



DEL 3

Gatebruksplan



Foto: Multiconsult

Innledning

Gatebruksplanen viser hvordan grepene i mobilitetsstrategien kan brukes til utvikling av gatebruken i indre sentrumssone. Gatebruksplanen bygger på innsikter fra trafikkanalysen, reisevaneundersøkelsen og mobilitetssverkstedet. Gatebruksplanen er et utgangspunkt som peker ut noen retninger som grunnlag for kommunens videre arbeid med veg- og gatenettet.

Gatebruksplanen bør bygge opp under vedtatte mål og strategier i kommunen. Med utgangspunkt i kommuneplanen sin samfunnsdel 2022–2034 (arealstrategier), er følgende temaer viktige for arbeid med gatebruk i indre sentrumssone:

- **Universell utforming:** Alle gater, byrom, møteplasser og trafikkkløsninger skal planlegges og utformes slik at de er tilgjengelige og brukbare for alle.
- **Levende sentrum:** Gatebruken skal støtte opp under Volda som regionalt handels-, bolig- og næringssentrum med urbane kvaliteter, varierte møteplasser og gode kultur- og fritidstilbud. Offentlige torg, møteplasser og rekreasjonsarealer skal utvikles med høy kvalitet, variert innhold og universell tilgjengelighet, for å fremme aktivitet og deltakelse for alle grupper.
- **Identitet:** Utviklingen av sentrum skal ta vare på og forsterke særpreget gjennom vern av trehusbebyggelse, smau, fjordgløtt og grønne lunger, samt sikre et åpent sentrum mot fjorden.
- **Prioritering av myke trafikanter:** Gående og syklende skal prioriteres framfor biltrafikk, og snarveger skal bevares og styrkes som viktige forbindelser. Det skal etableres gode, sammenhengende og trygge gang- og sykkelforbindelser, med særlig vekt på koblinger mellom høyskoleområdet og øvrige sentrumsfunksjoner.
- **Kollektivknutepunkt:** Volda sentrum skal utvikles som regionalt kollektivknutepunkt, og kollektivtilbudet skal styrkes.
- **Parkering:** Bilparkering skal i hovedsak løses gjennom fellesanlegg, slik at gatearealer kan frigjøres til aktivitet, opphold og rekreasjon.



Foto: Multiconsult

Dagens gatehierarki

Kartet viser dagens veg- og gatehierarki i indre sentrumssone, basert på funksjon, bruk og karakter. Nettet er klassifisert i fire overordnede kategorier:

Hovedveg

Veg med viktig trafikal funksjon som leder gjennomgangstrafikk gjennom eller forbi sentrum. Hovedformålet er effektiv transport over lengre avstander, ofte med prioritet i kryss og få avkjørsler.

Samleveg

Veg som samler trafikk fra lokalveger (inkludert bolig- og sentrumsgater) og leder den videre til hovedvegnettet og viktige målpunkt lokalt. Samleveger fungerer som et bindeledd i vegsystemet.

Sentrumsgate

Gater innenfor sentrumssonen med både transport- og bylivsfunksjon. Sentrumsgater har publikumsrettet tilbud med aktive fasader, tilrettelegging for opphold og for myke trafikanter, ofte med lav fartsgrense og gatemøbler. Primært innenfor ringen bestående av samlevegene rundt Volda sentrum.

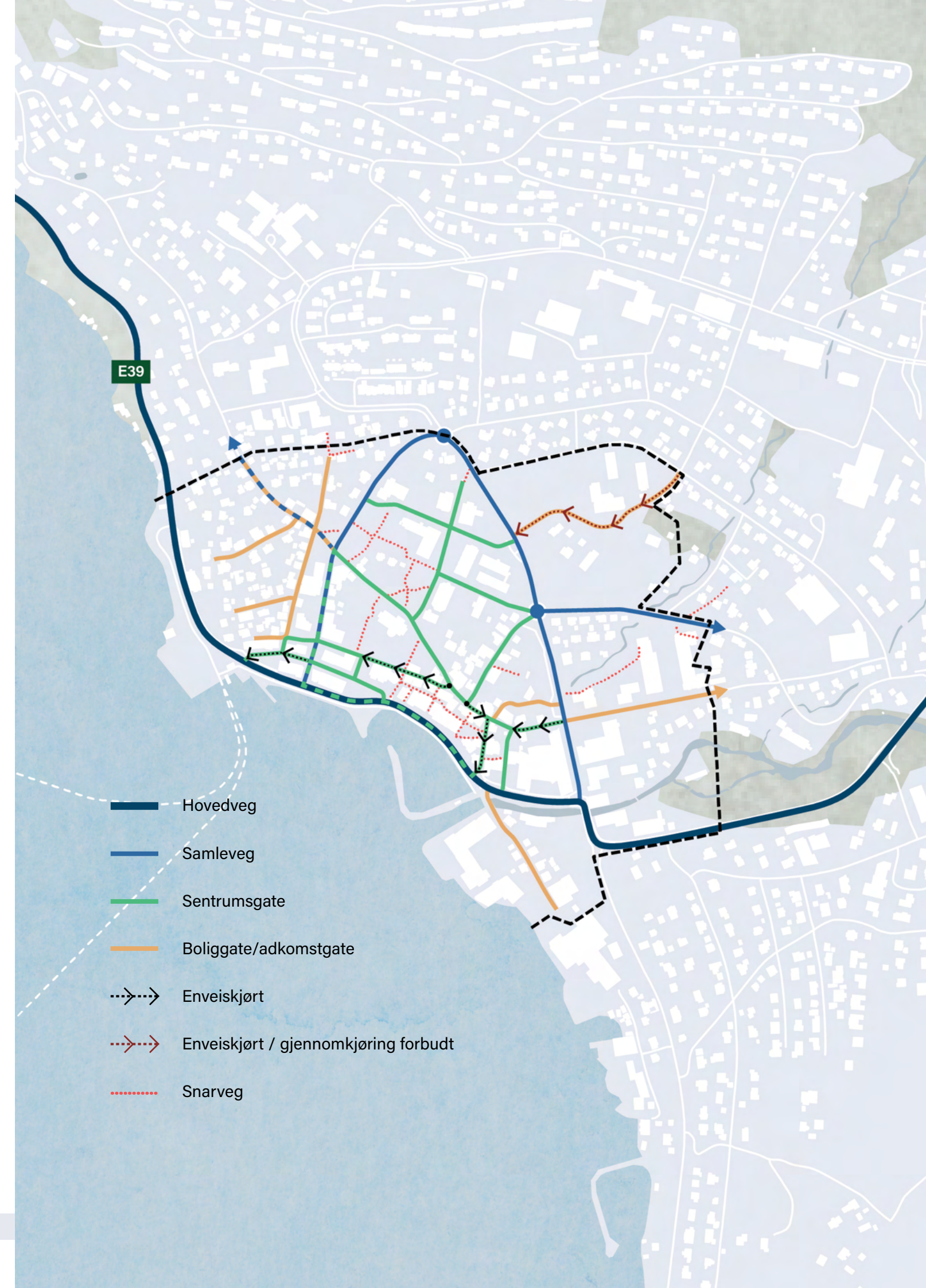
Boliggate/adkomstgate

Lokal adkomstgate i boligområder eller lignende, med lav trafikkmengde og lav hastighet. Utformet for trygg ferdsel og opphold, spesielt for gående og syklende, og uten gjennomgangstrafikk.

I tillegg viser kartet snarveger uten biltrafikk som er en viktig del av nettverket for gående.

Noen veger og gater kan være i gråsonen mellom de nevnte kategoriene. Sentrumsgatene i nordre del av sentrum (nord for Kyrkjegata) fungerer som adkomstgater. Gater med publikumsrettede funksjoner (bank, legekontor, menighet og rådhus) og aktive fasader bør klassifiseres som sentrumsgater. Storgata er primært en del av ringen av samleveger som omkranser sentrumskjernen. Gata har imidlertid flere egenskaper som kjennetegner sentrumsgater, herunder lavere fartsgrense (30 km/t) og publikumsrettet aktivitet med aktive fasader. E39 er primært en hovedveg, men fyller også en funksjon som sentrumsgate gjennom sentrumskjernen.

Indre sentrumssone preges i dag av en bilbasert infrastruktur, med mye gateparkering og få attraktive møteplasser. Det urbane rommet er i liten grad tilrettelagt for opphold og myke trafikanter. Sentrumskjernen kan defineres som sonen med de grønne sentrumsgatene, omkranset av en ringstruktur av samleveger (Industrigata - Lerkane - Storgata). Innenfor denne kjernen finnes et tydelig skille mellom den nedre og øvre delen. Den nedre sentrumskjernen domineres av service og handel, med kaféer, restauranter og butikker, mens den øvre delen rommer rådhus, samfunnshus/kino, bank og legekontor.



Trygghetstiltak

For å få flere til å gå og sykle er det avgjørende å tilrettelegge trafikksikre traséer som oppleves som trygge.

Kartet viser steder der det bør vurderes trafikksikkerhetstiltak for å redusere utrygghet og risiko for trafikkulykker. De utvalgte områdene er basert på respondentenes opplevde utrygghet i reisevaneundersøkelsen, og registrerte trafikkulykker de siste ti årene hentet fra Nasjonal vegdatabank.

Aktuelle tiltak kan være redusert hastighet, tydeligere krysningspunkter, signalregulering, adskilte arealer for kjørende og myke trafikanter, bedre sikt og universelt utformede løsninger.

01 Spinnerikrysset og krysset E39 / Ristevegen

Spinnerikrysset er utflytende og uoversiktlig, uten gangfelt og tydelig markerte og separerte ferdselssoner for gående og syklende. Gående og syklende fra Elvadalen kommer ut i E39 rett sør for krysset. Tiltak som bør vurderes, er nye gangfelt over E39 eller Industrigata og tydeligere ferdselssoner for myke trafikanter langs Industrigata.

Krysset mellom E39 og Ristevegen er også markert som et sted som oppleves utrygt. E39 er forkjørsvog, mens Ristevegen har vikeplikt inn på hovedvegen. Gående og syklende til og fra Rotset bruker dette krysset. Det har skjedd tre ulykker i krysset de siste ti årene.

02 – E39 x Hamnegata vest for Spinnerikrysset

Området oppleves som utrygt, og det er registrert to trafikkulykker her de siste ti årene, hvorav én med fotgjenger i gangfeltet. Inn- og utkjøringen til Hamnegata er utflytende, og det er smale fortau. Gangfeltet over E39 øst for krysset er verken opphøyd eller signalregulert. Behovet for opphøyd gangfelt, lavere fartsgrense samt fartsdempende tiltak bør utredes nærmere.

03 – Gangforbindelsen mellom Hamnegata og ferjekaia over E39

Fotgjengerfelt mellom sentrum og ferjekaia. Oppleves utrygt og har én registrert trafikkulykke de siste ti årene. Brukere rapporterer om dårlig sikt som gjør det vanskelig og utrygt å krysse E39.

04 – Inn- og utkjøring ferjekaia

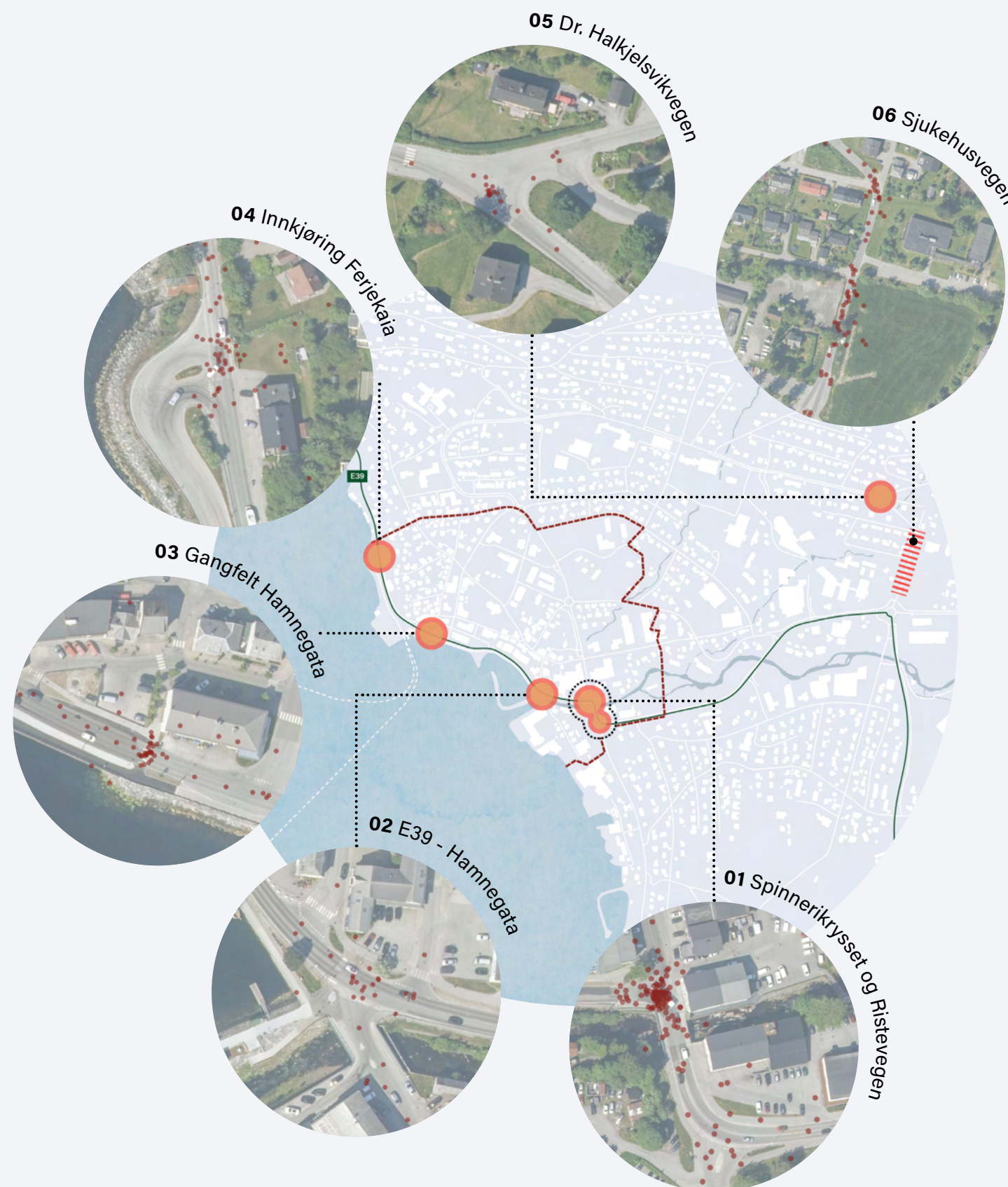
Mange har markert inn- og utkjøringen ved ferjekaia som et utrygt sted. Det er imidlertid ikke registrert trafikkulykker i krysset de siste ti årene. Det er mye biltrafikk i krysset i kortere perioder knyttet til ferjetrafikken.

05 – Dr. Halkjelsvikvegen

Krysset Dr. Halkjelsvikvegen, Kløvertunvegen, Kårstadvegen og Systervegen er utflytende med mange armer og er markert som utrygt. Det er ikke registrert ulykker her de siste ti årene. Tiltak som bør vurderes, er tydeligere ferdselssoner for myke trafikanter.

06 – Sjukehusvegen

Sjukehusvegen mellom E39 og Volda sjukehus mangler fortau, og mange opplever den som utrygg. Det er ikke registrert trafikkulykker de siste ti årene.



Tre hovedgrep

For å kunne si noe om framtidig gatebruk i indre sentrumssone og mulighetsrommet for utvikling, er det viktig å løfte blikket og utover avgrensning av planområdet. Basert på innsamlet kunnskap tar gatebruksplanen i indre sentrumssone utgangspunkt i tre spørsmål:

- Hvor kommer myke trafikanter inn i sentrum?
- Hvor løses parkering for bil i sentrum?
- Hvor finnes de blågrønne kvalitetene?

Nedenfor presenteres tre hovedgrep som danner grunnlaget for fremtidig gatebruk i indre sentrumssone.

Grep 1: Trygge innfartsakser til sentrum

Det første grepet er å sikre trygge innfartsakser for gående og syklende inn til sentrumskjernen. Mange bor utenfor indre sentrumssone, og det er flere viktige målpunkter utenfor sentrumskjernen. Det er derfor viktig å styrke forbindelsene til sentrum. Trafikken i innfartsaksene må kartlegges ved tellinger som grunnlag for å utforme og prioritere eventuelle tiltak (ofte sykling i blandet trafikk). Det vil være viktig å sørge for trygg kryssing på tvers av samlegater for kjørende trafikk.

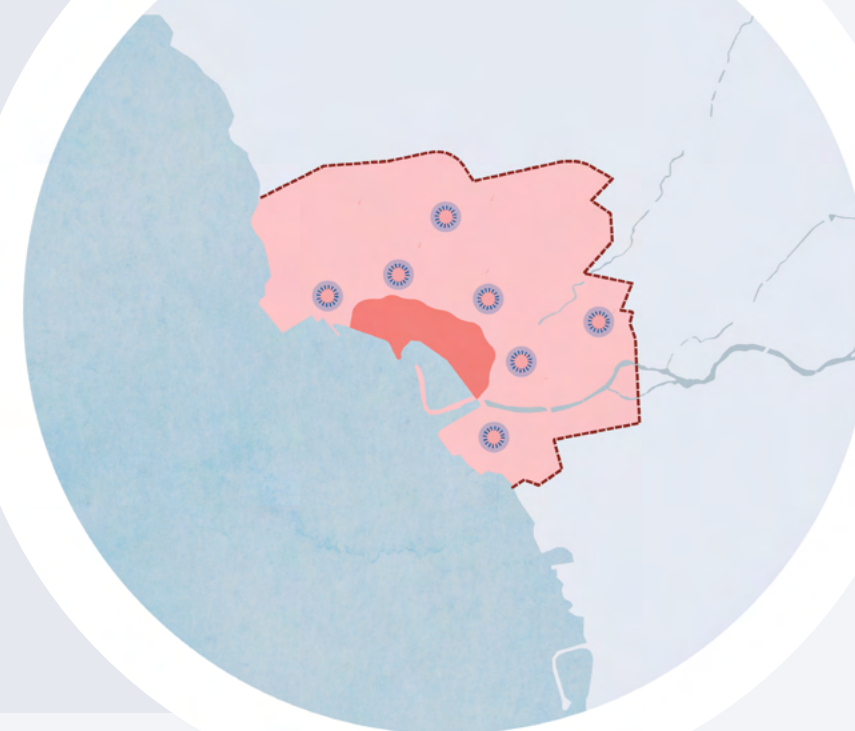
Trygge innfartsakser til sentrum



Grep 2: Redusert parkering i sentrum

Det andre grepet handler om å redusere parkeringsarealer i indre sentrumssone for å sikre trygg ferdsel for myke trafikanter og legge til rette for gode oppholdssoner og møteplasser. Dette grepet er i tråd med kommuneplanens overordnede føringer om at bilparkering i hovedsak skal løses gjennom fellesanlegg, slik at gatearealer kan frigjøres til aktivitet, opphold og rekreasjon. I sentrumskjernen foreslås en fotgjengerprioritert sone med fjerning av mange parkeringsplasser for å redusere biltrafikken og frigjøre arealer til myke trafikanter og opphold.

Reduksjon av parkering



Grep 3: Sammenhengende oppholdsarealer og grønnstruktur

Det tredje grepet er utvikling av en attraktiv trasé for gåing og sykling ved å koble torg og møteplasser i sentrumssonen til omkringliggende blågrønne kvaliteter langs Øyraelva og Voldsfjorden. En sammenhengende forbindelse mellom torg, parker og rekreasjonsarealer kan bidra til grønn mobilitet og til økt attraktivitet og trivsel i Volda sentrum.

Sammenhengende torg, park og rekreasjonsareal



Overordnet gatebruksplan

Basert på hovedgrepene og prinsipper i mobilitetsstrategien er det skissert en overordnet gatebruksplan. Planen må vurderes nærmere i dialog med Statens vegvesen, fylkeskommunen og andre relevante aktører.

E39 og de to samlevegene må utvikles med vekt på framkommelighet for buss og biltrafikk. Det må skilles mellom arealer for biltrafikk og myke trafikanter. Barrierevirkninger må reduseres og det må etableres trygge krysningspunkter.

Bygatene må utbedres for gående og tilrettelegges for sykling i blandet trafikk. Det bør frigjøres arealer til opphold og byliv. Videre må gatene være universelt utformet for å sikre framkommelighet for alle.

For å redusere biltrafikken og frigjøre arealer til møteplasser og gateliv foreslås en fotgjengerprioritert sone med begrenset parkering mellom E39 og Halkjelsgate. Det må likevel sikres HC-plasser, varelevering, bylogistikk og taxiadkomst. Gatene utvikles som bylivsgater der gående gis høyest prioritet. Sivert Aarflot-plassen og plassen ved Sørheimhuset i Halkjelsgate bør opparbeides som fullverdige torg ved å redusere parkeringsareal.

Snarveger for gående må opprettholdes. Særlig viktige snarveger bør driftes, også gjennom vinteren, og eventuelt skiltes og utstyres med lys.

Bilparkering samles som utgangspunkt i fellesanlegg i utkanten av sentrumskjernen. I sentrumskjernen bør det i tillegg til HC-plasser primært være korttidsparkering, eventuelt kombinert med avgift. Alle parkeringsplasser må merkes opp, og parkeringsbestemmelsene

må håndheves. Gatebruksplanen viser eksempler på mulig plassering av fellesanlegg for parkering av biler.

Det bør tilrettelegges for at syklende i stor grad kan parkere «rett utenfor døra». I tillegg bør det opparbeides anlegg for trygg langtidsparkering av sykler utenfor den fotgjengerprioriterte sonen. Gatebruksplanen viser noen steder som kan være aktuelle for «større» anlegg for sykkelparkering.

Det bør undersøkes om delt mikromobilitet (som bysykler og elsparkesykler) kan bidra til bærekraftig mobilitet, og om det er markedsgrunnlag for etablering av et tilbud. Anlegg for sykkelparkering kan i tilfelle ha egne plasser for små, delte transportmidler.

-  Hovedveg
-  Samleveg
-  Hovedakse for kollektiv
-  Innfartsakser
-  Innfartsakse uten trafikk
-  Styrket gangforbindelse
-  Snarveg



Gatenettet

I dette kapittelet presenteres overordnede strategier for gateutforming, prioritering av trafikanter og arealbruk i ulike deler av gatenettet i indre sentrumssone. Retningslinjene bør legges til grunn for videre arbeid med gatebruksplanen. I gatebruksplanen vises det bilder med eksempler fra vesentlig større byer enn Volda. Selv om eksemplene er hentet fra større byer, illustrerer de likevel relevante tiltak som kan tilpasses lokale forhold.

Hovedveg og samlegater

E39 og samlegatene er hovedårer for biltrafikk og skal primært samle og lede biltrafikk gjennom og rundt sentrumssonen, samtidig som de ivaretar framkommelighet for busstrafikken (gjelder E39 og Industrigata/Lerkane). Nedre del av Storgata er dessuten en slags sentrumsgate med næringslokaler og fartsgrense 30 km/t. Hovedveg og samlegater skal utformes med tydelig og lesbar separering av trafikanter (harde og myke trafikanter). Trafikksikkerhet er et sentralt hensyn, med krav om godt utformede gangfelt, fortau og krysningspunkter.

Behov for separate anlegg for syklende bør vurderes nærmere med utgangspunkt i sykkelplanen fra 2010 og sykkelnettet i kommuneplanens arealdel. Utforming av hovednett for sykkel bør tilfredsstille krav i Statens vegvesens veileder N100 om etablering av sykkelfelt eller sykkelveg

der årsdøgntrafikken er over 4 000 og/eller fartsgrensen er 50 km/t eller høyere.

Industrigata og Lerkane fungerer som samleveger og er viktige forbindelser for flere trafikantergrupper med primær rolle å lede og samle lokal biltrafikk. Samtidig som kollektivtrafikkens framkommelighet sikres, må det tas hensyn til trygg ferdsel for gående og syklende. Strekningen på Industrigata mellom E39 og rutebilstasjonen har stor biltrafikk og er i dag uoversiktlig med mye parkering og utydelig separering mellom trafikantergrupper. Det bør utredes tiltak for trygg kryssing og bedre skille mellom biler og myke trafikanter, særlig i krysset med E39.

E39 er en hovedveg som delvis fungerer som lokal samleveg, men skiller seg ut med høy trafikkbelastning med stor andel gjennomgangstrafikk og tungtransport. Her er det behov for tiltak som ivaretar trafikksikkerhet og trygg kryssing for myke trafikanter. Planlagt hovednett for sykkel går langs E39, og det er i tilfelle behov for et eget anlegg for syklende. Utvikling av E39 gjennom sentrum bør også vurdere fartsreducerende tiltak, bedre tilrettelegging for gående og en mer estetisk og stedstilpasset utforming. Nevnte tiltak kan gi færre ulykker og bedre framkommelighet for lokaltrafikk, fotgjengere og syklist, men på bekostning av gjennomgangstrafikken.



Relevant referanseprosjekt: Rv. 5 gjennom Sogndal med hastighet 40 km/t, sykkelvei og relativt brede grøntanlegg og arealer for gående.

Foto: Google Street View.



Innfartsakser for gående og syklende

Innfartsaksene utgjør viktige adkomster til sentrum (området innenfor de to samlegatene) for gående og syklende. Innfartsaksene er identifisert blant annet gjennom innsikt fra mobilitetsverkstedet og spørreundersøkelsen. I dag sykles det i blandet trafikk i disse tilfartene.

Mange av innfartsaksene er markert som lenker i hoved- eller lokalnett for sykkel i sykkelplanen fra 2010 og i kommuneplanens arealdel. Det bør gjennomføres nærmere utredninger, blant annet telling av gående og syklende, for å avdekke konkrete behov og prioritere utbygging av sykkelnettet. I tillegg til eventuell bygging av ny infrastruktur for gåing

og sykling bør innfartsakser vurderes opprustet med enklere tiltak som for eksempel reparasjon av vegdekket, belysning og andre tiltak for bedre framkommelighet og sikt (blant annet rydding av vegetasjon) samt fartsreducerende tiltak. Før kryss kan sistnevnte også være aktuelt for syklende.

Videre arbeid bør også vurdere mulighet for å etablere nye akser som gir gående og syklende positive opplevelser underveis, for eksempel langs bekkedrag. Ved overgangen til sentrumsområdet skal det sikres trygge krysningspunkter på tvers av hoved- og samleveger for biltrafikk. Universell utforming er et gjennomgående prinsipp.



I Kirkegata i Trondheim brukes delesymbol. Pilene viser at syklende har høy prioritet selv om de deler gata med bilene. Foto: Miljøpakken, Trondheim kommune.



Foto: Google Street View (2025)

Seljebakken er et eksempel på en innfartsakse. Gata går gjennom et boligstrøk med moderat trafikkmengde. Det er ikke eget anlegg for gående eller syklende, men den moderate trafikkmengden gjør at ulike trafikantgrupper kan sameksistere uten store konflikter.

- > Innfartsakser
-> Innfartsakse uten biltrafikk

Bygater

Dagens bygater ligger innenfor E39 og de to samlegatene og har blandet arealbruk med boliger og publikumsrettet handel og service. Ny arealbruk ved transformasjon og utbygging kan endre gaters funksjon og plass i hierarkiet. I planer for transformasjon av arealer nær sentrum kan det være aktuelt å utvikle viktige gater ut fra prinsippene for bygater.

I bygatene nord for den fotgjenger-prioriterte sonen, er det noe gjennomgangstrafikk, men utforming av gatene skal tydelig prioritere myke trafikanter og stimulere til opphold og byliv. I bygatene skal det legges til rette for trygg sykling i blandet trafikk. I utgangspunktet skal alle bygatene ha fortau slik at gåing i blandet trafikk

unngås. Enveisregulering kan være et tiltak for å få plass til fortau i trange gater.

Innenfor E39 og de to samlegatene bør det etableres en sone med fartsgrense 30 km/t i hele gatenettet. I tillegg bør det vurderes fartsreducerende tiltak som sikrer at fartsgrensen overholdes. Gateparkering skal begrenses for å redusere konflikt med de syklende og frigjøre areal til gåing, opphold og grønnstruktur. I bygater med mye sykkeltrafikk er det spesielt viktig å redusere gateparkeringen. Behov for tilrettelegging må følges opp ved sykkeltegn. Der gateparkering vurderes som nødvendig, bør den være godt organisert (gjørne parkeringslommer med beplantning mellom), tydelig oppmerket og avgrenset, slik at parkeringen ikke forringer gatas funksjon eller opplevelseskvalitet.



Bankveien i Asker. Gate med grønt preg og gateparkering i lommer, der vegetasjon og trær gir et trivelig bymiljø. Samtidig er parkering begrenset og tydelig avgrenset, noe som gir bedre plass og trygghet for myke trafikanter. Illustrasjon: Google Street View/ Multiconsult



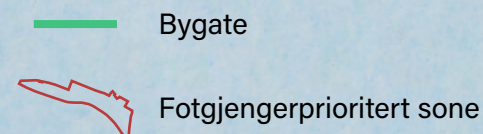
I Storgata i Porsgrunn testet kommunen bruk av skiltet "Sykkelgate med begrenset biltrafikk". Dette er et eksempel på hvordan syklende prioriteres i en sentral bygata, samtidig som biltrafikken ivaretas.

Foto: Google Street View (2019)



Strandgata, Hamar: Gata fremstår som opparbeidet med en tydelig oppdeling av vegbanen. Det er god plass til myke trafikanter og gateparkeringen i lommer er tydelig avgrenset. Grønne innslag i form av trær bidrar til et trivelig bymiljø, og belysningen er god. Gata er universelt utformet slik at den fungerer for alle trafikanter.

Foto: Google Street View (2024)



Bylivsgater

I den fotgjengerprioriterte sonen foreslår gatebruksplanen en ny gatekategori – bylivsgate. I Halkjelsgate, Hamnegata og Snippa foreslås tiltak som først og fremst prioriterer de gående og legger til rette for økt byliv og aktivitet.

Den gamle hovedgata Halkjelsgate har et smalt gateprofil gjennom trehusbebyggelsen med flere strekninger med enveiskjøring. Som en historisk viktig øst-vest akse gjennom sentrumskjernen har gata et potensial som bylivsgate. Hamnegata er en annen viktig sentrumsgate med bygninger med handel- og servicetilbud og aktive fasader mot gata. Her finnes det også et potensial som bylivsgate, med prioritering av gående og elementer som legger til rette for handel, opphold og aktivitet.

Mulighetene for å realisere tiltak i bylivsgater er mange. Gjennomkjøringstrafikk bør ikke tillates, og dette må skiltes. Noen steder bør det vurderes å stenges helt for ordinær biltrafikk, med unntak for varelevering og bylogistikk. Bylivsgatene skal prioritere de gående, og det skal derfor avsettes mer areal til gående enn kjørende trafikk. Endelig utforming og mulige endringer i framkommeligheten for kjøretøy må vurderes nærmere, basert på mer detaljert kunnskap om kjøremønster og trafikk tall. Statens vegvesens vegnormal (veg- og gateutforming, N100) har forslag til utforming av gågater og sambruksgater (shared spaces).



Blågårdsgate i København.
Foto: Michael Kodransky, EURIST E.V.



Post Alley i Seattle
Foto: Zoshua Colah (Cc)

I Nes kommune har det blitt gjennomført sommergågate i en del av Skolegata. Sommergågata medførte midlertidig stenging for biltrafikk, og det ble skiltet med innkjøring forbudt.

Foto: Nes kommune



Hamnegata
Halkjelsgate
Snippa

I Carrer del Comte Borrell i Barcelona er gateparkering byttet ut med fargelagt asfalt og møblering.

Foto: Google Street View (2019)



Bylivsgate



Foto: Google Street View mars 2023 og august 2023.

På Ankerbrua og i Søndre gate i Oslo ble det gjennomført bylivstiltak og endringer i kjøremønster i 2023. Omprioritering av gatesnittet ga økt gangareal, lommeparker og soner for opphold, samt områder der private aktører kunne bruke deler av gatearealet til uteservering.



Plassen i Halkjelsgate har et stort potensial som møteplass.

Foto: Multiconsult

Et fotgjengerprioritert sentrum

Den fotgjengerprioriterte sonen er et område med stort potensial for byliv og utendørs aktivitet, og omfatter store deler av den tradisjonelle trehusbebyggelsen i Volda. Økt gateliv i dette området er viktig for å styrke sentrum og stedsidentitet.

Ifølge kommuneplanen skal bilparkering fortrinnsvis løses gjennom fellesanlegg, slik at gatearealer kan frigjøres til aktivitet, opphold og rekreasjon. For å redusere støy og utrygghet, samt frigjøre areal til opphold, foreslås det at sonen har en streng begrensning på parkering, samtidig som det vurderes tiltak for å redusere biltrafikken. Biltrafikk bør i størst mulig grad ledes rundt sonen (med unntak av Storgata), mens parkering løses i fellesanlegg utenfor sonen. Behov for HC-plasser og arealer for varelevering, bylogistikk og annen nødvendig biltrafikk innenfor sonen må kartlegges og ivaretas.

Arealer markert som torg skal utformes som mest mulig bilfrie byrom med tydelig prioritering av mennesker framfor trafikk. Torg skal være attraktive oppholdsareal med urbant gateutstyr, møblering, beplantning og rom for lek, aktivitet og kunst. Utformingen skal bidra til å skape levende byrom som styrker sentrumskjernen som møteplass og inviterer til hverdagsbruk og arrangementer.

Sivert Aarflot-plassen er et viktig byrom med en sentral beliggenhet i sentrum og i siktlinjen mellom kirken, fjorden og fjellene. Her fylles av og til bygulvet med ulike midlertidige aktiviteter. Området fungerer vanligvis som parkering og kjøreareal for bil. Plassen har et stort potensial som et sentralt bytorg med beplantning og møblering.

Plassen ved Sørheimhuset har også potensial som torg. Plassen har en viktig historisk betydning i byen og Hakjelsgate («Gatå») som går gjennom plassen er den gamle hovedgaten i Volda.

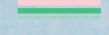
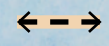
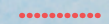
I tillegg til torg kan det etableres soner der gående og menneskelig aktivitet prioriteres framfor biltrafikk og parkering. Utformingen skal skje på de gåendes premisser, med beplantning, møteplasser, urban møblering, kunst og andre tiltak som styrker opplevelsen av sentrum som et attraktivt og inkluderende sted. Langs E39, på strekningen mellom Snippa og Hamnegata, brukes arealet i dag i stort sett til parkering og utflytende inn- og utkjøring til og fra E39. Byggene langs strekningen har flere handels- og serveringsvirksomheter, men området bærer preg av grå, lite definerte flater med lav opplevelsesverdi. E39 er i reisevaneundersøkelsen markert som et utrivelig sted. Det er betydelig potensial for å utvikle attraktive byrom med fokus på opphold og byliv, og samtidig gjøre sjøfronten i sentrum mer tilgjengelig. For å ivareta trafiksikkerheten og rydde opp i trafikkbildet er det viktig med et fysisk skille mot E39.

Gang- og sykkelforbindelsen i Elvadalen bør videreføres med bedre tilrettelegging for gående og syklende langs E39 og gangforbindelse gjennom sentrum fra Sivert Aarflot plassen til rådhuset. Sett i sammenheng med en havnepromenade tilrettelagt for opphold kan Volda med dette få en sammenhengende struktur av torg og møteplasser i en stort sett blågrønn korridor.



Innenfor indre sentrumssone foreslås det mindre areal avsatt til biler, og mer areal til folk. Relativt enkle grep, som flere benker, beplantning og små oppholdssoner, kan bidra til å økt bruk og opplevelse av trivsel i sentrum.

Foto: Sq Lim fra Unsplash (Cc)

-  Fotgjengerprioritert sone
-  Bylivsgate
-  Torg
-  Park
-  Havnepromenade
-  Styrket gangforbindelse
-  Snarveg



Gjenbruk av frigjorte trafikkarealer

I bygater og bylivsgater skal arealer avlastes for biltrafikk og parkeringsplasser og gjenbrukes til andre formål. Gjenbruk av trafikk-arealer er gunstig for målet om mer byliv. Dessuten vil grønnere omgivelser og byliv gi positive opplevelser som kan stimulere til mer gåing og sykling.

Fleksibel bruk av arealene kan være en mulighet. Ett og samme areal kan brukes på forskjellig vis sommer og vinter eller til ulike tider på døgnet. På arealer som brukes til torg og møteplasser om sommeren, kan gatemøbleringen fjernes og gi rom for noe bilparkering i vinterhalvåret. I deler av året kan dessuten gater stenges for biltrafikk om kvelden og/eller i helgene og brukes til for eksempel uteservering.

Det vil ofte være usikkerhet om virkninger av endret bruk av gatearealer. Da er det mulig å teste ut nye løsninger i en prøveperiode for å undersøke virkninger av endret gatebruk – før det tas stilling til permanente endringer. Utprøving vil som regel ha relativt lave kostnader og kan gjøre det enklere å iverksette nye tiltak. Framgangsmåten er særlig relevant når en vurderer tiltak som vil endre kjøremønster og framkommelighet for ulike trafikanter. Det er viktig at prøveperioden er lang nok til å gi trafikanter og andre brukere av gatearealer tid til å tilpasse seg de nye omgivelsene.



Google Street View (2018)



Foto: Multiconsult

I krysset Carrer del Parlament / Carrer del Comte Borrell i Barcelona er biltrafikk fjernet. Asfalten har blitt dekorert med ulike farger og det er satt inn benker, bord og plantekasser. Plassen har fått navnet Superilla Peatonal Sant Antoni.



Piazza Dergano. Foto: Comune di Milano



Vaterlandsparken i Oslo. Det er ikke alltid store grep som skal til. Et par bord og stoler på en ellers asfaltert plass kan være nok for at noen velger å nyte lunsjen sin. Foto: Multiconsult

Referanser

Referanselisten inneholder primært referanser om endring av atferd og vaner. Mobilitetsplanen inneholder bare unntaksvis referanser om øvrige temaer som er oppgitt i fagnotatene.

Aarts, H., Verplanken, B., & van Knippenberg, A. (1997). Habit and information use in travel mode choices. *Acta Psychologica*, 96(1–2), 1–14. [https://doi.org/10.1016/S0001-6918\(97\)00008-5](https://doi.org/10.1016/S0001-6918(97)00008-5)

Eriksson, L., Garvill, J. & Nordlund, A. M. (2007). Interrupting habitual car use: The importance of car habit strength and moral motivation for personal car use reduction. *Transportation Research Part F*, 11(2008), 10–23. doi:10.1016/j.trf.2007.05.004

Gifford, R. (2011). The dragons of inaction: Psychological barriers that limit climate change mitigation and adaptation. *American Psychologist*, 66(4), 290–302. <https://doi.org/10.1037/a0023566>

Hvitsand, C., & Richards, B. (2017). Urban Living Lab: Bruk av metoden i Norge og med eksempler fra Europa (TF-rapport nr. 393). Telemarksforskning. <https://www.telemarksforskning.no> (ISBN: 978-82-336-0033-4)

Schultz, P. W. (2014). Strategies for promoting pro environmental behavior: Lots of tools but few instructions. *European Psychologist*, 19(2), 107–117. <https://doi.org/10.1027/1016-9040/a000163>

Thøgersen, J. (2012). The importance of timing for breaking commuters' car driving habits. I A. Warde & D. Southerton (Red.), *The Habits of Consumption* (bd. 12, s. 130–140). Helsinki Collegium for Advanced Studies. <http://hdl.handle.net/10138/34227>

Verplanken B., Aarts, H., van Knippenberg, A. & van Knippenberg C. (1994). Attitude Versus General Habit: Antecedents of Travel Mode Choice. *Journal of Applied Social Psychology*, 24(4), 285–300. <https://doi.org/10.1111/j.1559-1816.1994.tb00583.x>

Verplanken, B., & Orbell, S. (2022). Attitudes, habits, and behavior change. *Annual Review of Psychology*, 73, 327–352. <https://doi.org/10.1146/annurev-psych-020821-011744>

Wood, W., & Neal, D. T. (2007). A new look at habits and the habit-gial interface. *Psychological Review*, 114(4), 843–863. <https://doi.org/10.1037/0033-295X.114.4>



Foto: Multiconsult

