



## STRATEGI FOR FORTETTING

En mulig fortettingstrategi for Andenes nord kan vere å dele tettstedet inn i tre ulike soner fordelt på en skala av tetthet i bebyggelsen.

**Sone 1** vil omfatte sentrumskjernen i Værret og dette området vil ha høyest utnyttelsesgrad. Her kan man se for seg at det kan være tillatt med 4 etasjer og at bygningene kan stå tettere. I og med at bebyggelsen her tillates å være høyere og tettere vil det være viktig å tenke på gode fellesareal utendørs. Det kan være nabolagsparker, torg og felles lekeplasser. For ny bebyggelse i dette området er det primært ønskelig med næring i første etasje og bolig/kontor/næring på toppen. En høyere konsentrasjon av bebyggelse her vil føre til mer aktivitet og en høyere konsentrasjon av mennesker og liv.

**Sone 2** består av området rundt sentrumskjernen og Storgata. Det kan her også tenkes å være tillatt å bygge opp til 4 etasjer, men med litt mer luft mellom bygningene. 1 etasje vil det være tillatt med næring, men det er ikke et krav.

**Sone 3** kan beholdes som det boligområdet det er i dag med tilsvarende høyde og tilsvarende eller noe større tetthet.

Ved å gjøre denne soneinndelingen er målet å fortette innenfra og ut. I stedet for å få en tilfeldig utvikling av hele Andenes nord som man kan se tendenser til i dag, ønsker vi med denne strategien å definere en tydeligere sentrumskjerne. Det vil være en dynamisk utvikling og etterhvert som sone 1 og sone 2 når sin maksimale kapasitet i forhold til fortetting, kan sonene utvides. Det vil imidlertid ta mange år før dette er nødvendig.

## GRØNNSTRUKTUR

Den tettstedsnære grønnstrukturen er viktig for nærfriluftsliv, lek, rekreasjon og klimatilpasning. Vi må se på hvordan vi kan skape en helhetlig og sammenhengende grønnstruktur på Andenes og sørge for at alle har tilgang til gode grøntområder fra der de bor. Dette er viktig for folkehelse og trivsel.

Vi foreslår å etablere en sammenhengende tursti langs kysten av Andenes, samt noen forbindelser på tvers som kan lede ut til kyststien fra boligområdene. Disse bindes sammen med viktige funksjoner som skolen, idrettsområdet, Klevannet, Nordlandiahallen, turistområdet, sentrumskjernen og flere boligfelt.

Ved å statlig sikre de delene av kyststripa mot vest som ikke allerede er statlig sikrede friluftslivsområder får vi et sammenhengende område som har et bedre vern for friluftslivet og er tilgjengelig for allmennheten. Dette vil også gjøre at kommunen kan søke om midler til å opparbeide turstier og gjøre andre tiltak som tilgjengeliggjør området.

Ved å gjøre stien universelt utformet og plassere benker langs ruta sørger vi for at stien er tilgjengelig for alle.

Søke om statlig sikring av disse friluftslivsområdene for å få et sammenhengende statlig sikret friluftslivsområde på vestsiden.

Områder som allerede er statlig sikrede friluftslivsområder

Etablere en god forbindelse fra de nye omsorgsboligene og ut til kysten

Etablere "missing links" i grønnstrukturen for å muliggjøre et sammenhengende turdrag fra kysten, via idrettsbanen og opp til Klevannet

## MÅLPUNKT LANGS RUTA

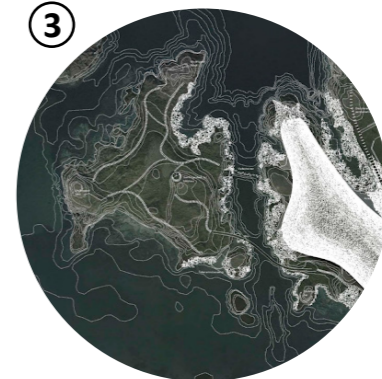
Ruta har allerede flere målpunkt langs veien som kan fungere som en motivasjon for turen. Disse bør løftes frem og synliggjøres bedre ved hjelp av informasjonsskilt og andre virkemiddel. Stien kan også kobles til Andøya space sin planetsti. Under er noen av målpunktene listet opp.



1 Området ved fyret og den gamle jernbanetraseen fra tidlig 1900-tal, som også er en del av stien.



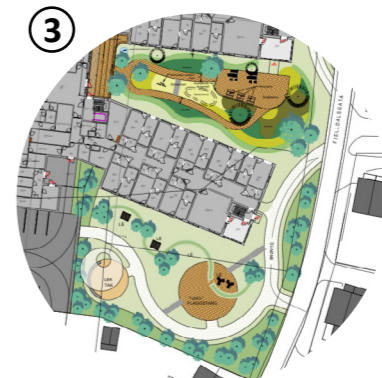
2 Den gamle middelalderkirkegården kan bli en trivelig nabolagspark med le fra vinden.



3 Ravnholmen vil tilgjengeliggjøres i forbindelse med utbyggingen av The Whale.



4 Andenes camping ligger langs ruta, og gjør at Andenes sentrum blir tilgjengelig til fots for besøkende der. I nærheten av campingen er det flere kulturminner i form av blant annet nausttuft og gravhaug.



5 De nye omsorgsboligene vil få opparbeidet et attraktivt grøntområde som delvis vil være tilgjengelig for offentligheten.



Gatetun der fotgjengere er prioritert fremfor bilister. Det er fortsatt mulig å kjøre til eiendommene sine, men gateutformingen gjør det tydelig for bilister at de må vike for fotgjengere. Viktig forbindelse mellom handels- og turistsentrum.

Skal Falcksgate og Daniel Hægstads vei fungere som en del av hovedtraseen må det etableres gangfelt langs disse.

Andenes har i dag en kvartalstruktur med mer vegareal enn det som er nødvendig mtp funksjon og antall innbyggere. Dette gir mye grått areal, og mye drift for kommunen. Vi ønsker å se på muligheten for å etablere prioriterte hovedårer for ulike trafikantergrupper, og benytte noen av veiene til andre formål, eksempelvis bolig eller grønnstruktur.

Etablere en forbindelse mellom Falcksgate og Hamnegata.

Enveiskjøring i Hamnegata fra øst til vest.

Definere parkeringsplasser hvor det kan tillates med campingbiler, for eksempel denne.

Etablere nye parkeringsplasser i tilknytning til hovedåre for biltrafikk og strategisk plassert i forhold til nærhet til handels og turistsentrum og løsninger for myke trafikanter

Utbedre eksisterende kommunale parkeringsplasser med asfaltering og oppmerking av parkeringsplasser

Etablere tryggere forbindelser for myke trafikanter langs veiene ved skolen. Sørge for at elever kommer seg trygt fra skolen og ut til fortauet i Storgata.

- ➔ Hovedtrase for biltrafikk
- Prioriterte gater for myke trafikanter
- Nye parkeringsplasser
- Eksisterende parkeringsplasser
- Fra vei til boligformål

## TRAFIKK OG MOBILITET

### Hovedtrase for biltrafikk

Som en hovedtrase for biltrafikken foreslår vi en løsning der trafikken fra øst til vest går via Hamnegata og trafikken fra vest til øst går via Falcksgate og Daniel Hægstads vei. I dag oppleves området mellom Andenes havn og Fyrvika som noe kaotisk trafikkmessig, og vi tror denne løsningen kan være med å rydde i dette. Deler av Hamnegata er for smal for to biler i bredden og i dag fordeler trafikken seg på flere sideveier. Dette er spesielt problematisk med tanke på tungtransporten som går fra havnen til Fyrvika og tilbake. Vi foreslår derfor å gjøre Hamnegata enveiskjørt. I Salbergs gate, Daniel Hægstads vei og Falckgate vil fortsatt være mulig å kjøre i begge retninger.

Ved å legge opp til at det meste av biltrafikken skal gå i denne sirkelen, skjermes sentrumskjernen for det meste av biltrafikk og kan ha mer fokus på myke trafikanter.

### Sjøgata som gatetun

Sjøgata blir en viktig forbindelse mellom handels- og turistsentrumet og bør tilrettelegges bedre for fotgjengere. Vi foreslår å gjøre denne om til et gatetun. Gatetun er et miljøtiltak, der en gate bygges om med sikte på å redusere farten. Ombyggingen kan omfatte planting av trær, montering av lekeapparater og utsetting av benker. Motorisert ferdsel er tillatt på fotgjengernes premisser, det vil si med fart som maksimalt tilsvarer gangfart.



Eksempel på gatetun

### Parkeringsavgift

Med en økende strøm med turister og besøkende i sommersesongen ser vi at det kan bli nødvendig med en form for parkeringsrestriksjoner/parkeringsavgift i høysesongen. Dette for å sørge for å unngå kaos med fulle parkeringsplasser, campingbiler som tar opp stor plass og trafikkfarlige situasjoner i forbindelse med feilparkering. Med parkeringsavgift kan man se for seg ulike løsninger:

- Parkeringsavgift på alle parkeringsplasser i Andenes nord på sommerhalvåret.
- Tidsbegrenset avgift. Må betale når man står på en parkeringsplass lenger enn 3 t.
- Parkeringsplasser med ekstra mye trykk har avgift, mens andre parkeringsplasser som er mer i utkanten av sentrum er gratis.

## EN KOMPACT SENTRUMSKJERNE MED AKTIVITET OG FOKUS PÅ MYKE TRAFIKANTER

Gjennom analyser, utredninger og samtaler har vi sett at det er behov for å gjøre sentrumskjernen på Andenes mer kompakt. Andenes har potensiale til å være den perfekte 5-minuttersbyen. Et sentrum der det meste kan nås på 5 minutter og som legger til rette for at du kan bevege deg til fots mellom de ulike funksjonene. Værret har historisk sett vært handellsentrummet på Andenes, og vi mener at det er viktig å styrke denne delen av Andenes som nettopp dette.

De siste årene har noen sentrumsfunksjoner flyttet ut av Værret og beveget seg sørover i Storgata. Med tanke på hvor få folk det er på Andenes blir dette et for langstrakt sentrum. Ved å fordele funksjoner

oppover Storgata i stedet for å lokalisere de tettere sammen i nord, risikerer man å få et sentrum der avstandene blir for store og der folk vil velge å kjøre mellom butikkene. Når befolkningen må fordele seg over et så stort område blir ikke konsentrasjonen av folk tett nok til å skape et sentrum med folkeliv. Da skaper heller ikke næringslivet synergieffekter for hverandre.

Det vil fortsatt være næringsbygg i Storgata selv om det ligger utenfor arealformålet "sentrum". Bedrifter med behov for større lokaler kan passe fint der. For nye etableringer bør sentrumskjernen gjøres mer attraktiv å etablere seg i, ved at man kan bygge høyere og tettere og ved at gode

uterom, turisme og andre funksjoner og aktiviteter tiltrekker seg flere folk.

Det må jobbes med forbindelser mellom de ulike delene av Andenes og innenfor sentrum. Bedre løsninger for myke trafikanter vil gjøre sentrum mer tilgjengelig. Med godt design kan avstander føles kortere. For eksempel kan Storgata svært lang da du hele tiden ser hvor du skal ende og det ikke er så mye variasjon i gateløpet. Her kan man jobbe med attraksjoner langs veien, element som tar oppmerksomheten vekk fra avstanden man skal gå.

### ANDENES SENTRUM

