

ØF-rapport 07/2015

Kommunedelplan for Tynset tettsted

Delutredning 2: Samferdsel og transportanalyse

av

Per Kristian Alnes
Per Olav Lund

Østlandsforskning er et forskningsinstitutt som ble etablert i 1984. Instituttet har siden 2011 vært organisert som et aksjeselskap med Hedmark fylkeskommune, Oppland fylkeskommune, Høgskolen i Lillehammer, Sparebanken Hedmark og Stiftelsen Østlandsforskning som eiere. Østlandsforskning er lokalisert på Lillehammer, men har også et kontor på Hamar.

Instituttet driver anvendt, tverrfaglig forskning og utvikling. Østlandsforskning er orientert mot en bred og sammensatt gruppe brukere. Den faglige virksomheten er konsentrert om to områder:

- Næringsliv og regional utvikling
- Velferd, organisasjon og kommunalforskning

Østlandsforskning viktigste oppdragsgivere er departementer, fylkeskommuner, kommuner, statlige etater, råd og utvalg, Norges forskningsråd, næringslivet og bransjeorganisasjoner.

ØF-rapport 07/2015

Kommunedelplan for Tynset tettsted

Delutredning 2: Samferdsel og transportanalyse

av

Per Kristian Alnes
Per Olav Lund



Tittel: Kommunedelplan for Tynset tettsted
Delutredning 2: Samferdsel og transportanalyse

Forfatter: Per Kristian Alnes og Per Olav Lund

ØF-rapport nr.: 07/2015

ISBN nr.: 978-82-7356-748-2

Prosjektnummer: 1250

Prosjektnavn: Kommunedelplan Tynset

Oppdragsgiver: Tynset kommune

Prosjektleder: Per Kristian Alnes

Referat: Denne rapporten inngår som et av flere kunnskapsunderlag i Tynset kommune sitt arbeid med kommunedelplanen. I rapporten ser vi nærmere på temaer som pendling, kollektivtilbud og trafikkvolum. Nevnte temaer sees i et oppsummeringskapittel i forhold til det pågående planarbeidet i kommunen.

Emneord: Kommunedelplan, Tynset, Fjellregionen, pendling, kollektivtilbud, trafikkutvikling.

Dato: Juni 2015

Antall sider: 40

Pris: Kr 100,-

Utgiver: Østlandsforskning
Postboks 223
2601 Lillehammer

Telefon 61 26 57 00
Telefaks 61 25 41 65
epost: post@ostforsk.no
<http://www.ostforsk.no>

Publikasjonen er vernet etter åndsverkloven. Eksemplarframstilling utover til privatbruk, er bare tillatt når det er hjemlet i lov eller avtalt med Kopinor (www.kopinor.no). Utnyttelse i strid med lov eller avtale kan medføre erstatnings- og straffeansvar.

FORORD

Denne ØF-rapporten er, sammen med ØF rapport 06/ 2015 «Vekst og utvikling av regionsenteret», en del av kunnskapsunderlaget i kommunedelplanarbeidet for Tynset sentrum. Kommunedelplanarbeidet er ledet av Feste NordØst as med Østlandsforskning som underleverandør.

Arbeidet har vært ledet av Per Kristian Alnes og utført i samarbeid med Per Olav Lund. Ansvarlig prosjektleder for kommunedelplanarbeidet overfor Tynset kommune har vært Helge Bakke i Feste NordØst.

Vi vil takke oppdragsgiver Tynset kommune for godt samarbeid. En særlig takk rettes til Trine Økseter Knudsen, Kristin Aasen og Erik Amundsen for tilgjengeliggjøring av informasjon og annet materiale vi har hatt behov for i vårt arbeid. Vi vil også takke Arne Hagen i Statens vegvesen for gjennomførte trafikkmålinger i Tynset sentrum og oversendinger av trafikkdata og Helge Bakke i Feste NordØst for nyttige innspill i utarbeidelsen av rapporten.

Lillehammer, juni 2015


Merethe Lerfald
forskningsleder


Per Kristian Alnes
prosjektleder

Innhold

Sammendrag	5
1 Rapportens tema	7
2 Kjøretøyklasser og målepunkter	9
3 Pendling, reiseavstander og kollektivtilbud	13
3.1 Pendlingsmønster.....	13
3.2 Kommunikasjon, reiseavstander og befolkningsvekst	15
4 Trafikkmengde mot Tynset sentrum	19
5 Trafikkmengde i Tynset sentrum	25
5.1 Utviklingstrekk i årsdøgntrafikken.....	25
5.2 Døgnvariasjoner	26
5.3 Endret kjøremønster i Tynset sentrum	29
6 Trafikale forhold og arealplanarbeid	37
7 Referanseliste	39

Figurer

Figur 1: Trafikkmålepunkter i Tynset sentrum.....	10
Figur 2: Trafikkmålepunkter i omlandet til Tynset kommune	10
Figur 3: Kommunefordelte pendlingstall til Tynset (venstre figur) og fra Tynset (høyre figur)	13
Figur 4: Kart over pendlingsmønstre	14
Figur 5: Næringsfordelt antall pendlere i Tynset kommune	15
Figur 6: Befolkningsutvikling 1980-2007 etter reisetid fra regionhovedsenteret.	16
Figur 7: Befolkningsutvikling 2001-2010 etter tilgang på arbeidsplasser innenfor 45 minutter med bil	17
Figur 8: ÅDT. Passeringer pr måned, R3 ved Motrøa Sør i 2014.....	20
Figur 9: ÅDT. Passeringer pr måned, R3 ved Motrøa Nord i 2011.....	21
Figur 10: ÅDT Passeringer. Månedsfordelt FV.30 Tyllaldalskjølen. 2007 og 2011.	21
Figur 11: ÅDT. Passeringer. Månedsfordelt FV.30 Helsingeng 2007 og 2011.....	22
Figur 12: ÅDT. Passeringer. Månedsfordelt FV.681. Auma og Tronsvangen. 2007	23
Figur 13: ÅDT. Passeringer. Månedsfordelt FV.665. Brydalen. 2007 og 2012.....	23
Figur 14: Trafikk i og omkring Tynset sentrum 2011.....	25
Figur 15: Trafikk over Tynset bru i 2011	26
Figur 16: ÅDT. Trafikk per døgntime i 2011. Tynset bru, rådhuset og Nord-Østerdal videregående skole.	27
Figur 17: ÅDT. Trafikk per døgntime i 2011. Nord Østerdal videregående skole. Fordelt på lette og tunge kjøretøy.	28
Figur 18: Trafikk i Tynset sentrum fordelt på ukedager, 2011	29
Figur 19: Avmerket endret kjøremønster (venstre kart). Målepunkter for timeregistreringer (Høyre kart).	30
Figur 20: Timesfordelt trafikk i Tynset sentrum	31
Figur 21: Timesfordelt trafikk i uke 19 ved Tyllaldalsveien 1C. År 2015.	32
Figur 22: Timesfordelt trafikk ved Tynset bru i perioden 8. – 15. april 2015.....	33
Figur 23: Timesfordelt trafikk ved Tynset bru i april 2015, 2011, 2007	33
Figur 24: Timesfordelt trafikk ved Sentrum II (venstre) og ved rådhuset (høyre) i perioden 8. – 15. april 2015.....	34
Figur 25: Timesfordelt trafikk ved Sentrum II i april 2015, 2011, 2007	35

Tabeller

Tabell 1: Pendlingsmatrise for Fjellregionen	14
Tabell 2: Reisetid med bil til Tynset sentrum fra de øvrige kommunesentrene i Fjellregionen ..	16
Tabell 3: Passeringer på R3 ved Motrøa Sør i 2014.....	19
Tabell 4: Passeringer pr måned, R3 ved Motrøa Nord i 2011.	20

SAMMENDRAG

Pendling og arbeidsreiser

Ved inngangen til 2014 var det 925 personer som pendlet til Tynset kommune og 532 som pendlet ut av kommunen. Kommunen har helt klart størst interaksjon med Alvdal. Ca. 30 prosent av innpendlingen til Tynset er fra Alvdal, og ca. 25 prosent av utpendlingen fra Tynset er til Alvdal. En stor andel av de yrkesaktive i Rendalen, Tolga og Alvdal arbeider i Tynset kommune. Os og Holtålen er naturlig nok mer påkoblet Røros sitt arbeidsmarked. Tynset og Røros har i liten grad utpendling til resten av regionen. Størst andel av pendlerne til Tynset arbeider i helsesektoren og sykehuset er helt klart den største arbeidsplassen blant pendlerne. Rundt en tredjedel av totalt antall arbeidsplasser i helse og sosialsektoren er besatt av pendlere.

Ut fra nasjonale regionforstøringsundersøkelser er det for lange reiseavstander fra regionsenteret i Tynset, gitt folketallet, til at senteret skal ha noen positive ringvirkninger for omlandskommunene. Innpendlingen fra de omliggende kommuner til Tynset er relativt høy, så regionsenterkommunen har positive ringvirkninger for de øvrige kommunene, men regionsenteret i seg selv er ikke av en slik størrelse at det har klart å snu den negative befolkningsutviklingen i omlandskommunene.

Kollektivtilbudet i Tynset og dets omland er, som i store deler av distrikts-Norge, i stor grad styrt av skoleskysstilbudet. Dvs. at en stor del av kollektivtilbudet i Tynset kommune er gitt ved åpne skoleruter tilpasset de enkelte skolars start- og sluttider. For svært mange arbeidsreisende til Tynset sentrum er dermed buss et uaktuelt alternativ til bil. Det øvrige kollektivtilbudet, dvs. bestillingsruter og tog, er også i begrenset grad et alternativ til bil.

Trafikkanalysen

Trafikktellinger på vegstrekninger som leder inn mot Tynset sentrum viser at det er store sesongvariasjoner på nær alle målepunkter, med en klart høyere trafikkintensitet i sommerenn i vinterhalvåret. Toppmåneden er for alle målepunkter juli. For de fleste målepunkter er det gjennomført målinger i 2007 og 2011/12. Tendensen er trafikknedgang, men avviket er ikke stort og kan skyldes tilfeldige feil, måleuker etc. Størst trafikkbelastning blant innfartsårene til Tynset sentrum er over Tynset bru.

I Tynset sentrum er det et forholdsvis stort omfang av intern transport fra/til boligområdene omkring Tynset og sentrumskjernen. F.eks. er yrkesdøgntrafikken ved

rådhuset i Tynset, dvs. midt i sentrum, høyere enn ved det forholdsvis sterkt trafikkbelastete målepunktet Motrøa Sør på riksveg 3.

Trafikktellinger utført på 4 målepunkter i Tynset sentrum i 2015 indikerer at trafikkmønsteret har endret seg noe de siste 4 årene. En del av trafikken har flyttet seg fra Ringveien/Tylldalsveien ved Nord-Østerdal videregående skole til Kongsveien forbi Tynset rådhus. Årsaken kan være byggeaktivitet på skolen. I Tynset sentrum er befolkningstettheten størst i sør, ved boligområdene Holmen og Haverslia. Samtidig ligger også den største arbeidsplassen i kommunen, Tynset sykehus, sør i sentrum. Det endrete kjøremønsteret innebærer dermed økt trafikkbelastning på stikkveien mellom Kongsveien og Tylldalsveien. Vi har fått gjennomført trafikkmålinger på denne stikkveien (Tylldalsveien 1 C) som underbygger påstanden.

Arealplandrøfting

Trenden i Tynset og i regionen forøvrig, er som i resten av landet, økt fortetting. Dvs. økt folkemengde i tettbygde strøk og redusert folkemengde i spredtbygde strøk. For Tynsets del innebærer dette økt befolkningskonsentrasjon sør i Tynset, ved boligområdene Holmen og Haverslia. Økt fortetting bidrar i seg selv til økt trafikkbelastning i sentrum. Samtidig er det som nevnt høy innpendling fra nabokommunene og et kollektivtilbud som per i dag ikke er et godt alternativ til bil for pendlerne.

Det er ingenting som per i dag indikerer at fortettingstakten i Tynset sentrum vil avta framover. Snarere tvert i mot. Det planlegges bl.a. bygging av flere leiligheter i sentrum, noe som vil forsterke fortettingstrenden. En utfordring for kommunen blir dermed parkeringsarealer i et sentrum som i dag på gatenivå har nær nådd sin kapasitetsgrense. For å kunne utvide parkeringskapasiteten er det nødvendig å få parkeringen bort fra gateplan ved å bygge parkeringshus eller -kjellere.

Et konkret tiltak for å dempe trafikkbelastningen i sentrum for store kjøretøy er å heve jernbaneundergangen på Ringveien. For å få dempet trafikkmengden fra personbiler må det satses mer på infrastrukturtiltak, så som gang-, sykkelstier og gode kollektivtrafikk-løsninger. Et arealplanmessig konkret tiltak er å legge til rette for en ringbussløsning i Haverslia. Det kan gjøres ved å lage en kjørbar veg i sørenden av Haverslia som sammenkobler grendevegen i sørvestkant av Haverslia med Haversvegen i østkant av Haverslia. En stor andel av de yrkesaktive i disse boligområdene arbeider i sentrum. Et morgen- og ettermiddagstilbud vil dermed dempe den relativt store trafikkbelastningen i sentrum på disse tidene. Dessuten vil en ringbussløsning her være til nytte for den aldrende befolkningen i Haverslia 1, da det gjør det lettere å få reist inn til vare- og tjenestetilbudene i sentrum.

1 RAPPORTENS TEMA

Denne rapporten er, sammen med delutredning 1: «Vekst og utvikling av regionsenteret», en kunnskapsinnhenting med sikte på å identifisere trekk ved utviklingen som kommunen bør ta hensyn til i kommunedelplanarbeidet for tettstedet Tynset.

Trafikkmønsteret og -utviklingen i Tynset sentrum og dets omland er det sentrale i rapporten. Rapporten innleder derfor med en gjennomgang av kjøretøyklasser i trafikkstatistikken og plassering av trafikkmålepunkter i og rundt Tynset sentrum. I det påfølgende kapittelet gjennomgås pendlingsmønstre, reiseavstander og kollektivtilbudet i kommunen og regionen, sentrale faktorer for å forstå trafikkutviklingen. Disse faktorene sees også i sammenheng med befolkningsutvikling, men for en mer inngående drøfting av demografiske forhold henviser vi til delrapport 1.

I kapittel 4 og 5 presenteres og drøftes trafikkdata i Tynset sentrum og dets omland. Vi drøfter dagens trafikksituasjon og utviklingen de siste årene, og fokuserer spesielt på eventuelle endrete kjøremønstre i sentrum. I kapittel 6 5 drøftes de trafikale utfordringene i forhold til det pågående arealplanarbeidet.

2 KJØRETØYKLASSER OG MÅLEPUNKTER

Fra Statens vegvesen har vi fått tilgang på trafikkdata fra tellepunkter i Tynset sentrum og fra målepunkter på veistrukturen omkring Tynset sentrum. Dataene er delt opp i kjøretøyklasser ut fra billengder og beregnet i årsdøgntrafikk (ÅDT¹), yrkesdøgntrafikk (YDT²) og helgedøgntrafikk (HDT³). Kjøretøyklassene har følgende inndeling:

- Mindre enn 5,6m
- Fra og med 5,6m til 7,6m
- Fra og med 7,6m til 12,5m
- Fra og med 12,5m til 16,0m
- Større eller lik 16,0m

Dessverre kan man ikke se ut fra statistikken om kjøretøyene utfører gods- eller persontransportarbeid. Enkelte av målepunktene er begrenset til antall passeringer uavhengig av kjøretøylengde. Det er også målinger fra ulike tidspunkt, noe som gjør det mer komplisert å beskrive trafikkstrømmene helt eksakt. Målingene viser antallet passeringer uavhengig av kjøreretning.

Statens vegvesen skiller i sine statistikker mellom tunge og lette kjøretøy, hvor kjøretøy med lengde < 5,6 meter er lette kjøretøy. Denne gruppen består i all hovedsak av personbiler. I gruppen 5,6-7,6 meter er det bil med henger, minibusser etc. I gruppen 7,6-12,5 meter er det biler med henger, lastebiler uten henger, lette lastebiler og busser (lengden på en buss er normalt mellom 12 og 15 meter). Gruppen over 12,5 meter består av lastebiler/vogntog og busser.

Vi har tilgang på trafikkdata for 9 målepunkter rundt Tynset og 7 målepunkter i sentrum. Trafikken på målepunktene er dessverre ikke retningsbestemt. De ferskeste målingene i Tynsets omland er gjort på Motrøa i 2014. De fleste øvrige målepunkter i omlandet har siste måling i 2011/2012. For trafikken inn mot og i Tynset sentrum har vi målinger for 6 av punktene i 2011. Unntaket er Sandstøa (2007) og Tyllaldalsvegen 1C (2015). For fire av

¹ ÅDT = Årsdøgntrafikk. Den totale trafikken i et snitt eller på en trafikklenke i løpet av et kalenderår dividert med antall dager i året.

² YDT = Yrkesdøgntrafikk. Den totale trafikken i et punkt på en trafikklenke for dagene mandag t.o.m. fredag med unntak de dagene som er definert som helligdager i henhold til Norsk Almanakk (røde dager) dividert på antall yrkesdøgn i løpet av et kalenderår.

³ HDT = Helgedøgntrafikk. Den totale trafikken i et punkt på en trafikklenke for dagene lørdag og søndag pluss alle andre ukedager som er definert som helligdager (røde dager) dividert på antall slike dager i løpet av et kalenderår.

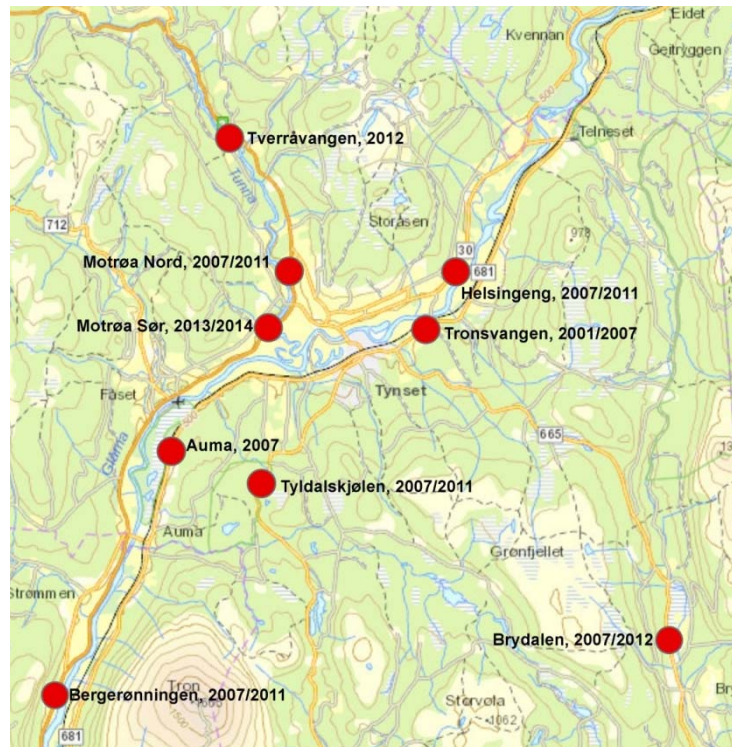
målepunktene i sentrum bistod Tynset kommune til at Statens vegvesen foretok nye målinger i 2015. Hensikten var å få belyst eventuelle nye kjøremønstre i sentrum.

Årstallene i figur 1 og 2 refererer til måletidspunkter. Blant målepunktene er det kun Motrøa Sør og Nord som skiller på billengder i målingene. I rapporten vil de enkelte målepunkter bli referert til ved navnet på målepunktet. I de fleste tilfeller er målepunktet knyttet opp til stedsnavn eller bygninger, så som Motrøa og rådhuset, men i andre tilfeller er det på sin plass med en liten presisering av beliggenheten selv om det framgår av kartene. Målepunktet Sentrum I er i Parkveien, rett vest for rundkjøringen Parkveien/Ringveien. Målepunktet Sentrum II er ved

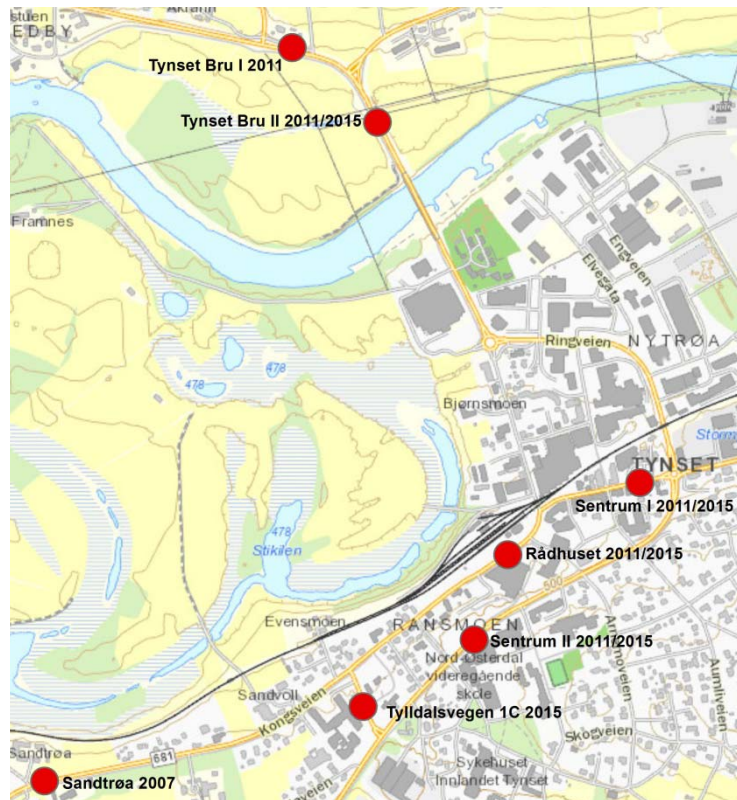
Nord-Østerdal videregående skole. Målepunktet Tynset bru I er på FV.30, rett vest for y-krysset hvor veien splittes i retning Rørø og Tynset sentrum. Målepunktet Tynset bru II er også på FV. 30 mellom nevnte y-kryss og Tynset bru.

Trafikkmengden ved de enkelte målepunkt vil naturlig nok avhenge av tjenestetilbud i nærheten, som f.eks. skole, barnehage, sykehus, butikker/handelssentre, kollektivtilbud, lokalisering/tetthet av

Figur 2: Trafikkmålepunkter i omlandet til Tynset kommune



Figur 1: Trafikkmålepunkter i Tynset sentrum



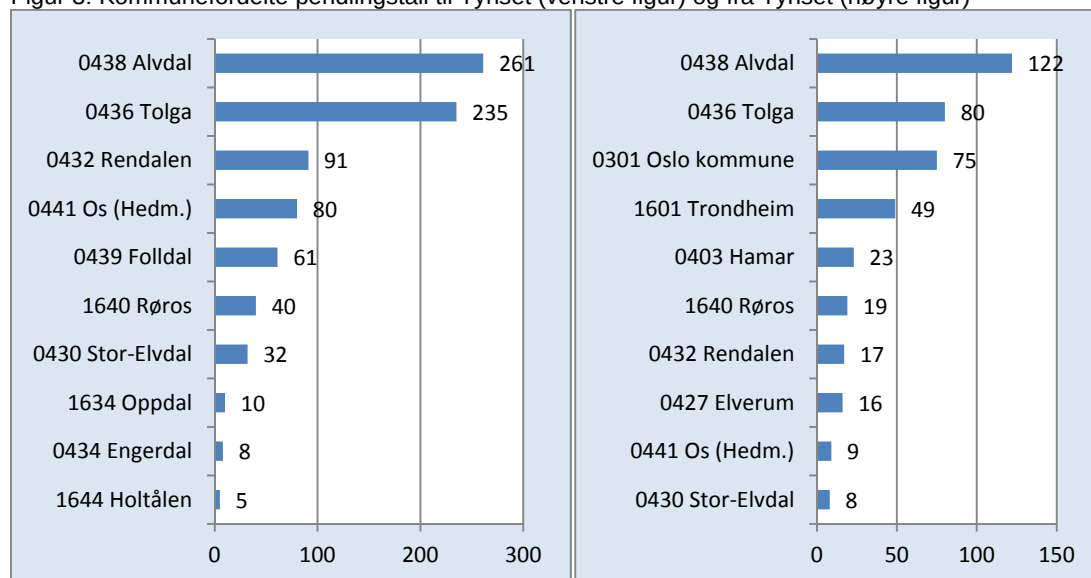
arbeidsplasser og reiseavstander. Før vi går nærmere inn på trafikk mønstrene vil drøfte enkelte av disse faktorene nærmere ved å se på pendlingsdata til og fra Tynset kommune, reiseavstander og kollektivtilbudet. Det påfølgende pendlingskapittelet er det samme som i delrapport 1: «Vekst og utvikling av regionsenteret», mens de videre drøftingene rundt kollektivtilbud, reiseavstander og deres betydning for befolkningsutviklingen er nytt.

3 PENDLING, REISEAVSTANDER OG KOLLEKTIVTILBUD

3.1 Pendlingsmønster

Ved inngangen til 2014 var det 925 personer som pendlet til Tynset kommune og 532 som pendlet ut av kommunen. Kommunen har helt klart størst interaksjon med Alvdal. Ca. 30 prosent av innpendlingen til Tynset er fra Alvdal, og ca. 25 prosent av utpendlingen fra Tynset er til Alvdal.

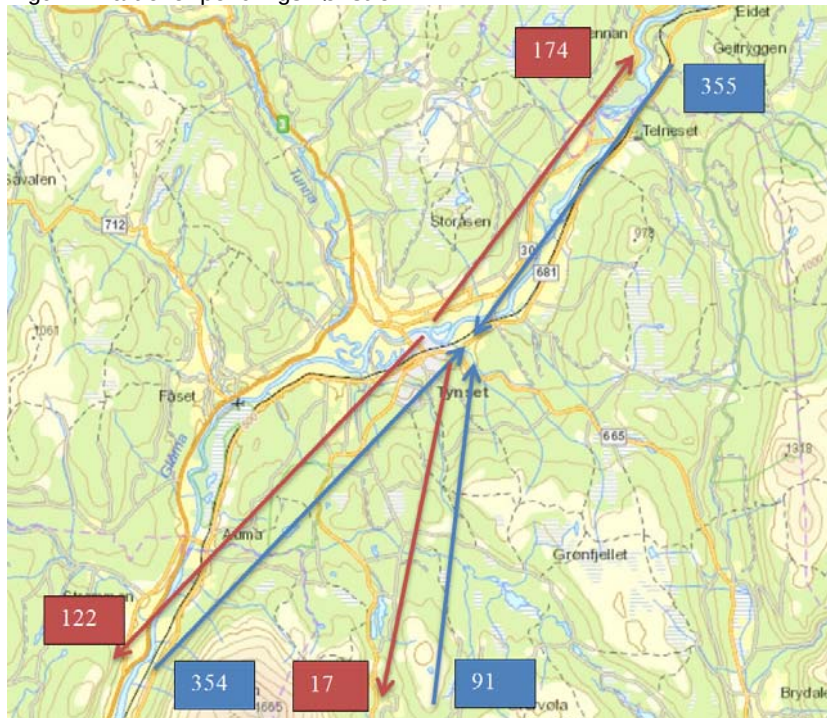
Figur 3: Kommunefordelte pendlingstall til Tynset (venstre figur) og fra Tynset (høyre figur)



Kilde: SSB og bearbejdet av Østlandsforskning.

Kartet under viser dels pendlingsmønsteret. Sørfra Alvdal, Folldal og Stor-Elvdal er det til sammen 354 som pendler til Tynset og 122 som pendler den andre veien. Fra Rendalen pendler 91 til Tynset og 17 fra Tynset til Rendalen. Nordfra er det til sammen 355 personer som pendler til Tynset og 174 som pendler motsatt vei.

Figur 4: Kart over pendlingsmønstre



Tabellen nedenfor er en pendlingsmatrise som viser fordelingen av arbeidssted for de yrkesaktive (sysselsatte etter bosted) i de enkelte kommuner i Fjellregionen.

Pendlingsmatrisen viser at en relativt stor andel av de yrkesaktive i Rendalen, Tolga og Alvdal arbeider i Tynset kommune. Os og Holtålen er naturlig nok mer påkoblet Røros sitt arbeidsmarked. Tabellen viser for øvrig at Tynset og Røros har i liten grad utpendling til resten av regionen.

Tabell 1: Pendlingsmatrise for Fjellregionen

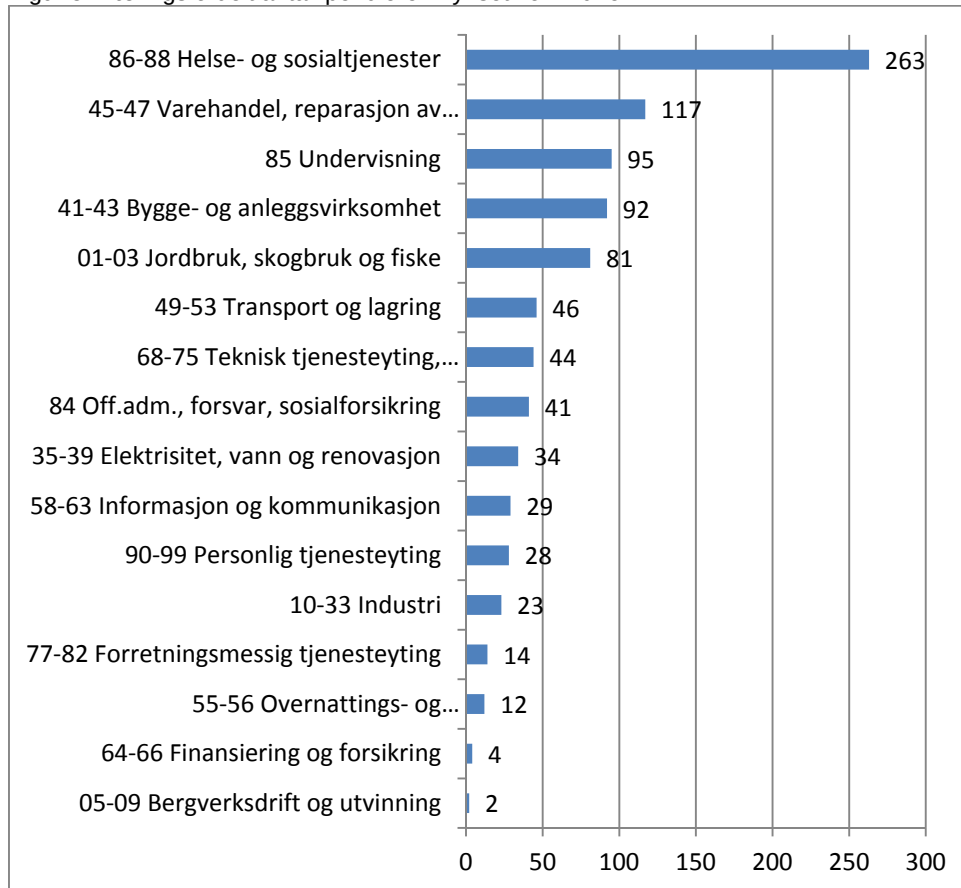
		Arbeidssted										
Bosted		Rendalen	Tolga	Tynset	Alvdal	Folldal	Os	Røros	Holtålen	Hedmark	Sør-Trøndelag	Norge for øvrig
	Rendalen	68 %	0 %	10 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	14 %	1 %	6 %
	Tolga	0 %	52 %	27 %	2 %	0 %	4 %	4 %	0 %	3 %	3 %	7 %
	Tynset	1 %	3 %	82 %	4 %	0 %	0 %	1 %	0 %	2 %	2 %	6 %
	Alvdal	0 %	1 %	20 %	70 %	1 %	0 %	0 %	0 %	3 %	1 %	5 %
	Folldal	0 %	0 %	7 %	5 %	72 %	0 %	0 %	0 %	4 %	2 %	8 %
	Os	0 %	4 %	7 %	1 %	0 %	55 %	22 %	0 %	1 %	2 %	7 %
	Røros	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	3 %	85 %	1 %	1 %	4 %	4 %
	Holtålen	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	26 %	52 %	0 %	12 %	7 %

Kilde: SSB og bearbejdet av Østlandsforskning.

Størst andel av pendlerne til Tynset arbeider i helsesektoren og sykehuset er helt klart den største arbeidsplassen blant dem. Rundt en tredjedel av totalt antall arbeidsplasser i helse

og sosialsektoren er besatt av pendlere. figuren under viser næringsfordelt antall arbeidsplasser blant pendlerne til Tynset.

Figur 5: Næringsfordelt antall pendlere i Tynset kommune



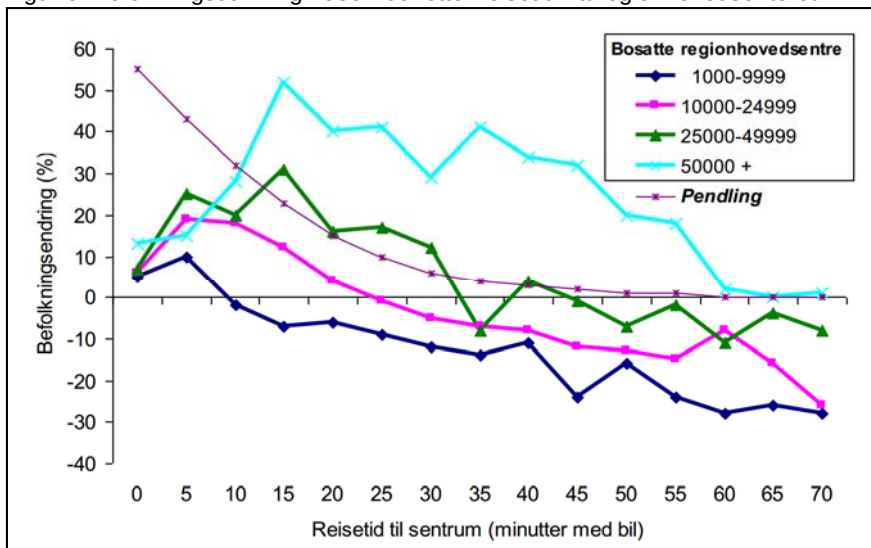
Kilde: SSB og bearbeidet av Østlandsforskning.

3.2 Kommunikasjon, reiseavstander og befolkningsvekst

Vi vil her drøfte betydningen av reiseavstander og kollektivtilbud for pendlingsaktivitet og befolkningsutvikling. For analyser av den faktiske befolkningsutviklingen i Tynset og Fjellregionen viser vi til Kommunedelplan for Tynset tettsted, Delrapport 1: «Vekst og utvikling av regionsenteret».

Det finnes ingen systematisk kunnskap om pendlernes valg av transportform og/eller hvordan konkrete tiltak innenfor infrastruktur og kollektivtilbud påvirker pendlingsstrømmene. Engebretsen og Gjerdåker (TØI rapport 1208/2012) viser at befolkningsveksten er høyest jo kortere reisetida til et regionsenter er og at befolkningsveksten er høyere og spres mer jo større senteret er. Pendlingen til senteret avtar med økende reiseavstand og viser samme forløp som befolkningsveksten når vi fjerner oss fra senteret. Altså: Jo mer vi greier å redusere reisetida til senteret jo større blir innpendlingen fra, og befolkningsveksten i, omlandet.

Figur 6: Befolkningsutvikling 1980-2007 etter reisetid fra regionhovedsenteret.



Kilde: Engebretsen & Gjerdåker (2012).

I figuren over følger Tynset tettsted den mørkeblå linjen. Det vil si at de positive ringvirkningene av Tynset i form av befolkningsvekst opphører når reisetiden med bil fra Tynset blir lengre enn 10-15 minutter. I Nord-Østerdalen varierer reiseavstandene fra de ulike kommunesentrene til regionsenteret i Tynset fra ca. 25 minutter i Alvdal til ca. 1 time i Folldal. Ut fra tankegangen over er det dermed for lange reiseavstander fra regionsenteret i Tynset, gitt folketallet, til at senteret har noen positive ringvirkninger for omlandskommunene. Nå har vi sett at innpendlingen fra de omliggende kommuner til Tynset er relativt høy, så det er vel dermed heller tvilsomt at regionsenterkommunen ikke har ringvirkninger for de øvrige kommunene, men regionsenteret i seg selv er ikke av en slik størrelse at det har klart å snu den negative befolkningsutviklingen i omlandskommunene.

Tabell 2: Reisetid med bil til Tynset sentrum fra de øvrige kommunesentrene i Fjellregionen

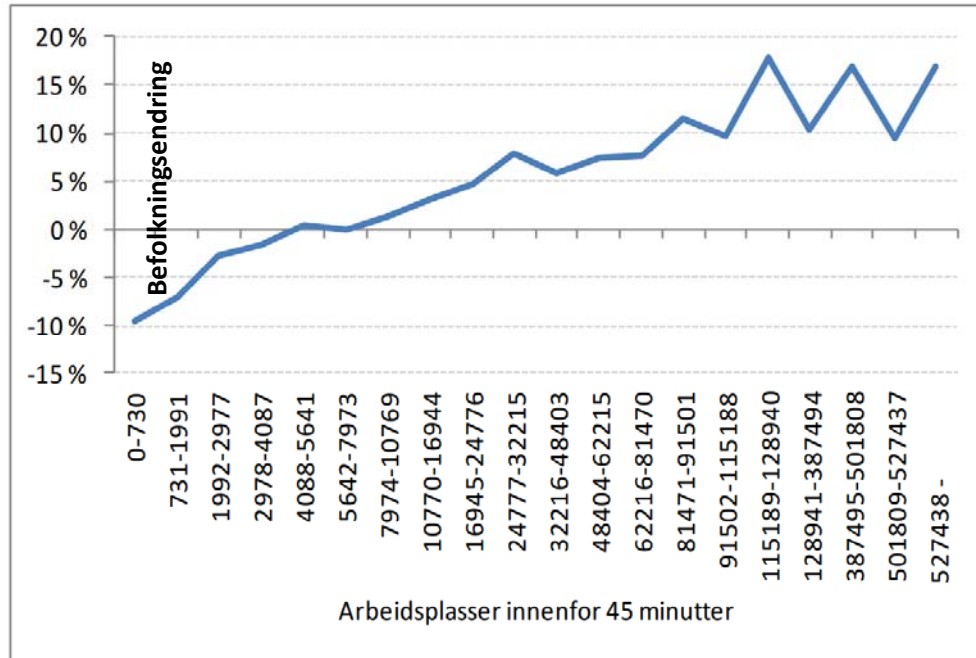
	Reisetid til Tynset sentrum
Rendalen	00:51
Tolga	00:19
Alvdal	00:23
Folldal	00:58
Os (Hedm.)	00:34
Rørros	00:47
Holtålen	01:13

Kilde: kart.finn.no.

Engebretsen og Gjerdåker (TØI rapport 1208/2012) viser at det er en klart sammenheng mellom regioners størrelse (målt i arbeidsplasser) og befolkningsutvikling. Figuren under viser at jo flere arbeidsplasser man kan nå innenfor 45 minutters reisetid jo sterkere er befolkningsveksten. I følge deres resultater må et tettsted være av en befolkningsstørrelse på 8 000-10 000 innbyggere før man kan forvente seg at det skal ha innvirkning på befolkningsveksten, men selv da er innvirkningen relativt liten. Det er først ved en

tettstedsstørrelse på 16 000- 25 000 innbyggere at befolkningsveksten kan forventes å nå rundt 5 prosent.

Figur 7: Befolkningsutvikling 2001-2010 etter tilgang på arbeidsplasser innenfor 45 minutter med bil



Kilde: Engebretsen & Gjerdåker (2012).

I TØI sin undersøkelse fra 2012 peker nesten samtlige pendlere på viktigheten av et godt togtilbud, uavhengig av om de selv benytter seg av tog eller ikke. I forhold til pendling og regionutvidelser er bil ofte det viktigste transportmiddel på korte reiser, mens kollektive transportmidler, først og fremst tog, er viktigere på lange arbeidsreiser. I Rambøll (2007) vises det til svenske studier som konkluderer med at mulighetene for økt pendling gjennom bedre persontransport er størst på relasjoner med reisetider mellom 20 og 60 minutter, mens det kritiske reisetidsintervallet for daglige tjenestereiser (reiser i arbeid) ligger mellom 90 og 180 minutter.

Kollektivtilbudet i Tynset og dets omland er, som i store deler av distrikts-Norge, styrt av skoleskysstilbudet. Dvs. at en stor del av kollektivtilbudet i Tynset kommune er gitt ved åpne skoleruter tilpasset de enkelte skolars start og sluttider. For svært mange arbeidsreisende blir dermed buss et uaktuelt alternativ til bil. Det må nevnes at det er et bestillingsbusstilbud i kommunen hvor de reisende på forhånd melder fra om de skal være med. Disse rutene går morgen og ettermiddager/kveld på hverdager mellom Tynset sentrum og Unset, Kvikne, Brydalen, Tyllidalen og Savalen. På nær alle bestillingsrutene inn til Tynset sentrum går det en avgang rundt kl. 06.00 om morgenen. Unntak er strekningen Unset – Tynset sentrum hvor bussen går 09.15. Bestillingsbuss om morgenen kan derfor være et alternativ til bil for enkelte arbeidsreisende, men sen returkjøring gjør

nok at mange likevel ikke ser på bestillingsbuss som en mulighet. Returkjøringen ut fra sentrum er gjerne ikke før i sekstiden på ettermiddagen.

Dagens togtilbud kan dels være et alternativ til bil for pendlere nordfra til Tynset sentrum. På strekningen Tynset-Røros er det daglig 6 avganger hver veg. Toget som ankommer Tynset på denne strekningen kl. 04.57 og 06:55 og 08.56 er gunstige i forhold til arbeidsstart. De mest aktuelle returtidspunktene er avgangstidene kl.15.31 og 19.32. For pendlere sørover er det også 6 avganger tur-retur hver dag, men her er første ankomsttidspunkt på Tynset sørfra først kl. 10.50, og er dermed et uaktuelt transportmiddel for mange arbeidsreisende. Som nevnt er det generelt en tendens til at bil er vanligst blant pendlere på korte reiser og tog på lengre reiser.

Vår gjennomgåtte pendlingsstatistikk har vist at det er svært få pendlere til Tynset med lang reiseavstand og som samtidig har et aktuelt togtilbud. Gitt det eksisterende kollektivtilbudet både i sentrum og i Tynsets omland, og den geografiske fordelingen av pendlerne til Tynset, kan vi trekke den slutning at de arbeidsreisende til Tynset sentrum i all hovedsak bruker bil. Dette krever stor parkeringskapasitet i sentrum av Tynset og må tas hensyn til i arealplanleggingen.

4 TRAFIKKMENGDE MOT TYNSET SENTRUM

Riksveg 3 - Motrøa Sør

Basert på målepunktet ved Motrøa Sør viser trafikkteilingene at det passerte ca. 3 460 kjøretøy i snitt hver dag (ÅDT) i 2014 (Tabell 1). Av disse kjøretøyene var ca. 2 600 personbiler (75 %). På yrkesdager (YDT) passerte det i overkant av 3 600 kjøretøy, hvor personbilene utgjorde om lag 82 prosent av den totale trafikken. På helgedager (HDT) er den totale trafikkmengden i snitt redusert til om lag 3 100 biler per døgn. Reduksjonen i trafikken fra yrkesdager til helgedager skyldes i hovedsakelig færre tyngre kjøretøy. Antallet personbiler holder seg forholdsvis stabil.

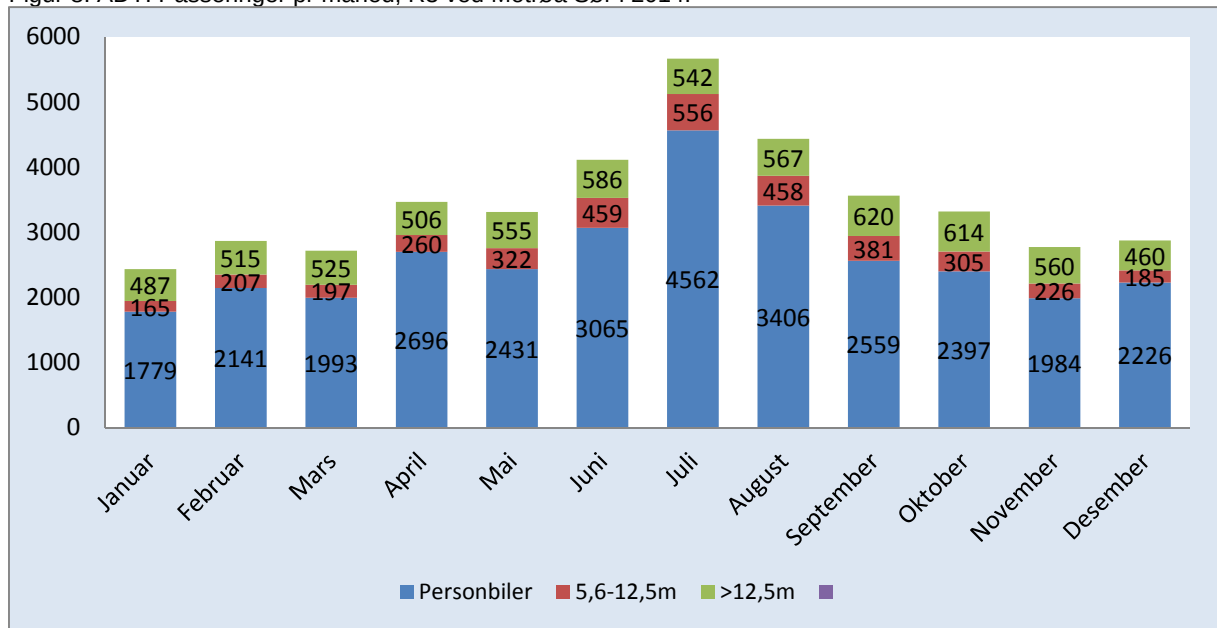
Tabell 3: Passeringer på R3 ved Motrøa Sør i 2014.

	ÅDT	YDT	HDT
Personbiler	2607	2614	2593
5,6-12,5m	311	335	256
>12,5 meter	545	671	264
Sum	3 463	3620	3113

Kilde: Statens vegvesen og bearbeidet av Østlandsforskning.

Det er betydelige sesongvariasjoner på transporten på dette målepunktet. Figuren under viser hvordan trafikkmengden varierte fra måned til måned i 2014. Det er relativt stabil volum av de lengste kjøretøyene, mens personbiltrafikken øker kraftig i sommermånedene, samt februar (vinterferie), april (påske) og desember. Det er sammenfallende trend på kjøretøy med lengde 5,6-12,5 meter og det er nærliggende å tro at dette løftet i feriemånedene skyldes flere biler med hengere eller annen fritidsorientert transport.

Figur 8: ÅDT. Passeringer pr måned, R3 ved Motrøa Sør i 2014.



Kilde: Statens vegvesen og bearbeidet av Østlandsforskning.

Motrøa Nord

Den nyeste trafikktellingen ved Motrøa Nord er fra 2011. Siden målingen fra Motrøa Sør var fra 2014 er det derfor vanskelig å trekke klare konklusjoner på hvor mye av trafikken som svinger av mot Røros/ Tynset sentrum. I retning Kvikne var trafikkbildet i 2011 en årsdøgntrafikk på gjennomsnittlig ca. 2 150 kjøretøy per dag. På dette passeringspunktet utgjør personbilene ca. 70 prosent.

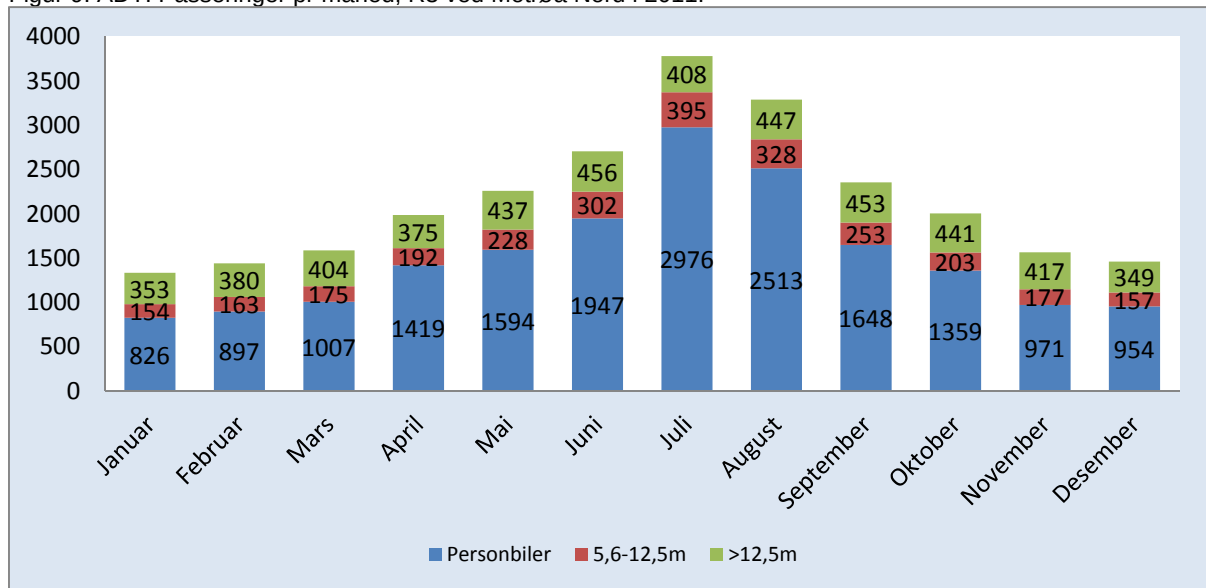
Tabell 4: Passeringer pr måned, R3 ved Motrøa Nord i 2011.

	ÅDT	YDT	HDT
Personbiler	1514	1449	1663
5,6-12,5m	228	238	205
>12,5m	410	478	256
Sum	2152	2165	2124

Kilde: Statens vegvesen og bearbeidet av Østlandsforskning.

Som for Motrøa Sør er det er det en markert trafikkvekst i sommerferien, men ikke variasjoner knyttet til skoleferier, jul og påske. Det er også mindre sesongvariasjoner på mellomlange kjøretøy enn i Motrøa Sør.

Figur 9: ÅDT. Passeringer pr måned, R3 ved Motrøa Nord i 2011.

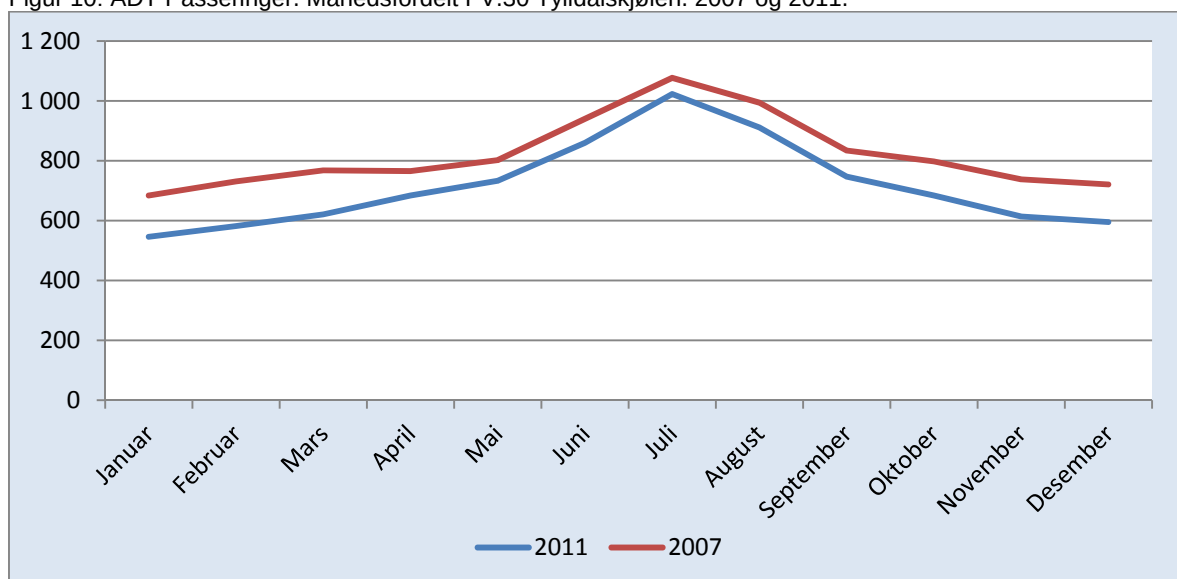


Kilde: Statens vegvesen og bearbeidet av Østlandsforskning.

FV30 - Tyllaldalskjølen

Målepunktet på FV30 fra syd er plassert ved Tyllaldalskjølen. Det er tilgjengelig målinger fra 2007 og 2011, men det skilles ikke på kjøretøylengde. I 2007 var årsdøgnpasseringene gjennomsnittlig 821 per dag. Dette sank til 718 passeringer i snitt per dag i 2011. Yrkesdøgnpasseringene sank fra 864 i 2007 til 750 passeringer i 2011. Helgedøgntrafikken sank fra 725 til 645 passeringer per døgn i 2011. Samlet er antallet passeringer over året redusert med ca. 12,5 prosent, og det er små forskjeller i fallet på hhv. yrkesdager og helgedager. Det er færre passeringer i 2011 enn i 2007 for alle månedene i året, men forskjellene er mindre i sommer- enn i vinterhalvåret.

Figur 10: ÅDT Passeringer. Månedsfordelt FV.30 Tyllaldalskjølen. 2007 og 2011.

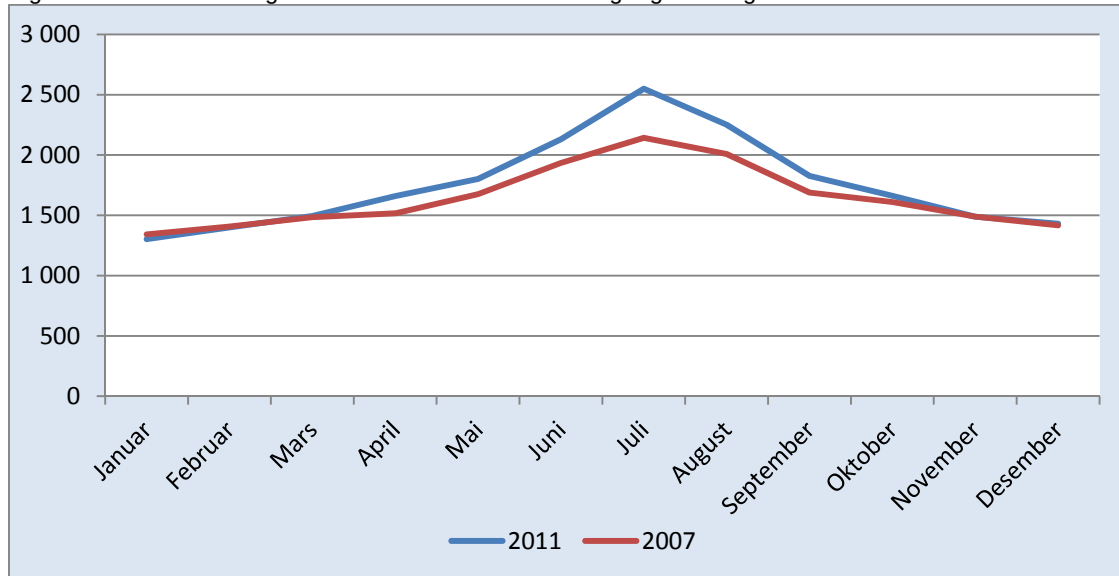


Kilde: Statens vegvesen og bearbeidet av Østlandsforskning.

FV30 - Helsingeng

Målepunktet nord for Tynset på FV 30 er ved Helsingeng. Det er heller ikke her målt lengde på bilene. Måleårene er 2007 og 2011. I 2011 var ÅDT 1 753 kjøretøy, mens det på yrkesdager passerte 1 836 kjøretøy. Helgedagstrafikken (HDT) var på 1 564 kjøretøy per døgn. Dersom en sammenligner utviklingen i antallet ÅDT per måned for dette tellepunktet, er det en tydelig vekst i passeringer i sommersesongen, mens det senhøstes og vintermånedene er relativt stabilt. Månedlig kjøretøyutvikling for 2007 og 2011 er sammenlignbare da påsken i var i april begge år. I sommerhalvåret var det noe mer trafikk i 2011 enn i 2007, mens det var tilnærmet likt i vinterhalvåret.

Figur 11: ÅDT. Passeringer. Månedsfordelt FV.30 Helsingeng 2007 og 2011.

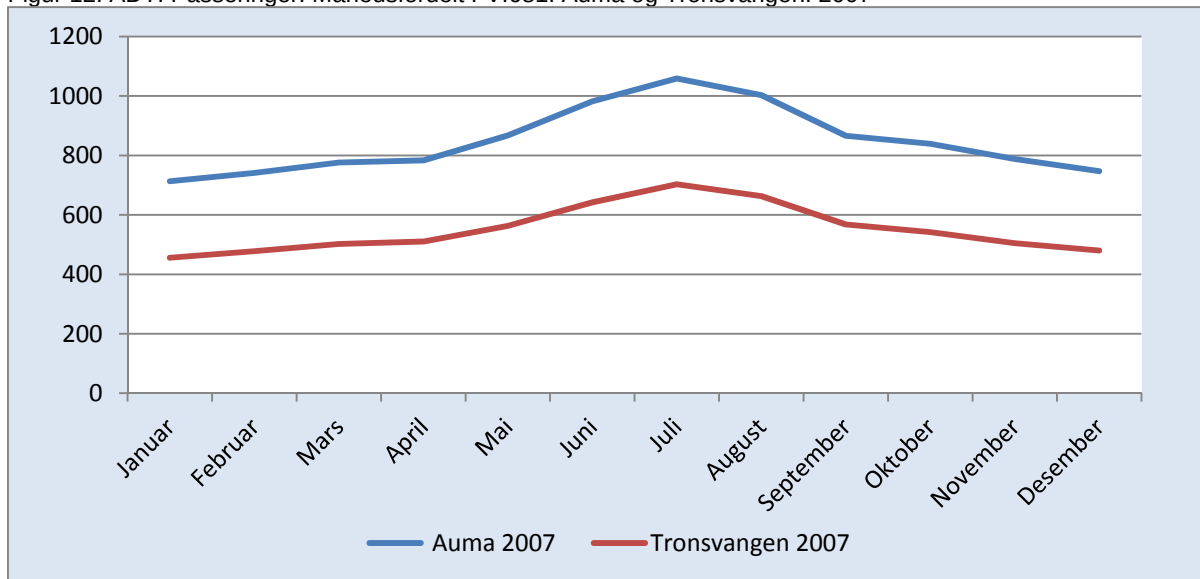


Kilde: Statens vegvesen og bearbeidet av Østlandsforskning.

FV681- Auma og Tronsvangen

Trafikken inn mot Tynset sentrum fra syd måles på Auma og fra nord på Tronsvangen. Målinger ble sist gjort i 2007 og det ble ikke skilt på lengder, kun antall passeringer. ÅDT for Auma var på 847 passeringer og for Tronsvangen på 551. På yrkesdager var det på Auma i overkant av 900 passeringer, som sank til et gjennomsnitt på ca. 700 på helgedager. Tilsvarende tall for Tronsvangen var henholdsvis 556 og 473. Sesongvariasjoner på begge målepunktene er meget sammenfallende, med en topp i juli/august. Sesongvariasjonene er likevel atskillig mindre enn på R3 og FV30. Dette tyder på at F681 i mindre grad benyttes til ferietrafikk enn R3 og FV30.

Figur 12: ÅDT. Passeringer. Månedsfordelt FV.681. Auma og Tronsvangen. 2007



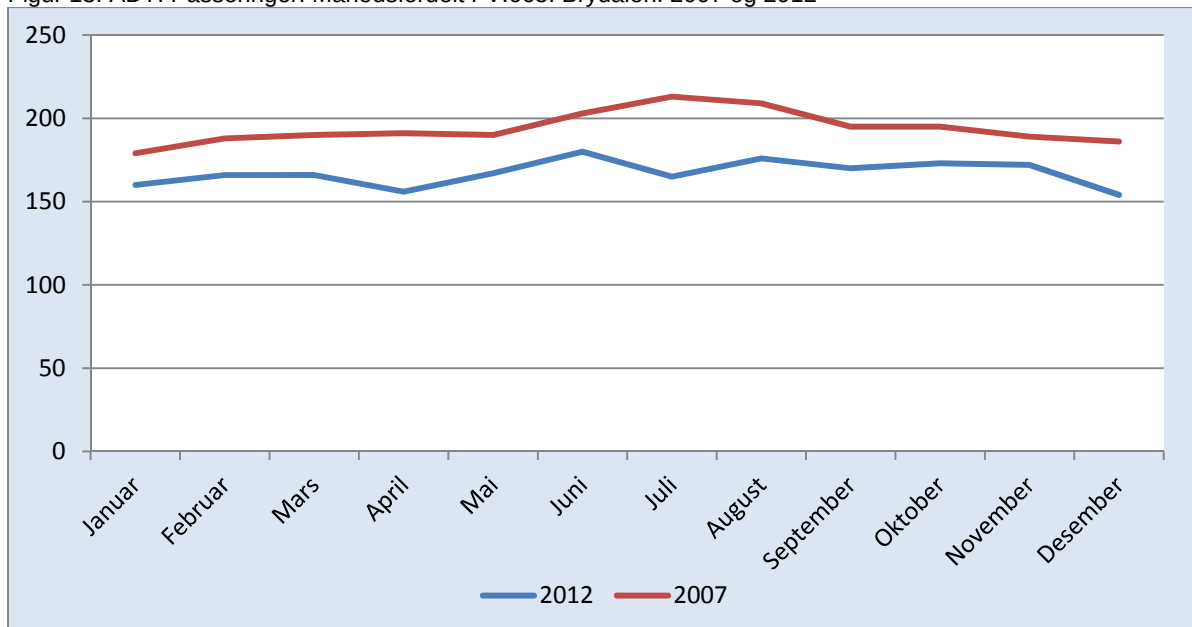
Kilde: Statens vegvesen og bearbeidet av Østlandsforskning.

FV665- Brydalen

Det er et målepunkt i Brydalen. Målepunktet har trafikktegninger i 2007 og 2012, og det skiller ikke på billengder. ÅDT i 2012 var på 167, mot 194 i 2007. På yrkesdager var det i 2012 188 passeringer i døgnet, en liten nedgang fra 200 passeringer i 2007.

Helgedøgntrafikken har sunket betraktelig fra 182 i 2007 til 121 i 2012. Det er lite sesongvariasjoner i trafikken over året.

Figur 13: ÅDT. Passeringer. Månedsfordelt FV.665. Brydalen. 2007 og 2012



Kilde: Statens vegvesen og bearbeidet av Østlandsforskning.

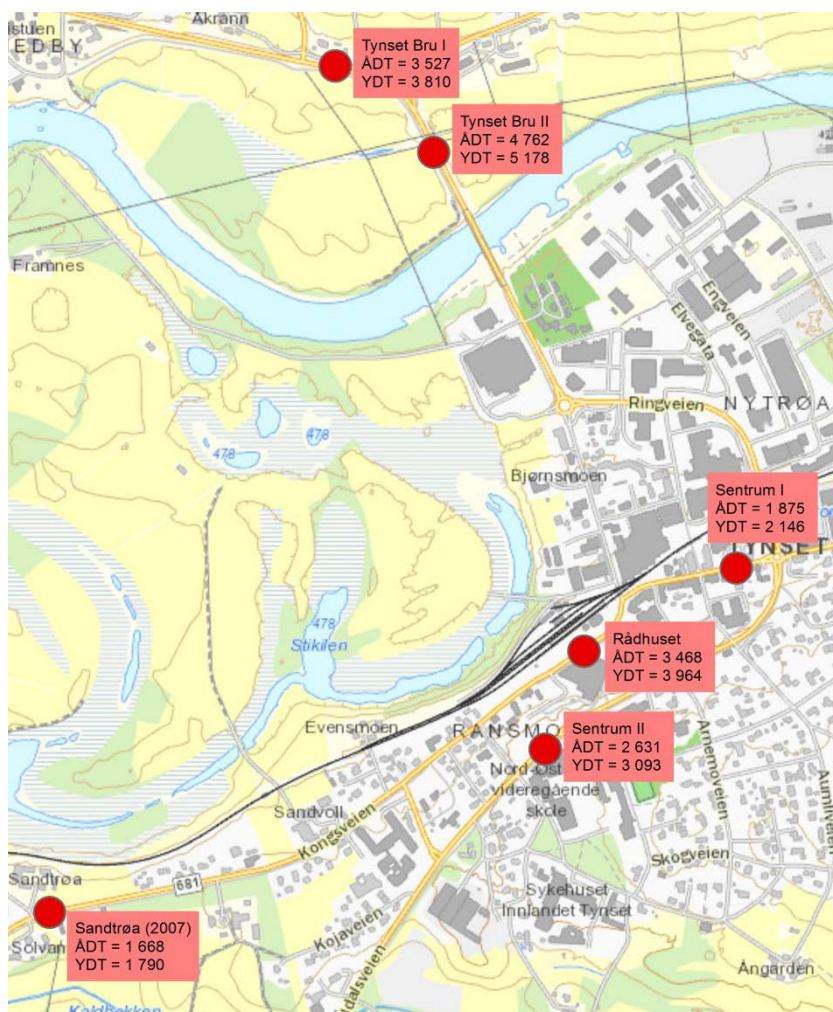
5 TRAFIKKMENGDE I TYNSET SENTRUM

For trafikken inn mot og i Tynset sentrum har vi målinger fra 2011 med unntak av Sandtrøa som er fra 2007. I tillegg er det gjennomført målinger på fire målepunkter i vinter/vår 2015. Bakgrunnen for at det ble bedt om nye målinger var omlegging av kjøremønsteret i sentrum i forbindelse med byggeaktivitet på Tynset videregående skole.

5.1 Utviklingstrekk i årsdøgntrafikken

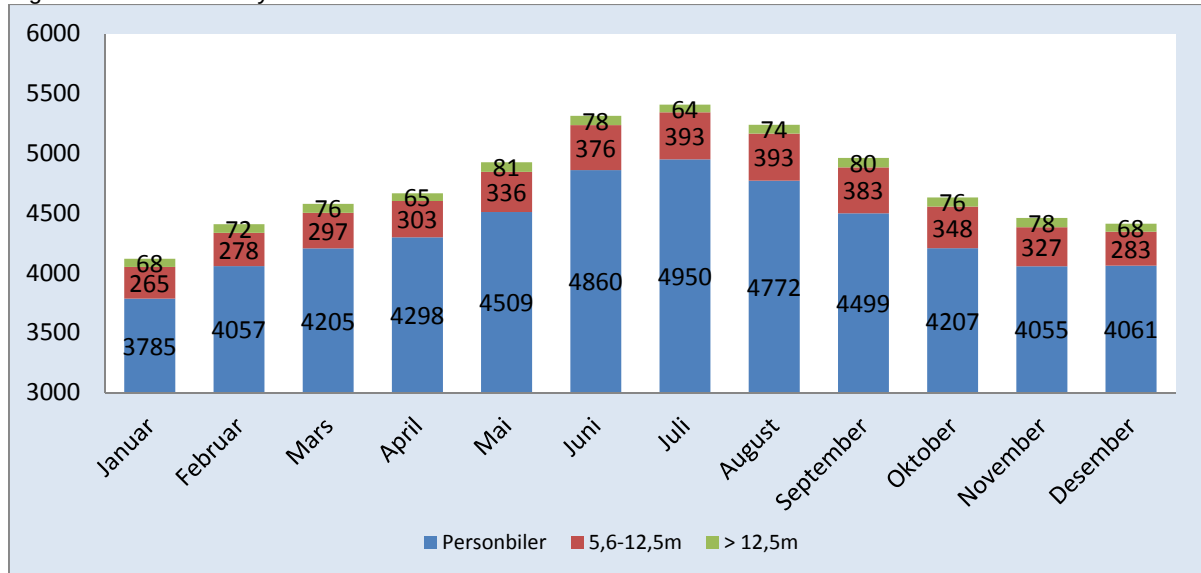
I 2011 passerte om lag 3 500 kjøretøy målepunktet Tynset bru I. Over broen passerte nesten 4 800 kjøretøy hver dag. Passeringer på yrkesdager er noe høyere, som vist i boksene i kartet. Det er lite av de lengste kjøretøyene som passer målepunktet Tynset bru I. I 2011 var det 100 passeringer ÅDT av biler med lengde 12,5 meter eller lengre. Dette tilsvarer i underkant av 3 prosent av passeringene. Over brua (Tynset bru II) var det 73 kjøretøy på 12,5 meter eller lenger som kjørte i gjennomsnitt per dag. En del av de lengste kjøretøyene tar av mot Røros på FV30.

Figur 14: Trafikk i og omkring Tynset sentrum 2011



Figuren nedenfor viser antallet ÅDT-passeringer over brua (Tynset bru II) gjennom året 2011. Det er sesongmessig små variasjoner i antallet passeringer for gods-/busstransporten og store variasjoner for personbil.

Figur 15: Trafikk over Tynset bru i 2011



Kilde: Statens vegvesen og bearbeidet av Østlandsforskning.

Forbi rådhuset er ÅDT i 2011 på 3 468 passeringer. Yrkesdøgntrafikken er på 3 964 passeringer og helgedøgntrafikken på 2 342 passeringer per dag. Ved Sandtrøa er de nyeste målingene fra 2007. ÅDT var da 1 668.

Ut av sentrum fører også FV681. I målepunktet Sentrum I er ÅDT i 2011 1 875 passeringer. I målepunktet Sentrum II var ÅDT i 2011 2 631 passeringer per dag. Og som vi viste tidligere er det få som kjører forbi målepunktet på Tyllaldskjølen.

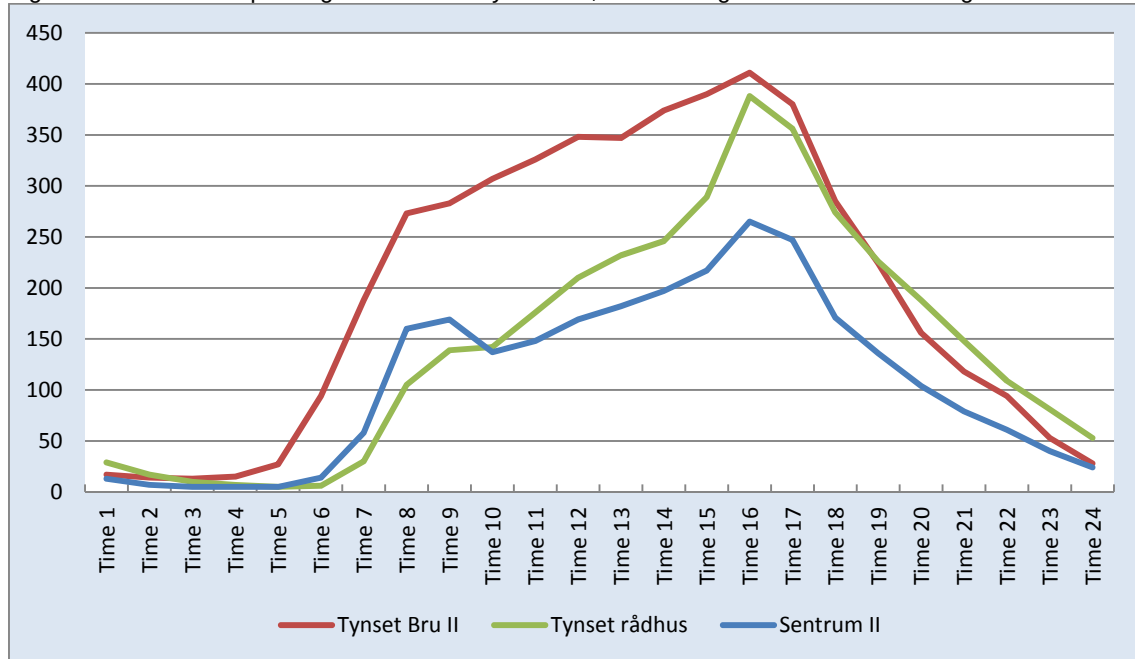
Vår foreløpige gjennomgang indikerer at mye av transporten til Tynset sentrum kommer over Tynsetbrua, og at det i tillegg er et forholdsvis stort omfang av intern transport fra/til boligområdene omkring Tynset og sentrumskjernen. F.eks. er yrkesdøgntrafikken ved rådhuset i Tynset, dvs. midt i sentrum, høyere enn ved det forholdsvis sterkt trafikkbelastete målepunktet Motrøa Sør på riksveg 3.

5.2 Døgnvariasjoner

Døgnvariasjoner har betydning for kapasitetsutnyttelsen av veiene. Figuren nedenfor viser trafikken over Tynsetbrua (Tynset bru II), ved rådhuset og ved Nord-Østerdal videregående skole (Sentrum II). Figuren illustrerer at det en kraftig økning i trafikken på morgen for alle tre målepunktene. Ved Tynset bru og rådhuset er det deretter jevn vekst fram til 4-tiden på ettermiddagen. Trafikkbildet ved skolen synes å være at trafikken tiltar

ekstra ved skolestart og skoleslutt, men det er også her tiltakende trafikk i de mellomliggende timene.

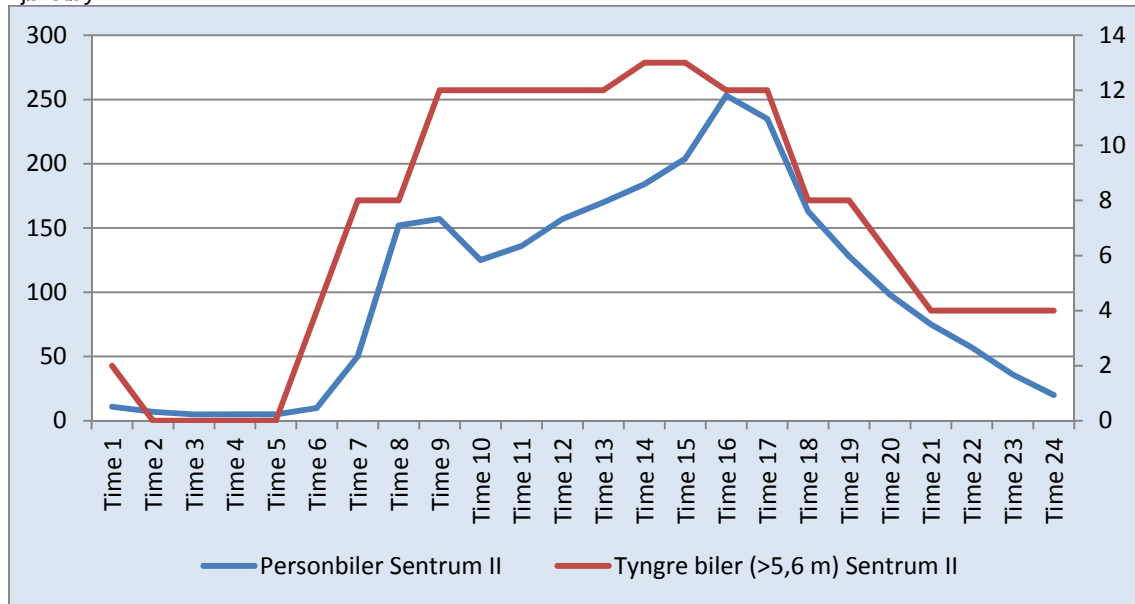
Figur 16: ÅDT. Trafikk per døgntime i 2011. Tynset bru, rådhuset og Nord-Østerdal videregående skole.



Kilde: Statens vegvesen og bearbeidet av Østlandsforskning.

I figuren nedenfor vises lengden på kjøretøyene som passerer målepunktet ved Nord-Østerdal videregående skole i 2011. Venstre akse refererer til personbiler, mens høyre akse referer til større biler. Andelen tyngre biler utgjør en svært liten andel av det totale trafikkbildet. Både for personbiler og tyngre biler er det en markant vekst om morgenen. I 8-9-tiden om morgenen er antakelig en stor andel av de tyngre bilene relatert til skoleskyss. Det litt overraskende i så måte er at antallet tyngre biler holder seg stabilt fram til klokken fem om ettermiddagen. Antakelig er det noe godstransport som holder trafikkintensiteten oppe på uendret nivå.

Figur 17: ÅDT. Trafikk per døgntime i 2011. Nord Østerdal videregående skole. Fordelt på lette og tunge kjøretøy.

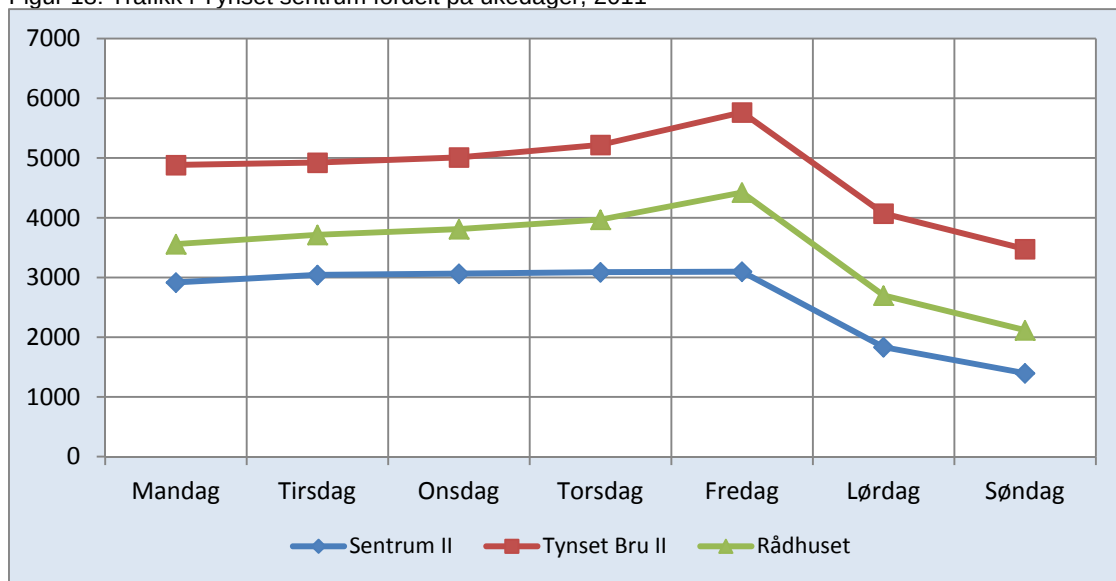


Kilde: Statens vegvesen og bearbeidet av Østlandsforskning.

Figuren nedenfor viser trafikkmønsteret i Tynset sentrum fordelt på ukedager. Kjøremonsteret på hverdagene er relativt stabilt gjennom hele uken på målepunktet Sentrum II, men det er en klar økning utover uken både for trafikken over Tynsetbrua og forbi rådhuset. Figuren viser at trafikken over brua er mer stabil på de fire første ukedagene enn på fredag, da trafikken tar seg opp. Veksten gjennom uken er mest markert forbi rådhuset fra mandag til torsdag, mens økningen fra torsdag til fredag er mest markert over brua. Dette har trolig med helgetrafikken/ turisme å gjøre.

En del av trafikken på fredager er knyttet til turisme. Dersom vi legger til grunn at ukedagene mandag til torsdag bedre gjenspeiler det normale lokale trafikkbildet i Tynset, kan vi drøfte hvor viktig de ulike veiene er for lokaltrafikken i Tynset. Over brua reduseres trafikken med ca. 40 prosent på lørdag og i overkant av 50 prosent på søndager. Tilsvarende reduksjon i trafikken forbi rådhuset er ca. 28 prosent på lørdager og 43 prosent på søndager. Ved målepunktet Sentrum II er reduksjonen ca. 40 prosent på lørdager og 54 prosent på søndager.

Figur 18: Trafikk i Tynset sentrum fordelt på ukedager, 2011



Kilde: Statens vegvesen og bearbeidet av Østlandsforskning.

5.3 Endret kjøremønster i Tynset sentrum

Høsten 2011 ble det igangsatt byggeaktivitet Nord-Østerdal videregående skole på Tynset. Byggeprosjektet var ferdig til skolestart høsten 2013. Dette prosjektet har antakelig påvirket kjøremønsteret noe i Tynset sentrum. Av den grunn bestilte Tynset kommune nye trafikktegnninger av Statens vegvesen for 2015 for å få belyse nærmere om kjøremønsteret har endret seg. Målingene er gjort over kort tidsrom i 2015 (vinter/våraker), og resultatene kan derfor ikke sammenlignes direkte med årsresultatene fra 2011. Men den innbyrdes omfordelingen som skjer i antallet passeringer på målepunktene kan drøftes. Tabellen nedenfor sammenligner årsgjennomsnittet i 2011 med 2015 for utvalgte målepunkter i Tynset sentrum.

Tabell 5: Sammenligning av trafikkvolum i Tynset sentrum. 2011 og 2015.

	2015			2011
	ÅDT	YDT	HDT	ÅDT
Sentrum II	2.222	2.580	1.412	2.631 ↓
Tynset bru II	4.527	5.127	3.172	4.762 ↓
Tynset bru I	3.895	4.009	3.638	3.527 ↑
Rådhuset	3.552	3.919	2.724	3.468 ↓

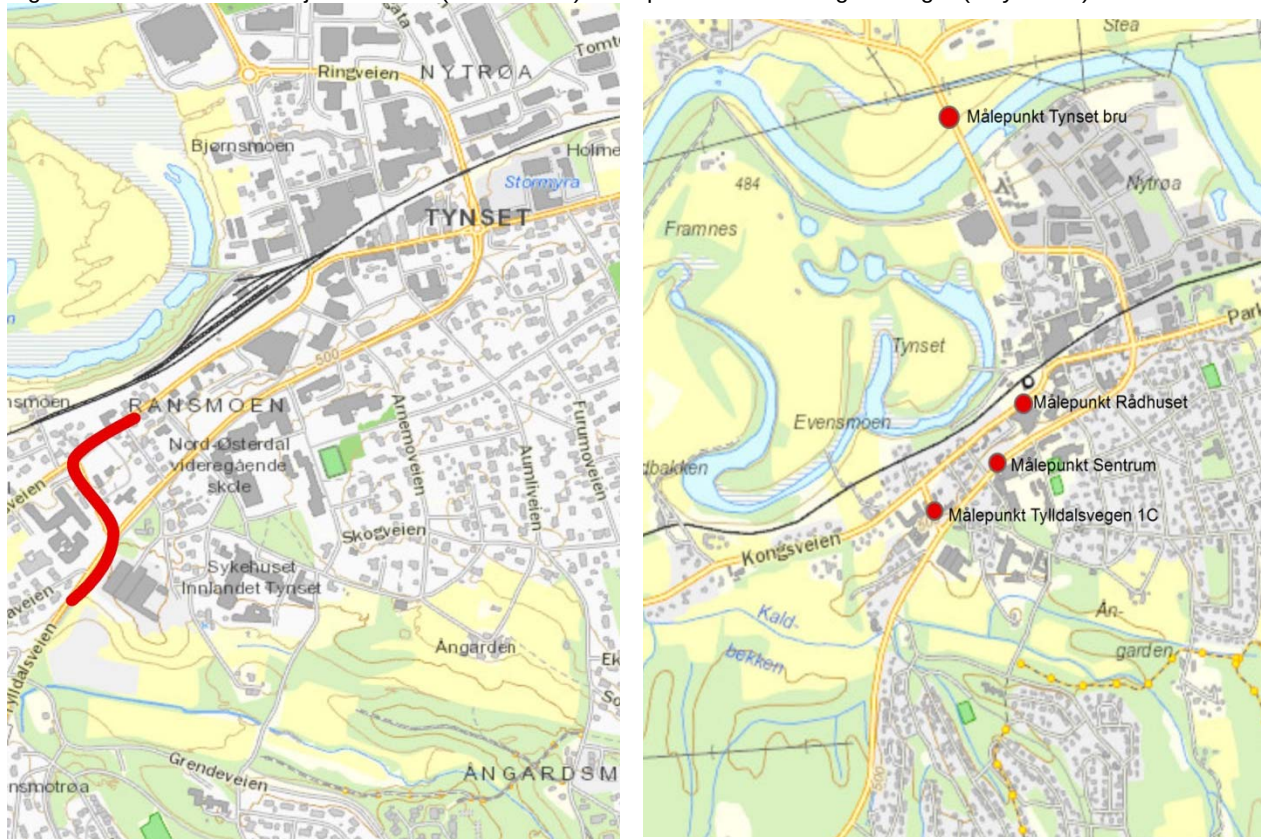
Kilde: Statens vegvesen og bearbeidet av Østlandsforskning.

Tabellen viser at kjøremønsteret har endret seg. Trafikken forbi målepunktet Tynset bru I har økt ganske betydelig, men denne trafikkveksten kjører ikke inn i Tynset sentrum. Over brua er trafikken redusert om en legger trafikkutviklingen på Tynset bru II til grunn. Det

kan komme noe trafikk nordfra (Røros) som kjører over brua og som ikke blir fanget opp, men om Tynset skulle få økt tilkjøring burde veksten i Tynset bru I gjenspeilet seg i økt antall passeringer på Tynset bru II. Her er det en nedgang på 235 biler. Redusert tilkjøring over Glomma gjenspeiler seg i redusert antall passeringer på tellepunktet Sentrum II. Samtidig er det en økning i antallet passeringer på tellepunktet ved Rådhuset. Det synes derfor å være en endring i kjøremønsteret der deler av trafikken som kjørte forbi Sentrum II nå velger å kjøre forbi rådhuset.

Et endret kjøremønster må nødvendigvis også ha endret trafikkmengden i enkelte andre veier enn bare på veistrekningen utenfor rådhuset og Nord-Østerdal videregående skole. For de reisende sørfra området Haverslia som skal tur/retur sentrumskjernen eller gjennom sentrum kan flere ha valgt å kjøre stikkveien ned fra Tyllaldalsveien til Kongsveien, avmerket med rødt i venstre kart nedenfor. Tilsvarende har antakelig flere reisende til sykehuset nordfra også begynt å kjøre på denne stikkveien. For å se nærmere på kjøremønsteret i 2015 i sentrum, har vi fått tilgang til timesstatistikk for fire målepunkter i sentrum, avmerket i høyre kart nedenfor. Målepunktet Tyllaldalsvegen 1C er nytt av året og ligger på nevnte stikkvei. Vi har her timesmålinger for perioden 8.-10 april og 30. – 13. mai. For de øvrige målepunktene har vi timesmålinger for perioden 8.-15. april.

Figur 19: Avmerket endret kjøremønster (venstre kart). Målepunkter for timeregistreringer (Høyre kart).

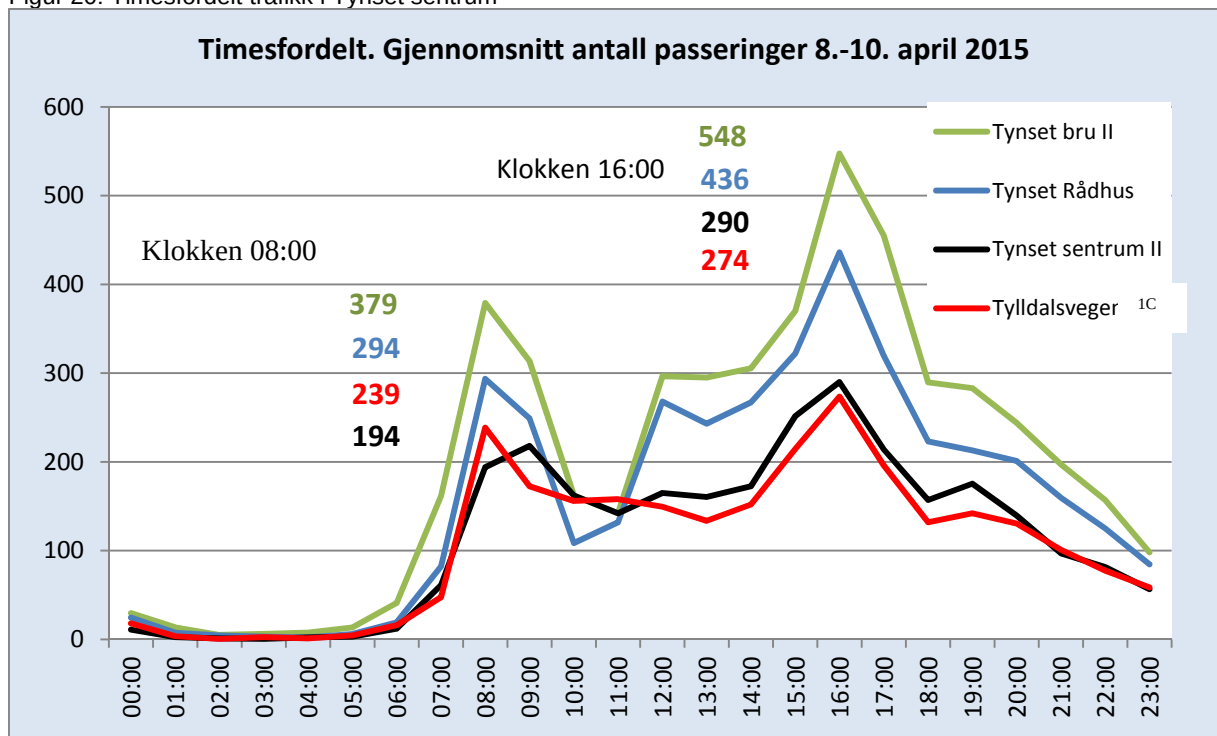


For at sammenligningene av trafikken på de ulike målepunkt skal bli korrekt, må vi benytte en sammenlignbar periode. I figuren nedenfor har vi derfor gjort en

sammenligning av trafikken ved de 4 målepunktene i perioden 8. – 10. april. Figuren viser at trafikksvingningene over døgnet på de 4 målepunktene er meget sammenfallende, men på ulikt nivå. Størst trafikk er det på Tynset bru. Deretter følger Tynset rådhus. Trafikkmengden over døgnet er tilnærmet den samme utenfor den videregående skolen (Sentrum II) og ved Tyllaldsvegen 1C (stikkveien). Klokken 08.00 er det noe høyere trafikkbelastning ved Tyllaldsvegen 1C, mens mengden er litt lavere kl. 16.00.

Vi har ikke tidligere års målinger å sammenligne med for Tyllaldsveien 1C, så vi kan ikke tallfeste en evt. vekst i trafikkmengden ved dette målepunktet. Det vi vet, jfr. avsnittet over, er at trafikkmengden i 2015 fordeler seg forholdsvis likt mellom dette målepunktet og målepunktet utenfor den videregående skolen (Sentrum II). Samtidig peker trafikktviklingstallene fra 2011 til 2015 på at trafikken dels har flyttet seg fra veistrekket forbi den videregående skolen til veistrekket forbi Rådhuset. Dette indikerer at trafikkmengden har tiltatt i stikkveien med målepunktet 1C.

Figur 20: Timesfordelt trafikk i Tynset sentrum

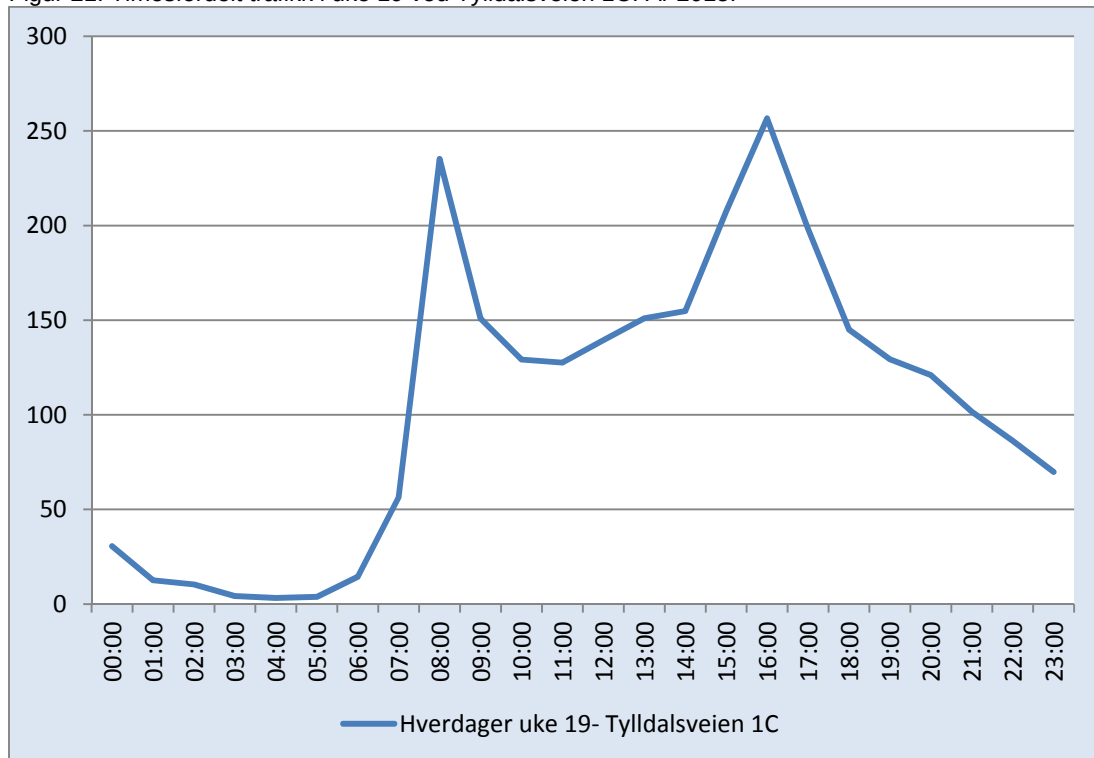


Kilde: Statens vegvesen og bearbeidet av Østlandsforskning.

For målepunktet Tyllaldsveien 1C har vi ikke fordeling på kjøretøygrupper. Vi vil likevel anta at trafikkmengden av små kjøretøy har tiltatt, og av store kjøretøy har den antakelig ikke blitt noe mindre. Vi vet at i dag er jernbaneundergangen på Ringveien for lav for store kjøretøy. Disse bilene må dermed kjøre gjennom sentrum forbi Rådhuset for å komme sørover, fremfor å kjøre opp og forbi den videregående skolen. Et tiltak for å få løftet mer av tungtrafikken opp på ringveien rundt hele sentrum er derfor å få hevet jernbaneundergangen på Ringvegen. For å tydeliggjøre enda mer hvor store

døgnvariasjoner det er på stikkveien mellom Kongsveien og Ringveien har vi tatt med en figur som viser trafikken for alle kjøretøy, fordelt over døgnet, på hverdager i uke 19 i 2015. Figuren viser at trafikkvolumet stiger kraftig kl. 08.00 om morgenen og om ettermiddagen kl. 16.00. Dette tydeliggjør at det er mange arbeidsreisende og dels skolereisende på denne strekningen.

Figur 21: Timesfordelt trafikk i uke 19 ved Tyllaldalsveien 1C. År 2015.



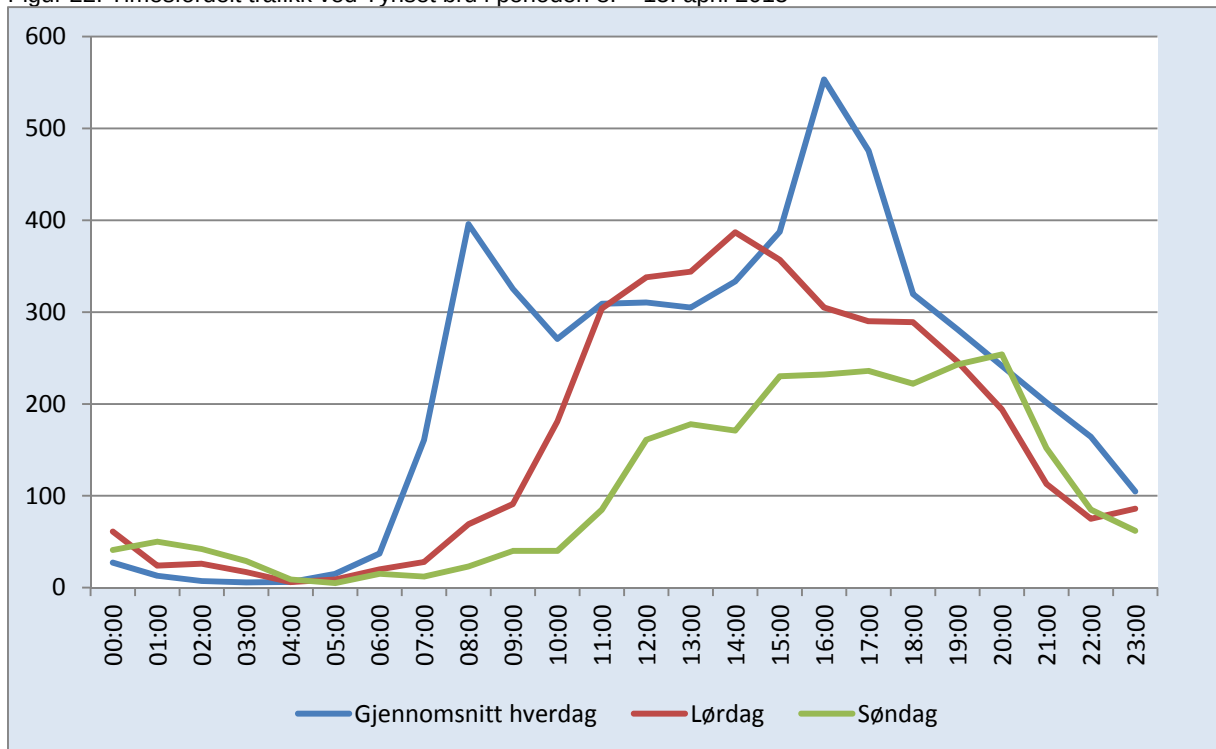
Kilde: Statens vegvesen og bearbeidet av Østlandsforskning.

I de påfølgende avsnittene vil vi se nærmere på timesutviklingen for de øvrige målepunktene for perioden 8. – 15. april, og også gjøre sammenligninger med tilsvarende uke etter påske i tidligere år for Tynset bru og Tynset Sentrum II.

Timesutvikling på Tynset bru i april 2015

På innfartsåren vestfra til Tynset sentrum viser trafikk tallene for perioden 8.-15. april 2015 en meget høy trafikkbelastning på ettermiddagen på hverdager ut av sentrum. I snitt er det 550 biler som kjører inn/ut av sentrum denne vegen kl. 16.00-17.00. På lørdager og søndager er trafikkbelastningen atskillig lavere, og vi har her heller ikke toppene på morgenen og ettermiddagen.

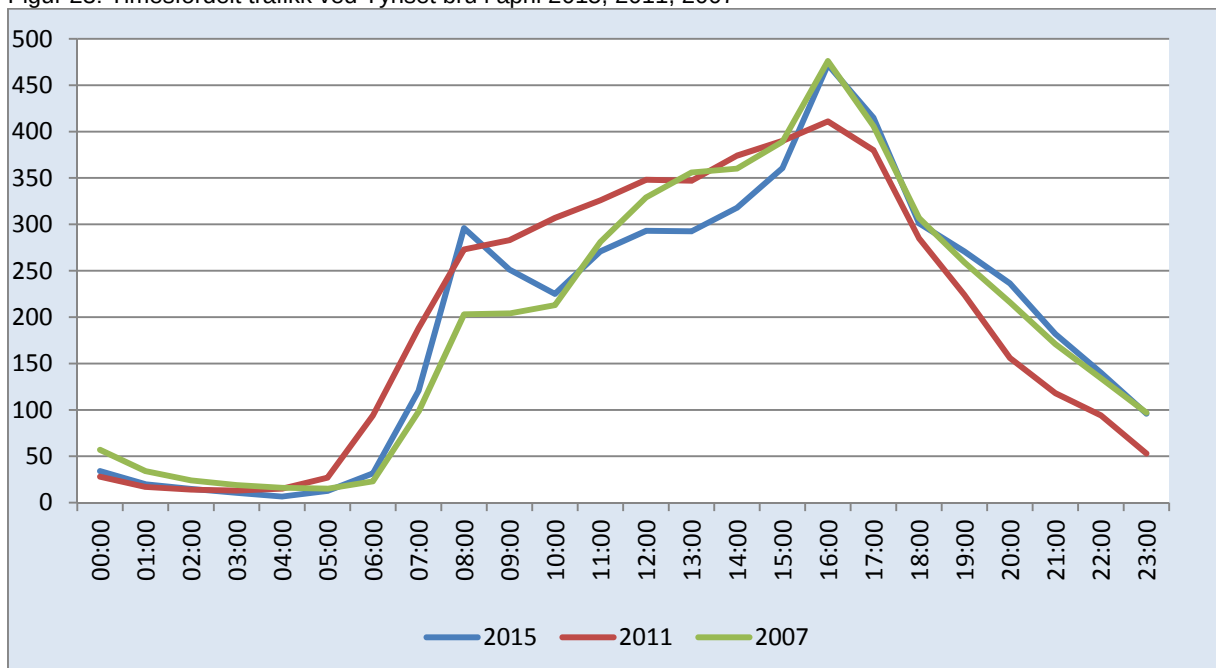
Figur 22: Timesfordelt trafikk ved Tynset bru i perioden 8. – 15. april 2015



Kilde: Statens vegvesen og bearbeidet av Østlandsforskning.

Trafikkvolumet i første uka etter påske i 2015 på Tynset bru lå lavere enn sammenlignbare målinger for 2011 fram til klokken 15.00 på ettermiddagen. Vi har ingen logisk forklaring på dette, men avvikene mellom årene er uansett små.

Figur 23: Timesfordelt trafikk ved Tynset bru i april 2015, 2011, 2007

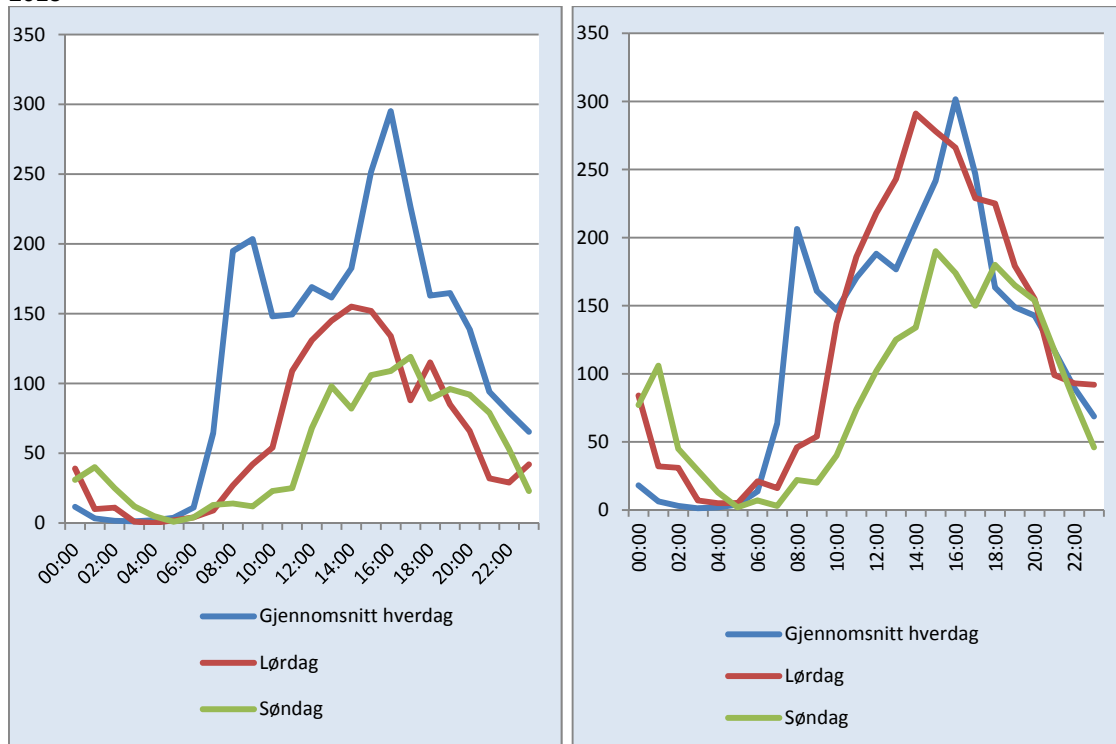


Kilde: Statens vegvesen og bearbeidet av Østlandsforskning.

Timesutvikling ved Nord-Østerdal videregående skole og ved rådhuset i april 2015.

Naturlig nok er det også ved målepunktet Sentrum II atskillig større timesvariasjoner på hverdager enn i helger. Ved rådhuset er lørdagstrafikken mellom kl. 10.00 og 16.00 høyere enn hverdagstrafikken i samme periode. Et litt interessant funn her er at toppunktene kl. 08.00 og kl. 16.00 på hverdager er volummessig nær helt like ved den videregående skolen og ved rådhuset.

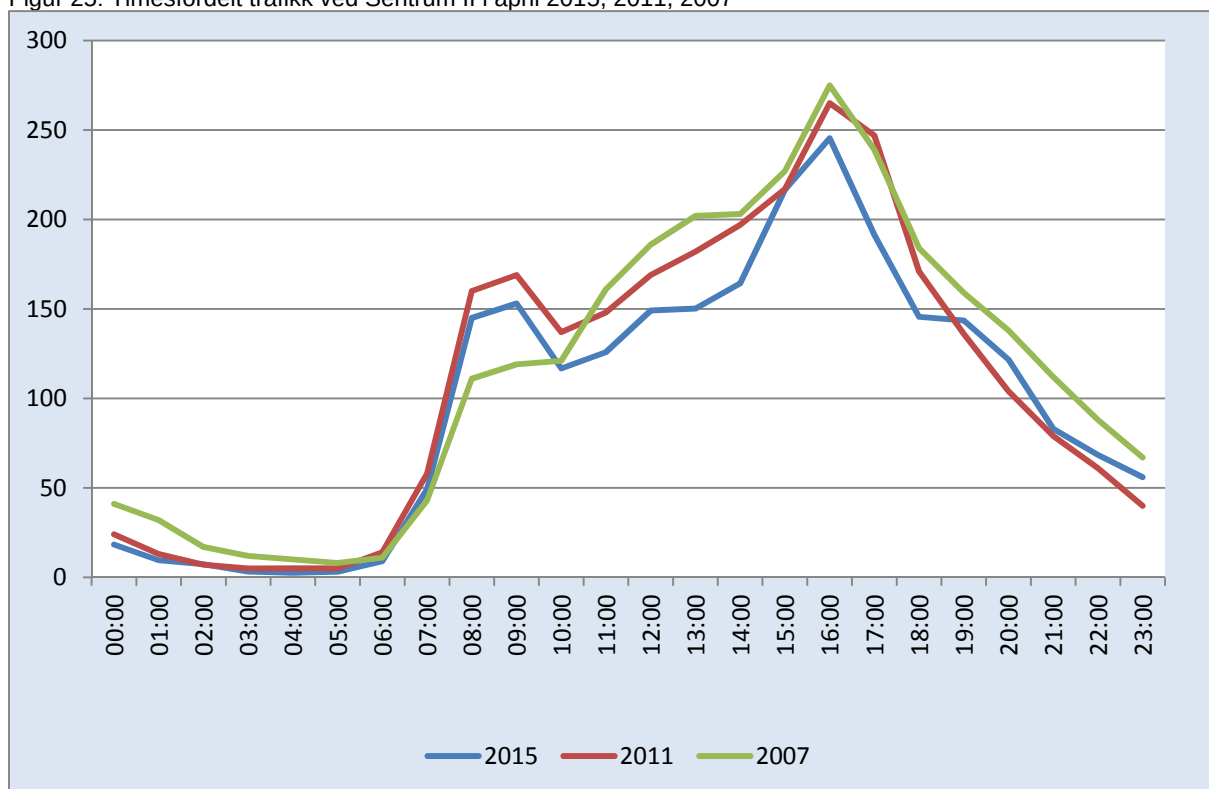
Figur 24: Timesfordelt trafikk ved Sentrum II (venstre) og ved rådhuset (høyre) i perioden 8. – 15. april 2015



Kilde: Statens vegvesen og bearbeidet av Østlandsforskning.

For målepunktet Sentrum II er det også mulig å sammenligne trafikutviklingen i denne uken i april med tidligere år. Figuren nedefor viser at trafikken mellom kl. 08.00 og 19.00 ligger litt lavere enn tidligere år, noe som underbygger vårt tidligere resonnement med at trafikkmønsteret har endret seg noe de siste årene.

Figur 25: Timesfordelt trafikk ved Sentrum II i april 2015, 2011, 2007



Kilde: Statens vegvesen og bearbejdet av Østlandsforskning.

6 TRAFIKALE FORHOLD OG AREALPLANARBEID

I delrapport 1 ble det vist at det har vært svak befolkningsvekst i Tynset kommune de senere årene, men, som ellers i landet, er trenden økt fortetting. Dvs. økt folkemengde i tettbygde strøk og redusert folkemengde i spredtbygde strøk. For Tynsets del innebærer dette økt befolkningskonsentrasjon sør i Tynset, ved boligområdene Holmen og Haverslia. Økt fortetting har selvfølgelig implikasjoner for trafikkbildet.

Det er relativt høy innpendling fra nabokommunene til Tynset og hele en tredjedel av de ansatte ved Tynset sykehus er i bosatt i andre kommuner. Utfordringen trafikkmessig er at kollektivtilbudet per i dag i liten grad er et alternativ til bil for pendlerne. Dette kan også gi store trafikale utfordringer i Tynset sentrum fremover hvis det endrete kjøremønsteret fra Ringveien til Parkveien/Kongsveien ikke snus.

Det er ingenting som per i dag indikerer at fortettingstakten i Tynset sentrum vil avta fremover. Snarere tvert i mot. Det planlegges bl.a. bygging av flerleiligheter i sentrum, noe som vil forsterke fortettingstrenden. En utfordring for kommunen blir dermed parkeringsarealer i et sentrum som i dag på gatenivå har nær nådd sin kapasitetsgrense. For å kunne utvide parkeringskapasiteten er det nødvendig å få parkeringen bort fra gateplan ved å bygge parkeringshus eller -kjellere.

I arealplanarbeidet kan et konkret tiltak for å få dempet trafikkbelastningen i sentrum være å legge til rette for en ringbussløsning i Haverslia. Det kan gjøres ved å lage en kjørbar veg i sørenden av Haverslia som sammenkobler grendevegen i sørvestkant av Haverslia med Haversvegen i østkant av Haverslia. Det er flere gode argumenter for å gjøre dette. For det første vil det være til nytte for den aldrende befolkningen i Haverslia 1, da det gjør det lettere å få reist inn til vare- og tjenestetilbudene i sentrum. For det andre arbeider en stor andel av de yrkesaktive i disse boligområdene i sentrum. Et morgen – og ettermiddagstilbud vil dermed den relativt store trafikkbelastningen i sentrum på disse tidene. For det tredje vil en ringbussløsning gjøre det mer attraktivt å bo i Haverslia og dermed bidra til å snu den negative trenden i Haverslia 1.

Et annet konkret tiltak for å dempe trafikkbelastningen i sentrumskjernen er å få hevet jernbaneundergangen på Ringveien. I dag er det ikke mulig for store kjøretøy å kjøre denne veien fordi undergangen ikke er høy nok.

7 REFERANSELISTE

Andersen, T, Alnes, PK, Gløtvold-Solbu, K, Røhnebæk, M, Hagen, A (2014): *Gode i hop. Samspill og samarbeid mellom Lillehammer og omland*. ØF-rapport 10/2014. Østlandsforskning: Lillehammer.

Alnes, P.K., Johannessen, E. (2014). *Intermodal bane og veiløsning for godstransport ved Kvam i Nord-Fron kommune*. (Østlandsforskning Notat nr. 7 2014). Lillehammer: Østlandsforskning.

Alnes, P.K., Lein K. og Arnesen T. (2009). *Skandinaviakrysset – Glåmdalsregionens infrastruktur i skandinavisk, nasjonalt og internasjonalt perspektiv*. (Østlandsforskning Rapport nr. 3, 2009). Lillehammer: Østlandsforskning.

Engebretsen og Gjerdåker (2012). *Potensial for regionforstørrelse*. TØI rapport 1208/2012. Transportøkonomisk institutt: Oslo.

Hagen, S.E. og Alnes P.K. (2008). *Grensependling og regional utvikling*. (Østlandsforskning Rapport nr. 21, 2008). Lillehammer: Østlandsforskning.

Kommuneplan for Tynset tettsted
Delutredning 2: Samferdsel og transportanalyse

Denne rapporten inngår som et av flere kunnskapsunderlag i Tynset kommune sitt arbeid med kommunedelplanen. I rapporten ser vi nærmere på temaer som pendling, kollektivtilbud og trafikkvolum. Nevnte temaer sees i et oppsummeringskapittel i forhold til det pågående planarbeidet i kommunen.

ØF-rapport 07/2015
ISBN nr: 978-82-7356-748-2