

# 2016

## FORPROSJEKT: FLERE TILTAK SENTRUMSOPPGRADERINGER Bardu kommune



Bardu Utvikling SA

Arve Vaage og Arild Nordahl

11.03.2016

# Forord

Det har vært givende å jobbe med ulike grupper som har engasjement og meninger om videre utvikling av Setermoen sentrum. Vi takker alle som har bidratt.

Hovedpunktene i «Flere tiltak sentrumsoppgraderinger» er en videreføring av visjonen for Bardu kommune: *”Trivsel og kvalitet i friske omgivelser. Friske omgivelser beskriver en annen dimensjon av visjonen. Bygd på det trygge fundamentet, skal det være friskhet og mot til å gå nye veier og satse inn i fremtida”*.

Vi håper at kommunen nå viser *”friskhet og mot”*, slik at arbeidet med *”Flere tiltak sentrumsoppgraderinger”* ikke stopper opp, men blir gjennomført i et hovedprosjekt. Tiltakene kan både gi grunnlag for økt bolyst og økt aktivitet for handel og service i Setermoen sentrum.

15.03.2016

Bardu Utvikling SA takker for oppdraget.

Arve Vaage

Arild Nordahl

# FAGRAPPORT FRA GJENNOMFØRT FORPROSJEKT

## Forprosjekt *Flere tiltak Sentrumsoppgraderinger*

### **Kort beskrivelse av prosjektet.**

Dette prosjektet skal gjennomføre en stedsanalyse som skal besvare følgende tema/forhold

1. Få gjennomgangstrafikk til å gjøre naturlig stopp i sentrum av Setermoen.
2. Bidra til økt kundegrunnlag for handel, service og reiselivsnæringen
3. Økt trivsel og bolyst for lokale innbyggere og næringsliv.

Prosjektet iverksettes som et forprosjekt der potensialet for etablering og drift av følgende tiltak utredes:

1. Parkeringsplass for turistbusser/trailere (ikke rutebuss)
2. Tømme stasjon for bobil, campingbiler, campingvogner og busser
3. Gangfelt mellom dagens parkeringsplass til Veksthuset KF og gangfelt bak Esso stasjonen.
4. Offentlig toalettløsning i sentrum
5. Mulig samlokalisering av dagens taxibu med øvrige tiltak i utredningen.
6. Permanent Scene i «byrommet»

Stedsanalysen gjennomføres i samhandling med lokalt næringsliv, kommunen og andre sentrale aktører.

### *Sted, dato*

*Prosjektansvarlig:*

**Lennarth Kvenmo**  
**Næringsjef**  
**Bardu kommune**

*Prosjektleder:*

**Arve Vaage**  
**Konsulent**  
**Bardu Utvikling SA**

*Prosjektmedarbeider:*

**Arild Nordahl**  
**Konsulent**  
**Bardu Utvikling SA**

1	INNLEDNING	5
1.1	BAKGRUNN	5
2	PROSJEKTET	5
3	EIERSKAP OG ORGANSIERING	5
4	HOVEDMÅL MED PROSJEKTET	6
5	GJENNOMFØRING AV FORPROSJEKTET	6
5.1	PROSJEKTPLAN (HA1)	6
5.2	METODE	7
5.3	FORANKRING TIL ANDRE PLANER (HA1)	7
5.3.1	Kommuneplanens samfunnsdel 2013 - 2025.	8
5.3.2	Strategisk Næringsplan 2011-2015 - del 1.	9
5.3.3	Strategisk Næringsplan 2011-2015 - del 2	10
5.3.4	20 spørsmål til næringslivet – høsten 2014.	11
5.3.5	Regional plan for handel og service i Troms 2015-2024.	11
5.3.6	H-24 Rasteplasser – Statens Vegvesen.	12
5.3.7	V136 Døgnhvileplasser – Statens vegvesen	13
6	RESULTAT	13
6.1	AVGRENSINGER (HA7)	13
6.2	RESULTATER OG ERFARINGER AV PROSESSEN	14
6.2.1	Forankring hos næringsdrivende og gårdeiere (HA -2)	14
6.2.2	Potensielt utviklingsområde for handel- og service.	14
6.2.3	Mulig samlokalisering av dagens taxibu med øvrige tiltak i utredningen.	15
6.2.4	Definere dagens reguleringsbestemmelser og definere endringer som må gjøres i forhold til ønskede tiltak (HA 3).	15
6.3	BESKRIVELSE AV ALTERNATIVE PLASSERINGER ( HA 6)	16
6.3.1	Parkeringsplass for turbuss	16
6.3.2	Parkeringsplass for trailere	17
6.3.3	Parkering og tømestasjon for bobil, campingvogner og busser	18
6.3.4	Offentlig toalettløsning i sentrum.	20
6.3.5	Mulig samlokalisering av dagens taxibu med øvrige tiltak i utredningen.	21
6.3.6	Permanent scene i «byrommet».	21
7	TILTAKENES INVESTERINGSKOSTNADER (HA 4).	21
8	KOSTNADER OG INNTEKTER VEDRØRENDE DRIFT (HA 5)	23
9	ANBEFALINGER	24
9.1	ANBEFALINGER IHT. MANDAT (HA 8)	24
9.2	FREMTIDIGE POTENSIELLE TILTAK (TILTAK UTENFOR MANDAT)	24
10	VIDEREFØRING AV ARBEIDET (HA 8)	26
11	ØKONOMI I PROSJEKTET (HA 9)	26
12	VIKTIGE ERFARINGER	27
13	SAMMENDRAG	27

# 1 INNLEDNING

## 1.1 BAKGRUNN

Bakgrunnen for forprosjektet relateres til at Bardu kommune angir utfordringer knyttet til det eksisterende sentrumsområdet når det gjelder:

- Manglende parkering for turistbusser/trailere
- Manglende tømestasjon for bobil, busser og campingvogner
- Manglende offentlig toalett i sentrum.
- Problemstillinger vedrørende dagens taxiholdeplass på Setermoen.
- Økt bruk av «byrommet» på Setermoen.
- Evt. gangfelt mellom Esso og elbilladestasjon på Setermoen.

(Punktene er nærmere beskrevet i Prosjektplan).

## 2 PROSJEKTET

På bakgrunn av dette ønsket Bardu kommune å få gjennomført et forprosjekt kalt "flere tiltak sentrumsoppgraderinger". Målsettingen er å få utarbeidet en plan (utredning) for etablering av fysisk infrastrukturtiltak i tilknytning til sentrumsområdet på Setermoen. Forprosjektet skal utrede alternativer knyttet til etablering av tiltakene og gi svar på investeringskostnader, driftskostnader, organisering av driften samt hvordan tiltakene kan finansieres.

Bardu Kommune forventer etter gjennomført forprosjekt å ha en utredet plan for tiltakene, inkludert en anbefaling for realisering av et eller flere alternativer i et fremtidig hovedprosjekt.

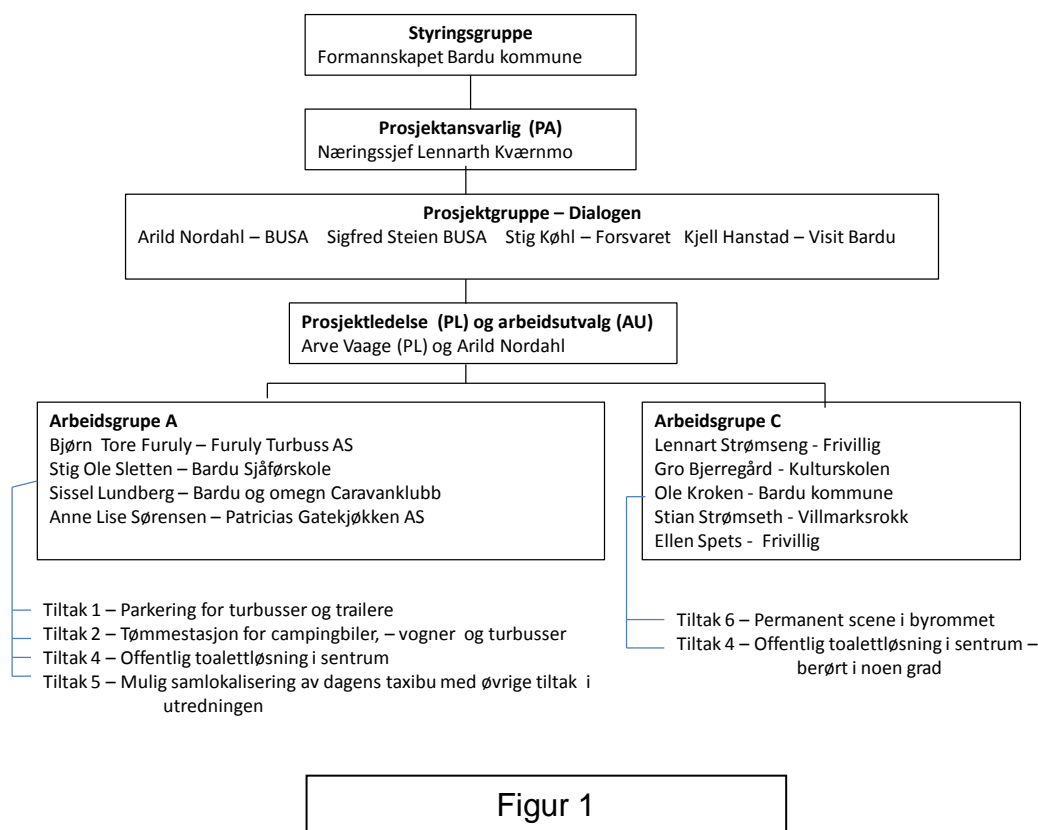
Målgruppen i forprosjektet er formannskapet (politikerne) som vil være beslutningstakere på vegne av prosjekteier.

## 3 EIERSKAP OG ORGANSIERING

Bardu Kommune er eier av prosjektet. Prosjektansvarlig er næringssjef Lennarth Kvernmo. Styringsgruppe er Formannskapet. Bardu Kommune la våren 2015 forprosjektet ut på anbud og Bardu Utvikling SA fikk oppdraget, med start september 2015.

Bardu Utvikling SA har valgt Arve Vaage og Arild Nordahl til å drive forprosjektet, med Arve Vaage som prosjektleder. Sammen har vi opptrådt som prosjektledelse (PL).

Prosjektet drives etter PLP-metoden som omfatter 3 faser - forstudie, forprosjekt og hovedprosjekt. Denne fagrapporten omhandler det arbeide som er gjennomført i forprosjektet, som har vært organisert etter en tradisjonell prosjektmodell med prosjektgruppe og to arbeidsgrupper (se figur 1 nedenfor) .



Figur 1

## 4 HOVEDMÅL MED PROSJEKTET

PL foreslår følgende hovedmål for hele prosjektet:

***Det skal gjennomføres flere tiltak som skal utvikle Setermoen til et attraktivt sentrum. Tiltakene skal både gi grunnlag for økt bolyst og økt aktivitet for handel og service i Setermoen sentrum. Det skal etableres en klar profil for sentrumsområdet som ivaretar miljø, estetikk og trivsel. Et langsiktig perspektiv skal legges til grunn for en helhetlig utviklingen.***

## 5 GJENNOMFØRING AV FORPROSJEKTET

### 5.1 PROSJEKTPLAN (HA1)

Prosjektplanen som var utarbeidet av Bardu kommune som en del av forstudiet gir grunnlag for forprosjektet. Her er det lagt klare føringer og avgrensinger for hva forprosjektet skal omfatte. Spesielt gjelder dette hvilke tiltaksområder en er bedt om å vurdere. Det er i løpet av arbeidsprosessen blitt klart at problemstillingen i punkt tre i mandatet, «Gangfelt mellom dagens parkeringsplass til Veksthuset KF og gangfelt bak Esso-stasjonen» ikke har vært relevant å utrede nå. Avgjørelsen er gjort i samråd med prosjektansvarlig. (Se 6 punkter i innledningen).

Det er også avklart med PA at punktet om tømmestasjon for bobiler og campingvogner er utvidet til også å gjelde oppstillingsplasser for denne gruppen.

## 5.2 METODE

Det har gjennomført samtaler / møter med næringsdrivende og grunneiere i sentrumsområdet. Vi har også kommunisert med mulige leverandører, samarbeidspartnere og interessegrupper. Samlet sett utgjør disse ekstern support og referansegrupper. Det har underveis også vært et godt samarbeid med avdeling for Plan og Utvikling i Bardu kommune. Saksbehandlere har bidratt med kart, skisser, innspill til økonomiske kalkyler og gjeldende reguleringsplaner.

Forsvaret har vært involvert i forprosjektet ved at plassmajor Stig Køhl i Setermoen leir er medlem i Dialogen og som har vært prosjektgruppe. Det har derfor vært mulig å avsjekke en del alternativer/plasseringer i en tidlig fase med han. Vi har også hatt samtaler med Forsvarsbygg.

I forprosjektet har vi også kommunisert med andre offentlige instanser som har bidratt med viktige informasjon og innspill til ulike deler av mandatet. Dette gjelder Statens vegvesen, Rohkunoborri nasjonalpark, Midt-Troms regionråd, Målselv kommune og Midt-Troms Frilutsråd.

Brukergrupper innen turbuss og camping har vært representert i arbeidsgruppe. Vi har i tillegg deltatt på seminaret «Utvikling og trender i campingnæringen».

I forhold til problemstillingen om behovet for permanent scene i Byrommet, ble det satt samme en arbeidsgruppe med erfaring fra ulike deler av kulturlivet i Bardu.

Det er i løpet av prosessen kommet innspill på flere områder / tiltak som ligger utenfor mandatet, men som likevel er viktige innspill å ha med seg i den videre utvikling av et godt framtidig Setermoen sentrum. Noen av disse henger også naturlig sammen med en del av tiltakene som er utredet. Vi har derfor valgt å liste opp og kommentere tilleggspunktene (se avsnitt 3.3) og anbefaler at de tas med i neste fase av ”Flere tiltak Sentrumsoppgraderinger”.

Tidsbruken på de enkelte hovedaktivitetene (HA-ene) har blitt forskjøvet noe i forhold til det som var angitt i prosjektplanen, men forprosjektet totalt er gjennomført innenfor den økonomiske ramme som var gitt.

Prosjektplanen beskriver 9 hovedaktiviteter (HA) som har vært styrende for hvordan forprosjektet er gjennomført.

Forankring til andre planer er vurdert og brukt aktivt i arbeidet (se neste avsnitt 2.3).

## 5.3 FORANKRING TIL ANDRE PLANER (HA1)

PL har sett gjennom følgende planer og utredninger:

- Kommuneplanens samfunnsdel – Bardu kommune
- Strategisk Næringsplan, del og del 2 - i Bardu kommune



- 20 spørsmål til næringslivet i Bardu – utført av BUSA høsten 2014
- Regional plan for handel og service i Troms 2015 – 2024 – Troms Fylkeskommune
- H-24 Rasteplasser – Statens Vegvesen
- V136 Døgnhvileplasser – Statens Vegvesen
- Masteroppgave i samfunnsplanlegging og kulturforståelse

PL har funnet flere tydelige forankringspunkt i disse planene. Dette er summert opp i et eget regneark (matrise) med opplysninger og henvisning til hva som omtales (se vedlegg 1).

### 5.3.1 Kommuneplanens samfunnsdel 2013 - 2025.

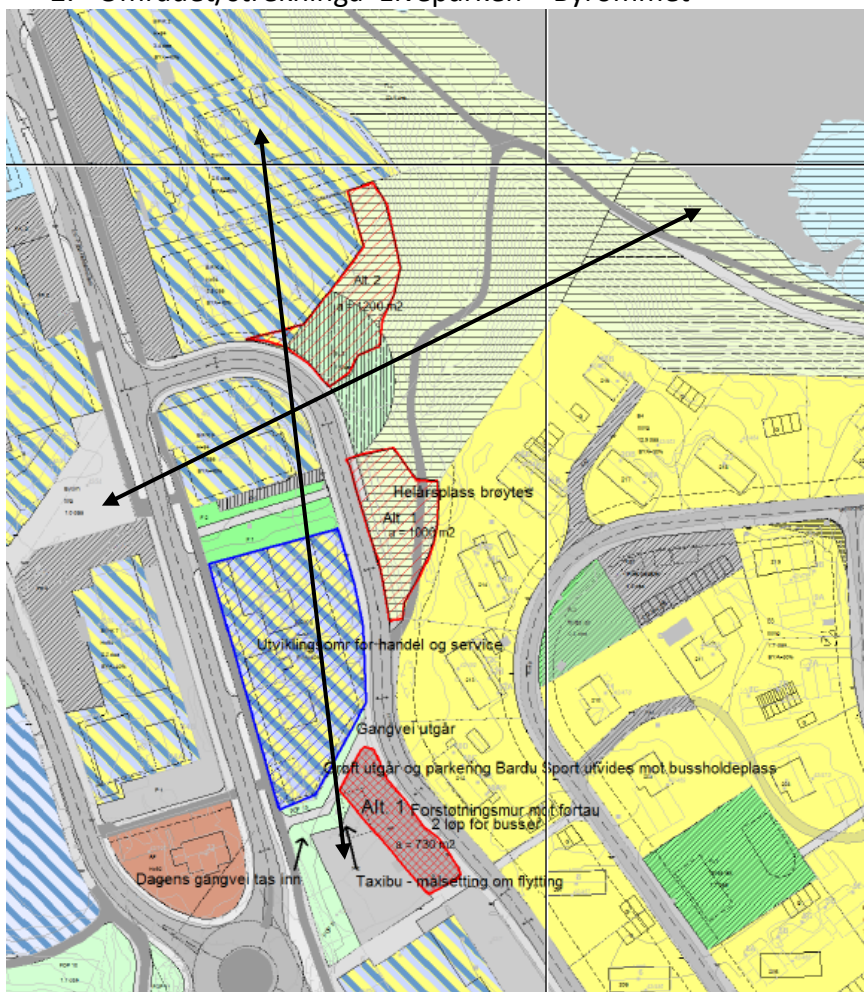
Hovedpunktene i «Flere tiltak sentrumsoppgraderinger» er en iverksetting/videreføring av visjonen for Bardu kommune: «*Trivsel og kvalitet i friske omgivelser. Friske omgivelser beskriver en annen dimensjon av visjonen. Bygd på det trygge fundamentet, skal det være friskhet og mot til å gå nye veier og satse inn i fremtida*».

Prosjektet åpner for muligheten til å tenke langsiktig og ha en plan fram mot 2030.

I forhold til dette prosjektet vil det handle om å prioritere i hvilket område det bør satses.

Vår hovedkonklusjon er at kjerneområdet for utvikling av "Flere tiltak sentrumsoppgraderinger" bør foregå langs to akser:

1. Fra parkeringsplassen foran Arena Bardu, langs Molundveien i retning Meierigården og Kirkenær.
2. Området/strekninga Elveparken – Byrommet





Dette kan oppnås ved følgende tiltak:

- Etablere oppstillingsplasser for turbusser på samme sted som rutebuss er etablert
- Etablere parkeringsplass m/ fasiliteter (oherunder også off. toalett) for bobiler og campingvogner ved Molundveien mot Elveparken.
- Dra Elveparken opp i sentrum, via Byparken og Byrommet.
  - Får ryddet vegetasjonen mellom elva og sentrum.
  - Etablere terskler/platå på ulike nivå ned mot Elveparken.
  - Skape nye attraksjoner og aktiviteter i området.
- Få utviklet området mellom Molundveien og E6 til et attraktivt område for handel og service i tett samarbeid med grunneiere.
  - Få ryddet opp i bakgårdene langs Molundveien og etablere flere parkeringsplasser
  - Utvikle og fortette bygningsmassene
- Dra fram den gamle ferdselsveien mellom kirka og Molund.
- Utvikle gården Kirkenær. (Sistnevnte eiendom det eneste gjenværende gårdstunet på Setermoen. Også kalt Dahlberggården).

Kommunen må vise "friskhet og mot" i forhold til å prioritere hva som skal utvikles, hvordan dette skal gjennomføres og hvilke økonomiske grep som må tas. Det må utarbeides planer som sikrer arealer for framtidig utvikling i denne delen av Setermoen sentrum.

I punktet om videreutvikling av Setermoen tettsted blir det i kommuneplanens samfunnsdel poengtert at "estetikk skal vektlegges ved ombygging og restaurerings og at utviklingen skal stimulere til økt handelsaktivitet i sentrum".

Det er i tillegg viktig "å vedlikeholde - og informere om tur- og parkanlegg". Dette prosjektet følger opp disse intensjonene med konkrete innspill om å **utvikle** attraksjonene, jfr. forslaget om forskjøvning av området og om å «dra» Elveparken opp i sentrum.

Sikring av tilstrekkelig med parkeringsplasser i sentrum av Setermoen er en del av strategien i kommuneplanens samfunnsdel. "Et godt sentrumsmiljø er et gode for den lokale befolkning og gjester på Setermoen. Gode og attraktive møteplasser gir økt bruk av sentrum og er således en styrke for næringslivet her".

Intensjonen er at kommuneplanen skal brukes for å ivareta næringslivets interesser og behov og for å skape bolyst i befolkninga.

### 5.3.2 Strategisk Næringsplan 2011-2015 - del 1.

Kommunen har ved Strategisk Næringsplan vedtatt å ha et aktivt næringspolitisk fokus (se punktene under).

I forprosjektfasen har vi hatt god kontakt med næringslivet i de aktuelle områdene for sentrumstiltakene som er vurdert. Det er vår oppfatning at utviklingen må ta hensyn til og bygge på det næringslivet vi har og den utvikling de selv ser for seg. Dette har også vært tema i vår dialog med næringslivet.

I vår gjennomgang med næringslivet har vi også stilt spørsmål om interesse for selv å investere og å slippe til fremmed kapital. Det er positive signaler fra næringslivet på dette.

- Ha et aktivt næringspolitisk fokus og dermed:
- Bruke kommuneplanen for å ivareta næringslivets interesser og behov
  - Sikre dagens arbeidsplasser i Bardu, og utvikle nye
  - Arbeide for god tilgang på kapital, offentlig og privat
  - Utnytte kompetanse og videreutvikle denne
  - Ha beredskap for å ta tak i uventede hendelser og muligheter for næringslivet
  - Utvikle en sterk identitet for Bygdebyen Setermoen og villmarkskommunen Bardu
  - Skape bolyst i befolkninga
  - Ha miljøfokus

*” Det er en styrke for næringslivet at det bare er ett senter der aktivitetene kan konsentreres” (kapittel 4, s.8).* Sentrumskjernen er definert gjennom Reguleringsplan for Setermoen sentrum og strekker seg fra kirka/kirkeparken i nord til og med nærområdene til Setermoen leir og Forsvarsmuseet. Men også i Bardu er sentrumsbegrepet over tid blitt noe utvannet. Man har åpnet for etablering av handelsvirksomhet i tilknytning til industriområdet, samtidig som plasskrevende industribedrifter er etablert i sentrum av Setermoen. Med tanke på en videre utvikling av Setermoen sentrum, basert på innstillingene i dette forprosjektet, bør kommunen vurdere om det er ønskelig med en klarere strategi i forhold til dette. Det er knapphet på utviklingsarealer i sentrum av Setermoen, kommunene bør derfor se på alle muligheter for å sikre seg arealer her, og ha en plan for fortetting, der dette er mulig.

*Ett kompakt sentrum er en styrke for Bardu. Med tiltak som er foreslått både innenfor mandat og utenfor mandat (tilleggspunkter), vil en få et utvidet sentrumsområde med flere parkeringsplasser og et grønt og levende sentrum for fastboende og besøkende.*

### **5.3.3 Strategisk Næringsplan 2011–2015 - del 2**

I Strategisk Næringsplanen – del 2 er det lagt vekt på at planen må gi resultater på kort sikt, samtidig som det må taes langsiktige politiske veivalg (se kap.3, s.3). Tiltakene som foreslåes i forprosjektet kan etableres i flere trinn og oppfyller disse intensjonene både når det gjelder etableringer, estetikk og næringspolitisk utviklingsarbeid.

Det vil være viktig for kommunen å vise vilje og evne gjennom raskt å få etablert de første tiltakene. I forprosjektet er det skapt en interesse og vilje hos næringslivet til å medvirke, men det er også forventninger til at noe skal skje.

Behovet for et sterkt sivilt / militært samarbeid er omtalt i planens kap.4.1. I forprosjektet er dette fanget opp ved at Dialogen er prosjektgruppe, hvor forsvaret er representert ved plassmajor Stig Køhl (se omtale om dette også i kap. 2.2).

Forsvaret er inne i en utvikling hvor flere av støttetjenestene utfases og «privatiseres». Det skaper muligheter for etableringer av nye private bedrifter. Innovasjonsbase Nord/Innovasjonsbase Bardu jobber aktivt i forhold til økte leveranser til Forsvaret og kommunen vil her ha en viktig rolle som tilrettelegger og leverandør av nødvendig infrastruktur og støtteordninger. Når nye bedrifter vurderer en etablering her, vil det også være viktig at Setermoen framstår som et attraktivt handelssted. I tillegg vil tilbud og miljø som fremmer bolyst være en viktig faktor. Kapittel 4.2 om handel og service omhandler flere av de tiltaksområdene som er kommet på bordet under forprosjektet.

#### **5.3.4 20 spørsmål til næringslivet – høsten 2014.**

Undersøkelsen som ble gjennomført av Bardu Utvikling SA har mange problemstillinger som er relevante for dette prosjekt. Nedenfor følger et utdrag av undersøkelsen:

- Den største utfordring for næringslivet på Setermoen er at markedet er for lite. Dette kan bøtes på ved å få gjennomgangstrafikk til å gjøre naturlig stopp i sentrum av Setermoen. Dette vil gi økt kundegrunnlag for handel, service og reiselivsnæringen.
- Næringslivet ønsket bedre skilting, økt parkeringskapasitet og peker på at arealer ved Setertun og Veksthuset bør utnyttes til dette formålet.
- Når det gjelder parkering for turbusser blir områdene ved Veksthuset og Forsvarsmuseet trukket fram, mens trailerparkeringen bør organiseres utenfor sentrum.
- Offentlig toalett bør ifølge mange av svarene legges i tilknytning til rutebuss/TAXI, kombineres med tilbud i Arena Bardu og driftes av privat aktør. Veksthuset er også et alternativ.
- I forhold til bolystiltak og økt trivsel i sentrum blir det i svarene pekt på at estetikkveilederen må følges, både i forhold til vedlikehold- og skilting av bygg.

#### **5.3.5 Regional plan for handel og service i Troms 2015-2024.**

Regional plan for handel og service i Troms 2015 – 2024 var ute på høring høsten 2015. I kapittel 6.5.5, s.13, omtales status for Bardu kommune sitt arbeid med senterstruktur og handelsutvikling. Sentrumskjernen er definert gjennom Reguleringsplan for Setermoen sentrum og strekker seg fra kirka/kirkeparken i nord til og med nærområdene til Setermoen leir og Forsvarsmuseet.

Gjengitt fra kommuneplanens arealdel: *" Det gjelder å konsentrere mye aktiviteter til sentrum for å støtte opp om sentrumsutviklingen. I og med Forsvarets store betydning, må dette spesielt vektlegges for å utnytte potensialet best mulig. Dette fordi Forsvaret er en vesentlig motor i lokalsamfunnet".*

I Fylkesplanen for Troms i 2014 – 2025, er Setermoen gradert på nivå 3 (regionsenter) for Forsvarets aktiviteter. I forhold til søknader om regionale og statlige tilskudd, er det viktig at dette gjenspeiler seg i planarbeid både lokalt og regionalt.

I kapittel 7.3.6, s.16 omtales følgende under kapittelet om estetikk og universell utforming: ” Ved handelsetableringer/utvidelser må bygningsmassens utforming tilpasses stedets bebyggelse og struktur. God arkitektur, estetikk og imøtekommende og utadrettede fasader med åpne vindusflater og god tilgjengelighet skal vektlegges. Universell utforming skal ivaretas.”

Det er vår anbefaling at man i det videre utviklingsarbeid fokuserer særskilt på det området som ligger mellom Molundveien og E6 som et utviklingsområde for handel- og service, Her er det store muligheter til fortetting og fornying av bygningsmasse, samtidig som det kan etableres flere parkeringsplasser her. Dette må skje i samarbeid med grunneiere / drivere.



### 5.3.6 H-24 Rasteplasser – Statens Vegvesen.

Forankringer til denne planen er gjort ut fra at en tenker at plassen for oppstilling og fasiliteter for bobiler og campingvogner også kan fungere som rasteplass. Kartalternativene 1 og 2 vil være godt egnet til dette med fin beliggenhet mot Elveparken. Samtidig vil det være nærhet til sentrum og servicetilbud. Et servicebygg på stedet vil fungere som både offentlig toalett og servicehus for besøkende. Gården Kirkenær har potensiale for å framstå som en attraksjon om en får til en utvikling her i f.eks. retning av mat / kultur / lokalhistorie. PL ser muligheter for et spennende prosjekt her i samarbeid med grunneier. Område ligger som nabo til de nevnte kartalternativene.

Det er mange sammenfallende punkter i H-24 og det vi tenker (se punktene som er trukket fram i matrisen – vedlegg 1). Her følger noen utdrag:

- *”En rasteplass skal være innbydende slik at trafikkanter velger å stoppe. Derfor kreves det at rasteplassen har mer å tilby enn parkeringsplasser og sittegrupper”.*
- *”Forhold som påvirker til lokalisering: Stor turisttrafikk, vakkert landskap, kommersielle tilbud”.*
- *”Toalett må ha høy standard og godt vedlikehold - anbefaler tilknytting til off. vann og avløp....”.*
- *” Informasjonstavler bør utvikles i samarbeid med lokale myndigheter og kan inneholde informasjon om severdigheter og opplevelsesmuligheter, servicetilbud, tømmestasjoner osv.”*

- *”Det kreves gode løsninger for søppelhåndtering - store søppelcontainere bør unngås”.*

Å linke disse løsningene opp mot å tenke rasteplass, vil øke mulighetene for eksterne midler.



Illustrasjonsfoto av en rasteplass ved elva..

### 5.3.7 V136 Døgnhvileplasser – Statens vegvesen

Vegvesenet har etablert døgnhvileplasser på Buktamoen i Målselv og i Bjerkvik. Det er derfor ikke realistisk å forvente et slikt tilbud i Bardu. Det anbefales likevel at dette taes opp på nytt i forbindelse med en evt. omlegging av E6 utenfor sentrum.

Vi observerer likevel at svært mange vogntog stopper for å ta sin hviletid på Setermoen. Om det er ønskelig behov for å få disse ut av sentrum, må det skiltes med henvisning til hvor de kan stå. Vi har forslag til slik parkering i industriområdet ved Rema1000.

## 6 RESULTAT

### 6.1 AVGRENSINGER (HA7)

- Industriområdet ligger ikke i sentrum og ble derfor ikke definert med i dette forprosjektet.
- Forholdet til rutebuss er ikke med i mandatet



- Gangfelt mellom dagens parkeringsplass til Veksthuset KF og gangfelt bak Esso stasjonen er ikke utredet, fordi det ikke har vært relevant i forhold til de øvrige punktene.

## 6.2 RESULTATER OG ERFARINGER AV PROSESSEN

### 6.2.1 Forankring hos næringsdrivende og gårdeiere (HA -2)

Prosjektets innhold gjorde at det var viktig og naturlig å involvere næringsutøvere og gårdeiere i sentrum av Setermoen. Samtalene har vært gjennomført ved en fast mal for spørsmål og problemstillinger (se vedlegg 2).

Resultater av samtalene:

- Innblikk i dagens drift hos den enkelte, samt planer for utvikling og hva som eventuelt hindrer en utvikling.
- Ulike erfaringer med kommunen som planmyndighet og samarbeidspartner. (jfr. prosessen rundt ny E-6 gjennom Setermoen).
  - Sentrumsreguleringen med færre avkjøringer fra E6 har gjort at bedriftene som ligger mellom E6 og Molundveien er mindre tilgjengelig og har mindre parkeringsaraler enn tidligere.
  - Bedre skilting, bobil- og turbussparkering, andre tiltak i Elveparken vil gi økt trafikk til bedriftene som har bakgådene mot Molundveien.
  - Ekspropriasjon er vanskelig og konfliktskapende. Dette preger fortsatt flere av grunneierne.
- Forholdet til estetikkveilederen:
  - Bør gjennomgås og evt. justeres
  - Må praktiseres
  - Tilskudds- og veiledningsordninger
- Flere eiere/drivere er åpne for å slippe til eksterne investorer. Dette kan være både lokal og regional kapital.
- Området mellom E6 og Elveparken bør brukes/utvikles.
- Trailerparkering bør ikke være prioritert i sentrum.
- De aller fleste er positive til tiltakene og ønsker å delta i prosessen.

Samtalene har ført til en rekke innspill om forebedringstiltak i sentrum som IKKE er en del av mandatet. Disse er plassert i en tilleggsliste ( se avsnitt 3.3 ).

### 6.2.2 Potensielt utviklingsområde for handel- og service.

Bygningene mellom Bardu Sport og NAV-bygget (tidligere Blåbygget) er oppført i ulike tidsperioder og har svært forskjellig eksteriør og tilstand. Vi har under samtalene registret vilje og interesse til å oppgradere byggene. Gårdeierne ønsker at kommunen opptrer som en samarbeidspartner og veileder, f.eks. ved å stille med arkitektkompetanse for å sikre en helhetlig «utbyggingspolitikk» i et område. En oppgradert estetikkveileder og praktiseringen av denne vil være et nyttig redskap.

Mange mener Håkstadgården bør rives. Vi er orientert om at det var planer om ny drift i bygget, men også at riving kan være aktuelt. Eier har signalisert at han ønsker avtale med kommunen om deponering i forbindelse med riving. Området kan da bane vei for et nytt forretningsbygg.

Grunneierne må bli enige om en felles plan for oppgradering av arealene mot Molundveien, f.eks. i forhold til oppmerkede parkeringspasser, lys og andre trivselsfremmende «grep». Disse arealene må sees i en sammenheng med reguleringsplanarbeidet som nå pågår for området mellom Arena Bardu og Bardu Sport. Aktørene langs Moundveien er interesserte i et samarbeid.

Mange har under samtalene vist til at de hadde følelsen av å bli overkjørt av kommunen og vegvesenet under reguleringsarbeidet med «ny» E6 gjennom Setermoen. Vårt hovedfokus har vært at alle involverte må legge «gammelt grums» bak seg, se fremover og fokusere på mulighetene for en positiv utvikling av Setermoen sentrum. Dette vil både være et pluss for næringsvirksomheten i sentrum og for trivsel og bolyst i lokalesamfunnet.

### 6.2.3 Mulig samlokalisering av dagens taxibu med øvrige tiltak i utredningen.

Taxibua ble flyttet i forbindelse med etablering av rundkjøringa og omlegginga av E6 gjennom Setermoen. Dagens plassering er midlertidig. Kommunen arbeider nå med en ny reguleringsplan for området mellom Bardu Sport og Arena Bardu. Denne reguleringen vil avgjøre om taxibua fortsatt skal lokaliseres her, eller om taxieierne finner andre løsninger. PL vil derfor avvente resultatet av reguleringsprosessen som pågår.

Hvis man velger å flytte ut av taxibua, må det avsettes arealer til parkeringsplasser for taxi i dette området.

### 6.2.4 Definere dagens reguleringsbestemmelser og definere endringer som må gjøres i forhold til ønskede tiltak (HA 3).

Plasseringsalternativene krever i utgangspunktet reguleringsendringer. Det er PL's oppfatning at disse er av enklere karakter og omfatter små arealer i størrelse 1000- 2000 m<sup>2</sup>. Med smidig saksbehandling bør bruken kunne endres ved å søke om *dispensasjon*, som et alternativ til egen reguleringsplan ( jfr. Kommuneplanens samfunnsdel kapittel 4.3 s.8 – arealdelen). Dette vil gjøre at realiseringen i et framtidig hovedprosjekt vil bli rimeligere og raskere å gjennomføre.

Noen av plasseingsalternativene er på privat grunn og på arealer som private har festet av kommunen. Her må kommunen i forkant av et hovedprosjekt inngå nødvendige avtaler. Grunneiere og tomtefestere som kan bli berørt av planene i et framtidig hovedprosjekt har gitt følgende tilbakemeldinger:

- **Forsvarsbygg**, som eier et område mellom Molundveien og Elveparken/Barduelva (Kartalternativ 1 for bobiler og campingvogner), har ingen konkrete planer om å bruke dette arealet selv og de regner med at en endring av bruken vil gå greit (jfr. arealeder Johannes Jensen).
- **Bardu Hotell/Haven Eiendom** som fester hotelltomt er i utgangspunktet positiv til å opparbeide arealet til en parkeringsplass for turbusser ( Kartalternativ 3 – turbusser).



- **Wester Eiendom AS** som fester arealet der Skafferiet ligger (kartalternativ 2 for turbusser) har planer om å selge bygget med festetomt. Det må derfor evt. avklares og inngås avtale med ny eier.  
Hotellet vil også bli involvert i dette kartalternativet, da det er interesse for samarbeid om en parkering som også kan komme hotellet til gode.  
Etablering av parkering her må ikke låse muligheten for å sette opp et forretningsbygg en gang i fremtiden. På denne tomte er det i reguleringsplanen tegnet inn et bygg vinkelrett på dagens bygningskropp (Skafferiet) i retning av hotellet.
- **Meierigården AS**, eier arealet som omfatter kartalternativ 2 for bobil og campingvogner. Dette plasseringsalternativet omfatter i utgangspunktet ca 2000 m<sup>2</sup> utenfor dagens byggegrense for Meierigården. Eiere er åpen for salg, men dette må da omfatte hele eiendommen på ca. 8000 m<sup>2</sup>.



Kartalternativ 2 for bobil og campingvogner ved Meierigården. Privat grunn.



Kartalternativ 2 for turbusser mellom Skafferiet og Bardu hotell. Festetomt.

### 6.3 BESKRIVELSE AV ALTERNATIVE Plasseringer ( HA 6)

Det er etablert to arbeidsgrupper. En for sceneløping i Byrommet (Arb.gr C) og en for de øvrige tiltakene mandatet (Arb.gr. A). Konklusjonene i forhold til plasseringsalternativene er farget av innspillene fra gruppene og fra møtene med næringslivet.

Som tidligere nevnt er vår konklusjon at kjerneområdet for utvikling av "Flere tiltak sentrumsoppgraderinger" bør foregå langs to akser:

- Fra parkeringsplassen foran Arena Bardu, langs Molundveien i retning Meierigården og Kirkenær.
- Området Elveparken – Byrommet

*I avsnittene nedenfor er plasseringsalternativene gjengitt og kommentert i prioritert rekkefølge.*

#### 6.3.1 Parkeringsplass for turbuss

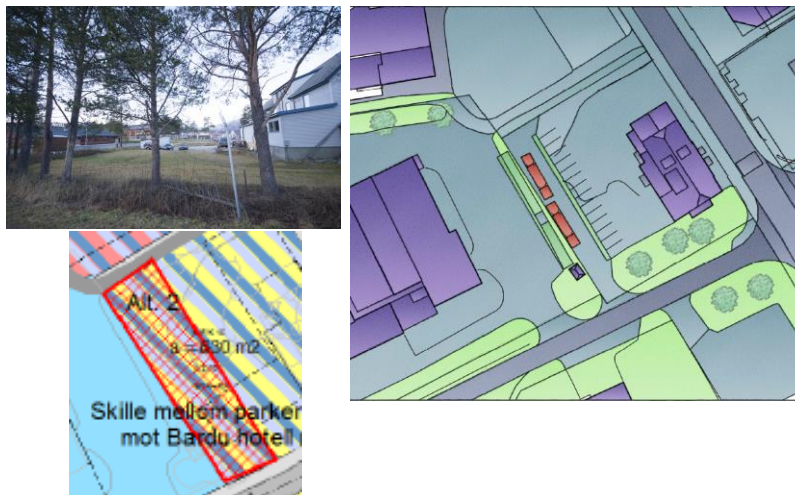
1. To nye løp for turbusser etableres på området utenfor Arena Bardu, mellom rutebuss og Molundveien.

## Parkeringsplass for turbusser Kartalternativ 1 – Ved dagens bussholdeplass



2. Parkeringsplasser for turbusser etableres på et «fellesområde» mellom Bardu Hotell og Skafferiet. Dette vil i tillegg dekke parkeringsbehov for virksomhetene i begge byggene.

## Parkeringsplass for turbusser Kartalternativ 2 – Mellom Skafferiet og Bardu Hotell



3. Parkering for turbusser etableres i «bakgården» til Bardu Hotell, både som et offentlig tilbud og som et tilbud for hotellet.

### 6.3.2 Parkeringsplass for trailere

Pga. miljø- og plasshensyn finnes det ikke arealer til å etablere parkering for trailere i sentrum av Setermoen (se også kapittel 2.3.7). Trailerparkering foreslås etablert ved Rema1000/Industriområdet:

1. Foran bygget til Industriveien 4 (tidligere HV-bygget) og videre nordover på kommunal grunn langs E6 til Byggmakker.
2. I området bak Rema, arealet er i dag festet av Salangen forretningsdrift.

Vi ser her muligheten til å kombinere disse parkeringsplassene med «trailerrom» ved Bardu Camping og turistsenter.

En detaljert utredning av disse alternativene må evt. gjennomføres i et hovedprosjekt.

### 6.3.3 Parkering og tømme-stasjon for bobil, campingvogner og busser

Merknad 1:

Vi har i samråd med prosjektansvarlig (nærings sjefen), blitt enige om at punktet/tiltaket også skal omfatte parkering/oppstillingsplass for bobiler og campingvogner.

Merknad 2:

Vi har etter ulike innspill kommet til at tømme-stasjon for busser ikke etableres i kommunal regi. Behovet for dette kan dekkes av kommersielle aktører.

Plasseringsalternativene i prioritert rekkefølge:

#### 1. Kartalternativ 2.

Etablering av parkerings/oppstillingsarealer på privateid tomt ved Meierigården (jfr. tilbakemelding fra eiere kap. 3.2.6). Servicehus med offentlig toalett, dusj og tømme-stasjon for bobiler/campingvogner, samt betalingsløsning for toalett, strøm o.l.etableres på plassen.

Parkering og fasiliteter for Bobiler og campingvogner  
Kartalternativ 2 – Bak Meierigården



#### 2. Kartalternativ 1.

Det etableres en parkeringsplass/ oppstillingsplass/raste-plass for bobiler og campingvogner på en fylling langs Molundveien mot Elveparken i området der gang- og sykkelveien til Elveparken i dag starter. Lengden og bredden på utfyllingen er anført i kartutsnittet for dette alternativet. Servicehus og andre fasiliteter, som i kartalternativ 2 (se punktet ovenfor).



Parkering og fasiliteter for bobiler og campingvogner  
Kartalternativ 1 – mellom Molundveien og Elveparken.



3. Kartalternativ 1B.

En sammenbinding av kartalternativene 1 og 2. Servicehus og andre fasiliteter, som i kartaltenativ 2 (se punktet ovenfor).



4. Kartalternativ 3

Det etableres en parkeringsplass/ oppstillingsplass/rasteplass for bobiler og campingvogner på arealet mellom dagens parkeringsplass til Veksthuset og kulverten/gangveien som krysser E6 ved Esso. Servicehus og andre fasiliteter, som i kartaltenativ 2 (se punktet ovenfor).

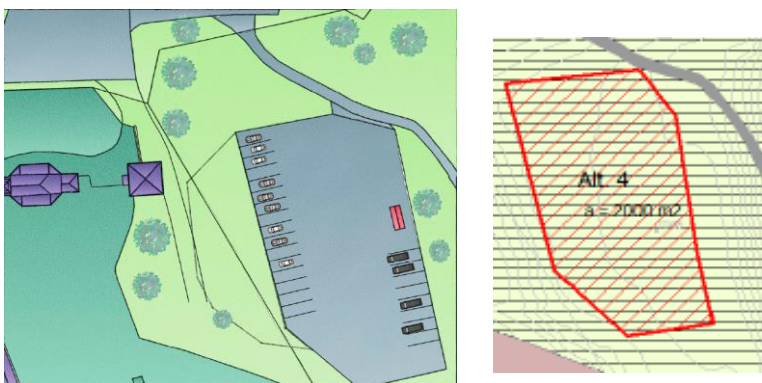
## Parkering og fasiliteter for bobiler og campingvogner Kartalternativ 3 – Ved Veksthuset



### 5. Kartalternativ 4

Det etableres en parkeringsplass/ oppstillingsplass/rasteplass for bobiler og campingvogner på arealet mellom kirka og Elveparken med nedkjøring ved Menighetshuset. Servicehus og andre fasiliteter, som i kartaltenativ 2 (se punktet ovenfor).

## Parkering og fasiliteter for bobiler og campingvogner Kartalternativ 4 – Mellom kirka og elva



Det må vurderes om betalingsløsninger for de aktuelle tilbudene skal etableres.

### 6.3.4 Offentlig toalettløsning i sentrum.

Løsningen av dette punktet kan innbefatte følgende prioriteringer:

1. Offentlig toalett etableres i forbindelse med Alt. 1, Alt.2 og Alt. 3 (se kap. 3.3.3)

2. Det etableres avtaler med bedrifter i sentrum av Setermoen om drift av offentlig toalett. Kommunen yter et visst økonomisk tilskudd for driften.
3. Behovet for offentlig toalett løses ved en kombinasjon av prioriteringene 1 og 2.



Illustrasjonsbilder av ferdig produserte toaletter

### 6.3.5 Mulig samlokalisering av dagens taxibu med øvrige tiltak i utredningen.

Se kapittel 3.2.3.

Denne reuleringen vil avgjøre om taxibua fortsatt skal lokaliseres her, eller om taxieierne finner andre løsninger. PL vil derfor avvente resultatet av reguleringsprosessen som pågår. Hvis man velger å flytte ut av taxibua, må det avsettes arealer til parkeringsplasser for taxi i dette området.

Prosjektet «Flere tiltak sentrumsoppgraderinger» vil derfor avvente resultatet av reguleringsplanen som pågår.

### 6.3.6 Permanent scene i «byrommet».

Arbeidsgruppen (se avsnitt 1.3 om organisering) konkluderer med at det ikke er behov for permanent scene i byrommet. Kulturlivet er mer tjent med en liten mobil scene som også kan benyttes i forbindelse med mindre arrangement, samt stands og utstillinger.

PL forslår følgende:

- Kommunen kjøper inn en liten scene i str Small, som kan komplettere dagens mobile scene som er i str Medium. Ved større arrangement satser man på å leie en større scene som er tilpasset formålet.

## 7 TILTAKENES INVESTERINGSKOSTNADER (HA 4).

Se kap. 3.3 hvor de enkelte alternativene er presentert. Det er laget egne regneark med estimerte investeringskostnader for kartalternativene (se vedlegg 3). Vi har listet opp hva som skal til for å opparbeide det enkelte området og har sjekket ut priser med bransjerepresentanter.

I en forprosjektfase er det ikke mulig å gi annet enn estimater, da eksakte kostnadskalkyler er avhengig av konkrete valg av plasseringsalternativer og hva man vil legge inn av tiltak. I et hovedprosjekt vil dette danne grunnlag for innhenting av tilbud og kalkylene kan da gjøres mer presise.

Investeringskostnader vil også kunne påvirkes av hvordan man løser de forskjellige utfordringene underveis. Dette kan f.eks. gjøres ved å bruke overskuddsfyllmasse fra andre prosjekt og å løse reguleringsendringer på enklest mulig måte (jfr. Kap. 3.2.4).

Vi foreslår at det settes opp et servicebygg på karalternativet som velges for bobiler og campingvogner og at tømmestasjon integreres i bygget. Det er vesentlig billigere å bygge dette på stedet enn å kjøpe et ferdigprodusert servicehus.

Det er også innhentet tilbud på separat tømmestasjon. Dette vil bli mer omfattende og dyrere enn en enklere løsning i servicebygget. PL foreslår det siste.

Betalingsløsninger for strøm og toalett krever investeringer. Vi anbefaler det, da dette vil ha en preventiv virkning. Det vil følge noe driftskostnader med slike løsninger, men også litt inntekter.

I kartalternativ 2 for bobiler og campingvogner vil kreve lite fyllmasse, men behov for å kjøpe eiendom av private grunneiere ( se kommentarer i kap. 3.2.4). Kostnadsbilde på kjøp av privat grunn er basert på info om markedspris på det aktuelle arealet.

Vi har delt esteimatene i to:

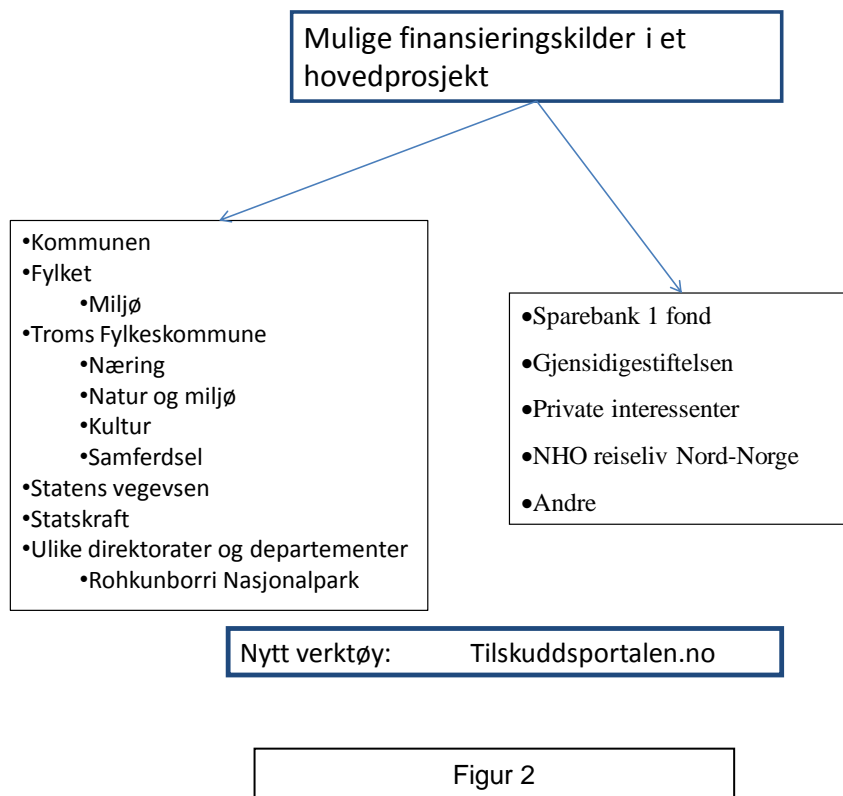
- Det vi foreslår som nødvendige tiltak.
- Det vi ser som eventuelle tilleggsområder.

Estimerte investeringskostnader oppsummert:

- Kartalternativene for bobiler og campingvogner : 1, 4 - 2 mill. kroner.
- Kartalternativene for turbusser: 700.000 til 1,2 mill. kroner.
- Rimeligste løsning for servicebygg (toalettbygg): Ca. 500.000 kroner. Ca 15 m<sup>2</sup>.
- Ferdigprodusert løsning for servicebygg ca. 1.2 mill kroner. Ca 15 m<sup>2</sup>.
- Kostnader for en liten mobil scene på 17 m<sup>2</sup> vil ligge på ca. 250.000 kr.

Mulige finansieringskilder er illustrert i figuren under. Tilskuddsportalen.no vil være et svært nyttig verktøy i denne sammenheng. Det er utarbeidet en finansieringsmodell som viser en tenkt fordeling av investeringskostnadene (se vedlegg 4). Dette må det arbeides videre med i et hovedprosjekt.





## 8 KOSTNADER OG INNTEKTER VEDRØRENDE DRIFT (HA 5)

Vi har satt opp en driftskostnadsmodell med følgende kostnadsområder:

1. Kommunale avgifter
2. Strøm
3. Renhold
4. Rekvisita
5. Vedlikehold bygg og anlegg
6. Driftsavtale betalingsløsninger
7. Inntekter betalingsløsninger
8. Sikkerhetsløsning m/ kameraovervåking mm.

**Årlig driftskostnad ca. 100.000 kroner.**

I likhet med investeringskostnadene er overslaget basert på innhentede opplysninger. Se vedlegg 5.

## 9 ANBEFALINGER

### 9.1 ANBEFALINGER IHT. MANDAT (HA 8)

1. *Parkeringsplass for turbusser:*  
Kartalalternativ 1 v/ rutebuss velges. Kommunen etablerer ikke tømmestasjon for turbusser.
2. *Parkeringsplass for trailere:*  
Tilbud etableres ikke i Setermoen sentrum. Industriområdet kan vurderes.
3. *Parkering og tømmestasjon for bobil og campingvogner:*  
Kartalalternativ 1 mellom Molundveien og Elveparken utbygges først. På sikt anbefales også en utbygging av kartalternativ 2 bak Meierigården i en sammenbinding med kartalternativ 1.
4. *Offentlig toalettløsning i sentrum:*  
På kort sikt inngås driftsavtale med Arena Bardu. På lengre sikt etableres off toalett i tilknytning til parkering for bobiler og campingvogner.
5. *Mulig samlokalisering av dagens taxibu med øvrige tiltak i utredningen:*  
Avventer pågående reguleringsplan.
6. *Permanent Scene i «byrommet»:*  
Mobil scene anskaffes.

### 9.2 FREMTIDIGE POTENSIELLE TILTAK (TILTAK UTENFOR MANDAT)

Det er i prosessen kommet fram følgende forslag til tiltak som bør utredes nærmere:

- Skilting / skiltplan
  - Parkering
  - Turistinfo (Rohkunborri)
  - Forsvarsmuseet
  - Bedriftsinfo
- Mer parkeringsareal mellom foretningsgårdene og Molundveien
- Utvikle området mellom aksene Molundveien-E6 og Arena Bardu-Byparken som handels- og serviceområde.
  - Opprusting / utvikling av eksisterende forretningsgårder langs E6 - Håkstadgården
  - Samlokalisering av flere aktører
  - Opparbeidelse av parkeringsplasser
- Toaletter utenfor sentrum
  - Arrangementssteder
  - Turområder
- Mobile tribuner
- Dra Elveparken opp i sentrum ved å gjøre den mer tilgjengelig, mer synlig, mer velstelt og utvikle aktivitetstilbud
- Rutebuss-stopp
  - Langtidsparkering flybusspassasjerer
- Visualisering av løsninger
- Kirkenær
- Framtidsrettet utvikling mot 2030

- Estetikkveileder
- Miljøprofil
- Belysning av parkeringsområder, parker, stier mm.
- Industribedrifter lokalisert i sentrum?
  - Kommunale føringer
- Utvide dagens parkering for turgåere ved Bruhaug – veien opp Langvasslia.
  - Statnett disponerer et område her i dag som muligens kan etterbrukes

**PL anbefaler at følgende "tilleggsområder" prioriteres i et hovedprosjekt:**

1. Dra Elveparken opp i sentrum ved å gjøre den mer tilgjengelig, mer synlig, mer velstelt og utvikle aktivitetstilbud (se illustrasjonsbilde under).



2. Utvikle området mellom aksene Molundveien-E6 og Arena Bardu-Byparken som handels- og serviceområde.

Utviklingsområde for handel og service



3. Utarbeide en skiltplan for sentrumsområdet som omhandler parkering, turist- og bedriftsinformasjon.
4. Utvikle en miljøprofil for sentrumsområdet

## **10 VIDEREFØRING AV ARBEIDET (HA 8)**

Forprosjektet «Flere tiltak sentrumsoppgraderinger» bør etter politisk behandling tas videre i et hovedprosjekt. En del av tiltakene i mandatet vil da henge sammen og behandles samtidig, mens andre kan bli egne prosjekt.

Tilleggslista som er presentert i kapittel 4.2 i Fagrapporten viser hva bardudølene er opptatt av. Mange av disse innspillene bør derfor inkluderes i et hovedprosjekt, eller utvikles som egne prosjekt.

Dette forprosjektet har primært fokusert på trafikale problemstillinger, involveringen av lokalbefolkning og brukergrupper har vært i henhold til dette. I et hovedprosjekt, vil en del av tiltakene kunne gjennomføres raskt og gi synlige resultater. Samtidig må man se disse inn i en langtidsplan.

Med et bredere fokus på bolyst og trivsel, bør lokalbefolkningen dras sterkere inn. Det vil sikre at mange nye innspill kommer på bordet og at ulike aldersgrupper og grupper får en sterkere medvirkning.

## **11 ØKONOMI I PROSJEKTET (HA 9)**

Budsjett og finansieringsplan slik det framgår av Prosjektplan fra forstudiet har en kostnadsramme på kr. 636.300. Finansieringen er planlagt fordelt med kr. 272.100 fra Bardu kommune, kr. 46.050 fra eget arbeid og kr. 318.150 i RUP midler fra Fylket ( se prosjektplan kap. 7).

I utlysning av tilbud til Forprosjekt var det satt en øvre ramme på kr. 400.000. Bardu Utvikling SA leverte et tilbud på kr. 375.000 eks. mva. og har arbeidet innefor denne rammen. Det er brukt vesentlig flere timer i prosjektet enn det som var rom for innenfor den økonomiske rammen. Totalt utgjør dette 206 timeverk á kr. 450 (Fylkeskommunens sats for egeninnsats), til en sum av kr.92.700. I tillegg har det vært avvirket møter med næringsliv og samarbeidspartnere utenom prosjektgruppen. Dette utgjør 64 tv á kr. 450, kr. 28.800. Summene legges inn som egeninnsats.

#### Prosjektrekskap og finansiering:

Kostnader		Finansieringsplan	
Kostnadsart (Hovedposter)	NOK	Kilde	NOK
Utredningsarbeid – prosjektledelse 650 kr timen eks mva	362.615	Bardu Kommune Kraftfondsreserven	272.100
Statusmøter arbeidsgruppene		RUP midler fra fylket	318.150
Egeninnsats	121.500	Eget arbeid, styringsgruppemøter	46.050
Lokaler, materiell og andre adm.kostnader	12.385		
Reiser og godtgjøringer iht. statens satser	0		
<b>SUM EKS. EGENINNSATS</b>	<b>375.000</b>	<b>SUM</b>	<b>636.300</b>
<b>SUM INKL. EGENINNSATS</b>	<b>496.500</b>		

## 12 VIKTIGE ERFARINGER

Arbeidet er basert på PLP-metoden. Dette gir en "rød tråd" videre inni et hovedprosjekt.

Vi har totalt avviklet 13 møter med næringsdrivende, det har blitt oppfattet positivt. En god tone og bra kommunikasjon i denne fasen vil kunne virke positiv i et hovedprosjekt, når endringene skal realiseres og det må kjøpes privat grunn osv. PL har forhåndsinformert de som blir berørt av forslagene i vårt mandat. De får da gitt tilbakemeldinger og slipper å bli informert via media eller andre.

Setermoen er i Fylkesplanen for Troms 2014 – 2025 gradert på nivå 3 som senter for Forsvarets aktiviteter. I kommunale planer blir betydningen av samarbeid med Forsvaret framhevet. Det har derfor vært viktig at plassmajor i Setermoen leir har vært medlem av prosjektgruppen.

Det er vår erfaring at berørte aktører og interessegrupper har satt pris på å bli tatt med på råd. Dette har skapt interesse og forventning til det videre arbeidet.

Det er stor interesse for å gi Elveparken et løft og trekke denne inn som en del av tenkningen rund å skape et aktivt og trivelig sentrum.

## 13 SAMMENDRAG

Bakgrunnen for forprosjektet relateres til at Bardu kommune angir utfordringer knyttet til det eksisterende sentrumsområdet når det gjelder:

- Manglende parkering for turistbusser/trailere
- Manglende tømmestasjon for bobil, busser og campingvogner
- Manglende offentlig toalett i sentrum.

- Problemstillinger vedrørende dagens taxiholdeplass på Setermoen.
- Økt bruk av «byrommet» på Setermoen.
- Evt. gangfelt mellom Esso og elbilladestasjon på Setermoen

Målsettingen er å få utarbeidet en plan (utredning) for etablering av fysisk infrastrukturtiltak i tilknytning til sentrumsområdet på Setermoen.

Prosjektet drives etter PLP-metoden som omfatter 3 faser - forstudie, forprosjekt og hovedprosjekt. Denne fagrappporten omhandler det arbeide som er gjennomført i forprosjektet. Prosjektplanen som var utarbeidet av Bardu kommune som en del av forstudiet gir grunnlag for forprosjektet. Her er det lagt klare føringer og avgrensinger for hva forprosjektet skal omfatte.

PL foreslår hovemål for prosjektet som må vurderes før en går inn i et hovedprosjekt: ***Det skal gjennomføres flere tiltak som skal utvikle Setermoen til et attraktivt sentrum. Tiltakene skal både gi grunnlag for økt bolyst og økt aktivitet for handel og service i Setermoen sentrum. Det skal etableres en klar profil for sentrumsområdet som ivaretar miljø, estetikk og trivsel. Et langsiktig perspektiv skal legges til grunn for en helhetlig utviklingen.***

I forprosjektfasen har vi hatt god kontakt med næringslivet i de aktuelle områdene for sentrumstiltakene som er vurdert. Det er vår oppfatning at utviklingen må ta hensyn til og bygge på det næringslivet vi har og den utvikling de selv ser for seg. Dette har også vært tema i vår dialog med næringslivet.

PL har funnet flere tydelige forankringspunkt i til andre planer. Hovedpunktene i «Flere tiltak sentrumsoppgraderinger» er en iverksetting/videreføring av visjonen for Bardu kommune: *«Trivsel og kvalitet i friske omgivelser. Friske omgivelser beskriver en annen dimensjon av visjonen. Bygd på det trygge fundamentet, skal det være friskhet og mot til å gå nye veier og satse inn i fremtida».*

Kjerneområdet for utvikling av "Flere tiltak sentrumsoppgraderinger" bør foregå langs to akser:

- Fra parkeringsplassen foran Arena Bardu, langs Molundveien i retning Meierigården og Kirkenær.
- Området Elveparken – Byrommet

Dette kan oppnås ved følgende tiltak:

- Etablere oppstillingsplasser for turbusser på samme sted som rutebuss er etablert.
- Etablere parkeringsplass m/ fasiliteter (herunder også off. toalett) for bobiler og campingvogner ved Molundveien mot Elveparken.
- Dra Elveparken opp i sentrum, via Byparken og Byrommet.
  - Får ryddet vegetasjonen mellom elva og sentrum.
  - Etablere terskler/platå på ulike nivå ned mot Elveparken.

- Skape nye attraksjoner og aktiviteter i området.
- Få utviklet området mellom Molundveien og E6 til et attraktivt område for handel og service i tett samarbeid med grunneiere.
  - Få ryddet opp i bakgårdene langs Molundveien og etablere flere parkeringsplasser
  - Utvikle og fortette bygningsmassene
- Dra fram den gamle ferdselsveien mellom kirka og Molund.
- Utvikle gården Kirkenær. (Sistnevnte eiendom det eneste gjenværende gårdstunet på Setermoen. Også kalt Dahlberggården).

Kommunen må vise ”friskhet og mot” i forhold til å prioritere hva som skal utvikles, hvordan dette skal gjennomføres og hvilke økonomiske grep som må tas. Det må utarbeides planer som sikrer arealer for framtidig utvikling i denne delen av Setermoen sentrum. Dette må skje i samarbeid med grunneiere / drivere.

Bygningene mellom Bardu Sport og NAV-bygget (tidligere Blåbygget) er oppført i ulike tidsperioder og har svært forskjellig eksteriør og tilstand. Vi har under samtalene registret vilje og interesse til å oppgradere byggene. Gårdeierne ønsker at kommunen opptre som en samarbeidspartner og veileder, f.eks. ved å stille med arkitektkompetanse for å sikre en helhetlig «utbyggingspolitikk» i et område. En oppgradert estetikkveileder og praktiseringen av denne vil være et nyttig redskap.

*” Det er en styrke for næringslivet at det bare er ett senter der aktivitetene kan konsentreres”.* Sentrumskjernen er definert gjennom Reguleringsplan for Setermoen sentrum og strekker seg fra kirka/kirkeparken i nord til og med nærområdene til Setermoen leir og Forsvarsmuseet. Men også i Bardu er sentrumsbegrepet over tid blitt noe utvannet. Man har åpnet for etablering av handelsvirksomhet i tilknytning til industriområdet, samtidig som plasskrevende industribedrifter er etablert i sentrum av Setermoen. Med tanke på en videre utvikling av Setermoen sentrum, basert på innstillingene i dette forprosjektet, bør kommunen vurdere om det er ønskelig med en klarere strategi i forhold til dette. Det er knapphet på utviklingsarealer i sentrum av Setermoen, kommunen bør derfor se på alle muligheter for å sikre seg arealer her, og ha en plan for fortetting, der dette er mulig.

Forsvaret er inne i en utvikling hvor flere av støttetjenestene utfases og «privatiseres». Det skaper muligheter for etableringer av nye private bedrifter. Når nye bedrifter vurderer en etablering her, vil det også være viktig at Setermoen framstår som et attraktivt handelssted. I tillegg vil tilbud og miljø som fremmer bolyst være en viktig faktor.

Plasseringsalternativene krever i utgangspunktet reguleringsendringer. Det er PL's oppfatning at disse er av enklere karakter og omfatter små arealer i størrelse 1000- 2000 m<sup>2</sup>. Med smidig saksbehandling bør bruken kunne endres ved å søke om *dispensasjon*, som et alternativ til egen reguleringsplan ( jfr. Kommuneplanens samfunnsdel kapittel 4.3 s.8 – arealdelen). Dette vil gjøre at realiseringen i et framtidig hovedprosjekt vil bli rimeligere og raskere å gjennomføre. Å linke løsningene for biler og campingvogner opp mot å tenke rasteplass, vil øke mulighetene for eksterne midler.



Vegvesenet har etablert døgnhvileplasser på Buktamoen i Målselv og i Bjerkvik. Det er derfor ikke realistisk å forvente et slikt tilbud i Bardu. Det anbefales likevel at dette taes opp på nytt i forbindelse med en evt. omlegging av E6 utenfor sentrum.

Når det gjelder investeringer er det ikke mulig å gi annet enn estimer. Eksakte kostnadskalkyler er avhengig av konkrete valg av plasseringsalternativer og hva man vil legge inn av tiltak. Investeringskostnader vil også kunne påvirkes av hvordan man løser de forskjellige utfordringene underveis. Dette kan f.eks. gjøres ved å bruke overskuddsfyllmasse fra andre prosjekt og å løse reguleringsendringer på enklest mulig måte (jfr. Kap. 3.2.4).

I et hovedprosjekt vil våre kalkyler danne grunnlag for innhenting av tilbud. Estimerte investeringskostnader oppsummert:

- Kartalternativene for bobiler og campingvogner : 1, 4 - 2 mill. kroner.
- Kartalternativene for turbusser: 700.000 til 1,2 mill. kroner.
- Rimeligste løsning for servicebygg (toalettbygg): Ca. 500.000 kroner. Ca 15 m<sup>2</sup>.
- Ferdigprodusert løsning for servicebygg ca. 1.2 mill kroner. Ca 15 m<sup>2</sup>.
- Kostnader for en liten mobil scene på 17 m<sup>2</sup> vil ligge på ca. 250.000 kr.

I likhet med investeringskostnadene er overslaget for drift basert på innhentede opplysninger. Årlig driftskostnad ca. 100.000 kroner.

Anbefaling for tiltak iht. mandat:

1. *Parkeringsplass for turbusser:*  
Kartalternativ 1 v/ rutebuss velges. Kommunen etablerer ikke tømme-stasjon for turbusser.
2. *Parkeringsplass for trailere:*  
Tilbud etableres ikke i Setermoen sentrum. Industriområdet kan vurderes.
3. *Parkering og tømme-stasjon for bil og campingvogner:*  
Kartalternativ 1 mellom Molundveien og Elveparken utbygges først. På sikt anbefales også en utbygging av kartalternativ 2 bak Meiergården i en sammenbinding med kartalternativ 1.
4. *Offentlig toalett-løsning i sentrum:*  
På kort sikt inngås driftsavtale med Arena Bardu. På lengre sikt etableres off toalett i tilknytning til parkering for bobiler og campingvogner.
5. *Mulig samlokalisering av dagens taxibu med øvrige tiltak i utredningen:*  
Avventer pågående reguleringsplan.
6. *Permanent Scene i «byrommet»:*  
Mobil scene anskaffes.

Det er i løpet av prosessen kommet innspill på flere områder / tiltak som ligger utenfor mandatet, men som likevel er viktige innspill å ha med seg i den videre utvikling av et godt framtidig Setermoen sentrum.

PL anbefaler at følgende "tilleggsområder" prioriteres i et hovedprosjekt:

1. Dra Elveparken opp i sentrum ved å gjøre den mer tilgjengelig, mer synlig, mer velstelt og utvikle aktivitetstilbud i parken.

2. Utvikle området mellom aksene Molundveien-E6 og Arena Bardu-Byparken som handels- og serviceområde.
3. Utarbeide en skiltplan for sentrumsområdet som omhandler parkering, turist- og bedriftsinfo.
4. Utvikle en miljøprofil for sentrumsområdet

Forprosjektet «Flere tiltak sentrumsoppgraderinger» bør etter politisk behandling tas videre i et hovedprosjekt. En del av tiltakene i mandatet vil da henge samme og behandles samtidig, mens andre kan bli egne prosjekt.

Kostnader for forprosjektet er hodlt innefor de rammer som er gitt i anbudet.

---

Dato: 15.03.2016

Prosjektleder: *Arve Vaage / Arild Nordahl*  
(Signatur)

**Godkjent:**

Dato: Prosjektansvarlig: \_\_\_\_\_  
(Signatur)

**VEDLEGG:**

Vedlegg 1: Regneark (matrise) – Forankringspunkt andre planer.

Vedlegg 2: Mal for samtaler i møte med næringsdrivende og gårdeiere.

Vedlegg 3: Estimerte investeringskostnader – 2 vedlegg.

Vedlegg 4: Finasieringsmodell

Vedlegg 5: Eksempel årlige driftskostnader