

Gatebruksplan for Leknes

En analyse av gatenettet i Leknes med forslag til tiltak

2021



Innhold

Introduksjon	s. 4
Analyser	s. 8
Bebyggelse	s. 10
Forbindelser i sentrum	s. 11
Grøntstruktur, rekreasjonsområder og parker	s. 13
Parkering	s. 15
Transport til og fra sentrum	s. 16
Dagens gatehierarki	s. 17
Gatehierarki og lesbarhet av gatenettet i Leknes	s. 18
Trafikksikkerhet	s. 19
Trafikksikkerhet for myke trafikanter	s. 20
Koblinger for myke trafikanter	s. 22
Kvaliteter i Leknes	s. 25
Handelsparken	s. 26
Utfordringer	s. 27
Prinsipper	s. 28
Fremtidige muligheter	s. 31
Muligheter og prioriteringer	s. 32
Tiltak handelsparken	s. 33
Kobling øst og vest for E10	s. 36
Forbedrede forbindelser for myke trafikanter	s. 38
Grøntdrag	s. 38
Lokalisering av torg og park for et sammenkoblet sentrum	s. 42
Lokalisering av kollektivterminal	s. 47
Gatesanering og parkeringsløsninger	s. 48
Gatesnitt	
Idrettsgata	s. 49
Lekneskroken	s. 50
Ny handelspark	s. 52
Midlertidige tiltak	s. 53
Kilder	s. 55

202071 Gatebruksplan Leknes

Oppdragsansvarlig:
Stein Hamre Arkitektkontor
post@shaas.no
Tlf.: 76 05 49 50

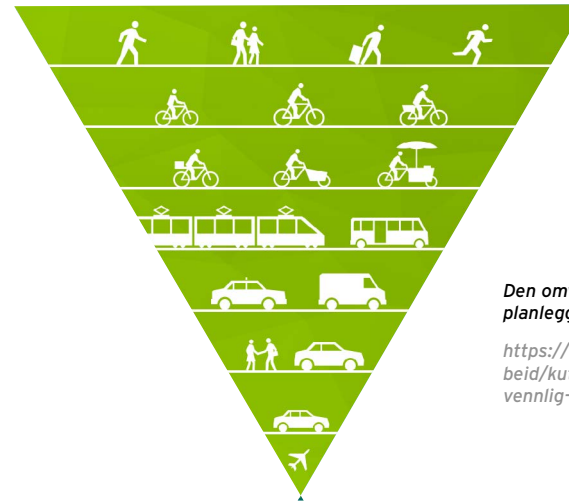
Oppdragsgiver:
Vestvågøy kommune
Tlf.: 76 05 60 00

Introduksjon

Strategi

I dag ser vi en trend i byene hvor den tradisjonelle handelen i sentrum erstattes med økt netthandel, og handel i større kjøpesentra og handelsområder utenfor byene. Dette kommer som en konsekvens av at vi gjør det som er lettest for oss, men dessverre påvirker det bysentraene våre i form av butikkdød, og at større kjedebutikker overtar for nisjebutikkene. Byplanleggingen handler derfor også om å tenke nytt rundt funksjonen til byer og tettsteder.

I Leknes er det et behov for og et ønske om opplevelsesbaserte tilbud i et mer attraktivt Leknes sentrum. Arealpolitiske retningslinjer vedtatt i kommunestyret 2017 setter rammen for byplan Leknes. Her beskrives Leknes som en bærekraftig by med fokus på et levende sentrum. Tettstedet skal tilby aktiviteter og opplevelser som gjør at flere vil oppholde seg i byen, ikke bare i forbindelse med arbeid og handel. Det skal være attraktivt å bo i og ved sentrum med sammenhengende, trafikk sikre gangforbindelser til funksjoner. For å få til dette trengs det forbedrede gang-og sykkelforbindelser og håndtering av parkeringssituasjonen i sentrum. Samtidig er Leknes et viktig handelssted for folk i og utenfor Vestvågøy som kjører med bil inn til sentrum. En balansegang mellom å tilrettelegge for myke trafikanter og bilister er derfor viktig.



Den omvendte mobilitetspyramiden legges til grunn i planleggingen for bærekraftig tettstedsutvikling.

<https://www.miljodirektoratet.no/myndigheter/klimaarbeid/kutte-utslipp-av-klimagasser/klimasats/2016/klima-vennlig-byutvikling--drobak-tettsted/>

FNs bærekraftsmål

I Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023 er det i en forventning om at FNs bærekraftsmål skal legges til grunn i planleggingen (Regjeringen, 2020).

Relevante bærekraftsmål:

11.7) Innen 2030 sørge for at alle, særlig kvinner og barn, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne, har tilgang til trygge, inkluderende og tilgjengelige grøntområder og offentlige rom

11.2) Innen 2030 sørge for at alle har tilgang til trygge, tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer til en overkommelig pris og bedre sikkerheten på veiene, særlig ved å legge til rette for kollektivtransport og med særlig vekt på behovene til personer i utsatte situasjoner, kvinner, barn, personer med nedsatt funksjonsevne og eldre

11.3) Innen 2030 styrke inkluderende og bærekraftig urbanisering og muligheten for en deltakende, integrert og bærekraftig samfunnsplanlegging og forvaltning i alle land



11.6) Innen 2030 redusere byenes og lokalsamfunnenes negative påvirkning på miljøet (målt per innbygger), med særlig vekt på luftkvalitet og avfallshåndtering i offentlig eller privat regi

15.9) Innen 2020 integrere verdien av økosystemer og biologisk mangfold i nasjonale og lokale planleggingsprosesser, i strategier for fattigdomsbekjempelse og i regnskap

15.5) Iverksette umiddelbare og omfattende tiltak for å redusere ødeleggelsen av habitater, stanse tap av biologisk mangfold og innen 2020 verne truede arter og forhindre at de dør ut

Mål for gatebruksplanen

Gatebruksplanen skal være et dokument som ser overordnet på sentrumsområdene på Leknes og er tenkt benyttet i fremtidig gateopprustning. Planen skal ha stort fokus på trafiksikkerhet, særlig myke trafikanter og deres opplevelse av trygg ferdsel i trafikken. Med utgangspunkt i en analysering av eksisterende forhold skal det utvikles nye gateprofiler for å tydeliggjøre gatehierarkiet og gjøre sentrum mer lesbart og oversiktlig. I tillegg skal materialkvaliteten i hele området økes og vegetasjon skal bidra til å myke opp der det ellers er mange harde flater. Gatebruksplanen skal være rådgivende for å bidra til å gjøre sentrum til et mer attraktivt sted å oppholde seg og på den måten bidra til at «Regionsenter Leknes» blir et mer levende sentrum. Dette er et viktig ledd på veien mot å utvikle regionsenteret fra et tettsted til en småby.

Oppgaveavgrensning for gatebruksplanen



Leknes gatebruksplan

Delmål

- Gaterommene skal bidra til en positiv markedsføring av Leknes
- Gaterommene skal ha et tilstrekkelig tilbud for alle brukergrupper (gående, syklende, bevegelseshemmede, vareleveranse, kjørende)
- Gatene skal utformes med hensyn til stedets karakter og målestokk
- Gaterommene skal utformes med fokus på god trafiksikkerhet
- Det skal tilrettelegges spesielt for myke trafikanter opplevelse og trivsel
- Utformingen av gatene skal bidra til å heve den estetiske kvaliteten i sentrumsområdene
- Forslag til gatesanering og parkeringsløsninger i sentrum ved Rådhuset og Lekneskroken
- Koble Leknes sentrum med Handlesparken og Buksnesfjorden

Historisk utvikling

Veien fra Ballstad til Borge og Stamsund stod ferdig i 1870-årene. Leknes lå i krysset mellom disse veiene og ble et naturlig knutepunkt med handelsvirksomhet. I 1988 ble Meieriet etablert som forsterket den videre utviklingen i Leknes. Leknes fikk flere innbyggere utover 1900-tallet og i 1955-1990 årene skjedde det en bebyggelsesmessig fortetting langs Storgata, Stamsundveien og Leknesjøveien. Tettstedet, som fikk bystatus i 2002, vokste fort utover 60-tallet da kommunene rundt ble slått sammen til Vestvågøy kommune, hvor Leknes ble hovedsete. Boligområdene Fygle og Hagebyveien ble bygget ut i løpet av 60 - og 70 årene. Den økte befolkningsveksten førte til etablering av ny skole, idretts- og svømmehall.

Som det meste av byplanlegging på 60-, 70- og 80-tallet, ble også Leknes planlagt etter tankegangen om soneutvikling. Det ble definert egne soner for industri, forretning og bolig, og industriområder ble utviklet ved flyplassen, Leknes havn og Mjåneset, og flere boliger på Fygle og Borge. Byutformingen i Leknes bærer også preg av tankegangen om etappevis sentrumsutvikling basert på reguleringsplaner for enkeltprosjekter. Mangelen på overordnet planlegging der nye prosjekter med reguleringsplaner tok over stedsutformingen gjenspeiles i gatebildet med oppstykkede koblinger for myke trafikanter og bilbasert tilrettelegging. Økt befolkning og trafikk førte til behov for større veier. Da E10 ble lagt utenfor Leknes sentrum i 1985, var tanken å skjerme sentrum fra trafikk. Handelsområdet som i dag har vokst fram sørøst for E10, blir muligens av den grunn sett på

som å være lokalisert "utenfor sentrum".

I 1995 kom arbeidet med Sentrumsplan for Leknes, men planen som helhet ble ikke fulgt opp administrativt eller politisk. Leknesløftet mot 2030 ble lansert i 2010 som et sentrumsutviklingsprogram som fremmet tiltak for å styrke Leknes by. Flere av planene og tiltakene er gjennomført og igangsatt. Det ble fattet et politisk vedtak om å prioritere opprusting av Storgata i stedet for å utarbeide en sentrumsplan. I 2016 ble reguleringsplan for Meieriet og Storgata vedtatt. Nå i 2020, er utførelsen av Storgata er under arbeid, og vil være førende for videre gater i Leknes (Vestvågøy kommune, 2020).



Leknes sentrum 1985. Bilde hentet fra digitaltmuseum.no

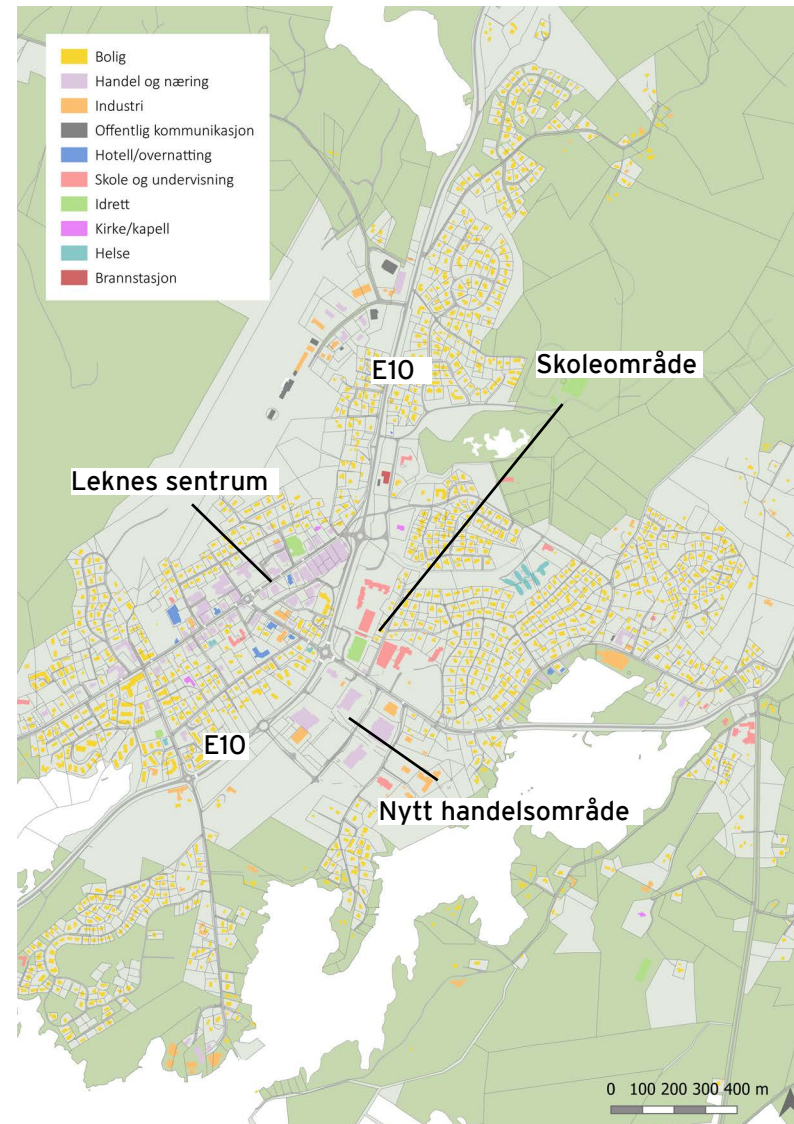
Dagens situasjon

Analyser



Bebyggelse

Leknes by består av flere områder med boligbebyggelse og et mangfoldig tilbud med handel, næring, skoler og andre funksjoner. Illustrasjonskartet viser hvor boligene i byen er lokalisert (gule bygg), og hvilke områder som er tyngdepunkt for handel og næring, samt skole og offentlige tjenestetilbud. Boligområdene er lokalisert spredt rundt dagens sentrumsjerne hvor tyngden av handelsvirksomheten foregår. Et nyere handelsområde med større plasskrevende virksomheter er lokalisert utenfor sentrum.



Forbindelser i sentrum for kultur-, handels- og serveringstilbud

I Leknes sentrum er tyngdepunktet for kulturtilbud, handelsområder og kafeer langs Storgata og noe i Lekneskroken og Idrettsgata. Flere funksjoner ligger også i bakgater nord for Storgata. Strekket med funksjoner langs handelsgata i Leknes, Storgata, er 580 m langt. Til sammenligning er Karl Johans gate i Oslo 1020 m. I Levá urban design sin analyse fra 2017 kom det fram at Lofotsenteret, etterfulgt av Meieriet er de viktigste møteplassene for respondentene. Utover dette nevnes mer generelle butikker, kafeer, "huset kafé", samt rådhuset. Ingen utendørsarealer blir nevnt i analysen.

Noen fasader er aktive og utadrettede, men mange bygninger inneholder funksjoner som ikke er publikumsrettet, og dermed bidrar til inaktivitet i bybildet. Mellom Elvegårdsveien og Rådhusgata henvender butikkinnganger seg til forskjellige gater, noe som også svekker opplevelsen av Leknes som handelsby for myke trafikanter. På grunn av de mange utflytende trafikk- og parkeringsarealene svekkes sammenhengen mellom målpunktene. Lite gangvennlige omgivelser bidrar til opplevelsen av stor avstand mellom målpunktene, som videre fører til at mange kjører fra målpunkt til målpunkt fremfor å sette fra seg bilen og gå mellom målpunktene. Dette fører til økt trafikk i sentrum, og dermed dårligere vilkår for myke trafikanter. Den oppstykkede strukturen av utflytende trafikkarealer, parkeringsarealer og spredte målpunkt svekker den helhetlige opplevelsen av Leknes som rekreasjon- og handelssted.



Handel og servering i Leknes som bidrar til byliv

Dagens situasjon mellom Elvegårdsveien og Rådhuset



Oppstykket nettverk for gående og syklende med stykkevise fortau



Oppstykket nettverk for gående og syklende med stykkevise fortau



Bakgårder med parkeringsplasser som bryter ganglinjene



Fortausløsning mangler flere steder

Grøntstruktur, rekreasjonsområder og parker samt koblingen mellom disse

Leknes har fordelen av å være omkranset av flott natur, og avstanden til turområder fra sentrum og boligområdene er korte. Likevel viser spørreundersøkelser fra Levá urban design (2017) at innbyggerne i Leknes savner grøntareal, grøntområder, parker og parkområder, samt møteplasser, oppholdssteder og torg i Leknes.

Det er få parker og rekreasjonsareal i Leknes sentrum. Dagens rådhuspark ligger sør for rådhuset. Parken er nært knyttet til veiene i sør, med Storgata som møter idrettsgata i en stor rundkjøring. Byggene rundt parken skaper ikke en romdannende effekt rundt parken noe som fører til at parken forsvinner i bybildet. Det er få aktive fasader og lite aktivitet på bakkeplan. Parken er heller ikke tilknyttet de viktigste møteplassene i sentrum og bærer preg av lite vedlikehold.

Ved storgata kom det opp en pop-up park som en midlertidig installasjon for å skape byliv. Trærne er fine i gatebildet, men parken oppfattes som lite brukt. Andre grøntområder eller møteplasser i sentrum er enten for små eller ligger som "øyer" i bybildet omkranset av biltrafikk og/eller parkeringsareal og fungerer derfor ikke optimalt som gode møteplasser. Disse møteplassene er heller ikke tilknyttet de viktigste målpunktene i sentrum.

Barn og unge på Leknes skole viser til at de pleier å ake i bakken bak Lofothallen. I bylivsundersøkelsen fra Levá urban design fra 2017 fremkommer skateparken ved Lofothallen, Ballbingene, Meieriet og fortauene som viktige møteplasser for barna i Leknes, og som de mener er områder som er viktig å bevare for at de skal trives.

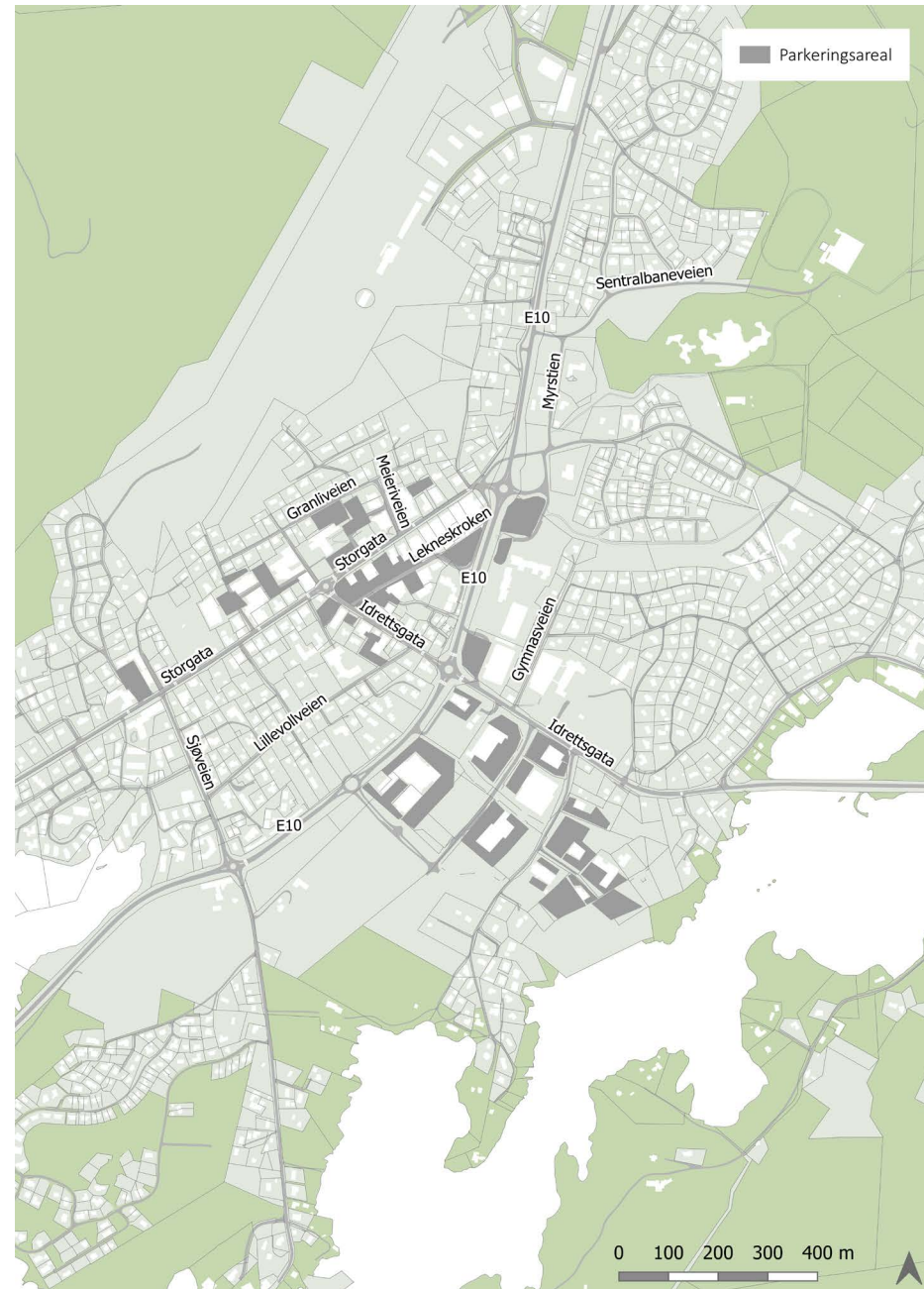


Dagens grøntstruktur, rekreasjonsområder, møteplasser og parker



Parkering

Dagens Leknes består av store arealer som er grusbelagte eller asfalterte. Mange av områdene benyttes til parkering, uten at det eksisterer struktur eller reguleringer for dette. Villparkering er derfor også en utfordring, og fører til et kaotisk bybilde. Parkeringssituasjonen forsterker enkelte steder opplevelsen av å oppholde seg i bakgårder der byen står med ryggen til uterommet. Dette eksempelvis i Lekneskroken og ved Elvegårdsveien. Dermed fremstår Storgata som Leknes sitt ansikt utad med fasader ut mot gata og begrenset gateparkering. Lav, spredt bebyggelse i kombinasjon med store parkeringsareal gjør at Leknes sentrum fremstår som lite oversiktlig og lite imøtekommende. Dette kommer også fram i spørreundersøkelsen utført av Levá urban design. Av de 238 respondentene som svarte på hvilket ord de ville bruke om Leknes gikk følgende ord igjen: "rotete", "stygt", "uferdig", "grått", "planløst", "trist", "bilpreget", "kaotisk", "utrivelig", "kjedelig", "trafikert", og ytterligere ord som beskriver et sted som folk ikke er veldig fornøyd med.



Transportbruk til og fra sentrum

Fra Byromsseminaret i 2017 utført av Levá Urban Design AS kom det frem at jobb og handel er de viktigste grunnene til at folk i dag benytter seg av Leknes sentrum, og de fleste som benytter seg av sentrum er der daglig. Dette bidrar antakelig til at parkeringsgraden i byen er høy. Bil er det foretrukne transportmiddelet til og fra Leknes sentrum, med noe økt andel på vinterhalvåret. Tidsbruk og avstand er avgjørende faktorer for at folk benytter bil. Samtidig er det få incentiver for å skulle benytte grønne fremkomstmidler, som buss, sykkel og gange. Kun 3% mener at kollektivtilbudet er godt, og de fleste (72%) mener at kollektivtilbudet er "ikke tilgjengelig".



Parkeringsplass ved Lekneskroken



Leknes gatebruksplan

Dagens gatehierarki

E10, Storgata, Idrettsgata og Sjøveien fungerer som strukturerende veier i Leknes sentrum og skaper et overordnet gatehierarki av hovedvei og samleveier. Disse veiene er også førende for videre utvikling. Utover disse er de fleste gatene i Leknes sentrum atkomstveier som fører til boligområder.

ÅDT

Tall på årsdøgntrafikk viser hvor mange biler som gjennomsnittlig kjører gjennom en gate i løpet av et døgn. ÅDT for flere av gatene i Leknes er listet opp her:

Lekneskroken: 300
 Storgata ned til rundkjøring ved rådhuset: 1000
 Storgata fra rundkjøring til Fjordgløtten: 600
 Idrettsgata fra Rådhuset til rundkjøring E10: 700.
 Idrettsgata fra rundkjøring E10 til Hol: 5000
 Gymnasveien: 150
 E10 nord for rundkjøring nord: 6765 (2019)
 E10 sør for rundkjøring nord til rundkjøring Sjøveien: 6645
 E10 sør for rundkjøring Sjøveien til Storeid: 8348
 Meieriveien: 200
 Sjøveien fra Storgata til E10: 800
 Sjøveien fra E10 til Leknessjøen: 400
 Sentralbaneveien: 200
 Myrstien: 500
 Granliveien: 200

Gatehierarki og lesbarhet av gatenettet i Leknes

Hovedårer

Hovedveier og innfartsårer til sentrum er visuelt lett å lese for bilister der E10 og idrettsgata øst for idrettsgata er hovedårene inn til Leknes. Utover denne utgjør Storgata tydelig en hovedgate i Leknes sentrum, men er visuelt sett lite lesbar som handlegate fra rundtkjøringen Storgata-E10. I deler av Storgata, blant annet ved rådhuset, gjør dagens park, parkeringsplasser, samt bensinstasjon og kollektivholdeplass at dette området blir utflytende og lite lesbart.

Idrettsgata

Idrettsgata er en viktig innfartsåre til Leknes, men fremkommeligheten for gående og syklende er dårlig. Vei og parkeringsareal har fått førsteprioritet i utformingen, og gaten er bred uten gjennomgående strukturerende elementer. Varierende gatebelysning bidrar heller ikke til struktur og trygge forhold for myke trafikanter.

Lekneskroken

Lekneskroken, som er parallellgate til Storgata, er en viktig gate med tanke på funksjonene den innehar. Likevel består den nesten utelukkende av store grå utflytende flater, villparkering og lav, spredt bebyggelse. I Lekneskroken er det også manglende gatebelysning som bidrar til redusert lesbarhet av gaten.

Leknes sentrum vest

Vest i Leknes sentrum, på begge sider av Elvegårdsveien ligger et område med flere større forretninger og restauranter. Veifinning mellom Rådhusgata og Elvegårdsveien er lite intuitivt med trang passasje forbi Jysk, enveiskjøring foran Lille Milano, avsperrert Rådhusgata og regulert vei over Rådhusparken. Dette er også et område som på grunn av sine funksjoner burde vært nært koblet opp til sentrum og Storgata, men på grunn av de fysiske elementene i området oppnås ikke dette. Mangelen på struktur i disse gatene som i hovedsak utgjør Leknes sentrum svekker forståelsen av et helhetlig Leknes sentrum.

Av andre områder som er utflytende og lite lesbare er avkjøring fra E10 til Lofothallen og til Betel, som har lite lesbare kryssløsninger, vegmerkinger og manglende belysning.

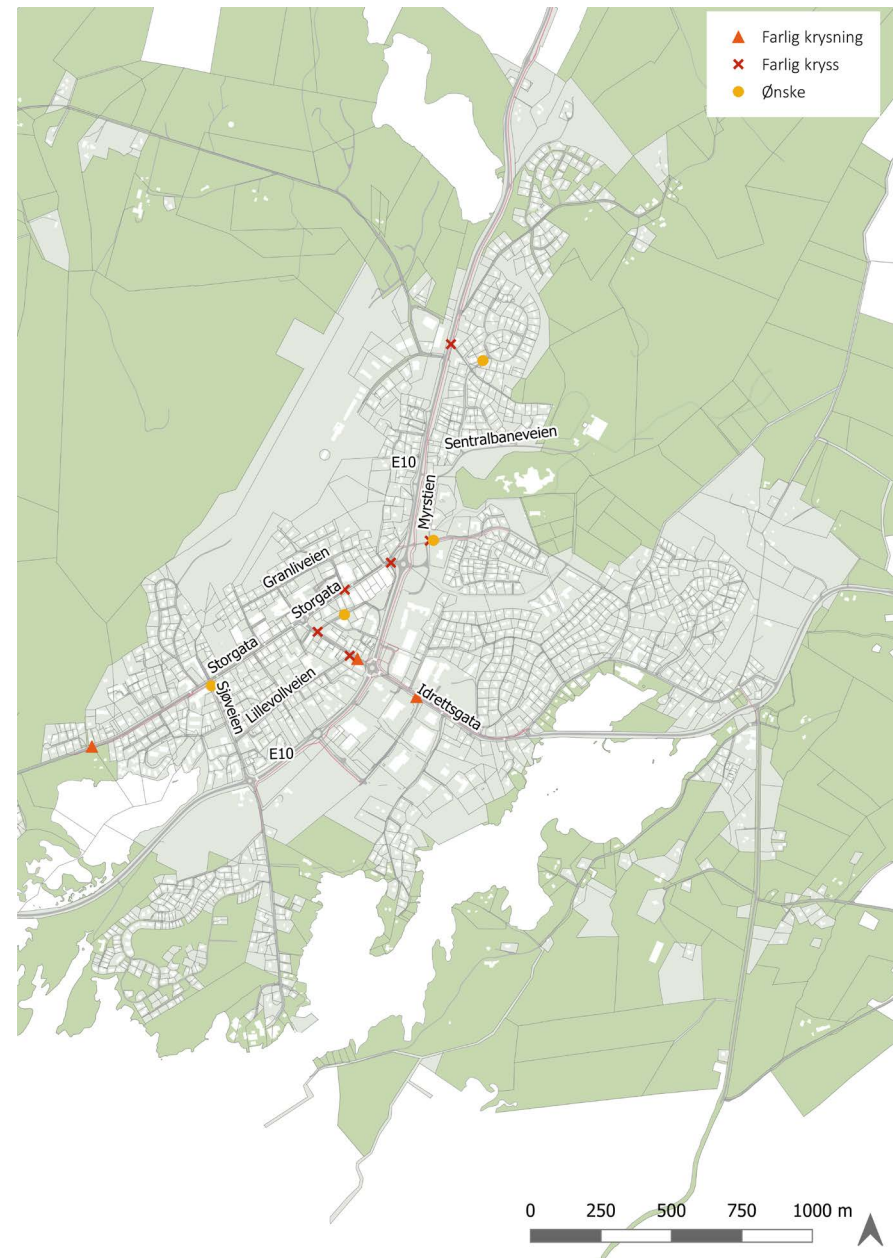
Trafikksikkerhet

Kryss som oppleves som farlig er basert på befaring samt tilbakemeldinger fra barna på Leknes skole.

I krysset mellom Lekneskroken og Storgata er det vikeplikt fra Storgata. Her kan det oppstå situasjoner der vikeplikten ikke opprettholdes som kan skyldes utformingen av krysset. Krysset er bredt, har stor radius og manglende veimarkering. Samtidig er det muligens vanskelig å avgjøre om kjørende fra Lekneskroken kommer fra en vei eller en parkeringsplass.

Videre er det flere steder i Storgata at vikeplikten ikke overholdes, og ved Meieriveien kan det oppstå situasjoner der bilister kjørende nedover Storgata må rygge når bussen skal ut av Meieriveien.

Vikeplikt følges heller ikke alltid ved kryss mellom Idrettsgata og Lillevollveien. Her er det dårlig sikt fra Idrettsgata inn mot Lillevollveien samt lite belysning. Vinkelen Lillevollveien treffer Idrettsgata på er også en innvirkende faktor.



Kartet viser farlige kryssninger for mange trafikanter, farlige kryss og behov om forbedringer basert på brukermedvirkning med barn på Leknes skole.



Leknes gatebruksplan

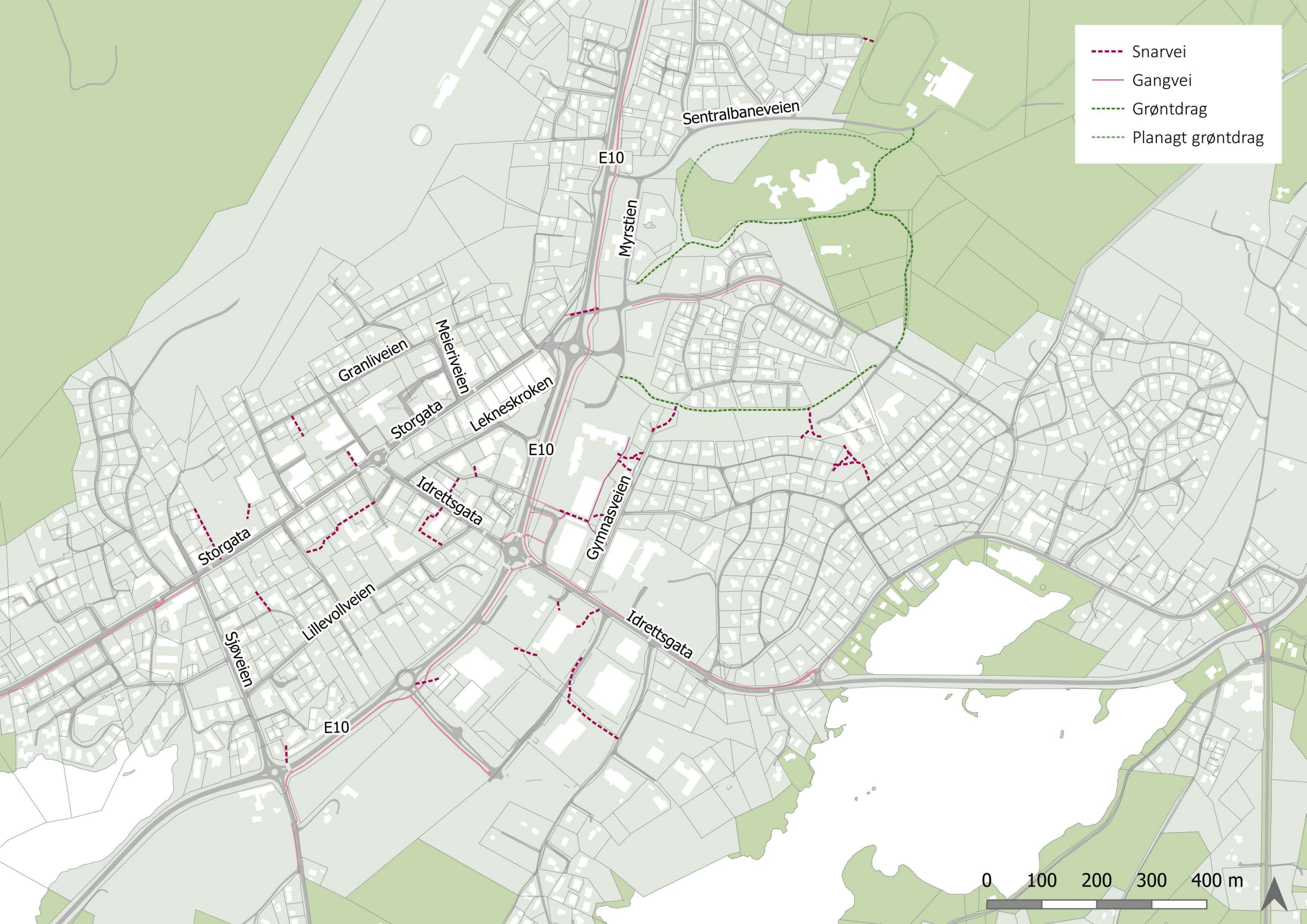
Trafikksikkerhet for myke trafikanter

For enkelte strekker er koblingene for myke trafikanter opparbeidet med god sammenheng. Viktige innfartsårer som Sjøveien, Storgata og Idrettsgata samt E10 har opparbeidet fortau eller adskilt- gang og sykkelvei, men med noe varierende kvalitet. Foruten disse områdene er det flere forbindelser i Leknes sentrum som ikke er tilrettelagt for myke trafikanter, med strekninger med varierende kvalitet og utforming og der koblinger har oppstått etappevis gjennom enkeltprosjekter. For myke trafikanter kan enkelte koblinger derfor bestå av en rekke utfordringer med forsering av for eksempel bratte skråninger, opptråkkede snarveier, parkeringsarealer, grusveier og asfaltert belegg. Dette gjelder blant annet for kobling fra Villaveien og Tore Hjorts vei til sentrum, adkomst til handelsparken og ved Lekneskroken.

Det er mangel på koblinger for myke trafikanter på tvers av de parallelle gatene Granliveien, Storgata og Lekneskroken. Dette skyldes oppstykkede arealer med varierende formål, ustrukturert bebyggelse og oppstykkede opparbeidede forbindelser for myke trafikanter. Dette gjelder også for bakgårdene ved Elvegårdsveien, der det ikke er samsvar mellom bevegelsesmønster og opparbeidede gangfelt. Her er det i tillegg områder med villparkering som svekker forbindelsene.

Flere steder i Leknes er det dårlig belysning, uoversiktlige gateløsninger og høy hastighet langs veien. Dette kan føre til redusert trafikksikkerhet for myke trafikanter.

- Rundkjøringen i krysningspunktet mellom Idrettsgata og E10 har lav trafikksikkerhet. Skoleelever krysser her på vei til og fra skolen. På grunn av situasjonen står det skolevakter med gule vester i dette området i rushtiden for å øke trafikksikkerheten for skolebarna. Fotgjengerovergangen i vest over idrettsgata er også lite trafikksikker, da denne ligger langt fra rundkjøringen og mangler belysning.
- Lekneskroken fremstår som lite trafikksikkert for myke trafikanter på grunn av uorganisert parkering, lite belysning og mangel på fortau.
- Kryssninger av myke trafikanter over E10 er i dag ikke et stort problem i området avgrenset av gatebruksplanen. Ved befarig er det ikke funnet snarveier over E10. Dette kan endres ved fremtidig utvidelse av Leknes.
- Mangelen på gatebelysning kommer også fram i referatet fra skolebesøket på Leknes skole 22.10.18, hvor elevene påpeker at det mangler gatelys i Villaveien, Granliveien, Lillevollveien og Holandsveien. Det er flere bolig-gater enn dette som også mangler gatelys, og det er grunn til å tro at det også er noe som ønskes i disse gatene.



- Snarvei
- Gangvei
- Grøntdrag
- Planagt grønndrag

0 100 200 300 400 m

Koblinger for myke trafikanter

Kobling Lillevollveien- sentrum

Myke trafikanter som ikke vil gå omvei fra Lillevollveien mot kjøpesenteret kan benytte seg av smug bak Teknisk Bureau og coop prix. Her er det dog villparkering som svekker fremkommeligheten.

Kobling Lekneshallen- gangbrua- sentrum

Broen er en trafikkssikker kobling over E10 og raskeste vei fra Lekneshallen og Vest-Lofoten videregående skole til sentrum. Tidligere stod det ingen brakkerigg/paviljong nord for Lekneshallen, og koblingen fra Tore Hjorts vei, mot Leknes var tydeligere. Med ny gangvei fra parkeringsplassen til Vest-Lofoten videregående skole ble koblingen ytterligere svekket. Koblingen er også svak fra Krokbakken mot Coop prix, der folk velger en opptråkket skråning fremfor omvei. Her er det også en flytende overgang fra gangvei for myke trafikanter over broen over til bilveien Krokbakken som ikke er opparbeidet for gående. Flere benytter seg av vei forbi Lekneskroken 35-23 og videre mot storsenteret. Denne koblingen mangler opparbeidelse enkelte steder.

Kobling Villaveien/Myrtråkket- undergang nord-sentrum nord

For myke trafikanter fra Villaveien/Myrtråkket er raskeste vei til sentrum gjennom undergangen i nord. Men dette strekket består av ustrukturerte parkeringsarealer og manglende tilrettelagt løsning for myke trafikanter.

Kobling Solhøgdeveien- Lekneskroken

Denne snarveien for myke trafikanter kobler seg videre på Lekneskroken til Storsenteret. I dag er den lite opparbeidet. Det er viktig å bevare koblingen ved fremtidig utvikling av dette området.



En svært viktig kobling for sentrum nord under E10.



Området rundt undergangen består av kjøreveier og parkeringsareal der gående oppfatter koblingen som en omvei.

Romforløp kobling Lekneshallen - gangbroa - sentrum

1. Kronglette og lite innviterende passasje ved Lekneshallen



2. Over gangbroa



2. Krokbakken som svinger til venstre mot sentrum. De som kan går heller til venstre3. Inngang til Leknes sentrum for gående ned skråningen



4. Lite innviterende inngang til sentrum ved Lofotsenteret på smal grusvei

Kobling Lekneshallen-parkeringsplass for VGS nord for Leknes skole

En opparbeidet ny gangforbindelse med belysning går fra Lekneshallen til parkeringsplassen for VGS. Dette er en av få opparbeidede gangforbindelser uten tilknytningen til kjørevei i Leknes. Det ligger potensiale i å fortsette og knytte gangveien til gangvei mellom villaveien og Myrtråkket og til gangvei mot Borgvatnet.



Kobling Lekneshallen-parkeringsplass for VGS nord for Leknes skole



Kobling mellom Solhøgdeveien og Lekneskroken bør bevares i reguleringsplan



Kobling Lekneshallen-parkeringsplass for VGS nord for Leknes skole med stort potensiale til å videreføres nordover

Kvaliteter i Leknes

- I sentrum finnes flere butikker og bygg med arkitektonisk særpreg og sjarm som Huset kafé, SILO, Leknes bakeri.
- Hyggelige nabolag med kort avstand til sentrum, havet og nærhet til natur og stinett utenfor.
- Forbindelsen for myke trafikanter fra Torvhaugan i grøntdraget mellom Myrtrakket og Villaveien.
- Handelsvirksomhet som trekker folk fra nært og fjernt.
- Meieriet kultursenter som bankende hjerte i sentrum.



Handelsparken

Eksisterende handelspark

Leknes har en handelspark øst for E10 i tillegg til små nisjebutikker og enkelte større forretninger i sentrum. Handelsnæringen i Leknes er ikke bare viktig for folk som bor i Leknes, men også for tilreisende fra kommunen og utenfor (Norconsult, 2018). Dagens handelspark er bilbasert og lite tilrettelagt for gående som må krysse store parkeringsarealer eller benytte seg av opptrakkede stier frem til inngangspartiene. Byggenes spredte plassering og orientering gir et opplevelsesfattig miljø der strekninger oppleves som lange og lite attraktive for myke trafikanter. Handelsparken bidrar derfor ikke til en bærekraftig utvikling med økt fremkommelighet for myke trafikanter.

Ny handelspark - sentrumsdød?

I kommuneplanens arealdel legges det opp til at det skal bygges ut et større handelsområde øst for E10. Å planlegge for et handelsområde slik det er lagt opp til på Leknes i dag kan være svært negativt for sentrumsutviklingen. Forskning og erfaring fra de fleste norske byer viser at handelsområder utenfor sentrum fører til butikkdød og sentrumsdød, noe som ikke er ønskelig for noen byer, ei heller Leknes. Så lenge Leknes sentrum består av så mye ubrukt areal skulle man heller sett på muligheten for etablering av virksomheter i sentrumskjernen.

Fremtidig utvikling

E10 ble lagt utenfor sentrum i 1985 men utgjør i dag en barriere for utvikling. Sett i relasjon til sentrumskjernen virker derfor handelsparken å være lokalisert utenfor sentrum. Hvis man imidlertid ser Leknes i en større kontekst med boligområdene rundt Fygle og mulig fremtidig boligutbygging sør for E10, vil det fremtidige store handelsområdet være lokalisert midt i Leknes. Dersom området bygges ut videre på samme måte som dagens handelspark, vil det fortsette å være bilbasert. Det vil være negativt for myke trafikanter som enten skal til handelsparken eller gjennom den at det mest bilbaserte området er lokalisert i midten av Leknes by.



Handelsparken og skolearealene, som består av spredt, lav bebyggelse og opplevelsesfattige miljøer, omkranses av boligområder og sentrum. Handelsparken og skolearealene er barrierer som ikke er attraktive for gående og syklende. Det er behov for koblinger for myke trafikanter på tvers av boligfelt, handelspark, skolearealer og sentrum.

Utfordringer

- Mangel på vegetasjon i sentrum
- Park i sentrum er lite i bruk
- Manglende møteplass/torg/lekeareal i sentrum
- Manglende estetiske kvaliteter i byrommet
- Lite orienterbart sentrum med spredt plasserte bygg for handel og servering
- Mangel på universell utforming
- Manglende belysning i sentrum
- Store plasskrevende parkeringsarealer samt villparkering
- Soneutvikling som har generert til et bilbasert handelssted
- E10 som en barriere for videre utvikling
- Etappevis utvikling med manglende overordnet planlegging som har ført til en rekke tilfeldige forbindelser for myke trafikanter.
- Avstander mellom målpunkter oppleves som lange, opplevelseshurtige og stimulerende ikke til økt gange
- Flere parkeringsarealer og gater er ikke opparbeidet. Dette fører til redusert estetisk kvalitet.
- Enkelte farlige kryss for myke trafikanter og bilister
- Enkelte veier har effektiv bilkjøring som hovedfunksjon, og støtter ikke opp under byutvikling.
- Manglende forbindelser i tråd med folks bevegelsesmønstre
- Manglende tilrettelegging for myke trafikanter i handelsparken



Gater som ikke innbyr til opphold , trivsel og rekreasjon med villparkering

Prinsipper

Prinsipp for møblering, belysning og vegetasjon

Storgatas utforming og materialbruk legger føringer for videre estetisk utforming av Leknes sentrum:

- Idrettsgata er sterkt knyttet til Storgata fordi disse møtes i en rundkjøring. Det anbefales derfor at idrettsgata utformes med samme estetiske fremtredelse som Storgata. I Storgata er sykkelstativ, søppelbøtter og lyktestolper mørkegrå, og det anbefales å videreføre dette i idrettsgata
- Lekneskroken er ikke like knyttet til storgata og valg av materialer kan vike fra material-og fargevalg i storgata. Men det anbefales fortsatt at material-og fargevalg har en estetisk sammenheng med Storgata og idrettsgata.
- Belysning benyttes som estetisk forklarende virkemiddel og for økt trafikksikkerhet og det bør benyttes lysarmatur med blendfritt nedadrettet lys.
- Det anbefales vegetasjon som har liten eller ingen spredningsfare og som er tilpasset den klimatiske sonen.
- Møbler skal være komfortable å benytte og tilgjengelig for alle.
- Samtidig anbefales plantevalg som gir pryddverdi flere deler av året og lavt vedlikeholdsbehov slik som trær, busker og stauder.

Prinsipp for drift og vedlikehold

- Det bør prioriteres materialer som er lett tilgjengelige på markedet slik at kostnader for utskifting minimeres.
- Gjennomgående soneinndeling i gatesnitt slik beskrevet under prinsipp for universell utforming vil lette vintervedlikeholdet.
- Det anbefales beplantning som krever lite vedlikehold, slik som flerårige stauder og busker og trær som krever lite beskjæring.
- Det anbefales større plenarealer fremfor små oppstykkede gressarealer slik at gressklipping lett kan utføres med plentraktor.
- Det anbefales at buskvegetasjon og stauder samles i større busk- og staudedefelt slik at plentraktor lettere kan klippe plen som omkranser feltene.
- Fortausbredde på 2,5 m dekker minste krav til ferdselsareal på 2 m og kantsteinssone på 0,5 m, og muliggjør maskinell rydding av fortauet. Dersom fortauet har møbleringssone bør ferdselsarealet økes til 2,5 m for å gi plass for maskinell rydding.

Prinsipper for universell utforming

- Gangfelt i sentrum bør ha definert veggsoner, ferdelsone, møbleringssone og kantsteinsone
- Ferdelslinjer skal være logiske og lett å orientere seg etter. Det bør tilstrebes økt bruk av arkitektoniske virkemidler som naturlige ledelinjer og fargekontraster som en integrert del av formgivningen.
- Kunstige ledelinjer brukes som supplement eller der det er mangel på naturlige ledelinjer. Det anbefales bruk av kunstig ledelinje i støpejern for sentrumsområdet da dette har blitt brukt i Storgata.
- Det anbefales gode kontraster mellom materialer.
- Det skal være tilstrekkelig bredde på gangpassasjer og atkomst med minstemål 2 m. Gangpassasjer skal ha tydelig definerte soner frie for hindringer og sperrer der sonene defineres med forskjellig belegg.
- Gangpassasjer skal ha tydelig gangforløp og være gjennomgående
- Gang- og oppholdssoner skal ha overflater som er faste og jevne uten nivåforskjeller eller stigning som hindrer ferdsel for enkelte grupper.



Gateinndeling i soner.

Hentet fra: <https://allaboutud.com/transport/overflate-inndeling-i-soner/>

Prinsipper for trafiksikkerhet

- Det bør tilstrebes bruk av visuelle virkemidler og veimerking for økt lesbarhet av veinettet og enkel veifinling.
- Det bør benyttes tilstrekkelig med belysning for økt trafiksikkerhet for både myke trafikanter og bilister.
- I kryss skal vikeplikt være visuelt lesbart.
- Kryss utformes hvis mulig slik at de kryssende veiene treffer hverandre med 90 graders vinkel hvis mulig.
- Skilt for fotgjengeroverganger plasseres hvis mulig i sonen mellom fortau og kjøreareal slik at skiltene oppfattes av kjørende.

Fremtidige muligheter

Muligheter

I de følgende avsnittene vil det vises til prinsipper for ulike tema anbefalinger av hvilke tiltak som bør settes i verk på Leknes for å oppnå en mer bærekraftig og levende by.

Leknes skal utvikles fra et tettsted til en bærekraftig småby. Prinsippet for blandet bruk fremfor sone-utvikling er viktig i denne sammenheng. Som illustrert i figuren til høyre skaper sone-utvikling med bilbasert tilrettelegging lav utnyttelse med et opplevelsesfattig miljø å bevege seg i til fots. En utvikling med økt fokus på blandet bruk, med tettere gangnett og hovedårer omformet til bygater øker attraktiviteten for mange trafikanter. Dette vil redusere biltrafikk, kjørehastighet og trekke folk til sentrum. I dag benytter folk seg i stor grad av sentrum i forbindelse med arbeid eller handel. En urbanisering av Leknes slik vist i figuren vil styrke Leknes som en opplevelsesby og invitere til etablering av bedrifter tilknyttet serveringsbransjen, kultur og rekreasjon.

Prioriteringer

- Regulere villparkering
- Opparbeide eksisterende og nye koblinger for mange trafikanter
- Oppgradere Lekneskroken til gågate med mulighet for gjennomkjøring
- Lande lokalisering av torg og park sett i sammenheng med fortetting og videre byutvikling
- Opparbeide Idrettsgata
- Overordnet planlegging ved Handelsparken for å sikre attraktive koblinger for mange trafikanter
- Flytte parkering til parkeringshus
- Integrere og omgjøre E10

Bilbasert planlegging



Omformet til bystruktur



Hentet fra Trondheims veileder for byform og arkitektur.

https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/byplankontoret/kommuneplan/kpa-trondheim-2012-2024/veileder-for-byform-og-arkitektur_2013.pdf

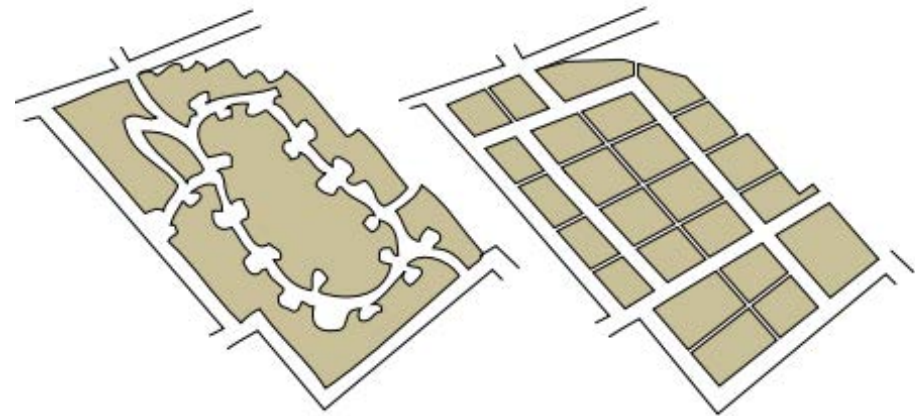
Tiltak handelsparken

Varierte forbindelser for myke trafikanter gjennom handelsparken

Det må tilrettelegges for både myke trafikanter som skal til handelsparken, men også de som bare skal passere gjennom handelsparken. Analysen viste at folk går korteste vei til målpunktet i handelsparken selv om det er fotgjengerfelt og gangveier som følger bilveiene rundt. Det at skolen er lokalisert nære handelsparken gjør også området ekstra viktig for barn og unge, som benytter seg av gangveier, snarveier og kryssninger.

Følg kvartalsstruktur-prinsippet

Med fremtidig og eksisterende handelspark legges det opp til et gatenett med tilnærmet kvartalsstruktur. Sammenlignet med kvartalsstrukturer i andre byer som Kristiansand, Ålesund, Oslo og Bergen er disse gjerne ca. 50*50 m, 50*100 m eller 100*100 m. I handelsparken måler arealet omkranset av veier 200*300 m og 300*140 m. Ny handelspark har kvartal-mål på rundt 80*300 m. Vi ser det som gunstig å ta med seg arealmål på kvartalsstruktur fra andre byer inn i planleggingen av ny og eksisterende handelspark. Ved å bryte opp lange strekker med tverrgående forbindelser vil dette føre til varierte veivalg for gående og syklende.



Tradisjonell planlegging med boligområder med lite fokus på myke trafikanter gir påfølgende lange gåavstander. I nye utviklingsområder og fortetting i eksisterende områder må gående og syklende prioriteres med et tett nett av ganglinjer.

Hentet fra Trondheims veileder for byform og arkitektur. https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/byplankontoret/kommuneplan/kpa-trondheim-2012-2024/veileder-for-byform-og-arkitektur_2013.pdf

Nye koblinger i handelsparken

Prinsipielt kart over koblinger i handelsparken med en fremtidig situasjon der E10 er omgjort til en integrert vei i bybildet.

Hvit linje: Dagens og fremtidige fortau og gangveier.

Stiplet hvit linje: Fremtidige forbindelser for myke trafikanter. Lange strekninger på fortau langs kjørefelt brytes opp for hver 100-150 meter med tverrgående forbindelser for myke trafikanter.

Blå linje: Forventet snarvei inn til nytt handelsområde som bør opparbeides og hensyntas ved utvikling.

Rød linje: Mulige nye kryssninger av E10. Ved Mjåneset er det i dag en traktorvei fra Toften til Mjånesveien som går gjennom et gårdstun der ferdsel begrenses av dette. Ved mulig utvikling av området i fremtiden bør koblingen sikres for gående slik at strandsonen forblir et offentlig areal. Denne veien kan inngå i et større nettverk for gående med funksjon som nærmiljøtur.



Funksjonsblanding

Å tenke funksjonsblanding for området, i stedet for kun handelsrettet virksomhet vil også være svært positivt og kunne gjort området langt mer pulserende og levende enn det det legges opp til i dag.

Organisering av bygg og parkering i ny handelspark

For fremtidig utvikling av ny handelspark vil det være gunstig å plassere bygg slik at disse skaper romdannelse slik vist i figur nederst til høyre. Det vil også være gunstig om parkeringsareal ikke plasseres foran bygg som vist i figuren. Disse grepene vil bidra til flere opplevelseskvaliteter og økt attraktivitet for myke trafikanter.

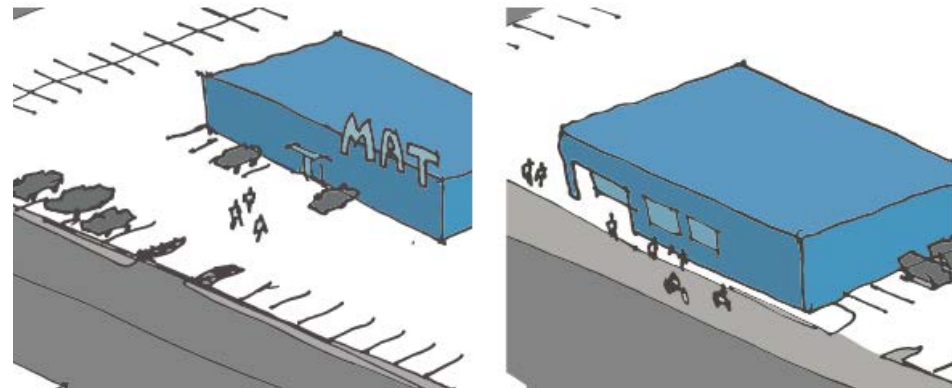
Felles parkeringsplass

I dagens handelspark er det individuelle parkeringsplasser tilknyttet hvert enkelt bygg, uten gode forbindelser for myke trafikanter som vil gå fra ett bygg til et annet. I fremtidig handelspark foreslås en fellesløsning for parkeringsarealet slik at folk kan sette fra seg bilen på ett sted og enkelt gå fra bygg til bygg. En slik løsning er plassbesparende og øker attraktiviteten for



Eksempel på funksjonsblanding der matbutikk og bolig kombineres.

<https://www.vol.no/pluss/2020/10/01/Coop-flytter-trolig-butikk-22748099.ece>



Til venstre: Organisering der fotgjengere må forsure store parkeringsplasser for å komme til butikken. Til høyre: Ved å plassere butikken inntil gaten og parkeringsplasser ved siden av butikken reduseres avstanden for fotgjengere. Plasseringen bidrar også til at gaterommet får en god form.

Hentet fra Trondheims veileder for byform og arkitektur. https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/byplankontoret/kommuneplan/kpa-trondheim-2012-2024/veileder-for-byform-og-arkitektur_2013.pdf

Koblinger øst og vest over E10

E10 utgjør i dag en barriere mellom Leknes sentrum og områdene sørøst for E10. Hvordan disse områdene bør og kan kobles sammen i fremtiden er viktig for en helhetlig utvikling av Leknes by. I analysen ble det ikke funnet tegn til at E10 krysses utenom overgangene og undergangene som eksisterer. En forklaring på dette kan være at det er få områder der det er behov for kryssninger i dag, at det forbindelser til de viktigste målepunktene, som rundt Lofotsenteret og skolene, er tilrettelagt med over- og underganger. Men ved fremtidig utvikling av områdene sørøst for E10 med nye målpunkter og sør for lillevollveien vil sannsynligheten for farlige kryssninger over E10 øke. Vi foreslår derfor å tenke nytt rundt funksjonen og utformingen av E10 gjennom Leknes.

Det er nemlig flere grep som må til samtidig for å koble sammen arealene øst og vest for E10. Fartsreduksjon i seg selv vil ikke være idéelt hvis omgivelsene og forholdene tilsier høyere fart. Nye fotgjengeroverganger som ikke er tilknyttet rundkjøringer over E10 vil ikke være idéelt med dagens utforming av E10. Her kreves det både fortetting med aktive fasader for en intuitiv fartsreduksjon, en estetisk utforming av veien som formmessig signaliserer til bilistene at myke trafikanter prioriteres og en vei som ikke ligger opphevet i terrenget over omkringliggende omgivelser.

Det bør prioriteres å styrke koblingene mellom Leknes sentrum og boligområdet i øst / Fygle slik at folk som bor i gangavstand velger å gå eller sykle til sentrum fremfor å kjøre. I dag fremstår forbindelsene som kronglete med omveier og dårlig tilrettelegging. Koblingene fra sentrum, over broen, og videre til gatenett i Fygle bør styrkes, samt koblingen fra Villaveien og Myrtrakk mot sentrum nord.



Eksempel fra E6 gjennom Fauske sentrum med en ÅDT på 9000. Til sammenligning er ÅDT på E10 gjennom Leknes maks 8348 (måling 2019).



Forbedrede forbindelser for myke trafikanter

Leknes sentrum består i dag av spredte målpunkt som restauranter, virksomheter, butikker, og en blanding av nye og gamle bygg hvor noen har utadrettede og aktive fasader, og andre ikke har det. Mellom husene er det store grå flater som i stor grad benyttes til parkering, og bidrar til mye bilkjøring i sentrum og utrygge og uoversiktlige omgivelser for myke trafikanter.

Med en fremtidig opparbeidelse av både Storgata og Lekneskroken vil det være gode forbindelser for myke trafikanter i øst-vestlig retning. Men det er også viktig å planlegge og opparbeide forbindelser i nord-sørlig retning i sentrum. Disse forbindelsene må sees i sammenheng med fortettingen i sentrum og broen over E10 for å få logiske, orienterbare forbindelser med en lettlest kvartalsstruktur.

Grøntdrag

- Kobling til kjærlighetsstien fra sentrum er svak, og denne koblingen kan med fordel styrkes.
- Styrke kobling fra kjærlighetsstien til gangvei som går gjennom grønndrag fra parkeringsplass nord for Leknes skole til Torvhaugan
- Styrke kobling fra kjærlighetsstien til gangvei bak Lekneshallen slik at denne blir en nærmiljø-turvei.



- Snarvei
- Gangvei
- Grøntdrag
- Planlagt grøntdrag
- ↔ Ny forbindelse





- Gangvei
- Ny forbindelse
- Eksisterende forbindelse som foreslås utbedret



Fremtidig gateløsning

Bilister

I analysen kom det frem farlige kryss i bysentrum i Storgata - Meieriveien og Storgata- Lekneskroken og kryss Idrettsgata -Lillevollveien. Et alternativ til dagens situasjon er at vikeplikten i Storgata og Idrettsgata bør vurderes endret til gater med forkjørsrett.

Forslaget til tiltak innebærer en økt prioritering av myke trafikanter, som vil gå på bekostning av bilistenes tilrettelegging, da hierarkiet i dag i stor grad tilrettelegger for bilkjøring.

Fotgjengere

Fremkommeligheten for fotgjengere i Leknes fungerer der samleveier enten har ensidig eller tosidig fortau, samt der det er lagt til rette for gang- og sykkelvei. Likevel bør det prioriteres opparbeidelse av forbindelser for myke trafikanter i sentrum, i Lekneskroken og idrettsgata. Dagens "fortausøyer" der fotgjengere må gå mellom parkeringsplass og kjørevei bør unngås.

Det bør prioriteres opparbeidelse av nye forbindelser og eksisterende forbindelser som i dag ikke forholder seg til gatenettet (se kart over snarveier og forbindelser)

Det bør blant annet prioriteres opparbeidelse av forbindelse fra Gymnasveien over broen til sentrum, samt opparbeidelse av kobling fra Myrtrakket og Villaveien til sentrum nord.

Det anses det ikke som nødvendig med etablering av fortau i boligkater med lav fartsgrense og lite bilkjøring.

Syklister

Idrettsgata bør opparbeides med tilrettelagt sykkeløsning.

Generell opprustning av utearealene i sentrum anbefales, med fokus på universell utforming og dermed fremkommelighet for syklister

Lokalisering av torg og park for et sammenkoblet sentrum

Dagens park er lokalisert nær rundkjøringen som kobler Storgata med Idrettsgata, og som gjør at utsikten sørover fra parken i hovedsak består av biltrafikk og grå flater. Det mangler romdannende elementer som fasader eller trerekker i utkanten av parken, som har ført til at parken visuelt forsvinner i de omkringliggende utflytende omgivelsene. Dagens park har derfor ikke forutsetninger for å fungere godt som park. Parken ligger et stykke fra de viktige bylivsgeneratorene Meieriet kultursenter og Lofotsenteret. Det er gunstig å knytte fremtidige utendørs møteplasser nærmere og tettere opp mot disse bylivsgeneratorene.

Videre presenteres tre forslag til lokalisering av torg, busstasjon og park som er sett i sammenheng med en mulig fortetting i sentrumsområdet.

Organiseringen av torget, parken og busstasjonen vil innvirke på opplevelsen og visuell orientering av bybildet i Storgata og Lekneskroken. I dag fremstår området rundt rådhuset som uoversiktlig og noe vanskelig å orientere seg i. En fortetting langs Storgata vil hjelpe til med å definere området og forsterke Storgata som handlegate. Hvis derimot park og torg legges inntil Storgata, vil disse tilgjengeliggjøres i større grad og oppleves som en del av Storgata. I forslagene har vi tatt utgangspunkt i at bussterminalen fortsatt skal knyttes opp mot Storgata.

Alternativ 1

Torg i Lekneskroken, park i tilknytning Storgata og rådhuset

Forslaget viser plassering av torg i tilknytning Lekneskroken som foreslås omgjort til gågate med mulighet for gjennomkjøring. Torget skjermes for vind fra Nord. For at dette torget skal fungere optimalt må den omkranses av bygninger med aktive fasader, handelsvirksomhet og servering. Torget vil bli et "byttorg" med muligheter for uteservering som trekker folk til torget. Lokaliseringen skaper et triangel mellom torget, Meieriet og Lofotsenteret, og er plassert sentralt i bysentrum.

Parken foreslås utvidet mot storgata med nye bygg som omkranser og definerer parken. Parkens oppfattes som en rådhuspark og kobles til eksisterende gressplen ved inngangspartiet til rådhuset. Nye bygg rundt Rådhusparken styrker visuell lesbarhet av Storgata som handlegate. Busstasjonen beholder dagens lokalitet og "skjules" bak nytt bygg.

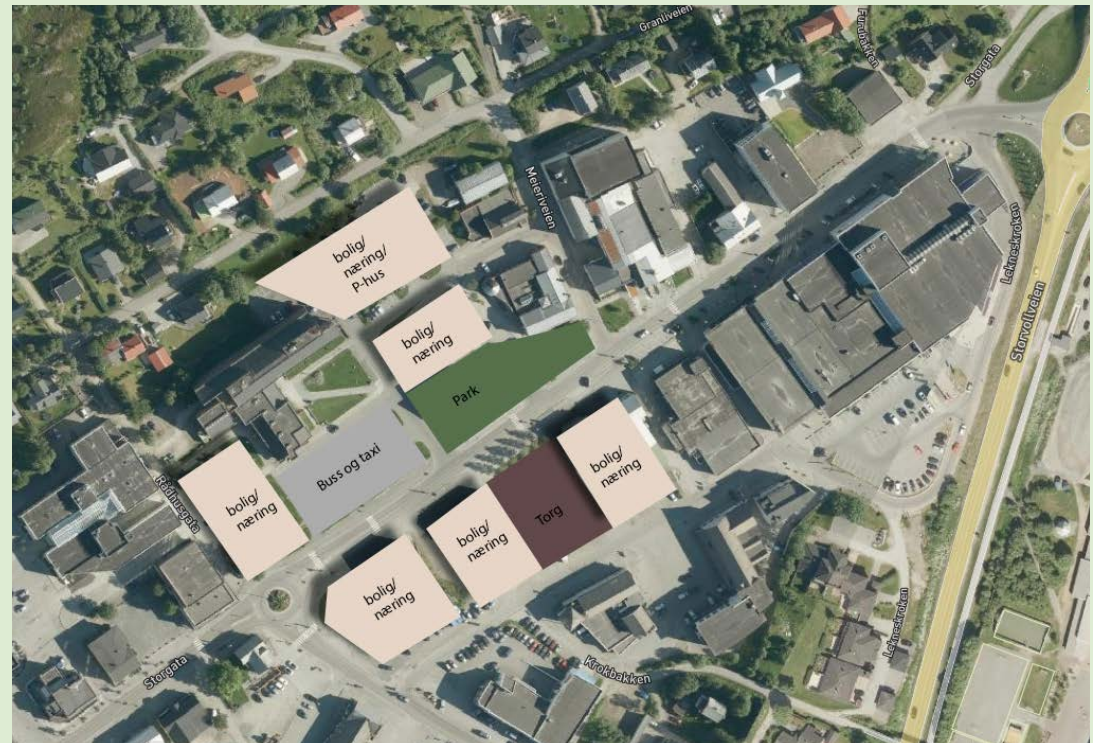


Alternativ 2

Torg tilknyttet begge gater og park tilknyttet Storgata

Torget henvender seg både til Storgata og Lekneskroken og derfor begge gatene sammen der folk trekkes inn til torget fra begge gater.

Parken knytter sammen eksisterende grønne arealer fra Meieriet til inngangen til Rådhuset. Bussterminal og taxi knyttes sammen og får en sentral plassering i bybildet. Ulempen med forslaget er at Storgata ikke defineres like godt som handlegate sammenlignet med alternativ 1, og at plasseringen av buss-og taxi terminal vil påvirke bybildet sett fra Storgata.



Alternativ 3

Plassering av torg og park tilknyttet rådhuset

I dette forslaget vil torget få en annen funksjon sammenlignet med alternativ 1 og 2. Ved å plassere torget i tilknytning til parken vil torget i større grad oppleves som en del av rådhusparken. Torget og parken kan da benyttes samtidig til større arrangementer som konserter, festivaler osv. Lokalisering av torg og park i Storgata fremfor torg ved Lekneskroken vil styrke området rundt rådhuset som utendørs samlingssted. Parken foreslås plassert i tilknytning eksisterende plen ved rådhuset, og trekkes vekk fra Storgata. Dette vil skjerme parken for trafikk fra Storgata. I forslaget foreslås også en gågate med steinbelegg som styrker koblingen for gående som kommer fra gangbroen. Her vises også muligheter for fortetting sør for Lekneskroken. I forslaget blir ikke Storgata like definert med fortetning som i alternativ 1.



Referanseprosjekter



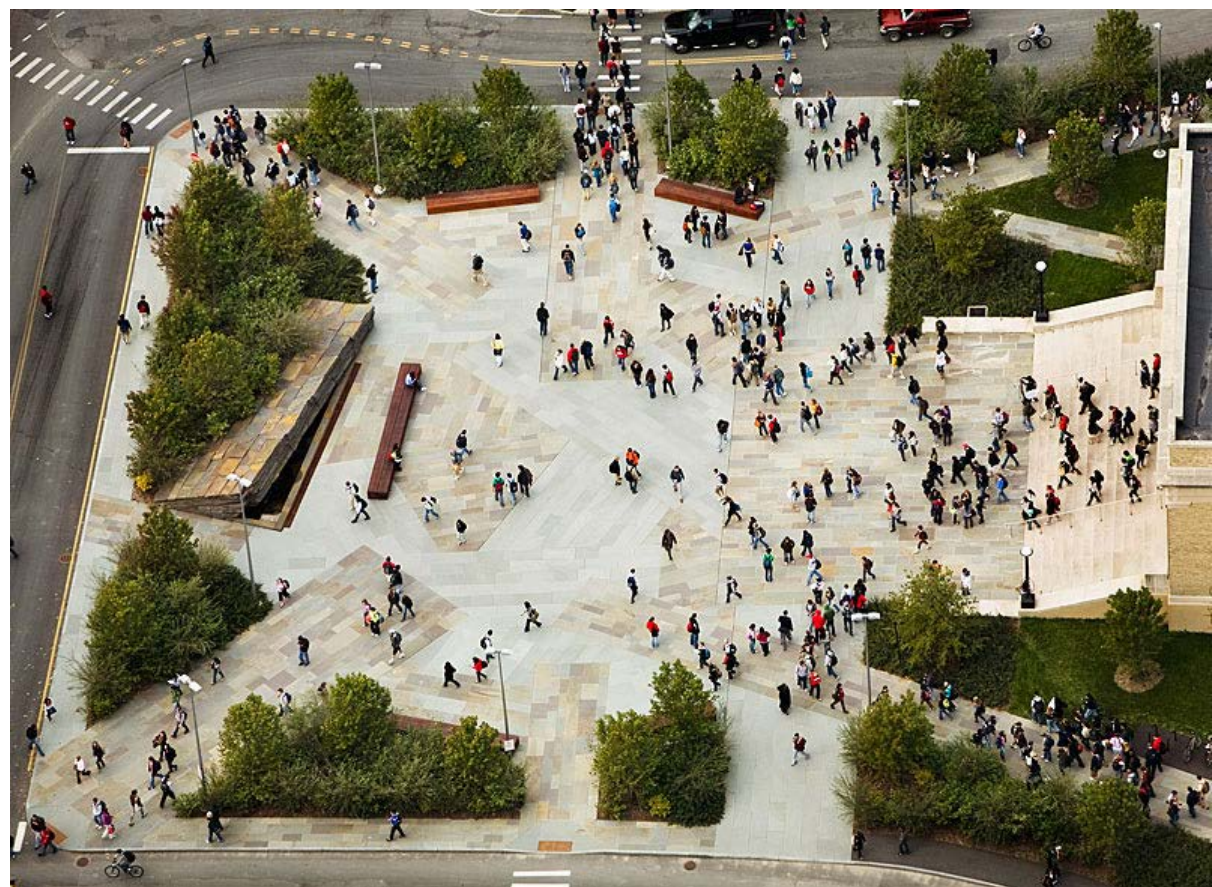
Bypark i Lillestrøm.

<https://www.lillestrom.kommune.no/samfunnsutvikling/byutvikling-og-stedsutvikling/byggeprosjekter/kulturkvartale/bypark-kirkegata-10-12/>



Pyramiden i Asker er flerfunksjonell med lek og opphold og er et identitetsbærende samlingspunkt i byen.

<https://www.venstre.no/artikkel/2017/10/07/veien-videre-asker-sentrum/>



baylay plaza i New York med god tilgjengelighet, variert materialbruk og innramming med vegetasjon.

<https://houston.culturemap.com/news/arts/06-12-13-a-better-park-and-art-neighborhood-for-houston-the-menils-oasis-of-green-is-getting-a-makeover/#slide=6>

Lokalisering av kollektivterminal

Dagens kollektivterminal er plassert rett vest for Meieriet kultursenter, og det er foreslått ny kollektivterminal mellom dagens Europris og Origo. Gode forslag til lokalisering av kollektivterminal krever analyser når det gjelder tilgjengelighet, brukere av tilbudet, rutenett og fremtidige frekvenser. Likevel ønsker vi å drøfte noen forslag til plassering av en kollektivterminal, og mulige konsekvenser på gatenett og struktur i Leknes.

Alternativ 1: Bussterminal foran rådhuset, ved dagens park

De kollektivreisende vil fraktes inn til sentrum av Leknes sentralt i forhold til det meste av handel i Leknes. Lokaliseringen frigjør Meieriveien som i dag ikke fungerer optimalt for kollektivtrafikk.

Alternativ 2: Bussterminal mellom Storgata, Idrettssgata og Lekneskroken

Alternativet frigjør areal rundt rådhuset til fortetting og forbedret rådhuspark samtidig som bussterminalen forblir lokalisert i sentrum. Alternativet kan dog komme i konflikt med forslaget om omgjøring av Lekneskroken til prioritert gate for myke trafikanter. Alternativet kan også komme i konflikt med ønske om et sentrum med god og lettlest orientering.

Alternativ 3: Bussterminal vest for Lekneshallen

Fordelen med denne plasseringen er at arealet som benyttes ikke er godt egnet til så mye annet. Det er også en fordel for skoleelever som benytter seg av busstilbudet har nærhet til holdeplassene. Av ulemper er det negativt at holdeplassen lokaliseres utenfor sentrumskjernen.



Dagens busstasjon

Gatesanering

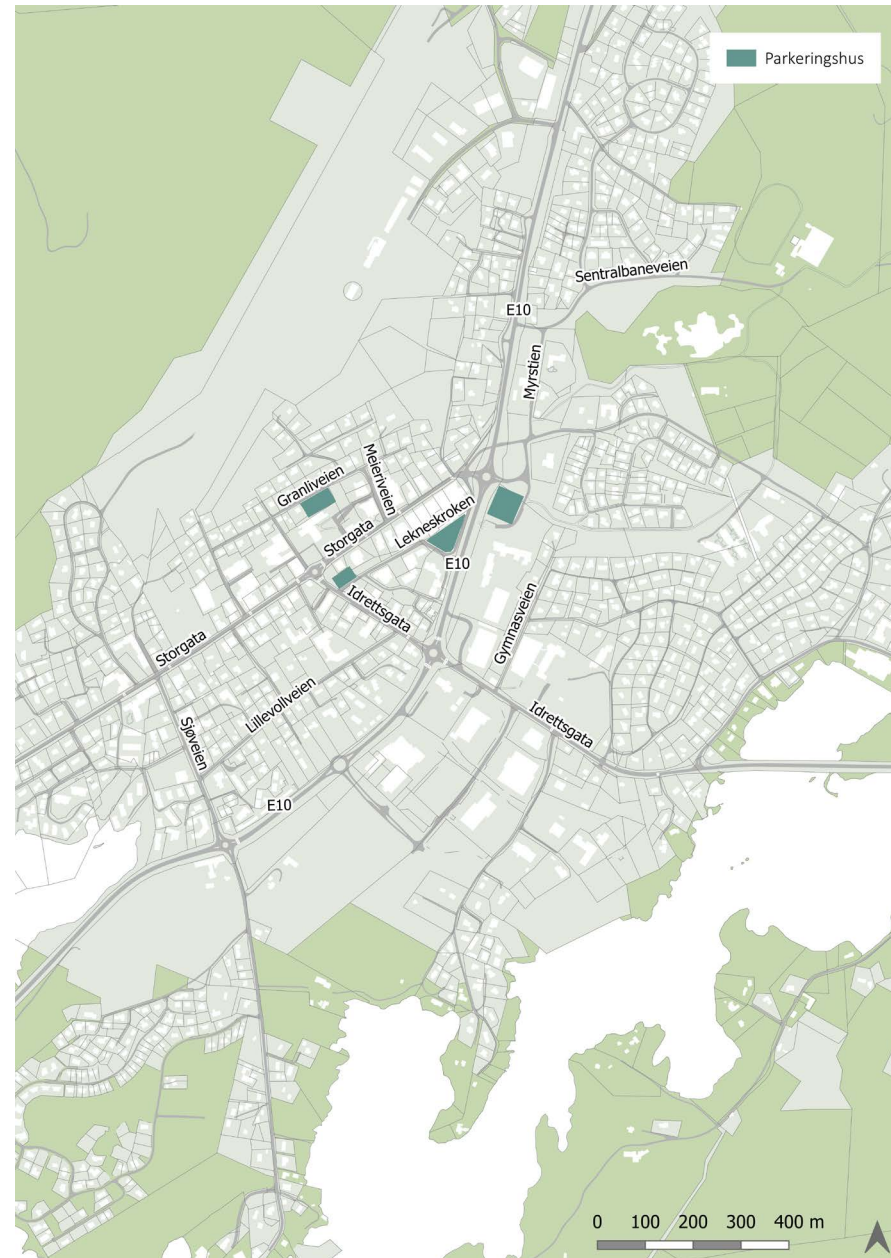
Det bør vurderes gatesanering av:

- Deler av Rådhusgata
- Del av Gymnasveien mellom svømmehallen og VGS.
- Vei gjennom dagens Rådhuspark

Parkeringsløsninger

Så lenge mange pendler inn til Leknes vil bilbruken forbli høy. For at flere skal ta buss, må det være et godt alternativ til bil. Hyppige avganger er det viktigste for at folk skal velge kollektivt framfor bil, og dette kommer også fram i undersøkelsen til Levá urban design (2017) for Leknes. Gang- og sykkelandelen kan antakelig økes dersom det vil komme incentiver til å benytte seg av disse fremkomstmidlene. Det vil ikke per i dag være realistisk å erstatte bilen med andre alternativ for de fleste som bor i Leknes.

Et mål for Leknes bør derfor være å unngå intern kjøring i byen, for å oppnå økt byliv i sentrum. Det bør avsettes områder til parkeringshus eller parkeringskjellere, slik at folk setter fra seg bilen ett sted, og går til ulike gjøremål i sentrum, framfor å kjøre fra målpunkt til målpunkt. Det vil også være bedre for byen dersom folk som bor i gangavstand går fremfor å velge bilen. Ved å ikke ha tilstrekkelige p-plasser ved hvert målpunkt, men heller legge parkeringsarelene i p-anlegg, vil det være lettere for enkelte å gå enn å benytte seg av bilen til sentrum. Utformingen av parkeringsanleggene bør imidlertid være av høy kvalitet, slik at fasadene ikke bidrar til skumle og lite attraktive gater. Å etablere parkeringsområder noen steder, i stedet for å ha det utflytende over hele sentrum som det er i dag, vil også gi mer trafiksikre omgivelser. For lokalmiljøet sin del er det viktig å redusere villparkering. Disse tiltakene vil være positive for bybildet, men samtidig opprettholde tilgjengelighet til Leknes og næringslivets interesser.



Dagens parkeringsareal i sentrum måler ca 40 000 kvm. I kartet vises fire parkeringshus på til sammen ca. 10 000 kvm. Hvis hvert av disse har fire etasjer med parkering, vil de kunne erstatte dagens grå flater i sentrum.

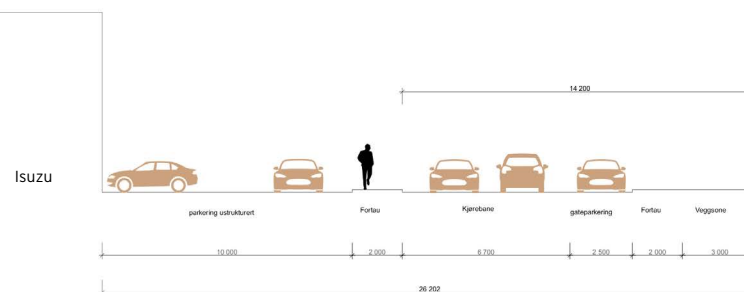
Gatesnitt for Idrettsgata

Idrettsgata fra Storgata til E10 er en viktig innfartsvei til sentrum men fremstår som lite attraktiv for gående og syklende. Dagens bredde på idrettsgata fra rundkjøring E10 til Storgata varierer fra ca. 16 m til 26,7 m. Gaten har varierende belysningsløsninger og soneinndelinger. Fortausløsningen er ikke idéell for gående på fortau i sør, da dette fortauet ikke følger en gjennomgående akse i gatesnittet. samtidig blir gående ledet ut på "fortausøyer" mellom parkeringsplass og kjørebane både i nord og i sør.

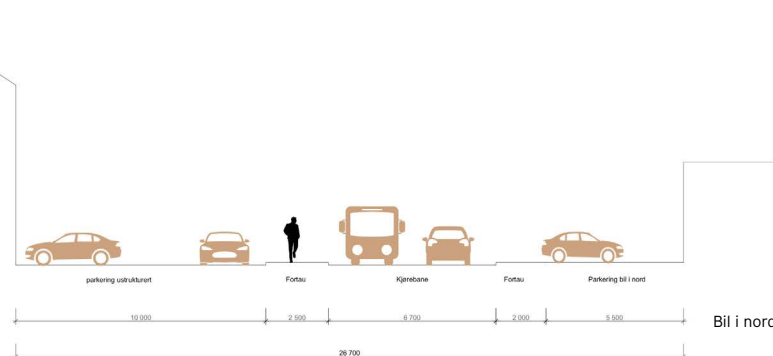
For å forbedre fremkommelighet for myke trafikanter foreslås det at gateparkering fjernes og at det etableres tosidig sykkelfelt som kobler seg på sykkelløsningen i Storgata.

I nytt forslag forminskes veggsonen i sør fra ca. 3 meter til 2 m. Fortau i nord utvides men beholder ca. lik plassering målt i avstand fra fasade i sør. Sone for myke trafikanter er lagt inntil vegg i sør og ikke mellom kjørebane og parkeringsplass. Dette vil øke attraktiviteten og sikkerheten for gående og syklende.

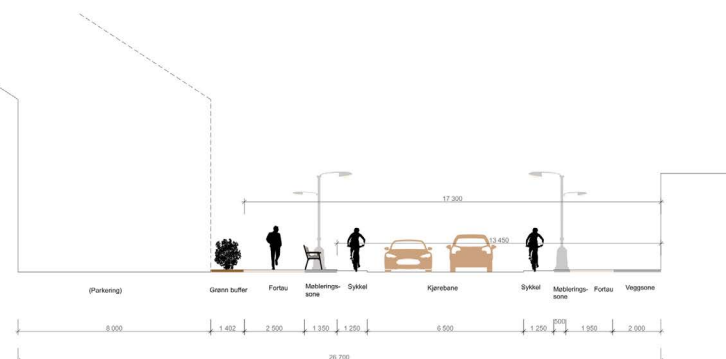
I nord er det i dag et 10 meter bredt parkeringsareal. Hvis bedrifter ikke flyttes foreslås det at arealet forminskes til 8 meter slik at det fortsatt er plass til skråparkering. Dette for å gi en bedre fortausløsning med soneinndelinger i nord. Den grønne bufferen fungerer som en forlengelse av grøntdraget vest i idrettsgata der det i dag er privatboliger med busk - og trebeplantning. Ved fremtidig situasjon kan byggegrense i nord med fordel flyttes (markert med stiplet linje) for å forminske gatesnittet fra 26 meter til 18,7 meter. Møblering som belysning, skilt og sittebenker samles i møbleringssone.



Eksisterende situasjon ved Isuzu



Eksisterende situasjon ved bil i nord

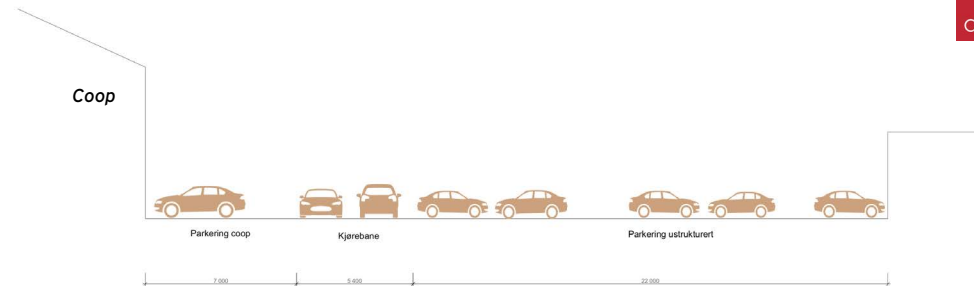


Fremtidig situasjon for idrettsgata

Gatesnitt for Lekneskroken

I dag mangler Lekneskroken forbindelser for myke trafikanter. På grunn av dette fungerer gaten i praksis som en gate med blandet trafikk der syklende, gående og kjørende må se opp for hverandre. Bilister kjører med lav fart fordi de vet at gående krysser veien og at biler kan komme kjørende ut fra tilgrensende parkeringsarealer. Siden gata allerede er etablert med lav hastighet og lavt ÅDT tall på 300 kan gaten omgjøres til gågate med mulighet for gjennomkjøring. Dette vil gjøre Lekneskroken til "den indre bygaten" i Leknes mest tilrettelagt for myke trafikanter og utformes med høy estetisk kvalitet. Dette blir den koselige, intime delen av bykjernen. Lekneskroken får med det en annen funksjon enn Idrettsgata og Storgata som begge er tilrettelagt som samleveier med høyere hastighet og gjennomkjøring.

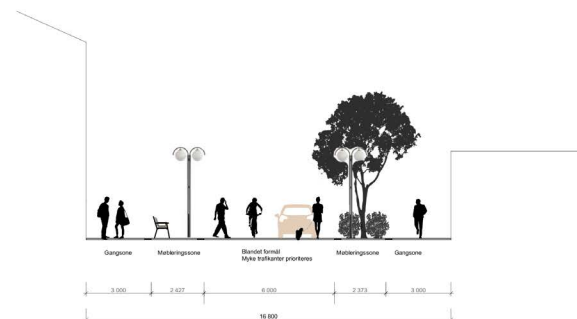
Fremtidig bredde på gatesnitt tar utgangspunkt i bredden på gaten ved Power som er 16,8 m bred. Ny bebyggelse i nord for Lekneskroken bør plasseres slik at bredden på gatesnittet er gjennomgående langs hele gaten. Det foreslås brede gangsoner på 3 meter på hver side og brede møbleringssoner med mulighet for oppholdsrom, beplantning og møblering. I midten av gatesnittet foreslås det en 6 meter bred flate for blandet formål med sykkel, gange og gjennomkjøring. I gaten benyttes arkitektoniske virkemidler for å synliggjøre at gaten er en flerbruksgate. Et gjennomgående steinbelegg med forskjellig uttrykk markerer sonene. Det benyttes ikke veimerking og kantstein.



Eksisterende situasjon i Lekneskroken ved Coop



Eksisterende situasjon i Lekneskroken ved Power



Fremtidig situasjon i Lekneskroken ved Power

Referanseprosjekter



Eksempel på gågate med mulighet for gjennomkjøring/ varelevering. Gatesnittet har en klar gjennomgående soneinndeling og brede passasjer for gående.

Landskapsarkitektur: Bjorbekk og Lindheim AS
Prosjektutvikling: Norconsult AS
<https://assess.no/portfolio/kirkegata-som-gagate/>

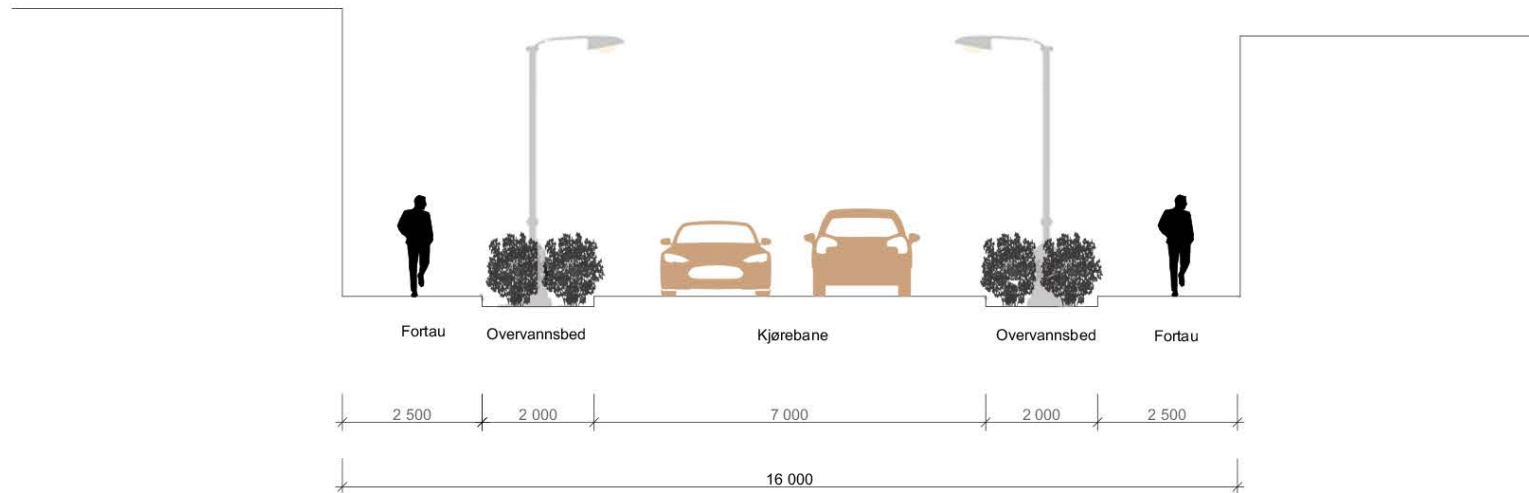


Gågate i Drammen med markerte gjennomgående soneinndeliger. Det er benyttet arkitektoniske virkemidler som kontraster i materialitet, ledelinjer og soneinndelinger for å skape et lettlest gatesnitt. Trær og gatestein løfter den estetiske kvaliteten.

Illustrasjon: Sund & Thomassen/Rasmussen og Strand/COWI
<https://www.dt.no/nyheter/mer-lek-i-drammen/>

Gatesnitt for ny handelspark

For å øke attraktiviteten for gående og syklende for de som skal til handelsparken eller gjennom den foreslås et gatesnitt på 16 meter med brede fortau og beplantning som løfter den estetiske kvaliteten. Bygg plasseres slik at de skaper en romdannelse som vil gi økt attraktivitet for gående samt minske følelsen av omveier.

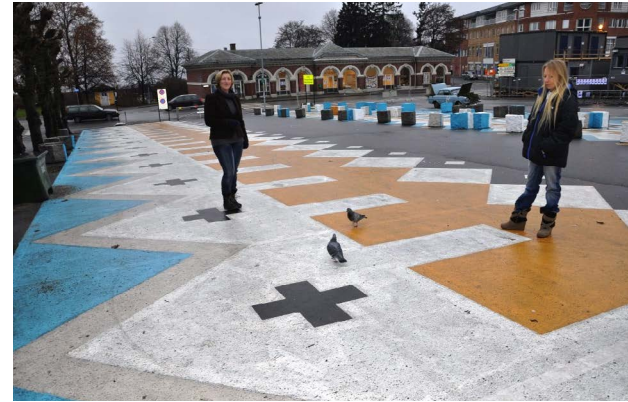


Midlertidige tiltak

Midlertidige tiltak kan benyttes i omgjøring av bruk, som for eksempel omgjøring av kjørevei til gågate eller omgjøring av parkeringsplass til torg. Målet med midlertidige tiltak kan være å teste ut hvordan nytt formål fungerer i bybilder eller å skape engasjement hos lokalbefolkningen.

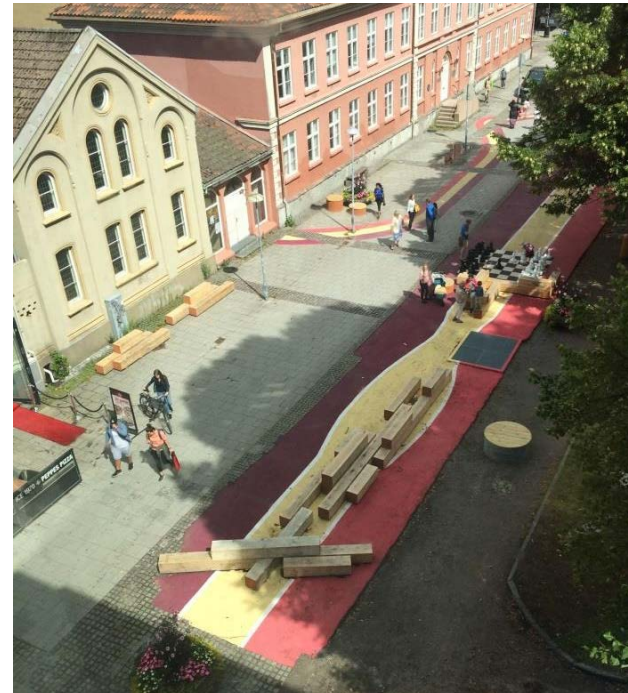


Carlsberg, København. Omgjøring av parkeringsplass til offentlig samlingssted.
<https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/PjwxO/et-par-doen-foer-var-dette-en-parkeringsplass>
Foto: PrimusArkitekter/Realdania



Stortorget i Hamar transformeres fra parkeringsplass til fargerik plass for fotgjengere. Hamar kommune inviterte til konkurransen Kunst på Stortorget der kunstnere ble oppfordret til å søke alene eller i samarbeid med arkitekter og landskapsarkitekter.

<https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/PjwxO/et-par-doen-foer-var-dette-en-parkeringsplass>



La Rampa, midlertidig gågate i Kristiansand.

<https://docplayer.me/70217872-La-rampa-et-midlertidig-byrom-i-gyldenloves-gate-mellom-markens-gate-og-kirke-gata.html>



Kilder:

FN-sambandet (2020). FNs bærekraftsmål. Tilgjengelig fra: <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal>. (Hentet 10.12.20)

Levá urban Design AS (2017). Byromseminaret 2017. Tilgjengelig fra: https://www.nfk.no/byromseminar-nordland/_f/p35/i467ff7ed-d4d3-43c7-b712-d881b3139982/20171106_rapport_byromseminar2017_levaurbandedesign_a4-002.pdf (Hentet 16.12.20)

Norconsult (2018). Samfunns- og handelsanalyse for Leknes. Tilgjengelig fra: https://www.vestvagoy.kommune.no/_f/p1/i357c0ce1-2a68-457a-acbb-43ecc77322fc/samfunns-og-handelsanalyse.pdf (Hentet 14.12.20)

Regjeringen (2020). Kartlegging av hvordan FNs bærekraftsmål implementeres i regional og kommunal planlegging. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/kartlegging-av-hvordan-fns-baerekraftsmaal-implementeres-i-regional-og-kommunal-planlegging/id2721735/> (Hentet 11.12.20)