



F R
A G
M E
N T

COWI

Hustadvika kommune

Gatebruksplan Elnesvågen

NB! FORELØPIG VERSJON



Innhold

Innledning	3
Mål og suksesskriterier	5
Kvaliteter, utfordringer og potensialer idag	8
Analyse av dagens gatebruk	18
Mobilitetsstrategi	25
Idéskisser delområder	37
Fylkesveien	38
Torget	44
Design av lys og mørke	54
Faser og etappevis utvikling	59

Innledning

Gamle Fræna kommune vedtok høsten 2016 å delta i Fylkeskommunens sitt tettstedsprogram, og som endel av programmet inviterte Fræna kommune til et parallelloppdrag våren og sommeren 2018. Prosessen resulterte i 3 ulike fremtidsbilder for hvordan Elnesvågen kunne utvikles til et bærekraftig, levende og attraktivt sentrum i den nye Hustadvika kommune.

Anbefalinger fra juryrapporten pekte på planarbeid som er anbefalt å prioritere, hvor gatebruksplanen var et av disse punktene. Gatebruksplanen er et ledd i kommunens langsiktige arbeid med å konkretisere rådene i parallelloppdraget, og er utarbeidet av konsulentene SLA, Fragement og Cowi på oppdrag fra Hustadvika kommune. Innholdet i dokumentet skal anses som foreløpig, og er del av grunnlagsarbeidet for revidering av dagens sentrumsplan.

Gatebruksplanen er en strategisk plan som fastlegger hovedprinsipper for trafikk, by- og gaterom gjennom en overordnet mobilitetsstratgi. For Fylkesveien og Elnestorget er det utviklet idéskisser med innspill til program, funksjon og hovedgrep.

Involvering har gjennom hele prosessen vært viktig - både ungdomsrådet, barn på Haukås skole, næringsdrivere, eiendomsbesittere og politikere i Elnesvågen har blitt involvert og orientert om arbeidet. Det er blant annet gjennomført en egen workshop høsten 2022 med ungdomsrådet for å sikre innspill til kvaliteter og aktiviteter man ønsker seg mer av i dagens sentrum. I samme periode har Haukås skole gjennomførte Barnetråkk, og ungdomsskolen har svart på en spørreundersøkelse. Det har også vært gjennomført fysiske møter med næringsforumet og eiendomsbesittere høst 2021 slik at de har kunnet komme med sine innspill. Hovedutvalget for teknisk, miljø og næring ble informert om arbeidet i februar 2022 gjennom et eget orienteringsmøte.

I tillegg ble det gjennomført en omfattende involveringsprosess under Tettstedsprogrammet, der folkemøter, en egen utstilling, hjemmeside og Facebook side bidro til at kommunen fikk inn over 1200 innspill om hva innbyggere, politikere, administrasjon, ulike råd, lag- og foreninger, næringsdrivende ser på som det viktigste å få til i fremtidens Elnesvågen.



Snarveier eller ”stinter” er en viktig lag i gatebierarkiet, og gjør det enkelt å bevege seg til fots. Elnesvågen har et potensial til å bygge videre på nettverket som allerede finnes idag og gjøre det til attraktive forbindelser mellom boligområdene og sentrum

Mål og suksesskriterier

Gatebruksplanen er som sagt et ledd i kommunens langsiktige arbeid med å konkretisere rådene i parallelloppdraget, som er oppsummert i juryrapporten. Rådene som skal konkretiseres i gatbruksplanen for Elnesvågen sentrum er:

- 1. Knytt Elnesvågen til historien, fjorden og landskapet
- 2. Bygg bymessig og variert i sentrum med aktive 1. etasjer
- 3. Gjør det attraktivt å gå og sykle til sentrum, og sett bilen på riktig plass
- 4. Gjør Fylkesveien til en bygate gjennom en trinnvis utvikling

Rådene kan gjøre operative i noen klare målsetninger:

- 1. Elnesvågen skal være et levende og inviterende sentrum
- 2. Elnesvågen skal være attraktivt og trygt for gående og syklende
- 3. Elnesvågens utvikling skal bygge på områdets identitet og naturkvaliteter.

Suksesskriteriene for å nå disse tre målsetningene vil være:

- 1. Kvalitativ og variert fortetting av eksisterende sentrum hvor man tenker fortetting av fotavtrykk fremfor høyde.
- 2. Fjerne gateparkering og redusere bilens tilstedeværelse i sentrum.
- 3. Gjøre det attraktivt for gående og syklende gjennom bedre tilrettelegging av gang- og sykkelforbindelser.
- 4. Tilrettelegg for mer aktivitet, lek og natur for å heve opplevelseskvaliteten av sentrum.
- 5. Omforme Fylkesveien til Miljøgate med flere aktive fasader som understøtter gatelivet, og gir en opplevelse av å komme til et sentrum.
- 6. Gjør Elnestorget til en naturlig og kvalitativ møteplass i sentrum for alle, der man på sikt tenker torget inn i en helhetlig og sammenhengende blågrønn byromsstruktur.

Gjennom gatebruksplanen skal Hustadvika kommunen etablere det kunnskapsgrunnlaget kommunen trenger for å kunne lage en fremtidsrettet, ny sentrumsplan for Elnesvågen.

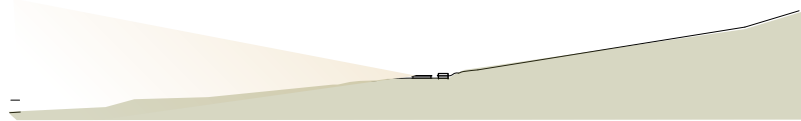


Nærheten til fjell, fjord og kulturlandskapet er en unik kvalitet, og skaper scenetiske rammer og potensialer for en fremtidig sentrumsutvikling.

Kvaliteter idag

Elnesvågener har naturen og kulturlandskapet tett på..

Elnesvågen ligger omkranset av vakre naturomgivelser, med utsikt utover Frænafjorden. Tettstedet ligger sydvendt mot fjorden, omkranset av fjellene Haukåsen, Heian og Talstadhesten. Her finner du et langstrakt landskap med slake lier og flere gårdsbruk. Strandflatene ut mot fjorden ligger åpne mot hav og himmel, og fjellene reiser seg i bakkkant i mektige formasjoner. De danner karakteristiske silhuetter og landemerker som rammer rundt tettstedet. Dyrket mark er delt i lange, smale teiger fra strandsonen og oppover åssidene. Teigene er avgrenset av steingjerder, åkerriner og noen steder bredere skogsbelter.



Utfordringer idag



..Men Elnesvågen er også planlagt på bilens premisser

Elnesvågen sentrum preges idag ikke av de omkringliggende naturkvalitetene. Dagens sentrum vokste frem på 1960-tallet, og er i stor grad formet på bilens premisser, derav en overvekt av store grå asfaltflater. Det oppleves verken som trygt eller interessant å bevege seg til fots i sentrum, og det er ingen attraktive byrom å oppholdes seg i. Det trafikale bildet i sentrum er dessuten vanskelig lesbart, og det oppstår stadig trafikale, farlige situasjoner mellom myke trafikanter og biltrafikken. Fylkesveien er idag hovedgaten gjennom sentrum, men bidrar i liten grad til opplevelsen av at du kommer til et sentrum. Det er få aktive fasader som understøtter veien som et attraktivt gaterom, og mesteparten av bebyggelsen er trukket godt tilbake fra kjørebanelen.



Illustrasjonen er hentet fra Scalgo, et digitalt verktøy som benyttes for å analysere flom- og avrenningslinjer for overvann. Programmet tar blant annet stilling til nedbørsfelt og flomsituasjoner. Analysen av Elnesvågen viser at sentrum idag blir liggende som en propp i avrenningen, og skaper med sine harde flater liten mulighet for infiltrasjon og fordrøyning av overvann. Dette medfører at vannet samler seg på de harde flatene flere steder og ikke finner veien videre. Mye av dette er idag løst med rørføring, istedet for å se potensialet i åpen overvannshåndtering, som endel av opplevelseskvaliteten og designet av de offentlige gatene og byrommene i sentrum.

Legend

Depression Map

Norway/Buildings, Volume: 0.00 m³, Area: 0.00 m².

Flooded Areas

Norway/Buildings, Rain: 20 mm.

0.0 m 0.2 m 0.4 m 0.6 m 0.8 m 1.0 m

Flow Accumulation

Norway/Buildings, Rain: 20 mm., Flow Network Detail: at least 0.10 ha.

0.1 ha 1 ha 0.1 km² 1 km² 10 km² 100 km² 1000 km² 10000 km²

Norway/Buildings (flooded), Flow Network Detail: at least 0.10 ha.

Sea-Level Rise

Norway/Buildings, Water Level: 2.00 m.

0.0 m 0.2 m 0.4 m 0.6 m 0.8 m 1.0 m

Lon, Lat: 7.1623, 62.8543

Scale: 1:5000

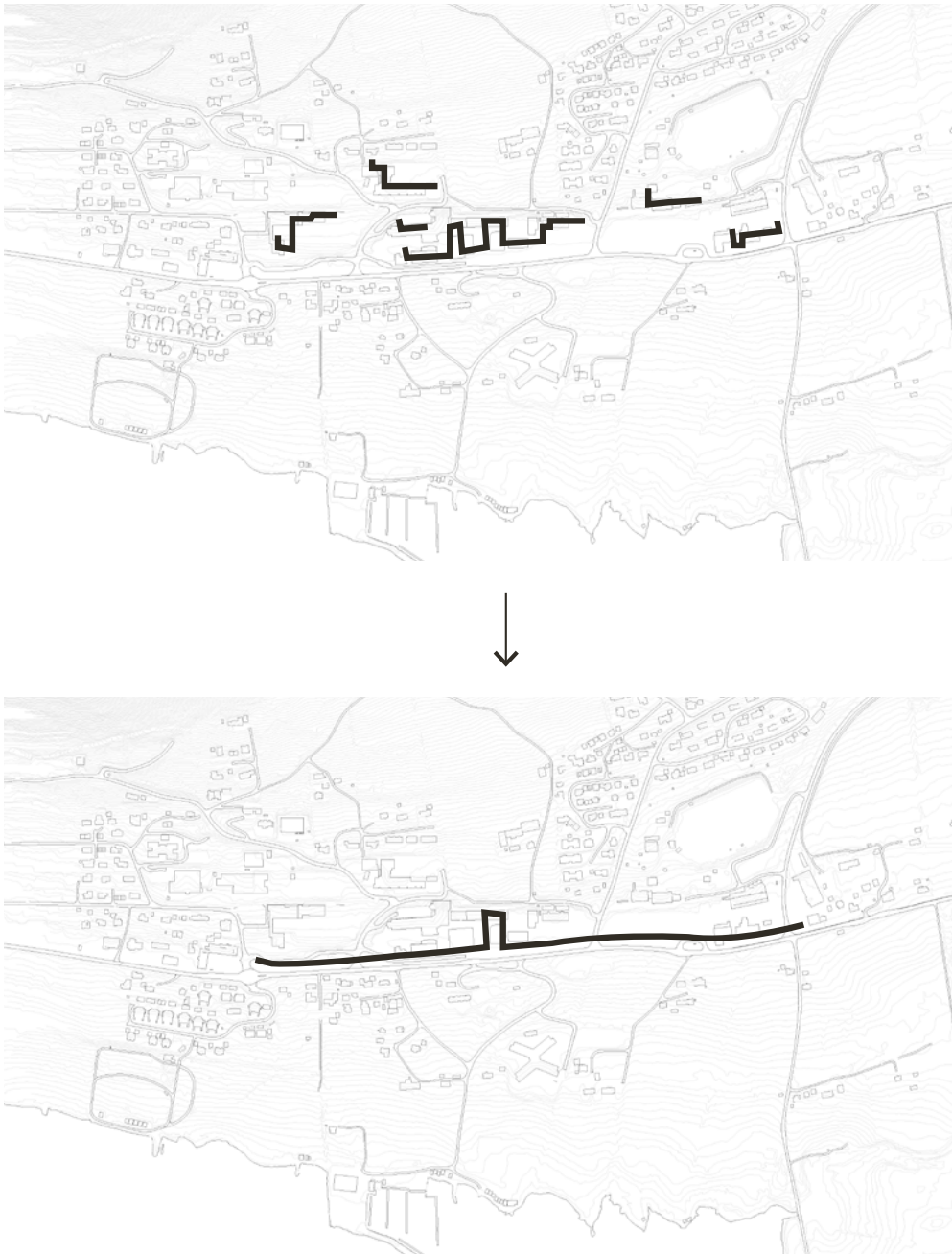
N

Fylkesveien som miljøgate og en tydeliggjøring av sentrumskjernen



Ved å omforme Fylkesveien til en miljøgate skaper man potensialet til å markere adkomsten til Elnesvågen sentrum.

Aktive fasader som understøtter livet langs gaten

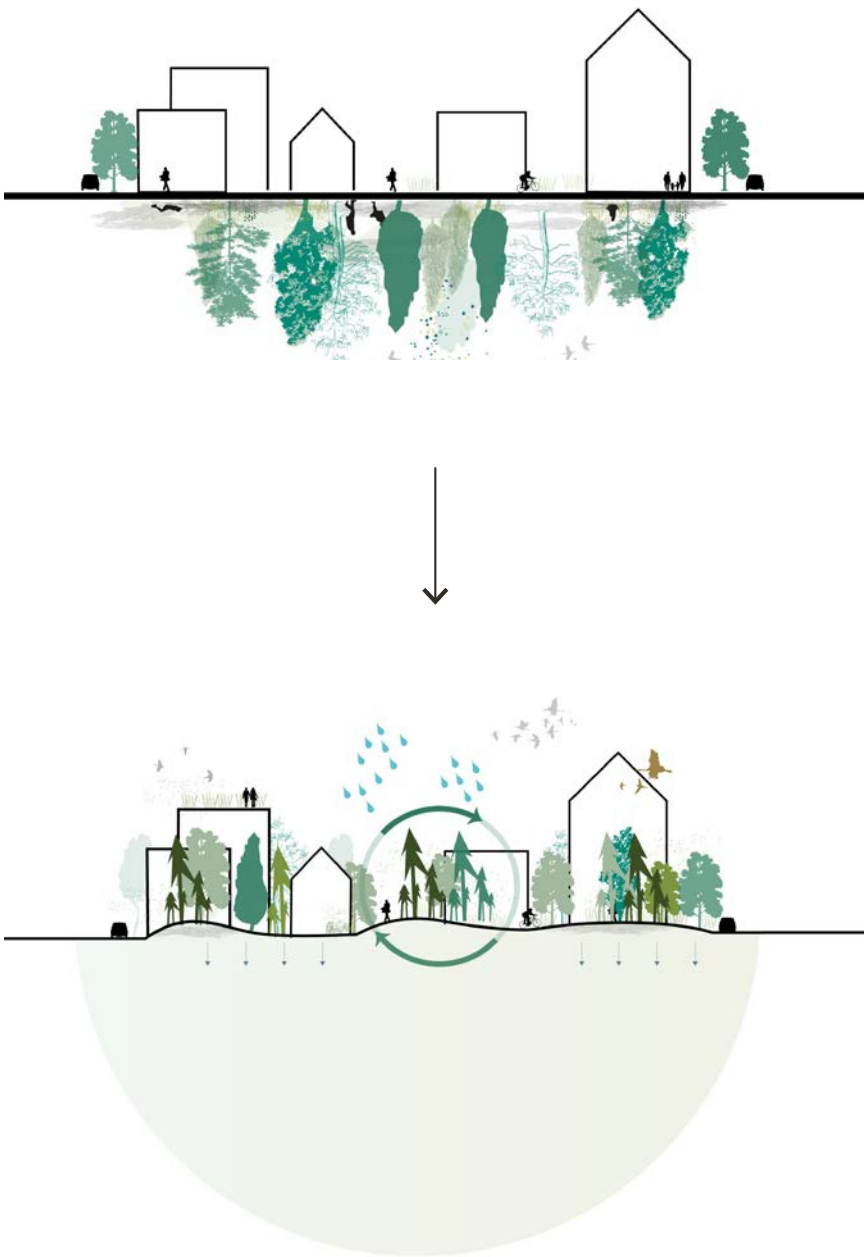


Etablering av aktive fasader og kantsoner mot Fylkesveien har potensialet til å skape et attraktivt og levdende gateliv som understøtter Elnesvågen som en sentrumsdannelse.

Naturen som en naturlig del av sentrum

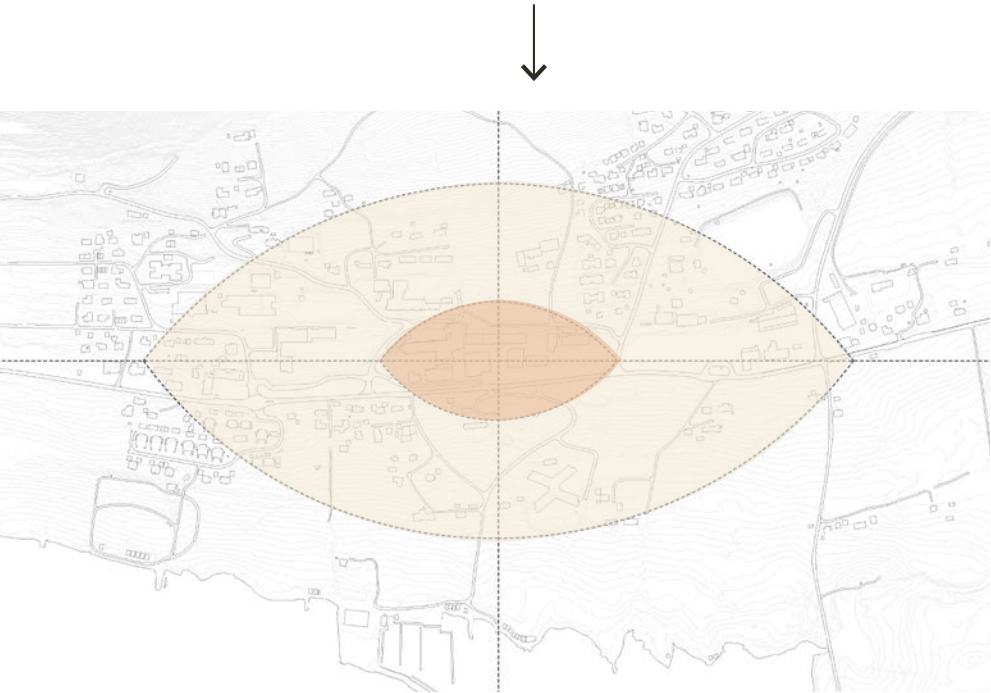
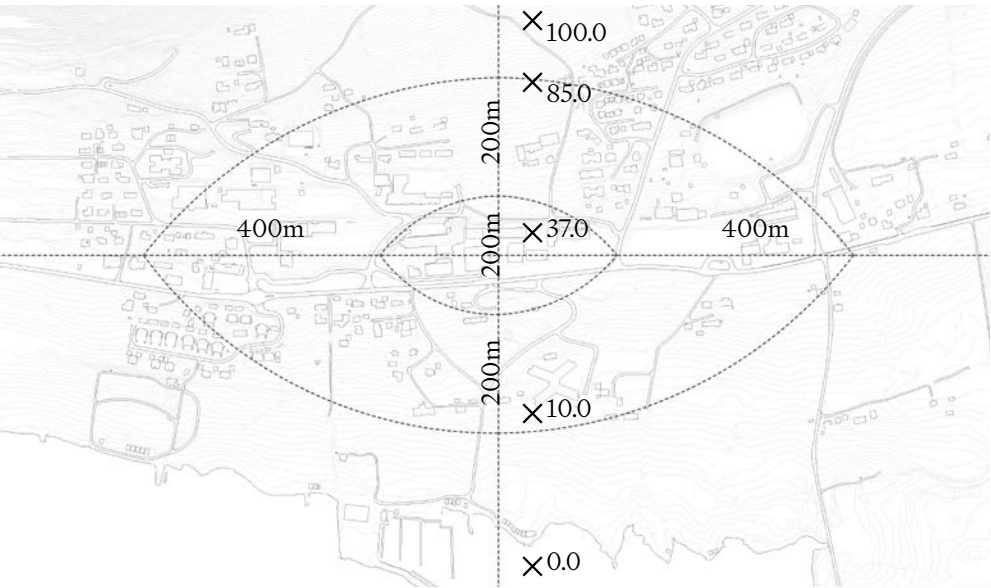


Naturen som områdets største ressurs har potensialet til å trekkes inn i sentrum, og bidra til å skape bedre forbindelser og opplevelseskvaliteter.



En naturbasert by eller tettsted løser urbane utfordringer, samtidig som den skaper liv og opplevelsesverdi.

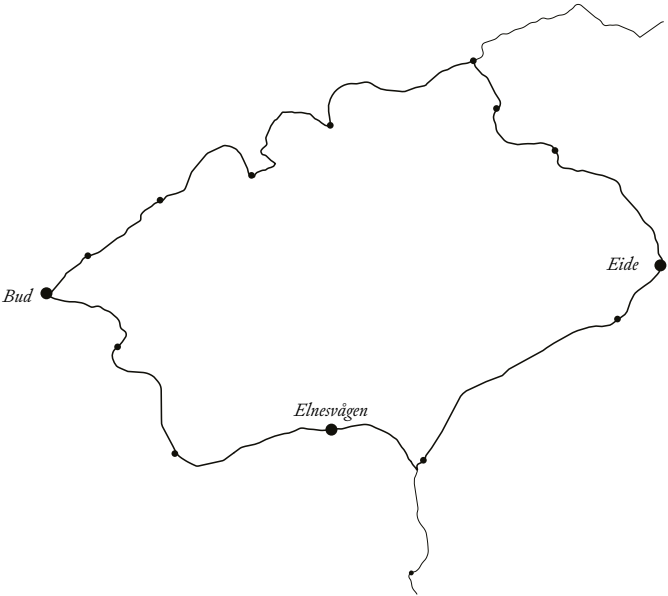
Hverdagens forbindelser til sentrum skal være gang og sykkel



- Alle kan lett gå til alt. Primær fortetting; prioriter fortau, sykkelstier og snarveier; minimere bilparkering.
- Man kan gå til sentrum på ca 5 min. Sekundær fortetting; prioritere fortau, sykkelstier og snarveier.
- Avhengighet av bil blir større. Mindre grad av fortetting, prioriter sykkelstier og turstier.
 - Tettsted sentrumskerne jf. fylkesplanen, max Ø 400 m
 - 5 min. byen: Gange 400 m / 5 min.



Analyse av dagens gatebruk - gatehierarki



Fylkesvei 663 er hovedinnsfartsåren gjennom og til Elnesvågen, og forbinder kommunesenteret med de øvrige tettstedene i kommunen og regionen. Fylkesveien er idag utformet på bilenes premisser, og det er lite som antyder at du kommer til et sentrum når du ankommer Elnesvågen via FV663.



Illustrert over er hovedgatene som forbinder de største boligområdene i Elnesvågen med sentrum og Fylkesveien. De fleste i tettstedet bor i boligfeltene Hauglia og Dalelia nord-øst for sentrum. Disse hovedgatene er viktige forbindelser fra områder hvor det bor mange mennesker. De genererer derfor endel trafikk og det oppstår lett trafikkfarlige situasjoner eks. i krysningspunktene mellom hovedgatene og andre gater/forbindelser. Gatene har potensial til å omformes med tanke på enda bedre tilrettelegging for myke trafikkanter.

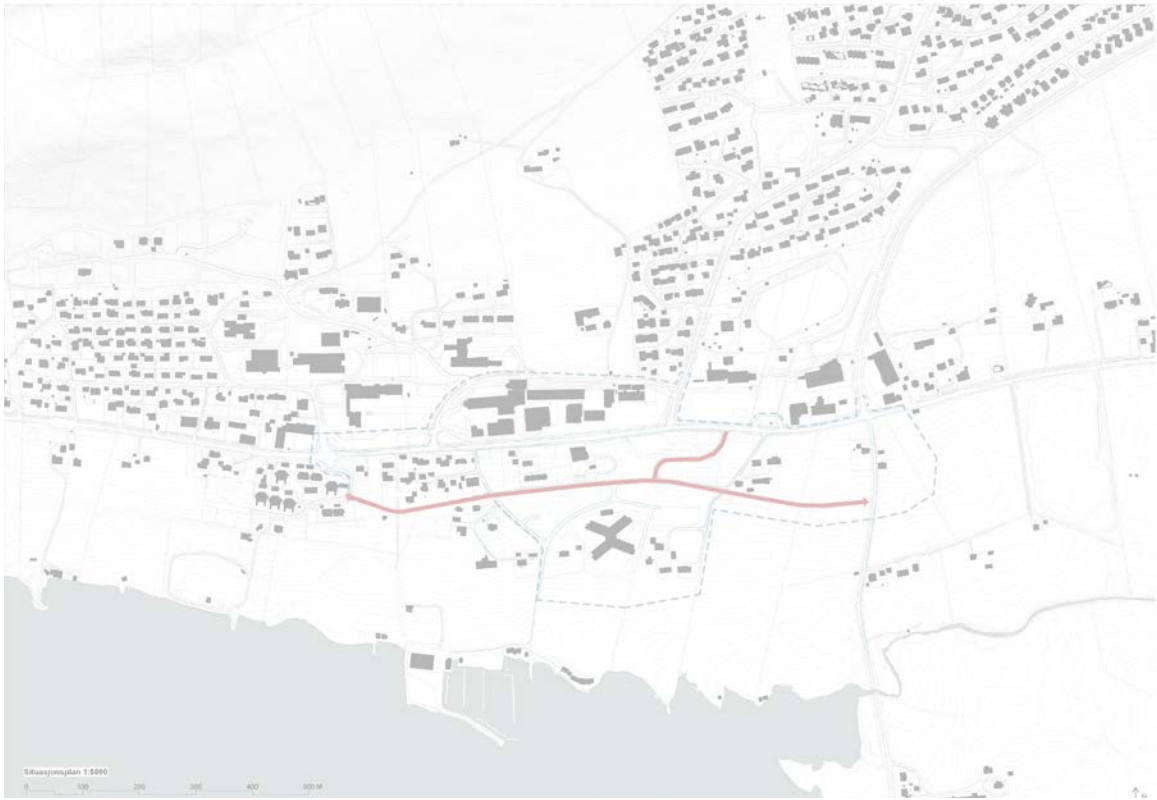


Nabolagsgatene, illustrert over med heltrukket rød linje, er viktige lekeområder og møteplasser innenfor de ulike boligområdene, og er i hovedsak utformet på en måte som innbyr til lav hastighet. Disse er utformet etter et sambruksprinsipp, der sparkesykling, møter mellom naboer og paradislek har prioritet. Et annet lag er traktorveier, illustrert med stiplet linje, som i hovedsak er opparbeidet med grusdekke og leder opp til gårder og jorder.

Analyse av dagens gatebruk - gatehirarki



Stisystemet i Elnesvågen er illustrert over. Som man ser er turveinettverket godt utbygd mot fjorden og oppover mot fjellene, men det mangler koblinger av nettverket gjennom sentrum.



Nye veier som er planlagt er illustrert over med lyse rosa. Parallellgaten syd for dagens Fylkesvei blir en ny hovedgate som skal mate inn til boligområdene i syd.

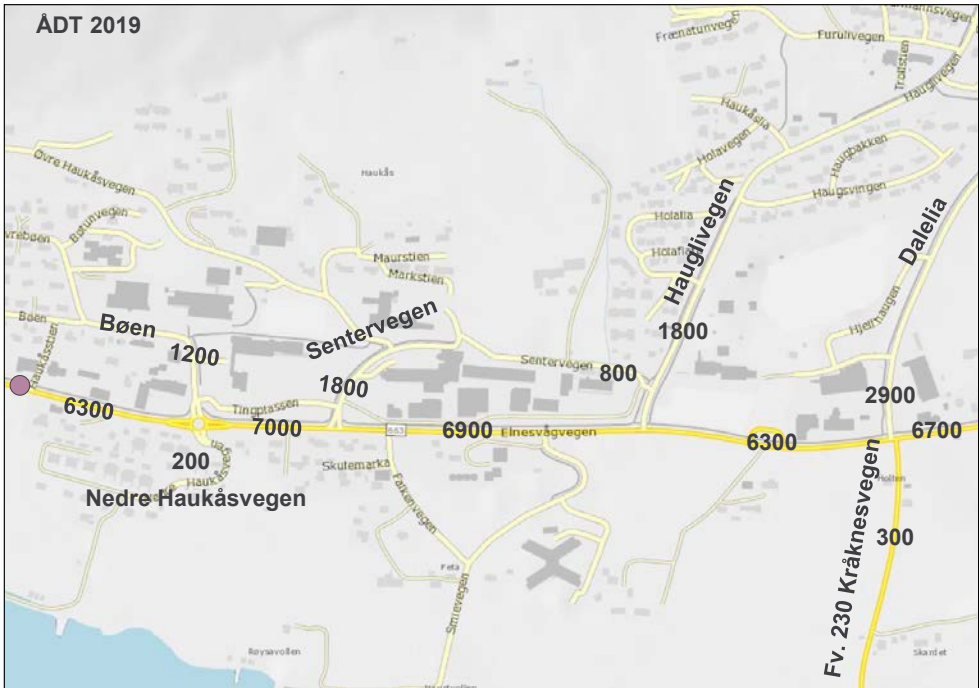


”Sentrumspassasjen” er illustrert over med rød stipling, og baserer seg på en enkel registrering på stedet av befolkningens bevegelsesmønster. Mange velger å benytte denne umerkede passasjen som en slags indre gå- og sykkelforbindelse. Den oransje linjen er en bilforbindelse som er et resultat av at bilen får tilnærmet parkere og ferdes fritt i dagens sentrum, i tillegg til at veimyndighet har ønsket å unngå for mange på-og avkjøringer til Fylkesveien. Dette har skapt en unødvendig parallell bilforbindelse til dagens Fylkesvei.



Venstre bilde viser parallellveien til Fylkesveien, mens bildet til høyre viser den uoffisielle gågaten ”Sentrumspassasjen”.

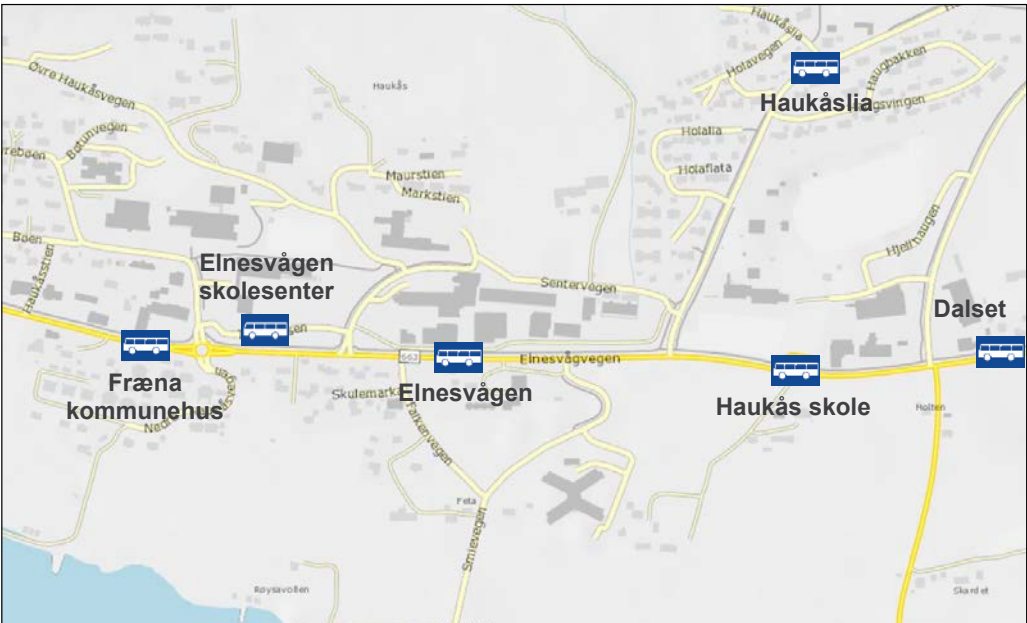
Analyse av dagens gatebruk- trafikale vurderinger



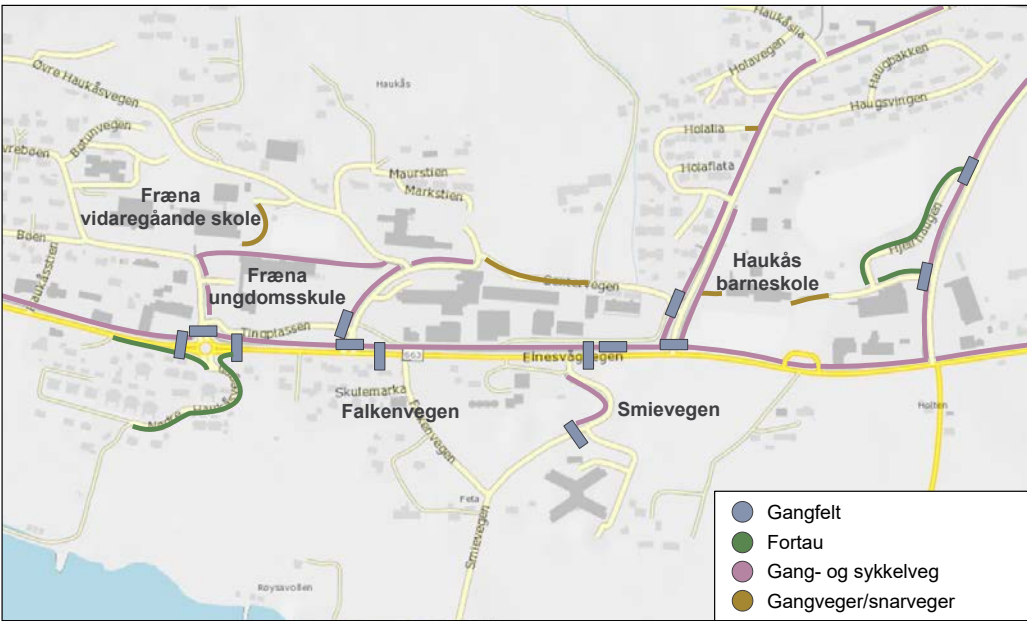
I etterkant av gjennomført parallelloppdrag utarbeidet Sweco på bestilling fra Hustadvika kommune en trafikkanalyse som tar for seg dagens situasjon. Fylkesveien og gatene som forbinder fylkesveien med boligområdene på Bøen, Hauglia og Dalelia har idag den største trafikkbelastningen. En ADT på 6900-7000 for fylkesveien kan virke mye, men tilsvarer ÅDTen til Bogstadveien i Oslo som er en attraktiv handlegate med et yrende byliv i Oslo. Kilde: Sweco.



Sweco har utført en kartleggingen av antall parkeringsplasser, som viser at det er godt over 1000 parkeringsplasser i Elnesvågen. I tillegg er det flere plasser enn det som er kartlagt, i form av ansattparkering og privat boligparkering. Mange av parkeringsplassene i sentrum er i hovedsak tilknyttet dagligvareforretninger og offentlige institusjoner som skoler, sykehjem og kommunehus. Dette gjelder først og fremst områdene 1-4 og 9-15. Ca. 350 av plassene ligger i sentrum av Elnesvågen, det vil si innenfor Sentrumsvegen og fv. 663 Elnesvågevegen. Flere av disse er uoppmerkede, og området bærer preg av en småkaotisk parkeringssituasjon hvor man kan kjøre og parkerer hvor man vil. Sweco ser muligheten for å fjerne mange av dagens parkeringsplasser i sentrum. Kilde: Sweco.



Det er fire ulike linjer som benytter dagens holdeplasser. Linje 532 går mellom Molde og Elnesvågen, linje 533 og 534 går vestover mot henholdsvis Bud og Farstad/Hustad, mens linje 542 er en lokallinje som går opp til Hauglia. Bussystemet fremstår som lite oversiktlig med korte avstander mellom holdeplassene. Kilde: Sweco.



Figuren over viser en oversikt over løsninger for myke trafikanter. På nordsiden av fv. 663 Elnesvågen går det gang- og sykkelveg gjennom hele analyseområdet, som går helt fra Tornes i vest til Moen i øst, en strekning på ca. 12 km. Det å sykle eller gå gjennom Elnesvågen sentrum er derfor godt tilrettelagt i øst/vest retning, men det er potensiale til å skape bedre skiller mellom de ulike trafikantergruppene, og øke opplevelseskvaliteten på strekkene. Kilde: Sweco.



Hvor skal man bevege seg i fremtidens Elnesvågen? Hvor skal det bygges? Hvor er det viktig med aktive fasader? Basert på analysen av dagens gatebruk er det laget en overordnet mobilitetsstrategi for Elnesvågen, som nettopp av søker å finne de gode svar på overnevnte problemstillinger.

Mobilitetstrategi

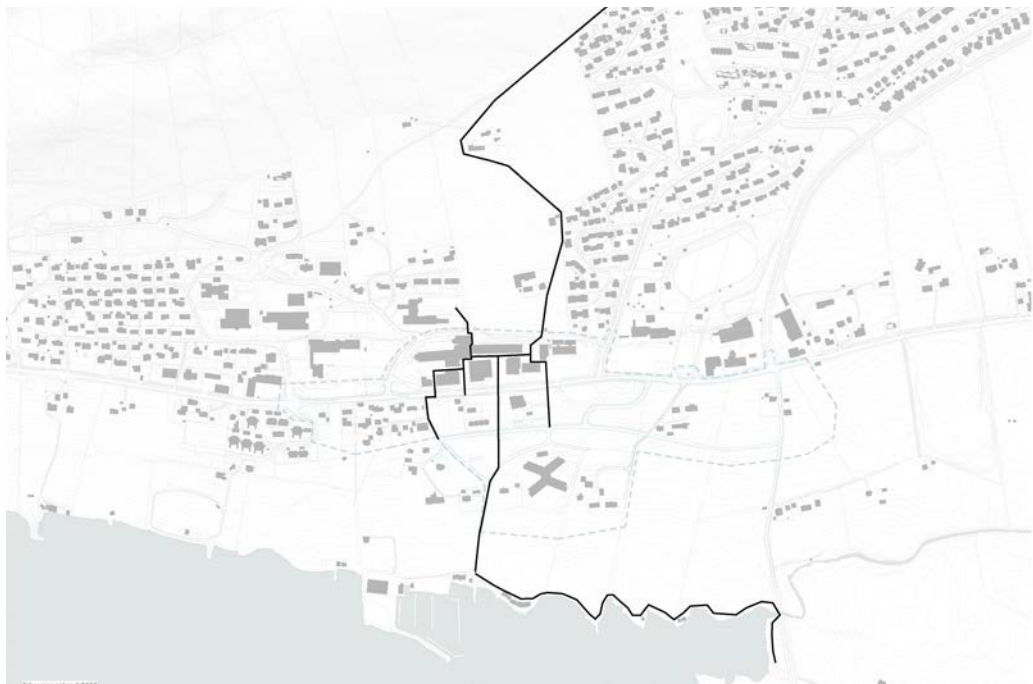
Mobilitetsstrategien for Elnesvågen sentrum tar for seg de store linjene, og er et overordnet svar på de problemstillingene stedsanalysen av området har avdekket. Det strategiske kartet som presenteres på neste side er ikke juridisk bindende, men er et grunnlag for noen av de avklaringene som må tas gjennom arbeidet med den nye sentrumsplanen.

I tillegg til analysen av dagens gatebruk, baserer kartet seg på et fortetningsstude som er gjort i tilknytning til et Byutviklingsstrategi vedlegget som er gjennomført av Fragment arkitekter. Cowi har bidratt med trafikkale vurderinger og analyser. Basert på overnevnte er det i strategikartet illustrert noen byggefelt som indikerer både eksisterende bebyggelse, men også hvor det i fremtiden er rom for ny fortetting. Det er også tatt stilling til områder hvor det vil være viktig å prioritere å stille krav til aktive fasader på bakkeplan.

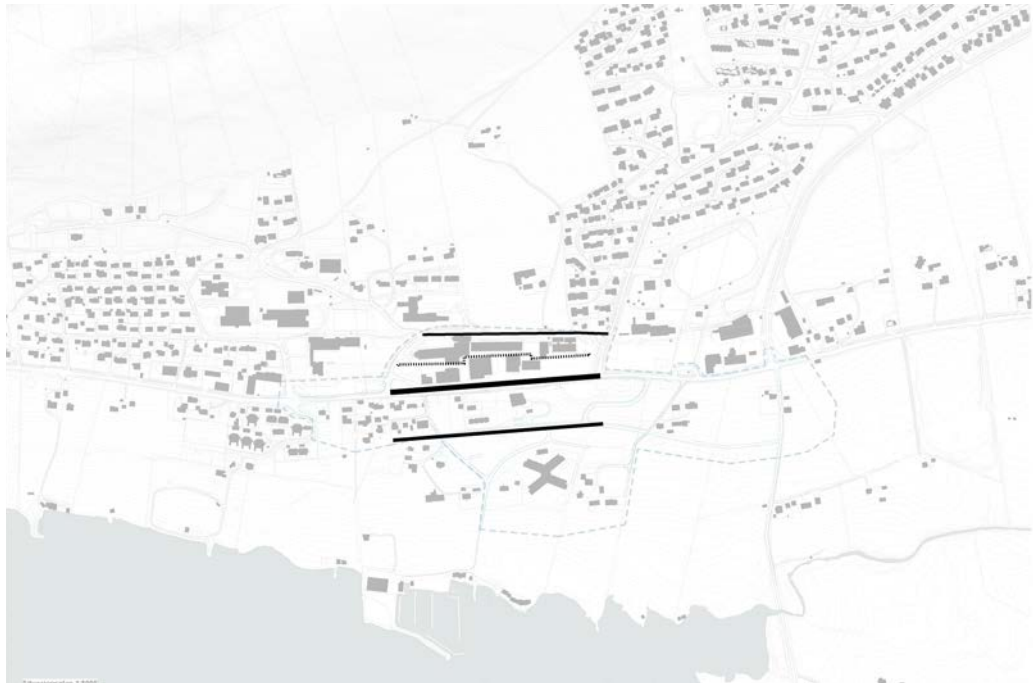
Like så viktig tar kartet stilling til hvor det ikke skal bygges - hvilke forbindelser og torg skal opparbeides, og hvilke forbindelser som mangler idag og skal tilføyes. Strategikartet følges opp av noen prinsipielle snitt, som viser anbefalte kvaliteter som bør ivaretas/vektlegges ved oppgradering/opparbeidelsen av enkelte forbindelser.

Mobilitet - redegjørelse for tiltak

SKAP ET NETTVERK AV SNARVEIER OG FORBINDELSER SOM GJØR DET ENKLERE Å BEVEGE SEG TIL FOTS



RENDYRK GATER MED UTGANGSPUNKT I ULIK IDENTITET, FUNKSJONER OG PREG



PRIORITER HOVEDGATENE FRA BOLIGOMRÅDENE MED TANKE PÅ GÅENDE OG SYKLENDE



BEDRE KOBLINGENE AV DAGENS STISYSTEM GJENNOM Å TILRETTELEGGE FOR LAVTERKSKEL TURVEI GJENNOM SENTRUM



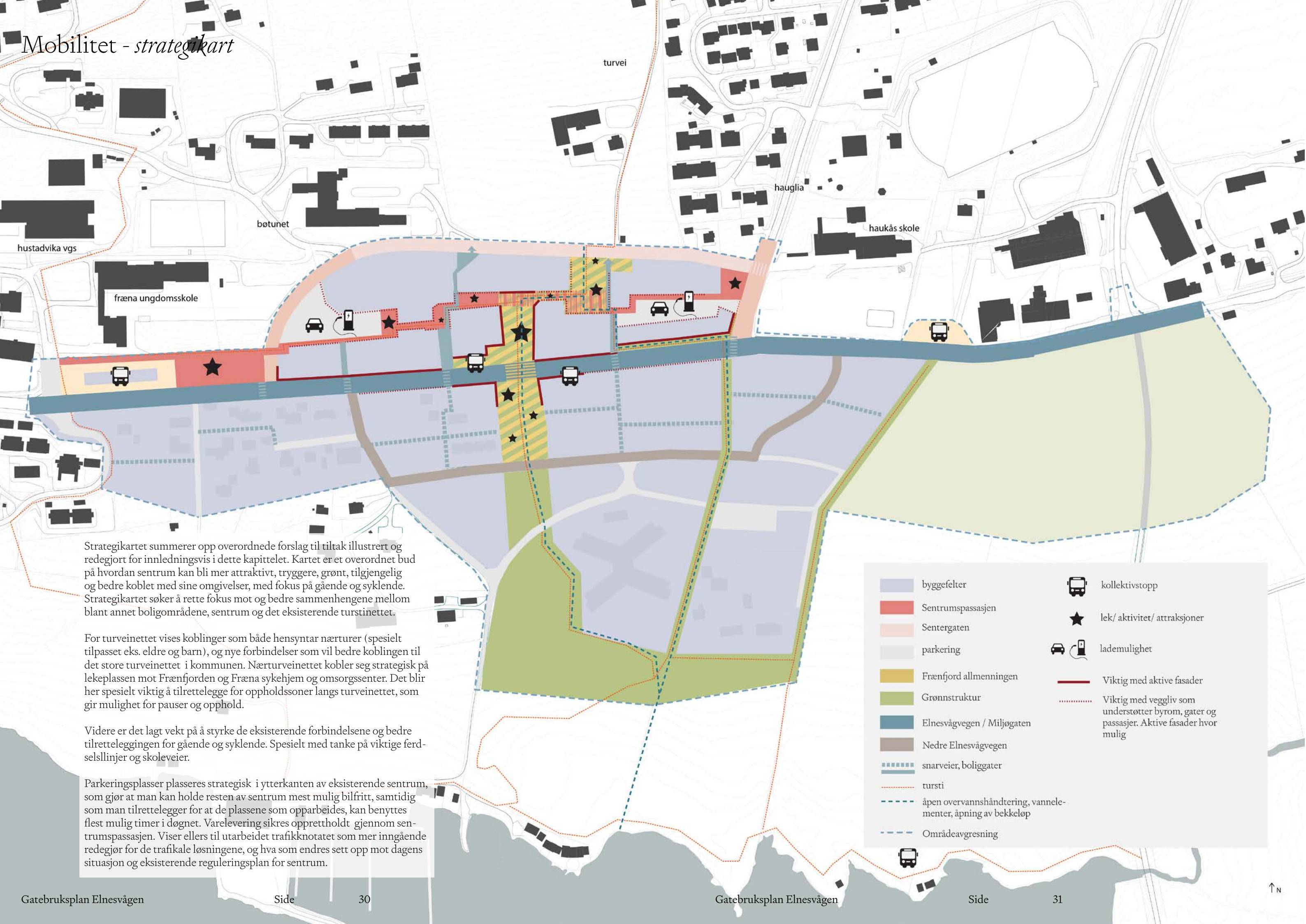
REDUSER ANTALL PARKERINGSPLASSER FOR PERSONBIL, TENK SAMBRUK OG SAMLE PARKERING I STRATEGISKE PUNKTER. ANDELEN SYKKEPARKERING ØKES



KOLLEKTIVSTOPP ETABLERES I STRATEGISKE PUNKTER MED GOD TILGJENGELIGHET



Sønder Boulevard av SLA viser hvordan beplantning kan brukes blant annet til å beve opplevelseskvaliteten på gaterommet samtidig som det har en praktisk funksjon i å skape soneinndelinger og skjerming mellom de ulike trafikantergruppene.



Strategikartet summerer opp overordnede forslag til tiltak illustrert og redegjort for innledningsvis i dette kapittelet. Kartet er et overordnet bud på hvordan sentrum kan bli mer attraktivt, tryggere, grønt, tilgjengelig og bedre koblet med sine omgivelser, med fokus på gående og syklende. Strategikartet søker å rette fokus mot og bedre sammenhengene mellom blant annet boligområdene, sentrum og det eksisterende turstinettet.

For turveinettet vises koblinger som både hensyntar nærturer (spesielt tilpasset eks. eldre og barn), og nye forbindelser som vil bedre koblingen til det store turveinettet i kommunen. Nærturveinettet kobler seg strategisk på lekeplassen mot Frænfjorden og Fræna sykehjem og omsorgssenter. Det blir her spesielt viktig å tilrettelegge for oppholdssoner langs turveinettet, som gir mulighet for pauser og opphold.

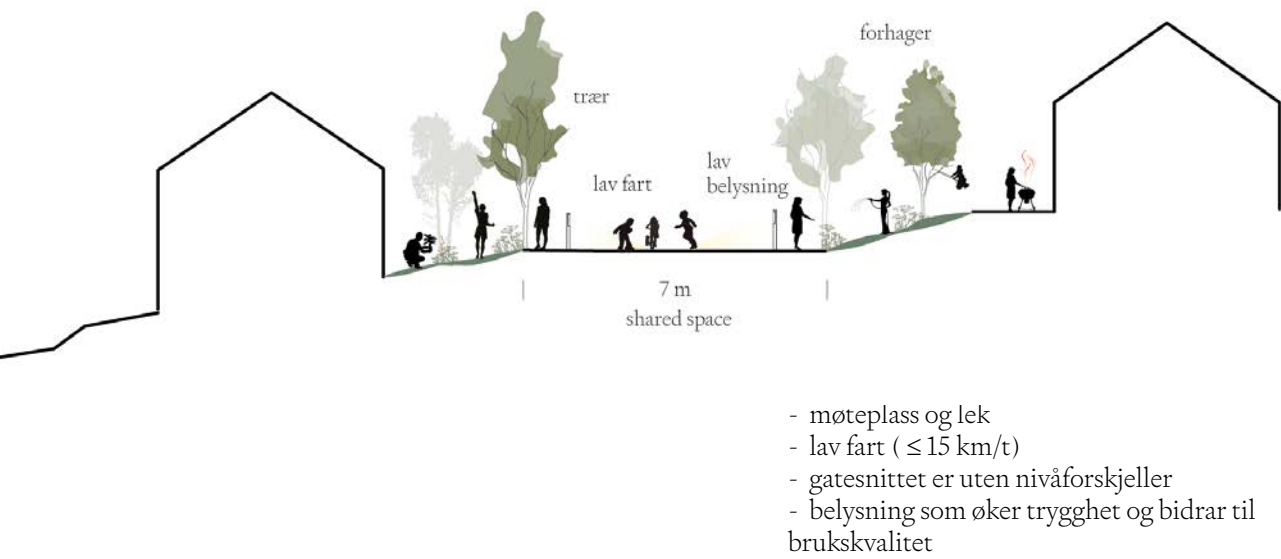
Videre er det lagt vekt på å styrke de eksisterende forbindelsene og bedre tilretteleggingen for gående og syklende. Spesielt med tanke på viktige ferdselslinjer og skoleveier.

Parkeringsplasser plasseres strategisk i ytterkanten av eksisterende sentrum, som gjør at man kan holde resten av sentrum mest mulig bilfritt, samtidig som man tilrettelegger for at de plassene som opparbeides, kan benyttes flest mulig timer i døgnet. Varelevering sikres opprettholdt gjennom sentrumspassasjen. Viser ellers til utarbeidet trafikknotatet som mer inngående redegjør for de trafikale løsningene, og hva som endres sett opp mot dagens situasjon og eksisterende reguleringsplan for sentrum.

- byggefelter
- Sentrumspassasjen
- Sentergaten
- parkering
- Frænfjord allmenningen
- Grønnstruktur
- Elnesvågvegen / Miljøgaten
- Nedre Elnesvågvegen
- snarveier, boligater
- tursti
- åpen overvannshåndtering, vannele-menter, åpning av bekkeløp
- Områdeavgresning
- kollektivstopp
- lek/ aktivitet/ attraksjoner
- lademulighet
- Viktig med aktive fasader
- Viktig med veggliv som understøtter byrom, gater og passasjer. Aktive fasader hvor mulig

Mobilitet - kvaliteter

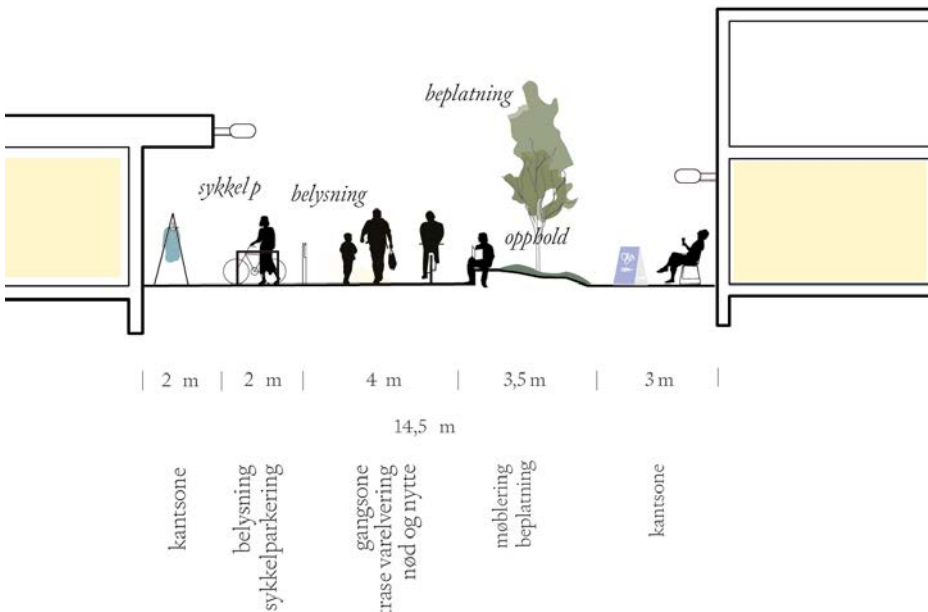
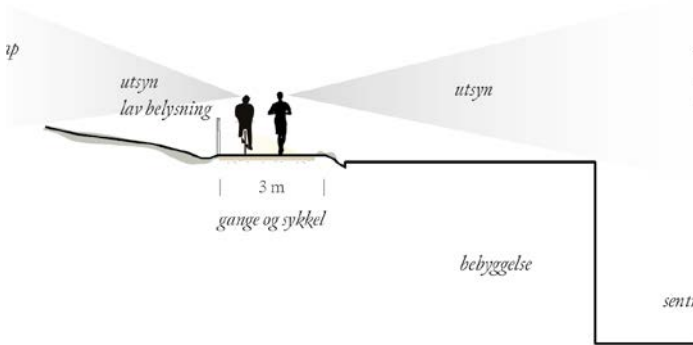
Prinsipp for nabolagsgater



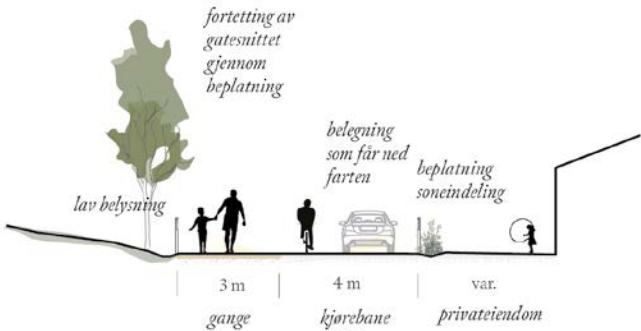
Prinsipp for Sentrumspassasjen



Prinsipp for Sentergata

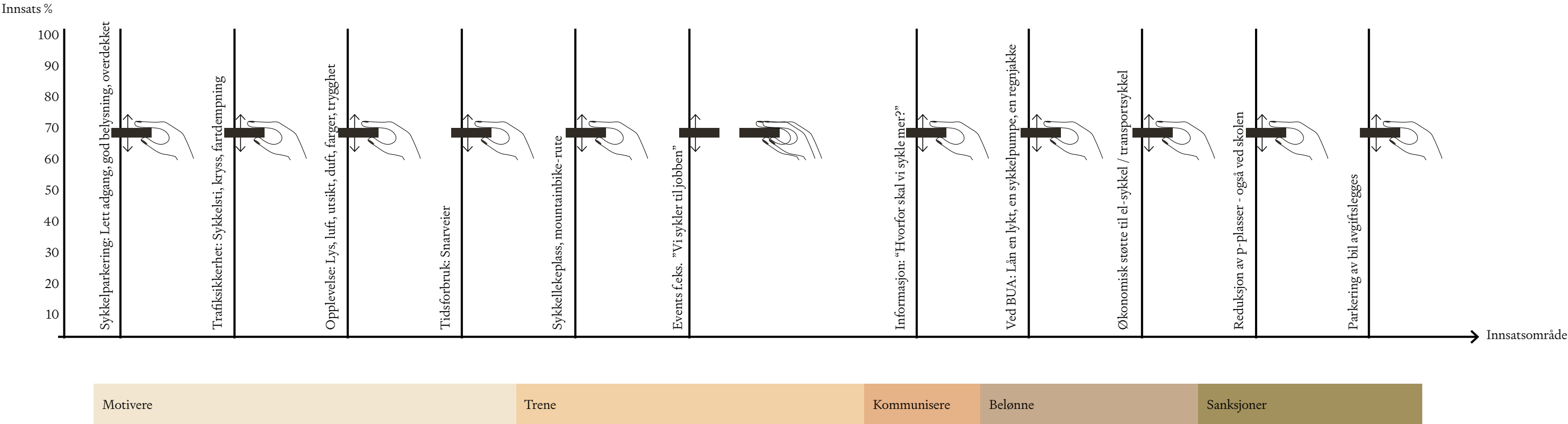


- deler av strekket må fortsatt være tilrettelagt for adkomst til eiendom.
- lav fart (15-20 km/t)
- prioritet for gående og syklende, skolevei
- bruk beplantning og belysning for å inndelegaterommet
- lav effektbelysning for å øke tryggheten



- aktive 1. etasjer og kantsoner som kan inntas og møblers av næringsdrivende
- beplantning og trær, belysning , oppholdsmuligheter
- tydelige gangsoner med minimumsbredde 2,5 m
- gjennomgående belegning
- åpen overvannshåndtering som bidrar til opplevelseskvaliteten av forbindelsen
- tilgang for varelevering og nød-og nytte

Hvordan skape en sykkelkultur?



I løpet av årene som kommer skal det bli gradvis enklere å sykle og gå til, fra og gjennom Elnesvågen sentrum. Flere tydelige og sammenhengende ruter vil gjøre det lettere å orientere seg, samt sikre raskere og tryggere fremkommelighet. Samtidig handler det i like stor grad om å arbeide helhetlig og strategisk med å gradvis implementere en sykkelkultur. Diagrammet over viser en verktøyskasse av ulike virkemidler som kan benyttes for å øke sykkelandelen i Elnesvågen på sikt. Jo flere verktøy man tar i bruk, jo større blir effekten.



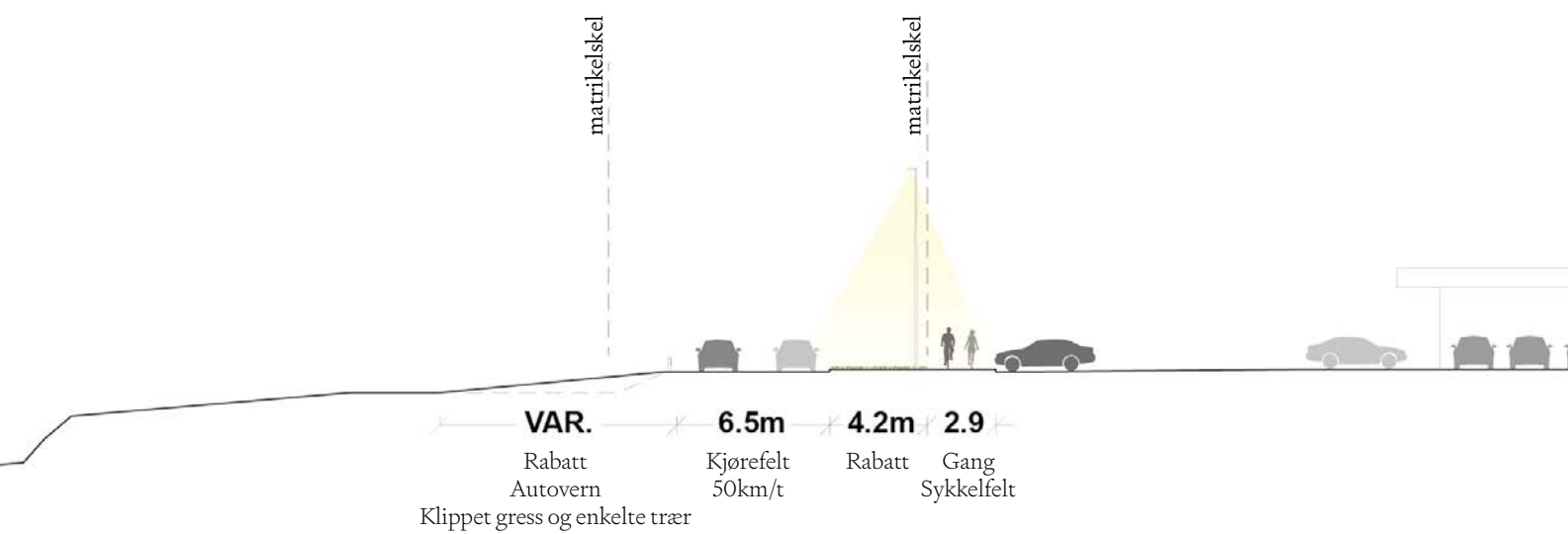
I dette kapittelet ser vi nærmere på to delområder i planen; Elnestorget og Fylkesveien. Målet er at begge disse områdene i fremtiden skal bli attraktive by- og gaterom i den forestående fortettingen og sentrumsutviklingen av Elnesvågen.

Idéskisser delområder

Både Elnestorget og Fylkesveien har frem til idag være prioriterte områder for bilfremkommelighet, men ting er allerede i ferd med å endre seg. På torget er det tatt grep som peker fremover - midlertidige tiltak der parkering er byttet ut med møblering og beplattung til glede for tettstedets befolkning. Tiltakene er starten på arbeidet med gradvis å transformere dagens parkeringsplass om til et byrom fylt med lek, aktivitet og natur. I dette kapitelet presenteres blant annet en ideskisse til hvordan torget i fremtiden kan komme innbyggerne og besøkende til gode.

Videre har man undersøkt Fylkesveiens potensiale for å kunne omformes fra Fylkesvei til Miljøgate. Konseptet «miljøgate» vokste frem som en reaksjon på den voldsomme veiutbyggingen som virkelig begynte å skyte fart i 60-årene, da personbilsalget eskalerte og planleggings fokuset lå på bilfremkommelighet. Gater som attraktive møteplasser var plutselig et ikke eksisterende fenomen. Som Statens vegvesen selv skriver i rapporten ”Miljøgate 2014, En statusrapport”; *fra 70-tallet begynte man å overveie tøffere fartsdempende tiltak på nasjonale gjennomfartsveger. Sidsel Sandlien fra Statens Vegvesen utarbeidet tre strategier for gjennomkjøring: A – omkjøring, B – gjennomkjøring på bilens premisser, C – gjennomkjøring på stedets premisser, hvorav den siste likner på det som senere ble kalt «miljøgate».* Idag er miljøgater ofte en omtale man bruker om hovedveier gjennom mindre tettsteder, som er omformet til mer attraktive gaterom med lav fart, beplantning, belysning og god tilrettelegging for gange- og sykkel. Gjennom dette kapittelet konkretiseres og illustreres det hvordan Fylkesvei 663 i fremtiden kan fremstå som en attraktiv gate på stedets premisser.

Fylkesveien - Dagens situasjon

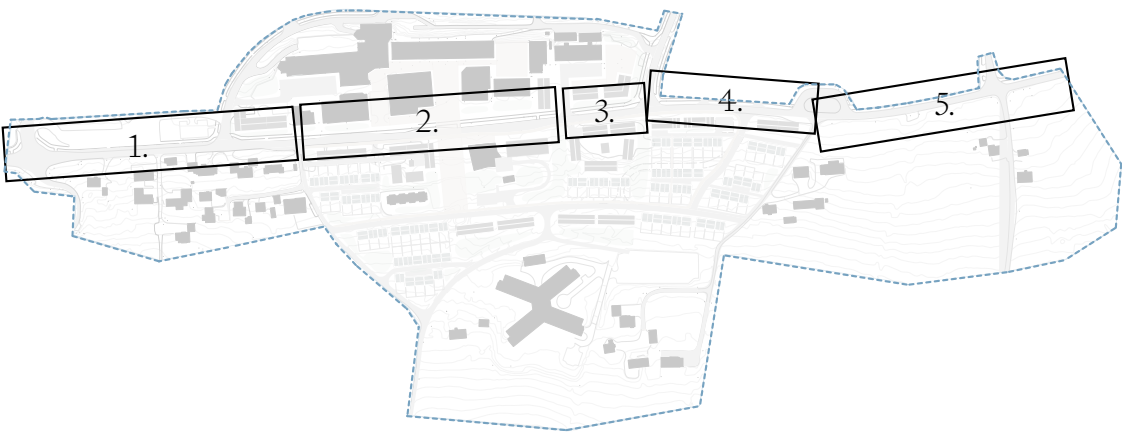


Fylkesvei 663 har i dag et relativt monotont preg, og det er ingenting ved veiutformingen som indikerer at du kommer til et sentrum. Dagens fartsgrense på 50 km/t gjør dessuten at strekket oppleves mer som en vei, enn en attraktiv gate.

Bebyggelsen er trukket langt tilbake fra veien , og pga få avkjørsler fra selve hovedveien har man skapt en parallell ,indre kjørevei mellom de ulike parkeringsplassene i sen-trum. Store , grå asfaltflater benyttet til parkering bidrar heller ikke til opplevelseskvaliteten av gaterommet.



Fra Fylkesvei til naturbasert miljøgate



Målsetningen er på sikt å omforme Fylkesveien gjennom Elnevågen sentrum fra en vei til en attraktiv gate. Mens veier er til særbruk for biler med ett formål som å komme seg frem, handler gater om sambruk og det romlige. Veier fungerer som barrierer for folk som ikke har bil, mens gater har fokus på innhold, sanslighet, opplevelser og tilbud. Målstningen er at den nye Miljøgaten skal tilby nettopp disse kvalitetene, og bli en gate tilpasset stedet. I arbeidet med en omforming av den fremtidige

Miljøgaten har vi delt strekket opp i ulike sekvenser som vi ser krever ulike stedstilpassede løsninger. Innenfor hver sekvens vises et typisk snitt som adresserer egnede løsninger innefor den gitte sekvens. Gjennom hele strekket illustrert over anbefales det å redusere hastighet fra dagens 50km/t til maks 30-40 km/t for å øke tryggheten, minske støy og underbygge sentrumstankegangen. Prinsippene skal anses som et grunnlag for videre avklaringer og den nye sentrumsreguleringen som ytterligere vil konkretisere og detaljere den endelige gateløsningen. Fartsreduksjon vil måtte godkjennes av skiltmyndighet.

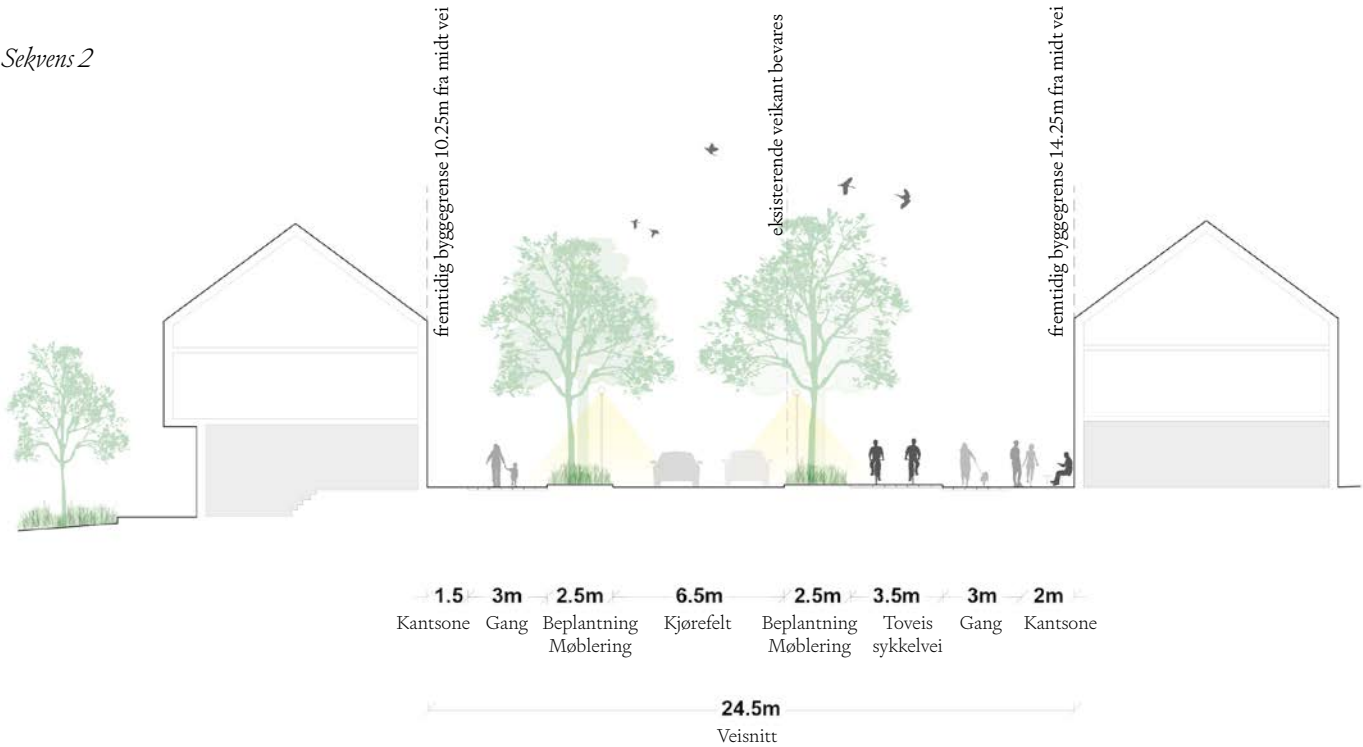
Sekvens 1



Sekvens 1 er der eksisterende boligbebyggelse i syd ligger tettest på Fylkesveien . Dvs at det meste av veiutvidelsen med tanke på beplantning, møblering og tilrettelegging for syklende må skje på nordsiden mot dagens skysstasjon

og parkeringsplass. Det vurderes ikke som hensiktsmessig å forslå nye utbyggingsfelt her og herav anbefales ingen ny byggegrense.

Sekvens 2



Sekvens 2 går gjennom mesteparten av sentrum og gis et sentrumgatepreg med en allè av trær, møblering og beplantning, toveis sykkelfelt mot dagens sentrumsbebyggelse og fortau på begge sider av Miljøgaten. I tillegg legges det opp til kantsoner for tilstøtende bebyggelse med plass

til eks. servering, beplantning og/eller sykkelparkering. Byggegrensen mot syd legges tettere på gate enn i gjeldene plan (14,25 m og 10,25 m fra veimidt istedet for 15 m) for å tilrettelegge for et tettere og mer sentrumsmessig gatesnitt.

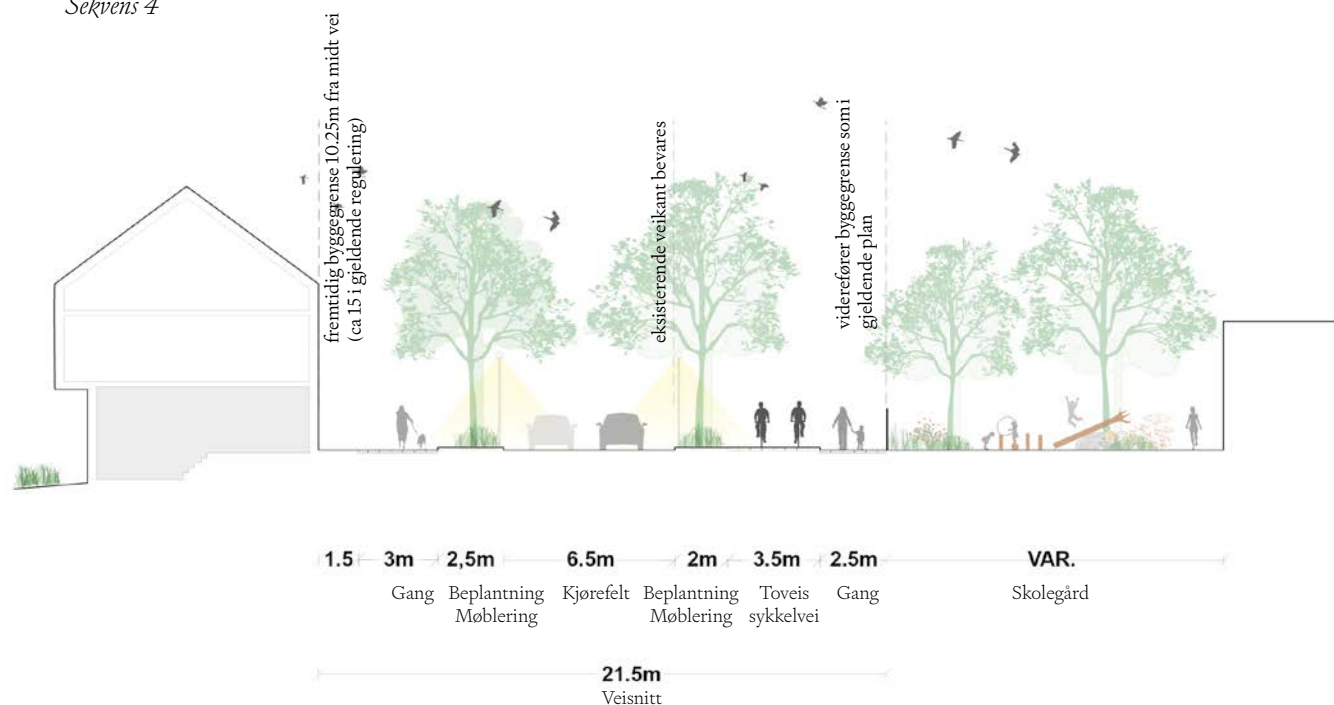
Sekvens 3



Sekvens 3 går gjennom sentrums mest østlige del og gis det samme sentrumgatepreget som sekvens 2, men det legges opp til en ekstra beplantningsone med åpen overvannshåndtering mot nord for å håndtere og fordrye noe av regnvannet som idag samler seg her. Samtidig som det løser en praktisk oppgave, bidrar

det til opplevelseskvaliteten av gaterommet. Byggegrensen mot syd legges tettere på gate enn i gjeldene plan (9,75 m fra veimidt istedet for 15 m) for å tilrettelegge for et tettere og mer sentrumsmessig gatesnitt, mens mot nord endres det fra 15 m til 17,25 fra veimidt for å hensynta mulighet for en naturbasert og åpen overvannsløsning for dette strekket.

Sekvens 4



Sekvens 4 går forbi nye Haukås skole i nord, mens mot syd tar byggegrensen utgangspunkt i en mulig fremtidig utvikling. Også her tenkt opparbeidet med en allè av trær, møblering og beplantning, toveis sykkelvei mot dagens sentrumsbebyggelse

og fortau på begge sider av Miljøgaten. Byggegrense mot skolegård i nord videreføres som i gjeldende regulering, mens byggegrensen mot syd legges tettere på gate enn i gjeldene plan for å tilrettelegge for et tettere og mer sentrumsmessig gatesnitt.



Sekvens 5



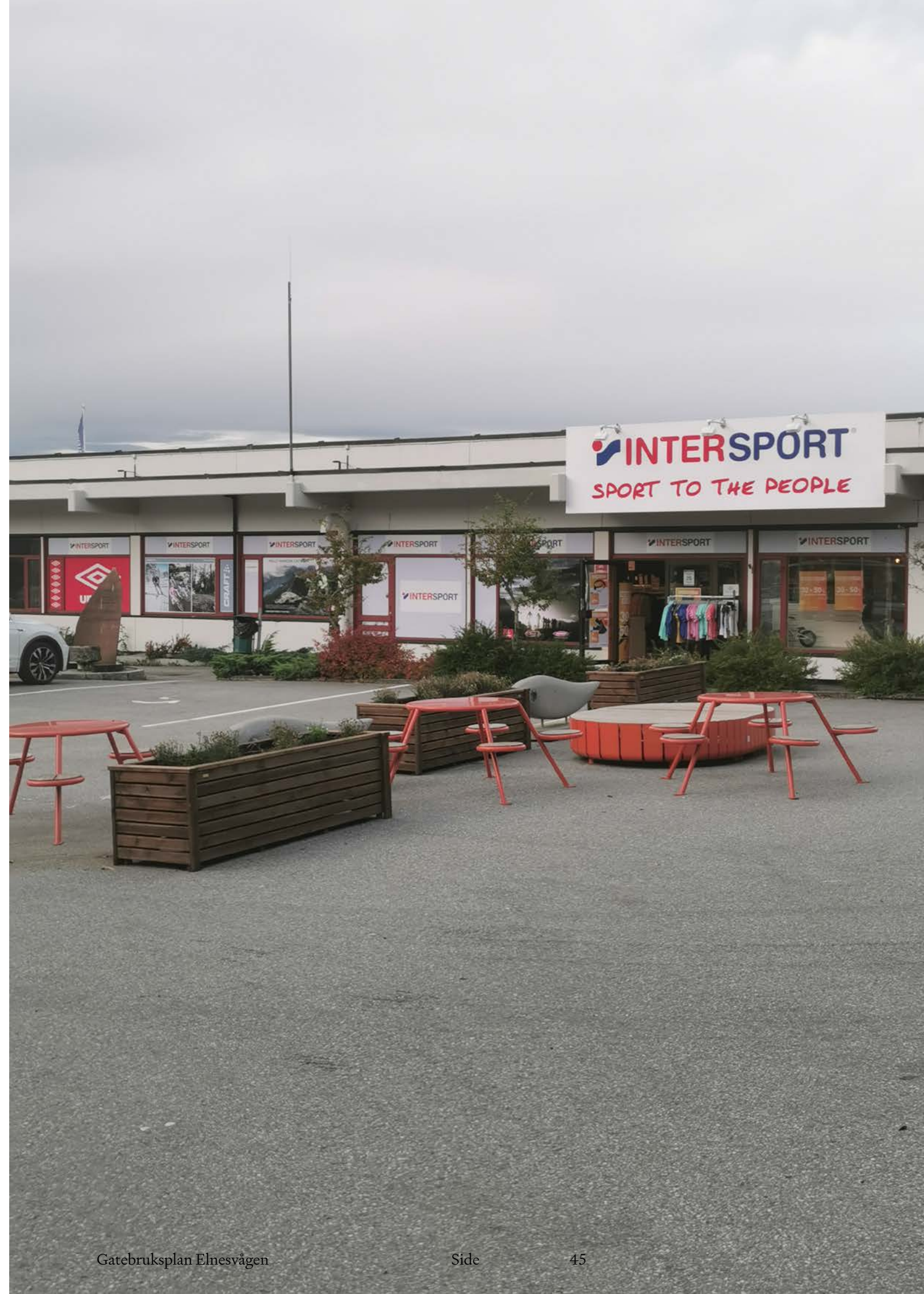
Sekvens 5 er den mest østlige sekvensen og er overgangen til der Miljøgaten blir til vei igjen. Mot syd finner vi idag gårdsbruk og regulerte LNF områder hvor det naturlig nok ikke legges opp til noen videre fortetting og herav heller ingen ny byggegrense.

Mot nord tar vi utgangspunktet i den eksisterende bebyggelsen som ligger tettest på veien og viderefører eksisterende byggegrense. Beplantningsfeltet smalnes noe inn her for å unngå å spise seg for mye innover LNF område.



Bryggevangen og Sant Kjelds plass av SLA er et godt eksempel på hvordan en naturbasert tilgang til gateutforming gir gode opplevelseskvaliteter, samtidig som det hjelper til å håndtere noen praktiske utfordringer som regnvann og tilrettelegger for biologisk mangfold.

Det sentrale torget i Elnesvågen er gatebruksplanens andre fokusområdet. I dag er denne plassen i hovedsak benyttet til parkering, mens en liten andel er programmert med plantekasser og møbler, som peker i retning av et ønske om i fremtiden å fylle dette plassrommet med menneskelig aktivitet og liv. Torget er egentlig en sekvens av ulike rom som sammen har potensiale til å danne en attraktiv allmenning og romlig kobling mellom fjell og fjord.



Torg - Programmering

Hva ønsker innbyggerne seg?



Oppsummering av medvirkning med ungdomsrådet som kom med sine fremtidige ønsker for Elnesvågen.

1. Offentlige tjenester samlet i sentrum (dagens belsestasjon barn og ungdom, NAV, rådhus)
2. Fortettnng av boliger (ulike/miks av boliger- og boformer , tun, økolandsby, kolonibager)
3. Ny barneskole i sentrum tilknyttet idrett (sambruk /flerbruk/ muligheter for utvidet SFO tilbud, synergier, organisert- og uorganisert aktivitet, levende lokaler)
4. Organisering av parkeringsplasser/p- bus
5. Nordvestkirka sitt muligbetsstudie (Flerbruk/sambruk/ samtidigbruk, kulturskole, belse, næring, botell, fokus/konsept aktiv og verdig eldreomsorg i tilknytning barnebage/kultur)
6. Vannelement i sentrum (vann sommer/is vinter)
7. Gode og trygge krysningspunkt av fylkesvegen
8. Barna i sentrum (tilrettelagt for lek og aktiviteter)
9. Utvikle turstinett fra sentrum opp til fjellet og ned til fjorden
10. Bebov for idrettsanlegg (fleridrett under samme tak, organisert og uorganisert idrett, klatrevegg, dansegulv, utvikle dagens stadionanlegg med tribune og garderobe)
11. Bibliotek i sentrum (Sosial arena/møteplass, formidling/ kunnskap/informasjon/debatt)
12. Sosiale møteplasser i sentrum (sitteplasser, sosiale rom, aktivt torg)

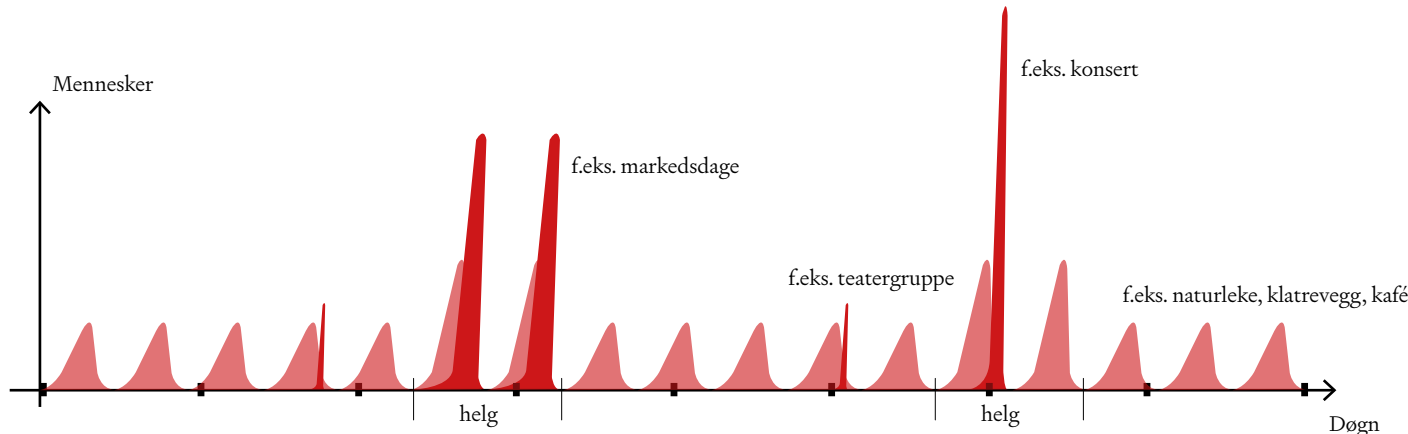
13. Ungdommene i sentrum (ungdomsklubb/uorganiserte aktivitet/ møteplass)
14. Hotell/overnattingsmuligheter
15. Bifritt torg

Oppsummering av innspill fra Tettstedsprogrammet september 2018- februar 2019 - Hustadvika kommune. Blant annet punkt 6, 8, 12, 13 og 15 vil vere naturlig å følge opp i en programmering av det fremtidige torget

Kommunene har gjennomført flere runder med medvirkning med tanke på den fremtidige utviklingen av Elnesvågen sentrum, både i tilknytning til tettstedsprogrammet (summert opp i 18 punkter) og i ettertid av dette. Kortfattet oppsummert kan man si at hovedvekten av innspillene omhandler folks hverdagsliv- ønsker om et samfunn, hvor man møtes uformelt i hverdagen enten ved å delta i aktiviteter (lek / bevegelse / idrett /gå tur), eller hvor man har mulighet for at betrakte andres aktiviteter (ønske om flere sosiale møteplasser) eller å betrakte noe estetisk vakkert (vann). I oppsummeringen av innspillene til tettstedsprogrammet er målgruppen barn og unge fremhevet - sansynligvis med avsett i en bevissthet om at kan man tiltrekke seg denne gruppen, følger mange andre med (betrakte aktiviteter, bistå aktiviteter, kaféliv), og fordi der faktisk mangler tilbud til denne gruppen i dag. De programatiske innspillene er viktig når man nå viser vei i en ny utvikling av Elnesvågen og dens møteplasser.

Torg - Programmering

Aktiviteter 24-7-365

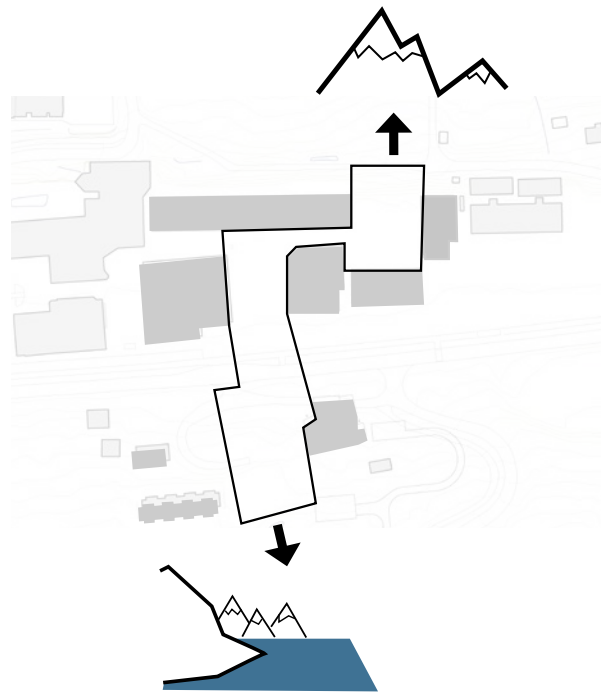


Arealer med inventar til spesifikke aktiviteter
Hverdagsbruk 24-7-365, uformelt og på tvers av interessegrupper



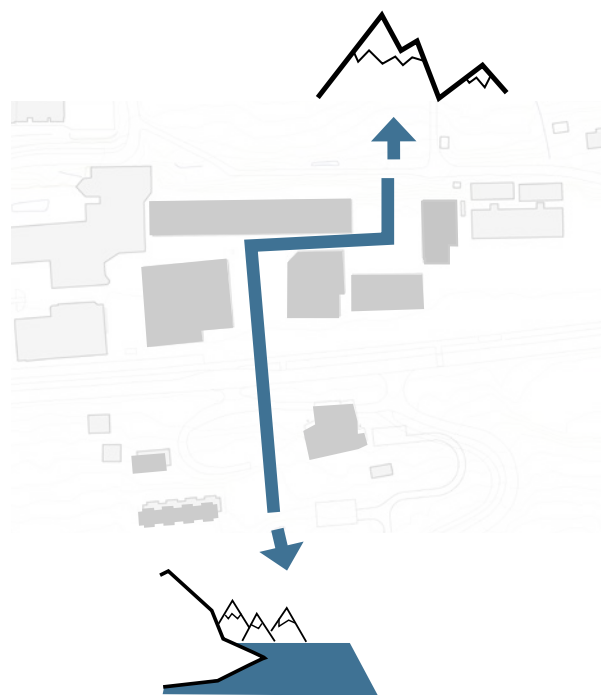
Arealer med stor fleksibilitet ift. anvendelse
Overveiende midlertidige aktiviteter, organisert og målrettet interessegrupper

Torget skal fungere både som en møteplass i hverdagen og ved de store merkedagene. Legger man ikke til rette for hverdagsaktiviteten, risikerer man at torget blir stående tomt med unntak av de store arrangementer. For å sikre en jevn bruk blir det derfor viktig å tilrettelegge og gjøre torget attraktivt gjennom ulike sesonger, gjennom varierende vær og for ulike aldersgrupper for å nevne noe. Det blir dessuten viktig at man tenker hele bygulvet under ett, dvs at tilstøtende fasader og programmer er viktig for å skape liv og aktivitet på torget.



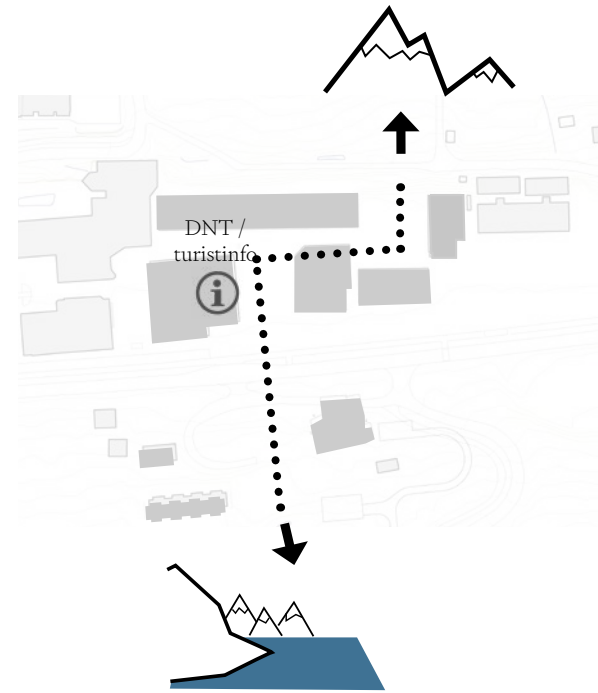
Torg forbinder fjell og fjord

En ny torgsekvens eller allmenning skal være med på å forsterke koblingen mellom nord og syd, fjell og fjord, gjennom sentrum. Ved å tilby ulike opplevelseskvaliteter og romligheter kan disse byrommene være med på tilføre liv, grønt og aktivitet til sentrum.



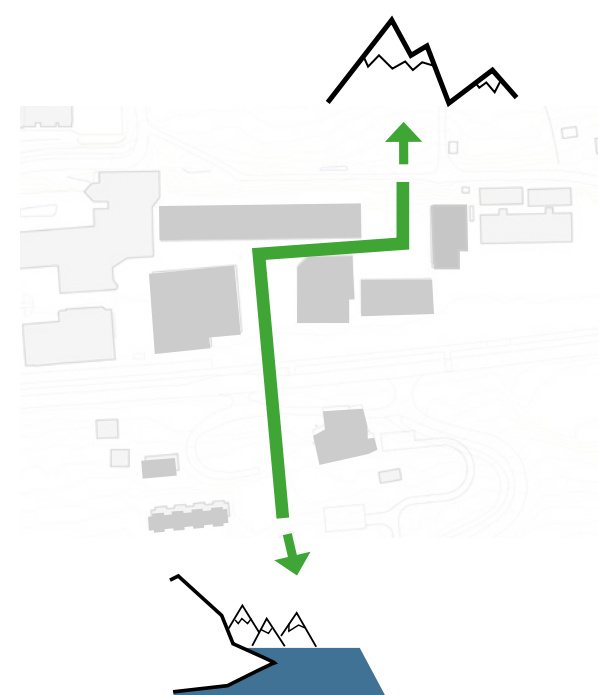
Vann forbinder fjell og fjord

Vannet er en viktig del av det overordnede landskapsbildet og flere av bekkene som idag er lagt i rør gjennom sentrum har potensialet til å kunne legges i dagen. Sammen med nye vannelementer kan dette være med på å styrke den blågrønne strukturen i sentrum, samtidig som man tilbyr nye opplevelseskvaliteter og håndterer overvann som idag ikke finner veien gjennom harde og tette dekker som eks. asfalt.



Turvei forbinder fjell og fjord

Ved å tilrettelegge for en gangforbindelse via sentrum, som forbinder fjorden med fjellet gjennom å hekte seg på allerede eksisterende turveissystem, vil Elnesvågen kunne bli et naturlig utgangspunkt for nære og lengre turer i området. En samlokalisering av sporten, DNT Elnesvågen og turistinfo skal vurderes.



Det grønne forbinder fjell og fjord

Naturen som element skal benyttes i programmeringen av allmenningen / torgsekvensen for å skape en natur(lig) kobling mellom fjell og fjord. Mer beplantning og flere trær er etterspurt av lokalbefolkningen, og vil kunne bidra til å heve opplevelseskvaliteten av sentrum, og ha positive ringvirkninger for naturmangfold, biodiversitet og skape nye, grønne korridorer.

Torg - *Idéskisse og programmering*



Det nye Elneistorget skal i fremtiden tilby opplevelseshverdag, aktivitet og fremstå som en attraktiv møteplass for Elnesvågens befolkning og besøkende.

Tettstedets nærhet til vann og fjord, fortolkes i et aktivt program for torget hvor springvann innbyr til lek og opplevelseskvalitet. Høst og vinterstid kan eks. torget benyttes til bondens marked, julemarkedsvirksomhet og skøytelek. Naturen trekkes inn i sentrum der stedegen beplantning i form av en varierte og robuste staudesammensetninger og trær tilføres for å skape et mer intimt rom, og blir viktig for å skjerme for vær og vind. Større beplantningsfelt brukes til å soneinndele torget, der opphøyde sittekanter skaper gode oppholdsmuligheter. Belegningsmønsteret tar avsett i geologiske formasjoner særegne for området, og indikerer viktigheten av at belegningen også benyttes som et element for å soneinndele torget ytterligere. Nye belysningselementer med en varm belysningstone sikrer trygghet og bruk etter mørkets frembrudd.

Varelevering hensyntas gjennom senstrumspassasjen, og sykkelparkering tilføres og plasseres strategisk ved inngangspartier og i nærheten av aktivitetssoner for å gjøre det enkelt å benytte sykkelen til sentrum.

For å sikre aktivitet og liv er det altavgjørende at man er bevisst rundt sammanesetning av program og utforming av fasadene tilstøtende torget. Åpne fasader og aktive kantsoner, der de næringsdrivende tar ansvar for programmering er avgjørende for aktiviteten og livet på torget. Innadvendte programmer, foliering og lukkede fasader skal unngås.

Elnetorget skal i fremtiden bli et godt sted å oppholde seg for alle - unge som gamle. På lengre sikt er det relevant å tenke torget som endel av en større byrom- og natursekvens (en allmenning), som forbinder sentrum med en fremtidig utvikling syd for Miljøgaten, det nye kulturhuset og fjorden.

Torg - Idéskisse og programmering



Eksempel på sittekanter og beplantningsfelt - benytt stedege vegetasjon.



Referanse på retningskifte i belegningen og møter. Effekten kan økes ved å skape skifter i belegningens farge og eller materialitet.



Eksempler på beplantningsfelt, der barde flater møter de mykere kvaliteter.



Eksempel på vannlek som pirrer nysgjerrigheten og bidrar til opplevelseskvalitet.



Beplantning skaper soner for opphold og mulighet for å trekke seg tilbake.



..men det er også viktig å tilrettelegge for oppholdsoner som innbyr til felleskap og møter.



Design av lys og mørke

Design av lys og mørke spiller en vesentlig rolle når det skal skapes et sentrum- og tettstedsmiljø, hvor fotgjengere og syklende har førsteprioritet. Belysningen i Elnesvågen skal medvirke til å skape inviterende rom, hvor man kan oppholde seg også etter mørkets frembrudd.

Bakgrunn og formål
Belysning skal understøtte ambisjonene om å bringe naturen og landskapet inn i Elnesvågen sentrum. Torget skal være med på å skape en identitet og et samlingssted i fremtiden, og skal invitere til sosialt samvær og aktiviteter, både om dagen og etter mørkets frembrudd.

Hittil har belysningen i Elnesvågen vært designet på bilens premisser, hvor belysningsarmaturet er plassert høyt. Dette gir en uniform belysning, som medvirker til at bilene kjører fortere, noe som ikke er å foretrekke inne i sentrumssonen. Derfor er det viktig å tenke på hvordan Fylkesveien belyses når den skal omformes og være en del av en fortettet sentrumskerne.

Målsetninger for belysningen

- Belysningen skal sikre god fremkommelighet og trygg ferdsel.
- Belysningen skal medvirke til at Elnesvågen blir mer tilgjengelig for fotgjengere og syklister, ved å senke høyden på armaturene.
- På torget skal belysningen bidra til at det blir et møte- og oppholdssted, ved at lys og mørke balanseres, der man unngår blinding og lyset har en varm fargetemperatur, som skaper en inviterende atmosfære.
- Belysningen skal understøtte biodiversiteten og minimere lysforuresningen, ved at det brukes varme fargetemperature og lyset programmeres slik at det er dempet om natten.
- Belysningen skal sikre at det er mulig å se stjernehimmelen og utsikten over Frænfjorden om kvelden.

Belysningskonsept

Et godt grep, for å skape et tettstedsmiljø hvor fotgjengere og syklister er førsteprioritet, er å senke høyden på lyskilden. På den måten kommer lyset tettere på brukerne og det skapes et inviterende miljø, hvor man ønsker å oppholde seg. Samtidig vil den lave høyde på armaturerne medvirke til at bilistene vil kjøre langsommere.

For at belysningen skal medvirke ytterligere til en inviterende atmosfære skal fargetemperaturen være i en varm tone (1800-2700 kelvin). Den varme fargetemperaturen understøtter samtidig biodiversiteten og menneskets døgnrytme.



Elksisterende belysning.



Belysningsprinsipp hvor belysningen ikke blir sjenerende for nærliggende bus.

Grunnbelysning

Grunnbelysningen setter den grunnleggende stemningen, men skal også sikre at det er gode ferdselsforhold. Det forslås derfor en lavere belysning med en varm farvetemperatur på 3,5 meter langs den nye Miljøgaten. Denne belysning skal være avskjermet så den ikke blander. Lyset skal være nedadrettet og fordeles så det også gir lys til både gaten og sykkelstien. Samtidig skal belysningen styres så den ikke sjenerer nærliggende bebyggelse.

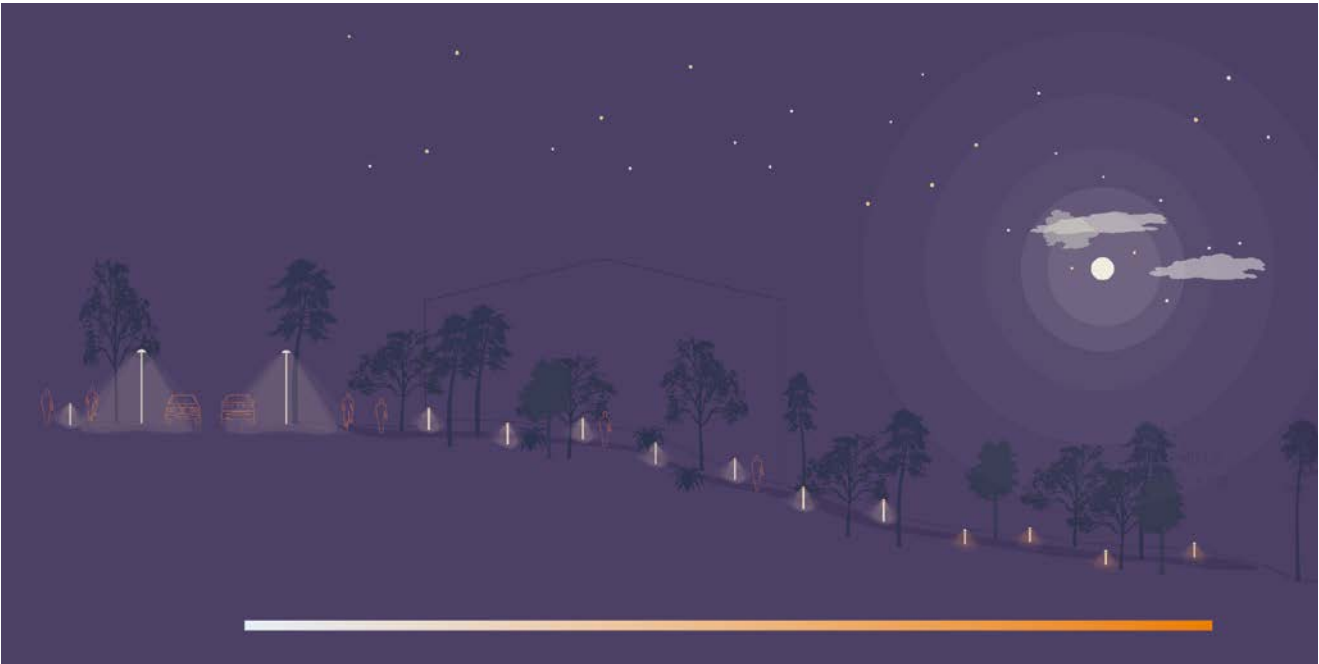
Inne på torvet foreslås det at lyskilden er installert med en maks høyde på 3 meter med en varm fargetemperatur, men som kan endres og programmeres etter behov og aktivitet. Dette kan bestå av en kombinasjon av wireopphengte lamper og mastearmaturer.

Det nære lys

For at skape gode steder for opphold skal grunnbelysningen suppleres med en lav pullert belysning. Dette gjelder især inne på torvet, men også som en diskret belysning på stier, hvor det ikke er nødvendig å ha en høy belysning. Her fungerer den lave belysning som en ledestjerne som guider fotgjengerne gjennom området, samt at belysningen skaper en stemningsfull atmosfære og bidrar til mulighet for opphold i de mørke timene.

Det naturbaserte lys

Den seneste forskning viser at lys påvirker både mennesker, dyr og planterets døgnrytme. Det er derfor viktig at belysningen er tilpasset, så den blir varmere i fargetempertartur og lavere i høyde jo tettere man er på naturen.



Belysningsprinsipp hvor lysets fargetemperatur blir varmere, og høyden lavere jo tettere på naturen og landskapet man kommer.



Eksempel på belysning på torget og i sentrumssonen.



Eksempel på belysning tett på naturen



Eksempel på belysning ved veien i sentrumssonen, hvor lyset fordeles sirkulært, så det lander både på og ved siden av veien.



Eksempel på lav pullert belysning



Eksempel på belysning tett på naturen



Faser og etappevis utvikling

Elnesvågen skal i fremtiden fremstå som et mer kompakt, belbetlig og levende sentrum i Hustadvika kommune. Men et viktig suksesskriterie for en vellykket tettstedsutvikling handler om å gjøre de riktige prioriteringene på riktig tid. Hva blir viktig å få gjennomført nå og hva kan vente?

En tettstedsutvikling i Elnesvågen vil utføres gradvis og over et lenger tidsperspektiv. Tiltakene vil også variere i størrelse og kompleksitet, og ha ulik tidshorisont. Dette gjør det mulig å gi forskjellig prioritet til utvikling og tiltak for ulike deler av sentrum. På de neste sidene er det søkt redegjort for nødvendige tiltak for å oppnå en kvalitativ tettstedsutvikling av Elnesvågen, som sentrum i Hustadvika kommune. Tiltakene er et gitt ulik prioritert; høy, middels og lav, alt ettersom hvor viktig nøkkelfaktor de anses å være i en fremtidig utvikling. Disse prioriteringene er ikke gjennom gatebruksplanen juridisk bindende, men er et grunnlag for diskusjon, og noen av tiltakene skal videre konkretisere gjennom eks. rekkefølgekrav i den nye sentrumsplanen. Anbefalingene skal anses som et veiledende verktøy for kommunene i prioriteringen av tiltak i de kommende årene.

Prioritert utvikling

Høy prioritet:
Opparbeide Elnestorget, og en omforming av Fylkesveien til Miljøgate gjennom sentrum anbefales å gis høy prioritert. Den nye Miljøgaten bør gis en høy prioritert, da denne anses å være en viktig katalyst for en utvikling og fortetting både på nord og sydsiden av veien. Utviklingen av Elnestorget som det sentrale møteplassen, og som et sosialt treffpunkt er etterspurt og et viktig tiltak der man allerede er i gang med en midlertidig programmering av deler av torget. I tillegg er det viktig å sette igang arbeidet med å redusere p-plassene slik at alt ligger til rette for å få gjennomført øvrige endringer i gatebruk, kjøremønster og parkeringstilbudet. Med tanke på ny bebyggelse bør det i første omgang prioriteres å fortette sentrum på nordsiden av FV gjennom et økt fotavtrykk/ BYA.

Middels prioritet:
Sydlige del av sentrum bør gis en middels prioritet. Dette er sentrumsområder med lav utnyttelse, og med nærhet til sentrum, fjorden og gode solforhold, som gjør det attraktive til boligutvikling. I tillegg vil ny bebyggelse her kunne være med på å markere Elnesvågen som destinasjon og tettsted. Opparbeidelse av FV forbi skolen bør gi middels prioritet. Det vil bli viktig å få til en trafiksikker kobling fra skolen og ned Fetavegen til evt nye boligområder i syd. Parkeringsområde ved skystasjonen bør reduseres og opparbeides f.eks som en aktivitetspark med pumtracks etc. Møteplasser for ungdom er etterspurt og denne tomten har en god lokasjon med tanke på Fræna ungdomsskole der potensialet for sambruk anses å være stort. Dette gis derfor også en middels prioritet sammen med den videre koblingen av Elnestorget i syd.

Lav prioritet:
Omforming av nytt gatesnitt for Fylkesveien vest for krysset FV/Senterveien og øst for Haukås skole. Fortetting som ikke befinner seg i gå- eller sykkelavstand fra dagens sentrum.

