



Mindre endring av reguleringsplanen for Rådhusplassen

Plan ID: 199501-01

Planbeskrivelse

05.06.2023, rev. 22.08.2023





Innhold

1	Bakgrunn	4
1.1	Hensikten med planen	4
1.2	Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold.....	5
1.3	Tidligere vedtak i saken	5
1.4	Vurdering av krav om konsekvensutredning.....	5
2	Planprosessen	5
3	Planstatus og rammebetingelser	6
3.1	Overordnede planer	6
3.2	Gjeldende reguleringsplaner.....	8
3.4	Kommunale temaplaner og føringer	8
3.5	Statlige planretningslinjer/rammer/føringer	8
4	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	9
4.1	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk.....	9
4.2	Bymiljø og byrom	11
4.3	Kulturminner og kulturmiljø.....	14
4.4	Trafikkforhold	14
4.5	Barns interesser	17
4.6	Universell utforming.....	18
4.7	Teknisk infrastruktur	19
4.8	Overvann	20
4.9	Støyforhold.....	20
4.10	Luftforurensing.....	20
4.11	Næring.....	20
5	Beskrivelse av planforslaget	21
5.1	Planlagt arealbruk - hovedprinsipper.....	21
5.3	Parkering	25
6.6	Universell utforming.....	25
6.7	Kollektivtilbud	26
6.8	Kulturminner	26
5.9	Utsmykning av offentlige rom	26
6.16	Teknisk infrastruktur	27
6.17	Overvann.....	27
6	Virkninger/konsekvenser av planforslaget.....	30



6.1 Overordnede planer	30
6.2 Bymiljø og byrom	30
6.3 Kulturminner og kulturmiljø.....	30
6.4 Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven	31
6.5 Trafikkforhold	31
6.6 Støy	32
6.7 Luftforurensning.....	32
6.8 Barns interesser	32
6.9 Universell utforming.....	33
6.10 Teknisk infrastruktur	34
6.11 Konsekvenser for næringsinteresser.....	34
6.12 Overvann.....	34
6.13 Risiko- og sårbarhetsanalyse.....	34



1 Bakgrunn

Kommunestyret vedtok den 26. oktober 2012 at det skulle settes av 5 millioner til utvikling av en forbedret rådhusplass. Målet er at rådhusplassen skal bli et enda bedre arrangementssted og byrom for aktivitet, samtidig som trafikken skal gå over plassen når det ikke er arrangementer. Dette er ikke i tråd med gjeldende reguleringsplan for området, hvor Storgata er regulert som kjøreveg med tilhørende fortau og kantparkering. Tiltaket innebærer at man går bort fra en løsning med bygate til et byrom, hvor man har blandet trafikk over plassen. Den ønskede endringen medfører behov for omregulering og kommunen har besluttet at dette kan gjøres som en mindre reguleringsendring av gjeldende planer.

1.1 Hensikten med planen

Formålet med reguleringsendringen for Rådhusplassen er å tilrettelegge for utvikling av Rådhusplassen som arrangementssted og byrom for opphold og aktivitet. Områdets funksjon som samlingspunkt skal ivaretas og utvikles, samtidig som det skal sikres gode trafikale forhold for alle trafikkantgrupper. Rådhusplassen vil bli tilrettelagt for trafikkavvikling etter prinsippene for shared space (sambruksområde) og det skal fortsatt være mulig med biltrafikk over plassen.

Planarbeidet har som formål å avklare rammer for framtidig arealbruk, hva som skal disponeres som trafikkområde i hverdagsituasjoner og hva som skal defineres mer til opphold og aktivitet. Planen legger til rette for endring av dagens tradisjonelle utforming av Storgata med kjøreveg, parkering, busstopp og fortau til shared space (sambruksområde) og torgarealer.

Målet og hensikten med planendringen er etablering av kjørbart gatetun regulert som sambruksområde for gående og syklende med formål om å etablere en plass foran Rådhuset. Denne skal knytte sammen plassen foran rådhuset og parken, slik at hele området samlet skal kunne benyttes til arrangementer ved Elverumsdagene, Julegateåpning, Grundsetmartn og andre store arrangementsdager i Leiret.



Figur 1: Utsnitt fra mulighetsstudie, Plan1 AS



1.2 Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold

Forslagsstiller er Elverum Kommune.

Elverum kommune v/enhet for arealplan er ansvarlig for planprosessen og har utarbeidet forslag til bestemmelser. ASAS arkitektur AS er engasjert som plankonsulent til å utarbeide plankart, planbeskrivelse og ROS-analyse. Utarbeidelse av disse dokumentene er gjort i samarbeid med planavdelingen og Elverum Vekst.

Elverum Vekst er innleid og har på vegne av kommunen ansvaret for prosjektledelsen. Elverum Vekst har stått ansvarlig for innledende fase og vil senere også være ansvarlig for gjennomføring. En prosjektgruppe bestående av Elverum Vekst, representanter fra kommuneadministrasjonen, Plan1 AS, Selberg Arkitekter og Sweco AS har vært involvert i utredningsfasen.

Landskapsarkitekt Selberg Arkitekter har utarbeidet forslag til detaljert arealbruk (illustrasjonsplan).

Elverum kommune er grunneier av de kommunale gatene, Elvarheimparken og dagens Rådhusplassen og eksisterende byrom foran rådhuset. I den nord-vestre delen av planområdet er Syringegården AS grunneier av deler av fortauet og kjørevegen. Deler av fortauet i sør-vest er også delvis eid av private grunneiere, som del av eiendommen for bygget Rein.

1.3 Tidligere vedtak i saken

Kommunestyret vedtok den 26.10.2022, i sak 109/22, at det skal avsettes 5 millioner til utvikling av en forbedret rådhusplass. Målet med tiltaket er at Rådhusplassen og parken skal bli et enda bedre arrangementssted og byrom for aktivitet, i tillegg til at trafikk kan gå over plassen når det ikke er arrangementer. Dette innebærer at dagens asfaltdekke skal fjernes, kabelgater skal legges i grunnen for flere strømuttak og steinlegging i ett plan ned mot Elvarheimparken.

1.4 Vurdering av krav om konsekvensutredning

Planområdet er avsatt til utbyggingsformål i Byplan 2030 og området er allerede regulert. Det er derfor avklart at arealet kan bygges ut og krav om konsekvensutredning utløses ikke. Vurdering av konsekvensene skal likevel gjøres, men da som del av planbeskrivelsen og det er gjennomført risiko- og sårbarhetsanalyse for å avdekke potensielle faremomenter og nødvendige avbøtende tiltak.

2 Planprosessen

Elverum kommune har besluttet at det kan legges til rette for tiltaket ved en mindre reguleringsendring etter plan- og bygningsloven § 12-14. Oppstart av arbeidet med utarbeidelsen av nødvendige plandokumenter for en mindre endring ble igangsatt i april 2023. Tiltaket er i all hovedsak i tråd med overordnet plan, Byplan 2030, hvor Storgata er avsatt til teknisk infrastruktur – veg. Endringen innebærer en endring av underformålet, men Storgata vil fremdeles være åpen for biltrafikk de dagene det ikke er arrangementer på Rådhusplassen. Endringen vurderes dermed å være innenfor det som kan behandles som en mindre reguleringsendring.

Selv om prosessen gjøres som en forenklet planprosess er det lagt til grunn en bred medvirkning og utover minstekravene for en mindre endring. Dette for å favne alle interesser og hensyn, herunder de som gjennomfører arrangementer, innbyggere og konkrete interessegrupper. I utredningsfasen er det lagt til grunn tidlig medvirkning fra forskjellige interessegrupper, slikt som bl.a. Ungdomsrådet, Elderrådet, Rådet for personer med nedsatt funksjonsevne og Sentrumsforeningen.



Før reguleringsendringen kan vedtas skal den også sendes grunneiere og andre berørte. Kommunen vil også annonsere dette i avisen, legge ut info på nettsiden og være tilgjengelig for spørsmål og innspill, samt at de kommunale rådene og sentrumsforeningen på nytt vil få muligheter for å komme med innspill til planene.

3 Planstatus og rammebetingelser

3.1 Overordnede planer

Kommuneplanens samfunnsdel for Elverum 2010-2022 har følgende målsettinger for utviklingen av Elverum sentrum:

- Elverum skal ha en tydelig avgrenset bykjerne med gode byrom, møteplasser og sentrale sentrumsfunksjoner.
- Vegsystemet skal betjene sentrum uten unødig gjennomgangstrafikk og miljøbelastning.
- Glomma og elvebredden aktiviseres og knyttes sterkere til bykjernen. - Rådhuset, Rådhusplassen og Elvarheimparken utvikles som byens storstue; «Elverommet».
- Elverum skal ha en offensiv bymessig satsing.

Rådhuset, Rådhusplassen og Elvarheimparken ligger sentralt i byen, midt i Storgata og utgjør byens klare midtpunkt og sentrale tverrakse mot Glomma. Sammen med dagens rådhus var det allerede på 1950-tallet planlagt park med gangforbindelser helt ned mot Glomma. Gjennom arkitektkonkurransen i 2002 ble det utarbeidet nye planer for utviklingen her. Vinnerutkastet «Elverommet» utarbeidet av Plan1 (tidligere Sjøtil og Fornæss) og Arkitektbua viser skisser av en allsidig møteplass helt ned mot Glomma.



Figur 2: Vinnerutkastet Elverommet fra 2002, utarbeidet av plan1



Planområdet omfattes av kommunedelplan for Elverum sentrum – Leiret (BYplan 2030). Området er i Byplan 2030 avsatt til vegareal (Storgata) og torg (eksisterende byrom foran rådhuset).

Elvarheimparken er avsatt til grønnstruktur helt fra Storgata og ned til rv 2 Solørvegen. Hele planområdet er omfattet av bestemmelsesområde for gjenreisningsbebyggelsen i Leiret, som danner et nasjonalt viktig bymiljø og inngår i Riksantikvarens NB-register for kulturhistorisk bymiljø av nasjonal interesse. Bestemmelser setter rammer for utforming av gater, plasser og bygningsmiljøer. Med utgangspunkt i gjenreisningsperioden skal tiltak innordne seg i eksisterende bystruktur og bymiljø, jf. bestemmelser § 7.2.

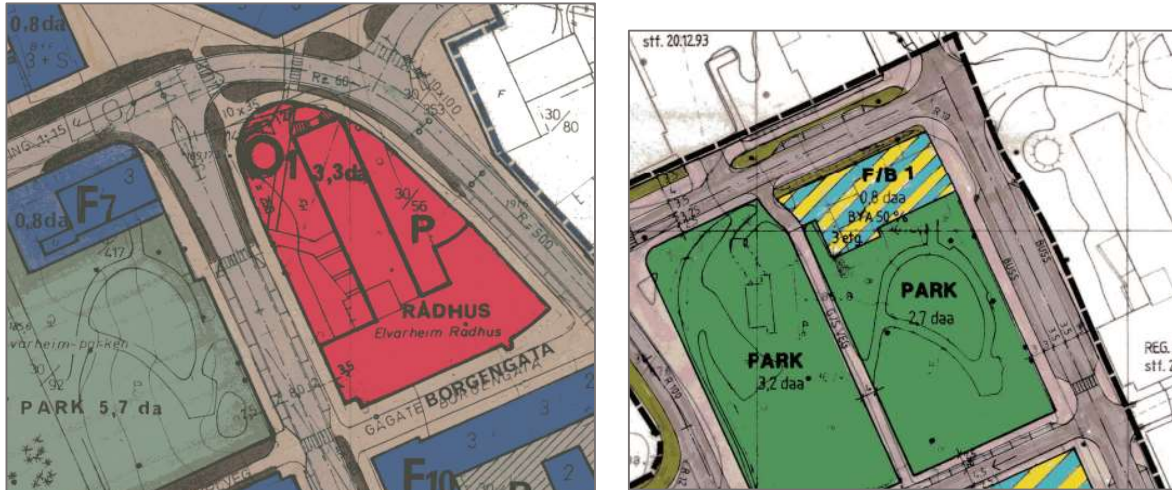


Figur 3: Utsnitt av BYplan 2030.



3.2 Gjeldende reguleringsplaner

Planområdet berører to gjeldende reguleringsplaner: *Elverum sentrum nord*, vedtatt i 1979 og *Området mellom Gaarder og Bækbakken*, vedtatt i 1995. Området er regulert til kjøreveg med fortaulsløsning og kantparkering. Elvarheimparken er regulert til park. Området er i stor grad opparbeidet i tråd med de gjeldende planene, men det er noe avvik mellom reguleringsplanene og hvordan fortauene i nord er opparbeidet.



Figur 4: Utsnitt av gjeldende planer

3.4 Kommunale temaplaner og føringer

Følgende kommunale planer legges til grunn for planarbeidet:

- Strategisk plan for Klima og energi i Elverum 2020-2024
- Strategisk plan for Attraktivitet for Elverum, Næring – Bosted – Besøk 2021-2026
- Strategisk plan for Folkehelsearbeid i Elverum 2019-2023
- Strategisk plan for Idrett, Fysisk Aktivitet og Friluftsliv i Elverum 2014-2018
- Gatebruksplanen
- Strategisk plan for trafiksikkerhet i Elverum 2021-2025
- Hovedplan for vann og avløp 2015-2024 (under revisjon)
- Elverum kommunes reglement for kunstnerisk utsmykning
- Retningslinjer for leie av kommunal grunn

3.5 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

Følgende statlige rammer og føringer er relevante for tiltaket:

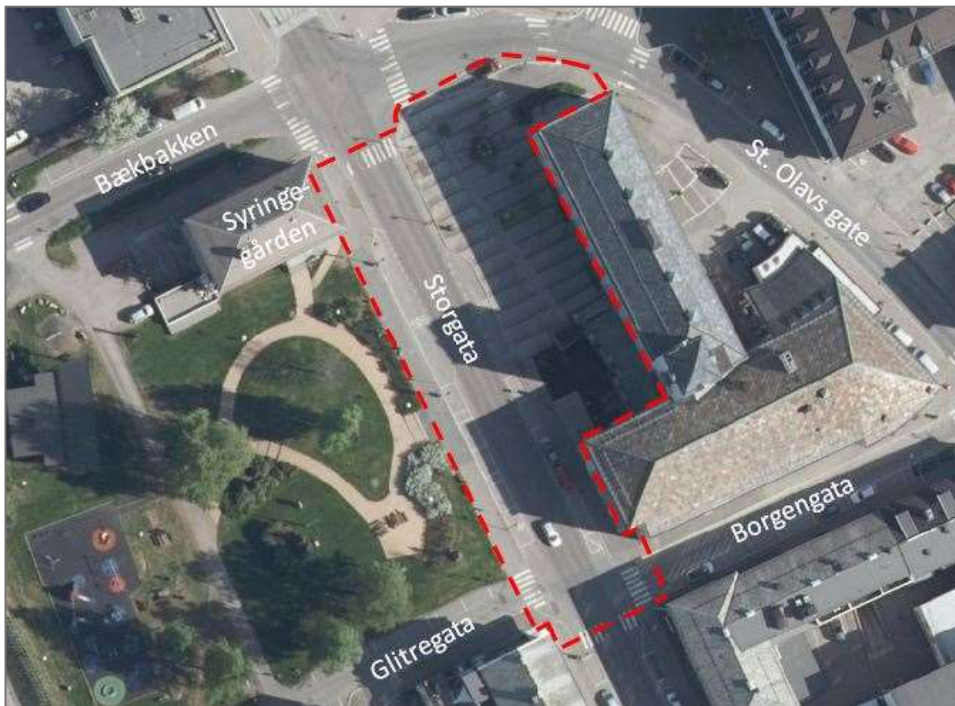
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging.
- Statlige planretningslinjer for samordna bolig-, areal- og transportplanlegging.
- Retningslinjer for støy i arealplanlegging, T-1442/2021
- Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging
- Universell utforming, T-1468



4 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

4.1 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet omfatter Storgatas strekning forbi Rådhuset med fortau samt eksisterende byrom foran Rådhuset. Planavgrensningen følger fasadelivet på Rådhuset og Syringegården samt fortauslinjen langs Elvarheimparken. Deler av krysset Borgengata x Storgata x Glitregata inngår i planen for å tilpasse bedre regulert og faktisk situasjon. Eksisterende parkeringsplasser langs St. Olavs gate inngår også i planområdet.



Figur 5: Planområdets avgrensning, vist med rød stiple linje

I dag utgjør Rådhusplassen et ordinært og slitt gateløp med asfalt, betongkantstein og fortau, busstopp, kantparkering og noen benker langs fortauet mot parken. Fra vegglivet til Rådhuset og ut til Storgata ble det, i 2009, etablert et dekke bestående av betongheller støpt i relieff med sort gatestein imellom, som sammen danner det mønsteret som plassen framstår med i dag. Mønsteret, sammen med rillemonster i støpt betong, ble komponert spesielt som en tolkning av rådhuset sin arkitektoniske utforming; med store enkle flater, men med en detaljrik og ornamental avslutning i detaljering. Plassen benyttes i dag til mindre kulturarrangementer.

Ved spesielle anledninger, som Grundsetmart'n, Elverumsdagene og Vintertid, stenges Storgata forbi Rådhuset, og rådhusplassen fungerer som konsertarena, marked m.m. Midlertidig stenging av gateløpet gjøres med løs skilting og sperrebukker. For å forsyne arrangementene med strøm legges provisoriske strømkabler på tvers av gate og fortau, og det settes ut mobile strømskap. De provisoriske løsningene krever en del arbeid for arrangørene, og utgjør også en hindring og risiko for personer med nedsatt oppmerksomhet eller funksjonsevne.



Det er i tillegg en utfordring at «møbleringen» av arrangementsområdet gjør området mindre «lesbart» og fremkommelig, blant annet fordi man må bevege seg på tvers av nivåforskjeller (opp og ned fortauskanter) for å passere området. Dette løses delvis ved bruk av ramper/terskeleliminatorer.



Figur 6: Dagens utforming av Rådhusplassen



Figur 7: Rådhusplassen ved arrangementer. Det brukes sperrebukker og strømledninger ligger over bakken



Figur 8: Rådhusplassen ved større arrangementer



Figur 9: Bilde tatt ved åpningen av dagens Rådhusplass med utsmykning av kunst og trær, mai 2009

4.2 Bymiljø og byrom

Fra rådhuset og mot sør-vest skråner landskapet nedover mot Glomma. Dette gir gunstige solforhold slik at man kan nyte kveldssolen på plassen. Via Rådhusplassen og Elvarheimparken knyttes byens rådhus sammen med Glomma som et av de viktigste historiske elementene for byen. Overflater er opparbeidet med harde flater på eksisterende byrom foran Rådhuset med tverrstriper som en signatur. Elvarheimparken er grønn med gressplen og store bjørketrær.



Figur 10: Rådhuset, sammen med Rådhusplassen og parken utgjør et sammenhengende område i bylandskapet



Figur 11: Rådhusets kontakt med Glomma



Både i dagens byrom foran Rådhuset, på Rådhusplassen og langs fortauet mot parken har man i dag utsmykning i form av skulptur, statuer og byster. Foran biblioteket har man en skulptur med fontene som markerer byrommet godt. Ved inngangen til Elvarheim har man 2 byster Helge Wæringsaasen og C. J. Hambro. Langs fortauet står statuene *Skogsarbeideren* og *Fredløs*.



Figur 12: Fredløs



Figur 14: Skogsarbeideren



Figur 13: Skulptur foran biblioteket



Figur 15: Byster av C. J. Hambro og Helge Wæringsaasen



4.3 Kulturminner og kulturmiljø

Rådhusplassen er avgrenset av den verneverdige gjenreisningsbebyggelsen og danner et naturlig byrom i hjertet av Elverum. Gjenreisningsbebyggelsen er av nasjonal verdi da den danner et intakt bymiljø fra sin tidsepoke. Rådhuset utpeker seg spesielt i denne sammenhengen med en klar og tydelig posisjon i bylandskapet og dominerer med sine dimensjoner, volum, høyder og detaljrikdom. Rådhuset henvender seg ut mot gata og det er en klar sammenheng mellom Rådhuset, parken og sikten mot Glomma. Den store åpne plassen foran Rådhuset er sammen med parken med på å understreke og tydeliggjøre dette viktige byrommet.



Figur 16: Rådhuset

4.4 Trafikkforhold

Storgata er i dag hovedgata for alle trafikantgrupper som ferdes nord- og sørgående gjennom Leiret. Gata går i en rett linje og i samme høyde hele vegen, så denne er det naturlige valget dersom man skal ferdes gjennom sentrum. Midlertidig stenging av gateløpet i forbindelse med arrangementer gjøres med løs skilting og sperrebukker. Ved stenging benyttes alternative ruter parallelt med Storgata. Langs Storgata er det tosidig fortausløsning og det er opparbeidet bussholdeplass på begge sider av vegen foran rådhuset. Kjørevegen er relativt bred med kantparkering langs gateløpet.



Per i dag har man 10 kantparkeringer langs strekningen forbi Rådhuset, hvorav 1 en av disse er tilrettelagt som HC-parkering i det sør-vestre hjørnet av planområdet. Utenfor biblioteket er det i tillegg 2 eksisterende kantparkeringer mot St. Olavs gate.

Storgata er ikke spesielt tilrettelagt for syklistene. Her sykler noen i kjørevegen og andre på fortauet. Gjennom sykkelbyarbeidet i Elverum har bedre tilrettelegging for syklende vært tema, men konkrete løsninger og bedre tilrettelegging for syklende i Storgata er ikke gjennomført. Storgata inngår som del av hovedsykkelrutenettet, hvor Storgata er klassifisert som hovedsykkelrute. Ved inngangen til biblioteket er det i dag etablert sykkelparkering.



Figur 17: Storgata sett fra sør

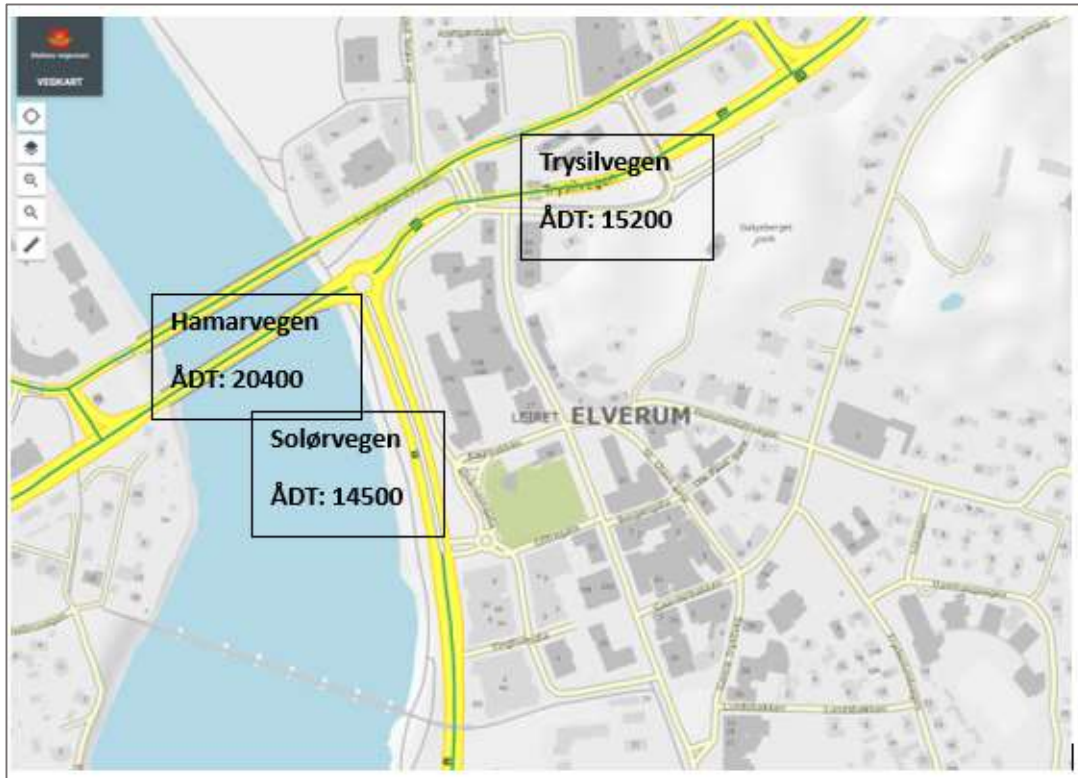
Solørvegen (rv. 2) nærmest Glomma er det naturlige valget for bilister som kun skal kjøre forbi og ikke har målpunkt i sentrum. Solørvegen er kun tilrettelagt for biltrafikk. Det er etablert en separat gang- og sykkeløsning nærmere elva.

Elvarheimgata er forbi de nye kvartalene Glitre og Gammelbrukplassen tilrettelagt med fortau. Nord for Elvarheimparken og nedenfor politihuset har Elvarheimgata landevegsutforming og her er det ikke tilrettelagt for gående. Syklende kan ferdes i bilvegen, men dette er det relativt få som gjør.

Utenfor Rådhuset har man i dag busslommer på begge sidene av veien. Innlandstrafikk har informert om at busslommene er relativt lite brukt, hvor man har gjennomsnittlig 7-8 påstigninger i døgnet. Innlandstrafikk anser videre busstoppene som mindre viktige i Leiret, siden de har såpass få påstigninger. Nærmeste stopp er Torget i nord og Bankhjørnet i sør. Innlandstrafikk har ønske om å legge om ruten permanent. Dette blant annet med bakgrunn i at stenging av Rådhusplassen ved arrangementer fører til midlertidig omlegging av bussruten, noe som gjør det uforutsigbart for publikum.

Trafikkmengde

Det er ikke gjennomført trafikktellinger for Storgata eller de nærliggende kommunale gatene. Nærmeste kjente tall for årsdøgntrafikk (ÅDT), som kan gi en antydning av mengde trafikk i området er ved krysset Solørvegen x Elvarheimgata (14 500 nord for krysset og 13 423 sør for krysset) og krysset Storgata x Kirkevegen (6221 vest for rundkjøringen, 9500 øst for rundkjøringen og 5000 sør for rundkjøringen). Fordelingen av trafikkmengden på de kommunale bygatene er ikke kjent, men da Storgata er hovedgata antas det at trafikkmengden er relativt høy. For øvrig er Storgatas strekningen sør for Kirkevegen og forbi kirka beregnet til 5000 ÅDT.



Figur 18: Oversiktskart over trafikkmengden på riks- og fylkesveger

Kommunen har planer om å utføre trafikktellinger for å få oversikt over antall kjørende i Storgata.

Det er registrert flere ulykker på vegnettet i området. Ved planområdet er det registrert 5 ulykker ved krysset Bækbakken x Storgata x St. Olavs gate, nord for planområdet, og 5 ulykker rett sør for planområdet i Storgata. Spesielt utpeker det nordre krysset seg hvor ulykkene synes direkte knyttet til selve krysset, mens ulykker langs Storgata i sør er spredt noe utover langs gateløpet. Av de 5 ulykkene i nord er enkelte hvor myke trafikanter har vært berørt. Krysset er noe utflytende og man har flere kontaktpunkter mellom myke trafikanter og bilister, som tilsier at det er en viss fare for ulykker.



Figur 19: Registrerte trafikulykker



4.5 Barns interesser

Området har i dag viktige arealer for barn og unge, hvor man har mulighet for aktivitet og opphold både i parken og i byrommet foran rådhuset. Det er tilrettelagt for flere aktiviteter for barn og ungdom i parken og byrommet foran rådhuset er en viktig møteplass for folk i alle aldre. Barn og unge har i stor grad interesse av tiltaket og er berørt av prosjektet. Barn og unge er også berørt som en trafikkantgruppe da Storgata er det viktigste hovedåren i byen for myke trafikanter, herunder som viktig skoleveg for spesielt elever på ungdomsskolen og Elverum videregående skole.



Figur 20: Nedre del av Elvarheimparken har stor lekeplass og tuftepark



Figur 21: Scene i Elvarheimparken



4.6 Universell utforming

Fortausløsningene og gangarealer er per i dag universelt utformet, herunder dekke på eksisterende byrom. Hovedinngangen til Rådhuset er ikke universelt utformet, hvor man har trappeløsning både utendørs og innendørs. For blant annet rullestolbrukere som skal besøke rådhuset må disse henvende seg til personalinngangen/varemottak i rådhusets bakgård. Det er derimot fortausløsning med akseptabel stigning helt i nord på plassen, som gir tilgang til biblioteket. Fra rådhusplassen og ned til parken er det trappeløsning med rampe, men terrenget er bratt som gjør parken lite tilgjengelig fra fortauet langs Storgata.



Figur 22: Tilgjengelighetskart. Grønn linje angir tilgjengelige traseer, mens rød linje angir arealet uten tilgjengelig/universell utforming

Ved større arrangementer har man utfordringer med at kabler ligger på bakkeplan og skaper unødvendige hindre for de med funksjonshemming. Møblering av plassen med midlertidige ramper kan også utgjøre at plassen er vanskelig å forser. Erfaringer tilsier at man ikke har greid å ivareta interessene for de med funksjonsnedsettelse på en god nok måte hittil ved arrangementer.



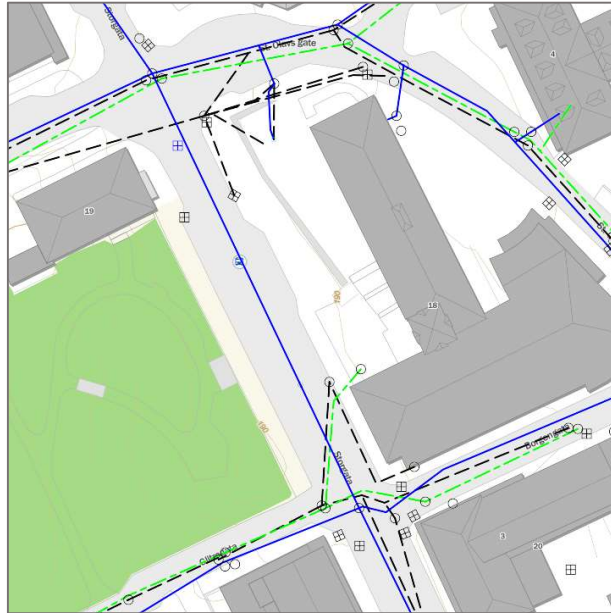
4.7 Teknisk infrastruktur

I området er det offentlige vann- og avløpsledninger langs gateløpene. Gjennom planområdet er det eksisterende vannledning i støpejern fra 1922. Det er eksisterende overvannsledning fra rådhusplassen til Glitregata og Bækbakken i retning Glomma. Tiltaket berører eksisterende kummer for håndtering av overvann.

Innenfor området er det flere eksisterende uttaksskap for strøm, på begge sider av Storgata ved både Syringegården og Rådhuset. For å forsyne arrangementer med strøm legges det i dag provisoriske strømkabler på tvers av gate og fortau, og det settes ut mobile strømskap. De provisoriske løsningene krever en del arbeid for arrangørene, og det utgjør også en hindring og risiko for personer med nedsatt funksjonsevne.

Storgata er belyst med 7 gatelysmaster av typen *Elverumsarmaturen*.

Storgata er trasé for eksisterende fjernvarme. Under dagens byrom foran Rådhuset ligger det snøsmelteanlegg basert på fjernvarme.



Figur 23: Oversiktskart over offentlig vann- og avløpsnett. Vannledninger vist med blå linje, stiplet grønn linje angir spillvann og svart stiplet linje angir overvannnett



Figur 24: Fjernvarmenettet vist med lilla stiplet linje



4.8 Overvann

Overflatevann fra Rådhusplassen blir i dag håndtert i sandfang med tilknytning til det kommunale overvannsnett.

I analyser for dreneringslinjer/vannveier ved styrtregn er det vist en dreneringslinje langs Storgata forbi Rådhuset. Potensielt overflatevann renner sørfra. Flomvann fra ekstreme nedbørshendelser følger i dag hovedsakelig flomveier i Glitregata og Bækbakken ned mot Glomma. Storgata har slak fall og flomvannet føres mot kryssing Bækbakken/Storgata. Noe flomvann føres langs innkjørselen på Storgata 19 (Syringengården).



Figur 25: Utsnitt av analyse for overvann ved styrtregn

4.8 Støyforhold

Den primære støykilde i dag kommer fra biltrafikk. Fartsgrensen på bygatene i Leiret er 30 km/t som begrenser støynivået noe, men trafikkmengden antas å være såpass høy at grenseverdiene for støyfølsom bebyggelse er overskredet i området som følge av biltrafikken. Elvarheimparken er et rekreasjons – og aktivitetsområde sentralt i Leiret, men grenser inntil trafikkerte veier, som tilsier at parken ikke anses som et «stille område» per i dag.

Det forekommer høyere støy nivå i perioder med kulturelle arrangementer som Elverumsdagene, der det avholdes konserter. Andre kulturelle arrangementer som forsamlinger, loppemarked eller skolearrangementer utgjør minimal støypåvirkning. Kommunen har eget reglement for arrangementer ved utleie av kommunal grunn, som legger premisser for blant annet støy ved arrangementer på plassen.

4.9 Luftforurensing

Den primære kilde til luftforurensning i dag kommer fra biltrafikken. Det kan være fra svevestøv og eksos. Særlig svevestøv kan oppleves generende for myke trafikanter og det kan påvirke luftveier og gi øyeirritasjon.

4.10 Næring

Storgata utgjør en av de viktigste bygatene i Leiret med næring, forretninger og tjenester langs gateløpet. Den binder sammen den nordre og søndre delen av Leiret med de to kjøpesentrene i hver ende.

I rådhuset har man for øvrig en kantine på Elvarheim (første plan ut mot gata), som er åpen for publikum i sin åpningstid (ved lunsjtider). Elvarheim har potensiale for økt aktivitet. Syringengården, som grenser inntil Rådhusplassen har næringslokaler i 1. etasje som henvender seg ut mot plassen og delvis parken.



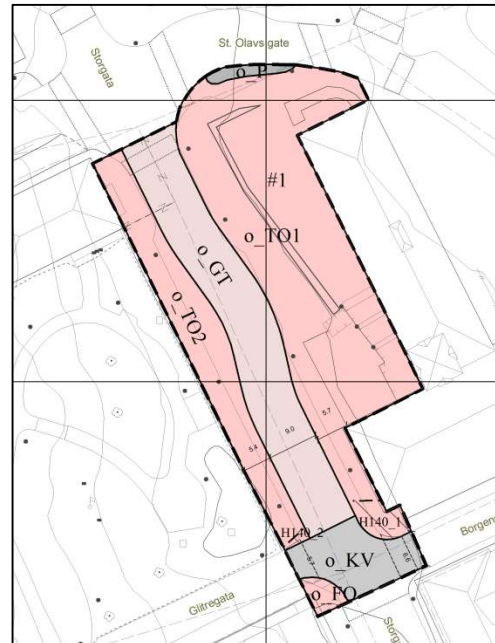
5 Beskrivelse av planforslaget

5.1 Planlagt arealbruk - hovedprinsipper

Planens reguleringsformål er som følger:

- Gatetun (o_GT)
- Torg (o_TO)
- Kjøreveg (o_KV)
- Fortau (o_FO)
- Parkering (o_P)

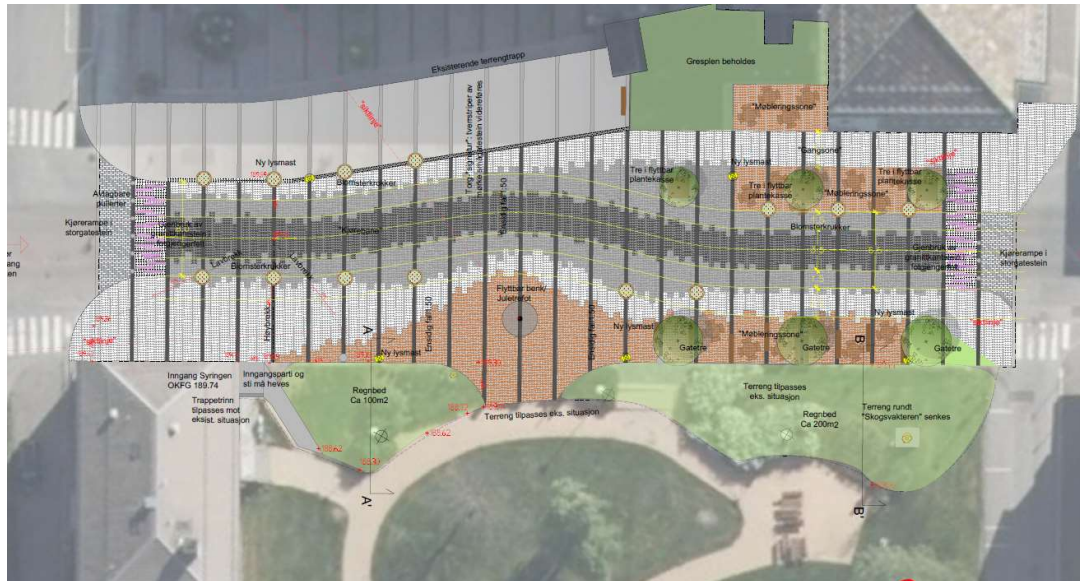
Rådhusplassen planlegges regulert som *gattetun* og *torg*, hvor bruken vil følge prinsippene for sambruksområde (shared space). Formål for gattetun (o_GT) tilsvarer arealet for sambruk, hvor blandet trafikk tillates, og formål for torg (o_TO) angir arealene som skal være bilfrie. Plankartet definerer klart hvor blandet trafikk tillates og hvilke arealer som skal være bilfrie. Selv om det reguleres to forskjellige formål er det et mål om at hele plassen opparbeides slik at det oppfattes som et sammenhengende byrom. Materialbruk, dekke og møblering er viktige elementer for å gjøre plassen lesbar for trafikkantene som ferdes over plassen.



Figur 26: Forslag til plankart, asasarkitekter AS

Utformingen av Rådhusplassen tar utgangspunkt i prinsippene for «shared space», hvor alle trafikanter integreres og ivaretas på samme areal. Grunntanken er å planlegge gater/plasser uten reguleringer, skilter og separering av de ulike trafikantergruppene i tid og rom. Metoden setter menneskene i sentrum og har som mål å skape plasser som er estetisk godt utformet og som egner seg både til opphold, handel og samtidig å forflytte seg gjennom. For å få til et slikt samspill mellom de ulike trafikantergruppene som Shared space forutsetter må biltrafikkens hastighet være lav. (Erfaringer med «shared space» ved kryssutforming, Rambøll 2008). Målet med shared space-tilnærmingen er å endre Rådhusplassen fra det tradisjonelle gateløpet det er i dag, til et byrom for arrangement, opphold og aktivitet. Arrangementer, opphold og aktivitet er prioritert, men det skal fortsatt gå biltrafikk over plassen utenom arrangementer. Ved hjelp av visuelle ledelinjer, møblering og beplantning vil man styre biltrafikken og redusere hastigheten og potensielt trafikkmengden.

Utformingsplanen viser en mulig utforming ved utvidelse og oppgradering av dagens rådhusplass, som omfatter dagens gategrunn og fortausområdene mot parken.



Figur 27: Illustrasjonsplan, Selberg Arkitekter

Hele bredden fra dagens granittrapp langs Rådhuset, til Elvarheimparken opparbeides som en sammenhengende plass i ett plan. Dette har flere formål:

- Bedre framkommelighet for alle, og større arealer for opphold/møblering
- Tilrettelegging for større arrangementer. Ved konserter eller andre større arrangementer stenges Rådhusplassen for biltrafikk og hele plassen benyttes til arrangementet. Det er da en fordel, både for arrangører og publikum å unngå terskler som vanskeliggjør rigging og ferdsel på tvers av plassen.
- Bryte med det tradisjonelle gaterommet, for hastighetsreducerende effekt.



Kjøremønsteret vil visualiseres ved mørkere betongstein enn plassen for øvrig. I tillegg vil møbler, plantekasser og flyttbare pullerter benyttes for å gjøre området lesbart for bilister, myke trafikanter og mennesker som oppholder seg på plassen, og skape naturlige skiller mellom soner for opphold, gange, sykkel og bilkjøring. Gatetun tilbyr god tilgjengelighet for gående og syklende. Utomhusplanen viser hvordan dette er gjennomførbart ved å markere areal for syklister med grå belegning, fortau med lys belegning og kjørbart areal med mørkegrå belegning. Areal for opphold er markert med brun belegning.



Figur 28: Eksempel på utforming av sambruksområde: Grønnegade Square, Odense. Kilde: Masu Planning

Siden dette er sambruksareal er grensene mellom ulike trafikanter indikert slik at alle trafikanter må øke sin oppmerksomhet. Fremkommeligheten for biler er senket slik at dette fremstår som et areal prioritert for gående og syklende.



Figur 29: Eksempel på bruk av farge- og materialbruk for å definere de ulike trafikantergruppene: Carlsberg Byen. Kilde: Malmos Landskaber



Figur 30: Eksempel på flyttbar møblering: Blankenberg. Kilde: Streetlife



Figur 31: Eksempel på permanent møblering: Torvet i Trondheim. Kilde: Agraff

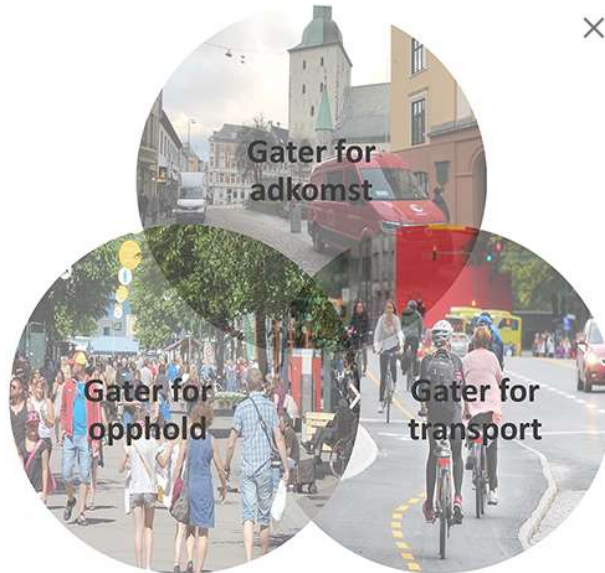
I arrangementssituasjoner vil Rådhusplassen stenges for biltrafikk ved bruk av pullerter ved kryssene.

Undersøkelser av tiltakets effekt på ulykker er metodisk svake, og effekten er svært usikker. Ingen studier tyder på at sambruksområder gir flere ulykker.

Trafikantgrupper: Basert på internasjonal forskning og studier av seks sambruksområder i Norge anbefaler Bjørnskau et al. (2016) at sambruksområder bør ha en nokså lik fordeling mellom



trafikanter, især fotgjengere og biler, og at det bør være en relativt balansert fordeling av hvem som viker i interaksjonene mellom trafikkgruppene. Dersom trafikkfordelingen er svært skjev, eller en trafikkgruppe har absolutt fortrinnsrett, bryter dette med prinsippet om sambruksområder. (TS-håndboken: <https://www.tshandbok.no/del-2/3-trafikkregulering/324-sambruksomraade/>)



Figur 32: Prinsipp for sambruksområde, V125 Gateveileder, Statens Vegvesen

5.3 Parkering

Som følge av at man opparbeider plassen som et sambruksområde med tilgrensende torgarealer fjernes dagens kantparkering langs gateløpet. De 2 eksisterende parkeringsplasser i nord, langs St. Olavs Gate vises i plankart og videreføres som i dag.

5.4 Universell utforming

Ved utvidelse og oppgradering av Rådhusplassen vil denne bli utformet etter prinsippene om universell utforming. Ulikt dekke og møblering vil føre til at det er lett å orientere seg. Det vil bli tatt hensyn til allergikere ved valg av beplantning m.v. Tidligere kanstein og høydeforskjeller vil bli fjernet ved opparbeidelse av plassen. Etter teknisk forskrift er det krav om oppmerksomhetsfelt ved gangfeltene (nord og sør på plassen). Videre er det krav om lederlinje gjennom plassen for å sikre trygg ferdsel for synshemmede. For å sikre god fremkommelighet under arrangementer vil det etableres kabelkummer med trekkrør for strøm, slik at man slipper at disse ligger oppå bakken og hindrer ferdsel.

Plassen skal etableres med fall mot parken. Med fall mot parken kan dagens trappeløsning fra fortauet fjernes og overgangen fra plassen til parken tilsier at man får en universelt utformet adkomst til parken.

Terrenget skal heves noe ved inngangen til Syringengården slik at man får universelt utformet adkomst til næringslokalet.



Dagens HC-parkering i det sør-vestre delen av planområdet fjernes, som følge av planen. Nærmeste HC-parkering er da nord for krysset Storgata x Bækbakken x St. Olavs gate. Denne ligger tett på planområdet like ved gangfeltet.

5.5 Kollektivtilbud

Dagens busstopp på begge sider av Storgata foran rådhuset planlegges flyttet til Elvarheimgata. Dette er gjort etter ønske fra og i samråd med Innlandstrafikk som over tid har ønsket permanent omlegging av ruten som i dag legges midlertidig om ved arrangenter og steging av Rådhusplassen. I planarbeidet er det vurdert å videreføre dagens løsning med buss over plassen, men med bakgrunn i krav om universell utforming for av- og påstigning har ikke dette latt seg løse på en god måte. En løsning for busstopp er arealkrevende da man må ha rampe eller forhøyning i terrenget med riktig stigning, og dette medfører at området ikke blir sømløst/trinnfritt.

5.6 Kulturminner

Bestemmelsesområdet for *hensyn bevaring bygning og annet kulturmiljø*, som er forankret i byplanen, er videreført i planen for Rådhusplassen og dekker hele planområdet. Det er knyttet bestemmelser til dette hvor blant annet at tiltaket skal innordne seg etter eksisterende bystruktur, og at gjenreisningsbebyggelsen skal utgjøre hovedtrekket i bymiljøet. For tiltaket er det lagt til grunn at materialbruk og dekke skal samsvare godt med det eksisterende byrommet og være tilpasset Rådhusets materialitet og uttrykk.

5.7 Utsmykning av offentlige rom

Tiltaket vil ikke endre eller berøre skulpturen foran biblioteket eller bystene ved Elvarheim. Det er derimot vurdert at Fredløs bør flyttes/gis annen plassering og det er planlagt å jevne ut terrenget ved Skogsarbeideren for å gjøre området mer åpent.

I forbindelse med den planlagte oppgraderingen er Kunstbanken Hedmark konferert for å vurdere planenes konsekvens for skulpturene som berøres. Følgende uttalelse ble gitt:

Dagens plassering av Skogsarbeideren vurderes som velfungerende og kan videreføres i de nye planene. Hvordan Skogsarbeideren henvender seg til Rådhuset fungerer også godt. Det anbefales derfor å opprettholde plasseringen i den nye situasjonen.

Forholdet mellom figuren og sokkelen anbefales i hovedsak videreført. Det kan vurderes å redusere høyden noe (to-tre steinhøyder), avhengig av hvor skulpturen vil stå i de nye planene. Ved plassering i regnbed-omgivelser/i vegetasjon bør høyden på sokkelen opprettholdes i sin helhet.

Fredløs er ikke heldig plassert slik den står i dag omkranset av busker. Den forsvinner i vegetasjonen rundt, og fremstår liten og litt borgjemt i sine omgivelser.

I den nye situasjonen, med annen helning på landskapet og annen vegetasjon (regnbed) vil skulpturen kunne fremstå tydeligere. Med lavere, mer åpen vegetasjon vil skulpturen fremstå større, og sokkelen, som er naturstein, vil harmonere godt med regnbed-beplantning. Skulpturen vil med fordel kunne dreies noe mot nord, slik at den henvender seg tydeligere mot rådhuset. Dette må imidlertid tilpasses utforming av regnbed og beplantning, slik at skulpturen står godt i omgivelsene.

Et alternativ kan være å finne en helt ny plassering i parken til skulpturen. Det er imidlertid allerede flere skulpturer spredt i parken, i tillegg til lekeapparater, benker, sykkelstativ og søppeldunker, så ny plassering må vurderes opp mot dette.



Det er ikke avsatt midler for ytterligere utsmykning av plassen. Det er vurdert dit hen at tiltaket utgjør en utvidelse av dagens byrom og at eksisterende utsmykning er tilstrekkelig. Man har ikke ønsket å ha utsmykning som skaper konkurranse med det man allerede har på plassen i dag. Man har vurdert at kommunens reglement for utsmykning av offentlig rom er ivaretatt med det man har av kunst per i dag. I illustrasjonsplanen er det derimot vist et areal for et mer særegent møblement som er flyttbart. Det legges til rette for feste av juletre på samme areal.

5.8 Teknisk infrastruktur

Hovedvannledningen som ligger i Storgata over Rådhusplassen er 100 år gammel som er forbundet med betydelig risiko for redusert kapasitet på grunn av gjengroing, lekkasjer, og ledningsbrudd. Ledningen skal derfor skiftes i forbindelse med oppgraderingen. Vann- og avløp er under prosjektering av Sweco AS.

Fjernvarmen er sannsynligvis ikke berørt som følge av oppgraderingen av plassen, men dette må avklares ved byggesøknaden.

Det er tilstrekkelig med kapasitet per i dag og det er ikke behov for å oppgradere forsyningsnett. Det skal legges trekkerør for strømkabler over plassen, for å bedre situasjonen ved arrangementer. Konsekvensen av dette er at det blir enklere med gjennomføring av arrangementer og bedre fremkommelighet.

Eksisterende lysmaster skal fjernes og det planlegges for ny gatebelysning, med stemningsbelysning/plassbelysning mot de møblerte områdene. Denne type belysning er med på å forsterke utformingen av byrommet og at dette ikke er en ordinær bygata. Belysning er under prosjektering, hvor det blant annet skal gjøres beregninger slik at man får tilfredsstillende lysforhold.

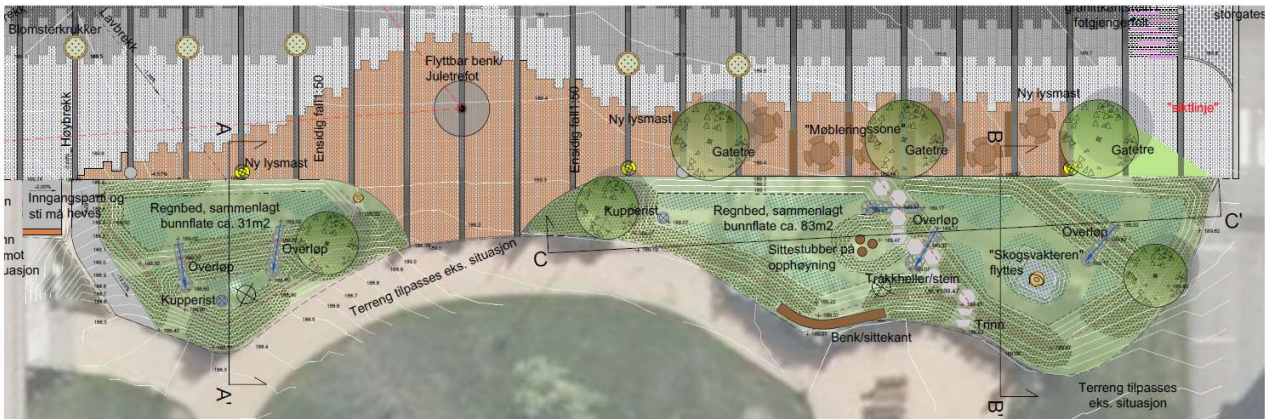
5.9 Overvann

I forbindelse med oppgraderingen av plassen vil det etterstribes å håndtere overflatevannet lokalt. Overvannshåndtering baserer seg på tre-trinnstrategien. Trinn 1 gjelder avrenning av mindre regnhendelser ved å infiltrere eller fange opp vannet. I trinn 2 er det fokus på å forsinke og fordrøye store regnhendelser. Trinn 3 gjelder avrenning fra ekstreme regnhendelser og lede overvannet til trygge flomveier.

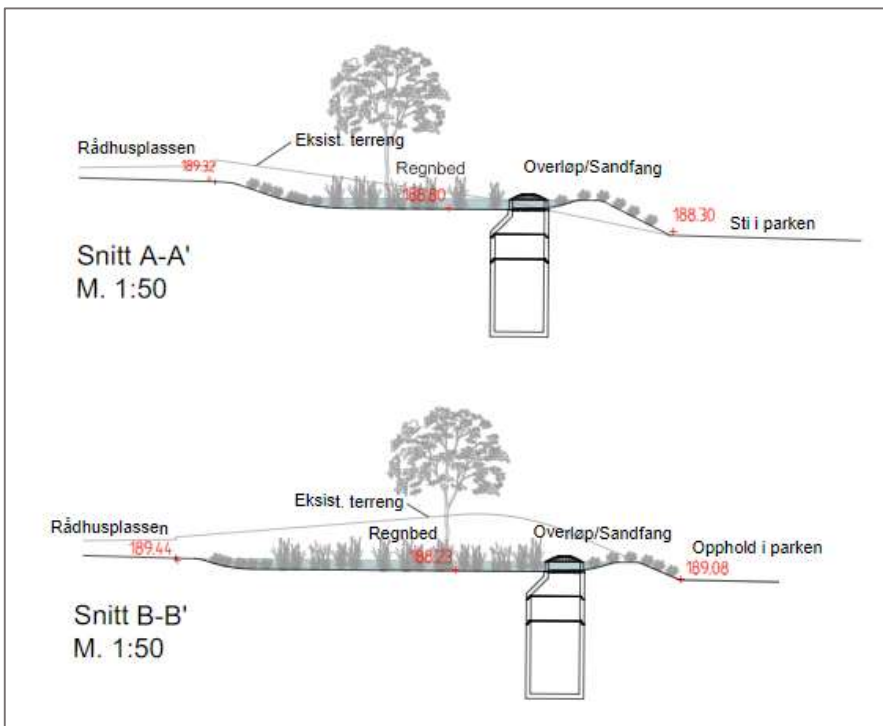
Oppgraderingen av plassen innebærer en marginal økning i tette flater, men på grunn av klimafaktor økes overvannsmengdene likevel. Når området etableres med ett nivå, er det krevende å samle opp vann på plassen. Plassen etableres derfor med ensidigfall mot parken, hvor det etableres flere regnbed med mulighet til infiltrasjon og fordrøyning.

Det er gjennomført overvannsberegninger som gir grunnlag for vurdering av plassering, utforming og volum for regnbed. For dimensjonering av overvannsmengder er det benyttet nedbørsdata fra målestasjon på Hamar (Hamar II SN 12290). Det er brukt en klimafaktor på 40%.

Sweco AS er engasjert til å prosjektere løsninger for håndtering av overvann. Det planlegges flere regnbed med et totalt areal på ca. 115 m². Regnbed utformes slik at det kan fordrøyes overvann fra Rådhusplassen. Overløp fra regnbed føres til kommunalt overvannsnett. I arealet for regnbedet er det skissert enkel møblering og gangsti.



Figur 33: Utsnitt av illustrasjonsplan med regnbed, Selberg Arkitekter AS/Sweco AS



Figur 34: Nytt og eksisterende terreng, Sweco AS

Terreng på Rådhusplassen skal heves, noe som tilsier at plassen vil ligge noe høyere enn tilstøtende veggrunn. Overflatevann ved styrtregn vil derfor fortrennes og vannet vil ta en ny vei. Sweco AS er engasjert for å prosjektere overvannsløsninger. Deres vurdering av overflatevann ved styrtregn er som følger:

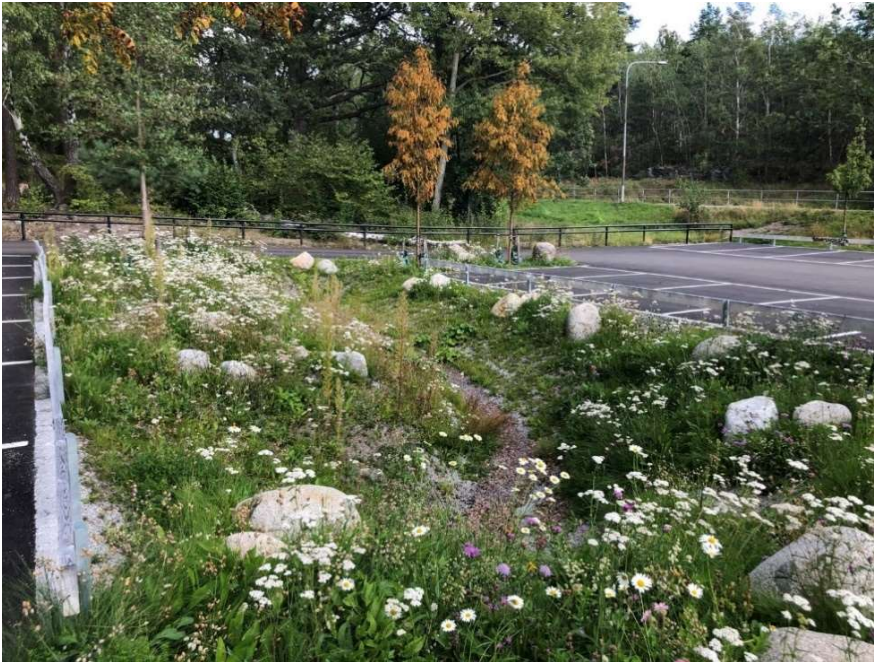
Ved ekstreme regnhendelser følger vann hovedsakelig opprinnelige flomveier i Glitregata og Bækbakken. Opprinnelig flomvei gjennom Storgata blir avskjæret, og vannet får mulighet til å fordøye i regnbed, før vannet ledes til parken. I parken vil vannet følge kantene og videre til



opprinnelig flomvei mot Glomma. Oppgradering av Rådhusplassen gjør dermed at flomvann fra Storgata ikke lenger renner via Storgata 19.

Endring av flomvei i Storgata anses som trygg uten fare for skade på nedenforliggende eiendommer og byggverk.

For å ta høyde for overflatevann i en vintersituasjon der brøytekanter danner barriere for avrenning mot parken etableres det to stk. infiltrasjonssandfang med overløp til nett og mulighet for tining fra kum. Disse måles inn slik at de kan lokaliseres og tines ved behov. Overflatevann kan da renne nordover, langs kant til sandfang.



Figur 36: Eksempel på regnbred



Figur 35: Eksempel på regnbred



6 Virkninger/konsekvenser av planforslaget

6.1 Overordnede planer

Kommuneplanens samfunnsdel og Byplan 2030

Reguleringsendringen er i tråd med kommunens overordnede planer. Tiltaket følger opp mål om gode byrom og møteplasser, utvikling av Rådhusplassen som byens storstue og en offensiv bymessig satsning, som er fastsatt både i samfunnsdelen og byplanen. Endringen innebærer ingen nevneverdige konsekvenser for byplanen, hvor området er avsatt til teknisk infrastruktur – veg og torg. Endringen innebærer en presisering av Storgatas strekning forbi Rådhuset, hvor man har lagt rammer for en annen organisering og prioritering av trafikantgrupper. Hovedformålet endres ikke, men detaljeringen endres fra typisk bygate til sambruksområde.

I planarbeidet er øvrige kommunale temaplaner og nasjonale retningslinjer og forventninger lagt til grunn. Tiltaket anses å være i tråd med både kommunale planer og statlige føringer da det vil legge til grunn at myke trafikanter gis høyere prioritering og det legges bedre til rette for sykkel og gange. Tiltaket vil bidra til at et sentral byrom oppgraderes og moderniseres, som er positivt for trivsel, bylandskap og målet om en levende by.

6.2 Bymiljø og byrom

Planforslaget vil knytte en sammenheng mellom Rådhuset, Rådhusplassen og Elvarheimparken. Dette løfter stedsidentiteten ved å skape en offentlig møteplass, som utvider torget som sentralt byrom og styrker de kvalitetene som allerede er på stedet i dag. Gjennom å transformere Storgata fra bilvei til sambruksareal vil det fortsatt være mulighet for gjennomkjøring med bil, men gående og syklende vil i høyere grad prioriteres. Det vil dermed også tilrettelegges i høyere grad for dagens bruk som innebærer kulturelle arrangementer. Disse vil oppleve en mere hensiktsmessig teknisk og romslig bruk av arealene til forsamlinger og publikumsrettet aktivitet.

Med dagens utsmykning av plassen anses det som at reglementet for utsmykning av offentlig rom er ivaretatt i planendringen.

6.3 Kulturminner og kulturmiljø

Utvidelsen av Rådhusplassen og oppgraderingen av dagens delstrekning av Storgata vil få en utforming som er tilpasset dagens opparbeidede del av rådhusplassen og arkitekturen i området. Detaljeringen gjenstår og må avklares i den videre byggesaken og ved utførelsen.

Som en naturlig forlengelse av koblingen mellom Rådhusplassen og Elvarheimparken, vil planforslaget følge opp planene i *Elverommet*. I dette ligger det et mål om et sammenhengende bygulv som strekker seg fra rådhuset, ned til Glomma med ulike byrom og funksjoner, som de vi allerede ser i parken og på Rådhusplassen i dag.

Planforslaget vil derfor bidra til kulturmiljøet i Elverum gjennom å skape en bedre sammenhengende møteplass for allmenheten. Men det vil også bidra til å gi et arkitektonisk løft, der landskapet i sin helhet danner et åpent rom for ulike aktiviteter. Det vil invitere til mere sosial aktivitet og en daglig bruk som er rettet mere mot mennesker enn biler sammenlignet med dagens situasjon. Estetisk parken og Rådhusplassen knyttes sammen på en naturlig måte og med en mer lesbar og sammenhengende utforming.



6.4 Forholdet til kravene i kap II i Naturmangfoldloven

Planendringen berører et allerede utbygd område med gateløp. Tiltaket endrer ikke dagens arealbruk, men nytt dekke og utforming tilsier en annen organisering av trafikanter. I offentlig tilgjengelige databaser er det ikke registrert naturtypelokaliteter eller arter som defineres som spesielt viktig for biologisk mangfold i eller nær ved planområdet. Det antas at det i området er arter som er typiske i et bybilde. Basert på tilgjengelig kunnskap legges det til grunn at tiltaket vil ha liten eller ingen negativ konsekvens for naturmangfoldet, jmf. nml. § 8. De miljørettslige prinsippene for offentlig beslutningstaking i naturmangfoldloven vurderes å være oppfylt.

6.5 Trafikkforhold

Bakgrunnen for etablering av sambruksområde er i større grad å prioritere arealene foran rådhuset til mer opphold og aktivitet. Det vurderes at dette ikke får større trafikale konsekvenser for det tiliggende gatenettet

Ved etablering av sambruksområde er prinsippet at gatearealet deles mellom alle trafikantgruppene. Busstraseen og busstopp for lokalbuss er planlagt flyttet til Elvarheimgata, slik at kollektivtrafikken og tyngre kjøretøy ikke vil gå over Rådhusplassen. Ved en oppgradering av Storgata på delstrekningen forbi rådhuset, slik at dette vil framstå mer som en plass og inngå i utvidelsen av rådhusplassen, vil bilistene måtte kjøre på de myke trafikantenes premisser. Biltrafikken vil måtte ta mer hensyn til de gående og syklende, samt de som oppholder seg på plassen. Dermed forventes det at antall biler som kjører over plassen vil gå ned og bilene vil få potensielt lavere fart. Mer tilrettelegging og høyere prioritet av de myke trafikantene kan føre til at flere velger og gå eller sykle. Det må også forventes økt biltrafikk i St. Olavs gate og Elvarheimgata. Det vurderes at disse to gatene har en utforming og vil kunne fungere godt med noe økt biltrafikk, spesielt Elvarheimgata som har god bredde og med lite krysningspunkt for myke trafikanter.

Det forventes at de gående og syklende i all hovedsak vil fortsette å ferdes over plassen, slik de gjør i dag.

Forventninger om at biltrafikken vil kjøre saktere og antall biler antakelig bli noe redusert, sammen med at bussene kjører Elvarheimgata, vil antakelig føre til at antall ulykker i krysset Storgata-Bækbakken-St.Olavsgata går ned. Det blir en mer oversiktig trafikksituasjon, der de myke trafikantene får en høyere prioritet i det daglige gatebildet.

Trafikksikkerhetshåndboken bidrar med kilder til virkning av gatetun på støy og luftforurensning:

«Det er ikke funnet undersøkelser som dokumenterer hvordan gatetun virker på støv-, støy- og luftforurensninger. Gatetun fører som regel til en nedgang i fart og trafikkmengde. Dette kan medvirke til mindre støy (Haakenaasen, 1982).

Gatetun gjenskaper utendørs fellesarealer som innbyr til opphold og sosial aktivitet. Det medfører økte kvaliteter for bomiljøer. Folk synes det er lettere og triveligere å være fotgjenger og syklist i gatene og lar ofte barna leke ute (Muskaug, 1983).»

Det er forskjell på gatetun og sambruksareal, men erfaringene fra gatetun vurderes likevel i en viss grad å være relevante. Gatetun forutsetter at det ikke er gjennomfartstrafikk, mens sambruksareal tillater gjennomfartstrafikk. Det forventes uansett en reduksjon av trafikken i Storgata.



Trafikksikkerhets håndboken bidrar med kilder til virkning av gatetun på støy og luftforurensning:

«Virkningen av gatetun på ulykkene er undersøkt i Norge (Muskaug, 1983), Tyskland (Kahrmann, 1988), Nederland (Janssen & Verhoef, 1989) og Danmark (Engel & Krogsgaard Thomsen, 1990; Jensen, 2007). I de fleste undersøkelsene inngår gatetunutbyggingen i mer omfattende trafikksaneringer.

Virkningen av gatetun varierer fra sted til sted. I gjennomsnitt reduseres antall personskadeulykker med 34% (-51%; -11%). Korrigert for publikasjonsskjevhet er nedgangen i antall personskadeulykker på 14% (-40%; +23%). Antall materiellskadeulykker reduseres med 14% (-51%; +51%).

Det er ikke oppgitt om trafikkmengden er endret. Endringene i ulykkestall kan derfor både skyldes mindre trafikk og lavere risiko.»

Som konsekvens av tiltaket blir det noen færre kantparkeringer i området, men dette er i begrenset omfang. Parkering innenfor et sambruksområde er ikke ønskelig, og det anses som riktig å prioritere opphold, aktivitet og bedre framkommelighet for de myke trafikantene. Permanent flytting av bussruten til Elvarheimgata, med nytt busstopp mellom Glitrekvartalet og Gammelbrukplassen er besluttet i samråd med Innlandstrafikk. Det anses som positivt at man får en løsning som gir forutsigbarhet, og at man ikke lenger trenger å ha midlertidige løsninger. Man vil fremdeles ha stopp nært Rådhuset, hvor stigningen og avstand fra Elvarheimgata til Storgata er akseptabel.

6.6 Støy

Med bakgrunn i at Rådhusplassen i større grad legges til rette for aktivitet og opphold, og at trafikkmengden trolig vil reduseres, vil også støy fra biltrafikk reduseres. Tiltaket vil ikke medføre økt støybelastning som følge av tiltaket og det planlegges ikke for støyfølsom bruk. Tiltaket vil bidra til at plassen er bedre tilrettelagt for arrangementer, men det legges ikke opp til flere større arrangementer, slik som konserter. Ved arrangementer vil retningslinjene for leie av kommunal grunn ligge til grunn for å begrense støybelastningen for omgivelsene, evt. nasjonale retningslinjer for slike arrangementer. Det forventes at tiltaket vil kunne bidra til flere av de mindre arrangementene, men som ikke gir unødig støyplager.

6.7 Luftforurensning

Som følge av at man forventer en lavere trafikkmengde over plassen, forventes det også at luftforurensningen fra biltrafikken reduseres, noe som er positivt. Det legges opp til mer beplantning, som kan bidra til å hindre plager som følge av svevestøv.

6.8 Barns interesser

Arealene i parken som er tilrettelagt for opphold og aktivitet er ikke direkte berørt som følge av tiltaket. Nytt terreng, hvor rådhusplassen skrår forsiktig ned til parken, vil derimot gi en langt bedre tilgjengelighet for barn og unge, hvor man får en bedre kontakt mellom rådhusplassen og parken, noe som kan bidra til økt bruk. Rådhusplassen er i dag en viktig møteplass i byen og tiltaket vil styrke dette med beplantning, møblering, god belysning m.m. Det planlegges for et urbant byrom som kan øke trivselen og legge til rette for økt bruk av plassen. Hensynet til barn og unge anses som godt ivaretatt.



6.9 Universell utforming

Tiltaket anses å styrke hensynet til personer med funksjonsnedsettelse, sammenlignet med dagens situasjon. Området vil være trinnfritt og med god tilgjengelighet. Ved arrangementer vil det være langt færre hindre over plassen da kabler trekkes under bakken, og nivåforskjellene på plassen er fjernet.

Man har i planendringen ikke løst universelt utformet tilgjengelighet til hovedinngangen til Rådhuset. Dette ligger utenfor prosjektets ramme og dagens løsning med inngang i bakgården videreføres. Å vurdere en universell utformet løsning med rampe, trinnfritt inngangsparti samt at løsninger innendørs må vurderes, er en krevende oppgave som ikke løses i dette prosjektet. I utredningsfasen av prosjektet er imidlertid mulighet for fremtidig utvidelse av byrommet med etablering av fullverdig inngangsparti på østsiden av Rådhuset, mot Amundsengården, synliggjort.



Figur 37: Framtidig mulighet for utvidelse av byrommet ved Rådhuset/Rådhusplassen, Selberg Arkitekter AS.



6.10 Teknisk infrastruktur

Tiltaket fører til at eksisterende vann- og avløpsnett blir oppgradert med ny vannledning forbi Rådhuset, som sikrer en mer robust løsning med lang levetid. Trekkerør for strømkabler vil forenkle arbeidet ved arrangementer og vil bedre fremkommeligheten.

6.11 Konsekvenser for næringsinteresser

Som en konsekvens av tilretteleggelsen for mere publikumsrettet aktivitet og myke trafikanter, kan sannsynligheten øke for spontane møter og kortere handleturer i lokale bedrifter.

6.12 Overvann

Oppgradering av plassen innebærer marginal økning i tette flater, men fordi beregninger inkluderer en klimafaktor (40 %) øker beregnet overvannsmengden. Håndtering av overvann i regnbed gir mindre påslipp til det kommunale overvannsnett og er positivt for miljø og klima.

Lokal overvannsdiskonering er avgjørende for å avlaste kommunalt overvannsnett. Hovedprinsippet for overvannshåndtering av Rådhusplassen er forsinking, fordrøyning og infiltrasjon i regnbed i overgangen mellom Rådhusplassen og parken. Det vil etableres nødoverløp til kommunalt nett, men tiltaket vil totalt sett medføre redusert belastning på nettet i forhold til dagens situasjon. Som ekstra sikkerhet vinterstid vil det etableres infiltrasjonssandfang med overløp til overvannsnett i «kjørebanen», slik at de kan tines ved behov vinterstid.

6.13 Risiko- og sårbarhetsanalyse

Gjennom risiko- og sårbarhetsanalyse, utarbeidet av asasarkitektur AS, er det avdekket 3 potensielle uønskede hendelser:

- Urban flom ved styrtregn.
- Ulykkesrisiko for myke trafikanter.
- Fare for terror dersom Rådhuset og/eller Rådhusplassen med folkesamlinger anses som terrormål.

De ulike avbøtende tiltakene er oppsummert i tabell 3, og viser hvordan kommunen har tenkt å håndtere de ulike risikomomentene som fremkommer av analysen.

Forslag til tiltak og mulig oppfølging i arealplanlegging og annet		
Uønsket hendelse	Tiltak	Oppfølging gjennom bestemmelser og plankart
1	Anlegge helhetlig system for håndtering av overvann. Dette løses med avbøtende tiltak som fordrøyning. Analyser av dreneringslinjer/vannveier ved styrtregn viser potensiell vannvei langs Storgata som håndteres gjennom nevnte avbøtende tiltak.s	Det er krav til regnbed i overgangen mellom planområdet og Elvarheimparken, § 2.4. Før det kan gis rammetillatelse/igangsettingstillatelse skal det foreligge en plan/redegjørelse av håndtering av overvann, § 3.1.1. På planen/redegjørelsen skal alternative flomveier ved styrtregn vises.



2	Opparbeidelse av sambruksarealet må gjøres på en slik måte at trafiksikkerheten økes i forhold til dagens registrerte ulykker.	Endring fra bygate til sambruksområde, med lavere fartsgrense og potensielt mindre biltrafikk vil kunne medføre noe mindre belastning i krysset Bækbakken x Storgata x St. Olavs gate. Planendringen sikrer at en oppstramming av krysset er mulig. Det er satt konkrete krav til utformingen av selve Rådhusplassen med krav blant annet fri bredde for ferdsel for myke trafikanter, materialbruk som klart definerer hvor det tillates kjøring m.m., §§ 3.1.2, 3.1.3 og 3.1.4. Frisiktlinjer er påført plankartet med tilhørende bestemmelse, § 4.1.
3	Ved arrangementer sperres plassen av med pullerter, slik at det ikke skal være mulig å kjøre inn.	Det er satt krav til at det skal etableres pullerter i hver ende av Rådhusplassen, § 3.1.2.

Det er forbundet med risiko med de potensielle hendelsene og risikoen kan minimeres gjennom tiltak. Det stilles derfor krav i planen for å redusere konsekvenser og sannsynlighet for de uønskede hendelsene. Risiko- og sårbarhetsanalysen viser totalt sett at planområdet er egnet for det foreslåtte tiltaket, med forutsetning av at bestemmelsenes krav til tiltaket følges opp.