

Notat – oppfølging av vedtakspunkter fra førstegangsbehandling

I behandlingen av reguleringsplanen i Hamar formannskap 15.06.2022 ble Bane NOR bedt om å belyse, og ved behov endre plandokumentene, for 6 ulike tema. Bane NOR har sammen med administrasjonen i Hamar kommune gjennomgått og svart ut temaene. Under er hvert punkt belyst og eventuelle endringer i plandokumentene beskrevet.

Vedtakspunktene som Bane NOR ble bedt om å belyse:

Før reguleringsplanen sluttbehandles bes forslagstillere belyse aktuelle tema, komplette plandokumenter og foreta planendringer der det er nødvendig vedr. følgende:

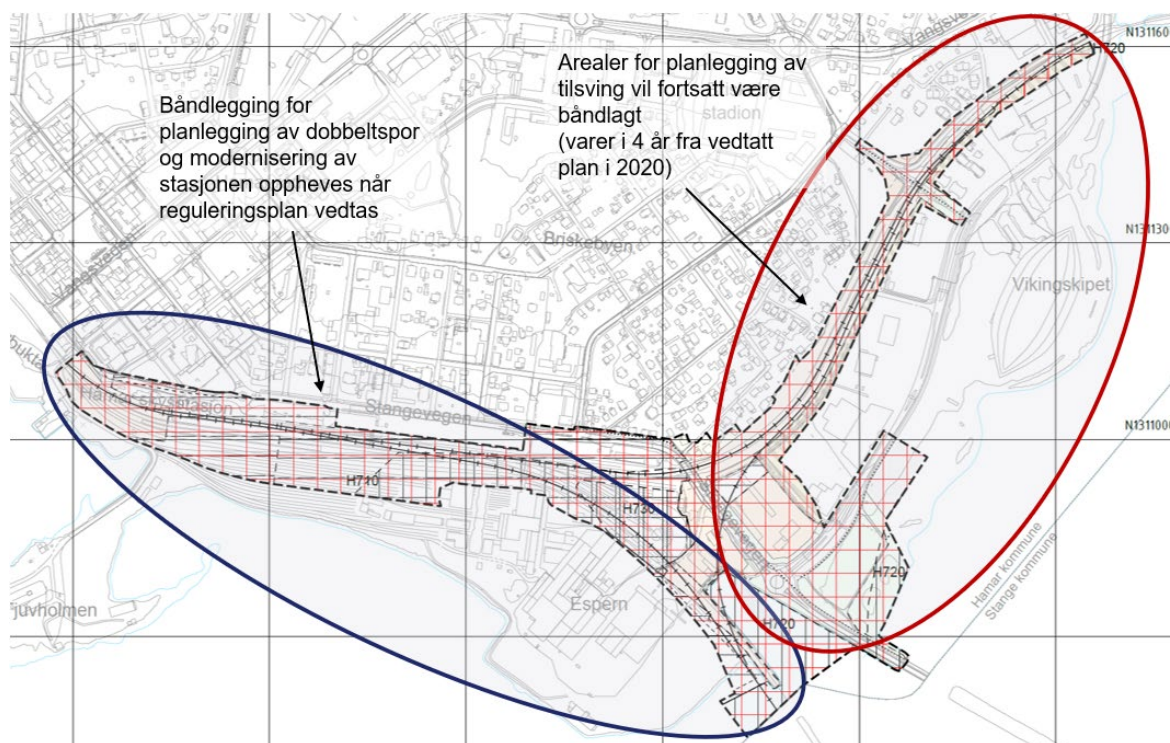
1. Avklare status for båndlagte områder i kommunedelplanen etter vedtak av reguleringsplanen.
2. Undergang (kulvert 1) ved stasjonen: Bestemmelser bør sikre krav til kvalitet/utforming og behovet for ramper for å kunne trille sykler, barnevogn m.v. (§ 6.4.1).
3. Siktlinjer synliggjøres på plankartet, med tilhørende bestemmelser som sikrer at bygg/anlegg innenfor disse unngås i størst mulig grad.
4. Avklare muligheter for sykkelhotell og eventuelle behov for tilpasning av reguleringsplanen.
5. Ivareta tilstrekkelig areal til justert plassering av Brygga-vegen mellom ny bydel og Viktoriaundergangen (SBT2).
6. Avklare samlet løsning for trafikkflyt i område, inkludert krav dette setter til Viktoria undergangen.

1. Avklare status for båndlagte områder i kommunedelplanen etter vedtak av reguleringsplanen.

Båndleggingen varer i 4 år, fra kommunedelplanen ble vedtatt i 2020. Båndlegging for dobbeltspor og fornyelse av Hamar stasjon, mellom Åkersvika og Victoriaundergangen, bortfaller når reguleringsplanen er vedtatt. Båndlagte arealer til tilsving mot Rørosbanen vil ikke oppheves gjennom reguleringsplanen for Åkersvika – Hamar stasjon.

Fra KDP §3.2: Etter at reguleringsplan for jernbanetiltaket er endelig godkjent med rettsvirkning, vil båndleggingen for den aktuelle strekningen oppheves. Areal som ikke omfattes av reguleringsplanen kan da benyttes i samsvar med arealformål i gjeldende plan, jfr. pbl. § 1-5.

Reguleringsplanen for Åkersvika – Hamar stasjon vil avklare strekningen fra Åkersvika til Victoriaundergangen, og båndleggingen for planlegging av dobbeltspor og modernisering av stasjonen vil ikke lenger være relevant.



Figur 1: Illustrasjon fra meklingsavtalen. Rød stipling i kartet markere området hvor Bane NOR skal utarbeide reguleringsplan i oppfølgingen av meklingsavtalen.

2. Undergang (kulvert 1) ved stasjonen: Bestemmelser bør sikre krav til kvalitet/utforming og behovet for ramper for å kunne trille sykler, barnevogn m.v. (§6.4.1).

Det er behov for å se videre på utforming av undergangen, Bane NOR ønsker å gjøre dette i samarbeid med Hamar kommune i forbindelse med byggeplan. Da det er lite plass på stasjonssiden er det vanskelig å etablere rampe ol. som samtidig ivaretar krav til universell utforming, kvalitet og andre funksjoner.

Det er derfor ønskelig å jobbe videre med utforming for å finne gode løsninger, og bestemmelsene § 4.2.10 er justert med tillegget: *Innenfor feltet skal det opparbeides adkomst til gangkulvert (kulvert 1), det skal være universelt utformet adkomst til kulverten. Adkomsten kan opparbeides med heis, trapp, og/eller rampe. Det bør søkes løsninger som tilrettelegger for å kunne trille sykkel ol.*

3. Siktlinjer synliggjøres på plankartet, med tilhørende bestemmelser som sikrer at bygg/anlegg innenfor disse unngås i størst mulig grad.

Planen er et samferdselsanlegg som i hovedsak ikke legger opp til utbygging, det er derfor viktig at det kommer tydelig frem hva som er og ikke er tillatt i siktaksene slik at det ikke blir tvil om nødvendige anlegg for jernbanen og knutepunktet i oppfølgingen av planen.

Østbyen

Planen er utformet med tanke på siktaksene fra tverrgatene i Østbyen, nødvendig teknisk bygg er plassert utenfor siktaksene.

Parkgata

Det er både eksisterende og planlagte bygg i siktaksen, vernet sykkelverksted, planlagt sykkelhotell, og eksisterende bygg mot Mjøsa. Nødvendig teknisk bygg er lagt på samme linje som disse byggene, for å ikke skape en større sammenhengende siktbarriere.

Kart er oppdatert med siktakser og bestemmelsene med § 6.5: *Siktakser (#2_S1-6)*

Siktaksene skal holdes åpne for å sikre utsyn fra gatene mot Mjøsa. Bygninger tillates ikke oppført, med følgende unntak:

- *Oppføring av sykkelparkering under tak innenfor o_SKK3 tillates. Maksimal byggehøyde for sykkelparkering innenfor o_SKK3 er tilsvarende gesimsen på eksisterende sykkelbu jf. 5.2.2.*
- *Teknisk bygg tillates innenfor o_SBT1. Maksimal byggehøyde for teknisk bygg innenfor o_SBT er gesimshøyde 4 m og mønehøyde 5 meter.*
- *Innenfor o_SKK2 tillates leskur for buss.*

Det tillates tekniske anlegg som det er nødvendig å plassere i siktaksene for drift av jernbanen og kollektivknutepunktet.

Bygg og anlegg som må plasseres i siktakse skal i størst mulig grad utformes for å hensynte sikt mot Mjøsa.

4. Avklare muligheter for sykkelhotell og eventuelle behov for tilpasning av reguleringsplanen.

Det er satt av arealer for sykkelhotell vest for stasjonsbygget. Etter høring er avstanden fra stasjonsbygget endret fra 12m til 8m. Det er samtidig lagt til bestemmelser for utforming av sykkelhotellet og tilpasning til vernede bygg. Sykkelhotellprosjektet har blitt detaljert parallelt med reguleringsplanen i dialog med kommunen og fylkeskommunen. Endringene i planen etter høring er et resultat av dette.

Bane NOR har vist en realiserbar stasjonsløsning i reguleringsplanen som ivaretar helheten i knutepunktet. Funksjonene er plassert etter enighet i knutepunktprosjektet, endringer og justeringer må ivareta en helhetlig og realiserbar løsning.

Plankartet er oppdatert for å åpne for en plassering 8m fra stasjonsbygget. Bestemmelsene er oppdatert.

§ 4.2.10 Kollektivknutepunkt (felt SKK 1-3) er oppdatert:

Innenfor feltet SKK3 kan det etableres sykkelhotell, sykkelparkering, korttidsparkering, renovasjon, adkomstløsninger, gang- og sykkelveger. Det skal etableres 2 HC-parkeringsplasser.

Sykkelhotellet skal utformes slik at det får et godt arkitektonisk preg som er tilpasset og underordnet vernede bygg ved stasjonsområdet, og det helhetlige uttrykket ved stasjonen skal tilstrebes bevart. Sykkelhotellet skal ha et lett og mest mulig transparent uttrykk. Utforming av sykkelhotellet skal forelegges kulturmiljømyndigheten.

§ 5.2.2. Bevaring av kulturmiljø (H570) er oppdatert:

Felt H570_2: Eksisterende sykkelbu skal bevares. Sykkelhotell kan bygges som tilbygg til sykkelbua, slik at sykkelbua innlemmes i sykkelhotellet. Innenfor hensynssonen skal høyden til sykkelhotellet ikke overgå høyden til gesimsen på eksisterende sykkelbu.

5. Ivareta tilstrekkelig areal til justert plassering av Brygga-vegen mellom ny bydel og Viktoriaundergangen (SBT2).

Fremtidig utvidelse av Brygga vil være utenfor planområdet for reguleringsplanen. Nødvendig areal for fremtidig jernbane er regulert, det vil være smalere enn dagens jernbaneareal i området. Det er dermed vist potensial for å utvide veien etter at stasjonen er ferdig bygget.

Ved en eventuell fremtidig regulering/prosjektering av Brygga-veien må adkomst til jernbaneområdet og teknisk bygg ivaretas og tilpasses ny vei.

6. Avklare samlet løsning for trafikkflyt i området, inkludert krav dette setter til Viktoria undergangen.

Helhetlig trafikk løsning i området er Hamar kommune og fylkeskommunen sitt ansvar. Ivaretas i pågående plan for gater og byrom.

Løsning for spor langs Åttemetersplanet er endret etter høring, dette gir også behov for en ny Viktoriaundergang. Den nye løsningen for spor krever ikke mer areal på Åttemetersplanet enn dagens jernbaneeiendom, men det er behov for å bygge en ny undergang. Ny Viktoriaundergang vil ligge på samme sted og ha lik stigning som i dag. Bredden øker fra ca 4,4m til 7m, og frihøyden blir lavere, fra dagens 3m til 2,5m. Økt bredde gir mulighet for å bedre forholdene for gående og syklende.

Plankart er oppdatert med ny veibredde og jernbanebro.