Bystrukturen

Hvordan henger Hamar sammen – fra før til nå

Åpent møte 27.03.2019

Hamar kommune

1. BYEN OG LANDSKAPET

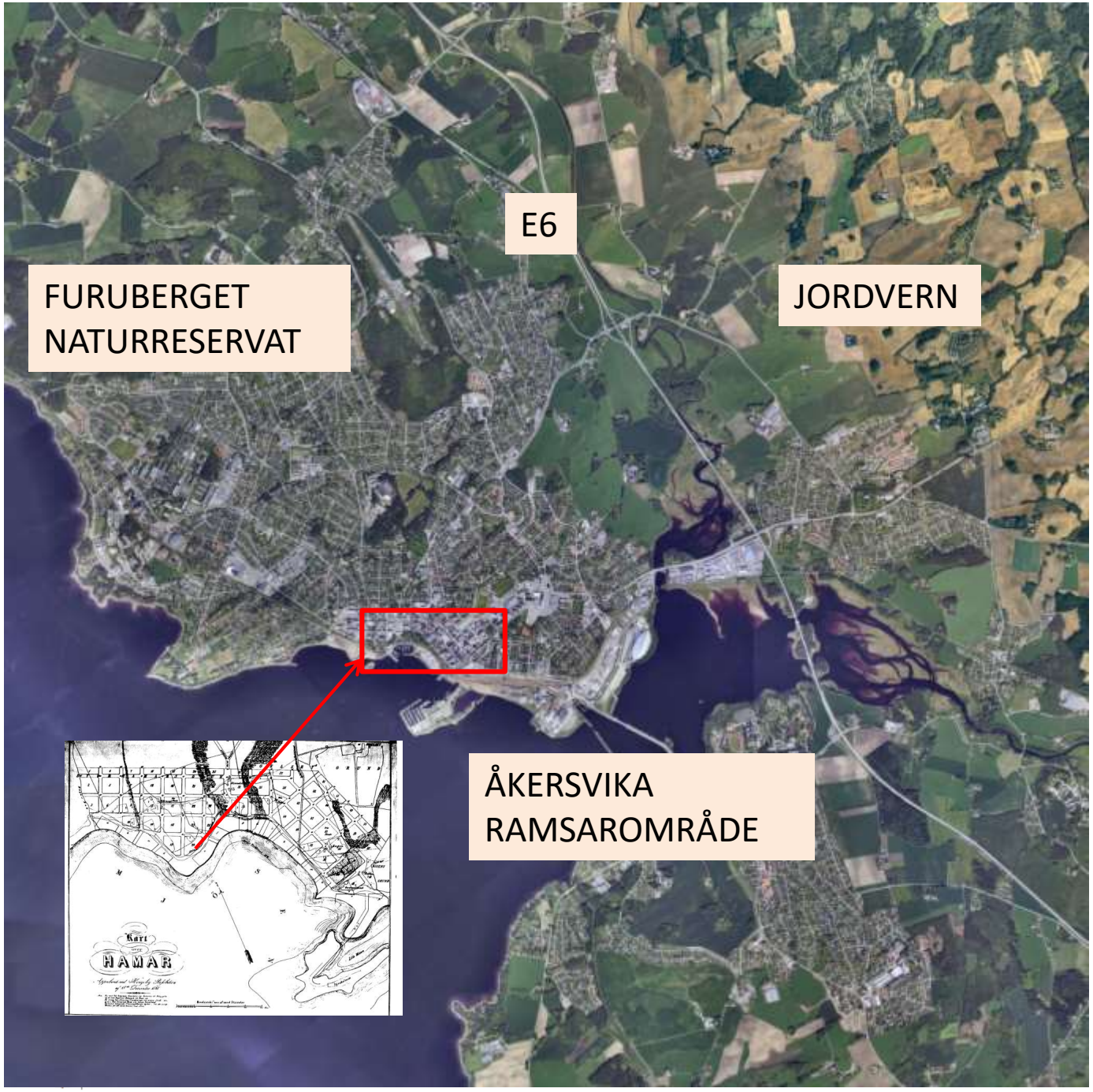
- Den store sammenhengen
- Landskapet gir identitet til byen
- Landskapet setter rammer for byutvikling
- Landskapet gjør at vi føler oss hjemme

Hamar kommune asplan viak

Hamar kommune
www.hamar.kommune.no

1772

MIOSEN.
Hedemarke 17.
Naes - Fastegield.
Stange - Fastegield.
1049
1849
SITUATIONS CARTS.
HAMMER-BYE.


E6
FURUBERGET
NATURRESERVAT
JORDVERN
ÅKERSVIKA
RAMSAROMRÅDE
HAMAR

2. BY OG SAMFERDSEL

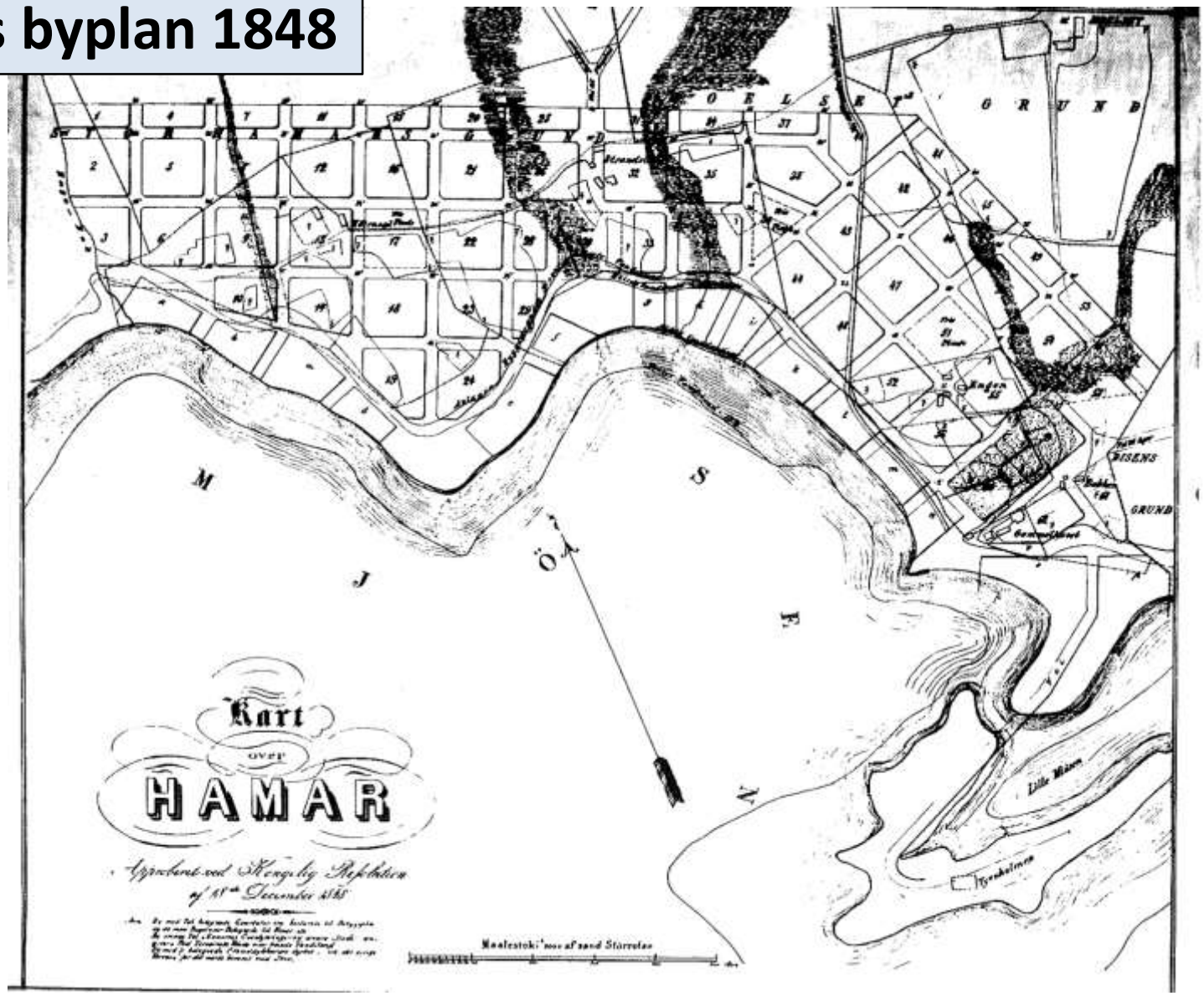
Samferdsel var utgangspunktet for byen:

- Kjøpstad og havneby
- Mjøsa var viktigste transportåre
- Deretter jernbanen og jernbanebyen
- Veier - bilveier – E6

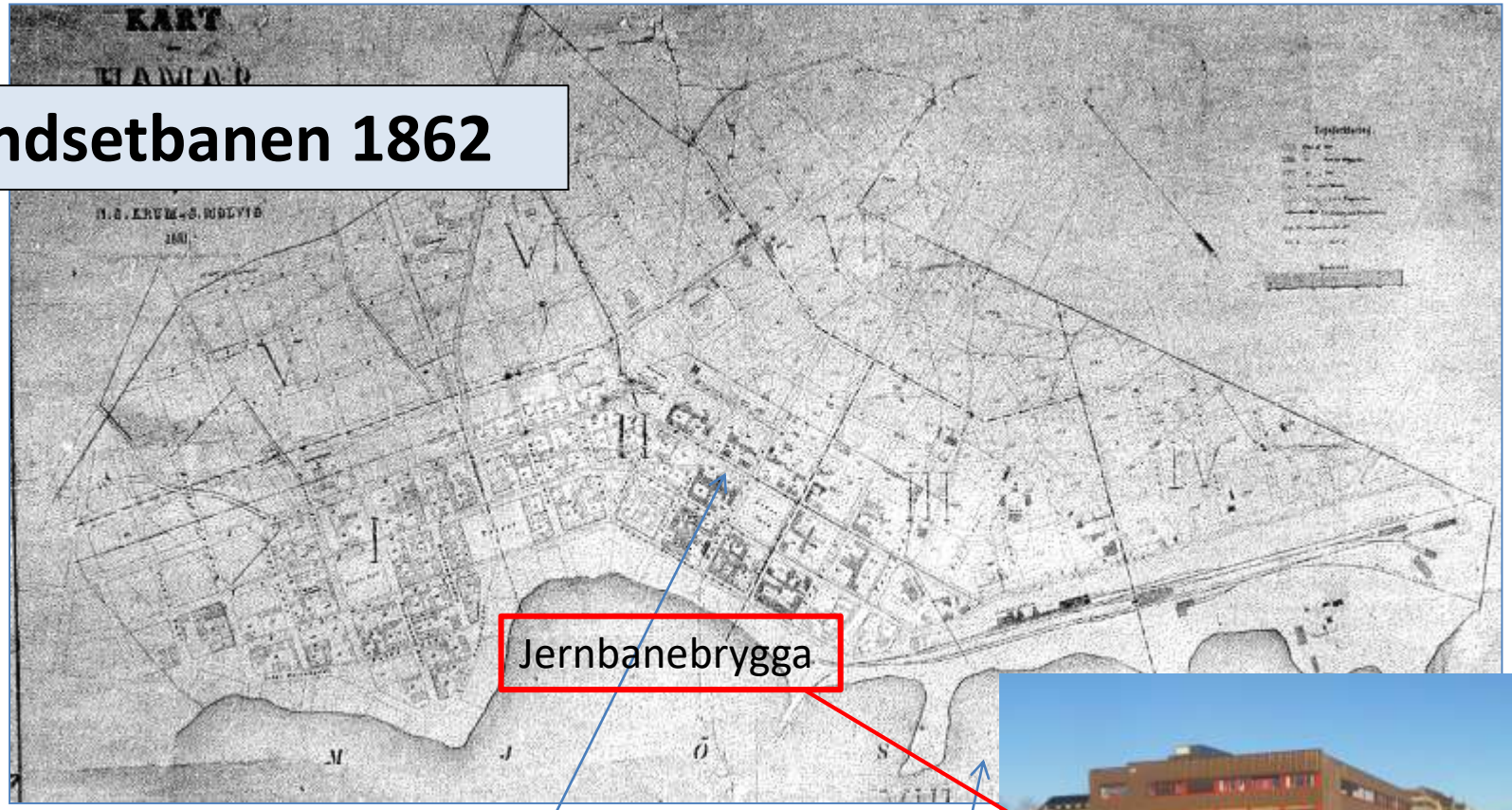
Samferdselen har vært viktig for etablering og utvikling av byen fram til i dag.

- Bilen har kanskje tatt over som viktigste premissleverandør for byutvikling?
- Hvordan er samferdselen i framtiden, og hvordan vil byen påvirkes?

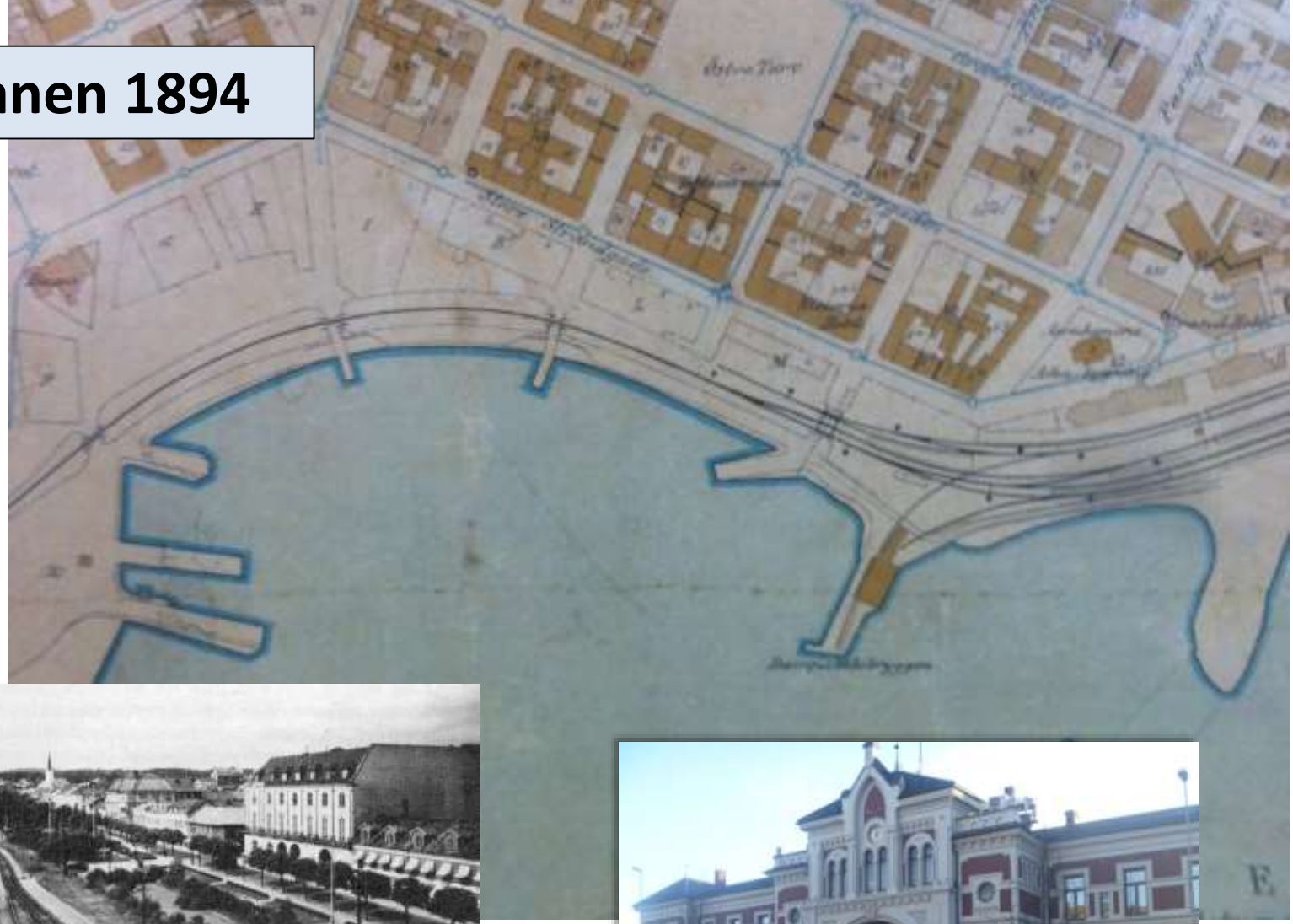
Røyems byplan 1848



Grundsetbanen 1862



Dovrebanen 1894



Og hvordan påvirkes byen av jernbanen i fremtiden?

STATION VEST / OPSUMMERING + DILEMMA

POTENTIALER

- Centrum tættere på vand, men længere fra Mjøsas store vandrum
- Stationen bygger videre på og styrker eksisterende og etablerede netværk og bevægelser (gang og cykel)
- Stationen kobler sig til byens eksisterende centrum og vigtige dynamoer og destinationer
- Stationen kan blive integreret med det eksisterende centrums byrumsnetværk
- Hamar kan udvikles som en ét-kernet by
- Potentiel byudvikling (alt. 3) i Hamarbukta tæt på centrum og stationen, men med kvalitative udfordringer og konsekvenser

UDFORDRINGER

- Kontakten mellem centrum og Mjøsas store vandrum svigtes - den visuelle kontakt reduceres og der bliver længere afstand til Mjøsa
- Barrieren mod Mjøsa flyttes ud i Hamarbugten og bliver mere visuelt dominerende end det er tilfældet idag.
- Centrumaktiviteter og Mjøsa-aktiviteter, som småbådehavnen, bliver afskåret fra centrum/forsvinder i begge alternativer. I alt. 2 er der en barriere til Koigen.
- Strandsonen bliver afskåret fra byen og er derfor mindre attraktiv. De byggedygtige arealer bliver også mindre end i de andre scenarier.
- Byudvikling (alt. 3) på landfyldning i Hamarbukta tæt på centrum og stationen, men med kvalitative udfordringer og konsekvenser

Kontakten til Mjøsa - kan Hamar undvære den?
Hvis kontakten med Mjøsa reduceres eller falder bort- hvad gør så Hamar attraktiv og kan der kompenseres for dette?
Vil det være attraktivt for Hamar at være "Stationsbyen - en time fra Oslo" i stedet for "Byen ved Mjøsa - en time fra Oslo"?

STATION ØST / OPSUMMERING + DILEMMA

POTENTIALER

- Stationsplaceringen forstærker byens og centrums kontakt med Mjøsa, både visuelt og fysisk, da barrierer mellem by og Mjøsa forsvinder
- Stationsplaceringen skaber forudsætninger for store arealer til attraktiv byudvikling ved Mjøsa (Strandsonen) indenfor gang-cykelafstand til stationen og til centrum
- Centrumsaktiviteter og Mjøsaaktiviteter bindes sammen og Vikingeskibet og Briskeby Arena kan styrkes som pladser for store arrangementer
- Stationen kan blive katalysator for ny byudvikling i øst - attraktivt for større regionale arbejdspladser og eventdynamoer

UTFODRINGER

- Åkersvika påvirkes mere end idag. Dette område og det nord-østlige Hamar får en ny barriere
- Stationen ligger i udkanten af byens netværk - det er en udfordring at få folk at gå og cykle til og fra stationen og det kræver udvidelse og opgradering af netværket
- Stationen ligger langt fra det eksisterende centrum, destinationer, og arbejdspladser
- Risiko for at Hamar bliver en to-kernet by - det eksisterende centrum, byliv og handel bliver udfordret

Kan det undgås at Hamar bliver en to-kernet by?
Kan et knudepunkt i øst have andet end "klassiske centrumfunktioner"?
Er der vækst nok i Hamar til, at byen bygges sammen med stationen?
Der vil komme en stigning i rejser til stationen - vil det være muligt at tage denne stigning på gang, cykel og med kollektiv transport? Eller vil flere vælge bilen?

Bilvegene

Kongevegen
1992
1965
1947
1946
1878
1849
Fra 1971
1965 - 71
Før 1965

3. BYVEKST

Hvordan bebyggelsen har vokst:

A. Vekst innfor etablerte bygrenser - til en hver tid
B. Vekst ut over etablerte grenser mot nye grenser

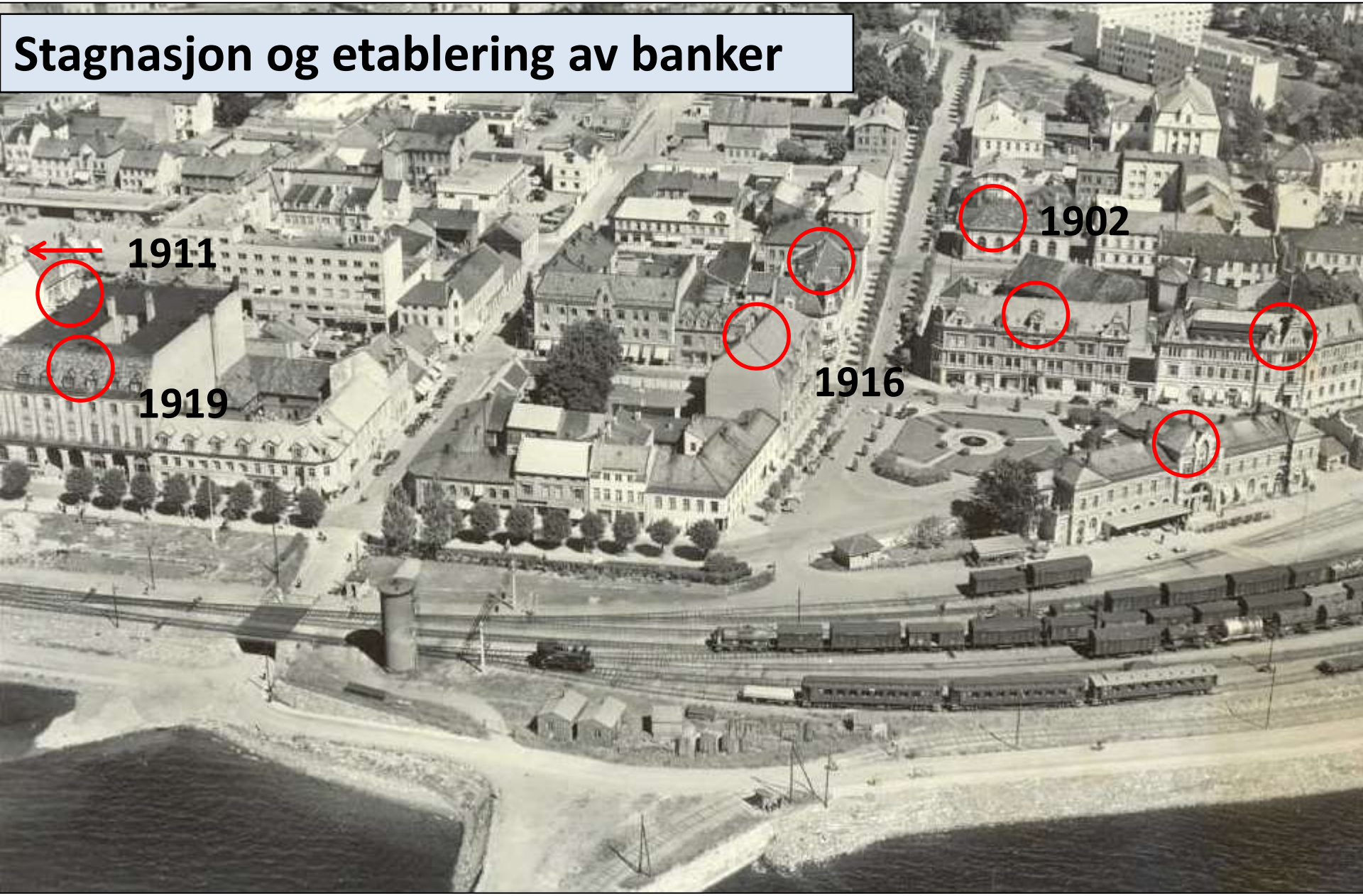
Hva vinnes og hva tapes ved vekst?
Hvordan balansere?

Tidlig industrivekst

Vekst nordover på høydene: kirken, Midtbyen skole m.m.

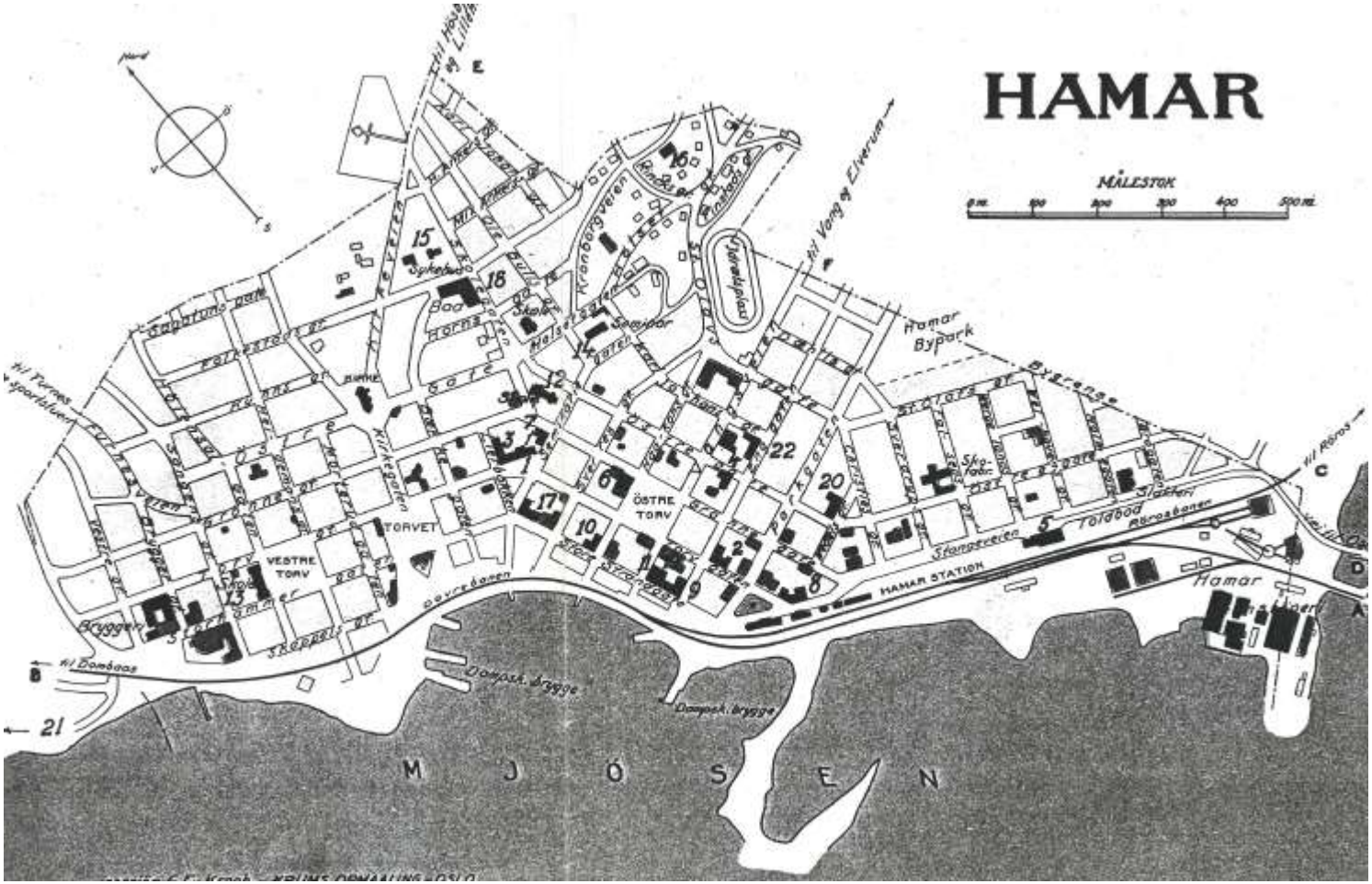
Kart 1881

Stagnasjon og etablering av banker

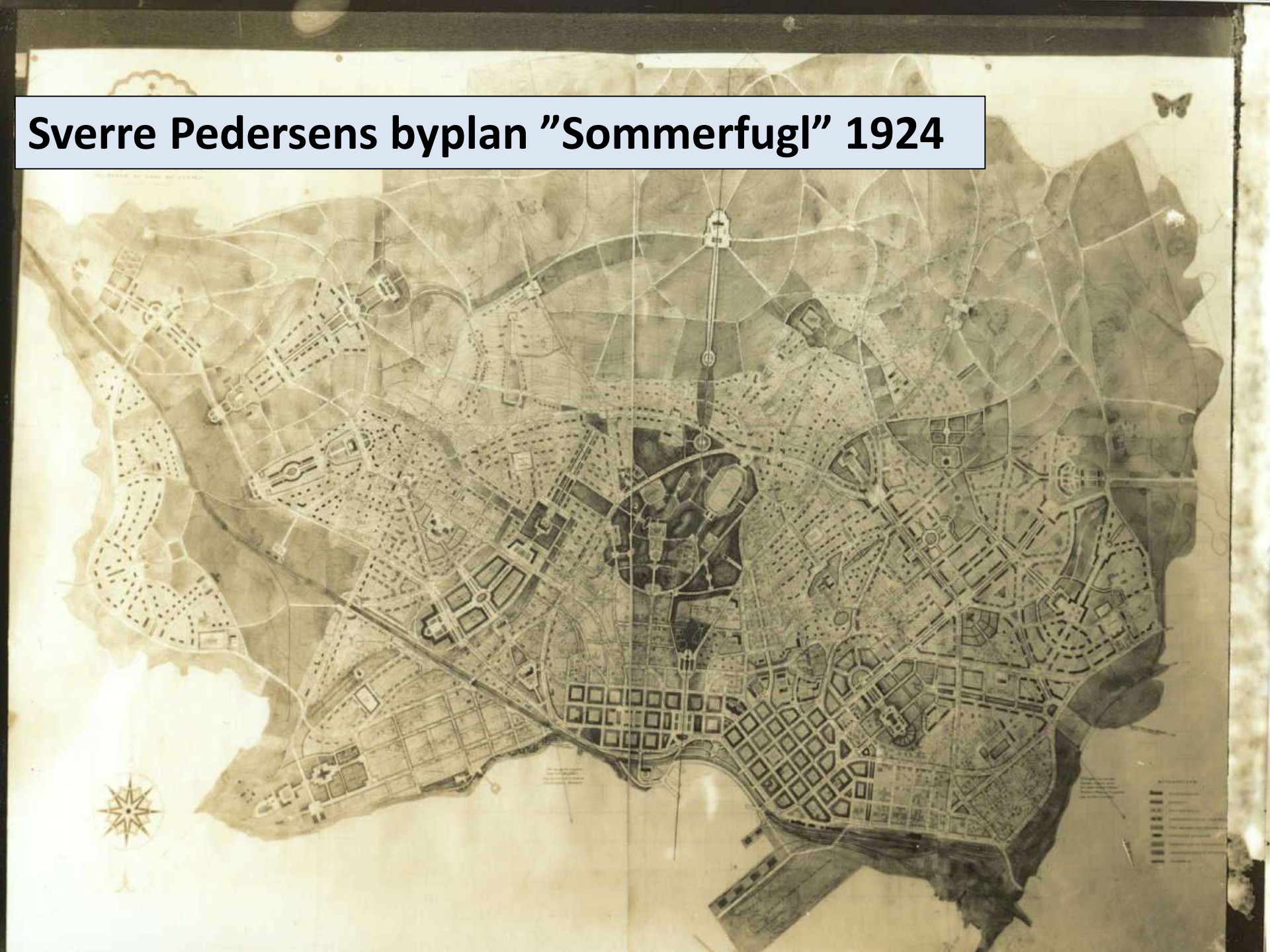


Viktige institusjoner og bedrifter

1920-årene

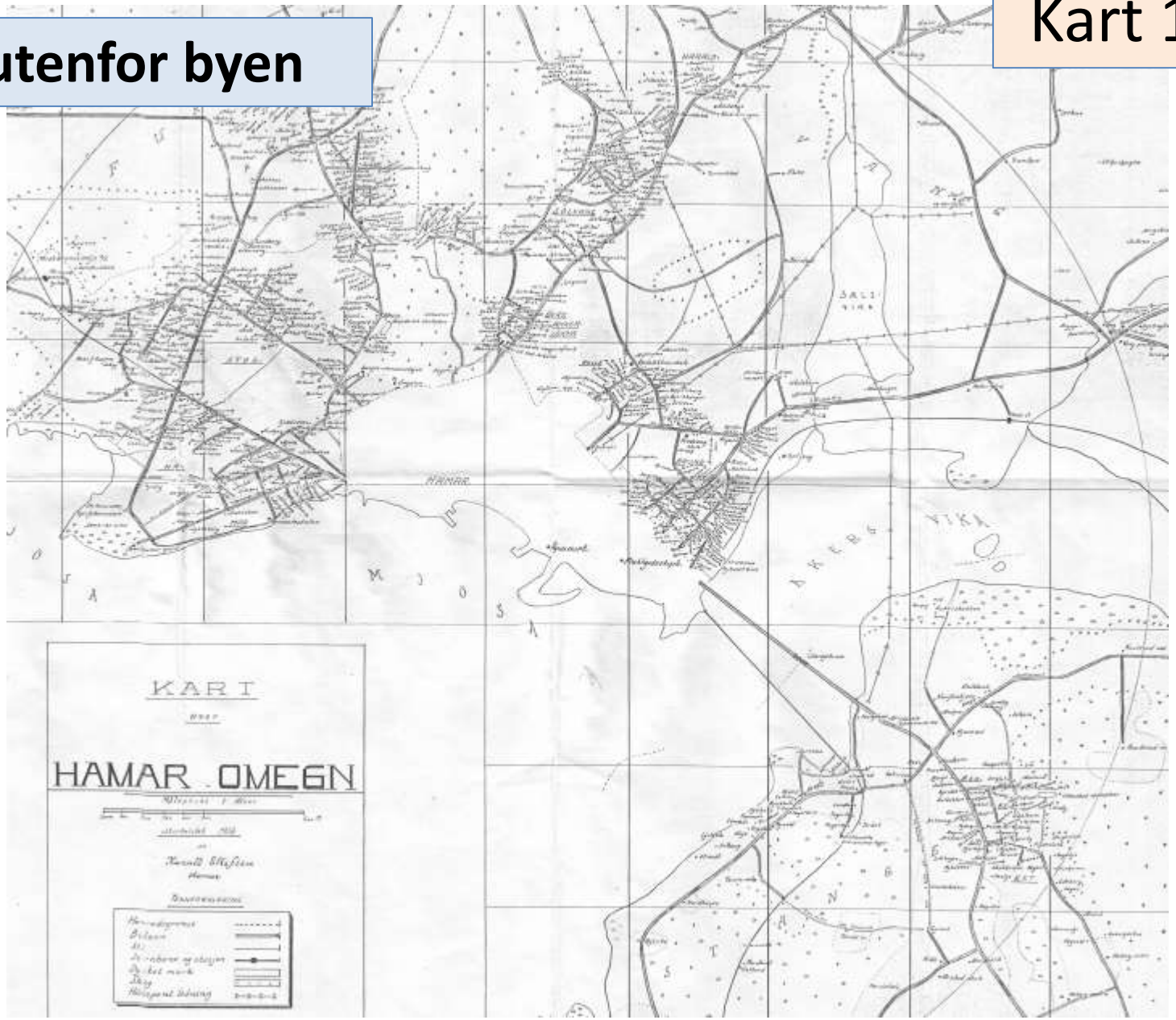


Sverre Pedersens byplan ”Sommerfugl” 1924



Vekst utenfor byen

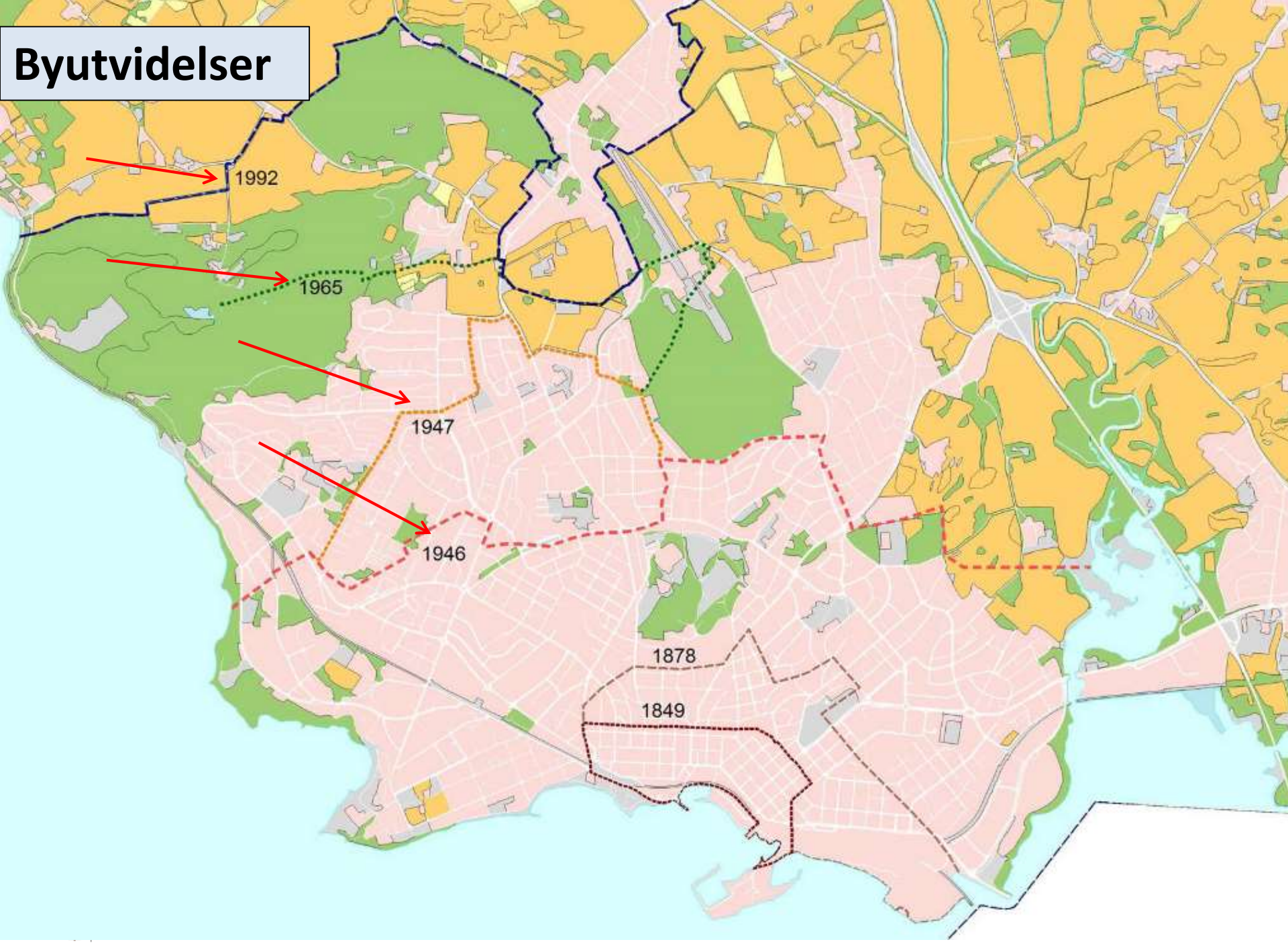
Kart 1934



Kart 1934

HAMAR OG OMEGN
UTGITT AV HAMAR KOMMUNE 1934
TEGNET AV JOHS. ØSTLIE
M • 1:7500
BYGRENSE

Byutvidelser



Sentrumsutvikling - Mellomkrigstida

Overgang fra primærnæringer til bynæringer
Betydelig utbygging rundt byen
Bybrann 1935 og nytt kvartal mot Østre torg
Modernismen

SENTRUMSVEKST NÅ:

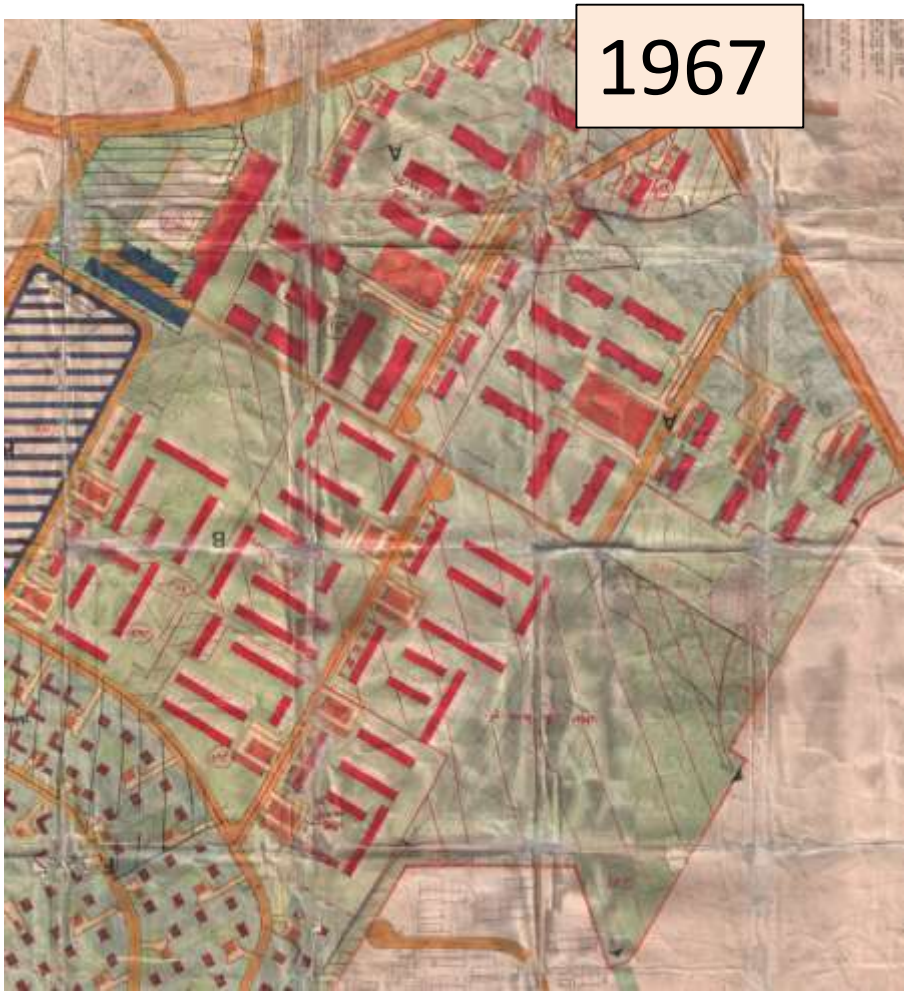
HAMAR KULTURHUS foto: Ole Petter

CC STADION

Drabantbyer – eks Disen hageby og Hamar vest «Revolver»

1944

1967



Voll og Lund

Samlet utbygging 740 boliger, herav:

Voll: 320 boliger

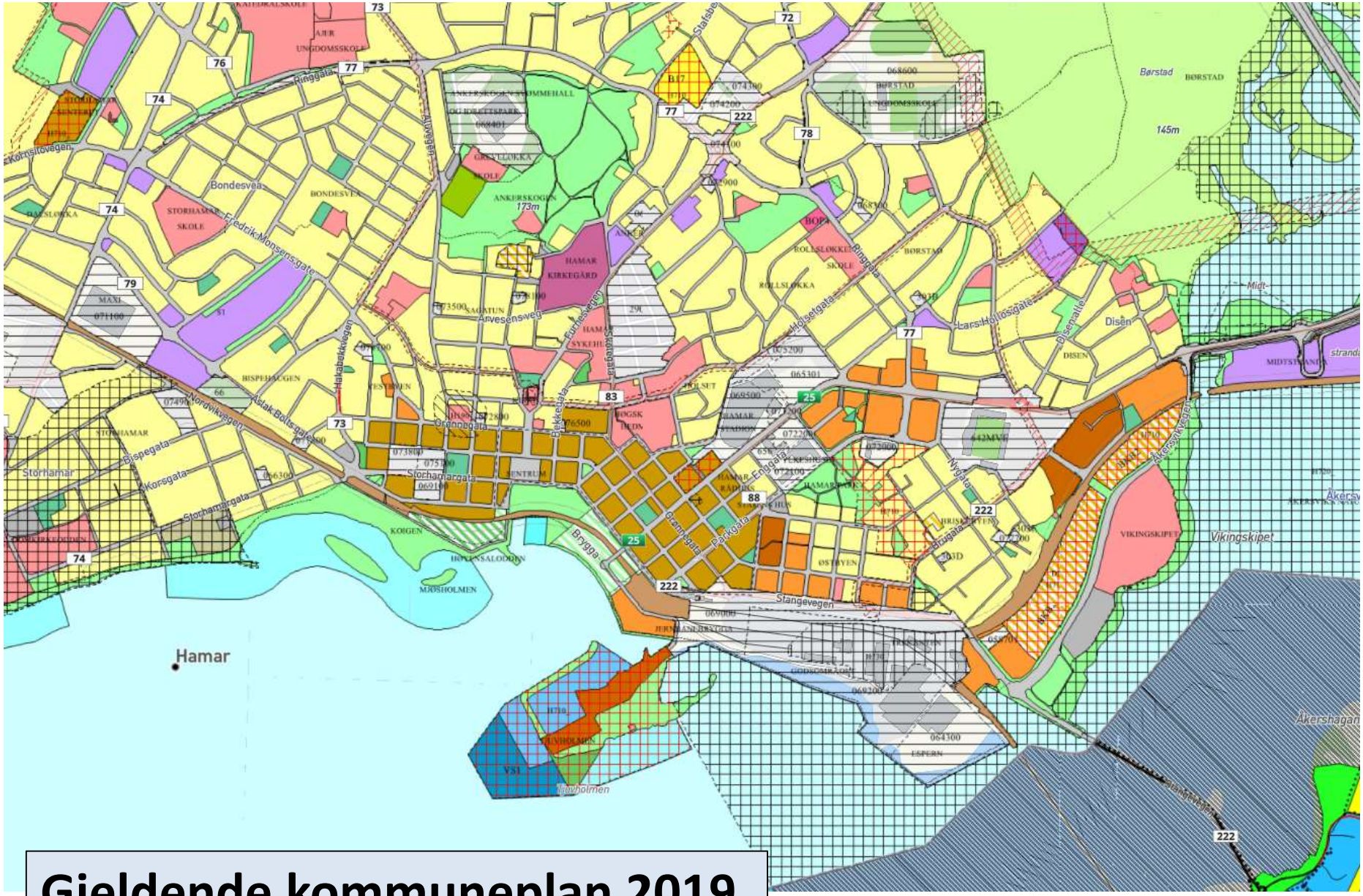
Lund: 420 boliger

Regulert:

Voll: 200 boliger

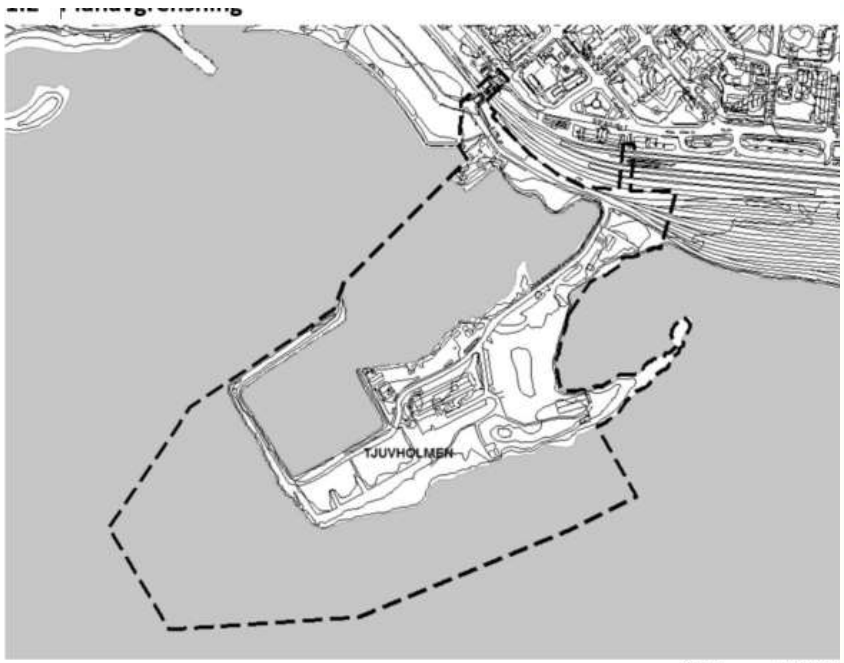
Lund: 200 boliger

Martodden



Gjeldende kommuneplan 2019

Tjuvholmen



Figur 1. *Planomr*

Espern

Espern bru og jernbaneverkstedet – forslag

Kommuneplanens bestemmelser og retningslinjer for sentrumsbebyggelse og bybebyggelse

BESTEMMELSER:

- I byggeområde for sentrumsformål og bybebyggelse kan det etableres boliger, næringsvirksomhet, tjenesteyting og kulturvirksomhet.
- Innenfor kvartalstrukturen i sentrum tillates etablert bolig i etasjene fra og med 2. etg, selv om dette gjør at mindre enn 75% av bruksareal benyttes til hovedformål angitt i kdp for sentrum, jf. bestemmelse 3.01 i kdp for sentrum (1995).
- På Tjuvholmen skal reguleringsplan fastsette endelig fordeling av arealbruk mellom bebyggelse, samferdsel, grønnstruktur, sjø og vassdrag med tilhørende strandsone.

RETNINGSLINJER:

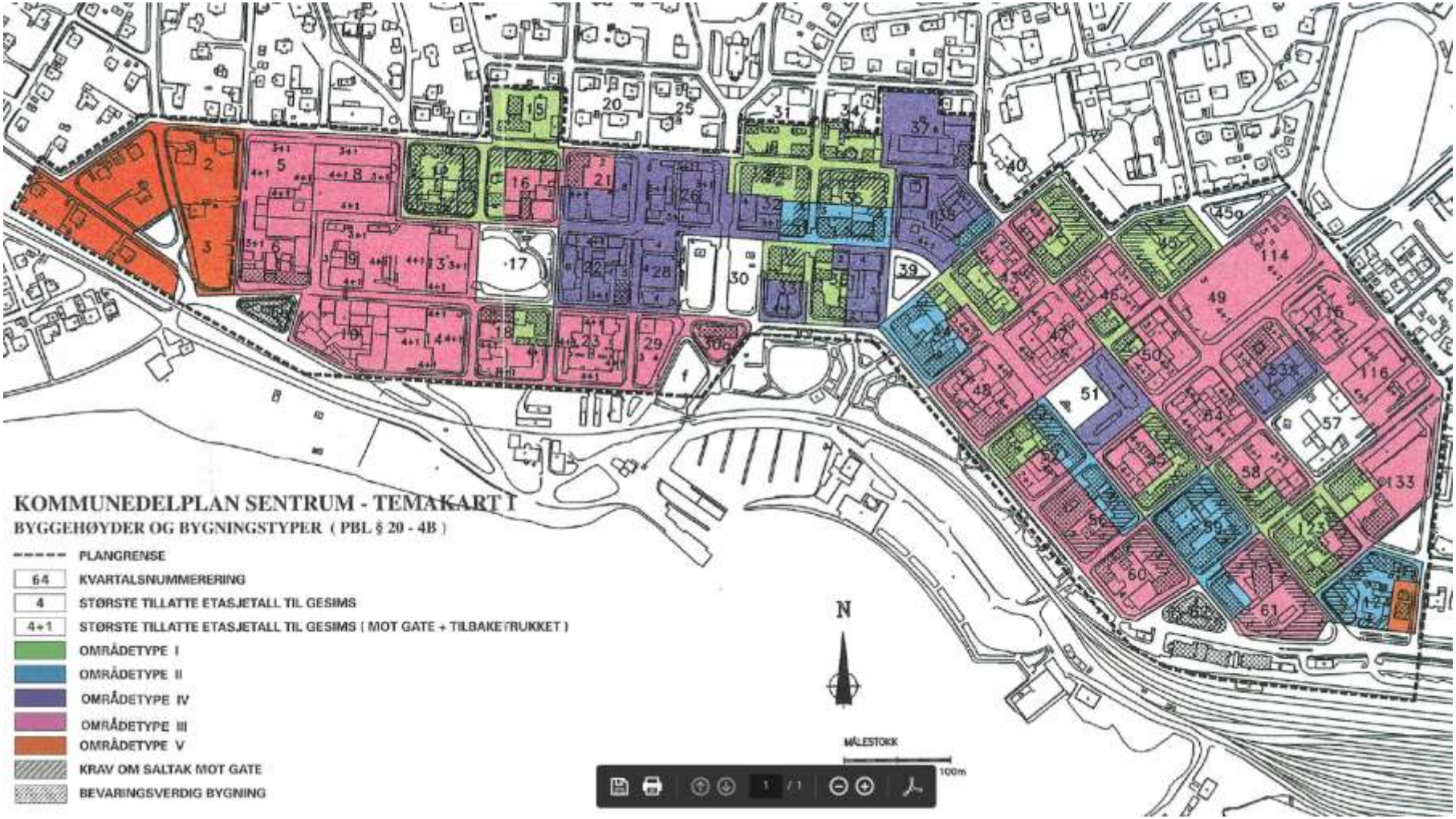
- I områder for sentrumsformål og bybebyggelse bør det legges til rette for kombinasjon av virksomheter og boliger, med virksomheter på gateplan.
- Ved boligfortetting i byggeområder for sentrumsformål og bybebyggelse bør det vektlegges en variert boligstruktur.
- Kommunedelplan for sentrum gir bestemmelser og retningslinjer for planlegging i Hamar sentrum. Det vises for øvrig til vedlegg 2 Estetikk, arkitektur og byform, punkt 7. Hamar byromsplan (Gehl architects 2013) er retningsgivende for tiltak i sentrum.
- I sidegatene mellom Torggata og Østregate, og i Østregate sør for Vangsvegen, kan det vurderes boliger i 1. etg. Ved nybygg skal det da sikres tilstrekkelig etasjehøyde til at bruksendring til næringsformål kan gjøres på senere tidspunkt.

RETNINGSLINJER FORTS.

- Områder for bybebyggelse skal være områder med høy bygningsmessig tetthet og med gode offentlige byrom (gater, plasser, torg og gårdsrom).
- Byutviklingsprosjekter skal utformes slik at de tilrettelegger for kommunikasjon, bevegelse og sikt mellom byområdene. Ved byutvikling i bybebyggelsesområder kan det tilrettelegges for store funksjoner, men det skal samtidig sikres at bebyggelsen har en skala som ikke sprenger byskalaen for områdene rundt. Dette gjelder både flatemessig og volummessig.
- Byutviklingsprosjekter som grenser mot eksisterende bebyggelse i kvartalsstrukturen skal utformes med hensyn til denne bebyggelsen, hva gjelder både høyder og proporsjoner.
- Kommunedelplan for sentrum (fra 1995 eller nyeste revidert plan) angir byggehøyder for kvartalsbebyggelsen. Ny bebyggelse skal tilrettelegge for aktivt byliv i byrommene.
- Nye byrom skal etableres med trafikksikre gangforbindelser og gode forhold for myke trafikanter. Nye byrom skal vurderes etablert for å ivareta visuelle forbindelser i bystrukturen og gangforbindelser for myke trafikanter. Byrom i byutviklingsområdene skal lokaliseres og utformes slik at de får godt lokalklima, gode solforhold og lavt støynivå.

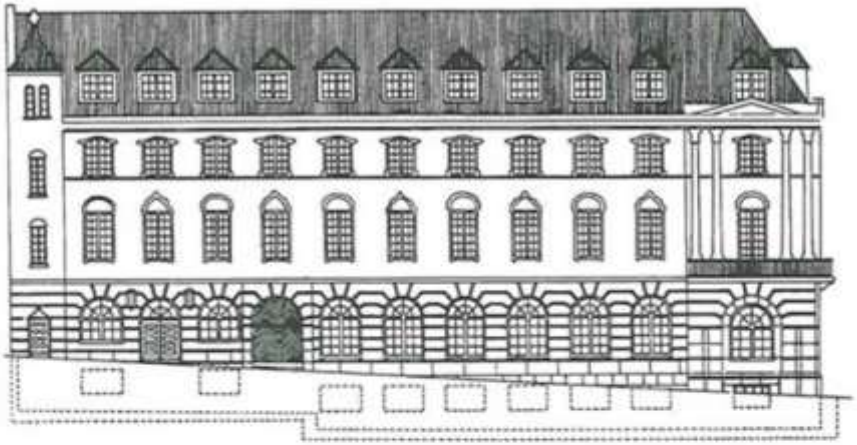
4. Arkitektur og sammenhenger

Hvordan er Hamars arkitektur uttrykk for både tidsbilder og sammenhenger?
Hvordan er Hamars sentrumsbebyggelse forskjellig fra arkitektur i randsonen?
Hva slags arkitektur skaper gode byrom?


KOMMUNEDELPLAN SENTRUM - TEMAKART I
BYGGEHØYDER OG BYGNINGSTYPER (PBL § 20 - 4B)
PLANGRENSE
64 KVARTALSNUMMERERING
4 STØRSTE TILLATTE ETASJETALL TIL GESIMS
4+1 STØRSTE TILLATTE ETASJETALL TIL GESIMS (MOT GATE + TILBAKETRUKKET)
OMRÅDETYPE I
OMRÅDETYPE II
OMRÅDETYPE IV
OMRÅDETYPE III
OMRÅDETYPE V
KRAV OM SALTAK MOT GATE
BEVARINGSVERDIG BYGNING
N
MÅLESTOKK
100m

Eksempel på bygning i områdetype I:

Eksempel på bygning i områdetype III:

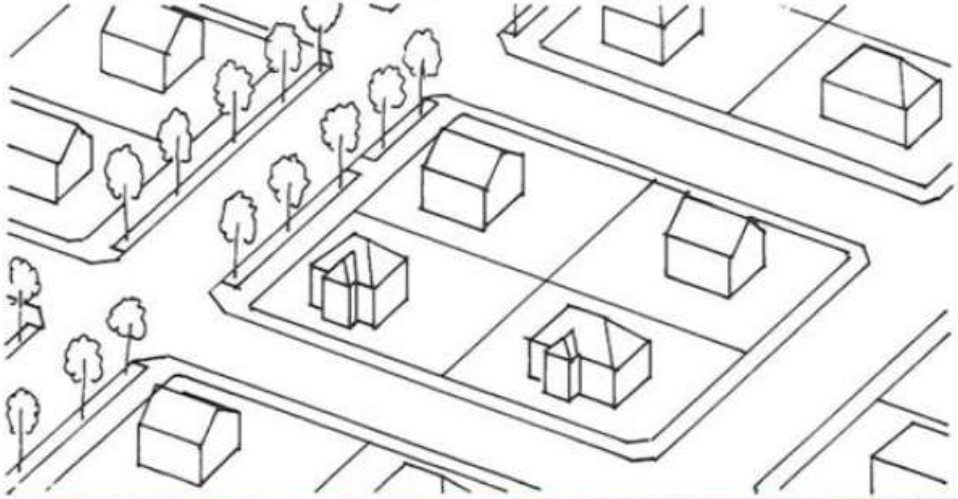


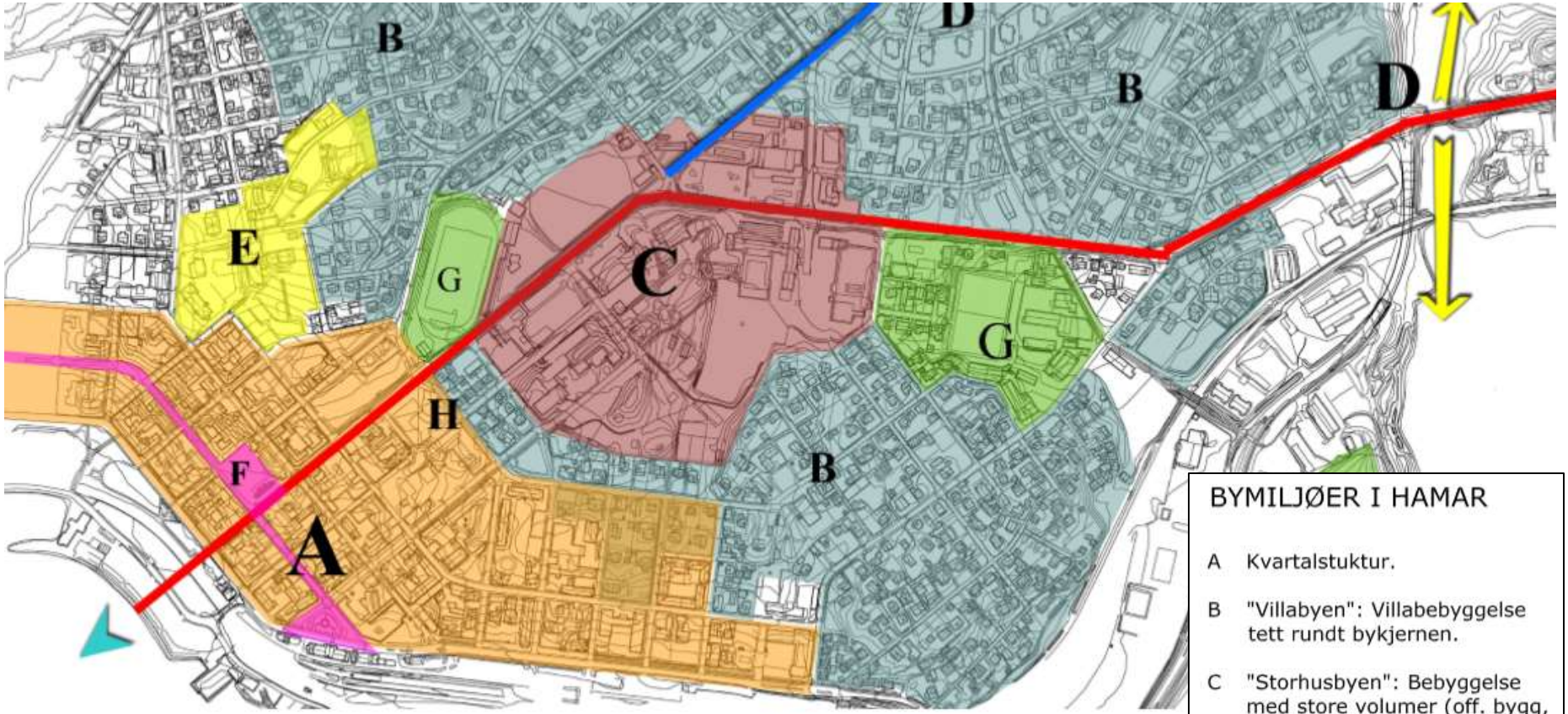
Eksempel på bygning i områdetype II:

Eksempel på bygning i områdetype III:

Eksempel på bygning i områdetype IV:

Illustrasjon som viser områdetype V: Villabebyggelse





BYMILJØER I HAMAR

A Kvartalstuktur.

B "Villabyen": Villabebyggelse tett rundt bykjernen.

C "Storhusbyen": Bebyggelse med store volumer (off. bygg, hotell, kontor, forretn.) Store åpne arealer.

D Naturen, vannet og viktige forbindelser.

E Høyskoleområdet.

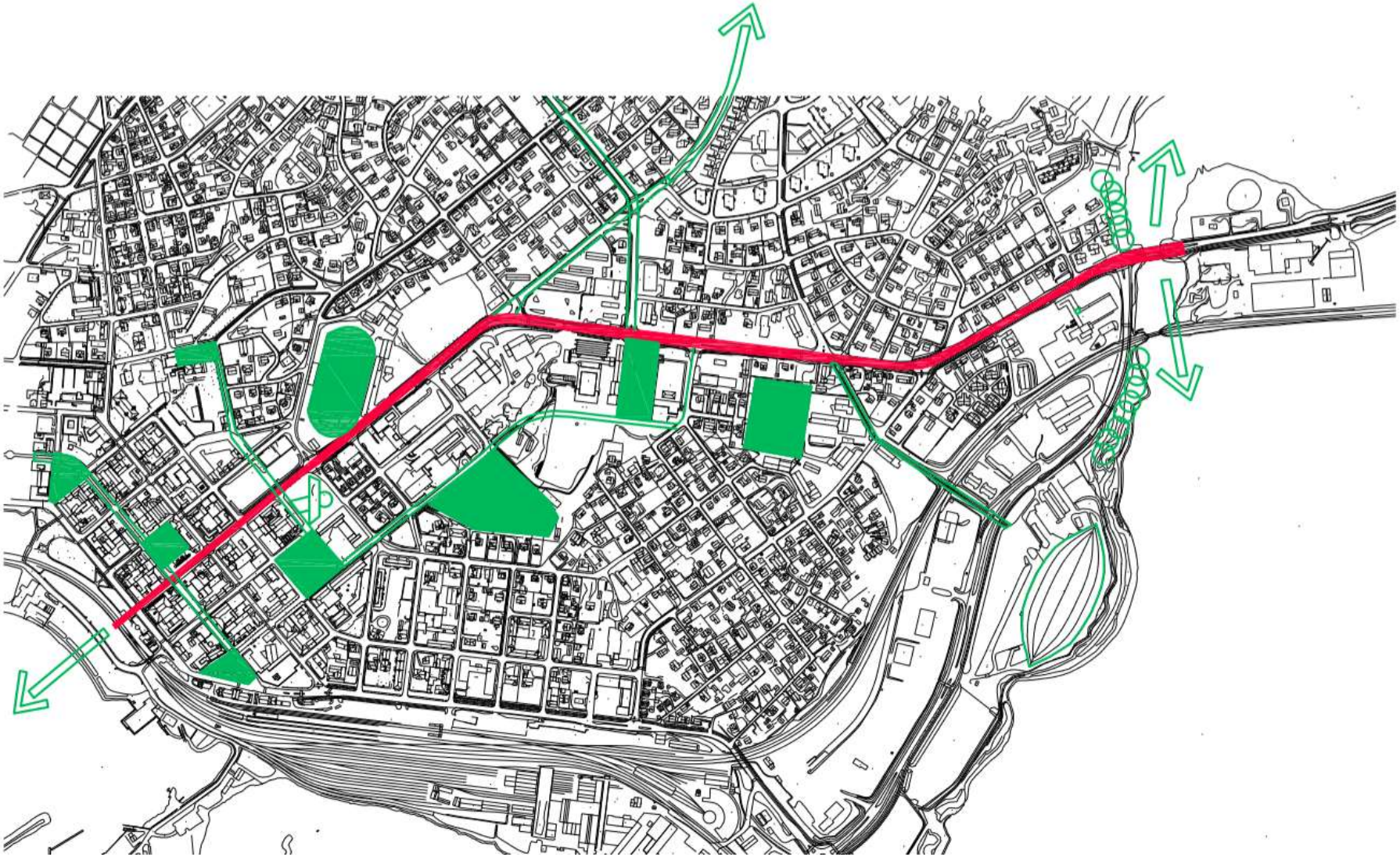
F Gågate. Hamars viktigste handlegate.

G Store sportsanlegg.

H Signalbygg.

Utvikling langs Vangsvegen

Analyse v/ Cock og Bringslid 2006?



Grønnstruktur og landskap langs Vangsvegen

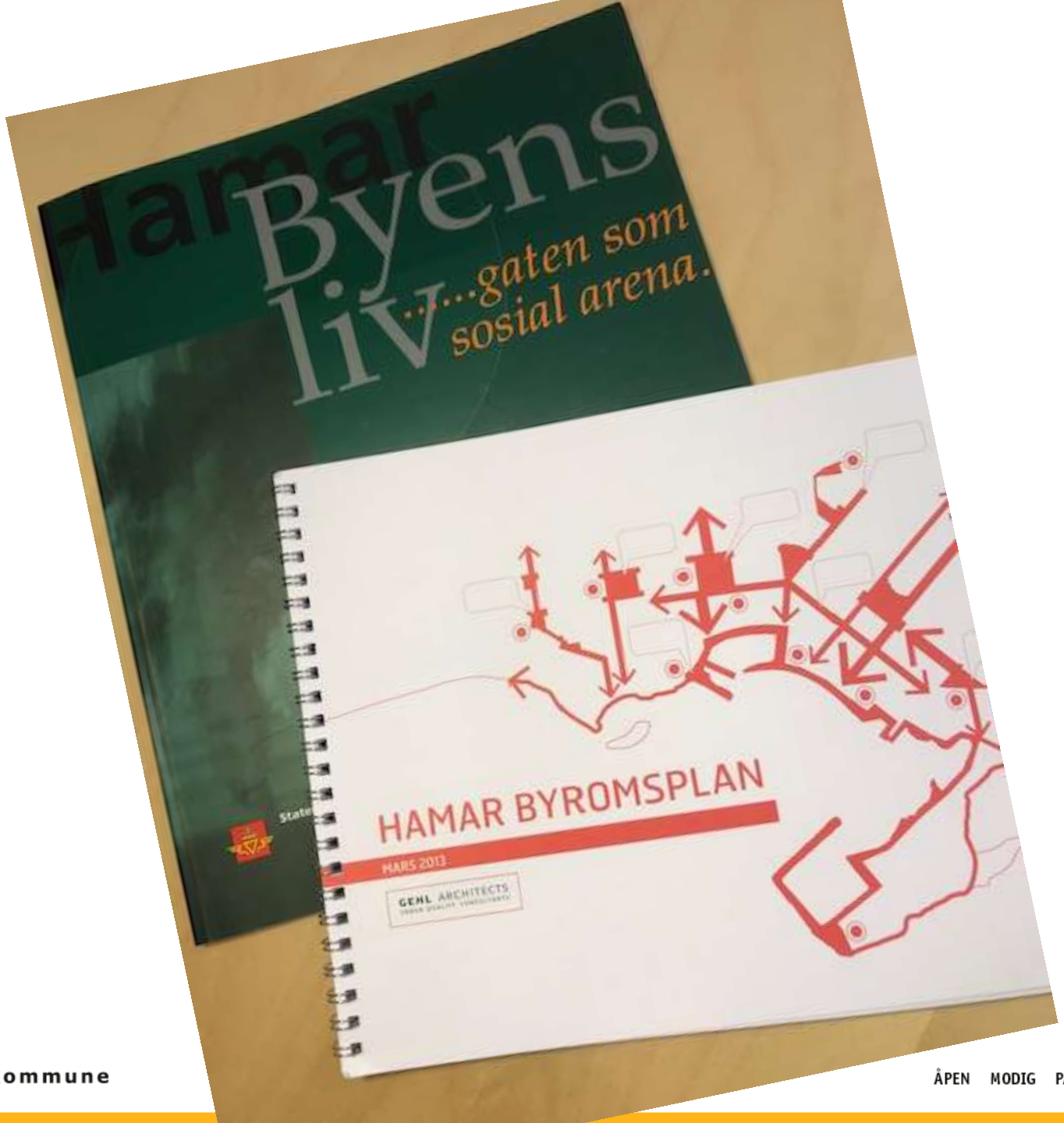
Cock og Bringslid 2006

Hva er typisk for Hamars arkitektur?

- KDP fra 1995 foreskriver en balansert videreutvikling der hvert område bygges videre på sin egenart og der enkelte bygninger eller deler av kvartaler vernes.
- KDP for kulturminner og kulturmiljøer fra 2011 trekker fram flere verneverdige bygninger og bygningsmiljø. Modernismen har fått ny oppmerksomhet.
- Både før og nå har vi i realiteten hatt en byutvikling med nokså sterke kontraster. Nye uttrykk sprenger seg plass.
- Er dette Hamars egenart: Byen i kontinuerlig utvikling, men der alle perioder er nedtegnet i bybildet med tidstypiske bygg?
- Kan vi være mer dristige med å tillate samtidsarkitektur og moderne materialer?
- Skal vi virkelig utfordre byens skala i sentrum?
- Kan «infill» og «onfill» være et alternativ til riving og total forandring?
- Skal vi være mer tilbakeholdne med å verne – hvilke bygninger og bygningsmiljøer kan i så fall nedklassifiseres?
- Hvilke er de viktigste kultur- og historiebærende byggene i Hamar?

5. Hamars byrom

Om hvordan byrommene har blitt viktige i vår forståelse av byen.
Om byrommene som felles møteplass og arena for byliv.
Om attraktivitet og identitet.


Hamar
Byens
liv
...gaten som
sosial arena.
HAMAR BYROMSPLAN
MARS 2013
GEHL ARCHITECTS

HJEMMEKOSELIG: I løpet av høsten har noen innredet dette busskuret ved Brøksdy grøntsone i Hamar. Foto: Asbjørn Øyhovden/TV 2

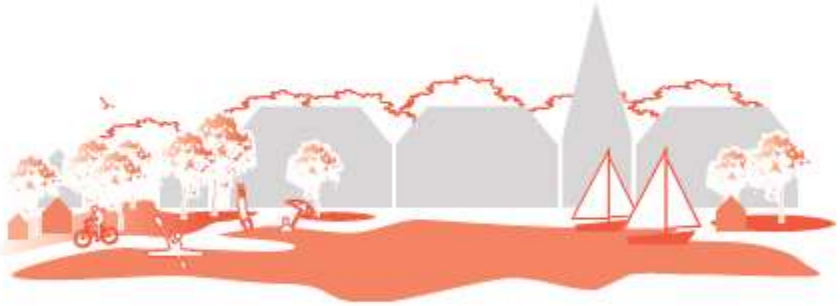
1 2 3 4 5 6 7

Velkommen til Norges hyggeligste busstopp

HAMAR/OSLO (TV 2): Nå lurer folk i Hamar på hvem det er som har pyntet så fint.

OPPSUMMERING AV ANALYSE Potensiale og Utfordringer

1. HERLIGHEDSVERDIER



EN ATTRAKTIV BY

SVAK KOPLING MELLOM SENTRUM OG DE OMKRINGLIGGENDE HERLIGHEDSVERDIER

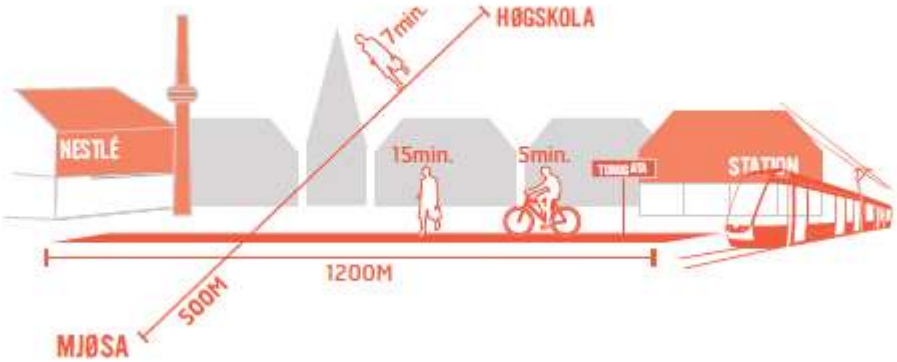
BYEN TETT VED MJØSA

...MEN VANSKELIG Å KOMME TIL

70% AV HAMARS
SENTRALE HAVNEAREAL
ER PARKERING
HAVNEAREALER BRUKES TIL
PARKERING FREMFOR BYUTVIKLING

OPPSUMMERING AV ANALYSE Potensiale og Utfordringer

2. NETTVERK & BEVEGELSE



EN BY MED KORTE AVSTANDER

INFRASTRUKTURELLE UTFORDRINGER

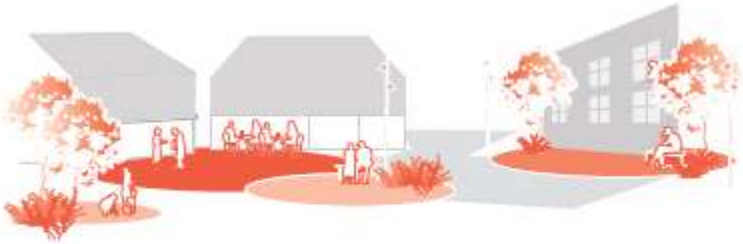
FOTGJENGERNETTVERKET ER SVAKT KOBLET TIL BYENS DESTINASJONER

60 KM/T UTFORMING

TORGGATA – STRØKSGATE MED FÅ SOM GÅR

OPPSUMMERING AV ANALYSE Potensiale og Utfordringer

3. BYROM & OPPHOLD

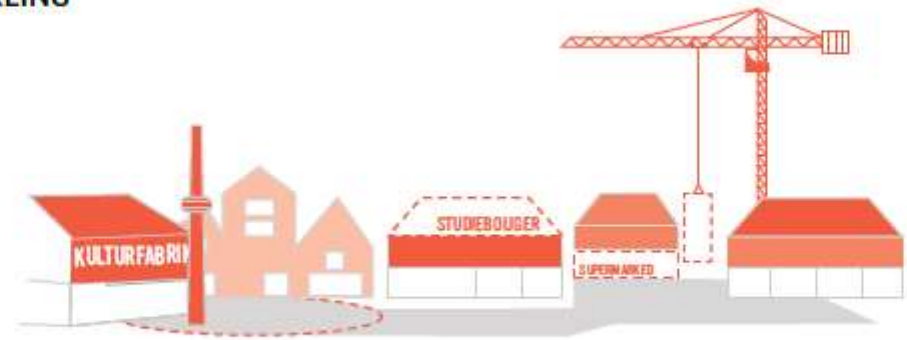


EN BY MED PLASS TIL UTFOLDELSE

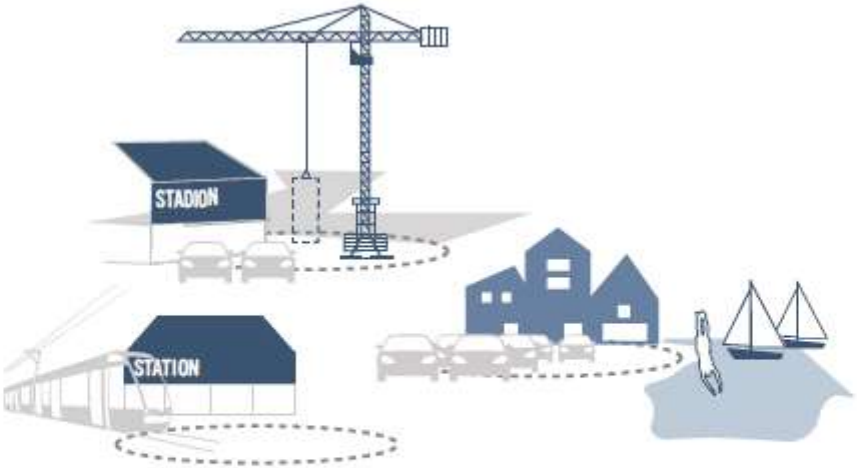
MANGLENDE HIERARKI &
PROGRAMMERING AV BYENS ROM

OPPSUMMERING AV ANALYSE Potensiale og Utfordringer

4. BEBYGGELSE & BYUTVIKLING



EN BY I UTVIKLING



UUTNYTTET POTENSIALE TIL FORTETTING AV SENTRUM

KARAKTERISTISK BYGGERI I MENNESKELIG SKALA

KVADRATUREN – VERDIFULL MEN UFULLENDT

BOLIGER I SENTRUM – UUTNYTTEDE GÅRDSROM OG FÅ INSTITUSJONER

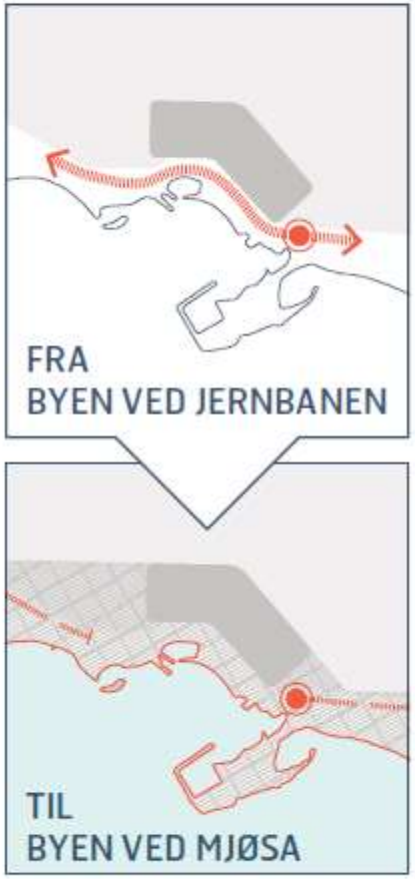
STORE HULL MED POTENSIALE

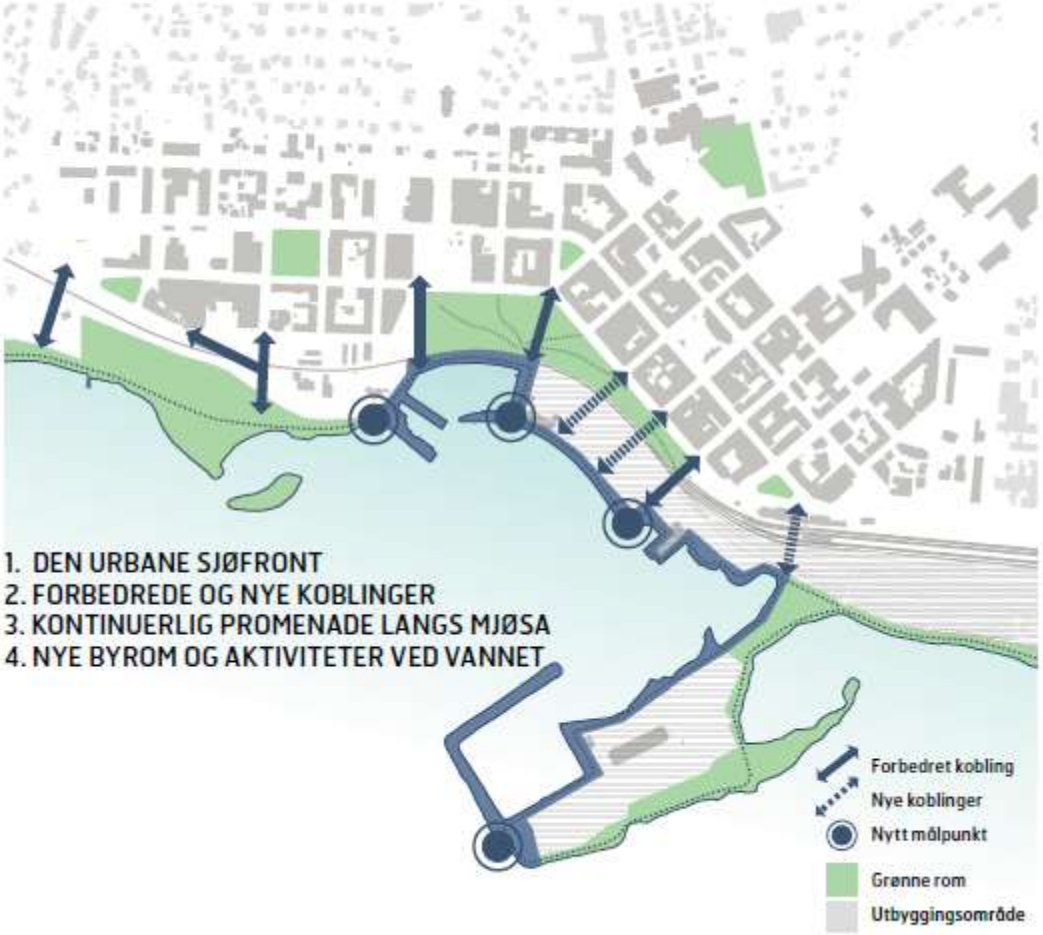
UTYDELIGE ANKOMSTER TIL SENTRUM - STASJONS- OG STADIONOMRÅDET

6. Hamar og Mjøsa

« Det er det samma å hen je er i verda bære je ser Mjøsa»

1. BYEN VED MJØSA





Byens forhold til Mjøsa

Byens forhold til Mjøsa

Noen spørsmål for den nye sentrumsplanen?

Samferdsel
Hva slags samferdsel skal det planlegges for? Kan byen bli bilfri?
Hvordan kan valg av transportmåte skape bedre by?

Bevaring eller ny utbygging
Hva skal være balansen mellom vekst/nybygging/utvikling og bevaring/holde fast ved det som er? Hva er mest verdifullt å ta vare på?

Når kommer vi til sentrum?
Hvordan er forskjellen på byutviklingen i sentrum og randsonen rundt?
Hva binder byen sammen og hva skaper god opplevelse av å komme til byen?

Hvordan kan arkitekturen skape gode byrom?
Og hva bør kommunen styre? Hvordan få «alle» til å dra i samme retning?

Flere spørsmål…..

«Murbyen»
Skal vi fortsatt kreve teglefasader eller lyse farger på pusset mur.
Hva med tre, glass og ulike moderne materialer?

Brutte hjørner
Hvilke løsninger er gode? Hvilke krav skal stilles?

Skala, byggehøyder og fasadeinndeling
Kan vi bygge høyere i sentrum og i så fall hvor høyt?
Hva med fasadeinndeling når hele kvartaler bygges ut av en utbygger?

Restriksjoner på takoppbygg og tekniske anlegg på tak
Hva med grønne tak og takterrasser?
Hva med solcelleanlegg?