GATEBRUKSPLAN FOR SENTRALE OTTA

SEL KOMMUNE

Juni 2014

asplan viak

INNHOLD

Bakgrunn	s.	3
Målsetting	s.	4
Hovedtema i gatebruksplanen	s.	5
Dagens situasjon	s.	6
Otta fremover	s.	26

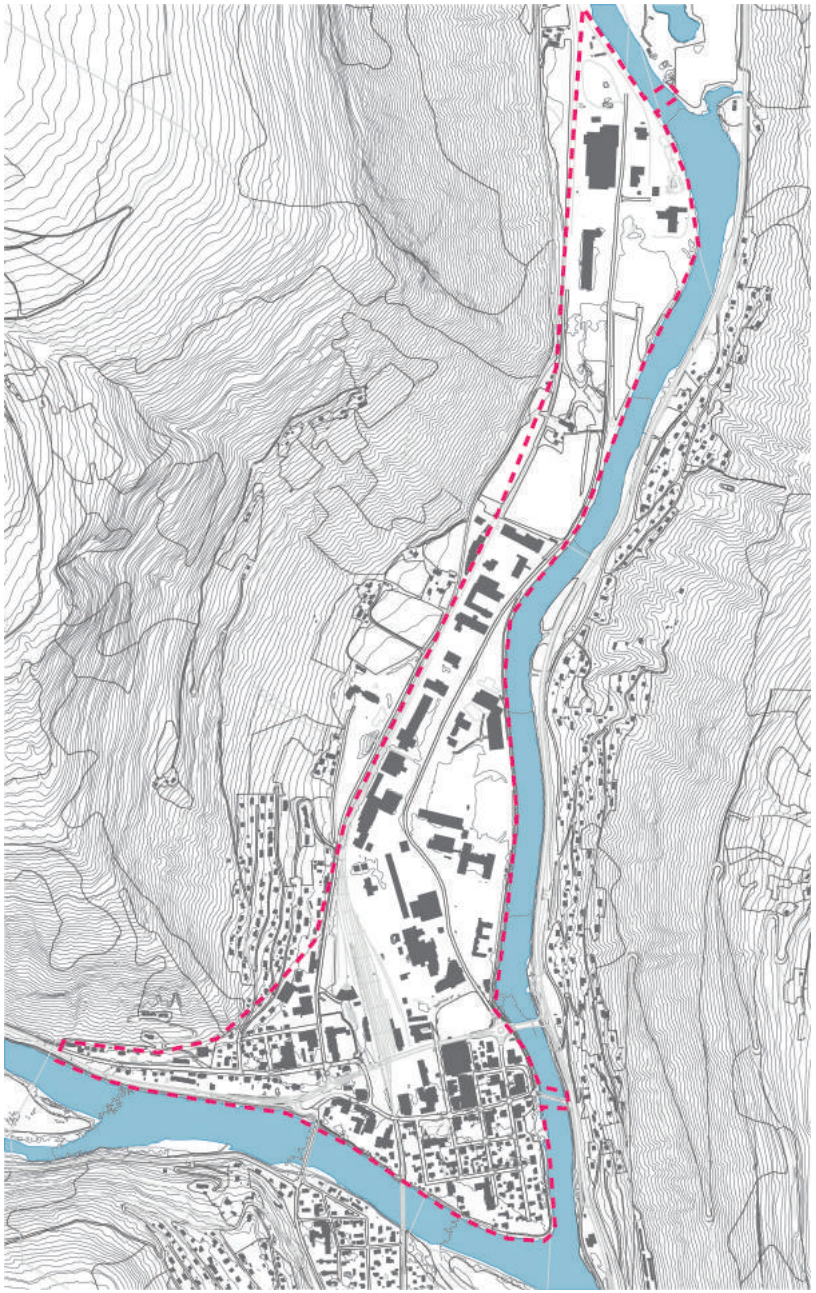
1. BAKGRUNN

Regionrådet for Nord-Gudbrandsdal og Sel kommune har tatt initiativ til et prosjekt for utvikling av Otta som regionsenter i Nord-Gudbrandsdal. Et regionsenter i utvikling vil ha positive effekter for omkringliggende kommuner. Prosjektperioden er 2012-2014.

Som en del av denne prosessen er det utarbeidet en gatebruksplan og en fortettingsstudie for sentrale Otta. Det er utarbeidet to separate dokument som oppsummerer dette arbeidet. Dokumentene må ses i sammenheng, fordi bruken og utformingen av gater og byrom henger tett sammen med hvordan bebyggelsen utformes, lokaliseres og programmeres.

Gatebruksplanen og fortettingsstudien er blitt til gjennom en bred medvirkningsprosess som har omfattet en workshop med næringslivet i Otta 27. mai 2013, samt verksted 2 (19. juni 2013) og 3 (28. november 2013) som inngikk som del av prosessen for utviklingen av Otta som regionsenter. I verksted 2 og 3 deltok politikere, representanter fra regionale myndigheter, samt et bredt spekter av lokalbefolkningen og næringslivet på Otta.

Gatebruksplanen og fortettingsstudien utgjør et viktig grunnlag for strategidokumentet for utvikling av Otta som regionsenter, og legger også føringer for utarbeidelse av arealplaner og byggesaksbehandling i sentrale Otta. Gatebruksplanen og fortettingsstudien må også ses i sammenheng med *"Kartlegging av Universell Utforming på Otta"*, datert Asplan Viak 03.11.11.

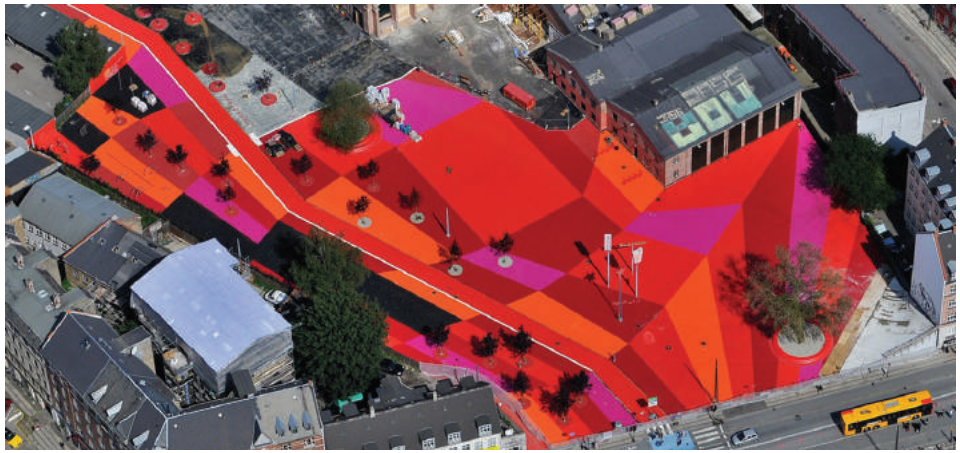


Sentrale Otta – avgrensning

2. MÅLSETTING

Gatebruksplanen for sentrale Otta definerer hovedprinsipper og retningslinjer for:

- hvilken *rolle* de ulike gatene og byrommene kan ha
- hvilke *funksjoner* og *innhold* gatene og byrommene kan ha
- hvem som er *brukerne* av gatene og byrommene
- hvordan *utformingen* av gatene og byrommene kan være



3. HOVEDTEMA I GATEBRUKSPLANEN

Roller

Gater har ulike roller, og en gate skiller seg fra andre gater gjennom:

- betydning og viktighet
- beliggenhet
- tilliggende funksjoner
- trafikkmengde
- dimensjonerende kjøretøy
- kjørehastighet
- enveis-/toveisrettet
- gågate (bilfri gate)
- sykkeltilrettelegging

Funksjon og innhold

Gater og byrom har ulik bruk, som:

- transportåre (fra A til B)
- rekreasjonstrasé (rusle rundt, flanere, trille, sykle, jogge)
- opphold (møteplass, sitte, prate, sole seg, skate, leke)
- parkering (handle, bringe, hente)
- varelevering (levere/hente)

Brukergrupper

Gater og byrom har ulike brukergrupper, og det skal tilrettelegges for følgende brukere:

- gående (barn, unge, voksne, gamle, bevegelseshemmede)
- syklister (rekreasjonssyklister, speed-syklister)
- personbiler
- nærings-/nyttetrafikk
- kollektivtrafikk

Utforming og design

Gater og byrom har ulik utforming og design, hva gjelder:

- dimensjoner (bredder, lengder, høyder)
- belegg og materialer (stein, asfalt, betong, metall, gress, vann, is, snø)
- møblering (benker, bord, belysning, skilting, lekeapparater etc)
- kunst (skulpturer, installasjoner)
- beplantning og vegetasjon

4. DAGENS SITUASJON

Otta i dag har et godt utviklet handelssentrum med god tilgjengelighet for bil, både for lokalbefolkningen, besøkende fra regionen og for tilreisende og forbipasserende. Dette innbefatter også et svært godt parkeringstilbud på avmerkende plasser, men også store parkeringsmuligheter på ikke formaliserte p-plasser.

Det er store asfaltflater, både i og langs de brede veianleggene, og innenfor ubebygde tomter eller tomter med lav utnyttelse. Tilretteleggingen for gående og syklende, herunder universell utforming, i gatenett og byrom har imidlertid et stort forbedringspotensial, som er synliggjort i gatebruksplanen.

Dagens kjøremønster

Dagens kjøremønster i Otta sentrum baserer seg på at alle veier og gater er toveiskjørte og tilgjengelige for alle kjøretøy, bortsett fra Skulegata som er enveiskjørt på strekningen mellom Mostugugata og Olav Bismos gata. Videre er dagens buss-sløyfe ved skysstasjonen enveiskjørt og forbeholdt busser.

Otta sentrum

Otta sentrum

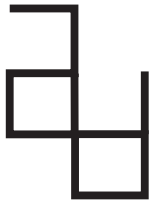
Dagens kjøremønster i Otta sentrum

Kvartalstrukturen i Otta sentrum

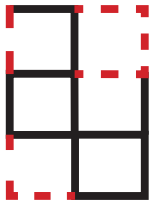
Otta sentrum har en kvartalstruktur som danner et godt utgangspunkt for en mer differensiert, målrettet og aktiv gatebruk.

Kvartalstrukturen bør imidlertid både repareres, styrkes og videreutvikles, gjennom å legge den som en viktig eksisterende premiss i utarbeidelse av arealplaner og i byggesaker.

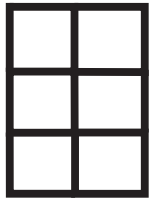
A



B



C



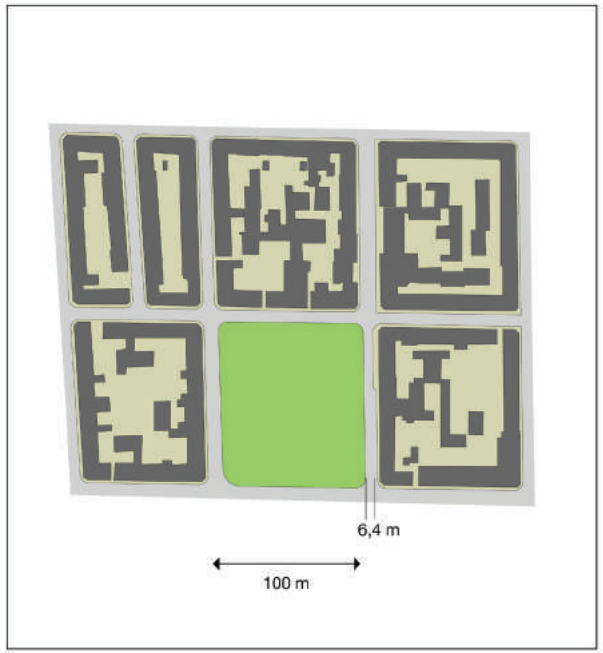
Kvartalstrukturens og rutenettets potensial og styrke

Diagrammene viser utsnitt av rutenettet i tre norske byer/ bydeler med varierende størrelse og befolkning, hhv ca 50.000 innbyggere i Grünerløkka bydel, ca 6.000 innbyggere Sel kommune (ca 1150 i de tre mest sentrale grunnkretsene), og ca 3.450 i Kirkenes tettsted (ca 10.000 i kommunen).

Det er naturlig nok stor variasjon i maskevidde, tetthet, utnyttelse og bebyggelsesmønster innenfor de tre rutenettene. Men diagrammene synliggjør likevel at rutenettet er et sterkt organisasjonsprinsipp, og at det har stor fleksibilitet og potensial.

Rutenettet:

- gir en robust og fleksibel struktur
- definerer og tydeliggjør gater og byrom
- danner likeverdige gater
- ivaretar siktlinjer og fysiske forbindelser i en hensiktsmessig rytme



Grünerløkka – Oslo

Otta

Kirkenes

Planlagte samferdselstiltak – sentrale Otta

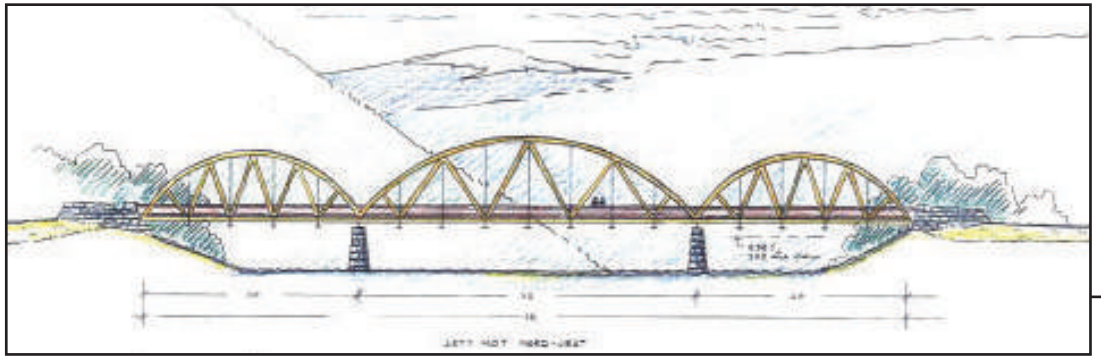
Innenfor sentrale Otta planlegges og utvikles følgende tre viktige samferdselstiltak i perioden frem til 2017:

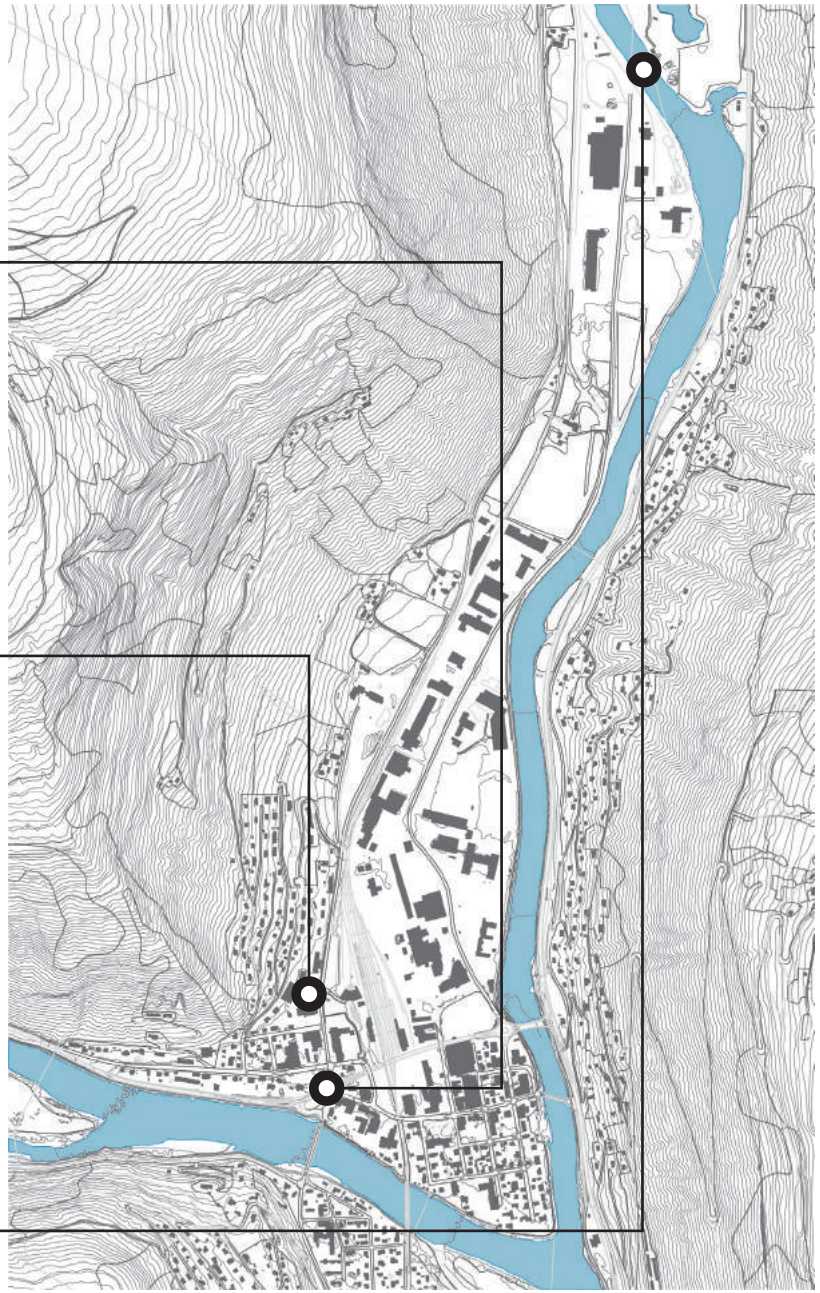
- Ny kjørebru over Lågen i nord (del av E6 prosjektet, utbyggingsetappe 2, antatt oppstart ca 2017)
- Ny rundkjøring og avkjørsler fra Rv 15 (del av E6 prosjektet, utbyggingsetappe 2, prinsippvurderinger og reguleringsarbeid i 2014)
- Utvikling av skysstasjonen (prosess og planavklaring i 2014, utførelse 2018, jf. Jernbaneverkets handlingsplan 2018)

Ny rundkjøring og avkjørsler fra Rv 15

Utvikling av skysstasjonen

Ny kjørebru over Lågen i nord



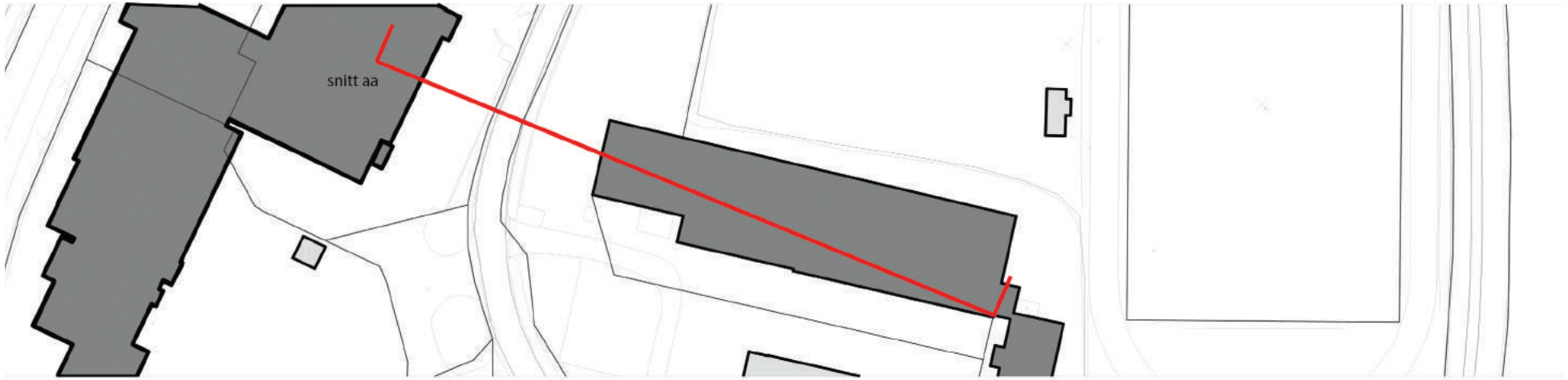


Dagens gatesnitt – potensial

Seks utvalgte gatesnitt fra sentrale Otta viser at det ligger et stort arealpotensial i dagens gate- og veinett og deres sideareal. Arealene kan utnyttes bedre og mer rasjonelt, med større vektlegging og prioritering av forholdene for gående og syklende, men likevel slik at bilen fremdeles har tilfredsstillende vilkår og tilgjengelighet.

De seks følgende gatesnittene er angitt med breddemål, og vist på tilhørende situasjonsplaner:

- Skansenveien
- Johan Nygårds gate
- Storgata vest
- Storgata øst
- Mullers gate
- Olav Bismos gate

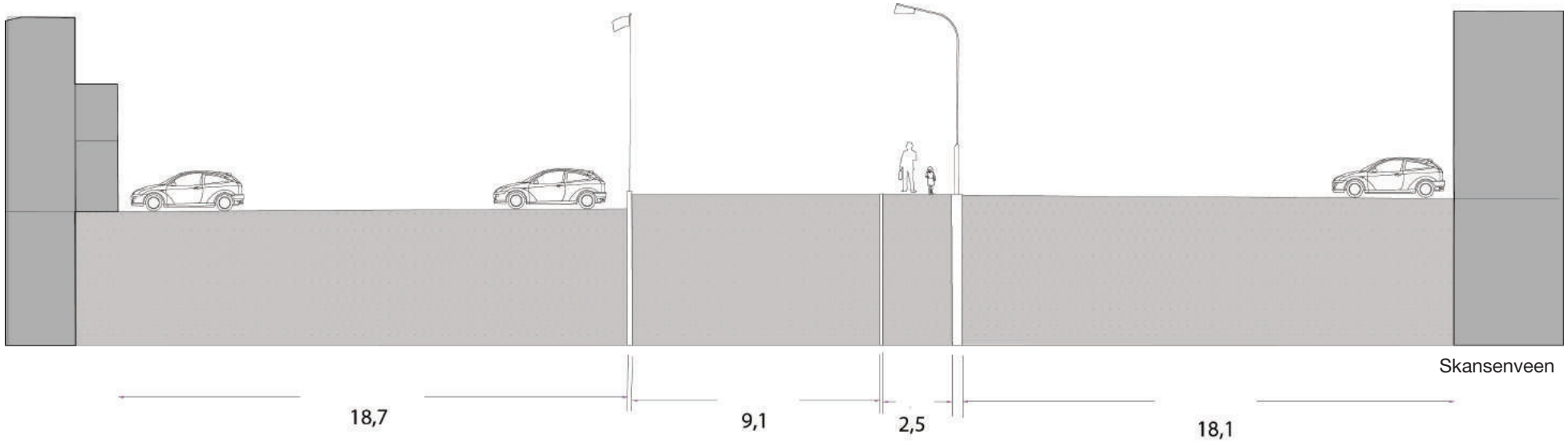


Skansenveien

Skansenveien

Skansenveien har i dag en bred kjørebane og ensidig fortausløsning, med et relativt smalt fortau, og situasjonen er ikke tilrettelagt godt for verken fotgjengere eller syklister.

Bebyggelsen på begge sider ligger med en solid tilbaketrekking fra veikant og fortau, og det er store asfaltflater med parkering som preger situasjonen.

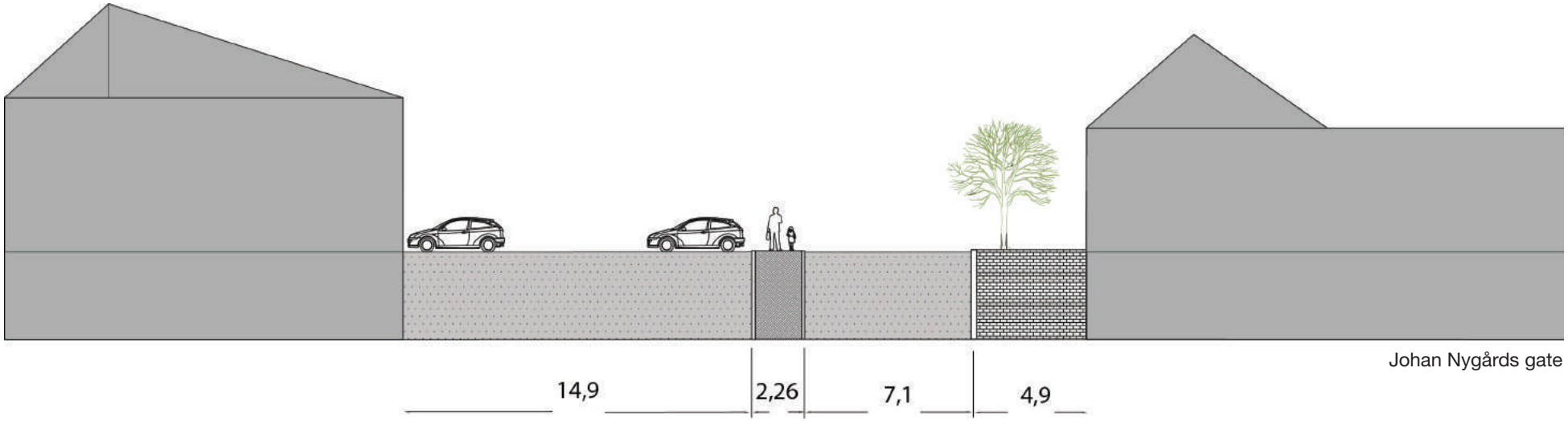


Johan Nygårds gate

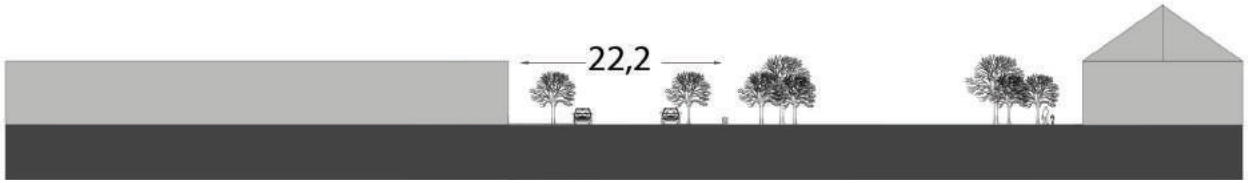
Johan Nygårds gate

Johan Nygårds gate er viktig handlegate på Otta. Bebyggelsen på østsiden ligger i liv med fortauet, mens den på vestsiden er trukket langt tilbake fra fortauet. På det smaleste er avstanden ca 15 m. Kjørebanen, på ca 7 m, er bredere enn behovet for en slik gate tilsier.

Sonen mellom bebyggelsen og fortauet benyttes til parkering, og situasjonen fremstår som lite bymessig. Det østre fortaussonen er tilrettelagt med parkeringslommer mellom utvidelser av fortauet (opptil 5 m), men fotgjengere og syklister har likevel lav prioritet i gatebildet.



Johan Nygårds gate

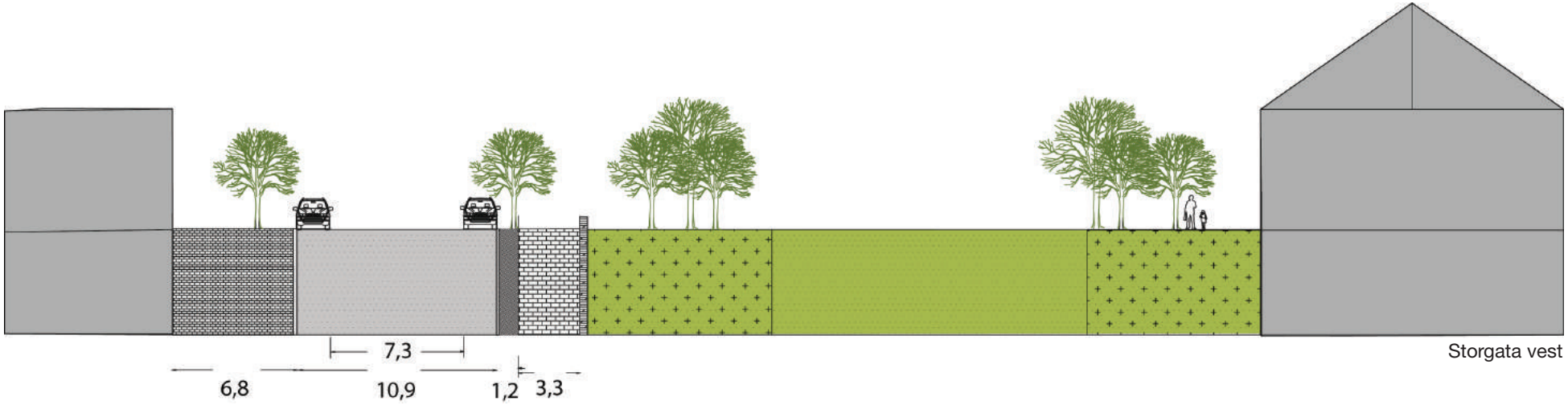


Storgata vest

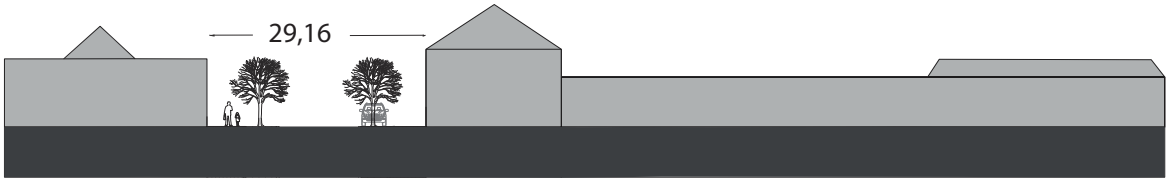
Storgata vest

Storgata er hovedgata på Otta, med lang historisk forankring. Snittet viser den vestre delen langs byparken. Kjørebanen, på ca 7 m, er bredere enn behovet for en slik gate tilsier.

Fortaussonen på sydsiden langs parken har et godt oppslag til utforming, men en opprustning vil gi gata et stort løft. En utvikling av bebyggelsen på nordsiden vil forsterke gaten som et godt byrom.



Storgata vest

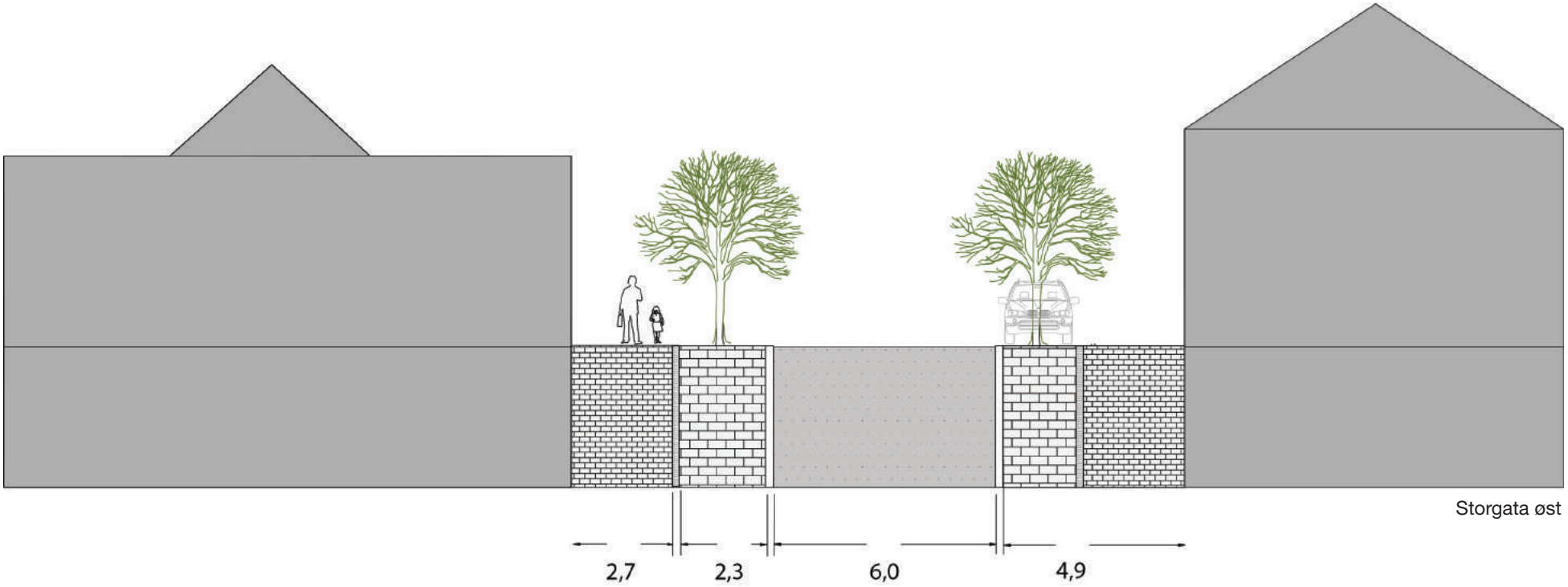


Storgata øst

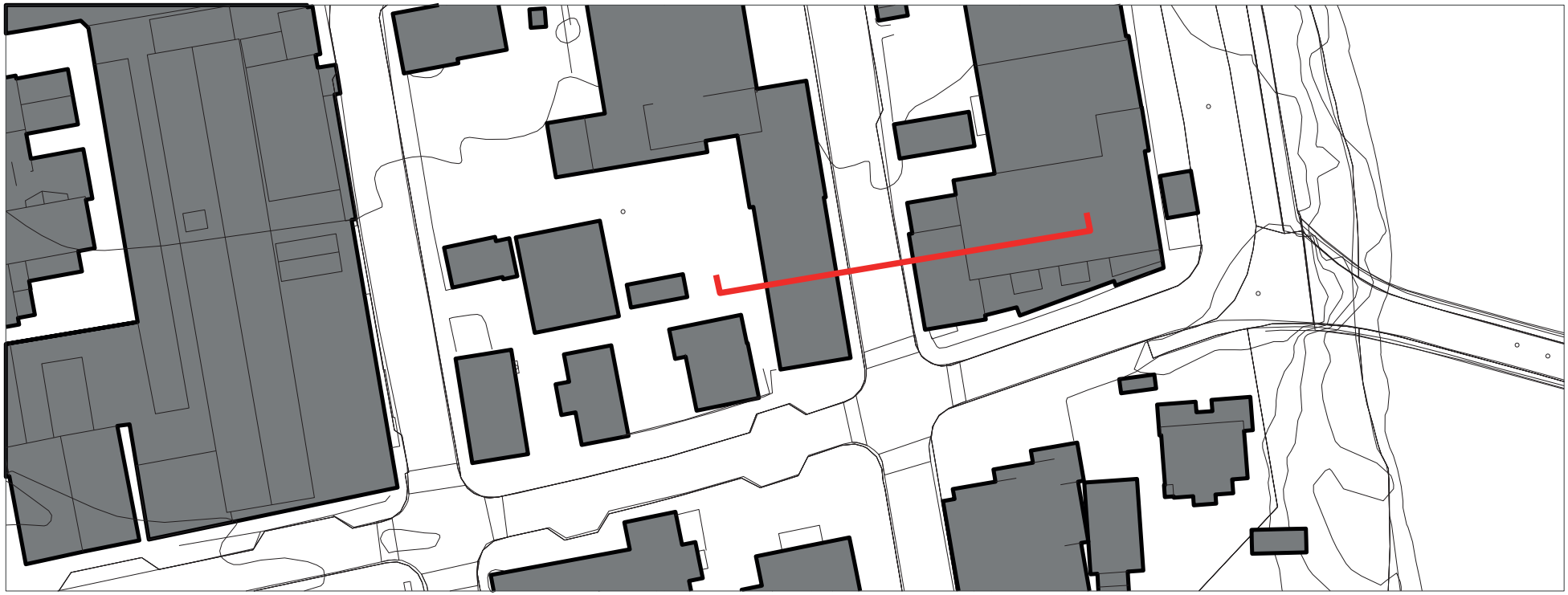
Storgata øst

Storgata øst har et noe smalere gatesnitt en den vestre delen. Gatebredden har en dimensjonering som er tilpasset et fremtidig behov, som en bymessig hovedgate.

Bebyggelsen på begge sider ligger i all hovedsak tett inntil fortauet, slik at gaten fremstår som et bymessig byrom. Fortaussonene er relativt godt tilrettelagt for fotgjengere, men som for den vestre delen vil en opprustning gi gata et stort løft.



Storgata øst

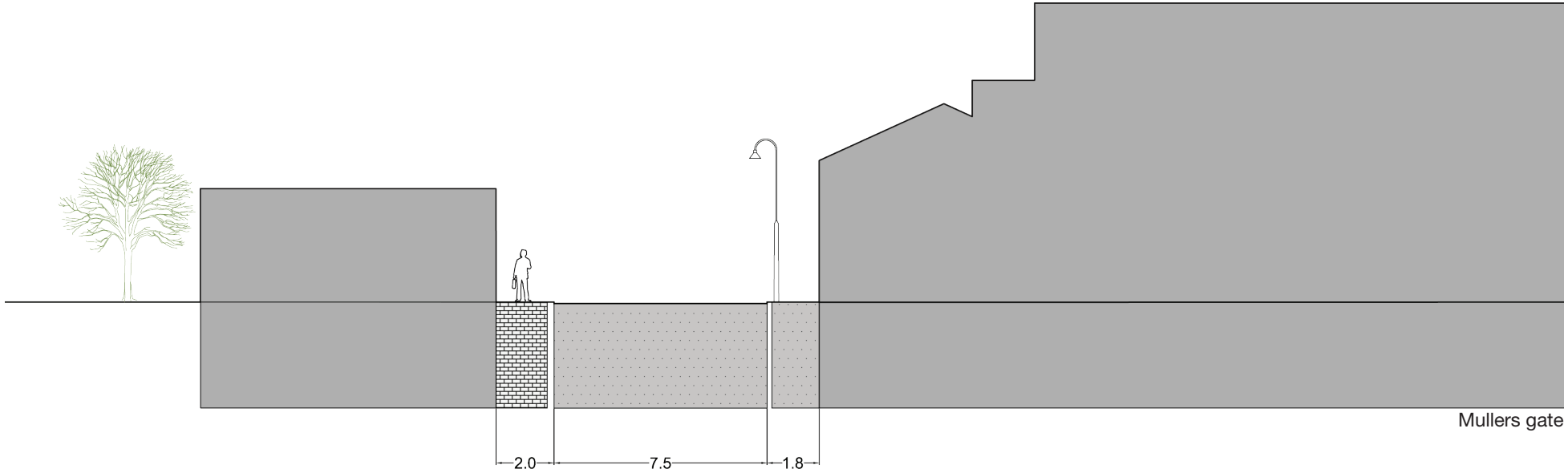


Mullers gate

Mullers gate

Mullers gate har et smalt gatesnitt og situasjonen er ikke tilrettelagt godt for verken fotgjengere eller syklister.

Bebyggelsen ligger stedvis tett inntil fortauet og kjørebanen, og dette begrenser utviklingspotensialet som en god bygate, slik at det må gjøres prioriteringer ved en oppgradering.



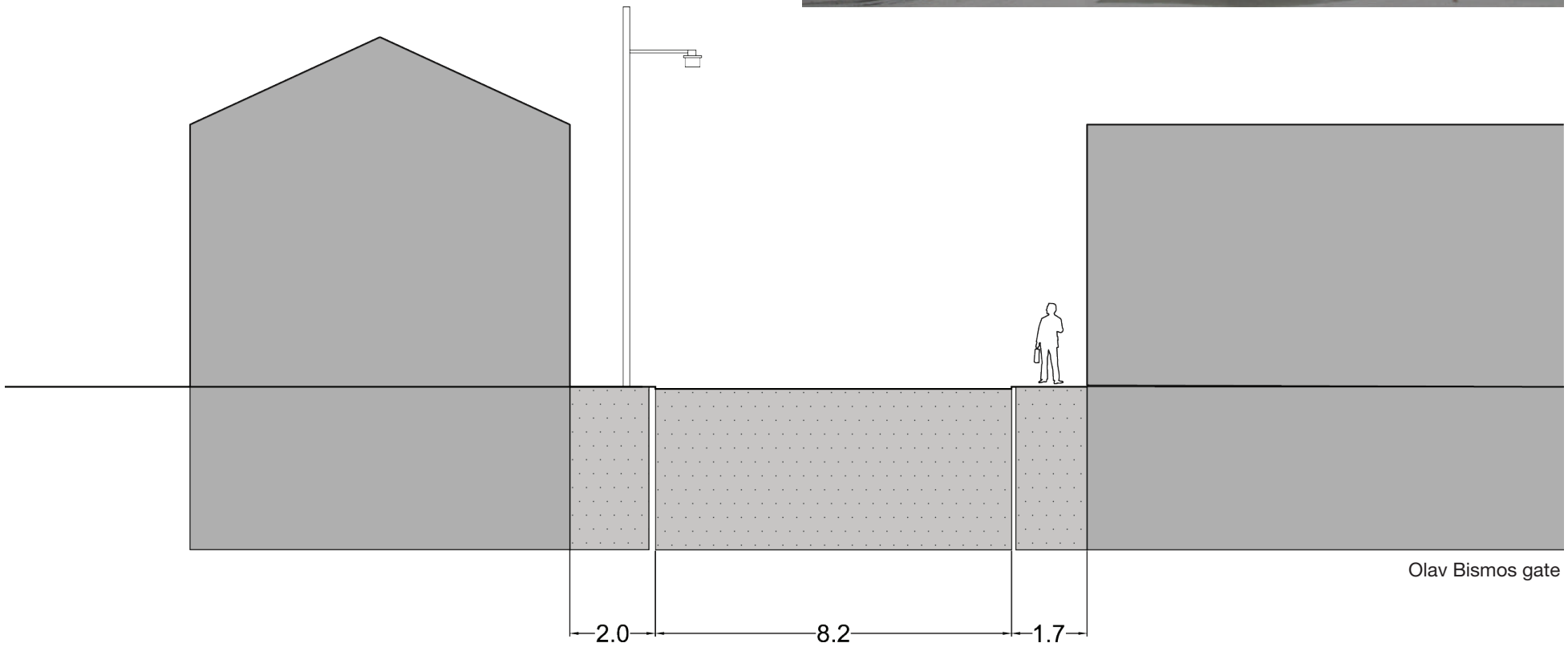
Mullers gate

Olav Bismos gate

Olav Bismos gate

Olav Bismos gate har som hovedregel bebyggelse som ligger tett inntil gaten, og dette gir gaten et fint særpreg.

Kjørebanen er imidlertid overdimensjonert, på bekostning av svært smale fotgjengersoner, og manglende vegetasjon.



Olav Bismos gate

Dagens byrom – potensial

1. Byparken

2. Loftsgårdsbrua

3. Jernbaneparken

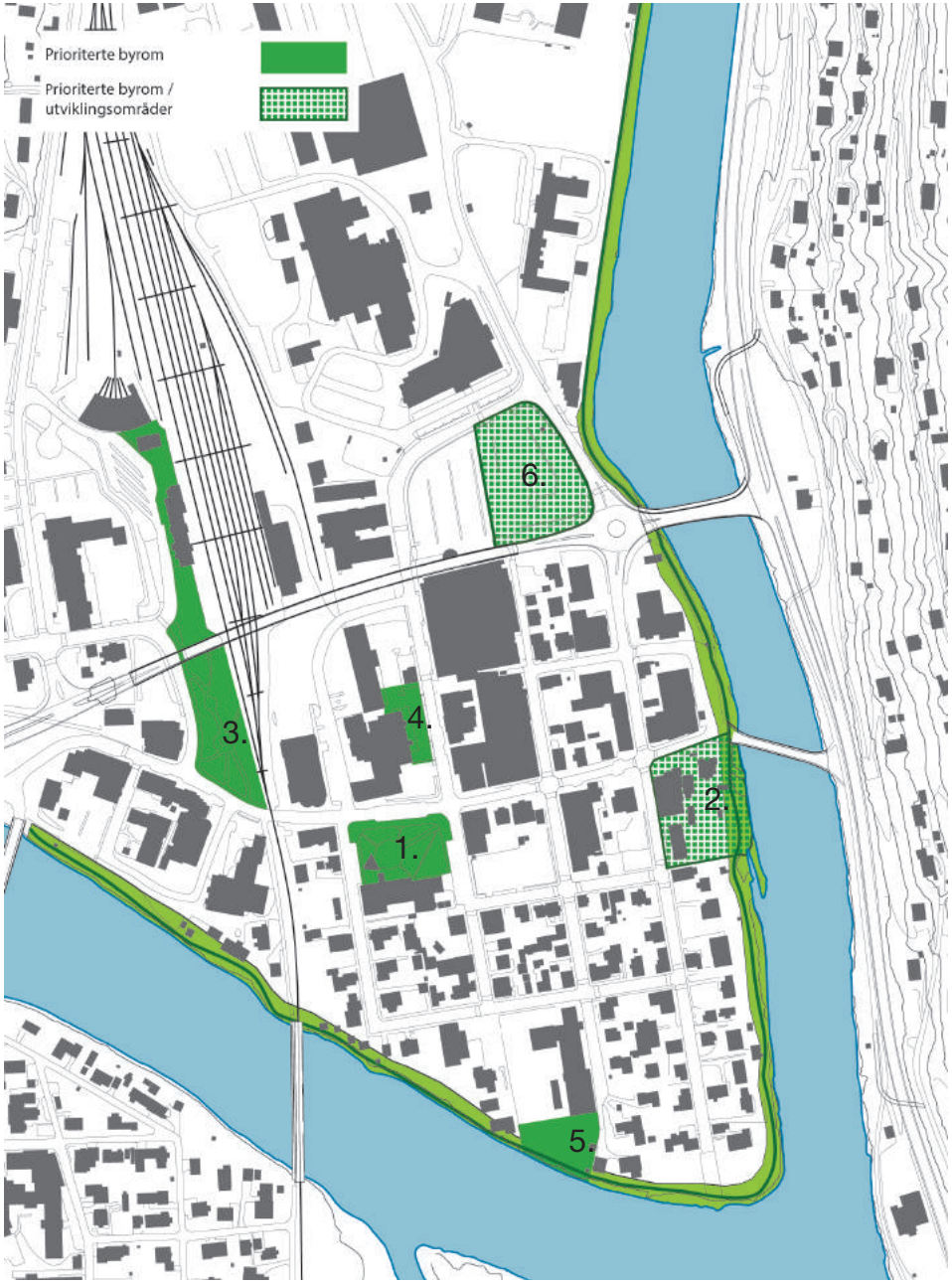
4. Bytorg/gågate

5. Elveparken

6. Nye Ottatunet

Innenfor dagens bystruktur i sentrum finnes det sentrale byrom som er godt etablert og utviklet, og som brukes mye. Disse byrommene har likevel et potensial for videreutvikling, enten funksjonelt eller fysisk og estetisk, slik at de brukes mer intensivt og tiltrekker seg flere mennesker og mer aktivitet. Dette gjelder *Byparken* og *Jernbaneparken*.

Det finnes også viktige områder som ikke fremstår som etablerte og tydelige byrom i dag, men som ligger som uutnyttede ressurser med stort potensial for bruk, opphold og utforming. Disse byrommene trenger ny programmering, en tydeliggjøring av selve byrommet gjennom ny bebyggelse eller vegetasjon, og en ny fysisk utforming og design. Dette gjelder et fremtidig *Bytorg* eller en *Gågate* i Johan Nygårds gate og en fremtidig *Elvepark* ved gamle Otta skole. Den store parkeringsplassen ved Amfi Otta ligger som en stor ressurs som byrom, men representerer også et viktig nytt byutviklingsområde for ny bebyggelse, her benevnt som *Nye Ottatunet*. På samme måte utgjør også området langs Lågen ved *Loftsgårdsbrua* et uutnyttet potensial som utviklingsområde, og som kan utvikles til å bli en annen type byrom enn man finner på Otta idag. Dette gjelder både på selve brua, og området mellom elven og bebyggelsen langs Mullers gate.



Elvebreddene

Følgende fire forhold er viktige å ivareta i utviklingen av elvebreddene fremover:

- sikre areal
- sikre tilgang
- tilrettelegge for turvei
- etablere flere målpunkt og møteplasser

Elvebreddene langs Lågen og Ottaelva har et stort og uutnyttet potensial, og kan bli viktige sentrumsnære rekreasjonsområder for Otta fremover.

I dag er det bare to steder langs elvebreddene som utmerker seg og er tilrettelagt for aktiv bruk, og som utgjør viktige målpunkt. Et større areal mellom Ottaelva og Otta skole, regulert til friområde, benyttes i dag til lek og ballspill, og har bl.a. klatrestativ. Området brukes både i skoletiden og på kveldstid. Mellom Holum sport og Elvebakken ligger skateparken som brukes som møteplass for ungdom i dag.

Arealene langs elvene bør være allment tilgjengelige slik at det kan tilrettelegges for turstier eller turveier, og dette bør ivaretas og sikres gjennom avtaler, ved planutarbeidelse og i byggesaksbehandling. Det bør også tilrettelegges for flere målpunkt og møteplasser, og oppgradering av de eksisterende. Når eiendommer langs elvene legges ut for salg, bør kommunen vurdere mulighetene for strategiske oppkjøp.

Området mellom Ottaelva og Otta skole bør fortsatt sikres som offentlig friområde, uansett hvilket formål og utvikling skoleområdet vil få i fremtiden.

Parkeringskapasitet i Otta sentrum

Registrering av dagens parkerings-kapasitet i Otta sentrum viser 1058 p-plasser og 29 HC-plasser. Lokalisering og antall, fordelt på fire ulike kategorier parkeringsplasser, er angitt i tabell og på kart. I tillegg finnes det flere uformelle/ uoppmerkede arealer som benyttes til parkering. Antall HC-plasser utgjør kun 2,7 % av totalt antall p-plasser, og dette er for lavt til å tilfredsstille anbefalte normer.

Dagens kapasitet innebærer at det finnes nesten én p-plass per innbygger i de tre mest sentrale grunnkretsene i Otta sentrum (ca 1150 innbyggere i 2012).

Registrering av dekningsgrad på oppmerkede parkeringsplasser ble utført på følgende datoer og tidspunkt, dekningsgrad er angitt i %:
- onsdag 26.06.13 kl 13:00 (58 %)
- lørdag 13.07.13 kl 14:30 (62 %)
- onsdag 04.09.13 kl 11:30 (53 %)

Torsdag 20.12.12 utførte Sel kommune parkeringstellinger og registrering av dekningsgrad på 392 p-plasser og 9 HC-plasser. Dette gjelder p-plassene som er mest i bruk, og de utgjør bare knapt 40 % av alle p-plassene som er kartlagt av Solvang og Fredheim Gudbrandsdalen AS.

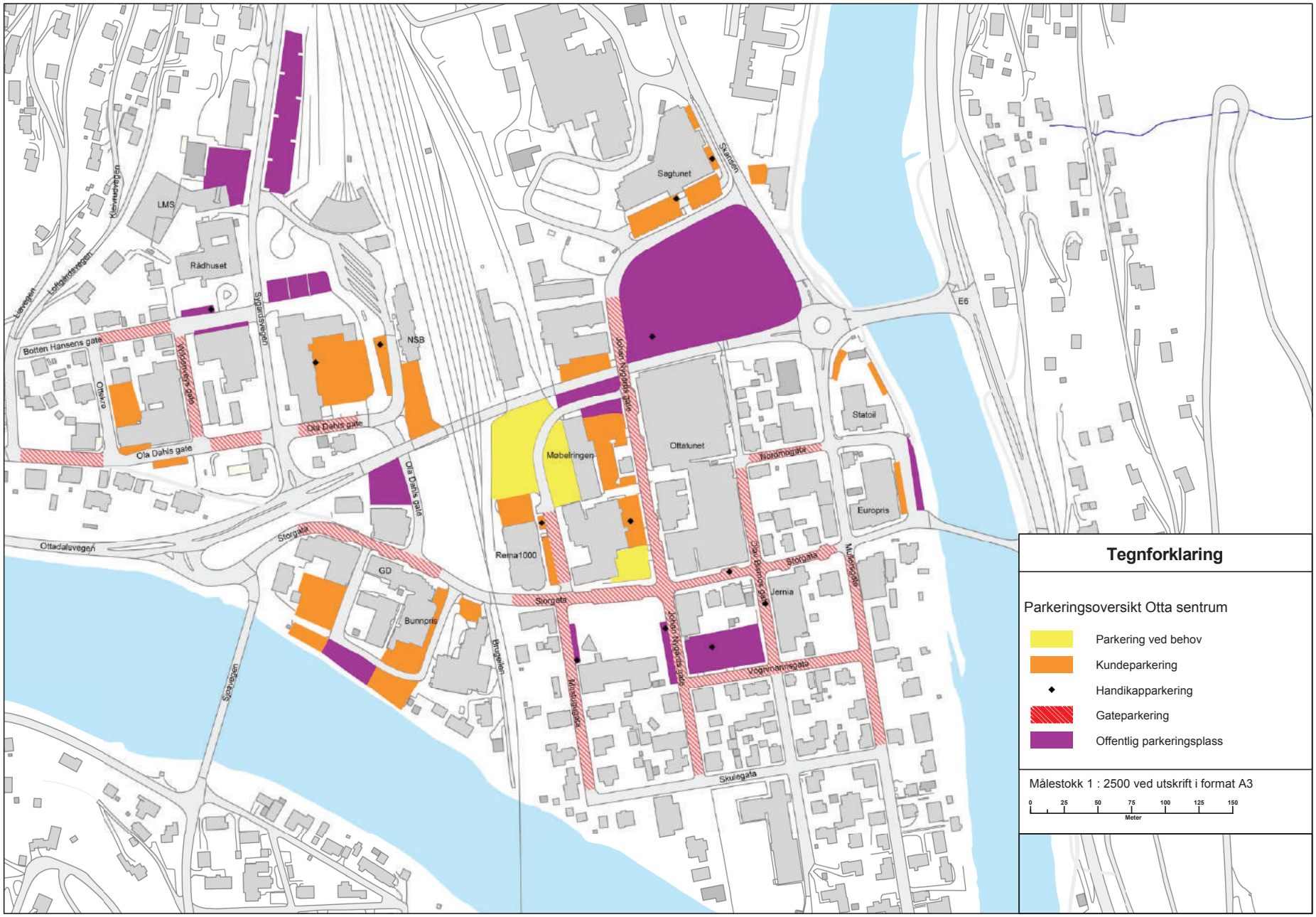
Registreringene ble utført på en spesiell dag like før jul da det var nattåpent, og med potensielt mye handel. Likevel ser man at parkeringsplassene ikke er fullt belagt før på kveldstid.

Registreringene er utført på følgende tidspunkt, dekningsgrad er angitt i %:
- kl 11:00 (82 %)
- kl 14:30 (88 %)
- kl 20:00 (99 %)

Både parkeringskapasitet pr person i sentrale Otta og dekningsgraden tilsier at antall p-plasser bør vurderes redusert, for å skape bedre og flere byrom, og forbedre forholdene for gående og syklende. Det bør utarbeides en parkeringsstrategi for sentrale Otta.

	KAPASITET	
Offentlige parkering:	**Personbiler**	**HC Plasser**
Parkeringsplass Ottatunet	182	5
Offentlig parkering Lågen (ved Europris)	22	
Foran rådhuset	5	2
Stor Parkeringsplass ved Jernia(?)	50	3
Parkering bak traffikkskolen	12	
Parkering mot Ottaelva	18	
Legekontoret	25	
Stor parkeringsplass ved legekontoret	50	
Bak lensmannskontoret	45	
Parkering parken (Johan Nygårdsgate)	18	
Parkering bak scenen i parken	10	1
Parkering under Otta Kjørebru	30	
Kundeparkering:	**Kapasitet**	**HC Plasser**
Rema 1000	30	
Parkering forran Rema 1000 bygget	14	2
Stor parkeringsplass ved Rema 1000 (grus)	60	
Bunnpris foran inngangen	7	
Kundeparkering Bunnpris mot Ottaelva	28	
Stasjonsparkering overside av stasjonen	14	
Stasjonsparkering ved perrong	25	
Grand, Nav, Ligningskontoret, Lensmannskontoret	45	8
Holum Sport	5	
Vinmonopolet	20	
Møbelringen	23	
Sagtunet ved 1881 / Solvang Og Fredheim	7	2
Statoil	14	
GodFoten	5	
Apoteket	11	4
Parkeringsplass Europris	12	
Sagtunet	38	2
Parkering Norlandia Hotell (3 plasser).	27	
Kunde/privatparkering nedenfor GD-bygget	26	
Parkering mot Ottaelva, nedenfor P-plass ved GD	9	
Gateparkering	**Kapasitet**	**HC Plasser**
Botten Hansens Gate	8	
Storgata	25	
Mostugugata	8	
Nordmogate	2	
Olav Bismosgate	17	
Johan Nygårdsgate	25	
Mullergate	10	
Vognmannsgata	35	
Ola Dals gate	14	
Wildenveysgate	6	
Gateparkering Rema 1000	5	
Andre parkeringsplasser	**Kapasitet**	**HC Plasser**
Parkeringsplass Shelltomta	16	
SUM:	1058	29

Registeringene er utført for Sel kommune av Solvang og Fredheim Gudbrandsdalen AS.


Tegnforklaring
Parkeringsoversikt Otta sentrum
Parkering ved behov
Kundeparkering
Handikapparkering
Gateparkering
Offentlig parkeringsplass
Målestokk 1 : 2500 ved utskrift i format A3
0 25 50 75 100 125 150
Meter
Sagtunet
Skansen
LMS
Rådhuset
Kleivrudvegen
Loftgårdsvegen
Liavegen
Sygardsvegen
Botten Hansens gate
Wildenvers gate
Ottekra
Ola Dahls gate
NSB
Johan Nygårds gate
Møbelringen
Ottatunet
Statoil
Nordmogata
Europris
E6
Storgata
Ottadalsvegen
GD
Bunnpris
Rema1000
Jernia
Olav Blanos gate
Mullersgata
Vognmannsgata
Skulegata
Brugeilen
Sjøavegen

5. OTTA FREMOVER

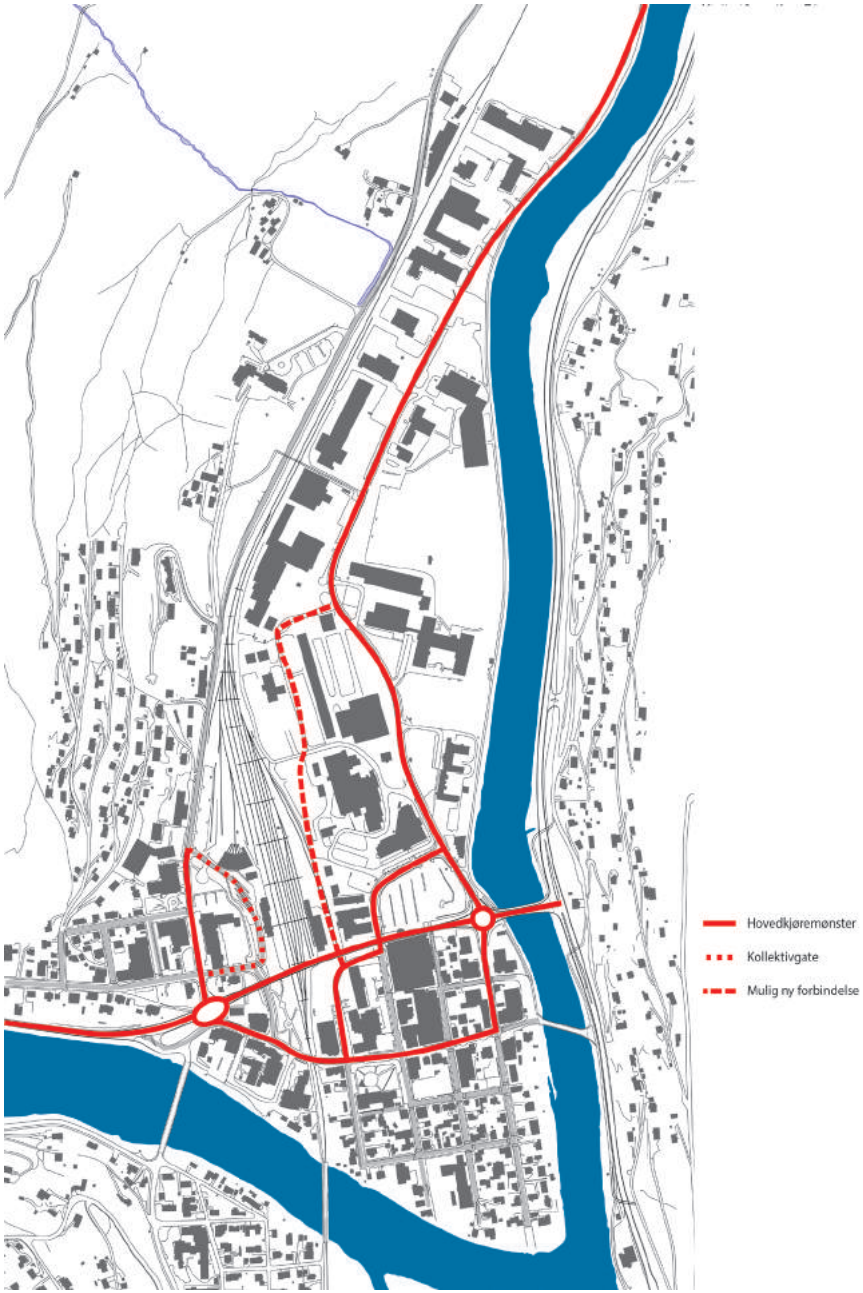
Fremtidig hovedkjøremønster

I forbindelse med at det etableres ny rundkjøring og avkjørsler fra Rv 15 bør det også tilrettelegges for et nytt hovedkjøremønster for biler gjennom Otta sentrum.

Hovedtraseen bør innbefatte Rv 15, Mullers gate og Storgata, med forlengelsen av Mostugugata nordover som ny lenke til Johan Nygårds gate og videre til Skansenveien som en indre ring. Plandiagrammet viser også en mulig fremtidig forbindelse nord for høybrua parallelt med Skansenveien.

Innfartsparkering

I forbindelse med at det etableres et nytt hovedkjøremønster på Otta, bør det tilrettelegges for innfartsparkering med god tilknytning og tilgjengelighet til veinettet som inngår det nye hovedkjøremønsteret. Det kan i den forbindelse også være aktuelt å etablere et parkeringshus. Aktuelle lokaliseringer er innenfor utviklingsområdet for skysstasjonen, både vest og øst for jernbanen.



Fremtidig hovedkjøremønster i Otta sentrum

Gatenes nye roller

Nye roller angis for lokalgatene i sentrale Otta, og det er utarbeidet eksempler på mulige nye gatesnitt, med omdisponering av arealene innenfor dagens gate- og veilegemer, slik at arealene kan utnyttes mer effektivt og forholdene for gående og syklende bedres.

Det opereres med følgende fire hovedkategorier:

- Hovedgate
- Handlegate
- Bygate
- Villagate

Skansenveien og Selsvegen er angitt som egne kategorier.

Plandiagrammet viser også viktige linjer som bør opprettholdes, videreutvikles og etableres som nye fysiske gangforbindelser der det er mulig, eller opprettholdes/ reetableres som siktlinjer eller siktakser der dette er mulig. Ny, fremtidig planfri gangforbindelse over eller under jernbanesporene er vist fra Skysstasjonen og mot Sagtunet. En kontinuerlig elvepromenade fra Ottabrua til Skansenveien, nord for kulturhuset, er også markert.

De nye gatene har alle gatesnitt som er godt tilrettelagt for gående. I tillegg vil en styrking av eksisterende gangforbindelser og sykkeltraseer og etablering av nye, ivareta og sikre gode forbindelser og trygg skolevei for barn og unge inn til og i sentrale Otta.

Hovedveinettet og tilhørende koblinger ligger innenfor regionale myndigheters ansvarsområde, og håndteres i egne planer, veiledere og manualer for utforming.

Gatenes nye roller

Mulige nye gatesnitt

Hovedgata og handlegata

Storgata defineres som *hovedgata*, fra Loftsgårdsbrua til skysstasjonen. *Johan Nygårds gate* defineres som *handlegata*, fra høybrua til Vognmannsgata.

Hovedgata og handlegatas roller defineres først og fremst gjennom tilliggende funksjoner og historisk betydning. Hovedgata har hovedvekt på offentlige funksjoner, kultur og service, men også handel. Handlegata har hovedvekt på kommersielle funksjoner, handel og service.

Hovedgata og handlegata har som prinsipp:

- samme gatesnitt
- samme gatebelegg
- samme belysningsprinsipp og møbleringsdesign

Det vises to alternative hovedprinsipp for hovedgata og handlegata.

Prinsipp A viser tilrettelegging med oppmerkede sykkelfelt på hver side i kjørebanen, og fleksible møbleringssoner mellom kjørebane og fortau, som kan anlegges med beplantning, sykkelparkering, belysning, benker mv. Prinsipp A er mest aktuelt for hovedgata.

Prinsipp B viser tilrettelegging for brede fortau og fleksible møbleringssoner mellom kjørebane og fortau. Den ene fleksible sonen kan også benyttes til parkeringslommer. Det forutsettes da at syklende benytter kjørebanen.

Mulighet for etablering av møbleringssoner i begge prinsippene, og ensidig kantparkering i prinsipp B, er avhengig av tilgjengelig bredde på det totale gatesnittet mellom eksisterende bebyggelse. Det må sikres tilstrekkelig areal til fortau, som hovedregel med fri bredde på minimum 2,5 m.

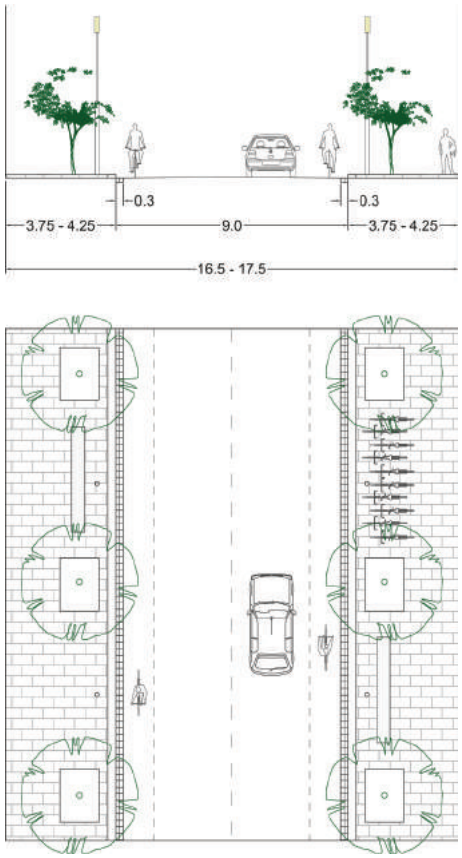
Det bør utarbeides en helhetlig plan for hovedgata og handlegata, som grunnlag for en beslutning om det skal avsettes plass til oppmerkede sykkelfelt eller parkeringslommer, og videre det eventuelle omfanget av og lokalisering av parkering vs. andre funksjoner. Behov for oppmerkede sykkelfelt må vurderes på bakgrunn av trafikkmengder og kjørehastighet. Fremtidige trafikkmengder og kjørehastighet i hovedgata og handlegata vil påvirkes av valgt løsning for ny rundkjøring og avkjørsler fra Rv 15.

Anbefalt materialbruk og prinsipp for gatelegemet i hovedgata og handlegata:

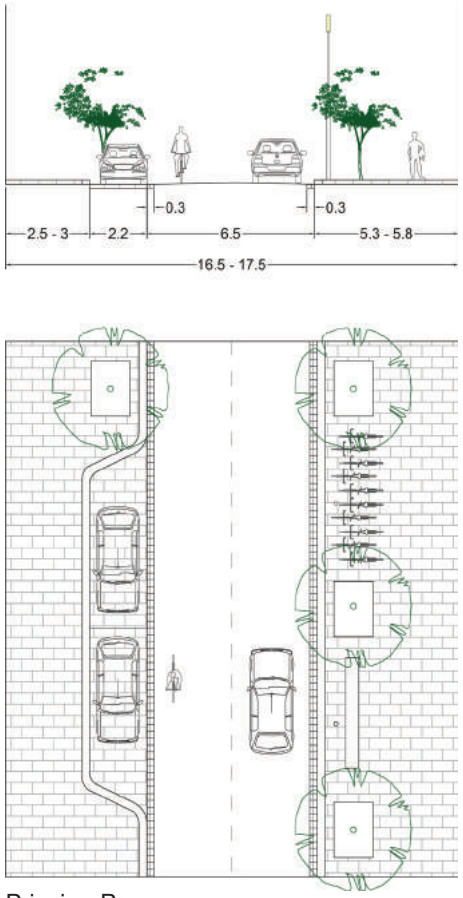
- Ottaskifer på fortau
- asfalt i gater
- granitt-kantstein og strålestein
- tosidig beplantning, høystammede trær

Kun hovedgata og handlegata på Otta, og eventuelle tilknyttede byrom, har et spesielt designprogram og en spesiell beplantning.

Hovedgata og handlegata bør ha en møblering med et enkelt, men særpreget og driftsvennlig design. Det må være gjennomført bruk av belysning og beplantning. Konkrete designvalg, bruk av den fleksible sonen og valg av beplantning må gjøres i prosjekteringsfasen.



Prinsipp A



Prinsipp B

Gatebeplantning – eksempler

Møbleringsdesign – eksempler

Belysningsprinsipp – eksempler

Bygatene

Bygatene gis en mer generell utforming og design enn hovedgata og handlegata.

Bygatene kan ha varierende gatesnitt, basert på prinsipp A, B eller C, men bør ha:
- samme gatebelegg
- samme belysningsprinsipp og møbleringsdesign

I prinsippsnitt A og B vises det tilrettelegging for brede fortau, og en fleksibel møbleringssone på én side, mellom fortau og kjørebane.

Den fleksible sonen kan også benyttes til parkeringslommer, vist i prinsipp A, og som for hovedgata og handlegata bør det utarbeides en helhetlig plan for bygatene som avklarer omfanget og lokalisering av parkering.

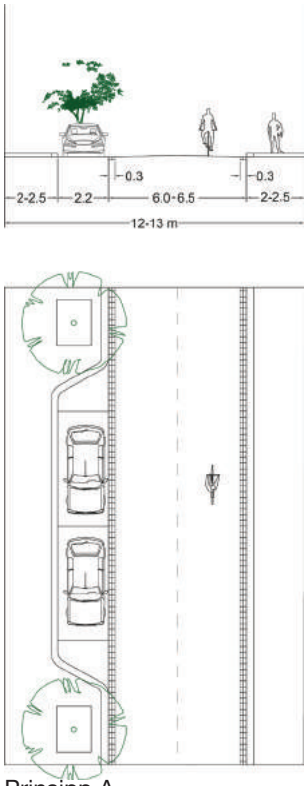
Det forutsettes at biltrafikken i bygatene generelt er såvidt liten at syklende kan benytte kjørebanen. Men den fleksible sonen kan også benyttes til utvidelse av kjørebanen dersom den aktuelle bygata kan få tilstrekkelig bredde, og behov for oppmerkede sykkelbaner er tilstede på grunn av trafikkmengden. Dette er vist i prinsipp C, og vil primært kunne implementeres i Mostugugatas forlengelse nord for Storgata, og i Johan Nygårds gate nord for høybrua, som inngår i foreslått fremtidig hovedkjøremønster for Otta sentrum.

Kantparkering bør som hovedregel anlegges på gatenes vest- eller sydside, slik at soltilgang på fortauene ikke reduseres, mens møbleringssoner forøvrig bør anlegges på øst- eller nordsiden av gaten slik at optimal soltilgang oppnås.

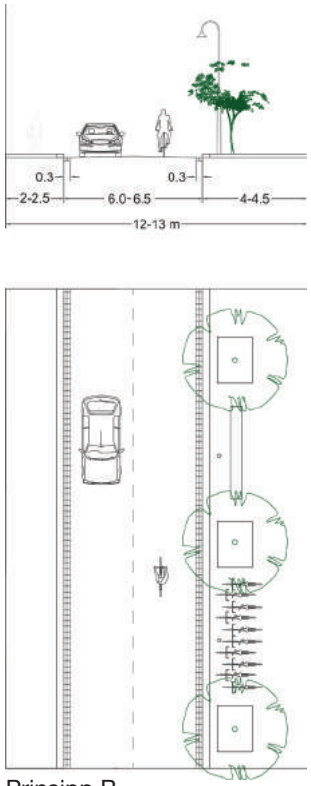
Anbefalt materialbruk og prinsipp for gatelegemet i bygatene:
- asfalt på fortau og gater
- granitt-kantstein og strålestein
- ensidig beplantning, høystammede trær

Et enkelt og elegant, men robust møblerings- og elementdesign bør velges med bakgrunn i:
- gjennomgang av eksisterende elementer og muligheter for gjenbruk
- god egnethet for gradvis implementering og utskifting
- drifts- og vedlikeholdskostnader

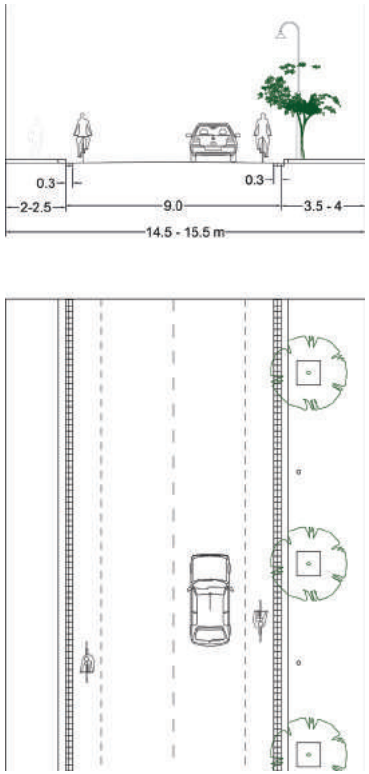
Konkrete designvalg, bruk av den fleksible sonen og valg av beplantning må gjøres i prosjekteringsfasen.



Prinsipp A



Prinsipp B



Prinsipp C

Villagatene

Villagatene bør utvikles med reduserte kjørebanebredder. Fortau og gatetrær bør etableres på minst én side, som hovedregel på gatenes øst- eller nordside, avhengig av tilgjengelig totalbredde mellom hus og hagegjerder.

Gateparkering bør begrenses til en side, som hovedregel på gatenes vest- eller sydside, slik at soltilgang på fortauene ikke reduseres.

Det forutsettes at biltrafikken i villagatene er såvidt liten at syklende kan benytte kjørebanen.

Villagatene kan ha varierende gatesnitt, men bør ha:

- samme gatebelegg
- samme belysningsprinsipp og møbleringsdesign

Anbefalt materialbruk for gatelegemet i Villagatene:

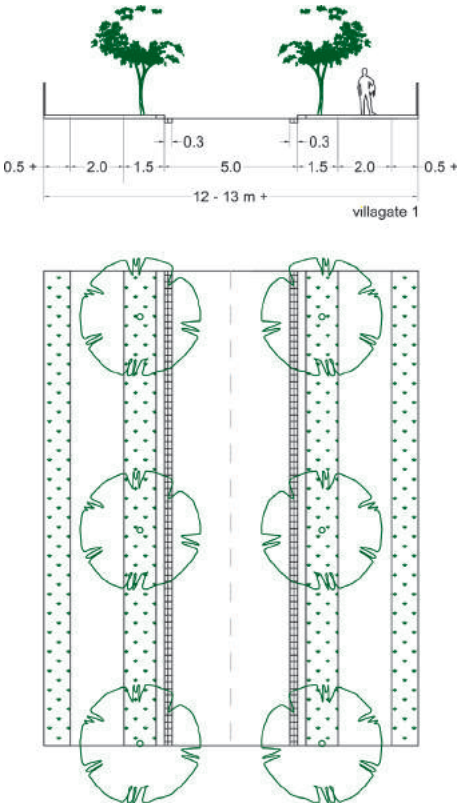
- asfalt på fortau og gater
- granitt-kantstein og strålestein
- ensidig eller tosidig beplantning, høystammede trær
- gressdekke i rabatter mellom gater og fortau, og mot hagegjerder, hekker og hus

Som for bygatene bør møblerings- og elementdesign velges med bakgrunn i:

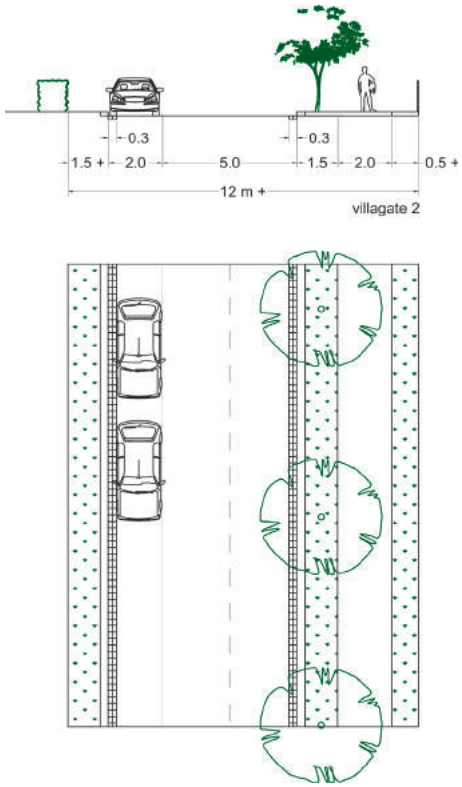
- gjennomgang av eksisterende elementer og muligheter for gjenbruk
- god egnethet for gradvis implementering og utskifting
- drifts- og vedlikeholdskostnader

Møblerings- og elementdesign bør som utgangspunkt være det samme som for bygatene, men med eventuelle tilpasninger i skala (høyder) og lysstyrke på belysningsarmatur, slik at det tilpasses behovene i et boligområde.

Konkrete designvalg og valg av beplantning må gjøres i prosjekterings-fasen.



Prinsipp A



Prinsipp B

Skansenveien

Skansenveien bør utvikles med redusert kjørebanebredde, og arealgevinsten kan utnyttes slik at forholdene for gående og syklende kan bedres.

Skansenveien kan utvikles med en toveis sykkelvei på østsiden, med god tilgjengelighet til ungdomsskolen, videregående skole, kulturhuset og idrettsanleggene nordover. Videre kan det tilrettelegges for tosidige fortau med kantsone/ grøft på begge sider, som kan ivareta behovet for snøopplag.

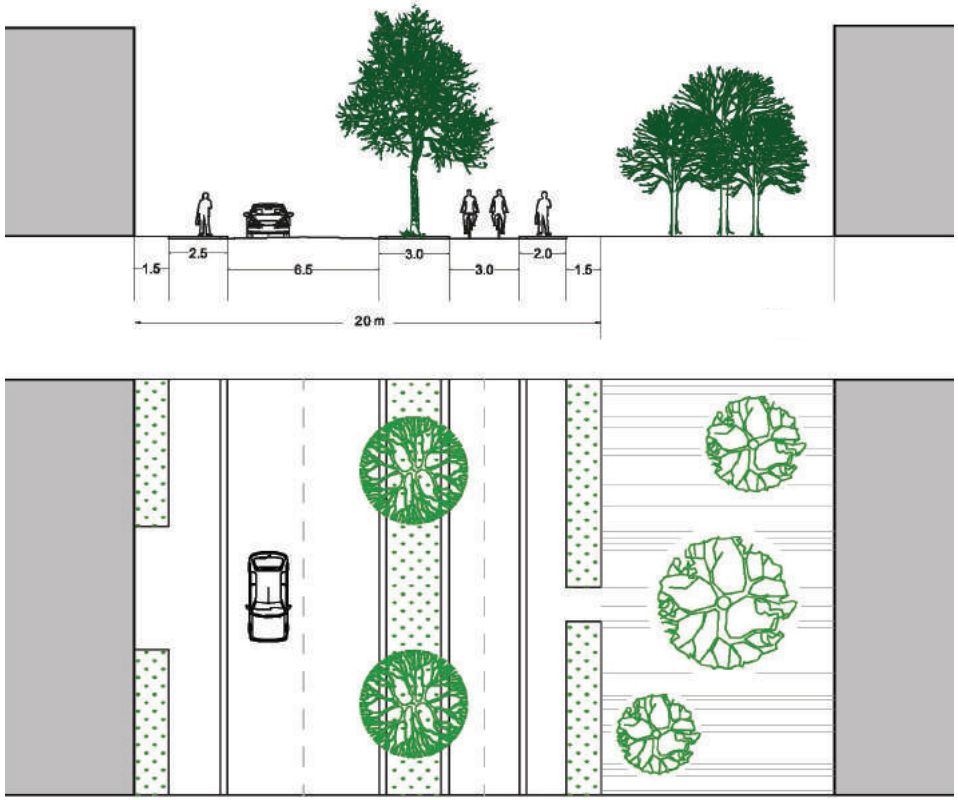
Ny bebyggelse på vestsiden av Skansenveien bør anlegges langs gaten mot kantsonen og fortauet, og innganger bør som hovedregel orienteres mot fortauet. På østsiden kan byggeområdene fortsatt ha en park-karakter med bebyggelse som tilbaketrukne, frittstående paviljongbygg.

Eksisterende beplantningsprinsipp med gatetrær på østsiden bør styrkes og videreføres, og prinsippet med tosidig belysning bør videreføres.

Anbefalt materialbruk for gatelegemet:

- asfalt på fortau, sykkelvei og gate
- granitt-kantstein
- ensidig beplantning, høystammede trær
- gressdekke i rabatt mellom gate og sykkelvei, og mot byggeområdene på begge sider

Konkrete designvalg og valg av beplantning må gjøres i prosjekterings-fasen.



Skansenveien

Selsvegen

Selsvegen er viktig som skolevei fra boligene i sentrum og til barneskolen på Nyhusom.

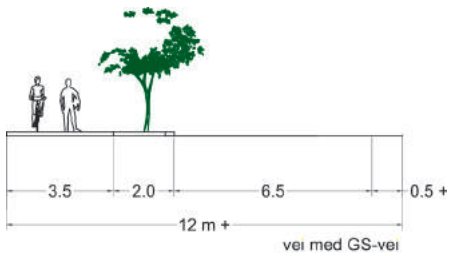
Forholdene for gående og syklende bør bedres, og det bør anlegges en bredere ensidig, toveis opphøyet gang- og sykkelvei, med rabatt med beplantning mot veien.

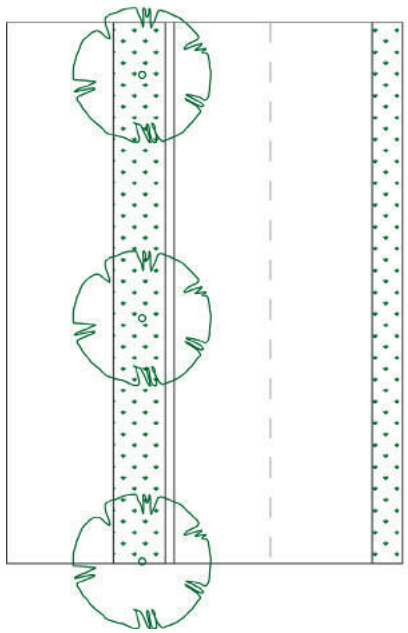
Anbefalt materialbruk for gatelegemet:

- asfalt på gang-/ sykkelvei og vei
- granitt-kantstein
- ensidig beplantning, høystammede trær
- gressdekke i rabatt mellom vei og sykkelvei, og mot sonen i øst

Prinsippet med ensidig belysning bør videreføres.

Konkrete designvalg og valg av beplantning må gjøres i prosjekterings-fasen.





Sentrale byrom

1. Byparken

2. Loftsgårdsbrua

3. Jernbaneparken

4. Bytorg/gågate

5. Elveparken

6. Nye Ottatunet

Dagens definerte byrom og potensielle nye byrom og utviklingsområder fremheves som de seks sentrale byrommene i utviklingen av Otta fremover. Disse byrommene vil ha ulike roller, funksjoner og bruk, og de vil ha forskjellig fysisk utforming og preg. Fire av byrommene ligger direkte tilknyttet hovedgata og handlegata, mens Elveparken og Nye Ottatunet ligger i handlegatas forlengelse, med god tilknytning for gående og syklende.

Oppgradering av hovedgata og handlegata og videre forbindelser som knytter sammen de seks byrommene, samt mulig ny inngang til Amfi Otta, defineres og differensieres som primære og sekundære gangforbindelser som bør prioriteres sammen med utviklingen av disse sentrale byrommene.

Moderat fortetting

De seks sentrale byrommene er her lagt inn på plandiagram med eksemplet på *moderat fortetting* i handelssentrum, vist i Fortettingsstudien. Sammenstillingen viser at en moderat fortetting kan bidra til å markere disse byrommene, slik at de fremstår tydeligere og som mer sentrale. I dette eksemplet gjelder det først og fremst *Byparken* og et nytt *Bytorg* i tilknytning til Johan Nygårds gate.

1. Byparken

2. Loftsgårdsbrua

3. Jernbaneparken

4. Bytorg/gågate

5. Elveparken

6. Nye Ottatunet

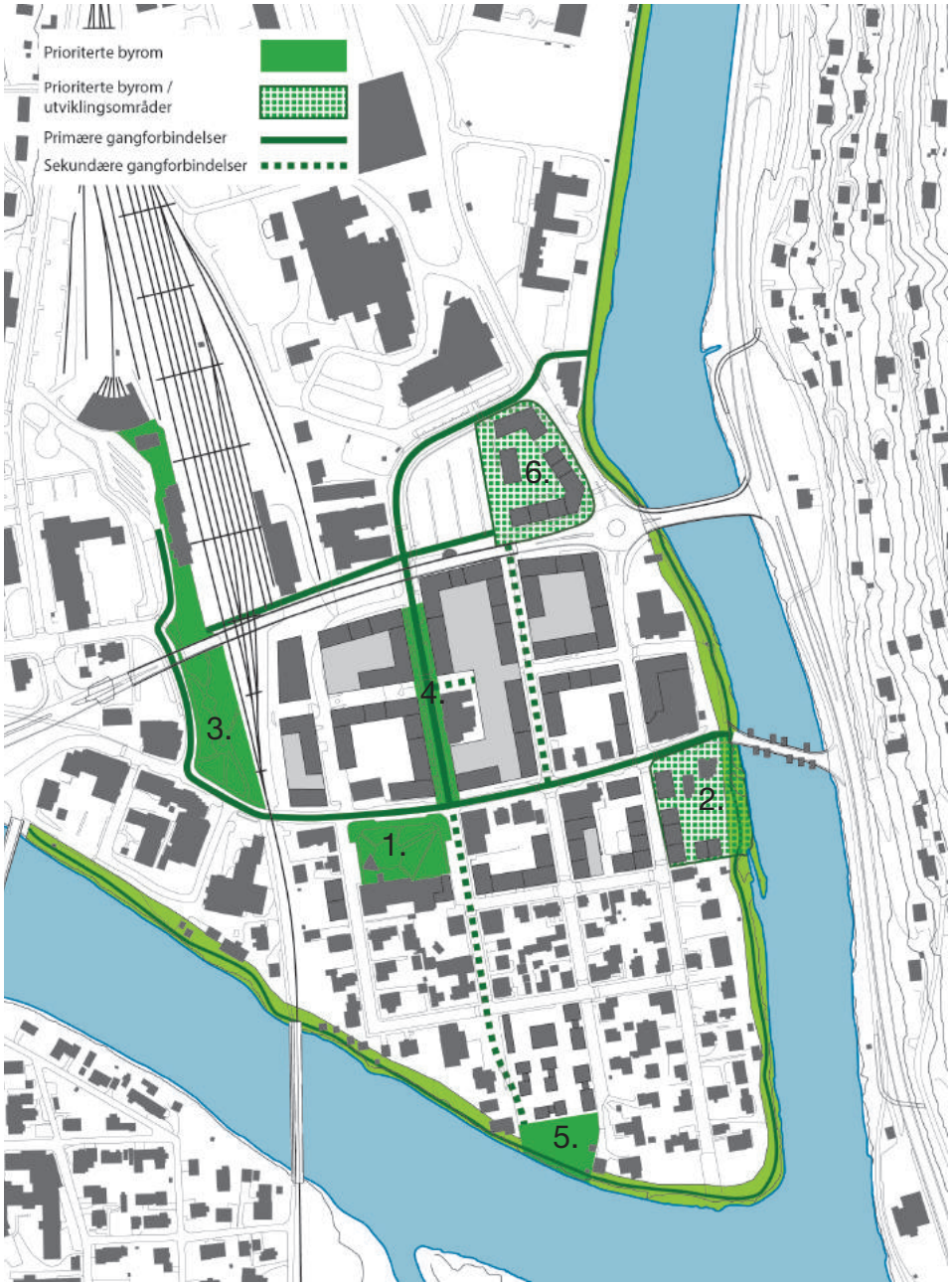
Omfattende fortetting

De seks sentrale byrommene er her lagt inn på plandiagram med eksemplet på *omfattende fortetting* i handelssentrum, vist i Fortettingsstudien.

Sammenstillingen viser at en omfattende fortetting kan bidra enda tydeligere - enn ved moderat fortetting - til å markere disse byrommene, slik at de fremstår enda tydeligere og som mer sentrale.

I dette eksemplet gjelder det *Byparken*, Johan Nygårds gate som *Gågate*, samt området mellom Mullersgate og Lågen ved *Loftsgårdsbrua* som er vist med ny bebyggelse.

Mot *Elveparken* vises ny boligbebyggelse på skoletomta, og *Nye Ottatunet* er også vist med ny bebyggelse, som markerer og definerer et nytt allment tilgjengelig byrom for gjennomgang og opphold.



1. Byparken

2. Loftsgårdsbrua

3. Jernbaneparken

4. Bytorg/gågate

5. Elveparken

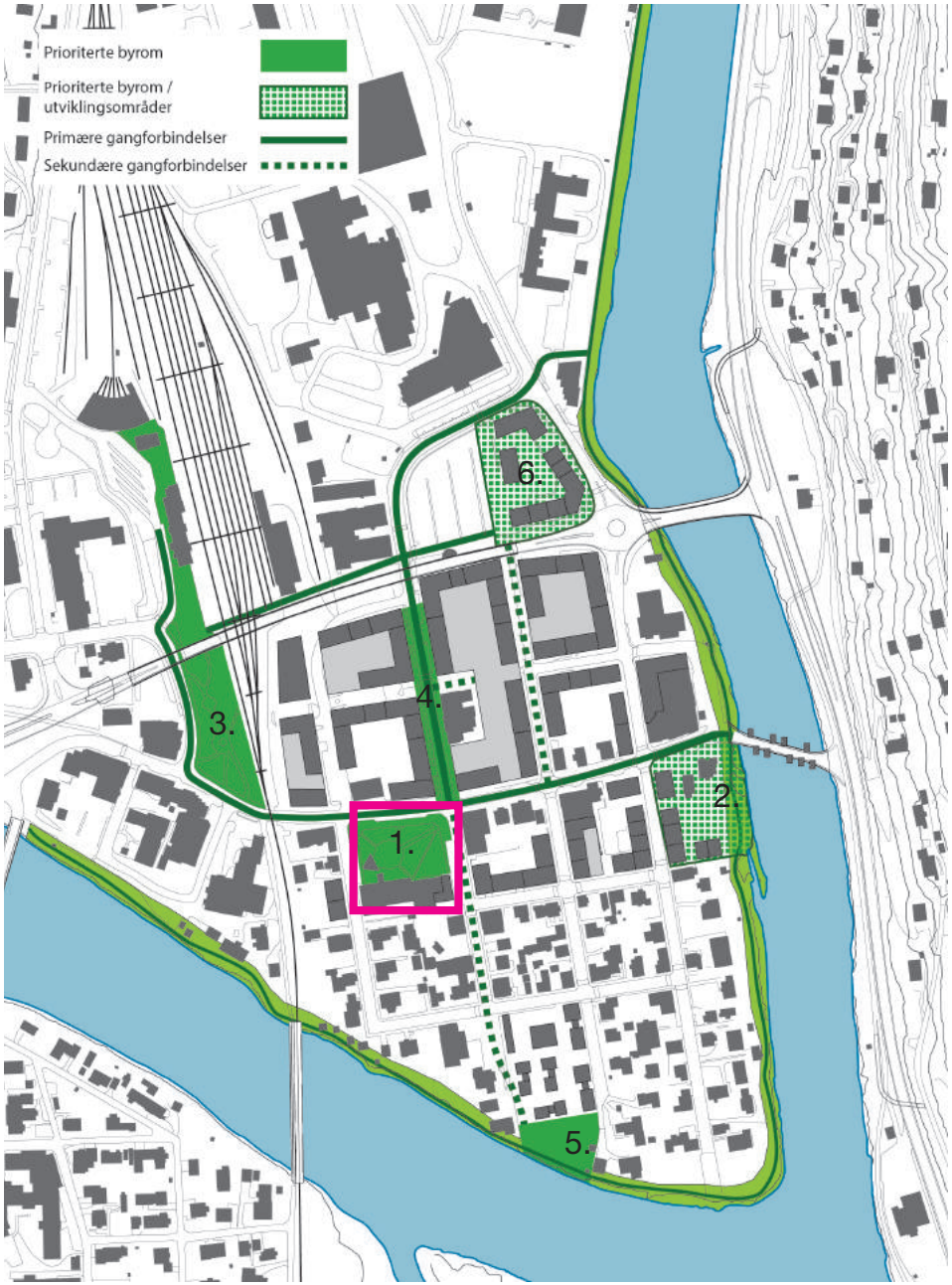
6. Nye Ottatunet

Byparken er i dag et velfungerende og sentralt byrom, men det kan tydeliggjøres ved at randbebyggelsen i syd forsterkes.

Parken kan øke sin attraktivitet over året ved at det i større grad tilrettelegges for sesongbetonede aktiviteter, som skøytebane om vinteren, markedsplass om våren og høsten og caféparviljong med utvidet uteservering om sommeren.

Referansene på siden er fra:

- Babylon café på Søder, Stockholm
- Vestkanttorget i Oslo
- Narvisen i Spikersuppa i Oslo



1. Byparken

2. Loftsgårdsbrua

3. Jernbaneparken

4. Bytorg/gågate

5. Elveparken

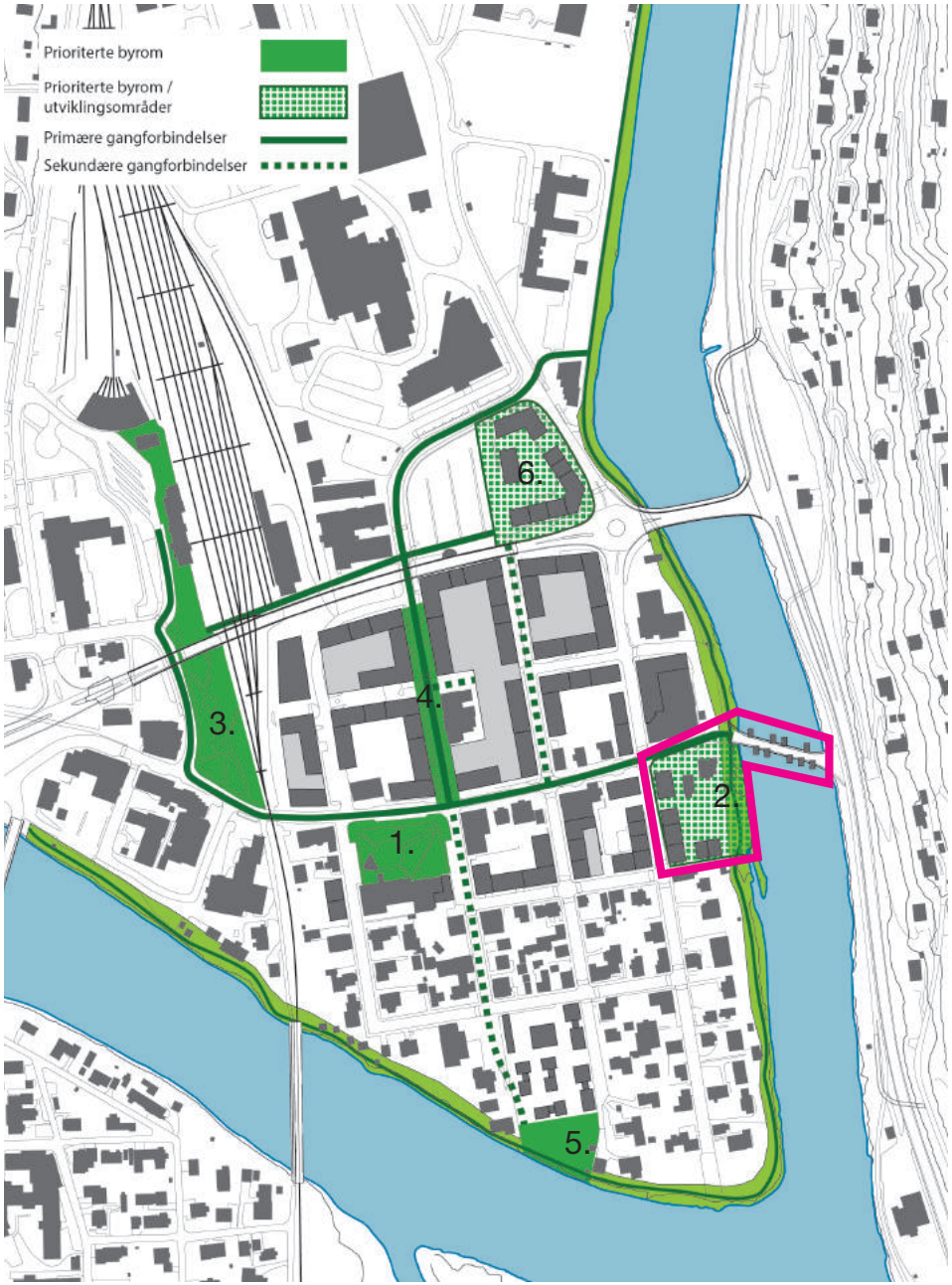
6. Nye Ottatunet

Området ved Loftsgårdsbrua kan få et stort løft ved for eksempel å ta i bruk eksisterende bebyggelse til nye formål rettet mot turisme, og ved å utvikle selve brua.

Ny bebyggelse langs Mullersgate kan gi bedre og mer fleksible utviklings-muligheter for etablering av et flott tun mot elven. Det kan etableres serveringssteder med lokal mat, og annen service som kompletterer overnattingstilbudet, og som både aktiviserer tunet, bebyggelsen og Mullersgate.

Referansene på siden er fra:

- Ponte Vecchio i Firenze, Italia
- Juvet landskapshotell i Valldal
- Nordervollia, Os kommune



Loftgårdsbrua – utvikling

Illustrasjonene viser eksempler på mulig utvikling og etablering av spektakulære overnattingskabiner og serverings-tilbud på Loftsgårdsbrua eller langs elvebredden, med flott utsikt til både Lågen, fjellheimen og dalføret.

En slik bebyggelse bør få en gjennomarbeidet, nyskapende utforming med høy arkitektonisk kvalitet. I tillegg til at det etableres funksjoner som retter seg mot turister, er det mange eksempler på at god arkitektonisk utforming og arkitektoniske spenstige grep kan ha stor attraksjonsverdi for besøkende, både fra inn- og utland.

Mulighetene for en aktivisering og utvikling av Loftsgårdsbrua må utforskes og utredes nærmere. Det bør avholdes en arkitektkonkurranse for å få frem de beste ideene, både for funksjonsprogram og arkitektoniske konsept.

1. Byparken

2. Loftsgårdsbrua

3. Jernbaneparken

4. Bytorg/gågate

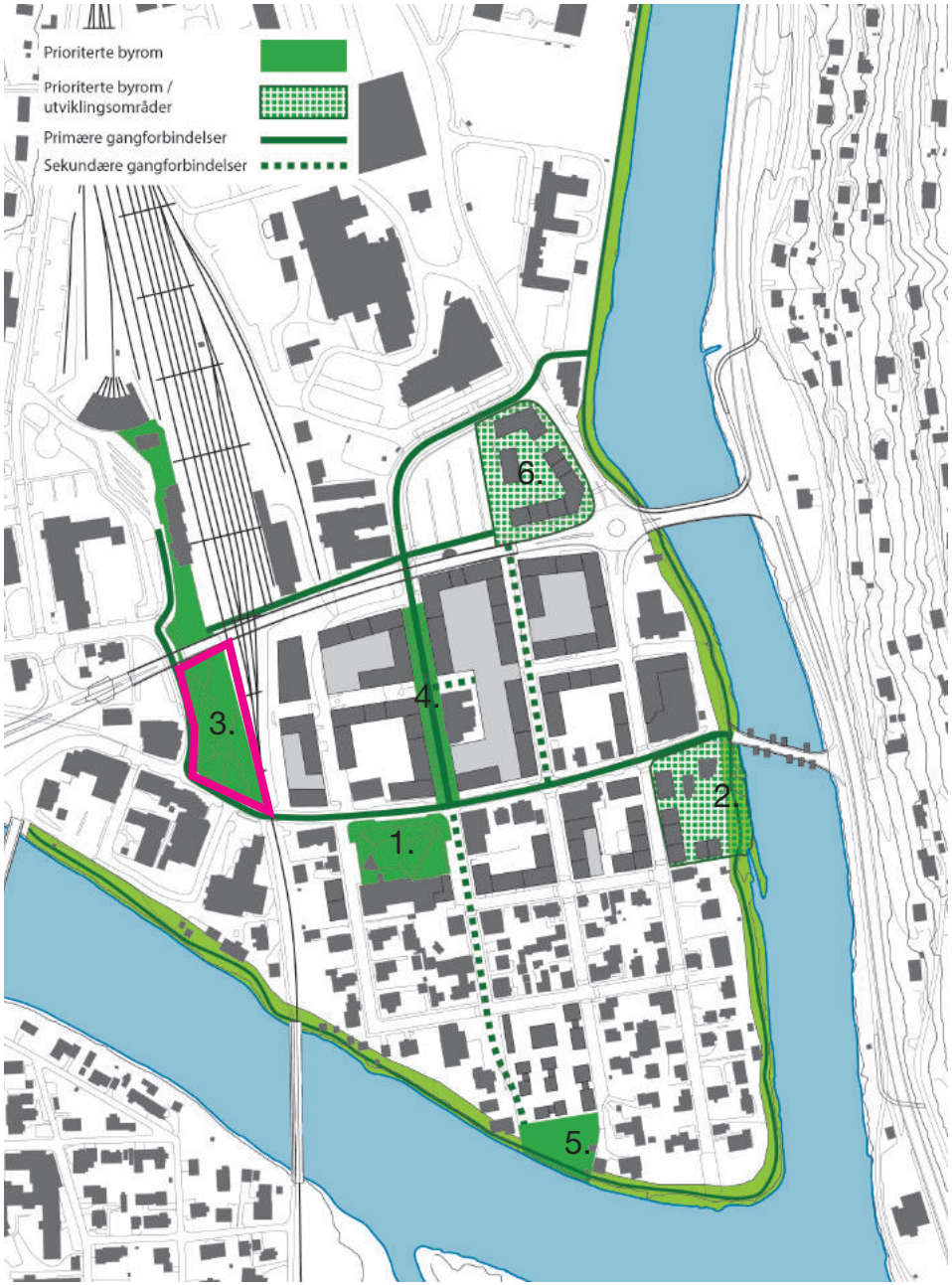
5. Elveparken

6. Nye Ottatunet

Jernbaneparken er, som Byparken, et velfungerende og sentralt byrom i dag. Når nye planer for skysstasjonen realiseres, må parken ha en tydelig rolle i det viktige romforløpet, som strekker seg fra stasjonen og til Storgata/ hovedgata.

Jernbaneparken kan også øke sin attraktivitet over året ved at det i større grad tilrettelegges for sesongbetonede aktiviteter, for eksempel med isskulpturutstilling om vinteren og vektlegging av frodig beplantning med tydelig årstidsvariasjon, vår, sommer og høst.

Referansene på siden er fra:
- Botanisk hage i Gøteborg
- Kellogg park i Plymouth, Michigan
- Shakespare garden i Central park, NY



1. Byparken

2. Loftsgårdsbrua

3. Jernbaneparken

4. Bytorg/gågate

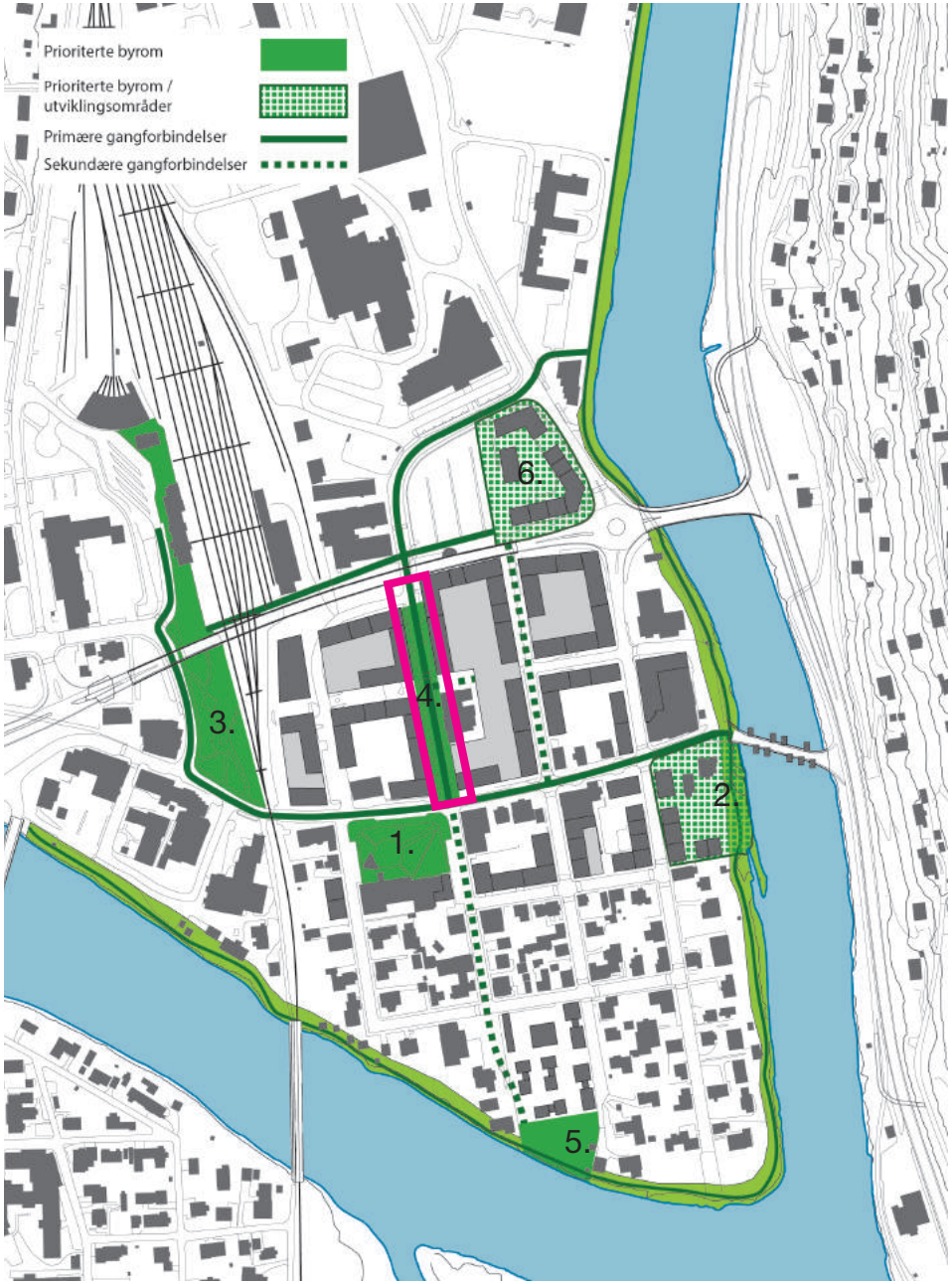
5. Elveparken

6. Nye Ottatunet

I tilknytning til og som en utvidelse av Johan Nygårds gate kan det utvikles et bytorg, som kan supplere Byparken. Bytorget kan tilrettelegges som en sosial møteplass med torghandel, markedsplass og servering.

Johan Nygårds gate kan også utvikles som en gågate, slik at hele gaten fungerer som et torg og en møteplass.

Referansene på siden er fra:
- Rådhustorget i Sandvika, Bærum
- fremtidsvisjon for Tøyensenteret, Oslo
- Findlay Market i Cincinnati, Ohio



Bytorget/ gågaten – utforming

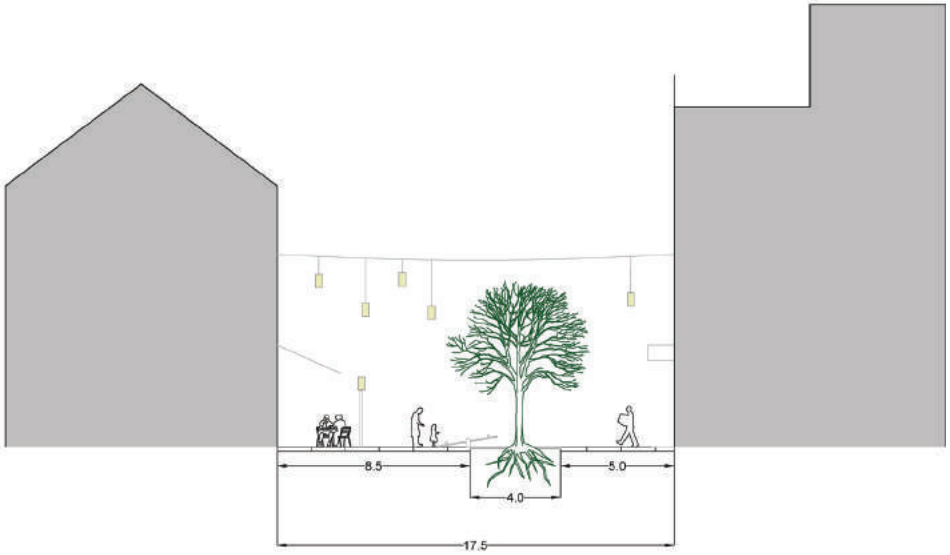
Et bytorg eller en gågate bør ha lokal Ottaskifer som et homogent og sammenbindende bygulv.

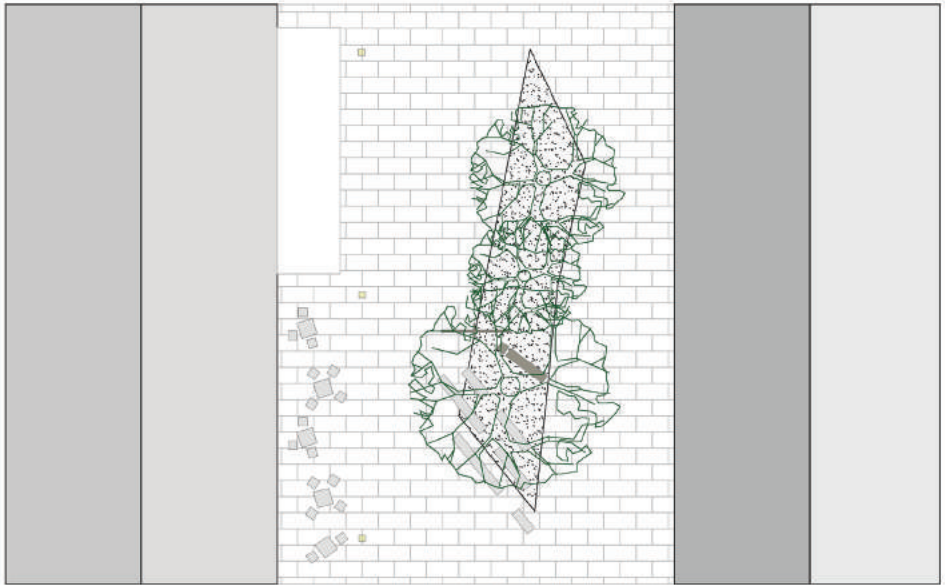
Det kan lages soner i bygulvet med en annen type belegg og med beplantning, og sonene kan ha ulik funksjon og bruk. Belegget kan for eksempel være grus, armert gress eller myke gummidekker i sonene for lek.

Det kan anlegges soner for lek, soner for sykkelparkering og soner med sittemuligheter hvor det anlegges benker og tregrupper, eller soner med kombinert bruk. De ulike sonene må lokaliseres med hensyn på behov for orientering mot sol, og skjerming for vind, samt lokalisering av innganger til forretninger og service mv.

Strekkbelysning, med supplerende stolpebelysning i samme design, er vist i prinsippsnittet, og vil kunne fungere som et godt og samlende designkonsept. En gjennomtenkt bruk av belysning vil bidra til at bytorget og gågaten får et helhetlig uttrykk.

Konkrete designvalg for møblering og belysning, og valg av beplantning må gjøres i prosjekteringsfasen.





asplan viak

1. Byparken

2. Loftsgårdsbrua

3. Jernbaneparken

4. Bytorg/gågate

5. Elveparken

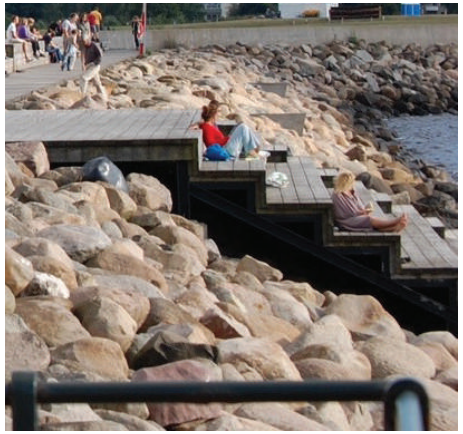
6. Nye Ottatunet

Område mellom Otta skole og Ottaelva bør utvikles som offentlig elvepark, med god tilgjengelighet for allmennheten. Dersom det bygges boliger på skoleområdet, vil parken kunne være et godt nær-rekreasjonsareal for beboerne.

Parken kan tilrettelegges for aktiv bruk, og med gode oppholdsmuligheter. Elvebredden i dette området kan få en artikulert nedtrapping som tåler flommen, og som kan brukes på ulike måter, avhengig av årstid og vannstanden i elva.

Referansene på siden viser ulike aktiviteter, som:

- utendørs gym-apparater
- rekreasjon ved vannet
- boule-bane



asplan viak

Elveparken – belysning

I elveparken og langs elvebreddene bør det vektlegges god og riktig belysning.

Det er viktig at det planlegges for både bevegelse og opphold, og at belysning i forskjellige høyder vurderes. Plassering og valg av belysning må ses i relasjon til både eksisterende og planlagt vegetasjon.

Konkrete designvalg og valg av vegetasjon må gjøres i prosjekterings-fasen.

1. Byparken

2. Loftsgårdsbrua

3. Jernbaneparken

4. Bytorg/gågate

5. Elveparken

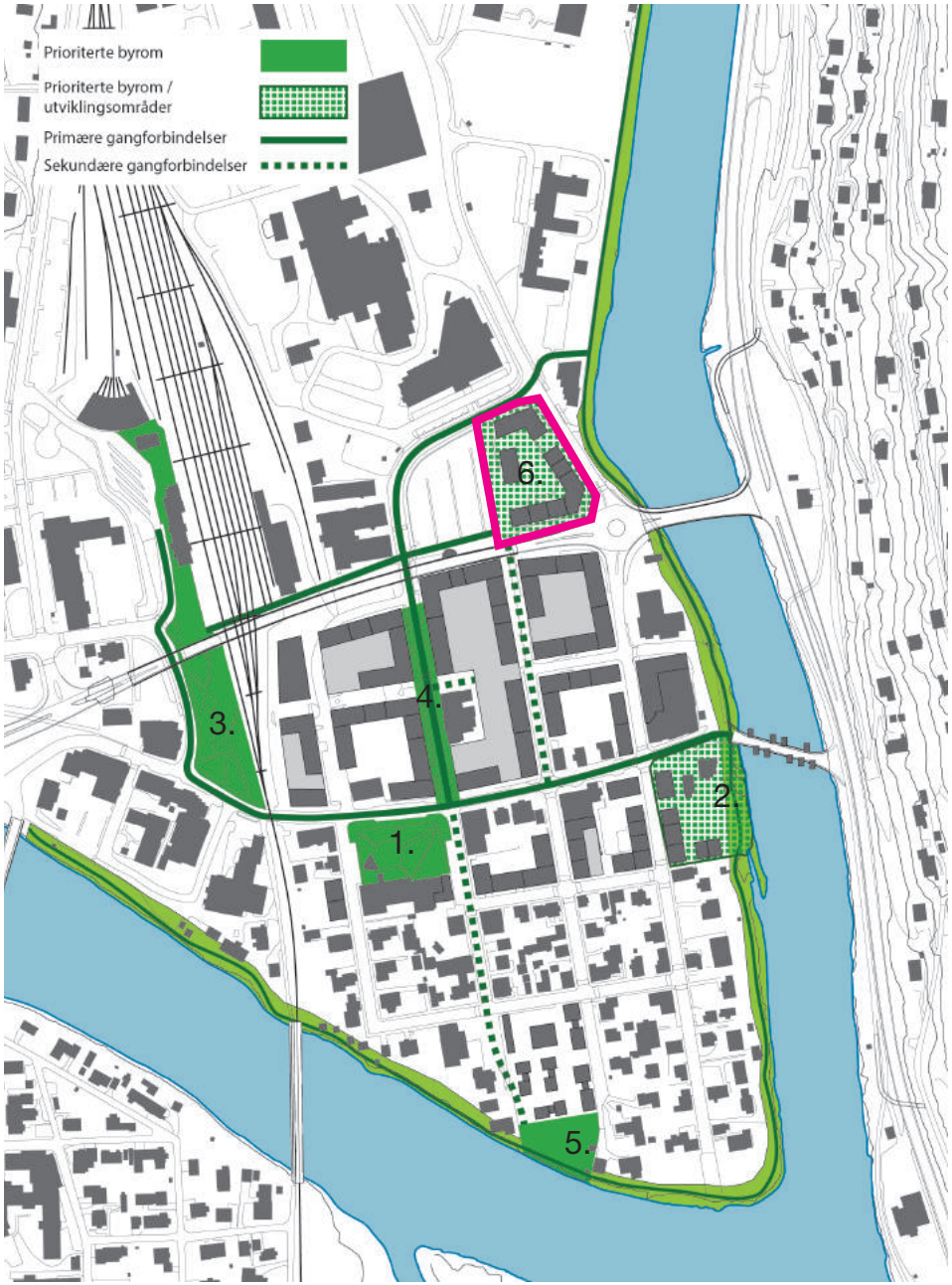
6. Nye Ottatunet

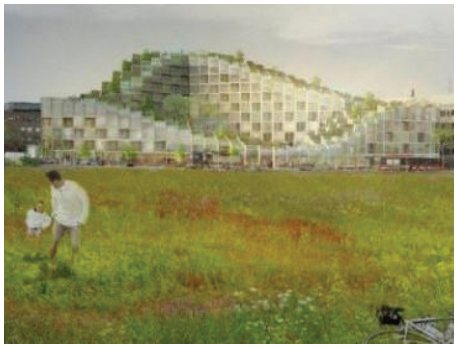
Nye Ottatunet kan utnyttes mer effektivt, både til utbyggingsområde og som oppholds- og gjennomgangssone. Fortettingsstudien viser én mulig utnyttelse med ny bebyggelse, som for eksempel kan romme hotell, restaurant, service, og ev. boliger. Bebyggelsen danner en markant avgrensning og eksponerer seg mot E6 i øst, og etablerer et tydelig byrom mot vest. I perspektivet vises et lavt paviljongbygg med café og restaurant i det nye byrommet. Paviljongen definerer et indre gårdsrom med muligheter for lekeplass, og en solrik plass og trerekker mot vest. Mulighet for klatrevegg vises mot vest. P-plassen kan utnyttes mer intensivt og få et grønnere preg.

Mulighetene for utvikling av Nye Ottatunet bør vurderes nærmere, gjennom en arkitektkonkurranse, for å få frem de beste ideene, både for funksjonsprogram og arkitektoniske konsept. En mulighet er å opparbeide og ta i bruk området som et nytt, aktivt byrom i et kortsiktig perspektiv, for så å tilrettelegge for utbygging i et noe lenger perspektiv.

Referansene på siden viser:
- boliger med grønne tak, Stockholm
- bioswale-anlegg integrert i p-område
- fotgjengersoner i parkanlegg

Bioswale er landskapselementer designet for å fjerne silt/ forurensning fra overflatevann. Anlegges som dreneringskanaler med svakt skrående sider, fylt med vegetasjon, kompost e.l.





asplan viak

Foto: Harald M. Valderhaug

SEL KOMMUNE

asplan viak