

# Kommunedelplan med konsekvensutredning MULIGHETSSTUDIE MOELV STASJONSOMRÅDE


Dobbeltspor Brumunddal - Moelv, Ringsaker kommune





# Moelv Stasjonsområde

## ALA3

Norconsult 

# Om denne rapporten

## Innhold:

<b>Del 1: Analyse</b>	<b>s. 3</b>
Regionalt nivå	s. 4
KDP-nivå	s. 8
Stasjonsområdet	s. 13
<b>Del 2: Visjon</b>	<b>s. 19</b>
<b>Del 3: Ringvei</b>	<b>s. 24</b>
<b>Del 4: Prosjekt V2030</b>	<b>s. 26</b>
<b>Del 5: Prosjekt V2070</b>	<b>s. 36</b>
<b>Oppsummering anbefalinger</b>	<b>s. 40</b>

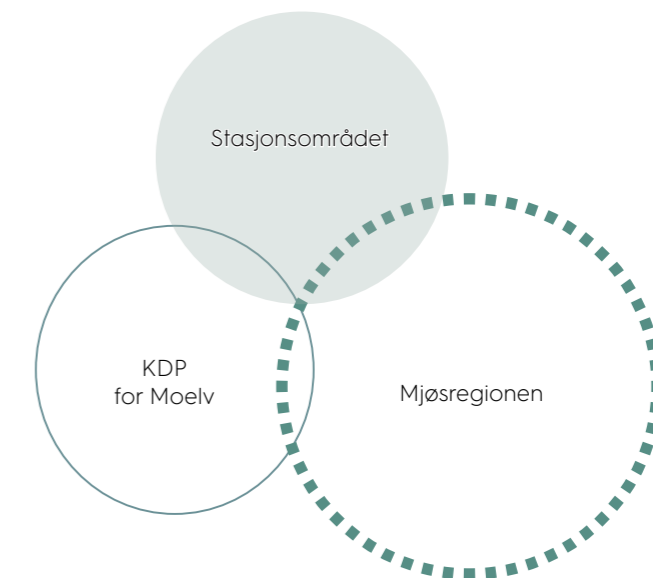
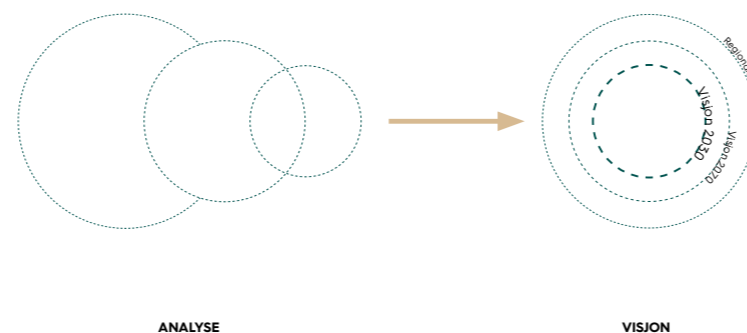
## Lesing av dette dokumentet:

Rapporten består av fem hoveddeler:

Del 1 er en overordnet analyse i tre skalainivå med beskrivelse av funn og potensialer for Moelv i hvert nivå.

Del 2 er en omsetting av funn fra analysen til en overordnet målsetting for Moelv, og to visjoner for utvikling av Moelv: En visjon for utvikling av Stasjonsområdet (Visjon 2030) og en visjon for en større utvikling av Moelv (Visjon 2070). Tidligere i prosessen har disse to visjonene blitt omtalt som to forskjellige scenarioer (Scen a og b). Vi har imidlertid underveis i prosessen kommet frem til at det gir mer mening å kalle de to scenarioene for visjoner og hvor Visjon "2030" (scen a.) heller er den første "puslespillbrikken" som gir det riktige mulighetsrommet for utvikling av Visjon "2050" (scen b). Visjon "2030" er dog løst på en slik måte at den står godt på sine egne ben og er ikke avhengig av en større utvikling for å skape et godt sentrum i Moelv.

Del 3-5 er utvikling av disse to visjonene til konkrete forslag.

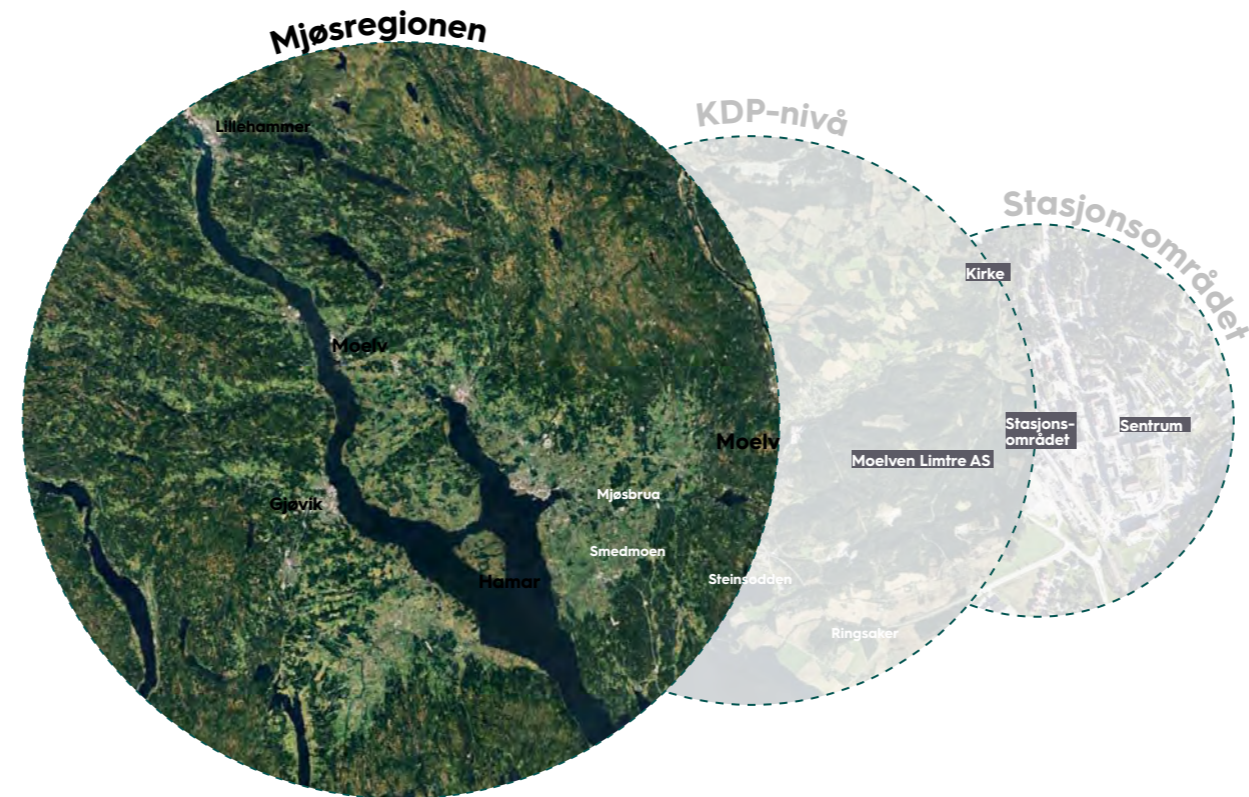


*Visjonene er ment å kunne brukes som gode verktøy for å gi innspill til anbefalinger og bestemmelser for Moelv i disse nivåene.*

DEL I

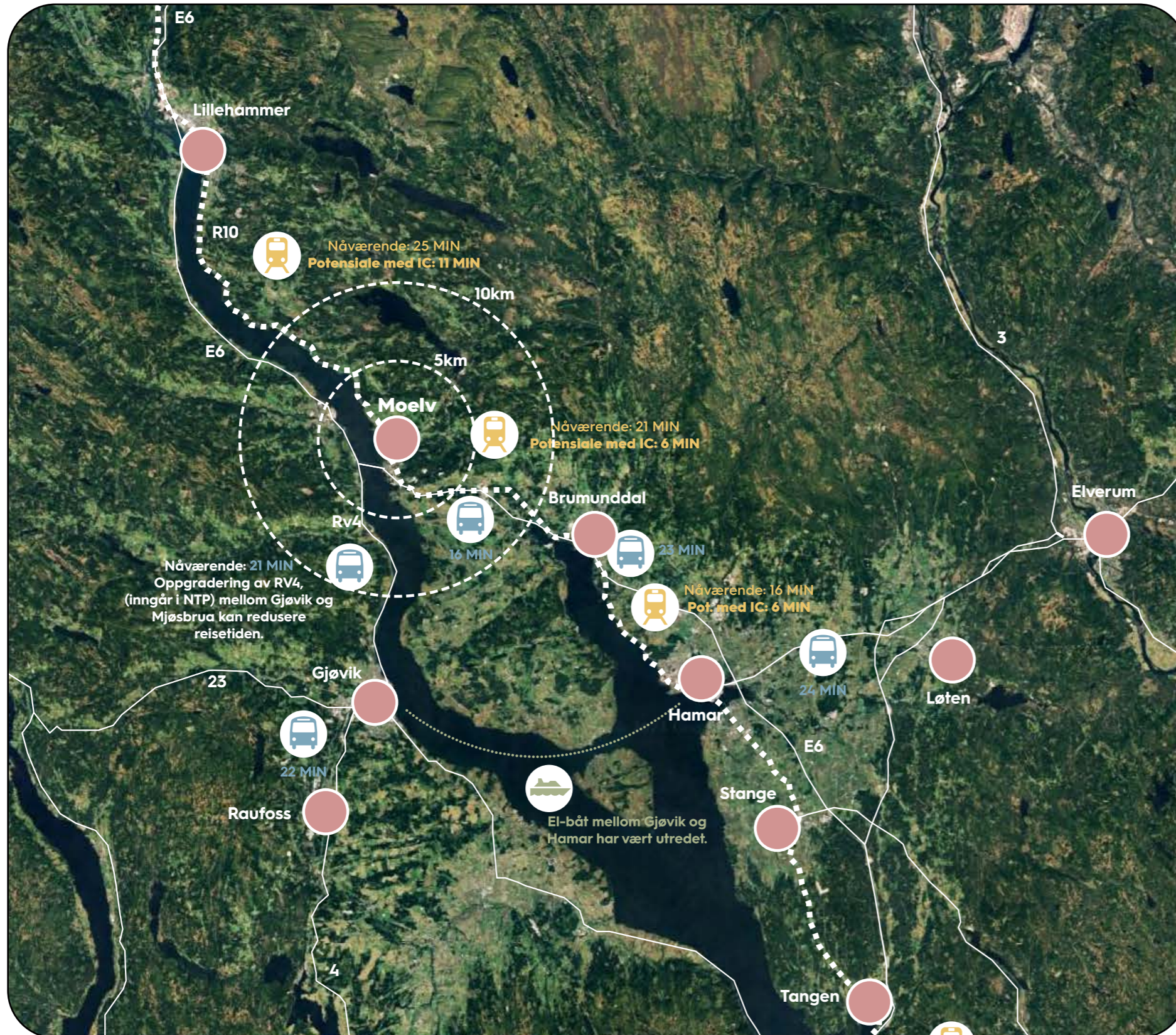
# Analyse

# Analyse: Regionalt



- Hvordan kan vi styrke Moelv sin attraktivitet som et godt sted å bo, jobbe og besøke?
- Hvordan kan vi videreutvikle Moelv sine kvaliteter og egenart i relasjon til resten av Mjøsa-regionen?

# Reiseavstander og kollektivtilbud i Mjøsregionen

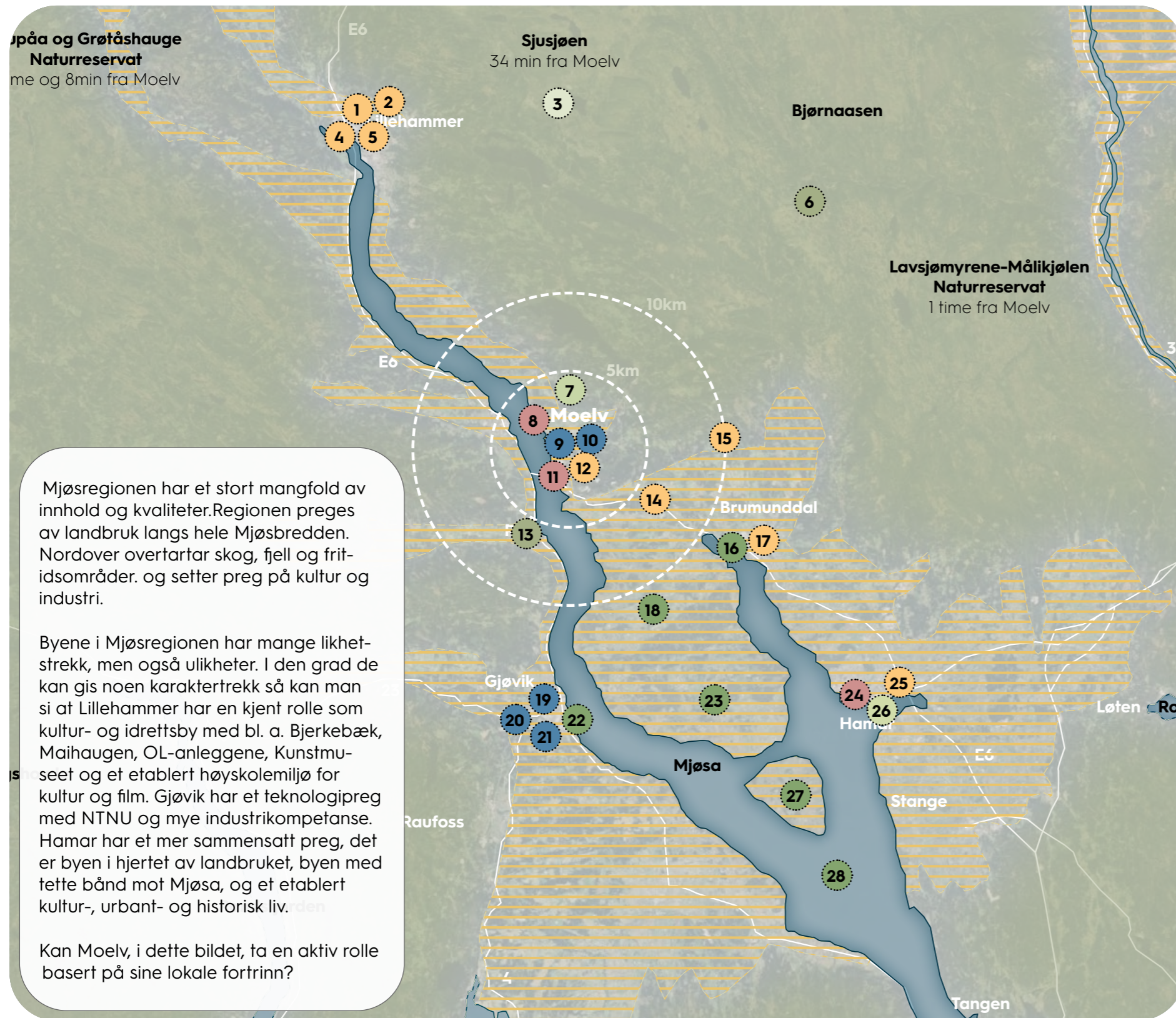


## Regionale forbindelser:

Moelv ligger på Mjøsas østbredd med nærhet til store skoger, kulturlandskap og Moelva.

Beliggenheten midt i mellom de tre største Mjøsbyene gjør at Moelv har tilgang på et stort befolkningsgrunnlag for et aktivt lokalt arbeidsmarked, og motsatt vei så har beboere i Moelv tilgang på et større arbeidsmarked i regionen. Per nå er avstandene akseptable for pendling mellom byene. Men med en potensiell InterCity-utbygging av jernbanen kan tidsforskjellene bli såpass små at østsiden av Mjøsa mellom Hamar og Lillehammer kan fungere som et sammenhengende bo- og arbeidsmarked med jernbanen som navet og driveren i denne utviklingen. Stasjonsområdet i Moelv er i så måte et veldig interessant knutepunkt for både næringsutvikling og boligutvikling.

# Kvaliteter, identiteter og tilbud rundt Mjøsa



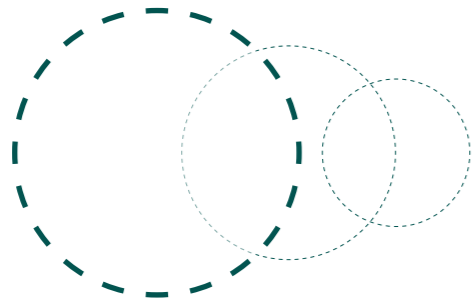
- |  |  |  |  |
|--|--|--|--|
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

Mjøsa-regionen har et stort mangfold av innhold og kvaliteter. Regionen preges av landbruk langs hele Mjøsbredden. Nordover overtartar skog, fjell og fritidsområder, og setter preg på kultur og industri.

Byene i Mjøsa-regionen har mange likhetstrekk, men også ulikheter. I den grad de kan gis noen karaktertrekk så kan man si at Lillehammer har en kjent rolle som kultur- og idrettsby med bl. a. Bjerkebæk, Maihaugen, OL-anleggene, Kunstmuseet og et etablert høyskolemiljø for kultur og film. Gjøvik har et teknologipreg med NTNU og mye industrikompetanse. Hamar har et mer sammensatt preg, det er byen i hjertet av landbruket, byen med tette bånd mot Mjøsa, og et etablert kultur-, urbant- og historisk liv.

Kan Moelv, i dette bildet, ta en aktiv rolle basert på sine lokale fortrinn?

- Idrett/kultur
- Opplevelser/Natur
- Fritid/Rekreasjon
- Industri/Teknologi/Tjenester
- Historiske referanser



# Oppsummering: Muligheter for Moelv

## Hvilken rolle kan Moelv ta i regionen?

Mulighetene som ligger i at kollektivtransporten kan binde Mjøsregionen enda tettere sammen skaper et spennende bilde hvor markedene hver by utgjør, kan bli mere flytende. Dette skaper et spennende utviklingspotensial i Moelv, uavhengig av sykehus-plassering, som midtsenteret i regionen.

I dette mulighetsrommet, kan Moelv tilby noe som de andre byene rundt Mjøsa ikke kan.

Byen har en utpreget treindustri, en industri med fremtiden foran seg. Kan denne knytte til seg flere næringsgreiner, som helse- og miljøvennlig bygge-materiale?

Moelv er ett av stedene langs Mjøsa med tette kobling til både Mjøsa og skogen, kan dette utnyttas i et helseperspektiv både med og uten Mjøssykehus?

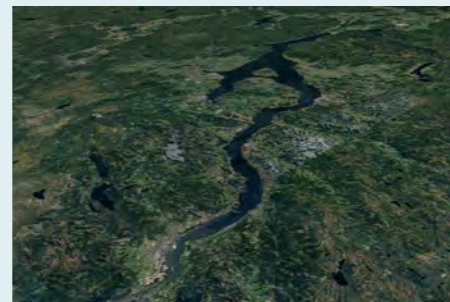


Faksimile fra miljøvisjonen fra Moelv ide- og næringsforum.

1



**KVALITET 1  
MJØSREGIONEN**



**UTFORDRING 1  
AVSTANDER**



**MULIGHET 1  
KOLLEKTIVTRANSP.  
KAN BINDE REGIONEN  
TETT SAMMEN**

2



**KVALITET 2  
LOKALINDUSTRI**



**UTFORDRING 2  
PLASSKREVENDE**



**MULIGHET 2  
IDENTITETSMARKØR  
OG  
KUNNSKAPSMASKIN**

3



**KVALITET 3  
LEVENDE SENTRUM**



**UTFORDRING 3  
MYE OVERFLATEPARK.**



**MULIGHET 3  
FLEKSIBLE ROM,  
MULIGHET FOR Å  
BRINGE FOLK SAMMEN**

4



**KVALITET 4  
NÆRNATUREN**



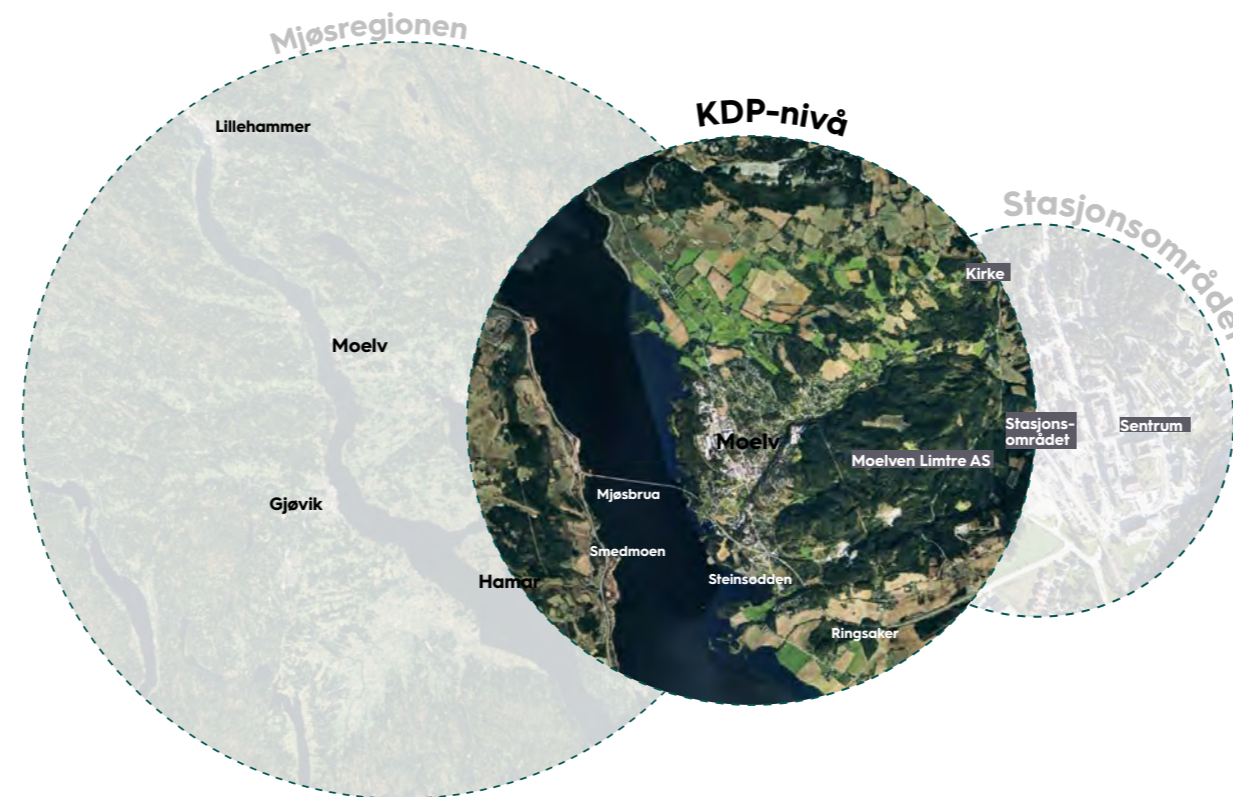
**UTFORDRING 4  
TIILGJENGELIGHET**



**MULIGHET 4  
AKTIVITET OG HELSE**



# Analyse: KDP-nivå



- Hvordan kan vi planlegge for en helhetlig og bærekraftig utvikling som svarer på reelle fremtidige behov i Moelv?
- Hvordan kan vi koble sentrum sammen og tilrettelegge for gode forbindelser til planlagte utviklingsområder?

# Landskapstrekk og infrastruktur

## Byen i det blå og grønne.

Moelv har det grønne på alle kanter, med Mjøsa og Moelva innimellom dette. Moelv ligger godt plassert med tanke på overvann og nedbørshåndtering. I

Jernbanekorridoren og Storgata (Fv213) går gjennom byen i nord-sør-retning hvor størsteparten av sentrum og boligbebyggelse er etablert øst for de store transportkorridorene.

Det er få gode krysningpunkt for trafikk på tvers av jernbanen og få forgreininger fra Storgata.

- ← → Krysning jernbane
- Hovedveier
- - - Nedbørsfelt
- Elv
- Grøntdrag
- Områdeavgrensning






# Moelv i dag:

## En by i utvikling

I Moelv finnes det i dag en rekke pågående planer som vil ha stor innflytelse på knutepunktet og området rundt. De ulike utviklingsområdene må sees i sammenheng og forbindes til viktige målpunkter i byen. Når byen vokser frem kan det bli flere funksjonsblandede områder hvor bebyggelse av ulik skala, størrelse og program står side om side og bidrar til et rikt og variert bybilde.

Utviklingsområdene følger i stor grad Storgata i nord-sør retning. De ligger på begge sider av jernbanekorridoren, mens dagens sentrum ligger på østsiden. Å få til en kompakt utvikling som kan skape et tilbud og tilgjengelighet på begge sider av jernbanetraseen. Det igjen kan skape et lettere tilgjengelig sentrumsområde for alle.

-  Pågående prosjekter
-  Områdeavgrensing
-  Etablert boligbebyggelse/bratt terreng




1. Mulig ny jernbanetrasé
2. Mulig nytt Mjøssykehus
3. Moelv Nord
4. Nytt sykehjem
5. Farverivegen
6. Ny Mjøssbru
7. "Mjøssbyen"

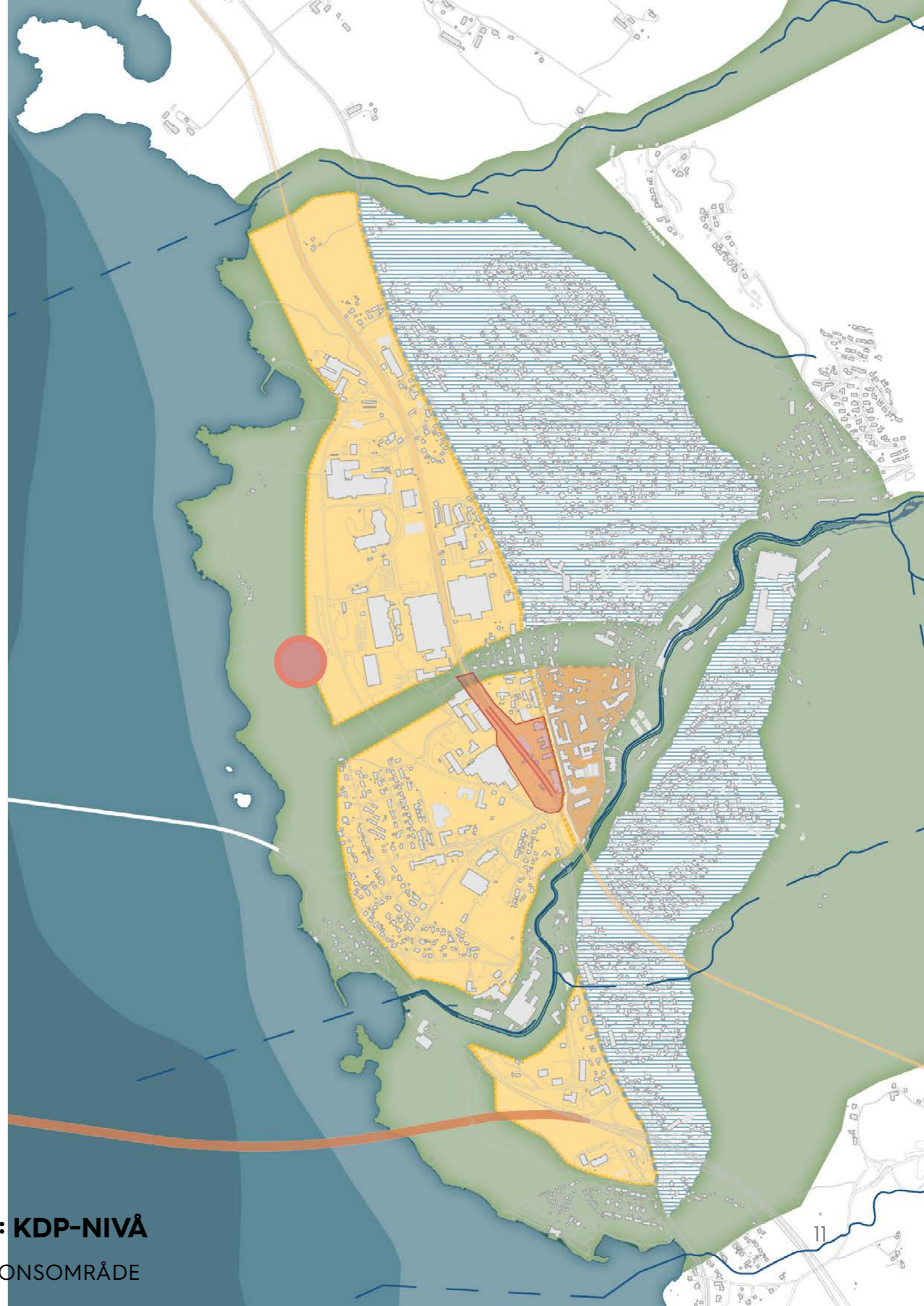


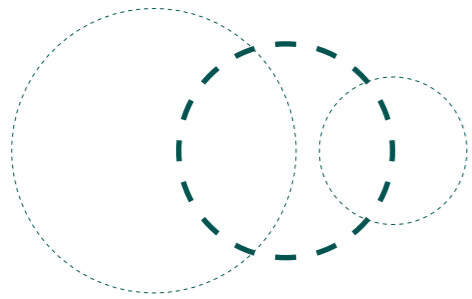
# Potensielt utviklingsområde

## Den vestre flata av Moelv:

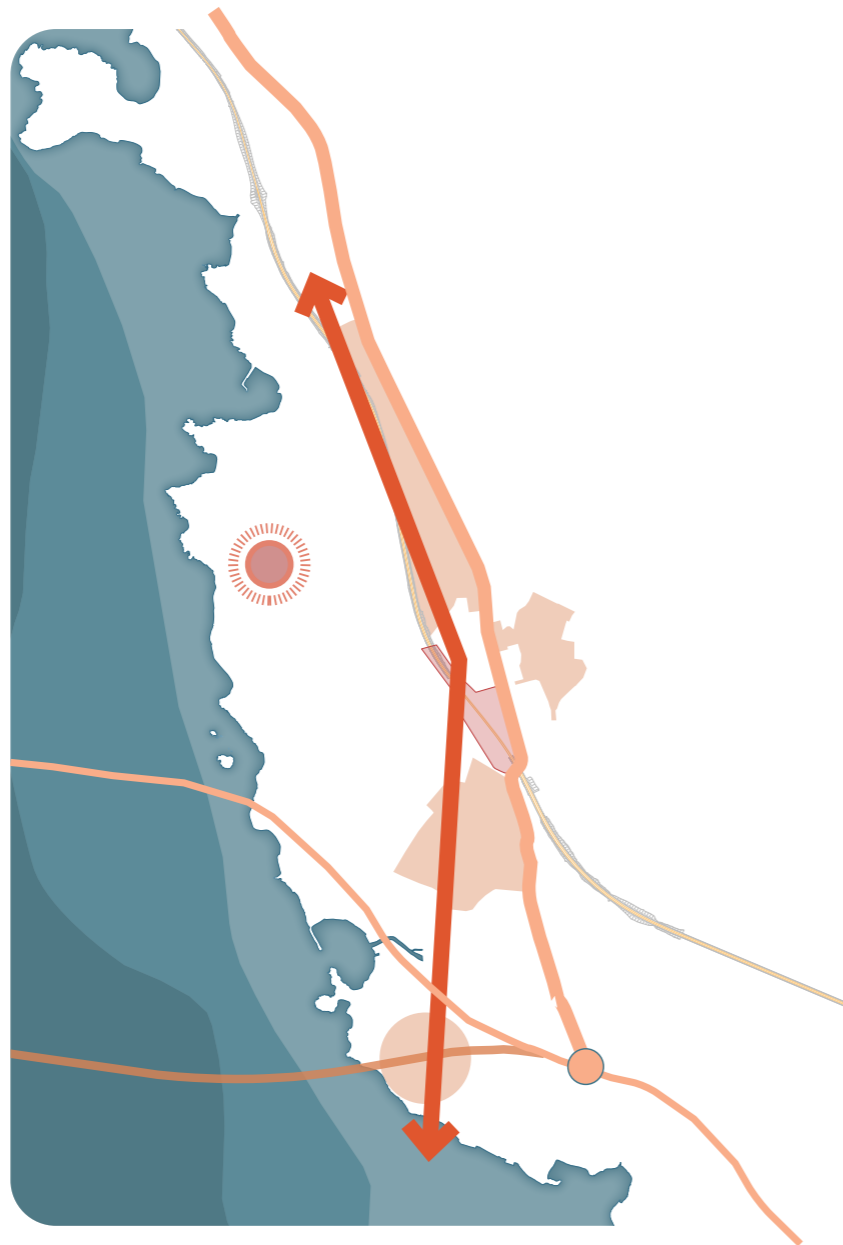
Vest for Storgata og Jernbanekorridoren er det store arealer som ligger forholdsvis flatt, lett tilgjengelig og innehar bebyggelse som kan være mulig å omlokalisere/transformere, sett i et langt tidsperspektiv. Det er også arealer som vil kunne fremstå med høy attraktivitet, gitt at et nytt Mjøssykehus etableres i Moskogen.

-  Egnede utviklingsområder
-  Områdeavgrensning
-  Etablert boligbebyggelse/hellende terreng



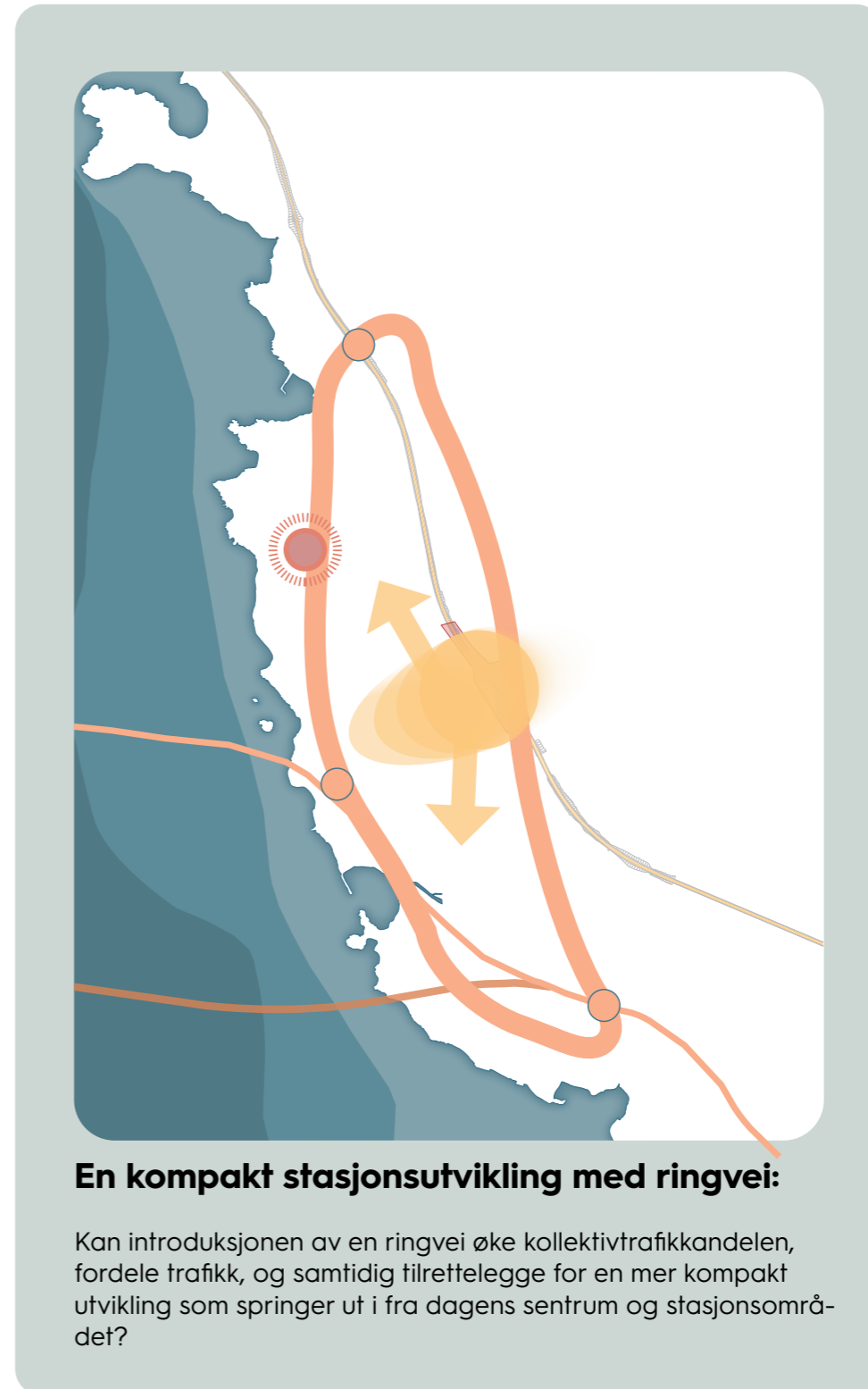


## Oppsummering: Kan Moelv utvikles mer kompakt?



### En langstrakt utviklings langs hovedvei:

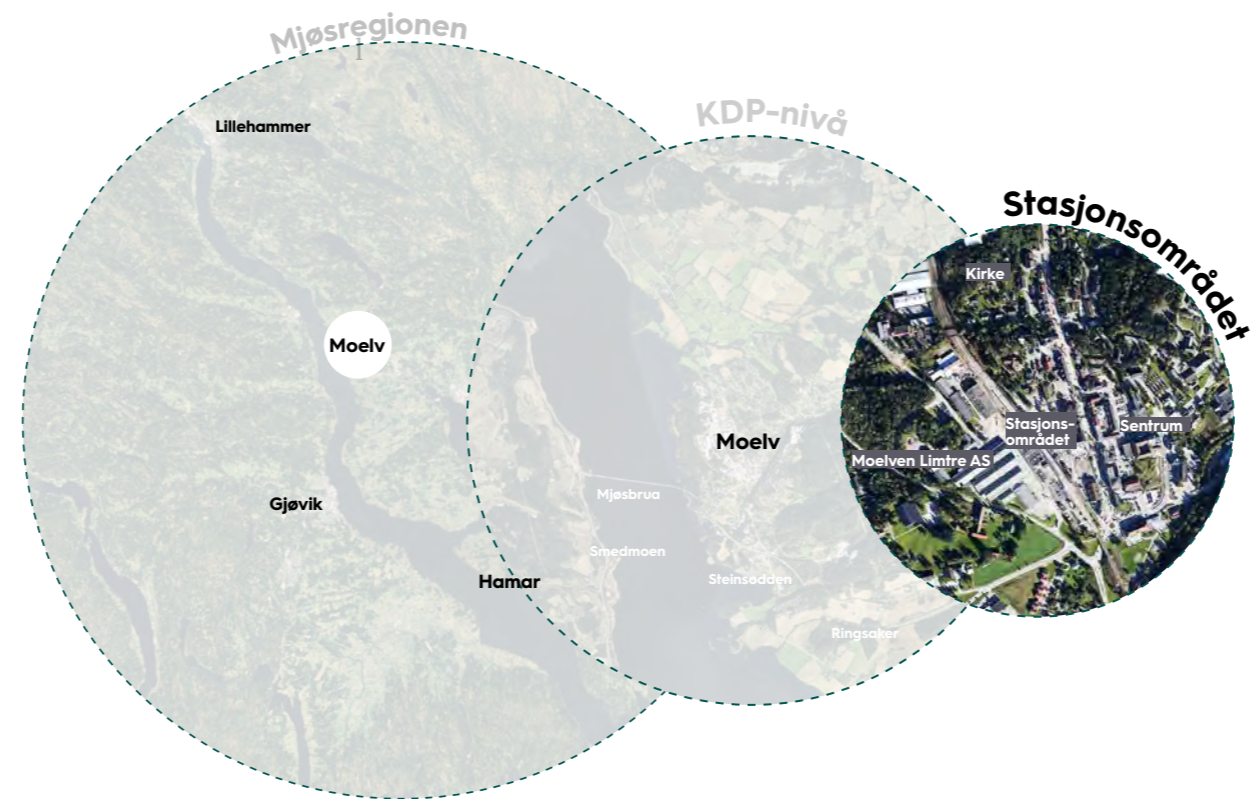
Utviklingen i dag følger Storgata og E6 i høy grad, noe som gir mening når man vil følge infrastrukturårene, men det gir mye trafikkbelastning på Storgata og strekker utviklingen over et langt område.



### En kompakt stasjonsutvikling med ringvei:

Kan introduksjonen av en ringvei øke kollektivtrafikkandelen, fordele trafikk, og samtidig tilrettelegge for en mer kompakt utvikling som springer ut i fra dagens sentrum og stasjonsområdet?

# Analyse: Stasjonsområdet



- Hvordan kan vi sikre at mobilitetsløsningene er gjennomførbare i dag og fleksible nok til å møte morgendagen?
- Hvordan kan fremtidens mobilitet gi rom for fortetting og utvikling av byromskvaliteter rundt stasjonen?

# Opplevelsen av området

## Stasjonsområdet i dag:

Stasjonsområdet har et enetasjes stasjonsbygg i dag, som har fine ventearealer, men opptar mye plass og er vanskelig å kombinere med andre funksjoner, aktiviteter.

Undergangen ser ut til fungere veldig godt i dag, og i tillegg til å være en kobling mellom perronger også fungerer som et krysningspunkt generelt i Moelv. F.eks. for skoleelever som skal inn til Storgata eller andre ærend østover i byen.

Det er mange harde flater i byrommet som kan med fordel mykes opp for å håndtere overvann og skape et bymiljø som inviterer til opphold ut over handel og konkrete ærend.

Storgata er helt tydelig selve nerven i Moelv, med butikker og folkeliv. Mot Stasjonsområdet har derfor flere av byggene et baksidepreg. Dette kan fint snus om man skaper mere bebyggelsestygde mellom jernbanen og Storgata, det er likevel viktig at man ikke fratår Storgata rollen som hovedgate i Moelv.

Infrastruktur skaper mange kryssninger og barrierer i sentrum, omlegging av noe av dette kan skape tettere forbindelse og større sammenhenger i byrommene.



Stasjonsgalleriet og allmenningen



Storgata



Stasjonsundergangen



Allmenningen sett fra Storgata



Engasjert ungdom i Storgata



Grøntdrag i det fjerne



Trafikkbarrierer mellom Stasjonstorget og Storgata



Nærnatur



Få inviterende fasader på Stasjonsområdet

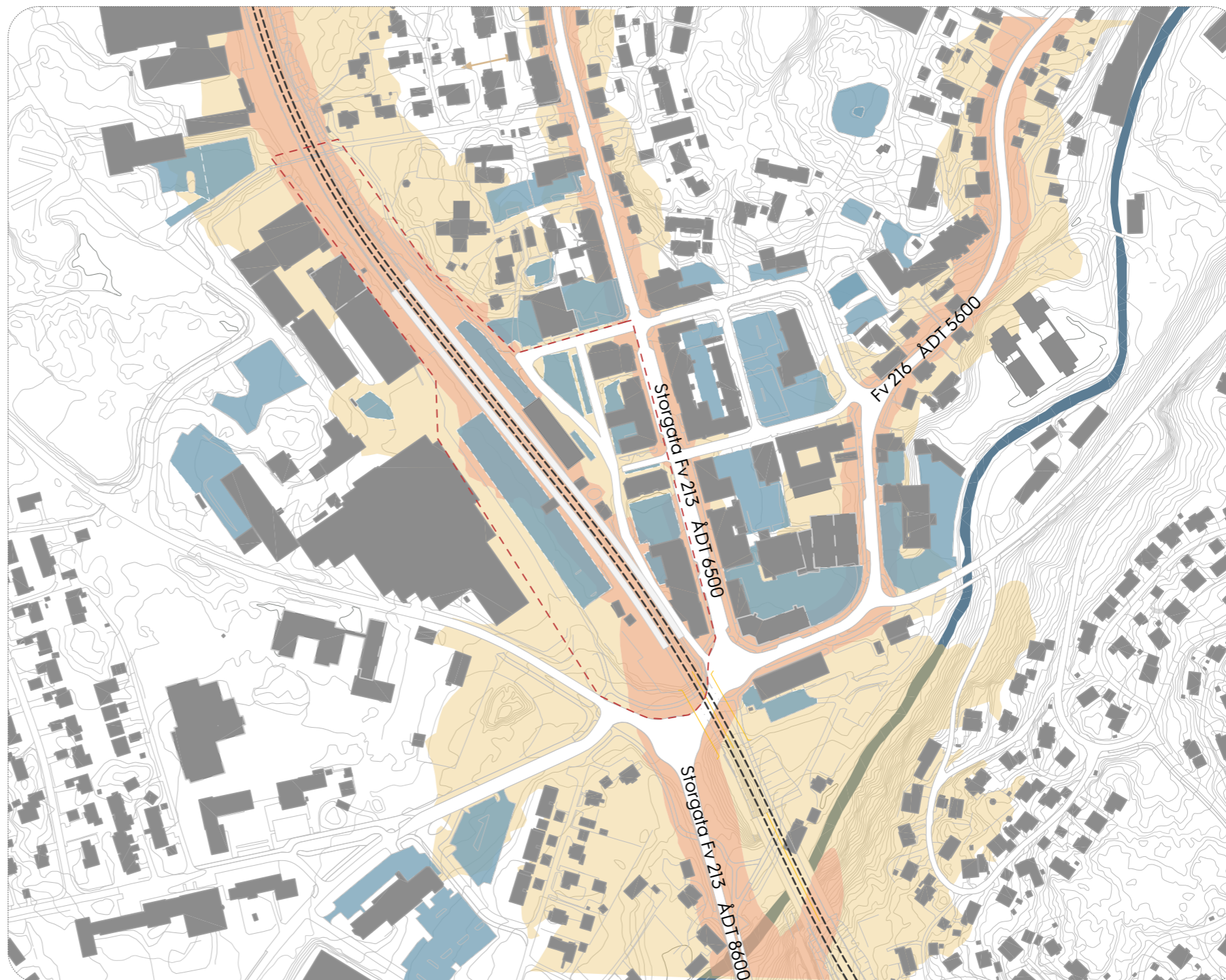
# Infrastruktur

## Infrastruktur opptar mye areal.

Stasjonsområdet er preget av mye overflateparkering og gjennomkjøringstrafikk i sentrum.

Dette opptar verdifullt areal, skaper mye støy i lokalmiljøet og "strek" i bebyggelsen.

På stasjonsområdet er det mye potensial i å omstrukturere noe av trafikkflyten og lage bebyggelsesmuligheter som skaper tydeligere byrom, stasjonsankomster og lettere lesbare bevegelseslinjer gjennom området.





# Bygulvet i Moelv

## Bygulvsfunksjoner:

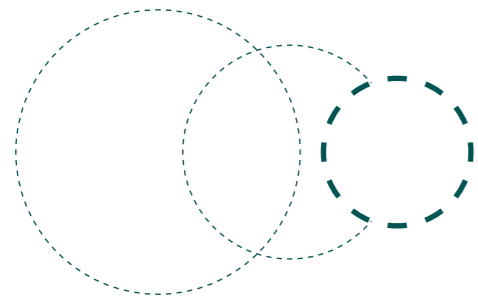
For bygulvet så ser man at det er Storgata som er selve nerven i sentrum. Stasjonsområdet har sentrums eneste plass/allmenning som ligger i samban med jernbaneundergangen, stasjonsbygget og stasjonsgalleriet. Allmenningen er fin, men må avgi plass til busstrafikk og har få innendørs bygulvsfunksjoner som støtter opp under oppholds og samling på plassen.

Å tilrettelegge for at sentrum kan vandre vestover mot jernbanen og til og med over på andre siden kan skape et sentrum som støtter opp under jernbanen som transporthjertet i Moelv og knytter seg tettere på skole og kulturinstitusjonene på vestsiden. Flere underganger kan også støtte opp under en bedre øst-vest flyt i Moelv.

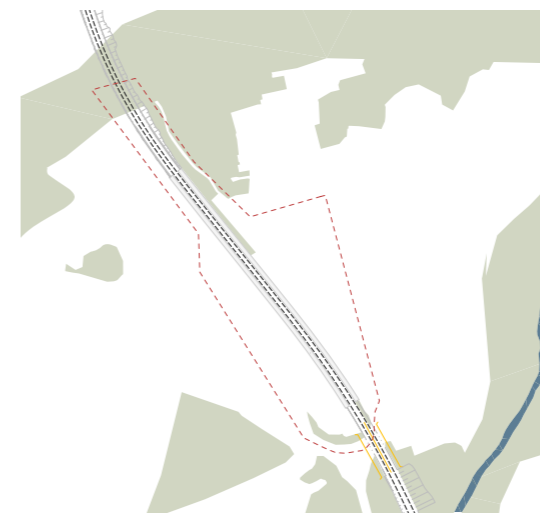
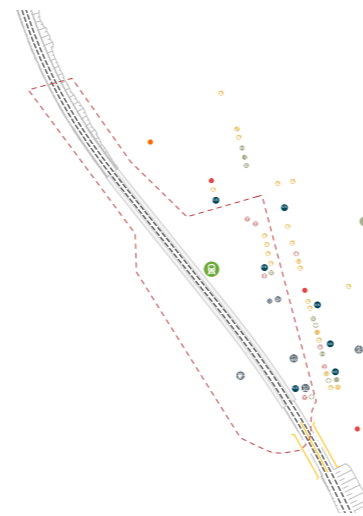
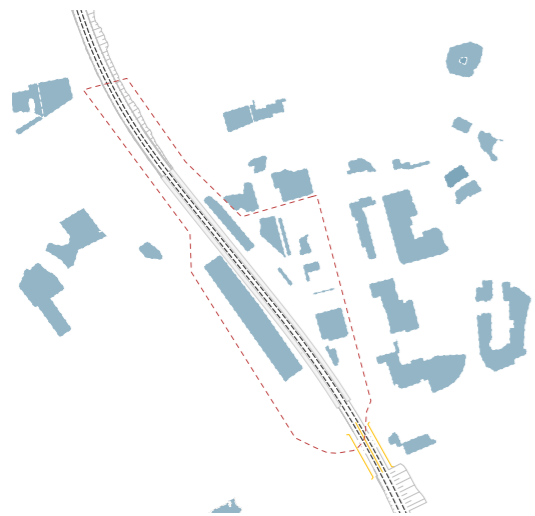
Det er også mye grønt rundt sentrum, men få forbindelser som introduserer grønt og myker opp sentrum, grøntforbindelsen på stasjonsområdet kan også forsterkes.

- Handel
- Servering/Utelliv
- Helse/Velvære
- Dagligtjenester
- Kultur/Arrangement
- Hotell
- Transport
- Trening/rekreasjon
- Forbund/organisasjon
- Skole / Barnehage
- Torg/møteplasser
- Krysninger jernbane





# Oppsummering: utfordringer rundt Stasjonsområdet



## TRAFFIKERTE OVERFLATER

Knutepunktet er i stor grad dominert av biler og parkeringsarealer noe som er i strid med satsning på fotgjengere og grønn mobilitet. Mange harde flater som kunne blitt utnyttet på en bedre måte.

## OPPDELT

Jernbanen er i dag en hovedbarriere gjennom sentrum, som deler øst og vest. Oppdelingen blir også forsterket av veg og parkeringsarealer tett på jernbanen. Tydeligere byrom nært jernbanen sammen med gode krysninger kan redusere den oppdelte opplevelsen.

## SKJEVT TYNGDEPUNKT

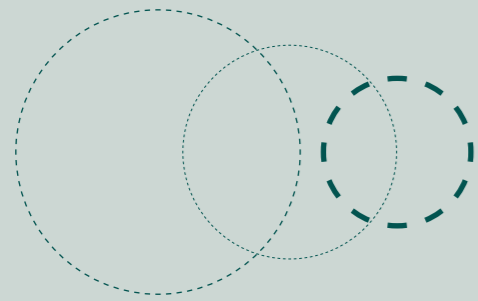
Tyngdepunktet i sentrum ligger langs Storgata. En fremtidig utvikling kan legge til rette for byfunksjoner også på vestsiden av jernbanekorridoren.

## LITE BYNATUR

Området preges av store arealer med hard belegning og få og små grønne flater. Potensiale for videre beplantning og grønne drag er stort både for trivsel og for å indikere gode passasjer.

## STATISK BEBYGGELSE

Det er innslag av bebyggelse tett på knutepunktet som er store og introverte. De kan være vanskelig å knytte sammen med en utvidelse av sentrum mot vest. Parkeringsarealer opptar også mye plass.



# Kan utfordringene på Stasjonsområdet bli potensialer?

SENTRUMSGRÅTT



GRØNT

STASJONSBARRIERE



STASJONSHJERTE

FÅ MØTEPLASSER



VENNLIG BYMILJØ

TRAFFIKERT

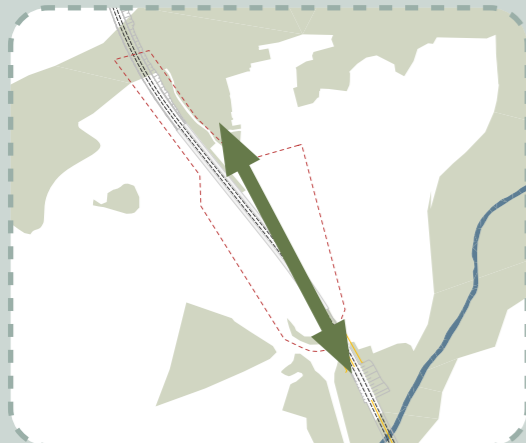


FREMKOMMELIG

STATISK



FLEKSIBELT



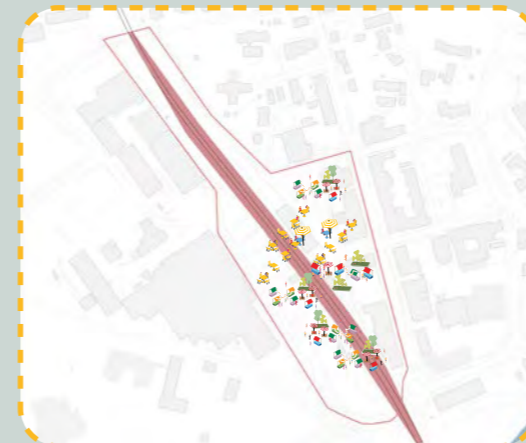
## BLÅGRØNNE BELTER

Implemetere blågrønne kvaliteter i offentlige rom, forebygge oversvømmelse og styrke forbindelser mellom Mjøsa og Moelvas elvelandskap.



## STASJONEN SOM SENTRUM

Aktivitet og funksjoner på begge sider av stasjonen og som skaper et utgangspunkt for et nettverk av opplevelsrike byrom og forbindelser for gående og syklende.



## LEVENDE BYGULV

Aktivere torg og byrom med variert tilbud og funksjon, samt tilføre høy andel utadrettet virksomhet i førsteetasjene.



## GRØNN MOBILITET

Tilrettelegge for god fremkommelighet, smidige bytter og at offentlig transport blir det foretrukne valget for enda flere.



## ALLSIDIG BEBYGGELSE

Skape bebyggelse som kan håndtere forskjellige funksjoner over tid og som kan fungere sammen.

DEL II

# **Visjon for Moelv**

# Analyse omgjort til mål og visjoner

Våre funn i analysen har vi omsatte i en overordnet målsetting for Moelvs rolle i regionen og to utviklingsvisjoner for Moelv og hvordan de visjonene kan påvirke stasjonsområdet.

Det er rom for at Moelv kan skape en sterk identitet innenfor Mjøsregionen.



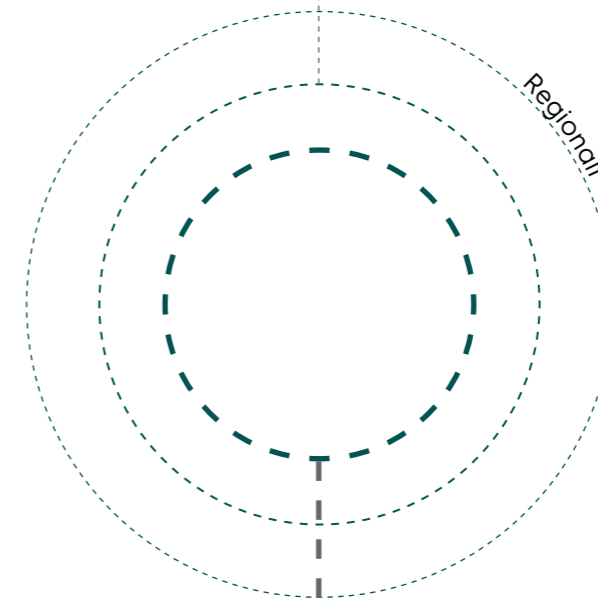
Med gode overordnede grep kan Moelv håndtere et stort vekstpotensial.

**ANALYSE**

Stasjonsområdet har potensial til å bli navet i fremtidens Moelv.



En langsiktig utviklingsvisjon for Moelv



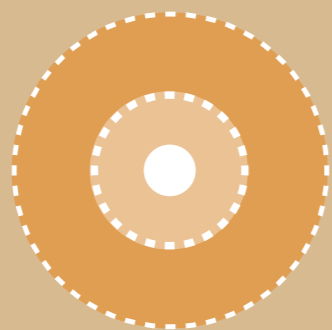
En konkret visjon for strategisk utvikling av stasjonsområdet

**VISJON**

**VISJON**

MOELV STASJONSOMRÅDE

# En målsetting for Moelv

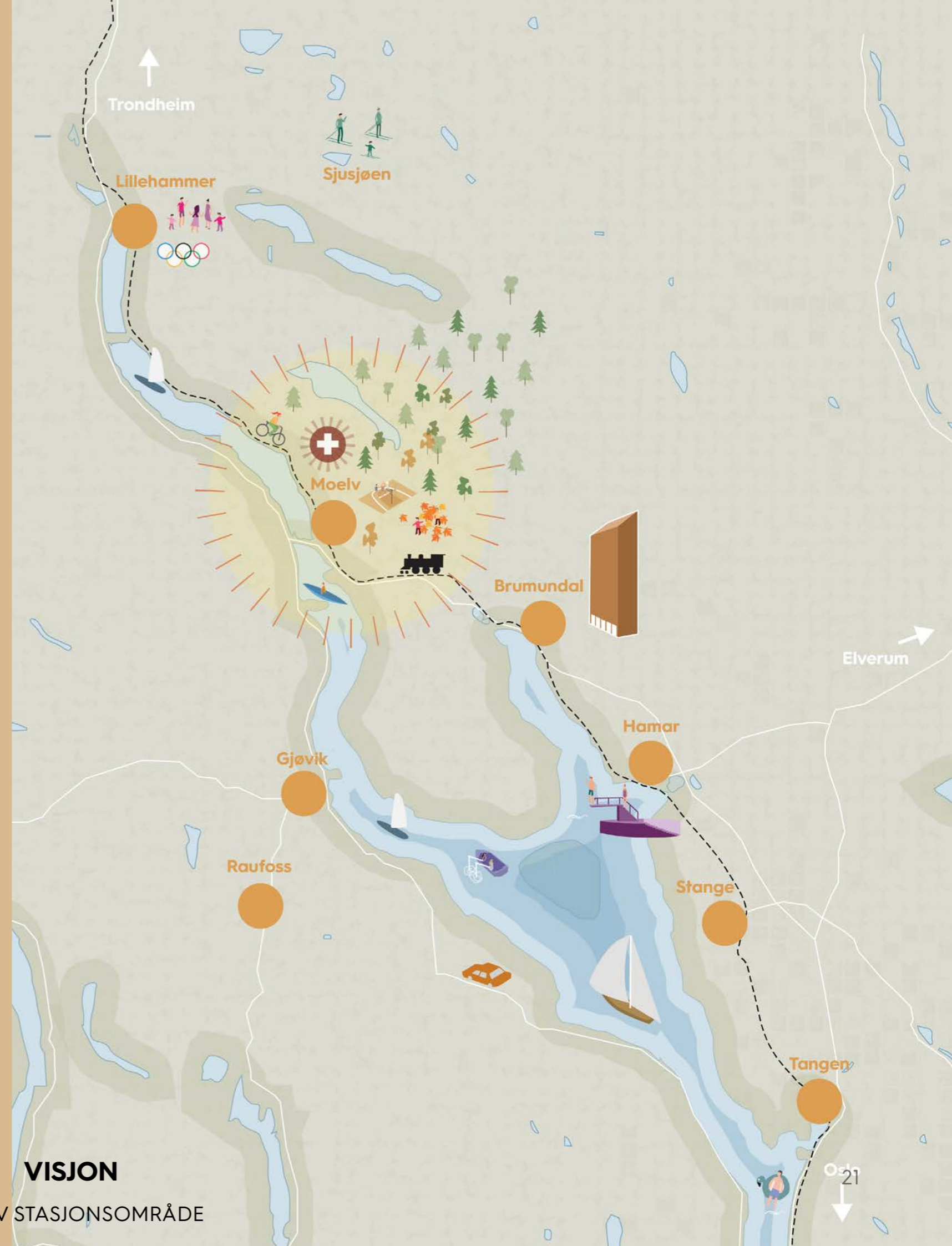


## Natur - og helsebyen ved Mjøsa

Moelv har en attraktiv plassering i midten av Mjøsbyene og har et stort potensiale til å bli stedet hvor folk har lyst til å bo i togaksen mellom Hamar og Lillehammer. For å skape attraktivitet som et bosted så kan det være en god strategi at Moelv bygger videre og legger til flere lag på sin identitet og blir et sted som kan skilte med unike kvaliteter i regionen. Vårt forslag er at Moelv skaper seg en identitet som trebyen med natur og helsekvaliteter utenom det vanlige.

Anbefalte satsninger i denne skalaen:

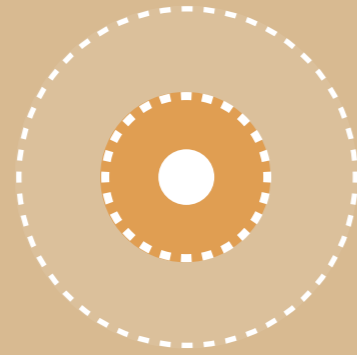
1. Bygge så mye som mulig i helse- og miljøvennlige treprodukter.
2. Skap helsefremmende arkitektur og bynatur for vegetasjon, dyr og mennesker helt fra Stasjonsområdet, ned til Mjøsa og ut til Marka.
3. Skap stedsutvikling som tar tak i mangfold og fellesskap og som styrker nettverket i Mjøsregionen
4. Undersøk mulighetene for Moelv som et unikt showcase hvor store industrier og sykehus bidrar aktivt i bybildet og som stedsutviklere.



**VISJON**

MOELV STASJONSOMRÅDE

# Visjon "2050"



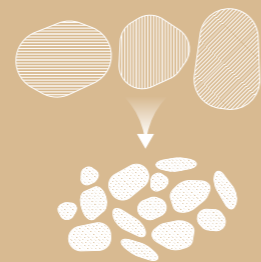
## Moelv: Mjøsas Madrid

Lik som Madrid er i midten av alt på den iberiske halvøy, så er Moelv i midten av alt i Mjøsregionen. Madrid er en by med et gåvennlig, kompakt og dynamisk sentrum med ringvei rundt.

i dette langtidsperspektivet, kan Moelv bli Mjøsas svar på Madrid? Et kraftsentrum i regionene med et pulserende sentrumsliv som springer ut i fra stasjonsområdet?

Anbefalte grep i denne skalaen:

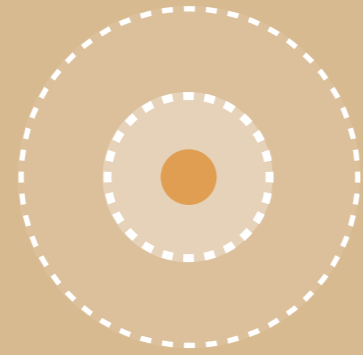
1. Etabler en ringvei for å bedre fordele trafikk og skape fleksibilitet til å etablere gode kollektivsløyfer.
2. Bygg videre på Moelvs kvaliteter som et levende sentrum med et service og tjenestetilbud som kan skape synergier mellom by, mulig Mjøspsykehus, helse relatert- og lokal næring.
3. Utvikle kompakt og bygg på grå arealer før grønne.



*Fra monofunksjonelle områder til nabolag med sambruk og synergier!*



# Visjon "2030"



## Stasjonsområdet: Plommen i egget!

Moelv er byen i midten av alt i Mjøsregionen. Stasjonsområdet er igjen i midten av alt i Moelv. Vi ønsker å skape en god og kompakt sentrumsutvikling med startskudd rundt Stasjonsområdet som legger de riktige føringene for en større utvikling av Moelv. Moelv er egget og Stasjonen plommen.

Anbefalte grep i denne skalaen:

1. Etabler mulighet for sentrumsutvikling på begge sider av jernbanen
2. Skap et aktivt og utvidet sentrum som legger til rette for mangfold og felleskap, med Storgata og Stasjonsområdet som det miljøvennlige hjertet.
3. Utvikle kompakte og fleksible løsninger som kan håndtere endringer i mobilitet, utvikling og innhold i Moelv.







# Ringveiprinsipp for begge scenarier



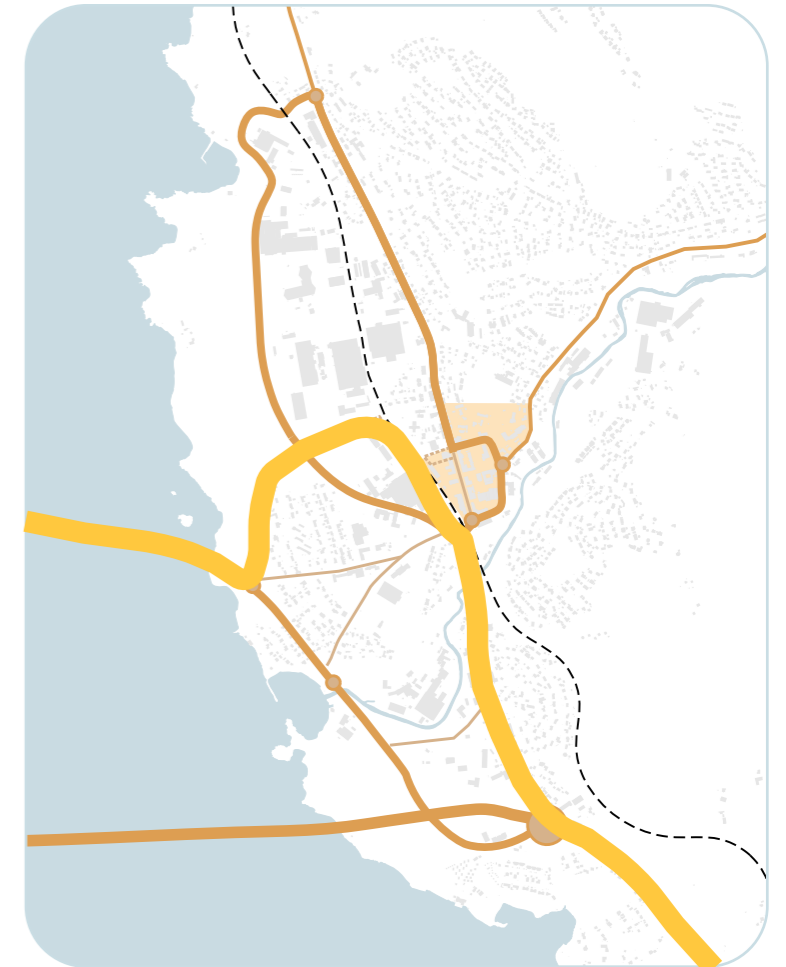
## RINGVEIPRINSIPP FOR MOELV

Forslag til et ringveiprinsipp som kan avlaste Storgata og skape en god trafikkflyt for trafikkbildet i dag, men også håndtere store endringer i fremtiden.



## SLØYFE FOR LOKALBUSS

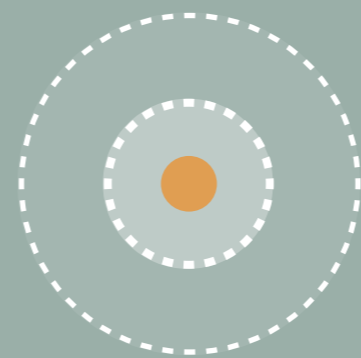
— Mulige kollektivsløyfer for stopp ved stasjonsområdet



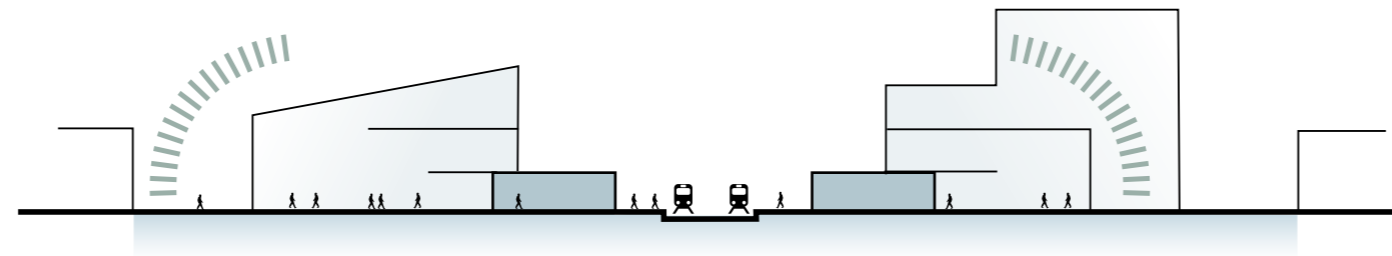
## KJØREMØNSTER FOR REGIONAL BUSS

Et kjøremønster som skaper en kort og enkel inn- og utkjøringsvei mellom stasjonsområdet og E6.

DEL IV  
UTTEGNET FORSLAG FOR  
**VISJON "2030"**

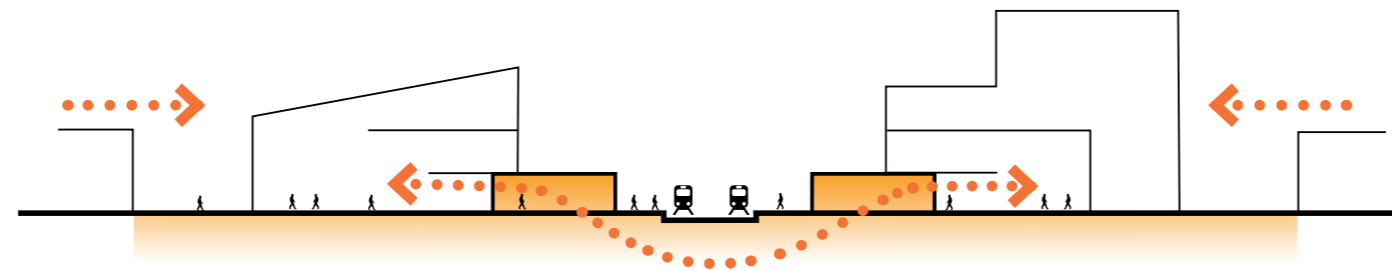


# Intensjoner for forslaget



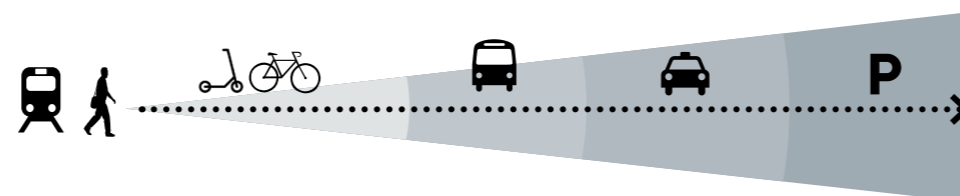
## STASJONEN SOM DESTINASJON

Et fremtidsrettet reisesenter og et sosialt samlingspunkt for lokalbefolkningen og de som besøker Moelv. Stasjonsområdet tilrettelegger for uformelle møter, sambruk og aktivitet gjennom hele året.



## STASJONSALMENNING SOM KNUTEPUNKT

Stasjonen blir et nytt visuelt landemerke som gir førsteinntrykk av Moelv og gjør det lettere å finne frem i sentrum. Stasjonsallmenningen er en forlengelse av bygulvet i sentrum og forbinder byen på tvers av jernbanen.

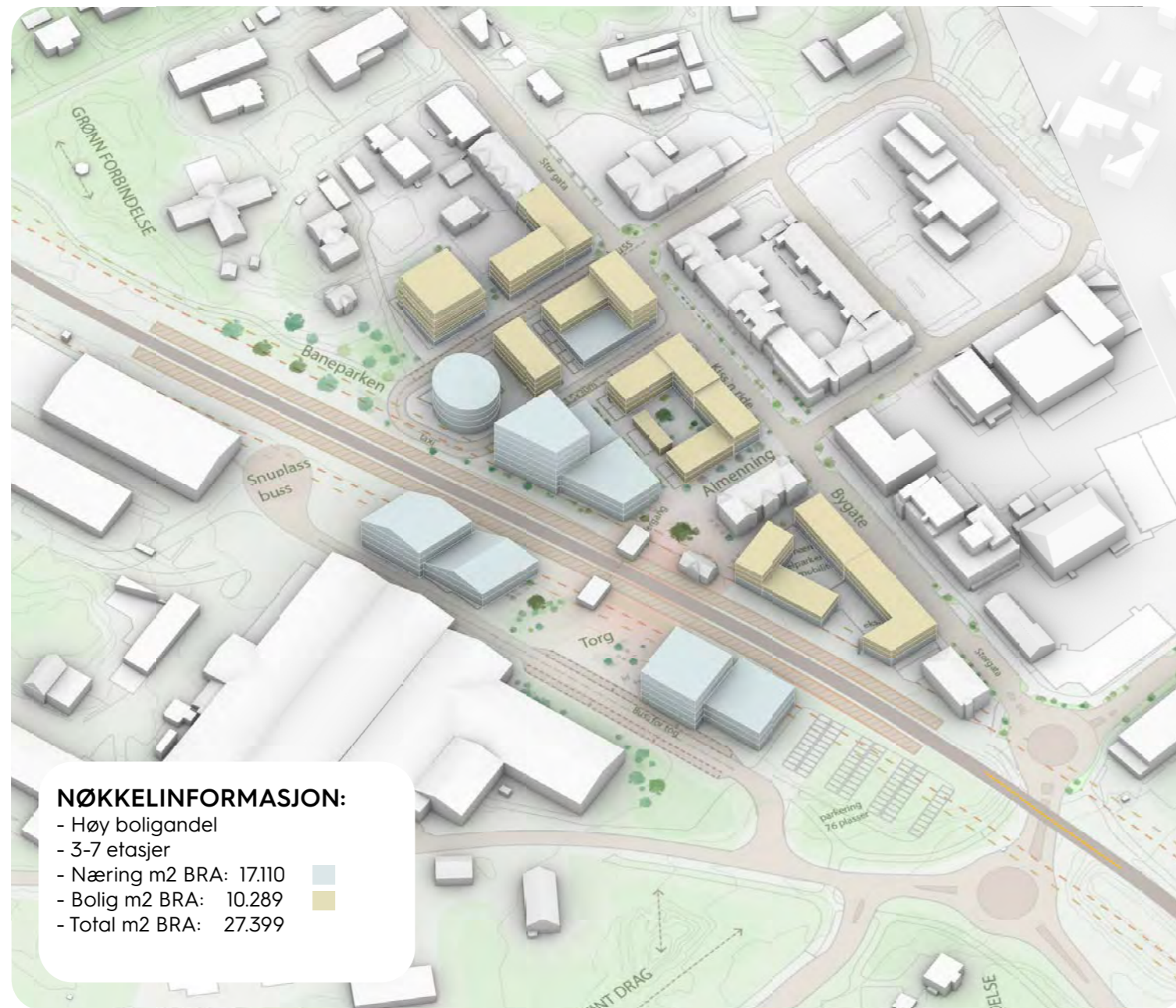


## TRAFIKANTPRIORITERING

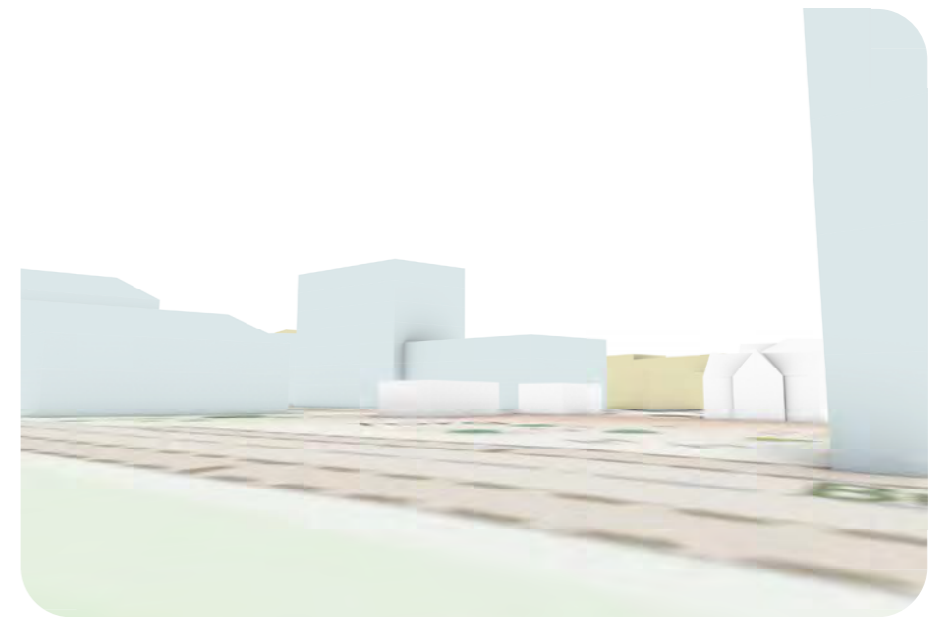
Generel prioritering av nærhet til kjernen av byttepunkt. Sykkel er nærmest og bilparkering er lengst fra

# Volumstudie 1

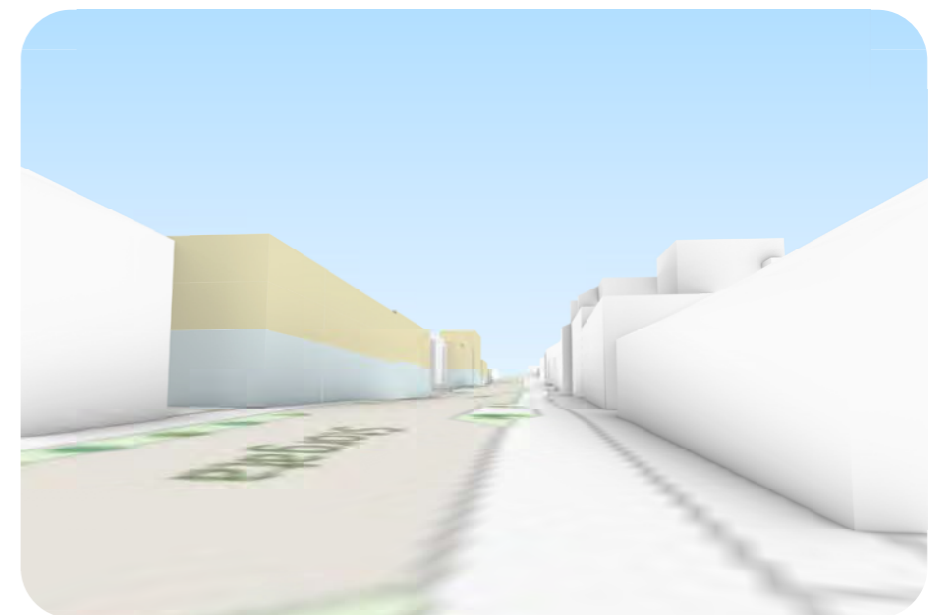
Test med høy boligandel og noen større næringsvolum tett på stasjonen. Den høye boligandelen kan være vanskelig med støtutfordringer fra jernbane og vei. Næringsandelen konsentreres rundt allmenningen for å skape utadrettede og dynamiske arealer som kan inneha stasjon- og allmenne funksjoner på bakkeplan.



Axo fra sørvest



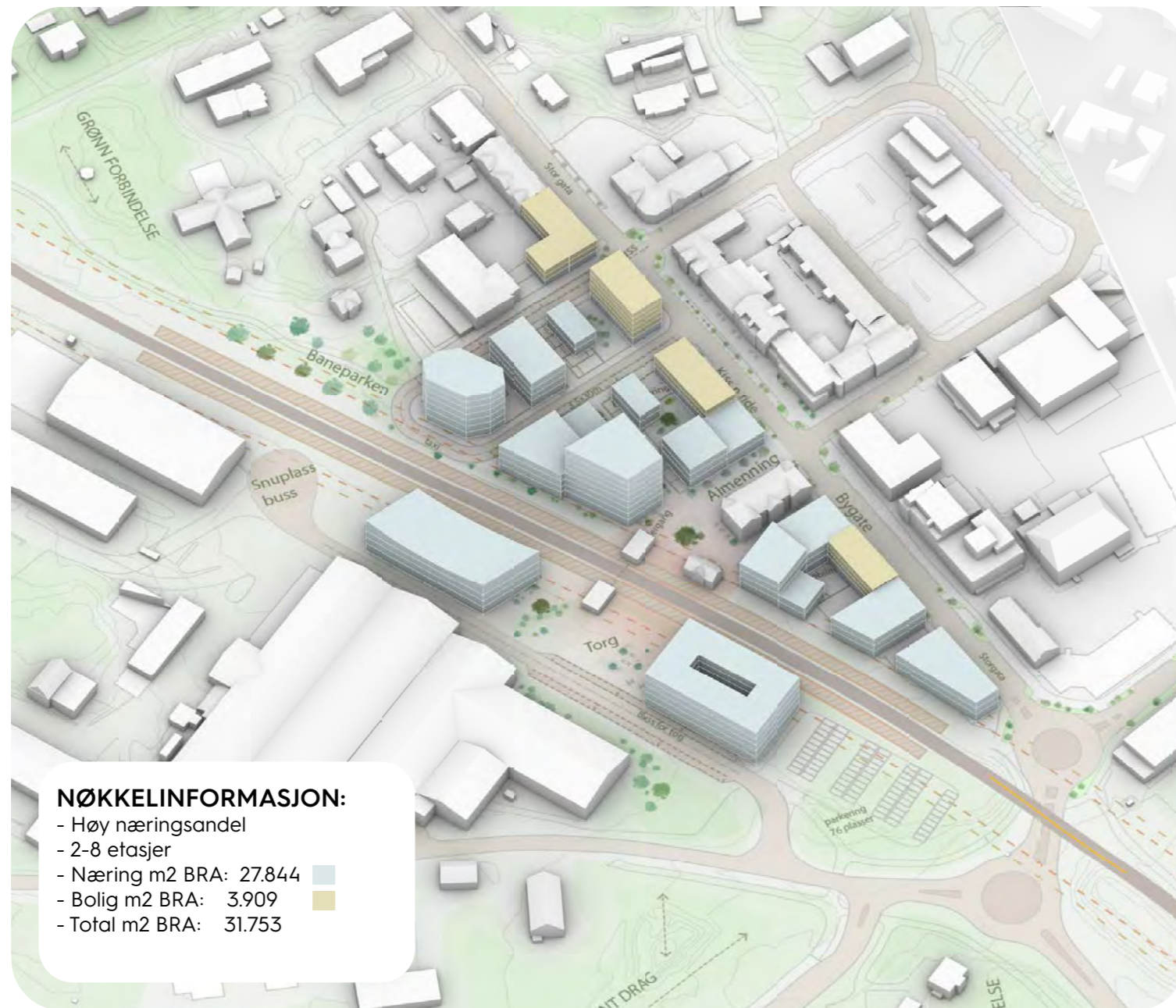
Gateperspektiv stasjonsallmenning



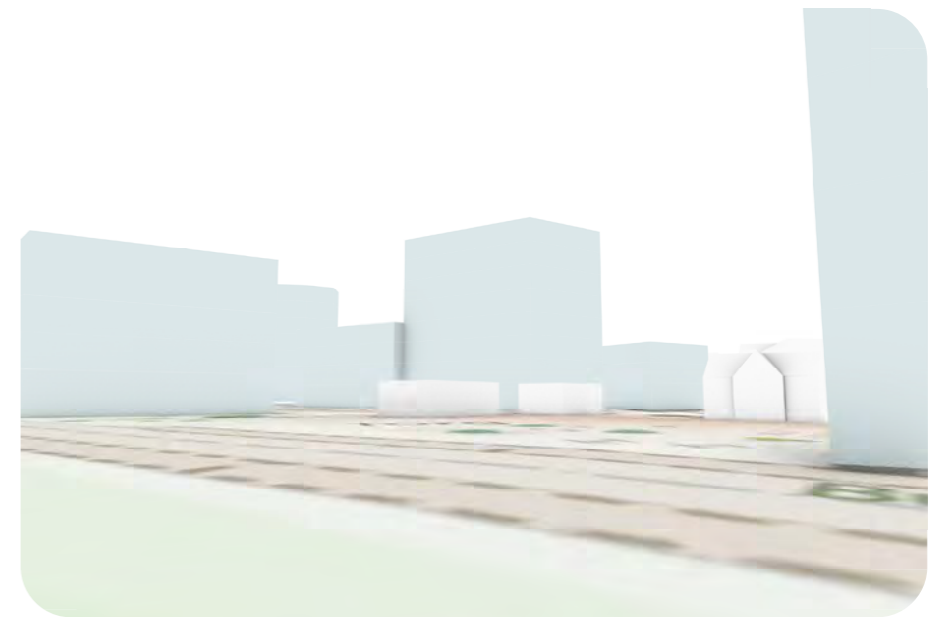
Gateperspektiv Storgata

# Volumstudie 2

Test med høy næringsandel og noen boligarealer over en næringsetasje langs Storgata. Høy næringsandel rundt stasjonsområdet kan frigjøre andre sentrumsnære arealer til bolig, men må stemme med nåværende og fremtidig næringsbehov.



Axo fra sørvest



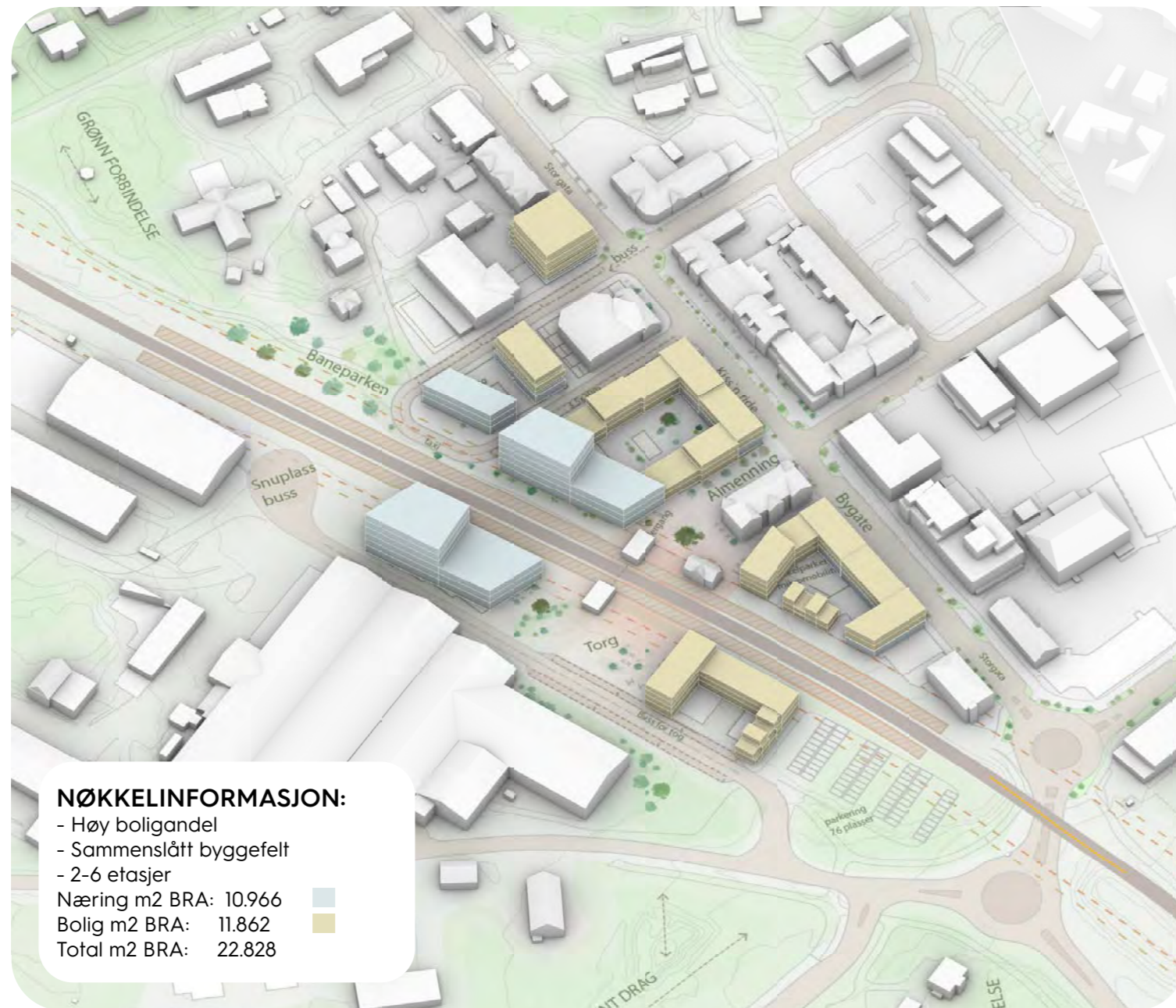
Gateperspektiv stasjonsallmenning



Gateperspektiv Storgata

# Volumstudie 3

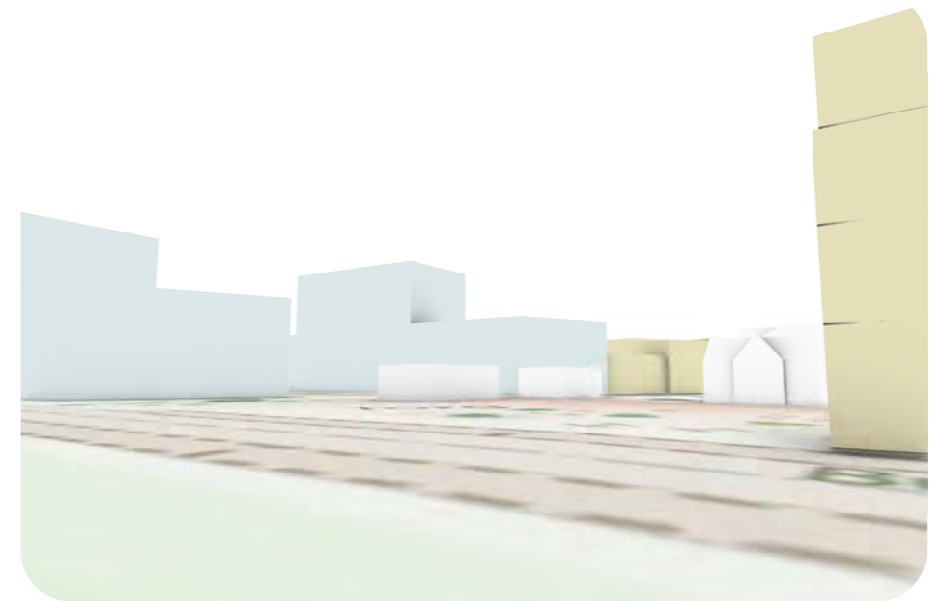
Test med høyere boligandel, noen byggefelt slått sammen og flere eksisterende volumer mot nord bevart. Sammenslåtte felt skaper større sammenhengende uterom, men begrenser fleksibilitet når man lukker noen muligheter for gateløp.



**NØKKELINFORMASJON:**

- Høy boligandel
- Sammenslått byggefelt
- 2-6 etasjer
- Næring m2 BRA: 10.966
- Bolig m2 BRA: 11.862
- Total m2 BRA: 22.828

Axo fra sørvest



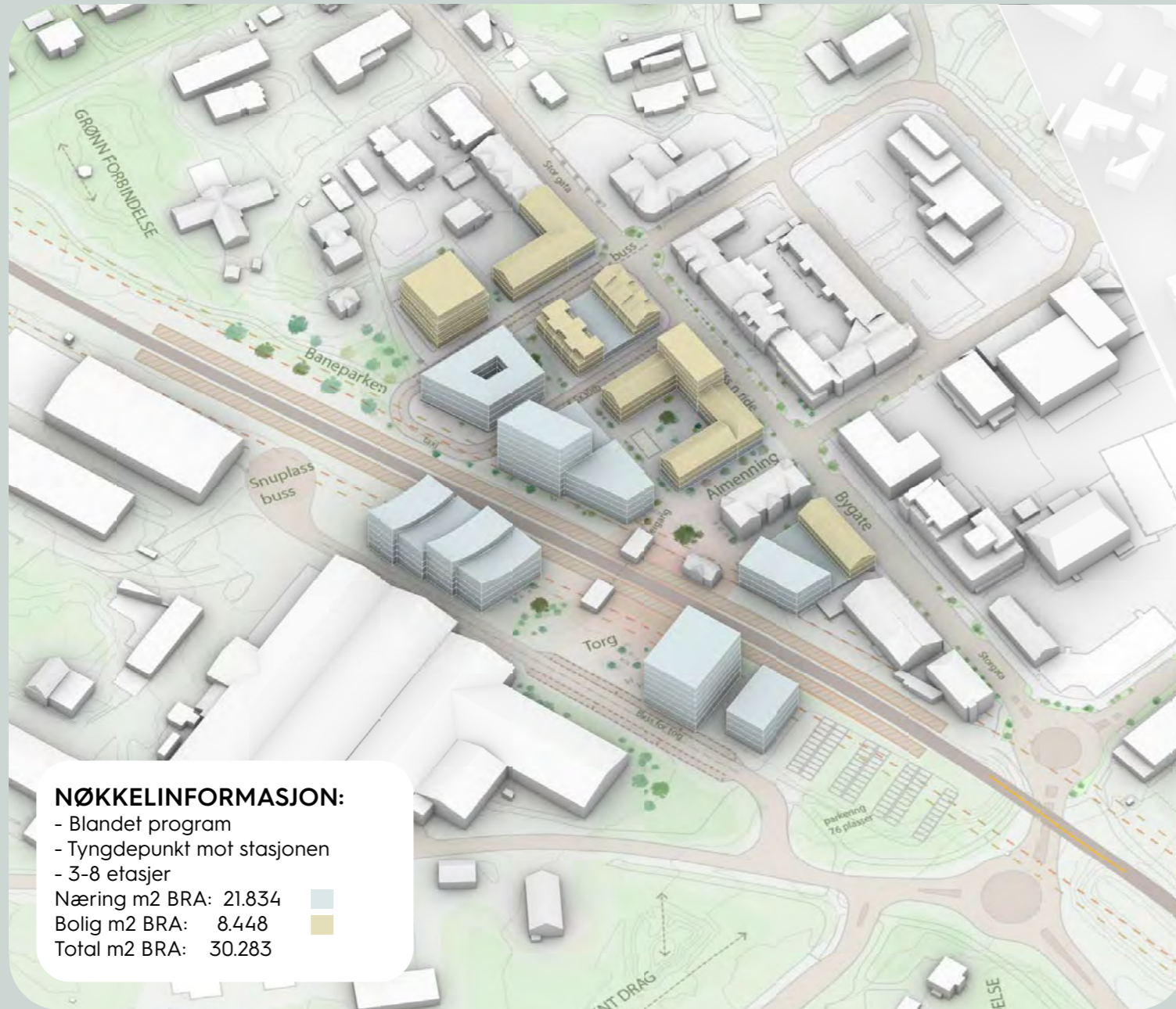
Gateperspektiv stasjonsallmenning



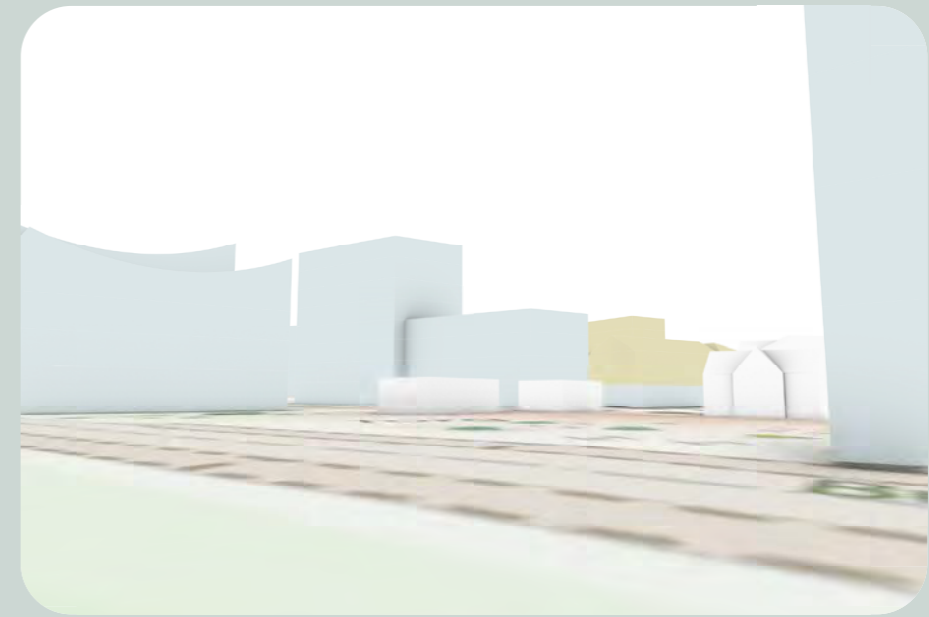
Gateperspektiv Storgata

# Volumstudie 4 - illustrert forslag

Test med en balansert boligandel mot næring. med tyngdepunkt i høyder og arealer mot stasjonen, bebyggelsen trapper ned mot Storgata og tar opp i seg høydene som er i gata, men bryter og går høyere noen steder.



Axo fra sørvest



Gateperspektiv stasjonsallmenning



Gateperspektiv Storgata



**En kompakt stasjonutvikling som viderefører de eksisterende linjeen i Moelv.**

**Parametere vi har jobbet med:**

**Transport:**

- Tog:**
  - Ny trasé; to spor [avg. hver halvtime (IC)]
- Buss - lokal:**
  - Øst for jernbane [lik kapasitet]
- Buss - regional:**
  - Øst for jernbane (også mulig vest) [lik kapasitet]
- Sykkelparkering:**
  - Begge sider, hovedvekt på østsiden [økt kapasitet, også innendørs parkering]
- Bilparkering:**
  - Lokalisert og komprimert på stasjonsområdet [75 plasser]
- Annen mobilitet:**
  - Etablere mobilitetspunkt for mikromobilitet

**Bygolv/samfunn:**

- Stasjon**
  - Dele funksjoner på begge sider, innendørs-funksjoner på østsiden.
- Allmenninger/byrom**
  - På begge sider/binder sammen begge sider av jernbane
- Fellesfunksjoner**
  - Hovedvekt i stasjonsbygg på østside
- Sentrumsfunksjoner**
  - Fortettet og utviklet eks. sentrum
- Bolig/tilflytting/boligvekst**
  - SSB anslår 2000-4000 økt folketall i Moelv i middel og høy prognose (basert på nasjonale rater, tall ikke justert for lokale forhold). Bra om knutepunktsnære områder kan ta denne veksten.
- Næringsvekst**
  - Begge sider av korridor, muligheter for samspill med Moelven Industrier på vestsiden? (tresenter, hovedkontor?)

**Utenfor**

**studieområdet:**

- Mjøssykehus**
  - Ikke etablert i Moelv
- Moelven Industrier**
  - Lik lokalisering som i dag
- Ny Mjøsbru**
  - Etablert
- Storgata**
  - Tiltak miljøgate



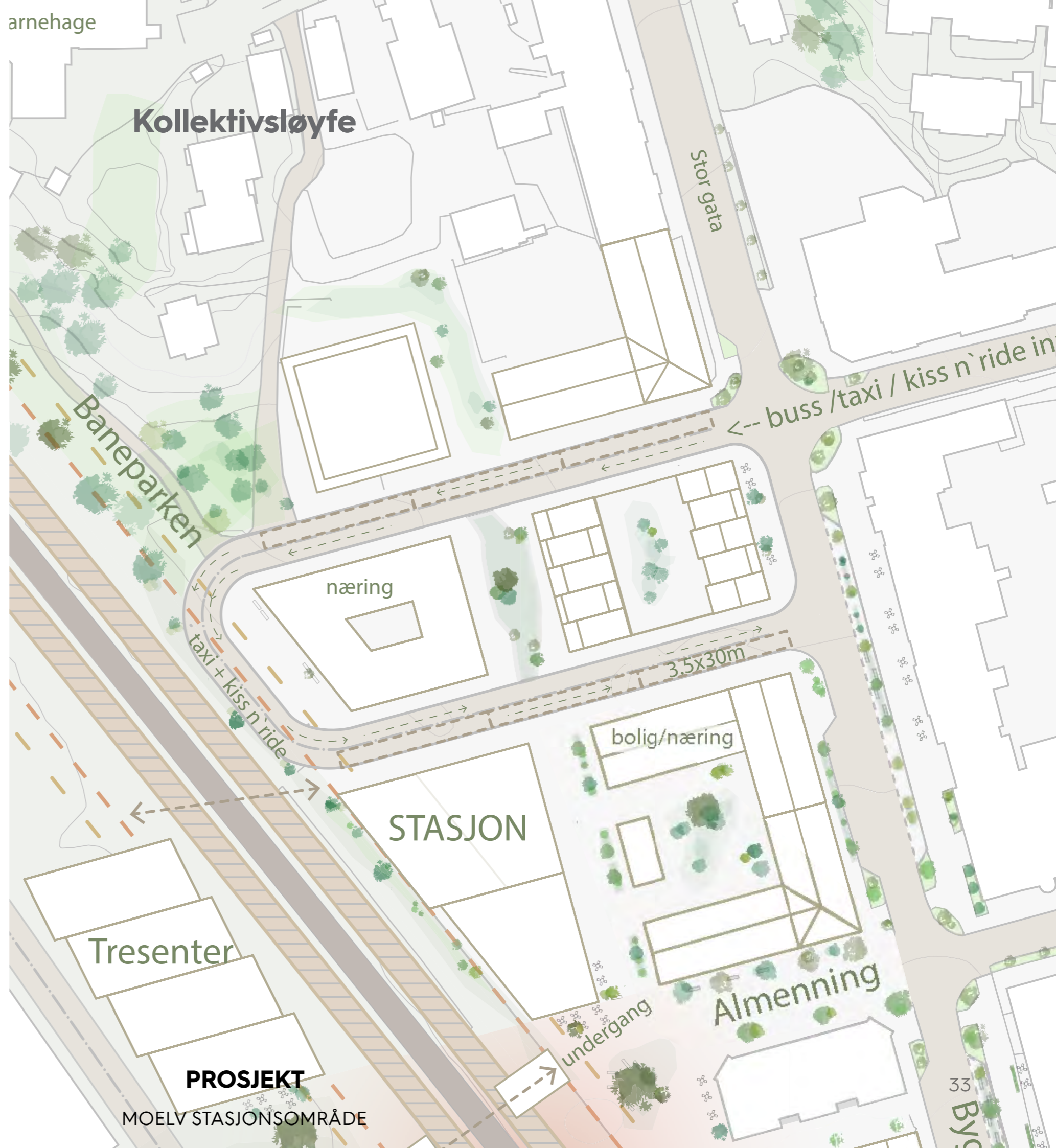
**PROSJEKT**  
MOELV STASJONSOMRÅDE

## Flyt i kollektivtrafikken:

Det er foreslått enveis bussløyfe med én dedikert kjøretning og stopp for buss i eget kjørefelt. Passering i sideliggende avlastningsfelt er mulig. Hvert busstopp er beregnet til 30 meter for å muliggjøre ut og innkjøring for hver buss uavhengig av andre linjer. Det er avsatt 6 stopplasser. Stopplassene er beregnet for standard bustørrelse og ikke de største busstypene (trolley buss o.l.) da vi anser dette som lite sannsynlige bustørrelser i Moelv.

Taxistopp og kiss`n ride er lagt i bunn av sløyfen for best mulig adkomst til perrong og undergang.

Det tenkes at buss og taxi kjører ut i Storgata og videre sør/nord i det veistrekket. Annen gjennomkjøringstrafikk kan med fordel legges i utkant av sentrumskjernen.



# Inspirasjoner for Storgata og Stasjonsallmenningen



Pavillong for lek og aktivitet



Sosial og fleksibel flerbruksalmenning



Trygge og naturlige overganger fra nabolag til bysituasjon



Urban gate med gode mobilitetsløsninger



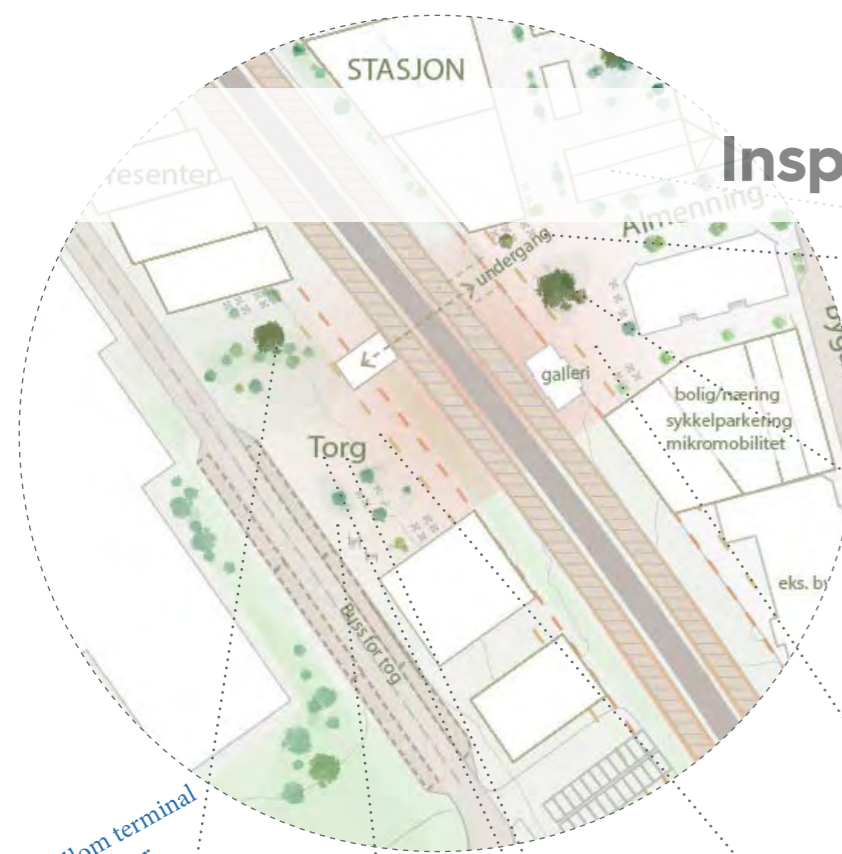
Flerbruksgate med mulighet for arrangementer



Flerbruksalmenning for lek og vannhåndtering



Miljøgate med sitteplasser



Almenning mellom terminal og byfunksjoner



Opphold nær terminaler



Almenningsfunksjoner nær togstasjon



Oversiktlige terminaler med gode dimensjoner



Fleksible offentlige rom som kan benytte seg av sesongene



Almenning med flere soner



Miljøgate som knytter gateliv til restaurant og uteliv



Levende flerbruksgater



Flerbruksgate med gode løsninger for buss, gang- og sykkelvei

# Stasjonsområdet

Trekke bynaturen tettere inn (og gjennom sentrum:

90 m fra buss til perrong.

90 m fra taxi/kiss'n'ride til perrong.

**Innovasjonssenter for tre:**  
Kan en av de første sentrumsetableringen vest for jernbanen være et utstillingsvindu og kompetansesenter for treindustrien i Moelv?

**Sambruk av stasjonsfunksjoner:** Kan venterom, og førsteetasjefunksjoner sambrukes av andre brukere i bygget?

Allmenningen som samlingspunkt omgitt av aktive stasjonsfasader.

Kan mindre gjennomkjøringstrafikk i Storgata testes ut med arrangementer?

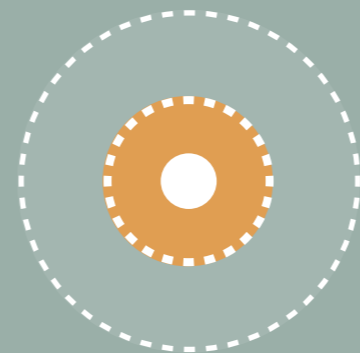
Mulighet for mikromobilitet i første etasjer på stasjon snære bygg

75 m fra buss for tog/kiss'n'ride til perrong

120 m fra bilparkering til perrong

DEL V  
IDEFORSLAG FOR

# Visjon "2050"



# Utviklingspremisser



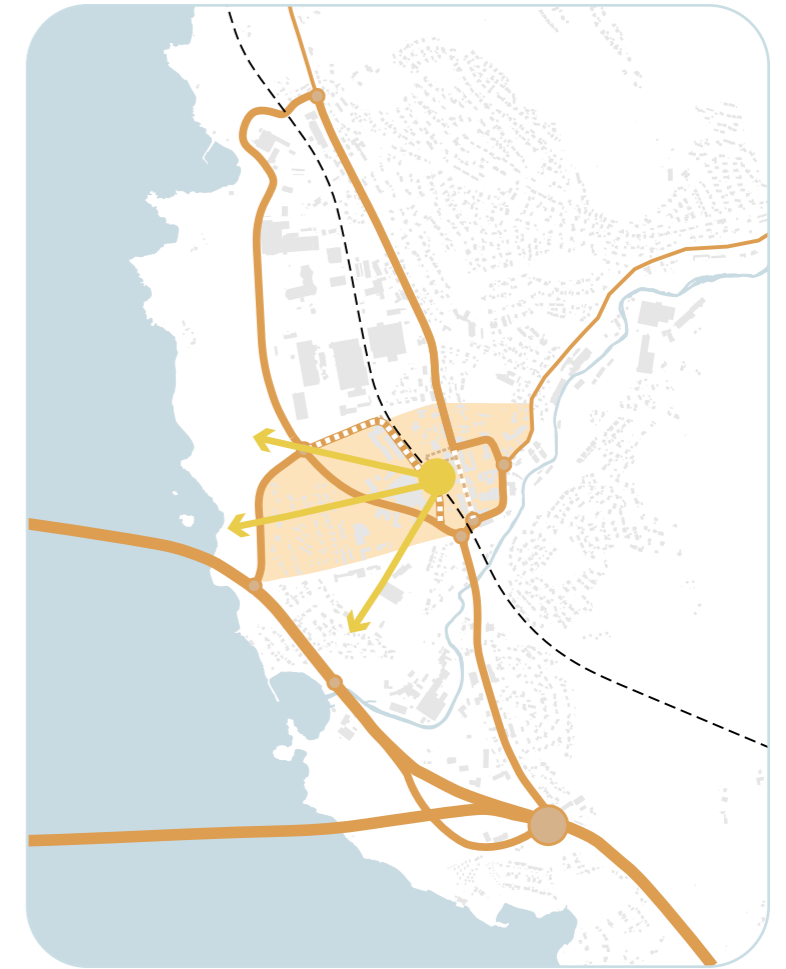
## MOELV I DAG

Sentrum er konsentrert til østre del av jernbanekorridoren og Storgata fungerer som byens hovedgjennomfartsåre



## NY BRU, JERNBANE OG RINGVEI

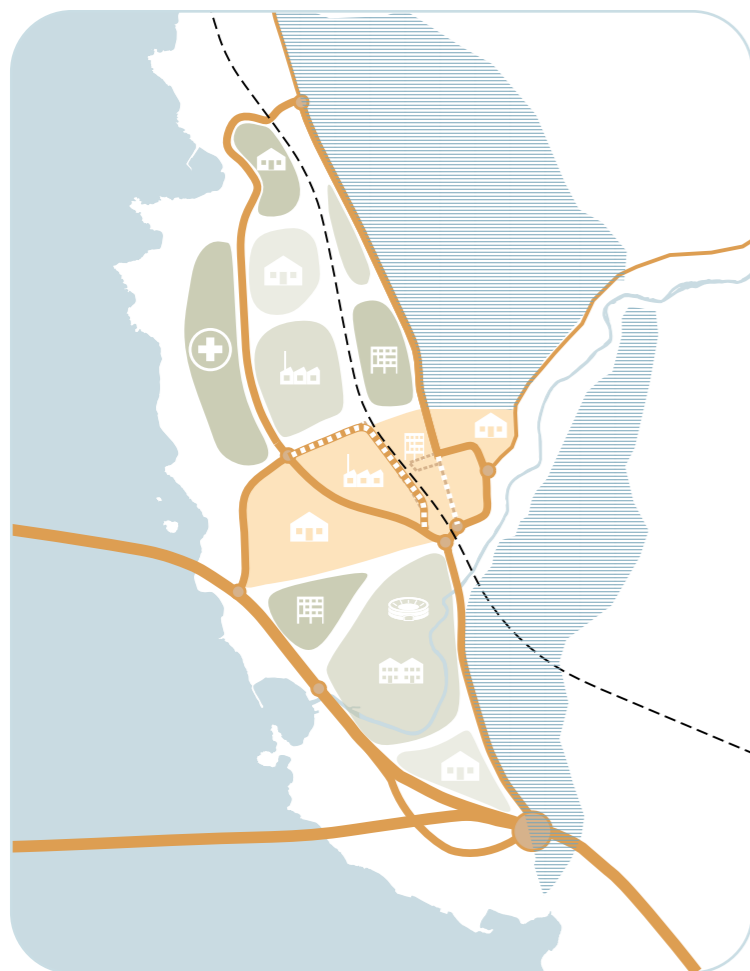
Etablering av ny Mjøsbru åpner for alternativ bruk av eksisterende veisystem og en ringvei anlegges rundt Moelv for å koble byen bedre sammen på tvers av jernbanen.



## SENTRUMSUTVIKLING

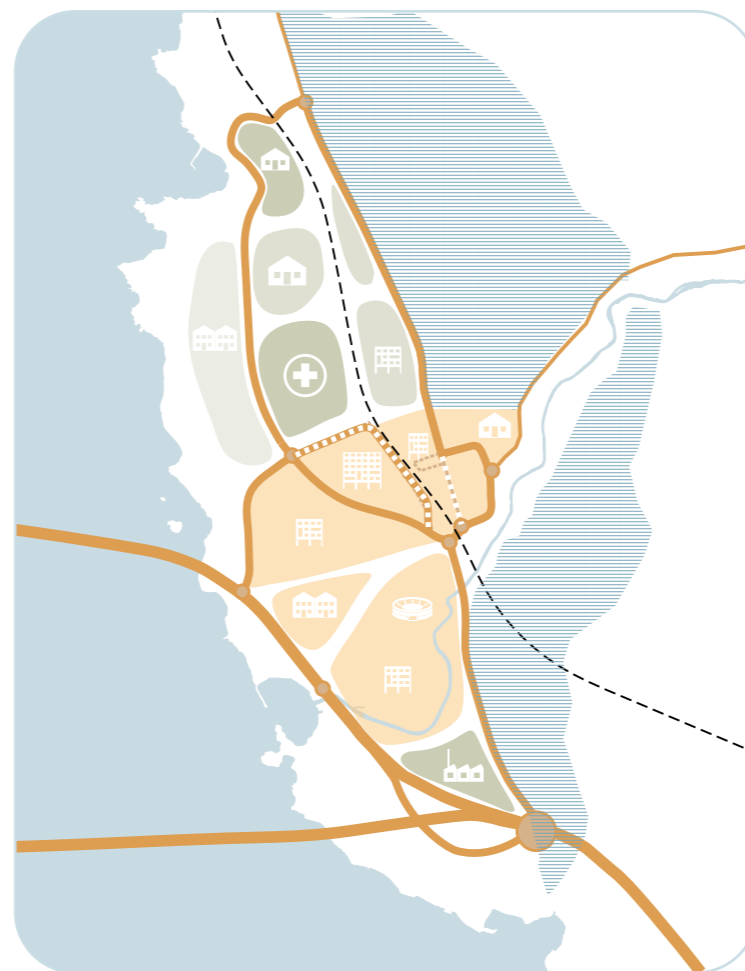
Sentrumskjerner vokser og utvides vestover på tvers av jernbanekorridoren og nedover mot Mjøsa. Kollektivtraseer etableres i Storgata og på vestsiden av jernbanen og forbindelseslinjer pekes ut mellom stasjonsområdet og Mjøsa

# Scenarier innenfor visjonen



## NYE NABOLAG

Rundt det nye ringveissystemet utvikles nye nabolag. Sykehuset kan plasseres i foreslått område mellom Industrivegen og Mjøsa



## FLEKSIBEL BYSTRUKTUR

Ringveisløsningen knytter byen sammen og tilrettelegger for en robust bystruktur hvor de nye nabolagene kan utformes og programmeres på mange ulike måter for å møte morgendagens behov



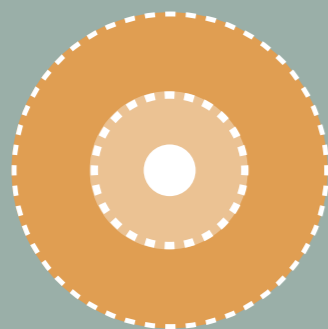
## STRATEGISK SAMLOKALISERING AV PARKERING

Tilrettelegging for kompakt og miljøvennlig byutvikling som frigir verdifulle arealer i sentrum som i dag opptas av overflateparkering

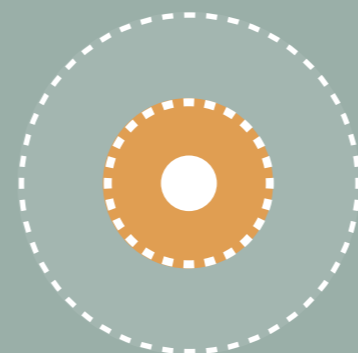




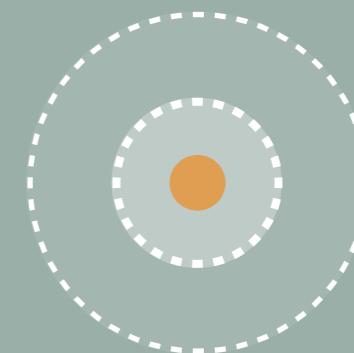
# Oppsummering anbefalinger



1. Bygge så mye som mulig i helse- og miljøvennlige treprodukter.
2. Skap gode og helsefremmende bynatur i Moelv helt fra Stasjonsområdet og utover.
3. Legge til rette for sunn og helsevennlig byutvikling med eller uten Mjøssykehus.




1. Etabler en ringvei for å bedre fordele trafikk og skape fleksibilitet til å etablere gode kollektivsløyfer.
2. Legg til rette for gode forbindelser mellom sentrum/stasjonsområdet og nye utviklingsområdet.
3. Utvikle kompakt.



1. Etabler mulighet for sentrumsutvikling på begge sider av jernbanen
2. Legg til rette for gode forbindelser ut og inn av stasjonsområdet.
3. Utvikle kompakte og fleksible løsninger som kan håndtere endringer i mobilitet, utvikling og innhold i Moelv.



**A-LA3**

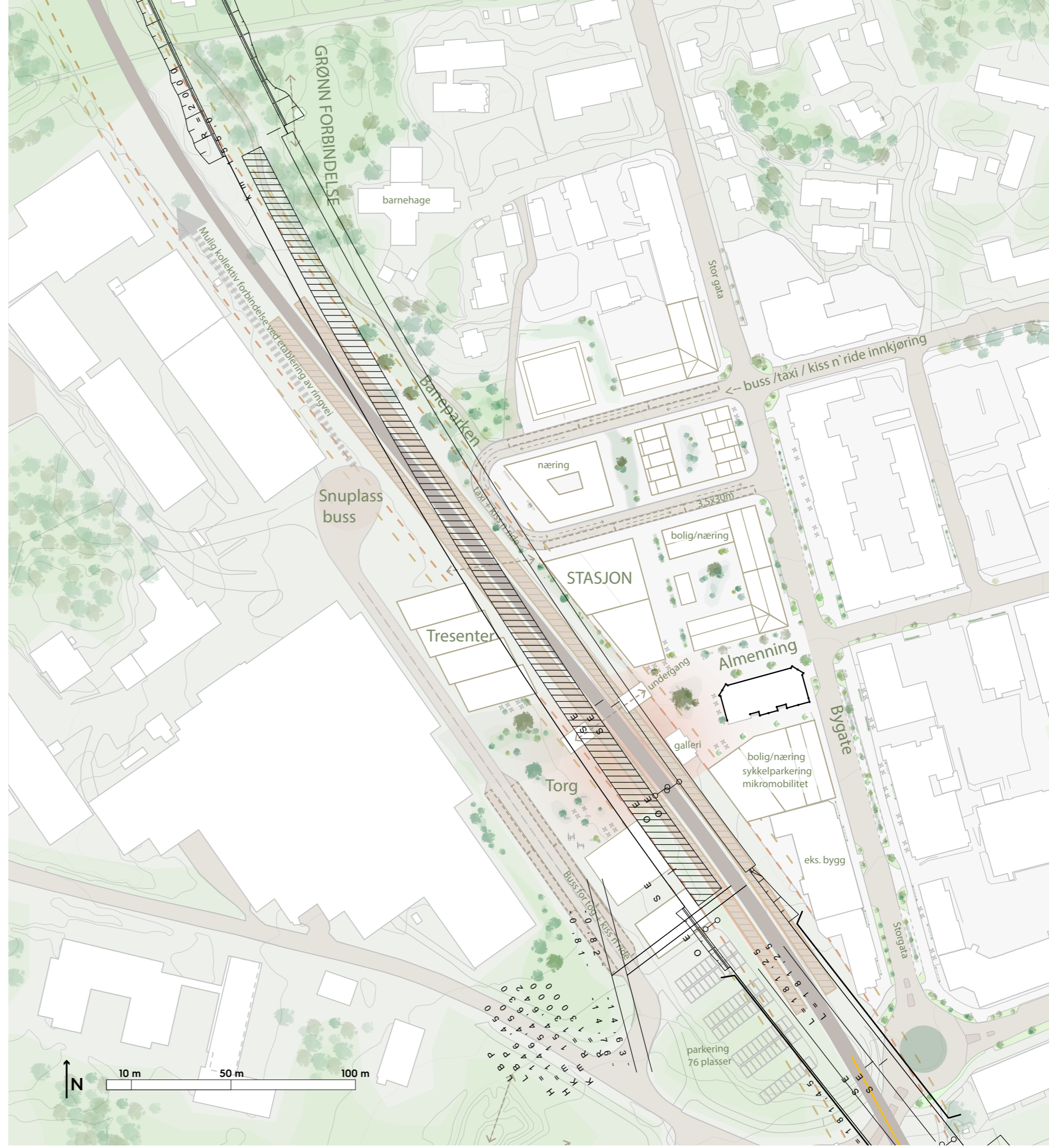
Norconsult 

VEDLEGG 1

# Stasjonsområdet med 3-sporløsning

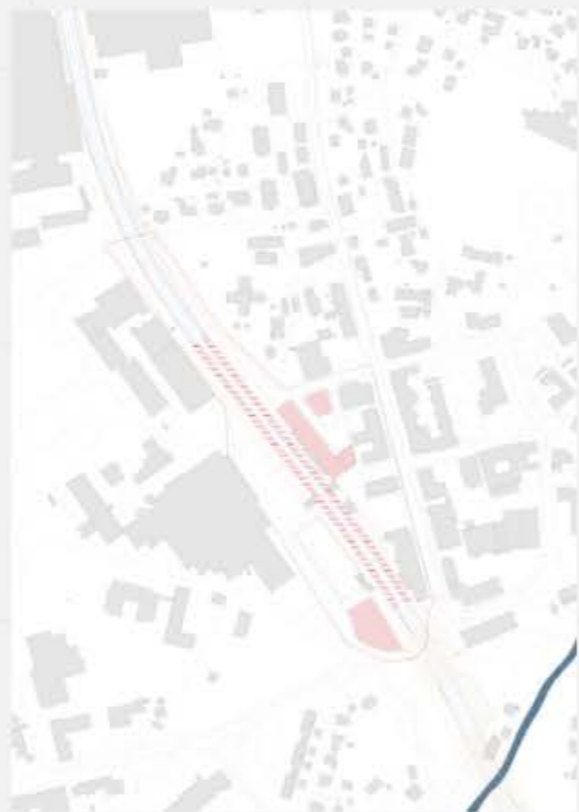
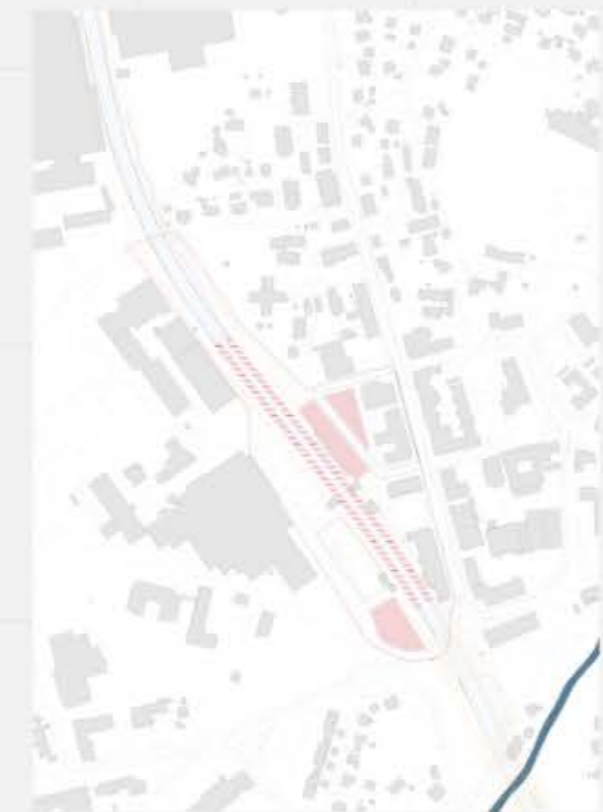
## Forslag for Stasjonsområdet med 3-sporløsning overlagt.

3-sporløsning vil naturligvis beslaglegge mer areal rundt jernbanen, og dermed redusere de nærmeste byggefeltene noe. Men det ser ut til at det generelle plangrepet kan tilpasses dette, uten store endringer.



VEDLEGG 2

# **Prosesskisser på stasjonsområdet**



Dobbeltspor Brumunddal - Moelv, Ringsaker kommune

