



# BYLIVSANALYSE FOR KONGSVINGER SENTRUM

Oktober 2016

## Bakgrunn for analysen

I forbindelse med arbeidet med byplanstrategi gjennom prosjektet Kongsvinger 2050 ble det i oktober 2016 arrangert en BYLAB. Som del av programmet ble det invitert til en åpen “bylunch” der temaet var sentrumsutvikling, byliv og hva som skal til for å skape det. Elise Rutad Fossnes fra Norconsult presenterte viktige funn og kunnskap med utgangspunkt masteroppgave fra NMBU 2016, «Bystrukturelle forhold som generer byliv – en metodisk tilnærming». Oppgaven har analysert hvilke faktorer som må være på plass for å skape et godt grunnlag for forutsetninger for byliv og levende sentrumsområder, samt samspillet avhengighetsforholdet mellom disse faktorene.

Som grunnlag for presentasjonen ble det gjennomført en bylivsanalyse for Kongsvinger sentrum. Områdets sosiokulturelle, funksjonelle og fysiske forhold ble analysert. Analysen ble gjennomført med en forenklet metodikk, men det ble brukt samme grunnlag for evaluering av forutsetningene for byliv som i masteroppgaven fra NMBU. Denne rapporten er en oppsummering av analysen for Kongsvinger sentrum.

I analysen ble 32 faktorer evaluert med prosjektteamet fra Norconsult. Eksempler på faktorer som ble analysert er antall beboere pr m<sup>2</sup>, forholdet mellom bebyggelse, parkareal og restareal, gatestruktur, antall etasjer, forholdet mellom bolig og kontor, målpunkt, kollektivtransport, sosial infrastruktur, drikke- og spisesteder, kulturtilbud og idrett, og de viktigste er vist i dette notatet. Kongsvinger fikk dermed en profil i ut fra resultatene fra evalueringen.

I masteroppgaven fra NMBU ble forholdene for byliv studert for fire caseområder i Oslo studert; Majorstuen, Grünerløkka, Nydalen og Skøyen. I analysen av Kongsvinger ble disse områdene benyttet som sammenlikningsgrunnlag for å vurdere forholdene for byliv i Kongsvinger.

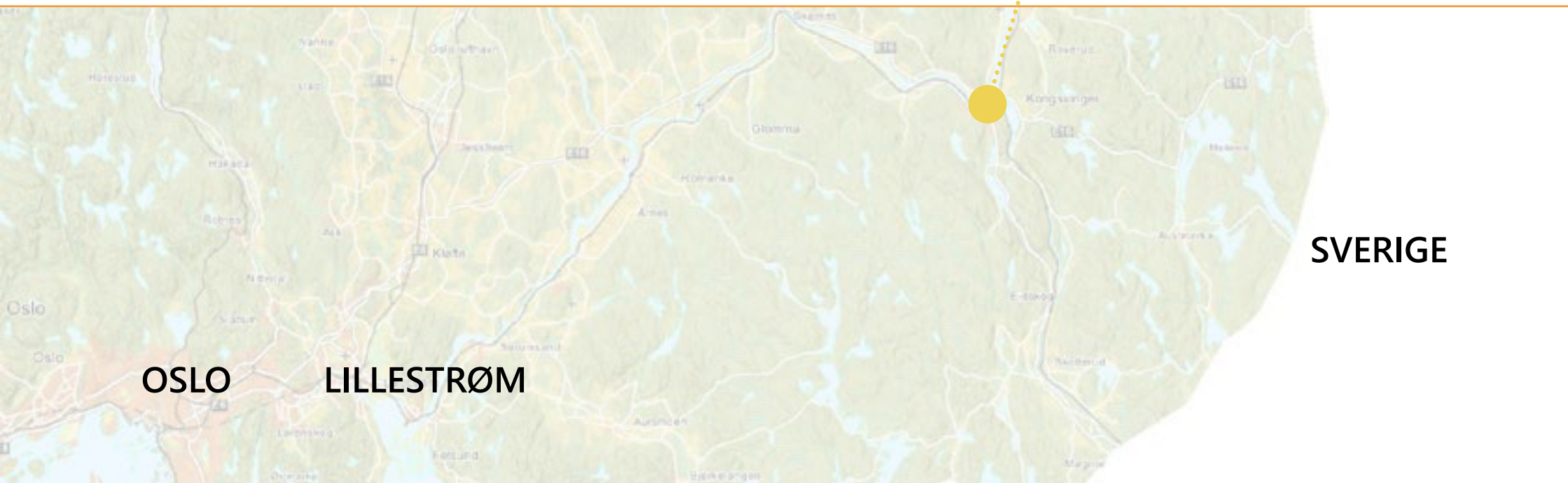
For grunnlaget til analysen henvises det til masteroppgaven “Bystrukturelle forhold som genererer byliv - en metodisk tilnærming. Prosjektområdet Skøyen” fra NMBU. Studien er tilgjengelig på nett: <https://brage.bibsys.no/xmlui/handle/11250/2398212>

## Lokalisering og områdeavgrensning

Kongsvinger ligger litt over en time utenfor Oslo, og litt over to timer fra Sverige. Kongsvinger har i dag to sentrumsområder, og analysen har tatt høyde for at midtpunktet i Kongsvinger i midt mellom sentrumene. Bybrua er også benyttet som sentrumspunkt i tidligere analyser. Området som er valgt for bylivsanalysen er avgrenset med 10 minutters gangavstand fra bybrua.



10 MIN  
GANGAVSTAND  
FRA MIDTPUNKT



GRÜNERLØKKA  
MAJORSTUEN

SKØYEN  
NYDALEN





















KONGSVINGER

## Teorigrunnlag

Den danske arkitekten og byplanleggeren Jan Gehl har lenge vært ledende i sine teorier om byen for mennesket. En av hans analyser viser forskjellen mellom gamle og moderne byområders strukturer, og hvordan disse påvirker bylivet. Det viser seg at de moderne byområdene har færre mennesker og færre aktiviteter til å befolke byen rom.

I masteroppgaven fra NMBU er caseområdene satt inn i Gehls diagram for å se sammenhengen mellom de fysiske strukturene og bylivet.

I bylivsanalysen for Kongsvinger sentrum er også Kongsvinger satt inn for å vise forskjellene mellom dette byområdet og de andre caseområdene.

	1900 Gamle byområder	2000 Nye byområder høy tetthet	2000 Nye byområder rekkehus	2000 Nye byområder enebolig
Gjennomsnittlig husstandstørrelse	 4 personer	 1,8 personer	 2,0 personer	 2,2 personer
Gjennomsnittlig boligareal pr. beboer	 10 m <sup>2</sup>	 60 m <sup>2</sup>	 60 m <sup>2</sup>	 60 m <sup>2</sup>
Bebyggelses- prosent	 200 %	 200 %	 25 %	 20 %
Antall boliger pr. hektar	 475 stk	 155 stk	 21 stk	 8 stk
Antall beboere pr. hektar	 2.000 personer	 280 personer	 42 personer	 17 personer

## MAJORSTUEN



## GRÜNERLØKKA



## NYDALEN



## SKØYEN

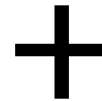


## Bylivsanalyse og evaluering

I masteroppgaven fra NMBU ble det kartlagt totalt 32 faktorer i underkategoriene sosiokulturelle forhold, funksjonelle forhold og fysiske forhold. Etter kartleggingen ble det gjort en analyse og sammenlikning av caseområdene, som resulterte i at hvert sted fikk tildelt en karakter, der 1 er dårligst og 3 er best, for hver kartlagte faktor.

En forenklet kartlegging av faktorene ble også gjort for Kongsvinger, for så en analysen og sammenlikningen med caseområdene fra masteroppgaven.

De kommende sidene presenterer et utvalg av faktorene som er analysert.



## KONGSVINGER



1 Minst/dårligst

2 Midt i mellom

3 Mest/best

# SOSIOKULTURELLE FORHOLD

ANTALL BEBOERE

KONGSVINGER



500 !

582

mennesker

per km<sup>2</sup>

1

## SOSIOKULTURELLE FORHOLD

ANTALL BEBOERE

MAJORSTUEN



17 775

19 145  
mennesker  
per km<sup>2</sup>

3

GRÜNERLØKKA



15 977

17 515  
mennesker  
per km<sup>2</sup>

3

NYDALEN



5 562

8 848  
mennesker  
per km<sup>2</sup>

1

SKØYEN



5 140

7 078  
mennesker  
per km<sup>2</sup>

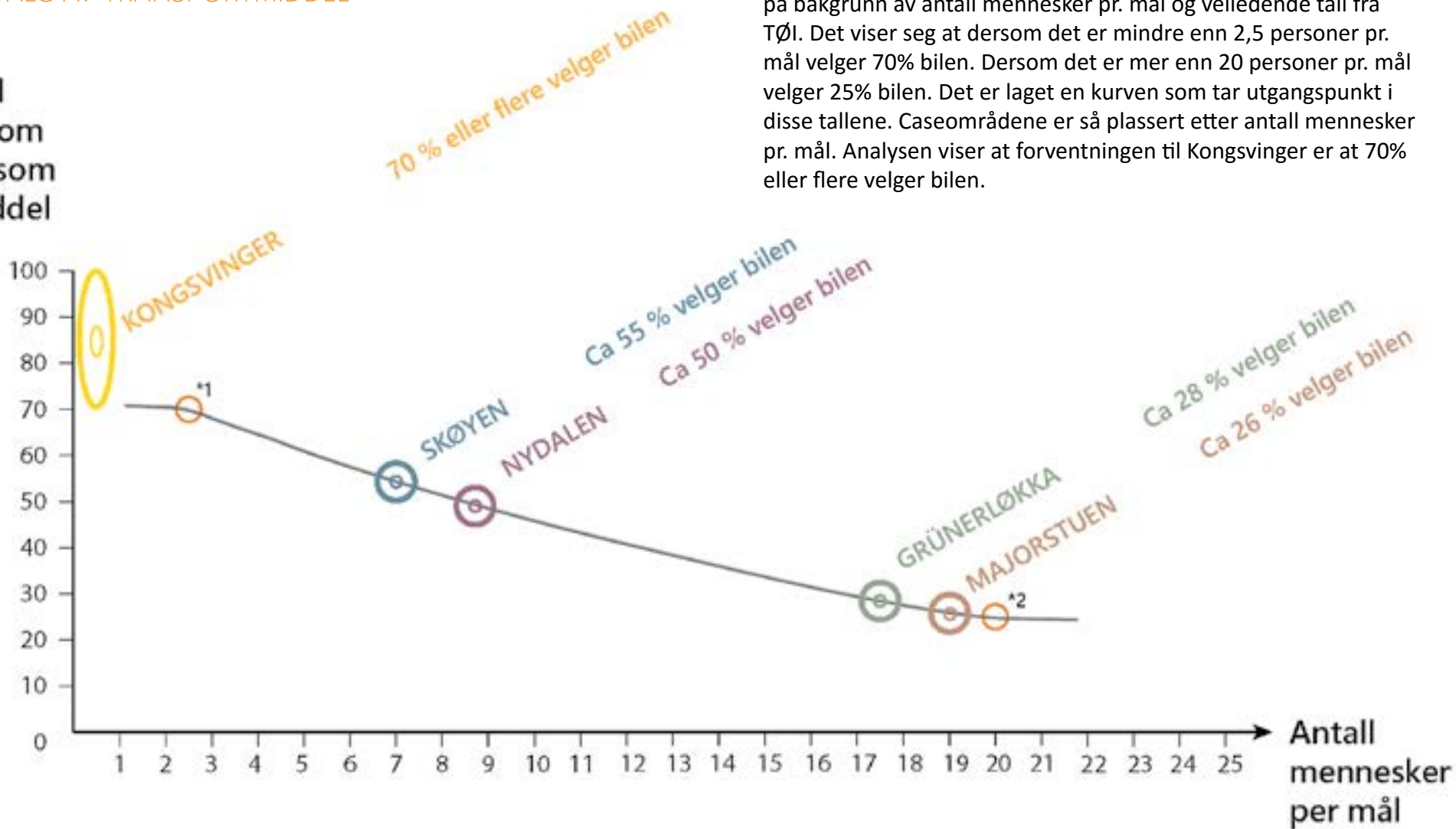
1

Fra de sosiokulturelle forholdene er antall beboere kartlagt. Beboere er en essensiell faktor for å generere byliv. Dersom Kongsvinger sammenliknes med de andre caseområdene, er det tydelig at det er svært få mennesker til å befolke byens rom, og får dermed laveste score.

# FUNKSJONELLE FORHOLD

## VALG AV TRANSPORTMIDDEL

Prosentandel mennesker som velger bilen som transportmiddel



Fra de funksjonelle forholdene er valg av transportmiddel kartlagt på bakgrunn av antall mennesker pr. mål og veiledende tall fra TØI. Det viser seg at dersom det er mindre enn 2,5 personer pr. mål velger 70% bilen. Dersom det er mer enn 20 personer pr. mål velger 25% bilen. Det er laget en kurven som tar utgangspunkt i disse tallene. Caseområdene er så plassert etter antall mennesker pr. mål. Analysen viser at forventningen til Kongsvinger er at 70% eller flere velger bilen.



70 % velger bilen ved mindre enn 2,5 personer pr. mål. (Engebretsen & Strand 2010)

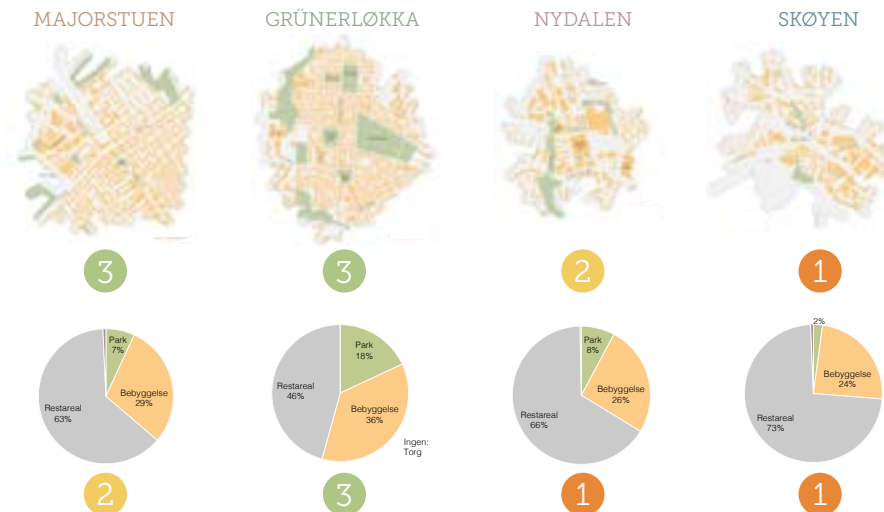
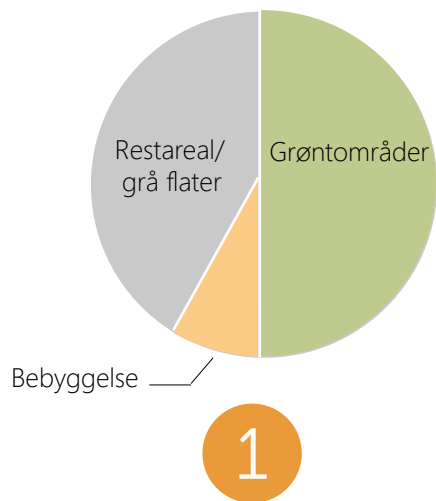


25 % velger bilen ved mer enn 20 personer pr. mål. (Engebretsen & Strand 2010)

# FYSISKE FORHOLD

## PARKAREAL, RESTAREAL OG BEBYGGELSE

### KONGSVINGER



Fra de fysiske forholdene er forholdet mellom parkareal, bebyggelse og restareal kartlagt. På Kongsvinger er det svært lav prosent av bebyggelse, og får dermed laveste score.



# FYSISKE FORHOLD

## GATESTRUKTUR

### KONGSVINGER



1

MAJORSTUEN



3

GRÜNERLØKKA



3

NYDALEN



1

SKØYEN



1

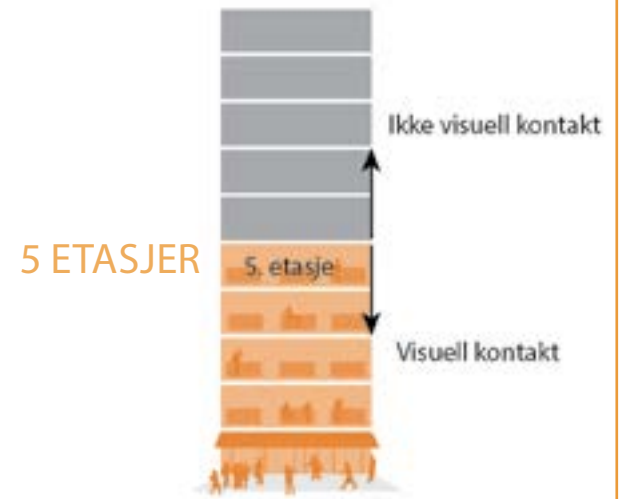
Fra de fysiske forholdene er også gatestruktur kartlagt. Kongsvinger har svært lik gatestruktur som Nydalen og Skøyen, og det er lite finmasket og manglende sammenhenger. Noe av årsaken er elva som kutter gatenettet i to. I sum gir dette laveste score.

# FYSISKE FORHOLD

## ANTALL ETASJER

### STUDIER AV ANTALL ETASJER OG OPPHOLD I GATENE

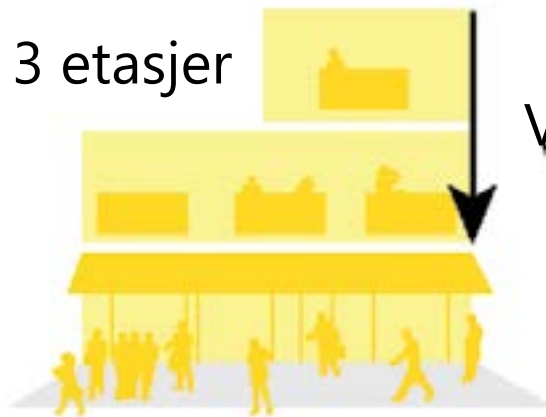
- Dansk arkitekt og byplanlegger Jan Gehl



## KONGSVINGER

2 - 3 etasjer

Visuell kontakt



3

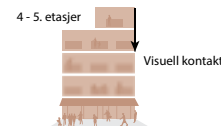
Fra de fysiske forholdene er også antall etasjer kartlagt. Kongsvinger har lave bygg på mellom 2-3 etasjer. Den visuelle kontakten til gateplan er dermed tilfredsstillt, etter Jan Gehls teori om økt aktivitet på gateplan ved bygg under 5 etasjer. På Grünerløkka og Majorstuen er også dette forholdet tilfredsstillt. Ved fremtidig utvikling er dette et viktig prinsipp. Kongsvinger får dermed høyest score. Det er likevel potensiale for høyere bygg enn det det er i dag, opp til 5 etasjer.

MAJORSTUEN

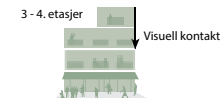
GRÜNERLØKKA

NYDALEN

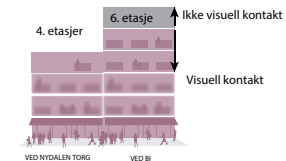
SKØYEN



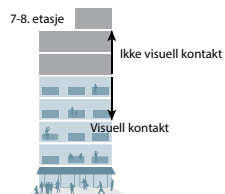
3



3



2

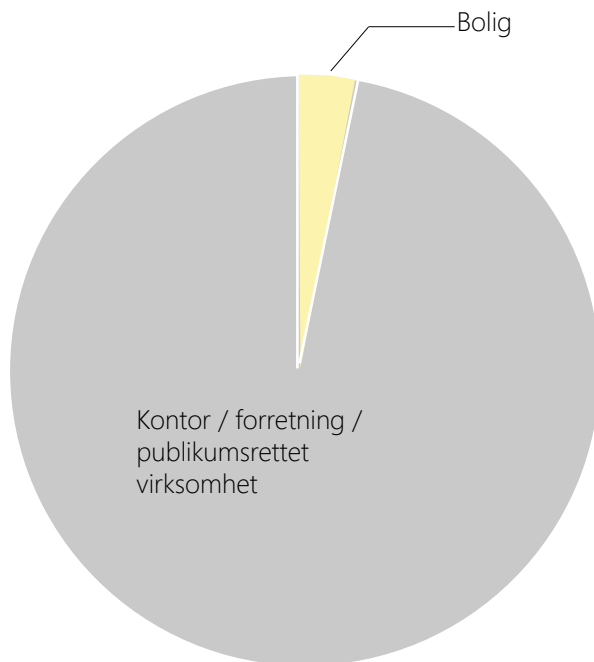


1

# FUNKSJONELLE FORHOLD

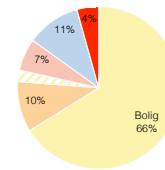
## BOLIG/KONTOR

### KONGSVINGER



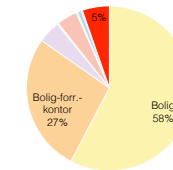
1

MAJORSTUEN



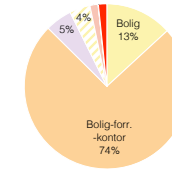
3

GRÜNERLØKKA



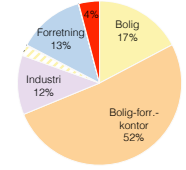
3

NYDALEN



1

SKØYEN



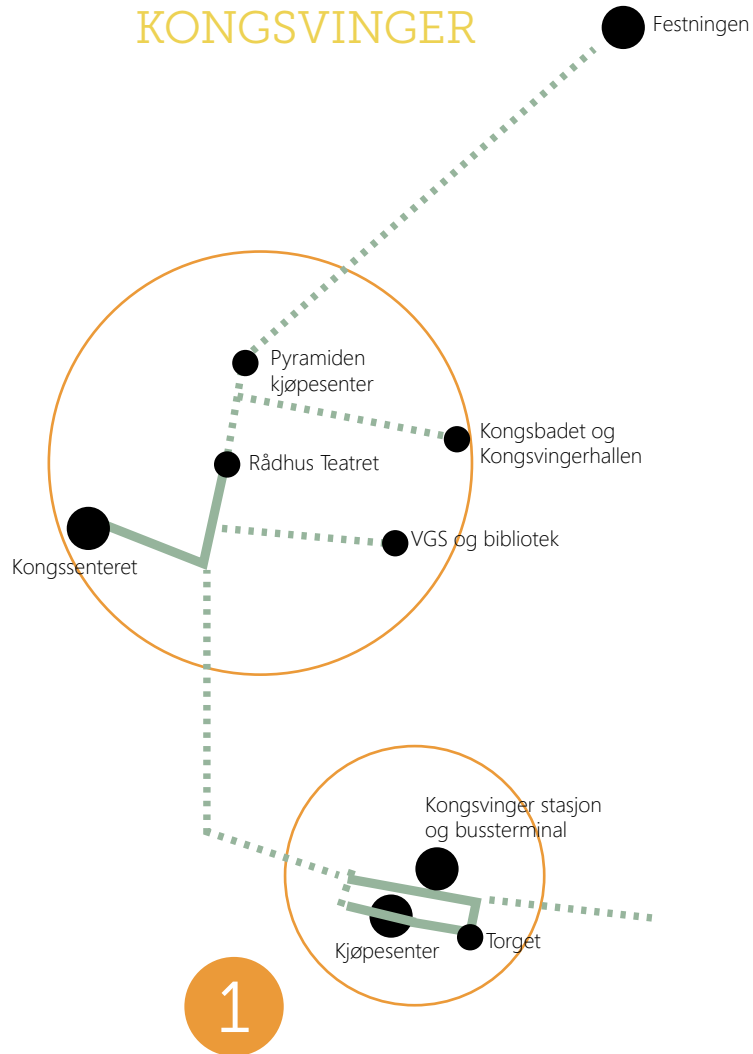
1

Fra de funksjonelle forholdene er forholdet mellom bolig og kontor kartlagt. Dette viser en svært lav boligandel i sentrum, noe som gir laveste score.

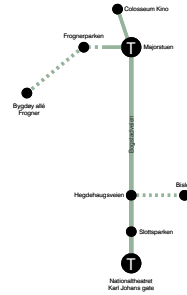
# FUNKSJONELLE FORHOLD

## MÅLPUNKTER

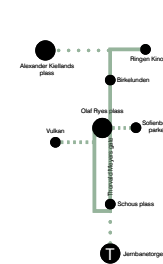
### KONGSVINGER



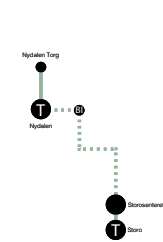
### MAJORSTUEN



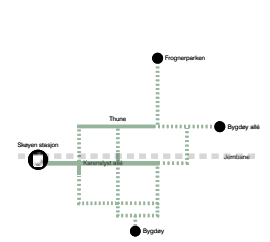
### GRÜNERLØKKA



### NYDALEN



### SKØYEN

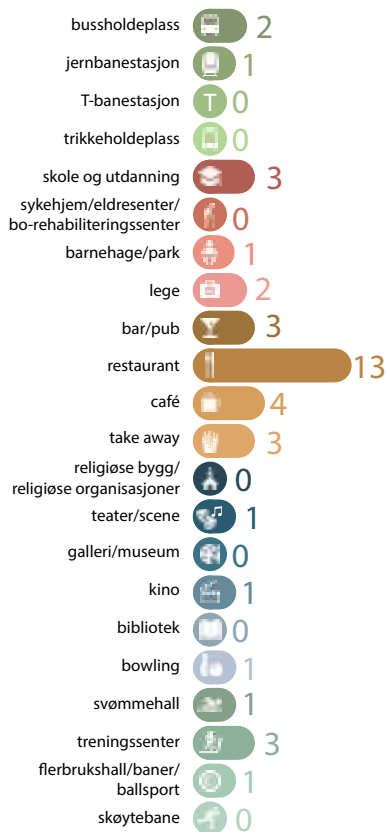


Fra de funksjonelle forholdene er også målpunkter og sammenhenger kartlagt. Store avstander og todelt sentrumstruktur gir dårlig sammenheng og konsentrasjon av målpunktene og dermed laveste score.

# FUNKSJONELLE FORHOLD

KOLLEKTIVTRANSPORT, SOSIAL INFRASTRUKTUR,  
DRIKKE- OG SPISESTEDER, KULTURTILBUD, IDRETT

## KONGSVINGER



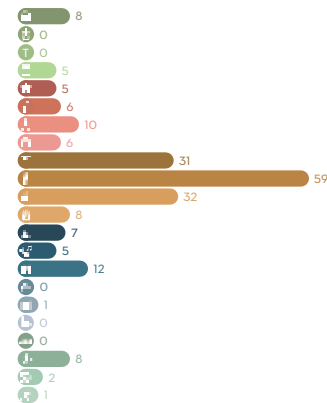
2

### MAJORSTUEN



3

### GRÜNERLØKKA



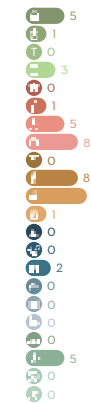
3

### NYDALEN



2

### SKØYEN



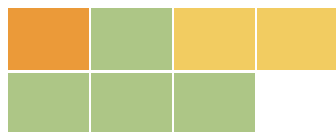
2

Fra de funksjonelle forholdene er også tilbudsmengden i sentrum kartlagt. Kongsvinger har et variert og godt tilbud innenfor sentrumsområde.

# BYLIVSPUSLESPILL

## KONGSVINGER

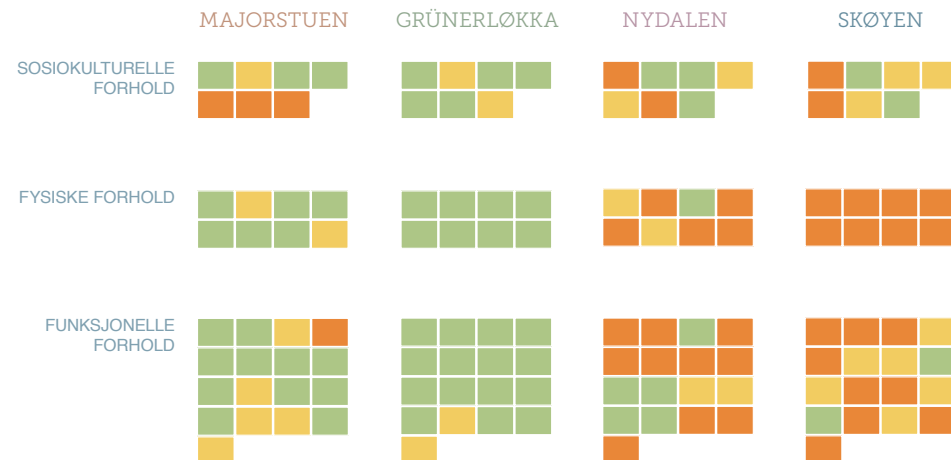
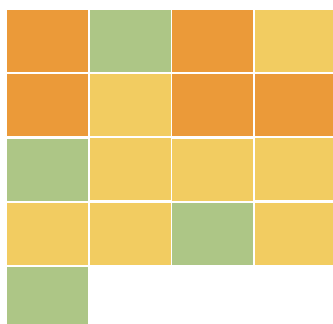
SOSIOKULTURELLE FORHOLD



FYSISKE FORHOLD



FUNKSJONELLE FORHOLD



Grunnlaget for byliv forutsetter at en rekke faktorer er tilstede. Dette kan sammenliknes med et puslespill. Bylivspuslespillet danner grunnlag for å drøfte hvilke faktorer som må styrkes dersom man har ambisjoner om økt byliv og levende sentrum.

Fra analysen kom det frem at det er flest faktorer knyttet til de fysiske forholdene som scorer lavest i forhold til byliv. Faktorene knyttet til de funksjonelle forholdene scorer svært variert, men med en hovedvekt av middels score. For de sosiokulturelle forholdene var det mange av faktorene som scorer høyt.

Oppsummeringen på neste side viser konkret hvilke bylivs-faktorer som er til stede i Kongsvinger sentrum, og hva som må jobbes videre med.

## SOSIOKULTUELLE FORHOLD

- \* Tilreisende
- \* Overkommelige priser på bolig og handelslokaler

## FYSISKE FORHOLD

- \* Antall etasjer
- \* Grøntområder

## FUNKSJONELLE FORHOLD

- \* Ikke for stor overvekt av kontorer
- \* Utvalg av handel, restaurant/cafe
- \* Spise- og drikketilbud
- \* Idrettstilbud

## SOSIOKULTUELLE FORHOLD

- \* Få flere unge voksne til å bli i Kongsvinger
- \* Større variasjon i husholdninger

## FYSISKE FORHOLD

## FUNKSJONELLE FORHOLD

- \* Lavere fartsgrenser i områder som er for gående og syklende
- \* Konsentrere sentrumsvirksomhetene
- \* Lengre åpningstider for handel og spise/drikketilbud utenfor kjøpesenteret
- \* Styrke sosial infrastruktur i sentrum.
- \* Styrke kulturtilbudet

## SOSIOKULTUELLE FORHOLD

- \* Flere beboere i sentrum

## FYSISKE FORHOLD

- \* Færre grå arealer og mindre avstander mellom bebyggelsen
- \* Høyere områdeutnyttelse
- \* Mer finmasket gatestruktur, færre barrierer
- \* Tettere bebyggelse
- \* Endre fra enebolig til blokk/bygårder
- \* Lavere parkeringsdekning

## FUNKSJONELLE FORHOLD

- \* Større boligandel i sentrum
- \* Lavere ÅDT i bygatene
- \* Strategisk plasserte målpunkt for å styrke gatenes rolle i sentrum
- \* Flere publikumsrettede virksomheter i første etasje

