



<b>SKAL BEHANDLES I Utvalg</b>	<b>Møtedato</b>	<b>Saksnr</b>
Komite for næring og byutvikling	25.04.2017	009/17
Formannskap		
Kommunestyret		

Saksansv.:	Rune Lund	Arkiv:	15/1598	Arkivsaknr.:	K1 - 027
------------	-----------	--------	---------	--------------	----------

## **Kongsvinger 2050 - strategier for framtidig byutvikling**

### **Vedlegg:**

Kongsvinger 2050 - strategier for framtidig byutvikling (lavoppløselig versjon)  
Bylivsanalyse Kongsvinger sentrum (Norconsult, oktober 2016)  
Parkeringsnotat (Norconsult, mars 2017)  
Notat om fortettingsprinsipper (Norconsult, mars 2017)  
Trafikkundersøkelse Kongsvinger (Sweco, september 2016)  
Mobilitetsanalyser (Statens vegvesen, mars 2017)  
Utvikling av arealbruk og transport - datagrunnlag for Kongsvinger 2050 (Kongsvinger 2050, juli 2016)  
Bylabhefte (Norconsult, oktober 2016)  
Rapport fra tre Bylabverksteder (Norconsult, desember 2016)  
Rapport som oppsummerer innspill fra Bylabprosessen (Kongsvinger 2050, des 2016)  
Rapport fra ungdomsverksted (Kongsvinger 2050, oktober 2015)  
Oppsummering av workshop med handelsstanden (Kongsvinger 2050, november 2015)  
Oppsummering fra Byseminar (Kongsvinger 2050, januar 2016)

### **Dokumentliste:**

Byplanprosessen i Kongsvinger - behandling av prosjektstyringsplan  
Invitasjon fra Statens vegvesen om samarbeid rundt byplanprosess i Kongsvinger  
Invitasjon til forpliktende samarbeid om samordnet areal- og transportplanlegging

### **Rådmannens**

### **INNSTILLING**

1. Kongsvinger kommune slutter seg til framtidsbildet for ny byutvikling, herunder mål og strategier i strategidokumentet «Kongsvinger 2050 – strategier for framtidig byutvikling».
2. Kongsvinger kommune slutter seg til handlingsprogrammet hvor tiltak på kort og lengre sikt angir hvordan strategidokumentet skal følges opp.

3. Kongsvinger kommune slutter seg til den fremlagte fireårige samarbeidsavtalen mellom Kongsvinger kommune, Statens vegvesen Region øst, Hedmark fylkeskommune og Byen vår Kongsvinger. Kommunen har som intensjon å delta i finansiering av det videre arbeidet, som skissert i punkt 7 i samarbeidsavtalen, med kr 300 000 pr år fra og med 2018 til og med 2021. Finansieringen søkes innarbeidet i de årlige budsjetter.

## **Saksopplysninger:**

### *Prossessen*

Kongsvinger kommune, Statens vegvesen, Hedmark fylkeskommune og Byen Vår Kongsvinger har gjennomført et samarbeidsprosjekt knyttet til fremtidig byutvikling, kalt Kongsvinger 2050.

Prossessen har satt byutvikling og samordnet areal- og transportplanlegging på dagsorden, og man har debattert strategiske valg og prioriteringer. Sluttproduktet er en anbefalt bystrategi for samordning av arealbruk og transport.

Strategien legger overordnede rammer og føringer for byutvikling, arealbruk og transportsystem fremover. Strategien er ikke en plan etter plan og bygningsloven, men en strategi som skal peke retning og gi føringer for byplanleggingen framover. Bystrategien gir føringer for kommende revisjoner av kommuneplanens arealdel, videreutvikling av områdeplaner/reguleringsplaner og innspill til handlingsprogram hos de ulike aktørene. Perspektivet er langsiktig, samtidig som det er vist hva som må gjøres de nærmeste årene for å legge til rette for en ønsket byutvikling. Det er utarbeidet et forslag til en samarbeidsavtale mellom partene som skal sikre videre oppfølging.

Det vil også bli utarbeidet en kortversjon av strategien etter at den er formelt behandlet hos de ulike samarbeidspartnerne. Det gjøres oppmeksom på at versjonen som er vedlagt saken er en lavoppløselig versjon på grunn av størrelsen på dokumentet. Noen av figurene vil derfor framstå som noe utydelige.

Bystrategien er resultatet av en prosess med aktiv og bred medvirkning fra politikere, næringsliv, innbyggere og offentlige etater. Dette har vært viktig for å sikre eierskap til prosjektet. Det har også vært en sentral del av arbeidet å bevisstgjøre de ulike aktørenes rolle og ansvar i byutviklingen, og på hvordan man best kan samhandle for areal- og transporttiltak i Kongsvinger.

Strategiarbeidet har vært ledet av en styringsgruppe med representanter fra de ulike partene, med ordfører i Kongsvinger som leder. Det faglige arbeidet er ivaretatt av en prosjektgruppe med aktører fra samarbeidspartnerne, i tillegg til ekstern bistand.

Bred medvirkning har vært en viktig del av arbeidet. Det har derfor vært gjennomført flere samlinger og medvirkningsaktiviteter i prosjektets ulike faser, fra høsten 2015 til vinteren 2017:

- Oppstartskonferanse med erfaringsdeling fra andre byområder
- Workshops med handelsstanden, ungdomsrådet og befolkningen med fokus på Status og utfordringer.
- Framtidsverksted med fokus på Mål og mulige løsninger
- ByLab med fokus på Fremtidsbilde og konseptutvikling, inkludert blant annet tre workshops, «Bylab på tur», åpen utstilling, «Byprat på Kongssenteret», «Bylønsj i Gågata»

De ulike medvirkningsaktivitetene er oppsummert i egne rapporter. Prosjektet har hatt en egen

hjemmeside: [www.kongsvinger2050.no](http://www.kongsvinger2050.no). Her er det informert fortløpende om prosessen, rapportene er gjort tilgjengelig og interesserte har kunnet komme med innspill.

Bystrategien med handlingsprogram og samarbeidsavtale skal nå formelt vedtas i politiske organer både i Kongsvinger kommune og hos Hedmark fylkeskommune. Tilsvarende vil ledermøte i Statens vegvesen, Region Øst og styret i Byen Vår Kongsvinger behandle dette i begynnelsen på mai. Fylkesrådet har bedt om at kommunen behandler saken før den kommer til behandling i fylkesrådet 15. mai.

### *Byplankonseptet og strategiene*

Prosjektet Kongsvinger 2050 har gjennom kunnskapsinnsamling, arbeidsverksteder og diskusjoner samlet kunnskap, meninger og inntrykk av hvordan byen fremstår i dag og hvilke utfordringer man ser. Gjennom dette har det tegnet seg et tydelig bilde av Kongsvinger anno 2016, hva som engasjerer folk i Kongsvinger, og hva som er viktige behov, ønsker og mål for en positiv utvikling av byen.

Forener man alle de innspill som er kommet gjennom medvirkningsprosessen kan dette oppsummeres i følgende framtidsbilde:

*Kongsvinger by - levende og miljøvennlig med sterk identitet. Byen gir grunnlag for høy livskvalitet*

Basert på dette er det utarbeidet et byplankonsept som viser hvordan en ser for seg utviklingen 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 3 hovedmål for arealbruk og transport:

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.*

På noen områder handler utviklingen om å ivareta allerede sterke kvaliteter, mens det på andre områder må gjøres prioriteringer og tiltak dersom man skal skape grobunn for at framtidsbildet skal bli virkelighet.

De største utfordringene på veien mot disse målene er

- Lokalisering av boliger, handel og arbeidsplasser
- Trafikk og reisevaner, flere skal gå, sykle og reise kollektivt
- Et sentrum med byliv

*Lokalisering av boliger, handel og arbeidsplasser.* Det er stort potensiale for fortetting og transformasjon sentralt i Kongsvinger by, og en større andel av framtidige boliger, handel og arbeidsplasser kan lokaliseres sentralt hvis man setter fokus på kompakt byutvikling. Dette er en grunnleggende forutsetning for endringer i framtidens reisevaner. At flere bor og jobber sentralt i byen gir økt kundegrunnlag for forretninger, bevertning og service. Større konsentrasjon av målpunkter som handel og arbeidsplasser i sentrum gjør det også lettere å betjene disse kollektivt.

*Trafikk og reisevaner, flere skal gå, sykle og reise kollektivt.* Det er et stort potensial for å øke andelen som sykler og går i Kongsvinger. Dette krever endringer i arealbruken som beskrevet i forrige punkt og tiltak som sikrer et bedre og tryggere reisetilbud. I de sentrale områdene av byen krever dette omprioritering av gatearealer. Glomma oppleves som en stor barriere for gående og syklende, og nye

forbindelser over Glomma vil gi en stor forbedring av kommunikasjonsmulighetene på tvers av byen. Potensialet for å forbedre kollektivtilbudet i byen er også stort. Et effektivt og pålitelig kollektivtilbud med kortere reisetider enn dagens tilbud er avgjørende for at flere skal velge denne reisemåten. Fortettes byen vil dette gjøre at flere får kort avstand til holdeplassene.

*Et sentrum med byliv.* Mål om byliv og levende sentrum nås ikke så lenge sentrum er utflytende og delt. Økt byliv og et mer levende sentrum betyr i praksis et sentrum med høyere konsentrasjon av folk i flere av døgnetimer. Kongsvinger er ingen stor by, og er heller ikke omkranset av en befolkningsrik region. Det er mye aktivitet i sentrum av byen, men den er spredt ut over i flere retninger. At arealene i tillegg er delt på hver side av Glomma gjør utfordringen enda større. Dersom sentrum skal oppleves som levende og trivelig, må innsatsen konsentreres. Det krever både større konsentrasjon av bolig, handel, kultur, servering og tjenestetilbud som folk benytter seg av, og gode gater og møteplasser som inviterer til opphold.

Dersom Kongsvinger skal utvikle seg på en måte som bidrar til å nå de overordnede målene må noen få, men tydelige, prinsipper for areal- og transportplanleggingen legges til grunn. Det foreslåtte byplankonseptet bygger på tre bærende fundamentet som sammen bidrar til å nå målene:

- Konseptfundament 1: Yttergrensen er nådd
- Konseptfundament 2: Én konsentrert sentrumskjerne på nordsiden av Glomma
- Konseptfundament 3: Trafikkhierarkiet snus



Konseptfundament 1 *Yttergrensen er nådd* er basert på følgende strategiske grep:

- Byveksten må peke innover for å legge til rette for endret reisemiddelvalg og bidra til økt byliv.
- Hovedandelen av boliger framover bør være leiligheter i og nært sentrum
- Arealene i sentrumsnære områder dekker langt på vei framtidens boligbehov
- Fortetting og transformasjon må skje med kvalitet og det må legges opp til en gradvis urbanisering og fortetting av boligtilbudene inn mot sentrum med et variert tilbud av leilighetstyper – og størrelser
- Kongsvingers identitet må ivaretas ved fortetting og transformasjon. Byens historiske og geografiske forutsetninger, Festningen, Øvrebyen og Glomma, må gis en klarere rolle som byens særlige fortrinn og brukes aktivt for å styrke byens kvalitet, særpreg og identitet
- Strategien for Festningsavenyen videreføres.
- For å styrke kontakten med Glomma bør elverommet tydeliggjøres og åpnes ved at elva tas i bruk på begge sider.
- Byrom og blå/grønne strukturer er sentrale premisser for en vekststrategi som peker innover, og må styrkes og videreutvikles
- Nærmiljøanlegg rundt skolene og sentrale aktivitetsområder er viktig for folkehelse og må utvikles som en viktig del av grønnstrukturen

Konseptfundament 2 *Én konsentrert sentrumskjerne* nord for Glomma er basert på følgende strategiske grep:

- Kongsvinger bør ha én lett identifiserbar sentrumskjerne.
- Fremtidig arealbehov for handel og sentrumsfunksjoner kan dekkes i sentrumskjernen på nordsiden av Glomma
- Sentrum nord gis en tydelig rolle som byens sentrumskjerne, og hovedtyngden av sentrumshandelen bør konsentreres her gjennom videreutvikling av sentralt beliggende kjøpesentre og et bredt handelstilbud på gateplan.
- Sentrum syd forsterkes som knutepunkt og bydelssenter. Handels- og sentrumsfunksjoner konsentreres rundt knutepunktet og Stasjonstorget. Dette er en viktig forutsetning for å kunne satse på en konsentrert sentrumskjerne i nord. På selve stasjonsområdet vil en blanding av arbeidsplasser,

næring og kontor bidra til å vitalisere området. Sørsiden for øvrig bør styrkes med boliger og kontorarbeidsplasser.

- Publikumsrettede funksjoner legges sentralt i byen, arealkrevende varehandel utenfor. Det må unngås å legge etablere arealkrevende detaljhandel utenfor sentrum som undergraver sentrumshandelen.
- Kunnskapsintensive arbeidsplasser lokaliseres i sentrum og spesielt til området ved Kongsvinger stasjon
- Et campusområde utvikles rundt Sentrum videregående skole med en god kobling til stasjonsområdet via en ny gang/sykkelbru
- Det må stilles krav til aktive fasader som henvender seg mot bygatene for å gi et mer handelsvennlig miljø

Konseptfundament 3 *Trafikkhierarkiet snus* er basert på følgende strategiske grep:

- Redusert biltrafikk er en forutsetning for et mer levende og attraktivt sentrum
- Løsningene ligger i lokaltrafikken fordi den utgjør hovedtyngden av trafikken
- Dagens hovedvegssystem vurderes å ha tilstrekkelig kapasitet til å håndtere forventet vekst dersom en lykkes med å få flere til å gå, sykle eller reise kollektiv.
- Det er størst potensiale for økning i gang- og sykkeltrafikken
- Kompakt byutvikling bidrar til at en større andel av innbyggerne får kortere avstander i hverdagen
- Gående og syklende må sikres flere muligheter for kryssing av Glomma, med en ny gang/sykkelbro fra stasjonen som et viktig strategisk grep
- Kongsvinger videreføres som sykkelby og det skal tilrettelegges slik at det blir attraktivt å sykle
- Kongsvinger skal i større grad tilrettelegges som en gåvennlig by
- Kollektivtilbudet skal være effektivt med robuste bylinjer som går i pendel.
- Parkeringspolitikken må bygge opp under byplanstrategien og stimulere til at veksten i persontransporten tas av kollektivtransport, sykkel og gange
- Parkeringsnormene bør justeres slik at de understøtter behovet for fortetting og transformasjon sentralt
- Parkeringspolitikken må bidra til at sentrum skjermes for unødig bilkjøring, samtidig som det sikres god tilgjengelig for besøkende og handlende ved lokalisering av strategisk anlagte parkeringsplasser.

Bystrategien legger til grunn en ambisiøs målsetting knyttet til endret reisemiddelfordeling da det er foreslått at nullvekstmålet skal legges til grunn for Kongsvinger. Det innebærer at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Nullvekstmålet forutsetter at tilrettelegging for gåing, sykling og kollektivtransport må kombineres med effektiv arealbruk og fortetting, og bilregulerende tiltak som for eksempel parkeringsrestriksjoner.

Det er lagt til grunn følgende mål for framtidig reisemiddelfordeling fram mot 2040:

- Sykkelandelen skal øke fra 5 % til 9%
- Gangandelen skal øke fra 21% til 25%
- Kollektivandelen skal øke fra 5% til 7%

Den største relative endringen foreslås på sykkel, fordi Kongsvinger har en lav sykkelandel og potensialet for økning er stort. En økning i sykkelandelen fra 5 til 9 prosent i Kongsvinger betyr en økning på vel 75 prosent i antall turer.

Andel gåturer er foreslått økt fra 21 til 25 prosent. Det gir en økning i antall turer på snaut 20 prosent pr døgn. Dette er ikke veldig ambisiøst isolert sett. En bør imidlertid ta i betraktning at økt sykkelsatsing kan gi overgang fra gåing til sykling, og at det derfor er totalsummen av antall gang- og sykkelturner som er det mest interessante.

Det er lagt til grunn en økning i kollektivandelen fra 5 til 7 prosent, som tilsier en økning i antall kollektivturer på rundt 35 prosent. Kongsvingers bystørrelse tilsier at det for mange vil være mer effektivt å sykle eller gå enn å ta bybussen, og det er derfor lagt inn at sykkel og gåing skal ta en større andel av veksten enn kollektivtransporten.

*Handlingsprogram*

Det er utarbeidet et forslag til handlingsprogram som viser aktuelle tiltak, planer og prosesser. Kortsiktige tiltak omfatter perioden 2018-2021. Langsiktige tiltak gjelder for perioden etter 2022, og aktuelle tiltak vil bli konkretisert i videre arbeid. Samarbeidspartene har ulike ansvar og roller i de ulike tiltakene. Hovedansvarlig er satt opp i kolonnen «ansvar».

Oversikten er ikke uttømmende, og vil bli revidert sammen med samarbeidsavtalen. Realisering av fysiske infrastrukturtiltak er avhengig av forankring og prioritering i kommende handlingsplaner og budsjetter.

### *Samarbeidsavtale*

Byutvikling er et langsiktig arbeid. For å videreføre arbeidet som nå er gjort gjennom byplanprosessen er det utarbeidet et forslag til samarbeidsavtale mellom partene som skal sikre videre oppfølging.

Intensjonen med avtalen er å inngå et langsiktig samarbeid om en helhetlig utvikling av Kongsvinger som en mer attraktiv og miljøvennlig by og regionsenter. Samarbeidet skal bidra til en samordnet areal- og transportutvikling for Kongsvinger by som følger opp både lokale, regionale og nasjonale mål.

Samarbeidet skal blant annet omfatte:

- Iverksette tiltak som følge av strategiplanen, herunder bl.a. gatebruksplan, parkeringsstrategi, konkrete løsninger for kollektivtransport, sykkel og gange
- Grunnlag for byutviklingsprosjekt, og – tiltak (boligutvikling, omforming, bevaring, grøntstrukturer)
- Iverksette ulike utredningsoppgaver
- Grunnlag for revisjon av kommuneplanen for Kongsvinger
- Grunnlag for revisjon av det statlige og fylkeskommunale handlingsprogrammet knyttet til Nasjonal transportplan (NTP)
- Kommunikasjon og formidling
- Arena for samordning særlig mellom forvaltningsnivåenes planer og tiltak for å sikre helhetlige løsninger og økt gjennomføring

Det er foreslått at grunnfinansiering av oppfølgingsarbeidet skjer i form av et spleiselag fra de offentlige aktørene med et beløp på minimum kr 300.000 pr år, eller fagressurser tilsvarende. Det lokale næringsliv gjennom Byen Vår Kongsvinger oppfordres til samarbeid og økonomiske bidrag. Finansieringen skal gå til felles faglige utredninger for oppfølgingen av strategien.

Modellen med en styringsgruppe foreslås videreført, og det foreslås at kommunen får hovedansvar for prosessen framover både i styringsgruppen og administrativt.

### **Vurdering:**

Mange positive byutviklingstiltak er gjennomført i Kongsvinger de siste årene, og den offentlige debatten viser at mange er opptatt av hvordan byen kan og skal utvikle seg fremover. Og det er bra.

Byens utvikling er viktig for Kongsvinger spiller i en vanskelig liga:

Det er hard konkurranse mellom byer om å tilby de beste livsvilkårene, for bolig og fritid, arbeid og handel, oppvekst og skole, helse og kultur. En målrettet og langsiktig strategi for byutviklingen er viktig for å skape en god by for de som allerede bor og jobber her og for å nå opp i konkurransen om å tilby gode og attraktive stedskvaliteter.

Det har vært en stor grad av enighet mellom partene i alle faser av arbeidet. Oppfatningen av utfordringer og hvor skoen trykker har vært relativt lik, noe som har vært vesentlig for å bli enige om de sentrale veivalgene og et konsept for videre utvikling. Medvirkningsaktiviteten viser også det i stor grad er støtte til hovedutfordringer, sentrale mål og hovedgrepene i byplankonseptet.

Medvirkningsprosessen har pekt på betydningen av arbeidsplasser, økt utdanningsnivå og bedre forbindelser i retning Oslo på veg og bane som viktige elementer i byutviklingen framover. Dette er viktige områder som det jobbes med i andre sentrale prosesser, blant annet i Citylink-arbeidet, Byregionprosjektet og Høyskolesatsingen. Kongsvinger 2050, som har et areal- og transportfokus

innad i byen, bygger imidlertid opp under intensjonene i disse prosessene.

Rådmannen støtter strategiens fokus på fortetting og transformasjon, og at hovedandelen av boliger framover bør være leiligheter i og nært sentrum. Rådmannen vil også understreke strategien anbefaling om at det også vil være behov for å legge til rette for gode eneboligtomter i Kongsvinger framover. Det vil derfor være en viktig del av arbeidet med kommuneplanen å lokalisere aktuelle områder med gode kvaliteter for sentrumsnære eneboliger.

Det vil nå være viktig å følge opp revidering av parkeringsnormer og krav til uteoppholdsareal i kommuneplanen slik at de bidrar til å understøtte behovet for og mulighetene for å realisere fortetting og transformasjon sentralt. Det å få på plass en parkeringsstrategi i samarbeid med sentrale aktører, som tydeliggjør hvilken rolle parkering og parkeringspolitikken kan spille for å nå bystragiens målsettinger, er også helt sentralt. Bystrategiene gir en del sentrale føringer inn mot dette arbeidet.

Rådmannen mener det er et riktig grep å legge nullvekstmålet til grunn i Kongsvinger. Økt satsing på gang/sykkel og kollektivtrafikk vil sammen med en arealbruk som bygger opp under fortetting og transformasjon være sentralt for å skape et levende og urbant sentrum med trivelige byrom. Bystrategien har forsterket betydningen av en ny gang/sykkelforbindelse mellom stasjonsområdet og Campus området. Rådmannen er derfor tilfreds med at videre jobbing med denne er en sentral del i handlingsprogrammet med sikte på å få på plass et forprosjekt, utarbeide reguleringsplan og avklare finansiering.

Rådmannen støtter også byplankonseptets fundament om å utvikle en konsentrert sentrumskjerne nord for Glomma. Sentrum nord har i dag funksjoner knyttet til handel, kultur, offentlige tjenester, skoler og aktivitetsområder innenfor et kompakt område, og forholdene ligger til rette for å styrke sentrum nord som selve sentrumskjernen. Dette betyr at hovedtyngden av detaljvarehandel konsentreres her. På sørsiden bør detaljvarehandelen konsentreres i et område rundt Stasjonstorget og knutepunktet, mens området førøvrig bør styrkes med boliger og kontorer/arbeidsplasser.

For Kongsvinger kommune vil bystrategien bli en viktig premissgiver til kommende revisjon av kommuneplanen og for videre arbeid med områdeplaner/reguleringsplaner. Gjennom disse planprosessene kan konkrete løsninger som skisseres gjøres juridisk bindende.

Handlingsplanen gir rammer for hva som bør følges opp av tiltak, utredninger og planer. Rådmannen ser at det vil være ressurskrevende for kommunen å følge opp mange av de oppgavene som kommunen er ansvarlig for, men samtidig er dette viktige oppgaver for å legge til rette for videre utvikling. Spesielt viktig vil det være å få på plass reguleringsplaner for områder som Midtbyen, Stasjonsområdet og Stasjonssida. Det vil også være viktig å legge grunnlaget for framtidig boligbygging på sentrumsnære områder som Holt og Lensmannstomta og avklare framtidig boligutvikling videre vestover fra Gjemselund. Sistnevnte vil være et sentralt tema inn mot kommuneplanen.

Rådmannen er fornøyd med at samarbeidet videreføres gjennom en samarbeidsavtale, for areal og transportplanleggingen er en løpende prosess. Samarbeidet innebærer

- Et felles grep på utviklingen
- Langsiktig politikk som grunnlag for prioritering av kortsiktige tiltak
- Samordning av forvaltningsnivåenes planer og tiltak for å sikre helhetlige løsninger og økt forutsigbarhet.

Rådmannen er av den oppfatning at det er gjennomført en prosess med bred involvering samtidig som gode fagmiljøer har bistått i utvikling strategien. Det har resultert i en langsiktig strategi for arealbruk og transport, som det kan styres etter for å oppnå ønsket byutvikling, der attraktivitet, tilgjengelighet og god folkehelse er noen av de ønskede kvalitetene. Langsiktighet og samordning er nødvendig om man skal sikre en miljøvennlig byutvikling der veksten i persontransporten tas av gange, sykkel og kollektivtrafikk.

Byutvikling er et langsiktig arbeid, hvor det er viktig å holde stø kurs over lang tid. Samtidig er det avgjørende at de små skritt man gjør over tid blir i riktig retning. Prognosene framover viser en

moderat vekst for Kongsvinger og rådmannen mener derfor det er viktig å hegne om den veksten som skjer, og styre den slik at den bygger opp om den byutviklingen man ønsker seg. Dette fordrer langsiktige planer samt kompetanse og kapasitet i kommunen til å holde en løpende og god dialog med aktuelle utbyggere