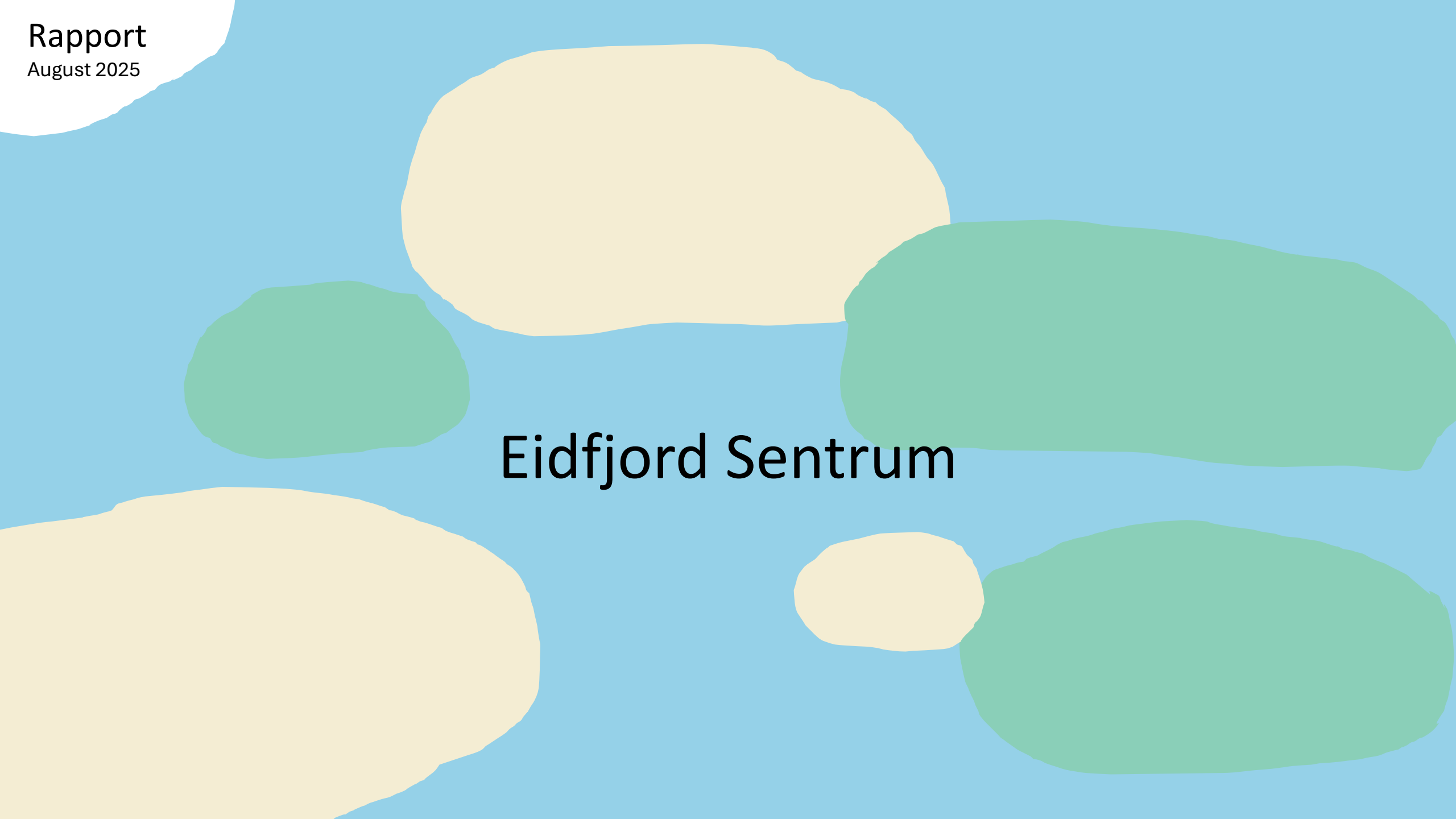


Rapport

August 2025

Eidfjord Sentrum

The background of the page is a solid light blue. It is decorated with several large, organic, hand-drawn style shapes. There are three yellow shapes: one large one at the top center, one large one at the bottom left, and a small one in the bottom right. There are three green shapes: one medium one on the middle left, one large one on the middle right, and one large one at the bottom right.

Innleiing

Denne rapporten handlar om tiltak for å skape eit oversiktleg og funksjonelt sentrum, med særleg vekt på mobilitetssystem for mjuke trafikantar.

Oppgåva er delt inn i ulike element som kvar for seg har effekt, men som ved gjennomføring må sjåast i samanheng for å oppnå full verknad.

Rapporten konkluderer med framlegg til tiltak vurdert etter effekt og kor krevjande dei er å gjennomføre. Det har vore eit mål å peike på lågthengande frukter som kan sikre at tiltak kan settast i verk raskt og vere treffsikre.

Tiltaka skal kunne danne grunnlag for ein handlingsplan som kan koplast til kommunen si budsjetthandsaming. I arbeidet med handlingsplan bør kommunen med sitt perspektiv gjere ei sjølvstendig vurdering av kor krevjande tiltaka er å gjennomføre.

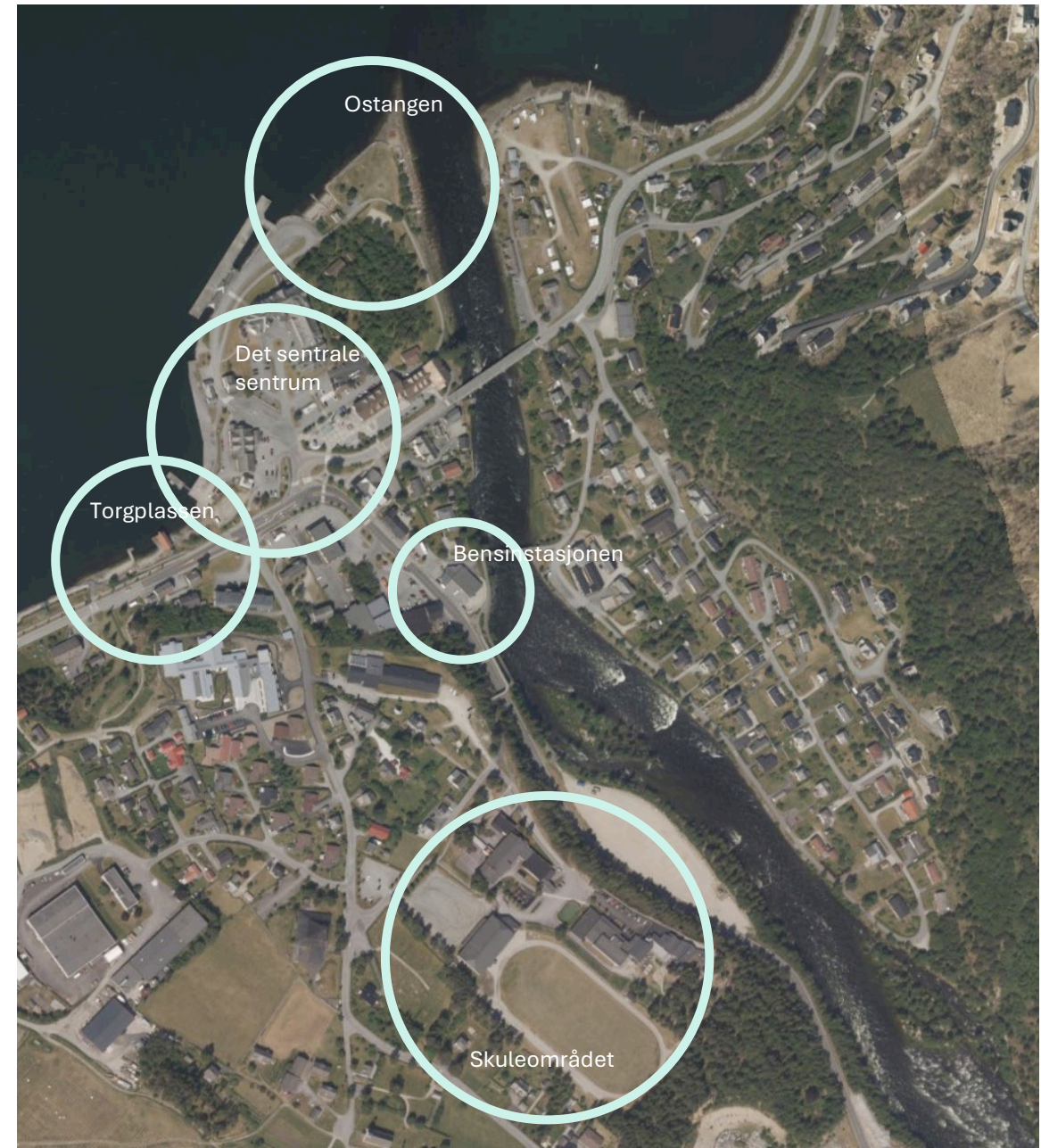
Vi ser allereie no at denne innleiande studien truleg bør følgjast opp med mellom anna utvikling av ei designmanual, samt prosjektering av samferdsleløyisingar og Ostangen parkområde.



Foto: Eidfjord hotell

Innhold

- Interessentar
- Mobilitet
- Designmanual
- Park og torg
- Parkering
- Tilrettelegging for mjuke trafikantar
- Utfordringsområde
- Skuleområdet
- Tiltaksmatrise



INTERESSENTAR

Å forstå dei som blir påverka av tiltaka er essensielt for at strategien skal bli god. På oppstartsmøte/synfaring var det særskilt tre ulike brukargrupper som vart nemnt.

På dei neste sidene blir det kort oppsummert kven desse er og kva dei er opptekne av.

Vi skil mellom brukarar og aktørar. Aktørane er eksempelvis kommune og næringsliv. Aktørane sine interesser blir framheva gjennom ulike tiltak gjennom rapporten, medan brukarane er meir å rekne som linser som dei ulike tiltaka blir sett gjennom.

Lokalbefolkning

Ønskjer at sentrum skal fungere for dei som bur her – ikkje berre for tilreisande. Har behov for at Eidfjord beheld sin lokale identitet. Vil kjenne seg heime og stolt av sentrum, med rom for kvardagsliv og fellesskap.

Barn- og unge:

- Ønskjer trygge og inspirerende møteplassar.
- Vil ha rom for leik, aktivitet og fellesskap.
- Treng tilgjengelege og varierte tilbod etter skuletid.

Fastbuande vaksen i arbeidslivet:

- Har ein travel kvardag og må få handla etter jobb og hente barn i tide.
- Opplever utfordringar med parkering og turistar som uroar kvardagslogistikk.

Turist frå cruiseskip

Eldre: Turist på cruiseskip som er på sine eldre dagar. Har gledd seg lenge til å besøke Eidfjord.

- Ser etter rolege og tilgjengelege opplevingar.
- Opplever utfordringar med å finne fram i sentrum.
- Redd for å måtte gå langt mellom attraksjonar og tilbod. Er litt dårleg til beins.
- Vanskeleg å finne fram. Treng tydeleg skilting og sitjeplassar undervegs.

Gjennomreisande

Småbarnsfamilie: Treng ein pause på bilturen. Ikkje så ulik dei som kjem med båt eller turbuss.

- Ønskjer leikeplass og trygge område for barna.
- Ser etter enkel mat og toalett.
- Set pris på grøne område og moglegheit for piknik.

Lokale barn- og unge

Lokale barn- og unge: Vil ha tilgjengelege møteplassar der dei ikkje følar seg pressa vekk.

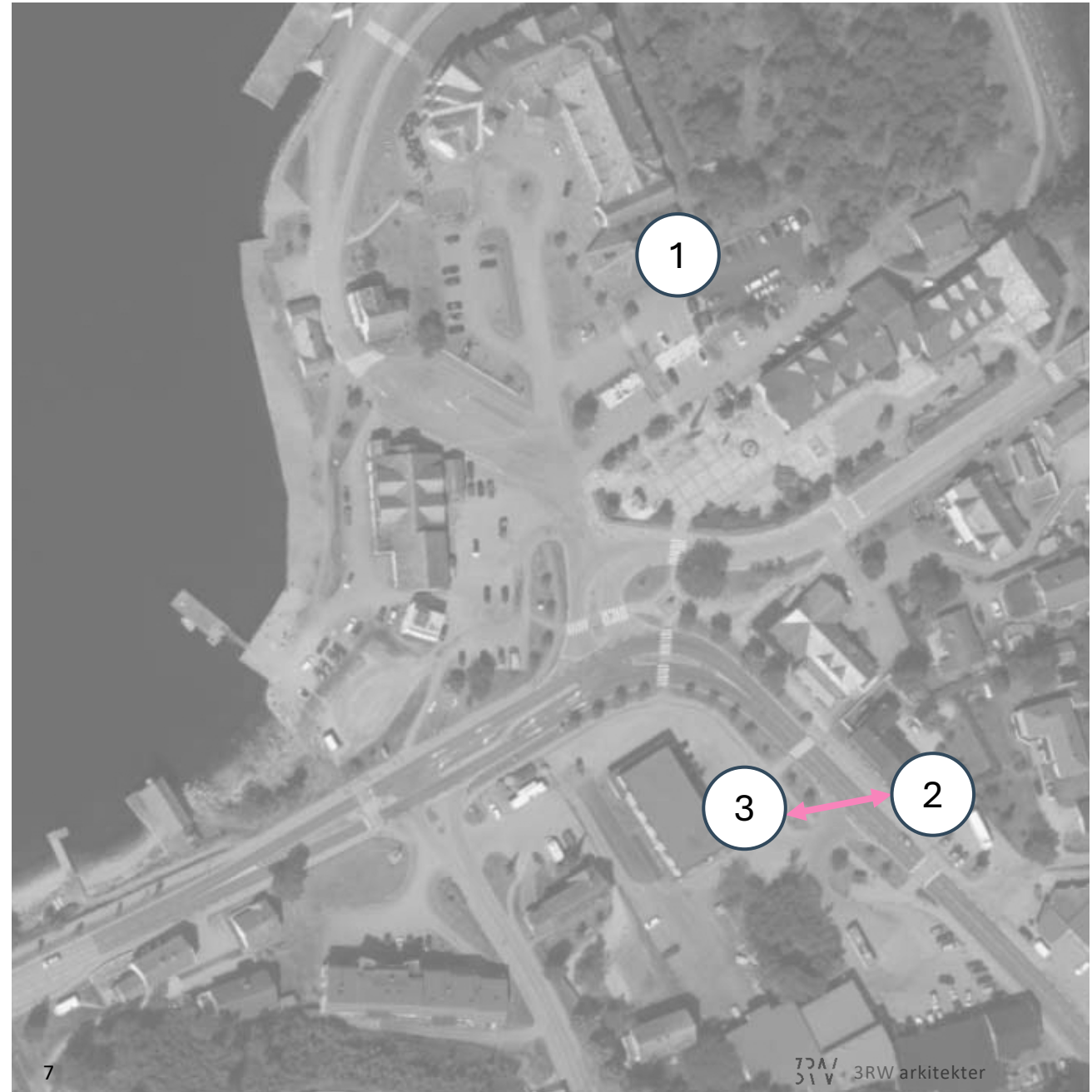
1. Syklar til butikken for å kjøpe litt snacks. (Stikk ikkje nedom Ostangen av di det ikkje skjer nok der og området er fullt av turistar).
2. Turen går deretter opp på skuleplassen for å sjå om det er nokre vener der, men heile området er fullt av turistar som brukar anlegget. Syns det er leit.



Gjennomreisande

Småbarnsfamilie: Treng ein pause på bilturen.

1. Kjem til Eidfjord og kjører til WC. Det er mykje folk gåande på parkeringsplassen og stressande å få parkert.
2. Dei kjører tilbake på hovedvegen for å kjøpe is på kaféen.
3. Dei går til fots over vegen for å handle på butikken. Store bussar dunderar forbi på veg til cruisekaia. Far må løfte eldstejenta opp – tør ikkje la ho gå her. Det kjennest for uoversiktleg.



Turist på oppdagelsesferd

Turist på cruiseskip som er på sine eldre dagar. Har gledd seg lenge til å besøke Eidfjord og vil utforske plassen.

1. Går av cruiseskipet og utforskar sentrum. Synest det er vanskeleg å vite kor han skal gå, kva finst her av tilbod, kor kan han ta dei beste bileta. Han er litt dårleg til beins og treng fleire pausar undervegs.



MOBILITET

Mobilitet i sentrum er prega av tilrettelegging for bilisme. I det følgjande er det mobilitet først og fremst for fotgjengarar som er i fokus. Riksveg, fylkesveg, bussar til cruisekai, trolletog, parkering, manglande lenker i gangvegssystemet er alle med på å gjere det utfordrande å ferdast til fots. I tillegg kjem utfordringa knytt til store mengder besøkande frå cruiseskip og vegfarande i sesongen.

Gangsystem

Kartskissa til høgre synar hovudtrekka i gangvegsystemet gjennom dei offentlege delane av sentrum.

Dei oransje linjene er opparbeidde koplingar med kantstein, trafikkskiltar eller andre element som skil trafikantgruppene. Medan dei gule linjene synar lenker som berre er markert på asfalten utan noko form for fysisk skille.

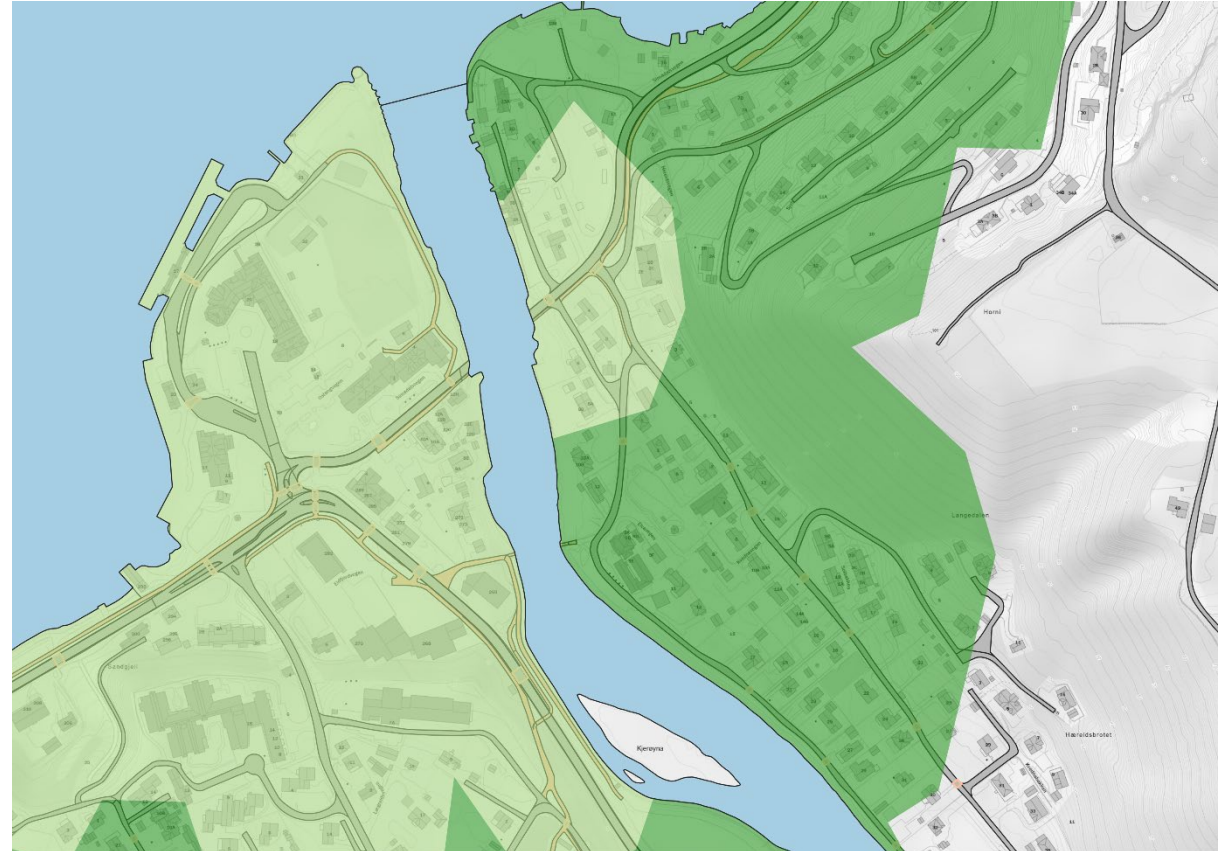


Gangavstandar

Dette diagrammet syner kor langt ein kjem med 0-10 minuttar til fots frå eit startpunkt på torget ved kommunehuset.

- Lys grøn er eit område som ein når på 5 minuttar
- Mørk grøn visar området som ein når på 10 minuttar til fots

Analysen syner at sentrum er gangvenleg når det kjem til avstandar, men analysen tek ikkje omsyn til oppleving av gangaksane og heller ikkje kvalitet og tryggleik.



Analyse av ferdsle i sentrum

Oversikt frå trenings-app'en Strava om bruk av sentrum til trening og noko generell ferdsel til fots og på sykkel. Vi ser at gangvegssystemet i stor grad verkar styrande på slik ferdsel, samstundes er det også tydeleg med ferdsel over område utan spesiell tilrettelegging for mjuke trafikantgrupper, særleg midt i sentrum.



Stilisert køyremønster inn mot torgområdet

Skissa syner eit eksemplifisert køyremønster inn og ut frå dei sentrale delane av sentrum ved torget.

Det er mykje svinging på eit kort strekke, og potensielt bilar frå mange ulike retningar.

I tillegg kjem det at delar av trafikken består av bussar, samt Trolltoget.

Mykje køyring gjer området mindre attraktivt for gåande, og saman med god parkeringsdekning kan det gjere at folk vel å flytte med seg bilen mellom målpunkt i sentrum – butikkar, servering, toalett, etc. Særleg gjeld dette stopptrafikken langs riksvegen.



DESIGNMANUAL

Når sentrum skal tilpassast for å betre mobilitet for mjuke trafikantar, og då særleg i høgsesongen for turisme, vert tiltak som skilting, arbeid med dekker, gatemøblering, planting, osv. sentrale verkemiddel. At desse tiltaka vert gjort heilskapleg gir både auka effekt, betre orientering og ei oppleving av eit finare og betre sentrum.

Designmanualen kan gjerast gjeldande for kommunen sine tiltak, og den kan i tillegg gjennom skiltvedtekter og eigarrettigheter gjerast gjeldande for private tiltak på offentleg grunn. I tillegg kan den fungere som ein rettleiar og inspirasjon for andre private tiltak.

Der det vert krav om å nytte designmanualen kan det differensierast når krava slår inn.

Designmanual

Ein designmanual kan vere både eit strategidokument og ei praktisk handbok for heilskapleg utvikling av Eidfjord sentrum.

Geiranger fekk utvikla designmanual med material- og fargepalett basert på blant anna historiske fargar funne i Geiranger. Av 3RW arkitekter.

DISPOSISJON

Ein designmanual kan innehalde følgande:

Innleiing

- 1.1. Føremål med manualen
- 1.2. Kven manualen er for (kommune, næringsliv, aktørar)

Overordna prinsipp

- 2.1. Heilskapleg uttrykk og visuell ro
- 2.2. Lokal identitet og stadstilpassing
- 2.3. Universell utforming og lesbarheit
- 2.4. Berekraftige og robuste materialval
- 2.5. Grensesnitt med kulturmiljøet

Skiltsystem og Wayfinding

- 3.1. Skiltpar:
 - Orienteringsskilt
 - Retningsskilt
 - Attraksjonsskilt
 - Privatskilt (retningslinjer for aktørar)
- 3.2. Typografi og piktogram
- 3.3. Fargebruk

- 3.4. Materialar og overflater
- 3.5. Plassering og dimensjonering
- 3.6. Døme på god praksis

Byromselement (med relevans for identitet)

- 4.1. Bymøblar (benkar, sykkelstativ, blomsterkrukker osv.)
- 4.2. Belysning – estetikk og funksjon
- 4.3. Eventuelle overflater og dekke som visuelt grep (ikkje trafikkteknisk)
- 4.4 Strategi for planteval

Døme og illustrasjonar

- Illustrerte døme på gode løysingar
- Prinsippskisser for skiltplassering
- Fotoreferansar frå andre relevante stader
- Moglege pilotområde i Eidfjord sentrum for utprøving

Skilttypar

Det er naudsynt med ulike typar skilt i Eidfjord sentrum. Her er nokre døme.

ORIENTERINGSSKILT

Formål: Gi oversikt over området for å hjelpe folk å finne fram.

Døme: Kart over Eidfjord sentrum med merking av attraksjonar, servicepunkt og stiar.

Informasjonstavle ved turistinformasjonen med "Du er her"-markør.

RETNINGSSKILT

Formål: Vise retninga til viktige plassar.

Døme: Pilskilt som peikar til f.eks. kaféar, park, toalett eller parkering.

Skilt langs gangveggar med avstand i meter eller minutt gange.

IDENTIFIKASJONSSKILT

Formål: Seie kva plassen/bygningen er.

Døme: Ved inngang, på fasade eller frittstående

FUNKSJONSSKILT

Formål: Vise tenester eller funksjonar, plassert nær funksjonen det viser til.

Døme: Piktogram for toalett, parkering, Wi-Fi, rullestoltilgang etc.

ATTRAKSJONSSKILT

Formål: Merke spesifikke attraksjonar.

Døme: Skilt med namn, symbol og kort historietekst, evt. bilete eller illustrasjonar.

PRIVATSKILT (FOR AKTØRAR)

Formål: Vise veg til eller identifisere kommersielle eller private verksemder, men innanfor felles retningslinjer.

Døme: Skilt utanfor ein lokal kafé som følgjer fargepalett og typografi frå designmanualen.

Dagens situasjon

Skilting i sentrum er fragmentert og med mange ulike uttrykk. Det manglar tydeleg og oppdatert skilting. Det ligg eit stort potensiale i å bruke skilting til å leie besøkande og betre navigasjon, samt å forsterke Eidfjord sin identitet gjennom ein felles designmanual.

Privatskilt/ informasjonsskilt?



Retningsskilt



Retningsskilt

Privatskilt

Identifikasjonsskilt



Retningsskilt



Privatskilt

Privatskilt



Privatskilt



Retningsskilt



PARK OG TORG

Programmering og god utnytting av park og torg i sentrum har stor verdi for å styre og tilrettelegge for samlingsstader.

Ostangen er ein fin park, som med vidare programmering kan bli ein føretrekt stad for leik og aktivitet. Dette vil kunne avlaste press på sentrum samt uønskt bruk av skuleområdet av besøkande.

Utviding av Ostangen vestover på sikt vil gje eit auka tilbod og potensiale til å utvikle området som ein regional attraksjon. Dette er ikkje handsama vidare i rapporten

Eidfjord har allereie satt av plass til eit nytt torg som opparbeidast i sentrum. Her vil folk kunne samlast nærme fjorden. Dette vil bli ein flott stad å samlast både for lokale og besøkande.

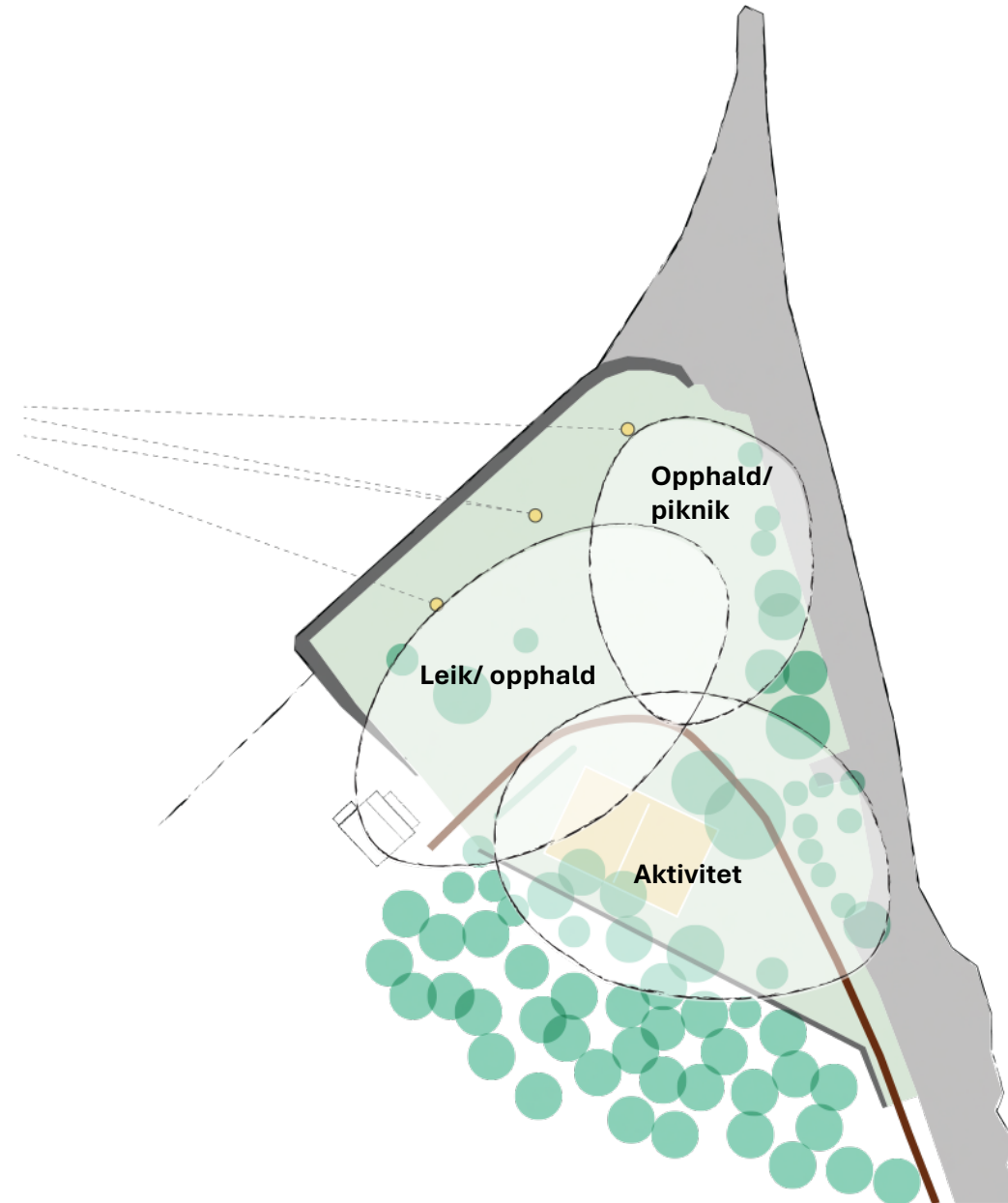
I det følgjande har vi samla nokre referansar og foreslått ei overordna programmering/soneinndeling som illustrerer potensialet som ligg i områda.

Prinsipp for park - soner

Ostangen har ei flott plassering ut mot fjorden.

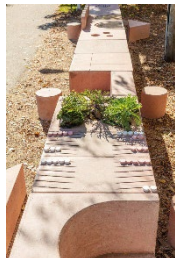
Her er det opent og solfylt, men også utsett for vind. Mangel på programmert innhald har blitt poengtert frå arbeidsgruppa.

Skissa syner korleis parkområdet kan delast inn i ulike soner.



Ostangen

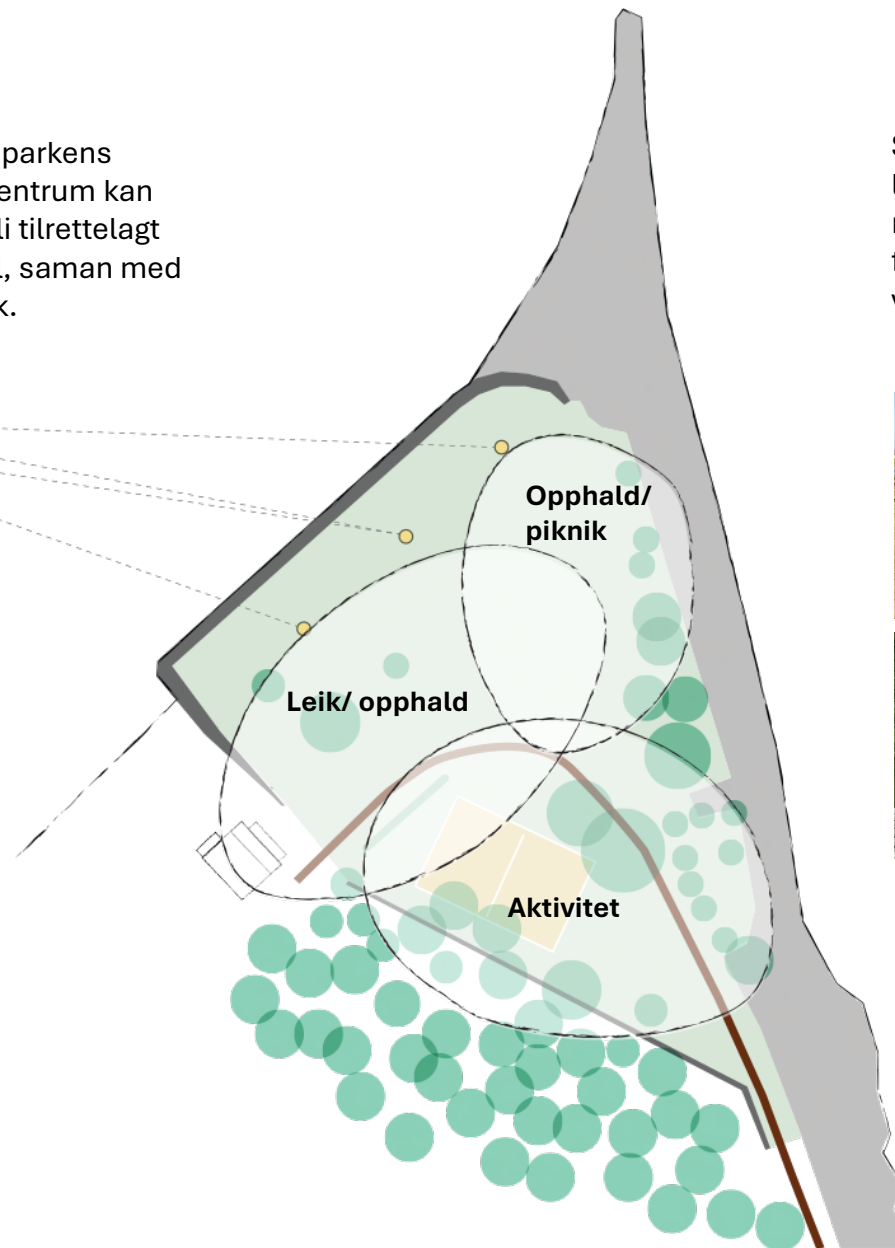
Prinsipper for park - soner



I tilknytning til parkens inngang fra sentrum kan med fordel bli tilrettelagt for kafé/utsal, saman med småbarnsleik.



Vi foreslår å vidare programmere området rundt volleyballbana med auka aktivitetstilbod for ungdom.



Stinett kan bli knytt til lommer med program og rom for tilfeldig opphald i form av langbord i le for vind, fellesgrill, scene osb.



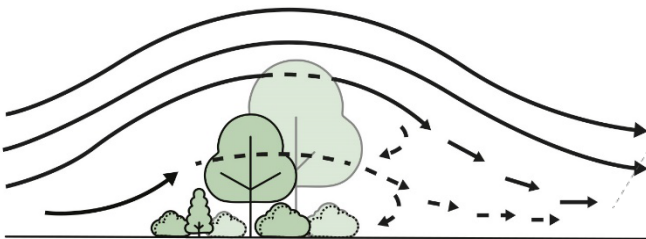
Prinsipper for park - programmering

Parken har stor grad av sol fra morgon til kveld, medan framtrekkende vindretning er fra fjorden i vest/nord-vest og fra aust/sør-aust.

Dette må ivaretaast i programmering og planlegging av parken. Dette kan eksempelvis bli løyst med leveggar og tilplantning som skjermer for vind. Trosser som ligg i nord langs kaifronten gjer at eventuell auka tilrettelegging for program må gjerast punktvis og med bevisst planlegging. I hovudsak blir det derfor foreslått ny programmering lagt på innsida av desse.

Aktuelle program i parken (i tillegg til volleyball) kan være:

- Frisbeegolf (som også kan knytte parken på skogen)
- Minigolf
- Kafé/paviljong
- Fiskeplass – punktvis soner mot sjøen
- Amfi/scene
- Benkar og langbord
- Leveggar og planting som skapar le for vind
- Husker, trampoliner, balanselek, klatrelek
- Rullebrettlegg
- Joggerunde og drikkefontener
- Trimapparat



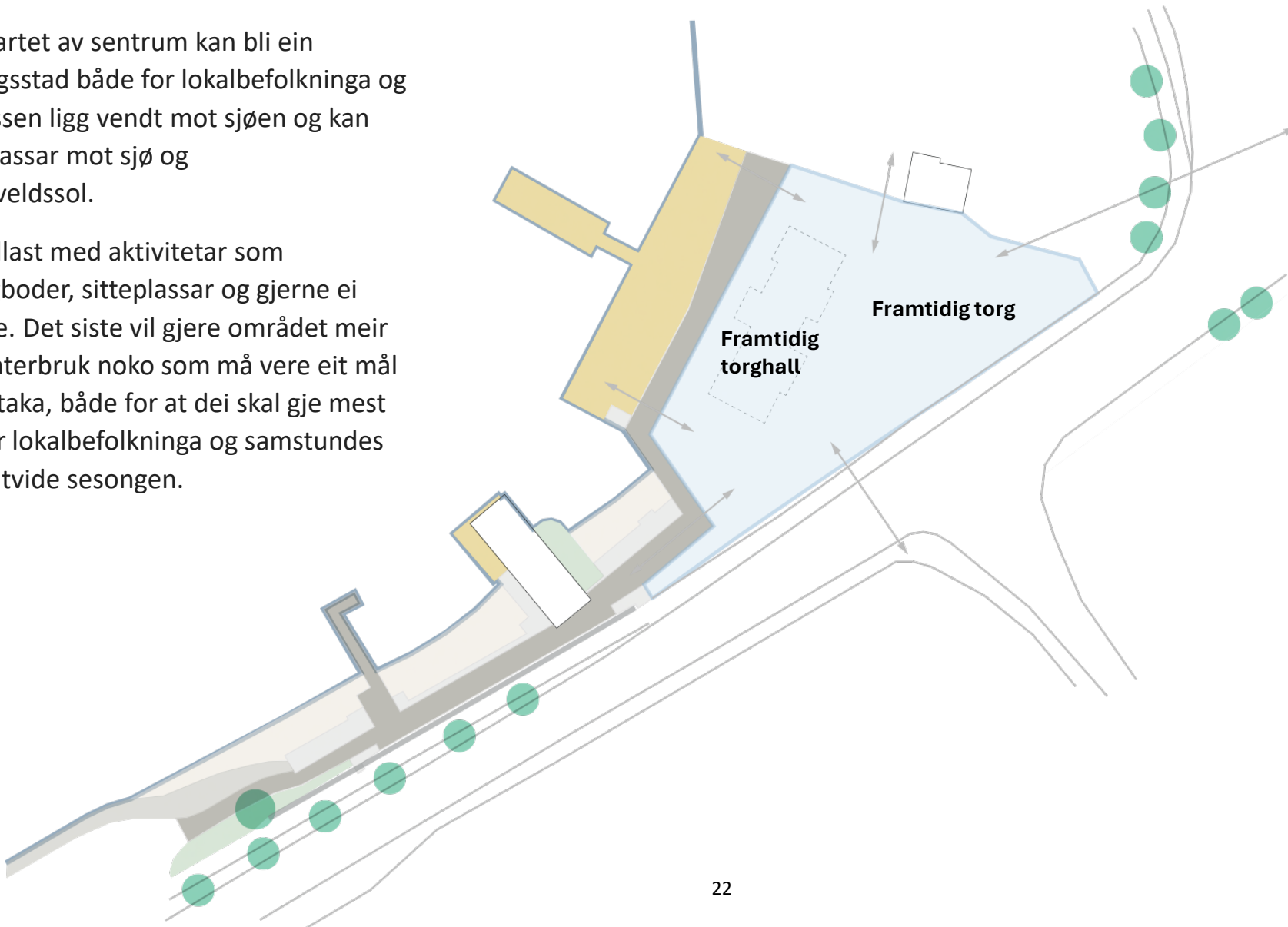
Eksempel prinsipp vindskjerming



Prinsipp for torgplass

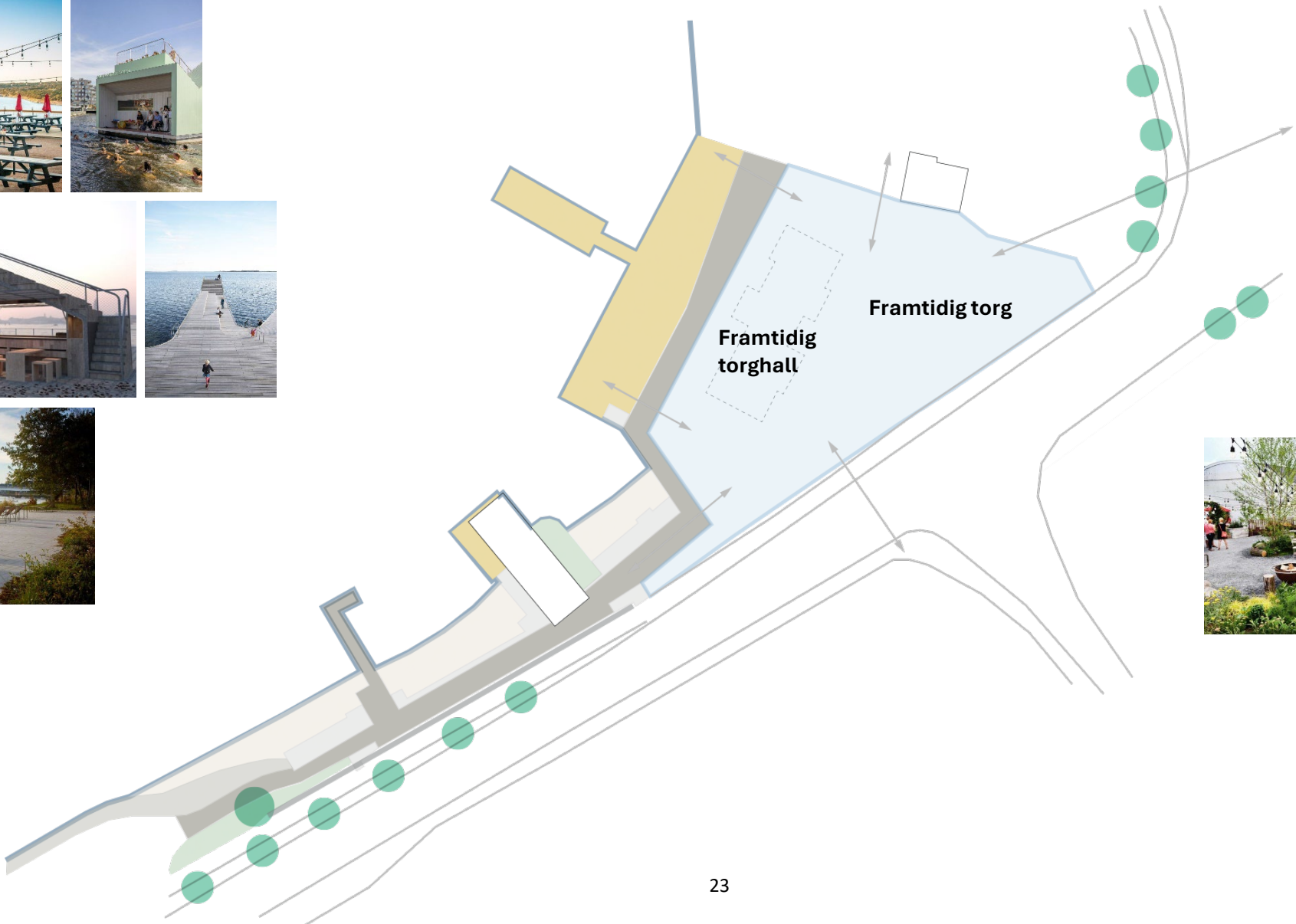
Torgplassen i hjartet av sentrum kan bli ein naturleg samlingsstad både for lokalbefolkninga og besøkande. Plassen ligg vendt mot sjøen og kan tilby fine kvileplassar mot sjø og ettermiddags/kveldssol.

Området kan fyllast med aktivitetar som foodtrucks, torgboder, sitteplassar og gjerne ei romsleg badstue. Det siste vil gjere området meir attraktivt for vinterbruk noko som må vere eit mål med fleire av tiltaka, både for at dei skal gje mest mogleg verdi for lokalbefolkninga og samstundes vere med på å utvide sesongen.



Torgplass

Prinsipp for torg



PARKERING

Ein kan ta tak i utfordringar med parkering på ulike måtar. Frå fysiske verkemiddel til organisatoriske- eller teknologiske grep.

Det følgjande er ei oppstilling av relevante tiltak. Målet med dette er å synleggjere mogelege tiltak for å regulere parkering i sentrum som frigjer kapasitet og som derfor gir rom for å kunne nytte parkeringsareal til andre formål.

Parkering i sentrum

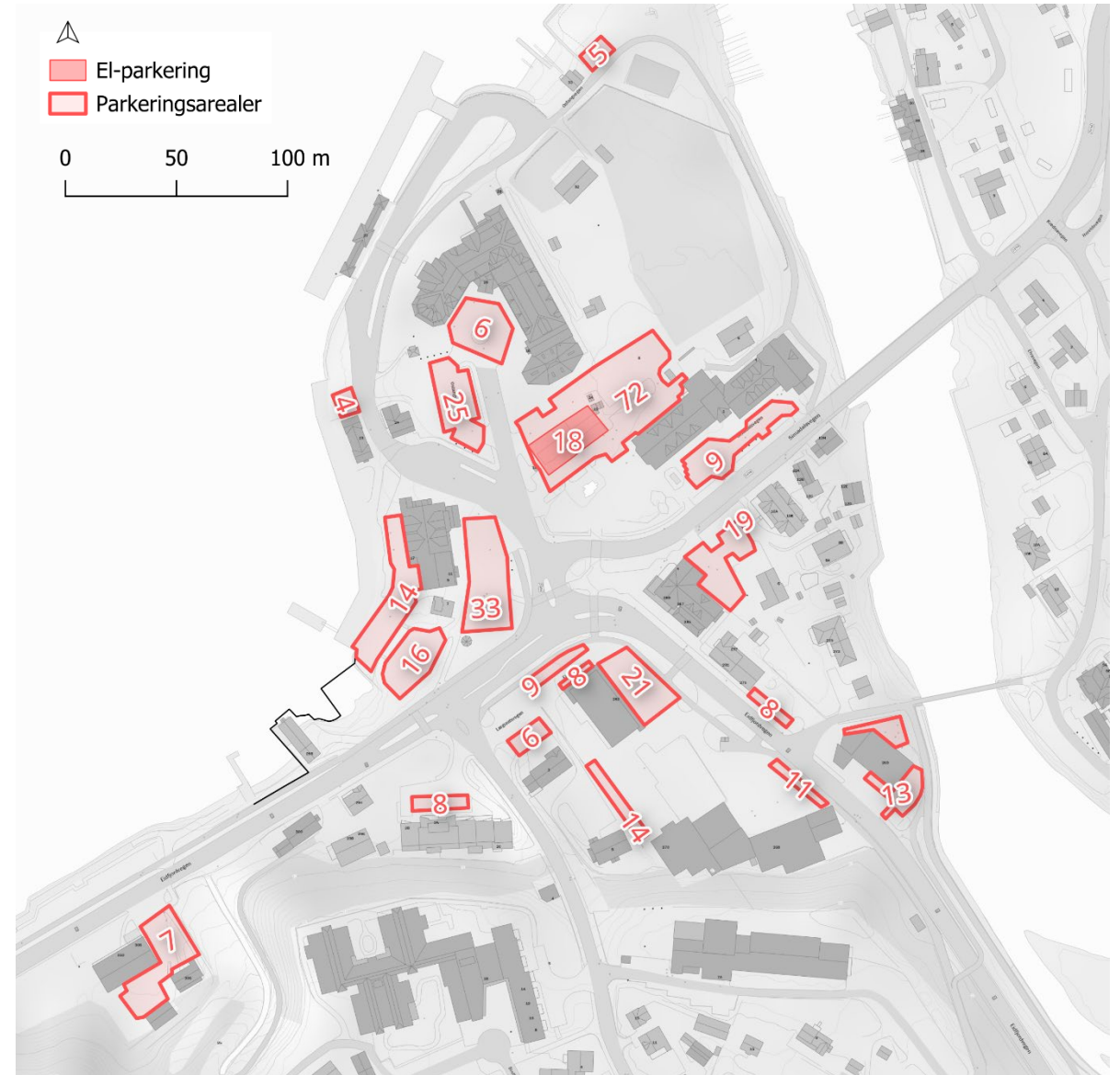
Det er mykje parkering i sentrum

Av positive effektar er det at

- Parkering gjer det lett å komme til handel- og servicetilbod
- Det er truleg med på å auke stoppeffekten av Eidfjord sentrum

Av meir negative effektar gjeld det at

- Mange mindre plassar er med på å gjere trafikkbiletet meir uoversiktleg
- Parkering gjer sentrum gråare og meir utflytande



Å styre parkering

- Parkeringstiltak styrast etter to lovverk. Plan- og bygningslova som i hovudsak regulerer arealdisponering til parkering: kor mange plassar, eigarform og korleis dei skal utformast, og kor dei lokaliserast. Etter vegtrafikklova kan ein styre korleis plassar på gategrunn regulerast og nyttast, t.d. om dei skal ha avgift eller tidsavgrensing, eller vere reservert til spesielle formål, t.d. HC.
- Det må takast høgde for at det kan vere ein konkurransesituasjon mellom område. Parkeringsrestriksjonar bør vurderast for “konkurranssevriding” og forskyving av utfordringar.

Sambruk

*Ein parkeringsplass kan
nyttast til ulik parkering
gjennom døgnet.*

- Effektane av sambruk avhenger av korleis tiltaket utformast. Sambruk nyttast ikkje for å redusere bilbruk, men for ei meir rasjonell arealutnytting.
- Om anlegget er i offentlig eige, kan kommunen bestemme eventuelle prismekanismar som kan nyttast til regulering av etterspurnad slik at fleire kan nytte den same plassen. Taksten kan også tilpassast ulike brukargrupper. For eksempel kan det skiljast mellom dei som bur- og dei som besøker staden.

Parkeringsavgift

- Parkeringsavgift kan vere eit viktig verkemiddel for å regulere parkering. Både offentlege og private aktørar kan nytte tiltaket.
- Avgifta sin storleik kan variere med stad og tid (inkludert sesong). Perioden med parkeringsavgift kan også avgrensast.
- Det er gjort ei rekke studier av korleis parkeringsavgifter påverkar etterspurnaden. Desse studiene syner at effekten varierer. Avgiftsparkering bør gjerast samstemt slik at det ikkje fører til skeiv konkurranse.

Parkeringsavgift kan redusere parkering og betre rotering av parkeringsplassar.

- Gratis parkering kan i fleire tilfelle vere nesten eins med å fjerne parkeringsplassar fordi dei vert okkupert av langtidsparkerande. Det er derfor fleire eksempel på at handelsstanden ønskjer parkeringsavgift for å auke sirkulasjonen. Tiltaket bidreg til at dei som har trong for parkering, får betra tilgjenge til det området dei ønsker å besøke fordi sannsynet for å finne ein parkeringsplass aukar. Det kan også reknast med at trafikktryggleiken blir betre som følge av endringar i køyremønster og trafikkbelastning på lokale gater.
- Avgiftsparkering kan gi netto inntekt til kommunen eller eigaren av parkeringsanlegget. Denne inntekta kan nyttast til lokale miljøtiltak eller til finansiering av parkeringsanlegg utanfor gategrunn. (Frå TØI-rapport 1493/2016).

Endring i antall parkeringsplasser

Redusert antall parkeringsplassar på gatenivå frigir arealer til andre sentrumsformål.

- Kommunene kan styre parkeringstilbodet på gate- og veggrunn. Dersom kommunene ønskjer å avgrense parkeringsomfanget i eit område, kan kommunen redusere antall parkeringsplasser som tilbys til allmenn bruk på kommunalt eigde tomter og parkeringsanlegg.
 - Å avgrense antall parkeringsplasser kan vere eit svært effektivt verkemiddel for å påverke bilbruken til eit område.
 - I dei tilfellene det er etablert parkeringstilbod utanfor gategrunn kan meir av etterspurnaden flyttast vekk frå gatene. Spesielt i sentrale område kan det vere aktuelt å endre bruken av parkeringsareal på gater. Fotgjengar- og salgsareal kan utvidast, det kan etablerast gang- og sykkelfelt.
- Området blir mindre attraktivt for verksemder som ønskjer å tiltrekke seg kundar frå område lengre unna.
 - Om det gjeld eit område kor parkering er gratis, kan etterspurnaden reduserast om det blir innført avgift i forkant av reduksjon av antall plassar.
 - Om antall parkeringsplassar reduserast er det viktig at alternativ og supplerande tiltak gjennomførast raskt.
 - Tiltaket er spesielt aktuelt når parkeringsplassane kan få endra bruk i form av utvida sals- og opphaldsareal.

Parkeringstiltak oppsummert



TILTAK

TILTAK	FØREMÅL	EFFEKTAR	TRONG FOR SUPPLERANDE TILTAK
Sambruk	Redusere nødvendig antall parkeringsplassar	Betra kapasitet	
Avgiftsparkering	Påverke lokalmiljø Auka sirkulasjon på parkeringsplassane Inntekter	Parkeringsplassane blir tilgjengelege for fleire Mindre letetekøyring Meir handel som følge av auka sirkulasjon Spreie trafikk utover døgnet	Vurdere om avgift kan komme til å flytte parkering til omkringliggende område Progressive avgifter: Billigare for fastbuande
Tidsavgrensing	Meir sirkulasjon på parkeringsplassane Redusere bilbruk	Meir sirkulasjon på parkeringsplassane Gjere området tilgjengeleg for ærend – dvs. fleire bilbesøk Avgrense arbeidsreiseparkering	Kan nyttast i kombinasjon med avgiftsparkering
Reservere parkering til spesielle formål	Sikre tilgjengelegheit for visse brukargrupper (HC) Ev. avvise køyretøy ein ikkje ønsker, t.d. bubilar	God tilgjengelegheit for prioriterte grupper	Regulering av gateparkering
Flytte eksisterande plasser, evt. redusere talet	Fremme alternativ bruk av parkeringsareal (eksempelvis sykkelfelt og kollektivfelt, utbygging)	Alternativt bruk av parkeringsareal Betre vegvedlikehald, betre framkomme	Regulering av gateparkering. Avgiftsparkering kan redusere etterspørsel og trong for gateparkering.

Parkeringstiltak

Målet er ikkje å redusere moglegheitene for parkering, men å avgrense trafikkmengdene og frigjere areal som kan legge til rette for mjuke trafikantar og tiltak som aukar trivsel i sentrum.

Inntekter bør øyremerkast til tiltak i sentrum, og det vil vere trong for handheving av innkreving av avgift.

Tiltak som legg restriksjonar på parkering bør følgjast opp med tilsvarande goder. Dette bør skje omlag samstundes.

For eit område som Eidfjord sentrum vil avgiftsparkering kunne gjere at ein ikkje tek bilen med seg på små distansar mellom målpunkt i sentrum, jf. brukerreise for besøkande tidlegare i rapporten.



TILTAK

Framlegg til tiltak

- 1) Innføre avgiftsbelagt parkering i sentrum. Avgifta bør vere differensiert mellom bebuarar og besøkande, den bør også vere tidsdifferensiert eller progressiv for å unngå lang parkeringstid på plassar som er tiltenkt besøkande eller handlande.
- 2) Dersom det viser seg at avgift frigjer kapasitet kan parkeringsplassar fjernast og restrukturerast for å gje gangareal, areal for planting, trær, benkar, små torgplassar, eller eventuelt byggeområde - alt etter behov og lokalisering av arealet.
- 3) Avgiftsparkering må vurderast opp mot moglege effektar knytt til at parkering vert flytt inn i bustadområde.
- 4) Tiltaket kan med fordel følgjast opp med tilrettelegging av ny parkering rett i utkanten av sentrum om det finst tenleg areal for dette.

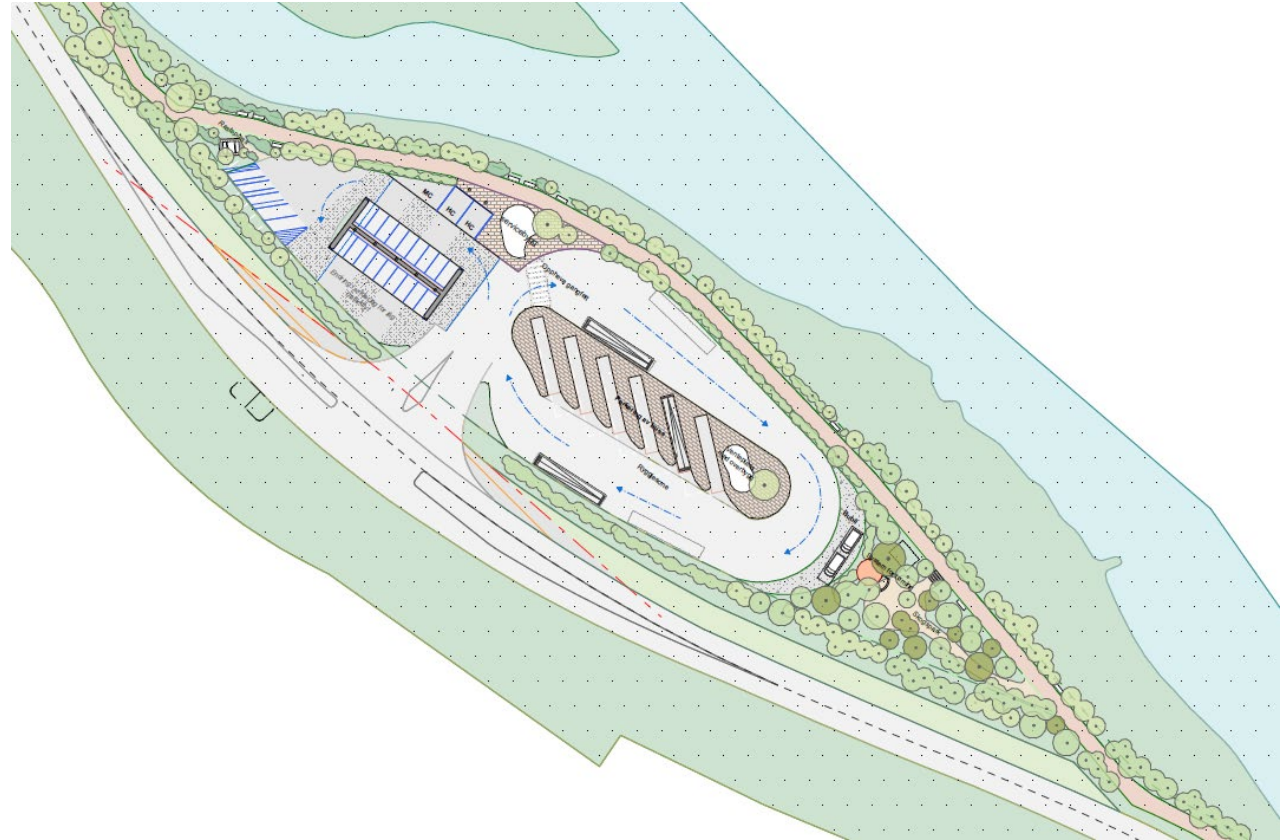
Redusere presset på sentrum

Førebels skisse over korleis Kjerøyna vil kunne utviklast for å ta vekk noko av belastninga på sentrum knytt til turbussar, lading og generell parkering.

Å supplere sentrum slik kan gje noko mindre trafikk inn i dei sentrale delane av sentrum. Spesielt gjeld dette for stopptrafikken.

Den viktigaste fordelene her vil likevel vere at turbussar kan vente her på tilkalling enkeltvis ved cruiseanløp, eller at gjennomgåande turbussar kan vente her medan passasjerar blir slept av i sentrum.

Bussar i sentrum gir ei særleg utfordring grunna storleik, siktutfordringar samt at sentrum manglar parkeringsplassar tillegg for buss. Ein bør særleg unngå at bussar må rygge i område med gåande.



TILRETTELEGGING FOR MJUKE TRAFIKANTAR

Ein kan legge til rette for mjuke trafikantar på fleire måtar. I det følgjande har vi stilt skarpt på det å legge til rette for at gåande finn fram, veit kor dei skal gå, går trygt og opplever omgjevnadene som kvalitetsrike og hyggelege.

Dei ulike elementa som er lista opp er å forstå som ei eksempelsamling når det kjem til dei tiltaka som vert foreslått i det påfølgjande kapittelet.

Tiltak som legg til rette for mjuke trafikantar

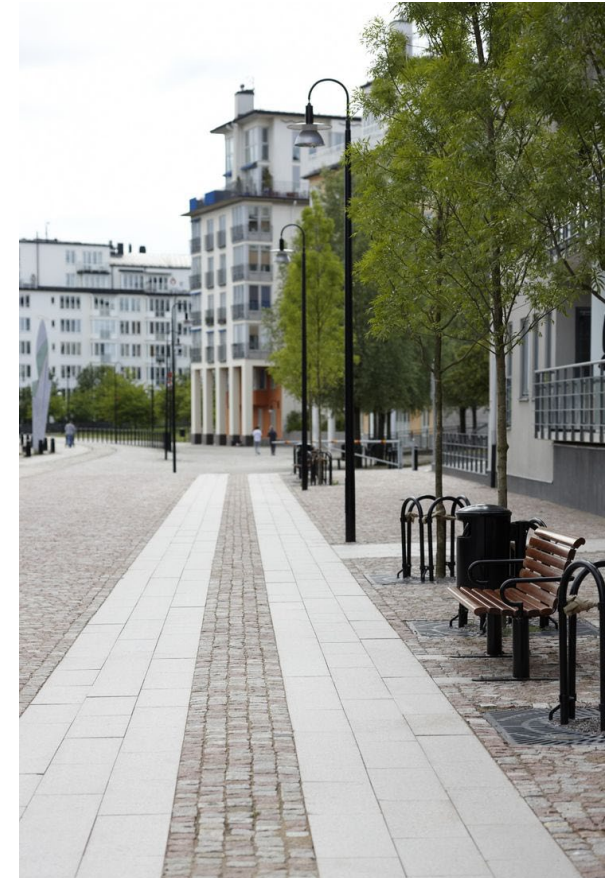


TILTAK

NR	TILTAK	FØREMÅL	EFFEK TAR
1	Dekke / kantar	Tydelege / gode overgangsfelt, dekker, kantar og avgrensingar. Sikre universell utforming av overflater, kontrastar og bredder	Tydelegare ferdselssone for mjuke trafikantar Vise prioritet av mjuke trafikantar
2	Ledelinjer / markering / maling	Sikre tilstrekkelege bredder og retningsgivande utforming for mjuke trafikantar	Kan fungere som ei midlertidig løysning, men vil ha trong for kontinuerleg vedlikehald, eller utskifting etter ei stund
3	Vegetasjon	Inkludere trær og planting langs fortau / gangveg for å skape gode opphaldsstader	Økt estetisk verdi, positivt for biologisk mangfald og klimatisk effekt ift skyggeeffekt, infiltrasjon etc.
4	Møbleringssone	Legge til rette med benkar, sykkelparkering, belysning, offentleg kunst, busskur osv. for å gjere fortausarealet betre	Ryddig, heilskapleg uttrykk og tilrettelagde kvilestader
5	Gjerder	Gjerde for å vise linjeføring for gåande og å skilje biltrafikk frå mjuke trafikantar	Biltrafikk tett på fotgjengarane kan virke ubehageleg. Vegetasjon som ein kvalitet til omgjevnadene bør prioriterast, men der det ikkje er plass kan eit gjerde fungere
6	Senke trafikkfarten	Tiltak for å markere prioritet av mjuke trafikantar. Opphøgd gangfelt, rumlefeldt, sjikaner eller liknande	Auka oppleving av tryggleik for mjuke trafikantar
7	God kontakt med 1. etasje i bygg og målpunkt	Medviten kontakt med 1. etasje i nærliggande bygg er viktig for å skape et levende sentrum. Visuelt sikt til målpunkt bidrar til å betre oppleving	Levende sentrum – invitere til opphald
8	Skilting	Vise kor forgjengaren skal gå og peike på målpunkt i området	Bør plasserast og utformast strategisk for å unngå eit kaotisk og forvirrande inntrykk for besøkande
9	Kart / oversikt	Lage kart / oversikt for mjuke trafikantar for å tydeleggjera avstandar og målpunkt i området	Spesielt positivt for besøkande og for å skape føreseielegheit i fotgjengarmønsteret

1. Dekke og kantar

Den tydelegaste måten å vise prioritet til mjuke trafikantar er å opparbeide gode gangfelt som skil seg frå bilvegen. Dette kan løysast med heva fortau med viskant mot køyrevegen, og/eller med dekke som skil seg i materialitet, som for eksempel brustein eller heller.



2. Markering på bakken

Ein kan teste skilting på bakken ved å male på traséar som folk kan følge, eksempelvis til Ostangen eller i føretrekte traséar.

Dette er ei rask, men midlertidig, og potensielt vedlikehaldskrevjande løysing. Det kan likevel vere nyttig for å teste ut potensielle permanente løysingar.



3. Vegetasjon

Å inkludere vegetasjon langs gangarealet har stor effekt på både oppleving av trivsel og tryggleik for mjuke trafikantar. Vegetasjon fungerer godt som buffer mot bilvegen og bilar opplevast mindre tett på dei gåande.



4. Møblering

Å legge til rette med benkar, lyssetting, sykkelparkering osv. er viktig for den gode fotgjengaropplevinga. Det bør vere ein heilskapleg plan for møblering, slik at plassering og utforming bygger opp under kommunen sine intensjonar.

Midlertidige tiltak kan også vere ein effektiv måte å teste bruk av plassar i særskilte periodar.



Eksempel på midlertidige tiltak: Festspillene i Bergen transformerer Torgallmenningen med flagg og banner, plantekassar og fargerike pinnestolar i festivalveka.

5. Gjerder

Gjerde eller anna fysisk avgrensing for å skilje fotgjengarareal frå bilveg kan vere eit godt tryggleikstiltak der det ikkje er plass til anna løysing og biltrafikk opplevast ubehageleg tett på gangveg.

Ei slik avgrensing kan løysast på fleire måtar og potensielt ha fleire funksjonar - midlertidig eller permanent.



6. Senke trafikkfarten

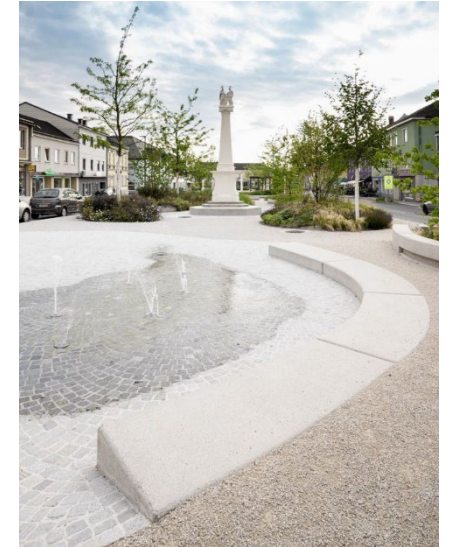
Tiltak for å markere prioritet av mjuke trafikantar kan vere å nytte brustein i deler av køyrefeltet, å heve fotgjengarfelt, slik at bilar må senke farten, eventuelt å skilte tydeleg at ein køyrer i ei sentrumsgate. Løysninga er allereie nytta enkelte stader i Eidfjord sentrum.



7. Visuell kontakt med målpunkt og 1. etasje

Visuell sikt til målpunkt for fotgjengaren bidreg til å betre opplevinga. Det bør ikkje skapast nye barrierar og ein bør jobbe for å fjerne barrierane for å få til god flyt i bevegelsesmønster for fotgjengarar.

God kontakt med 1. etasje i nærliggande bygg er viktig for å skape eit levande sentrum.



8. Skilting

Skilting er effektivt for å vise destinasjonar og retningar kor fotgjengaren bør bevege seg. Det bør vere ein god plan for skilting, både offentlig og privat, slik at det ikkje blir kaotisk for besøkande å orientere seg på ein ny plass. Jamfør kapittel om designmanual.



9. Kart / oversikt

Et oversiktskart for å vise destinasjoner både i Eidfjord sentrum og utanfor vil være nyttig for gjennomreisende og turistar. Disse kan være både fysisk som skilt i sentrum og digitalt- eller papirbasert format. Naturleg plassering vil være på kaia ved ankomst med cruise og i sentrum for køyrande.



Utfordringsområde

At mobilitetssystemet i sentrum er prega av tilrettelegging for bilisme gir nokre utfordringar for mjuke trafikantar. I det vidare vert det fokusert inn mot sju utfordringspunkt. Dei vert gjennomgått og framlegg til tiltak vert presentert. Punkta har varierende grad av storleik og kompleksitet. Dette gir også ulikt tal og nivå på tiltaka som er forsøkt lista opp frå dei enklaste til dei som synast mest krevjande å gjennomføre.

Område med utfordringar



Område peika ut som spesielle OBS-område knytt til ferdsle og orientering for mjuke trafikantar. Nummerering indikerer ikkje noko form for hierarki eller prioritering.

Raude strekar markerer manglande tilrettelagde og sikre lenker for gåande, eller hindringar som til dømes trossene over kaipromenaden.

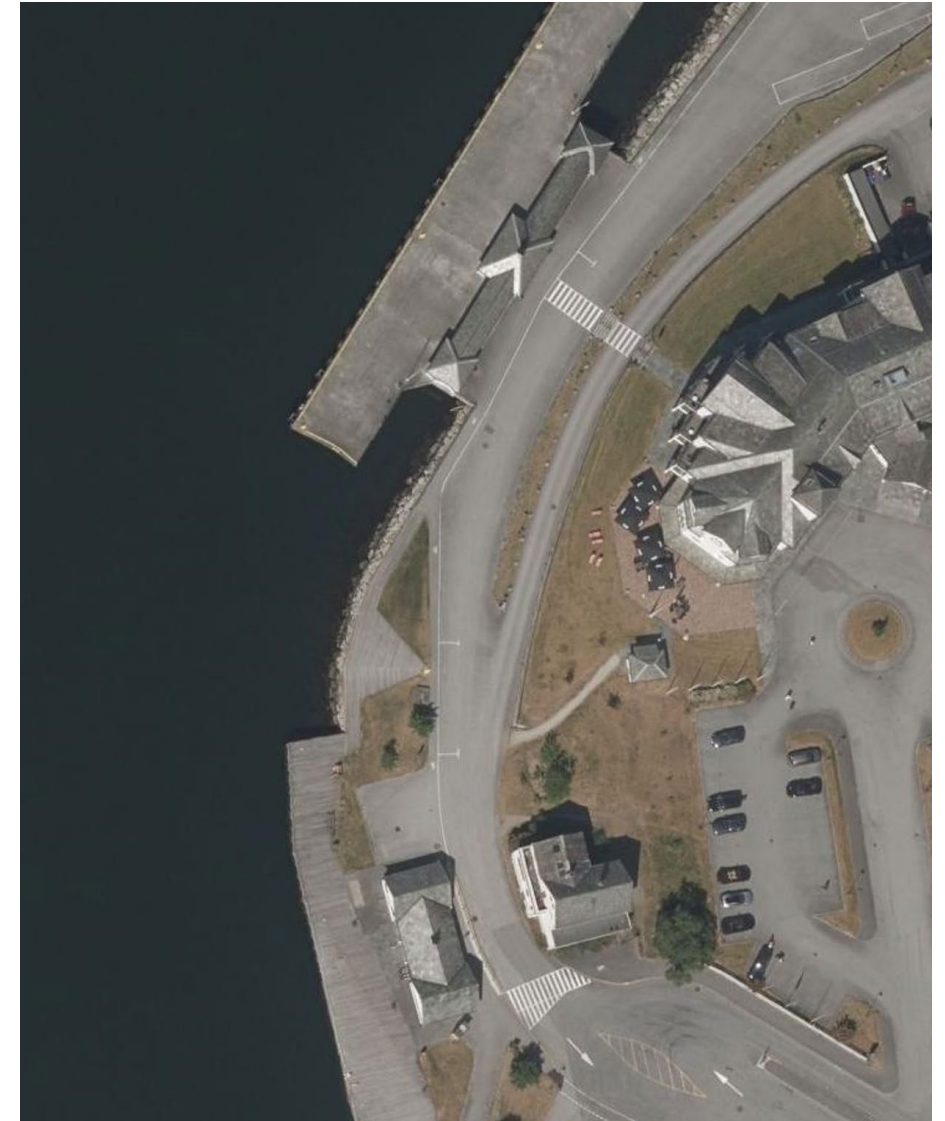
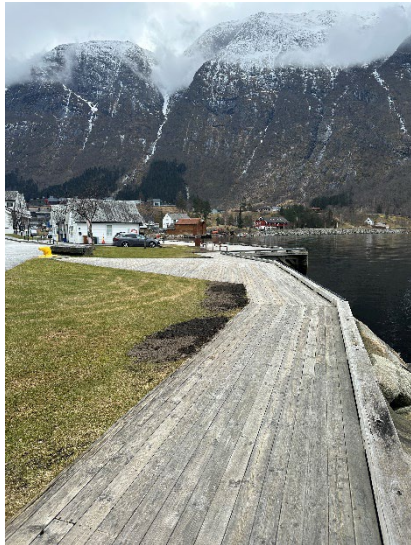
Trass utfordringane er det i Statens vegvesen sin statistikk registrert få trafikkulykker i sentrum av Eidfjord.

I det følgjande vil dei ulike utfordringsområda verte analysert meir i detalj og framlegg til løysingar vil verte lista opp.

Utfordringsområde 1

Området har berre innteikna gangbaner utan noko fysisk skille mellom trafikantgruppene. Gangbanane er i tillegg smale. Desse er i størst bruk ved cruiseanløp då det også er mykje trafikk, spesielt buss, på vegstrekket forbi.

Hamnepromenaden som er ein alternativ gangtrasé er på desse tidspunkta stengt grunna trosser som strekk seg over promenaden og opp til pullerten.



Utfordringsområde 1

Å hente ned bussar ein-og-ein ved cruiseanløp vil betre oversikt på området, og bussoppstilling langs veg kan nyttast til fortau.

Etablering av fortau med kantstein vil gi eit godt tilbod til gåande, og samstundes tilføre området kvalitetar og preg av å vere del av sentrum. Sentrale fortau bør vere ca. 2,75 m og ikkje smalare enn 2 m.

Forlenga hamnepromenade med god breidde heilt fram til cruisekaia vil avhjelpe situasjonen, særleg om tross punkta vert endra slik at ikkje trossene hindrar ferdsle.

Området for bussoppstilling nord på kaiområdet kan nyttast til parkering til Ostangen, noko som frigjer parkeringsplassen på Ostangen til parkformål.



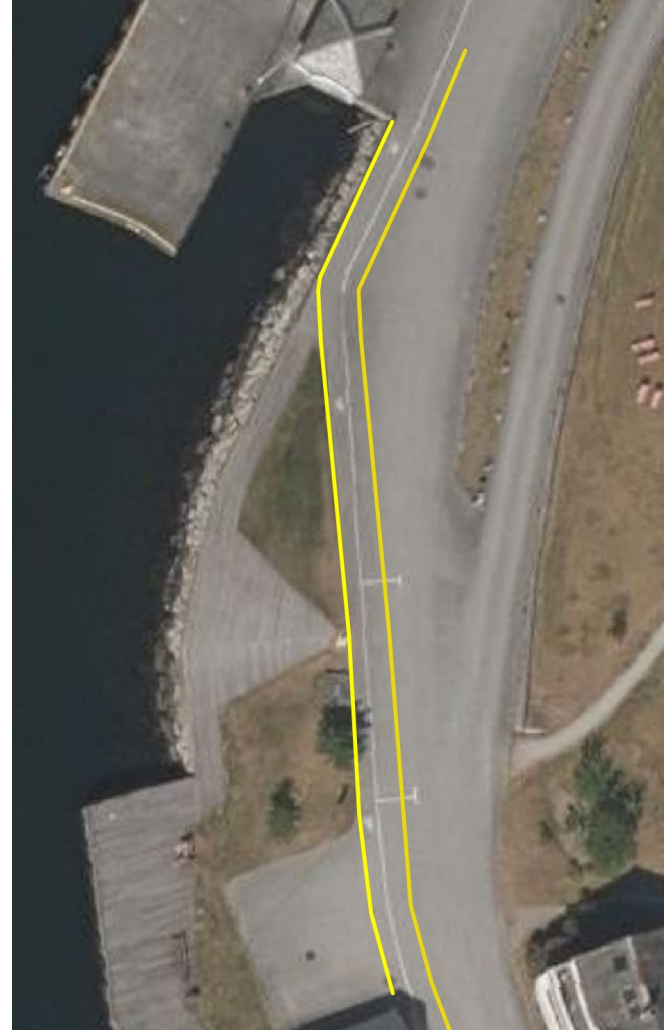
TILTAK

Framlegg til tiltak

- 1) Etablere system for å hente ned bussar ein-og-ein frå Kjerøyna eller tilsvarande område
- 2) Ta vekk bussoppstilling langs vegen mot cruisekaia
- 3) Opparbeide fortau med kantstein ned langs turistinformasjonen mot cruisekaia. Etablere heva gangfelt over vegen ovanfor turistinformasjonen
- 4) Forlenga hamnepromenaden mot nord som del av utviding av cruisekaia

Utfordringsområde 1

Til høyre: Eksempel på trasé for fortau, teikna inn med 2,75 m breidde.
Under: Illustrasjon til reguleringsendring for utviding av cruisekaia som viser forlenging av strandpromenaden



TILTAK

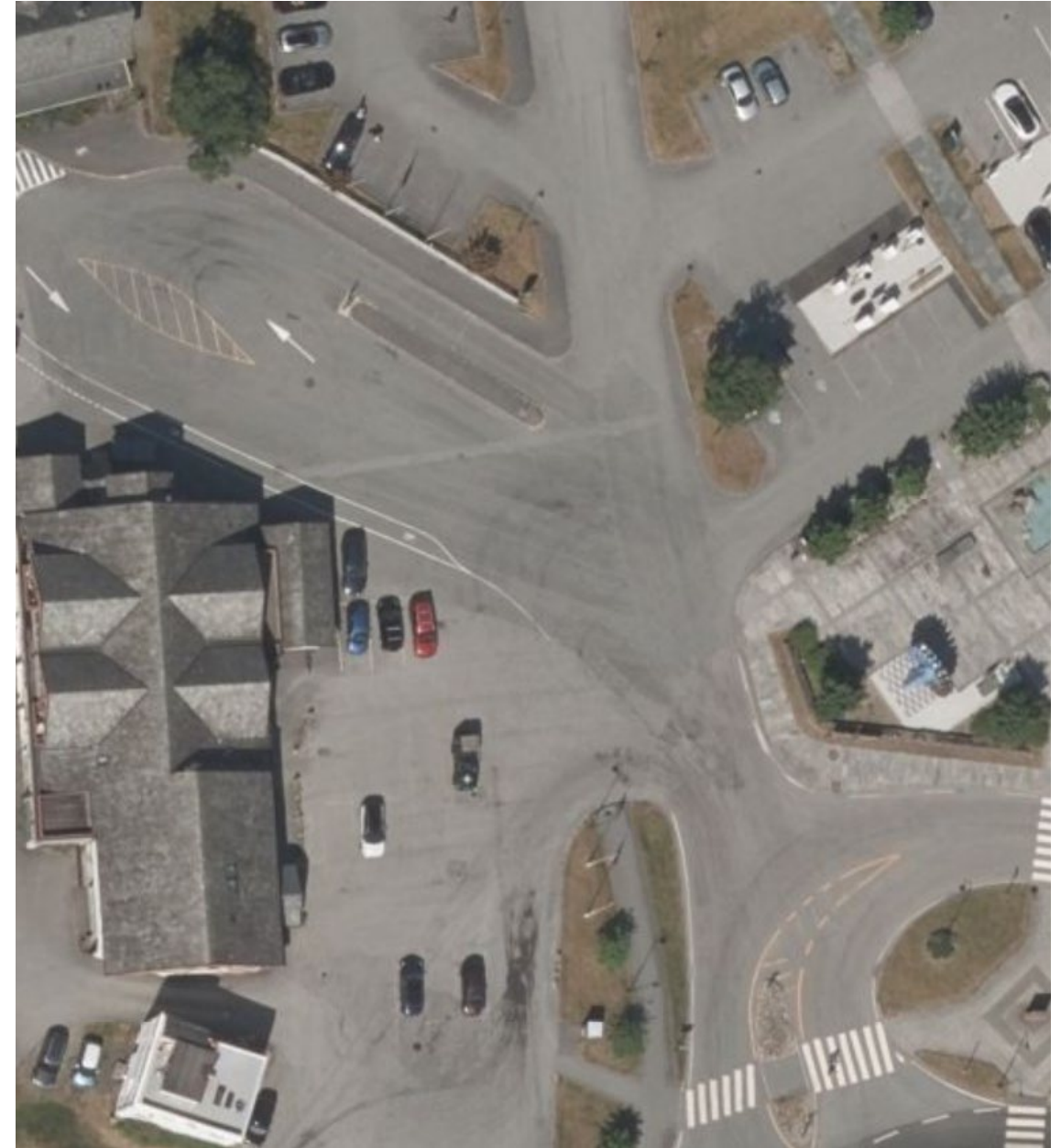
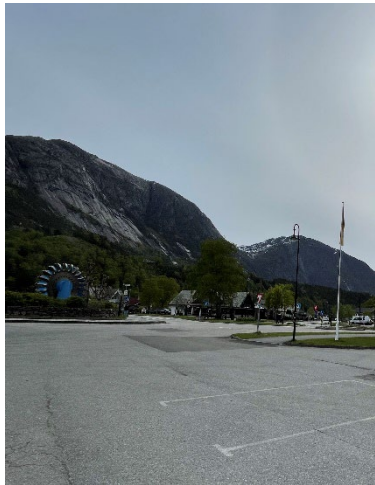
Utfordringsområde 2

I dette området skjer det mykje, utan noko klar prioritering og utan tydelege samanhengande traséar for dei gåande. Området innehar mange funksjonar og er vanskeleg å strukturere på ein eintydig måte.

Fleire ulike parkeringsfelt med eigne inn- og utkøyrslar gjer trafikkørslene uføreseielege. I tillegg kjem ei rekke bussar spesielt ved cruiseanløp.

Det er nokre fortau og oppmåla gangbaner, men i senter av området endar dei utan nokon naturleg og synleggjort vidareføring.

Situasjonen gjer at farten på køyrande er låg. Dette betrar trafikktryggleik, men har mindre verknad på orienteringsevne og oversikt.



Utfordringsområde 2

Oppheva gangfelt eller rumlefelt kan vere ulike tiltak. Å leie folk over på hamnepromenaden vil avhjelpe, jf. Utfordringsområde 7.

Det å få nokre parkeringsplassar vekk frå dette området og nytte frigjort areal til å strukturere området betre for fotgjengarar vil kunne vere eit godt tiltak, men må sjåast på i heilskap for heile området.



TILTAK

Framlegg til tiltak

- 1) Skilte og strukturere området ved cruisekaaien/hamnepromenaden for å leie folk mot hamnepromenaden og Ostangen ved cruiseanløp
- 2) Fortau av god breidde langs Coop-bygget og fram til innkøyringa til parkeringa til Coop. Fortsetting på nedsenka fortau mot gangveg i sør, og som oppheva overgangsfelt mot aust
- 3) Etter sving ved Simadalsvegen, legge eit rumlefelt med brustein eller liknande som signaliserer at området er for *shared-space*
- 4) Plantefelt som bryt opp det opne asfaltområdet og betrar orientering
- 5) Avgrense parkering, anten ved å ta vekk noko parkering eller ved å avgiftsbelegge parkeringsplassar
- 6) Flytte parkering for bilutleige vekk frå kaia

Utfordringsområde 2

Mogleg avgrensning av fortau og overgangar. Mellom dei rosa fortaua er det nedsenka fortau, medan svart boks syner forslag til oppheva overgangsfelt.

Innkøyring til parkering ved Coop vert snevra inn basert på sporing av liten lastebil.

Mellom Fylkesvegen og overgangsfeltet vert det anbefalt med rumlefekt av brustein eller anna som indikerer at ein køyrer inn på område med blanda trafikk.



TILTAK

Utfordringsområde 3

Slik området ligg i dag innbyr det til kryssing av riksvegen utanom fotgjengarovergang mellom Coop og Thai-boden.

Gangfeltet er trekt noko langt vest i høve til kva som kan opplevast som ei naturleg og kortast mogleg gangbane. Dette er gjort for å trekke gåande vekk frå situasjon med kryss og oppdeling i tre køyrefelt.

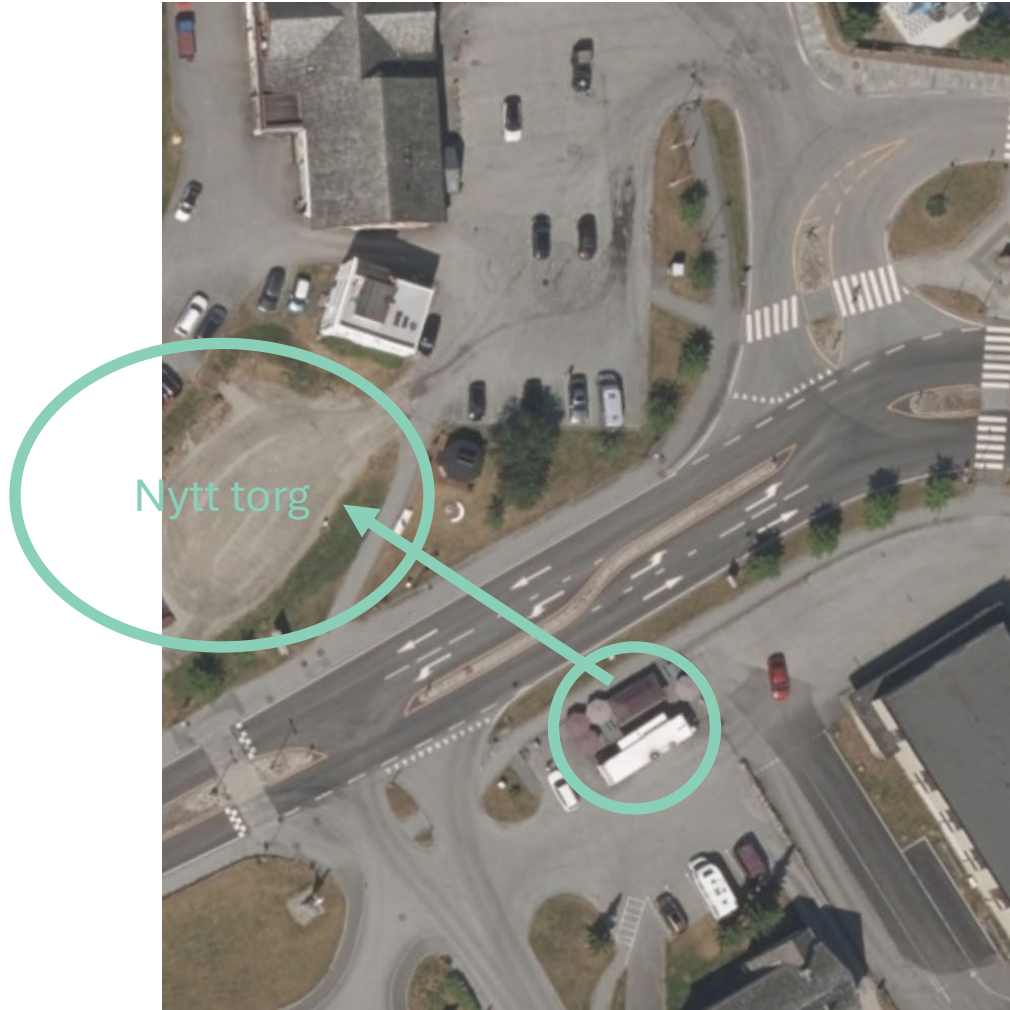
Thai-boden er eit målpunkt i sør som truleg bidreg til slik kryssing.



Utfordringsområde 3



TILTAK



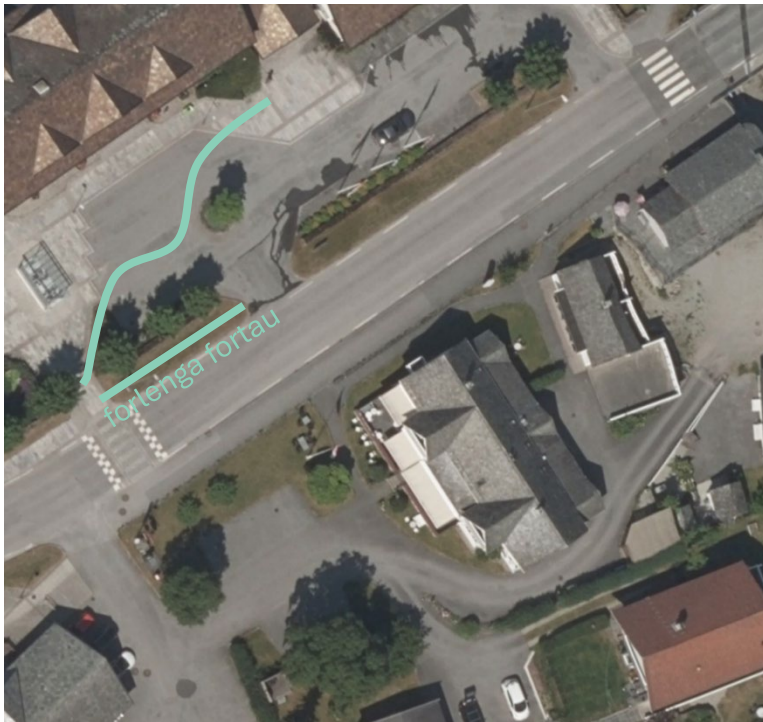
Framlegg til tiltak

- 1) Organisere nytt torgområde ved fjorden slik at gangtrafikken naturleg vert trekt mot vest
- 2) Sørge for god og riktig skilting i tråd med fotgjengarfelt
- 3) Relokalisere Tai-boden til område kring nytt torg for å ta vekk ein viktig grunn til at det vert kryssa utanom fotgjengarovergang
- 4) Vurdere å trekke fortauet i nord, rett vest for kryss med fylkesvegen, noko tilbake for å gi plass til plantefelt mellom fortau og riksvegen

Utfordringsområde 4

Også i dette området er det kryssing utanom fotgjengarovergang.

Kryssing her gjeld fylkesvegen og ikkje riksvegen. I tillegg er det i hovudsak truleg kryssing til- og frå kommunehuset, og dermed i form av lokale som i større grad er kjend med tilhøva på staden. Utfordringane er derfor vurdert å vere av avgrensa karakter.



TILTAK

Framlegg til tiltak

- 1) Markere naturleg gangtrasé mot overgangen i vest gjennom bruk av dekke. Tiltaket vil kunne krevje noko omstrukturering av parkeringsområdet framfor kommunehuset. Kostnad må vurderast opp mot effekt.
- 2) Eventuelt fortsette fortau frå fotgjengarfelt i vest fram til avkøyrsla og akseptere at folk går over området for parkering/kyss-og køyr

Utfordringsområde 5

Brua på Simadalsvegen har to kjørefelt, men berre eit smalt fortau på sørsida.

Utanom turistsesongen er gangtrafikken avgrensa, men i sesongen, og spesielt ved cruiseanløp, er det til tider mykje gåande over brua. Ein må då ofte ut i køyrebana for å passere kvarandre.

Utfordringa vert forsterka av besøkande som stopper midt på brua for å ta bilete.

Knytt til dette punktet er det også ei utfordring med at fortauet på nordsida av fotgjengarovergangen frå Ostangen er smalt i vente-/mottaksområdet.

Begge situasjonane gjev utfordringar med gåande som oppheld seg i køyrebana.



Utfordringsområde 5

I utgangspunktet er den opplagte løysinga å utvide tverrsnitt på bru og vegen ved fotgjengarovergangen nok til å få tilstrekkeleg breidde på fortau. Tiltaket er kostbart og krevjande. Om ikkje brua kan haldast open medan arbeidet pågår, vert det truleg i tillegg naudsynt med ei midlertidig bru i anleggsperioden. Å leie straumen av tilreisande vekk frå området vert derfor det mest nærliggande tiltaket.



Bankbrua i Førde i Sunnfjord kommune

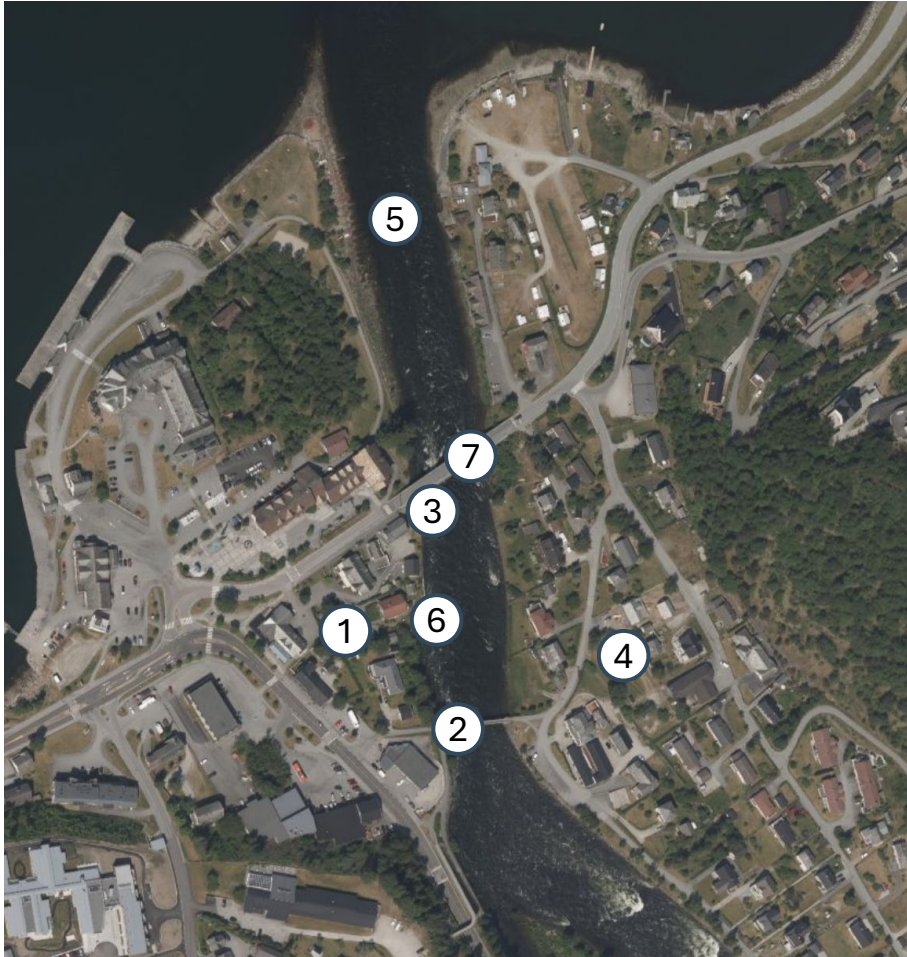


TILTAK

Framlegg til tiltak (vist i kart på neste side)

- 1) Skilte veg tydeleg frå Ostangen til gangbrua oppstraums Simadalsbrua
- 2) Gjere tiltak for å etablere ein attraksjon eller fotopunkt knytt til gangbrua –som gjer det attraktivt å oppsøke og å fotograferer herifrå
- 3) Etablere utsiktspunkt, ev. i form av utkraging på vestsida av Simadalsbrua
- 4) Eit utbetra og skilta gangvegssystem på austsida av elva kopla mot gangsti opp mot Hæreidplatået
- 5) Etablere ny gangbru over elva frå Ostangen, nedstraums Simadalsbrua
- 6) Etablere gangveg langs elva oppover frå Simadalsbrua til gangbrua
- 7) Utvide Simadalsbrua samt fortau på vestsida av brua

Utfordringsområde 5



TILTAK

Framlegg til tiltak

- 1) Skilte veg tydeleg frå Ostangen til gangbrua oppstraums Simadalsbrua
- 2) Gjere tiltak for å etablere ein attraksjon eller fotopunkt knytt til gangbrua –som gjer det attraktivt å oppsøke og å fotografere herifrå
- 3) Etablere utsiktspunkt, ev. i form av utkraging på vestsida av Simadalsbrua
- 4) Eit utbetra og skilta gangvegssystem på austsida av elva kopla mot gangsti opp mot Hæreidplatået
- 5) Etablere ny gangbru over elva frå Ostangen, nedstraums Simadalsbrua
- 6) Etablere gangveg langs elva oppover frå Simadalsbrua til gangbrua
- 7) Utvide Simadalsbrua samt fortau på vestsida av brua

Utfordringsområde 6

Området har utflytande køyreareal med utydeleg struktur og dels ingen spesiell tilrettelegging for fotgjengarar. Køyretøy kjem frå mange vinklar noko som gjer det vanskeleg å orientere seg og utrygt for gåande.

Fortau leier inn mot trafikkareala og har si naturlege fortsetting gjennom dei, men utan at dette har noko form for markering som signaliserer prioritering av gåande. Det er planar om endra bruk av garasjane, dette vil legge til rette for betring av gangtrasé også.

Det går gangveg i bue bak, nord for, bygget. Denne er mellom 25 og 50 prosent lengre avhengig av kor ein kjem frå. Den ekstra lengda gjer den mindre aktuell for anna enn rekreasjongange. Dette kan likevel vere akseptabelt for besøkande.



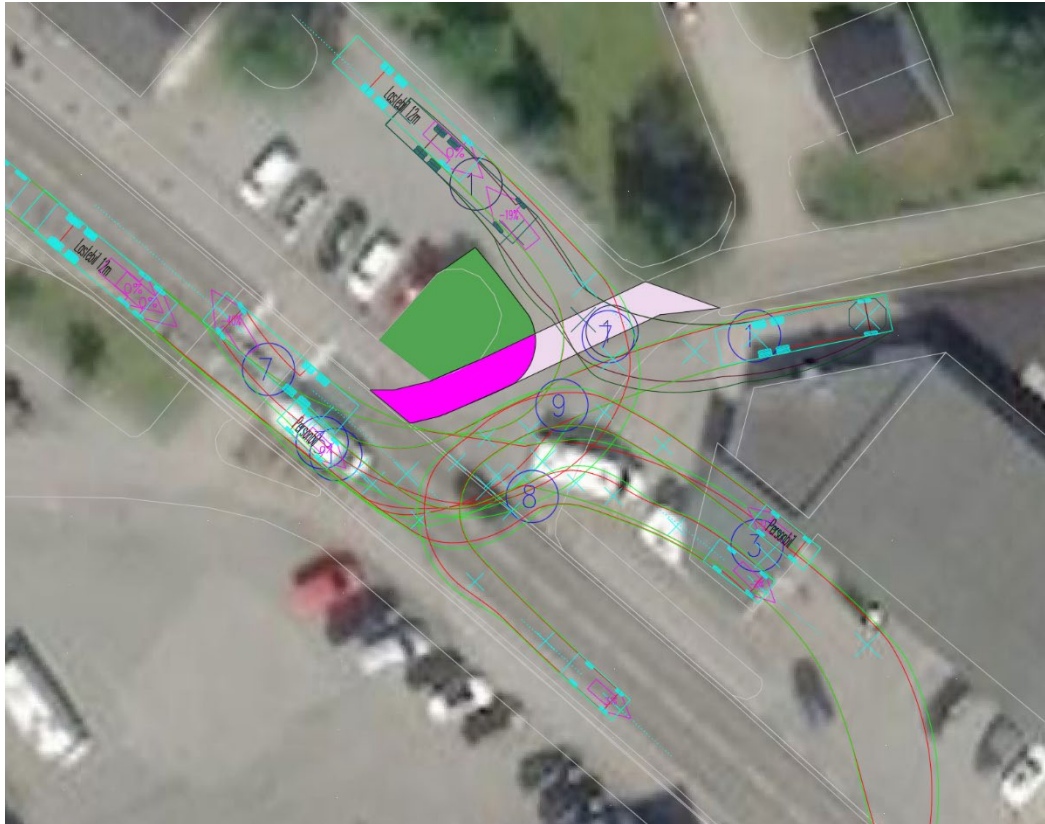
Utfordringsområde 6



TILTAK

Framlegg til tiltak

- 1) Tydeleg skilting og merking av gangveg bak garasjane
- 2) Tilføre kvalitetar og attraksjonar i området bak garasjane for å gjere dette attraktivt, gjerne i samband med gangbrua og evt. fotopunkt her
- 3) Forlengje fortau og etablere dekke som tydeleg signaliserer retning og prioritet for gåande til gangvegen, jf. skisse
- 4) Forsterke og utvide eksisterande rabattar
- 5) Endre bruk og innhald i garasjane til føremål som ikkje krev køyretilkomst direkte frå riksvegen i sør
- 6) Etablere fortau mellom garasjane og riksvegen, nytte nedsenka kant der fortauet må vere overkøyrbart, evt. nytte plantefelt/plantekassar mellom riksveg og fortau der det ikkje er naudsynt at det skal kunne køyre bilar
- 7) Sikre tilstrekkelig frihøgde under tak på bensinstasjonen for å ivareta større køyretøy.

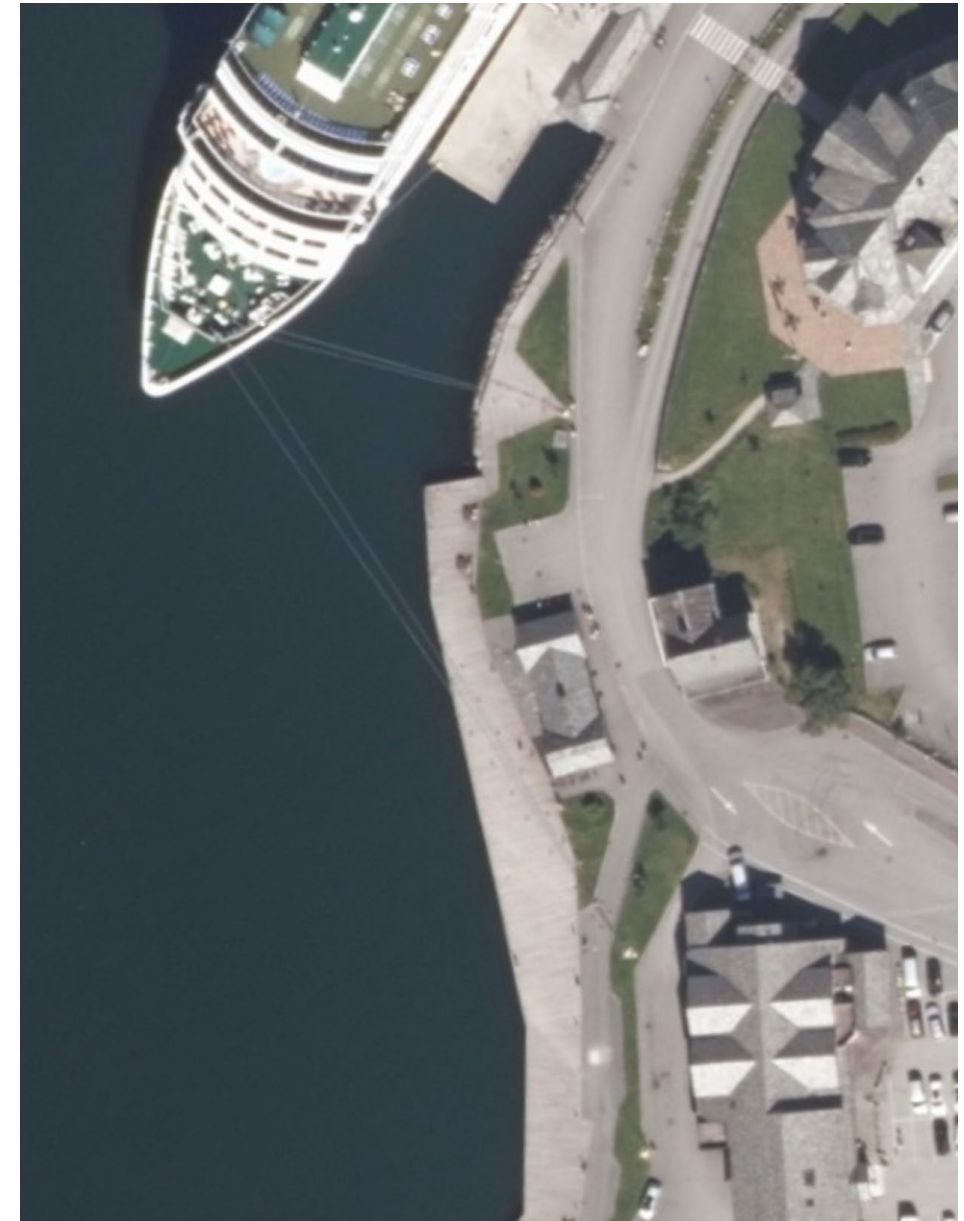


Mogleg tydeleggjering av gangveg mot gangbrua og vidare bak garasjane. Mørk rosa syner framlegg til fortau med kantstein, lys rosa syner nedsenka fortau, eller anna form for synleggjering av gangbane i dekket. Grøntfeltet kan utvidast noko, og eksisterande rabatt langs gangvegen kan forsterkast. Framlegget er spora med store køyretøy for å vere trygg på gjennomførbarheit.

Utfordringsområde 7

Hamnepromenaden blir delt opp av tre pullertar som festepunkt for trosser ved cruiseanløp. Fare knytt til trossene gjer at hamnepromenaden vert stengd for gåande på desse punkta. Stenginga kjem ved cruiseanløp når presset på gangareala er størst.

Risikoen ved trossene er truleg ikkje nemneverdig i seg sjølve. Det er den praktiske stenginga av hamnepromenaden som dei inneber som er problemet. Stenginga pressar gåande opp i det sentrale trafikksystemet rundt torget som korkje er dimensjonert eller tilrettelagt for å tole dette trykket.



Utfordringsområde 7

Hamnepromenaden kan ta av for trykk av gåande i strekket frå turistinformasjonen og mot torget. Hamnepromenaden kan både gje ein alternativ veg å gå og vere eit opplevingsområde i seg sjølv. Funksjonen vil verte meir viktig ved forlenginga av hamnepromenaden sørover.



Illustrasjon av cruiseskip
fortøyd til bøyer i Geiranger



TILTAK

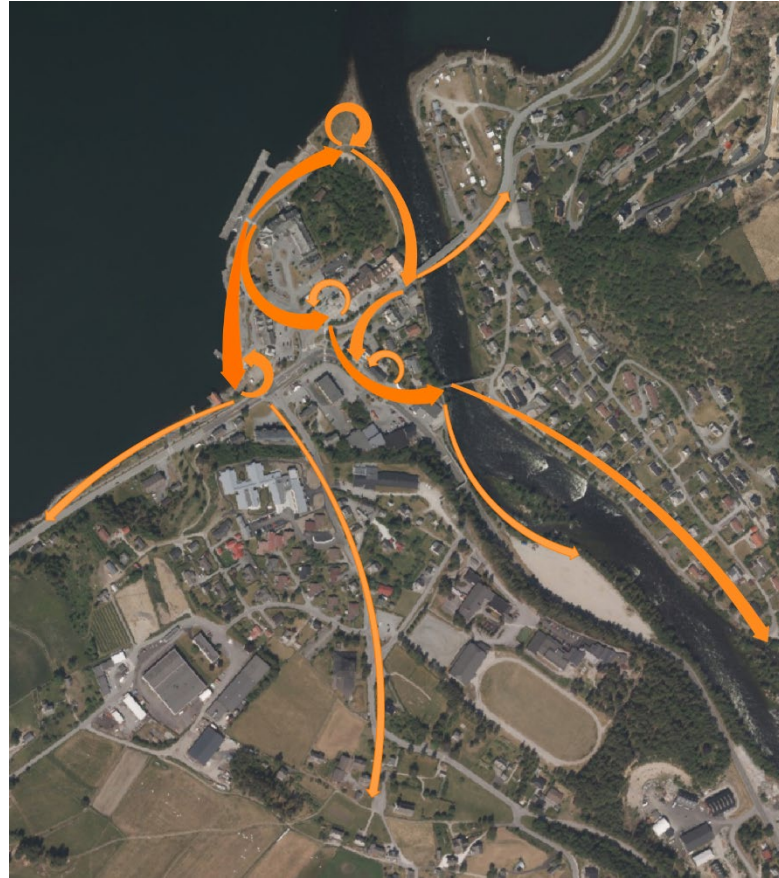
Framlegg til tiltak

- 1) Etablere fortøyingsbøyer i sjøen eller på annan måte gi alternative festepunkt for trosser ved skipsanløp

Gangmønstre



Tilrettelagt realistisk gangmønster vitjande med bil



Tilrettelagt realistisk gangmønster cruisepassasjer

Moglege nye gangmønster basert på endringane som vert foreslått. Tiltaka er tilrettelagt for å leie, ved å skape attraktivitet, orientering og naturleg ferdsel.

Det er ikkje foreslått inngripande tiltak som gjerder, stenging eller forbodsskilting. Dette gir ein mest mogeleg open og tilgjengeleg sentrumssituasjon.

Skissene skildrar korleis det nye torget og Ostangen som kvalitetsrike område kan fordrøye turistmengder både for å halde på dei, og å ta vekk toppane i presset på resten av sentrum.

SKULEOMRÅDET

Skuleområdet utviklast gjennom pågåande prosessar. I det følgjande vert det difor berre peika på tiltak som kan gjerast utanfor skuleområdet for at dette området i større grad skal skjermast og forbeholdast lokal ungdom.

Prioritere skuleområdet for lokal ungdom

Det er uttrykt ei utfordring ved at besøkande nyttar skuleområdet til leik og rekreasjon. Dette gjeld til dømes tilsette på cruiseskip som går opp for å spele ball samt turistar som vandrar i området. Lokal ungdom reagerer på dette og opplever at det gjer området mindre attraktivt for dei.

Samtidig opplever dei at tilbod for dei bør lokaliserast i dette området for å styrke det og fordi at spreidde tilbod, som til dømes sandvolleyballbana på Ostangen, ikkje er attraktiv då få tilbod ikkje skapar nok liv og aktivitet i området.



TILTAK

Framlegg til tiltak

- 1) Ikkje skilte veg til skuleområdet med tanke på turistar
- 2) Skilje tilbod til lokal ungdom frå tilbod retta mot tilreisande, spesielt tilbod knytt til idrett og sosialt samvær
- 3) Utvikle Ostangen med tilbod til tilreisande, så vel som lokale, som gir høve til rekreasjon, leik og aktivitet
- 4) Ved etablering av nye turistattraksjonar bør desse lokaliserast vekk frå skuleområdet, eksempelvis opp langs elva mot Kjerøyna for å rette turistar den vegen og ikkje over overgangsbrua mot skuleområdet

TILTAKSMATRISE

Tiltaka som er gjennomgått og anbefalt gjennom denne rapporten er samla i ei tiltaksmatrise. I matrisa er tiltaka generalisert noko. Til dømes er forslaga om heva fortau samla som eit tiltak, sjølv om dei er fordelt på dei ulike utfordringsområde gjennom rapporten.

Generaliseringa gjer matrisa meir oversikteleg og dermed forhåpentlegvis prioriteringane enklare. For den detaljerte implementeringa vert det vist til oppsummeringane på dei ulike utfordringsområda.





EFFEKT

Høg



Låg

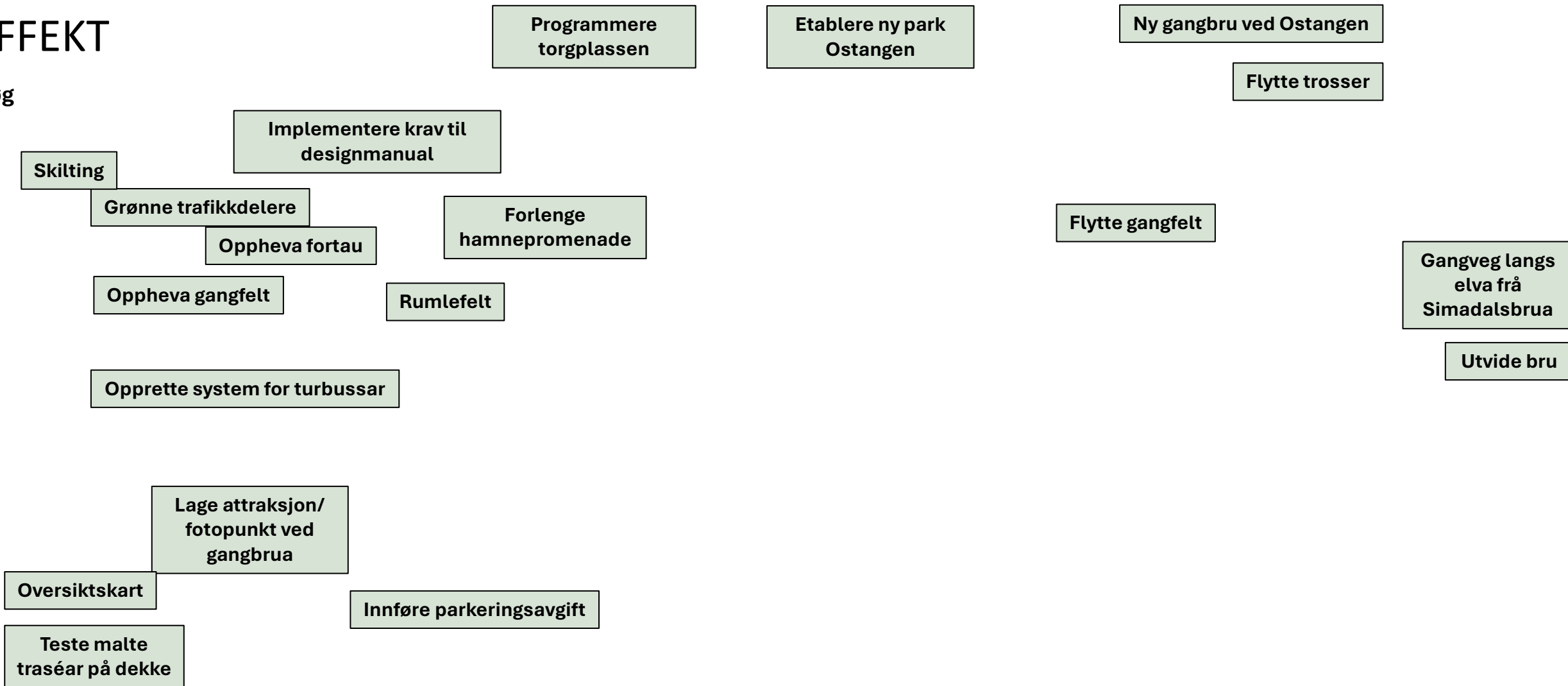
Lett

Vanskeleg

GJENNOMFØRBARHET

2025

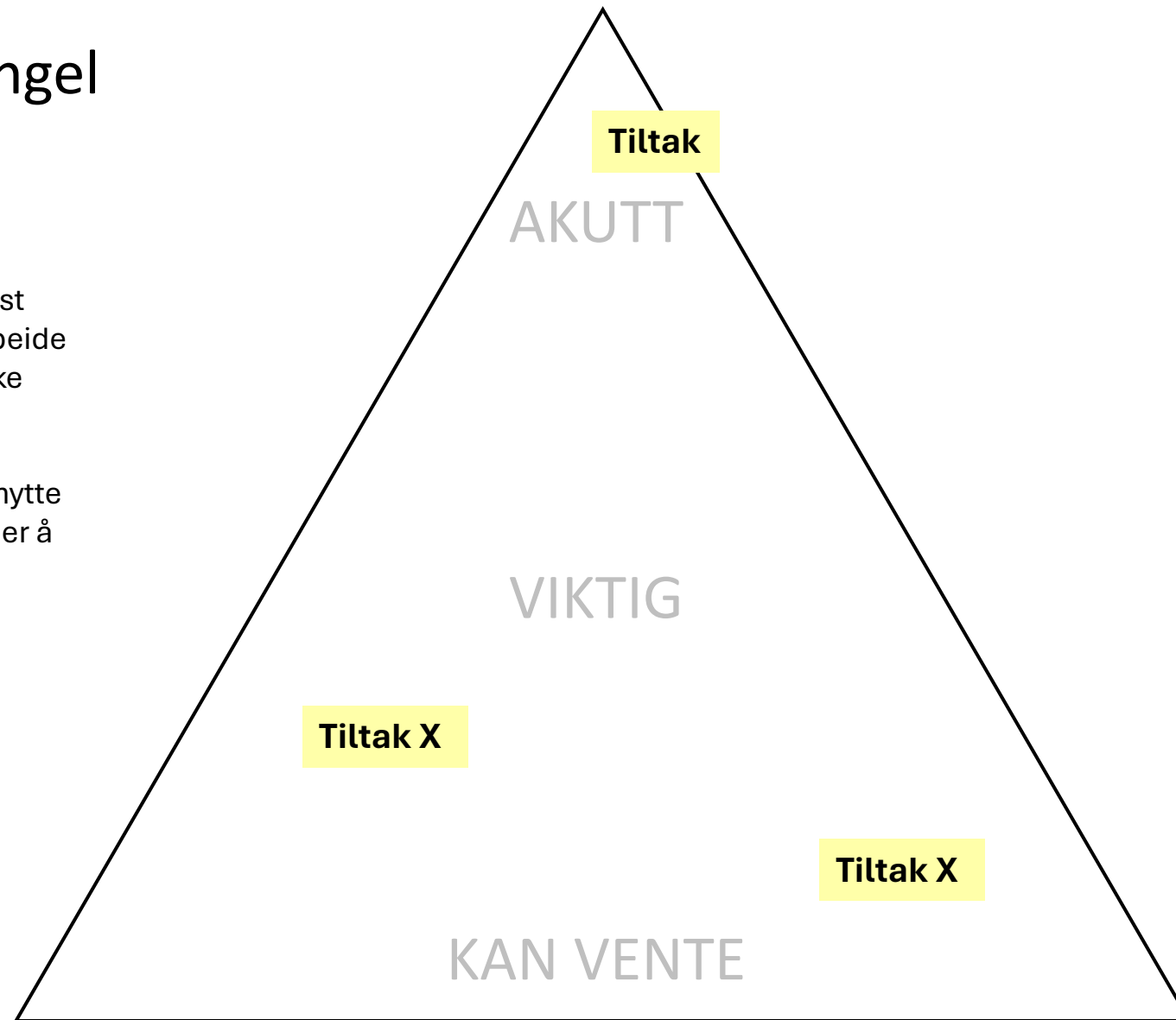
TNA /
SIV 3RW arkitekter



Prioriteringstriangel

Prioriteringstriangelet kan nyttast som ledd i arbeidet med å utarbeide handlingsplan basert på dei ulike tiltaka.

Prioritering må avvege mellom nytte og kor krevjande og dyrt tiltaket er å gjennomføre.



Oppsummering

Når vi har arbeidd med systemet for mjuke trafikantar har vi lagt eksisterande veg- og gangvegssystemet til grunn. Dette gir moglegheit for å gjere utbetringar som får stor effekt for kostnadene relativ til å gjere systemiske endringar.

Tiltak er lista opp hierarkisk frå enkle tiltak til meir omfattande. Nokre av enkle tiltaka har karakter av å vere midlertidige /prototypar.

For dei fleste tiltaka gjeld det at effekten vil verte større med gjennomføring av fleire tiltak - synergieffektar. Heilskapen er det som betyr noko og lenkene i systemet må vere samanhengande og gjensidig tilpassa for å gi full effekt.

Rekkjefølgje på tiltak er nokre stader av betydning. Til dømes bør designmanual utviklast før ein tek fatt på skilting, dekker, møblering, planting, osb. Likeins bør system for å hente ned bussar til cruisekaia vere i drift før det vert gjort større endringar ved kaia.

Prioritering av tiltak må elles sjåast i samanheng med andre prosjekt som er vedtekne eller skal setjast i gong, trong for planavklaring, eigartilhøve, kostnader, og kor kritisk punktet vert opplevd å vere.

Vi er stolt av Eidfjord! Det er mykje kjekkare å vere på Ostangen no, og turistane kjem ikkje like mykje opp på skulen.

Vi har hatt ein perfekt dag! Spaserturen frå Kjerøyna var ei oppleving i seg sjølv. Vi fekk handla, bada og no er vi klar for siste etappe på bilturen!

Eidfjord er den beste havna vi har besøkt! Det var lett å finne fram, og det var fine sitteplassar undervegs. Det var mykje å oppleve, så vi skulle ønske vi hadde fått meir tid på denne perla av ein plass. Vi <3 Eidfjord!

Fysiske og organisatoriske tiltak

Hovudelement fysiske tiltak

- Skilting og gatemøblar/planting
- Om lag 130 løpemeter fortau på 2,75 m breidde
- Rumlefelt med brustein på i underkant av 500 m² inkludert eitt heva gangfelt
- Attraksjon på/ved gangbru
- 3 fortøyingsbøyar
- Forsterking av Ostangen parkområde
- Etablering av parkering og bussoppstilling på Kjerøyna

I tillegg kjem ei rekkje mindre punkttiltak som gir oversikt og orientering i sentrum og hevar kvalitetar ei oppleving av kvalitet og sentrumsfølelse.

Hovudelement organisatoriske tiltak

- System for å ta ned bussar til cruise og anna ein-og-ein frå Kjerøyna eller tilsvarande område
- Designmanual som sikrer heilskapleg skilting, møblering, materialbruk i dekker og andre element som betrar orientering og styrar ferdsle i sentrum
- Vurdere å nytte parkeringsavgift for å auke kapasitet på parkering i sentrum med mål om å gi noko parkeringsareal andre funksjonar