

# Reguleringsplan for Gol - Utfordringsnotat

Februar 2009



---

## INNHALD

<b>1</b>	<b>INNLEIING.....</b>	<b>3</b>
1.1	PLANGREP.....	3
1.2	SAMORDNING AV YNSKJER OG PRIORITERINGAR.....	3
<b>2</b>	<b>FØRESETNADER/GRUNNLAGSMATERIALE.....</b>	<b>4</b>
2.1	POLITISKE VEDTAK .....	4
2.2	PÅGÅANDE PLAN OG UTVIKLINGSARBEID .....	5
2.3	FAGLEGE VURDERINGAR - STADANALYSEN.....	6
<b>3</b>	<b>UTFORDRINGAR.....</b>	<b>7</b>
3.1	VEKSTPOTENSIALE – FASAR OG BYGGETRINN .....	7
3.2	TRAFIKK OG PARKERING .....	8
3.3	ROM- OG GRØNTSTRUKTURAR, TORG OG OFFENTLEG AREAL .....	8
3.4	FUNKSJONAR.....	9
3.5	BEBYGGELSE OG TETTHEIT .....	10

## 1 INNLEIING

Utfordringsnotatet skal saman med utviklingskonseptane legge grunnlaget for utforming av reguleringsplana.

Formålet med utfordringsnotatet er:

- Oppsummere viktige føringar gitt gjennom dei prosessane som er gjennomførte og utfordringane innanfor planområdet
- Konkretisere tema og område der det er forventa høgt konfliktnivå

Denne fyrste utgåva av utfordringsnotatet klargjer ikkje tema og områder der det er forventa høgt konfliktnivå. Den delen vil bli supplert etter at ein har motteke merknadene til varsel om oppstart av planarbeidet.

### Overordna mål for planarbeidet

*Målet er å utvikle ein plan der dei grunnleggande kvalitetane som grøntstrukturar og forbindelsesliner er fastlagt, og der utbyggingsområde/kvartal/felt kan utviklast uavhenging av kvarandre. Plana skal vere fleksibel og robust.*

### 1.1 Plangrep

Reguleringsplana skal vere eit styringsverktøy for utvikling av store delar av det avsette sentrumsområdet i kommunedelplana for Gol.

Planarbeidet omfattar dei delane av sentrum der det ikkje ligg føre konkrete utbyggingsprosjekt/-planar. Plana bør difor ha karakter av å vere ei utviklingsplan som skal konkretisere intensjonane i kommunedelplana. Den sentrale utfordringa er knytt til å klargjere hovudstrukturane. Formålet er å styrke den kommunale planlegginga og sikre eit heilskapleg utbyggingsmønster og samanhengande strukturar, for betre å kunne gje meir "førutsigbare" rammer for seinare kommunal- og privat detaljplanlegging.

Plangrepet føreset at det bør utarbeidast gjennomføringsplanar for dei einskilde hovudutbyggingsområda, der utviklinga innanfor dei ulike byggeområda må sjåast i

samanheng. Samtidig føreset det at utviklinga innanfor dei ulike byggeområda blir sett i samanheng med dei andre tilgrensande områda.

Ovannemnde inneber at plana truleg vil ha eit langsiktig perspektiv som går ut over det som ein vanlegvis legg til grunn ved utarbeiding av reguleringsplan.

### 1.2 Samordning av ynskjer og prioriteringar

Måla for utvikling av området kan vere kontroversielle og er ofte ikkje eintydige. Gjennom reguleringsplana må det gjerast vedtak som vil påverke moglegheitene for å nå dei ulike måla. Det er ein viktig del av oppgåva gjennom prosessen å tydeleggjere kva val ein gjer.

Innhaldet i plana blir styrt av bl.a.:

- Dei generelle måla for utvikling av området
- Overordna planar
- Ynskje frå utbyggjarar
- Ynskjer frå innbyggjarane
- Den generelle samfunnsutviklinga
- Pågåande plan- og utviklingsarbeid i tilgrensande områder

Måla og vegvala som blir gjort skal gjennom arbeidet med utarbeiding av reguleringsplana konkretiserast gjennom reguleringsplana som vil vere det juridisk bindande forvaltningsverktøyet for utvikling av området. Samtidig er det viktig å vere merksam på at plan- og bygningslova set ramma og grensa for kva som kan styrast gjennom reguleringsplan. I reguleringsplana (med føresegner) blir dei grunnleggande føresetnadane for frådeling og utbygging av tomt (krav til tilkomst, vatn, avlaup etc.) samt andre krav til fysisk utforming og kvalitet i området teke vare på.

## 2 FØRESETNADER/GRUNNLAGSMATERIALE

Det ligg føre ei rekkje dokument og vedtak som legg føringar for planarbeidet. I tillegg legg pågåande plan- og utviklingsarbeid føringar for utvikling av området samtidig som vegvala som blir gjort gjennom dette planarbeidet vil legge føringar for pågåande plan- og utviklingsarbeid.

### 2.1 Politiske vedtak

Plan og utviklingsarbeida på Gol byggjer på visjonen om at *"Gol tettstad skal vere ein robust og livskraftig motor i lokal og regional utvikling"*. Visjonen har vore utgangspunktet og bærebjelken for plan og utviklingsarbeida som er gjennomført dei seinare åra på Gol.

#### Utviklingsplan for Gol tettstad

Gjennom omtala av dagens situasjon går det, bl.a. fram at:

- Gol heng ikkje godt nok saman konstruksjonsmessig
- Behov for å samle seg om nokre få utviklingsområde innanfor tettstaden
- Øvre del av sentrum er peika ut som eit særskilt viktig utviklingsområde med potensiale for fortetting og etablering av bustader m.m.
- Det er behov for gjennomgåande grøntstrukturar

I utviklingsplana er det lagt til grunn ei auke i folketalet på om 0,5 %, noko som betyr ei auke på 12 – 13 personar pr år.

Viktige stikkord i forhold til utvikling av sentrumsområdet:

- styrking av området som bustad-, handel, arbeids- og opplevingsstad
- sikring av samanhengande grøntstrukturar, spesielt med vekt på aksene mellom elva og Hallingmo
- oppstraming og fortetting i sentrum
- tilhøva for gåande og syklende skal betrast
- parkeringspolitikk
- ta vare på gamle bygg og bygningsmiljø i sentrum

#### Kommunedelplan for Gol tettstad

Kommunedelplana legg overordna føringane for utvikling av arealbruken innanfor Gol tettstad. Eit viktig element i plana er å legge til rette for ei utvikling og styrking av den øvre (vestre) delen av sentrum. Dette er gjort gjennom å definere øvre del som sentrumsområde i kommunedelplana. Strategien er ytterlegare understreka ved å definere deler av sentrumsområdet som eit areal med særskilt fortettingspotensiale.

Innanfor sentrumsområdet skal det leggest til rette for prioriterte funksjonar som bygger opp om staden som kommunesenter. Prioriterte funksjonar er arbeidsplass- og besøksintensive nærings- og serviceverksemdar samt bustader. I fyrste etasje (på gateplan) skal det prioriterast publikumsretta funksjonar, medan det i dei øvrige etasjane kan leggest til rette for bustader. Bustadtilbodet skal vere samansett.

Gjennomgåande grøntkorridorar på langs og på tvers skal sikrast, og den visuelle kontakten med omkringliggende lier og fjell skal ivaretakast ved sikring av korridorar, siktlinjer og utsiktspunkt.

Ramme i planføresegnene:

- Høg grad av utnytting på %-TU<sup>1</sup> mellom 100 % og 200 %
- Byggehøgde på mellom 9 og 15 meter med maks gesimshøgde på 12 meter (ein legg til grunn at høgden skal målast frå gjennomsnittleg planert terreng)
- Tilkomst og parkering skal baserast på fellesløyser, og 50 % av dei nye parkeringsplassane skal plasserast under bakken eller i bygg
- Parkeringskrav for forretningsareal: 1 parkeringsplass pr. 25 m<sup>2</sup> tillete bruksareal.

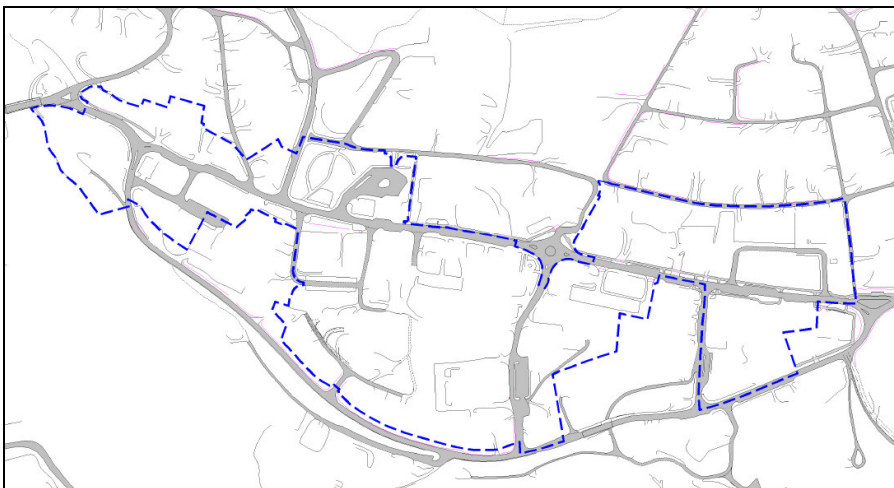
#### Reguleringsplan for Gol sentrum

Gjennom den politiske handsaminga av stadanalysen for Gol sentrum den 04.11.2008 i sak 87/08, blei det av kommunestyret gjort følgjande vedtak:

<sup>1</sup> Ved endring av Teknisk forskrift i 2007 blei %-TU (prosent tomteutnytting) tatt ut og erstatta med %-BRA (prosent bruksareal). Prosent bruksareal fastset forholdet mellom bebygd og ubebygd del av tomta. Prosent bruksareal gjer ei øvre grense for summen av det bruksarealet som kan førast opp på tomta i forhold til tomtearealet.

1. Grense for planområdet endres til å omfatte hele det brune området på Kommuneplankartet for Gol tettstad. Reguleringsgrensene fremgår av vedlagt kart. Tverrforbindelse og evt. avlastningsveier for alle typer trafikk skal reguleres inn. Påbegynte reguleringsplaner som er 1. gangs beh., eller som er under arbeid, skal ikke endres.
2. Kommuneplanens bestemmelser om utnytting skal opprettholdes. Grad av utnytting og høyder fastsettes på bakgrunn av digital 3D-modell.
3. Krav til parkering på egen grunn endres slik:
  - a. Boliger skal ha minimum 1 – 1,5 parkeringsplasser pr boenhet i forhold til leilighetsstørrelser og sammensetning.
  - b. Foretninger 1 parkeringsplass per 25 kvm salgsflate
  - c. Kontor 1 parkeringsplass per 50 kvm indre mål
4. Nye utleieboliger i reiselivssammenheng kan tillates i sentrumsområdet
5. Forbindelsen frå Hallingmo gjennom sentrum til Storøyne skal reguleres som grøntakse med gangveg
6. Skyss-stasjonen skal kunne utvides, eventuelt flyttes.

Etter drøfting i formannskapet er planområdet avgrensa til arealet vist på kart 2.1.



Kart 2.1: Avgrensning av planområdet.

## 2.2 Pågående plan og utviklingsarbeid

I kommunedelplana for Gol er det prioritert ein utviklingsstrategi ”Gol på tvers”, som omfattar utvikling av Øvre Gol og aksene Hallingmo – Storøyne. Som ei oppfølging av arbeidet er det sett i gang fleire plan- og utviklingsarbeid som har innverknad på regulering av sentrum.

### Hallingmo

Arealet er lokalisert nord for planområdet/sentrumsområdet. I kommunedelplana er arealet sett av som offentlig byggeområde. Det er sett ned ei arbeidsgruppe som jobbar med ei overordna utviklingsplan for området.

### Storøyne

Arealet er lokalisert sør for planområdet, der det blir jobba med etablering av ein kultur- og miljøpark. I tillegg omfattar plana Pers hotell i sentrum.

### Andre planar

Ved sida av dei ovannevnte planarbeida blir det jobba med plan- og utviklingsarbeid for Kremmartunet, Gordsenteret og Lensmannsgarden. Planane for Kremmartunet og Gordsenteret er for tida til handsaming i kommunen, medan arbeidet med plan for Lensmannsgarden er i oppstartfasen.

### Samordning av dei ulike utviklingsprosjekta

For å samordne dei ulike utviklingsprosjekta i og i tilknytning til sentrum er det etablert eit delprosjekt – Gol på tvers. Formålet er å maksimere potensialet som dei ulike prosjekta utgjør, tilrettelegge for berekraftig stadsutvikling og vekst. Sentrale stikkord er definering av felles mål og strategiar, finne fellesløysingar for bl.a. infrastruktur, trafikkavvikling, parkering, estetikk, grønne aksar osv. Som ein del av arbeidet skal det i mars arrangerast ei plansmie.

## 2.3 Faglege vurderingar - stadanalysen

I utviklingsplana for Gol er det spesielt peikt på at "Gol ikkje heng godt nok saman konstruksjonsmessig". Gjennom utviklingsplana, kommunedelplana og stadanalysen for Gol er det peikt på at det er nokre kvalitetar som bør takast vare på i arbeidet med å utvikle Gol. Nedanfor er sentrale kvalitetar oppsummert.

**Natur- og landskapskontakten** pregar Gol på ein positiv måte. Dette gjev tettstaden eit grønt preg som er trekt heilt inn i sentrum. Bakgrunnen er i fyrste rekke den store gatebreidda i kombinasjon med den låge bebyggelsen langs Sentrumsvegen, samt grøntområde som er trekt heilt inn i sentrum.

Det grønne preget bør takast vare på gjennom vidareutviklinga og fortetting, både ved utvikling av offentlege friområde og enkelte (private) tomter. I tillegg bør det visuelle samspelet mellom sentrum og landskapet/fjella sikrast. Byggehøgder langs Sentrumsvegen og i forhold til viktige rom bør vurderast i forhold til synlegheit av fjell/landskap frå "byromma". Det bør vurderast om synlegheit skal prioriterast framfor utbygging i tilknytning til enkelte rom (Gol på tvers).

**Sentrumsvegen** og livet i tilknytning til gata utgjer mykje av Gol sin eigenart/identitet. Langs Sentrumsvegen finn ein mange av dei urbane kvalitetane som bør takast vare på og vidareutviklast.

Kvalitetar som bør takast vare på og vidareutviklast:

- Byggegrensa bør respekterast
- Gatebreidda som er føresetnaden for ein tilfredstillande balanse mellom bil-tilgjenge og rom for "byliv"
- Nye bygg bør avgrense det offentlege rommet og vende seg mot gata
- Bygga si framside og hovudinngang bør ligge på gatenivå og vende seg til gata
- Lukka fasadar eller parkering bør ikkje tillatast i fyrste etasje eller på bakkeplan framfor bygg
- Det bør vurderast i kva grad bygg skal følgje byggegrensa for å styrke byrommet
- Rytmen i gata som blir skapt gjennom bebygde areal og ikkje bebygde areal bør vidareutviklast og styrkast
- Tydleg definerte volum og avgrensing av fasadelengder vil sikre ein målestokk som forhold seg til dei gåande

**Historiske bygg** med høg bevaringsverdi er det få av innanfor planområdet. I stadanalysen er det peikt på at Gol Sparebank og Furuheim bør vurderast regulert til spesialområde bevaring. Det gamle bankbygget er lokalisert innanfor planområdet medan Furuheim er lokalisert utanfor planområdet.

Ved sida av ovannemnde bygg er det få bygg innanfor planområdet som har historisk verdi. Samtidig er det variasjonen mellom den eldre og nyare bebyggelsen som gjev området sitt spesielle preg og som av mange blir oppfatta som positivt. Difor er det viktig å vurdere ein kommunal strategi for å ta vare på den eldre bebyggelsen i arbeidet med utvikling av dei einskile områda.

### 3 UTFORDRINGAR

Utfordringane er delt inn i følgjande tema:

- Vekstpotensiale – fasar og byggetrinn
- Trafikk og parkering
- Rom- og grøntstrukturar, torg og offentleg areal
- Funksjonar
- Bebyggelse og tettheit

For kvart tema er det definert mål som ei oppsummering av generelle mål, politiske føringar for planområdet og vurderingane i stadanalysen. Utfordringane er omtalt temavis. Målkonflikten er søkt tydeleggjort samtidig som det er søkt sett fokus på det som er sentralt å styre gjennom reguleringsplana.

#### 3.1 Vekstpotensiale – fasar og byggetrinn

Mål:

- **Auka attraktivitet som skal generere (sterk) vekst**
- **Legge til rette for bustader til ulike grupper med utgangspunkt i skulestruktur og utnytting av infrastruktur m.m.**
- **Nye større forretningssenter og næringsverksemder som er publikumsretta og/eller har mange arbeidsplassar bør lokaliserast ved kollektivknutepunkt, parkeringsplassar og gang- og sykkelveggar**

#### Utfordringar

Sentrum skal utviklast som eit handels-, nærings- og bustadsenter med ei blanding av funksjonar. I utviklingsplana er det lagt opp til ein netto årleg vekst på 12 – 13 personar i året. Basert på føresetnadene i utviklingsplana er det venta at folketalet i sentrum vil auke frå 2500 innbyggjarar i 2004 til om lag 3000 innbyggjarar i 2030. Det ligg ikkje føre noko talfesta estimat som klargjer behovet for nye forretnings- og næringsareal.

Innanfor det definerte området med særskilt fortettingspotensiale/transformasjonsområdet<sup>2</sup> er det med ein grad av utbygging på %-TU = 200 % og uavhenging av val av konsept eit potensiale for eit bruksareal på om lag 75.000 m<sup>2</sup> (medrekna parkering) Ein kan tenke seg ei fordeling der 70 % skal brukast til bustader, medan det øvrige arealet skal nyttast til andre næringsformål, herunder forretning og kontor. Dette gjev eit areal på om lag 40.000 m<sup>2</sup> (utan parkering) til bustadformål og vel 20.000 m<sup>2</sup> (utan parkering) til andre formål. Det er ikkje teke omsyn til at det er opna for utleigebustader i reiselivssamanheng.

For bustader kan ein som eit utgangspunkt legge til grunn gjennomsnittleg storleik på 100 m<sup>2</sup> og 2 personar pr eining. Det inneber at det kan førast opp om lag 400 einingar til omlag 800 personar innanfor området med særskilt fortettingspotensiale/transformasjonsområdet.

I tillegg er det eit utbyggingspotensiale til ulike formål innanfor fortettingsområda<sup>3</sup> aust og vest for transomrasjonsområdet.

Det ligg ikkje føre vurderingar i forhold til behovet for næringsareal, men med dei tilgrensande utviklingsprosjekta er det truleg tilstrekkeleg med utviklingsareal til utlike utbyggingsformål for meir enn det som er normal "levetid" for reguleringsplanar. Eit sentralt spørsmål er korleis ein kan gjere området attraktivt, slik at ein får generert den ynskte veksten og realisert utbyggingspotensialet.

For å sikre ei ynskt utvikling, bør det vurderast om utbygging innanfor området skal styrast i ulike utbyggingsfasar til bestemte område og i tid. Alternativet er ei marknadsstyrt utvikling.

Er det etablert infrastruktur i området som bør vere styrande i forhold til kva rekkefølge dei ulike områda skal byggast ut, eller er det kvalitetar og funksjonar som skal vere styrande for ei eventuell utbyggingsrekkefølge?

<sup>2</sup> Transformasjon – endring av bruk/sanering og fornying av område som fører til høgare eller meir arealeffektiv utnytting.

<sup>3</sup> Fortetting - utbygging innanfor delvis utbygde område som fører til høgare eller meir effektiv arealutnytting.

### 3.2 Trafikk og parkering

#### Mål:

- Sikre tilgjenge og betre trafikktryggleiken
- Balanse mellom parkering på bakken og i fellesanlegg

#### Utfordringar

Gol er handelssentrum og ein viktig arbeidsstad i Hallingdal. Tettstaden er i stor grad avhenging av tilgjenge med bil. I tillegg er sentrum eit kollektivknutepunkt for busstrafikken i regionen. Skysstasjonen er lokalisert sentralt i forhold til både skulen og sentrum. Det er ynskjeleg å legge til rette for enten ei flytting eller utviding av skysstasjonen. Utvidingsmoglegheitene er avgrensa dersom ein ikkje skal ta i bruk parken vest for skysstasjonen eller vel å utvide planområdet i aust eller nord. Spørsmålet om flytting er eit overordna strategisk spørsmål som føreset alternativvurdering.

Vegnettet i sentrum er robust og fleksibelt, noko som er ein styrke i forhold til vidare utvikling. Sentrumsvegen har ei breidde som tåler ein del trafikk utan at funksjonen som byrom blir forringa.

Ut frå funksjonen til Gol sentrum som reisemål, handels- og arbeidsstad er det ikkje grunnlag for å tru at det vil vere realistisk å redusere trafikken.

Føresetnader som påverkar biltrafikken er:

- den generelle utviklinga som tilseier auka trafikk,
- ynskje om fortetting som truleg medfører auka trafikk, og
- ynskje om å oppretthalde biltilgjenge til publikumsretta funksjonar

Utviklinga kan påverkast ved:

- reduksjon av talet på parkeringsplassar,
- mindre areal til bilar på bakken, og
- utforming av sentrums- og parkeringsareala

Ut frå funksjonen til sentrumsområdet for lokalsamfunnet, regionen og reiselivet vil truleg ikkje reduksjon av parkeringskapasiteten vere eit aktuell virkemiddel for å redusere trafikken og betre trafikkikkerheita, men parkeringskravet bør drøftast

for heile sentrum for å etablere ein balansert parkeringskapasitet. Parkeringskrava i kommunedelplana vil legge beslag på ein stor del av utbyggingsareala og legge beslag på areal som ville kunne gitt sentrum andre viktige kvalitetar. Ei utfordring vil vere å finne fram til ein situasjonstilpassa balanse mellom tilgjenge og utvikling av "bylivet". Det er ikkje noko opplagt svar på korleis utfordringa skal løysast, men virkemiddel bør vurderast. Eit sentralt spørsmål kan vere i kva grad det skal etablerast avlastningsparkeringsplassar i utkanten av sentrum for dagar med stort parkeringsbehov.

Vegsystema bør dimensjonast slik at ein sikrar tilgjenge for større køyretøy, herunder renovasjon, brannbil og varelevering. Trafikken og sentrum er så avgrensa at det truleg vil vere uproblematisk for dei aller fleste forretningane med varelevering frå parkering/vareleveringslomme i gata, føreset at vareleveringa blir styrt til tidspunkt då trafikken og bruken av gata og fortaua er avgrensa.

Det må vurderast i kva grad alle gatene eller prioriterte gater skal dimensjonast for større køyretøy.

### 3.3 Rom- og grøntstrukturar, torg og offentleg areal

#### Mål:

- Ta vare på og vidareutvikle kvalitetane ved Sentrumsvegen
- Etablere torg som ein "motor" for vidare utvikling av sentrum
- Sikre offentlege samband – både grøne og urbane
- Sikre gangsamband på langs i aksen Halingmo - sentrum – Storøyne

#### Utfordringar

Det viktigaste og mest utvikla gangsambandet innanfor planområdet er fortaua langs Sentrumsvegen. Det breie rommet mellom bebyggelsen langs sentrumsvegen er eit viktig kjenneteikn som bør takast vare på og vidareutviklast. I tillegg er gangsambandet frå Sentrumsvegen til Halingmo godt utvikla.

Utfordringa er gangsambandet frå sentrumsvegen og ned mot elva, samt å sjå dei private grøntområda som ein del av grøntstrukturen i sentrum. Det etablerte gangsambandet har varierende karakter og går delvis gjennom parkeringsplassar.

Det er eit overordna mål for planarbeidet å styrke denne forbindelsen (på tvers) og utvikle tverrsambandet ut frå eit torg som skal vere ein "motor" i forhold til den vidare utviklinga av sentrum. Det er ikkje utenkeleg at etablering av grøntområda og opprusting kan vere ein faktor som kan generere vekst gjennom at området blir tilført viktige kvalitetar. Utvikling av desse kvalitetane føreset at dei blir sikra etablert gjennom rekkefølgeføresegnar. Rekkefølgeføresegnene kan igjen vere grunnlaget for nærmare vurdering av virkemiddel for gjennomføring, og ein viktig suksessfaktor for å få etablert desse overordna strukturane.

Spørsmål:

- Kor skal det framtidige torget lokalisert og kva funksjon det skal ha?
- Skal torget vere eit handels- og/eller aktivitetstorg?
- Er det realistisk og ynskjeleg å styrke torget ved etablering av offentlege funksjonar på/ved torget?
- Skal torget etablerast ved etablerte verksemdar/forretningar eller i området med særskilt fortettingspotensiale?
- Bør torget lokalisert langs Sentrumsvegen og vere ein del av tverrsambandet mellom Hallingmo og Storøyne?
- Skal torget hovudsakleg lokalisert på grunn som kommunen disponerar?

Bør tverrsambandet mellom Hallingmo – sentrum – Storøyne utviklast som eit grønt tverrsamband eller kan det vere aktuelt å utvikle det som delvis ein grønt og delvis eit urbanisert tverrsamband?

Innanfor og i tilknytning til planområdet er det etablert fleire grøne område. Opparbeidingsgraden varierer og desse områda femnar om grøne ikkje opparbeidde areal, parkar og idrettsanlegg. Bør dei prioriterte grøne områda vere målpunkt for både urbane og grøne samband som går på langs og tvers av sentrum?

### 3.4 Funksjonar

Mål:

- **Styrke sentrumsfunksjonar (handel, kontor og næring)**
- **Styrke sentrum som bustad med eit variert butilbod**
- **Tillate utleigebustader i reiselivssamanheng**

### Utfordringar

Avstanden mellom den austre og vestre delen av sentrumsområdet er lang. Dei offentlege funksjonane er lokalisert i den sør-austre del av sentrum og nord for sentrum på Hallingmo. Den øvre delen består av ei funksjonsblanding mellom forretning, utleigeeiningar, hotell og bustader.

Det er sentralt å avklare i kor stor grad ein skal styre dei ulike funksjonane innfor sentrumsområdet. Bør nokre funksjonar prioriterast innanfor dei ulike delane av sentrum og bør ulike områder prioriterast til ulike funksjonar? Sentrale stikkord er fleksibilitet kontra struktur og samlokalisering. Ein høg grad av fleksibilitet vil medføre at marknaden styrer utviklinga, og i kva grad ynskjer ein å eventuelt påverke lokaliseringa av ulike funksjonar? Klare strukturar og samlokalisering kan vere ein viktig faktor for vekst og utvikling.

Det er vidare sentralt å avklare kva som skal leggst til grunn for lokalisering av bustader i området, og om ulike forretningsverksemdar skal prioriterast innanfor avgrensa område. I tillegg vil det vere viktig å avklare kva kriterium som skal leggst til grunn for lokalisering av utleigebustader i reiselivssamanheng.

Kva ligg det i at sentrum skal styrkjast som bustadområde? Kor i området skal det leggst til rette for bustader og bør det i enkelte områder stillast krav om reine bustadområde? Bør det i områder som blir opna for bustader stillast krav til kvalitetar, som lys, utsikt, støy og uteopphaldsareal?

Ligg det eit avgrensa omfang i ordlyden "tillate" utleigebustader i reiselivssamanheng. Bør desse einingane styrast til eigne områder som er lokalisert i områder utan bustader, og kan det vere aktuelt å lokalisere denne typen einingar ned mot t.d. Gamlevegen.

Bør areal til forretning avgrensast til Sentrumsvegen for å styrke Sentrumsvegen som handlegate, eller skal det i tillegg opnast for forretningar langs dei andre gatene? Kan det vere aktuelt å avgrense forretningsarealet langs andre gater til arealkrevjande forretningar?

Bør det leggst til rette for offentleg formål (bibliotet eller liknande ) på/ved det framtidige torget for å styrkje torget sin funksjon og styrke tverrsambandet mellom Hallingmo og Storøyne, samt sikre offentlegheit?

### 3.5 Bebyggelse og tettheit

#### Mål:

- **Legge til rette for utvikling og fortetting av området**
- **Gje klare og forutsigbare rammer**
- **Sikre bukvalitet**
- **Ta vare på gamle bygg og bygningsmiljø i sentrum**

Det er eit overordna mål for kommunen å legge til rette for fortetting i sentrum og spesielt innanfor området i sentrum der det i kommunedelplana er peikt på at det er eit særskilt fortettingspotensiale.

Området er prega av bygg med varierende grad av bypreg. Deler av bygningsmassen forhold seg til gata, andre bygg er så store at det er etablert egne gatestrukturar innomhus, medan ein tredje type bygg er trekt vekk frå gata og inn i skogen.

Svært mange av bygga som vender seg mot gata har ei utprega framside og bakside. Det vil i det vidare arbeidet være viktig at dei ulike områda blir utvikla med framside mot alle gateløpa og at uteområda blir tilført kvalitetar som tek vare på kvalitetar i området sjølv om grad av utnytting blir sett relativt høgt. Byggegrensa langs Sentrumsvegen må respekterast og ein bør vurdere å sjå på byggegrensa som ei byggjeline.

Formålet med fortetting er å tilføre kvalitetar, men samtidig skal ein vere merksam på at fortetting kan ha negative verknader som t.d. tap av utsikt og solforhold og nedbygging av uteareal. Det bør difor sikrast at nye prosjekt ikkje berre tek omsyn til dagens situasjon, men og ein framtidig situasjon på nabotomtene. Utbyggingsprosjekt bør ha ei bevist haldning til omgjevnadene og ivareta omgjevnadene på ein god måte. Plana bør sikre at utviklingsprosjekt tar vare på staden sin struktur og tilpassar seg omgjevnadene.