

Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2021 30 stp

Fakultet for landskap og samfunn

Attraktive tettsteder - Utforming og tiltak i Ølen sentrum

Attractive towns - Analysis and design proposal in the center
of Ølen

Magnus Dyngen

Landskapsarkitektur

BIBLIOTEKSIDEN

Tittel	Attraktive tettsteder - Utforming og tiltak i Ølen sentrum.
Title	Attractive towns - Analysis and design proposal in Ølen center
Forfatter	Magnus Dyngen
Veileder	Morten Clemetsen
Format	Liggende A4 297x210 mm
Antall sider	122
Nøkkelord	Stedsutvikling, bærekraftig utvikling, tettsted, transformasjon, Ølen, Eidselva, sentrum, møteplasser, fortetting
Keywords	Placemaking, sustainable development, towns, transformation, Ølen, Eidselva, town centre, meeting places, densification

Dersom ikke annet er nevnt er bildene, diagrammene og illustrasjonene egenproduserte. Egne foto er datert 9. Sept 2021.

FORORD OG TAKK TIL

Om oppgaven

Denne masteroppgaven er skrevet som en avslutning på en femårig utdanning i landskapsarkitektur, og utgjør 30 studiepoeng. Oppgaven er skrevet ved Institutt for landskapsarkitektur (ILA) ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU), og omhandler attraktivitet i tettsteders sentrum.

Gjennom studiets mange prosjekteringsfag har jeg fattet en sterk interesse for sentrumsutviklingen. Jeg har lenge vært fascinert over samspillet mellom gateløp, bygningsfasadene og rommene som oppstår mellom dem, og hvordan selv små endringer i form, størrelse eller vinklinger kan gi store utslag i opplevelse av området. Dette gjorde at det var naturlig for meg å velge en oppgave som også dreide seg om slike forhold. Videre ønsker jeg med denne oppgaven å rette fokus mot de mindre tettstedene, og vise hvordan man også her kan oppnå levende sentrum som folk har lyst til å bruke. Oppgaven tar utgangspunkt i Ølen som casestudie og prosjekteringsområde.

Mitt forhold til Ølen da jeg var mindre var primært at det var et sted vi kjørte gjennom på vei til hytta. Jeg erindrer at det jeg husker best fra stedet var de store oljeplattformene med de mange lysene ute i fjorden, men også den store stolen på toppen av Ølen Møbel flyter rundt i minne. Rart hvordan slike spesielle «markører» kan feste seg som en slags et kjennetegn for et sted.

Håper oppgaven kan være til inspirasjon både for innbyggere i Vindafjord og omegn, kommunen og andre involverte aktører, samt andre som deler min interesse for tettstedsutvikling.

Takk til

Takk til min veileder Morten Clemetsen for faglige råd og innspill. Takk til Anne Sofie Sandvik og administrasjonen i Vindafjord kommune, som har invitert meg til å delta i arbeidet med kommunens medvirkningsarbeid og gitt meg innsyn i planarbeidet. Takk til Gunnar Tenge for nedlasting av kartdata.

Takk til alle medstudenter som har bidratt til en bra studietid både på og utenfor skolen.

En stor takk går også til familie og venner som har oppmuntret og gitt sin støtte gjennom arbeidet med oppgaven.



Tysvær, desember 2021

SAMMENDRAG

Over 80% av den norske befolkningen bor i dag i urbaniserte områder (Butenschøn, 2020), og trenden er at stadig flere bor i tettbygde byer og strøk. Dette stiller økte krav til måten vi utformer tettstedene. I tråd med bærekraftsmålene bør tettstedene aspirere mot å redusere klimaavtrykket per innbygger, ha attraktive sentrum med liv i gatene, og ha tilgang til både boliger og arbeidsplasser for innbyggerne.

På tross av disse målene ser vi tendenser til at den moderne arealplanleggingen blir forbeholdt de mer urbane byområdene. Mange av de mindre tettstedene preges fortsatt av store avstander og lite liv i sentrum, og bilkjøring til de fleste funksjonene er mange steder fortsatt normen.

Med dette som bakgrunn tar oppgaven opp tema knyttet til attraktivitet og fortetting av eksisterende områder i Ølen sentrum. I et

casestudie går jeg inn på dagens situasjon i Ølen, og undersøker hvilke utfordringer og muligheter som finnes i området. Her tar jeg en tematisk gjennomgang av sentrumsstrukturene, og forklarer hvordan ulike tiltak og grep kan føre til bedre utnyttelse av sentrumet.

I prosjekteringsdelen går jeg inn i et tomteområde sentralt i Ølen kalt Eidselva, og viser hvordan Ølen gjennom transformasjon av området kan få nytt liv og økt aktivitet i sentrum. Her etablerer jeg helt nye forbindelser og møteplasser, og jeg tar i bruk tiltak som skal fremme lek, oppdagelse og sosialitet. I den avsluttende delen av oppgaven diskuteres funnene fra casestudiet og prosjekteringsdelen.

ABSTRACT

Over 80% of the Norwegian population today live in urbanized areas (Butenschøn, 2020), and the trend is that more and more people live in densely populated cities and areas. This places increased demands on the way we design the settlements. In line with the sustainability goals, urban areas should aspire to reduce the climate footprint per inhabitant, have attractive centers with life on the streets, and have access to both housing and jobs for the inhabitants.

Despite these goals, we see tendencies for modern spatial planning to be reserved for the more urban areas. Many of the smaller settlements are still characterized by large distances and little life in the city center, and driving to most functions is still the norm in many places.

With this as a background, the thesis addresses topics related to attractiveness and densification of existing areas in Ølen

center. In a case study, I go into the current situation in Ølen, and examine the challenges and opportunities that exist in the area. Here I take a thematic review of the city center structures, and explain how various measures and measures can lead to better utilization of the city center.

In the design part, I go into a plot area in the center of Ølen called Eidselva, and show how Ølen through transformation of the area can get new life and increased activity in the center. Here I establish completely new connections and meeting places, and I implement measures that will promote play, discovery and sociality. In the final part of the thesis, the findings from the case study and the design part are discussed.

BEGREPSAVKLARING

Bærekraftig utvikling defineres som «*En utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov*» (Verdenskommisjonen for miljø og utvikling, 1987, s. 42).

Attraktivitet

Dette begrepet blir i oppgaven brukt til å beskrive fysiske omgivelser med populære og tiltalende kvaliteter som tiltrekker seg folk.

Stedsutvikling

«Stedsutvikling som praksis handler om å gripe aktivt inn for å utvikle stedets sosiale, kulturelle og/eller fysiske kvaliteter «...» med mål om at stedet skal være mest mulig trivelig og attraktivt for alle bruker- og interessegrupper» (Lønning & Teigen, 2010). I oppgaven knyttes stedsutviklingen primært til den fysiske utformingen av stedet.

Stedsidentitet brukes til å beskrive både stedets iboende karakter, kvaliteter og egenart, samt våre personlige forbindelser og følelser knyttet til stedet.

Sentralisering

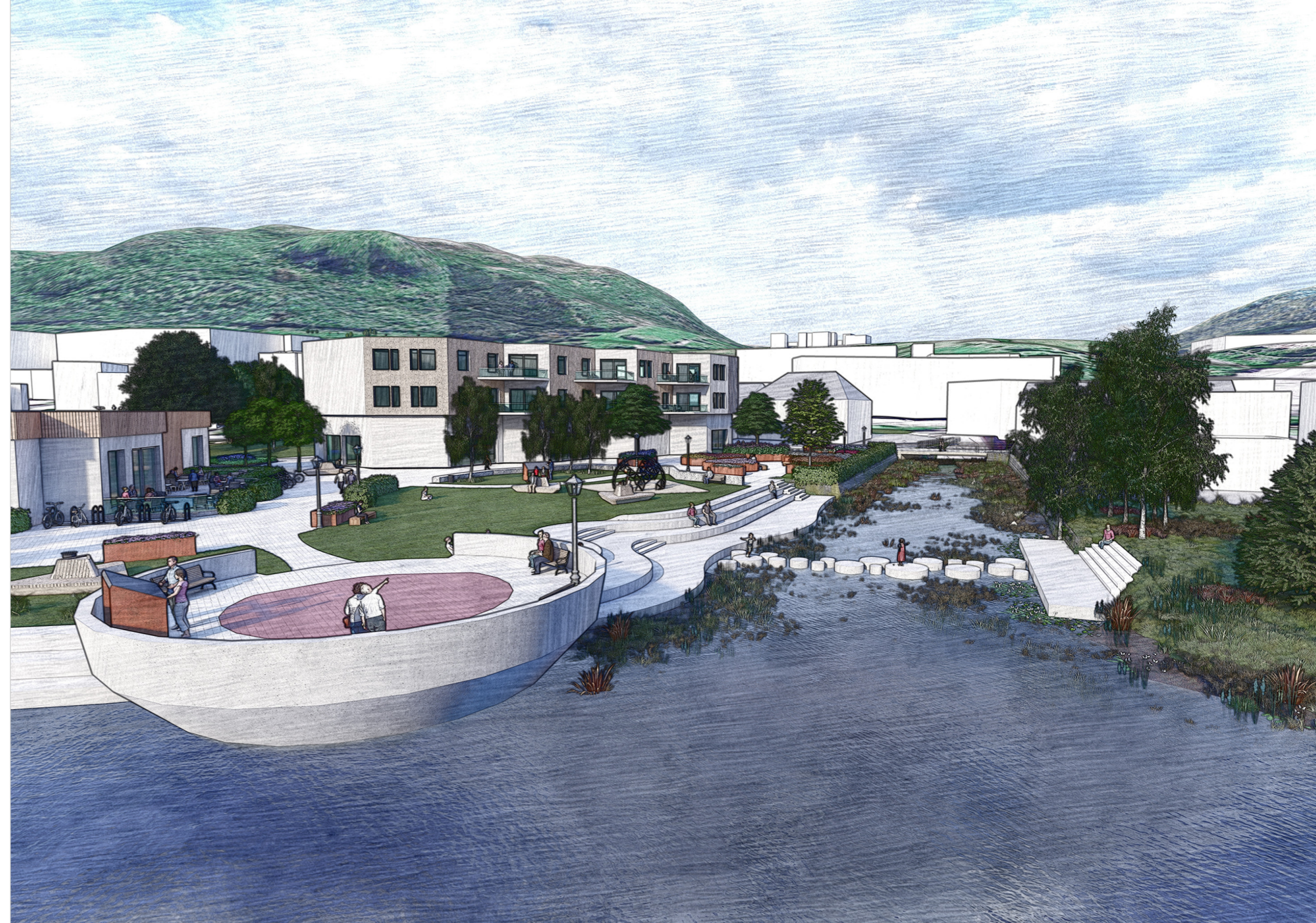
Brukes i oppgaven som en samlebetegnelse på tendensen der folk flytter fra landlige strøk til steder med mer tettsteds- og bymessig preg.

Distrikt

Brukes i oppgaven som generell betegnelse på stedene av landet utenfor de sentrale byregionene.

Tettsted

Ifølge SSB (2016) er et tettsted en hussamling med minst 200 mennesker, der avstanden mellom husene normalt ikke overstiger 50 meter. I oppgaven brukes begrepet for å beskrive steder med et urbanisert preg, utenfor de store og mellomstore byene.



INNHOLDSFORTEGNELSE

Bibliotekside	s. 2
Forord	s. 3
Sammendrag/Abstract	s. 4
Begrepsavklaring	s. 6
Innholdsfortegnelse	s. 8

Kapittel 1 **INTRODUKSJON**

1.1 Oppgavens bakgrunn	s. 11
1.2 Mål og problemstilling	s. 13
1.3 Metode	s. 14
1.4 Oppgavens struktur	s. 16
1.5 Oppgavens avgrensning	s. 17

Kapittel 2 **KUNNSKAPS-GRUNNLAG**

2.1 Bærekraft i tettstedsutviklingen	s. 19
2.2 Sted og stedsidentitet	s. 20
2.3 Attraktive lokalsamfunn	s. 21

Kapittel 3 **CASESTUDIE ØLEN**

3.1 Introduksjon til Ølen	s. 25
3.1.1 Kommuneoversikt	s. 25
3.1.2 Historie	s. 26
3.2 Verdier og medvirkning	s. 30
3.2.1 Ølens identitet	s. 30
3.2.2 Folkemøter	s. 32
3.3 Analyser fra Ølen	s. 34
3.3.1 Veisystem	s. 35
3.3.2 Terreng	s. 36
3.3.3 Landskap	s. 38
3.3.4 Sentrumsaksen	s. 40
3.3.5 Bygningstypologi	s. 52
3.3.6 Handel & andre funksjoner	s. 58
3.3.7 Bevegelse, transport & parkering	s. 62
3.3.8 Opphold og aktivitet	s. 66
3.3.9 Asplan Viaks mulighetsstudie	s. 68
3.4 Oppsummering av analysene	s. 70
3.5 Eidselva - Oversikt før prosjekteringen	s. 72

Kapittel 4 **PROSJEKTERING**

4.1 Overordnede grep	s. 76
4.2 Delområder	s. 79
4.2.1 Elveparken	s. 79
4.2.2 Utsiktspunktet	s. 83
4.2.3 Ølen cafe og restaurant	s. 84
4.2.4 Staudekroken	s. 86
4.2.5 Kobling mellom øst og vest	s. 88
4.2.6 Passasjen	s. 89
4.2.7 Sentertorget	s. 90
4.3 Tematisk oversikt	s. 94
4.3.1 Gangnett	s. 94
4.3.2 Oppholdssoner	s. 96
4.3.3 Siktlinjer	s. 98
4.3.4 Nybygg	s. 99
4.3.5 Kulturløype, kunst og interaktivitet	s. 100
4.3.6 Sykkelparkering	s. 101
4.4 Områdene utenfor prosjektet	s. 102

Kapittel 5 **AVSLUTNING**

5.1 Konklusjon	s. 107
5.2 Refleksjon	s. 108
Litteraturliste	s. 112
Figurliste	s. 114

Kapittel 1

Introduksjon

I DETTE KAPITTELET

+ Oppgavens bakgrunn

Her går jeg gjennom det som gjør at tematikken i oppgaven er relevant. Videre går jeg inn på noen av problemstillingene som er aktuelle opp mot oppgavens tema, og jeg gjør rede for valg av caseområde.

+ Mål og problemstilling

Problemstillingen er hovedspørsmålet i oppgaven som alle analyser og prosjekteringstiltak rettes inn mot.

+ Metode

Denne delen beskriver de ulike metodene jeg har tydd til for kunne svare på oppgavens problemstilling.

+ Struktur og avgrensning

Inneholder en gjennomgang av viktige tematiske og geografiske avgrensninger som er gjort i oppgaven.

1.1 OPPGAVENS BAKGRUNN

Bakteppet

De siste tiårene har det foregått et paradigmeskifte innen arealplanleggingen. Flere steder har tettstedsutviklingen snudd fokuset bort fra planlegging på bilens premisser og over til design av lokalsamfunn der mennesket står i sentrum. Spesielt i de store og mellomstore byene ser vi ofte raske endringer på steder der kommune, stat og private interesser går sammen for å dra lasset.

Fra overordnet hold stilles det stadig sterkere krav om en mer kompakt og bærekraftig utvikling. Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2019, s. 29) forventer at kommunene har en areal- og sentrumspolitikk som vektlegger å styrke sentrumsområdene, og at bolig, arbeidsplasser, næring og tjenestetilbud lokaliseres i eller tett på sentrum. Fra samme hold uttales det at god arkitektur og en kvalitetsmessig utforming som tar

utgangspunkt i stedenes særpreg skal prioriteres (ibid.). Rogaland Fylkeskommune (2016, s. 24) har som mål at tettstedssentrene skal være attraktive møteplasser for alle befolkningsgrupper og tyngdepunktene for utviklingen.

På tross av disse målene er det tendenser til at deler av den moderne arealutviklingen blir forbeholdt de større befolkningsentrene. I mindre tettsteder er det gjerne vanskeligere å få gjennomslag for større endringer, og karakteristikk som mindre befolkningsvekst, tetthet og økonomi kan legge begrensninger på planleggingen. Det er ikke vanskelig å forestille seg et av de mange små tettstedene i distrikts-Norge der den lokale bensinstasjonen samt tilhørende rundkjøring danner sentrumsstrukturen i området. Steder der boligutvikling og nye funksjoner fortsatt plasseres på tomteområder stadig lenger bort fra sentrum.

Mange små- og mellomstore tettsteder står altså i dag med bena plantet i to ulike verdener. Idealene fra overordnet hold er kanskje tydelige, men det er ikke alltid åpenbart hvordan disse prinsippene skal gjennomføres i praksis. Hvordan ser egentlig et attraktivt tettsted i distriktet ut, og hvilke kvaliteter kan tilføres for å gjøre sentrum mer levende? Gode sentrumsområder styrker lokalsamfunnene, og er en viktig forutsetning for å lykkes med bærekraft i både bygd og i by.

Ølen som case

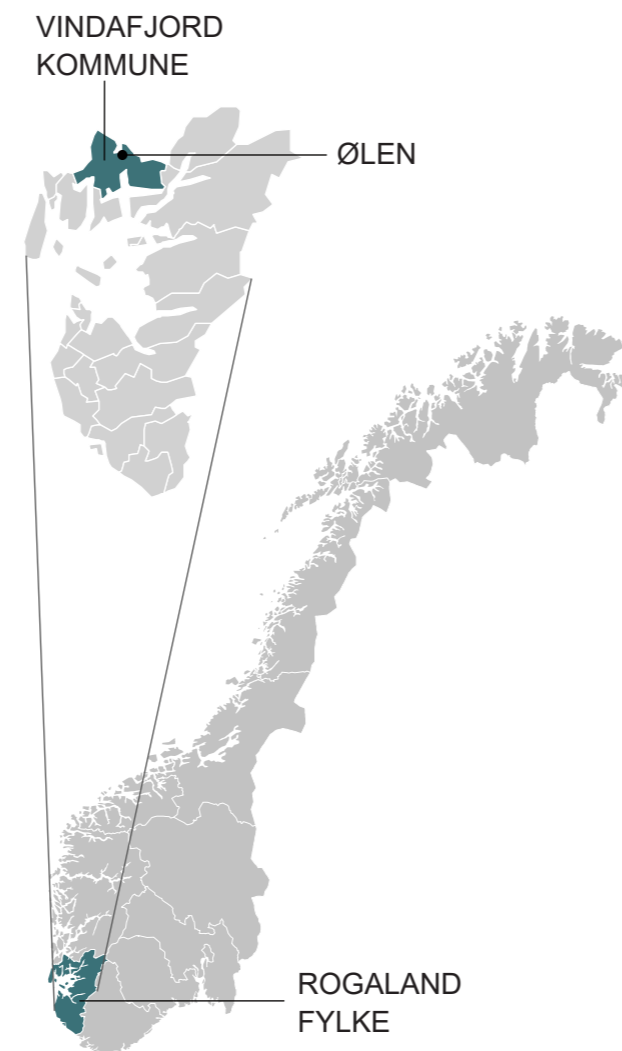
Fordi jeg ønsket å undersøke spørsmålene gjennom en praktisk tilnærming, begynte jeg se etter tettsted jeg kunne bruke både til et casestudie og til en prosjektorientert del. Her ønsket jeg å ta utgangspunkt i et tettsted som var så stort at det allerede fantes en etablert sentrumsstruktur, men der det fortsatt eksisterte uløste problemstillinger rundt hvordan man skulle få folk til å ville dra til sentrumet. Siden jeg selv vokste opp på Haugalandet var det nok også naturlig for meg å sikte etter et tettsted i samme region. Nært og kjært, som det heter. Til slutt – etter litt frem og tilbake - falt valget på Ølen i Vindafjord kommune.

Ølen ligger helt nord i Rogaland ved den søndre bredden av Ølsfjorden, og kan med sine 1 301 innbyggere (SSB, 2021b) høre godt hjemme i kategorien «middels stort tettsted». Stedet er det største i Vindafjord kommune, og fungerer i dag også som kommunens administrasjonssenter. Tettstedet har en umiddelbar tilgang til natur, sjø og har en rik historie som strekker seg langt tilbake i tid. Denne historiske forankringen finner vi også igjen i Sjoargata, som ofte blir definert som tettstedets sentrum. I gaten er det eldre og verneverdig bebyggelse, den har en menneskelig skala, og det finnes flere lokalt driftede butikker.

Ølen innehar altså allerede sterke kvaliteter, men fortsatt preges områdene i og rundt sentrum av mange harde flater, og det er få steder som er utformet for opphold. Dette kombinert med lav tetthet i sentrum og stor andel eneboliger i periferien gjør at bilkjøring frem til butikkinngangen ofte er normen. Likevel er det ingen tvil om at sentrumsgaten med sine eksisterende kvaliteter har et svært stort potensial.

I denne oppgaven tar jeg en praktisk tilnærming til tematikken. Gjennom casestudiet går jeg inn i konteksten i Ølen og undersøker kvalitetene og utfordringer som finnes i området i dag. I prosjekteringsdelen tar jeg for meg et delområde i sentrum kalt Eidselva, der jeg kommer med forslag til nye tiltak som kan gjennomføres for å heve attraktiviteten i hele sentrumet.

Før oppgaven skrives har Asplan Viak nylig ferdigstilt et mulighetsstudie for Ølen på vegne av Vindafjord kommune. Kommunen har fremmet ønsker om at noen tok dette studiet videre til «neste fase», og arbeidet med oppgaven kan ses på som en forlengelse av dette mulighetsstudiet. De viktigste funnene fra mulighetsstudiet går gjennom i en egen del i casestudie-kapittelet.



Figur 1.01: Tettstedet Ølen ligger innerst i Ølsfjorden, helt nord i Rogaland.

PROBLEMSTILLING

Hvordan kan Eidselv-området i Ølen transformeres på en måte som øker sentrumets attraktivitet og som oppfordrer til opphold?

1.2 PROBLEMSTILLING OG MÅL

Delmål

For å kunne svare på problemstillingen har jeg også utarbeidet tre delmål for oppgaven:

1. Undersøke hvilke idealer som bør ligge til grunn for attraktiv tettstedsutvikling i distriktene
2. Undersøke og analysere de fysiske strukturene som finnes i Ølen sentrum i dag.
3. Vurdere hvilke muligheter og utfordringer som ligger i og rundt disse strukturene.

1.3 METODE

For å svare på problemstillingen har jeg benyttet ulike metoder gjennom oppgaven. Først følger en del med litteraturstudier, der jeg tar for meg teorier og prinsipper knyttet til attraktiv sentrumsutvikling. Deretter tar jeg for meg konteksten i og rundt Ølen i et casestudie. Etter casestudiet følger en prosjekteringsdel, der jeg ser på hvordan Eidselva kan transformeres sett opp mot problemstillingen om økt attraktivitet.

Litteraturstudie

I denne delen undersøker jeg faglitteraturen som er knyttet til oppgaven. Først går jeg inn på teoretiske tilnærminger til hva det er som skaper attraktivitet, bærekraftig stedsutvikling, og hva som faktisk konstituerer et *sted*. Jeg går også inn på noen av de nasjonale og regionale retningslinjene som ligger til grunn for attraktiv utvikling av tettsteder. Kapittelet oppsummeres i en liste med utformingsprinsipper som kan brukes i arbeidet med å skape attraktive sentrum.

Befaringer

Jeg har også hatt flere turer til Ølen gjennom høsten. Den første turen - i starten av september - brukte jeg til å vandre gjennom sentrumet, gjøre meg kjent med stedet, og også til å ta bilder til det videre arbeidet. Jeg brukte både drone og mobil til å ta bildene, og alle bilder brukt i oppgaven stammer fra denne datoen.

Samme dag møtte jeg også Anne Sofie Sandvik, som er kommunalsjef for samfunnsutvikling i Vindafjord kommune, til en samtale ved rådhuset i Ølen. Her fikk jeg mye nyttig informasjon rundt mange av prosessene som foregår (og har foregått) i og rundt Ølen, hvilke mål administrasjonen jobber mot, samt ulike drivkrefter og aktører i kommunen.

Jeg har også brukt kartløsninger løpende gjennom oppgaven. Googles Street View-løsning er tilgjengelig for de fleste områdene i sentrum, og dette verktøyet har blitt brukt aktivt til å gjenoppleve deler av stedet hjemmefra uten å måtte reise til Ølen. Dette gir nødvendigvis ikke like godt inntrykk som å være fysisk på stedet, men det har likevel vært en god ressurs for å gjenkalle

romopplevelsen bedre enn hva som er mulig med enkeltbilder.

Folkemøter (medvirkning)

Gjennom september og oktober har jeg bistått Vindafjord kommune i arbeidet med åtte folkemøter, som ble avholdt i forbindelse med revideringen av kommuneplanen. På møtene skulle deltagerne diskutere spørsmål knyttet til de tre temaene «attraktive lokalsamfunn», «bærekraftig kommune» og «fremtidsrettede tjenester – gode liv og livslang læring», og skrive alle innspill til hvert tema ned på et A3-ark. I etterkant av møtene har jeg vært midlertidig engasjert av kommunen til å digitalisere og kategorisere alle de rundt 1400 innspillene fra møtene til ett lesbart, digitalt dokument. Jeg deltok fysisk som observant på det første møtet i Ølen, og fikk tilsendt alt innhold fra de syv andre møtene etter at disse hadde blitt avholdt.

Deltakelsen på det ene folkemøtet og arbeidet med å kategorisere alle innspillene fra alle møtene gav meg verdifull innsikt i hva som rører seg av meninger og ønsker i kommunen, og jeg lærte også mye om

1.3 Metode - Fortsettelse

hvordan medvirkning mellom kommune og innbygger kan foregå i praksis. Det var også interessant å se at mange av innspillene som gikk igjen lignet på de innspillene kommunen skriver om i sin nåværende kommuneplan. Dette kan tyde på at ønskene ikke bare er funnet på i farten, men faktisk er noe innbyggerne har stått for over lengre tid.

Casestudie Ølen

I denne delen går jeg inn på konteksten i og rundt Ølen sentrum. Her tar jeg en tematisk gjennomgang av sentrale aspekter som er med på å definere stedet, og bruker tid på å diskutere det som finnes av kvaliteter, muligheter og utfordringer. Kapittelet bidrar til å skape en forståelse for hvilke problemstillinger som er mest fremtredende i området, og også hva som kan gjøres for å løse disse i prosjektdelen.

Formålet med en casestudie kan være å utvikle inngående kunnskap om og helhetlig forståelse av den enheten som studeres.

(Wæhle & Dahlum, 2020).

Analysene er primært orientert rundt stedets romlige og estetiske egenskaper, og tar for seg temaer som tettstedets historiske utvikling, sekvenser i sentrum, bebyggelsestypologi, arealbruk, vei, aktivitet og opphold med mer. Analysemetodikken jeg tydd til har sitt utspring i de mer «tradisjonelle» stedsanalysene, der stedet som fysisk form står i fokus (Jerpåsen et al., 2015, s. 53; Regjeringen, 2015).

Selv om det fra starten av oppgaven har vært klart det er områdene ved Eidselva i sentrum som skulle prosjekteres, har jeg likevel valgt å ikke fokusere analysene spesifikt mot dette delområde. Heller enn å se tomten isolert, har jeg forsøkt å ha en mer helhetlig tilnærming for å undersøke hvilke problemer som kan løses for hele Ølen, ikke bare hvilke problemer som kan løses for tomten.

Hvilke analysemetoder som er best egnet til å belyse oppgavens tematikk om attraktivitet i sentrum kan diskuteres, og ulike tilnærminger og analyseskalaer kan informere en oppgave på forskjellige måter. Ettersom prosjekteringsdelen jeg har arbeidet med er direkte knyttet til fysisk utforming av Eidselva i midten av Ølen

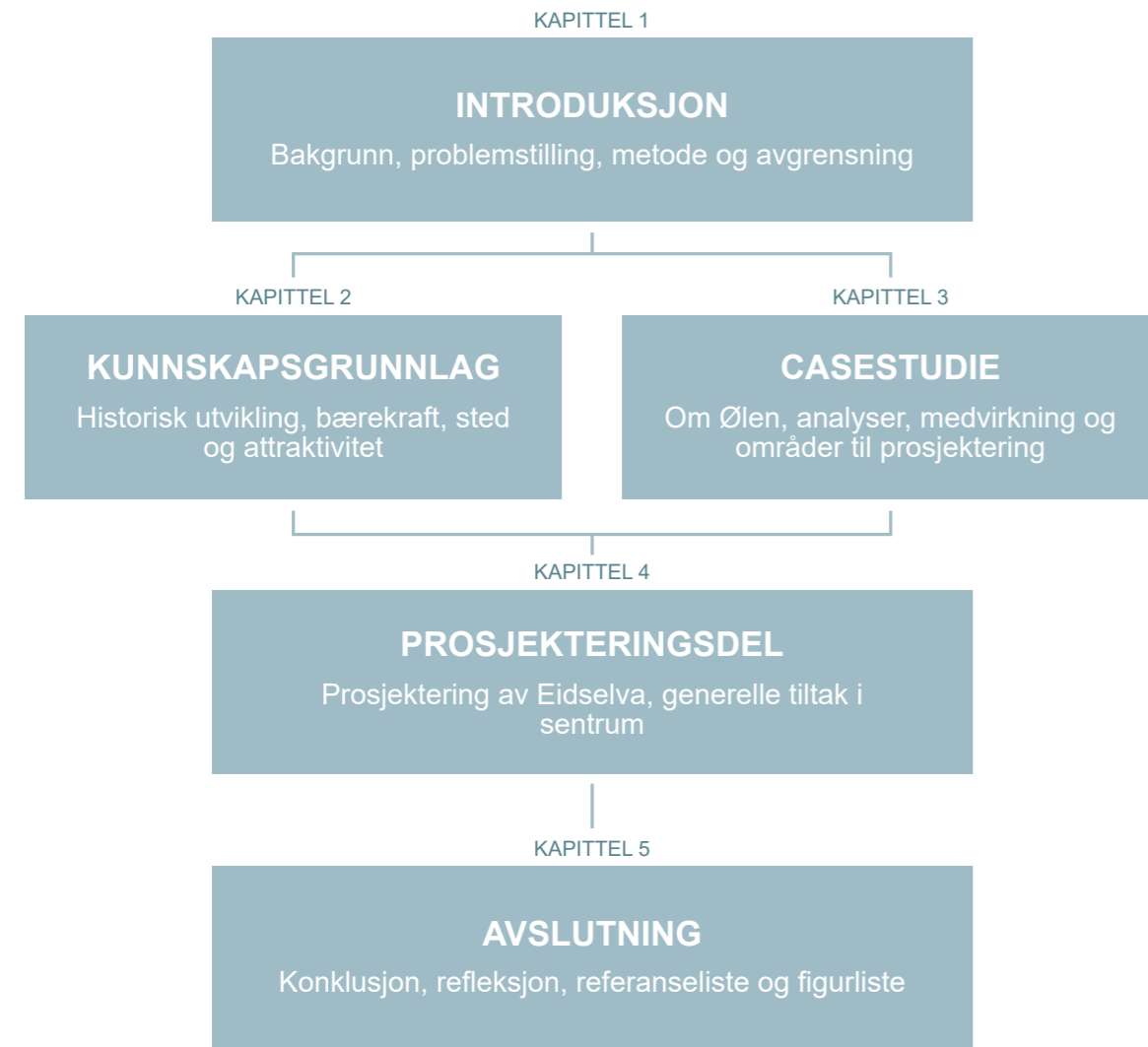
sentrum, har jeg også ønsket å fokusere casestudien inn mot den fysiske konteksten internt i sentrum. Med dette som bakgrunn har jeg vurdert at en analysetilnærming med fokus på stedets lokale kontekst har vært hensiktsmessig til mitt formål.

De fysiske forutsetningene i selve sentrum er riktignok hovedfokuset for kapittelet, men for å gi en bedre forståelse for den større konteksten er også tema som vei, landskap og arealbruk på et mer overordnet nivå inkludert.

Prosjekteringsdelen

Etter at dagens situasjon, muligheter og begrensninger er gjort rede for i casestudiet følger selve prosjekteringsdelen. I denne delen tar jeg for meg Eidselva med sine tilgrensende områder inne i Ølen, og viser hvordan prinsipper og muligheter etablert tidligere i oppgaven kan brukes til å skape ny bebyggelse og nye møteplasser som øker sentrumets attraktivitet. I prosjektet ligger det et spesielt fokus på rollen fortetting og transformasjon av uutnyttede områder kan spille. Selve prosjektet er i stor grad basert på programvare for 3D-modellering og er fremstilt i SketchUp og Lumion.

1.4 OPPGAVENS STRUKTUR



1.5 OPPGAVENS AVGRENSNING

Tematisk avgrensning

Eiendomsstrukturer og planmessige begrensninger kan være typiske barrierer når det kommer til hvilke areal som er aktuelle å transformere, og hvordan de kan utformes. Noen steder har kanskje også eiere som ønsker å beholde området slik det er, eller langsiktige leieavtaler som vanskeliggjør større bruksendringer. På samme måte kan også eksisterende reguleringsplaner og andre styringsdokumenter legge sterke føringer på bruken av et område. Her er det likevel landskapsarkitektens ansvar å forsøke å se muligheter heller enn begrensninger. Av denne grunn har jeg fokusert mindre på planmessige forhold som eiendomsstrukturer, plandokument, og etter beste evne forsøkt å se tematikken helhetlig fra et faglig ståsted.

Selv om jeg i løpet av oppgaven er inno mer sosiokulturelle aspekter, handler den likevel først og fremst om fysisk og funksjonell transformasjon. Dette gjenspeiles også i analysene som er gjort, som i stor grad er orientert rundt de bygde strukturene. Her må det fortsatt understrekes at den fysiske utformingen av et sted alltid vil henge

sammen med mer sosiokulturelle forhold som for eksempel mental helse, trygghet og holdninger.

Geografisk avgrensning

Som nevnt i metodedelen er skalaen på flertallet av analysene og vurderingene hovedsakelig rettet inn mot forholdene inne i sentrum. I tråd med dette ligger det et begrenset fokus på de mer vidtspennende temaene som Ølens rolle i regionen og overordnede drivkrefter som spiller en rolle i utviklingen.

Prosjektdelens stadie

I dag krever det bred kompetanse og grundig planlegging for å få til en full transformasjon av en stor tomt i et sentrum. Slike prosjekter blir gjerne utført av flere tverrfaglige personer i et team. Dette betyr også at en fullstendig teknisk plan for både bebyggelse og landskap vil være utenfor denne oppgavens omfang. Gjennom prosjekteringsdelen kommer jeg med konkrete forslag til utforming som kan følges opp videre, men det er fremdeles viktig å presisere at prosjektet fortsatt bør anses å være på et konseptuelt nivå.



Kapittel 2

Kunnskapsgrunnlag

I DETTE KAPITTELET

+ Bærekraftig tettstedsutvikling

Her beskriver jeg bærekraft-begrepets opphav og målsetninger, og jeg går inn på hva målene om økt bærekraft innebærer for stedsutviklingen.

+ Sted og stedsidentitet

I dette kapitlet diskuterer jeg hva som gjør et sted til et *sted*, og hvordan relasjonene vi har til et sted påvirker oss.

+ Attraktive lokalsamfunn

Her tar jeg for meg teori knyttet til hva det er som gjør steder mer eller mindre attraktive, og hva som gjør at vi bor og flytter slik vi gjør.

+ Utformingen av attraktive steder

Her går jeg gjennom en rekke tiltak som kan utnyttes i arbeidet med den fysiske utformingen av attraktive steder.

2.1 Bærekraft i tettstedsutviklingen

Idealet om at bærekraft skal ligge til grunn for utvikling er et konsept vi hører mye til både i media og i planarbeid. Men aller først - hva er egentlig bærekraft, og hvorfor er det så viktig å ta hensyn til det i utformingen av attraktive steder?

Bærekraftig utvikling

Selve begrepet «bærekraftig utvikling» ble for første gang introdusert i rapporten *Vår felles framtid* av Brundtland-kommisjonen i 1987 (FN, 2019), og defineres som «*utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov*» (Verdenskommisjonen for miljø og utvikling, 1987). Mens miljø tidligere ble sett på mer som et isolert problem, rettet kommisjonen fokuset over til at miljømessige, sosiale og økonomiske utfordringer henger sammen, og at de derfor også kun kan løses samlet. Disse delene kalles ofte for de tre dimensjonene i bærekraftig utvikling, der kun det samlede bildet de tre enkeltdelene godt kan definere i hvilken grad noe er bærekraftig (ibid.). Dette betyr også at tettsteder er nødt til å være både

miljøvennlige, ha gode levevilkår for innbyggerne og ha en positiv økonomisk vekst før de kan kalle seg bærekraftige.

Bærekraftsmålene

I tråd med det overordnede målet om å sikte mot en mer bærekraftig utvikling har FN og alle dets 193 medlemsland definert 17 ulike bærekraftsmål (se figur 2.01) og 169 delmål som sammen skal dekke de tre overordnede målene med. I en stortingsmelding har regjeringen bestemt at målene skal utgjøre en førende linje for regjeringens politikk (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2021, s. 9), og Norge har forpliktet seg til å arbeide for at verden når målene innen 2030 (ibid., s. 5).

Bærekraft i tettstedsutviklingen

For arbeidet med tettstedsutvikling peker spesielt mål nummer 11 «*Bærekraftige byer og samfunn*». Over 80% av den norske befolkningen bor i dag i urbaniserte områder (Butenschøn, 2020), og trenden er at stadig flere bor i tettbygde byer og strøk. Dette stiller økte krav til måten vi utformer tettstedene. I tråd med bærekraftsmålene

bør tettstedene aspirere mot å redusere klimaavtrykket per innbygger, sikre at både luften, sjøen og naturen er ren og tilgjengelig, redusere forbruk, øke gjenvinning og ha tilgang til både boliger og arbeidsplasser for innbyggerne. Målet om bærekraftige byer og samfunn legger også føringer for hvordan vi bør planlegge arealpolitikken, hvor vi legger handel og arbeidsplasser, og hvilken strategi vi legger for boligutvikling og fortetting.

I tillegg til mål nummer 11 er også målet om *god helse og livskvalitet* viktig. Dette innebærer mål om at stedene skal ha god tilgang til grøntarealer og møteplasser, mulighet for fysisk aktivitet og universelt utformede arealer som er tilgjengelig for alle.



Figur 2.01: Bærekraftsmålene

2.2 Sted og stedsidentitet

I det forrige delkapittelet tok jeg for meg bærekraften, og forklarte hvorfor denne er viktig verktøy i arbeidet med å utvikle gode steder. Men hva er egentlig et sted, og hvilken egenart har det?

Siden stedsidentiteten er dynamisk, dels individuell og stadig i endring, vil den heller aldri kunne bli ferdig definert. Slik vil definisjonen av et sted alltid være flyktig, stadig i endring og ofte med udefinerte grenser. På samme måte vil alle ha sin individuelle oppfatning av et sted. For noen er det hjemstedet der de har bodd i alle år, kanskje med venner, familie og aktivitetstilbud som essensen av stedet. For andre er det kanskje naturen rundt bygda som utgjør stedet. Stedsidentitet inneholder samtidig en dobbelthet (Ruud, 2018). På den ene siden representerer det selve stedets karakter, kvaliteter og egenart (identity of place). Dette handler om anliggender som stedenes egenart, karaktertrekk og særpreg. På den andre siden har vi menneskers tilhørighet til stedet og

følelser for det (identity with place) (ibid.)

Når stedene tilføres noe nytt via stedsutviklingsprosjekter, endrer det ofte også hvordan vi oppfatter dem (Vestby, 2018). Kanskje blir vi mer stolte ovre og fornøyd med stedet, dersom det blir gjort tiltak som gjør stedet mer attraktivt å bo i, besøke eller å arbeide i (ibid.).



2.3 Attraktive lokalsamfunn

Attraktivitet er sterkt knyttet opp til stedene vi flytter til, ettersom folk gjerne vil bo på stedene de finner attraktive. Hva er det som utgjør et steds attraktivitet, og hvilke valg, muligheter og begrensninger er det som er viktigst for oss når vi velger å bosette oss et sted? Valgene og motivasjonen er til en viss grad individuelle, men det er likevel noen årsaker som går igjen. I følge Sørli (2009) kan hovedmotivene for flytting til distriktene deles inn i seks kategorier: Arbeid, bolig, sted og familie, helse samt utdanning.

Kategoriene bør forstås hierarkisk, der neste kategori på listen vokser frem som flyttemotiv først etter at den tilgangen til den foregående kategorien er tilstrekkelig dekket. Totalt stod de fire første kategoriene for over 90% av flyttemotivene (ibid., s. 4). Tilgang til arbeid og bolig kan anses primærbehov. Det er vanskelig å livnæres uten tilgang til arbeid, og mange vil mistrives dersom det ikke finnes boligtyper som dekker ens behov. Sted/miljø og familie bærer mer preg av å være mer individuelle og lystbetonte, og knyttet til temaer som steds kvalitet og stedsidentitet, tilgang til natur og

naturbaserte opplevelser, trygge miljøer og lite støy og uro (ibid.).

Vareide (tre bestanddeler for attraktivitet)

Vareide et al. (8, 2013) argumenterer også for at attraktiviteten er direkte knyttet til flyttestrømmer, og at en økning av attraktivitet også vil øke nettoflyttingen til stedet.

Videre deles begrepet opp i tre ulike dimensjoner; attraktivitet for bedrifter, for besøk og for bosted, og det tales for at disse tre bestanddelene samlet skal kunne gi et helhetlig bilde av et steds attraktivitet. (ibid., s. 8).

Deretter deler Vareide inn i fire ulike kategorier, som sammen skal dekke et stort antall av faktorene som bidrar til attraktivitet: *Bygninger og areal* handler om å ha tilgjengelig areal til boliger og næring, tilstrekkelig med overnattingskapasitet. Ofte er ikke tilgangen på slikt areal nok til å øke attraktiviteten, men heller vil *mangelen* av disse elementene kunne fungere som en brems for stedets utvikling. *Ameniteter* er et

samlebegrep for alle tilbudene og mulighetene som finnes ved et sted. Dette kan for eksempel være natur, kultur og sentrumsegenskaper. *Identitet og stedlig kultur* handler om sosiale forhold og holdninger. Den siste kategorien, *omdømme*, dreier seg om oppfatningen personer som ikke bor ved stedet har om stedet (ibid.)

«Attraktivitet er en stedlig egenskap som påvirker flyttestrømmen til et sted, enten ved at stedet tiltrekker seg næringsliv eller besøkende som skaper arbeidsplassvekst og derigjennom innflytting, eller at stedet er attraktivt som bosted uavhengig av arbeidsplassutviklingen.»

(Vareide et al., 2013).

Attraktivt – for hvem?

Det er også et spørsmål *hvem* man gjør stedet attraktivt for. Ulike aldersgrupper er i forskjellige livsfaser og har forskjellige ønsker og behov, og noen tiltak vil kunne resonnerer bedre med visse aldersgrupper enn andre. Unge som velger å flytte til distriktet har ofte enebolig og tilgang til naturen høyt på prioriteringslisten, mens de som heller ønsker seg levende sentrum og godt tjenestetilbud i større grad ønsker å flytte til mer sentrale strøk (Nordtug, 2021). En logisk tolkning av dette kan være at siden unge som flytter til distriktet prioriterer enebolig og natur over sentrums kvaliteter, er dette prioriteringer som også bør gjenspeiles i planleggingen. Sett med slike linser kan det for distriktene være en fordel å differensiere seg fra byene, og arbeide mot å tilby andre kvaliteter som ikke finnes i byene. En annen, kanskje mer presis tolkning er at dersom distriktene ikke kan tilby noen av kvalitetene som tilflyttere til mer sentrale strøk ønsker seg, vil de heller ikke kunne være med i konkurransen om å få disse personene til å flytte til distriktet (ibid., s. 53).

Nasjonale forventninger til distriktene

Gjennom Stortingsmelding nr. 18 (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016-2017) fremmer regjeringen forventningene sine til utviklingen av byene og tettstedene våre, der målet er å fremme attraktive og bærekraftige byer. Samtidig opplever mindre byer og tettsteder at virkemidlene og kunnskapen ofte er innrettet mot situasjonen i storbyen (Angell & Grimsrud, 2017). Det er mindre kunnskap rundt hvilke problemstillinger som gjelder i mindre byer og tettsteder, og det er ikke alltid kjent hvor overførbare virkemidlene som fungerer i storbyen er til de mindre stedene (ibid.).

I rapporten Bygdepakke Bø (TØI, 2017) skriver forfatterne at mye av diskusjonene om rundt de bærekraftige prinsippene er rettet mot forhold i storbyen, og at kunnskapsgrunnlaget i mindre tettsteder er mangelfullt.

Selv om det er rimelig å tro at en del av virkemidlene som er etablert for større byer er generelle nok til at de også kan fungere for mindre tettsteder, er likevel noen

forskjeller som er verdt å fremheve. I storbyene kan ofte veksten tas som en selvfølge, og problemstillingene handler derfor ofte om å fordele godene og ulempene av denne (ibid., s. 58). På den måten kan økt attraktivitet for storbyene være å anse som et automatisk produkt av veksten, gitt at veksten skjer i tråd med de nasjonale forventningene om bærekraftig- og kompakt byutvikling. I tettstedene er det derimot ofte ingen automatikk i at veksten skjer i det hele tatt, og innsatsen blir dermed oftere rettet mot å skape vekst i utgangspunktet.

Fokuser på å tilby attraktive *alternativer*

Her er det verdt å diskutere konseptet med bruk av «pisk og gulrot» i distriktpolitikken. Dette kan eksemplifiseres via bilens rolle i distriktet: Mange steder i distriktene er fortsatt bygd opp av mer spredtbygde strukturer der bilen er det naturlige fremkomstmiddelet. Selv om høy bilandel og høyt transportbehov i bygdene kan være en utfordring sett opp mot idealene om bærekraftig utvikling og kompakte bygdesentre, er det fortsatt ikke noe godt mål å utelukkende fokusere på å begrense bilens rolle uten å se det opp mot hvilke alternativer som finnes. Dette aspektet differensierer ofte byer fra tettsteder. I de større byene har man ofte sterk nok tetthet til at restriktive tiltak overfor bilen frigjør plass til mer menneskelig bruk av gater og byrom. I mindre byer og tettsteder er tettheten derimot ofte såpass lav at utelukkende restriktive tiltak kan resultere i at et tomt sentrum blir enda tommere.

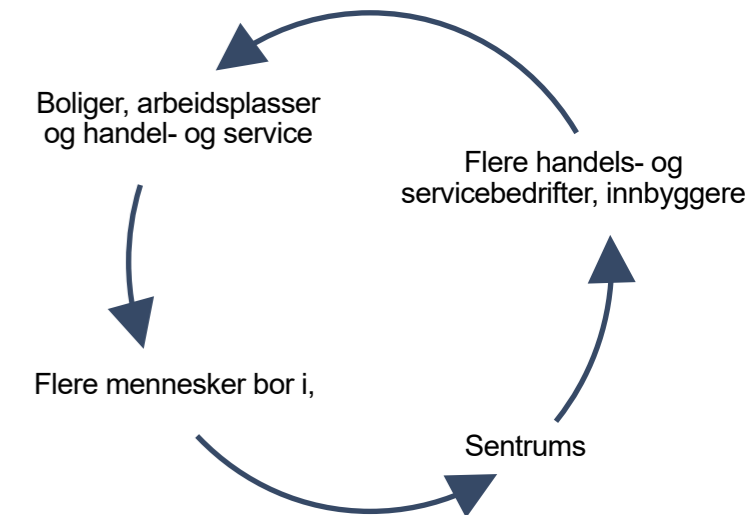
Dersom man begrenser bilens handlingsrom uten å skape noe godt alternativ til denne risikerer man her å ende opp med svakere bærekraft enn i utgangspunktet, spesielt sett

gjennom den sosiale- og den økonomiske dimensjonen. Denne svakere bærekraften kan manifestere seg gjennom enda mindre bruk av sentrum, redusert sosial tilgang til tjenester og tilbud, påfølgende redusert økonomisk vekst og svakere attraktivitet.

Poenget er at det er essensielt å bygge opp attraktive *alternativer* til bilen, som gjør at menneskene i området *selv* velger (og ønsker å velge) levemønstre som i større grad er i god tråd med bærekraftsmålene. I praksis handler dette om tiltak som å prioritere fortetting inne i sentrumet slik at dette kan bli brukt uten videre transportbehov, å skape attraktive rom og møteplasser i offentligheten slik at folk ønsker å ferdes der, sørge for god utforming som forsterker stedets identitet, og generelt tiltak som bidrar til å øke stedets attraktivitet.

Ifølge Hagen et al. (2017) er det viktig med levende sentrum for å øke et steds attraktivitet. Her er det om å gjøre å få folk til å bruke sentrum, slik at flere funksjoner oppstår, noe som igjen fører til at flere mennesker bruker sentrumet. Det må også

være naturlig å velge sentrumet, gjerne fordi man bor i eller i nærheten av dette. (ibid.)



Figur 2.02: Hvordan lokalisering i sentrum kan bidra til økt attraktivitet (Hagen, Øksenholt og Tennøy, 2017, s. 5)

Kapittel 3

Casestudie - Ølen

I DETTE KAPITTELET

+ Om Ølen og omegn

For å definere Ølens bakgrunn tar jeg først en gjennomgang av tema som stedets historie, demografiske attributter samt planer og føringer.

+ Verdier og medvirkning

Første del av kapittelet drøfter verdigrunnlag som finnes i Ølen i dag, mens den andre delen diskuterer ønskene innbyggere har fremmet gjennom folkemøtene.

+ Analyser

Analysekapittelet opptar hovedbolken av casestudie, og tar en tematisk gjennomgang av utfordringene og mulighetene som rår i og rundt Ølen sentrum.

+ Til prosjekteringsdelen

Her går jeg spesifikt inn på Eidselva, som er området jeg tar for meg i prosjekteringsdelen, og forklarer hvilke problemstillinger som bør løses her for å øke hele Ølens attraktivitet. Kapittet fungerer som en forløper til prosjektet.

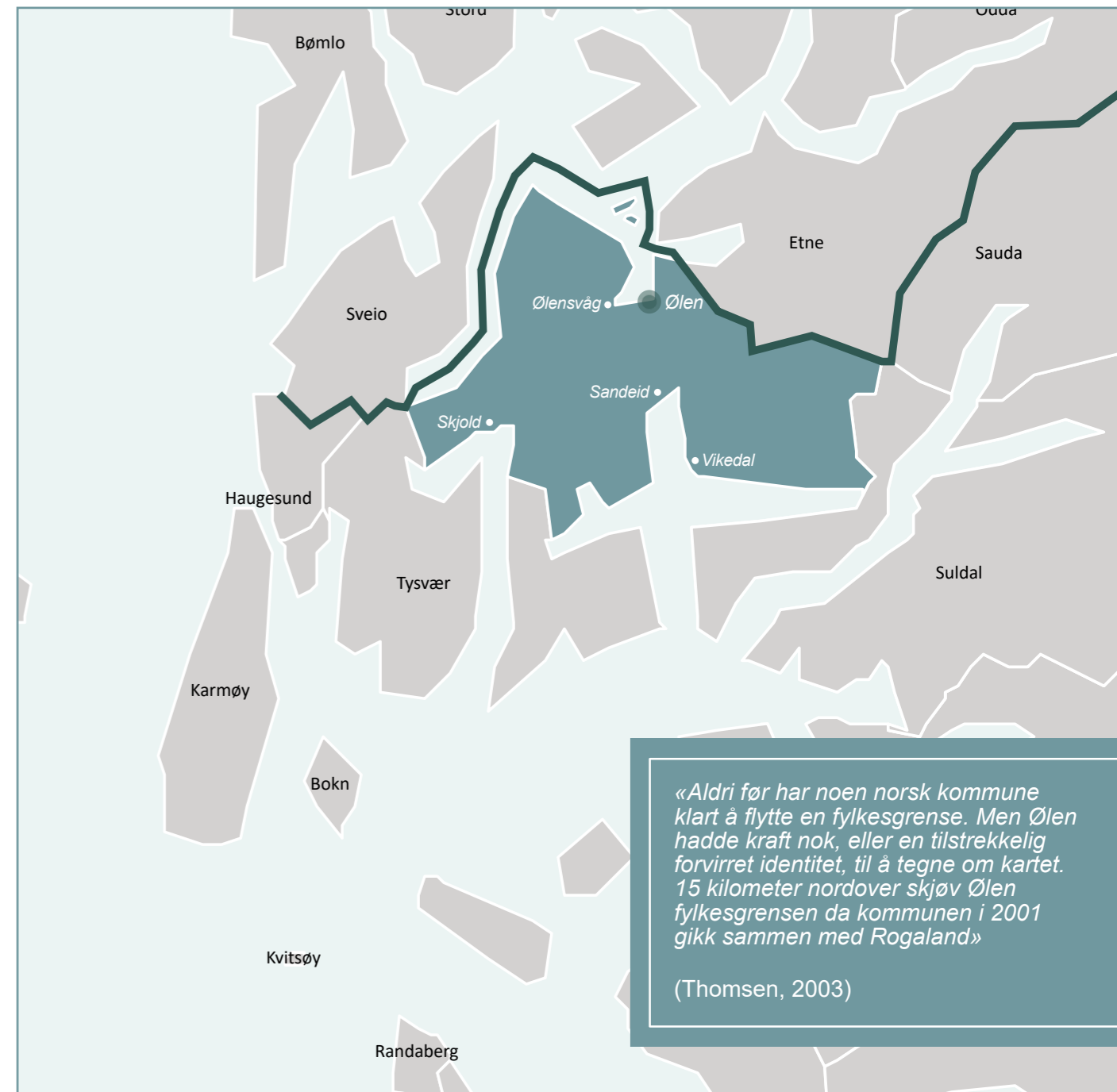
3.1 OM ØLEN OG OMEGN

3.1.1 KOMMUNEOVERSICHT

En rik kommunehistorie

Tettstedet Ølen har opp gjennom tidene hatt en rik kommunehistorie. Fra eldre tider var stedet en del av Fjelberg kommune, men dette endret seg i 1916, da Ølen og Bjoa gikk sammen i etableringen av Ølen kommune. I 1964 ble Ølen kommune videre utvidet, da Austre Vikebygd også ble innlemmet i kommunen (Thorsnæs, u.å.-b).

Rundt tusenårsskiftet ble det alvor av diskusjoner om hvorvidt Ølen kommune skulle skifte fylke - fra Hordaland til Rogaland. Folkeavstemninger fant sted i flere av bygdene, og resultatet var delt. I Vikebygd og Ølensvåg helte innbyggerne mot en overgang til Rogaland, mens innbyggerne i Bjoa og Ølensjøen heller ville forbli i Hordaland. Konklusjonen ble uansett et fylkesskifte, og kommunen var med det den første som noen gang hadde byttet fylke (Thomsen, 2003). I 2006 ble kartet igjen skrevet om, da Ølen gikk sammen med Vindafjord og ble til dagens Vindafjord kommune. Blant Ølsbuen var det et stort flertall for sammenslåingen, mens det i Vindafjord var et svært knapt flertall (ibid.). Ølen overtok med dette som kommunesenter for Sandeid i den nye samlekommunen, og har siden den gang vært administrasjonssenteret i Vindafjord kommune.



Figur 3.01: Vindafjords plassering i regionen. De fem største tettstedene i kommunen er oppført. Den mørkeblå linjen viser fylkesgrensen mellom Rogaland og Vestland fylke.

Netto innbyggervækst i Ølen

I dag bor det totalt 8 740 innbyggere i Vindafjord kommune, der 1 301 av disse er bosatt i Ølen grunnkrets (SSB, 2021a). I tillegg til Ølen finnes det 8 andre bygder og grender i kommunen. Tettstedet Ølen har økt med 2,6% per år siden år de siste 20 årene, mens kommunen som helhet har hatt en årlig befolkningsvekst på 0,3% per år i samme periode (SSB, 2021b). I SSB sitt hovedalternativ (kalt MMMM) for befolkningsvekst er Vindafjord antatt å ha

8 688 innbyggere i 2050, altså en nedgang på 52 personer fra dagens tall (ibid.).

I praksis betyr dette at det internt i kommunen foregår en netto dreining mot å bo i Ølen. Hvorvidt dette er et resultat av en aktivt ført politikk eller et resultat av naturlig utvikling i demografi og preferanser kan diskuteres, men funnene er uansett i tråd med sentraliseringen som har foregått ellers i landet. (Kan ses på som en slags distriktsvariant av sentraliseringen.) Befolkningsvekst for befolkningsvekstens skyld er likevel i mindre grad et mål nå enn tidligere, og i fremtiden vil det være vel så viktig å skape bærekraftige samfunn som er i stand til å ta vare på de innbyggerne som bor der (Norman et al., 2020).

Mål og planer

I kommuneplanen har målsetningen vært at kommunen skal ha «levende bygder, handlekraftige mennesker og en bærekraftig arealforvaltning.» (Vindafjord kommune, 2017, s. 4). For Ølen som kommunesenter innebærer målene at tettstedet blant annet skal «legge til rette for attraktive uteområder, møteplasser, parkerings og gangveier i sentrum», «styrke Ølen som handelssted og sted for opplevelser», og «arbeide for å

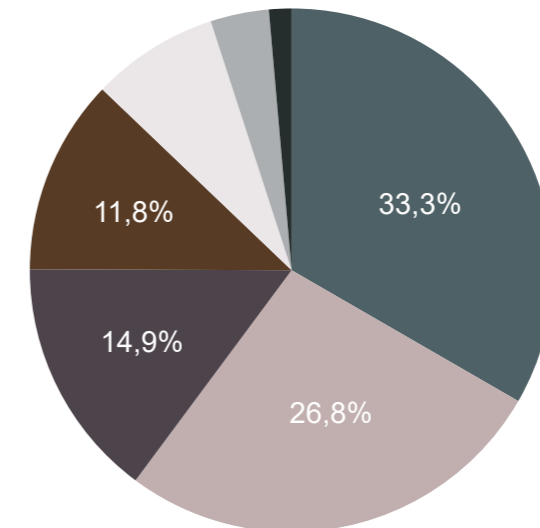
styrke bygdernes kvaliteter og støtte opp om bygdeutviklingsprosjekt» (ibid., s. 35). I tillegg til status som kommunesenter, fungerer Ølen også som ett av seks regiondelsenter på Haugalandet (Rogaland Fylkeskommune, 2016, s. 25). Regiondelsenter skal etter planen inneha sterke sentrums-kvaliteter, og også ha som mål om å konsentrere handel og tjenester inn i et avgrenset sentrumsområde.

Kommunen er nå i gang med planprosessen mot en revidert kommuneplan, som etter planen skal fullføres i fjerde kvartal i 2022. Hittil er planstrategi og planprogram ferdigstilt, og folkemøtene og spørreundersøkelsene (Se medvirkningskapittelet) har vært en del av dette arbeidet. I planprogrammet har kommunen pekt ut tre satsingsområder (Attraktive lokalsamfunn, bærekraftig kommune, framtidrettede tjenester – gode liv og livslang læring), som skal svare til de viktigste utfordringene i kommunen. Noen av utfordringene kommunen peker på her er blant annet et svakt kommunesenter, en desentralisert struktur og manglende variasjon i boligtilbudet (Vindafjord kommune, 2021b).

Hva jobber folk i området med?

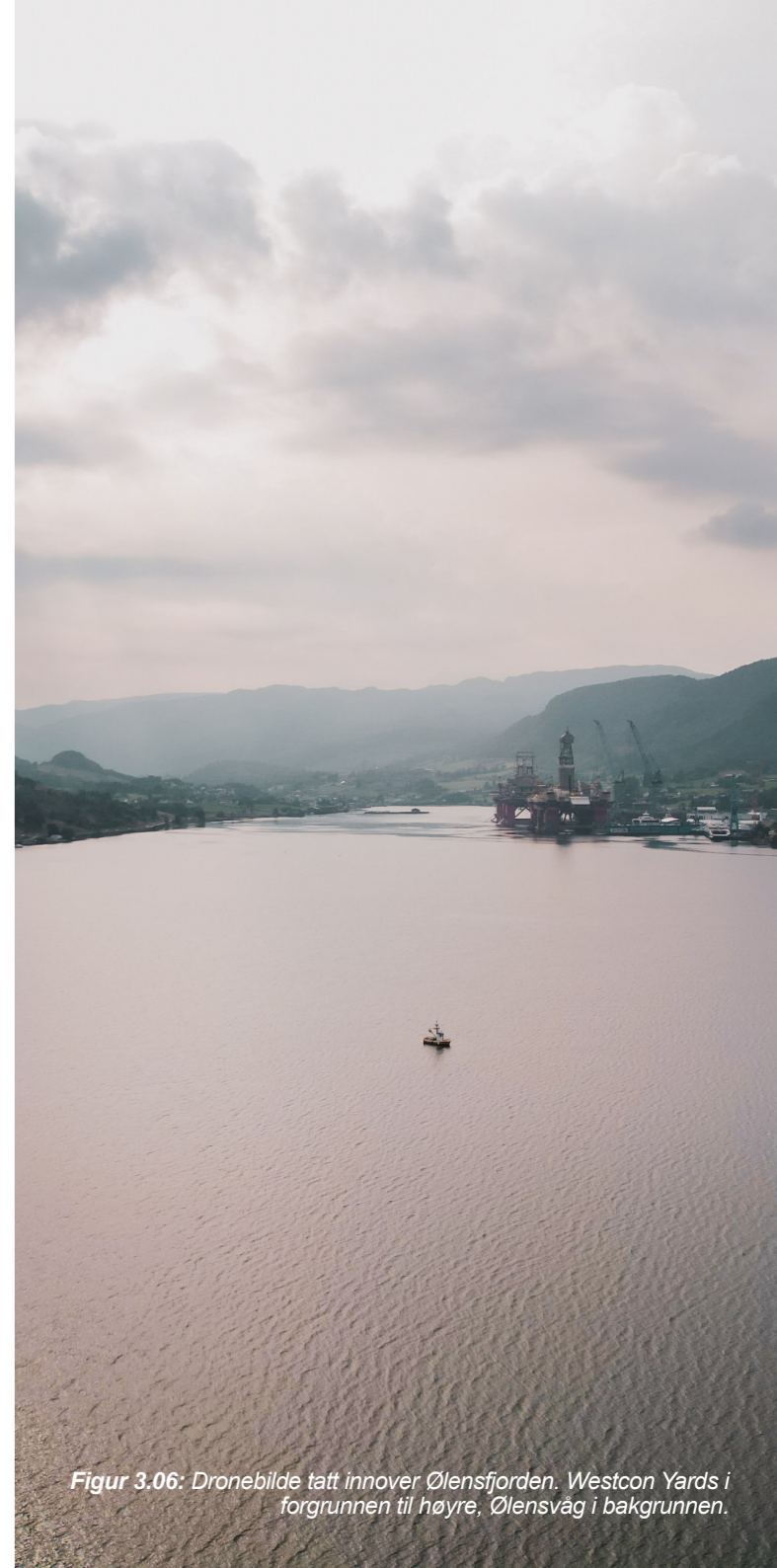
Næringen har i lang tid vært en av områdets største styrker. I NHO sitt kommune-NM i 2021 kom Vindafjord på første plass blant alle kommunene på Haugalandet, og fikk også en solid 22. plass på landsnivå (NHO, 2021). Det finnes i dag flere store nasjonale og internasjonale konsern i kommunen som Hatteland, Ølen Betong, Fatland, Westcon og Omega 365, som til sammen er en sterk bidragsyter til sysselsettingen i regionen. Spesielt er arbeid med blant annet båtbygging og oljeplattformer, verkstedindustri jordbruk og skogdrift viktige. Også på folkemøtene var innspill rundt næringens styrke, variasjon og gründerånd blant de aller mest tallrike.

Næringsattraktiviteten vises også igjen på pendlerstatistikken, der kommunen i 2020 har 319 flere som pendler inn sett opp mot antallet som pendler ut (SSB, 2021a). Bortsett fra Haugesund er Vindafjord den eneste kommunen i regionen som har netto innpendling (Vindafjord kommune, 2017, s. 13).



Figur 3.05: Andel sysselsatte per sektor i Vindafjord. (SSB, 2021a)

- Sekundærnæringer
- Varehandel, hotell og restaurant, samferdsel, finanstjenester, Forretningsmessige tjenester, eiendom
- Helse- og sosialtjenester
- Jordbruk, skogbruk og fiske
- Undervisning
- Off.adm., Forsvar, sosialforsikring
- Personlig tjenesteyting



Figur 3.06: Dronebilde tatt innover Ølensfjorden. Westcon Yards i forgrunnen til høyre, Ølensvåg i bakgrunnen.



Figur 3.02.



Figur 3.03.

Ølen kommunes våpenskjold oppe til venstre, gamle Vindafjord kommunes våpenskjold nede til venstre, nye Vindafjord kommunes våpenskjold til høyre. Virvelsnittet symboliserer kommunens sentrale beliggenhet (Thorsnæs & Lauritzen, 2021).



Figur 3.04.

3.1.2 HISTORIE

Der vegane møtest

Tettstedet Ølen ligger i den brede enden av Ølsfjorden, tett ned mot kysten. Stedet er omringet av høye fjell i hver sin kvadrant, men har likevel en sentral plassering i regionen med tilkomstveier både mot øst, sør og vest på land, samt nordover over sjøen videre mot Stord og Bergen. Gamle Ølen kommune sitt slagord var også «der vegane møtest».

«I eldre tider var det fjordene og sjøen som var hovedferdselsårene mens landområdene var med på å knytte fjordsystemene sammen.»

(Vindafjord kommune, 2018).

Et gammelt sted

Regionen Vindafjord og Ølen har en historie som strekker seg langt tilbake. Blant annet finnes spor etter mennesker helt tilbake til 8 000 år f.Kr, trolig etter vandrende folk som levde hovedsakelig av fiske og fangst (ibid., s. 8). I vikingtiden ble skip dratt over leiet mellom Sandeid og Ølen for å slippe turen rundt Karmsundet, og man kan fortsatt finne

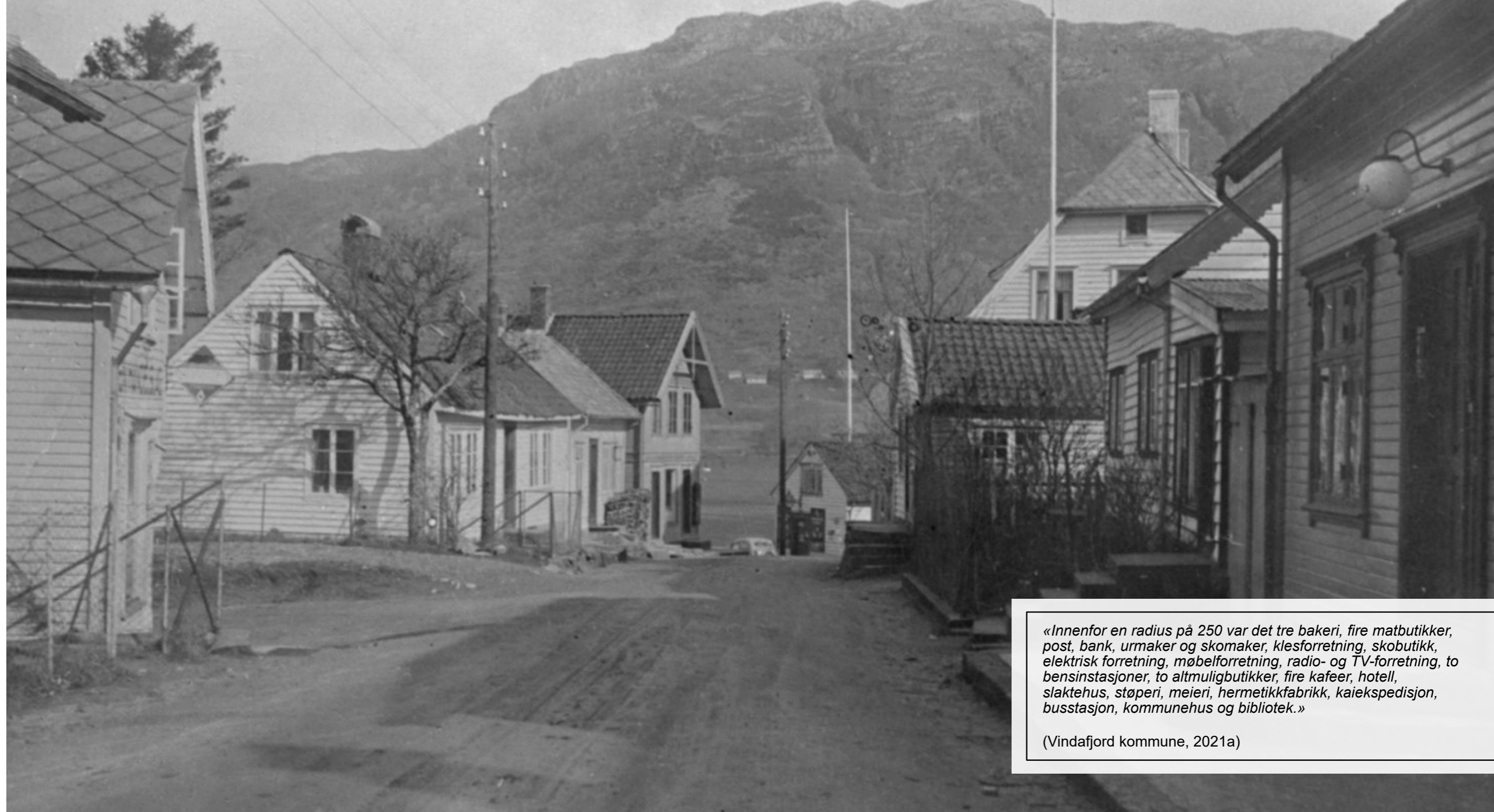
hulveier (eldre veier med forsenket U-form grunnet menneskelig bruk og slitasje) langs strekningen (Thomsen, 2003, s. 432).

Et eldre navn for Ølen har trolig vært Ølund, som er nevnt i flere skriv på 1300-tallet (Stemshaug et al., 1976). Det finnes ingen sikker tolking av navnets opprinnelse, men det kan henge sammen med de nordiske ordene for «nære» og «føde», og i den forstand sikte til at det var mye fisk i Ølensfjorden. En alternativ tolkning er at navnet originalt kunne bety «den krumme» eller «krokfjorden» (ibid.). Havet har gjennom alle tider vært en sentral ressurs for området, og trolig vært et essensielt livsgrunnlag for Ølen.

Industrien vokser frem

Utover 1800-tallet begynte tettstedet Ølen for alvor å vokse frem, og folketallet omtrent doblet seg i perioden fra 1814 til 1860. (Asplan Viak, 2021). Nye hus, fabrikker og butikker ble bygget, og handelen skjøt fart. Flere av husene fra 1800- og tidlig 1900-tall står fortsatt i Sjoargata i dag og blir fortsatt brukt som både boliger, fritidsboliger og butikker.

Figur 3.07: Historisk bilde fra vestre del av hovedgaten i Ølen kalt Sjoargata, ca år 1936. Sett mot nord.



«Innenfor en radius på 250 var det tre bakeri, fire matbutikker, post, bank, urmaker og skomaker, klesforretning, skobutikk, elektrisk forretning, møbelforretning, radio- og TV-forretning, to bensinstasjoner, to altnuligbutikker, fire kafeer, hotell, slaktehus, støperi, meieri, hermetikkfabrikk, kaiekspedisjon, busstasjon, kommunehus og bibliotek.»

(Vindafjord kommune, 2021a)

3.2 Verdier og medvirkning

3.2.1 ØLENS STEDSIDENTITET

Allerede i det forrige kapittelet har det kommet frem flere elementer som er en viktig del av identiteten i Ølen og omegn. Ølen har blant annet en lang og innholdsrik historie som går gjennom flere tusen år, den har en svært attraktiv nærings- og industri sektor, og den har nærhet til både fjell, sjø og natur samt et omfattende jordbruk.

Kultur og arrangement

I 2019 ble Ølen kulturhus bygd på med en ny del, og det nye fellesbygget har fått navnet Sjøperlo. Den nye bygget fungerer som kommunens kulturelle storstue, og huser både kommunale tjenester som bibliotek, kulturskole, frivillighetssentral i tillegg til diverse arrangementer, utstillinger med mer.

Av større arrangementer i kommunen finner man blant annet Vikedal Roots Music Festival, Sommarfestivalen i Vikedal og Kystkulturdagane i Sandeid. Kanskje er også disse en viktig del av identiteten Ølen og Vindafjord for mange?

Andre verdier

Utenom dette er det også naturlig å tenke at Ølen – som et mellomstort tettsted – innehar flere verdier som tradisjonelt sett er pekt ut som typiske for bygde-Norge. Kanskje kjenner Ølensbuen bedre til naboene sine enn hva mange gjør i de større byene, kanskje er de mer involvert i lokaldemokratiet og i bygdas ve og vel, og kanskje verdsetter de i større grad roen og freden som finnes i området og naturen? Identitet kan likevel være så mangt, og man bør uansett være varsom for fallgruven med å dra alle over en kam. Identitet er et svært komplekst tema, og kan være vanskelig å fange opp i sin helhet.

Til høyre følger noen av temaene som spesielt ofte ble nevnt som styrker på Vindafjord kommune sine folkemøter, og i den forstand kan tolkes som en del av stedets identitet.

(Mer om folkemøtene på neste side)



Figur 3.08: Sjøperlo, Ølens nye storstue for blant annet kunst, kultur og musikk

3.2.2 FOLKEMØTENE

For å få bedre innsikt i hva innbyggerne i kommunen faktisk tenker om og verdsetter i Ølen, har jeg bistått kommunen i arbeidet med folkemøtene, som har foregått i forbindelse med revideringen av kommuneplanen. Folkemøtene er en viktig del av kommunens medvirkningsstrategi, og bidrar til å legge føringer for hvilke prioriteringer som skal gjøres i den nye kommuneplanen. Totalt har det blitt holdt åtte slike møter – ett møte per bygd i syv av bygdene, samt ett fellesmøte for Ølen og Ølensvåg. Møtene har vært åpne for alle som ønsket å delta. I snitt har det vært rundt 30 oppmøtte på hvert enkeltmøte, som typisk fordelte seg i grupper på fem-seks personer.

Tema på folkemøtene

På alle møtene var det tre hovedtema deltagerne skulle diskutere; «*Attraktive lokalsamfunn*», «*bærekraftig kommune*» samt «*fremtidsrettede tjenester – gode liv og livslang læring*». Dette er de samme temaene som kommunen har satt opp som satsingsområder i den nye kommuneplanen. For hvert tema ble det stilt tre spørsmål: «*Hva er vi gode til?*», «*Hvor har vi klare utfordringer og forbedringspunkt?*» samt «*hvordan kan vi konkret ta tak i utfordringene*

for å forbedre oss?». Deltagerne skulle så skrive ned alle innspillene de hadde til hvert spørsmål på et A3-ark. Det ble ikke skrevet ned kontaktinformasjon til de fremmøtte, og alle innspill er i praksis anonyme.

I tillegg ble innbyggerne i de syv bygdene utenom Ølen og Ølensvåg et fjerde tema å diskutere, nemlig «*Ølen som kommunesenter*». Også under dette temaet ble det stilt tre spørsmål; «*Hva betyr Ølen som kommunesenter for deg og din bygd?*», «*Hva vil du at Ølen skal være for deg og din bygd i fremtiden?*» samt «*Konkrete forslag?*».

Resultater fra folkemøtene

I etterkant av folkemøtene har jeg vært midlertidig engasjert av kommunen til å digitalisere og kategorisere alle innspillene til et lesbart, digitalt dokument. Totalt har det gjennom de åtte folkemøtene kommet inn rundt 1400 innspill.

Innspillene er sett fra innbyggernes ulike synspunkter og omhandler ulike tema, men det er likevel noen tema som går igjen. Jevnt i kommunen ønsker innbyggerne seg flere boenheter og leiligheter tilrettelagt for eldre i

bygdesentra. Flere har også ønsket seg flere “ordinære”, men attraktive boligtomter utenfor sentrum. Videre er det mange ønsker om økt satsing på sammenhengende gang- og sykkelfelt mellom- og internt i de ulike bygdene. Mange har også påpekt at de ønsker et mer variert fritidstilbud for barn og unge.

Ønsker for Ølen sentrum

Mange av innspillene som har gått igjen har også handlet om sentrumsutvikling og ønsker for Ølen sentrum. Her er mange som vil se et større utvalg av butikker i området, og ønsker om cafeer, pub og restaurant går igjen. Flere vil ha grønne lunger og små parker i sentrum, i tillegg til møteplasser for folk i alle aldre. Også fortetting og sentrale boliger blir nevnt av flere. Ønskene er videre brukt til å informere prosjekteringsdelen av oppgaven.

På siden til høyre følger en ordsky over mange av innspillene som Ølensbuen og innbyggerne i andre bygder hadde som omhandlet ønsker om sentrumstilbud og attraktivitet i Ølen sentrum. Innspillene er noe redigert for klarhet.

Figur 3.09: Ordskyen viser mange av ønskene Ølensbuen og folk i de andre bygdene hadde for tilbud i Ølen sentrum



3.3 - Fysiske analyser fra Ølen

KAPITTELOVERSIKT

I dette delkapittelet følger en rekke analyser for området i og rundt Ølen sentrum. Analysene er delt opp i avgrensede tema, og skal samlet danne et helhetlig inntrykk av dagens situasjon og stedets fremtidige behov sett opp mot problemstillingen.

Analysene søker å finne svar på hvilke kvaliteter som finnes fysisk i Ølen i dag, samt hvilke tematikker og fysiske områder der det finnes forbedringspotensial. Analysene er videre brukt til å informere arbeidet med den avsluttende prosjekteringsdelen.

Det er også et mål at analysene skal bidra til å opplyse leseren om den generelle konteksten i Ølen.

OVERORDNET

- 3.3.1 Veisystem
- 3.3.2 Terreng
- 3.3.3 Landskap

STRUKTURER I SENTRUM

- 3.3.4 Sentrumsaksen
- 3.3.5 Bygningstypologi
- 3.3.6 Funksjoner
- 3.3.7 Opphold og aktivitet
- 3.3.8 Bevegelse, transport og parkering

LANDSKAP I SENTRUM

- 3.3.9 Lokalt landskapsterreng
- 3.3.10 Solforhold

3.3.1 VEISYSTEM

Dagens situasjon

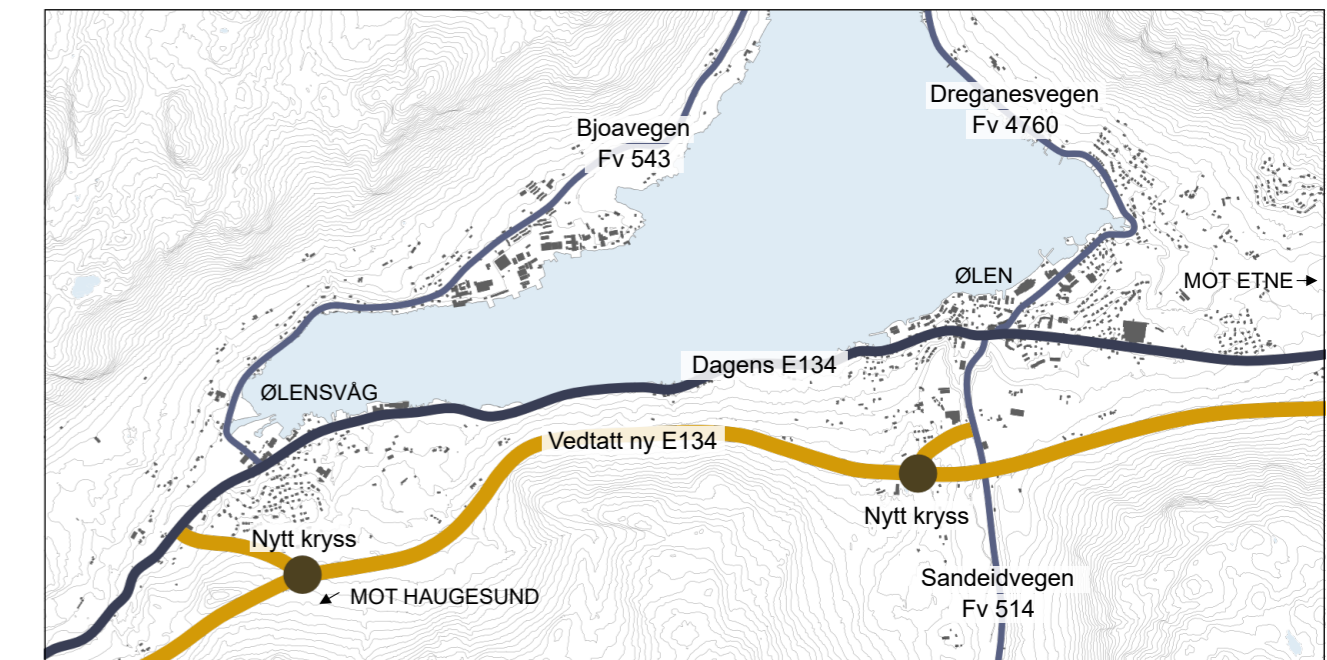
Ølen ligger i dag i direkte tilknytning til E134. Europaveien strekker seg fra vest til øst oppå et lite platå rett sør for sentrum, og deler blant annet kryss med den sentrumsgaten kalt Sjoargata. Ølen eksisterer i dag i en tett symbiose med E134. På den ene siden betyr veien at Ølen blir et naturlig stoppested for mange, mens bedrifter kan høste goder som gode logistikkvilkår. På den andre siden skaper veien også utfordringer knyttet til trafikk og sikkerhet nært sentrum, og den kan også øke andelen som velger bil foran andre transportmiddel.

Ny E134

I 2015 ble det vedtatt en ny E134. Den nye strekningen vil koble seg på eksisterende Fv. 514 mellom Ølen og Sandeid omtrent 700 meter sør for eksisterende E134. Strekningen var originalt ikke lagt inn i NTP 2022-2033, men fikk likevel i juni 2021 sikret oppstart i perioden som går frem til 2026 (Løvvik, 2021). Når ny trase er ferdigstilt vil nåværende E134 få ny status som fylkesvei.

Traseen som er vedtatt kommer til å medføre større endringer i transportflyten både lokalt i Ølen samt regionalt i kommunen. I dag ligger trafikken mellom Ølen og Ølensvåg rundt 3500 ÅDT (Årsdøgntrafikk), mens analyser gjort for området viser at trafikken ved hjelp av ny E134 kan reduseres helt ned til 400 ÅDT. Den nye E134 er i samme analyse anslått til 7300 ÅDT (Statens Vegvesen, 2014).

På sikt kan dette åpne opp for helt nye muligheter med hensyn til utviklingen av Ølen sentrum. Hele området vil her få en betydelig redusert belastning fra gjennomfartstrafikk, og vil kunne gis en utforming som er bedre tilpasset gående og syklende, samt stedets egen skala.



Figur 3.10: Overordnet veistruktur i Ølensområdet

3.3.2 TERRENG

Omringet av fjell

Ølen er plassert inne bukten av Ølsfjorden, og strekker seg utover sørsiden av denne. I hvert hjørne er stedet omringet av hvert sitt fjell. Kåtanuten ligger i nord-vest, Bygdarenuten i nord-øst mellom Ølen og Etne, Svartafjell i sør-øst og Svalafjell i sør-vest, som sammen bidrar til å ramme inn og definere Ølen og Ølsfjorden. Alle de fire fjellene er rundt en 500-600 meters høyde. På tross av de mange fjellene i området ser man av kartet at Ølen fortsatt har gode forbindelser til områdene rundt via dalførene og fjorden.

Sentrumsdelen av Ølen

Selve sentrumsdelen av Ølen er til en viss grad fordelt på to ulike plan. Ved det nederste, nordligste planet som grenser mot sjøen er det relativt flatt, mens det lenger bak

skråner raskt opp mot E134. Det er nært mellom tettsted og natur, og fra de stedene i sentrum som ikke er blokkert av bygg har man en enestående utsikt ut mot havet og landskapet.

Havnivåstigning

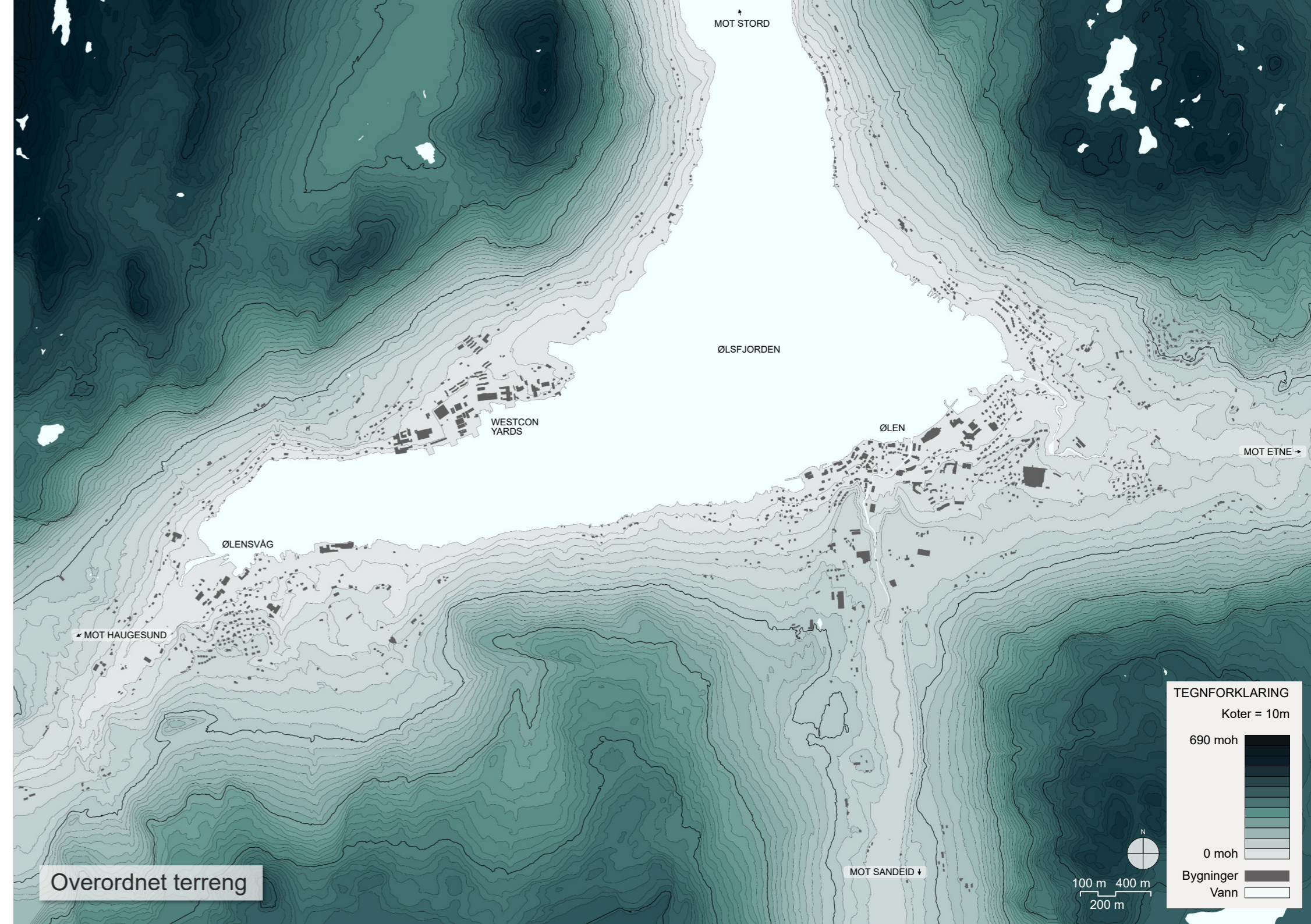
Klimaendringer gjør at havnivået er forventet å stige de neste hundre årene. Videre kan tettsteder som er lokalisert lavt og tett på kysten oppleve økte negative konsekvenser at dette (Simpson et al., 2015). Hvor mye havet vil stige på ett sted vil avhenge av hvor mye klimagassutslipp vi får, men kan også variere fra sted til sted. I en undersøkelse gjort ved norske tettsteder fant Simpson et al. (2015, s. 86) at ved middels global havnivåstigning kunne Bergen og Stavanger forvente at havet ville stige med 0,4 meter i år 2100, mens lavt og høyt scenario kunne

føre til hhv. 0,25 meter og 0,6 meter stigning det samme året. Siden Ølen befinner seg midt mellom disse, er det rimelig å anta at tettstedet vil kunne oppleve en lignende stigning. Dette er viktig å hensynta i utforming av områder nær kysten.

Solforhold

Ølen sentrum grenser til sjøen mot nord, noe som betyr at det vil være spesielt viktig å ta hensyn til solforhold ved prosjektering i og rundt sentrum. For eksempel vil et bygg som plasseres ustrategisk ut mot kysten her kunne blokkere både sol, utsikt og tilgang til naturen rundt.

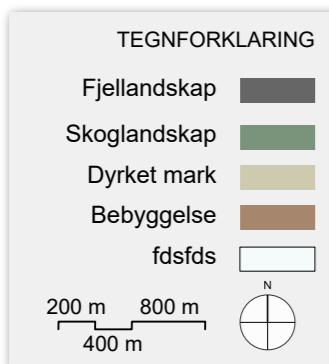
Figur 3.11: Høydelagskart over Ølensområdet



3.3.3 LANDSKAP

Kulturlandskapet

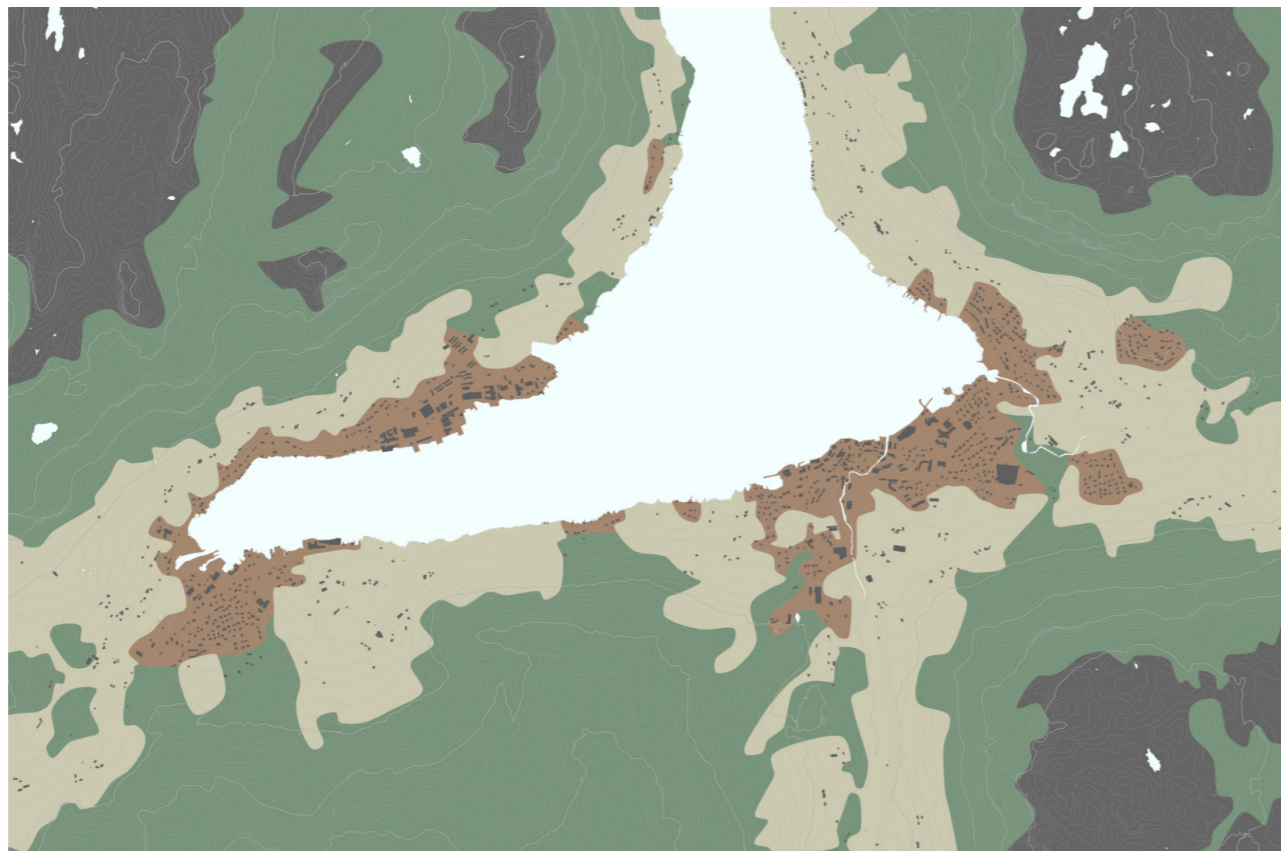
Kulturlandskapet langs fjordarmene i Ølsfjorden setter et sterkt preg på Ølen. Landskapet bidrar til stedets identitet, og er også grunnlaget for en del av næringslivet. Fra introduksjonskapittelet om Ølen så vi her at 11,8% av innbyggerne i Vindafjord arbeider i sektoren «jordbruk, skogbruk og fiske» (SSB, 2021a). Samtidig vet vi at jordbruksarealer er under press, spesielt i urbaniserte områder der befolkningen vokser. I dag er bare tre prosent av landarealet i Norge dyrket mark (Landbruks- og matdepartementet, 2021). Om vi skal komme oss unna at stadig mer jordbruksareal nært tettstedene forsvinner til bebyggelse, er vi nødt til å se mer på hvordan vi kan bruke, forme og fortette områdene som allerede er bebygde inne i selve tettstedene.



Turmuligheter

Det finnes også mange turmuligheter i området, og som det har kommet frem i medvirkningsdelen er Ølsbuen stolt over stedets gode friluftsmuligheter. Her finner

man blant annet turruter opp til alle de fire nærmeste fjellene, og det er også flere fortau og veier i mer sentrale deler av Ølen som er egnet for en spasertur eller joggerunde.



Figur 3.12: Kartet viser en oversikt over arealressursene rundt Ølsfjorden.



Figur 3.13: Utsikten mot fjorden er eksepsjonell. Bildet tatt i sentrum, sett nordover utover fjordløpet.

3.3.4 SENTRUMSAKSEN

Gammel og ny definisjon på sentrum

Ølen sentrum kan ha flere definisjoner. I gamle tider stemte «sentrum» godt overens med området fra starten til slutten av Sjoargata. Det var her husene og aktiviteten var, mens områdene rundt i større grad bestod av enten gårder eller udyrket mark. Dersom man utelukkende definerer selve Sjoargata som sentrum, vil det bety det at sentrumets totale gangbare distanse blir rett under 400 meter.

I nyere tider har likevel Ølen vokst seg større, og stedet har i dag sentrumslignende tilbud både opp mot E134 og østover mot Ølen Senter (områdets kjøpesenter, ikke til forveksling med Ølen sentrum) og Sjøperlo kulturhus. Om man velger å inkludere strekket fra Ølen Senter til Sjøperlo i sentrumsdefinisjonen, vil den totale distansen øke til rett rundt 600 meter. Hvilken definisjon som passer best kommer an på hvem man spør og hvilke funksjoner man definerer å være sentrum, og begge kan altså være gangbare.

I regional plan for areal og transport på Haugalandet anbefales det at mindre byer og tettsteder forsøker å begrense avstanden fra sentrumets ene ende til den andre enden til 400 meter (Rogaland Fylkeskommune, 2016). Nøyaktig antall meter er her ikke

vesentlig i seg selv, men det er viktig å ha et forhold til hva man definerer som sentrum, da dette er premissgivende for hvor fortetting bør bli prioritert.

Mindre prioriterte deler av sentrum

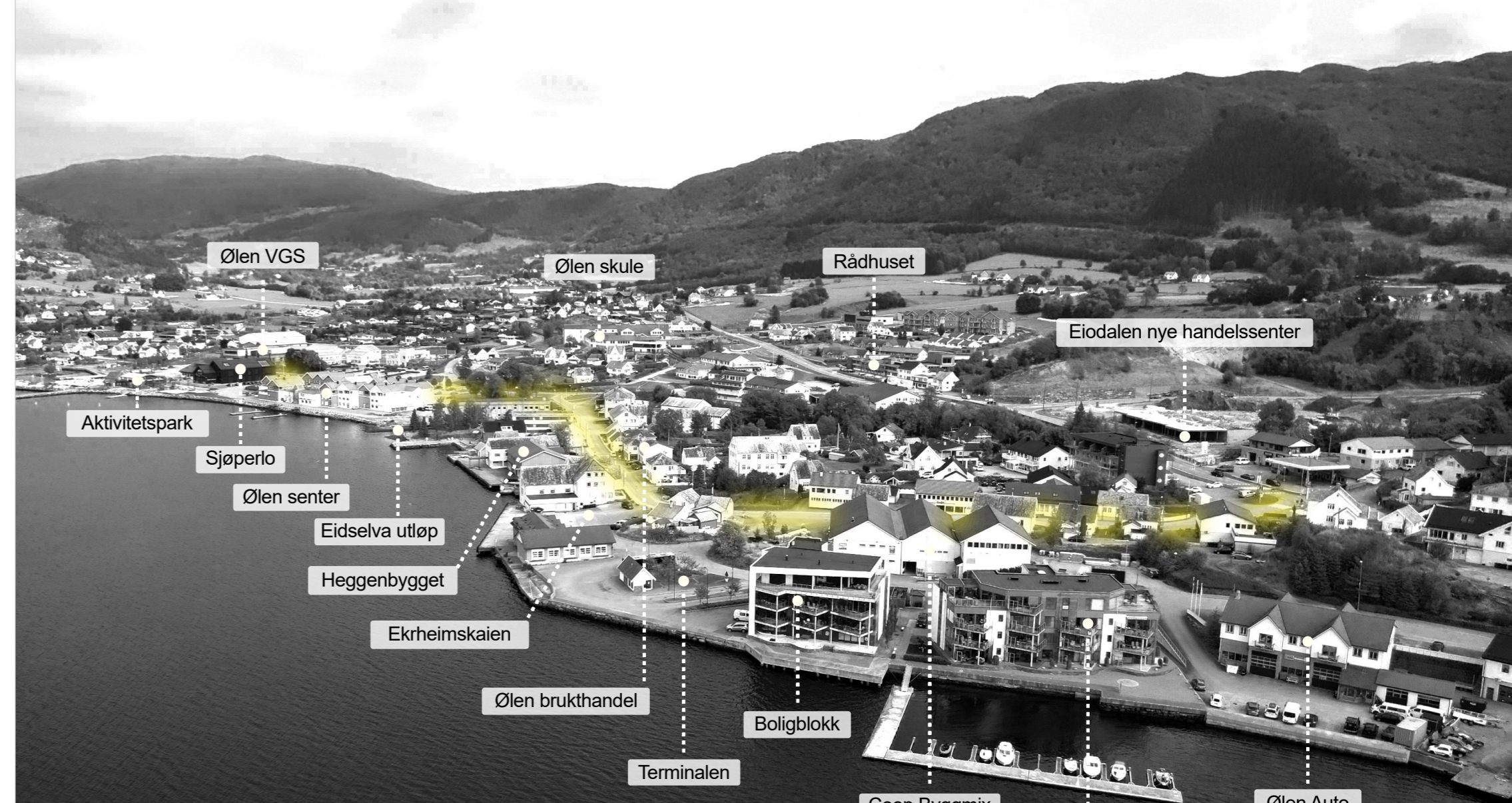
Mulagata er også inkludert i sentrumsdefinisjonen da den er i umiddelbar nærhet til Sjoargata, men innehar likevel færre sentrums kvaliteter og er ikke prioritert i

kapittelets analyser. Det samme gjelder for områdene direkte sør for Sjoargata. Geografisk ligger dette området midt i mellom den gamle og nye delen av sentrum, men er i dag preget av private hager og fremstår lite tilgjengelig.

Om Ølen skal få til et attraktivt sentrum bør løsningene heller prioriteres i- og i direkte tilknytning til Sjoargata.



Figur 3.14: To ulike definisjoner av Ølen sentrum.



OVERSIKTSBILDE ØLEN

Figur 3.15: Her vises en oversikt over utvalgte strukturer i og rundt Ølen sentrum. Sentrumsaksen langs Sjoargata, forbi Ølen senter og bort til Sjøperlo kulturhus er uthevet i gult.

Sekvensoversikt

Figur 3.16: For å bli bedre kjent med området går jeg gjennom Sjoargata og bort til Sjøperlo, og viser viktige strukturer og elementer som inngår i Ølen sentrum. For å holde det oversiktlig er sentrumsområdet blitt delt inn i fem sekvenser. Foto lokalisert utenfor sekvensene er tatt med drone



3.3.4 Sentrumsaksen - Fortsettelse

Sekvens 1 - Vestre del av Sjoargata

Brå overgang fra vei til gate

Det er en relativt brå overgang fra Sjoargata til E134, med store kontraster i fartsnivå og uttrykk. Når ny E134 kommer ligger det et stort potensial i å gjøre om krysset, enten ved å avgrense Sjoargata mer, eller ved å senke tempoet i dagens E134 og forsøke å inkorporere denne i sentrumsmaterien.

Lite plass til større tiltak

Sett bort fra potensialet i selve veikrysset er det mindre plass til større tiltak i denne sekvensen av Sjoargata. Det er her man finner flest aktive fasader, og området har et koselig og pent uttrykk allerede i dag (Se foto nummer 2)

Kulturløypa gjennom sentrum

For å bidra til aktivitet i og interesse for det som finnes i Ølen har Vindafjord kommune nylig etablert en Kulturløype i sentrum. Løypa består av fem større plakater som er satt opp strategiske plasser i sentrum, og forteller historier om personer, liv og røre som har foregått i området i løpet av de siste 100 årene. Kulturløypa starter i den vestre ende av Mulagata, er inno Ekrheimskaien, går gjennom Sjoargata før den runder av ved Joakari-parken i øst. Løypen er et godt tiltak, men fortjener å bli enda mer fremhevet og tydeliggjort i sentrumet.



1 Vestre del av Sjoargata.



2 Dronefoto. Krysset E134/Sjoargata. Sjoargata. Det er i dag tre tilkomstveier ned til sentrum, hhv. gjennom Mulagata, Sjoargata og Dreganesvegen.



3 Inngangsområde ned til Ekrheimskaien til høyre og kollektivterminalen til venstre (Fremover i oppgaven kalles hele området for Ekrheimskaien). Ekrheimskaien er et større tomteområde med eksepsjonell utsikt og tilgang til havet, men består i dag for det meste av asfalt.

Sekvens 2 - Ekrheimskaien

Ekrheimskaiens historie

Ekrheimskaien har en lang historie. I gamle dager var området mye brukt, og det var både bussavganger, lasteruter og frakteskuter som ankom kaien (Vindafjord kommune, 2021a). Tidligere fantes det også et stort hotell ved Ekrheim, på tomten tvers over Sjoargata (det ubebygde området nederst på foto nummer 5). Bygget fungerte som kombinert hotell, pensjonat og bakeri, men brant ned i 2003. På det tidspunktet var bygget 153 år gammelt. (Brannmannen, 2003). Tomten har vært ubebygd siden den gang.

Ekrheimskaien i dag

I dag fungerer kaien som Ølens kollektivknutepunkt, som i dag består av et lite hus som venterom og oppstillingsplass til to busser. Hurtigbåten legger også til her. Denne har to avganger om dagen fra mandag til lørdag, og går i rute mellom Ølen, Leirvik og Bergen. Grunnet lave passasjertall har det blitt foreslått å legge ned ruten. (Asplan Viak, 2021)

Det har her vært åpnet for å flytte knutepunktet lenger øst til det som i dag er parkeringsplassen mellom Ølen senter og

Sjøperlo (ibid.). Dette kunne videre ha åpnet opp for ny utforming ved dagens terminal. Ellers i kaiområdet finner vi «Terkelsen-huset» og et par andre eldre trehus i en klynge. Terkelsen-huset ble bygd en gang i siste halvdel av 1800-tallet, og er med det et av de eldste husene i Sjoargata (Vindafjord kommune, 2021a). Til slutt finner vi også et mellomstort næringsbygg bygd etter 1970 på tomten. Området har i dag lav utnyttelse, og

er lite attraktivt og egnet for opphold. Det ligger likevel et stort potensial for fornying i området blant annet på grunn av store, sammenhengende areal som kan fortettes, stedets sentrale lokalisering i Sjoargata, eksepsjonell utsikt og tilgang til fjorden. Med en ny utforming er det viktig å ta hensyn til bygningstypologiene og området rundt, for å sørge for en helhetlig løsning som ikke går på bekostning stedets nåværende kvaliteter.



4 Det er i dag svært mye åpen asfalt og parkering ved Ekrheimskaien, og området har mistet mye av sin historiske sjarm.



5 Dronebilde tatt mot nord-vest. Coop Byggmix til venstre, leilighetsbygg fra 2012 oppe til venstre, tomten der Ølen gjestgiveri stod i midten nederst.



6 Dagens kollektivterminal. I huset til venstre kan du sitte og vente på bussen når det er kaldt ute. Boligblokkene fra 2012 til høyre i bildet.



7 Figur 3.17: Historisk flyfoto av Ølen sentrum ved Ekrheimskaien, datert ca 1955. Nylig er bildet også brukt i en av plakaten som representerer Kulturløypa gjennom sentrum.

Sekvens 3 - Midtre del av Sjoargata

Området i dag

Denne sekvensen av Sjoargata domineres av det større bygget kledd i grått ned mot kysten. (Se foto nummer 12). Det hvite bygget til venstre er fra perioden 1950-1970, mens det grå industribygget er bygget etter 1970. Spesielt det grå bygget på høyre del av tomten mangler egenart, og er plassert på en måte som blokkerer all offentlig tilgang til sjøen. Byggene virker ikke å ha noen publikumsrettede funksjoner i dag, men det er heller ikke kjent hva byggene brukes til.

Områdets potensial

Ved en transformasjon av tomten ned mot kysten kunne man fått åpnet opp gateløpet i Sjoargata direkte ned til sjøen, og mulighetene for gode løsninger er store. Kanskje kunne det grå bygget i fremtiden bli erstattet av et nytt bygg med en form som i større grad inviterer inn og leder ned mot havet? I samme grep kunne det hvite huset blitt beholdt, men omstrukturert på innsiden til eksempelvis et selskapslokale. Eller kanskje en ungdomsklubb? Som nevnt i delen med folkemøtene kom det frem at mange savner et sted der ungdom kan oppholde seg.



9 Krambumuseet i sentrum er sagt å være det eldste huset i Ølen (Vindafjord kommune, 2021a).



10 Ølen brukthandel



11 Heggen-bygget i forgrunnen med tilhørende lager/låve/industribygg til høyre.



12 Baksiden av Heggen-bygget i forgrunnen med det tilhørende hvite lager/industribygg til venstre.

Sekvens 4 - Eidselva

Brudd med gatestrukturen

Det er i denne sekvensen vi finner det største bruddet med gatestrukturen. Gjennom de tre foregående sekvensene hadde Sjoargata et mer helhetlig uttrykk med fasader som forholdt seg til gaten og dannet en samlet gatestruktur. Denne gatestrukturen forsvinner så snart man trer inn i området rundt Eidselva. Dette området er sterkt preget av industri, og de to byggene øst for Eidselva gir ingenting til landskapet rundt. Som fotgjenger blir man henvist videre østover mot fortauet ved JoaKari-parken, men selv dette ender tvert i en parkeringsplass ved Ølen senter (Se foto 15).

Brorparten av områdene som ikke opptas av de to byggene forsvinner til parkering, som går på kryss og tvers. Det er heller ingen fristende måte å bevege seg nord mot kysten. Alle bilene og asfalten gjør at man som gående føler seg malplassert, og det er ingen fasader som gir noe hint om hvilken retning man burde gå.

Eidselva

Sekvensen har sitt navn fra Eidselva, som har sitt utløp rett vest for de to industribyggene. Elva er vakker om man

kommer seg tett på den (se foto 16), men det er i den er lite tilgjengelig fra alle sider. I praksis gjør dette at elven fort kan bli glemt i forbifarten. Området er fortsatt en sterk kvalitet som bør fremheves.

Ellers ligger elvens utløp nord for broen såpass lavt i terrenget at det ofte er havets flod og fjære som bestemmer vannivået. Foto nummer 16 er fra et tidspunkt på dagen med høyere vannstand, mens når jeg fløy over stedet med drone noen timer senere samme dag lå vannet betydelig lavere, og flere av steinene lå over vannflaten. Dette er verdt å merke seg da vannstanden kan legge føringer for hvordan elveområdet kan opparbeides.

JoaKari-parken

JoaKari-parken ligger sentralt til, midt mellom Ølen senter og Sjoargata. Parken fungerer som et samlested for arrangementer i Ølen, og ble utnevnt som tusenårspark i 2009. Det er utplassert et par sittebenker inne i parken, men den virker likevel primært å være utformet for gjennomfart heller enn opphold. Isolert sett er parken pen, men den er likevel omringet av asfalt på alle sider, og fremstår isolert.

Gjennom kulturløype-plakatene kommer det frem at området ved JoaKari-parken tidligere ble brukt som leke- og badeplass (Vindafjord kommune, 2021a). Stedet hadde her et flott svaberg samt en sandstrand, og ble spesielt mye brukt av de unge. I dag tales det riktignok om forurensingsproblemer i Ølsfjorden (COWI, 2018), men det er likevel verdt å ta med seg at stedet har en historisk forankring til bruk og opphold rundt vannet.

Elven fortsetter oppover på sørsiden av broen, men her er terrenget såpass bratt at det vil være utfordrende å sette inn tiltak på denne siden av broen. Tiltakene bør heller prioriteres på nordsiden ut mot havet.



13 JoaKari-parken har flere kunstinstallasjoner som fremhever stedets historie.



14 De to industribyggene i området tilfører lite til områdene rundt. Begge to er byg mellom år 1970 og år 2000 (Se neste kapittel).



15 Bildet viser kontrasten mellom JoaKari-parken og områdene rundt. Enden av Sjoargaten til venstre i bildet, Ølen senter oppe til høyre i bildet. Legg merke til at det i dag ikke finnes noen gangsti mellom disse to stedene.



16 Eidselva er i dag pen, men er lite tilgjengelig og omringet av asfalt og betongbygg.

Sekvens 5 - Ølen Senter & Sjøperlo

Kulturhus og parkeringsplass

Strekningen fra Ølen senter bort til Sjøperlo kulturhus er den østligste delen av sentrumet. Selv om sekvensen inngår i det jeg har definert som den «nye» delen av sentrum, er det likevel en mangel på en del tradisjonelle sentrumskvaliteter i området. Området sør for Ølen senter gjøres opp av en stor parkeringsplass, som går tett inn til senterets fasader. Samme parkeringsplass strekker seg også hele veien øst bort til Sjøperlo. Det er også mulig å gå mellom Ølen senter og kysten bort til Sjøperlo, men denne strekningen er heller ikke opparbeidet og består også av asfalt.

Helt i øst kan Sjøperlo anses som en avgrensning på sentrum. I samme område har kommunen også nylig fått bygd en aktivitetspark ut mot havet (se foto 17). Her finnes både skateramper, baner for tennis og sandvolleyball, klatrestativer med mer.

Rom for tiltak

For å inkludere denne sekvensen bedre i områdene lenger vest bør det arbeides med å lage en mer helhetlig struktur fra Sjoargata og bort til Sjøperlo. Dette ville ha gjort det mer naturlig for gående å bevege seg mellom målpunktene, og også bidratt til å knytte de ulike bestanddelene tettere sammen.



17 I den østre enden av sentrumet finner vi Sjøperlo kulturhus og Ølens nye aktivitetspark. Også her ser vi at temaet med attraktive bestanddeler som hemmes av mangel på koblinger mellom områdene går igjen.



18 I et vågalt stunt har noen tegnet på hermetegn på skiltet som viser retning inn til gamledelen av sentrum i Sjoargata. Er grepet gjort med et "glimt i øyet", eller i frustrasjon over manglende sentrumstilbud? Eller kanskje en god blanding?



19 Dronefoto av sørsiden av Ølen senter, sett mot øst. Parkeringsplassen strekker seg rundt tre av kjøpesenterets fire side, og har i dag plass til over 200 biler.



20 Asfalten fra parkeringsplassen strekker seg tett inntil fasadene på Ølen senter

3.3.5 BYGNINGSTYPOLOGI

Gamledelen av sentrum

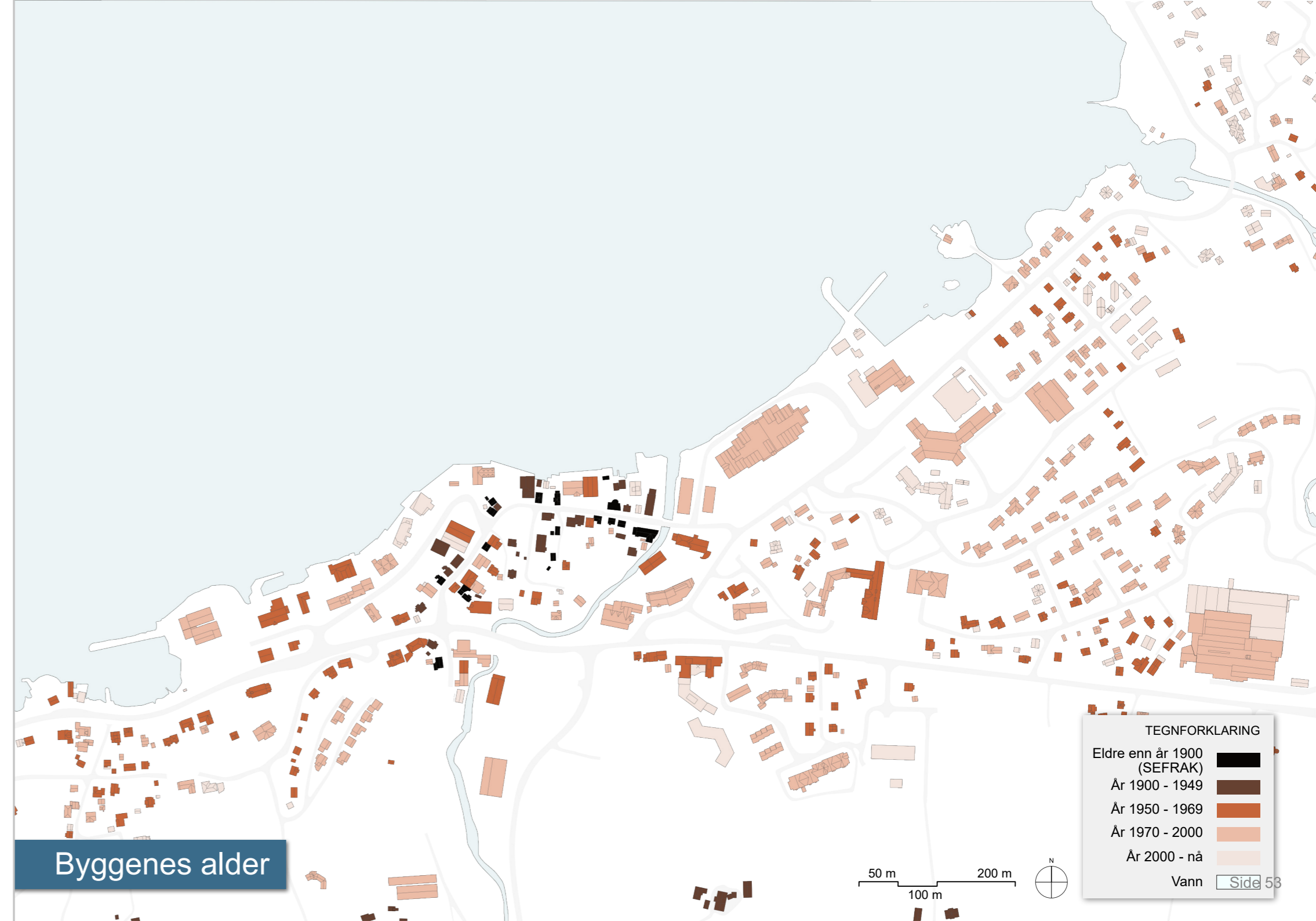
Ølen har gjennom ulike tidsepoker utviklet seg i forskjellige retninger. I gamle dager var det området vest for Eidselva der veksten fant sted. Da handelen ble frigjort omkring 1840, forvandlet jordbruksbygda seg litt etter litt, og både skreddere, skomakere, kommunelege med flere slo seg ned i dette området (Thomsen, 2003). Bygningsmiljøet i gamledelen av Ølen sentrum er høyt prioritert i kulturminneplanen og et viktig område å ta vare på videre (Vindafjord kommune, 2018).

Alle bygg som er eldre enn 1900 skal ligge inne i SEFRAK-registeret (SEFRAK står for «Sekretariatet for registrering av faste kulturminne i Noreg»). Dette betyr ikke nødvendigvis at byggene er tillagt spesielle restriksjoner, men at kommunen gjerne bør ta en vurdering av eventuell verneverdi før det blir gitt løyve til å endre, flytte eller rive den aktuelle bygningen (Riksantikvaren, 2020).

Utvikling mot øst

Etter krigen førte befolkningsveksten, bilens stadig mer fremtredende rolle og begrenset plass nær Sjoargata til at utbyggingen begynte å spre seg utover i et større areal. Dette skillet i utviklingen gjør seg tydelig allerede fra 1950, men blir kanskje enda tydeligere fra 1970 og frem mot i dag. I dag ligger større deler av bebyggelsen øst for Eidselva. Dette kan være en utfordring for prinsippene om et kompakt sentrum, da større avstander og mindre tetthet gjør bilen til et mer fristende transportvalg (Christiansen et al., 2016). Kartet til høyre viser dette tydelige skillet i Ølens geografiske utvikling.

Figur 3.18: Kartet til høyre viser en oversikt over hvilke byggeår for byggene i og rundt Ølen sentrum. Informasjon om bygg eldre enn 1950 er hentet fra kulturminnesøk, mens bygninger bygd etter 1950 er basert på historiske flyfoto (Kartverket, u.å.; Riksantikvaren, 2020).



3.3.5 Bygningstypologi - Fortsettelse

Den første etasjen

Sjoargatas utforming innehar flere av karaktertrekkene til en attraktiv gågate. Den har sterke historiske kvaliteter, fasader som (til en viss grad) danner et sammenhengende gateløp, flere lokale og unike butikker og også tilgang til områder med vann og natur. Dette er kvaliteter som gir stedet identitet og karakter, og som er viktig å ivareta.

Når det kommer til selve fasadene er det likevel få bygg som i stor grad inviterer inn, og flere steder er det vanskelig å differensiere mellom private hus og butikklokaler. At flere av byggene har mindre innganger og lukkede fasader har sin sjarm gitt stedets historiske preg, men det kan fortsatt gå på bekostning av engasjement og interesse for de som beveger seg gjennom gaten uten å kjenne godt til tilbudene som er der. Gjennom hele Sjoargata er det Coop Byggmix, klesbutikken «Hans og Grete» og Ølen Brukthandel som gjør den beste jobben med store vindusflater og dels aktive salgsutstillinger ute eller inn gjennom vinduene.

Utenfor Sjoargata finner vi Ølen senter, men selv dette større senteret har bare én inngang på sørsiden, og er også primært innadvendt. Det finnes en tilsvarende

inngang på nordsiden, men som nevnt i sekvenskapittelet er dette en omvei som kun fører ut til et tomt asfaltområde på nordsiden, og per i dag er det få grunner til å ville oppsøke denne. Generelt bør det rettes en innsats mot å øke aktive fasader i- og i områdene i umiddelbar nærhet til Sjoargata.

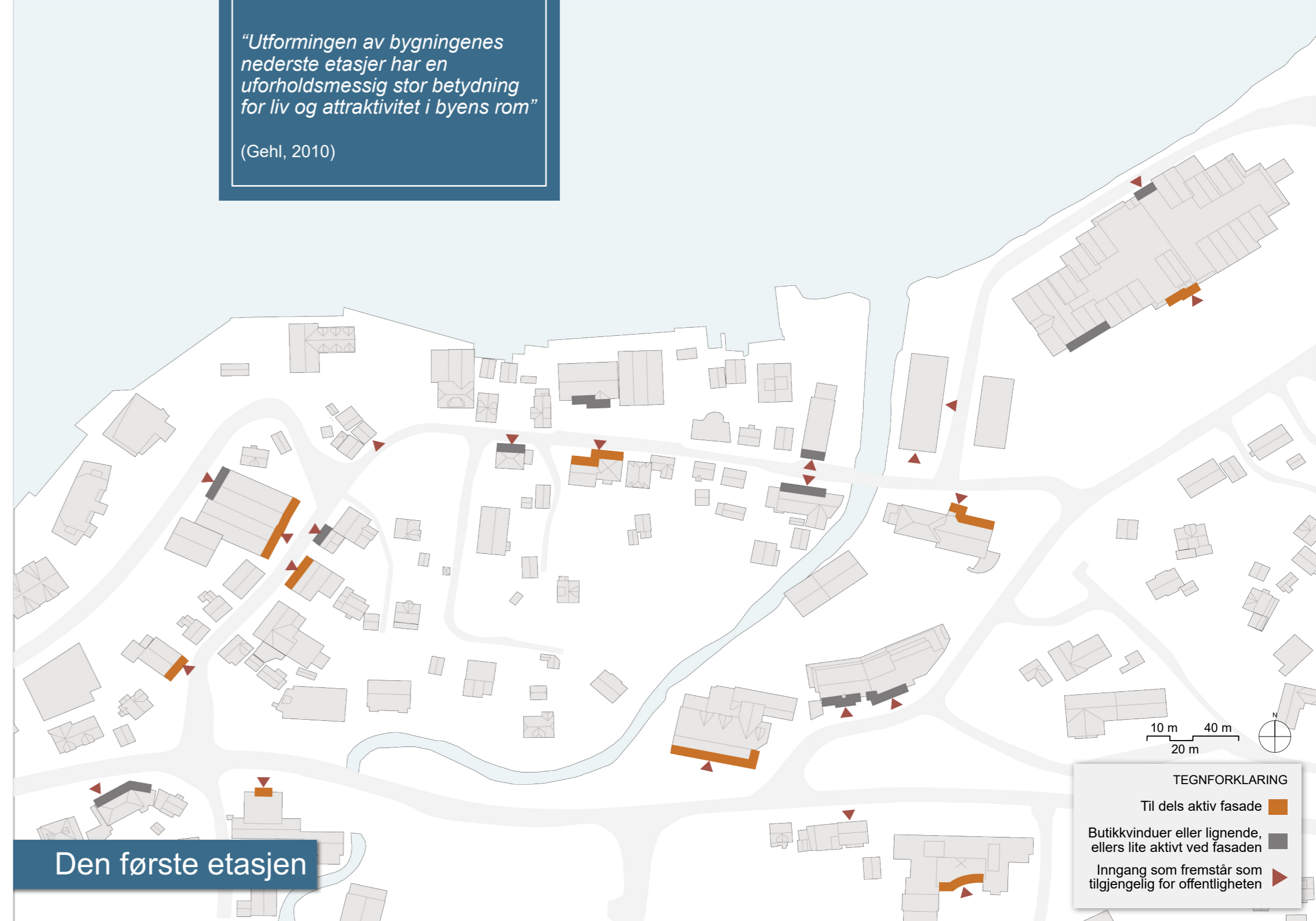


Figur 3.19: Bygningstypologier i Sjoargata. Eldre, mer private hus til venstre, nyere bygg med dels aktive fasader i midten, næringsaktige bygg til høyre

Figur 3.20: Kartet viser en oversikt over hvilke bygg som har en grad av aktiv fasade, samt innganger som fremstår som tilgjengelig for offentligheten.

“Utformingen av bygningenes nederste etasjer har en uforholdsmessig stor betydning for liv og attraktivitet i byens rom”

(Gehl, 2010)



TEGNFORKLARING

- Til dels aktiv fasade
- Butikkvinduer eller lignende, ellers lite aktivt ved fasaden
- Inngang som fremstår som tilgjengelig for offentligheten

Den første etasjen

Boligtilbud i Ølen

I Ølen-området er det primært ett, større område som per dags dato er satt av til fremtidig bolig. Det regulerte området ligger en liten kilometer vest for Ølen sentrum og er på rundt 66 mål. Gitt en gjennomsnittlig tomtestørrelse på 600 m² og et svinn på 20% til vei, anlegg og annet vil arealet grovt regnet kunne romme rundt 90 eneboliger. To større boligblokker ble ferdigstilt direkte sør-vest for Ekrheimskaien i 2014. Begge blokkene har fire etasjer, og rommer til sammen rundt 30 leiligheter. Det er i dag ingen kjente blokk-prosjekter under planlegging eller bygging i sentrale deler av Ølen. I kommunen finnes det 3 826 eneboliger, og 43 leiligheter i blokkbebyggelse (SSB, 2021a). I følge en bostedsanalyse utført for Vindafjord kommune anbefales det at kommunen vurderer å øke fortettingen i eksisterende sentrumsområde (Skaar et al., 2020).

Boligpreferanser for unge i distriktene

I en rapport fra 2014 der NIBR har undersøkt boligpreferansene i distriktene, kommer det frem at et stort flertall av unge og unge voksne tilbakeflyttere ønsker seg eneboliger

(Ruud et al., 2014). Her påpekes blant annet at de unge ønsker seg boltringsplass til seg og sin familie, utsikt og nærhet til natur, samt en trygg plass der de kan bli sett av andre. De er også interessert i å flytte inn til boligfelt med andre i samme alder. I tillegg har enebolig kanskje vært det mange har vokst opp med, og på den måten kan en slik boform være et naturlig ideal når man selv skal slå seg ned et sted. I rapporten undersøkelser var det heller ingen tendens til at det er de unge familiene som ønsker å kjøpe leiligheter.

Boligpreferanser for unge eldre i distriktene

Dette står i stor kontrast til funnene i den samme rapporten for kategorien *unge eldre* (ulike aktører opererer her med ulike aldersspenn, men typisk vil alderen 55-70 kunne sammenfalle godt). I samme studie fant man en større andel eldre som ønsket å flytte til leilighet i sentrum. Denne gruppen ville ikke nødvendigvis flytte på grunn av pleie- eller omsorgsbehov, men gjerne fordi de ville slippe stell og vedlikehold av hus og hage, slik at de heller kunne ha frihet til å reise og dyrke hobbyer. Det påpekes at disse

unge eldre ofte ønsket å ta del i det som skjer av kulturtilbud og aktiviteter nær sentrum, samt å kunne forenkle dagliglivet ved å bo i nærheten av butikkene. For denne demografiske gruppen var større leiligheter på ett plan, gjerne med kvaliteter som heis, balkong og garasje ettertraktet (ibid.).

En undersøkelse viste at 61% av de spurte i alderen 55-64 år bodde i enebolig i dag, mens kun 35% av disse ønsket å ha en enebolig som sin neste bolig. Tilsvarende bodde kun 20% av samme aldersgruppe i enebolig i dag, mens 47% ønsket en leilighet som sin neste bolig (Ruud et al., 2013).

Funnene i studiene stemmer godt overens med egne funn i arbeidet med folkemøtene, der flere påpekte at de ønsket seg flere leiligheter i sentrumsområdene. Alt i alt kan det tyde på at det finnes en relativt sterk, udekket etterspørsel etter mer «urbane» leiligheter bygd inne i Ølen sentrum.



Figur 3.21: I følge SSB finnes det kun 43 leiligheter i boligblokk i hele Vindafjord kommune. I forgrunnen vises de to nyere blokkene, som inneholder rundt 30 av de 43 leilighetene.

3.3.6 HANDEL & ANDRE FUNKSJONER

Butikker og handel i sentrum

Det finnes en del handel langs strekket fra Sjoargata til Ølen Senter. Her finner man blant annet to frisører, en kafe og en pizzeria, klesbutikk, byggevarebutikk, brukthandel med mer. Butikkene langs Sjoargata virker stort sett å være basert på lokal drift, noe som bidrar til å fremme et egenartet og «hjemmekoselig» preg i gaten. De fleste butikkene er likevel for det meste innadvendte, og under befaringen er det kun klesbutikken Hans og Grete samt Coop Byggmix som har satt ut hhv. klesstativer og sekker med diverse råvarer til dyrking. I Ølen

senter finner man også både Coop Extra-butikk, Vinmonopolet, en bokhandel, apotek med flere.

Selv om det finnes flere og varierte butikker, er det ikke fritt for utfordringer for handelen. Bare i Ølen senter var det på befaringsdato fire tomme lokaler, mens det i Sjoargata finnes minst ett lokale der en plakat med «Til leie» er klistret på vinduene. Årsakene til at lokaler står tomme kan være sammensatte, men det er realistisk å peke på blant annet handelslekkasje til det store kjøpesenteret i Ene. I tillegg går historien om for lite trykk i sentrumsdelen av Ølen igjen. Det kan være vanskelig å få innbyggere til å ville dra til- og bruke sentrum dersom området ikke er tilrettelagt for opphold og trivsel. Dette kan fort bli til en ond sirkel der lite trykk fører til svak vekst, som igjen fører til stadig mindre trykk og påfølgende svakere vekst.

Offentlige tjenester er hovedsakelig samlet i et eget område direkte sør for E134. Også i funksjonskartet ser man spor etter utviklingsretningen, der nyere skoler, barnehage og kulturtilbud ligger i området øst for Sjoargata.

Nytt næringsområde på Nerheim

Det er også regulert inn et større nytt næringsområde på Nerheim, en drøy kilometer sør for Ølen sentrum. På sikt kan det være naturlig å se for seg at noen av de mindre publikumsrettede bedriftene i og nær Sjoargata kan flytte hit, der bedre samlokalisering, mer moderne lokaler og bedre tilpassede løsninger kan være fordeler. Om dette skjer vil det være desto viktigere å ha et sterkt grunnlag i Sjoargata slik at nye, mer publikumsrettede bedrifter ønsker å flytte inn i de samme lokalene i gaten som da ville blitt fraflyttet.

«Mye av bolig- og arbeidsplassutbyggingen har foregått og foregår andre steder enn i sentrum, det svekker mulighetene for å styrke sentrums attraktivitet som etableringsarena. Kommunene bør i større grad styre utbygging av boliger, arbeidsplasser og annet inn mot sentrum»

(Tennøy, 2014)

Figur 3.22: Kartet til høyre viser en oversikt over hvilke funksjoner man finner i de ulike byggene i og rundt Ølen sentrum



Nye Eiodalen handelssenter

Et nytt kjøpesenter er også under bygging direkte sør for eksisterende E134. I utgangspunktet er det planlagt for sju butikklokaler i det nye bygget (Edwardsen, 2021). På den ene siden kan et slikt senter være en generator for videre vekst i Ølensregionen og føre til både økt tilflytting, arbeidsplasser og inntekter. På den andre siden står man likevel i fare for at sentrumskjernen taper enda mer i konkurransen mot denne nye og effektive samleplattformen for handel. Det er allerede

fire lokaler som står tomme i Ølen senter og Sjoargata, og nå har også Vinmonopolet – som ofte blir sett på som et av de mest solide handelstilbudene man kan ha for å øke aktivitet i et område – søkt å flytte ut av gamle Ølen senter til fordel for det nye senteret i Eiodalen (ibid.).

I tillegg virker kjøpesenteret å omfavne det gamle, bilorienterte idealet med direkte tilgang fra en større gjennomfartsåre, mange p-plasser rundt store deler av bygget, samt til dels lukkede, isolerte fasader som bidrar lite til områdene rundt (se figur 3.23).

Tiltak for å redusere senterets negative konsekvenser

Det er med andre ord risiko for at det nye senteret kan ha negative konsekvenser for liv og leven i sentrum, og dermed gå på bekostning av oppgavens mål om et attraktivt sentrum som oppfordrer til opphold.

For å bøte på senterets potensielt negative konsekvenser for

aktivitet i gamledelen av sentrum bør det fokuseres på å differensiere mellom tilbudet på handlesenteret og tilbudet i sentrum, slik at den ene ikke går på bekostning av den andre. Her kan det for eksempel være fordelaktig å legge formål som mat- og opplevelsestilbud til sentrumskjernen, mens mer tradisjonell varehandel kan legges til sentrene.

Kommunen og utvikler bør også ha som mål å knytte senteret mest mulig fysisk til Ølen sentrum, slik at det blir naturlig å kombinere besøk til begge to. Dette kan materialisere seg i alt fra gode gangfelt (og sykkelfelt), en logisk rute mellom stedene, siktlinjer som reduserer avstanden, aktiv innsats i å åpne fremsiden av senteret mest mulig og gjøre denne til mest mulig aktiv del av gatestrukturen, i tillegg til andre tiltak i tråd med gangbare og attraktive tettstedssentra. Det bør også tas stilling til forholdet mellom senterets nordre innganger opp mot hhv. Sjoargata og Dreganesvegen, og vurderes hvilken av gatene det er mest hensiktsmessig å knytte handelssenteret opp mot.



Figur 3.23: Rendring av nye Eiodalen handelssenter. Bygget har en tradisjonell «kjøpesentret» utforming, og kan medføre sterk konkurranse for handelen i gamledelen av Ølen sentrum.



Figur 3.24: Det er i dag svak kobling for gående mellom Sjoargata (utløp til venstre) og nye Eiodalen handelssenter (under konstruksjon bak Shell-stasjonen). Sett fra vestre utløp av Sjoargata.

3.3.7 BEVEGELSE, TRANSPORT & PARKERING

Mange harde flater

Gjennom de fem sekvensene så vi at store deler av områdene i og rundt sentrum i dag blir preget av asfalt. Dette gjør seg aller mest gjeldende i den østlige enden av sentrum, der kjøpesenterets store parkeringsplass domineres området. Men, også inne i

sentrumsområdene i midten av Sjoargata er det store areal med harde flater. Uten gateløp, fasader eller gangveier til å begrense de harde flatenes utstrekning forsvinner de menneskelige dimensjonene, og området blir fort stående igjen uten noen rammer som kan gi liv til stedet.



Figur 3.25: Bildet viser parkeringen foran Ølen senter.

Figur 3.26: Kartet til høyre viser en oversikt over harde flater og parkering i sentrum.

Parkeings-situasjonen er på ingen måte unik for Ølen, men er heller en naturlig konsekvens av at de mindre tettstedene ofte har en mindre tetthet og større avstander. Spredt bebyggelse fører til at kjøring til sentrum blir det naturlige valget, noe som igjen fører til økt behov for parkering for å nå tilbudene i sentrum (Tennøy et al., 2017, s. 9). I tillegg ligger det i konteksten at bilen i tiårene etter andre verdenskrig ble sett på som selve symbolet på velstandsøkningen her i landet. Mange av strukturene i dagens tettsteder står fortsatt igjen fra denne tidsepoken.

Gulrot fremfor pisk

Som nevnt i kapittel to er det ikke nødvendigvis en god strategi å legge inn restriksjoner for bilen. Slike tiltak har sin plass, men det er likevel lite hensiktsmessig å være restriktiv uten å kunne tilby noe godt alternativ. I tråd med dette bør man i Ølen aller først fokusere på å tilby gode uterom, gangareal og fortetting inne i sentrum, slik at innbyggere heller velger bort bilen selv.



Grå flater og parkering

20 m 40 m 80 m





Figur 3.27: Fortauet langs vestre del av Sjoargata ned mot Ekrheimskaien.

Myke trafikanter i sentrum

Det er tilsvarende få steder i og rundt sentrum der man som myk trafikanter føler seg spesielt høyt prioritert. Rundt 2011 ble det prosjektert inn nye fortau med brostein langs brorparten av strekket gjennom Sjoargata ble (etter historiske flyfoto (Kartverket, u.å.) fullført i 2011. Selve brosteinen har en pen estetisk utforming som skaper struktur og bidrar til å heve det visuelle uttrykket i Sjoargata, men det tydelige skillet mellom fortauet og resten av gateplanet er likevel med på å fremheve det sterke inntrykket av at myke trafikanter helst ikke bør begi seg utenfor nevnte fortau.

På grunn av den lave trafikken gjennom sentrum er det mulig å bevege seg relativt fritt utenom fortauene i sentrum, men det oppleves ofte som om man går på steder man egentlig ikke burde gå.

I en rapport om trafiksikkerhet kommer det frem at 150 elever må gå av bussen ved Ekrheimskaien i sentrum, for så å måtte gå 500 meter gjennom Sjoargata og Dreganesvegen for å nå skolen. Her påpekes det at fortauet i Sjoargata ikke har stor nok kapasitet for trafiksikker framkomst for disse elevene i et 20 minutters tidsrom på morgenen, og at det

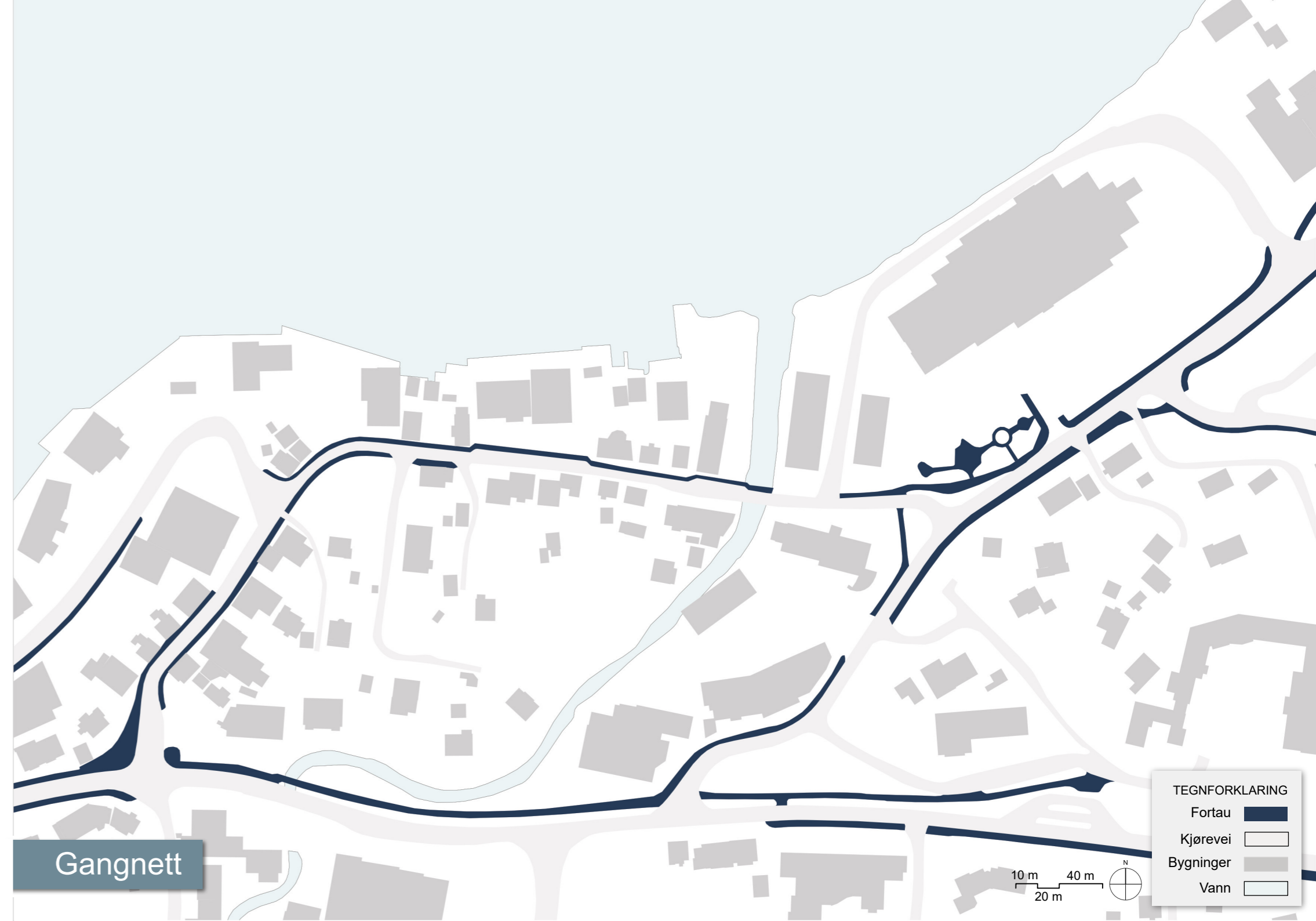
Figur 3.29: Kartet viser en oversikt over fortauene som finnes i og rundt Ølen sentrum.

også mangler gangfelt både mellom JoaKari-parken og Dreganesvegen, samt videre fra Dreganesvegen til skolen. Videre anbefales det i rapporten å enten etablere en permanent snuplass for buss nærmere skolen (slik at elevene kan gå på bussen ved skolen), eller å sikre en bedre gangtrase fra sentrum bort til skolen. (Asplan Viak, 2016)

Ved skoleslutt på befæringsdato observerte jeg selv at noen av elevene valgte å gå over parkeringsplassen langs Ølen Senter på vei vestover, mens andre heller tydde til fortauet langs Dreganesvegen.



Figur 3.28: Fortauet i Sjoargata, rekkverket ned til Eidselva til høyre. Delen ved broen ble av Asplan Viak (2016) fremhevet som et punkt der ungdom måtte bevege seg ut i gaten for å kunne gå flere sammen i bredden på vei til skolen.





Figur 3.30: Den nye aktivitetsparken i Ølen har en god utforming og kan brukes av flere aldersgrupper.

3.3.8 OPPHOLD OG AKTIVITET

Gode møteplasser og oppholdsrom er en av de aller viktigste temaene når man snakker om attraktiv tettstedsutvikling. At folk har et sted der de kan treffe kjente og bekjente utenfor sine egne hjem på lavterskel-vis gir gode vilkår for trivsel og økt folkehelse. I tillegg kan møteplassene bidra til å øke stedstilhørigheten, da folk gjerne knytter seg til områdene de har en relasjon til. Det er også gjerne her deler av meningsutvekslingen foregår, og møteplassene vil på den måten også være viktig for lokaldemokratiet vårt.

Det kan noen ganger være vanskelig å vurdere hva som i praksis fungerer som en møteplass. Ulike brukergrupper bruker steder på ulike måter, og et godt møtested for en person kan være et uaktuelt møtested for en annen. Det er lett å tenke at en møteplass må være et godt utarbeidet uterom med sitteplasser og lune områder, men spesielt utenfor byene er møteplassene vel så gjerne kassen i den lokale butikken eller besøket på bensinstasjonen.

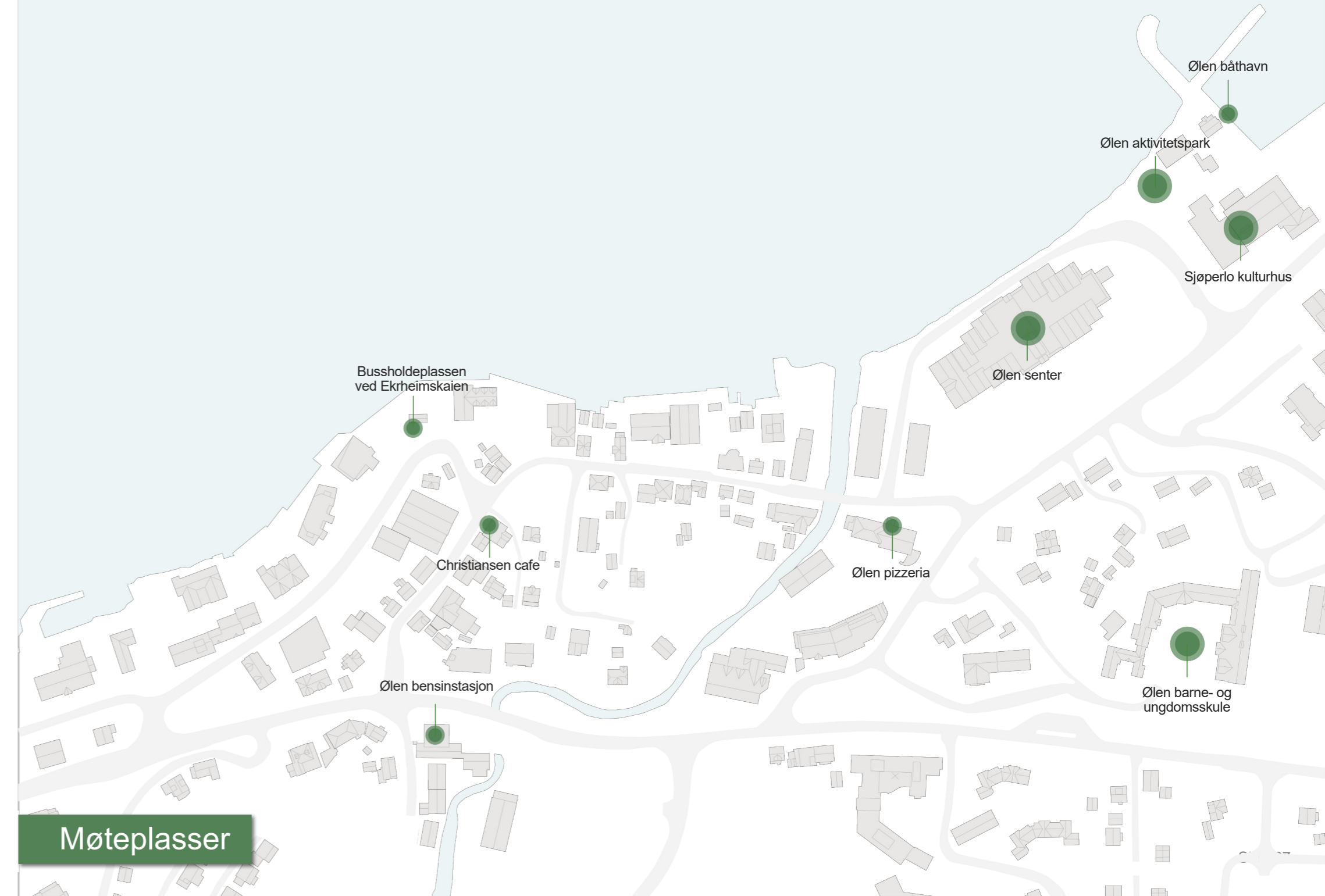
For Ølens del viser en gjennomgang at det finnes få attraktive uterom med mer urbane

kvaliteter nært sentrum. Mange av møteplassene som er ført opp på kartet er innendørs, og det er vanskelig å finne steder utendørs som naturlig oppfordrer til møter blant folk.

Det kommer også frem at selv om Ølen ligger tett ned mot kysten, er det fortsatt en mangel på opparbeidede areal og møteplasser nært havet. Historien om de harde flatene går igjen, og møtestedene som finnes langs kysten begrenser seg kanskje til bussholdeplassen ved Ekrheimskaaien og båthavnen øst for sentrum. Ølens nye aktivitetspark er et unntak fra denne regelen. Parken har nylig blitt oppført, og står frem som et godt sted både for opphold og aktivitet. Parken er av god størrelse og inneholder ulike aktiviteter for både for barn og ungdom.

Her bør Ølen arbeide med å gjøre arealene ned mot havet mer tilgjengelige, og også utnytte den ressursen vannet kan være i utformingen av nye møteplasser i og rundt sentrum.

Figur 3.31: Kartet viser en oversikt flere av møtestedene som finnes i Ølen.



3.3.9 ASPLAN VIAKS MULIGHETSSTUDIE

I forkant av oppgaven har Asplan Viak nylig ferdigstilt et mulighetsstudie for Ølen på vegne av Vindafjord kommune. I mulighetsstudiet tar Asplan Viak for seg "hvordan Ølen sentrum kan utvikles til et attraktivt sted, der folk trives og ønsker å være" (Asplan Viak, 2021).

Første del av mulighetsstudiet består av analyser fra Ølen og omegn, mens det i den andre halvdelens følger en rekke virkemidler Ølen kan vurdere å gripe fatt i for å gjøre stedet mer attraktivt. Virkemidlene deles her opp i et kortsiktig og et langsiktig perspektiv, der førstnevnte inkluderer virkemidler som er enklere å gjennomføre raskt, mens sistnevnte tar for seg større endringer av bruk og struktur som kan gjennomføres frem mot år 2050. Videre deles det inn i tre tema (samband, målpunkt, bygderom) og fire bygderom (strandpromenaden, torget, terminalen og elveparken).

På disse to sidene følger en kronologisk liste med de tiltakene Asplan Viak foreslår som har relevans for min egen oppgave. Alle punktene for alle temaene i de blå boksene er Asplan Viaks verk, og er sitert ordrett av meg. Siden elveparken er området som er mest aktuell for oppgaven, er kun denne av de fire bygderommene inkludert.

Samband



I morgen

- Sette ut benker og fysiske markeringer på bakken for å markere kulturløypen.
- Bygge omdømme rundt naturen som ein attraktivitetsfaktor for Ølen som bosted og sted å besøke.
- Ta vare på og utvikle det grønne preget med vakker natur tett på sentrum.
- Skape grønne møteplasser for alle i nærmiljøet og på lengre nærturer.

I overimorgen

- Etablere gode og spennende gang- og sykkelforbindelser som ein del av bygderomsnettverket.
- Etablere promenade langs sjøen.



Asplan Viak (2021)

Målpunkt



I morgen

- Knytte bygderommene sammen ved å fokusere på overgangene mellom rommene
- Aktivt jobbe med de blågrønne strukturene som en kvalitet i sentrum
- Videreutvikle den historiske formidlingen i sentrum
- Sikre gode plasser å nyte godvære på: badeplass, sitteplasser i solveggen, park, uteområde, uteservering og så videre
- Skape spennende og vakre synsopplevelser: Utvikler, lysshow, arrangement, natur, vegetasjon, vann, lek, andre mennesker, kunst variasjon, flott arkitektur og så videre

I overimorgen

- Skape "lekeplasser" for alle aldersgrupper. For eksempel utendørs treningspark for voksne og eldre
- Sikre at naturen blir en tydelig del av sentrum



Asplan Viak (2021)

Bygderom



I morgen

- Knytte bygderommene sammen ved å fokusere på overgangene mellom rommene
- Aktivt jobbe med de blågrønne strukturene som en kvalitet i sentrum
- Videreutvikle den historiske formidlingen i sentrum
- Sikre gode plasser å nyte godvære på: badeplass, sitteplasser i solveggen, park, uteområde, uteservering og så videre
- Skape spennende og vakre synsopplevelser: Utvikler, lysshow, arrangement, natur, vegetasjon, vann, lek, andre mennesker, kunst variasjon, flott arkitektur og så videre

I overimorgen

- Skape "lekeplasser" for alle aldersgrupper. For eksempel utendørs treningspark for voksne og eldre
- Sikre at naturen blir en tydelig del av sentrum



Asplan Viak (2021)

Elveparken



I morgen

- Innhente ideer til ny utforming, skisser (konkurranser, studentoppgaver, konsulenter osv)

I overimorgen

- Utarbeide en reguleringsplan og et skisseprosjekt for området
- Gi området ny utforming og funksjon
- Aktivisere bygningsmassen, spesielt første etasje
- Vurdere riving av eksisterende bygg og etablering av nye



Asplan Viak (2021)

Den ordrette oversikten over de konkrete forslag er inkludert i denne oppgaven for å gi et bedre innsyn i arbeidet som allerede har blitt gjort for området, samt for å ytterligere forankre prosjekteringsforslaget jeg presenterer i kapittel fire i denne oppgaven. Utanom dette er det interessant å se at mange av mine egne funn i analysekapitlene stemmer godt overens med funnene Asplan Viak har gjort i sin studie.

3.4 Oppsummering av analyser

Gjennom analysene av Ølen har det dukket opp både styrker og svakheter som er verdt å ta med seg videre til prosjekteringsdelen. Først og kanskje fremst er det ingen tvil om at Sjoargata innehar sterke kvaliteter. Gaten har en rik historisk kontekst med eldre og varierte hus som sammen danner en pen gatestruktur som er verdt å bevare. I tillegg har gaten utsyn til både havet og fjell, og naturen danner vakre rammer for stedet. Gjennom folkemøtene så vi også at Ølen og Vindafjord er gode på tematiske som friluftsliv og kulturtilbud. Vi har også sett at Ølen troner på toppen på næringsbiten, mens den gode dugnadsånden kan vitne om et sterkt samhold i bygda.

Utfordringer i sentrum

Det finnes likevel også utfordringer i og rundt sentrumet. Vi har sett at bebyggelsen gjennom historien har spredt seg utover spesielt mot øst, noe som betyr at bilen gjerne har blitt det foretrukne transportmiddelet inn til sentrum. Her kan det også nevnes at den østlige utviklingsretningen nok også har ført til at gamledelen av tettstedet - som jo ligger i "motsatt ende" - kan bli litt glemt.

Samtidig er det svært knirkefritt å velge bilen, all den tid det finnes parkeringsplasser inntil

de fleste butikkene selv inne i sentrum. Også ved mange områder der det ikke er designert parkering er det såpass mye asfalt og store, åpne flater at det blir utfordrende (og lite tiltalende) for mennesker å gå der. I selve sentrumet finnes det få utendørs oppholdsrom, og mange av stedets møteplasser eksisterer i dag utelukkende innendørs. Dette fører fort til at færre ønsker å bruke sentrumet. Det er også rimelig å tro at noe av årsaken til sentrumets utfordringer delvis er et resultat av en lav tetthet. Bortsett fra de to nyere leilighetsbyggene finnes det få eller ingen områder med høy tetthet i sentrum.

Manglende forbindelser

Videre har det kommet frem at Sjoargata mangler en god avslutning på gaten i både i den vestre og den østre enden. I vest blir gaten brått avbrutt av en Europavei med høy hastighet, mens den i øst sviner ut i intet bort til Dreganesvegen. De finnes heller ikke noen tilfredsstillende forbindelser mellom Sjoargata og Ølen senter, og de to områdene oppleves derfor svært separate tross den lille avstanden.



Figur 3.32: En av Ølens utfordringer ligger i at Sjoargata ender brått uten gode forbindelser til områdene lenger øst. Her sett mot vest.

3.5 Eidselva - Oversikt før prosjekteringen

For å kunne overføre funnene til et praktisk løsningsforslag har jeg valgt meg ut Eidselva som prosjektområde. Det er flere grunner til at dette området er valgt. For det første har områdene rundt elven en svært lite attraktiv utforming i dag, og potensialet for transformasjon burde her være stort. I tillegg har vi også i analysedelen sett at området er en viktig brikke for å koble sammen den gamle og den nye delen av sentrum. Dessuten kom det også frem allerede i innledende faser at kommunen og næringslivet ville at noen skulle ta for seg tomteområdet i en prosjektoppgave. Med



Figur 3.33: Det er i dag manglende koblinger mellom Ølen senter, JoaKari-parken, Eidselva og Sjoargata

dette som bakgrunn ble Eidselva med tilhørende områder et naturlig valg.

Dagens utfordringer

Området er i dag rammet inn av asfalt, parkeringsplasser og bygg blottet for aktive fasader, og står frem som et sted man helst vil skynde seg forbi. Samtidig er det lett å gå glipp av elva om man ikke vet at den er der. Forbi de grå byggene og flatene finner man JoaKari-parken. Ølens tusenårs-park har en god utforming med lune trær, kunstinstallasjoner og interne grusvei, men mangler i dag koblinger til både Ølen senter, sjøen og Sjoargata. I mulighetsstudiet sitt omtalte Asplan Viak parken som et «frimerke» blant de grå flatene (Asplan Viak, 2021). Per i dag virker JoaKari-parken også å være utformet mer for gjennomfart heller enn opphold.

Områdets potensial

Dagens situasjon står frem som en tydelig kontrast til potensialet som finnes i området. Overordnet har Ølen lenge slitt med at sentrum blir dratt i to ulike retninger, der Sjoargata og sin historiske kontekst drar i vest, mens

Figur 3.34: Eidselva i dag



Ølen senter, Sjøperlo, idrettsarenaen og brorparten av husene bygd etter 1970 drar mot øst. Eidselva ligger i indrefiletten midt mellom øst og vest, og er å anse som en unik nøkkel i arbeidet med å binde de to delene av Ølen sammen. I samtaler med kommunen har det i tillegg kommet frem at den delen av næringslivet som er engasjert i sentrumstilbudene ønsker seg en ny utvikling av området. Av analysene ser vi tydelig at Ølen trenger flere offentlige oppholdsrom, og nærheten til både park, sjø, Ølen senter og Sjoargata gjør Eidselva til en ypperlig kandidat for dette.

Eksisterende bygg

De to byggene på nordøst-siden av elven er bygd etter år 1970 (etter historiske flyfoto (Kartverket, u.å.)), og huser i dag blant annet Frisk treningssenter, Frisk Cageball, firmaet Fixprofil og fysioterapeut. Byggenes sentrale plassering gjør at de er svært utfordrende å arbeide rundt, og de helstøpte fasadene av betong og stein har også lite potensial for å åpnes opp mot offentligheten. Dette, kombinert med byggenes alder betyr at de vil bli foreslått fjernet i prosjekteringsdelen, til fordel for åpnere bygninger og rom som i større grad inviterer inn.

Figur 3.35: Bildet viser området som er valgt ut til prosjekteringsdelen



Prosjekteringsdel

I DETTE KAPITTELET

+ Overordnede grep

Først i kapitlet går jeg gjennom de overordnede grepene som er gjort i prosjektområdet.

+ Gjennomgang av delområdene

Her går jeg gjennom hvert enkelt delområde, og forklarer grepene som er gjort, og hvilken effekt de vil ha for prosjektet.

+ Tematisk oversikt

Etter å ha gått gjennom delområdene, tar jeg en tematisk gjennomgang av de viktigste aspektene..

+ Området utenfor prosjektet

Til slutt forklarer jeg hva jeg har tenkt for områdene rett utenfor prosjektet, og hvordan disse passer inn i prosjektet.

Eidselva

Et transformasjonsprosjekt i
Ølen sentrum

4.1 Overordnede grep

Styrke sammenkoblingene mellom de ulike delene av Ølen sentrum

Skape nye, attraktive oppholdsrom som innbyggere og besøkende i Ølen ønsker å bruke

Sikre at fortettingen skjer inne i sentrumet

Generere aktivitet og liv i sentrum

Overordnet grep

Masterplanen for Ølen sentrum viser overordnet hvilke grep som er gjort for prosjektet rundt Eidselva. Prosjektet innebærer en totaltransformasjon av området, og inkluderer både en helt ny elvepark, et utsiktspunkt, et nytt cafebygg og et leilighetskompleks, samt flere nye oppholdssoner og sitteplasser med mer. Gjennomgående i prosjektet har fokuset ligget i å skape nye møteplasser med direkte kobling til havet inne i Ølen sentrum, og i tillegg på å skape nye ganglinjer som utgjør en betydelig sterkere kobling mellom den gamle og den nye delen av Ølen. Med grepet vil Ølen sentrum få nye, attraktive arealer som legger opp til møter blant innbyggere, bruk og opphold.

Det er etablert flere nye delområder i prosjektet med ulike individuelle roller, men som sammen skal skape en større helhet både for prosjektområdet og for de øvrige områdene både i vest ved Sjoargata og i øst ved inngangen til Ølen senter.

I prosjektet har fokuset ligget på de syklende og gående, og alle nye gangarealer er prosjektert med utgangspunkt i disse brukergruppene.

Siden terrenget i området allerede er relativt flatt, er dette for det meste beholdt. Unntaket er trappene i elveparken ned til Eidselva, der trappene er førende for terrenget.

Videre i kapitlet

Videre i kapitlet følger en gjennomgang av de ulike delområdene som er inkludert i prosjektet. Den første halvdel tar for seg områdene nord og vest for de to nye byggene (elveparken, scenen, cafeen og staudekroken) mens den andre delen tar for seg områdene sør og øst for de to byggene (Fra Sjoargata til Ølen senter, passasjen mellom de to nye byggene samt sentertorget).





4.2 Delområder

4.2.1 Elveparken

I mange århundrer har havet vært et essensielt livgrunnlag for Ølen, og vannet er en sentral del av stedets kulturarv. Som nevnt tidligere i casestudiet ble områdene i nærheten av Eidselva før i tiden brukt til bading og vannlek. Gjennom oppgaven har det samtidig kommet frem at det i dag finnes få områder som er utformet for opphold nært havet i Ølen. Elveparken er oppgavens svar på hvordan Ølen på nytt kan gi tilgang til vannet. Mens JoaKari-parken er tettstedets suverene kulturpark, skal elveparken være stedets naturpark med sterke funksjoner for opphold, lek og sosialitet.

Det sentrale punktet

Elveparken er det mest sentrale punktet i prosjektet, og det bindende leddet som kobler de ulike delområdene sammen. Parken ligger idyllisk til helt i munningen av Eidselva, akkurat der elven renner ut i den åpne Ølsfjorden mot nord. Området er utformet for å være flerfunksjonelt, og inneholder tiltak som skal oppmuntre til både opphold, læring, lek og sosialitet. Ved elvens utløp er det lagt inn store, solide trappetrinn, der man kan gå helt ned vannkanten og utforske denne.

Formspråk

Parkens formspråk er rundt og bølgende, og har hentet inspirasjon fra måten elver og havet beveger og former seg. Formspråket kommer aller tydeligst frem i de store trappetrinnene ned mot elven. Hvert trinn er 45 cm høyt, og ved to steder er det også mindre, 15 cm trappetrinn lagt inn i de større, slik at ferdsel opp og ned blir enklere. Trinnene er designet slik at de kan brukes som en sosial sitteplass, men tanken er også at trinnenes størrelse og buktende form skal kunne oppfordre til bruk og aktiv lek.

Trinn over elva

For å ytterligere få frem lek og oppdagelse langs elven er det også lagt inn runde, steinlignende trinn over elven og til den andre siden. Disse er i utgangspunktet tenkt helstøpt med betong ned til bunnen. Over vestsiden av elven ligger en tilsvarende, men mindre plattform, samt trappetrinn i samme betongutførelse opp til plataet ovenfor. Denne siden er per i dag ikke opparbeidet, og består av områder med trær og uklipt gress. Selve plataet på den andre siden er ikke inkludert i prosjektet, men har fortsatt potensial for transformasjon i fremtiden.



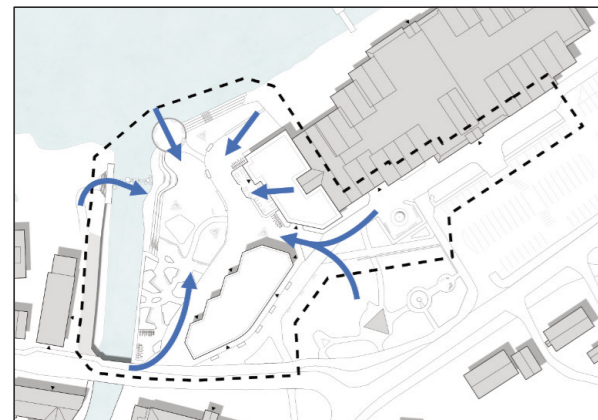
Hellene over elven samt trappetrinnenes buktende form og nivåforskjeller skal oppfordre til både opphold og aktivitet.



Elven er ment å ha bevare sitt naturlige preg, med stein og vegetasjon som dukker frem ved lav vannstand.

Gressplenen

Vis-à-vis elven og trappene er det prosjektert større område med gressplen. Her er det med overlegg gjort mer åpent, slik at folk som vil kan finne seg en ledig flekk og slå seg ned. Spesielt på varme sommerdager vil dette forhåpentligvis være attraktivt for mange. I tillegg har plenen som funksjon å skape luft mellom de andre delområdene i planen. I sørenden av gressplenen er det plantet trær, som skal bidra til å øke romfølelsen og avgrense de ulike delområdene. Trærne er likevel posisjonert slik at det er åpne områder med innsyn mellom rommene.



Elveparken fungerer som bindeleddet mellom de ulike delområdene i planen.



Lavt scenario - 25 cm høyere havnivå år 2100



Middels scenario - 40 cm høyere havnivå i år 2100.



Høyt scenario - 60 cm høyere havnivå i år 2100.

Havnivå og flom

Utløpet av elven er i dag så langt nede at havets vannstand gjennom flod og fjære i stor grad påvirker vannstanden også i elveområdet. I utgangspunktet er betonghellene inne i elven tenkt å gå en 40 cm over vannivået ved ordinær flod. Gitt sannsynligheten for at den generelle vannstanden vil øke i fremtiden, vil også et element som elveparken kunne være sårbart for flom. Det er særs vanskelig å beregne akkurat hvordan dette vil utarte seg, men det er verdt å være oppmerksom på i utformingen av området ned mot elvekanten. På bildene vises vannstanden for hvert av de tre havnivåscenariene beskrevet i terengdelen av analysekapittelet.

I prosjektet er i stor grad dagens slakt hellende terreng ned mot sjøen beholdt, og det er i utgangspunktet kun trappetrinnene ned til elven som arter seg annerledes. Dersom man anser at havnivåstigningen kan utgjøre en risiko for områdene i og rundt elva kan en løsning eksempelvis være å heve terrenget rundt ned mot havet ytterligere for å bøte på dette. Siden konstruksjonen vil være utsatt mot havets og elvens tæring er det også viktig at den utføres i solide og langvarige materialer.

Hellene over vannet

Det er også en mulighet for at betongelementene nede i elva kan bli begrensende for vannføringer, eller at slam, steiner vil hope seg opp. Om så vil være tilfelle kan det alternativt vurderes å heller ha en gangbro over vannet mellom de to sidene.



Betonghellene foreslås forankret i elvebunnen, gitt at en slik løsning vil være teknisk mulig.

4.2.2 Utsiktspunktet



Ølen har en fantastisk natur og en eksepsjonell utsikt, men det er ikke alltid denne har kommet godt frem inne fra sentrumet. Med det nye utsiktspunktet helt i nordenden av elveparken settes utsikten igjen i fokus.

Oppå platået

Utsiktspunktet er bygd på et lite platå opp fra resten av parken, og skal gi følelsen av at man beveger seg opp på en utkikkspost. Her kan man slå seg ned på en benk og slappe av, eller se utover fjorden og fjellene.

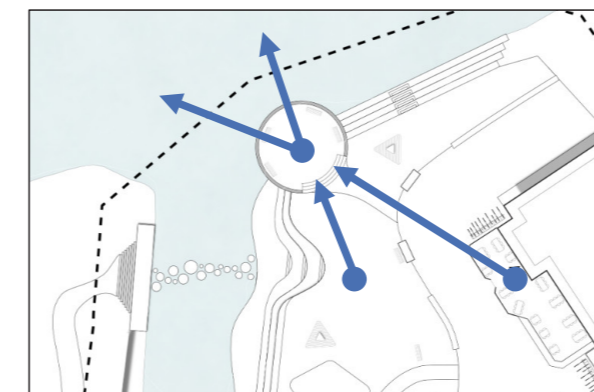
Området kan også være godt egnet for å profilere Ølen mer mot turister. Kanskje kan utsiktspunktet være utgangspunkt for guidede turer enten til fots gjennom sentrum, eller med kajakk på havet? En slik guidet tur kunne tatt for seg enten regionens historie, potensielle turløyper eller andre aktiviteter i områdene rundt.

En flerbruksarena

Scenen er også tenkt å fungere som en flerbruksarena. Her kan det holdes konserter og show, med publikum enten rundt på benker og gressflatene nedenfor. I tillegg er den nye cafeens uteområder plassert slik at den har god forbindelse med det som foregår oppå platået, slik at innbyggere og gjester i Ølen kan ta en kaffe mens de hører på konserter eller ser på forestillinger.

Med fokus på siktlinjer

For å beholde siktlinjene til utsiktspunktet og videre ut til havet og fjellene, er det ikke prosjektert inn trær eller andre begrensende elementer i den nord-vestlige delen av området.



Delområdet kan spille på flere strenger, og skal fungere både som utsiktspunkt til natur og som innsynspunkt ved konserter og show.



4.2.3 Ølen nye café og restaurant

Gjennom folkemøtene og dialog med innbyggere har det kommet tydelig frem at mange har ønsket seg en møteplass i form av et cafe eller restaurant med tilhørende uteområder. Med den nye cafeen - plassert i indrefiletten mellom elveparken og utsiktspunktet - skal Ølen kunne tilby et attraktivt serveringssted der folk kan møtes og slå av en prat.

God oversikt

Fra cafeen har man utsyn over de åpne områdene ved elveparken i vest, samt naturen og fjellene i nord. Sitteområdene utenfor bygget er konstruert med et eget tredekke hevet såvidt over gaten rundt, noe som bidrar til å skille rommet fra resten av Elveparken. Universell tilgang løses med en rampe. Cafeens uteområder er vendt mot sør-vest, og har utmerkede solforhold stor deler av dagen.

Et påbygg til Ølen senter

Et av de viktigste elementene som muliggjør det overordnede grepet for elveparken er at cafebygget er konstruert som et påbygg til den vestre siden av Ølen senter. Løsningen

med påbygget kontra et frittstående bygg (med tilhørende regel om minimum distanse på 4 meter fra tomtegrenser) gjør at man frigir betydelige areal vest for cafebygget. En annen fordel med påbygget vil være at Ølen senter får en økt andel aktive fasader, noe som er med på å heve det generelle uttrykket og gatepreget i området.

I dag består dette området av parkering under tak for 8-10 biler. Grepet vil nødvendigvis kreve at disse garasjene fjernes. Siden det i arbeidet ikke har foreligget noen god innsikt i strukturene mellom etasjene inne i denne delen av Ølen senter, har trappeoppgangen helt vest i bygget blitt beholdt (se illustrasjonsplan).

Cafebygget - Ølen senter

På grunn av begrensninger i strukturene inne i Ølen senter er det i utgangspunktet ikke planlagt noen innendørs forbindelse mellom cafe-bygget og Ølen Senter. Det er likevel ikke umulig at en gjennomgående løsning kan være oppnåelig. Om så er tilfelle kan dette være hensiktsmessig for å knytte elveparken enda mer sammen med områdene lenger øst, men dette vil i tilfelle

kreve større endringer i den vestre fløyen av kjøpesenter. I dag ligger det en større bokhandel i denne delen.

Antall etasjer

Bygget er prosjektert med 1 etasje på fem meter. Her kan det også være mulig med to etasjer, men taket vil i tilfelle potensielt komme over terrassene for beboerne i den tredje etasjen i Ølen Senter. Det er heller ikke umulig at deler av taket kunne blitt omgjort til en ny og utvidet terrasse for samme beboere, men dette er ikke tatt stilling til.



Cafeen er konstruert som et påbygg, men har ikke gjennomgående inngang til Ølen senter. Eksisterende trappeoppgang i Ølen senter er beholdt.



4.2.4 Staudekroken

Et annerledes uttrykk

Staudekroken har et annerledes uttrykk enn de andre områdene i prosjektet. Mens elveparken har et rundt og bølgete formspråk, har staudekroken en betydelig mer firkantet stilart. De hardere kantene fører til at det oppstår flere kriker og kroker i dette delområdet. Krokene skaper gode vilkår for mer avgrensede rom, her er det plassert ut benker for de som vil ta seg en "pust i bakken" for seg selv. Staudekroken er knyttet nært opp mot det nye bygget i sørenden av tomten, men er likevel tenkt som et full-offentlig område.

Beplantning

Til plantekassene er det her brukt kortenstål. Dette materialet har et svært rustikt uttrykk, og bidrar til gi farge og liv til området. Oppi plantekassene kan det varieres fritt mellom ulike blomster og stauder, men gitt staudekrokens relativt store volum kan det være fornuftig å hovedsakelig ty til planter som kan stå over lengre tid og som krever mindre vedlikehold.

Dersom beboerne i nærliggende områder har grønne fingre (eller ønsker å få det?) er det også mulighet for å legge til rett for

selvdyrking i staudekroken. Her kan noen av staudebedene erstattes av drivhus, en liten grønnsakshage, eller andre format som egner seg for mer aktiv deltagelse fra innbyggerne.

Belysning

I slike områder med mange små rom er det spesielt viktig å sørge for en godt designet belysning. Slik vil områdene føles trygge å

bruke både på dag- og kveldstid og gjøre stedet mer tilgjengelig for alle. Variasjon av belysningstypen vil også bidra til å gi området et ekstra særpreg. Her kan man ha noen større lyskilder som lyser opp det generelle området, mens mindre spoter lyser opp enten staudene og trærne nedenfra og opp.



4.2.5 Koblingen mellom øst og vest

Etter å ha beveget oss gjennom delområdene i og rundt elveparken på nordsiden av de nye byggene, går vi nå over til den sørlige siden av byggene og ser på tiltakene som er gjort her.

Sjoargatens udefinerte slutt

I dagens Ølen har Sjoargata en udefinert slutt, og det finnes ingen ordentlige koblinger fra Sjoargata og østover til Ølen Senter. Det eksisterende fortauet leder riktignok over til søndre del av JoaKari-parken (til høyre i bildet på denne siden), men forbi parken ender fortauet brått inn i parkeringsplassen foran Ølen Senter.

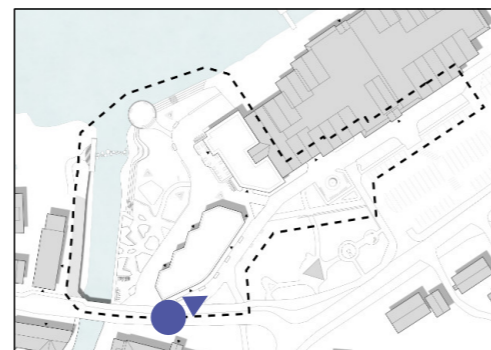
Det største bygget i prosjektet er designet med en søndre fasadelinje som skal korrigere denne manglende koblingen. Her har fasadelinjen en avrundet utforming på midten, slik at det nye gangarealet bort til Ølen Senter gradvis åpenbarer seg mens man beveger seg østover langs fortauet i Sjoargata. Avrundingen er ment å dra folk mot rommet som oppstår bak, og er på den måten et viktig ledd for å binde østre og vestre del av Ølen sammen.

Selve gangveien er også nyetablert. Denne er prosjektert med god bredde, og blir den

nye hovedkoblingen for gående og syklende i denne delen av sentrum. Resultatet av gangveien er også at det oppstår et nytt rom mellom JoaKari-parken og det nye byggets fasade. Der JoaKari-parken før endte i baksiden av et garasjebygg i betong, vil parken nå heller ramme inn den sentrale transportaksen mellom øst og vest i Ølen.



Bildets lokasjon inkludert for oversiktens skyld

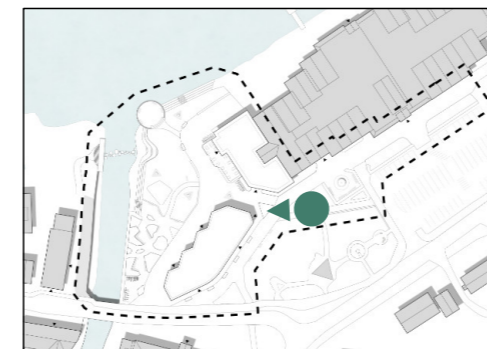


4.3.6 Passasjen

Fra Ølen senter til elveparken

En annen kobling som har vært viktig å få til er passasjen mellom Ølen Senter og området ved den nye elveparken. En stor andel av innbyggerne i Ølen bor i områdene øst for sentrum, og det er derfor også naturlig at de kommer gående herfra på vei til elveparken eller andre deler av sentrum (eller at de kjører til parkeringsplassen ved Ølen senter og går derfra).

Passasjen er dekorert med plantebed langs fasadene og trær i midten. Trærne spiller også en dobbelt rolle; de fungerer som forskjønnende vegetasjon, men løvverket bidrar også til at elveparken kan skjules delvis, men ikke helt. På samme måte som fasadeavrundingen beskrevet på forrige side, er den delvise oppdagelsen av elveparken ment å trigge et "oppdagelsesinstinkt", der man blir dratt mot det man i starten kun ser konturene av.



Bildets lokasjon inkludert for oversiktens skyld



Passasjen mellom den søndre delen av Ølen senter og elveparken til høyre i bildet.

4.2.7 Sentertorget

Sørsiden av Ølen senter er i dag kjøpesenterets hovedinngang og et sentralt sted for tettstedet Ølen. På tross av dette består området av en parkeringsplass, og det finnes få kvaliteter og møteplasser for innbyggere. For å bøte på dette er i prosjektet arbeidet inn et nytt torg foran Ølen senter, en ny gågate fra Sjoargata til Ølen senter, ny inngang til kjøpesenteret samt nye koblinger mellom JoaKari-parken og områdene rundt.

Ny inngang

For å sørge for at sørsiden av Ølen senter blir mer tilgjengelig fra utsiden er det prosjektert inn en ny inngang vest for dagens (eneste) inngang. Inngangen skal her supplere den eksisterende inngangen. Grepet vil bety at det oppstår en ny rundløype inne i senteret, der man kan gå inn en inngang og komme ut en annen (se figur). Dette skal føre til at senteret i større grad blir en aktiv del av sentrumsstrukturen i Ølen.

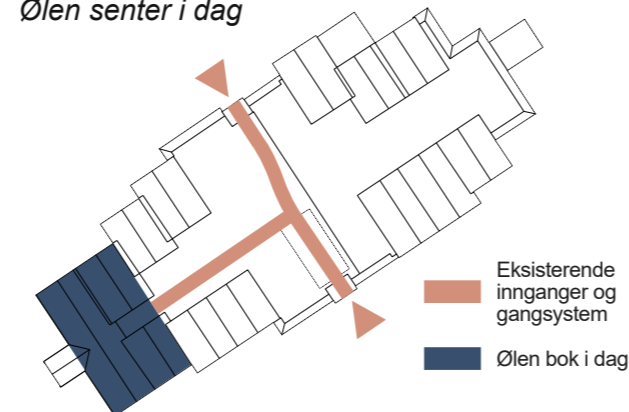
På innsiden av den nye inngangen finner vi den samme bokhandel som er omtalt i

delkapittelet om cafebygget. Det er kun et mindre areal av bokhandelen som blir påvirket av fasadeendringen. I tillegg er fasaden der inngangen vil komme allerede kledd med et stort vindu, noe som burde forenkle oppgraderingen.

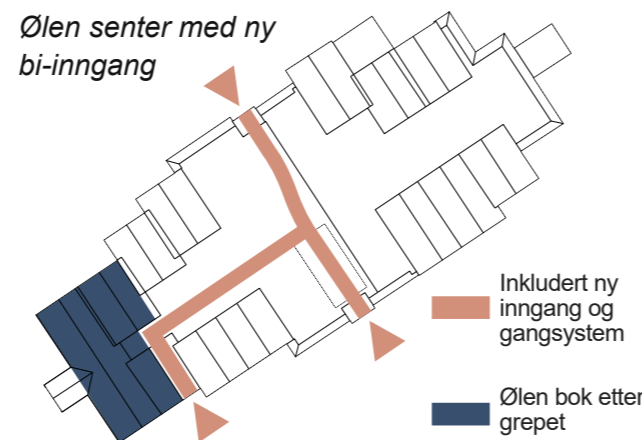
Sentertorget

I forbindelse med den nye inngangen er det også etablert et lite torg på sørsiden av Ølen senter. Torget fungerer her som et bindeledd mellom deler som tidligere har vært mer isolerte; JoaKari-parken i sør, Eidselvområdet i vest og Ølen Senter i øst. Her kan for eksempel ungdom som har vært på butikken og handlet i friminuttet sitte sammen og nyte solen. Benker er plassert rundt torgets kanter, og en fontene i midten gir liv og lyd til stedet.

Ølen senter i dag



Ølen senter med ny bi-inngang



Til høyre i bildet ser vi det nye torget foran Ølen senter, samt den nye bi-inngangen til senteret.

4.2.7 Sentertorget - Fortsettelse

Sammenheng mellom øst og vest

Som nevnt i delkapittelet om koblingen fra Sjoargata og Ølen senter, har det blitt etablert en helt ny gangakse mellom de to områdene. Denne gjør at man kan gå direkte til inngangen ved Ølen senter både fra Sjoargata, elveparken og JoaKari-parken, uten at man trenger å krysse noen parkeringsplass først. Gangaksen er bred og god, og beveger seg tett inntil handlesenteret. I kombinasjon med etableringen av den nye bi-inngangen til Ølen senter, er den nye gågaten også en god anledning til å ruste opp en større del av fasadene langs handlesenteret.

Gangakse til Sjøperlo

Siden prosjektområdet stopper ved inngangen til Ølen senter, er gangaksen ikke prosjektert i området øst for dette. Her anbefales det likevel på sikt få forlenget aksen helt bort til Sjøperlo, slik at Ølen endelig kan få en solid akse som går hele veien fra vestre del av Sjoargata og bort til Sjøperlo.



JoaKari-parken i forgrunnen, sørsiden av Ølen senter i bakgrunnen. Parken er stort sett beholdt slik den er i dag, men det har blitt lagt til to nye koblinger. I midten av bildet ser man den første av disse, som tar deg direkte fra parken og ned til den nye inngangen til Ølen senter.

På bildet ser man den nye gågaten fra Sjoargata bort til Ølen senter. Ølen senter til venstre i bildet.



4.3 Tematisk oversikt

4.3.1 Gangnett

I utformingsforslaget er det de gående og syklende som står i fokus. Dette viser også igjen i den utvidede gatestrukturen, som er belagt med ulike typer brostein, og har ulike innhogg, utstikk og blikkfang som gjør ferden til en interessant visuell opplevelse for forbipasserende. Dette er også med på å oppfordre de som bruker området til å senke tempoet og trekke inn inntrykkene langs ruten.

Det nye gateløpet er fortsatt utformet slik at brannbiler, vareleveranser og andre nødvendige transportfunksjoner skal kunne nå frem. Gatene er også brede nok til å tillate fri ferdsel, selv om en bil skulle stå parkert der. Til elveparkområdet vil det være tilgang for nødvendig transport både fra sørsiden gjennom Sjoargata og via nordsiden av Ølen senter

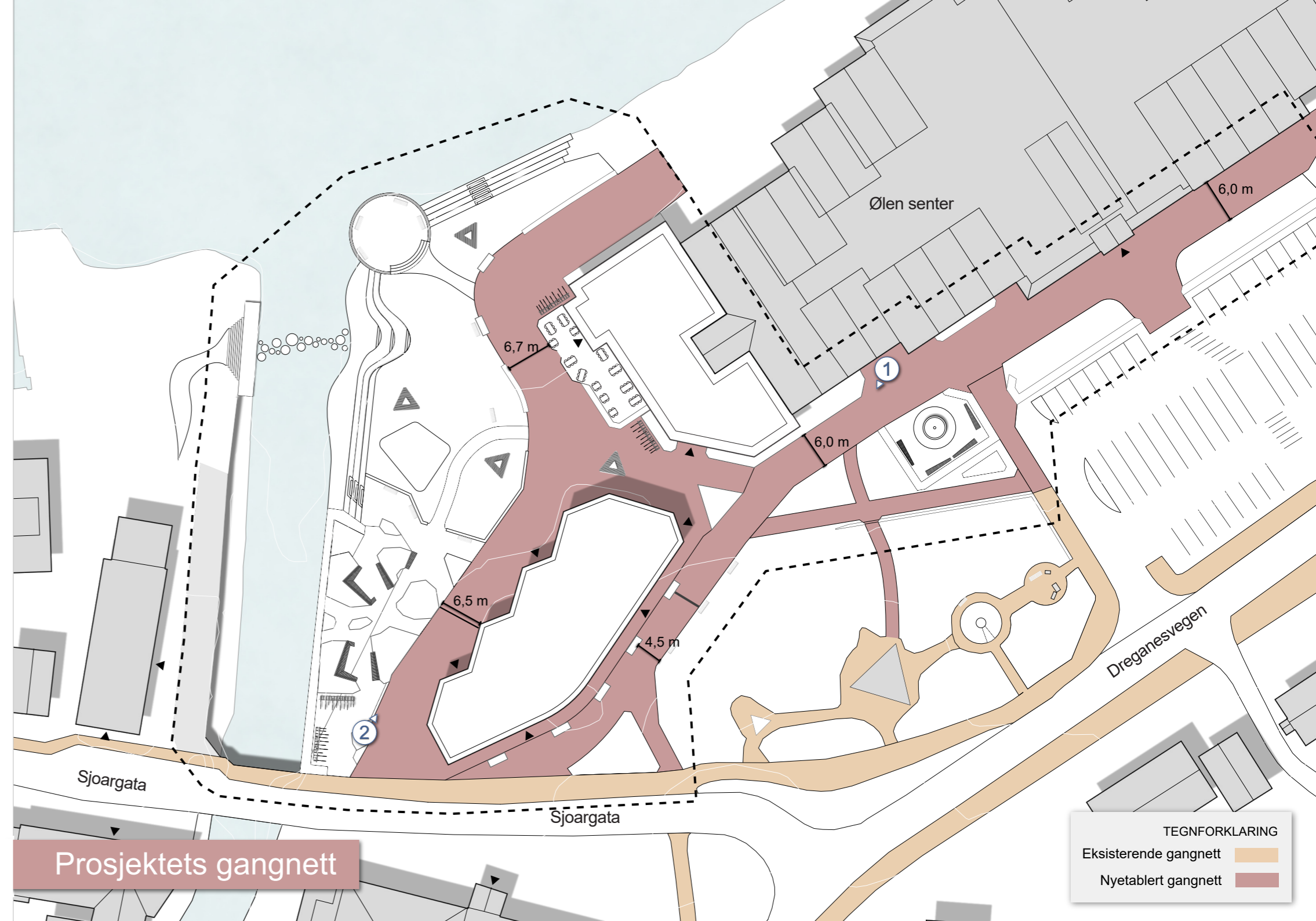
Legg spesielt merke til den nye koblingen som oppstår mellom Sjoargata og Ølen sentrum (også beskrevet i tidligere delkapittel), da mye av nøkkelen i å koble den gamle og den nye delen av sentrumet bedre sammen ligger her.



Den nye gangveien mellom Sjoargata og Ølen senter.



Gangveien mellom det største nye bygget og staudekroken.



4.3.2 Oppholdssoner

Det er lagt til rette for mange steder å slå seg ned langs ulike deler av i prosjektområdet. Det skal føles naturlig å Her har det vært fokus på ha et variert utseende på benkene, slik at de passer godt inn i de ulike områdenes forskjellige funksjoner.

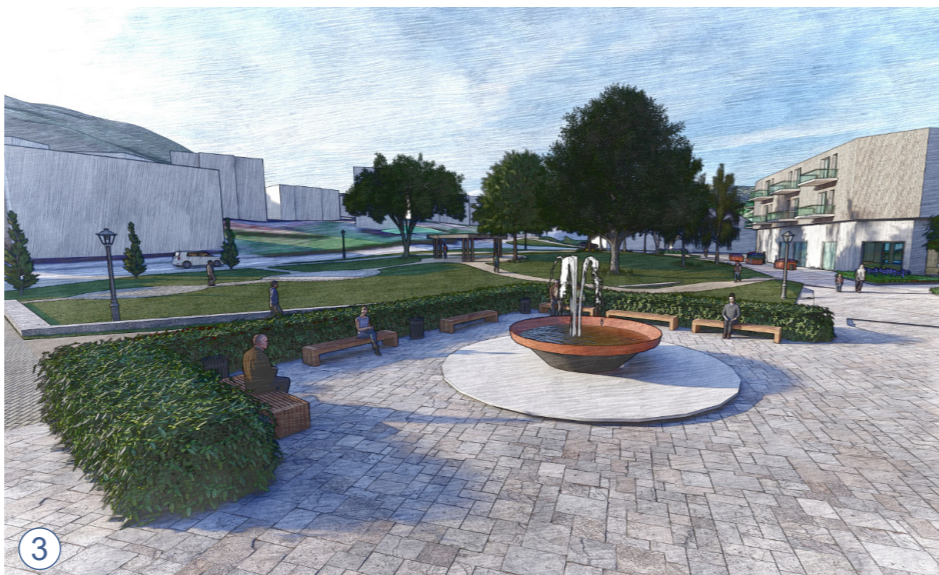
Det varierer også hvor sosiale og utadvendte de ulike rommene er. Ved elveparken er det åpent og frodig, mens det ved staudekroken er mer privat og avgrenset.



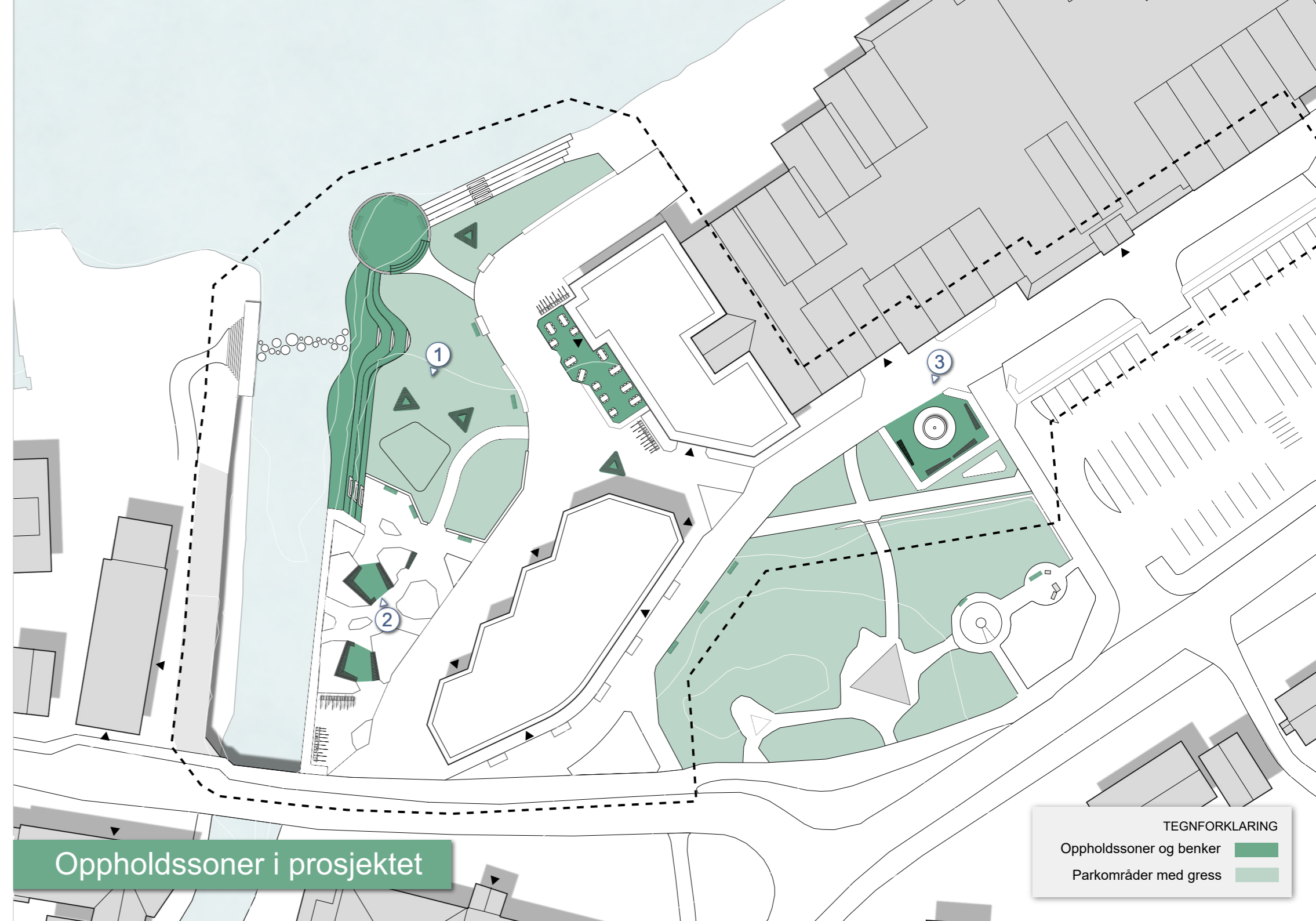
Benkene i elveparken er store i størrelsen og inviterer til ulike sitteretninger.



Ved staudekroken er det plassert firkantede benker som følger kortenstålets kanter.



Ved benkene på sentertorget kan man ta en pause etter handleturen.



TEGNFORKLARING

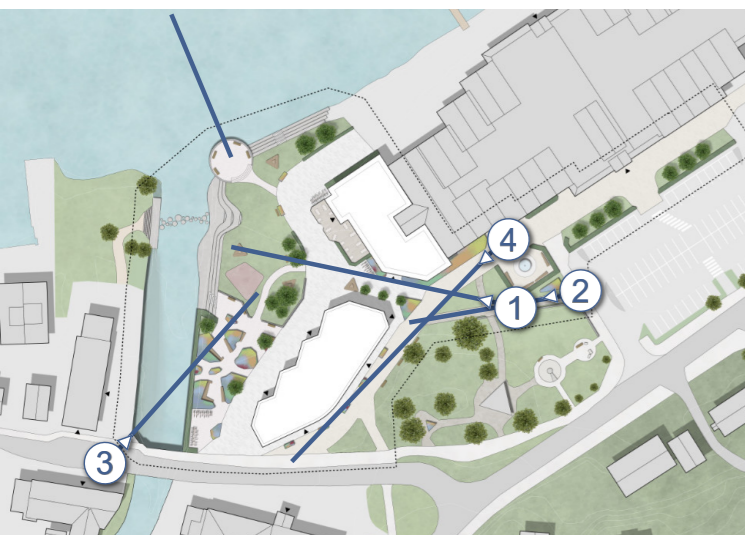
Oppholdssoner og benker

Parkområder med gress

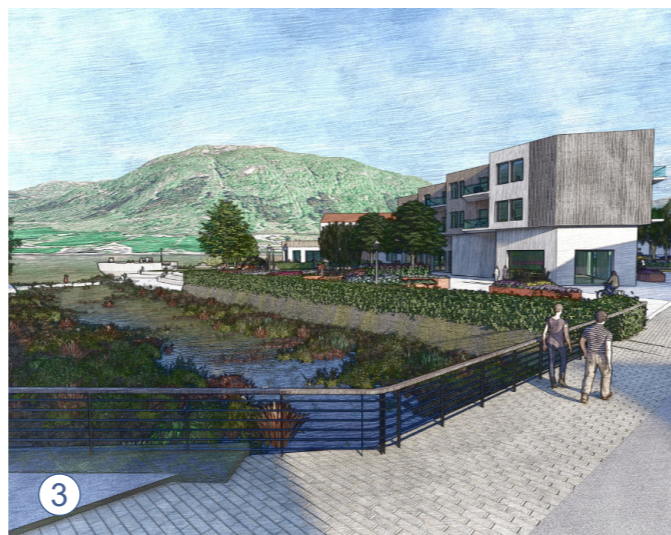
4.3.3 Sikotlinjer

På denne siden vises en oversikt over planlagte sikotlinjer i prosjektet. Sikotlinjer bidrar til å gi oss gode et sted i horisonten å sikte mot, noe som bidrar til at det blir mer attraktivt å bevege seg gjennom et område.

Spesielt viktig for planen er forbindelsene som oppstår mellom Sjoargata og elveparken, fra Sjoargata og bort til Ølen senter, samt fra Ølen senter og til elveparken. Dette slik at de ulike delene av planen i større grad skal kunne oppleves som én helhet heller enn flere enkeltstående elementer.



Sikotlinje fra parkeringsplassen bort til det største nye bygget



Sikotlinje fra Sjoargaten over til staudekroken i front og elveparken bakgrunnen. Denne forbindelsen er viktig for å skape flyt mellom Sjoargaten og prosjekteringsområdet.



Sikotlinje fra JoaKari-parken til elveparken gjennom passasjen. Denne forbindelsen kobler også Ølen senter sammen med elveparken.



Sikotlinjer fra den nye bi-inngangen til Ølen senter bort til enden av Sjoargata.

4.3.4 Nybygg

I prosjektet er det totalt lagt til to nye bygg. Det første av de to, cafébygget, har allerede blitt introdusert som et eget delområde tidligere i kapittelet. I tillegg til café i nordenden av bygget vil det også være plass til en annen publikumsrettet funksjon i sørenden av bygget, ved passasjen mellom elveparken og Ølen senter.

Det andre, betydelig større bygget er plassert mellom elveparken og JoaKari-parken, og fungerer både som blikkfang, romdannende element og fasadeskaper for områdene rundt. Med sine tre etasjer er dette bygget en del høyere enn cafébygget, og vil . Siden bygget er plassert helt sentralt i Ølen i krysningen mellom den gamle og den nye delen av sentrum, vil det være viktig at det planlegges med en attraktiv fasade som gir ut et positivt uttrykk til området.

Bygget er prosjektert med et totalt areal på rett under 700 m² per etasje. I første etasje plasseres publikumsrettede tilbud som butikker eller andre funksjoner, mens det i de to øvrige etasjene kan være kontorer eller leiligheter. Et grovt arealestimat tilsier at bygget potensielt kan romme i omtrent 18 leiligheter på 60 m² totalt fordelt på de to øverste etasjene.



Det største bygget i prosjektområdet, sett fra sør. Gitt oppgavens landskapsarkitektoniske tilnærming har det ikke blitt lagt et stort fokus på design av byggets fasader, og disse er noe som kan arbeides videre med.

4.3.5 Kulturløype, kunst og interaktivitet

I analysekapitlene kom det frem at Ølen har etablert en kulturløype gjennom sentrum. Kulturløypen skal fungere som et interessepunkt for innbyggere, og sørge for engasjement og økt kunnskap rundt bygdas historie. I prosjektet er denne gode idéen videreført. Forskjellige steder er det inkludert informasjonsplaketter som minner om de som finnes i andre deler av Sjoargata, der interesserte kan lese om ulike tema i Ølen. Kanskje inneholder plakettene informasjon om plantearter som er plantet i elveparken eller deler av Ølens historie som er ukjent for mange? Eller kanskje kan man rett og slett lese om designidéene bak elveparken og hvordan denne kom til å bli. Her er mulighetene mange.

I midten av elveparken er det også plassert ut et kunstverk som er tenkt å være interaktivt og kunne brukes. Et konseptforslag til et slikt kunstverk kan ses på bildet til høyre, men verket kan like gjerne være noe helt annet. Kanskje har verket ulike nivåer man kan bevege seg opp på, eller små kikkhull man kan se gjennom og bort til spesifikke punkter lenger borte? For å gi god lokal forankring kan det her være naturlig å hyre inn for eksempel en lokal kunstner eller materialarbeider til utformingen av selve verket.



Et konseptforslag til et interaktivt kunstverk man kan bevege seg gjennom, og kanskje til og med klatre i. Legg også merke til informasjonsplaketten i bakgrunnen, også beskrevet i dette kapitlet.

4.3.6 Sykkelparkering

I Asplan Viaks mulighetsstudie kom det frem at selv om mange av boligene ligger utenfor sentrum, er fortsatt en stor andel som ligger så tett på at de når sentrum på mindre enn 10 minutter med sykkel (Asplan Viak, 2021). Dette kan bety at det er mulig å øke sykkelandelen betraktelig ved å tilby gode parkeringer nær destinasjonen, og ved å være tydelig i en satsing på sykkel i kommunikasjonen til innbyggerne.

I prosjektet er det foreslått tre ulike steder for sykkelparkering; ett helt sør i staudekroken, ett nord for cafébygget, samt ett i passasjen mellom cafébygget og det store nye bygget. Selv om det ikke er prosjektert, vil det også være naturlig å legge til god sykkelparkering ved hovedinngangen til Ølen senter. Alle steder skal sykkelparkeringen være ryddig og oversiktlig, ha god belysning og tilrettelagte stativer.

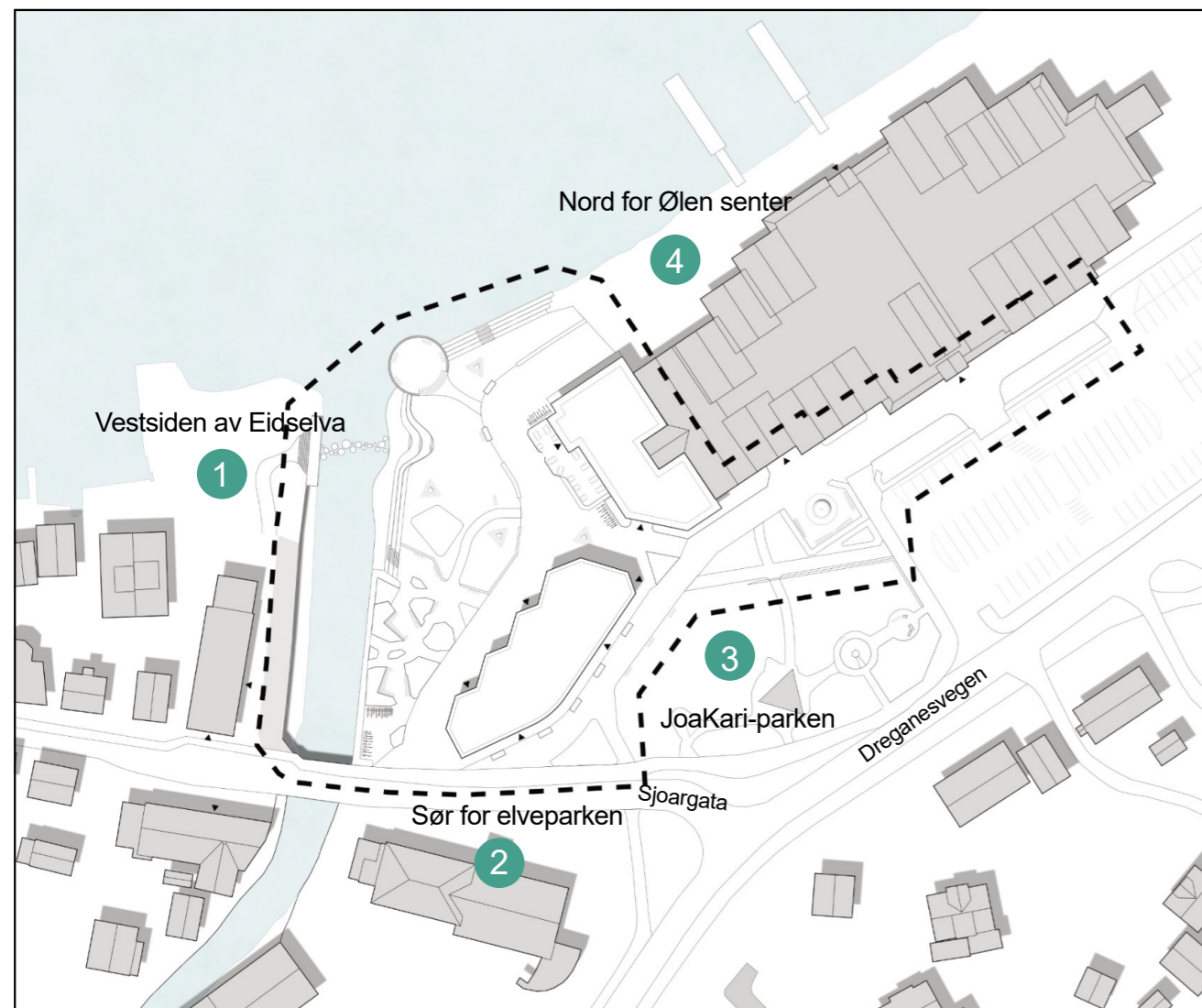


Sykkelparkeringen ved staudekroken.



Sykkelparkeringen ved cafebygget og passasjen.

4.4 Områdene utenfor prosjektet



Siden prosjektetområdet har sine avgrensninger, vil nødvendigvis noen områder befinne seg i randsonen mellom prosjektert og ikke prosjektert område. For å gi en bedre oversikt over hvilke tiltak som er gjort og som eventuelt kan vurderes for disse områdene, følger det på her en egen oversikt.

1 Vestsiden av Eidselva
Grøntområdet på vestsiden av Eidselva er i dag lite i bruk og ligger stort sett ubrukt. De runde betonghellene over vannet samt trappene opp på vestsiden er inkludert i prosjektet for å gi god helhet, men legger ikke nødvendigvis føringer om at parken bør utvides lenger vest i fremtiden.

Dersom denne er aktuell for utvikling i fremtiden vil jeg (tatt eget prosjekt med i hensynet) heller argumentere for å vurdere å få til andre tiltak enn å utvide elveparken enda mer. Her mener jeg at kombinasjonen JoaKari-parken og elveparken allerede har et godt totalt areal, og heller enn å overdrive størrelsen på parkområdene kan det være hensiktsmessig å bruke denne tomten til andre formål.

2 Sør for elveparken
Også i delområdet sør for elveparken finnes forbedringspotensial som kan styrke sammenhengene for hele området. I dag gjøres dette området opp av asfalt, og inngangs-”portalen” til de som kommer til elveparken eller Sjoargata sørfra mangler fortsatt en god utforming. Dette er et litt utfordrende område da det er låst litt i limbo mellom Sjoargata, Dreganesvegen og bygge mellom de to. Kanskje kan det være mulig å erstatte den veldig ”veiete” innkjørselen til Sjoargata med en mer rak, gatepreget inngang?

3 JoaKari-parken
JoaKari-parken er i stor grad beholdt i sin helhet slik den er i dag. Det eneste som er fjernet her er det nord-vestlige hjørnet av området, der dagens gress samt et enkelttre er erstattet med gangstien mellom Sjoargata og Ølen senter. Området nord for den lille støttemuren består i dag av parkeringsplasser til bil. I prosjektet erstattes disse med grøntområder og møteplassen ved den nye bi-inngangen til Ølen Senter, og blir en naturlig forlengelse av dagens park. Det er også lagt inn to nye koblinger i park-

området; en snarvei fra parkeringsplassen bort til det nye bygget, samt en kobling direkte opp til Ølen Senter.

Alt i alt betyr disse endringene at JoaKari-parkens areal vil utvides med grovt regnet 10% sett opp mot dagens situasjon. Utover dette beholdes parken med samme utførelse og funksjon som i dag.

4 Nord for Ølen senter
Passasjen mellom kysten og Ølen Senter er et annet område som ligger i direkte tilknytning til prosjektområdet, men som fortsatt ikke er prioritert i prosjektet. I mulighetsstudiet sitt har Asplan Viak valgt ut denne passasjen som hovedkoblingen fra Sjoargata i vest til Ølen senter og Sjøperlo i øst, der de (blant annet) argumenterer for at dette ville gi økt tilgang til sjøen (Asplan Viak, 2021).

Jeg mener likevel at å legge hovedkoblingen mellom Sjoargata og Ølen Senter på sørsiden av senteret er det riktige, det er her fokuset, arealene og funksjonene allerede ligger. På sørsiden finner vi blant annet hovedinngangen til Ølen senter,

JoaKari-parken, parkeringsplassen, og ikke minst de visuelle (og mentale?) forbindelsene til resten av strukturene i Ølen. Dette er elementer som kan bearbeides videre i fremtiden, og enklere innlemmes til en god helhet kontra nye tiltak på nordsiden.

I tillegg gjør enklere sol-, vind- og værforhold på sørsiden det betydelig enklere å utforme attraktive møteplasser her. Sørsiden er også den klart korteste ruten å gå for de som beveger seg mellom øst og vest, og den som kjenner menneskets natur vet at vår forkjærlighet for snarveier er stor.

Jeg tror også at Ølen gjør riktig i prioritere bort en av de to koblingene til fordel for den andre. Et delt fokus på begge sidene kan her føre til at ingen får stor nok tyngde (gitt Ølens eksisterende utfordringer knyttet til tetthet), og at begge i praksis forblir uattraktive også i fremtiden.

Eidselva i dag



Eidselva i fremtiden?



Kapittel 5

Avslutning

I DETTE KAPITTELET

+ Konklusjon

I konklusjonen oppsummeres oppgaven, og jeg går tilbake og diskuterer sluttresultatet opp mot problemstillingen som ble stilt i innledningen.

+ Refleksjon

Her bruker jeg tid på å dvele ved ulike aspekter av oppgaven, hva jeg føler har fungert bra, og hva som kunne vært løst annerledes.

+ Litteraturliste

Litteraturlisten inneholder en oversikt over alle kilder som er brukt i oppgaven.

+ Figurliste

Figurlisten inneholder en oversikt over alle bilder og figurer som ikke er egenprodusert i oppgaven.

5.1 KONKLUSJON

I denne oppgaven har jeg undersøkt temaet med attraktivitet og bærekraft i mindre tettsteder, med Ølen og Eidselva som utgangspunkt for en casestudie og tilhørende prosjekteringsdel. Innledningsvis stilte jeg spørsmålet «*Hvordan kan Eidselv-området i Ølen transformeres på en måte som øker sentrumets attraktivitet og som oppfordrer til opphold?*».

For å svare på problemstillingen har jeg først gått inn og sett på teori og prinsipper knyttet til stedsutviklingen. Her gikk jeg inn på tema som bærekraft, stedsidentitet og attraktivitet, og avdekket hvordan dette kunne være et grunnlag for utformingen i tettstedene. Bærekraften er et prinsipp som bør ligge til grunn for all utvikling som skjer, selvsagt fordi det stilles stadig strengere krav rundt dette, men også fordi det er en *forutsetning* for at stedene skal kunne opprettholde seg selv i fremtiden.

Casestudiet

I delen med casestudiet gikk jeg videre inn på konteksten i og rundt Ølen. Her

undersøkte jeg ulike aspekter ved tettstedet gjennom tematiske analyser, og fant styrker, svakheter og muligheter som lå innbakt i tettstedsstrukturen. Her fant jeg at Ølen mangler attraktive oppholdssoner, og at sentrum består av en stor andel harde flater. Dette har igjen negative konsekvenser for innbyggernes relasjon til og bruk av stedet, ettersom det rett og slett er få steder å gjøre av seg i sentrumet. I tillegg oppstår det et stort brudd mellom de to delene av sentrumet som er med på å splitte stedets identitet.

I prosjektdelen

På bakgrunn av teori samt kartlegging av forhold i og utenfor Ølen har jeg utarbeidet et konseptforslag for fremtidig utforming av områdene i og nær Eidselva. Her har jeg kommet frem til en rekke tiltak, som til sammen skal gjøre det mer fristende å oppholde seg i Ølen sentrum. I prosjektet har jeg løftet frem flere av kvalitetene som allerede har eksistert i Ølen, men som i dagens situasjon har vært skjult eller utilgjengelig. Jeg har igjen åpnet opp tilgang til havet og elven, og jeg har etablert solide

forbindelseslinjer mellom Sjoargata i vest og Ølen senter i øst. Dette er alle elementer som er med på å forankre prosjektet i Ølens eksisterende identitet, og som skaper positive relasjoner for de som bruker områdene.

5.2 REFLEKSJON

Oppgavens fokus og overføringsverdi

I lang tid har jeg vært usikker på hvilken retning jeg skulle dra oppgaven mot, og hvordan jeg burde vinkle den. Før jeg kom i gang med oppgaven hadde jeg originalt en tanke om at jeg ville lage en form for vurderingsverktøy, som så kunne brukes generelt i tettsteder for å komme frem til tiltak. Gjennom løpet har jeg derimot dreid den stadig mer over til å være en ren prosjekteringsoppgave, der analyser fra stedet og påfølgende løsningsforslag står i fokus. Her kan det argumenteres for at funnene i oppgaven blir spesifikke for Ølen, og at overføringsverdien til andre tettsteder er mindre enn hva en oppgave med en mer generell tilnærming ville vært.

Likevel går mye av tematikken fra Ølen igjen i andre tettsteder, kanskje spesielt i de som har nogenlunde tilsvarende størrelser: For eksempel er det (dels anekdotisk, dels empirisk) gjennomgående utfordringer hos mange tettsteder utenfor de store byene å få folk til å bruke sentrum. Årsakene til at det er slik er nødvendigvis sammensatte og vil variere, men deler av forklaringen ligger nok i tettstedenes lavere tetthet og tilsvarende

høye bilandel. Dette er i tillegg kausaliteter som gjerne har en selvforsterkende effekt på hverandre, og som kan være vanskelig å snu om på i planleggingen. Samtidig ligger de nasjonale og internasjonale målene om bærekraft til grunn for all utvikling, om det så måtte gjelde Ølen tettsted eller Oslo by, og det er derfor viktig at også de mindre tettstedene får blitt med på reisen..

Et bredt tema

Oppgaven tar for seg tema som omhandler attraktivitet i sentrum, og viser eksempler på hvordan man kan arbeide mot dette målet i den fysiske planleggingen. Fortsatt er det viktig å påpeke at oppgaven på ingen måte er en altomfattende oppskrift på hvordan Ølen kan gjøres attraktivt. Andre tilnærminger og problemstillinger kan kaste lys over tematikken på ulike måter, og også produsere løsningsforslag som ser helt annerledes ut. Det er mange veier til Rom som det sies.

Personlig helning mot prosjektering

I ettertid skulle jeg personlig ønske at jeg hadde brukt en større del av tiden på prosjekteringen. Det er denne delen jeg selv synes er mest spennende, og det er også denne delen jeg tror er mest verdifull for innbyggere i Ølen. Likevel har jeg følt behovet for å ha en mest mulig komplett analysedel, som går gjennom de eksisterende aspektene som er å finne i Ølen. Andre vil kanskje heller mene at det burde ha ligget et større fokus på teoridelen av oppgaven, som i sin nåværende form er kort (og konsis?) heller lang og utgreiende.

Originalt hadde jeg ambisjoner om å også komme med et prosjektforslag for Ekrheimskaien. Totalt består dette området av over fem mål med asfalt og betong, og per i dag er det kun et industribygg og kollektivknutepunktet som er plassert her. Dersom sistnevnte blir flyttet til østre del av parkeringen mellom Ølen senter og Sjøperlo (slik Asplan Viak foreslo i sitt mulighetssudie) ville dette frigitt store arealer midt inne i sentrum.

Mens jeg i prosjektet ved Eidselva primært har showcaset måten nye forbindelseslinjer og sosiale møteplasser kunne gi liv til et område, skulle Ekrheimskaien i større grad vist hvordan fortetting kan gjennomføres på en god måte inne i sentrum. Men, på grunn av tidsbegrensninger måtte denne delen bli satt til side.

Redundante funn

Som nevnt har Asplan Viak ferdigstilt en mulighetsstudie med tilhørende analyser kort tid før min egen oppgave ble påbegynt. Likevel har jeg fortsatt følt behov for å produsere mine egne analyser, selv om flere av disse ligner på - og overlapper med funnene Asplan Viak gjorde. På den ene siden kan dette ses på som et element som ytterligere styrker prosjekteringsdelen. På den andre siden kan også noen av analysene som er gjort ses på som overflødige, og her kan det argumenteres for at en større del av oppgaven burde vært rettet mot enten teoridelen eller prosjektdelen.

Uansett har det vært verdifullt for meg å kunne ha en helhetlig tilnærming til arbeidet med analysene av Ølen. Slik har jeg bedre kunne sette meg inn i konteksten i området, og jeg har også blitt i stand til å gjøre mer kvalifiserte vurderinger av hvilke behov som er sterkest. Forhåpentligvis har analysene jeg har gjort også gjort det enklere for leseren å følge tråden i oppgaven. Det er ingen automatikk i at leseren er kjent med mulighetsstudiet, og ved å inkludere en komplett vei fra teori til analyser til prosjekteringsdel på ett sted håper jeg denne oppgaven kan stå godt på egne ben.

Intervjuene

Å delta på folkemøtene var svært lærerikt for meg. Her fikk jeg et godt innsyn i hva som rørte seg i kommunen, og jeg lærte også mer om hvordan medvirkning kan fungere i praksis. Jeg opplevde også at de over 1 400 innspillene gav meg et grunnlag og en forankring for oppgaven som jeg kunne arbeide videre med.

Noen aspekter er likevel verdt å dvele ved. Først, selv om det stadig var enkeltpersoner

som foreslo hvert enkelt innspill, var det i folkemøtenes format bare gruppenummer som stod igjen som avgiver. Dermed mister man alder, kjønn og bakgrunn på den som har kommet med innspillet. Dermed går noe av informasjonen om hvem utspillet kommer fra til spille. For kommunens anliggende er nok dette fornuftig for å sortere ut «støy» fra et stort antall innspill, men for meg som var mest interessert i den mindre andelen av innspill som omhandlet sentrumet i Ølen, kan det tenkes at mer informasjon om innspillet avgiver kunne vært nyttig. I tråd med dette kan det nevnes at det på folkemøtene var en dreining mot eldre personer, og det kan derfor tenkes at de unges ønsker ikke ble godt representert.

I tillegg er det nok rimelig å anta at jeg kunne fått en dypere innsyn i folks tanker, ideer og meninger rundt utviklingen i sentrum om jeg hadde utformet mine egne spørsmål til kvalitative intervjuer eller en mer kvantitativt rettet spørreundersøkelse. Slik kunne jeg gjerne ha stilt spørsmål som var enda mer spisset mot den konkrete tematikken jeg arbeidet med, og jeg kunne bedre filtrert svarene jeg fikk inn. Dette kunne også ha

bidratt til å skape engasjement blant innbyggere, som jo er en viktig del av endringsprosesser.

Erstatte eller restaurere?

En problemstilling som gjerne dukker opp i transformasjonsprosjekter er «skal man rive eller bevare?». Her finnes det mange eksempler på gode prosjekter som utnytter eksisterende bygg til å skape noe helt nytt. Ved å bruke det som allerede finnes forankrer man det nye i historien ved det gamle, og det kan også være en mer rimelig tilnærming økonomisk sett. Å erstatte eksisterende bygg med helt nye kan ofte være et kontroversielt prosjekt med mange meninger både for og mot.

I Ølens tilfelle vil jeg igjen argumentere for at riving var det rette. De to byggene er plassert på en som gjorde det svært utfordrende å implementere dem i en ny gatestruktur, og (fra utsiden og med undertegnede begrensede faglige innsikt i byggkonstruksjon) ser det også ut som byggene har en innvendig struktur ikke er skapt for større fasadeendringer. Jeg tror derfor at en slik løsning

fort ville ha bært preg av mange kompromiss.

Forhåpentligvis kan oppgaven her bidra til en diskusjon om hvilke verdier som er viktige for Ølen, hva man ønsker å bevare, og hva som bør erstattes til fordel for noe nytt.

Prosjekteringens visuelle stil

Gjennom prosjektet er det benyttet en visuell stil som (tross et skissert uttrykk) gir bilder som heller mer mot et realistisk uttrykk sett opp mot mer konseptuelle tegninger. Det finnes både fordeler og ulemper med en slik tilnærming.

En ulempe med en slik virkelighetstro tilnærming kan være at folk som leser oppgaven tenker at *sånn blir det*. Det ligger som regel også mer arbeid i å produsere mer virkelighetstro tegninger. Dette kan føre til at både prosjektør og leser i større grad låser seg til det ene konseptet som er utviklet, og det kan bli vanskeligere å inkorporere nye ideer i eventuelle videreutviklinger av prosjektet.

Det er også verdt å få frem at den visuelle stilen som er brukt i prosjekteringskapittelet kan ha en tendens til å gi et i overkant idyllisk preg over området. Det er ikke alltid sol og skyfritt i Norge, og det er relevant å forsøke å også prøve å se for seg hvordan området vil se ut i et regnskyl i november måned.

Den åpenbare fordelen er at leseren i større grad blir i stand til å «lese» og *forstå* prosjektet slik det er tiltenkt. Dette kan gjøre det enklere å kommunisere ut hvilke grep jeg mener stedet trenger, og hvordan grepene kunne sett ut i praksis.

Alt i alt er jeg godt fornøyd med stilarten som er brukt i prosjektet. Det er lett å bli låst av begrensningene som ligger i dagens strukturer, og kanskje kan det være godt for mange å se et prosjekt der man kan tenke at *slik kan det faktisk se ut*. Her håper jeg at oppgaven er såpass lesbar at den kan brukes i både faglige og ikke-faglige fora til diskusjonene rundt hvordan fremtidens Ølen skal se ut.

Av og til kan jo også en tegning være mer verdt enn tusen ord.

Rom for videre detaljering

Som nevnt i innledningen bør prosjektet fortsatt anses å være på et konseptuelt nivå. Elementer som dimensjonering av gatebredder, terreng, tekniske løsninger ned mot elven og byggenes konstruksjon er noe som kan arbeides videre med, og som kan ha godt av å gå gjennom flere revisjoner. Dette gjelder kanskje spesielt de mer bygningsmessige aspektene som størrelse på leiligheter, standard og tekniske løsninger, da ligger utenfor landskapsarkitektens kompetanseområde.

I arbeidet har jeg også primært begrenset med til området som rammes inn av Eidselva, Sjoargata, JoaKari-parken og Ølen senter. Jeg har stadig forsøkt å ta hele sentrumets kontekst med i utformingen av dette området, men fysiske prosjekteringen er altså avgrenset. For å få en enda bedre helhet kan gjerne videre prosjektering se videre på hvordan østre del av selve Sjoargata kan koble seg mer på det nye

området, eller hvordan den nye gågaten forbi Ølen senter kan se ut bort til Sjøperlo.

Her er det altså stort rom for videre utfoldelse inne både det formmessige, det tekniske og det arkitektoniske.

Utformingen av attraktive steder

Jeg trives svært godt med å arbeide med transformasjonsprosjekter, der kontrastene mellom nåværende funksjon og fremtidig potensial ofte er spesielt stort. Samtidig kan det noen ganger være en utfordring å arbeide selvstendig med slike prosjekt. Som nevnt innledningsvis kreves det inngående og tverrfaglig kompetanse for å stå hele veien gjennom fra første skisse til sluttstilt prosjekt. Landskapet og områdene rundt oss legger føringer på mange ulike aspekter av livene våre på, og prosjektøren bør gjerne ha innsikt i alt fra menneskets psykologi til betongens porøsitet. Dette gjenspeiler også landskapsarkitekturen generelt, som befinner seg i krysningpunktet mellom både landskap og samfunn, psykologi og arkitektur.

Men så klart - dette er jo også noe av det som gjør faget så spennende.

Veien videre

Etter å ha arbeidet med oppgaven gjennom høsten, sender jeg nå stafettpinnen tilbake til Ølen. Jeg håper at oppgaven kan fungere som inspirasjon for både innbyggere, kommune og bedrifter, og at den kan være et bidrag i den kontinuerlige prosessen det er å gjøre stedene våre enda mer attraktive.

LITTERATURLISTE

- Angell, E. & Grimsrud, G. M. (2017). Attraktiv og bærekraftig? Småbyers erfaring med nasjonale retningslinjer for by- og tettstedsutvikling. *Distriktssenteret*.
- Asplan Viak. (2016). *Kartlegging av trafikksikkerhet ved videregående skoler i Rogaland*.
- Asplan Viak. (2021). Ølen - Sjøperlo på Haugalandet.
- Brannmannen. (2003). Storbrann i Ølen. *Brannmannen*. Tilgjengelig fra: <https://www.brannmannen.no/brann/storbrann-i-olen/> (lest 10.11.2021).
- Butenschøn, P. (2020). Urbanisering. *SNL*.
- Christiansen, P., Gundersen, F. & Gregersen, F. A. (2016). Kompakte byer og lite bilbruk? Reisemønster og arealbruk. *TØI*.
- COWI. (2018). Tiltaksplan forurenset sjøbunn Ølsvågen. *Statsforvalteren*.
- Edwardsen, J. (2021). Kiwi først ut i nye Ølen Torg. *Grannar*. Tilgjengelig fra: <https://grannar.no/2021/06/kiwi-skall-inn-i-desember/> (lest 06.11.2021).
- FN. (2019). *Bærekraftig utvikling*. Tilgjengelig fra: <https://www.fn.no/tema/fattigdom/baerekraftig-utvikling> (lest 01.09.21).
- Gehl, J. (2010). *Byer for mennesker*. København: Bokværket.
- Hagen, O. H., Øksenholt, K. V. & Tennøy, A. (2017). Kunnskap og virkemidler for byutvikling og fortetting. *TØI*.
- Jerpåsen, G. B., Erikstad, L., Melby, M. & Nesbakken, A. (2015). Analyse av eksisterende verktøy for kartlegging og/eller analyse av landskap. *NIKU*. Kartverket. (u.å.). *Sveio-Ølen 1970*. Geodataonline: Geodataonline.
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2016-2017). Berekraftige byar og sterke distrikt. *Meld.St. 18*.
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2019). Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023.
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2021). Meld. St. 40 (2020-2021).
- Landbruks- og matdepartementet. (2021). *Jordvern*. Regjeringen. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/tema/mat-fiske-og-landbruk/landbrukseiendommer/innsikt/jordvern/jordvern/id2009556/> (lest 07.10).
- Lønning, D. J. & Teigen, H. (2010). Kunnskap for stadutvikling. Utviklingsrelevante norske bidrag i perioden 1999 - 2009. *Distriktssenteret*.
- Løvvik, E. (2021). Regjeringen legger inn Stordalen-Skjold i NTP: -Jeg har mast og mast. Tilgjengelig fra: <https://www.h-avis.no/regjeringen-legger-inn-stordalen-skjold-i-ntp-jeg-har-mast-og-mast/s/5-62-1192593> (lest 05.11.2021).
- NHO. (2021). *Kommune-NM*: NHO. Tilgjengelig fra: <https://www.nho.no/tema/offentlig-sektor-og-naeringslivet/kommune-nm/> (lest 14.09.21).
- Nordtug, H. (2021). Unges motivasjon for å bo i distriktene. *Distriktssenteret*.
- Norman, V., Bønå, H.-J., Stein, J., Dehli, W. P., Syse, A., Krogsæter, Å., Aasbrenn, K., Bull, H. H., Teslo, J., Aalerud, J. E., et al. (2020). Det handler om Norge. *NOU*: 500.
- Regjeringen. (2015). Stedsanalyser.
- Riksantikvaren. (2020). *SEFRAK-registeret*. Riksantikvaren. Tilgjengelig fra: <https://www.riksantikvaren.no/les-om/sefrak/> (lest 11.11).
- Rogaland Fylkeskommune. (2016). Regional plan for areal og transport på Haugalandet.
- Ruud, M., Barlindhaug, R. & Nørve, S. (2013). Fremtidige boligbehov. *NIBR*.
- Ruud, M., Schmidt, L., Sørli, K., Skogheim, R. & Vestby, G. M. (2014). Boligpreferanser i distriktene. *NIBR-rapport 2014:1*.
- Ruud, M. E. (2018). Strategier for stedstilhørighet blant ungdom i byer og tettsteder i endring. I: Seim, S. & Sæter (red.), O. (red.) *Barn og unge: By, sted og sosiomaterialitet*: Cappelen Damm Akademisk.
- Simpson, M. J. R., Nilsen, J. E. Ø., Ravndal, O. R., Breili, K., Sande, H., Kierulf, H. P., Steffen, H., Jansen, E., Carson, M. & Vestøl, O. (2015). Sea Level Change for Norway. *Miljødirektoratet*.
- Skaar, S. Ø., Andersland, S. F. & Eggereide, H. B. (2020). Bustadanalyse Vindafjord.
- SSB. (2016). Tettsteders befolkning og areal, 1. januar 2016. *SSB*.
- SSB. (2021a). *Kommune Vindafjord (Rogaland)*. SSB: SSB. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/kommunefakta/vindafjord> (lest 12.11).
- SSB. (2021b). *Statistikkbanken*. SSB: SSB. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/statbank> (lest 12.11).
- Statens Vegvesen. (2014). Trafikknotat. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/globalassets/vegprosjekter/utbygging/e134bakkasolheim/vedlegg/kommunedelplan-med-ku/>
- trafikknotat-e134-bakka-solheim.pdf (lest 05.11.2021).
- Stemshaug, O., Sandnes, J. & Aune, K. (1976). *Norsk stadnamleksikon*. Oslo: Samlaget.
- Sørli, K. (2009). Bolyst og stedsattraktivitet - motiver for å flytte og bo i distriktene. *NIBR*.
- Tennøy, A., Midtskog, O., Øksenholt, K. & Nore, N. (2014). *Hva kan gjøres for å styrke sentrums attraktivitet som etableringsarena for handel og service?* Oslo: TØI.
- Tennøy, A., Øksenholt, K. V., Tønnesen, A. & Hagen, O. H. (2017). Kunnskapsgrunnlag: Areal- og transportutvikling for klimavennlige og attraktive byer. *Transportøkonomisk institutt*.
- Thomsen, H. (2003). *Rogaland*. Utgitt i samarbeid med Stavanger Aftenblad: Wigestrands Forlag 2003.
- Thorsnæs, G. & Lauritzen, P. R. (2021). *Vindafjord*. SNL. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/Vindafjord> (lest 13.11).
- Thorsnæs, G. (u.å.). *Ølen*. Store Norske Leksikon. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/Ølen> (lest 07.11).
- TØI. (2017). Bygdepakke Bø. Et forprosjekt om utvikling. *Journal of Spatial Development*, 49: 1-23.
- Vareide, K., Kobro, L. & Storm, H. (2013). Programteori for attraktivitet. *TF-notat nr: 13/2013*.
- Verdenskommisjonen for miljø og utvikling. (1987). *Vår felles framtid*. I: Brundtland, G. H. (red.), 8210030787: Tiden norsk forlag.
- Vestby, G. M. (2018). *Fugleperspektiv på tre tiår med stedsutvikling*: Distriktssenteret. Tilgjengelig fra: https://distriktssenteret.no/artikkel/fugleperspektiv-pa-tre-tiar-med-stedsutvikling/#_ftnref23 (lest 18.11).
- Vindafjord kommune. (2017). Kommuneplan for Vindafjord okmmune 2017-2029.
- Vindafjord kommune. (2018). Kommunedelplan for kulturminne og miljø 2018 - 2030.
- Vindafjord kommune. (2021a). *Gå deg gjennom 100 år med historie*. Vindafjord kommune. Tilgjengelig fra: <https://www.vindafjord.kommune.no/vakre-vindafjord/opplev-vindafjord/kultur-og-aktivitet/kulturloypa-i-sjoargata/>.
- Vindafjord kommune. (2021b). Hovudtema for kommuneplanen.
- Wæhle, E. & Dahlum, S. (2020). *Case-studie*. Store Norske leksikon. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/case-studie> (lest 29.11).

FIGURLISTE

Figur 2.01 FN (u.å). *FNs bærekraftsmål* [Illustrasjon] Tilgjengelig fra: <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal/last-ned-grafikk> [Hentet 25.09.2021]

Figur 3.02 Ølen kommune (u.å.). *Ølen_komm* [Digital figur] Tilgjengelig fra: https://nn.wikipedia.org/wiki/%C3%98len#/media/Fil:%C3%98len_komm.svg [Hentet 12.11.2021]

Figur 3.03 Vindafjord kommune (1986). *Vindafjords_kommunevåpen_1986* [Digital figur] Tilgjengelig fra: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/1b/Vindafjords_kommunev%C3%A5pen_1986.svg [Hentet 12.11.2021]

Figur 3.04 Vindafjord kommune (u.å.). *Vindafjord kommune logo* [Digital figur] Tilgjengelig fra: <https://www.vindafjord.kommune.no> [Hentet: 06.11.2021]

Figur 3.07 Jacobsen (1936). *Parti fra Ølen*. [Fotografi] Tilgjengelig fra: <https://digitaltmuseum.no/0210110497347/postkort-med-motiv-fra-olensjoen-sett-mot-nord-aust-ca-1936-bygdarenuten> [Hentet 13.11.2021]

Figur 3.17 s.n. (1955). *Flyfoto av Ølensjøen sett mot søraust, ca. 1955* [Foto] Tilgjengelig fra: <https://digitaltmuseum.no/0210110497336/flyfoto-av-olensjoen-sett-mot-soraust-ca-1955> [Hentet 10.11.2021]

Figur 3.23 Brekke Helgeland Brekke AS (2020). [Digitalt illustrasjon] Tilgjengelig fra https://grannar.no/2020/10/har-kiwi-med-pa-laget/?logged_in [Hentet: 01.11.2021]



Norges miljø- og biovitenskapelige universitet
Noregs miljø- og biovitenskapelige universitet
Norwegian University of Life Sciences

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway