VIANOVA

Stedsutvikling i Kyrkjebygd

Mulighetsstudie

Rapport

Mulighetsstudie for Kyrkjebygd

Prosjekteier:	Åseral kommune
Prosjekteiers referanse:	Kari Røynlid kari.roynlid@aseral.kommune.no Åseral kommune Gardsvegen 68 4540 Åseral Telefon: 38 28 58 00
Prosjektnr./navn	4431 / Kyrkjebygd mulighetsstudie
Dokumenttype:	Oppdragsrapport
Versjon/ dato:	1 / 2023-04-20
Versjonsbeskrivelse:	Innarbeidet merknader fra prosjekteier
Utarbeidet av:	Magnus Frestad Nygaard magnus.frestad.nygaard@vianova.no
Kontrollert av:	Øyvind Haugen
Oppdragsansvarlig:	Magnus Frestad Nygaard
Notatets formål:	Vurdere muligheter for stedsutvikling i Kyrkjebygd, med fokus på økt attraktivitet for opphold og nedtoning av bilens dominans. Rapporten konkluderer med en anbefalt løsning.

Historikk

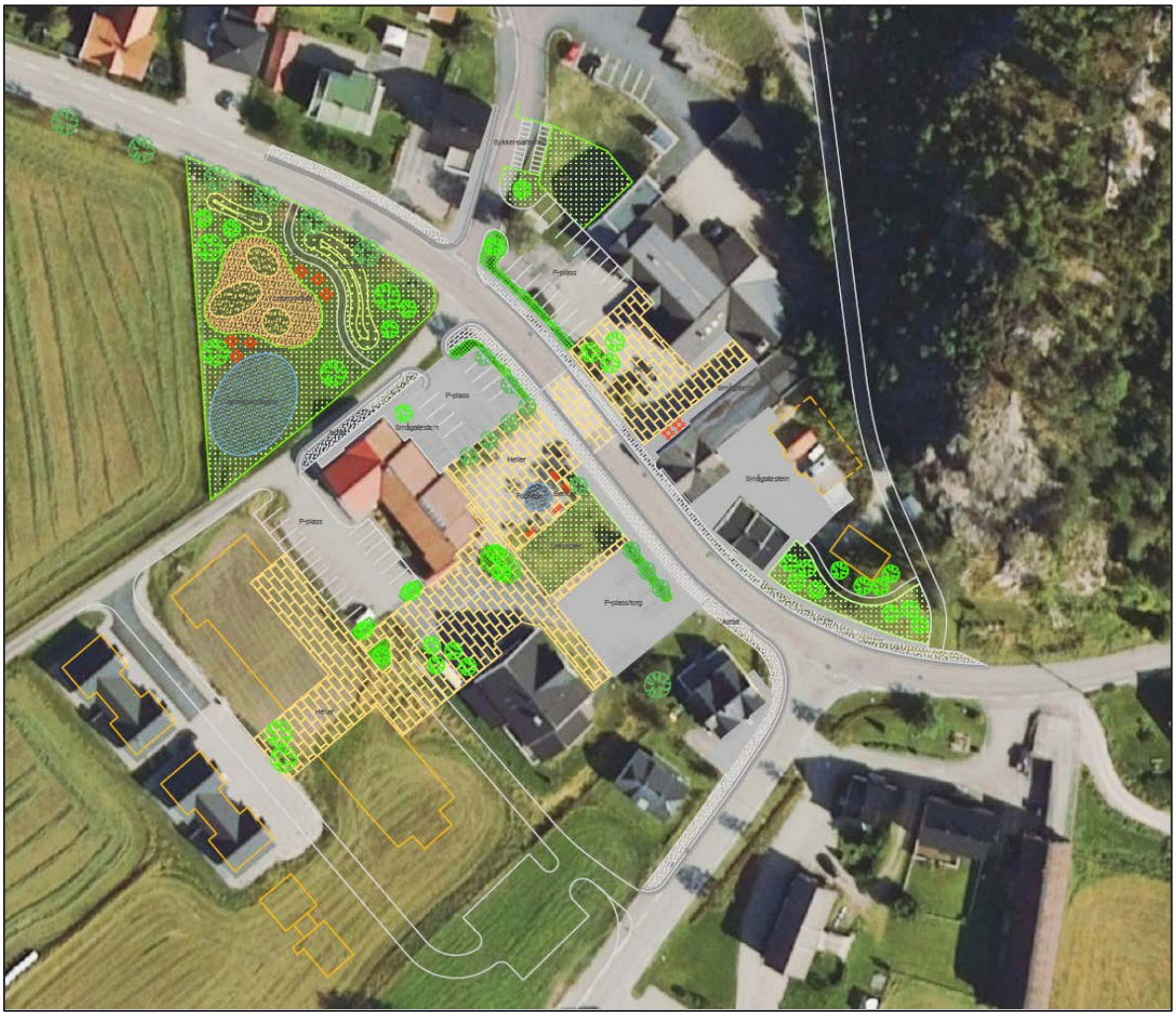
Versjon 1:	20.04.2023	Innarbeidet merknader fra prosjekteier
Versjon 0:	14.04.2023	Utkast til Prosjekteier

Sammendrag

Dagens sentrumsområde i Kyrkjebygd er utformet på bilenes premisser, og store deler av sentrumsområdet består av veier og parkeringsflater med asfaltdekke. Mulighetsstudiet har vurdert ulike løsninger for veier og parkeringsplasser for å oppnå et mer attraktivt sentrum for opphold.

En forutsetning for løsningene som er vurdert, er at alle eksisterende bygninger kan beholdes dersom man ønsker det. En annen forutsetning er at løsningene skal være realistiske å gjennomføre, noe som utelukker løsninger med parkering under bakken eller i Austrudshåmåren.

Det er vurdert en løsning med å legge fylkesveien sør for sentrumsområdet. Det er vurdert at det ikke er nødvendig å flytte fylkesveien ut av sentrum for å få et attraktivt og trafikksikkert sentrum, med god tilgjengelighet for gående og syklende. Den beste løsningen vil dermed være å beholde fylkesveiene slik som i dag, men å gjøre mindre tiltak på eksisterende vei- og parkeringsanlegg, som nedtoner bilens dominans og gir levende byrom.



Figur 1: Skisse av anbefalt løsning for Kyrkjebygd.

Innhold

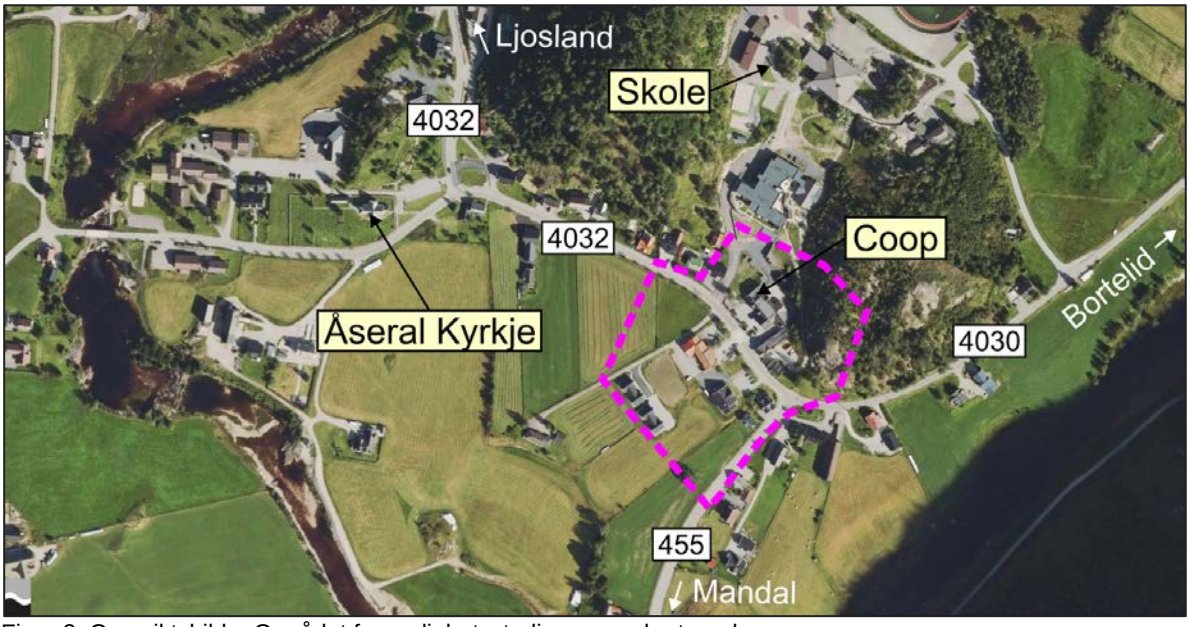
1. Innledning 5
2. Mål 6
   2.1 Effektmål 6
   2.2 Resultatmål 6
3. Dagens situasjon 7
   3.1 Området 7
   3.2 Vei og trafikk 7
   3.3 Reguleringsplaner 8
   3.4 Kulturminner 8
4. Vurdering av muligheter 9
   4.1 Metode 9
   4.2 Trafikksikkerhet og tilgjengelighet 9
   4.3 Parkeringsbehov 10
   4.4 Optimalisering av eksisterende parkeringsareal 10
   4.5 Alternativ 1 – Parkering i sentrum 10
   4.6 Alternativ 2 – Lekeplass i sentrum 11
   4.7 Alternativ 3 – Flytte fylkesveien utenfor sentrum 12
   4.8 Sammenligning 12
   4.9 Anbefaling 13
5. Anbefalt løsning 14

1. Innledning

Åseral kommune planlegger utvikling i Kyrkjebygd sentrum, og har i den forbindelse engasjert ViaNova Kristiansand AS for å utarbeide en mulighetsstudie. Agder fylkeskommune har gitt tilskudd til gjennomføring av mulighetsstudien. I 2021 ble det utført en mulighetsstudie for *Rekketun Austrud*, som er del av analyseområdet. Løsninger for *Rekketun Austrud* er uavhengige av veiløsningene som omtales i denne studien.

Formålet med mulighetstudien er å vurdere hvordan sentrumsområdet kan bli et levende sentrum ved å nedtone bilens og parkeringsplassers dominans. Mulighetsstudien belyser og analyserer flere alternativer for omlegging av veier og parkeringsflater, og omorganisering av eksisterende uterom i Kyrkjebygd sentrum.

Prosjektet innledes med fokus på veiløsninger, parkeringsplasser og tilrettelegging for ulike trafikantgrupper. Etter at disse forholdene er vurdert og ulike alternativer er sammenlignet, går prosjektet over i en tverrfaglig optimaliseringsfase med fokus på stedsutvikling. Prosjektgruppen ble utvidet med ressurser fra Agder fylkeskommune og Åseral kommune. Denne brede og tverrfaglige gruppen har sammen vurdert ulike alternativ, og sammen utarbeidet den anbefalte løsningen for sentrumsområdet.



Figur 2: Oversiktsbilde. Området for mulighetsstudien er markert med rosa.

2. Mål

I dette kapittelet beskrives prosjektets effekt-, og resultatmål. Hensikten er å definere hva man ønsker å oppnå med mulighetsstudien.

Prosjektets formål er å få et mer levende sentrum gjennom å nedtone bilens og parkerings-plassenes dominans. Dette kan løses ved ombygging av veier og parkeringsflater, og omdisponering av uterommet i sentrum. Samtidig som bilens dominans skal nedtones, er det likevel ønskelig med mange parkeringsplasser i sentrum.

Effektmålene defineres fra et brukerperspektiv, og viser til de direkte effektene man ønsker oppnådd ved å utføre tiltaket (ombygging og omdisponering av arealer iht. anbefalingene i mulighetsstudien). Resultatmålene er knyttet til hvilke forventninger som ligger i mulighetsstudien, og hvordan denne kan brukes videre i prosjektet. Resultatmålene tar utgangspunkt i effektmålene.

2.1 Effektmål

Nedenfor beskrives effektene som ønskes oppnådd i analyseområdet. I prioritert rekkefølge.

- Sentrumsområdet blir et attraktivt sted for opphold.
- Sentrumsområdet tilrettelegges for myke trafikanter, og trafikksikkerheten ivaretas.
- Parkeringsplasser og bilens dominans nedtones.
- Kyrkjebygd forblir et attraktivt stoppested og handelssenter. Det er et tilstrekkelig antall parkeringsplasser i sentrum, med hensiktsmessig plassering.

2.2 Resultatmål

Nedenfor beskrives forventningene til resultatet av mulighetsstudien.

- Prosjekteier har fått et godt grunnlag for å ta gode beslutninger, og eventuelt føre prosjektet videre til neste fase.
- En helhetsvurdering som viser til hvilke løsningsalternativer som fremstår bedre enn andre.
- Alternativene er realistiske å gjennomføre.
- «Alle» muligheter er belyst.

3. Dagens situasjon

3.1 Området

Kyrkjebygd er kommunesenteret i Åseral kommune, og har omtrent 200 innbyggere (400 om man regner med omlandet). Kyrkjebygd strekker seg ca. 700 meter fra øst til vest. Rådhus, legesenter, kultursenter og Åseral kyrkje ligger i den vestlige delen, mens barnehage, skole, sykehjem og handel- og næringsbygg ligger i den østlige delen. Det er den østlige delen som omfattes av mulighetsstudien. I analyseområdet finnes både butikk- og næringsbygg, samt noen hus og leiligheter. Bygget som huser en dagligvarebutikk, frisør og elevbedrifter omtales som *Butikken.* I *Næringshuset* er det bank, regnskapskontor og utleiekontorplasser. I *Oppas hus* er det bruktbutikk og kontor for Frivillighetssentralen. Det er også en detaljvarehandel, *Olfa Consulting AS* i nabobygget til *næringshuset* (se figur 3). Disse byggene, og uterommet rundt og mellom dem, danner et sentrumsområde. Fylkesveien går midt gjennom sentrumsområdet, og over halvparten av uterommet dekkes av parkeringsflater. Det er også et torg og en liten park i sentrum.

Figur 3: Flyfoto over analyseområdet

3.2 Vei og trafikk

Kyrkjebygd ligger i nordlige ende av fv. 455, hvor veien deles i fv. 4032 mot Ljosland og fv. 4030 mot Bortelid. Fylkesvei 4032 går midt gjennom sentrumsområdet, og er utformet som en vei på bilenes premisser. Fartsgrensen er 50 km/t. Det er ensidig fortau langs fv. 455 og fv. 4032.

Det er fire parkeringsplasser for bil i sentrum; foran butikken (13), nord (12) og sør (16) for næringshuset og foran Olfa (12). (Antall biloppstillingsplasser på hver plass i parentes.) Til sammen er det oppstillingsplass til 53 biler. Det er også en parkeringsplass for sykkel ved butikken, som i hovedsak benyttes av skolen. Her er det plass til omtrent 50 sykler.

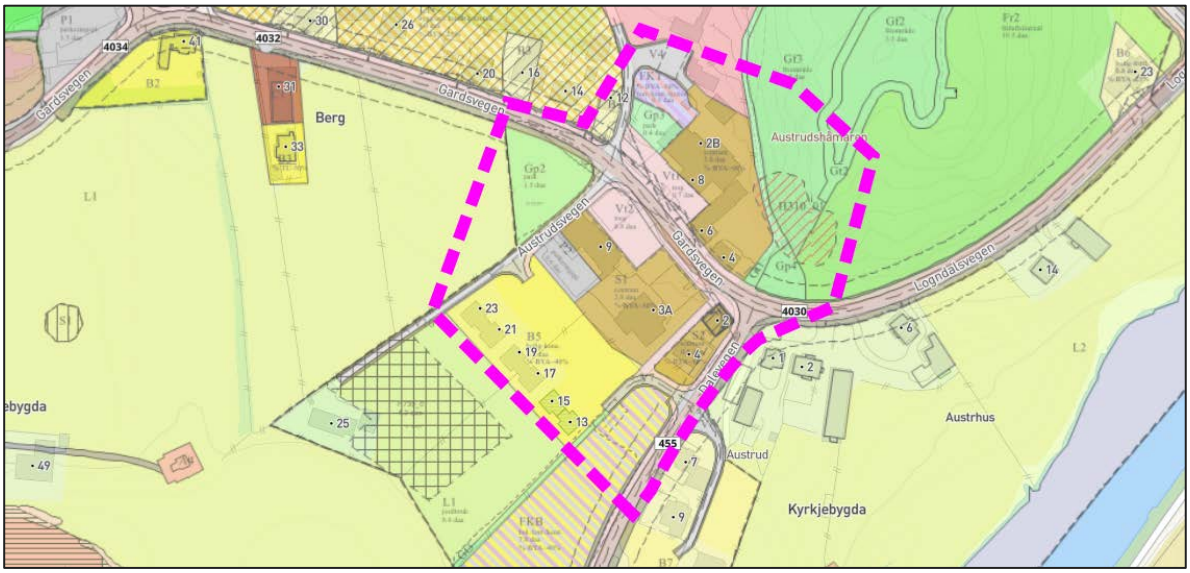
Det er lite trafikk i området. Fv. 455 trafikkeres av ca. 900 kjøretøy pr. døgn (ÅDT), og ÅDT på fv. 4032 og 4030 er ca. 500. Det er vesentlig mer trafikk torsdag, fredag og søndag ettermiddag. Det er

relativt mange gående og syklende i området, de fleste i forbindelse med reiser til og fra skolen og idrettsanlegget. Det er få myke trafikanter som har behov for å krysse fylkesveiene.

Busslinje 178 (Åseral – Sveindal – Evje) går gjennom sentrum, og har tre avganger pr. virkedag. Bussene snur og regulerer i kryss Ljoslandsvegen x Gardsvegen, vest for analyseområdet. Det er bussholdeplass for sørgående busser, utformet som busslomme, like utenfor Olfa.

3.3 Reguleringsplaner

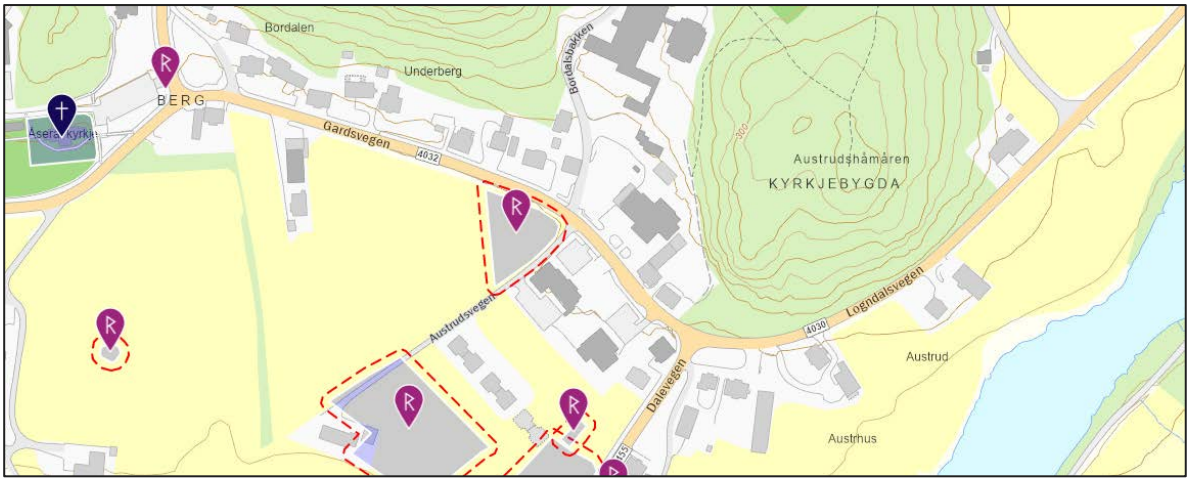
I analyseområdet er det regulert for både sentrumsformål, boliger, parkering, torg og park. I boligfeltet B5 er det nylig oppført to tomannsboliger, og den tredje er under bygging. Mye av dagens parkeringsareal ligger i området regulert til torg. Det er regulert fortau langs fv. 4030 fra butikken til avkjøring Bordalen (avkjøring til skoleområdet).



Figur 4: Reguleringsplankart. Analyseområdet er markert med rosa.

3.4 Kulturminner

Det er mange kulturminner i Kyrkjebygd (se figur 5). Store deler av området regulert for park (Gp2), er avgrenset som et automatisk fredet arkeologisk minne, med bosetningsspor fra jernalderen.



Figur 5: Kart over kulturminner (www.kulturminnesok.no).

4. Vurdering av muligheter

4.1 Metode

Mulighetsstudiens formål er å vurdere «alle» muligheter for utvikling av sentrum, og studien starter derfor med en idemyldring. Alternativene som utarbeides skal likevel være realistiske å gjennomføre, og alternativene som utarbeides må tilfredsstille følgende forutsetninger:

- Alle eksisterende bygninger kan beholdes dersom man ønsker det.
- Løsningsalternativene som utarbeides skal være realistiske å gjennomføre, deriblant innenfor realistiske økonomiske rammer.
- Nedbygging av matjord bør unngås
- Varelevering til dagligvarebutikken skal foregå på samme sted som i dag, og dimensjoneres for lastebil

Med disse forutsetningene er man i stor grad låst til å omdisponere eksisterende areal. Alternativer med parkeringskjellere enten under dagens sentrum eller i Austrudhåmåren, vurderes å være urealistiske, bl.a. da kostanden for disse løsningene vil være i størrelsesorden 0,5 mill. pr. parkeringsplass.

Attraktivt sentrum og parkering er to nøkkelord i mulighetsstudien. Før det utarbeides konkrete løsninger, gjøres en overordnet vurdering av behov for fysiske trafikksikkerhetstiltak og fysiske tiltak for å gjøre sykkel og gange mer attraktivt på reiser til og fra sentrum. Det gjøres også en vurdering av hvor mange parkeringsplasser som er nødvendig, og hvor de bør plasseres. I tillegg gjøres et arbeid for å få bedre utnyttelse av eksisterende parkeringsarealer. Eventuelle identifiserte tiltak tas med i alle aktuelle alternativ.

Etter nevnte innledende analyser, utvikles tre alternativer for ombygging og omdisponering av veier og parkeringsareal. Det er ønskelig med stor variasjon mellom alternativene (i den grad det er mulig innenfor rammene), for å vise til et spekter av muligheter. Fordeler og ulemper med hvert alternativ synliggjøres, og alternativene sammenlignes og vurderes opp mot effektmålene og andre parametere. Med bakgrunn i disse vurderingene utvikles et løsningsalternativ for veier og trafikkarealer. Deretter fokuseres det i helhet på stedsutvikling for å optimalisere løsningen.

4.2 Trafikksikkerhet og tilgjengelighet

Det er lite trafikk gjennom sentrum, fartsnivået er rundt 50 km/t, veien har bredde tilpasset veiens trafikkmengde og funksjon, aktiviteten er middels, og antall myke trafikanter langs og på tvers av fylkesveien er relativt lavt. Det er fortau på begge sider av fylkesveien gjennom store deler av sentrum. Det er registrert kun tre trafikkulykker i sentrum (siden 1977), alle tre er kollisjon mellom møtende biler. Trafikksikkerheten vurderes med dette å være ivaretatt, og ingen større, fysiske tiltak er nødvendig.

Regulert fortau langs fv. 4030 til Bordalen forutsettes etablert.

Det er godt tilrettelagt for å reise til fots og med sykkel i og til og fra sentrum. Det er gang- og sykkelvei eller fortau til flere av boligfeltene rundt sentrum, og det er ikke identifisert noen kritiske kryss eller strekninger. Det er også gode muligheter for å parkere sykkelen midt i sentrum. Ingen større, fysiske tiltak for å øke attraktiviteten for gående og syklende er nødvendig.

4.3 Parkeringsbehov

Åseral kommune ønsker «så mye parkering som mulig» i analyseområdet. Før løsnings-alternativene vurderes, må det gjøres en vurdering på hvor mange plasser det egentlig er behov for. Det er i dag 53 parkeringsplasser i sentrum, 13 ved butikken, 12 nord for banken, 16 sør for banken og 12 foran Olfa (se figur 3). Det er i overkant av 100 parkeringsplasser i vestre del av Kyrkjebygd ved kirka og rådhuset. Det kan være trengsel om plassene utenfor butikken, spesielt torsdag og fredag ettermiddag når mange kjører til fjells, samt lørdag formiddag. Det er i liten grad trengsel om plassene på de andre parkeringsplassene, og det skjer «aldri» at alle 53 plassene i sentrum er belagt.

Handelsvirksomhetene har behov for et tilstrekkelig antall parkeringsplasser for kunder i nærheten av virksomheten. Dagligvarebutikken har behov for størst antall, og rapporterer at dagens 13 plasser er for lite. Olfa og næringshuset vil også ha behov for kundeparkering, men i vesentlig mindre grad. Parkering for lengre opphold kan løses i randsonen av sentrum, f.eks. sør for banken. for å frigjøre plass til andre formål.

Vurderingene ovenfor viser at det i liten grad er behov for å øke totalantallet. Det kan med fordel etableres flere parkeringsplasser foran butikken, mens flere oppstillingsplasser i sentrum kan flyttes til randsonen.

4.4 Optimalisering av eksisterende parkeringsareal

Bedre utnyttelse av eksisterende parkeringsflater kan gi flere parkeringsplasser i sentrum uten å beslaglegge nytt areal. Foran butikken er det en stor plass, men med dårlig utnyttelse av areal for biloppstillingsplasser. Dagens løsning med avkjørsel fra fylkesveien, gangakse midt over parkeringsplassen, sykkelparkering og beplantning, gir dårlig utnyttelse og kun plass til 13 biler. Ved å flytte sykkelparkeringen og etablere avkjørsel fra Bordalsbakken, samt å snu parkeringsplassene 90 grader, vil det være plass til 20+3 parkeringsplasser, samtidig som eksisterende gangakse opprettholdes.

Parkeringsplassen nord for næringshuset er trang og dermed lite attraktiv. Denne plassen vil også utnyttes bedre ved å snu parkeringsplassene 90 grader, og flytte innkjøringen fra fylkesveien til Austrudsvegen.

4.5 Alternativ 1 – Mer parkering i sentrum

Alternativ 1 er tilsvarende som dagens situasjon, men med optimalisering av eksisterende parkeringsflater, samt en liten utvidelse av parkeringsplassen foran Olfa, for å få mest mulig parkering. Endringene er at området foran butikken utnyttes bedre ved å flytte innkjøringen til Bordalsbakken og at parkeringsplassen nord for næringshuset flytter innkjøringen til Austrudvegen (som beskrevet i forrige kapittel). Det tas noe areal av eksisterende park for å utvide parkeringsplassen foran Olfa. Antall parkeringsplasser foran butikken økes fra 13 til 23, og totalt vil det være 79 parkeringsplasser for bil. Sykkelparkeringsplassene (omtrent 50 plasser) flyttes omtrent 20 meter lengre opp i Bordalsbakken. Skisse av løsningen vises på neste side.

Figur 6: Alternativ 1. Utklipp av tegning C001.

4.6 Alternativ 2 – Ny gate

I dette alternativet etableres ei ny gate fra fv. 455 til Austrudsvegen, like sør for næringshuset. Med den nye gata vil parkeringsplassene i randsonen av sentrum bli mer attraktive. Dette kan resultere i mindre trafikk gjennom sentrum, og færre parkerte biler midt i sentrum. Da det ikke er behov for flere parkeringsplasser i sentrum, forblir parkeringsplassen foran Olfa som i dag. De andre parkeringsplassene er ellers som i alternativ 1. Det er 79 parkeringsplasser for bil til sammen.

Figur 7: Alternativ 2. Utklipp av tegning C002.

4.7 Alternativ 3 – Flytte fylkesveien utenfor sentrum

Alternativ 3 innebærer at det etableres ny vei sør for sentrumsområdet, slik at fylkesveien går utenom sentrum. Hensikten er å fjerne all gjennomgangstrafikk og å få et tilnærmet bilfritt sentrum.

Figur 8: Alternativ 3. Utklipp av tegning C003.

Ny fylkesvei utformes etter veiklasse Hø1 med fortau. Veien etableres sør for næringshuset, og det etableres et nytt kryss med fv. 455. Ny vei vil beslaglegge ubebygd areal, noe av dette matjord. Det vil være naturlig å bygge om dagens kryss fv. 455 x fv. 4032, slik at hovedveien mot Bortelid blir gjennomgående. Dagens fylkesvei gjennom sentrum kan omdisponeres og utformes som et sambruksareal. Det vil være nødvendig med fysisk sperre for å hindre gjennomgangstrafikk av biler. All eksisterende parkering vil bestå, og parkeringsplassene kan optimaliseres og utvides som i alternativ 1. Sykkelparkering kan flyttes ut i sambruksområdet. Innkjøring til parkeringsplassen foran butikken flyttes til Bordalsbakken.

Med denne løsningen vil adkomst til parkeringsplassene ved butikken og næringshuset, kun være mulig fra vest. Parkeringsplassen ved Olfa vil ha adkomst fra øst. Dette vil medføre noe ekstra kjøring, og flere må kjøre en ekstra runde rundt sentrum.

Da mye av trafikken i området skal stoppe i sentrum, vil løsningen i liten grad bidra til et bilfritt sentrum. En kort strekning vil være bilfri, men totalt antall bilturer inn til sentrum vil i liten grad reduseres fra i dag.

4.8 Sammenligning

De tre alternativene sammenlignes og vurderes på oppnåelse av effektmål og i forhold til forutsetningene. Vurderingene gjøres på en femdelt skala fra -2 til +2. Karakteren null viser til kun små eller ingen endringer fra dagens situasjon. Pluss 1 viser til bedre forhold enn i dagens situasjon, og pluss 2 viser til vesentlige forbedringer fra i dag. Minus viser til dårligere forhold enn i dag.

Tabell 1: Sammenligning av alternativ

Vurderingskriterier	**Alternativ**		
	1	**2**	**3**
Sentrumsområdet blir et attraktivt sted for opphold.	0	+	++
Sentrumsområdet tilrettelegges for myke trafikanter	+	+	++
Trafikksikkerhet	+	+	+
Parkeringsplasser og bilens dominans nedtones.	0	+	+
Det er et tilstrekkelig antall parkeringsplasser i sentrum	79 (+26)	79 (+26)	79 (+26)
Parkeringsplassers plassering og kjøremønster	0	+	--
Teknisk gjennomførbarhet	Enkel	Enkel	Enkel
Nedbygging av matjord	Nei	Ja*	Ja
Konflikt med kulturminner	Nei	Nei	Nei
Rangering	**2**	**1**	**3**

* Området for nye veier er allerede regulert til boligformål, og ingen nye området beslaglegges.

4.9 Anbefaling

Sammenligningen i tabellen ovenfor viser at alternativ 2 gir best oppnåelse av effektmålene, samtidig som det ikke gir noen vesentlige ulemper. Da trafikkmengden på fylkesveien er lav, er det ikke nødvendig å legge om fylkesveien for å kunne få et attraktivt og levende sentrum, eller for å ivareta trafikksikkerheten for gående og syklende. Alternativet er i tillegg teknisk enkelt å gjennomføre, og har en lav kostnad. Veier og parkeringsflater fra alternativ 2 videreføres til neste fase, hvor det sees på mindre fysiske tiltak som vil gjøre sentrumsområdet mer attraktivt for opphold.

5. Anbefalt løsning

Da trafikkmengden på fylkesveien er lav, er det ikke nødvendig å legge om fylkesveien for å kunne få et attraktivt og levende sentrum, eller for å ivareta trafikksikkerheten for gående og syklende. Ved enkle fysiske tiltak, kan nye og eksisterende veier omgjøres fra en dominerende bilvei, til å bli en sentrumsgate som inviterer til lav fart og nedprioriterer bilens dominans. Følgende tiltak anbefales:

- Asfalt byttes til belegningsstein både på veier og parkeringsplasser
- Det etableres tosidig fortau gjennom sentrum
- Bussholdeplassen omgjøres til kantstopp
- Fartsgrense reduseres til 40 km/t gjennom sentrum
- Parkering løses i større grad i randsonen
- Gatemøblering og beplantning

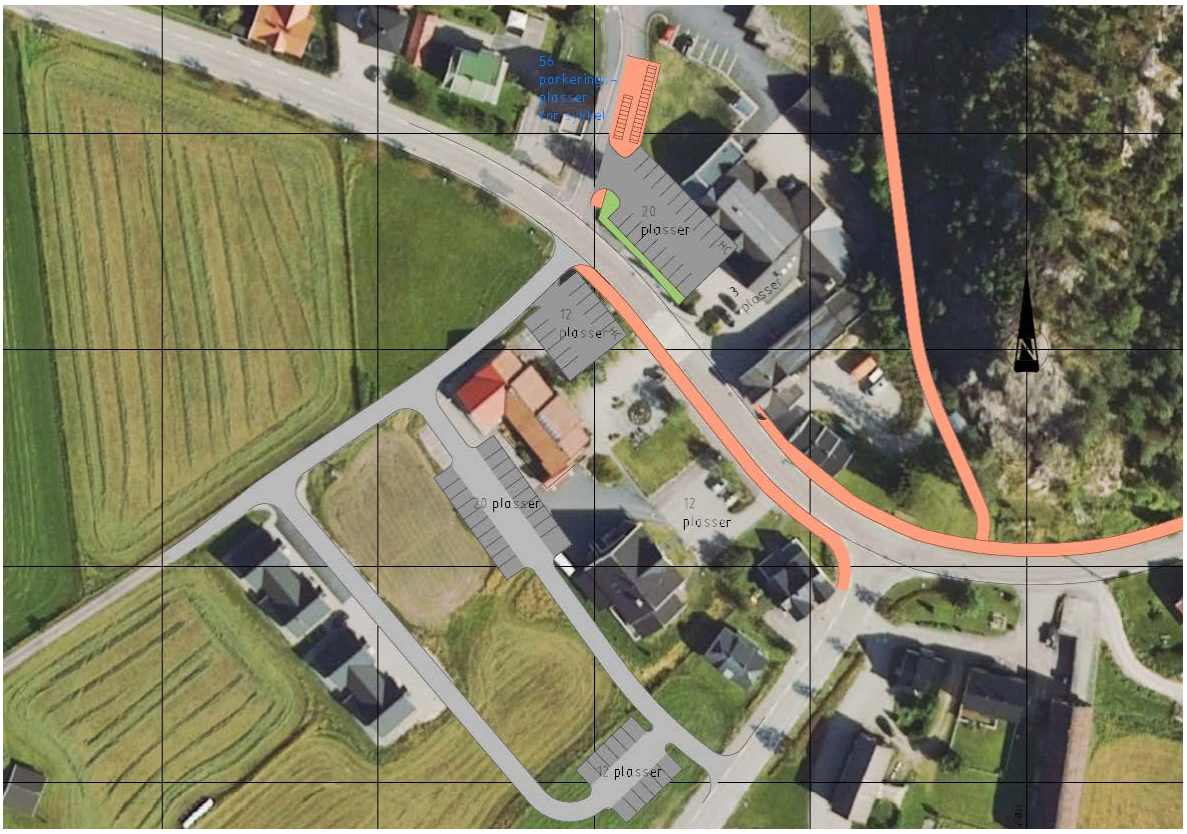
Etablering av tosidig fortau, omgjøring til kantstopp, beplantning og møblering nærme veien vil resultere i redusert fartsnivå. Det vil ikke være nødvendig å utvide parkeringsplassen ved Olfa.

Utvidelse av sentrumsområdet mot sør, og å inkludere de nye boligene i sentrum, vurderes å være utelukkende positivt for å gi økt aktivitet og attraktivitet. Utvidelse av sentrumsområdet oppnås ved å etablerer en bred korridor for opphold, fra butikken i nord til de nye boligene i sør. For å etablere denne korridoren må eksisterende parkeringsareal sør for fv. 4032 omdisponeres. Det kan også være aktuelt å legge til rette for næringsbebyggelse i resterende deler av område B5.

Området regulert til park (Gp2) er i konflikt med kulturminner, men det er blitt gitt dispensasjon fra kulturminneloven for å utvikle området. Tiltak kan gjennomføres etter en arkeologisk utgraving i regi av Kulturhistorisk museum i Oslo. Åseral kommune er åpne for en slik utgraving, og det kan med dette planlegges for en større lekeplass på området.

Figur 9: Skisse for stedsutvikling i Kyrkjebygd, basert på anbefalte veiløsninger (Agder Fylkeskommune).

Påfølgende figurer vises forslag til løsninger for Kyrkjebygd, og eksempler på gode løsninger fra andre norske byer som kan etterlignes.



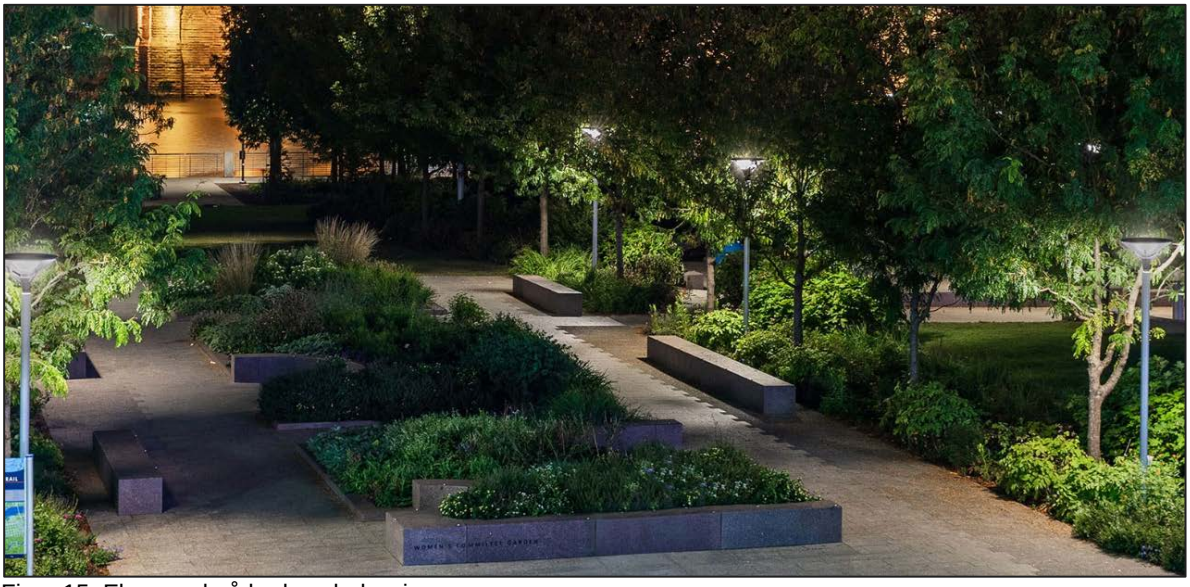
Figur 10: Veiløsninger i anbefalt løsning. 79 parkeringsplasser.

Figur 11: Skisse for bruk av ulike gatebelegg i Kyrkjebygd (Agder Fylkeskommune).

Figur 12: Eksempel på utforming av gate i sentrum. Fra Haakon VIIs gate i Stavanger. (Google).

Figur 13: Eksempel på utforming av gate i sentrum. Fra Strandgata i Farsund. (Google).

Figur 14: Eksempel på utforming av parkeringsplass. Fra Strandgata i Farsund (Google).



Figur 15: Eksempel på bruk av belysning

Figur 16: Eksempler på bruk av beplantning i veimiljø.