

NORSKE ARKITEKTKONKURRANSER

Utgitt av Norske arkitekters landsforbund på oppdrag av Kongsvinger kommune

NR.
496
2018



Parallelloppdrag

«UTVIKLING AV STASJONSSIDA I KONGSVINGER»



Norske arkitekters
landsforbund



KONGSVINGER KOMMUNE

FORORD

Kongsvinger kommune har nylig vært gjennom en byplanprosess der man har vedtatt en langsiktig byutviklingsstrategi, nedfelt i Kongsvinger 2050.

Et sentralt fundament i strategien er å forsterke sentrumskjernen nord for Glomma. Dette innebærer at Stasjonssida, som i dag utgjør sentrumsarealene sør for Glomma, får en endret rolle.

Gjennom dette parallelloppdraget har kommunen fått inn forslag til hvordan Stasjonssida kan utvikles for å styrke Festningsbyen Kongsvinger og å bli en vital bydel som bygger opp under intensjonene og målene i Kongsvinger 2050. Forslagene viser at det er et stort potensiale for at bydelen kan blomstre selv om hovedtyngden av sentrumshandelen konsentreres på nordsiden.

De tre arkitektteamene, som ble valgt ut med utgangspunkt i tverrfaglig kompetanse og kreativitet, har løftet fram ideer og visualisert utviklingspotensialet for Stasjonssida. De har, gjennom å vise ulike utviklingsgrep, belyst utviklingspotensialet og kommet med en rekke ideer og løsningsmuligheter som har blitt forankret i lokalsamfunnet slik at de kan danne grunnlag for gjennomføring.

Dette heftet er utarbeidet av en evalueringskomité som har gått gjennom arkitektteamenes 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. Teamenes 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 BaneNor, Hedmark fylkeskommune, Statens vegvesen, representanter fra grunneierne, Norske arkitekters landsforbund 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 et kraftløft for å utvikle Stasjonssida.

Evalueringskomitéen
Kongsvinger, juni 2018

EVALUERINGSKOMITÉEN

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

Øystein Bull-Hansen

Leder for evalueringskomitéen
Norske arkitekters landsforbund

Tore Lahn

Fylkesantikvar
Hedmark Fylkeskommune

Otilie Vihovde

BaneNor

Hilde Bjørnstad

Statens vegvesen

Jan Kristoffersen

Representant for grunneiere Sentrum Syd Eiendom

Jappe Nielsen

Arkitekt MNAL, Jappe Nielsen
Arkitekter AS. Representant for grunneiere i Øst Eiendom

Zorana Markovic

Arkitekt MNAL
Kongsvinger kommune

Rune Lund

Kommunalsjef Samfunn
Kongsvinger kommune

Hilde Cathrine Nygaard

Rådgiver Utviklingsenheten
Kongsvinger kommune

Sekretær for evalueringskomitéen har vært
Katrine Hamre Sørli, Arkitekt MNAL,
Norske arkitekters landsforbund.

Utgitt av Norske arkitekters landsforbund
på oppdrag av Kongsvinger kommune



KONGSVINGER KOMMUNE

BYLiV
SENTERET



Norske arkitekters
landsforbund

TEAM

UTVALGTE TEAM

TEAM 1

Motto: Knutepunktet i landskapet

Holscher Nordberg Architecture and
planning, København
Kragh & Berglund, København
Urban creators, København

TEAM 2

Motto: Utvikling av Stasjonssiden i
Kongsvinger

MDH Arkitekter, Oslo
Transborder Studio, Oslo

TEAM 3

Motto: 4 grep for en sunn byutvikling

TAG Arkitekter, Oslo
NTNU Boligforskning ressursgruppe,
Trondheim

KORT OM PARALLELLOPPDRAGET

Et parallelloppdrag er ikke en konkurranse. Her har ulike arkitektteam arbeidet parallelt med å utrede Stasjonssidas muligheter. Samtidig har det blitt arrangert åpne møter som har involvert så vel politikere, næringsliv som befolkning forøvrig. Dette har sikret et stort tilfang av ideer og løsningsmuligheter for denne sentrale delen av Kongsvinger sentrum. Det har dannet grunnlag for forankring i lokalsamfunnet og dannet grunnlag for gjennomføring. BYLIVsenteret i Norske arkitekters landsforbund har bistått kommunen i prosessen.

Ideene, som har kommet frem, vil være sentrale som bakgrunn for videre planarbeid og samarbeid mellom de private og offentlige aktørene på Stasjonssida. Innenfor Stasjonssida er det mange grunneiere med ulike ambisjoner. Noen er i startgropa med egne reguleringsplaner, andre har ingen konkrete utviklingsplaner.

Oppdraget ble gjennomført i perioden 13. november 2017 - 12. februar 2018. Prosessen ble satt i gang med et åpent møte 13. november 2018. Det ble arrangert et midtveisseminar 10. januar 2018 hvor overordnet grep og ulike ideer ble drøftet. Arkitektgruppene fikk så innspill fra evalueringsgruppen på hvordan de kunne utvikle sine forslag videre.

Resultatet av parallelloppdraget ble presentert i et åpent møte 12. februar 2018, og forslagene ble stilt ut i Kongsvinger bibliotek og i Gågata i perioden 13. februar – 1. mars. Under hele prosessen ble befolkningen i Kongsvinger oppfordret til å komme med innspill til evalueringskomiteen.



Stasjonssida, kongsvinger.

UTDRAG FRA KONKURRANSEGRUNNLAGET

Utvikling av Stasjonssida må bygge opp under den nylig vedtatte strategien for byutvikling - kalt Kongsvinger 2050. Gjennom dette arbeidet er det utarbeidet et byplanstrategi som viser hvordan en ser for seg utvikling av byen fram 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 boligmangfold 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 Stasjonssida som svært viktig for å bygge opp under byplanstrategien og de mål som er satt. Det er imidlertid behov for å finne nye, gode og langsiktige grep for utvikling av Stasjonssida når ett av de sentrale fundamentene i bystrategien er at sentrum nord skal gis en tydeligere rolle som byens sentrumskerne.

Med bakgrunn i dette definerte kommunen noen sentrale problemstillinger som teamene skulle se på:

Stasjonssidas rolle i et overordnet perspektiv

Stikkord: løft frem Kongsvingers fortrinn og definer Stasjonssidas rolle for å styrke Kongsvinger.

Byform og typologier

Stikkord: tetthet og typologi, Stasjonssida som et attraktivt boområde, variasjon i boligformer og befolkningssammensetning, Stasjonssida som bydelssenter med lokalhandel og service, byliv og sosial integrasjon på tvers av aldersgrenser, fortetting med kvalitet, utbyggingspotensiale, grønnstruktur, møteplasser, hensynet til kulturminner/kulturmiljø

Mobilitet og infrastruktur

Stikkord: hvordan endre utstrakt bilbruk, kobling til stasjonsområdet, ny gang/sykkelbro, gate og plassutforming, koblingen til Glomma, parkeringsløsninger, kollektivløsninger, byport inn mot syd, gode koblinger mot byveven rundt

Prosess og gjennomføringsstrategi

Stikkord: fleksibel gjennomføringsstrategi, trinnvis utvikling, hvordan skape investeringslyst, realisme, midlertidige tiltak, kommunens rolle, attraktiv i alle utviklingsfaser



Stasjonssida i kongsvinger. Området teamene ble bedt om å arbeide med er markert i rødt.



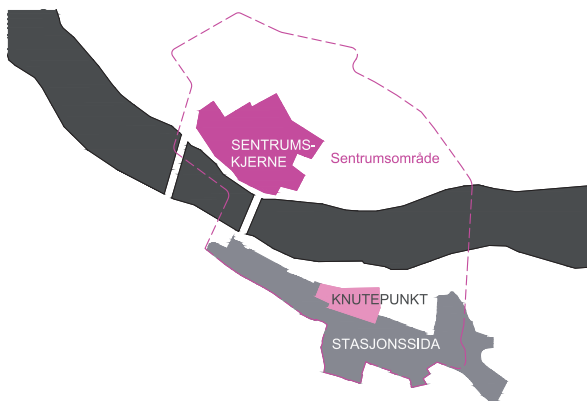
EVALUERINGSKOMITEENS ANBEFALINGER TIL KONGSVINGER KOMMUNE:

Evalueringskomitéen har, på bakgrunn av en grundig vurdering av de tre forslagene, innspill til evalueringskomiteen samt diskusjoner underveis, kommet frem til 11 anbefalinger til kommunen.

- 1. Gjør Stasjonssida til et attraktivt urbant sted å bo og jobbe - tett på et velfungerende regionalt knutepunkt**
- 2. Skap en sammensatt og levende bydel hvor folk kan ha nytte og glede av hverandre.**
- 3. Definer sentrum i sentrum og bidra til byliv**
- 4. Respekter, løft frem og bruk kulturminnene og landskapet**
- 5. Styrk kvartalsstrukturen i småbyens skala**
- 6. Lag grønne allmenninger som binder området sammen på tvers og løfter frem stasjonen, Glomma og landskapet**
- 7. Gjør Gågata til et innvendig handels-, helse- og vintertorg**
- 8. La gående og syklende dominere bybilde, løft fram Stasjonstorget og sett parkeringen i system**
- 9. Lag en vakker gang- og sykkelbru over elva som både knytter sammen og gir rom for aktivitet og opplevelser**
- 10. Skap klimanøytrale bygg gjennom klimanøytrale byggeprosesser**
- 11. Lag en fleksibel og realistisk gjennomføringsstrategi**

UTDYPING AV ANBEFALINGENE

1. GJØR STASJONSSIDA TIL ET ATTRAKTIVT URBANT STED Å BO OG JOBBE - TETT PÅ ET VELFUNKERENDE REGIONALT KNUTEPUNKT.



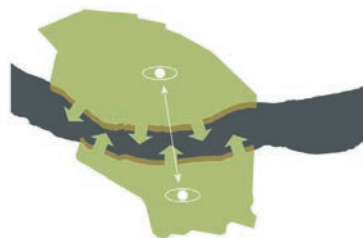
Stasjonssidas strategiske beliggenhet. Illustrasjon: Kongsvinger kommune basert på Norconsults illustrasjoner fra arbeidet med Kongsvinger 2050

Utvikling av Stasjonssida må bidra til å styrke sentrum og Kongsvinger som by. Det er viktig at Stasjonssida spiller sammen med sentrumskjernen på Festningssiden. De to sidene av Glomma må utfylle hverandre og ikke konkurrere. I dag fremstår sentrum som sammensatt av flere delområder med forskjellig fysiske og romlige strukturer, en kvalitet i seg selv. Men utviklingen av Stasjonssida må bidra til å styrke den overordnede strukturen slik at man i større grad opplever sentrum som ett sammenhengende område.

Kongsvinger by har en klar og sterk identitet til landskapet og Glomma. Byen er fysisk delt i to av elven, men samtidig er det Glommas identitet som samler byen. I dag vender de fleste bygninger seg mot lokale byrom eller parkeringsplasser, og på den måten vekk fra landskapet og Glomma.

Evalueringskomiteen anbefaler at fokuset bør snus og at man bør styrke koblingen mot landskapet og Glomma og at det må jobbes videre med å skape Glomma til det samlede rommet som kan styrke identiteten ytterligere. En fremtidig gang- og sykkelbro vil være et svært viktig bidrag i den sammenheng.

Stasjonssida har et stort utbyggingspotensial tett på kollektivknutepunktet, en mulighet som må utnyttes. Her må det legges til rette for en levende, mangfoldig og sosialt sammensatt bydel med mange boliger og arbeidsplasser tett på knutepunktet. Dette er viktig for å

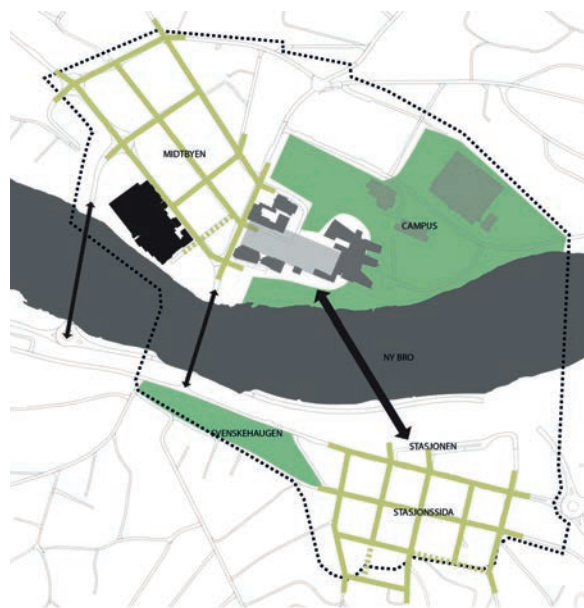


Sentrums delområder orienteres mot Glomma i en samlende identitet

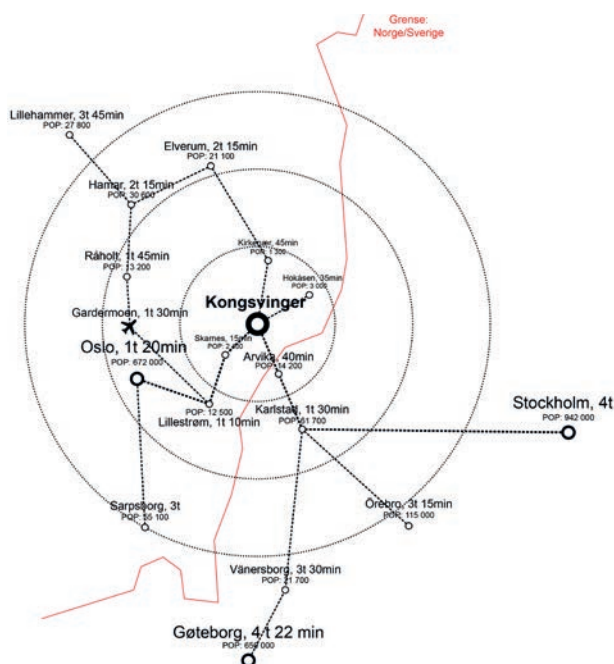


Den nye broen skal forløse potensialet for å binde sentrum og hele byen sammen

Nord- og sørsiden av elva bør utfylle hverandre og ikke konkurrere med hverandre. Illustrasjon: Holscher Nordberg + Kragh&Berglund + Urban Creators



Kongsvingers sentrum er sammensatt av delområder med forskjellige strukturer og karakterer. En kvalitet for forskjelligartede opplevelser, men som resultat også en vanskelig mentalt forstått sammenheng av sentrumsavgrensning. Illustrasjon: Holscher Nordberg + Kragh&Berglund + Urban Creators



Kongsvingers sentrale, regionale plassering. Illustrasjon: MDH Arkitekter + Transborder studio

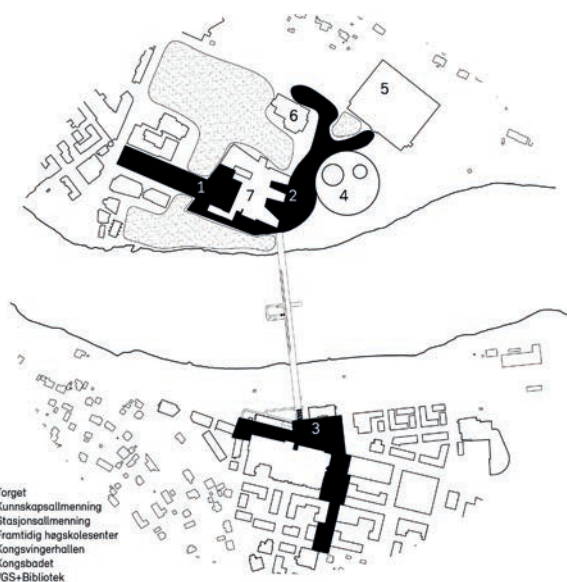
gjøre det attraktivt å bruke kollektivtransport, legge til rette for at flere sykler eller går og for å styrke Kongsvingers konkurransevne. Etablering av planlagt kollektivterminal er viktig å prioritere i en tidlig fase.

Kongsvingerregionen har en befolkning på ca 50 000 innbyggere som kan betraktes som brukere av et fremtidig tilbud på Stasjonssida takket være et godt utviklet bussystem. I tillegg er det kort reisevei med tog til både Oslo og Lillestrøm. Dette gjør at bydelen bør kunne bli attraktiv for virksomheter som opererer i et regionalt arbeidsmarked. Når det samtidig er et stort fortetningspotensial tett på stasjonen ligger det vel til rette for å samle funksjoner og aktiviteter som kan oppnå synergier og innovasjon ved en samlokalisering. For eksempel så kan et kontorhotell, startup-lokaler, samlokalisering av stedlige bedrifter, etc. gjøre det lettere å bo i Kongsvinger uten hver dag å måtte dra inn til jobb i Lillestrøm eller Oslo.

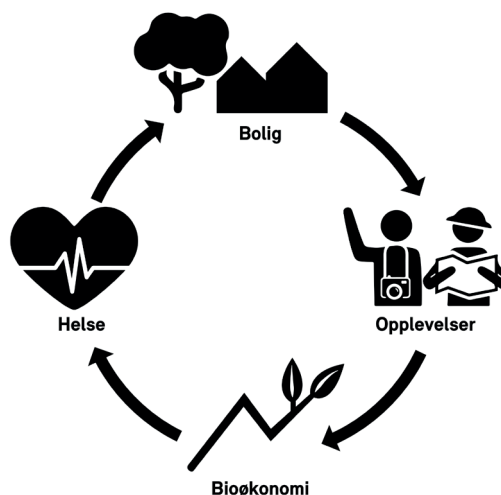
Ideen om å videreutvikle et «Helsekvartal» i Sentrum Syd kan være interessant, særlig da disse funksjonene gjerne har et regionalt oppland som kan ha særs nytte av kollektivtilbudet. Det ligger også spennende muligheter knyttet til turisme der man kan utnytte potensialet som ligger i nærheten til stasjonen og det overordnede veinettet. Flere av teamene har foreslått etablering av et hotell på Stasjonssida, noe evalueringskomiteen mener kan være interessant å se på med den nærheten dette vil ha til kollektivknutepunktet.

Det anbefales at det gjøres videre analyser og arbeid for å tiltrekke seg potensielle interessenter og leietakere, særlig de som allerede har et næringsmessig grunnlag eller en tilknytning til regionen. Muligheter for satsing som bygger opp under vedtatt regional næringsstrategi bør spesielt utforskes.

Med en framtidig gang- og sykkelbro vil det også være aktuelt å styrke Stasjonssida med arbeidsplasser som har nytte av å ligge tett på et campusområde på nordsiden, blant annet knyttet til Høgskolens økte satsing på bioøkonomirelaterte studier.



Ny bro binder stasjonsallmenningen med etablert kunnskapsallmenning på nordsiden i et viktig regionalt tilbud. Illustrasjon: MDH Arkitekter + Transborder studio



Regionale funksjoner som kan legges til Stasjonssida. Illustrasjon: MDH Arkitekter + Transborder studio

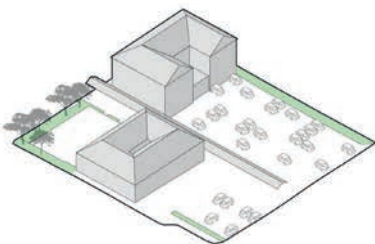


MDH Arkitekter + Transborder studio foreslår å legge helse og velværefunksjoner på Stasjonsida, som kan fungere lokalt og regionalt. Stasjonssiden har allerede et eksisterende grunnlag og potensiale for at utvikle bydelen med fokus på helse og omsorg. Stasjonssidas forbindelse til regionens 50 000 innbyggere er et viktig argument for å lokalisere helsetilbud her. MDH foreslår også at samokalisering av kunnskapsarbeidsplasser knyttet til bioindustrien kan gi mange synergieffekter.

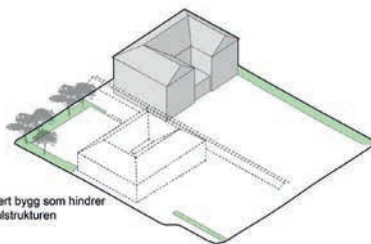


Bioøkonomikvartal. Illustrasjon: MDH Arkitekter + Transborder studio

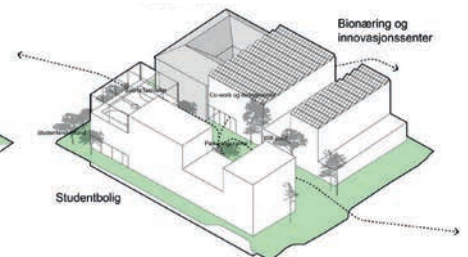
BIOKVARTALET - EKSISTERENDE



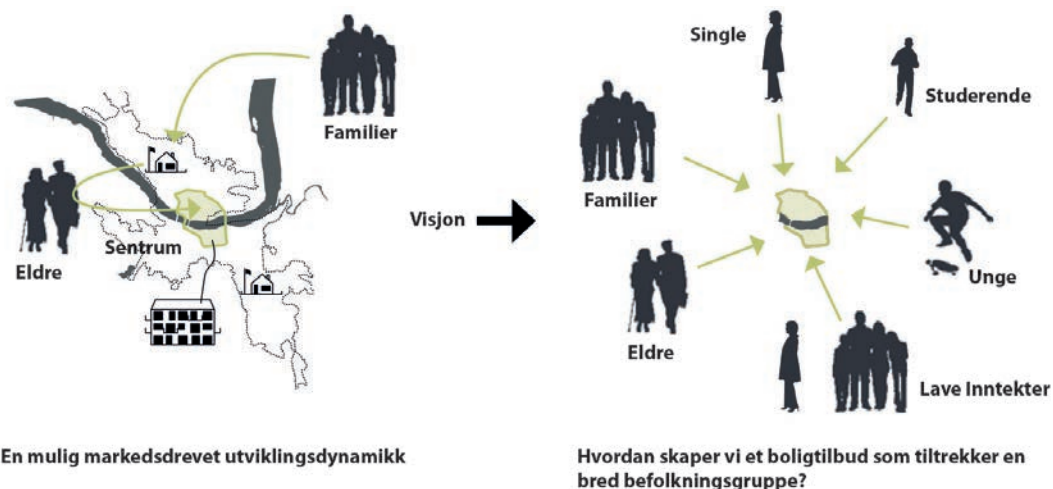
BIOKVARTALET - RIVING



BIOKVARTALET - NYTT BYGG



Bioøkonomikvartal. Illustrasjon: MDH Arkitekter + Transborder studio



Planlegging for diversitet understøttes gjennom planregulering med krav om forskjellige boligstørrelser og eierformer i byen generelt.
Illustrasjon: Holscher Nordberg + Kragh&Berglund + Urban Creators

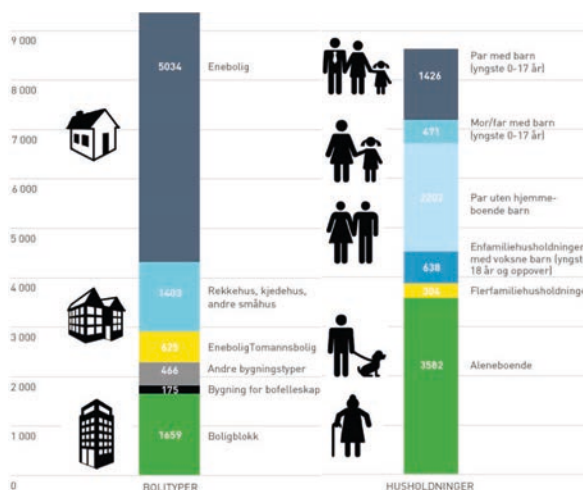
2. SKAP EN SAMMENSATT OG LEVENDE BYDEL HVOR FOLK KAN HA NYTTE OG GLEDE AV HVERANDRE.

Bystrategien Kongsvinger 2050 understreker behovet for mange boliger i sentrum. I dag bor det veldig få i sentrum, og kommunen har en boligstruktur som er i ubalanse. Halvparten av boligmassen i Kongsvinger er eneboliger i dag, mens leiligheter utgjør rundt 18 prosent. 50 prosent av eneboligene i byen bebos av 1 eller 2 personer. Dette er en boligstruktur som det er svært ressurskrevende å betjene for kommunens omsorgstjenester samtidig som vi ser hvordan ensomhet kan redusere folks trivsel og evne til å ta vare på seg selv. Markedets svar på dette er å bygge leiligheter sentralt som blir bebodd av eldre mennesker. Men de eldes samtidig og vil således ikke kunne utfylle hverandres behov. Bydelen trenger en sammensatt befolkning som kan berike bymiljøet og utfylle hverandres behov.

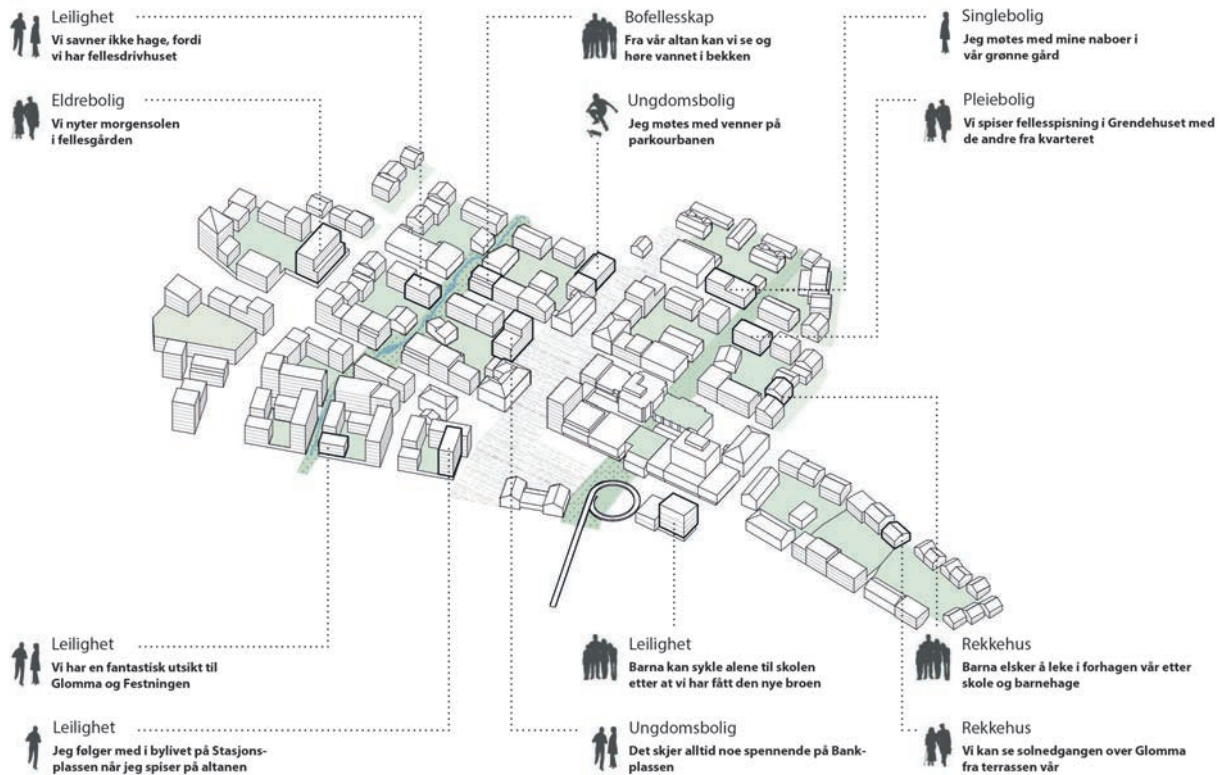
For å legge til rette for økt byliv og mangfold på Stasjonsida anbefaler vi derfor at det planlegges for et differensiert boligtilbud som kan bidra til mangfold og inkludering. Ved etablering av stabile bomiljøer og markedsføring av gode boliger i nærheten av Kongsvinger stasjon kan man bidra til å åpne nye markeder som i større grad bidrar til et mangfold. For eksempel vil boliger nær stasjonen særlig kunne appellere til unge og folk som ønsker å kunne pendle med toget pga studier eller arbeid.

Kommunen må sette fokus på å utnytte de muligheter som ligger i ulike boligtypologier og etablering av fellesfunksjoner der folk kan møtes og ha glede og nytte av hverandre i hverdagen. I tillegg må man vektlegge byrommenes betydning for boligenes nærmiljø. De tre teamene har alle mange gode ideer til hvordan det kan skapes et sosialt mangfoldet på Stasjonssida. Her er det mye inspirasjon å hente.

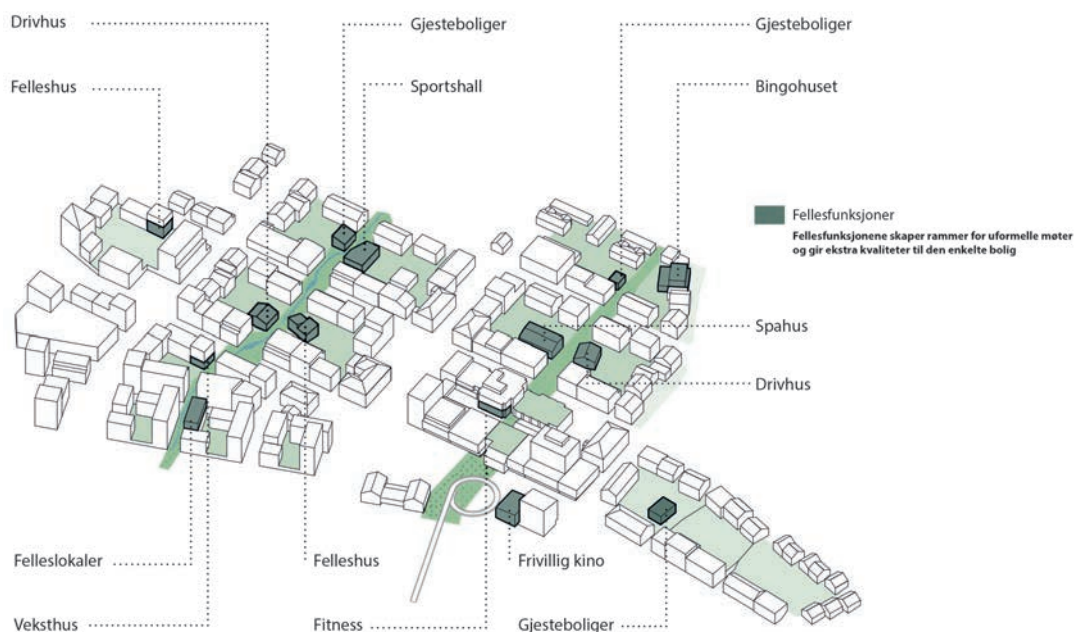
Evalueringskomiteen anbefaler at kommunen inntar en aktiv rolle gjennom reguleringsarbeid og offentlig/private samarbeidsløsninger for å skape nye muligheter i markedet. Kommunen bør også gå i bresjen for å sette inkluderende arkitektur på dagsorden. Inkluderende arkitektur setter fokus på å skape byrom og bygg med høy bruksfrekvens og stor grad av sambruk slik at man legger til rette for synergieffekt mellom ulike funksjoner og oppmuntrer til fellesskap. "Gaining by Sharing" konseptet som er utviklet av arkitektkontoret Helen & Hard, er et godt eksempel fra Stavanger hvor de har arbeidet mye med å definere hva som trenger å være privat, og hva som kan være felles, og hvordan beboere kan ha nytte av hverandre. I Nederland er det et aldershjem - Humanitas - hvor studenter besøker og hjelper eldre i bytte for gratis bolig. I Skien planlegges et urbant sykehjem der fellesarealer med ulike aktivitetsrom åpnes for ulike formål for beboere og andre i nærområdet. Sykehjemmet blir på den måten et aktivum i bydelen, samtidig som det drar nytte av de omgivelser og tilbud som nærområdet har å by på.



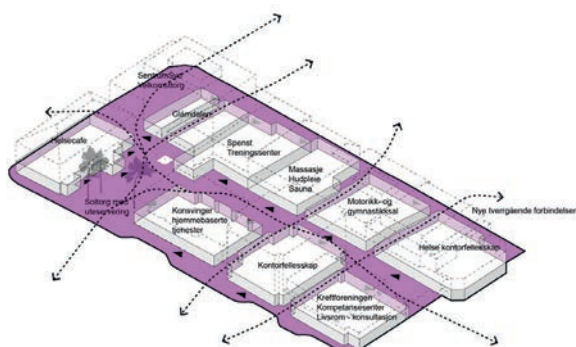
Boligmassen i Kongsvinger fordelt på boligtyper og husholdninger i 2016. Illustrasjon: Hedmark fylkeskommune.



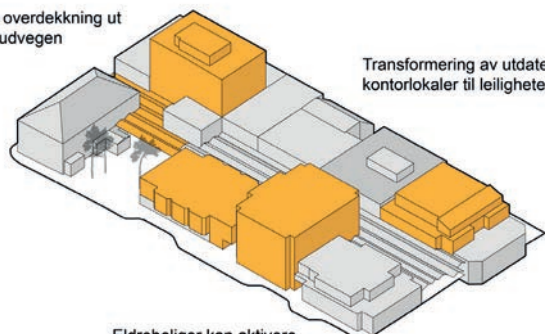
Forskjellige typologier, boligkvaliteter og eierformer skaper sosialt mangfold. Illustrasjon: Holscher Nordberg + Kragh&Berglund + Urban Creators



Fokus på fellesskapet som en attraksjon og at man ved bevisst lokalisering av fellesfunksjoner kan skape ramme for uformelle møter som gir ekstra kvalitet til den enkelte bolig. Illustrasjon: Holscher Nordberg + Kragh&Berglund + Urban Creators



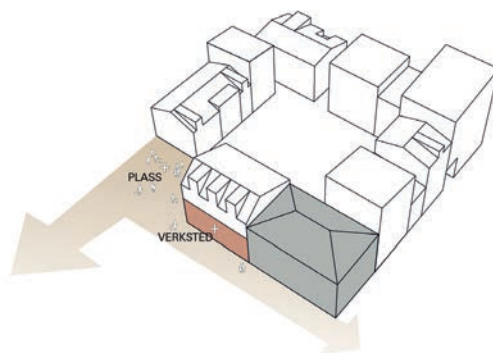
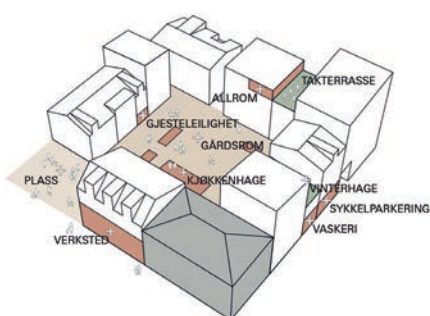
Fortsette overdekkning ut til Diegerudvegen



Transformering av utdaterte kontorlokaler til leiligheter

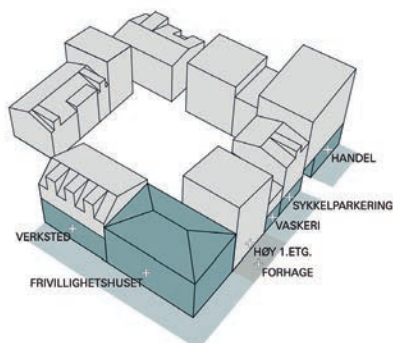
Eldreboliger kan aktivere SentrumSyd på dagtid

Kan Gågata kvartalet bli ett av de transformasjonsprosjektene med gode miks av aktiviteter som skaper møteplasser på tvers av generasjoner? MDH Arkitekter og Transborder studio peker også på at Stasjonssidens historie som arbeider- og jernbanestrøk med ulike organisasjoner og kooperativer kan være et interessant bakteppe for å forankre utradisjonelle fellesskapsløsninger og alternative boformer til en overordnet visjon for boligutviklingen. Illustrasjon: MDH Arkitekter + Transborder studio



+ TIL BEBOERNE

Boligkvartalet tilrettelegger for delingskultur og møter mellom mennesker

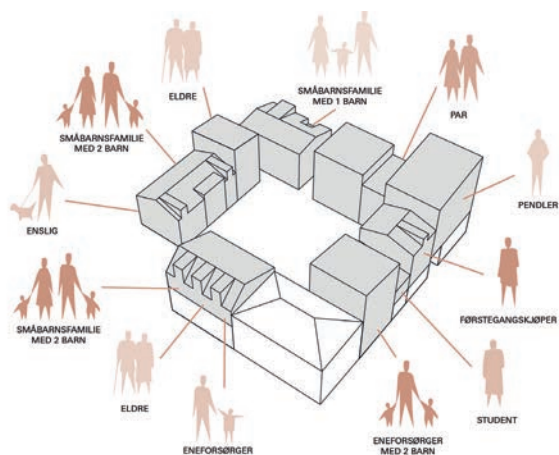


+ FØRSTEETASJENE

Fellesfunksjoner i første etasje gir byliv i gatene

+ TIL BYEN

Det åpne hjørnet skaper et byrom til beboerne og byen



+ MANGFOLD

Kvartalet gir rom for ulike boformer og legger til rette for et mangfold av beboere

Boligkvartalet tilrettelegger for delingskultur og møter mellom mennesker. Det åpne hjørnet skapt er byrom til beboerne og byen. Fellesfunksjoner i første etasje gir byliv i gatene. Ulike typer boliger, tilrettelagt både til kortvarige og langvarige bomønster, samt plassering av fellesfunksjoner på en måte som gjør at folk krysser hverandre mest mulig. Illustrasjon: Tag Arkitekter

3. DEFINER SENTRUM I SENTRUM OG BIDRA TIL BYLIV

Utvikling av Stasjonssida bør skje gjennom fortetting innenfor kvartalsstrukturen slik at et tydelig urbant område vokser frem. For å skape det bylivet man ønsker blir det viktig med en bevisst strategi for hvor tettheten skal være størst og hvor man lokaliserer ulike funksjoner. Sprer man funksjonene over for store avstander blir tilbudet for fragmentert og det blir vanskelig å oppnå det byliv man streber etter. Det er også viktig at kjerneområdet får tilstrekkelig aktivitet for å tilfredsstille folks sosiale behov, og gir tilstrekkelig markedsgrunnlag for lokal handel og service. For å oppnå dette, er det viktig at tettheten innenfor de ulike delområdene defineres, og at aktiviteter som kan støtte opp om hverandre konsentreres.

Gjennom bevisst lokalisering av funksjoner anbefales å skape et tydelig urbant område med sentrumsfunksjoner nært Stasjonen, sentrale deler av Glommengata, Gågata, Stasjons-almenningen og Stasjonstorget. Dette bør utvikles som kjerneområdet for sentrumstilbudet i bydelen.

For å lykkes med å skape byliv blir det spesielt viktig å bygge opp under de offentlige rommene gjennom å legge til rette for handel, tjenester og annen publikumsrettede aktiviteter i 1. etasje og stille krav om aktive fasader mot de sentrale gatene og byrommene. I tillegg må kommunen i samhandling med gårdeiere og andre bidra til at det blir liv i de offentlige rommene gjennom selv å stå for arrangementer eller å invitere folk inn til å vise fram sine egne aktiviteter.

Rene boligkvarterer, eventuelt med næring i første etasje, anbefales lagt i den sydlige delen av Stasjonssiden.



Et tydelig, urbant felt. Illustrasjon: Kongsvinger kommune basert på illustrasjoner fra MDH Arkitekter og Transborder studio



Oversikt over kulturminner i sentrum syd. Illustrasjon: Kongsvinger kommune

4. RESPEKTER, LØFT FREM OG BRUK KULTURMINNENE OG LANDSKAPET

I videreutviklingen av Stasjonssida er det viktig å ha et bevisst forhold til Kongsvingers særtrekk og byens sterke forhold til festningen, landskapet og Glomma, i tillegg har Stasjonssida sitt eget særpreg som skiller den fra nordsida. Bygninger og andre elementer som gir dette særpreget kan fremheves som markører og ressurser for fremtiden. Stasjonssida skal ikke stivne i en bestemt historisk form, men bør utvikle seg på en måte som ivaretar den historiske dimensjonen. Stasjonssidahar utviklet seg i ulike tidsepoker. Dette mangfoldet er en del av bydelens identitet, et mangfold det bør bygges videre på.

Stasjonsvirksomheten har etterlatt seg mange spor på sydsiden - de mest direkte er de bygningene og strukturene som knytter seg direkte til funksjonen, som stasjonsbygning, perronger, verksteder, lokstall osv. Det blir viktig å få en større forståelse av deres potensial for videreutvikling. Et sentralt grep er å styrke funksjonene rundt Stasjonen og Stasjonsparken og å legge opp til en god kobling mot øvrig bystruktur. Dette har alle teamene vært opptatt av, og innspillene herfra kan brukes som arkitektonisk inspirasjon.

Litt mindre lesbare, men viktige for helheten, er de objekter som er mer indirekte knyttet til stasjonen, som boliger for jernbanefolk, hoteller og spisesteder for reisende. Men også i de offentlige og sosiale institusjonene skiller Stasjonssida seg fra område nord for Glomma.

Nordsiden har historisk vært preget av offiserer og handelsborgerskap, med sognekirke, forretningsgårder, skoler og handelsbank, mens Stasjonssida med sine jernbanefolk, med sans for organisering og solidaritet, har hatt kooperasjonen, Røde Kors, baptistkirke og sparebank. Dette er særpreg som man kan bygge videre på.

Av spesifikke bygninger med bevaringsverdi bør følgende tas vare på:

1. Larssonbygget (Glommengata 96)
2. Svenskehaugen
3. Samvirkegården (Glommengata 69)
4. Digerud-villaen (postmoderne lokførerbolig i Ellens veg 2)
5. Apotekergården (Digerudvegen 2)
6. Gamle Grand /Olsens hotell (Digerudvegen 1)
7. Glommengata 35 (Koht-gården)er anbefalt revet
8. Jernbanestasjonen (stasjonsbygningen)
9. Banken (Glommengata 15)
10. Østbanenes Forbudsforening (Jernbanegata 11)
11. Frelsesarmeen (Engengs gate 1)

Flere av disse bygningene har høy arkitektonisk kvalitet, i tillegg til historisk verdi. For å bevare Stasjonssidas historiske særpreg anbefales å bevare dem og gi dem en generøs plass i bybildet. I forbindelse med utarbeiding av kommende reguleringsplaner bør man vurdere nærmere hvilke formål og bestemmelser som kan ivareta verdiene til disse byggene.

Det historiske særpreget med en sterk kvartalsstruktur må ivaretas når området videreutvikles. Ved fortetting / infill i kvartalene blir de historiske bygningene en del av en ny helhet. De nye bygningene må «snakke med» de gamle. Nye byggehøyder må kompenseres med neddempet framreden, som tillater de gamle bygningene å framstå som likeverdige – det handler om siktlinjer, om sammenføyninger, om materialbruk og transparens. Alle besvarelsene beholder hovedtrekkene i dagens kvartalsstruktur og de fleste av de eldre bygningene som her er omtalt med historisk verdi/kulturminneverdi.

Glommengata 35, det eneste gjenværende bygget fra den gamle husrekka i Glommengata, er registrert som SEFRAK bygg. Bygget har vært gjennom store ombygginger og gir i sin nåværende form ikke noe tilbake til Glommengata. Snarere tvert i mot - det stenger for en god forbindelse langs Glommengata og er med på å skjule en av inngangene til Gågata. Evalueringskomiteen vil anbefale at man vurderer å rive dette bygget for å styrke forbindelsen mellom Gågata og Stasjonsområdet. En ny inngang her vil også styrke koblingen mot en ny gang/sykelbro, og gi muligheter for et bredere fortausareal på solsida av Glommengata.

Svenskehaugen inngår i området for parallelloppdraget, som område merket med nr 2 i figuren på side 14.

Svenskehaugen har en markant terrengform, den danner fondvegg for bru-aksen, og har i dag et tydelig småhuspreg, til dels med fine, historiske bygninger som henger godt sammen med bebyggelsen oppover i Lia. Evalueringskomiteen er av den oppfatning at det er vanskelig å etablere ny bebyggelse her som avviker noe særlig fra dagens i tetthet, målestokk, høyder, men det kan vurderes ulike måter å behandle selve skrenten mot Glomma, og stripa mellom Glommengata og jernbanelinja på. Her er det oppstått et vakuum etter brann og riving. Det bør ikke tillates nye bygninger i dette området som bryter med småhuspreget.



Glommengata 35 (Koht-gården). Foto: Google street view



Skissen illustrerer hvor viktig det er å sikre en god kobling mellom stasjonen, stasjonsplassen og broen inn mot Gågata. En riving av Kohtgården (Glommengata 35) vil skape en enda tydeligere inngang mot Gågata. Illustrasjon: Holscher Nordberg + Kragh&Berglund + Urban Creators

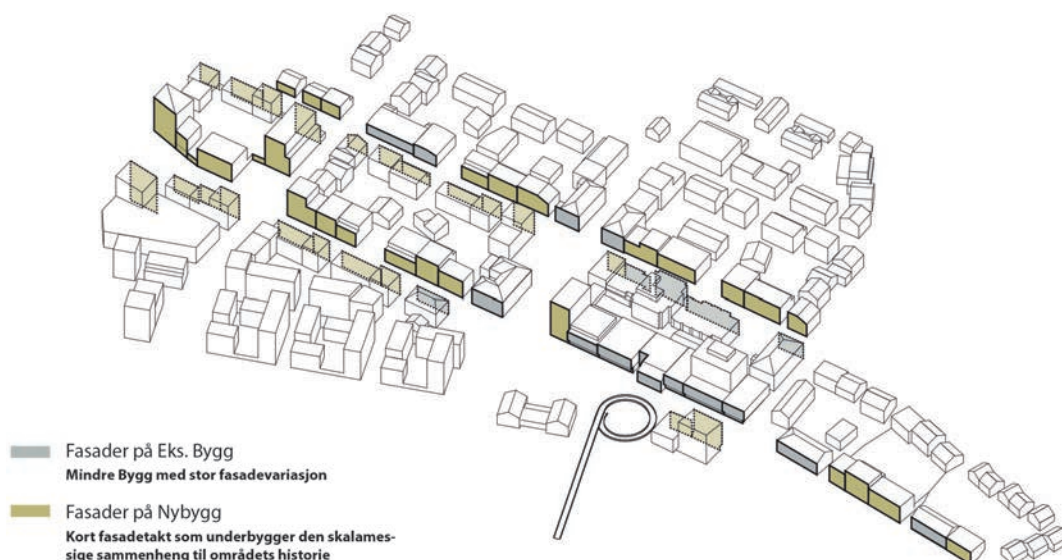
5. STYRK KVARTALSSTRUKTUREN I SMÅBYENS SKALA

Kvartalsstrukturen på flaten ved stasjonen gir Stasjonssida sterk identitet som står i kontrast til den omkringliggende, organiske strukturen med villaer og småhus som slynger seg oppover i dalskråningen.

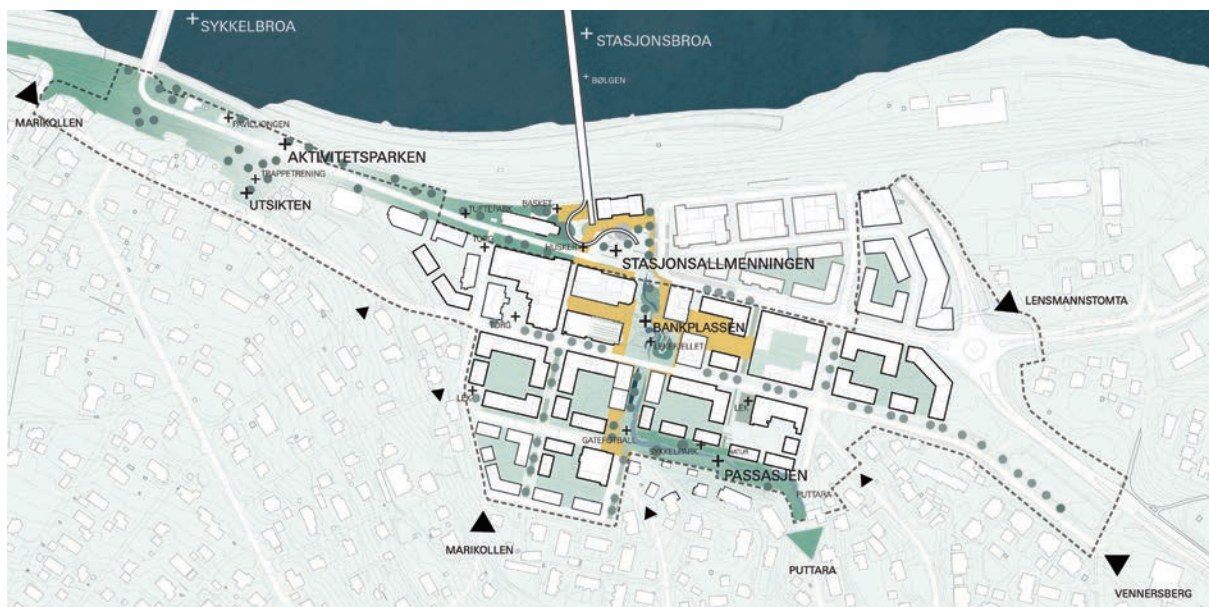
Det blir viktig både å forsterke kvartalsstrukturen og sikre variasjon i høyder og tetthet. Dette sikrer en helhet samtidig som det skaper ulike kvaliteter i delområdene. Gjennom å bryte opp kvartalene noe blir bydelen mer opplevelsesrik.

Teamene viser ulike tilnærminger til hvor hovedtyngden av kvartalsstrukturen skal være og hvor den urbane delen begynner. Evalueringskomiteen mener løsningen fra TAG Arkitekter viser ønskelig fortetting og tilnærming til bydelens innganger fra både vest og øst. Stasjonssida begynner ved rundkjøring ved Sundehjørnet, og kvartalsstrukturen må bidra til å understreke dette. Vi anbefaler også at området ved Svenskehaugen står frem som en «grønn byport».

Det anbefales å stramme opp og tydeliggjøre gatene, og styrke kvartalene med ny bebyggelse gjennom transfor-



Fasadetakt langs Jernbane- og Glommengata. Illustrasjon: Holscher Nordberg + Kragh&Berglund + Urban Creators



Illustrasjon: TAG Arkitekter

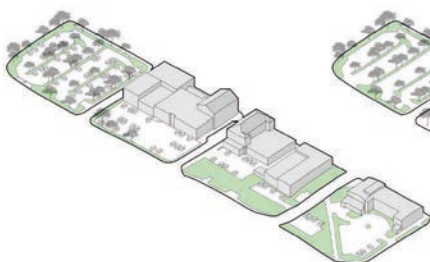
masjon eller infill. Bygninger som er plassert på kvartale- nes hjørner bør utformes sammenhengende rundt hjørnet slik at det ikke fremstår med lukkede gavler. Det blir viktig å sikre gode koblinger mellom gammel og ny bebyggelse, jfr. anbefalingspunkt 4. Gjennom en rendyrking av kvartalsstrukturen kan man veve den gamle og den nye bebyggelsen sammen, og på den måten gi området nye innslag som ikke står i veien for det gamle. De tre forslagene viser gode tilnærminger til hvordan eksisterende bygningsmasse kan håndteres.

For å sikre en helhetlig planlegging mellom by, byrom og bygning anbefaler evalueringskomiteen at kommunen lager en bevisst kanstsonestrategi som tydeliggjør prosjektets forhold til byrommene. I forslaget fra team Holscher Nordberg finner evalueringskomiteen gode føringer på hvordan man skal utforme kantsoner.

Gode lokale klimaforhold, variasjon i materialer, høyder og tetthet skal skape attraktive rammer for gode semi-private felles utearealer i hvert av de nye kvartalene. Hvert kvartal bør kommunisere med nabokvartalet gjennom gårdsrom som er forbundet med hverandre gjennom passasjer og stier og som har kontakt med gata. Kvartaler må ha åpninger som inviterer både inn og ut.

Evalueringskomiteen støtter teamenes anbefaling om at 3-5 etasjer virker tilpasset Kongsvingers skala, men at bebyggelsen stedvis kan strekke seg opp mot 8 etasjer. Høyder bør trappes ned mot sørlige deler av kvartalene slik at gode solforhold i gårdsrom blir ivarettatt. Ved fortetting må det også legges vekt på å etablere en fotgjengervennlig skala med relativt korte fasadelengder, aktive fasader, gode møteplasser og attraktiv møblering av urbane rom.

BOLIGKVARTALER - EKSISTERENDE



BOLIGKVARTALER - RIVING

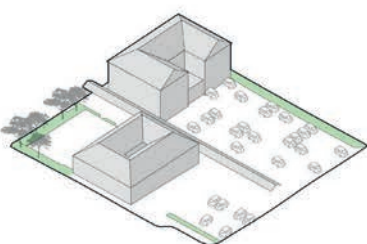


BOLIGKVARTALER - NYTT BYGG

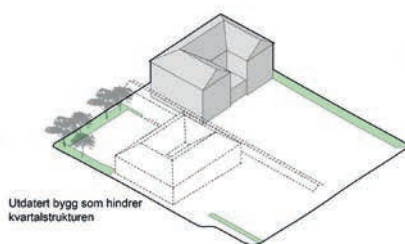


Kartlegging av eksisterende situasjon, rivning av bygg som ikke deltar i kvartalsutviklingen på en god måte, utbygging av nye bygninger og transformasjonsprosjekter. Illustrasjon: MDH Arkitekter + Transborder studio

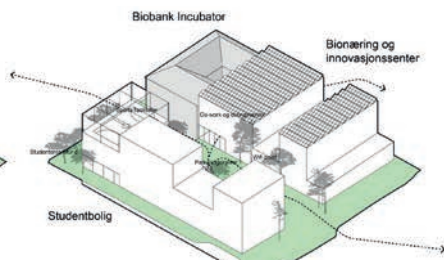
BIOKVARTALET - EKSISTERENDE



BIOKVARTALET - RIVING

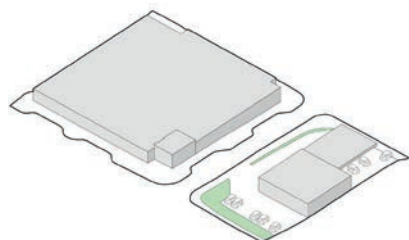


BIOKVARTALET - NYTT BYGG

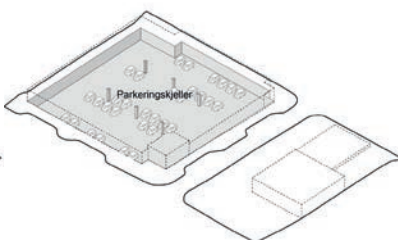


Banken har bevaringsverdig og lokal identitet og den er bygget slik at det ligger til rette for tilbygg. MDH Arkitekter + Transborder studio foreslår innovasjonssenter bygd i massivtre som en forlengelse av fasaden langs Glommengata. Illustrasjon: MDH Arkitekter + Transborder studio

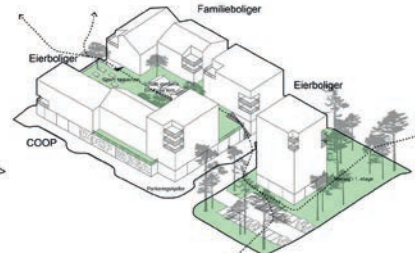
COOP-LIVING - EKSISTERENDE



COOP-LIVING - RIVING



COOP-LIVING - NYTT BYGG



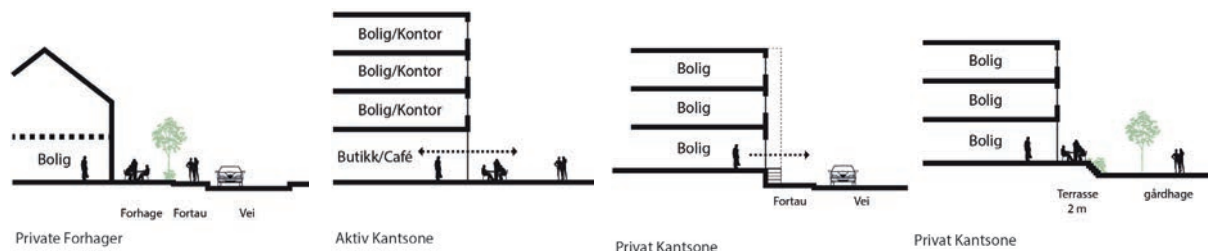
COOP-tomten kan med tiden transformeres, her illustrert med konseptet "Coop-living" med boliger på topp. Illustrasjon: MDH Arkitekter + Transborder studio



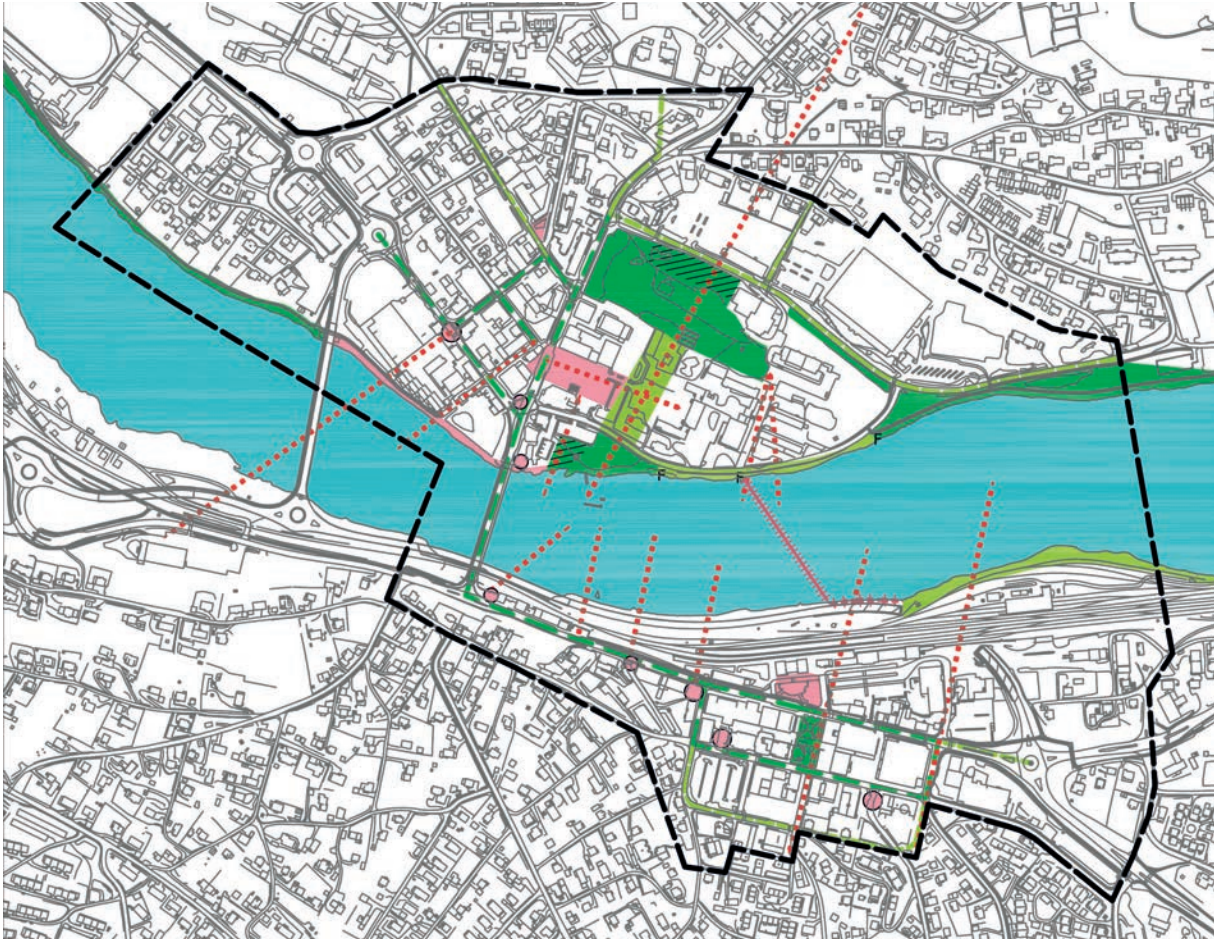
Kvartalenes hjørner bør vies oppmerksomhet, da de kan være særlig attraktive for utadrettet virksomhet, som møteplasser eller for fellesfunksjoner. Illustrasjon: TAG Arkitekter + NTNU



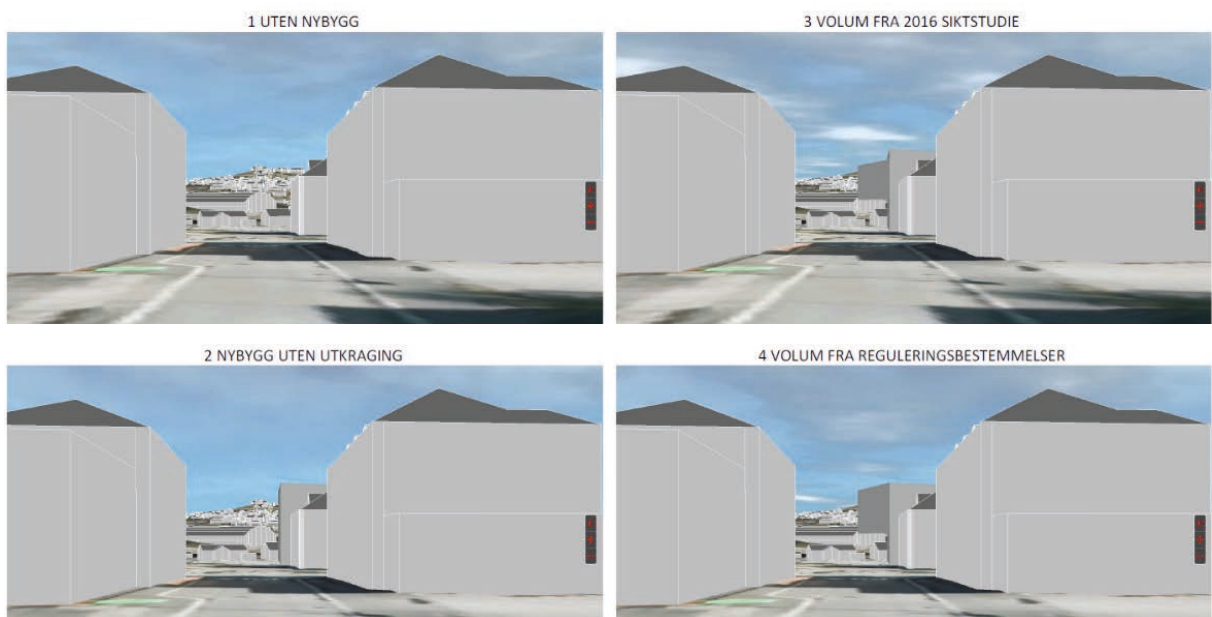
Kantsonestrategi som viser mulig utforming av første etasjer i ulike deler av byen. Illustrasjon: Holscher Nordberg + Kragh&Berglund + Urban Creators



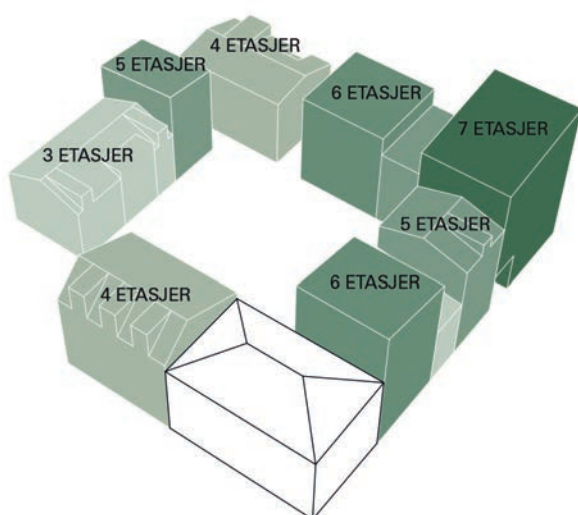
Ulike løsninger med bolig og næring i 1. etasje. Illustrasjon: Holscher Nordberg + Kragh&Berglund + Urban Creators



Viktige siktakser som må ivaretas ved videreutvikling av Stasjonssida er vist som stiplede røde linjer. Illustrasjon: Kongsvinger kommune, fra kommunedelplan for sentrum.

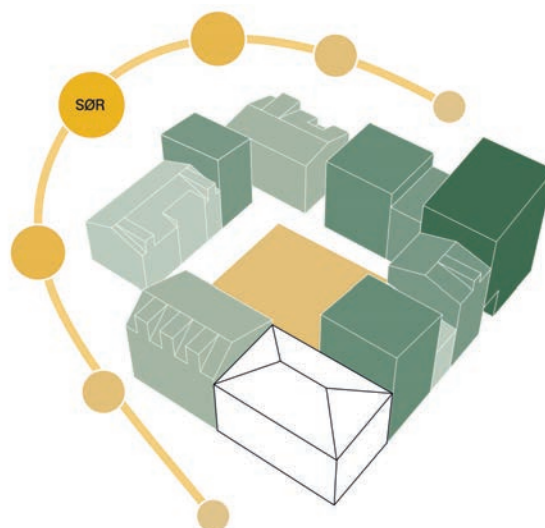


Figur som viser konsekvensene for siktlinjen ved Sofiesgate ved ulike varianter av nybygg nede på stasjonstomten. Illustrasjon: Kongsvinger kommune.



+ VOLUMER

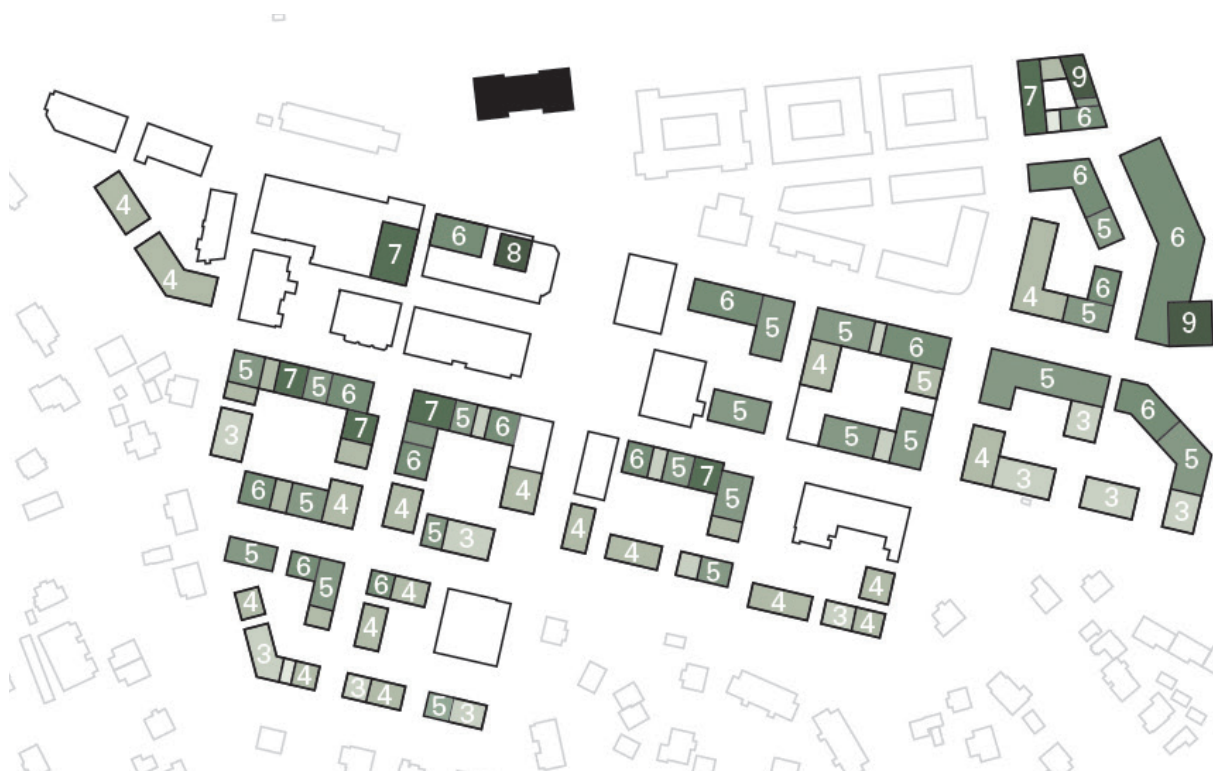
Kvartalet består av lett lesbare volumer med variasjon i høyde



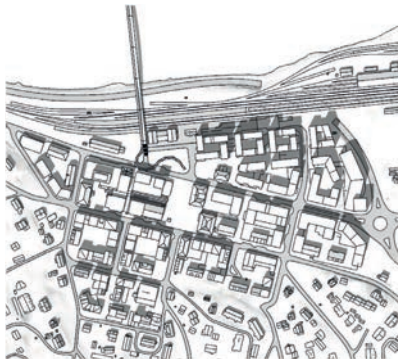
+ SOLFORHOLD

Byggene trapper seg ned mot sør og sørvest for å gi gode solforhold i bakgården

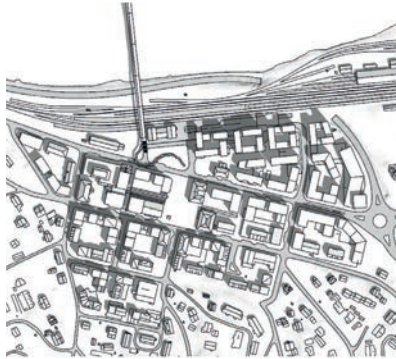
Illustrasjon: TAG Arkitekter + NTNU



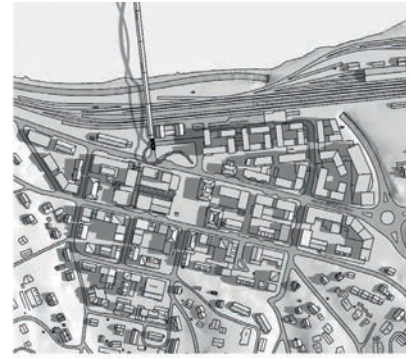
TAG foreslår at høyder på bebyggelsen i kvartalene kan variere fra 3-7 etasjer, der bebyggelsen generelt trapper ned mot syd. Langs Glommengata foreslås 4-8 etasjer. Illustrasjon: TAG Arkitekter + NTNU



21. juni kl 15

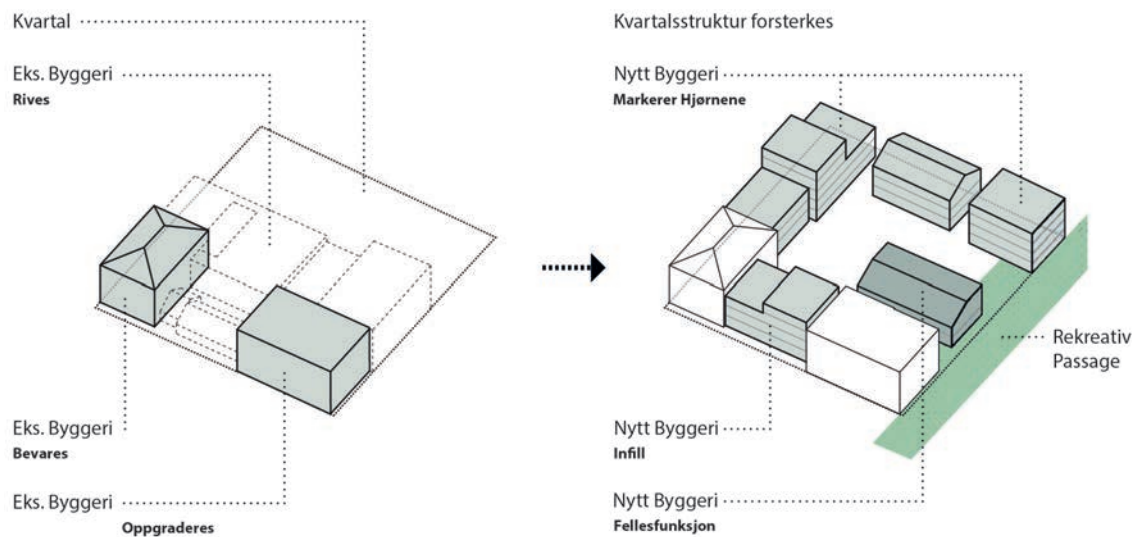


21. juni kl 12

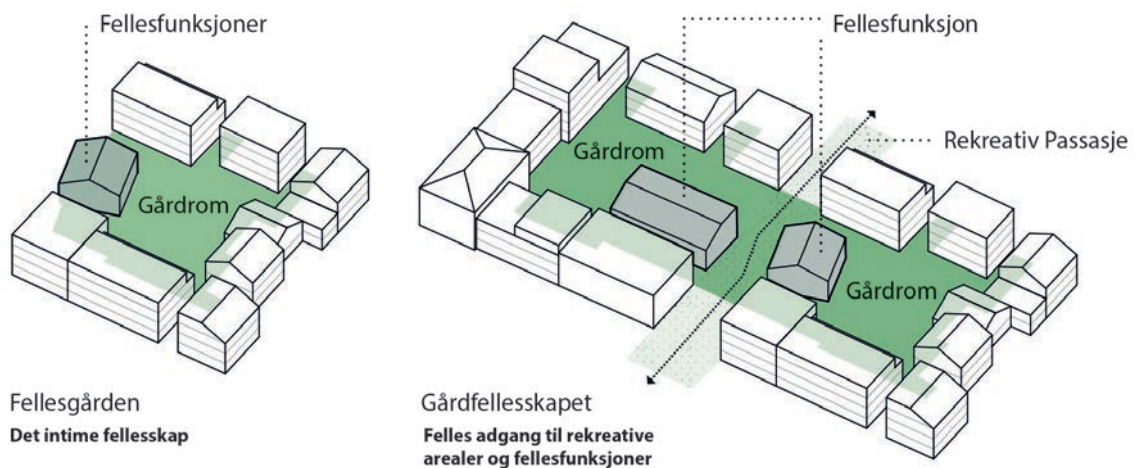


21. juni kl 09

Soldiagram som verktøy for høydeanalyse. Illustrasjon: TAG Arkitekter + NTNU



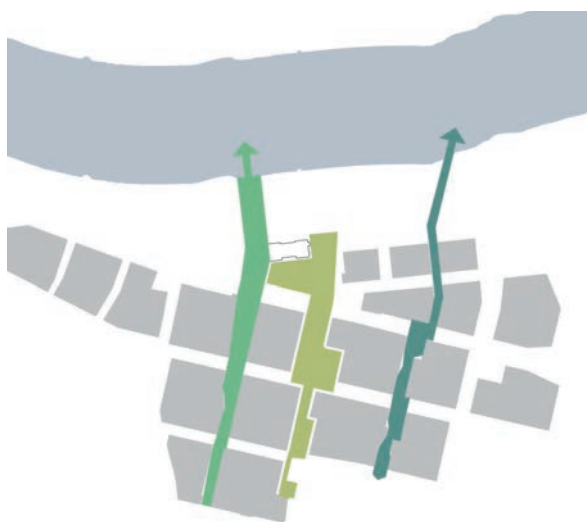
Et bilde på hvordan kvartalsstrukturen kan forsterkes. Illustrasjon: Holscher Nordberg + Kragh&Berglund + Urban Creators



Store og små fellesskap

Illustrasjon som viser hvordan man kan vektlegge fellesskapet som attraksjon og skape sosialt inkluderende naboskap. Illustrasjon: Holscher Nordberg + Kragh&Berglund + Urban Creators

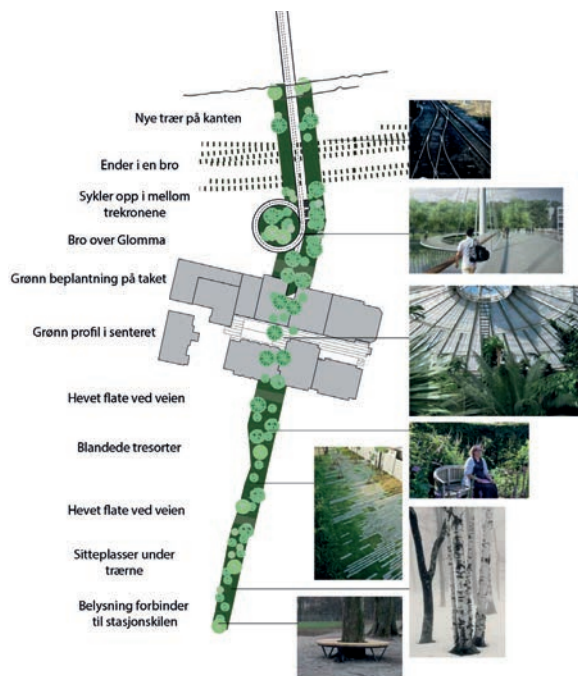
6. LAG GRØNNE ALLMENNINGER SOM BINDER OMRÅDET SAMMEN PÅ TVERS OG LØFTER FREM STASJONEN, GLOMMA OG LANDSKAPET



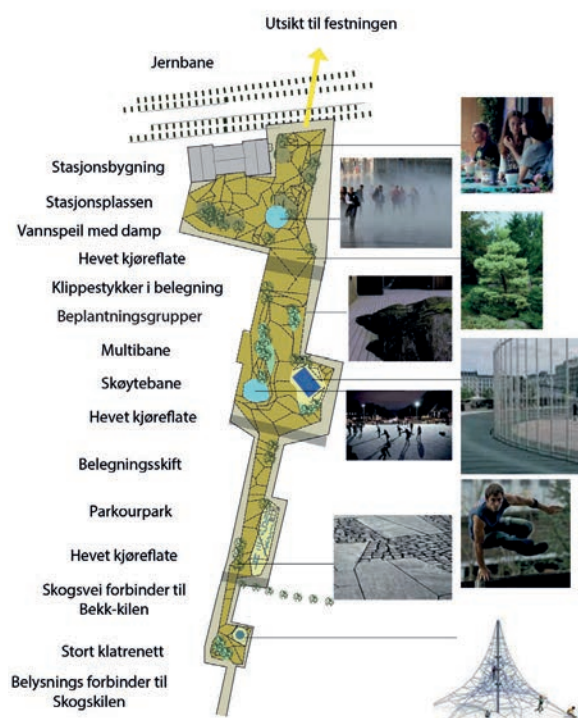
Forslag om tre grønne allmenninger eller kiler. Skogallmenningen lengst til venstre, Stasjonsallmenningen i midten og Bekkallmenningen til høyre. Illustrasjon: Holscher Nordberg, Kragh&Berglund og Urban Creators

Evalueringskomiteen anbefaler at det utvikles tre grønne rekreative allmenninger som binder bydelen sammen på tvers. Disse vil skape attraktive gangforbindelser som styrker koblingen til stasjonen, Glomma og landskapet. De vil også kunne ha betydning for biologisk mangfold og håndtering av overvann.

Alle teamene har satt fokus på Stasjonsallmenningen. Holscher Nordberg har i tillegg vist to andre to andre allmenninger kalt Skogallmenningen og Bekkallmenningen, som også bør utforskes videre. Allmenningene vil ha ulike karakterer og egenskaper, og vil fungere som rekreative arealer og fysiske forbindelser nord-syd. De tre allmenningene vil kryss Glommengata og med en bevisst utforming vil dette bidra til å øke friksjonen i Glommengata slik at gående og syklende gis høyere prioritet. Allmenningene går nord-syd, noe som er positivt med tanke på solforholdene i byrommene. Langs disse allmenningene er det viktig med bevisst programmering av byrommenes vegger og gulv, og gjennom en god utforming vil man kunne oppleve å ha naturen tett innpå seg også i sentrum. Gjennom en bevisst åpning av kvartalsstrukturen og lokalisering av fellesfunksjoner mot kilene forsterker man kilens funksjoner, samt inviterer beboere ute i byen. Grepene skaper naturlige tyngdepunkter og møteplasser og alt sammen resulterer i rikt byliv.



Skogallmenning Illustrasjon: Holscher Nordberg, Kragh&Berglund og Urban Creators



Stasjonsallmenning Illustrasjon: Holscher Nordberg, Kragh&Berglund og Urban Creators

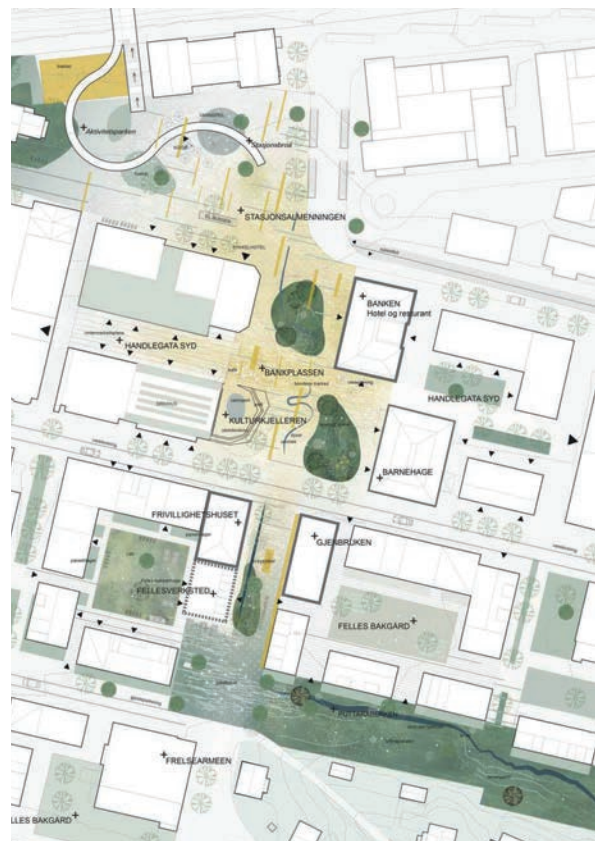


Sofies gate som hovedforbindelse mot stasjon. Utsikten mot festningen må ivaretas når det bygges ved stasjonen. Illustrasjon: Tag Arkitekter

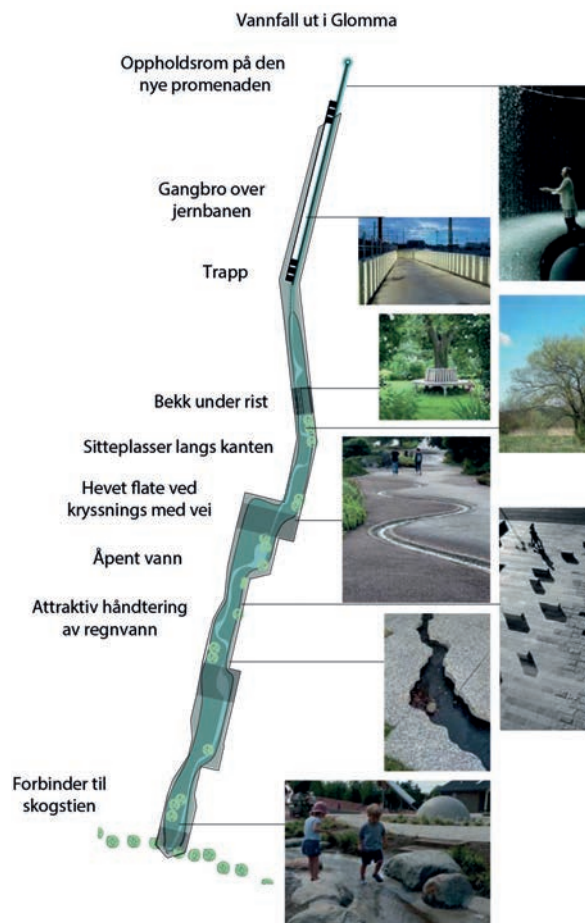
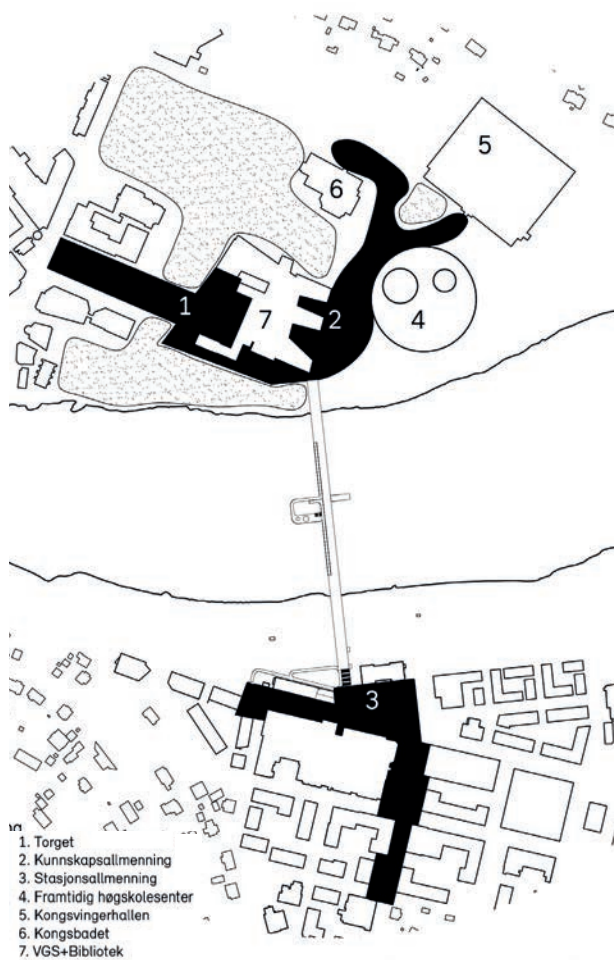
Stasjonsallmenningen er den viktigste almenningen og den som bør opparbeides først. Den går fra Stasjonsplassen, gjennom Bankplassen og opp Sofies gate. Etablering av denne kan bli en viktig kick-start på opparbeidelse av nye offentlige rom på Stasjonssida. Fra stasjonen og opp forbi Bankplassen bør det være en formell og representativ utforming, mens almenningen kan gis en mer uformell karakter ved boligkvartalene lenger syd. Langs Stasjonsallmenningen blir det viktig å ivareta den viktige siktlinjen til Festningen.

Evalueringskomiteen anbefaler også at det sees nærmere på forslaget fra TAG om å føre søndre del av stasjonsallmenningen videre som en grønn forbindelse langs Engensgata for å sikre en god kobling videre mot Puttara. Dette vil også skape en harmonisk overgang mellom kvartalsstrukturen og småhusbebyggelsen i sør. Evalueringskomiteen støtter også anbefalingen fra MDH/Transborder om å se denne allmenningen i sammenheng med den nye gang- og sykkelbroa og campusområdet på nordsiden.

Holscher Nordbergs ide om å skape en allmenning som strekker seg fra Stasjonen gjennom Sentrum Sør og videre opp gjennom boligområde lenger sør er et spennende grep som bør forfølges. Det samme med almenningen lenger øst som de har kalt Bekk-kilen, der de har foreslått å få fram Puttarabekken som i dag ligger i rør gjennom området.



Illustrasjon som viser Stasjonsallmenning som fortsetter over i en grønn forbindelse langs Engensgata videre mot Puttarabekken. Illustrasjon: TAG Arkitekter



Stasjonsallmenningen kan få et motsvar i en kunnskapsallmenning som forbinder skolen og høgskolen og videre Kongsbadet og Kongsvinger-hallen, to viktige regionale tilbud. Illustrasjon: MDH Arkitekter + Transborder studio

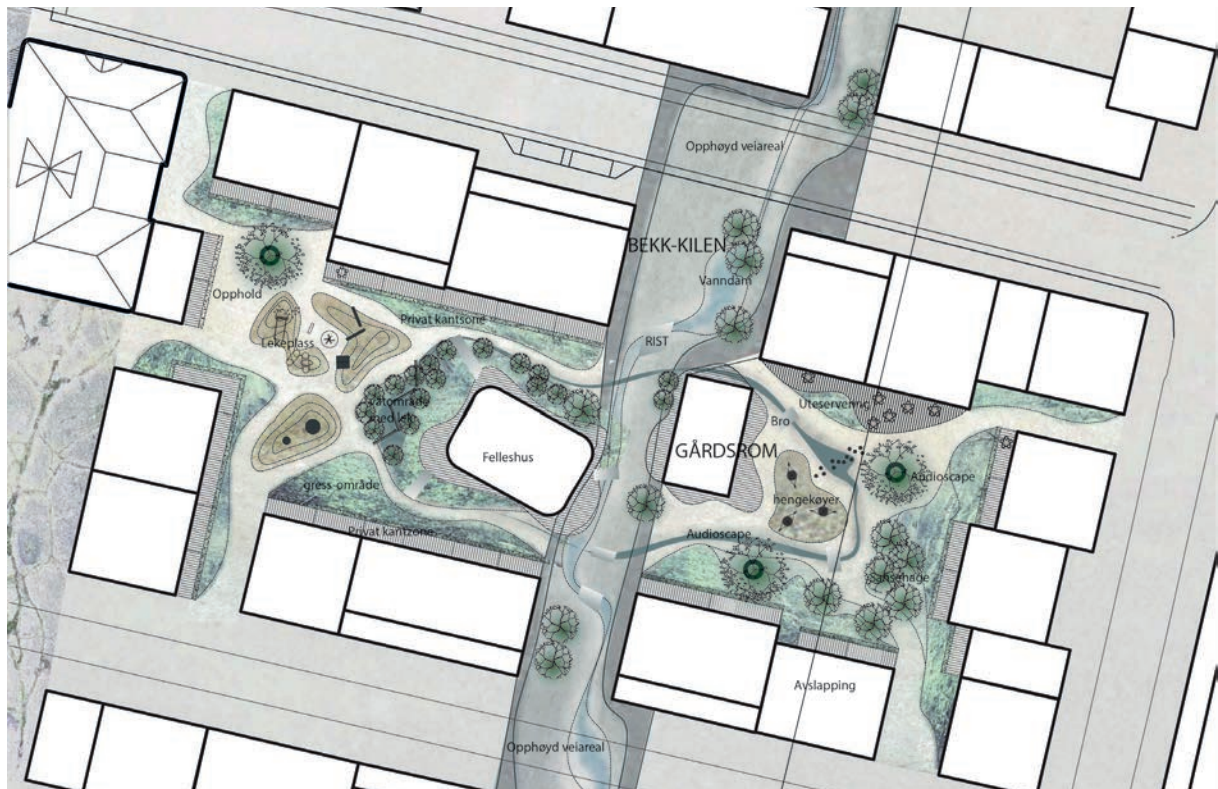
Bekkalmenning. Illustrasjon: Holscher Nordberg, Kragh&Berglund og Urban Creators



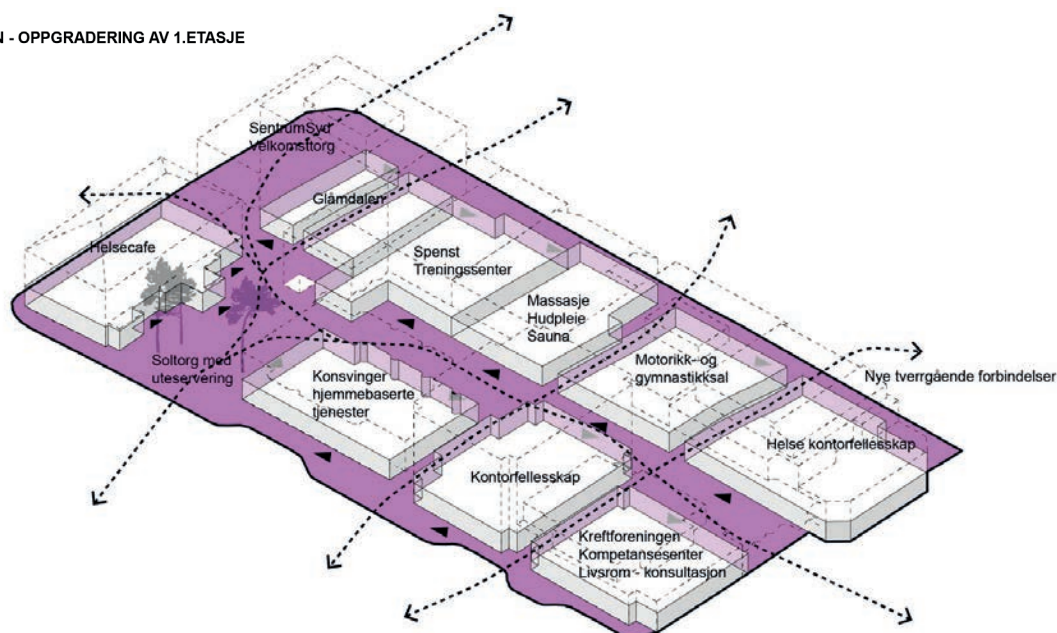
Gateplan konsept - Lag tre grønne kiler som binder sammen på tvers og løfter frem stasjonen, elva og utsikten. Illustrasjon: Kongsvinger kommune basert på illustrasjoner fra Holscher Nordberg, Kragh&Berglund og Urban Creators



Illustrasjon av Bekkallmenningen. Illustrasjon: Holscher Nordberg, Kragh&Berglund og Urban Creators



Området ved parkeringsplassen ved Megabygget. Bekkallmenningen blir en del av det semiprivate rommet i kvartalsstrukturen. Illustrasjon: Holscher Nordberg, Kragh&Berglund og Urban Creators

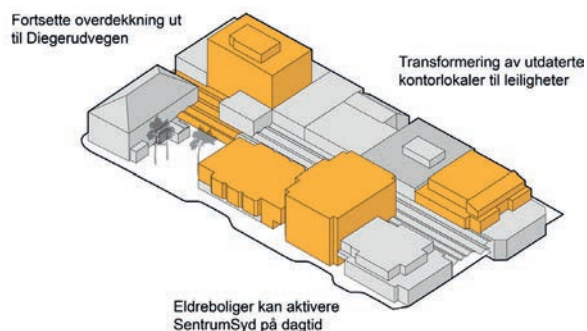
HELSEBYEN - OPPGRADERING AV 1.ETASJE

Forslag til hvordan Gågata kan styrkes med helsefunksjoner. Illustrasjon: MDH Arkitekter + Transborder studio

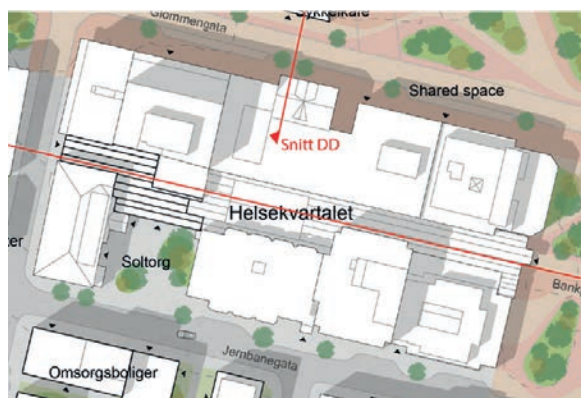
7. GJØR GÅGATA TIL ET INNVENDIG HANDELS-, HELSE- OG VINTERTORG

En videre utvikling av Gågata er en viktig brikke for vitalisering av hele Stasjonssida. Selv om sentrumsområde nord for Glomma er pekt ut som tyngdepunktet for sentrumshandel vil det fremdeles være plass til butikker på stasjonssida, og nye butikker bør fortrinnsvis legges til området ved Stasjonen og rundt Gågata. Men for å skape liv i Gågata igjen er det også behov for å tenke radikalt nytt rundt bruken av eiendommene. Ideen om å gjøre Gågata til en arena for helserelaterte tjenester er interessant både fordi dette området ligger tett på det regionale knutepunktet, og fordi slike tjenester finnes i området i dag. Det kan også være en ide å etablere et aktivitetssenter for seniorer i Gågata for å utnytte nærheten til offentlig kommunikasjon og gode parkeringsmuligheter. Ufordringen blir å finne en god miks av aktiviteter slik at man får til en dynamikk på tvers av befolkningsgrupper. Gågata, med sitt takoverbygg, har et stort potensiale som et innvendig handels- og vintertorg. Her kan bylivet trekke innendørs om vinteren. Transformasjon av bygningsmassen oppover i etasjene til boligformål er også interessant.

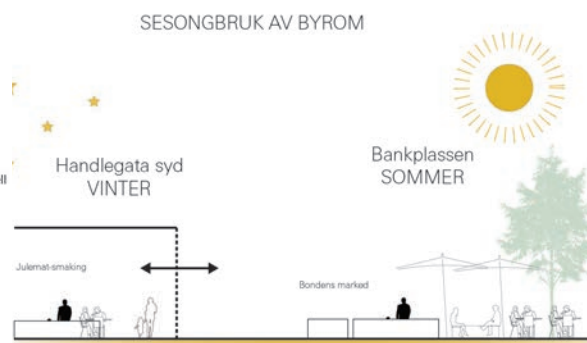
Skal man lykkes med en god utvikling av Gågata anbefales det å jobbe med styrke inngangene mot Stasjonsplassen og den kommende gang- og sykkelbroa. Ved å rive Glommengata 35 (Koht-gården) vil man kunne åpne Gågata mer mot nord og få til nettopp dette. Dette er en ide som bør sjekkes ut.

HELSEBYEN - TRANSFORMASJON TIL BOLIG

Forslag til hvordan Gågata kan styrkes med helsefunksjoner.
Illustrasjon: MDH Arkitekter + Transborder studio



Illustrasjon: MDH Arkitekter + Transborder studio



Sesongbruk av byrom. Illustrasjon: TAG Arkitekter

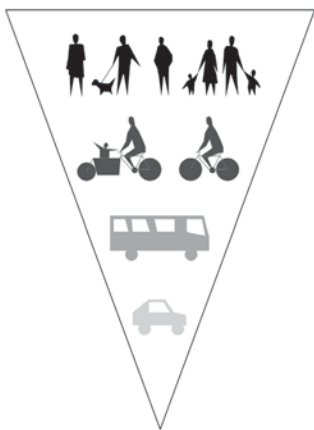
styre utviklingen i riktig retning. Det bør sees på modeller der man ser på utviklingen på tvers av eierstrukturen. Kommunen er ingen eiendomsbesitter i Gågata i dag, men det anbefales allikevel at kommune tar initiativ til et slikt samarbeid blant annet for å hente inspirasjon fra andre steder i landet som har lyktes med å få til et godt samarbeid.

Gågata har i dag en fragmentert eiendomsstruktur, og det er nødvendig å tenke nytt rundt samarbeidet for å



Markedsplass inn i glassgata på vinteren og ute på Bankplassen om sommeren. Illustrasjon: TAG Arkitekter

8. LA GÅENDE OG SYKLENDE DOMINERE BYBILDE, LØFT FRAM STASJONSTORGET OG SETT PARKERINGEN I SYSTEM

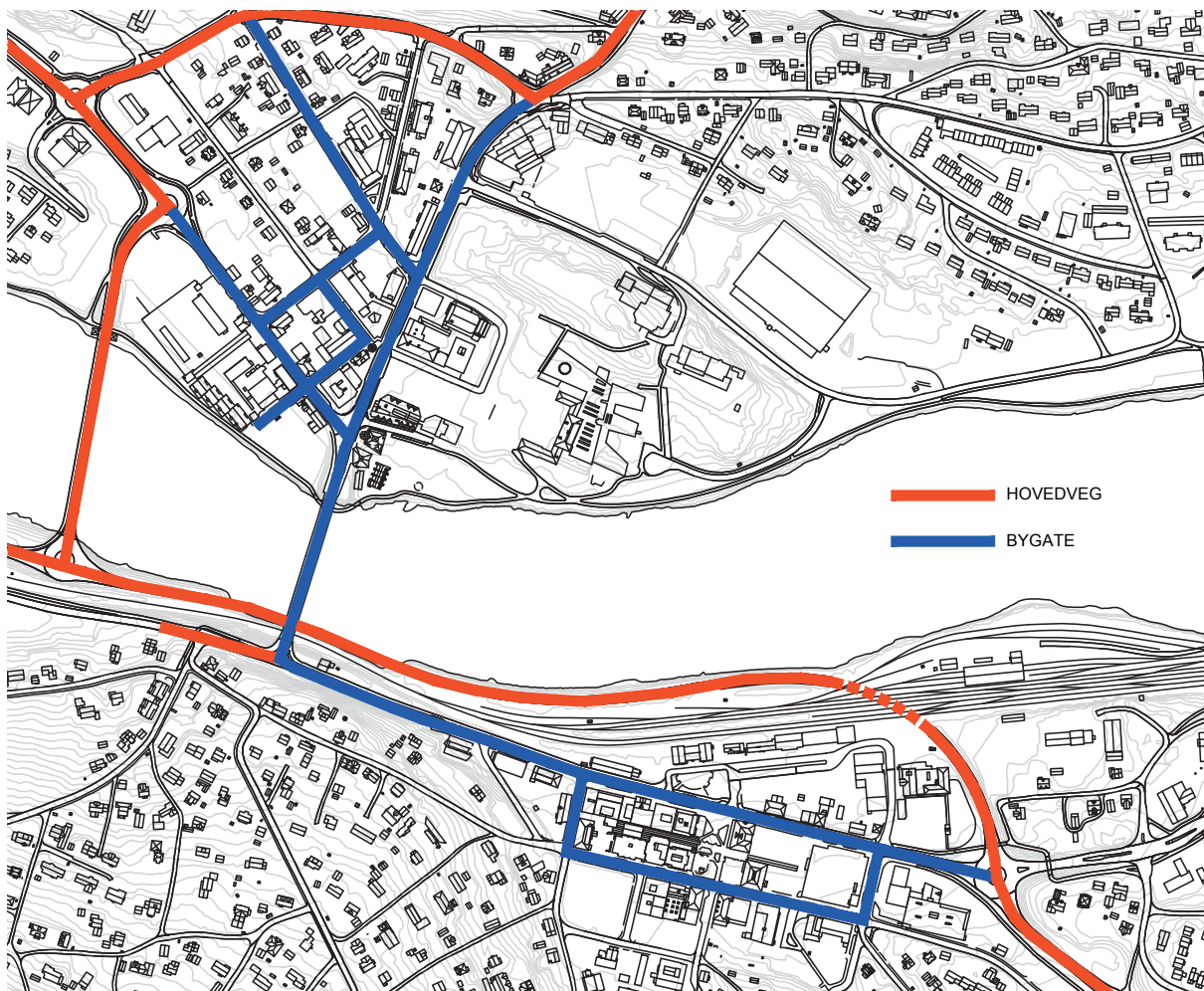


Et tydelig gatehierarki med gående på topp. Illustrasjon: TAG Arkitekter

Satsing på grønn mobilitet er en forutsetning for bylivet på Stasjonssida og avgjørende for at flere vil benytte kollektivtransport. Alle de tre teamene har understreket at gåendes og syklandes trivsel må være i fokus, og at utforming av gater og byrom må understøtte dette. Dette støttes av evalueringskomiteen.

Det er behov for et tydeligere gatehierarki slik at gatene får ulik identitet og funksjon. Slik blir det tydeligere hvem som skal gis prioritet. I dag kjører det like mange biler i Glommengata som på E16 langs Glomma. Det bør derfor legges opp til en utforming av gatenettet på sørsiden som gjør det mer attraktivt å benytte seg av riksveien for gjennomgangstrafikken, og at hovedtyngden av trafikken som skal til/fra bydelen kommer via Sundehjørnet.

Evalueringskomiteen støtter anbefalingen fra Holscher Nordberg om å utvikle Glommengata til en regional bygata hvor bylivet, myke trafikanter og kollektivtrafikk prioriteres. Ny bebyggelse må bidra til at gaterommet blir



Gatehierarki. Illustrasjon: Kongsvinger kommune



Gateplan konsept. Illustrasjon: Kongsvinger kommune basert på illustrasjoner fra Holscher Nordberg, Kragh&Berglund og Urban Creators

opplevelsesrikt og strammes opp. De tre almenningene vil bidra til å gi gaten karakter og dempe bilenes hastighet dominans i bybildet.

På kort sikt vil det bli etablert en holdeplass for bybussen inne på stasjonsområdet, men på sikt bør bybussen vurderes flyttet ut i Glommengata for å frigjøre Stasjonsplassen. Dette fordrer imidlertid redusert trafikk i

Glommengata. En bussholdeplass i Glommengata vil også bidra til å skape nødvendig friksjon slik at unødig trafikk velger å ligge på det overordnede vegnettet.

Evalueringskomiteen støtter anbefalingen fra Holscher Nordberg om at de øvrige gatene på stasjonssiden utvikles om mer lokale bygater hvor biler og syklistene kjører i blandet trafikk.

Holscher Nordberg : "Stasjonssidens øvrige gater er avdempede, lokale bygater. På lik linje med Glommengata, strammes de romlige opp av ny bebyggelse. Jernbanegata får et klassisk gaterom, imens gatene mot de tilstøtende boligområdene får en mer grønn karakter med mindre spring i fasadelinjen. Det er et tiltak som skaper en dialog og sammenheng til de lavere og spredte bygningene i området."

TAG Arkitekters forslag om å la Engensgate gå over i et parkdrag fra Sofiesgate med videre kobling opp mot Puttara er en god ide som bør vurderes nærmere.

God organisering av parkering er en nøkkelfaktor for å lykkes med å skape et godt sentrumsmiljø som ikke domineres av bilen. Det vil være viktig å utvikle strategisk plasserte parkeringsplasser som bidrar til at de sentrale byrommene skjermes for unødig biltrafikk, samtidig som det sikre god tilgjengelighet for besøkende og handlende.



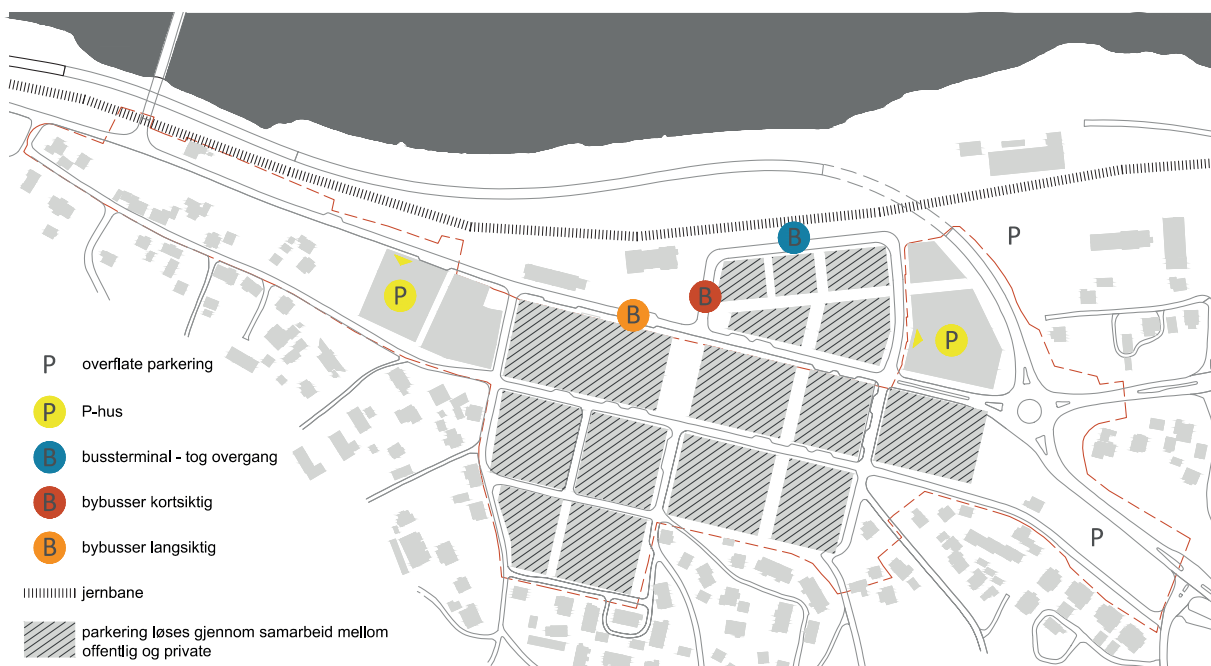
Stasjonsplassen. Illustrasjon: Holscher Nordberg, Kragh&Berglund og Urban Creators



Perspektiv sett fra sør med forslag om en Puttarapark. Illustrasjon: TAG Arkitekter

På sikt bør det jobbes med å få etablert parkeringshus nært opp til både Sundehjørnet og ved inngangen vestfra, f.eks i Samvirkegata. I utvikling av de ulike kvartalene bør det sees nærmere på om man kan skape fellesløsninger som gjør at man kan unngå parkeringskjellere under hvert

kvartal. For å stimulere til investering og for å underbygge grønn mobilitet bør det settes en lavere parkeringsnorm enn det som man tidligere har operert med. I vurdering av parkeringsnormer bør man også kunne senke kravet dersom det legges opp til bildelingsordninger.



Parkering og transport. Illustrasjon: Kongsvinger kommune basert på illustrasjoner fra Holscher Nordberg, Kragh&Berglund og Urban Creators

9. LAG EN VAKKER GANG- OG SYKKELBRU OVER ELVA SOM BÅDE KNYTTER SAMMEN OG GIR ROM FOR AKTIVITET OG OPPLEVELSER.

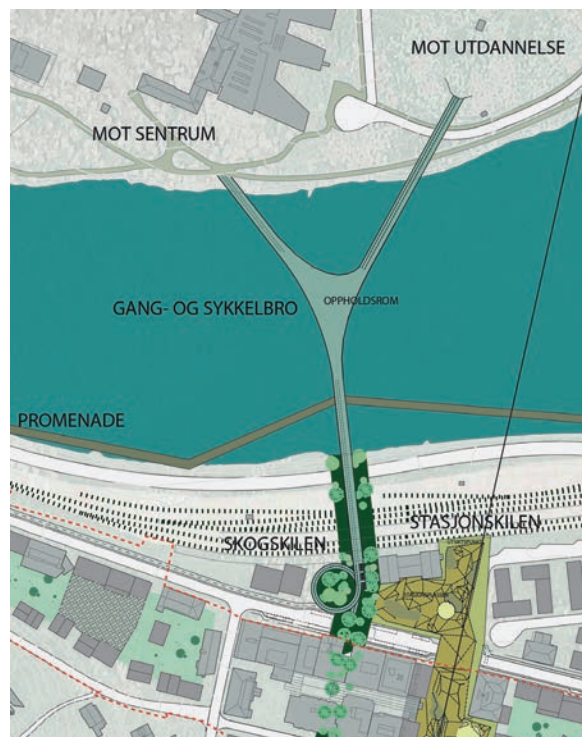
Alle teamene har pekt på at den nye gang- og sykkelbrua er avgjørende for å lykkes med grønn mobilitet. For Kongsvinger by vil gang- og sykkelbrua bli et viktig samlende element, både mentalt og fysisk. Broens plassering, utforming og hvordan den lander på begge sider av elva blir viktig.

Evalueringskomiteen er enig i at brua må ha en stor attraksjonsverdi i seg selv, men det vil nok medføre store problemer å legge permanente flytende konstruksjoner ute i elva. Elva er stri, med isgang og flom.

Brua skal være en naturlig del av gang- og sykkelnettverket og knytte de to sentrumsområdene tettelest mulig sammen, og den skal være en naturlig skolevei. En gang-sykkelbro med landingspunkt ved stasjonen vil styrke togets betydning i Kongsvinger og gjøre det lettere å benytte kollektivtransport.

Teamene har valgt til dels ulike løsninger når det kommer til utforming og plassering av brua, noe som gir gode innspill til hvordan broen kan planlegges videre. I det åpne møte ble tanken om å lage en y-form som gjør at brua leder i to retninger på nordsida pekt på som positivt, noe evalueringskomiteen støtter.

Evalueringskomiteen anbefaler at man jobber videre med å få fram et forprosjekt for brua basert på de innspill som er kommet gjennom parallelloppdraget, eksempelvis inspirert av løsningen fra Holscher Nordberg m.fl.



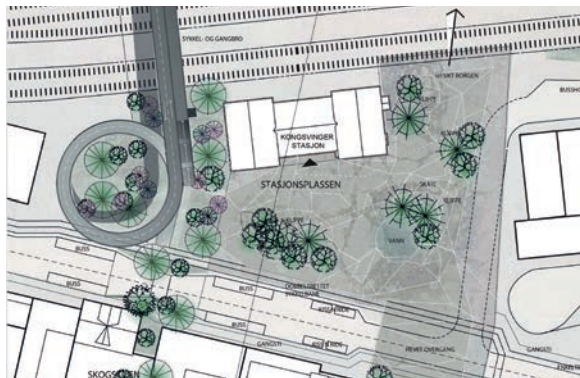
Y-formet gang- og sykkelbro over Glomma. Illustrasjon. Holscher Nordberg, Kragh&Berglund og Urban Creators

Brokompetanse, BaneNor og byplankompetanse må kobles inn i det videre arbeidet. Broen og rampen må sees i forhold til Stasjonsbygningen og tilkobling ned til perrongene i form av heiser og/eller trapper og bearbejdes for å tilpasses nødvendige stasjonsfasiliteter.



Illustrasjon. Holscher Nordberg, Kragh&Berglund og Urban Creators

Holscher Nordberg m.fl. foreslår en y-formet bro med et oppholdsrom midt i y-en som et naturlig møtested. På nordsiden har broa en arm mot sentrum og en arm mot utdannelseinstitusjonene. På stasjonssida lander brua i vestsiden av stasjonsbygningen med en spiralformet rampe omgitt av furutrær og en rettløpstrapp ved siden av. Sykkelrampen er skissert som en tynn og luftig konstruksjon og det å sykle opp blant trærne og utsynet til landskapet rundt blir en attraksjon. Sykkelrampen henvender seg både til stasjonsplassen og skogskilen. Evalueringskomitee nsynes det er mange interessante tanker bak dette konseptet.



Spiralformet landingsrampe på Stasjonssida. Illustrasjon. Holscher Nordberg, Kragh&Berglund og Urban Creators



Illustrasjon. Holscher Nordberg, Kragh&Berglund og Urban Creators

TAG Arkitekter foreslår at den gamle brua skal stenges for trafikk og bli en rask forbindelse over Glomma som vil være attraktiv for syklister. Den nye brua skal legge til rette for opplevelse, lek og aktivitet. Den nye brua er en rett bro som bølgjer seg opp og ned. På nordsiden lander brua ved Kongsvinger videregående skole. På stasjonssida lander brua med en bred trapp på vestsiden av Stasjonsbygningen og en lett, s-formet rampe som lander midt foran stasjonsbygningen/midt på stasjonstorget. Under og rundt rampen er det lagt opp til forskjellige aktiviteter som ballbane, tuftepark, huskepark og paviljong. Evalueringskomiteen liker den lekne utformingen, men er svært skeptisk rampen foran stasjonsbygningen.



Illustrasjon.TAG Arkitekter



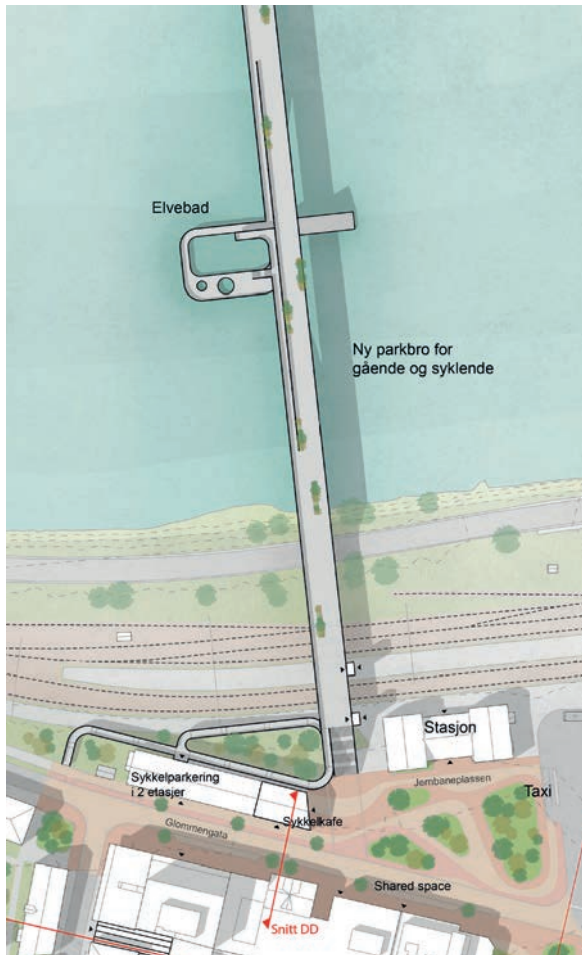
Illustrasjon.TAG Arkitekter



Illustrasjon.TAG Arkitekter



Illustrasjon.TAG Arkitekter

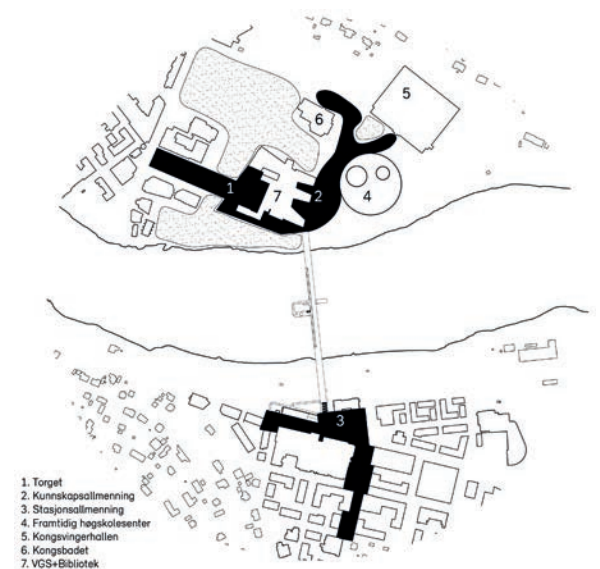


Illustrasjon: MDH Arkitekter + Transborder studio

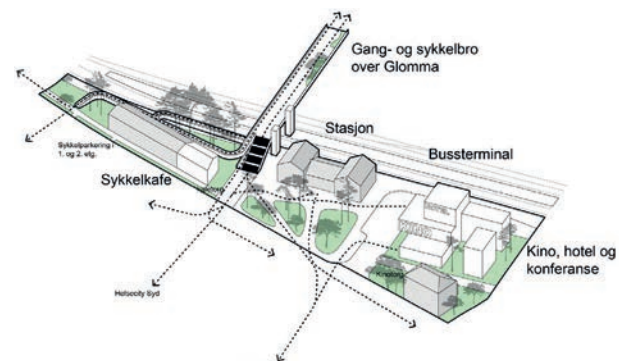
MDH Arkitekter + Transborder studio foreslår en sykkel- og gangbro som er en attraksjon og destinasjon i seg selv. De foreslår at broen blir en parkbro med beplantning, utkikkspunkter og sitteplasser i tillegg til et brokar og elvebad midt i elven. Broen er også delt opp i flere nivåer, med ett løp som slynger seg ned til elvebadet. På Stasjonssida lander broa vest for Stasjonsbygget og sykkelrampen svinger seg rundt slik at trapp og rampe møter stasjonsplassen på samme sted. Sykkelrampen går langs en eksisterende bygningen, Jernbaneplassen 2, hvor de foreslår bl.a. sykkelhotell med direkte adkomst til rampen. På nordsiden lander broen ved sport- og Høgskoleområdet langs elva. Evalueringskomiteen er skeptisk til flytende elementer i elva, grunnet strøm og isføring.



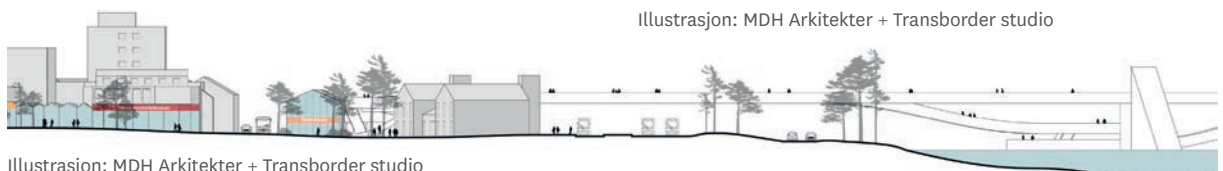
Gang- og sykkelbro som attraksjon, Illustrasjon: MDH Arkitekter + Transborder studio



Illustrasjon: MDH Arkitekter + Transborder studio



Illustrasjon: MDH Arkitekter + Transborder studio



Illustrasjon: MDH Arkitekter + Transborder studio

Flere av teamene foreslo å legge sykkelrampen til østsiden av stasjonsbygningen på midtveisseminaret, men det ble konkludert med at den plasseringen kom i konflikt med togplattformens funksjon, sikkerhet, drift og tilhørende regelverk med mer. Teamene har derfor levert forslag til plassering av rampen på Stasjonsbygningens vestsida.

10. SKAP KLIMANØYTRALE BYGG GJENNOM KLIMANØYTRALE BYGGEPROSESSER

Utvikling av Stasjonssida må bidra til å følge opp regionens klare målsetting i den regionale miljø- og klimastrategien som blir vedtatt i juni 2018. Det må utarbeides en tydelig strategi for hvordan Stasjonssida kan utvikles til en klimanøytral bydel. Strategien bør omfatte et livsløpsperspektiv både for enkeltbygg og for området som helhet. Kommunen bør, sammen med private utbyggere, teste ut nye og innovative løsninger for energi og miljø, slik at det bygges med bærekraftige materialer og høy energiklasse. Kommunen bør sette krav til lavt klimautslipp i både konstruksjon, fasader og drift. Takflater og fasader bør kunne utnyttes til energiproduksjon med integrerte solceller og solfangere i vekselvirkning med varmepumper eller

Kongsvinger er medlem av Nordiske trebyer og regionen ønsker å fremme godt trebyggeri. En videre utvikling av Stasjonssida bør ha med dette perspektivet for å få til en økt satsing på tre som byggemateriale.

11. LAG EN FLEKSIBEL OG REALISTISK GJENNOMFØRINGSSTRATEGI

Utviklingen av Stasjonssida vil skje over lang tid og det er derfor behov for en fleksibel gjennomføringsstrategi. Utbygging av Stasjonssida forutsettes i hovedsakelig å skje i regi av private aktører, men kommunen må spille en aktiv rolle både som planlegger, tilrettelegger og aktør.

Kommunen som planlegger

En av kommunens viktigste roller for å kunne styre samfunnsutviklingen er som planlegger etter plan og bygningsloven. Da kan det benyttes ulike planredskap.

- Kommunen ønsker å bruke kommuneplanens arealdel, som er under revisjon, for å gi gode rammer for utbyggenes detaljplaner.
- Evalueringskomiteen anbefaler at kommunen i tillegg bruker denne rapporten, supplert med en enkel formingsrettleder for å styre utviklingen i ønsket retning. Formingsrettlederen kan konkludere på temaer som drøftes i denne rapporten som høyder, utnyttelse, parkeringssystem etc. I tillegg kan den definere kvalitetsnivået på infrastruktur, møblering etc.
- Det bør også lages en byromstrategi som beskriver hvordan kommunen både kan bidra til å utvikle byrommene og skape liv i dem. Her kan det også ligge overordnede føringer for hvordan en kan videreføre identiteten til den historiske kvartalsbyen i fremtidige utbyggingsprosjekt.



MDH og transborder illustrerer hvordan tre på fasader kan brukes i bybildet. Illustrasjon: MDH Arkitekter + Transborder studio

- I tillegg vil gode utbyggingsavtaler være viktige styringsdokumenter, ikke minst for å sikre en helhetlig utbygging av infrastrukturen og de offentlige rommene.

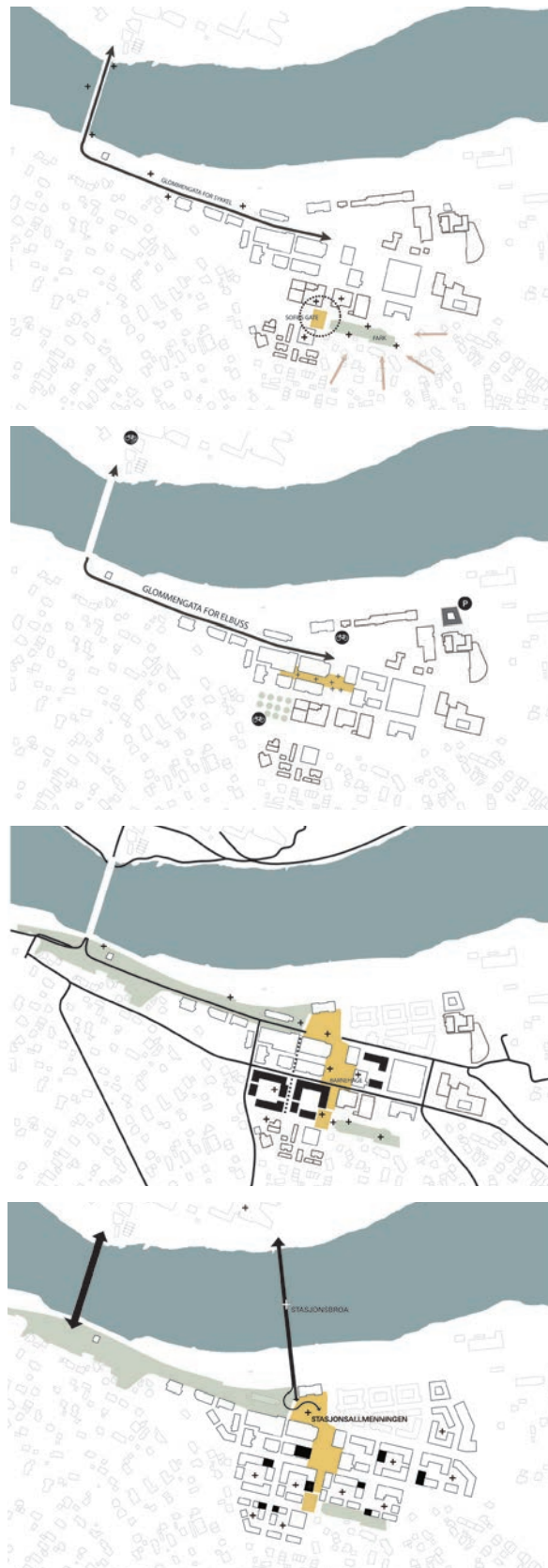
Kommunen som tilrettelegger

- Gjennom selv å være utbygger i samarbeid med private eller gjennom strategiske oppkjøp og videresalg av eiendommer med betingelser kan kommunen i stor grad bidra til å legge til rette for en god og bærekraftig utvikling. På denne måten kan man for eksempel utvikle forbilledlige boligkvartaler med bofellesskap på tvers av generasjoner, eller gode parkeringsløsninger.
- Gjennom å selv stå for utvikling og styring av parkeringssystemet kan kommunen få et uvurderlig styringsinstrument for å regulere biltrafikken i område over tid. For mange private parkeringsanlegg vil redusere styringsmulighetene vesentlig. Et felles parkeringssystem kan også gjøre det enklere å bygge boliger i sentrum og skape langt bedre nærmiljøer. Ulike frikjøpsordninger kan bidra til å finansiere anleggene.

Kommunen som aktør

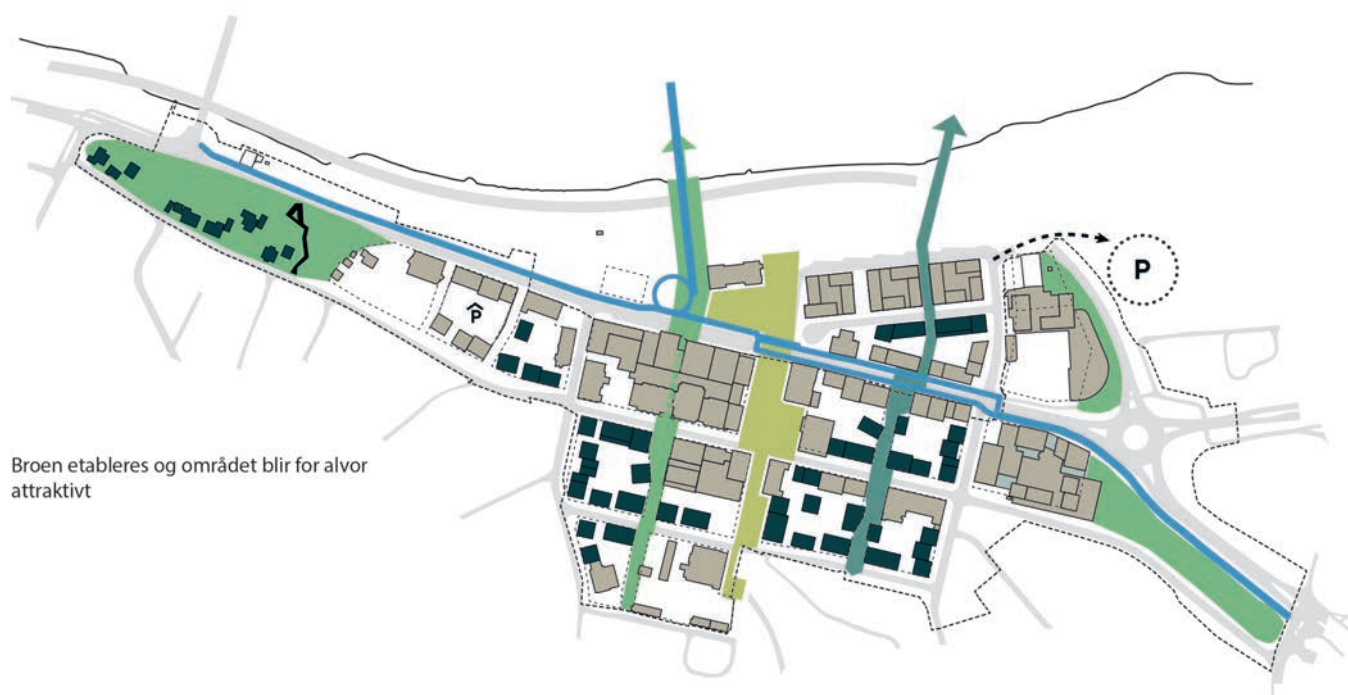
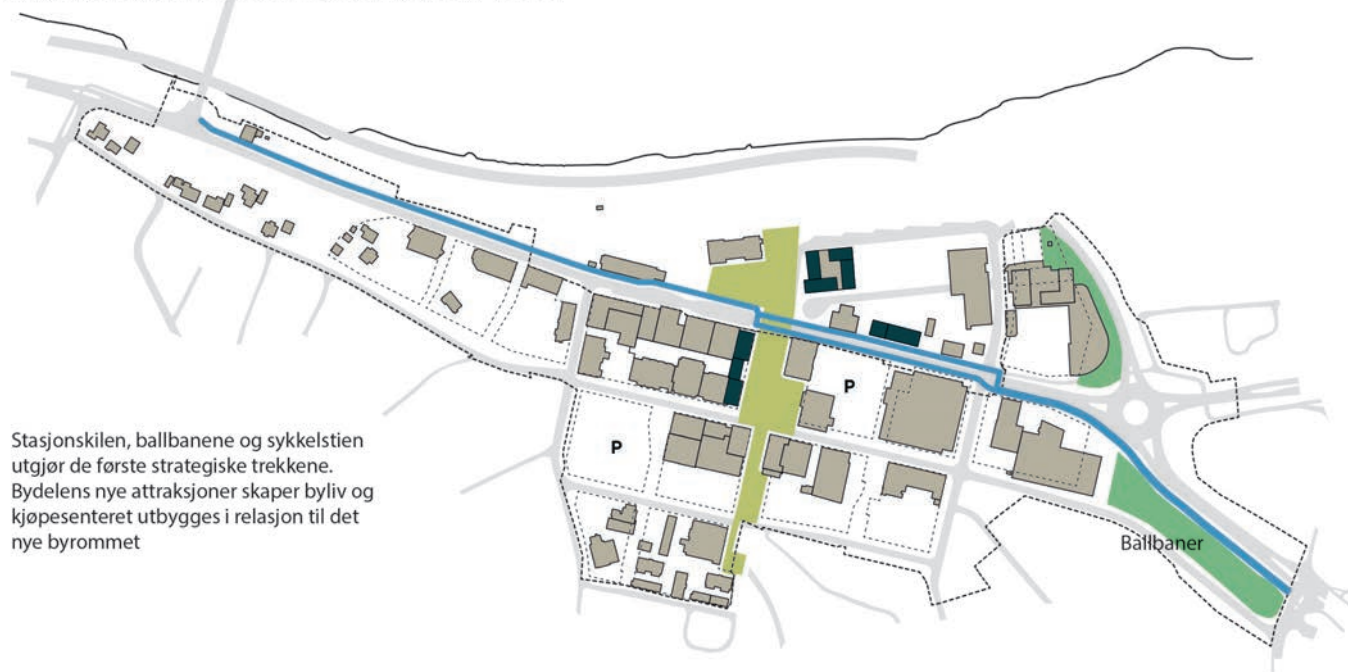
For å utvikle Stasjonssida videre vil evalueringskomiteen anbefale at kommunen tar følgende initiativ.

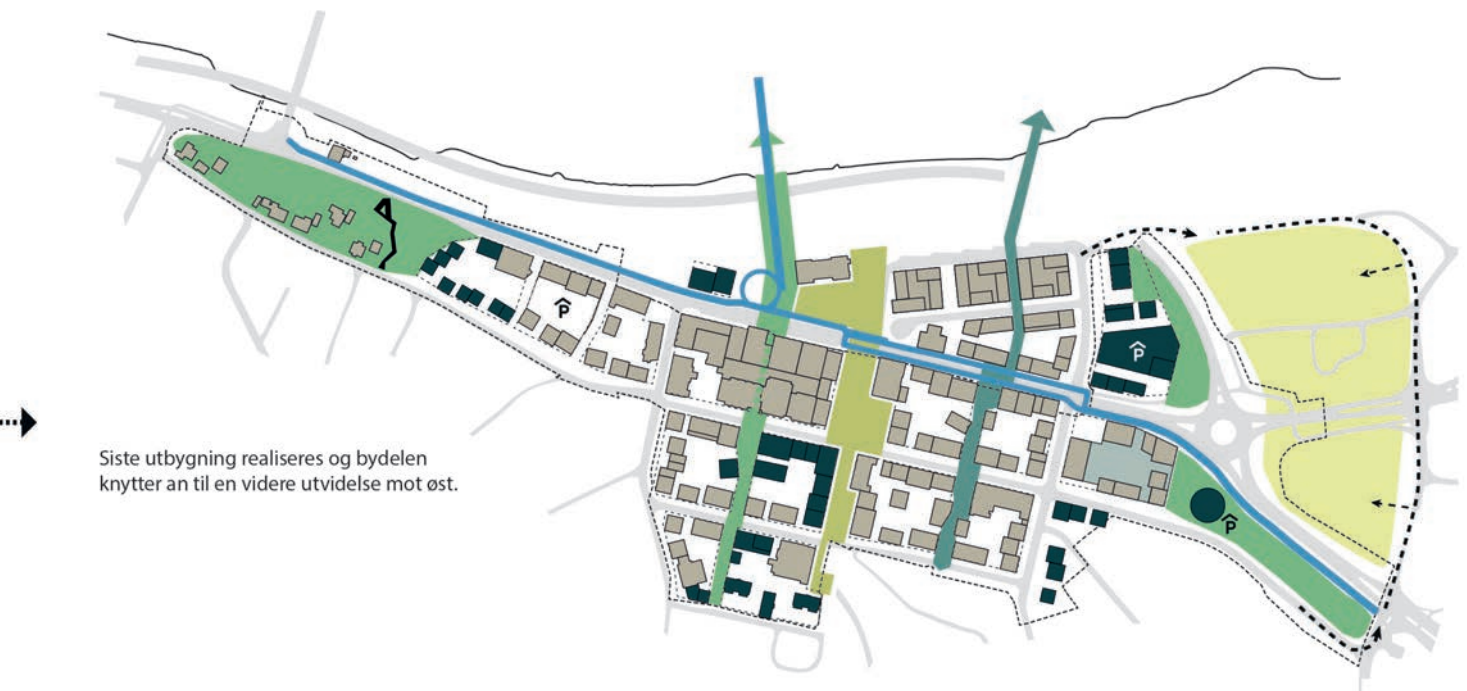
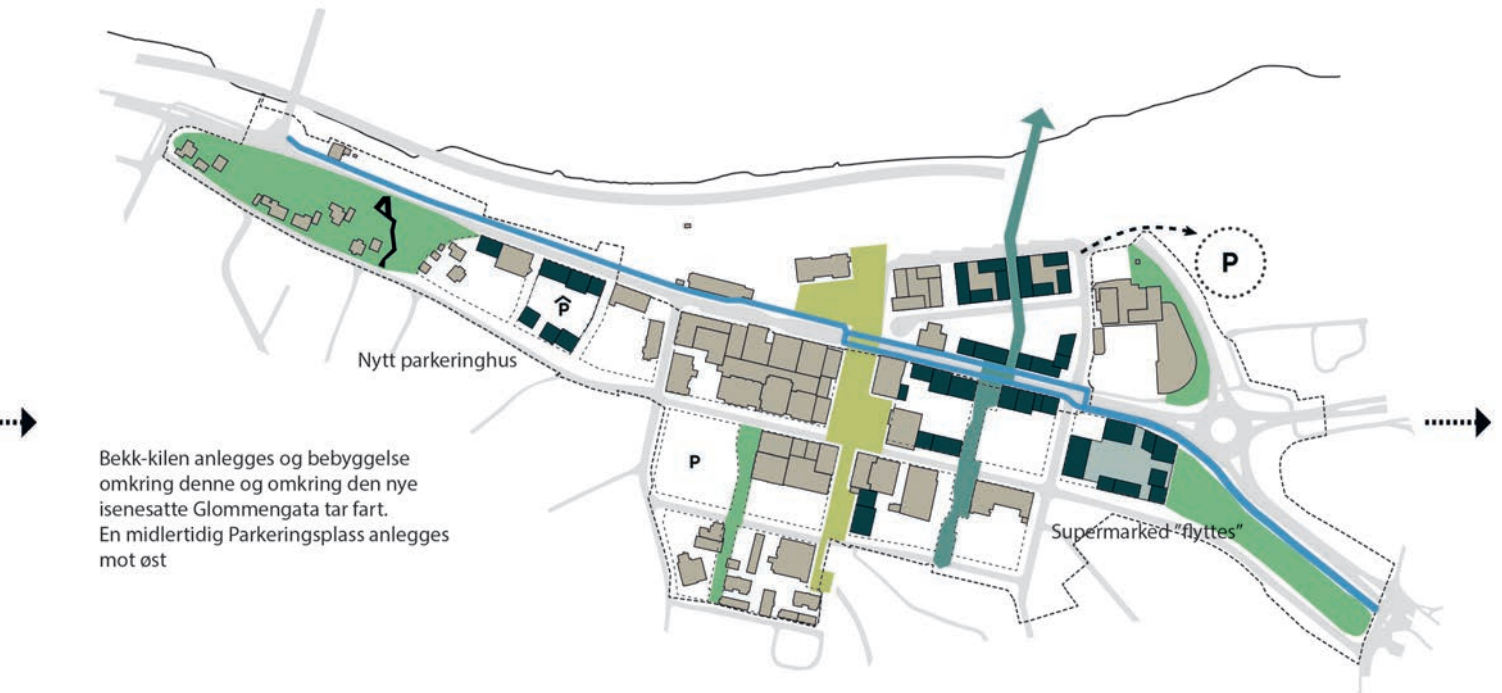
- Gjør Gågata til Vintertorget med stor V allerede i 2018 i samarbeid med gårdeierne. Inviter folk inn for å arrangere ting og legg til rette slik at det blir enkelt å gjøre det.
- Sørg for å få fram et forprosjekt på ny gang/sykelbro slik at prosjektet kan komme i betraktning ved neste rullering av Nasjonal transportplan
- Ta initiativ til et samarbeid med grunneierne i Sentrum SYD for å få igang en utvikling på tvers av eierstrukturen på samme måte som man nå har gjort det i Midtbyen
- Jobbe proaktivt for å utløse første byggetrinn på stasjonsområdet
- Jobbe aktivt for å realisere Stasjonsallmenningen som en viktig start i en byromsstrategi
- Vurdere urbant makeskifte som virkemiddel for å utløse private initiativ og for å få relokalisert kommunale tilbud som kan gi synergier til delområder på Stasjonssida



Illustrasjon: TAG Arkitekter

ET MULIG UTBYGGINGSSCENARIO





Utdrag fra teamets forslag, se hele forslaget på kommunens hjemmeside



«KNUTEPUNKTET I LANDSKAPET»

TEAM

HOLSCHER NORDBERG ARCHITECTURE AND PLANNING KRAGH & BERGLUND URBAN CREATORS

HOLSCHER NORDBERG
ARCHITECTURE AND PLANNING, KØBENHAVN
Nils Holscher
Jakob Nørbjerg Madsen
Johan Stoustrup Jensen
Rikke Hansen
Jesper Nordestgaard Rasmussen
Frederik Walentin Sandbu
Vilde Thune Vangdal

KRAGH & BERGLUND, KØBENHAVN
Hans Kragh
Ida Marie Wedfall

URBAN CREATORS, KØBENHAVN
Filip Zibrandtsen
Maria Wass-Danielsen
Julie Buschardt

HOVEDGREP: Kvartalsstrukturen fastholdes som bydelens fleksible utviklingsramme og som en del av stedets historiske identitet.

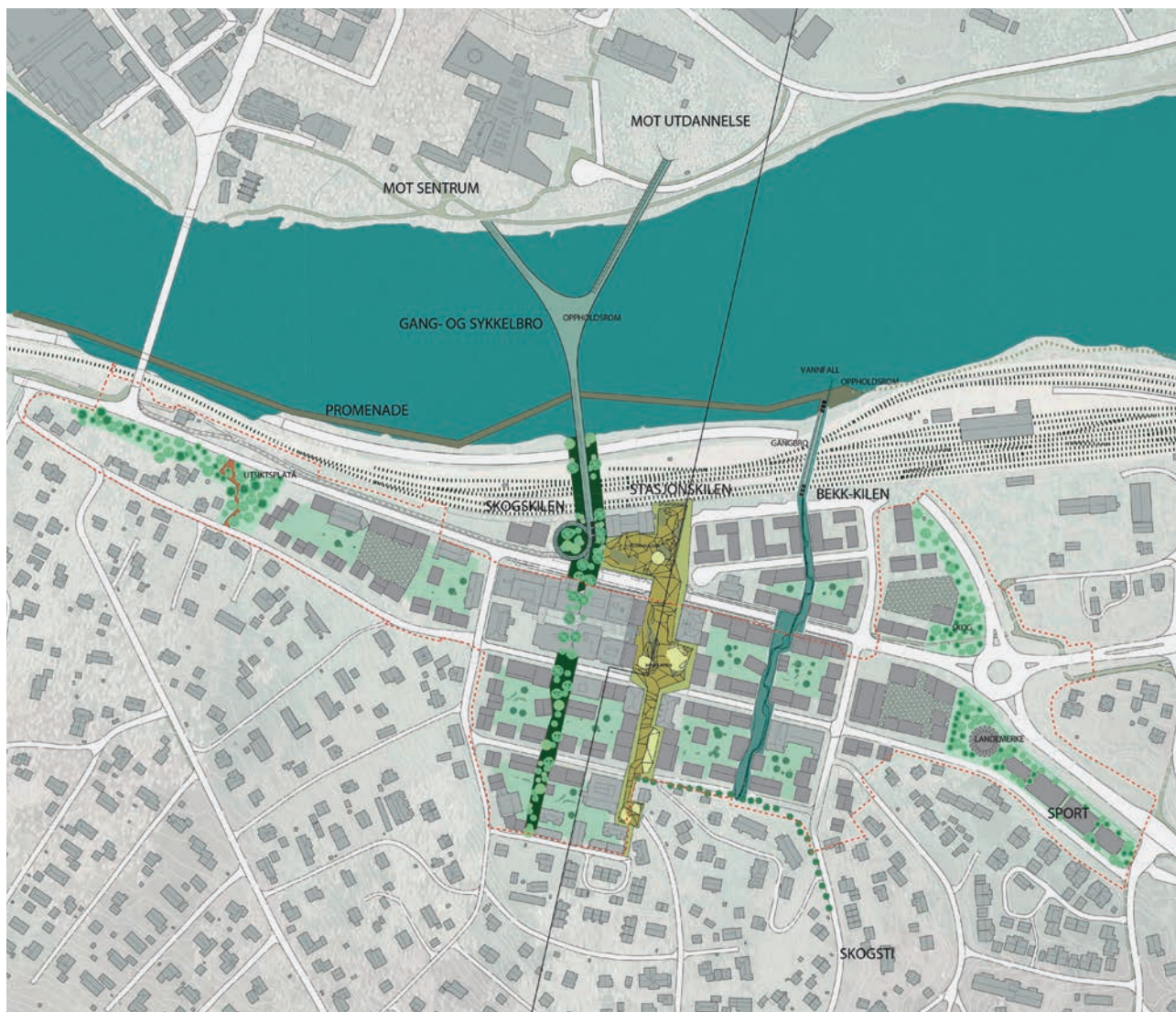
Tre kreative byroms-forløp

Tre bilfrie byroms-forløp etableres i strukturens nord-sydgående retning. Disse nye byrommene skaper mentale og visuelle sammenheng mellom bydelen, Glomma, det store landskapet, det øvrige sentrum og byen generelt. Hver enkelt av dem har en unik karakter, forskjellige aktiviteter og tilbud. De blir omdreiningspunkter i Stasjonssidens fremtidige byliv og skaper lokale identiteter og attraksjoner for ny bebyggelse.

Det sentrale forløpet Stasjonskilen har en urban karakter med attraktive og aktive tilbud for det regionale området. Det binder blant annet butikkssenteret sammen med stasjonen, og den nye broen griper forløpet og skaper fysisk samt mental sammenheng til sentrum nord for Glomma. De to øvrige forløpene har en landskapelig karakter og mer lokal henvendelse. Den østlige forbindelsen får karakter og verdi ved reetablering av elven som tidligere har løpt igjennom området. Med det gjenetableres et glemt historisk lag i byen.

Forskjellige gater med identitet

Glommengata er bydelens kobling til regionen. Stasjonen og bussterminalen ligger i gaten og mot øst samt vest kobles den på det regionale veinettet mot henholdsvis Sverige og



Oslo. Glommengata er også (frem til etableringen av den nye broen) Stasjonssidens sterkeste kobling til sentrum nord for Glomma.

Glommengata prioriteres som bydelens regionale hovedgate. Det disponeres ny bebyggelse slik at gaterommet forlenges og strammes romlig opp. Det tverrgående landskapsbåndet gir gaten karakter og demper bilenes nåværende fart og dominans i bybildet. I møtet med omgivelsene iscenesettes gaten slik at det skapes synlighet og tilgang for hele bydelen: En ny utsiktsplattform oppføres på Svenskehaugen, som et landemerke og en attraksjon ved ankomsten fra vest, samt en fortelling om Norges rikspolitiske historie ved Kongsvinger festning. Nye bygninger trekker gaterommet frem til rundkjøringen og et grønt område med fotballbaner samt et grønt parkeringstårn. Dette introduserer den besøkende for det aktive bylivet og bilenes fravær i byrommet.

Stasjonssidens øvrige gater er avdempede, lokale bygater. På lik linje med Glommengata, strammes de romlig opp av ny bebyggelse. Jernbanegata får et klassisk gaterom, imens gatene mot de tilstøtende boligområdene får en mer grønn

karakter med mindre spring i fasadelinjen. Det er et tiltak som skaper en dialog og sammenheng til de lavere og spredte bygningene i området.

Lokale og regionale bygninger

Byromplanens hierarkier og kvalitet gir en naturlig retning for bruk og plassering av ny bebyggelse. Glommengata utgjør med sin nye regionale posisjonering, en attraktiv plassering for virksomheter, hoteller o.l. Samtidig vil disse bruksområdene – bedre enn boliger – kunne fungere med støyforurensing, som til tross for tiltak, vil oppstå i Glommengata.

I første etasje på bygninger som henvender seg mot Stasjonskilen, plasseres kulturelle og kommersielle tilbud med regional henvendelse. De støtter opp om de aktive byrommene og den regionale brukergruppen slik at det oppstår synergier og grunnlag for bydelens mest intense byliv.

Boliger knyttes til de to landskapelige forløpene. Deres rekreative kvaliteter vil danne grunnlag for attraktive boligmiljøer og strukturen vil skape inkluderende, lokale sammenhenger mellom bydelens innbyggere.

Teamets oppsummering, se hele forslaget på kommunens hjemmeside



«UTVIKLING AV STASJONSSIDA I KONGSVINGER»

TEAM

MDH ARKITEKTER TRANSBORDER STUDIO

MDH ARKITEKTER, OSLO
Helge Lunder
Dagfinn Sagen
Thor Vingolf Nielsen

TRANSBORDER STUDIO, OSLO
Øystein Rø
Espen Røyseland
Margrete Bjone Engelen
Espen Heggertveit

Rådgivere:
Michael Lommertz, Bollinger + Grohmann
Trafikkplanlegger Tomislav Salopek, Asplan Viak

4 temaer: Et viktig valg for Kongsvinger blir å finne en profil for den nye Stasjonssida. Basert på møter med aktører i Kongsvinger og egen research har vi foreslått fire tema som vi mener er sentrale for utviklingen av bydelen.

Boligbydelen: Kongsvinger trenger flere sentrale leiligheter. Litt over halvparten av boligmassen i byen er eneboliger, mens leiligheter utgjør rundt 18 prosent. Samlet for kommunen er det i perioden 2006-2014 bygd 87 boliger i snitt pr år. De siste tre årene av perioden hadde en vesentlig lavere byggeaktivitet, med kun 38 boliger i snitt pr år. Dette er langt under kommuneplanens mål om 130 nye boliger pr år. Det er antatt at Kongsvinger får 3500 nye bosatte fram mot 2050. Det vil da være behov for ca. 1800 nye boliger. Det fremstår på det rene at Stasjonssida har stor potensial for boligbygging og vil kunne løse utfordringen med sentrale leiligheter.

Helsebydelen: Helsekartet i Kongsvinger tegnes nå på nytt. I 2017 ble det vedtatt at Kongsvinger Sykehus skulle overføres fra Sykehuset Innlandet til A-hus. Kongsvinger kommune har vedtatt prosjektet Helsebyen Kongsvinger hvis mål er å sikre sterke fagmiljøer og spesialistfunksjoner, utvikle nye konsepter for pasienters helsetjeneste, samt utvikle en plan for næringsutvikling i tilknytning til Sykehuset. Prognosene fra SSB viser at aldersgruppen 70+ forventes å øke med hele 70 prosent fram mot 2040, mens veksten i yrkesaktiv alder vil være på 6 prosent. Behovet for smarte og effektive helseløsninger er økende. Stasjonssiden har allerede et eksisterende



Et tydelig, urbant felt



Komplettering av kvartalene



En nord-syd akse



Strategiske nøkkelprosjekt

grunnlag og potensiale for at utvikle bydelen med fokus på helse og omsorg. Stasjonssidas forbindelse til regionens 50 000 innbyggere er et viktig argument for å lokalisere helsetilbud her.

Opplevelsesbydelen: Kongsvinger er allerede etablert som en destinasjon på grunn av byens historiske severdigheter. Et nytt potensiale for turisme i Kongsvinger kan bli funnet innen friluftsliv og økoturisme. Her kan Stasjonssida bli en portal for videre forbindelser ut i naturen. Kongsvinger har mangel på hotel- og konferansefasiliteter. Det er også et behov for et forbedret kinotilbud. Beregninger viser at det er grunnlag for en kinosal per 10 000 innbyggere. Hvis Kongsvinger-regionen er utgangspunktet kan man se for seg etablering av hele fem saler.

Bioøkonomibydelen: Kongsvingerregionen har en unik kombinasjon av fornybare råvarer i skogbruket og bred kompetanse innen industri og bygg. Kommunen bør fokusere på fortrinn regionen har, som bioøkonomi, logistikkvirksomhet, bygg- og anleggsvirksomhet og industriutvikling og rekruttering av ny industri på grunn av eksisterende industrikompetanse. Mye av arbeidsplassene er spredd over regionen, samt næringsparker utenfor sentrum. Et fokus på samlokalisering av kunnskapsarbeidsplasser knyttet til bioindustrien kan gi mange synergieffekter. Vi tror Stasjonssida kan bli et fokusområde for næringsliv, research og innovasjon innenfor bioøkonomi både i form av lokaler, men

også hvordan bydelen bygges. Stasjonssida kan bli en bio-pilot!

Konsept:

Et tydelig, urbant felt: Utvikling av Stasjonssida bør skje gjennom fortettingen innenfor kvartalsstrukturen slik at et tydelig urbant område vokser fram. Overgangen til omliggende villabebyggelsen tydeliggjøres. Mot øst etableres en grønn portal som markerer inngangen til byen og pakker inn den utflytende handelsbebyggelsen.

Nord-syd akse: Som en forlengelse av den nye broforbindelsen og stasjonsplassen etableres en allmenning som kobler alle øst-vest-aksene. Dette blir bydelens viktigste byrom. Langs allmenningen legges innganger til de mest sentrale funksjonene i bydelen.

Komplettering av kvartalene: Bystrukturen på Stasjonssida er veldig tydelig, men en rekke tomter er ikke utbygd og flere kvartal er ikke komplett. Vår strategi er å la eksisterende funksjoner og bygg i så stor grad som mulig inngå i nye kvartalskonsepter.

Strategiske nøkkelprosjekt: Stasjonssida har mye potensial. Kongsvinger bør kanalisere innhold hit som kan bidra til å løfte byen og regionen. Knutepunktet må utvikles målrettet og med utgangspunkt i Kongsvingers særlige fortrinn og behov.

Utdrag fra teamets forslag, se hele forslaget på kommunens hjemmeside



«4 GREP FOR EN SUNN BYUTVIKLING»

TEAM

TAG ARKITEKTER NTNU

TAG ARKITEKTER, OSLO
Arkitekter + Landskapsarkitekter:
Lars Eirik Ulseth
Håkon Berger
Kirsti Hansen
Mette Omre
Merete Gunnes
Hanna H. Storemyr
Ingrid Austbø

NTNU BOLIGFORSKNING RESSURSGRUPPE, TRONDHEIM
Jon Martin Denstadli
Jon Olaf Olaussen
Are Oust

4 grep for en sunn byutvikling

1. Ny + gammel bro - En prioritering av myke trafikanter på den eksisterende broa, danner sammen med en ny gangbro for myke trafikanter en ring for grønn mobilitet omkring Kongsvinger.
2. En grønn og aktiv åre - En ny grønn forbindelse danner grunnlaget for nærhet til Kongsvinger-naturen for alle, og knytter marka til elva gjennom en sammenhengende grønn åre.
3. Overlappende byrom - Torget styrkes ved å la parkdrag og handelsaksen møtes i et kryss på torget. Viktige sosiale program styrker torgets kanter med sin plassering.
4. Bolig som bymotor - Nye boligkvartaler etableres med fellesfunksjoner som gir noe både til beboerne og byen.



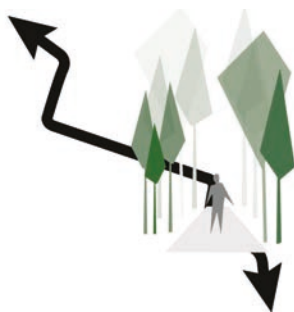
TILGJENGELIGE KONGSVINGER

Utviklingen av Stasjonssida skal bidra til å gjøre sentrum mer tilgjengelig for alle i Kongsvinger.



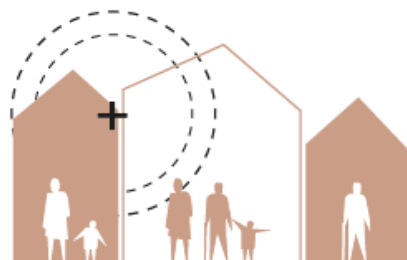
BYROM FOR FELLESSKAP

Bystrukturen på stasjonssida skal bygge opp om fellesskapet med definerte nabolag og et nettverk av møteplasser



TETT PÅ NATUREN

Kongsvinger har i dag store kvaliteter med sin nærhet til marka, samt et stort tilbud av organiserte aktiviteter. Det er et potensiale i å dyrke dette videre, og gjøre det til en del av byens identitet.



INKLUDERENDE BOMILJØ

En variert boligsammensetning på Stasjonssida skal bidra til en større grad av forståelse og toleranse blant befolkningen i Kongsvinger



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.