Ny reguleringsplan for Farnes sentrum

Deloppgave 1: Analyse, prinsipper, anbefalinger og tiltak

Årdal nasjonalparkkommune

Årdal kommune
Teknologibygda

Norconsult
Byutvikling

«Årdal er eit berekraftig lokalsamfunn med sterke bukvalitetar»

Norconsult
Byutvikling

Årdal kommune
Teknologibygda

Årdal
nasjonalparkkommune

Ny reguleringsplan for Farnes sentrum i Øvre Årdal

Forord

Farnes er eit robust og aktivt sentrumsområde med gode kvalitetar som kan vidareutviklast. I arbeidet med ny områdereguleringsplan som no er i gang, har Årdal kommune ei visjon om å leggje til rette for eit meir triveleg, sosialt og velfungerande sentrum som vil heve attraktiviteten til Årdal.

Planen skal være framtidsretta, med trygge, funksjonelle løysingar som inviterer til hyggelege opplevingar. Ved å auke stadens appell for både innbyggjarar, lokale aktører og besøkande kan ein få realisert det store potensialet som ligg i Årdals samspel mellom natur, teknologi, næringsliv og folk.

For å få dette til, er godt samarbeid med innbyggjarar og lokale aktører viktig. Planarbeidet er delt i tre delar. Denne rapporten utgjer første del og fungerar som eit fagleg grunnlag. Med grundig analysearbeid og medvirkning sørger ein for realistiske rammer for ei framtidig utvikling av Årdal som er positiv for befolkninga.

Årdal kommune

Oppgaven

Oppgaven er utarbeide anbefalinger og tiltak på kort og lang sikt, hovedsakelig knyttet til mobilitet, som et faglig grunnlag til en revisjon av reguleringsplanen for Farnes sentrum.

Ambisjonene og formålet med oppgaven er å etablere et faglig solid fundament for det kommende arbeidet med sentrumsplanen, og bidra til å styre utviklingen av sentrum i en bærekraftig og trivelig retning, slik at Farnes og Øvre Årdal blir et enda triveligere sted i fremtiden — hvor lokale utviklingsaktører lykkes med sine satsinger, befolkningen har trivelige steder å møtes hele året, og turistene oppdager et sted de ønsker å besøke.

Teamet

Isaak Elias Skjeseth Bashevkin | Oppdragsleder og fagansvarlig byutvikling, Norconsult

Gunnar Ridderström | Arkitekt og byplanlegger, Norconsult

Erik Jensen | Mobilitet og bylogistikk, Norconsult

Karoline Belden Næss | Landskap og mobilitet, Norconsult

Johannes Henrik Myrmel | Arealplanlegger, Norconsult

Sebastian Hjertager Lund | Arealplanlegger, Årdal kommune

Martin Ramsland Stensaker | Arealplanlegger, Årdal kommune

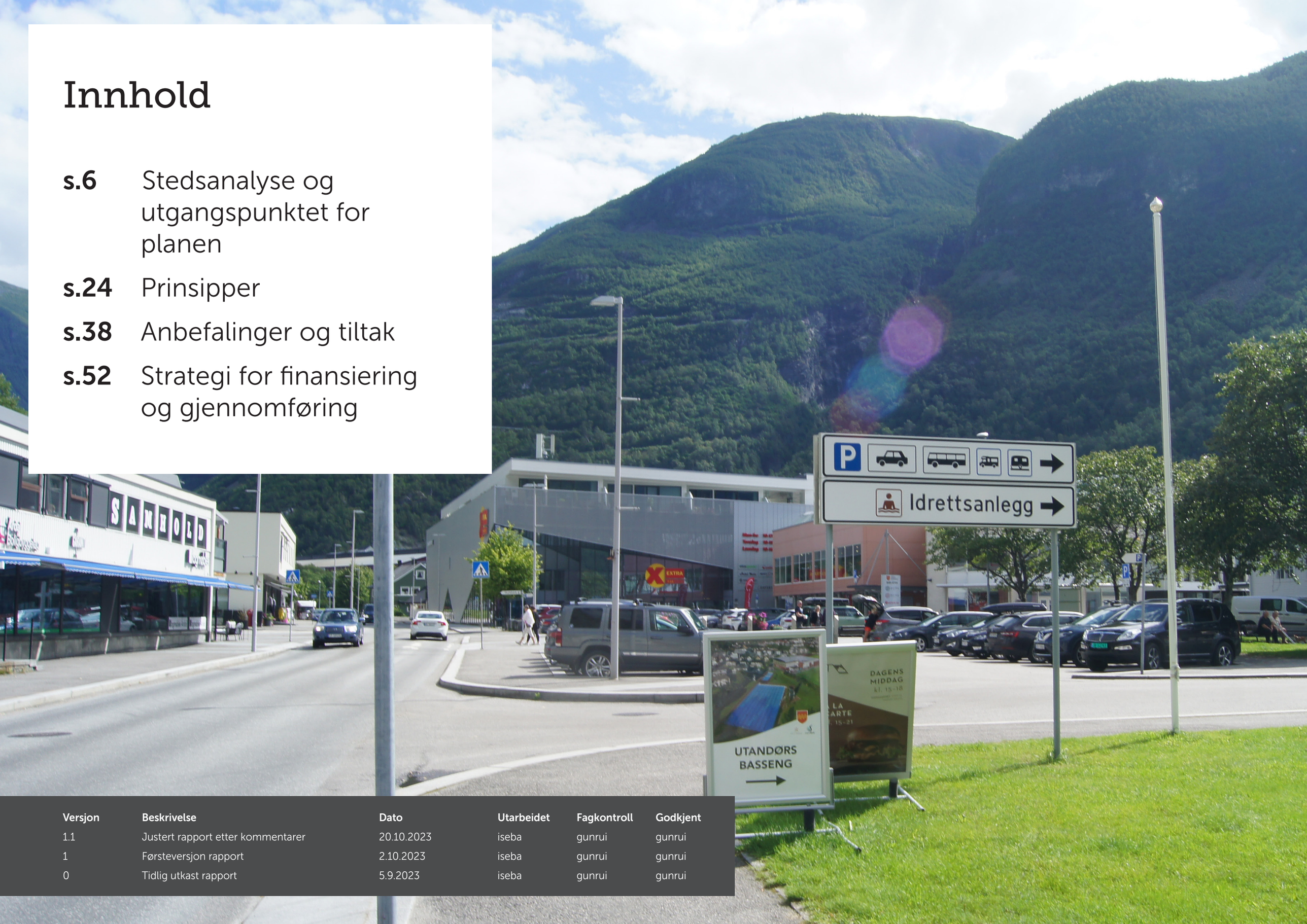
Innhold

s.6 Stedsanalyse og utgangspunktet for planen

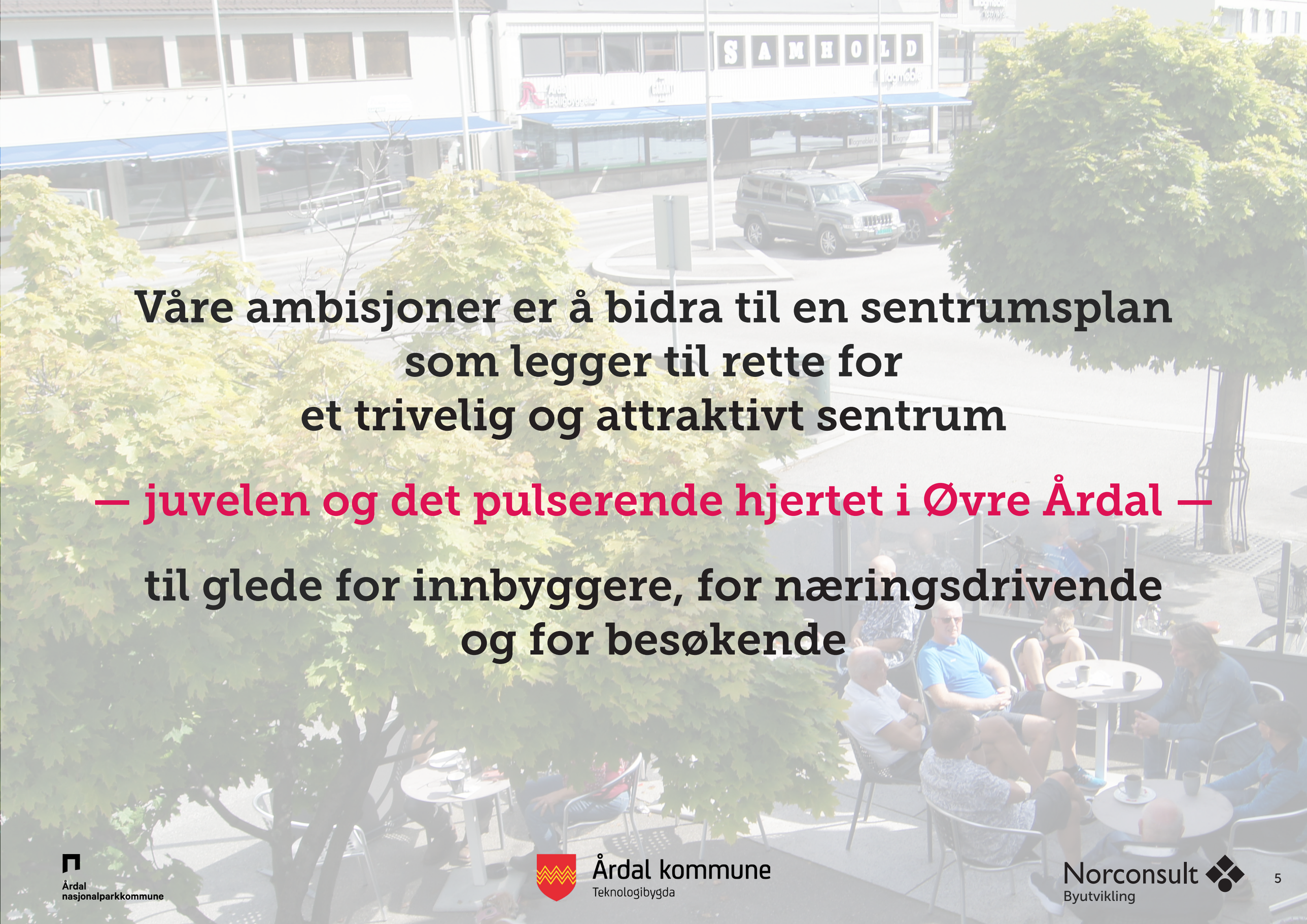
s.24 Prinsipper

s.38 Anbefalinger og tiltak

s.52 Strategi for finansiering og gjennomføring



Versjon	Beskrivelse	Dato	Utarbeidet	Fagkontroll	Godkjent
1.1	Justert rapport etter kommentarer	20.10.2023	iseba	gunrui	gunrui
1	Førsteversjon rapport	2.10.2023	iseba	gunrui	gunrui
0	Tidlig utkast rapport	5.9.2023	iseba	gunrui	gunrui



Våre ambisjoner er å bidra til en sentrumsplan som legger til rette for et trivelig og attraktivt sentrum

— juvelen og det pulserende hjertet i Øvre Årdal —

til glede for innbyggere, for næringsdrivende og for besøkende

Kapittel 1:

Stedsanalyse og utgangspunktet for planen

- Dagens egenskaper ved tettstedet
- Drivkrefter for utvikling
- Mål for stedsutviklingen

Norconsult Byutvikling

Årdal kommune
Teknologibygda

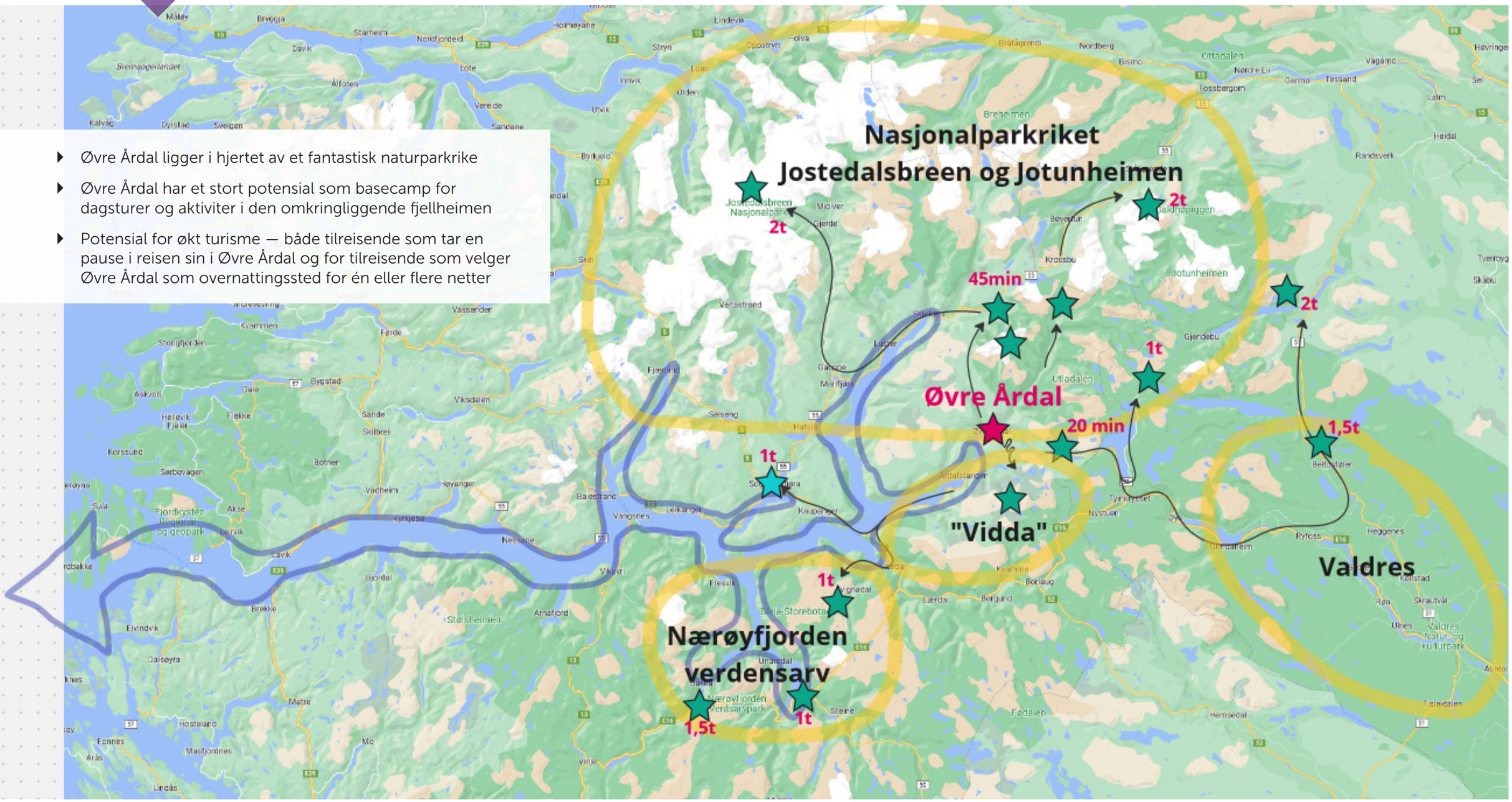
Årdal nasjonalparkkommune

Reisetid til større sentra

- Øvre Årdal ligger sentralt plassert i Sør-Norge, med dagsturaktuelle avstander til alle de større sentraene
- Med unntak av Stavanger, er det konkurransedyktig reisetid med kollektivtransport til alle de større sentraene i regionen og Sør-Norge
- Vinterstid, når Tindevegen er stengt, er reisetiden til Trondheim betydelig lenger (ca. 8t) enn sommerstid (ca. 6t)

Regionale målpunkter | Nasjonalparkriket

- Øvre Årdal ligger i hjertet av et fantastisk naturparkrike
- Øvre Årdal har et stort potensial som basecamp for dagsturer og aktiviter i den omkringliggende fjellheimen
- Potensial for økt turisme — både tilreisende som tar en pause i reisen sin i Øvre Årdal og for tilreisende som velger Øvre Årdal som overnattingssted for én eller flere netter

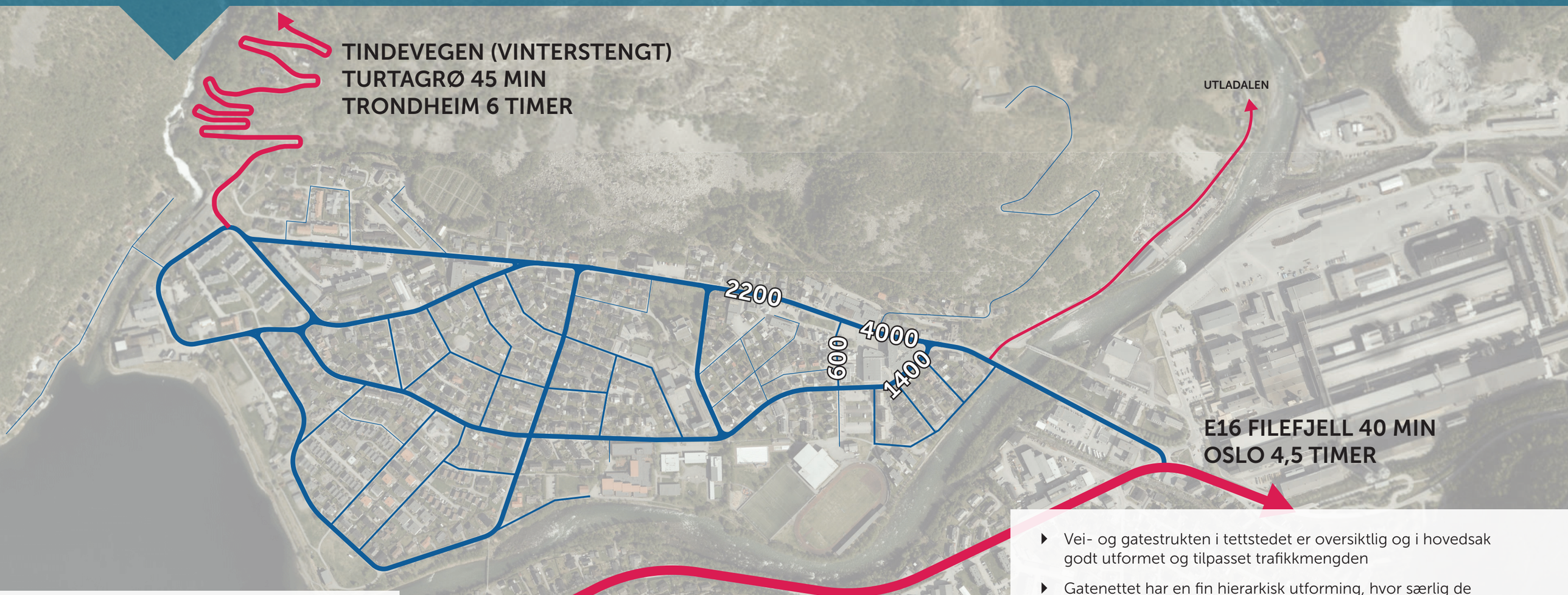


Norconsult
Byutvikling

Årdal kommune
Teknologibygda

Årdal
nasjonalparkkommune

Vei- og gatestruktur



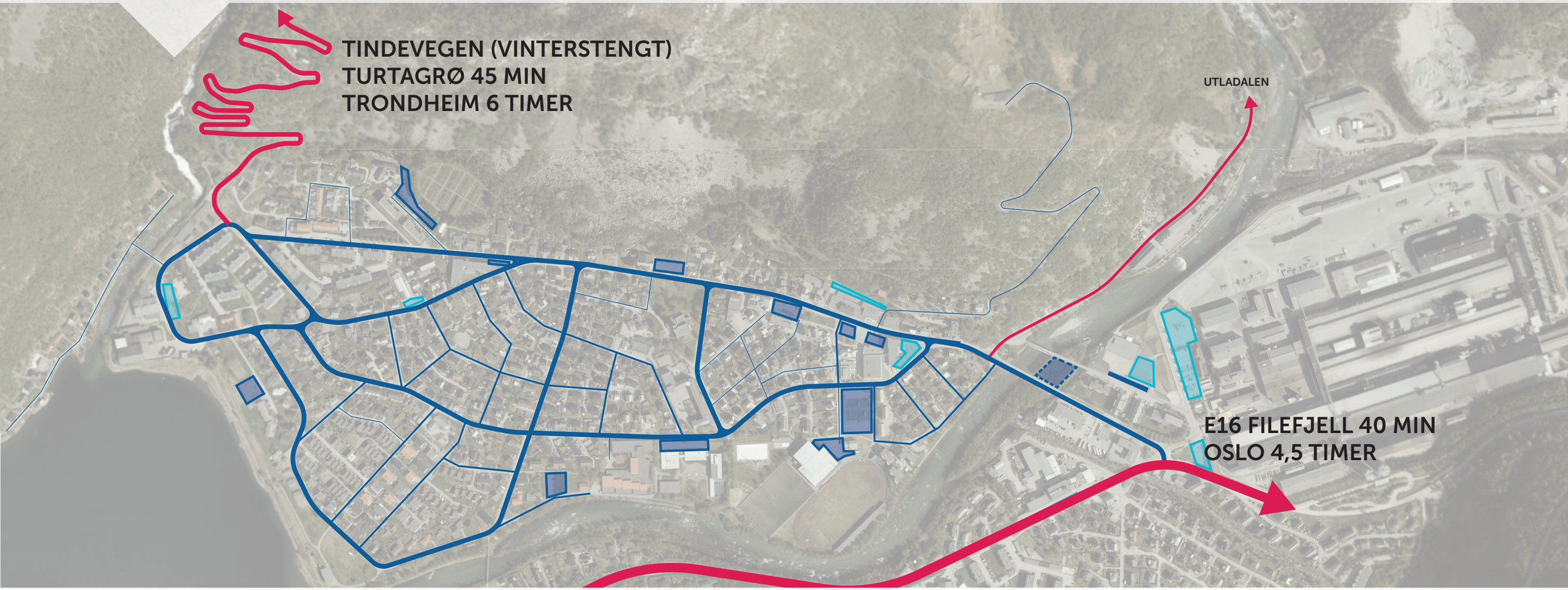
- Det er i august 2023 gjennomført forenklede trafikktellinger markert med hvit tekst i Storevegen (v/1 og 26), samt i Farnesvegen og Jotunvegen
- Trafikkmengden (ÅDT) ved de fleste tellepunktene tilfredsstiller krav til *Gater uten spesielle prioriteringer (sambruksområder)* i N100 (ÅDT < 4000), mens trafikkmengden ved Storevegen 1 er på grensen til kravet

- Vei- og gatestrukten i tettstedet er oversiktlig og i hovedsak godt utformet og tilpasset trafikkmengden
- Gatenettet har en fin hierarkisk utforming, hvor særlig de mindre boliggatene mellom de litt større samlegatene er flott utformet og gir gode bokvaliteter i boligområdene
- Storevegen er ryggraden i tettstedet, og er den naturlig gjennomfartsåren. Dette medfører noe mer trafikk enn ønskelig gjennom sentrum, og det vil være aktuelt å undersøke hvordan denne trafikkbelastningen kan reduseres for å fremheve torget og sentrum som et triveligere oppholds- og møtested for befolkningen og tilreisende
- Det er stor forskjell i trafikkmengden sommer og vinter

Torg / opplevd sentrumskjerne

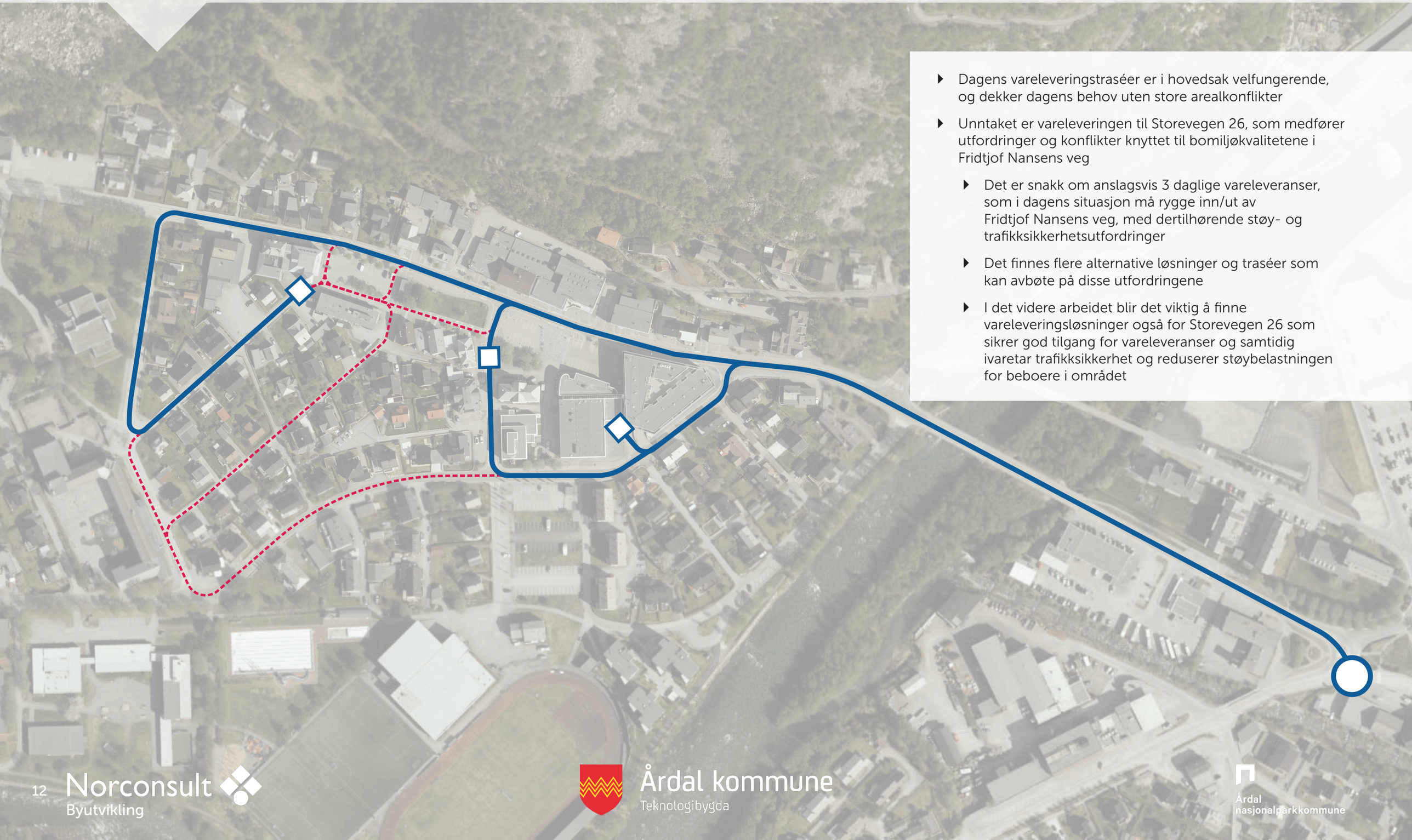
- Dagens sentrumskjerne er godt definert og avgrenset av eksisterende sentrumsbebyggelse, og tilbyr et flott og ganske komplett handels-, nærings- og serveringstilbud
- Selve torgflaten mellom sentrumbebyggelsen er sterkt påvirket av de omfattende parkeringsarealene på byromsarealene i sentrumskjernen
- Den korte gågaten med tilliggende grøntareal (midlertidig bebygd med et uteserveringstelt) og den avgrensede torgflaten med steinbelegning er de eneste arealene som innbyr til opphold og sosiale møter mellom befolkningen
- Storevegen som løpet gjennom hele sentrumskjernen fra øst mot vest er moderat trafikkert og hastigheten er relativt lav grunnet dens utforming som miljøgate Trafikkbelastningen er allikevel såpass dominerende at den legger begrensninger på de opplevde oppholdskvalitetene for mennesker som ønsker å møtes på torget

Parkeringsstruktur (Offentlig tilgjengelig | Privat)



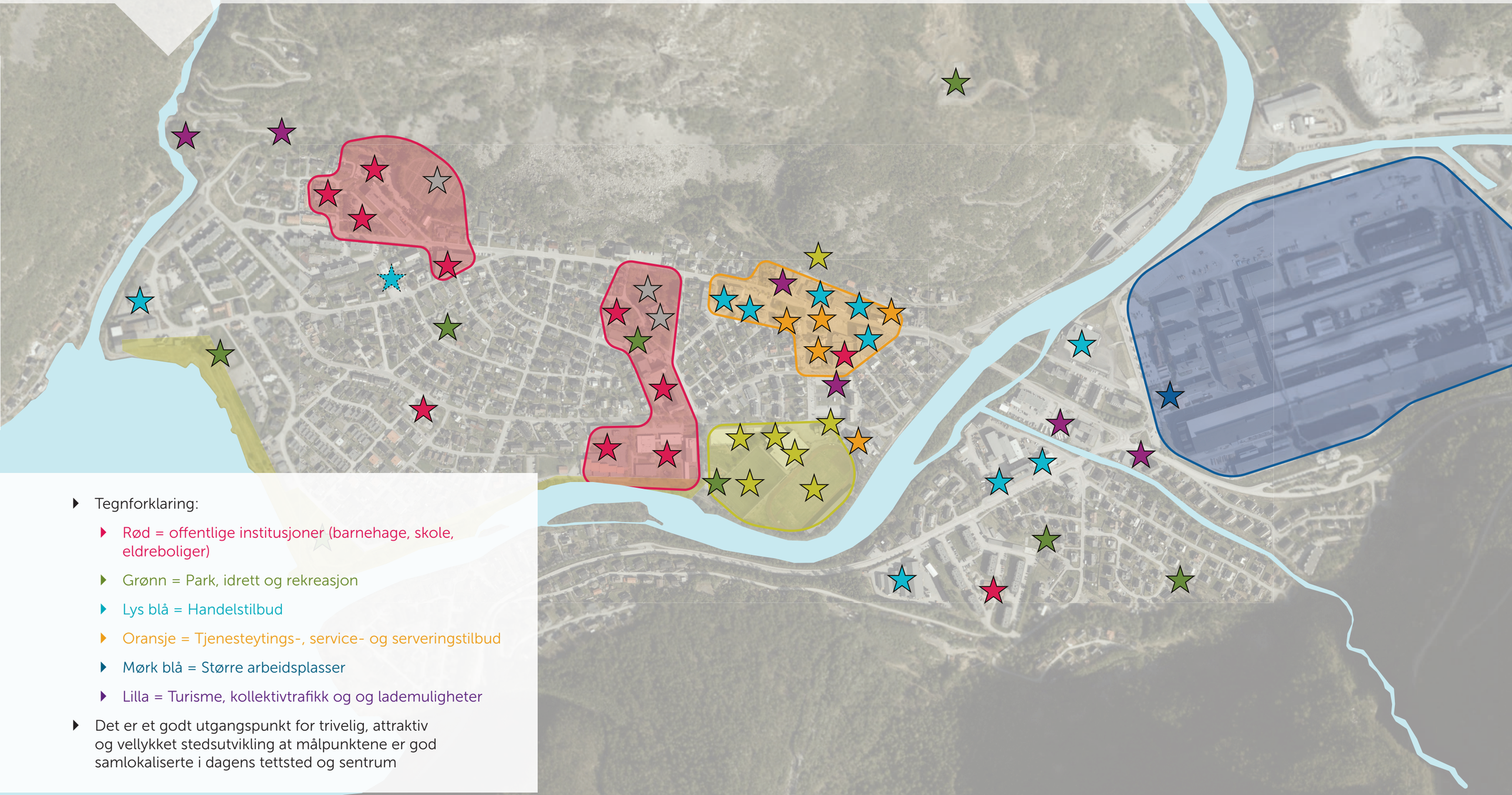
- Det er gode parkeringsmuligheter i tettstedet, og kapasiteten synes å være høyere enn etterspørselen, selv i en situasjon der mange av de som bor i kort gang- og sykkelavstand fra sentrum bruker bilen til daglige gjøremål i tettstedet
- Det burde være mulig med en reduksjon i den samlede parkeringskapasiteten i sentrumskjernen, særlig på selve torget
- Etterspørselen etter parkering er desidert størst i turistsesongen, og det kan tenkes at enkelte p-arealer kan benyttes som parkering i turistsesongen, men ha en annen bruk ellers på året
- Det er prinsipielt viktig at turister finner enkelt frem til parkering med tilstrekkelig kapasitet og lademuligheter
- Hvis man innfører betalingsparkering (utover f.eks. 2t), hva vil det ha å si for belegget og mulighet for å redusere areal til parkering?
- Parkeringshåndheving: Kan man ha et system hvor man kun får en påminnelse/advarsel 1-2 ganger før man får bot 3. gang.
- I det videre arbeidet bør det vurderes om det er behov for en grundigere trafikk- og parkeringsbehovsanalyse som grunnlag for reguleringsarbeidet
- Potensialet for en bobilparkering nede ved elva med muligheter for tømming av septik, toalett og dusj bør vurderes.

Vareleveringstraséer (Blå = eksisterende | Rød = mulighetsrom)



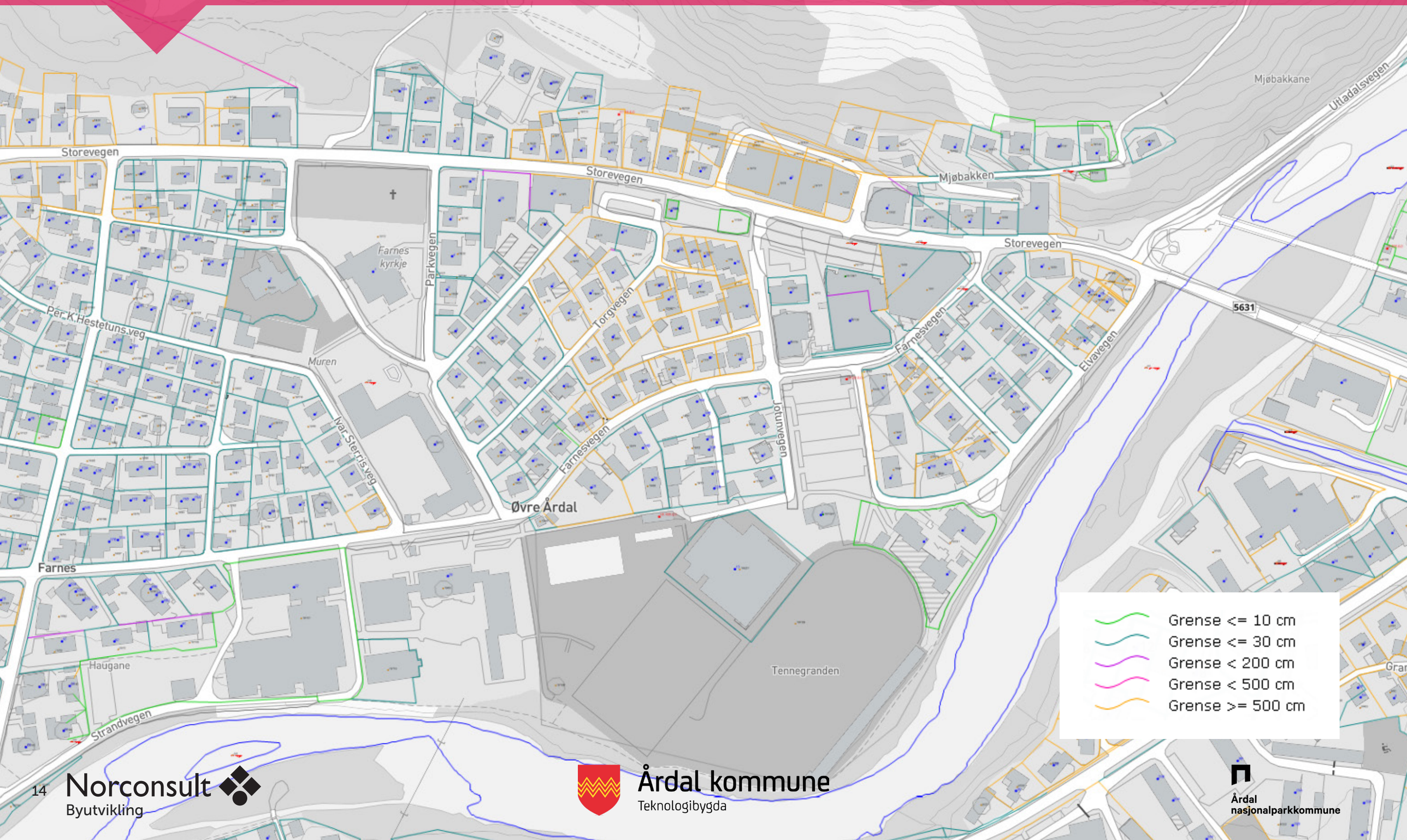
- Dagens vareleveringstraséer er i hovedsak velfungerende, og dekker dagens behov uten store arealkonflikter
- Unntaket er vareleveringen til Storevegen 26, som medfører utfordringer og konflikter knyttet til bomiljøkvalitetene i Fridtjof Nansens veg
  - Det er snakk om anslagsvis 3 daglige vareleveranser, som i dagens situasjon må rygge inn/ut av Fridtjof Nansens veg, med dertilhørende støy- og trafikksikkerhetsutfordringer
  - Det finnes flere alternative løsninger og traséer som kan avbøte på disse utfordringene
  - I det videre arbeidet blir det viktig å finne vareleveringsløsninger også for Storevegen 26 som sikrer god tilgang for vareleveranser og samtidig ivaretar trafikksikkerhet og reduserer støybelastningen for beboere i området

Målpunktstruktur



- Tegnforklaring:
  - Rød = offentlige institusjoner (barnehage, skole, eldreboliger)
  - Grønn = Park, idrett og rekreasjon
  - Lys blå = Handelstilbud
  - Oransje = Tjenesteytings-, service- og serveringstilbud
  - Mørk blå = Større arbeidsplasser
  - Lilla = Turisme, kollektivtrafikk og og lademuligheter
- Det er et godt utgangspunkt for trivelig, attraktiv og vellykket stedsutvikling at målpunktene er god samlokaliserte i dagens tettsted og sentrum

Eiendomsgrenser

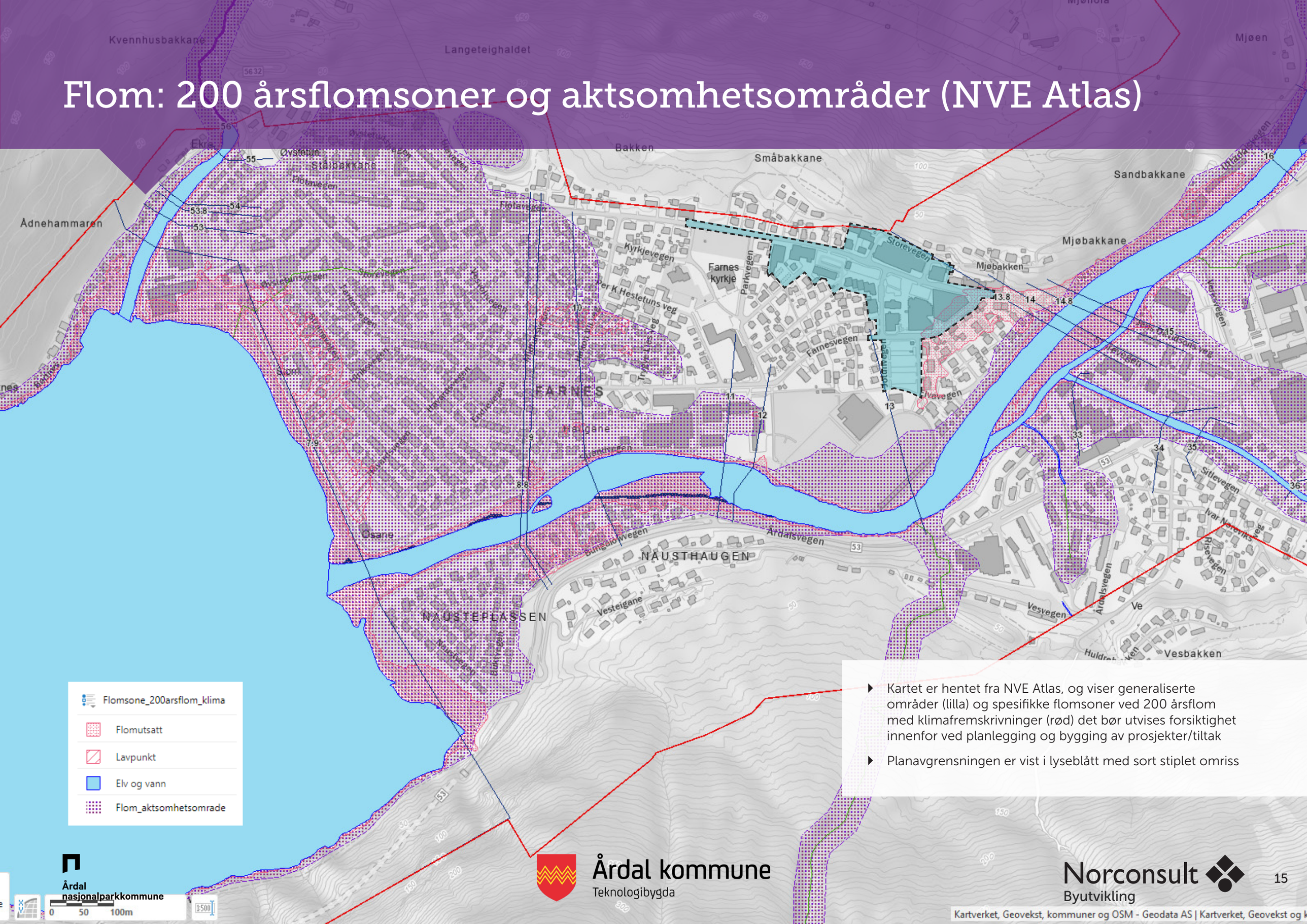


Norconsult
Byutvikling

Årdal kommune
Teknologibygda

Årdal
nasjonalparkkommune

Flom: 200 årsflomsoner og aktsomhetsområder (NVE Atlas)



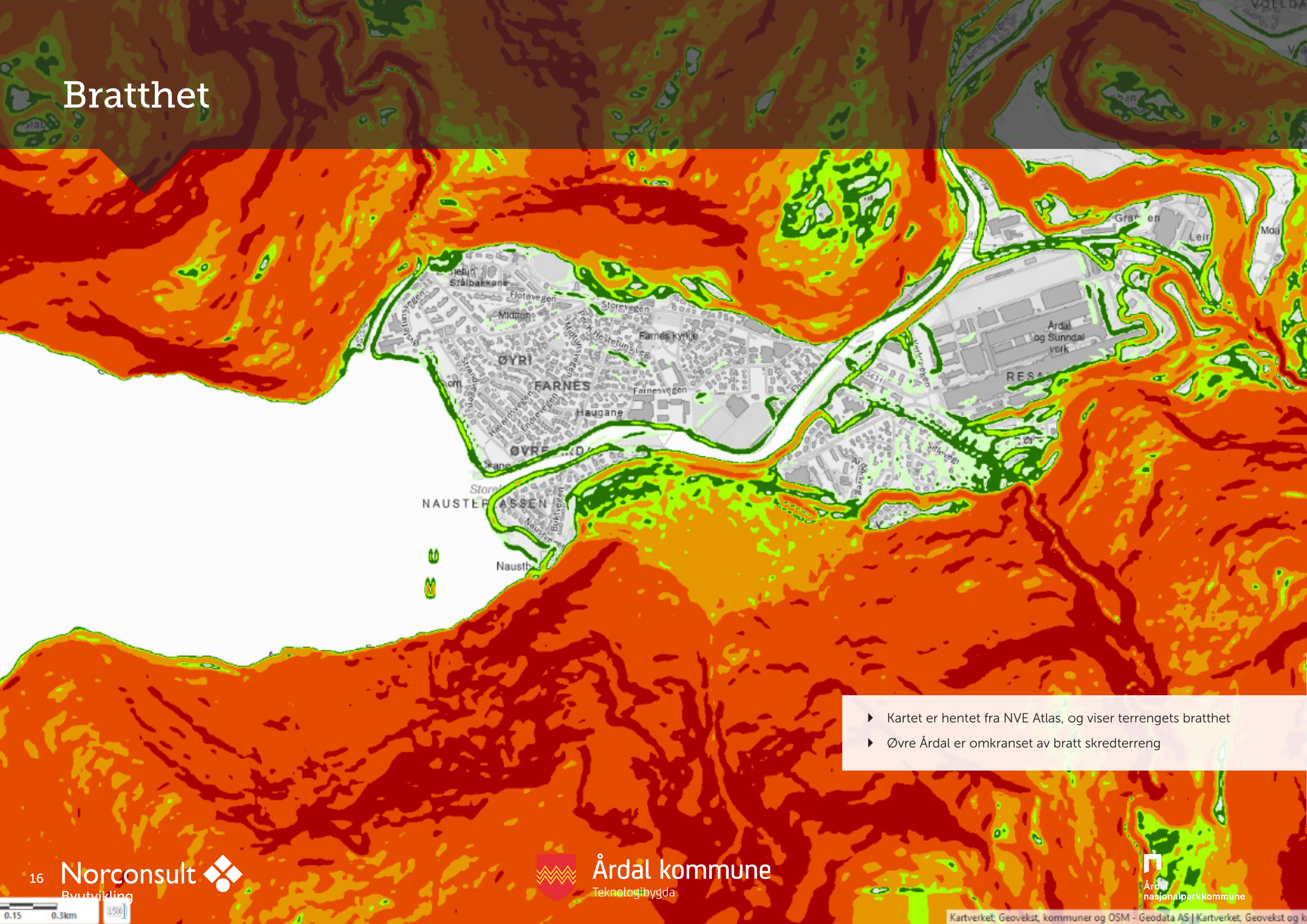
- Kartet er hentet fra NVE Atlas, og viser generaliserte områder (lilla) og spesifikke flomsoner ved 200 årsflom med klimafremskrivninger (rød) det bør utvises forsiktighet innenfor ved planlegging og bygging av prosjekter/tiltak
- Planavgrensningen er vist i lyseblått med sort stiplet omriss

Årdal kommune
Teknologibygda

Norconsult
Byutvikling

Kartverket, Geovekst, kommuner og OSM - Geodata AS | Kartverket, Geovekst og k

Bratthet



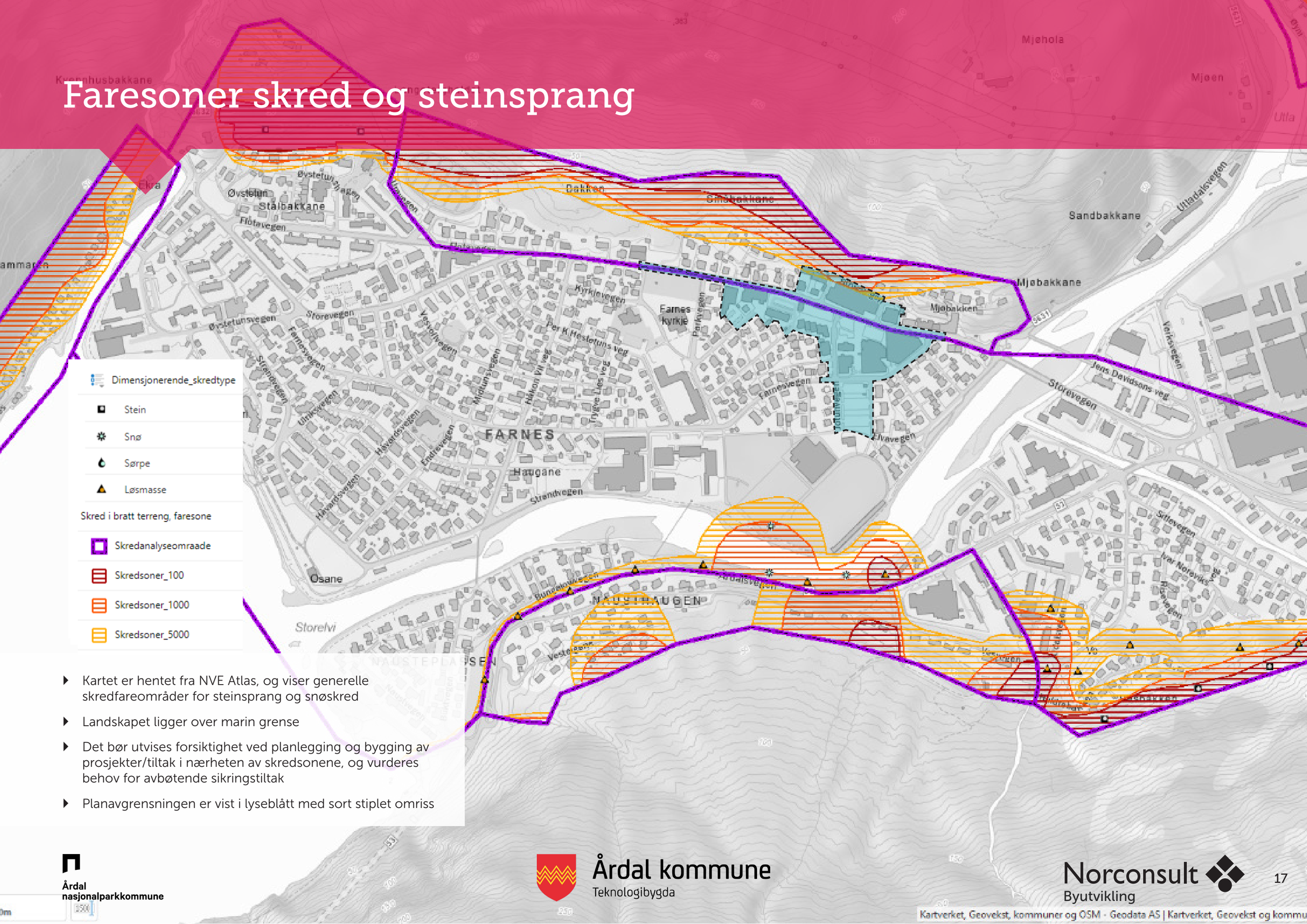
- Kartet er hentet fra NVE Atlas, og viser terrengets bratthet
- Øvre Årdal er omkranset av bratt skredterreng

Norconsult
Byutvikling

Årdal kommune
Teknologibygda

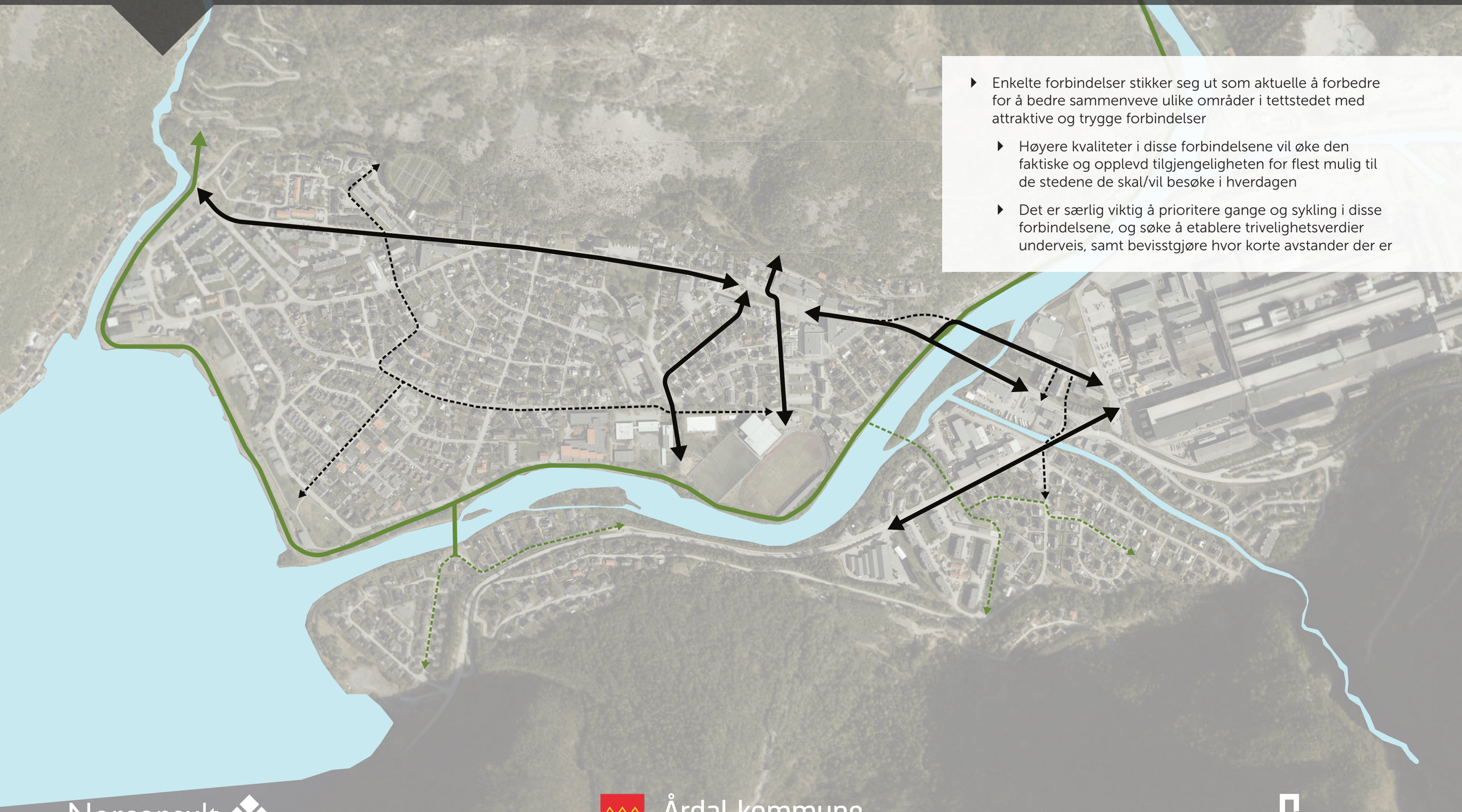
Årdal nasjonalparkkommune

Faresoner skred og steinsprang



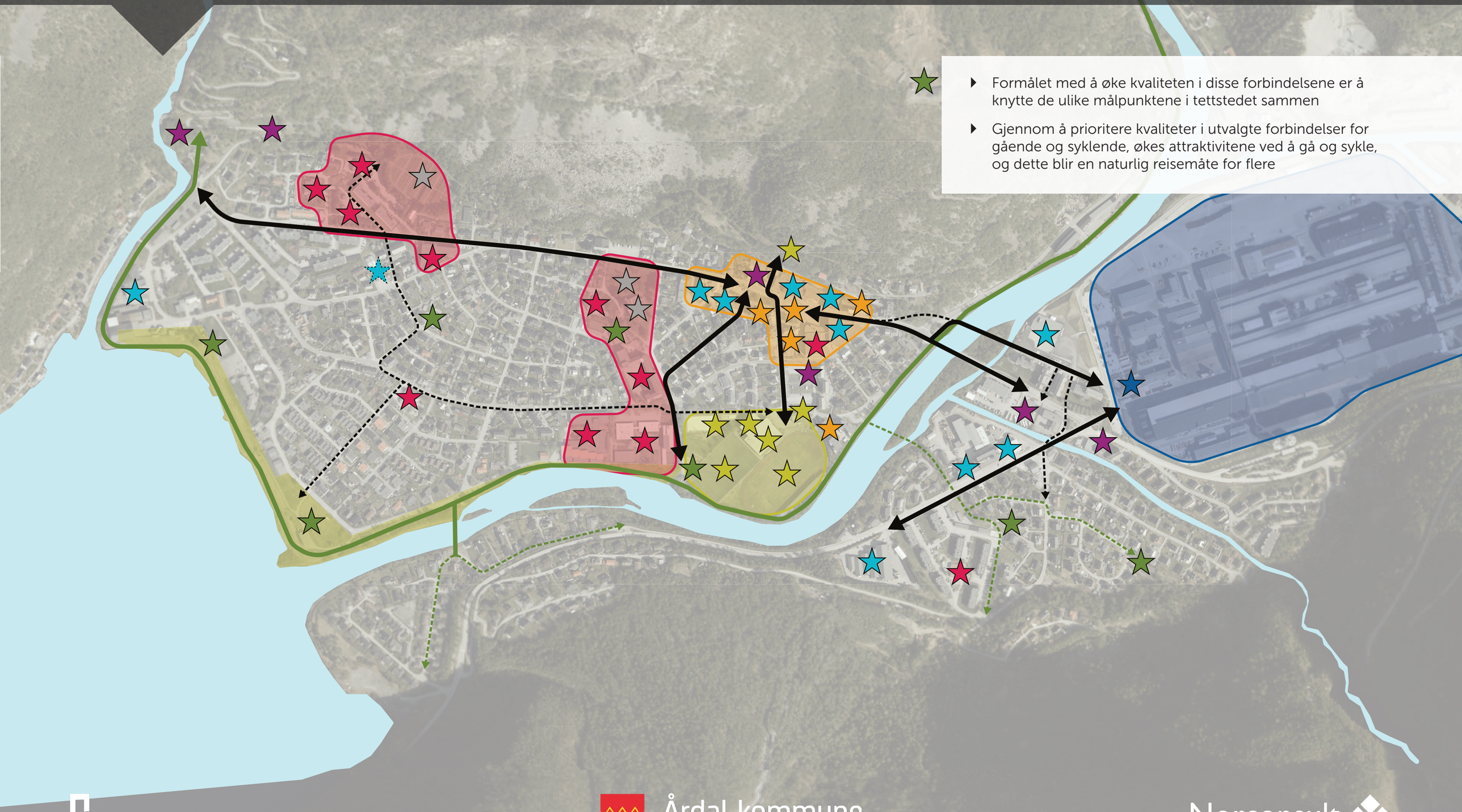
- Kartet er hentet fra NVE Atlas, og viser generelle skredfareområder for steinsprang og snøskred
- Landskapet ligger over marin grense
- Det bør utvises forsiktighet ved planlegging og bygging av prosjekter/tiltak i nærheten av skredsonene, og vurderes behov for avbøtende sikringstiltak
- Planavgrensningen er vist i lyseblått med sort stiplet omriss

Foreløpige tanker om viktige forbindelser og missing links...



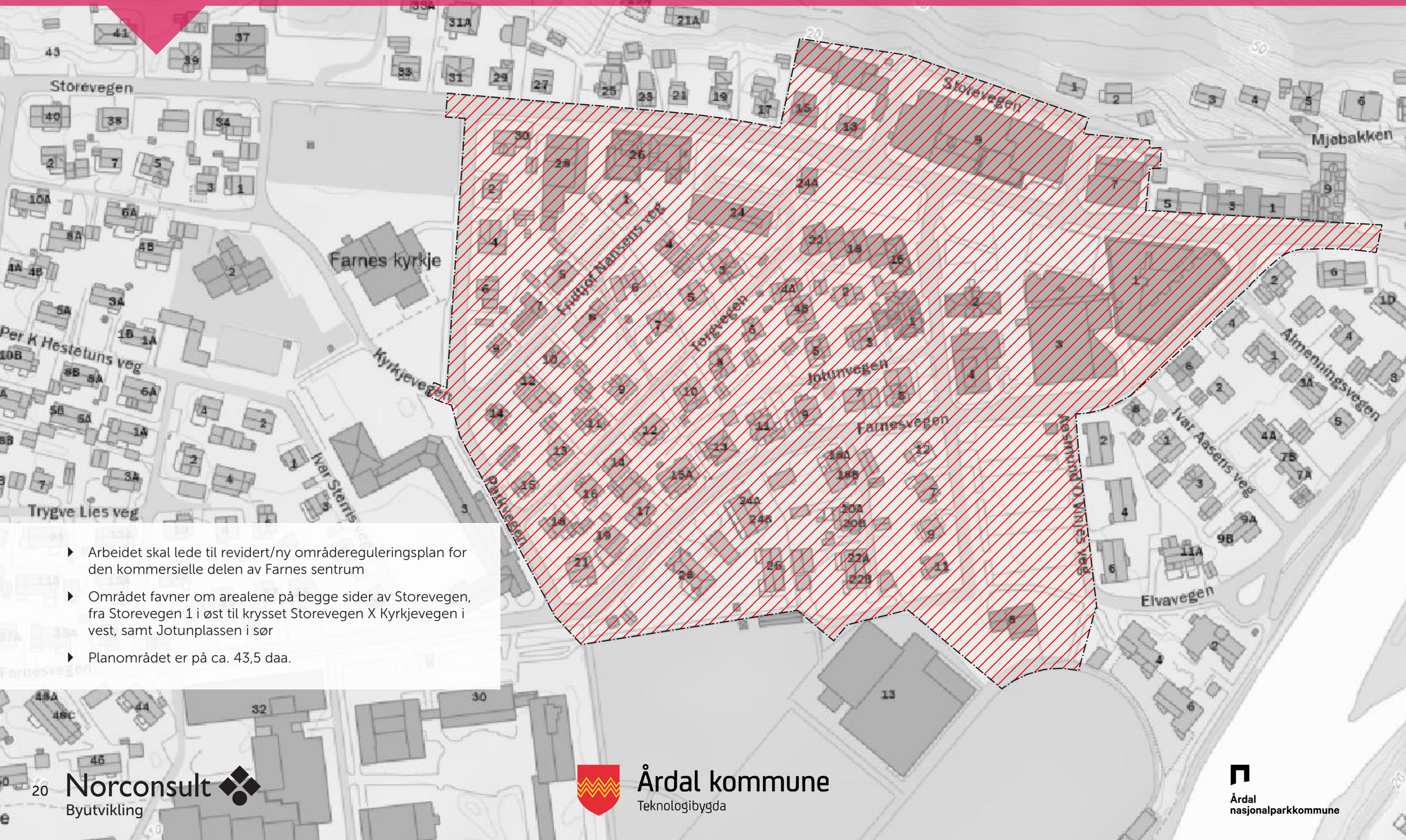
- Enkelte forbindelser stikker seg ut som aktuelle å forbedre for å bedre sammenveve ulike områder i tettstedet med attraktive og trygge forbindelser
  - Høyere kvaliteter i disse forbindelsene vil øke den faktiske og opplevd tilgjengeligheten for flest mulig til de stedene de skal/vil besøke i hverdagen
  - Det er særlig viktig å prioritere gange og sykling i disse forbindelsene, og søke å etablere trivelighetsverdier underveis, samt bevisstgjøre hvor korte avstander der er

...og hvordan forbindelsene knytter sammen målpunktområder



- Formålet med å øke kvaliteten i disse forbindelsene er å knytte de ulike målpunktene i tettstedet sammen
- Gjennom å prioritere kvaliteter i utvalgte forbindelser for gående og syklende, økes attraktivitene ved å gå og sykle, og dette blir en naturlig reisemåte for flere

Planavgrensning



- Arbeidet skal lede til revidert/ny områdereguleringsplan for den kommersielle delen av Farnes sentrum
- Området favner om arealene på begge sider av Storevegen, fra Storevegen 1 i øst til krysset Storevegen X Kyrkjevegen i vest, samt Jotunplassen i sør
- Planområdet er på ca. 43,5 daa.

Norconsult
Byutvikling

Årdal kommune
Teknologibygda

Årdal
nasjonalparkkommune

Oppsummering viktige funn i analysen

Gatenettet

- Vei- og gatestrukten i tettstedet er oversiktlig og i hovedsak godt utformet og tilpasset trafikkmengden
- Gatenettet har en fin hierarkisk utforming, hvor særlig de mindre boliggatene mellom de litt større samlegatene er flott utformet og gir gode bokvaliteter i boligområdene
- Det er et potensial for bedre tilrettelegging for gående og syklende

Torg / sentrumskjernen

- Dagens sentrumskjerne er godt definert og avgrenset av eksisterende sentrumsbebyggelse, og tilbyr et flott og ganske komplett handels-, nærings- og serveringstilbud
- Selve torgflaten mellom sentrumbebyggelsen er sterkt påvirket av de omfattende parkeringsarealene på byromsarealene i sentrumskjernen
- En reduksjon av antall parkeringsplasser muliggjør tilrettelegging for flere brukergrupper på torget.

Flomfare

- Det bør utvises forsiktighet ved planlegging og bygging av prosjekter/tiltak i nærheten av flomsonene, og vurderes behov for avbøtende sikringstiltak

Parkeringstilbud

- Det er gode parkeringsmuligheter i tettstedet, og kapasiteten synes å være høyere enn etterspørselen deler av året. Mange bruker bilen selv om de bor i kort gang- og sykkelavstand fra sentrum
- Det fremstår plausibelt å se for seg en reduksjon i den samlede parkeringskapasiteten i sentrumskjernen, særlig på selve torget

Målpunktstruktur

- Det er et godt utgangspunkt for trivelig, attraktiv og vellykket stedsutvikling at målpunktene er god samlokaliserte i dagens tettsted og sentrum
- Det er korte avstander mellom målpunktene, noe som gir et potensial for mer gange og bruk av sykkel.

Vareleveringstraséer

- Dagens vareleveringstraséer er i hovedsak velfungerende, og dekker dagens behov uten store arealkonflikter
- Unntaket er vareleveringen til Storevegen 26, som medfører utfordringer og konflikter knyttet til trafikksikkerhet og bomiljøkvalitetene i Fridtjof Nansens veg

Forbindelser for gående og syklende

- Enkelte forbindelser stikker seg ut som aktuelle å forbedre for å bedre sammenveve ulike områder i tettstedet med attraktive og trygge forbindelser
- Gjennom å prioritere kvaliteter i utvalgte forbindelser for gående og syklende, økes attraktivitene ved å gå og sykle, og dette kan bli en naturlig reisemåte for flere

Naturfarer

- Det bør utvises forsiktighet ved planlegging og bygging av prosjekter/tiltak i nærheten av skredsonene, og vurderes behov for avbøtende sikringstiltak
- Randsonene av planområdet kan bli påvirket av ras/steinsprang i nord og av flom i øst

Planavgrensning

- Arbeidet skal lede til revidert/ny områdereguleringsplan for den kommersielle delen av Farnes sentrum
- Området favner om arealene på begge sider av Storevegen, fra Storevegen 1 i øst til krysset Storevegen X Kyrkjevegen i vest, samt Jotunplassen i sør
- Planområdet er på ca. 43,5 daa.

Drivkrefter for utvikling

Kommunen vil i årene fremover være utsatt for mange drivkrefter som trekker utviklingen i ulike retninger.

Vi vurderer følgende faktorer som de viktigste å vurdere i det videre arbeidet med kommuneplanens arealdel og områdeplan for Farnes:

- ***Befolkningsutviklingen*** *– Endring i antall innbyggere, aldersfordeling, inntekt og helsetilstand m.m. vil være avgjørende både for kommunens økonomi og behovet for helse- og sosiale tjenester som kommunen må levere. Det er særlig manglende vekst i befolkningen og «eldrebølgen» som er tydeligst i de framskrivingene som er gjort. En aldrende befolkning vil ha andre ønsker og muligheter for transport. Avhengig av hvordan teknologien utvikler seg kan det bli en økende gruppe eldre som ikke får lov til å kjøre bil. Det vil ha konsekvenser både for dem selv, og for hvilket servicenivå kommunen må legge til rette for.*

- ***Næringsutviklingen*** *– Både tilgangen på arbeidsplasser og arbeidstakere er en usikkerhetsfaktor i kommunens planlegging. Med en stor arbeidsgiver (ved siden av kommunen selv) er kommunen godt rustet, men det vil være behov for å utvide tilbudet av arbeidsplasser, særlig dersom det er ønskelig å tiltrekke seg unge par til kommunen. Da må begge kunne finne en egnet jobb. For arbeidsgiverne i kommunen vil det være behov for arbeidskraft som er etterspurt. Det vil gi en ekstra utfordring i å trekke nødvendige arbeidstakere til kommunen. Mulighet for inn- og utpendling vil være viktig for å kunne tilby attraktive arbeidsplasser.*

- ***Transportteknologien*** *– Økt antall elektriske kjøretøy vil kreve ny infrastruktur i form av ladepunkter. Selvkjørende kjøretøy kan gi et tilbud til de som ikke har, eller ønsker å investere i, eget kjøretøy. Utviklingen av teknologien i biler kan også bidra til at eldre kan kjøre bil lenger gjennom støtte for kognitive begrensninger. Ny og mer avansert teknologi vil gi behov for oppgradering av kompetanse og utstyr for vedlikehold og reparasjoner. Det kan bli en begrensende faktor dersom lokale firmaer ikke investerer i nødvendig kompetanse og utstyr.*

- ***Økonomi*** *– I regjeringens perspektiv melding legges det til grunn at både den private og offentlige økonomien vil bli trangere i ti-årene fremover etter hvert som oljealderen går mot en slutt. Det kan føre til begrensninger i evnen og viljen til å investere i ny infrastruktur og teknologi. Bygging av nye prosjekter vil bli mer begrenset enn tidligere og det vil være et økende behov for å benytte eksisterende infrastruktur lenger gjennom vedlikehold og oppgraderinger. For privathusholdningene forventes det at forskjellene blir større, og at et økende antall familier vil ha dårlig råd.*

- ***Miljøfaktorer*** *– Klimaendringene og behovet for å redusere miljøpåvirkningene i form av utslipp og arealbruk må forventes å få en økende betydning i 10-årene fremover. Det vil føre til behov for ny kompetanse, metoder og investeringer for å takle klimaendringene som kommer. En mer restriktiv politikk knyttet til arealbruk kan føre til større konflikter mellom kommunalt, regionalt og statlig nivå i arealforvaltningen. For kommunene kan det bety økende behov for transformasjon og fortetting av eksiterende bebygde arealer. Det vil føre til mer komplekse og konfliktfylte planprosesser.*

- ***Politikk*** *– De politiske endringene fremover vil påvirke både kommunens økonomi og handlingsrom, men hvor fort endringene vil komme, og hvilke konkrete føringer de vil gi er vanskelig å forutse. Politikken svinger litt over kortere tidsrom, men i et lenger tidsperspektiv vil tiltak for å sikre en bærekraftig utvikling og å takle klimaendringene gi viktige og strammere føringer for kommunen. Forholdet mellom overordnede føringer og lokale beslutninger vil sannsynligvis også endre seg, selv om prinsippet om at beslutningene skal skje på så lavt politisk nivå som mulig nok fortsatt blir gjeldende.*

- ***Verdier*** *– Verdiene i befolkningen endrer seg over tid og gir føringer for hva befolkningen venter av service, kvaliteter og muligheter i lokalmiljøet. Sentraliseringen vil nok fortsatt være en viktig faktor for hvordan befolkningen forflytter seg for å få utdanning og jobb. For kommunen blir det viktig å følge med på hvilke faktorer som etterspørres, og hvilke tettsteder og kommuner som er de viktigste konkurrentene, og hva de tilbyr.*

Mål for stedsutviklingen

Målene i kommuneplanens samfunnsdel 2022-2030 (vedtatt 16.06.2022) legges til grunn for arbeidet med områdeplanen for Farnes:

Hovudmålet fram mot 2030: «Årdal er eit berekraftig lokalsamfunn med sterke bukvalitetar».

Følgende overordna mål for 2022 – 2030 er spesielt relevante for utviklingen av transportsystemet og tettstedskvalitetene i Farnes:

- *God helse, universell utforming og livskvalitet for alle*
- *Mange og gode møteplassar som bidreg til høg bulyst og samarbeid på tvers i samfunnet*
- *Eit klima-, natur- og miljøvennleg samfunn*

Av delmålene er følgende spesielt relevante for Farnes:

Delmål 1: «Årdal er eit lågutsleppssamfunn der det er lett å leva klima-, natur- og miljøvenleg» er spesielt aktuelt for Farnes.

Det er definert følgende konkretiseringer av målet:

- *Reduserer klimagassutslepp, ureining og støy.*
- *Utviklar ein sirkulærøkonomi med gjenvinning, reparasjon og gjenbruk, der alle kan velja delings- og gjenbruksløysingar i sitt forbruk.*
- *Legg til rette for fossilfri transport, med kollektiv persontransport og gode vilkår for gange og sykkel.*

Målene for Farnes må knyttes til tre forhold:
Den fysiske infrastrukturen (veier, gater, gang- og sykkelveier m.m.), til funksjonene i tettstedet (offentlige arealer som torg og parker, forretninger, arbeidsplasser, sosial service m.m.) og til befolkningen (barn, unge, småbarnsfamilier, eldre m.m.).

Vi mener at det er viktigste å knytte mål til befolkningsgruppene på stedet, og å utlede mål for de to andre faktorene fra hva befolkningen har behov for.

Målene for mobilitet og transport bør knyttes til de befolkningsgruppene som er mest sårbare i forhold til trafikksikkerhet og tilgang til mobilitet, dvs. barn, ungdom og eldre. Disse gruppene krever spesiell tilrettelegging for å få en tilfredsstillende mobilitet som er uavhengig av bilbruk.

Følgende mål bør legges til grunn for arbeidet med områdeplanen for Farnes:

- Barn, ungdom og eldre skal kunne ferdes trygt til fots og på sykkel innenfor planområdet. Der det ikke er mulig eller praktisk å etablere egne anlegg skal farten på biltrafikken settes ned og belysning benyttes til å sikre de gående og syklende.
- Gater, veier og plasser skal utformes som flerbruksområder hvor ulike trafikanter og reisehensikter (arbeidsreiser, skolereiser, sosiale reiser m.m.) skal ivaretas gjennom utforming og styring av de ulike trafikantgruppene.
- Næringstrafikken (håndverkere, varelevering, ansatte og kunder m.m.) skal sikres tilgjengelighet og fremkommelighet i sentrumsområdet, men på en slik måte at fremkommelighet, sikkerhet og stedskvalitetene for andre brukergrupper sikres.
- Det skal legges til rette infrastruktur for lading av elektriske kjøretøy på egnede steder i tettstedet. Infrastrukturen skal tilpasses behovet etter hvert som det utvikler seg.
- Gjennomgangstrafikken skal sikres en tilfredsstillende fremkommelighet, tilgang til parkering og lading på stedets premisser, og slik at grunnlaget for det lokale næringslivet styrkes.
- De ulike brukergruppene skal sikres tilstrekkelig parkering, men slik at parkering ikke dominerer fellesarealene i tettstedet. Lokalisering av langtidsparkering skal være slik at de ikke dominerer opplevelsen av torget.
- God livskvalitet for innbyggerne, befolkningsstabilitet (eller vekst hvis mulig), omgivelser som bidrar til fysisk, sosial og kulturell aktivitet, universell utforming, attraktive offentlige steder m.m.

Kapittel 2:

Prinsipper

- 10-minuttersstedet Øvre Årdal
- Viktige målpunkter/hjertesoner knyttes sammen
- Trivelige forbindelser for alle aldre
- Utviklingsprosjekter
- Sentrumstorget som stedshjerte
- Sentrumspark og grønn akse
- Helhetlig parkeringstilbud
- Turistdestinasjon
- Varelevering
- Trivelige arealer for mennesker

10-minuttersstedet Øvre Årdal

Alle viktige funksjoner i tettstedet skal nås på 10 minutter til fots eller 3 minutter på sykkel, og det skal gjøres attraktivt å gå og sykle

Bygge opp under 10-minutterstedet Øvre Årdal, ved at alle viktige funksjoner legges til eksisterende sentrum og knutepunkter, slik at alle kan nå viktige funksjoner med 10 minutters gange og 3 minutters sykling. Dette er særlig viktig med en aldrende befolkning. Det vil bidra til fysisk aktivitet, som holder oss friske lenger og gir lavere fremtidige helsekostnader. Det gir også mindre utgifter og utslipp fra transport, og mer sosial kontakt på tvers av aldersgrupper.

Det er bra for kroppen, bra for samfunnet, og bra for planeten.

Viktige målpunkter/hjertesoner knyttes sammen

Alle viktige målpunkter og områder knyttes sammen med attraktive gang- og sykkelforbindelser

Knytte sammen de ulike områdene med aktiviteter og kvaliteter, slik som hjertesonene, skolene, idrettsanleggene, eldreboligene, torget og kulturhuset, på en logisk måte som er gå- og sykkelvennlig. Gater, veier og GS-veier utformes slik at barn, ungdom og eldre kan ferdes trygt uten farer, og på en trivelig måte. Universell utforming legges til grunn både i bygninger og uteområder.

Hjertesoner rundt skolene, lekeplassene og barnehagene gjør det sikrere og triveligere for barna å gå eller sykle. Hvis barna blir kjørt, slippes de av på bestemte stopp- og hentesteder utenfor hjertesonen.

Trivelige forbindelser tilrettelagt for folk alle aldresgrupper

Alle utvalgte forbindelser tilrettelegges for folk i alle aldersgrupper

Ta hensyn til at kommunen og tettstedet har en aldrende befolkning ved å gjøre sosiale, kommersielle og kulturelle tilbud tilgjengelige til fots, og samle aktiviteter slik at de fungerer som uformelle møteplasser.

Tettstedets hjertesoner kobles sammen, og trivelige små møteplasser etableres i knute-/krysningspunktene mellom de tilrettelagte forbindelsene.

Prinsipper for utforming:

- Trygghet med god gatebelysning og trafikksikre og innstrammede kryssingspunkter
- God universell utforming med senkede fortauskanter og trillevennlig dekke
- Bredere ensidige fortau istedenfor smale tosidige fortau enkelte steder
- Sykkelparkeringsmuligheter ved hjertesoner
- Én benk og ett tre hver 100. meter (stjernene) gir mulighet til hvile og møteplasser i nabolagene, for alle generasjoner og for folk med alle funksjonsnivåer
- Intuitivt og enkelt å finne frem

Sentrumstorget er hjertet i Øvre Årdal

Mechelen Korenmarkt, Belgia. OKRA landscape architects

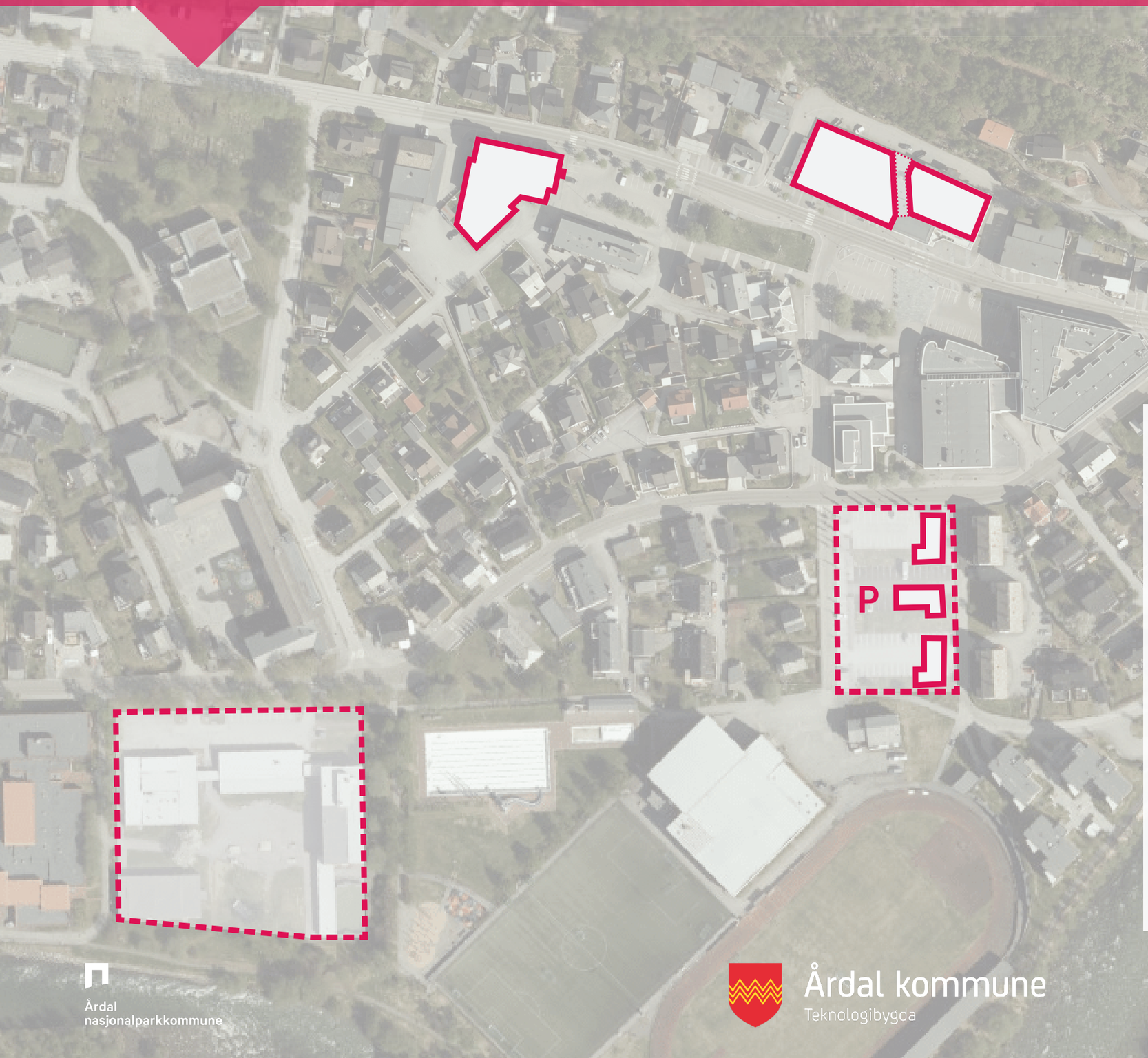
Torget skal være det sentrale møtepunktet i tettstedet. Flest mulig funksjoner skal samles i tilknytning til torget

Utvikle dagens torg til en sosial møteplass som er tilrettelagt for alle alders- og befolkningsgrupper. Sosiale, kulturelle og kommersielle tilbud bør samles rundt torget slik at det blir det naturlige samlingspunktet for befolkningen i tettstedet. Det legges til rette for ytterligere etablering av handel og service i bebyggelsen rundt torget.

Omdisponering av parkering til et mobilitetshus mellom sentrum og Jotunplassen muliggjør prioritering av et større og triveligere oppholdsrom, torg og møteplass for mennesker helt i kjernen av sentrum — med flere benker, flere grønne arealer, mer vegetasjon, bedre overvannshåndtering og en paviljong for kombinert bruk (uteservering, arrangementer, møteplass under tak).

Fleksibel møblering på torgarealene muliggjør flerbruk i ulike årstider, f.eks. med parkering, julemarked eller skøytebane på deler av arealene vinterstid.

Utviklingsprosjekter som bidrar til et helhetlig og trivelig sted



Nye prosjekter skal bidra til økt attraktivitet og om mulig til at aktivitet samles rundt det eksisterende torget

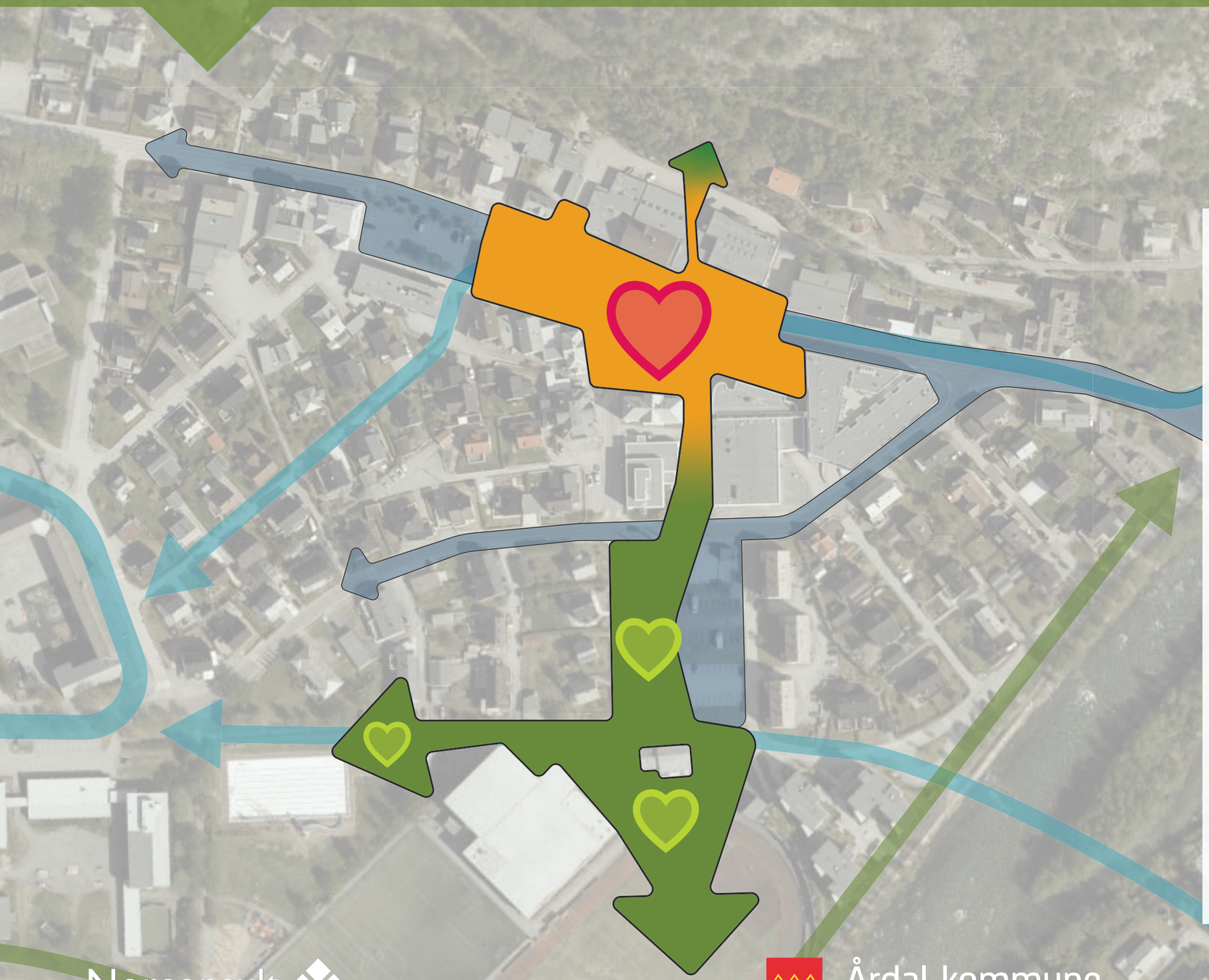
Det er viktig å ivareta og tilrettelegge for at de lokale utviklingsaktørene kan lykkes med sine prosjekter og satsinger. Når de får tilstrekkelige økonomiske rammer i prosjektene sine, kan kommunen forvente og kreve bidrag til oppgradering av fellestiltak og fellesarealer.

Parkeringsplassen mellom sentrum og Jotunplassen foreslås, på lengre sikt, å transformeres til nye boliger og ny sentrumspark på toppen av en underjordisk mobilitetshub.

Det legges til rette for at det kan bygges leiligheter i tilknytning til torgområdet. Det bidrar til bruk og sosial kontroll, og et mer differensiert og helhetlig boligtilbud for alle generasjoner i tettstedet.

Detaljerte anbefalinger knyttet til hvert enkelt utviklingsprosjekt (Storevegen 9, Storevegen 26, mobilitetshubben med sentrumspark og boliger, og ny ungdomsskole) ligger i neste kapittel, på side 48-49.

Ny sentrumspark som bindeledd og ryggrad i en forsterket grønn akse mellom sentrumstorget og idrettsanleggene



Torget og idrettsområdet bindes sammen gjennom en grønn akse

Torget tilrettelegges for opphold, servering og aktivitet. Forbindelsen ned til idrettsanlegget forsterkes for å understreke sammenhenger i tettstedet. Det legges til rette for aktiviteter for flere aldersgrupper (lekeområde, skating, bol, bordtennis etc.). Det legges vekt på aktiviteter som bidrar til sosial kontakt og fysisk aktivitet. Det tas hensyn til årstidene slik at det er tilrettelagt for ulike aktiviteter gjennom året (f.eks. skøyteis om vinteren). Det bør etableres et overdekket areal til bruk når det regner.

Dersom det lar seg gjøre å få økonomi i et underjordisk parkeringsanlegg, muliggjør det etablering av en sentrumspark — en type uteareal det er mangel på i Øvre Årdal.

Deler av den nye sentrumsparken, Jotunplassen eller et av de øvrige grøntarealene i tettstedet kan avsettes til lokal dyrking med nabolagshage og evt. felleshus for deling av matopplevelser med egendyrket mat. Barnehagene, skolene og befolkningen forøvrig inviteres med i driften.

Landskapsmessig og arkitektonisk utforming av knute-/krysningspunktene mellom de ulike forbindelsene, særlig i aksen fra sentrum til idrettsanleggene og på tvers av torget i sentrum, er en viktig oppgave med mange potensielt spennende løsninger som kan skape trivelighet, merverdi og mer logiske forbindelser for innbyggere og besøkende.

Helhetlig parkeringstilbud for ulike behov — i kort gangavstand fra sentrumshjertet

Plassering, utforming og tidsbegrensning på parkering skal nyanseres mtp. brukergrupper. Kortidsparkering lokaliseres nær torget og langtidsparkering lenger borte

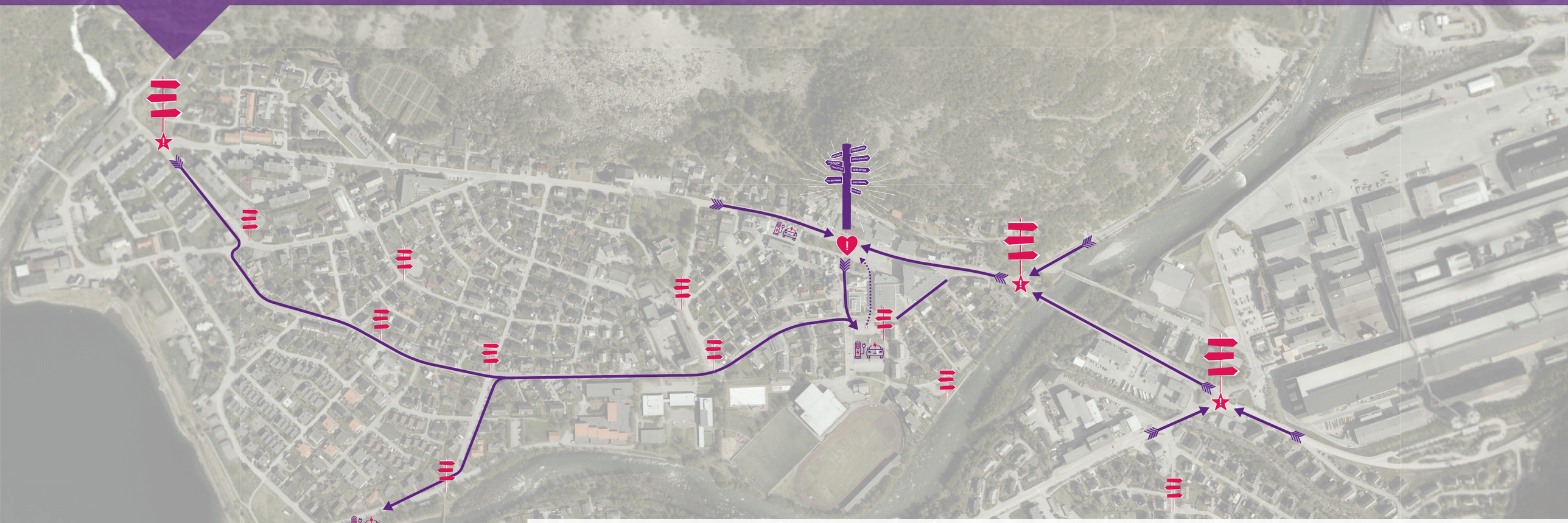
Korttidsparkering inntil 2 timer tillates i begrenset grad på torget. Parkering over lengre tidsrom flyttes til sør for sentrum med tydelige forbindelseslinjer inn til torget og andre viktige knutepunkter i tettstedet. Parkering for ansatte lokaliseres utenfor torget.

Det etableres lademuligheter for elbil både på korttids- og langtidsparkeringsarealene.

Det etableres sykkelparkeringsmuligheter med egnede og trygge sykkelstativer helt inntil dørstokken ved målpunktene.

Betalingsordninger for parkering anbefales, med diffensierte priser sommer/vinter og for ulik varighet. Betalingsordningen må håndheves av enten kommunen selv eller en privat aktør. Inntektene benyttes til drift og vedlikehold, oppgradering av infrastrukten (ladestasjoner, apper, skilting m.m.), samt som fremtidig kapital til et underjordisk parkeringsanlegg sør for sentrum som tiltak på lengre sikt.

Øvre Årdal som turistdestinasjon!
Trivelige omgivelser, turistskilting og lademuligheter



Skilting og annen informasjon skal bidra til at turister og andre besøkende lett kan finne frem til tilbud i tettstedet

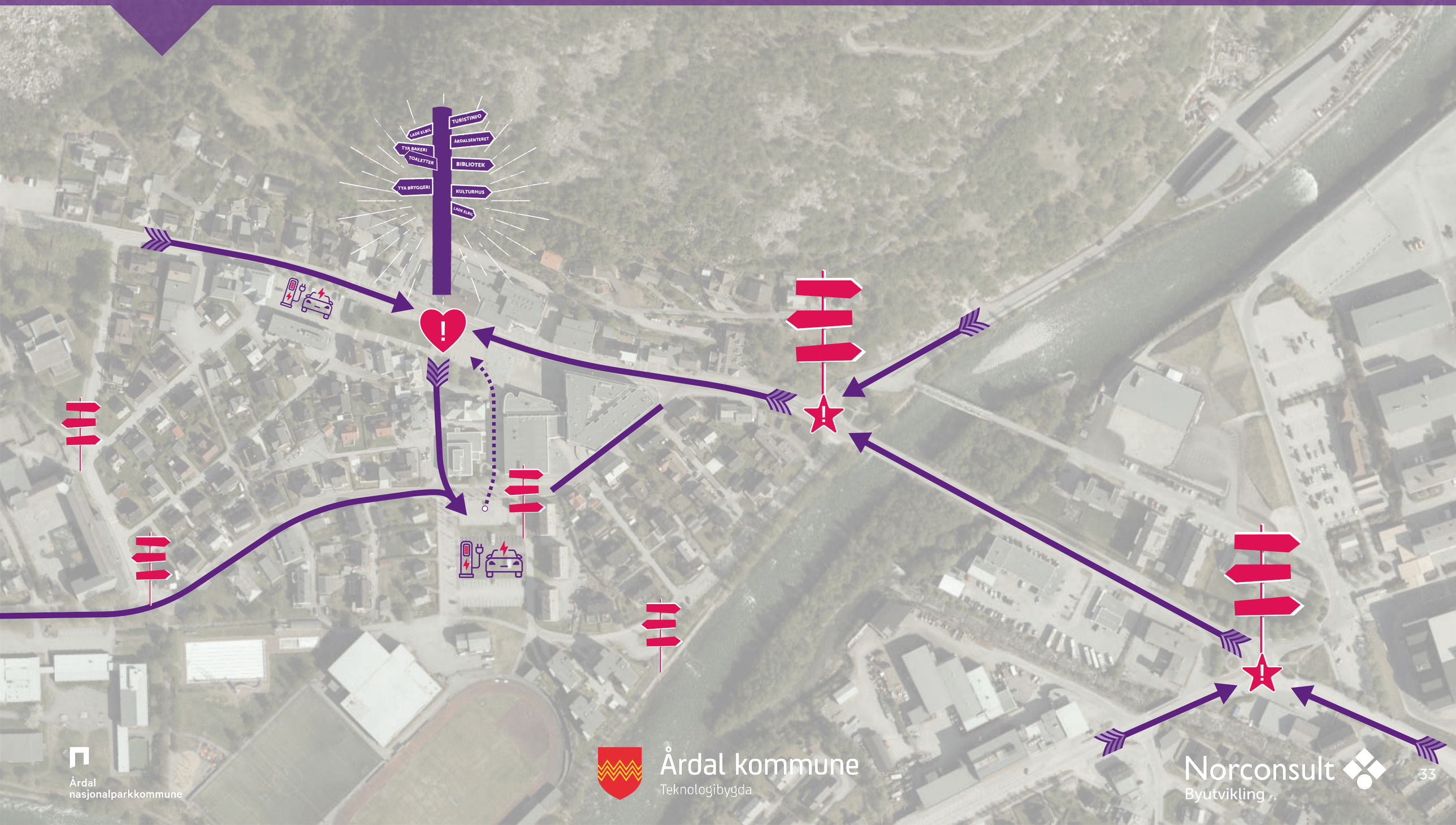
Forbipasserende turister skal møtes av et rikt, mangfoldig og trivelig handels- og serveringstilbud, og rekreasjonstilbud, samt parkerings- og lademuligheter som er enkle å finne frem til i nærheten av sentrum.

Det etableres en egen flerspråklig turistskilting med attraktivt og identitetsskapende design og fargebruk, som leder vei til typiske turistmålpunkter og parkerings- og lademulighetene.

Bedre skilting/oppmerking langs utvalgte forbindelser i tettstedet hjelper også de faste innbyggerne å innse hvor korte gang- og sykkelavstander det er fra der de er til sentrum og andre målpunkter. *"Jøss, er det bare 4 minutter å gå til butikken herfra!?"*

Ved alle kryss der turister møter Øvre Årdal fra tilstøtende veier (Tindevegen, Utladalsvegen, Årdalsvegen og på selve torget i sentrum) anbefales det en ekstra tydelig turistskilting.

Turister som passerer skal møtes av et trivelig sentrumstorg — og de skal enkelt finne veien til parkering og lademuligheter

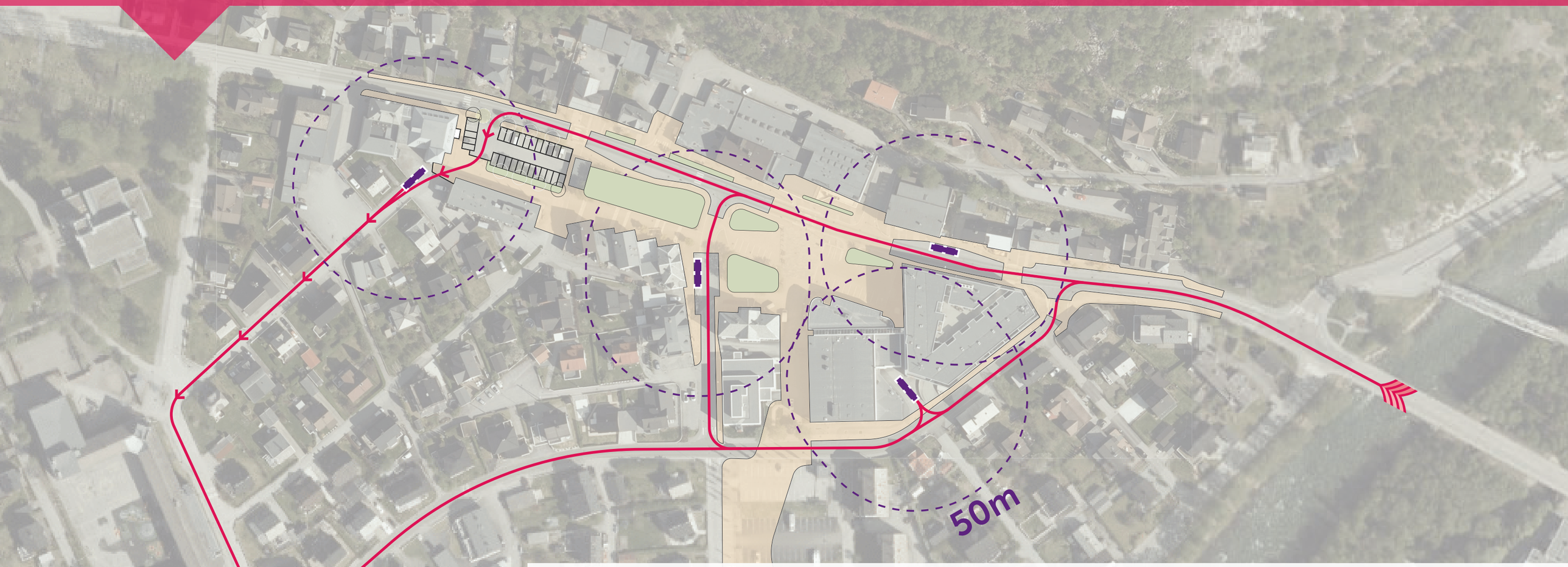


Årdal nasjonalparkkommune

Årdal kommune
Teknologibygda

Norconsult
Byutvikling

Vareleveringsruter som reduserer belastningen for naboer, og minimerer rygging og utfordrende manøvrering



Negative virkninger av varelevering skal minimieres for omkringliggende boliger, gående og syklende

Det legges til rette for 4 oppstillingsplasser for 12 meter lange lastebiler jevnt spredt rundt sentrumstorget, som dekker hele sentrums behov for varelevering.

Ved Storevegen 26 anbefales det noen mindre justeringer på innkjøringen til P-plassen, slik at lastebiler kan kjøre inn fra Storevegen og i en enveisregulert sløyfe nedover Fridtjof Nansens veg. Passasjen mellom Storevegen 26 og 24 sperres for annen trafikk med hev-senk-pullerter. Dette halvverer belastningen for naboene, og eliminerer behovet for rygging og kjøring i gågaten.

Renovasjon anbefales håndtert i de samme traséene, men med mulighet for kortvarige stopp på flere steder.

Mer omfangsrike og trivelige arealer for mennesker i sentrum

Illustrasjonen er kun et eksempel på mulig arealdisponering, og er ikke å anse som en fullverdig illustrasjonsplan

Årdal nasjonalparkkommune

Årdal kommune
Teknologibygda

Torget og aksen ned til idrettsområdet skal gis en utforming som bidrar til lengre opphold og mer aktivitet for alle aldersgrupper

Dagens kjøremønster opprettholdes, samtidig som torgarealet i sentrum utvides og endrer utforming, møblering og materialbruk på dekket. På den måten tydeliggjøres det at mennesker som oppholder seg, går og sykler er sterkt prioriterte i området og ved alle kryssingspunkter. Opphevede arealer, bygulvets materialitet og skilting som gatetun eller shared space, tydeliggjør at biler ferdes på menneskenes premisser, noe som vil insentivere lavere hastighet og mindre kjøring, som videre reduserer støy- og trafikkbelastningen.

Gågaten utvides og gjøres sammenhengende fra øst til vest, og bygulvet sammenveves på tvers av deler av Storevegen fra nord til sør. Særlig "solsiden" på nordsiden av Storevegen blir triveligere og bedre integrert med resten av sentrum.

Etablering av en offentlig paviljong for flerbruk, med strøm og vann, tilrettelagt for sosiale, kulturelle og kommersielle aktiviteter. Den kobles til et fleksibelt utendørs torg med fleksibel møblering med mulighet for markedsboder/-dager, benker, arrangementer og uformelle møteplasser. Butikker og serveringssteder kan bruke deler av torgarealene og fasilitetene.

Utformingen av gatene og torget tilrettelegger for håndtering av overvann på en sikker og attraktiv måte (bruk av regnbed m.m.). Tiltak for å håndtere overvann utformes med bruk av vegetasjon og en utforming som legger til rette for lek (åpen vannhåndtering m.m.) og ulike hensyn sommer/vinter.

Oppgraderingstiltak gjennomføres i faser, med bruk av midlertidige test-perioder hvor befolkningen får mulighet til å komme med innspill før endelig utforming etableres. Dette gir økt engasjement og gir mulighet til å etablere gode løsninger som fungerer over tid, og som har forankring i lokale behov.

Torgets utforming bør være fleksibel, for å muliggjøre ulik bruk i ulike sesonger, i tillegg til videreutvikling over tid.

Summen av alle prinsippene er et trivelig og attraktivt torg i sentrum — juvelen og det pulserende hjertet i Øvre Årdal —til glede for innbyggere, for handlende og for besøkende.

Norconsult
Byutvikling

Eksempler på menneskevennlige torg / gatetun hvor bilen er på besøk hos de myke trafikantene

Mechelen Korenmarkt, Belgia | *OKRA landscape architects*

Storgata Stange, Norge | *Norconsult Hamar*

Norconsult
Byutvikling

Årdal kommune
Teknologibygda

Årdal
nasjonalparkkommune

Grønnegade byrum, Odense, Danmark | *MASU Planning*

New Road, Brighton, England | *GEHL Architects*

New Main Entrance University of Seoul, Seoul, Sør-Korea | *UTAA*

Hvordan skape et trivelig, trygt og inkluderende sentrumtorg?

Hvordan skape liv på et mindre sted?

Det krever mer innsats å skape liv på et sted med mindre tetthet av mennesker og med et klima som er kaldere. Nøkkelfaktorene for å skape liv på et lite sted er følgende:

- **Dekke folks grunnleggende behov**
  Det norske klimaet blir kaldt og mørk på vinterhalvåret og det er derfor viktig å tilrettelegge for aktiviteter innendørs så vell som utendørs og bruke mikroklima, sol og le for å skape et trivelig selv en vinternatt. Gjennom å dekke behovene til folk vil det muliggjøre at folk ønsker å bli og bruke stedet mer.

- **Styre flyten av folk til prioriterte ruter**
  En annen viktig faktor for å skape liv er folkemasse. Det viktig å få samlet flest mulig folk på ett sted gjennom å konsentrere flyten av folk til enkelte ruter, gater og plasser, slik at stedet virker livilig og aktivt. Her er det også viktig å tenkte på skala og at den menensklige skalen er styrend for å skape et sosialt og moderat sted samtidig som at det vil styrke opplevelsen av trygghet og komfort.

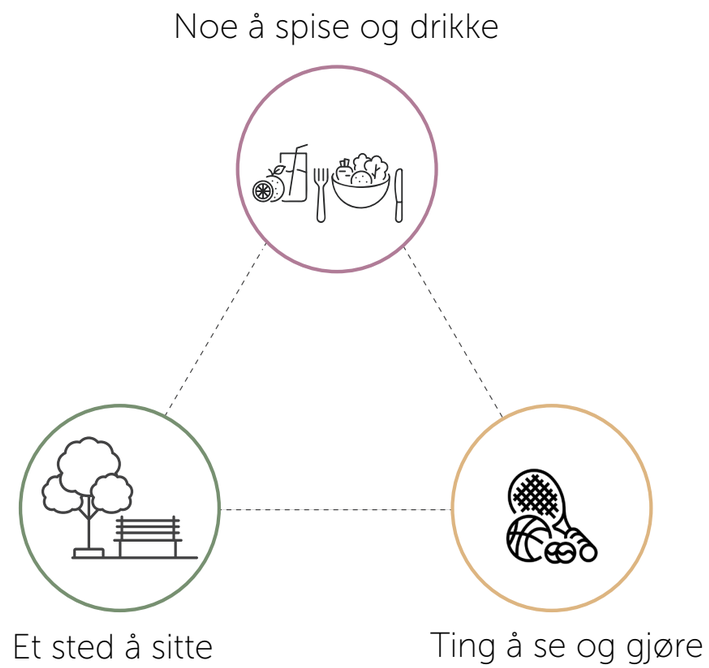
- **En blanding av funksjoner og brukere**
  En blanding av funksjoner, folk, aldre, lokale og turister er med på å skape et trivelig og aktivt sted.. En slik blanding gir mulgihet for at mange ulike ting skjer samtidig og gjennom hele døgnet og året. Myke kanter mellom funskjoner i bygg og gaten eller plasser er nøkkelen til å aktivere et sted. Myke kanter er med på å skape et levende miljø gjennom å dra funskjoner ut på gatenivå.

Hvordan utvikle torget til en sosial møteplass?

En lokasjon med de tre elementene mat og drikke, et sted å sitte og ting å se og gjøre, er et sted som tiltrekker seg folk. Midlertidige prosjekter kan også være med på å skape sted, rom eller destinasjon, samtidig som de er med på å aktivere stedet og lage nye synergier og samarbeid.

Et trivelig sted inneholder følgende tre elemneter:

- Gode og komfortable sittemuligheter tilrettelagt for personer i alle aldre og med for personer i alle aldre og funskjonsevne.
- Tilgang til mat, drikke og snacks
- Aktivieter og attraksjoner som tiltrekker folk og som gir dem lyst til å komme tilbake. The power of 10 er en model som sier at for å skape et trivelig sted tilsier at det bør være 10 aktiviteter på et sted.



"Placemaking"-triangulering:
De tre elementene som må være til stede for å tiltrekke folk.

Kilde: Future Place Leadership, LINK arkitektur og Stiftelsen Tryggare Sverige, forfattere og deltagende organisasjoner i "Placemaking"

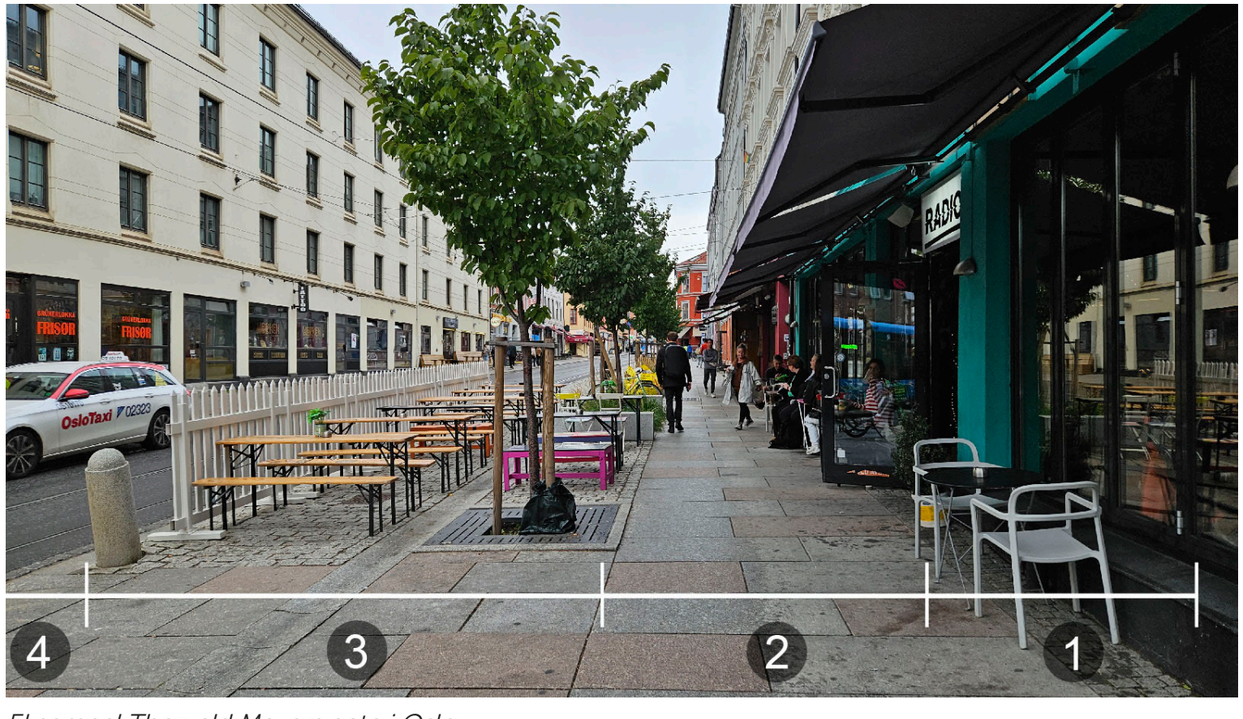
Hvordan fortauets soner kan brukes til å skape et trivelig sentrum i Farnes

1. **Veggsonen:** fungerer som en forlengelse eller avstikker fra tilstøtende bygning og dens bruk. Det er enten til skilting, utstilling av varer eller uteserveringen til en kafé eller restaurant. Det er anbefalt å ha minimum 2 meter bred veggsone langs gater hvor det er kommersiell detaljhandel og tjenester.

2. **Ferdselssonen:** gir et offentlig tilgjengelig areal der folk kan ferdes uhindret. Denne sonen sikrer en trygg og komfortabel gangopplevelse og bør være minimum 2 meter. Ved høye fotgjengervolumer og tilgjengelig areal bør denne bredden på sonen økes etter behov.

3. **Møbleringssonen:** Er definert som delen av gaten mellom mellom kantsteinssonen og ferdselssonen. Sonen kan være et areal for opphold eller inneholde vegetasjon eller åpne overvannsløsninger. Møbleringssonen kan for eksempel bli benyttet til benker, avfallsbeholdere, uteservering, trær, busker, regnbed, overvannsløsninger, sykkelparkering, lehus, skilt og belysning. Bredden på møbleringssonen vil variere basert på behov, men bør være minimum 1,2 m bred.

4. **Kantsteinsonen:** Det er området som ligger mellom møbleringssone og kjørebane. Denne sonen kan inneholde en rekke forskjellige elementer, inkludert kantstein og kantsteinsforlengelser, skilt og lyktestolper. Minimumsbredden på sonen er 0,5 meter og må utvides ved plassering av elementer.



Eksempel Thorvald Mayers gate i Oslo:
Utforming av fortauets soner for å skape trivelige, trygge og inkluderende steder

Kapittel 3:

Anbefalinger og tiltak

- Mobilitet
- Parkering og lading
- Trivelighetsverdier
- Klimatilpassing og overvann
- Utviklings- og transformasjonsprosjekter

Sammenheng mellom prinsippløsninger og anbefalinger/tiltak

Prinsippløsninger

- 10-minuttersstedet Øvre Årdal
- Viktige målpunkter / hjertesoner knyttes sammen
- Trivelige forbindelser tilrettelagt for alle generasjoner
- Utviklingsprosjekter som bygger et trivelig sted
- Sentrumstorget er i hjertet av Øvre Årdal
- Sentrumspark som bindeledd og ryggrad
- Øvre Årdal som turistdestinasjon!
- Enkel tilgang til parkering og lademuligheter for turister
- Helhetlig parkeringstilbud for ulike behov
- Vareleveringruter som reduserer belastning på naboer
- Mer omfangsrike og trivelige arealer for mennesker i sentrum

Tema

Mobilitet: Gående og syklende / nyttetransport / kjørende

Anbefaling

Miljømessig bærekraft | Sosial bærekraft | Økonomisk bærekraft

Tiltak

- Tiltak kort sikt
- Tiltak lang sikt

Parkering og lading: Bil / sykkel / bobil

Anbefaling

Miljømessig bærekraft | Sosial bærekraft | Økonomisk bærekraft

Tiltak

- Tiltak kort sikt
- Tiltak lang sikt

Trivelighetsverdier: Torg / park / lekeplasser

Anbefaling

Miljømessig bærekraft | Sosial bærekraft | Økonomisk bærekraft

Tiltak

- Tiltak kort sikt
- Tiltak lang sikt

Klimatilpassing og overvann som kvalitet

Anbefaling

Miljømessig bærekraft | Sosial bærekraft | Økonomisk bærekraft

Tiltak

- Tiltak kort sikt
- Tiltak lang sikt

Utviklings og transformasjonprosjekter

Anbefaling

Miljømessig bærekraft | Sosial bærekraft | Økonomisk bærekraft

Tiltak

- Tiltak kort sikt
- Tiltak lang sikt

Mobilitet: Gående og syklende / nyttetransport / kjørende

Ill. Norconsult — **PRIORITERING AV AKTIV MOBILITET**

Generelle anbefalinger:

Legg til rette for gående, syklende og kollektive reisemidler

- Sikre attraktive og trafikksikre ferdselslinjer for gående og syklende inn til og i sentrum
- Redusér fartsgrensen for biltrafikken til 20km/t og etablér shared space/gatetun i sentrumskjernen
- Gjør større deler av torget bilfritt og tilrettelegg for aktiviteter for alle aldersgrupper.
- Legg til rette for sykkelparkering for ulike sykkeltyper i tilknytning til handel, service, arbeidsplasser og kollektivholdeplasser
- Tilrettelegg for parkeringsbehovet knyttet til handel, service og arbeidsplasser

Overordnede bærekraftsmålsetninger

Miljømessig bærekraft

- Redusere klimagassutslipp ved mer gåing og sykling, og overgang til elektriske biler og kollektivtransport
- Redusere mikroplastutslipp ved mindre bilkjøring og dekkslitasje
- Redusere utslipp ved å redusere samlet reisedistanse ved å samle og konsentrere publikumsfunksjoner og målpunkter rundt torget
- Vedlikeholde og videreutvikle eksisterende infrastruktur, for å redusere arealbeslag, investeringsbehov og ressursbruk ifm. nybygging av infrastruktur

Sosial bærekraft

- Redusere utfordringer og belastning av støy-, luft- og annen forurensning
- Sikre attraktiv og trafikksikker adkomst til leke- og rekreasjonsarealene
- Redusert trafikk og hastighet i sentrum øker trivselen i sentrum, og legger bedre til rette for at sentrum blir en møteplass på tvers av generasjoner og sosiale lag
- Økt tilgang til kjøretøy — både delesykler og delebiler — for flere, uavhengig av eget eierskap

Økonomisk bærekraft

- Bedre folkehelse og lavere helsekostnader på sikt ved mer aktiv mobilitet i hverdagen
- Gåing og sykling er billigere for den enkelte enn bilhold og bilkjøring
- Delemobilitet er billigere for den enkelte enn privat eierskap til hvert sitt kjøretøy — både delesykler og delebiler
- Mindre bilkjøring medfører lavere vedlikeholdsbehov og -kostnader på vei- og gatenettet
- Delebilløsningen kan redusere behovet for antall biler i hver husholdning, som betydelig reduserer husholdningskostnadene til mobilitet

Mobilitet: Gående og syklende / nyttetransport / kjørende

Strategi og føringer for ny reguleringsplan

- **Forbindelsesplan** for å konkretisere hvilke målpunkter og hjertesoner i sentrum som skal knyttes bedre sammen og prioriteres for gående og syklende, inkludert en strategi for snarveier fra omkringliggende bolig- og næringsområder
- **Utvikle en felles visjon for torget og sentrum**, i samarbeid med befolkningen og lokale næringsaktører:
  - Utarbeide en mer detaljert illustrasjonsplan for sentrum, som grunnlag for å drøfte og definere avgrensninger i reguleringsplanen mellom veg/gate, gatetun/shared space, parkering, torg, uteservering, paviljong og blågrønne strukturer

- Effektive forhold for nyttetransport på en trafikksikker måte, som har minst mulig negativ påvirkning på boligområder rundt planområder
  - Tilrettelegging for nyttetransport i definerte traséer, i samarbeid og medvirkning med de lokale næringsaktørene og berørte beboere
- Beholde dagens kjøre- og holdeplassmønster for kollektivtransporten

- Dagens kjøremønster opprettholdes, men tilpasse den fysiske utformingen av gatenettet slik at forholdene for gående og syklende bedres.
  - Fartsreduserende tiltak og omregulering av deler av Storevegen og Jotunvegen til gatetun/shared space

Tiltak kort sikt

- **Utarbeide gatebruksplan,** en mer detaljert gatebruksplan/gate- og byromsplan/strategi og plan for gater, byrom og sentrumsutvikling, med prioritering mellom gående, syklende, biltrafikk, varelevering og parkering m.m. i utvalgte gater, byrom og forbindelser
- **Utarbeide veileder for innhold og utforming langs de utvalgte forbindelsene** (standardnivå høy/middels/lav for ulike forbindelsestyper)
- Etablering av sykkelparkering (med høyere sikkerhetsnivå) ved bussholdeplassen på torget
- Etablering av sykkelparkering på utvalgte steder i sentrum og i tettstedet forøvrig. Se egen illustrasjon på side 31, og "Sykkelparkeringsveileder — Prinsipper og veiledning for god sykkelparkering": https://www.stavanger.kommune.no/vei-og-trafikk/stavanger-pa-sykkel/sykkelparkeringsveileder/
- Kjøremønster for nyttetransporten (varelevering og renovasjon) legges om til definerte laste-/lossesoner. Mottakerne informererer leverandørene og renovatørene, og kommunen følger opp at mottakerne og leverandørene etterlever dette.
- Nyttetransporttraséen til Storevegen 26 endres til en enveisregulert sløyfe uten ryggebehov, med regulert kjøring kun for nyttetransport over gågaten i vestre ende av sentrum.
  - Flytting av innkjøring til parkeringsplassen lengst vest i sentrum, for å muliggjøre innkjøring med lastebil på 12 meter, som vist på side 34
  - Passasjen mellom Storevegen 26 og 24 sperres for annen trafikk med hev-senk-pullerter.
- Bedre skilting ved alle innfartsveier til Øvre Årdal, særlig rettet mot turister, reduserer kjøring i Storevegen forbi sentrum, og leder vei til parkerings- og lademuligheter

Tiltak lengre sikt

- Oppgradering av utvalgte forbindelser for gående og syklende i prioritert rekkefølge iht. gatebruksplan, forbindelsesplan og strategi for snarveier — med eksempelvis følgende oppgradering: god gatebelysning og trafikksikre og innstrammede kryssingspunkter, god universell utforming, bredere ensidige fortau istedenfor smale tosidige fortau, flere sykkelparkeringsmuligheter, én benk og ett tre hver 100 meter, og intuitiv orientering
- Ombygging og utvidelse av gågate og torgarealer i sentrum, som utvider arealene for mennesker iht. felles visjon og detaljert illustrasjonsplan
- Etablere bilfrie hjertesoner rundt prioriterte lekeplasser og rekreasjonsarealer forøvrig i tettstedet
- Vurdere bygging av ny gang- og sykkelbro på tvers av elva fra bussholdeplassen i Elvavegen til Årdalsvegen og Vee barnehage og det omkringliggende boligområdet, som snarvei for det boligområdet som har lengst avstand fra sentrum i dag
- Holdeplassutforming på torget beholdes på nåværende plassering, men det vurderes oppgradering av leskur med evt. oppvarming med overskuddsvarme
- **Mobilitetshub:** Bygging av mobilitetshub under bakken mellom sentrum og Jotunplassen, med samlokalisering av flere praktiske gjøremål på ett sted: Selvbetjent hentepunkt av pakker, elbillading, høystandard sykkelparkering, delebilpool og parkering under bakken
- **Fartsreduserende tiltak:**
  Nedsatt fartsgrense til 20km/t i Storevegen og Jotunvegen gjennom sentrum, opphevede torgarealer som flyter over deler av Storevegen og Jotunvegen i sentrum, og kryssinnstramninger/ -innsnevringer

Parkering og lading: Bil / sykkel / bobil

Generelle anbefalinger:

- Tilrettelegg for korttids parkeringsplasser for funksjonshemmede og kunder i komfortabel gangavstand til handel og service
- Maksimalt 10 % av tomt skal benyttes til kunde/korttids parkering på bakkeplan nær hovedinngang eller sentralt torg eller fellesareal. Øvrig parkering for ansatte og kunder skal lokaliseres i gangavstand fra butikker og service, og fortrinnsvis som underjordisk parkering
- Sykkelparkering for ulike typer sykler (elsykler, lastesykler, sparkesykler etc.) etableres flere steder i sentrumskjernen, med kort avstand til forretninger, service og arbeidsplasser.

Ill. Norconsult — **10 PRINSIPPER FOR GOD SYKKELPARKERING**

Overordnede bærekraftsmålsetninger

Miljømessig bærekraft

- Redusere støy og utslipp fra trafikk i sentrumskjernen/ Storevegen, gjennom tydelig skilting til parkeringsanlegg fra innfartspunktene til tettstedet, som leder vei til parkering via Farnesvegen
- Redusere klimagassutslipp fra bilkjøring, ved å bidra til at andelen utslippsfrie kjøretøy øker, gjennom tilrettelegging og økt ladekapasitet på flere steder
- Redusere støy og utslipp fra bilkjøring, ved å øke andelen som sykler i tettstedet, gjennom flere og bedre sykkelparkeringsmuligheter

Sosial bærekraft

- Legge til rette for sosiale aktiviteter og møteplasser på torget i sentrum, ved å redusere omfanget av parkeringsplasser på torget
- Sikre tilgjengelighet for funksjonshemmede til sosiale aktiviteter og møteplasser på torget
- Tilpasse parkeringstiden til behovet, og sikre at langtidsparkering ikke beslaglegger parkeringsplasser nær butikker og andre tilbud

Økonomisk bærekraft

- Generere inntekter til det lokale næringslivet og kommunen ved å gi turister flere insentiver til å besøke Øvre Årdal
- Styre langtidsparkeringen og gi inntekter til drift og videreutvikling av parkeringstilbudet ved å innføre en moderat parkeringsavgift
- Muliggjøre en raskere overgang til mer kostnadseffektive elektriske kjøretøy ved å utvide ladekapasiteten

Parkering og lading: Bil / sykkel / bobil

Strategi og føringer for ny reguleringsplan

- **Parkeringsutredning:** Avklare og analysere hvordan innføring av betalingsparkering vil påvirke etterspørselen etter parkering relativt til kapasiteten
- **Ladebehovsutredning:** Avklare og analysere behovet for utbygging av ladeinfrastruktur for elektriske kjøretøy i ulike faser/tidshorisonter
- Avklare finansieringsmuligheter knyttet til underjordisk Mobilitetshub mellom sentrum og Jotunplassen
- Inntekter fra parkeringsavgifter benyttes til oppgradering av torget og tilliggende områder og prosjekter, samt drift og videreutvikling av parkerings- og ladetilbudet

- Analysere behovet for antall sykkelparkeringsplasser ved ulike målpunkter, sett i lys av en fremtid hvor flere går eller sykler til sentrum, og avklare krav til sykkelparkering i den nye sentrumsplanen
- **Utarbeide Årdals egne veileder for sykkelparkering:**
  - Definere egenskapene ved sykkelparkeringsfasilitetene på ulike lokasjoner (sikkerhetsnivå, stativutforming, omfang, plassering m.m.)
  - Se "Sykkelparkeringsveileder — Prinsipper og veiledning for god sykkelparkering": https://www.stavanger.kommune.no/vei-og-trafikk/stavanger-pa-sykkel/sykkelparkeringsveileder/

- Identifisere ett sted utenfor planområdet til sentrumsplanen, som egner seg for bobilparkering med egnede fasiliteter (toalett, dusj, septiktømming), ettersom det ifm. utbygging av mobilitetshub mellom sentrum og Jotunplassen, forsvinner mulighet for bobilparkering på dette arealet.
  - En attraktiv bobilparkering i tettstedet kan bidra til at flere turister oppholder seg lengre i Øvre Årdal og genererer inntekter til det lokale næringslivet og kommunen

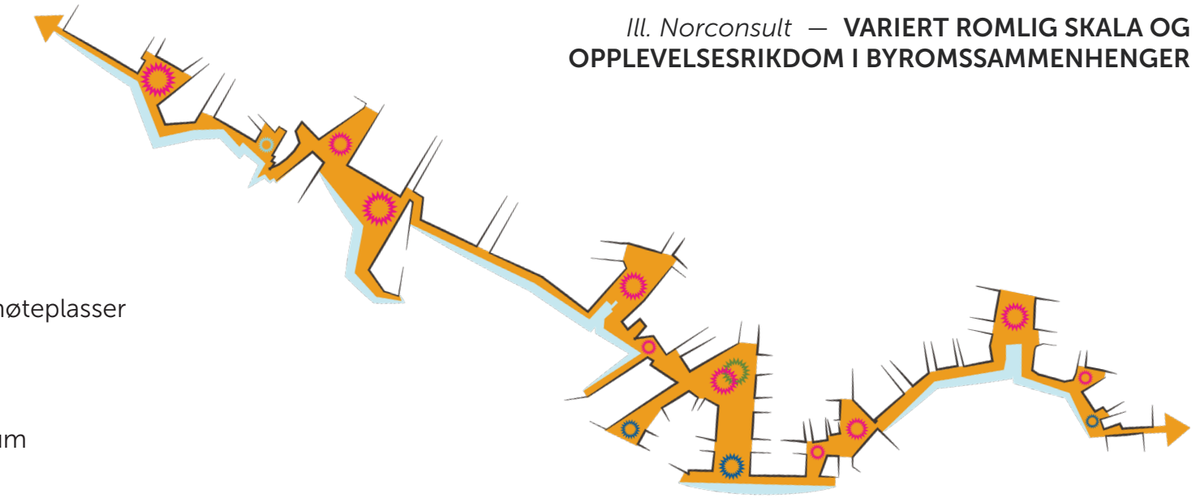
Tiltak kort sikt

- Gjennomføre en prøvestenging av 2 av 3 parkeringsarealer på torget (beholde den lengst vest), og etablere midlertidig torg på disse arealene (se side 45)
- Gradvis utvide ladekapasiteten på ulike parkeringsarealer i og rundt sentrum, med hurtig-/lynladere (minst 150kW) på korttidsplasser, og semihurtiglading (minst 22kW) på langtidsplasser
- Tydelig skiliting til parkeringsanlegg og andre målpunkter, særlig rettet mot turister, ved alle innfartspunkter til tettstedet og i krysset Storevegen X Jotunvegen (se side 32-33)
- Innføre betalingparkering på sentrumsnære parkeringsarealer
  - Mål: Flytte langtidsparkerende ut av sentrum, lette tilgjengeligheten for handlende og andre som skal bruke tilbudene rundt torget, og øke oppholdskvalitetene på torget/møteplassene i sentrum,
  - Ulik pris betalingsparkering sommer/vinter. Høyere avgift på sommeren, når det er høyest kapasitetsutnyttelse grunnet flere turister
  - Betalingsparkeringen må håndheves av enten kommunen selv eller en privat aktør
  - Betalingsparkeringen bør i en oppstartsfase (f.eks. det første året) håndheves med en påminnelse/advarsel før kontrollavgift/bot ilegges. Dette vil bidra til økt aksept i befolkningen
- **Etablere mer sykkelparkering** ved målpunktene iht. Årdals egne veileder for sykkelparkering
- Sharrow-merking i Farnesvegen fra skolene og vestover, og vurdere behovet for ytterligere sykkeltilrettelegging langs utvalgte forbindelser ellers i tettstedet

Tiltak lengre sikt

- **Mobilitetshub:** Utvikle parkeringstomten mellom sentrum og Jotunplassen til underjordisk mobilitetshub, med boliger i 4 etasjer og sentrumspark på overflaten. Mobilitetshubben foreslås disponert som følger:
  - 1/4 korttidsparkering max. 2t med minst 150kW lademulighet
  - 1/4 langtidsparkering max. 72t med 22kW lademulighet
  - 1/4 parkering for de nye boligene i prosjektet med 7/11kW lademulighet
  - 1/4 Selvbetjent pakkeutlevering, høysikkerhets sykkelparkering for pendlere og sykkelturister, og delebilpool
  - Fordeling mellom korttid, langtid, boligparkering, delebilpool og øvrige funksjoner må vurderes i nærmere detalj ifm. utviklingen av prosjektet og behovene som avdekkes i den sammenheng
- Videreutvikle sykkelparkeringskapasiteten basert på erfaringer knyttet til etterspørselen på ulike steder
- Etablere bobilparkering med høystandard fasiliteter (toalettet, dusj og septiktømming) på et trivelig sted litt utenfor sentrum (f.eks. ved Årdalsvannet eller elva)

Trivelighetsverdier: Torg / park / lekeplasser



Ill. Norconsult — **VARIERT ROMLIG SKALA OG OPPLEVELSESRIKDOM I BYROMSSAMMENHENGER**

Generelle anbefalinger:

Rekreasjonsmuligheter for alle livsfaser

- Tilrettelegg for et felles torg eller annet offentlig areal i sentrumskjernen, som er offentlig eid
- Legg til rette for funksjoner som bidrar til etablering og vedlikehold av lokale sosiale nettverk
- Still krav til miljøkvaliteter, materialbruk og vegetasjon i viktige byrom, rekreasjonsarealer og møteplasser
- Sikre egnede arealer til lek og opphold i alle nabolagene
- Sikre attraktiv og trafikksikker adkomst til leke- og rekreasjonsområder
- Sikre variert tilrettelegging for alle aldersgrupper innenfor 10 minutters gangavstand fra sentrum

Overordnede bærekraftsmålsetninger

Miljømessig bærekraft

- Avsette og bevare arealer som er verdifulle for det biologiske mangfoldet
  - Bruke vegetasjon for å skape lokale biotoper for fugler, dyr og insekter
- Bevare/opprette viktige ferdselskorridorer for dyrelivet
  - Benytte stedsegne arter ved oppgradering/ transformasjon av landskapsarealer
- Redusere skadepotensialet ved styrtregn og flom, ved å sørge for kapasitetssterke og åpne overvannsløsninger, og bevare eller etablere arealer som fungerer som buffere ved styrtregn

Sosial bærekraft

- Sikre egnede arealer til lek og opphold i alle nabolag, samt sikre attraktiv og trafikksikker adkomst til leke- og rekreasjonsarealene
- Utforming og tilbud på torget tilpasset alle befolknings- og aldersgrupper
- Sikre attraktive møteplasser som bidrar til etablering og opprettholdelse av sosiale nettverk i befolkningen, ved å blant annet utvikle et triveligere felles torg i sentrumskjernen, som er offentlig eid og driftet
- Øke kunnskap og omtanke for ressursbruk i matproduksjon og diettvalg, ved å etablere nabolagshager og felleshus for deling av opplevelser rundt lokal dyrking og kortreist mat
- Øke det fysiske aktivitetsnivået og den sosiale kontakten i befolkningen, ved å knytte idrettsanleggene sterkere til sentrum gjennom etablering og styrking av idrettsaksen

Økonomisk bærekraft

- Få til samarbeid og deling av kostnader knyttet til bygging og drift av torg, paviljong, fellesarealer, sentrumspark og viktige forbindelser i sentrum
- Redusere fremtidige helsekostnader for den enkelte og samfunnet, ved å bedre folkehelsen gjennom tilrettelegging for økt fysisk aktivitet og sosial kontakt i hverdagen
- Øke omsetning og kundegrunnlag for næringsdrivende i sentrum ved å prioritere og konsentrere sentrumsfunksjoner og hverdagstilbud på ett sted
- Øke omsetning og kundegrunnlag for næringsdrivende i sentrum ved å skape et triveligere sted som turister får lyst til å besøke lengre og oftere

Trivelighetsverdier: Torg / park / lekeplasser

Strategi og føringer for ny reguleringsplan

- **Utvikle en felles visjon for torget og sentrum**, i samarbeid med befolkningen og lokale næringsaktører:
  - Utarbeidelse av en mer detaljert illustrasjonsplan for sentrum, som grunnlag for å definere avgrensninger i reguleringsplanen mellom veg/gate, gatetun/shared space, parkering, torg, uteservering, paviljong og blågrønne strukturer
- **Etablere prinsipper for arkitektur** og utforming av ny og transformert bebyggelse i sentrum — med særlig fokus på 1. etasjer som henvender seg til torgarealer og sentrumsparken
  - Prinsippene forankres og sikres gjennom bestemmelser i sentrumsplanen
- **Arealfordelingsanalyse:** Andel av sentrumsnære arealer avsatt til hhv. myke trafikanter, kjørende, parkerende, grønt, overvannshåndtering m.m.
  - Avsette arealet mellom sentrum og Jotunplassen til ny mobilitetshub, nye boliger og ny sentrumspark
  - Avsette arealer til lek på torget, i sentrumsparken og øvrige lekeplasser i tettstedet
  - Analysen vil kunne benyttes til å forklare og bevisstgjøre offentligheten hva vi bruker plass på i dag, og hva vi mener er en riktigere måle å disponere våre felles arealer i fremtiden
  - Analysen vil kunne benyttes til å måle fremgang og fremdrift på veien mot fremtidens ønskede arealdisponering i sentrum

Tiltak kort sikt

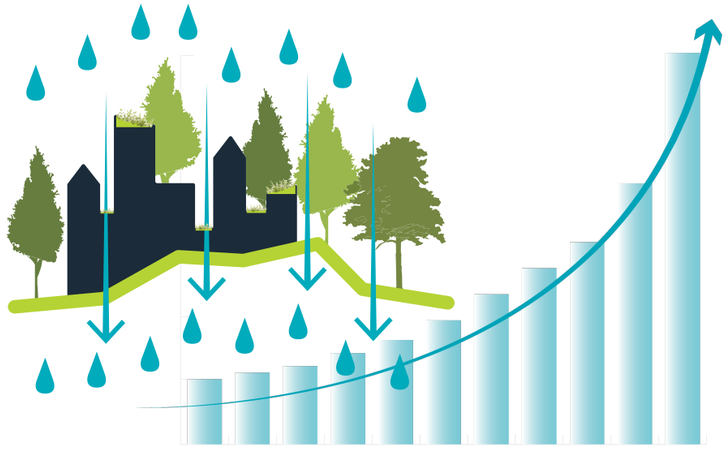
- Vurdere å fremheve sentrumskvalitetene i Øvre Årdal i markedsføringen "Visit Øvre Årdal"
- Avsette tid og ansvar hos en kommunal ressurs til å jobbe strategisk og operativt med å skape liv og møteplasser for befolkningen gjennom arrangementer i sentrum
- Etablere turistskilting på innfartspunkter og sentralt på torget, som viser vei til parkerings- og lademuligheter og fremhever det rike handels- og serveringstilbudet i sentrum
- Gjennomføre et prøveprosjekt med fleksibel møblering og belysning på torget, med muligheter for markedsboder/-dager, og arealer hvor butikker og serveringssteder kan bruke deler av torget og fasilitetene til salg og aktiviteter
  - Teste ut prøvestenging av deler av parkeringsarealene på torget, og kartlegge hvordan dette påvirker etterspørselen etter parkering relativt til kapasiteten
  - Gjennomføre en medvirkningsprosess for å teste ut hvordan befolkningen og lokale aktører ønsker å ta i bruk torget som møteplass
- Utarbeide fremdrifts- og finansieringsplan for permanent oppgradering av ulike elementer og delområder av torget og offentlige arealer i sentrum i ulike faser
- Gjennomføre midlertidige oppgraderinger av aksen fra sentrum til idrettsanleggene, med flyttbar møblering, flyttbare vegetasjonskasser og belysning
- Fortløpende oppgradere lekeplasser på torget, i sentrumsparken og øvrige lekeplasser i tettstedet
- Etablere nabolagshager og evt. felleshus for deling av matopplevelser med egendyrket mat med felles dyrking av kortreist mat på et egnet sted, f.eks. deler av torget/sentrumsparken og/eller øvrige grønne arealer i tettstedet. Barnehagene, skolene og befolkningen forøvrig inviteres med i driften.

Tiltak lengre sikt

- Utvidelse av torgarealene i sentrum gjennom ombygging av deler av Storevegen og Jotunvegen, med opphevede arealer regulert som gatetun/shared space, hvor myke trafikanter prioriteres over kjørende, iht. felles visjon og detaljert illustrasjonsplan
  - Dagens kjøremønster opprettholdes, men gågaten utvides og gjøres sammenhengende fra øst til vest, og bygulvet sammenveves på tvers av deler av Storevegen fra nord til sør
- Oppgradering av torgarealene i sentrum, med høye miljø- og materialkvaliteter, permanent vegetasjon og åpen overvannshåndtering, og permanente arealer for servering eller butikkutsalg på deler av torgarealene
- Bygge ny offentlig paviljong i sentrum for flerbruk, med strøm, vann og evt. oppvarming med overskuddsvarme, tilrettelagt for sosiale, kulturelle og kommersielle aktiviteter
- Utvikle parkeringstomten mellom sentrum og Jotunplassen med underjordisk mobilitetshub, og nye boliger og sentrumspark på overflaten
- Etablere badstuanlegg ved elva/stranda
- Etablere bilfrie hjertesoner rundt lekeplasser, skoler, barnehager og rekreasjonsarealer i tettstedet
- Etablere "høyt- og lavtpark" med zipline etc., f.eks. på øya i elva (turisttilbud når det er for dårlig sikt/vær på fjellet til fjelltur)
- Oppgradering av anlegget som gir oppvarming av utendørs og innendørs svømmeanlegg samtidig, og se på evt. muligheter for å koble innendørs- og utendørsbasseng sammen med svømbar forbindelse
  - Tilrettelegge for bading på regnværsdager på sommeren med badeland (sklier etc.), oppvarmede uteområder under tak, og buldreanlegg under tak

Klimatilpassing og overvann som kvalitet

Ill. Norconsult — **REGNVANNSINFILTRASJON I ET VILLERE OG VÅTERE KLIMA**



Generelle anbefalinger:

Infiltrér og fordrøy økte vannmengder mellom godt terrengtilpassede bygninger for å håndtere et villere og våtere fremtidsklima

- Sørg for åpne overvannsløsninger og bevaring eller etablering av areal som fungerer som buffere ved nedbør
- Plasser bebyggelse og bearbeid terrenget slik at det ikke oppstår områder hvor vann gjør skade på bebyggelse og anlegg
- Åpen, blå-grønn overvannshåndtering skal prioriteres der dette er mulig
- Bruk den blågrønne strukturen til å sikre vannveier og flomveier, fordrøyningsmagasin og biologisk mangfold
- Bevar eksisterende vegetasjon og naturlige flomveier

Overordnede bærekraftsmålsetninger

Miljømessig bærekraft

- Reduser ressursbruk knyttet til gjenoppbygging og reparasjoner etter naturskader, ved å tilpasse bygninger og infrastruktur til fremtidige klimaendringer
- Redusere klimagassutslipp lokalt og dermed bidra til å begrense skadevirkningene av de globale temperaturstigningene og klimaendringene
- Øke bevisstheten og omtanken for klimaendringer og overvannsproblematikk ved å integrere løsninger med åpen overvannshåndtering i de offentlige rommene

Sosial bærekraft

- Øke attraktiviteten og bredden i lekemulighetene, ved å gi muligheter til lek og rekreasjon ifm. de åpne overvannshåndteringsanleggene
- Bedre den psykiske folkehelsen ved å integrere blågrønne strukturer i de offentlige rommene
- Øke samfunnets resiliens og redusere omfanget av tapte hjem og eiendeler, ved å sikre infrastruktur, bygg og andre verdier mot fremtidige klimaendringer

Økonomisk bærekraft

- Redusere kostnader og forsikringspremier knyttet til gjenoppbygging og reparasjoner etter vannskader som følge av styrtregn og flom på bygninger og anlegg, ved å plassere bebyggelse og bearbeide terrenget på en varsom måte
- Redusere kostnader og forsikringspremier knyttet til gjenoppbygging og reparasjoner etter vannskader som følge av styrtregn og flom på bygninger og anlegg, ved å etablere og vedlikeholde gode overvannsløsninger
- Redusere kostnader til dyr overvannsinfrastruktur under bakken ved å heller etablere billigere overvannsløsninger på overflaten
- Redusere nedetid og stenging som begrenser mobiliteten og viktige gjøremål, ved å etablere gode, fremtidssikrede og kapsitetssterke overvannsløsninger

Klimatilpassing og overvann som kvalitet

Strategi og føringer for ny reguleringsplan

- Kartlegge og hensynta konsekvensene av de globale klimaendringene og definere føringer av dette for planen
- Utrede behov for oppgradering av infrastruktur under bakken, og vurdere om dette behovet kan reduseres gjennom åpne overvannsløsninger på overflaten
- Utarbeide retningslinjer for håndtering av risiko og sårbarhet i utviklingsprosjekter som hensyntar flom, ras, skred, steinsprang, styrtregn
  - Sikre at bygging på arealer utsatt for flom og skred unngås i størst mulig grad, og etablere klare retningslinjer for avbøtende sikringstiltak i tilfeller der det allikevel tillates bygging i utsatte områder
  - Sikre etterlevelse gjennom bestemmelser i planen
  - Benytte "skal" og "må" istedenfor "bør" og "kan" i reguleringsbestemmelser knyttet til naturfarer
- Identifisere flomveier og flater utsatt for styrtregn og flom, og beregne behovet for åpen og lukket overvannshåndtering for å håndtere dette
  - Sikre etterlevelse gjennom bestemmelser i planen

Tiltak kort sikt

- Ved utbygging av nye prosjekter eller transformasjon av eksisterende bebyggelse skal flom- og skredfarer utredes, og evt. behov for avbøtende sikringstiltak iversettes som del av byggeprosjektet
- Ved oppgradering av gater, veier, forbindelser, grønne arealer og torgflater skal det inkluderes tilstrekkelig åpen og lukket overvannshåndtering for å etterleve behovene/beregningene
- Ved utbygging av nye prosjekter eller transformasjon av eksisterende bebyggelse skal bærekraftig materialbruk — materialer med lav iboende energi- og utslippsavtrykk — vurderes
- Ved oppgradering av gater, veier, forbindelser, grønne arealer og torgflater inkluderes vurdering av overvann som inviterer til lek og interaksjon med vannelementer i de offentlige rommene
  - Ved utbygging av åpne overvannshåndtering inkluderes løsninger med regnbed, naturlig infiltrering, forsinket avrenning og vannelementer på torg- og gateflater

Tiltak lengre sikt

- Revurdere behov for kapasitet i overvannsløsningene iht. oppdaterte klimafremskrivninger og erfaringer fra allerede etablerte løsninger
  - Ved utbygging av nye prosjekter og transformasjon av eksisterende situasjon langt frem i tid må de oppdaterte klimafremskrivningene og klimasituasjonen hensyntas
  - Bestemmelser og egenskaper ved sentrumsplanen må evt. oppdateres og revideres i takt med utviklingen

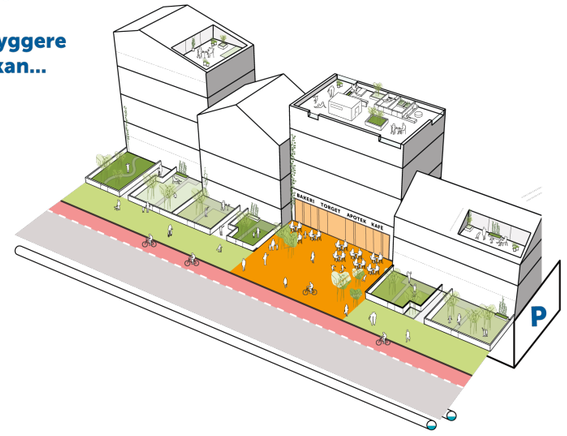
Utviklings- og transformasjonsprosjekter

Ill. Norconsult — **SAMARBEID OM FINANSIERING OG UTBYGGING**

Tilstrekkelig:
- Utnyttelse
- Fortjeneste

Slik at private utbyggere og det offentlige kan...

Dele på kostnader til:
- Parkering under bakken
- Offentlige torg og gater
- Oppgradert infrastruktur



Generelle anbefalinger:
God prosjektøkonomi gir rom for å dele på kostnader til etablering, oppgradering, drift og vedlikehold

- Samarbeid om bygging og drift av felles infrastruktur i nye utbyggingsprosjekter
- Kostnadsfordeling mellom kommunen og private aktører om etablering, drift og vedlikehold
- Etablér utbyggingsavtaler med områdemodell for investeringer for å sikre en rettferdig fordeling av investeringer mellom grunneierne
- Stille krav om sambruk og blandet arealbruk på utvalgte tomter
- Samarbeid mellom private og offentlige aktører, gjennom etablering av samarbeidsorganer med ansvar for koordinering og samordning av den lokale utviklingen

Overordnede bærekraftsmålsetninger

Miljømessig bærekraft

- Redusere ressursbruk knyttet til bygging og transformasjon av bygninger og landskap på kort og lang sikt, ved å utforme nye og transformerte byggeprosjekter med fleksibel og transformerbar arkitektur, som sikrer gjenbruk av konstruksjon og bygningselementer ved evt. fremtidig endret bruk
- Økt gjenbruk, ombruk og transformasjon av eksisterende bygningsmasse istedenfor riving og nybygg
- Redusert energiforbruk gjennom energiøkonomisering (redusert kjølebehov, oppvarmingsbehov og økt energigjenvinning/-lagring/-utveksling)
- Økt bruk av byggematerialer med lavt iboende energi- og utslippsavtrykk knyttet til bygningselementets levetid
  - Økt bruk av treverk istedenfor stål og betong

Sosial bærekraft

- Bedre folkehelsen og de sosiale båndene i befolknigen og redusere utgifter til mobilitet, ved å styrke 10-minuttersstedet Øvre Årdal — "alt på ett sted"
- Sikre at hvert nabolag er komplett — hvert nabolag skal være selvstendig forsynt med barnehage, lekeplass og rekreasjon, samt trygge og gode forbindelser til nærhandel
- Sikre at tettstedets boligmasse er fyller behovet gjennom variasjon i boligtyper og tetthet — boliger for alle livsfaser
- Sikre at alle boliger har god tilgang på egnede uteoppholds- og rekreasjonsarealer i nærområdet

Økonomisk bærekraft

- Muliggjøre at private utviklere og det offentlige kan dele på kostnader til oppgradering av fellesarealer og fellestiltak, gjennom å legge til rette for tilstrekkelig utnyttelse og fortjeneste i sentrumsnære transformasjons- og utbyggingsprosjekter
- Redusere fremtidige kostnader til avbøtende tiltak, forsikring og naturskader, ved å tilpasse utbyggings- og transformasjonsprosjekter til fremtidens klima (flom, skred, temperatur)
- Skape et komplett hverdagstilbud i sentrum, gjennom at kommunen og lokale nærings- og handelsaktører samarbeider
- Stimulere til ønsket befolkningsdemografi og -utvikling gjennom å tilby et balansert boligtypetilbud

Norconsult Byutvikling
Årdal kommune Teknologibygda
Årdal nasjonalparkkommune

Utviklings- og transformasjonsprosjekter:
Storevegen 9 | Storevegen 26 | Mobilitetshub | Ny ungdomsskole

Strategi og føringer for ny reguleringsplan

- Tillate tilstrekkelig utnyttelse og fortjeneste — slik at kommunen kan forvente og kreve at private utviklere skal bidra til finansiering av oppgradering av fellesarealer, fellesprosjekter og fellestiltak
- Kreve at hver enkelt utbygger utarbeider mer detaljerte og prosjektspesifikke analyser som definerer viktige kvalitetsparametre ved det enkelte prosjekt:
  - Grad av utnyttelse, variasjon i boligtyper/-størrelser, uteoppholdsarealer (reduserte krav ved bidrag til offentlige utearealer i nærområdet), parkeringskrav (reduserte krav ved bidrag til offentlig/felles parkering i nærområdet), krav til utforming (med særlig fokus på 1. etasjer mot offentlige torgarealer og sentrumsparken), stedstilpasset fargebruk, og materialbruk med lavt iboende energi- og utslippsavtrykk
  - Sikre etterlevelse gjennom bestemmelser i planen
- Etablere og fasilitere medvirknings- og samskapingsarenaer for samarbeid mellom lokale utviklere, befolkningen og kommunen
- Tillate konsolidering av tomter for å skape mer egnede utbyggingstomter og eiendomsstruktur
- Kommunen må prioritere egen saksbehandlingskapasitet mellom prosjekter og delområder, for å sikre høy kvalitet i saksbehandlingen og oppfølgingen av hvert enkelt prosjekt

Anbefalte prinsipper for utvikling av de enkelte prosjektene

- **Storevegen 9:**
  - Fotavtrykk tilpasses overordnede forbindelser, med forslag om en overbygd/innendørs passasje fra torget i Storevegen til idrettshallen i fjellet på nordsiden, samt en tilbaketrukket fasade på de delene av fotavtrykket som vender mot det nye utvidede torget i sentrum, som muliggjør en trivelig "solside" for utendørs opphold og servering på nordsiden av Storevegen
  - 1. etg skal ha aktive og åpne fasader mot Storevegen og passasjen
  - Det tillates 3 etg i snitt, med mulighet for inntil 4 etg på deler av kvartalet som ikke ligger foran bakenforliggende boliger. Dette harmonerer godt med øvrig tilliggende bebyggelse.
  - Det tillates reduserte parkeringskrav, og det vurderes reduserte uteoppholdsarealkrav, ved forpliktende bidrag til oppgradering av torget i sentrum, ny sentrumspark og mobilitetshub mellom sentrum og Jotunplassen
  - Hensyn til skred- og steinsprangfare skal vurderes og ivaretas med evt. avbøtende sikringstiltak
- **Storevegen 26:**
  - Varelevering løses med en kompromissløsning med enveisregulert kjøring uten behov for rygging (se side 34)
  - 1. etg skal ha aktive og åpne fasader mot nord og øst
  - Det tillates 4 etg i snitt, og det kan vurderes inntil 5 etg på mindre deler av kvartalet mot sør. Solforhold til nordliggende boligbebyggelse må hensyntas
  - Hensynet til nærliggende kulturminneverdig bebyggelse skal ivaretas
  - Det tillates reduserte parkeringskrav, og det vurderes reduserte uteoppholdsarealkrav, ved forpliktende bidrag til oppgradering av torget i sentrum, ny sentrumspark og mobilitetshub mellom sentrum og Jotunplassen
- **Mobilitetshub mellom sentrum og Jotunplassen:**
  - Utnevne prosjektleder for arbeidet med mobilitetshub, og utarbeide fremdrifts- og finansieringsplan for gjennomføring av prosjektet
  - Underjordisk mobilitetshub med funksjoner som beskrevet på side 41 og 43
  - Boliger på halve tomtearealet med 4 etg i snitt
  - Det vurderes mulighet for ett mindre næringslokale i deler av 1. etg
  - Forholdet mellom boliger i 1. etg og sentrumsparken må håndteres på en god måte som ikke privatiserer parken, og heller ikke er skjennerende for utearealene til boligene
  - Det tillates reduserte parkeringskrav, og det vurderes reduserte uteoppholdsarealkrav, ved forpliktende bidrag til oppgradering av torget i sentrum, ny sentrumspark og mobilitetshub mellom sentrum og Jotunplassen
  - Ny sentrumspark på halve tomtearealet, med fokus på grønne uteoppholdskvaliteter og forbindelse mellom sentrum og idrettsanlegget
- **Ny ungdomsskole**
  - Ny ungdomsskole bør inkludere ny flerbrukshall for bruk av skolene på dagtid og befolkningen/Jotun IL på ettermiddags-/kveldstid
  - Ved evt. samlokalisering av barneskolen og ungdomsskolen på én av dagens to skoletomter vil det frigjøres én tomt til bolig-, rekreasjons-, idretts- og turismetilbud, som anbefales sett i sammenheng med øvrig utvikling og fremtidens forbindelsesstrukturer i tettstedet

De 10 viktigste anbefalingene oppsummert

1. Visjon og illustrasjonsplan for torget og sentrum

- Utvikle en felles visjon for torget og sentrum, i samarbeid med befolkningen og lokale næringsaktører:
- Utarbeidelse av en mer detaljert illustrasjonsplan for sentrum, som grunnlag for å definere avgrensninger i reguleringsplanen mellom veg/gate, gatetun/shared space, parkering, torg, uteservering, paviljong og blågrønne strukturer

2. Omdisponering av parkering

- Gjennomføre en prøvestenging av 2 av 3 parkeringsarealer på torget (beholde den lengst vest), og etablere midlertidig torg på disse arealene
- Gradvis utvide ladekapasiteten på ulike parkeringsarealer i og rundt sentrum

3. Trivelige forbindelser og hjertesoner for alle aldersgrupper i tettstedet

- Oppgradering av utvalgte forbindelser for gående og syklende, med trivelighetstiltak underveis
- Etablere bilfrie hjertesoner rundt lekeplasser, skoler, barnehager og rekreasjonsarealer i tettstedet
- Etablere nabolagshager og evt. felleshus for deling av matopplevelser

4. Paviljong på torget

- Bygge ny offentlig paviljong for flerbruk i samarbeid med lokale næringsaktører i sentrum, med strøm, vann og evt. oppvarming med overskuddsvarme, tilrettelagt for sosiale, kulturelle og kommersielle aktiviteter

5. Turistskilting og destinasjonsutvikling

- Forbipasserende turister skal møtes av et rikt, mangfoldig og trivelig handels- og serveringstilbud, og rekreasjonstilbud, samt parkerings- og lademuligheter som er enkle å finne frem til i nærheten av sentrum
- Etablere turistskilting på innfartspunkter, langt utvalgte forbindelser i tettstedet og sentralt på torget, som viser vei til parkerings- og lademuligheter og fremhever det rike handels- og serveringstilbudet i sentrum
- Etablere bobilparkering med høystandard fasiliteter (toalettet, dusj og septiktømming) på et trivelig sted litt utenfor sentrum (f.eks. ved Årdalsvannet eller elva)

6. Sykkelparkering

- Utarbeide Årdals egne veileder for sykkelparkering, som definerer egenskaper ved sykkelparkeringsfasilitetene på ulike lokasjoner (sikkerhetsnivå, stativutforming, omfang, plassering m.m.)
- Etablere mer sykkelparkering ved målpunktene iht. Årdals egne veileder for sykkelparkering

7. Klimatilpasset overvannshåndtering og materialbruk

- Identifisere flomveier og flater utsatt for styrtregn og flom, og beregne behovet for åpen og lukket overvannshåndtering for å håndtere dette
- Vurdere bærekraftig materialbruk — materialer med lav iboende energi- og utslippsavtrykk — i alle prosjekter

8. Gode økonomiske rammer for lokale utviklere

- Tillate tilstrekkelig utnyttelse og fortjeneste — slik at kommunen kan forvente og kreve at private utviklere skal bidra til finansiering av oppgradering av fellesarealer, fellesprosjekter og fellestiltak

9. Mobilitetshub og sentrumspark

- Utvikle parkeringstomten mellom sentrum og Jotunplassen til underjordisk mobilitetshub, med boliger og sentrumspark på overflaten

10. Ny vareleveringstrasé til Storevegen 26

- Varelevering løses med en kompromissløsning med enveisregulert kjøring uten behov for rygging

Hva får vi hvis vi oppnår alt dette?

Vi får trivelige og bærekraftige omgivelser for innbyggere og besøkende

Vi får et robust, klimatilpasset og fremtidsrettet tettsted og sentrum

Flere kunder og turister som gir grunnlag for et rikere handels- og serveringstilbud

En større tiltrekningskraft på flere nye Årdøler i ulike aldre vi kan dele det unike stedet vårt mellom vannet og fjellene med

Kapittel 5:

Strategi for finansiering og gjennomføring

- Nasjonale og regionale muligheter
- Offentlig/privat samarbeid
- Kommunalt handlingsrom
- Prosjektstyring
- Skape lokalt engasjement og eierskap

Strategi for finansiering og gjennomføring

For finansiering av ønskede og nødvendige tiltak i transportsystemet er det noen mulige kilder eller kombinasjoner av finaniseringsordninger:

- **Tilskudd fra staten til konkrete prosjekter eller planoppgaver.**
- **Tilskudd fra fylkeskommunen til prosjekter eller planoppgaver og/eller investering i fylkesveiene, gang-/sykkelveier og/eller kollektivtilbudet. Fylkeskommunen har definert ulike programmet det kan søkes på.**
- **Egenfinansiering gjennom kommunens budsjetter.**
- **Bidrag fra private utbyggere. Bidraget i form av realisering av fysiske tiltak eller økonomisk bidrag til kommunen for realisering avklares gjennom en utbyggingsavtale i tråd med plan- og bygningslovens bestemmelser i kapittel 17.**
- **Finansiering av private utbyggere i forbindelse med prosjekter som gjennomføres.**

Finansiering kan omfatte både planlegging og gjennomføring, eller en av delene. Hva og hvor stor andel av kostnadene som finansieres vil være avhengig av hva og hvem som skal gjennomføres.

Nasjonale og regionale muligheter

Statlige bidrag til finansiering vil som regel være knyttet til utviklingsprosjekter eller stedsutvikling, f.eks. Gnist-programmet som gjennomføres av DOGA. Gnist er et innovasjonsprogram for kommuner i hele landet som vil jobbe på nye måter med bærekraftig steds- og næringsutvikling: https://doga.no/aktiviteter/arkitektur/gnist-2023/. Andre statlige programmer kommer med ujevne mellomrom og vil som regel medføre en betydelig egeninnsats fra kommunens side. Det kan også være mulig å knytte seg til programmer i regi av EU for å få midler til kompetanse-, nærings- og lokalsamfunnsutvikling, men dert vil som regel kreve samarbeid mellom flere parter, ofte med fylkeskommunen og en forsknings- og/eller undervisningsinstitusjon som samarbeidspart.

En mulighet er tettstedspakker som er et verktøy for samordnet og helhetlig tettsteds- og sentrumsutvikling tilpasset mindre tettsteders behov. Tettstedspakker er en ny måte å jobbe på som bygger på eksisterende planer og prosesser. Tettstedspakker er først og fremst en mnåte å jobbe med stedsutvikling, og ikke automatisk knyttet til økonomiske tilskudd: https://www.tiltak.no/0-overordnede-virkemidler/0-3-organisering-og-gjennomfoering/tettstedspakke/.

Vestland fylkeskommune lyste i 2023 ut 29 millioner til utviklingsprosjekter som kan bidra til en bærekraftig verdiskaping i Vestland fylke. Prioriterte temaer i 2023 var sirkulærøkonomi som strategi for grønn næringsutvikling, verdiskaping og grønne arbeidsplasser. Dersom ordningen videreføres i 2024 kan det søkes om midler til utvikling av nye løsninger, avhengig av hvilke temaer og premisser som legges til grunn i 2024.

Fylkeskommunen har i 2023 også gitt tilskudd til bærekraftig samfunnsutvikling, til utvikling av lokal frivillighetspolitikk og trafikksikkerhetstiltak m.m. Tiltak på og langs fylkesvei kan spilles inn til fylkeskommunens handlingsprogram for fylkesveiene.

Fylkeskommunen kan også bidra med rådgivning innenfor by- og stedsutvikling innenfor temaer som landskap, kulturmiljø, identitet, klima, natur og kultur som et supplement til kommunens kapasitet og kompetanse på feltet. Bidraget vil da være til planlegging, og ikke direkte til gjennomføring av planer og tiltak.

Strategi for finansiering og gjennomføring

Offentlig/privat samarbeid

Offentlig/privat samarbeid kan gjennomføres uavhengig av plan- og bygningsloven, men det vil normalt være ut byggingsavtaler etter kapittel 17 i loven som styrer forholdet mellom private utbyggere og kommunen. Forutsetningen for bruk av utbyggingsavtaler er at kommunen har gjort et forutsigbarhetsvedtak etter § 17-2 som definerer når kommunen skal bruke utbyggingsavtaler. Avtalen er frivillig for private utbyggere. Forutsetningen for kommunen for å få en forhandlingsposisjon er at det fastlegges rekkefølgebestemmelser som definerer hvilke fysiske tiltak som må gjennomføres før eller som forutsetning for utbygging. Kravene som stilles må være en direkte konsekvens av planen som foreslås, og må stå i forhold til omfanget av utbygging.

I Farnes vil de økonomiske forutsetningene for gjennomføring av utbygging være utfordrende. Det vil derfor være behov for en aktiv dialog med aktuelle forslagsstillere om hvilken økonomisk belastning prosjektene kan tåle dersom utbyggingsavtaler skal foreslås.

Kommunalt handlingsrom

Det økonomiske handlingsrommet for kommunen er ofte begrenset og må være en del av den faglige og politiske diskusjonen om prioriteringer. I forhold til å utløse private investeringer vil oppdaterte planer og forutsigbarhet ift. vedtatte planer og strategier være av betydning. Det gir private grunneiere og eiendomsutviklere mulighet til å vurdere det fremtidige markedet og hvilken sammenheng prosjektene de utvikler må fungere innenfor.

Alle kommunale planer bør ha et eget handlingsprogram som kobles til kommunens økonomiplan. Det gir forutsigbarhet ift. kommunale investeringer og mulighet for de private utbyggerne å vurdere når det vil være gunstig og/eller mulig å sette i gang renovering av eksisterende bebyggelse, transformasjon eller nybygging.

Skape lokalt engasjement og eierskap

For å kunne vurdere mulighetene og behovet for investeringer i infrastruktur, offentlige arealer og enkeltprosjekter vil en dialog både med grunneiere, eiendomsutviklere, næringsdrivende, interesseorganisasjoner og befolkningen generelt være viktig. Både utvikling av infrastruktur, eiendomsutvikling og næringsutvikling er avhengig av så mange faktorer at forståelse for kompleksiteten blir viktig for å få til en konstruktiv dialog mellom interessentene. Ideelt sett skal planprosessene bidra til et samarbeid (eller i det minste en felles forståelse) om gjennomføring og drift.

Felles virkelighetsbilde og vilje til samarbeid er grunnlaget for en samskaping knyttet til stedsutviklingen i Farnes. Samskaping handler blant annet om å identifisere problemet sammen med den/de det gjelder, å velge eller utforme en løsning og produsere den sammen i en sammenhengende prosess. En god samskapingsprosess kan bidra til at interessentene sammen tar ansvar for gjennomføring, drift og vedlikehold. Det frigjør ressurser for kommunen som kan brukes på andre prioriterte planer og prosjekter.

Få alle med på laget — spill hverandre gode

Norconsult
Byutvikling

https://www.norconsult.no/tjenester/samfunn-og-byutvikling/by-og-stedsutvikling/

firmapost@norconsult.com

https://x.com/NoByutvikling

Isaak Elias Skjeseth Bashevkin | Gunnar Ridderström | Erik Jensen | Karoline Belden Næss

Oppdragsgiver:
Årdal kommune

Rådgiver:
Norconsult AS, Kongens gate 21, NO-0153 OSLO

Oppdragsnummer:
52305040

Rapportnavn:
Ny reguleringsplan for Farnes sentrum, Deloppgave 1

Versjon:
1.1

Dato:
20.10.2023

Utarbeidet: **iseba**
Fagkontrollert: **gunrui**
Godkjent: **gunrui**