

Tynset kommune

► Trafikk- og parkeringsanalyse - Tynset sentrum

Oppdragsnr.: 5207936 Dokumentnr.: 1 Versjon: 02 Dato: 2021-02-15



Oppdragsgiver: Tynset kommune
Oppdragsgivers kontaktperson: Kristin Aasen
Rådgiver: Norconsult AS, Torggata 22, NO-2317 Hamar
Oppdragsleder: Marit Fjellro Løitegård
Fagansvarlig: Lars Gløtvold
Andre nøkkelpersoner: Frode Voldmo

02	2021-02-15	Endelig utgave	MFjlo	LGGO	MFjLo
01	2021-02-01	Foreløpig rapport	MFjLo	LGGO	MFjLo
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

► Sammendrag

Tynset har et godt utgangspunkt for å øke attraktiviteten i sentrum. Vi finner de fleste «by-funksjoner» innenfor et veldig kompakt område. Veldig mange funksjoner kan nås med 10 minutters gange. Sentrumsområdet bærer preg av at det er bilen som prioriteres. Dette vises bla. med veldig stor andel av både parkerings- plasser og områder og store grå asfaltflater. Innenfor sentrumsområde/analyseområdet i figur 3-6 er det omtrent 2100 offentlige parkeringsplasser og Tynset tettsted jamfør figur 3-1 har omtrent 2800 innbyggere. En endring i forhold til parkeringsplasser krever holdningsskapende arbeid og endring over tid, i tillegg til politisk vilje. Fjerning og eller endring av parkeringsplasser er noe som skaper engasjement og diskusjon. Det er mange bekymringer spesielt fra butikkeiere om at fjerning av parkeringsplasser også vil medføre tap av kunder. Forskning viser at disse utfordringene er noe som gjelder for handleområder som hovedsakelig baserer seg på et regionalt kundegrunnlag framfor lokalt kundegrunnlag.

Tynset sentrum har stort potensiale til å økte attraktiviteten, men det bør ligge en veletablert planer som er politisk vedtatt i bakgrunnen. Dette vil være langsiktige dokumenter som bør ligger til grunn for all utvikling, noe som også vil være forutsigbart for utbyggere.

Trafikken gjennom sentrumsområdene skaper støy og forurensning, spesielt tungtransporten. Det er ikke noen kjente utfordringer med trafikkapasitetene i dag, men det er noen trafiksikkerhetsutfordring. Her er det foreslått tiltak som f.eks. å innføre 30 km/t sone i gater hvor man ønsker at de myke trafikantene skal ha prioritet. Dette vil trolig også kunne medføre at sentrumsgatene blir mindre attraktive som gjennomkjøringsgater. Slike endringer skaper gjerne mange diskusjoner der og da og det er viktig med et godt grunnlag for avgjørelsen som tas og at endringer skjer relativt raskt etter det er bestemt/vedtatt.

Jernbaneundergangen på fv. 30 skaper utfordringer og usikkerhet med sin høydebegrensning. Utfordringer er at store kjøretøy ikke kommer under jernbaneundergangens høydebegrensning og må kjøre alternativ rute gjennom sentrum. Usikkerhet er knyttet til at man ikke vet om eller når undergangen skal utbedres.

Dagens busstasjon i Tynset sentrum har behov for en bedre løsning, men det er begrensninger ift. hva man kan få til på stasjonsområdet, grunnet de fysiske forholdene som jernbanen og fylkesvegen. Det er skissert opp en mulig forbedring på eksisterende området og diskutert ulike løsninger som gateparkering.

Dette dokumentet gir forslag på mulige tiltak som kommunen må vurdere nærmere.

► Innhold

1	Bakgrunn	7
2	Innledning	8
3	Dagens situasjon	9
3.1	Kort om Tynset	9
3.2	Generelt om området	10
3.2.1	<i>Regionsenter</i>	12
3.3	Planstatus	12
3.4	Analyseområde	13
3.5	Bakgrunnsdokumenter	14
3.6	Tynset sentrum	14
3.7	Bilens plass i sentrum.	18
3.8	Sammenlignbare områder	18
4	Trafikk – dagens situasjon og vurderinger av trafikksituasjonen i Tynset	19
4.1	Generelt	19
4.1.1	<i>Motrøa sør, rv. 3</i>	21
4.1.2	<i>Neby, fv. 30</i>	22
4.1.3	<i>Tynset bru, fv. 30</i>	23
4.1.4	<i>Kuskmoen, fv. 2222</i>	25
4.1.5	<i>Tynset sentrum, fv. 30</i>	26
4.1.6	<i>Tynset sentrum (fv. 2222)</i>	27
4.2	Vegstandard	27
4.3	Trafikktellinger og trafikkberegninger for Sjukehusveien	29
4.3.1	<i>Tellinger Sjukehusveien/NØVGS uke 49/50</i>	30
4.3.2	<i>Sjukehusvegen (Norsk Helsearkiv)</i>	32
4.3.3	<i>Beregnet årsdøgntrafikk basert på tellinger i Sjukehusveien</i>	34
4.4	Trafikksikkerhet i Sjukehusveien	36
4.5	Trafikkulykker	39
4.6	Tynset sentrum – utfordringer rundt kryssing av Rørosbanen og tungtrafikk gjennom sentrum	39
4.7	Bussholdeplass på Tynset	43
4.8	Kollektivtrafikk	45
4.8.1	<i>Bussavganger</i>	46
4.9	Myke trafikanter	48
4.9.1	<i>Hovedlinjer (gang og sykkelinjer)</i>	49
4.9.2	<i>Kritiske punkter</i>	50
4.9.3	<i>Barnetråkk</i>	52

4.9.4	Sykkelbruk	53
4.9.5	Vinteraktiviteter	54
4.9.6	Belysning	55
4.9.7	Oppholdsområder	56
4.10	Parkering	57
4.11	Arealbruk	58
4.12	Eksisterende tiltak for Tynset sentrum	58
4.12.1	Dagens parkeringssituasjon	59
4.12.2	Elbil parkering – offentlige ladeparkering	64
5	Framtidig situasjon	65
5.1	Generelt	65
5.2	Endringer fra plan og fortetting	66
5.2.1	Arealbruksendringer og fortetting	66
5.2.2	Planlagte tiltak med parkeringsforslag	68
5.3	Fortetting	71
5.4	Sentrum og trafikk	73
5.5	Fremtidig situasjon for myke trafikanter	74
5.5.1	Forbindelser	74
5.5.2	Sikkerhet	74
5.5.3	El-utviklingen	75
5.5.4	Parkveien	77
5.5.5	Parkeringsplasser med transformasjonspotensiale	77
5.5.6	Torgområdet	77
5.5.7	Skape møteplasser, møtepunkter, noe spesielt som trekker folk	77
6	Trafikk og parkering – framtidig situasjon	79
6.1	Trafikk fra eventuell ny bebyggelse i Fedraheimvegen	79
6.2	Vurdering av vegtilknytning mot Grendevegen	80
6.3	Mulige sentrumstiltak i Brugata ved oppgradering av undergang, fv. 30	84
6.4	Vurdering om stenging av Torvgata	85
6.5	Vurdering av stenging av Parkeveien	89
6.6	Kollektiv/holdeplass	89
6.7	Nye parkeringssituasjoner	94
6.7.1	Effektivisering, rydding og skilting av eksisterende parkeringsplasser	94
6.7.2	Endre perspektivet og holdningen rundt parkering	96
6.7.3	Parkeringsplasser med potensial for sentrumsutvikling	97
6.7.4	Vurdering av mulig plassering for parkeringshus	100
6.8	Ulike alternativer for fremtiden i forhold til parkering	102
6.8.1	Behovsbasert parkering	102
6.8.2	Frikjøp av arealer til parkering	102

6.8.3	<i>Parkeringsavgift</i>	103
6.8.4	<i>Parkeringsregulering</i>	103
6.8.5	<i>Innfartsparkering for biler</i>	105
6.8.6	<i>Sambruk av parkeringsplasser</i>	105
6.8.7	<i>Maksimumsnorm</i>	105
6.8.8	<i>Minimumsnormer</i>	105
6.8.9	<i>Kombinasjon av minimums- og maksimumsnormer</i>	105
6.8.10	<i>Kostnader</i>	105
6.8.11	<i>Krav til lokalisering og utforming</i>	106
7	Anbefaling	107

1 Bakgrunn

Norconsult har blitt engasjert av Tynset kommune for utredning av trafikk- og parkeringssituasjonen i Tynset sentrum.

Kommunedelplanen fra 2015 har medført endringer i sentrum med nye utbygginger. Dette i tillegg til den kontinuerlige endringen ift. næring - og forretningsvirksomhet i sentrum og spesielt lokalisering av tunge dagligvareaktører.

De kommende endringer som er planlagt som nytt handelstorg, endring av venterom for kollektivtrafikk i sentrum, oppstart av regulering av Tynset sentrum, torg- og kollektivområder, ny undergang for fv.30 har medført et behov for en samlet vurdering og analyse av parkering og trafikkmønsteret i sentrum.

Utredningen skal både være et grunnlag for videre utvikling av Tynset sentrum og brukes videre som grunnlag i arbeid med reguleringsplaner i Tynset sentrum og i kommunedelprosessen.

Kristin Aasen har vært Tynset kommune sin kontaktperson for oppdraget.

Arbeidet med rapporten har foregått sen høst 2020 til februar 2021.

2 Innledning

Tynset kommune ønsker å ha et godt grunnlag for ny reguleringsplan av Tynset sentrum, torg- og kollektivområder. Derfor er det nå laget en parkerings- og trafikkanalyse, som gir rammer for det videre arbeidet og som kan være et kunnskapsgrunnlag for detaljreguleringen.

Grunnlaget for analysen er foreliggende trafikkregistreringer, nye trafikkregistreringer foretatt av Tynset kommune og en registrering av parkeringsplasser.

Tynset tettsted og analyseområdet jf. fig. 3-6 har omtrent 2100 offentlige parkeringsplasser og omtrent 2800 innbyggere. Se figur 3-1 for området som angir Tynset tettsted.

Denne utredningen viser dagens situasjon og sier også noe om mulige framtidige situasjoner. Det er gitt en detaljert oversikt over både parkeringssituasjonen og trafikk på veinettet og i nærheten av planområdet.

Rapporten vil ha en liten mengde repetisjon av samme fakta. Dette gleder spesielt ift. trafikksikkerhet som blir nevnt både i kapittel om trafikk (4) og i kapittel som angår myke trafikanter (4.9). Vi har her valgt å ikke henvise frem og tilbake mellom disse kapitlene for å øke lesbarheten og forståelsen, selv om man f.eks. ikke velger å lese kapittelet om myke trafikanter.

Det er verdt å merke seg at arbeidet med denne trafikk- og parkeringsanalysen er gjort i 2020-2021, hvor samfunnet har vært preget av covid19-pandemien. Dette kan ha medført at noen av analysene har en noe lavere «aktivitet» enn i et normalår. Vi har likevel grunn til å tro at bla. trafikkteellingen er foretatt i en nesten normalsituasjon, da ingen deler av Tynsetsamfunnet har vært nedstengt i telleperiodene.

Det følger med to vedlegg til rapporten:

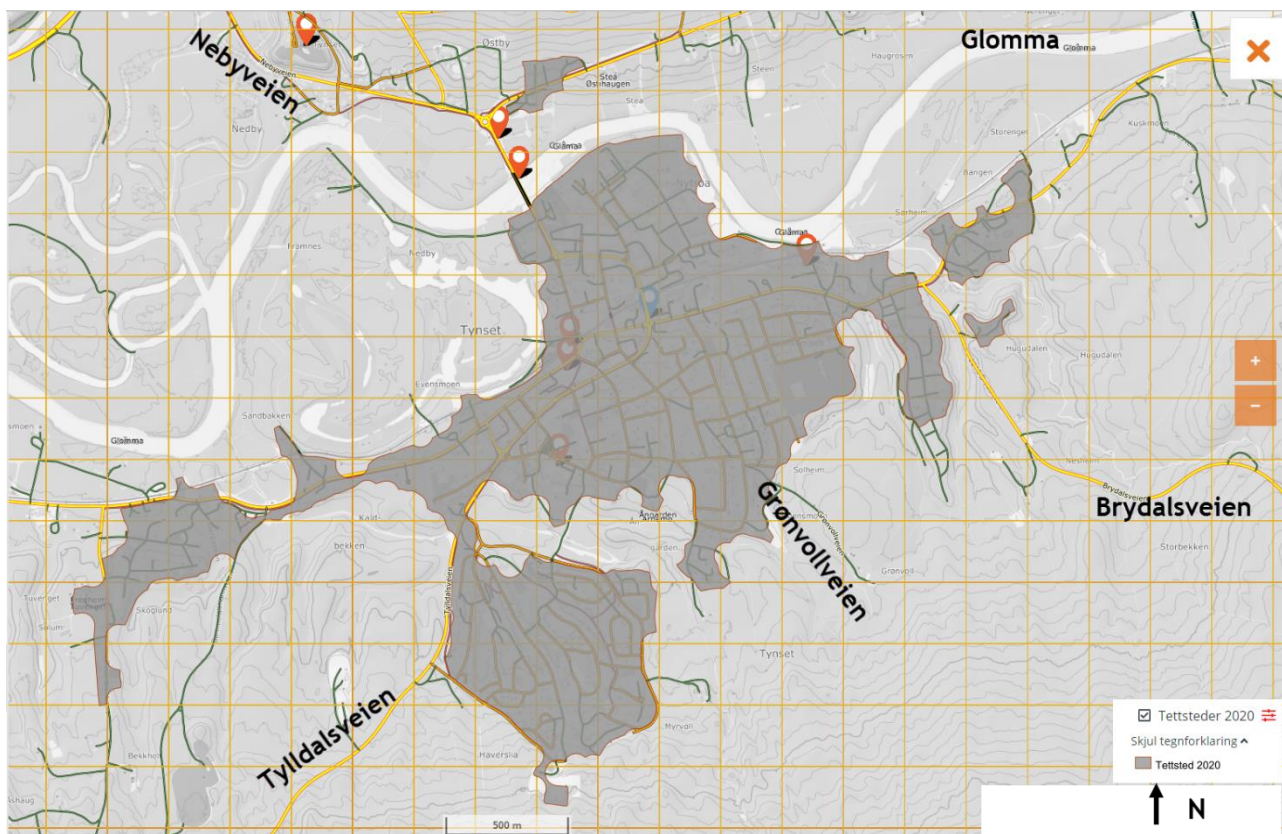
- Vedlegg 1– *Parkeringstellinging Tynset tettsted 2020*
- Vedlegg 2– *Visuell parkeringsbelegg på utvalgte steder*

3 Dagens situasjon

3.1 Kort om Tynset

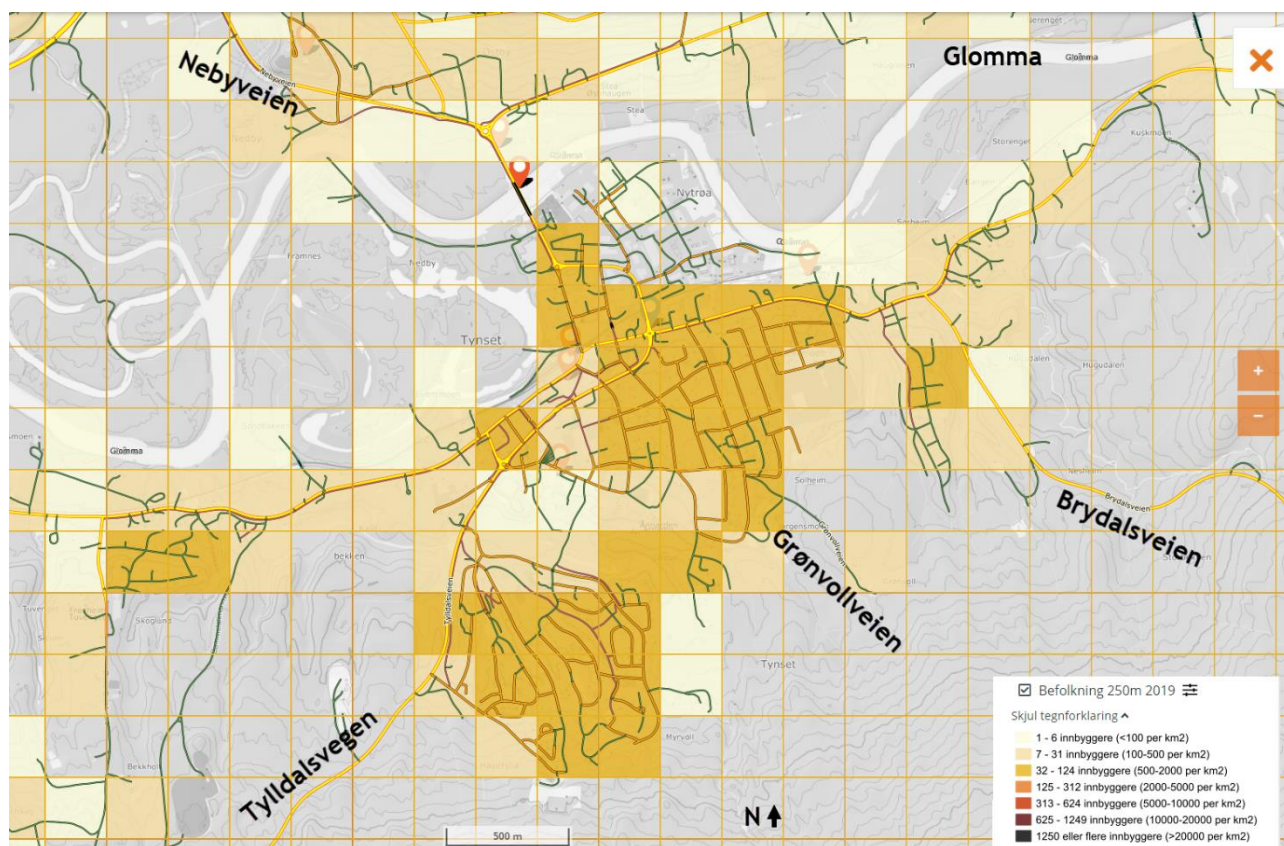
Tynset er regionsenteret i Nord-Østerdal. I henhold til statistisk sentralbyrå (folketall fra 2. kvartal 2020) er det en befolkning på totalt 5 559 i kommunen. Av disse bor ca. 2800 i tettstedet Tynset (kilde SSB, oppdatert 06.10.20). Definisjonen på tettsted er i henhold til Statistisk sentralbyrå (SSB) «En hussamling skal defineres som tettsted dersom det bor minst 200 personer der. Avstanden mellom husene skal normalt ikke overstige 50 m, men for noen arealkrevende bygningstyper – som boligblokker, industribygg, kontor/forretningsbygg, skole, sykehus osv. – kan avstanden økes til 200 m. Tilgrensede bebygde og opparbeida områder, som parker, idrettsanlegg og industriområder, skal være en del av tettstedet. Husklynger med minst 5 næringsbygninger eller 5 boligbygninger tas med inntil en avstand på 400 m fra tettstedskjernen». Videre sier SSB at tettsteder er geografiske områder med en dynamisk avgrensning, og yttergrenser vil endre seg over tid ift byggeaktivitet og befolkningsutvikling.

Figur 3-1 viser den geografiske avgrensninga til tettstedet Tynset for 2020.



Figur 3-1 Viser tettstedet Tynset iht. SSB. Kilde: Geovekst, tettsted 2020.

Befolkningstettheten for Tynset kommer frem på figur 3-2.



Figur 3-2 Viser befolkningstetthet i Tynset. De tettste befolka områdene i Tynset er vist med mørkest farge og er på 32-124 innbyggere. Kilde: Geovekst, befolkning 250 m 2019.

I Tynset sentrum er det offentlig sektor og tjenesteyting som dominerer og tettsted har funksjoner som sykehus, tingrett, Norsk helsearkiv, Nord-Østerdal videregående skole. Tynset har hatt togstasjon siden 1877 og er en del av Rørosbanen.

3.2 Generelt om området

Utvikling for Tynset vist i ortofoto fra Norge i bilder i fig. 3-3. Det er ganske stor forandring fra 1969 til 2004, naturlig nok. Her er sentrumsområdet blitt noe utvidet med bla. bebyggelse også på utsiden av fv. 30. Endringene mellom 2004 og 2018 er ikke veldig framtreddende i ortofotoene. Ortofotoene viser at det er mange store bygninger som dominerer sentrumsområdet og det er en god del asfalterte flater og at fv. 30 og jernbanen står som «barrierer» rundt. Disse trafikklårene (både jernbane og veg) har tidlig vært førende for den eksisterende utviklinga og fortettinga av sentrumsområdet som har skjedd til nå. På Nytrøa industriområde har det skjedd spesielt mye siden 1969. Her var det tidligere dyrka mark. Det er kanskje her vi vil se mest ending i langtidsperspektivet også.

Utviklinga for Tynset fra flybilder over sentrumsområdet er vist i figur 3-3. Her fra henholdsvis 1969, 2004 og 2018.



Figur 3-3 Utviklinga for Tynset fra flybilder over sentrumsområdet. Kilde: Norge i Bilder

3.2.1 Regionsenter

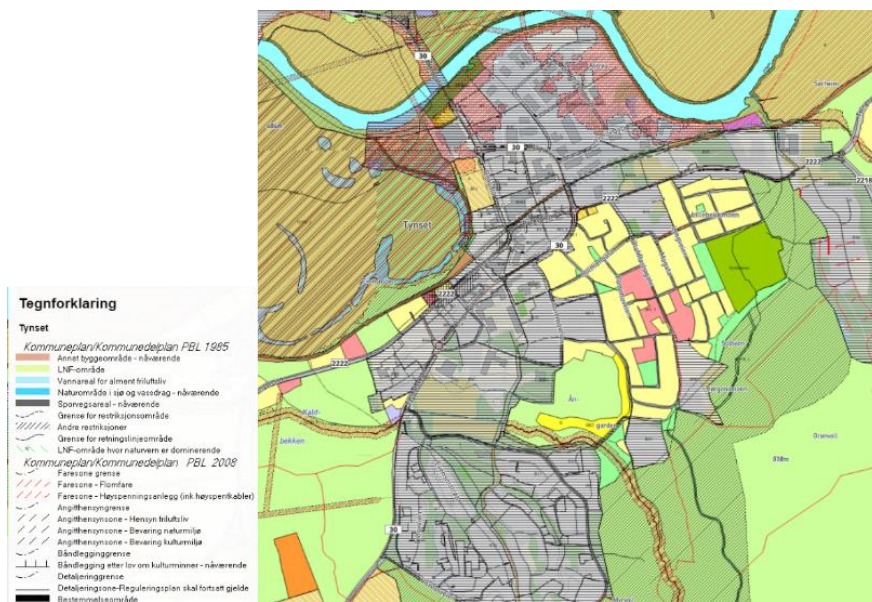
Tynset er regionsenter for Nord-Østerdalen, dette omfavner: Rendalen, Alvdal, Folldal, Tynset, Tolga og Os. I tillegg er både Tynset og Røros regionsentre i Fjellregionen. Denne regionen består av både Trøndelag og Innlandet fylke og omfavner 8 kommuner: Holtålen, Røros, Os, Tolga, Tynset, Folldal, Alvdal og Rendalen.

Dette bidrar til at omlandet til Tynset påvirkes av at de er regionsenter for både Nord-Østerdalen og i Fjellregionen. Disse regionene har hatt mange unike samarbeid og over lengre perioder. Det at disse kommunene ligger for langt unna de store byene til å kunne lene seg på disse og dra nytte av deres utvikling, gjør kommunene i stor grad «selvberget» med offentlige tjenester som sykehus, tingrett og en del utdanningstilbud. Dette kommer frem i *samfunnsanalyse av Fjellregionen* fra 2014. Dette medføre trolig også en trofast gruppe som stort sett handler mest mulig lokalt i regionen og at Tynset på det grunnlaget favner et større omland.

3.3 Planstatus

For Tynset tettsted ble gjeldende kommunedelplan vedtatt i 2015. Utklipp av denne er vist i figur 3-4.

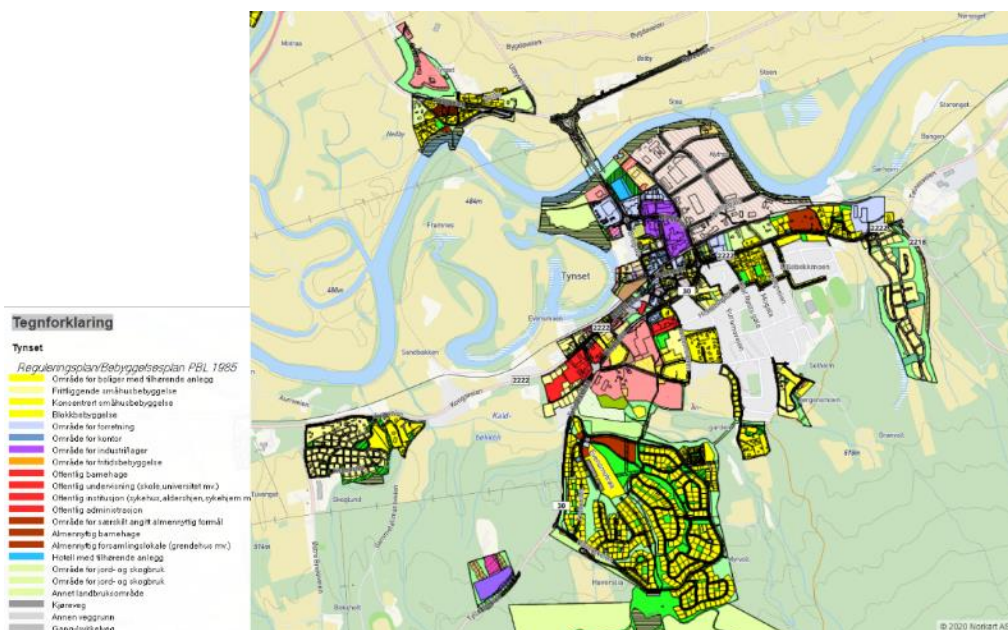
Kommunedelplan Tynset tettsted, 2015 - 2027



Figur 3-4 Kommuneplanens arealdel – Kilde: kommunekart, 09.10.20

Sentrum er regulert med bestemmelsessoner som kan overstyre reguleringsplaner for at kommunen skal sikre den utviklingen de ønsker.

Dagens bestemmelser iht. kommunedelplan – for parkering, er gitt i bestemmelsene § 1.11, punkt § 1.111.1 til § 1.11.7. Her er det vist til vegvesenets vegnormaler ift utforming og dimensjonering. Der hvor biloppstilling ikke er vist i garasje/carport eller under terreng skal det settes av 25 m² av det tillatte utnyttingsarealet til parkering i det antall plasser som kreves. I tillegg sier de noe om grønnstruktur, krav om parkerings for forflytningshemmede, krav om bilparkering for andre typer bebyggelse og sykkelparkering.



Figur 3-5 Viser områder med reguleringsplaner. Data henta ut: 09.10.20, fra kommunekart

Figuren over viser reguleringsplaner i Tynset. Enkelt forklart er gult bolig, rødt offentlig, lilla industri, blå forretning og kombinert formål med forretning/kontor/service og industri ved skravur.

3.4 Analyseområde

Analyseområdet er avgrenset av kommunen og er følgende:



Figur 3-6 Avgrensning av analyseområdet vises med rød linje.

Analyseområdet omfatter sentrumsområdet samt viktige funksjoner som videregående skole og sykehuset.

3.5 Bakgrunnsdokumenter

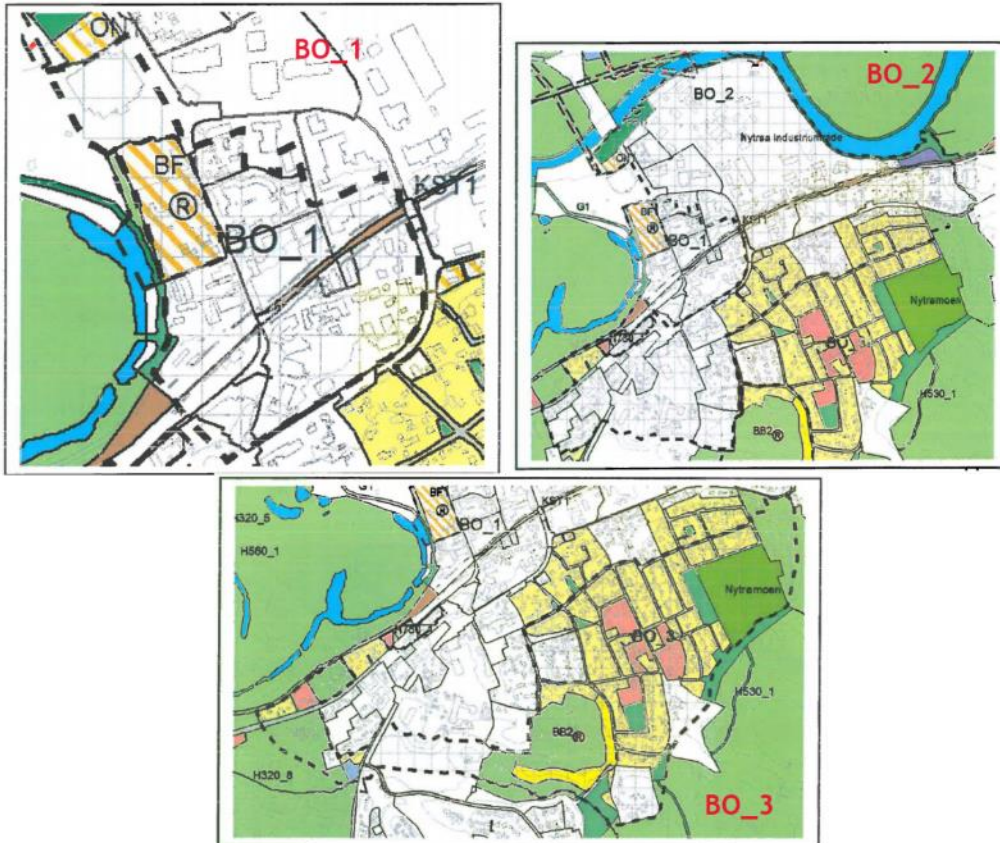
Underlag til rapporten er:

- Kommunedelplan Tynset tettsted 2015-2027
 - o Planbeskrivelse
 - o Bestemmelser og retningslinjer
 - o ØF-rapport 06/2015 – Vekst og utvikling av regionsenteret
 - o ØF-rapport 07/2015 – Samferdsel og transportanalyse
- Høydestudie i Tynset sentrum, 2015
- Estetisk veileder Tynset sentrum, 2005
- Barnetråk, 24.04.2015
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2014). *Grad av utnyttning: beregnings- og måleregler.*
- Transportøkonomisk institutt rapporter:
 - o Hva kan gjøres for å styrke sentrums attraktivitet som etableringsarena for Handel og service (rapport 1334/2014)
 - o Kunnskap og virkemidler for byutvikling og fortetting (rapport 1612/2017)
 - o Parkering – virkemidler og effekter (rapport 1493/2016)
 - o Tiltak.no (TØI sin tiltakskatalog for transport og miljø)

3.6 Tynset sentrum

Tynset sentrum er av kommunedelplanen for Tynset tettsted, 2015, delt inn i tre sentrumssoner med sentrumskjerne BO_1, indre sentrumssone BO_2 og ytre sentrumssone BO_3).

Analyseområde omfatter hovedsakelig BO_1 og BO_2, men også en mindre del av BO_3.



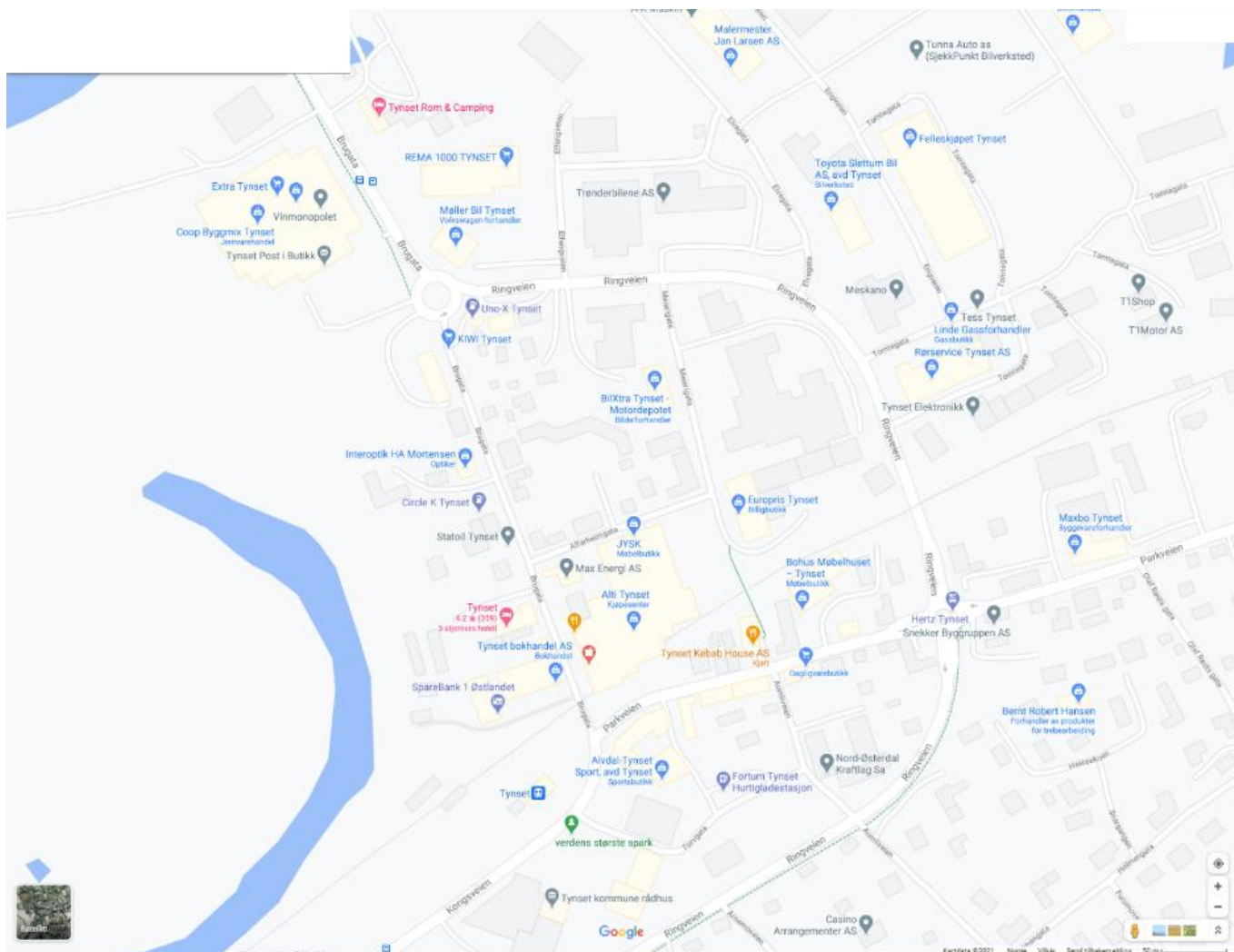
Figur 3-7 Viser de ulike sentrumssonene – Kommunedelplan Tynset tettsted, 2015

BO_1 er sentrumskjernen som er ønskelig med urbant preg med leilighet, grøntsoner, fortetting, kulturaktiviteter, møteplasser og virksomheter som ikke er arealkrevnede.

BO_2 indre sentrumssone er ønskelig med fortetting med lav småhusbebyggelse (2-3 etasjer). Næringsarealer ønskes fortettet slik at disse får høyere utnyttelsesgrad.

BO_3 ytre sentrumssone er det ønskelig at preget skal være frittliggende eneboliger.

Tynset Handelsstandsforening ble stiftet i 1957, 17 butikkeiere stod bak stiftelsen. I 2005 skiftet de navn til Tynset næringsforening. I henhold til hjemmesiden består de i dag av 35 medlemsbedrifter og dette er da ulike områder eksempelvis fra sport, medier, kjøpesentre, bilrekvisita, møbler, jernvare, konfeksjon, bank, restaurant, overnatting, blomster og foto.



Figur 3-8 Google maps viser følgende funksjoner i sentrumsområdet. Kilde: Google, januar 2021.

Kjøpesentre

I Tynset sentrum finner man to kjøpesentre. Det ene, Alti Tynset er på 14.159 m² med 16 butikker/restauranter (alti.no/tynset). Dette senteret ble bygget i 1975 med siste utbygging i 2010. Senteret har 200 gratis p-plasser. Google anslår at folk tilbringer vanligvis mellom 20 min til 1 time på senteret og med gradvis økende besøkmengde fra torsdag og fredag, til lørdag med mest hyppighet fra ca. kl. 12 – 14. Beliggenheten til Alti er midt i Tynset sentrum og er vist i figur 3-6.

Domus Tynset sentrum som er det andre kjøpesenteret har 8 butikker (coop.no, Tynset). Det er ikke gitt informasjon om størrelse på bygget, men det er omtrent 8.500 m² i henhold til kommunekart. Det er heller ingen informasjon om byggeår, men det er reguleringsplan (Bjønsmojordet) med formål næringsformål på

området fra 1985, dette stemmer også iht. oppretting av eiendommen i 1985. I forhold til antall parkeringsplasser her er det ikke angitt et antall, men vi har estimert dette til å være 220. Åpningstid for senteret er mandag – fredag 09-19 og lørdager 09-18. Google anslår at folk tilbringer vanligvis opptil 30 min på sentret. Google anslår også at det er en økende besøkshyppighet på helg og økende besøksmengde fra fredag ca. kl 12 – 17 og på lørdag formiddag fra ca. 11- 14. Beliggenheten til Domus senteret er noe i ytterkant av sentrum og er vist ved bla «Vinmonopolet» i figur 3-8.

Vurdering av sentrumsområdet og generelt om sentrum

Tynset sentrum har en veldig stor fordel i forhold til mange andre tettsteder og det er at mange funksjoner ligger veldig kompakt. Funksjoner som handel, arbeid, kultur, buss- og togstasjon, skoler, møteplasser, hotell og restauranter. I dagens sentrum er bil og parkering prioritert og har en sentral rolle. Det er få park og oppholdsplasser, og ikke noen områder som er skjermet fra trafikk.

Sentrum er et typisk sted hvor folk møtes, uten at man nødvendigvis drar til sentrum for å møtes, men først og fremst bruker sentrum pga. tilbudene der og det er den konsentrerte samlingen av virksomheter som dekker beboerne sitt behov og som også danner sentrumssonene.

Dagens teknologiske utvikling spesielt med netthandel gjør at det sakte foregår en endring i sentrumsområdene hvor den tradisjonelle handelen blir utfordra, og man ser en økning av mat og kultur i sentrumsområdene. Det er også en vridning på at bilen ikke hører hjemme i sentrumsbildet, slik den tradisjonelt har gjort. Bil og parkering, får stadig mindre plass i sentrum.

Det sies at folk i sentrum skaper handel i sentrum. Transportøkonomisk institutt lagde i 2014 en rapport om «Hva kan gjøres for å styrke sentrums attraktivitet som etableringsarena for handler og service», rapport 1334/2014 hvor det var gjennomført casestudier fra Hamar, Drammen, Asker og Mosjøen. Noen viktige betingelser for å lykkes er:

- Tydelig og langvarig politisk engasjement, satsning og lederskap
- Kommunalt ansvar for prosess, framdrift og kontinuitet,
- Holdninger blant sentrale aktører – alle skal bidra
- God kunnskap om egne og andres felt og utfordringer
- Godt samarbeid – jevnlig og langvarig – gode arenaer.

Det fysiske miljøet er viktig, korte gangavstander og gode gatemiljø, drift og vedlikehold, (kjøpesentre i sentrum), bredt og varier tilbud i sentrum, tilgjengelighet og parkering.

De viktigste utfordringene: en fragmentert gårdeierstruktur, konkurranse fra handel utenfor sentrum, utviklingen av boliger og arbeidsplasser skjer i for liten grad i og ved sentrum, alle må dra sammen – vanskelig å få til (politikere, kommune, gårdeiere, handel og servicebedrifter).

Anbefalinger fra rapporten og casestudier er følgende:

1. Ting tar tid – langvarig og langsiktig innsats må til
2. Tydelige politisk engasjement og lederskap er nødvendig
3. Kommune må ta ansvar for prosess, fremdrift og kontinuitet
4. Alle aktører må bidra – men gratispassasjerer må ikke få ødelegge
5. Aktørene må ha god kunnskap om egne og andres områder
6. Samarbeid, samarbeidsarenaer og rolleavklaringer er viktig

7. Gårdeierstrukturen i de mest sentrale delene av sentrum må omorganiseres og restruktureres
8. Ny bolig- og arbeidsplassutvikling må styres inn mot sentrum
9. Utbygging av eksterne handelsarenaer må begrunnes
10. Kvalitet på det fysiske miljøet i sentrum må være god

Dette vil si at politikerne og innbyggerne har mye makt i forhold til sentrumsaktivitet. Skal noe endres må det gjøres over lengre tid og man må ha en plan for endringen.

Tynset sentrum har det fysiske miljøet på plass, med dette menes at det er veldig kompakt og man har det meste man trenger av «by-funksjoner» innenfor ca. 10 minutters gangbar avstand. Med by-funksjoner menes da alt fra handel, kollektivknutepunkt, kultur, boliger, arbeidsplasser, skoler til barnehage.

3.7 Bilens plass i sentrum.

Tynset sentrum har et veldig bra utgangspunkt som sentrum med korte avstander.

Alt er i utgangspunktet innenfor gangavstand. Det som er viktig å ha med seg er allikevel at beboerne stort sett ikke bor i sentrum og at bilen som transportmiddel er viktig i et tettsted som Tynset. Det er derfor viktig å ha plass til bilen i tilknytning til sentrum både av den grunn, men også f.eks. for klimaet spesielt på vinterstid hvor det kan bli kaldt over lengre perioder. Selv med dette i bakgrunn, er det et spørsmål man må ta hensyn til om man skal ha et sentrum på bilens og parkeringens premisser eller et sentrum med folk og livet i sentrum i fokus. For så å ta konsekvensene av disse valgene og begynne arbeide videre på bakgrunn av dette.

Mye areal går i dag til parkeringsplasser. Dette er areal som kan ha en alternativ bruk. Parkering kan føre til lav tomteutnyttelse, byspredning og reduserte muligheter for å tilby et godt kollektivtilbud eller tilrettelegging for sykkelveger.

3.8 Sammenlignbare områder

Tynset er et distrikts- og regionsenter i Nord-Østerdalen og kan sammenlignes med f.eks. Fagernes og Otta. Vi har derfor sett litt på hva som har blitt gjort i disse områdene.

Både Otta og Fagernes har en analyse med fortetningsstudier og en med gatebruksplan som har blitt brukt som bakgrunn for videre konkretiserte tiltak som prioriterte områder, endret kjøremønstre, ny gågate (på sikt), etablering av innfartsparkering og effektivisering av parkeringsplasser i sentrum.

Fagernes har også en areal- og transportstrategi for regionsenteret for Fagernes og Leira. Otta har bla: Otta som by- og regionsenter i Nord-Gudbrandsdalen – utvikling mot år 2035. I tillegg til en rapport om Otta sentrum med prosjektorganisasjon og gjennomføring med hovedtemaene: næringsutvikling, parkeringsstrategi, gang- og sykkelstrategi, gateplan, bydesignsprogram og lys, hvor kommunen er prosjektleder.

Otta og Fagernes har utarbeider flere av disse rapportene i samarbeid med flere aktører som Statens vegvesen og Fylkeskommunen og inkludert bla. næringsforening.

4 Trafikk – dagens situasjon og vurderinger av trafikksituasjonen i Tynset

Oppgaven er knyttet til å vurdere dagens overordnede trafikksituasjon på Tynset. Det ses videre nærmere på enkelte utvalgte vegstrekninger i tilknytning til sentrum av Tynset. For Sjukehusveien er det ut fra trafikktegninger gjennomført trafikkberegninger som viser trafikktegn for området. I tillegg er det gjort trafikk sikkerhetsvurderinger ut fra dagens trafikkmengde og sett på mulige tiltak for å forbedre trafikk sikkerhetssituasjonen i området, disse er uthevet. Dette er også beskrevet i kap 6.

Det er også sett på utfordringene knyttet til dagens situasjon knyttet til dagens kryssing av Rørosbanen og det at tungtrafikken i dag må kjøre gjennom sentrumsgatene.

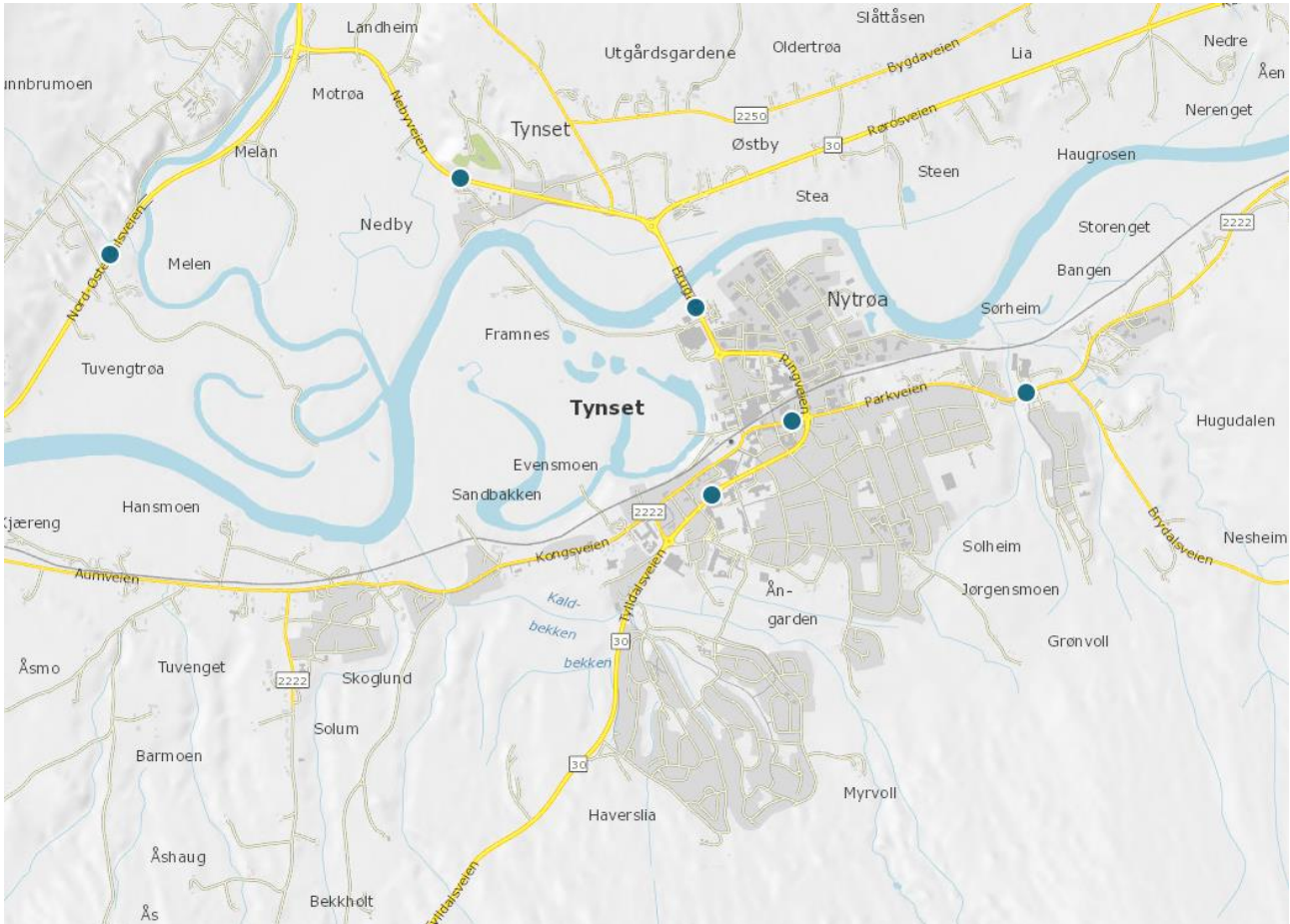
4.1 Generelt

Statens vegvesen har hovedansvaret for innsamling av data fra vegene i Norge og det meste av dette er tilgjengelig gjennom Nasjonal vegdatabank (NVDB) med innsynsverktøyet som er tilgjengelig på vegkart.no og fra trafikkdata.no

Gjennom vegvesen.no/trafikkdata har man tilgang på ulike målepunkter som registrerer trafikken enten ved kontinuerlige registreringer eller i tidsbegrensede perioder. Det er mulig å hente ut blant annet årsdøgntrafikk (ÅDT), yrkesdøgntrafikk (YDT) og helgedøgntrafikk (HDT). I tillegg skilles det mellom ulike kjøretøyklasser basert på kjøretøyenes lengde. Kjøretøy over 5,6 meter defineres som lange kjøretøy.

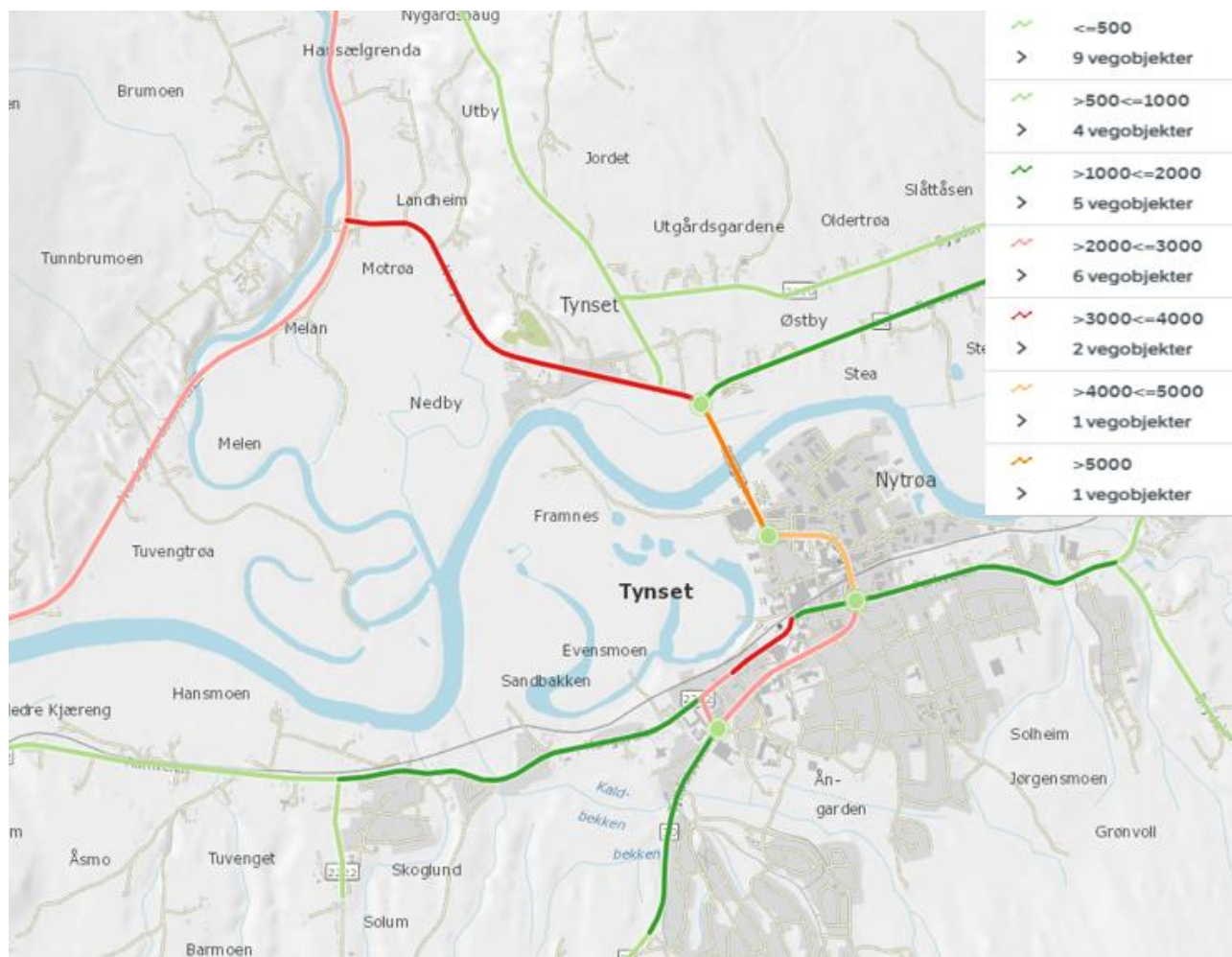
Trafikktegn fra 2020 er preget av en viss grad av usikkerhet, da pandemien har påvirket trafikken i forbindelse med nedstengningen av det norske samfunnet fra midten av mars til mai.

ÅDT er trafikkmengden per år delt på 365 (antall dager). I vegkart.no er det oppgitt ÅDT for riks- og fylkesvegene i analyseområdet rundt Tynset sentrum. Det er imidlertid ikke angitt trafikkmengde for kommunale vegger.



Figur 4-1: Trafikkmålepunkter i og rundt Tynset sentrum (kilde vegvesen.no/trafikldata).

Det er til sammen seks tellepunkter i og rundt Tynset sentrum. Fem av disse tellepunktene har kontinuerlige målinger av trafikken, mens tellepunktet i Parkvegen har en kortere tidsserie med målinger i perioden 18. desember 2018 – 02. januar 2019. På vegkartet er det beregnet (anslått) trafikkmengde på de veistrekningene hvor det mangler tellepunkter. Det er ingen tellepunkter på fv. 30 Tyldalsveien sør for Tynset og på fv. 2222 Aumveien vest for sentrum.

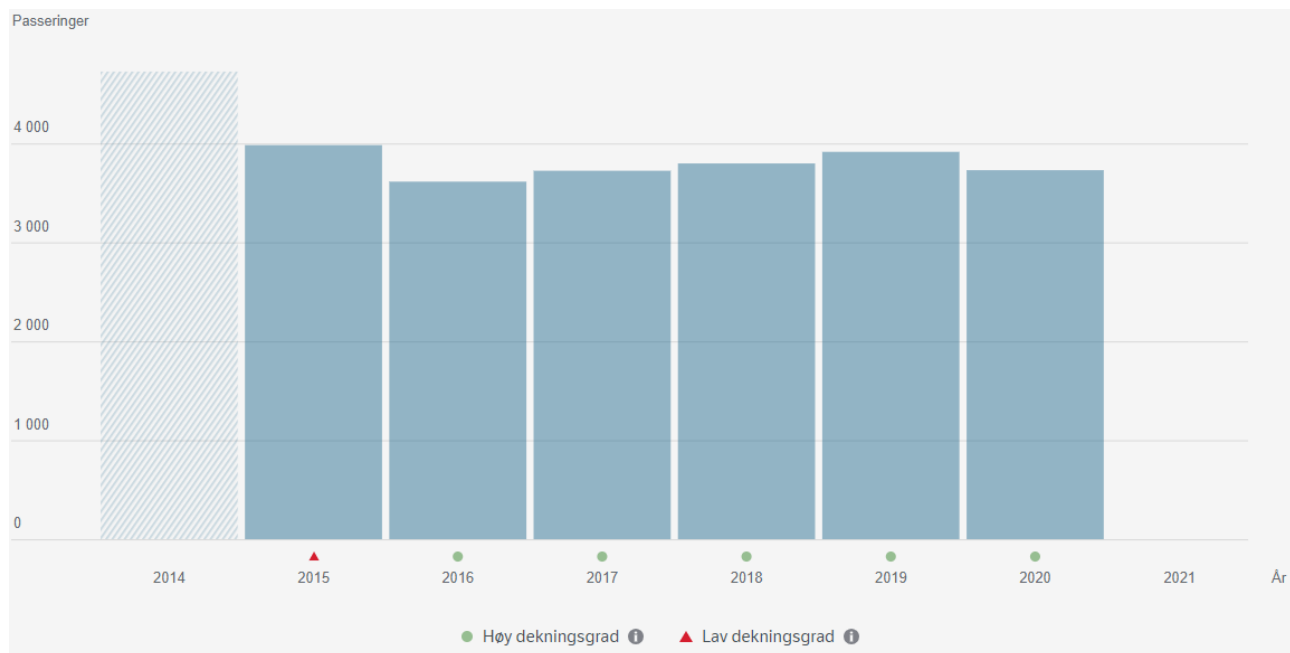


Figur 4-2: Beregnet ÅDT for riks- og fylkesveger i og rundt Tynset. Fargekoder angir trafikkmengde (vegkart.no)

I kapitlene under følger en sammenstilling av trafikken som er registrert inn mot og i Tynset sentrum.

4.1.1 Motrøa sør, rv. 3

Tellepunkt Motrøa Sør ligger på rv. 3 (Nord Østerdalsvegen) sør for Motrøkrysset inn til Tynset. På dette punktet telles trafikken kontinuerlig og det er lange tidsserier for som gir pålitelige trafikktall for området. Registrert ÅDT for 2020 er noe lavere enn tidligere år og er angitt til drøyt 3700 kjøretøy. Dette er noe lavere enn tidligere år. Tilsvarende tall for 2019 var i overkant av 3900. Nedgangen har trolig sammenheng med redusert reiseaktivitet som følge av pandemien fra mars i 2020.



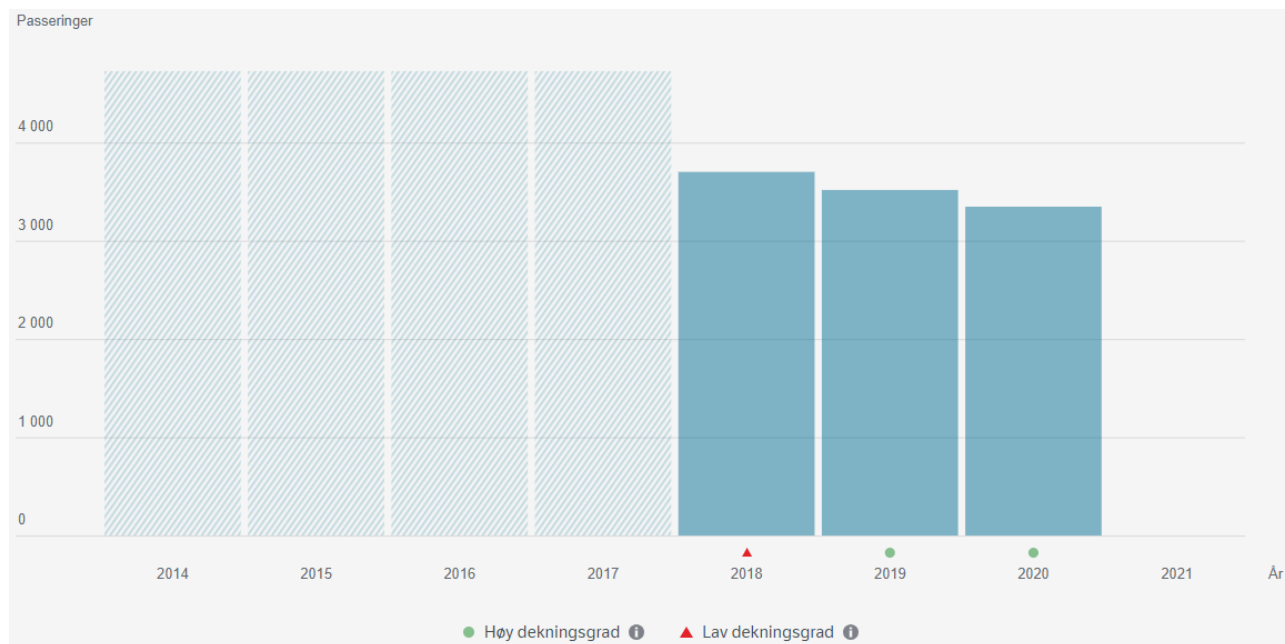
Figur 4-3: ÅDT for rv. 3 Motrøa sør. Blå søyler angir registrert trafikk, den skraverte søylen betyr at det mangler trafikkdata (trafikkdata Statens vegvesen). Lav dekningsgrad angis der det kun foreligger kortere måleserier.

Rv. 3 er en typisk gjennomfartsveg og har en svært høy andel lange kjøretøy. Andelen lange kjøretøy utgjør over 25 prosent av den totale trafikken. Andelen kjøretøy lengre enn 12,5 meter utgjør over 15 prosent av den totale trafikken. Andelen lange kjøretøy varierer i svært liten grad gjennom året.

Trafikken på rv. 3 er preget av relativt stor sesongvariasjon og sommertrafikken er nesten dobbelt så stor som beregnet ÅDT. Det er generelt noe større trafikk på fredager enn resten av uka. Lavest trafikk er det på lørdager, men også søndag har noe lavere trafikk enn resten av uka. Yrkesdøgntrafikken er altså noe større enn helgedøgntrafikken på rv. 3.

4.1.2 Neby, fv. 30

Tellepunkt Neby ligger på fv. 30 (Nebyvegen) mellom Motrøkrysset og rundkjøringa nordover mot fv. 30 Rørosvegen. Dette er et tellepunkt med kontinuerlig tellinger fra de siste årene. Beregnet ÅDT for tellepunktet er 3500 kjøretøy, mens registrert ÅDT for 2020 er i underkant av 3350 kjøretøy.



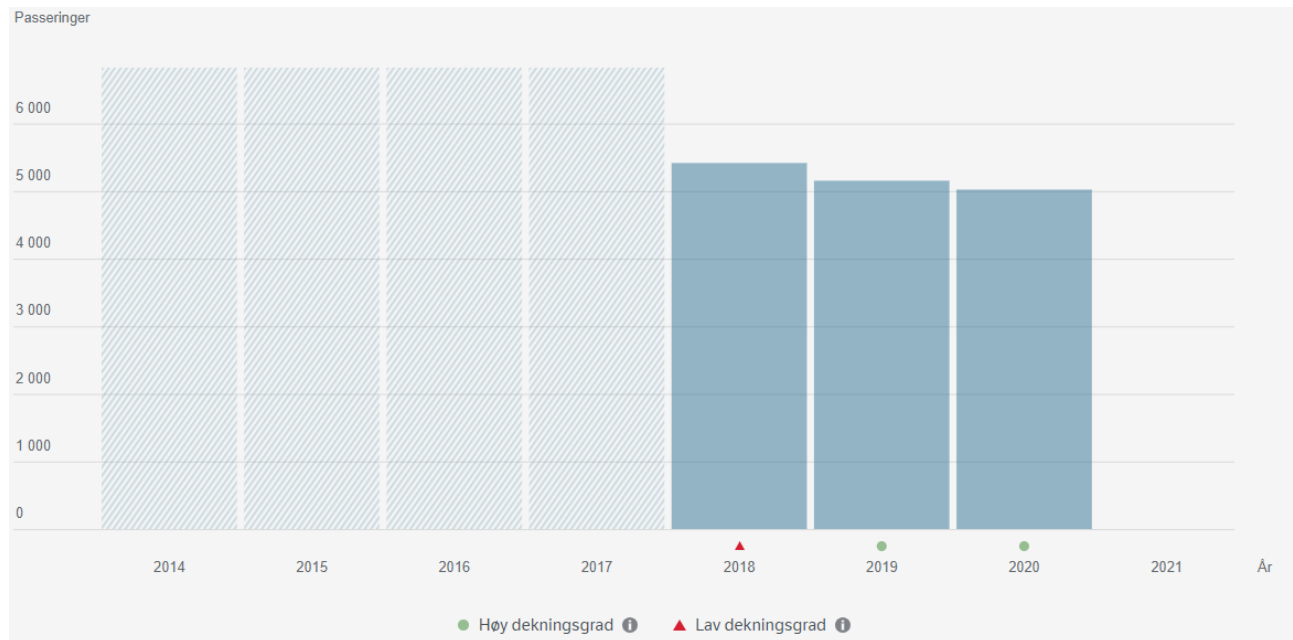
Figur 4-4: Registrert trafikkmengde ved tellepunkt Neby langs fv. 30. Blå søyler angir registrert trafikk, den skraverte søylen betyr at det mangler trafikkdata (trafikkdata Statens vegvesen).

Andelen lange kjøretøy utgjør omkring 15 prosent av den totale trafikken. Trafikken er noe preget av sesongvariasjoner og trafikken om sommeren utgjør den største trafikkandelen. Yrkesdøgntrafikken er vesentlig høyere enn helgedøgntrafikken.

Trafikken gjennom dagen er knyttet til arbeidsreiser morgen og ettermiddag, med en topp mellom 15-16 på ettermiddagene. Trafikken i makstimen utgjør i omkring 10 prosent av totaltrafikken gjennom dagen (beregnet fra ÅDT).

4.1.3 Tynset bru, fv. 30

Tellepunktet Tynset bru ligger på fv. 30 (Brugata) rett sør for brua over Glomma. Det foreligger kontinuerlige trafikkmålinger fra april 2018. Beregnet ÅDT for punktet er 5200 kjøretøy, den registrerte trafikken ved tellepunktet var rundt 5000 kjøretøy i 2020.

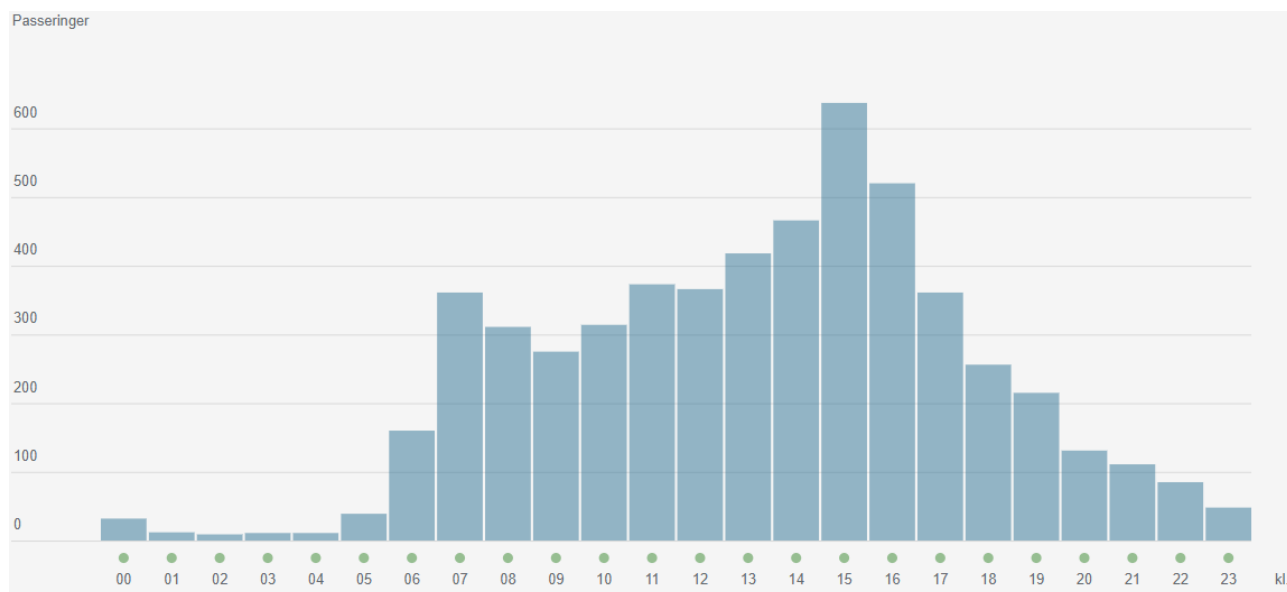


Figur 4-5: Registret ÅDT for Tynset bru fra 2018 til 2020. Blå søyler angir registrert trafikk, den skraverete søylen betyr at det mangler trafikkdata (trafikkdata Statens vegvesen).

Andelen lange kjøretøy på fv. 30 er 10 prosent. Andelen kjøretøy over 12,5 meter utgjør på tellepunktet under 2,5 prosent av den totale trafikkmengden.

Det er relativt liten sesongvariasjon på dette tellepunktet ved Tynset bru, men trafikken er noe høyere om sommeren. Trafikken på hverdager er vesentlig høyere enn trafikken i helga, generelt er hverdagstrafikken omkring 50 prosent høyere enn helgetrafikken. Trafikken på hverdager er i stor grad jevn gjennom uka, men med en liten øking på fredager. Trafikken på søndager utgjør omkring halvparten av trafikken på hverdager.

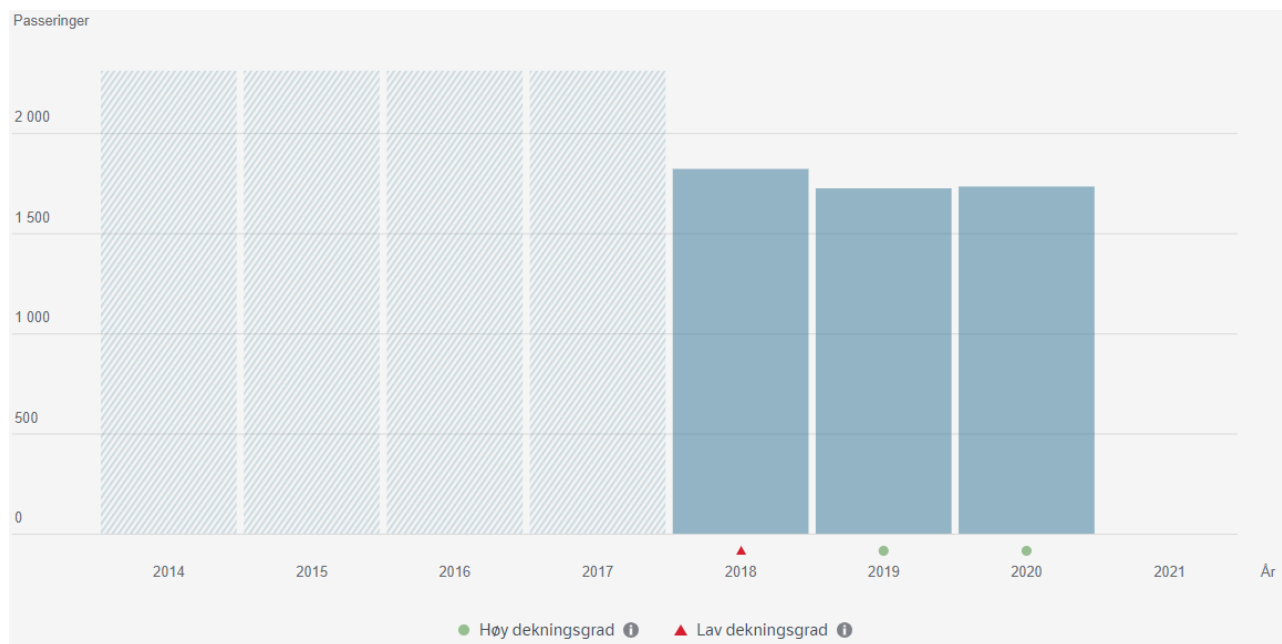
Trafikken gjennom dagen er knyttet til arbeidsreiser morgen og ettermiddag, med en tydelig topp mellom klokken 15- og 16 på ettermiddagene. Trafikken i makstimen utgjør i underkant av 12 prosent av totaltrafikken gjennom dagen (beregnet fra ÅDT).



Figur 4-6: Trafikken på tellepunkt Tynset bru, variasjoner gjennom dagen (4.12.2020). (trafikldata Statens vegvesen).

4.1.4 Kuskmoen, fv. 2222

Tellepunktet Kuskmoen ligger på fv. 2222 (Parkvegen) rett øst for Tynset sentrum ved avkjøringen til Byggmakker. Det foreligger kontinuerlige trafikkmålinger fra tellepunktet fra april 2018. Beregnet ÅDT for strekningen mellom rundkjøring i Parkvegen og krysset mot Brydalsvegen (fv. 2218) er 1800 (tall fra vegkart.no 2019). Den registrerte trafikken i tellepunktet var rundt 1750 i 2020.



Figur 4-7: Registrert trafikkmengde ved tellepunktet Kuskmoen på fv. 2222. Blå søyler angir registrert trafikk, den skraverte søylen betyr at det mangler trafikldata (trafikldata Statens vegvesen).

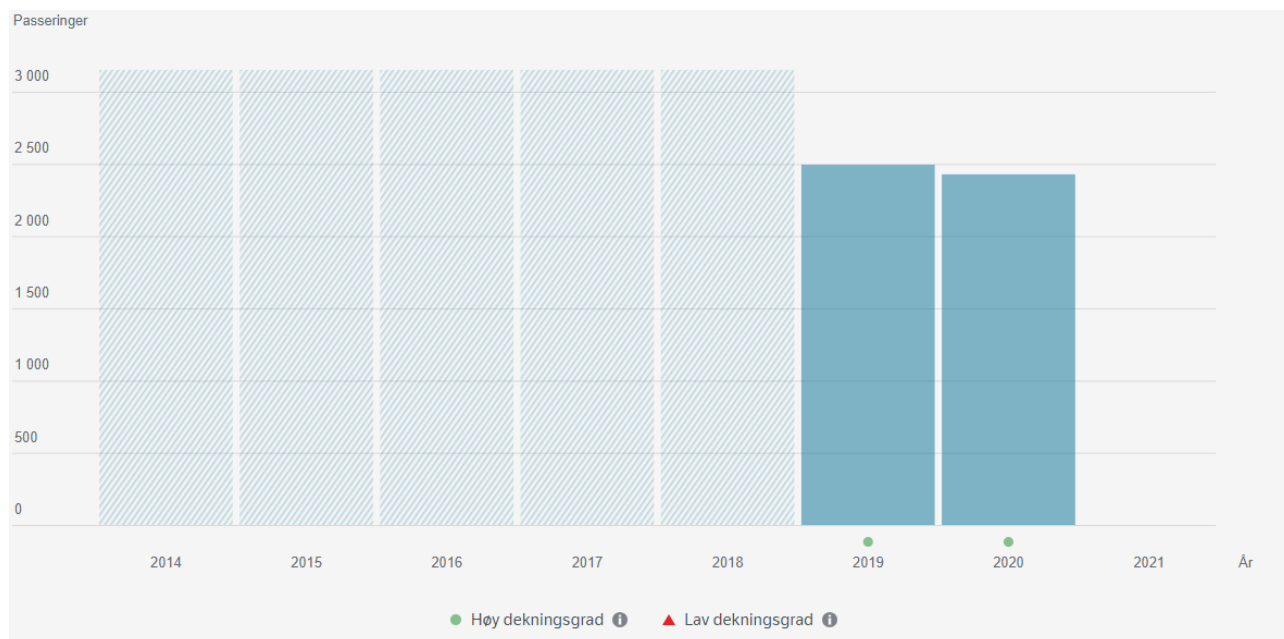
Andelen lange kjøretøy er angitt til 13 prosent. Andelen kjøretøy over 12,5 meter utgjør under 1 prosent av den totale trafikken.

Tellepunktet har svært begrenset sesongvariasjon og sommertrafikken er ikke mer enn omkring 10 prosent større enn trafikken gjennom året. Hovedmengden trafikk er knyttet til yrkesdøgntrafikken (YDT), som er mer enn 60 prosent høyere enn helgedøgntrafikken (HDT). Det er relativt liten forskjell i trafikkmengde gjennom hverdagene. Trafikken på søndager utgjør omkring halvparten av trafikken på hverdager.

Trafikken gjennom dagen er i stor grad knyttet til arbeidsreiser morgen og ettermiddag, med en tydelig trafikktopp mellom 15-16 på ettermiddagene. Trafikken i makstimen utgjør inntil 15 prosent av totaltrafikken gjennom dagen (beregnet fra ÅDT).

4.1.5 Tynset sentrum, fv. 30

Tellepunktet Tynset sentrum ligger på fv. 30 (Ringvegen) rett utenfor Tynsethallen. Tellepunktet har kontinuerlige trafikkregistreringer fra og med januar 2019. Beregnet trafikkmengde (ÅDT) er angitt til 2500 kjøretøy mellom rundkjøring mot Parkvegen og utkjøring fra Ramm Østgårdsgate/avkjørsel til Rammsmoen terrasse. Fra utkjøringen fra Ramm Østgårdsgate til rundkjøring med Tyldalsvegen/Sykehusvegen er en ÅDT på 2300. Den registrerte trafikken i tellepunktet er i overkant av 2400 i 2020.

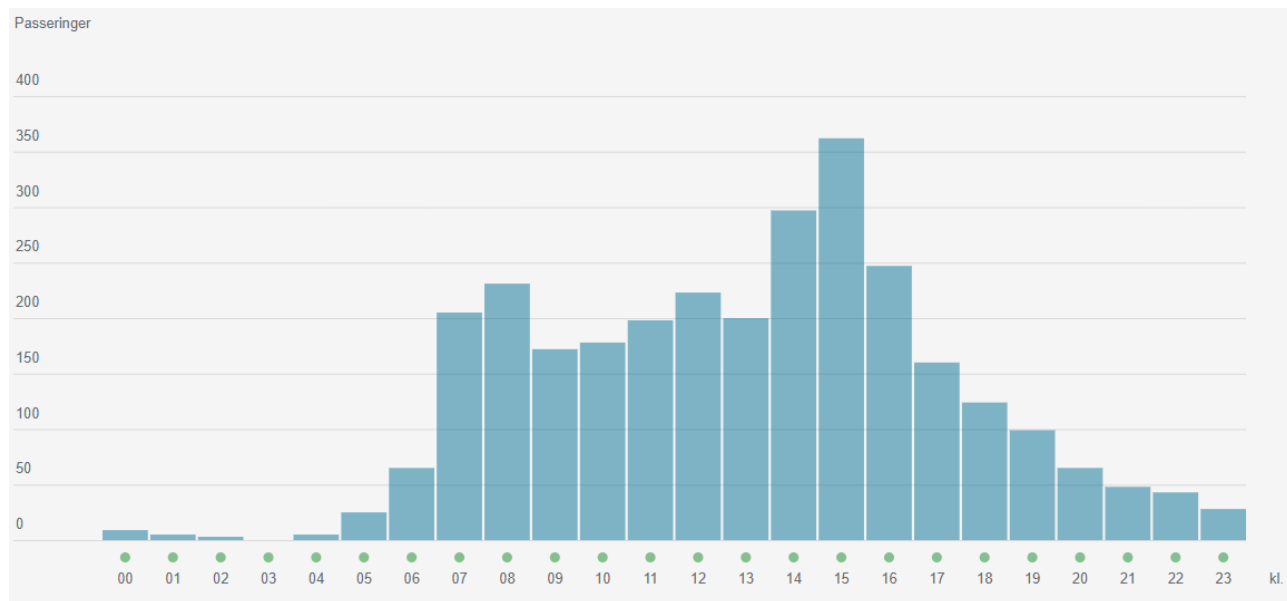


Figur 4-8: Registrert trafikk på fv. 30 Ringvegen ved Tynsethallen. Blå søyler angir registrert trafikk, den skraverte søylen betyr at det mangler trafikkdata (trafikkdata Statens vegvesen).

Andelen lange kjøretøy er angitt til 7-8 prosent. Andelen kjøretøy over 12,5 meter utgjør godt under 1 prosent av den totale trafikken.

Tellepunktet har svært begrenset sesongvariasjon, med kun få prosent forskjell mellom de ulike sesongene. Trafikken i tellepunktet er særlig lav i juli måned. Hovedmengden trafikk i tellepunktet er knyttet til yrkesdøgntrafikken (YDT), denne er nesten 90 prosent høyere enn helgedøgntrafikken. Det er begrenset

forskjell i trafikkmengde på hverdagene. Den registrerte trafikken på søndager er svært lav, og utgjør bare 35-40 prosent av trafikken på hverdager.



Figur 4-9: Trafikken på tellepunkt Tynset sentrum (Ringvegen) varierer gjennom dagen (4.12.2020). (trafikldata Statens vegvesen).

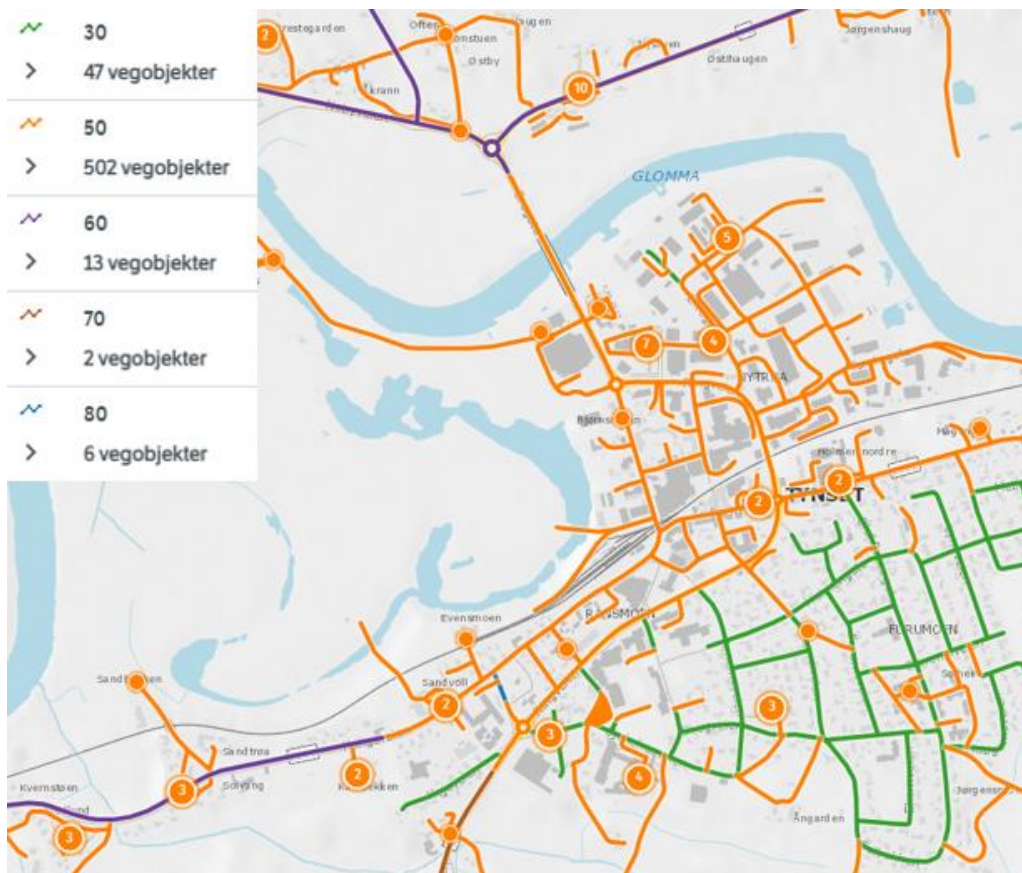
Trafikken gjennom tellepunktet er nært knyttet opp mot arbeidsreiser. Det er høyest trafikk i forbindelse med arbeidssdagens slutt i perioden mellom kl. 15- og 16. Trafikken i makstimen utgjør opp mot 15 prosent av den totale trafikken gjennom dagen (beregnet fra ÅDT).

4.1.6 Tynset sentrum (fv. 2222)

Tellepunktet Tynset sentrum ligger på fv. 2222 (Parkveien) mellom krysset mot Aumlivegen og rundkjøringa på fv. 30 (Ringveien). Tellepunktet har kun en kort tidsserie med tilgjengelige registreringer fra 18. desember 2018 til 2. januar 2019. Trafikken på strekningen er angitt til en ÅDT på 2000 kjøretøy pr. dag. Det er i registreringsperioden registrert mellom 925 og 3500 kjøretøy. Andelen lange kjøretøy er angitt til 9 prosent. I telleperioden utgjorde andelen lange kjøretøy over 12,5 meter omkring 1,5 prosent (beregnet fra ÅDT).

4.2 Vegstandard

Det er fv. 30 Brugata som er hovedatkomst til Tynset. Denne binder Tynset sentrum sammen med både rv. 3 (Nord-Østerdalsveien) og fv. 30 (Rørosveien). I tillegg er fv. 30 (Tylldalsveien) og fv. 2222 (Parkveien og Kongsveien) viktige veger som forbinder Tynset med bygdene rundt. I det sentrale Tynset er det fv. 30 Ringvegen, den kommunale delen av Brugata samt de sentrale delene av fv. 2222 (Kongsveien og Parkveien) som er de viktigste vegaksene.



Figur 4-10: Kartet viser fartsgrensene i Tynset sentrum og området rundt sentrum. Fartsgrensene på vegnettet er hovedsakelig 50 km/t på hovedvegene og 30 km/t i bolig gatene (vegkart.no)

Brugata fra rundkjøringa med fv. 30 Rørosvegen og over brua over Glomma fram mot rundkjøringa mot Ringevegen er det etablert tilbud for myke trafikanter i form av separat gang- og sykkelveg, samt fortau over brua over Glomma. Fra rundkjøringa mot Ringvegen og videre opp mot krysset med Alfarheimgata er det etablert tosidig fortau. Fortausarealene og atkomsten til CircleK framstår som noe utflytende. Fra krysset med Alfarheimgata og opp mot kryssing av Rørosbanen er det fortau på vestsiden av Brugata, mens det ikke er etablert et tilrettelagt og gjennomgående tilbud for myke trafikanter langs bensinstasjonen (Max-bensin). Fortau er her regulert, men utflytende eller eventuelt er det manglende opparbeidelse. Ved kjøpesenteret Amfi ligger fortauet på innsiden av langsgående parkering, samt at det er en del parkering i området mot bensinstasjonen. I enden av Brugata krysser Rørosbanen i plan med vegen. Kjørebanebredden varierer mellom 6 til 7 meter. Planovergangen har omkring to og en halv sporbredde, og det er etablert fysisk bomanlegg med lyd og lyssignal. Trafikk i Brugata som kommer fra sør (Kongsvegen/Parkveien) møter skilt med venstresving forbudt i innkjøringa mot Tynset Bokhandel og Sparebanken Hedmark, dette for å unngå tilbakeblokkering inn på planovergangen. Det er fartsgrense 50 km/t på hele strekningen fra rundkjøringa opp til planovergangen på Rørosbanen. Trafikkmengden i Brugata er ikke angitt i vegkart.no da dette er en kommunal veg, men basert på trafikkmengden i tilstøtende fylkesveger ligger ÅDT i Brugata på omkring 1500. For å stadfeste trafikkmengden i Brugata må det eventuelt gjennomføres trafikktellinger.

Parkvegen (fv. 2222) er hovedgata på Tynset. Denne er opparbeidet med, fortau, kantstein og opphøyd gangfelt, samt et opphøyd område som framstår som et gatetun da det her ikke er etablert tosidig fortau. Fortauet er relativt smalt flere steder langs Parkveien, med en bredde på omkring 2 meter. Det er etablert

langsgående parkering i gata. Kjørebanebredden i gata er rundt 5,5 meter. Fartsgrensa i Parkveien mellom krysset med Brugata og rundkjøringa mot Ringveien er i vegkart.no angitt til 50 km/t. Videre østover fra rundkjøringa er Parkveien etablert med separat gang- og sykkelveg. Gang- og sykkelvegen er atskilt fra vegen med henholdsvis rekkverk og en relativt smal rabatt (1,3 meter). Gang- og sykkelvegen er avsluttet inn mot Næringsområdet på Bangmoen rundt 1,5 km øst for rundkjøringa med Ringveien. Vegbredden er omkring 6 meter. Fartsgrensen fram til krysset mot fv. 2218 er 50 km/t, videre østover er den 60 km/t.

Kongsvegen (fv. 2222) fra krysset Brugata/Parkvegen er etablert med et gateprofil gjennom sentrum. Mellom Tynset torg og Tynset stasjon, samt mellom Tynset kulturhus og Tynset stasjon er det etablert opphøyde fotgjengerkryssinger. Det er tosidig fortau langs Kongsveien fram til busstasjonen. I området langs Tynset kulturhus og Tynset stasjon er det langsgående parkering. Det er etablert fortau med kantstein ut mot kjørebane fram til og med Rambu, før det er etablert en overgangssone med rabatt og etablert gang- og sykkelveg videre forbi krysset mot Tylldalsveien. Gang og sykkelvegen er etablert med delvis åpen grøft og delvis smal rabatt fram til krysset mot Østre Brekkveien omkring 1,6 km sørvest for krysset mot Tylldalsvegen. Kjørebanebredden er oppgitt av vegkart.no til å være mellom 5 – 6 meter for Kongsveien mellom krysset mot Brugata og Østre Brekkveien. Fartsgrensen varierer mellom 50 – 60 km/t. Langs deler av Kongsvegen er det en del bebyggelse relativt tett på vegen og mange private atkomster.

Ringvegen fv. 30 er hovedvegen rundt Tynset sentrum og går fra rundkjøring mot Brugata i nord og fram til rundkjøring mot Tylldalsvegen i sør. Ringvegen/Tylldalsvegen fv. 30 er omkjøringsrute for rv. 3 hvis denne er stengt. Fra nord er det etablert fortau langs Ringveien fram til krysset mot Meierigata. Fra krysset med Meierigata og fram til rundkjøringa i Parkveien er det ikke etablert et tilbud for myke trafikanter. Videre sørover fra rundkjøringa er det etablert gang- og sykkelveg med fysisk rekkverk fram til krysset mot Skolegata. Gangfeltet over Ringvegen ved krysset mot Skolegata er opphevet og har fartsdempende effekt. Fra Skolegata og fram til rundkjøringa mot Tylldalsvegen er det etablert en rabatt mellom vegen og gang- og sykkelvegen. Det er etablert fortau langs Rammsmoen terrasse. Kjørebanebredden varierer mellom 6 og 8 meter og fartsgrensen er 50km/t på hele strekningen. Der Ringvegen krysser under jernbanen er frihøyden kun 3,6 meter, dette gjør at større kjøretøy ikke kan benytte Ringvegen, men er henvist til å benytte Kongsveien og Brugata. Stigningen fra undergangen under Rørosbanen og opp mot rundkjøringa mot Parkveien er omkring 9 prosent.

Fv. 30 Tylldalsveien går fra krysset mot Kongsvegen, gjennom rundkjøring mot Ringvegen og videre sørover forbi Haverslia boligfelt og opp mot Tylldalskjølen. Det er etablert separat gang- og sykkelveg fram mot krysset med Haversveien. Fartsgrensen er 50 km/t fra krysset mot Kongsvegen og gjennom rundkjøringa mot Ringvegen og 70 km/t videre forbi Haversveien.

I tillegg utgjør de kommunale vegene/gatene Torvgata, Aumlivegen, Meierivegen, Alfarheimgata og Sjukehusvegen sentrale veg/gater i Tynset sentrum. Det foreligger ikke detaljert informasjon i vegkart.no for disse vegene.

4.3 Trafikktellinger og trafikkberegninger for Sjukehusveien

Tynset kommune har gjennomført trafikktellinger i Sjukehusveien for å kartlegge trafikken i området. Sjukehusveien er en viktig veg i Tynset sentrum og det har i de senere årene vært store endringer i form av etablering av ny videregående skole og Norsk helsearkiv, samt nytt trafikkmonster med bussoppstilling og enveisregulering av Ramm Østgaardsgate. Dette har trolig ført til en vesentlig økning i trafikken i området. Det foreligger ikke gamle tellinger som gjør at man kan sammenligne trafikkmengder i området.

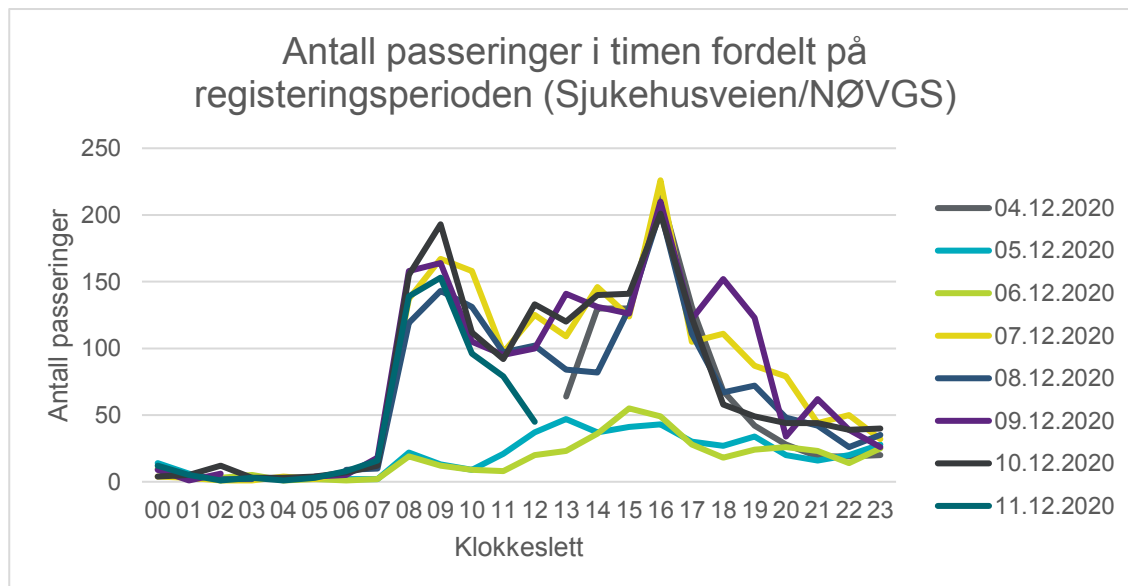
Det er ikke kjente kapasitetsutfordringer i Sjukehusveien i form av vesentlig kødannelse, det er derfor ikke gjennomført vurderinger av trafikkavviklingen i kryssområdene.

Sjukehusvegen er etablert for toveistrafikk og med fortau med kantstein fram til overgangen mot Arnemovegen. Sjukehusveien er hovedatkomst til Nord-Østerdal videregående skole, Tynset sjukehus med tilhørende ambulansetjeneste, Norsk Helsearkiv, Tynsethallen, Holmenhallen, Nord-Østerdal tingrett, samt boligbebyggelsen langs deler av Skolegata, Skogveien og Arnemoveien. Det er etablert bussoppstillingsplass i tilknytning til Nord-Østerdal videregående skole, samt store parkeringsplasser i tilknytning til Sjukehusvegen. Sjukehusveien krysser hovedatkomsten for gående og syklende mellom Tynset sentrum og deler av boligområdene i Haverslia.

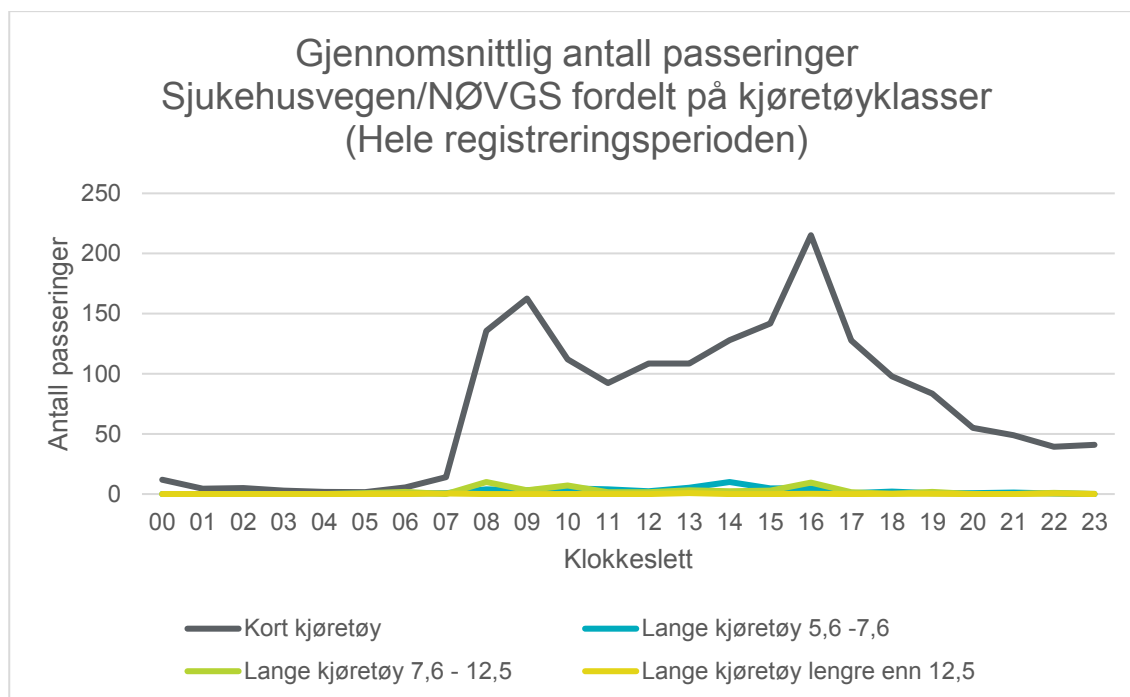
Tynset kommune har gjennomført tellinger på to ulike steder i Sjukehusvegen i 2020. Den ene tellingen er utført i området mellom Ringvegen og Fedraheimveien, mens den andre er gjennomført i området ved Norsk Helsearkiv. Tellingene som er foretatt nærmest rundkjøringen fanger opp mer eller mindre all trafikk og gir et godt bilde på trafikkmengden inn Sjukehusvegen. Tellingene fanger også opp syklistene. For å vurdere/beregne trafikkmengden er syklistene filtrert ut fra utvalget. Filter er valgt basert på registrert hastighet under 15km/t. Tohjulinger med hastigheter 15 km/t eller over er vurdert som kjørende (moped/scooter/motorsyssel). Det er vanskelig å avgjøre om 15 km/t er en hensiktsmessig grense, men datagrunnlaget viser at det er svært få kjøretøy (registrert som bil eller lastebil) med lavere hastighet enn 15 km/t. Det er 30 km/t på veien, og det er ikke forhold som tilsier at motoriserte tohjulinger ikke vil følge den generelle fartsgrensen på stedet.

4.3.1 Tellinger Sjukehusveien/NØVGS uke 49/50

Tellingene er gjennomført 4. – 11. desember i 2020. Det er filtrert ut til sammen 1700 registrerte passeringer med syklistene (tohjulinger) med hastighet lavere enn 15 km/t. Disse registrerte passeringene er ikke tatt med i beregningsgrunnlaget. Tellingene viser at trafikken følger arbeidsmønsteret på hverdager med to svært tydelige topppunkter om morgenen og på ettermiddagene. De to kurvene som er vist under viser helgetrafikken. Som man ser av kurvene for lørdag og søndag er det svært begrenset trafikk på helg. Det er totalt registrert 9234 kjøretøy i tellepunktet gjennom hele registreringsperioden (7 dager).

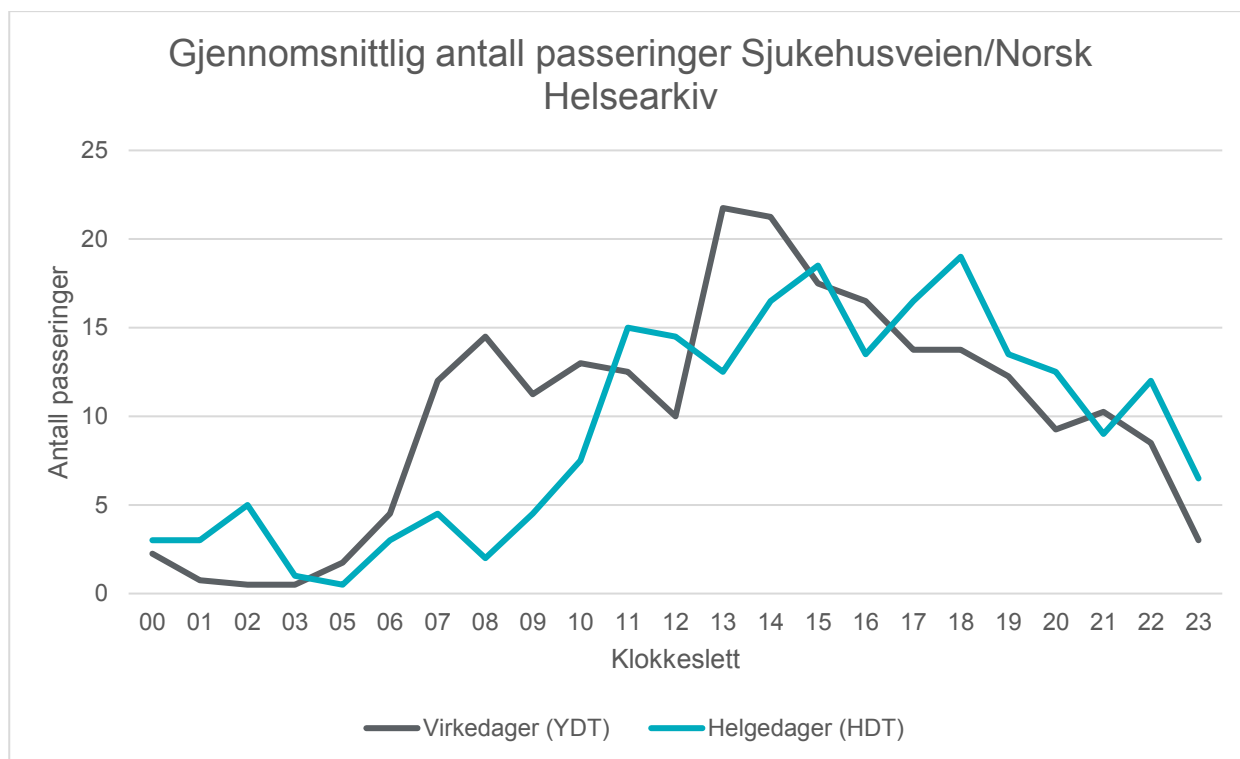


Figur 4-11: Antall passeringer pr time gjennom døgnet. Telling i Sjukehusvegen i uke 49/50 i 2020.



Figur 4-12: Trafikkfordeling mellom korte og lange kjøretøy. Som man ser av kurvene, er det svært begrenset trafikk av lange kjøretøy. De små toppene på lange kjøretøy (7,6 – 12,5 meter) morgen og kveld er antatt å være skolebusser.

Andelen lange kjøretøy er relativt lav og kjøretøy over 5,6 meter utgjør kun 5,5 prosent av totaltrafikken som er registrert i perioden. Andelen kjøretøy over 12,5 meter utgjør kun 12 kjøretøy i hele registrerings perioden. Det er registrert en noe større andel lengre kjøretøy i perioden mellom kl. 7- og 8 og mellom kl. 15- og 16. Det er antatt at de registrerte lange kjøretøyene er busser med skoleelever til Nord-Østerdal videregående skole. Dette underbygges av at de i all hovedsak er registrert på hverdager og kun med ankomst, men ikke avreise. Det har sammenheng med at bussoppstillingsplassen er organisert på en måte som gjør at alle busser kjører inn Sjukehusvegen og ut Ramm Østgaardsgate.



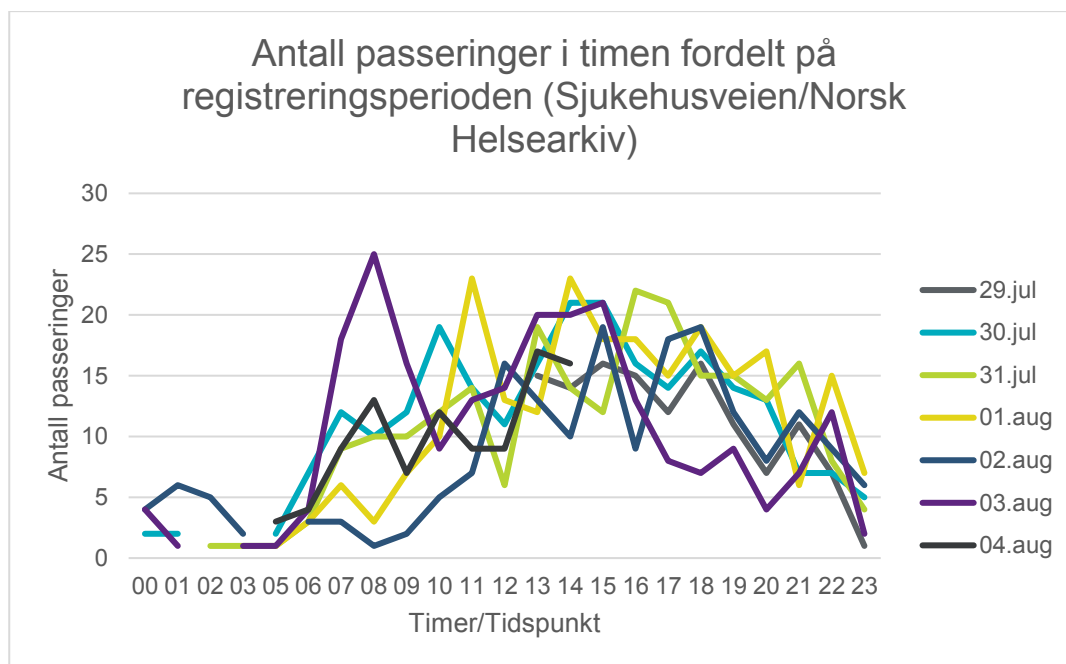
Figur 4-13: Gjennomsnittstrafikken pr time for ukedager og helgedager (alle kjøretøy).

Det er stor forskjell mellom registrert trafikk på hverdager og helg. Gjennom uka ble det i gjennomsnitt registrert 1679 kjøretøy på hverdager, mens trafikken på helg kun utgjorde 443 registrerte kjøretøy pr dag. Trafikken mellom kl. 15- og 16 utgjør omkring 16 prosent av gjennomsnittstrafikken i registreringsperioden.

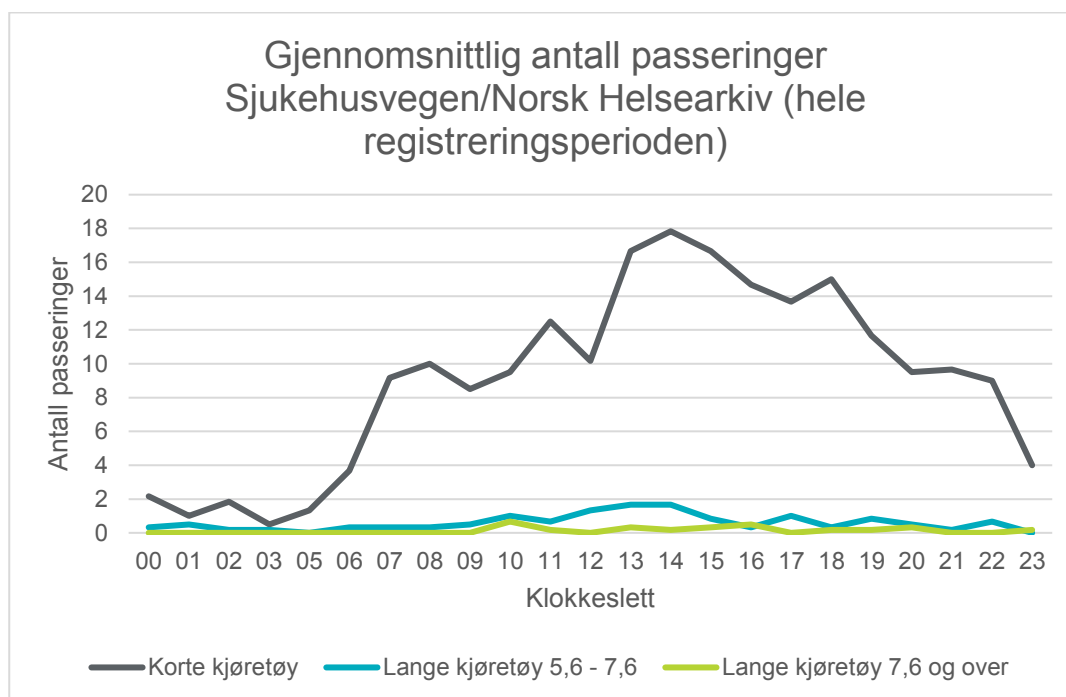
I forbindelse med tellingene ble også trafikkens hastighet gjennom området registrert. Denne viste at mer enn halvparten av alle kjøretøy kjørte fortere enn fartsgrensen på stedet. Høyeste registrerte hastighet på stedet var 63 km/t.

4.3.2 Sjukehusvegen (Norsk Helsearkiv)

Tellingene er gjennomført i perioden 29.07 – 04.08 i 2020. Det er filtrert ut til sammen 100 registrerte passeringer med syklist (tohjulinger) med hastighet lavere enn 15km/t. Disse registrerte passeringene er ikke tatt med i det videre beregningsgrunnlaget. Tellingene viser at trafikken i liten grad følger et tydelig mønster. Den høyeste registrerte timetrafikken er registrert mandag 3. august mellom kl 7- og 8, i den perioden ble det registrert 25 kjøretøy. Trafikken gjennom registreringsperioden har vært relativt lav, og det er totalt registrert 1352 kjøretøy gjennom punktet (fordelt på 6 dager).

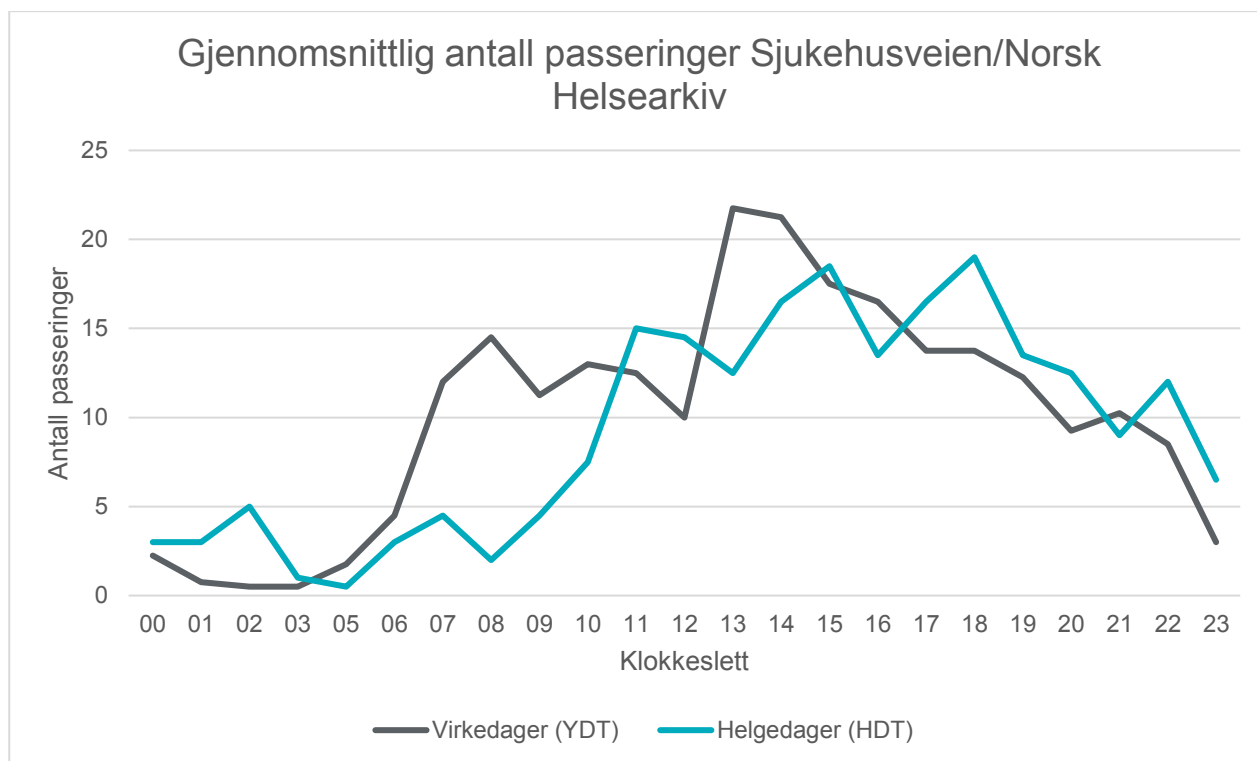


Figur 4-14: Antall passeringer pr time gjennom døgnet. Registrert trafikk i måleperioden 29.07 - 04.08.2020.



Figur 4-15: Grafen viser gjennomsnittlig antall passeringer på tellepunktet gjennom registreringsperioden fordelt på kjøretøy lengde.

Andelen lange kjøretøy er relativt lav og det er registrert totalt i overkant av 7 prosent kjøretøy over 5,6 meter. Av de lange kjøretøyene utgjør kjøretøy over 7,6 meter omkring 1,3 prosent.



Figur 4-16: Gjennomsnittlig antall passeringer i registreringsperioden fordelt på virkedager (YDT) og helgedager (HDT).

Trafikken på ukedagene og gjennom helga er relativt lik i tellepunktet, da det i snitt ble registrert 231 kjøretøy på hverdager og 212 kjøretøy på helg. Grafen viser at trafikken på hverdager starter noe tidligere enn trafikken på helgedager, mens helgetrafikken holder seg noe høyere utover på sen ettermiddag, kveld og natt.

I forbindelse med tellingene ble også trafikkens hastighet gjennom området registrert. Denne viste at nesten alle kjøretøy holdt fartsgrensen på stedet. Gjennomsnittshastigheten på stedet er registrert til 16km/t. Det er kun 2 prosent fartsovertredelser blant de kjøretøyene som er registrert. Det er kun tohjulskjøretøy som er registrert over fartsgrensen.

4.3.3 Beregnet årsdøgntrafikk basert på tellinger i Sjukehusveien

Basert på trafikkteilingene er det gjennomført beregninger for å anslå årsdøgntrafikken på Sjukehusveien. Beregningene er utført basert på føringene i håndbok V713 trafikkberegninger og V714 Veileder i trafikkdata.

Det er gjort beregninger for begge snittene der det er foretatt registreringer.

4.3.3.1 Beregnet ÅDT - Sjukehusvegen/Nord-Østerdal videregående skole

Sjukehusvegen ved Nord-Østerdal videregående skole er antatt å være i kategori M1/M2 (By-/boliggate eller hovedveg i bystrøk med arbeidsreiser og gjennomgangstrafikk) jf. V714. I utgangspunktet vil dette være en veg i klasse M1, men årsaken til at den kan vurderes som M2 er det store innslaget av arbeidsreiser (da det ligger flere store arbeidsplasser som har denne vegen som atkomst). Faktorvariasjonskurver for de ulike vegkategoriene er angitt i tabellform i håndbok V714 og viser årsvariasjonen på ukenivå, og anta et gjennomsnitt. Ukevariasjonskurvene for kategori M1 angis å være på 104-108 prosent av ÅDT i uke 49/50, mens den for kategori M2 angis å være 100-104 prosent av ÅDT jf. V714.

ÅDT beregnet for M1 = 1256

ÅDT beregnet for M2 = 1319

Gjennomsnitt av ÅDT M1 og M2 = 1288

Slike beregninger basert på en måling gjennom en uke er beheftet med noe usikkerhet og det er derfor gjort en beregning av utvalgsusikkerheten for M1 og M2, denne er på +/-7,15 prosent for målinger gjort over en uke. Dette gir et usikkerhetsintervall på beregningene av ÅDT på mellom 1196 og 1380.

Det er derfor valgt å avrunde ÅDT for denne delen av Sjukehusveien til 1300 kjøretøy.

YDT er beregnet ut fra ukevarians for klasse M1. YDT er beregnet til 1450 kjøretøy for denne delen av Sjukehusveien. YDT er avrundet til 1500.

HDT er beregnet ut fra ukevarians for klasse M1. HDT er beregnet til 949 kjøretøy for denne delen av Sjukehusveien. HDT er avrundet til 900.

I registreringsperioden er det registrert vesentlig flere kjøretøy enn beregnet på hverdager, mens det er registrert vesentlig færre kjøretøy på helg enn det beregningene viser. Dette gjør at beregningene av YDT og HDT er noe usikre, og det er rimelig å anta at YDT vil ligge en del høyere enn beregnet, samtidig som HDT vil ligge vesentlig lavere. Det store avviket mellom registrert trafikk på hverdager og helgedager har trolig sammenheng med at dette er atkomstvei til store arbeidsplasser og at faktorvarianskurvene i liten grad fanger opp arbeidsplasser med relativt store parkeringsbehov (slik som sykehus og videregående skole). Dimensjonerende time er relativt stor og utgjør opp mot 18 prosent av totaltrafikken gjennom døgnet i dette området.

Trafikknivået i området er likevel relativt lavt, og rundkjøringa mot Ringvegen og Tylldalsvegen har stor kapasitet, slik at det ikke er vurdert som problematisk med hensyn til trafikkflyten i området generelt. Det vurderes derfor ikke å være behov for å gjennomføre kapasitetsvurderinger i rundkjøringa.

4.3.3.2 Beregnet ÅDT Sjukehusvegen/Norsk Helsearkiv

Det er antatt at Sjukehusvegen ved Norsk Helsearkiv er i kategori M1 (By-/boliggate, samleveg med arbeidsreiser). Det er i denne delen av veien gjennomført trafikktegninger i uke 31/32 (månedsskiftet juli/august). I utgangspunktet bør trafikktegninger gjennomføres i perioder hvor ukedøgntrafikken ligger i nærheten av 100% av ÅDT jf. håndbok V713. Dette er ofte i tilknytning til vår/høst, for klasse M1 er trafikken om sommeren ofte vesentlig lavere enn ÅDT. Korreksjonsfaktoren for M1 uke 31/32 er 0,87, siden det ikke er gjennomført en full uke med registreringer er det også lagt inn korreksjon for døgnvariasjon jf. håndbok V714.

ÅDT beregnet for Sjukehusvegen er 264

Beregningene er beheftet med en viss usikkerhet og for M1 er utvalgsusikkerheten for en uke satt til +/-7,9%. Dette gir et usikkerhetsintervall på beregningene av ÅDT på mellom 285 og 214. Det betyr at det er 95% sikkerhet for at ÅDT ligger i dette intervallet.

Det er valgt å avrunde denne delen av Sjukehusvegen til 300 kjøretøy jf. retningslinjene gitt i håndbok V713 om at ÅDT over 200 avrundes til nærmeste 100.

YDT er beregnet ut fra ukevarians for klasse M1. YDT er beregnet til 333 kjøretøy for denne delen av Sjukehusveien.

HDT er beregnet ut fra ukevarians for klasse M1. HDT er beregnet til 219 kjøretøy for denne delen av Sjukehusveien.

Trafikknivået er lavt på grunn av at det var sommerferieavvikling i registreringsperioden. Dette er det tatt høyde for i beregningene, men usikkerheten er trolig noe større enn hvis tellingene hadde vært gjennomført på et annet tidspunkt.

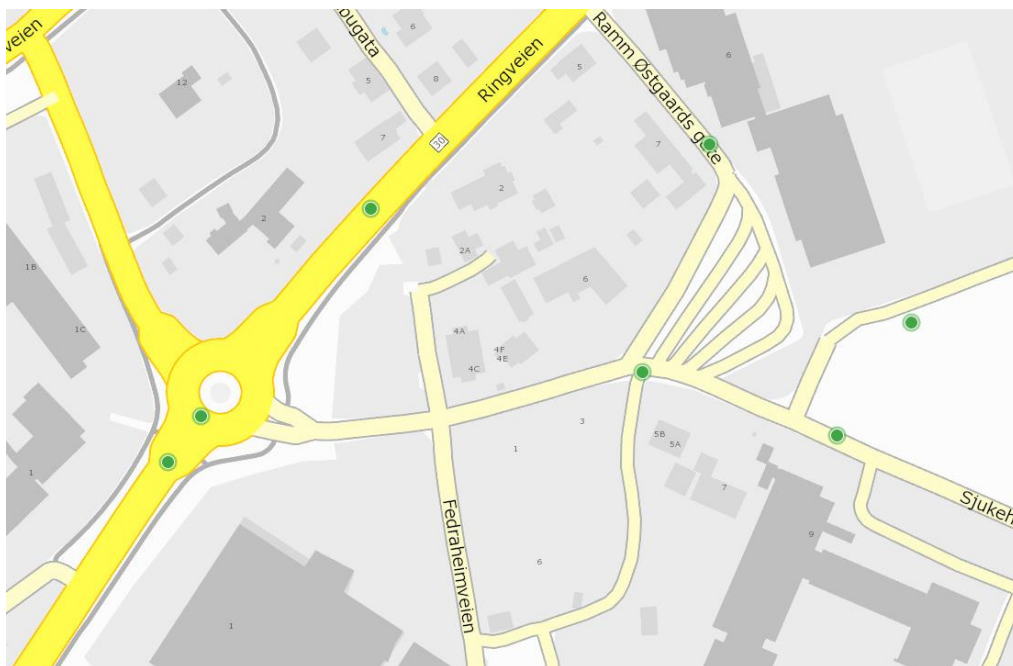
Siden trafikkmengdene er små, er det valgt å ikke avrunde YDT og HDT i de teoretiske beregningene.

4.4 Trafikksikkerhet i Sjukehusveien

Basert på beregning av trafikkmengde, samt at det ikke er kjente trafikkavviklingsproblemer i området anses det ikke nødvendig å gjøre ytterligere kapasitetsvurderinger av kryssene i området. Trafikktellingene som er gjennomført viser at trafikken i hovedsak er knyttet til de store arbeidsplassene med tilhørende parkeringsarealer som ligger i området. En overveiende andel av denne trafikken antas å være arbeidsreiser. Tellingene som er utført lengre inn i Sjukehusveien er gjennomført i en periode med begrenset trafikk (sommerferien), men angir likevel at trafikkmengden i denne delen av Sjukehusveien er relativt lav.

Det er registrert to ulykker i Sjukehusveien, begge ulykkene var rene bilulykker som ikke innebar skade på myke trafikanter. I tillegg er det registrert to ulykker i kryssområdet ved dagens rundkjøring, men disse ulykkene er fra perioden før det ble etablert rundkjøring i kryssområdet. De vurderes derfor som lite relevante med hensyn til dagens trafikkbilde. Det er videre registrert en ulykke i Ramm Østgaards gate i form av en påkjørsel bakfra, samt at det i 1996 er registrert en fotgjengerpåkørsel i atkomsten opp til de gamle lokalene til Nord-Østerdal videregående skole på Holmen.

Selv om det ikke er registrert et stort antall ulykker, er det er likevel forhold ved Sjukehusveien som gjør at trafikksikkerheten utfordres, og at den opplevde trafikksikkerheten for de som ferdes i området er dårlig enkelte steder.



Figur 4-17: Ulykkesituasjon i Sjukehusveien og tilhørende område (vegkart.no).

Det er en høy andel gående og syklende i området, da dette er atkomstvegen til Nord-Østerdal videregående skole med sine omkring 500 elever. Det er ikke gjennomført tellinger av gående og syklende som krysser Sjukehusveien, men registreringen av tohjulinger (syklister) gjennom trafikktellingene viser at det er betydelig andel syklister i området som benytter Sjukehusvegen.

Gjennom trafikktellingene ser man at det er svært mange som ferdes med høy hastighet og mer enn halvparten bryter fartsgrensene i den ytre delen av Sjukehusveien. I den indre delen av Sjukehusveien ved Norsk Helsearkiv er det derimot registrert et gjennomgående lavt hastighetsnivå, og svært få fartsovertredelser.

Fremtidig tiltak: For å redusere hastigheten i den relativt høyt trafikkerte delen av Sjukehusvegen bør det vurderes fartsdempende tiltak i form av fysiske fartsdempere.

Nord-Østerdal videregående skole er en skole for hele Fjellregionen og en betydelig andel av elevene reiser til og fra skolen med buss. Ved bussoppstillingsplassen er det etablert fortau for en samlet kyssing, men erfaring fra de som bruker området er at det skjer vesentlig kryssing bak bussene. Denne kryssingen er trolig vanskelig å unngå, da målpunktet for elevene er den videregående skolen som ligger bak bussene. Arealet ved bussene er opphøyd, og kryssingen foregår i et område med 30 km/t. Dette gjør at farten i utgangspunktet vil være relativt lav. Kryssingen av elever mellom den videregående skolen og over Sjukehusvegen til bussholdeplassen skjer ved skolestart og skoleslutt da bussplassen i utgangspunktet kun benyttes i dette tidsrommet, det gjør at det er relativt konsentrerte hendelser.

Fremtidig tiltak: Intensivbelysning av Sjukehusveien ved bussholdeplassen kan vurderes med hensyn til det store antallet gående som krysser over i området. Det kan også være aktuelt å vurdere belegg i form av stein på vegen for å framheve at dette er et areal som benyttes av mange, og at det er en form for «Sambruksområde/Shared space». Belegg på slike arealer og særlig arealer som trafikkeres av mange tunge kjøretøy vil kunne være utfordrende med hensyn til vedlikehold og levetid.

Det er etablert store parkeringsplasser langs Sjukehusveien som er med på å øke trafikken i vegen da privatbil blir et foretrukket transportmiddel. En begrensning av parkeringsdekningen i området vil være med på å redusere trafikken i Sjukehusveien på lengre sikt, da privatbil ikke lengre oppleves som foretrukket transportmiddel. Her vil det være mest hensiktsmessig å starte med parkeringsplassene som benyttes av elever på den videregående skolen, da dette er en gruppe som har tilgang på et alternativt reisemiddel i form av skolebuss til og fra området. Det anses ikke som hensiktsmessig å redusere parkeringsmulighetene på eksempelvis Tynset sykehus da dette er arbeidsplasser med utpreget turnus og at det derfor ikke finnes et alternativt transportmiddel for de som arbeider ved sjukehuset.

I tillegg til skoleelever som kommer til fots, på sykkel, med buss eller i egen bil til den videregående skolen er det også relativt mange som blir kjørt av sine foreldre. Sjukehusveien er i utgangspunktet ikke tilrettelagt for foreldrekjøring, da det ikke finnes tilrettelegging for «kiss&ride» i området. Dette gjør at de som leverer og henter sine barn stopper i den ytre delen av Sjukehusveien for å slippe av eller henter sine ungdommer der. Muligheten for å kjøre ut via Ramm Østgårdsgate bidrar trolig ytterligere til at man stopper i vegen, da man ikke behøver å benytte en parkeringsplass for å snu. Dette er en praksis som vurderes som uheldig da det kan gi tilbakeblokkering i Sjukehusvegen, noe som i ytterste konsekvens kan påvirke trafikkavviklingen i rundkjøringen mot Ringvegen/Tyldalsvegen ved at slik henting og levering er i hovedsak er sammenfallende med stor trafikk i området. En tilleggskonsekvens kan også være at skolebusser og evt. utrykningskjøretøyer til sykehuset blir midlertidig hindret ved at personbiler stopper i gata. For å hindre at foreldre benytter vegen som hente og leveringssone er det i den senere tid satt opp skilt som forbyr all stans. Dette sammen med regelmessig kontroll vil trolig hindre mange fra å stoppe i gata.

Framtidig tiltak: Fortrinnsvis bør det likevel legges opp til at det etableres en tilrettelagt «kiss&ride» i området som gjør at man får en løsning som reduserer konfliktpunkter mellom ulike kjøretøygrupper. Løsningen bør etableres i området mellom Fedraheimveien og Ramm Østgaardsgate for å redusere trafikken videre inn i Sjukehusvegen.

Kryssingen mellom Skolegata/gangvegen til boligfeltet i Haverslia og Sjukehusveien er opphevet, og trafikkellingene viser at trafikkmengden i denne delen av Sjukehusveien er relativt lav. Det er likevel slik at dette er den viktigste gangforbindelsen mellom boligfeltet i Haverslia og Tynset sentrum, og er skolevegen til både barne- og ungdomsskolen. Sikten inn i kryssingspunktet er noe begrenset og det er noe utfordrende med hensyn til at Skolevegen ligger i nedoverbakken inn mot krysset med Sjukehusvegen. Dette kan gi høy hastighet inn i kryssingspunktet særlig for syklister.

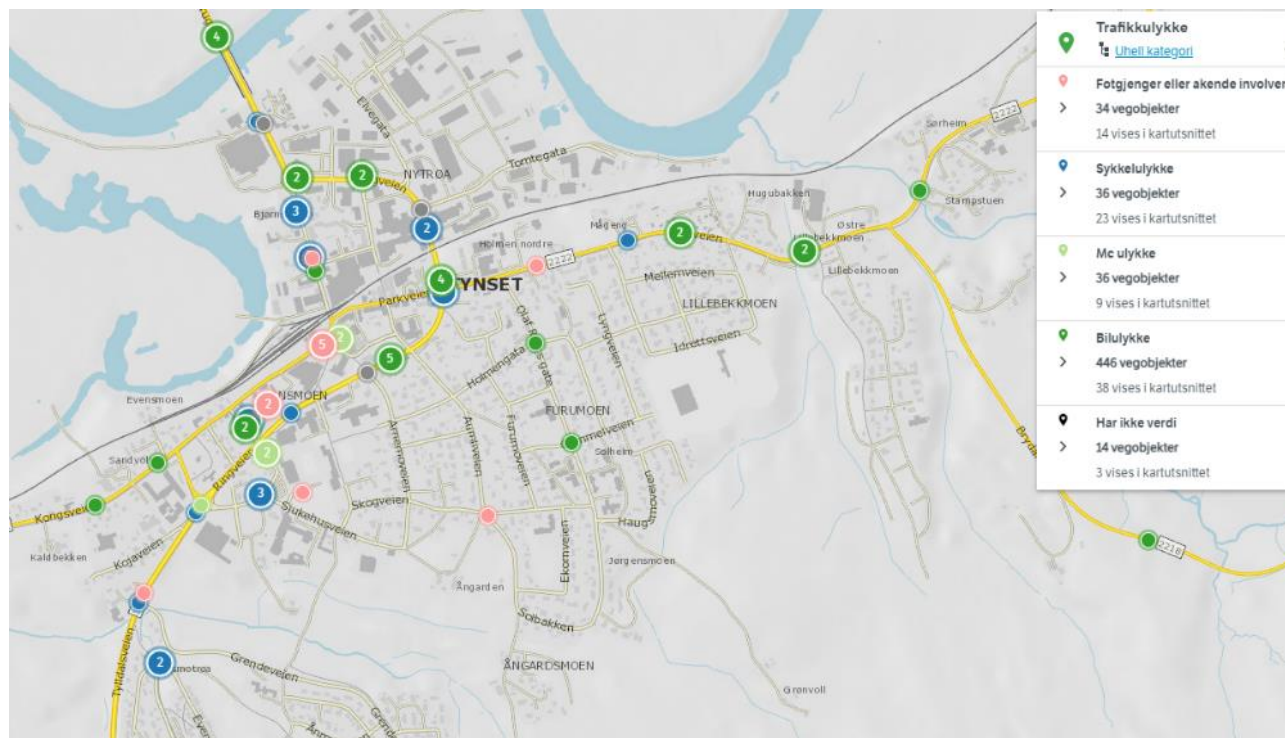
Fremtidig tiltak: Det bør vurderes tiltak for å bedre sikten og eventuelt intensivbelysning i kryssingspunktet bør vurderes for å gi bedre synlighet for myke trafikanter.

Trafikkellingene med tilhørende trafikkberegninger indikerer ikke at den indre delen av Sjukehusveien forbi Norsk Helsearkiv opplever stor trafikk, og det antas at det ikke er betydelig gjennomkjøring mot boligfeltet som ligger i Arnemovegen.

Fremtidig tiltak: For å redusere risikoen for gjennomkjøring fra Sjukehusveien og inn i boligområdene langs Arnemovegen kan det vurderes å stenge Arnemovegen i enden mot Sjukehusveien. Det er ikke vurdert i hvor stor grad dette vil påvirke trafikkmengden i Sjukehusveien/Arnemovegen, men man kan anta at Arnemovegen vil oppleve marginalt større trafikk da Sjukehusveien har noe bedre standard i dag, og derfor vil være en foretrukket atkomst for deler av de som bor sør i området i dag.

4.5 Trafikkulykker

Trafikkulykker kan deles inn i ulike kategorier. Figuren under (4-1) viser trafikkulykker differensiert på fotgjenger, syklister, MC og bil.



Figur 4-18 Oversikt over trafikkulykker i Tynset sentrum. Kilde: Vegkart.no, Statens vegvesen, 2021

Det har vært få alvorlige trafikkulykker i Tynset sentrum de siste ti årene, men det har som figuren over viser vært flere ulykker, både med fotgjengere, sykkel, mc og bil.

Det har siden 2008 vært en økende tendens til uønskede hendelser knyttet til kryssing av jernbanen, i og utenfor Tynset sentrum. Dette både i form av biler som har kjørt på rødt lys, biler som har blitt stående fast under eller mellom bommer samt ulovlige kryssninger av personer over planovergangen.

Det er også hendelser med kjøretøy som kjører seg fast i undergangen på fv.30.

Det er en egen kommunedelplan for trafikksikkerhetstiltak, i tillegg til bla. «særlig farlig eller vanskelig skolevei».

4.6 Tynset sentrum – utfordringer rundt kryssing av Rørosbanen og tungtrafikk gjennom sentrum

Den trolig aller største trafikkutfordringen på Tynset er knyttet til kryssing av Rørosbanen. Det er i dag to kryssingspunkter for kjøretøy gjennom Tynset sentrum. Dagens kulvert for fv. 30 i Ringvegen har lav frihøyde, slik at ingen kjøretøy over 3,6 meter kan benytte kulverten. Kjøretøy høyere enn 3,6 meter er dermed henvist til plankryssingen i Brugata og over Tynset torv. Dette betyr at tungtransportandelen som går gjennom sentrum i Brugata, Parkveien og over torvet blir uforholdsmessig høy. Hvis det skulle oppstå en

større ulykke på planovergangen på Tynset som medfører at denne blir helt stengt, er det ingen krysningspunkter med full frihøyde i Tynset sentrum. Ved en slik stengning vil eventuelt utrykningskjøretøy som eksempelvis brannbiler ikke ha tilgang til deler sentrum, uten å kjøre lange omveier og med vesentlig dårligere responstid.

Det er ingen krysningspunkter på Rørosbanen før Olav Gjærevolls vei, fv. 719 på Auma 10 km sør for Tynset og Karen Grønn-Hagens veg, fv. 2254 på Telneset 10 km nordøst for Tynset. Ingen av disse krysningspunktene er fullgode alternativer da den på Auma kun har frihøyde på 4,3 meter. Kryssingen på Telneset er en planovergang som ligger svært tett inntil fv. 2222 og gjør at trafikken som skal benytte den må vente i fylkesvegen, om de skal svinge av når bommene på overgangen er på vei ned. Fartsgrensa på fv. 2222 forbi krysset ved planovergangen er 80 km/t, noe som framstår som en utfordring med hensyn til trafiksikkerheten ved stillestående trafikk.



Figur 4-19: Kulvert under Rørosbanen sett mot rundkjøring i krysset mot Parkveien (Google Streetview)

Stigningen inn mot rundkjøringa ved Parkveien er i dag på inntil 9%. Stigningen er relativt kort, men kan likevel gi utfordrende kjøreforhold på vinterstid som kan medføre redusert framkommelighet.

Fremtidig tiltak: Statens vegvesen har gjort en vurderinger av mulige løsninger, og der framstår som mest aktuelt å etablere ny kulvert med senket vegbane. Det er vurdert at en senkning av fv. 30 Ringvegen vil medføre konsekvenser for rundkjøringa inn mot Parkveien og videre opp mot Aumlivegen for å tilfredsstille kravene til stigning i vegnormalene. Det er ikke kjent om tiltaket er kostnadsberegnet i detalj, men det er laget et kostnadsoverslag i forbindelse med handlingsprogram for fylkesveger i Innlandet fylke som viser at det er beregnet til 103 mill i 2021. Tiltaket ligger foreløpig ikke inne i handlingsprogrammet for fylkesveger i Innlandet for perioden 2022 – 25. Handlingsprogrammet for fylkesveger skal vedtas høsten 2021.

Det er ikke tilrettelagt for gående og syklende langs Ringveien mellom krysset inn Meierigata og rundkjøringa i Parkveien. Denne strekningen av Ringvegen er heller ikke tilrettelagt med veglys. Den manglende tilretteleggingen for gående og syklende i området gjør at næringsarealene på Nytrøa industriområde framstår som lite tilgjengelig for myke trafikanter. Vegkart.no oppgir at det er registrert to sykkelulykker i området ved undergangen.



Figur 4-20: Bilde fra ostlendingen.no der kjøretøy har satt seg fast i undergangen på Ringvegen (fv. 30) (Østlendingen)

Det at tungtrafikken ledes gjennom Brugata er uheldig for utviklingen av Tynset sentrum, da det gir økt trafikk, med tilhørende støy og støvplager. I tillegg er en høy andel tunge kjøretøy med på å redusere den opplevde trafikksikkerheten i området.

Brugata er slik den framstår i dag relativt dårlig tilrettelagt for myke trafikanter, da det ikke er tosidig fortau på hele strekningen, og lesbarheten for gående og syklende er til dels svært dårlig. Ved kjøpesenteret Alti Trontorget er det gateparkering og et relativt smalt fortau som framstår som en uoversiktlig løsning for gående og syklende. Ved eiendommene Brugata 5-7 er det etablert en parkeringsplass, samt en automatpumpstasjon og her avsluttes fortauet uten at det er tilrettelagt for videre ferdsel eller tilrettelagt kryssing av Brugata. Det er regulert fortau langs Brugata 7, men dette er ikke opparbeidet i henhold til reguleringsplanen.



Figur 4-21: Bildet viser etablert parkeringsplass og manglende fortau langs Brugata (Google Streetview)

Langs Brugata ligger også CircleK, her er det etablert fortau, men atkomsten til området er relativt utflytende. Dette gjør at myke trafikanter eksponeres for trafikken som skal ut og inn fra bensinstasjonen. Det at arealet er åpent gjør at hastigheten inn og ut av området øker og det blir større risiko for konflikter mellom myke trafikanter og kjørende.

Videre langs Brugata er det etablert tosidig fortau, men selv om det er definert som gate, har den et større preg av veg.

Fremtidig løsning: For å kunne opparbeide Brugata med et gatepreg som i større grad innbyr til bruk for myke trafikanter er det viktig at tungtrafikken i størst mulig grad ledes utenom gata og via Ringveien. I dag er Brugata og området over Tynset torv skiltet med 50 km/t, det foreligger ikke registreringer av hastighetsnivået gjennom området. På generelt grunnlag bør likevel fartsnivået vurderes senket til 40 eller 30 sone, da dette er en viktig sentrumsgate. Det bør videre tilrettelegges med krysningspunkter for myke trafikanter, og eventuelt nødvendige fartsdempende tiltak. En lavere hastighet i Brugata og over Tynset torv vil trolig også være med på å redusere sannsynligheten for at man ikke registrer om bomanlegget på planovergangen er på vei ned, da lavere hastighet gir vesentlig bedre reaksjonstid.

Planovergangen i Brugata er etablert med bommer og lysanlegg, men det er likevel registrert en rekke uheldige hendelser og nestenulykker. Dette er hendelser som både er knyttet til lette og tunge kjøretøy, samt til myke trafikanter. Slike planoverganger er forbundet med risiko, og selv med sikring i form av lys og lyd kan det oppstå farlige situasjoner. Bane Nor oppgir på sine nettsider at 7 av 10 uheldige hendelser i 2015 var knyttet til planoverganger som er sikret. Bane Nor oppgir videre at stor trafikk på offentlig veg er forbundet med risiko selv om det er etablert bomanlegg med lys. Ut fra at slike planoverganger er forbundet med stor risiko er det avgjørende at trafikken i Brugata ikke økes, men at den i størst mulig grad reduseres.

Fremtidig løsning: Derfor er det viktig at man får på plass en løsning som kan lede tungtrafikken i størst mulig grad uhindret gjennom sentrum, samt at Brugata tilrettelegges på en måte som gjør at den ikke innbyr til stor hastighet og gjennomkjøring. Den langsgående parkeringen ved Alti Trontorget og parkeringen ved Brugata 5 bør videre fjernes da den kan medføre at det oppstår tilbakeblokkering inn på planovergangen ved at kjøretøy som skal parkere påvirker trafikken i Brugata.

Det er i dag ikke mer enn 25 meter fra den langsgående parkeringen til bomanlegget på Rørosbanen. Tilbakeblokkering i Brugata og inn på planovergangen er vurdert som en svært alvorlig hendelse som potensielt kan ha store konsekvenser. Det er i dag allerede etablert forbudsskilt mot venstresving for de som kommer sørfra og skal inn på parkeringen ved Tynset Bokhandel og Sparebanken Hedmark for å unngå tilbakeblokkering ved at man må vente på møtende trafikk.

Fremtidig løsning: Det framstår som lite sannsynlig at man vil kunne etablere en planskilt kryssing mellom Rørosbanen og Brugata da det er mye sentrumsbebyggelse i området, og terrenget i liten grad legger til rette for en slik type kryssing. Det er etablert en planskilt fotgjengerkryssing mellom Parkveien og Meierigata, men denne kryssingen ligger ikke i det som framstår som hovedgangforbindelsen i Tynset sentrum. En stenging av planovergangen vil være svært uheldig for utviklingen av Tynset sentrum, dette gjelder uavhengig av om man får på plass en fullverdig kryssing i Ringvegen. For Tynset som tettsted vil en stenging av planovergangen gi store ringvirkninger for sentrumsutviklingen, da Rørosbanen vil bli en barriere mellom de ulike delene av sentrum. En slik deling av sentrum vil også påvirke kjøremønsteret i sentrum. Det er ikke gjort en analyse på hvordan trafikken vil fordeles som en følge av en eventuell stengning da dette ligger utenfor oppgavens ramme, men det er rimelig å anta at trafikkarbeidet blir større som følge av omkjøring. Selv om det etableres en fullverdig kryssing med full frihøyde i Ringvegen bør risikoen og sårbarheten ved å stenge planovergangen i sentrum vurderes nærmere. Dette gjelder ikke minst med hensyn til den generelle beredskapen i området ved en større hendelse. Hvis man stenger planovergangen i sentrum vil det kun være mulig å krysse Rørosbanen i Ringvegen. Dersom det oppstår en ulykke i

undergangen eller på Rørosbanen som gjør at denne stenges i kortere eller lengre perioder vil Tynset sentrum være delt, og beredskapen ved eksempelvis en brann eller andre hendelser vil være vesentlig redusert. Nærmeste kryssingspunkter ligger i så fall minimum 10 km fra sentrum. Sannsynligheten og risikoen ved en slik hendelse er ikke vurdert.

Kritiske punkter er nærmere beskrevet i kapittel 4.9.2 og vist i figur 4-29.

4.7 Bussholdeplass på Tynset

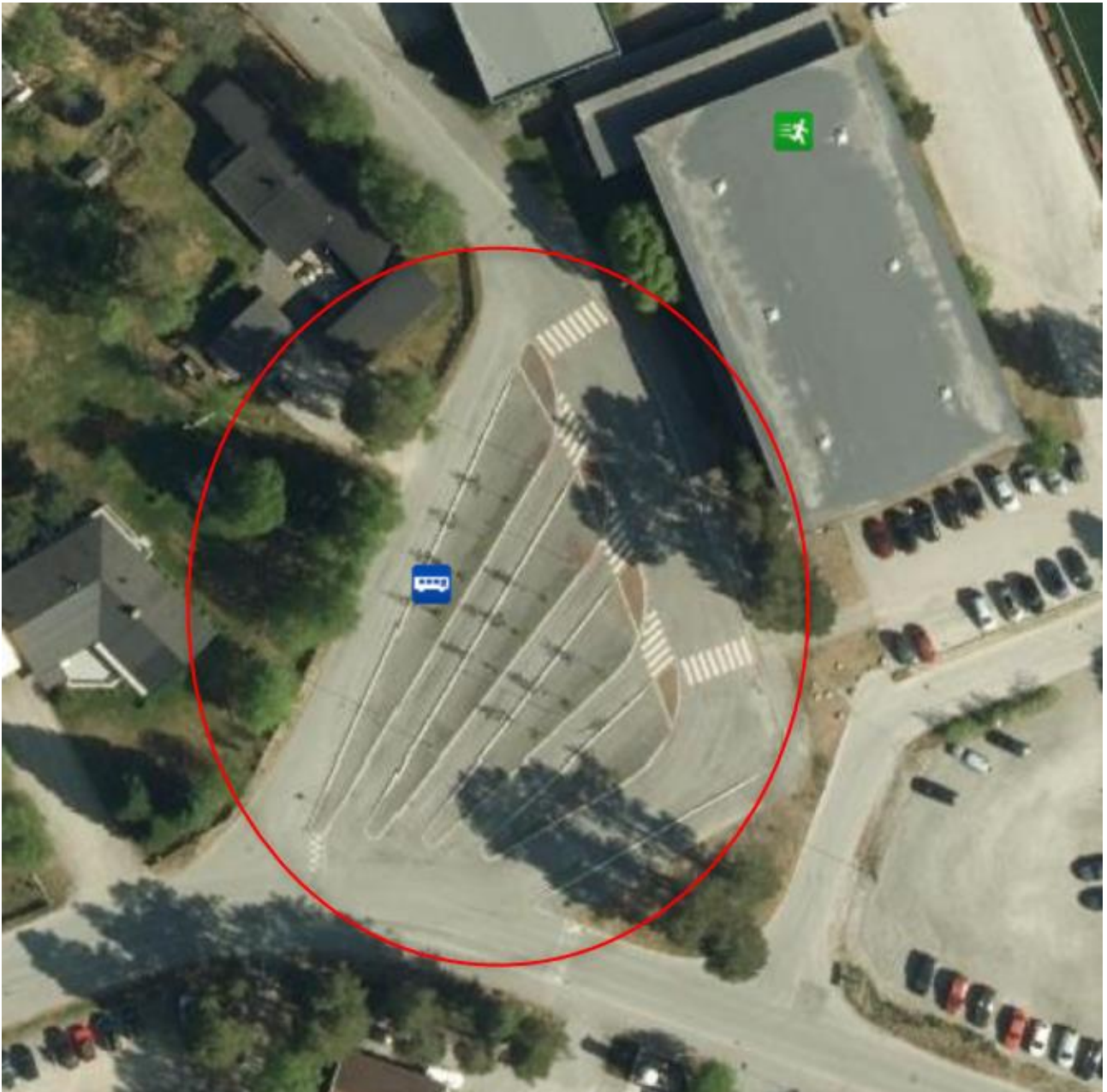
Det er i dag etablert en bussholdeplass i Tynset sentrum, denne ligger like sørvest for sentrum og i nær tilknytning til jernbanestasjonen. Stasjonen er etablert med plattformer som rabatter/lameller mellom bussene og framstår som trang. Det er utfordrende manøvreringsforhold som gir svært dårlig sikt for bussjåførene. De to rabattene/lamellene nærmest Kongsveien er de som gir størst utfordring med hensyn til nødvendig manøvreringsareal og som dermed ikke gir tilfredsstillende siktforhold. Dagens løsning gir plass til totalt seks busser samtidig, dette forutsetter at de bakerste bussene må vente på at første buss forlater plattformene og man har derfor dårlig fleksibilitet i forbindelse med avgang og evt. tekniske utfordringer som måtte oppstå.



Figur 4-22: Dagens bussløsning i Tynset sentrum.

Det er også etablert en større bussoppstillingsplass i arealet mellom Sjukehusveien og Ramm Østgaardsgate. Denne bussplassen benyttes av skolebussene ved levering og henting av skoleelever. Det er skoleskyss med buss for både barne- og ungdomsskolen, samt den videregående skolen. Bussterminalen

er etablert med plattformer i lamellmønster og ser ut til å ha en kapasitet på omkring 8 samtidige busser. Bussene kjører inn Sjukehusveien og forlater området via Ramm Østgaards gate. Denne løsningen forutsetter også at bakerste buss må vente på at første buss forlater sin holdeplass. Det er ikke oppgitt at det er problemer knyttet til manøvreringsareal eller sikt i forbindelse med denne løsningen.



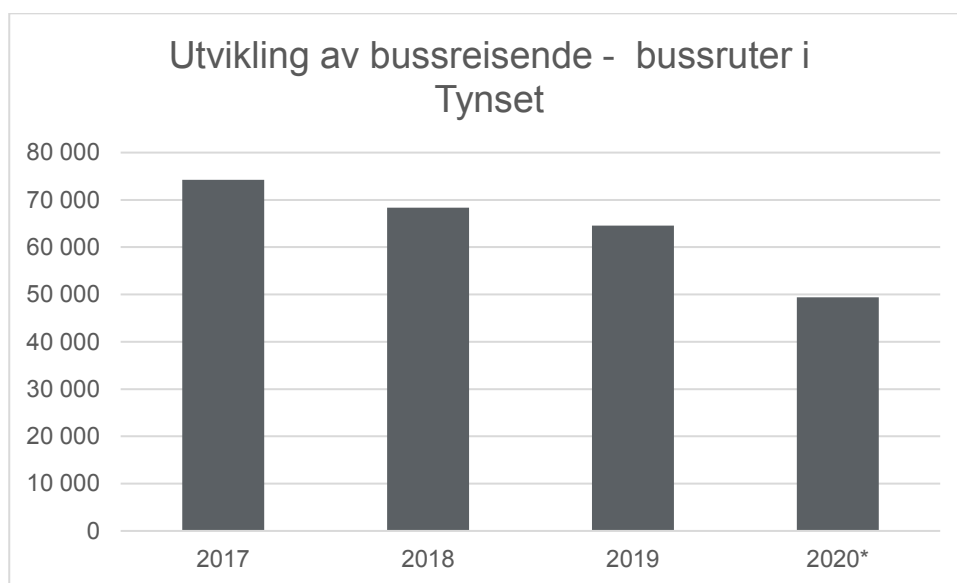
Figur 4-23: Bussterminalen ved Tynsetskolene.

4.8 Kollektivtrafikk

Kollektivtilbudet i Tynset er, som i store deler av Distrikts-Norge, styrt av skoleskysstilbudet. Noe av utfordringen med dette er plassbehovet i og med at det da er stor pågang av busser i 07-tiden og 15-tiden, mens det ellers illa dagen er lite pågang.

I 2017 var det 310 elever i Tynset, av totalt 731 grunnskoleelever som hadde krav på skoleskys. I tillegg kommer videregåendeelevne.

I tabellen under er det statistikk for kollektivreisende med bussruter som betjener Tynset, busslinje: 180, 181, 182, 860, 872, 878, 880, 882, 883, 885, 886, 887, 889, 894 og 895.



Figur 4-24 Viser oversikt over antall bussreisende i Tynset fra 2017 til 2020. *ca. 40% av nedgangen i 2020 skyldes covid-19. Kilde: Innlandstrafikk.

I figur 4-24 er det kun tatt med ordinær reisende og ikke skoleelever. Merk at det antas at 40% av nedgangen i 2020 skyldes covid-19. Oversikten viser allikevel en svak nedgang i antall bussreisende i regionen.

Tynset har også togstasjon langsmed Rørosbanen og det er 8 avganger og ankomster på hverdager jamfør fig.4-25. Tilbudet er noe redusert på helg og sommer.

Avganger	Ankomster			Avganger	Ankomster		
16:59	SJ	Hamar	1	16:58	SJ	Røros	1
18:54	SJ	Trondheim	1	18:53	SJ	Hamar	1
20:54	SJ	Røros	1	20:53	SJ	Hamar	1
23:00	SJ	Røros	1	22:59	SJ	Hamar	1
04:58	SJ	Hamar	1	04:57	SJ	Røros	1
06:56	SJ	Hamar	1	06:55	SJ	Røros	1
08:57	SJ	Hamar	1	08:56	SJ	Trondheim	1
10:51	SJ	Røros	1	10:50	SJ	Hamar	1

Figur 4-25 Avganger og ankomster på Tynset togstasjon - januar 2021. Kilde: BaneNor.

Rørosbanen tar en betydelig andel av persontransport til og fra Tynset. For mer om pendleroversikt er dette beskrevet i kommunedelplan for trafikksikkerhet med aktuelle tiltak 2018-2021 (vedtatt 01.12.2017) samt i planbeskrivelsen til kommunedelplanen. Her fremkommer det at det er relativt høy innpendling fra nabokommunen og at kollektivtilbudet er i liten grad et alternativ til bil for pendlere.

Jernbanestasjonen i Tynset sentrum er i dag et sentralt transportknutepunkt for kollektivtrafikk med bussholdeplasser og jernbanestasjonen samlet.

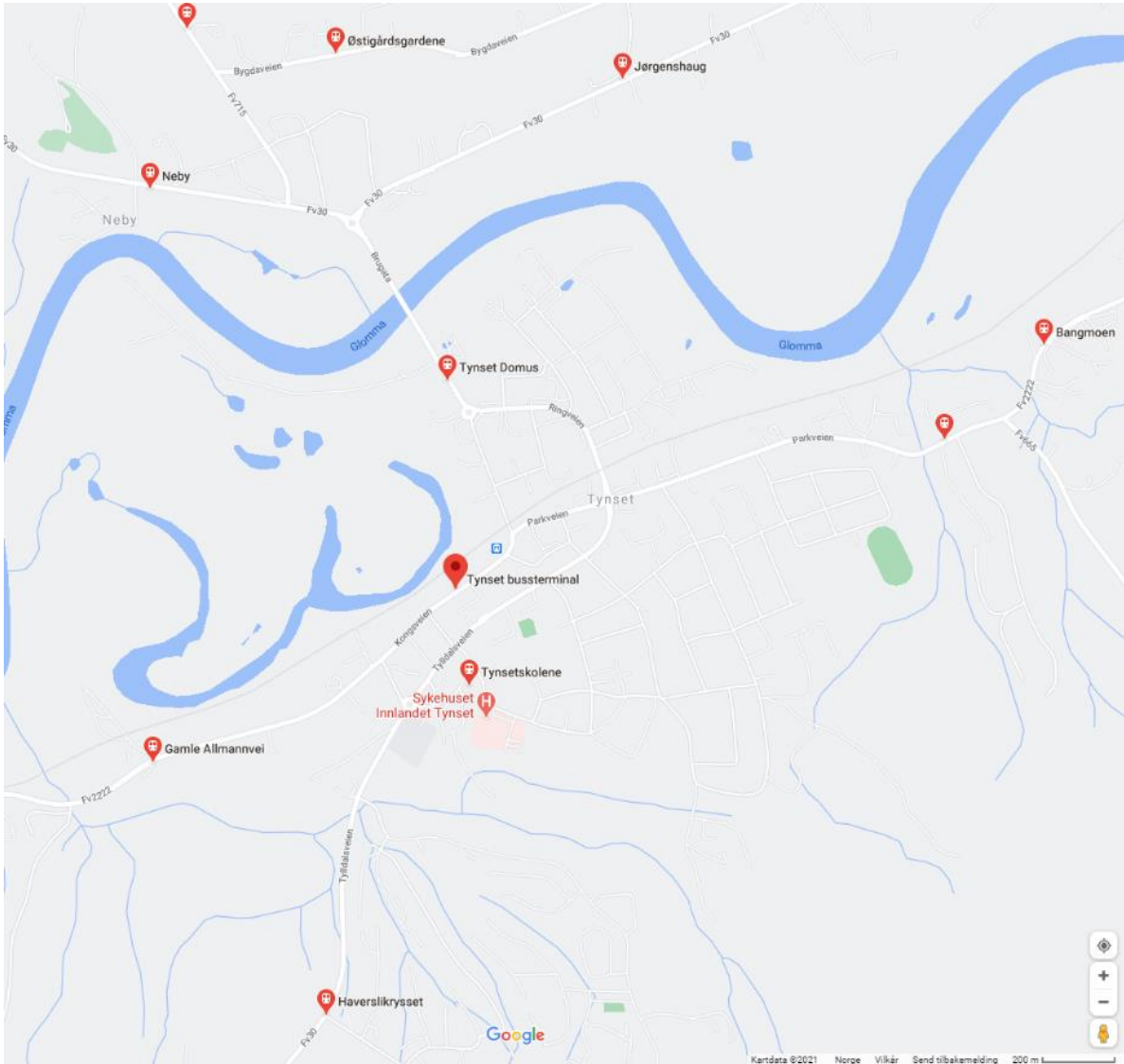
4.8.1 Bussavganger

På ordinære ukedager er det 23 bussavganger som har startsted på skysstasjonen i Tynset sentrum, i tillegg til 17 avganger via skysstasjonen. Disse avgangene har start på holdeplassen v/Nord-Østerdal videregående skole, men går via skysstasjonen i sentrum. Totalt gir dette 40 daglige avganger fra skysstasjonen, både lokale og regionale ruter.

Tilsvarende er det 40 daglige ankomster til skysstasjonen, både lokale og regionale ruter.

4.8.1.1 Bussholdeplasser

I Tynset sentrum er hovedholdeplassen Tynset bussterminal og utover dette har flere ruter også holdeplass på Neregnet, Jørgenshaug, Tynset Domus og Tynsetskolene



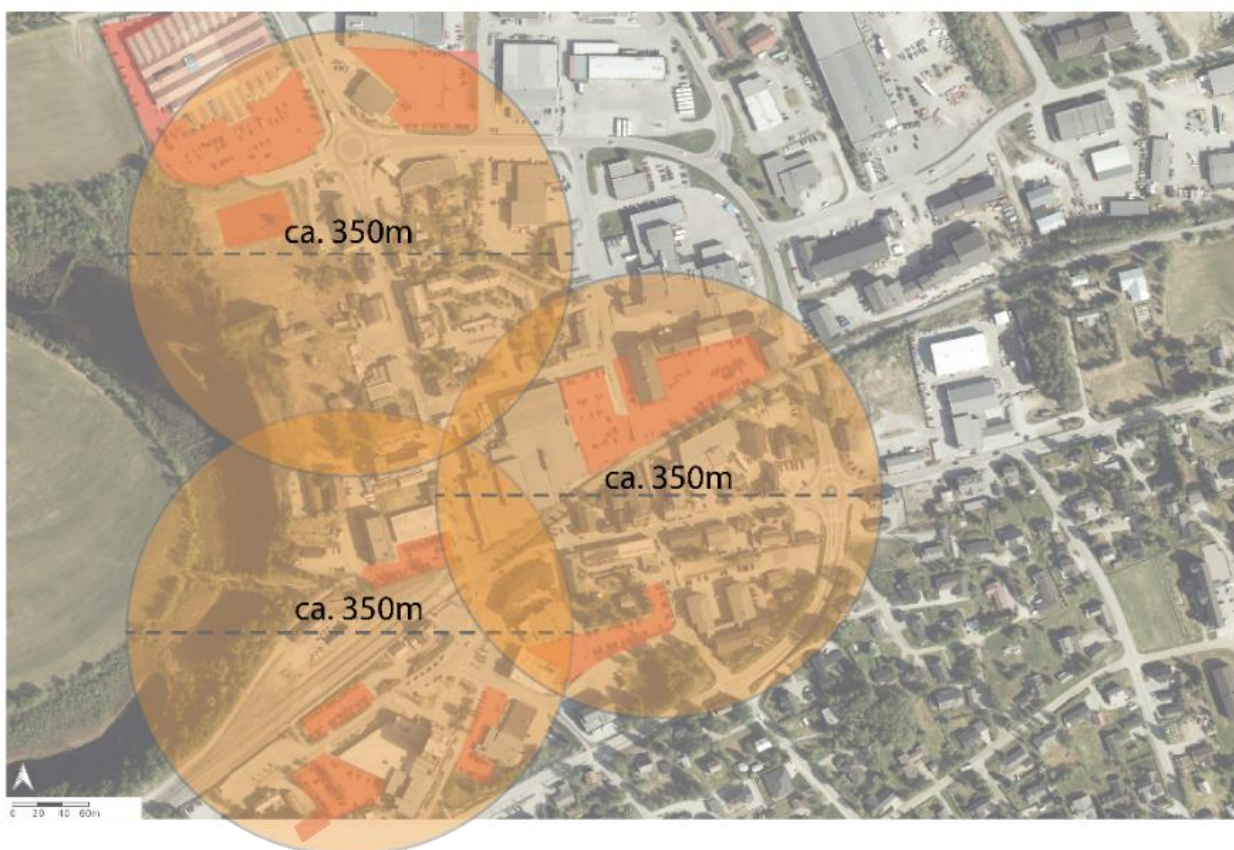
Figur 4-26 Viser oversikt over bussholdeplass i og rundt Tynset. Kilde: Google, desember 2020

Det er relativt få busstopp på Tynset tettsted jamfør Figur 4-26.

4.9 Myke trafikanter

I denne rapporten belyses hovedårene for myke trafikanter, og det er særlig fokus på kritiske punkter hvor ulykker har oppstått eller kan oppstå i fremtiden. I kommunedelplanen fremkommer det er gjennomgående og forutsigbare ganglinjer og grønnstruktur er viktig for å gjøre tettstedet funksjonelt for myke trafikanter, og for å redusere bilbruken.

En fremtidsvisjon for mange byer er at man skal nå «alt» på 10 minutters gange. «Noe av det smarteste man kan gjøre er å bygge mest mulig sentralt slik at folk ikke trenger bil til sine daglige gjøremål» sier forskningsleder Aud Tennøy i Transportøkonomisk institutt. Om man har både boliger og arbeidsplasser som er sentralt plasser skaper dette mindre trafikk. Arbeidsreiser utgjør i dag rundt en tredjedel av de totale reisene som gjennomføres. Om flere av disse reisene som i dag foretas med bil, kan gjøres med gange eller sykkel vil dette ha stor betydning for klima/miljø og helse. Her har Tynset et meget godt utgangspunkt og man kan med fordel arbeidet for å utnytte dette utgangspunktet mer enn det gjøres i dag.

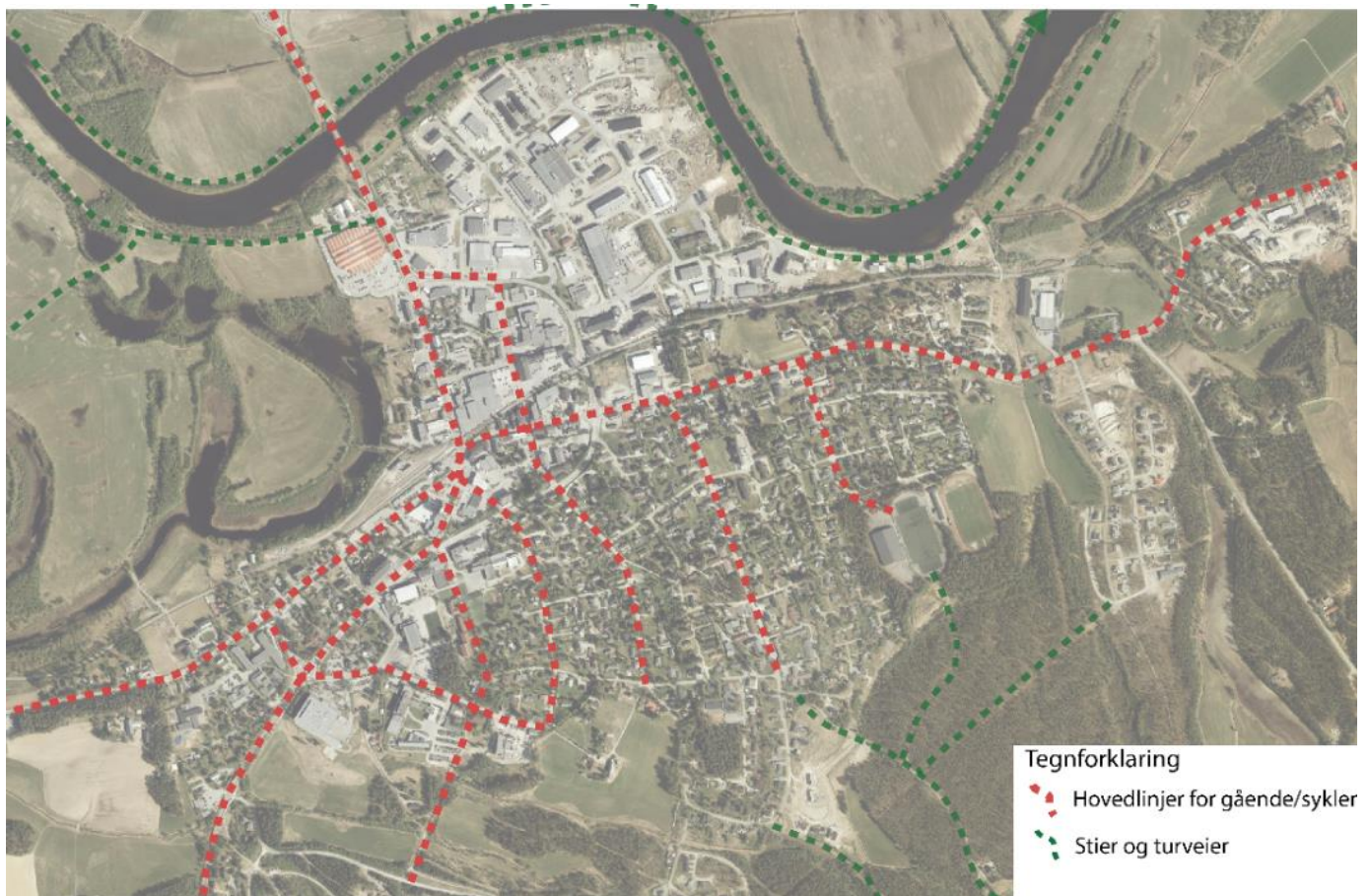


Figur 4-27 Viser hvor tilgjengelig Tynset er for gående i sentrum. 350 m i luftlinje er omtrent 5 minutters gange. Kilde bakgrunnskart: Kilden.

Figuren over viser et utsnitt over hvor mye man når på 5 minutters gange i Tynset sentrum og hvor korte avstander det er.

4.9.1 Hovedlinjer (gang og sykkellinjer)

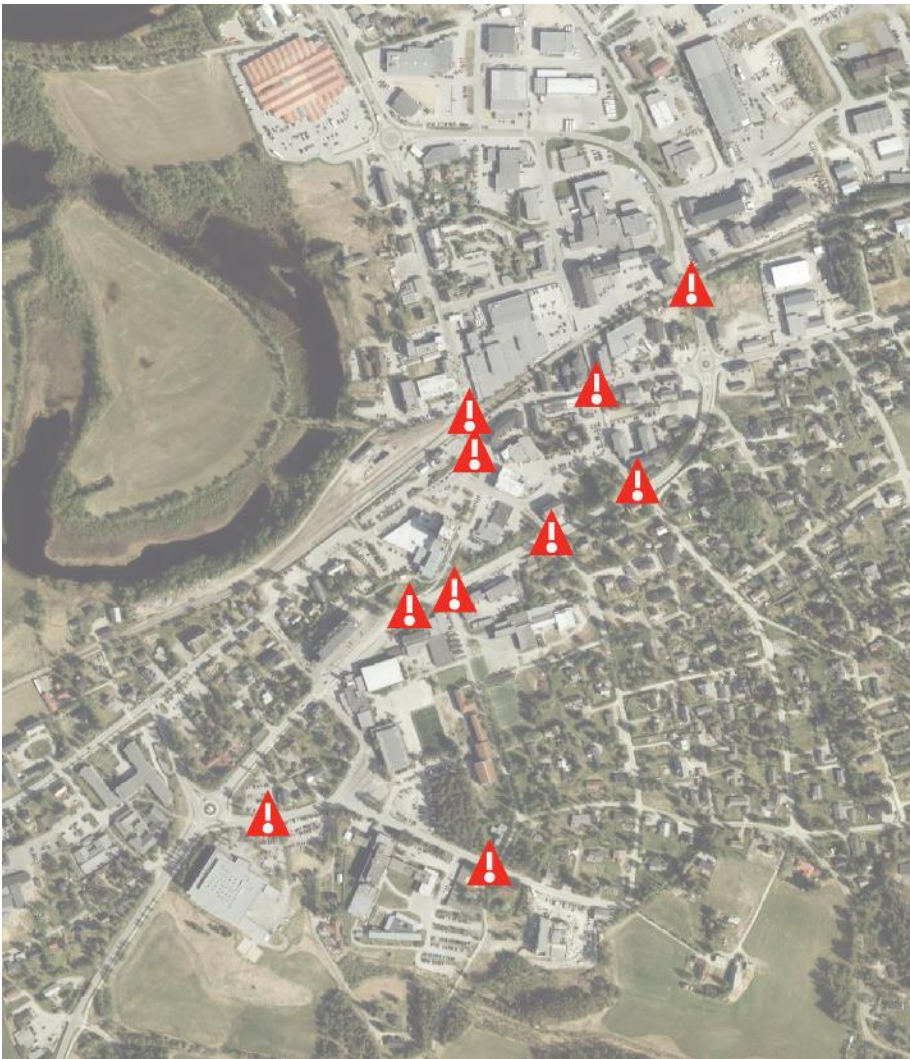
Hovedlinjene for gang og sykkel strekker seg fra boligområdene og inn til sentrumskjernen. Et sentralt krysningsspunkt er møtet mellom Parkveien, Kongsveien og Brugata. Hovedlinjene har relativt god dekning med gang- og sykkelvei. Gang- og sykkelveiene kunne med fordel vært anlagt i boligområdene også. I tillegg til hovedlinjene innad i Tynset sentrum. Det er også et godt utarbeidet gang- og sykkelnettverk som brer seg utover sentrumsgrensene langs fv. 2222 og fv. 30. Hovedlinjene er illustrert i figuren under 4-28).



Figur 4-28 Figuren viser hovedlinjer for gående og syklende. Kilde bakgrunnskart: Kilden.

4.9.2 Kritiske punkter

Figuren under viser hvilke punkter som er særlig utsatt for ulykker. De kritiske punktene er valgt basert på situasjonen på steder, og ikke ut ifra ulykkesrapportering.



Figur 4-29 Figuren viser områder og krysninger hvor mange trafikanter kan være særlig utsatt. Spesielt viktig er de to krysningene ved skoleområdet langs Ringveien og torgområdet sammen med jernbanekrysningen. Kilde bakgrunnskart: Kilden.

Parkveien

På grunn av det lave jernbaneundergangen blir tungtransporten blir ledet gjennom Parkveien. Dette fører til store kjøretøy i en relativt liten gate, hvor det ferdes mange mye trafikanter. Gjennomfart med store kjøretøy kan skape farlige situasjoner hvor mange trafikanter er utsatt. I tillegg er det mye gateparkering som bidrar til en uoversiktlig trafikksituasjon. Sammen kan de store kjøretøyene og gateparkeringen skaper en uoversiktlig og farlig situasjon for de mye trafikantene. I tillegg ligger enkelte bygg i Parkveien langt ut mot kjøreveien, og dette hindrer sikt.

Jernbanekrysningen mellom Kongsveien og Brugata

Krysningen er på bakkeplan og sperres av med bommer. Krysningen brukes både av bilister og myke trafikanter. I selve jernbanekrysningen er det utydelig hvilke arealer som er for kjørende og hvilke som er for gående. Særlig på østsiden av Brugata situasjonen ganske uoversiktlig dersom man kommer fra nordsiden av Parkveien og skal til Brugata. Her blir sikten dårligere pga. bommer og skilt/forstyrrende elementer foran inngangen til Alti. På vestsiden av Brugata er det også en sikkerhetstrussel ved innkjøring til parkeringsplass ved Tynset bokhandel. Her kan det komme gående/syklende som møter bilister på vei inn eller ut fra parkeringsplassen. Denne krysningen vil få et ytterligere press når Tjønnbakken terrasse skal utbygges.

Jernbaneundergangen

Dagens jernbaneundergang er smal og lav. Undergangen er mye brukt av bilister, men også syklister. Strava heatmap viser at flere sykler gjennom undergangen på treningsturene sine. Dette kan skape farlige situasjoner mellom biler og syklister, og kan gi alvorlige konsekvenser. Dette er et ekstra utsatt område på vinterstid med dårlig belysning og snøkanter som medfører utrygge trafikkforhold for myke trafikanter.

Torgområdet

Det er registrert flere ulykker ved torget. Her ferdes mange myke trafikanter, og det er viktig å skape sikre overganger og forbindelser for disse.

Ringveien

Ringveien har stor trafikkmengde og har flere fotgjengeroverganger. Det er registrert ulykker ved flere av disse, og to av ulykkene involverer fotgjengere direkte. Det antas at de registrerte påkjøringene bakfra ved fotgjengerovergangene, kan være på grunn av biler som bråbremser for fotgjengere. Ringveien er særlig utsatt for ulykker, og tiltak bør vurderes. Fartsgrensen på veien er 50 km/t, noe som kan være for høyt med tanke på de mange krysningene.

Det er særlig to krysningpunkter som bør vurderes spesielt. Dette er i krysningen over Ringveien rundt skoleområdet. Her er det to overganger fra gang- og sykkelvei som går fra sentrum til skoleområdet. En krysning er ved krysset mellom Skolegata og Ringveien, og en er ved et grøntområde ved Spar-butikken. Begge disse krysningene antas å bli brukt mye i forbindelse med skoletid, men også i forbindelse med kveldsaktiviteter på området. Det er registrert ulykker med fotgjengere ved begge overgangene.

Sjukehusveien (dette er også beskrevet i kap. 4.4)

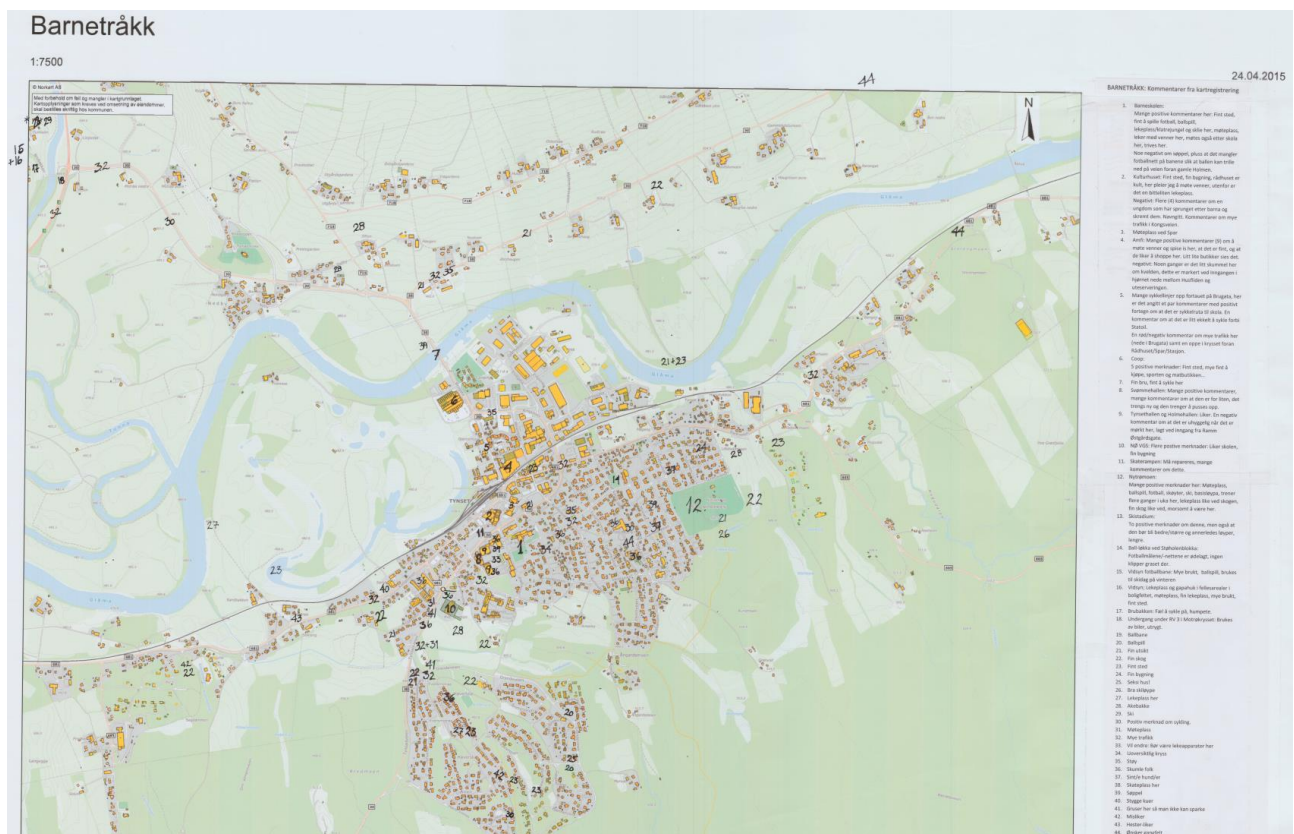
Ved Nord-Østerdal videregående skole er det mye trafikk i forbindelse med skolen, og mange krysser veien i forbindelse med tilhørende parkeringsplass. Mange elever slippes av langs veien uten en tilrettelagt løsning for dette, og dette skaper en uoversiktlig trafikksituasjon. Her bør det vurderes tiltak som skaper bedre oversikt i området. Det kan også vurderes en kiss'n ride-løsning. En eventuell kø i forbindelse med skolen strekker seg ut mot Tylldalsveien, og dette øker ulykkesrisikoen. Sjukehusveien er også inn-/utfart for ambulansen. En køsituasjon i dette området kan potensielt hindre fremkomst for ambulanseskjøretøy.

Krysning gang-/sykkelvei fra Haverslia til Sjukehusveien (dette er også beskrevet i kap 4.4)

Denne gang-/sykkelveien er hyppig brukt, og den brukes også som skolevei. I dagens krysning fra gang-/sykkelveien til Skolegata er det kommet fotgjengerovergang og skilt. Det er laget opphøyd overgang og skiltet med gangfeltskilt. Ekstra gatebelysning i selve krysningpunktet bør vurderes. I tillegg til at opphøyinga bør vurderes å strammes noe opp. Dette for å synliggjøre viktigheten av krysningpunktet enda tydeligere for bilistene.

4.9.3 Barnetråkk

Barnetråkk-registreringen viser at hovedårene som er illustrert i figur 4-30 er aktuelle ferdselsområder for barn også. I tillegg viser registreringen at det er mye aktivitet i eneboligområdene Haverslia og Furumoen/Nytrømoen. Disse boligområdene er utenfor sentrumskjernen, og de færreste av veiene har gang- og sykkelfelt. Under detaljreguleringen for området rundt Sjukehusveien, Arnemoveien og Skolegata (PlanID-201604) kom det et innspill som pekte på uoversiktlig trafikksituasjon i Arnemoveien og et ønske om gang- og sykkelfelt. I barnetråkkregistreringen er det flere merknader om støy og trafikk i boligområdene. Dette kan tyde på at boligområdene er utsatt for trafikk, og at det bør vurderes tiltak som for eksempel gang- og sykkelvei på de mest trafikkerte veiene. Det ser ikke ut til at situasjonen har endret seg betraktelig frem til dags dato, foruten asfaltering av Holmengata. Det ligger inne regulert fortau fra barneskole til Nytrømoen idrettsanlegget og fra Parkvegen langs Idrettsvegen til Nytrømoen. Det er først i 2022-2023 det ligger inne i kommunens handlingsplan.



Figur 4-30. Barnetråkk 2015 -Tynset tettsted. Kilde: Tynset kommune.

Strava heatmap som er en åpen datakilde hvor brukere (ofte i forbindelse med treningsvirksomhet/mosjon) registrere ruter de bruker. Her fremkommer det også at hovedlinjene blir mye brukt i forbindelse med fritidsaktiviteter som gåturer, løping og sykling. Dette er brukt for å vise til sykkel og vinteraktiviteter, der vi har få andre kilder som kan differansieres på disse aktivitetene.

4.9.4 Sykkelbruk

Det er lite data på mengde sykkelbruk, men den åpne datakilden som fremstilles i Strava heatmap som vist i figur 4-31 viser at registret sykkelbruken hovedsakelig følger eksisterende gatenett.



Figur 4-31 Viser registrerte sykkel «ruter» i Tynset tettsted. Kilde: Strava Heatmap, januar 2021.

4.9.5 Vinteraktiviteter

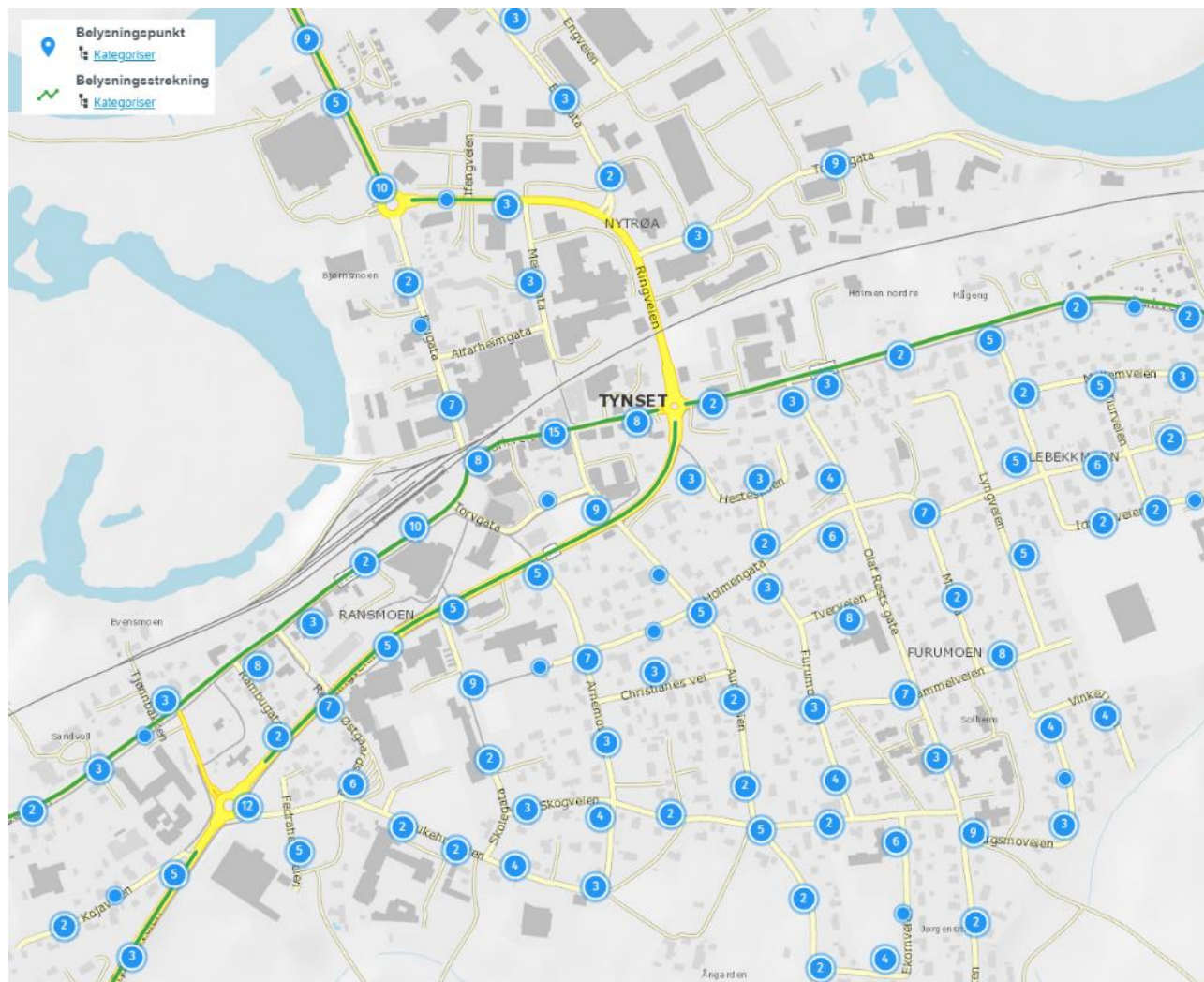
Tynset har gode og stabile, men tidvis nokså kalde vintre. Strava heat map med vinteraktivitets viser at det er en annerledes aktivitetssituasjon for vinteraktiviteter. Hvor aktiviteten hovedsakelig skjer utenfor/ved grensen av «planområdet» for analysen.



Figur 4-32 Figuren over viser vinteraktivitet i Tynset tettsted. Kilde: Strava heat map, januar 2021.

4.9.6 Belysning

Vegkart (vegkart.no) har oversikt over belysningspunkt i sentrumsområdet jf. fig. 4-33. Belysning er viktig forhold, spesielt på vinterstid både i forhold til sikkerhet for myke trafikanter, men også for trykghetsfølelsen. Det skal føles sikkert og trygt å ferdes langs sentrale ferdssåre. Belysning er både på dag og kveldstid med på å skape en økt trykghetsfølelsen. Dette kan medføre til økt tilgjengelig, attraktivitet og bruk.



Figur 4-33 Oversikt over belysningsstrekning og belysningspunkter. Kilde: Vegkart.no, januar 2021.

Figuren over viser at det er mange punkter med belysning i Tynset sentrum, og belysningsstrekninger. Det er stort sett god belysning i indre sentrumsjerne. Ringveien og Alfarheimgata er delvis uten belysning. Ved planlegging og utforming av belysningsanlegg, må det også tas hensyn til at for kraftig belysning eller lysforurensing kan medføre flere miljø- og naturutfordringer.

4.9.7 Oppholdsområder

Gode oppholdsarealer er viktig for å skape et aktivt sentrum. I Tynset sentrum er det i hovedsak to områder for opphold tilknyttet sentrumsaktiviteter. Det ene er torvet og det andre er Parkveien (markert i oransje farge i illustrasjonen under). Disse to områdene byr på handel, servering, sitteplasser og lekeareal foran kulturhuset. Dette innbyr til bruk av personer i ulike aldersgrupper og med ulike formål. Både Parkveien og torgområdet domineres av bilbruk. Det er mye parkering og mye kjøring. Bilbruk kan skape en følelse av utrygghet og bidrar heller ikke til kvaliteten og atmosfæren man ønsker i en sentrumskjerne. Disse områdene har likevel stort potensiale på grunn av sin tilgjengelighet og sentralitet på Tynset.

Andre viktige oppholdsarealer er områder for aktivitet og rekreasjon. Disse er markert i grønn-turkis farge på illustrasjonen under. De markerte feltene har ulike kvaliteter som for eksempel fotballbane, lekeplass, skoleområde, akebakke og utendørsmuseum. Uteoppholdsarealene er innenfor gå- eller sykkelavstand for en stor del av befolkningen på Tynset.

I tillegg er det markert viktige turstier i Tynset for å se sammenhengen mellom disse og oppholdsarealene.



Figur 4-34 Figuren viser viktige oppholdsarealer og turveier i Tynset

4.10 Parkering

Bakgrunn

I henhold til Østlandforskning sin delutredning 2: samferdsel og transportanalyse fra 2015(07/2015) kommer det fram at en utfordring for kommunen blir parkeringsarealer i sentrum som i dag på gatenivå har nådd sin kapasitetsgrense og for å kunne utvide parkeringskapasiteten er det nødvendig å få parkeringen bort fra gateplan ved å bygge parkeringshus eller -kjellere (side 37).

Fjerning av parkering er et betent tema, spesielt for butikkeiere som er bekymret for kundegrunnlaget sitt. Statens vegvesenet sin rapport «*Hva betyr gateparkering for handelen?*» (rapport nr 440) fra 2015 ser nærmere på dette og her framkommer det at parkeringsplasser påvirker valg av handlested, men rapporten viser at det er et mer nyansert bilde av hva slags betydning gateparkering har for omsetning i bysentrum. Flere studier har undersøkt hvilke kvaliteter som trekker kundene til bysentrum. Utvalg av butikker, serveringssteder og atmosfære ser ut til å være de viktigste faktorene. Parkeringsmuligheter blir i de fleste studier ansett som mindre viktige faktor. Der dette ser ut til å ha avgjørende betydning for kunders valg av handlested, er det gjerne fordi to lignende handelssteder konkurrerer om de samme kundene. Ofte er kundegrunnlaget lokalt og der vil ikke høyere parkeringsdekning nødvendigvis føre til høyere omsetning. Det er et unntak for dette og det er for de handleområdene som baserer seg på et regionalt, heller enn et lokalt kundegrunnlag. Disse er gjerne spesielt orientert mot bilbrukere, og omsetningen påvirkes derfor av parkeringskapasitet. Hvis det er vanskelig eller kostbart å parkere, vil det i større grad gå ut over besøkshyppigheten til den regionale kundekretsen. Trolig vil ikke innbyggere som bor i nærheten av bysentrum velge å handle andre steder eller sjeldnere, nettopp fordi de bor i nærheten og er ofte kjent med hvor det evt. er alternativ parkeringsplass.

Tynset sentrum er jo et regionsenter og kollektivtilbudet er for mange ikke aktuelt pga. dens begrensninger. Dette gjelder både tilreisende (regionale) og det lokale kundegrunnlaget, så det er klart det må være parkeringsmuligheter for både tilreisende og lokale.

Generelt

Tynset kommune ønsker en parkeringsanalyse for å få et overblikk over antall parkeringsplasser i sentrum. Analysen skal også brukes som vurderingsgrunnlag for parkeringsbehov i senere planarbeid. Norconsult har kartlagt og analysert dagens private og offentlige parkeringskapasitet i Tynset sentrum. Analyseområdet følger avgrensningen gitt i kapittel 3.4 i figur 3-6.

Virkemidler og effekter

Lovverk som styrer parkering

Det er i hovedsak to lover som styrer parkering. Det er plan- og bygningsloven som hovedsakelig regulerer nye parkeringsplasser. Fra hvor mange, eierskap, utforming og lokalisering. Den andre er vegtrafikkloven som hovedsakelig styrer hvordan allerede eksisterende plasser på gateplan reguleres og brukes. Dette være om man må betale, tidsbegrensning, reservasjon til spesielle formål eller type biler.

Transportøkonomiske institutt har skrevet en rapport om *parkering – virkemidler og effekter*, rapport 1493/2016. I denne er det laget en tabell over mulige tiltak, formål, effekter og behov for supplerende tiltak.

Følgende tiltak er disse:

- Minimumsnormer
- Maksimumsnormer
- Kombinasjon av min- og maksnormer

- Fastnormer
- Ingen normer
- Frikjøp
- Skille parkering fra andre arealbruksformål
- Lokalisering av parkering under bakken
- Avgiftsparkering (heri: progressive avgifter)
- Tidsbegrensning
- Avgiftsfritak for nullutslippsbiler
- Boligsone/beboer-parkering
- Reservere parkering til spesielle formål
- Flytte eksisterende plasser, evt. redusere antallet

Alle bilturer starter og ender på en parkeringsplass. Dette medfører at parkeringstilbudet vil ha stor betydning for valg av transportmiddel. Økte avstander mellom bolig og parkeringsplass medfører ikke at bilen ikke kan brukes, men det kan redusere fordelene bilen fremfor gåing, sykling og kollektiv.

Reisevaneundersøkelse viser at bilandelen på arbeid er nesten halvert der det er vanskelig å parkere sammenlignet med tilfeller hvor det er lett å parkere ved arbeidsstedet. Daglig parkeringsavgift på arbeidsplassen er mer effektivt i form av å redusere bilbruken enn f.eks. månedsbetaling. Flertallet av norske arbeidstakere mener det er lett å finne ledig parkeringsplass og oppgir at det er gratis å parkere på jobben.

Internt i kommuner vil gjerne parkeringsnormene for næring og offentlig formål iht hva slags området det er. Sentrale området med god kollektivdekning vil og kan ha mye strengere normer enn området med dårlige kollektivforbindelser. Det må tas høyde for situasjonen den aktuelle kommunen er i også i forhold til konkurranse med andre kommuner i samme region. Konkurranse mellom kommuner kan medføre at virksomheter lokaliserer seg der det er best tilrettelagt for parkering.

Mange bolig- og sentrumsområder har utfordringer knyttet til fremmedparkering, letekjøring eller trafiksikkerhet. Parkeringsforhold kan medføre bilkjøring som øker lokal forurensning og støy som medfører at området blir mindre attraktivt. Gjennom tydelig planlegging og regulering kan parkeringspolitikken minimere bilbruken (der den kan minimeres) som kan medføre triveligere og mer attraktive sentrums- og boområder. De nære omgivelsene kan bli mer trafiksikre når bilen ikke får parkere overalt lengre. Dette kan skje ved ulike tiltak som beskrevet over som å samle parkering i anlegg utenfor sentrumsområdene, reservere parkering til bosatte eller benytte avgift for å styre parkeringsbruken.

4.11 Arealbruk

Når det er mye areal som går med til parkering bidrar dette til lav tomteutnyttelse, byspredning og reduserte muligheter for å tilby et godt kollektivtilbud eller tilrettelegge for sykkelveger. Parkeringsplasser kan i noen tilfeller beslaglegge like mye eller større areal enn bygningen den skal betjene. Når det er mange separate parkeringstilbud i tettbebyggelsen, vil de mange avkjørslene medføre både hindringer og risiko for annen trafikk. Ved parkeringsplasser på gategrunn vil dette ofte være et hinder for etablering av tiltak for syklende og kollektivreisende.

4.12 Eksisterende tiltak for Tynset sentrum

Det er pr. dags dato tidsbegrensning på de mest sentrale parkeringsområdene i Tynset sentrum. Med bla. 2 timers parkering (langsmed fv. 2222, Kongsveien) og parkering på utsiden av sparebank og bokhandel og 1 times parkering (i Parkveien vist på bildet under med figur 4-35). Disse er skiltet, men det er ingen oppfølging av tiltaket og det er uvisst hvordan denne begrensningen faktisk håndheves. Det oppleves som at det

spesielt for området med 1 times begrensning forholdsvis opprettholdes. Det er ingen skiltet begrensning på parkeringslommene på utsiden av kjøpesenteret i sentrum, i Brugata.

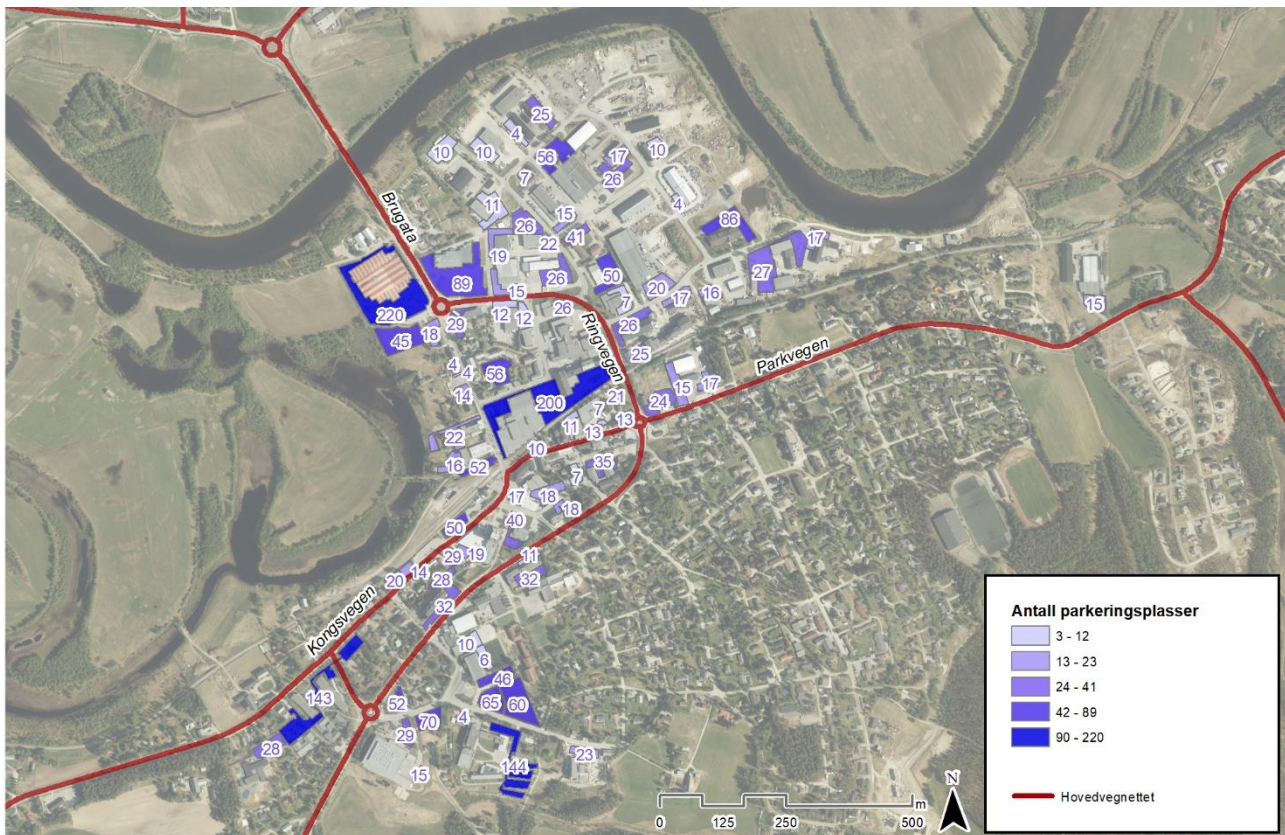


Figur 4-35. Viser parkeringssone i Parkvegen med kun 1 times parkering. Kilde: Google streetview, september 2019.

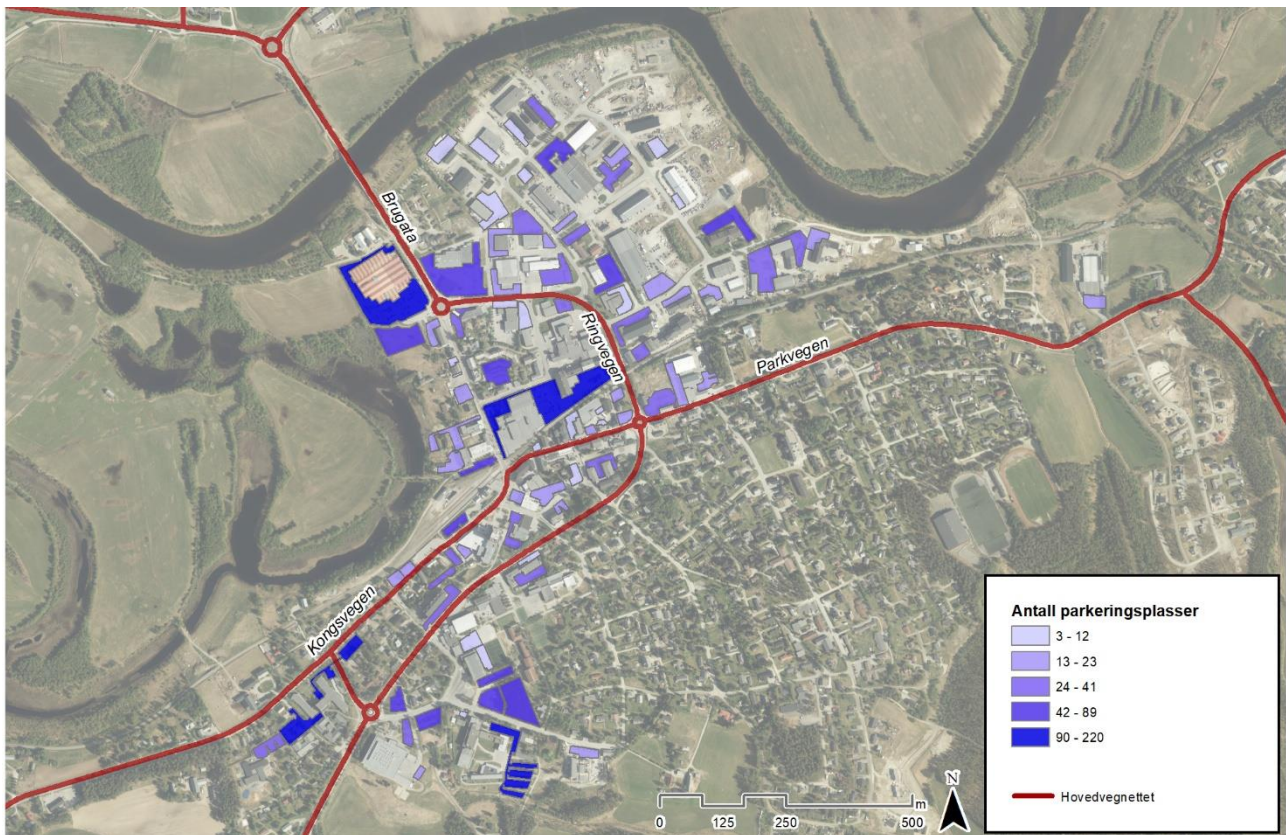
4.12.1 Dagens parkeringssituasjon

For å få oversikt over antall parkeringsplasser er det telt antall offentlige og private parkeringsplasser for hele analyseområdet jf. avgrensninga i fig. 3-6. Det er telt både oppmerkede og ikke-oppmerkede parkeringsplasser. I Tynset eksisterer det mange parkeringsplasser uten oppmerking, og derfor vil antall parkeringsplasser være avhengig av hvordan brukerne parkerer. På disse stedene har det vært nødvendig å gjøre et estimat for antall parkeringsplasser. For å estimere antall parkeringsplasser er det brukt tall fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2014) s.34 og N100 s.86 fra Statens vegvesen. Disse tallene er brukt sammen med en vurdering av dagens parkeringsmønster som kan tydes gjennom flyfoto og gatebilder. Det er telt med parkeringsplasser tilhørende leilighetsbygg, men ikke for eneboliger. Fullstendig telleskjema og telte områder er vist i vedlegg 1 – *Parkeringstelling Tynset tettsted 2020*. I Vedlegg 2 - *Visuell parkeringsbelegg på utvalgte steder* viser også utvalgte parkeringsområder og visuelt parkeringsbelegg der over flere år sjekket via flyfoto.

I illustrasjonene 4-36 og 4-37 er disse visuelt framstilt, førstnevnte inkl. antall parkeringsplasser pr. markering og kun vist med fargeindikator på sistnevnte.



Figur 4-36 Viser optelte parkeringsplasser innenfor analyseområdet. Bakgrunnskart: NorgeiBilder, 2021.



Figur 4-37 Viser beliggenhet og størrelsesdifferensiering mellom parkeringsplassene innenfor analyseområdet. Kilde bakgrunnskart: NorgeiBilder, 2021.

4.12.1.1 Offentlige parkeringsplasser

Offentlige parkeringsplasser defineres i denne sammenheng som parkeringsplasser enhver privatperson kan parkere på. Dette kan være ikke-oppmerkede parkeringsplasser, gateparkering og parkeringsplasser man benytter ved spesifikke aktiviteter/anledninger (for eksempel sykehusparkering, parkering til kjøpesenter, parkering til matbutikker og lignende). Dette inkluderer derfor også parkeringsplasser til privat eide bedrifter som driver utadvent virksomhet. Grunnen for denne kategoriseringen er at hvem som helst, i teorien, kan benytte disse parkeringsplassene.

Antall offentlige parkeringsplasser: 2154

4.12.1.2 Private parkeringsplasser

I denne rapporten er private parkeringsplasser definert som parkeringsplasser som er forbudt for allmenn bruk. Dette kan være parkeringer til leiligheter, reserverte parkeringsplasser og parkeringsplasser til virksomheter som ikke driver utadvent virksomhet. Bedrifter som ikke driver utadvent virksomhet regnes ikke for å oppleves som fritt for privatpersoner å parkere på. Dette gjelder særlig for industriområdet nord-øst for Ringveien og nord for jernbanelinjen jf. figur 4-34. Det er ikke telt med parkeringsplasser til eneboliger, kun parkering for leilighetsbygg.

Antall private parkeringsplasser: 959

4.12.1.3 Gateparkering

Ved telling av gateparkering ble analyseområdet delt inn i sonene for fortetting (BO_1 og BO_2, jf. Kommunedelplan for Tynset tettsted). I felt BO_1 er det gateparkering i Kongsveien, Parkveien, Brugata, Aumligata og Alfarheimgata. Det er kun telt opp parkeringsplasser som er markert eller innenfor et areal som tydelig er ment for parkeringsplasser. I Kongsveien ligger det 18 parkeringsplasser langs stasjonsområdet/rådhuset. I Parkveien ligger det 24 parkeringsplasser mellom krysset til Kongsveien og rundkjøringen i Ringgata. I Brugata ligger det 8 parkeringsplasser mellom jernbanekrysningen og krysset til Alfarheimgata. I Alfarheimgata er det 5 parkeringsplasser. I Aumliveien er det 9 parkeringsplasser mellom krysset til Parkveien og krysset til Torvgata. Disse parkeringene er ikke markerte, men det vises på flyfoto at dette er hyppig brukte parkeringsplasser.

I BO_2 er det kun telt parkeringsplasser som er innenfor BO_2 og innenfor analyseområdet. I BO_2 er det 6 parkeringsplasser. Disse er i Arnemoveien og antas å være parkeringsplasser for «kiss and ride» i forbindelse med barneskolen.

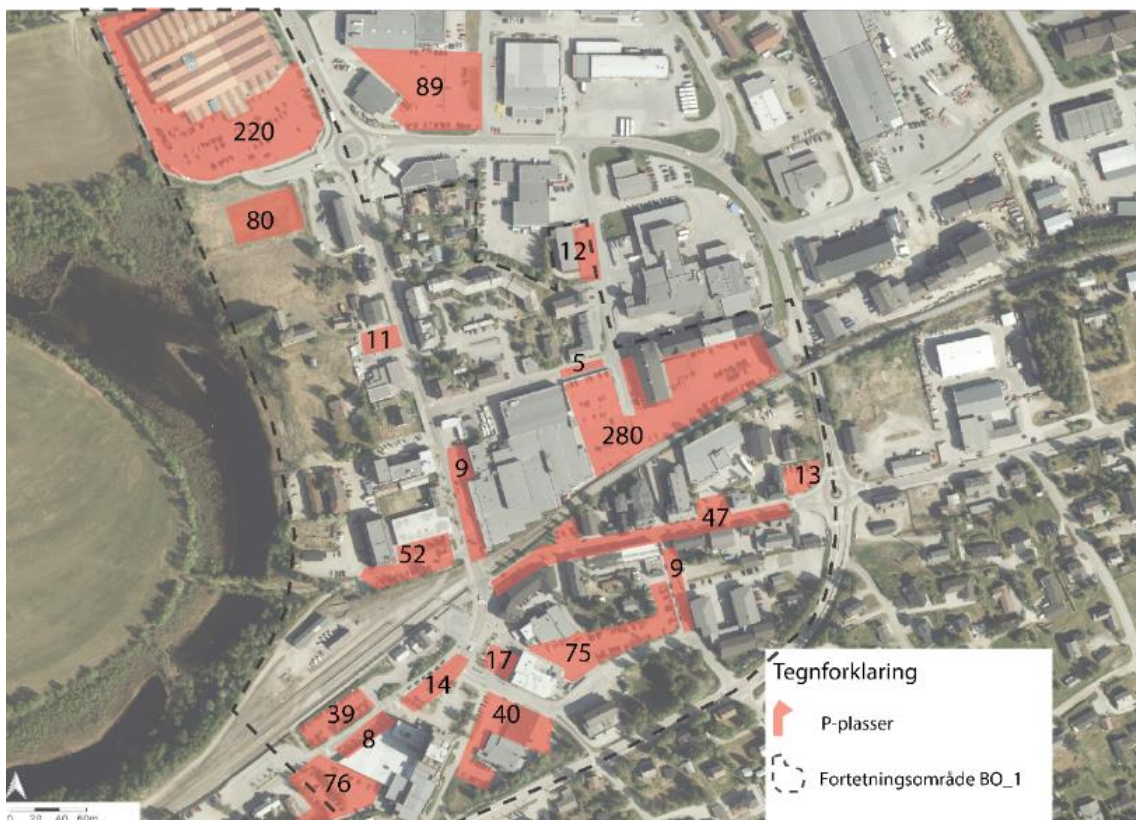
Antall gateparkeringsplasser i BO_1: 66

Antall gateparkeringsplasser i BO_2: 6

4.12.1.4 Parkering i indre sentrumsområde (BO 1)

For å danne et riktig bilde av parkeringssituasjonen er det også telt antall parkeringsplasser innenfor felt BO_1 og BO_2. Med «offentlige» menes parkeringsplasser enhver privatperson kan parkere på. Dette kan for eksempel være gateparkering, parkering på kjøpesenter eller parkering tilknyttet butikk. Privat parkering defineres som parkering til leiligheter, til bedrifter som ikke driver utadvendt virksomhet eller andre reserverte parkeringsplasser.

I BO_1 er det i dag 997 offentlige og 283 private parkeringsplasser. Totalt 1280 parkeringsplasser.



Figur 4-38 Figuren viser offentlige parkeringsplasser i sentrumskjernen med antall parkeringsplasser på hver. Innenfor BO_1 området er det registrert 1096 parkeringsplasser.

4.12.1.5 Parkering i ytre sentrumsområde (BO 2)

I denne beregningen er det ikke telt med parkeringsplasser tilknyttet plasskrevende næring på Nytrøa. Parkeringsplassene som er telt med fra Nytrøa er parkeringsplassene tilknyttet Rema1000, Tomtegata 2 (meSkano), Tomtegata 7 (Tools), Tomtegata 4 (Felleskjøpet), og Tomtegata 1. Disse virksomhetene er de eneste med parkeringsplasser som publikum kan benytte seg av. Hovedandelen av parkeringsplasser i BO_2 ligger mellom Ransmoen, Tronstua barnehage og Helsearkivet.

I BO_2 er det 1092 offentlige og 91 private parkeringsplasser. Totalt 1183 parkeringsplasser.

4.12.1.6 Spesielle dager det er fult og hyppigheten av disse

Ved spesielle dager som festivaler, markedsdager og lignende, kan det tenkes at parkeringskapasiteten strekkes. Det er fire arrangementer som vurderes til å ha en påvirkning på parkeringsdekningen i Tynset. Disse arrangementene er Trolldager, Julemarked, Tynset Mart'n og Trans Østerdal. Trolldager, som ofte finner sted i slutten av juni, innebærer at Parkveien stenges i forbindelse med arrangementet. Parkveien stenges også i forbindelse med Julemarkedet og Tynset Mart'n. Tynset Mart'n innebærer tivoli på Domus, og dette reduserer antall parkeringsplasser og fremkommeligheten på området. Trans Østerdalen påvirker

parkeringsdekningen gjennom deltakere, følge/støtteapparat, og målgangsområdet. Gateparkeringen ved rådhuset brukes som start- /målområde, og er derfor ikke tilgjengelig mens løpet pågår.

Det er i tillegg en del arrangementer i kulturhuset/rådhuset som gir fulle parkeringsplasser. Rådhuset brukes mye til fagsamlinger, bla. på bakgrunn av at Tynset er regionsenter og f.eks. om helsetiltakene eller barnehagene har fagdager. Dette medfører at det kan være vanskeligere å få parkert i sentrum disse dagen.

Arrangementene reduserer antall parkeringsplasser i Kongsveien, Parkveien og på Domus. Kongsveien og Parkveien har ikke stort parkeringsvolum. Parkveien har 24 gateparkeringer. Kongsveien har 18. Domus har 220 parkeringsplasser. Under Tynset Mart'n vil tivoli beslaglegge et vesentlig antall av disse. Likevel er det en ny kiwibutikk sør for Domus som bidrar til økt parkeringsdekning i nord-vestre del av sentrum.

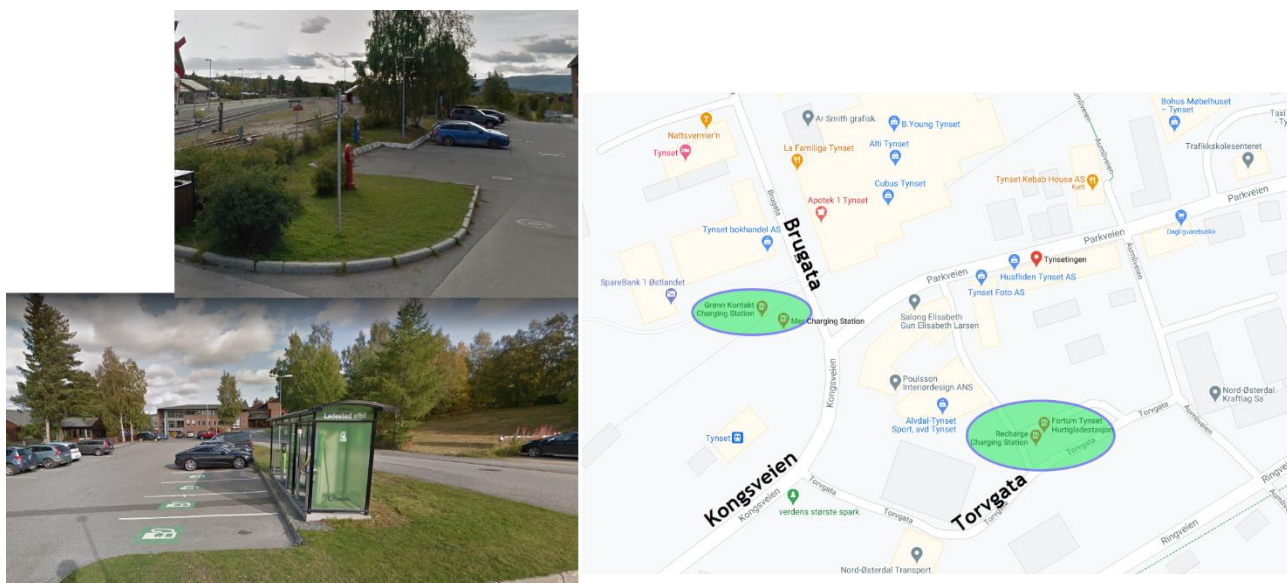
Ingen av de nevnte arrangementene vurderes å ha en vesentlig påvirkning på parkeringsdekningen i Tynset sentrum. Det er tilstrekkelig med parkeringsplasser ellers i sentrumsområdet slik at arrangementene ikke antas å medføre parkeringsmangel i Tynset.

Tiltak for evt. fagdager og større arrangementer i Tynset rådhus kan være å f.eks. inngå avtale med de større parkeringsplassene i sentrum og ha parkering der. Her kan bla. også arbeidsgiver oppfordre til samkjøring og tilrettelegging for dette.

4.12.2 Elbil parkering – offentlige ladeparkering

Det er to offentlige ladeplasser for elbil i Tynset sentrum. Disse er markert og vis i figur 4-39 og er plassert nokså sentralt i sentrum, ved Brugata (2 plasser) og i Torvgata (6 plasser). Det er totalt 8 offentlige ladeplasser i Tynset sentrum.

Det er lite informasjon å finne om elbilladere i Tynset, men i en artikkel fra lokalavisa – Tynsetingen fra 07.09.2016 med oppdatering 12.09.2018 fremkommer det at Tynset ikke er stoppestedet for de som trenger å hurtiglade. Her fremkommer det at Domus er i forhandlinger om elbilladere og på Amfi har det ikke har vært noen stor etterspørsel og det har ikke vært noe sentralt tema.



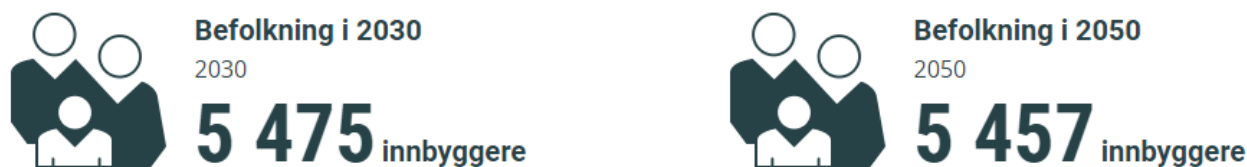
Figur 4-39. Offentlige ladeplasser for elbil. Kilde: Google maps, januar 2020.

5 Framtidig situasjon

5.1 Generelt

Tynset kommune sin forventete befolkning i henhold til statistisk sentralbyrå for 2030 og 2050 er vist under. Denne viser en minimal nedgang i befolkningen i 2050. Det kan forventes at det ikke nødvendigvis blir så mye befolkningsendring i kommunen som vist under, men at det internt i kommunen vil bli økt befolkning i tettstedsområdene og fraflytting fra omkringliggende grender, som er den nasjonale trenden.

Forventet utvikling



Kilde

[Regionale befolkningsframskrivninger, Statistisk sentralbyrå](#)

Figur 5-1 SSB sin prognose for befolkningsutvikling. Data hentet ut: høsten, 2020.

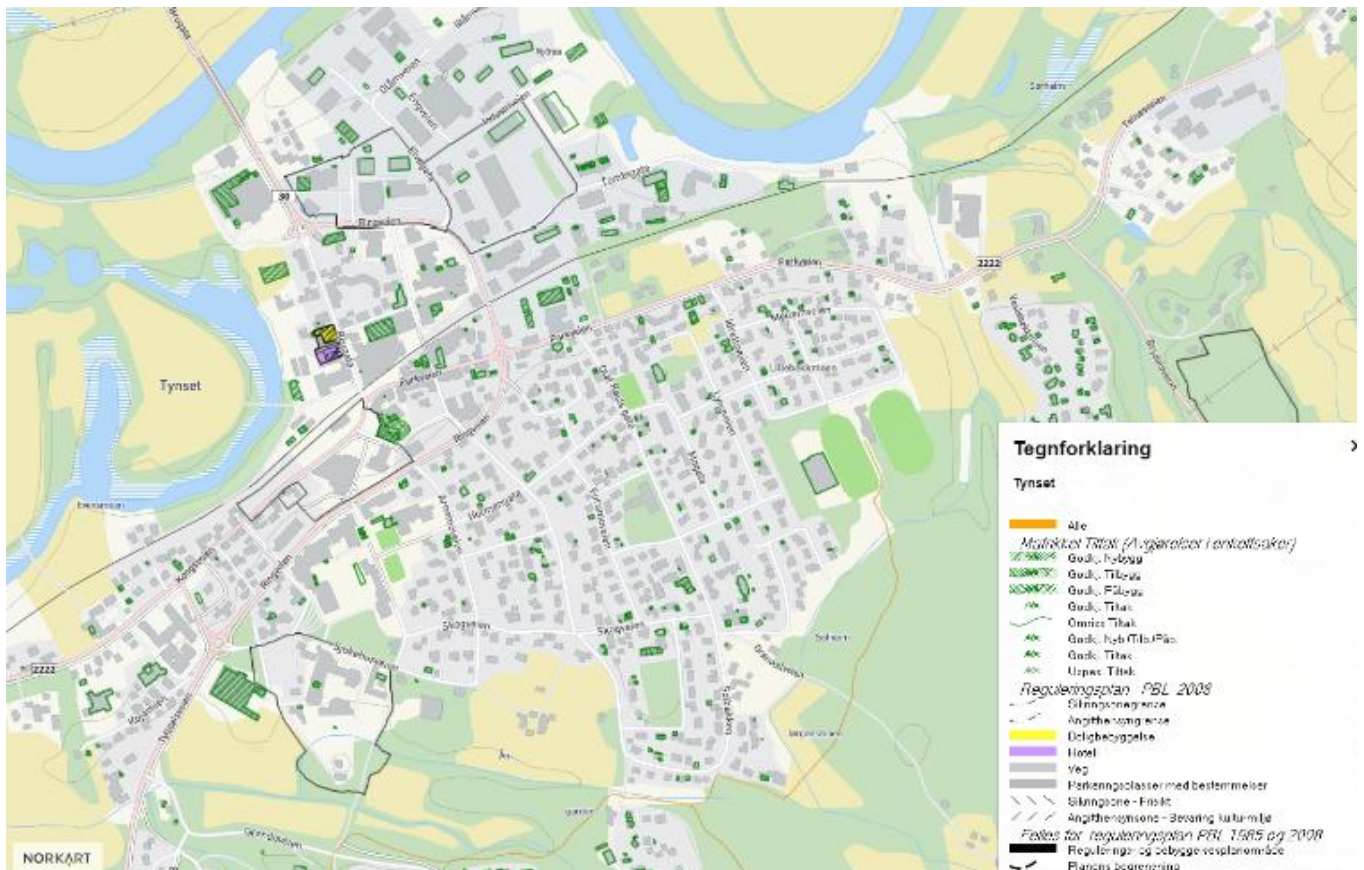
Distriktssenteret, kompetensesenteret for distriktsutvikling har sett en langvarig utvikling over flere tiår med svak eller negativ befolkningsvekst og utflytting fra de mindre sentrale områdene i landet. Kommuner og regioner kan i begrenset grad påvirke netto befolkningsutvikling, men de kan i noen grad påvirke indirekte, gjennom lokalt utviklingsarbeid med mål om å styrke attraktiviteten til kommunen/regionen. Dette omfatter innsatts rettet mot: arbeidsmarked, møteplasser, boliger, bomiljø, fysiske stedskvaliteter, kultur- og fritidstilbud, informasjon og veiledning, omdømme, fysisk og digital infrastruktur mm jamfør «*Tilflytning for enhver pris?*» En studie av tilflytningsarbeid i norske distriktskommuner rapport 4/2013 på oppdrag for distriktssenteret.

Kompetansesentret har bla. følgende oppsummering «*Å jobbe for å ta vare på de som kommer kan ha større betydning for folketallsutviklinga enn forsøk på å lokke hjem utflyttede ungdommer og barnefamilier. Kommunen alene kan ikke gjøre jobben. De som lykkes samarbeider med næringsliv, frivillighet og innbyggere. De som lykkes, involverer målgruppen (tilflyttere) og jobber på tvers av sektorer og organisasjoner. For tilflyttere med svak stedstilhørighet er det ekstra viktig å jobbe for at de skal få et nettverk og bli en del av lokalsamfunnet. Tilhørighet og medvirkning kan bidra til at ungdom ønsker å bo i distriktskommuner*».

Utgangspunktet bør være at tilflyttere skal ha en jobb i bo- og arbeidsmarkedsregionen og et lokalsamfunn de trives med. Tilflyttingsarbeidet må derfor bygge på analyser og kunnskap om eget sted og regionen sitt behov for arbeidskraft. Arbeid er den viktigste årsaken til at folk flytter, men kvaliteter ved stedet, familie og nettverk har i tillegg betydning for både flyttebeslutninger og beslutninger om å bli boende (Sørli, Aure og Langset, 2012 - Hvorfor flytte? Hvorfor bli boende? Bo- og flyttemotiver de første årene på 2000-tallet. NIBR-rapport nr. 22/2012. Oslo: Norsk institutt for by- og regionforskning).

5.2 Endringer fra plan og foretting

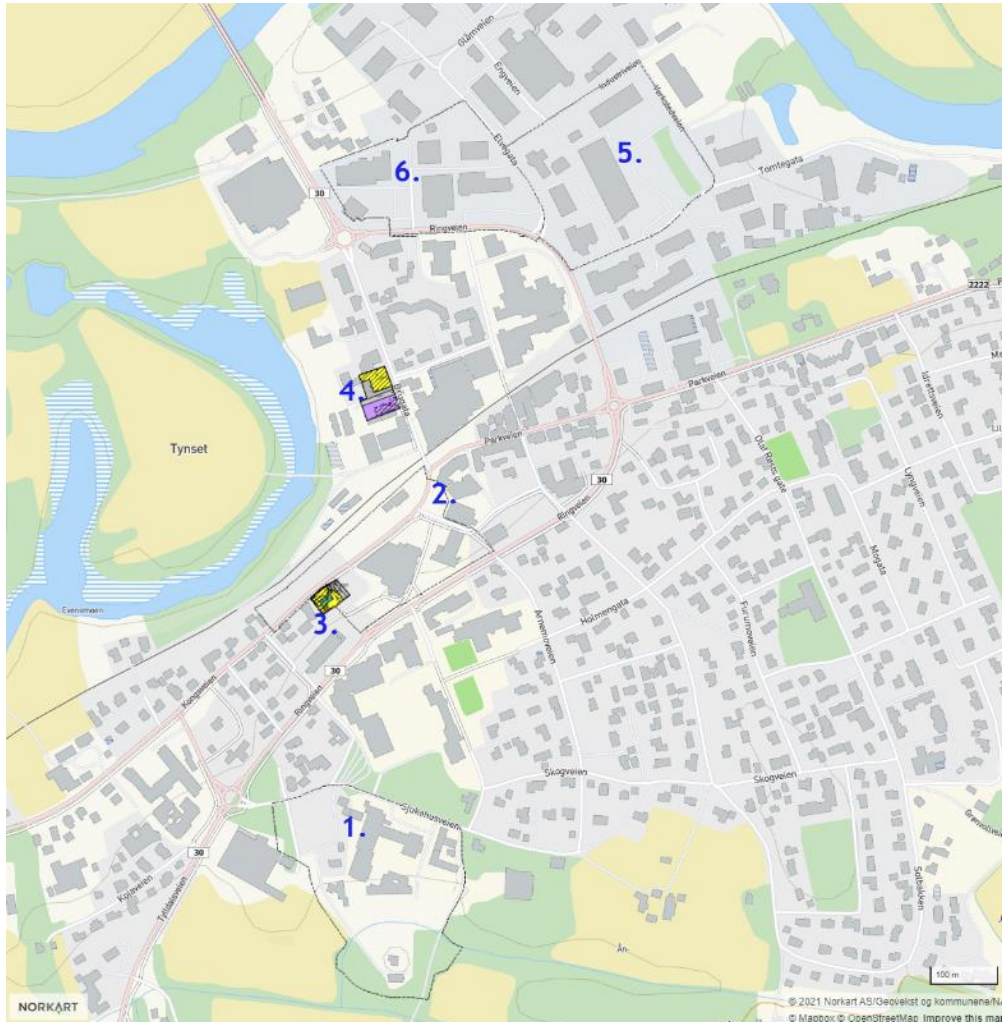
Områder som er under utvikling og som er omsøkt eller i en prosess hos kommunen er vist i kartutsnittet under, fig 5-2.



Figur 5-2 Kartutsnitt fra kommuneplan, 09.10.2020 som viser områder som er under utvikling (forslag reguleringsplan) vist med svart eller har godkjente tiltak vist med grønt.

5.2.1 Arealbruksendringer og foretting

Påbegynte/kjente arealbruksendringer/fortettinger er vist i figur 5-3 og kort beskrevet i punktene under. Planlagte parkeringsløsninger der det er laget kommer frem i punkt 5.2.2



Figur 5-3 Viser prosjekter som er påbegynt med kartlag: forslag reguleringsplaner. Nummerering 1. til 6. viser plasseringene av disse. Status er for januar 2021. Kilde: Tynset kommune

Nye planlagte boligprosjekter i rekkefølge til figur 5-3. ID referer til planident.

1. Detaljregulering for Fredarheimveien – Sjukehuset ((id: 201901)), iht planprogram skal det legges til rette for inntil 16 nye leiligheter i tilknytning til eksisterende boliger. Dette prosjektet krever en avklaring av kjøreatkomst og utredning av trafikksikkerhet i kryssløsningen Fedraheimveien – Sjukejsveien
2. Tynset sentrum, torg- og kollektivområder (id: 202003)
3. Svelland, Kongsveien 4 (id:201906) – tilrettelegging av fortetting og endring av kombinert bebyggelse og anleggsformål til boligformål med leiligheter med parkering på bakkenivå.
4. Tynset Hotell (id: 201908) – en omregulering for å tilrettelegge for bedre parkering- og trafikkkløsning for Tynset hotell.
5. Detaljregulering for felleskjøptomta på Nytrøa (id: 201810) – kun opprettet sak, ikke annonsert
6. Detaljregulering for Brugata – Ringveien – Elvegata (id: 201809)

5.2.2 Planlagte tiltak med parkeringsforslag

5.2.2.1 Nytt handelstorg – mellom Torvgata og Parkveien

Punkt 2 i figur 5-4 viser plassering for nytt handelstorg. Skissefasen med nytt handelstorg pågår for øyeblikket og viser torgelementer, men også parkeringsplasser med 10 vanlige parkeringsplasser og en HC-parkering som vises i figur 5-4 og 5-5.



Figur 5-4 Foreløpig landskapsplan over Tynset Torg. Kilde: Norconsult.



Figur 5-5 Illustrasjon på mulig utfall av nytt torg. Kilde: Norconsult

5.2.2.2 Svelland – Kongsvegen 4

For punkt 3 i figur 5-3 er det foreslått 10 parkeringsplasser.



Figur 5-6. Illustrasjon viser mulig parkeringsløsning for Svelland, Kongsveien 4. Kilde: illustrasjon fra side 26 i planbeskrivelse utført av planråd.

For Svelland er det tilrettelagt for en parkeringsplass pr. leilighet samt minst en gjesteparkeringsplass. Dermed vil det som illustrasjonen over være mulig å anlegge min. 10 parkeringsplasser på eiendommen. Jf. figur 5-6.

5.2.2.3 Tynset hotell

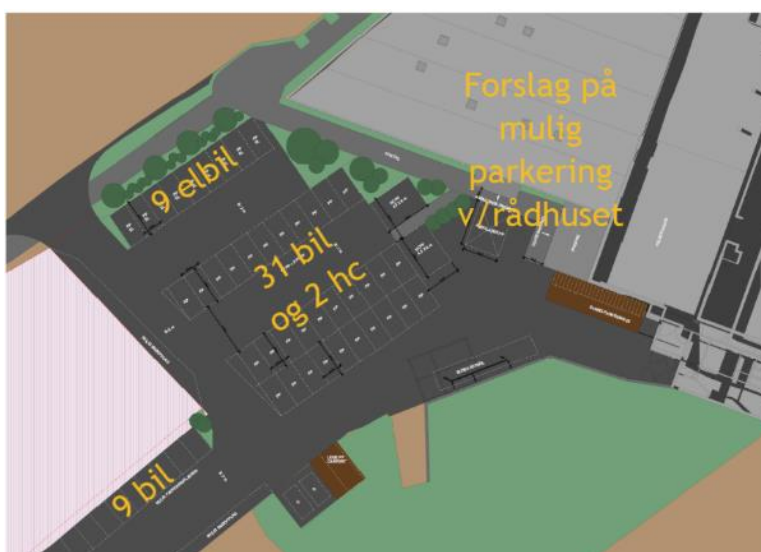
For punkt 4 i figur 5-3 er det foreslått 18 parkeringsplasser jf. figur 5-7.



Figur 5-7 Mulig ny parkeringssituasjon v/Tynset hotell. kilde: Illustrasjonsplan, planråd.

5.2.2.4 Rådhuset

Det er laget et forslag for endring på parkering ved rådhuset (dette ligger inne i figur 5-3). Her er det som illustrasjonen under (fig. 5-8) viser lagt inn 9 elbilparkeringsplasser, 31 + 9 bil parkeringsplasser og 2 hc parkeringsplasser.



Figur 5-8 En mulig parkeringssituasjon for Rådhuset/legevakt. Kilde: Plan 1, 11.09.202

Det er også bla. regulert til fremtidig parkeringshus på eiendom 44/174 og 44/176 i reguleringsplan «OMRÅDET MELLOM JERNBANEN, RINGVEIEN OG TORGET» fra 2002. Disse er ubebygde i dag. Det er ikke kjent at det er noen påstarta prosess med å anlegge parkeringshus her.



Figur 5-9 Viser at det er regulert til fremtidig p-hus som langs Ringveien. Kilde: Tynsetkommune, innsynsløsning.

5.3 Fortetting

«Med fortetting menes all byggevirksomhet innenfor dagens utbygde områder som fører til høyere eller mer effektiv arealutnyttelse» (Stortingsmelding nr. 31 (1992-93 «Den regionale planleggingen og arealpolitikken»). Fortetting kan ha ulik omgang og karakter. Det kan være fradeling av tomter, tilbygg, påbygg på eksisterende bebyggelse, sanering, transformasjon av typisk tidligere industriområder til byområder. Det kan være basert på et ønske om fortetting rundt knutepunkt eller langs traseer for kollektivtransport med en forhøyet arealutnyttelse på nærliggende byområder.

Som bakgrunn for en fortetting bør det i utgangspunktet lages en fortettingsanalyse hvor man går mer detaljert inn på hva som vil være de beste tiltakene. Typiske endringer/prinsipper for fortetting er ofte å begynne innerst i kjernen og fortette utover. Dette for å bygge opp om den sentrums-kjernen man har i dag og øke andelen som bor i nærheten av kollektivtilbudet. En annen typisk fortetting er å skape sammenhengende gatefasader. For å avklare hvilke gater dette bør prioriteres i, fremkommer også dette i en typisk fortettingsanalyse og i en gatebruksplan. I innfartsårene til sentrum bør man typisk ha tydelige gater med god plass for både gående og syklende, her kan man gjerne ha en viss høyde ift bebyggelse rundt (anbefalte høyder for Tynset er jo allerede utredet i høydestudien fra 2007). I høydestudien for Tynset sentrum er det visualisert økt bebyggelse langs hovedferdselsårene (Ringveien).

Fortetting er en viktig del av det å kunne tilrettelegge for en urban livsstil i småbyene. Småbyurbanisme kan tiltrekke seg unge voksne med høy utdanning. Ofte blir urbanisme tenkt på som vanskelig i mindre områder,

fordi de ikke kan sammenligne seg med storbyer i f.eks. variasjon av kultur- og tjenestetilbud. Fordelene derimot er bla. at boligprisene er gunstige, man kan ha et stort hus med hage innenfor 10 minutters avstand til sentrum, hverdagslivet blir enklere med kortere avstand, færre folk og mindre kø. Ved fortetting er det ofte bygging av leiligheter i sentrum og selv om disse passer vel så bra for unge voksne med høy utdannelse som gjerne vil bo sentralt, så er prisutviklingen slik at de ofte tiltrekker seg 60-70-åringene fordi det er først og fremst disse som har råd til leilighetene. Dette kan jo for så vidt også være en strategi at da flytter de ut av eneboligene sine, slik at disse blir tilgjengelig for nyetablerer.

«Det er godt å gjøre sentrum tettere, mer kompakt, men det er like viktig å se på det som skjer utenfor sentrum» fremkommer det i kompant utvikling og fortetting fra TØI (transportøkonomiske institutt). Dette viser at man må se på helheten for å komme med gode tiltak for å få til en god fortetting.

I 2009 kom det en rapport som het «Fortett med vett» denne rapporten viste til spesielt tre punkter som er viktig ved vurdering av fortetting og som har vist seg å være manglende ved fortettingstiltak i flere norske byer.

- Viktig å bygge tett, men ikke for tett. Dette fordi man må ivareta behovet for utearealer
- Forme uterom som byr på opphold, rekreasjon og aktiviteter
- Fortettingsområder utenfor sentrumskjernen som ikke er rene boligområder, men også nærings- og serviceområder.

Tynset sentrum har et utrolig godt utgangspunkt ift. fortetting. En utfordring vil bli å finne riktig plassering til evt. virksomheter man på sikt ønsker få ut av sentrumsområde.

En forenklet skisse viser hvordan man kan se for seg at kjerneområde i byen blir første prioritering når det kommer til fortetting. Dette for å prioritere en fortetting innenfra og utover. Deretter de grønne områdene som kan fortettes, som vil forsterke innfartsårene til Tynset sentrum.



Figur 5-10. Viser en mulig fortetningsutvikling av Tynset over lang tid. Kilde grunnkart: Norge i Bilder.

Figur 5-10 er kun ment for å illustrere en mulig veg å gå videre ift. fortetting. Her bør det utarbeides egne studier og en detaljert gjennomgang over hvordan man kan videreutvikle Tynset, mens man tar vare på identiteten og beboerne.

5.4 Sentrum og trafikk

Dersom en ønsker at sentrum skal brukes mer av befolkningen, må det en god del arbeid til for dette i tillegg til på sikt fysiske endring med bla. holdningsskapende endringer. For eksempel at befolkningen ikke skal bruke Parkgata som gjennomkjøringsgate, men fv. 30. Her kan man jo vurdere å innføre en sentrumssone med 30 km/t som fartsgrense. Dette ble. bla innført i Hamar sentrum.

«Økt bruk av fartsgrense 30 km/t i byer og tettsteder kan ha positive miljøeffekter når det gjelder støy og vegstøv (særlig mht slitasje og oppvirvling). Tiltaket kan også gi noe lavere utslipp av visse klimagasser, gitt at det fører til jevnere fart. Fartsgrense 30 km/t vil dessuten redusere ulykkesrisikoen. I tillegg vil lavere fart bedre opplevd trygghet for fotgjengere og syklister.» Yngvild Munch-Olsen, SVV, 2011.

Dette er også utredet mer på følgende side: [30 km/t fartsgrenser - Tiltakskatalog for transport og miljø](#) hvor det også kommer frem at det kan være nødvendig med fartsdempende fysiske tiltak som humper, innsnevring og av kjørebane.

På Tynset vil resultatet selvsagt ikke bli best mulig før også tungtransporten kan bruke fv. 30. Og området for en 30-km/t-sone må gjøres gradvis, at man f.eks. starter med strekningen fra rundkjøringa ved Domus og forbi parkeringsområdet ved Tynset bussterminal for så gradvis utvidet sentrumssonen.

Eks fra Hamar

Hamar sentrum har gjennomført et slikt tiltak med 30 km/t og denne endringen var en del av innholdet i kommunedelplanen «Veg og transportplan for Hamar» hvor man hadde en sone på fartsgrense 30 km/t, så 30km/t sone i boligområdene, samt fartsgrense 40 km/t og fartsgrense 50 km/t.

I forhold til avklaring av hvor det skulle være hvilken fartsgrense står det følgende: Samleveger bør ha generell fartsgrense 50 km/t i tettbygdestrøk. Fartsgrense 40 km/t skal imidlertid brukes på de samlevegene som ikke har noen form for gang- og sykkelveger. Nedsetting av fartsgrense skal følges opp med etablering av fartsdempere. Hovedgater, utenom sentrum/kvadraturen skal ha fartsgrense 50 km/t i tettbygde strøk.

5.5 Fremtidig situasjon for myke trafikanter

5.5.1 Forbindelser

Hovedårene for gang- og sykkelnett fremstår som ganske utbredt og av god kvalitet. På enkelte punkter kan det likevel utbedres for å skape en tydeligere sammenheng på nettverket. Ved Brugata 7 er det i dag et brudd i gangveien på østsiden av veien. Dette gjør det lite attraktivt og kan føles utrygt å ferdes på den siden av veien. Dette skyldes dels gateparkering og at gangveien avbrytes i krysset ved Alfarheimsgata. Slike usammenhengende strekninger gjør det lite attraktivt å gå/sykle og kan øke sjansen for trafikkulykker.

På sikt burde det også skapes en bedre forbindelser mellom hovednettet for gang og sykkel, møteplasser i sentrum, oppholdsarealer, rekreasjonsområder og turstier. Dette innebærer en utbygging av gang- og sykkelnettet. Særlig bør dette utbedres i boligområdene hvor trafikksituasjonen oppleves som farlig (nevnt i kapittel 4.9.3 Barnetråkk). Ved å skape sammenhengende strukturer mellom ferdselsårer og oppholdsarealer vil man legge til rette for økt aktivitet langs forbindelsene, flere tilfeldige møter og en følelse av et levende Tynset. Dette kan også øke andelen av gående og syklende.

5.5.2 Sikkerhet

Utsatte punkter bør utbedres for å skape sikrere forbindelser for gående og syklende. Dette gjelder særlig rundt Ringveien og torg-/stasjonsområdet, jernbanekrysningene og Parkveien. Tiltak som kan gjøres er: økt belysning, lavere fart og bedre separering mellom myke trafikanter og kjørende. Det er viktig å tilrettelegge gatene slik at de mye trafikantene får høyere prioritet. Gang- og sykkelnettet er utarbeidet godt enkelte strekninger, men krysningpunktene bør utbedres. Krysningpunktene er markert i kapittel 4.9.2. På Ringveien bør det vurderes tiltak fra rundkjøringen ved Parkveien til Rundkjøring ved videregående skole. Tiltakene kan også strekkes ut til Haversveien.

Et annet aspekt av sikkerhet er i forhold til belysning. I forbindelse med en eventuell fortetting i sentrumskjernen kan bla. en forsiktig fasebelysning kombinert med gangveibelysning være en god løsning.

5.5.3 *El-utviklingen*

Elsykler og el-sparkesykler har blitt veldig populære over kort tid og det lite som tyder på at populariteten vil avta. Ved bruk av slike mikromobilitets enheter vil man kunne bevege seg over lengre avstander uten å bruke bil. Folk som kjøper seg elsykkel sykler mer enn dobbelt så mye i sine daglige reiser enn tidligere, og ikke bare sykler de mer, de sykler også vesentlig lengre strekninger. Gjennomsnittlig øker de sykkelbruken fra 2,1 til 9,2 km hver dag. Dette medfører at man kan forvente at det blir enda flere som kan benytte seg av elsykkel og at det er viktig med tilrettelagt, gode og trygge sykkelveier slik at man fremmer og oppfordrer bruk av sykkel.

Vi har ikke undersøkt hvor stor brukergruppe som eksisterer for elsykkel/elsparkesykkel i Tynset, men vil anta at den som for resten av landet er på en stigende kurve og at det derfor vil bli en økende andel som kan/vil benytte seg av dette framkomstmiddelet.

Transportøkonomiske institutt har gjort en studie om «*Sykling på mindre steder*» (rapport 1711/2019) og de har samlet tiltak som mindre steder kan gjennomføre for å tilrettelegge for økt sykkelandel samt hva slags verktøy som er tilpasset tiltaket. Disse er vist i figur 5-10

Tiltak	Verktøy
Etablere eller utbedre sykkelinfrastruktur tilpasset trafikksituasjonen	Arealplaner
Etablere snarveier og andre forbindelser og sikre permeabilitet for å redusere avstanden for syklister	Arealplaner
Forbedre kryssmuligheter, omdisponere kjørefelt til syklister, o.l.	Arealplaner
Fortetting og konsentrert lokalisering av aktiviteter innenfor gang- og sykkelavstand	Arealplaner
Omdisponering av arealer til fordel for gående og syklende	Arealplaner
Tilstrebe at sykkelnettverket går gjennom varierte omgivelser, har innslag av grønne forbindelser, pen utsikt og inviterende og interessante omgivelser	Arealplaner, sykkelstrategi/sykelplan
Etablere sykkelfelt eller sykkelveg med fortau	Arealplan eller direkte gjennomføring
Etablere sykkelruter og snarveier til stasjoner og holdeplasser	Arealplan eller direkte gjennomføring
Stramme opp kryssende geometriske utforminger	Arealplan eller direkte gjennomføring
Fjerne parkering, tydelig avgrensning	Arealplan eller direkte gjennomføring
Definere et hovedsykkelnettverk og et sekundærnett	Arealplaner, sykkelstrategi
Sykkelparkering ved stasjoner/holdplasser og andre målepunkt	Direkte gjennomføring
Oppgradering av belysning	Drifts og vedlikeholdsplaner og -kontrakter
Styrke drift og vedlikehold, prioritere gående og syklende f.eks. for kosting, strøing og brøyting	Drifts og vedlikeholdsplaner og -kontrakter
God drift og vedlikehold av infrastruktur året rundt	Drifts og vedlikeholdsplaner og -kontrakter
Fremme bruk av elsykkel	Kampanjer og informasjon
Fartsdumper	Kan gjøres direkte
Opphøyd kryssområde	Kan gjøres direkte
Mulighet for å ta med sykkel på kollektivmiddelet	Kontrakter med operatør
Garderobe og dusj på arbeidsplassen	Mobilitetsplanlegging
Utlånsordninger, støtte til innkjøp, elsykler hos arbeidsgiver	Offentlige støtteordninger, mulige bedriftssamarbeid
Sykelbokser i kryss (benyttes først og fremst i signalregulerte kryss	Oppmerking
Oppmerking og skilting som tydeliggjør syklistene, f.eks. Sharrows ² og sykkelskilt	Skiltvedtak
Redusere fartsgrense for bil	Skiltvedtak
Skilte sykkelruter	Skiltvedtak
Trafikksanering	Skiltvedtak
Signalregulering for syklister i lysregulerende kryss	

Figur 5-11 Viser tiltak som mindre steder kan gjennomføre for å tilrettelegge for økt sykkelandeler. Kilde: Rapport 1710/2019, Transportøkonomiske institutt.

Figur 5-12 Viser tiltak foreslått av transportøkonomisk institutt for å fremme sykling på mindre steder.

Elsparkesykkelen er ikke en konkurrent av elsykkel, men brukes ofte på en annen måte. Elsparkesykkelen er raske, fleksible, gøy og appellerer spesielt til «ungdommer», de er arealeffektive og har potensiale til å erstatte bilkjøring på kortere turer. Ofte brukes elsparkesykkelen til såkalte «last-mile» strekninger som til og fra holdeplasser. Den bidrar til å øke kollektivtransportens rekkevidde og avlaste kollektivtransporten i høytragikkperioder.

Det er anbefalt fra tiltak.no i forhold til delte elsparesykel (der man leier elsparkesykel) at kommunen bør tegne opp et felles regelverk på kartet – gefencing – som skal beskrive hvor det kan og ikke kan kjøres med elsparkesykel og evt. i hvilken hastighet og hvor det f.eks. ikke skal parkeres. Geofencing kan også bestemme hvor elsparkesykel skal utplasseres – og slik sett unngå opphoping av sparkesykel i sentrum.

5.5.4 Parkveien

Myke trafikanter er ikke prioritert høyt nok i gatehierarkiet, og det fremstår som at bilen har hovedprioritet. Parkveien har potensiale til å bli en fin gågate, men gaten fremstår ikke som dette i dag.

Vi mener at man kan legge opp til en gradvis endring av Parkveien over en lengre periode. Med dagens befolkningsgrunnlag i sentrumsområdet tenker vi at det naturlige første stedet vil være å omgjøre dette til en «shared space» gate. Dette vil si at gata vil være kjørbar, men med så lav hastighet (anbefalt 25 km/t) at det ikke er behov for å skille ulike trafikkgrupper fra hverandre og at trafikkgruppene skal samhandle. Dette vil trolig også føre til at gata brukes mindre som en «gjennomkjøringsgate». For konkrete anbefalinger ift. etablering av shared-space finnes dette i rapporten «Evaluering av «Shared space-områder i Norge» (rapport 1511/2016) av Transportøkonomisk institutt. Parkvegen kan stenges av ved typiske markedsdager eller lignende. For så å eventuelt på sikt, når det bor vesentlig flere i sentrumsområdet og man ser at behovet for å kunne kjøre her ikke lengre er til stede, så kan man fjerne parkering og transformere gata til en ren gågate.

5.5.5 Parkeringsplasser med transformasjonspotensiale

Gateparkering og små parkeringsplasser tar opp arealer med stort potensiale for å bli populære sentrumsområder og møteplasser. Mer om dette i kapittel 6.7.3

5.5.6 Torgområdet

Dagens torgområde er i dag ved Torvgata 4 og 6. I fremtiden kan torget bre seg utover det som i dag er tre separate soner (torget, plassen foran rådhuset og plassen foran stasjonen). Disse tre sonene er tydelig separert av veinettet. Dette kan bli en stor møteplass og tyngdepunktet i Tynset sentrum. I dag, fremstår ikke området som tilrettelagt for gående og det er bilen som setter premissene. Dette kan endres ved å redusere hastigheten, minimere gjennomkjøring og redusere antall parkeringsplasser i dette området.

5.5.7 Skape møteplasser, møtepunkter, noe spesielt som trekker folk

Hovedforutsetningen for at et sted skal betegnes som attraktivt er at det er folk og liv i sentrum. Da må stedet ha et godt kollektivtilbud, nærhet til trivelige gater, plasser, uteareal, nærhet til handel, service, kulturtilbud, jobb, skole og trafikksikker tilgjengelighet jamfør TØI rapport 1612/2017 om kunnskap og virkemidler for byutvikling og fortetting.

Hvordan et sted skaper et attraktivt sentrum vil variere fra sted til sted, men ifølge organisasjonen Norsk Sentrumsutvikling mangler mange kommuner planer for utvikling av sentrumsområder og da blir det krevende å få dette til. Regjeringen anbefaler å utarbeide en stedsanalyse og har en egen nettside om stedsutvikling, men selv med en stedsanalyse i grunn kan det være krevende å få gjennomført tiltak som gir ønskede resultater. Dette henger sammen med at en slik prosess krever tid, økonomiske midler og samarbeid med ulike aktører.

Det er i dag få møteplasser i Tynset sentrum. Å etablere nye møteplasser kan allikevel starte med lavterskel tiltak som sittegrupper og utvidelse til evt. lekeplasser, torg eller lignende. For å skape et aktivt sentrum kan det for eksempel anlegges bocciabane eller en liten skøytebane for barn eller andre lignende tiltak. Dette bør ligge sentralt i sentrum der folk ferdes. Dette er med på å skape møteplasser og aktivitet sentrum.

En fortetting av sentrum vil også føre til at det er flere beboere i sentrum, men det krever et godt samspill mellom utbygger og kommunen for å skape gode områder ifm fortettingen også.

6 Trafikk og parkering – framtidig situasjon

Det er også beskrevet mulige tiltak for forbedringer i kap 4.

6.1 Trafikk fra eventuell ny bebyggelse i Fedraheimvegen

Det er igangsatt en reguleringsprosess for fire leilighetsbygg ved Fedraheimvegen 12. I planprogrammet som er vedtatt er det lagt opp til at trafikken skal ledes opp mot Sjukehusveien. Det er i planforlaget lagt opp til at det er den østlige traseen til Fedraheimsveien nærmest sykehuset som skal opprustes i forbindelse med utbyggingen. Det forutsettes at muligheten for å kjøre ut ved Fedraheimsveien nærmest Nord-Østerdal videregående skole stenges. Denne delen av Fedraheimsveien ledes opp i et x-kryss med Sjukehusveien og Ramm Østgaardsgate.

I planprogrammet opp til er det lagt opp til 16 nye leiligheter. Det er i håndbok V713 angitt at turproduksjon for boliger er 2,5 – 5 turer pr. døgn avhengig av størrelse og beliggenhet. Basert på at det dette er leiligheter antas det at antall turer pr. dag vil være noe lavere enn for eneboliger. Beregningsgrunnlaget for ny trafikk legger til grunn 3,5 kjøreturer pr ny boenhet. Dette gir en nyskapt trafikk på størrelsesorden med 56 kjøreturer pr døgn fra den nye bebyggelsen. I tillegg er det allerede etablert et leilighetsbygg med 4 leiligheter som benytter denne vegen, hvilket i dag skaper omkring 14 kjøreturer pr døgn. Samlet trafikk langs denne delen av Fedraheimvegen angis ved full utbygging til 70 pr døgn. De eksisterende eneboligene i Fedraheimvegen er antatt å generere inntil 8 kjøreturer pr. døgn.

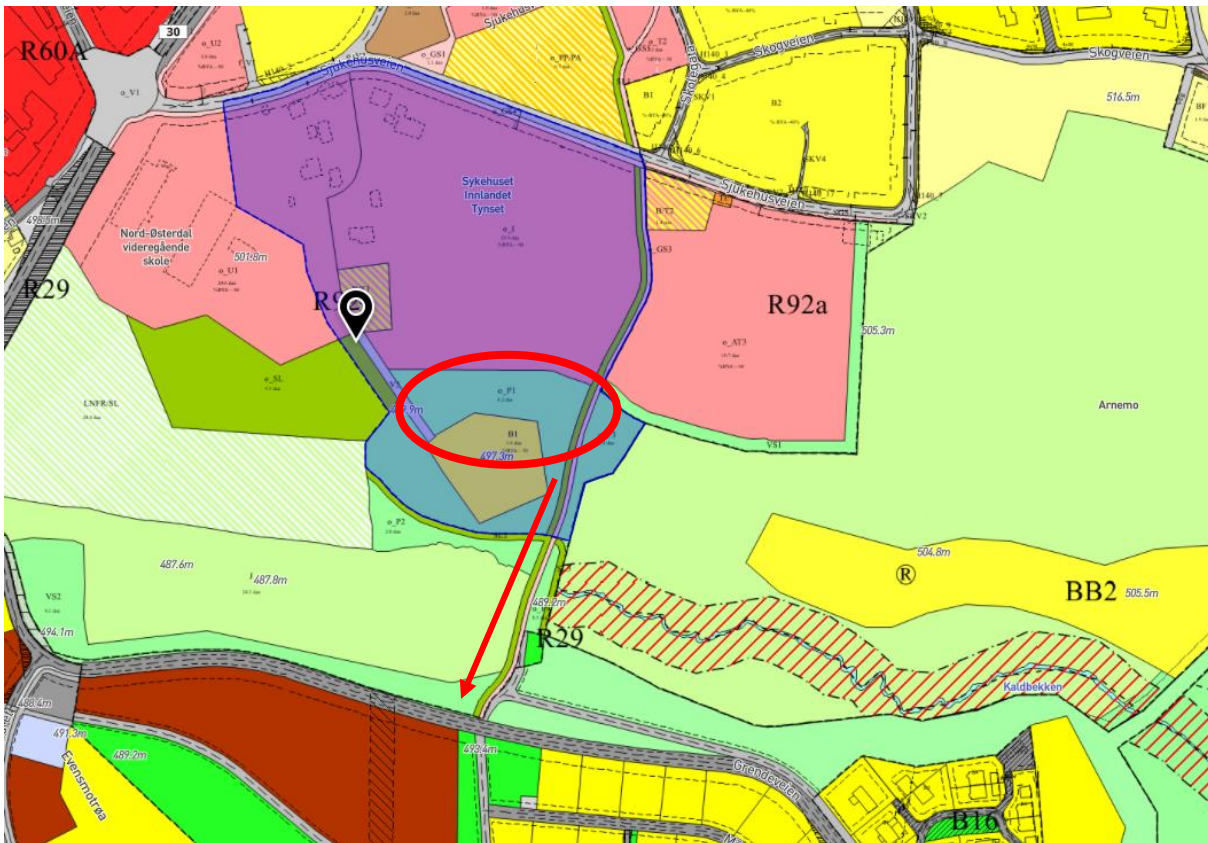
I tillegg er den største parkeringsplassen ved skolen koblet sammen med denne delen av Fedraheimsveien. Parkeringsarealet er ikke oppmerket, men det er omkring 60 parkeringsplasser innenfor plassen. Det er få erfaringstall på hvor mye trafikk en parkeringsplass generer, men det er rimelig å anta at det på hverdager er mer eller mindre 100% dekningsgrad på plassene, i tillegg til at det er noe bruk utenom skoletid og i helger pga nærhet til blant annet Tynsethallen. En analyse i forbindelse med utbygging av Lørenskog videregående skole angir at hver parkeringsplass gir 2,5 kjøreturer pr. døgn (Rambøll 2019). Dette gir en trafikk fra parkeringsplassen på omkring 150 kjøretøy pr døgn. Totalt vil ÅDT på denne delen av Fedraheimsveien være omkring 220 kjøretøy i døgnet.

Det vil være knyttet usikkerhet til en slik beregning da denne utelukkende er basert på antall boenheter. Eksempelvis vil nærheten til flere store arbeidsplasser slik som Sykehuset Innlandet Tynset, Nord-Østerdal videregående skole og Norsk Helsearkiv være med på å redusere transportbehovet med bil. Bygeområdet ligger også nært alle sentrumsnære fasiliteter og arbeidsplasser. Med sykkel er det omkring 4 minutter til sentrum, mens det tar omkring 3 minutter med bil. I Google maps angis det videre at det tar omkring 10 minutter fra Fedraheimsveien til sentrum hvis man er gående. Dette betyr at sykkel vil være et svært konkurransedyktig framkomstmiddel sett i forhold til bilen i store deler av året, noe som vil være med på å redusere trafikkallet på vegen.

Det er lite trolig at den nye trafikken til og fra de planlagte leilighetsbyggene vil skape en slik trafikk at det vil gi trafikale utfordringer i Sjukehusveien/Ramm Østgaardsgate. Det er i dag dårlig standard og redusert sikt i krysset inn mot Sjukehusveien fra denne delen av Fedraheimsveien, men det forutsettes at vegen vil bli utbedret i henhold til kravene i vegnormalene i forbindelse med utbyggingen.

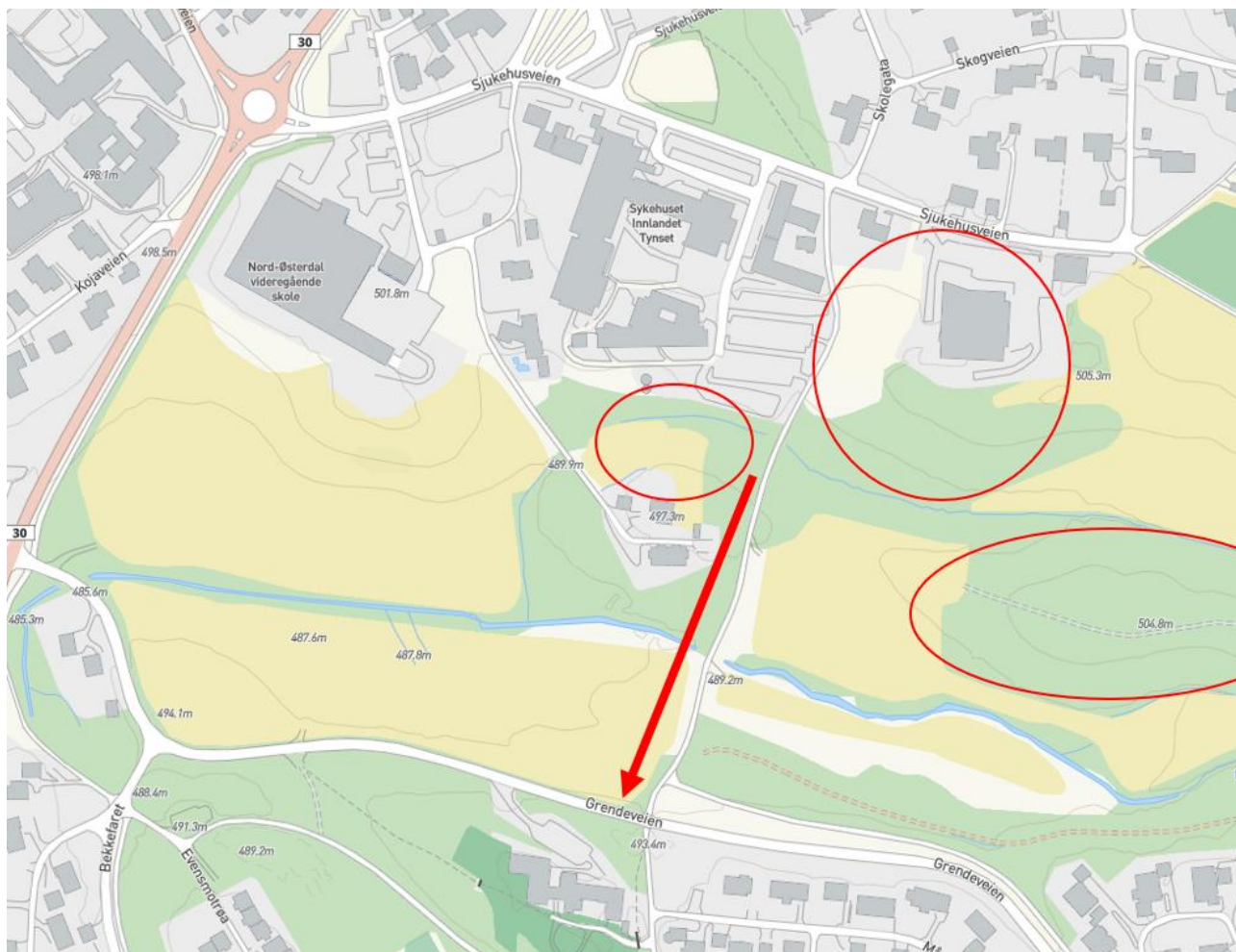
6.2 Vurdering av vegtilknytning mot Grendevegen

I forbindelse med varslet oppstart av et planarbeid for Fedraheimvegen 12 er det ved fastsettelse av planprogrammet vedtatt at man må vurdere en tilknytning for Fedraheimsveien, Norsk Helsearkiv og Nord-Østerdal videregående skole inn på Grendeveien inn mot Haverslia.



Figur 6-1: Planområdet for reguleringsplanen for Fedraheimsveien. Utbyggingsområdet og tilknytning til Grendeveien er uthevet i rødt (Kommunekart.no)

Det skal vurderes mulighetene for at den nye bebyggelsen i Fedraheimsveien og at en utvidelse av aktiviteten ved Norsk Helsearkiv, samt framtidig boligområde (BB2) kan ledes på en ny veg med tilknytning til Grendeveien. Begrunnelsen for å gjøre en slik vurdering er trafikksituasjonen i Sjukehusveien og evt. en framtidig utvidelse av Tynset sjukehus som kan innvirke på trafikk og parkeringssituasjonen.



Figur 6-2: Utsnitt av områdene som foreslås ledet inn på Grendeveien via ny vegforbindelse (Kommunekart.no)

Det er i dag ingen vegforbindelse mellom disse områdene og Grendevegen, slik at en ny atkomst må opparbeides fra grunnen. Området deles av Kaldbekken som er en relativt stor bekk med års-sikker vannføring, bekken er i kommuneplanens arealdel angitt med hensynssone flom på deler av strekningen. Hovedforbindelsen for gående og syklende fra Haverslia til Tynset sentrum går gjennom området, og krysser i dag Grendeveien i kulvert. Det er dyrket mark på begge sider av Kaldbekken og gangvegen mellom Haverslia og opp mot Tynset Sjukehus. Siden gangvegen krysser Grendeveien i kulvert ligger Grendeveien på en relativt høy fylling på en strekning. Det er etablert separat gang- og sykkelveg østover langs Grendevegen fra kulvert og til boligfeltet Bekkmoen. Det går videre en lysløype i området som krysser Grendeveien i kulvert før den går østover i retning mot blant annet idrettsanlegget på Nytrømoen. Det er også regulert inn en skiløypetrase opp til den videregående skolen og friområdet ved Sandvollkoia.

Det er ikke laget en teknisk plan for en slik vegforbindelse, men det er sett på avstander og grovt vurdert stigningsforhold, tilkobling til Grendeveien og sikt. Fra den planlagte bebyggelsen ved Fedraheimsveien og til Grendeveien er det omkring 210 meter i luftlinje, mens det fra Norsk Helsearkiv er omkring 300 meter i luftlinje. Det framtidige boligfeltet BB2 har en avstand på i underkant av 200 meter til Grendeveien. En framtidig vegtrase fra disse områdene må samlokaliseres og tilknyttes Grendeveien i ett kryss. Det er flere mulige konfliktpunkter på strekningen som vil måtte løses, dette gjelder blant annet kryssing av gang- og

sykkelvegen mellom Haverslia og Sjukehusveien, kryssing av skiløyper og kryssing av Kaldbekken. Særlig det å etablere en tilfredsstillende trafiksikker kryssing av gang- og sykkelvegen mellom Haverslia og Sjukehusveien vil være utfordrende. Her er det i dag ingen kryssende trafikk i dag, slik at vejen framstår som svært godt tilrettelagt for myke trafikanter i alle aldre. Ved å etablere en vegkryssing i plan vil det bli et betydelig og uheldig konfliktpunkt. Det å etablere en planfrikryssing av gang- og sykkelvegen er mulig, men dette vil være svært kostnadsdrivende.

Kaldbekken er lagt i rør der gang- og sykkelvegen krysser i dag. Det må påregnes at det vil komme krav om at det gjennomføres en flomkartlegging av Kaldbekken hvis denne skal krysses med en ny veg.

Tilkobling til Grendeveien må legges i et område med tilstrekkelig sikt, samt slik at det ikke blir utfordringer med hensyn til stigning inn i kryssområdet. Kulverten for gang- og sykkelvegen gjør at krysset inn på Grendeveien må etableres med betydelig avstand for å få tilfredsstillende siktforhold. Det antas at krysset på vejen må trekkes minimum 70 meter fra dagens kulvert for å oppnå tilfredsstillende stoppsikt da kulvert ligger i høybrekk.



Figur 6-3: Utsnitt fra Google Streetview i Grendeveien på Tynset

Skal man etablere en atkomstveg fra Grendeveien til Fedraheimsveien og tilhørende områder vil det bety at krysset må etablere omkring avkjøring til barnehagen, dette gir et betydelig beslag av dyrket mark. En ny vegforbindelse mellom Grendeveien og eventuell ny bebyggelse i Fedraheimsveien vil bli på rundt 300 meter.

Det å etablere en tilkobling til Fedraheimsveien og de andre områdene på østsiden av kulverten vurderes som lite aktuelt pga behov for å krysse skiløyper og gang- og sykkelveg, samt at det gir en betydelig lengre atkomst til området.

Kostnadene knyttet til etablering av en ny veg er ikke beregnet, men basert på erfaringstall fra tidligere prosjekter er det rimelig å anta at løpemeterkostnaden vil komme på omkring 10.000,- eks mva. Dette gir en opparbeidelseskostnad på vejen fra de nye boligene i Fedraheimsveien på rundt 3 millioner kroner

En ny vegforbindelse fra Fedraheimsveien, Norsk Helsearkiv og framtidig boligområder (BB2) via Grendeveien vil bety at avstanden til sentrum blir vesentlig lengre enn med en atkomst via Sjukehusveien. Det er gjort en overordnet vurdering som viser at det er rundt 450 meter lengre til rundkjøring med fv. 30 (Tylldalsvegen/Ringvegen) via Grendeveien enn via Sjukehusveien. Dette medfører mer enn en dobbel kjørelengde. Avstanden fra Norsk Helsearkiv til rundkjøring på fv. 30 er omkring 550 meter lengre enn via Sjukehusveien.

Basert på beregningene av trafikkmengde fra ny og eksisterende bebyggelse i Fedraheimsveien generes det omkring 70 kjøreturer i døgnet. En ny veg gir et økt transportbehov til og fra området på over 30 km pr dag kontra hvis man benytter atkomsten via Sjukehusveien. Over et år vil dette utgjøre rundt 11.000 km i økt transportbehov til og fra området.

For Norsk Helsearkiv er det ikke angitt hvilke omfang en utvidelse av området vil ha på trafikkmengden, og heller ikke om eksisterende atkomst fra Sjukehusveien er forutsatt stengt. Det er i dag 22 parkeringsplasser utenfor selve Helsearkivet, samt at det er varemottak. Det er oppgitt at er omkring 50 arbeidsplasser ved Norsk Helsearkiv (Statsforvalteren i Innlandet, 2019), og at dette skal utvides med 14 nye arbeidsplasser i løpet av 2022 (Nrk.no, 2020). Dette betyr at det ikke er parkeringsplasser for alle ansatte i dag, og at disse må benytte alternativ parkering i nærområdet eller alternative transportmidler til arbeidsplassen. Basert på det relativt store antallet ansatte som ikke har tilgang på p-plass, går man her ut fra at det vil være relativt høyt belegg på de tilgjengelige parkeringsplassene, og at det vil være omkring 2,5 kjøreturer pr. parkeringsplass pr virkedag. I tillegg vil det være noe trafikk til og fra varemottak, men dette vil ha begrenset omfang, her er det antatt 6 kjøreturer pr dag i snitt. Det antas at det ikke vil være aktivitet ved Norsk Helsearkiv i helger og i høytider som jul og påske. Ut fra dette beregnes trafikken fra ut fra at det er aktivitet på området 250 dager i året. Dette gir en beregnet trafikk på virkedager på 61 kjøretøy, og en beregnet ÅDT på 42 kjøretøy. Det er ikke kjent om utvidelsen av antall ansatte vil medføre en utvidelse av lokalene og etablering av flere parkeringsplasser. Hvis trafikken fra Norsk Helsearkiv ledes via ny veg ut på Grendeveien vil dette utgjøre et økt transportbehov på omkring 8400 km pr år.

Det framtidige boligområdet BB2 er omkring 17 dekar. Arealet er ikke detaljregulert, og dermed er den endelige arealutnyttelsen ikke fastsatt. Basert på andre relativt sentrumsnære boligfelt på Tynset er det antatt at tomtestørrelsen vil være på omkring 1 dekar, og at det teoretisk trolig kan etableres omkring 14 eneboligtomter på området. Det er i håndbok V713 angitt at turproduksjon for boliger er 2,5 – 5 turer pr. døgn avhengig av størrelse og beliggenhet. Her antas det at det i hovedsak etableres eneboliger og de vil ha en turproduksjon i øvre sjikt. Det kan derfor antas at trafikkproduksjonen fra boligfeltet vil gi en ÅDT på omkring 70 kjøretøy. Basert på en vurdering av avstand fra det framtidige boligfeltet BB2 vil det teoretisk være omkring 1,8 km til Tynset rådhus via mulig tilknytning til Grendeveien, mens det vil være omkring 1,3 km via Aumlivegen. Dette gir et økt transportbehov for målpunktet i sentrum på rundt 500 meter. Det er ikke angitt at dette vil være målpunkt for alle kjøreturer fra boligfeltet, og det er derfor ikke beregnet en årlig økning i transportbehov. Det viser likevel at kjøreavstand til og fra boligfeltet vil øke hvis trafikken ledes via en ny vegforbindelse mot Grendeveien i motsetning til om den ledes via Aumlivegen. Det er ikke gjort vurderinger av trafikkmengde eller kapasitet for Aumlivegen.

Den totale trafikkmengden på Grendeveien i dag er ikke kjent, men ved å etablere en ny forbindelse inn på Grendeveien vil dette påvirke trafikkmengden. Basert på de beregnet trafikk fra en ny veg vil dette kunne utgjøre en ÅDT i størrelsesorden 180 kjøretøy. Det er i beregningene da ikke tatt hensyn til en eventuell utvidelse av kontorarealene og parkeringsarealet ved Norsk Helsearkiv.

Grendeveien møter fv. 30 Tyllaldsveien i det som delvis framstår som et X-kryss, da det er en atkomst til et næringsbygg og flere boliger vis-a-vis Grendeveien.



Figur 6-4: Krysset i Grendeveien inn mot fv. 30 (Tyllidalsvegen)(kilde kommunekart.no og google.maps.com)

Vurdert opp mot rundkjøringen ved Sjukehusveien framstår kryssløsningen i Grendeveien mot fv. 30 som dårligere med hensyn til trafiksikkerhet. I tillegg ligger krysset i et lavbrekk slik at særlig sykelister som benytter gang- og sykkelvegen vil ha relativt høy hastighet inn mot krysset. Rundkjøringen ved Sjukehusvegen vil videre har vesentlig større kapasitet, men det er ikke antatt at krysset i Grendeveien har kapasitetsproblemer i dag eller vil ha kapasitetsutfordringer ved en relativt beskjeden trafikkøkning.

Basert på vurderingene over vil det være en rekke utfordringer knyttet til etablering av en ny vegforbindelse inn på Grendeveien, dette er hovedsakelig knyttet til relativt store beslag av dyrket mark, trafiksikkerheten til de som ferdes langs gang- og sykkelvegen og økte transportavstander. Funnene knyttet til trafikkanalysen av Sjukehusveien viser heller ikke at det er kapasitetsutfordringer i denne vegen, og at trafiksikkerheten kan ivaretas gjennom flere mulige tiltak. En ny vegforbindelse vil videre gi en vesentlig lengre atkomstveg, som vil gjøre særlig leilighetene i Fedraheimsveien mindre attraktive. Det gjøres oppmerksom på at det i denne vurderingen ikke sett på klimaavtrykket i form av etablering av ny kjøreveg og økte transportbehov. Enhver form for utbygging og økte transportbehov vil medføre utslipp i form av klimagass.

Det anbefales i utgangspunktet ikke at det arbeides videre med en ny atkomst til området via Grendeveien.

6.3 Mulige sentrumstiltak i Brugata ved oppgradering av undergang, fv. 30

Hvis undergangen på fv. 30 under Rørosbanen får full frihøyde vil det medføre at størstedelen av tungtransporten som skal gjennom sentrum av Tynset velger denne vegen (rv.30). Og man unngår kjøring gjennom sentrum og via Parkvegen fv.2222 eller Kongsveien fv. 2222. I en situasjon der tungtransporten ikke lengre er avhengig av å benytte Brugata, deler av fv. 2222 Parkveien og fv. 2222 Kongsveien åpner det for større muligheter i form av tiltak i de sentrumsnære gatene.

Det anbefales at fartsgrensa gjennom Brugata settes ned til 30 eller 40 km/t. Det bør vurderes om man skal skilte Brugata med forbud mot lastebil og trekkebil (skilt 306.4) med unntak for varelevering til eiendommene samt busser. En slik skilting av gata vil kreve en søknadsprosess. En slik skilting kan delvis være unødvendig hvis Brugata i større grad tilrettelegges som en gate og den nye undergangen på Ringvegen er opparbeidet på en tilfredsstillende måte.

Brugata framstår i dag i liten grad som ei trivelig sentrumsgate, men primært som en veg som delvis er tilrettelagt med fortau. Særlig i den øvre delen opp mot kjøpesenteret Alti Tynset, Brugata 5 og 7 er det stort

potensiale for forbedring og bedre tilrettelegging av gata. I kapittel 4 påpekes det flere forhold som bør forbedres i dette området.

Gateparkeringa langs Alti Tynset og ved Brugata 5 bør i utgangspunktet fjernes da denne gir en dårlig løsning for gående og syklende som benytter gata. Ved Brugata 7 er det regulert inn fortau, men dette er ikke opparbeidet tilstrekkelig i dag.

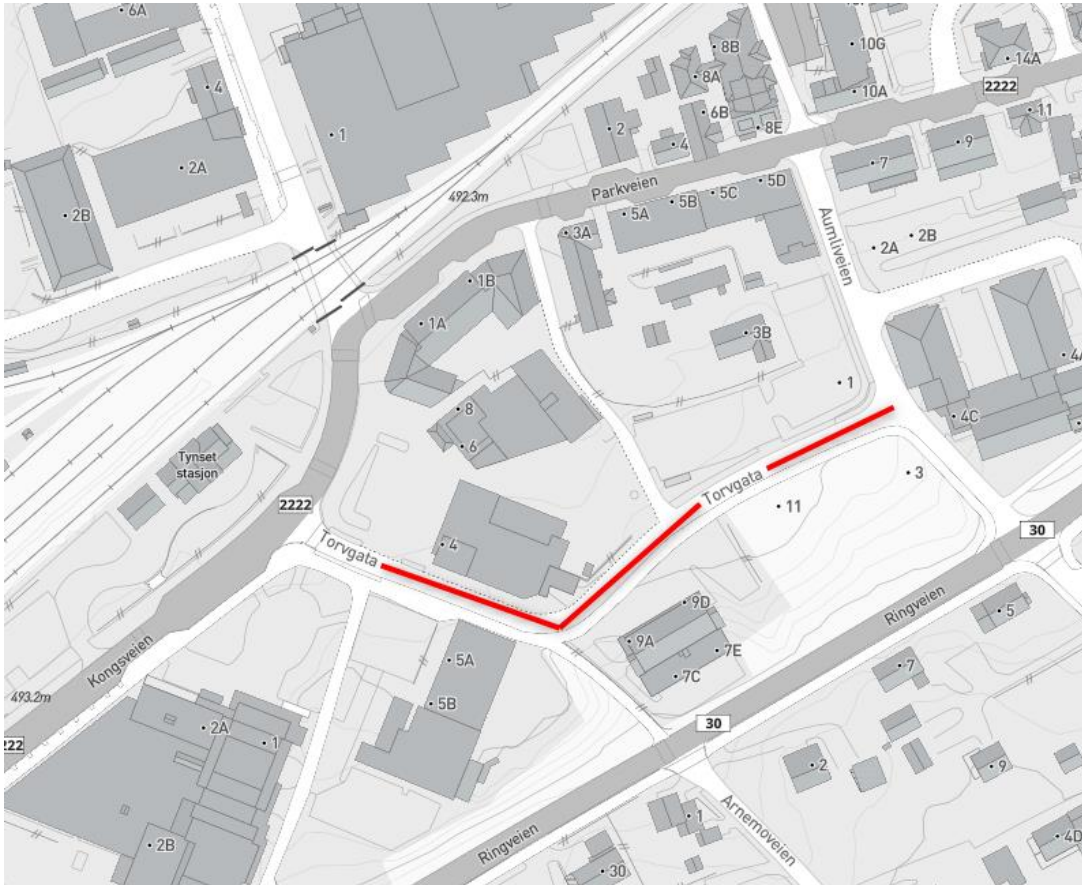
Krysset mot Alfarheimfgata er regulert med tosidig fortau, men dette er ikke opparbeidet. En tilfredsstillende opparbeidelse av fortauet inn Alfarheimgata og et bedre tilrettelagt kryss mot Brugata vil være med på å gi området et løft og bedre trafiksikkerheten i området.

Ved CircleK er det i dag et noe utflytende fortau og et stort avkjøringsareal inn til bensinstasjonsområdet. Fortauet og avkjøringen inn til bensinstasjonen bør strammes opp, men samtidig må man hensynta nødvendig atkomst for levering av drivstoff og varer.

Videre inn mot rundkjøringa mot rv. 30 Ringevegen bør gateprofilen forsterkes gjennom bedre tilrettelegging og enhetlig utforming.

6.4 Vurdering om stenging av Torvgata

Torvgata er en kommunal veg som forbinder Kongsveien, fv. 2222 med den kommunale Aumlivegen. Det er fra oppdragsgiver Tynset kommune spilt inn som en mulighet å stenge denne gata permanent eller midlertidig. Det vil da være mest aktuelt å stenge gata i vest og i området mellom Tynset Rådhus og Tynset torv.



Figur 6-5: Torvgata mellom Kongsveien og Aumlivegen (Kommunekart.com)

Arealene på begge sider av Torvgata har potensiale for plassdannelse og kan bli sentrumsnære uteoppholdsarealer, men er i dag delt av gata. Det er utarbeidet en mulighetsstudie for ett framtidig torv på nordsiden av Torvgata. Det er i dag etablert relativt store parkeringsarealer i tilknytning til den delen av Torvgata som ligger nærmest Kongsveien. Deler av parkeringen på nordsiden av Torvgata er i mulighetsstudien videreført. Den relativt høye tettheten av parkeringsplasser gjør det utfordrende å stenge gata og etablere en god forbindelse mellom områdene. Særlig er parkeringsplassen på Tynset torv utfordrende hvis den opprettholdes, da atkomst vil måtte etableres over plassen. Direkte atkomst til parkeringsplassen fra Kongsveien vurderes som lite aktuelt. Atkomsten til parkeringsplassen foran Torvgata 5 er det mulig å justere noe østover slik at store deler av parkeringen kan opprettholdes selv om Torvgata evt. stenges i vest mot Kongsveien.

Det å etablere området mellom plassene foran Rådhuset og Tynset torv som et sambruksareal (Shared space) som også innebærer en atkomst til en parkeringsplass framstår heller ikke som en optimal løsning, da trafikken vil gå i ulike retninger over området. Erfaring fra andre sambruksarealer i Norge viser at sambruksarealer fungerer best der man har definerte kjørearealer og antallet kjørende og myke trafikanter er relativt jevnt fordelt, slik at det i liten grad oppleves som noen har fortrinnsrett til området (toi.no 2016, evaluering av «Shared space»-områder i Norge). Forutsatt at parkeringsplassene på Tynset torv opprettholdes slik det foreligger i mulighetsstudien framstår en løsning der Torvgata opparbeides som et sambruksareal som foretrukket løsning.

Syklister som kommer ned langs Tynset rådhus fra Ringveien har ofte relativt høy fart, og dette er en utfordring for trafikksikkerheten i området. Det er etablert gjerde og en rabatt inn mot Torvgata i enden av gang- og sykkelvegen. En løsning for å redusere hastigheten til sykklistene inn mot Torvgata må opprettholdes uansett om Torvgata beholdes som kjøregate, etableres som sambruksareal eller eventuelt stenges.

Det er etablert en ladestasjon for elbiler med inntil seks ladepunkter på parkeringsplassen langs Torvgata. Bruken av ladestasjoner er i stor grad basert på tilgjengeligheten fra veg. Offentlige tilgjengelige ladestasjoner henvender seg i liten grad til lokaltrafikk på Tynset, da de fleste med elbil vil benytte hjemmelading for å begrense ladekostnadene. I hovedsak henvender derfor slike offentlige ladestasjoner seg til gjennomfartstrafikken, og vurdert ut fra tilgjengelighet til elbilladerne for gjennomfartstrafikken bør Torvgata ikke stenges.

Hvis Torvgata stenges vil biltrafikken og kjøremønster bli påvirket. I forbindelse med detaljregulering av Torvgata 4, 6 – 9 er det utarbeidet en trafikkanalyse som angir trafikkmengden i Torvgata. Trafikkanalysen utført av Asplan Viak viser at trafikken i Torvgata mot vest (fv. 2222 Kongsveien) ligger på omkring 1600 kjøretøy i døgnet. Totalt er det i analysen beregnet en ÅDT på 2200 for Torvgata ved full utbygging i området (Asplan Viak 2019). Det betyr at trafikkøkningen mot Aumlivegen østover i Torvgata vil være på omkring 500 kjøretøy pr. døgn. Det er ikke vurdert hvordan trafikken vil fordele seg på de resterende vegene i området ved en eventuell stengning, men det er rimelig å anta at en stenging vil påvirke trafikkbildet. Ved en stenging må all trafikk i Torvgata ledes via Aumliveien og ut mot enten fv. 30 Ringveien eller fv. 2222 Parkveien.



Figur 6-6: Krysset Torvgata - Aumliveien sett opp mot fv. 30 Ringveien.

Særlig Aumlivegen opp mot fv. 30 Ringvegen kan ha utfordring med framkommelighet vinterstid pga relativt stor stigning opp mot krysset inn på Ringvegen. Langs Aumlivegen inn mot krysset mot fv. 2222 Parkveien er det langsgående parkering, og det er registrert noe utfordring med parkering inn i kryssområdet. Ved en trafikkøkning i Aumlivegen bør parkeringsplassene langs veien fjernes med hensyn til trafikksikkerhet og trafikkavvikling.



Figur 6-7: Parkering inne i kryssområdet mellom fv. 2222 Parkveien og Aumlivegen (kommunekart.com).

Ved en stengning av Torvgata kan man anta at man oppnår en viss trafikkreduksjon i Torvgata da gjennomkjøring ikke lenger er aktuelt. For å vurdere mengden trafikk som benytter Torvgata for gjennomkjøring må det evt. gjennomføres manuelle trafikktegninger. Andelen kjøretøy som benytter gata for gjennomkjøring vil ved en stenging fordeles på det resterende vegnettet og benytte henholdsvis fv. 30 Ringveien eller fv. 2222 Parkveien.

Det er ikke gjennomført en kapasitetsvurdering med hensyn til at trafikken fra Torvgata evt. ledes mot Aumlivegen, men det er liten grunn til å tro at ikke vegene i området vil håndtere denne trafikkøkningen da trafikkmengden i området totalt er relativt begrenset.

Det ligger et betydelig fortettingspotensial i området langs Torvgata ut mot Aumlivegen og Ringvegen. Det er ikke gjort en vurdering av hva en slik fortetting innebærer av økt trafikk, da det ikke foreligger planer utover at arealene er avsatt i reguleringsplanen til bolig/forretning/kontor. Tomtearealet til Torvgata 11 er i de gjeldene reguleringsplanen avsatt til parkeringshus i to etasjer. En fortetting i form av boliger, forretninger, kontorer og et parkeringshus vil påvirke trafikken i området, men i hvor stor grad dette vil påvirke trafikken er svært avhengig av aktivitet og tilrettelegging for bil. Beholdes i hovedsak eksisterende parkeringsarealer langs Torvgata og det samtidig etableres et større parkeringshus vil det sannsynligvis være med på å øke trafikken i gata vesentlig. Fortettingsarealene ligger i hovedsak inn mot Aumlivegen og vil i større grad påvirke Aumlivegen og derigjennom kryssene mot fv. 2222 Parkveien og fv. 30 Ringvegen, enn den vil påvirke fv. 2222 Kongsveien forutsatt at vegen holdes åpen for gjennomkjøring.

Ved fortetting i dette området synes det aktuelt å vurdere tiltak for å redusere bilbruken. Fysiske tiltak for å redusere trafikken i Torvgata kan være å redusere antallet parkeringsplasser ved å fjerne eksisterende parkeringsplasser og begrense mulighetene ved nye utbyggingsprosjekter, etablere hastighetsbegrensning, etablere fartsdempere eller andre tiltak for å redusere framkommeligheten. En reduksjon i antallet tilgjengelige parkeringsplasser vil være med på å redusere bilens attraktivitet (miljødirektoratet.no).

6.5 Vurdering av stenging av Parkeveien

Dette er beskrevet i 5.5.4. Hvor Parkveien hovedsakelig anbefales som en shared space gate med mulighet for stenging på spesielle dager. I framtid (langtidsperspektiv) kan man vurdere å ha dette som en gågate.

6.6 Kollektiv/holdeplass

Dagens holdeplass løsning er ikke spesielt godt utformet og er i grunn for smal for den plassen bussene faktisk trenger. Det er mange busser i kø på få tidspunkt og det tar opp mye plass.

Dagens venteløsning på skystasjonen skal fjernes og det er et ønske om å få takoverbygg på bussholdeplass fra kommunens side.

Området fremstår i dag som fragmentert ved at parkeringen ikke er samlet. Det mest naturlige hadde vært å samle parkeringen lengst fra sentrum, for deretter bussområde, holdeplass og venterom nærmest sentrum og stasjonsområde.

Når det kommer til type busskur så er det mange varianter. Det bør prioritere å ha et godt tilbud for de som må vente på bussen. Siden dagens løsning har hatt en mulighet til å benytte skystasjonsventerommet som skal utgå, er det ingen tvil om et nytt tilbud bør være på plass før det gamle oppfører og i det minste før vinteren kommer. Dette vil jo være direkte koblet til at det skal være attraktivt å kjøre kollektivt. Det finnes bla. muligheter ift oppvarma busskur som det finnes eksempler på og erfaring på fra bla. Alta lufthavn og i Bodø sentrum. I tillegg til busskurs bør det også være toalett tilgjengelig for de kollektivreisende. Venterom bør plasseres nærmest mulig kollektivkjøretøyene.



Figur 6-8 Bilde viser oppvarma holdeplass v/Alta lufthavn. Kilde: Google maps, bilde tatt juni 2019.



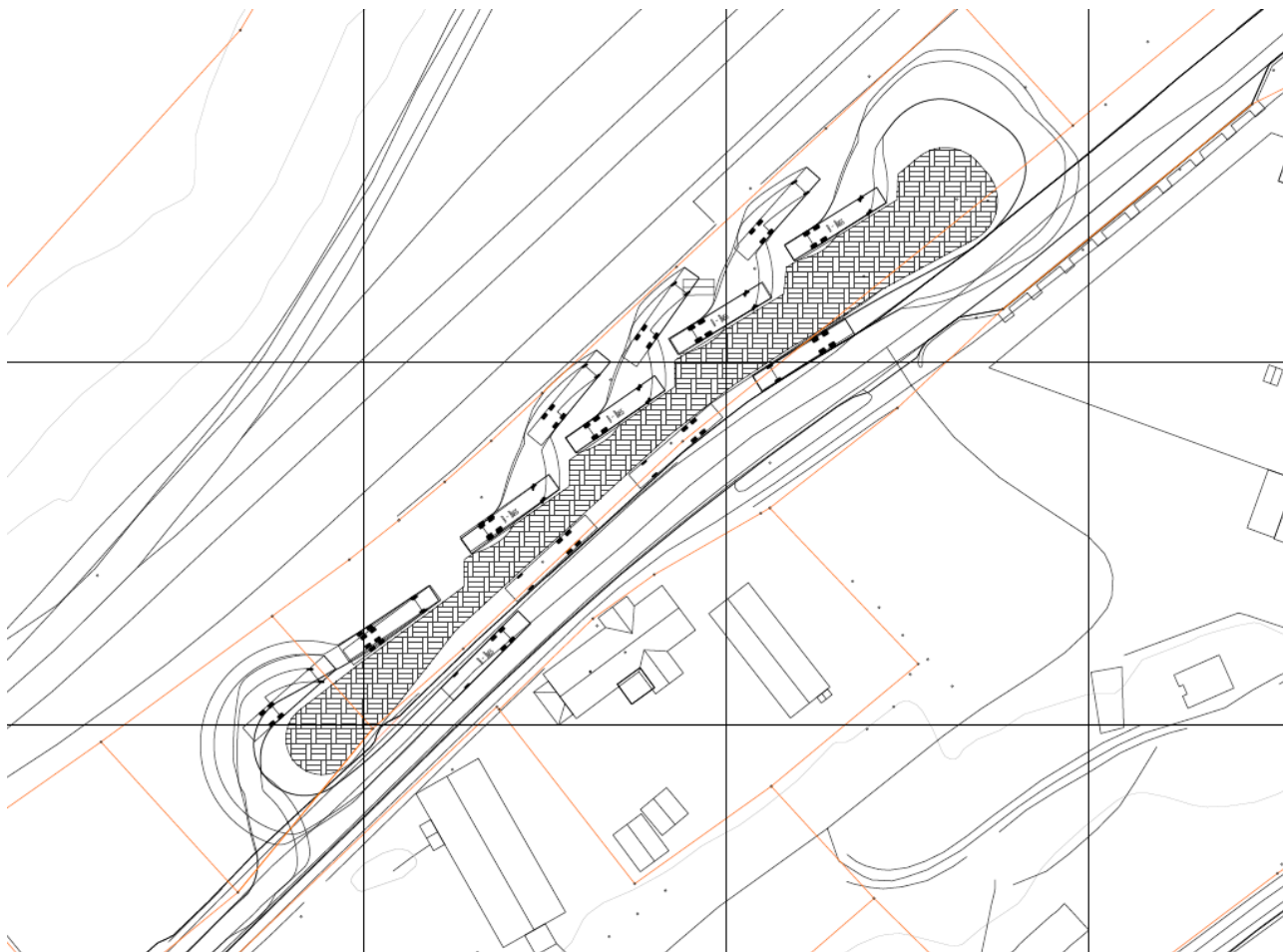
Figur 6-9 Bilde viser oppvarma bussskur i Dronningens gate i Bodø sentrum. Kilde: Google maps, bilde tatt august 2020.

Figurene over viser eksempler på oppvarma bussskur.

I forbindelse med trafikkanalysen har en av oppgavene vært å vurdere mulighetene for en ny løsning for bussene i Tynset sentrum. Dette innebærer å vurdere tiltak som kan bedre situasjonen ved dagens busstasjon i sentrum og evt. alternative løsninger for bussholdeplasser i Tynset sentrum.

Trønderbilene AS som drifter busstilbudet i området er kontaktet med hensyn til dimensjonering av antall samtidige bussavganger, samtidig som man har benyttet dagens rutetabell for å vurdere situasjonen. Trønderbilene oppgir i epost at det er behov for åtte bussoppstillingsplasser i tilknytning til bussholdeplassen. Det er i en gjennomgang av rutetabellen registrert at det i perioden 15:00 – 15:07 er inntil ni avganger på hverdager, og at seks av disse har avgang 15:00.

Ut fra dette er det sett på muligheten for å etablere en bussterminal med tilfredsstillende antall bussoppstillingsplasser. Det er i skissen lagt til grunn plass for inntil 8 samtidige busser.



Figur 6-10: Utkast til mulig bussoppstilling ved Tynset stasjon.

Skisseløsningen viser en kombinasjonsløsning med sagtannoppstilling og sammen med vanlige busslommer langs veg. Det er tenkt inntil fem busser i sagtannoppstilling og inntil tre busser i busslomme langs Kongsveien.

Løsningen forhindrer at det oppstår problemer da bussene kan passere hverandre langs oppstillingsplassen og har et tilstrekkelig manøvreringsareal til at det kommer vinkelrett inn på Kongsveien. Spøringsverktøy er brukt for å vise hvordan bussene kan manøvrere seg inne på området.

Forslaget legger til rette for et enveiskjørt kjøremønster hvor innkjøringen er på sørvestlig side av oppstillingsplassen. Bussene kjører inn på sagtannoppstillingen og ut på nordsiden av busstasjonen. Bussene som skal parkere i busslommene langs Kongsveien kommer enten sørfra på Kongsveien, eller via terminalområdet og bruke dette som snuplass for å så stille seg opp langs Kongsveien. Det kan være fordelaktig at busslommene i hovedsak benyttes av bussene som skal kjøre videre sørover langs Kongsveien. Sagtannoppstillingen gjør at busser kan passere på baksiden av de oppstilte bussene. Den skisserte løsningen er uavhengig av hvordan bussene kommer inn til terminalområdet, den kan benyttes av alle og er ikke avhengig av et spesielt kjøremønster.

Løsningen er relativt arealkrevende som følge av at området i dag er langsmalt og at det er svært begrenset manøvreringsareal. Løsningen forutsetter at omkring halve parkeringsarealet ved Tynset stasjon fjernes, noe

som utgjør omkring 26 parkeringsplasser. Dette pga. at det er i her området man har best mulighet for å tilrettelegge for tilstrekkelig manøvreringsareal. Samtidig framstår det også som hensiktsmessig å samle Tynset stasjon og en bussterminal i størst mulig grad for å utnytte fordelene ved en samlokalisering. En slik samlokalisering kan eksempelvis muliggjøre et felles venterom. Løsningen som presenteres i skissen er mulig komprimerbar, dette kan gjøres ved å fjerne to eller flere bussoppstillingsplasser. Slik løsningen ligger nå er det fullt mulig å legge til rette for eksempelvis seks bussoppstillingsplasser. Ved å komprimere løsningen til seks oppstillingsplasser vil det være mulig å reetablere noe av de tapte parkeringsarealene ved Tynset stasjon lengre sør mot Kongsveien 5 på eiendom 40/28. Det er ikke sett nærmere på hvor mange p-plasser dette kan utgjøre, men basert på areal kan man anta at det kan etableres rundt 15 plasser på arealet.

For å etablere en ny bussterminal må det trolig påregnes en reguleringsprosess, selv om arealet er regulert til kollektivformål i dag. Utarbeidelse av et detaljprosjekt for en eventuell ny bussterminal må gjennomføres i dialog med vegeier Innlandet Fylkeskommune og Innlandstrafikk som drifter kollektivrutene i området.

En alternativ løsning for bussene er å etablere langsgående holdeplasser i Kongsveien. Det er ikke sett på detaljert plassering av mulige busslommer evt. kantstopp langs Kongsveien. Håndbok V123 Kollektivhåndboka og håndbok N100 angir kriterier for valg av kantstopp eller busslomme. Kongsveien tilfredsstiller kriteriene for etablering av kantstopp da ÅDT er beregnet til 3500 og hastigheten er skiltet til 50km/t.

ÅDT	Hastighet		
	30, 40, 50 km/t	60, 70 km/t	80 km/t**
<1500	Kantstopp	Kantstopp/busslomme	Kantstopp/busslomme
1500-4000	Kantstopp	Kantstopp/busslomme	Busslomme
4000-12000	Kantstopp	Busslomme	Busslomme
>12000	Busslomme*	Busslomme	På rampe/busslomme

* Ved 4-feltsveg kan det bygges kantstopp ved 30, 40, og 50 km/t også ved trafikkmengder over 12000. Der det er kollektivfelt kan det bygges kantstopp også uavhengig av ÅDT på vegen. Her er det antallet busser som er avgjørende.
 ** Ved hastighet 90 km/t bør busslomme bygges med refuge.

Figur 6-11: Kriterier for valg av kantstopp/busslomme (håndbok V123 Kollektivhåndboka)

Det er i utgangspunktet lite areal tilgjengelig for å etablere busslommer i nordgående felt av Kongsveien mot sentrum. Her er det i utgangspunktet kun et mindre areal langs Tynset rådhus som i dag benyttes som gateparkering som framstår som aktuelt for en bussholdeplass, men lengden på området (55 meter) er i utgangspunktet mindre enn kriteriene for en holdeplass for en buss (70 meter) jf. håndbok N100. Evt må en busslomme her opparbeides etter utbedringsstandarden jf. håndbok N100 med en lengde på 54 meter. Alternativt må bussholdeplassen forlenges over dagens fortgjengerovergang mellom Tynset rådhus og Tynset stasjon. En slik forlengelse vil frigjøre en lengre strekning (omkring 100 meter), men vil medføre behov for å flytte forgjengerkryssingen mot krysset med Torvgata. Samlet tilgjengelig areal for en busslommeløsning vil være omkring 95 meter, noe som vil gi mulighet for opparbeidelse av en holdeplass for inntil to samtidige bussavganger.

Slik Kongsveien framstår med hensyn til tilgjengelig areal på sørsiden av vegen er det derfor mest aktuelt å etablere evt. kantstopp. Ved en kantstoppløsning går det med 12 parkeringsplasser.



Figur 6-12: Areal som i dag benyttes til gateparkering kan være aktuelt som busslomme evt. kantparkering. Fotgjengerovergang må flyttes hvis arealet skal utnyttes som busslomme (Kommunekart.com).

For busser som kommer nordfra via Brugata/Parkveien er det areal til å etablere bussholdeplasser langs dagens terminalområde. Kantstopp kan vurderes, men disse bør da plasseres så langt mot sørvest langs Kongsveien at det ikke oppstår fare for tilbakeblokkering inn mot planovergangen i Brugata.

Ved etablering av flere kantstopp etter hverandre vil det bli utfordrende å passere busser i Kongsveien, som igjen vil medføre at trafikken bak må vente.

Kantstopp egner seg utelukkende for korte på- og avstigningsstopp og er svært lite egnet i områder hvor det kan være overganger mellom ulike ruter og korresponderende trafikk. Det er ikke kartlagt i hvor stor grad bussterminalen på Tynset benyttes for overganger mellom ruter.

Videre er det en utfordring i området at en stor del av bussene kommer sørfra, fra bussterminalen ved Nord-Østerdal videregående skole og i dag kjører via bussterminalen ved Tynset stasjon. De bussrutene som kommer sørfra, men som også skal videre sørover vil i en slik løsning ikke ha et tilbud om å snu. Dette vil medføre at de bussene må kjøre nordover via Parkveien fv. 2222 og ut på Ringvegen fv. 30, eller om Brugata og evt. snu i rundkjøringen. Høyden på busser varierer noe (3-4,1 meter for Normalbuss jf. V123 Kollektivhåndboka) slik at enkelte busser trolig kan benytte dagens undergang under Rørosbanen. En løsning uten snumulighet via et terminalområde vil med andre ord medføre en noe lengre busstrute for enkelte avganger.

Det at de fleste bussene kommer i puljer gjør at behovet for bussholdeplasser blir skjevt gjennom dagen. På morgenen vil trolig flere busser komme nordfra før de kjører mot skolen, mens det ved skoleslutt i hovedsak vil komme busser sørfra. Dette medfører et behov for flere bussholdeplasser da de ikke kan benytte samme areal uavhengig av kjøreretning.

Et tredje alternativ er å utelukkende benytte bussterminalen ved Tynsetskolene. Dette framstår som en lite hensiktsmessig løsning, da denne plasseringa ligger relativt langt fra sentrum og man oppnår ikke fordelene med en løsning som ligger tett inntil Tynset stasjon og svært sentrumsnært.

Parkering for kollektivreisende

Slik jernbanestasjonen ligger midt i sentrum og med mye parkeringsplasser kan man vurdere om parkering for kollektivreisende kan anbefales å inngå i det ordinære p-tilbudet i sentrum. Det skal egentlig ikke være nødvendig med store arealer til langtidsparkering rett ved jernbanestasjonen. Om det blir opprettholdt, bør arealet lengst vekk være langtidsparkering, for så dagparkering og området nærmest kan vurderes som korttidsparkering. Dette blir også resultatet dersom man ønsker å gå videre med foreslått areal til skysstasjon, for der går det med noen parkeringsplasser for å få til en forbedret løsning for bussene.

6.7 Nye parkeringssituasjoner

Gjennom analysen kommer det frem at parkeringsdekningen i sentrum er god. I tillegg er parkeringsplassene sentralt plassert med tanke på sentrumsområdet. Det er i hovedsak Domus og ny Kiwi-butikk, Alti (sammen med parkering ved Europris), og parkeringsplasser rundt Kulturhuset og Rammsmoen som står for mesteparten av parkeringsdekningen i sentrum.

Det er såpass god dekning at det bør vurderer tiltak for å stramme opp i forhold til parkeringsarealer. Det bør i stor grad vurderes alternativ bruk av de eksisterende parkeringsområdene. Da fortrinnsvis tiltak som tilfører sentrum attraktivitet.

En ny skysstasjonsløsning vil også påvirke parkeringssituasjonen, med at den blir å kreve mer areal enn den har i dag. Hvor mange parkeringsplasser som går med, er ikke sikkert før man har valgt løsning. Utover at Bane Nord sin parkering på eiendom g/bnr. 42/40 med 2 HC parkering og 12 vanlige parkeringsplasser og den kommunale eiendommen g/bnr. 12/12 med 16 parkeringsplasser er tenkt at man kan beholde.

6.7.1 Effektivisering, rydding og skilting av eksisterende parkeringsplasser

Før det bygges nye parkeringsområder bør de allerede eksisterende parkeringsplasser effektiviseres. Det er mange parkeringer som fremstår uryddige med grusbelegg og ikke-oppmerkede parkeringsplasser. Med uryddige menes at det enten har grodd vegetasjon eller ligger andre hindre på området, som skaper barrierer og uhensiktsmessige former på parkeringsplassene. I tillegg er det i dag flere steder hvor det er utflytende asfalt- og parkeringsarealer som skaper en uklar grense for hvor parkeringsplassen starter og slutter. Dette kan skape usikkerhet rundt hvor man kan parkere og ikke, og dette gir dårlig utnyttelse av arealene. Figurene under viser eksempler på parkeringsplasser som kan ryddes og effektiviseres.



Figur 6-13 Bildene viser parkeringsplasser med forbedringspotensial. Ineffektivt og utflytende parkeringsareal. Kilde: Google Streetview, 2019.

Slike parkeringsplasser fører til rotete parkeringsarealer som med enkle grep kan romme flere parkeringsplasser. Det anbefales at parkeringsplasser ryddes, asfalteres og merkes. Dette vil også tydeliggjøre hvor man kan parkere og ikke. I sentrum kan det også vurderes å bruke kantstein mellom kjøreveien og parkeringsplasser. Bildet under viser hvordan kantstein kan brukes for å skape et tydelig skille mellom parkeringsareal og kjørevei.



Figur 6-14 Viser bruk av kantstein og brostein på Rena

I tillegg bør Tynset kommune lage en skiltplan for parkering. Hvis det utarbeides en skiltplan, vil man kunne få flere soner og områder man ikke kan parkere på. En skiltplan sammen med effektivisering og rydding av eksisterende parkeringsplasser, kan øke parkeringskapasiteten og forhindre usikkerhet rundt hvor man kan parkere og ikke.

6.7.2 Endre perspektivet og holdningen rundt parkering

Fra oppdragsgiver har vi fått informasjon om at det er mye småkjøring/lokal trafikk i Tynset sentrum. Noe av grunnen til dette, kan ligge i at det er svært mange parkeringsplasser i sentrum. Derfor velger folk å benytte bilen for å komme nærmest mulig dit de skal. Dette kan og bør endres. Det er mange store parkeringsplasser innenfor sentrumskjernen av Tynset. Dette gjør at de aller fleste sentrumsformålene og -aktivitetene nås innenfor en gangavstand på ca. 350m fra de store parkeringsplassene. Med en avstand som dette vil de fleste kunne gå fra en av de store parkeringsplassene til destinasjonen de skal til. Det bør arbeides med en holdningsendring rundt behovet for å parkere i sentrumsgatene helt inntil butikkene.

Parkeringsplassene i sentrumsgatene, bør flyttes til de store parkeringsplassene i ytterkanten av sentrumskjernen. For å minske parkering i sentrumsgatene må det bli mer attraktivt å parkere i ytterkant av sentrum enn i sentrumsgatene. Dette kan gjøres på flere måter. Den vanligste og mest effektive er nok ved å ta betaling og eventuelt øke betalingen for parkering i sentrumsgatene. Arealer for nødvendig varelevering og HC-parkering bør opprettholdes uavhengig av type løsning. Det er oppfattet som at det er ønskelig med andre løsninger enn å innføre parkeringsbetaling. Dette kan da være enda «strengere» parkeringsregulering, hvor man også fjerner noen plasser. Det som kommer frem som tydelig er at det burde vurderes mulighet for sambruk av bla. kjøpesenterparkeringsplassene. Disse er veldig store, og det er ofte veldig mye ledig parkeringkapasitet på disse jf. vedlegg 2.

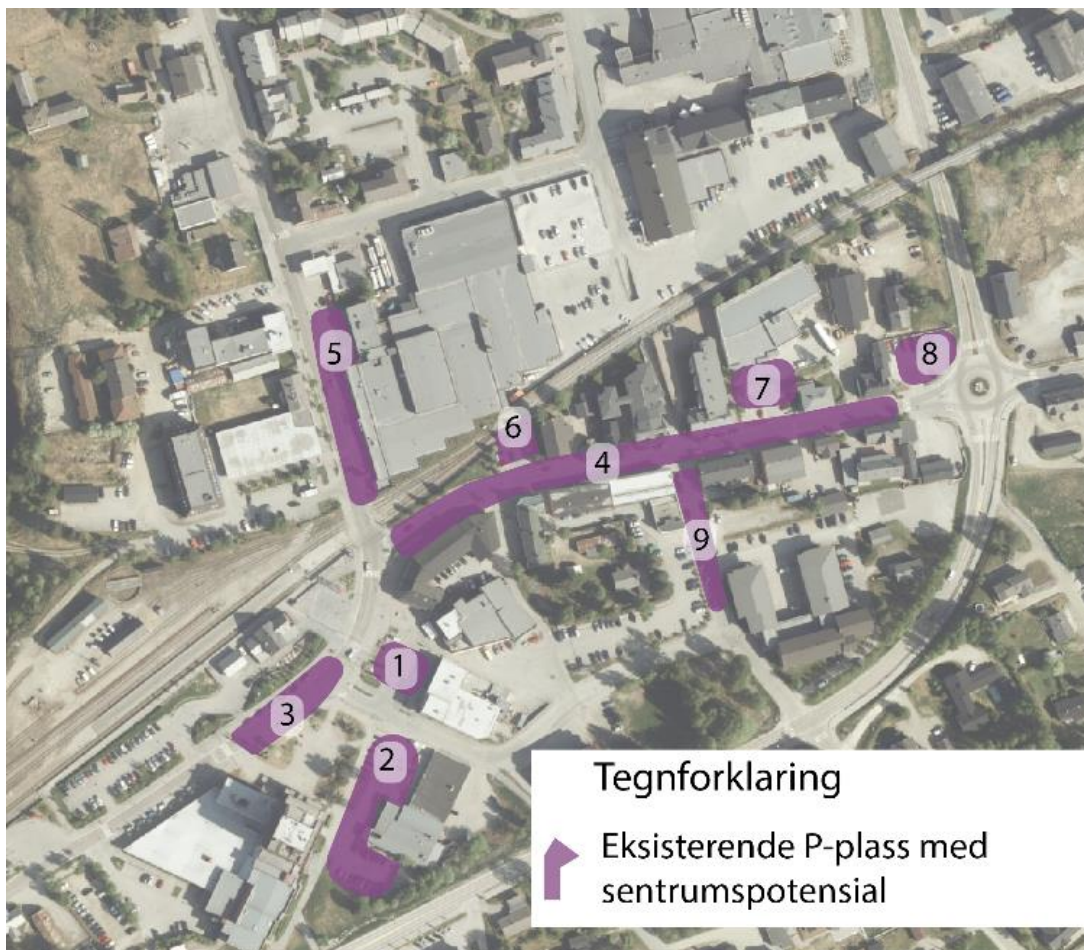
Det er viktig at butikkeiere, gårdeiere og andre ser fordelene dette kan bringe med seg. Med mindre parkering, vil det bli mer aktivitet i sentrum, og Tynset kan få et løft uten vesentlige kostnader og endringer. Et forslag på å endre parkeringsstrategien kan bli møtt med motstand dersom fremtidige parkeringsplasser planlegges til eksisterende parkeringsplasser ved å effektivisere dagens løsning. Disse eies og driftes av bedrifter eller privatpersoner. Det bør derfor lages en plan for hvordan denne strategien kan gjennomføres til det beste for alle parter.



Figur 6-15 Figuren viser avstander fra krysset Kongsvegen/Brugata og Parkveien og avstand ift. Rådhuset og Domus. Kilde bakgrunnskart: Kilden.

6.7.3 Parkeringsplasser med potensial for sentrumsutvikling

Tynset har mange store parkeringsplasser sentralt plassert innenfor sentrumskjernen. Det er disse som tar den største delen av parkeringsdekningen i sentrum. I tillegg til disse, er det mange små parkeringsplasser i sentrumsgatene. Disse tar verdifulle sentrumsarealer samtidig som de tar en liten del av den totale parkeringsdekningen. Dette inkluderer også parkeringslommer i sentrumsgatene (Parkveien, Kongsveien og Brugata). Illustrasjonen under viser hvilke områder som har potensiale til å skape et helhetlig og sammenhengende sentrum i Tynset hvor de myke trafikantene og møteplasser er prioritert.



Figur 6-16 Figuren viser hvilke parkeringsplasser som kan vurderes å transformeres til torg, gågate, møteplass eller lignende sentrumsformål.

Felt 1, 2 og 3.

Dette området har stort potensial for å bli et fullverdig torg med lekeplass, sittegrupper og grøntareal. Felt 1 og 2 sammen med rommet foran rådhuset, kan skape en stor møteplass midt i Tynset sentrum. Det kan også vurderes å anlegge en større lekeplass og park på dette området. For at dette området skal fungere som en enhet, bør det også vurderes å knytte området sammen med stasjonsområdet. Her er det allerede opparbeidet et oppholdsareal med opphøyd gangfelt over til dagens torg som kan utvikles videre. For å skape en sammenheng mellom de tre rommene og et entydig preg av hva dette området skal brukes til, kan parkeringsplassene på felt 3 flyttes. Området kan også bli et sted for større arrangementer. Dersom Tynset skal begynne på en sentrumsutvikling eller endring av arealbruk i sentrum, bør felt 1,2 og 3 være de områdene som vurderes først.

Parkeringsplasser i felt 1: 17

Parkeringsplasser i felt 2: 40

Parkeringsplasser i felt 3: 13

Felt 4

Parkveien som er markert i felt 4 har potensial for å bli en gågate. Parkveien har i dag flere butikker og serveringssteder, og har mange gode kvaliteter som gågate. Den er tydelig definert, har sentrumsfunksjoner og er intim. I dagens situasjon tar bilene stor plass i gatebildet og virker negativt inn på opplevelsen av og trafiksikkerheten i gaten. Ved å utvide fortauene på hver side av veien, vil det bli mer areal til de gående og de som driver virksomhet og servering i gaten. Dette er ikke forenelig med gateparkering. En mellomløsning her vil være å skape shared-space gate. Dette tiltaket er beskrevet i punkt 5.5.4. Det er i dag 24 parkeringsplasser totalt på dette området, og er derfor svært liten del av den totale parkeringskapasiteten i sentrum. Det kan tenkes at mange av de som parkerer i Parkveien, kunne parkert på de to store parkeringsplassene i Meierigata (ved Alti og Europris). Det bør likevel beholdes areal til parkering for personer med nedsatt funksjonsevne. Felt 4 er prioritert som nummer to etter felt 1-3.

Parkeringsplasser i felt 4: 24

Felt 5

Brugata er en viktig gate for sentrumslivet i Tynset, og kan bli enda viktigere i fremtiden. Det er mye handel i området ved jernbanekrysningen. I tillegg er det en gang- og sykkelvei som strekker seg fra jernbaneovergangen og nordover forbi Glomma. I dag tar parkering en stor del av arealet i veien. En ønskelig situasjon for et område med handel og servering er at det blir mer areal til aktørene som driver næringsvirksomhet og de gående. Ved å omdisponere gateparkeringene utenfor Alti til servering- og gangareal, vil dette være med på å skape en hyggeligere og mer brukt sentrumsgate. Parkeringsplassen utenfor Brugata 5 kan omdisponeres til et uteområde eller et annet sentrumsnyttig formål. Dette er også med tanke på en eventuell utbygging på Brugata 7 som i dag er en bensinstasjon. På sikt kan Brugata bli en miljøgate med bolig og næringsvirksomhet. Derfor er det hensiktsmessig å omdisponere grå flater til formål som gir mer til de som bruker området. Parkeringsplasser for personer med funksjonsnedsettelse og varelevering bør ivretas.

Brugata anses som en viktig del av Tynset sentrum og bør utbedres etter område 1-3 og 4.

Parkeringsplasser i felt 5: 14

Felt 6, 7 og 8

Felt 6, 7 og 8 er prioritert som det fjerde steget i denne utviklingen. Dette er parkeringsarealer som skaper biltrafikk i Parkveien. Trafikken er knyttet til selve parkeringsplassene, men det antas også å være en del ventekjøring i gata. Ved en eventuell utvikling av Parkveien til en bilfri gågate, vil de markerte feltene kunne brukes til sentrumsfunksjoner. Det er for tidlig å si nøyaktig hvilke sentrumsfunksjoner. Grunnen til dette er at det kan ta mange år før det i det hele tatt kan være aktuelt å fjerne privatbilen fra Parkveien. I mellomtiden kan det ha blitt gjennomført flere utbygginger i og rundt gaten, og derfor bør områdene vurderes i forhold til den eventuelle utviklingen. Også her bør parkeringsplasser for personer med funksjonsnedsettelse og varelevering ivretas.

Parkeringsplasser i felt 6: 10

Parkeringsplasser i felt 7: 13

Parkeringsplasser i felt 8: 13

Felt 9

Felt 9 er gateparkering langs Aumliveien. Dette er et område midt i Tynset sentrum, og det er ikke ønskelig med gateparkering i tilknytning til Parkveien. Det er også svært begrenset antall parkeringsplasser, og parkeringsplassene utgjør en ubetydelig andel av den totale parkeringsdekningen i sentrum. Samtidig vil denne veien brukes mer i forbindelse med utbygging av Aumuliveien 4B, både av bilister og myke trafikanter. Derfor kan gateparkeringene med fordel omgjøres til gangareal på begge siden av veien.

Parkeringsplasser i felt 9: 9

6.7.3.1 Forutsetninger for endret arealbruk i felt 1-9

Dersom det skal gjennomføre en endring i de nevnte feltene, bør dette skje i samme rekkefølge som det er listet opp her.

Før parkeringsplasser fjernes, må det foreligge en plan og midler for hva arealet skal endres til. Når det eventuelt er besluttet og det er enighet om endringen det viktig at endringen skjer raskt, slik at publikum ser hvilke fordeler endringen fører med seg. Dette i motsetning til at den generelle anbefalingen om at selve prosessen for fjerning av parkering bør skje gradvis over tid, med dette menes at man kan bør gå ut å fjerne «alle» anbefalingene uten forvarsel.

6.7.3.2 Tap og erstatning av parkeringsplasser

Til sammen utgjør disse parkeringene 153 av totalt 997 offentlige parkeringer innenfor sentrumsområdet og felt BO_1, jf. Kommunedelplanen for Tynset tettsted. Dette er dermed en liten del av det totale antall parkeringsplasser. I tillegg vil en del av de 153 plassene beholdes som HC-parkering, areal for nødvendig varelevering og lignende. Det antas derfor at det er snakk om totalt 130-140 parkeringsplasser som forsvinner fra dagens parkeringssituasjon. Det følger likevel en strategi for å effektivisere eksisterende og anlegge nye parkeringsplasser, som vil øke antall eksisterende parkeringsplasser (og da «minske» det totalt antall p-plasser som fjernes).

6.7.3.3 Effektivisering og mulige nye parkeringsplasser

Et generelt trekk er å effektivisere eksisterende parkeringsplasser og samle parkering på større effektive arealer. Det første som bør gjøres er å effektivisere de eksisterende parkeringsplassene. Dette gjør at man får mest mulig ut av dagens parkeringsplasser, før det eventuelt anlegges nye. Med effektivisering menes at parkeringsplassene bør asfalteres, ryddes, oppmerkes og utnyttes maksimalt med tanke på antall parkeringsplasser jf. fig 6-17

Etter effektiviseringsarbeidet er gjennomført, kan det vurderes nye parkeringsområder. Målet med dette er å anlegge en effektiv parkeringsplass med god dekning. En slik parkeringsplass bør ligge relativt sentralt, men likevel ikke forringe attraktiviteten i Tynset sentrum.

6.7.4 *Vurdering av mulig plassering for parkeringshus*

Utgangspunktet for et parkeringshus bør i henhold til vår kunnskap og erfaring ligge i nær gangavstand til sentrumskjernen, dette for å unngå å få bilen inn i sentrumskjernen. Det bør i tillegg ligge ved hovedinnkjøringsområdet til sentrum og nærmest der det er størst trafikk. I Tynset kommer hovedinnfarten

via Brugata (basert på ÅDT-tall) og vi mener at et slikt anlegg bør plasseres på utsiden, men nært knyttet til Ringveien. Ideelt sett burde også arealet vært ubebygget, uegnet til lek/rekreasjon og i kommunalt eie.

I kartgrunnlaget har vi sett på flyfoto, og lagt på lag over hva som er godkjent av tiltak jamfør plandialog hos kommunen. Vi ønsker hovedsakelig ikke å anbefale å ta i bruk områder som er velegnet til bla. park/rekreasjon/landbruk.



Figur 6-17 Viser mulige plasser for et parkeringshus i Tynset sentrum. Kilde bakgrunnskart: Tynset kommune, planinnsyn, med kartlagt godkjente bygg/tiltak.

1. Området har god beliggenhet ift Brugata og innfarsområdet til sentrum. Området ikke er bebygget og består av eiendom 43/75 og 43/78 – disse har begge samme eier, men dette er ikke kommunen. Området brukes allerede til parkering i dag.
2. Området har god beliggenhet ift Brugata innfarsområdet til sentrum. Området har en fleksibilitet i størrelsen/utstrekning og konkret plassering. Derfor er det markert et større område, men det menes ikke at hele dette området bør bli et framtidig parkeringshus. Det ligger derimot flere godkjente tiltak her i dag og på deler av området er det varslet planoppstart på i 2018 og 2019. På dette området er det flere eiendommer i dag (44/212, 44/315, 44/431 og 44/31), dvs flere eiere å forholde seg til (om man ikke ser på en løsning innenfor en av disse tomtene) og ingen av disse er i kommunalt eie. Dette i tillegg til at området er delvis bebygget og bruk i dag vil jo medføre en utfordring ift. å faktisk kunne få til en løsning her.

3. Området ligger langs Parkveien og dermed ikke langs hovedinnsfartsåra, men det ligger i umiddelbar nærhet til Ringgata og sentrumskjernen. Det består av både flere eiendommer og noe bebyggelse. Området er også tatt med fordi det ikke er fullt utbygd og består av grå flater.
4. Dette er et område som kommunen har spilt inn som mulig plassering og som i gammel plan legger opp til parkeringshus og det er eiendom 44/174 og 44/176. Dette vil si at området er regulert til parkering. Dersom man ikke skal forholde seg til anbefaling om å ha parkering på utsiden av Ringveien. Området er i dag grønt og ubebygget.

6.7.4.1 Trinnvis endring over tid

Målet i forhold til parkeringsendring er å finne riktig antall parkeringsplasser for Tynset sentrum, uten at det går ut over bruken av sentrum. Rett balanse og trinnvis utvikling kan sørge for forsterking av sentrumsaktiviteten. Dette kan Tynset sentrum få til ved å gradvis øke restriksjoner, samtidig som de gjennomfører prosjekter som bidrar til at sentrum blir triveligere og mer attraktivt.

Anbefalingene er dermed å innføre parkeringsrestriksjoner trinnvis, slik at overgangen blir gradvis. Ved å gradvis innføre strengere virkemidler, vil befolkningen bli vant til nye vaner uten at det fører til store omveltninger i parkerings- og handlevaner. På mindre steder som i Tynset er det som regel mindre nybygging og færre nye etableringer. Desto viktigere blir det da at det nye som kommer til bidrar til å støtte opp om en ønsket utvikling og de gode egenskapene Tynset sentrum allerede har. I tillegg er det viktig å legge opp til planer som påvirker og som forsterker hverandre.

6.8 Ulike alternativer for fremtiden i forhold til parkering

Det er mange virkemidler/tiltak som kan benyttes. Under vil det komme en kort beskrivelse av disse, hvor de er egnet og hva de kan bidra med.

6.8.1 **Behovsbasert parkering**

Behovsprøvd parkering går ut på at det blir stilt til rådighet et begrenset antall parkeringsplasser – for eksempel på arbeidsplasser – også er det opp til virksomheten (eller den som disponerer plassene) å bestemme hvilke behovskriterier som skal styre tilgangen til plassene. Kriteriene kan kobles til f.eks. helsemessige forutsetninger, behov for å bruke bilen i arbeidstiden, tilgang til alternativ reisemåte til/fra jobben, behov for å kjøre barn til barnehage. Ufordringene er først og fremst knyttet til de ansattes vaner, forventinger og holdninger (Tiltak.no).

6.8.2 **Frikjøp av arealer til parkering**

En frikjøp-ordning fritar utbygger fra å anlegge de parkeringsplasser normen krever, mot å innbetale et beløp til kommunen for hver plass som frikjøpes. Kommunen overtar ansvaret for utbygging av parkeringsplasser og for å sørge for at området har et funksjonelt parkeringstilbud.

Frikjøpsordningen må komme frem av bestemmelser i kommuneplanen. Frikjøpsbeløpet pr. plass fastsettes gjerne i forbindelse med kommunens budsjettbehandling. For at dette skal være aktuelt for utbyggere å vurdere, settes beløpet ofte lavere enn de faktiske kostnadene og/eller at ved frikjøp gjelder det en lavere parkeringsdekning enn uten frikjøp.

Ved en frikjøpsavtale tar kommunen på seg ansvaret for å tilby et hensiktsmessig parkeringstilbud for et område. Det følger ingen plikt til å utarbeide parkeringsplasser i takt med innbetaling, men kommunen kan over tid utvide/utvikle parkeringstilbudet i forhold til behovet. Kommunen kan f.eks. bruke innbetalt frikjøpsbeløp på å bygge et større anlegg som skal dekke parkeringsbehovet for flere prosjekter. Da får også kommunen mulighet til å bygge et parkeringsanlegg som skal erstatte parkering i sentrale gater og tomter.

Frikjøp kan også inngå som en del av et system med felles parkeringsanlegg også for ulike formål/sambruk og kan gi grunnlag for en mer markedsstyrt parkeringspolitikk og gi færre plasser samlet sett.

Via frikjøp vil man kunne redusere behovet for å anlegge ulike parkeringsanlegg og utnytte arealene bedre. Dersom det blir etablert parkeringshus begrenser man gateparkering, og da også parkeringens samlede arealbeslag og slik blir arealene også mer effektive.

Frikjøpsordningen medfører et parkeringstilbud som ikke er avhengig av den enkelte gårdeier. Og dermed vil heller ikke lavere parkeringsnormer over tid gå på bekostning av de nyeste utbyggerne. Fordi leietakerne, kunder, mv. vil ha de samme rettighetene til sentrumparkeringstilbud som de som allerede er etablert i sentrum.

Ved frikjøp i forbindelse med boligutbygging kan kommunen anlegg parkering anlegg atskilt fra boligene. De vil kunne tilrettelegges for sambruk (bolig, fritidstilbud, handel mv.) der forholdene ligger til rette for det. Der man har separerte parkeringsanlegg vil det være lettere å skille parkeringskostnadene fra boligkostnadene og dermed kan man f.eks. velge å få en rimeligere boenhet til de som ikke eier bil. Kommunen kan også tilrettelegge (oppfordre) til bildelingsordninger ved at parkeringsplassene er offentlig tilgjengelige. Kommunen kan da reservere enkelte plasser til bildelingsordninger.

Skal man ha frikjøpsordning, så er man avhengig av å ha normer som stiller minimumskrav eller faste krav til parkering. Har man faste, restriktive normer kan man ivareta et ønske om redusert parkering i sentrum uten at det man gir opp muligheten for å kunne innføre felles parkeringssystemer opparbeidet med frikjøpsordningen. Dersom man har en for lav frikjøpsbeløp kan det medføre at utbygger bygger færre plasser til boligformål enn behovet tilsier. Der det er lett å finne gratis parkeringsmuligheter i nærheten vil det spesielt være en utfordring. Det er derfor viktig at kommunen ser sammenhengen i regulering av gateparkering og parkeringsnormene.

6.8.3 Parkeringsavgift

Avgifter kan synliggjøre at parkering har en kostnad og samtidig begrense etterspørselen etter parkering

F.eks. 2 timer så betaling (kan f.eks. begynne med 15 kr timen)

Formål: inntekter, redusere biltrafikk, øke sirkulasjon og tilgjengelighet eller stimulere til valg av annen transportmåte.

6.8.4 Parkeringsregulering

I dag eksisterer det tidsbestemt parkeringsregulering i noen få gater i Tynset sentrum. Det er ingen oppfølging av tiltaket og erfaring viser at dette tiltaket har bare delvis legitimitet.

Fordeler med parkeringsregulering kan f.eks. være: begrense trafikk, triveligere bymiljø/lokalmiljø, redusere miljøbelastning og trafikkfare, legge til rette for myke trafikkanter, sikre parkering for spesielle grupper, skape tettere og mer attraktive sentrumsområder, styrke sentrumshandel, synliggjøre kostanden for parkering.

Aktuelle parkeringsregulerende tiltak kan bla være:

Dele inn tre parkeringssoner, for å begrense muligheten til å stå flere dager i sentrum uten å måtte innføre betaling.

- Korttidsparkering (maks 3 timer f.eks.) sentralt i sentrumsområdet
- Dagparkering (maks 1 døgn) rett utenfor de sentrale parkeringsområdet i sentrum
- Langtidsparkering (maks 1 uke eller 3 uker for kollektivreisende)

I et system uten avgifter må man sørge for et reglement som hindrer at p-plassene brukes som «oppbevaringssted» for kjøretøy.

Parkeringsregulering kan også være å redusere eksisterende parkeringstilbud ved å fjerne plasser eller ha vilkår på bruken av de nye plasser som tilbys. Det kan skilles på tiltak for eksisterende tilbud og for planbaserte tiltak.

Generelt er det primært for bevegelseshemmede, varelevering, service med det bør tilrettelegges for med parkering nær målepunktene og dermed begrenser gangavstandene.

Parkeringsregulering som virker etter hensikten vil bidra til økt gange, sykling og kollektivtrafikk. Da bør disse områdene også få økte rammer for bedre tilrettelegging.

Kommunen kan regulere kommunalt eide plasser

Kommunen kan selv påvirke hvordan de kommunalt eide plassene skal brukes ved at de får tilpassa formål som f.eks. boligsoneregulering, besøk, lastesone for næringstransport, plass for delebilordninger og områder med parkeringsforbud.

Private parkeringsplasser

Kommunen kan ikke i ettertid påvirke antall plasser og bruken av de private godkjente parkeringsplassene, (med mindre det er bestemmelser som ikke er overholdt) utover forhandling med eier. For nyetableringer må kommunen være aktiv i behandlingsprosessen.

Tilrettelegging for å unngå unødig kjøring

Det er viktig å ikke komme i den situasjonen at det er så få parkeringsplasser at folk må kjøre rundt for å lete etter parkeringsplass. Det er vist at en betydelig andel, 8-30 % av den generelle sentrumstrafikken er kjøring for å finne ledig plass ved kantstein. I snitt bruker en bil 3 minutter på letekjøring, dersom det ikke er en fast parkeringsplass. Tiltak for å forhindre letekjøring er bla:

- Prisregulering og tidsbegrensning med for eksempel progressiv parkeringsavgift
- Visningssystem som leder trafikken til p-anlegg/ønsket parkeringsområde
- Innfartsparkering ved hovedveier som muliggjør fjerning av et tilsvarende antall p-plasser i sentrumsområdene
- Tilstrekkelig antall felles plasser i boligstrøk (sambruk)

Drift og vedlikehold

Lokale parkeringsregulering medfører ofte behov for å sette opp et stort antall skilt. Skilt og skiltstolper kan visuelt forstyrre gatebilde, medføre fare for fotgjenger og syklister og komplisere renhold og snørydding. Her gjelder det da å være i forkant med gode estetiske veiledere og krav til utforming.

6.8.5 Innfartsparkering for biler

Formålet med innfartsparkering er å legge til rette for dem som av ulike grunner må benytte bil som materielle tilbringertransport til en stasjon eller holdeplass. Dette skal gjøre det mer attraktivt å benytte kollektivtransport for den videre reisen mot målet. Vanligvis rettes slike tiltak mot arbeidsreiser (pendlerreier) til sentrale deler av storbyområdet, men den brukes også som møteplass for bilbrukere som vil kjøre videre sammen (samkjøring).

Tynset som regionsenter har mange tilreisende fra omkringliggende bygder som tar tog/buss og helsebuss der det er tilrettelagt for dette.

6.8.6 Sambruk av parkeringsplasser

Parkeringsbehovet varierer med formål og tid på dagen. Sambruk innebærer at for eksempel parkeringsplasser tilknyttet bedrifter tillates bruk til fritidsparkering eller beboerparkering om kvelden og natta. Større parkeringsplasser kan redusere antall parkeringsplasser og utbyggingskostnader. (Tiltak.no)

6.8.7 Maksimumsnorm

Her settes det en øvre begrensning på antall parkeringsplasser som tillates etablert i forbindelse med utbygging av et prosjekt eller for et område. Det kan gjelde for hele kommunen eller for et begrenset område. I tillegg til at de kan differensieres ift type virksomhet. Tradisjonelt er dette brukt i større byer og for kontorbygg i sentrale områder, men brukes stadig mer for handelsformål, i tillegg til arbeidsplassformål.

6.8.7.1 Maksimumsnormer for parkering ved boligbygging

Bør kun brukes der det er gåavstand til sentrum og kollektivforbindelse

6.8.8 Minimumsnormer

Minimumsnormer er der kommunen krever et gitt antall parkeringsplasser i forbindelse med nye bygninger. Minimumsnormer kan f.eks. gå på antall plasser etter boenheter, boareal og næringsareal. Hensikten er å sikre etablering av nok parkeringsplasser for at ikke utbyggingen skal belaste omkringliggende gater, samt for å gjøre det attraktivt for de med bil å bosette seg i området. Da vil man unngå at utbygger spekulerer i, og sparer penger på, at de ikke trenger å anlegge et tilstrekkelig antall parkeringsplasser.

Minimumsnormer er som regel alltid benyttet for boligformål. Det bør benyttes for alle formål som er knyttet til en frikjøpsordning. Det er også godt egnet der parkeringsmuligheter på gategrunn er gratis, og der det er lett å finne gratis parkering. Dersom kommunen ikke ønsker at framtidig parkering skal baseres på at bosatte parkerer på gategrunn, kan minimumsnormer passe bra. Dette medfører også at det er lettere å godta at parkering langs gate reguleres, fordi det allerede finnes et parkeringstilbud.

6.8.9 Kombinasjon av minimums- og maksimumsnormer

Kommunen kan benytte en kombinasjon av minimums- og maksimumsnormer. Dette medfører at utbygger minst må etablere/anlegge det antallet som minimumsnormen tilsier. Samtidig som kommunen har kontroll på at det ikke etableres flere plasser enn det maksimumsnormer som er gitt.

6.8.10 Kostnader

Parkeringsnormer kan i stor grad påvirke hvordan en tomt utnyttes, bla. fordi i flere tilfeller kunne parkeringsarealet vært utnyttet til andre formål. Kommunen kan i stor grad påvirke kostnadene for

utbyggerne. Der det kreves at parkering skal være under bakken kan utbygger ofte ønske å redusere antall parkeringsplasser for å redusere kostnadene. Her kan f.eks. utbygger mene at det er et marked for salg av parkeringsplasser, slik at de kan få utbyggingskostnaden dekket inn. Dersom man skiller ut parkering som et eget anlegg vil det forenkle en slik løsning.

Dersom kommunen selv står for utbygging av parkeringsanlegg får kommunen økte utgifter, men kostnadene vil forutsettes dekket inn over tid ved markedsbaserte utleieavtaler. Driftsavtaler vil kunne dekke differansen mellom frikjøpsbeløp og de faktiske utbyggingskostnadene for kommune.

6.8.11 *Krav til lokalisering og utforming*

Kommunen har mulighet til å stille krav i forhold til lokalisering og utforming av parkeringsplassene som anlegges i forbindelse med bolig- og næringsutbygging. Vanlig praksis med parkering i nærheten innebærer at bilen er lett tilgjengelig. Om kommunen velger å øke gangavstanden til parkeringsområdet kan det øke den totale reisetiden for bil og gitt at det er god kollektivdekning, så kan man minske konkurransen i reisetid mot kollektivreiser. Parkeringspolitikk kan påvirke fordelingen av å eie eller disponere bil, men også bidra til økt trygghet og miljøvennlige utbyggingsområder.

7 Anbefaling

Når det kommer til trafikkapasiteten i Tynset så er det i utgangspunktet ikke en utfordring med dagens situasjon, men det er utfordringer med å sikre trafikkikkerhetsfølelsen. Her er det foreslått tiltak som bla. økt belysning, kryssningspunkt for myke trafikanter, fartsdempere.

Fv. 30 sin høydebegrensning er en tilbakevendende utfordring for Tynset sentrum. Det er ikke bare det at den medfører at alle høye/store kjøretøy må kjøre gjennom «sentrumsgata», men også når det kommer til trafikkikkerhet ift myke trafikanter.

I dag er Brugata og området over Tynset torv skiltet med 50 km/t. På generelt grunnlag bør fartsnivået vurderes senket til 30 km/t eller 40 km/t sone, da dette er en viktig sentrumsgate. Det bør videre tilrettelegges med kryssningspunkter for myke trafikanter, og eventuelt nødvendige fartsdempende tiltak. En lavere hastighet i Brugata og over Tynset torv, vil trolig også være med på å redusere sannsynligheten for ulykker på planovergangen, da lavere hastighet gir vesentlig bedre reaksjonstid.

Tynset har et veldig godt utgangspunkt til å bli en attraktiv by, med en 10 minutters avstand på veldig mye. Den økte trenden med fraflytting fra bygd til by vil trolig påvirke Tynset i tiden som kommer, kanskje ikke i morgen eller neste år, men en gradvis endring over tid. Da gjelder det å ha langsiktige god planer for hvordan byen skal utvikle seg. Hvordan Tynset skal være og hva Tynset skal tilby. Dette er påbegynt med høydestudien fra 2007, men forskning viser at investering i godt underlag og en forutsigbar plan for fortetting gjør at man står bedre rustet til å ta de riktige valgene som også står seg i framtiden.

Rapporten viser ulike alternativer ift tiltak med parkering som kommunen må ta med seg videre å vurdere hvilke tiltak som kreves for å få ønsket utviklingen i Tynset sentrum. Målet i forhold til parkeringsendring er å finne riktig antall parkeringsplasser for Tynset sentrum, uten at det går ut over bruken av sentrum. Rett balanse og trinnvis utvikling kan sørge for forsterking av sentrumsaktiviteten. Dette kan Tynset sentrum få til ved å gradvis øke restriksjoner, samtidig som de gjennomfører prosjekter som bidrar til at sentrum blir triveligere og mer attraktivt

Tynset kommune bør vurdere hva slags parkeringssituasjon man ønsker for framtiden i Tynset sentrum. Rapporten kommer med konkrete anbefalinger, men slike endringer krever en bred enighet. Om man ønsker å ha mer konkrete planer for hva man på sikt kan bruke de frigitte parkeringsarealene til (gitt at man går for en endring ift. dagens situasjon) bør kommunen vurdere å utarbeide en gatebruksplan og fortettingsstudie for sentrum. I tillegg til plan- og bygningsloven, er også ikke-juridiske planer som bystrategier, prinsipplaner og parkeringspolitikk avgjørende for å få styrt ønsket utvikling.

Dagens skysstasjonsløsning er ønsket forbedret og selv om dagens løsning har en utmerket beliggenhet ift å være et kollektivknutepunkt, er det også dagens beliggenhet som skaper utfordringer i form av plassmangel. I rapporten er det skissert noen mulige tiltak/justeringer for å bedre situasjonen. Det vil også være viktig å skape gode og trygge ventemuligheter for et slikt kollektivknutepunkt, om man ønsker å vise at man prioriterer og ønsker at stadig flere skal benytte seg av kollektivtilbudet.