



Kongsvinger sentrum

Formingsveileder for gater og plasser

Mai 2008

RAMBOLL

Forord

Kongsvinger kommunes formingsveileder er forankret i arbeidet med Sentrumsplanen og skal legges til grunn når bygater og tilhørende plasser skal rustes opp. Formingsveilederen skal sikre at både små og store prosjekter bidrar til en helhetlig opparbeiding av bysenteret.

Denne rapporten er utarbeidet av Feste Lillehammer AS landskapsarkitekter mnl og Rambøll Norge AS avd. Lillehammer på oppdrag fra Kongsvinger kommune. Formingsveilederen skal være et redskap for kommunen og utbyggere i arbeidet med å legge til rette for kvalitet og funksjonalitet i sentrum av Kongsvinger.

Fra Rambøll Norge AS (tidl. Feste Lillehammer AS) har landskapsarkitektene Ole Berg, Kaisa Svarverud og Ingfrid Lyngstad deltatt. Fra Rambøll Norge AS har siv.ing. Iver Reistad og siv. ing. Anders Wessel Ulfsnes deltatt. Fra Kongsvinger kommune har overingeniør Ivar Brenna vært prosjektleder. I tillegg har sivilingeniør Hilde Nygaard, landskapsarkitekt Karen-Anne Noer og ingeniør Geir Korsmo deltatt i arbeidsgruppa.

Det har vært nedsatt en referansegruppe som har deltatt i 2 møter og kommet med innspill underveis i planarbeidet. Referansegruppen har bestått av:

Tommy Hagen, Bygg- og eiendomsenheten
Aina Snare, Eroterapi/helsekontoret
Vidar Holth og Ola Haukerud, GIVAS
Frode Bakken og Amund Sjøvik, Statens vegvesen
Nettbuss
Taxi Kongsvinger
Terje Syversen, Rådet for funksjonshemmede
Therese Tørlen, Ungdomsrådet
Dagrun Nordli, Eldres Råd
Byen Vår
KB Gruppen Eiendom, grunneier
Kongsvinger Eiendom, grunneier
Rimfelt Eiendom, grunneier
KOSE, grunneier

Formingsveilederen ble vedtatt av kommunestyret den 22.05.2008, sak nr. 82/08.

Innholdsfortegnelse

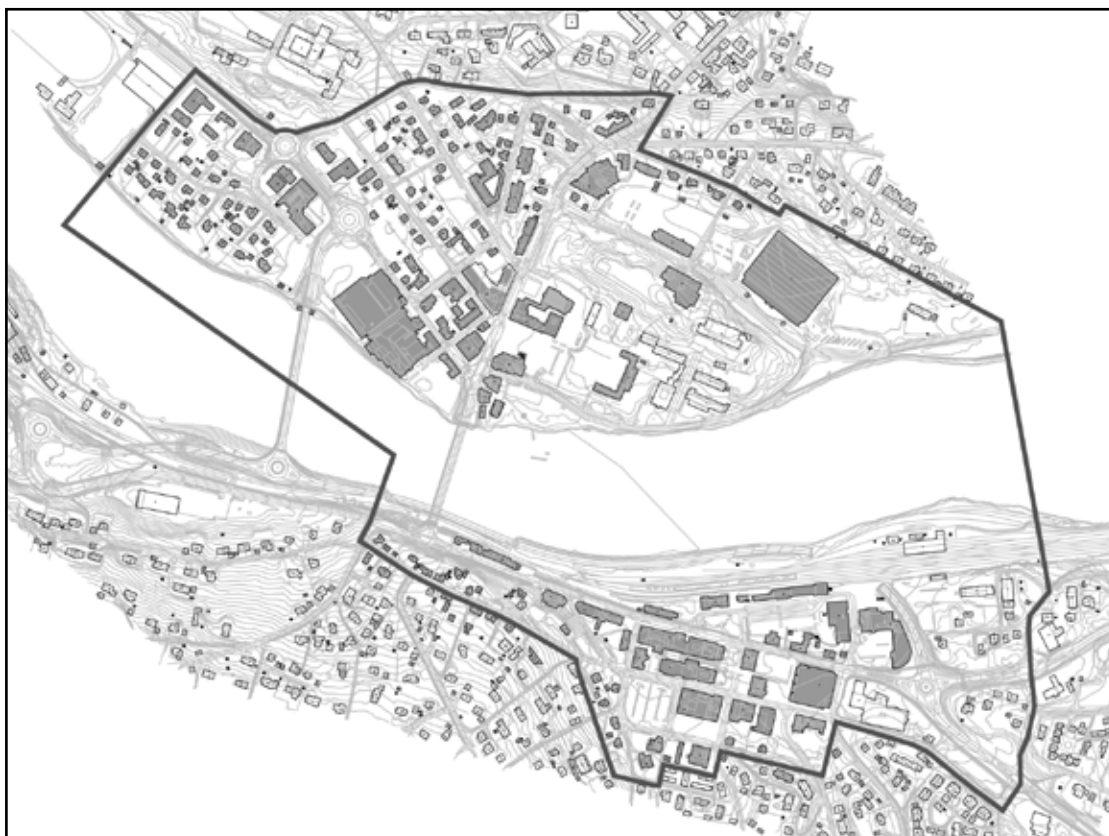
Forord	2
1 Innledning	4
2 Dagens situasjon, sammenstilling	5
3 Gatehierarki	6
4 Hovedgrep	8
4.1 Kantsteinsprofil	8
4.2 Belegg	10
4.3 Vegetasjon	10
4.4 Belysning	11
5 Innfartsårene	12
6 Universell utforming	13
7 Prinsippløsninger	20
7.1 Gatetverrsnitt	20
7.2 Belegning/dekke	21
7.3 Kurveradier	24
7.4 Vegetasjonsbruk	25
7.5 Møblering	28
7.6 Belysning	31
7.6.1 Belysningspolicy	31
7.6.2 Belysningsprogram	31
7.6.3 Bygater	33
7.6.4 Hovedveger	34
7.6.5 Boliggater	36
7.6.6 Effektbelysning (Plasser og landemerker)	36
8 Gatene og plassene	38
8.1 Storgata	38
8.2 Rådhusgata - Fjellgata	41
8.3 Brugata	42
8.4 Tommelstadsgate	43
8.5 Jernbanegata	44
8.6 Glommengata	45
8.7 Haakon Mallings plass	46
8.8 Plassen ved DnB	47
8.9 Plassen ved Tinghuset	48
9 Bruk av veileder - prosess	49

1 Innledning

Kongsvinger kommune har som et uttalt mål å utvikle seg til å bli et attraktivt og levende by- og regionsenter. Kommunen ønsker å styrke sentrum som kulturell og sosial møteplass, med et godt handlemiljø med god tilgjengelighet. Som ledd i dette arbeidet vil utforming av et funksjonelt, levende og vakkert sentrum være viktig. Formingsveilederen sier noe om hvordan sentrale gater og plasser/byrom skal utformes med vekt på tilgjengelighet, miljø, estetikk og identitet.

Veilederen skal være premissgivende for sentrumsutviklingen når gater og plasser skal rustes opp, og den skal sikre at store og små prosjekter bidrar til utvikling av et helhetlig forbedret og opprustet bysentrum. Målet er å gi gatene og plassene et enhetlig preg med hensyn til hovedform, materialbruk og møblering som et ledd i å gi sentrum en identitet.

Formingsveilederen har fokus på veger og plasser innenfor samme areal som Sentrumsplanen, vedtatt 30.08.2007. Nord for Glomma avgrenses planområdet av Ole R. Gjems veg, Eidemsgate og nord for Kongsvingerhallen bort til Strandvegen. Mot sør avgrenser Jernbanegata, Kristinesgate og fremtidig forlengelse av Engensgate planområdet. På grunn av stedvis for smalt gatetverrsnitt er det ikke vist egne sykkelfelt gjennom sentrum, i stedet legges det opp til blandet trafikk. Det er vedtatt en farstgrense på 30 km/t innenfor sentrumsområdet. Denne strategien er avklart i sentrumsplanen.



Over: Avgrensning av planområdet

1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjons-plan

2 Dagens situasjon, sammenstilling

Glommadalføret er det overordnede landskapsrommet som omgir Kongsvinger by. Byen ligger på begge sider av Glomma ved "Glommakneet" der elva dreier fra nord mot nordvest.

Landskapet rundt Kongsvinger sentrum karakteriseres av rolige, skogkledte åser og av Glomma som renner i bunnen av dalføret. De skogkledte åsene skaper en grønn ramme rundt bysenteret. Elva skaper liv i bybildet og setter sitt preg på opplevelsen av byen. Bysenteret er lokalisert på hver side av elva der den er på det smaleste. Sentrumsbebyggelsen er avgrenset av festningshøyden i nord og av lisonen i sør.

Inne i sentrum er orienterbarheten dårlig. Festningen, elva, åskammene og de karakteristiske brotårnene på Gjemselund bro er viktige elementer å orientere seg etter, og sikt mot disse er viktig for å styrke fattbarheten av bystrukturen. Manglende planlagt grønnstruktur, få monumentale bygninger og lite tydelig gatehierarki bidrar til å svekke oppfattelsen av den logiske oppbygningen av sentrum.

Hovedinntrykket av Kongsvinger i dag er at byen fremstår som noe fragmentert og tydelig adskilt i 3 delområder uten god sammenheng. Øvrebyen ved festningen fremstår pittoresk og helhetlig med gammel trehusbebyggelse og tydelig gatenett, i kontrast til dagens sentrum, som er delt i to fysisk av Glomma. Bebyggelsen i sentrum er av svært blandet karakter, noen eldre trehus og mye nyere, "kjølig" etterkrigsarkitektur. Gate- og byrommene er i stor grad preget av biler (uorganisert overflateparkering, riksvegstandard på gateutforming, geometri og gateutstyr). Det er lite sammenheng og omtanke i utforming av byrommene og byinventaret. Dagens sentrum består av mye "tomrom" der manglende bebyggelse og mye overflateparkering svekker kvartalsstrukturen. Lukkede og innadvendte fasader gir inntrykk av et noe dødt sentrum. Bygningstilbygget får stor betydning for gatenes uttrykk og utforming, og det er viktig at fasadene kommuniserer med gaterommet på en positiv måte. Det er også viktig med publikumsrettede funksjoner i første etasje, noe sentrumsplanen stiller krav om.

Deler av vegnettet i sentrum har samme utforming i dag som den gang Rv 2-trafikken gikk der. Gatene har riksvegsbelysning, skiltgalger, gul midstriepe og svingefelter. Geometrien på vegnettet gjør at gatene med sin utforming fremstår mer som veger enn som gater - det er bilen som dominerer. I forhold til ønsket sentrumsutvikling, er det et problem at en stor del av de åpne plassene i sentrum benyttes til parkeringsareal. Parkerte biler dominerer bybildet og forsterker inntrykket av en uferdig bystruktur. Det er et klart mål å legge mer av parkeringen under bakken eller i hus, og redusere overflateparkeringen. Når gjennomgangstrafikken på Rv 2 nå flyttes ut, har sentrum et stort potensiale i forhold til å gjenerobre byrommene til nytte for byen og dens innbyggere.

Når fremtidig sentrumsutvikling og gatehierarki skal defineres, er det spesielt 3 hovedvirkemidler som kan nyttes for å tydeliggjøre bystrukturen og legge opp til ønsket byutvikling for Kongsvinger sentrum:

- Bymessig gategeometri og definerte kantsteinslinjer
- Bevisst og tydelig grønnstruktur
- Belysningsstruktur som korresponderer med gatehierarkiet

Helhetlig materialvalg og bymøblering skal være integrerte elementer i den fysiske utviklingsstrategien.



Øverst: Dagens gater har riksvegspreg

Over: Store, utflytende åpne arealer som domineres av overflateparkering

1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjons-plan

3 Gatehierarki

Følgende strategier er vedtatt i Sentrumsplanen for utvikling av vegsystemet i Kongsvinger sentrum:

- Hovedtyngden av trafikken inn mot byen vestfra skal komme på ny Rv. 2 på sørsiden av Glomma. Det må vurderes tiltak som danner naturlige “inngangsporter” til sørsiden både fra vest og øst.
- Trafikken på Fv 381, Øvre Langelandsveg skal reduseres. Dette er skoleveg og går gjennom et område med mange boliger, to barnehager og et alders- og sykehjem. Trafikken som skal til/fra Solørområdet bør ledes til å bruke ny Rv 2 og Rv 20, og ikke belaste Øvre Langelandsveg. Tydelig skilting på Rv 2 ved Fulu og nedsatt hastighet på gamle Rv 2 er viktige tiltak.
- Målsettingen om en fordeling mellom Kongsvinger bru og Gjemselund bru på minimum 40/60 bør opprettholdes. Det bør iverksettes tiltak for å lede mer av trafikken over Gjemselund bru.
- Bygging av ny Rv 210 i Eidems gate etableres for å avlaste sentrale bygater på begge sider av elva.
- Parkvegen, Markensvegen og Engensgate utvikles som samlegater der hovedfunksjonen er å lede trafikken fra hovedvegnettet og inn til sentrumskjernen og strategiske parkeringsplasser. Gatene skal gis en bymessig utforming.
- Brugata, Storgata, Tommelstadsgate, Rådhusgata, Glommengata og Jernbanegata utvikles som bygater der fotgjengere, syklist og kollektivtrafikk skal ha klar prioritet. Utformingen av gatene skal tydelig signalisere at her skal bilen ferdes med redusert hastighet og på de myke trafikanters premisser.
- Strandvegen stenges for gjennomkjøring i tråd med vedtatt reguleringsplan for Rådhuskvartalet-Sentrum videregående skole.
- Forlengelse av Engens gate bak Tinghuset etableres. Dette vil gi et “ringvegssystem” med adkomst til parkeringsplasser i bakkant og avløse Jernbanegata for trafikk, samt forsterke kvartalstrukturen i sentrum sør.
- Samvirkegata kan stenges for gjennomkjøring. Kun adkomst til parkeringsplasser bak Dannevig-gården tillates. Dette er en forutsetning for å utvikle Haakon Mallings plass til et godt byrom fritt for parkerte biler.

1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

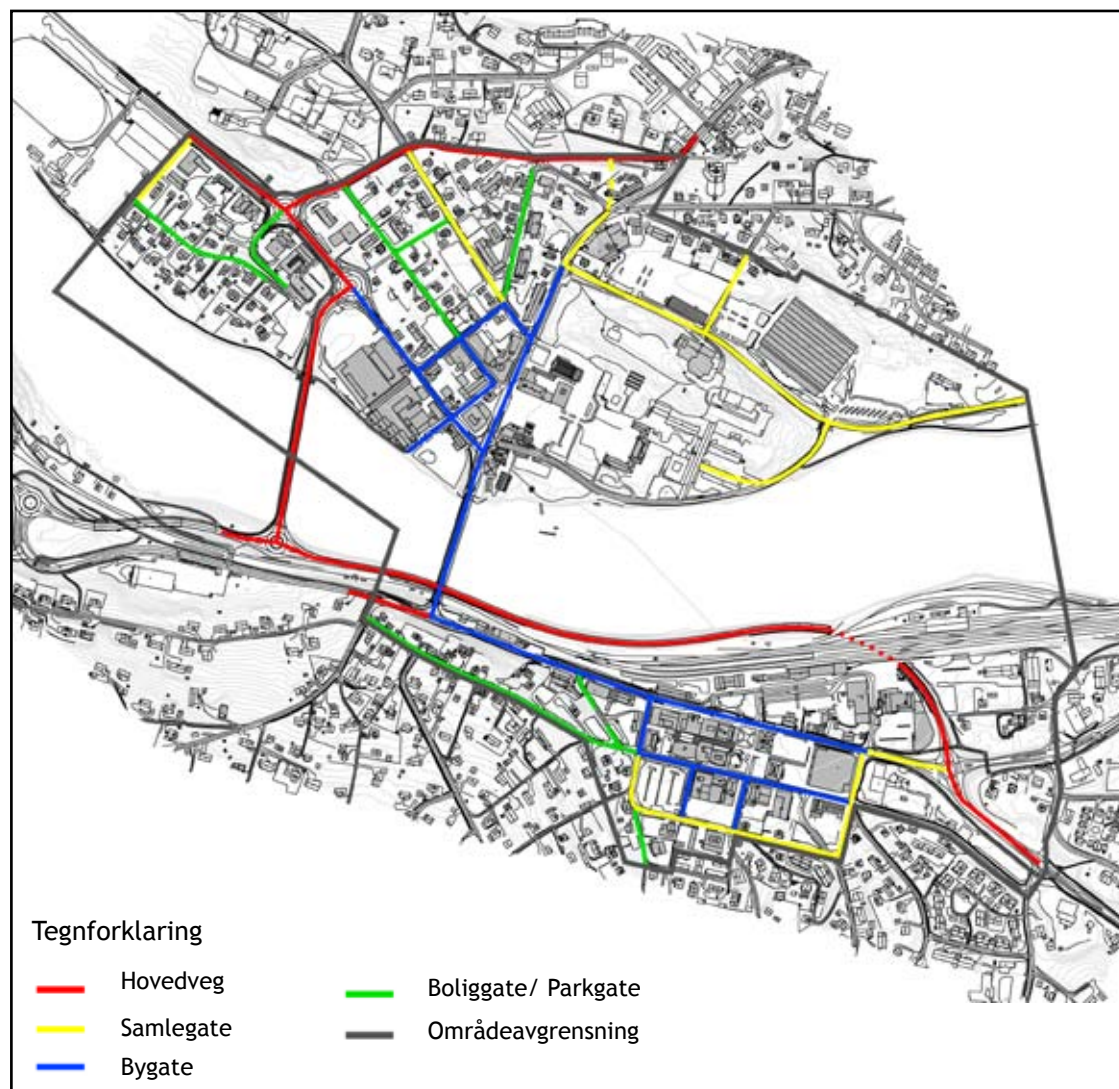
7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjons-plan

Kartet viser det fremtidige gatehierarkiet i Kongsvinger sentrum. Gatene skal gjennom fysisk utforming og bruk gi et tydelig signal om hvilke trafikanter eller kjøretøy som har prioritet, og hvilke funksjoner som (dels på sikt) skal ligge inntil gatene. Røde linjer viser hovedvegnettet hvor gjennomfartstrafikken skal kanaliseres. Gjennomfartstrafikken ledes i en ring utenom bykjernen hvor det er et mål at Gjemselund bru skal ta min. 60% av trafikken. Eidemsgate får status som hovedveg etter dette forslaget. De blå linjer er fremtidige bygater hvor gategeometrien strammes vesentlig opp i forhold til dagens situasjon. Bygatene får en gjennomgående lik utforming i gatetverrsnittet, og deres utforming bidrar til å tydeliggjøre Kongsvingers kvartalsstruktur, både på nordsiden og på sørsiden av Glomma.



Kart som viser gatehierarki (nedfotografert)

1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjons-plan

4 Hovedgrep

Hovedgrepet som formingsveilederen legger opp til, er å gjeninnføre et bymessig gatetverrsnitt der kantsteinsprofil, belysning og vegetasjonsbruk er virkemidlene for å definere kvartalsstrukturen i byen, definere gatehierarkiet og binde sammen sentrum nord og sentrum sør.

Materialbruk, belysningsprinsipper og bevisst vegetasjonsbruk skal bygge opp under det valgte gatehierarkiet og gjøre byen tydelig og lesbar. De arkitektoniske virkemidlene vil fortelle om man er i en bygate eller i et boligpreget område. Belysning og vegetasjonsbruk brukes også bevisst for å skape variasjon og orienterbarhet.

Det legges opp til å bruke gode natursteinsmaterialer i kanter og overganger, og på plasser og fortausstrekkninger som man ønsker å markere spesielt. Øvrige flater på fortau og kjørebaner kan ligge i asfalt.

4.1 Kantsteinsprofil

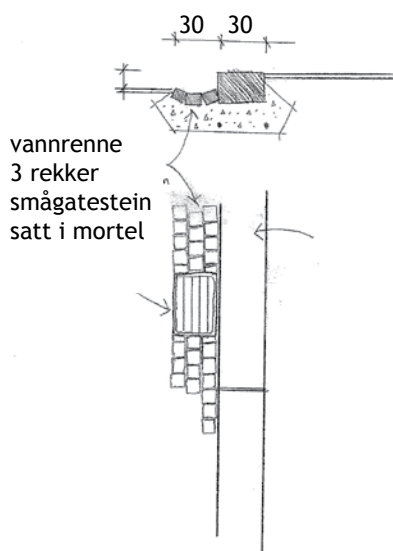
Kongsvinger sentrum har tradisjon for bruk av en 30 cm bred gradhogd platekantstein i granitt. Denne er det naturlig å videreføre og gjenbruke ved opprusting av gater og byrom i sentrum i framtiden. En slik bred kant definerer gateløpet bedre og har et mer bymessig og offentlig preg. Den er slitesterk og blir bare vakrere når den blir brukt. Med en slik kant tåles det større variasjon i belegg på fortau og i vegbane.

Det foreslåtte kantsteinsprofilet innfører i tillegg en vannrenne i 3 rekker smågatestein, satt i betong, langs kantsteinen. Dette er et viktig grep for å gjøre gatene strammere, mer bymessige. Det gjør også at bygatene optisk virker smalere enn de i virkeligheten er, slik at dette i tillegg er et fartsreducerende virkemiddel. Vannrenna får samme bredde som platekantsteinen. I denne rekka legges også sluk. Rekka følger kjørebanebredden, slik at man får sammenhengende linjer i gata der det blir kantsteinsparkering.

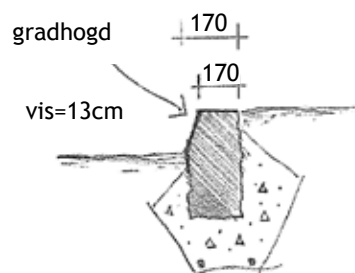
I boliggatene skal gradhogd granittkantstein 17x31 cm med fas brukes som fortauskant.

Det er i dag smale grøntrabatter mellom fortau og kjørebane i store deler av bl.a. Storgata og Glommengata. Dette er en lite bymessig utforming i et bysentrum. Fortauet skal gå helt ut til kantsteinen i alle bygater.

- Oppsummering:
- Bygater: platekantstein i granitt, gradhogd, 30 cm bred
- Boliggater: gradhogd granittkantstein med fas, 17 x 31cm



Kantsteinsprofil i by- og samlegater



Kantsteinsprofil i boliggater

1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjons-plan



Over: Konseptskisse kantsteinslinjer (nedfotografert)



Over: Grøntribatter mellom fortau og kjørebane er en lite bymessig utforming

Til høyre: Eksempel på bred platekantstein og vannrenne i smågatestein



4.2 Belegg

Som dekke i kjørebane og på fortau kan det fortsatt benyttes asfalt, dette "kler" Kongsvinger og fungerer fint sammen med gode kanter og overganger i naturstein. Steder (plasser eller større sammenhengende felter) en ønsker å framheve og legge litt ekstra penger i, kan få beleg i naturstein, fortrinnsvis granitt. I forhold til tilgjengelighet må det brukes granittdekke med en bearbeidingsgrad som gjør belegget slett og greit å gå og kjøre rullestol/rullator o.l. på. Dette kan eksempelvis være granittplater eller granittbelegg i ulike kombinasjoner med gatestein hvor toppflaten har skåret topp/visflate.

4.3 Vegetasjon

Treplantninger er viktige som romdannende og strukturerende elementer og brukes for å myke opp "kjølige" gaterom og samle gaterommet visuelt i forhold til den noe divergerende bygningsmassen i sentrum. Det bør brukes store, enkeltstående trær, i trerækker og grupper. Langs gater bør vegetasjonsbruk i hovedsak begrense seg til treplantninger på rekke, knyttet til parkerings- og fortausarealer. Vegetasjon brukes for å forsterke og tette igjen huller i kvartalsstrukturen.

Det er svært forskjellige gatetverrsnitt i de ulike gatene i Kongsvinger sentrum, og smale gater gir begrensninger i forhold til å få inn trerækker. Hovedgrepet i forhold til vegetasjonsbruk er å benytte tosidige trerækker i det som oppfattes som hovedgater eller -akser der det er plass til dette. Det gjelder spesielt Storgata og Glommengata. Ensidig trerække videreføres i Jernbanegata, i Tommelstadsgate, Prinsensgate, Eidemsgate, Markensvegen og Parkvegen, mens solitærtrær og trær i grupper benyttes i øvrige gater og plasser.

Som omramming og avgrensning av større, utflytende arealer etableres grønne volum med kombinasjon av frie busker og mindre trær. Disse arealene brukes i dag til overflateparkering, og vil være potensielle utbyggingsområder. En grønn avgrensning mot gate/ fortau er et rimelig og positivt innslag i gatebildet inntil nye bygg kommer på plass og tetter "hull" i bystrukturen.



Over: Konseptskisse grøntstruktur (nedfotografert)

1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjons-plan

4.4 Belysning

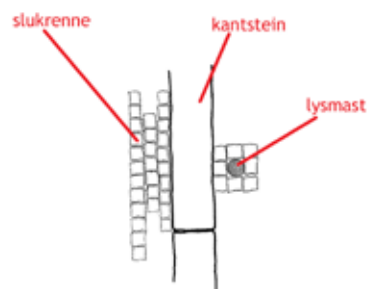
Lyset er grunnleggende for vår romoppfattning. Belysningen i et gaterom får oss til å bedre forstå rommets sammenheng og skala.

Differensiert belysning langs ulike gatetyper og på ulike typer av plasser gjør det lettere å forstå hvordan byen er bygd opp og de ulike delenes innbyrdes funksjon. Med ulike belysningsprinsipper kan man skape sammenheng mellom ulike steder, forklare at veier har ulik identitet, varsle der det kreves økt oppmerksomhet og gjøre det lettere for betrakteren å orientere seg.

Å være en del av folkelivet og å kjenne seg trygg, er et grunnleggende behov for mennesket. Det er derfor viktig, ved hjelp av belysning, å skape forutsetninger for et rikt kveldsliv slik at mennesker vil besøke gater og torg.

En vakker belysning skaper goodwill og kan fungere som en stillferdig og verdig form for reklame for byen som helhet eller utvalgte interessante plasser. Effektbelysning på utvalgte enkeltobjekt sammen med allmennbelysningen, bidrar til at byen gjøres vakrere og oppleves tryggere. Dette medfører i neste omgang at aktiviteten i handel, kultur- og uteliv kan øke etter mørkets frambrudd.

- Prinsipper for belysning:
- For å få en god optisk leding, anbefales at master plasseres i forbindelse med kantsteinslinjer. Det skal benyttes koniske master med fundament (ikke fotplate i bygater). Mastene rammes inn av 1 rekke smågatestein. I gater med kantsteinsparkering (lommer) skal det tilstrebes en masteplassing som følger gatens geometri. Det må påregnes noe tilpasninger ved detaljprosjekteringen, selv om parkeringslommene er korte.
- Som hovedregel skal det være ensidig belysning i alle bygater. Mastene skal plasseres i møbleringssonen. Strekklys på wire unngås.



Skisse som viser plassering av master i tilknytning til kantsteinslinje. Omrammes med 1 rekke smågatestein.

1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjonsplan

5 Innfartsårene

Innfartsårene representerer trafikantenes møte med Kongsvinger sentrum. Kongsvinger sentrum defineres i stor grad av at bygningsmassen endrer karakter fra villa- og boligstrøk til bygg med funksjoner som forretninger, kontorer osv. Disse byggene forholder seg mer til vegen og ligger i større og mindre avstand til denne. For å signalisere at man er kommet til et sted, et sentrum, bør dette også gjenspeiles i utformingen av vegen og de tilstøtende arealer.

Et karakteristisk trekk ved Kongsvingers innfartsårer er tette plantinger av bjørkelunder på vegens sidearealer. Dette er et positivt element som bidrar til å dempe ned vegens dimensjoner i forhold til omkringliggende bygg og forankre vegen i landskapet. Langs Rv. 2 fra vest ligger det en bred rabatt med plass til lysåpne bjørkelunder mellom riksvegen og næringsbygg. Dette er en viktig kvalitet som det bør bygges videre på. Utflytende arealer foran større næringsbygg bør rammes inn og defineres ved f.eks. bevisst bruk av vegetasjon og vegutstyr.

De relativt nyanlagte rundkjøringene markerer overgangen mellom riksveg og bygate i sentrum. Disse har fått en høy materialstandard og fremstår som positive punkter.

Dess nærmere bykjernen en nærmer seg, dess mer "kultivert" og urban kan vegetasjonsbruken være. En kan gå fra løse, åpne grupper av naturlig voksende trær til stramme trerekker. Det kan være aktuelt å dempe ned landevegspreget nær bysentrum ved å lukke grøfter mellom kjørebane og gang- og sykkelveg og plante trerekker i rabatten. Det er viktig at det ikke blir for lange strekninger med "hull" i prinsippene for vegetasjonsbruken. Dette må selvfølgelig sees i sammenheng med disponible arealer langs vegen.

Noen av de karakteristiske bjørketreslundene kan gjerne få effektbelysning i en eller annen form for å fremheve utvalgte punkter og signalisere en urban situasjon.



Til høyre: Kart fra Sentrumsplanen, hvor røde streker markerer innfartsårer som skal ha bymessig grønnstruktur

Under: Karakteristiske bjørkelunder skaper visuell avstand mellom innfartsveg og næringsarealer (Foto: Kongsvinger kommune)



Under: Dess nærmere sentrum en kommer, dess mer kultivert kan vegetasjonsbruken være. Her stramme trerekker av asal. (Foto: Kongsvinger kommune)



1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjons-plan

6 Universell utforming

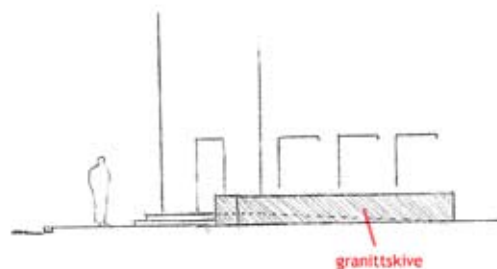
Innledning

Universell utforming betyr å formgi omgivelsene på en slik måte at de kan brukes av så mange som mulig under like vilkår uten behov for spesiell tilpasning. Ambisjonen gjelder alle, dvs. barn, middelaldrende og eldre, med eller uten funksjonsnedsettelse. Ved både planlegging og praktisk gjennomføring må det legges vekt på utforming som ivaretar personer med nedsatt bevegelse, syn og hørsel, allergi osv. Det handler om at alle skal kunne delta i samfunnet på en likeverdig måte.

Kongsvinger kommune ønsker å legge til rette for at flest mulig får like muligheter for deltakelse og livsutfoldelse og har derfor fokus på universell utforming.

Prinsipper for universell utforming som er viktig å legge vekt på for å oppnå bedre tilgjengelighet i Kongsvinger sentrum er:

- Tydelig soneinndeling av gatene med adskilt gangsone og møbleringssone for benker og annet utstyr.
- Opprettholde fri bredde på gangarealer
- Bruk av ledelinjer med gode kontraster; god synlig og følbær forskjell fra tilstøtende dekke
- Gode markeringer over åpne plasser
- Mest mulig gjennomgående rettviklede gangakser med logisk og enkel oppbygging av gangsystemet
- Unngå faste og løse gjenstander i den naturlige gangbanen (skilt, lyktestolper, søppelkasser osv.)
- Mest mulig jevne dekker uten skader og færrest mulig kumlokk og sluk i gangbanen
- Terskelfrie og kontrastmarkerte innganger til alle butikker og servicefunksjoner
- Fotgjengeroverganger med nedsenket kantstein til 2 cm med tydelig retningsledning over krysset
- Fotgjengeroverganger vinkelrett ut fra fortauet av hensyn til blinde og svaksynte
- Gangakser forsterkes med trerekker og belysning
- Informasjon og skilting forbedres
- Uteserveringer rammes inn av gjerder eller på annen måte slik at bord og stoler ikke flyter tilfeldig ut over plassgulvet



Over til høyre: Eksempel på kombinert rampe og trapp (plan og oppriss)

Til høyre: Eksempel fra Kongens Nytorv, København. Illustrasjon fra Veileder. Ledelinjer i gategrunn. Helsedirektoratet 2005

1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjons-plan

Åpne/lukkede rom

Det er vanskelig for synshemmede å orientere seg i åpne rom. Det skyldes at blinde og svaksynte bruker elementer som ekko og akustikk og lysforskjeller mellom himmelhvelvingen og konturen av bygninger som orienteringshjelpemidler. De har dermed lettere for å orientere seg i rom med klare avgrensninger. Ved å synliggjøre hvilke områder i sentrum som er åpne og halvåpne, kan vi gjøre disse områdene bedre tilgjengelige ved å tilføre strammere rammer i områdene som for eksempel tydeligere definerte gangbaner og trerekker som kan understreke retning. Trerekker viser en kontur mot himmelen samtidig som trærne danner en visuell linje. Andre elementer som belysning og annet utstyr som settes på rekke vil være med på å tydeliggjøre retningen.

De byrommene som har en lukket form krever ikke så sterke tiltak for å forbedre tilgjengeligheten for synshemmede. Her vil det viktigste være å opprettholde tilstrekkelig bredde på gangarealene og å unngå å plassere ut skilt og lignende i gangsonen.

I Kongsvinger sentrum danner Brugata og deler av Jernbanegata typiske lukkede byrom. Rådhusplassen, Jernbaneplassen og Bankparken er åpne byrom. Storgata og Glommengata kan oppfattes som halvåpne rom fordi det bare stedvis er bygninger på to sider av gatene.



Over: Åpne, halvåpne og lukkede rom i sentrum. Nedfotografert

1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjonsplan

Ledelinjer

Ledelinjer i gategrunnen er et hjelpemiddel som kan gjøre det lettere å finne fram i gatemiljøet. Dette er spesielt med tanke på blinde og svaksynte, men det kan også være nyttig for andre.

En ledelinje består av en ubrutt kjede av ledende elementer fra start til mål. Elementene skal være lette å finne og lette å følge. Ideelt sett skal ledelinjene knyttes sammen til et nett som forbinder viktige start- og målpunkter med hverandre. Ledelinjer bør fortrinnsvis benyttes på fortau med en bredde på minst 2,5-3 m. Der det ikke etableres ledelinjer, må det legges stor vekt på utforming av tydelige gangsoner.

Et ledelinjesystem består av følgende elementer:

Retningsindikator:

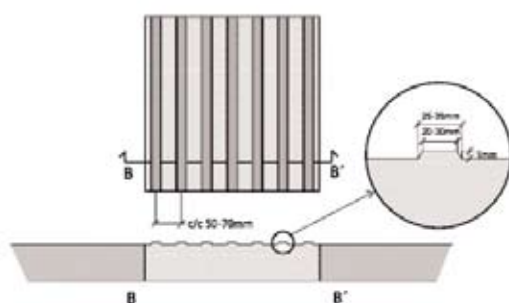
- gir retningsinformasjon, f.eks. en gangrute fra et målpunkt til et annet
- legges med ribber i lengderetningen. Lyshetskontrasten til belegget på hver side skal være $K=30$. Bredden skal i utgangspunktet være 30 cm.

Oppmerksomhetsfelt:

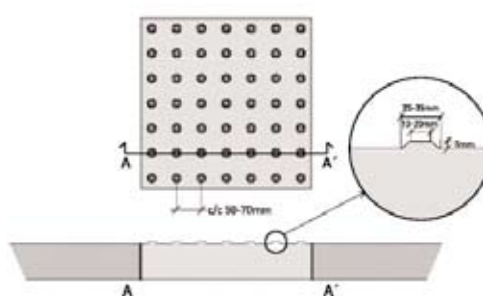
- markerer forgreininger og retningsvalg i tillegg til å informere om funksjoner som viktige inngangspartier, billettluke, busstopp og lignende
- etableres ved å snu retningsindikatoren 90 grader i et felt på 60 cm før retningsendringen finner sted. Bredden skal være 30 cm, lyshetskontrasten til belegget på hver side skal være $K=30$

Varselfelt:

- varsler om farer som f.eks. kryssing av vegbane eller nivåendringer som trapper, ramper eller usikre kanter
- varselfeltene skal ha opphøyde kuper. Dybden skal være 60 cm



Over: Retningsindikator (fra SINTEF-rapport).
Blir oppmerksomhetsindikator når rillene legges på tvers av gangretningen



Over: Varselindikator (fra SINTEF-rapport).

1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

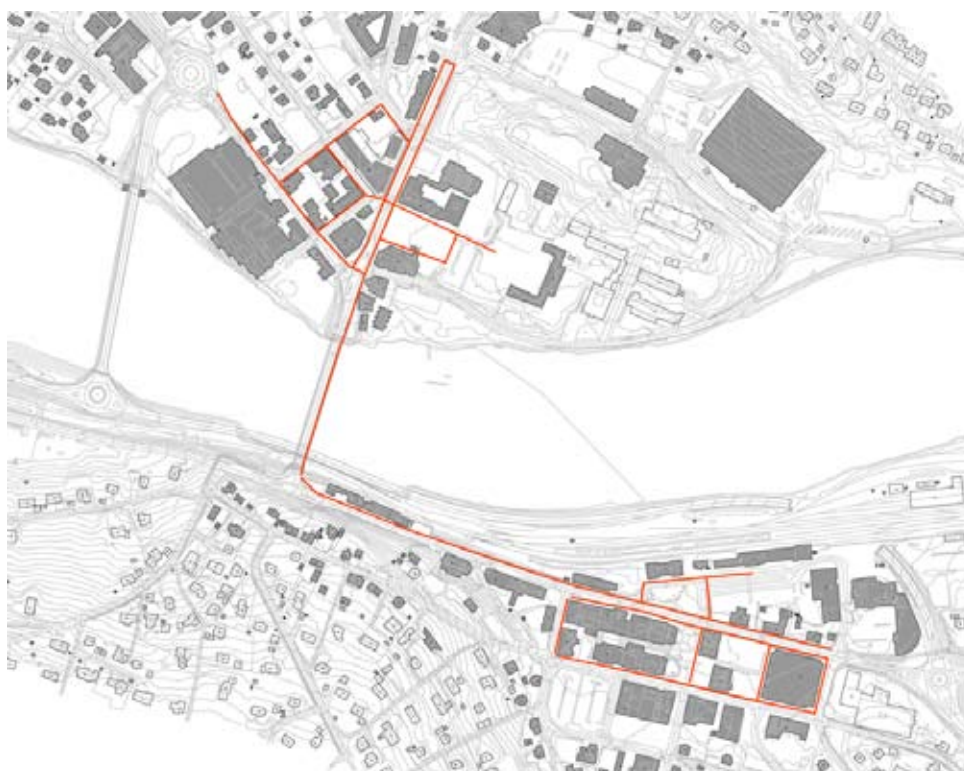
9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjons-plan

Ledelinjer i Kongsvingers bygater

I Kongsvingers bygater er det stor forskjell på hvor brede gateløpene er. Der hvor det er smale gateløp, er det ikke plass til brede fortau på begge sider av kjørebane. Der fortausbredden er smalere enn 2,5-3 m blir det ikke etablert ledelinjer. Det er derfor bedre å legge inn ett bredt fortau på den ene siden av gata med gode betingelser for blinde og svaksynte og ett smalt fortau på den andre siden enn to fortau som er for smale til å ha ledelinjer. På smale fortau legges det i stedet for ledelinjer opp til tydelige gangsoner som avgrenses av et materiale i en annen farge (fortrinnsvis smågatestein). Fri bredde på gangsonen bør være minst 1,8 m.

Kartet under viser hvilke fortau som skal spesielt tilrettelegges for blinde og svaksynte i Kongsvinger med tanke på fortausbredde og ledelinjer/gangsoner. I de mest sentrale områdene skal det tilrettelegges på begge sider av gata. I de øvrige gatene er den ene siden valgt som den viktigste. Det viktige er å få etablert et system som på lengre sikt vil bli sammenhengende. I detaljprosjekteringen må det tas stilling til hvor det skal etableres ledelinjer og hvor det kun legges til rette med tydelige gangsoner. Over åpne plasser bør det alltid etableres ledelinjer. På de fortausstrekningene som ikke er markert på kartet skal det ikke legges inn ledelinjer, men de skal utover dette utformes i tråd med prinsippene om universell utforming.



Over: Oversiktskart som viser strekninger tilrettelagt for blinde og svaksynte i Kongsvingers bygater (ledelinjer). (nedfotografert)

- Det er mange hensyn som må tas når ledelinjer skal etableres:
- Ledelinjen bør ligge der det er naturlig å gå, den må ikke nødvendigvis ligge midt i gangbanen
- Visuell kontrast er viktig. Lyshetskontrasten mot øvrig belegg skal være minst $K=30$ for retningsindikator og oppmerksomhetsfelt. Varselfelt skal ha lyshetskontrast $K=50$.
- Ledelinjen må ligge i flukt med øvrig belegg slik at den ikke blir en snublekant.
- Kummer og sluk bør unngås i gangbanen.

Det finnes mange ulike typer ledelinjer. Dette er et felt som er under stadig utvikling, og vi vil derfor ikke binde oss opp i et spesielt produkt i formingsveilederen.

Det vil ta tid før Kongsvinger sentrum har et sammenhengende system for blinde og svaksynte. I alle nye byggeprosjekter hvor gategrunn er involvert, skal det imidlertid tilrettelegges med utgangspunkt i denne formingsveilederen. Når hele sentrum etter hvert er fornyet, vil et sammenhengende system være etablert.

Det er viktig å presisere at prinsipp-løsningene må tilpasses hver situasjon i en prosjekteringsfase på byggeplannivå. Formingsveilederen gir føringer for utforming og materialbruk. Dette vil gi en forutsigbarhet og lesbarhet når nye prosjekter bygges ut. Plassering av HC-plasser vurderes i hvert tilfelle ut fra en samlet vurdering.

En utfordring i Kongsvinger er inngangspartier i ulike nivåer langs fortau som kan være relativt smale. Eldre bygg har gjerne en kjelleretasje med trapper til inngang i første etasje. Det er tre ulike prinsipper for å få til trinnfri adkomst:

- Heve hele fortauet opp til inngangsnivå
- Heve deler av fortauet opp til inngangsnivå
- Senke inngangen og dermed løse nivåforskjellen internt i bygget.

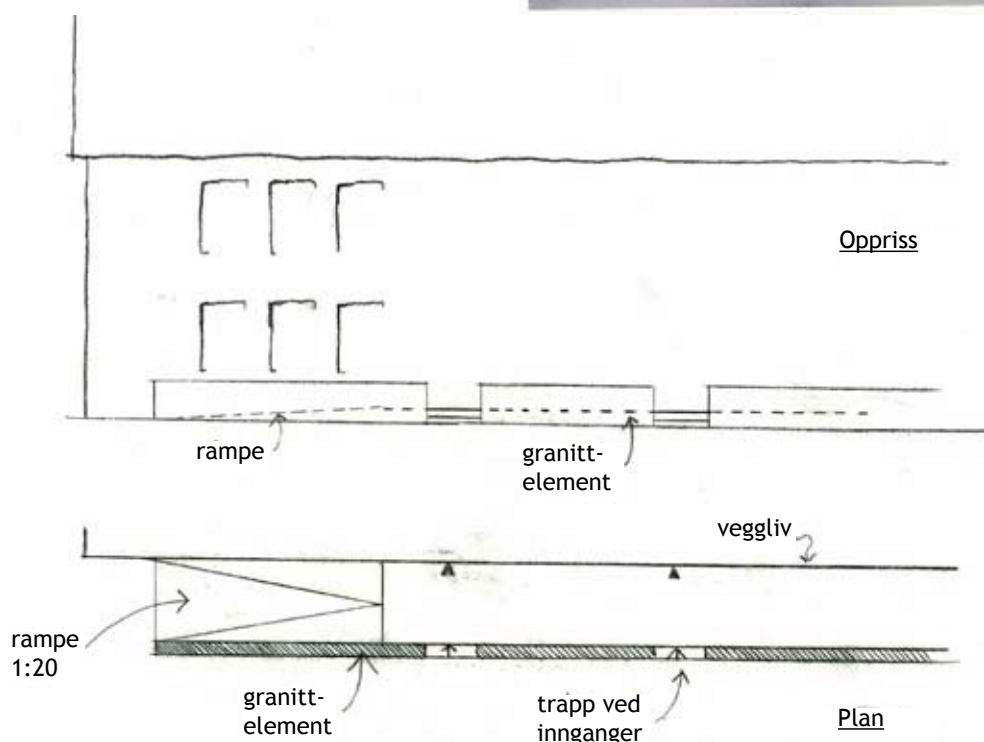
Prinsipielt er det logisk å ta opp nivåforskjellen på langs av fasaden slik at ramper o.l. ikke stikker unødvendig langt ut i fortausarealet. En løsning er å innføre en vange eller "skive" i granittelementer som tar opp høydeforskjellene der (deler av) fortauet heves og/eller der det blir ramper opp til inngangspartiene. Vangen bør ha en konstant høyde sett i forhold til kantsteinslinja, slik at gaterommet ikke virker rotete der det er høydeforskjeller ved innganger til butikker, kontorer o.l. Slik kan små bevegelser i ramper og fortau innenfor vangen tolereres.

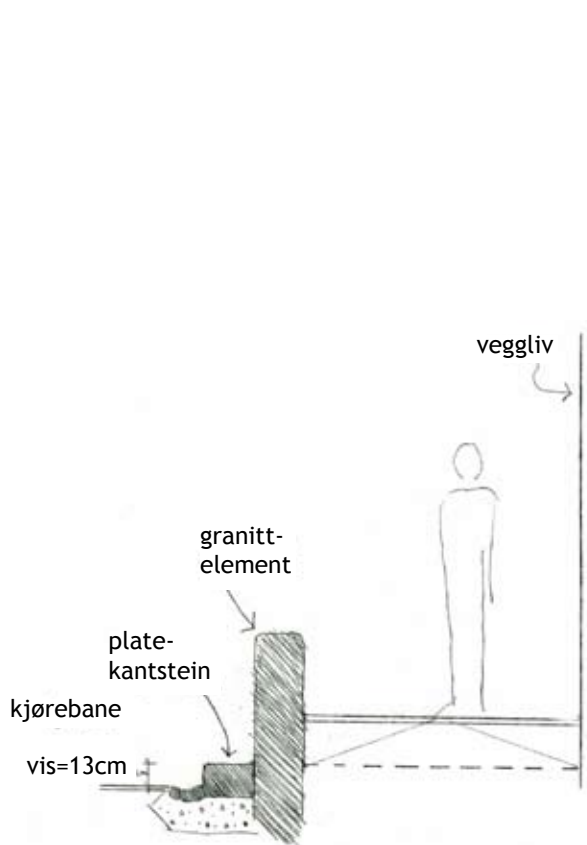
Belysningen vil fysisk ikke utgjøre noe hinder (plasseres i møbleringssonen). En konsekvent plassering kan derimot gi informasjon.



Til høyre: Eksempel på kombinert murvange, rampe og trapp (Årdalstangen)

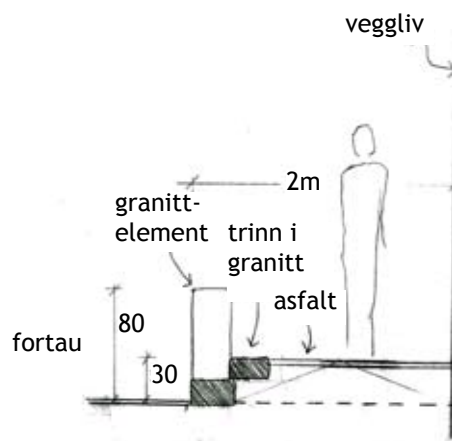
Under: Prinsipp for å ta opp høydeforskjell inn mot bygg. Vangen bør ha konstant høyde.



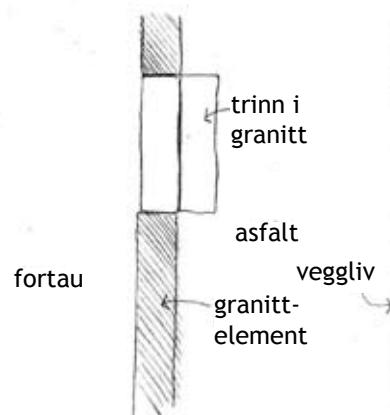


Over: Prinsipp der hele fortausbredden er hevet opp til nivå med inngangsparti. Her går granitt-elementet helt ut til kantsteinslinja.

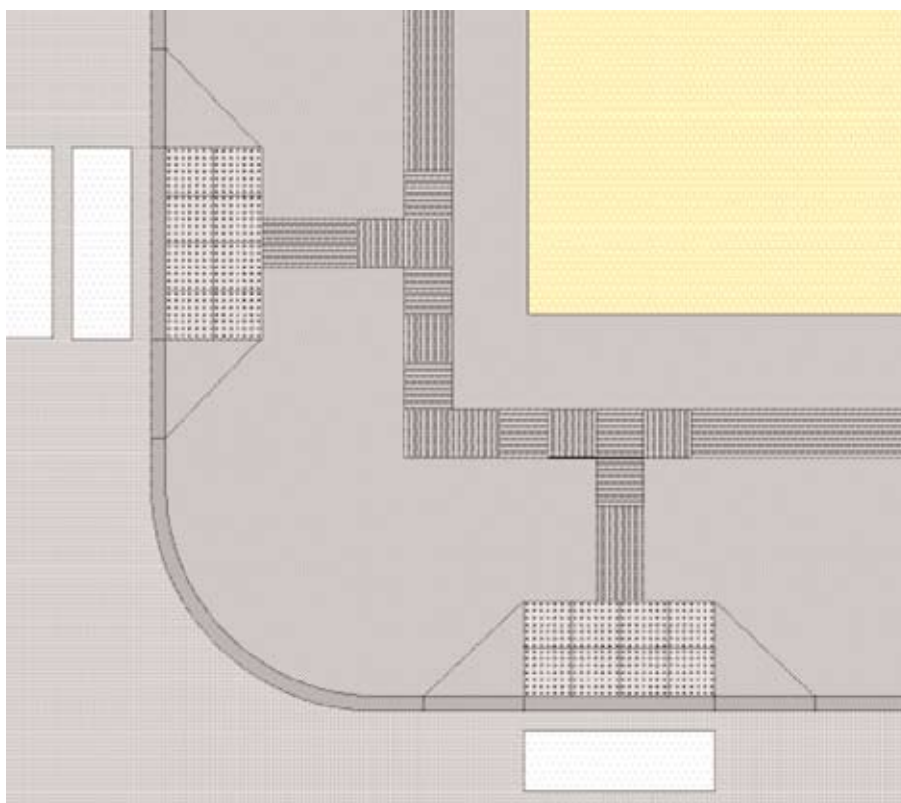
Snitt



Plan



Over: Prinsipp der en del av fortausarealet er hevet opp til nivå med inngangsparti, mens resten av fortau ligger i vanlig nivå. Dette forutsetter stor totalbredde på fortauet.



Over: Prinsippskisse - ledelinjer til gatekryss. Legg merke til at hellene ligger på tvers før det "skjer noe". Illustrasjon fra heftet "Ledelinjer i gategrunn" fra Deltasenteret/ Helsedirektoratet

1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

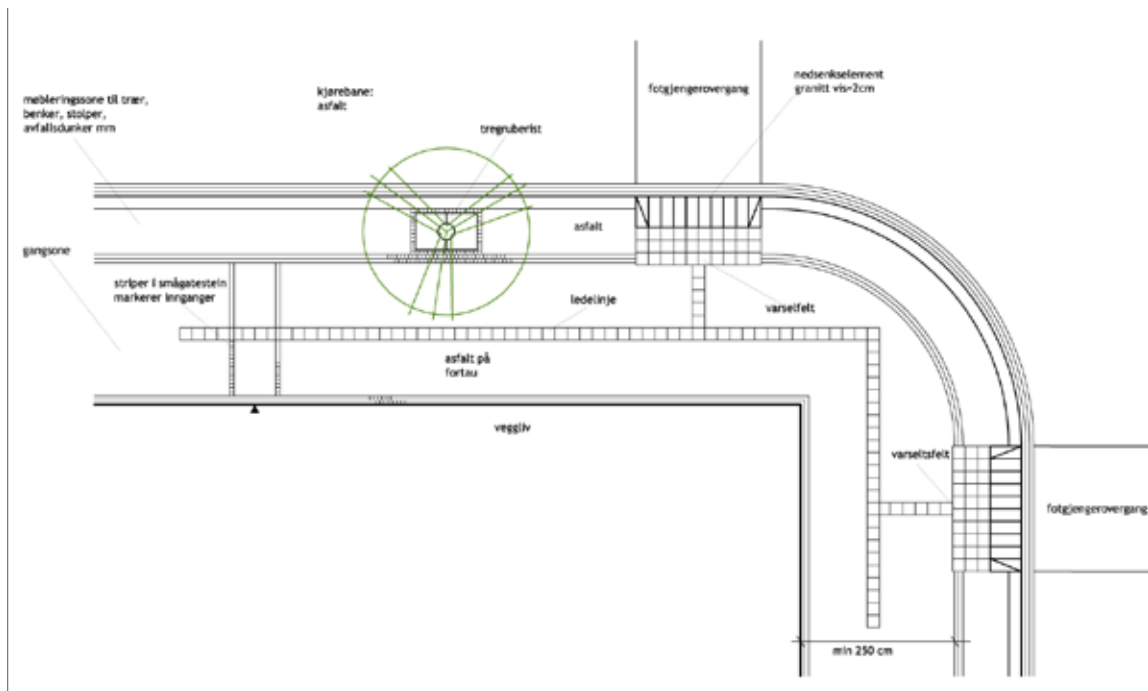
6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjons-plan



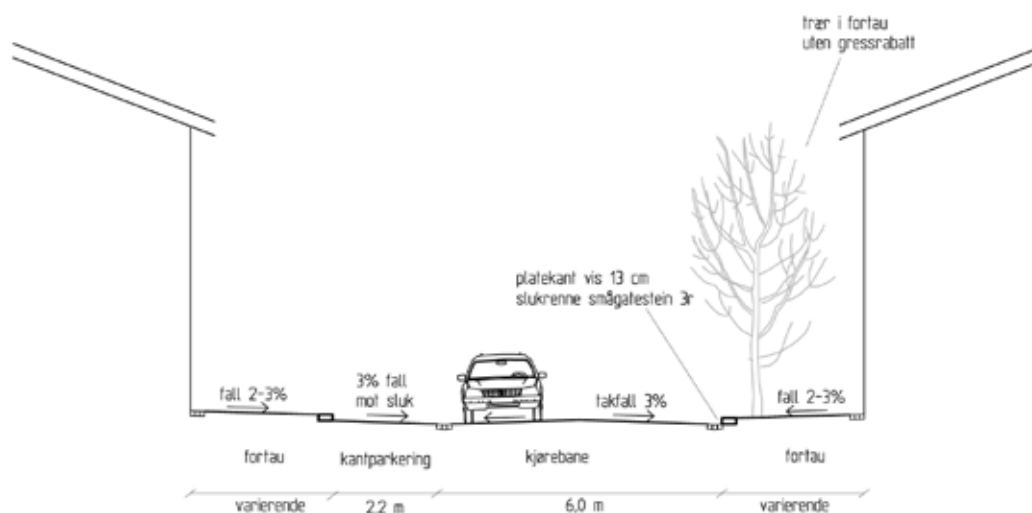
7 Prinsipløsninger

7.1 Gatetverrsnitt

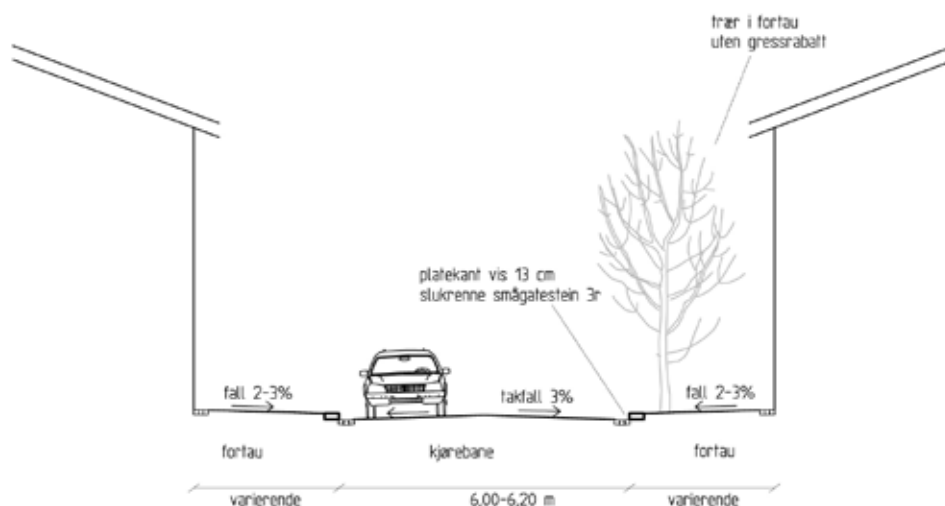
Gatene skal ha mest mulig symmetrisk løsning med gjennomgående midtlinje gjennom alle kvartalene i gatas løp. Bygatene skal ha tosidige fortau med kantstein mot kjørebanene, og takfall med lavpunkt i rennestein langs kantsteinslinja. Ved kantsteinsparkering (parkeringslommer) skal parkeringslommene ha fall mot rennestein mellom parkeringslommene og kjørebanen.

Kjørebane bredde dimensjoneres heretter som følger:

Storgata	6,20 m
Brugata	6,20 m
Rådhusgata	6,00 m
Fjellgata	6,00 m
Tommelstadsgate	6,00 m
Glommengata	6,20 m
Jernbanegata	6,00 m
Engensgate	6,00 m
Prinsensgate	6,00 m
Sofiesgate	6,00 m
Oscarsgate	6,00 m
Digerudvegen	6,00 m



Prinsipp fall gateparkering



Prinsipp fall gate

1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

9 Bruk av veileder - prosess

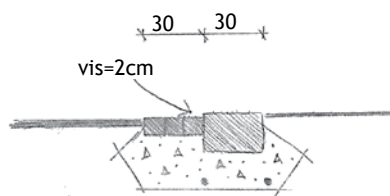
10 Illustrasjons-plan

7.2 Belegning/dekke

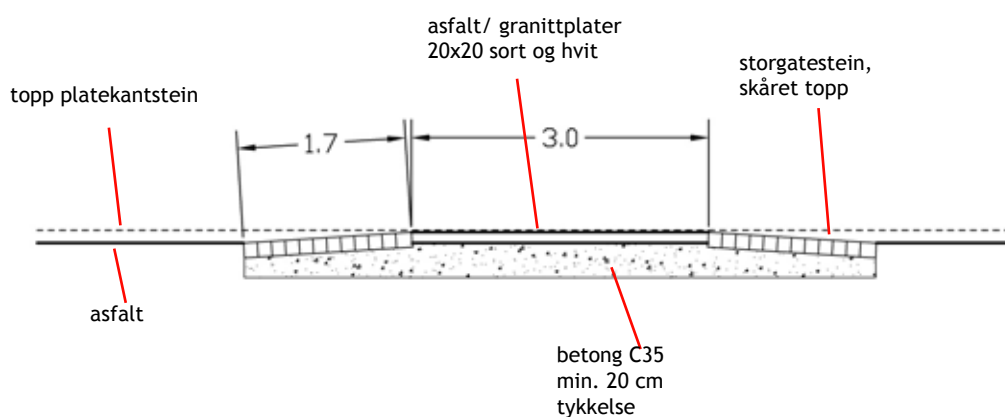
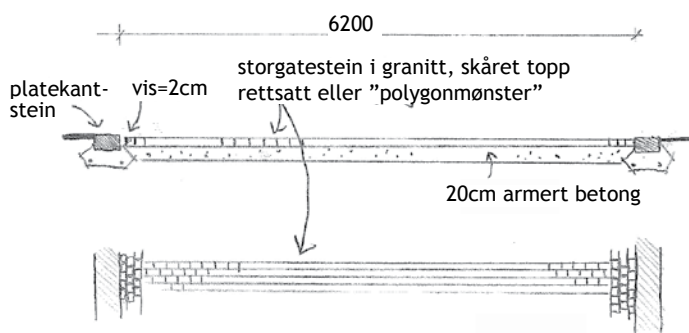
Følgende prinsipper skal legges til grunn for belegning/dekke:

- Det skal brukes gode natursteinsmaterialer i alle kanter og overganger, fortrinnsvis granitt. Det skal brukes gradhøgd platekantstein med vis 13 cm i alle bygater (vis 18 cm ved bussholdeplass, her må det brukes egne elementer). Ved nedsenk ved fotgjengeroverganger, skal vis være 2 cm. 3 rekker smågatestein settes uten fordypning/ renne ved fotgjengerovergangene for å bedre tilgjengeligheten her for rullestolbrukere, rullatorer osv.
- Som dekke på fortau foreslås i hovedsak asfalt. På plasser og fortausstrekkninger hvor en ønsker litt ekstra oppmerksomhet, skal det være natursteinsdekke i form av granitt heller eller granittbelegg evt. i kombinasjon med gatestein i forskjellig mønster. Her er det vist eksempel på "polygonmønster", som gir liv i flaten uten å angi noen bestemt retning. Granitten bør ha skåret topp/ visflate (splittet sideflate).
- Viktige plasser og byrom bør få belegg med natursteinsdekke, fortrinnsvis i granitt i avvikende farge i forhold til omkringliggende asfalt og med en bearbeidelsesgrad som gjør granitten slett og grei å gå på. I gangsonene skal det være skåret vis- og toppflate. Skille mellom ulike overganger gjøres klare og definerte ved hjelp av kanter og/ eller striper i belegget.

Til høyre: Ved fotgjengeroverganger settes slukreena uten fordypning og kantstein med vis 2cm



Under: Eksempler på utforming av hevet ganglegeme ved plassdannelser



Over: Prinsipp utforming av opphøyde fotgjengeroverganger. (nedfotografert)

1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

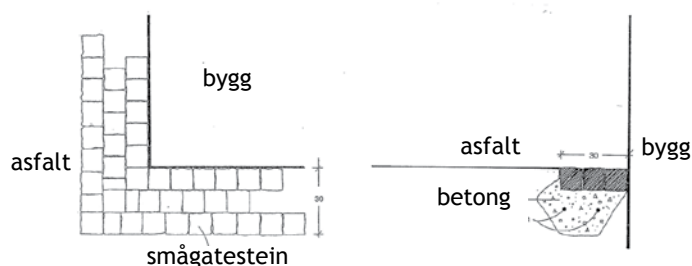
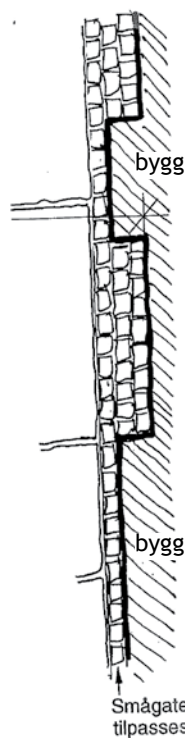
6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjons-plan



Øverst: Eksempel på polygonbelegg i granitt

Over og til venstre: Stripper av smågatestein brukes langs vegglin

- Som avgrensning mot vegglin og utfylling av ujevnheter i fasaden brukes smågatestein. Det bør være minst 1 gjennomgående rekke ved utfyllinger. Slike stripper av gatestein kan også brukes der en ønsker å markere overgang fra offentlige områder til mer private bakgårds- eller sidearealer. Dette skaper gode avslutninger og gjør gata mer forseggjort.
- Fortau deles inn i gangsoner og møbleringssoner. I møbleringsssonene skal byromsinventar som gatetrær, benker, avfallsdunker, lyktestolper o.l. plasseres slik at gangsonene kan holdes frie.
- Som skille mellom de ulike sonene brukes stripper av 2 rekker smågatestein satt med en liten vis slik at dette også danner en taktil ledelinje.
- Ved fotgjengeroverganger legges det ned varselfelter i denne linjen. Varselfelter skal bestå av egne spesialelementer, som f.eks. betongheller med flattoppedede kupler (se ill.). Andre produkter kan også brukes etterhvert som de kommer på markedet. Innganger markeres med stripper av gatestein eller med granittbelegg. Dersom det brukes granittbelegg i gangsonene, skal dette ha en bearbeidingsgrad som gjør granitten slett og grei å gå og kjøre rullestol/ rullator o.l. på, f.eks. skåret toppflate.

Ved sluk og rister skal maks maskeåpning være 20x10 for å unngå at krykker, stokker og skohæler setter seg fast, og plasseres med den lengste siden i hovedgangretningen for at labbene til førerhunder ikke kan skades.

Alle fotgjengeroverganger får kantsteinsnedsenk med egne nedsenkselementer, med unntak av der hvor kjørebane er hevet opp til fortausnivå ved plassdannelser. Ledelinje skal føres fram til den siden der stolpen for lysregulering er plassert. Er det ikke lysregulert kryss, kan ledelinjen være midtstilt på fotgjengerovergangen. Fotgjengeroverganger bør ikke legges der det er sluk og kumlokk.

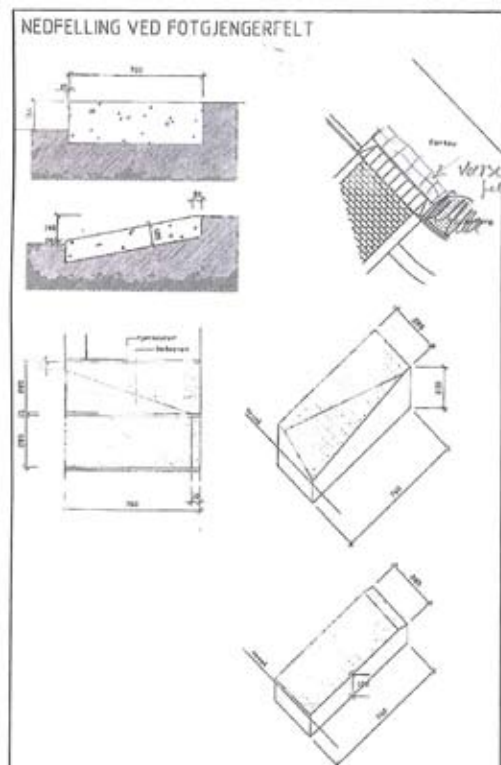


Stolpeomramming i smågatestein

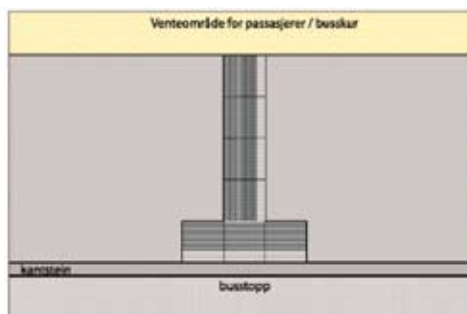
Ved kantsteinsparkeringslommer danner striper med 2 rekker smågatestein gjennomgående linjer å forholde seg til på fortauet. Ved utfyllinger brukes smågatestein. Alle elementer som skal felles ned i fortau (tregruberister, kumløkk, sykkelpullerter, avfallsbeholdere, lyktestolper osv.) rammes inn av 1 rekke smågatestein.

Bussholdeplasser

På bussholdeplasser legges varselindikatorer for å varsle holdeplasskant der bussen stopper (inngangsdør). I tillegg til varselindikatoren legges det en retningsindikator på hvers av holdeplassområdet (fortauet). Denne retningsindikatoren vil fungere som en oppmerksomhetsindikator for de som kommer langs fortauet til bussholdeplassen og som en retningsindikator for dem som venter på bussen (se kap. 6 Universell utforming om retningsindikator og varselindikator).

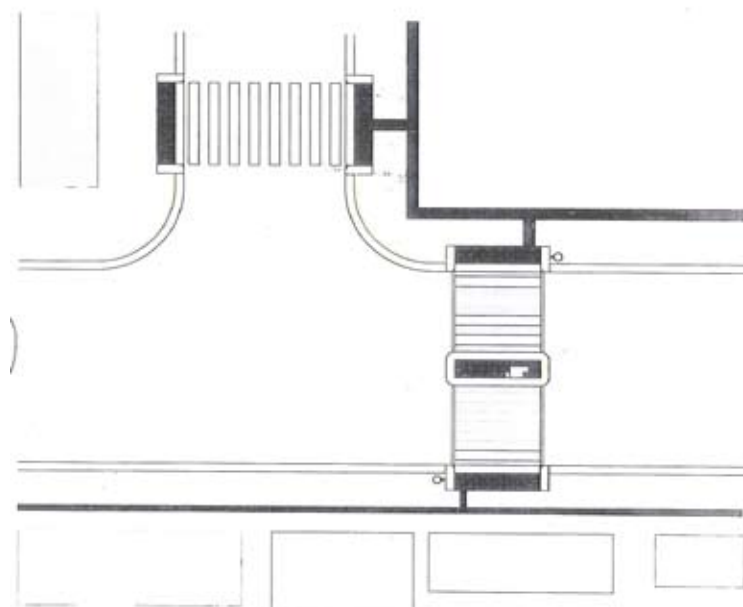


Over: Nedsenkelementer i granitt ved fotgjengeroverganger



Øverst: Kummer og sluk bør unngås i fotgjengerovergangen

Over: Utforming av kollektivholdeplass



Til venstre Prinsipp for utforming av fotgjengeroverganger med ledelinjer og varselsfelter

1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

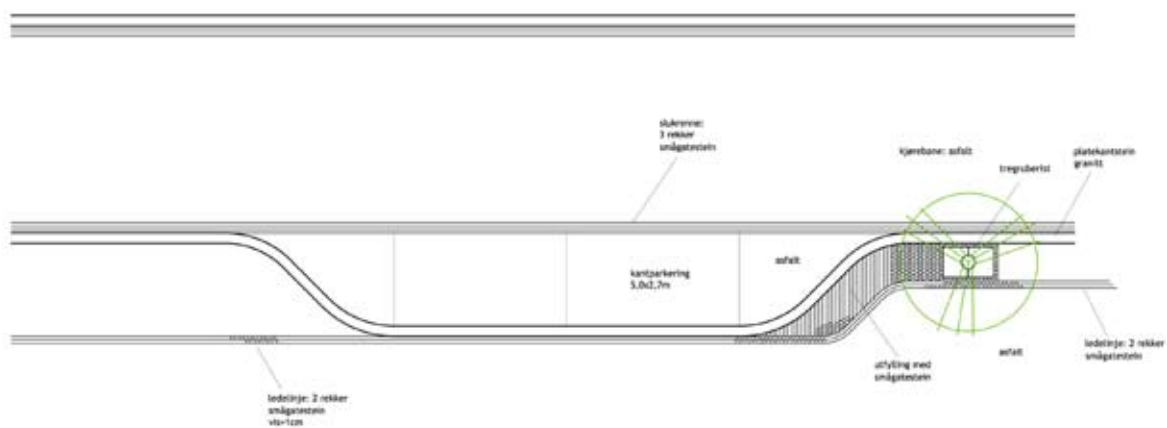
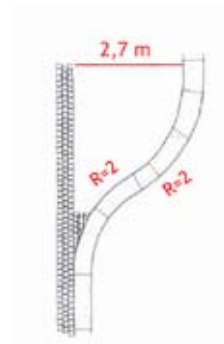
9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjonsplan

7.3 Kurveradier

I vanlige bygatekryss legges kantstein med radiushugget granittkantstein med radius 6,0 m. I krysset Storgata x Markensvegen, i krysset Storgata x Glommengata ved søndre brohode og i krysset Glommengata x Prinsensgate ved innkjøring til bussterminalen settes radius til 10,0 m. Brugatas høyresving inn på Storgata får radius 8,0 m pga. kollektivtraséen. I forbindelse med kryss må det etableres overkjørbare kanter.

Parkeringslommer langs fortauet har standard bredde 2,7 m, og settes med kurvet stein med radius 2,0 m.



Utforming av parkeringslommer

1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

9 Bruk av veileder - prosess

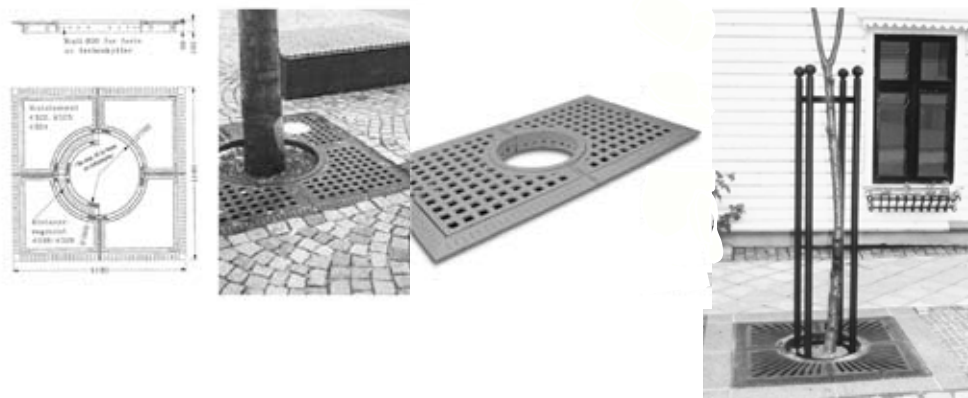
10 Illustrasjons-plan

7.4 Vegetasjonsbruk

En tydelig grønnstruktur bidrar til å myke opp gatebildet, binde sammen sentrum med omkringliggende bydeler og strukturere bygatene internt i sentrum. Kongsvinger oppfattes i dag som en grønn by med skogkledde åser rundt byen og frodige villahageområder rundt bykjernen. I selve sentrum har mange gater trerekker, hovedsakelig av lind, men det mangler en klar og logisk oppbygging av grønnstruktur. Dette gjelder særlig i sentrum sør. I sentrum nord er gatetverrsnittet gjerne trangere, og det er dårligere plass til store gatetrær i mange av gatene. I sentrum sør er bygningsmassen noe mer divergerende, og det er større dimensjoner og skala. Her bør det satses på bruk av store gatetrær som skalaformidlende, strukturerende og oppmykende element.

Bruk av parklind (*Tilia x europaea*) videreføres som hovedgatetre i Kongsvinger. Lind har en regelmessig vekstform som passer i system- og rekkeplantninger. Gatetrær som står i fast dekke i fortau bør ha tregruberist og stammebeskytter. Gatetrær bør plantes med en stammeomkrets på minimum 18-20 cm.

I gater med trange tverrsnitt bør det heller satses på punktplanting og grupper av trær fremfor gatetrær i rekke. Slike plantninger kan gjerne ha arter som får bred og frodig krone, slik at kronevolumet gir grønt innslag til gatestrekningen selv om de ikke står i fortauet eller langs kantsteinslinja. Spisslønn (*Acer platanoides*) brukes i punkt- og gruppeplantninger. Lønn har fin vårblostring og får i Kongsvingerdistriktet spesielt flotte høstfarger. Dette beplantningsprinsippet er aktuelt især i Brugata og Rådhusgata.



Eksempler på tregruberister og stammebeskytter



Til venstre: Parklind brukt som gatetre (Lillehammer)

1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjonsplan

På mindre plassdannelser og steder hvor en ønsker litt ekstra oppmerksomhet, kan bruk av mindre, blomstrende trær være fint. Vanlig fuglekirsebær (*Prunus avium*) kan passe. Trær på slike steder kan samles i felter og som "bokser" - tretak, for å styrke uttrykket og gi en frodighet. Bruk av vegetasjonen på denne måten vil "samle" plassene arkitektonisk og funksjonelt. Aktuelle eksempler er Haakon Mallings plass og den nye plassdannelsen i krysset mellom Brugata og Storgata.

I boliggate virker trær og busker i de private hagene som grønt innslag også i gata. Bruk av klippede eller frie hekker mellom fortau og privat hageareal gir en myk og hyggelig overgang mellom offentlig og privat areal.

Store, åpne flater som i dag benyttes til overflateparkering bør struktureres både internt og avgrenses mot omkringliggende fortau. Dette kan gjøres ved å etablere brekker og volumer av vegetasjon, f.eks. en kombinasjon av frie busker og mindre trær. Denne vegetasjonsbruken er også aktuell der manglende bygg skaper "hull" i fasaderekker og kvartalstrukturen. Ved "tetting" av hull og sprang i fasaderekker kan opprettvoksende busker som søtmispel (*Amelanchier*) brukes. Klippede hekker er også aktuelt, f.eks. klippet alperips (*Ribes alpinum*) og blankmispel (*Cotoneaster lucidus*).

Klatreplanter/slyngplanter på vegg for å dempe ned uheldige og døde fasader er en mulighet. Slyngplanter som monteres på wire, spiler eller annet demonterbart stativ er praktisk i forhold til vedlikehold på fasadene. Aktuelle arter som gir frodig virkning kan være vanlig villvin (*Parthenocissus inserta*), gullklematis (*Clematis tangutica*), kaprifol (*Lonicera caprifolium*) og pipeholurt (*Aristolochia macrophylla*). Alle disse må ha noe å slynge seg rundt. Selvklatrende planter som klatrevillvin (*Parthenocissus quinquefolia*) og klatrehortensia (*Hydrangea petiolaris*) kan brukes på sør- og vestvendte murfasader.

Bruk av stauder som erstatning for mer arbeidskrevende sommerblomstrabatter kan være et alternativ. Det er viktig å velge stauder med store, grunnstilte blad slik at behov for ugraslukning minimeres.



Over til venstre: Klippet hekk som avgrensning av fortau (Lillehammer)

Over til høyre: Eksempel på kirsebær som tretak

Til høyre: Gullklematis

1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

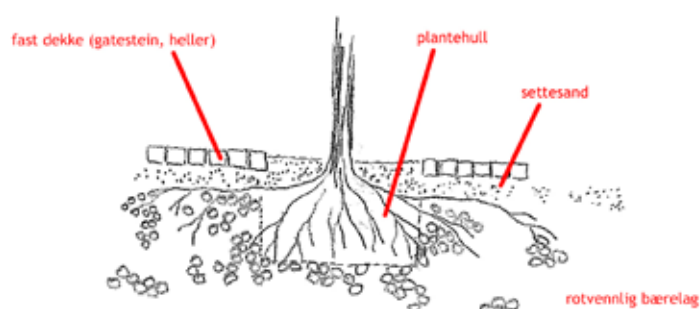
9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjons-plan

Oppbygningen av flater med fast dekke har stor betydning for bytrærnes vekstbetingelser. Tradisjonelt har en for sterk komprimering ført til dårlig rotutvikling, særlig for lind, spisslønn og ask. Alternative oppbygninger av flater, såkalt rotvennlig bærelag, som tilgodeser trærnes behov for rotvekst skal derfor velges.

Hensikten med rotvennlig bærelag er å øke det totale jordvolumet røttene har tilgang til. Prinsippet bygger på at trykkfastheten ivaretas av relativt grove steiner (10-15 cm) som komprimeres, men hvor hulrommene fylles opp med egnet vekstjord for trær. Beregning av nødvendig jordvolum kan gjøres med trærnes vannforbruk som dimensjoneringsgrunnlag, men anslagsvis bør hvert tre ha et jordvolum på ca 15 m³. Treets vekst vil stå i forhold til jordvolumet, så det må gjøres individuelle tilpasninger. Plantekummer skal ikke benyttes, i stedet bør det brukes planterigger. Dersom trær etableres i rekker langs gata eller i grupper/ punkter, kan det totale jordvolumet økes ved at det rotvennlige bærelaget etableres under større, sammenhengende flater/belter.

Prinsipptegningen under må utvikles videre i prosjekteringsfasen. Endelig valg av detaljløsning må gjøres i samarbeid med spesialister på området.



Prinsippkisse for etablering av gatetrær med rotvennlig bærelag

1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjons-plan

7.5 Møblering

Benker og avfallsdunker

For Kongsvinger er det i bruk en benketype som fortsatt kan brukes i parker og på fotgjengerarealer (Urban fra Vestre eller tilsvarende). Denne har et enkelt og solid uttrykk. Benkene finnes både fastmonterte og løse, med og uten ryggstø. Man kan bruke benker uten ryggstø i gata, her er det ikke naturlig at folk sitter lenge av gangen pga. trafikkstøy og eksos, men mer en benk å dumpe ned på enkelte steder. Så kan det heller brukes benker med ryggstø på de stedene folk liker å oppholde seg, som f.eks. på møteplasser og mindre plassdannelser mellom byggene. Understell leveres lakkert i sort RAL 7021.

Til det samme møbleringsprogrammet hører også avfallsdunker som det vil være naturlig å bruke sammen med benkene, f.eks. Urban eller City fra Vestre eller tilsvarende. Avfallsbeholdere må kunne fundamenteres eller være vegg-/ stolpemonterte. Beholdere bør ha sideinnkast. Pulverlakkert i sort RAL 7021.



Over t.v.: Eksempel på benk "Urban" fra Vestre. Denne eller tilsvarende kan brukes i bygater.

Over t.h.: Eksempel på benk "Europa" fra Veksø. Denne eller tilsvarende kan brukes i bygatene og ellers i bykjernen

Over: Eksempler på avfallsbeholdere (type Urban) fra Vestre.

Til venstre: Eksempel på benk "Urban" fra Vestre. Denne eller tilsvarende kan brukes langs Strandpromenaden og utenfor bykjernen.

Sykelstativer

Stativene må være funksjonelle og må kunne fastmonteres. Typen "Urban" eller "City" fra Vestre, eller tilsvarende benyttes. Ved større sykkelparkeringsplasser, f.eks. ved stasjonsområdet, kan typen "Publicus" fra Ørsta Stål eller tilsvarende benyttes. Denne gir et noe ryddigere bilde når mange sykler skal parkeres. Farge sort RAL 7021.



Eksempler på sykkelstativer t.v. Vestre - City, t.h. Publicus - Ørsta

1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjons-plan

Leskur

Leskur i sentrum bør ha en urban utforming og diskret fargebruk, slik at disse inngår i en formmessig helhet med øvrig byromsinventar. De bør være så transparente som mulig med bruk av herdet glass i fasadene.

Nedenfor er det vist forslag til hvilken type leskur som kan passe i Kongsvinger.



Over: Eksempel på leskur City 90 fra Norfax

Plantebeholdere

Ved bruk av sommerblomster anbefales plantekasser for å dekke kommunens og handelsstandens behov.



Over: Planteurne Boboli fra Vestre

Pullerter

Dersom det må brukes pullerter for å lede trafikk eller hindre uønsket kjøring, bør disse være så enkle og diskrete som mulig. Stålpullerter lakkert i sort RAL 7021 benyttes. Disse kan være låsbare for demontering.



Over: Pullert fra Hags

1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjons-plan

Gjerder

Gjerder kan brukes som skille mellom funksjoner av ulike slag, f.eks. mellom fortau og parkeringsplasser, eller for å tette hull i usammenhengende fasaderekker og kvartalstruktur. Disse gjerdene bør hovedsakelig tilpasses arkitekturen og materialbruken i tilstøtende bygninger. Helhetsinntrykket i gata må også vurderes. Slike bymessige gjerder bør utformes spesielt til dette formålet, og ikke få et for vegteknisk preg. Det vises for øvrig til bestemmelser og retningslinjer nedfelt i Sentrumsplanen.

Som innhegning av uteservering o.l. i gatemiljø bør en søke å finne fram til en helhetlig løsning som enkelt kan felles ned i belegget og gi fleksibilitet i bruk. Slik innhegning bør gjøre lite av seg i gatebildet og være så slank og transparent som mulig. Innhegningen bør tilpasses bebyggelsen og være i enten tre eller svart metall (RAL 7021). Innhegningen skal være uten reklame.



Over til venstre: Bymessige gjerder kan brukes til å avgrense fortau mot åpne arealer for å skape struktur i gaterommet

Over til høyre: Variasjon i type gjerder og fargebruk etter bygningenes arkitektur



Over: Eksempler på gjerdetyper til innhegning ved uteservering på fortausområdet, fra Nifo-Lappset

1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjons-plan

7.6 Belysning

En god belysningsløsning skal foruten å bedre trafikksikkerheten, være økonomisk, ta hensyn til miljøet og samtidig gi de fastboende og besøkende en god opplevelse av byen eller stedet. En god belysning behøver nødvendigvis ikke merkes, målet er at lyset skal finnes der det trengs. En bevisst belysning viser byens struktur og letter dermed orienteringen. Effektbelysning kan i tillegg fremheve stedets identitet.

7.6.1 Belysningspolicy

Økonomi og Miljø

Offentlig belysning er en stor kostnadspost for offentlige forvaltninger. I den totale levetiden for et belysningsanlegg er elektrisk energi en svært stor post. Mange anlegg som ble installert på 60- og 70-tallet har i dag stort behov for nye investeringer. Det er i sammenheng med dette viktig å velge teknikk som gir lave totalkostnader i løpet av anleggets brukstid. Nye armaturer med energieffektive lyskilder kan minske energiforbruket med opp til 40%.

Drift og vedlikehold

Valg av prinsipløsninger innenfor offentlig belysning leder til et færre antall brukte armaturer i kommunen, som gir enklere vedlikehold og lagring av disse. Nattreduksjon i form av effektreduksjon av trafikkbelysningen og nedslokning av effektbelysning mellom eksempelvis kl 02 og 06, besparer miljøet og dessuten kommunens budsjett. Kommunen bør dels fastslå ett driftsregnskap for hvert anlegg samt samordne vedlikeholdssystem og rutiner.

Belysning som stemningsskaper

Belysning er et sterkt redskap for å formidle stemning. I alle belysningsprinsippene foreslås det at nattehimmelen skal være uterommets tak. Julebelysning er et unntak da nattehimmelen kan senkes med hjelp av fasademontert linjespenn. Belysning som stemningsskaper kan i langt større grad brukes under høytider og tilfeldige arrangementer enn tilfellet er i dag.

Reklame

Samspillet mellom offentlig og privat belysning er viktig, spesielt i sentrum der vegbelysning og effektbelysning skal spille med privat reklame. Belysning av skilter, skiltvinduer, private fasader og porter bør ikke dominere lysbildet.

Universell tilgjengelighet

Se eget kapittel.

7.6.2 Belysningsprogram

Ulike typer av veger kan skilles med ulike belysningsprinsipper som fremhever skala, karakter og gatehierarki. En lik belysning for veger i kommunen innebærer et samarbeid mellom kommunen, GIVAS og Vegvesen.

Med vegbelysning menes belysning av hele gaterommet, dvs kjørebane, fortau og gang/sykkelbane.

Aspektene som man tar hensyn til i vegsammenheng er naturligvis primært sikkerhet. Nesten alltid blir det økonomiske aspektet tatt hensyn til og ofte i nye anlegg blir også miljøaspektet prioritert. Men hva med det estetiske aspektet? Et bevisst valg av lyskilder, armatur, stolpe og plassering av denne, kan gi en vegbelysning, som i utgangspunktet er en ren funksjonell belysning, en merverdi til omgivelsene. Lysstyrke og fargetemperatur skal komplettere og forsterke, og ikke forstyrre naturlige lysstemninger.

Effektbelysning

Effektbelysning benyttes for å skape lyseffekter i trær, på fasader, spesielle elementer en ønsker å fremheve osv. En bør ha en bevisst holdning til hvilke elementer en ønsker å fremheve og hvorfor. Kanskje er det noen viktige plassrom, bygninger, særegne trær eller historiske sammenhenger og/eller fragmenter som skal vies oppmerksomhet på kveldstid.

1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

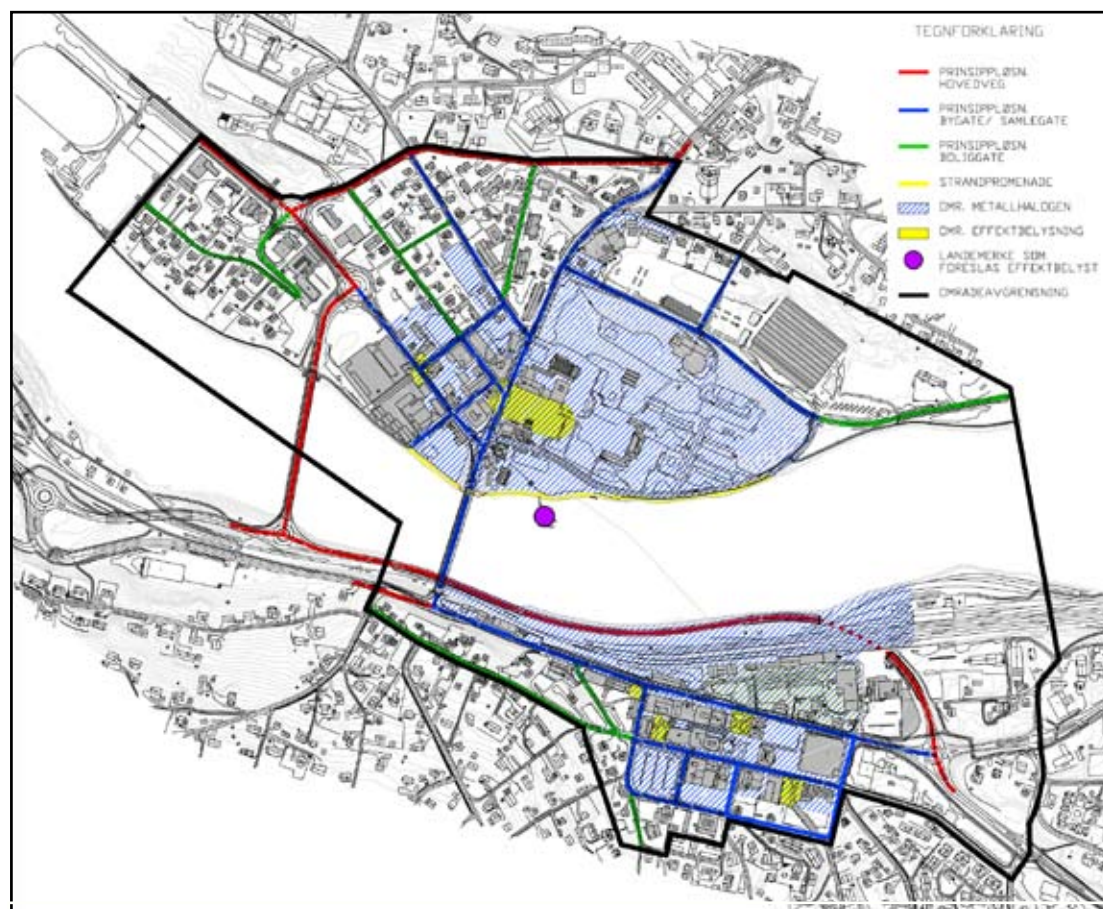
7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjonsplan

Effektbelysning kan også brukes for å forklare romlige forløp. Et eksempel er belysningen av Festningen, som ligger på byens "tak". Strandpromenaden og en fremtidig effektbelysning av elvekanten langs denne kan kanskje danne en motvekt til jernbaneområdets svært lyssterke område for å forklare elverommets forløp på kveldstid.



Bygater (vist med blått i belysningsplanen)

	Armatur:	Lyskilde:	Mastehøyde:
Storgata	8074 fra BEGA	100W HIE-CE metallhalogen	6 m
Brugata	8074 fra BEGA	100W HIE-CE metallhalogen	6 m
Rådhusgata	8074 fra BEGA	100W HIE-CE metallhalogen	6 m
Fjellgata (øst)	8074 fra BEGA	100W HIE-CE metallhalogen	6 m
Tommelstadsgate (sør)	8074 fra BEGA	100W HIE-CE metallhalogen	6 m
Parkvegen	8074 fra BEGA	100W HIE-CE metallhalogen	6 m
Markensvegen	8074 fra BEGA	100W HIE-CE metallhalogen	6 m
Glommengata	8074 fra BEGA	100W HIE-CE metallhalogen	6 m
Jernbanegata (øst)	8074 fra BEGA	100W HIE-CE metallhalogen	6 m
Engensgate	8074 fra BEGA	100W HIE-CE metallhalogen	6 m
Prinsensgate	8074 fra BEGA	100W HIE-CE metallhalogen	6 m
Sofiesgate	8074 fra BEGA	100W HIE-CE metallhalogen	6 m
Oscarsgate	8074 fra BEGA	100W HIE-CE metallhalogen	6 m
Digerudvegen	8074 fra BEGA	100W HIE-CE metallhalogen	6 m

Boliggater (vist med grønt i belysningsplanen)

	Armatur:	Lyskilde:	Mastehøyde:
Fjellgata (vest)	Milewide (Philips) 70 W SON-T høytrykksnatrium		6 m
Tommelstadsgate (nord)	Milewide (Philips) 70 W SON-T høytrykksnatrium		6 m
Markensvegen (øst)	Milewide (Philips) 70 W SON-T høytrykksnatrium		6 m
Juellsgate	Milewide (Philips) 70 W SON-T høytrykksnatrium		6 m
Ole R Gjems veg	Milewide (Philips) 70 W SON-T høytrykksnatrium		6 m

Hovedveger (vist med rødt i belysningsplanen)

	Armatur:	Lyskilde	Mastehøyde:
Eidemsgate	Mega Milewide	150 W SON-T høytrykksnatrium	10 m
Rv 2	Mega Milewide	150 W SON-T høytrykksnatrium	10 m

'Lysstyrke bør vurderes ved lysberegning for hver enkelt gatestrekning

1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjonsplan

7.6.3 Bygater

Bygatene i Kongsvinger foreslås utrustet med en armatur av vår tid. Visuelt skal armaturen likevel underordne seg den noe divergerende bebyggelsen. Armaturen skal også på dagtid lede trafikantene inn i byen og markere en urban situasjon.

Armaturen har en god reflektor og et plant glass som minimerer blendning. Stolpehøyden skal være 6m og er da tilpasset byrommets skala. Stolpeavstand 24 m. Det anbefales å foreta lysberegning ved detaljprosjektering av hver enkelt gatestrekning. Plasseringen av mastene er konsekvent og logisk i møbleringssonen. Lyskilden er metallhalogen som gir et 'hvitt lys' med en god fargegjengivning. Fargetemperaturen er behaglig myk, jamfør med vanlig lyspære.

Armaturen kan kombineres med et opplys på de plasser man vil belyse eksempelvis trekroner eller fasader.

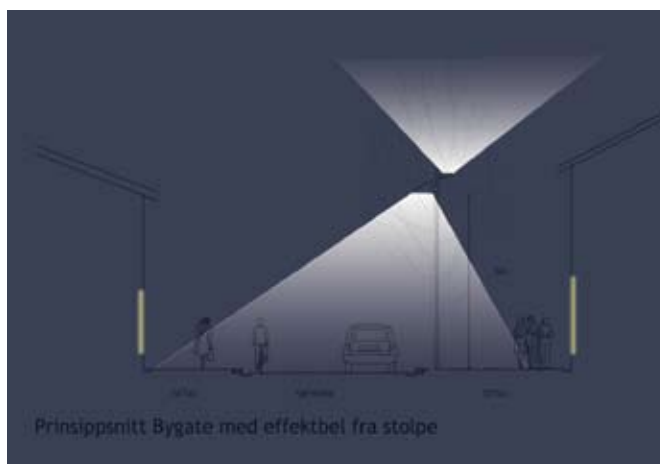
- Armatur: 8074 fra BEGA (eller tilsvarende)
- Lyskilde: 100W HIE-CE
- Stolpehøyde: 6m



Eksempel på armatur i bygater



Belysningsprinsipp byggate



Belysningsprinsipp bygget kombinert med opplys

7.6.4 Hovedveger

Stedsopplevelsen fra adkomstvegen til byen virker som reklame. Hvordan oppleves Kongsvinger gjennom sin belysning? For å få en konsekvent belysning på hovedveger kreves et godt samarbeid mellom kommunen og Vegvesenet, som eier belysningen langs disse vegene. Armaturen og lyskilden er energieffektive og har lang levetid. Lyskilden (høytrykksnatrium) har ikke like god fargegjengivning og fargetemperatur som langs bygatene, her prioriteres miljøaspekt og økonomi. Armaturen kan kombineres med en ekstra arm for sykkelvegsbelysning (Milewide) når den plasseres mellom veg og g/s-veg.

- Armatur: Mega Milewide fra Philips (eller tilsvarende)
- Lyskilde: 150W SON-T
- Stolpehøyde: 10m



Mega Milewide



Dagbilde



Kveldsbilde



Innfarten til Kongsvinger med ny armatur (manipulert bilde)

1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjons-plan



Belysningsprinsipp hovedveg



Belysningsprinsipp hovedveg med sykkelbane

1 Innledning

2 Dagens
situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell
utforming

**7 Prinsipp-
løsninger**

8 Gatene og
plassene

9 Bruk av
veileder -
prosess

10 Illustrasjons-
plan

7.6.5 Boliggater

Skalaen på vegrommet er mye mindre enn langs hovedveger, dette vises med en kortere stolpehøyde og en mindre utgave av den samme armaturen. Armaturens enkle formspråk passer langs alle typer boliggater. Armaturen er dessuten en trygg armatur som vil være tilgjengelig på markedet lenge. Også her foreslås det at lyskilden skal være høytrykksnatrium for å prioritere miljøaspektet og økonomi.

- Armatur: Milewide fra Philips (eller tilsvarende)
- Lyskilde: 70W SON-T
- Stolpehøyde: 6m



Foreslått armatur i boliggater (Milewide)



Belysningsprinsipp boliggate

7.6.6 Effektbelysning (Plasser og landemerker)

Om belysningen kan bidra til å gjøre byrommet begripelig, vakkert, stimulerende og trygt å oppholde seg i, kan dette være en av faktorene som bidrar til en økt etterspørsel av sentrumstilbud og handel.

Spennvidden i de tider mennesker har behov for å oppholde seg i sentrum blir stadig utvidet avhengig av arbeidstider og et mer kontinentalt forhold til det å bruke sentrum og dets tilbud.

En myk modellering i overgangene lys-mørke kan gi store skjønnhetsopplevelser og framheve nye sider av stedet eller plassen.

Landemerker

Valget av landemerke skal vise en mening, de skal kunne representere Kongsvinger, lette orienteringen og sammen med øvrig belysning vise et mønster som letter lesbarheten av byen.

I Kongsvinger foreslås at effektbelysningen på festningen skal få et mer riktig lysbilde som framhever farger og struktur. Møllesteinsruinen er på dagtid et viktig landemerke, men den ligger mørk om kvelden/natten. Effektbelysning av denne kommer etter vår mening til å bli effektiv da man vil kunne oppleve både det belyste landemerket, men også speilingen i vannet.

Effektbelysning av plasser og elementer bør være egne detaljprosjekter som inngår i den øvrige utformingen av byrommene. Spesiell kompetanse på belysning bør trekkes inn i prosjekteringen av slike anlegg.

1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjons-plan

Plasser

Haakon Mallings plass

Armaturenes plassering på Haakon Mallings plass betoner selve rommet sammen med trærne. Lysbildet skal gjengi plassens vegetasjonstak og det natursteinsbelagte gulvet.

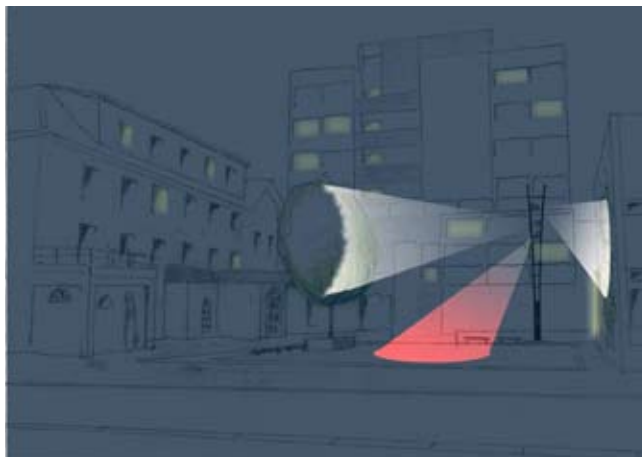


*Treva 2 pullertbelysning fra Hess.
Lyskilde CDM 35W (metallhalogen)*



DNB Nor

Et vertikalt belyst objekt viser rommets vegger og referansepunkter mellom dem. Alt som befinner seg i det opplyste rommet mellom betrakteren og det belyste objektet, som her er trærne og den vegetasjonsbekledde fasaden, kommer til å framtre som siluetter. Dette gir en dybde i lysbildet.



*Tanella spotbelysning fra Hess
Lyskilde HIE 70-150W (metallhalogen)*



1 Innledning

2 Dagens
situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell
utforming

7 Prinsipp-
løsninger

8 Gatene og
plassene

9 Bruk av
veileder -
prosess

10 Illustrasjons-
plan

8 Gatene og plassene

8.1 Storgata

Status

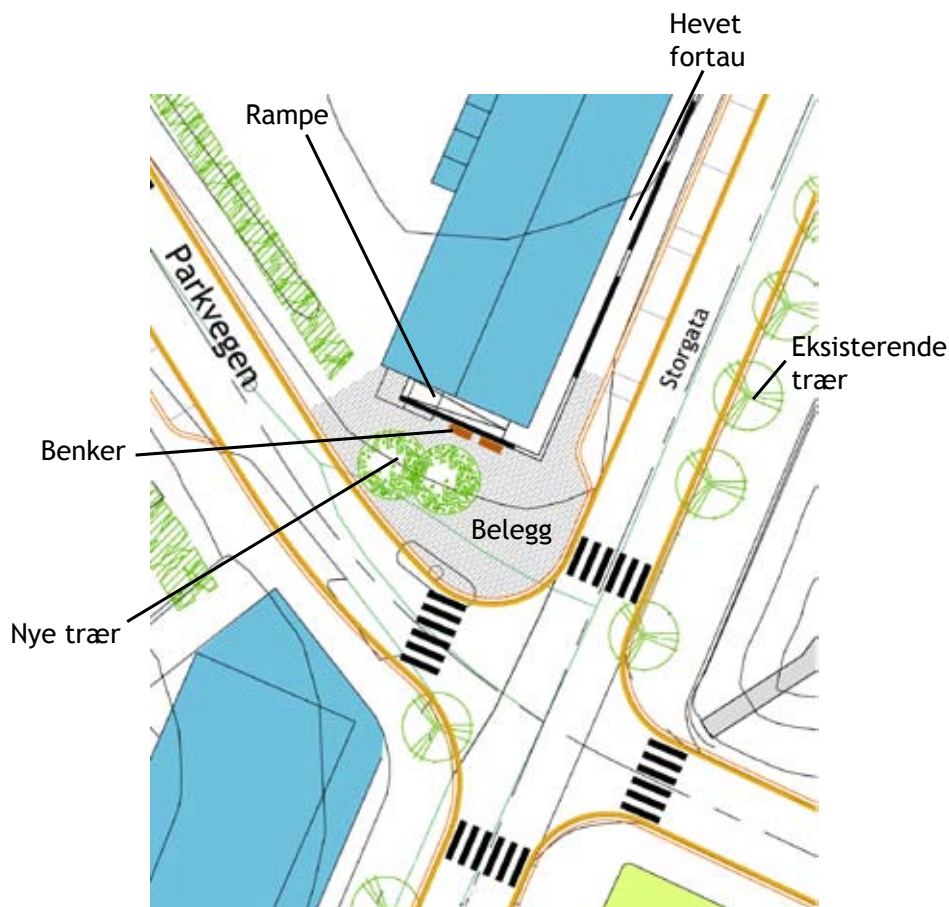
Storgata fremstår i dag med riksvegstandard i utforming og vegutstyr. Når Rv 210 flyttes fra Storgata til Eidemsgate, kan Storgata gjenoppstå som bygate, og være hovedgate for kollektivtrafikk i sentrum nord.

Prinsipper for fremtidig utforming

Bygate med standard kantsteinsprofil for sentrum med bred platekantstein. Snevres inn til 6,20 m mellom kantsteinsvis.

Hovedholdeplassen for busser legges vis a vis Rådhuset. Bussen skal stoppe i gata. Tosidig trekke her. Taxiholdeplassen flyttes nærmere Strandvegen, med egen lomme for inn- og utkjøring. Over Rådhusplassen heves gata i nivå med plassen, slik at denne trekkes helt fram mot den gamle Telegraf-bygningen. Dette blir det mest sentrale byrommet i sentrum nord og bør få høy opparbeidelsesstandard. Hele byromforløpet fra Rådhusplassen og ned til krysset med Brugata blir en viktig akse som skal utvikles med gode møteplasser med grønne og urbane kvaliteter.

Når geometrien i kryssene strammes opp og får bymmesig utforming, gis det muligheter for fine plassdannelser. Dette gjelder spesielt krysset med Parkvegen og med Brugata. Krysset ved Brugata skal utvikles til et byrom med grønne kvaliteter og en bred sittetrapp som bedrer kontakt mellom bygg og byrom.



1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

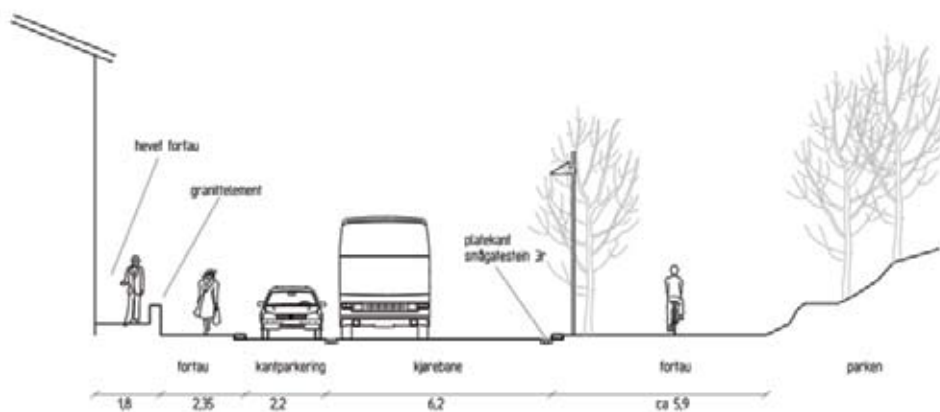
6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjonsplan



Prinsippsnitt Storgata ved parken



Til venstre: Krysset Storgata - Parkvegen sett fra Teaterparken, dagens situasjon

Til høyre: Forslag til fremtidig situasjon med plassdannelse, beplantning og ny fortausløsning



Til høyre: Krysset Storgata - Brugata, dagens situasjon

Til venstre: Forslag til fremtidig situasjon, utvikling av urbane kvaliteter i form og funksjon

1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

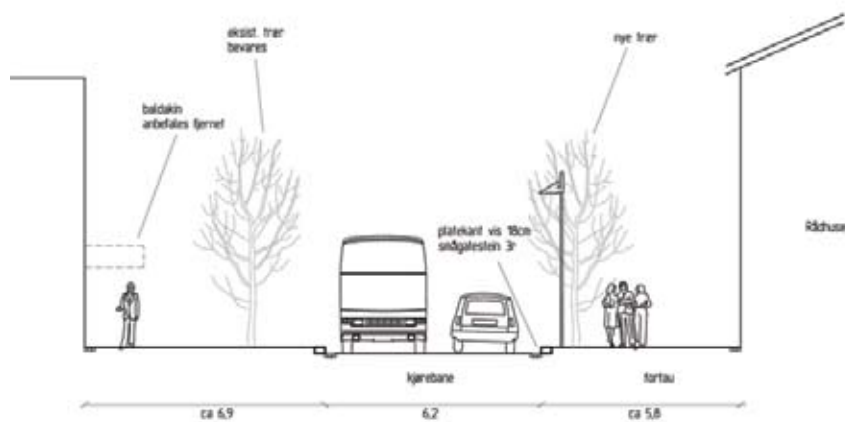
8 Gatene og plassene

9 Bruk av veileder - prosess

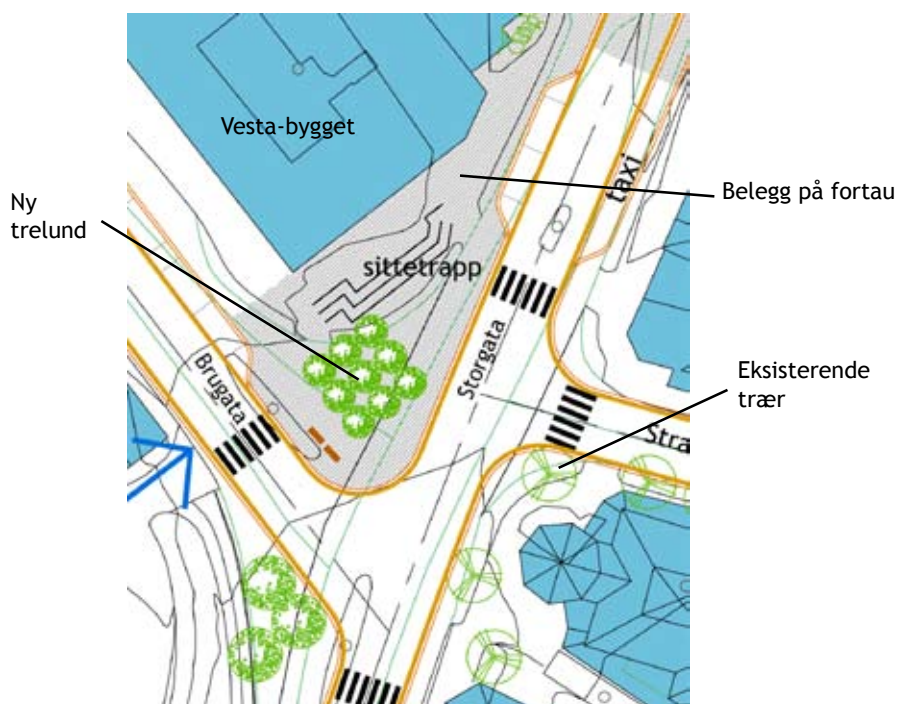
10 Illustrasjons-plan



Telegrafan er et viktig møtepunkt i sentrum i dag



Prinsippsnitt Storgata ved bussholdeplassen



1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjons-plan

8.2 Rådhusgata - Fjellgata

Status

Envegsskjørt med gateparkering og varelevering. Svakt markerte kanter og overganger.

Prinsipper for fremtidig utforming

Gatestrekningen beholdes som envegsskjørt, med ensidig gateparkering. Videreføring av standard kantsteinsprofil for bygate. Bredde 6,0 m.

Rådhusplassen trekkes fram til og over krysset Rådhusgata x Fjellgata og får belegg som harmonerer slik at det blir en sammenhengende plassdannelse her. Dette blir forplass til nytt inngangsparti på forretningsbygg i kvartalet mellom Fjellgata, Rådhusgata, Brugata og Tommelstadsgate. Øvrige fortau får asfaltdekke. Gjennomgående kantsteinslinje bør videreføres fra Fjellgata og ut i Storgata (over plassdannelsen), men ligger med vis=0, dvs. i nivå med plassen. Dette understreker kvartalsstrukturen her, selv om det blir stengt for gjennomkjøring.

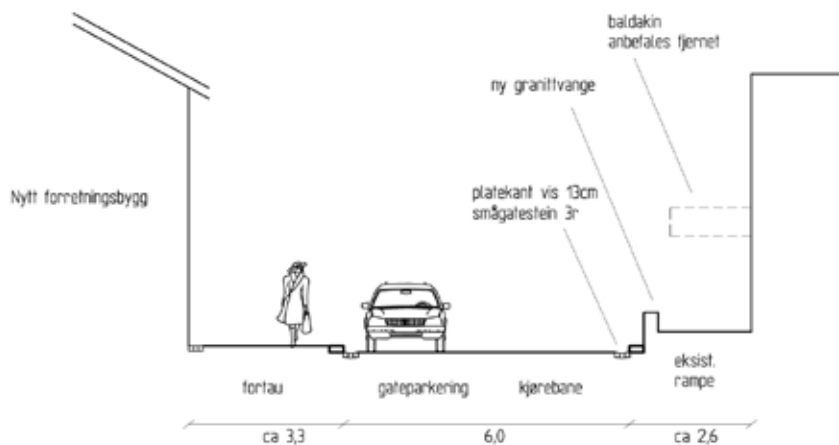
Vurdere plass for solitærtre av lønn ved Telegrafan i Rådhusgata.



Rådhusgata



Fjellgata



Prinsippsnitt

1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjonsplan

8.3 Brugata

Status

En viktig akse og adkomst i sentrum nord. Gata skal nedklassifiseres fra riksveg til bygate. Stor trafikkbelastning.

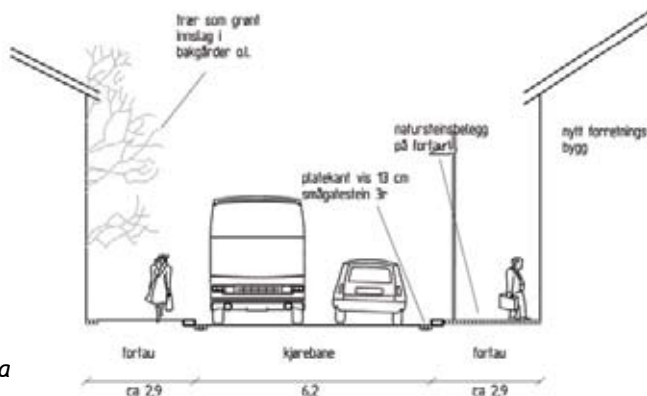
Prinsipper for fremtidig utforming

Oppstramming av geometri i krysset ved Storgata gir Brugata tilbake karakter av bygate. Her fjernes svingefelter, skiltgalger og midtrabatter, som gir landevegspreg. Standard kantsteinsprofil for sentrum med bred platekantstein på hele gatestrekningen fra rundkjøringa til krysset Storgata. Bredde 6,2 m.

Gaterommet er smalt i dag, og det bør ikke plantes gatetrær i Brugata. Vegetasjon brukes derimot ved sprang i fasadelinjer og som punktplantning ved inngangspartier (f.eks. foran Kongssenteret) for å myke opp gatebildet.

Brugata bør være gjennomgående, dvs. plassdannelser kan skje ved markering i belegg (naturstein) på fortausarealene foran Kongssenteret, Bedehuset og inngang til nytt forretningsbygg (krysset ved Tommelstadsgate). Ved å plante inn et par store trær og bruke belysning bevisst, kan plassen foran Kongssenteret fremstå mer innbydende enn tilfellet er i dag. Tosidig trerekke kan etableres inn mot rundkjøringen. Benker kan plasseres ut under lønnetrærne i parken foran Bedehuset.

Stakittgjerd, bymessige plankegjerd som tilpasses eksisterende bebyggelse og/eller hekk brukes som avgrensning mellom fortau og private sidearealer.



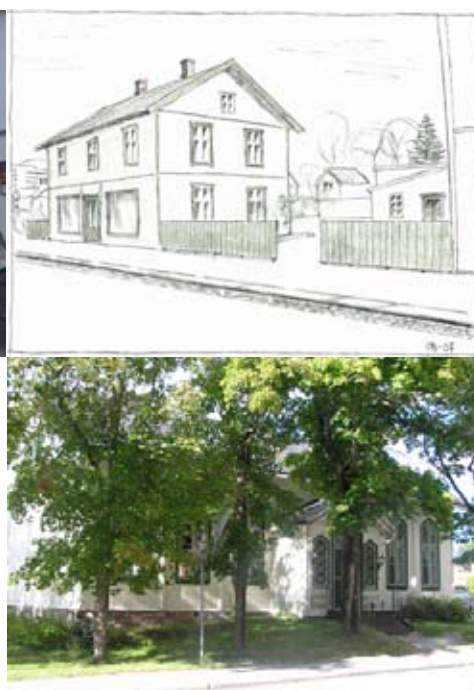
Prinssnitt Brugata



Over t.v.: Eksempel på eldre trehus som gir karakter til Brugata

Over t.h.: Ved å skape gode avgrensninger og overganger, samt rydde opp i skilt- og reklamebruk, kan de gjenværende trehusene bidra til tidsdybde også i sentrum av Kongsvinger

Til høyre: Parken ved Bedehuset er et positivt innslag i gatebildet



1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjonsplan

8.4 Tommelstadsgate

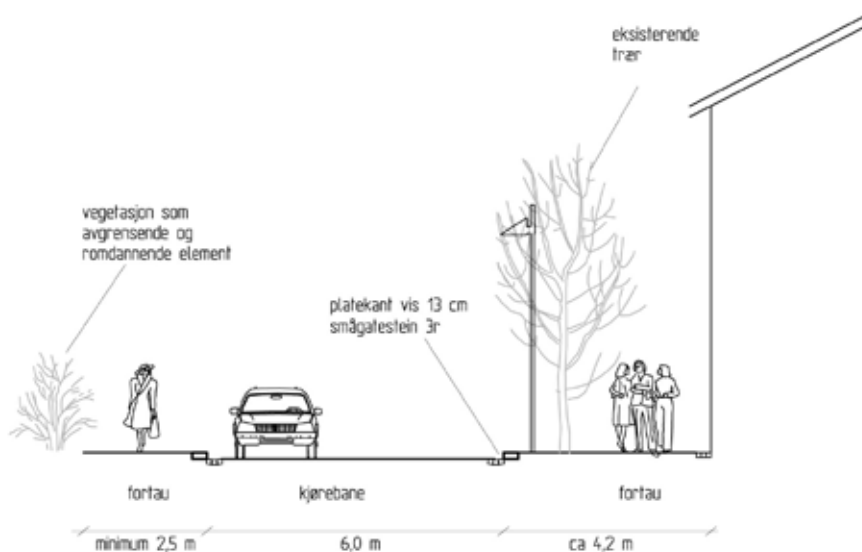
Status

Definert som bygate fra strekningen Brugata-Parkvegen, og boliggate fra Parkvegen til Eidems gate.

Prinsipper for fremtidig utforming

Standard kantsteinsprofil for bygate videreføres på strekningen mellom Brugata og Parkvegen. Grøntrabatt mellom fortau og kjørebane fjernes. Eksisterende ensidig trerekke beholdes. Bredde 6,0 m.

Avgrensning mot manglende bebyggelse løses ved bruk av bymessige tregjerder tilpasset bebyggelsen, og vegetasjon (klipt eller fri hekk). Den gamle trebygningen på hjørnet av Parkvegen kan være et forbilde for avgrensning av fortau mot private sidearealer.



Prinsippsnitt Tommelstadsgate



1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjons-plan

8.5 Jernbanegata

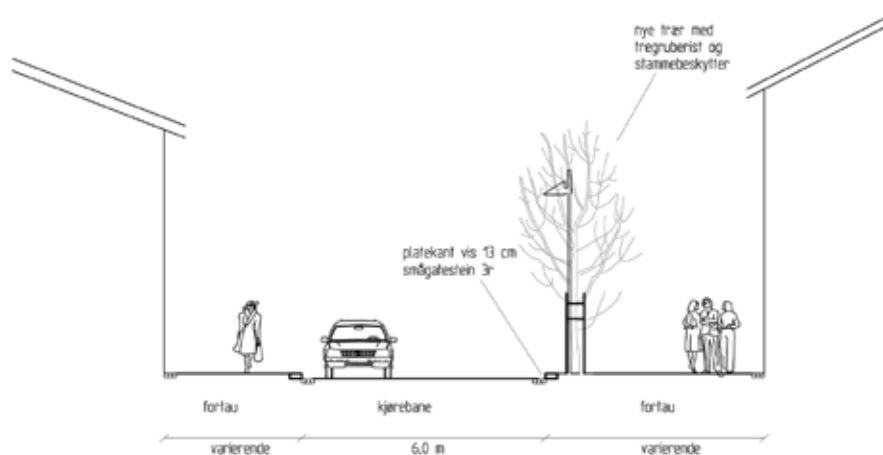
Status

En av hovedgatene i sentrum sør. Jernbanegata oppleves i dag som slitt og ustrukturert. Jernbanegata utvikles til bygate, og får viktige funksjoner som bl.a. varelevering til forretninger i gågata.

Prinsipper for fremtidig utforming

Bygate med standard kantsteinsprofil for sentrum med bred platekantstein. Ensidig trerække plantes på nordsiden av gata, mellom kantsteinsparkering. Kantsteinsparkeringen organiseres som lommer med to og to plasser der det er plass. Noen eksisterende p-plasser fjernes for å gi bredere fortau, plassene som etableres skal også være dypere enn dagens, som er for grunne. Som erstatning opparbeides p-plasser i Sofiesgate og Oscarsgate. Foran Mega-bygget plantes klatreplanter på vegg for å dempe ned fasaden mot gata.

Plassdannelsene foran DnB-bygget og foran Tinghuset bør planlegges samtidig med gata.



Prinsippsnitt Jernbanegata

1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

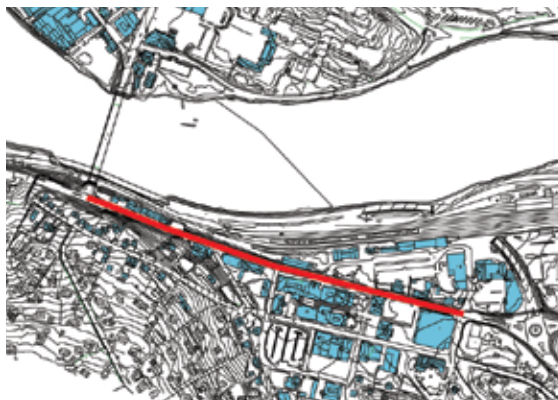
9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjonsplan

8.6 Glommengata

Status

Glommengata er hovednerven i sentrum sør, og betjener kollektivtrafikken fra jernbanestasjonen. Har varierende tverrsnitt, svært trangt ved søndre brohode og riksvegstandard med svingefelter, skiltgalger og gul midtstripe. Viktige siktakser mot festningen der tverrgatene kommer ned. Gata fremstår noe "slitt" med opphøyde fotgjengeroverganger og grøntrabatt mellom kjørebane og fortau. Dagens flettverksgjerde bør erstattes med et gjerde med høyere kvalitet (mer bymessig utforming).



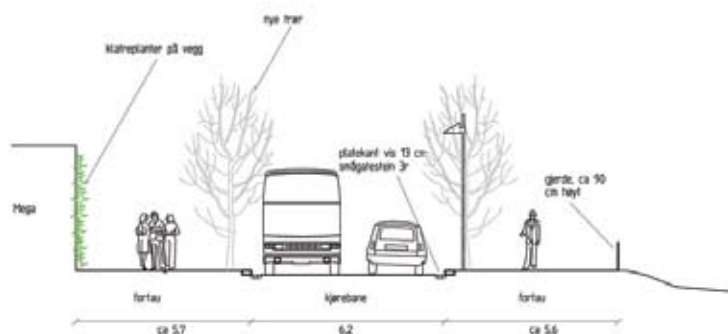
Prinsipper for fremtidig utforming

Bygate med standard kantsteinsprofil for sentrum med bred platekantstein. Bredde 6,20 m mellom kantsteinsvis. Suppleres og kompletteres med tosidige trerekker der det er plass. Parkstrøket ved Bankparken bør være åpent for trær for å bevare sikt mot festningen og den gamle stasjonsbygningen. Fasaden på Mega-bygget kles med klatreplanter for å dempe virkningen her. Doble trerekker fra rundkjøringa utgjør en grønn "byport".

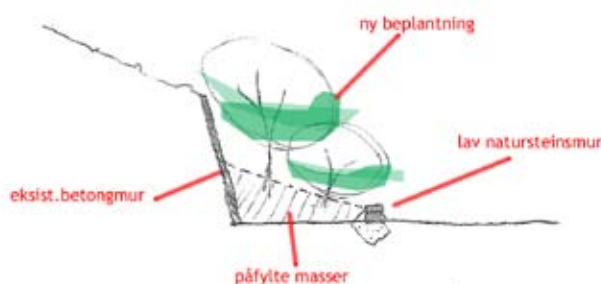
I stedet for opphøyde fotgjengeroverganger skal det legges større sammenhengende opphøyde felter ved viktige krysningspunkter, f.eks. ved Bankparken, krysset ved Digerudvegen og ved Samvirkegata. Her løftes gata i nivå med fortauet (kantsteinsvis 2 cm). Opprampingene markeres med natursteinsdekke, mens det legges asfaltdekke imellom.

Oppstramming av kryss til mer bymessig utforming gir muligheter for tiltak i forbindelse med betongstøttemuren ved søndre brohode. Arealet som frigjøres mellom muren og kjørebane foreslås anlagt med slak, beplantet skråning og lav natursteinskant mot gata. Det kan evt. i tillegg vurderes å plante klatreplanter på toppen av betongmuren som kan henge ned og skjule denne. Plassdannelser med urbane kvaliteter i krysset ved søndre brohode og ved Samvirkegata.

Grøntrabatter mellom kjørebane og fortau foreslås fjernet slik at fortau går helt ut til kantstein. Fortauet på strekningen mellom bebyggelsen ved søndre brohode og fram til velferdsbygget ved Jernbanestasjonen foreslås avgrenset mot jernbanesporene med en klipt hekk (f.eks. alperips eller blankmispel) som følger fortauslinja i ytterkant. Dette vil stramme opp linjeføringen i forhold til dagens flettverksgjerde.



Prinsippsnitt Glommengata ved Mega



Prinsipp for tiltak ved betongmuren ved søndre brohode

1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjonsplan

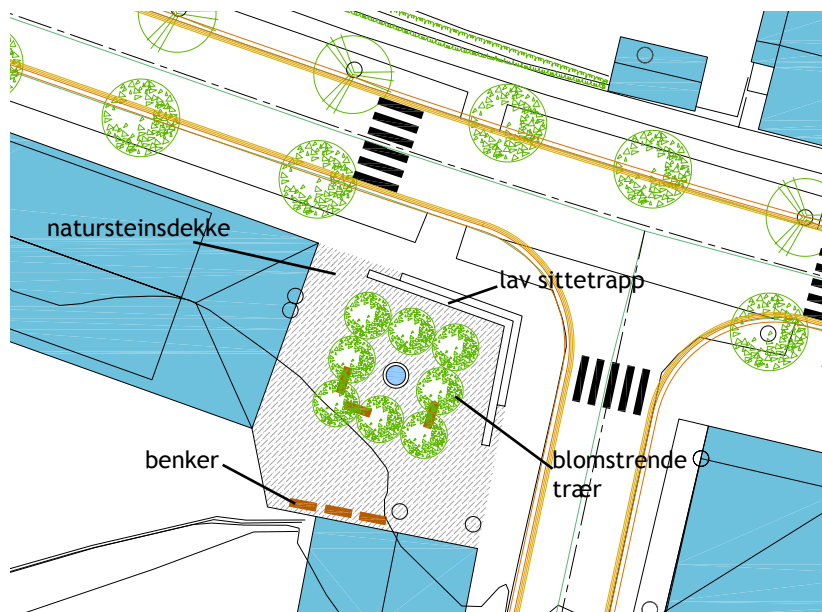
8.7 Haakon Mallings plass

Status

Godt proporsjonert byrom med gode vegger og sikt mot sentrum nord og festningen. Brukes til parkering i dag. Dårlig avgrensning mot fortau og tilstøtende arealer med betonggriser, løsfoteklame og noe uklar terrengforming.

Prinsipper for fremtidig utforming

Ved å fjerne/flytte vekk overflateparkeringen kan dette byrommet bli en viktig, uformell møteplass i sentrum sør. Parkeringssituasjonen bør løses ved at innkjøring til bakenforliggende parkeringsareal skjer via Samvirkegata, som stenges for gjennomkjøring. Haakon Mallings plass terrengformes til ei jevn flate der høydeforskjellene tas opp med en natursteinsmur/-trapp i bakkant og en lav sittetrapp mot fortau i nord og øst. Plassen utformes som en trelund med blomstrende trær og innslag av vann. Natursteinsdekke definerer plassens utstrekning mot fortauene. Plassen foreslås effektbelyst på kveldstid.



Til høyre: Dagens situasjon

Til venstre: Perspektivskisse framtidig situasjon

1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjonsplan

8.8 Plassen ved DnB

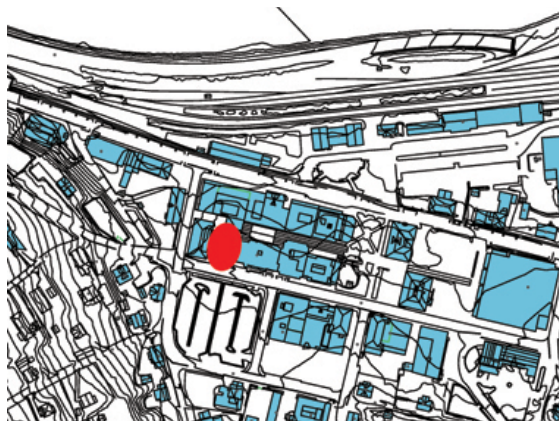
Status

Byrommet ligger som en lomme inn fra Jernbanegata og avgrenses av DnB-bygget mot vest, apoteket mot øst og høyblokka mot nord. Byrommet oppleves som svært komplekst med mange innganger, uklare møter mellom bygg og plass og divergerende bygningsmasse. Viktige funksjoner som inngang og varelevering til forretningene i gågata. Domineres i dag av parkerte biler og tilfeldig møblering.

Prinsipper for fremtidig utforming

Dette komplekse byrommet bør få en enkel utforming som gir ei fleksibel flate, men med vekt på den menneskelige skala. Hele rommet bør få et natursteinsdekke, hvor ei rektangulær flate markeres i belegget og "samler" plassen. Plassen iscenesettes ved at det plantes et karakterfullt "tuntre", som effektbelyses på kveldstid. Den vindusløse fasaden mot apoteket får klatreplanter på wire. Varelevering skal fortsatt være tillatt (tidsbegrensning), og det må åpnes for adkomst med utrykningskjøretøy til høyblokka.

Plassen bør planlegges i sammenheng med Jernbanegata.



Til høyre: kartutsnitt, plan (nord opp)

Under til venstre: Dagens situasjon

Under til høyre: Perspektivskisse framtidig situasjon



1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjons-plan

8.9 Plassen ved Tinghuset

Status

Deler av plassen foran Tinghuset er opparbeidet i forbindelse med det nye Tinghuset. Prinsens gate krysser plassen på skrå i dag, og resten av plassen er dominert av parkerte biler inn mot Solvanggården i vest. Det savnes en klar avgrensning av byrommet mot sør.

Prinsipper for fremtidig utforming

Det er arbeidet med å få en arkitektonisk sammenheng og helhet på byrommet, samtidig som viktige funksjoner som biloppstillingsplasser skal være integrert.

Reguleringsplanen for dette området legger opp til at Prinsens gate stenges og det åpnes for bebyggelse i sør (langs framtidig forlengelse av Engens gate). Dermed får byrommet definerte vegger på 3 sider. Det er viktig at det er publikumsorienterte aktiviteter i 1. etasje i bygg som vender inn mot plassen.

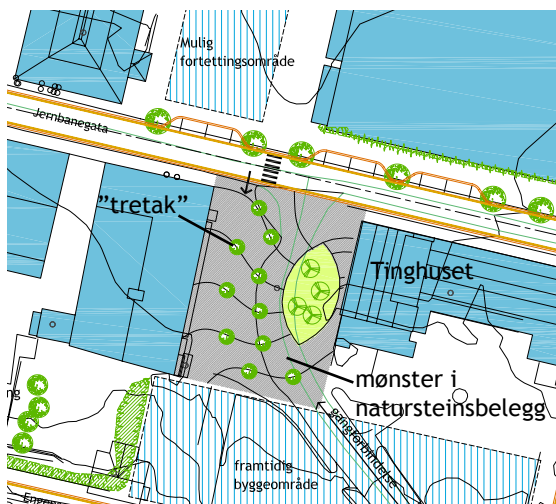
Plassen utformes med å ta utgangspunkt i formspråk i de opparbeidede arealene foran Tinghuset og videreføre dette som organiske mønstre i belegget, samt plante et tretak med en slik avstand mellom trærne at biloppstilling kan foregå. Plassen bør få et natursteinsbelegg hvor en kan jobbe med mønstre for å skape dynamikk i flaten. Natursteinsbelegget kan gjerne fortsette ut til kantsteinslinja i Jernbanegata. Slik blir hele plassen en fleksibel flate til ulike funksjoner. Innkjøring til parkeringsplassen til Tinghuset skjer i bakkant fra øst. En passasje for gang- og sykkeltrafikk, slik reguleringsplanen legger opp til, må ivaretas ned til Engens gate.



Til høyre: Kartutsnitt, plan (nord opp)

Under til venstre: Dagens situasjon sett mot sørvest

Under til høyre: Dagens situasjon, Tinghuset



1 Innledning

2 Dagens situasjon

3 Gatehierarki

4 Hovedgrep

5 Innfartsårene

6 Universell utforming

7 Prinsipp-løsninger

8 Gatene og plassene

9 Bruk av veileder - prosess

10 Illustrasjons-plan

9 Bruk av veileder - prosess

I formingsveilederen beskrives det en del elementer som skal benyttes/ legges til grunn ved utarbeidelse av planer og utførelse av prosjekter. Dette gjelder både når det offentlige, kommunen og vegvesenet, og når private aktører skal forestå utbyggingen.

I deler av veilederen er det lagt opp til bruk av fastlagte materialer og planmessige forhold, mens det i andre områder åpnes for en vurdering i det enkelte byggeprosjektet.

- De forholdene som er fastlagt i veilederen er følgende:
 - Gatehierarkiet
 - Gatebredder (kjørebanebredde)
 - Kantstein, type og bruksområde
 - Materialer til avgrensninger m.m. (smågatestein)
 - Belysning
 - Beplantning
- Detaljert plassering av belysning og trær tas i hvert enkelt byggeprosjekt.
- De forholdene hvor det i hvert enkelt tilfelle må gjennomføres en egen prosess er følgende:
 - Universell utforming
 - Fysiske tiltak i kjørebanen (opphøyde gangfelt o.l.)

Gatehierarkiet med bestemmelser om kjørebanebredder er fastlagt med utgangspunkt i vedtatt kommunedelplan for sentrum. Hvis det foretas endringer i forutsetningene gjennom nye arealplaner, må dette følges opp i byggeplanene for de enkelte tiltakene.

Universell utforming er et tema som er forholdsvis nytt, og valg av løsninger er derfor vanskelig å detaljbeskrive da det foreligger lite erfaring fra gjennomførte prosjekter. Det er derfor viktig at det i alle prosjekter utføres en egen prosess på dette området; denne skal beskrives særskilt. Denne prosessen skal involvere aktuelle parter i kommunen og ikke minst hente inn erfaring fra andre steder.

Aktuelle faggrupper/ organer som bør involveres i planprosessen:

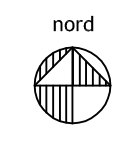
- UU-gruppe i kommunen
- Landskapsarkitekt
- Driftspersonell veg og grønt
- Eldreråd, funksjonshemmedes råd og ungdomsrådet
- Handicapforbundet og Blindeforbundet

Valg av materialer skal i utgangspunktet følge beskrivelsene i veilederen, men dette må ikke være til hinder for bruk av nye produkter hvis disse er bedre eegnet enn det som er beskrevet.

I alle byggplanbeskrivelser som berører kjøre- og gangarealer skal det dokumenteres hvilke vurderinger som er lagt til grunn med hensyn til universell utforming. Dette skal omfatte både planmessige løsninger og valg av materialer. Ved ferdigstilling av prosjektet skal det lages en egen rapport om erfaringene vedrørende utførelse av beskrevne tiltak og resultatet sett opp mot brukerne.

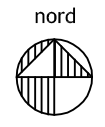


- Tegnforklaring
- Platekantstein
 - Vannrenne 3 r smågatestein
 - Eksisterende trær
 - Nye trær
 - Annen ny vegetasjon (busker, klatreplanter)
 - Natursteinsbelegg
 - Benker
 - Annen avgrensning (gjerder o.l.)
 - Foreslått ny bebyggelse
 - Viktig siktakse





- ### Tegnforklaring
- Platekantstein
 - Vannrenne 3 r smågatestein
 - Eksisterende trær
 - Nye trær
 - Annen ny vegetasjon (busker, klatreplanter)
 - Natursteinsbelegg
 - Benker
 - Annen avgrensning (gjerder o.l.)
 - Foreslått ny bebyggelse
 - Viktig siktakse





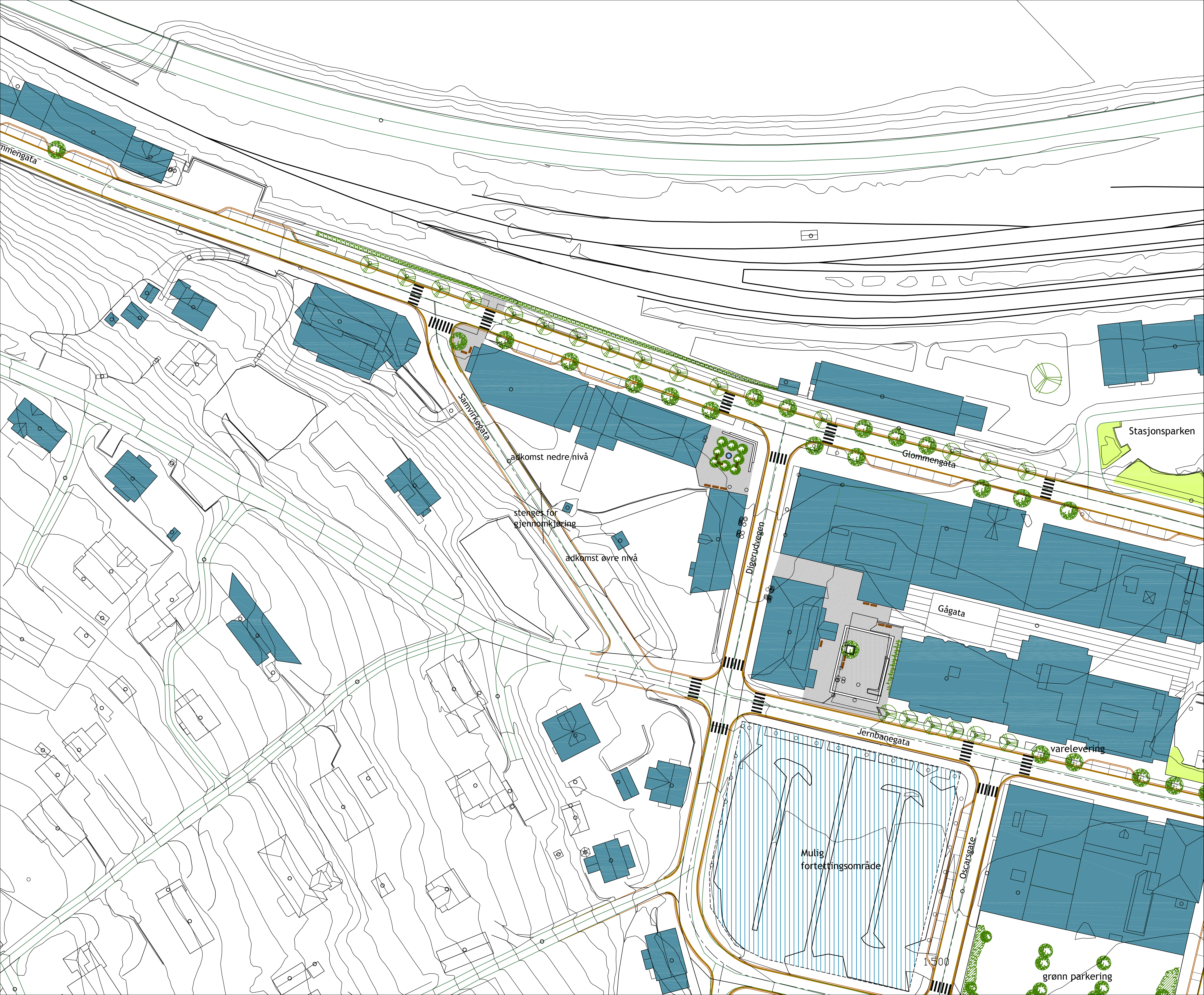
Tegnforklaring

- Platekantstein
- Vannrenne 3 r smågatestein
- Eksisterende trær
- Nye trær
- Annen ny vegetasjon (busker, klatreplanter)
- Natursteinsbelegg
- Benker
- Annen avgrensning (gjerder o.l.)
- Foreslått ny bebyggelse
- Viktig siktakse

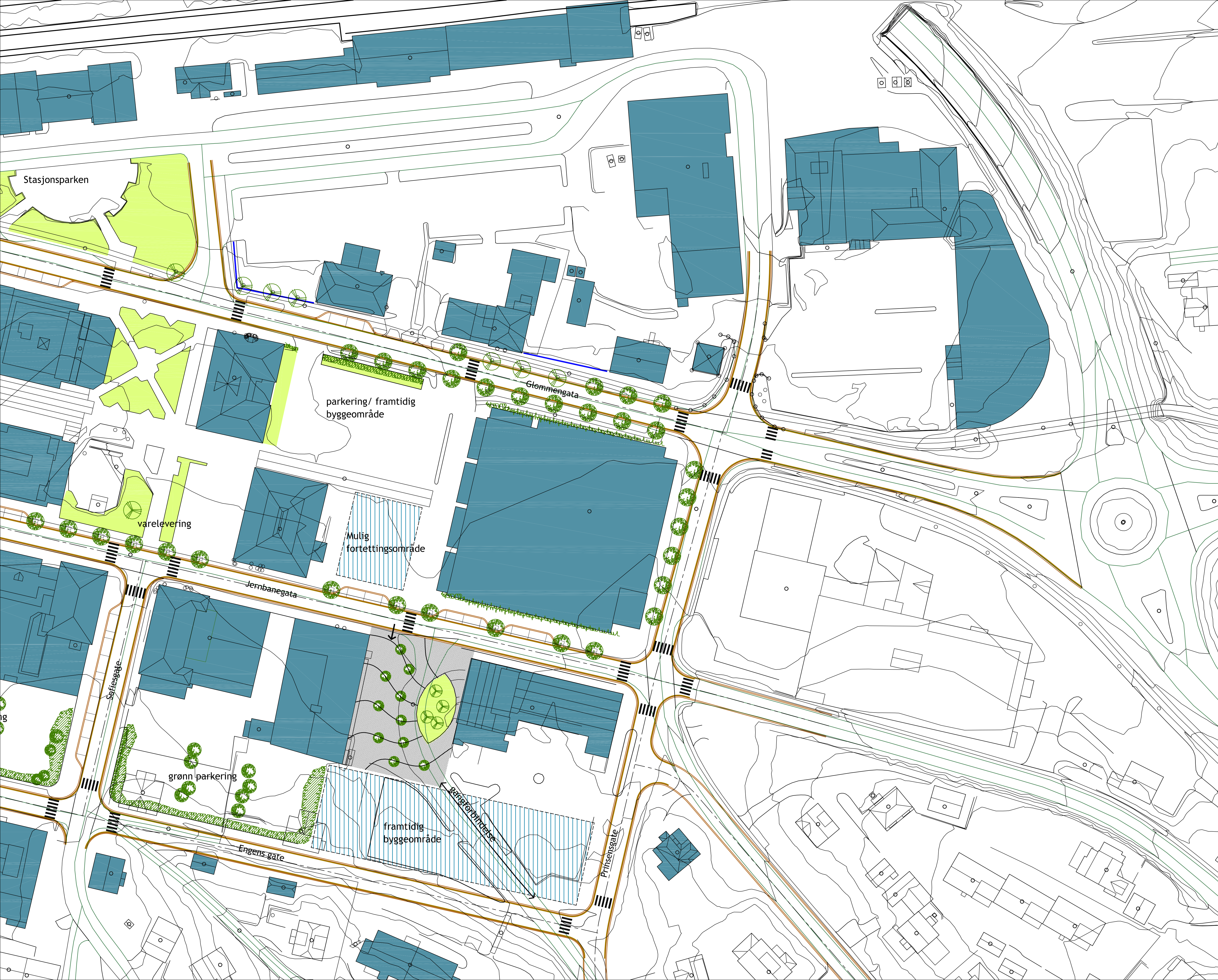
Utforming av Rådhusplassen er et eget detaljprosjekt



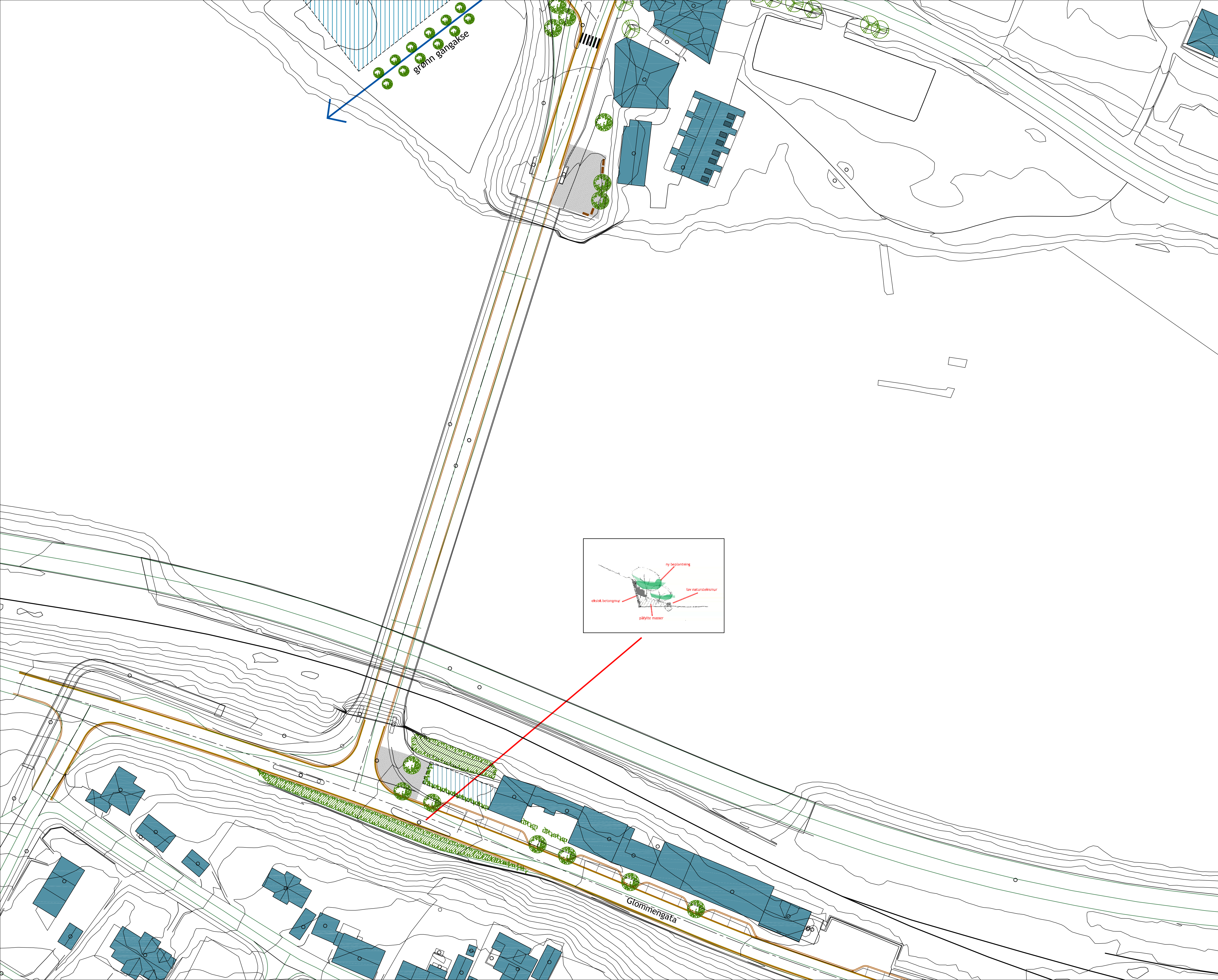
Indeks	Antall	Rev. gjeldr	Dato	Sign.
Kongsvinger kommune Formingsveileder			Illustrasjonsplan Sentrum nord A	
Feste Lillehammer as Landskapsarkitektur områ			Sign. ob/ks	Sak nr.
Mål 1:500 (A1)			Dato 11.06.2007	1928



- Tegnforklaring**
- Platekantstein
 - Vannrenne 3 r smågatestein
 - Eksisterende trær
 - Nye trær
 - Annen ny vegetasjon (busker, klatreplanter)
 - Natursteinsbelegg
 - Benker
 - Annen avgrensning (gjerdet o.l.)
 - Foreslått ny bebyggelse
 - Viktig siktakse



- ### Tegnforklaring
- Platekantstein
 - Vannrenne 3 r smågatestein
 - Eksisterende trær
 - Nye trær
 - Annen ny vegetasjon (busker, klatreplanter)
 - Natursteinsbelegg
 - Benker
 - Annen avgrensning (gjerder o.l.)
 - Foreslått ny bebyggelse
 - Viktig siktakse



- Tegnforklaring
- Platekantstein
 - Vannrenne 3 r smågatestein
 - Eksisterende trær
 - Nye trær
 - Annen ny vegetasjon (busker, klatreplanter)
 - Natursteinsbelegg
 - Benker
 - Annen avgrensning (gjerder o.l.)
 - Foreslått ny bebyggelse
 - Viktig siktakse

