

NORSKE ARKITEKTKONKURRANSER

Utgitt av Norske arkitekters landsforbund på oppdrag av Kongsvinger kommune

NR.
489
2017



Parallelloppdrag

«BYUTVIKLINGSGREP MIDTBYEN, KONGSVINGER»



Norske arkitekters
landsforbund



KONGSVINGER KOMMUNE

FORORD

Kongsvinger kommune har nettopp vært gjennom en byplanprosess der man har vedtatt en langsiktig byutviklingsstrategi, nedfelt i Kongsvinger2050. Utvikling av Midtbyen er en sentral brikke for å oppnå målsettingene som ligger til grunn for denne strategien. For å få tegnet et godt bilde av utviklingsmulighetene i Midtbyen, har kommunen og en sentral eiendomsutvikler bedt tre arkitektgrupper om å komme med forslag til utviklingsgrep for Midtbyen. Forslagene viser ulike grep for transformasjon og fortetting, og gir gjennom dette et godt utgangspunkt for den videre diskusjonen rundt utvikling av området.

Dette heftet er utarbeidet av en evalueringskomité som har gått gjennom arkitektenes forslag samt de innspill som er kommet inn eksternt og laget en anbefaling til kommunen. Hovedvekten er lagt på anbefalingene, og ikke på å presentere arkitektenes forslag. Arkitektenes forslag er oppsummert i slutten av dokumentet. Forslagene i sin helhet kan sees på kommunens hjemmeside: www.kongsvinger.kommune.no.

Evalueringskomitéen er satt sammen av fagfolk fra Statens vegvesen, Norske arkitekters landsforbund, næringslivet, Hedmark fylkeskommune og kommunens ledelse og planleggere.

Vi vil takke alle som har deltatt i prosessen og som har kommet med innspill. Vi håper prosessen vil inspirere til en god utvikling av Midtbyen.

Evalueringskomitéen
Kongsvinger, 20. september 2017

EVALUERINGSKOMITÉEN

De innleverte utkastene er bedømt av en evalueringskomité med følgende sammensetning:

Øystein Bull-Hansen

Leder for evalueringskomitéen
Norske arkitekters landsforbund

Maria Hatling

Planarkitekt, Norconsult

Tore Lahn

Fylkesantikvar
Hedmark Fylkeskommune

Hilde Bjørnstad

Senioringeniør, Plan og trafikk
Statens Vegvesen

Kjetil Kronborg

Prosjektsjef
Ø.M. Fjeld Utvikling AS

Tor Øivind Fjeld Jr.

Daglig leder
Ø.M Fjeld Utvikling AS

Rune Lund

Kommunalsjef Samfunn
Kongsvinger kommune

Hilde Cathrine Nygaard

Rådgiver Utviklingsenheten
Kongsvinger kommune

Sekretær for evalueringskomitéen har vært reguleringsarkitekt Zorana Markovic og rådgiver Ingrid Lampe i Kongsvinger kommune.

Utgitt av Norske arkitekters landsforbund
på oppdrag av Kongsvinger kommune



KONGSVINGER KOMMUNE

BYLIV
SENTERET



Norske arkitekters
landsforbund

TEAM

UTVALGTE TEAM

TEAM 1

Motto: "VRIMMEL"

LINK Arkitektur v/Urban Link
Multiconsult

TEAM 2

Motto: "MIDTBYEN KONGSVINGER"

TAG Arkitekter AS

TEAM 2

Motto: "MIDTBYEN KONGSVINGER"

Asasarkitektur AS
IN'BYKORT OM
PARALLELLOPPDRAGET

Parallelloppdrag som form skiller seg fra det man vanligvis omtaler som arkitektkonkurranser. Dette er en åpen prosess der utvalgte team belyser noen problemstillinger og visjoner for et område, men der ingen kåres som vinner.

Hensikten med parallelloppdraget er å få frem gode ideer og vise utviklingsgrep for Midtbyen. Det er også et ønske om en åpen prosess med en bred faglig diskusjon, der man får mulighet for å dele erfaringer underveis og prosessen mot ferdige forslag kan påvirkes. Det ble derfor arrangert et midtveisseminar 27. april 2017, og sluttseminar 31. mai 2017.

Parallelloppdraget konkretiserer og detaljerer arbeidet som er gjort så langt gjennom Kongsvinger 2050 samt rapporten Alternativer for Midtbyen (Norconsult, 2016). Resultatene fra parallelloppdraget skal fungere som grunnlag for en områderegeringsplan for Midtbyen.

Kongsvinger kommune har honorert ett arkitektteam, mens Ø.M. Fjeld Utvikling AS har honorert to.



Midtbyen, Kongsvinger. Ill.: Urban Link

RAMMER FOR PLANLEGGING AV MIDTBYEN

Utvikling av Midtbyen må bygge opp under den nylig vedtatte strategien for byutvikling – kalt Kongsvinger 2050. Gjennom dette arbeidet er det utarbeidet et byplankonsept som viser hvordan en ser for seg utvikling av byen frem mot 2050.

«Kongsvinger by skal utvikles mer miljøvennlig, bli mer attraktiv å bo og jobbe i og styrkes som regionsenter. Det legges opp til utvikling av en mer kompakt by, der flere bor, handler og jobber sentralt noe som sikrer bedre grunnlag for at flere kan la bilen stå oftere i det daglige. Større bolig mangfold og flere mennesker som benytter seg av et mer konsentrert område av byen sikrer også bedre forutsetninger for en mer levende by med høyere aktivitet, flere gode sosiale møteplasser, og prioritering av syklende og gående»

Det er definert tre hovedmål for arealbruk og transport i Kongsvinger 2050:

1. Kongsvinger er en mer kompakt by med korte avstander mellom daglige gjøremål.
2. Kongsvinger har et levende og urbant sentrum, med høy kvalitet i det offentlige rom.
3. Det er attraktivt å gå og sykle i Kongsvinger by. Veksten i persontransport tas av sykkel, gange og kollektivtransport.

Kongsvinger kommune ser på utvikling av Midtbyen som svært viktig for å bygge opp under dette byplankonseptet og de mål som er satt. Gjennom utvikling av dette området ønskes det å skape et moderne og urbant bysentrum som gjør byen og sentrum til et attraktivt sted å bo og oppholde seg i.

For å skape et moderne og urbant bysentrum er det en forutsetning at området transformeres og gis en høyere utnyttelsesgrad. I tråd med Kongsvinger 2050 skal Kongsvingers identitet ivaretas ved fortetting og transformasjon. For å ta med deler av historien videre er det derfor ønskelig å integrere noen utvalgte kulturhistoriske bygningsmiljøer/bygninger i den nye bydelen. Innslagene av kulturhistoriske bygninger og miljøer skal ivareta områdets verdi og bidra til å styrke byens kvalitet, særpreg og identitet.

Plangrunnlaget for Midtbyen skal også bidra til å skape investeringslyst. Derfor må de rammer og føringer som

gis gjennom områdeplanen være på et slikt nivå at potensielle utbyggere gis tilstrekkelig handlingsrom og fleksibilitet til å utvikle bærekraftige prosjekter som kan realiseres i nær fremtid.

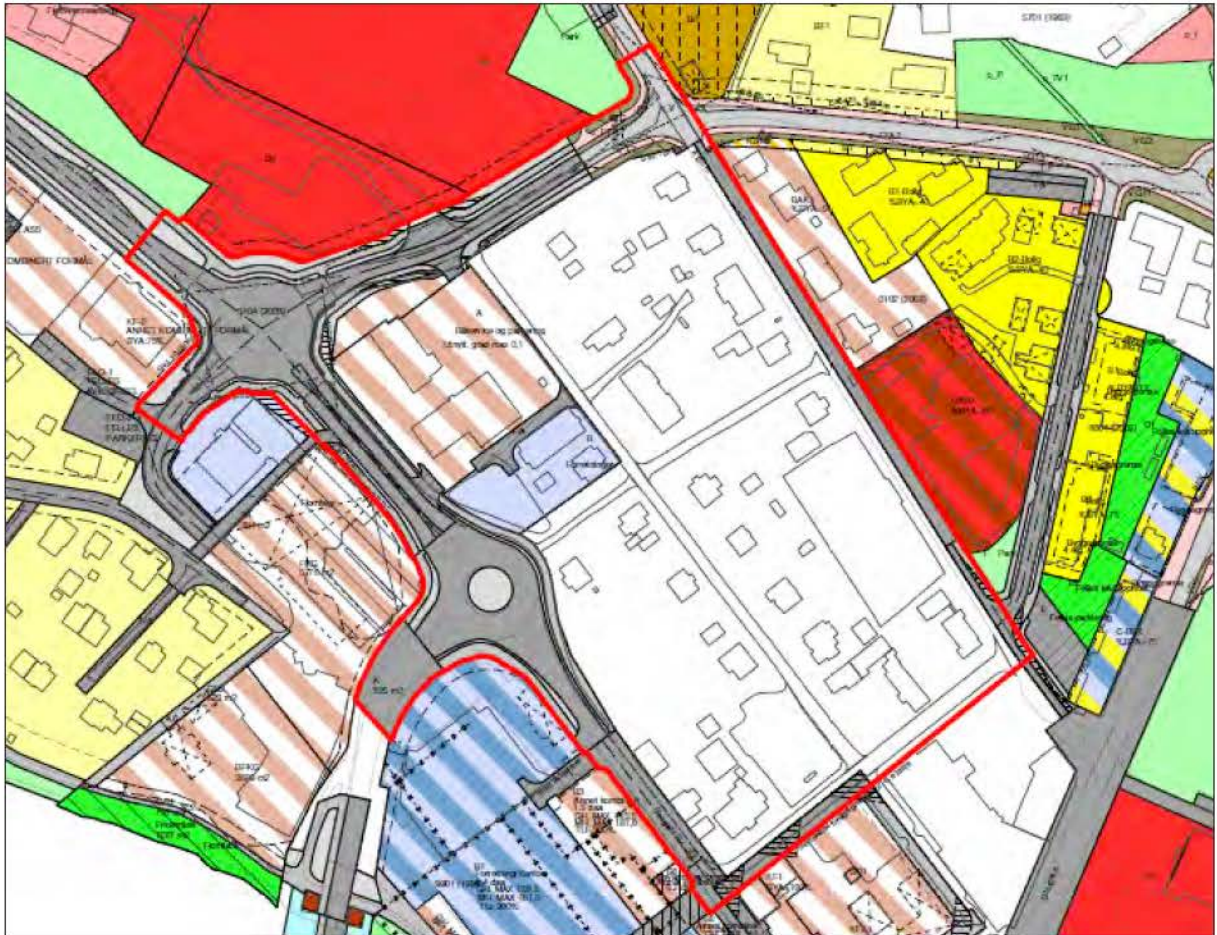
Følgende føringer ble gitt i programmet for parallelloppdraget:

- Fjellgata er en viktig gang- og sykkelforbindelse fra bykjernen til sykehuset/Langeland. Gaten skal fungere som del av hovedsykkelveinettet i Kongsvinger og utformes på gående og syklende sine premisser. Gaten kan også fungere som internveg til boligene.
- Det skal legges til rette for etablering av P-hus til bruk for handlende i sentrum innenfor planområdet.
- Dagens rundkjøring i Brugata ved Kongssenteret skal gis en urban løsning, for eksempel T-kryss eller overkjørbar plass/rundkjøring.
- Det er ønskelig med innslag av grønt.
- Området skal i hovedsak utvikles som boligområde, men skal også inneholde sentrumsfunksjoner (mot Tommelstadsgate og Brugata) og P-hus.
- Området skal utvikles med boliger i ulike størrelser.
- Byggehøyder på nybygg kan variere fra 2-6 etg.

Følgende bygninger skal minimum bevares:

- Tommelstadsgate 1 (Bedehuset). Her skal også trærne i tilknytning til bygningen bevares
- Brugata 24 (som en del av bygningene i nærheten)
- Brugata 20
- Brugata 26
- Tommelstadsgate 11
- Tommelstadsgate 10
- Parkvegen 7-9
- Parkvegen 11

I tillegg skal deler av bygningene/bygningsmiljøet i Juells gate/ Fjellgata, se s. 6 i rapport fra Norconsult, bevares. Hvilke deler og hvor store deler av bygningsmiljøet som skal bevares, er opp til teamene å vurdere. Det kan vurderes å flytte bygninger.



Studieområdet for paralleloppdraget markert med rød strek på kartet. Parkvegen, Tommelstads gate, Brugata og Eidemsgate omkranser området. Illustrasjon Kongsvinger kommune.

Ny bebyggelse skal tilpasses kulturminnene som bevares. Det er opp til teamene å vurdere hvordan man på best mulig måte kan tilpasse nybygg til kulturminnene.

I programmet ble følgende tema nevnt som sentrale for oppsummering/evaluering:

- Utnyttelse, høyder
- Uteoppholdsareal (MFUA)
- Parkeringsløsninger
- Adkomst til området og enkelteierdommer
- Kulturminner
- Funksjonsfordeling / formål
- Utvikling over tid
- Utforming av Fjellgata og Juells gate, eventuelt nye gater i området
- Identitet
- Trafikksikkerhet, trafikkflyt

Program – Paralleloppdrag Byutviklingsgrep Midtbyen

Kongsvinger kommune



Program – Paralleloppdrag Byutviklingsgrap Midtbyen

EVALUERINGSKOMITÉENS ANBEFALINGER

Evalueringskomitéen har, på bakgrunn av en grundig vurdering av de tre forslagene, innspill til evalueringsgruppen samt diskusjoner underveis, kommet frem til noen anbefalinger til kommunen. Anbefalingene må anses som evalueringskomiteens konklusjon.

- 1. Ha fokus på at Midtbyen skal styrke hele sentrumsområdet og gjør Brugata og Tommelstadgate til attraktive handlegater med lite biltrafikk.**
- 2. Gjør Midtbyen til et attraktivt og sosialt sted å bo og oppholde seg, og legg til rette for variert boligbebyggelse.**
- 3. Deler av Midtbyens historiske bygningsmiljø og landskap må bevares og utvikles på en måte som videreutvikler kvaliteter i området.**
- 4. Legg opp til en tyngre randbebyggelse rundt en mykere midtre av Midtbyen.**
- 5. Etabler attraktive og grønne byrom og skap god kontakt med Glomma.**
- 6. Sats på sykling og grønn mobilitet.**
- 7. Sats på felles parkeringsløsninger, med kommunen som aktiv part.**
- 8. Bruk bærekraftige materialer og energiformer.**
- 9. Lag gode samarbeidsmodeller som stimulerer til investeringslyst.**

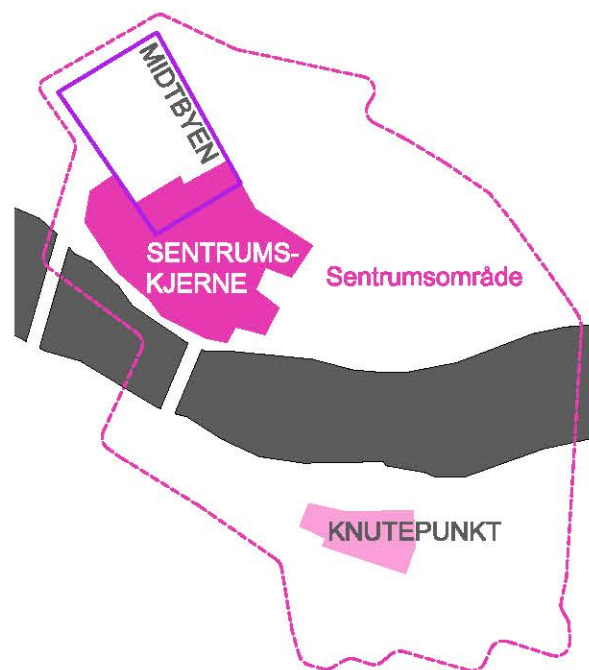
UTDYPING AV EVALUERINGSKOMITEENS ANBEFALINGER

1. HA FOKUS PÅ AT MIDTBYEN SKAL STYRKE HELE SENTRUMSOMRÅDET OG GJØR BRUGATA OG TOMMELSTADGATE TIL ATTRAKTIVE HANDLEGATER MED LITE BILTRAFIKK

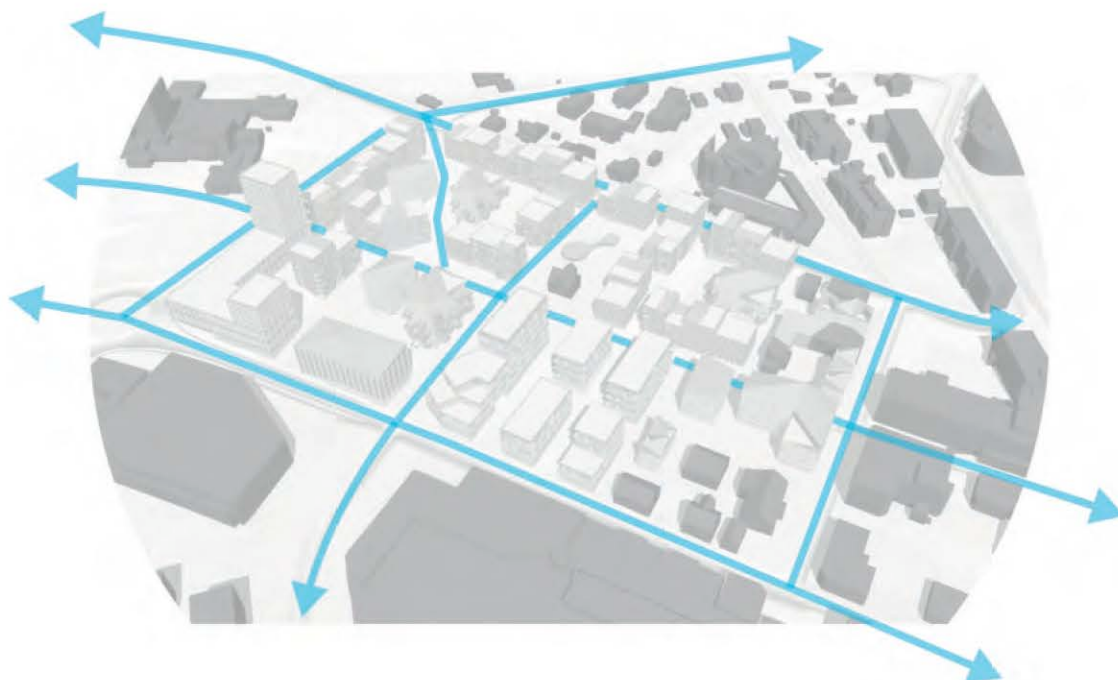
Et viktig grep i byplanstrategien Kongsvinger 2050, er å utvikle én konsentrert sentrumskerne nord for Glomma. Sentrum nord skal være byens *sentrumskerne* med et levende og attraktivt tilbud – kultur, skoler, offentlige tjenester, handel og sentrumsboliger.

Midtbyen ligger tett på sentrumskjernen, og har et godt utgangspunkt for videre utvikling. Området er unikt i seg selv, samtidig som det spiller en viktig rolle for utvikling av Kongsvinger sentrum. Midtbyen har stort potensiale for flere boliger og andre funksjoner som sentrum trenger.

Arkitektteamene belyser hvordan Midtbyen kan knytte seg til sentrumskjernen. Alle tre foreslår i ulik grad at det legges til rette for næring i randsoner ved fleksible/høye/aktive førsteetasjer, noe som støttes av evalueringsgruppa. Randbebyggelsen må bidra til å definere gateløp og plassrom for å skape og binde sammen en tydelig sentrumsstruktur.



Midtbyens strategiske beliggenhet. Illustrasjon: Kongsvinger kommune og Norconsult.



TAG Arkitekters illustrasjon om Midtbyen som en puslespillbrikke og betydningen av gode koblinger med sentrum forøvrig



Midtbyens strategiske beliggenhet. Illustrasjon: Kongsvinger kommune og Norconsult.

Evalueringsgruppen er av den oppfatning at:

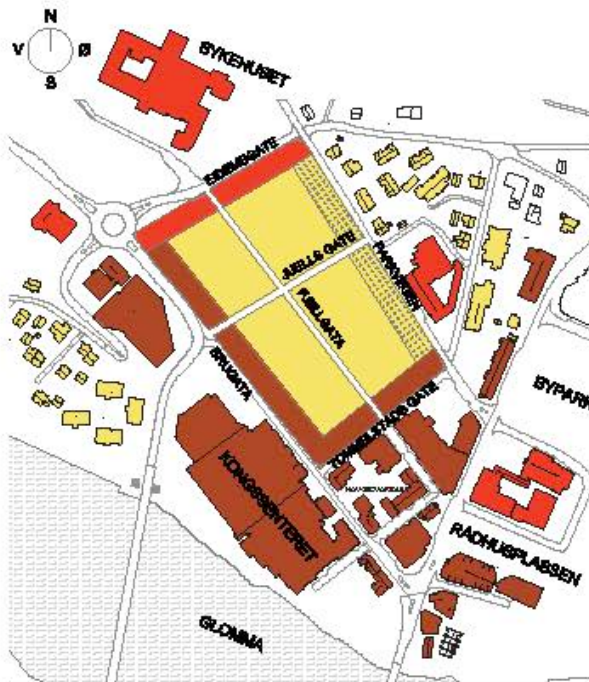
- Aksen fra Fjellgata mot Rådhusplassen og videre mot jernbanestasjonen er viktig å ivareta. Evalueringsgruppen anbefaler utvikling av denne strekningen for å knytte Midtbyen til Rådhusplassen og videre til jernbanestasjonen gjennom en framtidig gang- og sykkelbro.
- Tommelstadsgata og Brugata bør utvikles som sykkel- og fotgjengerprioriterte bygater, med publikumsrettede funksjoner i 1. etasje som genererer aktivitet på begge sider. Aktuelle funksjoner: handel, service, tjenesteyting og bevertning. Det skal legges

vekt på å skape aktivitet og liv i gatene gjennom døgnet.

- Etablering av Kongssenteret vest har ført til at handelsområdet langs Brugata har blitt utvidet vestover. Brugata kan utvikles til en tosidig handlegate fram mot Eidmsgate. Evalueringsgruppa anbefaler at det ikke etableres sentrumsfunksjoner ytterligere vestover langs Fv 250. Haugekvartalet og tomten mellom Kongssenteret og Kongsvinger bru bør utvikles først for å styrke sentrumskjernen. Kommunen må samarbeide med grunneiere for å få dette til.
- Parkvegen bør utvikles med fleksible førsteetasjer som i

utgangspunktet kan være boliger, men som kan tilpasse seg til næring i fremtida.

- Mot Eidemsgate bør det unngås boliger i første etasje, og allmenntillegte formål som offentlige formål, kontor og næring bør prioriteres. Disse formålene kan spille på lag med sykehuset, sanitetsforening m.m.



Fremtidig inndeling av funksjoner i første etasje. Illustrasjon Kongsvinger kommune.

- Boli
- Boli med fleksible løsninger i første etasjer
- Allmenntillegte, offentlig og privat tjenesteyting
- Sentrumsjerne med handel, tjenester og annen publikum srettet aktivitet

Arkitektteamene har alle pekt på behovet for å se på utvikling av Midtbyen i sammenheng med tiliggende kvartaler, spesielt Kongssenteret og Haugekvartalet. Kongssenteret framstår i dag som lukket fra Brugata og skal man skape en trivelig handlegate her er det nødvendig å åpne fasadene og legge til rette for fortausaktiviteter på begge sider av gata.

Evalueringsgruppa anbefaler derfor at det etableres en plan og samarbeidsmodell mellom kommunen og eier av Kongssenteret. Koblingen fra Brugata mot Glomma, åpning av fasader mot Brugata, og Brugatas rolle blir viktige tema i en slik dialog. Tilsvarende blir det viktig å sikre en god dialog med de som skal utvikle Haugekvartalet. Her er det viktig å legge til rette for handel og andre funksjoner i første etasje for å skape liv på gateplan i Tommelstadgate.



Asasarkitektur og IN'BY viser et eksempel på aktiv handlegate – referanse: Vision Middlechurch, Gehl architects



Fra Urban Links forslag - aktive fasader og attraktive bygulv - referanseprosjekt Fornebu Sentrum, LINK arkitektur

2. GJØR MIDTBYEN TIL ET ATTRAKTIVT OG SOSIALT STED Å BO OG OPPHOLDE SEG, OG LEGG TIL RETTE FOR VARIERT LEILIGHETSBEBYGGELSE

Teamene har vist ulike sammensetning av boliger, hvor TAG Arkitekter og Urban Link har skissert et miljø med hovedvekt på leilighetsbebyggelse, mens Asasarkitektur har vist noe større innslag av tett-lav bebyggelse som rekkehus / townhouse. Alle teamene har imidlertid foreslått et relativt tett og urbant bomiljø.

Evalueringsgruppen anbefaler at man i hovedsak satser på leilighetsbebyggelse som den dominerende boligtypologien i Midtbyen og at man skaper et tett, grønt, urbant bomiljø. Det bør satset på ulike typer leiligheter med ulike kvaliteter som både kan appellere til små barnefamilier, enslige i ulike aldre, eldre og studenter. Variasjon i alderssammensetning vil bidra til å skape et levende sentrum gjennom hele døgnet.

Kongsvinger har et godt utvalg av standard familieboliger (eneboliger), og i Midtbyen bør dette suppleres med andre boformer. Kongsvinger kommune bør gjøre en vurdering av boligtyper i sentrumsområdet, og sammen med relevante kommunale enheter og andre aktører drøfte mulighet for bofelleskap og ulike kombinasjoner av boliger og næring som et supplement til tradisjonelle borettslags- eller selveierleiligheter. Gjennom å involvere aktuelle beboergrupper i planleggingen kan man skape gode bomiljø og legge til rette for velfungerende bofelleskap på tvers av generasjonene. Prosessen som Helen og Hard arkitekter har gjennomført i forbindelse med Vindmøllebakken i Stavanger kan være til inspirasjon. Der legges det opp til en type bofelleskap der folk samarbeider om og deler på noen fellesgoder f.eks storstue til selskap, uterom etc. Et annet eksempel for å styrke samholdet og livet på gata kunne kanskje være at Sanitetsforeningen eller andre drev et grendehus som kunne være et samlingssted for alle generasjoner.

Teamene har vært opptatt av å skape et frodig miljø med grønne kvaliteter. Utsnitt fra teamenes planer illustrerer dette. Evalueringsgruppen støtter arkitektteamenes forslag om å skape et tett, grønt og urbant bomiljø i Midtbyen.



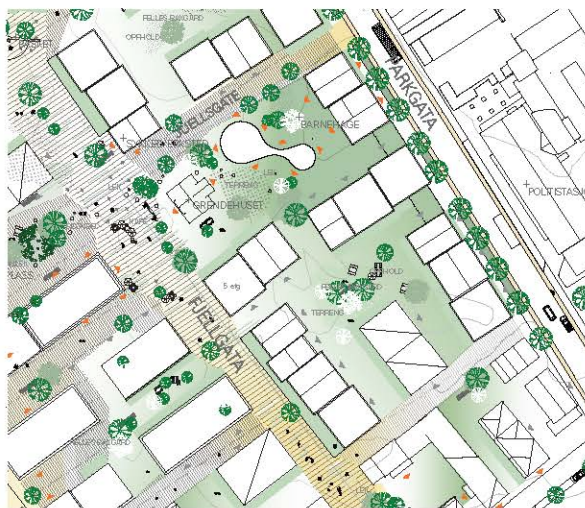
TAG Arkitekter foreslår grendehus i gammelt hus i Juells gate 12 i godt samspill med sosiale aktiviteter og nybygg i Fjellgata



Asasarkitektur og IN'BY viser til Vindmølleparken utarbeidet av Helen&Hard som et godt eksempel på fortetningsprinsipp i Midtbyen.



Urban Link



TAG Arkitekter



Asasarkitektur og IN'BY



Fra Urban Links forslag – nabolagsgate med innganger til boliger – referanseprosjekt Skolekvartalet i Ski, LINK Arkitektur

Alle arkitekttemaene har foreslått en mer bymessig og tyngre randbebyggelse rundt en «mykere» midtre del av Midtbyen. Dette er grep som støttes av evalueringsgruppen. Områdene langs Fjellgata og Juells gate har potensial til å både fungere som attraktive forbindelser og park/oppholdsareal for boligene. Utforming av grøntarealene og uterommene her må tillegges stor vekt. Det bør derfor vurderes å få utarbeidet en prinsippskisse/skisseprosjekt som viser ambisjonene for disse byrommene og stille rekkefølgekrav til utbyggingen i reguleringsplanen.

For boliger i første etasje kan innsyn være et problem. Ved å legge en smal stripe med grøntareal/ beplantning foran inngangspartier og fasader vil innsynet reduseres. Ved å etablere små private forhager vil boliger i første etasje få større attraktivitet og kunne tiltrekke seg barnefamilier som ønsker en mer urban boform enn de tradisjonelle eneboligene o.l.

Parkvegen bør forsterkes som bygate med fleksible og høye førsteetasjer og gjennomgående boliger med kontakt mot gate og mot bakgård. Dette kan både skape attraktive boliger og bidra til at første etasje kan omformes fra bolig til næringsareal over tid.

3. DELER AV MIDTBYENS HISTORISKE BYGNINGSMILJØ OG LANDSKAP MÅ BEVARES OG UTVIKLES PÅ EN MÅTE SOM VIDEREUTVIKLER KVALITETER I OMRÅDET.

Planutvalget i Kongsvinger har vedtatt følgende føringer for utvikling av Midtbyen:

”For å skape et moderne og urbant bysentrum er det en forutsetning at området transformeres og gis en høy utnyttelsesgrad. For å ta med deler av historien videre er

det ønskelig å integrere noen utvalgte kulturhistoriske bygningsmiljøer/bygninger i den nye bydelen. Innslagene av kulturhistoriske bygninger og miljøer skal tilføre området verdi og dermed bidra til å skape et levende og attraktivt bysentrum.”

Det bør være et prinsipp at eksisterende bebyggelse ikke rives før det er gitt byggetillatelse eller inngått rammeavtale for noe nytt. Dersom planer endres, vil bevaring fortsatt være mulig. Dette kan fremgå av bestemmelsene i reguleringsplanen.

Flere hus i Midtbyen er registrert i SEFRAX og er vurdert som verneverdig. Etter en kulturminnefaglig vurdering, ble det i programmet for parallelloppdraget definert et minimum antall hus lengst sør i området som skal bevares. I tillegg ble det lagt som en føring at deler av bygningene/ bygningsmiljøet i Juellsgate/ Fjellgata bevares. Hvilke deler og hvor store deler av bygningsmiljøet som skal bevares var opp til teamene å vurdere.

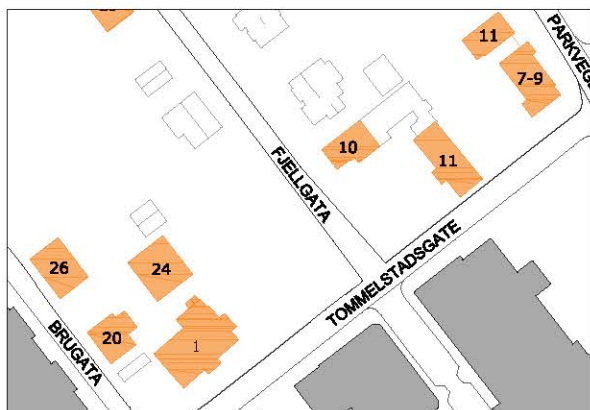
Det kan diskuteres hvor mange hus som bør bevares for å ta vare på miljøkvaliteten gjennom å ta vare på deler av bygningsmiljøet. Dersom man skal bevare et bygningsmiljø og ikke bare enkeltbygninger vil to hus være en nedre grense. Jo flere eldre hus som bevares, desto større forskjeller mellom det nye og det gamle kan miljøet tåle, uten at de eksisterende miljøkvalitetene marginaliseres.

Teamenes forslag viser ulike tilnærminger til fortetting og bevaring. **Asasarkitektur** er det teamet som har gått lengst i å bevare større deler av den eldre bebyggelsen langs Fjellgata og Juells gate og tilpasset det nye til den eksisterende skalaen.

Ved vurdering av de konkrete bevaringstiltakene er det viktig at de bygningene / bygningsmiljøene som bevares også bidrar positivt til den nye bebyggelsen. Her er det viktig også å fokusere på å tilrettelegge for aktiv bruk og å fylle bygningene / bygningsmiljøene med et innhold som gjør det til et positivt og aktivt innslag i de nye bygningsmiljøene.

Miljøet langs Tommelstadsgate som er viktig å bevare:

- Tommelstadsgate 1 (Bedehuset) – evalueringsgruppen anbefaler imidlertid rivning av trafostasjon slik at det kan gi rom for utforming av byrom med høy kvalitet rundt Bedehuset.
- Ved en nedbygging av parkeringsplassen ved Bedehuset er det viktig at prosjektet tilfører gode kvaliteter til det eksisterende bygningsmiljøet.
- Langs Tommelstadsgate bør ikke bebyggelsen være høyere enn 2-3 etasjer for ikke å dominere Bedehuset og Haftungården.
- Tommelstadsgate 10 og 11 – evalueringsgruppen anbefaler ikke fortetting mellom Fjellgata og Haftungården. Inngangspartiet til Haftungården vender mot Fjellgata, og bygget fortjener rom foran seg. Det er imidlertid ønskelig at uteområdet på sikt kan få en ny utforming og ses i sammenheng med utvikling av Fjellgata for øvrig. Se skisse fra **Asasarkitektur** under.
- Det kan vurderes tilbygg på fasaden mot nord av Tommelstadsgate 11. I kulturminnefaglig vurderingsrapport fra 2017 beskrives det at «Gavlfasaden mot nord forteller om at bygningen lå i en annen sammenheng tidligere.»
- Parkvegen 7-9 og 11 bør bevares
- Brugata 20, 24 og 26 – verneverdig miljø med potensial for å skape gode møteplasser/byrom mellom bygningene



Hus som anbefales bevart langs Tommelstadsgate, Brugata og østre deler av Parkveien. Skisse: Kongsvinger kommune

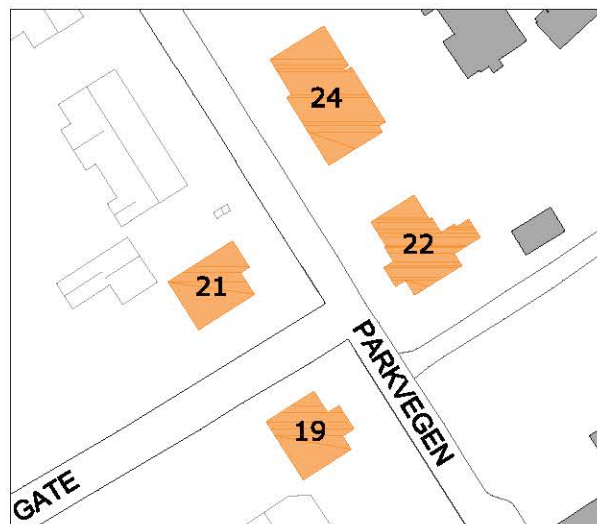
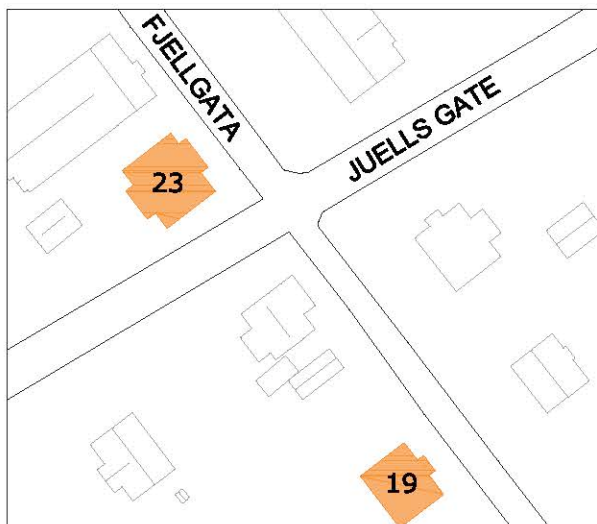


God tilnærming til bevaringsmiljø langs Tommelstadsgate med inntrukne fasader og bredt bygulv som skaper rom rundt bevaringsverdige hus – utklipp fra prosjekt av **Asasarkitektur** og IN'BY

Miljøet i sentrale deler av Fjellgata og Juells gate:

- For å videreføre en miljøkvalitet i midtre deler av Midtbyen bør minst to hus rundt det sentrale krysset Juells gate/Fjellgata vurderes bevart. Evalueringsgruppa anbefaler at man i det videre reguleringsarbeidet vurderer å ta vare på og videreutvikle Fjellgata 19 og 23. De har i seg selv arkitektonisk og antikvarisk kvalitet. Dersom ikke flere hus bevares, er det viktig at ny bebyggelse rundt dette krysset viderefører kvaliteter knyttet til sammenheng, struktur og målestokk fra den eksisterende bebyggelsen og grønnsstruktur.
- Evalueringsgruppa mener det er et interessant bygningsmiljø i krysset Parkveien/Juells gate som man bør vurdere å bevare. Parkvegen 19, Parkvegen 21, Parkvegen 22 og Parkvegen 24 viser til sammen det bygningsmiljøet som en gang var i Midtbyen. Evalueringsgruppa foreslår derfor at plangrensa vurderes utvidet, slik at også Parkvegen 22 og 24 kan inngå i en reguleringsplan, med mulighet for hensynssone for bevaring av kulturmiljø. Husene på nordsiden av Parkvegen er riktignok en del ombygd, men har i behold en dimensjon og et uttrykk som bidrar til å videreføre en ønsket miljøkvalitet.

De fire byggene er med sin form relativt høye og tåler derfor ny bebyggelse i 3-4 etasjer rundt seg. Ny bebyggelse som grenser direkte mot eksisterende bebyggelse bør gis en form som spiller på lag med den eldre bebyggelsen, f.eks. ved bruk av saltak og utstrakt bruk av tre som fasademateriale.



Hus som bør vurderes bevart langs midtre del av Fjellgata, Juells gate og midtre del av Parkvegen. Skisse: Kongsvinger kommune

Eksisterende steinmur og eksisterende trær må vurderes bevart der det gir kvaliteter for byrommet.



Hus som bør vurderes bevart langs midtre del av Fjellgata, Juells gate og midtre del av Parkvegen. Foto: Kongsvinger kommune

I fremtidig utvikling og fortetting av Midtbyen, og ved vurdering av konkrete tiltak i tilknytning til verneverdige hus, anbefaler evalueringsgruppen å se nærmere på gamle reguleringsplaner, byggelinjer, historikk og arkitektonisk uttrykk for hvert enkelt hus, som grunnlag for prosjektering av ny bebyggelse.

4. LEGG OPP TIL EN TYNGRE RANDBEBYGGELSE RUNDT EN MYKERE MIDTRE AV MIDTBYEN

Arkitektgruppene foreslår en tyngre randbebyggelse rundt en mykere midtre av Midtbyen. Evalueringsgruppen er enig i dette som prinsipp.

Med en *tyngre randbebyggelse* menes det: en "strammere" bebyggelse, høyere og større bygg, næringsvirksomhet i første etasje ut mot bygatene. Urbant.

Med en *mykere midtre* menes det: Mer "oppløst" bebyggelse, lavere og mindre bygg, småskalapreg. Hager og grøntområder mellom byggene. Gode, små byrom.

Teamene har ulik tilnærming til hvordan bebyggelsen og uteområder skal struktureres. Det er foreslått:

- store åpne kvartaler med leilighetsbebyggelse med store indre «gårdsrom» som er felles for beboerne
- mindre kvartaler med en blanding av leilighetsbebyggelse og «townhouses»/rekkehus, hvor det legges større vekt på opparbeidelse av utearealer for beboerne som del av gater og plasser
- en større mix mellom punkthus, blokker, rekkehus og eneboliger.

Evalueringsgruppen anbefaler at det bygges videre på forslaget med store kvartaler som i hovedsak følger den opprinnelige strukturen i området hvor kvartalene er definert av Brugata, Tommelstadsgate, Parkveien, Eidemsgate, Fjellgata og Juelsgate. Dette gir et tydelig skille mellom offentlige rom som gater og plasser, og halvprivate uterom i de ulike kvartalene.

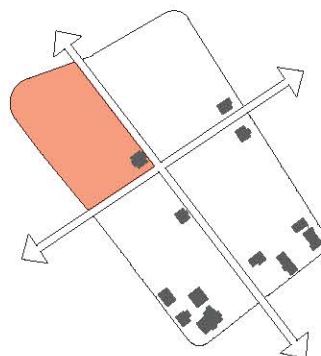
Evalueringsgruppa har noen generelle innspill til dette temaet:

- Eksisterende hovedstruktur med forbindelser som Fjellgata og Juells gate bør ivaretas og bør suppleres med et fint nett av smug og smett med koblinger til bygatenettet rundt.
- Fjellgata og Juells gate bør ha en mykere struktur av bebyggelse som ivaretar det eksisterende grønne preg. Fjellgata kan få et noe friere grep ved for eks. å variere fasadelinjen mot gata og på den måten skape ulike byroms kvaliteter.
- I arkitektenes illustrasjoner er det lagt vekt på variasjon i farger, fasadebredde, takutforming og materialbruk i Midtbyen. Evalueringsgruppen støtter dette.
- I det videre arbeidet med regulering av Midtbyen bør det utarbeides sol- og skyggeanalyse og brannplan som utgangspunkt for videre vurdering av kvartalsstrukturen.

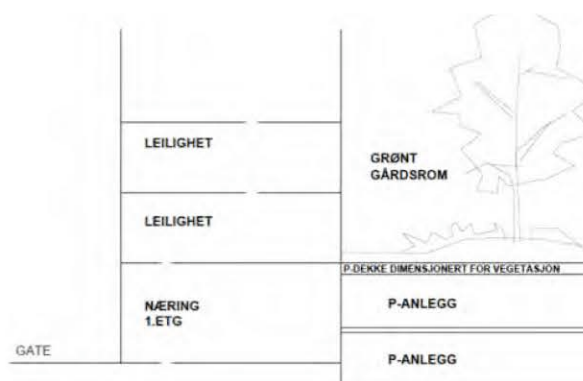


Utsnitt fra forslaget til TAG Arkitekter viser videreføring av kvartalsstrukturen.

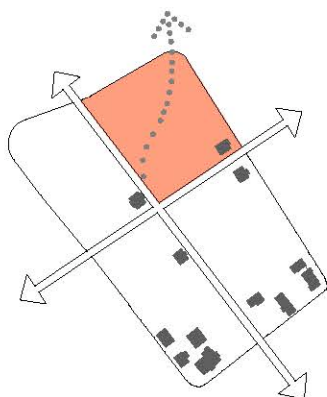
Evalueringsgruppas anbefalinger til det nordvestre kvartalet av Midtbyen:



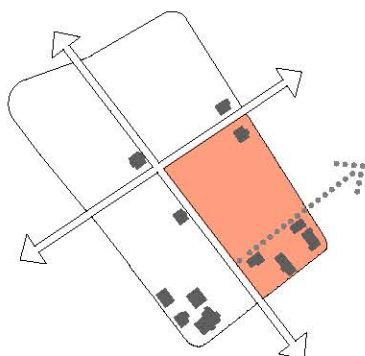
- Tett bebyggelse mot sykehus, rundkjøring og Brugata gjør at bygninger kan fungere som støyskjermer.
 - Langs Eidemsgate kan 5-6 etasjer være aktuelt, mens det langs Brugata kan være aktuelt med 4-5 etasjer. Nedtrapping mot sentrum.
 - Ved prosjektering av kvartalsstrukturen bør verneverdig bebyggelse og eksisterende beplantning være viktige premissgivere for nyetablert miljø.
 - Ved utforming av bebyggelse på hjørnet kan byggelinje tilpasses vegkurvatur.
 - Nord-vest i området, i krysset Brugata/ Eidemsgate, anbefales aktive førsteetasjer og etablering av et parkeringshus med leiligheter på toppen. Felles uteoppholdsareal for leilighetene kan løses på toppen av p-kjeller. Det bør dimensjoneres et generøst vekstlag som muliggjør treplanting på p-dekket og det må sikres en nedtrapping/kobling mot gatemiljøet og bevaringsverdig bebyggelse i Fjellgata.
- Evalueringsgruppen anbefaler å legge stor vekt på å sikre gode byrom i bakkant av dette parkeringshuset. Se prinsippskisse nedenfor.



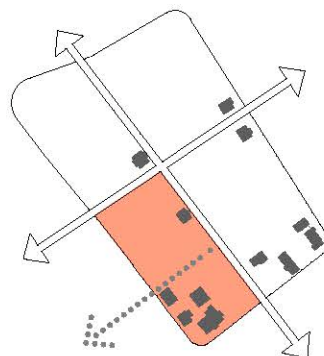
Prinsippsnitt av foreslått løsning med gårdsrom over p-dekke i tilknytning til boliger Eidemsgate/ Brugata. Skisse: Kongsvinger kommune

Evalueringsgruppas anbefalinger til det nordøstre kvartalet i Midtbyen:

- Tett bebyggelse mot sykehuset og Parkvegen gjør at bygninger kan brukes som støyskjermer.
- Langs Eidmsgate bør man ta hensyn til terrengstigningen mot Parkvegen slik at antall etasjer kan være 3-4 lengst opp mot Parkvegen og opp mot 5 etasjer ned mot Fjellgata.
- Langs Parkvegen bør det ikke være mer enn 3-4 etasjer pga. bevaring av gode sol/skygge forhold til eksisterende eneboliger på nordsiden av Parkveien.
- Tverrforbindelse/smiett mot sykehuset som ble foreslått i TAG Arkitekter sitt prosjekt er et godt grep.
- Evalueringsgruppen anbefaler at fasaden mot Parkvegen brytes opp med flere innganger med forhager som Urban Link har foreslått. Dette gjelder langs hele Parkvegen.
- Høye første etasjer mot Parkvegen som **Asas**arkitektur har foreslått gir fleksibilitet som letter fremtidige bruksendringer (i utgangspunktet boligformål, med mulighet å etablere næringsvirksomhet i fremtiden). Dette gjelder langs hele Parkvegen.
- Ved prosjektering av kvartalsstrukturen bør verneverdig bebyggelse og eksisterende beplantning være viktige premissgivere for nyetablert miljø.

Evalueringsgruppas anbefalinger til det sørøstre kvartalet i Midtbyen:

- Bruk av bygningskropp som støyskjem mot Parkvegen.
- Mot Politihuset er det mulig med flere etasjer (inntil 5 etasjer).
- Etabler smett mellom Fjellgata og Parkvegen.
- Evalueringsgruppen er av den oppfatning at det ikke er plass til 3 rader med bygg mellom Fjellgata og Parkgata.
- Ved prosjektering av kvartalsstrukturen bør verneverdige bebyggelse og beplantning være viktige premissgivere for nyetablert miljø.
- Langs Tommelstads gate anbefales det 3 etasjer pga. bevaring av småskala preg.

Evalueringsgruppas anbefalinger til det sørvestre kvartalet i Midtbyen:

- Bruk av bygningskropp som støyskjem mot Brugata.
- I utgangspunktet anbefales det variasjon mellom 2- og 4 etasjer mot Brugata på en slik måte at man forholder seg til den gamle bebyggelsen.
- Etabler nye smett mellom Fjellgata og Brugata.
- Det er behov for å styrke kontakten mellom Midtbyen og elva gjennom Kongssenteret.
- Evalueringsgruppen er av den oppfatning at det ikke er plass til 3 rader med bygg mellom Fjellgata og Brugata.
- Ved prosjektering av kvartalsstrukturen bør kvartalsstrukturen verneverdige hus og beplantning være viktige premissgivere for nyetablert miljø.
- Langs Tommelstads gate anbefales løsning vist i **Asas**arkitekturs prosjekt med unntak av høyder. Det anbefales 3 etasjer pga. bevaring av småskala preg og forholdet til Bedehuset.

5. ETABLER ATTRAKTIVE OG GRØNNE BYROM OG SKAP GOD KONTAKT MOT GLOMMA.

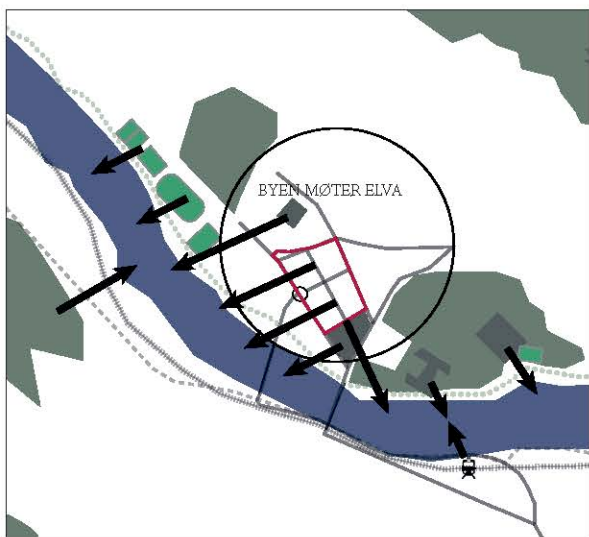
Ved utvikling av Midtbyen blir det viktig å skape attraktive og grønne byrom – kvaliteter som er sentrale for trivsel og folkehelse. Alle teamene har foreslått flere små byrom i området. Her har man en mulighet til å skape gode byrom med høy kvalitet i forhold til solforhold,

beliggenhet og størrelse, men det krever en bevissthet rundt byggehøyder, vegetasjon og materialvalg. Byrommene må knyttes sammen på en god måte med gangveger/ sykkelveger og smett. De nye byrommene bør være et supplement til eksisterende byrom i sentrumsområde, og ikke utkonkurrere dem.

Offentlig tilgjengelige byrom/uterom må både opparbeides og vedlikeholdes. I det videre arbeidet må de offentlige byrommene få en tydelig avgrensning og det må drøftes hvem som skal opparbeide og eie samt vedlikeholde byrommene. Det kan være behov for å vurdere endringer i eiendomsstrukturen og inngrep i eksisterende private hager for å oppnå de kvalitetene og sammenhenger som ønskes. Halvprivate fellesarealer i bakgårder bør være mest mulig sammenhengende ha en tydelig avgrensning mot de offentlige arealene.

Det oppmuntres til grønne kvaliteter både i uteområder og gatemiljø. I dag gir hagene, forhager, kantvegetasjon og steingjerder opplevelseskvaliteter i Midtbyen. De grønne kvalitetene anbefales videreutviklet i en ny og mer urban kontekst. Den gamle bebyggelsen som bevares skal tas hensyn til.

Midtbyen ligger tett på Glomma og det vil være viktig å sikre gode forbindelser fra dette området ned til Glomma, både fysisk og visuelt.

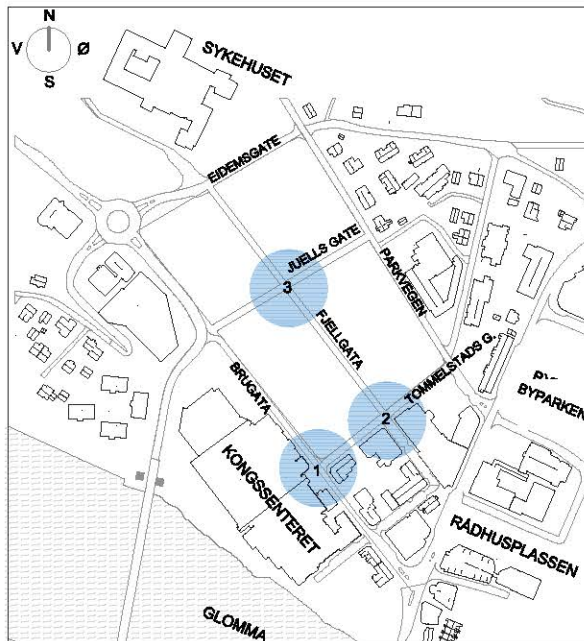


Glommabyen – Byen møter elva. Illustrasjon: Urban Link

Det må også være et mål å ikke øke belastningen på overvannsystemet. Bruk av regnbed og fordrøyning må vurderes etter hvor god infiltrasjon man får. Forhage og bakhage kan brukes som naturlig avstand mot gate og naboer. Dette kan gi mulighet for dyrking og byhager.

Følgende byrom vurderes som spesielt viktige for utvikling av Midtbyen:

- Krysset ved Bedehuset
- Krysset ved Tommelstadgate/Fjellgata
- Krysset Juells gate/Fjellgata



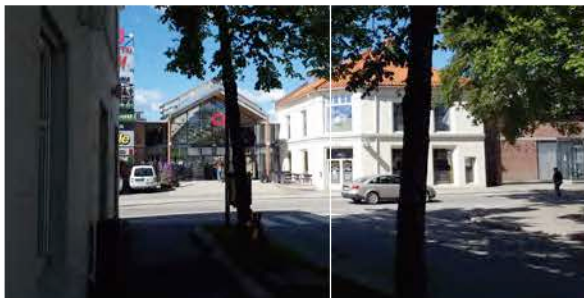
Byrom som er spesielt viktige for utvikling av Midtbyen. 1. Krysset ved Bedehuset. 2. Krysset Tommelstadsgate/ Fjellgata. 3. Krysset Juells gate/ Fjellgata. Skisse: Kongsvinger kommune

Krysset ved Bedehuset

Det bør utvikles en plass i krysset mellom Brugata, Tommelstadsgate og Kongssenteret. Det bør gå en tydelig akse i fortsettelsen av Tommelstadsgate, gjennom Kongssenteret og ned mot Glomma. Dette kan gjøres blant annet ved å åpne fasader mot akse inne i Kongssenteret. Trafoen ved Bedehuset bør flyttes for å gi rom for et bedre uterom.



Utklipp av plan fra Urban Link viser Kongsplassen, krysset ved Bedehuset.



Tommelstadsgates beliggenhet i forhold til Kongssenteret. Foto: Kongsvinger kommune



Miljøet i Tommelstadsgate. Foto: Kongsvinger kommune

Krysset Juells gate/Fjellgata

I krysningspunktet mellom Juells gate og Fjellgata bør det skapes en plass/ byrom som fungerer som en møteplass for beboere og besøkende til Midtbyen.

Evalueringsgruppa foreslår at man vurderer å bevare Fjellgata 23 og 19. Evalueringsgruppa anbefaler at man bør se på om det er mulig om det ene av de husene kan få funksjoner som gir liv og fellesskap til byrommet og gata. Dette er i tråd med det TAG Arkitekter har tenkt i sitt forslag, der de har foreslått et grøndehus/ forsamlingslokale.

Krysset Tommelstadsgate/ Fjellgata

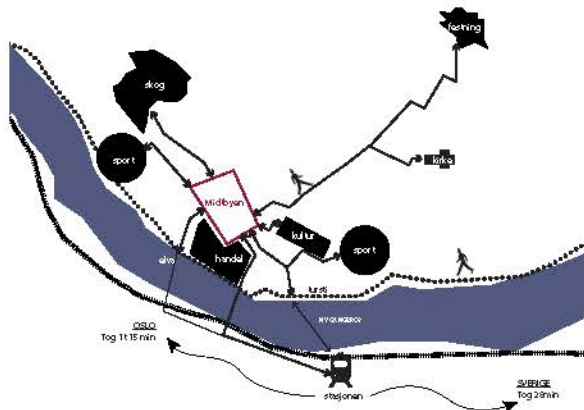
I krysset Tommelstadsgate/ Fjellgata blir det viktig å skape et godt byrom for å stimulere til aktivitet og mingling på gateplan. Byrommet vil gjennom fortsettelsen av Fjellgata knyttes til Rådhusplassen. Utforming av dette byrommet blir viktig for å sikre en god kobling mellom Midtbyen og sentrumskjernen.



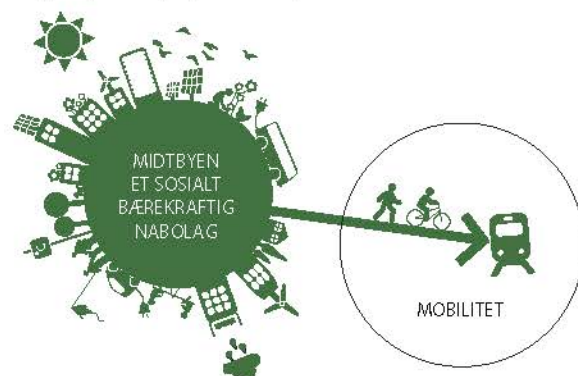
Utsnitt av planforslaget til Asasarkitektur og INBY viser en plass foran Haftungården.

6. SATS PÅ SYKLING OG GRØNN MOBILITET

Alle teamene har pekt på potensialet for grønn mobilitet, og dette er et viktig prinsipp som evalueringsgruppen støtter. Utforming av gater og byrom må understøtte satsingen på myke trafikanter. Parkeringspolitikken må også bygge opp under dette.



Kongsvinger som gåbyen. Illustrasjon: Urban Link

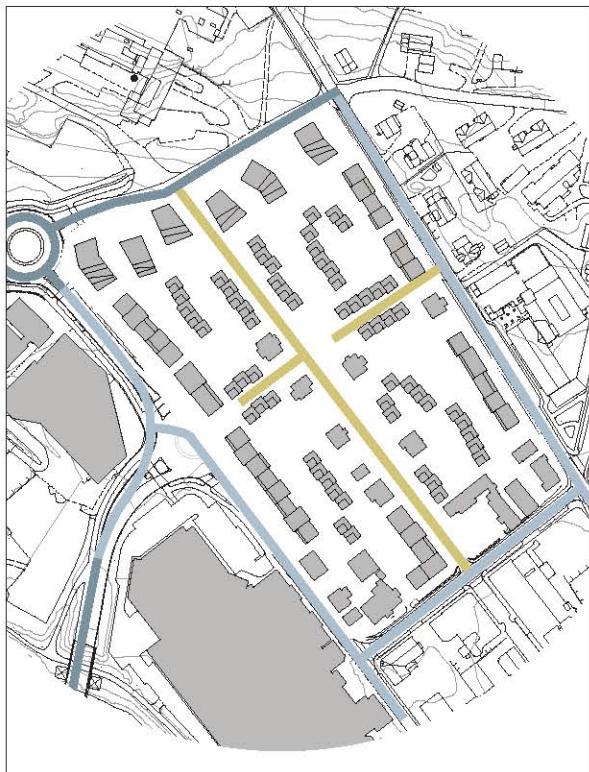


Grønn mobilitet og bærekraft. Illustrasjon: Urban Link

Utvikling av gatenettet i og rundt Midtbyen må følge intensjonene i Kongsvinger2050. Byplankonseptet legger til grunn at hovedatkomst med bil vestfra inn til Kongsvinger vil være langs den nye E16 på sørsiden av byen. Skal man utvikle gode bomiljøer i Midtbyen er det viktig å redusere trafikken langs Fv 250 så mye som mulig. Situasjonen i dag med halvert bomtakst gjør det utfordrende å begrense biltrafikken i tilstrekkelig grad med de støytfordringer det medfører.

Intensjonen er at hovedtyngden av biltrafikken som krysser Glomma skal gå over Gjemselund bru. Unødig gjennomgangstrafikk skal ikke belaste de sentrale bygatene, men ledes på hovedgatene i ytterkant av sentrumsområdet og til parkeringsplasser i randsonen av sentrum. Eidmsgate vil bidra til å fullføre hovedgatenettet i sentrum og vil avlaste trafikken i Storgata og Brugata. Dette er en forutsetning for en bymessig opprusting av disse bygatene.

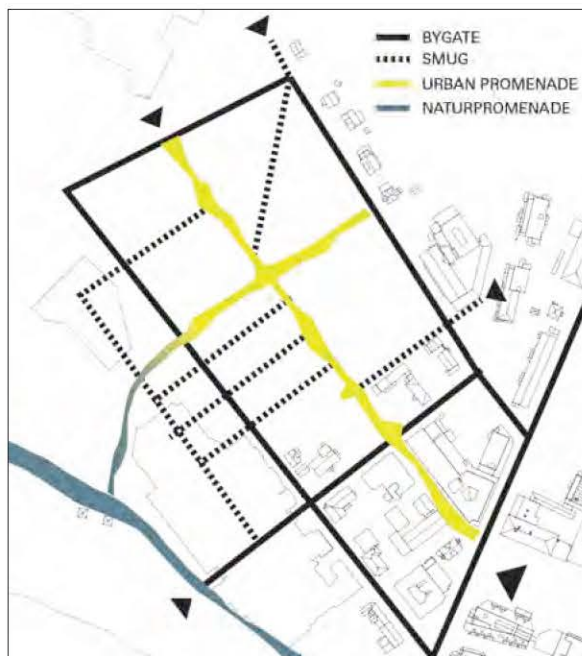
Alle tre teamene bygger opp under det overordnede prinsippet som er beskrevet over. Nedenfor er de tre teamenes forslag til gatestruktur:



Asasarkitektur og IN'BY



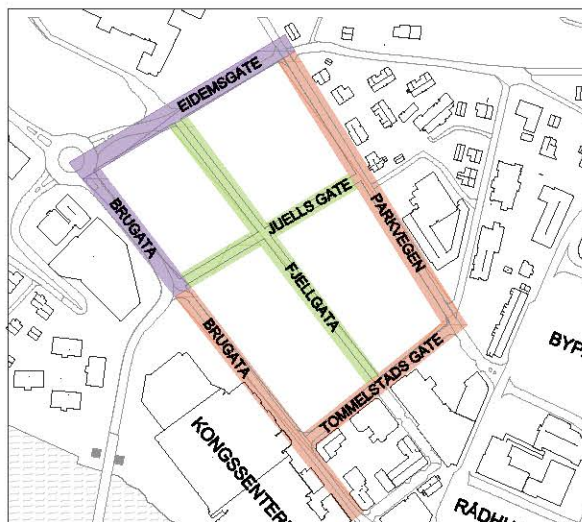
Urban Link



TAG Arkitekter

Noen av teamene har foreslått etablering av sykkelfelt i noen av gatene. På grunn av begrenset gatebredde vil det ikke være mulig å få til sykkelfelt over lengre strekninger, og det vil bli mange systemskifter. Evalueringsgruppa mener derfor det er en bedre løsning å satse på en utforming med blandet trafikk, men med en gateutforming som bidrar til å redusere biltrafikken og gir lav fart.

Bredden og gateutforming må diskuteres i reguleringsfasen, men evalueringsgruppen anbefaler at følgende gatestruktur bør legges til grunn i arbeidet med reguleringsplanen.



Anbefalt gatestruktur. Skisse: Kongsvinger kommune

Eidemsgate:

Eidemsgate som nylig er åpnet, er en bygate som tåler mer trafikk. Den har fått en bygates utforming med fortau, beplantning, belysning og med en hastighet på 40 km/t med tilhørende fysiske tiltak. Den vil med sin utforming være et godt utgangspunkt for videre utvikling av Midtbyen.

Brugata mellom rundkjøringene:

Selv om den delen av Brugata er en del av den overordnede strukturen sammen med Eidemsgate bør gata gis en bymessig utforming med så brede fortausarealer som mulig slik at man tar høyde for at dette også kan bli en handlegate framover i tid. Eksisterende grønne midtrabatt bør fjernes.

Brugata mellom østre rundkjøring og Storgata

Brugata mellom østre rundkjøring og Storgata bør utvikles til en pulserende handlegate tilrettelagt for myke trafikanter. Gata bør utformes tilrettelagt for maks 30 km/t og blandet trafikk, med så brede fortausarealer som mulig, spesielt på solsiden. I krysset med Tommelstadgate bør det utvikles et flott urbant byrom som binder sammen Bedehuset, Haugegården og Wahlbygården.

Parkvegen:

Her bør det utvikles en bygate med et parkmessig preg i form av en allé der man skiller myke trafikanter fra bilene. Det bør derfor satses på gode brede fortau, 30 km/t og mulighet for blandet trafikk. Det er viktig å underbygge gatas navn – Parkvegen – ved bevisst bruk av beplantning. Gata er en viktig busstrase og det bør legges til rette for et kantstopp midtveis på strekket. I dag er det på deler av strekningen fortau bare på den ene siden. Det bør utvikles fortau på begge sider.

Tommelstadsgate:

Tommelstadgate bør utvikles til en trivelig handlegate der bilens rolle nedtones. Det bør legges til rette for maks 30 km/t, noe kantparkering og så smal kjørebanebredde som mulig.

Fjellgata/ Juells gate:

I Fjellgata og Juells gate skal myke trafikanter være prioritert og gis mer plass, og bilen skal være på besøk. Tanken er at parkering løses i utkanten av området og at kjøring til eiendommene skjer unntaksvis og løses gjennom at biler benytter samme areal som gående og syklende. Det er ikke ønskelig med gjennomkjøring. Gatene må gis en utforming som gjør at det oppleves trygt for myke trafikanter å ferdes her samtidig som det ikke er attraktivt å kjøre gjennom området for bilister. Langs Fjellgata og Juells gate bør oppdeling av

fasadelinje og volumoppbygging være friere enn i området forøvrig.

Smett:

Det må legges til rette for adkomster/ smett gjennom kvartalene. Evalueringsgruppa anbefaler blant annet å bygge videre på TAG Arkitekter sitt forslag om smett mot sykehuset.



Utsnitt fra forslaget til TAG Arkitekter AS viser smett mot sykehuset.

Østre rundkjøring i Brugata

Krysset ved nordenden av Gjemselund bru er «porten» til sentrumsområdet på nordsiden, men fremstår i dag som et lite bymessig kryss med en stor rundkjøring. Krysset bør gis en mer bymessig utforming, og en bør vurdere å ta bort rundkjøringen. Dette var beskrevet i parallell-oppgavet, og alle teamene har en gatestruktur som bygger opp under disse intensjonene.

Nedenfor og på neste side er de tre teamenes forslag til omforming av rundkjøring til et mer bymessig kryss.



Utarbeidet av Urban Link



Utarbeidet av TAG Arkitekter



Utarbeidet av Asasarkitektur og IN'BY

Evalueringsgruppen mener de skisserte løsningene ikke er optimale. Det vil i videre prosess være viktig med en god dialog med Statens Vegvesen for å finne en god bytilpasset kryssløsning.

I den prosessen mener evalueringsgruppa det må vektlegges at møtet med sentrum i dette krysset gis en gateutforming slik at det tydelig kommer fram at det er de myke trafikanter som har prioritet og at bilen må dempe farten. Det må vurderes ulike tilnærminger til fartsdemping – materialbruk, vegkurvatur m.m. i urbant kryss. Det bør lages en illustrasjonsplan som vedlegg til reguleringsplanen. Området/ krysset må så detaljreguleres og detaljprosjekteres.

Mellom dette krysset og rundkjøringen ved Eidemsgate bør man ta bort midtdeleren for å gi rom for bredere fortau og samtidig skape et mer urbant preg.

7. SATS PÅ FELLES PARKERINGSLØSNINGER, MED KOMMUNEN SOM AKTIV PART

Arkitektgruppene har anbefalt ulike parkeringsløsninger i Midtbyen. Offentlige p-anlegg som P-hus, boligparkering i form av p-kjeller, gateparkering og overflateparkering samt felles kombinert løsning med p-hus og næringsvirksomhet/ annen aktivitet er vist som mulige parkeringsløsninger.



Taket på et P-hus kan være noe annet - BASE Landscape Architecture sitt prosjekt i Frankrike som TAG Arkitekter trekker fram som eksempel på muligheter av kombinerte formål

Parkeringsløsninger i Midtbyen må bygge opp under intensjonene og målsettingene i byplanstrategien Kongsvinger 2050. Sentralt for reguleringsplanarbeidet vil bli å finne en løsning for parkering som bidrar til at sentrum skjermes for unødig bilkjøring, samtidig som det sikres god tilgjengelig for besøkende og handlende ved lokalisering av strategisk anlagte parkeringsplasser. Parkeringsløsningene som velges må også understøtte målet om at flere skal velge å gå, sykle eller reise kollektivt.

Parkering i sentrum er helt sentralt for fremtidig opplevelse av byen. Evalueringsgruppen mener kommunen bør ta initiativ til regulering av felles parkeringsanlegg i sentrum, samle nøkkelaktørene og lede gode og kreative prosesser for flerbruk, fellesbruk, ulike eiermodeller og bilkollektiv. Etablering av et parkeringshus i Midtbyen vil være sentralt for å kunne få til en bymessig fortetting i og rundt dette området, og her er kommunen nødt til å ta en aktiv rolle i tett samspill med private aktører.

Overflateparkering kan være et midlertidig tiltak som muliggjør en trinnvis utvikling av området. I dag har kommunen to sentrale tomter i området som brukes til overflateparkering. Disse to plassene kan eventuelt brukes til midlertidig parkering for ny bebyggelse i Midtbyen frem til det etableres et større felles parkeringsanlegg. Dersom det etableres et parkeringsanlegg ved rundkjøringen, vil dette kunne

dekke parkeringsbehovet for både boliger og næringsbygg.

Strategien i Kongsvinger 2050 legger føringer for:

- Arbeidsplassparkering
- Boligparkering
- Parkering knyttet til handel og andre målpunkt
- Sykkelparkering
- (Gradvis) Tilpasning av avgifter og tilgang til parkeringsplasser
- Utforming og strukturering av p-plasser og p-anlegg

Dette er føringer som reguleringsplanarbeidet må ta inn over seg. Etablering av parkeringsløsninger for Midtbyen bør også bygge opp under intensjonene i Kongsvinger 2050 om at:

- P-anlegg lokaliseres i tilknytning til hovedvegnettet og med langtidsparkering for ansatte i ytterkant
- Gateparkering med tidsbegrensning i bygatene
- Restriktiv holdning til omdisponering av ubebygde arealer til parkering

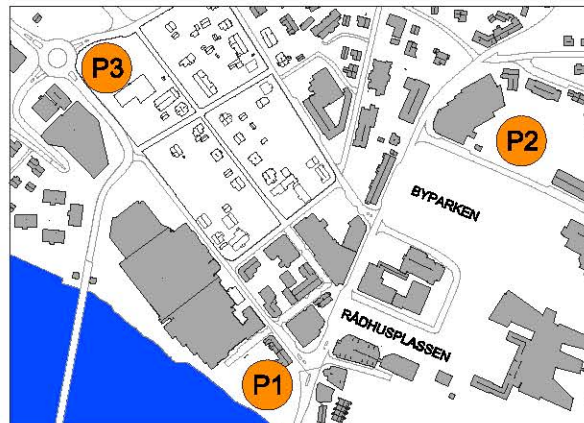
Det er viktig at utforming av P-hus gir gode flerfunksjonelle løsninger med god arkitektur som gir noe tilbake til byen og beboere. Et viktig prinsipp er å ikke ha parkering i første etasje. Første etasje ut mot bygatene må benyttes til næring og andre funksjoner som generer liv på bakkeplan. Illustrasjon på side 12 er eksempel på hvordan p-anlegg kan plasseres i tilknytning til næring, leiligheter og gårdsrom.

Evalueringskomiteen anbefaler å ha 3 sentraliserte anlegg i sentrum tilrettelagt for flerbruk, handel og besøk. P-anlegg ved sykehuset anses ikke som aktuelt for de handlende fordi det for gående vil oppleves langt å gå til selve kjerneområdet som ønskes utviklet for handel. Men området er interessant å vurdere i forhold til felles arbeidsplassparkering.

Evalueringskomiteen anbefaler at følgende lokaliseringer vurderes for etablering av felles P-anlegg:

- P1 - Ved Kongssenteret øst
- P2 - Ved Markensplassen
- P3 - På gamle Esso-tomten. En forutsetning er at det etableres en utgang/ inngang for gående mot Juells gate. Dette for å skape en akseptabel avstand for gående til Brugata (som handlegate).

Det bør være tydelig skilting av hvor mange p-plasser som er tilgjengelig i sentrumsparkeringen. På den måten unngår man unødvendig kjøring i sentrum for å lete etter parkeringsplasser.



Etablering av tre sentrale parkeringsanlegg. Ill. Kongsvinger kommune

8. BRUK BÆREKRAFTIGE MATERIALER OG ENERGIFORMER

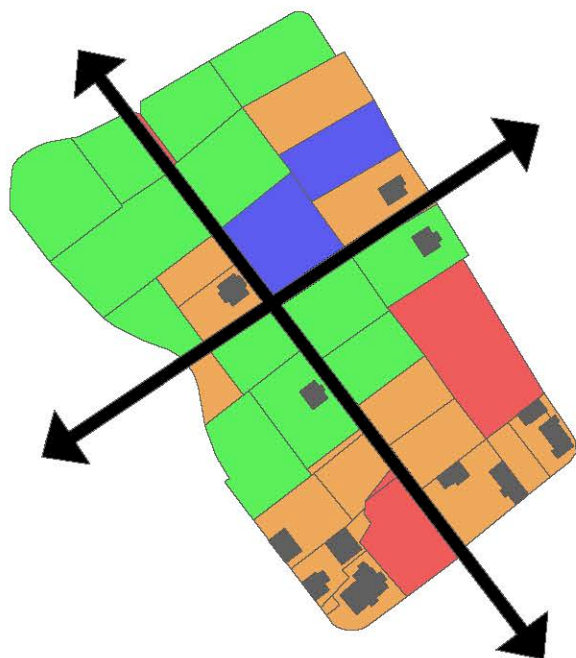
Det bør testes ut nye og innovative løsninger for energi og miljø, og det oppmuntres til bærekraftig materialbruk og høy energiklasse. Kommunen bør sette krav til lavt klimautslipp i både konstruksjon og fasader. TAG Arkitekter har lagt vekt på at takflater og fasader kan utnyttes til energiproduksjon med solceller og solfangere integrert i tak og fasader, og er et prinsipp som bør vurderes.

Tre kan være et viktig element i fasadeuttrykket i både tilpasning til det eksisterende området og en mer bærekraftig materialbruk. Det er ønskelig med lite klimaavtrykk i produksjonen hele veien fram. Det bør stilles krav om dokumentasjon om lite avtrykk i forbindelse med byggesak.

Fjernvarmesystem brukes i området. Det bør foretas en utredning for området hvor man også ser på kjøling. Lagring av overskuddsvarme i brønner bør vurderes – for så å hente varmen opp om vinteren. Utveksling av varme mellom butikker og boliger kan også vurderes.



Ny og variert trehusbebyggelse – LINK arkitektur sitt forslag «Vrimmel».



ALLE UTVIKLINGSAKTØRER
 KONGSVINGER KOMMUNE PRIVATE EIENDOMMER
 EIENDOMSINVESTORER SANITETSFORENING

Eiendomsstruktur i Midtbyen. Skisse: Kongsvinger kommune

9. LAG GODE SAMARBEIDSMODELLER MELLOM KOMMUNE OG GRUNNEIERE FOR GOD UTVIKLING AV MIDTBYEN.

Midtbyen er et stort område som vil bli utviklet trinnvis og over flere år. Arealene eies av kommunen, sanitetsforening, store investorer og private. Ulike typer grunneiere har ulike muligheter for utvikling.

Plangrunnlaget for Midtbyen skal bidra til å skape investeringslyst. Derfor må de rammer og føringer som gis gjennom områdeplanen være på et slikt nivå at potensielle utbyggere gis tilstrekkelig handlingsrom og fleksibilitet til å utvikle bærekraftige prosjekter som kan realiseres i nær fremtid.

Det er viktig at utvikling av Midtbyen har en gjennomføringsstrategi som baserer seg på samarbeid. En gjennomføringsstrategi må inneholde så vel langsiktige som mer kortsiktige prosesser og resultater, og noen må få ansvar for at ting skjer.

Diskusjonene i evalueringsgruppa har avdekket at det er nødvendig å tenke nytt rundt samarbeid om man skal lykkes i å styre utviklingen i riktig retning i Midtbyen. Det er også noen avhengigheter i utvikling av dette området som gjør at man bør se nærmere på hvordan man skal

organisere det videre arbeidet.

Dette gjelder bl.a. i forhold til:

- Samarbeide om boligbygging
- Samarbeide om parkeringsløsninger
- Samarbeide med Kongssenteret for å vitalisere Brugata som handlegate, og utvikling av kvartalet ved Kongsvinger bru som bør utvikles først
- Samarbeid med utviklere av Haugekvartalet for å utvikle Tommelstadgate til ei attraktiv handlegate

Evalueringsgruppen anbefaler utarbeidelse av ulike samarbeidsmodeller mellom kommunen, private og investorer. Åpen dialog med beboere og investorer kan gi føringer på hvordan vi kan få området til å henge sammen som en helhet. På samme måte bør det etableres en samarbeidsmodell mellom kommunen og eier av Kongssenteret for videre utvikling av Brugata, forbindelser mot elva m.m.

Det må tas hensyn til eiendomsstrukturen ved videre planlegging og utbygging i Midtbyen. Det bør sees på både langsiktige og kortsiktige tiltak for utvikling av området.

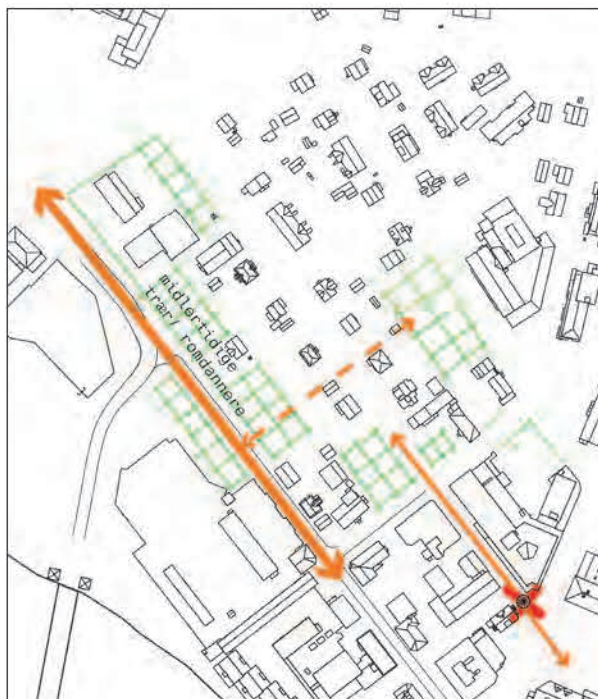
Rekkefølgebestemmelser og samarbeidsavtaler kan være et virkemiddel for å styre utbyggingen. Regulering gir juridiske rammer, og det er viktig å finne en god modell for forpliktende avtaler i reguleringsplanarbeidet. Rekkefølgebestemmelser kan imidlertid være tunge å håndtere og hindre utvikling. Gode gjensidige avtaler hvor kommunen er part kan være smidigere.

I en større transformasjon er det spesielt viktig å være oppmerksom på «gratispassasjer»-problemstillingen som ofte kan bli et resultat dersom det stilles omfattende rekkefølgekrav, ved at de første aktørene som vil utvikle noe må ta en uforholdsmessig stor andel av infrastrukturkostnader, mens de som kommer senere i gang kan være gratispassasjerer. Refusjonsreglene i plan og bygningsloven vil her kunne være et hjelpemiddel for å sikre at kostnader fordeles på en jevnere måte, men dette bør hensyntas ved utforming av reguleringsbestemmelsene etc. Eventuelle rekkefølgekrav bør så langt som mulig tilpasses de naturlige etappene i transformasjonen slik at også infrastruktur etc. i noe grad kan etableres trinnvis.

For å stimulere til vekst og utvikling kan kommunen også vurdere å påta seg en større rolle i forhold til infrastrukturtiltakene og opparbeidelse av offentlige rom ved at det inngås en utbyggingsavtale med alle grunneierne hvor det avtales konkrete grunneierbidrag / anleggsbidrag som forfaller på avtalt tidspunkt (f.eks. ved

søknad om tillatelse til tiltak / rammesøknad). Fordelen med denne løsningen er at man sikrer forutsigbarhet for utbyggerne, samtidig som kommunen sikrer nødvendig finansiering for tiltaket og hvor kommunen i større grad selv kan styre prosessen med etablering av infrastruktur og offentlige rom på en for byutviklingen mest mulig

optimal måte. Hamar kommune har benyttet en løsning med utbyggingsavtale med anleggsbidrag i forbindelse med områdeplanen for Martodden på Hamar, noe som har bidratt til å få fortgang i transformasjonen og har skapt et nytt og attraktivt bomiljø.



Mulig trinnvis utvikling av Midtbyen og gjennomføringsstrategi som vist i TAG Arkitekters sitt prosjekt



«VRIMMEL»

TEAM

LINK ARKITEKTUR V/URBAN LINK MULTICONSULT

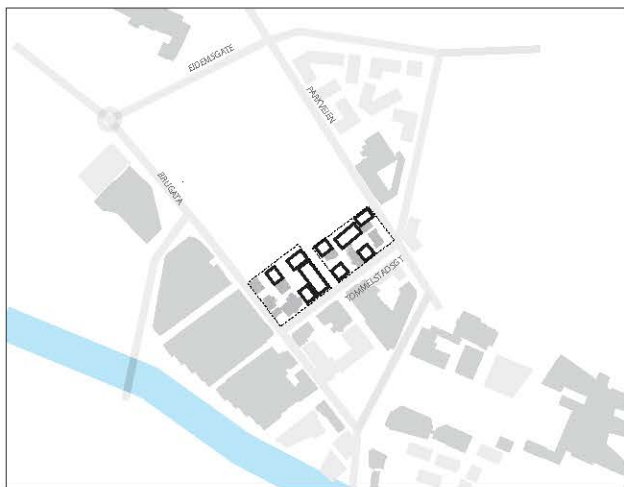
LINK ARKITEKTUR V/URBAN LINK

MULTICONSULT

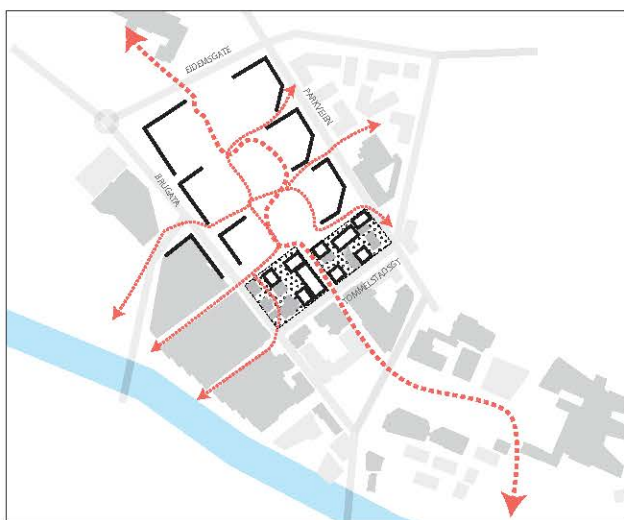
Forslaget tar utgangspunkt i analyser av Midtbyens rolle i Kongsvinger, områdets kvaliteter og hvilke problemstillinger man bør gripe fatt i når Midtbyen skal utvikles. Historie, målpunkter og trafikkflyt er kartlagt som underlag for konseptet og viser hvordan man kan binde Midtbyen sammen med elvelandskapet og resten av byveven. På områdenivå er det gjort komparative tetthetsstudier som synliggjør skala og mulige oppdelinger.

Det er lagt vekt på hvordan man kan skape et sosialt bærekraftig nabolag. Et viktig grep for å lykkes med dette er knyttet til hvordan man håndterer mobilitet og gir området en identitet med flere boligtypologier. Det poengteres at om Kongsvinger skal bli en attraktiv gåby, må man skape en bystruktur som inviterer alle innbyggere og besøkende til å gå.

I tillegg til permeabilitet, program og utforming av møteplasser og gaterom, må parkeringsløsningene muliggjøre et bilfritt sentrumsområde. Arkitektene har kartlagt ulike løsninger for både boligparkering og sentrumparkering. Parkering foreslås etablert i større, felles p-kjellere under deler av ny boligbebyggelse, med kjøreadkomst fra omkringliggende gater. Det etableres felles oppgang fra p-anlegg til bakkeplan i forbindelse med uterom, samt i parkeringshus utenfor studieområdet.



Fortetting/ aktiv bevaring



Fra vei til gate

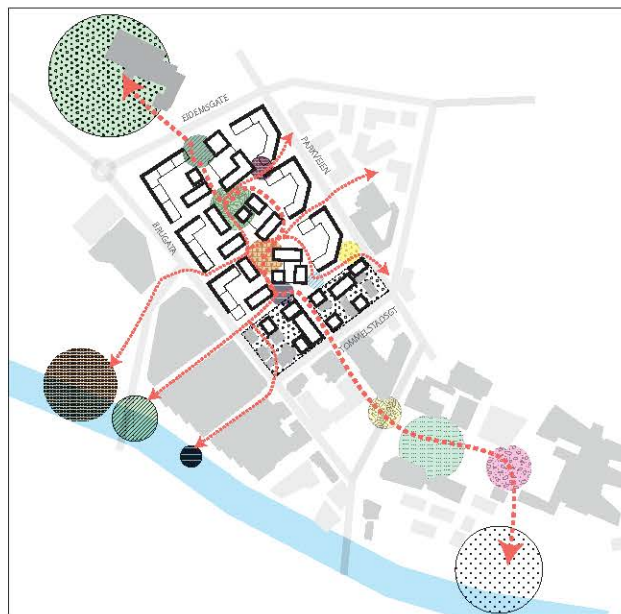
”VRIMMEL” BYGGER PÅ FØLGENDE SENTRALE ELEMENTER:**Fortetting / aktiv bevaring**

Teamet foreslår at Midtbyen utvikles fra villabebyggelse til et urbant nabolag. I løsningen er det valgt å ivareta alle husene i bevaringsmiljøet langs Tommelstadgate. Delområdet fortettes med infill-prosjekter og danner sammen med eksisterende bebyggelse to frodige hagebykvartaler. Det foreslås at eventuelle hus som søkes bevart i andre deler av Midtbyen kan vurderes flyttet til dette delområdet. Konseptets fleksibilitet gir imidlertid også rom for å inkludere disse der de står.

Fra vei til gate

Bygårder etableres tett opp mot Eidemsgate, Brugata og Parkveien for å definere dette som bygater med en urban karakter. Bygårdene kan ses som del av større kvartaler som løser seg opp på innsiden av området.

Fjellgata foreslås som aktivitetsakse og leke- og boliggate, mens Brugata får rollen som handelsgate der gåing og sykling



Forbindelser og urbane møteplasser



Urban miks

skal gis høy prioritet. Parkveien utformes som skole-, gang- og sykkelveg. Mot Brugata foreslås det 2-5 etasjer, mot Parkveien 4-6. I sentrale deler av Midtbyen varierer det fra 3-5 etasjer. De har også foreslått et punktbygg på 8 etasjer mot Eidemsgate.

Forbindelser og urbane møteplasser

Det er lagt vekt på å skape et finmasket nett av bygater prioritert for gående og syklende, med god tilknytning til omkringliggende områder. I vest foreslås videreføring ned til elven med passasjer gjennom eksisterende kjøpesenter. Hele Midtbyen anbefales som et bilfritt område med kjørbare flater.

Arkitektene foreslår en sosial boligplan der man gjennom en variasjon i boligstørrelse og etablering av sosiale møteplasser gir rom for at folk kan møtes. Det anbefales å legge stor vekt på kvaliteten i fellesarealene, og at man her bør etablere funksjoner som bidrar til å skape liv i gatene. Parsellhager, trimutstyr, utekjøkken, piknikplass m.m. er noen foreslåtte ingredienser i det urbane nabolaget.



Urban miks

Små og mellomstore bykvartaler gir rom for en blanding av urbane boligtypologier. "Vrimmel" ønsker å skape et levende og variert bymiljø inne i området uten rette gateløp. Derfor bryter de den opprinnelige gatestrukturen gjennom et spill med tun- og vridde bygninger som skaper spennende og varierte rom som skal pirre nysgjerrigheten og oppmuntrer folk til å gå.

Et samlende bygulv skaper en helhetlig områdekarakter i Midtbyen. Bygulvet mellom kvartalene rommer et mangfold av mindre nabolagsplasser som tilrettelegger for en aktiv bruk av Midtbyen.



Et samlende bygulv skaper en helhetlig områdekarakter





«MIDTBYEN KONGSVINGER»

TEAM

TAG ARKITEKTER AS

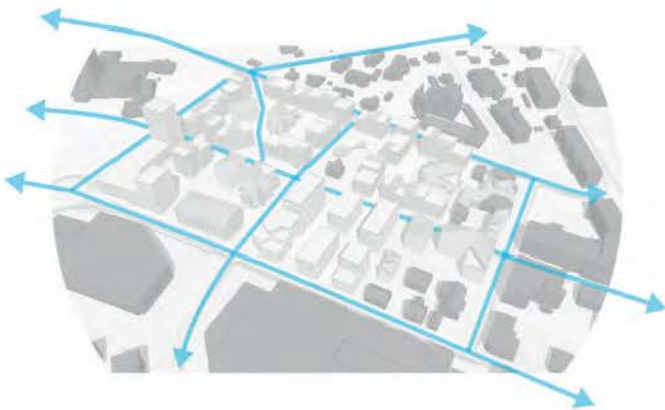
TAG ARKITEKTER AS

TAG ARKITEKTER BYGGER OPP SITT FORSLAG RUNDT FIRE HOVEDGREP:

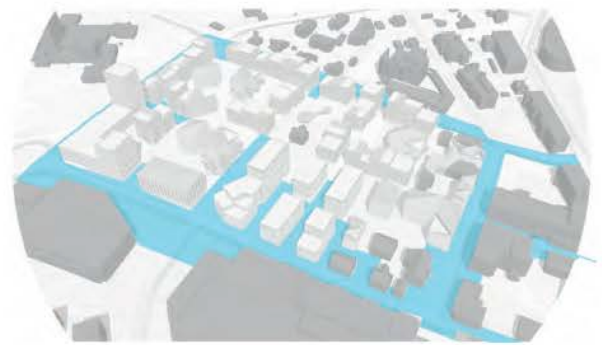
1. Midtbyen som en puslespillbrikke – Midtbyens sentrale plassering gjør at område kan spille en viktig rolle i den videre utvikling av Kongsvinger sentrum. Ved utforming av strategiske koblinger mot øvrige bydeler vil Midtbyen knytte sammen viktige funksjoner.

2. Etablering av bærekraftige bygater gjennom å etablere en sterk og klar randbebyggelse i Midtbyen som bidrar til å definere gateløp og plassrom og styrke bystrukturen. Forslaget inneholder klare anbefalinger knyttet til gatenes rolle, utforming og funksjon basert på fremtidig bilde av Midtbyen der gående og syklende er prioritert. Første etasje i Tommelstadsgate, Brugata, Eidemsgate og Parkvegen er foreslått med høyde tilpasset næringsformål som tilrettelegger for fleksibilitet med tanke på fremtidig bruksendring.

Fjellgata og Juells gate er foreslått utformet som gatetun, som kombineres med smug/smett mot Brugata og Parkvegen. I den sørlige delen av Brugata og Tommelstadgate er det foreslått shared space med et sammenhengende bygulv. De øvrige gatene foreslås utformet med kjørebane og fortau. I tillegg er det foreslått separat sykkelfelt i den nordre delen av Brugata og i Parkvegen.



1. Midtbyen som en puslespillbrikke



2. Etablering av bærekraftige bygater



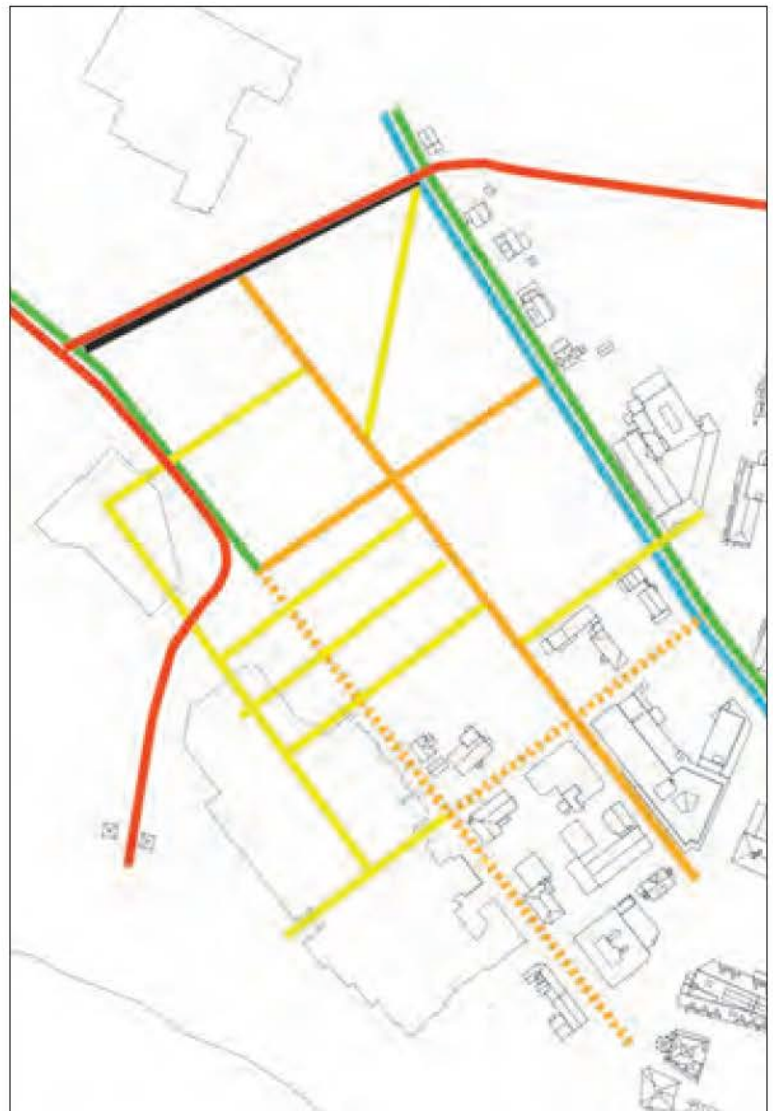
Randbebyggelse

- RANDBEBYGGELSE
- BAKGÅRDSBEBYGGELSE
- EKSISTENDE BEBYGGELSE



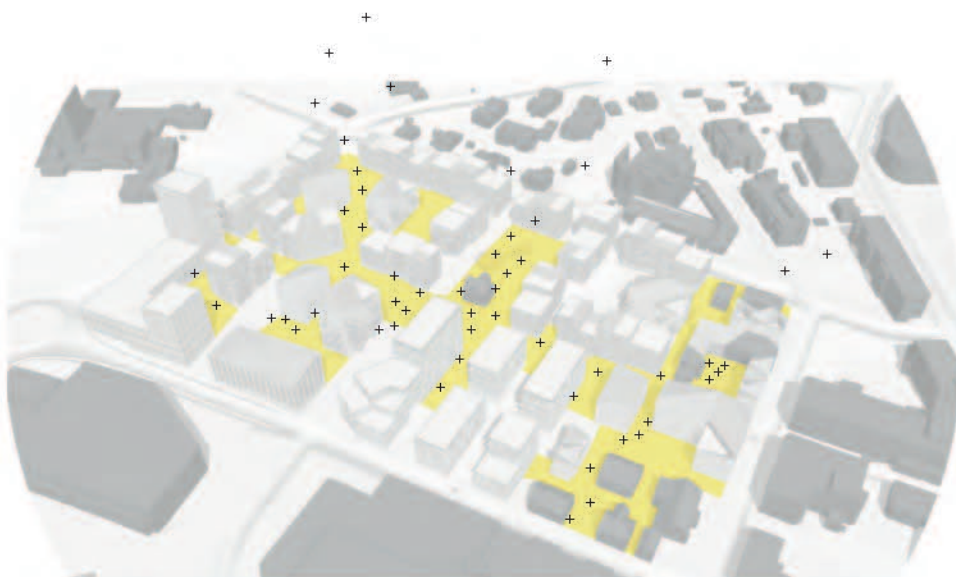
Bygater

- BYGATE
- SMUG
- URBAN PROMENADE
- NATURPROMENADE



Et bærekraftig gategulv

- GÅGATE
- GÅTETUN
- SHARED SPACE
- SEPARAT SYKKELFELT
- KOLLEKTIV
- HOVEDVEI BIL



3. Fremheving av Midtbyens særpreg.



4. Tilrettelegging for mangfold

3. Fremheving av Midtbyens særpreg.

Arkitektene ønsker å bevare områdets grønne identitet med myke forbindelser og variasjon i fasadeuttrykk, materialbruk og byggelinjer. De etablerer kvartaler som skiller offentlig byrom fra bakgårdshagene. Fjellgata og Juells gate foreslås utformet som urbane promenader med rolig tempo og varierte gatesnitt, varierte romforløp og oppholdssoner – tilrettelagt for hverdagslivet.

Bevaringsmiljøet langs Tommelstadsgata, samt Juells gate 12 er foreslått bevart. Sistnevnte er foreslått å få en funksjon som Midtbyens grendehus.

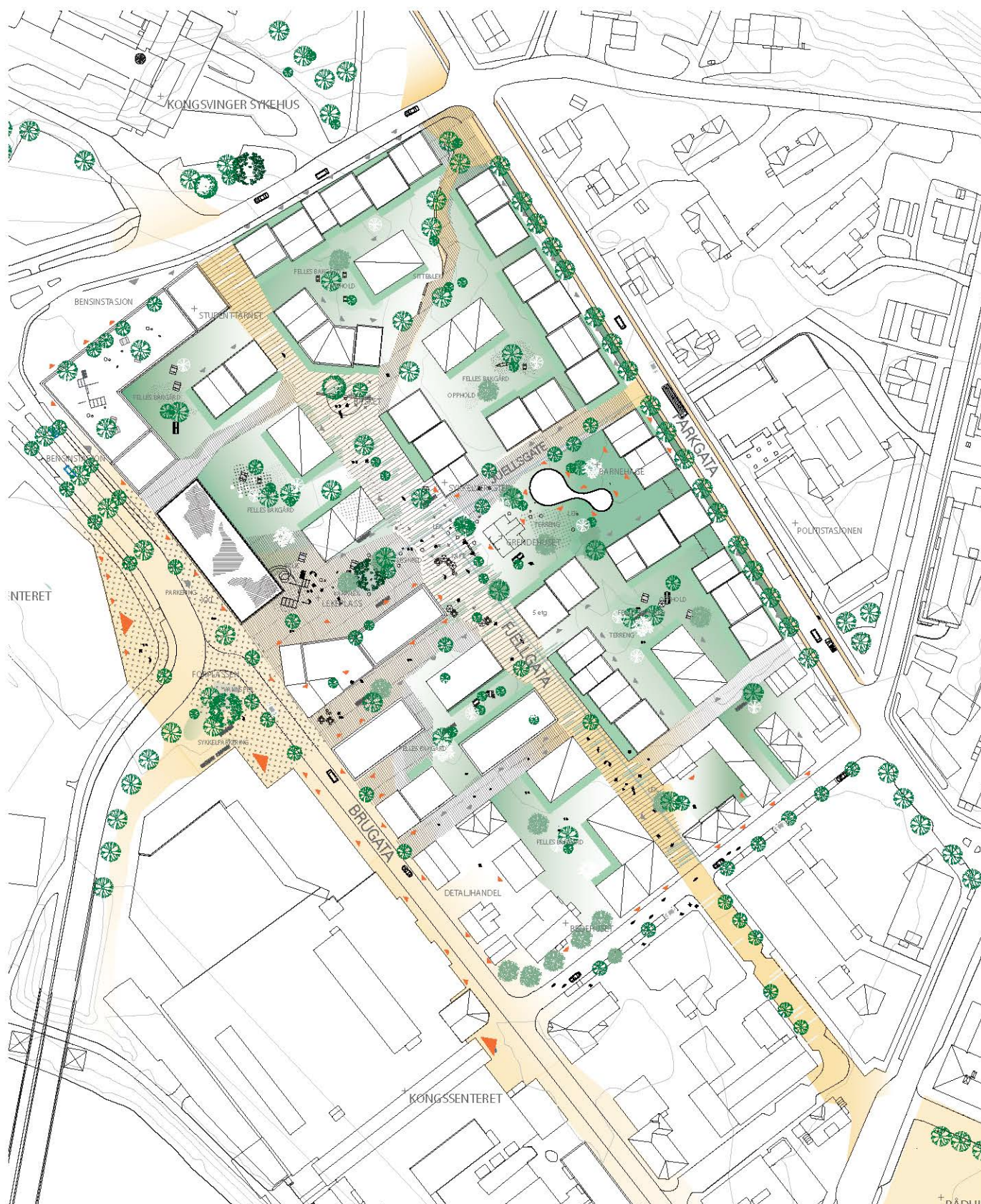
4. Tilrettelegging for mangfold gjennom å inkludere funksjoner som barnehage, grendehus, sykkelverksted, studentboliger og byboliger tilpasset ulike aldersgrupper. I tillegg foreslår de å etablere et nytt torg / allmenning mellom Brugata og Fjellgata. Det er lagt vekt på å etablere sosiale funksjoner som skal bidra til liv og aktiviteter gjennom hele

døgnet og på den måten bidra til å bygge opp Midtbyens nye identitet.

TAG Arkitekter foreslår parkering samlet i et felles parkeringsanlegg mot krysset Eidemsgate/Brugata og at det legges til rette for sambruk mellom bolig, arbeidsplasser og besøkende / handel. Bildet som viser en lekeplass på taket av et P-hus viser at det er mulig å integrere denne type funksjoner på en positiv måte i bymiljøet.

Anbefalte byggehøyder varierer mellom 2-7 etasjer, i tillegg til et studenttårn på 12 etasjer ved Eidemsgate.

TAG Arkitekter viser hvordan området kan utvikles over tid. Aktivisering av bygulv, nye grønnsstrukturer og midlertidige aktiviteter på strategiske ubebygde arealer foreslås som første steg for å skape et mer urbant miljø. Det er pekt på at Midtbyen bør utvikles uavhengig av eiendomsstruktur, og at prosessen bør skje trinnvis og i samarbeid mellom alle berørte parter.





«MIDTBYEN KONGSVINGER»

TEAM

ASASARKITEKTUR AS IN´BY

ASASARKITEKTUR AS

IN´BY

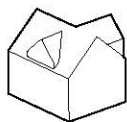
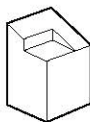
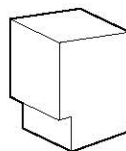
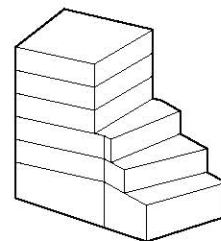
Asasarkitektur og **IN´BY** har tatt utgangspunkt i at området som skal utvikles, er et etablert boligområde, og foreslår fortetting, bevaring og styrking av områdets grønne kvaliteter. Forslaget opprettholder bygg og anlegg som er anbefalt bevart av antikvariske myndigheter, og arkitektene ønsker å bygge videre på kvalitetene i de etablerte strukturene og eksisterende bygningsmiljø. Eksisterende grønnstruktur foreslås videreutviklet for å holde på Midtbyens grønne preg.

Deler av eksisterende hager opprettholdes, resterende deler av området fortettes. På lik linje med de to andre forslagene har de vist bevaring av miljøet langs Tommelstadgate. Til forskjell fra de to andre er flere boliger i midtre del av Midtbyen foreslått bevart. Forslaget legger opp til en styrket sykkel- og fotgjengerforbindelse mellom sykehuset og sentrum, ved å beholde eksisterende skala inn mot Fjellgata og legge til rette for nye møteplasser og opplevelser i sør-nordgående akse.

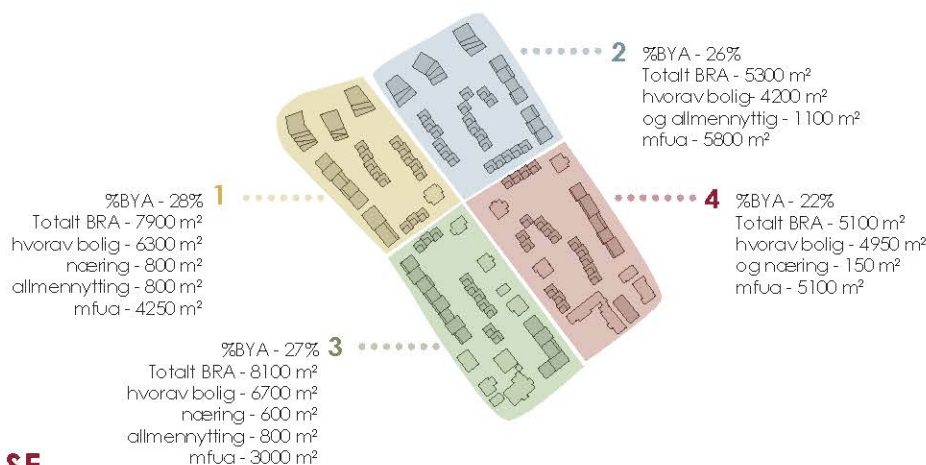
FORSLAGET TIL ASASARKITEKTUR OG IN´BY HAR FØLGENDE FOKUSPUNKTER:

1. The missing link - Hva er riktig skala mellom de store kjøpesentersstrukturene og eneboligene?

Asasarkitektur og **IN´BY** foreslår en bebyggelsesstruktur bestående av townhouses, lavblokker og punkthus for å

**eksisterende bebyggelse**
1-2 etg**townhouse**
2-3 etg**lavblokk**
3-5 etg**punkthus**
4-7 etg

TYOLOGIER



UTNYTTELSE

styrke bindeleddet mellom boligområder på den ene siden og kjøpesenteret på den andre. Ulike høyder skal gi gode sol- og utsiktsforhold og mulighet for uterom på tak. Det er også lagt vekt på typologier som gir rom for private utearealer på bakken. Mot sykehuset foreslås det punkthus med allmennyttig formål i første etasjer og bolig i øvrige, med en jordvoll som skal fungere som støyskjerm. Mot Tommelstadgate og Brugata er det foreslått næring i første etasje og boliger i de øvrige. Bebyggelsen langs Brugata er foreslått trukket tilbake for å skape romslige fortausareal på solsiden av gata. Inne i Midtbyen og mot Parkvegen er det lagt opp til boligformål i alle etasjer. Det foreslås høyere volum i randsonen (2-7 etasjer) og lavere bygg i midten av området (2-3 etasjer). Det legges opp til høyere bygninger mot sykehuset med en nedtrapping mot sentrum.

Det er lagt vekt på at Fjellgata bør bli en hovedforbindelse som skal utformes på myke trafikanterens premisser ved bruk av shared space, og små møte- og lekeplasser innover i gata. Øvrige tverrforbindelser og smett mellom Brugata / Fjellgata og Parkvegen / Fjellgata har mykere utforming med en glidende overgang mellom offentlige og halvprivate rom. Ved krysset Fjellgata/Tommelstadgate foreslås det opparbeidet et nytt byrom foran Haftungården.

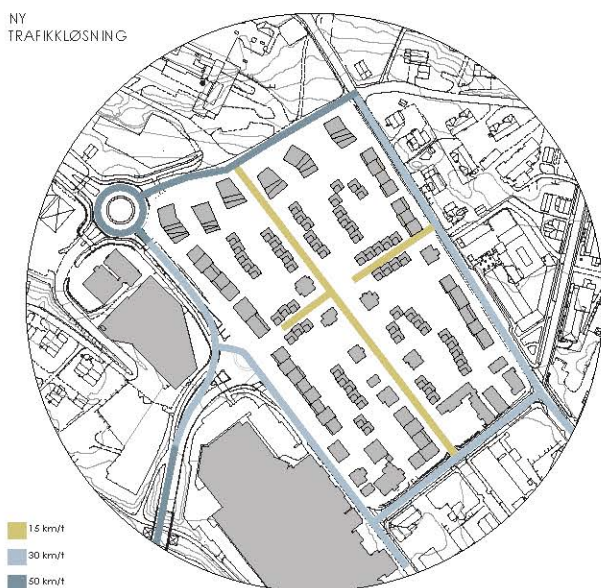
Konseptet viser overflateparkeringsplass ved Kongssenteret med en endret innkjøring i forhold til dagens situasjon.

**VARIERT
BEBYGGELSE**

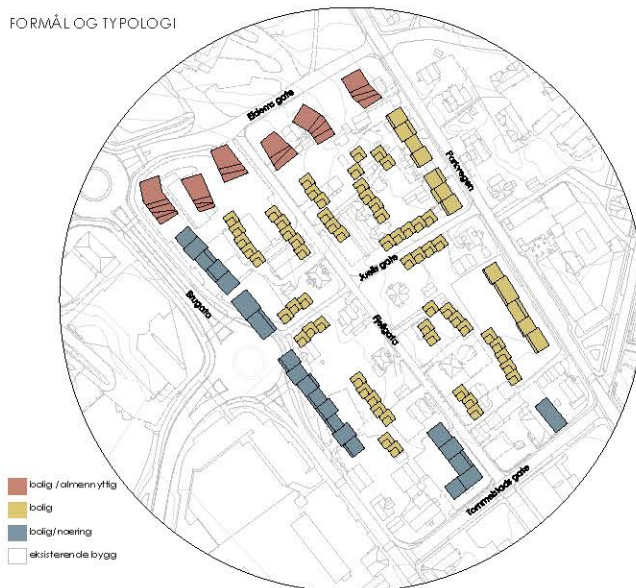
NY SITUASJON

EKS. OG
NY BEBYGGELSE

GRØNNSTRUKTUR

EKS. VEGETASJON
OG BEVARTE BYGGNY
TRAFIKKLØSNING

FORMÅL OG TYPOLOGI



I tillegg er det vist et parkeringshus i krysset mellom Brugata og Eidemsgate der man kombinerer parkering for bolig, næring og almenntilgjengelige formål.

2. Aktivitet i sentrum – styrket akse for gang og syklende

Forslaget legger til grunn av at utviklingen av området vil ta tid, og foreslår etablering av Fjellgate som et viktig startsted for transformasjonen. Fjellgate foreslås som en viktig sykkel- og fotgjengerforbindelse mellom sykehuset og sentrum. All ny aktivitet og møteplasser i forslaget kobler seg

opp mot denne, og vil gjøre det mer attraktivt å benytte og oppholde seg i denne delen av byen for folk fra hele Kongsvinger.

3. Fleksibilitet i bygningsmassen oppnås ved bygging av høye første etasjer i hele området. Dette gir gode muligheter til fremtidig bruksendring, og tillater en naturlig utvikling av området der bruken av bygningen kan tilpasses fremtidig behov.





III. Asasarkitektur og IN BY



III. Urban Unk

Norske arkitekters landsforbund (NAL)

Norske arkitekters landsforbund (NAL) er en fagideell medlemsorganisasjon for over 4300 arkitekter i Norge. Vi arbeider for å fremme god arkitektur og stedsutvikling, og utvikler forbildeprosjekter innen miljø og bærekraft med våre samarbeidspartnere. Vårt mål er å øke miljøkompetansen og tverrfagligheten blant arkitekter, planleggere og øvrige aktører i byggesektoren.

arkitektur.no

Norske Arkitektkonkurranser (NAK)

Norske Arkitektkonkurranser (NAK) er den eneste publikasjon i sitt slag, der arkitektkonkurransene dokumenteres på en systematisk og profesjonell måte. Her presenteres både vinnerprosjektet og de øvrige premierte, innkjøpte og hedrede utkastene, samt de sentrale deler av juryens kritikk. NAK oppleves av oppdragsgiver som et nyttig redskap i det videre arbeide med gjennomføring av byggesaken, samt at det gir god «markedsføring» for oppdragsgiveren og for prosjektet som skal realiseres.