

Gatebruksplan for Gravdal

En analyse av gatenettet i Gravdal med forslag til tiltak

2020

Innhold

Introduksjon	s. 3
--------------	------

Analyser

Dagens situasjon	s. 6
Bilist i Gravdal	s. 7
Parkering	s. 8
Myke trafikanter	s. 9
Sykkelveier	s. 11
Dagens sentrum	s. 12
Møteplasser og kvaliteter	s. 13
Utfordringer og problematiske områder	s. 15

Tiltak og muligheter

Fremtidige muligheter	s. 17
Prioriterte tiltak	s. 18
Buksnesveien som miljøgate	s. 20
Samleвеier og atkomstveier med ensidig fortau	s. 22
Trygge overganger	s. 23
Sykkeltrasé langs Gravdalsgata	s. 24
Utvidet sentrumsformål	s. 25
Promenade	s. 27
Nye koblinger på tvers av boligfelt	s. 30
Krav til utadrettede fasader og byggehøyde	s. 32
Midlertidige tiltak	s. 33
Videre arbeid	s. 34

Introduksjon

stein hamre arkitektkontor as har fått i oppdrag av Vestvågøy kommune å utarbeide en gatebruksplan for Gravdal. I arbeidet med dette er det gjennomført en analyse av tettstedet for å finne ut hvordan området fungerer i dag med hensyn på veinettets kvalitet, myke trafikanters ferdsel, trygge overganger og viktige forbindelser mellom målpunkt. Dette grunnlaget er benyttet til å komme med forslag til tiltak som kan bidra til tryggere forbindelser samt gatestrukturer som vil bidra til økt sentrumsdannelse i Gravdal. Et mål i arbeidet har også vært å komme med forslag til utvikling av et fremtidig sentrumsområde og lokalisering av dette.

Analysedelen er basert på befaring utført 01.10.20, reguleringsplaner, kartdata fra kommunen og kartgrunnlag som kommunekart, com og google maps. I tillegg er innspill fra folkemøte 26.06.18 og fra elever ved Buksnes skole 22.10.18 lagt til grunn i analysen.

Forbindelsen Leknes - Gravdal - Ballstad

Gravdal er lokalisert omtrent 5 kilometer sør for Leknes, og 6 kilometer nord for Ballstad. Å gå mellom Leknes og Gravdal er estimert til å ta om-

trent en time, å sykle tar omtrent 15 minutter og å kjøre bil 5 minutter. Mellom Gravdal og Ballstad er det tilsvarende omtrent 1 time og 15 minutter i gangtid, i overkant av 20 minutter med sykkel og 8 minutter med bil. I Gravdal finnes kun én matbutikk, og utover det er daglige funksjoner lokalisert på Ballstad eller i Leknes. I Gravdal er bilen dermed et langt mer attraktivt transportmiddel sammenlignet med mer miljøvennlige alternativer som sykkel og gange. Det er trolig ikke realistisk å se på Gravdal som et framtidig handelssentrum, og det er heller ikke befolkningsgrunnlag til at alle tettstedene rundt Leknes skal tilby tilsvarende funksjoner. Likevel er det mulig å redusere bilbruk i Gravdal ved å legge til rette for enkelte funksjoner som frisør, kafé, butikk, apotek og kombinert blomsterbutikk. Dette gjelder spesielt dersom disse funksjonene samlokaliseres for å bidra til å skape et sentrum. For å oppnå dette, må både funksjoner, sentrumsområde og gateutforming sees i sammenheng.

Dagens Gravidal



Analyser

I dette kapittelet presenteres analyser av:

- Dagens situasjon
- Bilist i Gravdal
- Parkering
- Myke trafikanter
- Sykkelveier
- Dagens sentrum
- Møteplasser og kvaliteter
- Utfordringer og problematiske områder

Dagens situasjon i Gravdal

Eksisterende gatehierarki

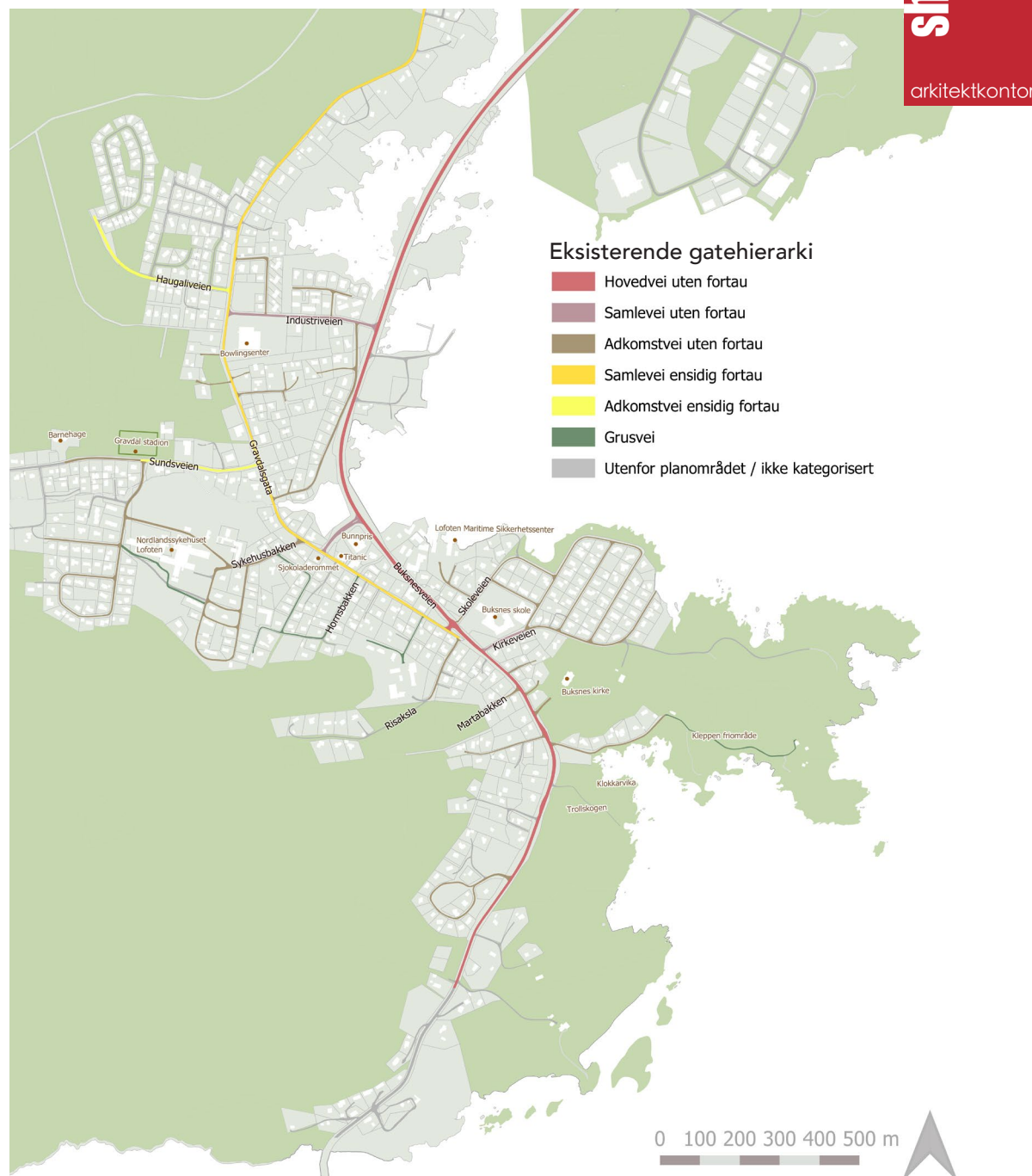
Gravdal preges i stor grad av samleveier og atkomstveier, med eller uten asfalt og fortau, med få fotgjengeroverganger. Med bakgrunn i befaringen har vi kommet fram til følgende kategorisering av gatenettet i Gravdal:

Hovedvei: I analysen er det definert én hovedvei; Buksnesveien (Fylkesvei 818). Denne går igjennom Gravdal og videre til Ballstad. Buksnesveien er utformet med en bred gateprofil med ÅDT på 3400 fra Storeid til Buksnes kirke, 2150 fra Buksnes kirke til gata Nyheim og 300 fra Nyheim til Ballstad. Fra sør for Buksnes skole og videre mot Ballstad er det opparbeidet gang- og sykkelvei langs Buksnesveien. Fartssonen er i dag 60 fra nordsiden og til 150 meter sør for Bunnpris, der den går over til 50-sone. I innspillene fra Buksnes skole kom det fram at det flere steder oppleves utrygt å gå langs fortauene på grunn av hyppige kryss der fotgjengerne ikke er prioritert med overganger.

Samleveier og atkomstveier uten fortau: Flere av gatene i Gravdal kan kategoriseres som samleveier eller atkomstveier uten fortau. Samleveiene forbinder hovedveien med atkomstveiene, og atkomstveiene fører inn til bolig- og næringsområder. Ettersom de fleste av disse veiene er lite tilrettelagte uten fortau kan disse være problematiske for myke trafikanter.

Samleveier og atkomstveier med ensidig fortau: Gravdalsgata er en viktig samlevei som kobler boligfeltene sammen både for kjørende og gående. Den er opparbeidet med fortau på én side, og bærer ellers preg av dårlig vedlikehold. Haugaliveien (30-sone) og deler av Sundsveien (50-sone) er i analysen funnet å være atkomstveier med ensidig fortau.

Øvrige gater som er kartlagte i analysen er karakterisert som grusveier.



Bilist i Gravdal

Forbindelser

Gatenettet i Gravdal er i stor grad utarbeidet med tanke på fremkommelighet for bilister, og forbindelser for bilister oppfattes generelt som god. Det er korte strekker fra atkomstveier til samleveg og videre til hovedvei.

Dårlig vedlikehold og varierende attraktivitet

Eksisterende situasjon bærer preg av etappevis utvikling og endring over tid. Dette gjelder for eksempel den trafikale situasjonen i området rundt sikkerhetssenteret og Buksnes skole, som fremstår som uorganisert med blindveier, bomvei og varierende kvalitet på dekket. Det samme gjelder for krysningspunktet mellom Gravdalsgata, Buksnesveien og Risaksla der området bærer preg av etappevis utvikling og endring over tid.

Det er stor variasjon i kvaliteten på veiene i Gravdal. Utenom hoved- og samleveiene er veiene opparbeidet i varierende grad, og flere steder er det kun grusvei, eller hullete asfalt med preg av dårlig vedlikehold. Flere områder, og særlig i Gravdalsgata, mangler klare skiller mellom hva som er offentlig og privat på grunn av ubearbeidede hager uten klar avgrensning til veibanen. I tillegg er det flere større arealer, særdeles rundt Bunnpris og ved havna / sikkerhetssenteret, som består av store asfalt-/grusområder. Disse områdene fremstår som udefinerte, kaotiske og lite attraktive. Fra folkemøte og innspill fra Buksnes skole kom det i tillegg frem at området rundt Bunnpris og Titanic samt Gravdalsgata oppfattes som lite attraktive.



Flere kryss oppfattes som farlige for myke trafikanter med manglende fotgjengeroverganger. (Bilde: sha)



Flere atkomstveier i Gravdal mangler asfalt (Bilde: sha)

Parkering

Det er mye areal avsatt til parkering, særlig rundt Bunnpris og ved sykehuset. Det er likevel ikke mange områder hvor store parkeringsarealer opptar mye plass, men flere små områder som i større eller mindre grad er definert som parkeringsareal. Flere av disse plassene mangler oppmerkinger og asfaltdekke. Parkeringssituasjon ved Bunnpris, kaiområdet ved sikkerhetssenteret fremstår som uoversiktlig og kaotisk ettersom det mangler soner og tydelige avgrensninger. Trafikkflyten for kjørende oppfattes som uoversiktlig i området ved Bunnpris, i krysningene mellom Buksnesveien, Fv843 og Gravdalsgata, ettersom parkeringsplassen ved butikken har mange avkjørsler og få strukturerende elementer.

Også ved sykehuset i Gravdal er parkeringssituasjonen flytende, hvor det er lagt opp til parkering langs veien samt ustrukturert på større områder avsatt til parkering. Veien inn til sykehuset har ikke fortau, og benyttes av mange som skolevei. Trafikk til sykehuset, kombinert med bruken av arealene som parkeringsplass gjør denne situasjonen utrygg for mange trafikanter, og særlig for skolebarn. I dette området er det laget en ny reguleringsplan (Plan ID 201404), som vil bidra til økt struktur. Vår konklusjon rundt dette er at denne planen bør opparbeides for trafiksikkerheten, og denne analysen vil derfor ikke ta for seg sykehusområdet ytterligere.



Dagens parkeringssituasjon ved sykehuset (Bilde: sha)



Reguleringsplan for sykehusbakken (Bilde: kommunekart.com)

Myke trafikanter i Gravdal

Forbindelser

Forbindelser for gående og syklende er i dag i stor grad begrenset til bruk av arealer avsatt til biltrafikk, med unntak av fortau i i Gravdalsgata, Sundsveien og Haugali-veien, samt en gang- og sykkelvei langs deler av Buksnesveien. Buksnesveien deler Gravdal i to, og har stedvis autovern som bidrar til at myke trafikanter som ønsker å krysse veien oppfatter at bilen har førsterett. Det mangler i tillegg forbindelser for gående på tvers av boligfeltene sør for Gravdalsgata og Sundsveien. Innspill fra elever ved Buksnes skole viser behov for bedre forbindelser og overganger. Det er mangel på fotgjengeroverganger og gangfelt generelt, og flere kryss oppfattes som skumle.

Snarveier og fotgjengeroverganger

Ved befaring ble det observert flere stier som krysser over Buksnesveien. Disse stedvise stinettene viser til manglende opparbeidede forbindelser over denne veien. Området for myke trafikanter over Buksnesveien fra Skoleveien og Kirkeveien fremstår som uoversiktlig og ugunstig for krysninger.



Myke trafikanter krysser over Buksnesveien (Bilde: sha)



Stinett for krysning over Buksnesveien til Bunnpris (Bilde: sha)



Kryssing av vei

- Farlig kryssning
- Fotgjengerovergang som eksisterer i dag
- Undergang som eksisterer i dag



Sykkelveier

Deler av sykkelnettet i Gravdal er planlagt gjennom reguleringsplaner, deriblant i Sykehusbakken, i deler av Gravdalsgata, samt stykkevis ved skolen. Disse områdene er imidlertid ikke opparbeidet enda. Enkelte strekninger, som fra Buksnes Kirke og videre sørover mot Ballstad er arbeidet med sykkelvei igangsatt og delvis gjennomført. I selve Gravdal er det imidlertid svært få områder som er opparbeidet for syklende. Sykkelnettet i Gravdal i dag er ikke opparbeidet med egen merking, og for folk som kommer syklende fra nordsiden eller sykler innad i Gravdal må man benytte enten fortau eller veibane.



Dagens gang-og sykkelvei i Gravdalsgata med myk trafikkant kryssende over Buksnesveien (Bilde: sha)

Møteplasser og kvaliteter i Gravdal

Tilgjengelighet til kyst og naturområder er viktige kvaliteter i Gravdal som bør bevares og fremheves. Det ligger et stort potensiale i å rette sentrumsutviklingen i Gravdal mot kysten, ettersom dagens "sentrum" allerede er lokalisert nære havnen. Dette kan bidra til økt engasjement for etablering av bedrifter og næring i Gravdal. Her vil det også være et stort potensiale for å et utendørs samlingspunkt/torg.

Trollskogen, Klokkekarvika og friarealet ved Kleppen er viktige områder for rekreasjon. Disse områdene bør bevares, og forbindelser for myke trafikanter i Gravdal til disse arealene bør styrkes. Naturområde nord for Gravdal barnehage er markert ut som et lekeareal, og bør vurderes bevart i videre tettstedsutvikling. Buksnes kirke og Sjokoladerommet bidrar positivt i bybildet. Sjokoladerommet bør fremheves i videre arbeid med sentrumsutviklingen. Sykehusparken, uterommet ved Sjokoladerommet og friområder ved Kleppen og Trollskogen oppfattes som tilgjengelige for alle beboere i Gravdal, og kommer fram i innspillene som svært attraktive møteplasser.

En rekke mindre møteplasser i Gravdal er knyttet til boligfelt og har funksjon som lekeareal. Det er sannsynlig at disse i stor grad benyttes av innbyggere som bor i nærheten av disse møteplassene. Vi ser behov for etablering av en ny møteplass i tilknytning til boligfelt ved Hornsbakken, da det her er mangel på en mindre møteplass med lekeplassfunksjon.



Møteplass ved Sykehusparken (Bilde: sha)



Sjokoladerommet er et viktig samlingssted (Bilde: sha)



Lekeareal tilknyttet boligfelt ved Kirkeveien (Bilde: sha)



Dagens sentrum i Gravdal

I dager det et behov for et opparbeidet sentrumsområde i Gravdal. Gjennom medvirkning har det kommet innspill til kommunen med ønske om en park i sentrum, og om at dagens sentrum rundt Bunnpris og Titanic mangler en hensiktsmessig utforming. Dette er et område som er dårlig tilrettelagt for både bilister og fotgjengere, preges av støy fra Buksnesveien, og har svært få kvaliteter som bidrar til sentrumsdannelse utover at område fysisk er plassert nokså midt i Gravdal. Området oppfattes ikke som en attraktiv møteplass utover butikkens samlende funksjon.



Dagens sentrumsområde ved Bunnpris (Bilde: sha)



Dagens sentrumsområde ved Titanic (Bilde: sha)

Utfordringer og problematiske områder i dag

Gjennom analysearbeidet, samt innspill fra Buksnes skole og folkemøte har vi kommet fram til at Gravdal i dag står overfor følgende utfordringer og problematiske områder:

- Manglende forbindelser inkludert dårlig trafiksikkerhet for myke trafikanter. Dette gjelder særlig i
- Buksnesveien, ved Bunnpris samt området rundt sykehuset.
- Udefinerte, ustrukturerte og arealer flere steder
- Mobilitets-koblinger i området mellom Buksnes skole og sikkerhetssenteret
- Mangel på definert sentrumsområde og torg



Dagens sentrum ved Bunnpris preges av asfalterte, udefinerte arealer. (Bilde: sha)



Havnearealet med asfalt og udefinerte utearealer. (Bilde: sha)

Tiltak og muligheter

I dette kapittelet presenteres fremtidige muligheter for Gravdal, samt hvilke tiltak vi mener bør prioriteres på kort og lang sikt for at Gravdal skal bli et tettsted med et tydelig sentrumsområde samt møteplasser og veier som er tilpasset alle trafikkanter.

Fremtidige muligheter for Gravdal

Gjeldende reguleringsplaner

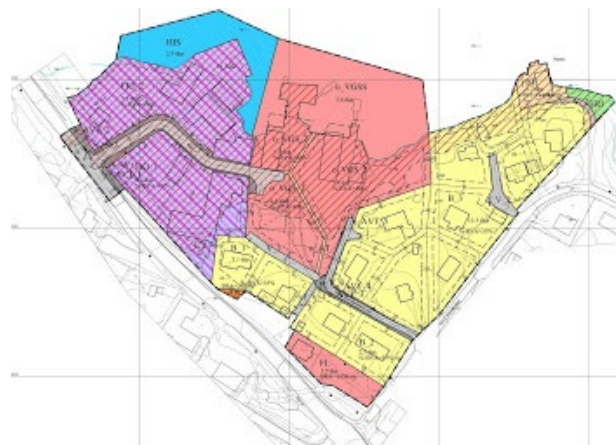
Det finnes i dag reguleringsplaner for flere områder i Gravdal, som foreløpig ikke er opparbeidet. Planen for sykehuset er tidligere nevnt, og denne mener vi bør prioriteres. Utover dette stiller oss delvis positive og delvis kritiske til eksisterende reguleringsplaner rundt Gravdal sentrum.

Reguleringsplanen som viser kryssning av Buksnesveien (plan ID 201405) vil bidra til økt trafiksikkerhet, men bør sees på nærmere i forbindelse med forslag om endring av Buksnesveien. I dag går det her med mye areal til forbindelser for kjørende og myke trafikanter som heller kunne blitt benyttet til fortetting. Reguleringsplanen vil ikke løse utfordringen ved at folk krysser veien der det er enklost og danner sine egne stier. Underganger er ikke den beste løsningen ettersom det i praksis ofte blir andrevalget dersom det er enklere å krysse veien, og underganger kan i tillegg oppfattes som skumle på kveldstid. Vi mener at dette ikke er en god løsning ettersom det i stor grad er unge skoleelever som benytter dette som sin skolevei. Det bør heller vurderes andre former for trafiksikkerhet, gjennom blant annet redusert hastighet og en helhetlig løsning for området med tanke på fortetting og endring av Buksnesveien til Miljøgate.

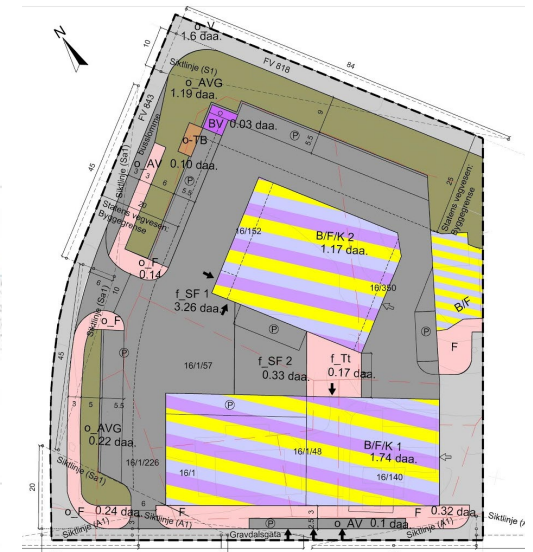
Reguleringsplanene som foreligger for dagens sentrumsområde og kystområde (Plan ID 199303 og 201302) tar utgangspunkt i dagens situasjon uten å se på muligheter for større endringer i fremtiden. I dette området finnes det et større potensiale for sentrumsutvikling med blant annet torg, grøntareal og koblinger for myke trafikanter over Buksnesveien samt mot kysten. På lang sikt bør derfor hele området sees på i sammenheng med sentrumsutvikling, fortetting og endret kjøre- og gangmønster.



Reguleringsplan plan ID 201405 (Bilde: kommunekart.com)



Reguleringsplan ved haveområdet (Bilde: kommunekart.com)



Reguleringsplan for området ved Titanic og Bunnpris (Bilde: kommunekart.com)

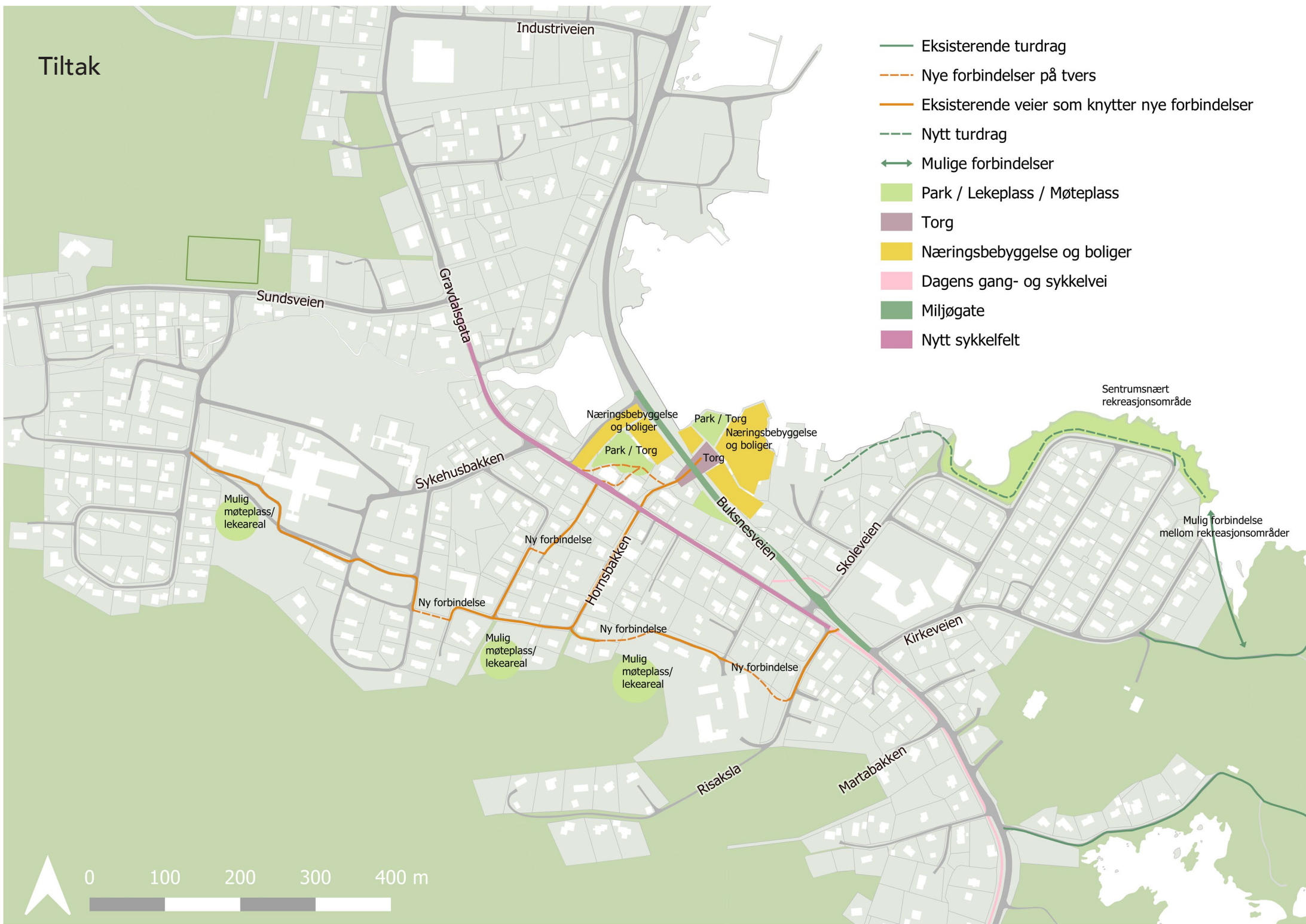
Prioriterte tiltak

Et overordnet mål er at Gravdal skal bli et tettsted som er bedre tilrettelagt for myke trafikanter samt at Gravdal på sikt skal få et mer definert sentrum med gode møteplasser. For å oppnå dette mener vi følgende langsiktige tiltak (i tilfeldig rekkefølge) vil være viktige:

1. Opparbeidelse av Buksnesveien som miljøgate.
2. Utvide nettet for myke trafikanter ved etablering av ensidig fortau.
3. Sikre trygge overganger med fotgjengeroverganger.
4. Etablere sykkeltrasé langs Gravdalsgata
5. Knytte fremtidens sentrum mot havet.
6. Etablere promenade fra sentrum til friområdet ved Kleppen.
7. Styrke forbindelsen for myke trafikanter på tvers av boligfelt sør for Gravdalsgata og Sundsveien.
8. Sette krav til utadrettede fasader og byggehøyder.

Tiltak

- Eksisterende turdrag
- Nye forbindelser på tvers
- Eksisterende veier som knytter nye forbindelser
- Nytt turdrag
- Mulige forbindelser
- Park / Lekeplass / Møteplass
- Torg
- Næringsbebyggelse og boliger
- Dagens gang- og sykkelvei
- Miljøgate
- Nytt sykkelfelt

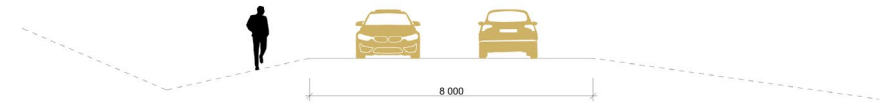


1 Buksnesveien som miljøgate

Buksnesveien utgjør i dag en stor barriere som ikke knytter funksjoner øst og vest for veien sammen. Som følge av dette krysser folk veien mange steder hvor det ikke er trygge overganger, noe som skaper trafikkfarlige situasjoner. Buksnesveien foreslås derfor omgjort til miljøgate der målet er økt hensyn til lokalmiljøet med forbedret fremkommelighet og trafiksikkerhet for gående og syklende. Fartsgrensen reduseres fra 50-sone og 60-sone i dag til 30- og 40-soner og kjørebanelen reduseres fra 8 m til 6,5 m. Fysiske elementer som belysning, trær, busker og smågatestein benyttes bevisst for å skape et gatemiljø med redusert kjørehastighet. Oppmerking av kantlinje og gul midtstripe sløyfes. I kryss benyttes smågatestein både som estetisk element og som fartsreducerende tiltak. Nye fotgjengeroverganger øker fremkommeligheten på tvers av eksisterende gatenett.

Buksnesveien grenser til stigende terreng i vest og fallende terreng mot øst. Tilpasninger og avgrensning mot sideareal blir derfor nødvendig. Dette kan løses med terengendringer og lave murer og bør sees i sammenheng med fortetting. Det er gode muligheter for nye bygg plassert tettere opp mot gaten med en kotehøyde tilpasset Buksnesveien. Det anbefales å ikke føre fotgjengere og syklist under Buksnesveien via underganger.

I dagens reguleringsplan er det avsatt 25 meter mellom senterlinje vei og nærmeste bebyggelse. Denne avstanden bør reduseres ettersom det er viktig at bebyggelsen bidrar til gatedannelse i fremtiden.



Eksisterende gatesnitt Buksnesveien



Fremtidig gatesnitt for ny Miljøgate i Buksnesveien

Andre vellykkede miljøgater til sammenligning

Årsdøgntrafikk (ÅDT) er et tall for gjennomsnittlig trafikkmengde (bil) for en veg i løpet av et døgn, basert på data fra hele året. ÅDT er i 2019 estimert av Statens vegvesen til å være 3400 i Buksnesveien, hvorav 8% er tunge kjøretøy. Til sammenligning er ÅDT for gjennomkjøring av Fauske sentrum estimert til i overkant av 9000, hvorav 6% er tunge kjøretøy. Medjåveien i Grong har en ÅDT på 2650, hvorav 9% er tunge kjøretøy. Hovedgaten i Stryn har en ÅDT på 4500 hvorav 12% er tunge kjøretøy. I Fagernes har E16 og Fv274 henholdsvis 6600 og 4395, og 10700 der veiene møtes.



Medjå: ÅDT 2650 (Bilde: google street view)



Fauske: ÅDT 9000 (Bilde: google street view)



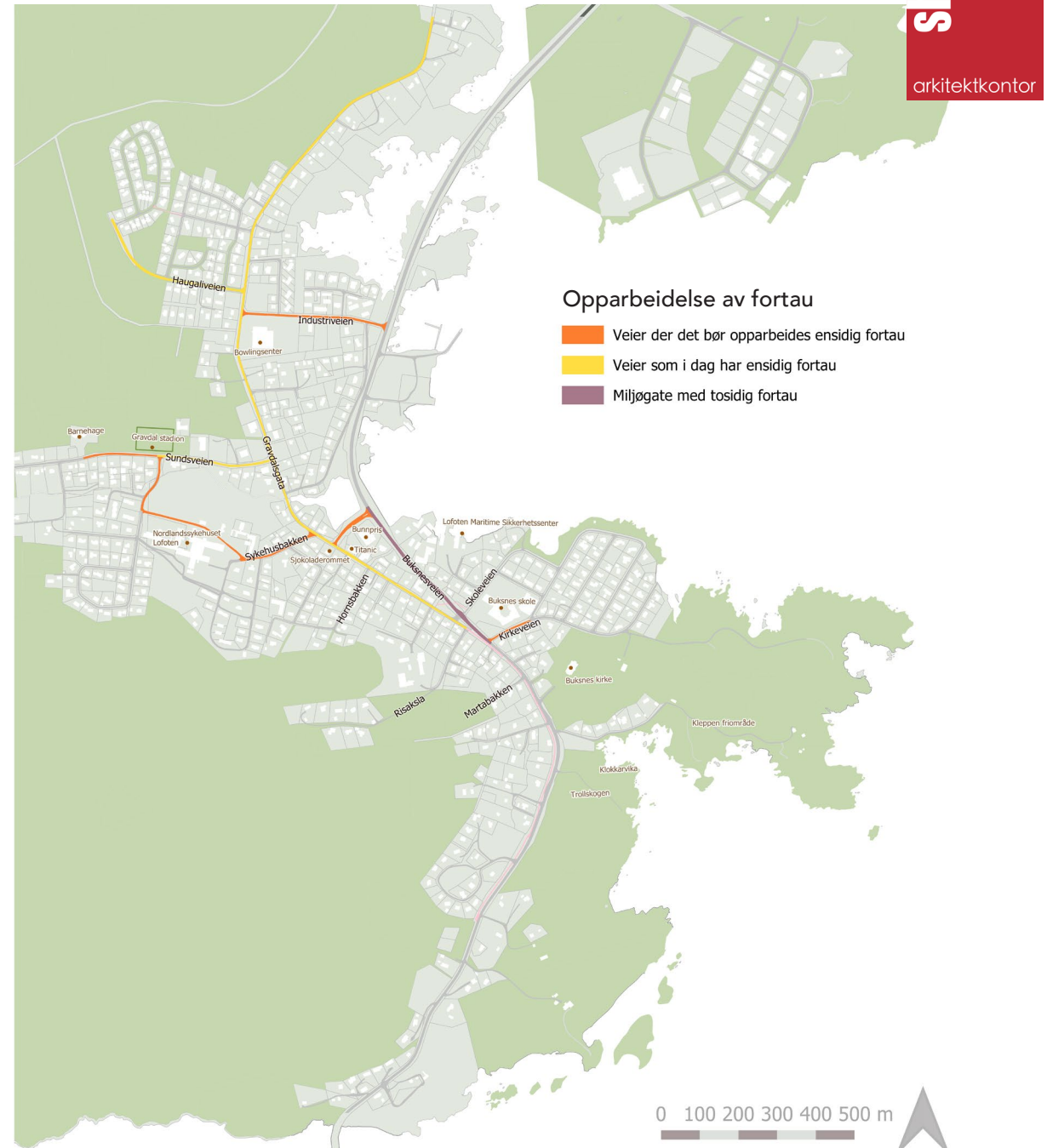
Stryn: ÅDT 4500 (Bilde: google street view)



Fagernes: ÅDT 6600- 4395 (Bilde: google street view)

2 Samleвеier og atkomstveier med ensidig fortau

Statens vegvesen anbefaler at det bør etableres fortau i sentrumsområder. Videre er det anbefalt at gater med fartsgrense 50 km/t i ytre by- og tettstedsområder bør etableres med fortau. Smale bolig-gater med lav fart og liten gang-, sykkel- og biltrafikk kan etableres uten fortau. For Gravdal anbefales det derfor at samleвеier som i dag ikke har fortau, samt enkelte atkomstveier opparbeides med ensidig fortau. Dette vil gi myke trafikanter et mer fullstendig gang- og sykkelnettverk, som sammen med Buksnesveien som miljøgate vil øke fremkommeligheten for gående og syklende i Gravdal betraktelig.



3 Trygge overganger

For å gjøre Gravdal mer gangvennlig og bedre for barn- og unges bevegelsesmønster vil det være viktig å sette inn trygge overganger for å knytte sammen viktige målpunkter. For Gravdal gjelder dette i særlig grad målpunkter som barnehagen, fotballbanen, Buksnes skole, sykehuset, matbutikken og Kleppen/Trollskogen friluftsområde.

Overganger bør vurderes der det i dag er registrert farlige kryssninger. I Buksnesveien er det registrert syv farlige kryssninger, men her anbefales det å etablere færre enn syv fotgjengeroverganger. Omgjøring av Buksnesveien som miljøgate, med fortau på hver side av veien og buffersone med beplantning, vil redusere behovet for fotgjengeroverganger da myke trafikanter blir ledet til fotgjengeroverganger før de krysser.

I kryss der fortau etableres fra vei med ensidig fortau til vei uten ensidig fortau må fotgjengerovergangen plasseres slik at den myke trafikanten ledes videre på en trygg måte.

Universell oppmerkning av fotgjengeroverganger med varselfelt og oppmerksomhetsfelt bør prioriteres i sentrumsområdet og ellers vurderes for andre fotgjengeroverganger i Gravdal. Ellers bør alle nye fotgjengeroverganger etableres med riktig nedsenk på kantstein for å sikre en trinnfri kryssning.



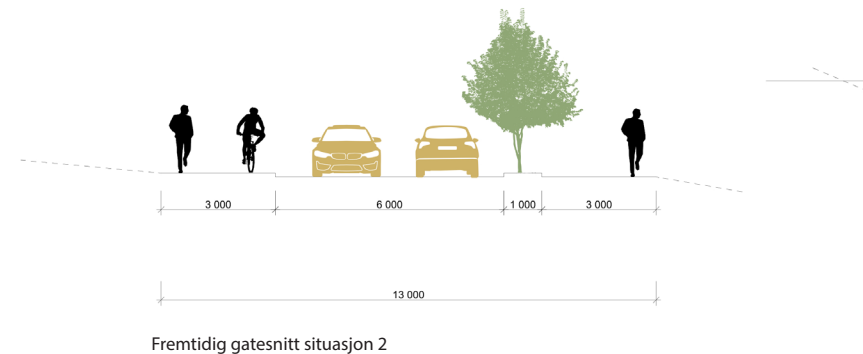
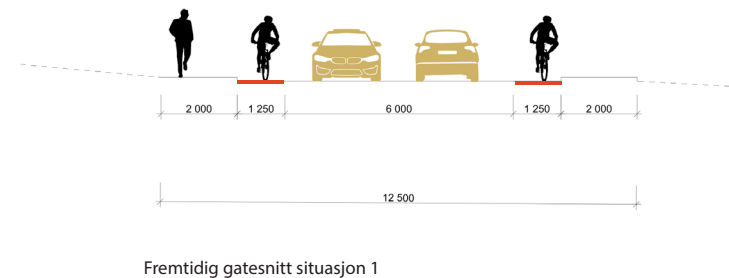
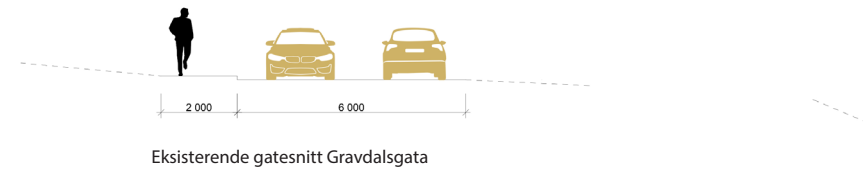
4 Sykkeltrasé langs Gravdalsgata

For Gravdalsgata er ÅDT estimert til mellom 300 og 600, ut i fra hvor på strekningen det måles. Kjørefeltet i gaten er på rundt 6 meter. Veistrekket skal inngå som en del av et fremtidig sykkelnett mellom Leknes, Gravdal og Ballstad. Denne gaten skal derfor prioriteres til økt fremkommeligheten for syklistene. Gaten har også behov for et estetisk løft og tydelig avgrensning mot sideareal i øst.

Vi har forslag til to ulike fremtidige situasjoner. Løsning for syklende i Gravdalsgata bør sees i sammenheng med fremtidig sykkelforbindelse på strekket mellom Gravdal-Leknes for en mest mulig optimal løsning.

Fremtidig situasjon 1:
Tosidig fortau 2 m
Oppmerking av tosidig sykkelfelt

Fremtidig situasjon 2:
Tosidig fortau 3 m
Ensidig rabatt med gatetrær og busker for å gi gata et estetisk løft



5 Utvidet sentrumsformål

For å etablere et sentrum i Gravdal mener vi at dagens regulerte sentrumsformål som strekker seg fra Bunnpris og sørøstover, heller bør strekke seg fra området rundt dagens Bunnpris og nordøstover, utover mot havnen. Målet med dette er at Buksnesveien, gjennom å bli miljøgate, ikke blir en barriere, men bidrar til sentrumsdannelse. Å etablere et torg som går på tvers av Buksnesveien vil også bidra til å styrke forbindelsene på hver side av Buksnesveien.



Torget i Fauske som strekker seg fra havet, over hovedveien og videre i form av en park (Bilde: google street view)



Område for fremtidig sentrum ved havnen (Bilde: sha)



6 Promenade

Etablering av en promenade fra sentrum til friområdet ved Kleppen vil kunne gi økt bruk og attraktivitet både for friområdene og sentrumsområdet. Promenaden vil i tillegg kunne tiltrekke seg innbyggere fra andre områder av Vestvågøy da det generelt er få opparbeidede kyststier i Vestvågøy.



Aukra kyststi (Bilde: <https://morotur.no/tur/Aukra-kyststi>)



Aukra kyststi (Bilde: aukra.kommune.no)



Område for fremtidig turdrag med nærhet til havet og utsikt (Bilde: sha)

7 Nye koblinger på tvers av boligfelt sør for Gravdalsgata og Sundsveien

Det er et ønske fra lokalbefolkningen om bedre koblinger på tvers av boligfelt for myke trafikanter. I boligområdene sør for Gravdalsgata er de fleste koblingene i nord-sør-retning. En styrket kobling i øst-vestretning vil være gunstig for myke trafikanter som skal fra boligområdene til viktige målpunkt som skolen, kirka eller friområdene i vest, eller sykehuset i øst. I forslaget til tiltak vises ny kobling som knytter boligfeltene sammen, og som samtidig kan føre gående og syklende til flere målpunkt innenfor kortere distanse.



Eksisterende kobling for myke trafikanter bak sykehuset (Bilde: sha)



Eksisterende kobling bak sykehuset med oppholdsareal (Bilde: sha)

Ny kobling

Sundsveien

Gravdalsgata

Sykehusbakken

Hornsbakken

Buksnesveien

Skoleveien

Kirkeveien

Martabakken

Risaksla

0 50 100 150 200 m



8 Krav til utadrettede og aktive fasader og byggehøyde

Fremtidig bebyggelse som blir oppført i sentrumsområdet vil være viktig for å ramme inn gatene og bidra til sentrumsdannelse. Det er derfor viktig at kommunen i senere faser setter krav til utadrettede fasader, fargebruk og bygg med høyder i menneskelig skala som bidrar til å skape gode rom og torg- og parkdannelse. Bebyggelsen og gatene må spille på lag, ved at begge elementene bidrar til gate- og torgdannelse, hyggelige møteplasser og mer menneskevennlige omgivelser. En blanding av næringsbebyggelse som aktiviserer folk i første etasje og boliger oppover i etasjene er vesentlig for at det skal fungere.



Torget i Larvik har blandet bebyggelse i menneskelig skala med utadrettede fasader. Hentet fra: https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Fil:Larvik_Torget-2.jpg



Rendering av nytt torg og gate i Valdres. Fargebruk, bygninger på maksimalt 3-4 etasjer, bidrar til et bybilde i menneskelig skala. Hentet fra: https://g.acdn.no/obscura/API/dynamic/r1/ece5/tr_1000_5000_s_t/2018-09-14T12%3A53%3A01.000%2B0200/vald/2018/9/14/12/Torg.JPG?chk=1245A2



Rendering av nytt torg i Stjørdal, hvor bebyggelsen sees i sammenheng med torget, uteoppholdsarealet og veien. Hentet fra: <https://www.bladet.no/nyheter/2020/09/24/Nytt-torg-og-250-nye-boliger-Slik-ser-de-for-seg-framtidens-sentrum-22705515.ece>



Fargebruk i bebyggelsen er viktig for opplevelsen av et sted, og særlig på vinterhalvåret når omgivelsene er hvite og grå, vil varme fargetoner bidra til hyggeligere atmosfære og bedre romopplevelse. Hentet fra: <https://byggeskikkknokkelen-dibk.azurewebsites.net/bsn/estetikk/nybygg/Sider/Volum-form.html>

Midlertidige tiltak

For å sette i gang prosessen, og få innbyggere og eventuelt andre interesserte parter engasjert har vi forslag til mulige midlertidige tiltak som kan settes inn. Å få til et samarbeid med lokale aktører og/eller frivillige organisasjoner vil være gunstig for å skape lokalt engasjement og stedstilhørighet.

Møteplass ved havnen

- Benker med utsikt utover havet
- Bål plass
- Strandvolleyball ved sjøen
- Midlertidig lekeareal, feks med tømmerstokker

Møteplass ved Bunnpris / fremtidig sentrum

- Forme et område med benker ved Bunnpris som kan benyttes i sammenheng med Sjokoladerommet
- Gatekunstprosjekt ved å sette i gang ungdommer, eller andre som er interessert i gatekunst, og velge enkelte områder/vegger som kan males
- Legge til rette for oppstart av popup Kafe', som på sikt kan bli noe mer etablert
- Midlertidig "mikrobibliotek" som en attraksjon basert på at folk setter igjen bøker (Som i Reine, eller Kabelvåg)



Møteplass ved sjøen, etablert ved enkle benker og en bål plass. Hentet fra: <https://www.oslofjorden.org/produkt/langgrunn/>



Gatekunst i Gapahuk laget av ungdommer i Kristiansund. Hentet fra: <https://www.ksu247.no/gatekunst-i-gapahuken/>



Gatekunst i Svelvik bryter opp grå fasader. Hentet fra: <https://www.svelviksposten.no/nyheter/kultur/svelvik/na-skal-to-vegger-i-svelvik-bli-til-gatekunst/s/5-74-47704>

Videre arbeid

Hvis det skal gjøres ytterligere analyser for Gravdal vil det være aktuelt å se på dagens parkeringsplasser og fremtidig behov for parkeringsareal.

Videre vil det være aktuelt å undersøke overordnede forbindelser mellom Leknes og Gravdal, for å se hvordan disse områdene bedre kan knyttes sammen. Det videre arbeidet vil også innebære en analyse av Leknes hvor det gjøres en tilsvarende analyse som for Gravdal, med enda større fokus på omdisponering av arealer.