



# Rapport

Trysil kommune/ Prosjekt sentrumsutvikling

## Veg og trafikkkløsninger i Trysil

Rev. 0

2008-10-06

# Veg og trafikkløsninger i Trysil

Rapport

Oppdragsnr.: 4070469

Oppdragsgiver: Trysil kommune/ Prosjekt sentrumsutvikling  
Oppdragsgivers repr.: Erik Johan Hildrum

Oppdragsleder Rambøll: Iver Reistad  
Medarbeidere:

|          |            |
|----------|------------|
| Rev.     | 0          |
| Dato     | 2008-10-06 |
| Utarb.   | IRE        |
| Kontroll | IRE        |
| Godkjent |            |

Antall sider:  
Rapport 34  
Vedlegg

Rambøll Norge AS  
Løkkegata 9

N-2615 LILLEHAMMER  
[www.ramboll.no](http://www.ramboll.no)

## Innhold

|           |  |           |
|-----------|--|-----------|
| <b>1.</b> | <b>Innledning .....</b>                                      | <b>5</b>  |
| 1.1       | Forventet trafikkvekst i Trysil .....                        | 5         |
| 1.2       | Prognoser, usikkerhet og tiltaksbehov .....                  | 7         |
| 1.2.1.    | <i>Trafikkvekst</i> .....                                    | 7         |
| 1.2.2.    | <i>Kostnader</i> .....                                       | 8         |
| <b>2.</b> | <b>Ombygging av kryss mellom rv. 26 og Vestbyvegen .....</b> | <b>9</b>  |
| 2.1       | Beskrivelse .....  | 9         |
| 2.2       | Trafikkeffekter .....  | 11        |
| 2.3       | Kostnader .....  | 11        |
| 2.4       | Andre konsekvenser .....                                     | 11        |
| 2.5       | Etappeløsning .....  | 11        |
| <b>3.</b> | <b>Trafikktekniske tiltak i sentrum .....</b>                | <b>13</b> |
| 3.1       | Beskrivelse .....  | 13        |
| 3.2       | Trafikkeffekter .....  | 14        |
| 3.3       | Kostnader .....  | 15        |
| 3.4       | Andre konsekvenser .....                                     | 15        |
| 3.5       | Adkomst til Trysilsenteret .....                             | 15        |
| <b>4.</b> | <b>Ny vegforbindelse til sentrum fra sør .....</b>           | <b>17</b> |
| 4.1       | Beskrivelse .....  | 17        |
| 4.2       | Trafikkeffekter .....  | 18        |
| 4.3       | Kostnader .....  | 20        |
| 4.4       | Andre konsekvenser .....                                     | 20        |
| <b>5.</b> | <b>Ny bruk av Liavegen – nytt kryss i sør .....</b>          | <b>22</b> |
| 5.1       | Beskrivelse .....  | 22        |
| 5.2       | Trafikkeffekter .....  | 23        |
| 5.3       | Kostnader .....  | 23        |
| 5.4       | Andre konsekvenser .....                                     | 23        |
| <b>6.</b> | <b>Parkering i sentrum .....</b>                             | <b>25</b> |
| 6.1       | Dagens parkeringssituasjon .....                             | 25        |
| 6.2       | Behov for parkeringsdekning .....                            | 26        |
| 6.3       | Områder for parkeringshus .....                              | 27        |
| 6.4       | Parkeringshus område 1, Trysilsenteret .....                 | 28        |
| 6.5       | Parkeringshus område 2, Rådhuset/ Hagelund .....             | 29        |
| 6.6       | Parkeringshus område 3, Sørhusjordet .....                   | 30        |
| <b>7.</b> | <b>Kollektivtrafikk og heis/gondol .....</b>                 | <b>31</b> |
| 7.1       | Utvidet lokalbusstilbud .....                                | 31        |
| 7.2       | Gondol mellom sentrum og fjellet .....                       | 32        |
| <b>8.</b> | <b>Anbefalinger .....</b>                                    | <b>33</b> |

## Figurer

|   |    |
|---|----|
| Figur 1 Anslått maksimal døgntrafikk 2020 .....                                     | 6  |
| Figur 2 Forslag til nytt kryss Vestbyvegen - rv. 26 .....                           | 10 |
| Figur 3 Forslag til nytt kryss Vestbyvegen - rv. 26, etappeløsning .....            | 12 |
| Figur 4 Trafikktekniske tiltak i nordre del av Storvegen.....                       | 14 |
| Figur 5 Vegløsning ved Trysilsenteret.....  | 16 |
| Figur 6 Ny forbindelse over Trysilelva sør for sentrum .....                        | 17 |
| Figur 7 Anslått trafikk med ny vegforbindelse i sør, prognose 2020. ....            | 19 |
| Figur 8 Bruk av Liavegen til gjennomgangstrafikk. Kjøremønster ved høy trafikk..... | 22 |
| Figur 9 Kryss Storvegen, Liavegen, Gamlevegen. ....                                 | 23 |
| Figur 10 Kryssområdet sett fra sør .....  | 24 |
| Figur 11 Parkeringsplasser i Trysil. ....   | 25 |
| Figur 12 Aktuelle arealer for parkeringshus i Trysil sentrum .....                  | 28 |

## Vedlegg

Tegningshefte, plan og profiltegninger

## 1. Innledning

Trysil har over noen tiår utviklet seg til å bli landets største vinterturistdestinasjon. Det er i dag anslagsvis 22.000 senger i hytter, leiligheter og hoteller i Trysilfjellet, Innbygda og Nybergsund. Størstedelen av disse (nesten 90 %) er konsentrert rundt Trysilfjellet.

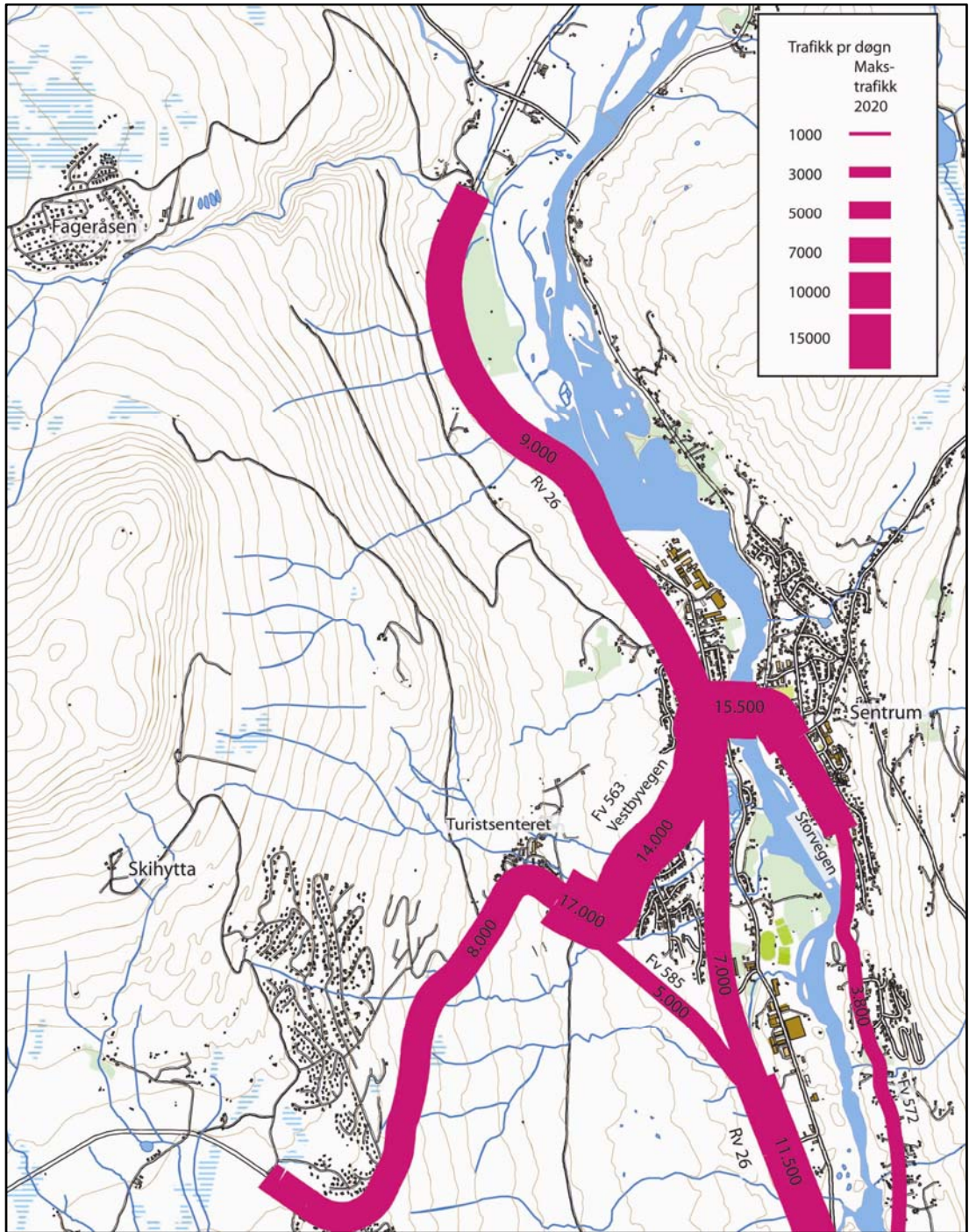
Med utviklingen av reiselivet har det fulgt en sterk økning i biltrafikken. Turisttrafikken preger vegnettet i Trysil, og gir i perioder av vintersesongen svært store trafikkmengder. De siste årene har trafikken til tider vært så stor at en opplever framkommelighetsproblemer på deler av vegnettet.

I arealdelen i den nye kommuneplanen for Trysil er det tilrettelagt store nye utbyggingsområder for fritidsboliger og kommersielle overnattingstilbud. Til sammen er det i kommuneplanen lagt til rette for en utbygging av ca 15.000 nye senger ut over det som er utbygd til nå.

Med de trafikkmengdene en ser i dag, og den store veksten en forventer i Trysilfjellet og andre deler av kommunen i årene framover har en sett at trafikken kan bli en flaskehals i den videre utviklingen. Som turistdestinasjon er Trysil avhengig av å kunne tilby de reisende et godt servicetilbud med tilstrekkelig kapasitet hele året, også på de dagene som har størst besøk. I det samlede tilbudet inngår vegnettet som en viktig del, og dårlig framkommelighet, økt ulykkesrisiko og lange køer på vegene vil være negativt både for Trysil som turistdestinasjon, for innbyggerne i Trysil, og for samfunnet som helhet ved at det påføres økte kostnader.

### 1.1 Forventet trafikkvekst i Trysil

I arbeidet med kommuneplanens arealdel ble det gjort en vurdering av framtidige trafikkmengder på vegnettet i Trysil som følge av den planlagte utbyggingen. Figuren på neste side viser anslått etterspørsel etter kapasitet på toppdager i 2020, forutsatt en utbygging som beskrevet over. Trafikkveksten på kritiske vegstrekninger vil med disse forutsetningene bli ca 70 %, i forhold til 2006, forutsatt at vegene har kapasitet til å avvike så mye trafikk. Etter at disse vurderingene er gjort har det vært en dreining av byggeaktiviteten fra hytter til en større andel av hotell og leilighetshotell. Det er grunn til å anta at dette vil føre til noe større biltrafikk, noe som kan føre til at de medfølgende problemene oppstår raskere enn antatt.



Figur 1 Anslått maksimal døgntrafikk 2020

I forarbeidet til kommuneplanen ble følgende kritiske områder trukket fram:

- Trafikken inn/ ut av sentrum over Kirkebrua vil få økte framkommelighetsproblemer. Det vil oppstå køsituasjoner som vi i dag ser i påska flere dager i løpet av sesongen. Allerede nå er det i perioder i påskeuka tilbakeblokkeringer fra

krysset mellom avkjøringen fra rv. 26 og Kirkebrua ut på riksvegen. Det må forventes at dette skjer oftere etter hvert som trafikken øker.

- Trafikken i sentrum vil bli mer konfliktylt. Fotgjengere og biler vil kreve større plass, og adkomstene til ulike parkeringsplasser vil bli vanskeligere.
- Trafikken langs fv. 563, Vestbyvegen vil nærme seg kapasitetsgrensene. Størst framkommelighetsproblemer forventer vi mellom rundkjøringa med fv. 585 og avkjøringa til turistsenteret. Ellers vil vegen ha svært stor trafikk i forhold til at den også har en blandet funksjon med mye lokaltrafikk og nærliggende boliger.
- Parkeringskapasiteten både i sentrum og dagparkeringen i fjellet vil sannsynligvis være overbelastet i forhold til dagens kapasitet.

I dette arbeidet ble det også pekt på mulige prinsipielle løsninger for å avhjelpe disse problemene. For å føre disse tankene videre har Trysil kommune og Prosjekt sentrumsutvikling satt i gang et arbeid med en mer detaljert vurdering av noen av disse tiltakene.

I forkant av arbeidet med foreliggende rapport er det også gjennomført en idéudgnad som har drøftet både tidligere og nye ideer. Rapport er en oppsummering av tekniske muligheter, kostnader, trafikale konsekvenser og eventuelle andre viktige konsekvenser for de skisserte løsningene.

I denne omgang er det lagt vekt på en vurdering av konkrete fysiske tiltak i veg- og trafikknett. Dette er blant annet gjort ut fra de vurderinger som er gjort i kommuneplanarbeidet, som viser at selv med kraftige tiltak for å føre biltrafikk over på kollektive løsninger som buss og gondolbane må en forvente at størstedelen av veksten i transportbehov vil komme som biltrafikk. Det vil si at tiltakene som skisseres her ikke kan ses alene, men i sammenheng med andre tiltak som lokale bussruter og gondolbaner (se kapittel 7).

## 1.2 Prognoser, usikkerhet og tiltaksbehov

### 1.2.1 Trafikkvekst

Prognosene for trafikkvekst er i stor grad beheftet med usikkerhet. Usikkerheten er knyttet blant annet til:

- Datagrunnlag og erfaringstall. Bilturproduksjonen som følge av turistvirksomheten er anslått basert på tellinger fra Trysil, undersøkelser i andre destinasjoner og generelle reisevanedata fra Statens vegvesen og Transportøkonomisk Institutt, men det er få spesifikke og utdypende undersøkelser av denne typen trafikk.
- Utbyggingsformer og ferievener. Utgangspunktet for beregningene er den arealbruken som er tilrettelagt i kommuneplanen. Vi ser imidlertid allerede nå en dreining mot andre utbyggingsformer i Trysil ved at det bygges og planlegges store hoteller som kan trekke gjester med andre vaner enn hyttegjestene. Sannsynligvis vil en slik utvikling føre til kortere oppholdstid og dermed flere turer til/fra Trysil. Det kan på den andre siden føre til mindre biltrafikk internt i Trysil under oppholdet, siden hotellgjester kanskje i større grad får sine behov

dekket på det enkelte overnattingsanlegget.

- Utbyggingshastighet og markedseffekter. Vi har lagt til grunn at hele potensialet for utbygging i kommuneplanen er utnyttet innen 2020. Vi ser imidlertid at kommuneplanen inneholder utbyggingsarealer med ulike kvaliteter, noe som fort kan bli utslagsgivende hvis markedssituasjonen endrer seg. Vi antar at en full utbygging av potensialet i kommuneplanen er et relativt "optimistisk" anslag. På den andre siden kan nye utbyggingsformer og større konsentrasjon i utbyggingen kompensere for en eventuell utsettelse/bortfall av enkelte utbyggingsområder.

Selv om det ble gjort mer omfattende grunnlagsundersøkelser for å bedre kunnskapsgrunnlaget for slike prognoser, vil det fortsatt være usikkerhet knyttet til den videre utviklingen av turistdestinasjoner som Trysil, med tilhørende usikkerhet i trafikkutviklingen.

På tross av denne usikkerhet kan en med stor sannsynlighet forvente at Trysil vil få en stor vekst i årene framover, med dertil hørende utfordringer i forhold til trafikk situasjonen. Problemene i transportnett er allerede følbare i høysesongen, og behovet for tiltak vil øke etter hvert som aktivitet og trafikk øker. Vi mener derfor at det er riktig av Trysil kommune og næringslivet i Trysil å legge grunnlaget for tiltak som kan møte disse utfordringene. Turistdestinasjonen Trysil er avhengig av en godt fungerende infrastruktur og effektive og hyggelige kommunikasjoner for å opprettholde sin ledende posisjon i markedet.

### **1.2.2. Kostnader**

Det er i lys av dette at denne rapporten oppsummerer noen aktuelle tiltak i transportnett. Tiltakene er i denne omgang i stor grad knyttet til vegnett, biltrafikk og parkering. Der det er gjort kostnadsvurderinger av tiltakene er dette gjort på et overordna nivå, med prisnivå 2007. Kostnadsberegningene er gjort med basis i enkle tiltaksskisser, og antas å ligge innenfor en sikkerhetsmargin på  $\pm 40$  %.



## 2. Ombygging av kryss mellom rv. 26 og Vestbyvegen

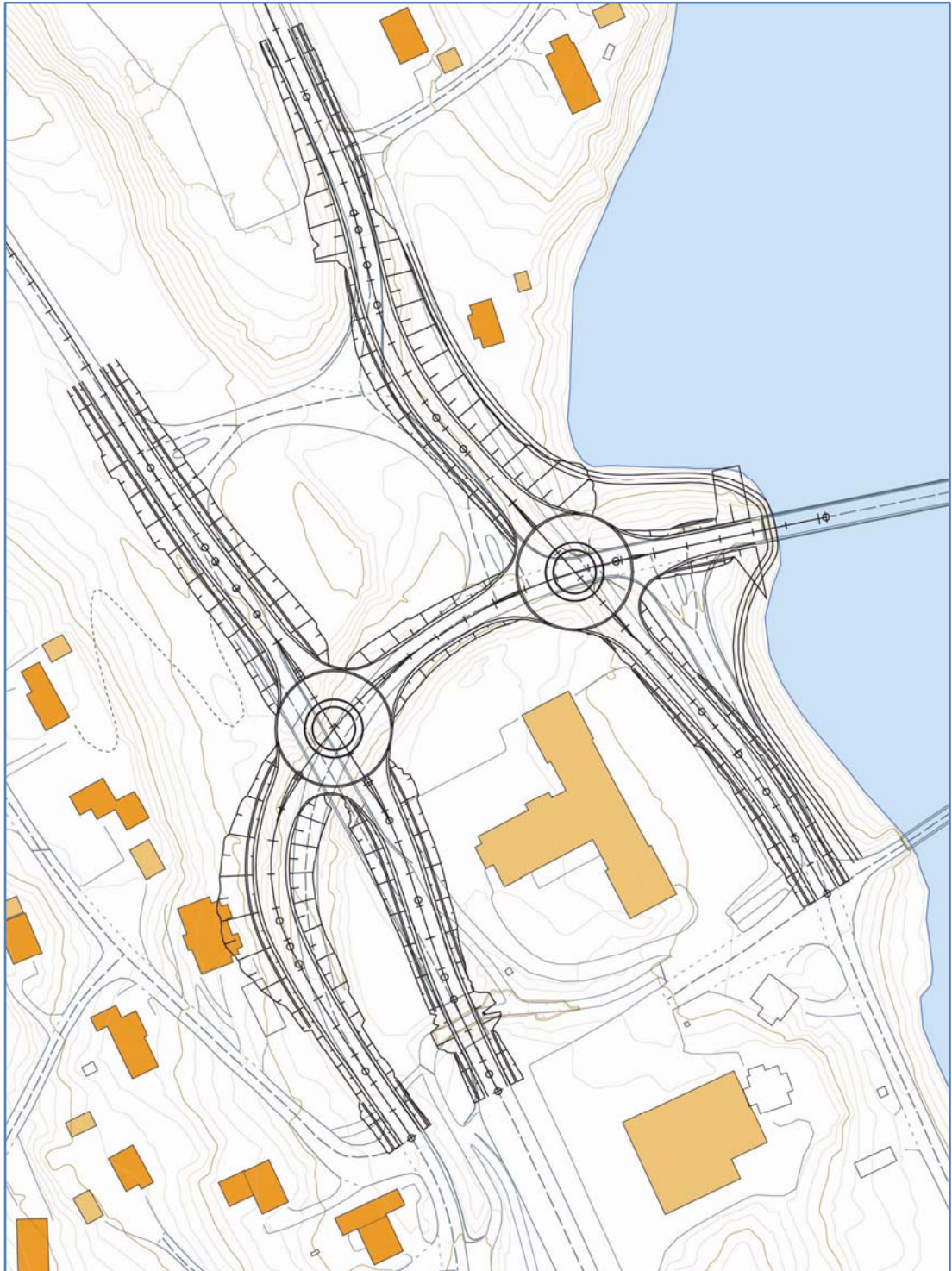
### 2.1 Beskrivelse

Vestbyvegen og forbindelsen over brua til sentrum (Kirkebrua) er de veglenkene som har størst trafikkbelastning på maksimaldager. Problemene oppstår først og fremst i sammenheng med krysset med rv. 26 og videre innover mot sentrum og Trysilssenteret. Isolert sett viser kapasitetsvurderinger at de enkelte kryssene i dette området er nær, men ikke overstiger teoretisk kapasitet. Det er derfor sammenhengen mellom mange trafikkbevegelser, av/ påkjøringer, fotgjengerkryssinger og parkering som gjør at det blir for mange forstyrrelser i trafikken i dette kritiske området.

Kryssene på vestsida av Trysilelva innebærer mange svingebevegelser og korte avstander for oppstilling av venstresvingende biler. I tillegg er det sannsynlig at det kan bli tilbakeblokkering ut på rv. 26 for trafikk som har svingt av fra riksvegen. Kombinert med høye hastigheter på rv. 26, utgjør dette en sikkerhetsrisiko.

Figur 2 viser et forslag til å gjøre denne situasjonen mer oversiktlig og øke kapasiteten i hele kryssområdet mellom rv. 26 og Vestbyvegen.

Løsningen innebærer at Vestbyvegen i stedet for å gå under rv. 26 som i dag heves og krysser rv. 26 i en rundkjøring. Videre foreslås det at Slettmovegen og Vestsidavegen knyttes sammen med Vestbyvegen/ Kirkebrua gjennom en egen rundkjøring nærmere elva. Dette krever at dagens gangvegundergang flyttes ut mot elvebredden. Gangvegen må krysse under vegen. Dette kan enten skje rett på innsiden av brukaret, eller ved at den legges på bru utenfor brukaret.



Figur 2 Forslag til nytt kryss Vestbyvegen - rv. 26

## 2.2 Trafikkeffekter

Isolert sett vil denne løsningen ha god kapasitet til å avvikle beregnet trafikk også i en prognosesituasjon som beskrevet foran. De to rundkjøringene vil ha betydelig større kapasitet enn dagens kryss, og gi en smidigere avvikling.

Løsningen vil også føre til redusert fart på rv. 26 gjennom krysset, noe som sannsynligvis vil redusere ulykkesrisikoen.

## 2.3 Kostnader

Den skisserte løsningen er anslått å koste ca 21 mill. kr.

## 2.4 Andre konsekvenser

Tiltaket medfører inngrep i terrenget og naboeiendommer vest for rv. 26, noe som sannsynligvis krever bygging av støttemurer. Dette er kalkulert i kostnadsoverslaget.

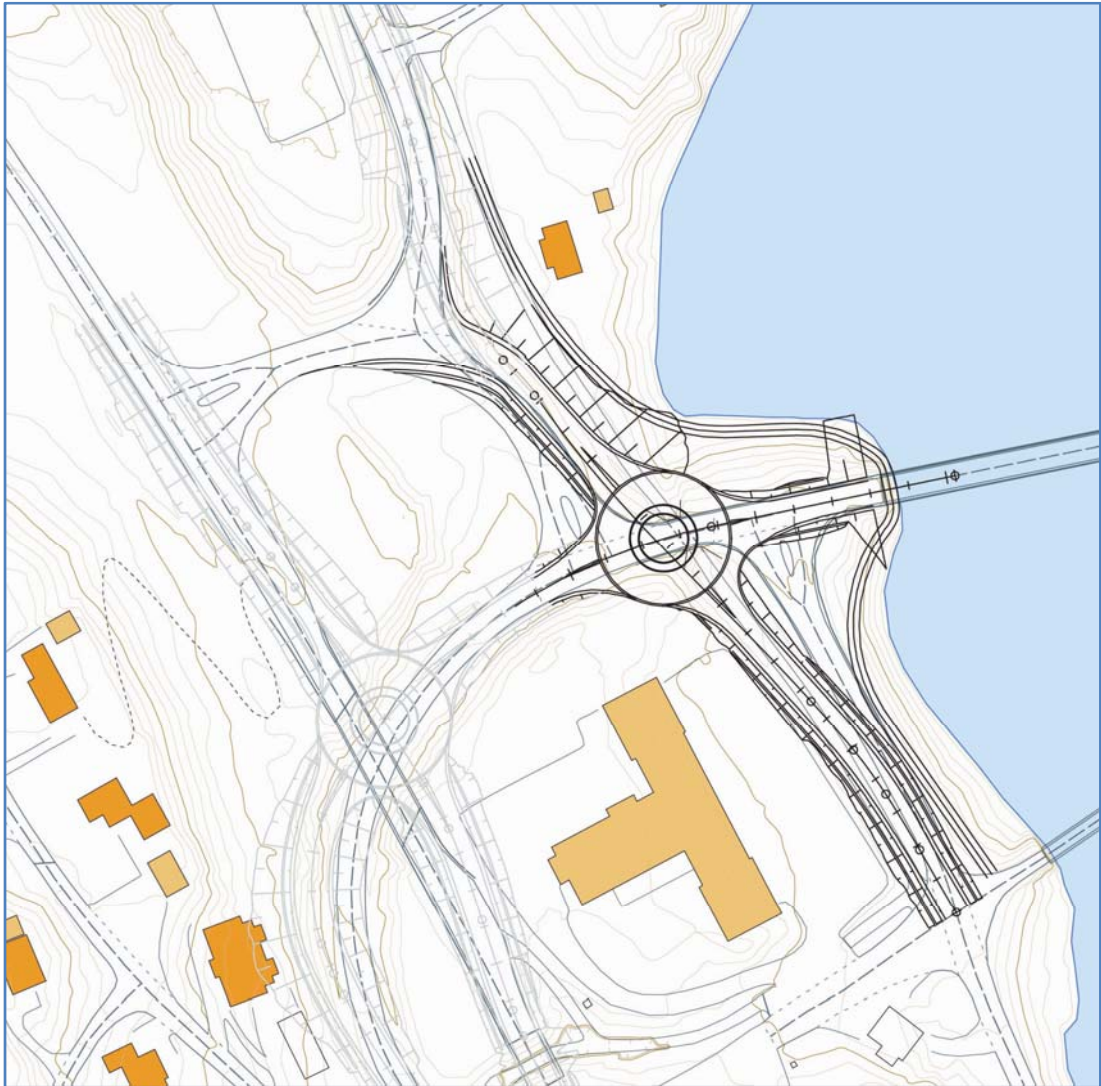
Det antas at løsningen kan gis en god terrengtilpasning, men det må legges vekt på utforming av støttemurer, beplantning og godt tilpasset belysning.

Løsningen gir gode muligheter for å utnytte arealet mellom Slettmovengen og rv. 26 til ny virksomhet. Vi antar at dette arealet med en høydetilpassing kan være egnet for et vegservice/ bensinstasjonsanlegg, f. eks. ved flytting av bensinstasjonen ved Trysilssenteret.

## 2.5 Etappeløsning

Som en del av prosessen er det vurdert om krysset kan bygges om i flere etapper. Figur 3 viser en situasjon der Slettmovengen/ avkjøring fra rv.26 og Vestsidevegen knyttes til Vestbyvegen i en rundkjøring. Dermed reduseres antall konfliktpunkter som i dag er i kryssene mellom rv. 26 og Trysilelva, og kapasiteten vil øke noe. Samtidig kan en forvente at denne løsningen gir en bedring i trafiksikkerheten, både ved at konfliktene i kryssene blir færre og ved at faren for tilbakeblokkering ut på rv.26 reduseres.

Løsningen krever samme omlegging av gang og sykkelvegen som i hovedalternativet. Ved at rundkjøringa legges på samme plass, og i samme høyde som i hovedalternativet kan denne løsningen ses på som en etappeløsning i forhold til hovedalternativet. Vi antar at denne rundkjøringa med nødvendig omlegging av gang og sykkelveg, Vestsidevegen og Slettmovengen kan bygges for ca 10 mill kr.



*Figur 3 Forslag til nytt kryss Vestbyvegen - rv. 26, etappeløsning*

### 3. Trafikktekniske tiltak i sentrum

#### 3.1 Beskrivelse

Trafikkproblemene i Trysil er i stor grad knyttet til adkomsten over brua, gjennom rundkjøringa ved kirka og inn til sentrum. I høytrafikkperioder stopper trafikken her til dels helt opp og det oppstår lange køer. Beregninger viser at selve rundkjøringa bør ha god nok kapasitet til å avvikle trafikken selv på dagene med høyest trafikk. Årsaken til at trafikken stopper opp ser ut til å være sammensatt:

- Parkeringsplassen ved Trysilsenteret og bensinstasjonen er lite organisert. Spesielt adkomsten til plassen med direkte innkjøring på parkeringsområdet fra rundkjøringa er lite effektiv. Denne løsningen gjør at det raskt oppstår stopp i trafikken inn på parkeringsplassen, ved at svingebevegelser, kjøreretninger og generell avvikling er lite definert. Siden avstanden fra rundkjøringa til disse situasjonene blir svært liten slik det er organisert i dag er det ikke noe buffer for trafikken som stopper for å vente. Resultatet er raskt tilbakeblokkering til rundkjøringa. Opparbeidelsen av adkomstvegen langs flomvollen kan i noe grad bøte på dette, men slik det er løst nå er det fortsatt mulig å kjøre rett inn på parkeringsplassen og bensinstasjonsområdet uten noen bufferstrekning mot rundkjøringa, så faren for køsituasjoner ved stor trafikk vil fortsatt være til stede.
- Sørøver fra rundkjøringa til Korsbergvegen har Storvegen flere situasjoner som til sammen kan føre til køsituasjoner når trafikken er stor
  - Direkte avkjørsler til eiendommer og parkeringsplasser skaper forsinkelse. Spesielt kritisk er adkomster som krever venstresving fra Storvegen.
  - Langsgående parkering med stadig inn og utkjøring gir forsinkelser på høytrafikkdager.
  - Flere fotgjengerkryssinger med til dels svært store fotgjengermengder i høytrafikkperiodene skaper forsinkelse.
  - Venstresvingende trafikk opp Korsbergvegen må vente for motgående trafikk og blokkerer trafikk som skal sørøver Storvegen.

Skissen (Figur 4) viser en mulighet til å "stramme opp" vegsituasjonen i nordre del av Storvegen. Det er lagt vekt på å redusere antall konfliktsituasjoner som reduserer avviklingskvaliteten ved innfarten til sentrum. Hovedpunktene i løsningen er:

- Stenging av direkte avkjørsel til eiendom øst fro Storvegen. Etablering av alternativ adkomst over kommunens parkeringsplass.
- Fjerning av alle parkeringsplasser langs Storvegen nord for Korsbergvegen (ca 40 parkeringsplasser). Arealet som fristilles benyttes enten til utvidelse av fortau, eller til rabatter som skiller gangtrafikk fra kjøreftrafikk som illustrert på kartskissen.
- Etablering av venstresvingefelt for trafikk nordfra opp Korsbergvegen
- Fjerning av en fotgjengerkryssing



Figur 4 Trafikktekniske tiltak i nordre del av Storvegen

### 3.2 Trafikkeffekter

Løsningen vil gi en smidigere avvikling av trafikken i denne delen av Storvegen. Det er vanskelig å tallfeste kapasitetsgevinsten, siden det beregningsmessig er vanskelig å summere effekten av flere små tiltak. Vi regner med at en løsning der trafikken ut av rundkjøringa sørover Storvegen i langt mindre grad blir forstyrret av svingetrafikk og parkerende biler vil gi mindre tilbakeblokkering til rundkjøringa.

Fotgjengerkryssingen ved Trysilssenteret vil fortsatt være kapasitetsreducerende for biltrafikken.

For gangtrafikken gir løsningen større arealer og mindre forstyrrelser på langs av Storvegen. Det vil imidlertid bli færre krysningspunkter over Storvegen, noe som kan føre til større andel kryssinger utenfor fotgjengerfelt, og dermed økt risiko for konflikt mellom gående og kjørende.

Enkelte eiendommer får mindre direkte adkomst fra Storvegen. Dette kan oppfattes som negativt særlig i lavtrafikkperioder, men vi antar likevel at en bedre framkommelighet vil

oppfattes som positivt også for de forretningene som eventuelt får litt lengre adkomstveg.

### 3.3 Kostnader

Forslaget slik det er skissert i Figur 4 er beregnet å koste ca 2,7 mill. kr. Dette omfatter tiltakene i Storvegen, men ikke ved adkomsten til Trysilsenteret. Beplanting, trær o.l. kommer i tillegg.

### 3.4 Andre konsekvenser

Løsningen har som nevnt konsekvenser for adkomsten til noen eiendommer. For øvrig kan tiltaket gjennomføres innenfor dagens veggrunn. Tiltaket innebærer på en lengre strekning innsnevring av kjørearealet i Storvegen, noe som medfører en fjerning av ca 40 parkeringsplasser. Dette gir rom for en positiv oppgradering av gatetverrsnittet, med større plass til for eksempel beplantning. I krysset med Korsbergvegen er det lagt opp til et noe bredere trafikkareal for å gi rom for venstresvingefelt. Dette kan gi en noe dårligere definering av linjeføringen i Storvegen. Storvegens lange gjennomgående linjer blir noe brutt opp. Dette kan eventuelt benyttes positivt ved å benytte denne anledningen til å markere kryssområdet og den tiliggende plassen ved kommunehuset som et brudd i denne lange linjen.

### 3.5 Adkomst til Trysilsenteret

Adkomsten til Trysilsenteret og bensinstasjonen er delvis ombygget som en del av byggingen av flomvollen. Adkomsten er lagt som en veg fra rundkjøringa langs vollen fram til søndre del av parkeringsplassen og forretningene sør for senteret.

Samtidig har en beholdt muligheten til å kjøre inn til bensinstasjonen og parkeringsplassen direkte fra rundkjøringa. Dette kan bli et kritisk punkt også i framtida, slik det har vært i høytrafikkperiodene de siste åra.



Figur 5 Vegløsning ved Trysilsenteret

En løsning som skissert på figuren over vil flytte eventuelle konfliktpunkter lenger bort fra rundkjøringa, ved at det ikke blir mulig å kjøre direkte inn på bensinstasjonen fra rundkjøringa. Dette fjerner en kritisk venstresvingebevegelse fra kryssområdet. Samtidig vil løsningen gi økt kjørelengde inn til bensinstasjonen, noe som kan oppfattes negativt særlig i perioder med lite trafikk.

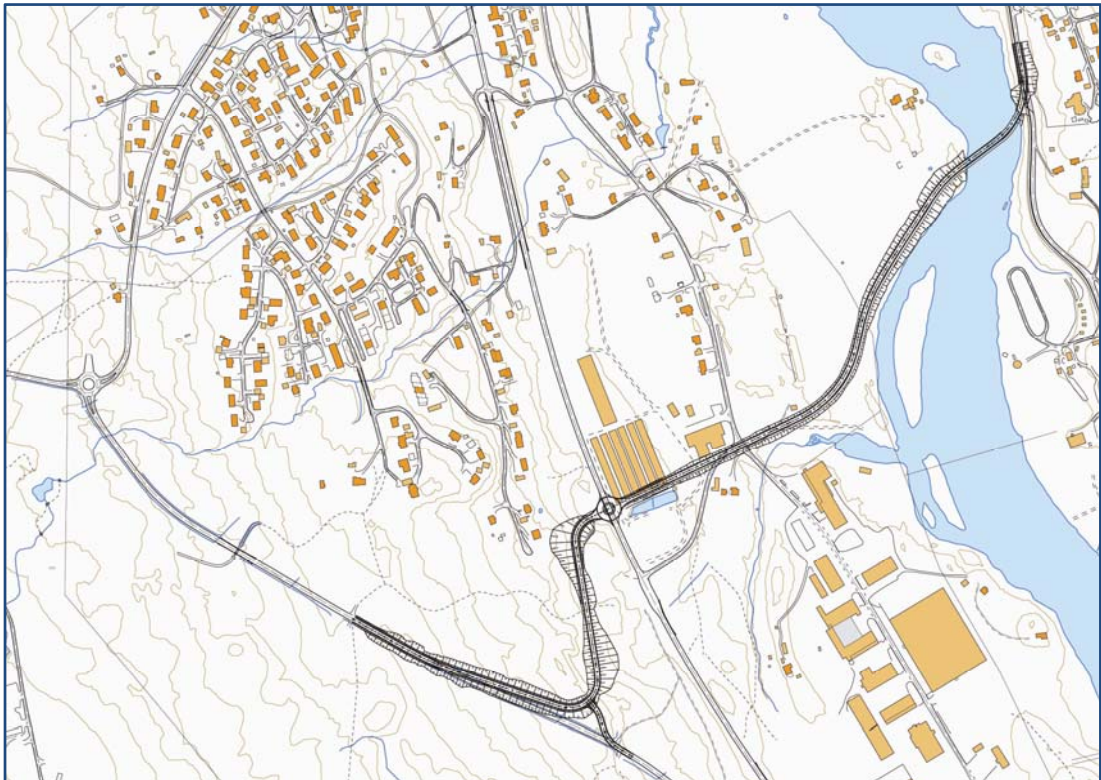
Vi antar at den nybygde løsningen gjør det mulig å dirigere trafikken manuelt i høytrafikkperioder for å oppnå noe av den samme effekten.



## 4. Ny vegforbindelse til sentrum fra sør

### 4.1 Beskrivelse

Som det går fram av problembeskrivelsen over er det først og fremst forbindelsen over Trysilelva og inn i sentrum fra nord som har størst kapasitetsproblemer. Tiltakene som er skissert foran kan gi en bedring, men det vil uansett fort bli et problem at det bare er én adkomst til sentrum, og at det i forbindelse med denne adkomsten er stor aktivitet langs vegen som bidrar til redusert kapasitet. Det er derfor i arbeidet vurdert om det er mulig å øke kapasiteten over elva ved å bygge en ny bru, fortrinnsvis sør for sentrum.



Figur 6 Ny forbindelse over Trysilelva sør for sentrum



Figur 6 viser en mulig løsning for en slik forbindelse.

Forbindelsen tar utgangspunkt i fv. 572 øst for Trysilelva og krysser elva over mot idrettsanlegget på vestsida.

Bildet til venstre er tatt fra østsida av elva mot idrettsanlegget på vestsida.

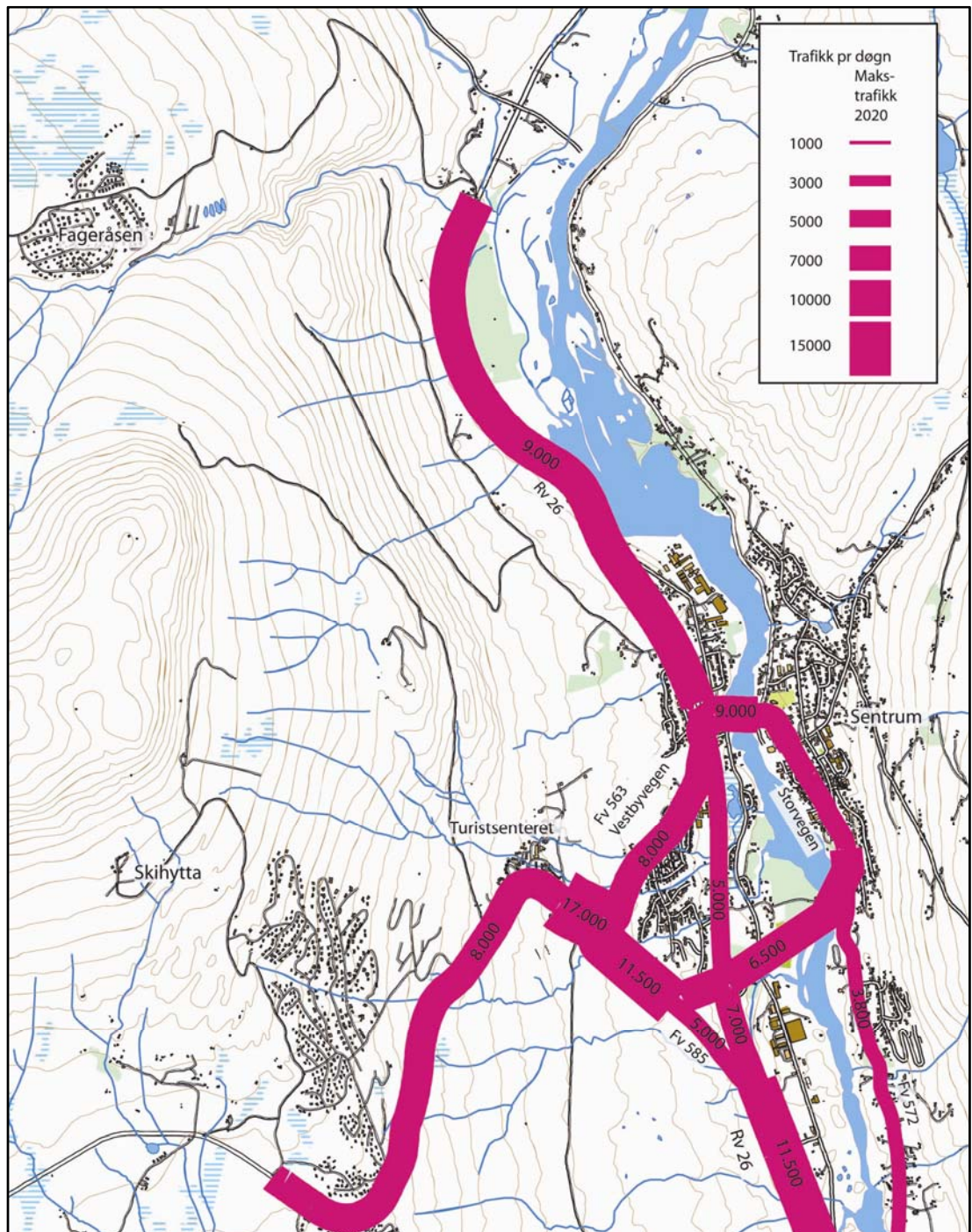
Brustedet ligger der elva blir borte på bildet, og er foreslått der elva er smal for å redusere lengden på brua.

Vegen går videre langs sørsiden av idrettsanlegget, krysser Vestsidevegen og knyttes til rv. 26 med en rundkjøring. Fra denne rundkjøringa er linja ført videre opp til fv. 585 som knytter forbindelsen til Turistsenteret og hytteområdene. Vegen er tenkt med parallell gang og sykkelveg fra østsida til rv. 26.

## 4.2 Trafikkeffekter

Dette tiltaket vil gi mulighet for en ny trafikkløsning i hele området, ved at trafikken mellom sentrum og Fjellet kan fordeles på to trafikkårer. Med en slik løsning kan trafikken i Vestbyvegen reduseres betraktelig. I toppsesongen kan den eventuelt stenges for gjennomkjøring på de mest kritiske dagene. Dermed kan trafikken nordfra (Fageråsen, Trysil nord) benytte dagens bru, mens trafikken sørfra og fra Turistsenteret og hytteområdene kan benytte den nye forbindelsen. Samlet sett vil kapasiteten inn til sentrum bli fordoblet, og det vil bli enklere å fordele trafikken til parkeringsplasser i sentrum, siden adkomsten til disse vil skje fra begge sider av sentrum.

Figur 7 viser et grovt anslag på trafikkmengdene fordelt på vegnettet etter bygging av en ny forbindelse i sør. Forutsetningene for trafikk tallene er de samme som for Figur 1, men effekten av den nye vegen er bare grovt anslått med bakgrunn i tidligere beregninger. I anslagene er det ikke tatt hensyn til eventuelle restriksjoner på trafikken på Vestbyvegen.



Figur 7 Anslått trafikk med ny vegforbindelse i sør, prognose 2020.

Denne løsningen gir også større frihet til tiltak i sentrum. Ved at trafikken kan mates inn i sentrum fra to sider vil det være lettere å etablere parkeringsanlegg med rask og enkel adkomst som kan betjene de ulike delene av sentrum. Denne fleksibiliteten kan benyttes

på flere måter, også i forhold til sesongvariasjoner:

- Løsningen gir bedre mulighet til å fordele trafikk til en eventuell utvidet Liaveg, se kapittel 5.
- Løsningen gir fleksibilitet til å utnytte Storvegen og Løkkjasvingen på forskjellige måter. Hvordan dette kan gjennomføres vil kreve en mer detaljert planlegging og et godt samarbeid med aktuelle næringsdrivende og eventuelle investorer i sentrum, men vi vil nevne noen muligheter:
  - Trafikken kan envegskjøres, slik at sørgående trafikk går i Løkkjasvingen, mens nordgående trafikk går i Storvegen. Dette kan i sin tur kombineres med innsnevring av kjørearealet og eventuell økning av fotgjenger- og parkeringsareal. En enklere variant kan være å gjøre denne tilpasningen i spesielle perioder, f.eks. i påskea eller ved spesielle tilstelninger
  - Løkkjasvingen kan stenges for gjennomkjøring slik at hele eller deler av vegen etableres som gågate. Kan kombineres med parkeringsarealer i hver ende av Løkkjasvingen.
  - Både Storvegen og Løkkjasvingen kan stenges for gjennomkjøring, slik at denne delen av sentrum gjøres bilfritt. Løsningen vil være svært avhengig av tilstrekkelig parkeringskapasitet i søndre del av sentrum. I første omgang vil vi tro at dette kan være aktuelt i forbindelse med spesielle arrangementer.
- I perioder med stor trafikk kan en mer aktivt styre trafikk fra Turistsenteret/fjellet slik at en får en fordeling på de to elvekryssingene i nord og sør. Dette kan gjøres med skilting og trafikkdirigering i kryssene med rv. 26 og i krysset mellom fv. 563 og fv. 585.

For lokaltrafikken gir denne løsningen bedre forbindelse mellom sentrum og næringsområdene på Mosanden, samt at idrettsanleggene blir liggende mye nærmere sentrum. Med gangveg langs den nye vegen vil det bli en rask og trygg forbindelsen mellom boligområdene i sentrum og idrettsanlegget.

### 4.3 Kostnader

Forslaget som er skissert er kostnadsberegnet til ca 55 mill. kr. Det er mulig å bygge løsningen i etapper.

### 4.4 Andre konsekvenser

Den forslåtte løsningen innebærer et omfattende inngrep i landskap og terreng. Selve kryssingen av elva vurderes å ligge på et sted der brua kan gå godt inn i landskapet, selv om den nok blir synlig fra deler av sentrum. Utformingen av brua må vektlegges. Både på grunn av utseende og strømforhold kan det være gunstig å bygge brua i ett sammenhengende spenn, men det må selvsagt også veies opp mot kostnadene.

Forbi idrettsanlegget bør vegen gå på en lav fylling. Dette kan gi en noe uheldig virkning i forhold til det flate området som utgjør drettsbanene, men det antas at effekten kan dempes med bevist bruk av vegetasjon og skråningsutforming.

Videre over Mosanden vil vegen berøre en del næringsarealer, uten at det antas å ha stor effekt for driften. Størst inngrep blir det antageligvis over gartnerianlegget ved rv. 26, der noe lette veksthuskonstruksjoner kan bli berørt.

Rundkjøringa med rv. 26 antas å kunne bygges uten negative konsekvenser for omgivelsene. Løsningen gir en bedre adkomst til Mosanden.

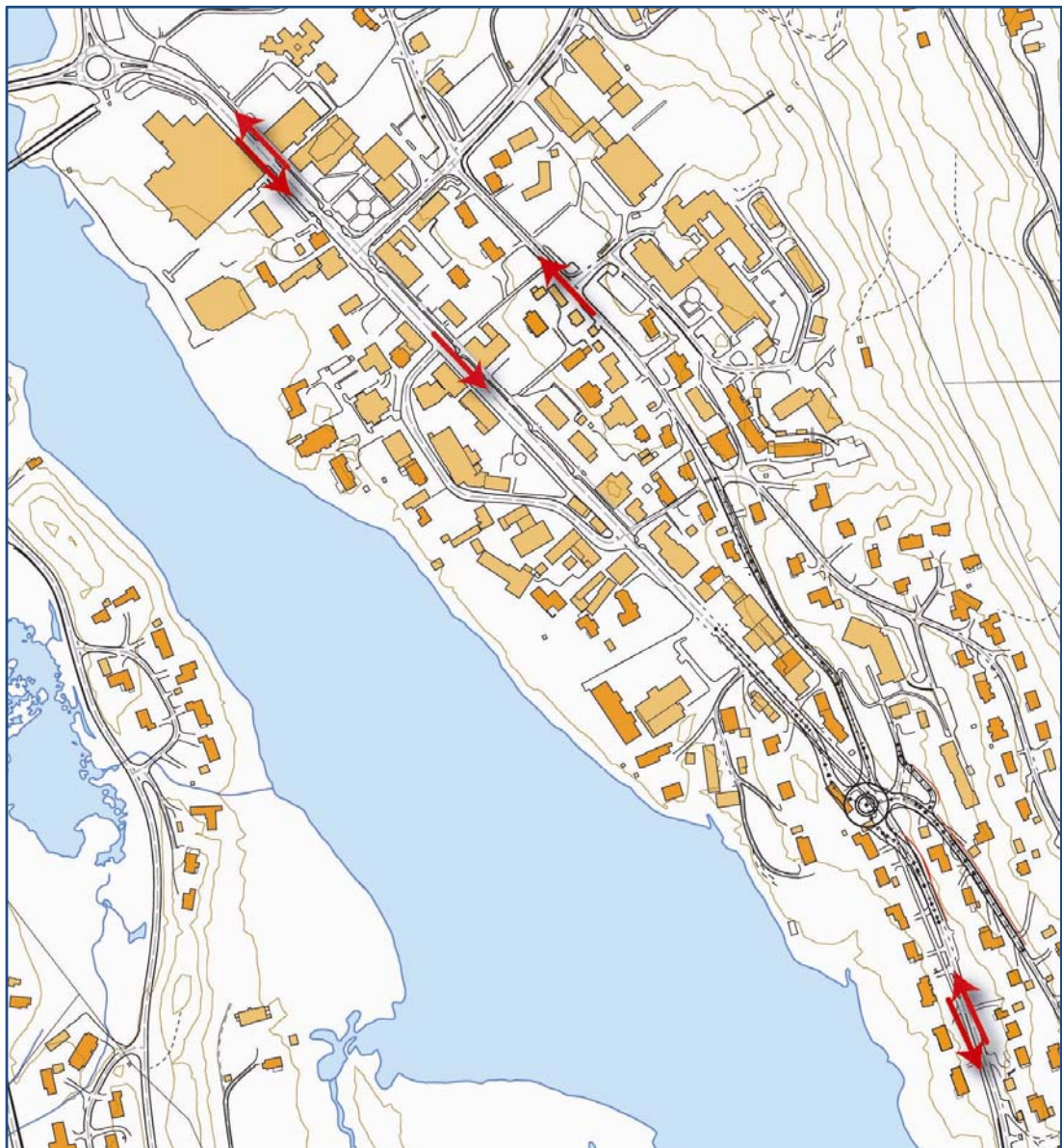
Forbindelsen fra rundkjøringa opp til dagens fv. 585 går i bratt terreng og vegen vil delvis bli liggende med store skjæringer og fyllinger. Det bør i en planfase ses nøye på hvordan vegen best kan tilpasses terrenget og det må vurderes om veganlegget vil gi virkninger for den nærmeste bebyggelsen i enden av Mobekkevegen.

Vegen vil i hovedsak ligge med god avstand til eksisterende boligbebyggelse. Unntaket fra dette er de nevnte boligene i Mobekkevegen. Videre vil fv. 572 Storvegen fra brua og inn mot sentrum få trafikkøkning. Med unntak av høytrafikkperiodene på vinteren vil trafikken på vegen bli så lav at støysituasjonen blir lite endret for denne bebyggelsen.

## 5. Ny bruk av Liavegen – nytt kryss i sør

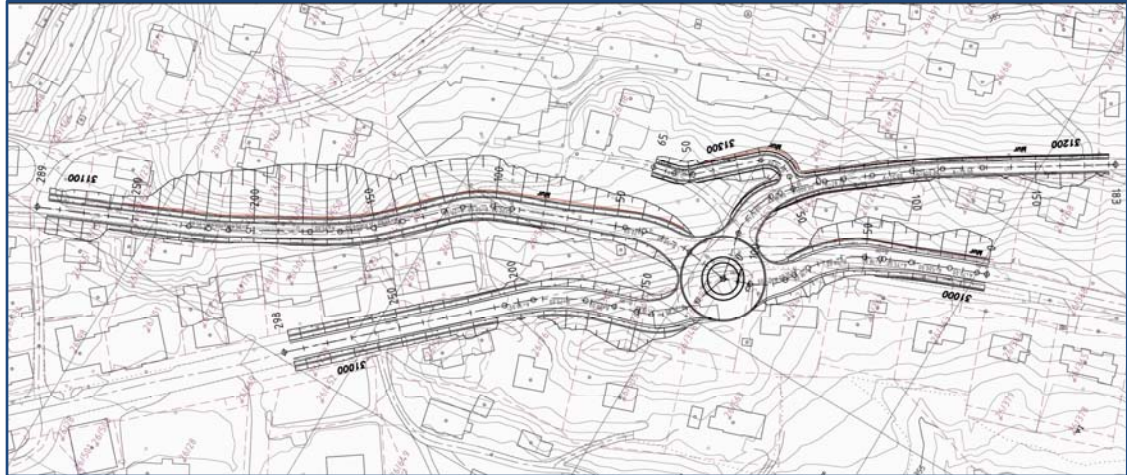
### 5.1 Beskrivelse

Under idefasen i starten av dette prosjektarbeidet ble det lansert en ide om tiltak for å bedre framkommeligheten og trafikkfordelingen internt i sentrum. En mulighet som skisseres her er å bruke Liavegen mer aktivt, eventuelt slik at en i perioder med mye trafikk envegskjører både Liavegen og Storvegen, som illustrert i figuren under



*Figur 8 Bruk av Liavegen til gjennomgangstrafikk. Kjøremonster ved høy trafikk.*

En slik løsning krever en opprusting av søndre del av Liavegen og en bedre løsning av krysset mellom Storvegen og Liavegen. Figuren under viser hvordan dette kan løses.



Figur 9 Kryss Storvegen, Liavegen, Gamlevegen.

Her er det valg å vise en rundkjøring i krysset, som gir stor fleksibilitet og kapasitet i forhold til trafikkløsninger i sentrum for øvrig. En slik løsning kan også ses i sammenheng med en ny adkomst fra sør som omtalt i kapittel 4.

Løsningen krever relativ store inngrep i det bratte terrenget øst for Liavegen, noe som sannsynligvis må løses med utstrakt bruk av støttemurer. Løsningen legger beslag på en boligeiendom vest for Storvegen og krever at et bolighus rives, mens en annen eiendom på samme side blir vesentlig berørt.

## 5.2 Trafikkeffekter

Løsningen gir stor fleksibilitet med mulighet til å benytte Liavegen for å øke den totale trafikkapasiteten i sentrum. Velger en denne løsningen men beholder det øvrige vegnettet vil kapasitetsgevinsten begrenses av at det bare vil være en åre gjennom sentrum i nordre del av Storvegen.

Søndre del av Liavegen er i dag en blindveg som forsyner boligene, samt at den fungerer som gangåre blant annet for skoleelever. I denne løsningen blir den en gjennomgangsveg med mer trafikk. Det krever antagelig justeringer av en del adkomster, samt at det må arbeides videre med å utvikle gode gangvegløsninger langs Liavegen.

## 5.3 Kostnader

Løsningen som er skissert her er kostnadsberegnet til ca 17,5 mill.kr.

## 5.4 Andre konsekvenser

Som nevnt foran krever denne løsningen store terrenginngrep. Det er store høydeforskjeller og flere adkomster som må opprettholdes. Dette krever sannsynligvis at det må bygges relativt lange og høye støttemurer i terrenget øst for krysset.



*Figur 10 Kryssområdet sett fra sør*

Krysset og den utvidede Liavegen vil skjære seg inn i det bratte terrenget opp mot Sønsthagen.

Løsningen krever at en bolig rives og det gjøres inngrep i flere andre boligtomter. Størrelsen på inngrepene vil avhenge av omfanget av støttemurer.

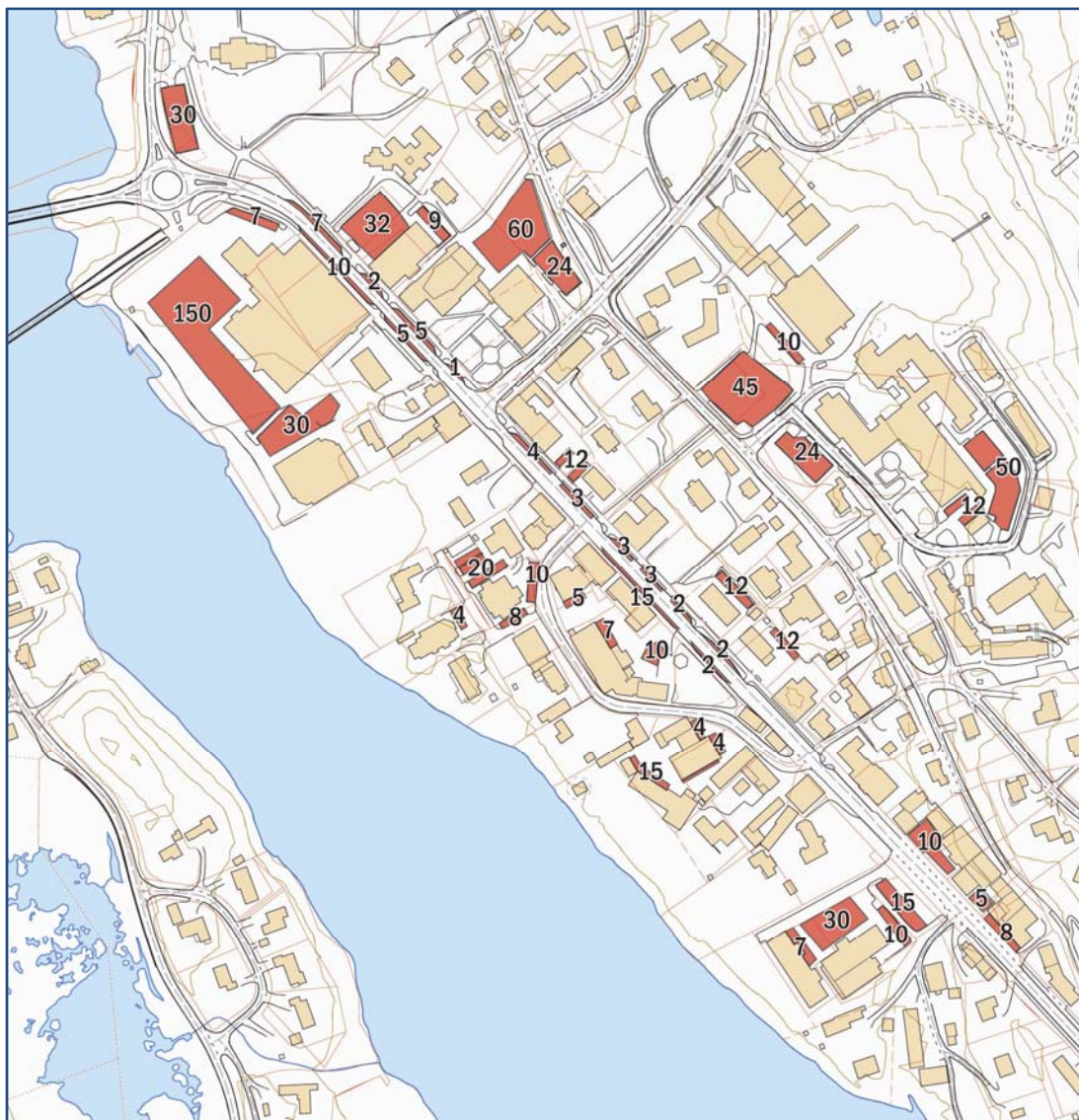
Løsningen innebærer at dagens gangveg som utgjør nordenden av Liavegen blir omgjort til kjøreveg. Dette må erstattes med ny gangvegløsning. På grunn av det bratte terrenget må dette sannsynligvis delvis utformes som fortau, samtidig som det må søkes etter andre traseer for gang- og sykkeltrafikk nord-sør på denne strekningen. Samlet sett vil vi anta at forholdene for gående og syklende vil bli noe dårligere enn i dag i dette punktet.



## 6. Parkering i sentrum

### 6.1 Dagens parkeringssituasjon

Utenom høysesongen er det god parkeringsdekning i Trysil. Figuren under gir en oversikt over parkeringssituasjonen i Trysil sentrum i dag.



Figur 11 Parkeringsplasser i Trysil.

Figuren gir en oversikt over større offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i sentrum, med et anslag på kapasiteten på de forskjellige stedene. På figuren er det vist ca 600 parkeringsplasser. I tillegg er det flere mer eller mindre private plasser og mindre plasser som ikke er registrert i figuren. På denne bakgrunn antar vi at det kan være 700-800 parkeringsplasser som er tilgjengelige for besøkende i sentrum, hvorav ca 600 ligger

i nær tilknytting til publikumsrettet service- og forretningsvirksomhet.

I høysesongen er situasjonen at den store parkeringsplassen ved Trysilssenteret fylles relativt raskt opp. Fram til det siste har innkjøring og organisering av denne plassen også gjort at kapasiteten ikke er blitt godt nok utnyttet, samt at det har ført til tilbakeblokkering ut på vegnettet.

Øvrig parkeringstilbud i sentrum er mer spredt og litt uoversiktlig for de besøkende. En god del av disse spredte plassene ligger langs eller like inntil vegnettet. Dette fører til mye manøvrering av biler i vegnettet for å komme inn og ut av parkeringsplassene, noe som igjen reduserer kapasiteten for den kjørende trafikken.

## 6.2 Behov for parkeringsdekning

Behovet for parkeringsplasser i sentrum er vanskelig å anslå, og svinger svært mye i løpet av året. I lavtrafikkperiodene er parkeringskapasiteten tilstrekkelig, mens parkering i høysesongen om vinterene er et kritisk element både i trafikkavviklingen og det generelle tilbudet til turistene.

I kommunedelplan for Trysil, er det i punkt 3.3. områder for service/ handel stilt krav om at det skal være én parkeringsplass pr 50m<sup>2</sup> bruksareal(BRA). Etter vår erfaring er dette en relativt høy, men ikke uvanlig størrelse for handelsvirksomhet. For annen sentrumsvirksomhet er dette et relativt høyt parkeringskrav.

En sammenstilling av utbyggingspotensialet for offentlige bygg og næringsbygg/kombinerte bygg i reguleringsplanen for sentrum viser et utbyggingspotensiale på litt under 100.000 m<sup>2</sup> (BRA) i sentrum, noe som etter kravene i planen gir behov for nesten 2000 parkeringsplasser. Skoleområdene med tilhørende parkeringsplasser er ikke med i dette planområdet. Et raskt overslag basert på grunnflaten til dagens bebyggelse i de samme områdene viser at bebyggelsen er på ca 50.000 m<sup>2</sup> (BRA), noe som med samme krav gir behov for ca 1000 parkeringsplasser. Samtidig kan det hevdes at en parkeringsdekning på én plass pr 50 m<sup>2</sup> (BRA) er relativt høyt for mange av de arealbrukskategoriene som inngår i sentrum. En del av dagens sentrumsbebyggelse er boliger og ulike typer næringsbebyggelse, offentlig og allmennyttig bebyggelse, lager og andre bygg som i praksis krever mindre parkeringsdekning enn kravet i kommuneplanen. Dette underbygger – som erfaring også viser - at parkeringsdekningen i lavtrafikkperioder med hovedsakelig "lokaltrafikk" er mer enn tilstrekkelig.

I høysesongen vil imidlertid situasjonen være at mange av forretningene har en svært stor omsetning i forhold til sin grunnflate, noe som da tilsier at én parkeringsplass pr 50 m<sup>2</sup> er noe lavt for en del av næringsbebyggelsen i disse periodene.

En eventuell utvikling av næringsvirksomheten i sentrum vil i hovedsak ha sitt markedsgrunnlag i turisttrafikken, og altså være dimensjonert i forhold til høysesong. Det betyr at det er nødvendig å supplere parkeringsdekningen i sentrum hvis mer av utbyggingspotensialet skal utnyttes. Dette ligger også implisitt som en forutsetning for den trafikkveksten som er anslått (kapittel1.1). Trafikkveksten vil både avhenge av den økte overnattingskapasiteten i overnattingsområdene og at handels- og servicetilbudet i

sentrum utvikles og økes. Det er vanskelig å anslå hvilke parkeringsbehov denne økte aktiviteten vil generere. Det vil avhenge av flere forhold bl.a.:

- Type aktiviteter i sentrum. Jo flere og mer variert tilbud jo lengre vil folk være i sentrum og jo større blir parkeringsbehovet.
- Varespekter og service. Ulike varer krever ulik tilgjengelighet med bil. Storvarer og større etableringer forutsetter som regel parkering nær forretningen, mens mindre vare, service, servering osv kan "tåle" lengre avstand, særlig i et typisk sentrumsområde.
- Sentrums kvaliteter. Selv om det er vanskelig å dokumentert er det antatt at et trivelig sentrum hvor det er hyggelig å være og med gode kvaliteter for gående gir større aksept for litt lengre gangavstander.
- Parkeringsreguleringer. Tidsbegrenset parkering og avgiftsparkering gir større utskifting på parkeringsplassene, og dermed lavere total behov for parkering. Etter hvert som sentrum utvikler seg, og tilbudet øker vil areal bli en knapp ressurs. Det vil derfor være naturlig at en etter hvert vurderer å innføre en eller annen form for parkeringsavgift i hvert fall i høysesongen.

Noen enkle betraktninger om framtidig parkeringsbehov kan være:

- En enkel vurdering av behovet for parkeringskapasitet kan avledes av økningen i trafikken slik den er beskrevet i kapittel 1.1. Trafikkveksten til/fra sentrum på toppdager er beregnet til ca 70 %. Hvis vi antar at forholdet mellom kjørende biler og parkerte biler er det samme i prognosesituasjonen som i dag, må en forvente at også etterspørselen etter parkering øker med ca 70 %. Hvis vi regner med at det i høysesongen er ca 800 plasser tilgjengelig i dag bør framtidig kapasitet altså økes til ca 1350 plasser.
- En annen betraktning kan være å basere seg på kommuneplanens krav som tilsier at det burde det vært ca 1000 parkeringsplasser i dag (se foran). En økning med 70 % fra dette tilsier framtidig behov på 1700 plasser.
- En maksimal utnyttelse av tilrettelagte sentrumsarealer i reguleringsplanen for sentrum tilsier at det bør legges til rette for ca 2000 parkeringsplasser.

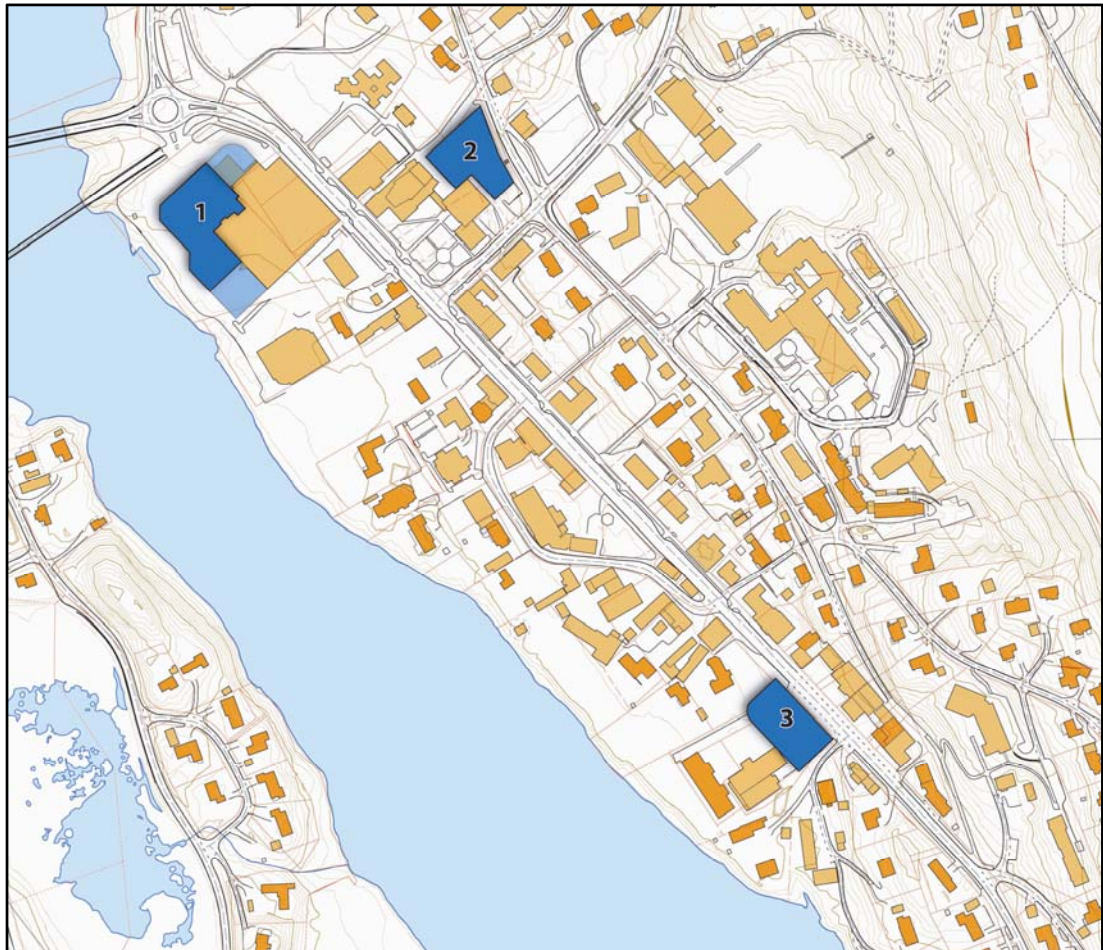
Ut fra hensynet til kostnadseffektiv arealbruk bør parkeringsarealene ikke bli for store. Samtidig er det viktig å sikre seg noe fleksibilitet til å utnytte det kommersielle grunnlaget som turisttrafikken innebærer for Trysil. Det bør derfor legges til rette for økt parkering i sentrum, og et rimelig mål for dette kan kanskje være at det i framtida skal være 1300-1500 parkeringsplasser i sentrum, hvis veksten i Trysil for øvrig blir som forutsatt.

### 6.3 Områder for parkeringshus

Gjennom prosjektet har en vurdert om det er arealer i sentrum som kan benyttes til en vesentlig økning av parkeringskapasiteten. Behovet for nye parkeringsplasser vil avhenge mye av størrelse og type på den nye bebyggelsen, og det vil i utgangspunktet være utbyggers ansvar å sørge for parkeringsdekning til egen virksomhet. Det kan imidlertid være rasjonelt å vurdere mulighetene for å samle en del av dette parkeringsbehovet i noen større anlegg. Dette kan også gi en positiv effekt i forhold til sentrumsmiljøet, siden det bør være en målsetting at de besøkende kan sette fra seg

bilen på ett sted, og gjøre ærendene sine til fots derfra.

På grunn av arealbehovet har vi sett det vanskelig å etablere store parkeringsplasser på bakkenivå; Det bør altså vurderes om behovet kan løses ved å bygge parkeringshus. Utfordringen med dette vil selvsagt være at slike parkeringshus antagelig vil ha ledig kapasitet i store deler av året, og dermed gi dårlige inntjening.



*Figur 12 Aktuelle arealer for parkeringshus i Trysil sentrum*

I skissen i Figur 12 er det antydnet tre ulike lokaliseringmuligheter for parkeringshus. Arealene er skissert ut fra en teoretisk vurdering av adkomstforhold, tilgjengelige arealer og lokalisering. Det er ikke vurdert hvordan de kan tilpasses eventuelle tilliggende bebyggelse, byggetekniske løsninger eller eierform og organisering. Løsningene er ikke drøftet med grunneiere i denne fasen av prosjektet.

#### **6.4 Parkeringshus område 1, Trysilsenteret**

Arealet markert med 1 ligger på dagens parkeringsplass ved Trysilsenteret. Dette er et areal som allerede benyttes til parkering. Parkeringshuset kan sannsynligvis bygges i to eller tre etasjer. Hvorvidt det helt eller delvis skal graves ned vil være et økonomisk og

estetisk vurdering, samt at etasjer under dagens terrengnivå må tilpasses flomsituasjoner. Bygges løsningen med nederste plan på dagens nivå vil tredje parkeringsplan ligge anslagsvis 7 meter over dagens terreng. Hvis det skal bygges tak over øverste plan vil et parkeringshus med tre plan altså kunne få en totalhøyde på ca 11 meter. Skissen antyder at parkeringshuset kan ha ulik utstrekning bl.a. avhengig av om dagens bensinstasjon skal inngå i parkeringshusets areal. Vi har anslått at parkeringshuset kan gi rom for mellom 80 og 120 parkeringsplasser på hvert plan. Det er da fratrukket areal for interne ramper mellom etasjene. Tre plan kan altså gi 240-360 plasser (netto tilvekst på 100-200 plasser). I tillegg vil det fortsatt være rom for noe markparkering i området.

Området ved Trysil senteret er for mange besøkende førsteinntrykket av Trysil sentrum, når de kommer over brua. I dag framstår parkeringsplassen og bensinstasjonen noe ustrukturert, og senteret dominerer utsikten inn mot sentrum fra rundkjøringa. Bygging av et stort parkeringshus på denne tomte kan på den ene siden virke strukturerende og stramme opp plassen, men vil på den andre siden kunne virke dominerende. Lokaliseringen krever altså sterk fokus på den arkitektoniske utformingen både av selve parkeringshusets form og fasader og av plassen og området foran huset. Det må også legges vekt på samordningen med selve kjøpesenteret. I en planprosess kan det være aktuelt å utnytte deler av arealet til kjøpesenterfunksjoner, bl. a. for å bedre inngangsforhold og internforbindelsen i kjøpesenteret og mellom kjøpesenteret og parkeringshuset.

Basert på en enhetspris pr parkeringsplass på kr 170.000<sup>1</sup> vil et parkeringshus som skissert koste mellom 40 og 65 mill. kr. Skal huset bygges ned i bakken med nødvendige hensyn til flom må en regne med høyere kostnader.

## 6.5 Parkeringshus område 2, Rådhuset/ Hagelund

Arealet markert med 2 på kartet ligger på dagens parkeringsplass bak Rådhuset og Hagelund. Adkomst vil bli via Korsbergvegen og Liavegen. I høytrafikkperioder kan denne adkomsten gi noe avviklingsproblemer i krysset mellom Korsbergvegen og Storvegen, men med bygging av venstresvingefelt som omtalt i kapittel 3 kan dette problemet bedres.

I dette området kan en tenke seg at det kan bygges et parkeringshus med to til tre plan. Hvis nederste plan bygges på nivå med Rådhusets inngangsplan kan en antagelig bygge et hus som har innkjøring til hvert plan fra terreng. Dermed unngås dyre interne ramper.

Arealet som er markert gir rom for anslagsvis 65 biler pr plan, eller 195 plasser på tre plan. Fratrukket eksisterende plasser vil netto tilvekst være ca 115 plasser.

Bygget vil ligge relativt skjermet i forhold til resten av sentrum, men kan bli dominerende for et par boliger som ligger nærmest på østsiden av Liavegen. God utforming av fasader

---

<sup>1</sup> Byggekostnadene for parkeringshus vil variere mye både med marked, byggemetode, tekniske løsninger, fasadebearbeiding osv. Erfaringsfall fra ulike områder viser en spredning fra ca 100.000 kr pr plass til opp mot 300.000 kr pr plass.

og detaljstudier av høyder kan bidra til å redusere denne effekten. Det er også viktig å se nøye på forholdet til Rådhuset og Hagelund, og hvordan bygget utformes og knyttes til disse byggene. Det er viktig at det etableres en god gangforbindelse fra bygget ned til Storvegen, og at dette integreres i gangårene knyttet til eksisterende bebyggelse.

Hvis en forutsetter at bygget kan ha innkjøring til parkeringsplanene for terreng kan en anslå en byggekostnad på 170.000 kr pr plass eller anslagsvis ca 32 mill. kr for parkeringshus i tre plan.

## 6.6 Parkeringshus område 3, Sørhusjordet

Dette området ligger sør i sentrum og er knyttet til forretninger og overnattingstilbud i Sørhusjordet. Parkeringsløsninger er illustrert opp mot Storvegen. Med innkjøring fra Sørhusjordet. For å få et større parkeringshus er det skissert en løsning som krever omlegging av Sørhusjordet noe mot nord. Et parkeringshus i denne delen av sentrum kan gi grunnlag for en utvikling også av andre tilbud, og kan eventuelt gi rom for en noe høyere utnyttelse av andre arealer, til forretning, service og overnatting.

Løsningen antas å kunne bygges i to plan med innkjøring fra terreng, der nederste plan ligger på nivå med Kiwibutikken, mens øverste plan kjører inn på nivå med Storvegen. Ytterligere en etasje vil antagelig kreve intern rampe i huset.

Arealet som er skissert kan gi rom for anslagsvis 60 parkeringsplasser pr plan, altså 120 plasser over to plan. I dag er det noe parkering i samme området, slik at netto tilvekst kan anslås til ca 100 plasser.

Det bør vurderes om en slik parkeringsløsning skal kombineres med forretningsareal ut mot Storvegen. I så fall blir hoveddelen av parkeringen i underetasjen.

Utformingen av bygget må ta hensyn til gateløpet i Storvegen, og bygge opp under en bymessig utvikling av dette. Det er vårt syn at med god utforming kan denne delen av sentrum tåle den relativ store bygningsmassen det er snakk om.

For et parkeringshus i to etasjer kan kostnaden anslås til ca 20 mill. kr.

## 7. Kollektivtrafikk og heis/gondol

I arbeidet med kommuneplanen for Trysil ble det pekt på andre typer tiltak som kan bidra til å redusere veksten i biltrafikken. Vi har her kort gått gjennom aktuelle muligheter knyttet til busstrafikk og gondolbane.

### 7.1 Utvidet lokalbusstilbud.

Det er i dag et skibusstilbud som betjener forbindelsen mellom de viktigste boområdene i Trysilfjellet, alpinanlegget og sentrum. Bussen har to avganger hver morgen og fire om ettermiddagen<sup>2</sup>, og har dermed en ganske begrenset kapasitet i forhold til de store besøkstallene i Trysil.

Et lokalbusstilbud som skal gi en vesentlig reduksjon i biltrafikken krever stor kapasitet. Lokalbusstilbudet bør som dagens skibuss dekke alle viktige boområder i Trysilfjellet, ski- og utfartsområder og sentrum. Bussen bør ha høy frekvens (helst gå så ofte at passasjerene ikke behøver å huske rutetider). Bussen må kombinere god framkommelighet på til dels trange og bratte vinterveger, med god bekvemmelighet for passasjerene. Det må være enkelt å ta med skiutstyr.

Som vi har pekt på vil deler av vegnettet i Trysil ha køproblemer i høysesongen. Med dagens vegnett vil bussene bli stående i samme kø, og dermed neppe være et fullgodt alternativ som gjør at folke bytter ut bilen til fordel for buss.

Etableringen av et godt internt busstilbud vil kreve store ressurser. Skal et busstilbud fungere godt må det være stabilt og til stede også i de periodene som har mindre trafikk. Samtidig må tilbudet være svært godt utbygd skal det ha kapasitet som kan gi en reell effekt i forhold til redusert biltrafikk. En mulighet er å bygge opp en basiskapasitet som eventuelt kan suppleres med tilgjengelige skolebuss i toppperioden i skoleferiene.

Som et eksempel på hva som skal til i forhold til bilbruken kan vi gjøre følgende regneeksempel: For at et busstilbud skal ha effekt på biltrafikken bør det i hvert fall erstatte 2000 bilturer pr døgn. Hvis vi regner i gjennomsnitt 3 passasjerer i bilen vil bussene altså måtte transportere 6000 passasjerer. Dette tilsvarer 150 busser med gjennomsnittlig 40 passasjerer (80 % -100 % belegg), eller 15 bussavganger pr time i 10 timer.

Hvis en antar at hver tur er ca 20 km og kostnaden pr km er ca 25 kr (Basert på anbudspriser i bybusstrafikk) kan en forvente at en slik kapasitet vil koste 2-2,5 mill kr pr måned. Det er vanskelig å se at dette kan dekkes inn gjennom billettpriser på bussen eller økning i heispriser eller overnattingspriser. Oppbyggingen av et så omfattende tilbud vil derfor sannsynligvis kreve store offentlige tilskudd, og/ eller tilskudd fra den lokale

---

<sup>2</sup> [http://www.skistar.com/trysil/norsk/skikjoring/skibuss/rutetider\\_sor.app](http://www.skistar.com/trysil/norsk/skikjoring/skibuss/rutetider_sor.app)

reiselivsbransjen.

Et godt busstilbud krever også en effektiv prioritering av bussene, slik at de kan kjøre utenom køene. Det må derfor sannsynligvis bygges noen nye vegstrekninger som forbeholdes buss.

## 7.2 Gondol mellom sentrum og fjellet

En heisforbindelse eller gondol mellom sentrum og Trysilfjellet kan forventes å gi noe avlastning av vegsystemet, særlig hvis det ses i sammenheng med en større utbygging av overnattingskapasitet i sentrum. Avhengig av teknisk løsning vil en gondolbane antagelig kunne transportere mellom 500 og 2000 personer pr time, men det kan ikke forventes at kapasiteten i en slik gondolbane direkte vil avløse bilbruk:

- Trafikken til/fra sentrum antas for en stor del å være knyttet til ærend som innkjøp og fornøyelser. De er altså knyttet til bosted og ikke til utfart/ski, og er dermed vanskeligere å fange opp med en gondol eller skiheis mellom sentrum og Turistsenteret.
- Gondolbanen er avhengig av tilgjengeligheten i sine endepunkter. Det er lite sannsynlig at folk vil kjøre bil til et endepunkt for gondolen for deretter å ta gondolen videre - da vil det nok være enklere for de fleste å kjøre bil helt fram.

Det er derfor vanskelig å anslå hvor stor effekt en gondol vil kunne ha på biltrafikken. Vi antar at effekten vil være størst hvis en større andel av overnattingskapasiteten i Trysil blir bygget ut i sentrum. Da vil gondolbanen fange opp noe av skiutfarten fra disse overnattingsstedene.



## 8. Anbefalinger

I vurderingene av ulike tiltak som er gjort i denne rapporten er det i liten grad gjort vurderinger av hvilke gjennomføringsmuligheter det er for slike tiltak. Som det går fram av trafikkvurderingene er det i stor grad trafikken i toppsesongene som utløser behov for tiltakene. Selv om tiltakene i hovedsak er knyttet til riks- og fylkesvegnettet må en forvente at lokalsamfunnet og det lokale næringslivet må bidra med betydelige deler av investeringsmidlene. En slik lokal finansiering krever et lokalt samarbeid om deltagelse og gjennomføring. I dag finnes det ingen nasjonale eller overordnede føringer for hvordan slike modeller skal eller bør se ut. Det er derfor et behov for at nasjonale myndigheter og store destinasjoner som Trysil arbeider videre med en utvikling av slike modeller.

En del typer infrastrukturtiltak kan innarbeides i utbyggingsavtaler i henhold til kommunens prinsippvedtak om bruk av utbyggingsavtaler.

De konkrete tiltakene som er skissert foran kan betraktes i forhold til et tidsperspektiv.

**På kort sikt** vil vi anbefale at det arbeides vider med en gjennomføring i henhold til følgende prioritering:

1. Trafikktekniske tiltak i sentrum (kapittel 3). Dette er tiltak som kan ses på som en kombinasjon av kapasitetsforbedrende tiltak og miljøtiltak i tettstedet. Aktuelle deltagere i et slik prosjekt vil være kommunen, lokalt næringsliv, fylkeskommunen og Statens vegvesen
2. Ombygging av kryss mellom Vestbyvegen og rv. 26, første etappe (Kapittel 2, etappeløsning beskrevet i kapittel 2.5). Vi anser st denne første etappen kan gi positive forbedringer i framkommelighet og sikkerhet i dette krysset. Tiltaket ligger på riksveg og bør gjennomføres i et samarbeid mellom Statens vegvesen, kommunen og lokalt næringsliv.

**I plansammenheng** bør kommunen forberede de større tiltakene gjennom sitt plansystem:

1. Reservere areal til ny forbindelse i sør (kapittel 4). I denne rapporten er løsningen vist som prisnipp, men tiltaket må planlegges mer detaljert i forhold til trase, kryssløsninger og elvekryssing, slik at nødvendige arealer kan reserveres i kommunes planer.
2. Nærmere vurdering av parkerings og trafikkkløsninger i sentrum (bl.a. kapittel 6 og 4.2). Ny adkomst fra sør gir nye muligheter for trafikkkløsninger i sentrum som er nevnt her. Slike tiltak krever mer detaljert planlegging og tilrettelegging, som er aktuelle å ta opp f.eks. i en revisjon av reguleringsplan for sentrum. En slik planprosess bør også omfatte videre søk etter og utvikling av arealer for parkeringsløsninger.

**Samarbeid** om infrastruktur. Kommunen bør ta videre initiativ for å utvikle samarbeid om finansiering og gjennomføring av de aktuelle tiltakene. Som omtalt over er det flere uavklarte problemstillinger knyttet til metodikk, lovverk og praktiske muligheter for å

opprette forpliktende samarbeid om nye infrastrukturtiltak. Trysil kommune - som en stor reiselivskommune – kan være pådriver for å komme videre med slike modeller.

**Kollektivtrafikk og gondol** vil selv med en ganske omfattende og kostnadskrevenne innstats neppe gi stor nok avlastning på vegtrafikken til at vegtiltakene som er nevnt blir uaktuelle. Både et godt busstilbud og en gondol mellom sentrum og fjellet vil være en styrke for Trysil, og bidra til en godt fungerende destinasjon. Slike tilbud vil også gjøre det enklere å etablere mer overnattingskapasitet i sentrum. De vil kunne gi en viss avlastning av biltrafikken. Det bør derfor vurderes om både en utvidelse av busstilbudet, og en bygging av gondol er mulig, men vi kan ikke se at det vil gi tilstrekkelig effekt på biltrafikken til å løse trafikkproblemene i Trysil.

**På lang sikt** mener vi det vil gi store nye muligheter i Trysil hvis en klarer å gjennomføre en ny vegadkomst til sentrum fra sør. Det bør derfor arbeides med å få dette prosjektet inn i de aktuelle etaters og myndigheters langtidsplaner, samtidig som kommunen vurderer sin mulighet til å delta i gjennomføringen av dette prosjektet. Vi mener også at en på lang sikt bør vurdere å bygge om krysset mellom Vestbyvegen og rv. 26 "andre etappe" slik som omtalt i kapittel 2.

I kapittel 5 er det beskrevet en ombygging av krysset mellom Liavegen og Storvegen sør i sentrum. Vi anser dette som et prosjekt med noe mindre effekt i forhold til trafikksituasjonen i sentrum, selv om det kan gi noe større fleksibilitet gjennom å innarbeide Liavegen som en del av sentrumsvegnettet på en mer omfattende måte. Vi ser imidlertid at dette tiltaket innebærer store kostnader, og store ulemper, med terrenginngrep, eiendomsinngrep og nærføring til boliger som taler i mot tiltaket. Vi vil derfor ikke anbefal at dette tiltaket prioriteres i det videre arbeidet i denne omgang.