

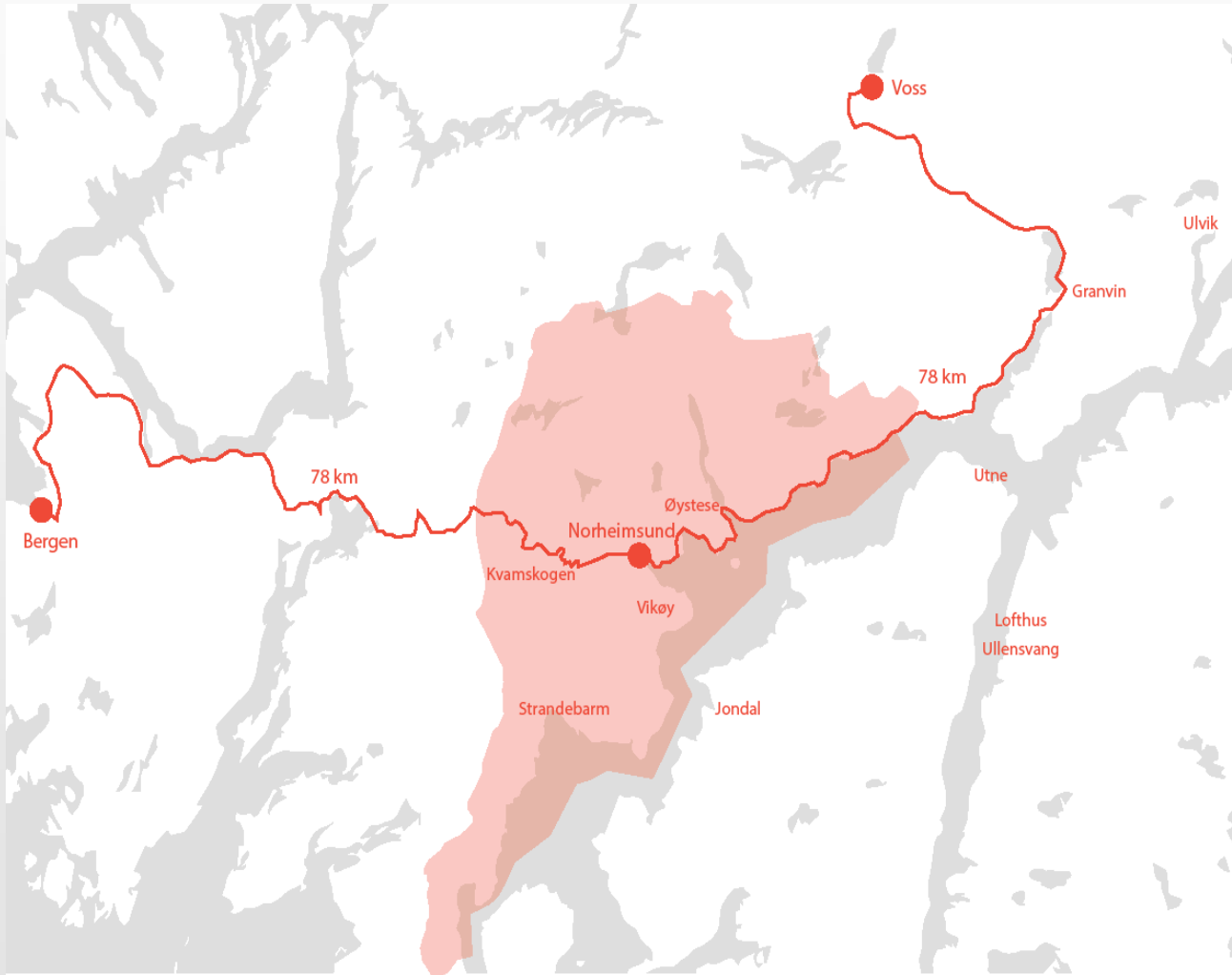
Moglegheitsstudie for den gamle ungdomsskulemta og Straumhaugen - Norheimsund - Kvam herad

Styrke Norheimsund som tettstad, kommunesenter og regionsenter



Torhild Wiklund – sivilarkitekt Asplan Viak

Norheimsund som regionsenter i Hordaland



Sentrale tema:

- Næringsutvikling
- Framtidige arbeidsplassar
- Utdanning
- Kultur

Tettstaden og kommunesenteret Norheimsund



Sentrale tema:

- Avstandar og tilgjenge
- Mylder og mangfald
- Skule og oppvekst
- Uterom og møteplassar

Studieområdet – ungdomsskuletomta og Straumhaugen



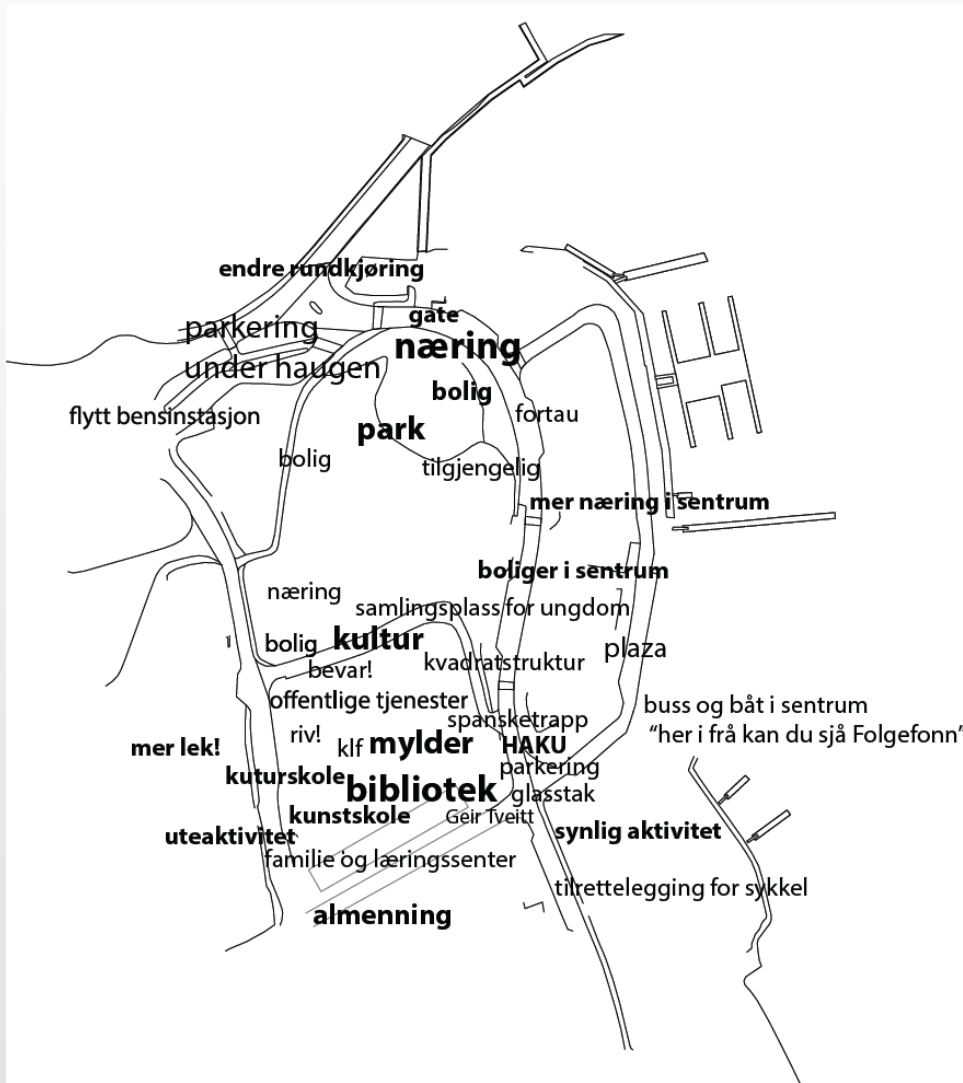
Ungdomsskulen –
bevare eller riva

(Analysen
konkluderar ikkje)

Straumhaugen –
revitalisera med ny
bruk

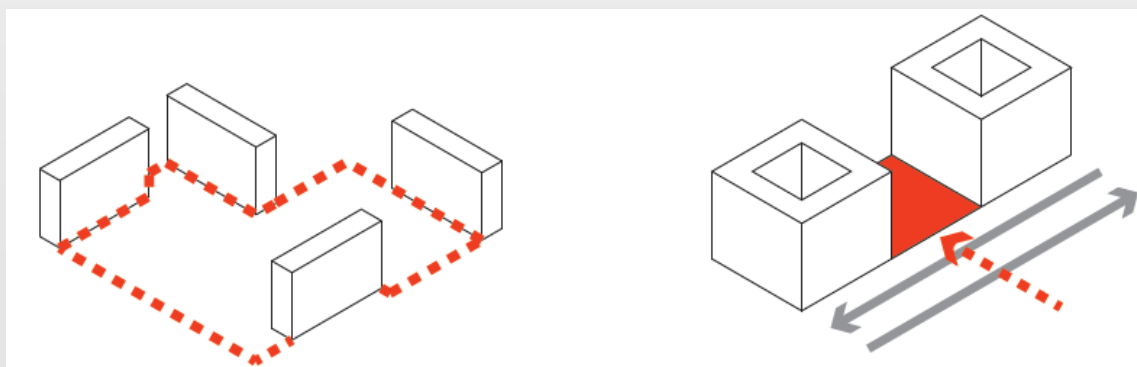
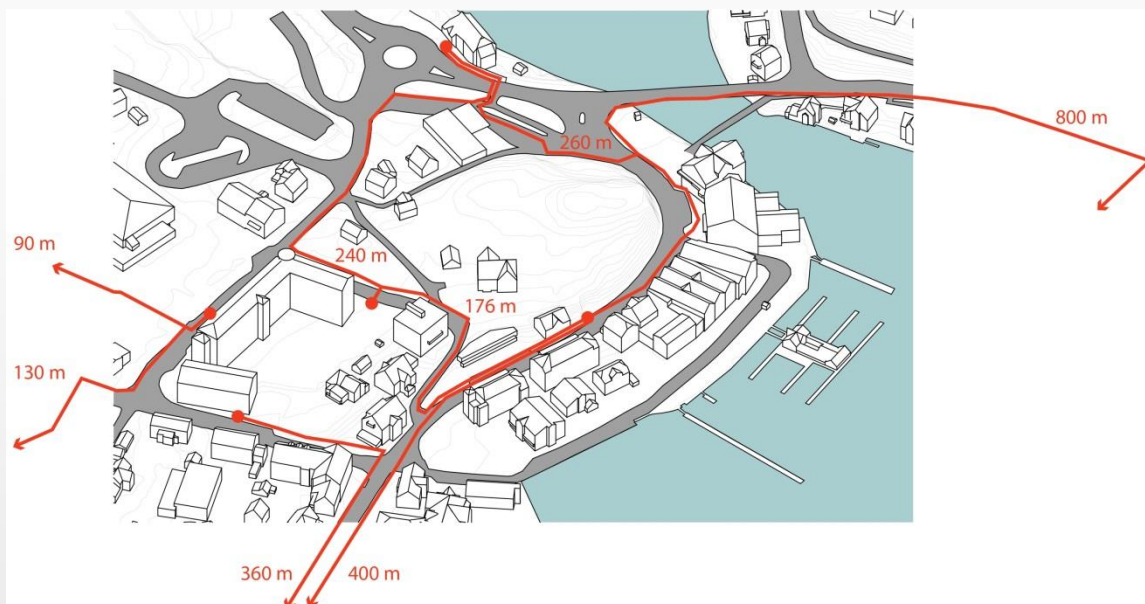
Studieområdet
omfattar sentrale
areal i
Norheimsund

3 hovudstrategiar for vegval



1 - Utvide programmet i sentrum med aktiviteter og tilbud som aktiviserer større delar av sentrum over eit lengre tidsperspektiv.

(Illustrasjon er ei oppsummering av funksjonsinnspel frå folkemøtet)



2 - Knyte program og byrom tettare saman.

Det er relativt korte avstandar mellom sentrum og delområda like utanfor. Vi trur denne kvaliteten må takast vare på, og det vil vere viktig å halde sentrumsavgrønsinga lita, og heller jobbe med gode kommunikasjonar til andre område. Transformasjon og fortetting er vanskeleg, og det er lett å falle for freistinga til å utvide tettstadsarealet i staden for. Men for å oppretthalde tettstaden Norheimsund som eit kraftsenter i regionen, treng vi eit kompakt sentrum meir enn mange funksjonar spreidd utover eit stort område.



3 - Frigjere viktige sentrumsområde som i dag vert nytta til parkering og leggje tilrette for ei framtidig parkeringsløyising som støttar opp om vidare næringsutvikling i sentrum.

Når sentrumsarealet er lite, er det ikkje god stadutvikling å bruke det til parkering.

Beskriv din visjon for Norheimsund i 2020 og 2040

Beskriv fremtids­trender eller fremtids­trekk du har tru vil skje

Beskriv korleis vi bør jobbe for å nå målsettingane

Medverknad 13.10



"Norheimsund skal være ein vital og levande tettstad der folk møtes"

"urbant sentrum med flere program og i bruk av alle målgrupper"

"Norheimsund skal være et attraktivt møtested og regionssted med godt utbygde offentlige tjenester, service og handel"

"ungdomsskoletomta må ha mange ulike bruksområder med tanke på ukedager, målgrupper, årstid, vær, arrangementer, antall folk osv"

"Norges mest attraktive regionsenter - fjordbyen Norheimsund"

"viktig sambruk : barneskole- kulturskole-kulturhus-bibliotek"

"bilfritt og sentrum tilrettelagt for myke trafikanter"

"viktig med synlig aktivitet i mange av husene i sentrum også etter butikkene er stengt"

"fortetting i sentrum, flere boliger og flere sentrale arbeidsplasser"

"viktig med aktivitet i mange av husene i sentrum også etter butikkene er stengt"

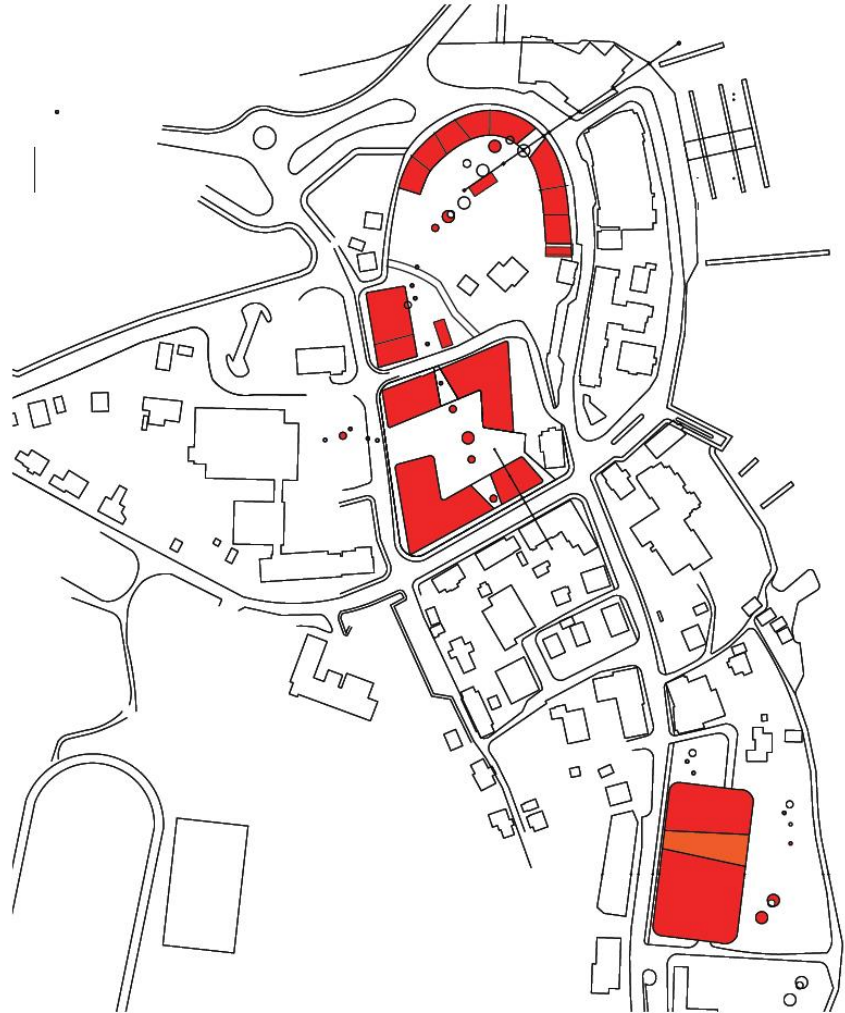
"kulturhuset må ha inngang fra Rv 49"

"revurder planene for kulturhuset, det er oppdeling av fasilitetene og fortetting av sentrumskjernen vi trenger !"

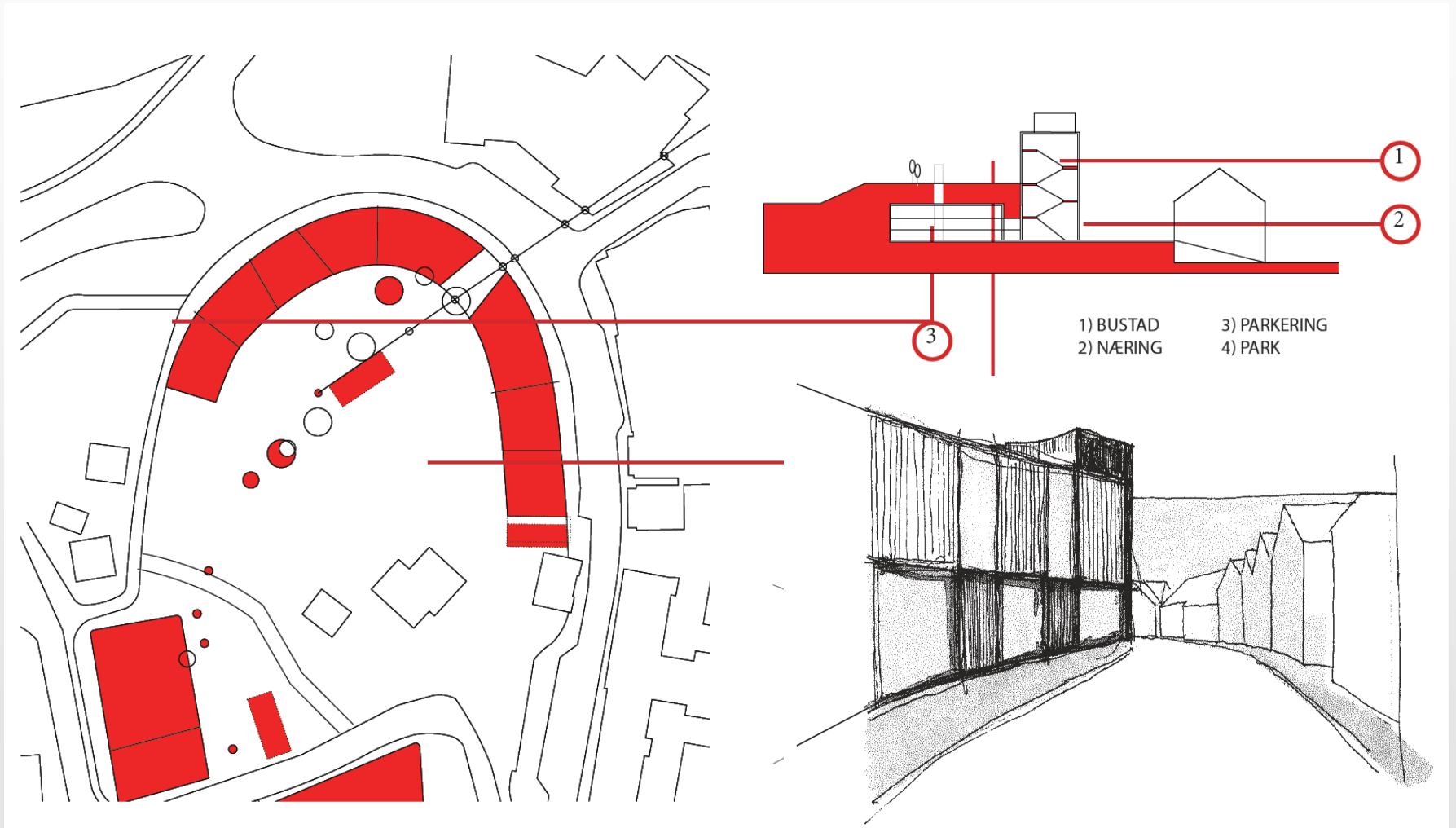
Grep -



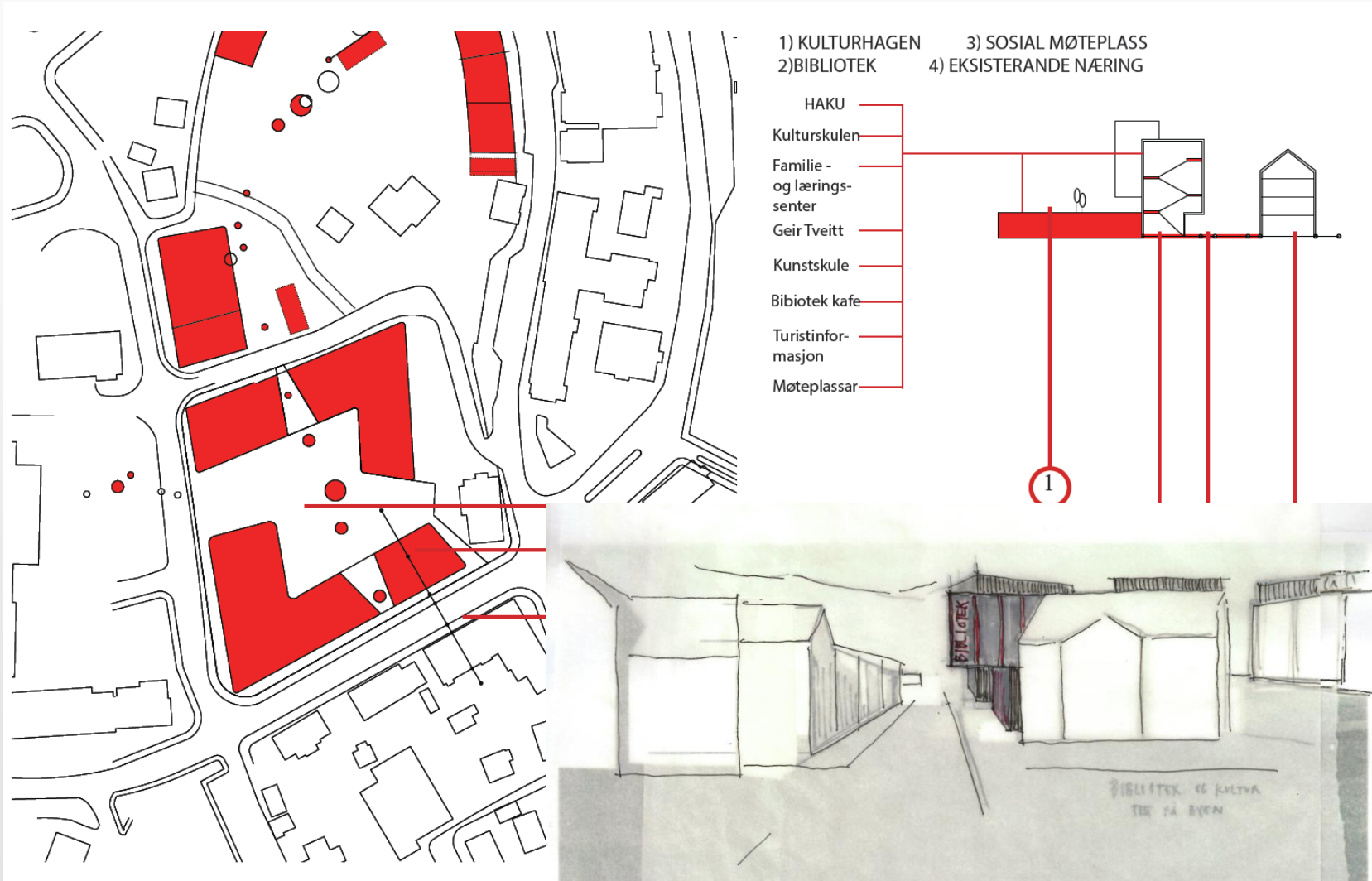
Arbeidsområdet i moglegheitsstudiet er primært knytt til ungdomsskuletomta og Straumhaugen. Vi har likevel sett behov for å inkludere eit større område inn i vår analyse og studiet av Norheimsund.



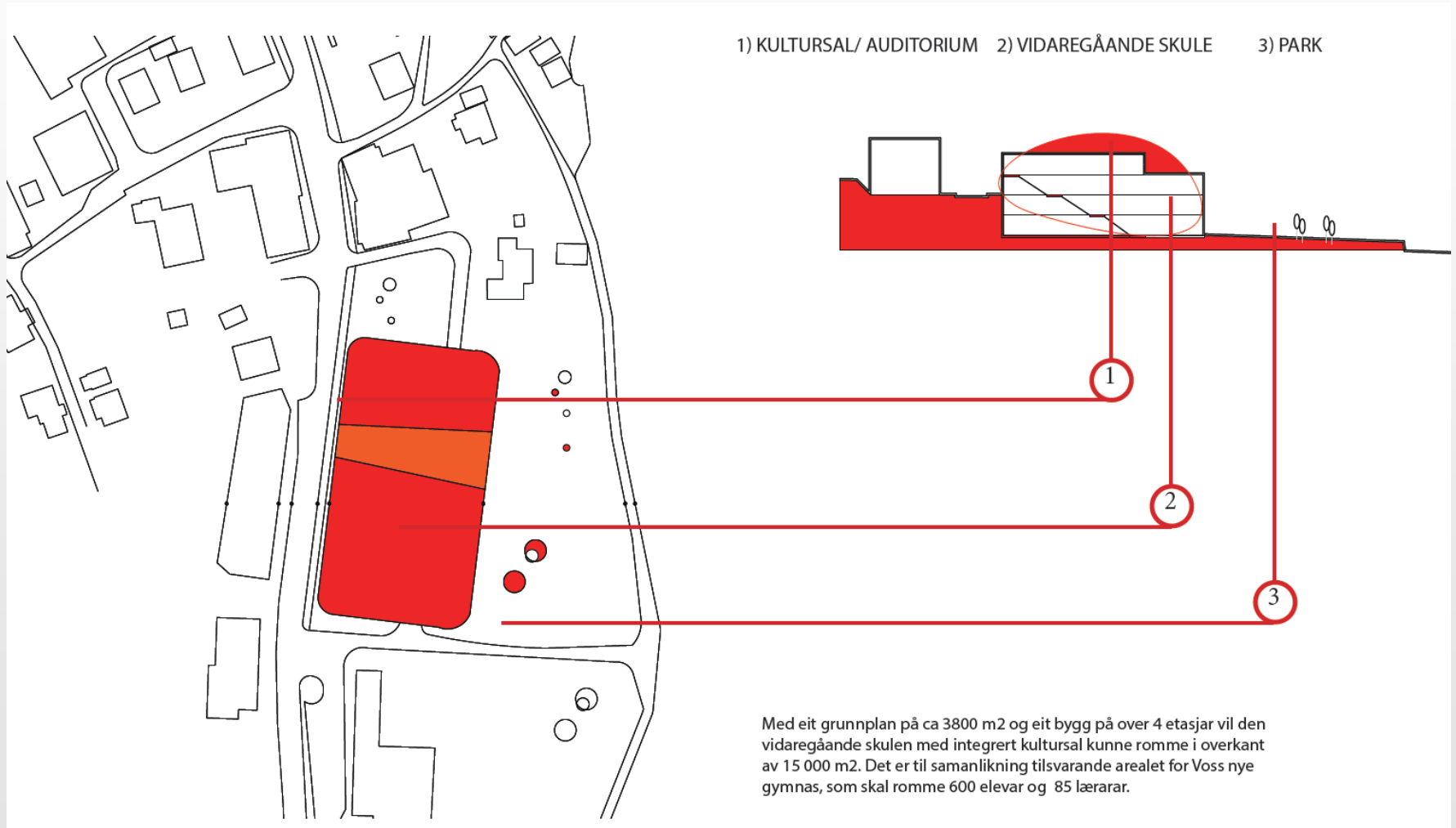
Straumhaugen



Ungdomsskuletomta



Vidaregåande skule og kulturhus



Framtidsbilette

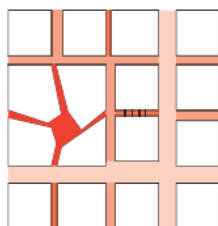
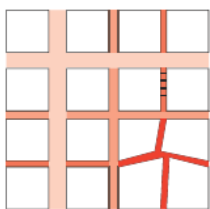


Tettstadsutvikling – urban struktur

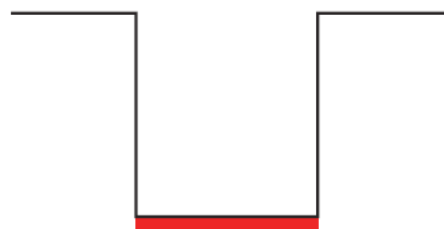
I ein kvartalstruktur har alle trafikantgrupper like store høve til å rørsle. Dersom ei av gatene vert strupt slik at den berre kan brukast av ei brukargruppe - eksempelvis fotgjengarar - vil ein jobbe med området sin "permeabilitet". Ein kan halde konnektiviteten ved lag, men samtidig redusere trafikk. Dette er eit avgjerande punkt i moderne byforståing.



Det "perfekte" bustadgatesnittet oppstår når gata er i forhold 5:3 til veggane i gateløpet. Då er det rom for forhagar eller grønne område langs fasadane.

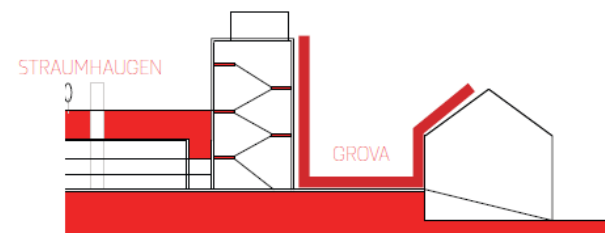


Over er vist ein tenkt kvartalstruktur der konnektivitet vert halde ved lag, medan permeabiliteten til motorisert ferdsel er monaleg redusert.



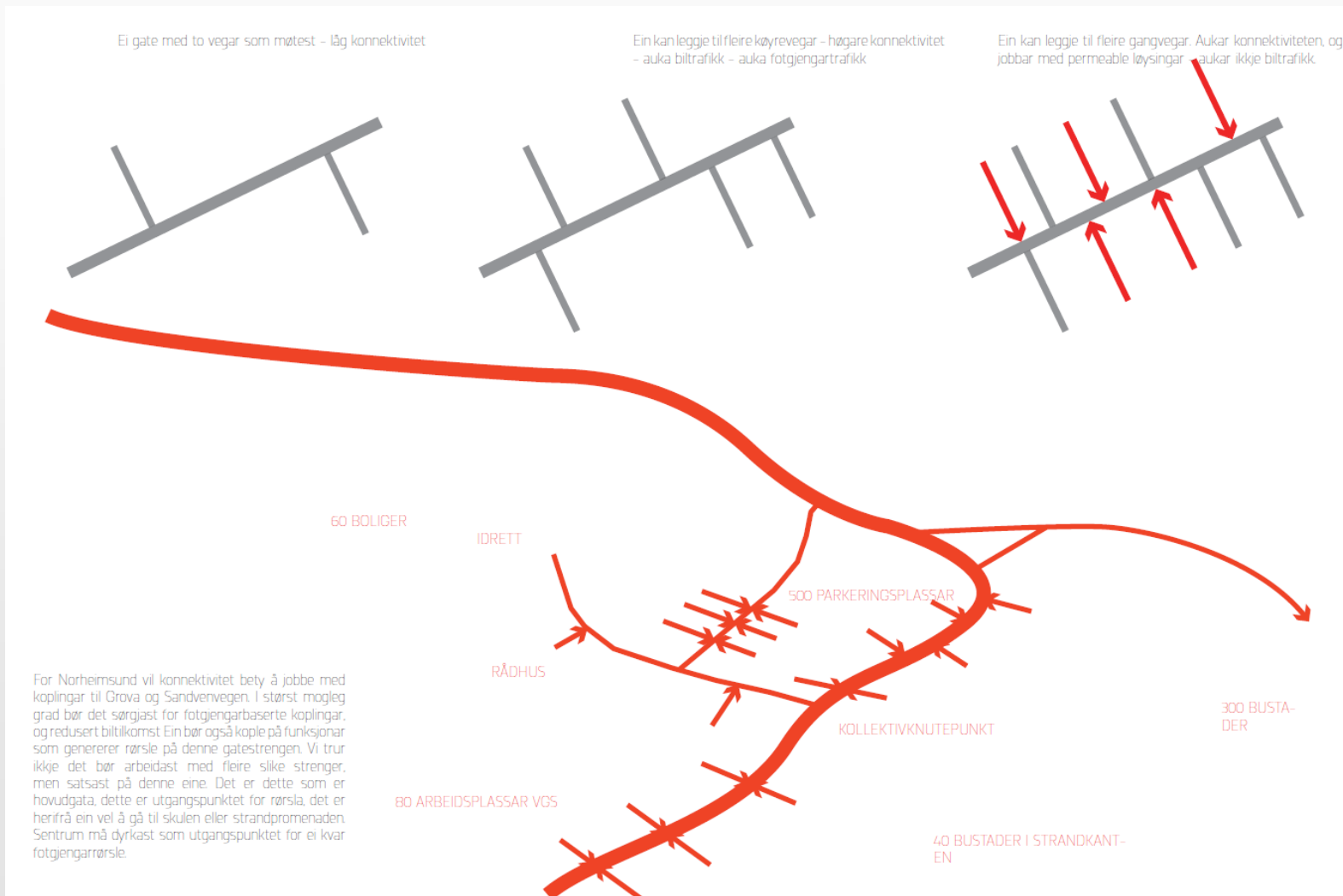
Gjennom studiar av byar og tettstader i heile Europa har forskarar kome fram til "det perfekte næringsgatesnittet". Breidda bør vere i forhold 1:1 minus 1,6 meter til byggehøgder inn mot gata. Dette er eit tett og urbant gatesnitt. Det er laga slik at ein kan gå på fortauet på eine sida av gata og enkelt lese skilt på den motsette sida. Dette er forska fram som det gatesnittet der flest menneske kryssar over gateløpet for å ta del i aktivitetar på motsett side - eksempelvis handel.

Å utvikle Straumhaugen som ein kvartalstruktur eller ikkje, vil ikkje i seg sjølv gje eit større urbant potensial. Kvartalstrukturar er i utgangspunktet dyre å byggje ut, og det finst rimelegare strukturelle system som gjev høgare grad av konnektivitet. Vi trur derfor at strukturen bør kome som ei følgje av programmet på tomte, og ikkje at programmet bør tilpasse seg ein vedteken struktur. Konnektiviteten til Grova er det springande punktet i utviklinga.



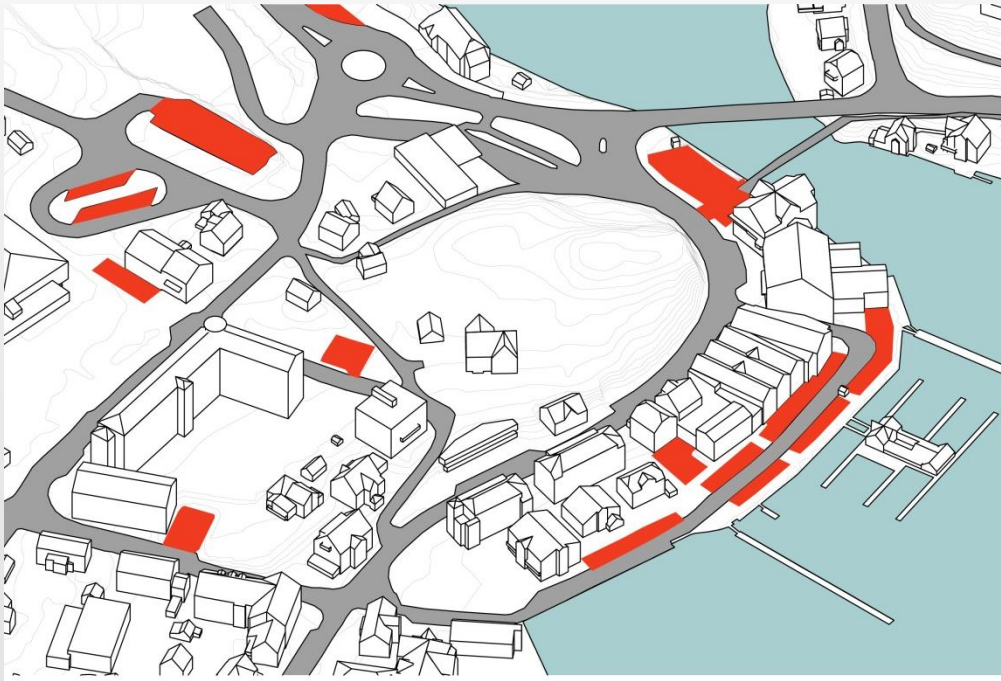
I snittet av Grova over er vegbreidda målt til ca. 19 meter. Det viste bygget mot Straumhaugen er vist som 26 meter høgt. I forhold til teorien om gatesnitt vurderer vi det slik at Grova toler bygningar på fire til seks etasjar inn mot Straumhaugen. Mot Grova er bygget vist høgare enn teoretisk optimal høgde, gateløpet toler dette fordi bygga på fjordsida er lågare slik at gaterommet har gode dimensjonar og bustader i øvre etasjar vil ha utsikt over bygga på andre sida. Mot Straumhaugen er bygget lågare og har berre bustadetasjar.

Konnektivitet – koble funksjonar – styrke aksar



Potensiale og bruk av gataromma – frå parkering til aktivitet

Fokus på å auka «konnektivitet» – gode, aktive bilfrie byrom for gåande



**Kulturkvartalet
«daglege»
kulturtilbod**

**Straumhaugen –
nærings- og
bustadkvartal**

**Grovagjelet –
aktivt gaterom og
kopling**

