

Hovedidéen i vårt forslag kan beskrives som MJØSA INN TIL HAMAR OG HAMAR UT TIL MJØSA.

Idéen bygger på å utvikle Hamar som Mjøsby – en by ved innsjøen hvor et mer aktivt forhold mellom by og vann skaper nye muligheter og kvaliteter.

Samtidig som Mjøsa trekkes tilbake inn til den opprinnelige strandlinjen i Sentrumsrommets indre del utvides byens sentrum helt ut til Mjøsa.

**HØYBANE**  
For å muliggjøre en utvidelse av byens sentrum helt ut til Mjøsa slik at Mjøsa kan trekkes helt inn til den gamle sjøfront, foreslår vi en løsning hvor jernbanen er lagt i en ytre trasé i henhold til hovedalternativ 3, men som høybane, 6 meter over dagens nivå. Det er vår oppfatning at det er den eneste operative måten å overbygge den fysiske, visuelle og tankemessige barriere som en jernbane på bakkenivå er.

Med en jernbane i bakkeplan vil en utbygging av Strandsonens ulike delområder – uansett plan- og trafikkløsning – alltid dele Hamar opp i to usammenhengende deler. En høybane skaper full frihet til å skape passasjer i bakkeplan både for biltrafikk, busser, lastebiler, gang- og sykkeltrafikk, på mange steder og med mange utforminger.

Det vil bli mulig å utvide byens sentrum ned til Mjøsa, og det vil bli mulig å utvikle sammenhengende parkstrøk som knytter sammen sentrum med Strandsonens rekreasjonsområder. En høybane skaper også fleksibilitet når det gjelder hvordan de enkelte områdene kan planlegges og hvordan de kan bygges ut i forskjellige trinn. Også arealer under en høybane kan brukes til bygninger og parkering.

Akkurat som i alternativ 3 åpner høybaneløsningen opp for en mulighet til å føre Mjøsa inn i sentrumsrommet og til den nåværende Strandgateparken. En høybane har i denne traséen bedre visuell transparens enn en lavere løsning, som på en vesentlig mer definitiv måte skaper et skille mellom det som er innenfor og det som er utenfor. Utsikten mot Mjøsas sjøflate og vestre bredder blir fri fra mange viktige steder nede i byen.

Den ytre traséen kommer som svar på et sporteknisk ønske fra Jernbaneverket, som muliggjør at tog i fremtiden kan passere Hamar med en høyere hastighet. Samtidig vil Brygga og Strandgateparken ikke lenger være påvirket av støy fra jernbanen. Prosjektet viser også en mulighet til å bebygge deler av parken slik at kontorer, boliger, park og vann danner en ny type bebyggelse. Dette området kan da bidra til å aktivisere sentrum og gjenskape Strandgata som byens hovedgate.

**DEN PRAKTISKE MJØSBYEN**  
Akkurat som i alternativ 3-1 bygger vårt forslag på at Strandgata, sammen med Stangevegen, gis en økt kapasitet samtidig som det skjer en estetisk opprustning.

Hvis Hamar sentrum skal kunne fortsette å utvikles til et attraktivt regionalt sentrum for handel og service, og hvis de ulike delområdene langs Strandsonen skal kunne bygges ut for bolig-, utdannings- og næringsformål trengs god tilgjengelighet og gode parkeringsmuligheter for biltrafikk. Utvidet handel kan for eksempel lokaliseres til bygninger i Strandgateparken og i et nytt forretningssenter, plassert mellom stasjonen og byens sentrum og i møtet mellom begge alléene. Det bør inneholde forretninger av høy kvalitet og skal sees på som en del av sentrumshandelen. En slik utvikling vil styrke handelen i sentrum mot etableringer utenfor sentrum.

Når en ny hurtigtogbane minsker ”tidsavstanden” mellom Hamar og Gardermoen og Oslo vil togpendlingen kunne øke vesentlig. For at en slik pendling skal bli attraktiv er det nødvendig at stasjonsområdet er lett tilgjengelig for dør-til-dør reiser med bil, kollektivtrafikk, drosje og sykkel. Vi kan ikke se at dagens kapasitet svarer til disse behov for å skape en mer praktisk by.

Vårt forslag er å utnytte de overdimensjonerte arealene som allerede eksisterer i dagens veigeometri for å utvikle både Strandgata og Stangevegen til miljøprioriterte firefelts bygater, Strandalléen og Stangealléen med to kjørefelt for bil som kjører igjennom. Mellom kjøreretningene dannes det en urban park med plass for gangstrøk og mindre kafébygninger.

**DEN ATTRAKTIVE ØSTLANDSBYEN**  
Tilgang til hurtigere togforbindelser vil i fremtiden gjøre avstanden kortere til Osloområdet og Gardermoen, noe som kan muliggjøre mer arbeidspendling. De bykvaliteter som høybanen frigjør ved Mjøsa kan da gjøre byen mer attraktiv både for beboere og næringsliv.

Et attraktivt og praktisk bymiljø og en god fremtidig næringsutvikling gjør også Hamar til en by meget vel egnet for et innlandsuniversitet, noe som da ytterligere øker attraktiviteten og fordelene ved at et universitetsrelatert næringsliv og en nærings-/buisness-park kan bygges opp ute på Espern.

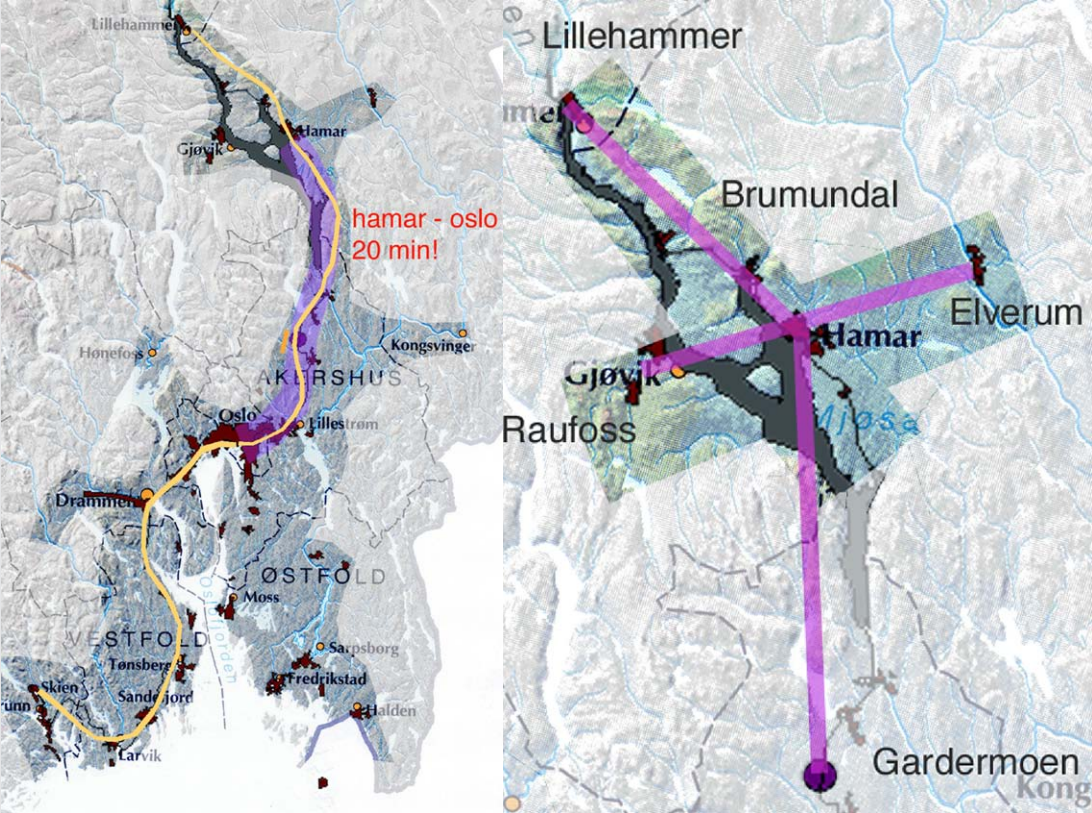
Utnyttet som strategiske verktøy kan investeringene i infrastruktur bli startpunkter for en positiv utviklingsspiral.

**DEN INTENSE STASJONSBYEN**  
Den nære sammenhengen mellom byutvikling og hurtigtog gjør at stasjonsområdet bør brukes som en generator for fremtidens næringsliv. En kombinert jernbanestasjon og bussterminal, hvor stasjonen og langtidsparkering kan plasseres under sporene, er foreslått langs Stangealleen, noe øst for den nåværende stasjonen. Tog og buss samordnes, avstanden til sentrum er fortsatt kort og plasseringen er generelt god for å avvikle trafikken samtidig som en tett utbygging med kontorer, boliger og universitet er mulig.

**NÅ**  
Hvis de to infrastrukturinvesteringene gjennomføres betyr det at:  
1. Hamar utnytter tilgangen til hurtigere togforbindelser med Osloregionen.  
2. Bysentrum integreres med Strandsonen.  
3. De arealer og potensielle kvaliteter som finnes ved Mjøsa taes vare på.  
4. Hamars økende attraktivitet brukes til en positiv næringsutvikling og skape forutsetningen for etablering av et innlandsuniversitetet i byen.

Høybanen, alléene og utbyggingen i Strandsonen må sees som et helhetlig langsiktig prosjekt.

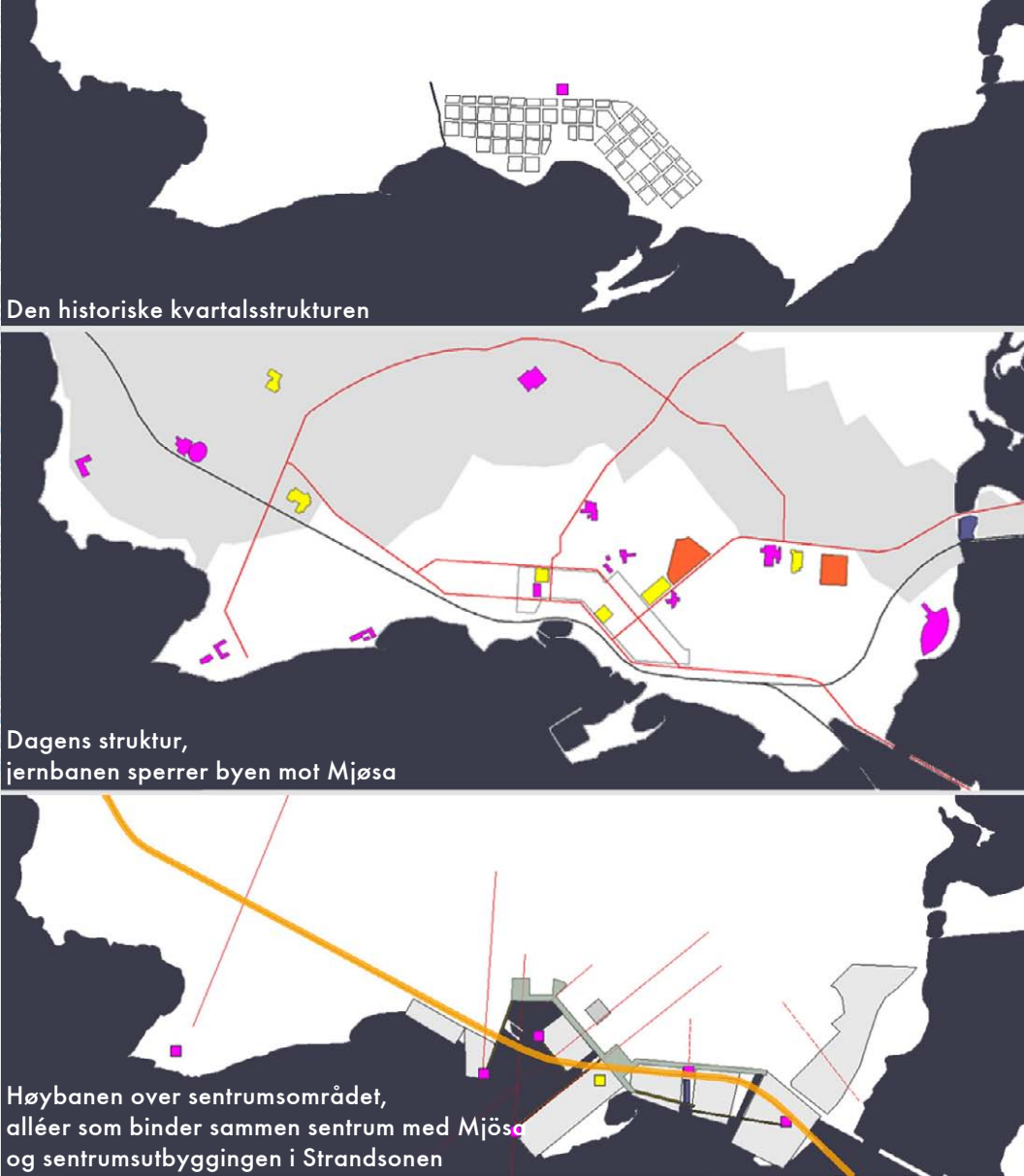
Det er en unik mulighet, nå eller aldri, som vil avgjøre Hamars fremtid.



Hamers og Mjøsbyenes regionale potensiale:  
En reell del av Østlandsregionen.

Mjøsbyenes potensiale:  
Ta utgangspunkt i et senter for utviklingen, Hamar.

parallelloppdrag strandsonen i hamar  
oppdragsgiver:  
hamar kommune  
team:  
blå arkitektur landskap  
med:  
nod ab & anders hagson  
juni 02

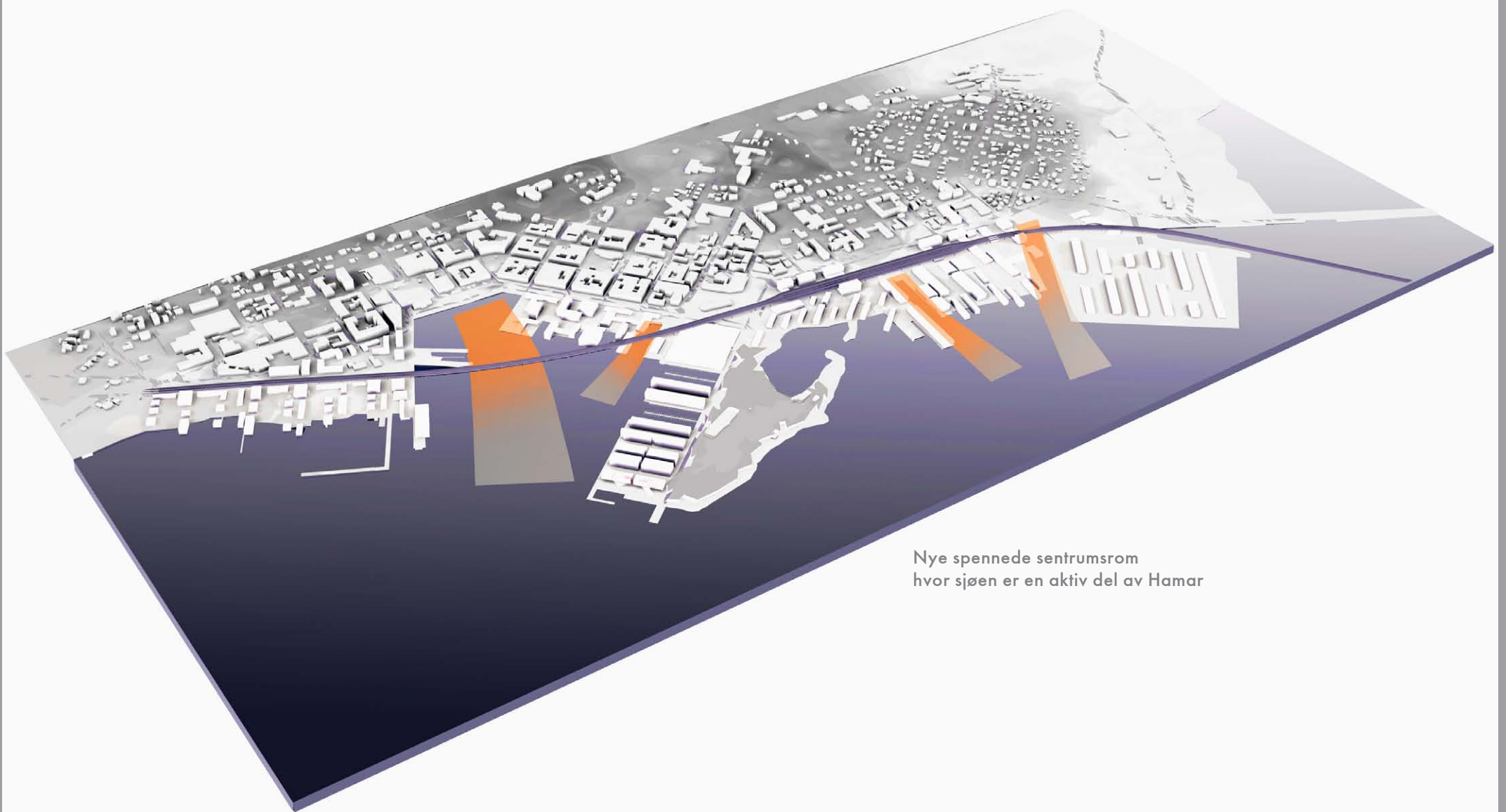


Høybanen over sentrumsområdet, alléer som binder sammen sentrum med Mjøsa og sentrumsutbyggingen i Strandsonen





Høybanen over sentrumsområdet  
en effektiv, støydempet betongbru  
som går 5m over nedre deler av byen  
og sjøområdene.  
Derved når byen Mjøsa og beholder  
en effektiv infrastruktur.  
Hamar blir knyttet til  
Gardermoen og Oslo-regionen.



Nye spennede sentrumsrom  
hvor sjøen er en aktiv del av Hamar



Nye attraktive og bærekraftige  
sentrumsutbygginger i Strandsonen  
integrert med den eksisterende byen



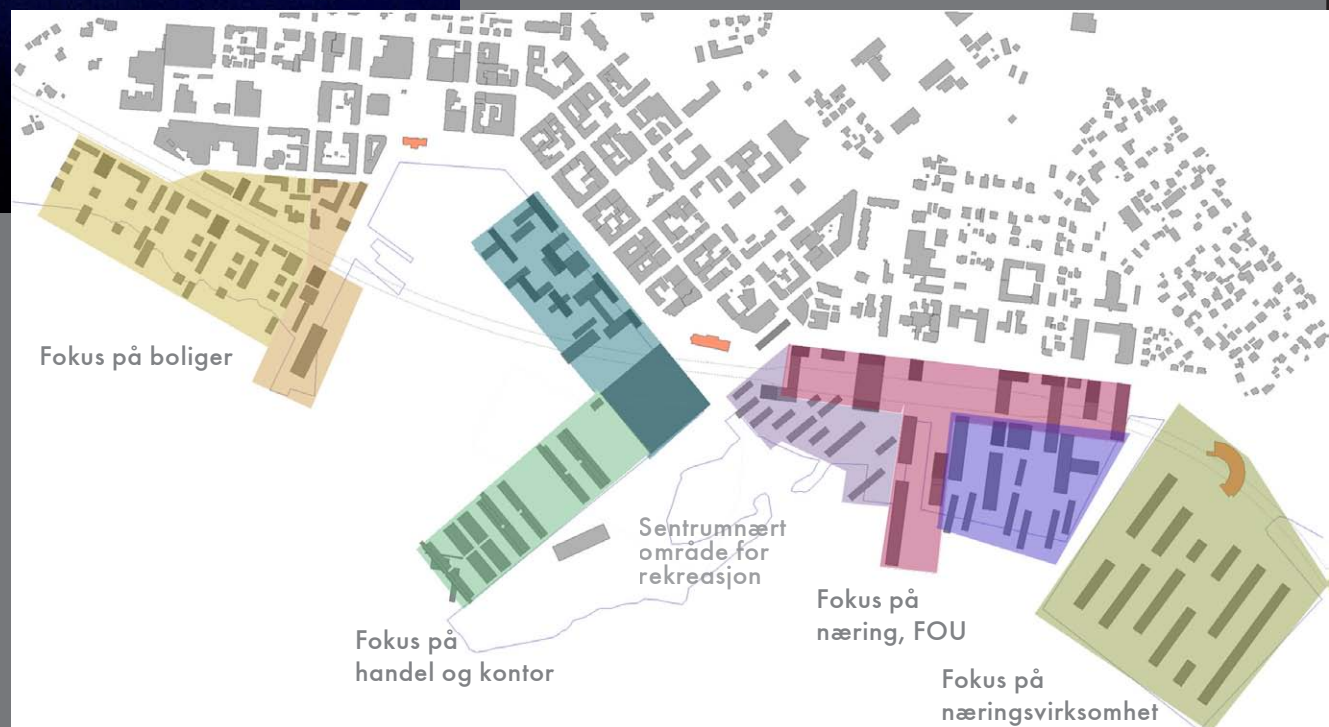
parallelloppdrag strandsonen i hamar  
oppdragsgiver:  
hamar kommune  
team:  
blå arkitektur landskap  
med:  
nod ab & anders hagson  
juni 02

3



Shoppingsenterområde i sentrum  
med en urban arkitektur  
godt knyttet til bil- og togstrukturene

Ny sjønær bebyggelse og  
Mjøsa som en aktiv del av sentrum



4 nye områder



Nye alléer som binder sammen sentrum med Mjøsa