handlet om viktigheten av møteplasser i sentrum, med tilbud og aktiviteter for alle aldersgrupper. Butikker, kafeer og andre kommersielle tilbud er viktige møteplasser i en by. Samtidig er det viktig å også legge til rette for aktiviteter i sentrum som ikke koster penger, for å skape en inkluderende by for barn og unge og ulike sosiale grupper.

Innendørs blir Arena Ulstein med nytt bibliotek et sentralt møtested, og i tråd med innspill i idéverkstedet bør man også vurdere om det gamle biblioteket Bjørndal minne kan fylles med nytt kulturelt og sosialt innhold. Utendørs er det sterkt ønske om å gjøre sjøfronten mer tilgjengelig med en gjennomgående strandpromenade. Det bør vurderes mulige attraksjoner underveis, som utsiktspunkt, sjøbad/bystrand, serveringssteder m.m. Skoleområdet er i seg selv en viktig møteplass for barn og unge, og bør videreutvikles med områder for lek og aktivitet. Samtidig bør det vurderes leke- og aktivitetsområder for alle aldre også i fokusområdet for handel. Det kan bidra til å gjøre boligene i sentrum attraktive for flere aldersgrupper, samt for å gjøre sentrum som handelssted mer attraktivt med flere opplevelser.



Figur 21: Møteplasser og tilgjengelig sjøfront med attraksjoner. Illustrasjon: Civitas



Figur 22: Visjonstegning for Ulsteinvik 2046 med ulike tiltaksområder og tiltak som er beskrevet til høyre. Illustrasjon: Ole. A. Krogness for Civitas.

6.3 Forslag til tiltak

Flerfunksjonelt sentrum

1. Bjørndalvegen

Utformes som handlegate med butikker på gateplan på begge sider, god plass og kryssingsmuligheter for fotgjengere og syklist, bilkjøring med lav fart, og korttids gateparkering på langs. Rette ut gateløp og kryss Kyrkjegata/Vikemyra/Bjørndalvegen.

2. Sjøgata

Utformes som bygata med ny byggelinje som gir bebyggelse helt ut til gata. God plass til fotgjengere og syklist, og god framkommelighet for kjørende.

3. Kulturallmenningen

Utvikles som sammenhengende byrom fra Bjørndal-parken til sjøen. Bjørndals minne er sentralt punkt og plassen foran blir byens festplass. Programmeres med aktivitet, kultur og sosiale møteplasser inne og ute. Viktig fotgjengerforbindelse fra skole-/boligområdene til sentrum.

4. Bykvartaler

Arealet mellom kulturallmenningen, Bjørndalvegen, Sjøgata og Amfi blir tre bykvartaler med høy utnyttelse, boliger og byfunksjoner. Vikelva kan åpnes i det ene gateløpet og videre forbi Sjøborg.

5. P-anlegg i sentrum

P-anlegg integreres i ny bebyggelse nord for Bjørndalvegen og/eller bygges inn i skråningen, både på bensinstasjontomta og lenger øst. Viktig at p-hus ikke tar opp 1. etg. ut mot Bjørndalvegen.

6. Rådhusallmenningen

Utvikles som sammenhengende byrom fra kirkegården til kaia på Geileneset. Kirken er sentralt punkt i en typisk etterkrigs plass med rådhus og hotell på hver side. Bygningene kan rustes opp og tas vare på som en historisk struktur (evt. med ny bruk), eller erstattes f.eks. av nye boligbygg. Plassen kan da få mer karakter av park/uteområde for boliger.

Aktiv sjøfront

7. Boliger på Sauneset

Ved en flytting av dagens fiskerivirksomhet kan Sauneset utvikles med boliger, utvidet Saunespark og småbåtplasser langs dagens molo.

8. Sjøsiden Sjøbad

Boligene på Sjøsiden fullføres med et flott sjøbad som del av en gjennomgående sjøpromenade, med stupebrett og skjermet strand for småbarnsfamilier.

9. Hurtigbåtkai på Geileneset

Kaia på Geileneset utvides slik at den kan ta i mot hurtigbåter og andre større båter, og samtidig være sentralt utsalgsssted for fiskebåter.

10. Bro Geileneset-Vikholmen

Fotgjengerbro gjør Vikholmen og Rolls Royce-området mer tilgjengelig fra sentrum.

11. Molo, småbåthavn og utfartssted

Ny molo fra tuppen av Rolls Royce-området gir skjerming for en ny båthavn for seilbåter og større

båter, og gjør området attraktivt som utfartssted.

Området opparbeides mer parkessig, med bystrand ved Vikholmen.

12. Eksisterende småbåthavn og promenade
Havna opprettholdes for mindre båter. Sjøpromenaden utbedres langs Sjøgata med grøntdrag.

13. Utvikling Rolls Royce-området

Området kan bli svært attraktivt for boligutvikling på sikt, men dette bør vurderes opp mot industriens behov for fleksibilitet og utviklingsmuligheter, samt mulige konflikter med tanke på støy o.l.

Attraktivt skoleområde

14. Skoleområdet

Bør videreutvikles med tanke på befolkningsvekst i sentralt i Ulsteinvik. Barneskolen utvides med ny fløy, og det kan utvikles en større aktivitetspark med skatepark, treningsapparater og/eller parkouranlegg, som forbinder skoleområdet, Arena Ulstein og kulturallmenningen.

Fortetting i gangavstand til sentrum

15. Boliger i øst og vest

I områder i tilknytning til sentrum kan det på sikt utvikles boliger med noe lavere tetthet og større innslag av grønt. Det er viktig at det legges til rette for ulike boligtypologier og -kvaliteter i sentrale områder, slik at de appellerer til en sammensatt befolkning og over tid kan få en variert alderssammensetning.

6.4 Arealregnskap for visjonstegningen

Med utgangspunkt i forslag til visjonstegning for Ulsteinvik 2046 har vi satt opp et arealregnskap. Nye bygg på tegningen vil gi arealtilskudd til sentrum, samtidig som noe bebyggelse vil forsvinne som følge av forslaget. Det er gjort grove vurderinger av innhold i både eksisterende og ny bebyggelse:

- For ny bebyggelse er det i fokusområdet for handel (jf. figur 20) lagt til grunn at 1 etasje i nye bygg er handel og service.
- I hele sentrumssonen (jf. figur 20), er det lagt til grunn en blanding av boliger, kontor og noen innslag av handel og service i 1. etasje.
- I sonen omtalt som sentrumsnære funksjoner (jf. figur 20) vest for sentrum er det lagt til grunn en blanding av boliger og kontorformål, med kun noen få innslag av handel og service i 1. etasje.
- I øvrige områder er det lagt til grunn at ny bebyggelse er boligbebyggelse. Nytt skolebygg er i denne sammenheng regnet som kontor. Arealer for ny kirke og Ulstein Arena kommer i tillegg til oversikten i tabellen.
- Når det gjelder høyder er det i arealregnskapet tatt utgangspunkt i stort sett 4 etasjers bebyggelse med tilbaketrukket 5. etasje. I praksis vil dette kunne variere betydelig i ulike deler av området i reelle framtidige prosjekter.

Samlet gir visjonstegningen et tilskudd på ca 110-120.000 m² til sentrum. Av dette er ca 85.000 m² bolig, 25.000 m² kontor, 10.000 m² er handel og service. I tillegg vil det bli et bortfall av industri og verksted i størrelsesorden 3500 m².

Dersom en forutsetter at nye boliger har en gjennomsnittsstørrelse på 60 m² vil byggene som er tegnet inn på visjonstegningen åpne for opptil ca. 1400 nye boliger. Dette vil imidlertid kunne variere avhengig av øvrig funksjonsblanding i byggene, faktiske byggehøyder og løsninger for parkering, faktisk arealstørrelse pr boenhet m.m. Anslaget må derfor forstås som grovt. Det er likevel interessant å

	Areal som forsvinner (m ²)	Areal som tilkommer (m ²)	Totalt
Bolig	-5000	90000	85000
Kontor	-15000	40000	25000
Handel og service	-8000	18000	10000
Industri og verksted	-3500	0	-3500
Sum	-31500	148000	116500

Tabell 6: Arealregnskap med utgangspunkt i visjonstegningen for Ulsteinvik 2046.

merke seg at de boligbyggene som er tegnet inn på tegningen kan representere mer enn halvparten av boligbehovet i hele kommunen fram til 2046.

Dersom det i perioden frem til 2046 ble bygget 1400 nye leiligheter og øvrig boligbebyggelse fordelte seg med ca 150 nye eneboliger, 150 nye tomannsboliger og 300 nye rekkehus, kjedehus og andre småhus ville boligsammensetningen i 2046 fortsatt være dominert av eneboliger, men boligsammensetningen vil fremstå som mer mangfoldig. Andelen leiligheter vil likevel kun utgjøre ca 30 % av samlet boligmasse i 2046 med en slik utbyggingsprofil.

	2014	Tilskudd 2014-2046	Sum 2046	Andel (%) i 2046
Eneboliger	2378	150	2528	47
Tomannsboliger	416	150	566	11
Rekkehus/småhus	338	300	638	12
Leiligheter	213	1400	1613	30
Sum	3345	2000	5345	100

Tabell 7: Boligsammensetning i 2046 (i antall boliger), gitt at en stor andel av boligbyggingen skjer som leilighetsbygg frem til 2046.

6.5 Videre planarbeid i sentrum

Dagens situasjon

Dagens planverk (etter plan- og bygningsloven) i Ulstein kommune består av kommuneplanens arealdel og en rekke nyere og eldre reguleringsplaner i og omkring sentrum.

Utfordring

- Kommuneplanens arealdel gir grove rammer for arealutvikling, men ikke detaljert nok for å sikre en helhetlig utvikling av sentrum
- Summen av reguleringsplaner i og nær sentrum gir heller ikke tilstrekkelig helhetsgrep om sentrums- og tettstedsutviklingen.

Det kan være behov for en ny sentrumsplan som ser hele sentrumsområdet i sammenheng og som i større grad sikrer helhetlige og gjennomtenkte føringer for videre sentrumsutvikling.

To plantyper peker seg ut som aktuelle:

Kommunedelplan for sentrum

- Fordelen med denne plantypen er at man sikrer en prosess etter plan- og bygningsloven med medvirkning, man trenger samtidig ikke å ta stilling til alle detaljer i planområdet, men man kan gi rammer for videre detaljplanleg-

ging. Denne plantypen vil gi god tid til modning og forankring av føringer for sentrumsutvikling.

- Ulempen med denne plantypen er at man gjerne ikke avklarer nok forhold slik at man blir avhengig av ytterligere planprosesser før man kan få tilstrekkelige rammer for å ta stilling til en konkret byggesak. Dette er lite effektivt og ytterligere plankrav vil innebære kostnader for potensielle utbyggere.

Områderegulering av sentrum

- Fordelene med denne plantypen er at man sikrer grundig prosess og medvirkning med alle grunneiere og slik at man kan få avklart tilstrekkelig med rammer for utvikling. Potensielle utbyggere kan da gå rett på byggesak med utgangspunkt i planen. Planen kan evt være detaljert der man kan være det og mindre detaljert der man har behov for ytterligere planprosess / avklaringer senere.
- Ulempen med denne plantypen kan være at prosessen tvinger frem avklaringer om arealbruk, byggegrenser, høyder etc og som det kan være krevende å ta stilling til / få konsensus om på relativt kort tid og med mange grunneiere samtidig.

Anbefaling for videre planlegging av sentrum

Det anbefales å utarbeide en områdeplan for sentrum, med utgangspunkt i anbefalte prinsipper og mulige tiltak som beskrevet i kapittel 6.2 og 6.3.

Samlet sett vil områderegulering av sentrum kunne være en effektiv og fleksibel planform – egnet for å gi gode rammer for sentrumsutvikling. Med god medvirkningsprosess og forankring av ideer og visjoner for sentrumsutvikling kan man i planen gi rammer for utvikling som sikrer god økonomi i nye byggeprosjekter og som samtidig sikrer helhetlig utvikling og felles rammer for utbyggere / grunneiere i sentrum. Prosessen vil vise hvor konkret man kan være i ulike deler av sentrum og planformen er åpen for å være detaljert i noen områder (gi grunnlag for å gå rett på byggesak) og mindre detaljert i andre områder (kreve ytterligere detaljregulering), men helhetlig utvikling kan likevel ivaretas for hele sentrum.

7 Oppsummering anbefalte tiltak

Boligutvikling og lokalisering

Forslag til tiltak på kort sikt

- I større grad legge til rette for leilighetsbygging i sentrum og sentrumsnært.
- Gjennomføre en boligpreferansestudie i Ulstein kommune / Møre og Romsdal fylke.
- Gjennomgå bestemmelser og retningslinjer for parkering og andre plankrav (f eks krav til lek og uteoppholdsareal) knyttet til boligbygging i kommuneplanens arealdel for sentrumsbebyggelse og etter hvert i nye reguleringsplaner i sentrum.

Næringslokalisering og utvikling av handel

Forslag til tiltak på kort sikt

- Etablere tydeligere bestemmelser i kommuneplanens arealdel om i hvilke typer næringsområder ulike typer næringsvirksomhet kan lokaliseres, jf. ABC-prinsippet / ”rett virksomhet på rett sted”.

- Stanse spredning av tjenesteytende funksjoner og heller lokalisere slike funksjoner i sentrum.
- Etablere tydeligere bestemmelser i kommuneplanens arealdel om hvor ulike typer handelskonsepter kan tillates etablert; herunder skille mellom detaljhandel (sentrum), dagligvarer (sentrum og strøksbetjening), arealkrevende varer (i / nær sentrum) og plasskrevende varer (utenfor sentrum).

Forslag til tiltak på lengre sikt

- Utarbeide en områdeplan for sentrumsutvikling med tydelige rammer for helhetlig sentrumsutvikling og med funksjonsblanding; både boliger, handel, kontor, kultur og servicevirksomheter.

Transport

Forslag til tiltak på kort sikt

- Bygge ut ferdig regulerte gangveger og fortau i og nær sentrum.

- Sette i gang planlegging av sykkelvegnett med prioritering av tiltak.
- Påvirke fylkeskommunen for å få et bedre tilbud (høyere frekvens og lengre driftstid) for Bakkebyruta.
- Lage plan for sanering av avkjørsler og vegkryss på Sjøgata mellom Saunesosen og Strandkrysset.
- Lage mål om å ta mest mulig av veksten i lokal persontrafikk i Ulstein med kollektivtrafikk, sykkel, gange og kompiskjøring/samkjøring, for eksempel at biltrafikkveksten skal være vesentlig mindre enn befolkningsveksten.

Forslag til tiltak på lengre sikt

- Bygge ut sykkelvegnettet med separate løsninger for sykklende.
- Sanere avkjørsler mellom Saunesosen og Strandkrysset.

Parkeringsløsninger

Forslag til tiltak på kort sikt

- Vedta mål om parkeringspolitikk i Ulsteinvik, for eksempel bidra til et levende sentrum, redusere behov for areal til parkering, virke dempende på bruk av bil til arbeidsreiser, og at totalt antall p-plasser ikke skal øke nevneverdig ved bygging av nye p-anlegg.
- Søke om å bli parkeringskommune og overta ansvar for håndheving av parkering fra politiet.
- Undersøke lovligheten av et parkeringsfond som ikke øremerkes parkeringsanlegg.
- Undersøke om alle tomter som benyttes til parkering i dag, har vedtak om slik bruk og eventuelt lage en gjennomføringsplan (hvilke steder og med hvilken prosess) for utfasing av disse til fordel P-anlegg andre steder og for å bruke arealene til boliger eller arbeidsplasser.

- Revidere parkeringsnormene for sentrum i forbindelse med rullering av kommuneplanen. Redusere minimumskrav til parkeringsplasser på egen tomt og skjerpe krav om sykkelparkering.
- Etablere samarbeid med handelsstand og næringsliv om felles parkeringsregime.
- Kommunen kan starte innføring av en regulering i Indre sone, med gratis tidsbegrenset parkering mot billett i parkeringsautomat eller parkeringsskive (45 min/1 time/2 timer). Ordningen vil kreve håndheving og gebyr ved overskridelser. Langtidsparkering i Ytre sone forblir gratis eller med lav dagtakst.
- Planlegge for bygging av nye parkeringshus/parkeringsanlegg.

Forslag til tiltak på lengre sikt

- Bygge parkeringshus/parkeringsanlegg.
- Innføre parkeringsavgift (flat eller progressiv takst) i Indre sone og lav, flat takst i Ytre sone.

Videre planlegging av sentrum

Forslag til tiltak på kort sikt

Det anbefales å utarbeide en områdeplan for sentrum, med utgangspunkt i anbefalte prinsipper og mulige tiltak som beskrevet i kapittel 6.2 og 6.3.

Samlet sett vil områderegulering av sentrum kunne være en effektiv og fleksibel planform – egnet for å gi gode rammer for sentrumsutvikling. Med god medvirkningsprosess og forankring av ideer og visjoner for sentrumsutvikling kan man i planen gi rammer for utvikling som sikrer god økonomi i nye byggeprosjekter og som samtidig sikrer helhetlig utvikling og felles rammer for utbyggere / grunneiere i sentrum. Prosessen vil vise hvor konkret man kan være i ulike deler av sentrum og planformen er åpen for å være detaljert i noen områder (gi grunnlag for å gå rett på byggesak) og mindre detaljert i andre områder (kreve ytterligere detaljregulering), men helhetlig utvikling kan likevel ivaretas for hele sentrum.

