

Beregnet til
Sel kommune

Dokument type
Rapport

Dato
Juni 2014

KNUTEPUNKT OTTA

OTTA SKYSSTASJON - MULIGHETSSTUDIE



OTTA SKYSSSTASJON - MULIGHETSSTUDIE

Revisjon **F-01**
Dato **2014-06-25**
Utført av **IRE**
Kontrollert av
Godkjent av
Beskrivelse **Rapport mulighetsstudie**

INNHALDSFORTEGNELSE

1. Innledning	5
2. Prosess og arbeidsopplegg	5
3. Grunnlag for arbeidet	6
3.1 Regionsenterprosjektet	6
3.2 Ny E6 gir nye muligheter og behov.	6
3.3 Knutepunktet - mer enn bare skysstasjonen	7
4. Dagens situasjon	8
4.1 Dagens knutepunkt - Arealbruk og funksjoner	8
4.2 Dagen knutepunkt - mangler og behov	10
4.3 Dagens knutepunkt - noen fysiske forutsetninger for videre utvikling	12
5. Skysstasjonen - knutepunkt med mange funksjoner - muligheter	15
5.1 Knutepunktet - sentral i tettstedsutviklingen.	15
5.1.1 Forbindelse mellom byen og stasjonen - orienterbarhet og synlighet	16
5.1.2 Tilgjengelighet for gående og syklende	17
5.1.3 Tilgjengelighet med bil og buss.	17
5.2 Knutepunktet - Arealbruk	18
5.2.1 Jernbane	18
5.2.2 Buss	18
5.2.3 Parkering	20
5.2.4 Byggeareal	21
5.3 Knutepunkt - funksjoner	22
6. Otta skysstasjon- muligheter - skisse til et framtidig knutepunkt	24
7. Anbefalinger	26
8. Videre arbeid - neste fase	27

1. INNLEDNING

I forbindelse med utbygging av ny E6 fra Gardermoen til Hamar og gjennom Gudbrandsdalen har det blitt aktuelt å se nærmere på standard og kapasitet på Otta skystasjon. Ny E6 i Hedmark og Oppland med endret kjøretid kan gi grunnlag for å flytte bussenes pausestopp fra Kvam (som benyttes i dag) til Otta.

Sel kommune har gjennomført en omfattende planprosess rundt Otta som regionsenter, der det påpekes at skystasjonen og trafikkknutepunktet Otta er en viktig premiss for utviklingen av Otta.

Otta skystasjon blir et viktigere knutepunkt for lokal utvikling og regionale og interregionale transporter i framtida. Sel kommune, Oppland fylkeskommune, ROM Eiendom, Jernbaneverket Statens vegvesen og NSB har med dette som utgangspunkt satt i gang et arbeid med videreutvikling av Otta skystasjon som et viktig knutepunkt for kollektivtrafikken. Prosjektet skal også se på forholdet mellom kollektivterminalen, Otta som regionalt knutepunkt og Otta sentrum for øvrig. I prosjektet omtales Knutepunkt Otta som en betegnelse på området rundt skystasjonen, med viktige regionale og lokale knutepunktsfunksjoner.

2. PROSESS OG ARBEIDSOPPLEGG

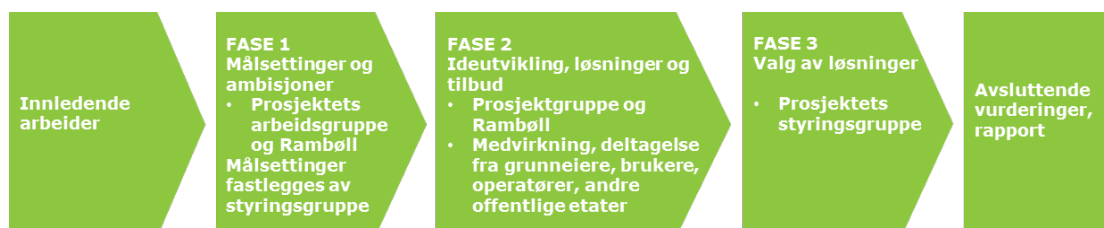
Arbeidet med utviklingen av knutepunkt Otta er illustrert i figuren under



Arbeidet er tenkt gjennomført i flere faser, der en ender opp med bygging av nødvendig bebyggelse og anlegg for å tilfredsstille kravene til knutepunktet slik de blir definert gjennom prosessen.

Første fase i arbeidet er et forprosjekt/ mulighetsstudie som avsluttes og oppsummeres med denne rapporten. Senere vil en gå videre med nødvendige arealplaner, byggeplaner og bygging. Underveis er det en forutsetning at det etableres et nødvendig avtaleverk for å ivareta de enkelte deltagerne forpliktelser og deltagelse i prosjektet. I denne første fasen -mulighetsstudiet - er det nedsatt en styringsgruppe for prosjektet med deltagerne fra Sel kommune, Oppland fylkeskommune, ROM Eiendom, Jernbaneverket Statens vegvesen og NSB.

Proessen i mulighetsstudien kan illustreres som i figuren under



Det er gjort en oppsummering av dagens situasjon med fokus på behov for forbedringer. Videre er det drøftet hvilke målsettinger en ønsker å ha for videreutvikling av knutepunktet. Med grunnlag i dette er det sett på hvilke handlingsrom en har i forhold til areal, innhold og løsninger

i skystasjonsområdet. Til slutt er det skissert en konkret mulighetsskisse for utvikling av skystasjonen og knutepunktet.

3. GRUNNLAG FOR ARBEIDET

Grunnlaget for arbeidet er tidligere og pågående planprosesser, tanker om utviklingen av knutepunktet Otta skystasjon, samt en konkret vurdering av hvilke areal og tilbud som bør inngår i knutepunktutviklingen.

3.1 Regionsenterprosjektet

Regionrådet for Nord-Gudbrandsdal og Sel kommune har tatt initiativ til et prosjekt for utvikling av Otta som regionsenter i Nord-Gudbrandsdal. Et regionsenter i utvikling vil ha positive effekter for omkringliggende kommuner. Prosjektperioden er 2012-2014. Prosjektet som er i avslutningsfasen når denne rapporten utarbeides har pekt på at skystasjonsområdet er viktig for utviklingen av Otta, og at en velfungerende kollektivtrafikk har stor betydning for regionsenterfunksjonen.

I prosessen med regionsenterprosjektet har det vært avholdt flere arbeidsdugnader, der myndigheter, næringsliv og beboere har deltatt og gitt sine innspill. Noen momenter som har kommet fram knyttet til skystasjonen og knutepunktsfunksjonen er bl.a.:

- Otta har muligheter som kommunikasjonsknutepunkt
- Intercity-toget (til Lillehammer) gir kortere reiseavstander, bedre tilrettelagt for pendling
- Det er gangavstand mellom skystasjonen og alle tilbud i Otta sentrum - det gir potensial for utvikling
- Knutepunktfunksjonen må benyttes til å få stoppet folk slik at de kommer hit!
- Det er behov for turistinfo i sentrum
- Det er behov for overgang over jernbanen
- Ta turismen på alvor - benytt skystasjonen som et virkemiddel
- Styrke parkering og tilgjengelighet til skystasjonen
- Bedre tilrettelagt for syklende og gående
- Stasjonsparken har potensial

Nasjonalparkriket reiseliv la spesiell vekt på at en styrking av Otta som regionsenter er viktig for reiselivet:

- Otta er et viktig knutepunkt for offentlig transport og individuelt reisende med bil!!
- Reiselivet har sterkt behov for bedre offentlig kommunikasjon.
- Intern transport i Otta. Sel og regionen er viktig
- Otta som regionsenter trenger derfor:
 - Fokus og fremdrift på utvikling av Otta Skystasjon
 - Bedre transportløsninger i regionen

3.2 Ny E6 gir nye muligheter og behov.

I forbindelse med utbygging av ny E6 fra Gardermoen til Hamar og gjennom Gudbrandsdalen har det blitt aktuelt å se nærmere på standard og kapasitet på Otta skystasjon og Otta som knutepunkt.

- Ny E6 i Hedmark og Oppland vil etter hvert gi kortere kjøretid for ekspressbussene som trafikkerer mellom Oslo og Gudbrandsdalen/ Sogn og Fjordane/ Møre og Romsdal og Trøndelag. En slik endring i kjøretiden kan gi grunnlag for å flytte bussenes pausestopp fra Kvam (som benyttes i dag) til Otta. Dette er også omtalt i Statens vegvesens rapport "Ekspressbussstopp langs E6 Oslo – Hjerkin og Rv15 Otta – Langvatn" (juni 2007), der det legges til grunn at innspart kjøretid vil gjøre det aktuelt å flytte pausestoppen fra Kvam til

Otta (pkt. 3.13). Samtidig blir vegen lagt utenom Kvam, slik at grunnlaget for ekspressbusstopp der faller bort. Til sammen gjør dette det sannsynlig at Otta skystasjon blir et viktigere knutepunkt for ekspressbussrutene i Gudbrandsdalen i framtida.

- Otta kan med pausestopp for ekspressbussene og et raskere ekspressbusstilbud gi et bedre grunnlag for overgang mellom lokale bussruter og nasjonale ruter. Slike overgangsløsninger krever en god overgangsterminal.
- Ny og rask E6 gir en bedre framkommelighet for personbiltrafikken mellom det sentrale Østlandsområdet og Gudbrandsdalen. Dette kan gi et større potensial for reiselivsnæringen i regionen. Et velutviklet regionsenter, med et trafikkknutepunkt som tilbyr tjenester både til kollektivtrafikanter og bilreisende vil bidra til å utnytte dette potensialet på en bedre måte.

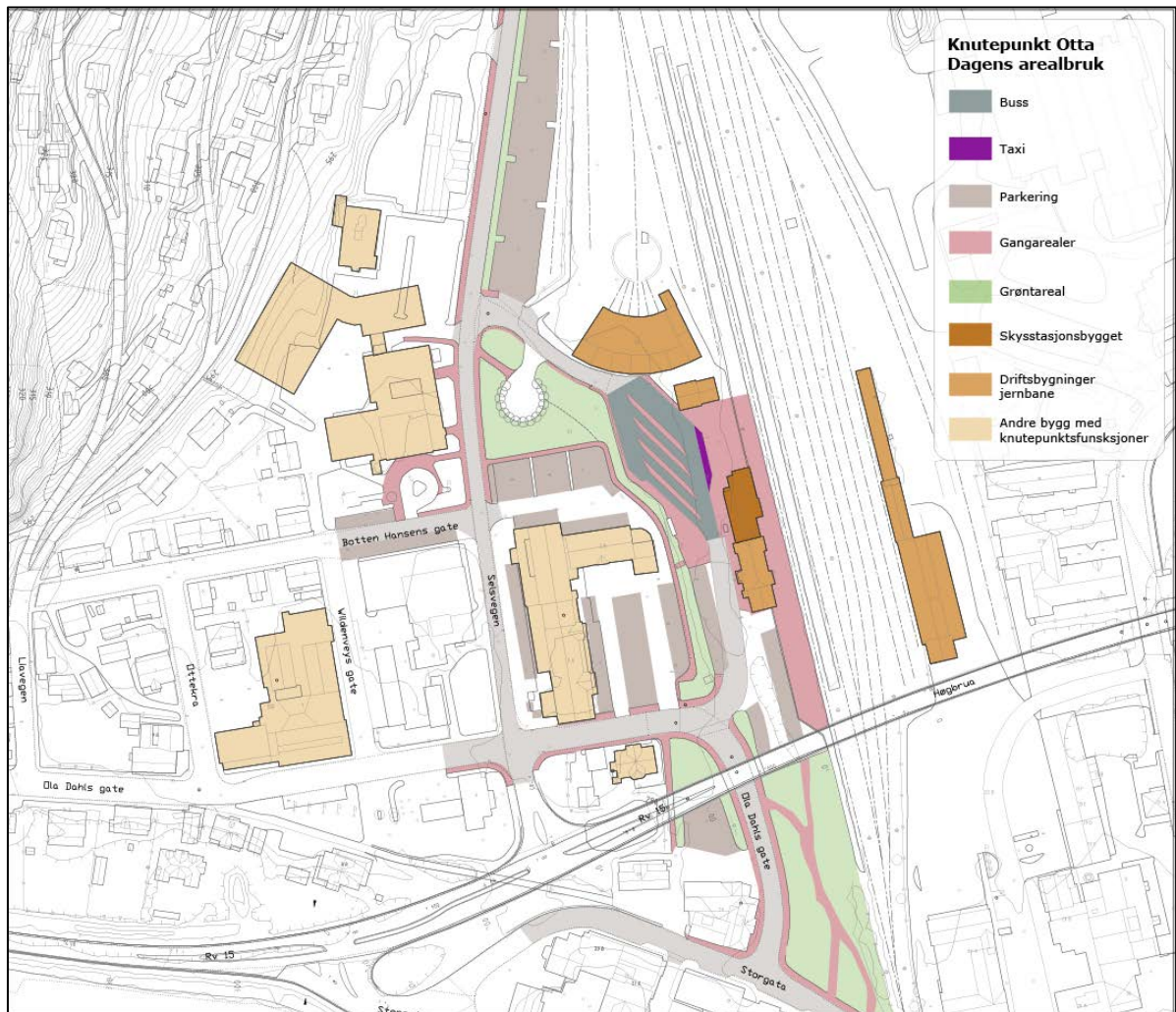
3.3 Knutepunktet - mer enn bare skystasjonen

I en plan for utvikling av knutepunkt Otta vil skystasjonen være det sentrale elementet, men for å utnytte potensialet må en se ut over den rene kollektivtrafikk-betjeningen og se på et større område og flere funksjoner enn bare kollektivterminalen. En har derfor valgt å utvide studieområdet til å omfatte et større område vest for jernbanelinja, og se på forbindelsene mellom dette området og resten av sentrum. Samtidig har en i studiet av funksjoner og tjenester valgt å se på private og offentlige tjenester som naturlig kan ha nytte av- eller bygge opp under knutepunktsfunksjonen.

4. DAGENS SITUASJON

4.1 Dagens knutepunkt - Arealbruk og funksjoner

Figuren under gir en oversikt over arealbruken i de områdene som anses mest sentrale for selve knutepunktet.

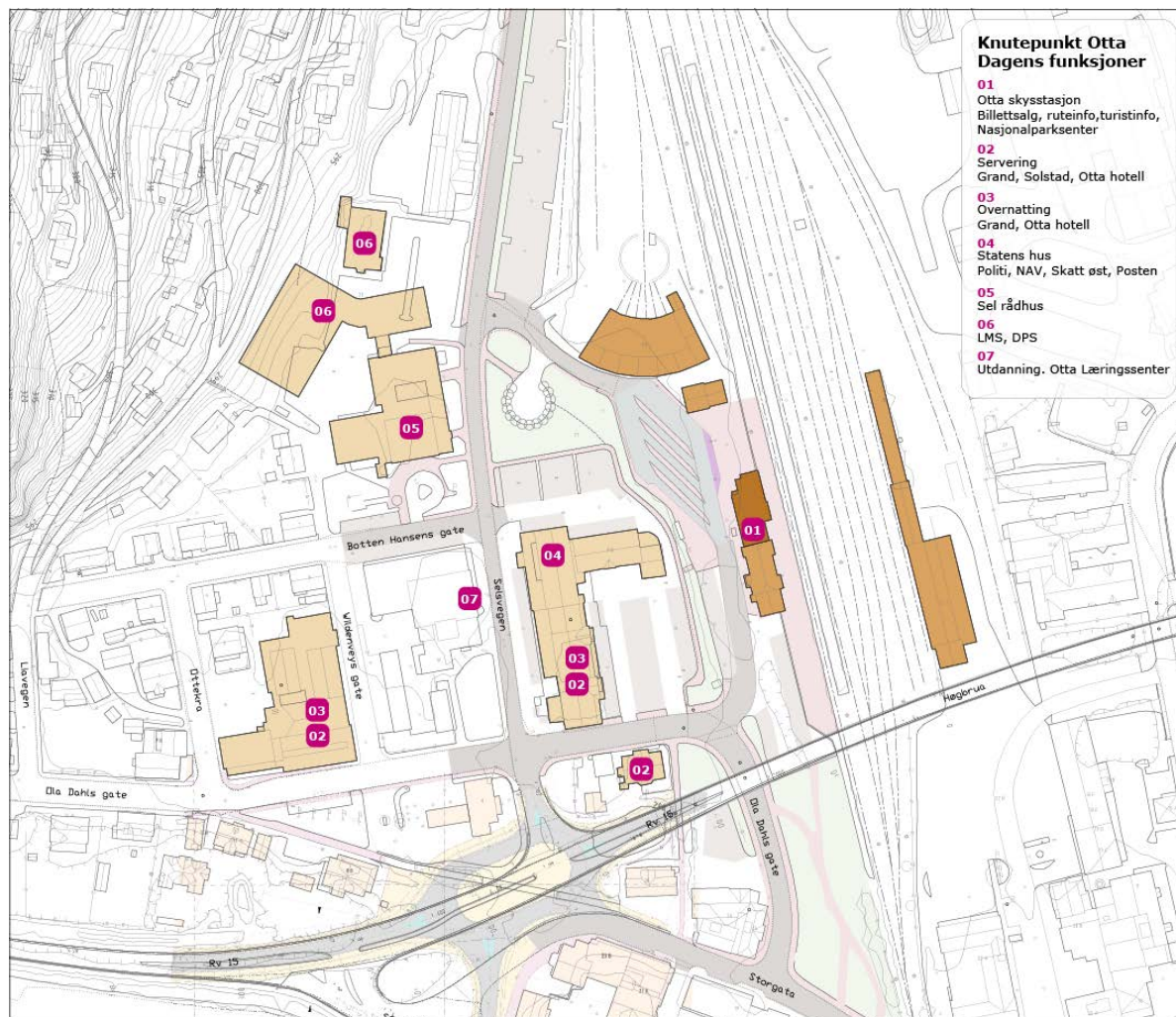


Figur 1 Arealbruk i dagens situasjon

Otta stasjon har fra etableringen av jernbanen vært et viktig punkt både for passasjertrafikken, godstrafikken og driften av jernbanen. Dette ser vi i dag ved at jernbanen fortsatt benytter store areal. Godstrafikkens betydning i stasjonsområdet er nok mindre enn i tidligere perioder, og passasjertrafikken trenger mindre sporareal, men driften av jernbanen krever fortsatt areal, selv om Jernbaneverket jobber med planer som kan gi redusert arealbehov framover.

Ved siden av areal til selve skystasjonen og jernbanen er det betydelige parkeringsareal, og en relativt stor bygningsmasse i området.

Figuren på neste side viser sentrale aktiviteter i området. Felles for disse aktivitetene og tilbudene er at de enten er en del av selve skystasjonen, har stor nytte av å ligge i knutepunktet eller er viktige som en del av de tilbudene et knutepunkt bør inneholde.



Figur 2 Viktige funksjoner og tilbud i dagens knutepunkt

Etablerte funksjoner og tilbud i området rundt Otta skystasjon har allerede etablert området som et viktig regionalt knutepunkt. Her finner vi ved siden av selve skystasjonen og terminalområdet viktige regionale funksjoner som

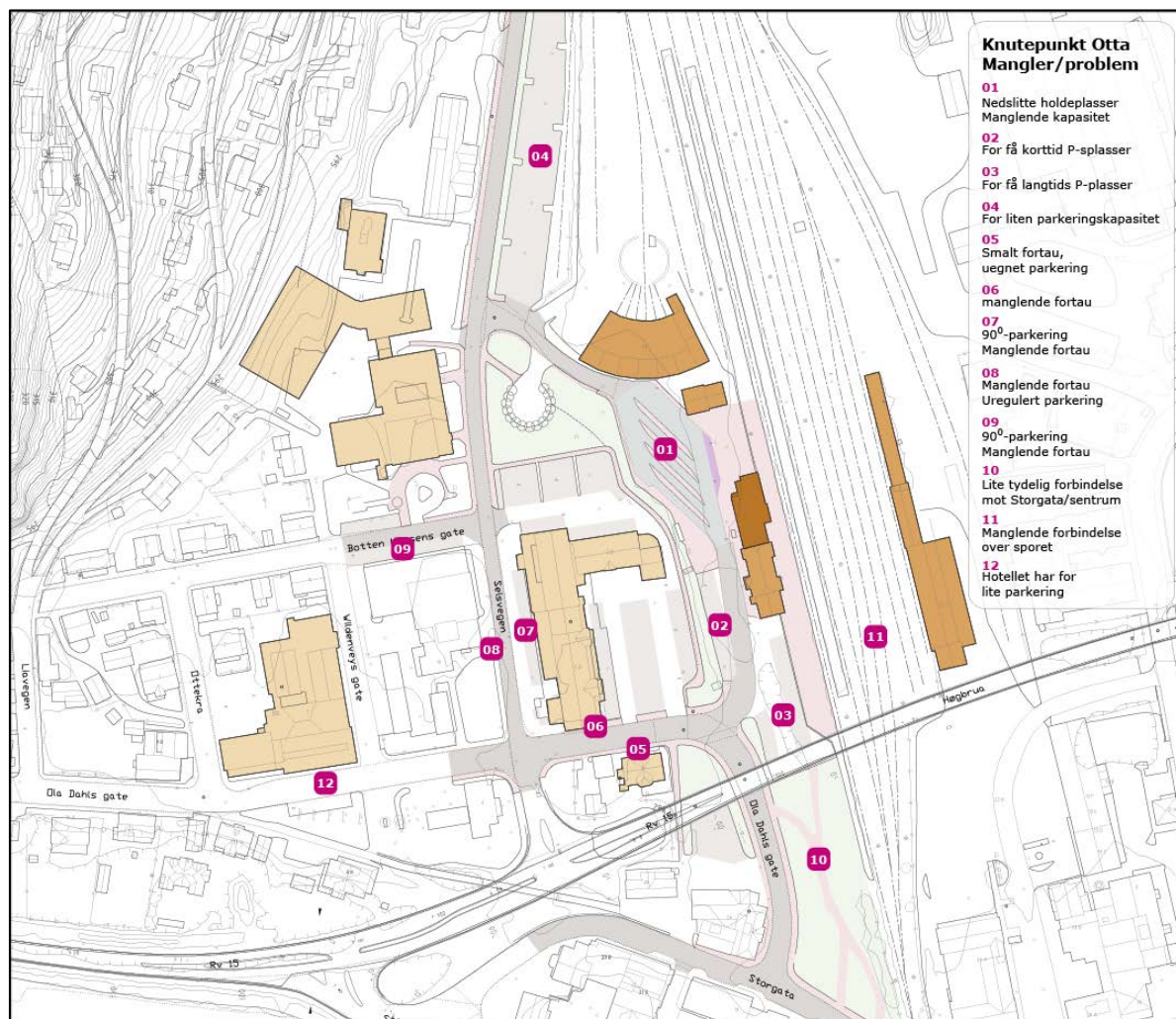
- Nasjonalparksenteret som ligger i Otta skystasjon informerer bl.a. om Rondane nasjonalpark, fangst og kulturhistorie, Skottvatnet naturreservat, fiske i Lågen
- Lokalmedisinsk senter (LMS) som huser spesialisthelsetjenester, interkommunale og kommunale helsetjenester. Distriktspsykiatrisk senter (DPS), med poliklinikk, dagtilbud og døgntilbud. Med sine regionale funksjoner er disse helsetilbudene en viktig del av regionsenteret Otta og de har nytte av nærheten til et godt kollektivtilbud og andre tilbud i knutepunktet.
- Serveringstilbud som i sin tid ble etablert for å betjene de reisende med toget. Tilbudene er fortsatt en viktig del av knutepunktet, og må bevares og utvikles for å kunne utvikle tjenestetilbudet til de reisende og andre brukere av knutepunktet.
- Overnattingstilbud har vært og vil fortsatt være viktige knutepunksaktiviteter.
- Både statlige og kommunale offentlige tjenestetilbud er etablert i området, og er lett tilgjengelig med sin beliggenhet sentralt i sentrum og inntil kollektivterminalen
- Flere av disse publikumstilbudene er også store arbeidsplasser

Alle disse funksjonene ligger konsentrert i et lite område sentralt i Otta og danner et godt grunnlag for videreutvikling av knutepunktets tjenestetilbud.

4.2 Dagen knutepunkt - mangler og behov

Selv om vi i kapitlet over har pekt på en konsentrasjon av funksjoner som gir et godt utgangspunkt for å videreutvikle knutepunktet har vi også gjennom arbeidet avdekket en rekke større og mindre mangler og behov som bør løses i det videre arbeidet med knutepunkt Otta

Figuren under og de påfølgende punktene oppsummerer noen elementer, først og fremst knyttet til utomhusareal og infrastruktur som bør inngå i en oppgradering av knutepunktet.



Figur 3 Dagens situasjon - mangler og problem



01

Dagens bussterminal er nedslitt og har mangelfull standard med hensyn til universell utforming. Det er for liten kantsteinhøyde på plattformene, plattformene er smale og har for liten plass til reisende med mye bagasje, barnevogn eller rullestol. Det mangler gode ledelinjer og oppmerksomhetsfelt. Bussoppstillingene er sporete og asfalten er slitt



02

Korttidsparkeringen ved stasjonen er for liten. det er sjelden ledig plass



03

Langtidsparkeringen for de reisende ved stasjonen er også for liten



04

Den store parkeringsplassen nord for stasjonen fyller mange funksjoner, både i forhold til helseinstitusjonene, kommunens tilbud og skyssstasjonen. Også denne passen ofte full, og videre utvikling av stasjonsområdet vil kreve nye parkeringsareal.



05 og 06

Gateløpet mellom Grand og Solstad har til dels svært smale fortau, og er ikke godt nok tilrettelagt for myke trafikanter. Parkeringen i gata er en ulempe for gående, syklende og for busstrafikken



07

I Selsvegne på vestsida av Grandgården er det parkeringsplasser på tvers av gata. Det er dårlig markering av fotgjengerareal og det kan raskt oppstå konflikter mellom ryggende biler og gående. Varelevering ved posten er i konflikt med andre trafikantgrupper

**08**

På vestsida av Selsvegen ved telebygget/læringssenteret er det ikke opparbeidet tilfredsstillende fortau. Det har ført til uheldig parkering, noe som i dag løst med midlertidig avsperringen mellom gående og kjørende.

09

Utenfor brann- og ambulansestasjonen er det også parkering på tvers av gata, og dårlig tilrettelagt for mye trafikanter, med risiko for konflikt mellom kjøretrafikk og gangtrafikk.

10

Parken utgjør et viktig bindeledd mellom skystasjonen og resten av sentrum, men sett fra skystasjonen kunne det med fordel vært mer tydelig at dette er den viktigste forbindelsen mellom bydelene.

11

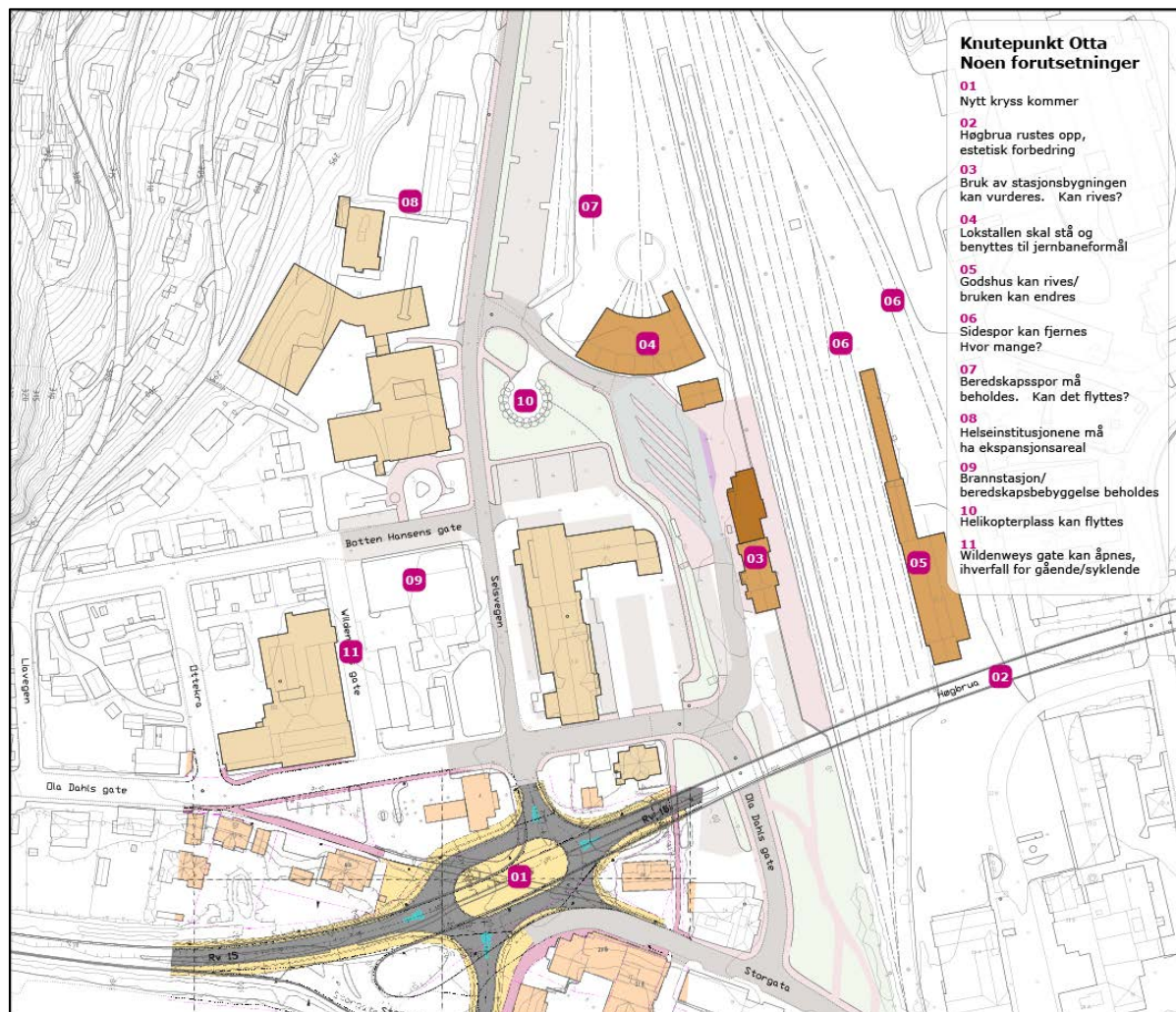
Det er ikke planskilt kryssing av jernbanen for fotgjengere. Behovet gjelder både en forbindelse ut til plattformen mellom sporene, og ikke minst en trygg kryssing mellom knutepunktområdet vest for sporene og sentrum øst for sporene.

12

Det er ikke tilstrekkelig parkeringskapasitet ved hotellet.

4.3 Dagens knutepunkt - noen fysiske forutsetninger for videre utvikling

I arbeidet med mulighetsstudien har styringsgruppa fastlagt noen forutsetninger som en har valgt å legge til grunn for utviklingen av framtidens knutepunkt. Dette gjelder fysiske forhold knyttet til dagens situasjon, der en enten vil legge til grunn at dagens bruk/situasjon skal opprettholdes, eller elementer en ser at det er mulig å fjerne eller endre i den videre utviklingen. Figuren under oppsummerer noen viktige elementer som er lagt til grunn for videreutviklingen.



Figur 4 Forutsetninger for utvikling av knutepunktet

01

Statens vegvesen har i samarbeid med Sel kommune utarbeidet plan for nytt kryss vest for høybrua. Krysset skal bygges som en del av E6-prosjektet. Reguleringsplan blir lagt fram sommeren 2014.

02

Statens vegvesen vil gjennomføre en estetisk opprusting av høybrua, med blant annet nye farger/materialer på overflater og ny belysning.

03

Den gamle stasjonsbygningen kan rives, mens det i utgangspunktet forutsettes at skystasjonsdelen skal bestå.

04

Jernbaneverket vil samle sin virksomhet på Otta i lokstallen, slik at den forutsettes beholdt også i framtida.

05

Det forutsettes at dagens godshus kan rives eller eventuelt at det kan brukes til andre formål enn jernbaneformål.

06

En del av dagens sidespor på østsiden av stasjonen kan fjernes. Jernbaneverket vil gjennomføre en teknisk planprosess der en fastlegger endelig antall spor og areal som kan frigis til annen bruk. I denne planprosessen inngår også en vurdering av fotgjengerkryssing over/under sporene.

07

Det er behov for å opprettholde et beredskapsspor i stasjonsområde, bl.a. med tanke på inntransport av tungt utstyr til kraftverkene i regionen. Sporet som i dag er tilrettelagt for denne bruken ligger langs vest i sporområdet og definerer avgrensingen av sporområdet mot den stor parkeringsplassen. Det kan vurderes om sporet kan flyttes lenger øst.

08

Helseinstitusjonene må ha ekspansjonsareal. Det forutsettes at deler av området som i dag huser kommunens lager må avsettes til dette.

09

Det forutsettes at bygningen som huser ambulanse og brannstasjon skal beholdes. Eventuelt kan påbygg vurderes.

10

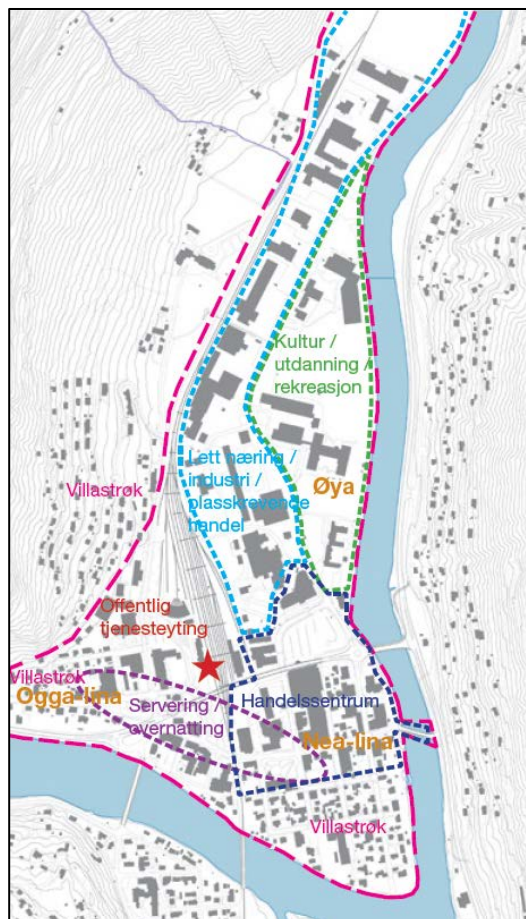
Helikopterlandingsplassen kan flyttes. Det bør etableres en alternativ plass i nærområdet.

11

Wildenveys gate kan åpnes mellom Ola Dahls gate og Botten Hansens gate i hvert fall for gangtrafikk.

5. SKYSSTASJONEN - KNUTEPUNKT MED MANGE FUNKSJONER - MULIGHETER

5.1 Knutepunktet - sentral i tettstedsutviklingen.



Otta er et samferdselsknutepunkt, og jernbanen har spilt en viktig rolle i dette knutepunktet i over hundre år. Skal kollektivtrafikken fortsatt være en viktig impuls for utviklingen av tettstedet og regionsenteret må den utvikles. Det er helt nødvendig å se tettstedsutviklingen og utviklingen av knutepunktet for samferdsel i sammenheng, slik det også er understreket gjennom regionsenterprosjektet.

Jernbanelinjen utgjør en barriere gjennom Otta, men samtidig er handelssentrum på Otta relativt samlet rundt høybrua, og dagens service og overnattingssteder konsentrerer seg langs en akse fra øst i Storgata til Otta hotell i vest. Hovedtyngden av offentlig tjenesteyting på Otta ligger rett vest for Otta stasjon.

Selv om banen utgjør en barriere, er avstanden mellom disse ulike funksjonene små, og det ligger godt til rette for en bedring av sammenhengen mellom stasjonsområdet og resten av tettstedet

Figur 5 Sentrale Otta – funksjonsmessige tyngdepunkt - figur fra regionsenterprosjektet - fortettingsstudien

5.1.1 Forbindelse mellom byen og stasjonen - orienterbarhet og synlighet

For å etablere skystasjonen som et knutepunkt i byen er det nødvendig å gjøre stasjonen til et fokuspunkt som gir det enkelt å orientere seg. Dette kan både gjøres ved at skystasjonen og knutepunktsfunksjonene rundt denne markeres med form og funksjon. Knutepunktet kan med fordel få et signalbygg som markerer knutepunktet og Otta, og - orienterbarhet. Det er også viktig å forsterke og utvikle akser og siktlinjer/orienteringslinjer med knutepunktet som utgangspunkt

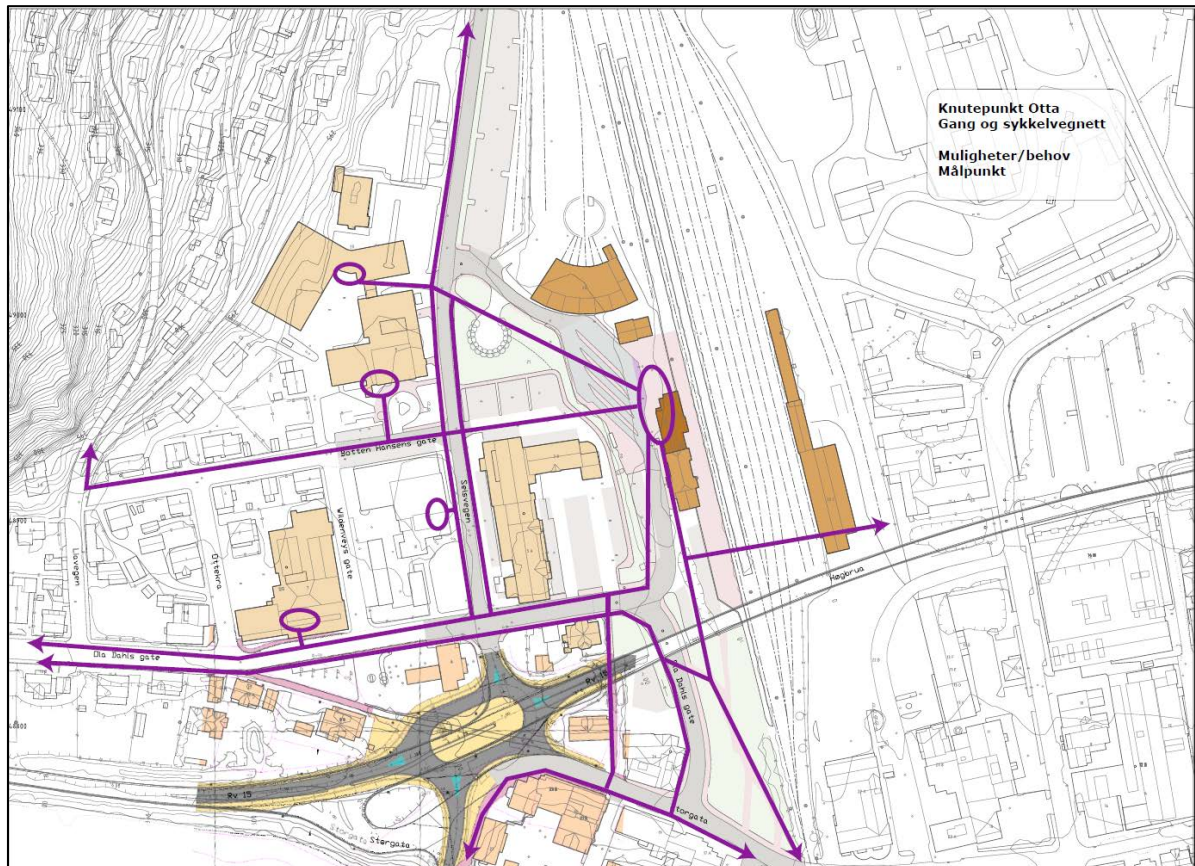


Figur 6 Knutepunktet som orienteringspunkt og senter i viktige akser/orienteringslinjer

Figuren viser noen av de viktigste orienteringsaksene for forbindelsen mellom skystasjon og resten av sentrum, og understreker blant annet betydningen av forbindelser som bedrer sammenhengen på tvers av jernbanesporene og øker tilgjengeligheten

5.1.2 Tilgjengelighet for gående og syklende

Otta har små avstander internt i sentrum og det ligger godt til rette for å gå mellom de ulike funksjonene i byen. Da er det viktig både for den generelle bruken av byen og for sammenknyttingen av knutepunktet og resten av sentrum at gang- og sykkelforbindelse er gode, trygge og lette å finne fram på. Det bør utvikles et nettverk av tydelige og raske forbindelser, med skystasjonen som et sentralt punkt i dette nettverket. Figuren viser skjematisk hvilke forbindelser som bør utvikles. Noen av dem er allerede opparbeidet med en bra standard, men mange steder mangler sammenhengen eller kvaliteten på gangareal er dårlig



Figur 7 Knutepunktet som sentralt punkt i gang- og sykkelvegnettet

Både i regionsenterprosjektet og i dette knutepunktprosjektet pekes det spesielt på det store behovet for å etablere en planskilt kryssing for fotgjengere over eller under sporet. I figuren over er dette illustrert med en linje som peker over sporet sør for stasjonsbebyggelsen. I senere planfaser må det ses nærmere både på hvor denne forbindelsen skal ligge og om kryssingen skal gå over eller under sporene. Det er naturlig at dette vurderes både i Jernbaneløpets tekniske planer for stasjonen og i tilknytning til planer for ny bebyggelse i området.

5.1.3 Tilgjengelighet med bil og buss

Med det nye krysset med Rv 15 på plass vil tilgjengeligheten med bil og buss være enkel og rask. Det må legges vekt på at gatenettet rundt stasjonen og inn til bussholdeplassen får en utforming som gir enkel framkommelighet og tilstrekkelig manøvreringsrom for bussene. Det må være en avveining mellom areal avsatt til gangtrafikken og areal til kjøreformål.

5.2 Knutepunktet - Arealbruk

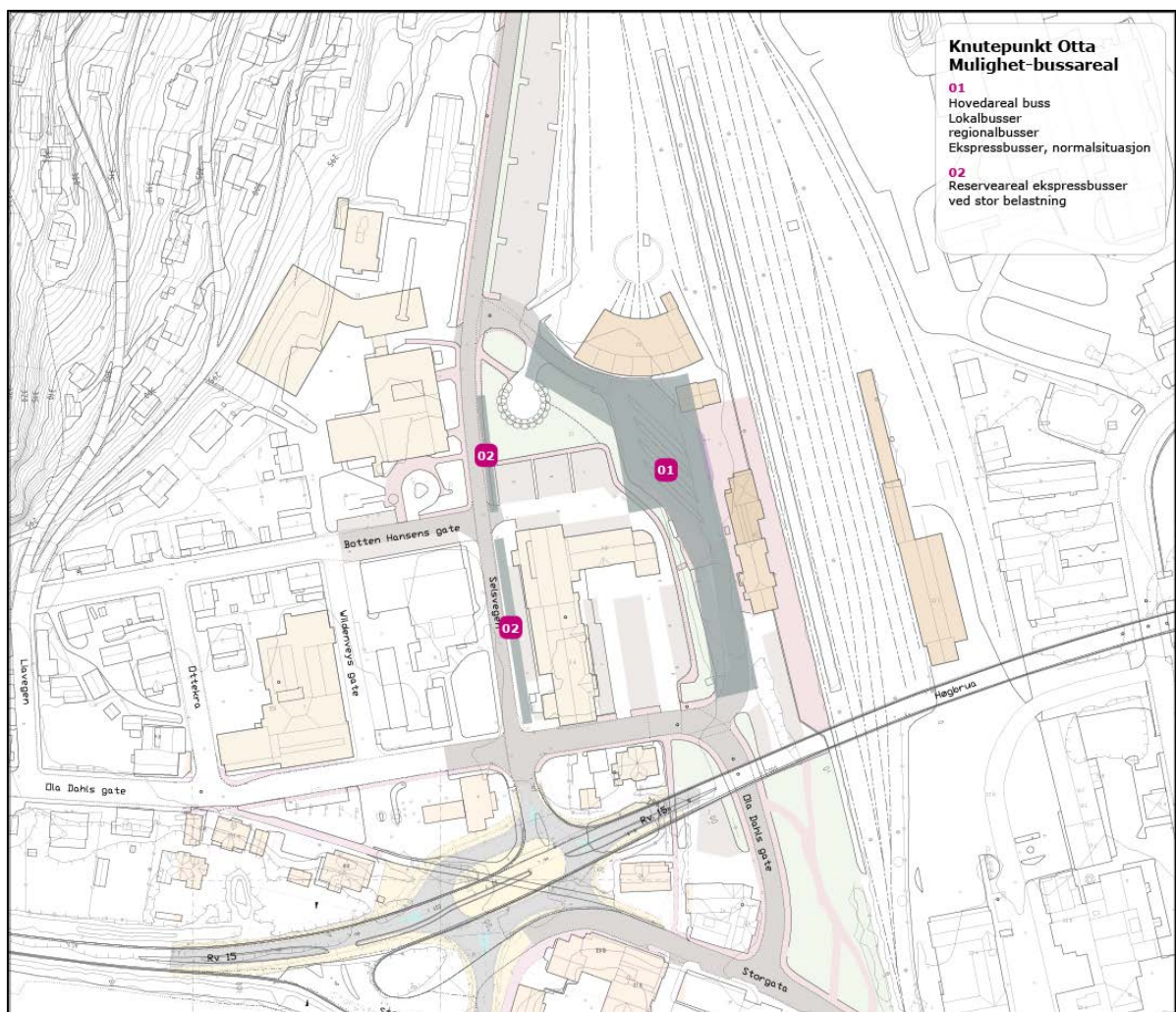
Gjennom mulighetsstudien er det vurdert og drøftet mulig/ hensiktsmessig bruk av arealene i knutepunktet til forskjellige formål.

5.2.1 Jernbane

Jernbaneverket vil i en senere fase gjøre en mer detaljert planlegging av sine behov inne på stasjonsområdet. Det er derfor ikke fastlagt en endelig avgrensning for jernbanen i denne fasen. Det er imidlertid klare signaler om at de fleste buttsporene på østsida av stasjonen kan frigis til annet bruk, og at godshuset øst for stasjonen heller ikke vil være nødvendig for driften av jernbanen videre framover. På samme måte er det klarlagt at jernbanen ønsker å samle mye virksomhet i lokstallen og at lokstallen og sporene inn mot den derfor må bevares for jernbaneformål.

Lengst vest i sporområdet ligger et beredskapsspor som i dag er brukt for transport av tungt utstyr, særlig til kraftverkene i distriktet. Det er ønskelig å vurdere om denne aktiviteten kan flyttes til et annet spor, slik at det vestligste sporet kan frigis til utvidelse av parkeringsplassen vest for sporet.

5.2.2 Buss



Figur 8 Areal som foreslås avsatt til buss

En av grunnene til at arbeidet med mulighetsstudien ble satt i gang er en forventning om at ekspressbussene gjennom Gudbrandsdalen vil flytte sin pausestopp fra Kvam til Otta når ny E6

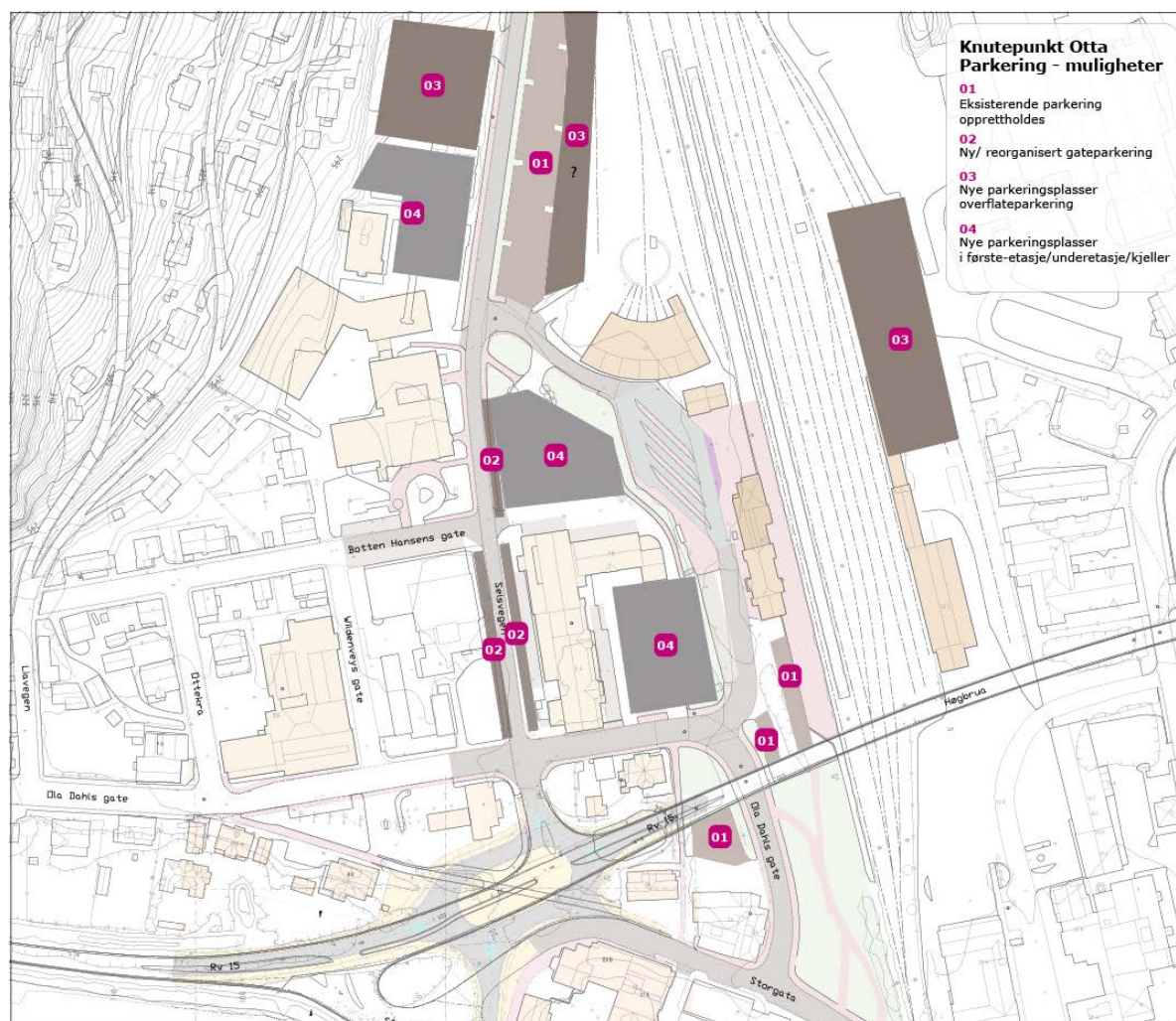
gjennom dale etter hvert blir tatt i bruk. Da vil det være for liten plass inne på dagens oppstillingsplasser for buss. I tillegg har dagens terminal for lav standard i forhold til universell utforming og areal for publikum.

I vurderingen av aktuelt areal for bussen er det tatt utgangspunkt i blant annet følgende behov:

- Oppgraderte oppstillingsplasser for ca. 10 busser med 15 meters lengde. (markert med 01 på figuren over)
- Plattform/ perrong med riktig kantsteinshøyde og stor nok bredde for alle brukere. God lesbarhet og oversikt for passasjerene. God tilgjengelighet fra terminalbygg til plattform
- Reserveoppstilling/ stoppeplass for ca. 10 busser i tillegg, med tanke på at ekspressbussene i store utfartshelger/ ferier kan ha en betydelig ekstra vogninnsats. Det aksepteres at disse ekstra plassene har lavere standard, for eksempel uten plattform, men de bør ligge i samme område. Skulle behovet for oppstilling bli enda større er det vurdert at dette kan løses blant annet ved bruk av gateparkering og andre parkeringsplasser i området. Noen plasser i område 01 på figuren, i tillegg forslås å benytte områder i gatenettet som antydnet (02) på figuren.
- Parkeringsplass for et større antall biler enn i dag. Det er behov for korttidsplasser for bringing og levering, for plasser som kan benyttes for passasjerer som er borte på dagsreise med tog eller buss, og for passasjerer som er borte i flere dager. (se figur under)
- Oppstillingsplass for drosjer
- Tilgang til kafeteria/ servering for ekspressbusspassasjerene ved pausestopp

Som figuren over viser er det tatt utgangspunkt i dagens bussoppstillingsområde, men dette utvides sørover og omfatter området mellom stasjonsbygningen og Grand-eiendommen. I tillegg er det lagt opp til en utvidelse av bussoppstilling inn mot området der helikopterplattformen ligger.

5.2.3 Parkering



Figur 9 Eksisterende og mulige nye parkeringsareal

Gjennomgangen av dagens situasjon viser at parkeringskapasiteten ikke er tilstrekkelig i området. Både dagens situasjon og ikke minst en utvikling og økt aktivitet i området vil kreve utvidet parkeringskapasitet. Det må også tas i betraktning at ny bebyggelse i stor grad må skje på areal som brukes til parkering i dag.

Figuren over viser eksisterende parkeringsareal som foreslås behold, markert med 01. Det må vurderes om enkelte av disse kan oppgraderes i forbindelse med utvikling av naboareal, men det vil ikke være noe potensial for utvidelse av kapasitet innenfor disse arealene.

På arealene som er markert med 02 på figuren er det foreslått kantparkering langs gate. På flere av disse stedene er det tverrstilte parkeringsplasser i dag. Dette er uheldig i forhold til gangtrafikk og trafikksikkerhet og bør endres. I de fleste tilfeller vil en endring fra tverrstilt til langsående gateparkering redusere antall parkeringsplasser.

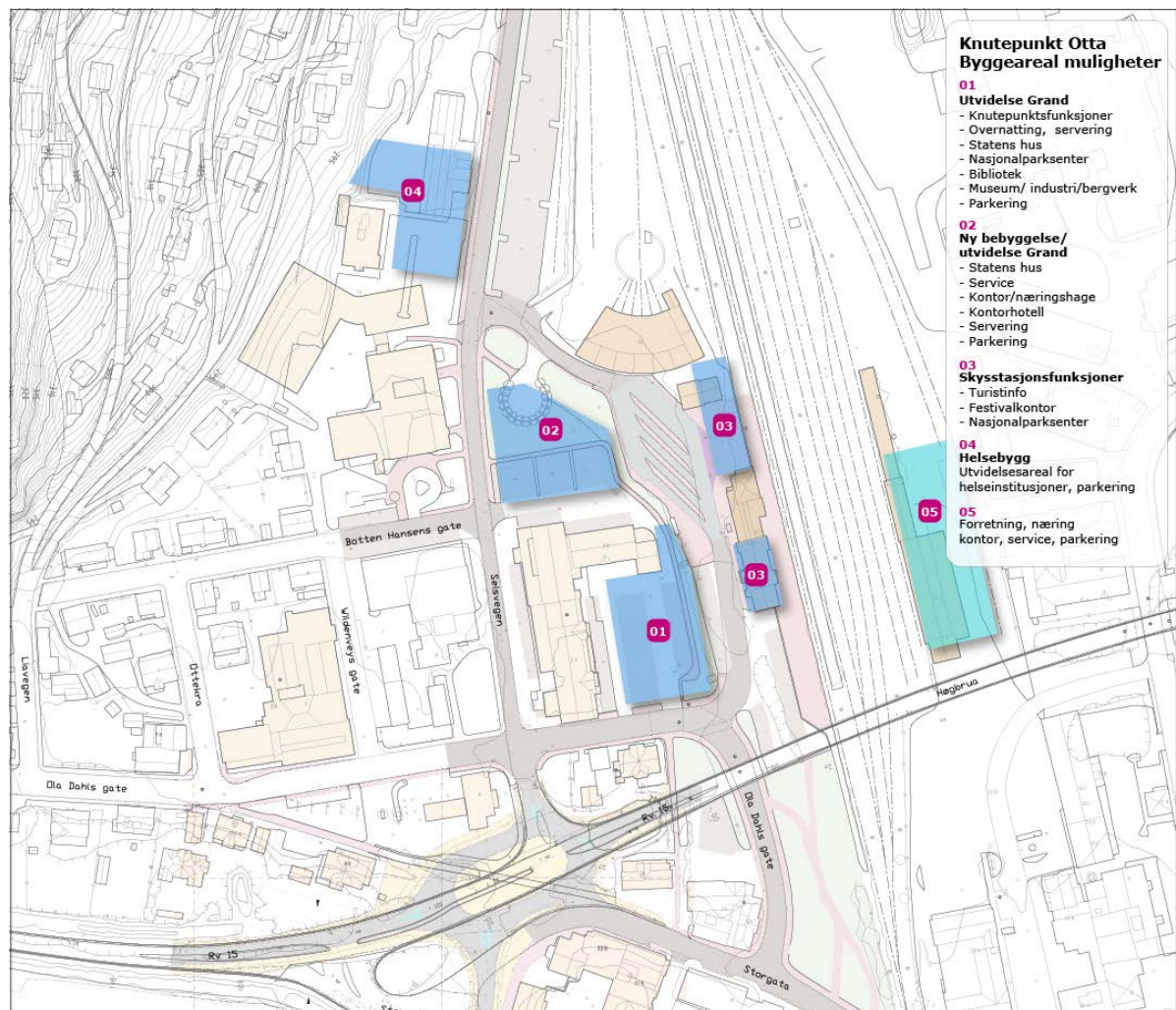
For å gi tilstrekkelig parkeringskapasitet i en framtidig situasjon med økt aktivitet i området er det nødvendig å reservere noen areal til større parkeringsplasser. Mulige areal er angitt med 03 i figuren. Det er foreslått å reservere ett areal nord for helseinstitusjonene til parkering for disse. Arealet er i dag benyttet til kommunalt lager og teknisk virksomhet.

Det forslås å utvide den store parkeringsplassen som ligger nordvest for lokstallen, men en slik utvidelse er avhengig av at en får frigitt det vestligste sidesporet som i dag benyttes som beredskapsspor for tunge transporter.

Endret arealbruk øst for sporene, med redusert antall spor og riving av godshuset bør gi rom for parkeringsplasser. Tilgjengeligheten til disse plassene fra stasjonssida er avhengig av en god planskilt gangkryssing av sporene.

Figuren viser også parkeringsarealer som eventuelt kan bygges som en del av annen bebyggelse (se neste kapittel), enten som parkeringskjeller eller ved at det etableres en parkeringsetasje på bakkeplan med bebyggelse over. I videre planlegging må en vurdere i hvor stor grad dette er mulig å gjennomføre. Det vil være begrensinger i mulighetene både knyttet til økonomiske forhold - i hvor stor grad er det mulig å finansiere og drive dyre parkeringsløsninger, og i forhold til teknisk gjennomførbarhet med adkomster, grunnvannsforhold osv.

5.2.4 Byggeareal



Figur 10 Mulige nye byggeområder

I mulighetsstudien er det skissert en rekke mulige aktiviteter og funksjoner som kan være naturlig å legge til et knutepunkt. Noen av disse aktivitetene er nevnt i figuren over - som eksempel på hva ulike byggeareal kan benyttes til. (Se også kapittel 5.3). For at aktørene skal kunne etablere disse aktivitetene må det tilrettelegges tilstrekkelig byggeareal i området. Gjennom mulighetsstudien er det skissert aktuelle byggearealer som vist i figuren over. Det

understrekes at figuren viser mulige byggearealer, ikke nødvendigvis størrelsens og avgrensingen av bebyggelsen innenfor disse arealene.

Området markert med 01 er tenkt som en mulig utvidelse av Grand-gården, med mulighet for bebyggelse som henvender seg direkte mot bussarealene på skystasjonen, slik at Grandkvartalet knyttes nærmere mot skystasjonen. Utvidelsen er også tenkt som en utfylling av kvartalet, slik at kvartalsstrukturen på denne sida av jernbanelinja kan forsterkes

Området markert med 02 er et område som i dag benyttes til parkering og landingsplass for helikopter. Området forslås som byggeareal for å utvide det totale byggepotensialet i knutepunktet, og for å inngå i en forsterkning av kvartalsstrukturen. Mellom dette området og Grandkvartalet tenker en seg å etablere en forlengelse av Botten Hansens gate - helst i form av gågate/gangareal, slik at en får en gjennomgående gate ned til stasjonen.

Bebyggelsen som i dag utgjør stasjonen/skystasjonen (03) bør kunne utvides og bygges om for å gi større plass til funksjoner som er mer direkte knyttet til kollektivtrafikken

Helseinstitusjonene vest for Selsvegen må ha utvidelsesmuligheter. Her kan en også se på sammenhengen mellom rådhuset og den øvrige bebyggelsen. Område merket 04 er tenkt avsatt til slike formål.

Når en får etablert en ny planskilt kryssing av jernbanesporene ligger det godt til rette for å etablere ny bebyggelse øst for sporene, der det i dag ligger et godshus (05). En slik ny bebyggelse kan ha direkte tilknytting til sporkryssingen og være et naturlig bindeledd mellom stasjonsområdet og resten av byen. det er naturlig at utviklingen av en slik bebyggelse også ses i nær sammenheng med annen bebyggelse øst for sporområdene

5.3 Knutepunkt - funksjoner

i tillegg til byggeområder viser Figur 7 noen ideer om hvilke tilbud og funksjoner som kan legges inn i bebyggelsen. Dette er ideer fra regionsenterprosjektet eller som har kommet fram gjennom mulighetsstudien. Det vil være en viktig oppgave i videre utvikling og innarbeide disse ideene, bearbeide muligheten og etablere avtaler for å kunne realisere mest mulig av dette som en del av det framtidige knutepunktet. Det er selvsagt også viktig at en i det videre arbeidet har fleksibilitet til å kunne ta inn nye aktiviteter i området.

Skystasjonsfunksjoner - funksjoner som hører hjemme i eller tett inntil selve skystasjonen

- Billettsalg, reiseinformasjon, venterom
- Turistinformasjon
- Kiosk

Sentrale knutepunktsfunksjoner, - aktiviteter og tilbud som naturlig er knyttet til knutepunktet og som bør ligge sentralt i knutepunktområdet

- Servering
- Festivalkontor
- Overnatting

Opplevelser og service som har stor nytte av å være en del av knutepunktet, og der nytten er gjensidig

- Nasjonalparksenter
- Museum -industri/bergverk
- Bibliotek

- Forretninger. Lokale produkter, suvenir, utvalgsbutikker, reiseartikler etc.
- Tjenesteyting. Frisør, lege, tannlege

Offentlige tjenester og service som hører til i og nær kollektivtrafikk og andre knutepunksaktiviteter

- Statens hus. Videreutvikling av publikumsrettede staslige tilbud som i dag allerede finnes i Grand-gården.
- Næringshage. Kontorfellesskap og utviklingsareal for lokale bedrifter. Offentlig tilrettelegging for næringsutvikling
- Helsetilbud. Utvikling og utvidelse av helsetilbudet som allerede er igangsatt. Nye tilbud og mer omfattende tilbud

6. OTTA SKYSTASJON- MULIGHETER - SKISSE TIL ET FRAMTIDIG KNUTEPUNKT

Mulighetsstudien har i kapitlene foran vist behov, muligheter og ideer for bruk av arealer og etablering av tjenester og funksjoner i knutepunktet. I skissen under er dette konkretisert i en skisse som viser en mulig utvikling av knutepunktet.

Det understrekes at dette er en mulig sammenstilling av ideer, og at det er viktig at en i den videre planlegging holder muligheten åpne for andre ideer og løsninger så lenge som mulig. Selv om en etter hvert etablerer et rammeverk som utviklingen kan bygges opp over er det vesentlig at planprosesser og formelle planer har en fleksibilitet som gir åpning for å respondere på nye muligheter og behov etter hvert som de dukker opp.



Figur 11 Knutepunkt Otta - mulighetsskisse

Mulighetsskissen viser en mulig utvikling av bebyggelse som understreker en kvartalsbebyggelse i området. Arealene som er vist til bebyggelse er store, og det kan ta lang tid å bygge ut så store arealer. Omfanget av utbyggingsarealer må vurderes nærmere i en senere planprosess med reguleringsplan, men det er ønskelig at en innarbeider en arealreserve som gjør at en langsiktig utvikling kan styres innenfor gitte rammer.

Gater, veger og plasser er også skissert som en del av kvartalsstrukturen. Det er tilrettelagt for en forlengelse av Botten Hansens gate ned til stasjonen som gågate, og atkomst for busser og biler til stasjonen er lagt til i dagens gater.

Selve bussterminalen er i denne skissen vist som en gateterminal mellom stasjonen og Grandkvartalet, med tovegs busstrafikk. Området der bussene stiller opp i dag blir i hovedsak et reserveareal for ekstra ekspressbusser. Det er også mulig å benytte gatearealer som ekstra reserve i tilfeller med ekstra stor innsats av ekspressbusser.

Det er innarbeidet gode arealer for gående og syklende der det er mangler i dag. Det er forutsatt en ny forbindelse på tvers av jernbanen. En slik forbindelse er sentral i en utvikling av knutepunktet, og svært viktig for å få til en god forbindelse mellom knutepunktsfunksjonene vest for banen og resten av sentrum på østsiden. Jernbanekryssingen er det største tiltaket for gående, men det er også lagt opp til en forbedring av gangforbindelsene internt i knutepunktområdet, med bedre og sikrere fortausløsninger, gågate i forlengelsen av Botten Hansens gate, og parkeringsløsninger som er mindre i konflikt med gangtrafikken.

Nye utbyggingsareal er skissert relativt skjematisk, selve bebyggelsen må selvsagt bearbeides og tilpasses de aktuelle behovene i den videre planleggingen. Skissen viser imidlertid at det er store arealer tilgjengelig for bygging. I mulighetsstien har det vært pekt på at det må legges vekt på god form og materialbruk i disse sentrale bygningene. Deler av bebyggelsen må gjerne framstå som "signalbygg" som kan være med å definere knutepunktet og gi orienterbarhet og spenning inn i området.

Det er avsatt relativt store nye parkeringsarealer. I videre planlegging bør disse arealreservene ivaretas, men det kan selvsagt vurderes når og hvordan arealene skal etableres. I mulighetsskissen er det ikke tatt stilling til om det skal være parkeringsetasjer i den foreslåtte bebyggelsen. Parkeringsbehov og mulighetene til å dekke dette bør være en del av utredningene knyttet til videre planlegging av området som helhet og hvert enkelt tiltak spesielt. Det er naturlig at en slik vurdering knyttes til en reguleringsplanprosess.

7. ANBEFALINGER

Gjennom mulighetsstudien har en kommet fram til en del punkt som anbefales videreført og videreutviklet i videre planlegging

Arealbruk

- Tillate ny bebyggelse mellom bussterminal og spor. Stasjonsbygningen kan erstattes med ny bebyggelse og det er plass til ny bebyggelse nord for skystasjonsbygningen
- Tillate ny bebyggelse på Grand-tomta, mot skystasjonen
- Tillate nye bebyggelse nord for Grand - på helikopterplata
- Arealet nord for Lokalmedisinsk senter/DPS forbeholdes utvidelse av helsetilbudet og parkering knyttet til helseinstitusjonene og kommunens virksomhet
- Areal øst for sporet settes av til byutvikling. Sporene lengst øst inkluderes i utviklingsarealene

Bebyggelse

- Videre planlegging må stille krav til utforming og funksjoner. Reguleringsplaner bør gi rammer for å oppnå ønsket tetthet, utforming, materialbruk osv.
- bebyggelsen på og nær stasjonen må markere knutepunktet gjennom form, materialbruk og tydelig henvendelse til omgivelsene - orienterbarhet og oversikt er en del av byggenes funksjon
- Funksjoner på gateplan bør være publikumsorientert
- Boliger bør/kan være en del av prosjektet - ikke ut mot sporene, men i bebyggelsen lenger vest bør det være mulig å tilrettelegge boliger
- Planer og bebyggelse må være fleksible med tanke på langsiktig og variert bruk. Utbyggingen må ha fleksible muligheter for framdrift - ulike deler av området må kunne bygges ut uavhengig av hverandre - det vil ta tid å utvikle knutepunkt Otta

Buss

- Etablere terminal etter dagens standard for universell utforming, framkommelighet og tilgjengelighet. Terminalen må ha 9-10 faste bussholdeplasser og tilsvarende mange reserveplasser enten i eller nær terminalen.
- Bussterminalen bør henvende seg både mot stasjonen/sporene og mot nye servicetilbud vest for holdeplass.
- Beholde mulighet for innkjøring i begge ender av terminalen og tovegs trafikk inne på terminalen.
- Planlegging og gjennomføring av bussterminalen med holdeplasser og nødvendig bebyggelse/service må prioriteres gjennomført så raskt som mulig

Veger og gater

- Bygge rundkjøring på rv. 15 i henhold til foreliggende plan. Ruste opp høybrua.
- Ruste opp gatene i området med bedre fortausløsninger, fjerne tverrstilt parkering og erstatte den med langsgående parkering
- Dimensjonere gatene inn til skystasjonen for buss, og beholde tovegs trafikk inn til stasjonen både fra nord og sør

Gang og sykkel

- Etablere forbindelse over/under sporene som en integrert del av stasjonen
- Etablere gode fortau og gang- og sykkeløsninger som skissert.
- Etablere forlengelse av Botten Hansens gate ned til skystasjonen
- Åpne Wildenweys gate for gangtrafikk mellom Botten Hanses gate og Ola Dahls gate

Parkering

- Etablere nye parkeringsplasser øst for sporene
- Søke å frigi / flytte beredskapsspor, slik at en får utvidet dagens store parkeringsplass i nord
- Parkering som går tapt som følge av nybygg bør så langt som mulig erstattes med parkeringsetasje(r) i byggene.
- Avsette arealer for parkering nord for helseinstitusjonene

8. VIDERE ARBEID - NESTE FASE

Som avslutning av mulighetsstudien inn går det en intensjons/samarbeidsavtale mellom de deltagende partene, der alle bekrefter sine ønsker om å inngå i et samarbeid om videreutvikling av knutepunkt Otta. Avtalen bør inneholde en forpliktelse om å delta i finansiering og gjennomføring av neste fase i arbeidet



Med grunnlag i mulighetsstudien og enigheten gjennom intensjons/samarbeidsavtalen må neste fase være en detaljplan- og reguleringsplanfase. Denne må blant annet inneholde:

- Detaljert tegning av selve bussterminalen med bussoppstilling, fotgjengerarealer osv.
- Vurdering av avgrensning av jernbaneområder/sporområder for å avklare jernbanens framtidige behov og eventuelle arealer som jernbane kan frigi til annen bruk
- Detaljert opptegning av framtidig gatenett med fordeling mellom kjøreareal, gangareal og parkering.
- En nærmere studie av volumer, høyder, byggelinjer og avgrensning av byggeareal for å legge rammer for framtidig bebyggelse.
- En nærmere vurdering av behovet for- og plassering av parkeringsareal. Vurdere om og i hvor stor grad det skal stilles krav til- eller legges til rette for parkeringsetasjer i ny bebyggelse.
- Videre arbeid med å definere hvilke tjenester, funksjoner og tilbud som skal/kan/bør inngå i eksisterende og ny bebyggelse i området. I denne fasen bør det jobbes med konkrete avtaler for etablering og drift av sentrale knutepunktsfunksjoner

Resultatet av neste fase skal være en reguleringsplan for området. Med basis i arbeidet i neste fase og reguleringsplanen bør fasen også avsluttes med konkrete utbyggingsavtaler, leieavtaler og driftsavtaler for selve skystasjonen. Det bør også være et mål om at utvikling av andre deler av knutepunktområdet er stadfestet i konkrete avtaler i slutten av neste fase.