

# MULIGHETSSTUDIE FOR BYDELSSENTERENE I LILLEHAMMER

Analyse og utviklingsprinsipper



## Innholdsfortegnelse

---

1. Bakgrunn .....	3
2. Prosesse.....	4
3. Dagens situasjon.....	4
4. Bydelssentrene i bydelen .....	11
5. Medvirkning .....	14
6. Konklusjoner analyse/medvirkning.....	16
7. Mulighetsstudie.....	20
8. Overordnede prinsipper for utvikling.....	42
9. Bestemmelser og retningslinjer i kommuneplan.....	49

# 1. Bakgrunn

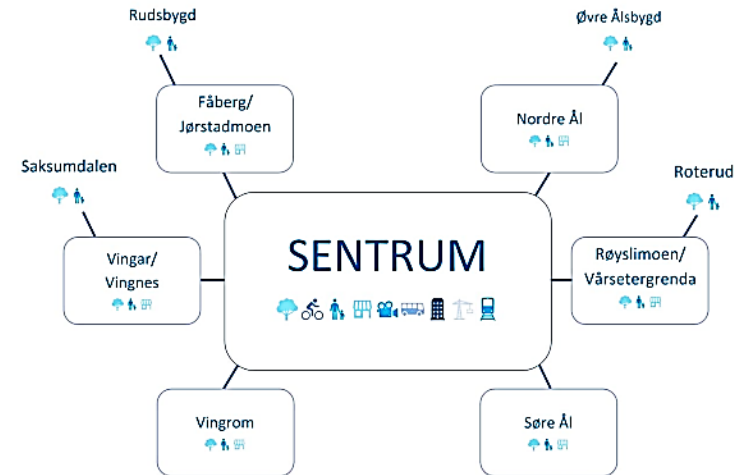
Lillehammer kommune har med vedtak av kommuneplanens arealdel og Byplanen vedtatt en arealpolitikk basert på en flerkjernestruktur. Flerkjernestrukturen har som mål å bygge opp under det etablerte bosetningsmønsteret i kommunen og bidra til attraktivitet og tjenestetilbud i alle bydelene.

Sentrum skal være «storstua», og betjene regionenes og kommunens befolkning, i tillegg til besøkende og turister. Sentrum skal utvikles med gode møteplasser og byrom, sosiokulturelle tilbud, og med flerfunksjoner av bolig, handel, arbeidsplasser og aktivitetsmuligheter i en urban struktur.

Bydelene styrkes som drivkraft og sosiale møtepunkter for befolkningen i det aktuelle området. Funksjoner som skole, barnehage, dagligvarebutikk og bo- og servicesenter skal lokaliseres slik at det bygger opp under etablert flerkjernestruktur. Utvikling i tråd med flerkjernestrukturen vil kunne bidra til god kollektivdekning. Grender og områder med spredt bosetting er tilknyttet de enkelte bydelene, men den enkelte grend har også sitt grendesenter.

Et bærende prinsipp i flerkjernestrukturen er at flest mulig skal kunne gå og sykle i hverdagen.

Utvikling og transformasjon av arealer avsatt til bydelssenter skal har som intensjon å bidra til denne målsettingen. Mulighetsstudiet skal avklare utfordringer, prinsipper og kvalitetskrav for å nå ønsket utvikling i bydelene. Mulighetsstudiet omfatter bydelssentrene Søre Ål, Jørstadmoen, Vingnes og Vingrom.



Figur 1: Prinsippisk flerkjernestruktur i Lillehammer.

## 2. Prosess

I kommuneplanens arealdel og Byplanen 2020-2023 (2030), vedtatt 26. mars 2020, stilles det en rekke kvalitetskrav til fremtidig utbygginger. Det er ikke krav til et områdeprogram eller en helhetlig regulering for områdene.

Oppland fylkeskommunen tildelte Lillehammer kommune midler for å utrede hvordan ønsket kvalitet kan ivaretas ved utforming av ny bebyggelse og hvordan en helhetlig utvikling av bydelssentrene skal gjennomføres. Midlene ble tildelt 03.12.2019.

Utarbeiding av mulighetsstudiet ble igangsatt i 2020.

## 3. Dagens situasjon

Felles for alle bydelssentrene er at det har vært en utvikling over en lengre tidsperiode uten en helhetlig plan for områdene som bydelssenter og et viktig knutepunkt i bydelen. Dagens arealbruk er i stor grad basert på god tilgjengelighet for bil og varelevering.

Bygningsmassen er i liten grad tiltenkt å være flerfunksjonell og består i hovedsak av dagligvarebutikk og bolig.

### **Utearealer/Sosiale møteplasser**

Felles for alle bydelssentrene er at det ikke er tilrettelagt for opphold, og få tjenester som bidrar til sosiale møteplasser.

Alle bydelssentrene ligger i tilknytning til nærturområder, grøntarealer og friområder.

### **Arealutnyttelse:**

Alle bydelssentrene har i dag en relativt lav tetthet. Analyse av arealbruken i det enkelte senteret synliggjør dette.

Vingrom har et bebyggt areal på 22 %. Det ubebygde arealet består i hovedsak av veg og parkering, som utgjør 27 %.



Vingnes har et bebygd areal på 21% og det ubebygde arealet består i hovedsak av parkering, som utgjør 36 %



Jørstadmoen har et bebygd areal på 4,5%. Dette området skiller seg litt ut i forhold til de andre bydelsstrene, da det ubebygde arealet i dag består av et nedlagt gårdstun og tomten til det som engang var ungdomsskole. Arealet på østsiden er regulert til boligutbygging, og er ikke utnyttet i påvente av initiativ om utbygging.



Søre Ål har et bebygd areal på 22%, areal til veg og parkering utgjør 53 %.



### **Funksjoner:**

Felles for alle bydelssentrene er at de omfatter dagligvarebutikk. Det er i liten grad bygninger med flere funksjoner og få boenheter innenfor de avsatte områdene.

Vingrom bydelssenter består av en relativt ny dagligvarebutikk og i 2. etasje er det treningssenter. Området er det 5 eneboliger.

Vingnes består av en relativt ny dagligvarebutikk og ubetjent bensinstasjon.

Det er også tilbud for take away fra foodtruck deler av uken. Ellers består området av tre leilighetsbygg med 18 boenheter.

Jørstadmoen består av en eldre lokalbutikk og post i butikk. Området består ellers av et gårdstun og parkering for skolen.

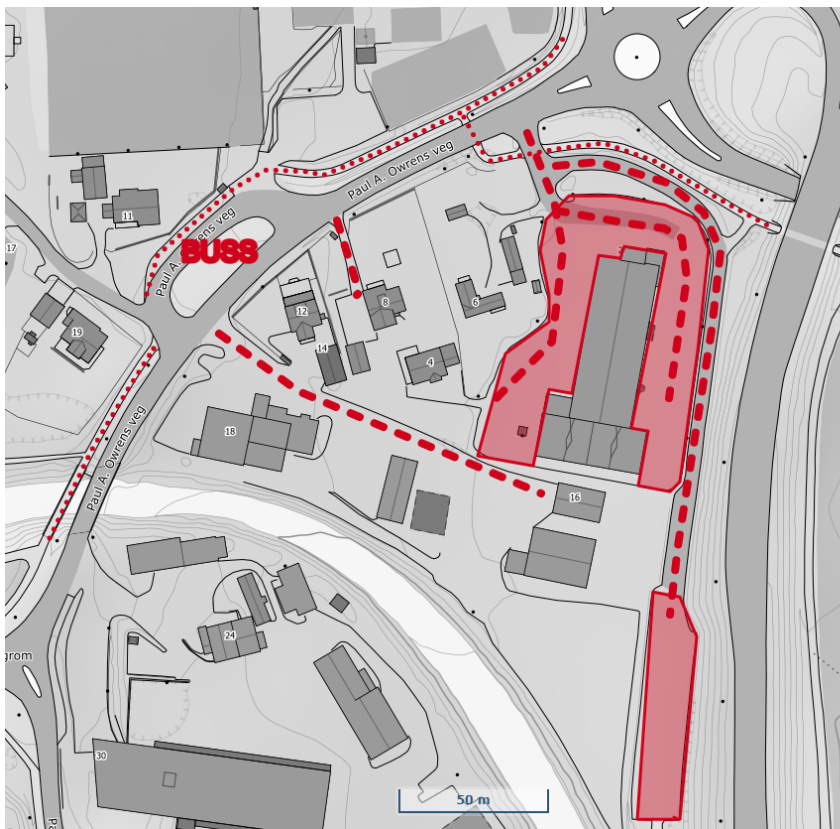
Søre Ål består av to dagligvarebutikker, apotek, betjent bensinstasjon, post i butikk og en bilforretning. Det er ingen boliger innenfor arealet til bydelssenteret.

### **Trafikk/Logistikk**

Felles for alle bydelssentrene er at de ligger i tilknytning til fylkesveg eller riksveg med stor gjennomgangstrafikk. Tilrettelegging for tilkomst for gående og syklende er i liten grad helhetlig utbygd og mangelfull.

Bydelssentrene bærer preg av å være tilrettelagt for bilbasert handel med store flater for parkering og adkomstveger/varelevering.

## Vingrom



- Mye areal medgår til adkomstveger og parkering innenfor området.
- Bussholdeplass ligger i noe avstand fra butikk, men sentralt i forhold til skole.

- Paul A. Owrens veg er «sentrumsgaten».



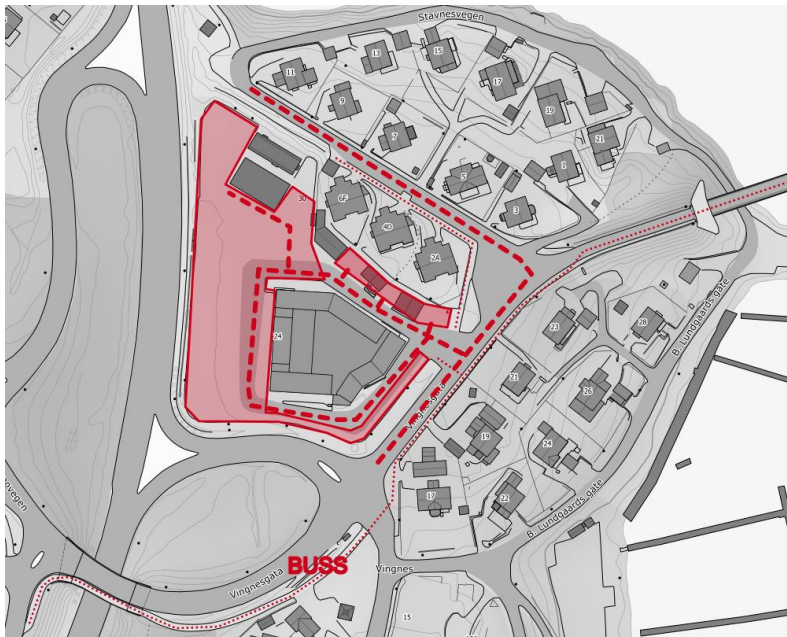
- Det er et krysningsspunkt for fotgjengere.
- Det er tilrettelagt for gående og syklende til friluftsområdet og frem til bydelscenteret.
- Det er ingen adskilt gang/sykkelveg innenfor bydelscenteret, og ingen trafiksikker adkomst for gående frem til butikken.



- E6 med kryss utgjør en barriere mot friluftsområdet.

- Nytt E6 kryss med en omlegging kan bidra til forbedring av miljø, trafikkmønster og utforming av Paul A. Owrens veg.
- Det er tilrettelagt for gående og syklende på nordsiden av Paul A. Owrens veg.

### Vingnes



- Adkomstveger beslaglegger mye areal til trafikk innenfor området.
- Bussholdeplass ligger i nærhet.



- Vingnesgata er «sentrumsgaten».
- Kryssutforming og vegareal er utflytende, noe som gir et uoversiktlig kjøremønster.



- Det er delvis tilrettelagt for gående med ensidig smalt fortau langs Vingnesgata.



- Det er et kryssningspunkt for fotgjengere med svært dårlig utforming.
- Det er delvis tilgjengelighet for syklende frem til bydelssenteret fra boligområdene rundt.
- Det er ingen adskilt gang og sykkelveg innenfor bydelssenteret.
- E6 med kryss utgjør en barriere, framtidig nedgradering til lokalveg og planlagte miljøtiltak vil forbedre situasjonen.

### Jørstadmoen



- Store arealer innenfor området er avsatt til parkering for skolen og parkering for Jørstad.
- Jørstadmovegen er oppgradert for avvikling av skoleskys og trafiksikker skoleveg.



- Jørstadmovegen er «sentrumsgate».
- Godt tilrettelagt for gående og syklende med tosidig gangveg og planfri kryssing.
- Bussholdeplass er sentralt plassert i området.
- Det er ikke adskilt gangbane fra parkering til inngang butikk.



## Søre Ål



- Mye areal medgår til interne adkomstveger og parkering innenfor området.
- Bussholdeplass ligger tilknyttet bydelssenteret.
- Hamarvegen er «sentrumsgaten».



- Krysningspunkt av Hamarvegen er plassert i bussholdeplass og lite trafiksikkert.
- Minimal tilrettelegging for gående og syklende på vestsiden av Hamarvegen.
- Hagevegen er samleveg til mange eiendommer.
- Det er tilrettelagt for gående og syklende på østsiden av Hamarvegen.
- Ingen tilrettelegging for gående langs Hagevegen.



- Hagevegen har ulik kjørebredde og behov for utbedring.
- Stor trafikkbelastning på Hamarvegen.



- Utflytende kryssløsninger og kjørearealer gir uoversiktlig kjøremønster.
- Det er ingen separate gangbaner til inngangspartier til butikkene.

#### 4. Bydelssentrene i bydelen

Alle bydelssentrene ligger sentralt plassert i forhold til vegsystemet og kollektivtrafikk. Når det gjelder tilknytning til boliger, skole, idrettsanlegg og øvrige sosiale arenaer er det noe variasjon. Dette vil ha innvirkning på hvilke funksjoner og hvilken utvikling som er riktig for det enkelte bydelssenteret.

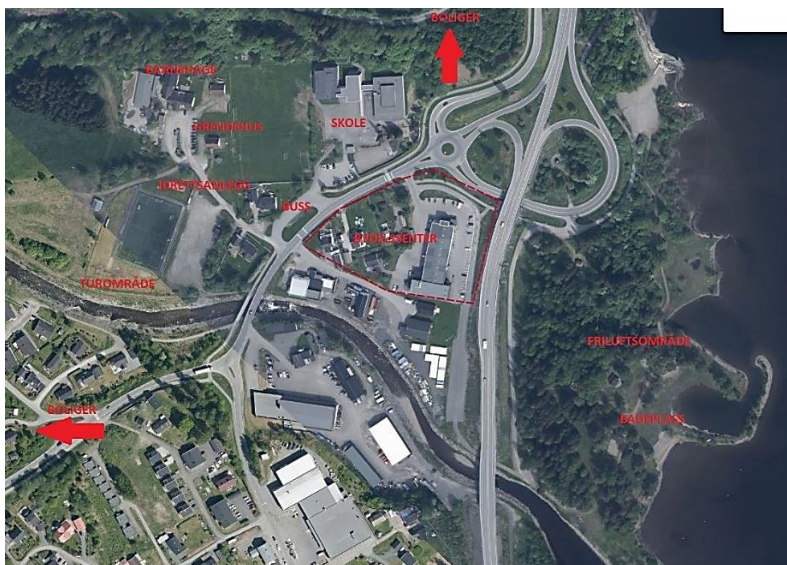
Alle bydelene har godt etablerte sosiale møteplasser i forbindelse med skole og idrettsanlegg. Bydelene på vestsiden har grendehus som er aktivt i bruk.

Alle bydelssentrene ligger sentralt plassert i bydelene med god tilknytning til infrastruktur. Dagens hovedfunksjon er dagligvarehandel.

### Vingrom Bydelscenter

Bydelscenteret er avgrenset mot Torpavegen i nord, E6 i øst og næringsområdet med Rinna skaper en naturlig avgrensning i sør.

Bydelscenteret sentralt plassert i tilknytning skole og barnehage på nordsiden, nærings- og boligområder på sørsiden. Vingromdammen og grendehus/idrettsanlegg ligger tilknyttet øst og vest for bydelscenteret. Nær tilknytning til infrastruktur gjør området til et naturlig knutepunkt for bydelen. Det viktigste sosiale møtepunktet er i forbindelse med grendehuset og idrettsanlegget.



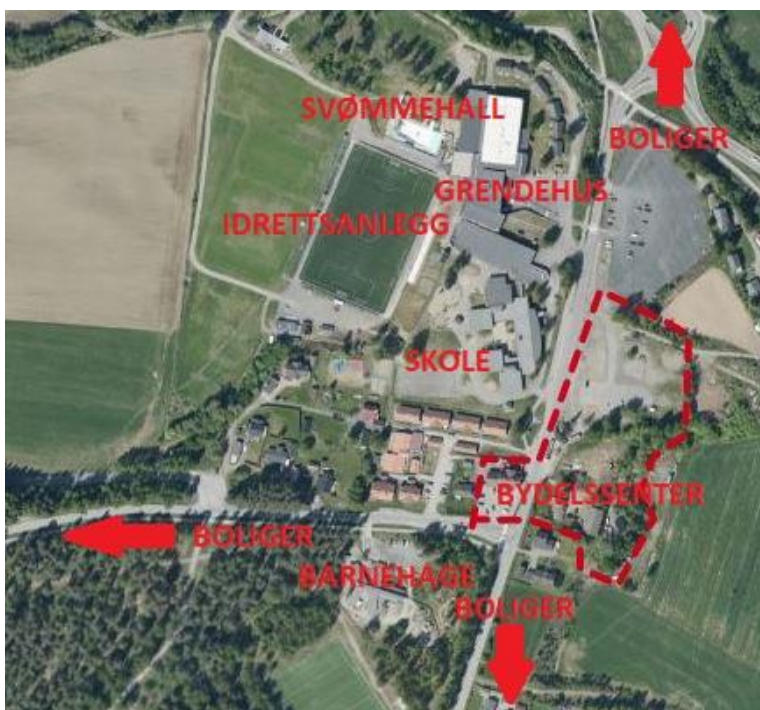
### Vingnes Bydelscenter

Bydelscenteret ligger sentralt plassert i tilknytning til infrastruktur og boligområdet på Vingnes. Det ligger derimot i relativt stor avstand topografisk til øvrige boliger, skole/barnehage, idrettsanlegg og grendehus i bydelen. Bydelscenteret ligger i tilknytning til friluftsområdene langs strandsonen og det meste av fritidsaktivitet tilknyttet Mjøsa. Nær tilknytning til infrastruktur gjør området til et naturlig knutepunkt for bydelen og innenfor 10 minutter sykkelavstand til sentrum. Skolen, grendehuset og idrettsanlegget er i dag det viktigste sosiale møtepunktet i bydelen. Kollektivtilbudet er bra med holdeplass i tilknytning til bydelscenteret.



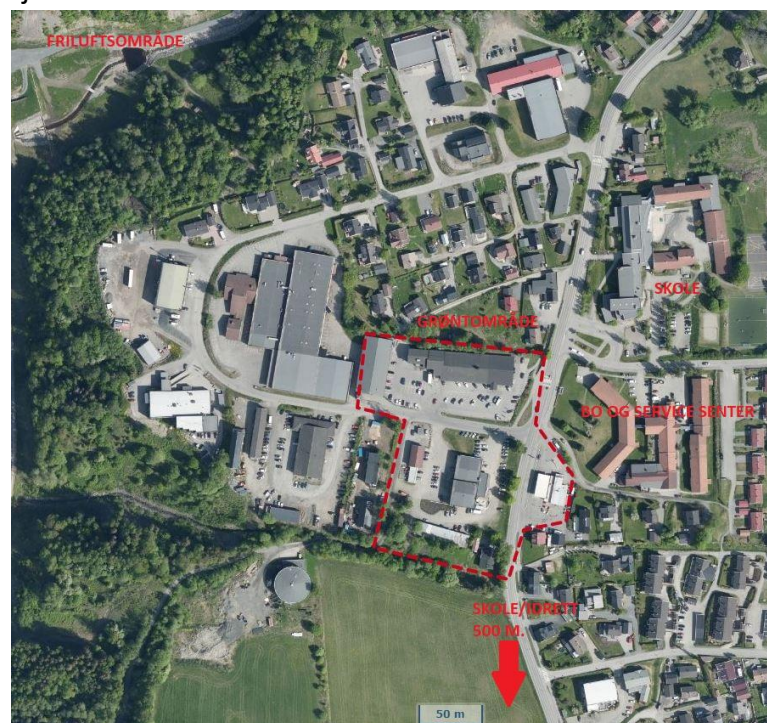
### Jørstadmoen Bydelscenter

Bydelscenteret er sentralt plassert i tilknytning til skole, barnehage, idrettsanlegg og grendehus. Svømmeanlegget har mange tilreisende og er en viktig bidragsyter til det til å gjøre grendehuset til et sosialt møtested. Boligbebyggelsen er relativt spredt i bydelen og enkelte områder har lang avstand til bydelscenteret. Kollektivtilbudet er bra med holdeplasser i tilknytning til bydelscenteret.



### Søre Ål Bydelscenter

Bydelscenteret ligger relativt sentralt plassert i bydelen i forhold til øvrige tilbud. Senteret ligger i nær tilknytning til bo og service senteret og ungdomskolen. Barneskolen og idrettsanlegg er plassert 500 meter lenger sør langs Hamarvegen. Bydelen består av flere boligfelt, med en stor andel av boliger er i direkte nærhet til senteret. De offentlige tjenestene og fritidstilbudene ligger på flere steder i motsetning til de øvrige bydelene. Bydelen har en variert boligmasse og noe næringsbebyggelse med ulike tjenester.



## 5. Medvirkning

Vurderingene som er gjort er samordnet med intern arbeidsgruppe for E6 når det gjelder bydelssentrene i Vingrom og Vingnes. Mulighetsstudiet har blitt orientert om for prosjektgruppen Byutvikling Lillehammer.

### Vingrom

Det har vært gjennomført et medvirkningsmøte med representanter fra Vingrom grendeutvalg, Vingrom idrettslag, FAU Vingrom skole og rektor. Oppsummert fra møtet:

- Vingrom grendeutvalg har på vegne av lag og foreninger vært aktive i prosessen med utarbeiding av kommuneplanen og regulering av ny E6. Mange av de temaene som tidligere er påpekt i disse planprosessene angår også utviklingen av bydelssenteret.
- Det er særlig viktig med trafiksikkerhet til og i tilknytning til skolen.
- Gode gangforbindelser til friluftsområdet langs Mjøsa.
- Stort ønske om en sammenhengende turveg langs Rinna.
- Det viktigste sosiale møtestedet i bydelen er i forbindelse med idrettsanlegget og grendehuset. Det vil det også være i fremtiden.
- Viktigste for utviklingen av bydelssenteret er flere tilbud, apotek, frisør og kafe/kiosk er savnet.
- Et møtested for pensjonister eller andre på dagtid.

- En bedre tilknytning og forbindelse mot Rinna.
- Liten tro på boligutvikling i dette området, men det er et behov for universelt utformede boliger/ aldersboliger i bydelen.

Det er gjennomført møte og befaring med planutvalget i bydelen, hvor særlig fokus var trafiksikkerhet.

### Vingnes

Det har vært gjennomført et medvirkningsmøte med representanter fra Vingar grendeutvalg og Vingnes vel. Oppsummert fra møtet:

- De attraktive uteoppholdsarealene på Vingnes er knyttet til strandlinjen mot Mjøsa, viktig med gode gang og sykkelforbindelser til disse områdene.
- Utfartsparkering for aktiviteter knyttet til Mjøsa er en stor utfordring for bomiljøet på Vingnes.
- En kvalitetsheving av utearealer og gangbaner tilknyttet bydelssenteret er viktig for attraktivitet til området.
- Det savnes noen av de tilbudene tidligere Bjørns kro hadde. Veikroen fungerte som et sosialt samlingspunkt for bydelen og aktivitetene som er knyttet til Mjøsa. Den sanerte bygningen hadde inngangspartiet og uteserveringen som henvendte seg mot den eldre bebyggelsen i Vingnesgata hvilket fungert bedre.
- At det lokale postkontoret ble flyttet til Strandtorget er ikke med på å styrke bydelssenteret.

- Flere boliger vil være positivt for bydelen, men økt trafikk kan bli utfordrende.
- Vingnes er nært Lillehammer sentrum og en del av den historiske kvartalsbebyggelsen. Vingnes som en del av det historiske Lillehammer bør vektlegges i utformingen og innhold.

Innspill fra grunneier:

- Ønske om utvikling i samsvar med rammene i kommunedelplanen. Fortetting med boliger og privat tjenesteyting er aktuelt.

### **Jørstadmoen**

Det er avholdt et medvirkningsmøte med representanter fra Fåberg grendeutvalg. Oppsummert fra møtet:

- Det er et stort behov for flere boliger med livsløpsstandard i bydelen. Det er få arealer for nye boliger. Eldre bor derfor lenge i egen enebolig og dette medfører et underskudd på innflytting av barnefamilier.
- Trafikksikkerhet er viktig, særlig i tilknytning til skolen og idrettsanlegget.
- Jorekstad fungerer også som grendehus og sosialmøteplass. Fungerer på mange måter som «bydelstorg»

Innspill fra grunneiere:

- Ønsker å utvikle aldersvennlige boliger
- Innspill på ny forretning nord i området.

### **Søre Ål**

Det er avholdt et medvirkningsmøte med representanter for Søre Ål grendeutvalg. Oppsummert fra møtet:

- Søre Ål har fått nye boliger gjennom flere utbygginger, og det planlegges for mange flere. Det er trafikale utfordringer i området som følge av manglende utbedringer av veg. Dette gjelder trafikkavvikling og trafikksikkerhet. Hamarvegen er innfartsåren til sentrum, en utbedring er prekær.
- Trafikksikkerheten for gående og syklende må utbedres.
- Med tilrettelegging for flere boliger må fylkesvegen oppgraderes.
- Hagejordet bør ha påkjøring fra Fv 213 via Hagevegen og krysset Fv213/Hagevegen bør bli lysregulert eventuelt rundkjøring.
- Det bør bygges undergang ved Åretta ungdomsskole/bebyggelse på oversiden av Fv 213/S.Ål bo og servicesenter til dagens butikksenter/framtidig utvidelse av bydelssenter.
- Nedsatt fartsgrense på Fv 213; 40 km/t fra Søre Ål kirke. 30 km/t ved Søre Ål barneskole til Åretta bru.
- Det bør tilrettelegges for flere handelstilbud innenfor bydelssenteret utover dagligvarer, for eksempel jernvarehandel. Dette er en bydel med mange beboere og noen av handelstilbudet som er i Nordre Ål burde det også være tilrettelagt for i Søre Ål.

Innspill fra grunneiere:

- Videreutvikling av eksisterende virksomhet.

### **Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne**

Det er avholdt orientering for rådet med ønske om innspill på funksjoner som det er behov for i bydelene og hva som kan styrke attraktiviteten som sosial møteplass.

Oppsummert tilbakemeldinger fra rådet:

- Det bør tilrettelegges for offentlige tjenester i tilknytning til bosted, for eksempel helsestasjon.
- Nordre park som bydelspark er en suksess og et slikt tilbud burde det tilrettelegges for i alle bydeler, med godt universelt utformet lekeplass.
- Torgfunksjon i forbindelse med butikken.
- Kafe eller serveringstilbud ville bidratt til at folk kan møtes sosialt i egen bydel.
- Mange tjenester er lagt til sentrum. Det burde være muligheter for «filialer» i bydelssenteret, for eksempel Frivillighetssentralen. Mange trenger hjelp til hverdagslige utfordringer. Frivillighetssentralen har et slikt hjelpetilbud.
- Leksehjelp kunne også vært en tjeneste, Joker Vingrom hadde dette tilbudet en stund.

### **Ungdomsrådet**

Det er avholdt orientering for rådet med ønske om innspill på særlig funksjoner som det er behov for i bydelene og hva som kan styrke attraktiviteten som sosialmøteplass.

Oppsummert tilbakemeldinger fra rådet:

- Område for aktivitet som treffer alle aldre, litt som strandpromenaden
- Noen form for servering
- Mulighet for arrangement
- Møteplasser bør både være utendørs og innendørs og være tilgjengelige uavhengig av arbeidstid/åpningstider.
- Hvilke aktiviteter og tilbud det tilrettelegges for bør variere for de ulike bydelssentrene. Det vil gjøre de mer unike og attraktive for besøk.
- Mange nok benker.
- Planfrie kryssinger av veg.
- Klem og kjør muligheter.
- Viktig at arealer for opphold har høy kvalitet, estetisk og funksjonelt. Sjøppelkasser, benker, lekeapparater, beplantning, amfi og aktiviteter hele året(vinter).
- Universelt utformet.
- Bua burde ha utlånsmuligheter i bydelssentrene.
- Søndagsåpent.
- Ungdomskafe/klubb.



## Eldrerådet

Det er avholdt orientering for rådet med ønske om innspill på særlig funksjoner som det er behov for i bydelene og hva som kan styrke attraktiviteten som sosialmøteplass.

Oppsummert tilbakemeldinger fra rådet:

- Basert på erfaringer fra Røyslimoen bydelssenter, har matvarebutikkene vært et stabilt tilbud. Derimot har det vært forsøkt med mange andre tilbud, kafe, kiosk, pizza osv. Dette har det ikke vært marked for, og man kan kanskje legge til grunn at kundegrunnlaget i bydelene ikke er stort nok for mange tilbud.
- Lillehammer kommune burde ha en innbyggerundersøkelse blant unge og eldre angående behov i hverdagen og forbedring av nærmiljøet.
- Aktiviteter og tilbud i bydelene er i stor grad basert på frivillighet, kommunen har lite midler å bidra med. Det må tilrettelegges for initiativer.
- Mobilitet og tilgjengelighet er viktig for mange og særlig eldre. Både på Biltema og i Rosenlund er det kafeer som har blitt viktige møteplasser med en ny «kafekultur». Grunnen til dette er en bedre tilgjengelighet med bil enn sentrum. Mange eldre er avhengig av enkel tilgang. Lignende tilbud ville helt klart blitt godt mottatt i bydelene av den samme gruppen.
- Lege og tannlege er tjenester hvor mange har behov for en enkel tilgjengelighet til. For mange ville

bydelssentrene vært en enklere plassering enn sentrum, hvor mange må bruke drosje til disse tjenestene.

- Mobilitet og god tilgjengelighet er svært viktig for livskvaliteten til eldre. Det er et mål om at flere skal bo hjemme lenger. Da må daglige gjøremål være lett tilgjengelig.
- Eksempelvis Vingrom, der har man alle viktige samfunnsfunksjoner som skole og grendehus osv. Det som savnes er aldersvennlige boliger med godt tilpasset arkitektur og utemiljø. En kafe med middagsservering, tilknyttet bydelssenteret og boligene.
- Hvorfor skal de sosiale møteplassene bygges opp rundt dagligvarebutikken. Det kan være like naturlig i tilknytting til bo- og servicesenteret.
- Skole og bo og servicesenter fungerer som viktige sosiale sentere. Dette må ikke utfordres.
- Løsningene må være ulike i de ulike bydelene.
- Det er viktig å finne balanse på utviklingen slik at den ikke utfordrer sentrum.
- Det er gode eksempler på kombinasjonen bolig og butikk, som gir gode alders vennlige boliger.

## 6. Konklusjoner analyse/medvirkning

### Trafikk

Alle bydelssentrene ligger i sentralt nært veger som er utformet med som gjennomfartsveger og god trafikkflyt har blitt lagt til grunn for utformingen. Det er gjort hastighetsreducerende tiltak. En gjentakende utfordring er manglende tilrettelegging for krysningspunkter.

Interne kjøreveger innenfor bydelssentrene har i liten grad fortau, og trafikkbildet er uoversiktlig.

Utforming av varelevering medfører at store arealer medgår til interne adkomstveger.

### Gange og sykkel

Langs hovedvegene er det generelt ensidig gange og sykkelfelt. Det er behov for tosidig fortau ved alle bydelssentrene.

Det mangler sammenhengende gangbaner til bydelssenteret og internt innenfor bydelssenterområdene

Parkering og interne kjøreveger har et uoversiktlig kjøremønster og det er behov for adskilte gangarealer.

### Oppholdsarealer

Det er i liten grad tilrettelagt for opphold i forbindelse med inngangspartier eller generelt innenfor områdene. Det er arealer innfor alle bydelssentrene som har potensiale til å bli attraktive oppholdsarealer/torg.

Alle bydelssentrene har attraktive grønt- og friluftsområder i nærhet. Det er et stort potensial med en forbedret tilknytting til og økt bruk av disse arealene.

### Funksjoner/tilbud

Bydelssentrenes hovedfunksjon er dagligvarehandel. Det er ønskelig med flere tilbud innenfor service, for eksempel kafe, frisør og tjenesteyting for eksempel innenfor helse og omsorg, trening.

For bydelene på vestsiden er det et behov for aldersvennlige botilbud med tilknyttede tjenester.

### Bebyggelse

Bebyggelsen er ikke utformet som gatebebyggelse og bidrar i liten grad til opplevelsen av å komme til «sentrum» i bydelen.

Lav utnyttelsesgrad bidrar i liten grad til opplevelse av en urban tetthet.

### Kvaliteter/potensiale

#### Vingrom

Bydelssenteret i Vingrom ligger sentralt og mellom grendehus/idrettsanlegg/skole/barnehage og friluftsområde ved Mjøsa. Det ligger et stort potensial for attraktiviteten til området ved å skape uteoppholdsarealer og gangforbindelser som knytter det til de omkringliggende områdene. Tilbud og funksjoner som kan bidra til at

bydelsssenteret har en større funksjon som sosialt sentrum er kafe/servering ønskelig.

### Vingnes

Bydelsssenteret på Vingnes ligger innenfor ti minutters sykkelavstand til sentrum med god sykkelveg. Det er et potensiale for flere sentrumsnære boliger.

Bydelssetret ligger i tilknytning til den eldre kvartalsbebyggelsen i Vingnesgata. Det ville forbedret attraktiviteten og tilknyttingen til omgivelsene dersom bydelsssenteret var orientert mot og tilpasset den eldre gatebebyggelsen. Nærheten til sentrum og innfartsvegen til Lillehammer gir et potensiale for ulike typer service og tjenester. En oppgradering av utearealer langs Vingnesgata og et serveringstilbud ville bidratt til funksjonen som sosialt møtested.

### Jørstadmoen

Bydelsssenteret ligger svært sentralt i forhold til de andre tilbudene i bydelen og det sosiale møtestedet er Jorekstad med grendehus og idrettsanlegg. Det er behov for aldersvennlige boliger i bydelen. En opparbeiding av gode utearealer og tjenester tilknyttet boligene er vesentlig for tilrettelegging som sosialt sentrum.

### Søre Ål

Bydelsssenteret ligger tett tilknyttet områder for stor boligutbygging. Det er et stort potensiale for flere tilbud

innen handel, service og tjenester. Grøntareal imellom dagligvarebutikkene og boligbebyggelsen mot nord har potensiale for å utvikles som en attraktiv bydelspark/torg. Ved en utvikling i og rundt bydelssetret vil dette arealet ligge sentralt i området, men det kreves at det gjøres tilgjengelig.



## 7. Mulighetsstudie

Det er utarbeidet skisser for de ulike bydelssentrene, og hvordan bebyggelsen kan utformes med de rammene kommuneplanens arealdel og Byplanen legger til grunn. Det er vurdert løsninger for trafikale utfordringer i området og løsninger for en forbedret tilgjengelighet for gående og syklende.

Det er i forsøkt i mulighetsstudiet å finne en overordnet grep/struktur for det enkelte bydelssenteret som tar utgangspunkt i stedege kvaliteter. Målet er en bebyggelsesstruktur som sikrer gode gate og byrom, samt å skissere en utvikling som er gjennomførbar i flere utbyggingsfaser.

Det er lagt til grunn at bebyggelsen med sin utforming skal bidra til en mer urban struktur med gatebebyggelse/bygårdsbebyggelse.

Bydelssenterets rolle er å dekke bydelens behov for daglige gjøremål innenfor handel og tjenester.

. Dette kan være kafé/bakeri, post, apotek, frisør, kultur- og fritidstilbud, lege-/helsetjenester.

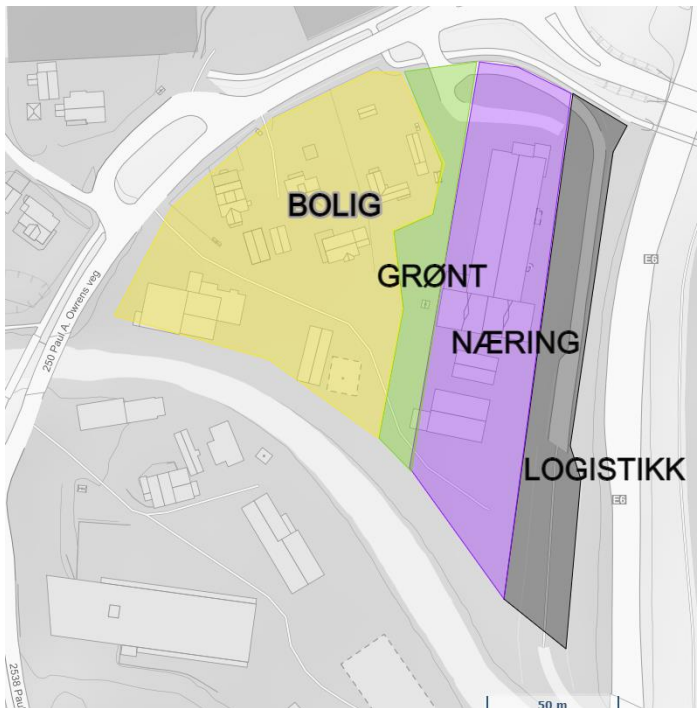
Det er lagt til grunn en flerfunksjonellbebyggelse med handel, tjenester og boliger på 3 til 4 etasjer.



## Vingrom

Konseptet for den overordnede strukturen i mulighetsstudie er å legge opp til en funksjonsdeling av arealet fremfor en kombinert bebyggelse. Hensikten er et mer effektivt trafikkmønster og en bebyggelsesstruktur som bidrar til å fremme kvalitetene i området.

Ved å legge til rette for trafikkavvikling og næring på arealene mot E6 oppnås muligheten for å utvikle et mer skjermet uteoppholdsareal mot de arealene som er mest egnet for bolig.



En utvikling av det sentrale området med tilrettelegging for bevegelse mellom flere sosiale møtepunkter vil knytte bydelscenteret til de omkringliggende miljøer.



Viktige forutsetninger for gjennomføring er:

1. Tursti langs Rinna blir etablert.
2. Paul Owrens veg blir oppgradert med flere krysningspunkter og sammenhengende gang/sykkelfelt.
3. Adkomst og varelevering legges til østsiden av butikk og næringsareal.
4. En utvikling av eksisterende nærings- og boligområder planlegges helhetlig.



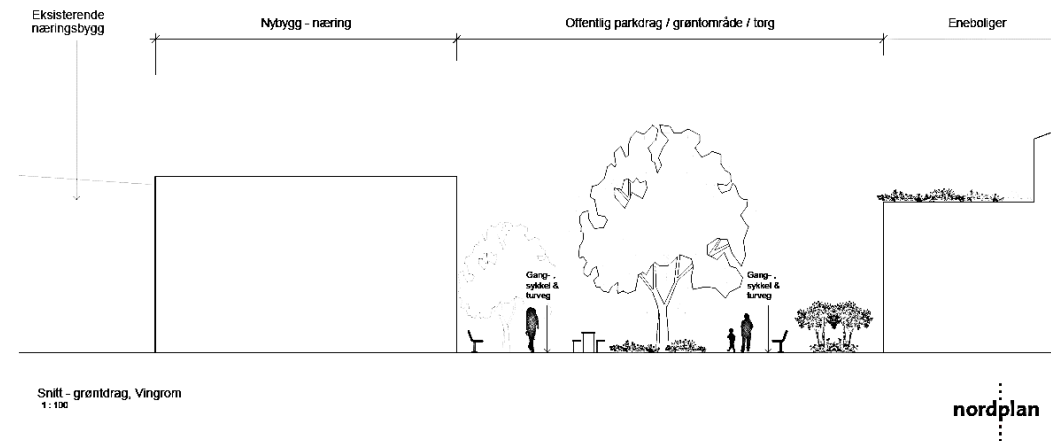
Foreslåtte tiltak:

- **Paul A Owrens veg:**
  - Tilpasse bredden på kjørefeltet, slik at farten må tilpasses.
  - Tydelig kantsteinsone mellom kjørefelt og fortau.
  - Beplantning og belysning mellom kjørefelt og gang-/sykkelveg.
  - Tydelig markering av gang-/sykkelveg med kantstein.
  - Tydelig markering av gangfelt: opphøyd, taktil merking og belysning.
- Sikre at gang-/sykkelvegen/fortauet på nordsiden av fylkesvegen er sammenhengende, med tydelig skille mellom gange- og kjøreareal. Det må etableres gangfelt mellom gang-/sykkelvegen og fortauet i området ved busstoppet sør for skolen.

- Sikre at turvegen koples sammen med fortau og gang-/sykkelveger, og at det etableres en tydelig ganglinje gjennom området foreslått som *shared space* fra fylkesvegen i nord og fram til turvegen langs Rinna.
- Etablere belysning langs alle kjøreveger og gang-/sykkelveger/fortau.
- Etablere gangveg/turveg langs Rinna, med fast dekke og belysning som sikrer universell utforming. Turvegen bør ha en slik standard at den kan brøytes vinterstid.
- Legge til rette for at turvegen er forbundet med friluftsområdet, ved å sikre at dagens kryssing under E6 sør i bydelssenteret ivaretas.
- Etablere vegetasjonsskjerm/grønn buffer mellom næringsområdet og turvegen langs Rinna, for å sikre at naturpreget ivaretas. Stedegen vegetasjon skal vektlegges
- Ideelt sett bør elvekanten revegeteres. Det bør også etableres vegetasjonsskjerm langs nordsiden av næringsområdet, slik at ganglinja fram til Rinna skjerms.
- Transformere eksisterende eneboligområde og nordvestlig del av næringsområdet til område med konsentrert bebyggelse; rekkehus og småblokker.
- Samle tilkomst til boligområdet via dagens tilkomst i vest.
- Tilkomst til næringsområdet justeres slik at det kun blir adgang fra øst.
- Redusere kjøreareal rundt butikken. Etablere torgområde med sitteplasser og aktiviteter. Gjøre området mer grønt og skape et oppholdsrom som er

attraktivt for flere brukergrupper – både unge og gamle, tilreisende og fastboende. Området, *shared space*, strekker seg fra nord for butikken og sørover til Rinna.

- Åpne for utbygging/ombygging av butikken, slik at det legges til rette for flere funksjoner som styrker lokalsamfunnet. Dette kan f.eks. være en kafé, blomsterbutikk, apotek mv.
- Fasaden på butikken flyttes slik at den vender seg ut mot torget/*shared space*, og oppgraderes til en aktiv fasade med vinduer og inngang mot torget. Det bør sikres en inngang på nordsiden av bygget som ligger i kort avstand fra parkeringsplasser.
- Varelevering flyttes fra vestsiden av bygget til østsiden.
- Etablere parkeringsplasser nord for butikken.









Ved en videre utvikling av bydelscenteret bør det settes søkelys på å skape en attraktiv adkomst for gående og syklende, som er adskilt fra trafikkområdet. Bygningsmassen kan utvides mot det som i dag framstår som «bakgården» med en utadrettet fasade og nye tilbud.

En tilrettelegging for opphold og god forbindelse mot Rinna kan bidra til at dette blir et møtested i Vingrom.

Både området med eneboliger og næringsområdet mot Rinna er egnet for en boligbebyggelse. En endring og fortetting med flere livsløpsstandarder leiligheter vil være mest realistisk ved en ny bruk av næringsarealet.

En fortetting innenfor eneboligområdet kan være mulig med rekkehus/flermannsboliger på den enkelte eiendom, men må gjennomføres med god tilpassing.

Kommuneplanen tillater en høy tetthet og blokkbebyggelse i området. dette vil kreve store endringer og en felles plan for alle eiendommen. Det er lite sannsynlig med dagens eiendomsstruktur. Eksempelet synliggjør hva en utbygging innenfor rammen i planen kan se ut.



## Vingnes

Konseptet for den overordnede strukturen i mulighetsstudie er å skape et gatemiljø med oppholdsarealer i Vingnesgata og legge til rette for en utadrettet fasade mot denne gaten. Hensikten er å skape en forbedret sammenheng med øvrig kvartalsbebyggelse og møteplasser som henvender seg mot den eldre bebyggelsen. Eksisterende bebyggelsesstruktur beholdes, med muligheter for tilbygg og nybygg. Mot E6 er det viktig med ytterligere skjerming med grønt for å skape et forbedret bomiljø.



Viktige forutsetninger for gjennomføring er:

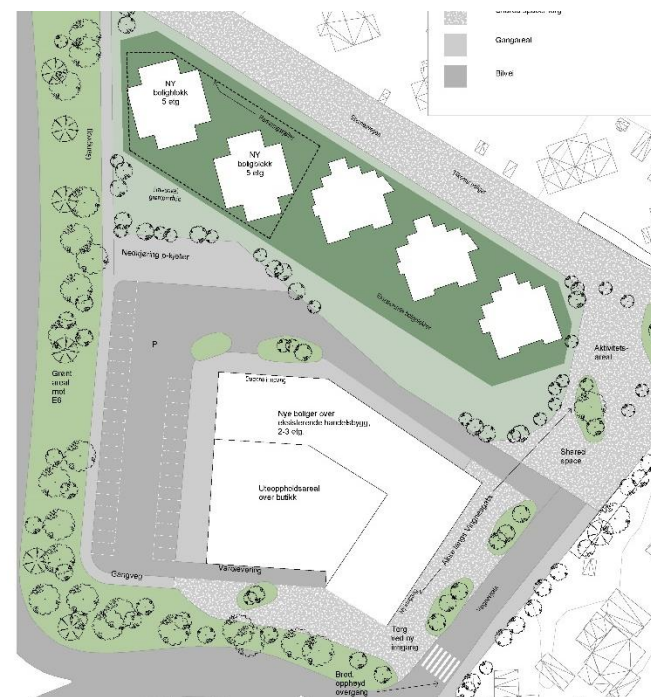
1. En samordning og effektivisering av parkeringsarealer.
2. Tilrettelegging for flere boliger med parkeringskjeller.
3. Oppgradering av Vingnesgata.



### Foreslåtte tiltak

- **Miljøgate:**
  - Tilpasse bredden på kjørefeltet, slik at farten må tilpasses.
  - Tydelig kantsteinsone mellom kjørefelt og fortau.
  - Beplantning og belysning mellom kjørefelt og gang-/sykkelveg.
  - Tydelig markering av gang-/sykkelveg med kantstein.
  - Tydelig markering av gangfelt: opphøyd, taktil merking og belysning.
- Legge til rette for et shared space-areal, opp mot Vingnesbrua og et aktivitetsområde på det utflytende vegarealet mot Stavnesvegen (del av shared space).
- Etablere vegetasjonsskjerm mot dagens E6-trasé.
- Avgrense kjøreareal mot boliger nord for butikken (mot Stavnesvegen) for å unngå gjennomkjøring.

- Legge til rette for nye boligblokker (2-3) i forlengelse av etablerte boligblokker, nordover mot arealet der bensinstasjonen ligger.
- Stramme opp kjørearealet utenfor butikken.
- Gi arealet mellom butikken og dagens bensinstasjon et grønnere preg, med beplantning, oppholdsareal/sitteplasser.
- Ny inngang til butikken fra sør; mot shared space.





**Situasjonsplan**  
1 : 1000

- Offentlig grønntomtåde
- Privat grønntomtåde
- Hålvprivat grønntomtåde
- Shared space/ torg
- Gangareal
- Bilvei

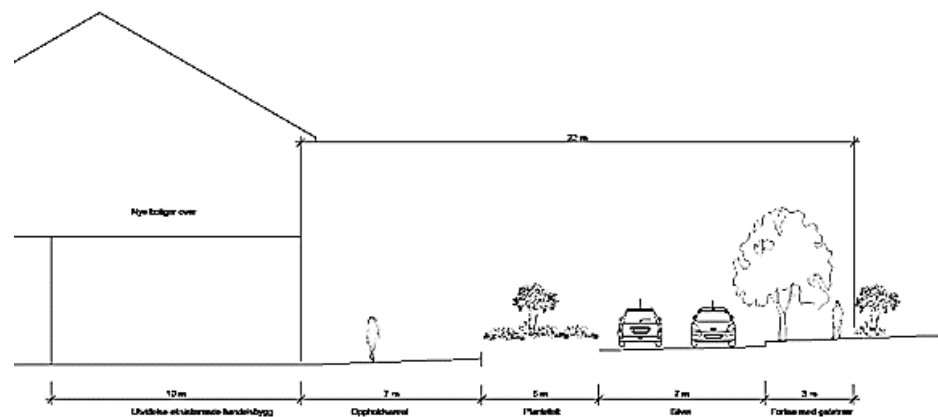


Ved en videre utvikling av bydelssenteret bør det settes søkelys på å skape et attraktivt område langs Vingnesgata som er tydelig adskilt fra kjøreveg. Bygningsmassen bør utvides mot Vingnesgata med en utadrettet fasade og nye tilbud. En tilrettelegging for opphold og et bydelssenter som henvender seg mot

bydelen/adkomsten kan bidra til at dette blir et møtested på Vingnes.



Sammenhengende oppholdssone og gangveg langs Vingnesgata



Gatetverrsnitt - Vingnesgata  
1 : 100

nordp

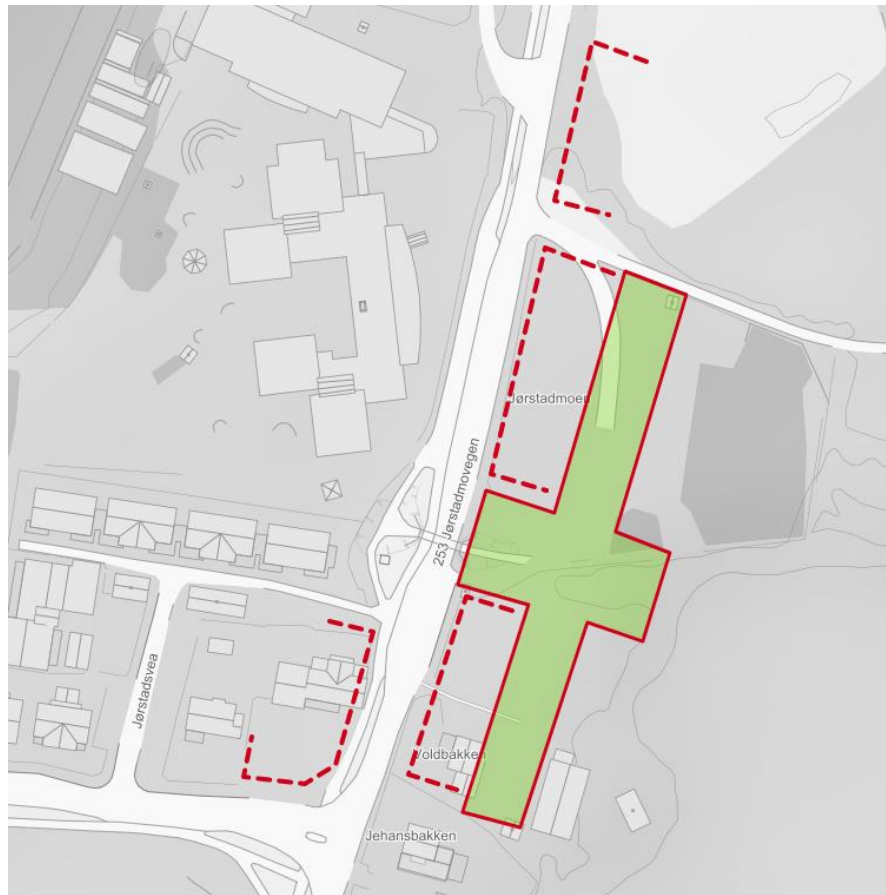


Nytt kvartalshjørne mot Vingnesgata med nye utadrettede tilbud på bakkeplan mot «bydelstorget»



## Jørstadmoen

Konseptet for den overordnede strukturen i mulighetsstudie er å skape en sammenhengende gatebebyggelse mot Jørstadmovegen med ulike tilbud i første etasje og et indre gårdsrom som knytter husklyngene sammen. Hensikten er å skape et attraktivt gatemiljø og en bebyggelse rundt et attraktivt felles uteoppholdsareal.



Viktige forutsetninger for gjennomføring er:

1. En felles plan for grøntarealet
2. Finne erstatningsarealer for skolens parkeringsarealer.





**Situasjonsplan**  
1 : 1000

-  Offentlig grøntområde
-  Offentlig park / shared space
-  Privat grøntområde
-  Håvprivat grøntområde
-  Tunveg
-  Gangareal
-  Bilvei

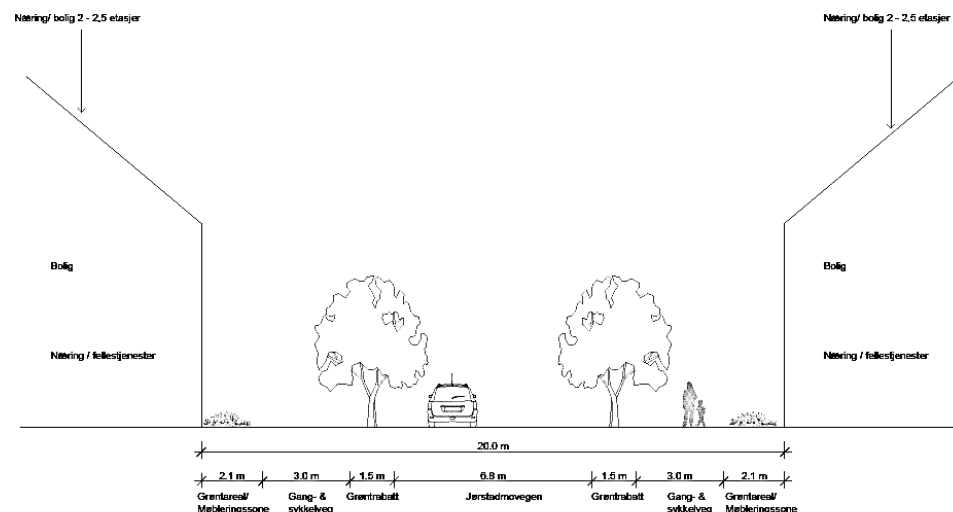
Tun vil liggj enderende veg



- Siktlinjer og overganger som forbinder områdene øst og vest for gateløpet.
- Ny matbutikk med lokk som dimensjoneres for fremtidige boliger over.

#### Foreslåtte tiltak:

- Tilpasse bredden på kjørefeltet, slik at farten må tilpasses.
- Tydelig kantsteinsone mellom kjørefelt og fortau.
- Beplantning og belysning mellom kjørefelt og gang-/sykkelveg.
- Tydelig markering av gang-/sykkelveg med kantstein.
- Tydelig markering av gangfelt: opphøyd, taktil merking og belysning.
- Fortette langs gateløpet – med kombinert næring/bolig i småskala kvartalsstruktur. Halvoffentlige tilbud ut mot Jørstadvogevgen og halvprivate fellesarealer inn mot tun/bygården.
- Bygninger, beplantning, kantstein og belysning fungerer som vegger og danner ulike rom med ulike funksjoner i bydelssenteret.
- Halvprivate tun til fellesbruk.
- Flytte parkering under bakken.



Gatetverrsnitt - Jørstadvogevgen  
1:100



Perspektiv sett fra krysset Baklivegen-Jørstadmivegen. Med en utvikling som gir en bebyggelse som vil Jørstadmivegen fremstå som tettstedsgate.



Møteplass/park ved undergangen.



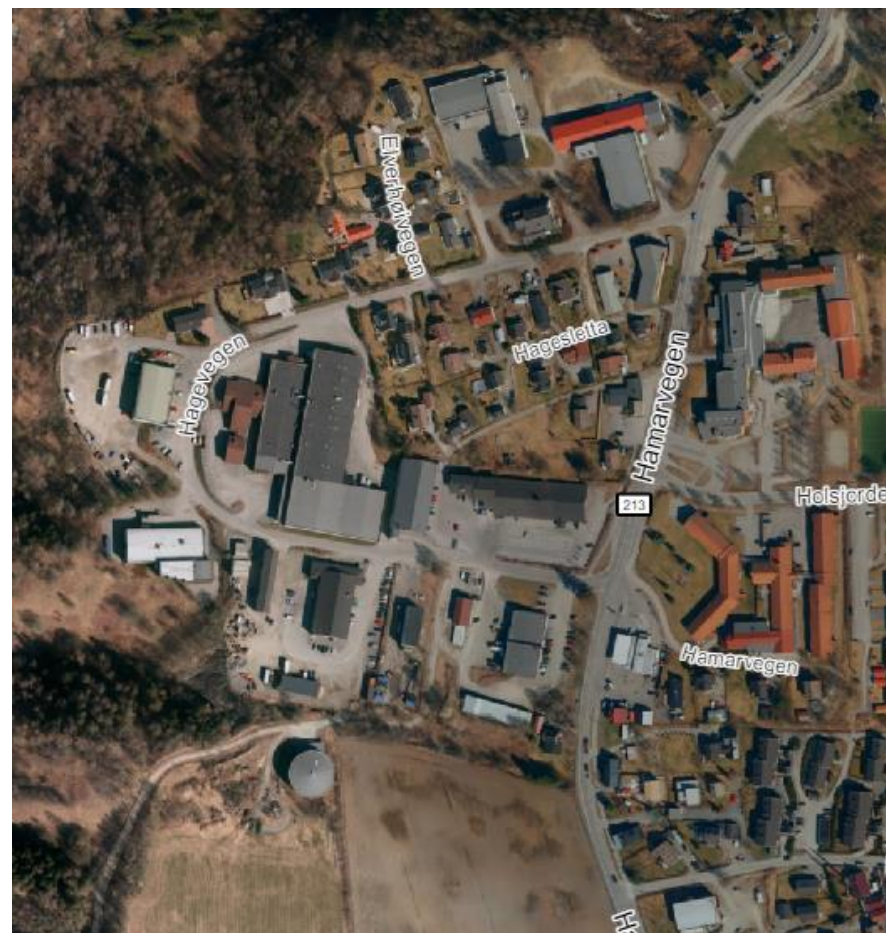
Det tilrettelegges for boligbebyggelse med flere tun knyttet sammen av et felles indre gårdsrom.



## Søre Ål

For området er det utfordrende å finne et enhetlig grep som legger til rette for de kvalitetene Byplanen legger føringer for. Konseptet for den overordnede strukturen i mulighetsstudiet er å utvikle Hagevegen og Hamarvegen som «sentrumsgater» og legge til rette for en bydelspark.

Bydelssenteret i Søre Ål er den mest komplekse av bydelssentrene, da det er store utfordringer i forhold til trafikkavvikling og mange eiendommer som blir involvert for å skape en helhetlig utvikling. Området langs Hagevegen skal transformeres fra industri til bolig. Trafikksikkerhet og tilgjengelige grønt og oppholds/aktivitetsarealer er vesentlig for å skape et attraktivt bomiljø.



Forutsetning for gjennomføring:

1. Tosidig fortau langs Hagevegen.
2. Endring av parkeringsløsning for dagligvarebutikkene.
3. Trafikksikker atkomst til grøntarealet.

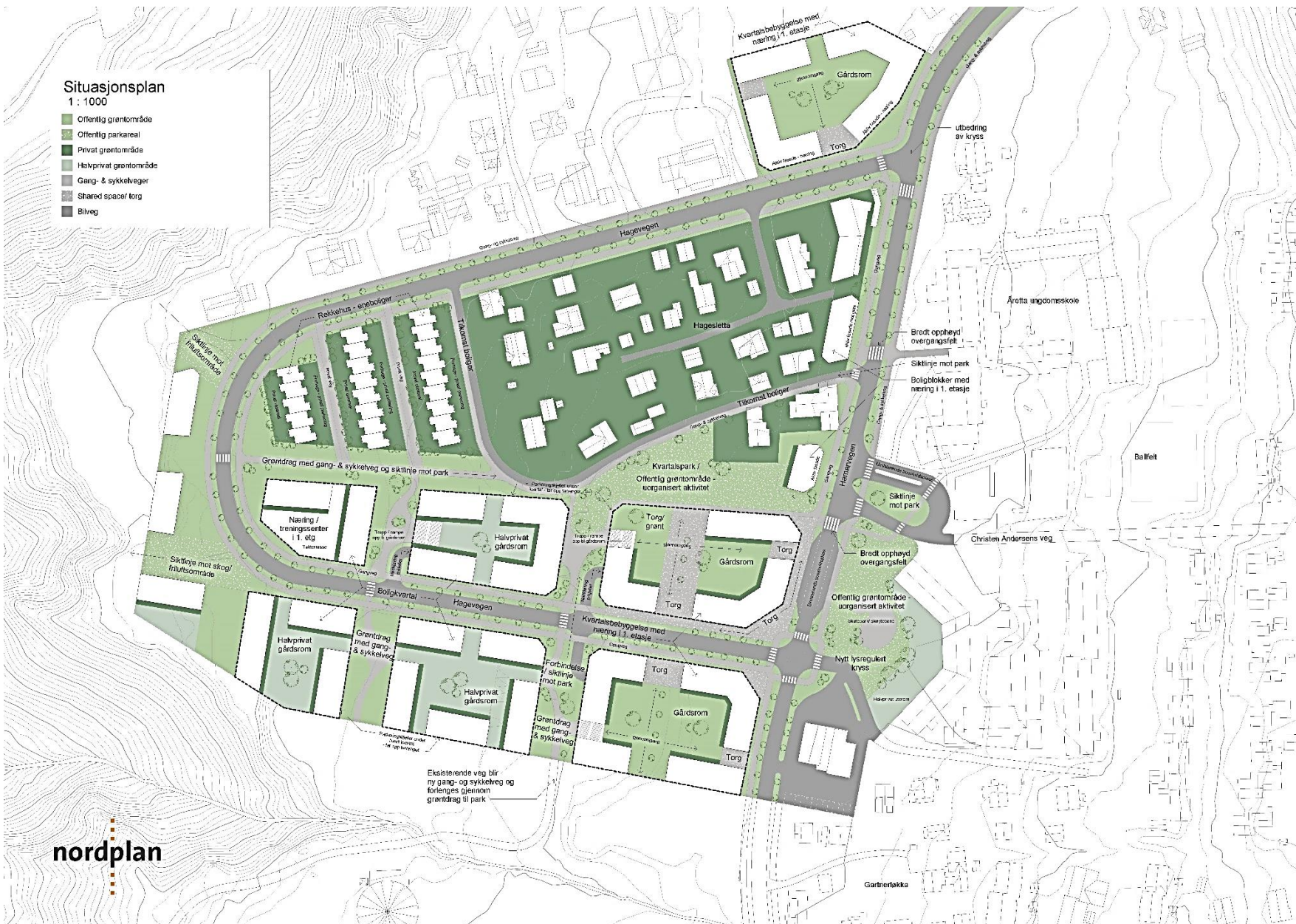


- Transformere deler av dagens næringsarealer til boliger.
- Etablere tosidig fortau langs Hagevegen; bygate.
- Transformere deler av bebyggelsen langs Hamarvegen – konsentrert bebyggelse med fasader mot veien.
- Etablere torg/oppholdsareal på området foran omsorgssenteret. Rom for opphold og aktivitet, arrangement og organisert aktivitet.
- Etablere lekeplass/park på arealet nord for butikken, med rom for opphold og aktivitet. Rom for arrangement og organisert aktivitet?
- Sikre trafikksikre ganglinjer for myke trafikanter mellom grøntområdene, skoleområdet, butikken og omkringliggende boligområder.
- Redusere overflateparkering.
- Transformere eller oppgraderebebyggelsen knyttet til Rema og Kiwi.
- Boligutbygging følger kvartalsstruktur med maks-grense på fasadelengde.

#### Foreslåtte tiltak:

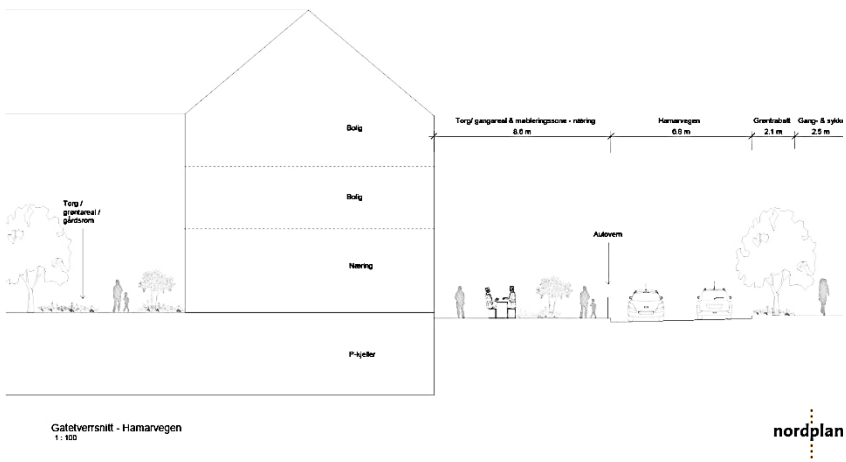
- Hamarvegen/Hagevegen:
  - Tilpasse bredden på kjørefeltet, slik at farten må tilpasses.
  - Tydelig kantsteinssone mellom kjørefelt og fortau.
  - Beplantning og belysning mellom kjørefelt og gang-/sykkelveg.
  - Tydelig markering av gang-/sykkelveg med kantstein.
  - Tydelig markering av gangfelt: opphøyd, taktil merking og belysning.
- Det er skissert to alternative løsninger for en bedre trafikkavvikling på Hamarvegen ved bydelssenteret; rundkjøringer og lyskryss. For løsningen med rundkjøringer foreslås det å se på muligheten for å erstatte dagens bussholdeplass ved Åretta med busslommer langs Hamarvegen. Dette for å skape en mer trafikksikker og mindre arealkrevende løsning for kollektivtrafikk. For dette alternativet foreslås det å etablere kantstopp for rutebuss langs Hagevegen, slik at det ikke oppstår kapasitetsutfordringer for busslommene langs Hamarvegen.



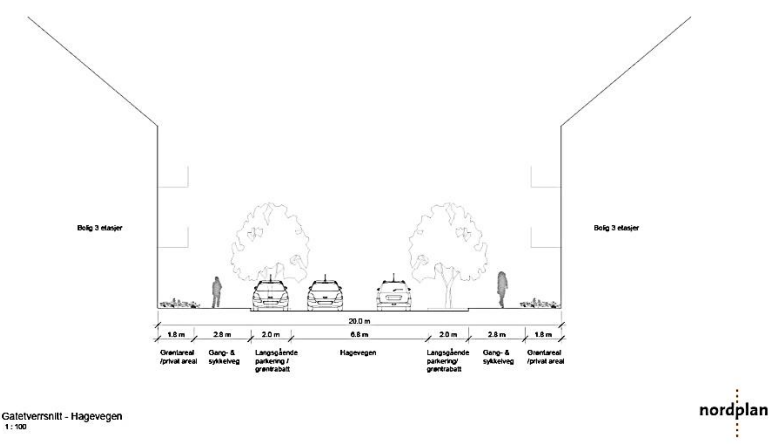








Kryssløsning med lysregulering



Kryssløsning med rundkjøring

Gatetverrsnitt av Hamarvegen og Hagevegen med byggelinje som ivaretar et godt gatemiljø.



Prinsipper lagt til grunn bebyggelsesstrukturen:

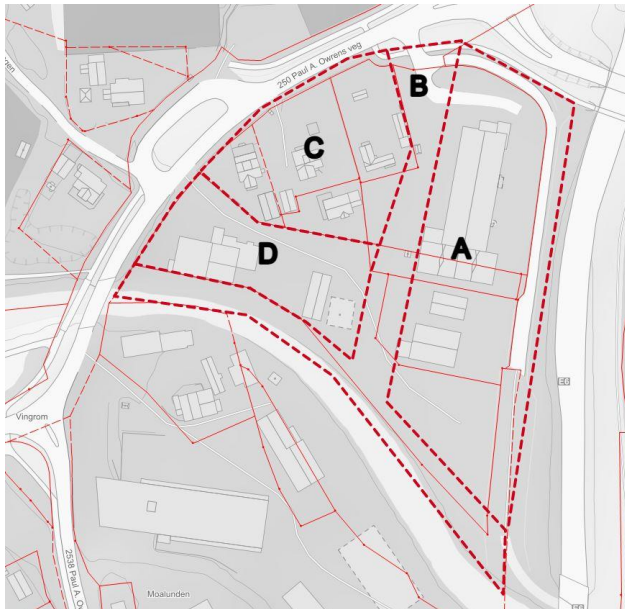
- Gang- og sykkelforbindelse mot Hagejordet videreføres gjennom bydelscenteret til det sentrale grøntområdet.
- Parkering legges under tak, overflateparkering i gårdsrom eller gateparkering.
- Bebyggelse med ulike virksomheter konsentres mot Hamarvegen.
- Forbedre krysningspunkter for gående av Hamarvegen.
- Tilrettelegging for en bydelspark i det sentrale grøntområde
- Bebyggelsen bidrar til å skape interne gang- og grønt passasjer.
- Tosidig fortau langs Hamarvegen og Hagevegen

## 8. Overordnede prinsipper for utvikling

Mulighetsstudiet har avklart noen forutsetninger og avhengighetsforhold som må oppfylles for en ønsket utvikling med de kvalitetene kommuneplanen legger til grunn.

### Vingrom

Område avsatt til bydelscenter med tilknyttede arealer kan deles inn i fire delområder med ulike forutsetninger og prinsipper for videre utvikling. De enkelte delområdene kan utvikles uavhengig av hverandre, men prinsippene vil ivareta en helhetlig utvikling på lang sikt.



Fokusområder for en utbygging med kvalitet er forbedret tilgjengelighet og sammenheng til Rinna og utvikling av elvebredden som friluftsområde, samordne kjøreareal for adkomst og oppholdsarealer i tilknytning til virksomheter.

Prinsipper for utvikling innfor området:

### Trafikkavvikling

- Adkomst for varelevering og parkering må samordnes innenfor delområde **A**
- Arealer for kundeparkering må plasseres mot E6 på arealene innenfor delområde **A**
- Adkomst til delområde **C** bør på lang sikt samordnes med delområde **D**

### Gange og sykkel

- Utbygging av boliger innfor delområde **C** og **D** må ikke finne sted før det er tosidig fortau langs Paul Owrens veg.
- Innenfor delområde **B** må det tilrettelegges for sammenhengende trafiksikker gangbane.

### Grønt og uteoppholdsarealer

- Innenfor delområde **B** skal det tilrettelegges for oppholdsarealer og beplantning.
- I forbindelse med inngangspartier for virksomheter skal det opparbeides et bilfritt areal.

## Funksjoner

- Innenfor delområde **A** skal det tilrettelegges for en kombinasjon av ulike næringsvirksomheter. Virksomheter innenfor service og tjenester vil bidra positivt til utviklingen av bydelscenteret.
- Delområde **C** skal ha boligbebyggelse, mindre virksomheter kan vurderes så lenge den ikke medfører økt trafikk.
- Delområde **D** kan utvikles med næringsbebyggelse eller boligbebyggelse. En kombinert bebyggelse er ikke anbefalt.

## Utforming

- Innenfor delområde **A** og **D** tillates en bebyggelse inntil 4. etasjer. Bebyggelse skal ha minimum 2 etasjer. 1. etasje skal utformes som en åpen fasade med vinduspartier.
- Innenfor delområde **C** tillates inntil 3. etasjer og bebyggelsen skal ha saltak.
- Ved utbygging som medfører mer enn 3 boenheter skal det tilrettelegges for parkeringskjeller.

## Vingnes

Område avsatt til bydelscenter med tilknyttede arealer kan deles inn i tre delområder med ulike forutsetninger og prinsipper for videre utvikling. De enkelte delområdene kan delvis utvikles uavhengig av hverandre, men en helhetlig utvikling er avhengig av at prinsippene for tilgjengelighet for gående blir gjennomført først.



Fokusområder for en utvikling med kvalitet er en forbedring av tilgjengeligheten for gående, en bedre sammenheng og forbedring av gatemiljøet i Vingnesgata og bydelscenteret og tilrettelegging for attraktive oppholdsarealer.

## Trafikk

- Vegbaner og kryssløsninger må strammes opp og kjøremønster må bli tydeligere, innenfor delområde **A**.
- Adkomster til enkelteiendommer bør begrenses, innenfor delområde **A**.
- Areal til varelevering må begrenses.

## Gange og sykkel

- Det må tilrettelegges for tosidig fortau langs Vingnesgata, innenfor Delområde **A**.
- Det må tilrettelegges for tosidig fortau langs adkomstveg, innenfor delområde **A**.
- Det må tilrettelegges for adskilte gangbaner til innganger
- Det må tilrettelegges for gangforbindelse til Stavnesvegen

## Grønt- og oppholdsarealer

- Det må tilrettelegges for oppholdsarealer i tilknytning til Vingnesgata, innenfor delområde **A**.
- Det bør tilrettelegges for et felles bydelstorg og grøntarealer sentralt i bydelscenteret med god solgang og skjermet for bilstøy.
- Vingnesgata skal utformes som miljøgate, med fokus på opphold/shared space langs aksene mot Vingnesbrua, innenfor delområde **A**.

## Funksjoner

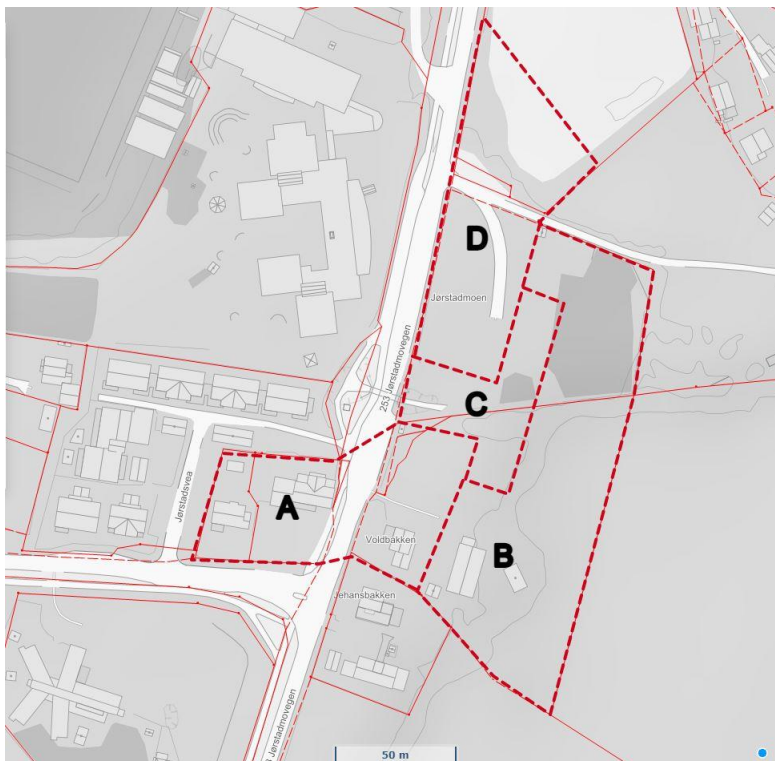
- Innfor delområde **C** bør hovedandelen av bebyggelsen være bolig og planlegges med felles uteoppholdsareal og parkering. Det kan tilrettelegges for næring i sokkeletasje.
- Innenfor delområde **A** bør det tilrettelegges for utadrettet næring i 1. etasje, øvrige etasjer kan ha andre funksjoner.
- Delområde **B** ingen begrensninger på funksjoner.

## Utforming

- Innenfor delområde **C** begrenses bebyggelsen til 4 etasjer + loft. Bebyggelsen skal ha saltak og følge dagens orientering.
- Innfor delområde **A** skal bebyggelsen følge byggelinje mot gate og utformes med referanser til den eldre bygårdsbebyggelsen i Vingnesgata. Bebyggelsen bør begrenses til 3 etasjer + loft.
- Innenfor delområde **B** Kan det tillates en høyere bebyggelse mot E6 og ny bebyggelse bør plasseres mot E6. Hensynet til fjernvirkning og solforhold på utearealer begrenser etasjeantallet.

## Jørstadmoen

Område avsatt til bydelssenter med tilknyttede arealer kan deles inn i fire delområder med ulike forutsetninger og prinsipper for videre utvikling. De enkelte delområdene kan utvikles uavhengig av hverandre, men prinsippene vil ivareta en helhetlig utvikling på langsikt.



Fokusområder for en utvikling med kvalitet er utbygging med hovedsakelig leiligheter med gode fellesarealer samt forbedring av gatemiljøet i Jørstadmoevegen. Den nordre

delen av delområde D er avsatt til parkeringsformål i kommuneplanens arealdel, bydelssentret utvides til å omfatte dette området.

### Trafikk

- Adkomst må samordnes
- Parkering for boliger må plasseres under bakken

### Gange og sykkel

- Det skal tilrettelegges for fortau på begge sider av Jørstadmoevegen
- Interne kjøreveger skal utformes som miljøgate/shared space.

### Grønt og oppholdsarealer

- Innenfor delområde C skal det tilrettelegges for offentlig grøntareal.
- Bebyggelsen skal utformes med sammenhengende gangpassasjer og bilfrie tun.

### Funksjoner

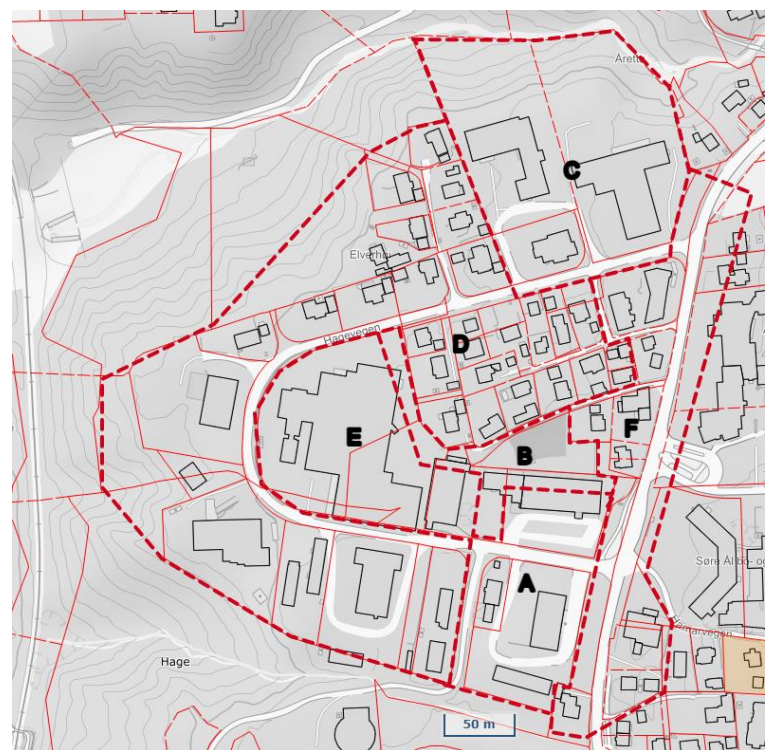
- Innenfor delområde A kan det være en kombinert bebyggelse
- innenfor delområde B skal det være boligbebyggelse, boliger skal være universelt utformet.
- Innenfor delområde D kan det være kombinert bebyggelse og det skal være virksomhet i første etasje mot Jørstadmoevegen.
- Delområde C skal tilrettelegges for felles grøntområde

## Utforming

- For delområde **B** og **D** tillates bebyggelse inntil 4 etasjer
- For delområde **A** tillates bebyggelse inntil 3 etasjer + loft
- For delområde **D** skal bebyggelsen følge byggelinje mot Jørstadmogevgen.
- Innenfor område **A**, **(C)** og **D** langs Jørstadmogevgen foreslås (småskala) kvartalsstruktur med kombinertbebyggelse i tre til fire etasjer, med service/fellestjenester i 1. etasje, leiligheter over og parkeringskjeller under. Strukturen bør følge gateløpet.
- Nord på område **D** oppføres et større bygg med atkomst fra eksisterende parkeringsareal i nord. Antall etasjer kan vurderes. Ved bygg i en etasje må utforming og funksjoner på takflaten vurderes som en del av felles uteoppholdsareal.
- Innenfor område **B** legges det opp til konsentrert småhusbebyggelse - rekkehus i to til tre etasjer. Boligene har atkomst fra privat veg/ gatetun og har privat uteareal på bakkeplan og/ eller takterrasse. Det legges opp til å at den samlede bebyggelsesstrukturen danner indre tun som fungerer som halvprivate uteoppholdsarealer. Bebyggelsen skal være oppdelt med flere volumer og rundt felles uteoppholdsareal.

## Søre Ål

Område avsatt til bydelssenter med tilknyttede arealer kan deles inn i seks delområder med ulike forutsetninger og prinsipper for videre utvikling. De enkelte delområdene kan ikke utvikles uten at en helhet er sikret, og prinsippene vil ivareta en helhetlig utvikling på lang sikt. Bydelssenteret utvides nordover langs Hamarvegen til å omfatte delområde F og C. Disse områdene er ikke avsatt til sentrumsformål i Byplanen, og utvikling med handel vil kreve en reguleringsprosess med utredninger eller en revisjon av Byplanen.



Fokus for utvikling med kvalitet er å skape sammenhengende gangveger og gi god tilgjengelighet for gående. Området mangler arealer for opphold, en oppgradering av grøntareal og flere møteplasser er vesentlig for attraktivitet.

#### Trafikk

- Hamarvegen må oppgraderes med kryssløsninger, framkommelighet og fartsreducerende tiltak.
- Hagevegen må oppgraderes med en kjørebredde som gir tilgjengelighet for buss.
- Adkomst til eksisterende boliger innenfor delområde **D** og **F** som i dag ikke har godkjent adkomst må løses enten med utbedring av kryss mot Hamarvegen eller via delområde **B**.
- Varelevering innenfor delområde **A** og **E** må samordnes
- Parkering skal være under tak ved utvikling som medfører mer enn tre boenheter
- 20 % av kundeparkeringen kan være overflateparkering for forretning, resterende skal være i parkeringskjeller

#### Gange og sykkel

- Sykkelveg mot Hagejordet innfor delområde **A** må sammenkobles med sykkelveg langs Hamarvegen.
- Hagevegen må ha tosidig fortau
- Det må etableres gangveg til delområde **B**, utbygging av boliger kan ikke finne sted uten trafikksikkeradkomst til grøntområdet

- Det må etableres fortau langs vestsiden av Hamarvegen innenfor delområde **F**
- Det må etableres flere krysningspunkt over Hamarvegen for fotgjengere
- Planfri kryssing av Hamarvegen eller lysregulert fotgjengeroverganger må utredes

#### Grønt og oppholdsarealer

- Innenfor delområde **B** skal det opparbeides en bydelspark og tilgjengelighet til området skal sikres.
- Innenfor delområde **A** skal det opparbeides plasser for opphold ved inngangspartier og trafikksikker tilgjengelighet til delområde **B** skal sikres

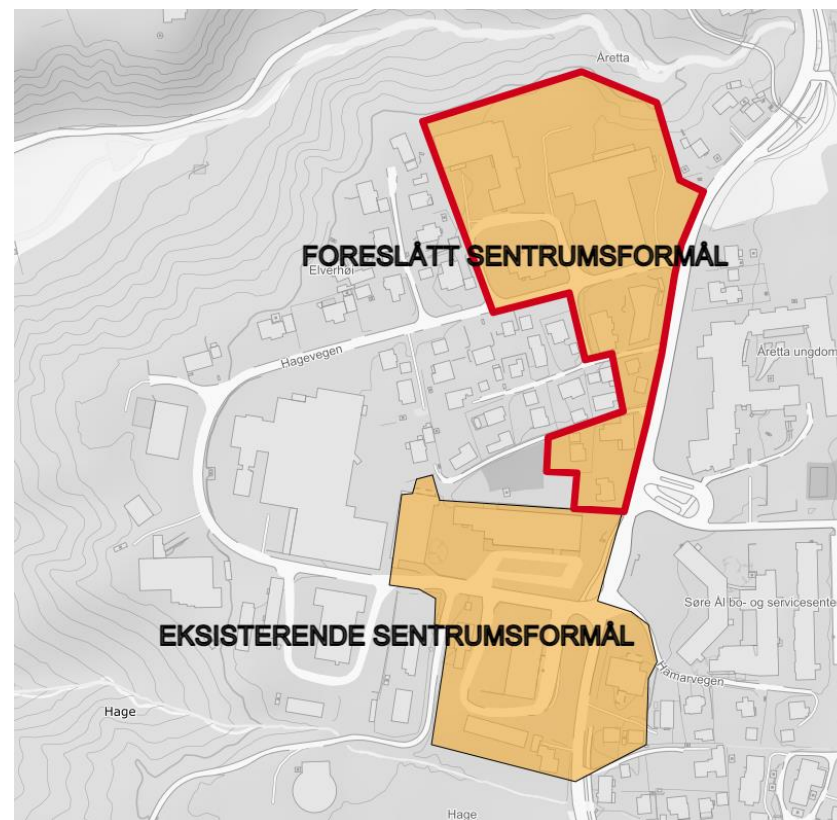
#### Funksjoner

- Delområde **A** og **E** skal utvikles for kombinerte formål med tjenester, service og forretning der området er avsatt til sentrumsformål. Boliger tillates, men ikke mot gate og torg.
- Delområde **C** og **F** kan det utvikles for kombinerte formål med bolig, tjenester og service. Forretning kan vurderes på bakgrunn av analyse som dokumenter at etableringen supplerer bydelscenter/sentrum.
- Delområde **D** skal utvikles til boligbebyggelse, funksjoner som bidrar til et godt gatemiljø langs Hagevegen innenfor service og tjenesteyting tillates.



## Utforming

- Innenfor område **A** og **C** legges det opp til kvartalsstruktur i tre til fire etasjer som følger gateløpet, bestående av næringsarealer i 1. etasje, boliger/ leiligheter i etasjene oppover, indre felles gårdsrom og underliggende parkeringskjeller.
- Innenfor område **F** legges det opp til bebyggelse i tre til som følger gateløpet, bestående av næringsarealer i 1. etasje, boliger/ leiligheter i etasjene oppover.
- Innenfor område **D** og **E** er det lagt opp til boligbebyggelse, med kvartalsstruktur i gjennomsnittlig tre til fire etasjer med leiligheter langs Hagevegen i område **D**. Bebyggelsen må tilpasses mot eksisterende boliger.



## 9. Bestemmelser og retningslinjer i kommuneplanen (Byplanen)

Bestemmelsene avklarer på et overordnet nivå hvilke funksjoner som kan tillates og hvilke kvalitetskrav som skal stilles ved en ny utbygging innenfor områdene avsatt til bydelssenter. Mulighetsstudien har til formål å skissere utforming og prinsipper for fremtidig utvikling i bydelssentrene.

Bestemmelser og retningslinjer i kommuneplanen 2.3 Sentrumsformål (pbl. § 11-10):

2.3.1 Innenfor formålet tillates bolig, forretning, tjenesteyting og by tilpasset næring, grønnstruktur, samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.

**Intensjon:**

Hensikten er å tilrettelegge for flere tjenester og et mer differensiert boligtilbud med universelt utformede leiligheter i bydelene.

Med by tilpasset næring menes virksomhet som i skala kan innpasses i en bystruktur, og som kan forenes med bydelssenterets kombinerte funksjoner.

2.3.2 Ved forretning tillates detaljvarehandel i form av dagligvarer, og i slik størrelsesorden:

- a. Røyslimoen: totalt 3000 m<sup>2</sup>
- b. Jørstadmoen (S1): totalt 1500 m<sup>2</sup>
- c. Vingrom (S2): totalt 1500 m<sup>2</sup>

Byplanens bestemmelse Rosenlund 2.2.2.2:

Ved forretning tillates totalt 12 000 m<sup>2</sup> BRA til detaljvarehandel, ref. definisjon i 2.4.2.

Byplanens bestemmelse 2.2.3.2:

a. S3 –Søre Ål: totalt 3 000 m<sup>2</sup> BRA.

b. S4 – Vingnes: totalt 2 500 m<sup>2</sup> BRA.

**Intensjon:**

Arealet til handel er begrenset da det ikke er ønskelig med en utvikling som er i konkurranse med sentrum.

2.3.3 Utformings- og funksjonskrav:

a. Det skal tilstrebes urban struktur i alle bydelssentre gjennom hensiktsmessig plassering av bygg, torg, parkering og kjøreareal.

**Intensjon:**

Bydelssentrene skal fortettes med høy arealutnyttelse med «bygårdsbebyggelse». Trafikksikkerhet og arealer for opphold/møteplasser skal ivaretas.

b. Ved ny bebyggelse skal størrelse, form og plassering bidra til å skape kvalitet i form av gode uterom, torg og møteplasser som gir intimitet og trygghet.

**Intensjon:**

Fremtidig utbygging skal bidra til at bydelssentret blir en attraktiv møteplass. Vesentlig for å skape attraktive områder for opphold er muligheter for å sitte, gode solforhold, belysning, skjermet for støy og beplantning.

c. Passasjer og gjennomgående snarveger skal sikres.

**Intensjon:**

Tilgjengelighet for gående skal vektlegges, og utbyggingen av området må ikke utformes som en barriere mot omkringsliggende bebyggelse.

d. Samlokalisering av funksjoner og flerbruk av bygninger skal vektlegges.

Intensjon:

Det skal vektlegges bebyggelse over flere etasjer med ulike funksjoner, framfor en funksjonsdeling av bebyggelsen.

e. Bygg med publikumsrettet virksomhet skal ha utadrettet fasade mot plasser og arealer hvor det er tilrettelagt for opphold.

Intensjon:

1. etasje skal bidra til aktivisering av utearealer og med skape mer attraktive uterom.

f. Alle bygg skal ha en plass foran inngangspartiet som innbyr til opphold.

Intensjon:

Bebyggelsen skal bidra til møteplasser og opphold i tilknytting til publikumsrettet virksomhet.

g. Kjøreareal og gang- og sykkelareal skal separeres, slik at alle gang- og sykkelarealer er sikret. Det skal være trafiksikkert gangareal mellom inngangspartier og fra innganger til parkering.

Intensjon:

Tilgjengelighet for gående og syklende skal vektlegges.

h. Parkering skal samordnes og primært anlegges under bakken.

Intensjon:

Det skal være en høy arealutnyttelse og tetthet områdene.

i. Logistikk for varetransport skal samordnes.

Intensjon:

Varelevering er arealkrevende og en trafiksikkerhets utfordring, felles løsninger for dette vil bidra til en bedre arealutnyttelse og mindre konflikt med gående.

2.3.4 Ved søknad om ny bebyggelse eller større utvidelser av eksisterende bygg skal det følge en illustrasjonsplan som viser hvordan prinsippene i bestemmelse 2.3.3 er ivarettatt.

Intensjon:

Ivareta en helhetlig utbygging.

2.3.5 For eksisterende bolig i område avsatt til fremtidig sentrumsformål er det unntak fra plankravet i bestemmelse 1.2.1. Inntil ny reguleringsplan foreligger tillates tiltak i tråd gjeldende reguleringsplan.

Intensjon:

Ivareta utviklingsmuligheter for eksisterende eneboliger.

### Retningslinjer

- Flerkjernestrukturen definerer kommunens sentrum og bydelssentre. Bydelene bør styrkes som drivkraft og sosiale møtepunkter for befolkningen i det aktuelle området.
- Bydelssenterets rolle er å dekke bydelens behov for daglig handel og tjenester.

- Dagligvarer, service og tjenesteyting som fremmer sykkel og gange i hverdagen bør lokaliseres her. Dette kan være kafé/bakeri, post, apotek, frisør, kultur- og fritidstilbud, lege-/helsetjenester.
- Barnehage, skole, bo- og servicesenter bør lokaliseres i eller i tilknytning til bydelssentrene.
- Hvert bydelssenter bør ha et torg – et felles areal tilrettelagt som møte- og oppholdsplass.
- Torget bør ha gode solforhold, trafiksikker adkomst og være adskilt fra kjøre- og parkeringsareal.
- Område S1 Jørstadmoen er avgrenset mot øst av skrent ned mot flomutsatt slette langs Lågen. Gjennom reguleringsplan med konsekvensutredning kan det vurderes planering av tomt og utvidelse av sentrumsformål. Bl.a. flomsikkerhet og hensyn til nedenforliggende dyrka mark må vurderes.

#### **Oppsummert:**

Bestemmelsene og retningslinjene i kommuneplanene er tydelige på hvilke funksjoner og tilbud det ønskes å utvikle i bydelssentrene for å nå målsetningen om en utvikling som senteret i bydelen.

Bestemmelsene avklarer i liten grad hvordan bebyggelse, infrastruktur og utearealer skal utformes for å nå målet og ha ønsket kvalitet. Mulighetsstudiet har som mål å avklare noen prinsipper for det enkelte senteret, før fremtidige reguleringer og byggesøknader.

