

## Utvikling av arealbruk og transport – datagrunnlag for Kongsvinger 2050

## Forord

Kongsvinger kommune, Statens vegvesen, Byen Vår Kongsvinger og Hedmark fylkeskommune har etablert et byutviklingsprosjekt kalt «Kongsvinger 2050». Dette samarbeidsprosjektet skal se ønsket byutvikling og fremtidige transportløsninger i sammenheng. Hovedelementene i prosjektet er å avdekke behov og utfordringer, fremskaffe kunnskap, arbeide med mål og fremtidsbilde, og bli enige om prinsipper for fremtidig utvikling samt definere tiltak og prosjekter for å nå de mål som er satt. Arbeidet med strategien skal gi føringer for fremtidig planlegging, og vil kunne avdekke behov for revisjon av gjeldende planer. Medvirkning og kommunikasjon med politikere, ulike aktører og befolkningen er sentralt.

Strategien skal bidra til å:

- Skape en mer attraktiv by med gode stedskvaliteter og et styrket regionsenter
- Øke andelen som går, sykler og reiser kollektivt
- Bidra til bedre folkehelse i Kongsvinger
- Øke bevisstheten og engasjementet hos den enkelte part om byutvikling i Kongsvinger
- Redusere klimagassutslipp, støy og lokal luftforurensing
- Øke graden av samhandling om byutvikling i Kongsvinger
- Øke gjennomføringsevnen for helhetlige areal- og transportløsninger

Som en del av arbeidet er det viktig å frembringe relevant kunnskap. Dette dokumentet er et faktagrunnlag som beskriver dagens situasjon i Kongsvinger knyttet til en del sentrale faktorer som er viktige når en skal se på sammenhengen mellom arealbruk og transport. Notatet er utarbeidet på bakgrunn av tidligere utredninger, statistikk og innspill gjennom samlingene i oppstartsfasen til arbeidet med «Kongsvinger 2050».

Hovedmålet med faktagrunnlaget er å bidra til en felles forståelse av hvilke utfordringer og behov Kongsvinger har innen byutvikling, areal og transport. Sørge for at debatten blir basert på fakta og ikke synsing. Videre gir notatet en anbefaling til hvilke analyser/utredninger som bør gjennomføres videre. Notatet danner utgangspunkt for det videre arbeidet med prosjektet.

Rapporten er sammenstilt av arbeidsutvalget for Kongsvinger 2050.

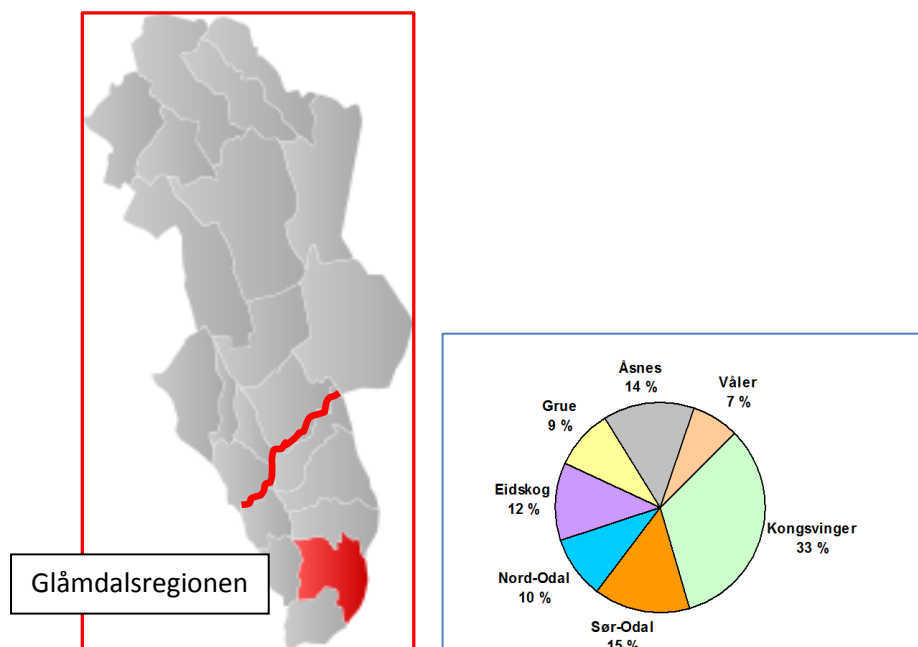
Juli 2016

## Innholdsfortegnelse

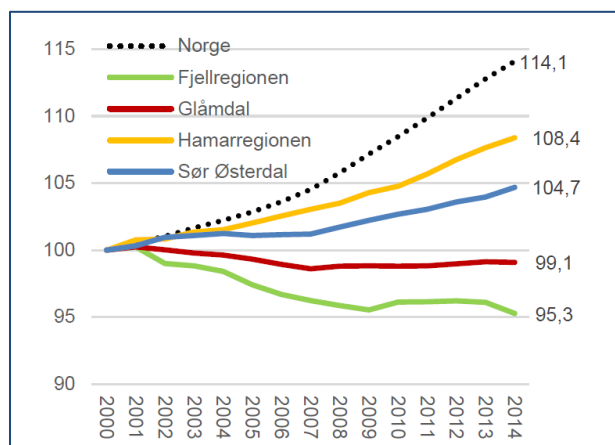
- 1 Kongsvinger – regionsenter i Glåmdalsregionen
- 2 Befolkningsutvikling, boligstruktur og levekår
- 3 Næring og handel
- 4 Byvekst og arealutvikling
- 5 Transport og parkering

## 1 Kongsvinger – regionsenter i Glåmdalsregionen

Kongsvinger er regionsenter for Glåmdalsregionen med sine 52 988 innbyggere, og spiller en viktig rolle for regionen med sine byfunksjoner. Godt samarbeid med kommunen i regionen vurderes som viktig for å utnytte regionens muligheter.



Figur 1: Glåmdalsregionen og fordeling av befolkningstall i Glåmdalskommunene

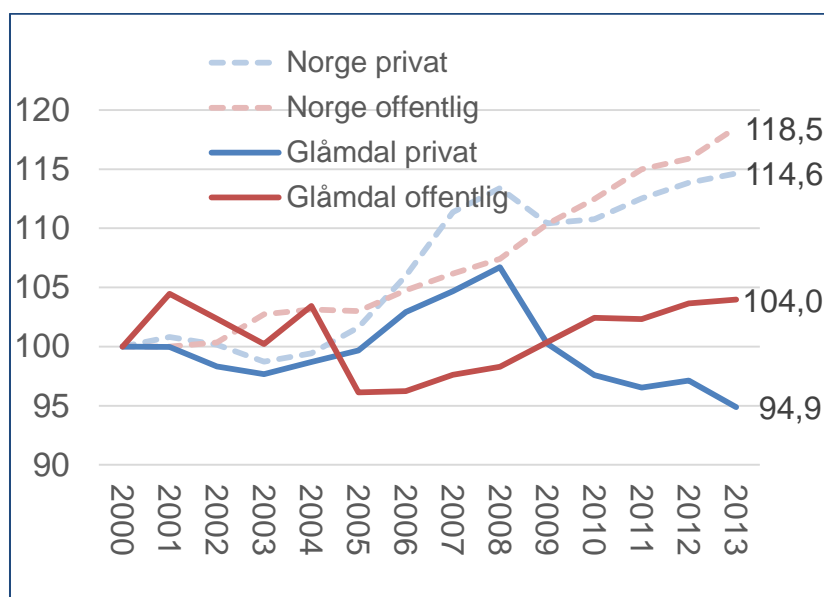


Figur 2: Utvikling i befolkningstall i ulike regioner i Hedmark sammenlignet med landet forøvrig

Glåmdalsregionen som region omtrent like mange innbyggere i 2014 som i 2000. Regionen har et høyt fødselsunderskudd, men innvandring har holdt folketallet stabilt over denne perioden.

Utvikling i arbeidsplasser i regionen gir et utfordrende bilde og viser at antall ansatte i næringslivet synker, og den har fortsatt å synke etter finanskrisen i 2008 da resten av landet fikk vekst igjen. Antall offentlig ansatte vokser tregt. En analyse som er gjort i forbindelse med Byregionprosjektet viser at Glåmdalen som region vil tape ytterligere 3000 arbeidsplasser og ca 6000 innbyggere de neste 25 årene hvis regionen ikke tar aktive næringspolitiske grep. Med

bakgrunn i dette har kommunene i regionen vedtatt følgende mål: Netto vekst på 100 nye arbeidsplasser pr år, og det er igangsatt et næringsrettet samarbeidsprosjekt - Byregionprosjektet.



Figur 3: Utvikling i arbeidsplasser i Glåmdalsregionen sammenlignet med landet forøvrig

#### Sentrale spørsmål til Kongsvinger 2050:

- Hvordan videreutvikle Kongsvinger by som det naturlige handels- og servicested for regionens innbyggere?
- Hvordan legge til rette for en ønsket arbeidsplassutvikling i byen med betydning for Kongsvinger og nabokommunene?
- Hvordan legge til rette for å styrke et kultur- og aktivitetstilbud som regionen kan ta del i?
- Hvordan styrke kommunikasjonsknutepunktet Kongsvinger stasjon slik at det også fungerer bedre for nabokommunene?
- Hvordan styrke Kongsvinger som utdanning- og studiested?

#### Utredningsbehov

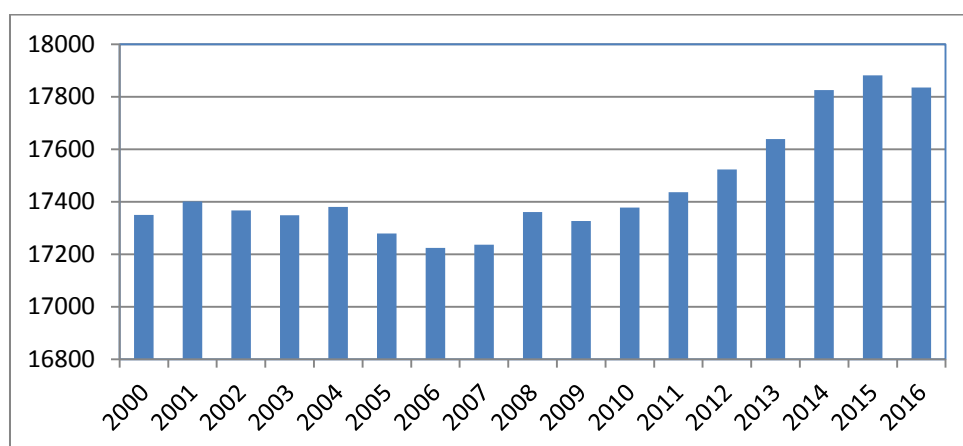
Byregionprosjektet har gjort grundige analyser gjennom Telemarksforskning og andre slik at her er det ikke nødvendig å gjøre supplerende utredninger

## 2 Befolkningsutvikling, boligstruktur og levekår

### 2.1 Befolkningsutvikling i Kongsvinger kommune

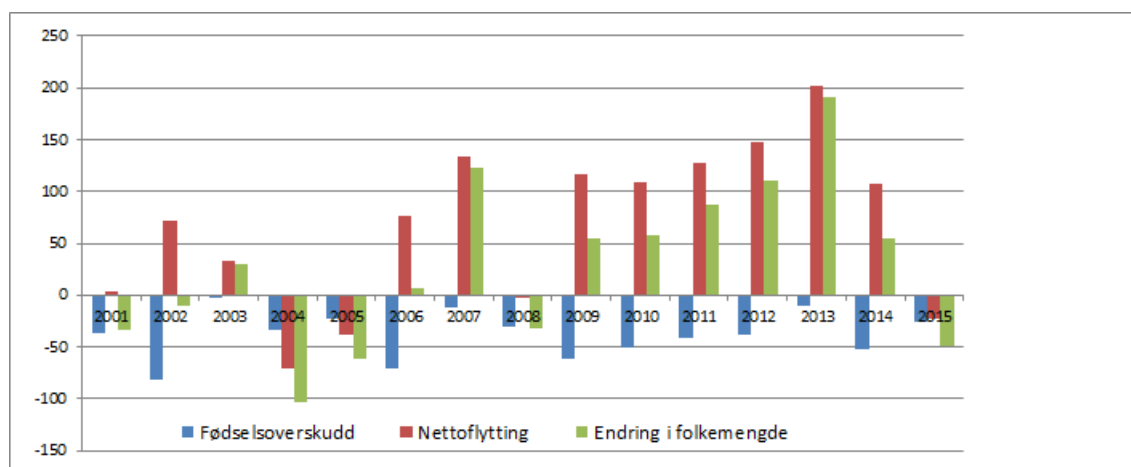
Etter den store befolkningsveksten fram mot 1980 hadde Kongsvinger tilnærmet stabile befolkningstall til ca 2006.

Siden 2006 har kurven pekt litt oppover, men den årlige veksten ligger allikevel lavere enn landsgjennomsnittet (0,3% mot ca. 1,1 %). 70% av befolkningsveksten er kommet i Kongsvinger by. Befolkningstallet ved inngangen til 2016 var 17835.



Figur 4: Befolkningsutvikling i Kongsvinger kommune fra 2000-2016

Kongsvinger har hatt en positiv nettoflytting i perioden 2006-2014 med en topp i 2013. I samme perioden har fødselsoverskuddet vært negativt og dermed reduseres effekten av innflyttingen til kommunen. For 2015 er det for første gang på lenge en negativ nettoflytting, noe som påvirker tallene i feil retning.



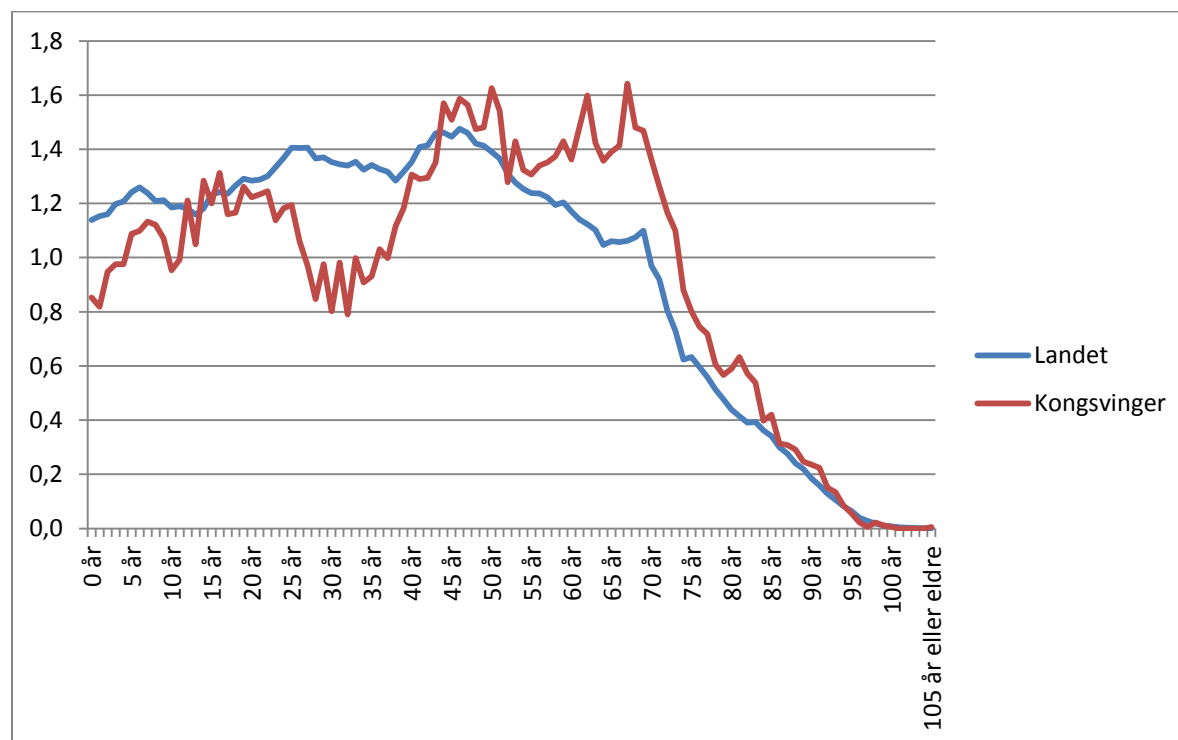
Figur 5: Fødselsoverskudd, Nettoflytting og endring i folkemengde i Kongsvinger kommune

Tabellen «Endring i folkemengde per år 2006-2014» viser befolkningsmengden per år fordelt på aldersgrupper. I denne perioden har aldersgruppen 0-19 år sunket med 76 personer, aldersgruppen 20-29 år økt med 204 personer, aldersgruppen 30-59 år sunket med 387 personer og aldersgruppen 60 år + økt med hele 904 personer.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Endring 2006-2014
<b>0-5 år</b>	1032	1025	1030	1042	1052	1054	1065	1076	1040	8
<b>6-12 år</b>	1428	1445	1407	1409	1380	1367	1337	1331	1320	-108
<b>13-15 år</b>	665	655	652	646	644	621	620	633	653	-12
<b>16-19 år</b>	835	877	904	906	918	914	904	886	871	36
<b>20-29 år</b>	1813	1792	1741	1760	1808	1830	1910	1992	2017	204
<b>30-39 år</b>	2255	2259	2163	2115	2005	1910	1868	1853	1818	-437
<b>40-49 år</b>	2412	2416	2472	2534	2583	2657	2635	2649	2620	208
<b>50-59 år</b>	2608	2586	2514	2469	2472	2481	2503	2435	2450	-158
<b>60-66 år</b>	1573	1660	1777	1793	1812	1818	1806	1845	1838	265
<b>67-79 år</b>	1767	1775	1800	1858	1916	2015	2110	2224	2326	559
<b>80-89 år</b>	759	769	764	743	734	733	746	746	762	3
<b>90+ år</b>	89	102	102	102	112	122	134	155	166	77
	<b>17236</b>	<b>17361</b>	<b>17326</b>	<b>17377</b>	<b>17436</b>	<b>17522</b>	<b>17638</b>	<b>17825</b>	<b>17881</b>	<b>645</b>

Tabell 1: Endring i folkemengde per år 2006-2014 - aldersfordelt, endringstall for 2006-2014

Kongsvingers demografiske profil med flere eldre og færre yngre gjør at vi kan forvente fødselsunderskudd også i årene som kommer.



Figur 6: Aldersfordelt befolkning pr 1/1-16 sammenlignet med landet

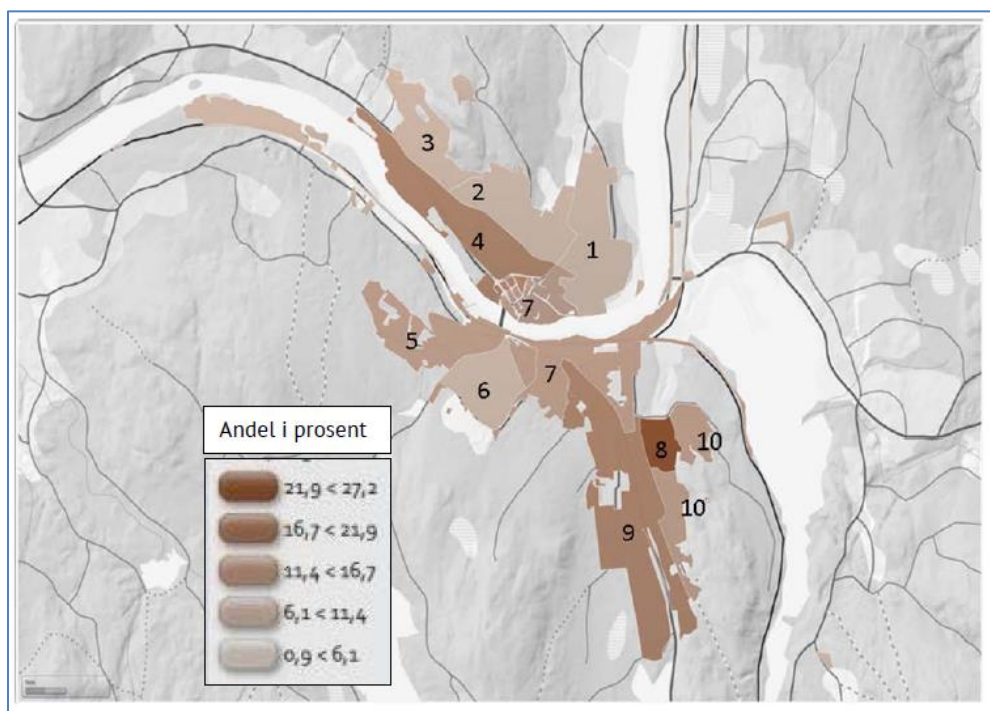
## 2.2 Innvandrere

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Kongsvinger	9,6	10,1	10,8	11,6	12	12,3
Landet	12,2	13,2	14,1	14,8	15,5	16,2

Tabell 2: Innbyggere med innvandrerbakgrunn (innvandrere og norskfødte med innvandrerforeldre)

Arbeidsinnvandring og migrasjon har gjort Kongsvinger til en mer flerkulturell kommune. Kongsvinger har lang tradisjon med bosetting av flyktninger. Allerede på midten av 70-tallet bosatte kommunen de første flyktningene. Tallet har variert fra 60 i et par år på 90-tallet (krisen på Balkan) til 18-22 personer med tillegg av familiegjenforeninger fram til 2008. Pr 1/1-16 hadde Kongsvinger 2208 innbyggere med innvandrerbakgrunn. Dette utgjør 12,5% av befolkningen. Innvandrerandelen i Kongsvinger har økt fra 9,6% i 2011 til 12,5% i 2016. Størst andel er det fra Sverige, Polen, Irak og Bosnia-Hercegovina.

Innvandrerens andel av befolkningen varierer mellom sonene. Andelen varierte i 2011 fra 0,9% til 27,2%.

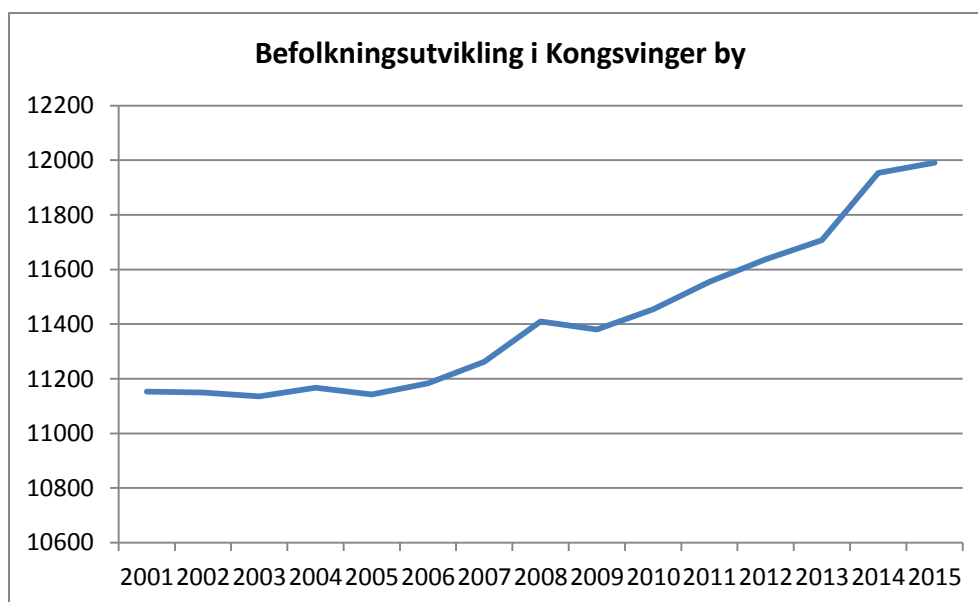


Figur 7: Fordeling av andel «ikke vestlige» innbyggere, 2011, Kilde SSB og Cowi.

## 2.3 Befolkningsutvikling og fordeling i Kongsvinger by

I perioden 2001-2016 har befolkningen som bor i byen økt med sogner til Kongsvinger by økt med 7,5%. Samlet er det nå rundt 12 000 personer som bor innenfor byens avgrensning.

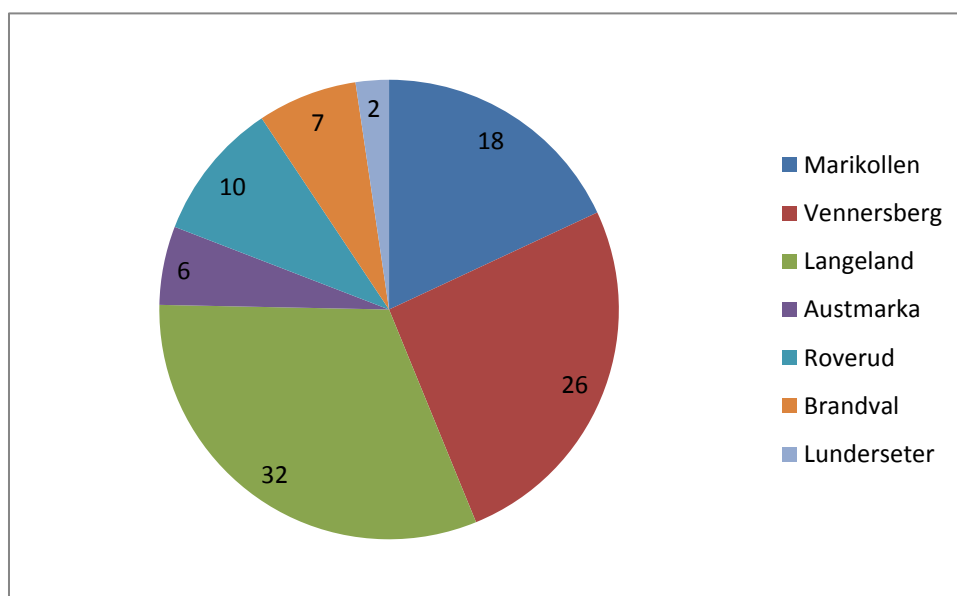




Figur 8: Befolkningsutvikling i Kongsvinger by 2001-2014

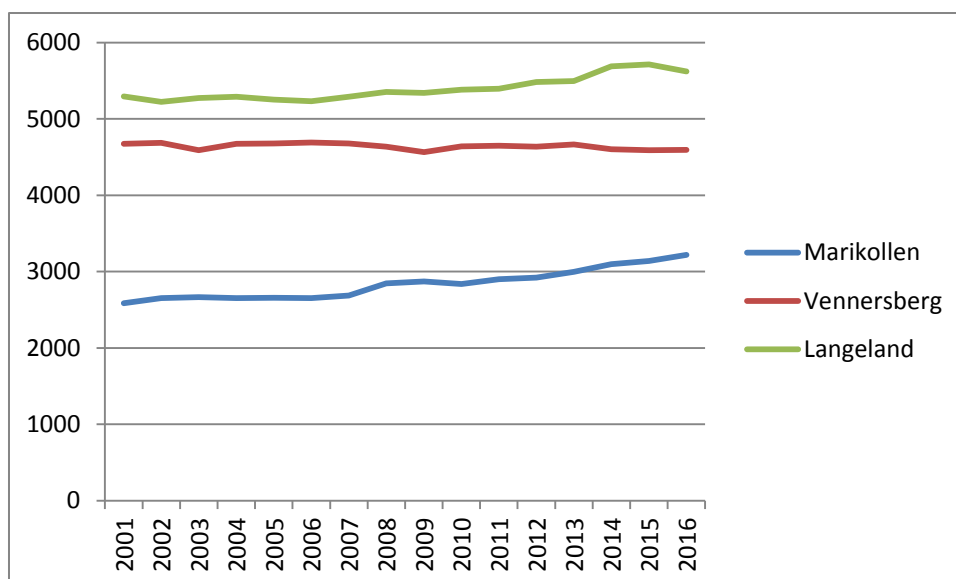
Tar man med de som sogner til skolekretsene i byen som Granli, Edsberg, Sæter etc så er befolkningstallet 13434. Disse fordeler seg på følgende måte i de ulike skolekretsene:

- Langeland            5619
- Vennersberg        4594
- Marikollen         3221



Figur 9: Fordeling av befolkningen på skolekretser i 2016

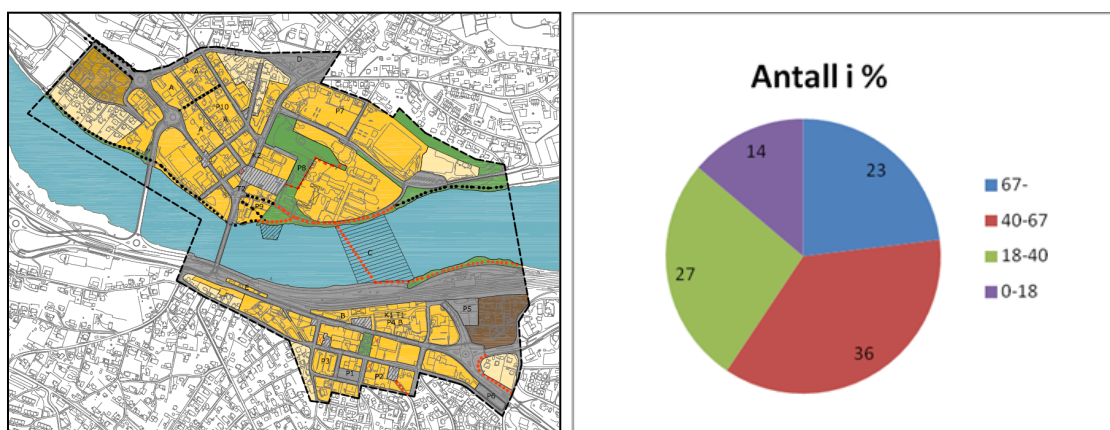
I løpet av denne 15 årsperioden har vært en svak nedgang i Vennersberg skolekrets. Langeland har økt med 325 innbyggere mens Marikollen er det området som har hatt størst vekst på 636 innbyggere. Dette skyldes blant annet de nye utbyggingsområdene i Marikollen og Bogeråsen samt leilighetsprosjekter i selve sentrumskjernen.



Figur 10: Befolkningsutvikling i de tre skolekretsene fra 2001-2016

## 2.4 Bosatte i Kongsvinger sentrum

Innenfor det definerte sentrumsområdet i Kongsvinger var det pr 1/7-15 bare 507 bosatte. Dette utgjør under 4% av byens befolkning. Ser man på alderssammensetningen i sentrum viser denne også at nesten 60% av de bosatte er over 40 år. Kun 14% er mellom 0-18 år. Det ligger derfor en utfordring i å både øke antall bosatte i sentrum og legge bedre til rette for barnefamilier.



Figur 11: Dagens sentrumsavgrænsning samt befolkningsstrukturen i sentrum

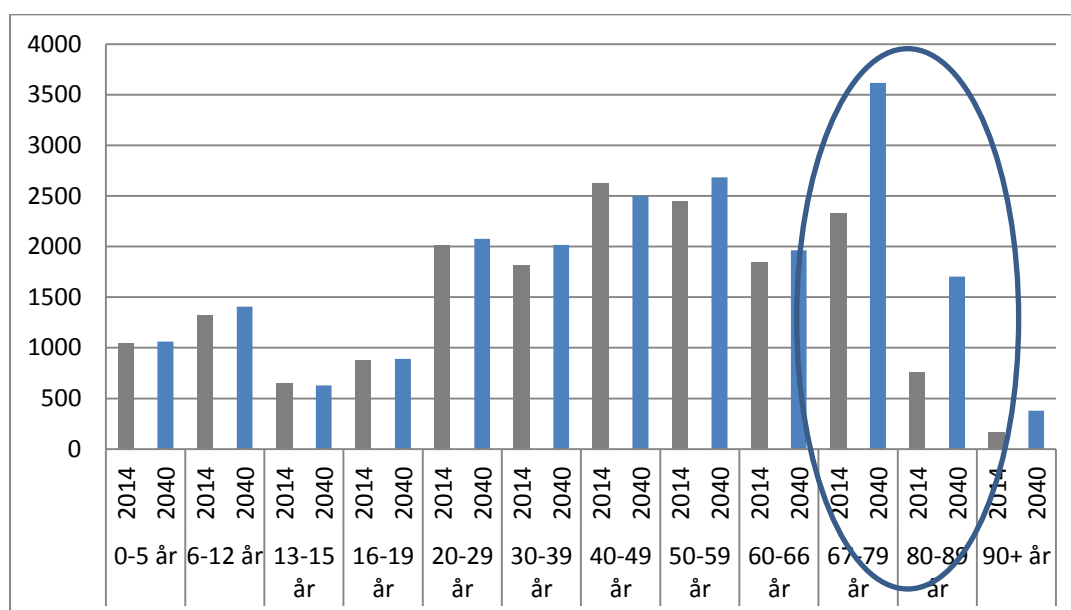
## 2.5 Befolkningsprognoser

Tabellen under viser befolkningsprognosen for Kongsvinger kommune sammenlignet med Glåmdalsregionen og andre byer. Prognosen viser 0,6% vekst i MMMM alternativet.

	2014	2040	Vekst i %	Vekst i antall
Glåmdalsregionen	53318	58002	9	4684
Kongsvinger	17825	20822	17	2997
Hamar	29520	35129	19	5609
Elverum	20563	25270	23	4707
Lillehammer	27028	32251	19	5223
Gjøvik	29668	35492	20	5824

Tabell 3: Prognoser for befolkningsutvikling sammenlignet med andre kommuner

Som vi ser forventes det en lavere vekst i Kongsvinger sammenlignet de andre bykommunene i Oppland og Hedmark, noe som er med og understreker behovet for å jobbe bredt for å tilrettelegge for befolkningsvekst. Ytterligere utfordringer ser vi når man ser på den demografiske utviklingen.



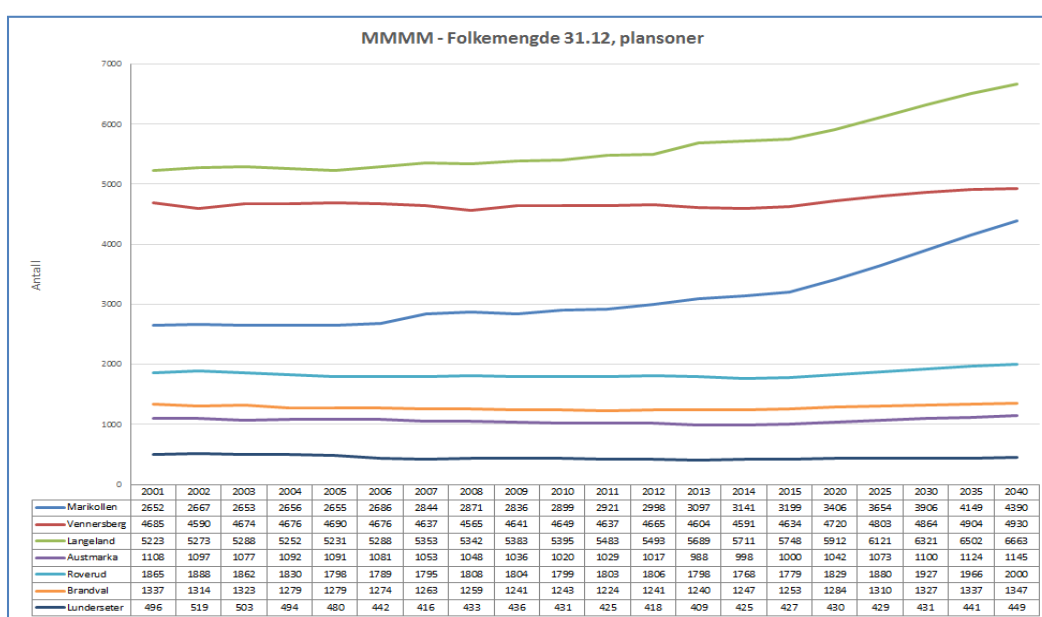
Figur 12: Befolkningsprognoser for Kongsvinger fordelt på aldersgrupper

Dette bildet viser noen klare utfordringer. Det forventes en stor vekst i den aldrende befolkningen fram mot 2040. Kongsvinger trenger nye innbyggere som kan bidra med ressurser til vekst og utvikling herunder å møte eldrebølgens utfordringer. Det er viktig å kunne tilby spennende og attraktive boliger som kan tiltrekke seg yngre folk, eller som gjør at den yngre garde velger å bli boende. Eldrebølgen viser også at det vil være et stort behov for nye boliger for 1 og 2 personshusholdninger i fremtiden. Når man også ser at mange av de eneboligene som

er bygd består av 1 og 2 person husholdninger, så bør man legge til rette for en boligstruktur framover som sikrer at bolighjulet snurrer.

I lys av den forventede eldrebølgen bør vi også ha legge til rette for en byutvikling som setter fokus på folkehelse og tilrettelegge for at mennesker med demens kan få en enklere og mer aktiv hverdag. Dette vil stille krav til lokalisering av boliger, utforming av møteplasser og tilrettelegging av gang/sykkelvegssystemer.

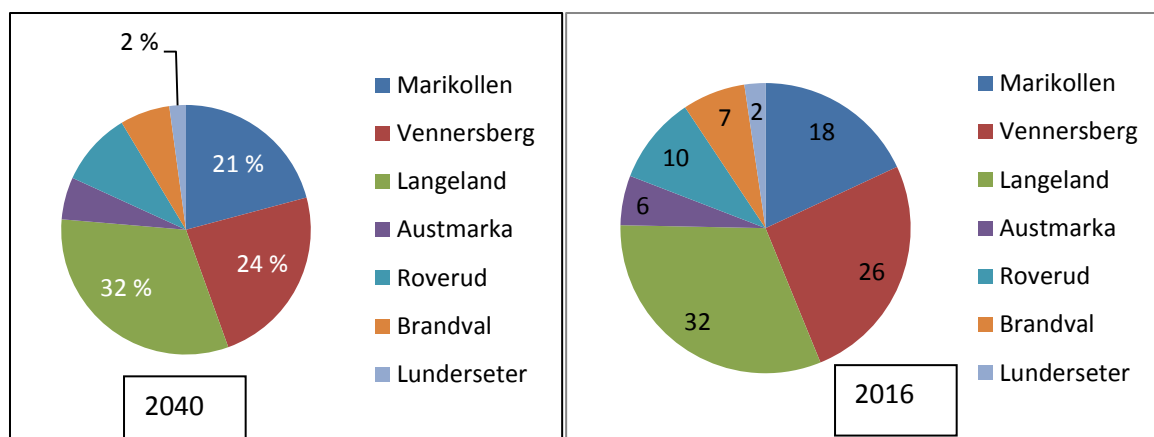
Figuren under viser befolkningsframskriving for de ulike skolekretsene fram til 2040. I denne prognosen ligger det til grunn et boligbyggeprogram på om lag 70 boenheter pr år, hvor 80% forutsettes å komme i byen.



Figur 13: MMMM-alternativet til SSB – fordelt på skolekretsene for perioden 2001-2014 og årene 2020, 2025, 2030, 2035 og 2040

### Befolkningsprognoser for de ulike bydelene

Med utgangspunkt i kommuneplanens arealdel gir prognosebildet følgende befolkningsfordeling i 2040:



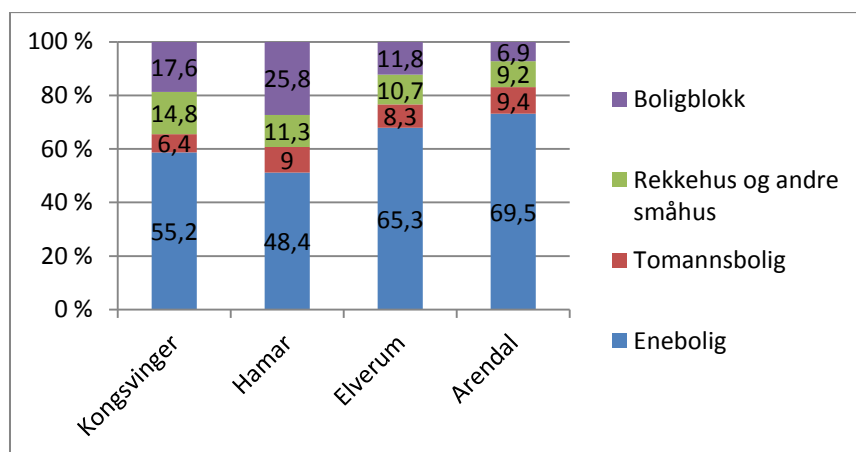
Figur 14: Prognoser for befolkningsfordeling i 2040 sammenlignet med 2016

Sammenlignet med 2016 tallene ser man at det er Marikollen som vil ha den største veksten, mens det på Vennersberg forventes en liten nedgang med det boligbyggeprogrammet som ligger til grunn.

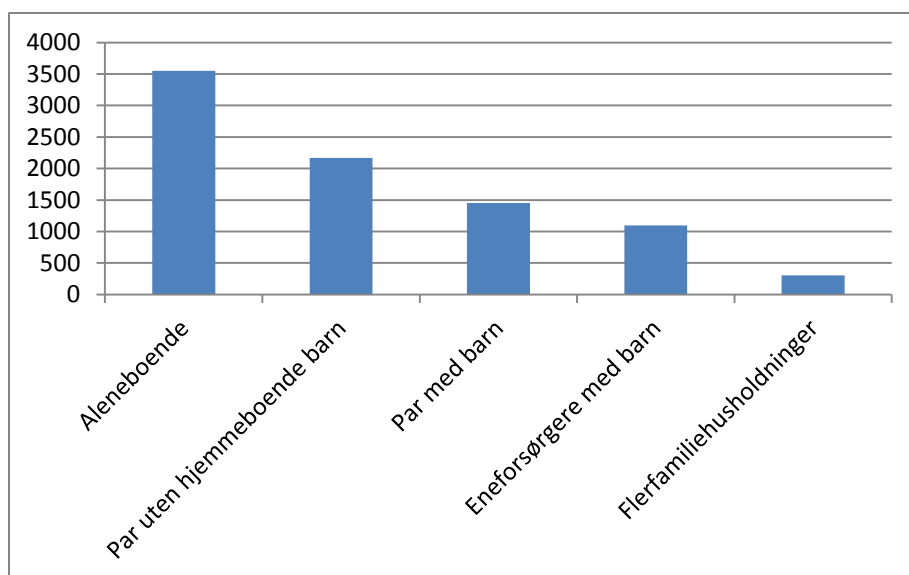
## 2.6 Boligstruktur

Det er pr juni 2016 registrert en samlet boligmasse i Kongsvinger på 9362 boliger, som i snitt betyr 1,9 personer pr bolig. Dette er noe under landsgjennomsnittet som ligger på 2,1.

Litt over halvparten av boligmassen i byen er eneboliger, mens leiligheter utgjør rundt 18%. Andelen leiligheter ligger noe under Hamar men noe over Elverum. Og som tallene viser er det langt over Arendal, som i sin byplanstrategi har en uttalt målsetting om at det som må bygges der er leiligheter s.a tilgangen til eneboliger skjer via boligsirkulasjon.



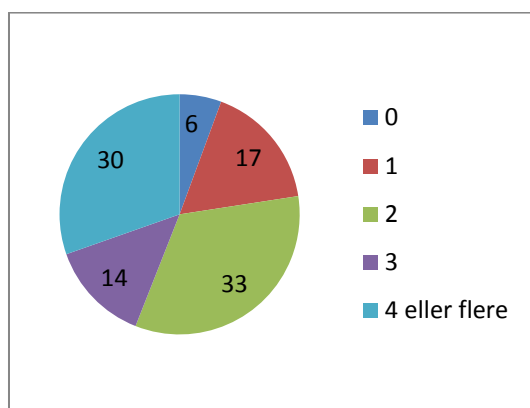
Figur 15: Boligstruktur i Kongsvinger kommune sammenlignet med andre kommuner



Figur 16: Fordeling av husholdningstyper i Kongsvinger (2015, SSB)

Det er mange aleneboende og par uten hjemmeboende barn i Kongsvinger. 41% bor alene, som er noe over landsgjennomsnittet som ligger på 38%. For flere av disse er det en utfordring at mange av de sentrumsnære leilighetene ikke er egnet for alene boende fordi de er for dyre.

Et interessant bilde er at 50% av eneboligene i Kongsvinger by består av én- eller topersons husholdninger. Dette sier noe om det potensialet som ligger i eksisterende boligmasse og de muligheter man har for å få bolighjulet til å surre om man bygger flere leiligheter.



Figur 17: Fordeling av antall personer i eneboligene i Kongsvinger by

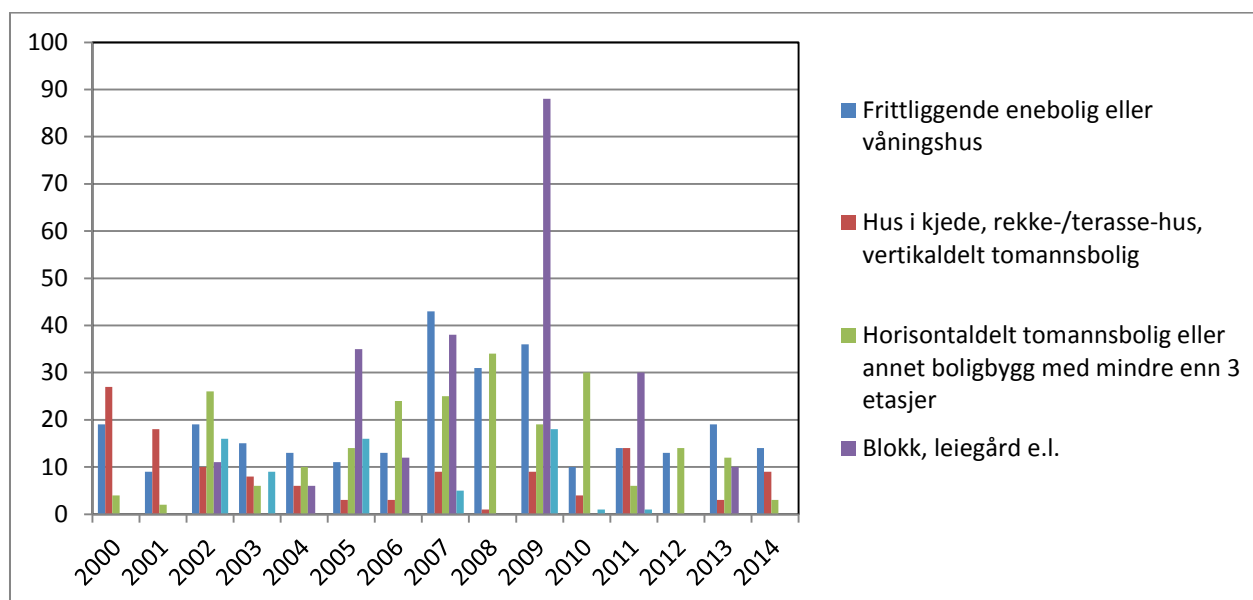
Veldig mange av blokkbebyggelsen som ble bygget på 1960- og 70 tallet ble bygget uten heis. Totalt er det i dag ca 1550 blokkleiligheter uten tilgang til heis. Dette er utfordrende fordi mange av disse leilighetene bebos av eldre mennesker. KOBBL har fokus på problemstillingen og jobber aktivt for etablering av heis i sine boligblokker. Første spadetak er tatt for etablering av heis i Vennersberg 1 borettslag som forventes fullført høsten 2017.

## 2.7 Boligbygging i Kongsvinger by 2000-2014

Samlet for kommunen er det i perioden 2006-2014 bygd 87 boliger i snitt pr år, med kun 38 boliger i snitt de tre siste årene av den perioden. Dette er langt under kommuneplanens mål om 130 nye boliger pr år.

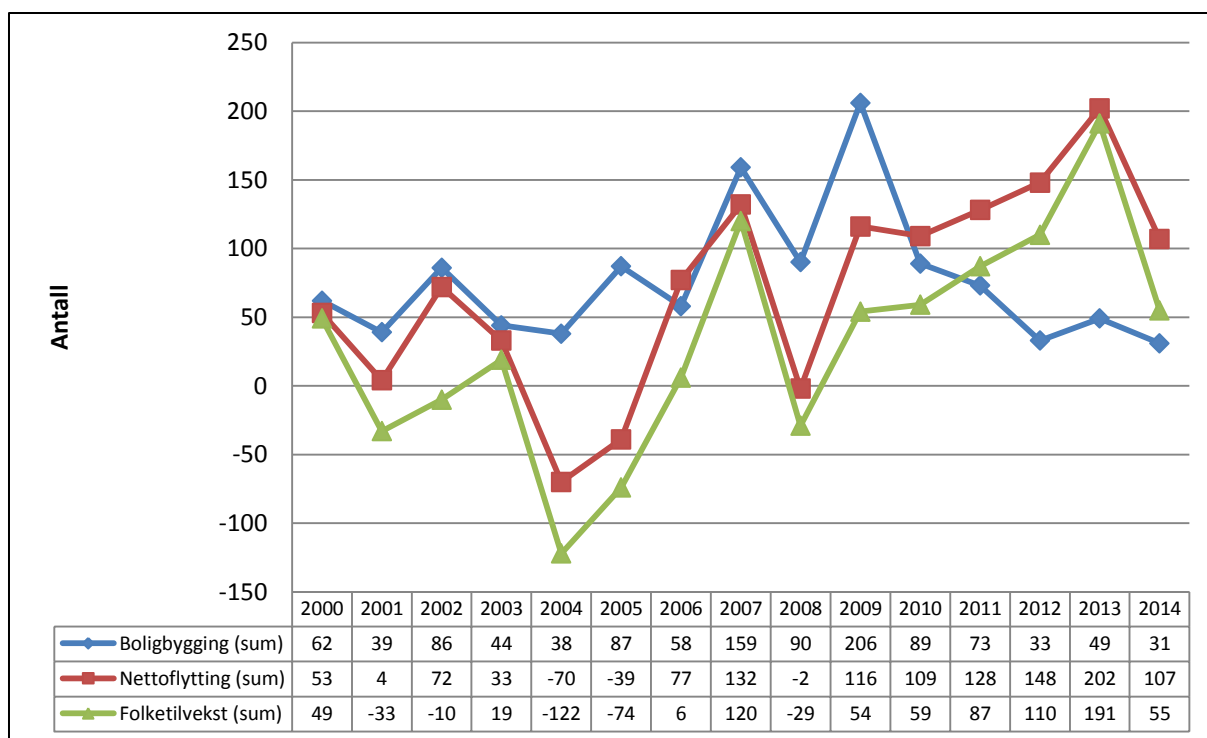
Ser man på det som er bygd i perioden 2010-2014 utgjør leiligheter kun 20% av netto tilvekst, dvs at 80% av nybygde boliger i Kongsvinger er kategorien enebolig, tomannsbolig eller rekkehus. Utbygging av Dr. Juelspark med sine 50 leiligheter vil bedre noe på tilgangen på leiligheter.

Figuren under viser boligbyggingen i Kongsvinger by fra 2000 og frem til 2014. De lilla søylene viser tydelige topper knyttet til utbygging av leilighetsprosjektene Tommelstadsgate, Kongssenteret, Norliveien, Studentblokka, Galgebakken, Øvrebyen park, Markensplassen.

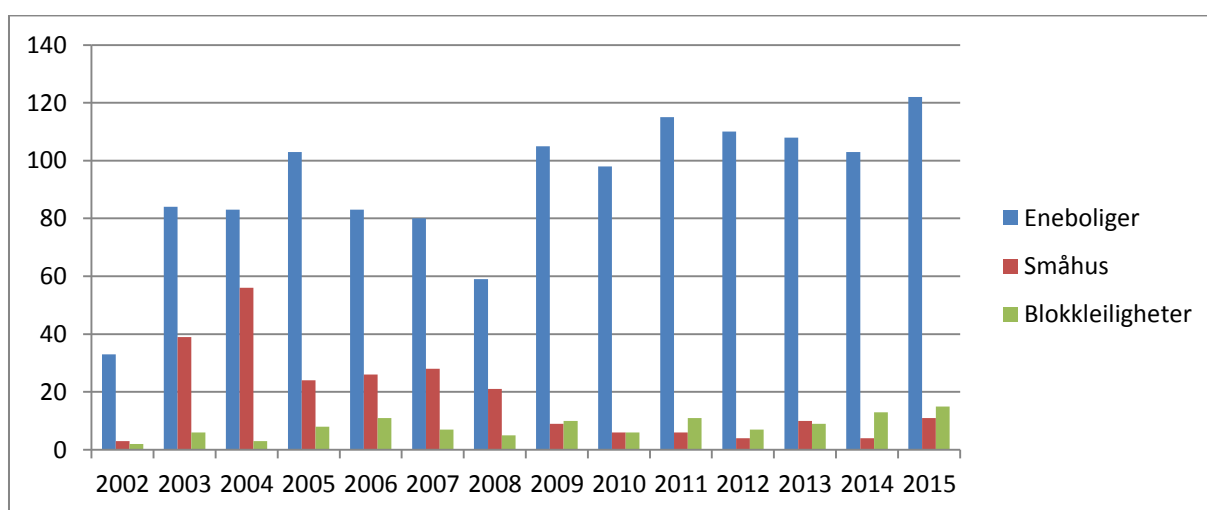


Figur 18: Boligbygging i Kongsvinger by fra 2000-2014

Figuren under viser at det ikke er direkte sammenheng mellom boligbygging og befolkningsvekst. Vi kan derfor ikke si at vi har en boligstyrt befolkningsutvikling.

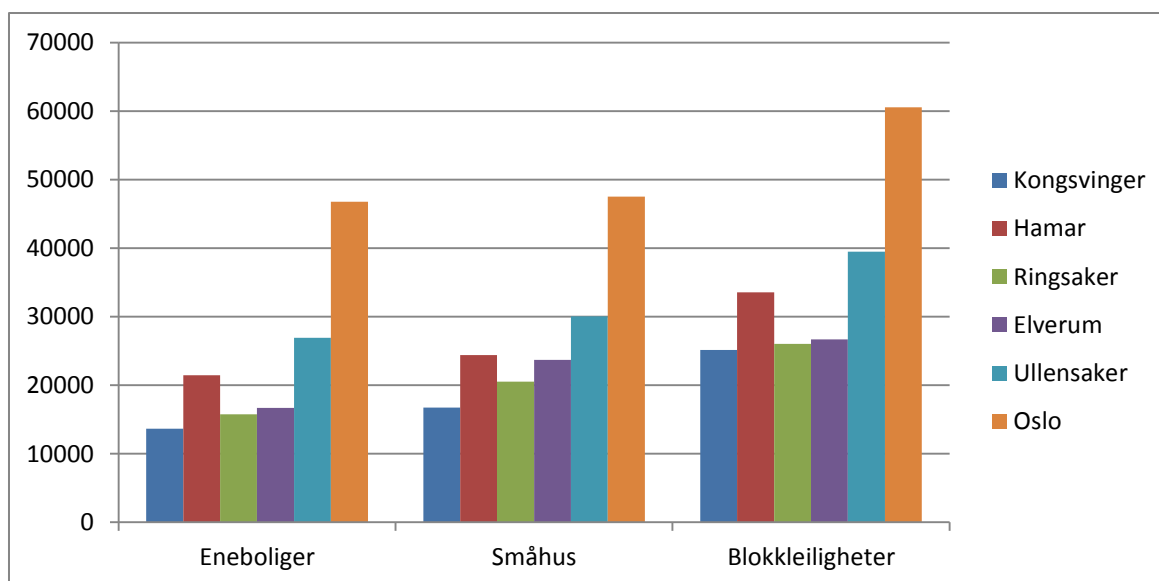


Figur 19: Boligbygging, nettoflytting og befolkningsvekst 2000-2014



Figur 20: Antall boligomsetninger i Kongsvinger fordelt på boligtype (selveier) (SSB)





Figur 21: Gjennomsnittlig kvadratmeterpris på eneboliger, småhus og blokkleiligheter sammenlignet med andre kommuner i 2015

## 2.8 Levekår

For mange av levekårsindikatorerne ligger Kongsvinger dårligere an enn landsgjennomsnittet. Slik har det vært i en årrekke. Levekårskartleggingen som ble gjort i 2013 viser ikke årsakene til dette. Årsakssammenhenger kan være nedarvede sosiale strukturer, næringsstruktur i kommunen, bebyggelsestyper og boligpriser. Kartleggingen viser også at levekårsutfordringene varierer mellom ulike områder i kommunen og at noen områder har flere utfordringer enn de øvrige. Blant annet viser kartleggingen at enkelte soner i byen har en opphopning av levekårsutfordringer. Utjevning av levekårsutfordringer bør derfor være et viktig bakteppe for Kongsvinger 2050.

### Sentrale spørsmål til Kongsvinger 2050:

- Hvem er fremtidens bybeboere?
- Hvordan ivareta en boligsosial byutvikling?
- Hvordan tilrettelegge for boligkarriere innenfor bydelen?
- Hva slags type boliger trenger vi å legge til rette for for å få flere yngre til å bli boende eller komme flyttende hit?
- Hvordan utnytte at vi har for mange eneboliger og for få leiligheter i forhold til husstandenes sammensetning?
- Hvordan få flere til å bo i sentrum?
- Hvordan få flere barn og unge bosatt i sentrum?
- Vil alle eneboliger med kun en og to-personhusholdninger gi et potensiale for å få bolighjulet til å snurre?
- Hvordan sikre god nok boligtetthet i boligområdene våre for å sikre god kollektivtransport?
- Hvordan tilrettelegge for at flere kan bo lenger hjemme i blokkleiligheter uten heis?

- Hvordan tilrettelegge for at eldre får trenger mindre, lettstelte og universelt utformede leiligheter i rullatoravstand til service, butikker og møteplasser?
- Hvordan tilrettelegge for at barnefamilier sikres boliger med gang/avstand til fritidsaktiviteter?
- Hvordan sikre flere leiligheter i lavere prisklasser, spesielt sentrumsnært?
- Hvordan utvikle sosiale møteplasser i boligområdene?
- Hvordan etablere gode bomiljøer og boformer som fremmer sosial kontakt og tilhørighet?
- Hvordan styrke skolen som møteplass og tilrettelegge for gode leke- og aktivitetsområder i nærmiljøet?
- Hvordan sikre gode koblinger mellom bydelssentra og sentrum?
- Hvordan tilrettelegge for økt gang/sykkelbruk og en grønnstruktur som et ledd i å bedre folkehelsen?

#### Utredningsbehov

- Kunnskap om boligpreferanser for tilbakeflyttere
- Analyse om fortettingsmuligheter i byen

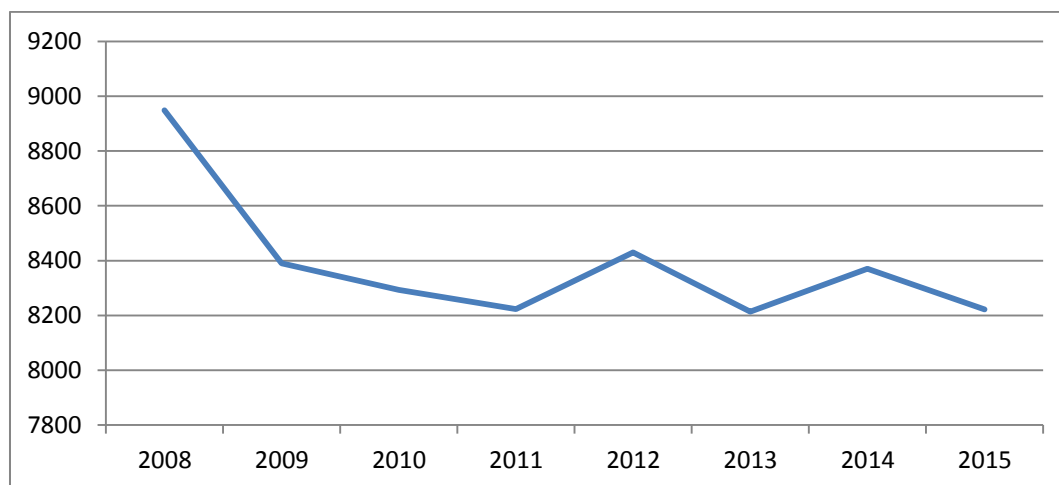
## 3 Næring og handel

### 3.1 Arbeidsplasser

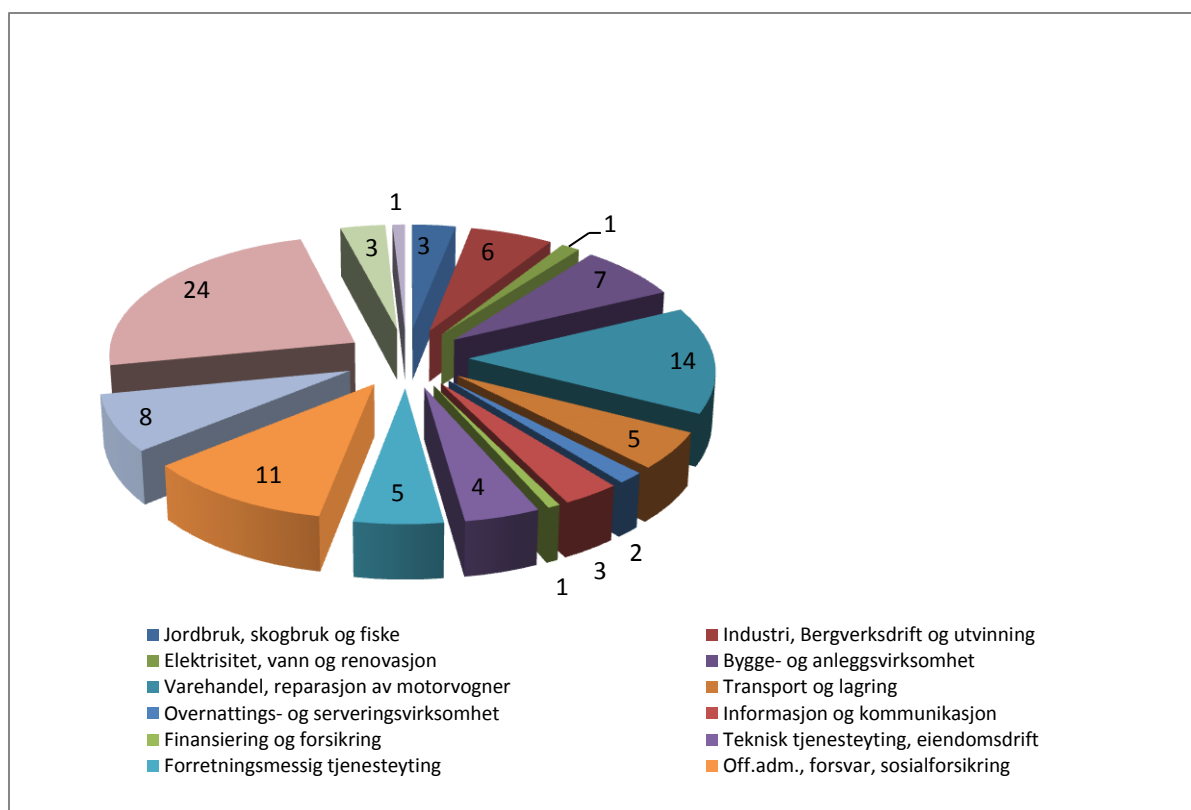
Utvikling i antall arbeidsplasser er en viktig faktor for å vurdere byens utvikling og rolle i regionen. Det gir et bilde av aktivitetsnivået i byens næringsliv, representerer stabile brukere av byens øvrige handel, service og bybilde, samt styrker kundegrnlaget for et dekkende kollektivtilbud. Arbeidsplasser innenfor handel utgjør i tillegg en sentral lokaliseringpreferanse for etablering av ny handelsvirksomhet.

Ved utgangen av 2015 var det i Kongsvinger registrert 8222 arbeidsplasser. Hovedtyngden av dette er knyttet til varehandel, offentlig administrasjon og helse og sosialtjenester. Kongsvinger sykehus, SSB og Kongsvinger kommune representerer store og viktige offentlige institusjoner.

Finanskrisen resulterte i et kraftig fall i antall arbeidsplasser, og man har ikke klart å løfte seg opp igjen på det nivå man var før krisen. Ett av hovedsatsingsområdene i kommuneplanen er knyttet til styrking av antall arbeidsplasser, som er nødvendig om man ser på utviklingen de siste 7 årene. Næringsutvikling prioriteres derfor høyt gjennom satsingen på K+ og Byregionprosjektet.



Figur 22: Utvikling i antall arbeidsplasser 2008-2015



Figur 23: Bransjestruktur i Kongsvinger år 1/1-16

Mange av arbeidsplassene i Kongsvinger er lokalisert i aksene fra Langeland via sentrum til Rasta, i tillegg til industrivirksomhetene på SIVA. Mange av disse arbeidsplassene ligger i akseptabel sykkelavstand fra boligområdene i byen. Tall fra SSB viser også at 22 av arbeidsreisene i Kongsvinger er under 2 km, mens 42% er under 5 km lange. Her ligger det derfor et potensiale i å øke andelen som går eller sykler.

Det er en utfordring at byen ikke har et stort høyskoletilbud med mange høgskolestudenter. Dette ville satt et annet preg på bybildet. Høgskolesenteret med sine 550 studenter samt Politihøgskolen på Sæter med sine 144 studenter utgjør allikevel en viktig del av Kongsvingersamfunnet. Flytting av høyskolesenteret fra Rasta til F-blokka er et viktig og riktig byplanmessig grep, og vil sammen med bygging av en ny felles ungdomsskole på Tråstad styrke kunnskapsklyngen i sentrum. Høgskolesenteret har også en klar målsetting om å øke antall studenter til 1000 innen 2020, som vil forsterke dette ytterligere. Politihøgskolen er lokalisert på Sæter, mens studentene stort sett bor sentrum. Studentboliger i sentrum er positivt, men det mangler et godt sykkeltilbud ut til Sæter. Hedmark trafikk styrker bussbetjeningen til Sæter fra sommeren 2016.

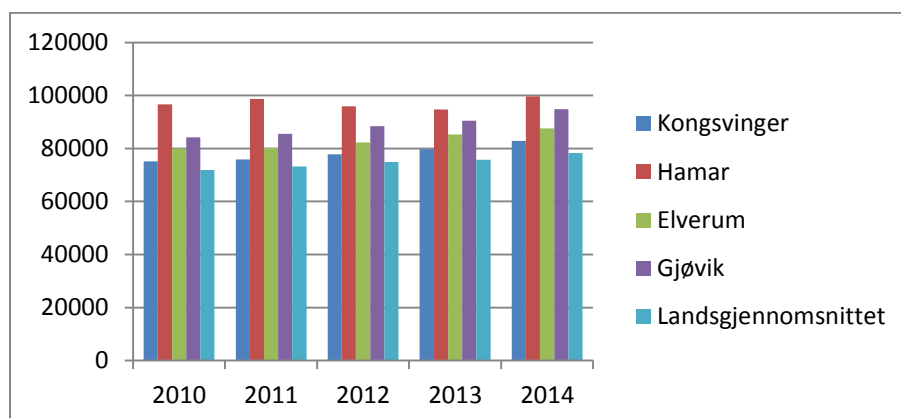
### 3.2 Utvikling i varehandel

Utviklingen innenfor detaljvarehandelen er en sterk indikator på om bysentrum fyller sin rolle som handelsarena. Tallene viser at både nord og sydsiden har økt omsetningen de siste 10-12 årene, noe som indikerer at sentrum har klart å ta en posisjon. Kongsvinger har et todelt

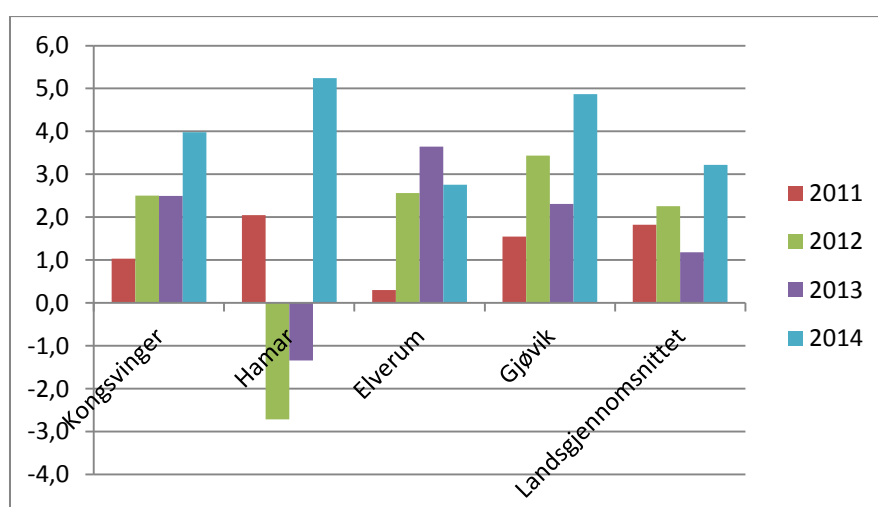
sentrum med handelsvirksomhet på både nord og sydsiden, og de tradisjonelle kjøpesentrene er lokalisert innenfor disse områdene. Hovedtyngden av handelsvirksomheten i Kongsvinger skjer i sentrum og i handelsområdet på Langeland.

Omsetning pr innbygger i detaljvarehandel i Kongsvinger ligger 6% over landsgjennomsnittet, men noe under de andre innlandsbyene. Kongsvinger har hatt en stabil vekst år for år, i motsetning til de andre byene som svinger veldig. Med de demografiske forholdene vi har samt nærhet til Sverige, er det helt naturlig at vi har en lavere snitthandel per innbygger i forhold til Hamar/Gjøvik.

Kongssenteret som er det største kjøpesenteret i byen står for ca 25% av all omsetning i Kongsvinger - totalt på ca 1,5 mrd kr. Utviklingen de siste tre årene har vist en økning der på hhv 2,4%, 1,7% OG 2,7%. Kongssenteret utvider nå sitt areal med 4500 kvadratmeter, med ferdigstillelse til jul 2016.



Figur 24: Omsetning pr innbygger i detaljvarehandel i varehandel eks motorkjøretøy



Figur 25: Årlig endring i omsetning pr innbygger i detaljvarehandel

Omsetning eksklusiv salg av motorkjøretøyer og salg på bensinstasjoner, eks mva									
	SYD			NORD			RESTEN		Kommentarer
		% endring			% endring			% endring	
2001	360 881			474 417			91 863		
2002	365 446	1,3		525 668	10,8		87 844	-4,4	Kongssenteret utvides
2003	377 317	3,2		562 549	7,0		80 822	-8,0	
2004	414 119	9,8		581 335	3,3		79 657	-1,4	Byjubileum
2005	446 010	7,7		565 479	-2,7		87 584	10,0	
2006	453 633	1,7		596 471	5,5		90 166	2,9	
2007	497 466	9,7		643 292	7,8		104 335	15,7	Rally-VM
2008	527297	6,0		649748	1,0		92506	-11,3	Charlottenberg åpnet
2009	531264	0,8		665668	2,5		88412	-4,4	
2010	536952	1,1		687186	3,2		86285	-2,4	
2012	534121	-0,5		757110	10,2		73916	-14,3	Kongssenteret utvides
2013	539426	1,0		796651	5,2		75315	1,9	
									• Mangler tall for 2011
<b>Hele perioden</b>		49,5			67,9			-18,0	

Tabell 4: Utvikling i detaljvarehandel på nord og sydsiden.

#### Sentrale spørsmål til Kongsvinger2050:

- Hvordan styrke sentrum som tyngdepunkt for arbeidsplasser og handel?
- Hvilken strategi for handelsutvikling skaper ønsket balanse mellom sentrum nord og sentrum syd, bydelene og handelsområdet på Langeland, Rasta og langs ny E16
- Hvordan håndterer vi den kompliserte sentrumsstrukturen i Kongsvinger?
- Hvilke områder skal avsettes til sentrumsformål og hvor bør sentrumshandelen konsentreres?
- Hvilken strategi skal ligge til grunn for fremtidig etablering av arbeidsplasser for å bygge opp under målsettingene?

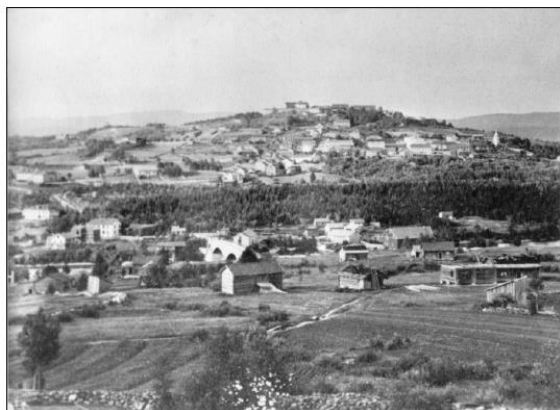
## 4 Byvekst og arealutvikling

### 4.1 Utvikling av Kongsvinger by

Stedet Vinger ved Glommakneet har vært et viktig sted siden vikingtiden. Veien gjennom Eidskog til Sverige, er nevnt allerede i sagaene. Den krysset Glomma akkurat der elven svinger brått mot vest Kongsvinger er en festningsby.

Byen oppsto som et handelssted da festningen ble bygget på 1600-tallet. Festningen sto ferdig i 1682, og dette ble starten på bebyggelsen – Kongsvinger leir - i sørhellingen nedenfor Festningen. De første beboerne var militære og deres familier, samt håndverkere tilknyttet festningen. I løpet av årene vokste det frem en betydelig handelsvirksomhet.

I 1856 ble det bygget bro over Glomma, og i 1862 ble jernbanen etablert på sørsida av Glomma. Byen ble dermed delt i to med et stort skogbelte imellom seg. Journalisten Johan Borgen skal på besøk i 1929 ha sagt *“En besynderlig situasjon... en by uten innmat... to utkanter uten centrum”*.



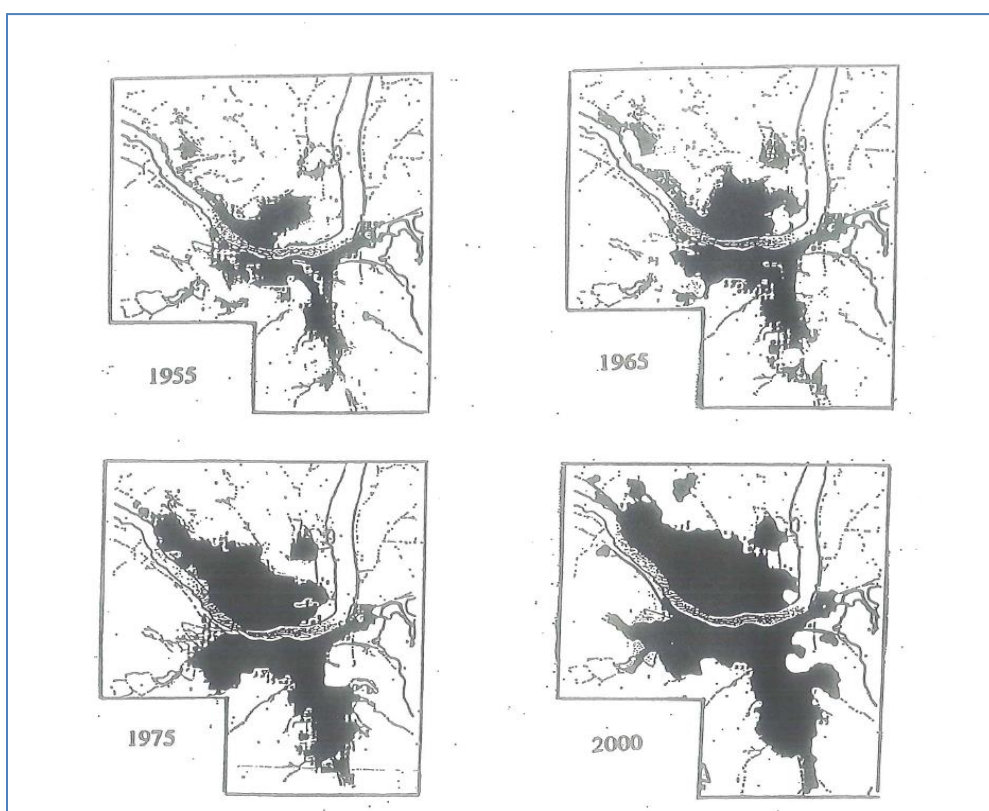
*Figur 26: Bildet viser det tydelige skogsbeltet som delte byen i to*

Som et ledd i å binde de to bydelene sammen, ble det i 1922 satt i gang et arbeid med en helhetlig reguleringsplan. Reguleringsplanen var en såkalt hagebyplan hvor gatenettet for den ubebygde delen av byområdet var tilpasset terrenget i en mer fri form. Planen viser Storgata som den direkte forbindelsen mellom de to bydelene. Den moderne byen utviklet seg deretter mellom de to sentrumsområdene som lå på hver sin side av Glomma. Kongsvinger fikk bystatus i 1854, og feiret 150-årsjubileum som by i 2004.



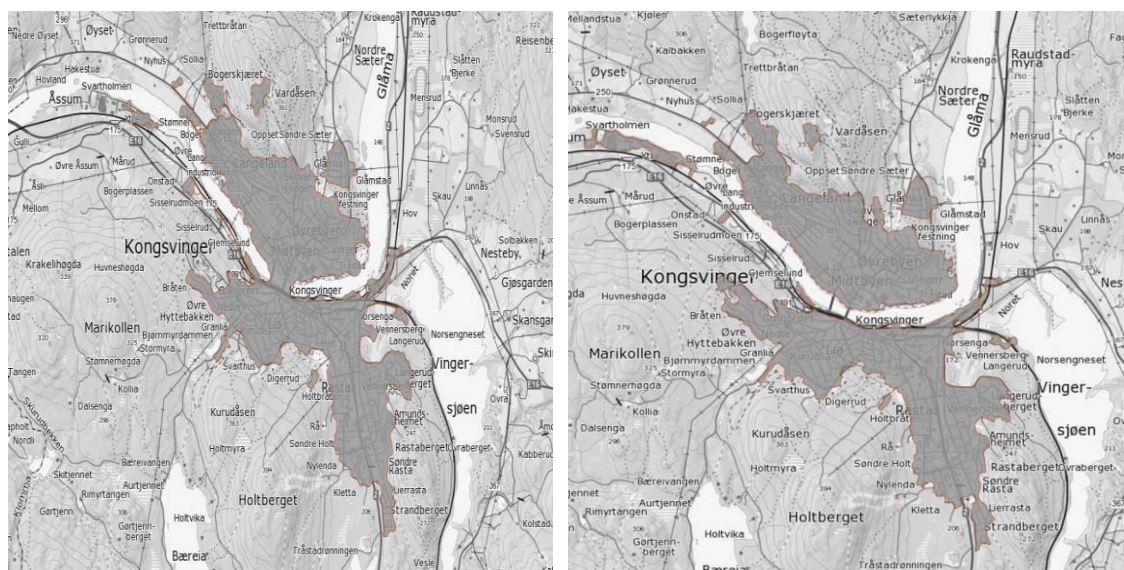
Figur 27: Reguleringsplan fra 1922

I 1964 ble kommunene Kongsvinger, Vinger og Brandval slått sammen til storkommunen Kongsvinger. Kongsvinger fikk som en av de første byene i landet status som nasjonalt vekstsenter i 1960-årene. I 1969 ble SIVA (Selskapet for Industrivekstanlegg) etablert i Kongsvinger, noe som førte til en nesten eventyrlig utvikling for næringslivet og for byen de neste 20 årene. Slutten av sekstiårene og syttiårene ble en hektisk tid utbyggingsperiode i Kongsvinger som ga fire tusen nye arbeidsplasser i løpet av få år, og folketallet økte fra 12000 til vel 17000. Tråstad, Hexumløkka, Glåmlia, Skriverskogen, Langeland, Lia og Vennersberg var noen av de områdene som ble utbygd.



Figur 28: Utvikling av byen fra 1955 til 2000





Figur 29: Tettstedsavgrensning i 2003 og 2015 (SSB)

Kongsvinger by har økt sitt areal med 0,23km<sup>2</sup> siden år 2000, som utgjør ca 3% utvidelse av tettstedet i areal. Utvidelsene er i hovedsak kommet i Marikollen og Bogeråsen. Det kan også se ut som det er gjort noen justeringer rundt SIVA-området. Utover det har bolig og næringsetableringen skjedd innenfor den etablerte tettstedsavgrensningen.

## 4.2 Kommuneplanen 2010-2021

Gjeldende kommuneplan har byutvikling som en av de viktigste strategiene for utvikling av Kongsvingersamfunnet. Følgende mål og strategier ligger til grunn for gjeldende plan når det gjelder byutvikling:

Byen skal videreutvikles i en helhetlig strategi der ulike områder i byen har ulike funksjoner, men hvor sentrum Nord blir byens sentrumsjerne

- Byens kjerne skal utvikles i sentrum Nord med Rådhuskvartalet som sentrum i kjernen
- Sentrum Syd skal videreutvikles som byens kommunikasjonsknutepunkt og som viktig handels- og servicesenter.
- Øvrige bydeler utvikles i henhold til arealstrategien
- Etablere samarbeidsarenaer mellom kommunen og næringslivet/grunneiere/innbyggere som grunnlag for felles utvikling og utbygging av de ulike bydelene.

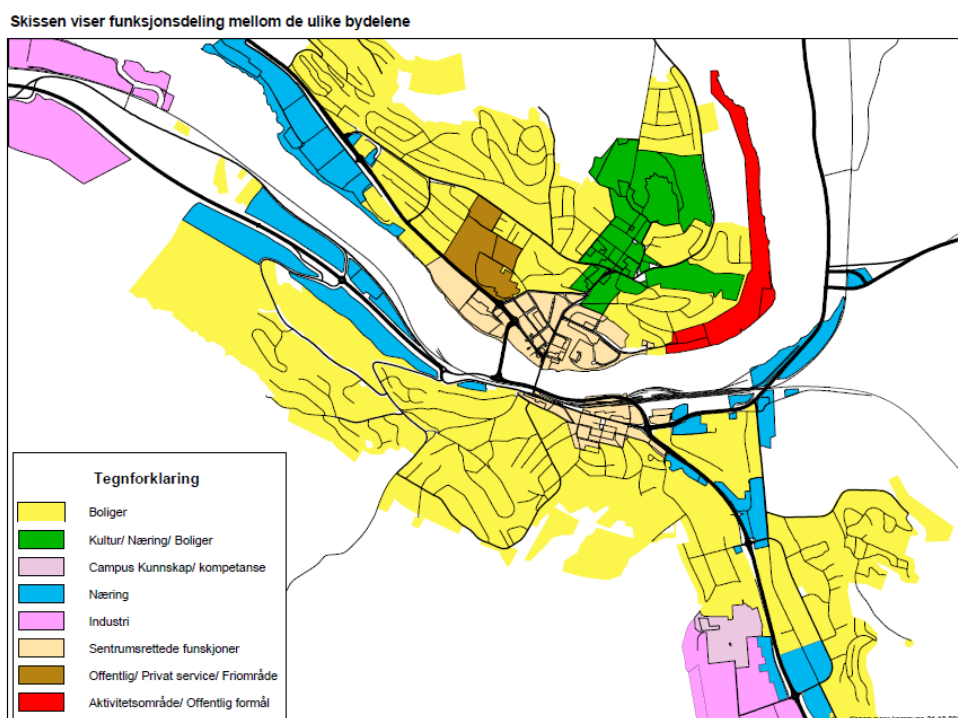
Byen skal framstå *estetisk og fysisk attraktiv samt* stimulere til *byliv*

- Videreføre de kvalitetskrav til utforming av bygninger samt offentlige rom som er satt i sentrumsplanen.
- Heve kvaliteten på drift og vedlikehold i sentrum.
- Utvikle gode bygater og byrom ved å lede gjennomgangstrafikken utenom sentrum, og sikre god tilgjengelighet til sentrum gjennom bevisst lokalisering av parkeringsanlegg.

- Legge til rette for en gradvis urbanisering og fortetting av boligtilbudene inn mot sentrum med et variert tilbud av leilighetstyper og -størrelser.
- Sørge for universell utforming av det offentlige rom
- Bygge ut hotell og regionalt kulturhus i Rådhuskvartalet

*Festningen/Øvrebyen og Glomma* – skal brukes aktivt i å gi byen identitet og særpreg

- Styrke Kongsvinger festning og Øvrebyen som synlige og attraktive identitetsmarkører
- Knytte Festningen og Øvrebyen både visuelt og funksjonelt sterkere til sentrum.
- Trekke Glommas bredder inn som en mer aktiv del av bylivet.



Figur 30: Fra gjeldende kommuneplan - de ulike bydelers funksjoner

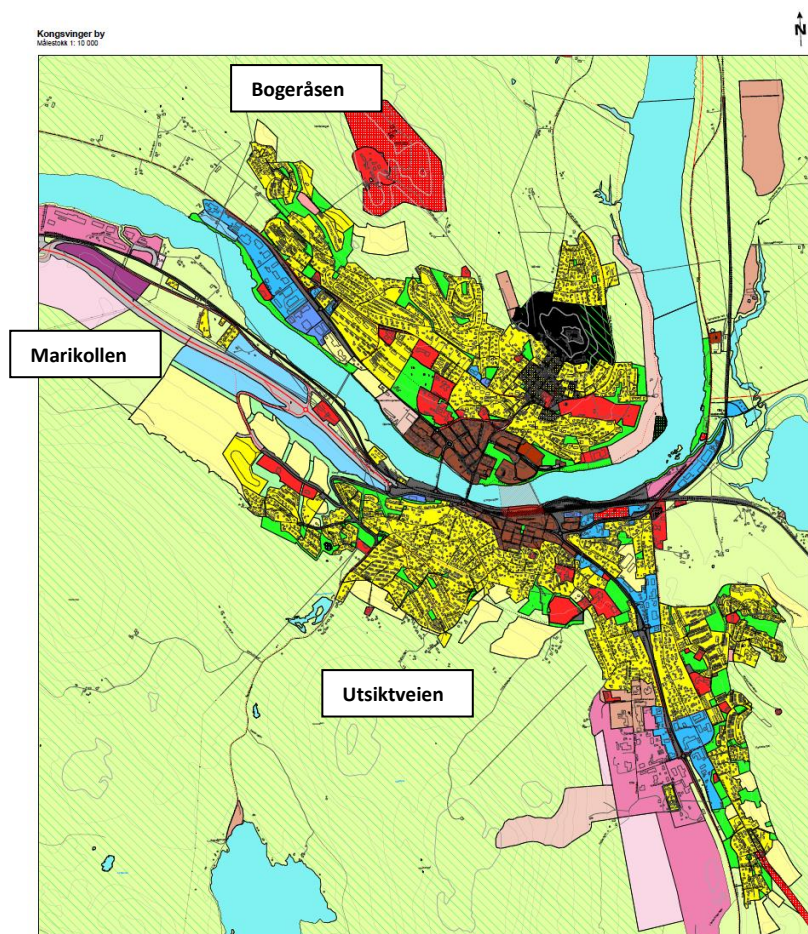
I Kongsvinger2050 er det grunn til å utfordre dette funksjonsbildet bl.a med tanke på Campusdelen på Rasta, næringsområdet på Langeland, næringsområdet ved tømmerterminalen.

Følgende prinsipper ble lagt til grunn for lokalisering av nye boligområder i gjeldende kommuneplan:

- Hovedtyngden av boligveksten skal styres til Kongsvinger by, men det skal også legges til rette for økt boligbygging i alle tettstedene. For å legge til rette for en årlig befolkningsvekst på 1% må det bygges rundt 130 boliger pr år.
- Planen skal skape størst mulig forutsigbarhet i den framtidige arealdisponeringen.
- Klimagassutslippene og energibruken skal reduseres gjennom utforming/utbyggingsmønster og prinsippet om samordnet areal- og transportplanlegging skal legges til grunn.

- ❑ Utviklingspotensialet innenfor byens og tettstedenes avgrensning skal benyttes gjennom fortetting og etablering av nye feltutbygginger i tilknytning til eksisterende struktur.
- ❑ Etableringer av nye boligområder skal bidra til å utvikle en mer kompakt og markert by- og tettstedsstruktur og bygge opp under kollektivtransporten og gang- og sykkel.
- ❑ Boligområdene skal ha variert bokvalitet og boligstruktur og universell utforming skal legges til grunn for nye boliger.
- ❑ Det er behov for attraktive arealer, inkludert selvbyggertomter for eneboliger. Det skal ikke legges til rette for en fast fordelingsnorm mellom boligtyper. Hvert felt må vurderes for seg ut fra terreng og beliggenhet, slik at kravene til variasjon i boligtyper og tetthet imøtekommes.
- ❑ Øvrebyens muligheter som et attraktivt bomiljø både for beboere må utnyttes bedre.
- ❑ Byens/tettstedenes styrker, identitet og særpreg skal videreutvikles ved etablering av nye boligområder.
- ❑ Det skal legges til rette for boliger i tilknytning til grendene Granli og Hokåsen hvor man kan gå direkte fra kommuneplanen til byggesak.

I gjeldende kommuneplan lå det en kapasitet i plankartet på mellom 2600 – 2800 enheter, hvor over 700 enheter lå i sentrumskjernen. De nye boligområdene er vist som lyse gule områder i planen. Utbyggingen har til nå skjedd i Marikollen, Utsiktveien og Bogeråsen.



Figur 31: Boligområder som er utviklet de siste årene

Følgende prinsipper lå til grunn for lokalisering av nye nærings-, forretnings- og industriområder i kommuneplanen:

- Det høyest prioriterte satsingsområdet er service- og kompetansekrevende virksomheter med begrenset areal og bygningsbehov (de nye vekstnæringer).
- Næringsveksten skal styres først og fremst til Kongsvinger by. I tillegg skal det være mulig for noe næringsetableringer i alle tettstedene og det skal gi mulighet for spredt ervervsbebyggelse.
- Nyetableringer skal lokaliseres i tilknytning til eksisterende næringsarealer og nært opp til hovedvegnettet i tråd med ABC-prinsippet.
- Det skal legges til rette for gode og attraktive tilbud på ulike steder, og av ulik karakter.
- Kommunen skal ha mulighet til å tilby skreddersydde og tilpassede løsninger med gode kommunikasjoner, energi- og dataoverføringskapasitet.
- Området ved SSB/vekstsenteret skal reserveres for ny etableringer basert på kunnskap og kompetanse.
- Næringsområdene skal tillate service- og kompetansekrevende virksomhet, bl.a byggevarerhus, bilverksteder og annen virksomhet med plasskrevende varer, kunnskapsbaserte næringer.
- Forretningsområdene skal tillate detaljvarehandel.
- Industriområdene skal tillate tungindustri.

I kommuneplanen ble det lagt til rette for nye næringsarealer i størrelsesorden 600 daa. I tillegg kommer fortetting innenfor eksisterende områder, samt utbygging av allerede regulerte områder men som ikke er ferdig utbygd. Utviklingen har i hovedsak skjedd på Langeland og innenfor sentrumsområdet, mens det nå er stort fokus på utvikling av næringseiendommene langs ny E16.

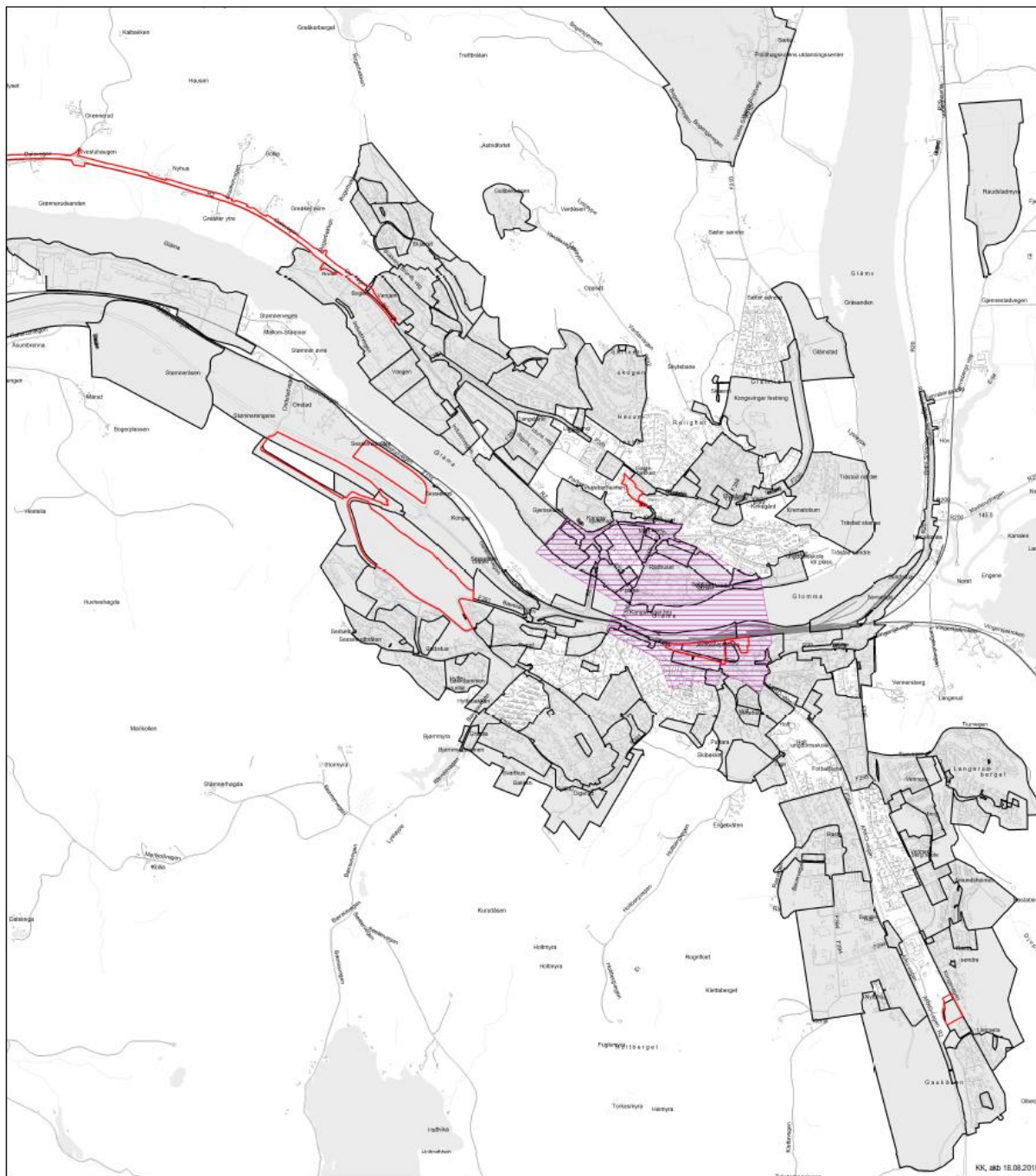
Kartet på neste side viser vedtatte reguleringsplaner for Kongsvinger by og hvilke som er under regulering.

Oversikt over reguleringsplaner i Kongsvinger by

Tegnforklaring

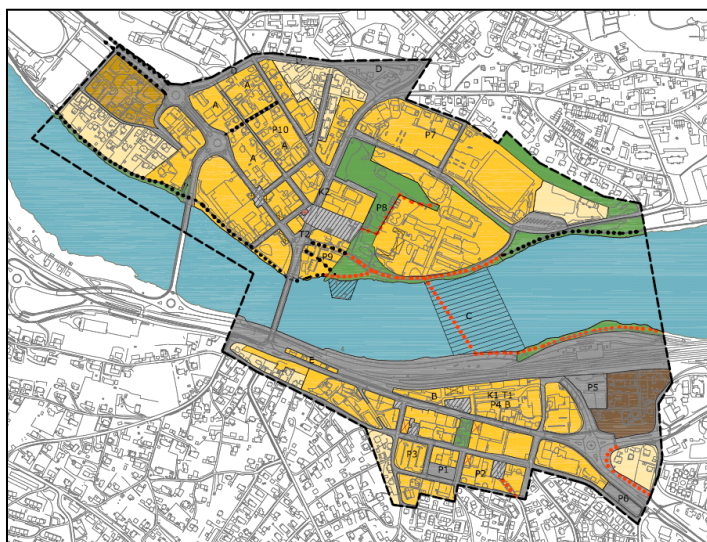
- Pågående reguleringsplanprosesser
- Sentrumsplanen (kommunedelplan)
- Vedtatte reguleringsplaner

1:15 000



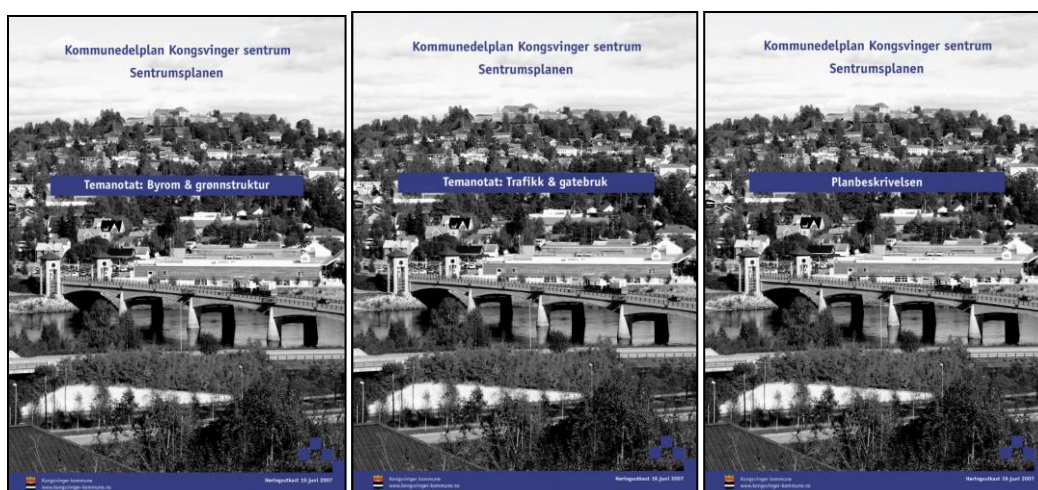
### 4.3 Kommunedelplan for sentrum

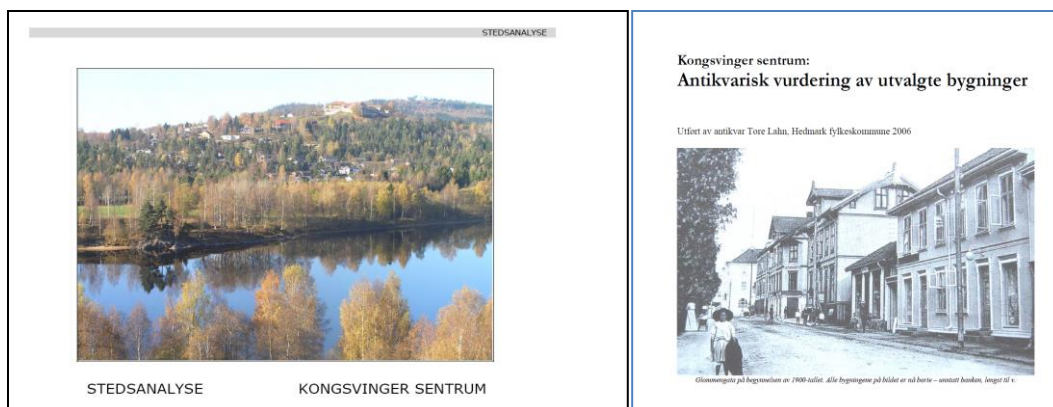
Kommunedelplan for sentrum (sentrumsplanen) ble vedtatt i kommunestyret 30.08.2007. Sentrumsplanen omfatter de sentrumsnære områdene på begge sider av Glomma.



Figur 32: Gjeldende sentrumsavgrensning

Det ble utarbeidet en planbeskrivelse som belyser og begrunner de vurderinger som ligger til grunn for plankart med bestemmelser. Sentrale tema i planen var trafikk og gatebruk, byrom og grønnstruktur, estetikk, bebyggelsen i sentrum og kulturminner. Til grunn for dette arbeidet ble det utarbeidet temanotat knyttet til ulike tema.





Figur 33: Temanotat som ble utarbeidet som en del av kommunedelplan sentrum

Utfordringsbildet fra kommunedelplan sentrum:

- Det bor få mennesker i sentrum.
- Biltrafikken i sentrale områder er stor og den øker. Bygatene bærer preg av å være tilrettelagt for bilisten.
- "Bilbyen" forsterkes, kjøpesentrene overtar. Kjøpesentrene fører til at store deler av næringsvirksomhetene lukker seg inne og "vender ryggen" til gatene.
- Stor overflateparkering på verdifull grunn
- Sentrum blir delt av et ca 200 meter bredt belte bestående av Glomma, jernbanen og Rv 2. Dette gjør at Kongsvinger har et udefinert sentrum med en udefinert bystruktur.
- Sentrum mangler aktiviteter både på dag-og kveldstid.
- Sentrum mangler møteplasser som er tiltalende for alle aldre.
- Det er få mennesker som går, sykler og kjører kollektivt.
- Sentrum har ikke noe spesielt bypreg. Det ligner mer på et tettsted og dette henger sammen med bygningstettheten og aktivitetsnivået.
- Estetisk er det store utfordringer knyttet til utforming av bygg og det offentlige rom.

En overordnet ledestjerne i planarbeidet var *Flere mennesker i sentrum og framtidsbildet er et sentrum med:*

- yrende liv hele døgnet
- redusert bilbruk
- god tilgjengelighet for alle
- en tetthet av funksjoner og mangfold av tilbud
- mange bosatte og med god variasjon i alderssammensetningen
- gode offentlige møteplasser som innbyr til rekreasjon og • opplevelse
- økt fokus på arkitektur og estetikk
- aktiv bruk av Glomma.

For å følge bygge opp under dette ble følgende målsettinger lagt til grunn for utvikling av Kongsvinger sentrum:

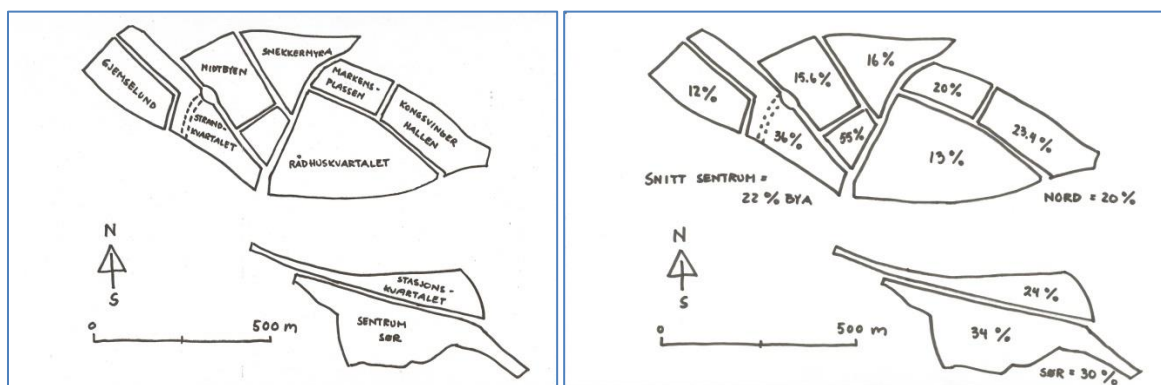
- Bærekraftige prinsipper legges til grunn.
- Utviklingen baseres på eksisterende målsetning og identitet
- Sentrum utvikles til et urbant, kompakt og tettbygd område med bykarakter.

- Sør-og nordsiden knyttes sammen til ett sentrumsområde.
- Det legges til rette for et kompakt og tydelig definert handelssentrum.
- Funksjonelle trafikkløsninger utvikles ut fra hensynet til et godt sentrumsmiljø. I kjerneområdet skal hensynet til kollektivtrafikk, fotgjengere og syklistert vektlegges.
- Grøntområder bevares og nye grønne forbindelser opprettes.
- Et levende byliv skapes gjennom gode og tilgjengelige møteplasser
- Sentrumsområdets forbindelse med Glomma gjenopprettes og utvikles.
- Sentrum styrkes som bosted og arbeidssted.
- Kulturarven styrkes og brukes som ressurs
- Det legges vekt på kvalitet i de fysiske omgivelsene
- Universell utforming legges til grunn for utforming av bygg og uteområder

Planforslaget anbefalte å etablere et klart og tydelig sentrumskerne gjennom å:

- fortette innenfor dagens sentrumsområde
- etablere et tydelig gatehierarki
- videreutvikle et sterkt sentrumsnett som binder sentrum sammen
- forsterke kontakten på tvers av Glomma visuelt og fysisk
- etablere mer bymessig bebyggelse gjennom høyere utnyttelse og mindre overflateparkering
- etablere gode offentlige byrom med høy kvalitet

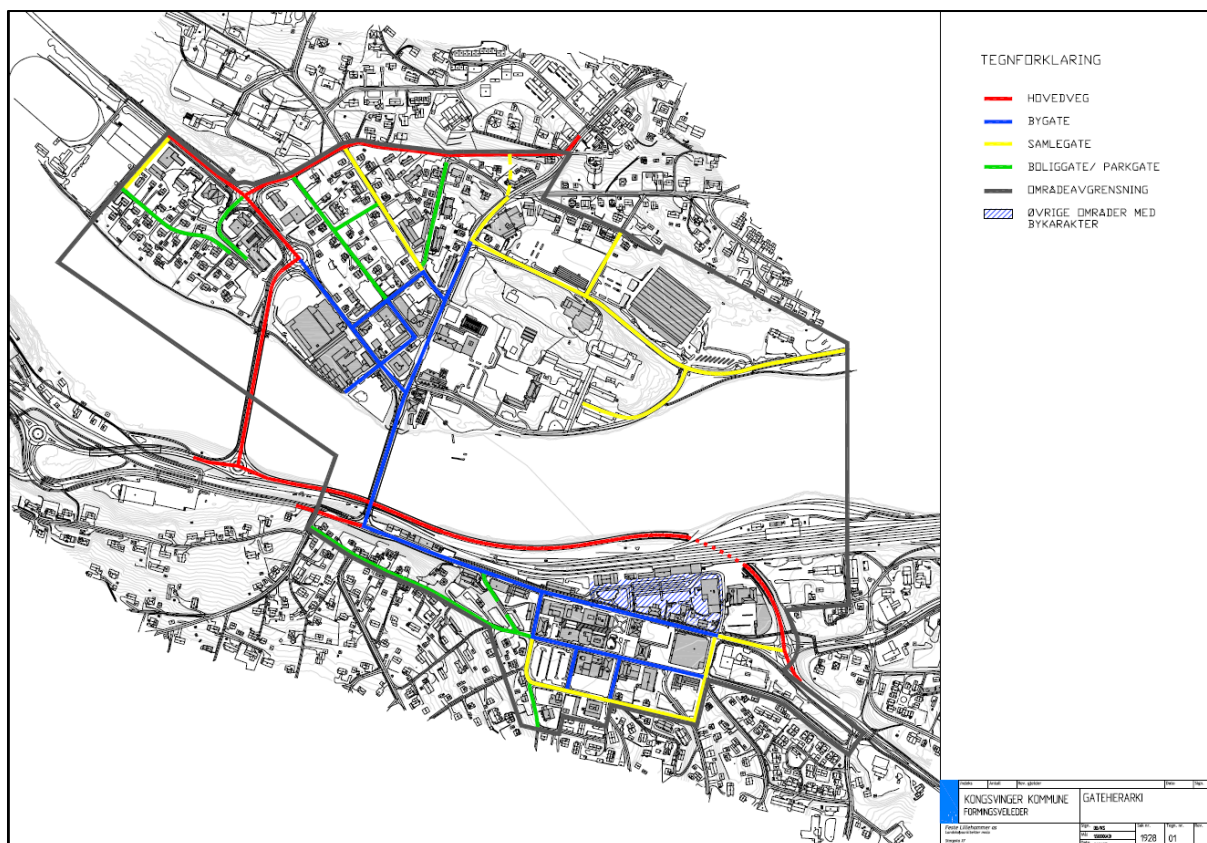
Figuren under viser BYA i de ulike sentrumsdelene slik det ble presentert i sentrumsplanen. Selv om det i etterkant har kommet noe mer sentrumsbebyggelse viser tallene at det er et betydelig utfordring knyttet til tilstrekkelig tetthet.



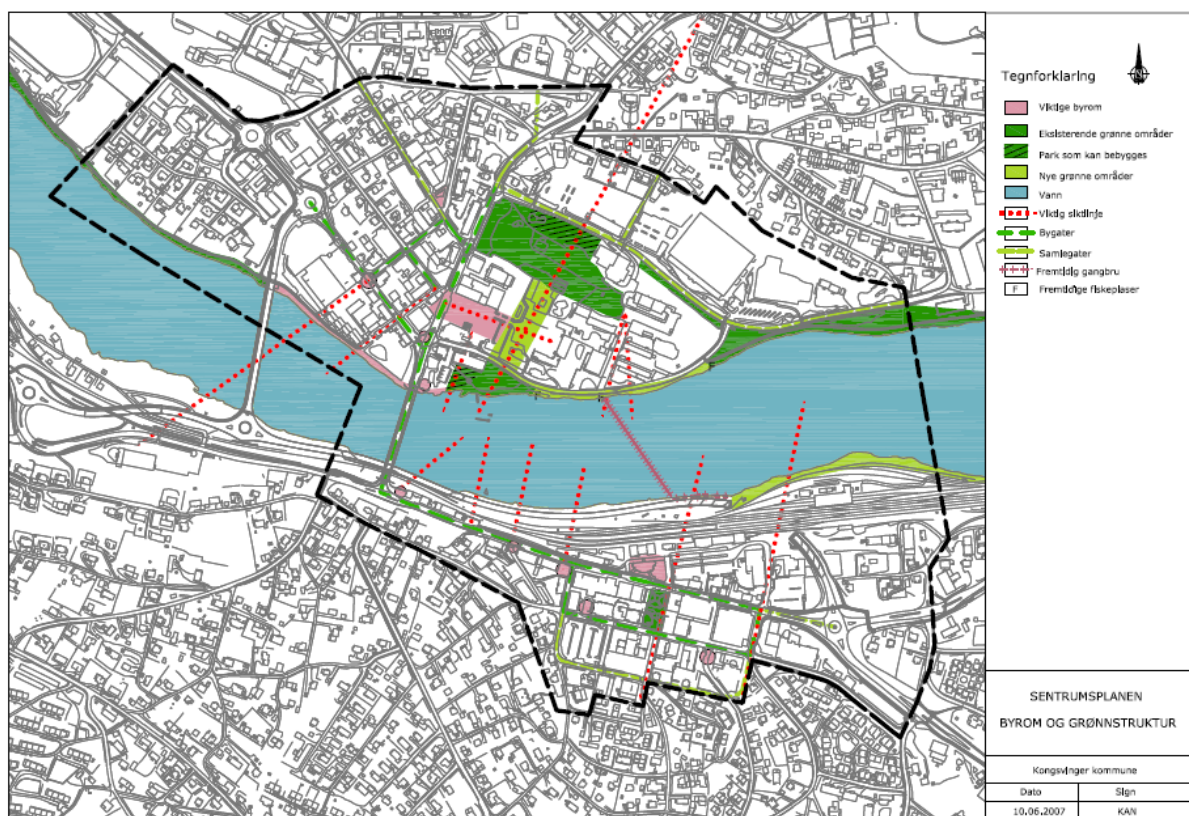
Figur 34: BYA i de ulike delene av sentrum (fra sentrumsplanarbeidet i 2005)

Figuren under viser gatehierarkiet ble vedtatt som en del av sentrumsplanen. Det er dette som har ligget til grunn for opprusting av Glommengata og Jernbanegata, og som ligger til grunn for den kommende opprustingen av Storggata og Brugata. Eidemsgate er i etterkant justert fra hovedveg til en ren bygate med 40 km /t og fortausløsninger.





Figur 35: Vedtatt gatehierarki i sentrumsplanen



Figur 36: Byrom og Grønnstruktur fra sentrumsplanen

#### 4.4 Oversikt over gjennomførte prosjekter de siste årene

Det har skjedd mye de siste årene som har hatt betydning for utvikling av byen:

- Ny videregående skole, bibliotek, Scene U og park i sentrum
- Ny strandpromenade
- Politihøyskole på Sæter
- Forretninger på Langeland
- Studentblokka i Storgata
- Utvikling av forretninger, kontorer og boliger på Markensplassen
- Boligområder Marikollen, Vangen, Utsiktveien, Bogeråsen
- Leiligheter Øvrebyen Park, Winsnes gate, Tommelstadsgate, Ole R Gjems veg, Elsethjordet
- Opprusting av Jernbanegata, Glommengata og Haakon Mallings plass
- Næring og restaurant i Torget II
- Gjemselund stadion, kunstgress, lys og ny tribune
- Rehabilitering av svømmehallen
- Ny Friidrettsbane på Tråstad
- Ny ishall på Gjemselund
- Ny golfbane på Liermoen
- Ridehall på Hov
- Hotell på festningen
- Forretninger i hjertet av Øvrebyen
- Museum Gyldenborg
- Etablering av toll og politistasjon i Midtbyen
- Utvikling av handelsområde på Langeland
- Fængsel på Vardåsen
- Ny bru over Glomma ved Svartfossen
- Ny barneskole i Marikollen
- Ny barnehage i Marikollen og på Holt
- Opprusting av fasader i Glommengata i tråd med utarbeidet fargeplan
- Tuftepark i byparken
- Byscene i Byparken

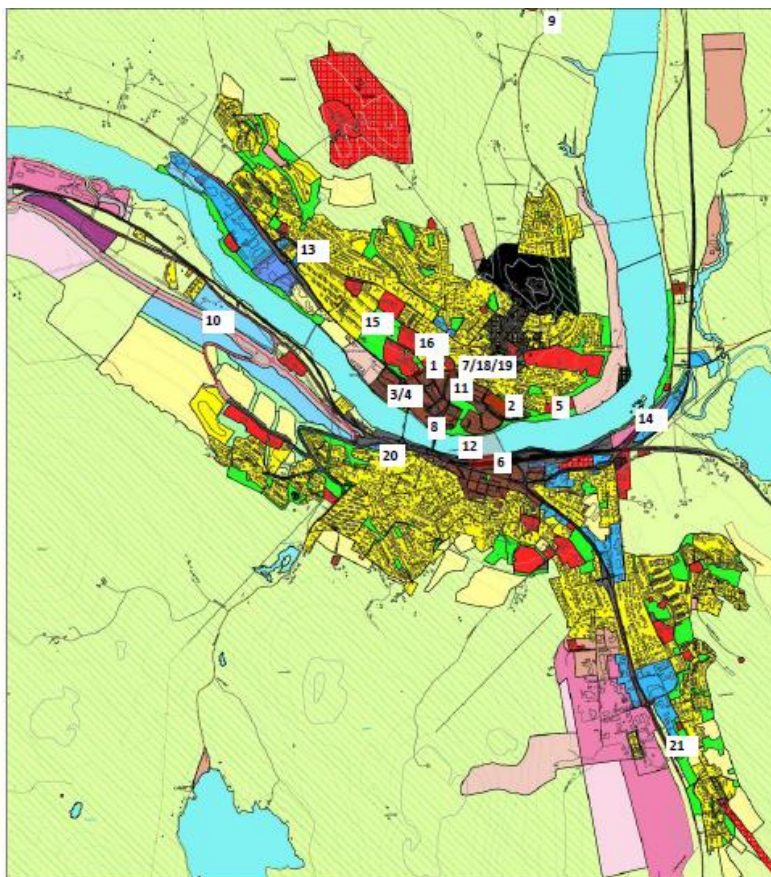


Figur 37: Oversikt over prosjekter som har blitt realisert de siste årene

## 4.5 Oversikt over pågående prosjekter

Nedenfor er det listet opp en oversikt over pågående prosjekt som vil influere på byutviklingen og som strategiarbeidet må sees i sammenheng med:

1. Etablering av Eidemsgate – ny hovedgate i sentrum som vil fordele trafikken på en annen måte. Oppstart 2016, ferdigsstillelse i 2017.
2. Flytting av høyskolesenteret fra Rasta til F-blokka i 2019. Utvikles med tanke på 1000 studenter i 2020. F-blokka vil bli brukt til midlertidig ungdomsskole under bygging av ny ungdomsskole på Tråstad.
3. Utvidelse av Kongssenteret med 4500 m<sup>2</sup>. Ferdig desember 2016.
4. Utbygging av Dr.Juells park md 50 leiligheter. Ferdig i 2017.
5. Bygging av ny felles ungdomsskole på Tråstad. Ferdig august 2018.
6. Reguleringsplan for Stasjonsområdet. Vedtak i desember 2016
7. Opprusting av rådhusplassen. Igangsetting høsten 2016
8. Etablering av elveamfi ved Kongsenteret, Ferdig august 2016
9. Videreutvikling av politihøyskolens aktivitetsområde på Sæter. Reguleringsplan vedtatt
10. Etablering av næringsvirksomhet langs E16 på Stømner.
11. Opprusting av Storgata og Brugata. Ferdigstilles i 2017
12. Mulighetsstudie Ny gang- sykkelbru, ferdig i 2016
13. Bygging av ny g/s-veg Øvre Langelands vei. Ferdig høst 2016
14. Bygging av ny bro over Vingernoret på Rv 2 samt g/s-veg langs Rv 2 fra Kongeveien til Hov. Ferdig oktober 2017
15. Økt utnyttelse av sykehusskogen som rekreasjonsområde. Utvikles i 2017
16. Boligprosjekter i Torvalds Løvenskiolds terrasse. Utvikling pågår
17. Lysdesignprosjekt i sentrum. Første fase gjennomføres i oktober 2016
18. Flytting av servicetorget til Rådhuset med ny inngang fra rådhusplassen. Ferdig september 2016
19. Bygging av lekeplass i Byparken. Oppstart høst 2016
20. Nye leiligheter på Elsethjordet
21. Etablering av ny matbutikk på Vennersberg



Figur 38: Oversikt over pågående prosjekter

### **Noen sentrale spørsmål knyttet til Kongsvinger2050**

- Hvordan få til en kvalitativ god fortetting i sentrum?
- Hvilke områder bør transformeres?
- Hvor bør sentrumshandelen konsentreres?
- Hvordan sikre en god og sammenhengende grønt- og byromstruktur som styrker byens grønne identitet, øker tilgjengeligheten til sentrum og bymarka og gjør det mer attraktivt og ferdes og oppholde seg i sentrum?
- Hvordan styrke byromstrukturen i sentrum?

I forhold til målsettingen om fortetting bør det tas en prinsipiell diskusjon knyttet til krav til nybygg når det gjelder

- Fortetting med bykvalitet
- Krav til byggehøyder
- Krav til parkeringskjeller/parkeringshus, gjelder spesielt for forretningsbygg
- Krav til prosentandeler boenheter og samtidig bygging i kombinerte byggeprosjekter

### Utredningsbehov

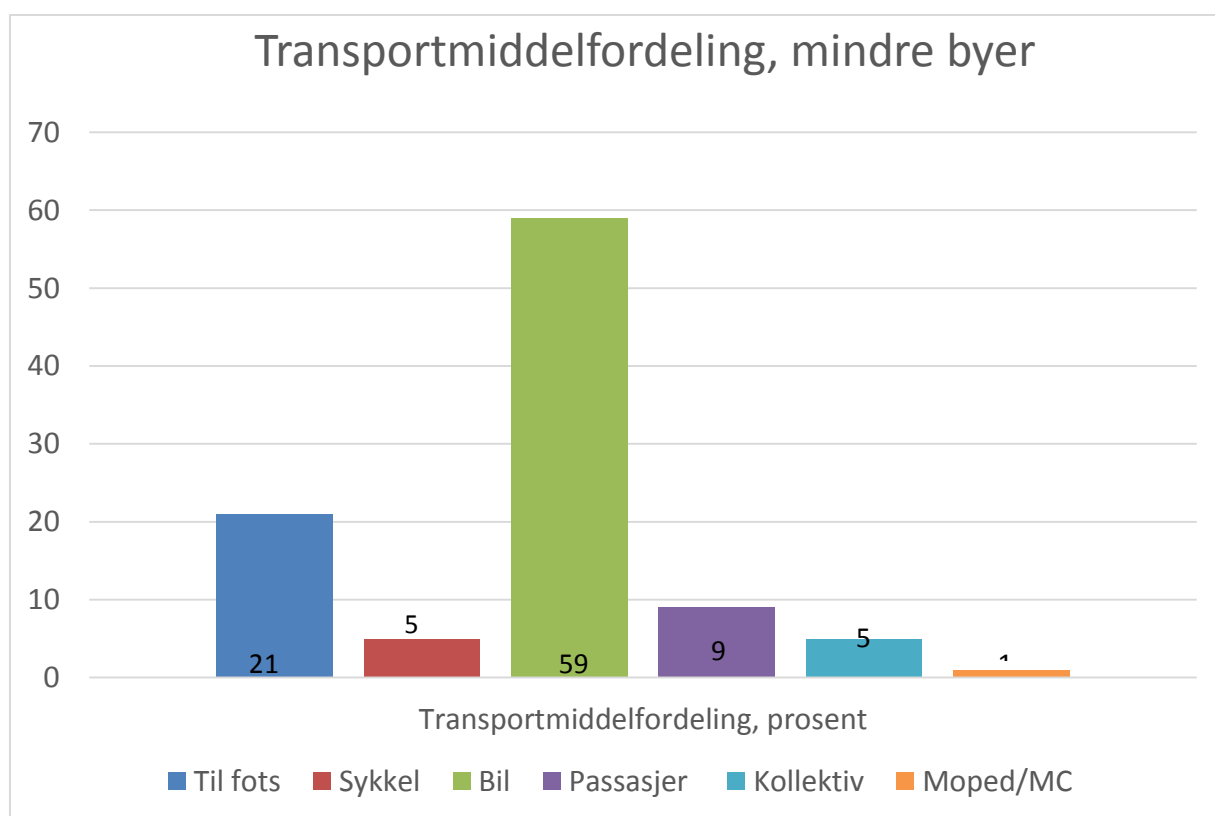
- Potensialet for fortetting og transformasjon i sentrum

## 5 Trafikk og parkering

### 5.1 Transportmiddelfordeling

Det gjennomføres nasjonale reisevaneundersøkelser hver fjerde år. Det ble ved forrige undersøkelse (2013/2014) åpnet for at en kunne kjøpe tilleggsutvalg for byområdene. Dette ble ikke gjort for Kongsvinger. Det foreligger derfor ikke detaljerte data for transportmiddelfordelingen, men vi kan skjele til tilsvarende byer i regionen (som hadde tilleggsutvalg) og til resultatene for Hedmark fylke.

Figuren nedenfor viser reisemiddelfordelingen i noen sammenlignbare byer i regionen. Denne viser at byene ligger forholdsvis likt som snittet i de mindre byene. Hamar og Elverum har høyere sykkelandel. Lillehammer har høyere gangandel. Hvor Kongsvinger ligger her, vet vi ikke nok om. Det må foretas registreringer for å få mer nøyaktige data for byen. Samtidig må en i forbindelse med de kontinuerlige nasjonale reisevaneundersøkelsene arbeide for å få tilleggsutvalg for Kongsvinger. Det er pr i dag ikke endelig avklart når/hvordan dette vil gjøres.



Figur 39: Transportmiddelfordeling, mindre byer

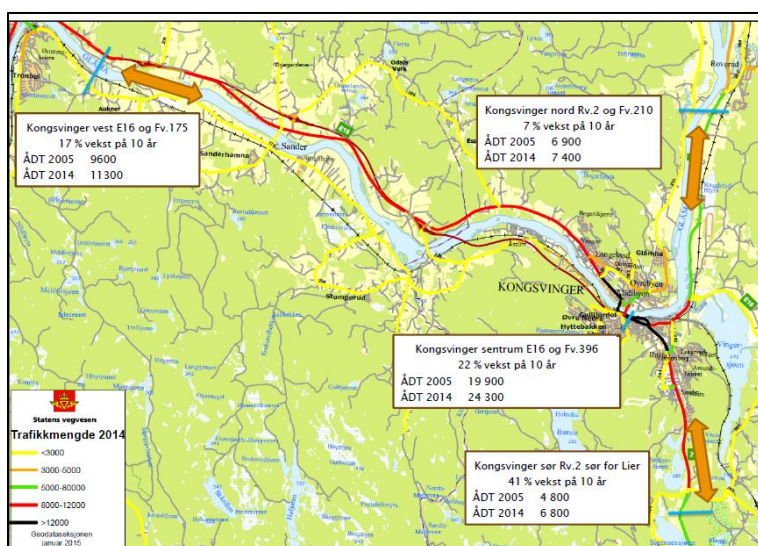
Det gjennomføres sykkelbyundersøkelser i Statens vegvesen Region øst hvert 4.år. Denne ble første gang gjort for Kongsvinger i 2014. Denne viser at 59 % av innbyggerne i Kongsvinger har syklet siste året.

## 5.2 Trafikkmengder – årsdøgnetrafikk (ÅDT)

På grunn av omleggingen av E16, er ikke data for trafikken på fv 175 og ny E16 valide. Trafikkmengde og kjøremønster til, i og gjennom byen er endret. Det er gjennomført nye tellinger i mai 2016. Resultatet fra disse tellingene vil foreligge høsten 2016 sammen med resultatet fra Trafikkundersøkelsen som gjennomføres. Manuelle registreringer av gående, syklende og kjørende er gjennomført i mai 2016. Rapport fra trafikkundersøkelsen vil foreligge i oktober 2016.

Kartet under viser trafikkmengder i 2005 og 2014. Tallene for 2014 er som før omtalt mangelfulle på grunn av omleggingen av E16 og manglende datagrunnlag.

Forventet trafikkvekst fra 2014 til 2050 er beregnet å være **49 %**. Beregningen er basert på Vegdirektoratets fylkesvise trafikkprognoser for NTP (2018-2027) og er en framskriving av dagens situasjon, gitt dagens reisemiddelfordeling.



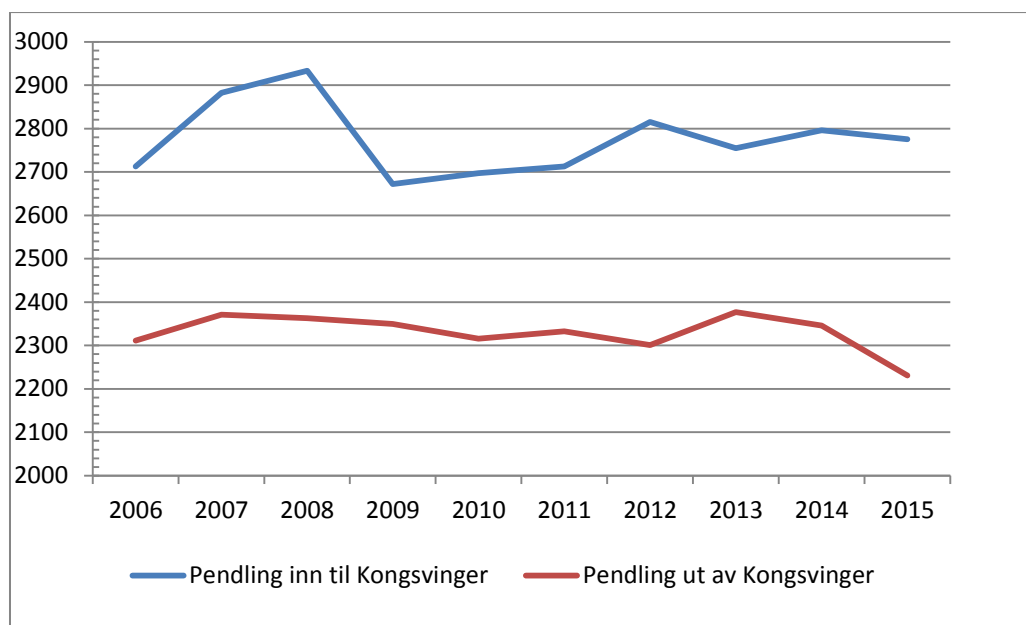
Figur 40: ÅDT i ulike tellesnitt (fra Swecos rapport)

## 5.3 Arbeidsreiser og pendling

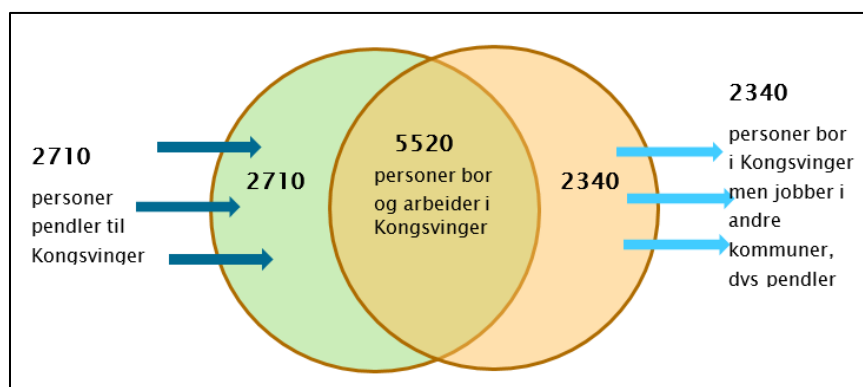
Kongsvinger er regionsenter og en del av bo- og arbeidsmarkedet i Glåmdalsregionen. Som regionens eneste by er det naturlig at det er en del innpendling til Kongsvinger fra omkringliggende kommuner. Totalt sett er det 2710 personer som pendler inn til Kongsvinger. 5520 personer bor og arbeider i Kongsvinger, mens 2240 personer bosatt i Kongsvinger pendler ut av kommunen. Som figuren viser er det flere som pendler inn til Kongsvinger enn ut av kommunen.

De fleste av de som pendler ut av kommunen pendler til Oslo(595), Sør-Odal (318), Ullensaker 186), Eidskog (167) og Grue (154). Utpendlingen de siste 2 årene viser en synkende tendens, mens innpendlingen holder seg noenlunde konstant.

Når det gjelder innpendling kommer hovedtyngden fra nabokommunene med Sør-odal (673), Eidskog (726), Grue (313), Nord-Odal (219) samt Oslo (132).

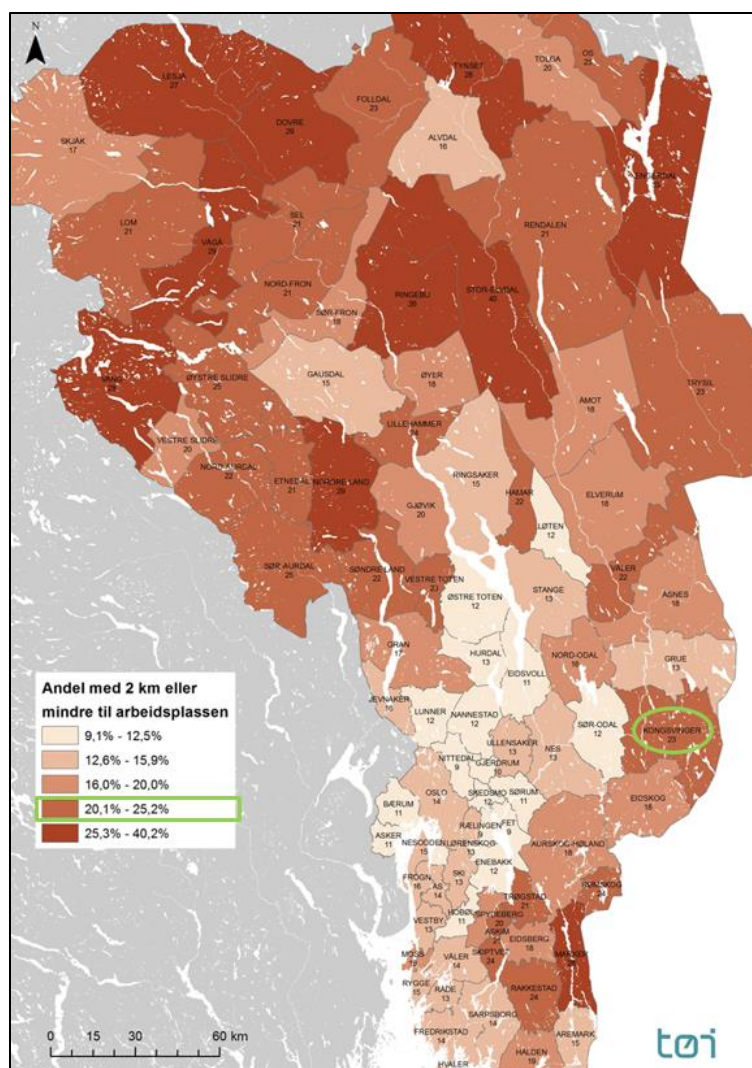


Figur 41: Utvikling i pendling inn til og ut av Kongsvinger



Figur 42: Inn- og utpendling, SSB 2016.

Arbeidsreisene på Kongsvinger er forholdsvis korte. 22 prosent av arbeidsreisene er under 2 km, mens 42 prosent er under 5 km lange.



Figur 43: Andel som har 2 km eller mindre til arbeidsplassen. Reiselengde beregnet som raskeste bilveg mellom grunnkrets for bosted og grunnkrets for arbeidssted fra SSBs registerbaserte sysselsettingsstatistikk, 4. kvartal 2012. Kilde: Figur 0.2 i TØI arbeidsdokument 50616, september 2014.

0402 Kongsvinger	<0,5 km <sup>1</sup>	0,5-1 km	1-1,5 km	1,5-1,9 km	2-2,9 km	3-4,9 km	5-9,9 km	10 km+	Totalt
Antall sysselsatte bosatt i kommunen	667	162	428	542	625	983	742	3 753	7 902
Prosent av sysselsatte bosatt i kommunen	8	2	5	7	8	12	9	47	100

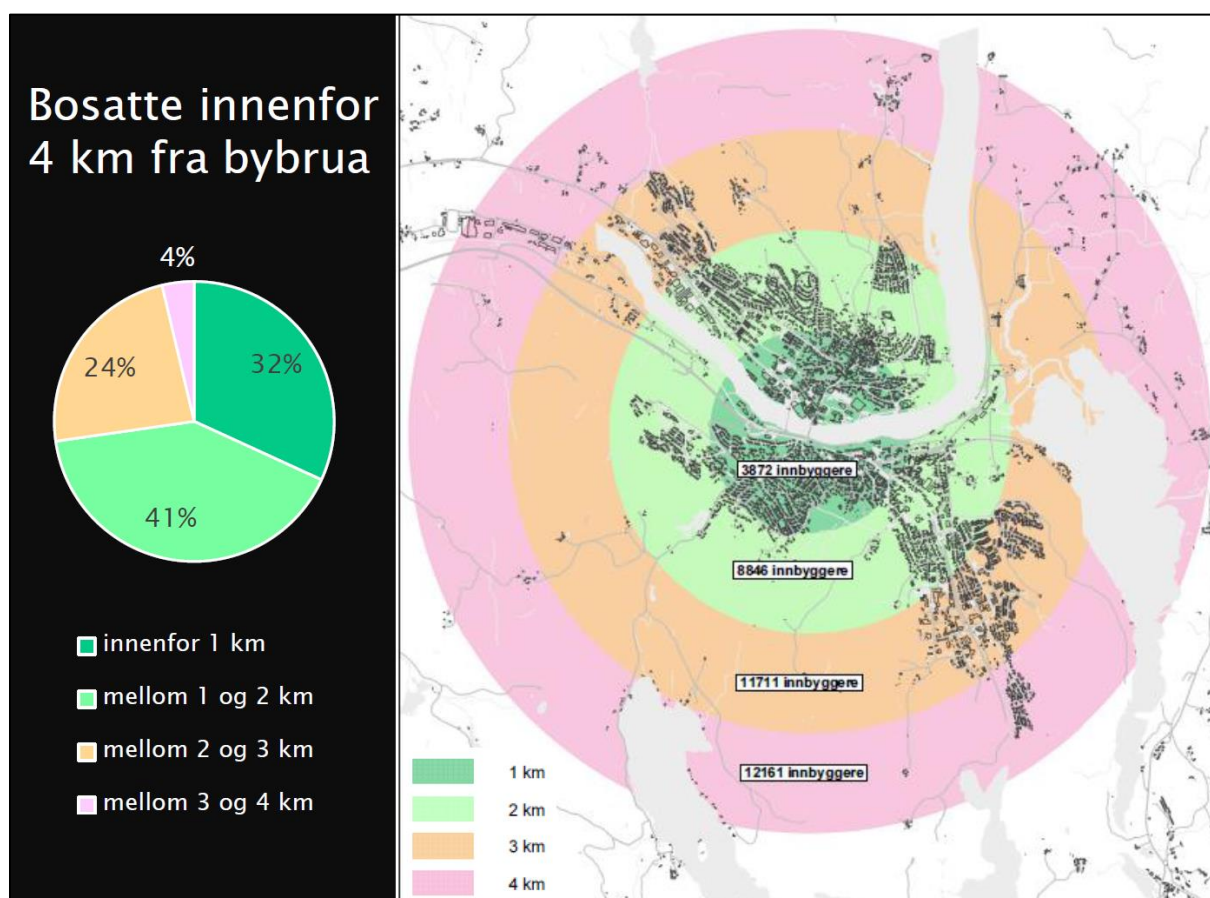
Tabell 4: Avstand mellom bolig og arbeidssted. Reiselengde beregnet som raskeste bilveg mellom grunnkrets for bosted og grunnkrets for arbeidssted fra SSBs registerbaserte sysselsettingsstatistikk, 4. kvartal 2012. Antall sysselsatte bosatt i kommunen og prosent av sysselsatte bosatt i kommunen. Kilde Vedleggstabellene 2 og 3 i TØI arbeidsdokument 50616, september 2014.

<sup>1</sup> Inkludert dem som arbeider i den grunnkretsen de bor i.



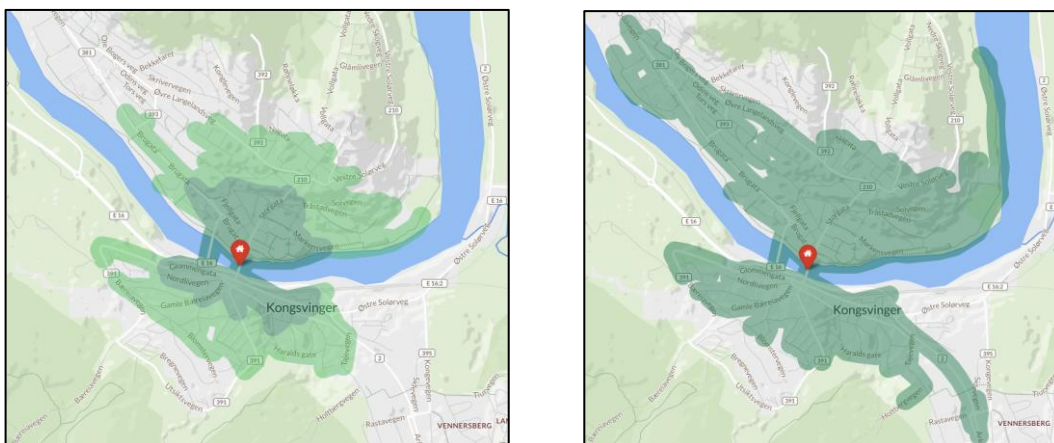
## 5.4 Gang- og sykkeltrafikk

Kongsvinger er en forholdsvis kompakt by der Glomma deler byen i to. Sentrale sentrumsfunksjoner er lokalisert på begge sidene av elva. Byen strekker seg opp i liene på begge sider. En sammenstilling av befolkningsdata i januar 2016 viser at 73 prosent av de bosatte i Kongsvinger (tettsted) bor innenfor 2 km fra Kongsvinger bru (32 % bor innenfor 1 km og 41 % bor mellom 1 og 2 km fra Kongsvinger bru). En gjennomsnittlig sykkelreise er 5,1 km mens en gjennomsnittlig reise til fots er 2,2 km. Det bør derfor ligge et potensiale i å styrke gang/sykkelandelen i Kongsvinger.



Figur 44: Illustrasjon på hvor mange som bor i ulike avstand til Kongsvinger bru Kilde: Kongsvinger kommune

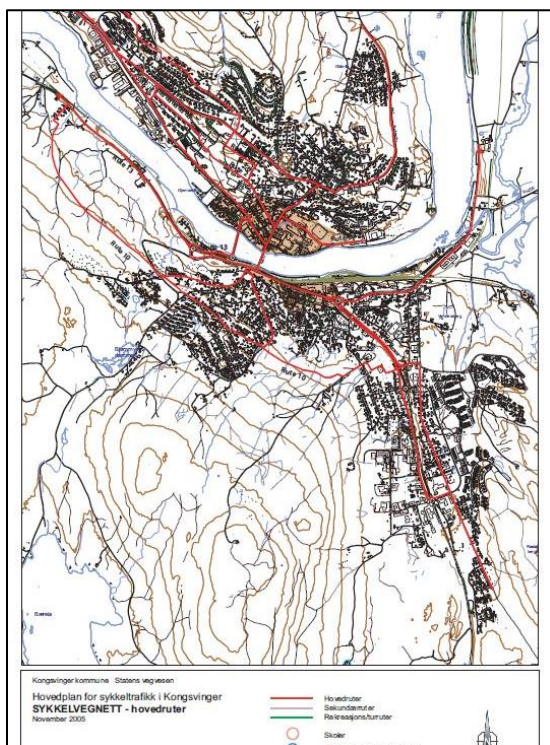
Illustrasjonene under er hentet fra nettstedet [www.sykledit.no](http://www.sykledit.no) og viser hvor langt en kommer ved å gå henholdsvis 10 og 20 minutter og sykle i 10 minutter fra Kongsvinger bru.



Figur 45: Illustrasjon på hvor langt man kommer med å gå i hhv 10 og 20 min, samt å sykle i 10 min.

Kongsvinger har en samarbeidsavtale med Statens vegvesen om sykkelbysatsning. Det er utarbeidet en hovedplan for sykkel (2005). Satsninger på tilrettelegging for sykkel har vært forholdsvis lav og det er i perioden gjennomført få fysiske tiltak for å tilrettelegge for økt sykling. Unntaket er at noen lenker med gang- og sykkelveg er bygd.

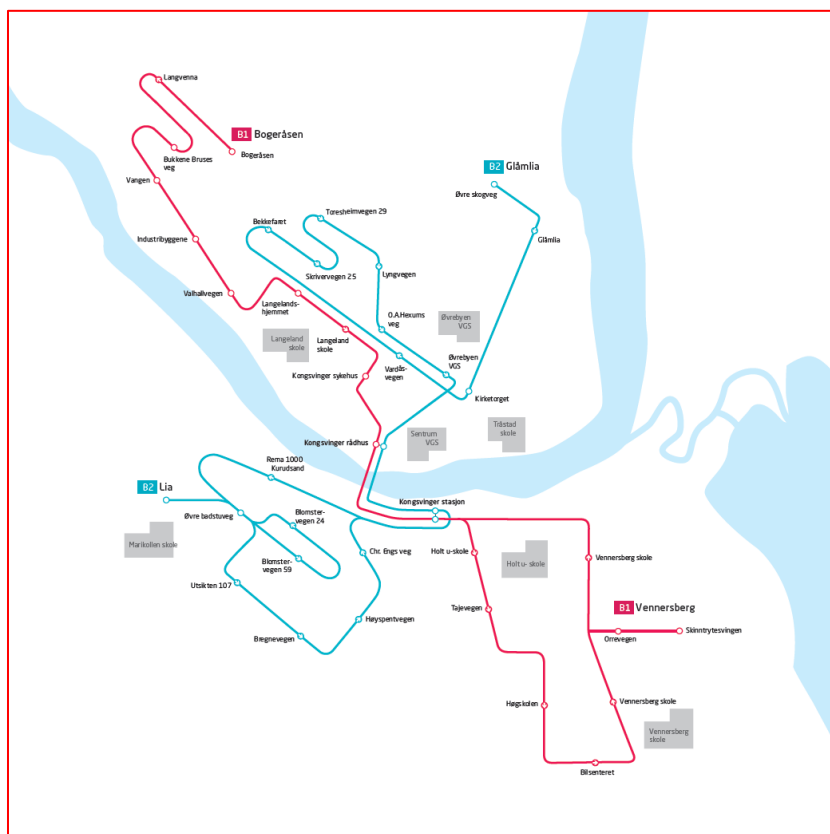
Kartet nedenfor viser hovedrutene for sykkel, slik de er i planen fra 2005. Det er behov for en revidering av sykkelplanen der både fysisk infrastruktur og andre tiltak for økt bruk av sykkel går gjennom og vises.



Figur 46: Hovednett for sykkel fra 2008 Kilde: Kongsvinger kommune

## 5.5 Kollektivtransport – buss og tog

Bybussene i Kongsvinger gjennomgikk en endring i 2015. Som trasékartet viser er ikke ruteopplegget spesielt enkelt. Det blir en del «hit og dit» fortsatt, selv om linjene er forbedret sammenlignet med tidligere. Nye tilpasninger vil bli gjort i forbindelse med anbudsoppstart sommeren 2016, og trer i kraft fra 22. august. Bl.a. vil B2 fra den datoen betjene Politihøyskolen, og det sees på utvidelse av driftsdøgnet.



Figur 47: Rutetraseer på bybuss Kongsvinger pr juli 2016

Utfordringer for bybussene, og tanker om fremtiden kan enkelt oppsummeres med noen kulepunkter:

- Størst er behovet for vurdering/omlegging av B2 i Lia/Marikollen. Bør vurderes som en pendelrute, og ikke som i dag, på kryss og tvers, frem og tilbake.
- Utsiktsvegen, generelt og kryss mot Glommengata er utfordring, eventuelt vurdering om bybuss kan kjøre gangveg mellom Utsiktsvegen og inn i Blomstervegen.
- Vurdering om «bytilbud»/lokaltilbud Hokkåsen/Roverud-Kongsvinger-Galterud kan være aktuelt.
- Kongsvinger stasjon, bedre plass/forenklet oppstilling for bussene som gir de større rom for å kjøre ut til rett tid (at de ikke er til hinder for hverandre).
- Bedre informasjon, sanntid og stolper for holdeplassoppslag. I dag ikke tilpasset universell utforming.

Oppdaterte reisetall tom 2015 vises i grafen under. For perioden januar – mai viser tallene de 3 siste årene: 2014- 51.084 reiser, 2015- 56.735 reiser, 2016- 66.642 reiser. Det betyr en økning på en økning fra 2015 på hele 17,5%



Figur 48: Utvikling i antall reisende på bybussen i Kongsvinger

Kollektivtrafikk – antall betalende reisende på utvalgte linjer, 2013 – 2015							
Linje	2013	2014	2015	Diff 13/14	Diff 14/15	% 13/14	% 14/15
Bybuss - Elverum	134 754	121 465	113 317	-13 289	-8 148	-9.9 %	-6.7 %
Bybuss - Hamar	556 861	608 637	784 278	51 776	175 641	9.3 %	28.9 %
Bybuss - Kongsvinger	123 394	124 283	138 641	889	14 358	0.7 %	11.6 %
0040 Gåsbu-Veståsen-Hamar	26 381	26 731	32 535	350	5 804	1.3 %	21.7 %
0051 Stange-Tangen-Espa	60 729	61 930	15 018	1 201	-46 912	2.0 %	-75.8 %
0170 Elverum -Hamar- Gjøvik	342 836	368 623	351 349	25 787	-17 274	7.5 %	-4.7 %
0270 Moelv-Lillehammer	21 759	22 614	21 778	855	-836	3.9 %	-3.7 %
0400 Sand-Skarnes-Sand	17 549	15 692	17 708	-1 857	2 016	-10.6 %	12.8 %
0500 Kongsvinger-Elverum	164 094	161 866	158 514	-2 228	-3 352	-1.4 %	-2.1 %
0575 Kongsvinger-Charlottenberg	65 899	71 842	72 049	5 943	207	9.0 %	0.3 %
0751 Femund-Engerdal-Trysil-Elverum	13 210	15 716	18 997	2 506	3 281	19.0 %	20.9 %
0971 Tynset-Alvdal-Folldal	18 881	20 603	22 229	1 722	1 626	9.1 %	7.9 %
0981 Tynset-Røros	17 130	18 505	15 956	1 375	-2 549	8.0 %	-13.8 %
Andre Linjer	350 731	358 169	335 304	7 438	-22 865	2.1 %	-6.4 %
<b>Total</b>	<b>1 914 208</b>	<b>1 996 676</b>	<b>2 097 673</b>	<b>82 468</b>	<b>100 997</b>	<b>4.3 %</b>	<b>5.1 %</b>

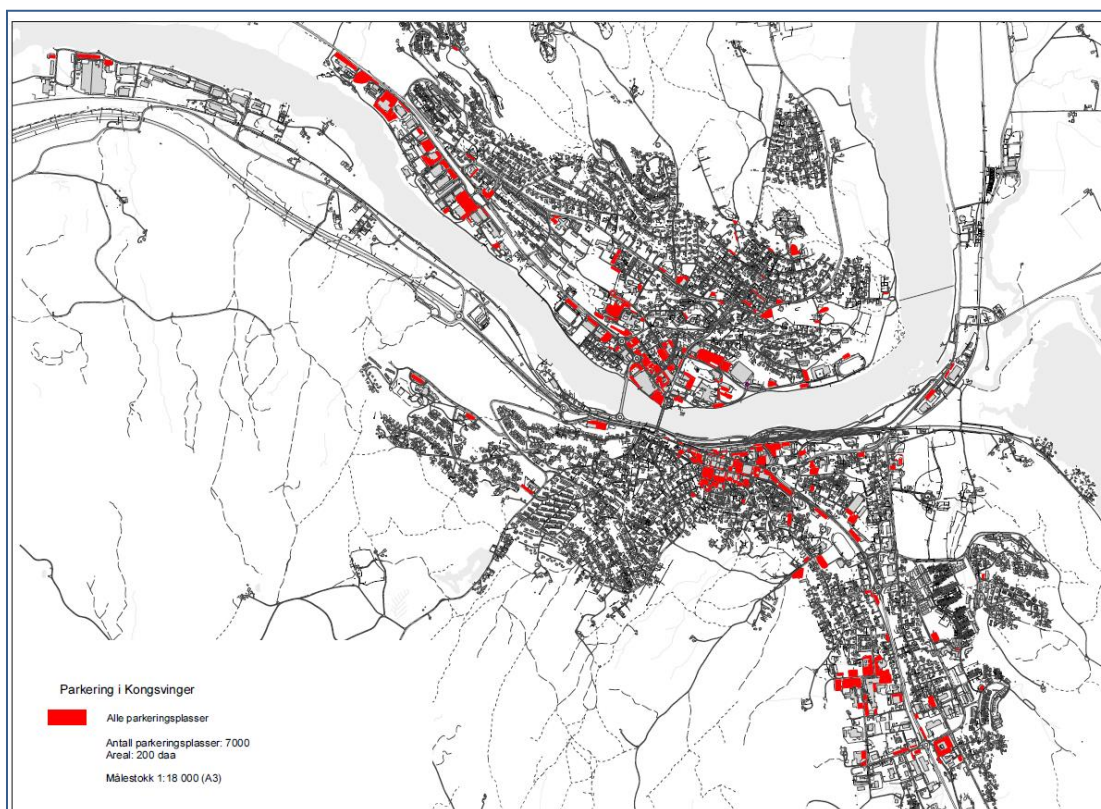
Tabell 5: Utvikling i kollektivtrafikken i Hedmark. Kilde Hedmark trafikk

Fra den store ruteomleggingen i desember 2012 fikk Kongsvingerbanen timesfrekvenser som grunnrute med to tog i times i rushtiden. Dette har ført til en stor økning i bruken av Kongsvingerbanen, noe som bl.a har resultert i at Nettbuss nå har lagt ned sine ruter bussruter fra Kongsvinger til Oslo og Gardermoen. Tall fra 2014 viste en økning i passasjertallet på 15 prosent på Kongsvingerbanen. Mesteparten av økningen var knyttet til pendlere mellom Kongsvinger-Oslo og Årnes-Oslo. Men også lokalstrekningen mellom Skarnes og Kongsvinger har hatt økning. Det vitner om at lokalbefolkningen også har tatt toget til seg og bruker det aktivt.

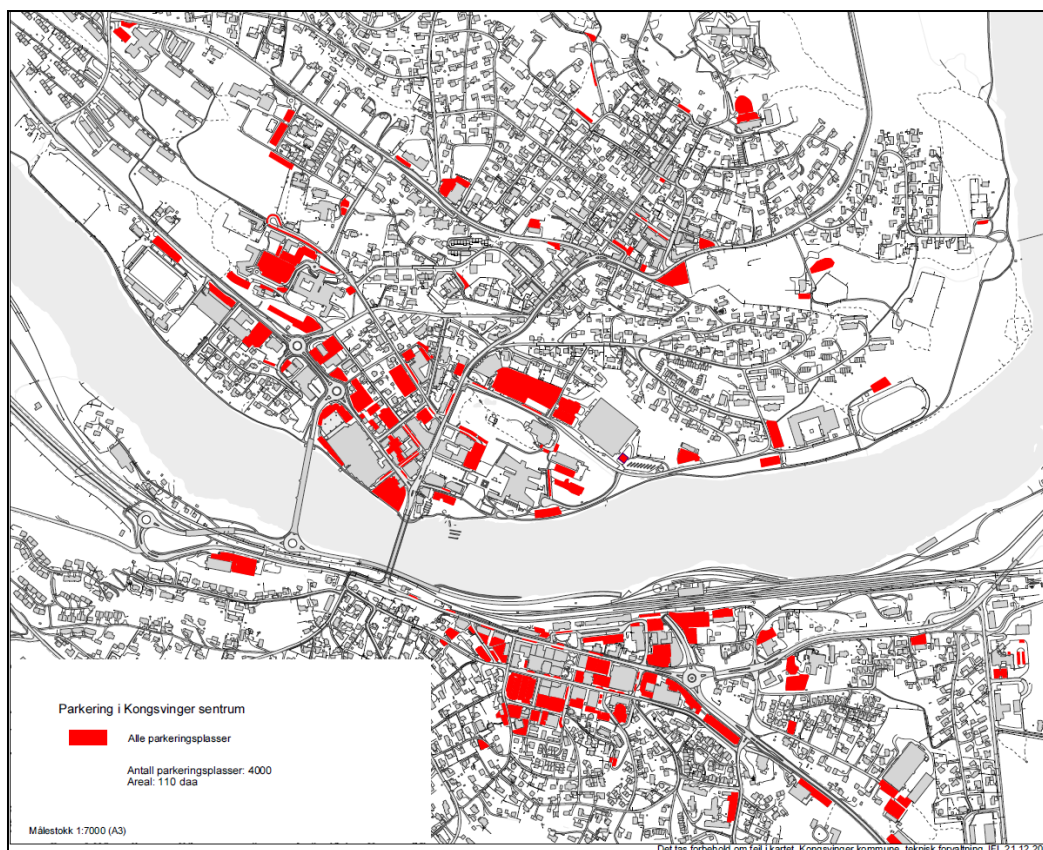
## 5.6 Parkering

Kongsvinger har i dag veldig mange parkeringsplasser i byen. De tre påfølgende figurer viser følgende:

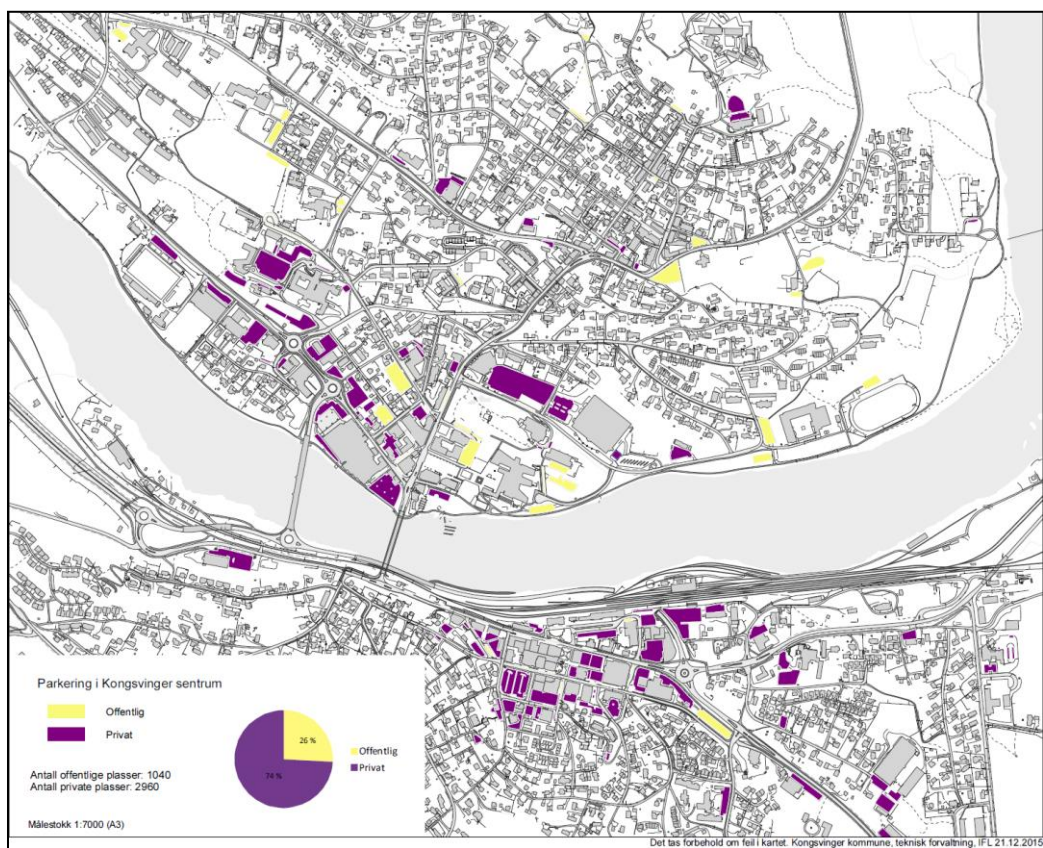
- Antall p-plasser i byen er svært mange
- Kapasiteten er ikke sprengt
- Mange av plassene ligger på plasser i byen som burde vært utnyttet til bymessig karakter
- Mange av parkeringsplassene er eid av private aktører
- Et broket aktørbilde gjør også at det er en utfordring med til dels ulike innkrevingsordninger.



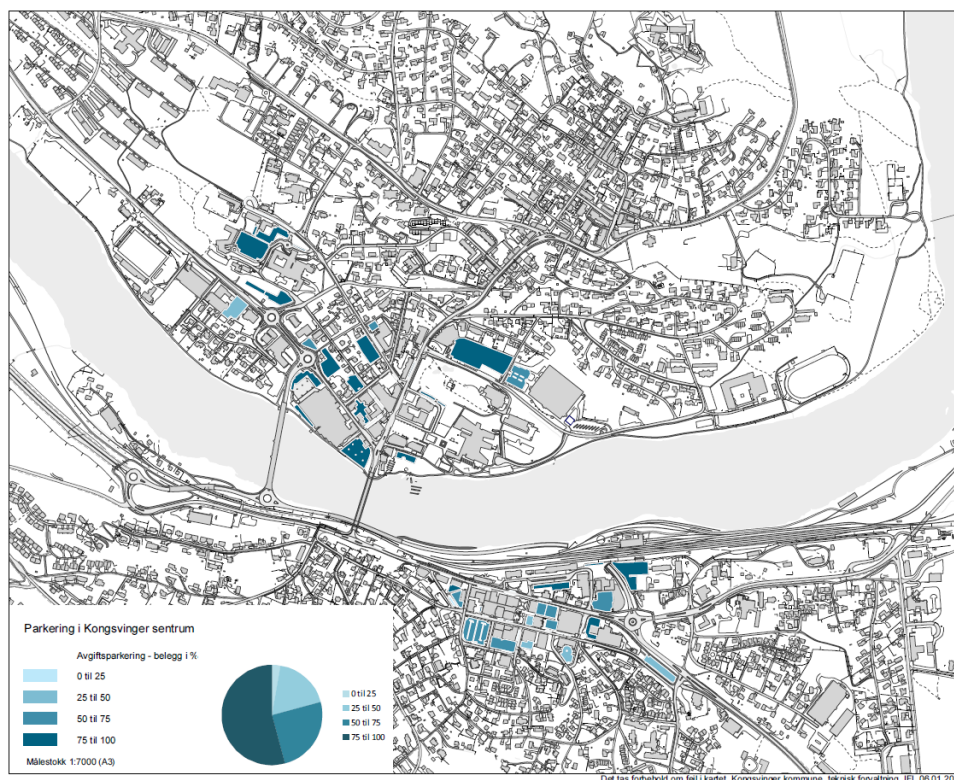
Figur 49: Oversikt over alle parkeringsplassene i byen



Figur 50: Antall parkeringsplasser i et mer detaljert utsnitt av byen



Figur 51: Fordelingen av offentlige og privat eide parkeringsplasser



Figur 52: Belegg på de ulike parkeringsplassene



Figur 53: Oversikt over avgiftssystemet på parkering

Dagens parkeringsnormer for bil i Kongsvinger kommune er som vist under.

Type bygg	I sentrum	Utenfor sentrum
1-2 roms leiligheter	0,75 plass pr leilighet	1 plass pr leilighet
3- roms eller fler	1 plass pr leilighet	1,5 plass pr leilighet
Forretning	1,5 plass pr 100 m2 BRA	1,5 plass pr 100 m2 BRA
Kontorbygg	1,5 plass pr 100 m2 BRA	1,5 plass pr 100 m2 BRA

Tabell 6: Oversikt over dagens parkeringsnormer for bil i Kongsvinger kommune

For fellesprosjekter/samarbeid mellom flere bedrifter/næringsdrivende kan kravene reduseres med inntil 20% ved dokumentert sambruk/fungerende fellesløsninger.

Fram til nå har det vært praktisert minimumsnormer. Men kommunen har i noen nyere planer godkjent andre parkeringsbestemmelser enn det som ligger i gjeldende planverk, der kravet til parkering er redusert. Det er et ønske nå å gå over til makskrav, og at kravet innenfor sentrumsområdet reduseres.

Dagens parkeringsnormer for sykkel i Kongsvinger kommune er som vist under.

Type bygg	I sentrum	Utenfor sentrum
1-2 roms leiligheter	1 plass pr leilighet	1 plass pr leilighet
3- roms	1,5 plass pr leilighet	1,5 plass pr leilighet
4 –roms og mer	2 plasser pr leilighet	1,5 plass pr leilighet
Forretning	2 plass pr 100 m2 BRA	2 plasser pr 100 m2 BRA
Kontorbygg	2 plass pr 100 m2 BRA	2 plasser pr 100 m2 BRA

Tabell 7: Oversikt over dagens parkeringsnormer for sykkel i Kongsvinger kommune

### Sentrale spørsmål knyttet til Kongsvinger2050

- Hvordan utøse det potensiale som ligger i å øke andelen som går og sykler på de daglige reisene i Kongsvinger? Dette krever en samordnet innsats med ulike tiltak. En revisjon av sykkelplanen sett i sammenheng med utarbeidelsen av en lokal gåstrategi, kan være en av flere innfallsvinkler.
- Hva slags framtidig parkeringsstrategi vil bidra til å styrke sentrum?
- Hvordan styrke bybussen ytterligere?

#### Utredningsbehov

Vi trenger økt kunnskap om gjennomgangstrafikken gjennom byen, hvor stor den er og hvor den skal, samt hvilken trafikk som har Kongsvingers sentrum som målpunkt. Der behov for å fremskaffe bedre oversikt over dagens trafikksituasjon i Kongsvinger by. Det settes derfor i gang arbeid med en trafikkanalyse som skal fremskaffe oversikt og beskrive trafikkstrømmene til, i og gjennom Kongsvinger by. Tre ulike trafikantgrupper skal inngå i analysen: gående, syklende og bil/vegtransport. Tungtransport bør om mulig omtales separat. SWECO er leid inn som ekstern konsulent og arbeidet startet i uke 14, levering av endelig rapport forventes i uke 33. Parallelt med dette vil det foretas nye automatiske tellinger på sentrale snitt i Kongsvinger.