



KONGSVINGER
KOMMUNE

Innbyggerdialog om mobilitet

Oppsummering av svar fra innbyggerdialog om mobilitet 2025

Dato: November 2025



Bakgrunn for innbyggerdialogen

I forbindelse med at kommunen lager en plan for mobilitet i Kongsvinger ble det sommeren 2025 publisert en innbyggerdialog på kommunens nettside. En innbyggerdialog er et verktøy som gjør det mulig å for innbyggere å komme med innspill til planarbeidet.

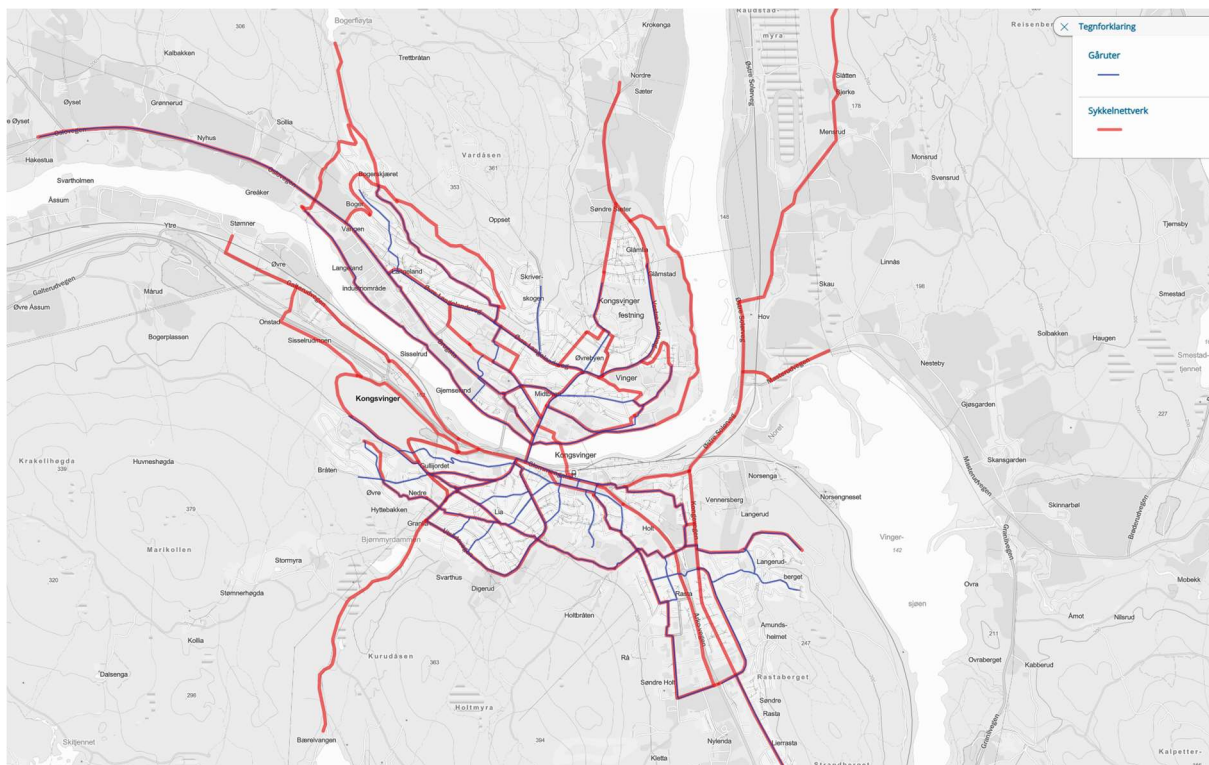
Som en del av arbeidet med mobilitetsplanen har kommunen foreslått et framtidig rutennettverk for myke trafikanter, med prioriterte ruter for gående (blå linjer) og syklende (røde linjer). Disse rutene skal få ekstra oppfølging og tilrettelegging for å gjøre det tryggere og enklere å velge gange eller sykkel som transportmiddel.

Innbyggerdialogen hadde som mål å samle innspill fra innbyggere om hvorvidt de foreslåtte rutene stemte overens med deres faktiske behov og daglige bruk. Kommunen stilte dermed fire spørsmål til innbyggerne:

- Har vi valgt de riktige rutene?
- Er dette ruter du bruker i hverdagen?
- Er det steder som mangler fortau, snarveger eller god belysning?
- Hva med sykkelparkering?

I tillegg ønsket kommunen at innbyggerne huket av for om innspillet handlet om et av følgende tema ny gangrute, ny sykkelrute, benker, trafikk sikkerhet, sykkelparkering, belysning, overgangsfelt, sikt, farlig kryss, skilt, brøyting, strøing, manglende fortau, tilrettelegging for universell utforming, fartsdempende tiltak, rekkverk og annet.

Alle innspill ble samlet inn anonymt og danner et viktig kunnskapsgrunnlag for det videre arbeidet med å utvikle et mer helhetlig, trygt og funksjonelt transportsystem for gående og syklende i Kongsvinger.



Figur 1. Foreslått prioritert rutenett i innbyggerdialogen for gange (blå ruter) og sykkel (røde ruter).

Hva skal innspillene brukes til?

Innspillene som er kommet inn gjennom innbyggerdialogen er et viktig kunnskapsgrunnlag for arbeidet med ny mobilitetsplan i Kongsvinger kommune. De gir verdifull innsikt i hvordan innbyggerne faktisk bruker, opplever og vurderer det foreslåtte rutenettverket for mange trafikanter, samt hvilke forbedringer som trengs for å gjøre det tryggere og mer tilgjengelig.

Ved å involvere innbyggerne i denne fasen sikrer kommunen at planene ikke bare baseres på faglige vurderinger, men også på lokale erfaringer og behov. Medvirkning er derfor essensielt fordi det er innbyggerne selv som er målgruppen for planen, og som skal endre sine vaner og transportmåter i tråd med framtidige løsninger. Når innbyggerne gis mulighet til å delta og påvirke, øker sannsynligheten for at tiltakene blir relevante, aksepterte og tatt i bruk i hverdagen.

Innspillene vil bli brukt til å justere og forbedre rutenettverket, avdekke mangler som må utbedres, og sikre at tilretteleggingen for gående og syklende blir best mulig. På denne måten bidrar innbyggerdialogen til å skape et mer helhetlig, brukervennlig og bærekraftig transportsystem, som fremmer trygghet, helse og miljø i kommunen.

Metode

For gjennomføringen av innbyggerdialogen ble det brukt et kartbasert dialogverktøy fra ArcGIS-plattformen. Verktøyet gjorde det mulig for innbyggerne å gi innspill ved å plassere punkter direkte i kartet og beskrive utfordringer eller forslag knyttet til konkrete

steder. Løsningen ble valgt fordi den gir god visuell oversikt, gjør det enkelt å se mønstre i geografisk fordeling av innspill, og senker terskelen for deltakelse ved at brukerne kan kommentere ut fra kjente områder i eget nærmiljø.

Arbeidet med utformingen av innbyggerdialogen ble gjort av arbeidsgruppa for mobilitetsplanen. Det ble valgt en kombinasjon av åpne tekstinnspill og kategorier som innbyggerne kunne huke av for å angi hvilke tema innspillet handlet om. Denne strukturen gjorde det mulig å fange både detaljert lokal kunnskap og bredere mønstre i behov og utfordringer.

Innbyggerdialogen ble publisert sommeren 2025 gjennom kommunens nettsider og sosiale medier. Dialogen var åpen for alle og tilgjengelig i perioden fra 17. juni til 6. oktober. Verktøyet lå tilgjengelig i flere måneder, slik at både fastboende og sommerbesøkende kunne delta.

Alle innspill ble lagret geografisk i ArcGIS. I arbeidet med å oppsummere resultatene ble det benyttet kunstig intelligens til å identifisere mønstre, kategorisere fritekstsvar og strukturere gjentatte problemstillinger.

Innspillene

Det har kommet inn 178 innspill gjennom innbyggerdialogen. Det er gjort et målrettet arbeid for å engasjere både ungdomsskoleelever og videregående skoleelever, samt de største bedriftene og arbeidsplassene i kommunen, slik at deres stemmer også er representert.

Alle innspillene er anonyme, og de har blitt kartfestet som konkrete kommentarer, noe som gir en god oversikt over innbyggernes synspunkter og forslag. Alle innspill er samlet i en offentlig [kartløsning](#) publisert på kommunens hjemmeside.

Innspillene har blitt gjennomgått og analysert av arbeidsgruppa for mobilitetsplanen. For å systematisere og gjøre innspillene lettere å håndtere, har de blitt delt inn i fem hovedkategorier: Gange, Parkering, Sykkel og mikromobilitet, Tilgjengelighet og bymiljø, samt Trafikksikkerhet. Tabell 1 viser en oversikt over antall innspill i hver kategori. Mange innspill kan plasseres i flere kategorier, men det er gjort et valg ved å plassere hvert innspill i en kategori. Tabellen gir derfor kun en indikasjon på antall innspill per kategori.

Tabell 1. Oversikt over antall innspill i kategoriene gange, parkering, sykkel og mikromobilitet, tilgjengelighet og bymiljø og trafiksikkerhet.

Kategori	Antall innspill	Kort oppsummering
Gange	37	Mangel på fortau, gangveier og sikre snarveier.
Parkering	17	Behov for pendler- og bobilparkering, tidsbegrensninger, HC-parkering.
Sykkel og mikromobilitet	45	Ønsker om sykkelveier, sykkelparkering og tryggere traséer.
Tilgjengelighet og bymiljø	27	Universell utformin, trivsel, ønsker om hvilebenker, belysning og strøing.
Trafiksikkerhet	52	Fartsdempere, uoversiktlige kryss, dårlig sikt, skoleveiutfordringer.

Det er viktig å merke seg at hvert kommunen ikke vet hvor mange innbyggere som har gitt innspill, men kun antall innspill som er registrert. Det er derfor ikke sikkert innspillene er representative for befolkningen som helhet, selv om det kan peke på erfaringer eller perspektiver som også andre kan ha.

Det er brukt kunstig intelligens i oppsummering av innspillene.

Gange

Innspillene viser et sterkt engasjement for tryggere og mer sammenhengende gangforbindelser i Kongsvinger. Mange opplever at dagens gangnett er ufullstendig, uoversiktlig og til dels farlig, særlig langs skoleveier og mellom viktige boligområder og sentrum.

Et gjennomgående tema er behovet for trygge gangveier til skoler og barnehager. Flere peker spesielt på Doblougbakken, Øvre Langelandsveg, Nygata, R. M. Olsens veg og Tajevegen som utrygge strekninger med høy fart, manglende fortau og dårlig sikt. Mange foreslår fartsdempende tiltak, rekkverk og bedre belysning for å ivareta barn og unge som går eller sykler til skolen.

Det er meldt om mange steder hvor det mangler fotgjengeroverganger eller der dagens overganger er dårlig merket eller plassert. Eksempler er Øvre Langelandsvei/Rynnings gate, ved Circle K på Osloveien, Storgata, byparken, og rundt jernbaneovergangen på Roverud. Flere understreker behovet for tydelig skilting og oppmerking, samt bedre sikt i kryss der vegetasjon og parkering hindrer oversikten.

Et stort antall innspill peker på manglende fortau eller gangvei på trafikkerte strekninger blant annet langs Bæreiavegen, Brandvalvegen, Austmarkavegen, Tiurvegen og R. M. Olsens veg. Flere opplever at fortau ender brått eller ikke henger sammen med øvrige

gangruter. Ønsket om forlengelse, breddeutvidelse eller sammenkobling av eksisterende fortau går igjen.

Det er også flere forslag om nye gangruter og snarveier, blant annet:

- fra Barkvegen via Solbakken til Gulbrand Andersens veg
- fra Bukkene Bruses veg til Øvre Langelandsvei
- fra Utsiktsvegen til Glommengata (Svenskehaugen – Bruhjørnet)
- fra Rådhusplassen til Markensplassen
- samt bedre adkomst fra gamlebrua til Strandpromenaden (ønsker om trapp/gangbru).

Flere innspill handler om dårlig vedlikehold av gangarealer, spesielt vinterstid. Smale fortau, snøbrøyting som sperrer fremkommelighet, og glatte trebroer trekkes fram som utfordringer. Strandpromenaden nevnes spesielt – behov for både brøyting og strøing gjennom vinteren for å sikre bruk hele året.

Innbyggerne etterlyser bedre belysning på gangbruer, gangveier og ved bussholdeplasser (for eksempel på Roverud). Manglende lys og vegetasjon som hindrer sikt gjør ferdselen utrygg, særlig for barn og eldre.

Parkering

Flere av innspillene handler om behovet for en mer helhetlig og funksjonell parkeringsløsning i Kongsvinger. Mange peker på at dagens situasjon oppleves uoversiktlig, og at det er behov for å legge bedre til rette både for pendlere, besøkende og beboere.

Et gjennomgående tema er pendlerparkering. Mange ønsker bedre tilrettelegging ved togstasjonen, både i form av et parkeringshus for biler og trygg sykkelparkering. Flere foreslår et overvåket parkeringsanlegg i tilknytning til stasjonen for å gjøre det enklere og tryggere å kombinere bil, sykkel og kollektivtransport.

Det er også kommet flere forslag om etablering av parkeringshus i sentrum. Dette ses på som en måte å redusere gateparkering på, frigjøre plass til gående og syklende, og bidra til et mer ryddig og attraktivt bymiljø.

Et annet tema som går igjen er tidsbegrenset parkering, særlig i Øvrebyen. Her oppleves dagens ordning som lite hensiktsmessig, da den fører til utrygg og ulovlig gateparkering som alternativ. Flere foreslår å justere tidsbegrensningene eller tilby langtidsparkering i nærheten.

Tilgjengelighetsperspektivet er også løftet fram. Det etterlyses flere parkeringsplasser for personer med parkeringstillatelse for forflytningshemmede, spesielt nær viktige målpunkter som kollektivknutepunkter og sentrumsområder. Dette trekkes fram som viktig for å sikre universell utforming og lik tilgang til byen for alle.

En del innspill gjelder også bobilparkering, særlig i sommerhalvåret. Det foreslås å etablere egne plasser for bobiler, gjerne i samarbeid mellom kommunen og private aktører. Dette omtales som et tiltak som kan gjøre byen mer attraktiv for besøkende og turister.

Til slutt trekkes sykkelparkering fram som et forbedringspunkt. Det er ønske om tørre, trygge og overvåkede sykkelplasser både ved stasjonen, sykehuset og større butikker. Dette henger tett sammen med behovet for å gjøre det enklere å kombinere sykkel og kollektivtransport i hverdagen.

Samlet sett viser innspillene at parkering er et tema med mange sider: behovet for struktur og kapasitet må balanseres med mål om et trivelig bymiljø og god tilgjengelighet for alle trafikantergrupper.

Sykkel og mikromobilitet

Mange av innspillene handler om behovet for et bedre og mer sammenhengende sykkelveinett i Kongsvinger. Flere peker på at dagens løsninger er fragmenterte, uoversiktlige og til dels trafikkfarlige, særlig for barn og ungdom som sykler til skole og fritidsaktiviteter.

Et tydelig ønske går igjen om trygge og adskilte sykkelveier langs hovedfartsårer og mellom bydelene. Flere etterlyser blant annet sykkelvei mellom Kongsvinger og Roverud, Kongsvinger og Bæreia, Granli og sentrum, samt Kongsvinger og Skyrud demenssenter. Disse forbindelsene trekkes frem som nødvendige for å kunne bruke sykkelen som et reelt transportalternativ i hverdagen.

Flere peker også på at Kongsvinger bru og Gjemselund bru er problematiske for syklister. Ved Gjemselund bru kommer det fram at det er et behov for en ny og bedre tilrettelagt sykkeltrasé over brua. I dag oppleves forbindelsen som lite optimal for syklende, og det er et ønske om å gjøre brua mer attraktiv og funksjonell som aktiv sykkelrute. En forbedret løsning vil kunne styrke bruas rolle som ferdselsåre for myke trafikanter og bidra til en mer helhetlig mobilitetsstruktur i området. Samtidig er det usikkerhet knyttet til hvor mye brua faktisk brukes av gående og syklende i dag.

På Kongsvinger bru er det et ønske om å fjerne det eksisterende lyskrysset, som i dag skaper uønsket opphopning og reduserer fremkommeligheten. Ønske for brua er en klar og funksjonell fordeling der én side av brua er dedikert til gående, mens den andre er for syklister og brukere av sparkesykkel.

Brua har imidlertid også konkrete fysiske utfordringer som må løses. Hull i asfalten og en kollaps i vegbanen på stasjonssiden trenger utbedring for å sikre trygg ferdsel. I tillegg skaper gangveiene av tre problemer ved vått vær, da de blir svært glatte. Disse forholdene gjør det nødvendig med tiltak for å forbedre både sikkerhet og komfort for bruas brukere.

Det er også flere innspill som peker på behov for sammenhengende standard mellom gang- og sykkelveier. Mange steder leder dagens gang- og sykkelstier rett ut i kjørebane, uten tydelig overgang eller oppmerking. Det trekkes særlig fram steder som Storgata/Tråstadvegen, Øvre Langelandsveg og Snøhvitvegen/Oslovegen. Flere ber om at slike «hull» i nettet tettes for å gjøre ruten mer logisk og trygg.

En del av innspillene handler om sykkelparkering og tilrettelegging. Det etterlyses tørre og overvåkede parkeringsmuligheter ved togstasjonen, sykehuset og i sentrum. Flere opplever at manglende trygg sykkelparkering gjør at de heller velger bil til tog eller jobb. Noen foreslår etablering av sykkelhotell ved stasjonen, eller lukkede bokser for elsykkelbatteri.

Også mikromobilitet blir nevnt. Flere beskriver utfordringer med elsparkesykler som brukes i høy fart på gangveier, eller som kommer uforutsigbart ut fra stier og snarveier. Enkelte foreslår å regulere ferdsel med elsparkesykler bedre, for eksempel ved å sperre enkelte snarveier eller tydelig merke hvor det er tillatt å kjøre.

Samtidig er det mange som viser til positiv utvikling, og uttrykker støtte til at kommunen satser på nye tiltak. Flere trekker frem prosjektet om ny gang- og sykkelbru fra stasjonsområdet til Sentrum videregående skole som svært positivt, og håper det realiseres raskt.

Tilgjengelighet og bymiljø

Mange av innspillene handler om hvordan Kongsvinger kan bli en mer tilgjengelig, trygg og trivelig by for alle aldersgrupper og brukergrupper. Flere peker på at bymiljøet i dag er preget av utydelige prioriteringer mellom gående, syklende og biltrafikk, og etterlyser tiltak som både styrker tilgjengeligheten og øker opplevelsen av trygghet og trivsel.

Et sentralt tema er universell utforming og fremkommelighet. Flere påpeker at det mangler ramper, rekkverk og jevne overflater på sentrale steder i sentrum, ved gangbruer og bussholdeplasser. Det trekkes frem at enkelte gangveier og snarveier har for stor stigning eller er vanskelige å bruke for personer med nedsatt bevegelsesevne, eldre og barnevogner. Dette gjelder blant annet enkelte partier ved Øvrebyen og opp mot festningen, samt flere fortau og bruer hvor det savnes bedre tilrettelegging for alle.

Belysning er også et tema som går igjen i mange innspill. Flere peker på mørke gangveier, bussholdeplasser og bruer, og at manglende lys skaper utrygghet – spesielt for ungdom og eldre. Bedre og mer energieffektiv belysning trekkes frem som et viktig tiltak for både trygghet og trivsel.

Flere foreslår tiltak for å gjøre byrom og gangruter mer attraktive. Dette inkluderer forslag om benker, grøntområder, beplantning, små møteplasser og leke- eller aktivitetsmuligheter underveis. Slike tiltak omtales som viktige for å gjøre sentrum mer levende og sosialt, samtidig som de bidrar til bedre helse og trivsel.

Et annet tema er samspillet mellom trafikk og byliv. Mange peker på at trafikk, parkering og høy fart enkelte steder reduserer opplevelsen av trygghet og ro i bymiljøet. Flere ønsker tiltak som kan dempe biltrafikken i sentrum, for eksempel ved å samle parkering i parkeringshus og redusere bilkjøring i de mest sentrumsnære gatene.

Flere peker også på behovet for gode koblinger mellom sentrum, elvepromenaden og omkringliggende boområder. Ønsket om bedre adkomst til Glomma og Strandpromenaden nevnes i flere innspill – blant annet gjennom ny gangbru, trapp eller rampe fra sentrum ned til elva. Mange mener elverommet har et stort uutnyttet potensial som rekreasjonsområde, og at bedre tilgjengelighet hit vil styrke både bymiljø og identitet.

Noen foreslår også benker og sittegrupper langs gangruter og utsiktspunkter for økt trivsel og tilgjengelighet.

Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet er et tema som går igjen i svært mange av innspillene. Mange av innbyggerne uttrykker bekymring for høy fart, manglende oversikt og utrygge situasjoner mellom myke trafikanter og biltrafikk – særlig langs skoleveier og ved overganger mellom boligområder og sentrum.

Flere peker på at det oppleves høy fart i boligstrøk, og at mange gater og veikryss mangler fartsdempende tiltak. Dette gjelder blant annet Doblougbakken, Øvre Langelandsveg, Nygata, R. M. Olsens veg, Tajevegen og Tiurvegen, som flere beskriver som utrygge strekninger for barn og unge. Innbyggerne etterlyser humper, innsnevring, tydelig skilting og lavere fartsgrenser, spesielt nær skoler, barnehager og gangfelt.

Et annet gjennomgående tema er dårlig sikt og uoversiktlige kryss. Mange peker på at vegetasjon, parkering eller uheldig utforming gjør det vanskelig å se fotgjengere og syklister i tide. Det nevnes blant annet kryss som Øvre Langelandsveg/Rynnings gate, Nygata/Tråstadvegen, og ved rundkjøringer i sentrum. Flere foreslår tiltak som bedre skilting, speil, vegetasjonsrydding og oppmerking for å bedre sikten.

Fotgjengerfelt trekkes frem i mange innspill – både der de mangler og der de er dårlig merket eller opplyst. Flere ønsker nye overganger ved skoler, bussholdeplasser, Storgata og ved jernbanen på Roverud. Mange understreker behovet for at overgangene får god belysning og tydelig oppmerking, og at det legges til rette for universell utforming slik at alle kan krysse trygt.

Flere påpeker også at trafikkbildet er uoversiktlig i områder der flere trafikantgrupper møtes, som i sentrum og på bruene. Her foreslås bedre separering av gående og syklende, eller klarere regulering av trafikkflyt. Enkelte foreslår til og med å fjerne

enkelte lyskryss og erstatte dem med rundkjøringer for å jevne ut trafikken og redusere risikoen for alvorlige ulykker.

Også belysning og vedlikehold trekkes frem som viktige faktorer for trafikk sikkerheten. Flere steder er det mørkt eller dårlig opplyst, noe som skaper utrygghet – spesielt i vinterhalvåret. Gangbruer og krysningspunkter nevnes som steder med behov for forbedret lyssetting.

Stedspesifikke innspill

De stedspesifikke innspillene kan leses i [kartløsning for innbyggerdialogen](#).

Oppsummering og konklusjon

Innbyggerdialogen viste fram et forslag på et framtidig rutenettverk for gående og syklende. Det ble bedt om innspill på følgende:

- Har vi valgt de riktige rutene?
- Er dette ruter du bruker i hverdagen?
- Er det steder som mangler fortau, snarveger eller god belysning?
- Hva med sykkelparkering?

Innspillene som kom inn gjennom innbyggerdialogen viser at befolkningen har gitt tydelige og relevante svar på de fire spørsmålene kommunen stilte. Innbyggerne har i stor grad kommentert konkrete steder i byen, beskrevet hverdagsbruk av ulike ruter og pekt på et bredt sett av behov for å styrke trafikk sikkerhet og fremkommelighet for gående og syklende.

Har vi valgt de riktige rutene?

Innbyggerne gir uttrykk for hvor rutenettet fungerer godt, men peker også på flere manglende forbindelser og strekninger som bør prioriteres. Det gjelder blant annet bedre sammenhengende ruter mellom Kongsvinger og Roverud, Granli og Skyrud, samt nye eller forbedrede snarveier og forbindelser innenfor bykjernen. Mange av innspillene er i praksis vurderinger av hvilke ruter som bør inngå i et framtidig hovednett.

Er dette ruter du bruker i hverdagen?

Selv om få svarer eksplisitt ja eller nei, beskriver mange at de bruker de aktuelle rutene i dag enten på skolevei, på arbeidsreise eller til fritidsaktiviteter. Dette gjelder blant annet strekninger ved skoler, bruer, sentrumsnære gater og viktige adkomstveier til kollektivknutepunkter. Innspillene gir et tydelig bilde av hvilke ruter som faktisk er i daglig bruk.

Er det steder som mangler fortau, snarveger eller god belysning?

Dette spørsmålet er besvart meget utfyllende. Det er meldt inn en lang rekke konkrete punkter og strekninger med manglende fortau, behov for nye eller tryggere snarveier,

dårlig sikt, manglende belysning og generelt utrygge trafikksituasjoner. Mange av innspillene beskriver kjente utfordringer i vinterdrift og steder der barn ferdes i trafikken.

Hva med sykkelparkering?

Innbyggerne gir klare tilbakemeldinger om et stort behov for trygg og hensiktsmessig sykkelparkering i byen. Det pekes særlig på behov ved togstasjonen, sykehuset, i sentrum generelt og ved enkelte større handels- og knutepunktområder. Flere foreslår overvåket, værbeskyttet sykkelparkering eller sykkelhotell for å gjøre det tryggere å bruke sykkel i hverdagen.

Tematiske kategorier i innbyggerdialogen

I dialogen kunne innbyggerne huke av for hvilke tema innspillet handlet om – som ny gang- eller sykkelrute, benker, trafiksikkerhet, sykkelparkering, belysning, overgangsfelt, sikt, farlige kryss, skilting, brøyting, strøing, manglende fortau, universell utforming, fartsdempende tiltak, rekkverk eller annet. Innspillene fordelte seg på samtlige temaer. Likevel var det særlig mange kommentarer om trafiksikkerhet, manglende fortau, behov for nye ruter og sykkelparkering, noe som tydelig understøtter hovedmønstrene i tilbakemeldingene på de fire innledende spørsmålene.