

BYplan 2030

PLANBESKRIVELSE

Kommunedelplan for Elverum byområde

Kommunedelplan for Leiret



BYPLAN2030

30. mai 2018, rev. 8. august 2019



Innhold

Forord	03	2.4 Klima og miljø	27
Sammendrag	04	2.4.1 Klima	27
1. INNLEDNING	05	2.4.2 Klimatilpasning og overvann	28
1.1 Bakgrunn	06	2.4.3 Ydalir	28
1.2 Plandokumentene og avgrensning	07	2.4.4 Støy	29
1.3 Overordnede rammer og føringer	08	2.4.5 Luftforurensning	30
1.5 Kunnskapsgrunnlag for byplanen	09	2.4.6 Vannmiljø	30
1.6 Overordnede arealstrategier	10	2.4.7 Folkehelse	30
1.7 Arealbehov for kommunale funksjoner	11	2.5 Blågrønn struktur	31
1.8 Prosess	11	2.5.1 Definisjon og betydning.....	31
1.9 Planens rettsvirkning	12	2.5.2 Grønne korridorer og stor variasjon	32
2. FOKUSOMRÅDER - MÅL OG STRATEGIER	13	2.5.3 Friluftsliv og idrettsplasser	32
2.1 Byens historie og identitet	14	2.5.4 Parker, lekeplasser og uteopphold	32
2.1.1 Identitet.....	14	2.5.5 Barn og unge	33
2.1.2 Historie	14	2.5.6 Glomma og <i>elverunden</i>	33
2.1.3 Handel og arrangementer	15	2.5.7 Restvold og Allaktivitetsarena	34
2.1.4 Forsvarsbyen	15	2.5.8 Galgebergparken og festningen	34
2.1.5 Gjenreisningsbebyggelsen	16	2.5.9 Sagtjernet	34
2.1.6 Kulturminner, temakart og kulturminneplan ...	17	2.5.10 Blå struktur	35
2.1.7 Skogbyen og moderne bruk av tre	17	2.5.11 Biologisk mangfold	35
2.1.8 Folkehelse	17	2.5.12 Folkehelse	35
2.2 Bykjernen og gode byrom	18	2.6 Bolig og fortetting	36
2.2.1 Bærekraftig byutvikling og attraktivitet.....	18	2.6.1 Befolkningsvekst og attraktivitet	36
2.2.2 Byaksen	19	2.6.2 Flyttestrømmer og befolknings sammensetning ..	36
2.2.3 Avgrensning av bykjernen	19	2.6.3 Boligtilbud og arealbehov	37
2.2.4 Byrom, estetikk og arkitektur	19	2.6.4 Leiligheter i bykjernen	38
2.2.5 Gatebruksplan	19	2.6.5 Byggehøyder i bykjernen	38
2.2.6 Mulighetsstudiet for Vestad	20	2.6.6 Fortetting utenfor bykjernen	39
2.2.7 Rådhusplassen og Elvarheimparken	20	2.6.7 Folkehelse	39
2.2.8 Torget	21	2.7 Næring og attraktivitet	40
2.2.9 Universell utforming	21	2.7.1 Næringslivets sammensetning	40
2.2.10 Folkehelse	21	2.7.2 Skog- og trenæringen	41
2.3 Transport og tilgjengelighet	22	2.7.3 Næringsarealer	41
2.3.1 Hovedutfordringer.....	22	2.7.4 Handelsanalyse.....	42
2.3.2 Jernbane og tilsvingsspor	23	2.7.5 RPR for kjøpesentre	42
2.3.3 Kommunedelplan for overordnet vegsystem ...	23	2.7.6 Senterstruktur for handel	42
2.3.4 Ny rv 3	24	2.7.7 Definisjon senterstruktur og bestemmelser for de ulike handelsområdene	44
2.3.5 Omkjøringsveg	24	2.7.5 Folkehelse	44
2.3.6 Solørvegen gjennom Leiret	24	3. ORGANISERING OG GJENNOMFØRING	45
2.3.7 Trafikksikkerhet	24	4. KOMMUNIKASJON	47
2.3.8 Sykkel	24	Referanser	49
2.3.9 Parkering	26		
2.3.10 Folkehelse	26		

Forord

Elverum har hjerterom, og vi ønsker slik kommuneplanen vår sier at «Elverum skal være et godt og sunt sted å leve, med aktive, glade og friske innbyggere». Vi ønsker det beste for våre innbyggere, næringsutøvere og besøkende til vår by. Vi ønsker å bidra til bærekraftig vekst og utvikling i vår del av verden, og være en god partner i et større regionalt fellesskap. Vi vil at Elverum skal framstå og utvikle seg som en attraktiv by. Derfor har vi lagd ny byplan fram mot 2030 - en byplan hvor vi har samlet oss om viktige ambisjoner for vår by; ambisjoner for utvikling av vår identitet, bykjernen og gode byrom, transport og tilgjengelighet, klima og miljø, blågrønne strukturer, boliger og fortetting, næring og attraktivitet.

Byutvikling handler om folk, at folk skal trives og se muligheter, få brukt sine evner, bidra i fellesskapet og kunne leve gode liv. Byplanprosessen har brakt mye oppdatert kunnskap til torgs. Mange seminarer, møter, dialoger og debatter har lagt til rette for innspill, kunnskapsformidling, refleksjon og erkjennelse. Vi håper dette har bidratt til at vi alle har blitt litt «rikere», rikere på kunnskap, kjenner vår bys identitet bedre, er stolte av det vi har, og blir motivert til å arbeide videre sammen i tråd med målene i planen.

Mange spennende og framtidsrettede elementer inngår i byplanen. Det er vår ambisjon at disse skal realiseres skritt for skritt fram mot 2030, slik målene og strategiene beskriver det. Ydalir er utbyggingsområdet i Elverum som ligger i nasjonal front som en pilot med ambisiøse klima –og miljømål. Vi ønsker at dette skal være et eksempel for utbygginger i andre områder. Etterhvert kommer bydelsplan for Vestad til realisering. Vi skal utvikle og forbedre oss på tilrettelegging for syklende, forbedre kollektivtrafikken både innad i byen og til og fra Elverum, utvikle vår parker og grøntområder og legge til rette for eksisterende og nytt næringsliv. Samtidig skal vi jobbe hardt for å utvikle og markedsføre vår attraktivitet, slik at folk ønsker å flytte til, bo og leve i Elverum, og vi får den vekst vi investerer for, tåler og behøver. I en slik sammenheng er byplanens ambisjoner meget viktige.

Byplanen har sin formelle forankring i «Kommunal planstrategi for Elverum - 2012-2015». Mandatet for byplanarbeidet, i henhold til planstrategien, ble gitt av kommunestyret den 25.09.2013 (sak 072/13). Mandatet fastslo at formannskapet skulle være styringsgruppe for planprosessen, med teknisk sjef som ansvarlig for prosessledelse og sekretariat. En egen tverrfaglig ressursgruppe fra kommunens administrasjon har bistått sektor for teknikk og miljø, enhet for arealplan i planarbeidet. Byplan 2030 er utformet gjennom planarbeid som har foregått delvis i 2015, og gjennom omfattende prosesser og arbeid i 2016, 2017 og 2018. Planprogrammet, som ble vedtatt av kommunestyret 18.06.2015, sammen med notatet Byplan videre prosess, som politisk styringsgruppe sluttet seg til den 17.02.2017, har vært styrende for planprosessen.

Byplandokumentasjonen består av planbeskrivelse (dette dokumentet), planbestemmelser, plankart, byanalyse, konsekvensvurdering og vurdering av innspill og flere temakart.

Vi takker for helhjertet og langvarig innsats fra en rekke medarbeidere i og utenfor kommunen i prosessen for å utvikle byplanen. Vi takker for alle gode innspill og bidrag undervegs fra grunneiere, utbyggere, investorer, planleggere og andre.

Elverum, 30. mai 2018
Erik Hanstad, ordfører

Sammendrag

Byplan 2030 omfatter to kommunedelplaner: Elverum byområde og Leiret; med felles planbeskrivelse og separate plankart og bestemmelser.

Byplanen gir fysiske rammer som søker å legge opp til en bærekraftig byutvikling for Elverum framover mot 2030. Den tar opp i seg politiske ambisjoner og vil samtidig gi oppdaterte rammer for næringsliv og innbyggere ved den videre utviklingen av byområdet. Byplanen legger til rette for vekst basert på byens egenart og identitet, slik at Elverum kan utvikle seg som et attraktivt regionsenter, samtidig som Elverum kan inngå i en større region mot Hedmarken og Mjøsbyene (regionsamarbeidet Mjøsbyen).

Dagens planer er modne for revisjon, både i kraft av sin alder og at samfunnet hele tiden er i endring. For begge delområder blir plankartene i all hovedsak videreført, og oppgradert til ny plan- og bygningslov og ny nasjonal standard for uttegning av kart. Det er ikke tatt inn vesentlig med nye arealer. Byplanens plankart og arealdisponering er i stor grad en videreføring av tidligere planer, men inneholder nye bestemmelser om parkering, høyder, utnyttelsesgrad, fortetting m.v. Enkelte innspill er tatt inn i planforslaget, men hovedandelen anbefales ikke tatt inn.

Planbeskrivelsen omfatter sju fokusområder: byens historie og identitet, bykjernen og gode byrom, transport og tilgjengelighet, klima og miljø, blågrønn struktur, bolig og fortetting, næring og attraktivitet. Folkehelse og tilrettelegging for en helsefremmende byutvikling har stort fokus i byplanen. Dette er ikke et eget kapittel da det inngår i alle fokusområdene.

Byanalysen⁽¹⁾ som er utarbeidet synliggjør kvaliteter i byen som bør tas vare på for framtida, og peker samtidig på utviklingsmuligheter.

Gjenreisningsbebyggelsen, med rådhuset og de særegne kvartalene midt i bykjernen, har hatt stort fokus. Bevaringssone er tatt inn i byplanen og mer kunnskap gjennom byplanprosessen har bidratt til å bygge identitet og stolthet. I byplanen inngår målet om å knytte byen

og Glomma sammen, samt moderne bruk av tre i nye utviklingsområder.

Den nye bydelen på Vestad inngår i bykjernen, slik at byaksen utvides fra Storgata til skysstasjonen. Mulighetsstudiet som er utarbeidet viser hvordan området omkring skysstasjonen kan utvikles til en ny urban bydel med en staselig Jernbanegate og nytt Jernbanetorg, og det vil danne grunnlaget for videre arbeid med en egen kommunedelplan for dette området.

Transport og ulike løsninger for riksvegtrafikken har vært et sentralt tema i byplanen. Byplanprosessen har delvis vært samordnet med Statens vegvesen sin utarbeidelse av kommunedelplan for overordnet vegsystem. Kommunestyret vedtok i november 2016 framtidig løsning for overordnet vegsystem, noe som har lagt sterke føringer for byplanen. Forventet trafikkvekst må løses med dagens hovedvegsystem og først og fremst tas gjennom økning innen kollektiv, gang- og sykkeltrafikk. Kart for hovedsykkelruter er utarbeidet og tatt inn i byplanen.

Utvikling av den nye miljøvennlig bydelen i Ydalir vil gi et godt bidrag til en klimavennlig utvikling i Elverum. Her vil den største andelen av boliger bli bygd i kommende planperiode sammen med ny skole og barnehage.

Byplanen legger til rette for ivaretagelse og aktivisering av grøntområdene, som sammen med prioritering av gående og syklende vil legge til rette for en helsefremmende byutvikling.

Det er tilstrekkelig med bolig og næringsarealer for kommende planperiode, og det legges ikke inn vesentlig med nye arealer i byplanen. I byområdet vil boligarealene kunne gi et variert boligtilbud, der leiligheter utgjør hovedandelen. Byplanen legger til rette for videre utvikling av handelsbyen Elverum gjennom å definere senterstruktur og gi rammer for lokalisering av ulike typer handel. Leiret kan utvikles som attraktivt, levende og urbant bysenter for handel og opplevelser. Handelsområdene vil være et supplement til bykjernen.



1.

INNLEDNING

1.1 Bakgrunn

Byplan 2030 omfatter to kommunedelplaner; Elverum byområde og Leiret; og legger til rette for en bærekraftig byutvikling for Elverum framover mot 2030. Byplanen er en av flere strategiske planer for Elverum kommune, underordnet Kommuneplanen. Byplanen klargjør mål og strategier og rammer for utviklingen av byområdet i et langsiktig perspektiv. Byplanen staker ut kursen for den fysiske utviklingen av byområdet i Elverum, og legger til rette for at alle involverte kan utvikle byen sammen. Det dreier seg om å legge til rette for at innbyggere kan leve gode liv, tilflyttere og besøkende trives og næringsutøvere gis muligheter for utvikling.

Elverum er regionsenter i Sør-Østerdal og del av en større bo- og arbeidsmarkedsregion sammen med kommunene på Hedmarken og kommunene rundt Mjøsa. En regionforstørring pågår, drevet fram av teknologi, forbedrede samferdselsløsninger og et arbeidsmarked i endring og utvikling. Livet for store deler av befolkningen urbaniseres, livsformer forandres og samfunnene internasjonaleses i en verden i endring. I dette perspektivet er en byplan viktig som grunnlag for å gjøre Elverum til et livskraftig, attraktivt og konkurransedyktig lokalsamfunn.

Proessen for å utvikle byplanen har satt medvirkning i høysetet gjennom en åpen, tilgjengelig og inkluderende planprosess. Åpne møter, sosiale medier, lokalaviser og en egen byplanblogg er brukt aktivt, og informasjon er gjort tilgjengelig på kommunens nettsider underveis i hele prosessen.

Byplanlegging er krevende fordi mange interesser skal avveies, store og langsiktige investeringer skal gjøres og gode og langsiktige samarbeid mellom mange parter er nødvendig. Byplanen skal bidra til å avveie interesser, samle partene om mål og strategier og skape forutsigbarhet og motivasjon for samlet innsats for god byutvikling. Byplanen skal være et viktig styringsdokument for mer detaljerte reguleringer og saksbehandling for grunneiere, utbyggere og investorer, og skal gi forutsigbare rammer for næringslivet og innbyggerne.

For å håndtere lokalsamfunnets utfordringer, blir det utviklet en planstrategi i hver kommunestyreperiode (hvert 4. år) i henhold til krav i plan- og bygningsloven. Denne planstrategien munner ut i hvilke planer kommunen må ha for å håndtere utfordringene. Planstrategien for Elverum kommune for kommunestyreperioden 2011 - 2015⁽¹⁸⁾, vedtatt 06.03.2013, innebar at følgende planer blant flere

skulle revideres:

- Kommunedelplan – arealdelplan Elverum byområde, vedtatt 22.06.2011.
- Kommunedelplan for Elverum sentrum – Leiret (sentrumsplanen), vedtatt 02.05.2001, med endringer av 22.06.2005

Med ny byplan blir disse to planene erstattet av nye planer, som inngår i den nye byplanen. Planprogrammet⁽¹⁵⁾, som beskriver hvilke rammer som skal ligge til grunn for utvikling av byplanen, ble vedtatt av kommunestyret 18.06.2015. Planprogrammet, sammen med notatet Byplan videre prosess⁽¹⁶⁾, som politisk styringsgruppe sluttet seg til den 17.02.2017, har vært styrende for planprosessen.

De planer som så langt har vært gjeldende for byutviklingen i Elverum har vært modne for revisjon, både i kraft av sin alder og at samfunnet hele tiden er i endring. Da sentrumsplanen ble vedtatt i 2001 var Elverum 5 år tidligere blitt by. Planen hadde den gangen i seg ambisjoner om at Elverum skulle utvikles mer bymessig med kvartalsstruktur og flere boliger i bykjernen. I tillegg skulle byen og Glomma knyttes bedre sammen og rådhusplassen utvikles som byens storstue. Sentrumsplanen har gitt tydelige rammer for byggingen av de nye bolig- og næringskvartalene i byen. Det er i perioden fra årtusensskiftet bygd flere hundre nye leiligheter i bykjernen samtidig som begge kjøpesentrene har utvidet.

En ny byplan vil gi utbyggere forutsigbare rammer for utvikling og utbygging av nye prosjekter. Det er de private utbyggerne som i stor grad bygger byen, og det har vist seg at gjeldende planer ikke er oppdatert med tanke på å legge til rette for en stadig mer kompakt bybebyggelse med større høyde og flere etasjer.

I 2011 ble delplanen for hele byområdet vedtatt. I denne planen er det behov for oppdaterte og fyldigere bestemmelser for å gi mer forutsigbare rammer for saksbehandling av byggesaker og reguleringsplaner.

Byplanprosessen har bidratt til bedre forståelse av byens historie og identitet, det gjelder forsvarshistorie og gjenreising, utdanningsbyen, Elverum som møteplass og handelssted m.v. Elverums unike gjenreisningsarkitektur har stått i fokus og dette er formidlet gjennom film, møter og byvandring. Elverumsingene synes gjennom de siste årene å ha blitt mer stolt av byen sin.

Gjennom planprosessen har temaet transport hatt særlig fokus, med bakgrunn i de særskilte utfordringer Elverum byområde har på dette området for å kunne håndtere videre utvikling. Statens vegvesen sin utarbeidelse av kommunedelplan for overordnet vegsystem og byplanprosessen har vært samordnet og også grepet inn i hverandre. Kommunestyret vedtok planen for overordnet vegsystem i november 2016, og denne har lagt føringer for byplanen.

I samme møte vedtok også kommunestyret at følgende dokumenter skal inngå og gi føringer for byplanen:

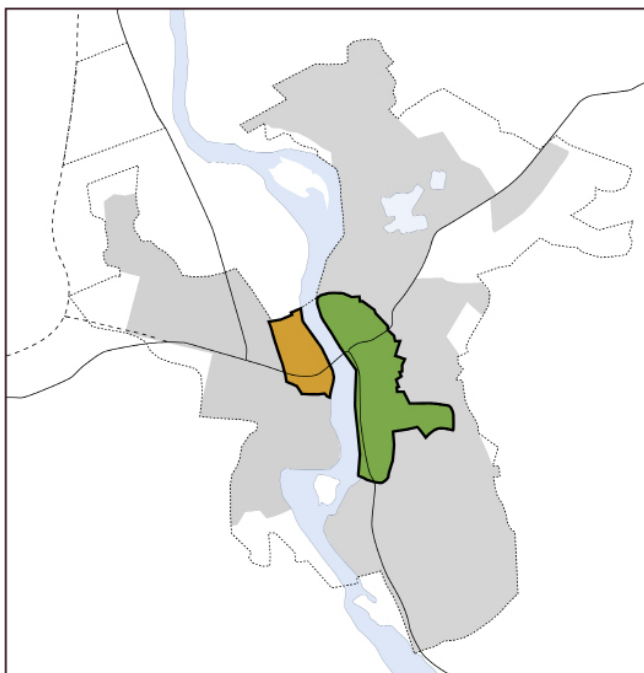
- Byanalyse, datert 14.10.2016.
- Fagrapport for areal- og transportutvikling i Elverum, datert 28.04.2016.
- Notat om arealbehov – føringer for utarbeidelse av byplanen, datert 14.10.2016.

1.2 Plandokumentene og avgrensning

Byplanen omfatter utvikling av hele byområdet og består av to kommunedelplaner med tilhørende kart og bestemmelser:

- Kommunedelplan Elverum byområde: hele området vist innenfor rammen i figur, unntatt delplan Leiret.
- Kommunedelplan Leiret: grønt område i figur.

En mer konkret og detaljert kommunedelplan for Vestad (gult område i figur) utarbeides senere, da det trengs mer tid til prosesser med sentrale regionale aktører og store grunneiere innenfor området. Mulighetsstudiet for Vestad skal ligge til grunn for delplanen.



Figur: Kommunedelplan Elverum byområde omfatter utsnittet som er vist. Kommunedelplan Leiret vises med grønt og framtidig kommunedelplan for Vestad med gult.

Plandokumentene i byplanen:

- Planbeskrivelse for byplanen (dette dokumentet) (felles for begge delplaner)
- Plankart kommunedelplan Elverum byområde
- Plankart kommunedelplan Leiret
- Planbestemmelser kommunedelplan Elverum byområde
- Planbestemmelser kommunedelplan Leiret
- Konsekvensutredning og vurdering av innspill (felles for begge delplaner)
- Byanalyse
- Temakart kulturminner og kulturmiljø, hovedsykkelruter, grønnstruktur, risiko og sårbarhet (felles for begge delplaner)

Planbeskrivelsen beskriver politiske føringer og ambisjonene for utviklingen mot 2030, samtidig som den gir kunnskapsgrunnlaget og synliggjør bakgrunnen for utforming av plankartene og bestemmelsene. Planbeskrivelsen omfatter sju fokusområder: byens historie og identitet, bykjernen og gode byrom, transport og tilgjengelighet, klima og miljø, blågrønn struktur, bolig og fortetting, og næring og attraktivitet.

Folkehelse og tilrettelegging for en helsefremmende byutvikling har stor oppmerksomhet i byplanen. Dette er ikke et eget kapittel da det inngår i alle fokusområdene. Kommunen utarbeider jevnlig rapporter⁽¹¹⁾ med oversikt over folkehelsen og hvilke faktorer som påvirker den.

Hvert fokusområde inneholder mål og strategier, samt en oppsummering av hvor i plankart og bestemmelser man finner igjen de viktigste tema og endringer som er foretatt i forhold til tidligere planer.

1.3 Overordnede rammer og føringer



Foto: Simen Skari.

En rekke lover med tilhørende forskrifter samt nasjonale og regionale planer og retningslinjer ligger til grunn for arealplanarbeidet generelt og byplanarbeidet spesielt. Under vises en oversikt over viktige rammer for planarbeidet, listen er ikke uttømmende.

Nasjonale føringer

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging
- Plan- og bygningsloven
- Lov om kulturminner
- Naturmangfoldloven
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen
- Rikspolitiske retningslinjer for universell utforming
- Rikspolitiske bestemmelser for kjøpesentre
- Retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442)
- Nasjonal transportplan
- Folkehelseloven

Regionale føringer

- Regional planstrategi for Hedmark 2016 – 2020
- Fylkesplan for Hedmark 2009 – 2012
- Regional samferdselsplan 2012 – 2021
- Fylkesdelplan for vern og bruk av kulturminner 2005
- Regional plan for samfunnssikkerhet og beredskap
- Regional plan for vannforvaltning i vannregion Glomma

Kommunale føringer

- Kommuneplanens samfunnsdel 2010-2022
- Kommunal planstrategi 2012 - 2015
- Kommuneplanens arealdel med bestemmelser og retningslinjer 2011 -2022
- Strategisk næringsplan 2014-2018
- Energi- og klimaplan 2014 – 2018
- Plan for idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv i Elverum 2014-2018
- Hovedplan for vann og avløp 2015 – 2024
- Folkehelseplan 2013-2017
- Trafikksikkerhetsplan 2008-2017
- Gatebruksplan, vedtatt 22.06.2005
- Veileder for bruk av tre, vedtatt 18.06.2008
- Kommunal vegnorm for Elverum kommune, vedtatt 15.12.2016

1.4 Kunnskapsgrunnlag for byplanen

Byplanen er fundamentert og utviklet på et svært omfattende kunnskapsgrunnlag. Under redegjøres kort for noen viktige kilder, men det er ikke en uttømmende liste.

Kommuneplanen 2010 - 2022 – Samfunnsdelen

Kommuneplanens samfunnsdel⁽¹⁹⁾ ligger til grunn for byplanen, der hovedmålet er: *Elverum skal være et godt og sunt sted å leve, med aktive, glade og friske innbyggere.* Store deler av samfunnsdelen legger føringer og følges opp gjennom byplanen, spesielt kapitlene elverums rolle i Innlandet, byutvikling og vekst og utvikling.

Byanalysen

Byanalysen⁽¹⁾ er utviklet som en viktig del av byplanprosessen og inngår også i selve byplandokumentasjonen. Faktabasert kunnskap om bykjernen er sammenstilt og analysert, og har vært grunnlag for å utarbeide en bærekraftig og framtidrettet byplan. Byanalysen er et redskap for å gi bedre forståelse av byens egenart, historiske utvikling og framtidsmuligheter. Den tydeliggjør hva som er byen Elverum sin identitet, og foreslåtte føringer gir retningen for den videre byutviklingen. Hovedfokus i byanalysen er bykjernen, og denne er avgrenset gjennom analysen.

Sentrale føringer fra byanalysen er:

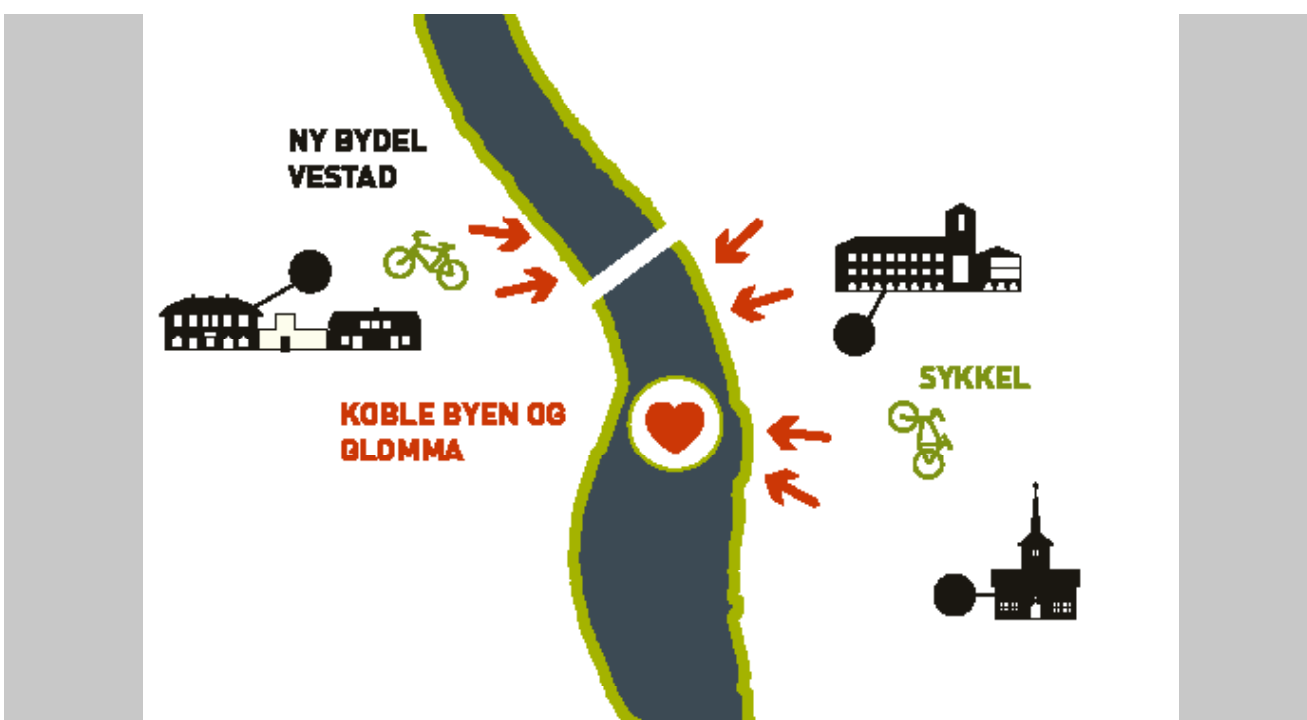
- Knytte byen og Glomma sammen
- Utvikle byen med gode byrom
- Vestad nord som ny bydel
- Helhetlig satsing på sykkel

Fagrapporter

Det er utarbeidet flere fagrapporter og notater som viktig og nødvendig grunnlag for byplanen:

- Byanalyse, utarbeidet av Elverum kommune, vedtatt av Elverum kommunestyre 23.11.2016.
- Notat om arealbehov – føringer for utarbeidelse av byplanen, utarbeidet av Elverum kommune, vedtatt av Elverum kommunestyre 23.11.2016.
- Fagrapport areal- og transportutvikling i Elverum, utarbeidet av Vista utredning, datert 28.04.2016, vedtatt av Elverum kommunestyre 23.11.2016.
- Sykkeltiltak i Elverum, utarbeidet av Norconsult, datert 05.10.2017.
- Handelsanalyse Elverum byområde, utarbeidet av Vista analyse, datert 18.10.2017.
- Mulighetsstudie byplan for Vestad, utarbeidet av Sweco, datert 10.11.2017.
- Rapport om gjenreisningsarkitekturen i Elverum, utarbeidet av Anne-Kristine Kronborg, datert 21.12.2017.
- Kommunedelplan med konsekvensutredning for overordnet vegsystem i Elverum, utarbeidet av Asplan Viak for Statens vegvesen, datert 15.04.2016, vedtatt av Elverum kommunestyre 23.11.2016.

Det er vist til disse dokumentene med fotnote i teksten (se nummerering lengst bak i planbeskrivelsen).



Figur: De mest sentrale føringene fra byanalysen

1.5 Overordnede arealstrategier

Byplanen er en plan for å styre arealbruken i byområdet. Arealstrategier i byplanen er i stor grad videreføring av strategier i tidligere plandokumenter og ligger innenfor arealer som har vært disponert til dette i kommunedelplaner helt tilbake til 2003.

Byplanen gir de fysiske rammene for en bærekraftig byutvikling for Elverum framover mot 2030. Det er ikke tatt inn vesentlig med nye arealer. Byplanens plankart og arealdisponering er i stor grad en videreføring av tidligere planer, men inneholder nye bestemmelser om parkering, høyder, utnyttelsesgrad, fortetting m.v.

Forventet trafikkvekst må løses med dagens hovedvegssystem og først og fremst tas gjennom økning innen kollektiv, gang- og sykkeltrafikk. Sykkeltransporten prioriteres gjennom bykjernen, spesielt i øst-vestaksen over Glomma.

Byplanen legger til rette for vekst basert på byens egenart og identitet, slik at Elverum kan utvikle seg som et attraktivt regionsenter. Leiret styrkes og utvikles som et levende og urbant bysenter for næringsutøvelse, handel og opplevelser. Den nye bydelen ved skystasjonen på Vestad utvikles som ny urban bydel, som trafikalt knutepunkt og med stor andel boliger.

Grindalsmoen utvikles som handelsområde og et supplement til Leiret.

Den nye miljøvennlige bydelen i Ydalir med ny skole og barnehage vil gi et bredt og allsidig botilbud i hele planperioden. I tillegg til dette vil utvikling av den nye bydelen ved skystasjonen på Vestad og mulige fortettingsprosjekter i Leiret gi rikelig tilgang til leiligheter.

Med alle framtidige boligarealer i byområdet er det tilsammen beregnet en reserve på rundt 3800 boenheter, noe som er langt mer enn behovet i perioden fram mot 2030. Dette forutsetter at gjenværende boligområder i stor grad bygges med en høyere tetthet enn tidligere, dvs. mer konsentrert småhusbebyggelse, men likevel med et innslag av tomter for ene- og tomannsboliger i enkelte områder. Dette er hovedgrunnen for at det er svært få nye innspill om boliger som er tatt inn som en del av planene.

På plankartene er det ikke lagt inn nye næringsarealer, da eksisterende arealreserver er tilstrekkelig for planperioden. Byplanen omfatter bestemmelser for lokalisering av handel.



Foto: Anita Høyby Gotehus.

1.6 Arealbehov for kommunale funksjoner

Elverum kommune har ved starten av planperioden (2018) flere store byggeprosjekter under oppføring innenfor helse og omsorg, skole og barnehage. Vesentlige arealbehov for kommunale funksjoner (til formålsbygg, utleieboliger m.v.) vurderes som dekket i overskuelig framtid.

Nye Ydalir skole og barnehage vil stå klare høsten 2019, og vil dermed dekke behovet for barneskole og barnehage for de nye beboerne i nærområdet. Hanstad barne- og ungdomsskole er under rehabilitering (2018 – 2021). Helsehuset vil være ferdig utbygd i løpet av 2018.

Ved planperiodens start ligger det krav til barnehagetomt for de nordlige arealene på Søbakken, felt B2 og B3. Dette videreføres i ny plan, sammen med krav til ny barnehagetomt innenfor delområde ved skysstasjonen på Vestad. På Vestad er det også en mulighet å etablere barnehage ved siden av Vestad skole, men dette må tas opp til nærmere vurdering sammen med videreføring av planarbeidet. Det vurderes ikke å være ytterligere behov for barnehagetomter i planperioden.

Kommunens øvrige arealbehov innen 2030 knytter seg til

eventuelt areal for ny institusjon med sykehjemsplasser. Dette krever nærmere vurdering av organisering av tjenestene og folketallsutvikling før lokalisering bestemmes.

I tillegg kommer bygging av bofelleskap for ulike grupper som kommunen har spesielt ansvar for. Disse boligene kan ligge innenfor areal som reguleres til boligformål. Det vil være tilgjengelige arealer i Ydalirområdet når dette blir klargjort og ferdigstilt med infrastruktur sommeren 2019.

Kommunen jobber kontinuerlig med boligsosialt arbeid. Ved å inngå utbyggingsavtaler med private utbyggere ved regulering av nye områder kan det legges krav og føringer for type boliger som bygges i henhold til de behovene kommunen har. Det er i tillegg mulig å få til løsninger med forkjøpsrett for en viss andel boliger gjennom inngåelse av slike utbyggingsavtaler, jf. bestemmelsene § 1.3.

I alle større utbyggingsområder for bolig skal det vurderes om kommunen eller andre skal ha fortrinnsrett til å kjøpe en andel av boligene til markedspris. Avtalen vil kunne omfatte antall boliger i et område, største og minste boligstørrelse og nærmere krav om bygningers utforming.

1.7 Prosess

Politisk styringsgruppe for byplanprosessen har vært formannskapet, supplert med gruppeledere, slik at alle politiske partier har deltatt. Mange tema har vært tatt opp, og med mer kunnskap, rom for dialog og debatt skapes engasjement og eierskap. Det har vært seks heldagsmøter i løpet av den perioden planen har blitt utviklet. I tillegg til dette har hele kommunestyret vært på befaring til Lillestrøm for å få innblikk i deres byplanarbeid og satsingen på sykkel i byen.

Byplanen har satt medvirkning i høysetet gjennom en åpen, tilgjengelig og inkluderende planprosess. Åpne møter, sosiale medier, lokalaviser og en egen byplanblogg er brukt aktivt, sammen med at informasjon er gjort tilgjengelig på kommunens nettsider undervegs i hele prosessen.

I 2016 inviterte kommunen sammen med Statens

vegvesen til to heldags byseminar der både byplanlegging og transport var tema. Næringslivet sammen med regionale aktører og politikerne i kommunestyret var invitert. I tillegg har det vært invitert til en rekke åpne møter med BY:prat i løpet av de siste par årene, der ulike tema har vært presentert. Byplanlegging har vært satt på dagsorden gjennom arrangement i mobilitetsuka, bibliotekets arrangement «Politisk hjerterom» har bidratt, byplanleggingen har vært tema under Volumfestivalen, det har vært dialog med barn og unges kommunestyre, eldrerådet med flere. Det har vært mange anledninger for næringslivet og innbyggerne til å sette seg inn i byplanarbeidet. I tillegg har kommunen hatt arbeidsmøter med sentrale regionale aktører.

Tilbakemeldinger og innspill fra alle innbyggere og grupper undervegs har vært nyttig for å samle kunnskapsgrunnlag til byplanen.

1.8 Planens rettsvirkning

Innenfor Elverum byområde finnes det flere hundre små og store reguleringsplaner. Mange av disse gamle planene er ved planperiodens start utidsmessige og lite hensiktsmessig å legge til grunn ved behandling av byggesøknader.

Der kommunedelplanen eksplisitt angir ny føring for arealbruk vil de deler av eldre reguleringsplan som er i motstrid med kommunedelplanen tilsidesettes så langt det er motstrid.

Arealformål i kommunedelplanen er ikke i motstrid til mer detaljert underformål til samme arealkategori i reguleringsplan. Tidligere vedtatte reguleringsplaner og bebyggelsesplaner detaljerer og utfyller arealformålene i kommunedelplanen.

Kommunedelplanens bestemmelser

for utnyttelsesgrad, uteopphold og parkering vil dermed gjelde foran de eldre reguleringsplanene og resultatet blir mer tidsriktige bestemmelser for videre utvikling i de eldre boligområdene i byen.



A person wearing a striped shirt and a floral hat is sitting on a wooden pier, looking out at a large body of water. In the background, a long bridge spans across the water. The scene is captured in a blue-tinted, semi-transparent style.

2.

FOKUSOMRÅDER - MÅL OG STRATEGIER

2.1 Byens historie og identitet

MÅL:

I 2030 er Elverum:

- ▶ En by ved elva, der Glomma og byen er knyttet sammen.
- ▶ En by hvor gjenreisningsbebyggelsen og historiske bygninger og miljøer er identitetsskaper.
- ▶ En by med moderne bruk av tre i byggeprosjekter og aktuelle utviklingsområder.
- ▶ En by med gode møteplasser og gode byrom.
- ▶ Et nærings-, handels-, forsvars- og kunnskapscenter.
- ▶ Et godt utviklet kommunikasjonsknutepunkt i Innlandet.

STRATEGIER:

- ▶ Tilrettelegge for mer aktivitet og flere kontaktpunkter med Glomma.
- ▶ Utvikle *elverunden* og forbindelsen mellom museene og bykjernen med kobling til den framtidige bydelen på Vestad.
- ▶ Beholde og etablere nye siktlinjer fra byen til Glomma.
- ▶ Sikre gjenreisningsbebyggelsen og nære omgivelser ved bruk av bevaringssone med tilknyttede bestemmelser.
- ▶ Videreføre og avslutte planprosessen for kulturminneplanen
- ▶ Øke bruken av tre i nye byggeprosjekter gjennom aktiv bruk av kommunens Treveileder og fortsatt kompetansebygging hos planleggere og utbyggere.

2.1.1 Identitet

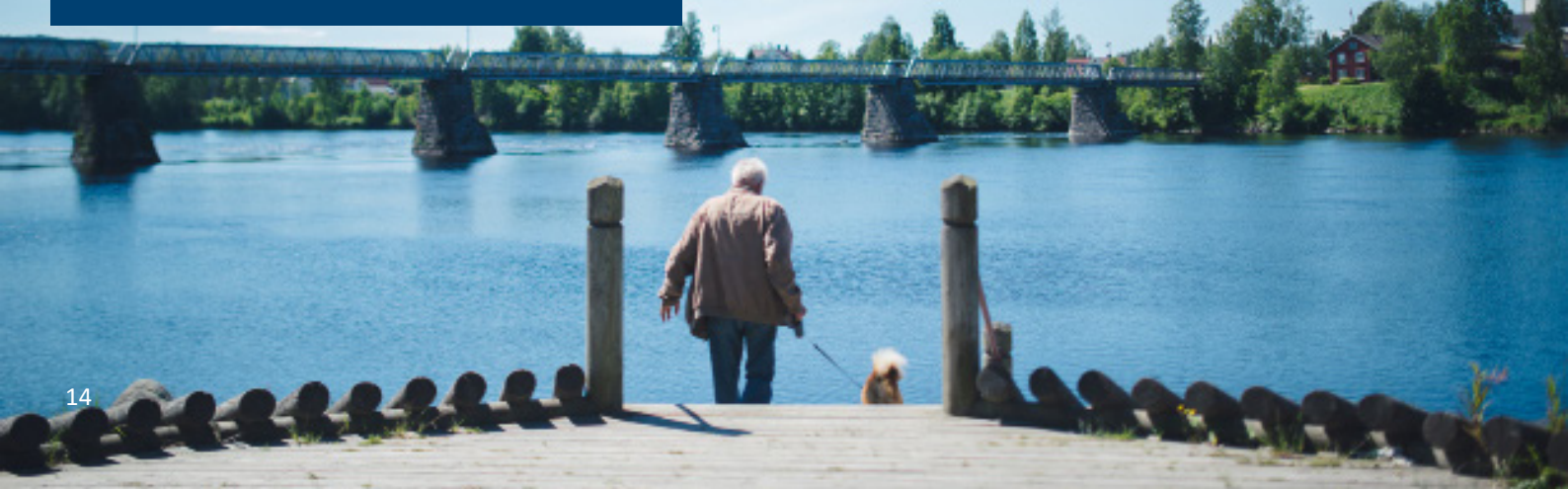
Byutvikling handler om å se langt fram, men det er også viktig å se seg tilbake. Når vi planlegger framover er det viktig å vite hvor vi kommer fra, og hva som er bakgrunnen for at byen ser ut som den gjør i dag. Det handler om identitet og tilhørighet, og om å vite hva som er spesielt med nettopp vår by. Det er viktig å vite hva det er som gjør Elverum til Elverum, slik at byens identitet kan ivaretas selv om byen vokser og utvikles. Det er mange faktorer som bidrar til å gi byen identitet, og dette er nærmere beskrevet i byanalysen⁽¹⁾.

Byer som lykkes med byplanleggingen og gjennomføringen, og blir kåret til attraktive byer, bygger opp under sitt særpreg og sin egenart.

2.1.2 Historie

Elverum har med sin sentrale beliggenhet og funksjonen som kommunikasjonsknutepunkt utviklet seg som en handelsby for Sør-Østerdal og Innlandet. Forsvaret har hatt en viktig posisjon i byen helt tilbake til forsvarsanleggene ble etablert på 1600-tallet, og har også en viktig posisjon i byen i dag.

Jernbanen kom til Elverum i 1862, det samme året ble Gammelbrua over Glomma bygget. Den er i dag forbeholdt gående og syklende, og er utvilsomt en identitetsskaper i byen, da den trolig er en av Elverums mest ettertraktede fotomotiv.



Elverum har siden etableringen av lærerutdanningen i Helge Væringsaasens tid, og senere folkehøgskolen, vært et betydelig utdanningscenter, med stor videregående skole og høgskoleutdanninger i en rekke fag. Høgskolen i Innlandet har hovedadministrasjon og stort campus i Elverum. Høgskolen er på veg mot universitetsstatus (per 2018), noe som med sannsynlighet vil gjøre Elverum til universitetsby fra 2020.

Elverum fikk bystatus i 1996, og har dermed ikke tradisjoner som by langt tilbake i tid. Riktignok ble det for Elverum laget en byplan i 1924, og etter krigen ble byen også bygget opp med bymessige kvartaler og bystruktur. Sentrumsplanen fra 2001 hadde ambisjoner om at Elverum skulle bli mer bymessig utbygd med blant annet bykvartaler og flere boliger i byen. I byanalysen⁽¹⁾ er Elverums identitet løftet fram som et vesentlig element – spørsmål reises om hva som er viktig for byen Elverum i dag og hvordan Elverums identitet og særpreg skal utvikles mot 2030. I byplanen har gjenreisningsbebyggelsen særskilt fokus. Gjenreisningsbebyggelsen er også omtalt i fylkesdelplanen for kulturminner⁽²⁰⁾ og inngår i Riksantikvarens nasjonale register for byer med nasjonal verdi⁽²¹⁾, og rent fysisk setter den et vesentlig preg på Elverum og bysentrum Leiret.

2.1.3 Handel og arrangementer

Grundsetmart'n, ble etablert allerede på 1600-tallet. Dette ble tidligere betraktet som det største vintermarkedet i Skandinavia, hvor handlende fra nord, sør, øst og vest møttes på vårføret i mars. Markedet og arrangementet eksisterer fortsatt med innhold tilpasset nye rammer.

Området omkring Gråberg er regulert til bevaring gjennom tidligere regulering. For den videre utviklingen av handelsbyen Elverum, må vi ta med de historiske røttene tilbake til Gråberg og torget som en identitetsbærer. Handelen fram mot 2030 vil endre seg i form, og det forventes i større grad at handel kombineres med opplevelser.

De fysiske omgivelsene må ligge til rette for at Grundsetmart'n sammen med andre kulturarrangementer kan videreutvikles i byen. Dette gjelder slike arrangementer som Festspillene i Elverum, Volumfestivalen, De nordiske jakt- og fiskedagene, Elverumsdagene og en rekke turneringer og arrangementer innen idrett og kultur forøvrig. Byen må videreutvikle gode fysiske rammer for disse. Gjennom byplanprosessen er bruk av byrommene arbeidet med og drøftet. Realisering av allerede utviklede planer for utvikling av Rådhusplassen, Elverum torg m.v.

vil gi bedre rammebetingelser på sikt.

Glomdalsmuseet og Norsk skogmuseum, som begge inngår i Anno museum, har en sentral rolle for arrangementer i byen. Museene har mange besøkende i tilknytning til arrangementer, men også utenom. De har en stor andel av lokalbefolkningen innom i løpet av året. Museene benyttes flittig til rekreasjon, og den populære *museumsrunden* eller *elverunden*, hvor det er mulig å gå en runde langs elva på begge sider av Glomma, knytter bykjernen og museene fysisk sammen. Sammenhengen mellom museene og bykjernen er viktig, og ved utvikling av ny bydel på Vestad må denne også kobles til. Siktlinjer og tilgangen til Glomma og bruene, spesielt Gammelbrua og Nybrua, er viktig for Elverums identitet som byen ved elva (Alfarheimr, i betydningen hjemmet ved elva). Ved utviklingen av Vestad vil siktlinjer og tilknytningen mellom bydelen og Glomma bli viktig.



Bilde: Hengebrua mellom Prestøya og Glomdalsmuseet inngår i museumsrunden. Foto: Simen Skari.

2.1.4 Forsvarsbyen

Med Grindalen skanse, Terningen skanse og Christianfjeld festning etablert på 1600-tallet, har forsvaret siden den gangen hatt en sentral posisjon i byen. Forsvarets tilstedeværelse i Elverum har vært og er betydelig, det bidrar til vår identitet. Terningmoen leir ble etablert i 1879. Forsvarets posisjon er forsterket gjennom etableringen av Østerdal garnison i 1997, der både Rena Leir og Terningmoen leir inngår.

Terningen skanse ble fredet av Riksantikvaren 2. august 2014. Grindalen skanse er tidligere regulert til bevaring. Gjennom byplanen tas dette inn, samtidig som bevaringssone legges på Christianfjeld festning. Disse tre anleggene sammen med gjenreisningsbebyggelsen er viktige synlige elementer som del av forsvarshistorien i Elverum.

2.1.5 Gjenreisningsbebyggelsen

Bombingen av Elverum i april 1940 førte til en traumatisk byutvikling som ikke var ønsket, men som måtte gjøres. Gjenreisningen ble gjort gjennom 1950- og begynnelsen av 1960-tallet. Gjenreisningsarkitekturen ble et begrep, og har blitt en viktig del av Elverums historie, og ikke minst identiteten til byen.

Gjenreisningsarkitekturen er unik for Elverum. Gjennom seminarer og kveldsmøter i byplanprosessen, filmen *Leiret reiser seg*, samt engasjement og kunnskap fra arkitekturhistoriker Anne-Kristine Kronborg har dette vært et betydelig tema ved utvikling av byplanen. Filmen *Kongens Nei* har med sin tilknytning til Elverum i april dagene 1940, og en betydelig lokal innsats før og under filminnspillingen har bidratt til å bygge identitet, samhold og stolthet i Elverum.

Gjenreisningsbebyggelsen i Elverum inngår i Riksantikvarens sitt NB-register⁽²¹⁾, som er en database over byer og tettsteder i Norge med kulturmiljøer som har nasjonal interesse, samt i fylkesdelplan for vern og bruk av kulturminner i Hedmark.

For å kunne basere byplanen på kunnskap om gjenreisningsarkitekturen har det i 2017 blitt utarbeidet en arkitekturhistorisk rapport i regi av arkitekturhistoriker Anne-Kristine Kronborg. Rapporten redegjør for det spesielle ved at det finnes en så tidstypisk og intakt etterkrigsby av så høy kvalitet som Leiret.

Den typiske etterkrigsarkitekturen representerer en videreutvikling av modernismen og funksjonalismen. Etterkrigsarkitekturen virker sammenlignet med funkisen varmere, vennligere og mer menneskelig. Bygningene som ble bygd etter krigen var moderne, og det var oppgradering av boforholdene, med eget bad og større plass. Det var en arkitektur for sin tid.

Gjenreisningsarkitekturen i Leiret beskrives som en hverdagsarkitektur, en bruksarkitektur. De eldste bygningene nærmer seg 70 år og krever vedlikehold og oppgradering. Det er mulig å gjøre dette, men det krever omtanke og kunnskap. Mye av den kulturhistoriske verdien ligger i helheten. Byggene har kvalitet hver for seg, men det er helheten som gir miljøet sin identitet. Noen bygg fremstår likevel som ekstra viktige.

Rådhuset er i en særstilling på grunn av sin funksjon, sin monumentalitet og sin høye estetiske kvalitet. Dette gjør også Rådhuset til et viktig orienteringselement i bybildet, og siktlinjer mot det bør derfor opprettholdes eller etableres. Rådhuset sammen med byggene Ekren, Rein og hotell Central utgjør Leiret i et *nøtteskall*, påpeker Kronborg. Skogbrukets hus utmerker seg også i bybildet.

Disse bygningene ligger innenfor sonen for bevaring av gjenreisningsarkitektur som er tatt inn i byplanen. Den er imidlertid noe justert i forhold til Riksantikvarens sin NB-sone. Det er foretatt noen tilpasninger for å ta hensyn til bruksverdien, samt for å gi muligheter for å utvikle kvartaler.

Temakart for kulturminner og kulturmiljø viser også soner for tilpassing til gjenreisningsarkitekturen. Innenfor disse er det kun noen få gjenreisningsbygg, og sonen er tiltenkt nybygging i nord- og sørenden av selve bevaringssonen for gjenreisningsarkitektur. Bygninger her bør underordne seg gjenreisningsbebyggelsen, slik at gjenreisningsarkitekturen fremstår tydelig som identitetsbærer i bykjernen.



Bilde: Ekren og Rein er typiske gjenreisningsbygg.

2.1.6 Kulturminner, temakart og kulturminneplan

Videreføring av arbeidet med kulturminneplanen, som har pågått parallelt med byplanen, vil være viktig for å redegjøre nærmere for ulike bygningers- og miljøers verdi for byens identitet. Kulturminner er en ressurs som gir grunnlag for identitet, og bidrar til historisk forankring. De er uerstattelige ressurser til kunnskap, bruk og opplevelse. Konsentrert utbygging og økt tetthet i byen kan føre til økt press på kulturminner og kulturmiljø. På en annen side kan det gi grunnlag for aktiv bruk som opprettholder og verner om kulturminnene, vern gjennom bruk, med stort potensiale for kulturell, sosial og økonomisk verdiskaping.

Temakart for kulturminner og kulturmiljø gir god oversikt over kulturminner regulert til bevaring eller fredning etter kulturminneloven. I temakartet er det også vist soner med helhetlig historisk interesse. Disse sonene har en stor andel eldre bebyggelse med fellestrekk i arkitektur og utforming. Innenfor sonene bør vi være ekstra oppmerksom ved oppføring av nybygg eller endring av eksisterende fasader, da det vil kunne føre til brudd med helheten og identiteten til hvert område. Sonene er ikke juridisk bindende, men vil bli nærmere vurdert i kulturminneplanen og må vurderes i hver enkelt byggesak.

2.1.7 Skogbyen og moderne bruk av tre

Elverum er omgitt av skog, og ligger i starten av Taigaen, det store boreale barskogbeltet på den nordlige halvkule – fra Ånestadkrysset i Løten i vest til Vladivostok i øst. Elverum er den største skogkommunen i landet, og skog- og trenæringen er viktig for byen.

Ikke bare er skogen i og rundt byen en viktig del av identiteten og historien til Elverum, men også bruk av tre som byggemateriale er med på å skape ny og spennende identitet til byen. Eneboligene har tradisjonelt sett vært bygget i treverk, men i tråd med at byggeteknologien utvikles er det også økt interesse for bruk av tre i større by- og leilighetskomplekser. Nyskapende arkitektur og økt bruk av tre er viktig for å sikre gode boforhold og livsvilkår, og å møte klima- og miljøutfordringene. Tre bør derfor brukes i hele bygningers konstruksjon, og ikke kun som fasademateriale.

Treveilederen⁽²²⁾ til Elverum kommune brukes i areal- og byggesaker for å fremme bygging i tre, og kommunens egne byggeprosjekter har etter hvert blitt foregangseksempler med utstrakt moderne bruk av tre. Dette framgår blant annet i påbygging av Hanstad skole, Lillemoen skole og nye Ydalir skole og barnehage. For å nå ambisjonen om nullutslippsbydel i Ydalir er bruk av tre som byggemateriale en vesentlig strategi. I delplan for Vestad vil det tilrettelegges for helhetlig bruk av tre også som en viktig identitetsskaper i den nye bydelen.



Bilde: En møteplass i byen. Foto: Simen Skari.

2.1.8 Folkehelse

Helsefremmende stedsutvikling handler om forholdet mellom byens fysiske og sosiale komponenter. Identitet er vesentlig for å skape tilhørighet, det å høre til et bestemt fysisk sted som ikke er lik alle andre steder. Mennesker ønsker å høre til, og vi ønsker også å ha mulighet for å komme oss ut for å møte andre mennesker. De fysiske omgivelsene med en tiltalende arkitektur, inviterende plasser i byen, variasjon i farger m.v. påvirker våre sanser, følelser og adferd. Plasser i byen må oppfattes inkluderende og inviterende.

Medvirkning og dialog med de som bruker byen bidrar også til å skape økt tilhørighet og identitet, som igjen bidrar til god folkehelse. Økt bruk av tre som byggemateriale er et ledd i å møte klimautfordringene og vil kunne gi bedre inneklima.

Plankart og bestemmelser:

- ▶ Gjenreisningsbebyggelsen:
Ny hensynssone for kulturmiljø på kartet
- ▶ Christianfeld festning:
Ny hensynssone for kulturmiljø på kartet
- ▶ Soner til bevaring på kartene i samsvar med reguleringsplaner
- ▶ Fredede bygg og anlegg vist på plankartene, bl.a. Terningen skanse og Dansepaviljongen
- ▶ Kulturminner og kulturmiljø:
Bestemmelser Leiret § 6.1-6.2
- ▶ Kulturminner og kulturmiljø:
Bestemmelser Byområdet § 8.4 og 9.1.
- ▶ Temakart kulturminner og kulturmiljø

2.2 Bykjernen og gode byrom

MÅL:

I 2030 er Elverum:

- ▶ En attraktiv by tilrettelagt for *Liv i Leiret* og liv i gater, byrom og torg.
- ▶ En by med tydelig avgrenset bykjerne.
- ▶ En by hvor ny bydel Vestad inngår i bykjernen og er under utvikling som inngangsporten til byen fra vest.
- ▶ En by hvor ny bebyggelse, gater og byrom er utformet urbant og universelt, med god estetikk og høy kvalitet.
- ▶ En by med forsterket byakse i Storgata og videre til Skysstasjonen.

STRATEGIER:

- ▶ Utarbeide delplan for Vestad som grunnlag for å utvikle den nye bydelen og videreutvikle skysstasjonen.
- ▶ Bruke rekkefølgebestemmelser til byplanen aktivt for å sikre at utbyggere bidrar til opparbeidelse av byens gater og plasser.
- ▶ Prioritere tilrettelegging for sykkeltransport gjennom bykjernen, spesielt i øst-vestaksen over Glomma.
- ▶ Bruke reguleringsprosesser aktivt for å etablere og sikre gode møteplasser og fellesområder, gang- og sykkelveger og tilgang til grøntområder.
- ▶ Stimulere til kontinuerlige samarbeid mellom grunneiere, utbyggere, kommunen som planmyndighet og samfunnsutvikler og øvrige offentlige myndigheter for å sikre en levende by.
- ▶ Revidere Gatebruksplan for å sikre urban kvalitet på gater og plasser.
- ▶ Videreutvikle Rådhusplassen og Elvarheimparken til byens *storstue*.
- ▶ Opparbeide Elverum torg.

2.2.1 Bærekraftig byutvikling og attraktivitet

Byutvikling handler om å gjøre byen til et godt sted å være for byens innbyggere, næringsdrivende og besøkende. Hvordan vi former omgivelsene våre betyr mye for folks hverdag og hvordan vi lever livene våre. Byen må være attraktiv både som bo- og arbeidssted, og ha gode kultur- og servicetilbud. Ved å vektlegge kvalitet, nærhet, og tilgjengelighet i utformingen av byen, kan det gjennom realisering av byplanen legges fysisk til rette for livsutfoldelse og trivsel, dvs. god folkehelse. En mer urban og kompakt by, hvor flere mennesker bor tettere, er et av hovedprinsippene for bærekraftig utvikling. En tett by skaper mer byliv og gjør det enklere å gå eller sykle dit vi skal. Høy tetthet kan samtidig være utfordrende når det kommer til blant annet kvalitet, estetikk, høyder, solforhold og boligsammensetning, og det er derfor viktig å vektlegge disse faktorene i planleggingen. Elverum by har store arealer med lav utnyttelse, og det er stort potensial for fortetting og transformasjon.

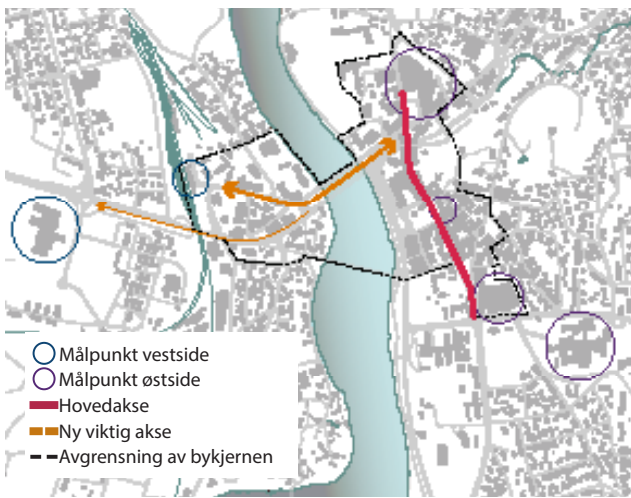
De attraktive byene vokser mest, og særlig viktige kvaliteter for attraktivitet er gode møteplasser og grønne omgivelser i byen. Gode byrom og møteplasser fremmer kontakt mellom mennesker og er viktig for det sosiale livet i byen, og disse må være tilrettelagt for alle grupper av befolkningen.

Allaktivitetsarenaen ved Elverum ungdomsskole (under utvikling per 2018) vil tilføre byen en ny møteplass med et bredere tilbud gjennom skatepark og aktivitet for en stor bredde av befolkningen. Planer for utvikling av Rådhusplassen/ Elvarheimparken og torget vil også kunne tilføre byen byrom med bedre kvalitet som legger til rette for mer allsidig bruk. Med byens festivaler og arrangementer er det viktig at plassene sammen med bygatene blir tilrettelagt for en allsidig bruk.



2.2.2 Byaksen

Storgata er i dag tydelig som byens hovedgate. Etableringen av målpunkter som Terningen Arena (2011) og samlokaliseringen av skystasjonen på Vestad har påvirket dynamikken i byen. Tyngdepunktet, som i nyere tid har vært i Leiret, har blitt forskjøvet vestover. Dette har gjort forbindelsen mellom øst og vest og kryssingen av Glomma viktigere. For å knytte skystasjonen og Leiret bedre sammen oppstår det en ny viktig akse, og byaksen strekker seg nå fra kirka til torget, og videre fra torget til skystasjonen.



Figur: Hovedakser og målpunkter i bykjernen.

2.2.3 Avgrensning av bykjernen

Avgrensning av bykjernen er viktig i forhold til plassering av ulike funksjoner og ikke minst for å sette høyere krav til utforming av gater og uterom innenfor bykjernen. Denne er bestemt gjennom byanalysen, og utvidet med arealene på Vestad ved skystasjonen.

I bykjernen skal det bygges urbant og være høy kvalitet på nye gater og byrom, bebyggelsen skal plasseres inntil fortauene og parkering skal primært etableres i kjeller. Sentrale fellesfunksjoner og hovedtyngden av service- og handel, unntatt plasskrevende næringer, skal lokaliseres innenfor denne for å bygge oppunder liv og aktivitet i bykjernen.



Figur: Avgrensningen av bykjernen.

2.2.4 Byrom, estetikk og arkitektur

Hvordan bygningene rundt oss er plassert og utformet påvirker opplevelsen av byen. God arkitektur og godt utformede byrom er attraktivt, og kan være med på å skape følelsen av å være i en by eller ikke. I byplanen stilles det derfor høye krav til estetikk, utforming og materialkvalitet.

I detaljreguleringene som skal gjøres innenfor byplanens rammer er det nødvendig å ta stilling til sammenhengen med omgivelser og hvilken fjernvirkning tiltak kan gi. Tiltakets estetiske sider, både selve tiltaket, forholdet til omgivelsene, til gaterom og fjernvirkning skal vurderes i alle plan- og byggesaker.

I bykjernen må vi ta hensyn til fasade og funksjon i første etasje. Det er viktig med åpne og aktive fasader på gateplan for å få liv i byen og samspill mellom byrommene og aktivitetene i bygningene. I planbestemmelsene er det satt krav til publikumsrettet virksomhet i Storgata, Lundgaardvegen og Jernbanegata, og det er ikke tillatt med parkeringsanlegg på gateplan.



Bilde: Innholdet i første etasje har betydning for liv i gata og opplevelsen av byrom.

2.2.5 Gatebruksplan

Bygatene utgjør en viktig del av de felles uterommene i bykjernen. Gatebruksplanen⁽²³⁾ sikrer kvalitet ved opparbeidelse av nye gater og plasser, og at disse får en estetisk god utforming og en møblering av det offentlige uterommet som gir harmoni i omgivelsene på gatenivå. Det er de private utbyggerne av nye kvartaler som i stor grad opparbeider gatene. Det er behov for oppdatering av gatebruksplanen i løpet av planperioden.



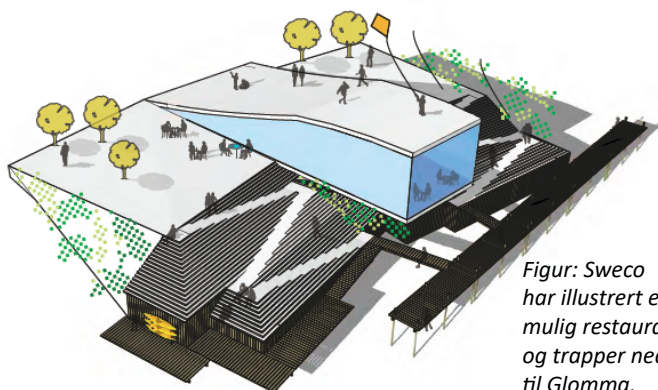
Bilde: Illustrasjon av mulighetene for boulevard i Jernbanegata, som del av mulighetsstudiet for Vestad. Illustrasjon: Sweco.

2.2.6 Mulighetsstudiet for Vestad

For å sikre en helhetlig utvikling, som utnytter potensialet og mulighetene ved utvikling av en ny bydel på Vestad, er det utarbeidet et mulighetsstudie⁽⁶⁾ som skal være grunnlag for kommunedelplanen i delområdet. Denne vil bli videreført som en egen planprosess.

Mulighetsstudiet legger til grunn at Vestad omformes til en urban bydel med en staselig Jernbanegate, Jernbanetorg og en grønn parkakse som knytter skysstasjonen sammen med Glomma. Mulighetsstudiet inneholder et robust og fleksibelt vegsystem, som kan knyttes på hovedvegsystemet i de ulike fasene, både med dagens vegsystem og med framtidig ny rundkjøring ved Meierigata. I år 2050 kan det bo 4000 nye beboere i de nye leilighetene i området, anslått til 1600 når hele området er utbygd.

I mulighetsstudiet påpekes det at et godt byplangrep for Vestad kjennetegnes av at planene bør være tydelige, nyskapende, robuste og gjennomførbare.



Figur: Sweco har illustrert en mulig restaurant og trapper ned til Glomma.

2.2.7 Rådhusplassen og Elvarheimparken

Rådhuset, rådhusplassen og Elvarheimparken utgjør byens klare midtpunkt og sentrale tverrakse mot Glomma.

Rådhusplassen og Elvarheimparken bør på sikt utvikles mer bymessig med mer aktivitet i tråd med vinnerutkastet *Elverommet* fra 2002.

Skissene for *Elverommet* viser utvikling av en allsidig møteplass helt ned mot Glomma, hvor rådhusplassen utvides med parkeringskjeller og det etableres nytt amfi med scene og park som knyttes til Elveparken.

Første byggetrinn av *Elverommet*, plassen nærmest Rådhuset, er opparbeidet med blant annet fontene, skulpturer og sitteplasser.



Bilde over: Vinnerutkastet *Elverommet* fra 2002, utarbeidet av Arkitektbua og Sjøtøl og Fornæss (Plan1).

2.2.8 Torget

I 2013 ble det utarbeidet planer for opparbeidelse av torget til et mer moderne byrom og en allsidig møteplass for alle. Søndre del av torget er skissert som bilfritt, med en plass for lek og opphold på hverdagene, samtidig som hele torget skal kunne benyttes for å kunne romme større arrangementer.

Planene gir fortsatt rom for torghandlere og til bruk som ventarealer for reisende med buss.

Gjennomføring av torgplanene bør tas opp igjen på sikt, gjerne som et samarbeidsprosjekt med private aktører omkring torget.



Bilder: Illustrasjoner som viser muligheter for det torget v/Plan1.

2.2.9 Universell utforming

Byens offentlige rom og plasser skal være tilgjengelige, gratis og åpne for alle. Gjennom krav til universell utforming av bygninger og uteområder tas det hensyn til variasjonen av funksjonsevne hos innbyggerne, slik at de kan brukes av alle på en likestilt måte.

Planbestemmelsene som er en del av byplanen stiller krav til at det i alle plan- og byggesaker skal redegjøre for hvordan hensynet til universell utforming er ivarettatt.

Universell utforming bør utføres som en integrert del av utformingen til en bygning eller uteområde. Å bruke universell utforming som bevisst del av design gir muligheter for spennende bruk av kontraster, farger og bevegelsesmønstre.

2.2.10 Folkehelse

Mye av grunnlaget for fysisk aktivitet i hverdagen legges gjennom god tilrettelegging og planlegging av våre fysiske omgivelser. Gode byrom og møteplasser vil kunne bidra til bedre psykisk helse blant byens befolkning, og grønnere byer kan gjøre innbyggerne friskere.

Det er et mål i byplanen at flere skal bo i bykjernen, og med tilbud og tjenester innenfor gang- og sykkelavstand, ligger det bedre til rette for at flere kan være fysisk aktive i hverdagen. Flere bybeboere og bedre sosiale møteplasser kan gi et mer allsidig byliv, som kan motvirke ensomhet. En kompakt by kan også virke kriminalitetsforebyggende. Folketomme områder oppleves ofte som utrygge. Et bysentrum med mye aktivitet og liv, i kombinasjon med godt utformede byrom med belysning og gode kvaliteter, vil kunne gjøre det vanskeligere å begå kriminelle handlinger.

Estetisk kvalitet er noe vi opplever som vakkert gjennom våre sanser og følelser, og er avgjørende for om et sted skal oppleves som attraktivt og trivelig. Selv farger kan påvirke humøret og følelser.

Plankart og bestemmelser:

- ▶ Ny bydel Vestad og krav til plan: Bestemmelser for byområdet § 1.2
- ▶ Universell utforming: Bestemmelser § 1.7
- ▶ Estetikk og byggeskikk: Bestemmelser § 1.13
- ▶ Krav til publikumsrettet virksomhet i 1. etg i Leiret: Bestemmelser Leiret § 2.2 og 2.3

2.3 Transport og tilgjengelighet

MÅL:

I 2030 er Elverum:

- ▶ En by med god tilgjengelighet, og med et miljøvennlig, trygt og framkommelig veg- og gatesystem for alle trafikanter.
- ▶ En kompakt by med korte avstander mellom daglige gjøremål.
- ▶ En by der det er attraktivt å gå og sykle.
- ▶ En by der skystasjonen er sentralt kollektivknutepunkt for hele regionen, med gode parkeringsmuligheter for bil og sykkel og gode forbindelser for tog og buss.

STRATEGIER:

- ▶ Tilrettelegge for syklende, gående og kollektivreisende for å ta veksten i persontransporten.
- ▶ Prioritere sykkeltransporten gjennom bykjernen, spesielt i øst-vestaksen over Glomma.
- ▶ Arbeide for å realisere vedtatt delplan for overordnet vegnett, som omfatter tre nye rundkjøringer i dagens riksveger gjennom byen.
- ▶ Utarbeide kommunedelplan for ny bydel Vestad for å utvikle den nye bydelen og videreutvikle skystasjonen.
- ▶ Lokalisere nye etableringer sentralt med god gang- og sykkeltilgjengelighet for å styrke sentrumskjernen som tyngdepunkt for handel, tjenester og arbeidsplasser og minimere biltransporten.
- ▶ Utarbeide plan for opparbeidelse av ny samleveg fra Kirkevegen via Skogvegen til Ydalir.
- ▶ Etablere god dialog med Statens vegvesen for å få utredet omkjøringsveg nord for byområdet for å komme til realisering gjennom NTP.
- ▶ Arbeide for hyppigere avganger og elektrifisering av Rørosbanen og Solørbanen, samt etablering av nytt tilsvingspor.
- ▶ Arbeide for å tilrettelegge bedre adkomst fra bysentrum ned mot Glomma.
- ▶ Arbeide for å etablere flere parkeringsplasser i sentrum.

2.3.1 Hovedutfordringer

Transport er et sentralt tema ved utarbeiding av ny byplan. Flere planprosesser som har pågått i forkant av, og som en del av, byplanprosessen har vist betydelige utfordringer vedrørende avvikling av biltrafikken, samt forholdende for gående, syklende og kollektivreisende. Parkering har også vært tema.

Dagens vegsystem og forbindelsene øst - vest i byen over Glomma har begrenset kapasitet for alle typer trafikanter. Trafikkbelastningen særlig ved inngang til helger og høytider kombinert med lokaltrafikk og arbeidspendling medfører utfordringer for trafikkavviklingen gjennom byen. Trafikktallene for biltrafikken over Glomma viser at Glåmbrua hadde en årsdøgntrafikk (ÅDT, gjennomsnittlig daglig trafikkmengde) på 17.000 og Nybrua en ÅDT på 4000 i 2015⁽⁹⁾. Dette viser at det er liten restkapasitet til å ta eventuell trafikkvekst med bil. Trafikkveksten er heller ikke ønskelig ut i fra et forurensningsperspektiv. Byplanen må derfor søke å tilrettelegge for redusert bilvekst øst- vest i byen, og generelt søke å ta ned bilbruken i bykjernen. Vesten i trafikk må tas gjennom kollektivtrafikk, sykkel og gange, sammen med hensiktsmessige parkeringstilbud i randsonen.

I 2016 ble det utarbeidet en trafikkanalyse⁽⁹⁾ som grunnlag for kommunedelplan for overordnet vegsystem som viser mer detaljerte tall for beregnet biltrafikk fram i tid og hvor mye kø som forventes i de ulike kryssene. Det er ikke utarbeidet trafikkberegninger utover dette, men kommunen har fått utarbeidet rapporten Sykkeltiltak i Elverum⁽⁴⁾ for bedre å kunne legge til rette for de syklende i byen.



For de myke trafikantene og kollektivtrafikken gir Nybrua klare begrensninger, og det bør vurderes videre mulighetene for å redusere personbiltrafikken i nær dialog med Statens vegvesen. For gående og syklende som skal krysse Glomma sør i byen er Gammelbrua et godt tilbud.



Bilde: Nybrua er smal, både for myke trafikkanter, biler og busser.

Fra byanalysen⁽¹⁾ er helhetlig satsing på sykkel en viktig føring inn i byplanarbeidet. Rapporten Sykkeltiltak i Elverum⁽⁴⁾ viser alternativer for å prioritere de syklende gjennom bykjernen, noe som krever mer dialog med Statens vegvesen og næringsdrivende før det velges konkrete løsninger.

Bygatene er av stor betydning for framkommeligheten gjennom byen og utgjør samtidig en viktig del av de felles uterommene. Gatebruksplanen⁽²³⁾ setter standard for oppgradering av eksisterende gater og opparbeidelse av nye gater i tilknytning til nye bygg og nye kvartaler. Planen er fra 2004 og vil være moden for revisjon når utvikling av den nye bydelen på Vestad skal starte.

2.3.2 Jernbane og tilsvingsspor

Utvikling av en ny bydel ved skysstasjonen på Vestad er sentralt i den videre byutviklingen i Elverum. Rørosbanen har fraktet reisende til og fra Elverum i 150 år. Dagens stasjon ble tatt i bruk i 1913. Den opprinnelige stasjonen ble bygd ved Gammelbrua i 1862, og førte til et stort oppsving med arbeidsplasser innen håndverk og industri på Vestad.

Dagens skysstasjon med samlokalisering av jernbanen med hovedterminal for buss vil være hjertet i denne bydelen. Mulighetsstudiet for den nye bydelen på Vestad⁽⁶⁾ viser store utviklingsmuligheter. Skissene viser spennende planer for en langsiktig utvikling av en ny, urban bydel med en betydelig andel boliger, og som i år 2050 kan ha 4000 nye beboere.

Mulighetsstudiet legges til grunn for den videre utviklingen av Vestad. Det vil bli gjennomført god dialog med grunneiere, mulige utbyggere og offentlige myndigheter. Mulighetsstudiet viser hvilke muligheter som ligger i området, så planene må være fleksible og vil måtte justeres noe før det endelige plankartet tegnes ut. Plankartet for den nye bydelen på Vestad vil bli utarbeidet i en egen planprosess.

Jernbanen sine behov for arealer og hva som kan frigis til utvikling ved stasjonen må sees i et svært langsiktig perspektiv, og i sammenheng med flere pågående prosesser. Elektrifisering av Rørosbanen og nytt tilsvingsspor mellom Rørosbanen og Solørbanen er inne i Nasjonal transportplan (NTP) 2018-29⁽²⁴⁾, som del av Godspakke Innlandet. Målet er å flytte mer gods over fra veg til bane ved også å elektrifisere Solørbanen fra Elverum til Kongsvinger.

Et nytt tilsvingsspor som går direkte fra Rørosbanen til Solørbanen vil få betydelige konsekvenser for beboere og bedrifter i området ved Vindheivegen og Industrigata. For at tilsvingen skal være kjørbare med tog må den ha en viss kurveradius, minimum 250 – 300 m, og den vil beslaglegge en korridor på 15-20 m bredde, inkludert nødvendige støyskjermingstiltak. I tillegg må noe av vegsystemet i området legges om.

Ny mulig trase for et tilsvingsspor krever utredning og vurdering av konsekvenser for å finne den best mulige plasseringen før det kan tas inn på plankartet.

2.3.3 Kommunedelplan for overordnet vegsystem

Parallelt med byplanprosessen, og samordnet med denne, har det pågått en planprosess for framtidig riksvegssystem gjennom byområdet i Elverum. Det er i regi av Statens Vegvesen i samarbeid med kommunen utarbeidet kommunedelplan med konsekvensutredning for overordnet vegsystem⁽⁸⁾ (april 2016).

Kommunestyret vedtok overordnet vegsystem alternativ 0+ den 23.11.2016. Dette innebærer etablering av tre nye rundkjøringer: en i krysset Kirkevegen – Solørvegen, to som erstatning for dagens to lyskryss ved Strandbygdvegen-Trysilvegen og vest for Glomma ved Jernbanegata-Hamarvegen. I tillegg til dette inngår også fortau på sørsiden av jernbanebrua.

Ved behandling av overordnet vegnett vedtok kommunestyret å be om at Elverum, i samarbeid med nabokommuner i regionen, starter arbeidet for å få realisert en framtidig omkjøringsveg fra rv 3 på Grundsetmoen til rv 25 ved Løvbergsmoen.

2.3.4 Ny rv 3

Ny rv 3 fra Løten til Grundset, med ny vegarm inn mot byen i Elverum, ligger inne i byplanen med riktig trase som vedtatt i reguleringsplanen.

Bygging av ny rv. 3 er startet opp (2017/2018), og det er forventet ferdigstillelse høsten 2020.

Gjennomfartstrafikken på rv. 3 forbi Elverum gjennom Østerdalen vil, når ny riksveg står ferdig, gå utenom rundkjøringen ved Elgstua. Dette vil avhjelpe kapasiteten i rundkjøringen og på eksisterende vegsystem, og blant annet gi muligheter for en annen bruk av dagens rv 3 nordover fra Elgstua.

2.3.5 Omkjøringsveg

Ringvegløsning omkring byen har vært utredet parallelt med kommunedelplan for overordnet vegsystem og som del av byplanarbeidet. På bakgrunn av fagrapport for areal- og transportutvikling i Elverum⁽³⁾, vedtok kommunestyret den 23.11.2016 at ringveg nord og indre ringveg øst skal inngå i byplanen.

Begge veglinjer ligger inne på plankartet for byområdet. Indre ringveg øst er en framtidig kommunal samleveg fra Kirkevegen via Skogvegen til Ydalir. Ringveg nord vil ha som primærfunksjon å være en framtidig omkjøringsveg for riksvegtrafikken som skal forbi Elverum og videre østover mot Trysil.

Vegtraseen for mulig framtidig omkjøringsveg er nå tegnet lenger nord på plankartet enn tidligere. I dialog med Statens vegvesen er det avklart at traseer gjennom Grundsetmoen næringspark eller sør for denne er uaktuelle. Linjen på plankartet viser en mulig framtidig vegtrase og denne krever ytterligere utredning. Statens vegvesen vil måtte forestå denne utredningen.

2.3.6 Solørvegen gjennom Leiret

I sentrumsplanen, som er vedtatt i 2001 med revisjon i 2005, er det på plankartet vist stengingssymbol for Tinghusgata og Bækbakken mot Solørvegen, med en bestemmelse om når disse kryssene vil kunne bli åpnet. I planforslaget er dette videreført med teksten stengt veg og en videreføring av dette kravet i bestemmelsene.

2.3.7 Trafikksikkerhet

Elverum kommune har inngått avtale med Trygg Trafikk om å jobbe for en trafikksikker kommune. Målet om en trafikksikker kommune ligger til grunn også for byplanen. Ny trafikksikkerhetsplan skal utarbeides.

2.3.8 Sykkel

Helhetlig satsing på sykkel er en sentral føring fra Byanalysen⁽¹⁾. Elverum har som mål å øke andelen som sykler fra 7,8 % i 2013/2014 til 13 % innen 2020, jf. sykkelbyavtalen. Elverum har inngått en sykkelbyavtale med Statens vegvesen om å legge bedre til rette for de syklende for å oppnå dette, og det jobbes kontinuerlig med flere ulike tiltak.

Rapporten Sykkeltiltak i Elverum⁽⁴⁾ viser muligheter for å gi høyere prioritet til de syklende i bykjernen. Kommunen jobber videre med dette i samarbeid med Statens vegvesen og Hedmark fylkeskommune, samt i dialog med de næringsdrivende i sentrum.

Sykkeltiltakene må også sees i sammenheng med hvordan byen ønskes utviklet og skal fungere, dette gjelder blant annet hvordan vi skaper et attraktivt sentrum med mer aktivitet slik som gjennom prosjektet Liv i Leiret, der det skal foregå arrangementer på rådhusplassen lørdager i sommersesongen.

Kartet for hovedsykkellruter som er utarbeidet (figur på neste side) viser hovedruter og sekundærruter for syklende. Dette viser hvilke ruter som gir høyest prioritet.

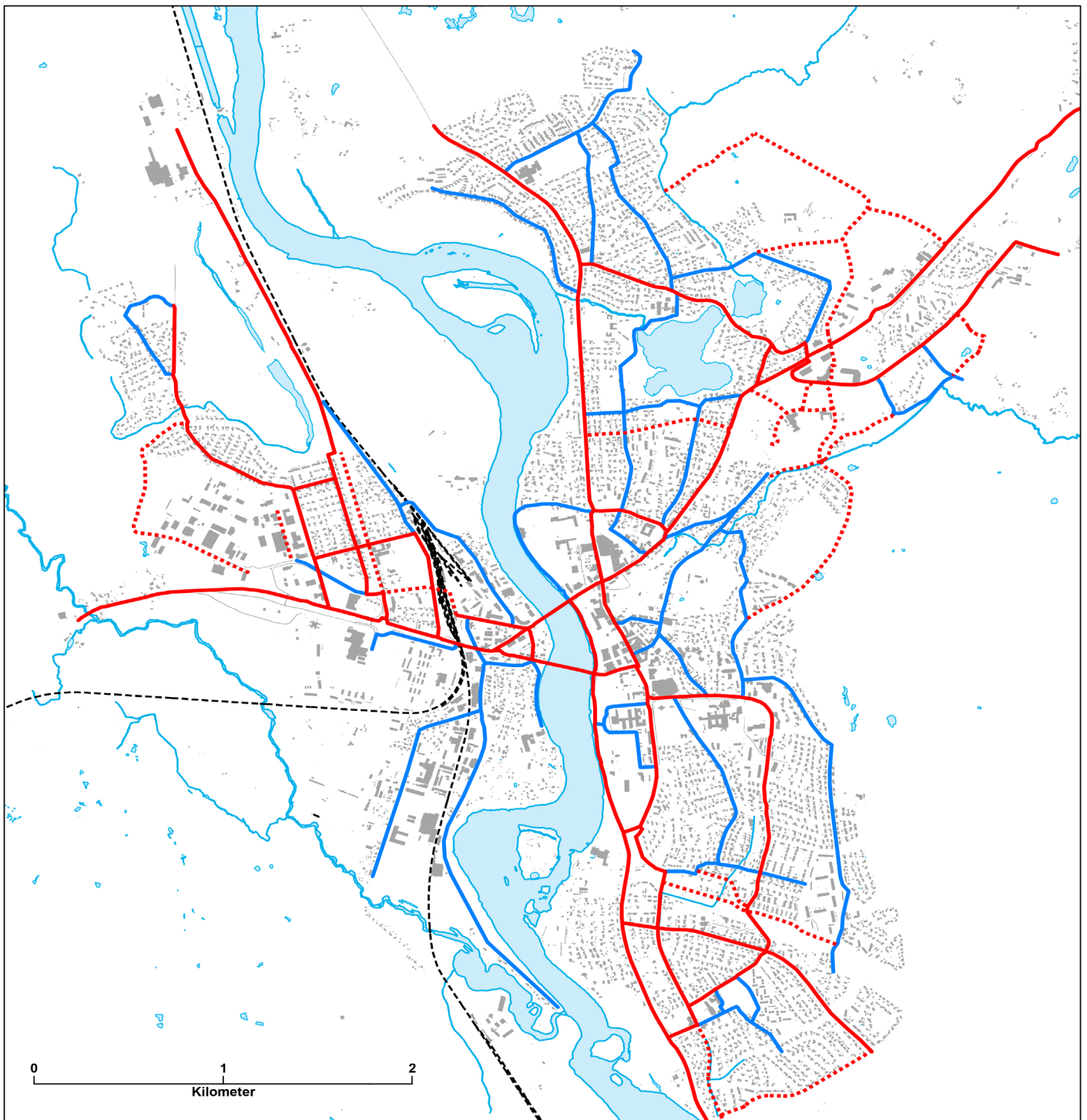
Kommunen bør etablere et sammenhengende hovedsykkelveinett bestående av strekninger som enten har rolig nok trafikksituasjon til at sykling i blandet trafikk med bil fremstår som akseptabelt, eller egen tilrettelegging i form av sykkelfelt, sykkelveger eller kombinerte gang- og sykkelveier.




I rapporten sykkeltiltak i Elverum er det oppsummert fire krav som må være oppfylt for at sykkelvegnettet skal være attraktivt:

- Sykkelvegnettet skal være trafikksikkert, trygt, fremkommelig.
- Sykkelvegnettet skal gi tilgjengelighet til og fra boliger og reisemål og for alle menneskene i Elverum.
- Sykkelvegnettet skal ha høy prioritering av drift og vedlikehold.
- Sykkelvegnettet skal være sammenhengende, ha egnede løsninger av høy kvalitet og gode systemskifter (skifter mellom ulike sykkelløsninger).

I rapporten framgår det at sykling på fortau er en uaktuell løsning for de syklende, og det er bykjernen med Nybrua som er dårligst tilrettelagt for de syklende. I rapporten vises alternativer for å prioritere de syklende gjennom bykjernen, noe som krever mer dialog med Statens vegvesen og næringsdrivende før det velges konkrete løsninger.

Temakart - hovedsykkelruter



-  Hovedsykkelrute
-  Sekundærsykkelrute
-  Fremtidig

BYPLAN2030

30. mai 2018



Rev. 08.08.2019

I byplanen er det lagt inn ny gang- og sykkelbru over Glomma på nordsiden av Nybrua, og gang- og sykkelkryssing over eller under jernbanen på nordsiden av stasjonsbygningene. Ved stasjonen er det tidligere planlagt en kjøreveg, som gjennom ny byplan nå tas ut. Nærmere vurdering av hva som er behovet og ønsket byutvikling inngår i rapporten.

Kryssing av jernbaneområdet ved Elverum stasjon⁽¹⁰⁾. Ved videre planarbeid for Vestad vil gang- og sykkelbru over Glomma sør for Grindalen skanse over til Restvold også bli tatt inn på plankartet. Plassering av en ny gangbru her krever noe mer vurdering og at den sees i sammenheng med utviklingen av hele området på Vestad.

2.3.9 Parkering

Gode, forutsigbare parkeringsløsninger for både bil og sykkel er sentralt for å oppnå et attraktivt og godt fungerende bysentrum. Kommunens parkeringsstrategi med innføring av parkeringsskive og to-timers parkering i bygatene har ført til en bedre tilgjengelighet og større tilgang på ledige plasser for besøkende med bil. I tillegg er det tilrettelagt på Folkvangtomta med muligheter for heldagsparkering mot betaling.

Ved utbygging av nye bykvartaler i bykjernen er det i dag krav til parkeringskjeller, noe som videreføres i byplanen. I byplanen er det minimumskrav til parkering, og disse er i bykjernen lavere enn tidligere bestemmelser. For enebolig og tomannsboliger er de i samsvar med dagens praksis. Det er i byplanen også tatt inn bestemmelser til sykkelparkering.

Krav til ladestasjon for elbil er i byplanens bestemmelser satt til 10 % ved større utbyggingsprosjekter og er dermed høyere enn tidligere praksis. Dette er i takt med samfunnsutviklingen og noe mer enn minimumskravet iht. parkeringsforskriftens § 35 som er på 6 %.

2.3.10 Folkehelse

Det er et viktig grep gjennom byplanleggingen å legge til rett for at flere går og sykler for å bedre folkehelsen. Det må bli enklere å velge helsevennlig, og derfor er det viktig å gjøre det mer attraktivt og enkelt å velge sykkel. I tillegg til egen fysisk aktivitet, er gange og sykling fremfor bilkjøring også et godt miljø- og klimatiltak. Transport basert på gange og sykkel er også vist å bidra til utjevning av sosiale forskjeller, da det er uavhengig av økonomi og etnisk bakgrunn.



Bilde: Sykling i Storgata er utfordrende.

Plankart og bestemmelser:

- ▶ Omkjøringsveg med mulig ny trase nord for byområdet
- ▶ Retningslinje for ikke juridisk bindende veglenker: Bestemmelsene § 10
- ▶ Ny gang- og sykkebru ved Nybrua
- ▶ Gang og sykkelkryssing over/under jernbanen ved skystasjonen
- ▶ Teksten «stengt veg» i to framtidige kryss i Solørvegen (Bækbakken og Tinghusgata)
- ▶ Parkeringskrav for bil og sykkel: Bestemmelsene § 1.11
- ▶ Krav til parkeringskjeller i nye kvartaler med sentrumsformål: Bestemmelsene § 1.11
- ▶ Krav til ladestasjon for elbil: Bestemmelsene § 1.11
- ▶ Rekkfølgekrav infrastruktur: Bestemmelsene § 1.5.1 - 1.5.3
- ▶ Temakart hovedsykkelruter

2.4 Miljø og klima

MÅL:

I 2030 er Elverum:

- ▶ En kompakt by med korte avstander mellom daglige gjøremål.
- ▶ En by der det er attraktivt å gå og sykle.
- ▶ En by der skystasjonen er sentralt kollektivknutepunkt for hele regionen, med gode parkeringsmuligheter for bil og sykkel og gode forbindelser for tog og buss.
- ▶ En by tilrettelagt for begrenset lokalbiltrafikk og biltrafikk med klima- og miljøvennlig teknologi.
- ▶ En by hvor blågrønn struktur er godt utbygd.
- ▶ En by hvor det rehabiliteres og bygges nytt etter klimavennlige og miljøvennlige standarder – materialbruk, energiforsyning, avfallshåndtering.

STRATEGIER:

- ▶ Tilrettelegge for syklende, gående og kollektivreiser.
- ▶ Prioritere, planlegge for -og gjennomføre tiltak som tilrettelegger for sykkeltransport gjennom bykjernen, spesielt i øst-vestaksen over Glomma.
- ▶ Lokalisere nye etableringer for bolig og næring så sentralt som mulig i byen, med god gang- og sykkeltilgjengelighet for å redusere transportbehov.
- ▶ Benytte blågrønn struktur bevisst og aktivt til overvannshåndtering og for å minimere flomrisiko og luftforurensing, styrke folkehelse og ivareta biologisk mangfold.
- ▶ Følge opp ambisjonen i masterplanen om en klimavennlig bydel i Ydalir, og vurdere overføring av erfaringene til aktuelle framtidige utbyggingsområder.

2.4.1 Klima

God og helhetlig planlegging, som tar hensyn til dagens og framtidens klimaendringer, står helt sentralt på veien mot et klimatilpasset samfunn. Plan- og bygningsloven styrer utbygging av infrastruktur og bygg i kommunen. Gjennom planlegging av bolig- og næringsområder, nye veier, gang- og sykkelveier m.m. har kommunen ansvaret for utviklingen av en arealbruk som fremmer gode løsninger med hensyn til den klima- og miljøpåvirkningen utviklingen av byen får.

Hovedmål i gjeldende energi- og klimaplan⁽¹²⁾: *Elverum kommune skal ha et miljøvennlig og arealeffektivt utbyggingsmønster som reduserer CO2-utslipp fra den lokale biltrafikken.* Til dette målet er det laget strategier, som i stor grad støttes gjennom de prioriteringene som gjøres i forslag til ny byplan. Strategiene går på boligområder i gang- og sykkelavstand til sentrum, arbeid med fortetting, økt bruk av tre i bygg, normer for parkering m.m.

Til tross for at Elverum er en by med lav befolkningstetthet pr. kvadratkilometer i forhold til sammenlignbare byer, ligger mye til rette for å kunne utvikle byen i en mer miljøvennlig retning. Det aller meste av byen ligger innenfor en sykkelavstand på 3 km til bykjernen. I tiden framover vil det meste av boligbyggingen utvikles i sentrumskjernen og mot Ydalir og Løvbergsmoen. Dette gir gode muligheter for økt bruk av sykkel og gange sammen med kollektivtransport, slik at nye boligområder blir mindre bilavhengige i tiden fremover.



2.4.2 Klimatilpasning og overvann

Konsekvensene av de globale klimaendringene blir stadig tydeligere. Det er særlig høyere gjennomsnittstemperaturer, mer nedbør og mer ekstremvær som vil bli utfordrende framover. Basert på aktuelle klimamodeller forventes en økning i gjennomsnittlig nedbørsmengde i Norge på 10 prosent innen utgangen av 2050 og 20 prosent i 2100⁽¹³⁾. Det er forventet flere tørrværsdager. Det betyr at nedbøren vil komme sjeldnere, men med en langt større intensitet enn i dag. Det vil innebære mer ekstremvær og stadig kraftigere nedbørsituasjoner i årene fremover.

For kommunen innebærer dette blant annet at det blir viktig med et stadig større fokus på planlegging og utbygging som tar opp i seg disse utfordringene. Eksisterende overvannnett er i mange tilfeller ikke bygget med tanke på en sterk økning i tilførsel av overvann som følge av ekstremnedbør osv. Planleggingen må derfor legge opp til robuste løsninger som kan forsinke og fordrøye vannmassene mest mulig der de oppstår slik at det ikke blir skade på bygg, infrastruktur eller fører til farlige situasjoner for innbyggerne i byen.

Konkret legges det inn krav i planbestemmelsene om at all overvannshåndtering skal skje på eget areal, eller som samarbeid mellom flere nye byggeprosjekter som finner fellesløsninger for overvannshåndteringen i et gitt område. Det anbefales at det sees på løsninger som gjør overvannet til en ressurs og ikke et problem. Lokale vannspeil, åpne bekkedrag osv. er positive elementer i et boligområde. Lukking av bekker vil ikke lenger tillates. I årene fremover blir det stadig viktigere at åpne bekker og kanaler holdes i hevd, og ikke får tilført vesentlig nytt tilsig og overvann som følge av utbygging. Dette gjelder blant annet Sagåa, Stavåsbekken og kanalen på Hanstad som

holdes åpne fordi de er viktige som del av overvannssystemet i byen. Flomsoneer for Glomma legges inn på begge plankartene, samtidig som dette også tas inn på et eget temakart for risiko og sårbarhet.

Flomveier blir det også satt et stadig økende fokus på i ny saker. Det skal vises hvilke veier flomvannet tar dersom det oppstår ekstremsituasjoner. Større ubebygde områder som grøntområder, ballplasser o.l. plasseres fortrinnsvis slik at disse kan fungere som fordrøyningsmagasiner i en ekstremsituasjon og kanskje hindre at vannet ødelegger annen infrastruktur i området.

2.4.3 Ydalir

Utviklingen av Ydalir som et nytt sentralt boligområde i byen med ny skole og barnehage og høye ambisjoner om å bli en miljøvennlig bydel er viktige skritt for å oppnå klimamålet i klima- og energiplanen.

I Ydalir satses det på flere områder, bl.a. med lav parkeringsdekning for å fremme miljøvennlige alternativer for transport som sykkel og gange, samt økt bruk av kollektivtransport. Det stilles høye krav til energibruken i området, og byggene skal tilfredsstille passivhusstandarden eller bedre. Etter hvert som utbyggingen går sin gang og en får økende erfaring med konseptene som velges for dette området, bør ambisjonen være at også utbyggingsprosjekter andre steder i byen får økte miljøambisjoner, og blir med og bidrar til utslippsreduksjon i Elverum by.

Kommunen har en egen veileder i bruk av tre fra 2008. Bygging i miljøvennlige materialer som tre, er en viktig del av konseptet i Ydalir, og gir et godt bidrag til en klimavennlig utvikling av Elverum



Bilde: Illustrasjon hentet fra mulighetsstudie av et offentlig område i ZEN pilotprosjekt Ydalir. Illustrasjon v/tegn_3.

2.4.4 Støy

I Elverum har vi i hovedsak tre kilder til støy. Det er støy fra vegtrafikk, fra jernbane, og fra Terningmoen skyte- og øvingsfelt. Temakart for risiko og sårbarhet viser spesielt hvor det er områder som berøres av støy fra vegtrafikk, og fra skytestøy fra Terningmoen.

Avviksområde støy: Innenfor bykjernen kan det ved regulering og i den enkelte byggesak vurderes om det skal tillates avvik fra retningslinje T-1442, basert på støyfaglig utredning.

Det må dokumenteres at krav til innendørs støynivå oppfylles. Bebyggelsen skal utformes slik at en oppnår en stille side.

I retningslinjen som omhandler beregning av støy⁽²⁵⁾, framgår følgende definisjoner:

Gul støyzone: vurderingszone hvor støyfølsom bebyggelse (bolig, skoler, barnehage, helseinstitusjon) kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold.

Rød støyzone: Angir et område som ikke er egnet for støyfølsom bruksformål, og etablering av ny støyfølsom bebyggelse (bolig, skoler, barnehage, helseinstitusjon) skal unngås.

Jernbane

Med hensyn til støy fra jernbanen, er det kun et belte på 15-20 meter til hver side for jernbanen at det er et problem med rød og gul støyzone. Det legges ikke inn nye boligområder som kommer i konflikt med den type støy i ny byplan.

I Nasjonal Transportplan (2018-2029)⁽²⁴⁾ er det lagt inn et nytt tilsvingsspor på Vestad mellom Solørbanen og Rørosbanen. Endelig plassering er ikke avklart, og sporet blir derfor ikke lagt inn i nytt plankart nå. Langs nytt tilsvingsspor kan det potensielt bli flere som blir berørt av jernbanestøy, men ved nyanlegg er det krav til støyskjerming i henhold til veilederen for støy.

Veg

Det går flere store veger gjennom Elverum byområde, og disse går i mange tilfeller relativt tett på store boligområder. Dette medfører at det i dag er mange boliger som potensielt ligger utsatt til for vegtrafikkstøy. Forslag til ny byplan legger ikke opp til utlegging av nye boligområder i områder påvirket av vegstøy.

Endelig konkret vurdering av hvordan områdene skal få tilfredsstillende støyforhold gjøres gjennom detaljreguleringen.

Terningmoen, og spesielt den nye beregnede gule støysonen berører store boligområder i Elverum byområde.

I tillegg til militær aktivitet er det også omfattende sivil bruk av disse skytebanene. Støysonen som vises på temakartet er utarbeidet på bakgrunn av beregninger basert på at aktiviteten på skytebanene skal opprettholdes slik den er i dag.

Det legges ikke opp til en økt bruksfrekvens, men det kan bli justeringer i bruken begrunnet i nye øvelsesformer osv. Totalbelastningen på omkringliggende områder vil ikke øke fra i dag.

Det er noen enkelte nye utbyggingsarealer i ytterkant av den gule støysonen for skytestøy fra Terningmoen. Det er fremdeles ønske om utvikling i disse områdene, bl.a. med støyfølsom bebyggelse i form av boliger. Spesielt gjelder det utbyggingen ved Vestad skole.

Støyproblematikken vil oppleves ulikt avhengig av hvor mye dette påvirker den enkelte, men private uteoppholdsarealer kan håndteres gjennom bl.a. innglassing. Hovedutfordringene er felles uteoppholdsareal som er vanskelig å støydempes da avstanden til støykildene (skyttebanene) er så stor at lokal støyskjerming ikke vil avhjelpe støybildet vesentlig. Konkrete løsninger for dette må vurderes nærmere ved søknad om byggetillatelse for det enkelte prosjekt.



Bilde: Riksveg 25 gjennom Vestad.

2.4.5 Luftforurensning

Det finnes nå (2018) etterhvert data for luftforurensning i Elverum, fra målestasjonen som står mellom Glåmbrua og Nybrua, i ett av Elverums mest trafikkerte områder. Det utarbeides årlig en rapport om luftforurensningen i Elverum⁽²⁶⁾. Resultatene fra arbeidet med luftforurensning viser at i 2017 var luftforurensning et begrenset problem i Elverum ut fra de målingene som er gjort, med noen unntak av enkeltdager/timer. I tillegg til utslipp fra trafikken er fyring med ved en forurensningskilde.

Utslipp fra trafikken kan reduseres gjennom omlegging av bilparken til mer miljøvennlige biler lavere utslipp. I tillegg er det et mål at økningen i trafikken skal skje ved økt bruk av sykkel, gange og kollektivtransport. Fortetting i bykjernen og fokus på gode gang- og sykkelforbindelser fra nye boligområder og inn mot sentrum er med på å legge til rette for slike løsninger.

Det legges ikke inn nye boligområder langs høytrafikkerte veger i denne byplanen. Det stilles krav i planbestemmelsene for å ivareta tilfredsstillende luftkvalitet.

2.4.6 Vannmiljø

Hensynet til vannmiljø og fastsatte miljømål skal belyses i alle saker som berører en vannforekomst. Glommavassdragets har en sentral plass i Elverum kommune, og det er svært viktig at hensynet til vannmiljøet i Glomma og andre sidevassdrag tas på alvor. Et godt vannmiljø vil også virke positivt inn på andre interesser som folkehelse, friluftsliv, byliv, rekreasjon og biologisk mangfold.

2.4.7 Folkehelse

Klimaendringene sies å være det største folkehelseproblemet i verden i dag. De påvirker vannet vårt, luftkvaliteten og matproduksjonen. Vi nyter godt av naturens varer og tjenester i form av rensing av vann og luft, klimaregulering og produksjon av oksygen. Det er derfor essensielt å ivareta naturen, og samtidig arbeide for å minske klimagassutslipp og forurensning, blant annet gjennom måten vi planlegger byen vår på. Arbeidet med nullutslippsbydelen i Ydalir er derfor et viktig grep.

Trafikkstøy og andre støybelastninger kan gi ulike helseplager, og demping eller skjerming mot støy er derfor et nødvendig folkehelsegrep.

Plankart og bestemmelser:

- ▶ Flomsoner er vist på plankartene
- ▶ Krav til håndtering av overvann: Bestemmelsene § 1.12.1
- ▶ Krav til vurdering av støy i alle plansaker: Bestemmelsene § 1.12.2
- ▶ Krav til vurdering av luftkvalitet: Bestemmelsene § 1.12.3
- ▶ Krav til vurdering av vannmiljø: Bestemmelsene § 1.12.4
- ▶ Temakart for risiko og sårbarhet viser støy og flom

2.5 Blågrønn struktur

MÅL:

I 2030 er Elverum:

- ▶ En by hvor blågrønn struktur er godt utbygd og med god kvalitet for å ivareta folkehelse og biologisk mangfold.
- ▶ En by ved elva, der Glomma og byen er knyttet sammen.
- ▶ En by hvor boligområdene har gode nærmiljø som gir grunnlag for trivsel, aktivitet og tilhørighet.
- ▶ En by med gode grønne koblinger til friområdene.

STRATEGIER:

- ▶ Sikre hovedtrekkene i den blågrønne strukturen gjennom byplanen.
- ▶ Beholde og utvikle grønne friområder som Sagtjernet, Galgebergparken og Restvold for mer allsidig aktivitet.
- ▶ Tilrettelegge for god tilgjengelighet og grønne forbindelser til friområder og Glomma.
- ▶ Utvikle *elverunden* og forbindelsen mellom museene og bykjernen med kobling til den framtidige bydelen på Vestad.
- ▶ Etablere og sikre grunnlaget for gode møteplasser og fellesområder, gang- og sykkelveger og tilgang til grøntområder gjennom reguleringsprosessene for de enkelte delområder.
- ▶ Realisere Allaktivetsarena ved Elverum Ungdomsskole.
- ▶ Videreutvikle og etablere permanente samarbeid mellom kommune og frivillige lag, foreninger og sammenlutninger for å utvikle og vedlikeholde grøntområdene.

2.5.1 Definisjon og betydning

Med blågrønn struktur menes elver, bekker og vann sammen med de grønne områdene som ligger rundt og mellom bybebyggelsen. Natur og blågrønn struktur er viktig for rekreasjon, mosjon, lek og friluftsliv, og er derfor av stor betydning for helse og trivsel. Utsikt til vann og grønt, og opplevelser i naturen påvirker vår psykiske helse, og er et dokumentert viktig bidrag til god folkehelse. I tillegg til å være helsefremmende, er den blågrønne strukturen også attraktiv. Etablering, utvikling og vedlikehold av blågrønn struktur, urban bynatur og gode grønne bevegelsesårer til og fra bykjernen er strategier som vil kunne gjøre byen mer attraktiv for både eksisterende og nye innbyggere.

Det er ikke bare helse og trivsel som er viktig når det kommer til blågrønne strukturer, men også fysiske utfordringer som lokalklima, overvannshåndtering, erosjon og flom. Grøntområder, åpne vassdrag, trær og annen vegetasjon er viktig å ta vare på for å stabilisere både lokalklima og som bidrag til å løse globale klimautfordringer. Vegetasjon fungerer som buffersoner for vind og er støyskjerming mellom veger eller industri og boligbebyggelse. Trær binder til seg støv, og er bra for luftkvalitet. Dyre- og plantelivet i og rundt byen er avhengig av større og mindre områder for å sikre biologisk mangfold. Mindre grønne arealer som ofte sees på som unyttige restarealer kan dermed ha viktige funksjoner vi må være bevisst.

I en by som vokser og fortettes er det økende press på byens grønne arealer, dette vises også i innspillene til byplanen. Grønnstrukturens mange viktige funksjoner og verdier gjør at dagens grønne områder bør tas vare på i størst mulig grad, og også utvides der det er mulig. Elverum har tilstrekkelig med arealer til boligbebyggelse og fortetting innenfor byområdet til at det ikke er nødvendig å bygge ut byens grønne lunger, og har derfor gode forutsetninger for å kunne løse og balansere utfordringene og skape gode blågrønne strukturer i byen.

2.5.2 Grønne korridorer og stor variasjon

Byanalysen⁽¹⁾ viser at Elverum har flere flotte grønne rom i byen, men at koblingen mellom de grønne områdene kunne vært bedre. Grønne områder som henger sammen skaper korridorer i byen for både mennesker, dyr og planter. I slike grønne korridorer kan mennesker og dyr ferdes utenom trafikk og støy. Det er vanskelig å etablere nye korridorer i dagens eksisterende bebyggelse, særlig i bykjernen, men det må vurderes i alle nye reguleringsplaner og i sammenheng med framtidige gang- og sykkelveger. Det må settes av tilstrekkelig areal og bredde på korridorene for å sikre at det oppleves trygt, åpent og tilgjengelig.

Det er viktig å opprettholde stor variasjon i de grønne områdene. Byen har ulike brukere med ulike behov. Det er behov for både nær- og fjernrekreasjonsområder, naturområder til bruk i helgene og til hverdags. Større friluftsområder kan fint ligge lenger unna boligbebyggelsen, mens nærparker har større sannsynlighet for daglig bruk dersom avstanden er under 300 m.

De grønne rommene bør innby til aktivitet i større grad enn de gjør i dag og også ha variasjon i aktivitetstilbud. Lag, foreninger og frivillige organisasjoner spiller en stor rolle i å aktivisere idretts- og turområdene i byen, og er viktige tilretteleggere for friluftsliv og fysisk aktivitet.

2.5.3 Friluftsliv og idrettsplasser

I åpne byplanmøter er kort veg til skogen fra boligområdene en av de kvalitetene i byen elverumsinger sier de er mest fornøyde med. For å sikre friluftsområdene legger byplanen opp til at det ikke skal bygges utenfor bygrensen. Eksisterende grøntområder ellers blir i stor grad bevart, slik at også grønne bevegelsesårer ut til friluftsområdene sikres. Disse og eventuelle nye grønne koblinger skal ivaretas i reguleringsplaner, for å sørge for gode grønne korridorer til og fra skogsområdene.

Det er igangsatt kartlegging og verdsetting av friluftslivsområdene i kommunen, for å identifisere, utvikle og ivareta arealer for friluftslivet. Registreringene vil bli lagret i nasjonal database hos Miljødirektoratet, og blir tilgjengelig på www.naturbase.no.

Overgangen mellom idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv er flytende, men idrett er i større grad knyttet til organisert aktivitet som kan ha spesielle krav til utforming. Det er flere idrettsplasser i Elverum som gir mulighet for forskjellige aktiviteter. I sentrum tilbyr sentralidrettsplassen fotballbaner og fotballstadion. Ved Terningen Arena er det tilbud for friidrett, tennis og sandvolleyball.

Fylkesidrettsplassen, mest kjent som *Fylken*, er en idrettsplass som benyttes som skøytebane vinterstid. Størrelsen og plasseringen til Fylken, sentralt og omgitt av boligbebyggelse, gjør at det ligger godt til rette for å utvikle området videre for allsidig bruk. Det bør tilrettelegges for både organisert- og uorganisert idrett.



Bilde: Fylken er skøytebane om vinteren. Vinteraktiviteter er viktig i Elverum med sitt relativt stabile innlandsklima. Foto: Simen Skari.

2.5.4 Parker, lekeplasser og uteopphold

Naturen som omgir byen gir muligheter for friluftsliv og rekreasjon, men i hverdagen er det likevel de mindre, grønne pusterommene og parkene som er viktige. For helsen er sannsynligvis friluftsområder i nærmiljøet av størst betydning, fordi de gir mulighet til daglig bruk. Parker og friområder fungerer som møteplasser, hvor vi både kan være fysisk aktive, men også oppleve sosial kontakt. Friområder som er åpne og tilgjengelige for alle er inkluderende, og gjør det mulig for de som ellers ikke trener til å være fysisk aktive.

Det er ikke lenger eneboligen med ett mål egen tomt som bygges mest, men mindre enheter som likevel har samme behov for areal til opphold og lek. Et viktig mål i byplanen er at alle skal ha tilgang på gode oppholds- og rekreasjonsområder utendørs, det kan være i byens parker, torg, lekeplasser, eller private hager. Byplanen setter derfor krav om privat og felles uteoppholdsareal slik at alle har tilgang til uteareal. Kravene varierer etter type boenhet og om det er plassert i byområdet eller inne i bykjernen.

I en tett by er det likevel ikke alltid nok areal til at alle har sitt eget uteareal. I områder for sentrumsformål og ved fortetting innenfor bykjernen med nærhet og god tilgjengelighet til offentlige parker og lekeplasser tillater derfor byplanen at kravet til felles uteoppholdsareal kan reduseres, forutsatt at det gjøres kompensierende tiltak. Kompensierende tiltak kan være opprustning av nærliggende grøntarealer/parker. Dette kan være med på å øke kvaliteten på byens parker, samtidig som det kan øke bruken av byens møteplasser.

2.5.5 Barn og unge

Tilgang til lekearealer og blågrønn struktur er særlig viktig for barn og unge. Gode og trygge utearealer virker positivt på den fysiske, psykiske og sosiale utviklingen hos barn, og er generelt et viktig tiltak for god folkehelse. Nærmiljøets kvaliteter er spesielt viktig for fysiske aktiviteter og sosialt samvær. Barns hverdag blir mer og mer stillesittende og mangel på fysisk aktivitet gir uheldige konsekvenser for stadig flere. Ferdelsårer lagt i grønne korridorer kan gi tryggere skoleveger, og naturen kan gi rom for fantasibasert lek, samvær og fysisk utfoldelse.

I byanalysen påpekes det at plasseringen av parker og nærlekeplasser er viktig. For små barn bør det ikke være lenger avstand dit enn 300 - 500 meter. Den samme avstanden gjelder for øvrig også for eldre som bruker rullator. Lekeplassene må plasseres på arealer med gode solforhold, og samtidig mest mulig skjermet for støy. Flere av byens lekeplasser er avstengt for allmennheten til tross for at de blir lite brukt. I bykjernen bør ikke lekeplassene lukkes inne, men være tilgjengelig for alle barn og unge, for økt bruk. Lekeplassen i Elvarheimparken er blitt veldig populær, og slike tilbud er nødvendig for å gjøre det mer attraktivt å bosette seg i bykjernen også for barnefamilier.

Det er ikke like lett for barn og unge å gi innspill til en byplan, og det har derfor vært viktig å tilrettelegge godt for dette i prosessen. Byplanen har flere ganger vært tema i Barn- og unges kommunestyre i Elverum, hvor det har kommet innspill, gjennom tekst og tegninger, om hvordan

de ønsker at Elverum skal se ut i 2030. De to største gjentagende ønskene har vært skatepark og svømmehall. Skatepark blir nå realisert som del av Allaktivitetsarenaen.

2.5.6 Glomma og elverunden

Glomma er det største bidraget til den blå strukturen i Elverum. De grønne elvebreddene er også et viktig bidrag. Gang- og sykkelvegene langs elva gjør det mulig å velge grønne omgivelser hele vegen inn til bykjernen. I tillegg brukes disse gang- og sykkelvegene i stor grad til rekreasjon. Området langs Glomma mellom museene er en yndet søndagstur, og kalles museumsrunden eller elverunden. Kjærlighetsstien langs Glomma, fra Støa til folkehøgskolen, brukes også mye til rekreasjon, men også som bevegelsesåre i hverdagen til og fra Leiret, og er en av byens viktigste grønne korridorer. Områdene langs elva bør i større grad gis ulike aktiviteter, for å gjøre det mer attraktivt å oppholde seg der.

På Vestad er det ønskelig å videreføre muligheten til å bevege seg langs Glomma videre nordover på vestsiden opp til Grindalen skanse. Det er også i mulighetsstudiet for Vestad⁽⁶⁾ lagt inn en bred grønn parkgate fra skystasjonen til Glomma for å knytte byen og Glomma bedre sammen. Plassering av en ny bru for gående og syklende over elva vil kunne avgjøre hva slags bruk brua vil få; en bru ved Nybrua vil kunne styrke byaksen og hverdagsbruk, mens en bru lenger nord i større grad trolig vil brukes mest til rekreasjon.



Bilde: Elvebredden langs Glomma er et yndet turmål, og er en grønn bevegelsesåre til og fra sentrum i hverdagen. Foto: Simen Skari.

2.5.7 Restvold og Allaktivitetsarena

Byanalysen⁽¹⁾ framhever Restvold som byens grønne indrefilet, som bør utnyttes til allsidig utendørs idretts- og friluftaktivitet. Dette er et viktig grønt område i byen som ut fra et samlet byplanperspektiv ikke bør bygges ned, og sikres derfor som friareal i byplanen.

Allaktivitetsarenaen fra Elverum ungdomsskole ned til Glomma er et stort og riktig grep for å ivareta området og øke aktiviteten. Bygging av prosjektet startet våren 2018, og vil foregå i flere trinn. Blant aktivitetene det legges til rette for er parkour, boccia, sandvolleyball, lekeplass, streetbasket, læringsarena for ungdomsskolen og skatepark. Skatepark har blitt etterspurt av ungdommene i Elverum i lang tid, og er derfor en viktig del av prosjektet med Allaktivitetsarenaen. Prosjektet skal også være integrerende, og legger opp til aktivitet for mange ulike brukere. Blant annet har Elverum læringscenter, Kulturskolen og Møteplassen ved Folkvang vært involvert i prosessen, i tillegg til ungdomsskolen. Det er videre skissert mulighet for en framtidig badestrand og brygge i elva ved Rolfshallen. Dette bør videre kobles til flere aktiviteter langs Glomma og elverunden.

2.5.8 Galgebergparken og festningen

Galgeberget er et viktig parkområde midt i bykjernen av Elverum. Parken er en lite utnyttet grønn lunge med stort potensial. Området er stort, og mye av det er fortsatt et naturlig skogsområde med variert plante-, dyre- og fugleliv. Furukroner, blåbærlyng og fuglekvitte midt i sentrum er en sjelden vare som bør vernes om. Parken har flere tilganger og adkomster fra alle kanter, og er startpunktet for en opparbeidet tursti som går helt fra Storgata gjennom Galgeberget, over Christianfjeld festning til tur- og friluftsområdet Svarholtet. Sett på flyfoto kan en tydelig få inntrykk av hvordan Galgeberget ligger sammen med Christianfjeld festning som et ubrutt skogs- og parkområde fra Storgata til Svarholtet. Området er dermed en viktig grønn korridor, og brukes nok mest til gjennomfart.



Bilde: Bare noen meter unna travelt byliv i Storgata finner vi slik natur.

Slik det er i dag (2018) er parkområdet lite tilrettelagt for bruk, med få sitteplasser og bratt skrent ned mot Storgata. Midt i parken ligger Husmorlagets hus, som siden 1950 har huset mange aktiviteter, blant annet barnehage. Ellers er det få aktiviteter i parken. Utvikling av området ved å tilrettelegge for ulike aktiviteter, samt bedre tilgang ned til Storgata vil kunne gi parken nytt liv. Størrelsen på området er med på å gi en opplevelse av å være midt i skogen, og gir parken et viktig særpreget som skal beholdes.

Galgeberget er også en del av militærhistorien for Christianfjeld festning, som en del av det militære området og den militære aktiviteten. Galgeberget har hatt utkikksposter og framskutte stillinger, og sagnet om Hummeldalstunnelen tyder på at militæret har hatt skjulte retrettveger for soldater der.

Christianfjeld festning er viktig i bybildet både som grøntområde og historieforteller, men også som orienteringspunkt. Økt bruk av festningen til historieformidling, kulturarrangementer og andre aktiviteter, som den nyetablerte frisbeegolfbanen, gjør at flere har fått øynene opp for verdien av området. I byplanen legges det nå hensynssone for bevaring av festningen, for å sikre det enda bedre for framtiden.



Bilde: Frisbeegolfbanen på festningen brukes mye. Foto: Simen Skari.

2.5.9 Sagtjernet

Sagtjernet er et annet viktig blågrønt tur- og rekreasjonsområde, både for nærmiljøet og byens innbyggere forøvrig. Om sommeren er stredene ved tjernet hyppig brukt, og mange bruker området jevnlig til turer eller som grønn snarvei til og fra sentrum.

Det er planer for oppgradering rundt Sagtjernet, for å tilrettelegge for ytterligere bruk av området med flere aktiviteter. Oppgraderingen ble påbegynt våren 2018, med blant annet opplyst gangsti, treningsapparater, lekeapparat, ny brygge, grillplasser og ulike sitteplasser.

2.5.10 Blå struktur

Flom og overvannshåndtering er stadig mer utfordrende. Klimaforandringer gjør noen områder av byen mer utsatt for oversvømmelser, og økt utbygging gjør at det blir flere harde flater som ikke kan infiltrere vann. Åpne bekkeløp eller mindre grøfter, helst omgitt av grønt, forsterker kapasiteten til å lagre vann, og kan samtidig være en ressurs til lek, naturopplevelse i byen, forskjønnelse og biologisk mangfold.

2.5.11 Biologisk mangfold

Plante- og dyrelivet i byen påvirkes av hvordan vi behandler leveområdene. For å ivareta en levedyktig grønnstruktur er det nødvendig å ta arealbehovene som dyr og planter har på alvor. Ulike arter har ulike behov, og det er derfor nødvendig med stor variasjon i områder, både i størrelse og innhold. Spredningskorridorer er viktige, men det er også viktig at det ikke kun blir korridorer og kantarealer, men også større områder.

Naturen blir mer produktiv og robust når artsmangfoldet er intakt. Det bør være stor variasjon i biotoper, det vil si at et område bør ha størst mulig variasjon i plante- og dyrearter, og ikke være ensartet. En viktig metode for å sikre dette er å bevare eksisterende natur mest mulig, framfor å etablere ny. Det tar lang tid å gjenopprette artsmangfold, og gamle trær eller skogsrester kan være viktige for mange arter.

2.5.12 Folkehelse

Natur og blågrønn struktur er viktig for rekreasjon, mosjon, lek og friluftsliv, og der derfor av stor betydning for helse og trivsel. Tilgang til parker og gode leke- og oppholdsarealer fremmer folkehelse og gir velbehag for dem som bruker områdene. Selv utsikt til grønt er vist å ha positiv effekt på immunforsvar og hormoner, samtidig som gode friluftsområder innbyr til økt fysisk aktivitet.

Tilgang til uteareal og frisk luft er noe alle skal ha, og det er derfor krav om uteoppholdsareal i byplanen. De grønne områdene, og offentlige oppholds- og lekearealer med varierende innslag av grønt, er også viktige bidrag for å skape en attraktiv by.

Å opprettholde et mangfold i naturen er et tiltak for folkehelsen. Naturens mangfold gir oss opplevelser, men også mat, medisiner, klær, byggverk og brensel. Naturen består av et samspill mellom arter, hvor de fleste arter påvirker andre arter i ulike næringskjeder og komplekse kretsløp. Naturen er grunnlaget for vår eksistens, og uten naturen får vi ikke rent vann eller frisk luft.



Bilde: Lek i vann er gøy. Foto: Simen Skari.

Plankart og bestemmelser:

- ▶ Krav til uteopphold og lekeareal:
Bestemmelsene § 1.9
- ▶ Sikre grønnstruktur:
Bestemmelser for Leiret § 2.7
- ▶ Sikre grønnstruktur:
Bestemmelser byområdet § 4
- ▶ Byggegrenser mot vassdrag:
Bestemmelser byområdet § 6
- ▶ Hensynssone flom:
Bestemmelser Leiret § 5.1
- ▶ Hensynssone flom
Bestemmelser Byområdet § 7.1
- ▶ Sikre friluftsliv gjennom hensynssone:
Bestemmelser Byområdet § 8.3
- ▶ Temakart grønnstruktur

2.6 Bolig og fortetting

MÅL: I 2030 er Elverum:

- ▶ En by med variert og tilstrekkelig boligtilbud, der det fortettes med god bokvalitet.
- ▶ En by der Leiret og den nye bydelen på Vestad er særskilte satsingsområder for boligutviklingen.
- ▶ En by der Ydalir bydel som en miljø- og klimapilot i Norge nærmer seg ferdig utbygd, og er eksempel og kunnskapskilde for øvrig miljø- og klimariktig utbygging både lokalt og nasjonalt.
- ▶ En by hvor den nye bydelen på Vestad som trafikkalt knutepunkt utvikles som en ny urban bydel og gir variasjon i bo-tilbudet for flere grupper av befolkningen.
- ▶ En by hvor boligområdene har gode nærmiljø som gir grunnlag for trivsel, aktivitet og tilhørighet.

STRATEGIER:

- ▶ Sikre framtidige boligområder for regulering og utvikling med ulike typer boliger; eneboliger, flermannsboliger og leilighetsbygg.
- ▶ Utarbeidelse av delplan Vestad for å utvikle den nye bydelen.
- ▶ Sikre kvalitet ved de nye boligprosjektene gjennom de enkelte reguleringsprosessene særlig ved å sette av arealer til fellesområder med tilgang for allmennheten, og at det stilles rekkefølgekrav til opparbeidelse med kvalitet.
- ▶ Etablere grunnlaget for gode møteplasser og fellesområder, gang- og sykkelveger og tilgang til grøntområder gjennom reguleringsplanprosesser.
- ▶ Følge opp ambisjonen i masterplanen om en klimavennlig bydel i Ydalir, og sørge for overføring av erfaringene til aktuelle framtidige utbyggingsområder.

2.6.1 Befolkningsvekst og attraktivitet

Et variert, tilstrekkelig og attraktivt boligtilbud er sentralt for å legge til rette for god byutvikling og den ønskede befolkningsvekst. Elverum har hatt en gjennomsnittlig vekst på 0,8-1 % over de siste tiårene, men den har vært lavere fra 2016 (0,2 - 0,3 %).

Byplanen legger til rette for 1 % befolkningsvekst per år i planperioden fram mot 2030 – jfr. Kommuneplanen. Kommunen bør derfor ha tilgjengelige arealer for at det kan bygges i størrelsesorden 120-150 boliger årlig.

2.6.2 Flyttestrømmer og befolkningssammensetning

For å få mer kunnskap om flyttestrømmer har Elverum sammen med fire Hedmarken-kommuner fått utarbeidet rapporten Flyttestrømmer inn, ut og internt i Elverum, Hamar, Løten, Ringsaker og Stange⁽¹⁴⁾. Disse kommunene danner en felles bo- og arbeidsmarkedsregion. Denne felles bo- og arbeidsmarkedsregionen vil med sannsynlighet bli styrket i perioden fram mot 2030 som følge av betydelig utviklet infrastruktur, felles planprosesser for areal- og transportbruk o.a. Rapporten dokumenterer at det bare er Elverum og Ringsaker som har positive fødselsoverskudd i perioden 2000-2016.



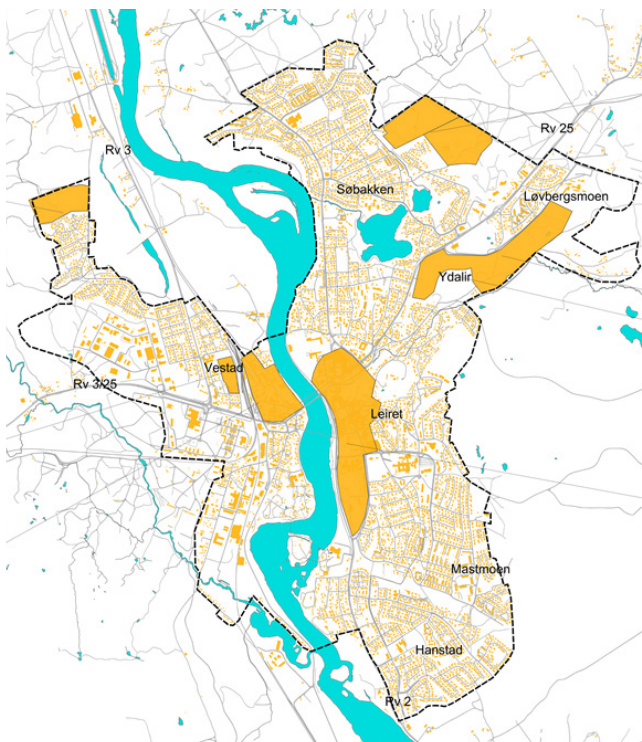
Det ble gjennomført 18 000 flyttinger inn og ut av Elverum fra 2007-2016, og tallet er 34 000 dersom man tar med interne flyttinger. En femtedel av befolkningen i kommunen har flyttet på seg i løpet av en tiårsperiode.

En høy andel hedmarkinger er aleneboende. 43 prosent av befolkningen i Elverum bor alene. Over 70 prosent av innflytterne til Elverum fra 2008 til 2016 har ikke barn, og halvparten av innflytterne i den siste treårsperioden var enpersonsfamilier. Cirka seks av ti innflyttere til Elverum flytter inn i eneboliger.

Statistikk, fakta og analyser av den typen rapporter bidrar med er viktig å holde oppdatert og vedlikeholde, særlig med tanke på å kunne legge til rette for den type bomiljøer og boliger som det framtidige markedet vil etterspørre i bo- og arbeidsmarkedsregionen generelt og i Elverum spesielt.

2.6.3 Boligtilbud og arealbehov

I Elverum preger eneboligene tilbudet i stor grad, og denne andelen er større enn i sammenlignbare kommuner som Hamar, Gjøvik og Kongsvinger. I 2014 utgjorde eneboligene 65 % av alle boligene i kommunen. Andelen eneboliger som ble bygd i perioden 2001-2011 var på 33 %, slik at fordelingen av boligtypene er i endring⁽³⁾. I byplanen ligger det inne store arealer til boligbygging, som sammen med fortettingspotensialet, spesielt i bykjernen, er mer enn tilstrekkelig for boligbehovet i planperioden. Potensialet for boliger er ca. 3800 boenheter totalt.



Figur: Oversikt over lokalisering av tomtereserver og bygrensen.

De to nye bydelene i Ydalir og ved skystasjonen på Vestad vil bidra med en vesentlig andel av disse boligene. I begge disse områdene forventes en kompakt boligbygging med høy tetthet.

I byplanen legges det opp til at det kun er i de ytterste områdene av byområdet det kan bygges en andel eneboliger, dvs. på Slåtmyrbakken, Løvbergsmoen (Smedstadtoppen) og framtidige boligarealer på Søbakken. I sentrumskjernen legges det opp til blokkbebyggelse i 4-6 etasjer med parkering i kjeller. I mellomsonen ca. 1-2 km fra bykjernen dvs. i Ydalir-området, vil det bli bygget rekkehus og lavere leilighetsbygg. Forventet antall boliger pr. daa står oppført i tabellen nedenfor.

I 2016 ble det utarbeidet en oversikt over de viktigste ledige boligarealene i byområdet⁽²⁾. I 2017 er det bygd en stor andel boliger i områdene Slåtmyrbakken og Sagåa øvre, slik at det ikke gjenstår vesentlig med boligreserver her. På Løvbergsmoen er boligfeltet Smedstadtoppen (felt B14) ferdig regulert. I tillegg til at det foreslås omdisponert et næringsareal til bolig ved Solbærvegen (felt B1).

Lengst øst i Damtjernvegen er det tatt ut boligarealer som vurderes som mindre aktuelle for utbygging til fordel for andre mer aktuelle arealer.

Boligarealer i byplanen utgjør fortsatt en boligreserve som strekker seg utover behovene i planperioden (12 år). Boligbehovet er på 120 - 150 enheter årlig for å kunne legge til rette for befolkningsvekst på 1 %, og gjennom boligreservene har kommunen areal for boligbygging i minst 30 år.

	Blokk-leiligheter Flere enn 4 boliger pr.daa	Rekkehus/ konsentrert småhus 2,5 - 4 boliger pr.daa	Frittliggende småhus (enebolig og tomannsboliger)
Ydalir	300	500	
Leiret	400		
Vestad skole	200		
Vestad skystasjon	1600		
Søbakken			
Smedstad toppen		200	50
Søbakken B2, B3		400	100
Søbakken B1		80	
Øvrige		50	100

Tabell: Tomtereserver til boligformål i byplanen pr. mai 2018.

2.6.4 Leiligheter i bykjernen

I Sentrumsplanen fra 2001⁽²⁷⁾ var en sentral strategi at planen skulle legge til rette for å bygge flere nye kvartaler i bykjernen med en vesentlig andel boliger. Gjennom planen ble det lagt rammer og føringer for at de private utbyggerne kunne utvikle prosjekter og det er gjennom årene bygd flere hundre nye leiligheter i Leiret; Gammelbruplassen, Glitre, Sentrum park, Glomma Panorama, Lillebakken og Trolltoppen m.v. Andelen beboere i sentrumskjernen har økt betydelig disse årene, og det har kommet til nye kvartaler og nye gater. Reguleringsplanprosessene sammen med gatebruksplanen⁽²³⁾ har gitt føringer og sikret kvalitet i samarbeidsprosjektene mellom kommunen og de private utbyggerne.

Nye leilighetsprosjekter reiser seg stadig, og det erfares at det er etterspørsel etter leiligheter i bykjernen. Det er fortsatt tilgjengelig arealer for videre fortetting i Leiret og det har også kommet innspill til byplanen om at flere gårdeiere ønsker å utvikle sine eiendommer, som i Lunkekvarteret/Garvergården, Slakteritomta og Røhnekvartalet. I byplanen er det satt krav til ny regulering for de kvartalene som kan utvikles og detaljer må avklares gjennom reguleringsplanen. I byplanen settes det rammer for høyder, parkering, uteopphold m.v.

Kravene til antall parkeringsplasser er noe redusert i forhold til tidligere bestemmelser, og kravene til elbilplasser er økt til 10 % ved større utbyggingsprosjekter. Kravene til uteopphold er noe justert, slik at de mindre leilighetene også får tilgang til enten privat eller felles uteoppholdsarealer.

I områdene omkring skystasjonen på Vestad ligger det også til rette for å utvikle en ny bydel med en vesentlig andel boliger. I dag er kun Meierikvarteret regulert for bygging av leiligheter, slik at øvrige arealer må inngå i en ny kommunedelplan med overordnede rammer før utbyggerne kan utarbeide reguleringsplaner og utvikle nye prosjekter.



Bilde: Trolltoppen under utbygging, nær ferdigstilling.

2.6.5 Byggehøyder i bykjernen

Ved nye utbyggingsprosjekter er høyder et tilbakevendende tema. Utsikt, vind, sol og skygge påvirker bokvalitetene i vesentlig grad og er også viktige kvaliteter for uterommene i byen. Særlig fordi vintersolen i Norge står lavt er høyder en utfordring, og høyder kan også være utfordrende for sikkerhet ift. brannslukking og rømningsveger. Samtidig er byggehøyde av stor betydning for utbyggerens lønnsomhet og i neste omgang boligprisen for de som skal kjøpe seg en ny leilighet.

Byanalysen⁽¹⁾ påpeker viktigheten av å bygge i menneskelig skala, for å sørge for at byen oppleves som et godt sted å være. Rådhuset og gjenreisningsbebyggelsen preger bybildet og høydene i Leiret er godt dimensjonert.

Siden 2001 har rammer og hovedprinsipp for maksimale høyder på nye boligprosjekter i bykjernen vært 4 etasjer med en tilbaketrasket 5. etasje. De siste årene har det imidlertid etablert seg en praksis med ytterligere en etasje, som på Glomma Panorama og Sentrum park. I byplanen legges det opp til en videreføring av de siste års praksis som hovedprinsipp med tillatt byggehøyde opp til 6 etasjer, med øverste etasje tilbaketrasket. Det settes også krav til at første etasje innenfor forretning- og sentrumsformål skal ha tilstrekkelig høyde for næring og fleksibel bruk, og maksimal gesimshøyde er 21 meter.

Det bør innenfor bykjernen tilstrebes en variert byggehøyde, som sammen med variasjon i volum, arkitektonisk uttrykk og tilpasning til omgivelsene kan tilføre byen økt kvalitet på felles uterom og bebyggelse.

Gjenreisningsbebyggelsen står i en særstilling i forhold til høyde og utforming av ny bebyggelse. Høyder innenfor bevaringssonen for gjenreisningsbebyggelse må tilpasses og underordnes denne, og det må spesielt i de nærmeste områdene nord og sør for denne tas hensyn.

Høyder fastsettes gjennom reguleringsplan og bygningers høyde og volum må gjennom denne dokumenteres sammen med hvilke nye strukturerende og identitetsskapende element utbyggingen tilfører byen. Det skal utarbeides volumstudier, fotomontasjer o.l. som dokumenterer høyde på ny bebyggelse sett i relasjon til omgivelsene, landskapet, nabobebyggelse, gater og plasser, samt fjernvirkning og landskapsilhuett. Ved vurdering av hvilke byggehøyder som skal tillates, og lokalisering av disse innenfor planområdet, skal det legges vekt på estetiske kvaliteter og hvordan tiltaket påvirker omgivelser og nærliggende bebyggelse, herunder blant annet solforhold, landskapsilhuett og lokalklimatiske forhold.

2.6.6 Fortetting utenfor bykjernen

Fortettingsprosjekter omfatter alt fra en enkelt eneboligtomt som fortettes med en tomannsbolig til flere tomter eller større arealer der det bygges rekkehus, firemannsboliger og boligblokker. Ved fortetting vil naboe og omgivelser i stor grad bli utfordret, samtidig som man skal ivareta god bokvalitet for de som i framtiden skal bo i boligene som bygges.

Forhold som kan bli aktuelle å vurdere er økning av trafikken, som medfører økt støy. Det samme er bokvalitet med tanke på å sikre solrike, skjermete uteplasser for privat og felles opphold, både for naboe og de nye beboerne. Skygge og utsikt er ofte tema, og hensyn til barn og unge, gående og syklende.

Ved de større prosjektene kreves utarbeidet reguleringsplan. Disse prosessene ivaretar at naboe og andre berørte blir godt informert og får uttale seg flere ganger undervegs dersom de ønsker. En full reguleringsplanprosess ivaretar at saken blir grundig belyst.

Fortettingsprosjekter som erfaringsmessig kan være mer utfordrende og gjerne i større grad fører til naboprotester er fortetting som kun omfatter en enkelt tomt eller to inne i et etablert eneboligområde. Fortettingen behandles enten som en mindre reguleringsendring eller som en byggesøknad. Dette er avhengig av gjeldende reguleringsplan og hvilke bestemmelser som gjelder for eiendommen sammen med omfanget av planlagt utbygging.

I byplanen legges det opp til bestemmelser som gir rammer for fortetting for å kunne gi utbyggere og beboere mer forutsigbarhet enn tidligere. I byplanen beskrives retningslinjer for minimumsstørrelse på enkelttomter for fradeling og utbygging, der en tomt for enebolig bør være på min 600 m² og en tomt for tomannsbolig bør være på min 750 m².

Utnyttelsesgrad er også en utfordring ved de eldre planene og i byplanen vil nye bestemmelser for prosent bebygd areal på %-BYA= 30 % gjelde framfor de eldre bestemmelsene. For planene for Øverleiret, Vestad Syd samt Frydenlundvegen skal regulert utnyttelsesgrad fortsatt gjelde. Hensyn til bygningsmiljø og bevaringsområder skal vektlegges ved vurdering av økt utnyttelse i disse områdene.

Ved fortetting med 4 boenheter eller flere stilles det krav til at endringen skal tas gjennom en reguleringsplanprosess. Om prosessen skal gjennomføres som en mindre endring eller full planprosess må avklares i det enkelte tilfellet.

I etablerte eneboligområder må fortettingen ta hensyn til nabobebyggelsen og normalt vil det kunne tillates to etasjers byggehøyde på ny bebyggelse. I områder regulert

til bevaring må det tas større hensyn ved fortetting og ny bebyggelse må underordne seg den eksisterende.

Krav til uteopphold og krav til felles nærlekeplass for 5 boenheter eller flere skal sikre bokvalitet ved de mindre fortettingsprosjektene og at det opparbeides fellesarealer. Dagens regulerte grøntområder er uaktuelle for fortetting.



Bilde: Nærlekeplass i boligområde.

2.6.7 Folkehelse

I en tettere by, med et utbyggingsmønster som gir flere tilbud og tjenester innenfor gang- og sykkelavstand, ligger det bedre til rette for at flere kan være fysisk aktive i hverdagen. Videre vil det at flere går og sykler kunne føre til redusert biltrafikk i sentrum og dermed et tryggere og bedre nærmiljø. Innslag av grønt, grønne korridorer og tilgang til sol og uteoppholdsareal er viktige faktorer for folkehelse og generelt bærekraftig utvikling.

God variasjon i boligtilbud er viktig for å dekke behovet for hele befolkningen, uavhengig av alder og livsfase, fysisk funksjon og etnisk bakgrunn. Bomiljøer med sosiale møtestedet og sammensatt befolkning er et godt utgangspunkt for livskvalitet og folkehelse for alle.

Plankart og bestemmelser:

- ▶ Nye boligområder B1, B4, B5
- ▶ Nye bestemmelser i byplanen gjelder for eldre planer. Bestemmelserne § 1.1
- ▶ Krav til regulering av nye utbyggingsområder: Bestemmelsene §1.2
- ▶ Utbyggingsavtaler: Bestemmelsene § 1.3
- ▶ Rekkefølgekrav: Bestemmelsene § 1.5
- ▶ Krav til boligområder: Bestemmelser Byområdet §2.1 - 2.2
- ▶ Fortetting: Bestemmelser Byområdet § 2.3
- ▶ Byggegrenser: Bestemmelser Byområdet § 2.4
- ▶ Krav til boligområder og sentrumsformål: Bestemmelser Leiret § 2.1 – 2.2

2.7 Næring og attraktivitet

MÅL: I 2030 er Elverum:

- ▶ En by som er et levende og attraktivt regionsenter.
- ▶ En by som inngår i den flerkjenede *Mjøsbyen* - et felles bo- og arbeidsmarked med en koordinert areal- og transportstrategi.
- ▶ En by hvor nye næringsetableringer lokaliseres på rett sted med hensyn til senterstruktur, transportbehov og tilgjengelig areal.
- ▶ En by med et bredt tilbud av handel, tjenester og opplevelser.
- ▶ En by med funksjonell og estetisk bykjerne med urbane kvaliteter.
- ▶ En by med moderne bruk av tre i byggeprosjekter og aktuelle utviklingsområder.

STRATEGIER:

- ▶ Drive aktivt og vedvarende attraktivitetsarbeid for Elverum og regionen for å stimulere til næringsutvikling, bosetting og besøk.
- ▶ Sikre arealer til ulike typer næringsvirksomhet innenfor byområdet.
- ▶ Utvikle bykjernen i tett samarbeid mellom kommune, grunneiere og utbyggere.
- ▶ Utvikle Grindalsmoen som handelsområde for storhandel som et supplement til bykjernen.
- ▶ Gi forutsigbarhet gjennom ny byplan for å legge til rette for effektive reguleringsplan- og byggesaksprosesser.
- ▶ Utvikle og vedlikeholde tett samarbeid om areal- og transportstrategier og tilhørende planer og tiltak med kommunene i *Mjøsbyen*.
- ▶ Tilrettelegge for et variert boligtilbud som gjør Elverum til et attraktivt bosted med særlig satsing på ny klima- og miljøvennlig bydel i Ydalir og ny bydel på Vestad
- ▶ Tilrettelegge for god framkommelighet og tilgjengelighet med funksjonell infrastruktur for næringsdrivende, kunder og besøkende.

2.7.1 Næringslivets sammensetning

Elverum har med sin beliggenhet og funksjon som et sentralt kommunikasjonsknutepunkt utviklet seg som handelsbyen i møtet mellom Østerdalene i nord og øst, Solør i sør og Hedmarken i vest. Forsvaret, sykehuset og høyskole, videregående skole og kommunens virksomhet utgjør en viktig andel av arbeidsplassene i Elverum. I kommunen finnes omlag 10.000 arbeidsplasser (2018), fordelt med 40% innenfor offentlig virksomhet og 60% innenfor privat virksomhet. Tradisjoner innenfor både handel og forsvar strekker seg tilbake til 1600-tallet, og dette er også sentrale funksjoner i den videre utviklingen av Elverum framover i tid. Etablering av Terningen Arena, som senter for utdanning, helse, idrett og kultur, har bidratt til å styrke kompetansemiljøet i byen, og Østerdal garnison, der både Rena Leir og Terningmoen inngår, er med å befeste forsvarets viktige posisjon i byen.

Elverum har en ikke ubetydelig industriell produksjon innen legemidler, næringsmidler, glass, betong, metallstøperi o.a. Siden årtusen skiftet er antall arbeidsplasser i industrien redusert fra rundt 1200 til omlag halvparten (2018). Nyere perspektiver kan tyde på at denne kraftige nedgangen er stoppet, og at det er grunnlag for ny vekst og optimisme – flere løfterike initiativ er under utvikling.

Elverum har tradisjon for å ha ei klynge av vitale og konkurransedyktig virksomheter innenfor bygge- og anleggsbransjen med tilhørende planleggingsmiljøer av arkitekter og rådgivende ingeniører innenfor flere fag. Elverum huser også en relativt betydelig og voksende bransje innenfor forretningsmessig tjenesteyting.



Elverum har tilstrekkelig med næringsarealer for å legge til rette for handel, industri og annen type næringsvirksomhet⁽²⁾. Det legges ikke inn mer areal i byplanen. Sentralt i byplanen er imidlertid bestemmelser for lokalisering og rammer for den videre utviklingen i de ulike handels- og næringsområdene. For å skaffe til veie mer kunnskap om handelen i byen og hvordan Elverum som handelsby kan utvikle seg på beste måte er det som ledd i byplanprosessen utarbeidet en egen handelsanalyse⁽⁵⁾.

Hvordan handelsbyen Elverum skal utvikles inn i framtida er viet mye oppmerksomhet gjennom byplanprosessen. Hvordan skal vi utvikle byen for å være en attraktiv handelsby og kunne møte framtidens behov? Behovene endrer seg og hvordan skal de ulike handelsområde utvikles til det beste for alle som bor i byen og omkringliggende region eller besøker byen?

Ulike aktører vil utvikle handel på Grindalsmoen, Nordmo, Prestmyrbakken og i bykjernen. Bransjene er i endring, handelsveksten avtar og de handlendes adferd endres (netthandel o.a.).

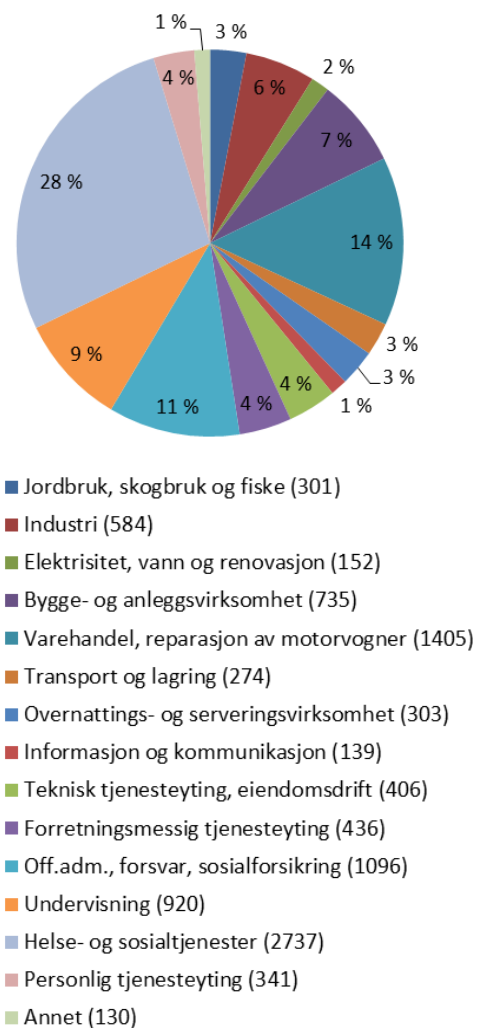
2.7.2 Skog- og trenæringen

Elverum er byen i skoghavet, byen ved vestenden av Taigaen, det grønne barskogbeltet på den nordlige halvkule, som går fra Ånestadkrysset i vest til Vladivostok i øst – ett av jordklodens største ressursinnehav. Skogen, skogressursene og skog- og trebasert virksomhet har betydd og betyr mye for Elverum. Elverum er skoghovedstaden i Norge, med flere av landets største skogadministrasjoner for forvaltning og foredling av skogressurser. Bioøkonomien er på frammarsj, skogens ressurser er et betydelig element i denne nye bransjeforståelsen. Elverum har betydelige muligheter til å utvikle, finne og ta roller i den nye bioøkonomien. I byutviklingen vil en bygge opp under denne muligheten ved å utvikle identiteten til byen i tråd med bioøkonomien, legge til rette for næringsutvikling og etableringer og bygge i tre.

2.7.3 Næringsarealer

Innenfor Elverum byområde ligger det store områder avsatt til handel og dagligvareforretninger, samt områder for både tung og lett industri. Arealene er tilstrekkelig for planperioden⁽²⁾. Områdene ligger spredt i byen, med en klar overvekt av eksisterende og framtidige arealer på vestsiden av Glomma ved Vindheia, Grindalsmoen og Grundset. Det er fremdeles noen av disse områdene avsatt i byplanen som ikke er ferdig regulert.

Sysselsatte personer etter arbeidssted 2017:



Tabellen nedenfor viser grovt sett det som per i dag finnes av nærings- og forretningsarealer i byområdet. I tillegg kommer nærings- og forretningsarealer som ligger innenfor bykjernen.

Feltnavn	Navn	Arealreserve
Handel		
F15 og F16	Elverum handlingspark	28 daa
N8 og N9	Løvbergsmoen næringspark	110 daa
F10	Grindalsmoen	220 daa
F8	Nordmo	13 daa
Industri		
N6	Prestmyrbakken	56 daa
N1 og N3	Grundsetmoen næringspark	355 daa
N16	Prestfoss	39 daa

Tabell: Arealreserver for næringsarealer i byområdet.

Oversikten viser at kommunen har tilstrekkelig med næringsarealer for planperioden.

Med ny rv. 3 fra Løten til Grundset og ny vegarm inn til byen, som forventes ferdigstilt høsten 2020, vil Grindalsmoen vest med Østerdalsporten og Grundsetmoen industripark gis god tilgjengelighet. Grundsetmoen næringspark er under regulering (2018) og legger til rette store arealer for industri og næringsetableringer med fokus på produksjon. Næringsarealene i byområdet gir en bredde i tilbud avhengig av type næring som ønsker å etablere seg.

2.7.4 Handelsanalyse

Som ledd i byplanprosessen er det utarbeidet en egen handelsanalyse⁽⁵⁾. Bransjegruppen varehandel, hotell og restaurantvirksomhet utgjør i størrelsesorden 17-18% av arbeidsplassene i Elverum per 2018. I handelsanalysen analyseres status for Elverum, med utfordringer og muligheter, samtidig som det gis råd om videre utvikling og rammer for lokalisering. Gjennom rapporten påpekes det at Elverum er en by med god plass. Med betydelige arealreserver og stor spredning i handelstilbudet, ligger kommunens fremtidige utfordring i å etablere rett virksomhet på rett plass. Elverums potensiale som handelsby er god, men analysen viser at Elverum taper markedsandeler i forhold til Hamar, Trysil og Ringsaker. For å framstå som et attraktivt handelssted anbefales klart at tilbudene samlokaliseres, det må tilrettelegges med god logistikk og tilbys et bredt utvalg av varer og tjenester.

I handelsanalysen anbefales å videreutvikle kjøpesentrene i sentrum, og samtidig gi sentrum en ansiktsløfting og revitalisering med flere boliger, torg og møteplasser. Kunnskapsklyngen på Terningen Arena bør videreutvikles og bydelsentrene kan utvikles med hverdagstilbud for de som bor i nærområdet. Det påpekes også at handelsnæringen går utfordrende tider i møte med større konkurranse, slik at det blir viktig med god dialog mellom politikere og næringsdrivende for å sikre forutsigbare planmessige rammer og raske beslutningsprosesser. Handelsanalysen anbefaler videre å fortette med arealkrevende næringsvirksomhet på Grindalsmoen, gjennom å sette krav til minimumsareal pr. butikkenhet og samtidig unngå servering, dagligvarer og utvalgsvarer som klær og sko.

2.7.5 Forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre

For etablering og utvidelse av bygninger for handel var RPR, forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre⁽¹⁷⁾ gjeldende fram til 01.07.2018. I henhold til bestemmelsene var det ikke tillatt å etablere eller utvide bygninger/bygningskomplekser slik at disse blir mer enn 3000 m² samlet bruksareal, da de dermed blir definert som et kjøpesenter i henhold til forskriften. Formålet med forskriften var å unngå byspredning og styrke eksisterende by- og tettstedssentre, bidra til effektiv arealbruk og et miljøvennlig transportvalg.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har informert om at den nasjonale politikken ligger fast og framover vil dekkes av de statlige planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. I tillegg vil de regionale planer gi rammer for utvikling. Hedmark er imidlertid det eneste fylket som ikke har utarbeidet fylkesdelplan med ytterligere føringer for lokalisering av kjøpesentre.

Definisjon av kjøpesentre fra forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre⁽¹⁷⁾: Med kjøpesentre forstås detaljhandel i bygningsmessige enheter og bygningskomplekser som etableres, drives eller framstår som en enhet, samt utvalg som krever kunde- og medlemskort for å få adgang. Dagligvareforretninger er å oppfatte som kjøpesentre i denne sammenheng. Det samme er varehus som omsetter én eller flere varegrupper. Som kjøpesentre regnes også handelsvirksomhet lokalisert i flere enheter innenfor et område som for eksempel en handelspark.

2.7.6 Senterstruktur for handel

Føringer fra byanalysen⁽¹⁾ og flere mål i byplanen fører til en samlet ambisjon om å styrke Leiret med et bredt utvalg av varer, tjenester og opplevelser. Dette gjør at det vil være tjenlig å lokalisere hovedtyngden av handelen her for å understøtte dette, jfr. flere strategier i tilknytning til målene. Handelsområdene for Grindalsmoen, Nordmo og Prestmyrbakken er et supplement som kan understøtte en vital bykjerne.

I byplanen legges det opp til at det kun vil være innenfor bykjernen det er tillatt med kjøpesentre. De to store kjøpesentrene; AMFI og Kremmertorget, er regulert til dette formålet.

I byplansammenheng anvendes også begrepet lokalsentre. Lokalsentre er handelsarealer som ligger inne i boligområdene. Lokalsentrene sin rolle er å dekke de lokale behov for daglig handel og nærservice. Nærservice er tjenesteyting i mindre virksomheter og i selvstendige enheter som kan etableres i sammenheng med nærbutikk. Eksempler er frisør, kafe, bakeri og blomster. Lokalsentre er etablert på Søbakken, Fjeldsetlia, Hanstad, Prestmyrbakken og på Vestad: Foseid og Nordmo.

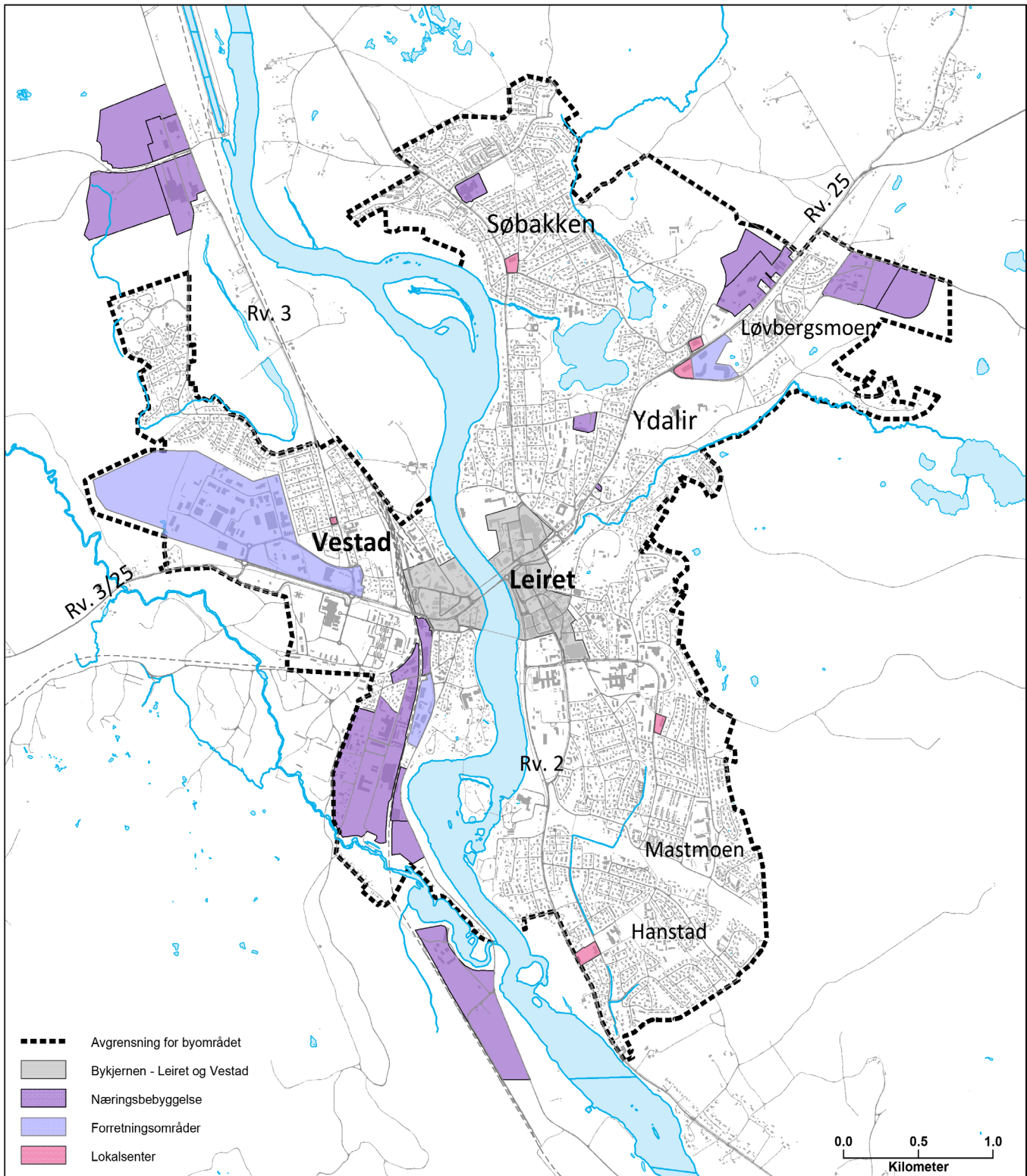
Inntil i dag (2018) har det for handelsområdene Grindalsmoen, Nordmo og Prestmyrbakken kun vært tillatt med plass- eller transportkrevende varegrupper, som omfatter motorkjøretøyer, landbruksmaskiner, trelast, biler, møbler og hvitevarer og andre større byggevarer og salg fra planteskoler og hagesentre. Reguleringsplaner detaljerer dette ytterligere, og det vil gjennom reguleringsplaner og reguleringsendringer ved Elverum handelspark (i Prestmyrbakken) og Nordmo også bli tillatt med annen handel som av arealmessige grunner ikke bør lokaliseres innen bykjernen. Byplanen er basert på disse

bestemmelsene for Elverum handelspark og Nordmo, slik at det for disse to områdene legges til rette for å åpne opp for handelsvirksomhet tilsvarende som i reguleringsplanene.

Byplanen bygger opp under Leiret som et levende bysentrum med et bredt utvalg av varer og tjenester. For Nordmo og Elverum handelspark (Prestmyrbakken) legges det opp til økt bredde i type vareutvalg for å styrke handelstilbudet i disse områdene. For Grindalsmoen tilrettelegges det for handel med plass- eller transportkrevende varegrupper.

For delfelt F10 tillates det inntil 2000 m² for detaljvarehandel.

Handelsetableringer utenfor bykjernen medfører at en større andel av reisene tas med bil, jo lenger avstanden er jo større andel reiser tas med bil. I Elverum bor hovedtyngden av befolkningen i byområdet på østsiden av Glomma, og større etableringer på Grindalsmoen kan medføre utfordringer ved å være en driver for økt biltrafikk over Glomma.



Figur: Senterstruktur for handel rev. 08.08.2019

2.7.7 Definisjon av senterstruktur og bestemmelser for de ulike handelsområdene

I byplanen er de relevante begrepene: Bykjernen, Lokalsenter og Handelsområde.

Bykjernen:

- Leiret og Vestad - i samsvar med definisjon i byanalysen – se plankart.
- Innenfor bykjernen er alle typer handel tillatt.
- Innenfor bykjernen er kjøpesenter tillatt.

Lokalsentre:

- Søbakken (F1), Fjeldset (F2), Hanstad (F3 - F4), Prestmyrbakken/Elverum handelspark (F13 - F14) og Vestad: Foseid (F5).
- Lokalsentrene sin rolle er å dekke lokale behov til daglig handel og nærservice. Nærservice er tjenesteyting i mindre virksomheter og i selvstendige enheter som kan etableres i sammenheng med nærbutikk. Eksempler er frisør, kafe, bakeri og blomster.
- Det skal være god tilgjengelighet for gående, syklende og kollektivreisende fra området lokalsentrene skal betjene.
- Ved lokalsentrene tillates etablering av handelsvirksomhet med et samlet bruksareal inntil 3000 m².

Handelsområder:

- Nordmo (F7 – F8), Grindalsmoen (F9 - F10) og Elverum handelspark (Prestmyrbakken F14 – F16).
- Handelsområdene er regionale handelsområder for store handelenheter.
- Forretning tillates for plasskrevende varegrupper, der den dominerende delen av vareutvalget når det gjelder omsetning, er møbler og hvitevarer, biler og motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer og salg fra planteskoler og hagesentre
- Grindalsmoen F10: Det kan for felt F10 i tillegg tillates inntil 2000 m² BRA bruksareal for detaljvarehandel. Arealgrensene gjelder ikke for plass- og/ellertransportkrevende varegrupper.

2.7.8 Folkehelse

Korte avstander til daglige gjøremål muliggjør økt bruk av gange og sykkel. Lokalsentre gjør hverdagsvarer lettere tilgjengelige i boligområdene, slik at det er mindre behov for bruk av bil. Plasseringen av ulike typer handel vil prege valg av transportmiddel for den handlende. I et folkehelseperspektiv skaper biltransport forurensning og støy, og bidrar ikke til fysisk aktivitet. Ikke alle kan likevel gå eller sykle, og alle grupper av befolkningen skal ivaretas i planleggingen.

Plankart og bestemmelser:

- ▶ Område N5 på Søbakken er redusert, og endret til bolig (B1)
- ▶ Handel/forretning:
Bestemmelser Byområdet § 2.5.1 – 2.5.4
- ▶ Næring:
Bestemmelser Byområdet: § 2.6.1 – 2.6.2
- ▶ Sentrumsformål:
Bestemmelser Leiret § 2.2
- ▶ Kjøpesenter: Bestemmelser Leiret § 2.3

A woman in a patterned dress is playing tennis on a beach. She is in the middle of a swing, hitting a tennis ball. The background shows a beach, water, and a forested hill under a cloudy sky. The entire image is overlaid with a semi-transparent green filter.

3.

ORGANISERING OG GJENNOMFØRING

3.0 Organisering og gjennomføring

Byplanen er en plan med langt tidsperspektiv, fra 2018 til 2030. Byplanen er en plan for den fysiske utviklingen av lokalsamfunnet innenfor definerte geografiske grenser – byområdet i Elverum kommune. Planen inneholder mål som forteller hva vi ønsker å oppnå på definerte områder, og strategier for hvordan vi planlegger å nå disse målene. Videre omfatter byplanen egne bestemmelser som trekker opp rammer for byutviklingen i samsvar med lover og forskrifter.

Planer har som ett av de vesentlige formål å skape forutsigbarhet for alle involverte, motivere til arbeidet som kreves for å nå målene, og å legge til rette for innsats. Både når planprosessen gjennomføres og planen vedtas, er det nødvendig å holde at våkent øye til hvordan realiseringen av planen skal foregå, og hvordan ressursene skal organiseres for å sikre effektiv gjennomføring.

Kommunen, som lokalsamfunnets organisasjon, har rollen som samfunnsutvikler, ved siden å være demokratisk arena, tjenesteprodusent og forvaltningsmyndighet. På bakgrunn av byplanens mål og strategier og bestemmelser, skal kommunen gjennom den rullerende handlings- og økonomiplan for 4-års perioder, prioritere tiltak som oppfyller strategiene så langt ressursene rekker. Dette er i neste omgang grunnlag for den årlige tjenesteproduksjonen og forvaltningen på de kommunale tjenestene som bidrar til å oppfylle byplanens ambisjoner. Gjennomføringskraft for å medvirke til å realisere mål og strategier i byplanen finnes flere steder i kommunens organisasjon. Særlig vil kommunens sektor for teknikk og miljø ha en nøkkelrolle i organiseringen av arbeidet og ha gjennomføringsansvar for viktige funksjoner som:

- Mer detaljert arealplanlegging og saksbehandling av reguleringsplaner i henhold til byplanens rammer.
- Byggesaksbehandling.
- Karttjenester/geodata.
- Forvaltning, drift, vedlikehold og utvikling av viktig kommunal infrastruktur for byutviklingen – vann og avløp, veger, parker og anlegg.
- Oppfølging av byplanen for å sikre at mål blir nådd, både i egen sektor, i kommunens virksomhet forøvrig og kommunale selskaper, og ikke minst i samarbeid med en rekke eksterne institusjoner – både lokalt, regionalt og nasjonalt (se liste til høyre).

Kommunens eiendomsstab er ansvarlig for forvaltning, drift, vedlikehold og utvikling av kommunale bygg, formålsbygg og utleieboliger. Eiendomsstaben bidrar i henhold til byplanen på utbygging og utvikling av barnehager, skoler, kultur- og idrettsbygg, helseinstitusjoner og kommunale utleieboliger.

Helt vesentlige aktører for å realisere ambisjonene i byplanen finnes imidlertid utenfor kommunens organisasjon – det er særlig:

- Grunneiere innenfor byområdet
- Utbyggere av bygg, anlegg og infrastruktur innenfor byområdet
- Hedmark fylkeskommune, fra 2020 Innlandet fylkeskommune
- Statens Vegvesen
- Bane-Nor
- NSB
- Hedmark Trafikk
- Planleggingsmiljøer – arkitekter, rådgivende ingeniører o.a.
- Lag og foreninger

For å klare å nå de ambisjonene som byplanen legger opp til er det helt avgjørende at vi klarer å organisere både permanente og mer kortsiktige samarbeid mellom partene. I noen grad finnes det fora for slik samarbeid, i andre sammenhenger må helt nye samarbeid bygges opp eller eksisterende samarbeid må fornyes og vitaliseres.

Kommunen vil innta en proaktiv rolle gjennom sine virksomheter innenfor kommunens organisasjon og gjennom kommunalt eide selskaper for å organisere og opprettholde nødvendige samarbeid for å nå målene i byplanen.



4.

KOMMUNIKASJON

4.0 Kommunikasjon

Byplan 2030 – Kommunedelplan for Elverum byområde og kommunedelplan for Leiret, er en stor og omfattende plan i kommunal sammenheng. Realisering av planen vil som vist i plandokumentasjonen innebære involvering av en rekke parter, både innad i og utenfor den kommunale virksomhet.

Under planprosessen har et bevisst kommunikasjonsarbeid blitt benyttet for å formidle kunnskap, skape grunnlag for dialog, involvere innbyggere og interessenter, innhente idéer, forslag og synspunkter m.v.

Byplanen er grunnlaget for det arbeidet som vi skal gjøre i Elverum fram mot 2030 for å utvikle byen. I arbeidet med å realisere planen vil godt kommunikasjonsarbeid være et vesentlig middel for å nå målene. Planen med sine mål og strategier må vedvarende kommuniseres sammen med resultatutviklingen i byplanarbeidet. Dette vil sikre at alle medvirkende kan være informert, planen er forstått og akseptert, medvirkende blir inspirert av egen og andres innsats, kan dele kompetanse og finne fram til gode samarbeid.

Kommunen vil innta en proaktiv rolle i dette kommunikasjonsarbeidet, både i egen regi og i samarbeid med partnere.

Referanser

1. Byanalyse, utarbeidet av Elverum kommune, vedtatt av Elverum kommunestyre 23.11.2016: <https://www.elverum.kommune.no/politikk/byplan/byanalysen>
2. Notat om arealbehov – føringer for for utarbeidelse av byplanen, utarbeidet av Elverum kommune, vedtatt av Elverum kommunestyre 23.11.2016: https://www.elverum.kommune.no/files/Notat-arealbehov-vedtatt-23_10_16.pdf
3. Fagrapport areal- og transportutvikling i Elverum, utarbeidet av Vista utredning, datert 28.04.2016, vedtatt av Elverum kommunestyre 23.11.2016: <https://www.elverum.kommune.no/files/Fagrapport-areal-og-transportutvikling-i-Elverum-datert-28042016.pdf>
4. Sykkeltiltak i Elverum, utarbeidet av Norconsult, datert 05.10.2017: <https://www.elverum.kommune.no/img/2017-10-05-Sykkeltiltak-Elverum.pdf>
5. Handelsanalyse Elverum byområde, utarbeidet av Vista analyse, datert 18.10.2017: <https://www.elverum.kommune.no/files/Handelsanalyse-Elverum-by-Vista-2017.pdf>
6. Mulighetsstudie byplan for Vestad, utarbeidet av Sweco, datert 10.11.2017: https://elverumby.files.wordpress.com/2017/12/sweco_vestad_illustrasjonshefte.pdf
7. Rapport om gjenreisningsarkitekturen i Elverum, utarbeidet av Anne-Kristine Kronborg, datert 21.12.2017: <https://www.elverum.kommune.no/files/Gjenreisningsarkitekturen-i-Elverum-AK-Kronborg.pdf>
8. Kommunedelplan med konsekvensutredning for overordnet vegsystem i Elverum, utarbeidet av Asplan Viak for Statens vegvesen, datert 15.04.2016, vedtatt av Elverum kommunestyre 23.11.2016: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/elverum/dokumenter>
Saksdokumenter: https://innsyn.e-kommune.no/innsyn_elverum/wfinnsyn.ashx?response=journalpost_detaljer&journalpostid=2016026620&
9. Hovedvegnett i Elverum – trafikkanalyse, utarbeidet av Asplan Viak, datert 15.04.2016: https://www.vegvesen.no/attachment/1266020/binary/1112464?fast_title=Trafikkanalyse+Elverum.pdf
10. Kryssing av jernbaneområdet ved Elverum stasjon, utarbeidet av Norconsult, datert 29.08.2012, revidert 16.10.2012: <https://www.elverum.kommune.no/files/Arealplan/Planer-og-kunngjoringer/Vestad-skole/Rapport-kryssing-av-jernbanen.pdf>
11. Oversikt over påvirkningsfaktorer for folkehelsen i Elverum kommune 2017-2021, datert 22.11.17: <https://www.elverum.kommune.no/img/Faktorer-som-pavirker-folkehelsa-i-Elverum.pdf>
12. Energi- og klimaarbeid i Elverum 2014-2018, vedtatt av Elverum kommunestyre 27.01.2010: <https://www.elverum.kommune.no/politikk/klima-og-energiplan>
13. Stortingsmelding "Meld.St. 33 (2012-2013) Klimatilpasning i Norge": <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld-st-33-20122013/id725930/>
14. Flyttestrømmer inn, ut og internt i Elverum, Hamar, Løten, Ringsaker og Stange, datert 06.02.2018: <https://www.elverum.kommune.no/files/Flyttestrommer-inn-ut-og-internt-i-Elverum-Hamar-Loten-Ringsaker-og-Stange.pdf>
15. Planprogram Kommunedelplan for Elverum byområde perioden 2016-2030, vedtatt i kommunestyret i Elverum 22.06.2015: <https://www.elverum.kommune.no/politikk/byplan/planprogrammet>
16. Byplan videre prosess, notat til styringsgruppa datert 10.02.2017: <https://www.elverum.kommune.no/files/Notat-byplan-videre-prosess-2017-02-17.pdf>
17. Forskrift om rikspolitisk bestemmelse for kjøpesentre: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2008-06-27-742>
18. Planstrategi 2011-15, vedtatt av Elverum kommunestyre 06.03.2013: <https://www.elverum.kommune.no/om-oss/planer-og-rapporter/planstrategi>
19. Elverum kommune kommuneplan 2010-2022 samfunnsdel, vedtatt av Elverum kommunestyre 03.11.2010: <https://www.elverum.kommune.no/files/Planer-og-strategier/Kommuneplan-20102022-samfunnsdel.pdf>
20. Fylkesdelplan for vern og bruk av kulturminner, vedtatt av fylkestinget 15.02.2005: <https://www.hedmark.org/meny/vare-tjenester/kulturarv/kulturvernplaner/>
21. Riksantikvarens NB!-register: <https://www.riksantikvaren.no/Tema/Byer-og-tettsteder/NB!-registeret>
22. Treveileder for trebyen Elverum, datert 02.01.2008: <https://www.elverum.kommune.no/om-oss/aktuelt/veileder-for-trebyen-elverum>
23. Gatebruksplan, vedtatt av Elverum kommunestyre 22.06.2005: <https://www.elverum.kommune.no/files/Planer-og-strategier/Gatebruksplan.pdf>
24. Stortingsmelding "Meld.St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029": <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/alt-om-nasjonal-transportplan-2018-2029/id2548470/>
25. Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2016: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/retningslinje-for-behandling-av-stoy-i-arealplanlegging/id2526240/>
26. Årsrapport for luftkvaliteten og arbeid for å redusere luftforurensning i Elverum 2017: <https://www.elverum.kommune.no/img/Rapport-over-luftforurensning-2017-i-Elverum-kommune.pdf>
27. Sentrumsplan 2001, revidert 22.06.2005: <https://www.elverum.kommune.no/files/Planer-og-strategier/Sentrumsplan.pdf>

Bilder: s. 5, 13, 14, 18, 22, 31, 36, 40, 45 og 47 er tatt av Simen Skari.

Dokument utarbeidet av: arealplansjef Britt Sjøgaard, arealplanlegger Erik Johan Hildrum og byarkitekt Solveig Høyve.



Les mer på www.elverum.kommune.no
www.elverumby.wordpress.com