



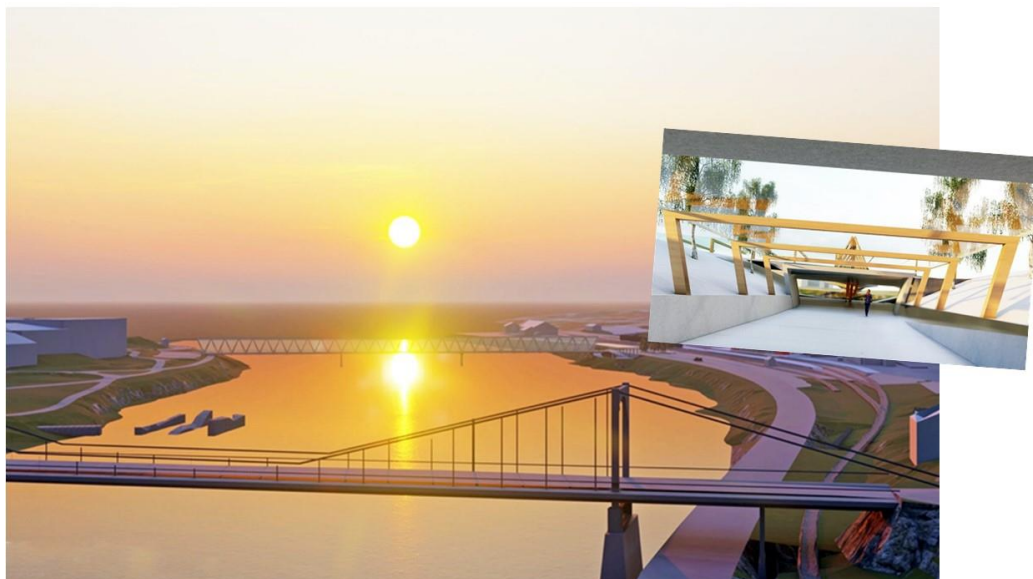
RAPPORT

STATENS VEGVESEN

Skisseprosjekt for ny GS-bru i Kongsvinger

PROSJEKTNUMMER 10212039

SLUTTRAPPORT



02.07.2020

LIL BRU OG BYGG

Statens Vegvesen

Linda Elisabeth Brateng

Sammendrag

Sweco har i samarbeid med Plan Arkitekter utført en skissestudie på ny gang/sykkel kryssing av Glomma og stasjonsområde på Kongsvinger.

Mål med prosjektet har vært å finne omforente løsninger for forbindelsen og landingspunkt på stasjonen, som grunnlag til et forprosjekt. Det har vært et overordnet ønske i prosjektet at studien skal gi grunnlag for å beslutte om kryssingen skal gå over eller under spor og E16. Landingspunkt på stasjonen er regulert i vedtatt områderegeringsplan for stasjonsområdet, der forbindelsen er plassert i reguleringsplanens Felt A. En viktig del av skisseprosjektet har vært å se om det er mulig å ivareta alle funksjonene som er regulert i felt A sammen med en funksjonell bro.

Prosjektet har vært ledet av Statens Vegvesen og finansiert av Statens Vegvesen, Hedmark fylkeskommune og Kongsvinger kommune. Bane NOR Infrastruktur og Bane NOR Eiendom har vært med i felles møter.

Prosjektet har funnet frem til løsning for kryssing av Glomma med gangbru, og kryssing av E16 og stasjonsområdet i kulvert under spor. Løsningen er fleksibel for fremtidige endringer både på stasjonsområde og E16. Flomnivåer over 50-års flom vil medføre at kulvert oversvømmes. Rampelengde og stigning mer enn halveres ved å gå under spor, sammenlignet med bru over spor. Gangavstand til midtplattform blir med andre ord vesentlig kortere. Løsning med kryssing over Glomma, E16 og spor med bru ble i hovedsak utledet i forrige del av mulighetsstudiet, vist i rapport fra 2016.

Generelt bør en bruløsning over Glomma være med på å knytte bydelene i Kongsvinger tettere sammen for gang- og sykkeltrafikk. Stasjonsområdet er derfor et svært viktig knutepunkt der adkomstene bør være funksjonelle og bli et naturlig førstevalg fremfor andre transportmetoder.

Prosjektet har ikke klart å komme til omforent løsning om oppramping/landing på stasjonsside som samtidig ivaretar alle funksjoner som er regulert inn i felt A i områdeplanen. Dette gjelder både for løsning som går over og under E16 og spor. Krav til mange funksjoner og svært begrenset areal i felt A setter store begrensninger for løsning. I parallelloppdraget som ble gjennomført for Stasjonssida i 2018 ble det vist noen forslag til bruløsning, men disse forslagene viste heller ingen omforent løsning for landing på stasjonssiden. Nå var heller ikke en detaljert bruløsning en del av det oppdraget. I parallelloppdraget skulle man komme med innspill på hvordan ulike alternativ med sin plassering og utforming kan utvikles for å bidra til vitalisering av bydelen på stasjonssiden.

Areal i Felt A er for lite for å oppfylle alle funksjoner som er ønsket plassert der.

Avsatt areal til landing i felt A er for lite til å gi forbindelsen den tyngden som skal til for å kunne fremstå som en ny hovedakse. Det vil etter vårt syn gi en svakere ny byakse enn ønsket, med bakgrunn i premissdokument og tidligere parallelloppdrag.

Det anbefales å arbeide videre med kryssing under spor eller å se på endret arealbruk i reguleringsplan.

Vi ser at det kanskje kan bli for snevert å se på brua isolert sett med den plasseringen som er forutsatt i dette prosjektet. Vår anbefaling er at nord-sør forbindelsen føres direkte inn i terminalbygget.

Innholdsfortegnelse

1	Orientering	2
1.1	Grunnlag	3
1.2	Konklusjoner fra tidligere faser/planer	3
2	Kryssing under spor, prosjektgruppe Sweco 2019-2020	8
2.1	Nordsida av Glomma	8
2.2	Bru over Glomma	9
2.3	Elvebredden sør	10
2.4	Kulvert	11
2.5	Jernbaneplassen landing	13
2.6	Innspill til løsning med oppramping på Jernbaneplassen/Glommengata	13
3	Kryssing over spor	15
4	Kiss&Ride	15
5	Alternativ ny hovedforbindelse – Ny stasjon	17
6	Illustrasjoner til alternativ med oppramping på Stasjonsplassen, -stasjonsbygning bevares	20
7	Vegen videre	26

Vedlegg:

1. Grovt kostnadsoverslag

1 Orientering

Sweco har i samarbeid med Plan Arkitekter utført en skissestudie på ny gang/sykkel kryssing av Glomma og stasjonsområde på Kongsvinger. Denne rapporten er sluttokumentasjon av arbeidet.

Oppgavebeskrivelse

Det er tidligere utført mulighetsstudie for ny gs-bru i Kongsvinger, som er oppsummert i en rapport fra 2016. Her ble det vurdert løsninger med kryssing både over og under sporområdet. Arbeidet med ny gs-bru skal videreføres med basis i den tekniske mulighetsstudien fra forrige fase. Dette omfatter arbeider med brua generelt og spesielt bearbeiding av landingspunktene for brua og optimalisering i forhold til sykkelvennlighet og forhold til universell utforming.

Mål

Mål med prosjektet har vært å finne omforente løsninger for forbindelsen og landingspunkt på stasjonen, som grunnlag til et forprosjekt. Det har vært et overordnet ønske i prosjektet at studien skal gi grunnlag for å beslutte om kryssingen skal gå over eller under spor. Landingspunkt på stasjonen er regulert i vedtatt områdereguleringsplan for stasjonsområdet fra juni 2018, der forbindelsen er plassert i reguleringsplanens Felt A.

Involverte

Prosjektet har vært ledet av Statens Vegvesen og finansiert av Statens Vegvesen, Hedmark fylkeskommune og Kongsvinger kommune. Bane NOR Infrastruktur og Bane NOR Eiendom har vært med i felles møter.

Rapporten er utarbeidet av rådgivergruppe bestående av oppdragsleder Halvor Grytting og arkitekt Yngve Aartun, med bistand fra Magne Bjertnæs, Terje Holmøy og Per Arne Skartlien.

Ambisjoner

Bestillerne har formalisert sine ønsker for prosjektet i et Premissdokument, vedlagt rapporten. Premissdokumentet har vært styrende for konsulentgruppa sitt arbeid.

Utdrag viktige premisser:

- Føringer i vedtatt reguleringsplan må følges. Dette innebærer å ivareta utbygging og jernbanetekniske funksjoner i felt A og adkomst til disse. Utforming og landingspunkt av brua på sydsiden må også sikre gode løsninger på funksjoner som Kiss&Ride (i dag 5 plasser), sykkelparkering og min 3 HC-parkeringsplasser som ligger i reguleringsplan for stasjonsområdet, innenfor det som er definert som område A. I dag er det 24 sykkel-parkeringsplasser i området, behovet er minimum det dobbelte.
- Brua skal være fremtidsrettet, bærekraftig og samtidig ha en løsning som er realistisk/kostnadseffektiv.
- Brua skal bidra til å styrke byens identitet og markere byen som en by som satser på grønn mobilitet. Brua skal bidra til å bygge opp under et velfungerende knutepunkt.

- Kongsvinger stasjonsbygning er vernet og omfattes av Landsverneplan for jernbanen. Nye tiltak må ta særlig hensyn til dette og ikke dominere. Gang-sykelbro må
 - ha tilstrekkelig avstand
 - ikke konkurrere i høyde
 - ikke legge seg ut på stasjonsplassen som har stor betydning for stasjonsbygningens vern
- Brua skal kunne driftes og vedlikeholdes på en hensiktsmessig måte hele året. Maskinell drift må være mulig.

Prosess

Det er gjennomført fire fellesmøter i perioden mai 2019 til februar 2020 der alle involverte har deltatt. Referater fra møtene er vedlagt rapporten.

1.1 Grunnlag

- Kongsvinger 2050, vedtatt areal og transportstrategi, 2017
- Kongsvinger 2050, rapport fra workshop om gang- og sykkelbru, januar 2017
- Mulighetsstudie gang- og sykkelbru, Statens vegvesen (Sweco, Plan arkitekter), mai 2016
- Parallelloppdrag – Utvikling av stasjonssida i Kongsvinger, 2018
- Reguleringsplan Kongsvinger stasjon, 2018
- Håndbøker fra Statens Vegvesen
- Bane NOR teknisk regelverk og stasjonshåndbok
- Områdereguleringsplan Kongsvinger stasjonsområde, 23.05.2018
- Kongsvinger stasjonsutvikling. Asplan Viak, november 2007.
<http://docplayer.me/7481315-Kongsvinger-stasjonsutvikling-funksjonsanalyse-og-illustrasjonsplaner-kongsvinger-kommune-november-2007-asplan-viak-as.html>
- Norske Arkitektkonkurranser, nr 496, 2018 Arkitektstudie oppsummert.
https://www.kongsvinger.kommune.no/getfile.php/13447818-1554464885/Filer/Kongsvinger/2e.%20Politikk%2C%20organisasjon%20og%20planer/NAK%20496_Stasjonssiden%2C%20Kongsvinger%2031.05.18%20redusert%20filstr%C3%B8relse.pdf

1.2 Konklusjoner fra tidligere faser/planer

Asplan Viak 2007

I 2007 ble det som en del av et stasjonsutviklingsprosjekt gjennomført en funksjonsanalyse og utarbeidet illustrasjonsplaner for stasjonsområdet. Asplan Viak var konsulent. Momenter fra rapporten:

- Ifølge busselskapet er det en del pendlere som blir kjørt til bussholdeplassene. Av- og påstigningsplasser er en viktig funksjon. Tilbringerkjøring med personbil er vanligvis den funksjonen som bringer flest reisende til fra en jernbanestasjon. God kapasitet og nærhet til tog og buss viktig for denne funksjonen. Tilbringerplassen for personbil bør ha av- og påstigningsplasser og korttidsparkering.
- Erfaringsmessig bør det være følgende kapasitet på tilbringerplassene:

- Av-/påstigningsplasser 3-5 plasser
Korttidsparkering 15 min 10-15 plasser
- Stasjonsutviklingsprosjektet skulle lede frem til omforente løsninger med hensyn på fremtidig arealbruk innenfor stasjonsområdet. I et slikt prosjekt er det mange motstridende interesser, og den ideelle løsningen er ikke funnet enda. Ett flertall i gruppen ser også at det gamle stasjonsbygget vanskelig kan bli et funksjonelt terminalbygg, og at det heller bør tilføres funksjoner som bygger opp under sentrum forøvrig.
- Det er også uenighet knyttet til løsningene og lokaliseringen for på- og avstigning, herunder hvorvidt det skal kunne være gjennomkjøring foran eksisterende stasjonsbygning.

De spørsmål som var uavklart i funksjonsanalysen skulle avklares i en reguleringsplanprosess for området.

Kongsvinger 2050

- I bystrategien Kongsvinger 2050 som ble vedtatt våren 2017 er det et klart mål å øke andelen som går og sykler. En ny gang- og sykkelbro over Glomma ble i dette arbeidet pekt på som et viktig strategisk grep for å legge bedre til rette for myke trafikanter og for å knytte byen bedre sammen. Utdrag fra strategidokumentet: *Glomma oppleves som en barriere for gående og syklende, og det er behov for å se på nye koblinger over Glomma. En ny gang- og sykkelbru ved stasjonen har ligget inne i kommunens planverk i flere år. Prosessen rundt Kongsvinger 2050 har tydeliggjort at denne er et viktig strategisk grep for å legge til rette for at flere kan sykle og gå. En fremtidig kryssning fra stasjonen over mot Rådhuskvartalet vil kople byen sammen, og bygge opp om et velfungerende knutepunkt. Gang- og sykkelbrua må være en del av det overordnede hovednett for sykkel. Forbindelsen må også bidra til å markere Kongsvinger som en by som satser på sykkel og gange. Den skal bidra til byens identitet og utformes med god arkitektur og teknologi. Det er utført et teknisk mulighetsstudium som må føres videre i et forprosjekt som grunnlag for reguleringsplan og finansiering.*

Norske Arkitektkonkurranser, nr. 496, 2018

Høsten 2017/vinteren 2018 ble det gjennomført et parallelloppdrag for å finne nye, gode og langsiktige grep for utvikling av Stasjonssida i Kongsvinger. I parallelloppdraget skulle man ikke se detaljert på bruløsningen, men det skulle gis innspill på hvordan de ulike alternativene med sin plassering og utforming kan utvikles for å bidra til vitalisering av bydelen.



Figur 1-1 Holscher Nordberg, Kragh & Berglund, Urban Creators.

Utdrag fra evalueringsrapporten:

- Alle teamene har pekt på at den nye gang- og sykkelbrua er avgjørende for å lykkes med grønn mobilitet. For Kongsvinger by vil gang- og sykkelbrua bli et viktig samlende element, både mentalt og fysisk. Broens plassering, utforming og hvordan den lander på begge sider av elva blir viktig.
- Evalueringskomiteen er enig i at brua må ha en stor attraksjonsverdi i seg selv, men det vil nok medføre store problemer å legge permanente flytende konstruksjoner ute i elva. Elva er stri, med isgang og flom.
- Brua skal være en naturlig del av gang- og sykkelnettverket og knytte de to sentrumsområdene tetttest mulig sammen, og den skal være en naturlig skolevei. En gangsykkelbro med landingspunkt ved stasjonen vil styrke togets betydning i Kongsvinger og gjøre det lettere å benytte kollektivtransport.
- Evalueringskomiteen anbefaler at man jobber videre med å få fram et forprosjekt for brua basert på de innspill som er kommet gjennom parallelloppdraget, eksempelvis inspirert av løsningen fra Holscher Nordberg m.fl.

Reguleringsplan Kongsvinger stasjonsområde

Reguleringsplanen for Kongsvinger stasjonsområde ble vedtatt i juni 2018 etter en omfattende prosess, der det blant annet ble utarbeidet en mulighetsstudie i forkant av reguleringsprosessen. Utarbeidelsen av selve områderegulering for Kongsvinger stasjonsområde var et samarbeid mellom Bane NOR Eiendom (tidligere ROM Eiendom), Statens vegvesen og Kongsvinger kommune.

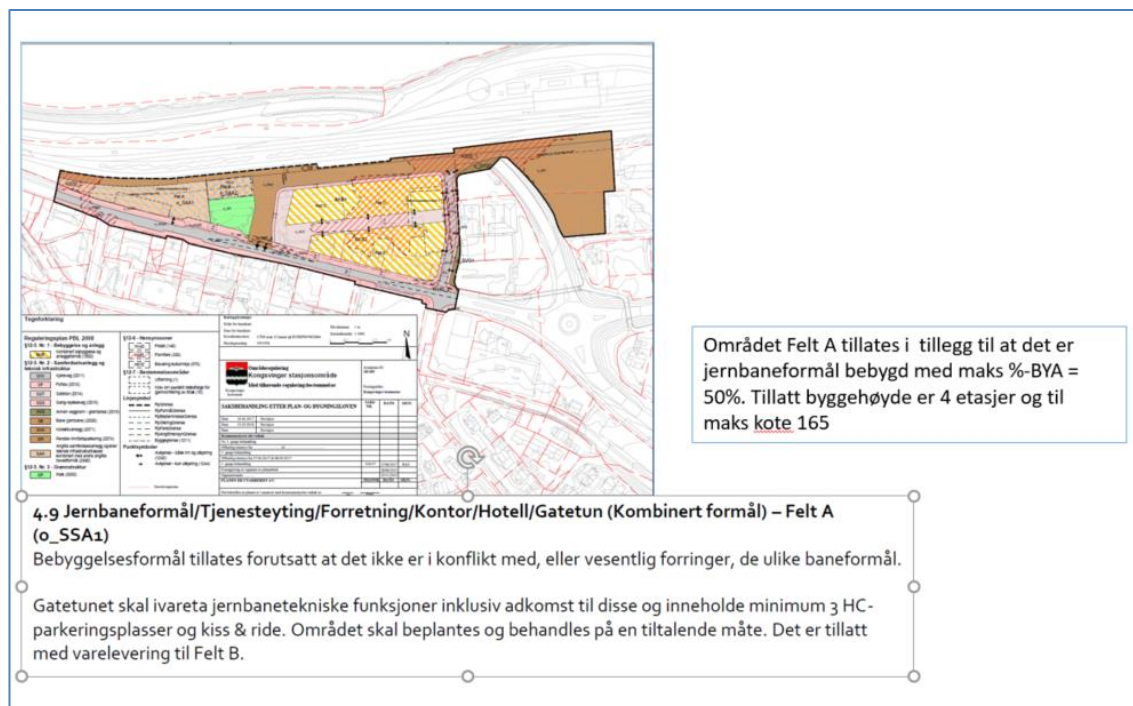
Følgende målsettinger ligger til grunn for mulighetsstudien og reguleringsplanen:

- Kongsvinger stasjonsområde skal være det sentrale kollektivknutepunktet i Kongsvinger.
- Kongsvinger stasjonsområde skal utvikles til et funksjonelt og universelt utformet kollektivknutepunkt (tog, buss, taxi, kiss & ride, parkering, gående, syklende).
- Utviklingen av Kongsvinger stasjonsområde skal bidra til fremtidsrettet byutvikling.

Hovedtrekkene i reguleringsplanen:

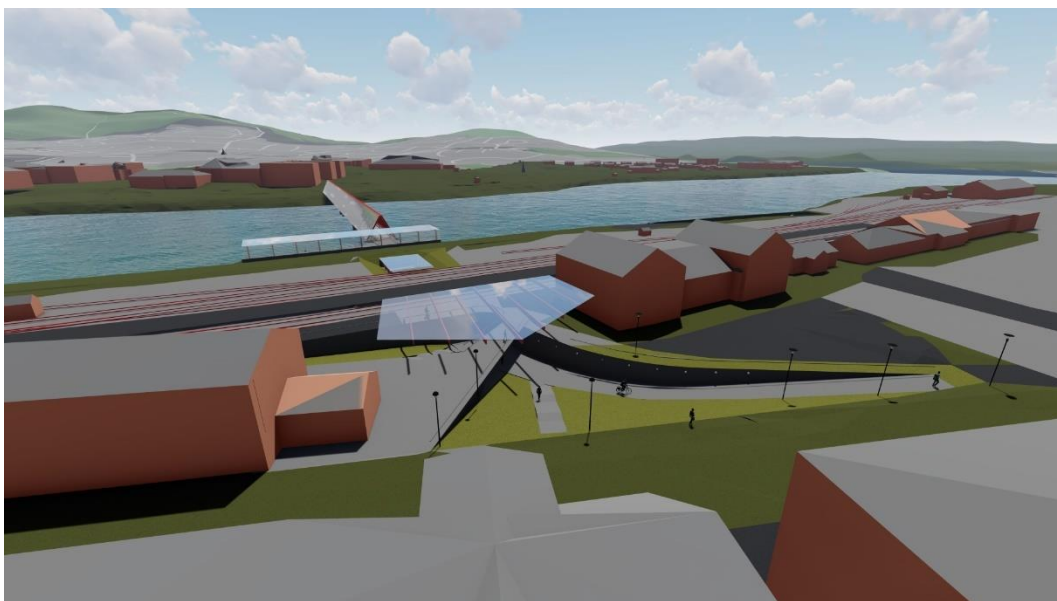
- Planområdet deles inn i hensiktsmessige spillebrikker slik at det kan utvikles over tid uten at brikkene er avhengig av hverandre. Inndelingen gir en tydelig kvartalsstruktur.
- Kiosk og pakkhus rives for å gjøre plass til bussterminalen og for å få en optimal utnyttelse av stasjonsområdet. Kiosken flyttes inn i Stasjonsbygningen. Dette bør nødvendigvis bli første trinn i utbyggingen.
- Bane NORs driftsfase har en viktig funksjon og skal benyttes som i dag inntil den flyttes. Det legges derfor opp til at dette er siste trinn i utbyggingen av stasjonsområdet. Utbygging av dette området kan ikke skje før driftsbasen er flyttet.
- Stasjonsbygningen bevares.
- Av utbyggingsformål legger planen til rette for bolig, tjenesteyting, forretning, kontor og hotell med høy utnyttelse og inntil 8 etasjer på det meste. Byggehøyden vil variere.
- Hensynet til siktaksen fra bankparken til Festningen ivaretas ved at bygg i felt C følger i forlengelseslinjen av «Sparebankbygget».
- Det skal etableres minst to offentlige gjennomganger mellom ny bebyggelse fra nord til sør.
- Det legges opp til et gatetun som blir en internveg til bebyggelsen i området og til taxi (der de holder til i dag) i tillegg til nedkjøringer til parkeringskjellere fra Tronsmos veg.
- Kollektivterminalen blir envegskjørt og forbeholdt busser.
- Bybussene legges mot Stasjonsparken og ut mot Glommengata og blir tydelige i bybildet. Avkjøringen forskyves mot vest og legges mer vinkelrett på Glommengata.
- Buss for tog kan løses i Glommengata ved full utbygging av stasjonsområdet.
- All pendlerparkering er lagt øst i planområdet. Denne plassen benyttes også i dag i tillegg til den parkeringen som ligger mer sentralt i området. Det er mulig å bygge parkeringshus i øst.
- Ved full utbygging av planområdet løses kiss & ride vest for stasjonsbygningen med ev. et supplement i Glommengata. HC-parkering legges også i området der kiss & ride ligger.

Mulighetsstudien og reguleringsplanen viser en landing av gang/sykelbro vest for stasjonsbygget uten at man har gått i detalj på løsningen. Arbeidet med den utvidete mulighetsstudien for gang/sykelbrua viser at det er utfordrende å få plass til alle de funksjoner som er regulert inn vest for stasjonen dersom man i tillegg skal lande en gang/sykelbro der.



2 Kryssing under spor, prosjektgruppe Sweco 2019-2020

Dette er en løsning med trebru over Glomma som vil ha ramper ned i kulvert under E16 og stasjonsområdet og videre opp til stasjonsplassen. Adkomsten til stasjonsplassen kommer opp mellom stasjonsbygget og velferdsbygget. Vi ser det som svært vanskelig med en kombinert løsning med Kiss&Ride - oppstillingsplass uten å anlegge et lokk over. Et lokk vil komplisere tiltaket. Kulverten vil bli vesentlig lengre, gi en vesentlig dårligere brukeropplevelse og må avsluttes tett opp til fortau/bussterminal. En løsning med lokk vil øke kostnadene for prosjektet betydelig. Forslaget er vist uten Kiss&Ride.

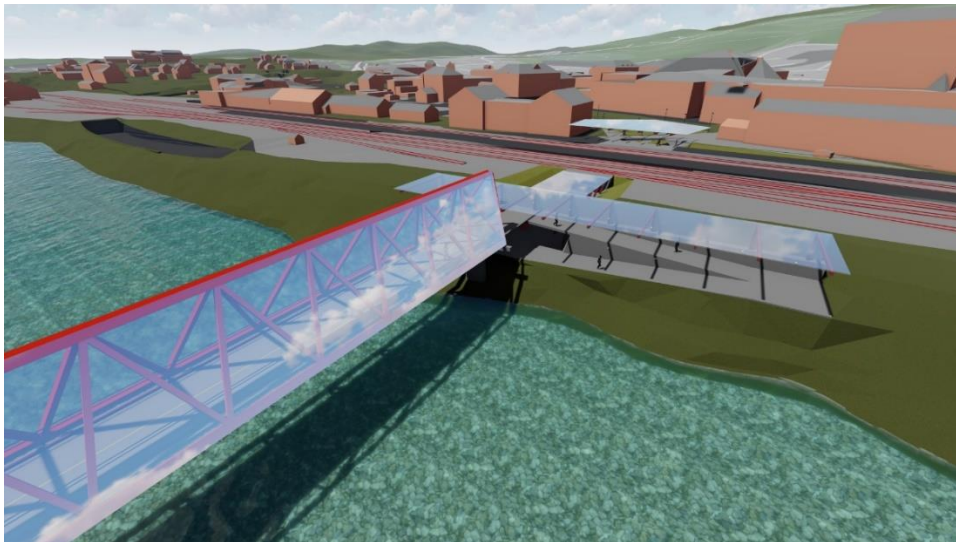


Figur 2-1 Oversiktsbilde kryssing under spor

2.1 Nordsida av Glomma

Gangbrua kommer inn på nordsida av Glomma i høgde 1,3 -1,5 m over gangveg langs elva, og om lag i høgde med parkeringsarealene. Situasjonen må tilpasses slik at begge sider av Glomma på en naturlig måte knyttes nærmere sammen på en funksjonell måte. Enkel adkomst til stasjonsområdet anses som et prioritert mål.

2.2 Bru over Glomma



Figur 2-2 Illustrasjon kryssing under spor, sett fra elv mot stasjon. Møte mellom bru og rampe er ikke arkitektonisk bearbeidet og er vist som prinsipp.

På grunn av 200- års flom vil bærekonstruksjonen måtte ligge over gangbanen og vil samtidig kunne inkludere takoverbygg og skjerming mot vær. Konstruksjonen tilfredsstiller gjeldende krav til frihøyder i forhold til 200-års flom der tverrbærere går ned i flomprofilet.

Det vil være vanskelig å oppfylle krav om maskinell drift av brua enten en går over eller under E16 og Kongsvingerbanen. Kostnadsbildet vil også være en vesentlig faktor. Bruløsning med tak er derfor en forutsetning for løsningen.

Tak i form av trekanttverrsnitt på konstruksjonen vil være klimabeskyttende for konstruksjonen og vil ta bort snølaste. Løsningen vil eliminere bort behovet for maskinell brøyting og vil være værbeskyttende for brukerne av brua. Taket kan være av glass eller polykarbonat. Glassflatene kan også bygges som solcellepaneler. Andre konstruksjonssystemer og innkledningsprinsipp er også mulige. Se illustrasjoner bak i rapport.



Figur 2-3 Synskontakt fra bru og inn mot Stasjonsområdet. Arkitektonisk mer bearbeidet.

2.3 Elvebredden sør

Gangbru skal forbindes med kulvert under E16 og Kongsvingerbanen. Det er sett på muligheten for en kobling mellom en framtidig strandpromenade på sørsiden av Glomma og kulvert. Bredde på strandpromenaden og driftsforhold er ikke avklart. Bredde på strandpromenaden vil kunne medføre fylling i elva, noe som må avklares med NVE. Mulighetsstudien viser at det er mulig å koble en framtidig strandpromenade og kulvert. Det er vist tak over trapp/rampe, støy- og sprutskjerming mot E16 samt oppfylling med terrengvoll opp til 50-årsflomhøgde. Se illustrasjoner bak i rapport.



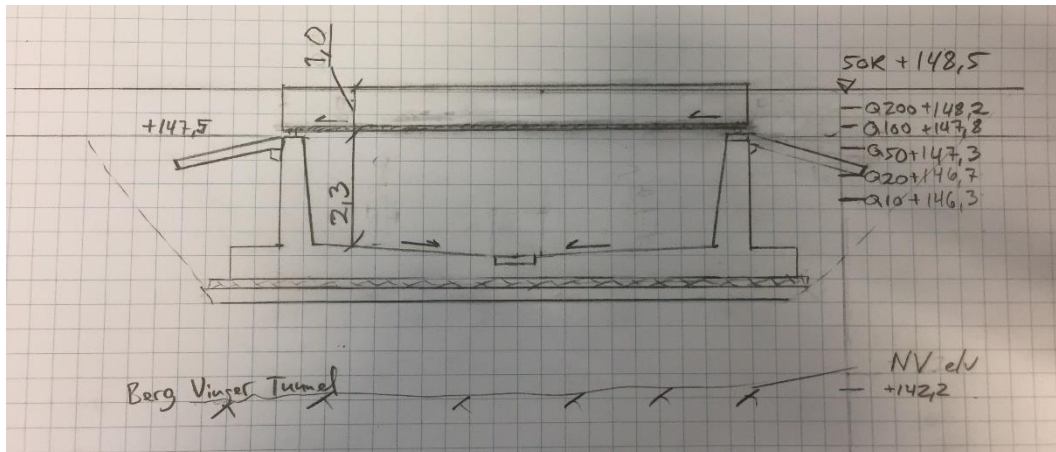
Figur 2-4 Landing elvebredd, kulvert og byrom i sør. Skisse er mer arkitektonisk bearbeidet.

2.4 Kulvert

Kulvertbredde 7,0 m. Fri høyde i kulvert $h=2,4$ m. Høyden er den minste BaneNOR kan akseptere. Det er foreslått løsninger som gir lysinnslipp mellom E16 og sporområdet.

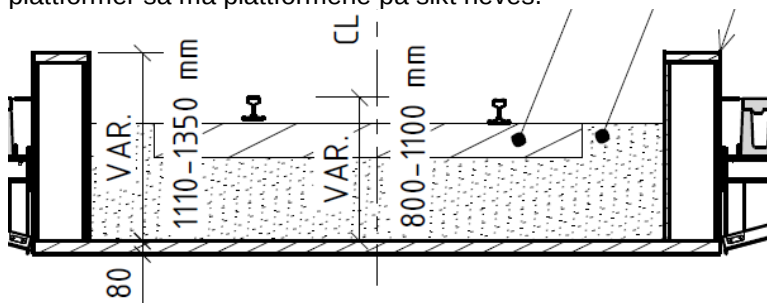


Figur 2-5 Kulvert under E16 og synskontakt med elverommet. Kulvert sett fra stasjonssiden og arkitektonisk mer bearbeidet.



Figur 2-6 Tverrsnitt kulvert. Etter tilbakemelding fra BN må fri høyde være minimum 2,4 m

Bru for spor er forutsatt bygd som stålrau med minimum konstruksjonshøyde for å minimalisere høyde fra undergang og opp til bakkenivå. Typisk tverrsnitt er vist i Figur 2-7. Stålrauene er tenkt opplagt på betongvegger og er flyttbare sidevegs for tilpassing til fremtidige endringer i sporgeometrien. Åpning i betongvegg opp til midtplattform blir ikke flyttbar og plassering må derfor bestemmes før bygging. I henhold til nye normer for plattformer så må plattformene på sikt heves.



Figur 2-7 Tverrsnitt stålrau

For å redusere kostnader er kravet om å sikre mot 200- års flom fraveket. Dette gir muligheter for å unngå vegg opp i høyde med E16 ut mot elva, bredere og mer åpen kulvert, og spare investeringskostnader relativt til vanntett løsning. Bredde på 7.0 m ville blitt vesentlig dyrere som vanntett rau.

Ut mot elva er det vist en terrengvoll som oppfyller krav til 50- års flom. Løsningen har hatt som prioritet å gi god sikt og lys inn i kulverten og ut av kulvert mot elva og Glommengata. Ved flom over 50 års flom vil kulvert måtte stenges og rengjøres i etterkant før åpning. Heiser må utformes slik at de ikke tar skade.

2.5 Jernbaneplassen landing

Vedtatt reguleringsplan viser landing av ny G/S- forbindelse over Glomma på et svært lite areal i reguleringsplanen. Felt A skal i tillegg løse Kiss&Ride- parkering, sykkelparkering samt adkomst til Velferdsbygget. Felt A er regulert for utbygging med høy utnyttelse. Prosjektet har ikke klart å finne gode løsninger som oppfyller alle krav i reguleringsplanen.

I skissert løsning, som vist på Figur 2-1, er det flere krav i reguleringsplan som ikke er hensyntatt.

Følgende krav i reguleringsplanen er ikke oppfylt:

- Kiss&Ride innenfor reguleringsplanens felt A er tatt bort. Det er vurdert dithen at det ikke er plass til å anlegge en funksjonell Kiss&Ride sammen med landingspunkt for kryssingen.
- Varelevering til stasjonsbygg fra vest er tatt ut
- Maskinell drift blir ikke mulig på grunn av lav høyde i kulvert og trang oppramping på elvebredden mellom Glomma og E16. Dette resulterer i at bru over Glomma må ha tak
- Løsningen vil ikke være sikret for 200-års flom.
- Ramper vil påvirke stasjonsplassen

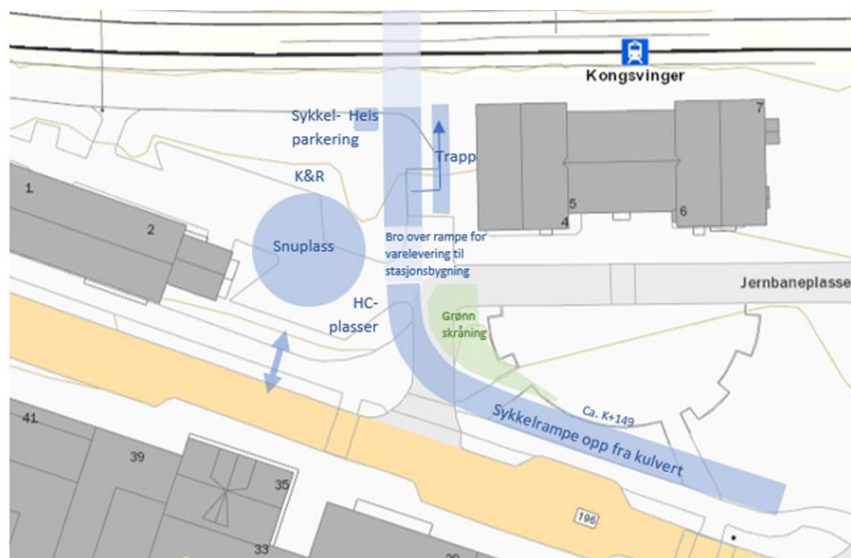
Se illustrasjoner bak i rapport.

2.6 Innspill til løsning med oppramping på Jernbaneplassen/Glommengata

Partene har i løpet av prosessen kommet med tilbakemelding på den skisserte løsningen med oppramping på Jernbaneplassen/Glommangata:

Bane NOR Eiendom:

- Trekke rampa mot Glommengata og vekk fra den fredede stasjonsbygningen og stasjonsparken. *(Kommentar fra rådgiver: Vi finner ikke fredningsstatus for stasjonsbygningen i Riksantikvarens database, kun vern gjennom "gul liste" og krav om melding til lokal myndighet ved endringer. Samme vernestatus ser ut til å gjelde de andre bygningene knyttet til jernbanen).*
- Stiller krav om heis.
- Kiss&Ride-løsning i felt A er et krav.
- Tofelts adkomst rundt Velferdsbygget
- Vareleveranse til stasjonsbygg



Figur 2-8 Innspill til løsning fra Bane NOR Eiendom

Bane NOR infrastruktur

- Ønsker ikke å ta beslutning på om forbindelse skal ligge over eller under jernbanen
- Anbefaler at vedtatt reguleringsplan følges

Kongsvinger kommune

- Åpen for å revurdere krav om funksjoner løst i felt A i godkjent reguleringsplan.
- Kiss&Ride kan løses i Glommengata.
- Innkjøring til felt A vest for velferdsbygget er akseptabelt, men da helst som 4-arma kryss med tverrgate til Glommengata (*Rådgivers kommentar: Dette er ikke gjennomførbart*)
- Oppramping på Jernbaneplassen avskjærer byrommet og er for tett opp til stasjonsbygningen.
- Kommunen vil videreutvikle både løsning med rampe opp på Jernbaneplassen og løsning med oppramping laminert mellom Velferdsbygget og jernbaneplassform. I den laminerte løsningen foreslår kommunen å vinkle rampa sørover og trekke trapp med økt bredde lengre ut mot Jernbaneplassen. (*Kommentar fra rådgiver: Skisse fra kommunen viser rampe som avskjærer svingekurve rundt Velferdsbygget og trapp som kommer med stor bredde tett opp til langside på Kiss&Ride*)

Statens Vegvesen

Ny hovedforbindelse for G/S nord-sør i Kongsvinger, må ha god funksjonalitet, være en viktig forbindelse i bystrukturen og framstå som en ny hovedakse i likhet med de andre bruene. Ny bru over Glomma er den 3. bybrua og må ligge som viktig og overordna element i bystrukturen.

Oppsummering av innspill og rådgivers tolking av konsekvenser:

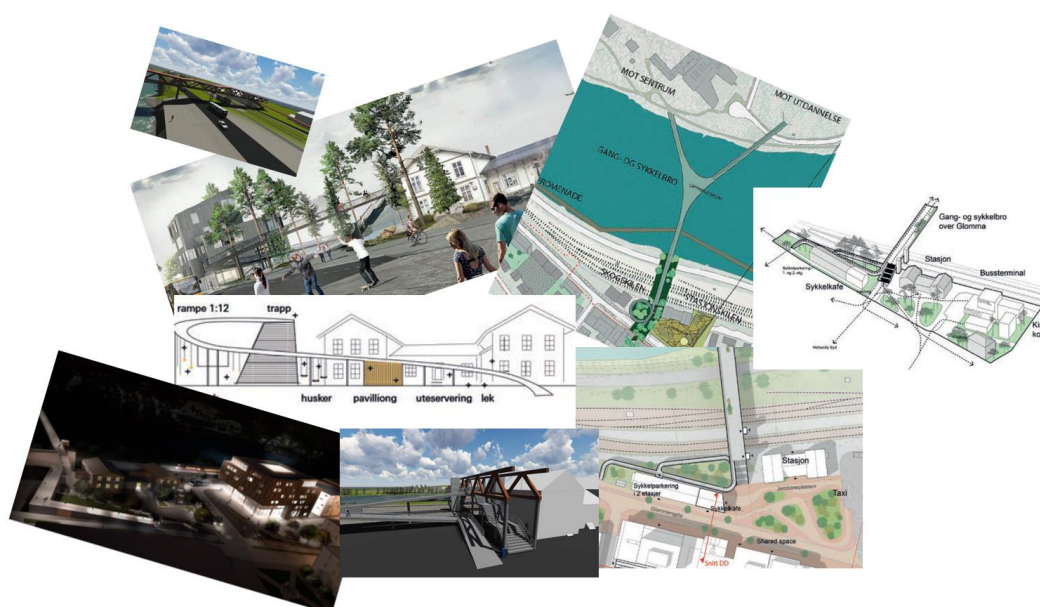
BaneNor fastholder krav om Kiss&Ride i felt A, samt gir antydning om at de vil ha to-vegstrafikk mellom velferdsbygget og plattform. Sweco har lagt på sporingskurver for å

kontrollere illustrasjonen til reguleringsplan. Spøringskurvene i illustrasjonen til reguleringsplan er basert på personbiler og at det kun kan parkeres på langsiden av Kiss&Ride i felt A. Vi mener det er fornuftig å legge opp til at det skal være plass til en minibuss/varebil (kjøretøy med ca. 7 m lengde) i Kiss&Ride systemet. Vi mener også at det bør tilrettelegges for å stoppe i hele ytterkurven, for å unngå kork. Fra Kiss&Ride til rampesystem/trapper bør det være en sikringssone.

Kostnadskalkyle

For kostnader henvises det til mulighetsstudie fra 2016 utført av Sweco og Plan arkitekter.

3 Kryssing over spor



Det er sett på et utall muligheter for bru over stasjon. Felles for alle er at de ikke klarer å løse alle funksjoner som er ønsket i området og som samtidig ikke skal være dominerende fremfor stasjonsbygningen. Alle har som utgangspunkt at stasjonsbygningen står uendret og at kryssing /ramper og trapper plasseres i reguleringsplanens felt A. En universelt utformet rampe vil få en lengde på ca. 200 m.

Maskinell drift er en stor utfordring. Sammenheng rampe, Kiss&Ride og utbyggingsareal (50% BYA) i samme område går ikke opp i praksis og i forhold til reguleringsplanens bestemmelser.

4 Kiss&Ride

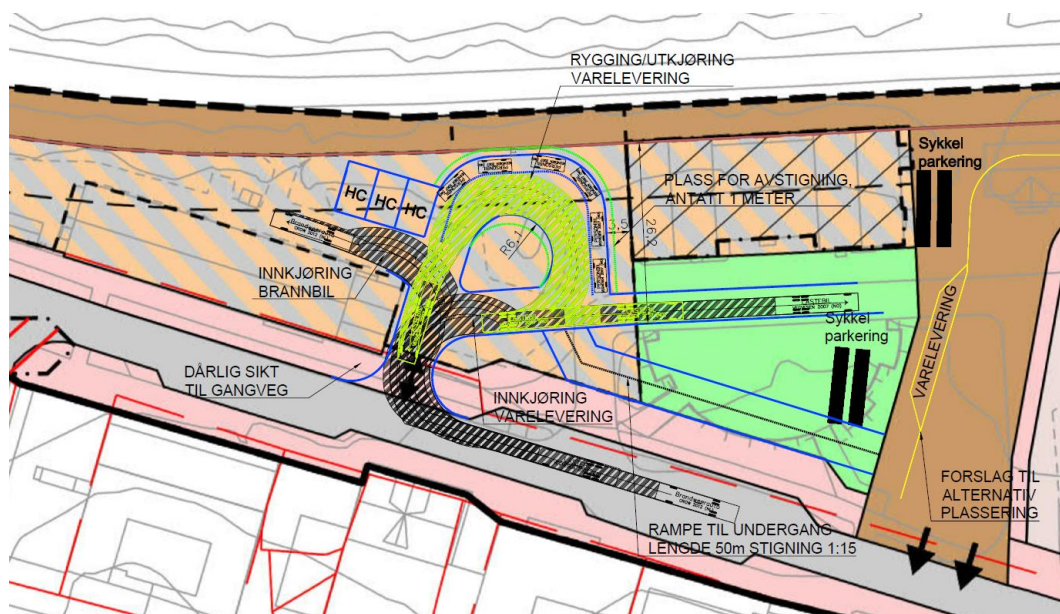
Reguleringsplanen legger opp til 5 plasser og 3 HC-plasser. Skisse som illustrerer arealbehov for Kiss&Ride, samt spøringskurver for brannbil og varelevering til stasjon er

vist på Figur 4-1. Trafikale krav legger beslag på hele Felt A. Felt A har ikke areal for rampe/trapp-kobling til verken kulvert under spor eller bru over spor. Med Kiss&Ride i Felt A blir kulvert vesentlig lengre, kontakt/innsyn fra Glommengata vil svekkes. Det vil gi en trangere og mindre innbydende forbindelse.

For sammenligning med andre stasjoner har vi også klipt inn korttidsparkering/ Kiss&Ride løsning fra Lillehammer stasjon. Dette er vist på Figur 4-2.

Velferdsbygget inneholder i dag signalfunksjoner for jernbanen. Signalfunksjonene er kostbare å flytte nå, men vil påvirkes når signalanlegget på Kongsvingerbanen skal oppgraderes til ERTMS. Ifølge artikkel på regjeringen.no så skal hele det norske jernbanenettet utstyres med ERTMS innen 2034. Kilde

https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/jernbane_og_jernbanetransport/ERTMS/id2350784/



Figur 4-1 Skisse Kiss&Ride med kapasitet på sju vanlige bilplasser og tre HC plasser.



Arbeidet med å finne løsning på ny gang-/sykkelforbindelse innenfor reguleringsplanens Felt A har vist seg å gi noen utfordringer. Det grunnleggende problemet er at arealet er for lite til å løse reguleringsplanens krav. Uavhengig av krav utover å lande gang-/sykkelforbindelse vurderer vi det som tilnærma umulig å utforme en gang-/sykkelforbindelse som skal «.....bidra til byens identitet og utformes med god arkitektur» og «....markere Kongsvinger som en by som satser på sykkel og gange» (Kongsvinger 2050).

En 3. forbindelse over Glomma som forbinder nord-sør i Kongsvinger, -og da som en dedikert gang-/sykkelforbindelse, er kanskje det største og viktigste byplangrepet Kongsvinger gjør i et 100-årsperspektiv. Derfor bør det også ha prioritet og vektas tungt i byplanvevet. Vi har derfor også sett på en løsning der man vurderer et konsept der gang/sykkelbrua ikke lander vest for stasjonen, men mer sentralt på stasjonsplassen.

I dette idékonseptet bryter en ut av Felt A, fører gang-/sykkelforbindelsen rett inn i byrommet Stasjonsplassen, bygger ny stasjonsbygning og tilrettelegger for bedre betjening av framtidig mellomplattform for jernbanen.

Løsningen åpner for en siktakse/byakse fra Stasjonsplassen i sør, over Glomma's elverom, elvebredden i nord og opp til byparken i nord. Dette er også bevegelsesaksen. Elvebreddene med gang/sykkel kobler seg på denne aksen, -også visuelt.

Jernbane og busstransport blir plassert i et kommunikasjonsmessig fokuspunkt samtidig som de funksjonsmessig blir tettere sammenvevd og plassert i en klarere bystruktur.

Ny stasjonsbygning er vist som en skissemessig idé. Terminalfunksjoner er vist på bakkeplan og er felles for tog og buss. Arealbehovet er lite målt mot historiske stasjonsbygninger. Kontorblokk over bakkenivå er vist med solcellepaneler som takteking.



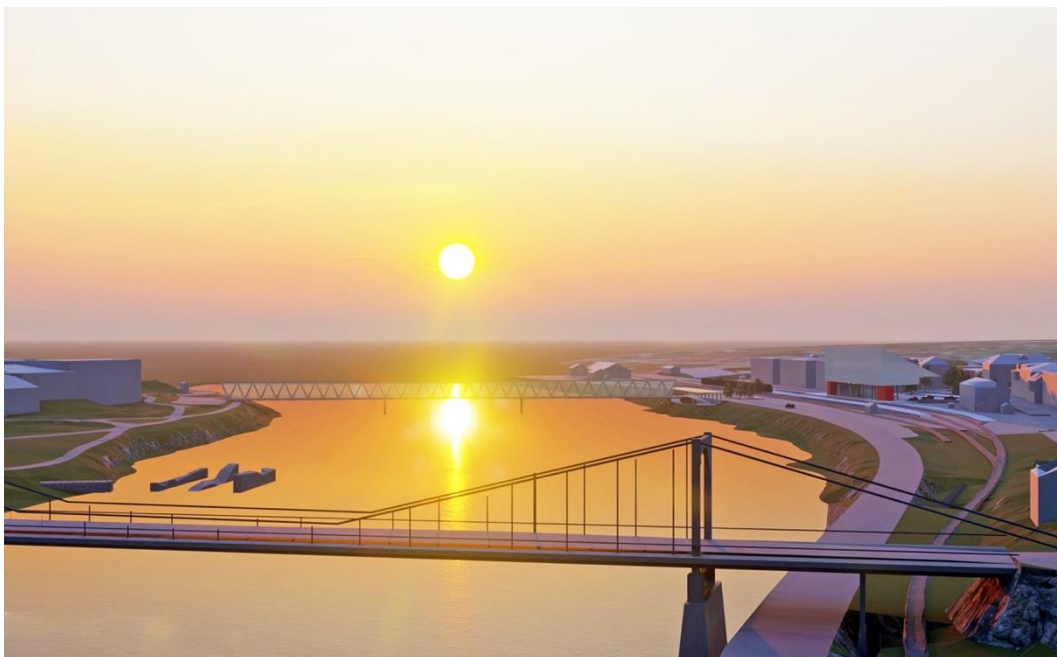
Figur 5-1 Ny byakse mellom Stasjonplassen og Campus i nord.



Figur 5-2 Oversikt fra nord



Figur 5-3 Elvebredd på sørside med rampe og trapp



Figur 5-4 Forhold mellom hengebrua og ny gang-/sykkelbru

Konklusjon

- Generelt bør en bruløsning over Glomma være med på å knytte bydelene i Kongsvinger tettere sammen for gang- og sykkeltrafikk. Stasjonsområdet er derfor et svært viktig knutepunkt der adkomstene bør være funksjonelle, og gjør at det er naturlig å velge gange/sykkel foran andre transportmidler.
- Prosjektet har funnet frem til løsninger for kryssing av Glomma med gangbru, og kryssing av E16 og stasjonsområdet i kulvert under spor. Løsningen er fleksibel for fremtidige endringer både på stasjonsområde og E16. Flomnivåer over 50-års flom vil medføre at kulvert oversvømmes. Rampelengde og stigning mer enn halveres ved å gå under spor, sammenlignet med bru over spor. Gangavstand til midtplattform blir med andre ord vesentlig kortere og gang-/sykkelveg blir mer direkteført og brukervennlig.
- Prosjektet klarer ikke å komme til omforent løsning om oppramping /landing på stasjonsside innenfor reguleringsplanen som er vedtatt. Areal i Felt A er for lite for å oppfylle alle funksjoner som er ønsket plassert der, og dersom brua skal lande i dette området bør man gå in i en prosess der man ser på mulige reguleringsendringer knyttet til felt A.
- Avsatt areal til landing i felt A er for lite til å gi forbindelsen den tyngden som skal til for å kunne fremstå som en ny hovedakse. Det vil etter vårt syn gi en svakere ny byakse enn ønsket.

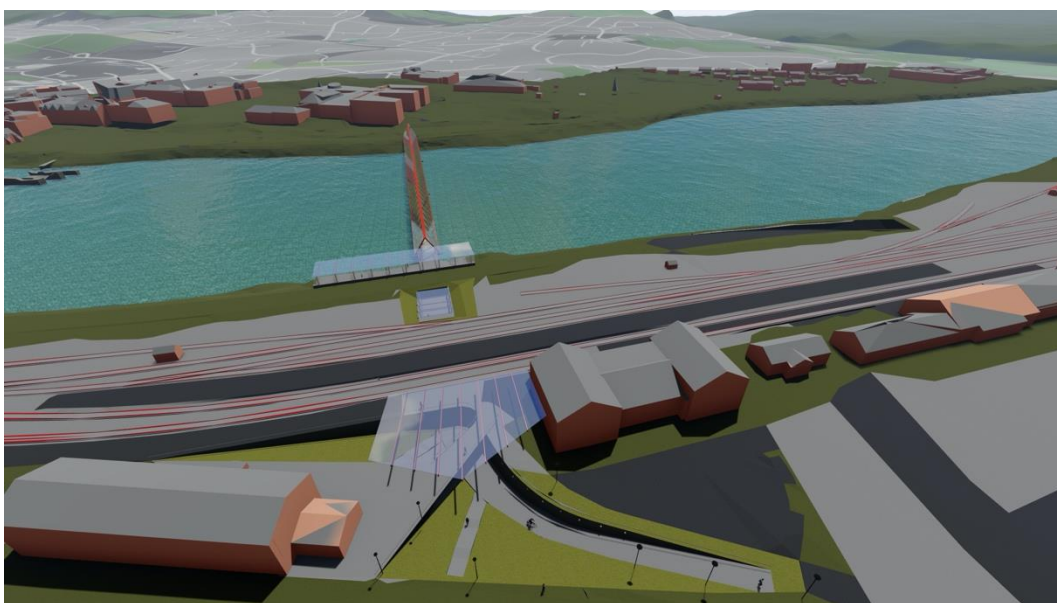
6 Illustrasjoner til alternativ med oppramping på Stasjonsplassen, - stasjonsbygning bevares

Illustrasjoner tatt fra 3d-modell der Glommengata, nye gater i reg.plan og E16 ikke er lagt inn.

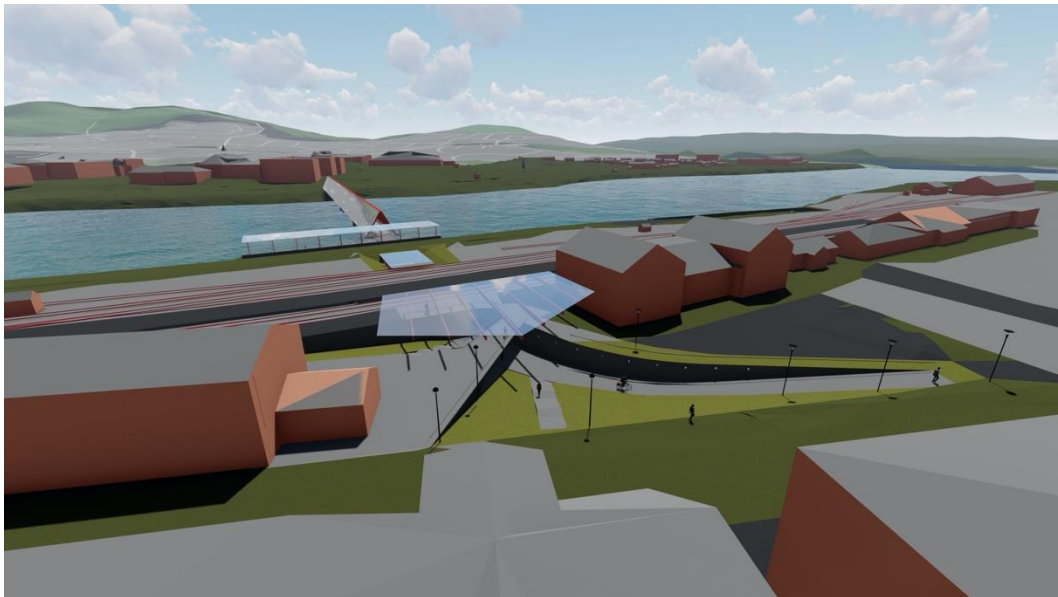
Illustrasjonene bør endres med disse elementene for å samme informasjonsnivå som for alternativ løsning vist i kap. 5.



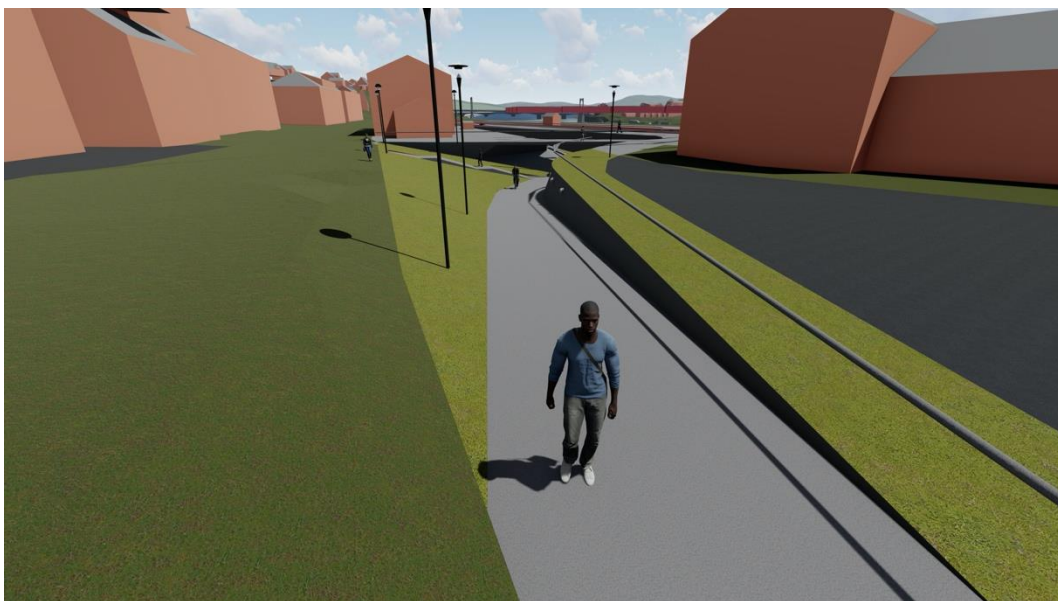
Figur 6-1 Oppramping på Stasjonsplassen



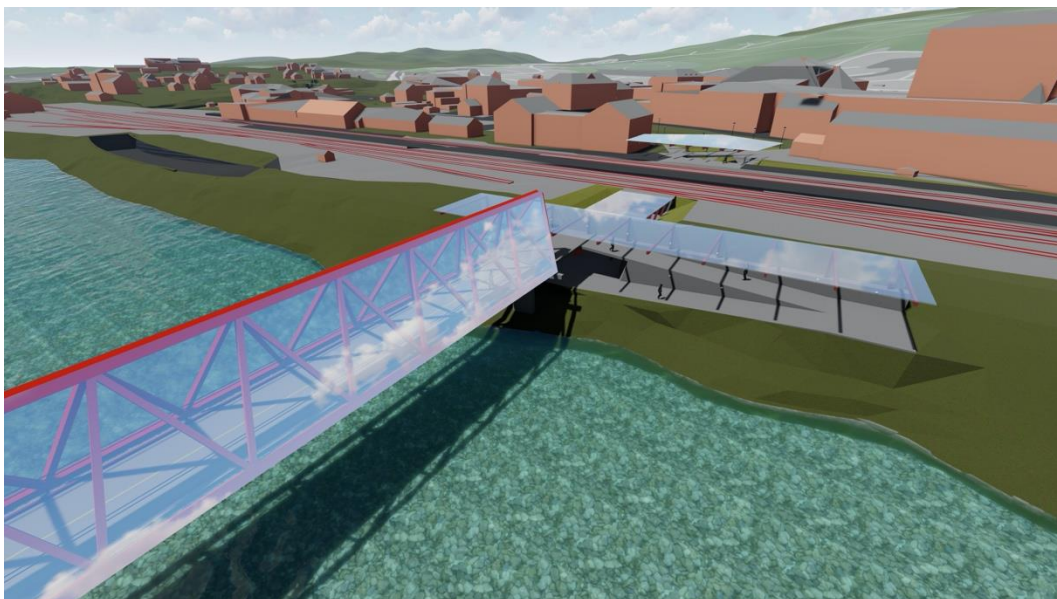
Figur 6-2 Oppramping på Stasjonsplassen sett i lengdeakse for bru



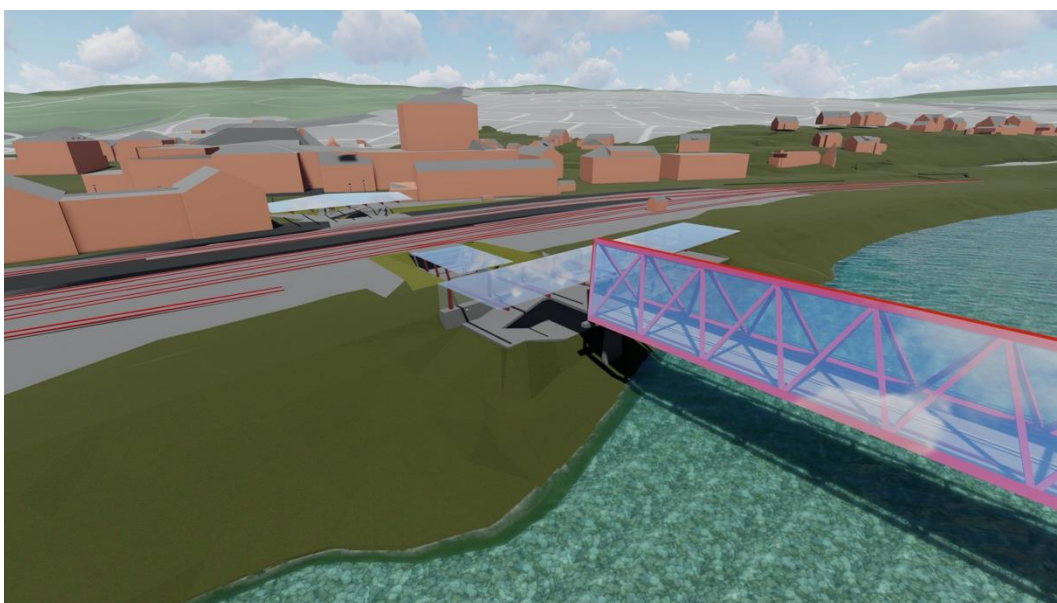
Figur 6-3 Oppramping på Stasjonsplassen, -Velferdsbygget til venstre



Figur 6-4 Oppramping på Stasjonsplassen fra lavere nivå



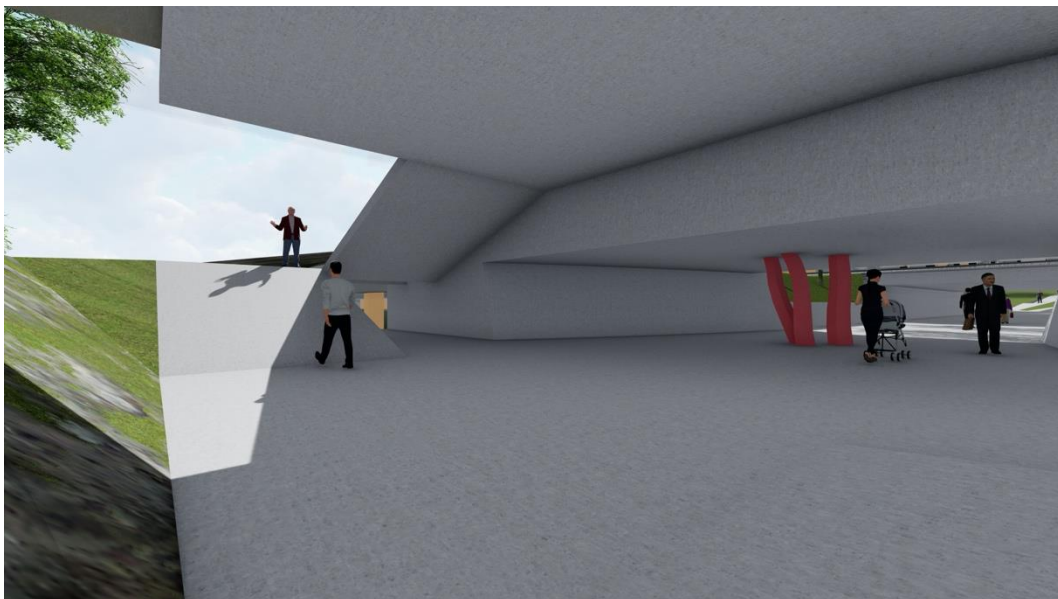
Figur 6-5 Landing på elvebredd. Takoverbygg for kulvert mellom stasjonsbygning og Velferdsbygget



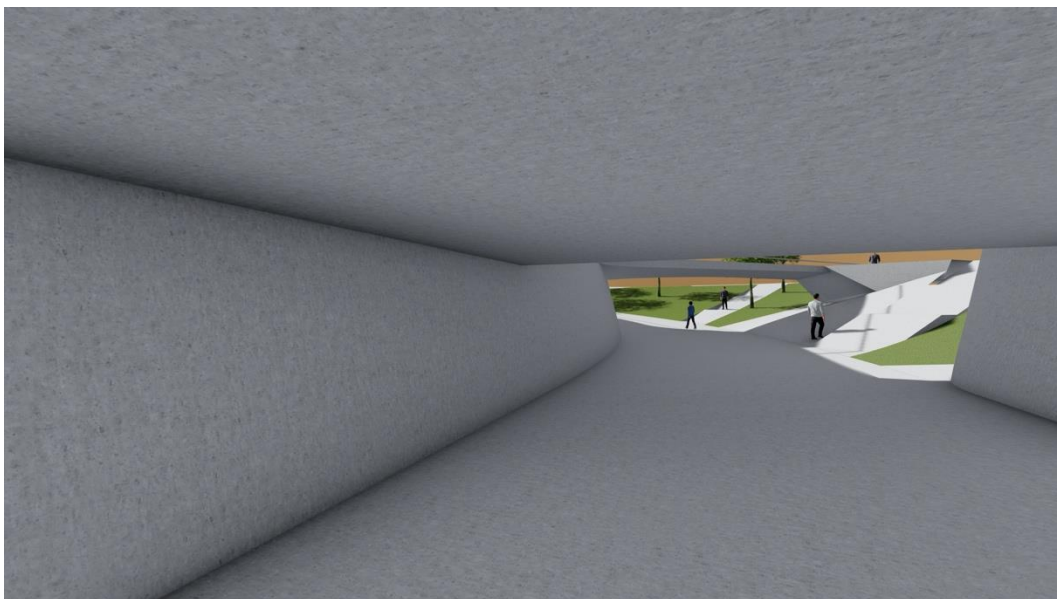
Figur 6-6 Landing på elvebredd



Figur 6-7 Landing på elvebredd med overbygd rampe/trapp. Oppramping mellom stasjonsbygg og Velferdsbygget



Figur 6-8 Kulvert under E16 og sporområdet, -trapp til Glommengata i ende av kulvert



Figur 6-9 Trapp og rampe opp til Glommengata



Figur 6-10 Rampe opp rundt hjørne på stasjonsbygg



Figur 6-11 Rampe ned mot kulvert, -gangforbindelse over rampe til plattform. Stasjonsbygg oppe til høyre

7 Vegene videre

1. Bygg kulvert og bru

Prosjektet tas videre til forprosjekt basert på løsning med bru over Glomma og kulvert under spor, som beskrevet i kapittel 0.

Kiss&Ride funksjon løses midlertidig utenfor felt A. Frem til arealet øst for stasjonsbygningen er fullt utbygd antas det mulig å sette av areal til dette. Dersom permanent Kiss&Ride ønskes plassert vest for stasjonsbygg, vil det medføre redusert fremtidig utbyggingsareal der Velferdsbygget nå står.

2. Gjøre omdisponeringer i reguleringsplan for å styrke fremtidig byutvikling med et sterkt kollektivknutepunkt.

Dersom det åpnes opp for en annen arealbruk enn vist i gjeldende reguleringsplan for å ytterligere forsterke kollektivknutepunktet med den nye nord-sør forbindelsen som en hovedakse vil det åpne mange muligheter. Vår oppfatning er at nord-sør forbindelsen og tyngdepunktet på stasjonsområdet bør trekkes lengre øst for å være tilpasset fremtidig utvikling av kollektivknutepunkt, betjene mellomplattform og gjøre forbindelsen mere rettet mot sør-øst liggende bydeler, som i dag har lengst avstand til bru over Glomma. Aktuelle tema å ta opp i en slik sammenheng er:

- Nye og lengre togsett vil mest trolig gjøre at det naturlige midtpunktet for stasjonsområdet vil ligge lengre øst enn dagens stasjonsbygning.

- Det bør åpnes for en diskusjon om hva som vil gi et best mulig terminalbygg for å styrke knutepunktet mest mulig.
- Må noe vekk eller flyttes for få til ønsket arealbruk og arealutnyttelse og en tredje byakse over Glomma?

Vi mener stasjonsfunksjonen og den nye nord-sør forbindelsen er viet for lite plass i reguleringsplanen til å utvikle stasjonsområdet til et så funksjonelt og innbydende kollektivknutepunkt som ønsket.