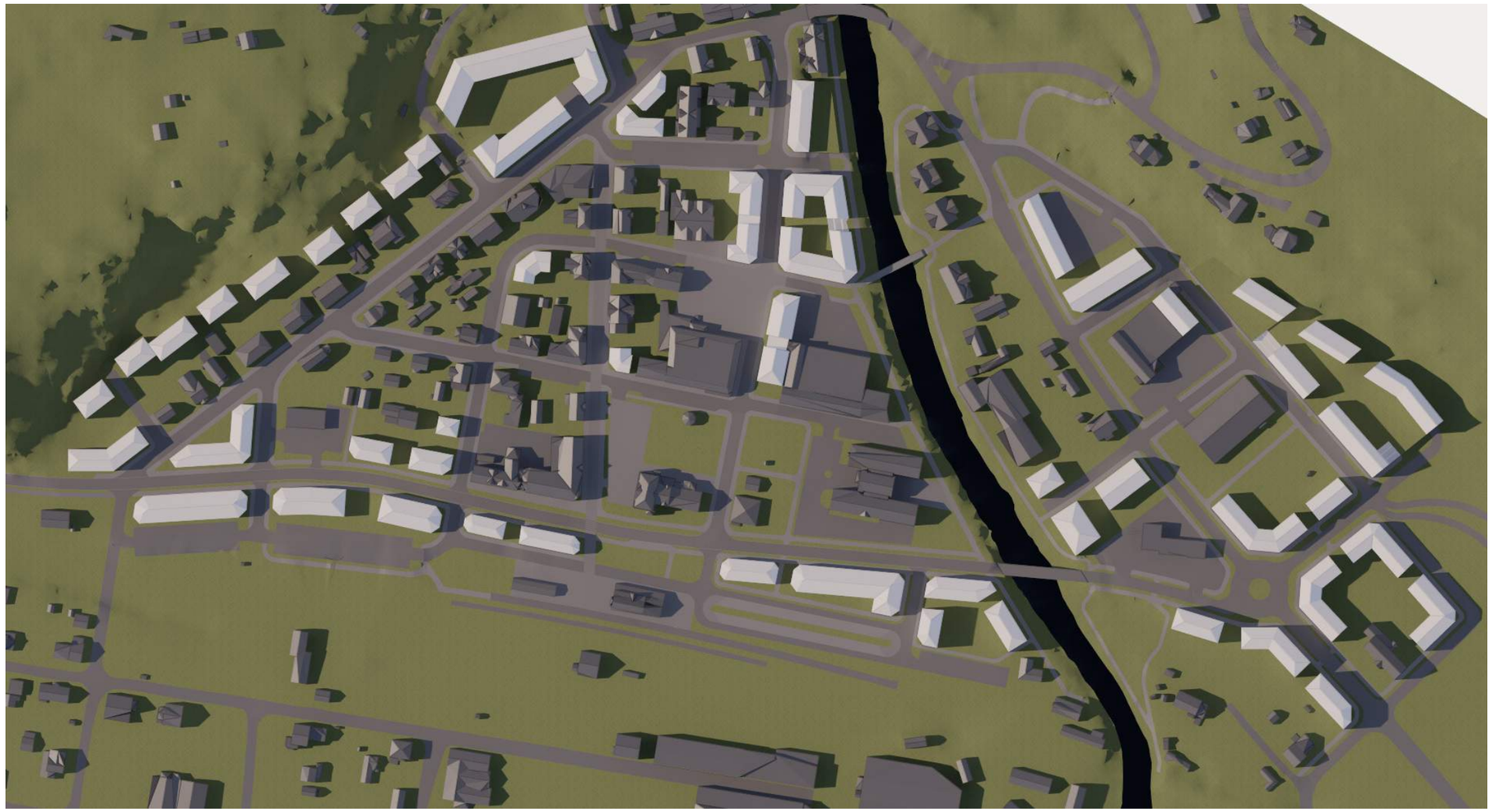
MULIGHETSSTUDIE
FORTETTING OG BYGGEHØYDER
VÅLEBRU



RINGEBU KOMMUNE

nordplan
arkitektur
konstruksjon
landskap

BAKGRUNN

Nordplan AS har av Ringebu Kommune fått i oppdrag å utarbeide en mulighetsstudie for fortetting og byggehøyder i Vålebru. Studien er en del av bakgrunnsarbeidet som gjøres i forbindelse med utviklingen av ny sentrumsplan for Vålebru, i prosjektet *Vålebru inn i framtida*.

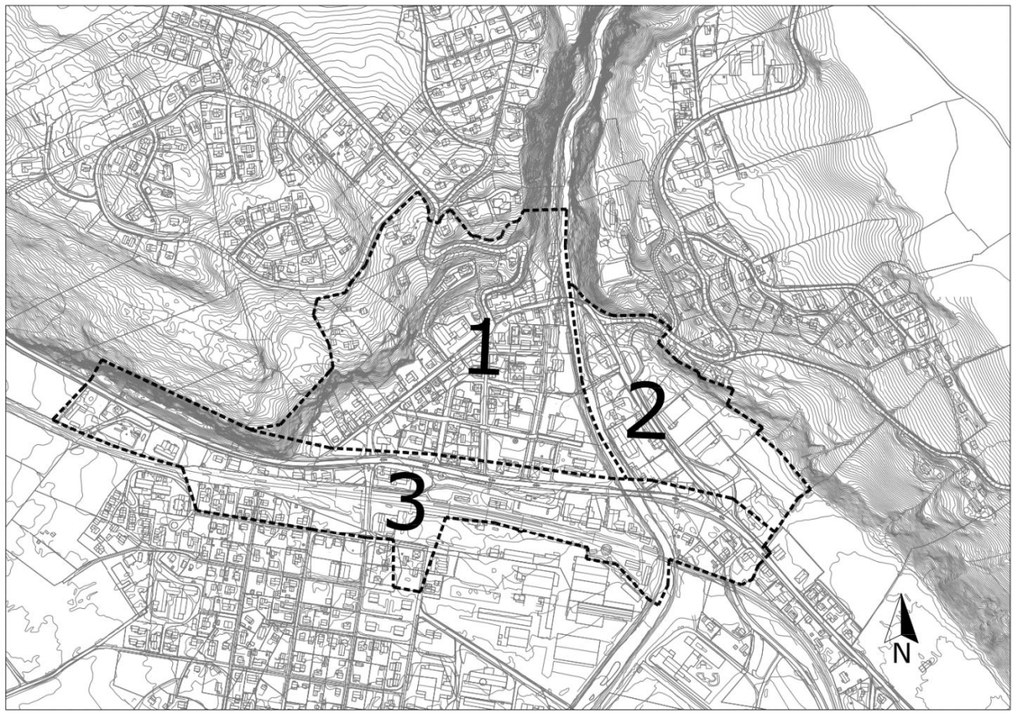
Målet med studien er å se kreativt på utviklingsmulighetene i Vålebru Sentrum, med utgangspunkt i eksisterende verdier og kvaliteter hva gjelder landskap, natur- og kulturmiljø.
Vålebru har noen helt klare, viktige kvaliteter i form av bebyggelse i lav og tett struktur, som er viktige å ivareta ved fortetting. Sentralt i studien blir med dette å finne mulige utviklings- og fortettingsgrep uten at dette går på bekostning av kvalitetene som Vålebru er mest kjent for.
Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging sier at i by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter bør det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon. Retninglinjene sier også at det i planleggingen skal det tas hensyn til overordnet grønnstruktur, forsvarlig overvannshåndtering, viktig naturmangfold, god matjord, kulturhistoriske verdier og estetiske kvaliteter. Kulturminner og kulturmiljøer bør tas aktivt i bruk som ressurser i by- og tettstedsutviklingen.

Vålebru er en stasjonsby i tilknytning til Dovrebanen. Det som er spesielt med Vålebru, og som skiller den fra de fleste andre tettsteder, er at strukturen i stor grad bygger på en byplan som ble vedtatt i 1899 for å styre den raske utviklingen av tettstedet som følge av byggingen av Dovrebanen. Denne byplanen viser en klassisk kvartalsstruktur, og dette setter også i dag sitt preg på tettstedet Vålebru.
Kvartalsstrukturen bidrar til at Vålebru, i større grad enn andre tettsteder i distriktet, har karakter av en småby med tett og lav bebyggelse. Dette skaper kvaliteter som er viktige å ivareta, og om mulig også forsterke. Vi viser i den sammenheng også til stedsanalysen som er utarbeidet i forbindelse med ny reguleringsplan for Vålebru, samt stedsanalysen som ble utarbeidet i forbindelsen med dagens reguleringsplan (vedtatt 2003). Disse beskriver godt kvalitetene i stedet, og vi vil derfor ikke gå nærmere inn på dette i denne studien.

I denne rapporten er Vålebru sentrum delt inn i tre delområder: Område 1 – Sentrumstrekanten, Område 2 – Brugata og Vålejordet og Område 3 – E6 som tettstedsgate. Vi vil her presentere analyser og forslag for disse delområde hver for seg, men har også forsøkt å knytte de sammen – enten i form av akser og siktlinjer, men også i form av felles bebyggelsesstruktur og prinsipper.

MÅL FOR MULIGHETSSTUDIE:

- KARTLEGGE MULIGE FORTETTINGSOMRÅDER
- VURDERE BYGGEHØYDER
- VURDERE BEBYGGELSESTRUKTUR PÅ VÅLEJORDET
- VURDERE GATESTRUKTURER OG -TVERRSNITT



Kart med avgrensning av delområder

nordplan
arkitektur
konstruksjon
landskap

ARBEIDSMETODIKK

Under arbeidet med denne studien har det vært helt sentralt å ha god kjennskap til stedets kvaliteter. Samtidig er det også et uttalt ønske fra kommunen om at vi skal jobbe kreativt, og delvis fristille oss fra gjeldende planverk og rammer, slik at vi kan tenke fritt rundt utviklingsmulighetene. Studien er lagt på et forholdsvis overordnet nivå, og vi har bl.a. ikke tatt stilling til detaljutforming av nye bygg innenfor de ulike fortettingsområdene. Ei heller total parkeringskapasitet eller -strategi for tettstedet som helhet, da dette er under utarbeidelse i forbindelse med sentrumsplanen.

Nordplan AS har forankring i Gudbrandsdalen med avdelingskontor i Vågå, og satelittkontorer på bl.a. Otta og i Skjåk. Vi kjenner således godt til kulturen, folkelynnet og også delvis til tettstedet Vålebru. Imidlertid; det at vi ikke har direkte lokal tilknytning til Ringebu har gjort det lettere for oss å stille spørsmål ved etablerte strukturer og eksisterende rammer.

Innledningsvis ble det foretatt en grundig befaring og kartlegging i planområdet.
Vi har i etterkant av dette i stor grad jobbet i 3D, både i form av modell og snitt/høydeanalyser, og har på denne måten utforsket siktlinjer, gateløp og volumer sett fra flere vinkler. Vi har vært gjennom flere forslag og utkast underveis, og forslagene som her presenteres er utarbeidet i tett samarbeid med representanter fra Ringebu Kommune.
Selv om vi en del steder har utfordret eksisterende strukturer, har det sentrale hele tiden vært å bevare Vålebru sin identitet og kvaliteter. Videre også forsterke de byplanmessige grepene som ligger til grunn i planen fra 1899.

Arbeidene er utført i tverrfaglig team med arkitekter, landskapsarkitekt og arealplanlegger.

Typisk lav kvartalsbebyggelse i Vålebru

Dagens gågate i Vålebru

For Nordplan AS, desember 2021.

Arkitekter: Silje Træen og Live Melhus
Landskapsarkitekt: David Lawford
Arealplanlegger: Øyvind Sødal

nordplan
arkitektur
konstruksjon
landskap

GJELDENDE PLANGRUNNLAG

Statlige planretningslinjer, nasjonale rammer og føringer:

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (RPR-BU)
Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging (RPR-BP)
Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (RPR-ATP)
Stortingsmelding nr. 26 (2006-2007) "Regjeringens miljøpolitikk og rikets tilstand"
Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2012)

Fylkeskommunale planer:

Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland, 15.5.2016
Denne regionale planen er nå opphevet på grunn av fylkessammenslåingen, men i høringsinnspill til varsel om planoppstart for reguleringsplan for Vålebru skriver Statsforvalteren at føringene i planen likevel bør legges til gruinn for dette planarbeidet.

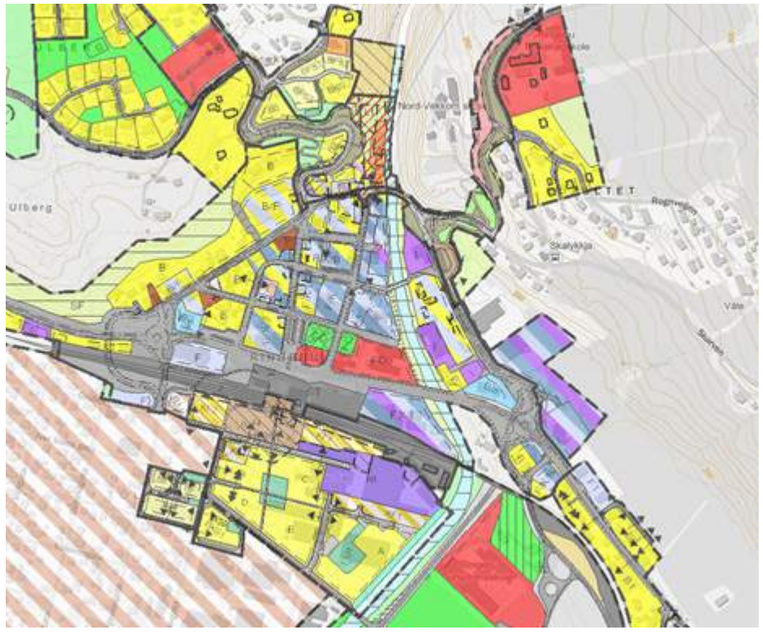
«Den regionale og kommunale planleggingen legger til rette for tilstrekkelig og variert boligbygging, lokalisert ut fra hensynet til samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Kommunene har en aktiv og helhetlig sentrumspolitikk for å skape et godt og levende bymiljø. Kommunene tilrettelegger for etablering av boliger, arbeidsplasser, handel, service og sosiale møteplasser i sentrum. Et forpliktende samarbeid mellom kommunen og privat næringsliv bør vektlegges. Arkitektur, kulturminner, landskapsverdier, vann og grønne elementer tas aktivt i bruk som ressurser i sentrumsutviklingen.»

Regional plan for folkehelse
Regional plan for klima og energi
Regional plan for verdiskaping
Regional plan for kompetanse
Regional plan for samferdsel
Regional plan for Gudbrandsdalslågen med sidevassdrag

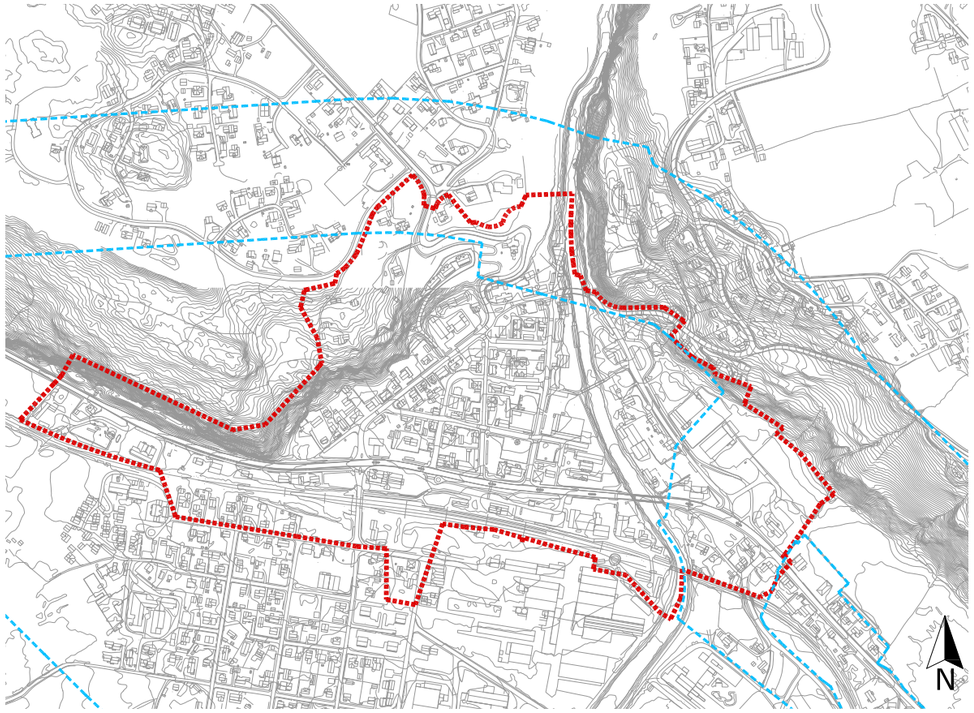
Kommunale planer:

Kommuneplanens arealdel 2018-2030 for Ringebu kommune, vedtatt 19.06.2018
«Sentrumsformål omfatter forretninger, tjenesteyting og boligbebyggelse, herunder nødvendige grønne (ute-) areal til bebyggelsen. Ved regulering av ny boligbebyggelse innenfor sentrumsformål skal det legges opp til høy utnytting, flermannsboliger/leiligheter. Det tillates ikke nye eneboliger innenfor sentrumsformål.»

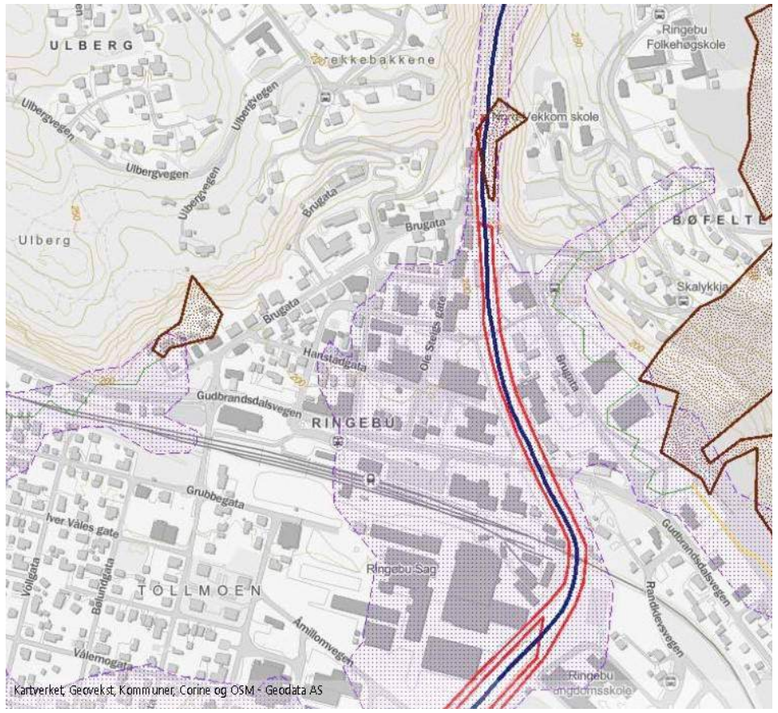
Gjeldende kommuneplan


Gjeldende reguleringsplaner

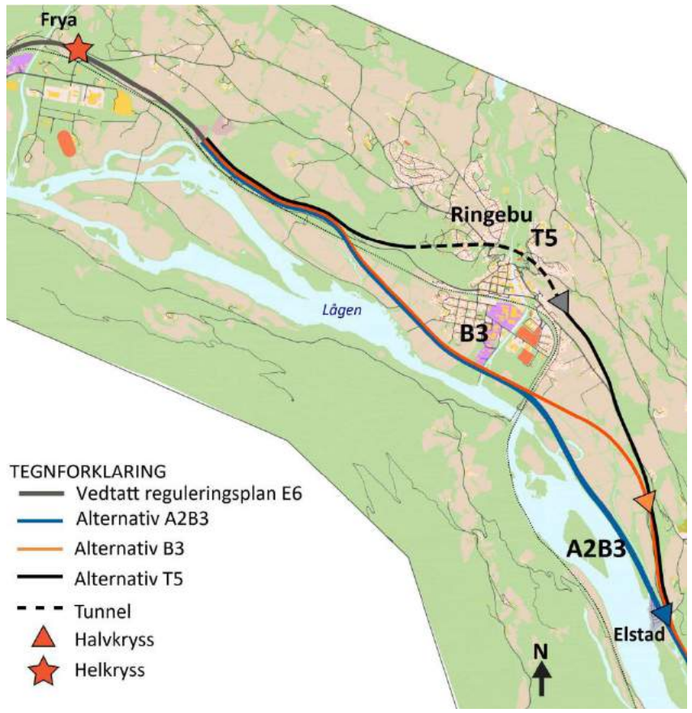
GJELDENDE PLANGRUNNLAG



Pågående planprosess for ny E6. Blå viser planomriss for utsnitt ved Vålebru.



Rød: Sikringstiltak langs vassdrag
Blå: Flomsoner (kartlagt) med 200 års gjentaksintervall
Fiolett: Flomaktsomhetssoner
Brun: Aktsomhetssoner flom- og jordskred



Utsnitt med foreslått løsning E6 i tunnel øst for sentrum. Avkjøringsrampe for nordgående trafikk over tunellpåhogg og inn mot sentrum og påkjøringsrampe for sørgående trafikk.

Kilde: "E6 Øyer -Otta Forprosjekt E6 Elstad – Frya, vurdering av løsninger og anbefaling", Nye veier AS 18.06.2021.

nordplan
arkitektur
konstruksjon
landskap

OMRÅDE 1 I DAG

Delområde 1 består av det som kalles sentrumstrekanten, som avgrenses av dagens E6 i sør, elva Våla i øst og fjellsiden/landskapsrommet mot nord og vest.
I dette området er kvartalsstrukturen i planen fra 1899 i stor grad bevart, og setter sitt klare preg på området. Det samme gjelder bebyggelse fra forrige århundreskifte, som i deler av området utgjør den dominerende bygningstypen. Den eksisterende bebyggelsen er stort sett på maksimalt 2,5 etasjer, som er i henhold til gjeldende regulering.

Dette er det området som har den største andelen av forretninger, servering og varehandel i Vålebru, og dette understrekes bl.a. av allerede etablert gågate. En god del av bygningene med forretninger har boliger i etasjen over. I tillegg har sentrumstrekanten også en god del rene bolighus, da stort sett i form av eneboliger.

Veiene i utkanten av sentrumstrekanten, dvs. Ole Steigs gate i øst og Brugata i vest og nord, er delvis preget av gjennomkjøring til bolig- og landbruksområdene nord for sentrum, og dette medfører bl.a. uønsket høy fart på trafikken gjennom området.

Parkering er organisert på ulike måter innenfor området, med både kantparkering, større parkeringsplasser og parkering parkert med 90 graders vinkel inntil veien. Vi viser videre til stedsanalyser i forbindelse med reguleringsplanene, som referert til over.

Flyfoto av Vålebru, med område 1, Sentrumstrekanten i forgrunnen.

nordplan
arkitektur
konstruksjon
landskap

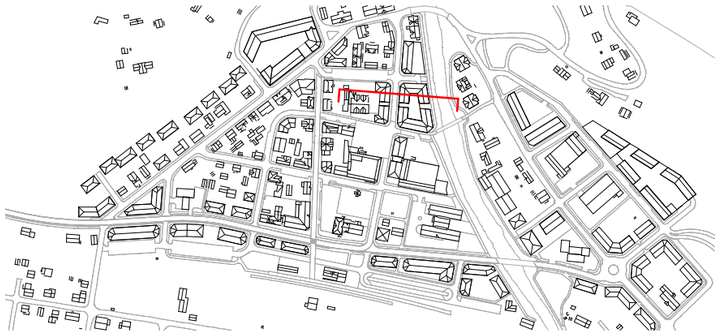
UTVIKLINGSMULIGHETER, OMRÅDE 1

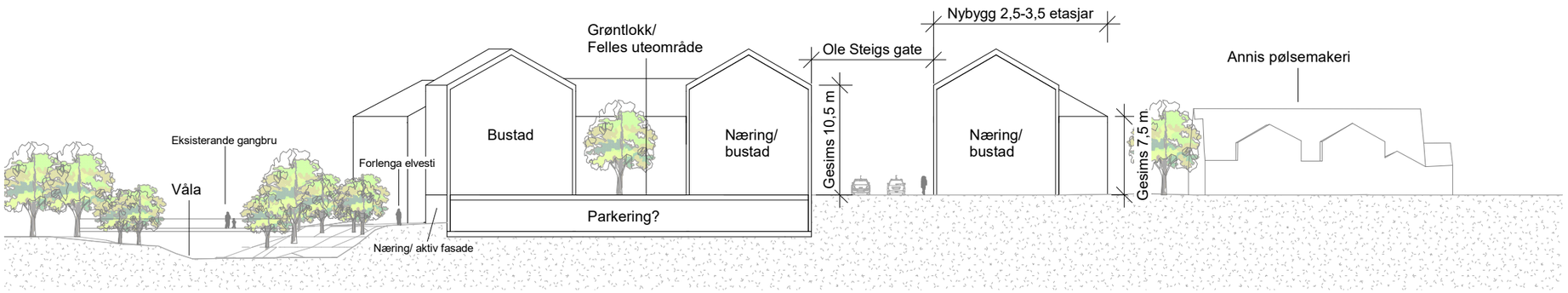
For bebyggelsesstrukturen i område 1, foreslår vi en generell fortetting på utvalgte områder, for å understreke og forsterke kvartalsstrukturen i området. Ny bebyggelse bør være i maksimalt 3,5 etasjer – helst med varierende høyde, slik at man unngår for store, massive bygningsvolumer. Dette bør defineres nærmere i sentrumsplanen/ områdereguleringsplanen. Bygninger bør dekomponeres og deles opp visuelt, slik at man unngår for lange fasadestrekk. I tillegg bør man variere og stedstilpasse både gesims- og mønehøyde for ivareta solforhold, forhold til annen bebyggelse, gaterom og uteoppholdsarealer.

Videre foreslår vi fortetting med en noe høyere bebyggelse der landskapsrommet etter vårt syn tillater det – dvs. mot dalsiden i nordvest. Her foreslår vi at det kan legges bebyggelse med noe høyere gesims- og mønehøyder inn mot dalsiden, da dette ikke vil sjenere øvrig bebyggelse, eller ligge direkte mot gateløp. Der vandrerhjemmet i Brugata 52 ligger i dag ("hotelltomta"), foreslår vi et nytt kvartal med bebyggelse, som er høyere i bakkant, men trapper seg ned mot Brugata. Her har vi også foreslått å legge om veikrysset noe, for å forenkle logistikken, understreke kvartalsstrukturen og integrere øvre del av Brugata bedre inn i sentrum.

For kvartalet hvor Kaupanger ligger, foreslår vi å beholde og videreutvikle parken, samt tilrettelegge bedre for at parkeringsplassen kan benyttes som torg/park ved arrangementer. I tillegg forsterke koblingen mellom parken og lekeplassen i kvartalet øst for denne. Vi ser for oss at disse to kvartalene kan forsterkes som oppholds- og rekreasjonsområde i sentrum, som en grønn lunge som trekker folk og blir et samlingspunkt for hele Vålebru. Nærmere beskrivelse av dette kommer i eget avsnitt.

I krysset mellom Tomtegata og Ole Steigs gate rettes Tomtegata ut, slik at man gjenoppretter strukturen som var planlagt i 1899, og gata blir en direkte forlengelse av gangbrua som allerede er etablert. Parkeringsplassen mellom Annis Pølsemakeri og forretningsbygget sør for Tomtegata ser vi for oss kan videreutvikles som et slags torgareal, som også tidvis kan strekke seg over Tomtegata, ved at det utformes med felles dekke/belegning, som et "shared space" - et flerbruksområde, som kan benyttes til flere formål. Se illustrasjoner under. F.eks. belegningsstein i den kjørbare delen av gata kan bidra til å senke farten og gjøre området mer vennlig for myke trafikanter.





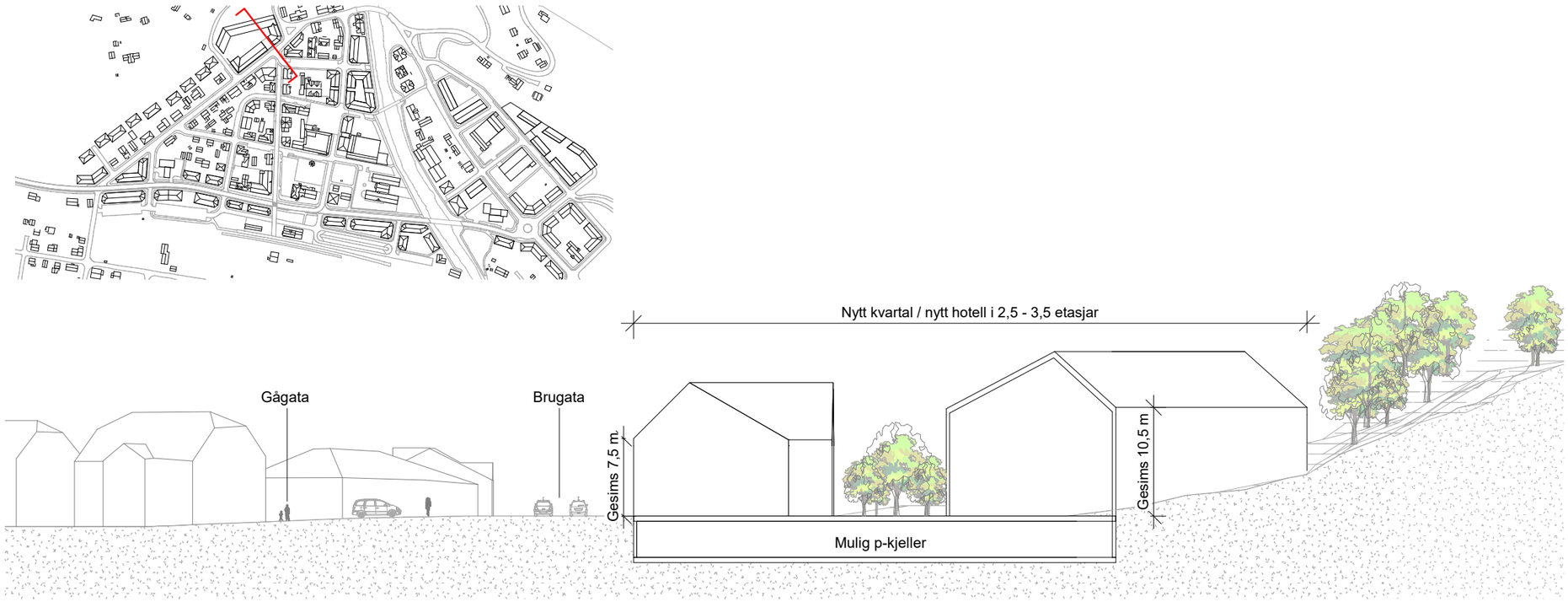
Snitt/ oppriss, forslag til byggehøyder Ole Steigs gate, samt bebyggelse ned mot elva.

nordplan
arkitektur
konstruksjon
landskap

UTVIKLINGSMULIGHETER, OMRÅDE 1

nordplan
arkitektur
konstruksjon
landskap

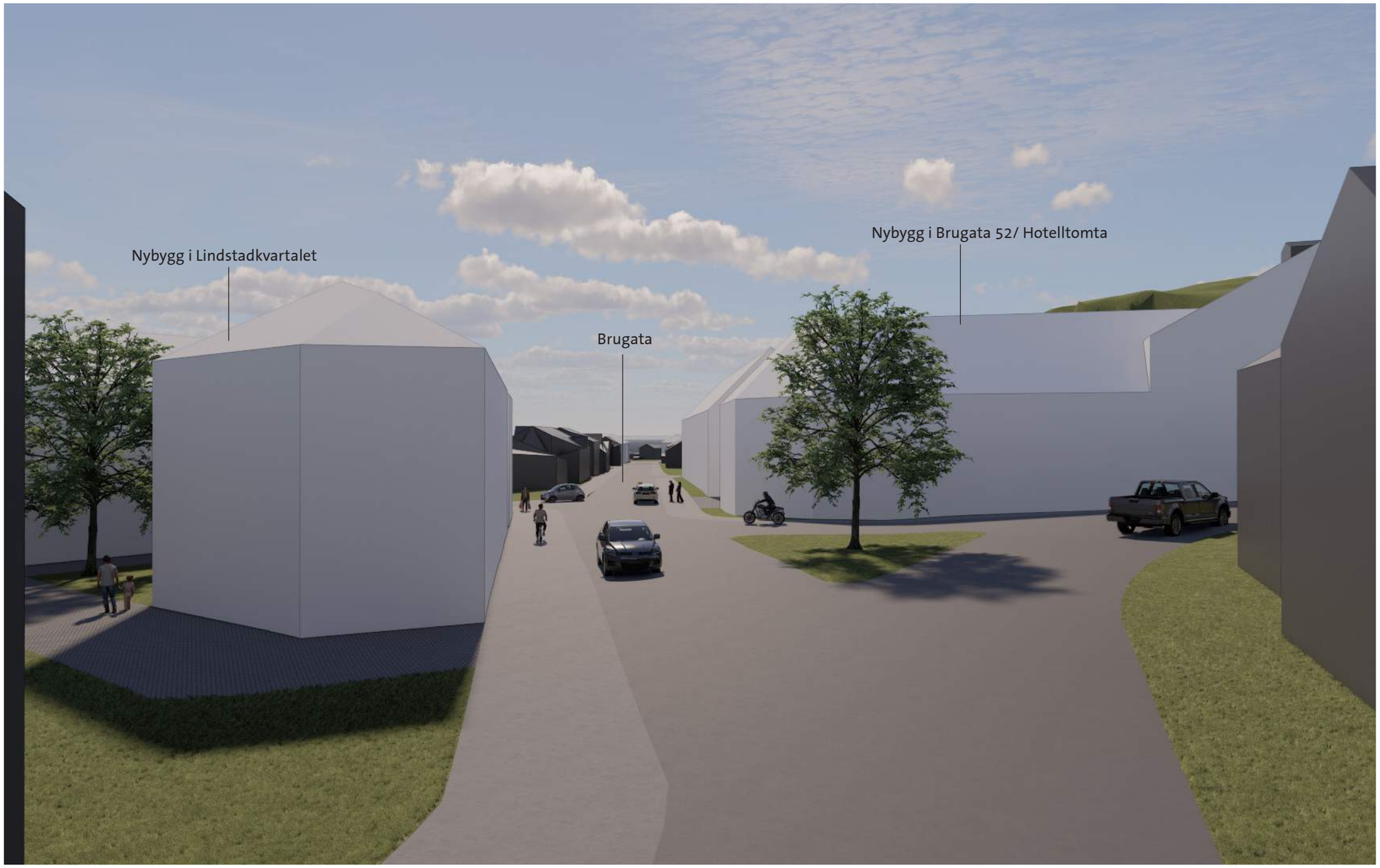
UTVIKLINGSMULIGHETER, OMRÅDE 1



Snitt/ oppriss, forslag til byggehøyder på “hotelltomta”, med nytt kvartal inn mot dalsida.

nordplan
arkitektur
konstruksjon
landskap

UTVIKLINGSMULIGHETER, OMRÅDE 1



3D-illustrasjon, nytt kryss mellom Brugata og Kjønnåsveien sett sørover, med nytt hotellkvartal til høyre og nytt næring- & boligkvartal til venstre.

nordplan
arkitektur
konstruksjon
landskap

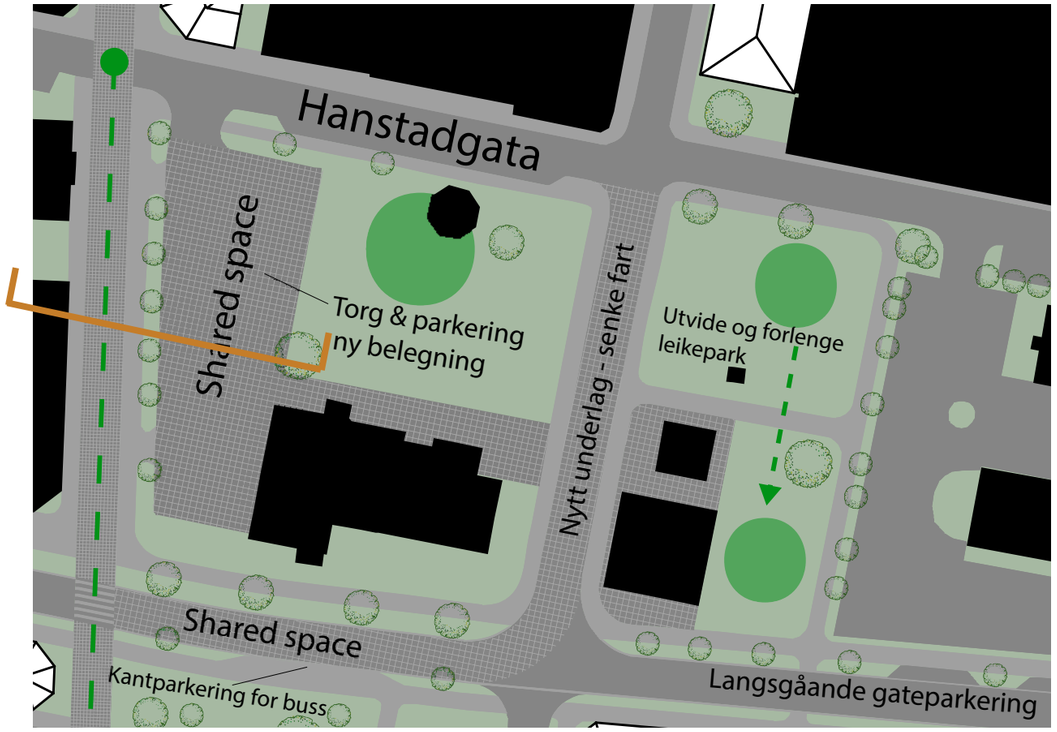
UTVIKLINGSMULIGHETER, OMRÅDE 1

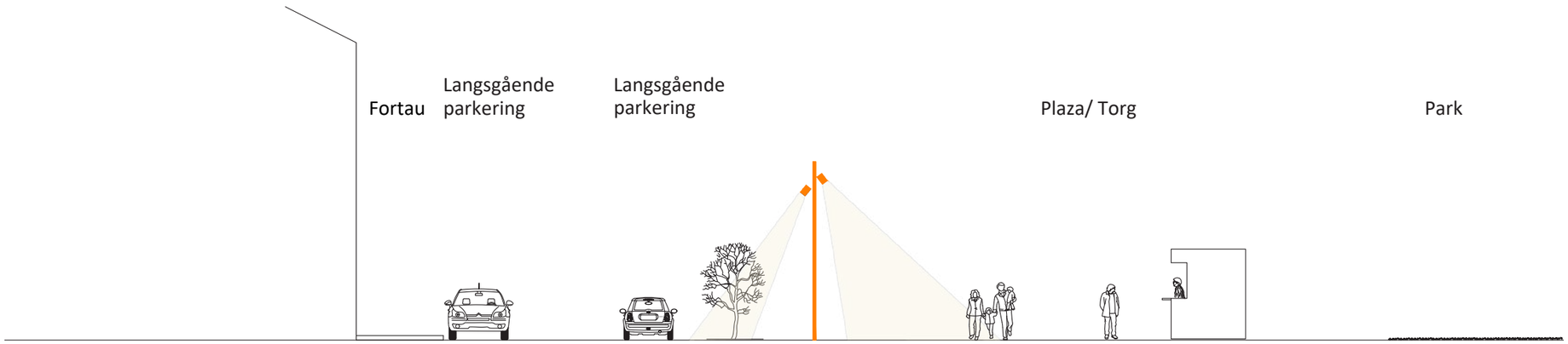
Grønn lunge/samlingspunkt ved Kaupanger:

Som nevnt over, kan kvartalet med Kaupanger samt nabokvartalet mot øst knyttes tettere sammen og danne et slags samlingspunkt for hele Vålebru. Dette kan gjøres ved bevisst bruk av dekker og belegningsstein i alle arealer, slik at man gir alle bruksområder lik prioritet, uten for mye oppkanter og trinnforskjell.

Flerbruken kan forsterkes med løse installasjoner som kan flyttes rundt og organiseres etter behov. I gate mellom Kaupangerparken og lekeparken mot øst kan man gi gaten et dekke som senker farten og knytter kvartalene sammen. Lekeparken utvides mot sør, og tilpasses flere aldersgrupper.

På denne måten kan dette området også utenom arrangementer bli et sted man kan ta med familien og oppholde seg - både for lokalbefolkningen og for tilreisende, som stopper for å handle, spise eller lade el-bilen. Når stedet vokser og utvikles gjennom fortetting er det viktig også å utvikle, opprette nye og forstørre de viktige uteoppholdsarealene.





Prinsippsnitt, torg/shared space ved Kaupanger

nordplan
arkitektur
konstruksjon
landskap

UTVIKLINGSMULIGHETER, OMRÅDE 1

3D-illustrasjon, Tomtegata. Annis i venstre bildekant. Illustrasjonen viser "shared space" på plassen mellom Annis og bygg i sør, ny trasé for Tomtegata, samt siktlinje mot Våla og Vålejordet i enden.

nordplan
arkitektur
konstruksjon
landskap

OMRÅDE 2 I DAG

Delområde 2 består av områdene øst for elva Våla. Dette området kalles Vålejordet, og veien gjennom området er Brugata øst.

Dette området er i dag mindre strukturert enn område 1, og har mer spredt bebyggelse, som bærer preg av mangel på en overordnet, samlende plan.

Langs elva ligger det variert bebyggelse, i form av både boliger og noe næringsvirksomhet. Her finner man delvis eldre, bevaringsverdig bebyggelse, som det er ønskelig å bevare.

Videre er det etablert noe spredt storvarehandel i området, i form av en Rema 100-butikk og Euro Pris. Disse er begge plassert med større parkeringsarealer rundt seg.

Det er nå etablert en gangbru fra sentrumstrekanten og over til Vålejordet, noe som åpner enda mer for å knytte område 2 sammen med område 1.
Det er her også etablert bussplass for skolebussene, da barneskolen ligger plassert i skråningen nord for område 2. En pågående reguleringsplanprosess skal tilrettelegge for tre nye firemannsboliger i Brugata 16, samt offentlig elvepark rett sør for selve Vålebrua.

Hvordan ny E6 vil bli løst er ikke avklart. I mulighetsstudien har kommunen gitt føring om at tunnelalternativet skal legges til grunn, da dette er det traséalternativet som vil ha den sterkeste påvirkningen på sentrumsutviklingen, og det er verdifullt å få utredet hvordan sentrum kan utvikles med et tunnelalternativ. Tunnelmunning og av- og påkjøring vil da skje rett sørøst for planområdet vi har jobbet innenfor.

Delområde 2

Flyfoto av Vålebru, med område 2 Vålejordet øverst til venstre i bildet.

nordplan
arkitektur
konstruksjon
landskap

UTVIKLINGSMULIGHETER, OMRÅDE 2

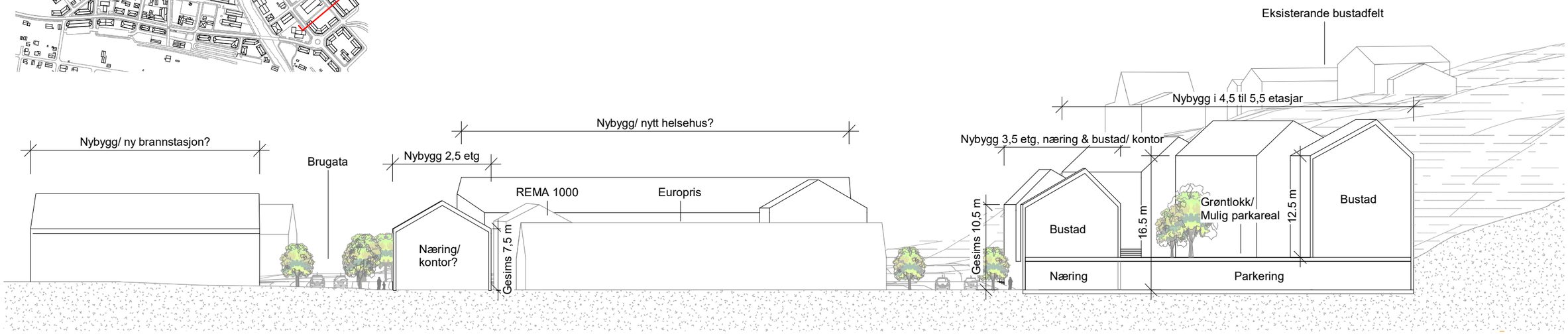
I den gamle byplanen fra 1899 er også arealene i delområde 2 omfattet av kvartalsstruktur. Dette har vi valgt å videreføre, for å gi også dette området en bymessig karakter, slik at det får høyere utnyttelse og en sterkere, visuell tilhørighet til resten av sentrum. Selv om det allerede er etablert noe storvarehandel, og det er nærliggende at det kan bli mer av dette i område 2, mener vi dette fint bør kunne gjennomføres også i en kvartalsstruktur.

På de delene av bebyggelsen som blir liggende lengst mot øst, kan man gå noe høyere opp med bebyggelsen, da dalsiden bak og landskapsrommet gjør at dette ikke vil sjenere eller skygge for nabobebyggelse. På disse kvartalene kan byggene eksempelvis settes oppå en «base», som benyttes til parkeringsareal, og som får uteareal oppå, som en slags link mellom gateplan og dalside/terreng i bakkant.

Bebyggelsen mot elva beholdes, men med noen fortettingspotensialer. Bebyggelsen generelt bør følge samme prinsipper som i område 1, med dekomponerte volumer og varierte takhøyder.
Der det i dag er etablert bussplass med rundkjøring for bussene, foreslår vi at bussene nå kjører rundt et kvartal, med kantstopp langs interngate på østsiden av det nye kvartalet. I skråningen nord og øst for dette kan man om ønskelig etablere aktivitetsarealer for større barn, eksempelvis klatreløyper.

Foreløpig har vi forutsatt at påkoblinger til/fra ny E6 ledes inn til en rundkjøring, som formidler interntrafikken videre inn i veinettet på Vålerjordet, eller videre vestover inn på gamle E6, som fremtidig blir fylkesvei. Bebyggelse rundt denne rundkjøringen understreker kvartalsstrukturen, og bidrar til å avgrense sentrum.

Vi har videre foreslått en mulig elvesti langs østsiden av Våla, som kan knytte sammen sentrumsområdene sør for dagens E6 med Vålejordet og fremtidig elvepark ved Vålebrua.



Snitt/ oppriss, forslag til byggehøyder Vålejordet. Bebyggelsen trapper seg ned mot Brugata, med høyere volumer i bakkant mot dalside.

nordplan
arkitektur
konstruksjon
landskap

UTVIKLINGSMULIGHETER, OMRÅDE 2

Situasjonskart, område 2

nordplan
arkitektur
konstruksjon
landskap

UTVIKLINGSMULIGHETER, OMRÅDE 2

3D-illustrasjon, Vålejordet sett nordover langs ny gate parallellt med Brugata. Ny rundkjøring som kobling mellom ny E6 og de ulike delene av sentrum i Vålebru. Ny kvartalsstruktur med høyere bebyggelse inn mot øst og dalsida.

nordplan
arkitektur
konstruksjon
landskap

UTVIKLINGSMULIGHETER, OMRÅDE 2

3D-illustrasjon, Vålejordet sett fra nord mot sør med ny "kvartalrundkjøring" for buss og foreslått ny bebyggelse nord for REMA 1000.

nordplan
arkitektur
konstruksjon
landskap

OMRÅDE 3 I DAG

Det som i denne studien er definert som delområde 3, omfatter i hovedsak gamle E6 gjennom dagens sentrum, samt tilhørende arealer på hver side. Herunder også stasjonsområdet, samt jernbanetraseen sør for E6.

Disse arealene bærer i dag sterkt preg av de to sterke, menneskeskapte barrierene som deler området: jernbanen, og den sterkt trafikkerte veien som E6 er i dag. Fremtidig nedskalering av veien, og ny gangforbindelse over jernbanen vil forhåpentlig medvirke til at disse i mindre grad setter begrensninger på sentrumsutviklingen.

Bebyggelsen langs E6 er i dag noe variert, med noe klassisk kvartalsstruktur, noe storvarehandel med god avstand til veien, stasjonen med parkering rundt, samt offentlige bygg som også ligger med forholdsvis stor avstand til vei.

Høyder og utforming av bebyggelse varierer også noe, med Kaupanger som det desidert høyeste bygget.
Vi viser igjen til stedsanalysene som er utført i forbindelse med reguleringsarbeider.

Flyfoto av Vålebru, med område 3 Gamle E6 markert i bildet.

nordplan
arkitektur
konstruksjon
landskap

UTVIKLINGSMULIGHETER, OMRÅDE 3

Område 3 vil etter planen gjennomgå en større transformasjon i fremtiden, ved at E6 blir lagt utenom sentrum. Veien vil med dette få en vesentlig nedgang i trafikkmengden, og vil bli nedgradert til Fylkesvei. Med dette åpner det seg også muligheter for nedskalering av veien og endringer i bebyggelsesstruktur og gatenett. En mulig fortettingsstrategi er vist i denne studien.

Også her går dette i stor grad ut på å bygge videre på eksisterende prinsipper, med tett og lav kvartalsstruktur, og mer bymessig gateutforming. Vi foreslår at bebyggelsen i større grad orienteres langs gateløpene, at internveier etableres i en kvartalsstruktur, og at parkering i større grad legges på bakside av bygningene. Parkering ved stasjonen kan eksempelvis organiseres som skråparkering med beplantet midtrabatt, som er en plasseffektiv løsning.

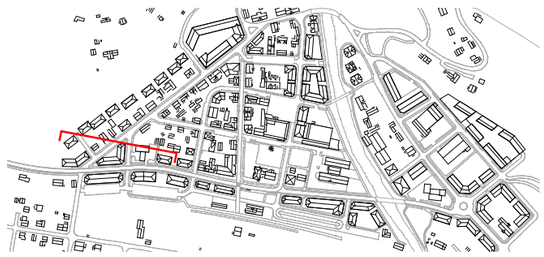
Vi har jobbet med gatetverrsnittene for å finne en optimal løsning, som både ivaretar de praktiske oppgavene veien skal forvalte, også i fremtiden som mulig avlastningsvei, men som likevel gir en forholdsvis vennlig og bymessig skala. Dette fremkommer av illustrasjonene under. Vi foreslår å transformere gateløpet til en tettstedsgate, ved at man reduserer vegbredden, og legger inn grøntrabatter, langsgående kantparkering og gangvei på begge sider.

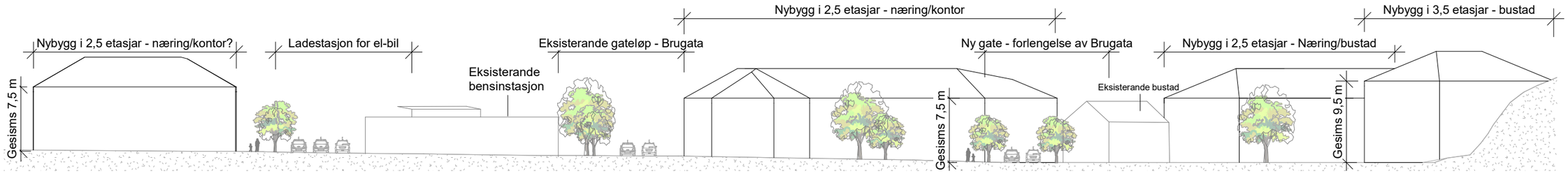
Videre foreslår vi at eksisterende gangvei trekkes videre sørover, over E6, gjennom stasjonsområdet, og munner ut i en fotgjengerundergang under jernbanen. Der denne trekkes over E6, samt langs hele kvartalet med Kaupanger, og videre til Ole Steigs gate, kan dette markeres med et annet materiale, både for å dempe farten, men også for å markere at dette er den innerste kjernen i sentrum. Dette gjør om-rådet mer tilrettelagt for myke trafikkanter, og oppfordrer i større grad til at områdene rundt benyttes til rekreasjon, lek og opphold. Se illustrasjoner under.

Bebyggelsen her bør også ha varierende høyder og oppdelte fasadelengder, for å tilpasses til skalaen i den eksisterende kvartalsstrukturen. Hovedsakelig er bygningene her foreslått med 2,5 etasjer.

I krysset i vest mellom Brugata og dagens E6 (Gudbrandsdalsvegen) foreslår vi å forlenge Brugata, og flytte påkoblingspunktet lenger vest. Dette bidrar til å avslutte og stramme opp kvartalsstrukturen, og er i tråd med den gamle planen fra 1899. Videre åpner det opp for å forlenge sentrumsstrukturen også sør for E6 i denne delen av sentrum. Også krysset mellom Brugata og E6 er nå gjort om til et ordinært "kvartalskryss", mot en plasskrevende rundkjøring, som ligger inne i dagens reguleringsplan.

For å aktivisere arealene langs Våla foreslås en rådhuspark på arealet mellom rådhuset og Våla, med et amfi/sitteplasser ned mot elva. Denne parken kan danne starten på en gangsti/elvepromenade opp til gangbrua i enden av Tomtegata.



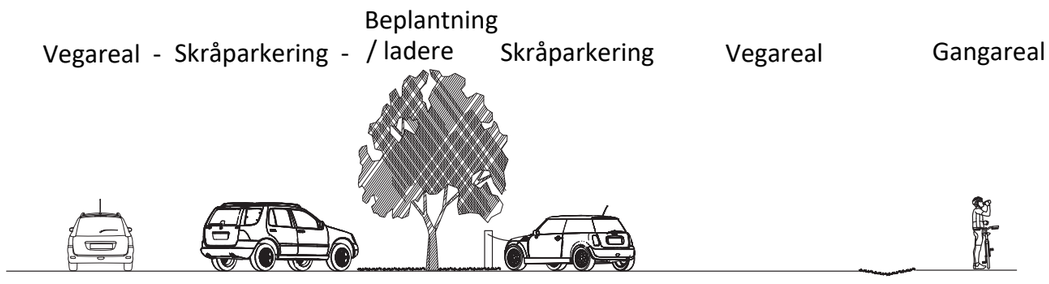


Snitt/oppriss bebyggelse nord for dagens E6. Bebyggelse på 2,5 etasjer som trapper seg litt opp mot "veggen" i terrenget.

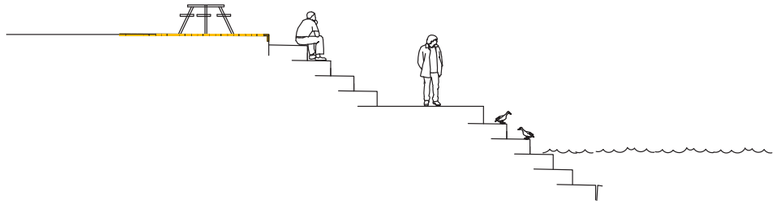
nordplan
arkitektur
konstruksjon
landskap

UTVIKLINGSMULIGHETER, OMRÅDE 3

Situasjonskart, område 2



Prinsippsnitt, skråparkering ved stasjonen



Prinsippsnitt, amfi ned mot elva ved rådhusparken

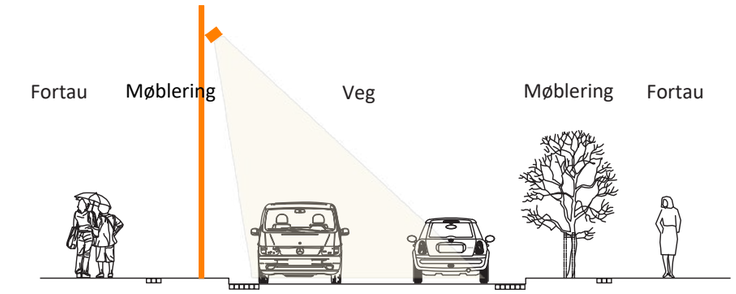
nordplan
arkitektur
konstruksjon
landskap

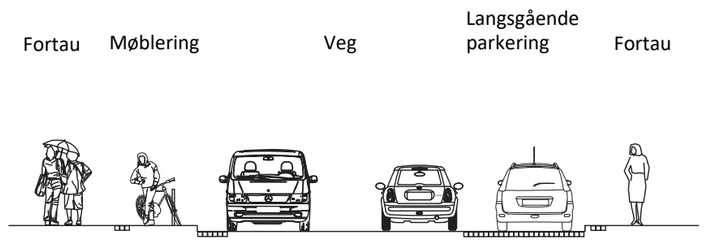
UTVIKLINGSMULIGHETER, OMRÅDE 3

Gatetverrsnitt

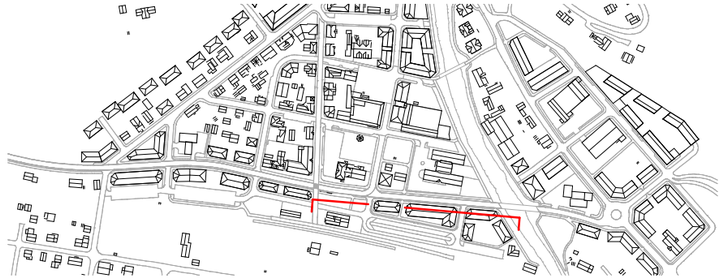
For gatetverrsnittene har vi sett på bredde, høyde og innhold, og utarbeidet prinsipper for hvordan dagens E6 kan se ut som tettstedsgate både med og uten langsgående parkering.

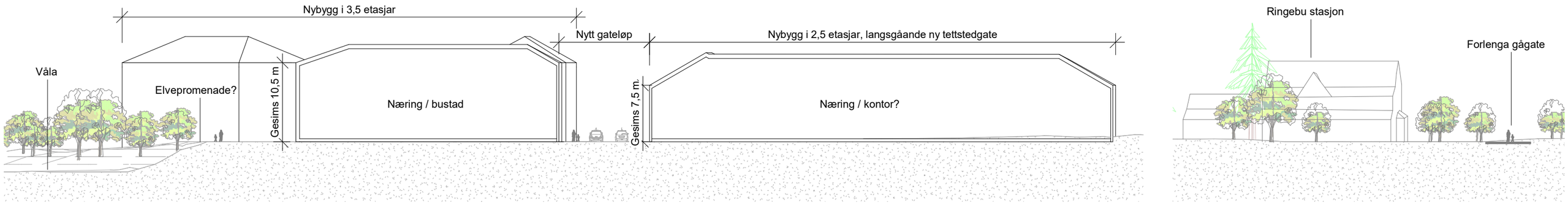
Både i denne gaten og øvrige gater bør det legges inn plass for møbleringsfelter og noe beplantning. Dette bidrar til å øke attraktiviteten i gateløpet, bidrar til drenering av overflatene samt demper skalaen på byggene rundt.





Prinsippsnitt, gateløp gamle E6





Snitt/oppriss bebyggelse sør for dagens E6 ("jernbanetomta")

nordplan
arkitektur
konstruksjon
landskap

UTVIKLINGSMULIGHETER, OMRÅDE 3

3D-illustrasjon sett fra sør, med nedskalert E6 som tettstedgate i front, og siktlinje videre oppover Jernbanegata. Kaupanger med plassen foran i høyre bildekant.

nordplan
arkitektur
konstruksjon
landskap

UTVIKLINGSMULIGHETER, OMRÅDE 3

3D-illustrasjon, ny gatestruktur dagens E6. Kryss mellom Gudbrandsdalsvegen og Jernbanegata, sett fra vest.

nordplan
arkitektur
konstruksjon
landskap

nordplan
arkitektur
konstruksjon
landskap

Sitausjonskart, alle delområder

nordplan
arkitektur
konstruksjon
landskap

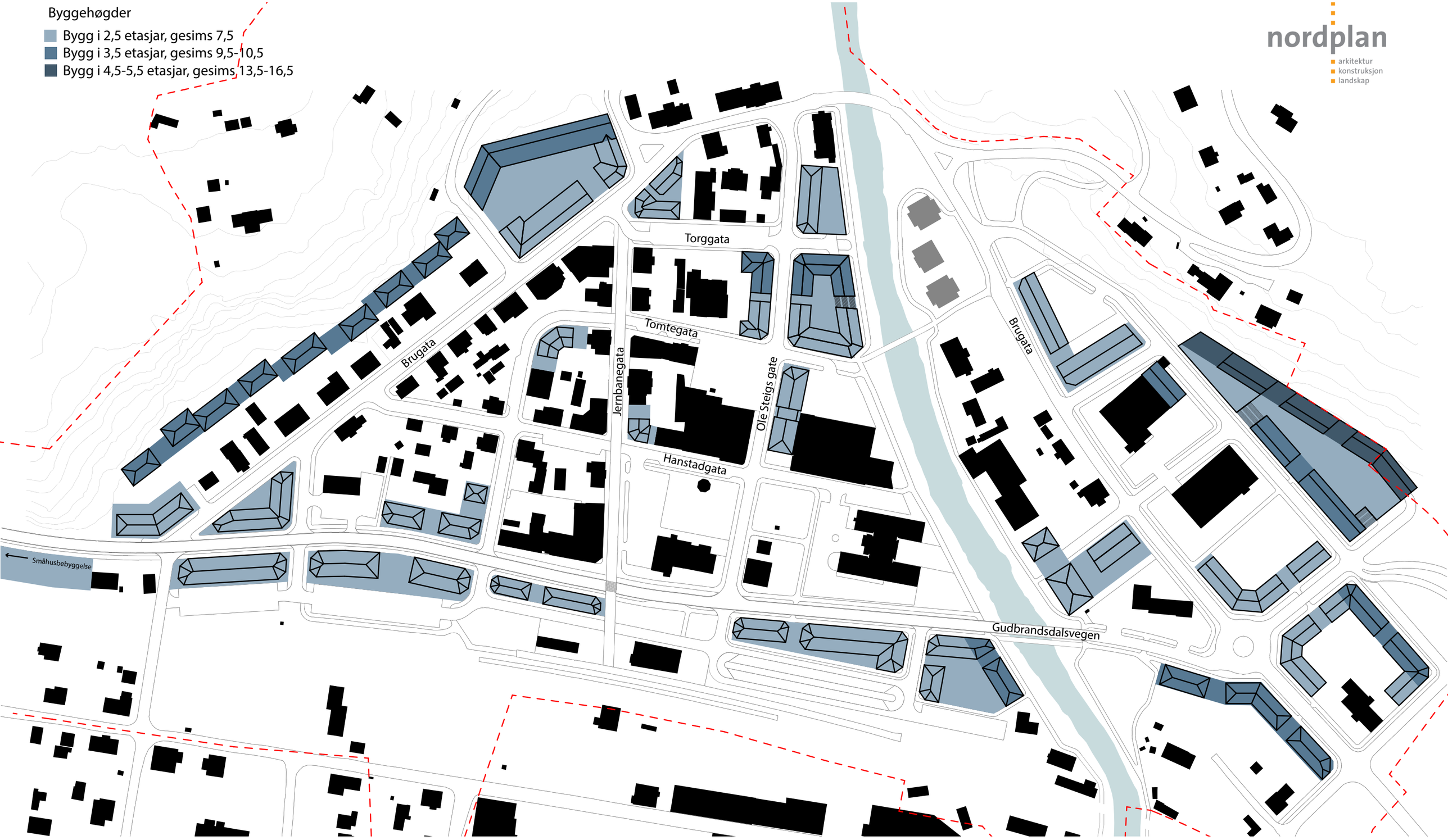
Typologiar
- Næring / næring & kontor
- Bustad
- Kombinert næring & bustad
- Offentleg bygg

MULIGHETSSTUDIE FORTETTING OG BYGGEHØYDER

nordplan
arkitektur
konstruksjon
landskap

Byggehøgder

- Bygg i 2,5 etasjar, gesims 7,5
- Bygg i 3,5 etasjar, gesims 9,5-10,5
- Bygg i 4,5-5,5 etasjar, gesims 13,5-16,5



OPPSUMMERING: NOEN VIKTIGE PRINSIPPER

De tre delområdene har ulik beskaffenhet og på mange måter ulike kvaliteter, og det har det vært viktig å finne noen felles grep som benyttes i alle områdene.
Dette for å skape et felles uttrykk og gjenkjennbare elementer, som kan bidra til å knytte Vålebru sammen som tettsted. Vi vil her oppsummere noen av disse prinsippene, slik at disse ev. kan legges til grunn for videre arbeid med sentrumsplanen for Vålebru. Farge- og materialbruk bør også vektlegges i sentrumsplanen, med dette har vi ikke gått i detalj på i denne studien.

- ## Kvartalsstruktur med inntrukne hjørner.
  Bebyggelsen organiseres langs gateløpene, med åpne arealer inne i kvartalene. Bymessig kvartalsstruktur og bygging inntil en gatelinje gir høy utnyttelsesgrad også uten å gå opp i høyden. Hjørnene trekkes inn/skrås, som i eks. bebyggelse og planen fra 1899.

- ## Gateløp med maks. bredder og langsgående parkering.
  Gateløpene forholder seg i størst mulig grad til eks. gatebredder i område 1.
  Fortau på begge sider. Ev. parkering ved gate organisert langsgående.

- ## Shared Space
  Flerbruksarealer, understrekes med felles belegning/underlag og materialbruk.
  Benyttes i sentrale områder, hvor det er ønskelig med blandet bruk, og/eller dempet fart.

- ## Varierende byggehøyder
  Der man går ut over dagens reguleringsplan hva gjelder byggehøyder, er det viktig at volumene dekomponeres med ulike høyder.
  Dette for å oppnå tilpassing til eksisterende bebyggelse og ivareta solforhold, gaterom og kvalitet på uteoppholdsarealer.

- ## Begrensninger i fasadelengde
  Prinsippene i dagens reguleringsplan med maks 20 meters fasadelengde bør videreføres for å bryte opp bygningsvolumene, skape variasjon i bebyggelsen og aktive fasader. Det bør også vurderes om dette skal strammes inn/defineres enda klarere i ny sentrumsplan.

Skisse, nytt sentrumsbygg i Vålebru.
Ilustrasjon: Nordplan AS

Ladderudløkka boligområde.
Illustrasjon: Derlick Arkitekter AS

Skisseprosjekt, shared space, Kipperviktoget i Ålesund. Illustrasjon: Nordplan AS

Shared Space på Trondheim Torg.
Foto: Trondheim Kommune

nordplan
arkitektur
konstruksjon
landskap

OPPSUMMERING: TANKER OMKRING VIDERE PROSESS

Vurdering av måloppnåelse, basert på målene definert i innledningen:

- Fortettingsområder: dersom kvartalsstrukturen rendyrkes, er det potensiale for fortetting med høy utnyttelse innenfor alle delområder. Mest i område 2 Vålejordet, men også område 1 og 3 har potensiale for nybygg.
- Byggehøyder: eks. byggehøyderbeholdes hovedsakelig i store deler av arealene, for å bevare særpreget lav-tett, og bl.a. hensynta kvalitetene i den historiske bebyggelsen. Det er likevel potensiale for høyere utnyttelse i utvalgte områder. Bl.a. på Vålejordet - se illustrasjoner. Høyere volumer er plassert inntil "veggene" i landskapsrommet, samt i utkanter hvor det i liten grad påvirker nabobygg.
- Bebyggelsesstuktur Vålejordet: vi anbefaler at kvartalsstrukturen videreføres på Vålejordet, for å knytte dette tettere sammen med sentrumstrekanten. Bymessig gatestruktur, men med noe høyere utnyttelse.
- Gatestrukturer og -tverrsnitt: vi har her vurdert flere gatesituasjoner, og kommet med våre generelle anbefalinger - se illustrasjoner. For at dagens E6 skal fungere som en tettstedsgate må den gjøres smalere og mer bymessig.

Anbefalinger for videre prosess:

For å kunne vurdere alle delområder, er denne studien lagt på et forholdsvis overordnet og grovt nivå. Bl.a. har vi ikke i detalj illustrert alle våre tanker rundt dekomponering av tak og fasader, flerbruksarealer / shared space, utforming av parker og turstier mm. For å ivareta prinsippene vi har lagt til grunn, er det viktig at dette nå i videre planarbeid konkretiseres og nedfelles i planbestemmelser og -kart for den nye sentrumsplanen. Planen bør også inneholde bestemmelser for farger, materialbruk og takformer, der dagens planverk i stor grad kan videreføres. Den nye områdereguleringsplanen bør samtidig åpne for noe strammere og mer moderne detaljering, dog innenfor gitte rammer.

Både sett fra et miljøperspektiv, og av hensyn til trivsel for beboere og besøkende mener vi det er riktig å videreføre og rendyrke landsbypreget som Vålebru har i dag. I dette ligger bl.a. bebyggelse med tett og lav struktur, samt vennlig skala på gateløp og fasader. I dette ligger også bilfrie områder - kanskje på sikt en bilfri sentrumstrekant? Legge til rette for flere boliger med gangavstand til kollektivtrafikk, handel og servering, skole og barnehage er også viktige ledd i dette.

For at det skal være attraktivt med flere boliger i sentrum, er det viktig at en også har fokus på boligstørrelser og bokvalitet. Dette bl.a. for å unngå eksempelvis kun små boliger, eller kun store, kostbare leiligheter. Erfaringsmessig er det en stor fordel med en blandet befolkningsmasse i boligområder, og dette krever variasjon i boligtyper.
Viktig er det også å sikre nok lys, utsikt og uteområder. Da man i en urban struktur ikke nødvendigvis kan planlegge med private uteplasser for alle, er det viktig at det sikres tilstrekkelig med felles uteoppholds-areal i bakgård eller på tak, samt at det legges inn"grønne lunger" i kvartalsstrukturen. Dette er gjort ved å legge inn parkområder på strategiske plasser.

Tiltak for å dempe fart på biltrafikken er også viktige grep for å gjøre sentrum attraktivt både for boliger og næring. Dette kan gjøres bl.a. ved smalere gatetverrsnitt, bevisst bruk av belegning/dekke, samt beplantningsfelter, som eksempelvis regnbed og rekker med trær. I tillegg vil reguleringsplan for ny E6 få en betydelig innvirkning på trafikkmønster og opplevelse av sentrum. En bør jobbe for å oppnå utvidelse av kvartalsstrukturen på Vålejordet. På- og avkjøringsrampene som knytter sentrum sammen med E6 må legge til rette for sikker fartsendring og god reiseopplevelse.

Vålebru er i dag et attraktivt sted å stoppe for gjennomreisende, samt et attraktivt sted å oppsøke for lokalbefolkningen. En ønsker også at det skal fortsette å være et attraktivt sted å bosette seg, samt drive næring og handel. Ved å rendyrke og videreutvikle eksisterende prinsipper og strukturer, kan dette videreføres og forsterkes, og på denne måten bidra til å føre Vålebru inn i framtida på en god måte.

nordplan
arkitektur
konstruksjon
landskap