

HAMAR STRANDSONE

MULIGHETSSTUDIE VÅREN 2020

BANE NOR
EIENDOM

LPO **SLA**
Urbanity | Strategy | Landscape



FORORD

Denne mulighetsstudien for byutvikling av Hamar Strandsone er utarbeidet av LPO arkitekter og SLA, på oppdrag fra Bane NOR Eiendom og i samarbeid med Hamar kommune. Mulighetsstudien tar utgangspunkt i hvordan deler av Strandsonen kan realiseres raskt og med kortere tidshorisont enn dobbeltsporutbyggingen. Dette gjelder uavhengig av om valget for dobbeltsporutbyggingen faller på løsningen vest eller øst, da arealene som kan frigis til byutvikling i første fase ikke er nødvendige for drift av jernbanen eller er knyttet til funksjoner som skal flyttes.

Mulighetsstudien viser i tillegg hvordan Strandsonen kan utvikles i neste fase hvis stasjonen opprettholdes i vest og ytterligere sporarealer kan frigis. For denne fasen er det valgt å kun vise alternativet med stasjon i vest, fordi dette er den mest komplekse situasjonen. Byutvikling av første fase av Strandsonen vil også kunne fungere sammen med alternativ øst i dobbeltsporplanene. Da vil hele sporområdet ved dagens stasjon kunne frigis til byutvikling.

Mulighetsstudien viser kun et sett av muligheter og ingen ferdig løsning. I det videre arbeidet vil Bane NOR Eiendom som tiltakshaver og Hamar kommune som reguleringsmyndighet diskutere en rekke forhold knyttet til byutviklingen. Samarbeidet om mulighetsstudien gir ingen føringer for Hamar kommunens behandling av detaljregulering for Strandsonen.

Per Atle Tufte
Bane NOR Eiendom

INNHOLD

Introduksjon	02
Bakgrunn	03
Stedet	04
Premisser og analyse	07
Fasedeling	10
Helhetsgrep	11
Undersøkelse 2 ulike bebyggelsesstrukturer	12
Illustrert løsning	15
Byrom og Landskap	17
Bebyggelse	23
Arealskjema	35
Midlertidig prosjekt	36

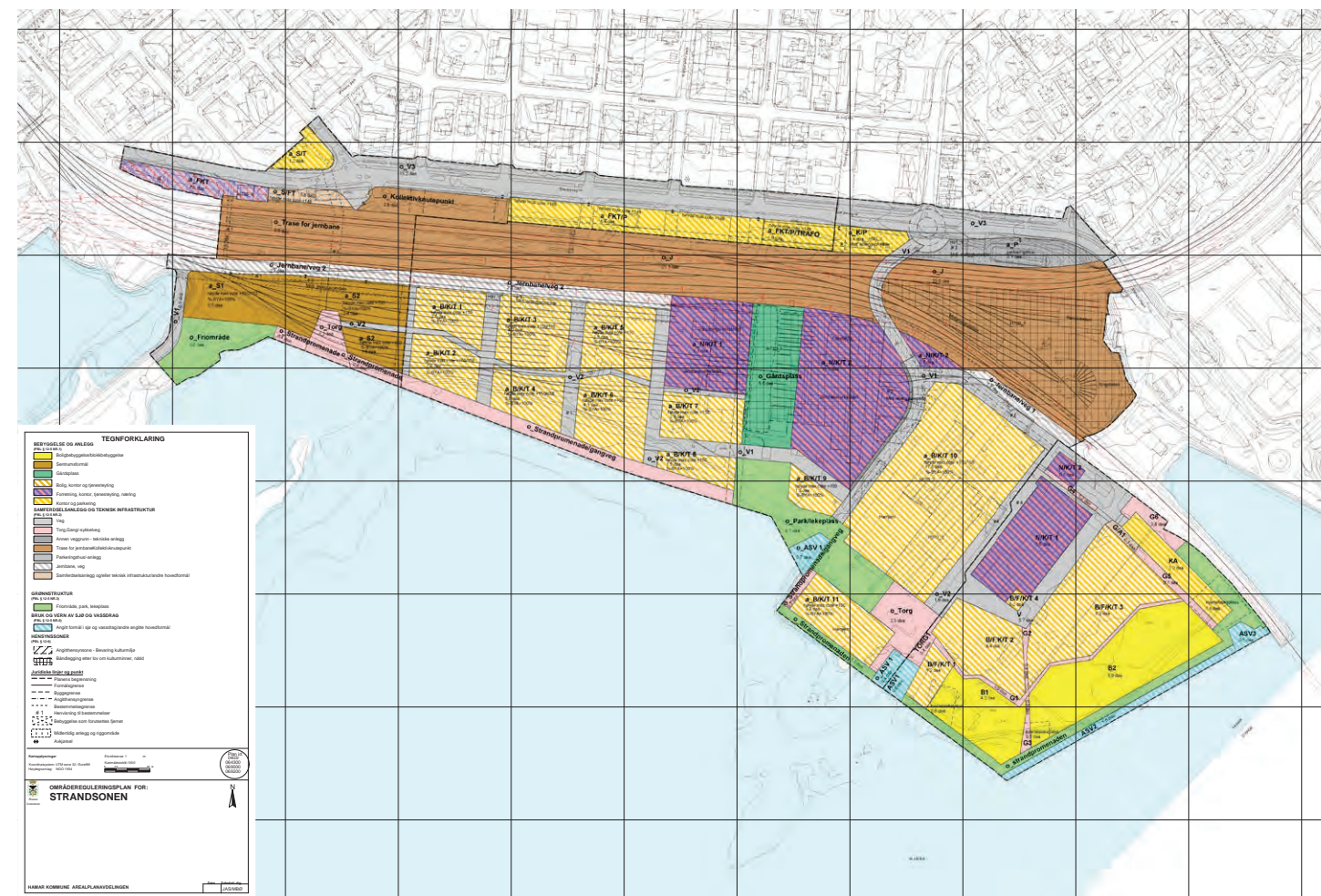
GJELDENE PLANER

OMRÅDEREGULERINGSPLAN

Hamar strandsone inngår i kommunedelplan for Strandsone vedtatt 2003. Området inngår også to områdereguleringsplaner som ble vedtatt av kommunen i 2011 og stadfestet av Miljøverndepartementet 19.11.2012. Det er "Områderegulering for Hamar stasjon kollektivknutepunkt" og "Områdereguleringsplan for strandsone sentrale deler, godsområdet, Espern bru og jernbaneverkstedet". Hensikten med disse planene er å legge til rette for en funksjonell utvikling av Hamar by ved å utnytte arealer i tilknytning til sentrum og kollektivknutepunktet.

Områdereguleringsplanene avklarer rammer for utvikling av Strandsone, med blant annet:

- Krav til flomsikring av infrastruktur inkludert veger og all ny bebyggelse mot 200-årsflom +0,5 m.
- Espern bru som ny hovedadkomst over sporområdet. Samtidig saneres dagens planovergang.
- En gjennomgående gate for biltrafikk fra ny Espern bru, på sørsiden av verkstedet og deretter nord for byutviklingsområdet mellom bebyggelsen og jernbanen.
- Gangkulvert/bro fra jernbanestasjonen og torg sør for denne.
- Nord-sør-gående bygater som tar opp gatestrukturen i Østbyen og gir fri sikt fra disse gatene til Mjøsa.
- Høy utnyttelse med til sammen 280.000 m² bruksareal med kombinasjon av boliger, nærings- og kontorarealer og tjenesteyting.
- Byggehøyder tillates med 6 etasjer på store deler av området, 10 etasjer på begrensede områder ved jernbanestasjonen og inntil 8 etasjer på deler av godsområdet. Byggehøydene skal avtrappes nærmest jernbaneverkstedet og i noen av områdene i vest.
- Jernbaneverkstedet (fredet 27.11.2012) tillates brukt til dagens virksomhet samt næring, kontor og tjenesteyting.
- Tilrettelegge for gode møteplasser og uterom, og utadrettede funksjoner i første etasje for å tilrettelegge for byliv.
- Strandpromenaden skal bygges med delområder som liggere lavt i terrenget for å sikre kontakt med vannet og konstrueres slik at den tåler oversvømmelser.
- Sikring og formidling av naturvernområdet i Åkersvika (Ramsarområdet)
- Park/større rekreasjonsområde på 6,1 daa som skal dekke behov for sentrallikefelt for bydelen.
- Strandpromenade langs Mjøsa med lavere partier for bedre kontakt med vannet.
- En rekke dokumentasjonskrav i forbindelse med detaljregulering og rammesøknad.



Plankart gjeldende områdeplan for Strandsone



Avgrensning mulighetsstudie med reguleringslinjer og spor 28

PÅGÅENDE PLANER

NY SENTRUMSPLAN

Høsten 2019 startet planarbeidet med ny sentrumsplan for Hamar. Tjuvholmen og vestre deler av Strandsonen inngår i det varslede planområdet for sentrumsplanen. Planprogrammet ble vedtatt 18. desember. Her er det lagt spesielt vekt på fire temaer:

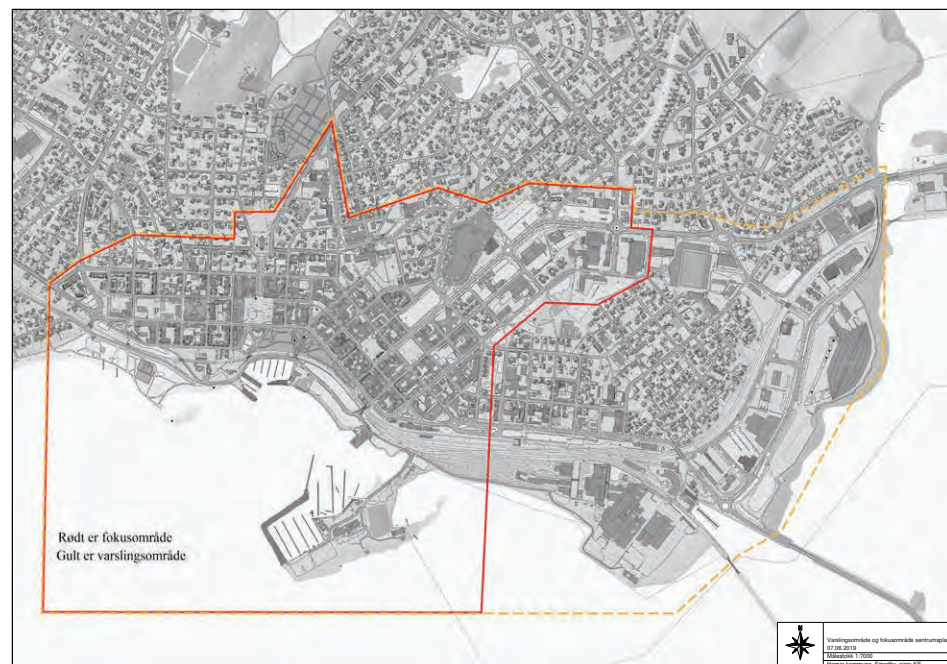
1. Kvaliteter i sentrumskjernen
2. Fortetting og bokvalitet
3. Utvikling i områdene rundt sentrum
4. Miljøvennlig ferdsel

Kommunedelplanen skal legge forutsigbare rammer for videre utvikling av et attraktivt sentrum med boliger og byrom av høy kvalitet, samtidig som det skal tilrettelegges for at flere kan bo i sentrum.

Det skal tilrettelegges bedre for myke trafikanter, og blå og grønne strukturer skal styrkes.

Planen skal bygge videre på byens historiske identitet og skal gi bestemmelser for kulturminner og kulturmiljøer i sentrum.

For å sikre at sentrumsutviklingen sees i sammenheng med omgivelsene, gjøres planarbeidet for et område som strekker seg til Vikingskipet, Disen bru og Espern. Gjennom prosessen vil vi avklare endelig plangrense.



Varslings- og fokusområde for sentrumsplanen

VEILEDENDE PLAN FOR OFFENTLIGE ROM

Hamar kommune har utarbeidet en utkast til VPOR (Veiledende plan for offentlig rom) som tar for seg Tjuvholmen og koblingen mot Hamar sentrum. Den legger opp til utbygging på vestsiden av Tjuvholmen og bevaring av friområdet på østsiden og rundt Veslemjøsa. Ved overgangen til Tjuvholmen er det lagt opp til torg/møteplass vest for mulighetsstudiens hotell. Kontakten mellom stasjonen og Tjuvholmen og overgangen mellom urban sjøfront og friområdet er viktig å ta vare på i utviklingen av strandsonen.



Føringer fra utkast til VPOR for Tjuvholmen, med bebyggelse fra mulighetsstudien lagt inn.

KOMMUNEDELPLAN FOR INTERCITY DOBBELTSPOR GJENNOM HAMAR

Kommunedelplanen for InterCity dobbeltspor gjennom Hamar viser to ulike alternativer: Traséalternativ vest viderefører bruken av dagens stasjon og traséalternativ øst med ny stasjon ved Vikingskipet. Hamar kommunestyret vedtok 24. juni 2020 kommunedelplanen med traséalternativ Øst. På grunn av innsigelser er vedtaket ikke rettskraftig, og saken går videre til mekling hos fylkesmannen og evt. oversendelse til Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

I begge situasjoner kan sydlige deler av Strandsonen bygges ut tidlig fordi lagring og reparasjon av materiell flyttes til en annen lokalisering. Dette er avgrenset til områdene syd for spor 28. Tidlig utvikling av Strandsonen sør for spor 28 er derfor lagt som premiss for mulighetsstudien.

Arealet fra spor 28 og nordover frem til byggeområdene langs Stangevegen vil være i bruk til jernbaneinfrastruktur i lang tid fremover, frem til ny jernbane er bygget. Dette gjelder enten det endelige traséalternativet blir øst eller vest.

Hvis det endelige valget etter mekling blir traséalternativ vest, vil områdene fra spor 28 og nordover i tillegg båndlegges i KDP til dobbeltspor. Alternativ vest muliggjør en etappevis jernbaneutbygging og utvikling av nordre del av Hamar strandsonen kan gjennomføres etter at jernbanetiltakene ved stasjonen er gjennomført.

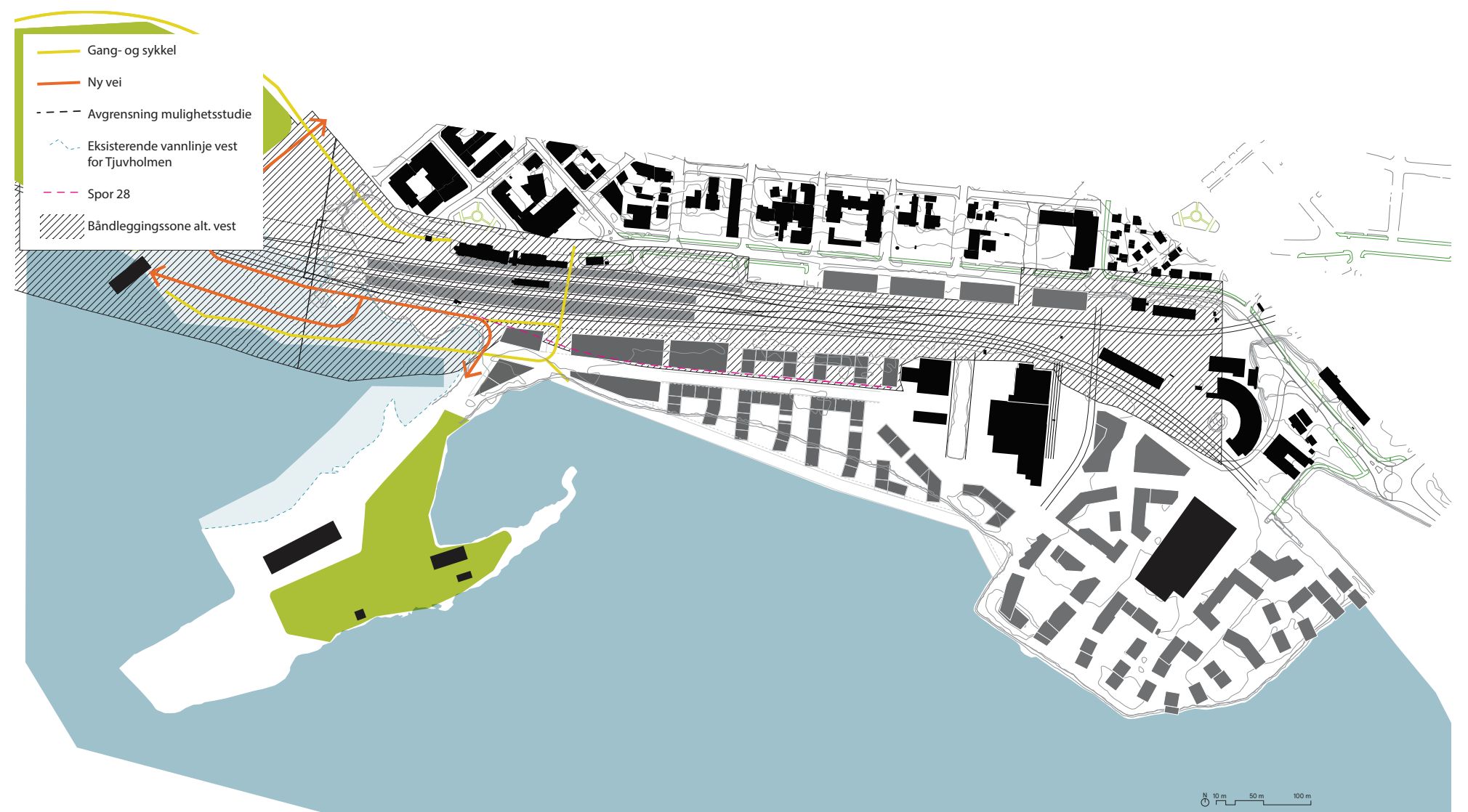
Hvis det endelige valget etter mekling blir traséalternativ øst, blir ikke arealet fra spor 28 og nordover båndlagt. Arealet kan imidlertid ikke frigis til byutvikling fordi det vil være i bruk til jernbaneinfrastruktur frem til jernbanen er bygget i øst. Det vil sannsynligvis være langt frem i tid.

I mulighetsstudien er det valgt å vise byutviklingen sammen med traséalternativ vest, fordi dette er den mest komplekse situasjonen. I denne situasjonen vil byutviklingen fungere sammen med jernbaneinfrastrukturen på følgende måte:

- Hovedadkomst til Strandsonen og Espern vil være over Espern bru. Den erstatter dagens planovergang ved Espern som er en sikkerhetsrisiko.
- Ny gangkulvert til plattformene etableres rett øst for den eksisterende gangkulverten og trekkes helt ut til torget på Strandsonen.
- Victoriaundergangen som er smal og ligger flomutsatt, erstattes av ny adkomst over sporene i Hamarbukta. Den vil være hovedadkomst til Tjuvholmen. Frem til den etableres, vil Espern bru gi hovedadkomst til Tjuvholmen.

Hvis traséalternativ øst velges og bygges, vil hele sporområdet kunne byutvikles og det vil ikke være behov for Espern bru. Uten Espern bru måtte imidlertid utbygging av Espern, Strandsonen og Tjuvholmen vente i mange tiår til jernbanen er bygget og tatt i bruk i øst. Dette er ikke en ønskelig situasjon.

Byutviklingen som er foreslått i planforslaget for Espern og mulighetsstudien for Strandsonen vil uansett kunne fungere sammen med byutvikling av dagens sporområde i en fremtidig situasjon med jernbanen utbygget i øst. Hvis traséalternativ øst velges, vil dette imidlertid påvirke økonomien og fremdriften av byutviklingen av Strandsonen og Espern.



Føringer fra utbyggingen av dobbeltspor Hamar med bebyggelse fra mulighetsstudien lagt inn.

STEDET

Hamar strandsone ligger syvendt, mellom sporområdet og Mjøsa og med storslått utsikt utover landskapet på den andre siden av Mjøsa. Området er idag preget av spor og verkstedhallene som er fredet, men det er etablert en turvei langs Mjøsa som gjør at alle har tilgang til strandsonen og gode turmuligheter langs Mjøsas bredd. Verkstedet med verkstedhaller og traversen er fredet og vil transformeres til annen bruk og har stor verdi som identitetskaper for området. Vest i området, på høyde med stasjonen, stikker Tjuvholmen ut i Mjøsa. Tjuvholmen har idag småbåthavn, rekreasjonsområde og roklubb som med direkte tilknytning til Veslemjøsa. Veslemjøsa er i perioder med lav vannstand avskjermet fra Mjøsa som en innsjø i innsjøen. Sammen med trær og vegetasjon som omkranser Veslemjøsa danner den et eget landskapsrom og vannet her fryser lett vinterstid.



Området for mulighetsstudien markert i ortofoto fra dagens situasjon



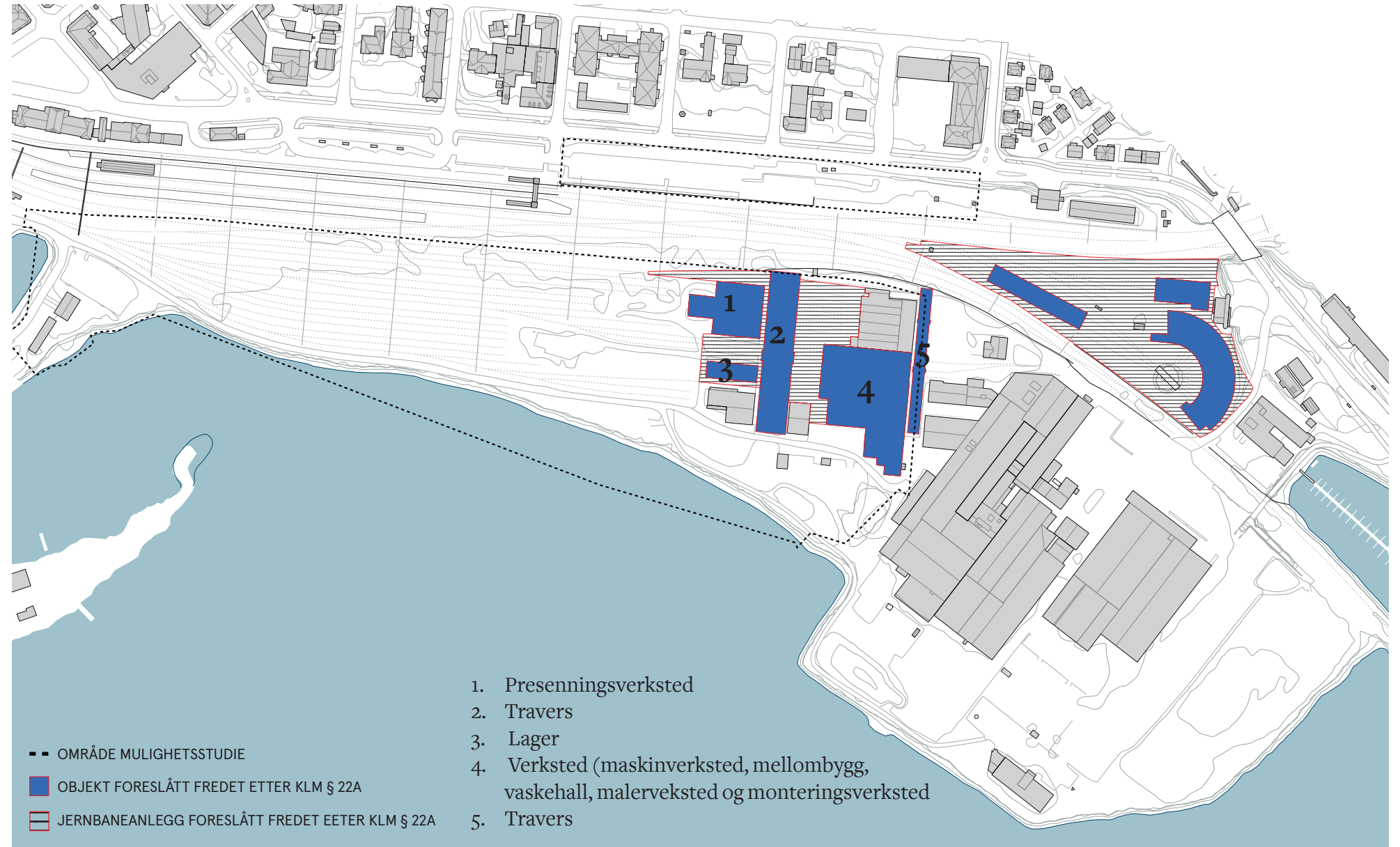
Dronefoto fra vest, med Vesle Mjøsa og Tjuvholmen i forgrunnen. Foto tatt i mai 2020.



Dronefoto fra øst. Foto tatt mai 2020.

BYGG OG ANLEGG

Tegl, tre, stål, bygningsplater.
Deler av bygningene og anleggene i Verkstedområdet er fredet



Kart med fredete objekt og jernbaneanlegg

SPOR I LANDSKAPET

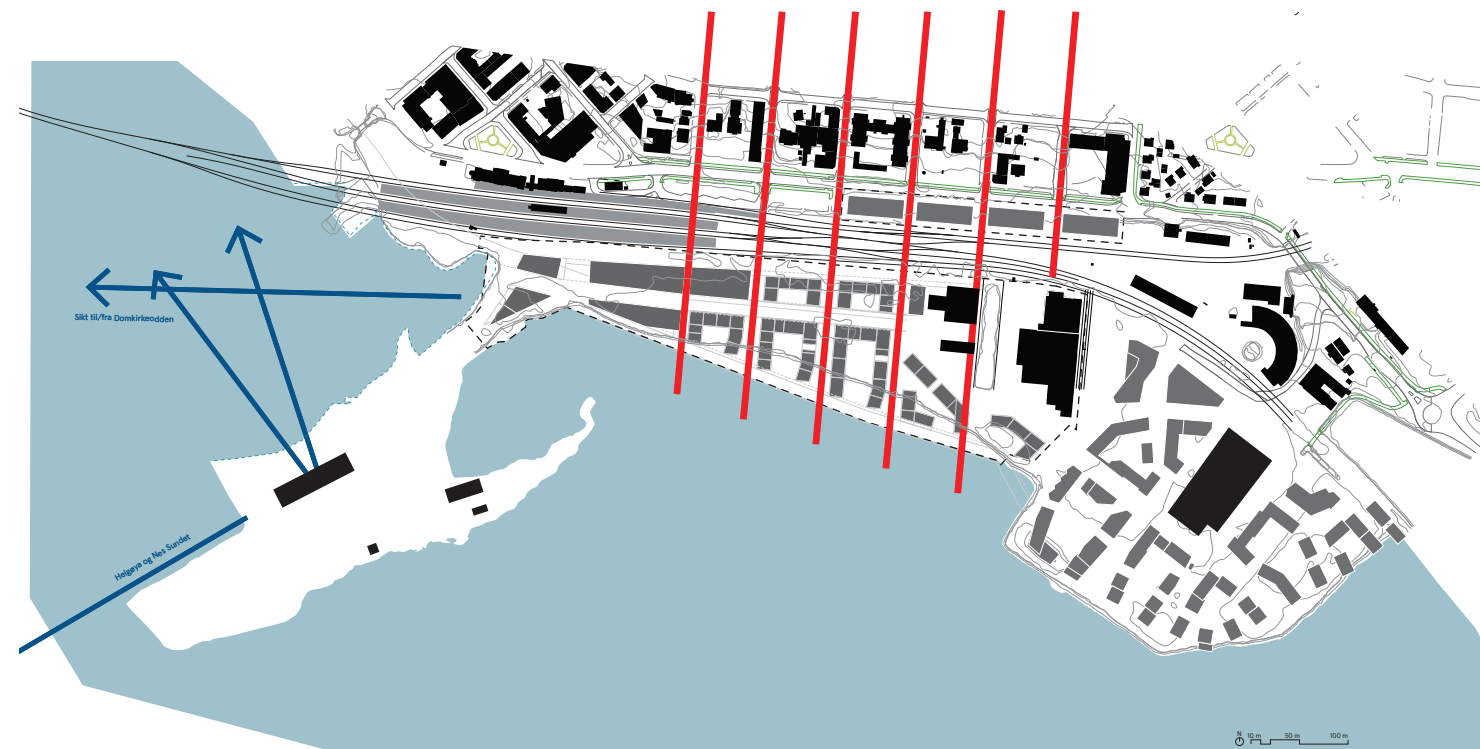
Skinner, vogner, vann, steinstrand, trær.
Deler av sporene sammen med traversen er fredet.



PREMISSER OG FØRINGER

SIKTLINJER

Siktlinjene fra byplanen i Hamar sentrum er regulert inn i områdeplanen og viktig i utforming av bebyggelsesstrukturen i strandsonen. Arealet som omfattes av siktlinjene er avsatt til vegformål i områdeplanen.



Siktlinjer fra byplanen i sentrum markert med rødt og siktlinjer fra VPOR for Tjuvholmen markert med blått. Foreslått bebyggelse fra mulighetsstudien er lagt inn.

KOMMUNIKASJON

Sporområdet har lenge vært en barriere mellom Hamar og strandsonen. I dag har området adkomst fra Victoriaundergangen som er smal og lav, samt planovergang ved Espern som utgjør en sikkerhetsrisiko. Denne adkomstsituasjonen gjør at det ikke er mulig å byutvikle Espern og Strandsonen uten en ny bru. Ny Espern bru er derfor avgjørende for å komme i gang med byutviklingen. Den vil også gi hovedadkomst til Tjuvholmen inntil dobbeltsporutbyggingen nord for Hamar stasjon er gjennomført. Viktoriaundergangen vil erstattes med ny vei/broadkomst over sporet som del av dobbeltsporutbyggingen nord for dagens stasjon.

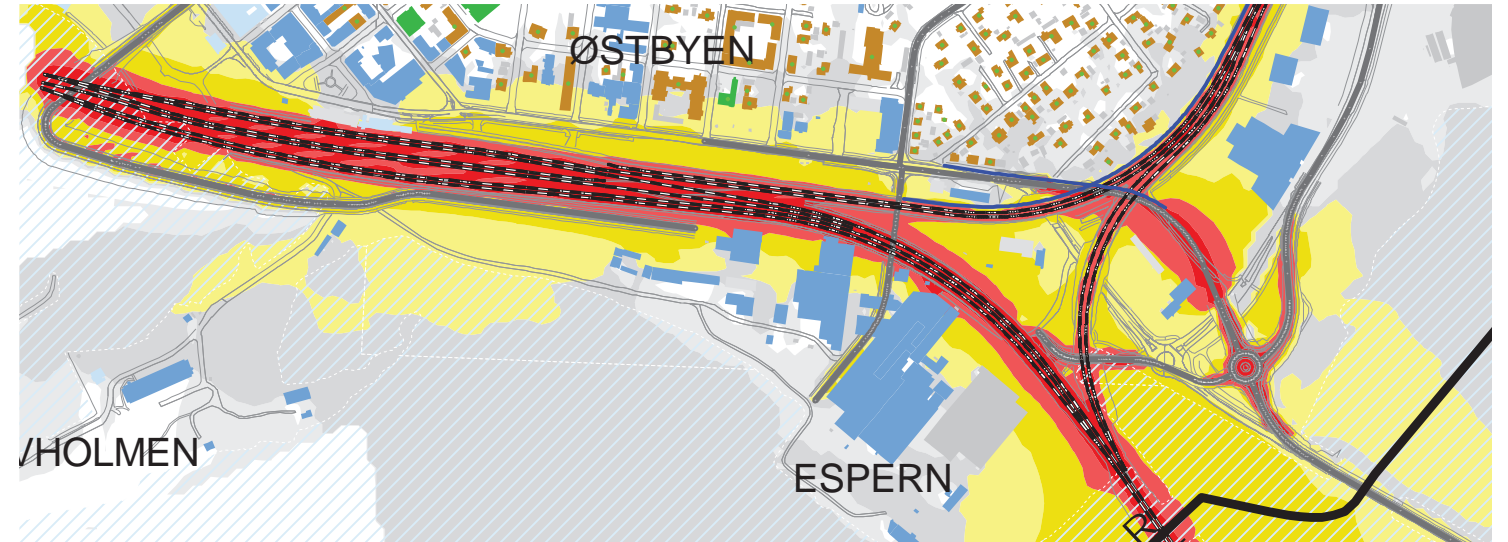
Ny Espern bru, ny undergang fra stasjonen og ny bru/overgang som erstatter Victoriaundergangen gir bedre og flere tverrforbindelser, også for turgåere og besøkende til området. For Espern bru og Espern er det utarbeidet detaljreguleringsplaner som er ute på offentlig høring når denne mulighetstudien ferdigstilles. Detaljreguleringsplanene er utarbeidet som et samarbeid mellom utbygger og Hamar kommune.



Kommunikasjon til og fra og gjennom strandsonen.

STØY

Fagrapport for støy, utarbeidet for Kommunedelplanen for dobbeltspor gjennom Hamar viser at strandsonen hovedsaklig ligger i gul sone og boligene har behov for skjerming for støy. Verkstedhallene skjærmer deler av den østre delen av området som grenser inn mot Espern.



Støykart hentet fra Faglig støyrapport for dobbeltspor Hamar

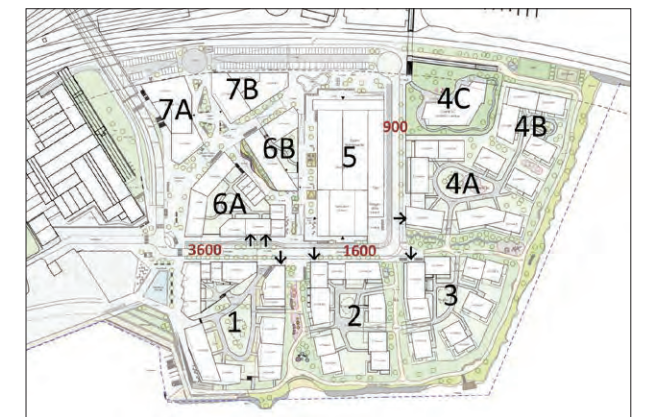
TRAFIKK

Detaljreguleringen for Espern og Espern bru viser oversikt over ÅDT. Stangeveien har en ÅDT på ca 11 000 og adkomstveien inn til området på Espern har en beregnet ÅDT på 3600. Utbyggingsvolumet for Strandsonen er omtrent tilsvarende Espernutbyggingen og det kan derfor forventes at trafikknivå i hovedgaten kommer til å ligge på tilsvarende nivå.



Figur 17 Oversikt over hovedvegnettet i Hamar med ÅDT tall for 2016.

ÅDT oversikt hentet fra Espern bru - detaljregulering



Figur 4: Illustrasjon av beregnet trafikkmengde i vegnettet, ÅDT, samt parkeringsplasser på bakkeplan og adkomst til parkeringskjellere innen hvert delområde.

ÅDT oversikt hentet fra Espern - detaljregulering

VA LEDNING

Ved stasjonen ligger det VA ledninger som går ut via Tjuvholmen. Å flytte ledningene er omfattende og kostbart, det er derfor ikke mulig å bygge over disse.



VA kart fra Hamar kommune

FASEDELING

TIDLIG FASE, FRA 2022

Følgende områder inngår og kan bygges ut tidligere enn IC-utbyggingen:

- Bebyggelse mot Mjøsa, sør for adkomstveien (avgrenset mot spor 28)
- Verkstedområdet konverteres
- Hotell på innerste del av Tjuvholmen, øst for adkomstveien
- Viktoriaundergangen og området rundt blir liggende som i dag
- Arealene mellom sporområdet og Stangeveien
- Espernbrua (forutsetning for utbygging i Strandsonen og inngår i tidlig fase)



SENERE FASER

Områder avhengig av IC-utbygging:

- Ny undergang stasjonen
- Arealene mellom hovedgaten og sporområdet i Strandsonen
- Ny adkomst over IC som erstatter Viktoriaundergangen
- VPOR beskriver mulige bebyggelsesområde på vestsiden av Tjuvholmen
- Ved utbygging av øst-alternativet for IC vil bebyggelsen måtte revurderes



HELHETSGREP

GATA MOT SPOR 28

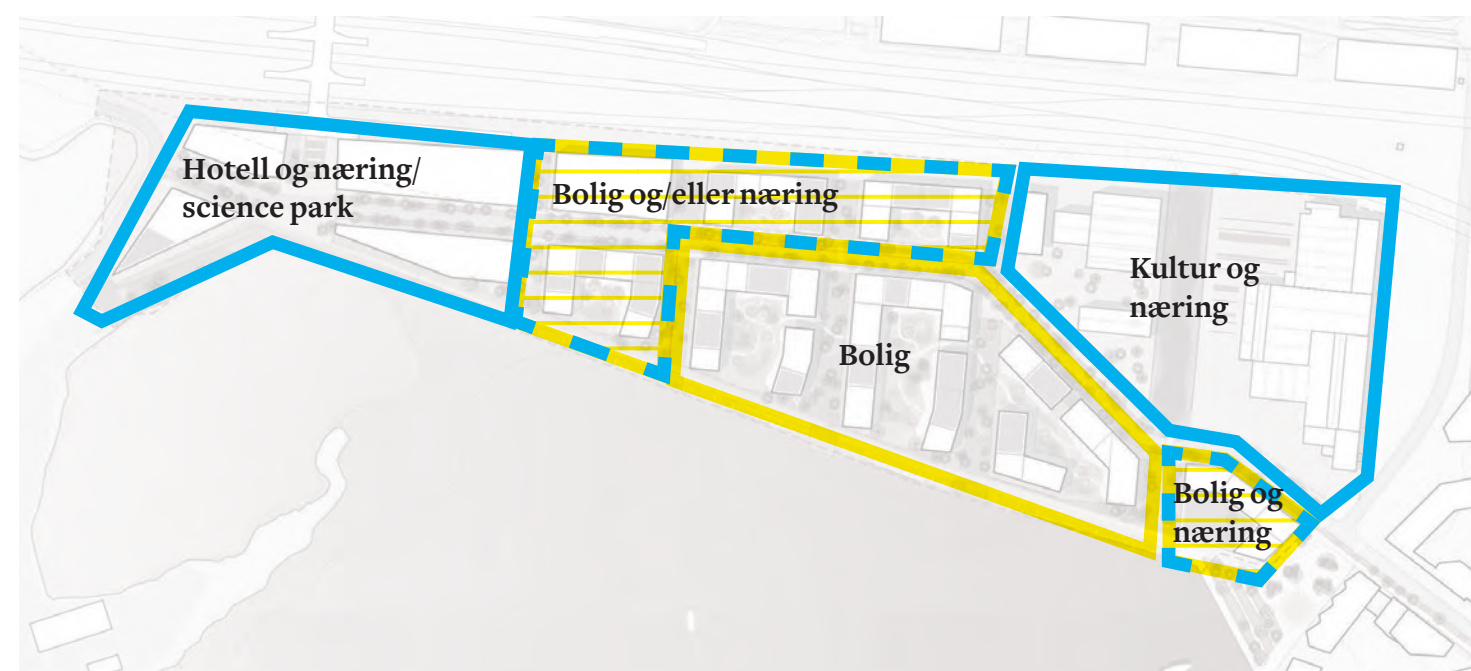
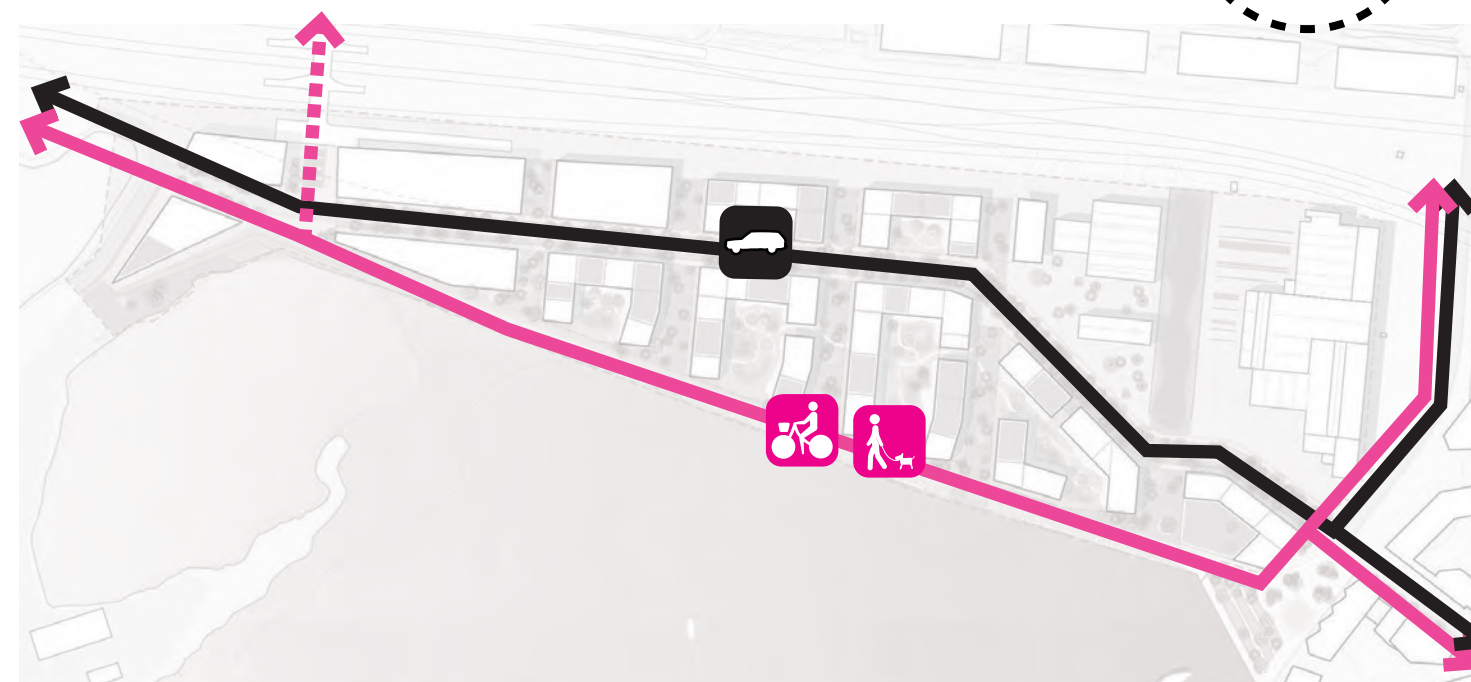
- Gaten er lagt som en gjennomgående nabolagsgate, inntil spor 28 og sør for den fredete traversen
- Mulighet for å bygge permanent gate og bebyggelse i fase 1 uten bindinger til fase 2. Fase 1 kan bygges ut uavhengig av utbygging av dobbelspor Hamar.
- Bygge opp om og inntil byrom i overgangen mot Espern og til stasjonen

KOMMUNIKASJON

- Gang- og sykkelvei langs Mjøsa med 3 m separat sykkelvei
- Tverrfobindelse mellom byen og strandsonen ved stasjonen og Espern bru

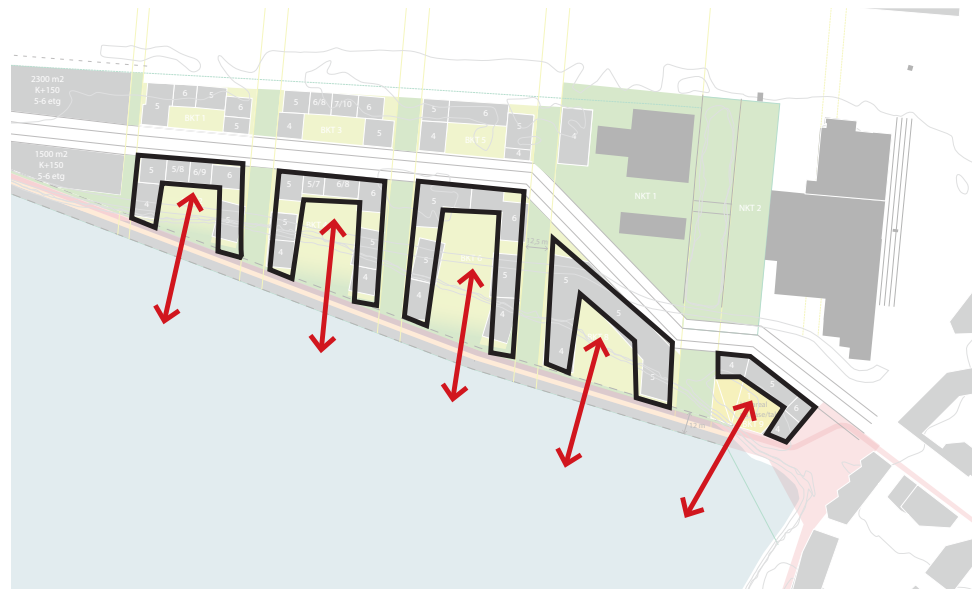
PROGRAM

- Boliger mot sjøen med kombinert bolig og næringsbygg mot byrommet i øst
- Hotell og næring mot stasjonen
- Næring/kultur på verkstedsområdet
- Bolig eller næring på områdene nord for gaten
- I første byggetrinn kan det tilrettelegges for Science park øst for torget mot Mjøsa. Det vil være mulighet for å videreutvikle Scienceparken mot både øst og nord



UNDERSØKELSE AV 2 ULIKE BEBYGGELSESSTRUKTURER FOR BOLIGENE SØR FOR HOVEDGATA

KVARTALER SOM FØLGER BYSTRUKTUR FRA KVADRATUREN OG ÅPENT MOT MJØSA



- Åpenhet mot Mjøsa som gir gode solforhold og utsikt
- Lavest bebyggelse mot sørvest gir best solforhold for uterommene
- Kontakt og sikt mellom verkstedområdet og boligene på gateplan, ut mot Mjøsa
- Stille side boliger og støyskjermete uteoppholdsareal
- Viktig med tydelig forskjell mellom offentlig tilgjengelig og privat uteoppholdsareal
- God plass til overgangen til Mjøsa og strandpromenaden uten for store tette fasader mot sør



STORKVARTALER MED BEBYGGELSE LANGS STRANDPROMENADEN



- Stort sammenhengende uteoppholdsareal
- Klart skille mellom offentlig og privat uteoppholdsareal
- Mindre kontakt mellom Mjøsa og verkstedområdet
- God utsikt mot Mjøsa fra deler av boligene
- Tettere bebyggelse mot strandsone og lengre strekninger med tette flater på grunn av høydeforskjellen fra boligene til strandpromenaden.



NÆRING ELLER BOLIG NORD FOR GATA/FASE 2

Området nord for gata kan bebygges med næringsbygg eller boliger, etter at jernbanen ved stasjonen er bygget om som del av IC. Behov og utbyggingsprinsipper vil vurderes videre når området frigis. Mulighetsstudien viser at området både er egnet til næringsbygg og boliger.

NÆRING

- Byggegrense 15 m fra spormidtd
- Gata blir definert av bebyggelse på begge sider, mer urbant gateløp mulig
- Ingen krav om uteoppholdsareal og mulighet å bygge nærmere spormidtd enn for bolig, gir mer byggbart areal.

BOLIG

- Byggegrense 20 m fra spormidtd
- Mer boligareal kontra næring
- Støy fra sporområdet kan løses med gjennomgående leiligheter og mindre ensidige leiligheter mot sør og vest
- Hjørnene mot støysiden kan være utfordrende, men kan løses ved store leiligheter som oppnår tilstrekkelig oppholdsrom mot stille side.
- Krav til uteareal er styrende for maks utnyttelse
- Grønnere preg på gata og uteralet mot gata må defineres for et klart skille mellom offentlig tilgjengelig og privat



ILLUSTRERT LØSNING

Fordi Hamar strandsone vil utvikles over lang tid, må detaljreguleringsplanen gi fleksibilitet for både bolig og næringsbebyggelse. Dette gjelder spesielt området nord for bygata, fordi denne utbyggingen trolig ligger ganske langt frem i tid.

Den illustrerte løsningen viser derfor ikke et endelig fremtidsbilde, men en av flere mulige fremtidsbilder.

Illustrert løsning viser:

- Bygate sør for traversområdet
- Kvartaler som åpner seg mot Mjøsa
- Mer lukket kvartalsbebyggelse mot verkstedområdet (BKT 8)
- Bolig og næring mot sporområdet. Videre arbeid bør holde på fleksibilitet i forhold til program nord for gata.
- Kombinert bolig- og næringsbebyggelse mot byrom i øst (Espern)
- Næringsbebyggelse og hotell mot byrom i vest og Velsemjøsa.
- Lek- og rekreasjonsarealer i området rundt den fredete trebygningen på verkstedsområdet
- Offentlig tilgjengelige arealer i siktlinjene fra Hamar sentrum.
- Arealene kan utvikles uten biltrafikk og med mulighet for forhager til boligene og som del av uteoppholdsarealene til boligene, blant annet med mulighet for lek og opphold.





Fra øst - tidlig fase



Fra øst - senere faser



Fra vest - tidlig fase



Fra vest - senere faser

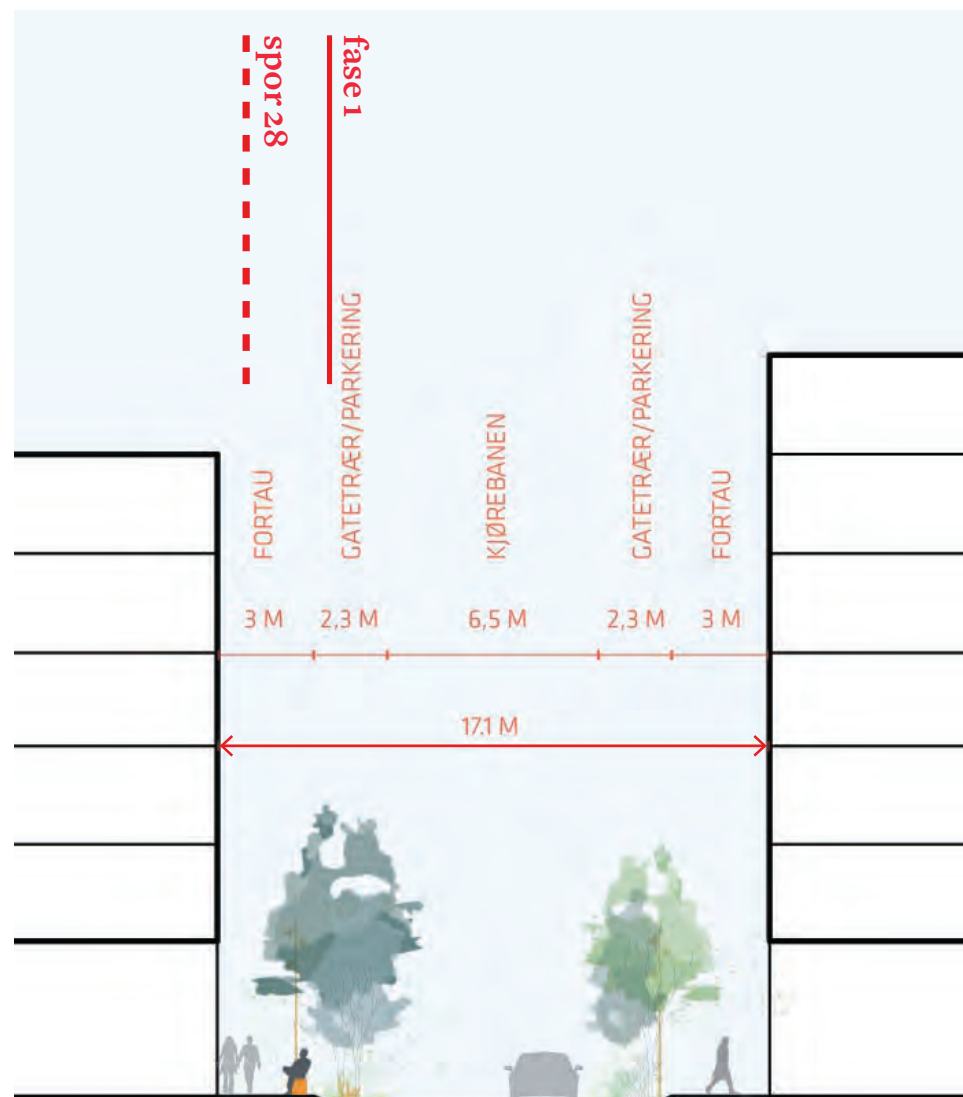
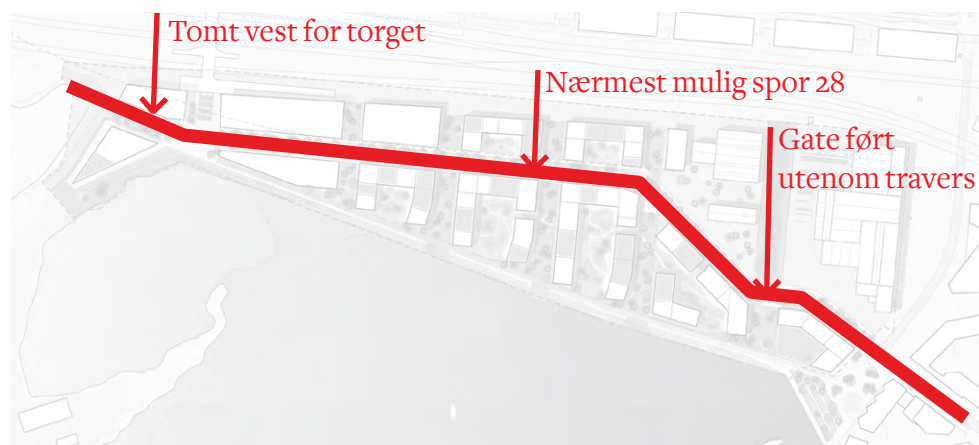
BYROM OG LANDSKAP

GATA
BYROM - STASJONEN
STRANDPROMENADEN
MIDLERTIDIG BRUK

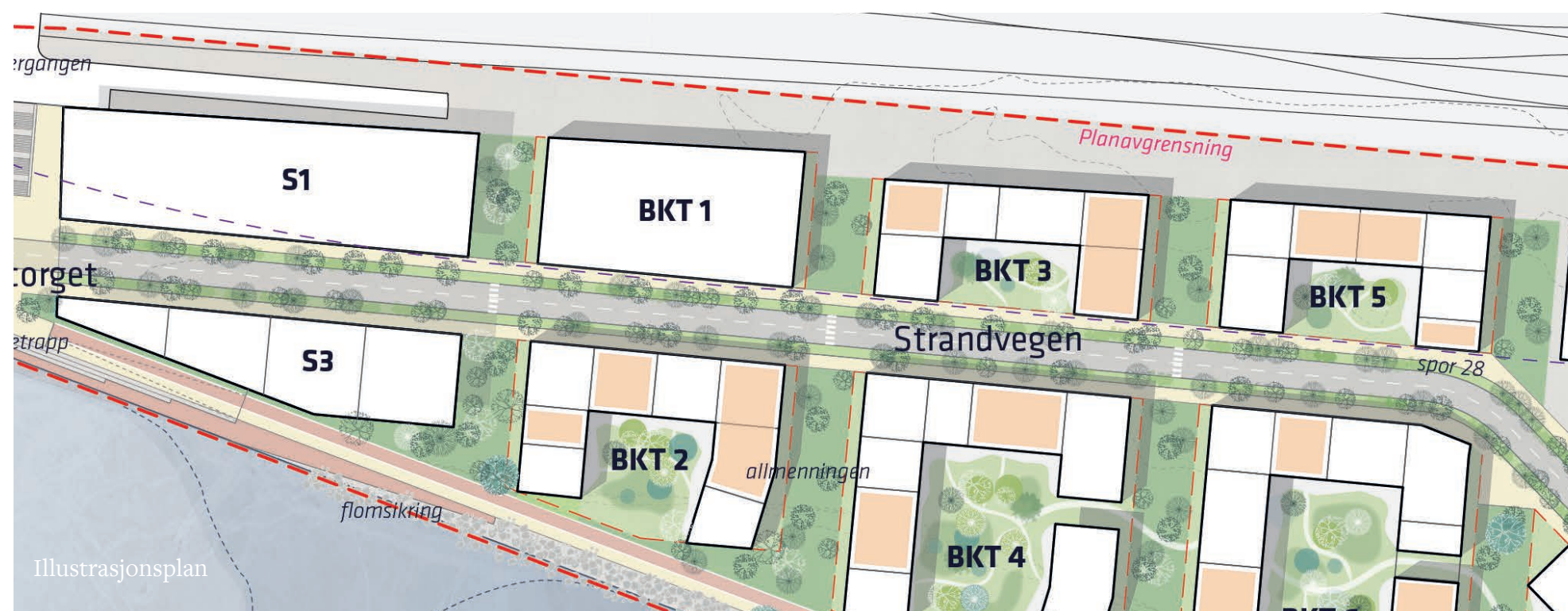


GATA - STRANDVEGEN

- Veigeometri og utforming av gata tar hensyn til kobling mot Espern område
- Sykkelvei flyttes mot strandpromenaden og gatesnittet blir 17.1m bredt
- Møbleringssoner kan inneholde gatetrær, plantefelt, benker og sykkelparkering. Arealet kan være oppholdssoner hvor man kan betrakte og være en del av bylivet i gata.
- Grøntrabatter utformes som regnbed med beplantning av stauder, busker og trær som kan tåle vann



Gatesnitt



REFERANSEBILDER

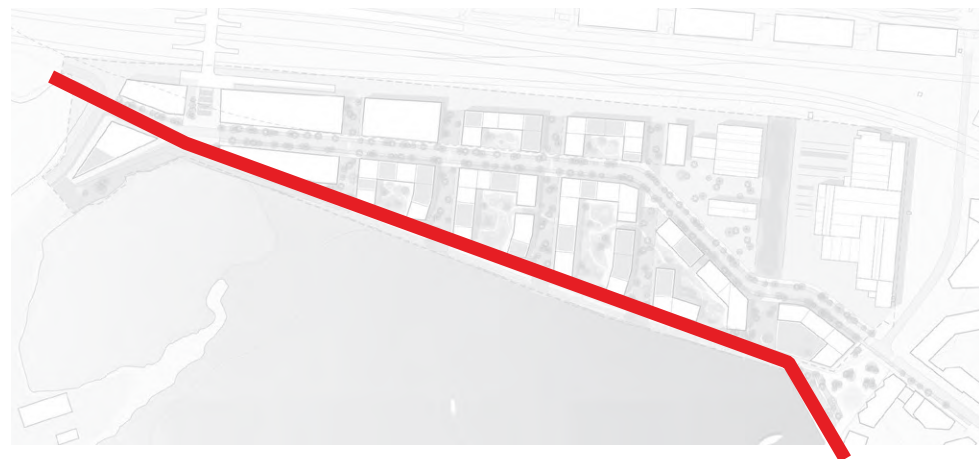


Ålgård sentrum, Rogaland (Fortau, gatetrær og sykkelparkering)

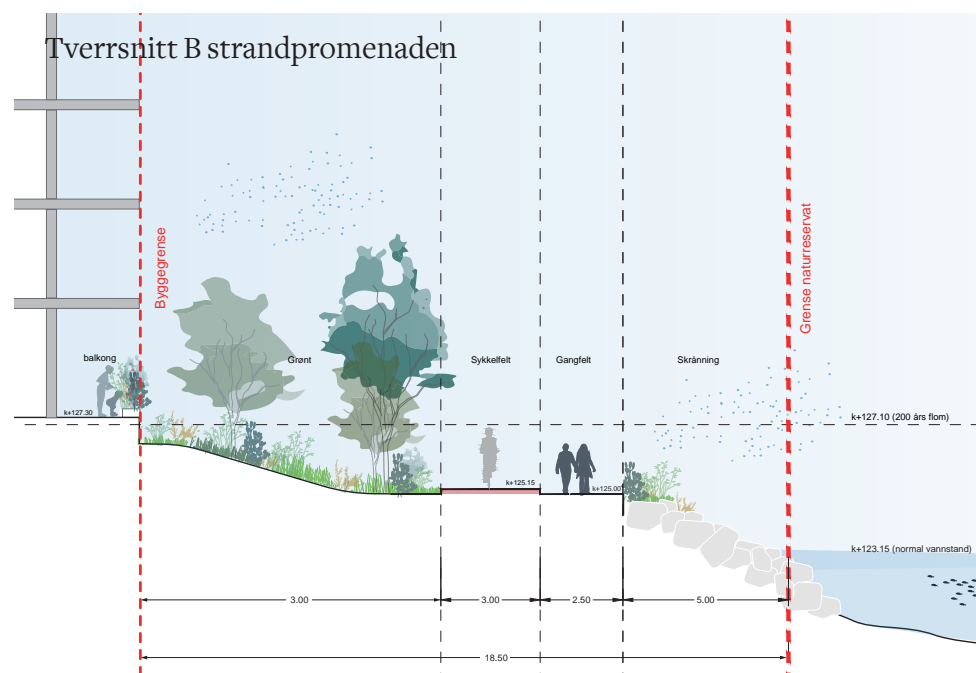
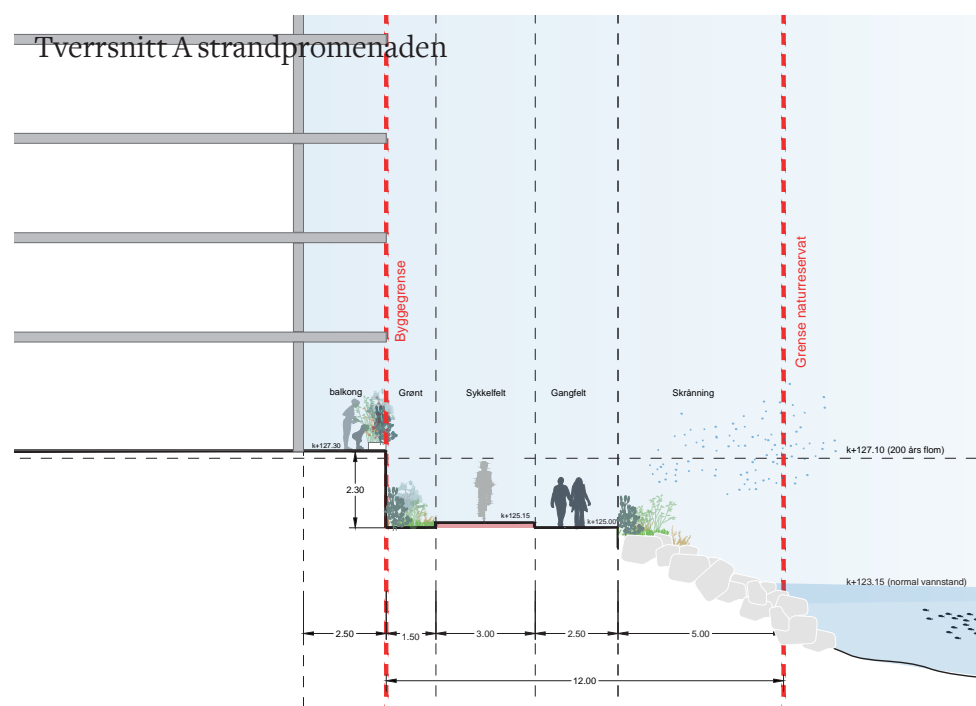


Sankt Kjelds plass, København, SLA

STRANDPROMENADEN



- Strandpromenaden består av et offentlig friområde mot Mjøsa, som kobler Espern område i øst og Tjuvholmen i vest.
- Det skal etableres både gang- og sykkelforbindelse, sammen med noe uteoppholdsareal og sitteplasser mot vannet
- Strandspromenaden har en minimum regulerte bredden er 12m, men bredden utvides til 18m i områder ved allmenningene.
- Strandpromenaden har også en viktig funksjon for flomsikring og håndtering av høydeforskjellen mot Mjøsa. Nivå på gang- sykkelvei er k+125, og normal vannstand er 123.15.
- Torgene i øst og vest ligger i flomsikker nivå (k+127) og høydeforskjellen håndteres langs strandpromenaden.



REFERANSEBILDER

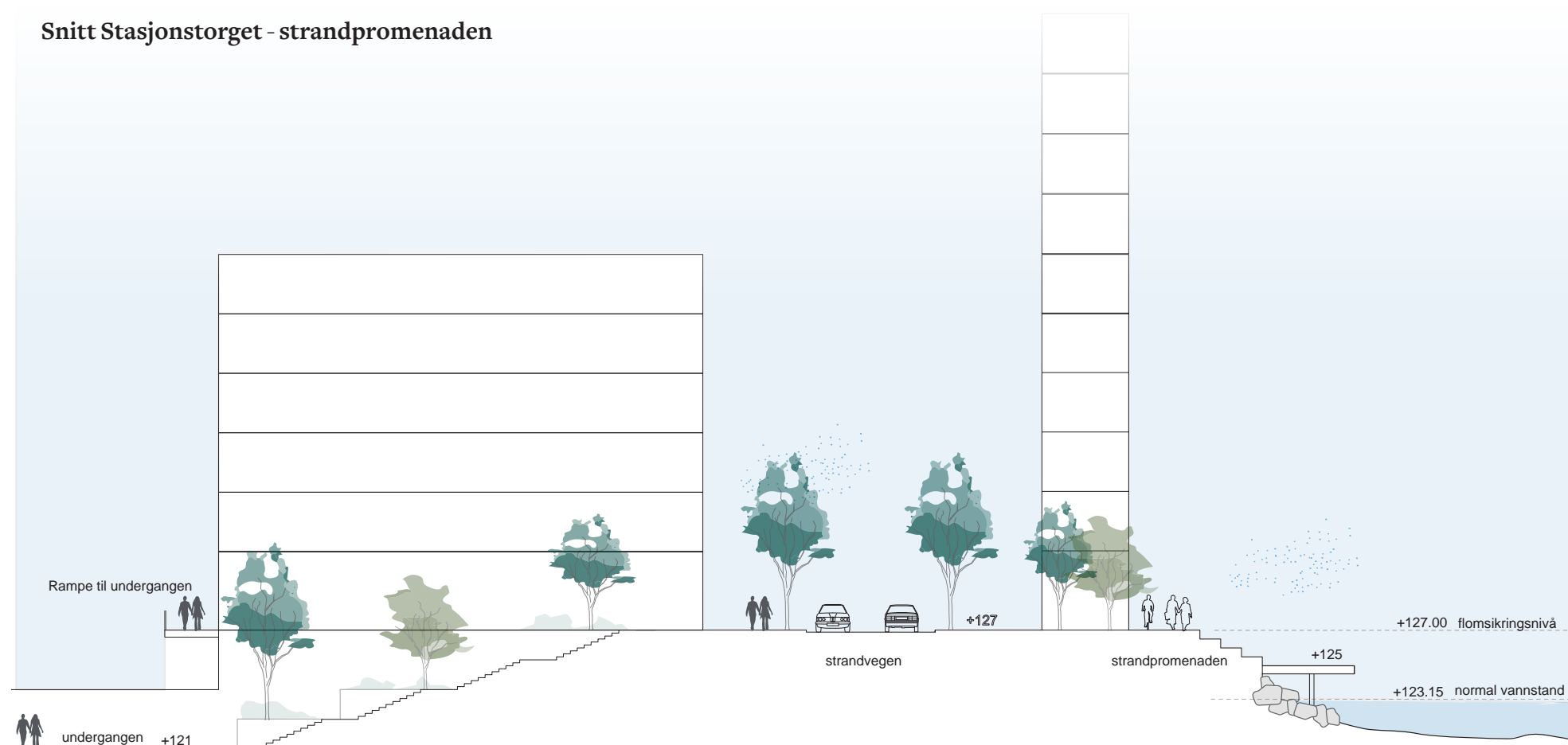


BYROM MOT STASJONEN

- Stasjonstorget er et sentralt byrom i planområde som knytter byen mot Mjøsa.
- Trapp og rampe fra plassen ned til gangkulverten til stasjonen gir direkte adkomst til togene. Rampen er vist langs nordsiden av bygget øst for torget.
- Torget ligger på flomsikker nivå (k+127), og amfiet ved strandpromenaden tar opp høydeforskjellen mot vannet som hovedmøteplass mot Mjøsa



Snitt Stasjonstorget - strandpromenaden



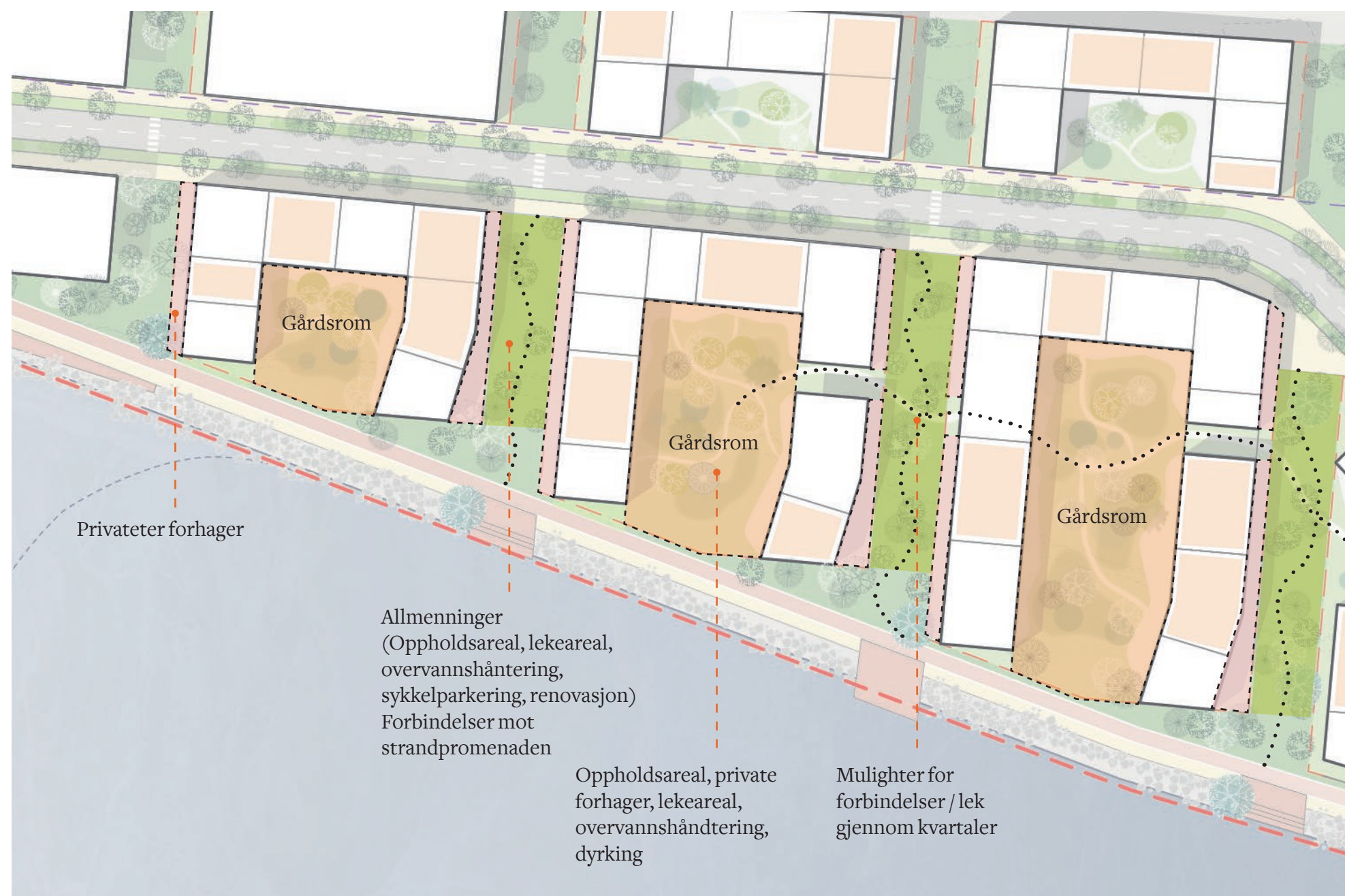
REFERANSE



Amfiet mot vannet

BOLIGENES UTEAREALER

- Hvert kvartal er organisert rundt et indre gårdsrom som er felles for beboerne i kvartalet hvor det er lagt til rette for sosiale møteplasser, arealer til lek, aktivitet og rekreasjon, som danner rammen for at et godt nabolag kan oppstå.
- Boligenes utearealer skal fremstå grønne og frodige, med variert beplantning, med gode soner for opphold og aktivitet. Fruktrær og bærbusker vil tilføre gårdsrommet en særlig opplevels- og nytteverdi, og gi beboerne noe å samles omkring.
- Allmeningene er forbindelser som knytter kvartalene sammen, og kobler seg på lokale møteplasser, fellesfunksjoner som avfallsnedkast og sykkelparkering, og parkdragene i omgivelsene.



REFERANSEBILDER



LEK OG REKREASJON

UTEOPPHOLDSAREAL VED BOLIG*
 <50m fra bolig, privat hage eller privat fellesareal (krav fra

STØRRE REKREASJONSOMRÅDE*
 Offentlig tilgjengelig for felles opphold, rekreasjon og lek, variert terreng og vegetasjon, allsidige aktiviteter som ikke passe på mindre lekeplasser, som ballfelt, min 6daa <400m, på bakkeplan



KVARTALSLEKEPLASSER*
 Offentlig tilgjengelig, min 2 daa <150m fra bolig, <25m² pr bolig, på bakkeplan

*Avstands- og arealkrav hentet fra kommuneplanens arealdel

REFERANSEBILDER



Opphold og beplantning tilknytte lekeplasser



Lekeforløp integret i vegetasjon

BEBYGGELSE

BOLIGKVARTALENE
NÆRINGSBYGGENE
HOTELLET



BOLIGENE



Takplan boligbebyggelse

	Fase 1						Fase 2			
	BKT 2 - bolig	BKT 4 - bolig	BKT 6 - bolig	BKT 8 - bolig	BKT9 - bolig+ næring	Totalt Fase 1	BKT 3 - bolig	BKT 5 - bolig	Totalt Fase 2	Totalt Fase 1+2
BTA bolig	9 500	12 800	13 350	9 750	4 600	50 000	5 900	5 800	11 700	61 700
BRA bolig						46 500			10 881	57 381
%BRA	353	305	241	227	252		333	300		

REFERANSEBILDER

BOKVALITET

- Sørvendt uteoppholdsareal i direkte tilknytning til Mjøsa
- Forhager terrasser og/eller balkonger ut mot almenningene eller gårdstunene
- Hjørnene mot støysiden: Større leiligheter kan gir oppholdsrom mot stille side
- Det må jobbes videre med nivåforskjell mellom eksisterende terreng C+126 og bebyggelse (verkstedområdet) og nytt nivå for flomsikring på C+127 samt bokvaliteten for boligene i 1.etasje mot gata.



Brentford Lock - Dugan Morris Architects



Cinque Port - JDA foto: Oliver Perott



Marmelade Lane - Mole Architects

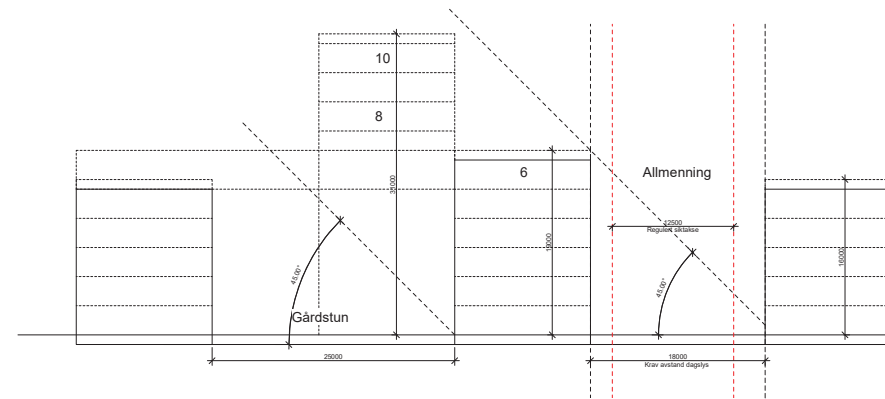
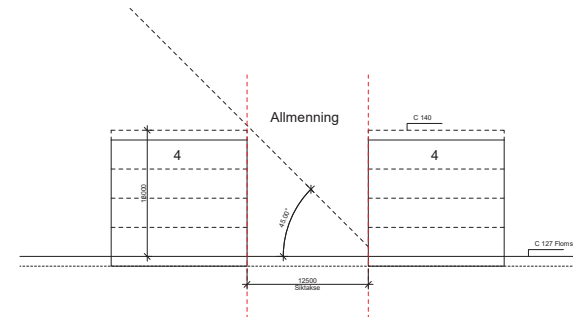
DAGSLYS, AVSTANDER OG HØYDER

- Høyere bebyggelse krever mere avstand mellom byggene for å oppfylle dagslyskrav enn siktlinjenen regulerer i områdeplanen; en gjennomsnittlig høyde på 6 etasjer betyr en minsteavstand på 18m.

- Høyest mot nordøst, lavest mot sørvest vil gi best mulig solforhold til bebyggelse og uterom.

- På kveldstid er høyden på bebyggelsen i vest avgjørende for hvor mye skygge bebyggelsen kaster. Andel solbelyst uteoppholdsareal må det jobbes videre med.

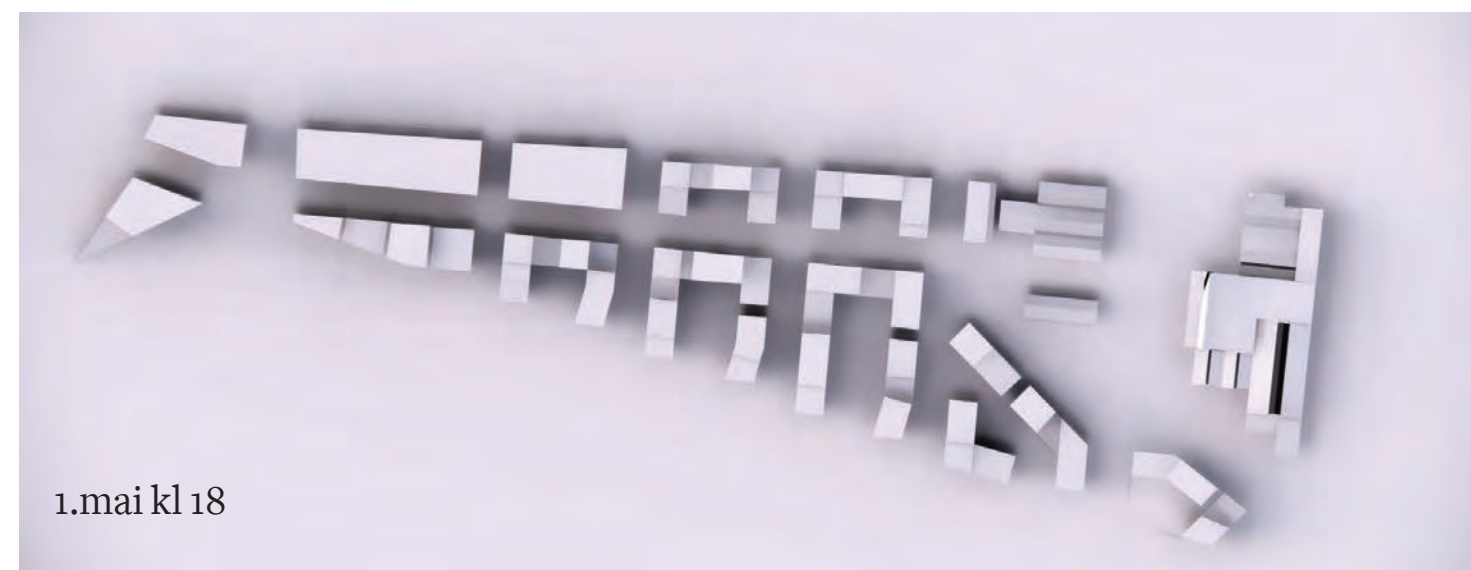
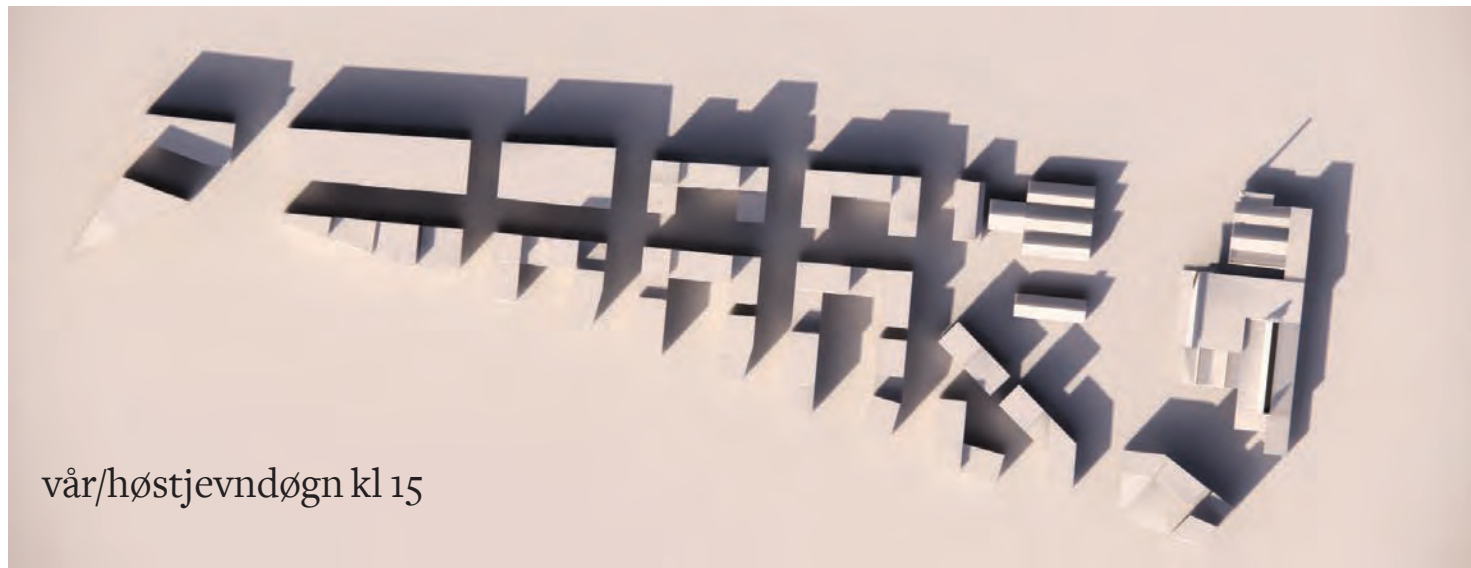
- Bygg på opptil 10 etasjer plassert i midten av nordre del av kvartalene mot gata/spor



REFERANSEBILDER



SOL- OG SKYGGEDIAGRAMMER



TYPISK LEILIGHETSPLAN, BKT4 OG BKT5 1:500



BOLIGTYPOLOGIER

VARIERT BOLIGTILBUD

- Hus Øst-Vest orientert: 12-14m dypt, gjennomgående leiligheter, mindre leiligheter mot vest

- Endehus Øst-Vest orientert: i enden av kvartalet, 3 sider åpne mot Mjøsa, 2 leiligheter snudd, 14- 15m dype

- Hus mot gata/spor: Nord-Sør orientering, 12-14m dype, trappehus mot nord, oppholdsrom mot sør

- Hjørnet i kvartalet: Større leiligheter, oppholdsrom mot gårdsrom/stille side, god plassering for shared space/ work and live med tilknytning til gata

- Tårn i kvartalet (7.-10. etg.): god utsikt med lett tilgang til fellesterrasse på taket, mugighet for privat takterrasse, krav om 2 trapp+heis ved mer enn 8 etg.

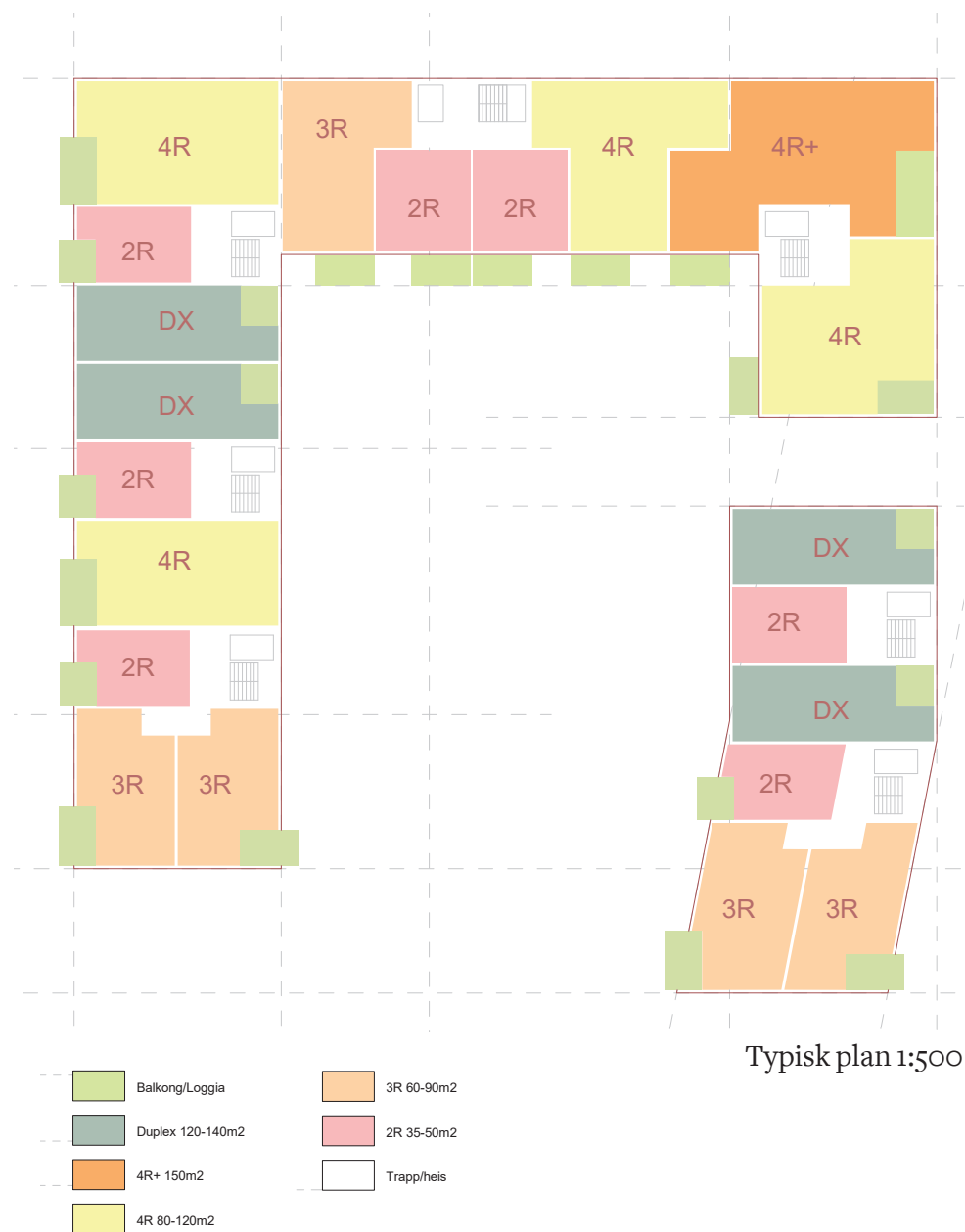
- Townhouse: Øst-Vest orientert, 12-14m dypt, gjennomgående 2-3 plan, egen forhage, rekkehusfølelse

PARKERING

- Parkering vil etableres i kjeller og bygges ut etappevis samtidig med boligene over og må tilpasses utbyggingsmønsteret.

- Ved å legge innkjøring fra gata frigjøres allmenningene til lek og opphold

- Det bør være et mål at det bygges minst mulig kjeller under allmenninger for å koble nivåforskjellene fra gata til strandpromenaden på en god måte.



REFERANSEBILDER



LOKAL IDENTITET

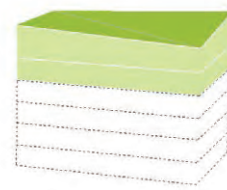
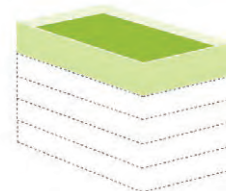
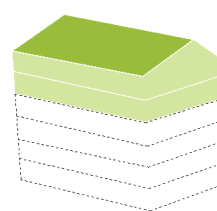
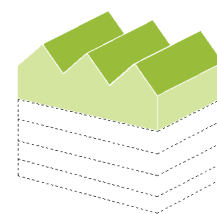
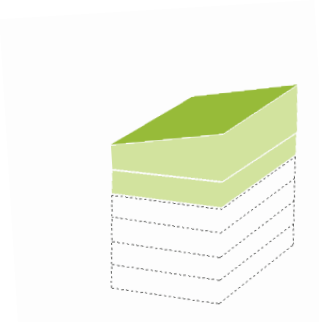
EKSISTERENDE BYGG OG ANLEGG

- Ombruk og fortetting på et eksisterende verkstedområdet.
- Verkstedsområdet BKT 7 og BKT 9 er fredet og har flotte verkstedsbygg med stort potensiale til ombruk og transformasjon.
- Verkstedområdet er en viktig faktor for identiteten Hamar strandsone.
- Mulighet for respektfullt fortetting eller supplering i verkstedområdet undersøkes i det videre arbeidet.



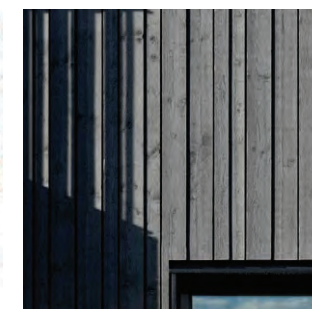
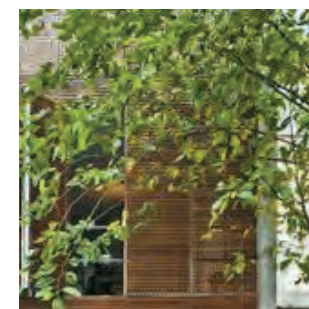
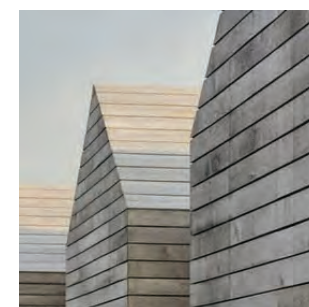
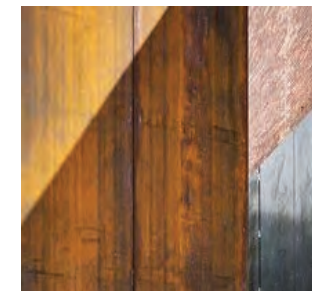
FORMSPRÅK

- Kvartalsbebyggelse som fortsettelse av Hamars bebyggelsesstruktur med retninger og siktlinjer
- Ny interpretasjon av eksisterende takformer:
 - Skråtak og pulttak: god dagslystilpasning, energivinning, grønne tak for økt biologisk mangfold
 - Flattak: Felles og private takterrasser - sharing/ sosial møtested/ uteopphold



MATERIALBRUK

- Bruk av materialer som har historisk sett blitt brukt på stedet: tegl, tre, cortenstål,
- Stor potensial for gjen- og ombruk av bygningsdeler og materialer som skal rives



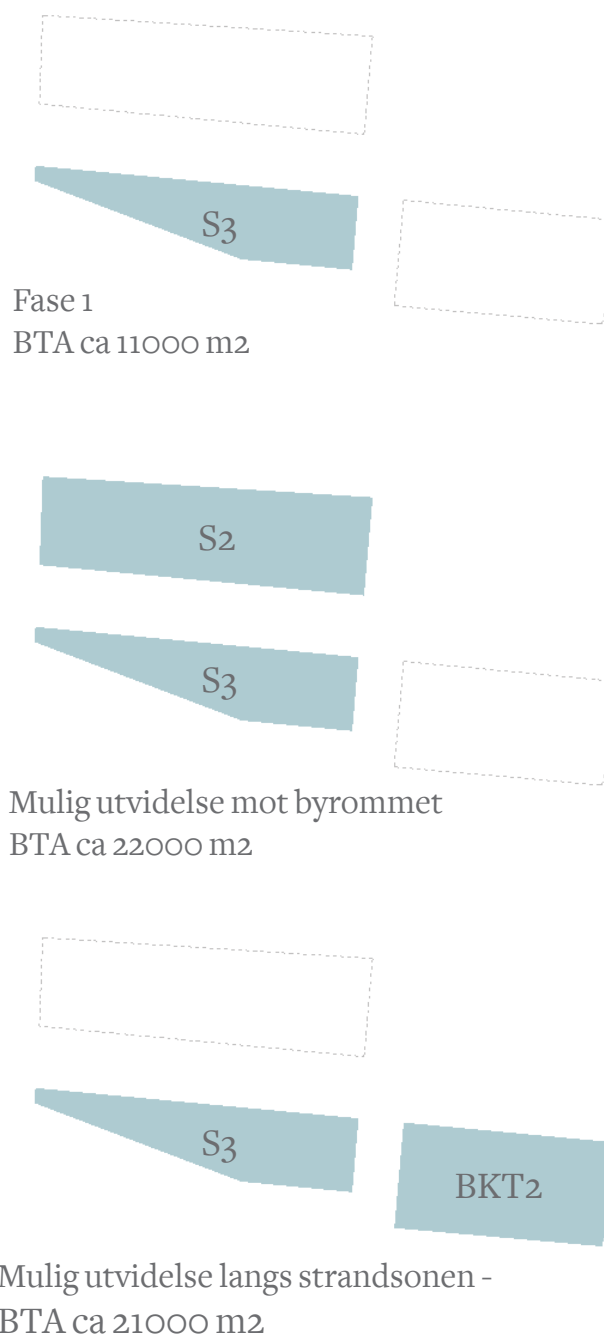
NÆRING VED STASJONEN

Rundt stasjonen og byrommet som kobler seg til stasjonen foreslås det næringsbebyggelse (S1, S2 og S3) og hotell. Etasjeantallet varierer mellom 6 og opptil 11 etasjer ved deler av hotellet, som gir høy utnyttelsesgrad. Science Parken kan allerede realiseres i første utbyggingsfase i kvartal S3, med mulighet til utvidelse mot stasjonen eller langs strandsonen. S3 ligger med langsiden mot Mjøsa og med direkte kontakt med byrommet mot stasjonen. Ved å differensere høydene og trekke opp antall etasjer mot torget vil Scienceparken markere seg både fra Mjøsa og bysiden.

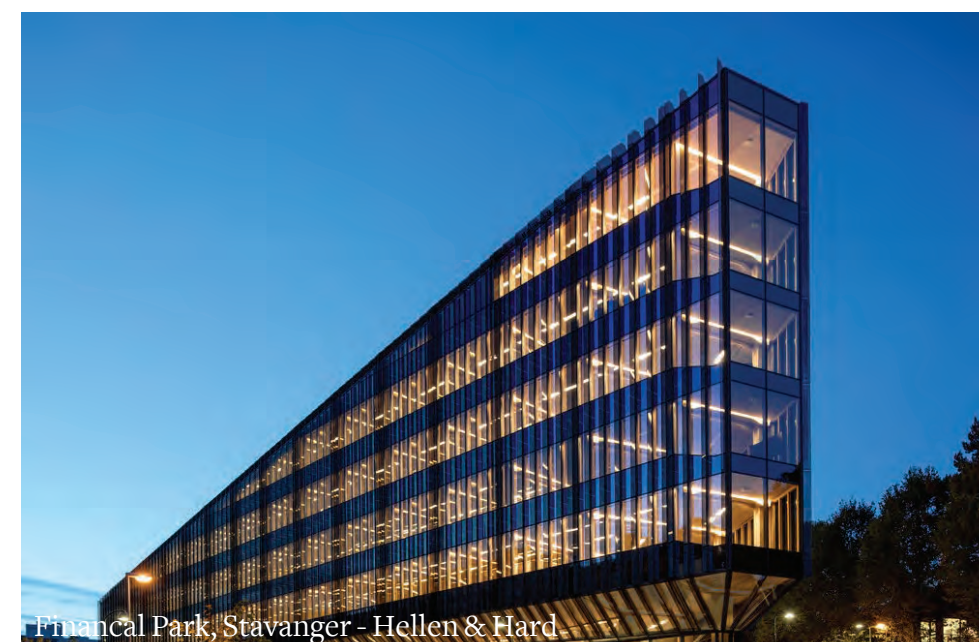


S1 Hotell S2 S3

SCIENCE PARK



REFERANSEBILDER

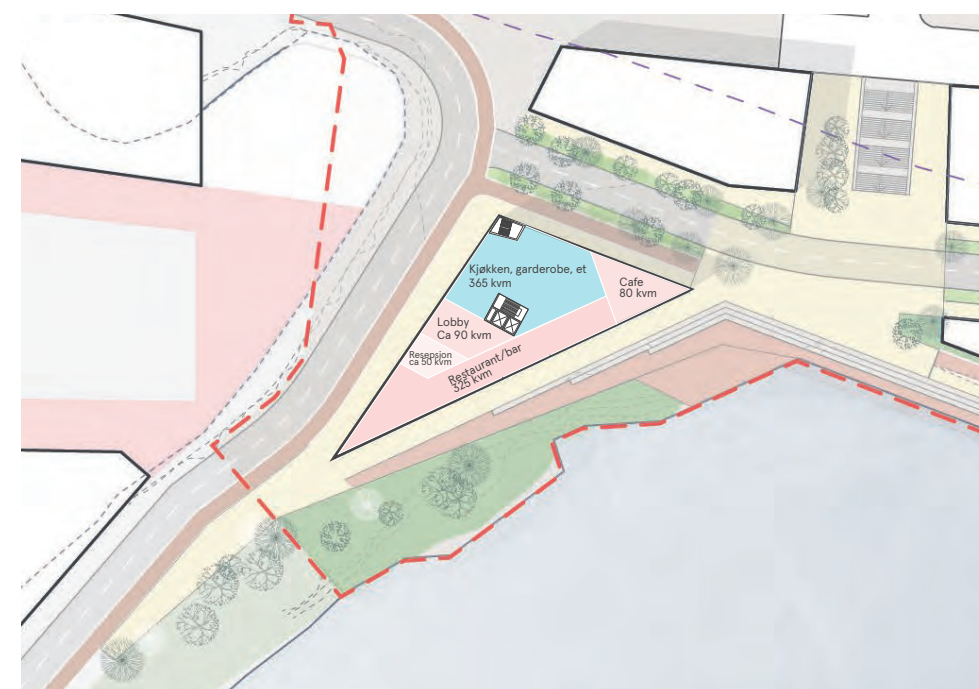
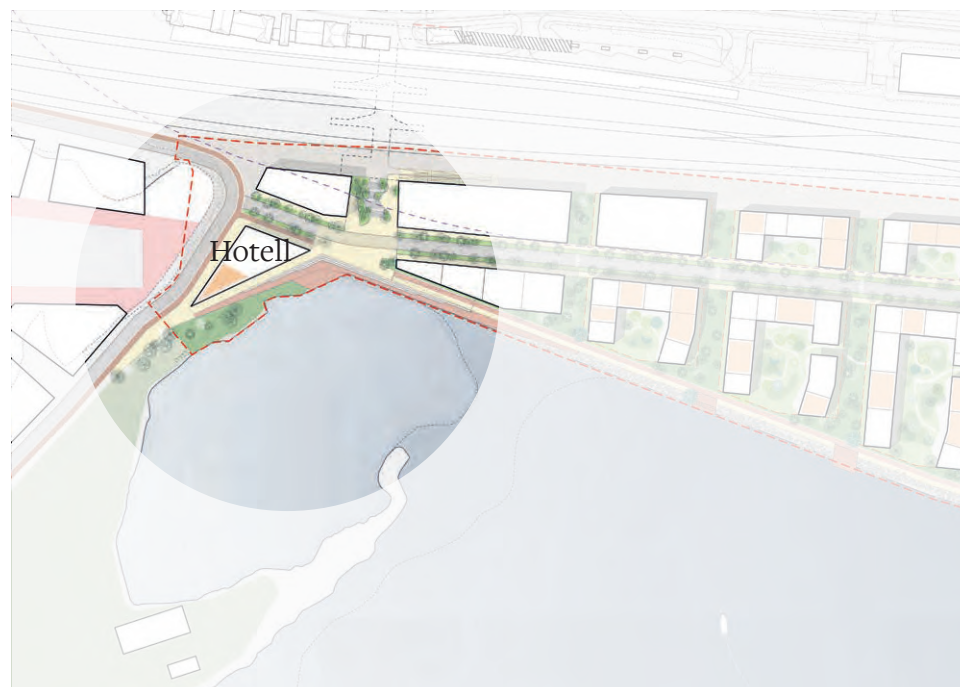


	Fase 1					Totalt Fase 1	Fase 2			Totalt Fase 2	Totalt Fase 1+2	
	BKT9 - bolig+ næring	S3	NKT 1	NKT2	Hotell		S1	S2	BKT 1 - næring		BTA næring	BRA næring
BTA næring	1 700	11 200	4 000	6 000	9 100	32 000	6 300	13 500	9 900	29 700	61 700	BTA næring
BRA Næring						29 760				27 621	57 381	BRA næring
%BRA	252	672			564		623	558	542			

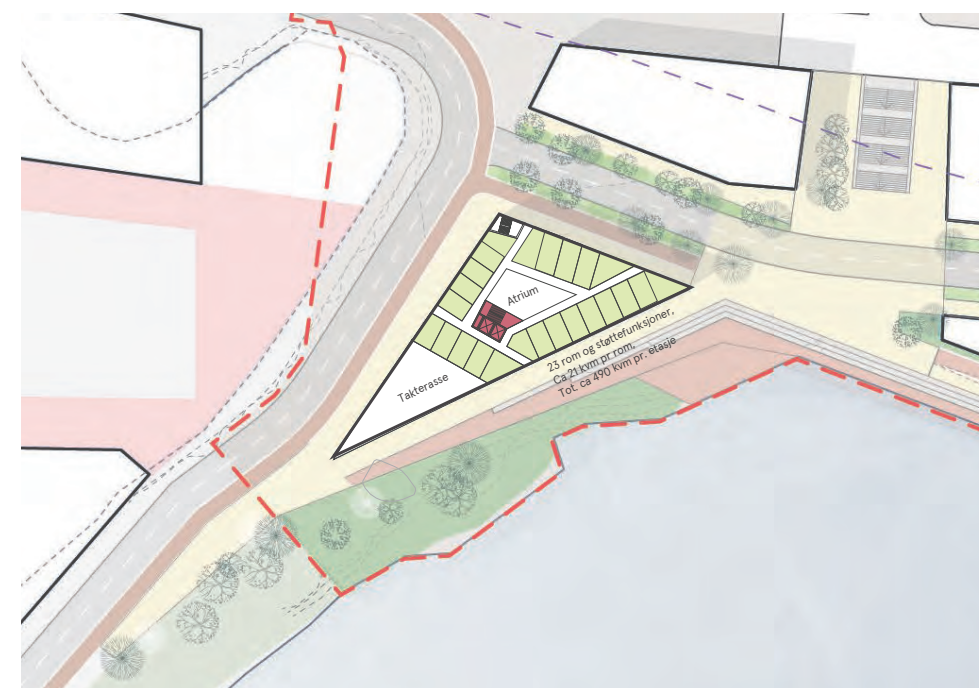
HOTELLET

Hotellet ligger i overgangen til Tjuvholmen med sikt mot Domkirkeodden i vest og utover Veslemjøsa i sør. Offentlig tilgjengelighet til strandsonen mot Veslemjøsa er en viktig premisse for plassering av hotellet. Hotellet vil ha kontakt med byrommet mot stasjonen og kunne være en del av et torg/møteplass på vestsiden som er illustrert prinsipielt i VPORen for Tjuvholmen

Adkomst for gjester skjer fra vestsiden med restaurant og utgang til terrasse/uteservering mot Veslemjøsa. Hotellrommene (180 rom) ligger i 3.-11. etasje med god utsikt mot Mjøsa og byen. Basen inneholder felles- og servicefunksjoner: vestibyle, kjøkken og restaurant i 1.etasje; konferansesal, møterom og breakout i plan 2. etasje. Varelevering kan skje fra gata nord uten konflikt med adkomstsiden eller Veslemjøsa. Øverste etasje kan ha kafe, skybar og terrasse, som tilbud til hele Hamars befolkning.



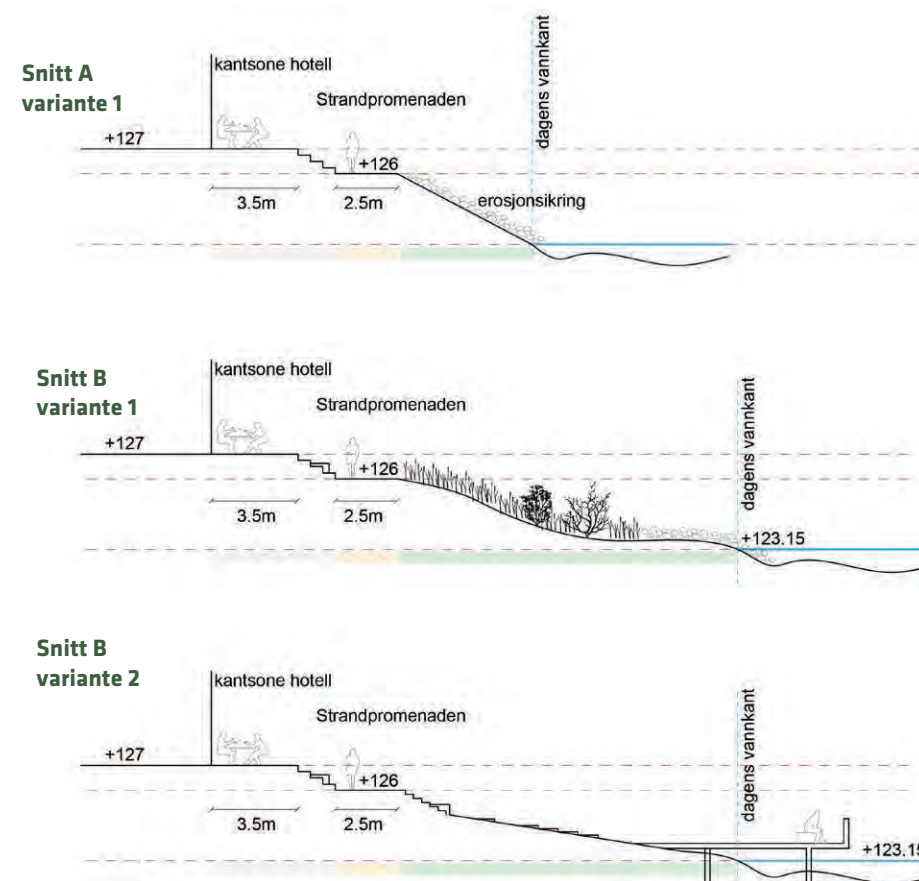
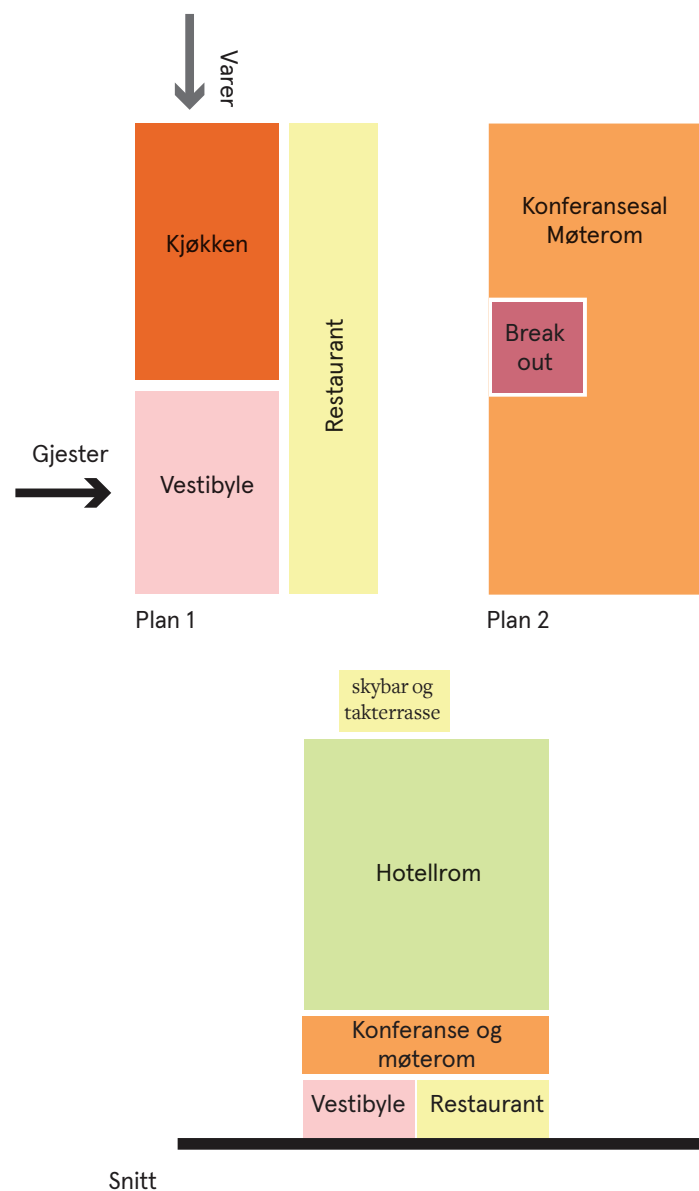
Gateplan - 1. etasje



Typisk etasjeplan

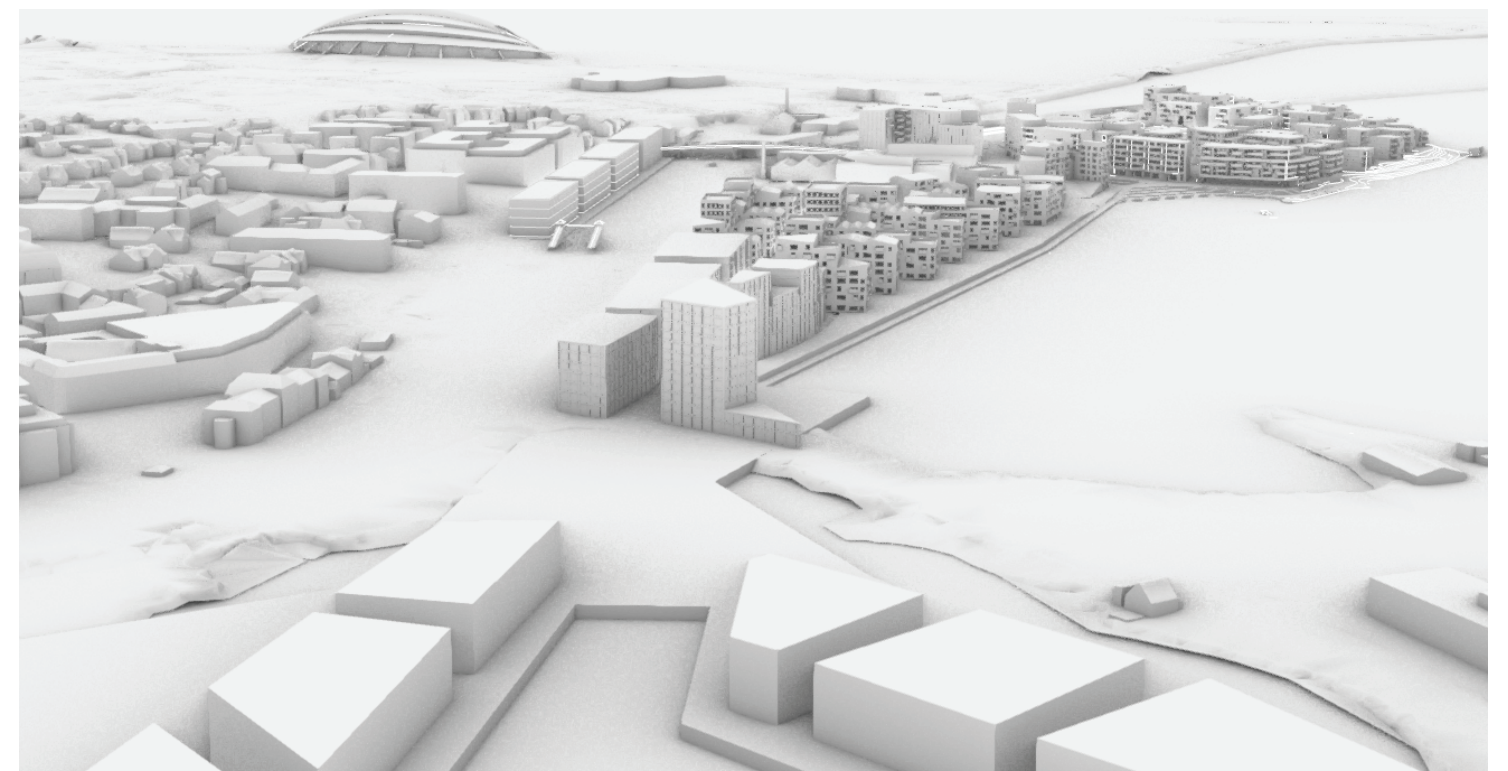
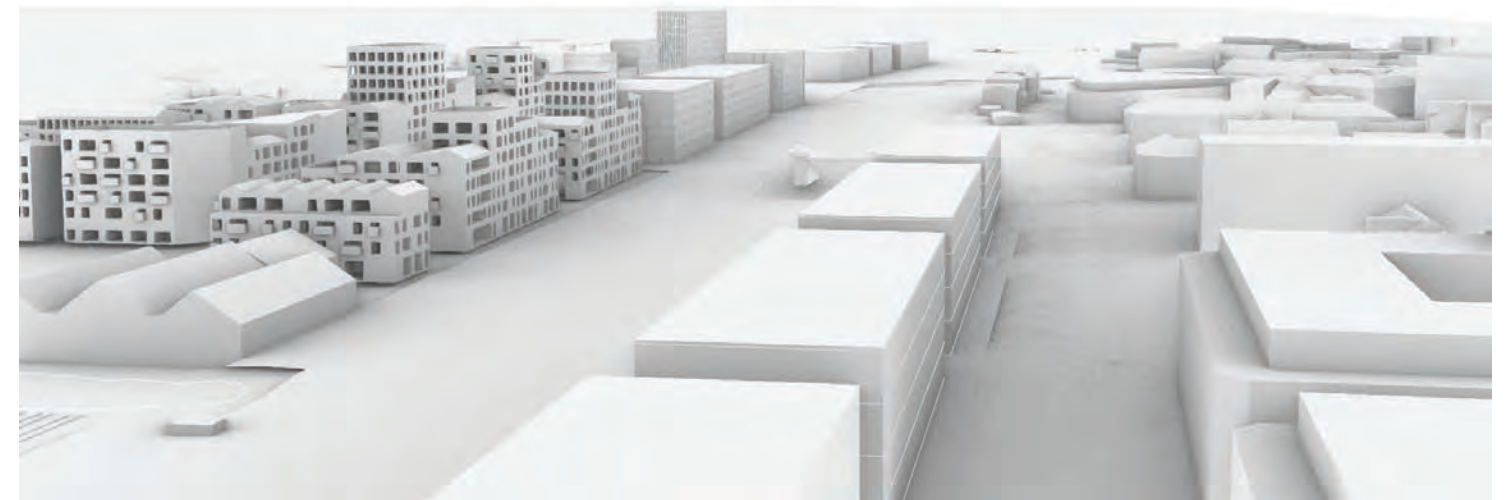
AREAL:
1.-2.etasje: 1000 m2 BTA per etasje
3.-11.etasje: 750 m2 BTA per etasje
Totalt: 8 850 m2 BTA

HOTELLROM
ca 180 rom



ILLUSTRASJONER HOTELL

Hotell ligger i overgangen mellom til Tjuvholmen. Bakkeplan har god kontakt med både Veslemjøsa, byrommet mot stasjonen og østsiden med sikt mot Domkirkeodden. En base med et slankt volum opp i 11 etasjer markerer punktet der Tjuvholmen griper tak i land og skiller seg fra resten av næringsbebyggelsen ved å være det høyeste og slankeste volumet.

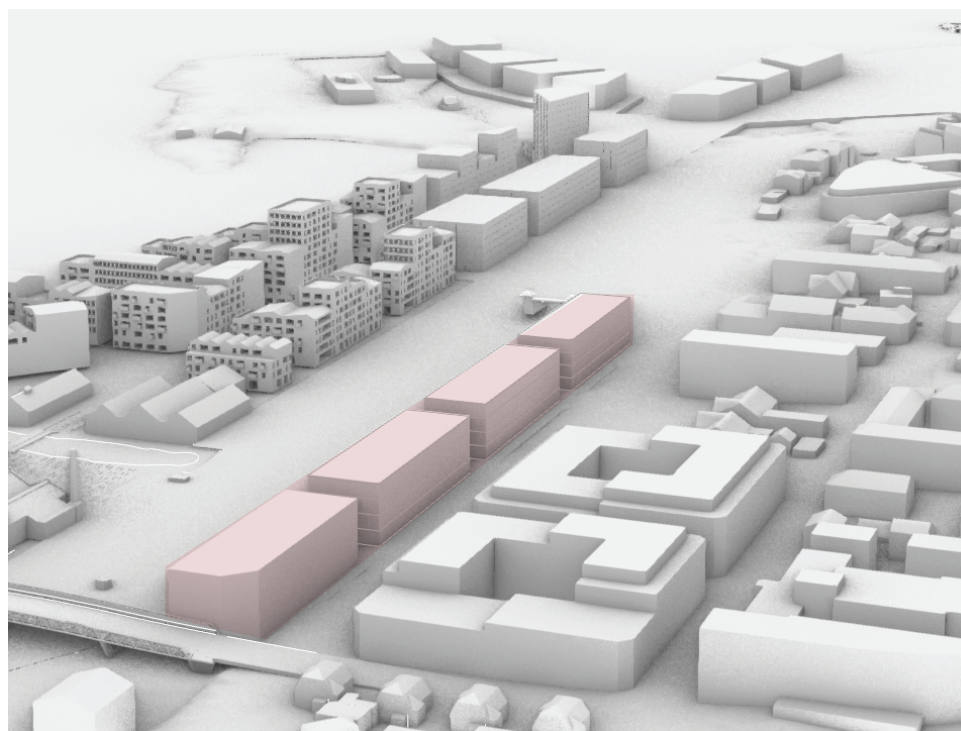
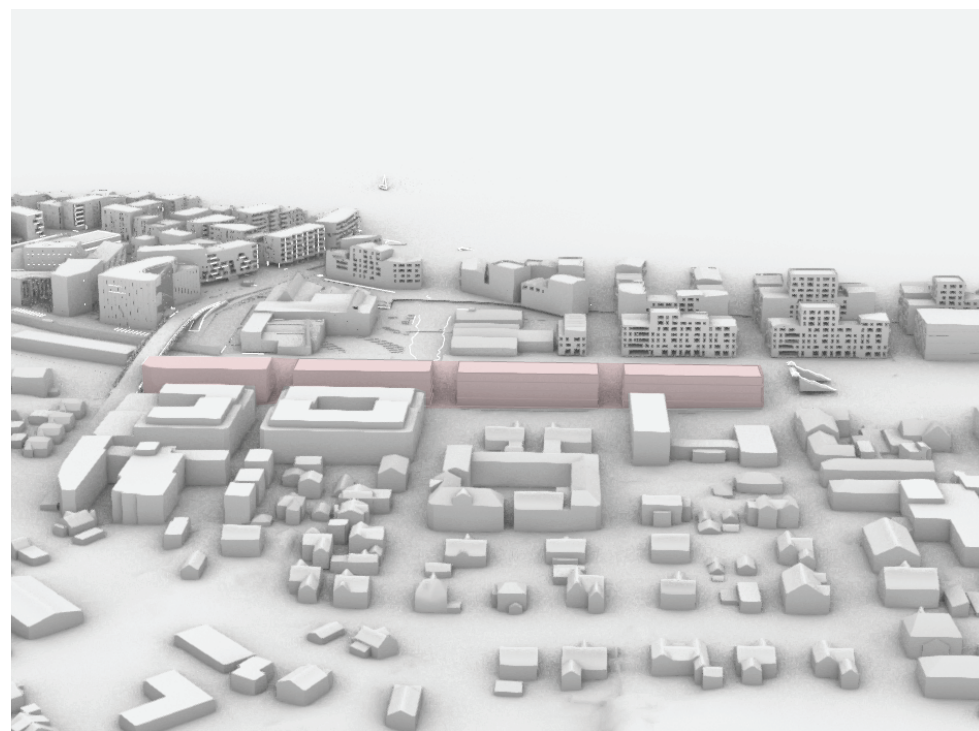
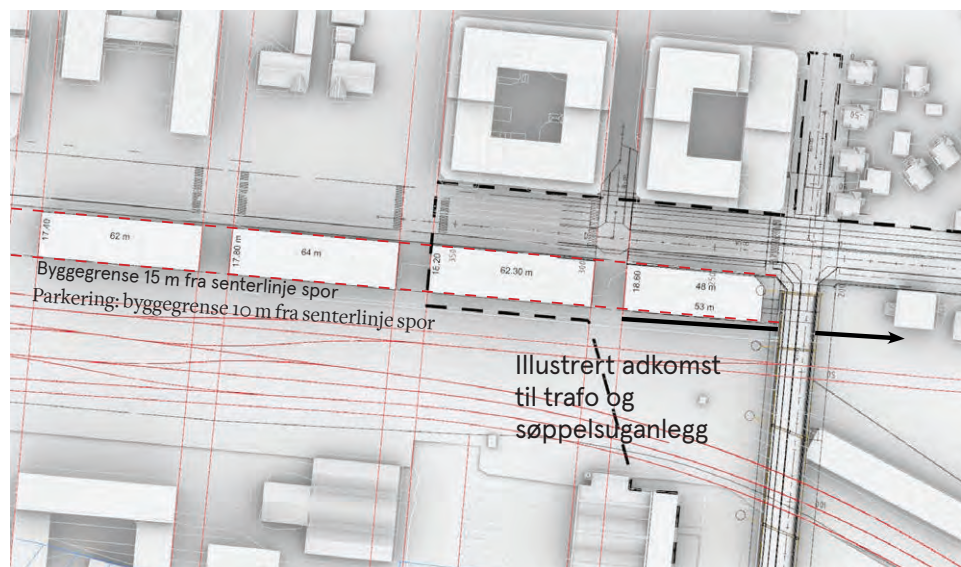


NÆRINGSBYGG NORD FOR SPOROMRÅDET

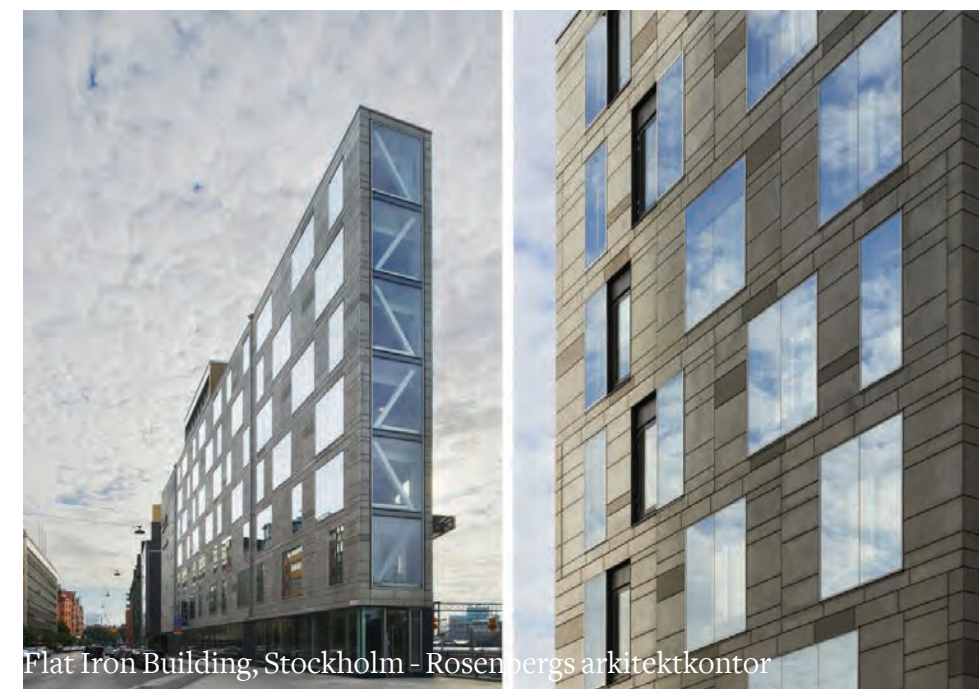
Næringstomtene langs Stangeveien er relativt smale (18-20 m), men med potensiale for fleksible næringsbygg med gode dagslysforhold. Nordsiden ligger tett på veien, mens det på sørsiden åpner seg mot sporområdet og utsikt over Mjøsa i de øvre etasjene. Mulighetstudien viser bygninger som forholder seg til høyden satt i områdeplanen med 5 etasjer som gir et totalareal på ca 20 000 m² BRA

Bestemmelser områdeplan:

- Høyde maksimalt k+146, endret til K+147 for de to østre byggene i detaljreguleringen for Espern bru.
- Sporene ligger på k +126
- Brutto etasjehøyde 4m
- Det tillates totalt fem etasjers bebyggelse, hvorav første etasje kan ha parkeringsanlegg.

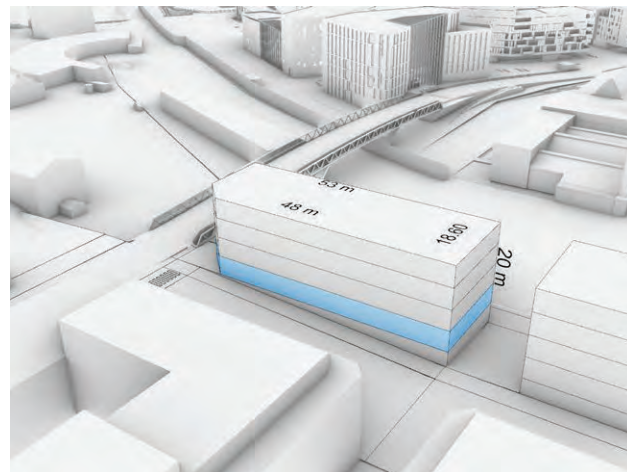


REFERANSEBILDER

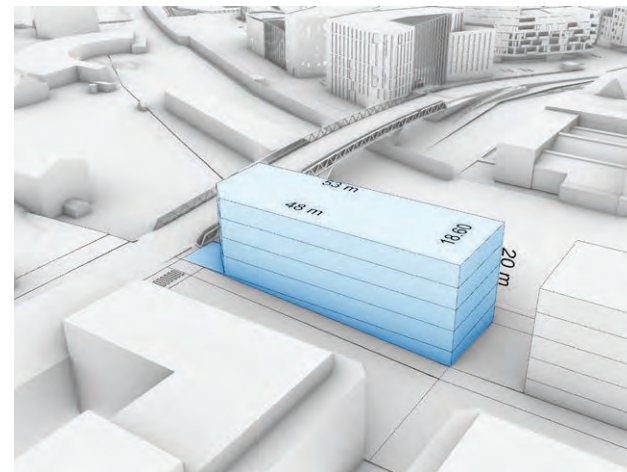


AREAL

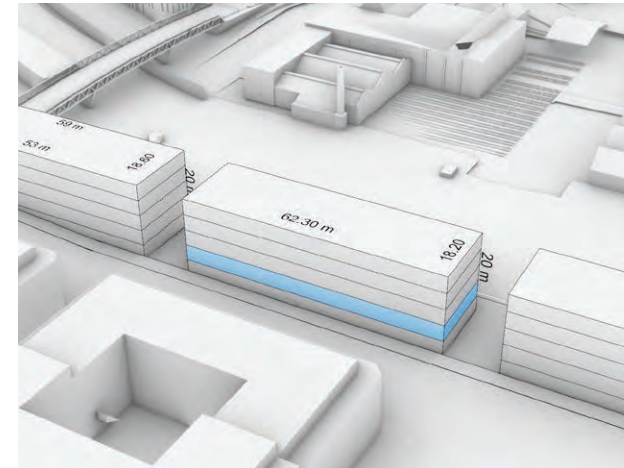
Bygg 1



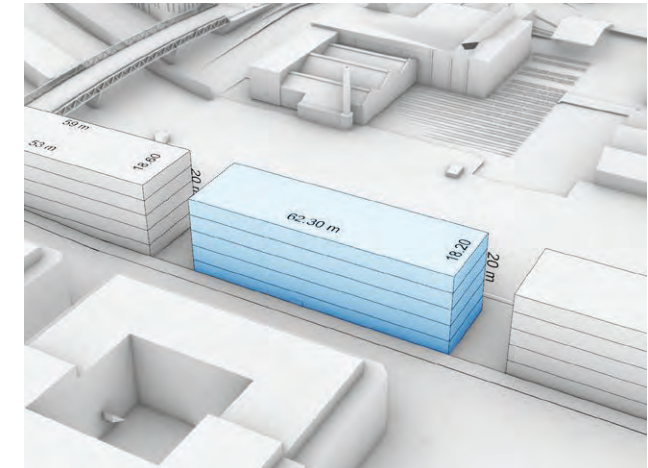
BRA pr etasje: 905 kvm
BRA totalt: 4525 kvm



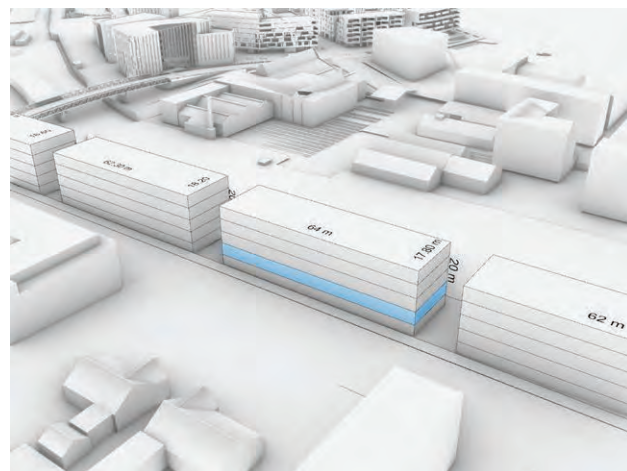
Bygg 2



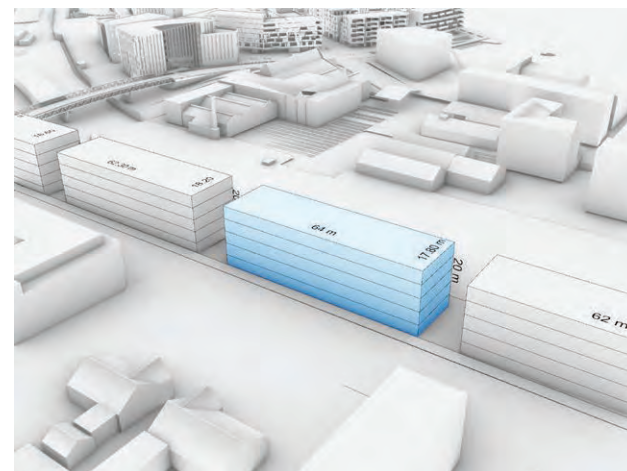
BRA pr etasje: 1073 kvm
BRA totalt: 5366 kvm



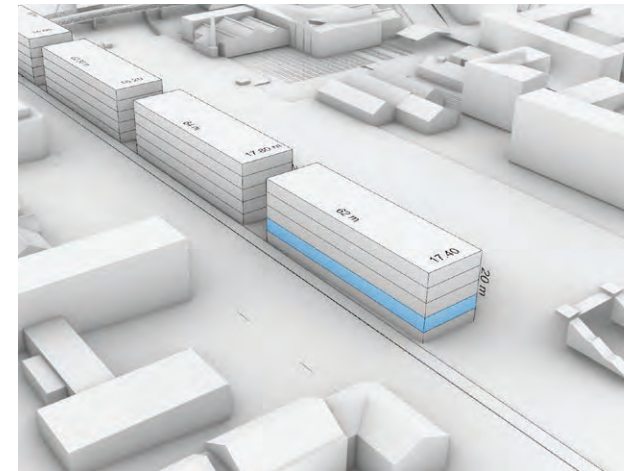
Bygg 3



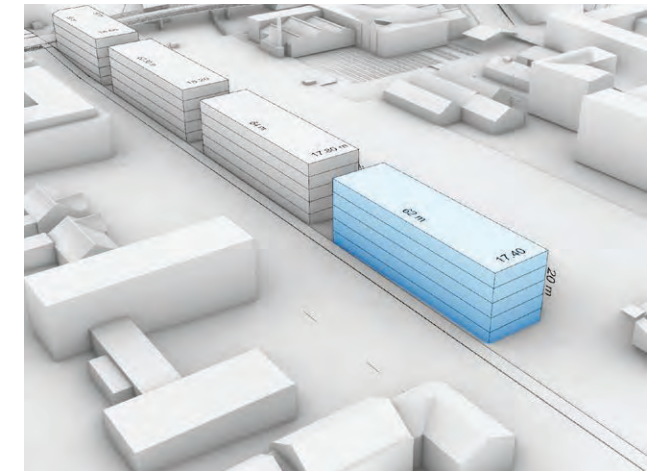
BRA pr etasje: 1074 kvm
BRA totalt: 5372 kvm



Bygg 4



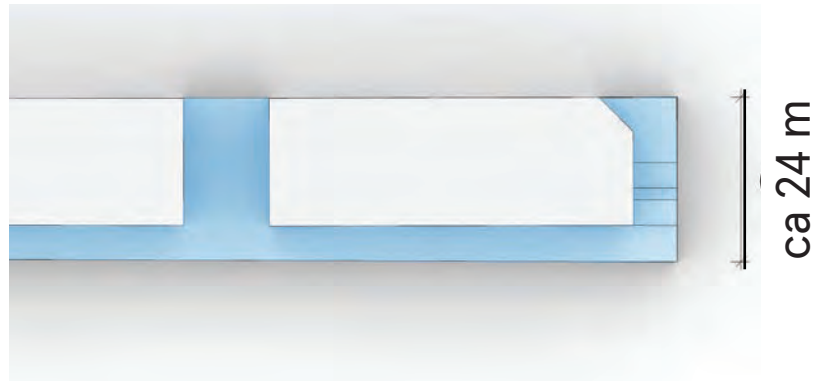
BRA pr etasje: 1014 kvm
BRA totalt: 5067 kvm



PARKERING

Bestemmelser områdeplan

- Parkeringsanlegg tillates med byggegrense 10m fra senterlinje spor.
- Det skal etableres parkering med norm på maks 10 plasser pr 1000BRA.
- Minst 5% av plassene skal være reservert bevegelsehemmede.
- Det skal i tillegg etableres parkeringsanlegg med plass til 200 p-plasser knyttet Hamar kollektivknutepunkt.
- Det tillates parkering i første etasje

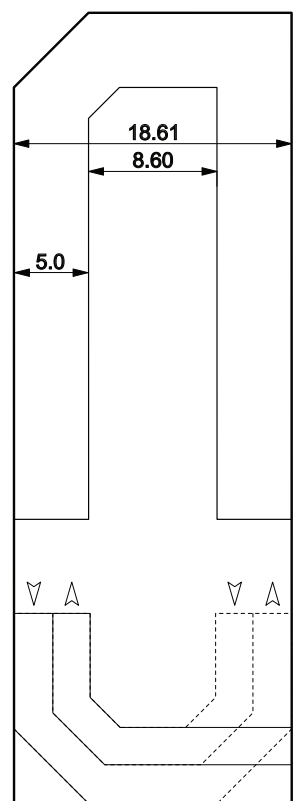


ca 24 m

Parkeringsanlegg med bredde ca 24 m

PARKERINGSKJELLER OVER TERRENG

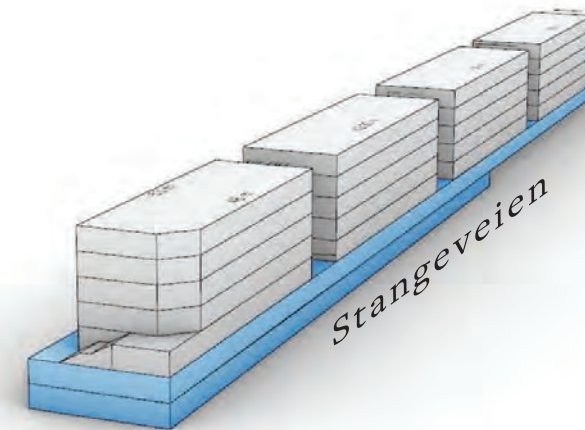
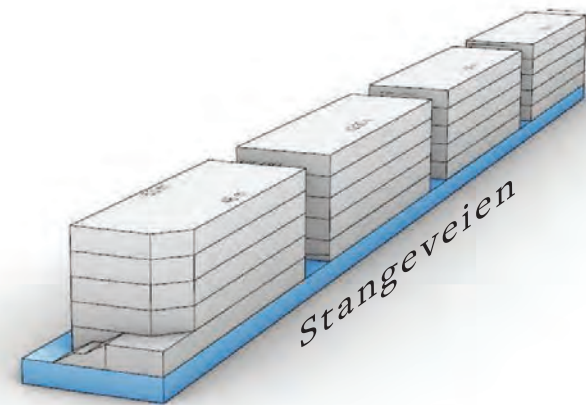
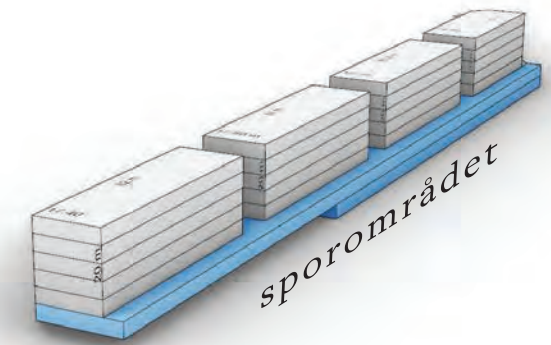
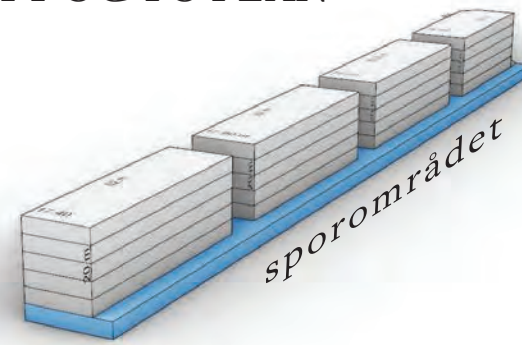
Hvis det blir aktuelt så er bredden på bygget tilstrekkelig for å benytte hele bygget som parkeringshus, også over terreng.



ca 30 p-plasser per etasje
ca 210 p-plasser totalt

7 etasjer (3 m etasjehøyde)

PARKERING I ETT OG TO PLAN

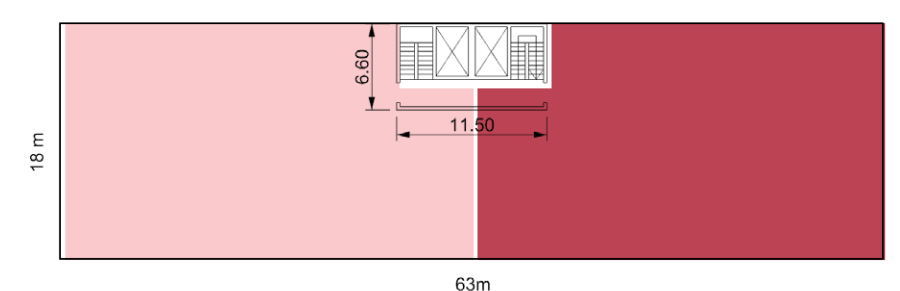
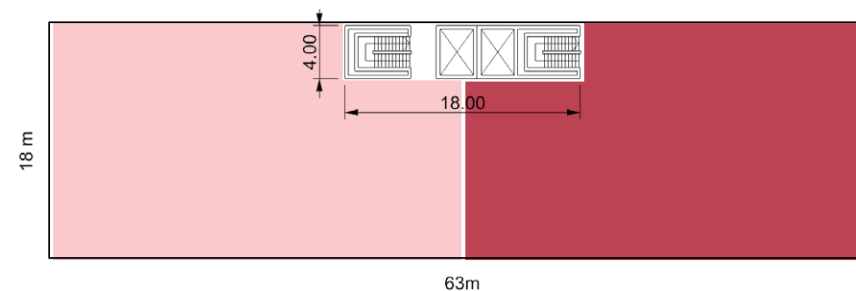
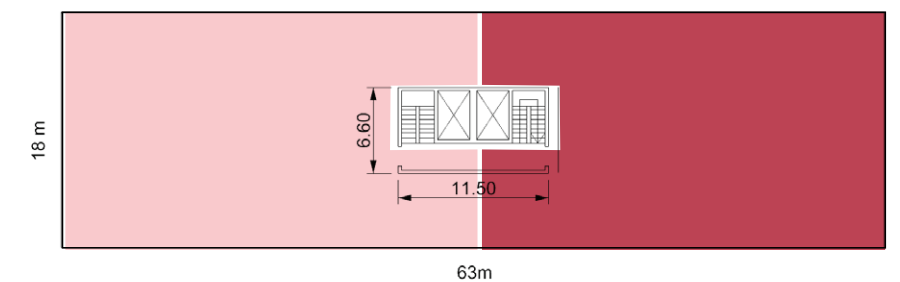
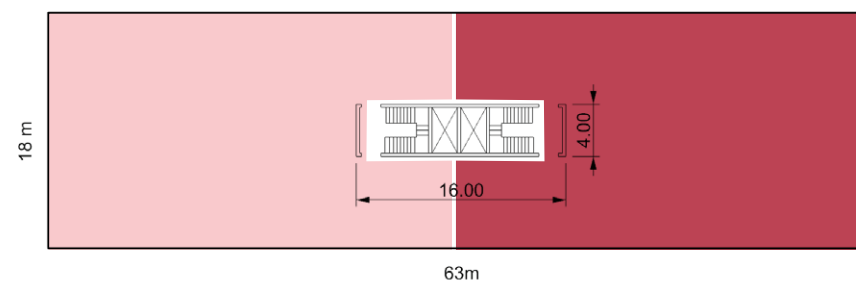


Ett parkeringsplan under hele bebyggelsen, ca 6140 BRA

Parkering over to plan, 10.000 BRA

FLEKSIBILITET

Byggene har mulighet for fleksibilitet i forhold til størrelse på areal per leietaker/bedrift. Ved parkeringskjeller er det mest hensiktsmessig å plassere kjernen mot fasaden.



AREALER



	Fase 1										Fase 2								
	BKT 2 - bolig	BKT 4 - bolig	BKT 6 - bolig	BKT 8 - bolig	BKT 9 - bolig+næring	S3	NKT 1	NKT 2		Hotell	Totalt Fase 1	S1	S2	BKT 1 - næring	BKT 3 - bolig	BKT 5 - bolig	Totalt Fase 2	Totalt Fase 1+2	
BTA bolig	9 500	12 800	13 350	9 750	4 600						50 000				5 900	5 800	11 700	61 700	BTA bolig
BTA næring					1 700	11 200	4 000	6 000		9 100	32 000	6 300	13 500	9 900			29 700	61 700	BTA næring
BTA totalt											82 000						41 400	123 400	BTA totalt
BRA	8 835	11 904	12 416	9 068	4 278	10 416	3 720	5 580		8 463	76 260	5 859	12 555	9 207	5 487	5 394	38 502	114 762	BRA
%BRA	353	305	241	227	252	672				564		623	558	542	333	300			

HVORFOR GRØNN BYGGEMODNING?

... OG MIDLERTIDIGE TILTAK

- 1** Hvis nye naturområder etableres tidlig og sammenkobles med den eksisterende naturen, vil området fremstå frodig og grønt allerede når de første beboere flytter inn. Trær kan vokse seg store over tid.
- 2** Ved å utvikle rekreative og sosiale aktiviteter løpende i prosessen vil interessen for prosjektet vokse allerede fra start, og området bli et attraktivt sted å bo - også under utviklingen.
- 3** Små, midlertidige tiltak kan skape **stedet** før stedet, og bli identitetsskapende kvaliteter for nabolaget - et trekkplaster for beboere og besøkende.
- 4** Nye beboere får mulighet til å bli kjent med stedet og sine potensielle nye naboer, noe som er viktig for å skape et godt fellesskap.
- 5** Investering i landskap og byrom skaper merverdi for omkringliggende byggefelter.
- 6** Midlertidige tiltak gir mulighet for å teste ut ulike aktiviteter som kan bli en del av stedet i fremtiden.
- 7** Nærhet til naturen er et kjennetegn for Hamar. Ved å skape grønne, rekreative koblinger mellom nye felter og de eksisterende landskapelige kvalitetene blir naturen en katalysator for byutviklingen, og naturverdier skapes fra dag 1.

HISTORISK FORANKRING

UTVIKLING AV HAVN OMRÅDET OVER TID



1968



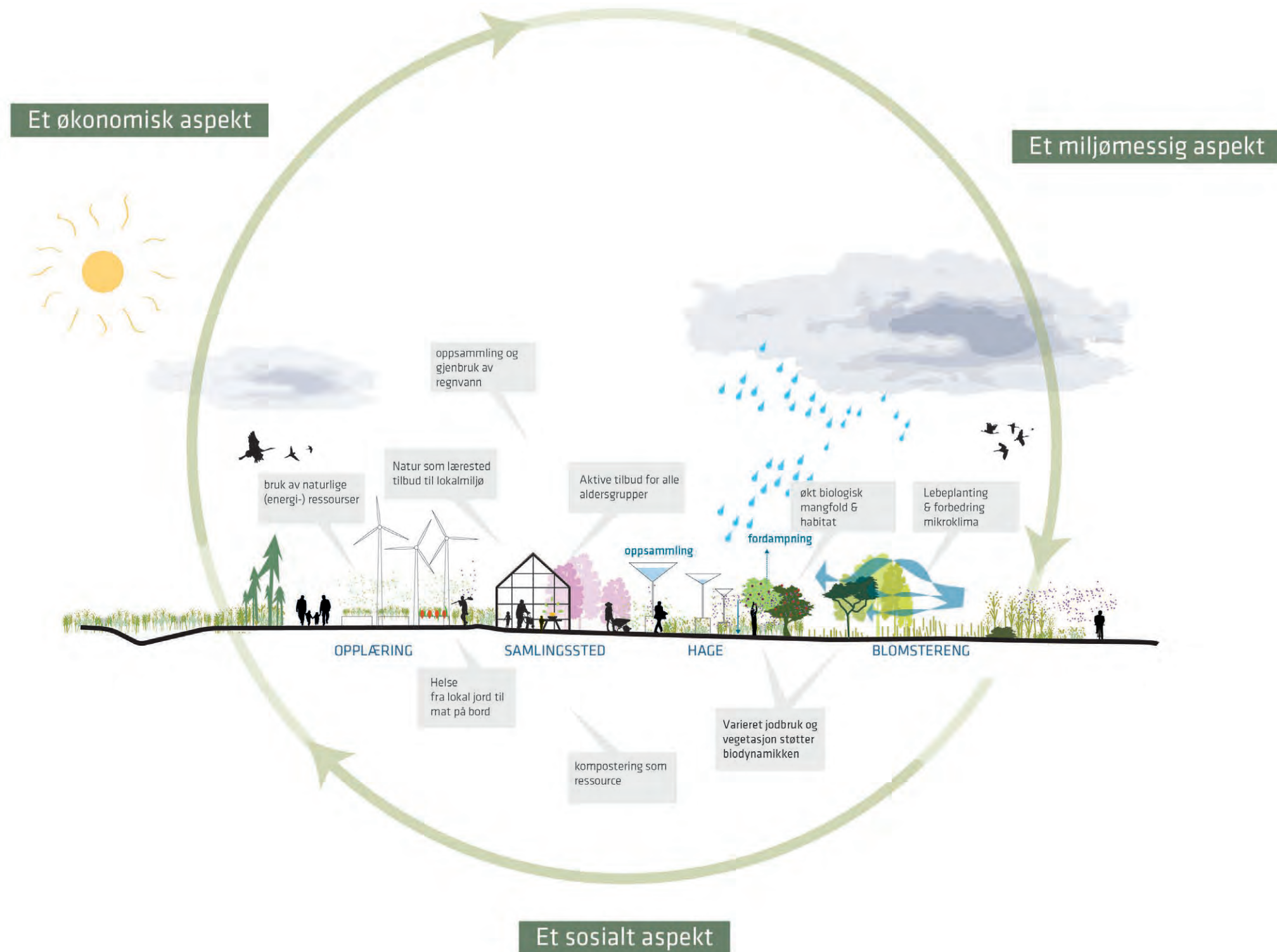
2002



2016

BÆREKRAFT

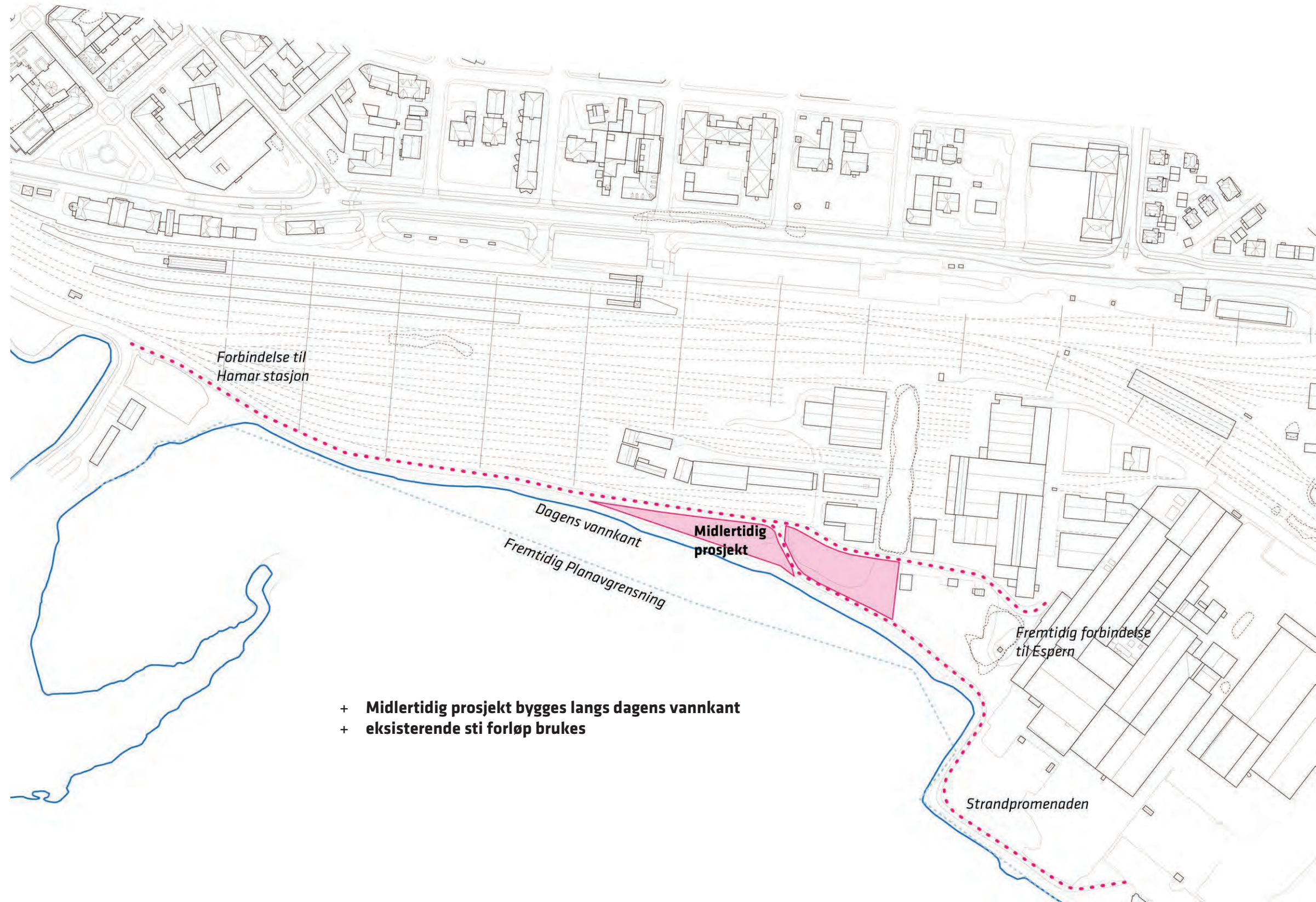
NATUREN SOM OPPLEVELSESSTED



AVGRENSNING AV MIDLERTIDIG PROSJEKTET



MIDLERTIDIGHET



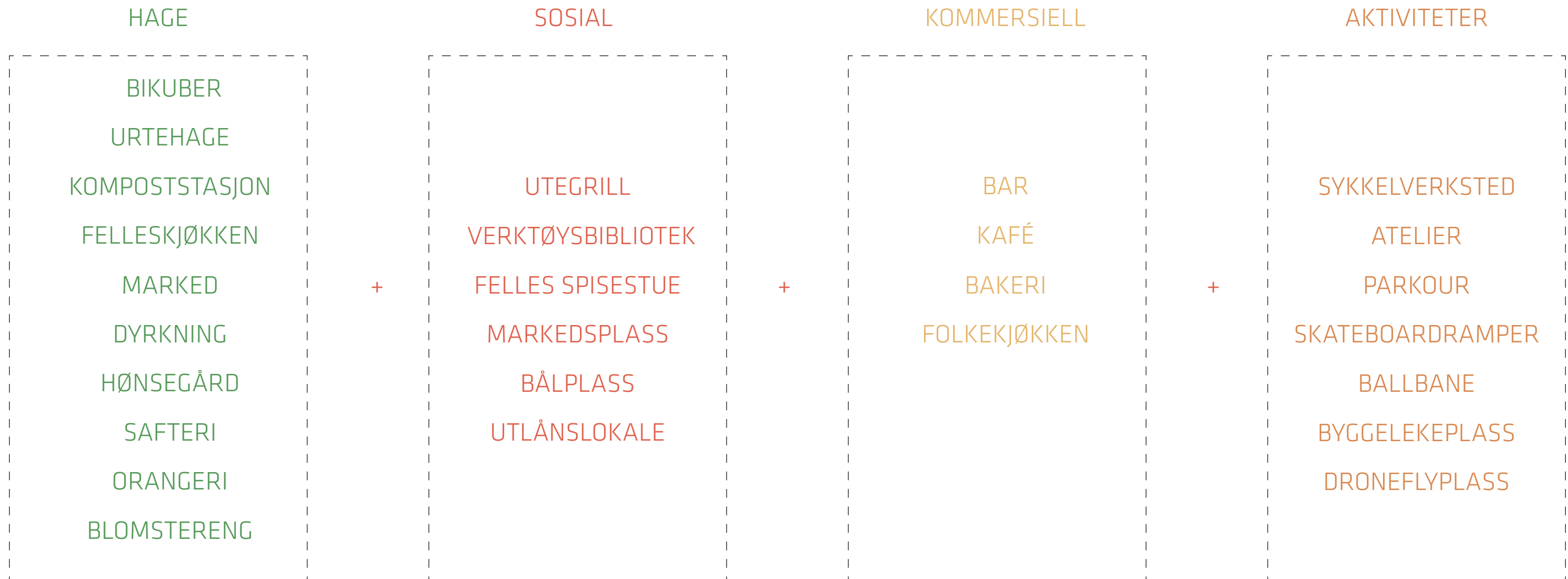
MIDLERTIDIGHET

PLASSERING IFT HOVED STRUKTUREN



ATIVITETER

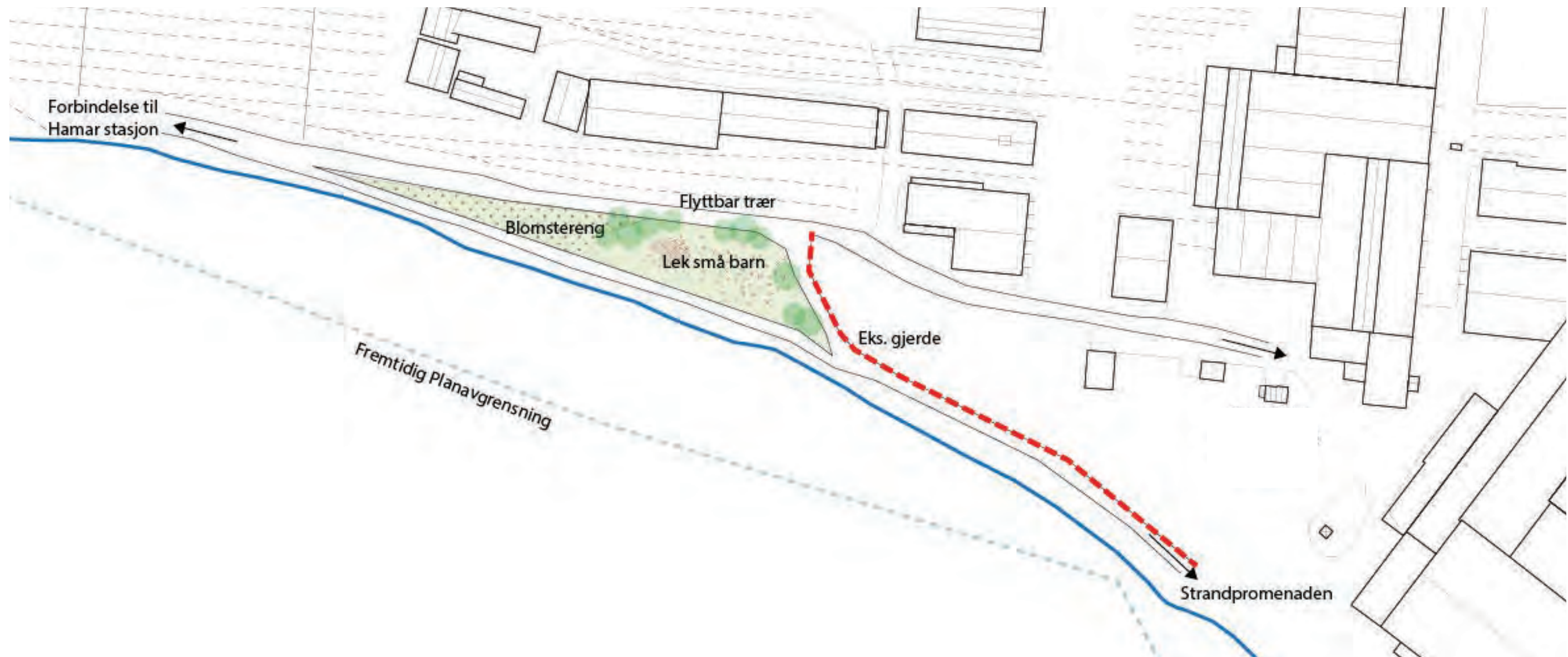
FUNKSJONELL SAMMENHENG MELLOM PROGRAMMER



Minske avstanden mellom hjem, jobb, fritidsaktiviteter, innkjøp av dagligvarer - øke muligheten for sosiale interaksjoner, tilfeldige møter og godt naboskap.

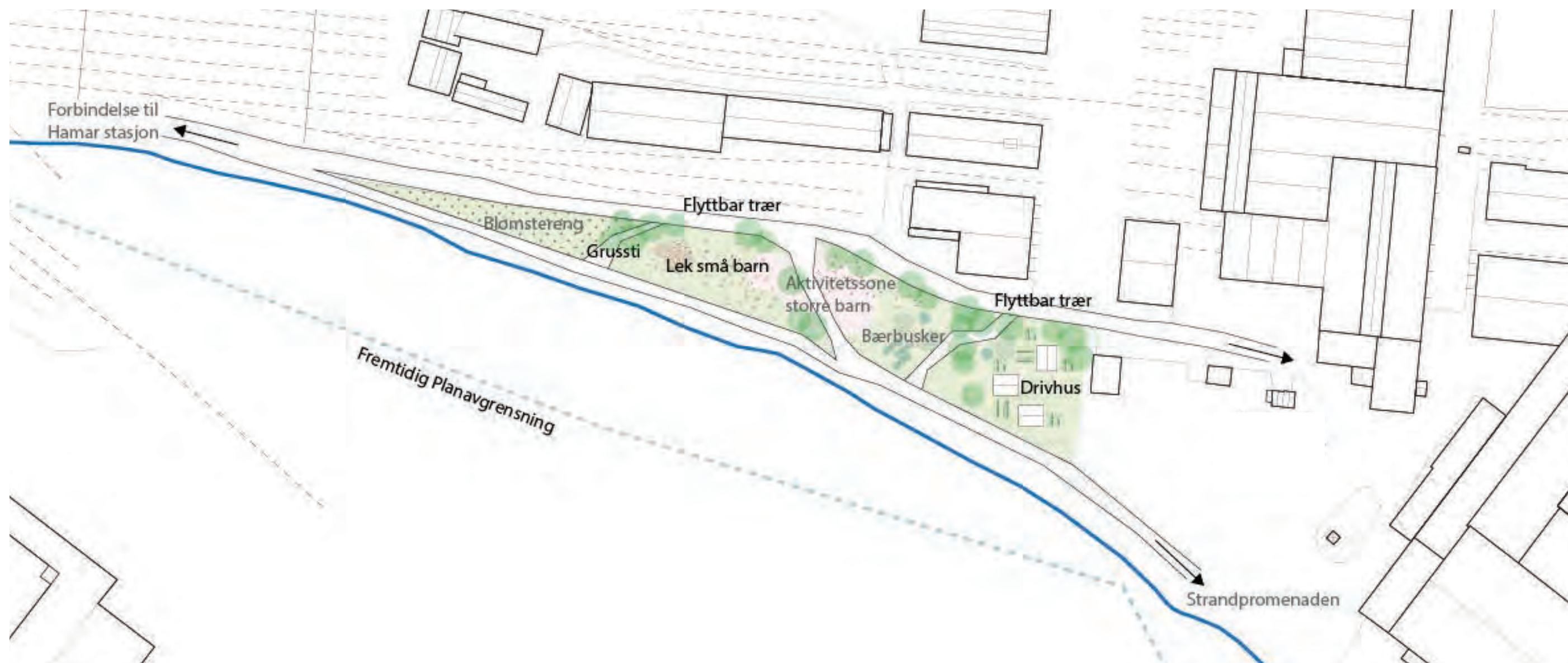
TRINNVIS UTVIKLING - FASE 1

- + **Område A - 1700m²**
- + Etablering av aktiviteter og lek til småbarn
- + Blomstereng
- + Flyttbar trær for avkjerring av spor i nord



TRINNVIS UTVIKLING - FASE 2

- + **Område A + B - 3400m²**
- + Utvidelse av sti forløp i grus
- + Flere aktivitet og lekesoner (små og større barn)
- + Bærhage
- + Midlertidig drivhus bygges
- + Blomstereng
- + Flyttbar trær for avkjøring av spor i nord



REFERANSER PROSJEKTER

FREDERICIA C, DANMARK SLA

Ved havnen i Fredericia i Danmark, skal 1000 boliger utvikles over en periode på 20-25 år. Etableringen av et midlertidig landskap bestående av frodig natur, elementer fra byens historie og naturlig forurensningsrensing har satt igang utviklingen av området før utbygging har begynt.

Landskapet benyttes for å gi brukerne en relasjon til stedet, og for å aktivisere tomten i en tidlig fase.



REFERANSER PROSJEKTER

FOSNAVÅG, NORGE,
KARRES+BRANDS, GHILARDI+HELLSTE

- Sterke idenditetspregende farger
- Beplantning, aktivitet og oppholdssoner
- Møbleringen er genbrukt og er flytbar



CARLSBERGBYEN, KØBENHAVN

Byrommet er møblert med store sittemøbler bygget med bjelker.
Rommet er utviklet av Primus arkitekter i samarbeide med Streetmovement



Hamar Strandsone / Landskap og byrom / Vår 2020

BEPLANTNING

VISJON OG REFERANSER

SELINEVEJ, AMAGER

Et 6,8 ha område på Amager er dekket av blomster i røde, gule og blå farger, sådd for å gjøre jorden klar til 25 000 trær som skal plantes i nær fremtid. På sikt skal området bli til Københavns nye byskog.

Det er laget stier gjennom blomsterengen, og man står fritt til å plukke blomstene og ta dem med hjem.



Leucanthemum vulgare
Prestekrage



Trifolium pratense
Vill rødkløver



Galium verum
Gulmaure



Mysotis scorpioides
Forglemmegei



Cota tinctoria
Gul gåseblom



Campanula rotundifolia
Blåklukke



Achillea millefolium
Ryllik



Achillea ptarmica
Nyseryllik

FELLESHAGEN

VISJON OG REFERANSER

EN GRØNN LEKEPLASS FOR ALLE ALDERSGRUPPER

- + Aktiviteter som legger opp til stor grad av sambruk på tvers av alder og brukergrupper.
- + Kort avstand mellom aktivitetene sikrer tilstedeværelse av både unge og voksne.
- + En lekebyggeplass gir mulighet for eksperimentering og utfoldelse i kreativ lek.
- + Ved å legge tilrette for flere aktiviteter enn kun dyrkning kan Hagen bli et møtested for naboer i forskjellige aldre og brukergrupper.
- + Enkle tiltak som utplassering av større steiner, trestokker og paller kan skape en romlighet og mer variert landskap, med varierte muligheter for opphold, lek og aktivitet.
- + Midlertidige tiltak gir mulighet for å teste ut ulike aktiviteter som kan bli en del av stedet i fremtiden



Enkle paller skaper nye rom



Stemningsbelysning



Bål plass for tilberedning av den dyrkede maten



Enkle paller skaper nye rom



mulighet for samlinger/åpent hager



Enkle tiltak for aktivitet



En trestamme kan innby til opphold og lek



Skilting og informasjon

MØBLERING

FLYTTBAR MØBLER



Trær i kasser kan flyttes til en annen sted i området når det midl

GJENBRUK



Gjenbruk av betonelementer



Potensialeibyggetomtenseksisterendeelementer



Gjenbruk av paletter



Gjenbruk av regnvannsbeholder



