

Norges miljø- og  
biovitenskapelige  
universitet

**Masteroppgave 2023 30 stp**  
Fakultet for landskap og samfunn

## **Den moderne bygdeby:**

# **Stedsutvikling i Øyer sentrum med utgangspunkt i myke trafikanter og etablering av sentrumsgate**

The Modern Rural Town:

Place Development in Øyer City Center with a Focus on Pedestrian-Friendly Urban Design

Anne Linn Svendsen & Kristoffer Schjødt  
Landskapsarkitektur

# BIBLIOTEKSSIDE

**Tittel:**

Den moderne bygdeby:  
Stedsutvikling i Øyer sentrum med utgangspunkt i myke trafikanter og etablering av sentrumsgate

**Title:**

The Modern Rural Town:  
Place Development in Øyer City Center with a Focus on Pedestrian-Friendly Urban design

**Prosjektområde:**

Øyer kommune

**Forfattere:**

Anne Linn Svendsen & Kristoffer Schjødt

**Veiledere:**

Agustin Sebastian-Rivera & Ellen Merete Husaas

**Format:**

A3 liggende (2 motstående A4, stående)

**Antall sider:**

92 (184)

**Utgivelsesdato:**

15.05.2023

**Emneord:**

Stedsutvikling, sentrumsutvikling, byrom, mobilitet, blågrønn struktur, landskapsarkitektur, Øyer kommune, Hafjell, fritidsbolig, sambruksgate, shared space, mulighetsstudie, prosjektering, transformasjon, stedsanalyse

**Keywords:**

Place development, city center development, urban spaces, mobility, blue-green infrastructure, landscape architecture, municipality of Øyer, Hafjell, vacation home, shared space, feasibility study, design and planning, transformation, site analysis

# FORORD

Med glede og stolthet presenterer vi vår masteroppgave som avslutter vårt studium i landskapsarkitektur. Oppgaven er skrevet ved Fakultetet for Landskap og Samfunn ved Norges Miljø- og Biovitenskapelige Universitet (NMBU) og utgjør 30 studiepoeng.

Gjennom tre år med bachelorstudier i landskapsplanlegging ved Høgskulen på Vestlandet (HVL) i Sogndal og videre tre år med masterstudier i landskapsarkitektur ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU), har vi fått muligheten til å fordype oss i et spennende og lærerikt fagfelt.

Vi vil gjerne takke våre veiledere, Agustin Sebastian-Rivera og Ellen Merete Husaas, for deres verdifulle veiledning, faglige innspill og støtte gjennom hele prosessen. Deres kunnskap og engasjement har vært til stor inspirasjon og har hjulpet oss med å forme oppgaven.

En takk rettes også til Øyer kommune, med Øystein Jorde og Anita Vedum, for deres samarbeid og bidrag.

Vår ambisjon med denne oppgaven er å skape inspirasjon og nye perspektiver for videre utvikling av Øyer kommune. Vi håper at vår oppgave kan inspirere fremtidige prosjekter og planer i kommunen, og ser frem til å følge Øyers utvikling i fremtiden.

Til slutt vil vi rette en hjertelig takk til våre nære og kjære, som har vært en kilde til støtte, tålmodighet og motivasjon i arbeidet med oppgaven.

Anne Linn Svendsen  
Kristoffer Schjødt  
15.05.2023

# SAMMENDRAG

Oppgaven tar for seg stedsutvikling i Øyer kommune hvor hovedformålet er å skape et sentrum som bidrar til aktivitet og opphold, for både lokalbefolkning og hytteeiere. Vi har derfor valgt utarbeide en mulighetsstudie med formål å besvare problemstillingen «Hvordan skape en sentrumsgate med byliv i en moderne bygdeby?».

Den moderne bygdeby definerer vi som en fremtidsrettet og fremoverlent kommune som utnytter potensiale i landlige kvaliteter og urbane tilbud. Øyer kommune er valgt med utgangspunkt i sin posisjon som distriktkommune, hyttedestinasjon og foregangstaker. Dette tilfører prosjektet en overføringsverdi til andre steder, men oppgaven er besvart med utgangspunkt i stedsspesifikke muligheter og utfordringer for Øyer.

Vi har undersøkt relevant teori og gjennomført stedsanalyse med et gjennomgående fokus på mobilitet, blågrønne strukturer og bebyggelse og byrom. Med en faglig forankring og stedlig forståelse, har vi kommet med et forslag for utvikling av Øyer sentrum. For å sørge for helhet og sammenheng, har vi utarbeidet planforslag i to nivå; en overordnet masterplan og en mer detaljert utforming av sentrum.

Masterplanen sørger for en struktur som fremmer blågrønne kvaliteter, prioriterer myke trafikanter og fremmer et levende lokalsamfunn. Masterplanen legger også viktige forutsetninger for en mer detaljert utforming av sentrumskjernen, hvor vi har etablert en sentrumsgate med byrom og bynatur som bidrar til aktivitet og opphold. Dette realiseres med utgangspunkt i prinsipper som forbedrer samspillet mellom ulike brukergrupper i gater og byrom – også kalt «shared space»/sambruksgate. Vi har kommet med et løsningsforslag som undersøker sambruksgaten som en helhet, i tillegg til å illustrere potensialet med en ytterligere detaljering av tre delområder.

For å fremme urbane og landlige kvaliteter og etablere en sterkere stedsidentitet, har vi jobbet aktivt med kanter, bebyggelse, funksjoner og byrom. I tillegg trekkes de vakre naturomgivelsene inn i sentrum ved hjelp av blågrønne strukturer og bynatur. Sammen med sambruksgaten og fremtidig gondoltilbud, mener vi dette er et godt eksempel på hvordan en moderne bygdeby kan fremstå.

# SUMMARY

The project focuses on the development of the Øyer municipality, aiming to create a town center that promotes activity and public space for both local residents and cabin owners. Therefore, we have undertaken a feasibility study with the purpose of addressing the research question, "How to create a town center street with urban life in a modern rural town?"

We define the modern rural town as a forward-thinking municipality that harnesses the potential of rural qualities and urban amenities. Øyer municipality was chosen based on its status as a rural community and an important tourist destination. This provides transferable value to other locations, but the task has been approached by considering the site-specific opportunities and challenges of Øyer.

We have explored relevant theories and conducted a site analysis with a focus on mobility, blue-green structures, built environment, and public spaces. With a solid theoretical foundation and local understanding, we have presented a proposal for the development of Øyer town center. To ensure cohesion, we have explored the research question in two levels: an overarching master plan and a more detailed design for the town center.

The master plan establishes a structure that enhances blue-green qualities, prioritizes pedestrians and cyclists, and fosters a vibrant local community. It also sets important

prerequisites for the more detailed design of the town center core, where we have created a town center street with public spaces and urban nature that encourage activity and leisure. This is achieved by implementing principles that improve the interaction between different user groups in streets and public spaces, also known as «shared space.» We have provided a proposed solution that examines the co-use street as a whole, as well as illustrating the potential through a further detailed design of three specific areas.

To promote urban and rural qualities and establish a stronger sense of place, we have actively worked with edges, buildings, functions, and public spaces. Additionally, we have integrated the beautiful natural surroundings into the town center through blue-green structures and urban nature. Along with the shared space and future gondola transportation, we believe this serves as a good example of how a modern rural town can be presented.

# INNHold

Biblioteksside .....	4
Forord .....	5
Sammendrag.....	6
Summary .....	7
1. Introduksjon .....	10
1.1 INNLEDNING.....	10
1.2 BAKGRUNN .....	20
1.3 METODE OG OPPBYGGING .....	28
2. Kunnskapsgrunnlag .....	30
2.1 TEORI .....	32
2.2 REFERANSEPROSJEKT .....	40
2.3 OPPSUMMERING.....	48
3. Analyser .....	52
3.1 KOMMUNENS VISJONER .....	54
3.2 LANDSKAPET.....	58
3.3 MOBILITET .....	62
3.4 BLÅGRØNNE STRUKTURER .....	70
3.5 BEBYGGELSE OG BYROM.....	72
3.6 IDENTITET .....	80
3.7 OPPSUMMERING.....	82

4. Prosjektering .....	86
4.1 MASTERPLAN .....	88
4.2 SENTRUMSKJERNEN .....	98
4.3 GONDOLPLASSEN .....	114
4.4 ØYERTORGET .....	124
4.5 KULTURHJØRNET.....	136
4.6 DETALJER .....	144
4.7 OPPSUMMERING.....	162
5. Avslutning .....	165
5.1 KONKLUSJON .....	166
5.2 REFLEKSJON .....	168
Kilder .....	172



# KAPITTEL 01

---

## INTRODUKSJON

---

1.1 INNLEDNING

1.2 BAKGRUNN

1.3 METODE OG OPPBYGGING

# 1.1 INNLEDNING

Norges rike naturressurser har ført til en spredt bosetting over hele landet fordelt over mange små distriktskommuner. Samtidig er det tjuende århundre blitt kalt urbaniseringens århundre, og stadig flere velger urbane livsstiler. Konsekvensen er en dystre befolkningsstatistikk for Distrikts-Norge, og en migrasjon fra bygd til by. Samtidig oppgir 46% at de er helt eller delvis enige i at livet på landet er mer tilfredsstillende enn livet i byen (Farstad & Almås, 2009). Hvorfor opplever vi denne trenden da?

Dette er et komplekst regnestykke, men dersom man tar høyde for hytteeiere som tilbringer stadig mer tid på hyttene i distriktet, er ikke statistikken så dystre lenger. Vi mener at det ligger mye potensiale i distriktet - og med dette prosjektet har vi undersøkt hvordan vi som landskapsarkitekter kan bidra til å etablere en moderne bygdeby som er tilpasset både lokalbefolkning og hytteeiere.

## TILNÆRMING

I Norge er det mange som har skaffet seg hytte på landet og leilighet i byen, og på denne måten oppnådd fordelene av både landlige kvaliteter og urbane tilbud. Vi mener at dette kan være en viktig pekepinn på hvilke aspekt som bør vektlegges ved utvikling av distriktskommuner. Landlige kvaliteter i form av fred og ro, hus og hage, natur- og friluftsopplevelser er gjerne allerede en realitet, mens urbane tilbud og levende sentrum er en utfordring mange steder. Vi mener derfor at fokus på sentrum er avgjørende for å etablere en moderne bygdeby.

Mange bygdesentrum ligger langs gjennomfartsårer, og er i sin tur utformet på bilens premiss. Det rådende inntrykket er asfalterte flater hvor verken lokalbefolkning eller hytteeiere ønsker å oppholde seg utover nødvendige ærender. Som en nøkkel til den moderne bygdeby ønsker vi å se på mulighetene for å redusere bilens posisjon i lokalsamfunnet og etablere en sambruksgate (også kalt «shared space») som i større grad vektlegger menneskets behov.

## FORMÅL

Dette prosjektet har til formål å fremme et konkret utformingsforslag for å etablere den moderne bygdeby i Øyer kommune. Begrepet «den moderne bygdeby» har ikke en entydig definisjon, men vi har valgt å ta utgangspunkt i en fremtidsrettet og fremoverlent kommune som utnytter potensiale i landlige kvaliteter og urbane tilbud.

Stedsutvikling er videre en kompleks og stadig pågående prosess som involverer en rekke aktører, eiere og brukergrupper. Tanken er at de grepene som presenteres skal skape et attraktivt sentrum og generere positive ringvirkninger i lokalsamfunnet. Som den danske arkitekten og byplanleggeren Jan Gehl en gang sa;

«Something happens because something happens because something happens.»

Jan Gehl,  
Arkitekt og byplanlegger

## 1.1.1 Problemstilling og mål

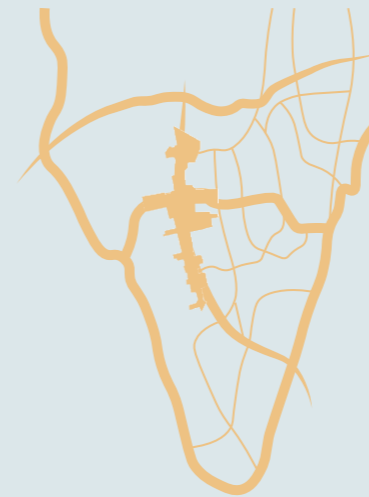
### PROBLEMSTILLING

Hvordan skape en sentrumsgate med byliv i en moderne bygdeby?

Med utgangspunkt i denne problemstillingen har vi i prosjektet forholdt oss til to nivå:

En overordnet plan i målestokk 1:5000 for gående og syklende - i en radius på ca. 700m fra sentrum.

En mer detaljert utforming av sentrumsgaten i målestokk 1:2000, samt delområder i 1:500/400.



### MÅLSETTING 1

Sørge for en struktur som fremmer blågrønne kvaliteter, prioriterer myke trafikanter og legger til rette for et levende lokalsamfunn.



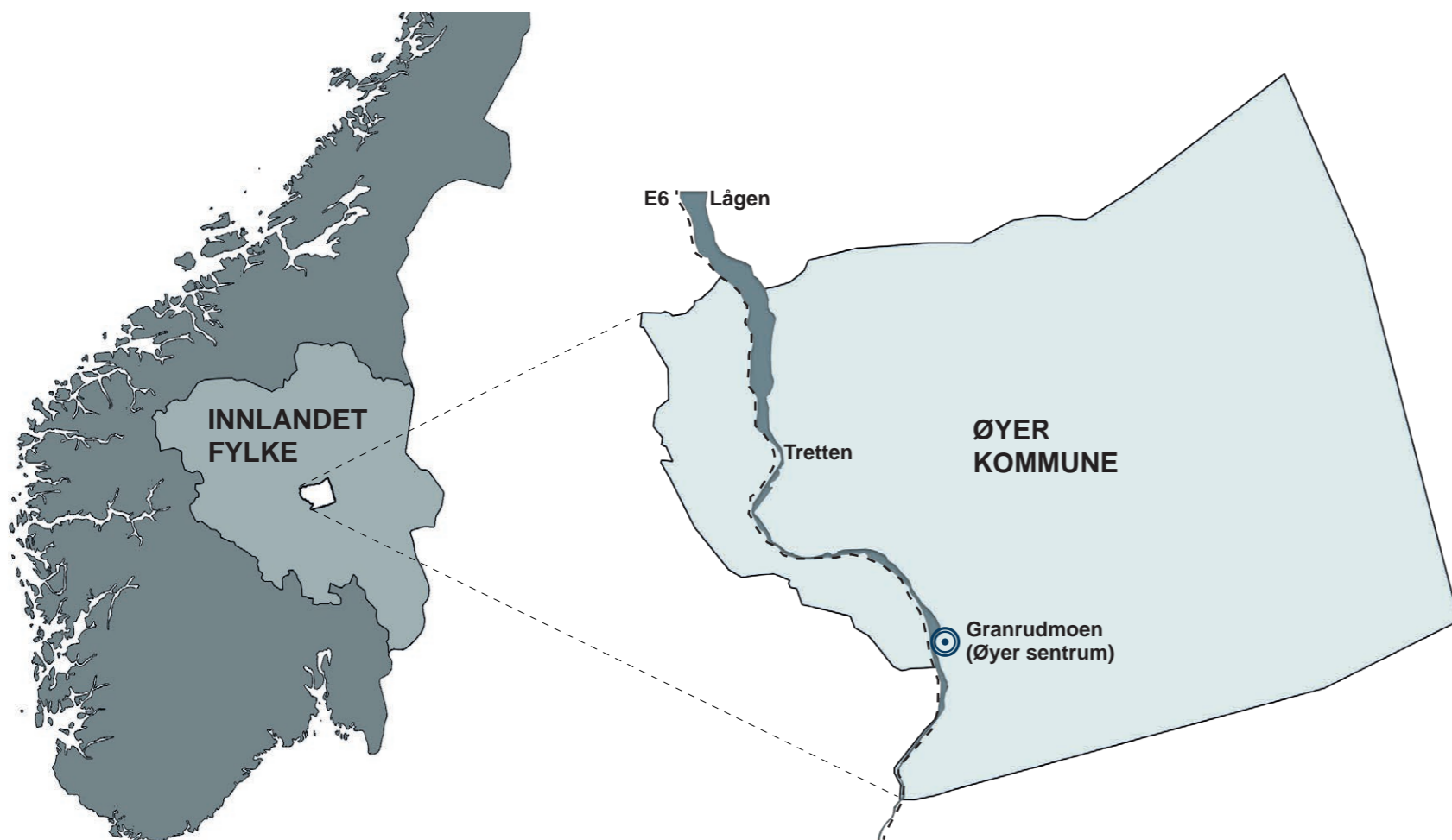
### MÅLSETTING 2

Etablere en sambruksgate med byrom og bynatur som bidrar til aktivitet i sentrum

## 1.1.2 Øyer som case-område

Øyer er en kommune i Innlandet fylke, sør i Gudbrandsdalen. Kommunen ligger 17km nord for Lillehammer og omtrent 200km nord for Oslo. Øyer grenser til Ringebu i nord, Lillehammer i sør, Gausdal i vest og Stor-Elvdal/Ringsaker i øst. Langs dalen går E6 og Dovrebanen på hver sin side av elven Lågen. Den ligger som laveste punkt i kommunen på omtrent 170moh. Motsatt er Eldåhøgda den høyeste toppen med sine 1232moh (Svendsen, 2023).

Mange kjenner til kommunen for attraksjoner som Hunderfossen Eventyrpark og Lilleputthammer. I tillegg har kommunen siden OL i 1994 vært en attraktiv skidestinasjon med sitt riksanlegg for alpin skisport. På østsiden av dalen ligger mesteparten av bebyggelsen. Her finner en også de to tettstedene i kommunen: Granrudmoen (Øyer sentrum) i sør og Tretten i nord. Kommunen har siden 70-tallet hatt en jevn vekst i folketall som i senere tid har stabilisert seg på noe over 5000 (Svendsen, 2023). I tillegg har kommunen mange «deltidsboende» med sine 3603 hytter og fritidsboliger (Statistisk sentralbyrå, 2023). I perioden fra 2006-2022 økte dette antallet med 89%. Dette har ført til at omtrent 6% av sysselsatte jobber innen overnatting og servering – nesten det dobbelte av landsgjennomsnittet (Svendsen, 2023).



### BEFOLKNING

5267 innbyggere



### BEFOLKNINGSTETTHET

8 innbyggere/km<sup>2</sup>



### NETTO FLYTTING

-20 personer



### FORVENTET UTVIKLING

5267 innbyggere	5207 innbyggere	5396 innbyggere
2022	2030	2050



### ANDEL SOM BOR I TETTSTED

58%



### BOLIGER

2454



### HYTTER

3603



### TILGANG TIL NÆRTURTERRENG

75%

Figur 1.1: Nøkkeltall for Øyer kommune. Illustrasjon bearbejdet med utgangspunkt i ikoner fra SSB.

### 1.1.3 Prosjektavgrensning

Vi har forholdt oss til to nivåer; en overordnet masterplan og en mer detaljert utforming i sentrumskjernen. Masterplanen har som hensikt å illustrere kontekst, og vise hvordan forbindelser knytter sammen boligfelt, Hafjell, sentrum, grønne strukturer og Lågen. Hyttefeltene ligger lenger oppover mot fjellgrensen, og starten på hyttefeltene kan såvidt skimtes i øst på ortofotoet (se figur 1.2.) I stedsanalyse-kapittelet plasseres hyttefeltene på kartet, men i oppgaven forholder vi oss først og fremst til Hafjell bunnstasjon (nederste gondolstasjon) som et viktig knutepunktet som forbinder hyttefeltene med sentrum.

Sentrumskjernen har vi avgrenset fra matvareforretningene i nord og nedover mot parkeringsplassene i sør. På dette nivået har vi utforsket mulighetene for å etablere en sambruksgate gjennom sentrum.





## 1.1.4 Kontekst



## 1.1.5 Hvorfor Øyer?

Øyer er kanskje mest kjent for Hafjell og de mange hyttene oppe i dalsidene, men det er flere grunner til at det er spennende å se nærmere på akkurat denne kommunen:

### ØYER SOM DISTRIKTSKOMMUNE

Befolkningsnedgang og eldrebølgen i Norges distrikter har lenge vært en bekymring. Av regjeringen nevnes langsiktige, regionaløkonomiske konsekvenser, utfordringer for tjenesteforsyningen, fysisk forfall og et utfordret sosialt og kulturelt mangfold (NOU 2020: 15).

Som landskapsarkitekt ligger mulighetsrommet i de fysiske omgivelsene - og spredte sentrumsområder, lite aktivitet og mangel på møteplasser er utfordringer som syntes å være gjennomgående. Det er viktig å anerkjenne at distriktene har egne utfordringer, men at det også er muligheter og fordeler som ikke finnes i mer sentrale strøk - dette være landlige kvaliteter, tetthet på naturen, mulighet for hus og hage og 10-minuttersby.

Øyer kommune er sånn sett en typisk distriktskommune, og vi har undersøkt hvilke kvaliteter som kan løftes frem og videreutvikles, samt hvordan man kan løse definerte utfordringer med landskapsfaglige grep. Dette har vi gjort med en tro på de fysiske omgivelsenes påvirkningskraft, men også med en anerkjennelse av kompleksiteten ved utfordringene.



### ØYER SOM HYTTEDESTINASJON

Den norske hyttedrømmen har ført til at det i dag finnes nesten 500.000 hytter i Norge (Statistisk sentralbyrå, 2022). For mange er hyttelivet en stor del av den norske kulturen, og med økt standard på hyttene, pandemi og hyttekontor, bruker folk enda mer tid på hyttene enn før. Hyttestybingen har vært et hett tema de siste årene – hvorav tålegrensener, sårbar natur, beiterett, dyreliv, bærekraft, økonomi og sysselsetting er ord som stadig dukker opp i ulike sammenhenger. Felles for mange små distriktskommuner, er mangel på strategier og langtidsplanlegging som hensyntar den ekspansive utbyggingen.

Det er mange problemstillinger rundt norsk hyttestybing som kan drøftes, men i dette prosjektet har vi sett nærmere på sentrumsutvikling som ofte blir nedprioritert – og som vi mener er viktig for at hytteeierne skal kunne bidra til en positiv samfunnsutvikling.

Som en av Norges største hyttedestinasjoner, er det viktig å hensynta denne gruppen mennesker i forbindelse med sentrumsutvikling. I tråd med kommunens intensjoner, har vi derfor sett på de fysiske forutsetningene som må ligge til grunn for å skape synergieffekter mellom Hafjell og Øyer sentrum.



### ØYER SOM FOREGANGSTAKER

Øyer oppleves som en kommune med ambisjoner. I 2020 ble det med Øyer som aktør utlyst en plan- og designkonkurranse om sirkulær mobilitet i hyttekommuner, med mål om å utvikle et helhetlig mobilitetstilbud som reduserer behov for egen transport til, under og fra opphold på Øyer (Leverandørutviklingsprogrammet, 2020). Ihuga arkitekter vant denne konkurransen og jobber nå med prosjektet «Entré Øyer,» som baserer seg på knutepunktutvikling med gondoltransport som viktigste transportmiddel. Målet er at personbilen i større grad skal erstattes av tog, gondol, buss og andre miljøvennlige transportmidler i forbindelse med besøk og opphold i Øyer.

Dette prosjektet presenterer muligheter for sentrumsutvikling med utgangspunkt i at i at gondoltraséen til «Entré Øyer» realiseres. Med et bærekraftig alternativ tilgjengelig, kan kjørebaneer og parkeringsplasser utgjøre mindre plass i sentrum. Dette vil frigjøre tidligere låste arealer slik at det kan etableres strukturer som i større grad er utarbeidet på mennesket premiss.



# 1.2 BAKGRUNN

## 1.2.1 Utviklingstrekk i samfunnet

Det er særlig to utviklingstrekk i samfunnet som utgjør et viktig bakteppe for prosjektet vårt; moderniseringen av fritidsboliger og utviklingen av transportplanlegging. Vi mener det er viktig å ha et historisk perspektiv for å forstå dagens situasjon, og også for å kunne planlegge best mulig for fremtiden.

### HYTTEKULTUR

«Hytte» er et norsk begrep som tradisjonelt har blitt brukt om en mindre bygning til fjells, ved sjø eller i skog, beregnet for kortvarig opphold, med få moderne bekvemmeligheter (Helgerud, 2021). På 1960-tallet var det vanlig med enkle hytter på ca. 60m<sup>2</sup> (se figur 1.4,) mens i 2022 var størrelsen på nybygde fritidsboliger i gjennomsnitt på 101m<sup>2</sup>. I tillegg er de fleste hytter i dag oppgradert til «full teknisk standard» med strøm, vann, avløp og helårsveg (Østlandsforskning, 2021b). Det er ingen tvil om at fritidsboligkulturen har endret seg de siste årene; den enkle hytten har blitt til moderne fritidsboliger, og for mange utgjør residensen et «andre hjem» (se figur 1.5).

I en artikkel fra 2011 diskuteres bruken av fritidsboliger som arbeidssted, muliggjort av bærbare datamaskiner og mobile kommunikasjonsformer. Allerede da ble det konkludert med at hyttekontor var et høyst aktuelt fenomen (Bachke & Rye, 2011). Med koronapandemien ble dette ytterligere forsterket – med helseminister Bent Høie i spissen, iført flanellskjorte fra hytten på nasjonal pressekonferanse. Faktum er at moderne fasiliteter øker gjennomsnittlig brukstid på hytten (Østlandsforskning, 2021b) og veksten av antall bruksdager har steget jevnt de siste 20 årene, med et kraftig hopp i 2020 til 58 dager i gjennomsnitt (Øye, 2021).

### BEGREPSAVKLARING

**Hytte:** en bygning som er oppført for å brukes som fritidsbolig eller feriebolig. Ofte eldre standard.

**Fritidsbolig:** en bolig man ikke har som fast bopel, men brukes til rekreasjonsformål. Ofte høyere standard, bygges hovedsakelig i felt.

**2.hjem:** sted brukt som semi-permanent residens for en person, familie, husholdning. Ofte i fritidsboliger med moderne standard.

(Østlandsforskning, 2021a)

Bruken av fritidsboliger gir et høyere antall folk som bor og lever i distriktskommunene (2020: 15). Dette påvirker lokaløkonomi, arealbruk og stedsutvikling. Viktige argumenter for videre hytteutbygging handler om å opprettholde bosetting og sysselsetting, hvorav lokalisering og interaksjon med lokalsamfunn er avgjørende for å generere positive ringvirkninger (Østlandsforskning, 2021b).

«Vi snakker om en befolkningsnedgang i Gudbrandsdalen, men tar vi med alle fritidsbeboerne, har det aldri bodd så mye folk her.»

Rune Støstad,  
ordfører i Nord-Fron kommune



Figur 1.4: Enkel hytte benyttet til fangst, fiske- og sanketurer. Ukjent fotograf, fotoeier: Tore Haabeth/Åsen museum og historielag.



Figur 1.5: Moderne hytte i Trysil. Foto: Ola Matsson.

### VÅR TILNÆRMING

Vi har undersøkt muligheten for å inkludere hytteeierne i sentrumsutviklingen, med utgangspunkt i potensialet som ligger i nærheten mellom Øyer sentrum og Hafjell. Dette er også i tråd med kommunens intensjoner og kommuneplanens samfunnsdel hvor det står at Øyer skal profilere seg som «bolig2-kommune» (Øyer kommune, 2014).

Undersøkelser viser at hyttefolk kan være villig til å bruke penger lokalt dersom tilgjengeligheten til eksisterende tilbud rettet mot den fastboende delen av befolkningen er god (Østlandsforskning, 2021b). I en rapport om ringvirkninger av fritidsbebyggelse, trekkes videre følgende to faktorer frem som viktig; avstand/tilgjengelighet til lokalt handelssenter, samt utvalg på det lokale handelstilbudet (Ericsson et al., 2010). Vi presenterer derfor en alternativ struktur med fokus på tilgjengelighet til sentrum, samt utvikling av sentrum til et attraktivt sted der man ønsker å oppholde seg.

## TRANSPORTPLANLEGGING

Fysisk planlegging og transportplanlegging henger tett sammen – og har vært relevant siden de første bybosetningene for ca. 8000 år siden. Historiske byer og gater er primært utformet for gående, og de opprinnelige gatene hadde mange funksjoner utover det å være en transportåre. Gjennom historien har det gangvennlige gridnettverket med kvartaler vært den mest vanlige gateutformingen (Velibeyoglu, 1998). Utviklingen har hele veien vært preget av endrede behov og planleggingsideologier – og kanskje aller mest av bilens fremtreden på 1900-tallet (Lillebye, 2014).

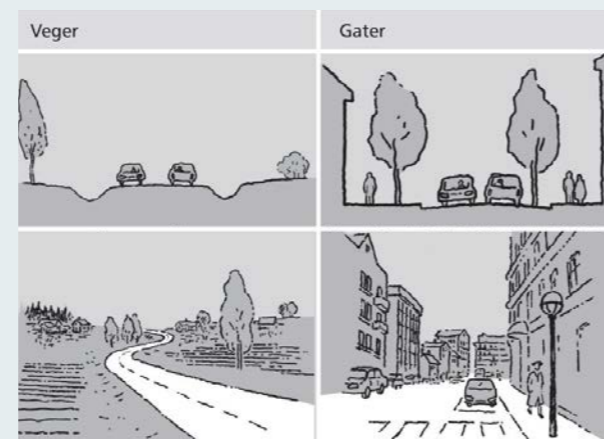
Det tettbygde urbane mønsteret av gater og plasser, ble erstattet av frittstående høyblokker og motorveger som knyttet sammen de fragmenterte sonene. Bilen ble sett på som et symbol på den teknologiske utviklingen, og biltransport ble et viktig premiss for moderne byplaner (Lillebye, 2014). I 1968 kom rapporten «SCAFT 1968: Riktlinjer for stadsplanering med hensyn till trafiksikkerhet» med mål om å redusere antall trafikkulykker (Scaft 1968, 1968). Premisset som ligger til grunn er at bilen skal ha god fremkommelighet og høy fart, og derfor separeres fra gående.

Den kjente aktivisten Jane Jacobs var en av dem som kritiserte modernismen, og som fortsatt i dag siteres blant byplanleggere, arkitekter og politikere. I boken «Death and life of american cities» fra 1961 problematiserer hun hvordan bilens fremtreden i bybildet går utover myke trafikanter og bylivet (Jacobs, 1961). Donald Appleyard var en annen kritiker som i 1981 utga boken «Livable streets.»

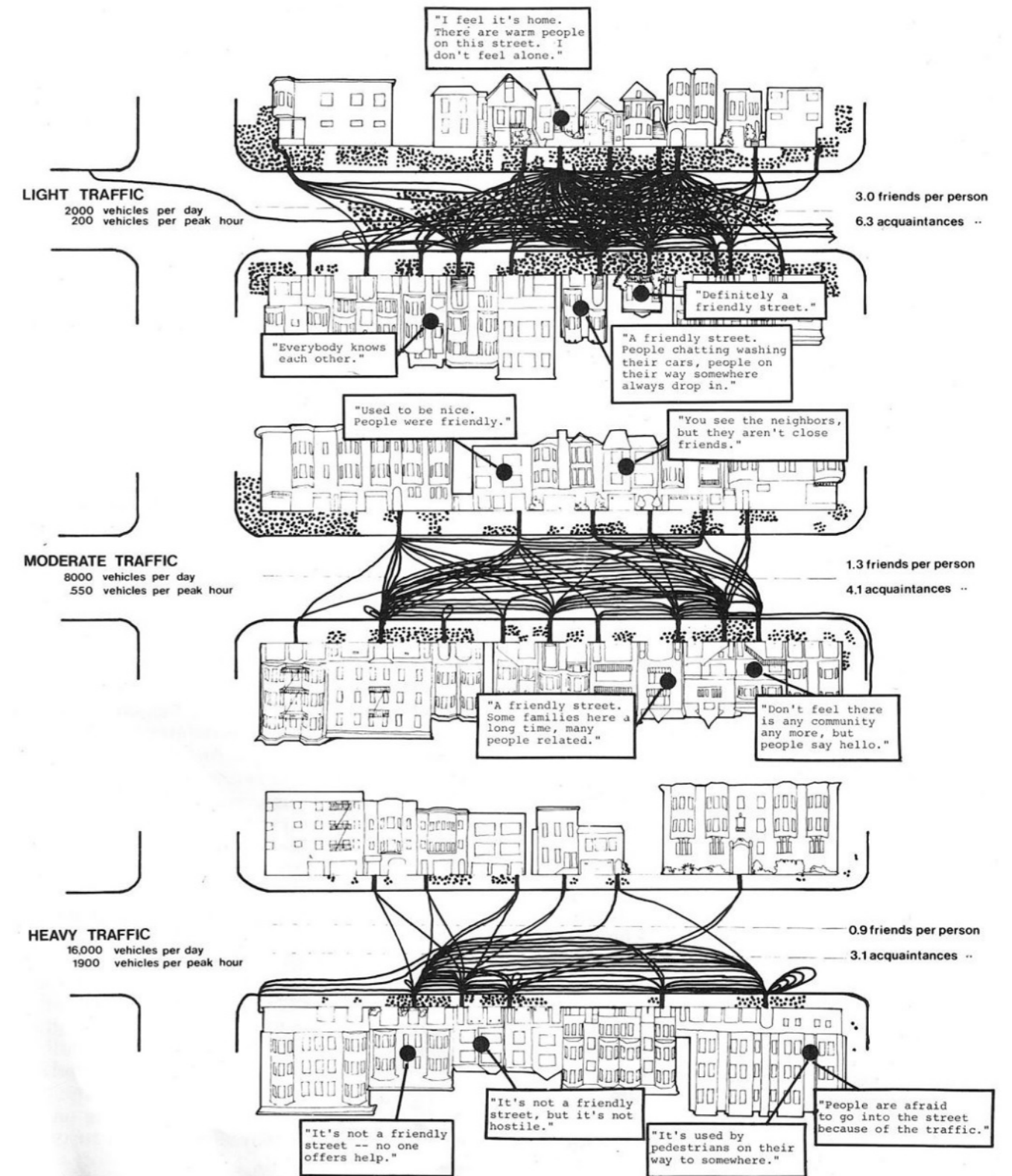
I et av forsøkene studerte han tre tilsvarende bolig-gater i San Francisco, hvor eneste nevneverdige forskjell var ulik trafikkmengde (se figur 1.7.) Han fant at gaten med minst trafikk hadde mye mer aktivitet – med barn som lekte, voksne som pratet, flere samlingspunkt, samt at folk oppga at de hadde flere venner og bekjente i nabolaget. I gaten med mest trafikk ble det registrert lite aktivitet på fortauene, og at gaten fungerte som en korridor mellom hjemmet og utenforliggende funksjoner (Appleyard, 1981).

### BEGREPSAVKLARING

Begrepene veg og gate brukes ofte om hverandre, men har ulik estetikk, funksjon og formål. Et seminar i Vegdirektoratet i 1990 beskrev det slik: «Veger forbinder steder, gaten er stedet» (Lillebye, 2014). Iht. «Veg- og gatenormalen» skal veger fungere som gjennomfartsåre utenfor tettbygde strøk, mens gater skal plasseres i sentrum og sentrale boligstrøk (Statens vegvesen, 2014).



Figur 1.6: Forskjell mellom veg og gate. Illustrasjon fra Statens vegvesens N100 Veg- og gatenormal.



Figur 1.7: Donald Appleyard produserte interaksjonskart for å illustrere resultatene sine hvor man tydelig ser hvordan trafikkmengde påvirker bylivet. Her illustreres de tre gatene i San Francisco hvor linjer utgjør sosiale relasjoner, og prikker representerer samlingssteder. Illustrasjon er hentet fra "Livable cities" (Appleyard, 1981.)

Mange steder er det en utfordring knyttet til veger med «landevegsutforming» gjennom sentrum. Miljøgate-begrepet ble lansert på 1990-tallet som en nødvendig reaksjon på planlegging basert på bilens premisser, med mål om å omstrukturere veier til miljøgater som i større grad hensyntok lokalmiljøet (Bølviken, 2014). Iht. trafiksikkerhetshåndboken er definisjonen av en miljøgate «en hovedveg i ett tettsted, som regel med gjennomgangstrafikk, med ulike fartsreducerende tiltak, tiltak som gjør vegen mer attraktivt for gående og syklende og tiltak som forbedrer stedsutviklingen og det estetiske inntrykket» (Transportøkonomisk institutt, 2014).

I statusrapport om miljøgater fra 2014 stilles det spørsmål ved om miljøgater faktisk fremstår som gater, og hvor mange veg-estetiske elementer en miljøgate kan ha før den fremstår som en veg (se figur 1.8.) Rapporten konkluderer med at alle evaluerte miljøgater har opplevd et løft, men at det fortsatt er rester etter landevegsutforming som kan være en utfordring (Bølviken, 2014).

De siste årene har det blitt et økt fokus på å endre utviklingen fra tradisjonell transportplanlegging til bærekraftig mobilitetsplanlegging som vektlegger menneskets behov og trivsel (Sanner et al., 2018). Dette handler om å redusere transportbehovet, samt fremme bærekraftige alternativ. Det er mange samfunnsmessige gevinster ved en slik omlegging; herunder reduserte Co2-utslipp, bedre bymiljø, sosiale fordeler og helsegevinster (Spacescape, 2014). På mange måter utgjør de historiske gatene viktige forbilder som svarer til dagens tankegang.

”Streets are for people and are the hearts of our cities”

Donald Appleyard,  
urban designer



Figur 1.9: Eksempel på sambruksareal som likestiller de ulike trafikantgruppene. Foto av Raban Haaijk.



Figur 1.8: Eksempel på miljøgate i Sokna. Belegningsstein på fortau og beplantning har forbedret forholdene for myke trafikanter, men ”gaten” bærer fortsatt preg av vegestetikk. Utklipp fra google-streetview.

## VÅR TILNÆRMING

I dette prosjektet har vi utforsket mulighetene for å fremsette ”sambruksgaten” som et alternativ til miljøgaten i distriktet for å fullstendig bryte med den tradisjonelle veg-estetikken som preger mange sentrum (se figur 1.9.) Det finnes ingen entydig definisjon på tiltaket, men trafikantgruppene skal likestilles, og gaterommet skal utformes med begrenset bruk av skilt, oppmerking og fysisk separering (Sundfør & Sørensen, 2017). Dette er et fenomen som begynte i Nederland allerede på 1970-tallet, og som de seneste årene har fått økt fokus i Norge (Sundfør & Sørensen, 2017). For å oppnå et best mulig resultat må prosjektets rammer gå utover selve «vegarealet,» og strekke seg ut mot gaterommets fasader. Gaten skal fremstå som et sammenhengende bygulv som inviterer til opphold.

## 1.2.2 Overordnede føringer

### BÆREKRAFTIG UTVIKLING

Begrepet bærekraftig utvikling ble introdusert av FNs verdenskomisjon for miljø og utvikling i rapporten «Vår felles framtid» fra 1987. Her defineres begrepet som følger: «En utvikling som tilfredsstillter dagens behov uten å ødelegge fremtidige generasjoners muligheter til å tilfredsstillte sine behov» (Verdenskomisjonen for miljø og utvikling, 1987). I 2015 utarbeidet FN 17 bærekraftsmål, som regjeringen har bestemt skal utgjøre grunnlaget for samfunns- og arealplanlegging i Norge (NOU 2020: 15). Dette må således være et underliggende prinsipp i all arealutvikling i Norge, der målet om "bærekraftige byer og lokalsamfunn" fremtrer som spesielt viktig i prosjektets kontekst.



Figur 1.10: Bærekraftsmålene er en viktig undertone i oppgaven. Illustrasjon hentet fra FN.no og bearbeidet.

### ... STERKE DISTRIKT

I stortingsmelding fra 2016 "Bærekraftige byer og sterke distrikt," ble det fremmet en politikk som er mer tilpasset lokale forhold, med mål om å gi grunnlag for gode levekår i alle deler av landet (Meld. St. 18 (2016-2017)). Kunnskapsutvikling og statlige virkemidler har lenge vært rettet mot storbyer, men de siste årene har det vært et økt fokus på utvikling av distriktene. I 2021 kom distriktenes svar på storbypakker, som skal fremme attraktive, inkluderende og klimavennlige tettsteder (Transportøkonomisk institutt, 2022). Det er ingen tvil om at det foreligger egne utfordringer og muligheter i distriktene, og at stedlig kontekst er avgjørende for god stedsutvikling.



Figur 1.11: Meld. St. 18 fremmer en politikk som er mer tilpasset lokale forhold. Illustrasjon hentet fra regjeringen.no.

### LEVENDE SENTRUMSOMRÅDER

Sentrumsområder er avgjørende når det kommer til stedsutvikling - og kan relateres til bærekraftig utvikling, verdiskaping, hverdagsliv, trivsel og tilhørighet (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2022). I mange mindre distriktskommuner består arealene av vakre naturomgivelser og landlige kvaliteter, mens sentrum gjerne preges av asfalterte flater og lite aktivitet. I nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023 trekkes «levende sentrumsområder» frem som en viktig faktor for å skape gode tettsteder å leve i (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2019). Dette har derfor vært retningsgivende for prosjektet.



Figur 1.12: Ringebu er et eksempel på en distrikts- og hyttekommune som har skapt et levende sentrum. Foto av Birgitte Bay.

# 1.3 METODE OG OPPBYGGING

## 01: INTRODUKSJON

### 02: KUNNSKAPSGRUNNLAG

Vi har gjennomført litteratur- og dokumentstudier, hvorav de viktigste funnene er samlet som en del av kunnskapsgrunnlaget. I denne sammenheng har vi forholdt oss til de overordnede temaene «mobilitet,» «blågrønne strukturer» og «bebyggelse og byrom.» Med tanke på sambruksgatens betydning for prosjektet, har dette også vært et viktig fokus. I tillegg har vi foretatt en vurdering av ulike referanseprosjekt som kan ha overføringsverdi til prosjektet. Avslutningsvis oppsummeres funnene som plangrep og utformingsprinsipp som brukes direkte inn i prosjektet.

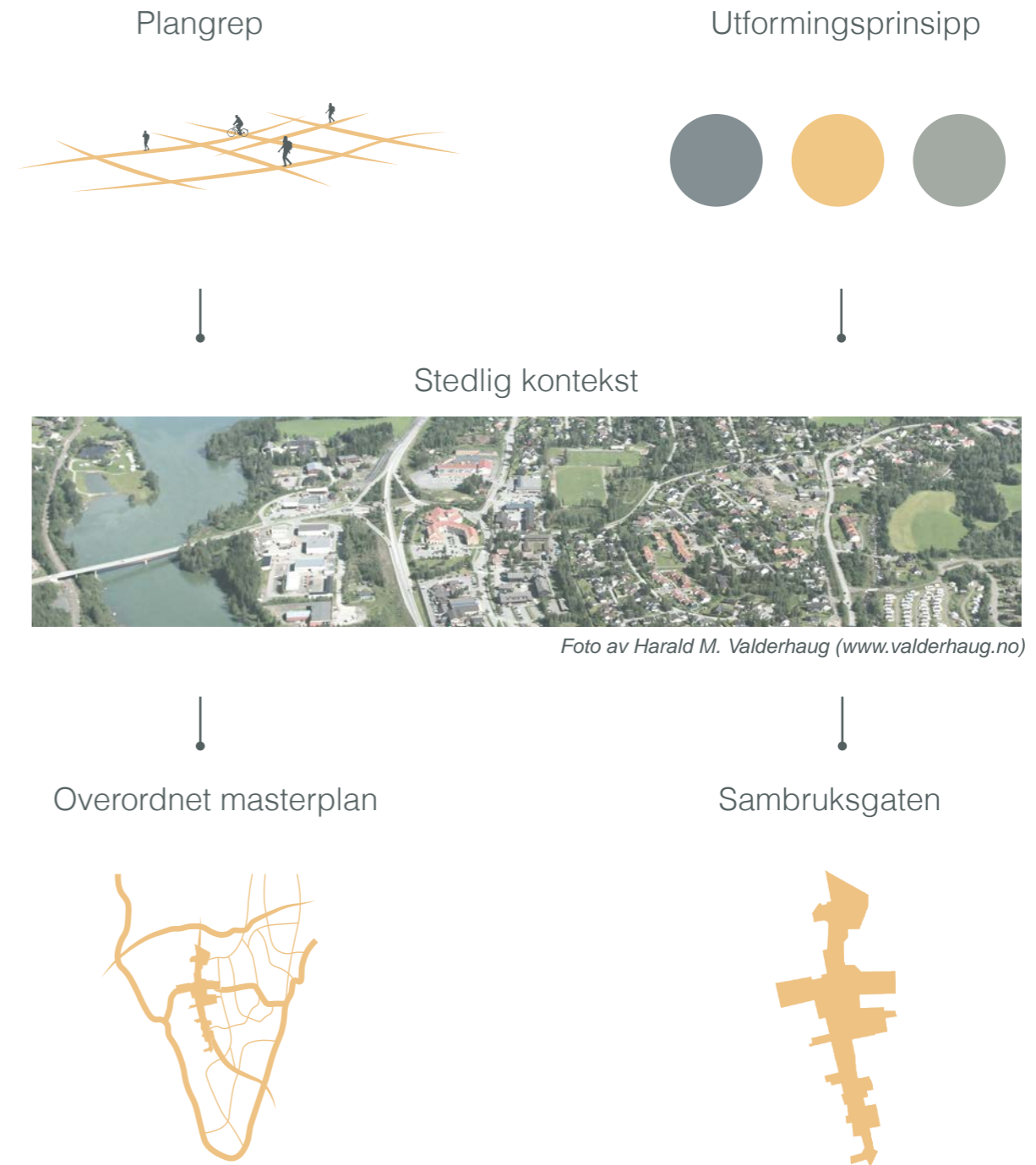
### 03: ANALYSER

For å oppnå en helhetsforståelse av prosjektområdet har vi utarbeidet en stedsanalyse. Det vil si en systematisk gjennomgang av ulike temaer – igjen med fokus på «mobilitet,» «blågrønne strukturer» og «bebyggelse og byrom.» I tillegg til kartanalyser, har vi også gjennomført flere befaringer og møte med kommunen, som har vært viktig for å etablere en bedre forståelse av stedet. Vi har også benyttet noen analyser og brukerundersøkelser som ble utarbeidet av Norconsult i forbindelse med sentrumsplanen i 2011 (Norconsult, 2011). Gjennom analysene har vi forsøkt å belyse både kvaliteter, utfordringer og potensiale i Øyer kommune. Dette har vært viktig for å etablere en stedlig kontekst til prosjektet – og som sammen med kunnskapsgrunnlaget utgjør fundamentet for prosjekteringen.

### 04: PROSJEKTERING

Mulighetsstudier handler om å bringe frem nye ideer og potensiale for et område. Vi mener at mulighetsstudier kan være et viktig verktøy for å sørge for en helhetlig tilnærming og unngå bit-for-bit utbygging hvor de større sammenhengene uteblir. I arbeidet med Øyer kommune har vi funnet det relevant å jobbe på flere nivåer; en overordnet masterplan på prinsipielt nivå i målestokk 1:5000, og utforming av sentrumsgaten på skisseplannivå målestokk 1:2000 og 1:500/400. Plangrepene og utformingsprinsippene fra kunnskapsgrunnlaget er benyttet aktivt, og med utgangspunkt i funnene fra stedsanalysen har vi forsøkt å komme med et konkret utformingsforslag. Det er brukt ulike metoder for testing av ideer - både skissering for hånd og digitale 3D-modeller. Prosjektet er framstilt ved hjelp av digitale verktøy som Civil 3D, Lumion, Sketchup og Adobe-pakken. Det er viktig å bemerke at mulighetsstudien kun er en tidligfase for å belyse ideer - og en faktisk gjennomføring forutsetter et bredt samarbeid, innspill fra flere fagområder og ytterligere detaljering.

## 05: AVSLUTNING



# KAPITTEL 02

## KUNNSKAPSGRUNNLAG

2.1 TEORI

2.2 REFERANSEPROSJEKT

2.3 OPPSUMMERING



# 2.1 TEORI

## 2.1.1 Mobilitet

Mobilitet handler om forflytninger, og har en sterk kobling til det stedlige. Fysisk utforming konfigurerer forflytninger (Hannam et al., 2006) og disse to aspektene må derfor sees i sammenheng.

En god mobilitetsstruktur får steder til å henge sammen, og kan bestå av både større gangveier og mer finmaskede stier. I «Byrom – idehåndbok» omtales gang- og sykkelforbindelser som stedenes arterier, hvor man beveger seg til og fra jobb, skole, butikk og fritid (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016). I tillegg til å sørge for forbindelser fra A til B, bør man også se verdien i å invitere til opphold og rekreasjon langs ferdselsårene. Vi mener derfor at en god mobilitetsstruktur er nøkkelen til å skape levende sentrumsområder, men at dette aspektet også må vurderes i sammenheng med blågrønne strukturer og bebyggelse/byrom.

Det er viktig å skape et hierarki av forbindelser, fra mindre snarveier til større gjennomfartsveier (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016). Ulike transportformer bør få sine hovedtraséer, hvorav bilbruk begrenses, samtidig som det etableres et sammenhengende nettverk for myke trafikanter. 10-minutters byen er ofte fremsatt som et ideal i stedsutvikling, og det er bevist at flere vil velge å gå fremfor å kjøre bil dersom gangavstanden er innenfor 10 minutter til alle daglige funksjoner (Transportøkonomisk institutt, 2017). Et annet viktig aspekt handler om opplevd avstand, og avhenger blant annet av steds kvalitet, byliv og opplevelse av landskapet (Sanner et al., 2018). Akseptabel distanse kan variere med opptil 30% avhengig om gåturen er attraktiv eller ikke (Hillnhütter, 2016).

### MOBILITET I DISTRIKTET

Transportplanlegging i distriktskommuner byr på andre utfordringer enn større byer. Det er gjerne sterk kultur for bilkjøring, lite kø, mange parkeringsmuligheter, bosetting utenfor sentrums kjernen og lite tilfredsstillende kollektivtilbud (Sanner et al., 2018). I små tettsteder (definert til 200 – 10 000 innbyggere) er det tydelig at bilen er det foretrukne og mest tidseffektive transportmidlet for de fleste daglige gjøremål (Lunke, 2020). En fordel med mindre steder er at det gjerne er korte avstander mellom målpunkt i sentrum, noe som muliggjør bevegelse til fots og på sykkel. Likevel er bilen en nødvendighet for de som bor utenfor sentrums kjernen i tilfeller der kollektivtilbudet ikke er tilstrekkelig. Det er viktig at bilen ikke fjernes helt fra bybildet, og anerkjenne at bilen også kan bidra til tilgjengelighet og byliv.

For dem som bor nærmere sentrum, er det viktig å sørge for god mobilitet. I større byer er fortettningsstrategi viktig, men i små tettsteder er sammenheng mellom tetthet og reisevaner mye mindre (Lunke, 2020). Fortetting isolert sett vil derfor ikke nødvendigvis gi resultater. I en studie fra 2022 om klimavennlig transport i rurale områder, vektlegges tilgjengelighet som et viktigere aspekt enn fortetting. Det ble funnet at i Bø som hadde lavest befolkningstetthet og høyest andel parkeringsplasser, hadde færrest bilturer til sentrum. Dette relateres til en bedre tilfredsstillhet med gå- og sykkelinfrastruktur, som igjen understreker viktigheten av gode fotgjengernetverk (Tønnesen et al., 2022).

### PRIORITERING AV MYKE TRAFIKANTER

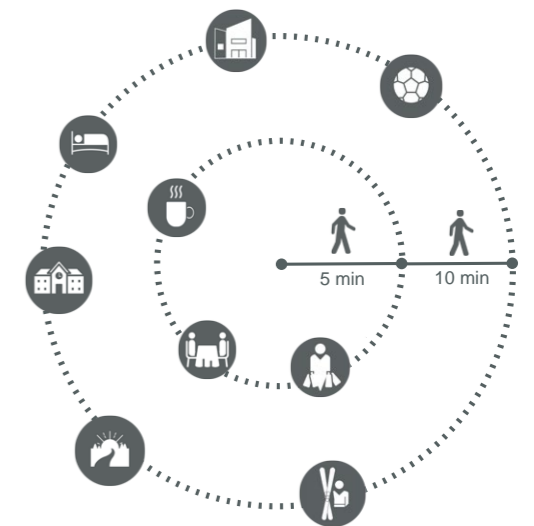
Det viktig å etablere en tydelig prioritering av myke trafikanter. Det kan argumenteres for at gange er den mest miljøvennlige, sosialt og økonomisk bærekraftige formen for transport (Sanner et al., 2018). Sykling har også mange av de samme fordelene, og det er viktig å tilrettelegge for sykkelinfrastruktur som sykkelfelt og hensiktsmessig sykkelparkering (Sanner et al., 2018).

### PARKERINGSSTRATEGI

Det er viktig å anerkjenne nødvendigheten av biltransport, særlig for dem som bor utenfor sentrums kjernen. Ved å lokalisere og begrense parkeringer til utkanten av sentrum opprettholder man tilgjengeligheten for bilister, samtidig som det får folk til å gå til fots innad i sentrum, i stedet for å kjøre fra dør til dør (Sanner et al., 2018).

### KOLLEKTIVTILBUD

For å endre reisevaner må de ulike transportformene omprioriteres. Kollektivtilbudet må utvikles til å bli et reelt alternativ til bilen og tilpasses lokale reisevaner (Tennøy et al., 2017). Det kan være en utfordring med tilstrekkelig kundegrunnlag i små kommuner, men desto viktigere å hensynta stedlig kontekst (Sanner et al., 2018).



Figur 2.1: 10-minutters byen er ofte fremsatt som et ideal i stedsutvikling. Egen illustrasjon med utgangspunkt i ikoner fra SSB.no.

## SAMBRUKSGATE

Sambruksgate er et fenomen som begynte i Nederland allerede på 1970-tallet, og som de seneste årene har fått økt fokus i Norge (Sundfør & Sørensen, 2017). Iht. Transportøkonomisk institutt (heretter kalt TØI) er formålet med sambruksgater å forbedre samspillet mellom ulike brukergrupper i gater og byrom. Tiltaket har ikke en entydig definisjon og brukes gjerne om en pakke av tiltak som varierer mye i type og omfang avhengig av lokalitet. Felles er at gaterommet skal utformes med begrenset fysisk separering, bruk av skilt og oppmerking. Byfunksjoner som opphold, rekreasjon og handel skal opprioriteres, samtidig som trafikken avvikles på en effektiv måte (Sundfør & Sørensen, 2017). I motsetning til gågater aksepteres bilens tilstedeværelse, noe som i seg selv kan være viktig for å oppnå god tilgjengelighet og generere aktivitet.

Sambruksgater benyttes i kryss med trafikkmengder fra 2.000 ÅDT og helt opp til 14.000–15.000 ÅDT. En forutsetning er at det er en bilvei av høy klasse i nærheten som fører utenom, til og fra området (Sundfør & Sørensen, 2017). Ifølge TØI benyttes sambruksareal i følgende områder og situasjoner (Bjørnskau et al., 2016):

- Når et område ligger sentralt i byen
- Der et kryss eller en strekning inngår som en del av en viktig gangrute
- I områder med viktige reisemål og virksomheter i nærheten
- I områder der det finnes attraksjoner og sitteplasser
- På steder med mange myke trafikanter og der det er balanse mellom antall fotgjengere og antall biler
- På steder der tiltaket inngår som en del av en større plan som også omfatter tiltak i tilgrensende gater.

Det er ulike måter å utforme gaten på, og på grunn av den vide definisjonen, har TØI delt tiltaket inn i to grupper:

### *Idealistisk Shared space uten noen regulering:*

Alle trafikanter benytter et felles areal, hvor alle må tilpasse seg hverandre. For eksempel ved ensartet og felles belegg i hele området og ved bruk av beplantning, belysning, synlige entreer til butikker, utsmykning, samt ulike former for møblering.

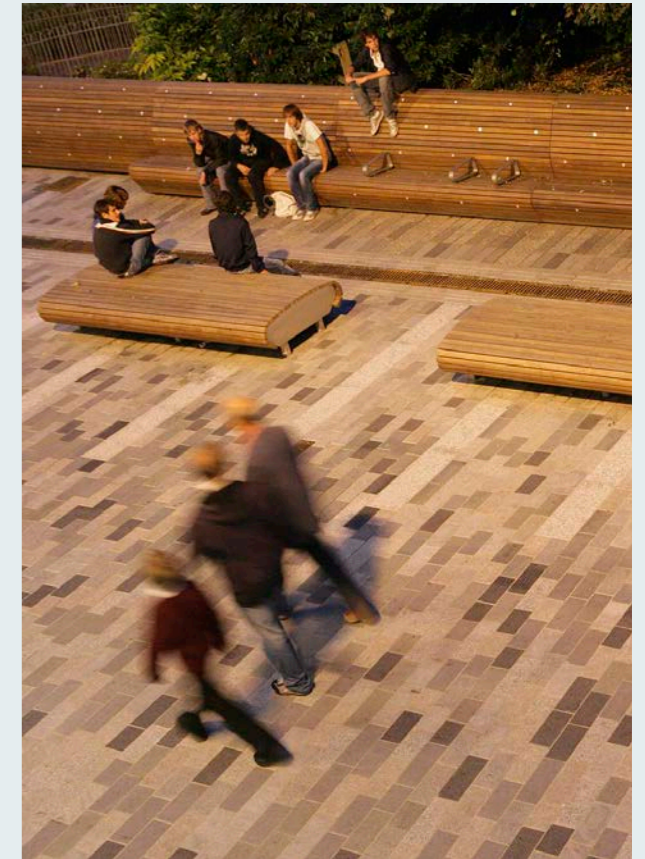
### *Shared space med større eller mindre grad av regulering:*

Det er en viss grad av trafikkregulering. For eksempel ved at fotgjengerstrømmene eller biltrafikken ledes til bestemte deler av en plass. Dette kan gjøres ved bruk av pullerter, lav kantstein, ulike former, farger og mønstre på belegget, samt blomsterkasser og annen møblering.

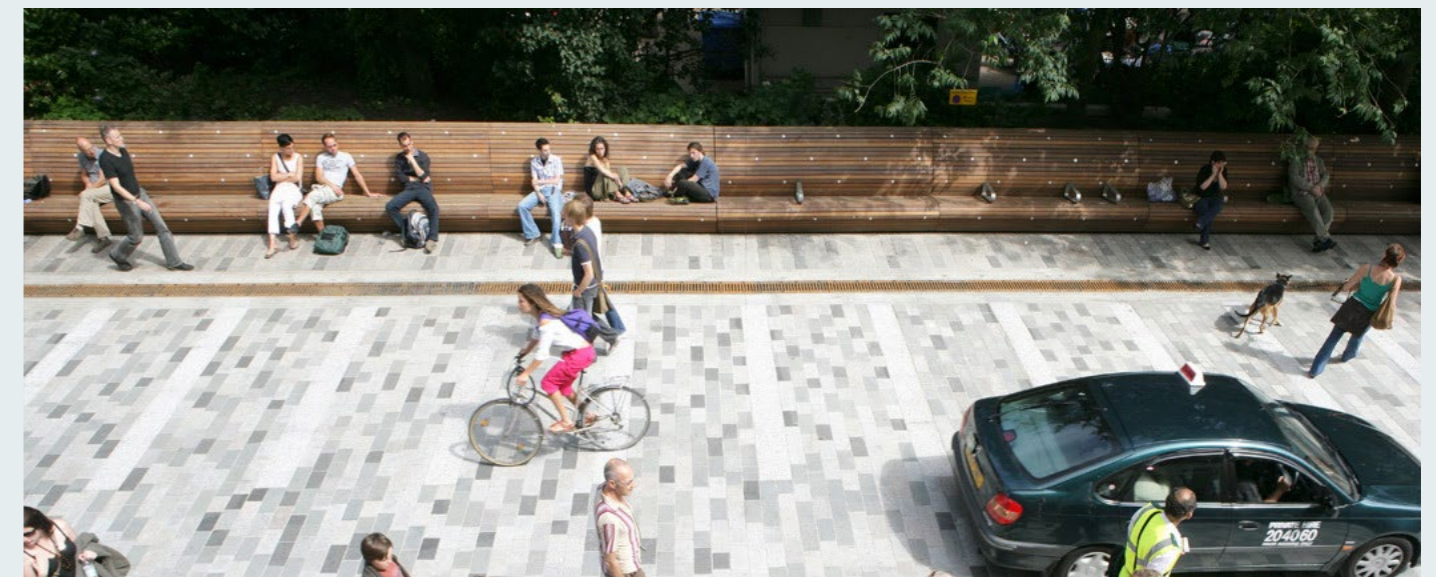
## MULIGHETER OG UTFORDRINGER

En utfordring med sambruksareal er gjerne eldre og personer med nedsatt funksjonsevne – noe som utgjør et viktig argument for dem som er kritiske til tiltaket. Det er videre varierende hvor godt tiltaket fungerer – men det finnes eksempler hvor det er oppnådd økt fremkommelighet og trygghetsfølelse for både biler, syklist og gående. I utgangspunktet vil hastigheten på bilene reduseres, og dermed vil trafikksikkerheten øke.

Et eksempel på et svært vellykket prosjekt, er «New Road» i Brighton, av Gehl architects og Landscape projects. Registreringer viser at biltrafikken er redusert med 93%, mens antall gående har økt med 162%. I tillegg oppholder folk seg lenger i gaten, og utfører aktiviteter som lesing og spising. Mindre biltrafikk, flere sitteplasser og aktive fasader trekkes frem som viktige suksessfaktorer i denne sammenheng. Belysning har også vært en viktig komponent, og registreringer viser faktisk at høyeste antall myke trafikanter var på kveldstid (Landezine, u.å.).



Figur 2.2: I "New road" ble det registrert høyest antall myke trafikanter på kveldstid. Foto av Gehl architects.



Figur 2.3: I "New road" har antall myke trafikanter økt med 162% etter at det ble omgjort til et sambruksareal. Foto av Gehl architects.

## 2.1.2 Blågrønne strukturer

Grønnstruktur kan defineres som «veven av store og små naturpregede områder i byer og tettsteder» (Miljødirektoratet, 2014). Blå strukturer, som vann og elver, har fått et større fokus de siste årene, og i dette prosjektet har vi funnet det relevant å også inkludere blå strukturer innunder fellesbetegnelsen «blågrønne strukturer». Vann kan være med på å løfte et steds identitet, gi særpreg til byrom og skape aktivitet. For å understreke viktigheten, omtales elver av klima- og miljødepartementet som landskapets pulsårer som har bundet natur og kultur sammen gjennom flere tusen år (Klima- og miljødepartementet, 2015). Elver har gitt oss mat, energi, transport og rent vann, og fungerer nå som verdifulle naturområder og viktige rekreasjonsområder (Klima- og miljødepartementet, 2015).

Det er mange grunner til at man bør ivareta sammenhengende grøntområder. Blågrønne strukturer er viktig i forbindelse med overvannshåndtering og ivaretagelse av naturmangfold (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016). I tillegg er det vitenskapelig bevist at tilgang til natur og grøntområder påvirker menneskets fysiske og mentale helse (Miljødirektoratet, 2014). Blågrønne strukturer er videre identifisert som en viktig faktor for å revitalisere lokalsamfunn og skape gode bymiljø (Alves et al., 2019).

”Elver er landskapets pulsårer som har bundet natur og kultur sammen gjennom flere tusen år”

Klima- og miljødepartementet, 2015

### BLÅGRØNNE STRUKTURER I DISTRIKTET

Et av fortrinnene ved mindre distriktskommuner er at man gjerne bor tett på naturen og friluftslivet. Dette gjør at kommunene kan tilby alternative livsstiler i landlige omgivelser, og stedlige kvaliteter som fjell, skog og elver blir viktig (Distriktssenteret, 2018). Kulturlandskapet kan også trekkes frem som et viktig hverdagslandskap. I en artikkel hentet fra «Kart og plan» beskrives jordbrukslandskapet som sentral for steders særpreg, historie og identitet – samtidig som det har verdi for menneskers rekreasjon og helse (Brattestå et al., 2016).

Til tross for mye natur- og friluftsområder, kan det være en utfordring at ikke grønnstruktur er en prioritet i bygdesentrum, da sentrumsnær grønnstruktur er med på å stimulere til hverdagsaktivitet. Lange avstander, trafikkbarrierer og store høydeforskjeller vil begrense muligheten til fysisk aktivitet (Miljødirektoratet, 2014). Barn, eldre og mennesker med funksjonsnedsettelse har også kortere aksjonsradius (Helsedirektoratet, 2021), og det er viktig å også tilrettelegge naturopplevelser for denne gruppen mennesker. Dette kan gjøres ved å tilgjengeliggjøre nærturområder, men også i form av blågrønne strukturer innad i sentrum.

### SAMMENHENGENDE GRØNNSTRUKTUR

Det er viktig å etablere et sammenhengende nettverk av grønnstruktur, med et turveinnett som binder sammen områder av ulik størrelse og karakter (Miljødirektoratet, 2014). Dette bør inkludere alt fra vegetasjon i sentrum, nærturområder og forbindelser til større friluftsområder. Blå strukturer er verdifulle naturområder med et rikt dyre- og planteliv. Strandsonen trekkes videre frem som svært attraktiv for friluftsliv, rekreasjon og naturopplevelser (Klima- og miljødepartementet, 2023) Det er derfor viktig å sørge for god tilgjengelighet også til disse områdene.

### BYNATUR

Bynatur brukes om grønne strukturer i byen, og bidrar både til trivsel, biologisk mangfold og rekreasjonsmuligheter (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016). Dette gjelder ikke nødvendigvis bare grønne parker, men også enkelte grønne element som bidrar til å underbygge den menneskelige skalaen, skape dynamikk og etablere romlighet. Vegetasjon kan også ha strukturere egenskaper som skaper helhet i bybildet og motvirker visuelt kaos (Gehl, 2010). Gatetrær må videre planlegges som en helhet, og kan bidra til å binde grøntområder sammen (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016).



Figur 2.4: Eksempel på hvordan blomstrende trær bidrar til skjønnet i bybildet. Eget foto.

## 2.1.3 Bebyggelse og byrom

Levende sentrum blir trukket frem som en viktig kvalitet for folk som velger å bosette seg på mindre steder (Ruud et al., 2014), og bør derfor prioriteres i planleggingen av sentrumsområder. I denne sammenheng er bebyggelse, funksjoner og byrom viktige faktorer. Det er viktig å sørge for ulike kommersielle funksjoner, men også at konsum og pengebruk ikke skal prioriteres foran nytelse, sosial omgang og lek (Stefansdottir, 2018).

### UTFORMING AV BYROM

Mennesker foretrekker opphold langs kanter, noe som kan knyttes til sanser og sosiale kontaktnormer (Gehl, 2010). Gehl trekker frem at behandling av kanter – hvor by og bygning møtes – er avgjørende for å generere byliv. Byrom og gater som flyter ut i veibaner, overskuddsareal og parkeringsplasser gir dårlige vilkår for opphold. Det er derfor viktig at bygulv og vegger sees i sammenheng for å etablere en kanteffekt som inviterer til opphold. Sekundære kanter, som vegetasjon, trapper og trær er også viktig for å skape oppholdssoner. Gehl trekker frem søylen som eksempel på en sekundær kant man gjerne står ved og begrunner det slik; "Når mand finder en søjle, så har man en ven" (Gehl, 2010). Videre bør det legges til rette for sitteplasser for å muliggjøre lengre opphold. Gehl mener dette bør være en kombinasjon av primære sitteplasser som benker, løse stoler og kaféstoler, og

sekundære sitteplasser som f.eks. trapper, stein, blomsterkasser og pullerter (Gehl, 2010).

### BEBYGGELSE OG BYROM I DISTRIKTET

En gjennomgående utfordring for mindre distriktskommuner er mangel på kundegrunnlag og mennesker til å skape aktivitet i sentrum. Det er derfor viktig å definere et tydelig sentrum og konsentrere aktivitet ved å sørge for en rekke ulike funksjoner for alle aldersgrupper. I mindre tettsteder er dette allerede en slags realitet, men mye parkering og dårlige forbindelser utgjør en utfordring som skaper store opplevde avstander og lite sammenheng. I tillegg kan overskuddsareal og fraflyttede bygninger underbygge dette inntrykket.

I mange tilfeller handler det om å se på stedlig kontekst ved å utnytte muligheter og kvaliteter. For mindre kommuner er det spesielt viktig at butikker alene ikke skal holde sentrum levende, men at fokuset i større grad må være på mangfold og opplevelser (Gehl architects & Distriktssenteret, 2016). Dette vil i sin tur motarbeide det uønskede, forbruksorienterte sentrum. Samtidig er det viktig å anerkjenne at kaféer, forretninger og andre funksjoner også en del av dette mangfoldet. For kommuner hvor det er relevant, kan man videre utnytte potensiale i hytteeiere, turister og gjennomkjørende trafikanter for å opprettholde tilbud og tjenester i sentrum.

### SAMLOKALISERING

Samlokalisering er et viktig grep for å utvikle vitale steder. Kontor, skoler, barnehager, bibliotek, forsamlingsaler, butikker, kafeer og idrettsanlegg dras frem som eksempler på funksjoner som er velegnet for samlokalisering (Distriktssenteret, 2021).

### STEDER Å STOPPE

Det er viktig å legge til rette for ulike steder å stoppe. Det må være et hierarki av byrom - fra de større plassene, til de mellomstore byrommene og ned til det enkelte gatehjørnet. Denne variasjonen i byrom kan inkludere både gater, plasser, torg, parker, grøntområder og byrom med vann (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016). I tillegg er kanteffekten viktig, samt primære og sekundære sitteplasser som muliggjør opphold over lengre tid.

### FASADEUTFORMING

Det bør etableres sammenhengende fasader for å definere gate- og byrom. Disse bør fortrinnsvis være aktive, åpne, detaljrike, interaktive, varierte og vertikale for å bidra til opphold og byliv (Gehl, 2010).



Figur 2.5: I Ringe er det god relasjon mellom bygning og gate. Ukjent fotograf, hentet fra Ringeby Markedsforening sine nettsider Ringeby.com.

"Når mand finder en søjle, så har man en ven."

Jan Gehl,  
Arkitekt og byplanlegger

## 2.2 REFERANSEPROSJEKT

Vi har blitt inspirert av ulike prosjekt i målet om å skape den «moderne bygdeby» i Øyer. Vi har funnet det relevant å se til andre distriktskommuner med elementer som bidrar til attraktive sentrum. I tillegg har vi undersøkt ulike sambruksgate-prosjekt, og hentet elementer herfra.

### 2.2.1 "Vellykkede" distriktssentrum

#### LOM

Lom har lyktes med å utvikle sentrum slik at det oppfattes som samordnet og gjennomgående (se figur 2.8.) Dette er et resultat av konkrete bestemmelser og retningslinjer som omhandler materialbruk, farge og byggeskikk (Lom kommune, 2022). Dette har skapt et sentrum med moderne bebyggelse som er tilpasset eldre bebyggelse og dermed gir et totalinntrykk som fremstår som samstemt (se figur 2.7.) Det er også også gjennomgående farge- og materialbruk, hvorav lyktestolper, trafikkskilt og gjerder har samme utførelse (se figur 2.10). Plassering og utforming av bygg er gjort på slik måte at det i stor grad henvender seg mot fortau/vei og fasader er stedvis aktive. Sammen med en detaljert utsmykning av fortau (se figur 2.9) gir dette liv til sentrum.



Figur 2.6: Utklipp av Lom sentrum. Kartutsnitt generert med Mapbox.



Figur 2.7: Lom sentrum oppleves samordnet og gjennomgående. Foto av M.prinke.

#### BYGGESKIKK



Figur 2.8: All bebyggelse er utført i mørkt treverk og saltak – med innslag av tradisjonelle elementer som skigard og lafting. Dette kaper et gjennomgående uttrykk med mye identitet. Fasadene har videre en god relasjon til gaten. Utklipp fra Google streetview.

#### DETALJRIK UTFORMING



Figur 2.9: Det er en detaljrik utforming langs fortauene - med ulike typer belegningsstein, gatetrær og grønne innslag. Utklipp fra Google streetview.

#### GJENNOMGÅENDE ELEMENTER



Figur 2.10: Det er flere gjennomgående elementer som binder sammen sentrum. Dette gjelder også farge- og materialbruk, hvorav lyktestolper, trafikkskilt og gjerder har samme utførelse. Utklipp fra Google streetview.

## RINGEBU

I Ringebu er det en gjennomgående kvartalsstruktur, mange aktive fasader og flere rom for opphold (se figur 2.13). Det er høy grad av samlokalisering – med bolig, næring, torg og park i umiddelbar nærhet. I tillegg er det utviklet en bilfri sone med gågate som åpner for torghandel (se figur 2.14.) I 2011 ble Ringebu tildelt statens bymiljøpris for sitt arbeid med uterom og møteplasser. Det er mange grunner til dette, og i utmerkelsen trekkes særlig utvikling av urbane kvaliteter frem, samt fokus på lokale spesialforretninger. Ringebu fremstår som en offensiv distriktskommune som ser viktigheten av bymessige kvaliteter (se figur 2.12.)



Figur 2.11: Utklipp av Ringebu sentrum. Kartutsnitt generert med Mapbox.

”Befolkningen, næringslivet og kommunen har sammen gjort mye for å skape et bysenter som gir befolkningen lyst til å samles. Dette kan inspirere utallige norske småbyer og tettsteder til fortsatt innsats for et bærekraftig bymiljø.”

Erik Solheim,  
Miljø- og utviklingsminister



Figur 2.12: Hver sommerlørdag forvandles gågata i Landsbyen Ringebu til Gudbrandsdalens lokale markeds plass. Foto: Åse Høyveen.

## AKTIVE FASADER



Figur 2.13: Det er mange aktive fasader i Ringebu. Her er et typisk eksempel på en inviterende butikkfasade, med detaljrik utforming, møblering og beplantning. Utklipp fra Google streetview.

## GÅGATE



Figur 2.14: I sentrum av Ringebu har de avsatt et bilfritt areal som genererer mye aktivitet - spesielt sommertid. Utklipp fra Google streetview.

## 2.2.2 Eksempler på sambruksareal

Vi har funnet det relevant å se hen til eksisterende sambruksareal, og er inspirert av ulike elementer fra disse prosjektene. I rapporten «Evaluering av «shared space»-områder i Norge» (Bjørnskau et al., 2016) er det også gjort en del erfaringer som har vært retningsgivende for vår oppgave. I denne sammenheng ble det gjort registreringer og spørreundersøkelser av seks ulike sambruksareal i Norge. Av de seks, var trafikantene mest fornøyd med Strømsø torg og Bekkestua, og begrunner dette med tydelig oppmerking av kjørefelt (se hhv. fig. 2.16 & 2.17). Dette kan tyde på at en viss grad av regulering er viktig, og at «Shared space med større eller mindre grad av regulering» kan være lurt (Bjørnskau et al., 2016).

På Bekkestua er denne reguleringen løst med tett i tett med pullerter og en liten nivåforskjell. Vi opplever pullertene som overflødig og at de skaper et for tydelig skille mellom kjørende og myke trafikanter. Selv om det fører til god oversikt, mister man samhandlingsaspektet som

er vesentlig ved sambruksareal. På Strømsø torg er skillet mer diskret, med en egen type stein som markerer kantene på «kjørefeltet,» samt ulik vinkel på stein i «kjørefelt» og utenfor. Alt skjer likevel på samme nivå og oppleves sømløst. Dette viser hvordan formatering av belegningsstein kan anvendes for å tydeliggjøre soner.

En annen erfaring som er gjengitt i denne rapporten, er at det i Torggata (se figur 2.15) er mange konflikter mellom syklister og gående. Dette begrunnes med ulike forventninger – at fotgjengere oppfatter det som en vanlig gågate og er uoppmerksomme, mens syklister oppfatter det som en sykkelgate og holder gjennomgående høy fart. I tillegg er gaten ganske smal med forretninger og kaféer på begge sider som også benytter seg av gatearealet (Bjørnskau et al., 2016). Vi mener en mulig løsning kan være å etablere en alternativ sykkeltrasé for de syklister som ønsker å holde høy fart.

### STRØMSØ TORG, DRAMMEN



Figur 2.16: På Strømsø torg skjer alt på samme nivå og oppleves sømløst. Utsnitt fra Google streetview.

### TORGGATA, OSLO



Figur 2.15: I torggata er det en del konflikter på grunn av ulike forventninger fra syklister og gående. Eget foto.

### BEKKESTUA, BÆRUM



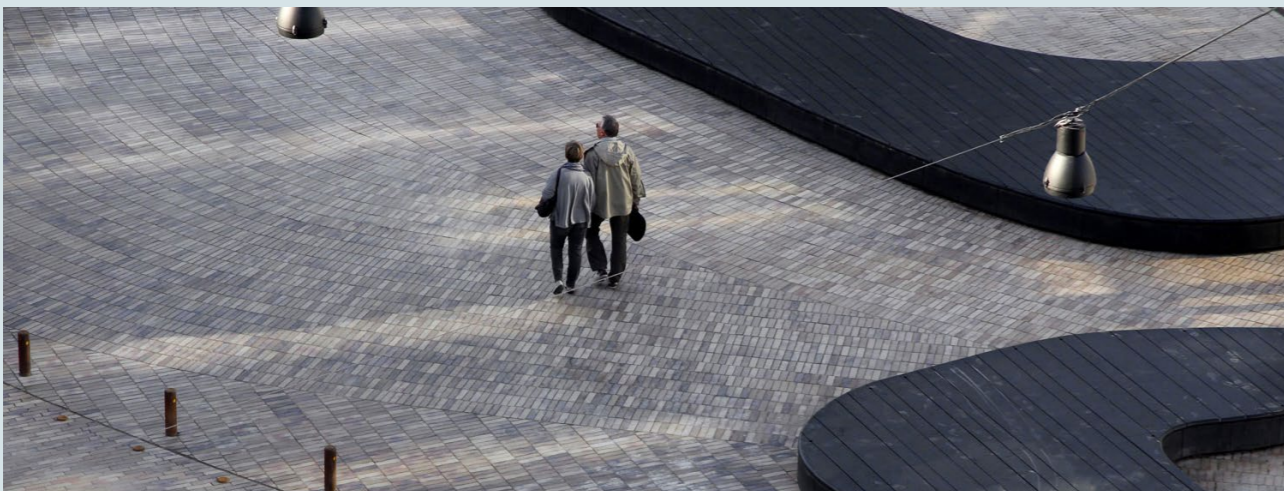
Figur 2.17: På Bekkestua er det mange pullerter som gjør at man mister samhandlingsaspektet som er vesentlig ved sambruksareal. Utklipp fra Google streetview.

## JÄRNA, SVERIGE



Figur 2.18: På Järna er det en liten endring i farge på belegningsstein som skiller ut "kjørefeltet." I tillegg er det en del beplantning og møblering som regulerer bevegelse og opphold. Utsnitt fra Google streetview.

## GRØNNEGADE SQUARE, DANMARK



Figur 2.19: På Grønnegade Square har de jobbet mye med mønster og formatering i belegningssteinen som skaper et spennende uttrykk. Foto av MASU planning.

## ANBEFALINGER FRA TØI

I rapporten "Evaluering av «shared space»-områder i Norge" har TØI samlet noen anbefalinger (Bjørnskau et al., 2016) som blir et viktig utgangspunkt for dette prosjektet. Gjengitt ordrett, lyder anbefalingene som følger:

- Spesiell gatebelegning som avviker fra vanlige gater
- Opphøyd rampe for trafikken inn i området som både signaliserer at man kommer til et spesielt område, og som fører til fartsreduksjon
- Trafikk bør foregå på samme plan, eventuelt med en liten nivåforskjell mellom areal for kjørende og areal for gående
- Jevn fordeling mellom forskjellige trafikantergrupper, i hvert fall fotgjengere og biler
- Kjørefelt som er fysisk markert og atskilt kan være en god løsning og skape trygghet og oversiktighet (vet hvor den motoriserte trafikken beveger seg). For å unngå for høy fart og «fortrinnsrett» bør kjørefelt kombineres med kurver, innsnevring og andre tiltak
- Det bør være en balansert fordeling i hvem som viker i interaksjonene mellom de ulike trafikantergruppene
- Farten bør være lav (maks 25 km/t)



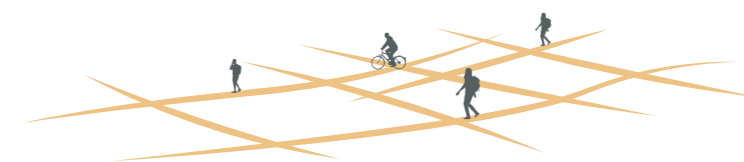
## 2.3 OPPSUMMERING

For å oppsummere de elementene fra kunnskapsgrunnlaget som vi tar med oss videre i prosjektet, har vi utarbeidet noen plangrep og utformingsprinsipp som benyttes aktivt inn i prosjekteringen.

### MÅLSETTING 1

Sørge for en struktur som fremmer blågrønne kvaliteter, prioriterer myke trafikanter og legger til rette for et levende lokalsamfunn.

### OVERORDNEDE PLANGREP



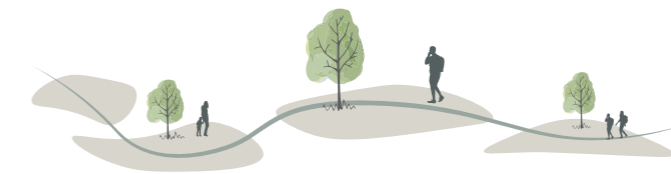
Nettverk for myke trafikanter



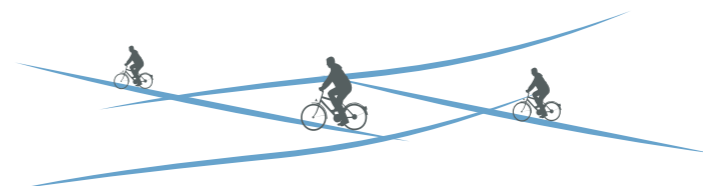
Parkeringsstrategi



Kollektivtilbud



Sammenhengende grønnstruktur



Sykkelforbindelser

Figur 2.20: Plangrepene er utarbeidet med utgangspunkt i kunnskapsgrunnlaget for å oppnå målsetting 1.

## MÅLSETTING 2

Etablere en sambruksgate med byrom og bynatur som bidrar til aktivitet i sentrum

## UTFORMINGSPRINSIPP



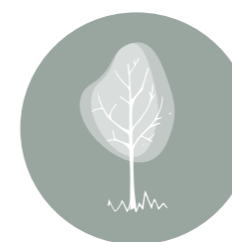
### Kanter og byrom

Primære kanter (som fasader) bør være sammenhengende for å definere tydelige gate- og byrom. Sekundære kanter (som beplantning) kan også benyttes som supplement. Alle kanter må sees i sammenheng for å unngå utflytende areal, og for å oppnå en kanteffekt som inviterer til opphold.



### Funksjoner og fasader

Funksjoner må samlokaliseres, med et tilbud som tiltrekker seg både hytteeiere og lokalbefolkning. Dette kan være forretninger som kafé, handel og lokalmat, kulturtilbud, rom for tilstelninger, kontorfellesskap, i tillegg til utendørs aktiviteter med fokus på sosial omgang, nytelse og lek. Fasadeutformingen er også viktig, og fasadene bør være åpne, detaljrike og varierte, i tillegg til aktiv i de viktigste byrommene.



### Bynatur

Bynatur er en måte å dra naturomgivelser inn i sentrum. Dette kan være i form av større parker, gatetrær, vannelement og beplantning. Bynaturen kan ha strukturerende egenskaper for å skape retning og romlighet, den kan bidra til biologisk mangfold, samt sørge for estetikk og skjønnhet.

Figur 2.21: Utformingsprinsippene er utarbeidet med utgangspunkt i kunnskapsgrunnlaget for å oppnå målsetting 2.

# KAPITTEL 03

---

## ANALYSER

---

3.1 KOMMUNENS VISJONER

3.2 LANDSKAPET

3.3 MOBILITET

3.4 BLÅGRØNNE STRUKTURER

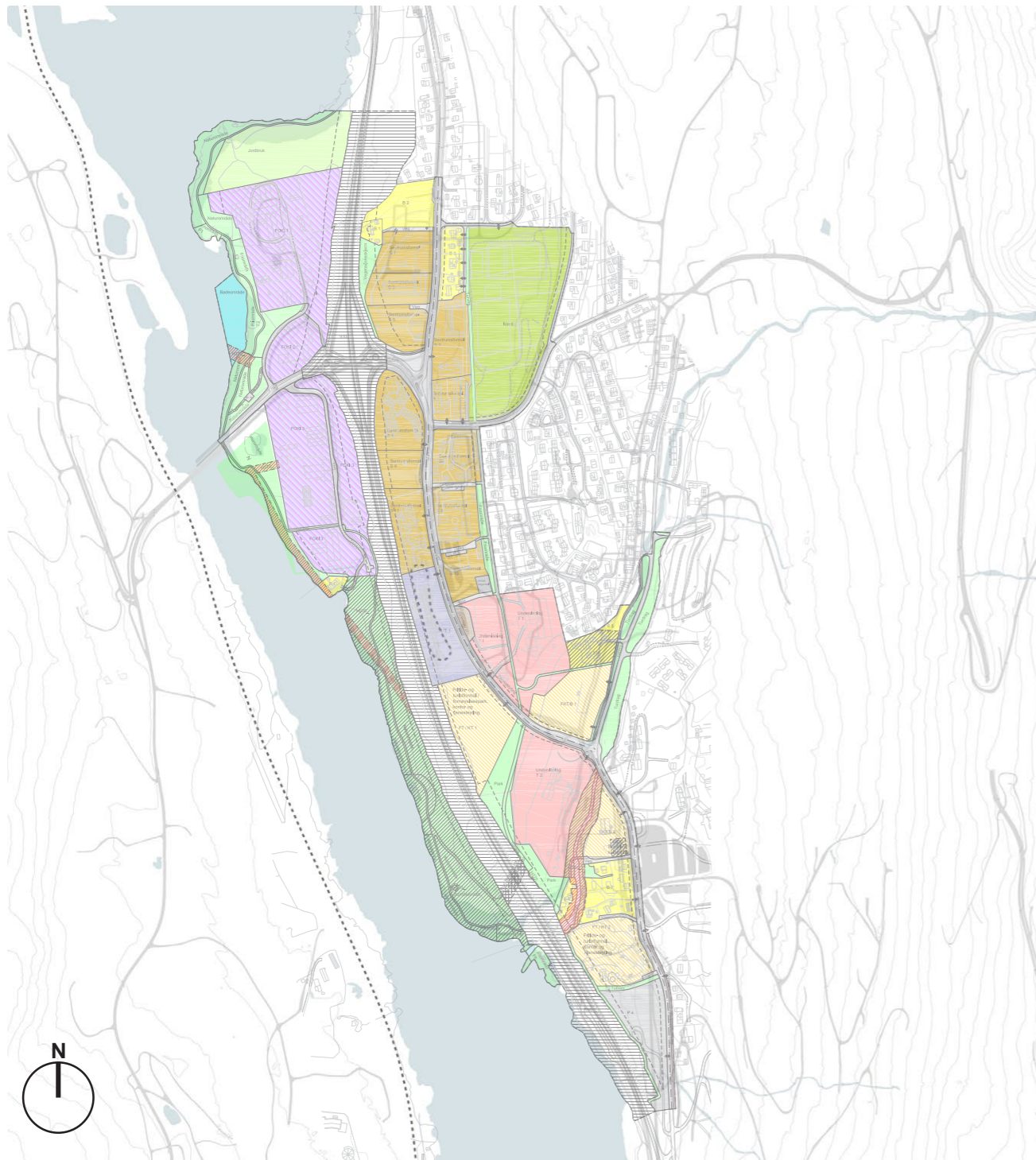
3.5 BEBYGGELSE OG BYROM

3.6 IDENTITET

3.7 OPPSUMMERING

# 3.1 KOMMUNENS VISJONER

Kommunens planer og visjoner har på mange måter vært retningsgivende for oppgaven. Områdeplan for Øyer sentrum som ble vedtatt i 2013 har vært spesielt viktig. Målet med planen oppsummeres slik; «Skape et ryddigere sentrum, skape et mer levende sentrum med aktiviteter, styrke den lokale identiteten og tilhørigheten, opprydding og «reparasjon» i områder rundt matvareforretningene mv.» (Øyer kommune, 2013). Vi har videreført noen intensjoner i prosjektet, samt utarbeidet en alternativ tilnærming til noen av tiltakene.



Figur 3.1: Områdeplan for Øyer sentrum satt i kontekst (Øyer kommune, 2013)

## OMRÅDEPLAN FOR ØYER SENTRUM

**Omlagging av hovedvei til miljøgate**  
Fv. 312 (Hundervegen og Kongsvegen) utvikles fra en gjennomfartsvei til en miljøgate med aktivitet og handel. Bebyggelsen og gaten knyttes sammen slik at man ønsker å stoppe og oppholde seg i sentrum.

**Kombinert torg og parkering mellom COOP og Kiwi**  
Plassen vurderes som svært godt egnet for utvikling av et fremtidig torg. Dette kan gjøres i kombinasjon med parkering. Ved å legge til rette for flere bruksmuligheter, kan man bidra til ny bruk av arealer som i dag kun tjener trafikkformål.

**Frimerområder langs Lågen og Mosåa**  
Området ut mot Lågen avsettes til naturområde som skal nyttes til turområde og rekreasjonsformål. Området knyttes sammen gjennom et nett av gang- og turveger, samt bro over E6 som tverrforbindelse. Friluftsområde med stier innarbeides også langs elven Mosåa.

**Byggeskikk**  
Samordnet og begrenset materialbruk, bruk av tre som hovedmateriale i fasader, jordfarger, dimensjoner og proporsjoner innenfor en småskala bebyggelse der lange fasader brytes i mindre enheter. Bebyggelsen skal fremstå som flere bygg kjedet sammen mot hovedgaten, med aktive fasader med vinduer, utstillinger mv som viser forretningene og varetilbud.

**Styrke forbindelsen mellom sentrum og Hafjell**  
Utvikle disse som to områder som vokser seg mot hverandre, for å oppnå synergieffekter.

## VÅR TILNÆRMING

● **Sambruksareal**  
I sentrumskjernen ønsker vi å undersøke muligheten til å etablere en sambruksgate som i enda større grad prioriterer myke trafikanter. Samtidig bør hele strekningen mellom Hafjell og sentrum utbedres.

● **Torg og gondolstasjon**  
Vi opplever det som utfordrende å kombinere parkering og torgfunksjoner, og at parkeringen fort tar overhånd slik som dagens situasjon. Istedenfor ønsker vi å etablere et utelukkende torg i sammenheng med gondolstasjon i sentrum.

● **Intensjonen videreføres**  
Vi mener også det er viktig at de blå strukturene tilgjengeliggjøres.

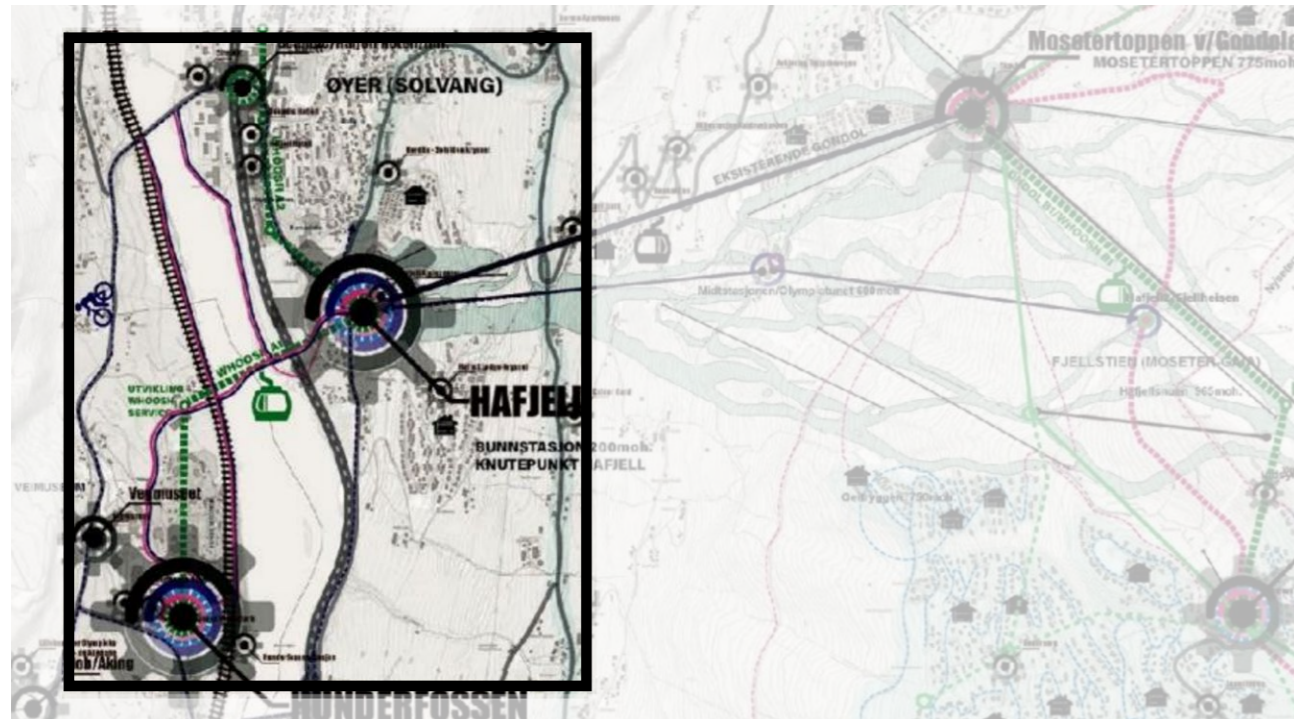
● **Intensjonen videreføres**  
Vi opplever utviklingen av aktive fasader som spesielt viktig.

● **Intensjonen videreføres**  
Vi mener også det er viktig at man utnytter potensialet i hytteeierne, og at forbindelsen mellom de to destinasjonene forsterkes.

## ENTRÉ ØYER

Ihuga arkitekter jobber med et prosjekt kalt «Entré Øyer,» som baserer seg på knutepunktutvikling og sirkulær mobilitet i Øyer. Målet er å redusere behov for egen transport til, under og fra opphold på Øyer. I den forbindelse er det flere delprosjekter, hvorav bruken av gondol som en del av kollektivtilbudet har vært spesielt interessant for dette prosjektet. Tanken er at man skal kunne ta gondol fra togstasjonen som ligger

ved Hunderfossen, til Hafjell og videre opp til hyttefeltene i fjellet. Det er også en intensjon om å etablere en avstikker til Øyer sentrum, noe som vi har lagt som premisse for vår masteroppgave. Vi mener at dette vil være en viktig nøkkel til å knytte Hafjell og sentrum tettere sammen, redusere biltransport i sentrum, samt øke aktivitet og handel.



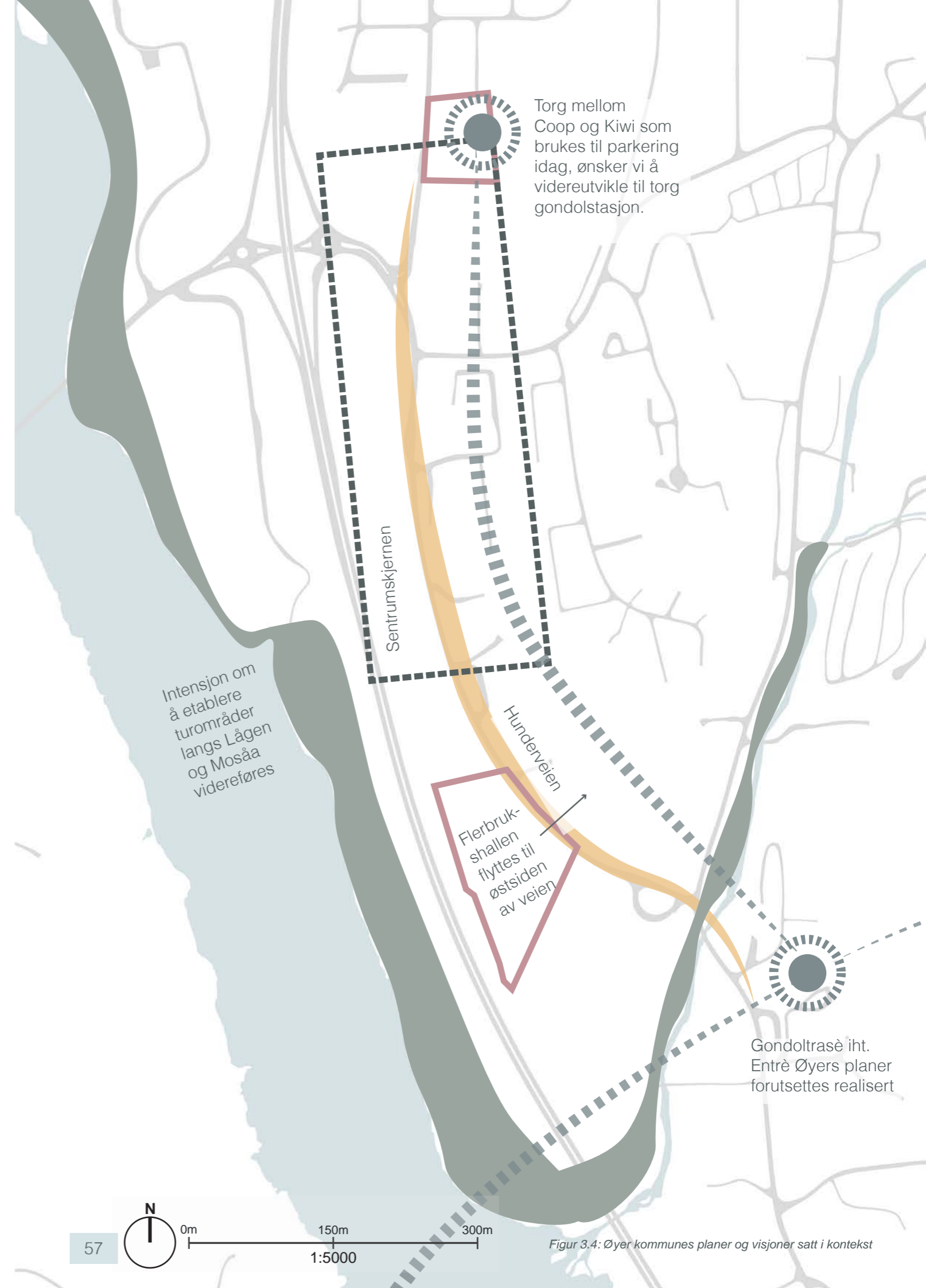
Figur 3.2: Foreløpig kart over Entré Øyer-prosjektet. Utarbeidet av Ihuga arkitekter.

## REGULERINGSPLAN FOR HAFJELL ARENA

Det skal etableres en flerbrukshall ved ungdomsskolen. Tanken er at det skal være en arena for messe og arrangement med digitalt kompetansesenter, næring handel/servering, samt tilrettelegging for idrett. Denne flerbrukshallen vil tilføre viktige funksjoner som kan bidra til aktivitet langs strekningen mellom Hafjell og sentrum. Planen skal sendes på høring, og er p.t. plassert på svært verdifullt nærturområde (se kart t.h.) I vårt forslag har vi valgt å flytte den til østsiden av Hunderveien på et jorde som ligger brakk og som er regulert til sentrumsformål - for å ivareta skogen.



Figur 3.3: Foreløpig illustrasjon av Hafjell arena. Utarbeidet av Structor.



Torg mellom Coop og Kiwi som brukes til parkering idag, ønsker vi å videreutvikle til torg gondolstasjon.

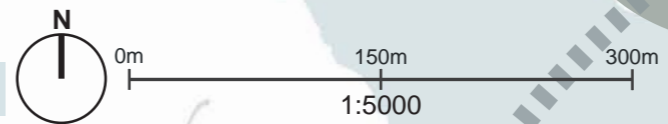
Intensjon om å etablere turområder langs Lågen og Mosåa videreføres

Sentrumskjernen

Hunderveien

Flerbrukshallen flyttes til østsiden av veien

Gondoltrasé iht. Entré Øyers planer forutsettes realisert



Figur 3.4: Øyer kommunes planer og visjoner satt i kontekst

## 3.2 LANDSKAPET

Naturgitte betingelser utgjør de grunnleggende premissene for arealbruk. Øyer sentrum ligger omkranset av et landskap som er tydelig preget av istiden. U-dalens form med vid dalbunn, elvens «levende» linjedrag og stedvis bratte lier skaper et dramatisk uttrykk som er typisk for regionen (Puschmann, 2005).

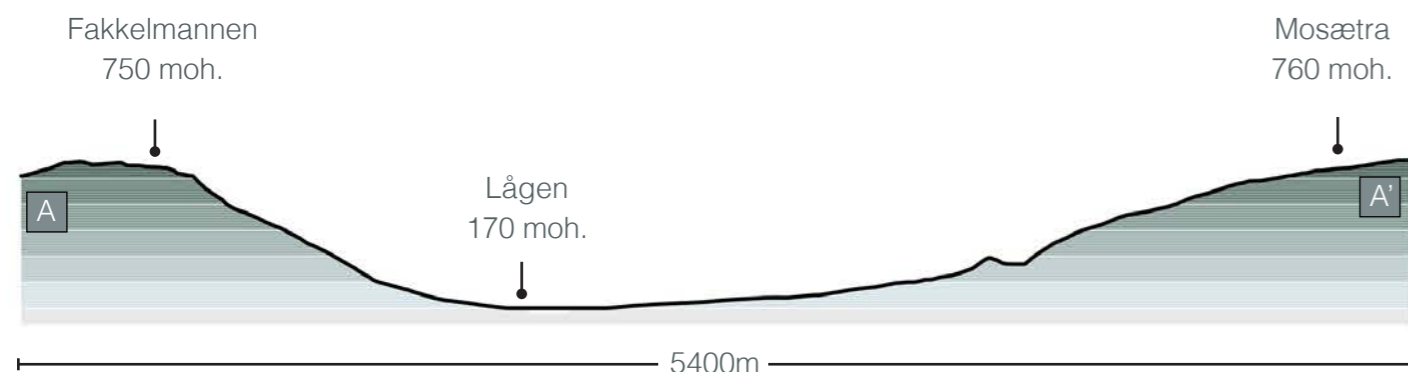
Øyer utgjør sammen med nabobygdene det karakteristiske dalføret «Gudbrandsdalen.» Dalsidene blir som vegger i landskapet og skaper en romlighet og tydelig avgrensning. Det større landskapsrommet er tydelig definert og inkluderer fremtredende landskapselement som raviner, klipper og topper. Landskapselementene skaper også en tydelig retning i landskapet.

Landskapet flater videre ut mot dalbunnen hvor sentrum er plassert. Gudbrandsdalslågen renner gjennom dalbunnen, men fra sentrum oppleves

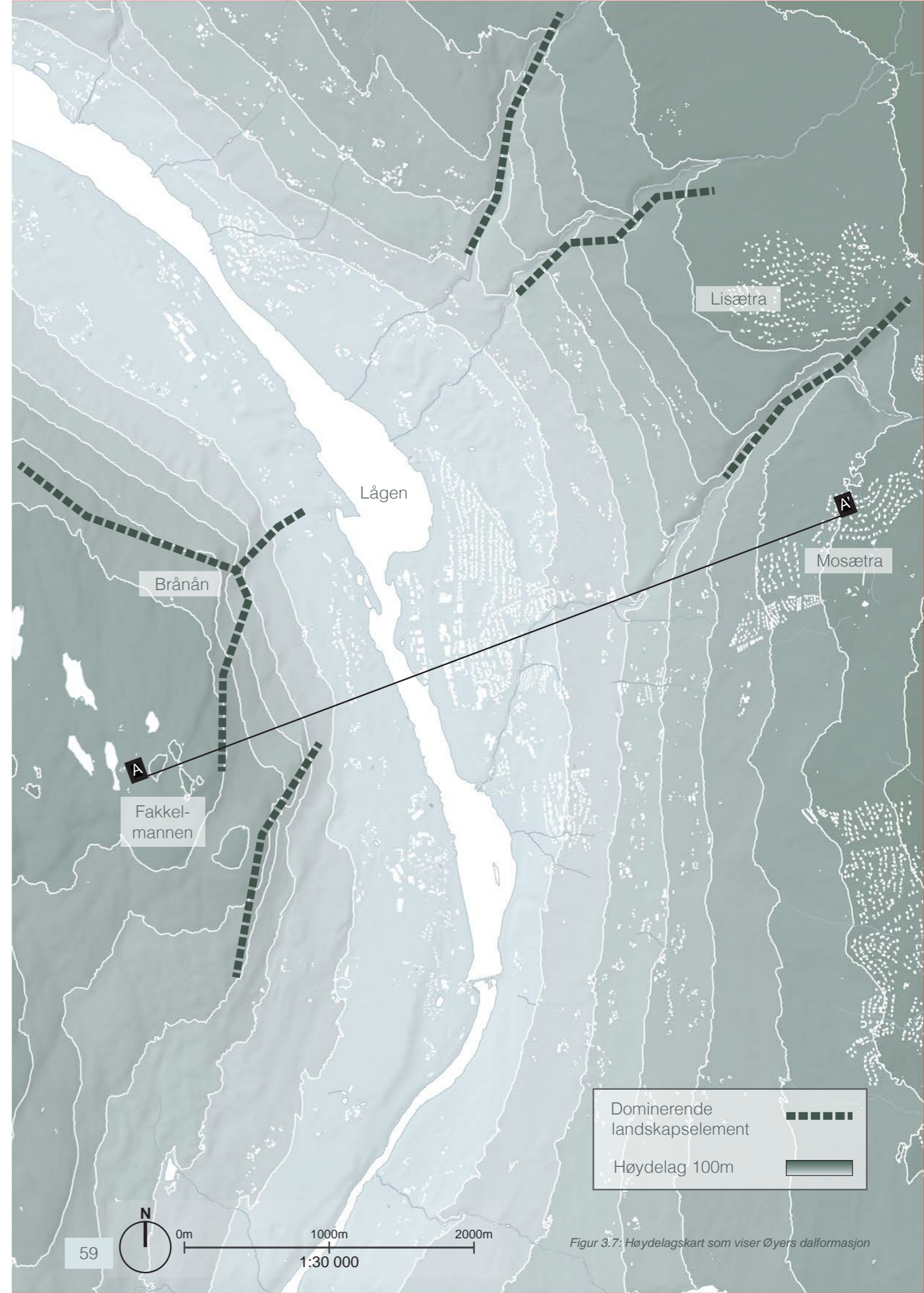
den distansert på grunn av E6 som bryter den fysiske og visuelle koblingen. Når man beveger seg oppover i dalsidene, er den derimot godt synlig og et viktig referansepunkt. Elven Mosåa renner på sørsiden av sentrumsområdet, og oppleves også som en forsømt naturkvalitet. Fra sentrum utgjør kulturlandskapet et gjennomgående bakteppe med landlig uttrykk, samtidig som den mer dramatiske dalsiden i vest og den ikoniske «fakkelmannen» fra OL i 1994 blir et viktig referansepunkt.



Figur 3.5: Den ikoniske fakkelmannen fra OL 1994. Eget foto.



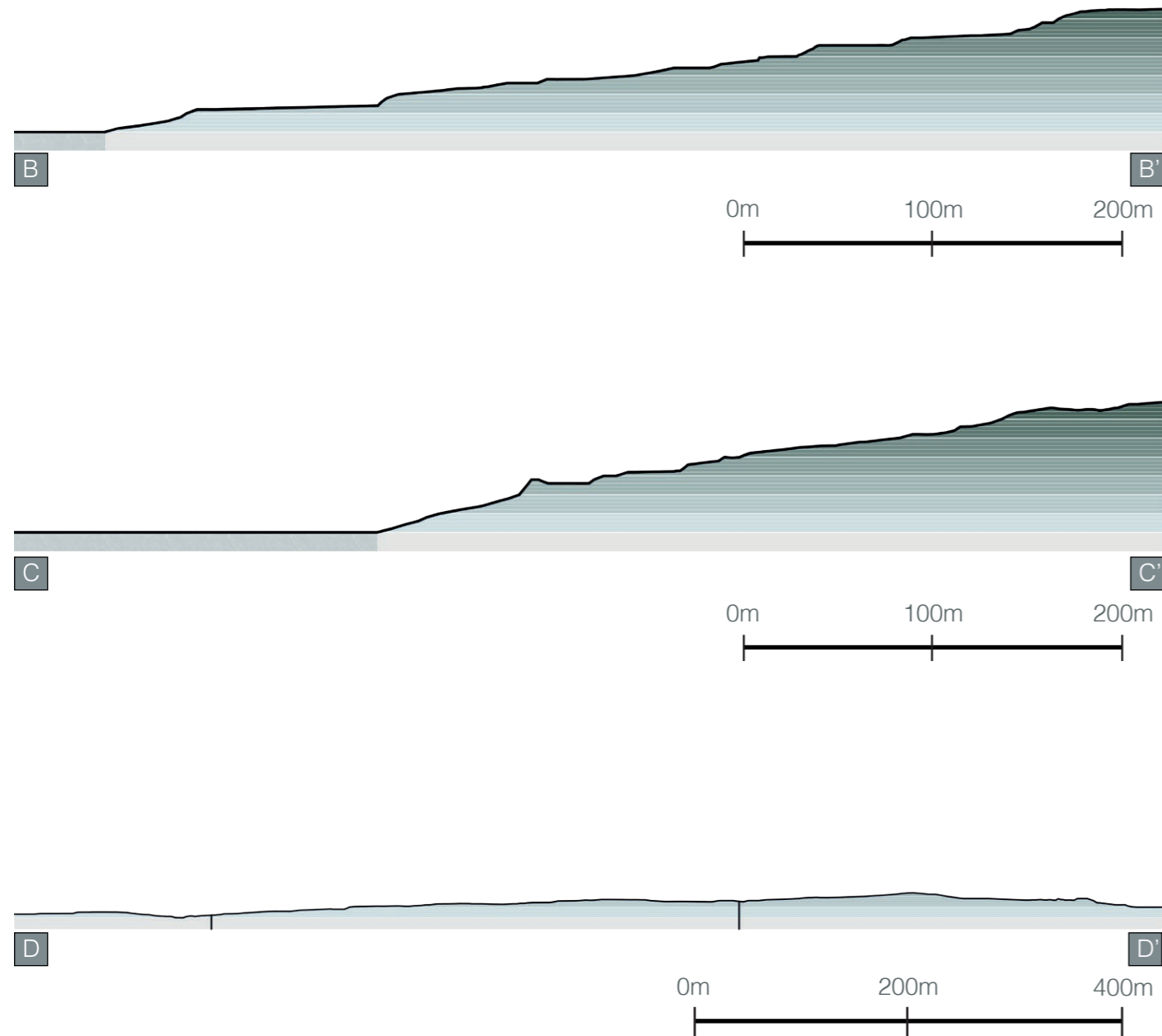
Figur 3.6: Snitt på tvers av dalen. Høydelag på 100m er markert i snittet.



Figur 3.7: Høydelagskart som viser Øyers dalformasjon

Landskapsformasjonene skaper en tydelig nord-sør retning i landskapet. Dette har medført strukturer som i hovedsak følger dalens retning og kan oppfattes noe ensartet. Terrengtet ved sentrum har en gjennomgående slakk helning vestover mot Lågen, og gir gode solforhold.

Snittene under illustrerer terrengets hellning og markerer 10 meters høydelag med tykk strek og 2 meters høydelag med tynn strek.



Figur 3.8: Ulike snitt av terreng i sentrum som illustrerer helning.



Figur 3.9: Høydelagsanalyse

## 3.3 MOBILITET

### 3.3.1 Tilgjengelighet til sentrum

Bosettingsmønsteret er i avgjørende for hvilke transportmetoder man benytter seg av. Spredt bebyggelse og lav befolkningstetthet gjør at bilen i mange tilfeller er det eneste reelle alternativet for å få hverdagen til å gå rundt. I Øyer må man også ta høyde for turister og hytteeiere som må komme seg til Øyer, samt benytte aktivitets- og handelstilbud. I forhold til vår problemstilling har det vært relevant å analysere bosettingsmønsteret og hvordan de ulike brukerne kommer seg til sentrum.

#### LOKALBEFOLKNING

Den største konsentrasjonen av boligfelt ligger sentralt i forhold til sentrum, med gåavstand til de fleste gjøremål. Det er også en del spredt bolig- og gårdsbebyggelse oppover i dalsidene som i større grad er avhengig av bil.

#### HYTTEEIERE OG TURISTER

Turister som benytter seg av hotellovernatting og utleieleiligheter har overnattingsmuligheter både i sentrum, ved gondolens bunnstasjon, samt lenger opp i dalsiden. Hyttene ligger i stor grad lenger opp i dalsiden, og brukerne er avhengig av bil for å komme seg til sentrum. Ifølge en kartlegging gjennomført av Norsk turistutvikling AS i 2017/2018, benytter gjestene i Hafjell i stor grad bil ved reise til/fra og under oppholdet, mens 15% reiser med tog (Norsk turistutvikling AS, 2018).

#### HVA MED DE GJENNOMREISENDE?

E6 strekker seg gjennom Øyer, og ifølge en handelsanalyse utarbeidet av Vista Analyse i 2022, ligger det et utnyttet potensial i vegens nære beliggenhet til sentrum (Toftdahl et al., 2022). Vi opplever dette som et viktig aspekt å ta med seg videre, da gjennomreisende kan øke kundegrunnlag og aktivitet i sentrum.

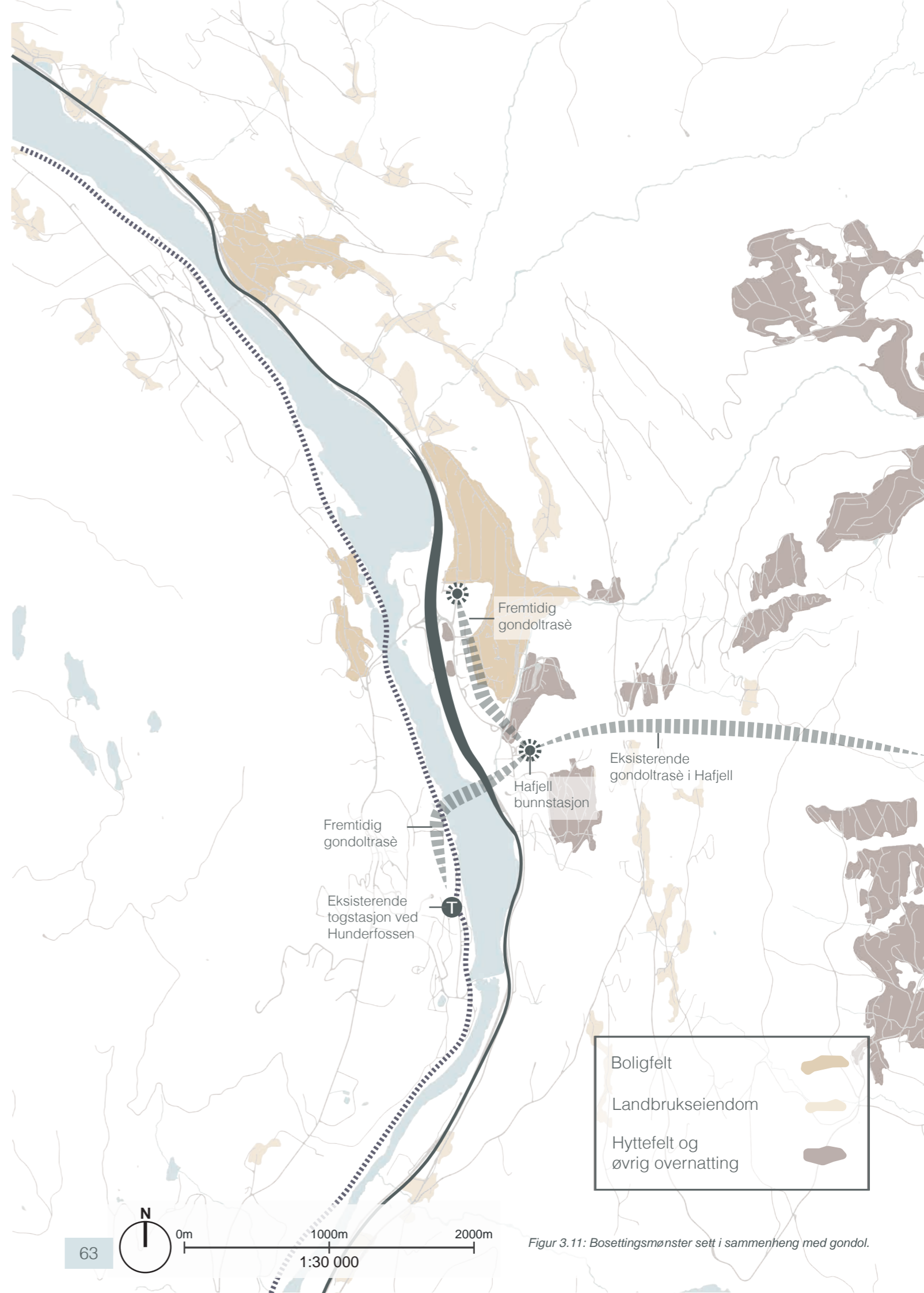
#### KOLLEKTIVTILBUD

Kollektivtilbudet er svært begrenset, med togstasjon plassert utenfor sentrum, dårlig korrespondanse og få avganger med buss. I tillegg til god parkeringsdekning gjør dette at både hytteeiere og lokalbefolkning som oftest velger bilen, uavhengig av avstand.

#### PLANER OM GONDOL

Planene om å etablere gondoltrasé som fungerer som kollektivtilbud mellom togstasjon, Hafjell og sentrum etableres som en forutsetning for prosjekteringen. Med tanke på at mange av hyttefeltene ligger langt oppe i fjellsiden, blir gondolen et viktig bindeledd mellom Hafjell, sentrum og togstasjon ved Hunderfossen.

muligheter



Figur 3.11: Bosettingsmønster sett i sammenheng med gondol.



### 3.3.2 Infrastruktur

I tillegg til spredt bosetting og hyttefelt som forutsetter biltransport, er også veistrukturen i sentrum preget av tradisjonell transportplanlegging på bilens premiss, hvor formålet er høy kapasitet og effektivitet. Sentrum består videre av store asfalterte flater med god parkeringsdekning, noe som gjør det lett å velge bilen. Det er i utgangspunktet korte avstander mellom varer og tjenester, men på grunn av bilens posisjon i samfunnet, er det få som velger å gå.

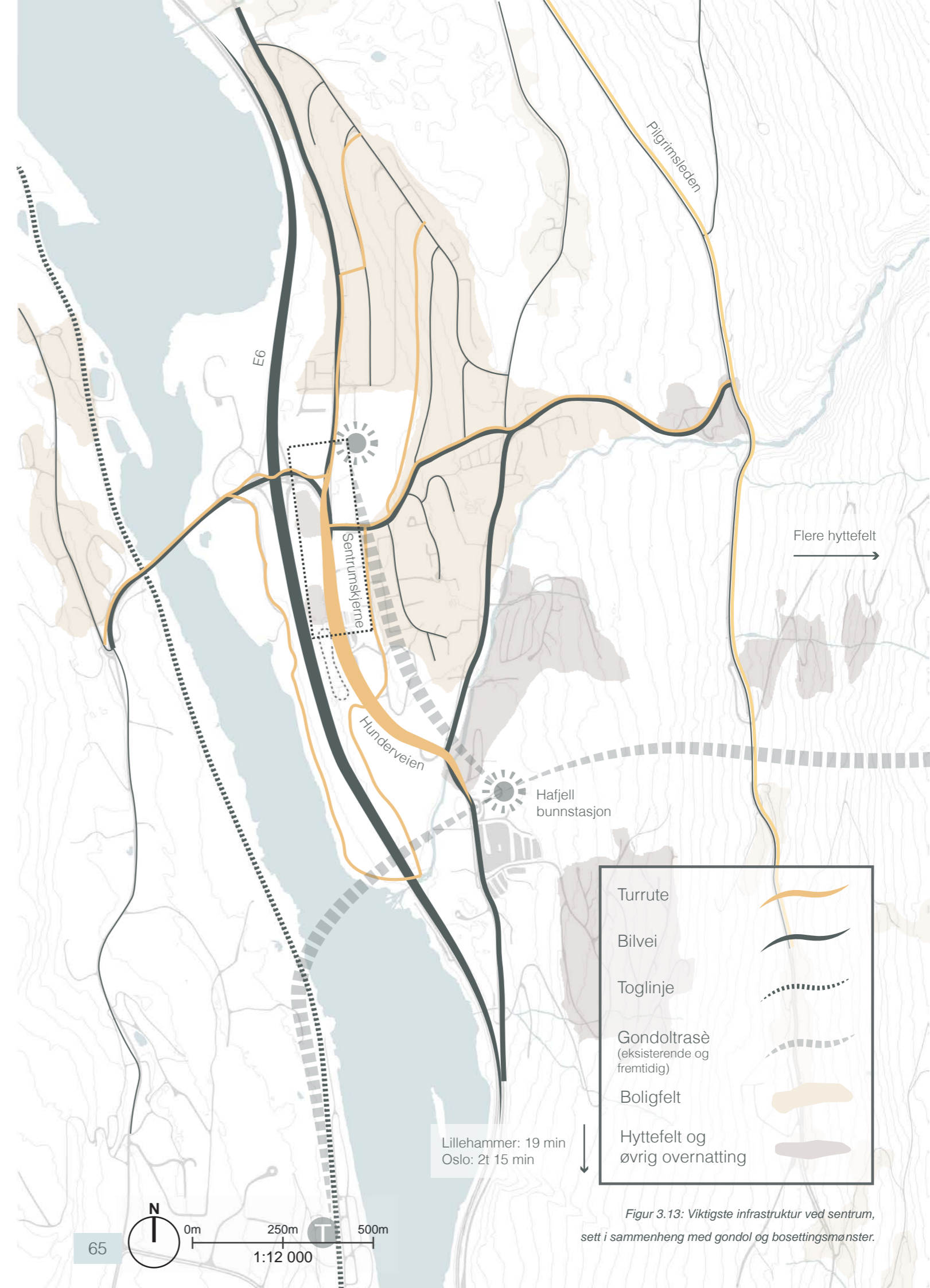
#### MYKE TRAFIKANTER

De gule linjene i kartet er registrert som "turruter," og skal være tilrettelagt for gående og syklende. Enkelte strekninger er utelukkende for myke trafikanter, mens andre utgjør fortau i tilknytning til bilveier. Pilgrimsleden er en viktig kulturhistorisk vei som strekker seg gjennom dalsiden og kulturlandskapet i Øyer (se figur 3.12.) Leden følger kjørbare veier, men disse er lite trafikkert og oppleves å være på menneskers premiss med visuelle kvaliteter i form av kulturlandskap, skogsområder og utsikt mot Lågen.

Til tross for enkelte strekninger av høy kvalitet, fremstår det som gjennomgående at utformingen er på bilens premiss - spesielt i sentrum. I et forsøk på å gjøre sentrum mer attraktivt for myke trafikanter, er Hunderveien omgjort til en miljøgate som beskrives nærmere på neste side. En annen utfordring er at strukturen følger en tydelig nord-sør retning, og at det mangler tydelige tverrforbindelser som skaper et mer sammenkoblet sentrum, hvorav E6 utgjør en stor barriere.



Figur 3.12: Pilgrimsleden har visuelle kvaliteter i form av kulturlandskap, skogsområder og utsikt mot Lågen. Uklipp fra Google streetview.



Figur 3.13: Viktigste infrastruktur ved sentrum, sett i sammenheng med gondol og bosettingsmønster.

## MILJØGATE

I sentrumsplanen defineres strekningen mellom sentrum og Hafjell som en «miljøgate,» med intensjon om å forbedre situasjonen for myke trafikanter. Det er etablert noe vegetasjon og gatetrær, men som problematisert innledningsvis, preges også denne miljøgaten av veg-estetikk. Ved at trafikantgruppene er tydelig adskilt med rabatt skapes god oversikt for bilistene og høyere fart. I tillegg er det lite kontakt mellom bebyggelse og vei, og gaterommet er utflytende og udefinert (se figur 3.15.) De mange parkeringsplassene underbygger dette inntrykket.



Figur 3.14: Miljøgaten i Øyer preges av veg-estetikk. Bearbeidet med utgangspunkt i eget foto.

Definisjon av miljøgate:

«En hovedveg i ett tettsted, som regel med gjennomgangstrafikk, med ulike fartsreducerende tiltak, tiltak som gjør vegen mer attraktivt for gående og syklende og tiltak som forbedrer stedsutviklingen og det estetiske inntrykket»

(Transportøkonomisk institutt, 2014)



Figur 3.15: Gaterommet er utflytende og udefinert. Utklipp fra Google streetview.

## PARKERING

En utfordring i Øyer er at det er mye overflateparkering (se figur 3.17.) I tillegg til å prege bybildet, gjør det at folk velger å ta bilen til alle ærender – også innad i sentrum. Parkeringssituasjonen er utfordrende, da det i perioder med høy belastning er behov for mye parkering, mens parkeringsplassene oppleves som overdimensjonerte og tomme i lavsesong. Dette er arealer som heller skulle vært brukt til fortetting og sentrumsfunksjoner som bidrar til byliv.



Figur 3.16: Høy parkeringsdekning gjør at det blir lett vint å velge bilen. Bearbeidet med utgangspunkt i eget foto.



Figur 3.17: Parkeringsplasser sett i sammenheng med miljøgaten.

### SAMBRUKSGATE?

Vi mener det i sentrumskjernen er mulighet for å etablere en sambruksgate for å fullstendig bryte med veg-estetikken som preger miljøgaten. I denne sammenheng er det også viktig å etablere en parkeringsstrategi som begrenser og lokaliserer parkeringsplassene til utkanten av sentrum.

muligheter

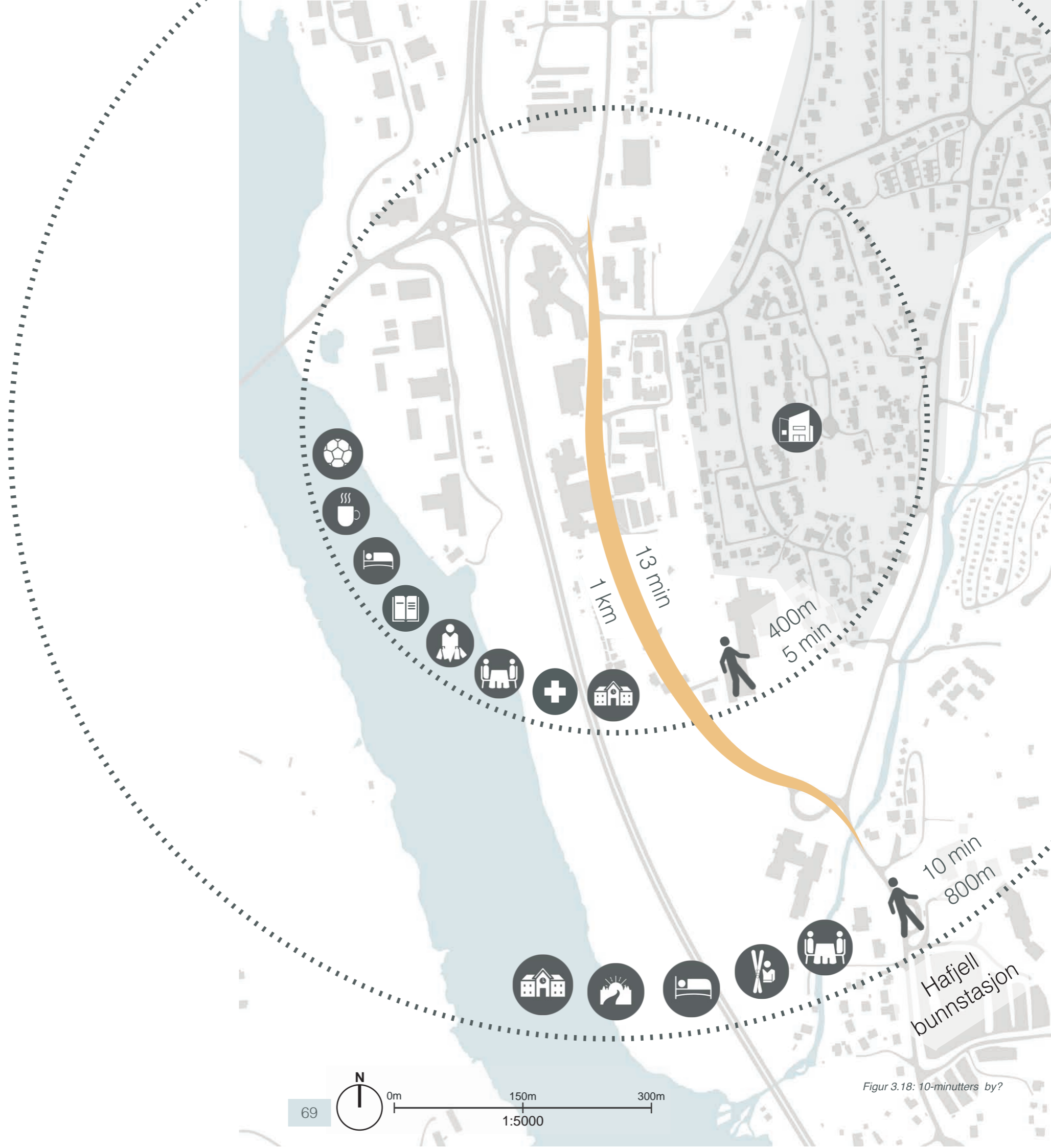
### 3.3.3 Gangavstand

10-minutters by handler om at det skal være 10 minutters gangavstand mellom alle funksjoner, slik at en slipper å kjøre mellom bolig, jobb, handling og andre gjøremål. I utgangspunktet er dette allerede en fysisk realitet i Øyer sentrum (se figur 3.18,) men høy parkeringsdekning og en struktur på bilens premiss gjør at folk velger å ta bilen likevel. Et annet aspekt handler om opplevd avstand, noe som kan avvike vesentlig fra faktisk avstand, og avhenger blant annet av steds kvalitet, byliv og opplevelse av landskapet (Sanner et al., 2018). Mellom matbutikkene i nord og Hafjell bunnstasjon i sør, er det en strekning på ca. 1km som utgjør «miljøgaten.» Dette er i utgangspunktet en overkommelig distanse for fotgjengere, men den opplevde avstanden er stor på grunn av lite aktivitet og kjedelige omgivelser.

#### STYRKE FORBINDELSEN MELLOM HAFJELL OG SENTRUM

For å oppnå kommunens intensjoner om å knytte reiselivet (og hytteeierne) tettere sammen med sentrum, er det viktig med en god tilgjengelighet til og fra Hafjell. Det er bevist at opplevelsesrike og bymessige gater oppleves som betydelig kortere (3RW arkitekter, 2019), og det bør etableres beplantning, sitteplasser og andre element etter den menneskelige skala. I tillegg til et sambruksareal i sentrum, er det viktig å styrke hele strekningen ned mot Hafjell for å sørge for en sømløs mobilitet mellom de to stedene, og supplere et evt. gondoltilbud.

muligheter



Figur 3.18: 10-minutters by?

## 3.4 BLÅGRØNNE STRUKTURER

En av verdiene ved mindre distriktskommuner er at man gjerne bor tett på naturen. Dette gjelder også for Øyer, hvor det er relativ kort avstand mellom sentrum og skogs- og fjellområder. I denne analysen er grønnstrukturer valgt med utgangspunkt i friluftsområder som ble kartlagt av Øyer kommune i 2016-2018 (Friluftslivsområder - kartlagte, 2018). Dette inkluderer lekeplasser, idrettsplasser, nærturområder, akebakker og andre naturpregede areal. Skogsfelt og jordbruksområder er også medtatt, da disse områdene bidrar til visuelle, grønne kvaliteter (se figur 3.19).

### SENTRUMSNÆR GRØNNSTRUKTUR

Det er flere nærturområder i gangavstand til sentrum som utgjør et viktig supplement til de større skogs- og fjellområdene. Barn, eldre og mennesker med funksjonsnedsettelse har kortere aksjonsradius (Helsedirektoratet, 2021), og det er viktig å også tilrettelegge naturopplevelser for denne gruppen mennesker.

### BLÅ STRUKTURER

Vannet som naturelement er grunnleggende for Øyers opprinnelse og er en viktig del av identiteten. I miljødirektoratet sin veileder om grønnstruktur, trekkes elvekorridorer og strandsonen frem som viktige blå strukturer (Miljødirektoratet, 2014). Både Lågen og Mosåa er sentrumsnære blå strukturer som oppleves noe gjemt bort. Det er en eksisterende sti langs Lågen i sør, men denne bør utvides til en kontinuerlig promenade som fortsetter nordover, samt oppover langs Mosåa i øst. Det kommer også frem i Norconsult sin temautredning fra 2011 at nærhet til Lågen er en viktig kvalitet for kommunen

### NYE BLÅGRØNNE KOBLINGER

Tilgjengelighet er viktig for hvordan grønnstrukturen fungerer ift. friluftsliv og aktiviteter (Miljødirektoratet, 2014), og det er viktig å etablere et sammenhengende nettverk. Vi opplever at det mangler tydelige tverrforbindelser som krysser E6 ned mot Lågen. I tråd med kommunens planer bør det også etableres sammenhengende stisystem langs de blå strukturene.

muligheter

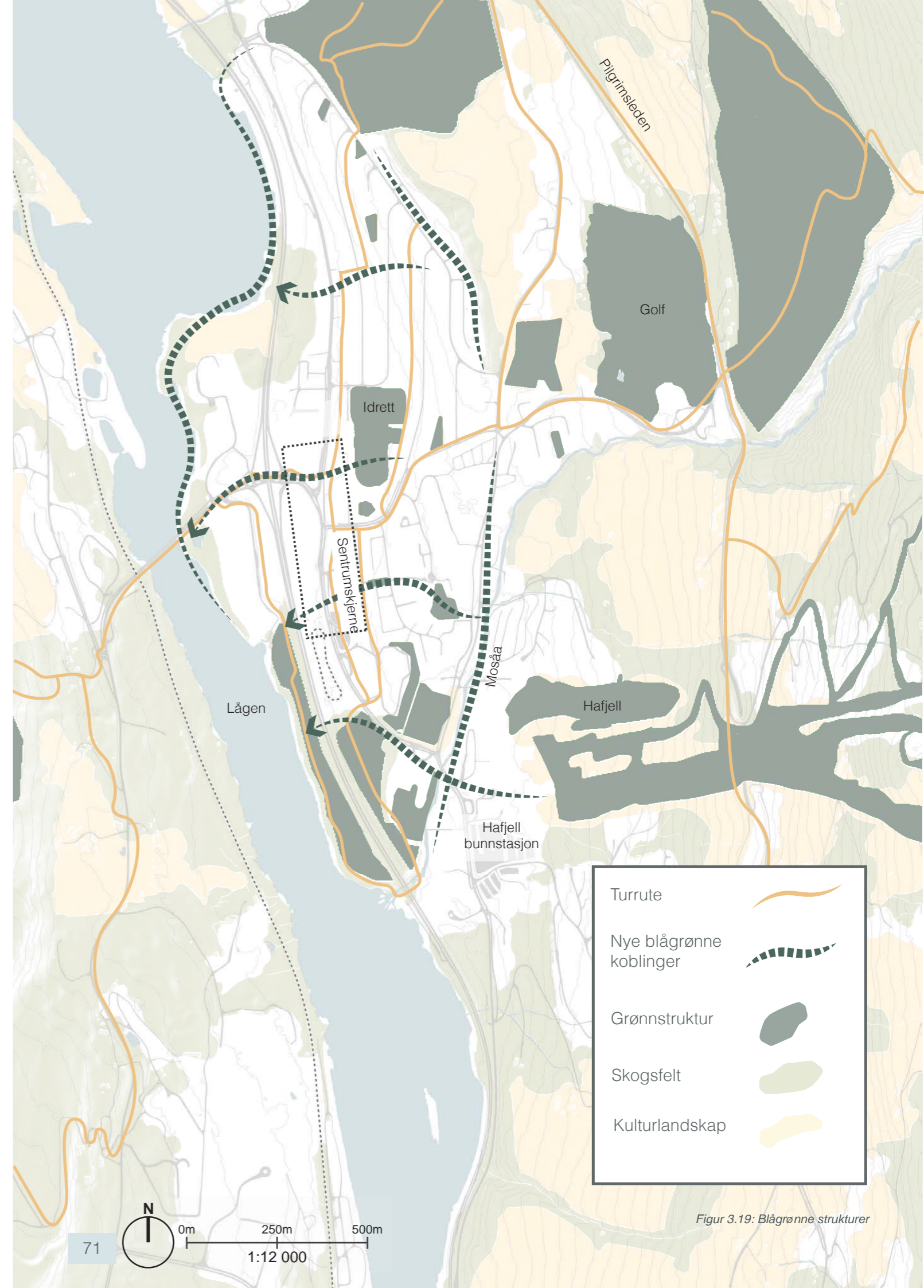
og lokalbefolkningen, og at strandsonen må tilgjengeliggjøres på en bedre måte (Norconsult, 2011).

### AKTIVITETER

I Øyer er det godt tilrettelagt for å utøve ulike aktiviteter. Hafjell alpintenter, golfanlegget og idrettsplassen kan trekkes frem som viktige anlegg. I tillegg er det gode muligheter for både fotturer, sykkelturner og langrenn, noe som oppleves viktig for både lokalbefolkning og hytteeiere.

### KULTURLANDSKAP

Kulturlandskapet er en viktig del av hverdagslandskapet, og omgir Øyer sentrum. Det er et viktig fondmotiv man kan beundre på avstand, men det er også markert turruter som gjør at man kan bevege seg gjennom det vakre kulturlandskapet i dalsiden. Dette gjelder f.eks. pilgrimsleden som tiltrekker seg både pilgrim�er og turister.



# 3.5 BEBYGGELSE OG BYROM

## 3.5.1 Bygningstypologi

Øyer kommune er tradisjonelt sett en landbrukskommune, og en antydning til et sentrum kom først på 1970-tallet, med en videre utvikling i forbindelse med OL i 1994. Opprinnelig lå sentrum ved kommunehuset på Tingberg, 4km nord for «dagens sentrum.» Det viser seg videre at begrepet «sentrum» i Øyer ikke er entydig – og Norconsult sine undersøkelser fra 2011 viser at lokalbefolkning og hytteeiere er uenig om sentrum fortsatt ligger på Tingberg, ved dagligvarebutikkene i nord eller ved småbutikkene langs Hunderveien (Norconsult, 2011).

Et av premissene for vellykket tettstedsutvikling er konsentrerte bysentre med et mangfold av ulike funksjoner og aktiviteter som kan oppleves over korte avstander (Miljøverndepartementet, 2001). Øyer mangler altså denne tydelige sentrumskjernen for å oppnå disse målene. Vi har valgt å definere sentrumskjernen basert på funksjoner (se figur 3.20) - fra dagligvarebutikkene i nord og sørover mot Lilleputthammer. Her er det noe eksisterende handel og næring, men

det kan med fordel tilføres funksjoner som fremmer aktivitet, handel og opphold for å underbygge en tydelig sentrumskjerne. Arealene bærer videre preg av tilfeldig utbygging og ulike bygningstypologier som skaper et rottet uttrykk. Det er en antydning til kvartalsstruktur, men bebyggelsen er usammenhengende og lesbarheten forsvinner. De utflytende veg- og parkeringsarealene underbygger dette uttrykket.

### Sentrumskjerne



### Næring

- Næringsbygg - saltak
- Næringsbygg - flate tak

### Bolig

- Enebolig
- Rekkehus og leilighet
- Boligfelt

### Undervisning

- Skole
- Barnehage
- Skolegård

### Overnatting

- Hotell
- Hytte og pensjonat
- Camping
- Hyttefelt

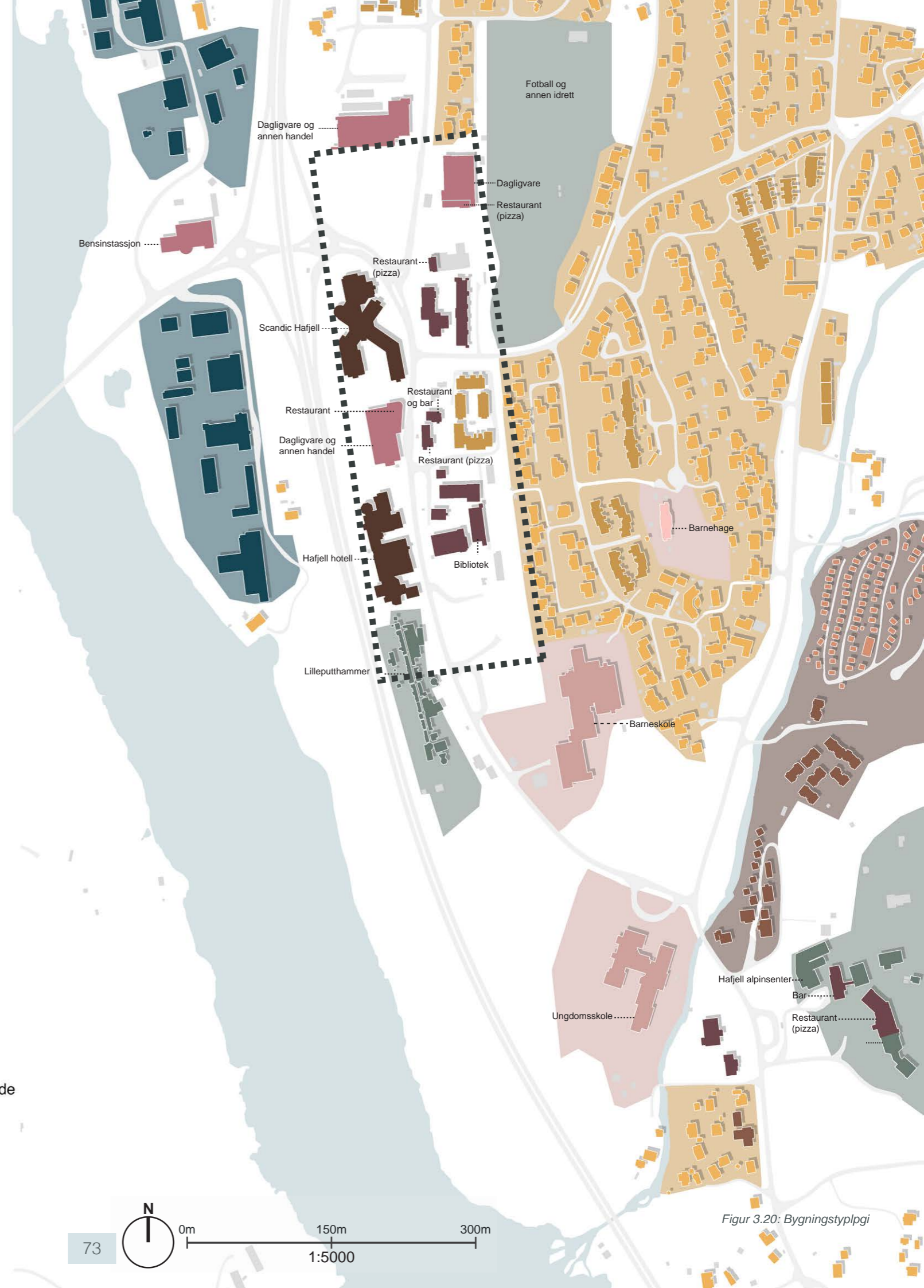
### Industri

- Industribygg
- Industriområde

### Aktivitet og idrett

- Aktivitet- og idrettsbygg
- Aktivitet- og idrettsområde

### Annen bebyggelse



Figur 3.20: Bygningstypologi

## 3.5.2 Byggeskikk

Ved stedsutvikling er det viktig å identifisere kvaliteter og ta utgangspunkt i eksisterende byggeskikk, både for å oppnå en stedlig helhet, ivareta identitet og tenke bærekraft. Under vises eksempler på bygningstyper som preger bybildet i sentrum:



Til tross for ulike bygningstypologier, er den gjennomgående bebyggelsen i sentrum utført i treverk. Det er hovedsakelig en og to etasjer med saltak, og ulik grad av utsmykning.



”Sparbygget” er et langstrakt bygg av nyere karakter, lukket fasade og flatt tak. Opplevs som dominerende, monotont og bryter med den øvrige bebyggelsen.



Hafjell hotell er utført i sveitserstil med en karakteristisk oker-gul og hvit som kontrast farge. Det er mange detaljer å hvile øyet på, og uttrykket genererer positive assosiasjoner.

Figur 3.21: Eksempler på bebyggelse i Øyer sentrum.  
Illustrasjon utarbeidet med utgangspunkt i egne foto.

### TILFELDIG STRUKTUR ELLER RØTTER I TRADISJON?

«Det kan se ut som om hvert hus var en helt selvstendig bygning, bygget uten spesiell tanke på naboskapet. Symmetri, rette vinkler og fluktende linjer, lodd og vater synes å være helt ukjente begreper for gudbrandsdølen.»

Skrevet av Leif Løchen om Gudbrandsdølen tradisjonelle byggeskikk i en bok om Gudbrandsdalen (Gudbrandsdalen, 1974)



Figur 3.22: Her illustreres møtet mellom to ulike byggestiler. Eget foto.

### 3.5.3 Møtesteder



Det synes å være mangel på møteplasser i sentrum, noe også Norconsult sine undersøkelser fra 2011 tyder på (Norconsult, 2011.) Idrettsplassen, Hafjell og Lilleputthammer ble identifisert som viktige møteplasser, men ingen av disse er plassert innenfor sentrumskjernen. Det ble også registrert møteplasser ved forretninger som er nedlagt, og derfor ikke har samme funksjon idag. I nord er det registrert et møtested som samsvarer med området som er regulert til kombinert torg og parkering i sentrumsplanen, men det er få kvaliteter idag utover at det er en pizza-restaurant (se figur 3.24.) Utenfor biblioteket er det etablert et torg med noe beplantning og sitteplasser, men som ifølge Norconsult ikke benyttes til opphold. Ellers i sentrum er det noen frittstående benker, men generelt få steder å treffe venner og kjente.

Figur 3.23: Det syntes å være mangel på møteplasser i Øyer sentrum.



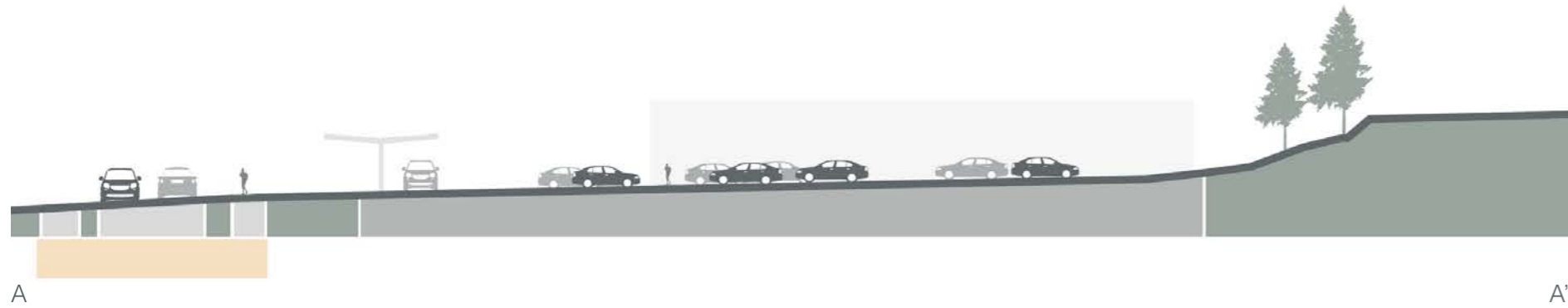
Figur 3.24: I nord er det registrert et møtested som samsvarer med området som er regulert til kombinert torg og parkering i sentrumsplanen, men det er få kvaliteter idag utover at det er en pizza-restaurant. Utklipp fra google streetview.



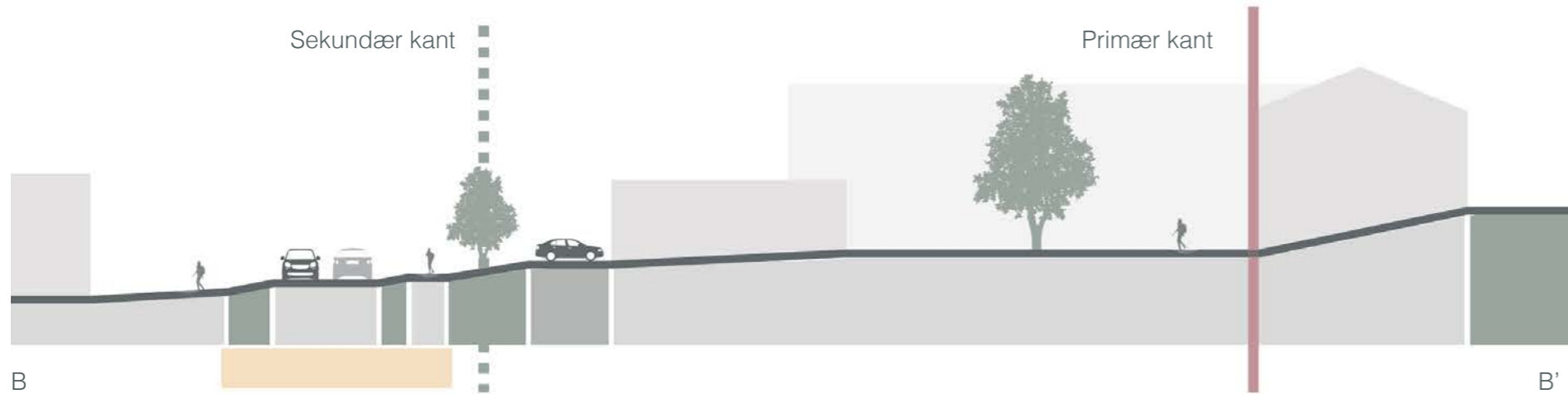
Figur 3.25: Idrettsplassen er en viktig møteplass i Øyer kommune, men det er få møtesteder i sentrum. Utklipp fra google streetview.

### 3.5.4 Kanter

Byens kanter er viktig for å definere tydelig gate- og byrom. I tillegg til lesbarhet, genererer dette oppholdssoner. Bebyggelsens fasader utgjør gatens "primære kanter" - og det er en utfordring i Øyer at bebyggelsen i liten grad henvender seg mot gaten. Parkeringsplasser syntes å være en gjennomgående utfordring, men også høydeforskjeller, gjerder og monotone/innsluttende fasader bryter kontakten med gaten. Sekundære kanter som vegetasjon, murer og trapper, kan videre supplere de primære kantene, men heller ikke dette er benyttet aktivt i Øyer. Stedvis er gaten rammet inn av vegetasjon og gatetrær, men dette fremstår tilfeldig og usammenhengende. For å illustrere effekten av kantene i Øyer har vi tegnet opp to oppriss:



I oppriss A-A' flyter miljøgaten og gangfeltet ut i parkeringsplasser som tilfører lite kvalitet for myke trafikanter.



I oppriss B-B' er det flere kanter som underbygger den menneskelige skala og skaper mer spennende omgivelser for myke trafikanter. Ved gangfeltet er det plassert gatetrær som skjærer for bakenforliggende parkering. I tillegg er det ved torget en utadvendt fasade som henvender seg til publikum. Det er likevel viktig å jobbe videre med kantene for å skape en helhet og sammenheng i hele sentrum.

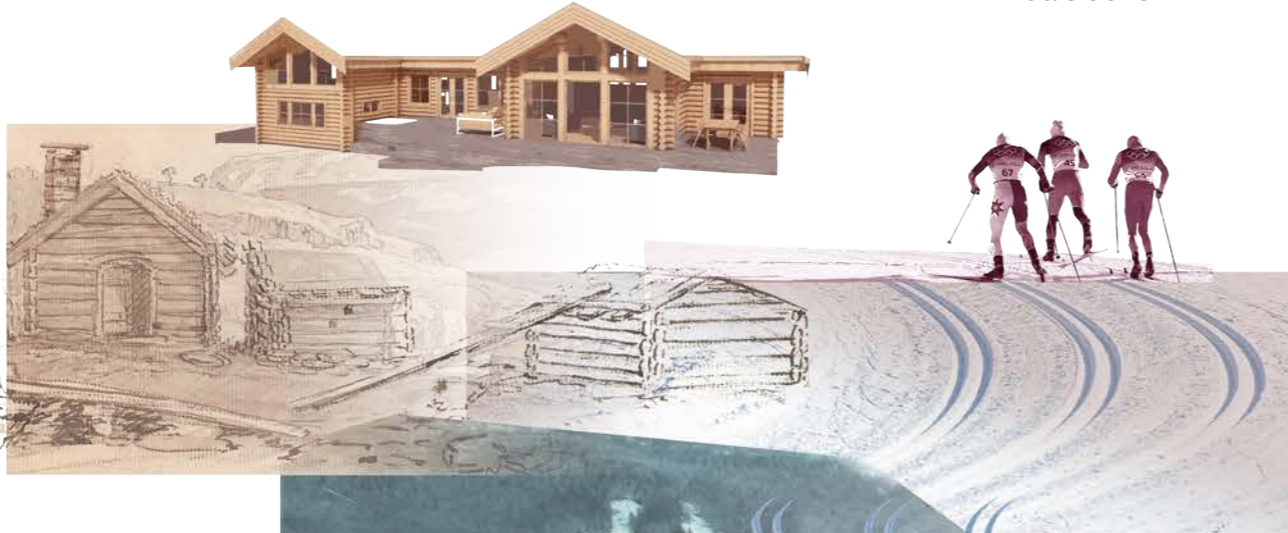


Figur 3.26: Byens kanter er viktig for å definere tydelig gate- og byrom.



## 3.6 IDENTITET

DET TRADISJONELLE SETERKULTUREN er et slags utgangspunkt for dagens fritidsbruk. I Øyer har man sett en utvikling fra spredte, tradisjonelle setre til større felt med moderne fritidsboliger som i dag preger dalsidene.



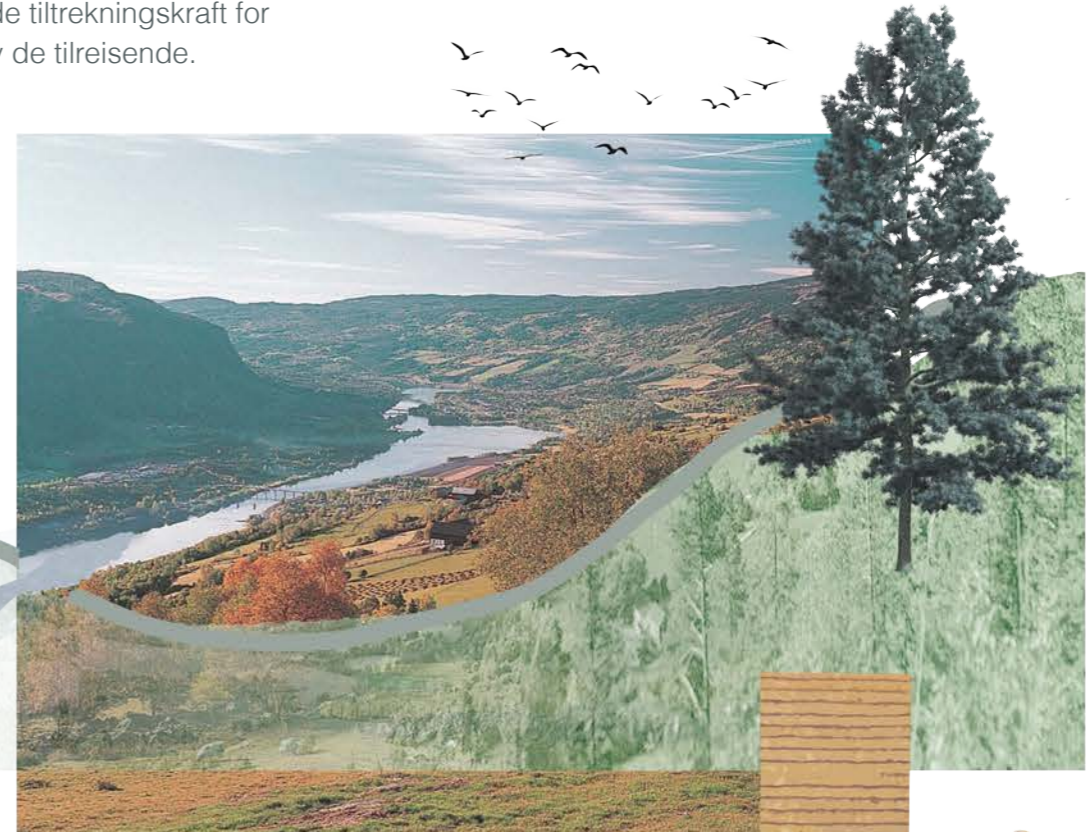
FAKKELMANNEN som ble hogd ut i forbindelse med OL i 1994 er blitt et viktig kjennemerke. På mange måter er dette også starten på reiselivsutviklingen som har resultert i den turistdestinasjonen vi kjenner i dag.



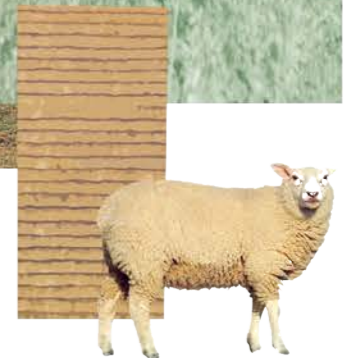
GUDBRANDSDALSLÅGEN som skjærer seg gjennom dalbunnen er en viktig blågrønn struktur som sammen med U-dalsformasjonen definerer den dominerende landskapsretningen. Den utgjør et viktig referansepunkt, og kan på mange måter anses som et bindeledd mellom bygdene i Gudbrandsdalen.

HAFJELL ALPINSENTER og skimulighetene er viktig for Øyværingene, og en avgjørende tiltrekningskraft for mange av de tilreisende.

FJELLOMRÅDER som tradisjonelt sett har blitt benyttet til jakt, fangst og seterbruk preger store deler av kommunen. I dag er også rekreasjon og friluftsliv blitt viktig, og Øyerfjellet oppleves som en viktig del av Øyers identitet.



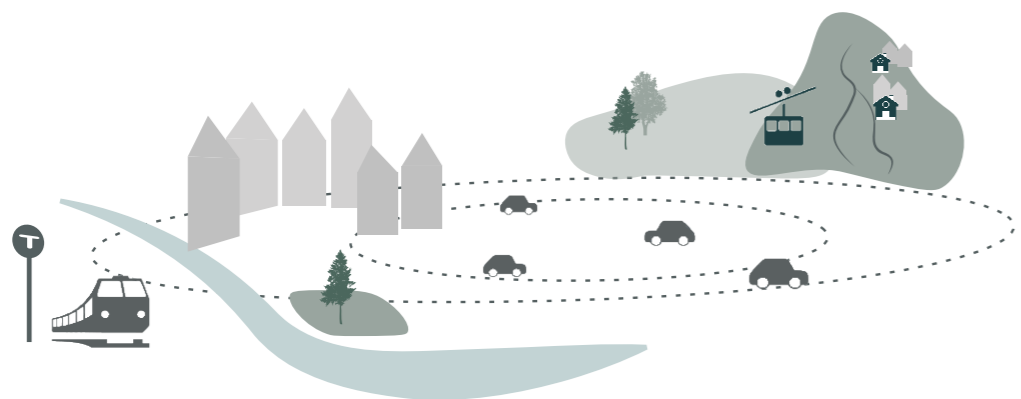
KULTURLANDSKAPET har røtter langt tilbake i historien, og utgjør også i dag et viktig ressursgrunnlag. Jordbruksarealene og beiteområdene preger videre landskapsbildet i Øyer.



Figur 3.27: Med utgangspunkt i vår oppfatning av Øyers identitet har vi forsøkt å oppsummere dette i en collage.

## 3.7 OPPSUMMERING

### 3.7.1 Overordnet mobilitet



#### STYRKER

Nærhet til vann, utmark, skog, fjell og aktivitetstilbud som muliggjør et aktivt fritidsliv,

Plasseringen langs Lågen er viktig for Øyers tilblivelse og identitet,

Det er togstasjon ved Hunderfossen,

#### SVAKHETER

men dårlig tilgjengelighet for myke trafikanter.

men de blå strukturene oppleves avskåret fra sentrum.

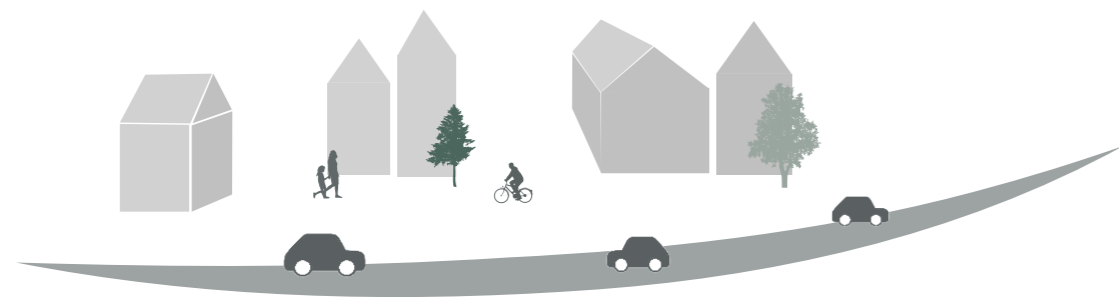
men dårlig forbindelse som gjør at folk ikke velger å reise kollektivt.



#### MULIGHETER

Skape et sammenkoblet nettverk som prioriterer myke trafikanter og tilgjengeliggjør blågrønne strukturer

## 3.7.2 Overordnet mobilitet



### STYRKER

Det er noen funksjoner i sentrum,

Mange hytteeiere og turister som kan øke aktivitet og kundegrunnlag i sentrum,

Mange fine naturkvaliteter i kommunen,

Nærturområder og idrettsplass fungerer som viktige møteplasser,

### SVAKHETER

men det er lite lesbart, udefinert og med innesluttete fasader.

men det er få som velger å benytte seg av tilbudene i sentrum utover matbutikker.

men dette gjenspeiles ikke i sentrum hvor asfalterte flater dominerer.

men ingen gode byrom i sentrum.



### MULIGHETER

Etablere en sambruksgate med flere funksjoner, møtesteder, byrom og bynatur som gjør at både hytteeiere og lokalbefolkning oppsøker sentrum.

# KAPITTEL 04

## PROSJEKTERING

4.1 MASTERPLAN

4.2 SENTRUMSKJERNEN

4.3 GONDOLPLASSEN

4.4 ØYERTORGET

4.5 KULTURHJØRNET

4.6 DETALJER

4.7 OPPSUMMERING

## 4.1 MASTERPLAN

Illustrasjonsplanen viser forslag til en overordnet masterplan i 1:5000. Formålet er å etablere en mer sammenkoblet struktur som er bedre tilrettelagt for myke trafikanter. Dette innebærer tilgjengeliggjøring av de blå strukturene, nye og utbedrede tverrkoblinger i øst-vest retning, samt et utbedret mobilitetsnettverk. Som man ser av masterplanen t.h., er det etablert en blågrønn tverrkobling sentralt i Øyer for å skape et mer sammenkoblet sentrum. I denn koblingen er det etablert et nytt elveløp fra elven Mosåa og vestover gjennom sambruksgaten, og ned mot Lågen. Denne omtales som "blågrønn tverrkobling" videre i prosjektet, og er viktig for å bryte med den gjennomgående strukturen i nord-sør retning.

Masterplanen er med på å legge premissene for videre utforming av sentrumskjernen. Med tanke på at bilbruk i er en av utfordringene i Øyer sentrum, er det viktig at det fremmes alternativer på et overordnet nivå. Dette vil også muliggjøre etablering av sambruksgate i sentrum.

En sambruksgate kan ikke etableres isolert sett, men må ifølge TØI "inngå som en del av en større plan som også omfatter tiltak i tilgrensende gater." En annen forutsetning er at "det er mange myke trafikanter, og balanse mellom antall fotgjengere og antall biler." Dette er ikke tilfelle i dag, og forsøkes håndtert i masterplanen.

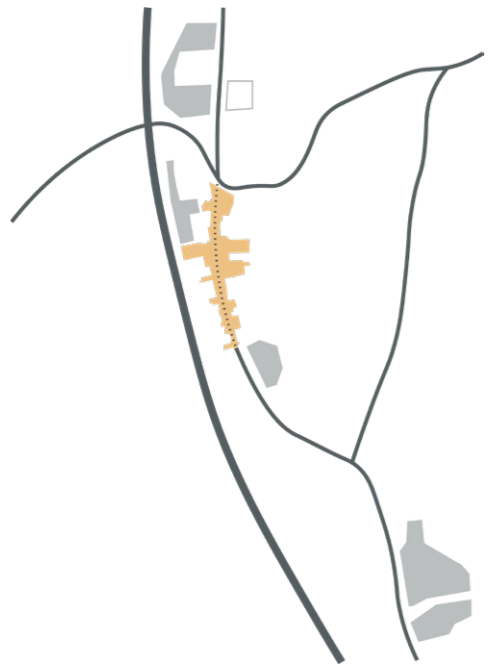


## 4.1.1 Grep

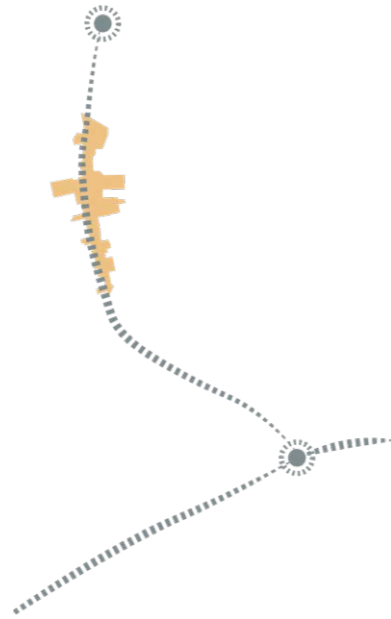
### MOBILITETSNETTVERK

Mobilitetsnettverket er utarbeidet med utgangspunkt i sentrumskjernen, ulike destinasjoner, boligfelt, hyttefelt, togstasjon og Hafjell. Det er viktig å bemerke seg at hyttefeltene er lokalisert oppe i dalsiden mot fjellgrensen og er ikke i gangavstand til sentrum. Utenom sentrumsnære boligfelt, hotell og enkelte utleiehytter, utgjør derfor gondol og bil de viktigste fremkomstmidlene. Bunnstasjonen i Hafjell blir i denne sammenheng et viktig knutepunkt for hytteeiere som vil besøke sentrum. Det er videre ikke et mål i seg selv at bilen skal fjernes helt, men heller å redusere biltrafikken innad i sentrumskjernen.

Vei og parkering



Gondol



Myke trafikanter



Sykkelforbindelser



Grønt nettverk





Figur 4.3: Diagram som viser vei og parkering i sammenheng med sambruksgaten

## VEI OG PARKERING

Målet er at øvrige transportformer forbedres, og behovet for personbil reduseres. Det er likevel viktig å anerkjenne nødvendigheten av biltransport, særlig for dem som bor utenfor sentrumskjernen.

I masterplanen er mange av parkeringene fjernet fra sentrumskjernen, og heller lokalisert og begrenset til utkanten av sentrum. I tillegg vil eksisterende parkeringsplasser i vest, mellom bebyggelse og E6, bevares der det ikke kommer i konflikt med planforslaget. På denne måten opprettholdes tilgjengeligheten for bilister, samtidig som det får folk til å gå til fots innad i sentrum. For å sikre tilstrekkelig parkeringsdekning, er tanken at parkeringen ved skolen skal benyttes av besøkende i helger og ferier, i tillegg til at det etableres gasjeanlegg under den nye gondolstasjonen i nord. Varelevering og parkeringsdekning for HC vil opprettholdes i tilknytning til destinasjoner.

Som avlastning for gjennomgangstrafikk i sentrum, foreslås det at Granrudveien i øst og E6 i vest kan benyttes.



Figur 4.4: Diagram som viser gondoltrasé i sammenheng med sambruksgaten

## GONDOL

Planene om å etablere gondoltrasé er et viktig premiss for prosjektet, da dette vil fremme et bærekraftig alternativ til bilen - og gjøre det mulig å reise med tog til Øyer. Dette vil også redusere antall biler i sentrum, og med tanke på at hyttefeltene ligger utenfor gangavstand til sentrum, blir gondoltransport et viktig bindeledd som får flere hytteeiere til å benytte seg av tilbudene i sentrum.



Figur 4.5: Diagram som viser nettverk for myke trafikanter i sammenheng med sambruksgaten. Tykkelse på streken definerer viktigheten.

## MYKE TRAFIKANTER

Det er har vært viktig å skape et hierarki av forbindelser, fra mindre snarveier til større gjennomfartsveier, i tråd med anbefalingene fra idehåndbok om byromsnettverk (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016). Forbindelsene har som hensikt å binde sammen områder og destinasjoner av ulik størrelse og karakter - hvorav sentrum og Hafjell bunnstasjon utgjør viktige knutepunkt. Det er også opprettet flere tverrkoblinger for å bryte med den gjennomgående nord-sør retningen og skape et mer sammenkoblet sentrum.



Figur 4.6: Diagram som sykkelforbindelser i sammenheng med sambruksgaten. Tykkelse på streken definerer viktigheten.

## SYKKELFORBINDELSER

Tilgjengeligheten for syklist opprettholdes gjennom sambruksgaten i sentrum, og sykkelparkeringer plasseres både i utkant og innad i sentrum. I tillegg etableres det et sykkelfelt langs eksisterende gangsti i øst, slik at syklist med høy fart får en parallell trasé. Dette svarer til TØI's erfaring om at forholdet mellom fotgjengere og syklist kan være en utfordring. Sykkelfelt vil videre strekke seg hele veien mellom Hafjell og den nye gondolstasjonen i nord for å styrke forbindelsen mellom de to destinasjonene. Her bør det legges til rette for sykkeluteie.





Figur 4.7: Diagram som viser nettverk for myke trafikanter i sammenheng med sambruksgaten. Tykkelse på streken definerer viktigheten.

### GRØNT NETTVERK

Grønnstruktur i form av vegetasjon i sentrum, nærturområder og større friluftsområder er også hensyntatt og vurdert inn i nettverket for myke trafikanter, i tråd med veilederen «Planlegging av grønnstruktur i byer og tettsteder» (Miljødirektoratet, 2014). I denne sammenheng er den blågrønne tverrkoblingen i øst-vest retning som krysser sambruksgaten spesielt viktig. I tillegg har det vært viktig å etablere en kontinuerlig promenade langs de blå strukturene, som kobler seg på den eksisterende stien langs Lågen i sør.

## 4.1.2 Oppsummering



Figur 4.8: Oppsummering av mobilitetsnettverket, satt i kontekst med omkringliggende destinasjoner

## 4.2 SENTRUMSKJERNEN

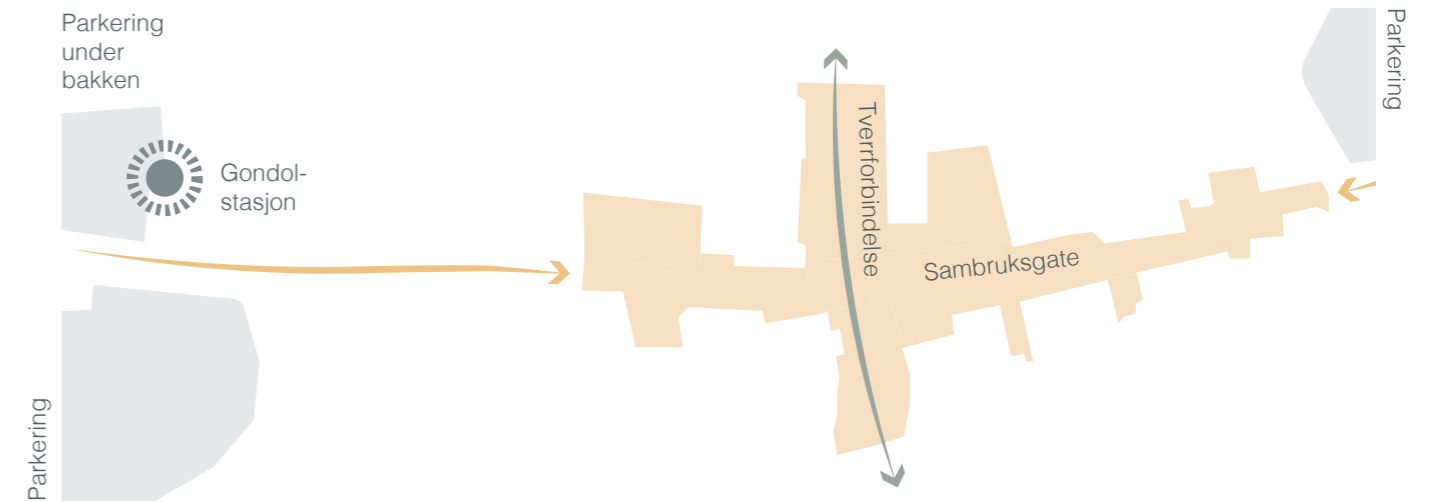
Med de grepene som presenteres i masterplanen, er forholdene for myke trafikanter forbedret, og det er bedre forutsetninger for å etablere en sambruksgate i sentrumskjernen.

Formålet med sambruksgaten er å bidra til opphold og aktivitet i sentrum ved hjelp av utformingsprinsippene fra kunnskapsgrunnlaget. Først presenteres prinsippene systematisk og konseptuelt for hele gaten, før de settes i sammenheng gjennom ytterligere detaljering av tre utvalgte delområder. Det har vært viktig for oss å komme med et konkret utformingsforslag for å vise potensiale og inspirere til utvikling av Øyer sentrum, uten at prosjektet skal gi et fasitsvar.

Når det gjelder om sambruksgate er et egnet tiltak i Øyer sentrum, har vi tatt utgangspunkt i TØI sin liste over forutsetninger. Noen av disse forutsetningene er håndtert i masterplanen, noen er allerede en realitet, mens andre er delvis oppfylt (se figur 4.4.) Med utgangspunkt i denne "sjekklisten," mener vi at sambruksgaten vil være et velegnet og spennende tiltak i Øyer. Verdt å bemerke at videre i prosjektet vil samtlige kart være snudd 90° med nordpilen pekende mot venstre (se figur 4.2)



Figur 4.9: Heretter er kartene for sentrumskjernen snudd 90° med nordpilen pekende mot venstre. Her vist i kontekst med masterplanen.

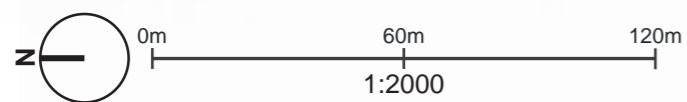


Figur 4.10: Sentrumsgaten vist i kontekst med gondolstasjon, parkeringer og fviktigste forbindelser.

Forutsetninger for å etablere sambruksgate	Status i Øyer
På steder med mange myke trafikanter og der det er balanse mellom antall fotgjengere og antall biler	Håndtert i masterplan
På steder der tiltaket inngår som en del av en større plan som også omfatter tiltak i tilgrensende gater.	Håndtert i masterplan
Når et område ligger sentralt i byen	Fysisk realitet
Der et kryss eller en strekning inngår som en del av en viktig gangrute	Fysisk realitet som forsterkes ved blågrønn tverrkobling og utbedring av strekning mellom sentrum og Hafjell
I områder med viktige reisemål og virksomheter i nærheten	Delvis oppfylt, men ytterligere virksomheter bør etableres. Dette løses i videre detaljering.
I områder der det finnes attraksjoner og sitteplasser	Det finnes enkelte attraksjoner, men ytterligere sitteplasser bør etableres. Dette løses i videre detaljering.

Figur 4.11: Tabell med oversikt over forutsetninger for å etablere sambruksgate og hvorvidt disse er oppfylt i Øyer.

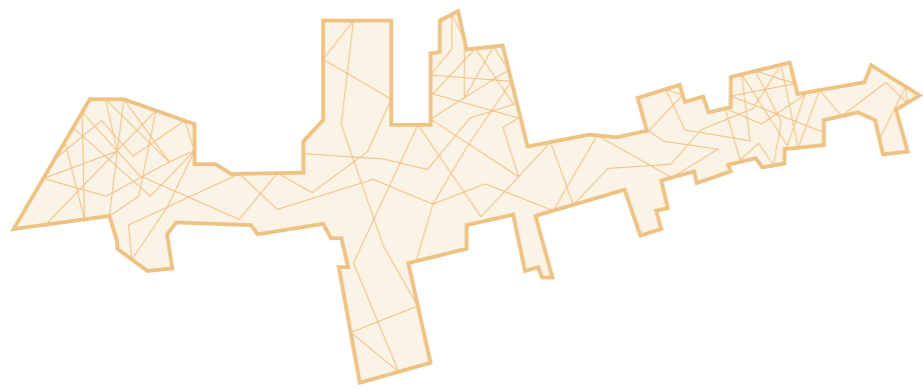
## 4.2.1 Illustrasjonsplan



## 4.2.2 Grep

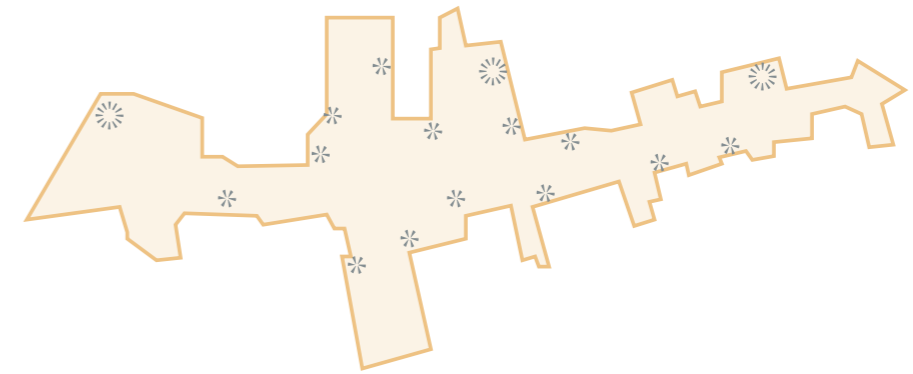
### BEVEGELSESFRIHET

Ved å fjerne gjennomfartsveien og reetablere sentrumskjernen som mindre bilorientert, er målet at det skal være bevegelsesfrihet for myke trafikanter. Dette gjelder både på tvers av gaten og innad i byrommene.



### ROM FOR OPPHOLD

Det skal være rom for opphold i sambruksgaten - både i de større byrommene, men også ved mer uformelle møtesteder langs gaten. Møblering, benker, trapper, kanter og uteservering er viktig for at folk skal oppholde seg over lenger tid.



### UTFORMINGSPRINSIPP



Kanter og byrom



Funksjoner og fasader

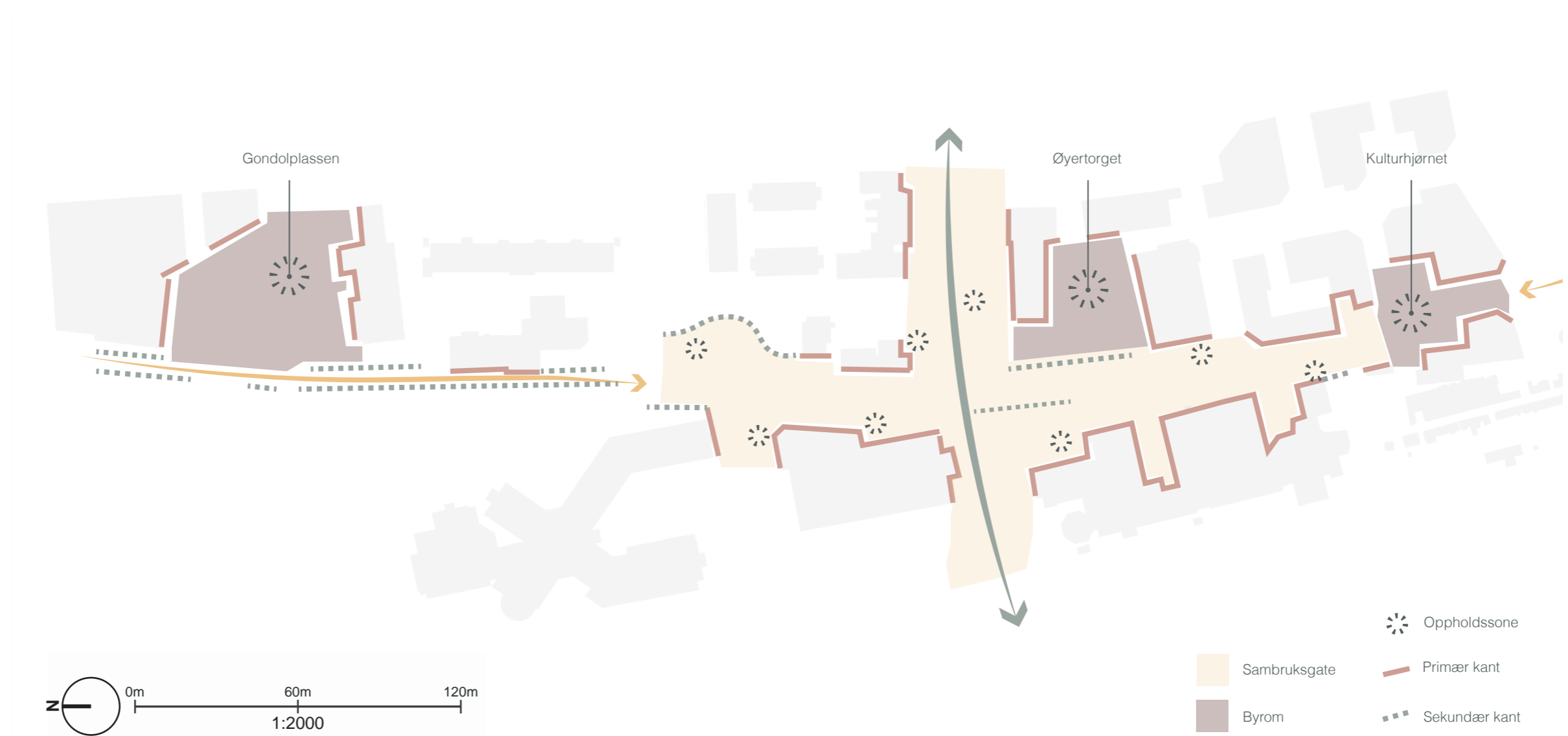


Bynatur



## Kanter og byrom

Kanter er viktig for å definere tydelige gate- og byrom. Idag er gatens kanter lite sammenhengende, og gaterommet fremstår utflytende. For å definere gaterommet, er det i løsningsforslaget jobbet aktivt med å skape sammenheng ved hjelp av primære og sekundære kanter. Kantene bidrar til å skape helhet, struktur og oppholdsrom. De er avgjørende for å definere større byrom, men er også viktig i forbindelse med mindre oppholdssoner ved at man "har noe å stå inntil." De større byrommene er markert i lilla (se figur 4.14,) og vil gjennomgå mer detaljert senere i kapittelet.





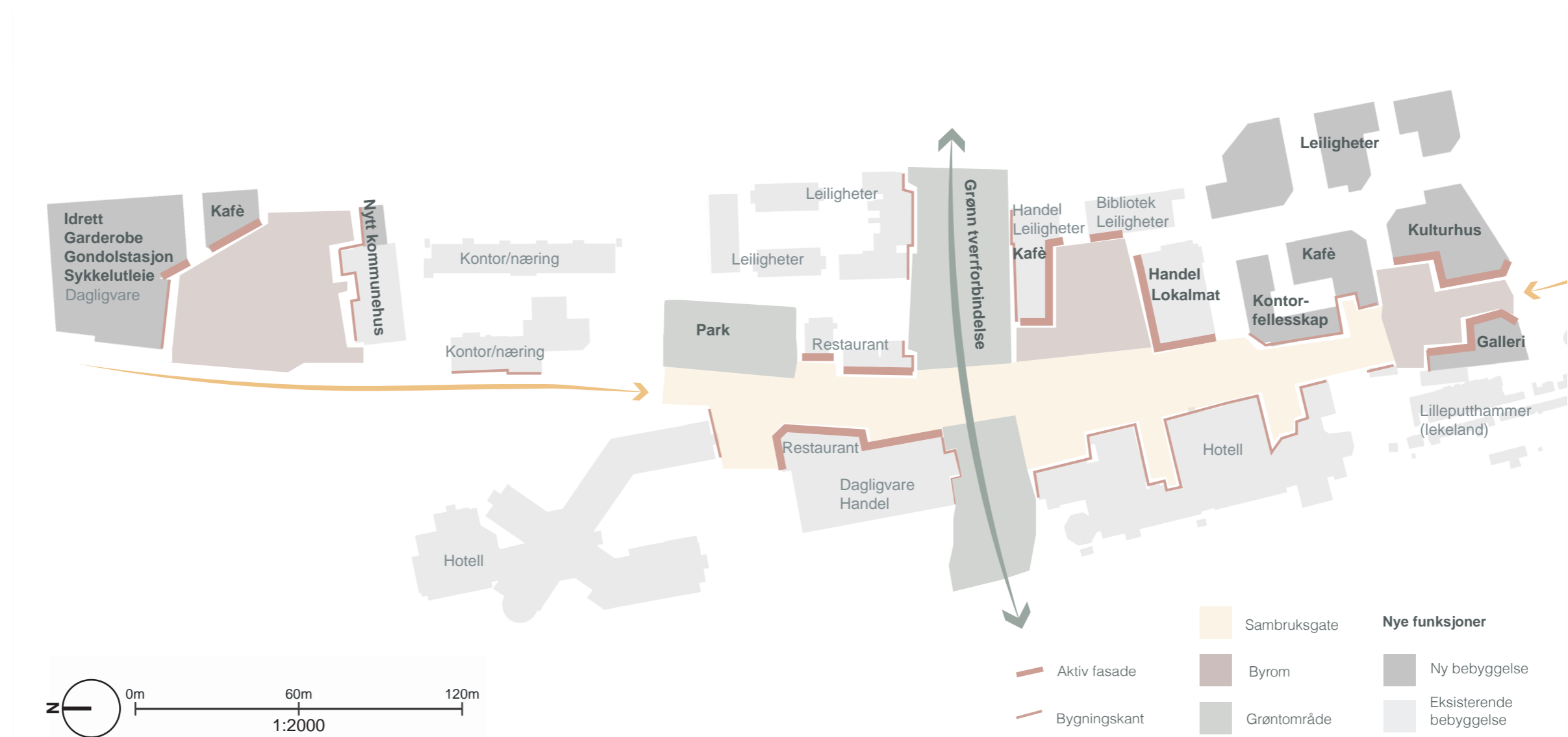
## Funksjoner og fasader

Det er tilført ny bebyggelse, flere funksjoner og aktive fasader i planforslaget (se figur 4.15.) Aktiviteten er konsentrert rundt de tre primære byrommene som ble presentert i fig 4.14;

GONDOLPLASSEN i nord blir et kollektivknutepunkt med bl.a. gondolstasjon, busstopp og sykkelutleie. I tillegg kan det være aktuelt med idrettsfasiliteter som knyttes opp mot idrettsplassen i øst. Det er også foreslått å flytte kommunehuset som idag ligger på Tingberg 4km nord for sentrumskjernen. Dette er en viktig arbeidsplass for kommunen, og ved å plassere den mer sentralt vil dette øke aktiviteten i sentrum på dagtid.

ØYERTORGET har en sentral plassering med eksisterende leiligheter, interiørbutikk og bibliotek. Bygget i sør står idag tomt, og vi foreslår å etablere handel og lokalmatutsalg. I tillegg er det plassert en kafé i nord for å aktivisere torget. Det er viktig at fasadene henvender seg mot torget og er aktiv i første etasje.

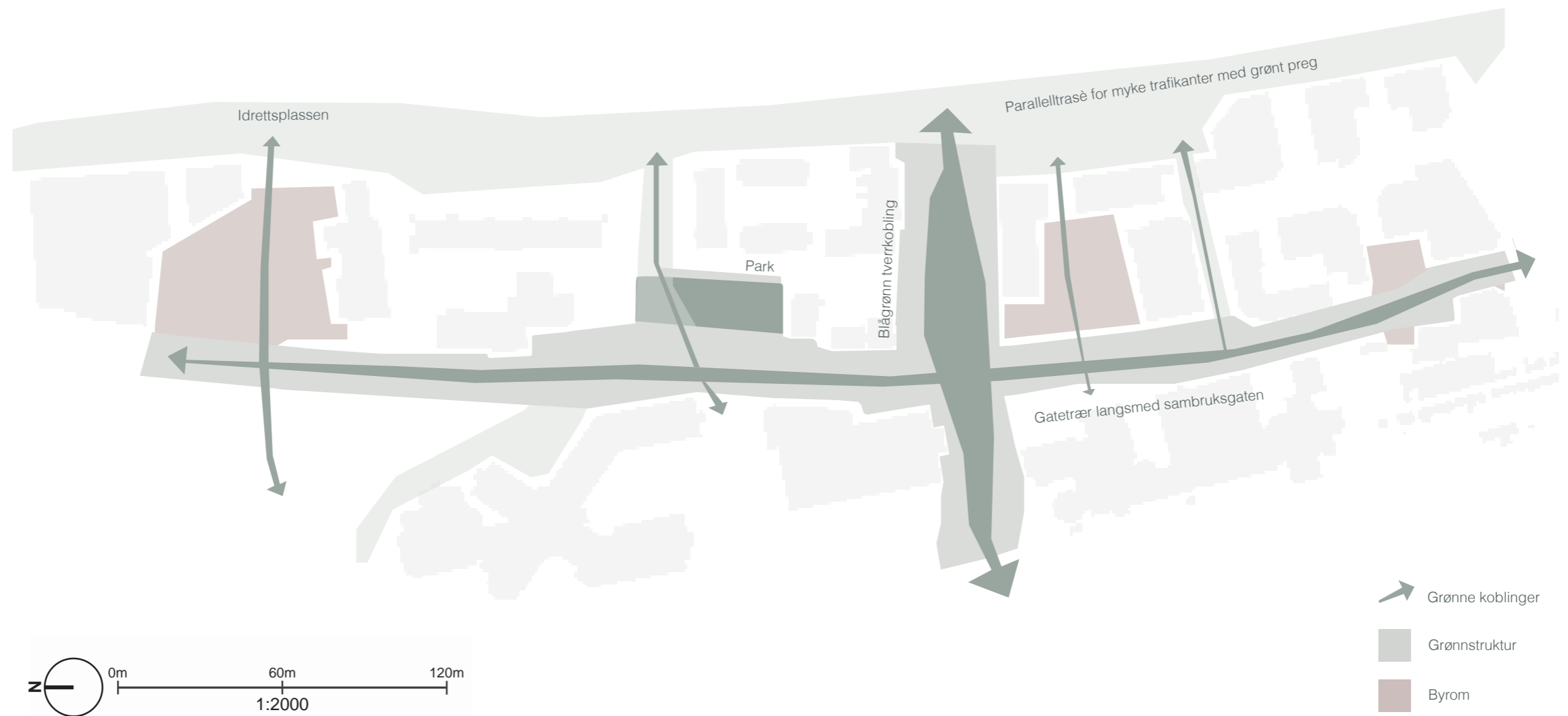
KULTURHJØRNET i sør er inngangsporten til sentrum når man kommer sørfra, og vi foreslår å etablere et kulturhus som kan inneholde bl.a. konsertsal, galleri og kino. I tillegg er det etablert kontorfellesskap like ved, som legger til rette for at hytteeiere skal kunne ha hyttekontor i mer "ordnede former," sammen med lokalbefolkningen. Dette vil bli en viktig møteplass for alle som kommer til og bor i Øyer.





## Bynatur

I løsningsforslaget er de vakre naturomgivelsene i Øyer kommune dratt inn i sentrum for å erstatte de asfalterte flatene og bidra til en sterkere stedsidentitet. Den nyetablerte blågrønne tverrkoblingen som strekker seg fra friluftsområdene og Mosåa i øst, gjennom sambruksgaten og ned mot Lågen i vest (som vist i masterplan), er viktig for å koble sammen eksisterende blågrønne strukturer. I tillegg er det flere mindre tverrkoblinger som skaper et mer sammenkoblet sentrum. Dette sørger for sammenheng mellom sambruksgaten og grøntområdene, herunder f.eks. idrettsplassen og den grønne paralleltraséen for mye trafikanter i øst. For å styrke gatepreget, lesbarheten og strukturen i sentrum, er det plassert delvis gjennomgående gatetrær langsmed sambruksgaten, i tillegg til at vegetasjon benyttet aktivt i forbindelse med byrom og oppholdssoner.



# DELOMRÅDER

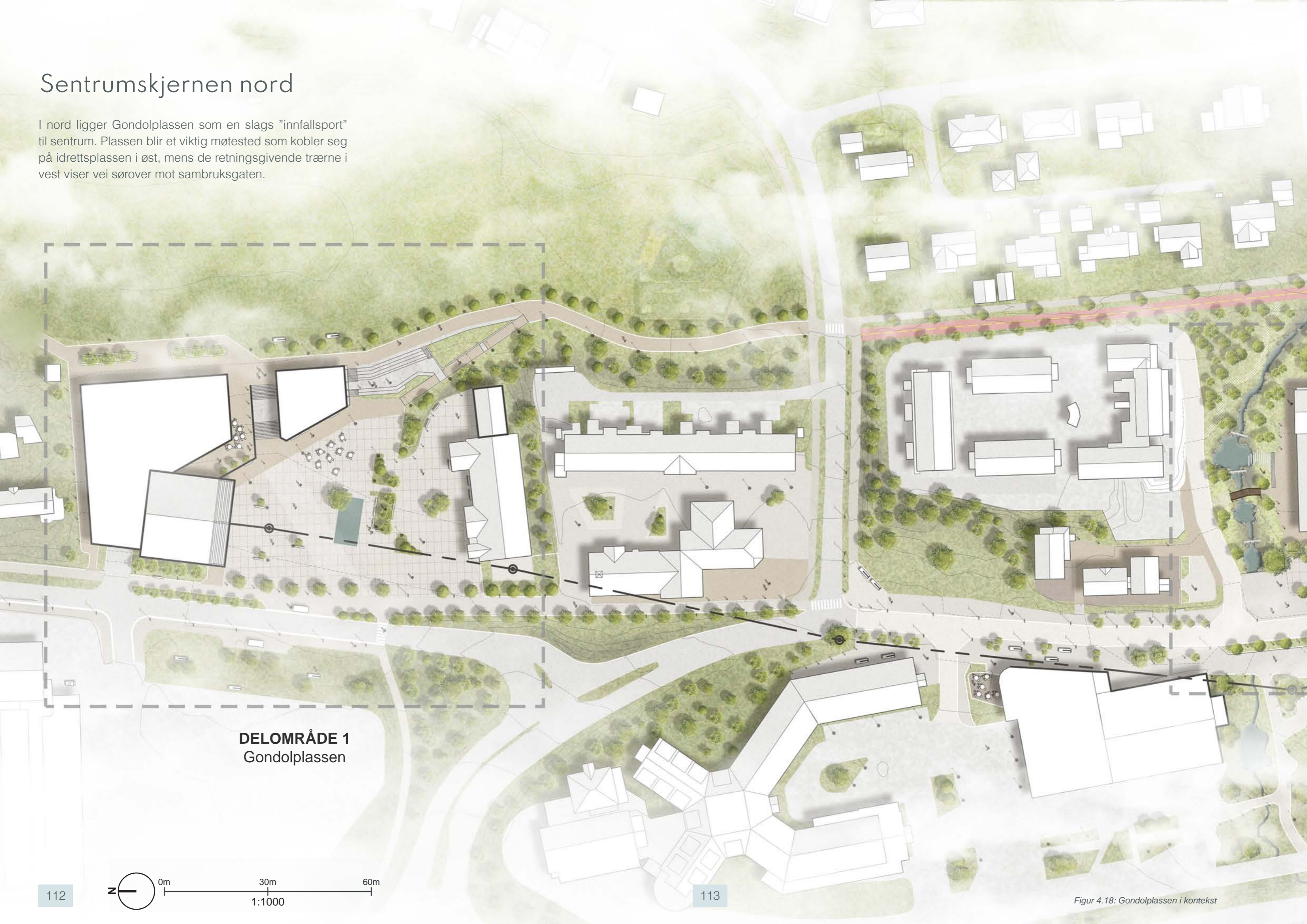
Vi har valgt å gå mer i detalj på tre delområder med utgangspunkt i de nyetablerte byrommene. Byrommene har ulike karaktertrekk og funksjoner som gjør dem interessant i seg selv, men det er også et formål å vise hvordan utformingsprinsippene og sambruksgaten fungerer på et mer detaljert nivå.





# Sentrumskjernen nord

I nord ligger Gondolplassen som en slags "innfallspori" til sentrum. Plassen blir et viktig møtested som kobler seg på idrettsplassen i øst, mens de retningsgivende trærne i vest viser vei sørover mot sambruksgaten.



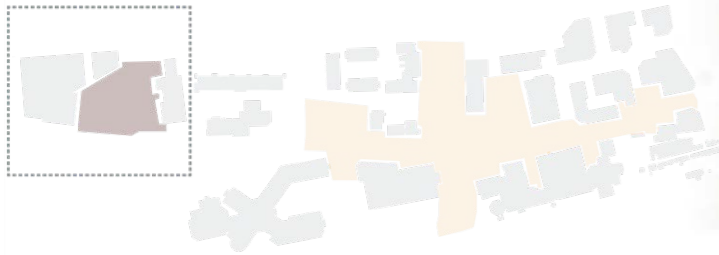
**DELOMRÅDE 1**  
Gondolplassen

# 4.3 GONDOLPLASSEN



Figur 4.19: Gondolplassen

# Illustrasjonsplan



Figur 4.20: Illustrasjonsplan Gondolplassen

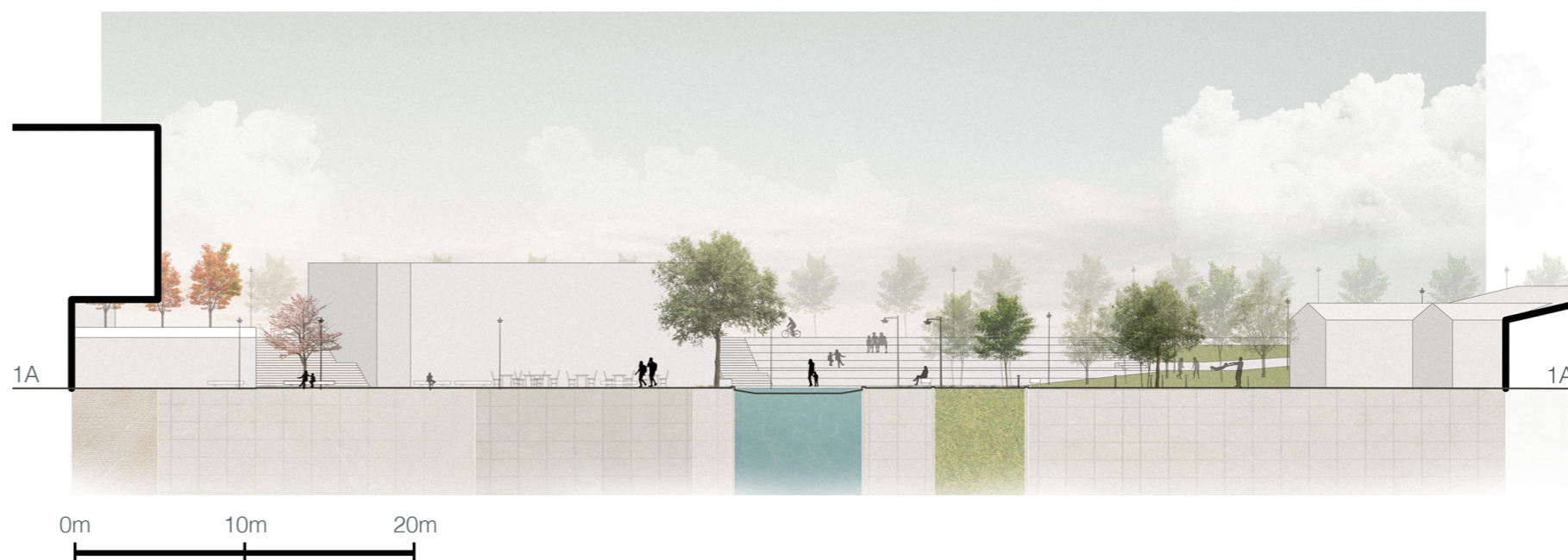
## Gondolplassen

Gondolplassen er en romslig og åpen plass som gir muligheter for ulike samlinger og arrangementer, som 17. mai-feiring, matboder og andre aktiviteter. Plassen er strategisk plassert ved idrettsplassen og fungerer som et pulserende knutepunkt i området.

Møbleringen på plassen består bl.a. av benker og belysning, og et grunt vannelement fungerer som et sentralt fokuspunkt med muligheter for lek og forfriskning (se figur 4.23). Gondolplassen er preget av varierte dekker og spennende formatering, som skaper en visuell interesse og variasjon i byrommet. Dette kan ses

i illustrasjonen figur 4.21 og figur 4.22. På Gondolplassen finner man flere funksjoner som beriker opplevelsen. Blant disse er gondolstasjonen, kommunehus, butikker og kafeer som sammen skaper et pulserende miljø. Idrettsfasiliteter knyttes også opp mot idrettsplassen, og det tilbys muligheter for sykkelutleie og kollektivtransport for enkel tilkomst til området og videre til Øyer sentrum.

Gondolplassen er et viktig samlingspunkt i området som inviterer til fellesskap og aktivitet. Det gir et mangfold av opplevelser, hvor både lokalbefolkningen og besøkende kan nyte en rekke aktiviteter.



Figur 4.22: Gondolplassen er en romslig og åpen plass som gir muligheter for ulike samlinger og arrangementer,



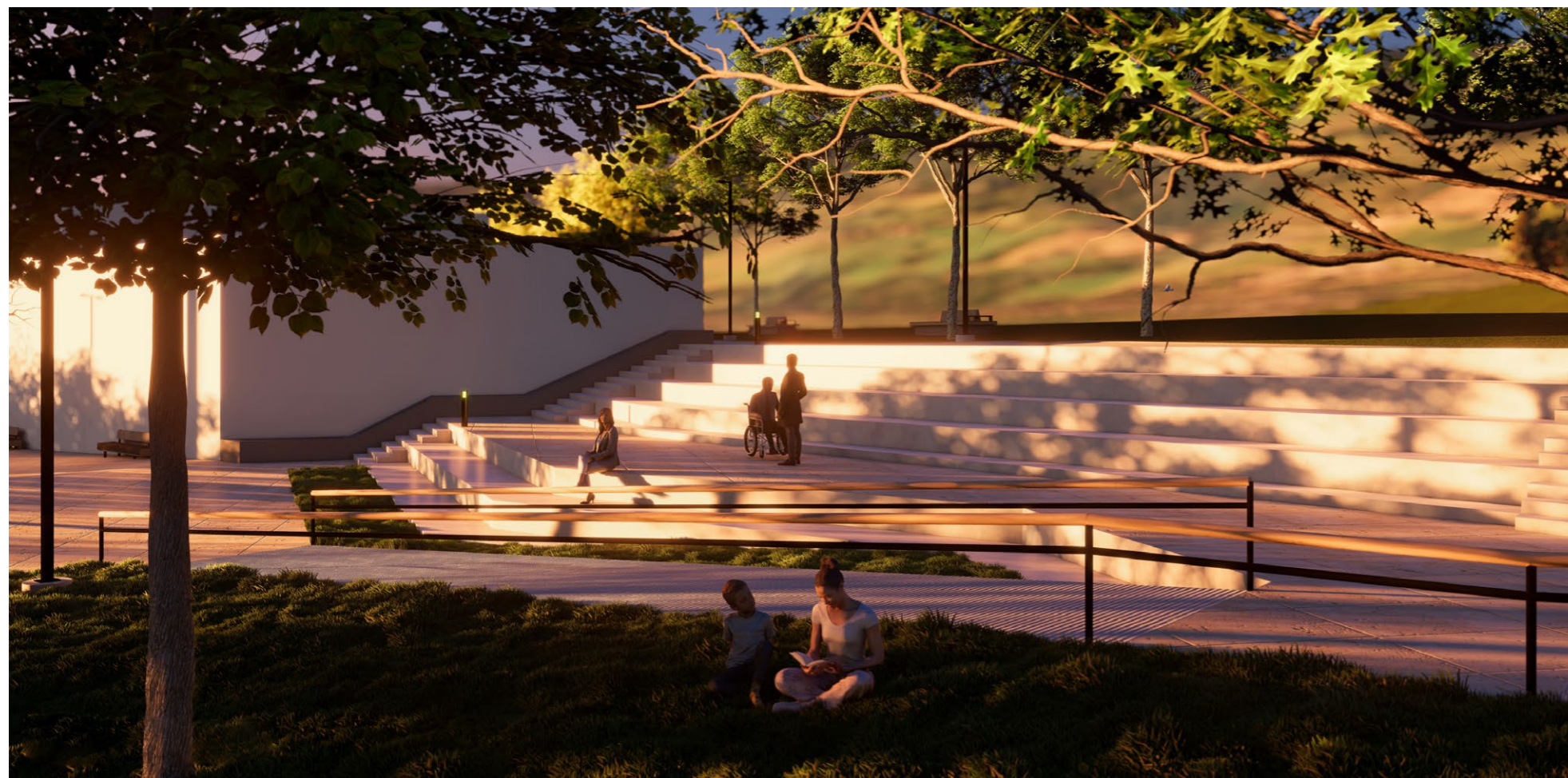
Figur 4.21: Gondolplassen er preget av varierte dekker og spennende formatering.



Figur 4.23: Vannelement fungerer som et sentralt fokuspunkt i byrommet.



Figur 4.24: I den naturlige høydeforskjellen mellom Idrettsplassen og Gondolplassen er det etablert en sittetrapp som både inviterer til opphold og bevegelse - og binder de to områdene sammen.



Figur 4.25: En universelt utformet rampe sørger for enkel tilkomst fra idrettsplassen og gir mulighet for en sømløs forbindelse mellom de to områdene.

## Sittetrapp og rampe

Gondolplassen er strategisk plassert ved idrettsplassen. Den naturlige høydeforskjellen mellom disse to områdene er integrert gjennom bygninger, trapper, ramper og en innbydende sittetrapp. Dette gjør at plassen er universelt utformet og tilgjengelig for alle besøkende. Illustrasjonene til venstre viser hvordan de to områdene forholder seg til hverandre og henger sammen (se figur 4.24 & 4.25).

En universelt utformet rampe sørger for enkel tilkomst fra idrettsplassen og gir mulighet for en sømløs forbindelse mellom de to områdene (se figur 4.25). Sittetrappen er et inviterende element som tilbyr et behagelig sted å hvile og nyte omgivelsene. Den gir også mulighet for sosial interaksjon og fellesskap mellom besøkende.

Gondolplassen er nøye utformet for å skape en inkluderende og tilgjengelig opplevelse for alle, uavhengig av alder eller funksjonsevne. Denne helhetlige tilnærmingen til utformingen av plassen sikrer at den kan nytes av alle besøkende på en komfortabel og trygg måte.

## Sentrumskjernen sør

I sentrum ligger Øyertorget i forbindelse med den blågrønne tverrkoblingen, og utgjør en videreutvikling av eksisterende torg. Det ene bygget nærmest gaten er fjernet slik at torget i større grad henvender seg mot gaten. Kulturhjørnet i sør er definert av ny bebyggelse som erstatter dagens parkeringsareal.



**DELOMRÅDE 2**  
Øyertorget

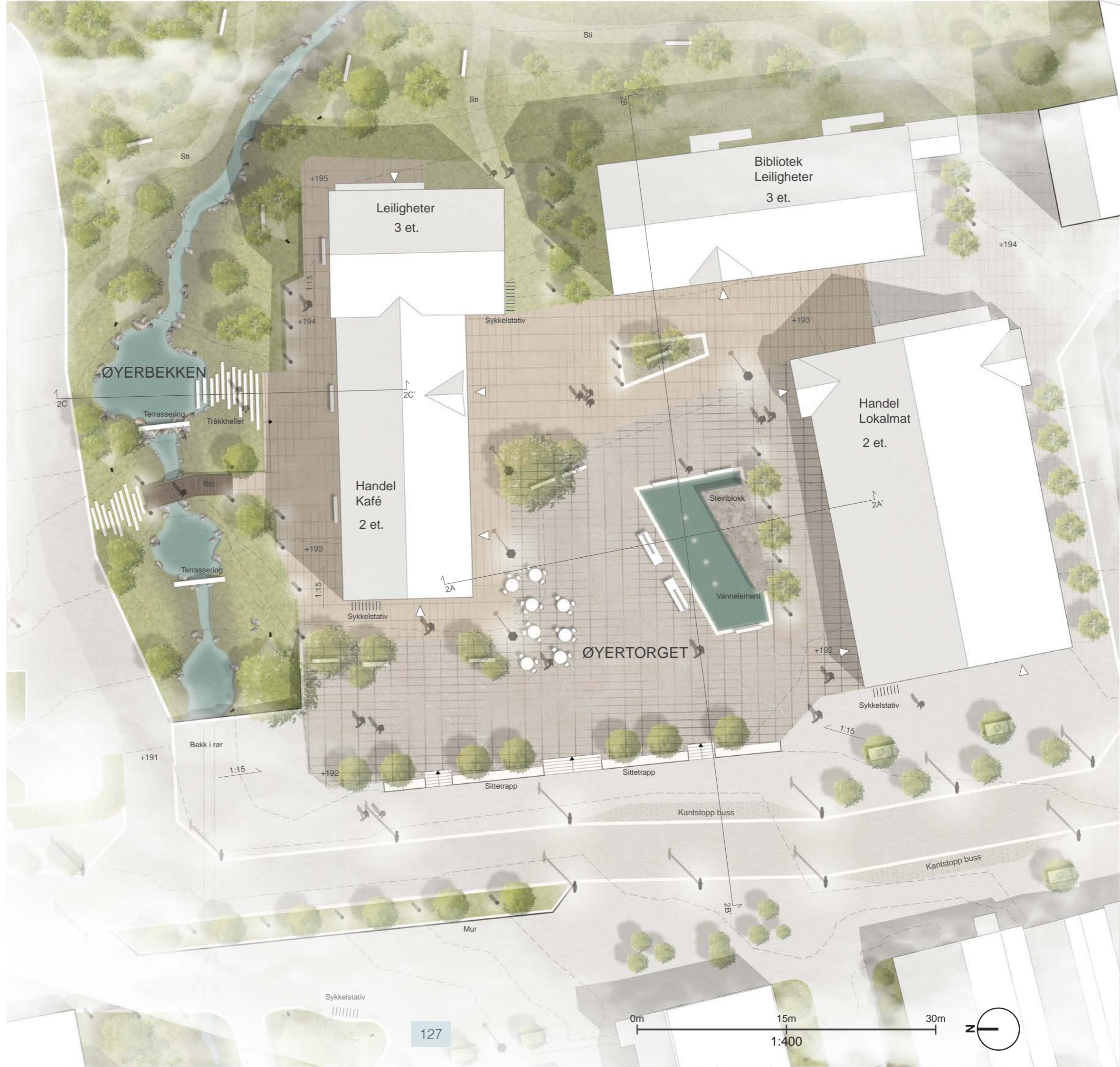
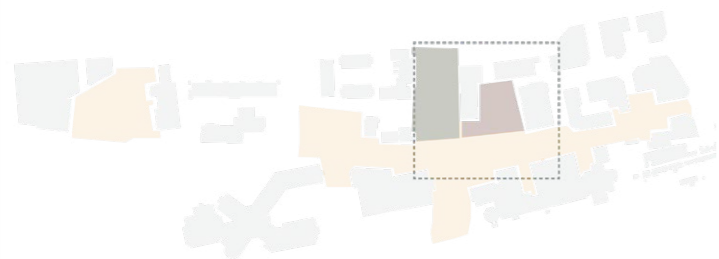
**DELOMRÅDE 3**  
Kulturhjørnet

## 4.4 ØYERTORGET



Figur 4.27: Øyertorget

# Illustrasjonsplan





## Torget

Øyertorget er en samlingsplass i hjertet av Øyer. Plassert i krysningpunktet mellom sambruksgaten og det blågrønne draget, fungerer torget som et intimt rom med vakker utsikt over dalen. Rommet avgrenses av byggenes tre vegger med åpning mot gaten (se figur 4.30 & 4.31). Torget er forhøyet i forhold til gaten, og denne høydeforskjellen blir ivaretatt av en innbydende sittetrapp i forkant av rommet (se figur 4.32). Med en nøktern og lokalt inspirert design, integrerer det beskjeden vegetasjon, vannelement, spennende dekkeformatering og inviterende belysning (se figur 4.29)



Figur 4.29: Vannelement på Øyertorget



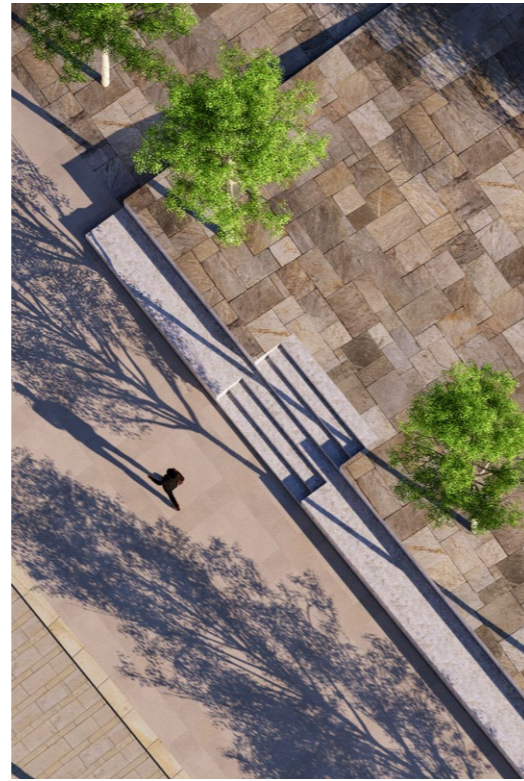
Figur 4.30: Oppriss på tvers av Øyertorget



Figur 4.31: Torget fungerer som et intimt rom med vakker utsikt over dalen.

## Torget

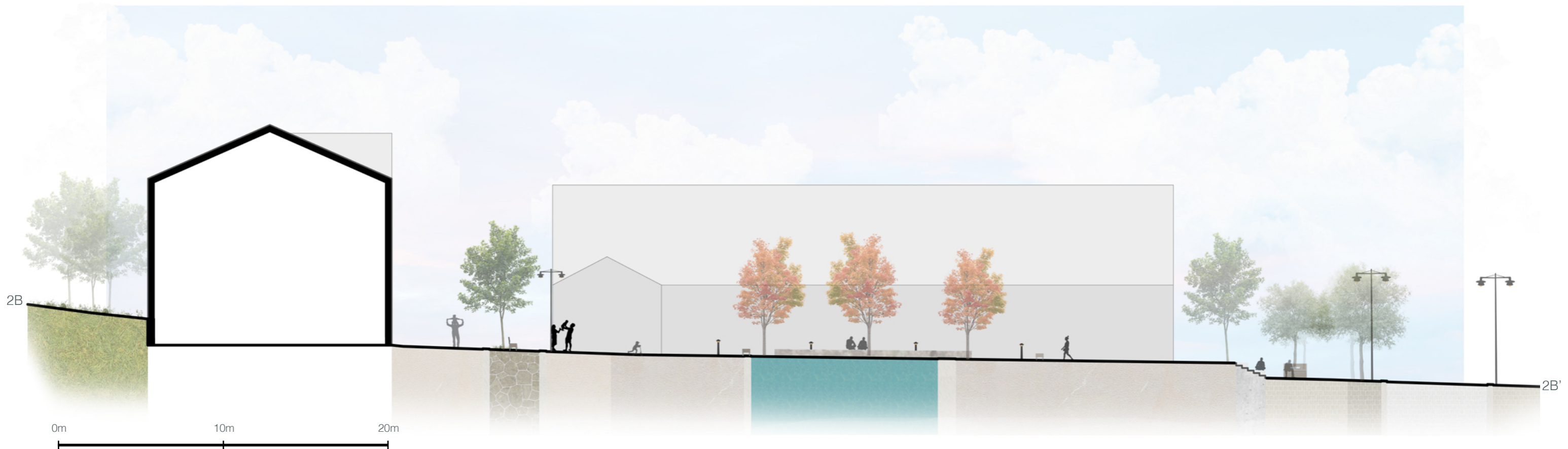
Torget tilbyr et variert utvalg av fasiliteter, inkludert bibliotek, kafeer og butikker, som inviterer til møter og aktiviteter. Øyertorget er et harmonisk sted som gir muligheter for avslapning og samhandling midt i byen. Det representerer en balanse mellom menneskelig aktivitet og omgivelsenes karakter, og skaper en unik opplevelse for besøkende og lokalbefolkningen.



Figur 4.32: Overgang mellom torg og gate



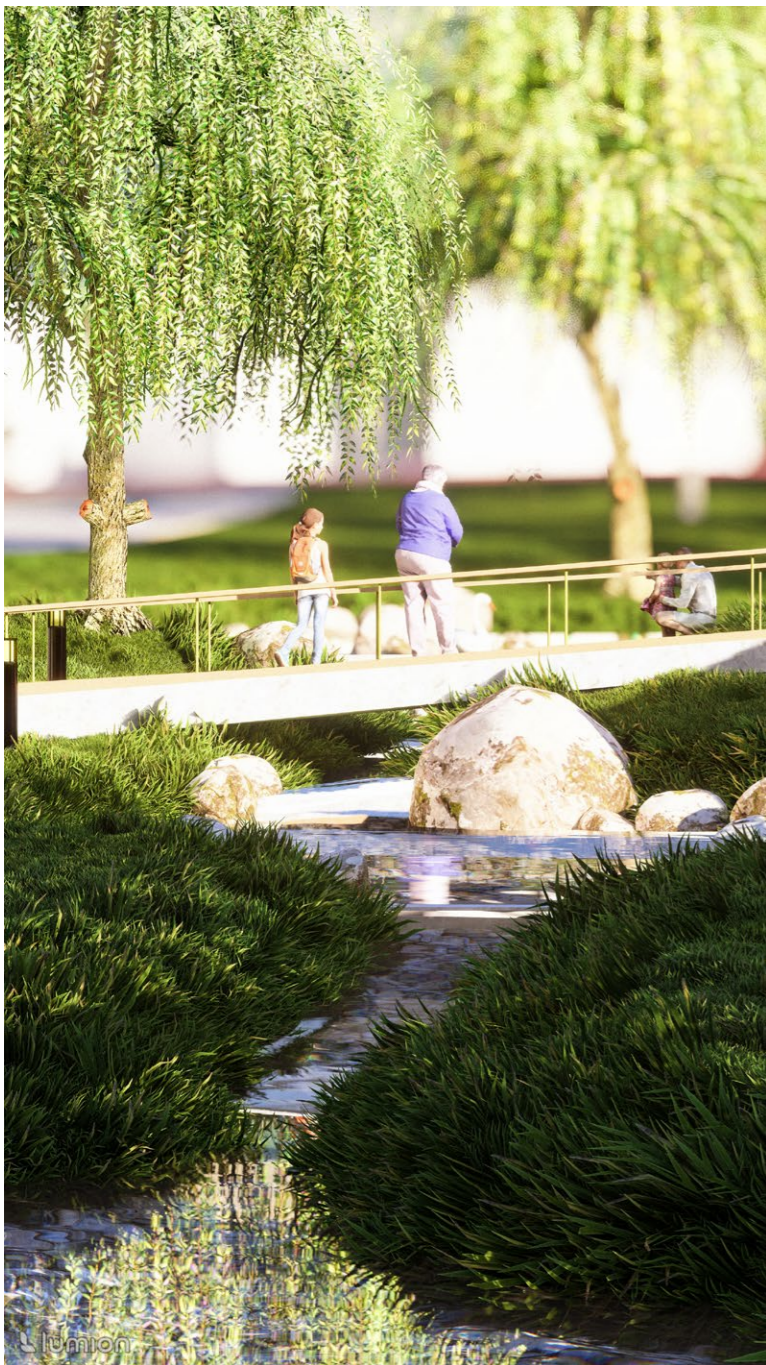
Figur 4.33: Øyertorget er et harmonisk sted som gir muligheter for avslapning og samhandling midt i byen.



Figur 4.34: Snitt som viser samspill mellom fra torg og gate

## Bekken

Øyerbekken, som ligger i umiddelbar nærhet til Øyertorget, er en naturlig og levende del av området. Med terrasseringer og grønn vegetasjon langs bredden, skaper bekken en beroligende atmosfære og en forbindelse med naturen. Den blågrønne korridoren legger til rette for naturlige vandringer og gir en behagelig rammerundt Øyertorget. Stemningseffekten er forsøkt illustrert i fugurene (se figur 4.35-4.39).



Figur 4.35: Den blågrønne korridoren legger til rette for vandringer



Figur 4.36: Oversiktsbilde over den blågrønne tverrkoblingen



Figur 4.37: Øyerbekken ligger i umiddelbar nærhet til Øyertorget, og er en naturlig og levende del av området.

## Bekken

Øyerbekken byr også på spennende opplevelser for besøkende. Tråkkheller langs bekken inviterer til utforskning og gir mulighet for å komme tett på naturen (se figur 4.38 & 4.39). Bekken er terrassert og har små kulper som innbyr til lek og moro. En sjarmerende bro over bekken gir mulighet for å krysse og oppleve bekken på nært hold (se figur 4.39). Øyerbekken er en integrert del av Øyertorget og gir et ekstra lag av naturlig skjønnhet og aktivitetsmuligheter.



Figur 4.38: Øyerbekken byr på spennende opplevelser for besøkende.



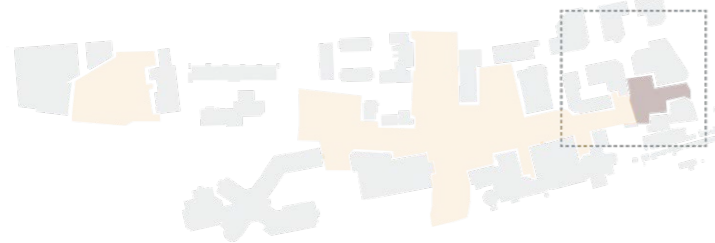
Figur 4.39: Tråkkheller langs bekken inviterer til utforskning og gir mulighet for å komme tett på naturen.

## 4.5 KULTURHJØRNET



Figur 4.40: Kultuhjørnet

# Illustrasjonsplan



Figur 4.41: Illustrasjonsplan for Kultuhjørnet

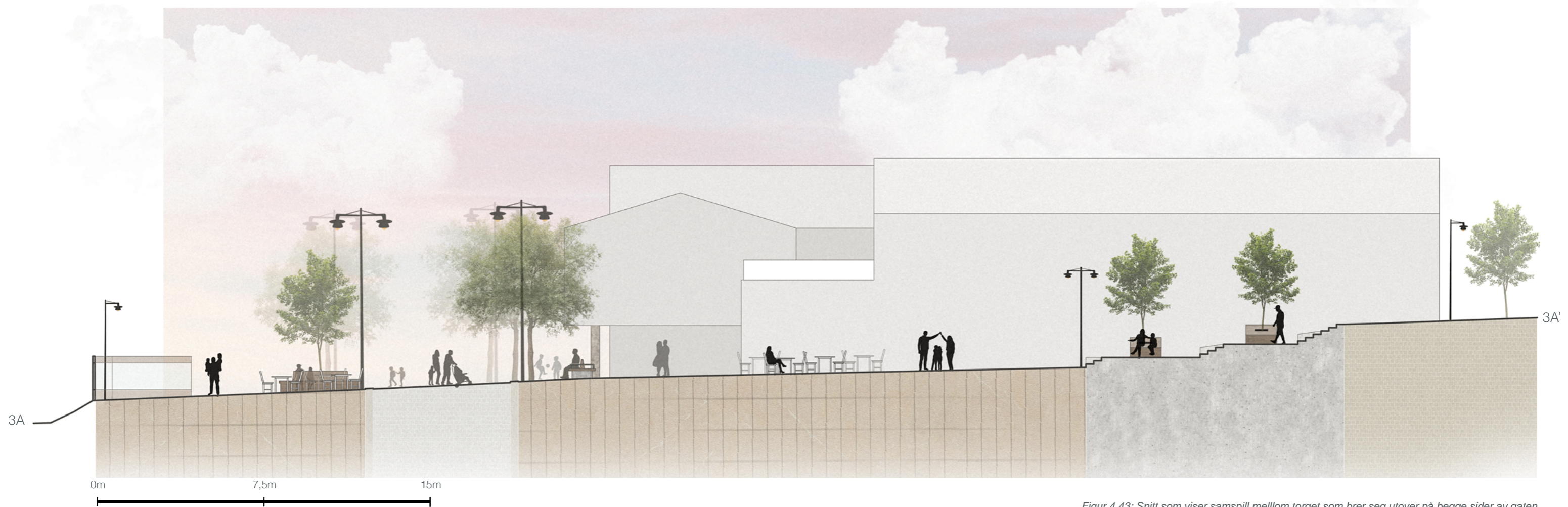
## Kulturhjørnet

Ved starten av sambruksgaten finner du Kulturhjørnet - en pulserende plass som strekker seg på begge sider av gaten. Dette området er utformet med fokus på å skape en trygg og aktiv møteplass for myke trafikanter. Møblering, vegetasjon og belysning er nøye utformet for å definere gaten og skape en behagelig atmosfære (se figur 4.42 & 4.44).

Kulturhjørnet byr på varierte fasiliteter som kulturhus, galleri, handel, kafeer og sykkelutleie. Dette levende og inkluderende området fungerer som en katalysator for kulturell utveksling og fellesskap. Gjennom nøye planlagt infrastruktur og funksjonalitet skaper Kulturhjørnet en dynamisk møteplass for besøkende, hytteeiere og lokalbefolkningen.



Figur 4.42: Møblering, vegetasjon og belysning er nøye utformet for å definere gaten og skape en behagelig atmosfære.



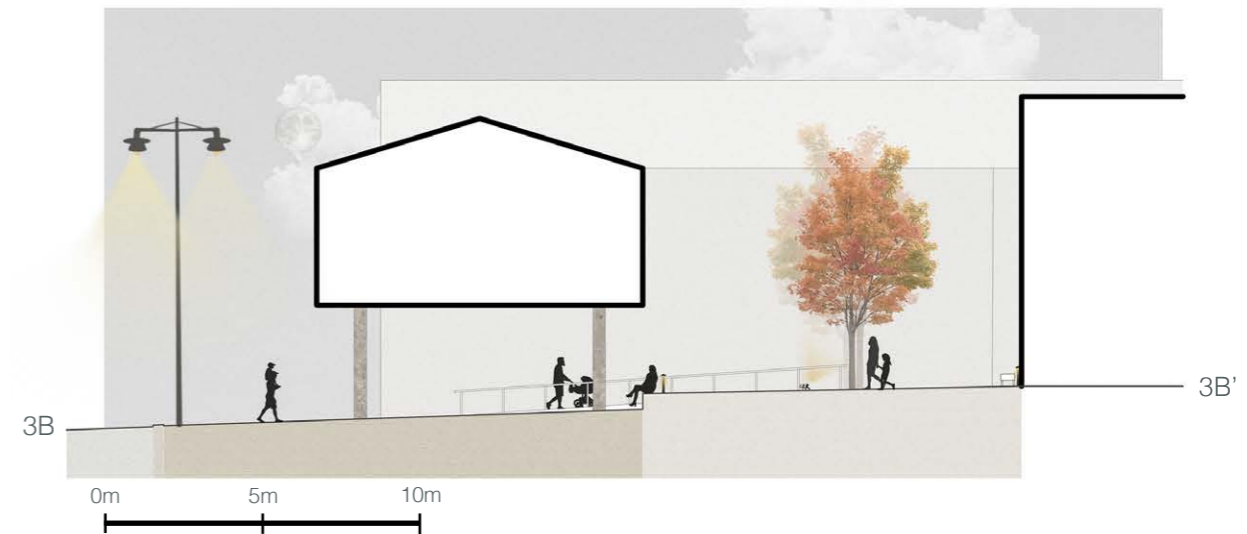
Figur 4.43: Snitt som viser samspill mellom torget som brer seg utover på begge sider av gaten.



## Kulturhjørnet

I tillegg til de varierte fasilitetene som tilbys på Kulturhjørnet, finner man et nærliggende kontorfellesskap. Dette kontorfellesskapet er spesielt utformet for å møte behovene til hytteeiere som ønsker et hyttekontor i et ordnet miljø. Her kan de engasjere seg med lokalbefolkningen og nyte en harmonisk arbeidsatmosfære. Høydeforskjell mot øst integreres i utformingen med ulike trapper, forhøyninger og sittekanter (se figur 4.43 & 4.45).

Kulturhjørnet fungerer som et knutepunkt for kulturell aktivitet og utveksling. Det inviterer til samhandling og fellesskap, og tilbyr en rekke muligheter for både besøkende og lokalbefolkningen til å delta i spennende kulturelle arrangementer og opplevelser.



Figur 4.45: Snitt som viser hvordan bebyggelsen er utformet med en åpen første etasje som man kan bevege seg gjennom og oppholde seg ved uvær.



## 4.6 DETALJER

For å underbygge vår intensjon har vi funnet det relevantåtgånærmereinnpånoenutformingsdetaljer som skal gjelde for hele sambruksgaten. Dette gjelder vegetasjon, belysning, materialbruk og møblering – og vil bidra til å skape sammenheng på tvers av byrommene. Ved å etablere noen gjennomgående element og prinsipper, skapes et særegent uttrykk som tydeliggjør sentrumskjernen, samtidig som kvaliteter fra omgivelsene gjenspeiles i vegetasjon og materialbruk.



Figur 4.46: Vegetasjon, belysning, materialbruk og møblering er en viktig del av gatens utforming

# Vegetasjon

Ved reetablering av sentrum, er det viktig å bevare mest mulig eksisterende vegetasjon. Det er også en intensjon å skape et "grønnere" preg på sentrum, og under presenteres et utvalg treslag som kan benyttes. Disse er valgt med utgangspunkt i eksisterende vegetasjon og arter som er å finne i norsk natur - med en variasjon i størrelse, farger og egenskaper. Utvalget skal kunne brukes i mer sammenhengende grøntområder, i gatemiljø, som solitærtre, i klynger og trekker (se figur 4.47)

Idag er det plantet bjørke- og lønnetrær langs gaten som fremstår noe usammenhengende. I planforslaget er det foreslått å videreføre disse, og supplere med ytterligere trær for å skape en tydeligere alléformasjon. Likevel vil "alléen" tidvis brytes opp og bre seg utover for å skape spennende variasjoner. Ved nyplanting av trær, bør bjørk erstattes av mer et mer allergivenlig treslag som f.eks. osp (Populus tremula), men der det allerede finnes bjørketrær bør disse forsøkes bevart.

*Salix alba* spiller videre på eksisterende pilbusker i sentrum. Fungerer godt som enkeltstående, større tre - gjerne i forbindelse med vann.

*Quercus robur* kan vokse seg stor og har karakteristisk forgreining. Fungerer i treklynger og som solitærtre.

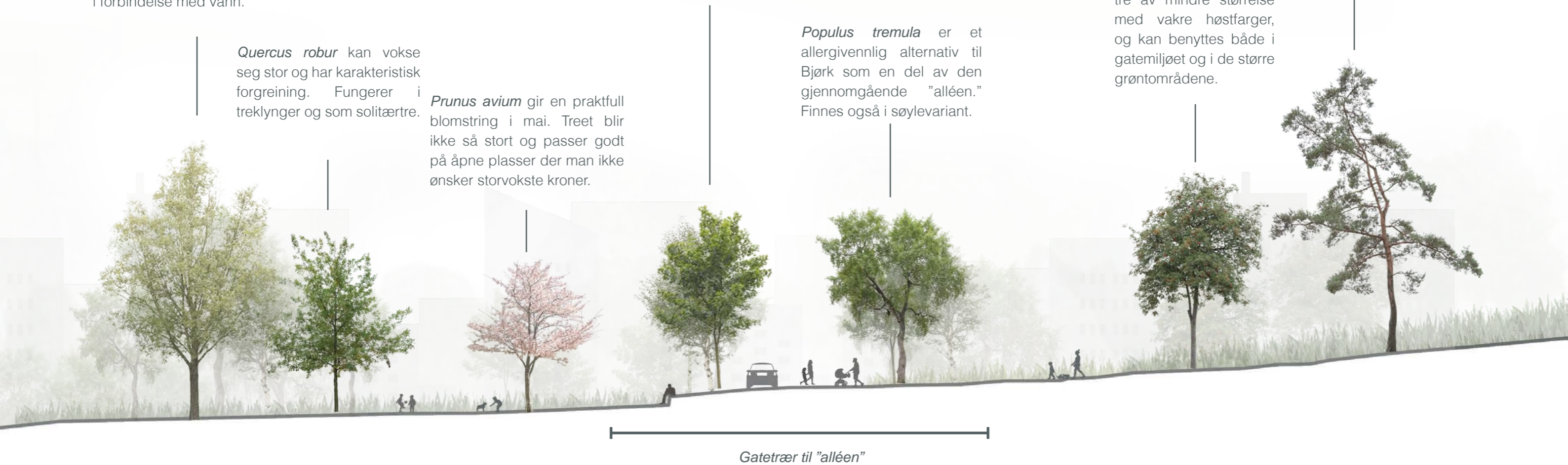
*Prunus avium* gir en praktfull blomstring i mai. Treet blir ikke så stort og passer godt på åpne plasser der man ikke ønsker storvokste kroner.

*Acer platanoides* finnes som eksisterende gatetre og videreføres som en del av den gjennomgående "alléen."

*Populus tremula* er et allergivenlig alternativ til Bjørk som en del av den gjennomgående "alléen." Finnes også i søylevariant.

*Sorbus aucuparia* er et tre av mindre størrelse med vakre høstfarger, og kan benyttes både i gatemiljøet og i de større grøntområdene.





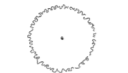
*Pinus sylvestris* er et eksisterende treslag som finnes både i sentrum og omkringliggende skoger. Egner seg i de større grøntområdene.





## TREPLAN

For å vise hvordan de ulike trærne benyttes i praksis, har vi laget en treplan over "delområde 2" med Øyertorget og den blågrønne tverrkoblingen (se figur 4.48). Mens trærne langs gaten og på torget er plassert i mer bestemte formasjoner, er det en mer organisk tilnærming i den blågrønne tverrkoblingen. Målet er at det her skal være større skogspreget med innslag av furu og rogn, samtidig som flere av de øvrige gatetrærne også dras inn i grøntdraget. Med tanke på at det ikke er en detaljprosjektering, har vi kun valgt å forholde oss til tresjiktet, uten at dette betyr at det ikke skal være øvrig beplantning. Ved å ta utgangspunkt i "delområde 2" har vi kunnet illustrere bruken av de ulike treslagene på både torg, gate og større grøntdrag-tilinsirasjonforrestenavsambruksgaten.

Karthensvisning: Art: Antall:

	A	Quercus robur	1
	B	Salix alba	9
	C	Populus tremula	14
	D	Acer platanoides	6
	E	Prunus avium	2

Blågrønn tverrforbindelse:

	F	Pinus sylvestris	} Totalt ca. 70. Trærne plasseres spredt ut, delvis i klynger. Uttrykket skal være tilfeldig og organisk.
	G	Sorbus aucuparia	
+	A, B, D		



# Belysning

Belysning er viktig for å sørge for oversikt, lesbarhet og aktivitet på kveldstid. Vi har benyttet fire belysningstyper til ulike formål:



## GATEBELYSNING

Gatelamper plasseres hyppig langs hele sambruksgaten. Eksisterende gatelamper videreføres og tilføres en ekstra lampe på andre siden for å sørge for et bredere "nedslagsfelt." Det skal være noe kaldere fargetone for å skape trygghet og god oversikt for alle trafikanter, uten at de fremstår som tradisjonell vegbelysning som kan føre til høy fart hos bilister.



## PARKLAMPER

Parklamper har lavere masthøyde og varmere fargetone plasseres ut i byrom og er tilpasset den menneskelige skala. Konsentrasjonen av denne type belysning er i forbindelse med sitteplasser.



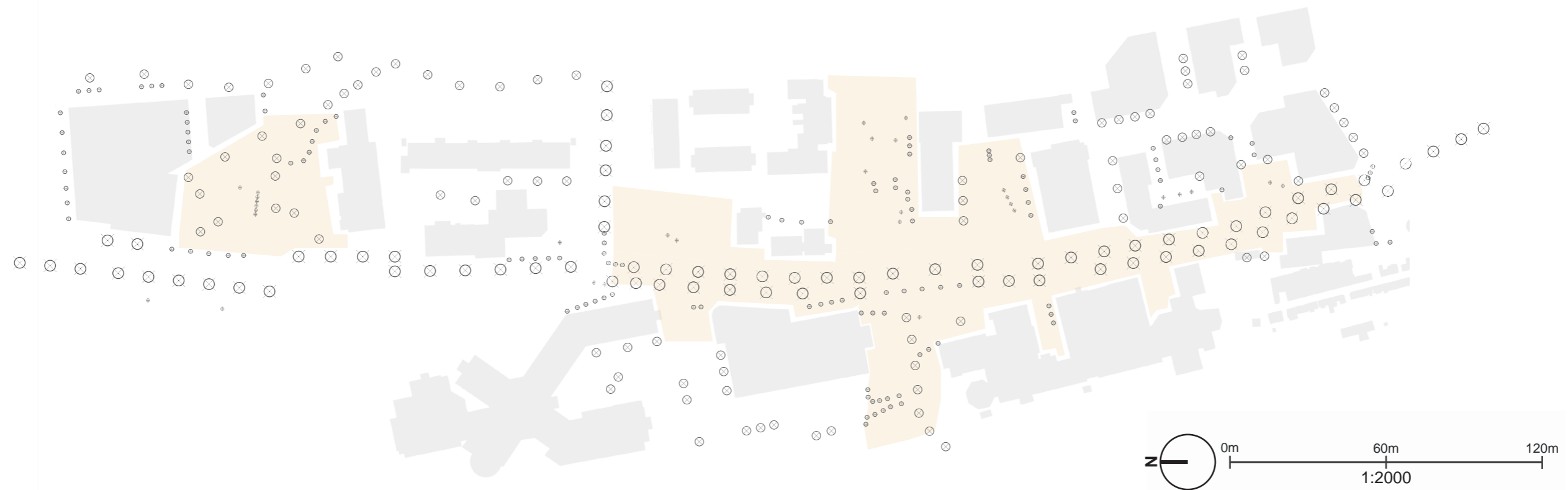
## PULLERT

Pullerter gir lavere belysning og supplerer parklampene der det er behov for tydelig avgrensning, noe interessant som skjer, eller for å lyse opp ferdselsrute.

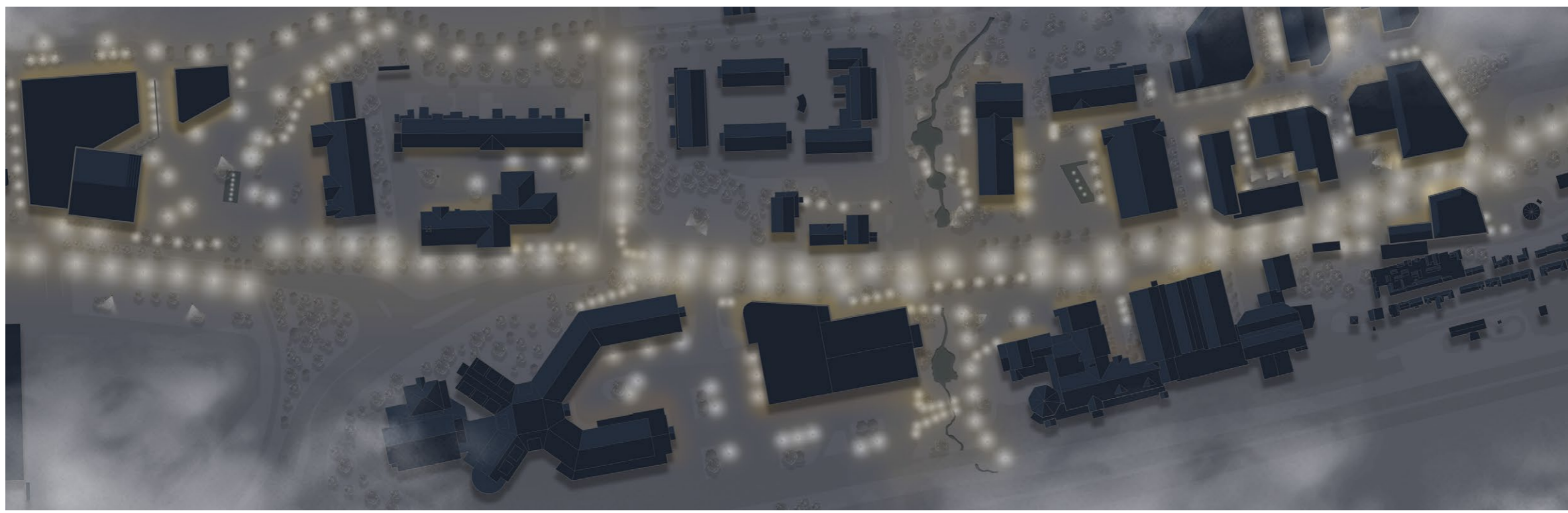
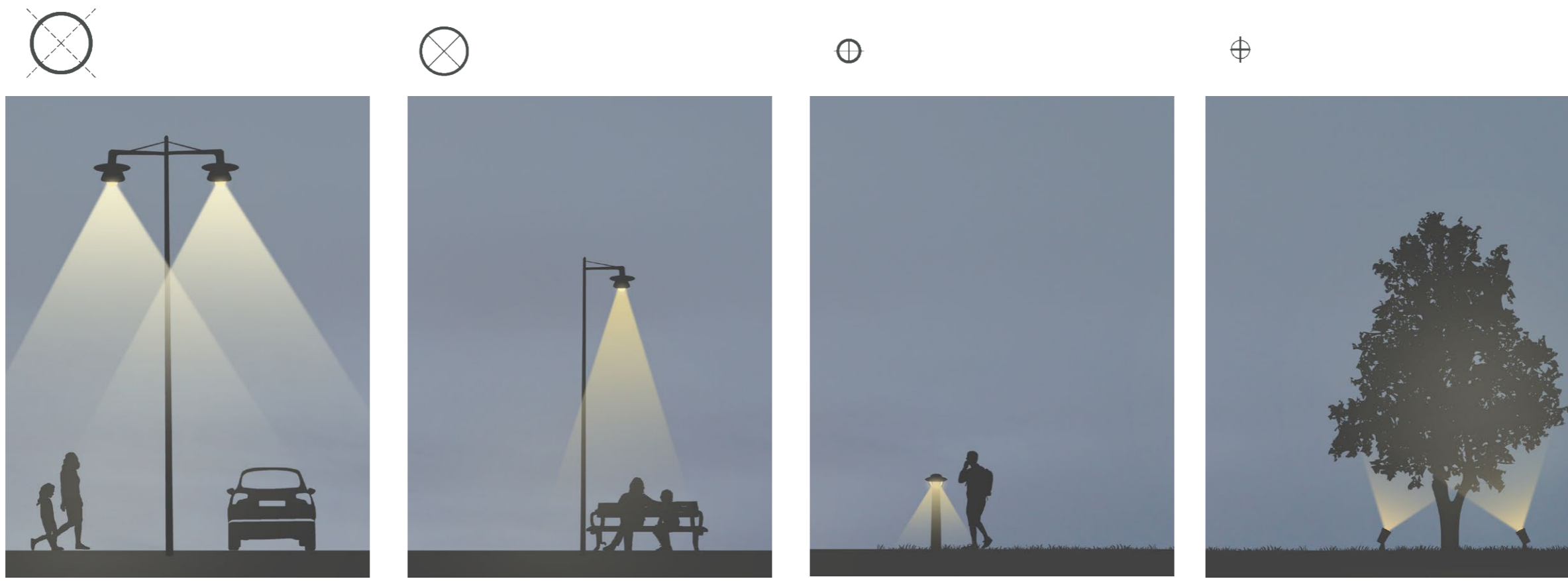


## SPOTTER

Spotter benyttes for å lyse opp praktfulle trær, vannelement eller kunstinntallasjoner.



Figur 4.49: Belysningsplan



Figur 4.50: Illustrasjonen iser belyningsprinsipp, og hvordan de ulike belysningstypene spiller sammen i sentrumskjernen

# Materialbruk

Materialbruk bør være gjennomgående, og helst av lokale, motstandsdyktige materialer. Det skal brukes naturlige farger og materialer som tre i mørke og lyse toner, betong i forskjellige nyanser og mørkt stål (se figur 4.52). Dette skal bidra til å skape en moderne og stilfull atmosfære som fortsatt er representativ for Øyers karakter, og som er i harmoni med den grønne bynaturen.

Otta-skifer er eksempel på lokal stein fra Gudbrandsdalen som kan benyttes. Bruk av belegningsstein i gaten er et viktig grep for å motarbeide veg-estetikk, senke farten til bilistene, og underbygge en utførelse på menneskets

premiss (se figur 4.51). I mulighetsstudien er det benyttet kombinasjoner av ulike fargenyanser og formatering for å skille mellom bevegelse og opphold. I figur 4.53 vises prinsipp for hvordan små endringer kan skape variasjon, men også sammenheng i dekket. Basert på erfaringer som er gjort i eksisterende sambruksgater, er det i løsningsforslaget lagt opp til en viss grad av trafikkregulering. Kjørebanelen er markert med en liten høydeforskjell på 40mm, kantstein og annen fargenyanse i dekket. På denne måten ledes biltrafikken til visse deler av gaten, samtidig som det ikke skal være noe terskel for myke trafikanter å bevege seg på tvers. Dette prinsippet illustreres i plan og oppriss (figur 4.54) på neste side.



Figur 4.51: Eksempel fra torggata hvor det er kombinert ulike typer stein, formatering og fargenyanser. Eget foto.



Figur 4.52: Eksempel på hvordan treverk er benyttet aktivt i utformingen

## FORMATERING

FARGENYANSE



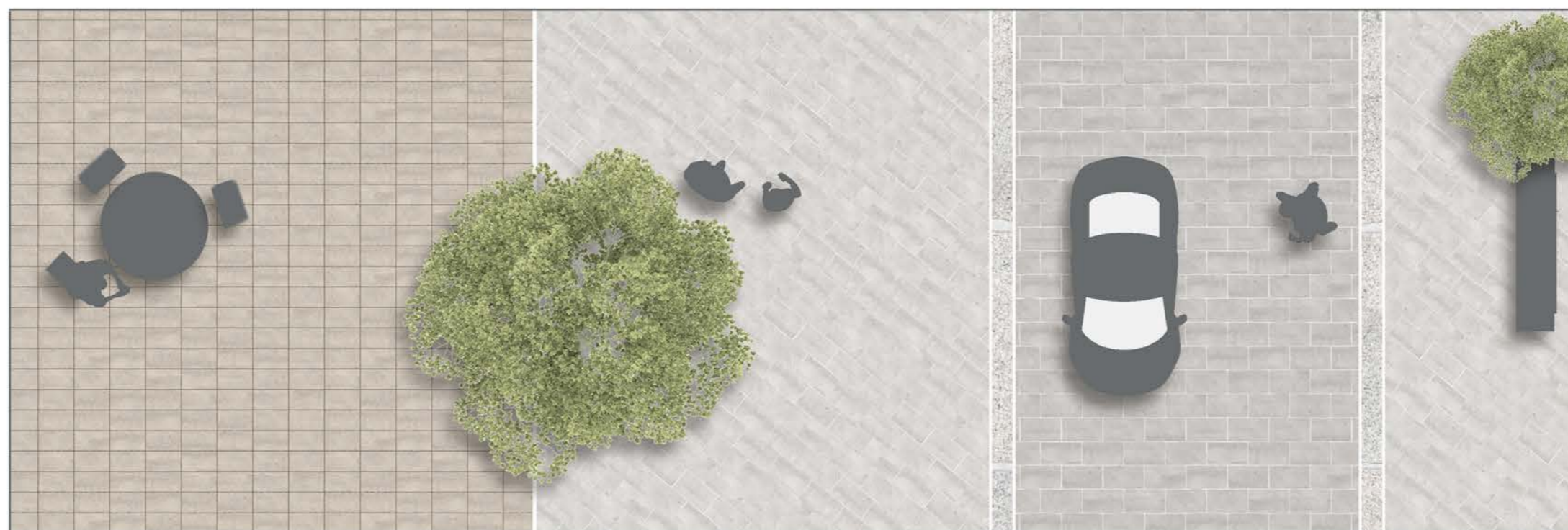
Størrelse

Vinkling

Form



Figur 4.53: Eksempel på hvordan formatering og fargenyanser kan skape variasjoner i belegningsstein. Teksturer er generert med [architextures.org](http://architextures.org)



Figur 4.54: Snittoppriss og plan som viser prinsipper for hvordan ulik formatering og fargenyanser brukes til å markere soner for bevegelse og opphold. Det er realistiske dimensjoner i forhold til prosjektet, men kun ment å vise prinsipper for materialbruk og refererer ikke til et bestemt sted i planen.

# Benker

Sentrum er beriket med en rekke forskjellige benker som er spesielt designet for å tilby varierte og formålstjenlige sitteplasser. Fire ulike benketyper er utformet, hver med sin unike funksjon og stil, samtidig som de deler visse fellestrekk som binder dem sammen.

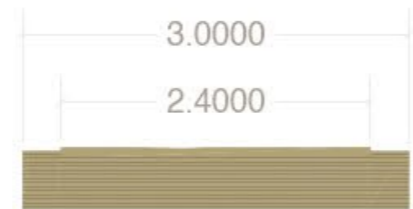
Benkene er strategisk plassert rundt i sentrum for å imøtekomme ulike behov og situasjoner. Noen benker er ment for avslapning og hvile, mens andre er plassert ved utsiktspunkter eller andre attraksjoner og tilbyr bl.a. et sted å sitte og nyte den vakre naturen. I områder

med forventet høy aktivitet er det plassert benker som inviterer til sosialt samvær og møter, så vel som et sted å hvile.

Benkene er laget av mørke og lyse toner av tre, betong og mørkt stål, som kombineres på en moderne og stilfull måte som reflekterer Øyers karakter.

Benkene illustreres med aksonometriske illustrasjoner og tekniske tegninger på de neste sidene (se figur 4.55-4.58).

**Benk 1** er en enkel og funksjonell benk med et moderne utseende. Den har muligheten til å være utstyrt med eller uten ryggstøtte, avhengig av plassering og ønsket design. Benken er utformet med standard dimensjoner for sittedybde, sittehøyde og ryggstøtte, og gir brukerne en komfortabel sitteopplevelse.



PLAN



PROFIL LANGSIDE



PROFIL KORTSIDE



Figur 4.55: Utførelse og målsetting av benk 1

**Benk 2** er spesielt utformet for å bli brukt i området rundt Kulturhjørnet. Dens funksjon er å skape lesbarhet mellom de ulike trafikkgruppene i gaten. I tillegg til å være funksjonell, tilbyr benken også estetisk appell med integrert vegetasjon, som bidrar til å skape et hyggelig og attraktivt utemiljø.

Benken inviterer til avslapning og lek, og gir besøkende og lokalbefolkningen muligheten til å nyte oppholdet på en behagelig og engasjerende måte.



PLAN



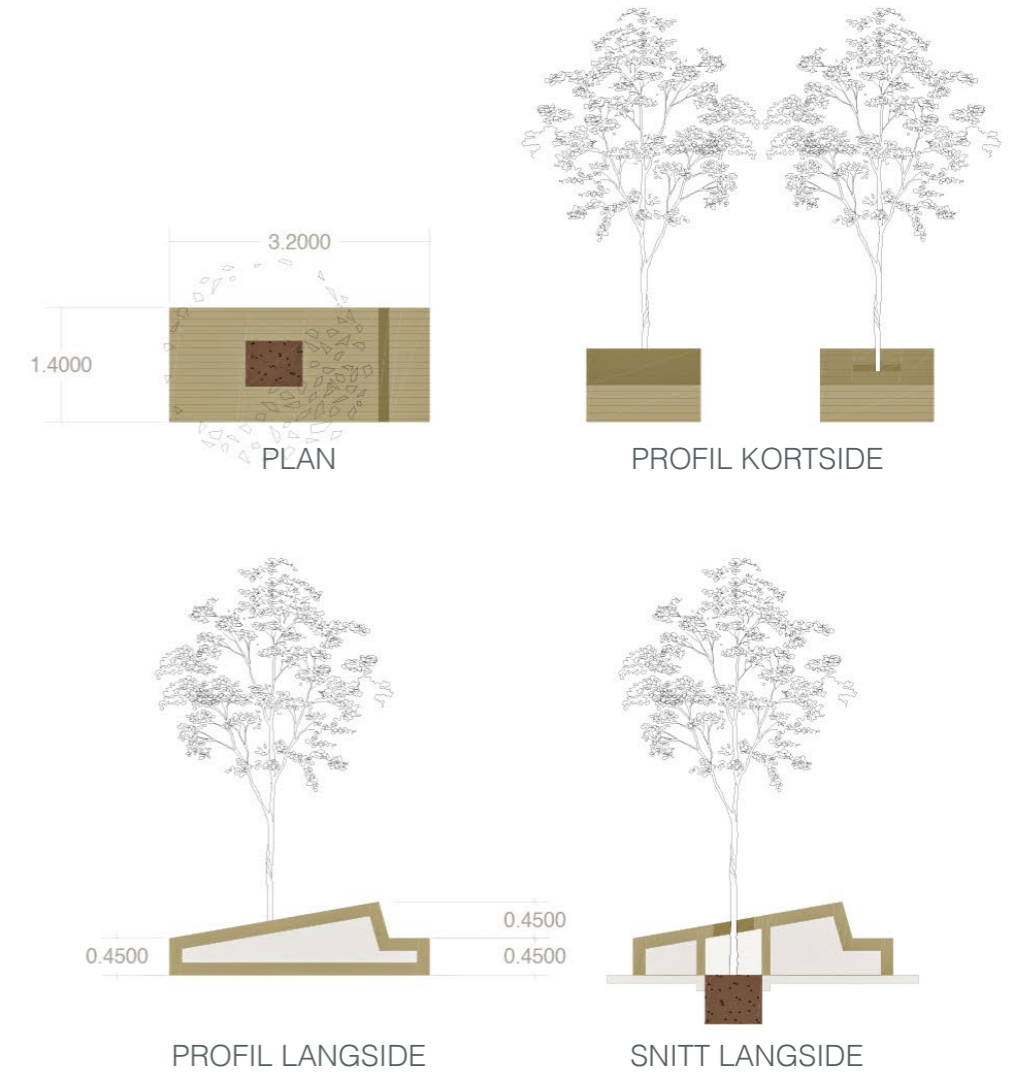
PROFIL



Figur 4.56: Utførelse og målsetting av benk 2

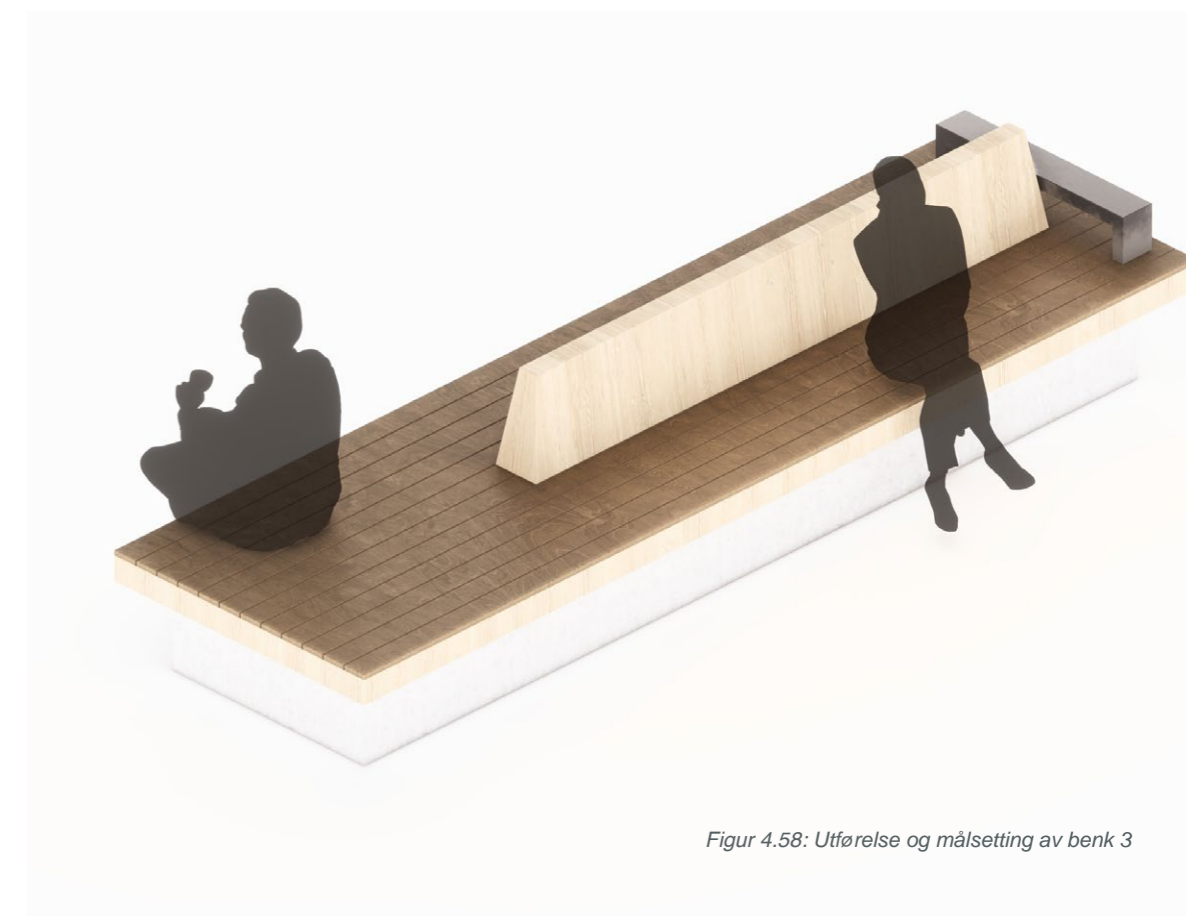
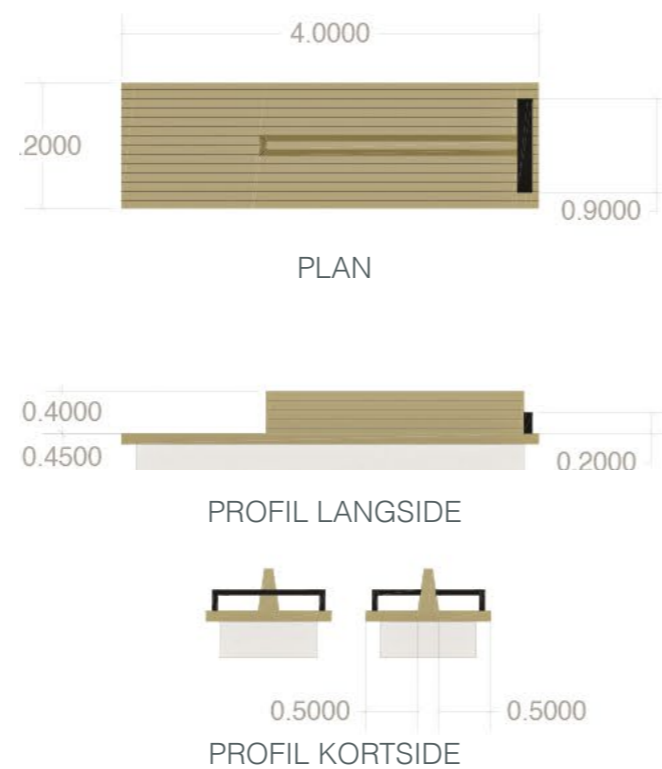


**Benk nr. 4** har et design med hul konstruksjon som tillater treet og vokse som en integrert del av benken. Her kan man ta en pause under trekronen og se på bylivet



Figur 4.57: Utførelse og målsetting av benk 4

**Benk nr. 3** er utformet med en dobbel sittedybde, slik at det er mulig for folk å sitte på begge sider av benken samtidig. Deler av benken har også ryggstøtte som skiller de to sitteflatene. Denne utformingen gir brukerne muligheten til å velge om de vil sitte med utsikt inn mot fasadene og byrommene, eller ut mot gaten. Benken tilbyr dermed fleksibilitet og gir en variert opplevelse av omgivelsene, samtidig som den skaper et attraktivt og funksjonelt møbel i byrommet.



Figur 4.58: Utførelse og målsetting av benk 3

## 4.7 OPPSUMERING

Dette kapitlet skal sørge for å gi Øyer sentrum en overordnet struktur som fremmer blågrønne kvaliteter, prioriterer myke trafikanter og skaper et levende lokalsamfunn. I sentrum etableres en sentrumsgate med byrom og bynatur som bidrar til aktivitet og opphold. Dette realiseres med utgangspunkt i prinsipper som forbedrer samspillet mellom ulike brukergrupper i gater og byrom. Vi har kommet med et løsningsforslag som undersøker sambruksgaten som en helhet, i tillegg til å illustrere potensialet med en ytterligere detaljering av tre delområder.

Vårt løsningsforslag presenterer utviklingen av Øyer sentrum realisert som den moderne bygdeby.



Figur 4.59: Oversiktsbilde av sambruksgaten.



# KAPITTEL 05

---

AVSLUTNING

---

5.1 KONKLUSJON

5.2 REFLEKSJON

# 5.1 KONKLUSJON

Dette prosjektet har undersøkt følgende problemstilling:

Hvordan skape en sentrumsgate med byliv i en moderne bygdeby?

Vi har besvart problemstillingen med utgangspunkt i sambruksgate-prinsippet som et svar på å skape mer byliv i den moderne bygdeby. Med tanke på den spredte bosettingen og perifere hyttefelt, er det viktig å anerkjenne behovet for bil. Ved å etablere en sambruksgate opprettholdes tilgjengeligheten, men bilkjøringen må foregå på de myke trafikanters premisser. Målet med prosjektet er først og fremst å redusere bilbruken innad i sentrum, og det er derfor plassert "innfartsparkeringer" i utkanten av sentrumskjernen. I tillegg til å forbedre tilbudet til de myke trafikantene, håper vi at dette får flere til å gå innad i sentrum. På denne måten oppnår man spontane møter og opphold som ikke forekommer når man kjører fra dør til dør - som igjen skaper en mer levende og moderne bygdeby. Begrepet «den moderne bygdeby» har ikke en entydig definisjon, men som beskrevet innledningsvis har

vi valgt å ta utgangspunkt i en fremtidsrettet og fremoverlent kommune som utnytter potensiale i landlige kvaliteter og urbane tilbud. Ved hjelp av bynatur og blågrønne strukturer har vi forsøkt å trekke de vakre naturomgivelsene inn i sentrum – for å etablere en sterkere stedsidentitet. I tillegg har vi jobbet mye med kanter, bebyggelse, funksjoner og byrom for å tilføre urbane kvaliteter. Sammen med sambruksgaten og fremtidig gondoltilbud, mener vi dette er et godt eksempel på hvordan en moderne bygdeby kan fremstå.



Figur 5.1: Oversiktsbilde over Øyer. Foto av Harald M. Valderhaug ([www.valderhaug.no](http://www.valderhaug.no))

Problemstillingen er videre spisset med følgende målsettinger:

Sørge for en struktur som fremmer blågrønne kvaliteter, prioriterer myke trafikanter og legger til rette for et levende lokalsamfunn

Med utgangspunkt i plangrep som er forankret i kunnskapsgrunnlaget, har vi jobbet med å etablere en struktur som i større grad prioriterer myke trafikanter og fremmer blågrønne kvaliteter. I denne sammenheng er det lagt viktige premisser som muliggjør etablering av sambruksgaten i sentrum. I planforslaget er det lagt til rette for gondoltilbud, nye sykkelforbindelser, sammenhengende grønnstruktur, et finmasket gangnettverk, samt parkeringsplasser i hver ende av sentrumsgaten. Vi mener at dette er et godt utgangspunkt for å redusere bilens posisjon i samfunnet, og skape et mer levende lokalsamfunn.



Etablere en sambruksgate med byrom og bynatur som bidrar til aktivitet i sentrum

Med utgangspunkt i utformingsprinsippene som er forankret i kunnskapsgrunnlaget, har vi etablert en sambruksgate i sentrumskjernen. Sambruksgaten utgjør et helhetlig «bygulv» som strekker seg helt ut til omkringliggende bebyggelse og bidrar til at sentrum ikke bare blir en «gjennomfartsåre.» Tilgjengeligheten for biler opprettholdes, men med redusert fart og på menneskets premisser. Utformingen inkluderer et hierarki av byrom, hvorav potensialet i de viktigste byrommene illustreres på et mer detaljert nivå. Her ser man tydelig hvordan bebyggelse, byrom og bynatur, i samspill med gaten, bidrar til et sentrum som bedre egner seg til opphold, handel og rekreasjon.



## 5.2 REFLEKSJON

I arbeidet med oppgaven har det dukket opp flere alternative retninger for prosjektet, spennende diskusjoner og perspektiver som vi ønsker å vi å drøfte avslutningsvis:

### KOMPLEKS OPPGAVE

Oppgavens tematikk er sterkt knyttet opp mot stedsutvikling som er en kompleks utfordring som involverer en rekke aktører, eiere, interessenter og ulike brukergrupper. Vi har valgt å presentere en mulighetsstudie for Øyer sentrum med utgangspunkt i landskapsarkitektens rolle og de fysiske omgivelsene. Det har likevel vært utfordrende å spisse og begrense oppgaven. Det er mye som kan være relevant å ta for seg i en stedsutviklingsoppgave, og underveis i prosessen har det dukket opp flere temaer som kunne vært interessant å gå enda nærmere inn på.

For å etablere «den moderne bygdeby» har vi sett oss nødt til å forholde oss til ulike skalaer – et overordnet nivå for å sørge for en helhetlig tilnærming, og et mer detaljert nivå for å illustrere potensialet. Et enda større detaljfokus hadde enten forutsatt mer tid til rådighet eller endret innfallsvinkel. Vi føler likevel at vi har klart å presentere en mulighetsstudie med en helhetlig tilnærming – og at dette har vært riktig med tanke på problemstilling og målsettinger.

### MEDVIRKNING

Det hadde vært svært relevant å foreta en medvirkningsprosess i forbindelse med prosjektet. Dette hadde tilført en aktualitet, relevans og tyngde som er vanskelig å oppnå uten innspill fra brukerne som faktisk bruker Øyer sentrum. Norconsult gjennomførte en brukerundersøkelse i 2011 som vi har tatt utgangspunkt i, og med et kritisk blikk har vi funnet aspekter som stadig oppleves relevant, samtidig som vi har fått oppdaterte innspill fra kommunen.

Videre mener vi at mulighetsstudien kan benyttes inn i en senere medvirkningsprosess ved utvikling av sentrum/revidering av sentrumsplanen. Mulighetsrommet ved stedsutvikling, planprosesser og reguleringsplaner kan være utfordrende for folk flest å forstå. I denne sammenheng kan mulighetsstudien utgjøre en visuell og forståelig tilnærming til hvordan sentrum kan utvikles og bidra til videre diskusjon.

### STEDLIG KONTEKST

Med tanke på at Øyer er en stor hyttedestinasjon, har det vært viktig å legge til rette for både lokalbefolkning og hytteeiere. For å sørge for at hytteeierne også velger å benytte seg av sentrum, har vi jobbet med avstand/tilgjengelighet til Hafjell, samt tilbud/utvalg i sentrum.

Den opplevde avstanden mellom Hafjell og sentrum er i dag større enn den faktiske avstanden, og det har vært viktig å styrke forbindelsen mellom de to destinasjonene ved å bl.a. etablere gondoltilbud og en tydeligere gangakse. Når det gjelder funksjoner i sentrum er det foreslått bl.a. kaféer, kulturhus, kontorfellesskap og lokalmatutsalg. I tillegg er det tilført ikke-kommersielle funksjoner som grøntdrag, torg og møblering.

Vi har forsøkt å ta høyde for stedlig kontekst med tilpasninger for de ulike brukergruppene, men dette er likevel en tematikk vi med fordel kunne gått enda mer inn i. Faktiske ønsker/behov til brukerne av sentrum kunne vært interessant å undersøke, men dette hadde forutsatt en god medvirkningsprosess.

Som diskutert innledningsvis kan hyttebygging være kontroversielt, og har ført til konflikter i lokalsamfunnet. Ved å etablere sentrum som et tydelig møtested for både lokalbefolkning og hytteeiere, kan dette føre til bedre samhandling, forståelse og være et konfliktdependende tiltak.

### ØYERS IDENTITET

På samme måte som stedlig kontekst, er Øyers identitet også noe som er vanskelig for oss som «utenforstående» landskapsarkitekter å avgjøre. Vi har tatt utgangspunkt i de grønne naturomgivelsene og forsøkt å dra disse inn i sentrum for å skape en sterkere stedsidentitet. En enda tydeligere formening om stedets identitet kunne likevel tilført tyngde og relevans til selve utformingen, men vi opplever at identitet er noe som blir til over tid, og som brukerne må være med å definere. Vi har forsøkt å skape et mer attraktivt sentrum som folk kan føle tilhørighet til, og at grepene våre kan fungere som en katalysator for at folk engasjerer seg i videre utvikling av sentrum, setter i gang arrangementer og legge til rette for at bedrifter ønsker å etablere seg.

## SAMBRUKSGATENS EGNETHET

Tidlig i prosjektet hadde vi tenkt å videreutvikle kommunens intensjon om en miljøgate gjennom sentrum, men dette opplevdes som en utdatert løsning som bygger videre separeringsprinsippet. Med utgangspunkt i erfaringer fra andre miljøgateprosjekter – og en forståelse av at økt separering fører til økt fart for biler - gikk vi derfor bort fra denne tilnærmingen. I stedet bestemte vi oss for å utforske mulighetene rundt sambruksgateprinsippet for å fullstendig bryte med vegestetikken og bilfokuset som i dag preger sentrum.

I sambruksgater benyttes uoversiktlighet som grep for å senke farten og redusere konfliktnivået – og det finnes eksempler hvor dette fungerer godt. Likevel er tiltaket omdiskutert, spesielt med tanke på personer med nedsatt funksjonsevne. Dette har vi forsøkt å håndtere med en viss grad av trafikkregulering.

Videre er det noen forutsetninger som må være til stede for å oppnå ønsket resultat, f.eks. balanse mellom biler og myke trafikanter. Dette er en faktor som er forsøkt løst på overordnet nivå gjennom mobiliteitsnettverket, men tiltakenes påvirkning på brukernes vaner er vanskelig å forutsi. Dersom bil og myk trafikantratio forblir slik som i dagens situasjon, vil ikke sambruksgate være et velegnet tiltak. Likevel er vi av den oppfatning at man ofte må komme med større og mer inngripende tiltak for å endre folks vaner – og at man ved å fysisk endre premissene, vil få flere til å gå og sykle.

## POSITIVE RINGVIRKNINGER

Vi mener at det er viktig å fokusere på sentrumsutvikling for å skape attraktive og levedyktige distriktssamfunn. Ved å etablere en sambruksgate som også tar høyde for omkringliggende bebyggelse, byrom og bynatur, endres de fysiske forutsetningene fra bilens til menneskets premiss. Vi mener at dette er en viktig katalysator for å få flere aktører til å etablere seg i sentrum – som igjen vil skape mer aktivitet - som igjen vil få flere aktører til å etablere seg.

Som den danske arkitekten og byplanleggeren Jan Gehl en gang sa;

«Something happens because  
something happens because  
something happens.»

Jan Gehl,  
Arkitekt og byplanlegger



Figur 5.2: Utsikt mot fjellformasjoner og fakkelmannen, med Gondolplassen i forkant..

# KILDER

## Referanser

3RW arkitekter. (2019). *Arkitektur og folkehelse eksempelsamling*. Tilgjengelig fra: <https://doga.no/globalassets/bilder-til-artikler/arkitektur/arkitektur-og-folkehelse-eksempelsamling.pdf> (lest 24.02.2023).

Alves, A., Gersonius, B., Kapelan, Z., Vojinovic, Z. & Sanchez, A. (2019). Assessing the Co-Benefits of green-blue-grey infrastructure for sustainable urban flood risk management. *Journal of environmental management*, 239: 244-254. doi: 10.1016/j.jenvman.2019.03.036.

Appleyard, D. (1981). *Livable streets*: University of California press.

Bachke, N. F. & Rye, J. F. (2011). *Hytteliv og arbeidsliv*. Artikkel i Utmark 01&02/2011. Tilgjengelig fra: [https://ntnuopen.ntnu.no/ntnu-xmlui/bitstream/handle/11250/2393216/A38\\_11%2bHytteliv%2b%2barbeidsliv%252C%2bN.%2b-Bachke%252C%2bJ.F.%2bRye.pdf?sequence=3&isAllowed=y](https://ntnuopen.ntnu.no/ntnu-xmlui/bitstream/handle/11250/2393216/A38_11%2bHytteliv%2b%2barbeidsliv%252C%2bN.%2b-Bachke%252C%2bJ.F.%2bRye.pdf?sequence=3&isAllowed=y) (lest 15.04.2023).

Bettum, O., Lillebye, E. & Hamilton-Baillie, B. (2011). *Shared Space – The Next Step in Urban Development? An interview with Ben Hamilton-Baillie*. Tilgjengelig fra: <https://www.architecturenorway.no/stories/people-stories/hamiltonbaillie-11/> (lest 10.05.2023).

Bjørnskau, T., Sundfør, H. B. & Sørensen, M. W. J. (2016). *Evaluering av "shared space"-områder i Norge*. TØI rapport 1511/2016. Tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=44676> (lest 17.04.2023).

Bølviken, T. (2014). *Miljøgate 2014*. I: Statens vegvesen (red.). Statens vegvesens rapporter nr. 346. Tilgjengelig fra: <https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/handle/11250/2659486> (lest 22.02.2023).

Distriktssenteret. (2018). *De lange linjer i stedsutviklingen*. Tilgjengelig fra: <https://distriktssenteret.no/wp-content/uploads/2019/02/De-lange-linjer-i-stedsutviklingen.pdf> (lest 06.03.2023).

Distriktssenteret. (2021). *Småbyutvikling i Distrikts-Norge*. Tilgjengelig fra: <https://distriktssenteret.no/wp-content/uploads/2021/03/Smabystrategi-notat-2021.pdf> (lest 07.03.2023).

Ericsson, B., Arnesen, T. & Vorkinn, M. (2010). *Ringvirkninger av fritidsbebyggelse*. ØF-rapport nr. 3/2010. Tilgjengelig fra: <https://www.ostforsk.no/wp-content/uploads/2017/09/032010.pdf> (lest 21.03.2023).

Farstad, M. & Almås, R. (2009). *Fra økt konfliktpotensial til vinn/vinn: Hvordan kan bygdefolk flest tjene på fritidsboligbrukernes tilstedeværelse i bostedskommunen?* Artikkel i Utmark 01/2009. Tilgjengelig fra: [https://utmark.org/portals/utmark/utmark\\_old/utgivelser/pub/2009-1/art/Farstad\\_Almaas\\_Utmark\\_1\\_2009.html](https://utmark.org/portals/utmark/utmark_old/utgivelser/pub/2009-1/art/Farstad_Almaas_Utmark_1_2009.html) (lest 13.04.2023).

Gehl architects & Distriktssenteret. (2016). *Attraktive og berekraftige bumiljø i småbyar*. Tilgjengelig fra: <https://distriktssenteret.no/wp-content/uploads/2016/04/Attraktive-og-berekraftige-bumiljo-i-smabyar.pdf> (lest 07.03.2023).

Gehl, J. (2010). *Byer for mennesker*. København: Bogværket.

Helgerud, M. (2021). *Hytte*. I: *Store norske leksikon*. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/hytte>. (lest 15.04.23).

Helsedirektoratet. (2021). *Tilgang til natur- og rekreasjonsområder, friluftsliv og idrett*. Sektorrapport om folkehelse 2021. Tilgjengelig fra: <https://www.helsedirektoratet.no/rapporter/sectorrapport-om-folkehelse/trygge-og-helsefremmende-miljoer/tilgang-til-natur-og-rekreasjonsomrader-friluftsliv-og-idrett> (lest 15.01.2023)

Hillnhütter, H. (2016). *Pedestrian Access to Public Transport*. Doktoravhandling. Stavanger: Universitetet i Stavanger. Tilgjengelig fra: [https://uis.brage.unit.no/uis-xmlui/bitstream/handle/11250/2422928/Helge\\_Hillnhutter.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://uis.brage.unit.no/uis-xmlui/bitstream/handle/11250/2422928/Helge_Hillnhutter.pdf?sequence=1&isAllowed=y) (lest 24.02.2023).

Jacobs, J. (1961). *Death and life of great american cities*. New York: Random house.

Klima- og miljødepartementet. (2015). *Historier om vann, elver og våtmarker*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/contentassets/8047c736c0514a38ba90cb5f44eecd56/t-1548uu.pdf> (lest 06.03.2023).

Klima- og miljødepartementet. (2023). *Tilgang til strandsonen*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/friluftsliv/innsiktsartikler-friluftsliv/strandsonen/id2076261/> (lest 06.03.2023).

Kommunal- og distriktsdepartementet. (2022). *Sentrumsutvikling*. Tilgjengelig fra: [https://www.regjeringen.no/no/tema/plan-bygg-og-eiendom/plan\\_bygningsloven/planlegging/fagtema/sentrumsutvikling/id2906212/?expand=facebook2906216](https://www.regjeringen.no/no/tema/plan-bygg-og-eiendom/plan_bygningsloven/planlegging/fagtema/sentrumsutvikling/id2906212/?expand=facebook2906216) (lest 20.03.2023).

Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2016). *Byrom - en idehåndbok*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/byrom---en-idehandbok/id2524971/> (lest 24.02.2023).

Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2019). *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/contentassets/cc2c53c65af24b8ea560c0156d885703/nasjonale-forventninger-2019-bm.pdf> (lest 21.03.2023).

Landezine. (u.å.). *New road*. Tilgjengelig fra: <https://landezine.com/new-road-by-landscape-projects-and-gehl-architects/>.

Lillebye, E. (2014). *Introduksjon til gateplanlegging*. Rapport nr. 250. Oslo: Statens vegvesen. Tilgjengelig fra: <https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/handle/11250/2658073> (lest 14.04.2023).

Lom kommune. (2022). *Føresegner og retningslinjer*. Kommuneplan for Lom 2022-2030 Arealdel. Tilgjengelig fra: [https://www.lom.kommune.no/f/p6/iaf194f86-07d5-46ea-977d-379e204b66ff/c\\_kp-lom\\_planforesegner-kommuneplanens-arealdel\\_etter-vedtak.pdf](https://www.lom.kommune.no/f/p6/iaf194f86-07d5-46ea-977d-379e204b66ff/c_kp-lom_planforesegner-kommuneplanens-arealdel_etter-vedtak.pdf) (lest 25.01.2023).

Lunke, E. B. (2020). *Bystørrelse og reisevaner*. TØI rapport 1786/2020. Oslo. Tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=54169> (lest 05.11.2022).

Meld. St. 18 (2016-2017). *Berekraftige byar og sterke distrikt*. Oslo: Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/contentassets/d15e0f19e7d9439ea5c1b08ba888bdd1/nn-no/pdfs/stm201620170018000dddpdfs.pdf> (lest 21.03.2023).

Miljødirektoratet. (2014). *Planlegging av grønnstruktur i byer og tettsteder*. M-100. Tilgjengelig fra: <https://www.miljo-direktoratet.no/globalassets/publikasjoner/M100/M100.pdf> (lest 23.01.2023).

Miljøverndepartementet. (2001). *Planlegging av by- og tettstedsstruktur*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/kilde/md/bro/2001/0012/ddd/pdfv/143998-t-1365.pdf>.

Norconsult. (2011). *Temautredning 3: Stedet – dagligliv og livskvalitet*. Tilgjengelig fra: <https://oyer.custompublish.com/getfile.php/1650225.1851.etpryvrup/Temautredning+1+Barn+og+unge.pdf>.

Norsk turistutvikling AS. (2018). *Miljøvennlig internttransport i Hafjell og Hunderfossen*. Lillehammer.

NOU 2020: 15. *Det handler om Norge - Utredning om konsekvenser av demografiutfordringer i distriktene*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nou-2020-15/id2788079/> (lest 31.01.23).

Puschmann, O. (2005). *Nasjonalt referansesystem for landskap. Beskrivelse av Norges 45 landskapsregioner*. NIJOS-rapport;10/2005: Norsk institutt for jord- og skogkartlegging. Tilgjengelig fra: <https://nibio.brage.unit.no/nibio-xmlui/handle/11250/2557712> (lest 23.01.2023).

Ramberg, K. (1974). *Gudbrandsdalen*. Norge: Gyldendal.

Ruud, M. E., Schmidt, L., Sørli, K., Skogheim, R. & Vestby, G. M. (2014). *Boligpreferanser i distriktene*. NIBR-rapport 2014:1. Tilgjengelig fra: <https://distriktssenteret.no/wp-content/uploads/2014/02/Boligpreferanser-i-distriktene.pdf> (lest 22.02.2023).

Sanner, T., Jahren, E. S. & Bull, A. (2018). *Bærekraftig mobilitetsplanlegging*. I: Statens vegvesen (red.). Statens vegvesens rapport nr. 293. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/globalassets/vegprosjekter/transport-og-samfunn/smabynord/vedlegg/svv-rapport-293-baerekraftig-mobilitetsplanlegging.pdf> (lest 24.01.2023).

*Scaft 1968*. (1968). Sverige.

Spacescape. (2014). *Veileder for grønn mobilitet i byområder*. Tilgjengelig fra: <https://www.spacescape.se/project/gron-mobilitet/>.

Statens vegvesen. (2014). *Veg- og gateutforming : normal [Håndbok N100]*. Nr. N100 i Statens vegvesens håndbokserie. Tilgjengelig fra: <https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/handle/11250/2592530?show=full> (lest 24.02.2023).

Statistisk sentralbyrå. (2022). *Hytter og fritidsboliger*. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/bygg-bolig-og-eiendom/fak-taside/hytter-og-ferieboliger> (lest 27.11.2022).

Statistisk sentralbyrå. (2023). *Øyer (Innlandet)*. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/kommuneareal/oyer> (lest 13.02.2023).

Stefansdottir, H. (2018). *Atmosfære er byutviklingens missing link*. Forskning. Tilgjengelig fra: <https://forskning.no/arkitektur-forskeren-forteller-populaervitenskap/atmosfaere-er-byutviklingens-missing-link/258949> (lest 07.03.2023).

Sundfør, H. B. & Sørensen, M. W. J. (2017). *Sambruksareal/shared space*. Tilgjengelig fra: <https://www.tiltak.no/d-flytte-eller-regulere-trafikk/d2-regulere-trafikk/d-2-2/> (lest 30.03.2023).

Svendsen, T. O. (2023). *Øyer*. I: *Store norske leksikon*. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/%C3%98yer> (lest 13.02.2023).

Tennøy, A., Øksenholt, K. V., Tønnesen, A. & Hagen, O. H. (2017). *Kunnskapsgrunnlag: Areal- og transportutvikling for klimavennlige og attraktive byer*. TØI Rapport 1593b/2017. Tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfile-id=46145> (lest 30.03.2023).

Toftdahl, H., Strøm, V. & Magnussen, M. (2022). *Utviklingsmuligheter på Mosebertoppen skistadion, 2022/48: Vista analyse AS*.

Transportøkonomisk institutt. (2017). *5 minuttersområdet reduserer bilbruken*. Tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/forskningsomrader/byutvikling-og-bytransport/5-minuttersområdet-reduserer-bilbruken-article34198-224.html> (lest 24.02.2023).

Transportøkonomisk institutt. (2022). *Tettstedspakker*. Tilgjengelig fra: <https://www.tiltak.no/0-overordnede-virkemidler/0-3-organisering-og-gjennomfoering/tettstedspakke/> (lest 21.03.2023).

Tønnesen, A., Knapskog, M., Rynning, M. K. & Groven, K. (2022). Planning for climate-friendly transport in Norwegian rural areas. *Transportation research part D: Transport and environment*, 102. doi: 10.1016/j.trd.2021.103156.

Velibeyoglu, K. (1998). *Walkable streets. Evaluation of streets in the context of urban theory, life and form*. Tyrkia: Izmir Institute of Technology. Tilgjengelig fra: <https://gcris.iyte.edu.tr/handle/11147/4004> (lest 14.04.2023).

Verdenskommisjonen for miljø og utvikling. (1987). *Vår felles framtid*. Oslo: Tiden norsk forlag.

Østlandsforskning. (2021a). *Fritidsboligen og innlandssamfunnet – en kunnskapsstatus*. Tilgjengelig fra: <https://create.piktochart.com/output/54712668-kunnskapsstatus-fritidsboliger-1-juni-2021> (lest 16.04.2023).

Østlandsforskning. (2021b). *Fritidsboliger som motor i stedsutvikling*. Tilgjengelig fra: <https://www.ostforsk.no/forskningsomrader/regional-utvikling-fjellomrader/kunnskapsstatus-fritidsboliger-i-innlandet-2021/okonomiske-effek-ter-av-fritidsboliger/fritidsboliger-som-motor-i-stedsutvikling/> (lest 21.03.2023).

Østlandsforskning. (2021c). *Når bruker vi hytta?* Tilgjengelig fra: <https://www.ostforsk.no/forskningsomrader/regional-utvikling-fjellomrader/kunnskapsstatus-fritidsboliger-i-innlandet-2021/fritidsboliger-og-deres-beboere/nar-bruker-vi-hytta/> (lest 15.04.2023).

Øye, B.-E. (2021). *Kraftig hopp i antall bruksdager på hytta: Prognose*. Tilgjengelig fra: <https://blogg.prognose-senteret.no/kraftig-hopp-i-antall-bruksdager-paa-hytta> (lest 16.04.2023).

Øyer kommune. (2013). *Forslag til reguleringsplan for Øyer sentrum*. Tilgjengelig fra: <https://www.oyer.kommune.no/arealplan-bygg-og-eiendom.415231.no.html> (lest 15.01.2023).

Øyer kommune. (2014). *Kommuneplanens samfunnsdel 2014-2025*. Tilgjengelig fra: <https://www.oyer.kommune.no/kommuneplan-med-tilhoerende-planer.433281.no.html> (lest 16.04.2023).



# Figurliste

Kartgrunnlag vi har benyttet er N20-data i UTM32 Euref89. Tilsendt av Gunnar Tenge ved NMBU, og lastet ned fra Geonorge.no, november 2021. Laget av Geovekst.

Figur 1.1: Nøkkeltall for Øyer kommune [Illustrasjon].....	13
Egenprodusert med data fra Statistisk sentralbyrå (2023).	
Figur 1.2: Geovekst (2020). Øyer kommune [Ortofoto].....	15
UTM32 Euref89 fra 29.05.20. Lastet ned fra norgebilder.no (2023)	
Figur 1.3: Harald M. Valderhaug (u.å.) Oversiktsbilde over Øyer [Flyfoto] .....	17
Tilgjengelig fra www.valderhaug.no.	
Figur 1.4: Ukjent fotograf, fotoeier Tore Haabeth (u.å). Enkel hytte [Foto] .....	21
Åsen museum og historielag. Tilgjengelig fra aasenhistorie.no.	
Figur 1.5: Ola Matsson (2012). Hytte i Trysil [Foto] .....	21
Tilgjengelig fra <a href="https://www.flickr.com/photos/trysil/">https://www.flickr.com/photos/trysil/</a>	
Figur 1.6: Statens vegvesen (2014). Veger og gater [Illustrasjon] .....	22
Tilgjengelig fra <a href="https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/handle/11250/2763046">https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/handle/11250/2763046</a>	
Figur 1.7: Donald Appleyard (1981). Level of traffic and social interaction [Illustrasjon] .....	23
Hentet fra boken "Livable cities" av Appleyard.	
Figur 1.8: Google maps (2022). [Utklipp].....	24
Tilgjengelig fra <a href="https://www.google.no/maps/">https://www.google.no/maps/</a>	
Figur 1.9: Haban Haajik (u.å). Shared space [Foto] .....	25
Tilgjengelig fra <a href="https://worksthatwork.com/1/shared-space">https://worksthatwork.com/1/shared-space</a>	
Figur 1.10: FNs bærekraftsmål (2021) [grafikk]. Bearbeidet.....	26
Tilgjengelig fra <a href="https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal/last-ned-grafikk">https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal/last-ned-grafikk</a>	
Figur 1.11: Regjeringen (2018). Forsiden til "Meld. St. 18" [Utklipp] .....	26
Tilgjengelig fra <a href="https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-18-20202021/id2839455/">https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-18-20202021/id2839455/</a>	
Figur 1.12: Harald M. Valderhaug (u.å.) Oversiktsbilde over Øyer [Flyfoto] .....	27
Tilgjengelig fra www.valderhaug.no.	
Figur 2.1: Egenprodusert delvis med utgangspunkt i grafikk fra Statistisk sentralbyrå [Illustrasjon] .....	33
Grafikk tilgjengelig fra SSB.no.	

Figur 2.2: Gehl Architects (u.å). New road [Foto] .....	35
Tilgjengelig fra <a href="https://landezine.com/new-road-by-landscape-projects-and-gehl-architects/">https://landezine.com/new-road-by-landscape-projects-and-gehl-architects/</a>	
Figur 2.3: Gehl Architects (u.å). New road [Foto] .....	35
Tilgjengelig fra <a href="https://landezine.com/new-road-by-landscape-projects-and-gehl-architects/">https://landezine.com/new-road-by-landscape-projects-and-gehl-architects/</a>	
Figur 2.4: Eget foto (2023).....	37
Figur 2.5: Ukjent fotograf, fotoeier Ringeby markedsforening (u.å). [Foto].....	39
Tilgjengelig fra ringebu.com	
Figur 2.6: Egenprodusert kart generert med utgangspunkt i mapbox.com .....	40
Figur 2.7: M. Prinke (u.å) Lom [Foto].....	40
Tilgjengelig fra <a href="https://www.flickr.com/photos/mprinke">https://www.flickr.com/photos/mprinke</a>	
Figur 2.8: Google maps (2022). [Utklipp].....	41
Tilgjengelig fra <a href="https://www.google.no/maps/">https://www.google.no/maps/</a>	
Figur 2.9: Google maps (2022). [Utklipp].....	41
Tilgjengelig fra <a href="https://www.google.no/maps/">https://www.google.no/maps/</a>	
Figur 2.10: Google maps (2022). [Utklipp].....	41
Tilgjengelig fra <a href="https://www.google.no/maps/">https://www.google.no/maps/</a>	
Figur 2.11: Egenprodusert kart generert med utgangspunkt i mapbox.com .....	42
Figur 2.12: Åse Høyvesveen (u.å). Landsbyen Ringeby [Foto] .....	42
Tilgjengelig fra ringebu.com	
Figur 2.13: Google maps (2022). [Utklipp].....	43
Tilgjengelig fra <a href="https://www.google.no/maps/">https://www.google.no/maps/</a>	
Figur 2.14: Google maps (2022). [Utklipp].....	43
Tilgjengelig fra <a href="https://www.google.no/maps/">https://www.google.no/maps/</a>	
Figur 2.15: Eget foto (2023).....	44
Figur 2.16: Google maps (2022). [Utklipp].....	45
Tilgjengelig fra <a href="https://www.google.no/maps/">https://www.google.no/maps/</a>	
Figur 2.17: Google maps (2022). [Utklipp].....	45
Tilgjengelig fra <a href="https://www.google.no/maps/">https://www.google.no/maps/</a>	

Figur 2.18: Google maps (2022). [Utklipp].....	46
Tilgjengelig fra <a href="https://www.google.no/maps/">https://www.google.no/maps/</a>	
Figur 2.19: MASU planning (u.å). Grønnegade square [Foto] .....	46
Tilgjengelig fra <a href="https://landezine.com/gronnegade-square-by-masu-planning/">https://landezine.com/gronnegade-square-by-masu-planning/</a>	
Figur 2.20: Egenprodusert illustrasjon.....	48
Figur 2.21: Egenprodusert illustrasjon.....	50
Figur 3.1: Øyer kommune (2013). Plankart for områdeplan for Øyer sentrum [Kart].....	54
Tilgjengelig fra <a href="https://www.oyer.kommune.no/arealplan-bygg-og-eiendom.415231.no.html">https://www.oyer.kommune.no/arealplan-bygg-og-eiendom.415231.no.html</a>	
Figur 3.2: Ihuga arkitekter (u.å.) Entré øyer [Illustrasjon] .....	56
Tilsendt fra Øyer kommune	
Figur 3.3: Structor (u.å.) Hafjell arena [Illustrasjon].....	56
Tilsendt fra Øyer kommune	
Figur 3.4: Egenprodusert.....	58
Figur 3.5: Eget foto (2023).....	58
Figur 3.6: Egenprodusert.....	60
Figur 3.7: Egenprodusert.....	62
Figur 3.8: Egenprodusert.....	64
Figur 3.9: Egenprodusert.....	66
Figur 3.10: Bearbeidet med utgangspunkt i eget foto .....	66
Figur 3.11: Egenprodusert.....	67
Figur 3.12: Google maps (2022). [Utklipp].....	67
Tilgjengelig fra <a href="https://www.google.no/maps/">https://www.google.no/maps/</a>	
Figur 3.13: Egenprodusert.....	74
Figur 3.14: Bearbeidet med utgangspunkt i eget foto .....	75
Figur 3.15: Google maps (2022). [Utklipp].....	77
Tilgjengelig fra <a href="https://www.google.no/maps/">https://www.google.no/maps/</a>	

Figur 3.16: Bearbeidet med utgangspunkt i eget foto .....	77
Figur 3.17: Egenprodusert.....	81
Figur 3.18: Egenprodusert.....	83
Figur 3.19: Egenprodusert.....	85
Figur 3.20: Egenprodusert.....	73
Figur 3.21: Bearbeidet med utgangspunkt i egne foto .....	74
Figur 3.22: Eget foto (2023).....	75
Figur 3.23: Egenprodusert.....	76
Figur 3.24: Google maps (2022). [Utklipp].....	77
Tilgjengelig fra <a href="https://www.google.no/maps/">https://www.google.no/maps/</a>	
Figur 3.25: Google maps (2022). [Utklipp].....	77
Tilgjengelig fra <a href="https://www.google.no/maps/">https://www.google.no/maps/</a>	
Figur 3.26: Egenprodusert .....	79
Figur 3.27: Egenprodusert.....	81
Figur 3.28: Egenprodusert.....	83
Figur 3.29: Egenprodusert.....	85

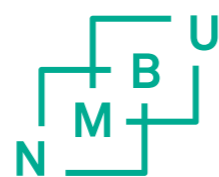
Samtlige illustrasjoner i kapittel 4 er egenprodusert (i tillegg er figur 4.51 eget foto):

Figur 4.1:	89
Figur 4.2:	91
Figur 4.3:	92
Figur 4.4:	93
Figur 4.5:	94
Figur 4.6:	95
Figur 4.7:	96
Figur 4.8:	97
Figur 4.9:	98
Figur 4.11:	99
Figur 4.10:	99
Figur 4.12:	101
Figur 4.13:	103
Figur 4.14:	105
Figur 4.15:	107
Figur 4.16:	109
Figur 4.17:	111
Figur 4.18:	113
Figur 4.19:	115
Figur 4.20:	116
Figur 4.21:	118
Figur 4.23:	119
Figur 4.22:	119
Figur 4.24:	120
Figur 4.25:	120
Figur 4.26:	123
Figur 4.27:	125
Figur 4.28:	126
Figur 4.29:	128
Figur 4.30:	129
Figur 4.31:	129
Figur 4.32:	130
Figur 4.33:	131
Figur 4.34:	131
Figur 4.35:	132
Figur 4.37:	133
Figur 4.36:	133
Figur 4.38:	135
Figur 4.39:	135
Figur 4.40:	137
Figur 4.41:	138
Figur 4.42:	141
Figur 4.43:	141
Figur 4.44:	142

Figur 4.45:	143
Figur 4.46:	144
Figur 4.47:	147
Figur 4.48:	149
Figur 4.49:	151
Figur 4.50:	153
Figur 4.51: Eget foto	154
Figur 4.52:	154
Figur 4.53:	155
Figur 4.54:	156
Figur 4.55:	158
Figur 4.56:	159
Figur 4.57:	161
Figur 4.58:	161
Figur 4.59:	162

Figur 5.1: Harald M. Valderhaug (u.å.) Oversiktsbilde over Øyer [Flyfoto] ..... Tilgjengelig fra <a href="http://www.valderhaug.no">www.valderhaug.no</a>	166
--	-----

Figur 5.2: Egenprodusert.....	171
-------------------------------	-----



**Norges miljø- og biovitenskapelige universitet**  
Noregs miljø- og biovitenskapelige universitet  
Norwegian University of Life Sciences

Postboks 5003  
NO-1432 Ås  
Norway