PROSJEKT SENTRUMSUTVIKLING

Løkjavegen sommeren 2008

SLUTTRAPPORT

17. OKTOBER 2008

TRYSIL

Oppsummering

Prosjekt Sentrumsutvikling ble iverksatt som konsekvens av en langsiktig positiv utvikling av Trysil som reiselivsdestinasjon. Med Skistars ABs inntreden i Trysilfjellet ble tanken om i enda sterkere grad å utnytte fjellets vekst også i Innbygda sentrum forsterket. Et bredt sammensatt Partnerskapsforum ble etablert og i fellesskap har denne gruppen satt fokus på områdets muligheter. Prosjektet har involvert kommunens ledelse, politikere, reiselivsaktører, investorer, handelssnæring, innbyggerne i sentrum og mange andre i de ulike prosesser som er initiert.

Som grunnlag for videre arbeid har prosjektet utarbeidet flere rapporter som kommer med gode innspill til framtidige tiltak. Sentrumsprosjektets rapport er preget av disse innspillene. Rapportene har gitt de lokale aktørene et mer nyansert syn på mulighetene og vært med på å skape et ekte engasjement rundt framtidig utvikling. Dette engasjementet blir det viktig å opprettholde i det videre arbeidet. Alt nettverksarbeid i regi av prosjektet vil derfor ha stor betydning for framtidig suksess.

På overordnet nivå konkluderer prosjektet med at det er nødvendig med en revidering av reguleringsplaner og reguleringsbestemmelser for Innbygda. Planer og bestemmelser må framstå med forutsigbare og grunnleggende rammer for infrastruktur, men inneha en fleksibilitet i forhold til arealbruk, arkitektoniske løsninger, material- og fargevalg med mer. Med bakgrunn i ny kunnskap som er etablert, anbefales det at dette samles i en ny kommunedelplan for Innbygda. Prosjektet er i den sammenheng også opptatt av at den samfunnsmessige plankompetanse hos Trysil Kommune som beslutningstaker må styrkes.

En annen viktig suksessfaktor vil være styrket infrastruktur i form av gode trafikk- og interne transportløsninger. Økning i framtidige parkeringsplasser vil også ha stor betydning. Prosjektrapporten konkluderer derfor med mange av de anbefalinger Rambøll AS kommer med i sin trafikkplan for Innbygda. I tillegg har prosjektet satt i gang en konsekvensanalyse for en framtidig gondolbane. En endelig stilling til dette tiltaket må skje da analysen foreligger.

Et sentralt tiltak i prosjektet har vært etableringen av en skiløype fra Trysil Turistsenter ned til Innbygda sentrum. I revideringen av reguleringsplanen for Turistsenteret vil skiløypa bli regulert inn og forhåpentligvis vil løypa være på plass til vintersesongen 09/10. Løypa vil være det første skrittet i å styrke tilgjengeligheten på ski ned til sentrum og åpner for flere kommersielle senger i sentrum. På lik linje med hytteområdene i Trysilfjellet, vil sentrum nærme seg begrepet ”ski inn/ski ut”.

Best potensial for nye forretningsarealer, bosetting og et mer levende sentrum mener prosjektet ligger mellom Storvegen og Trysilelva/Flomvollen. Dette området inneholder allerede kvaliteter. Med fortetting i form av nye bygg, fornyelse av eksisterende bygg, gode gangveisystemer og åpne rom vil området framstå som mer intimt og attraktivt enn i dag.

Innbygda sentrum, Trysil Turistsenter og Mosanden Industriområde er hver for seg sterke områder med potensial for næringsutvikling. Framover må områdene sees i sammenheng og de ulike kvaliteter samordnes. Med de tiltak prosjektet nå foreslår, vil områdene knyttes sterkere sammen og gi hele Innbygda et løft. Dette vil forhåpentligvis skape bolyst, danne grunnlag for aktivitetsøkning i form av handel og andre tilbud og på sikt gjøre Trysil enda mer attraktivt for våre fastboende og framtidige gjester.

Hovedkonklusjoner

- Utarbeid en kommunedelplan for Innbygda som beskriver infrastruktur i forhold til blant annet veier, transport, framtidige boområder, sentrumsfunksjoner og handel med en riktig fordeling der Innbygda Sentrum, Mosanden Industriområde og Trysil Turistsenter utfyller hverandre.
  Planen skal blant annet vise
  - Ny bru sør i sentrum som grunnlag for ringvei
  - Et fortettet sentrum med et mer bymessig preg med et intimt og attraktivt handels- og bomiljø mellom Storvegen og Trysilelva
  - Et internt transporttilbud og parkeringsplasser og plassering i sentrum
  - Føringer for tre som byggemateriale og muligheter for nye arkitektoniske uttrykk dette byggematerialet gir

- Forsterk overordnet samfunnsplankompetanse i Trysil Kommune

- Ferdigstill skiløype ned til sentrum vinteren 09/10

- Utarbeid en digital 3D-modell for sentrums indre sone som kan nyttes i framtidig planarbeid

- Revider og gjør planbestemmelser enklere – skap byggelyst

- Lytt til konklusjonene i Snøhettas mulighetsstudie, arkitektstudentenes ”Idemyldring” og Rambølls trafikkplan og inkluder disse i framtidige planer

- Foreta en samling og styrking av utviklingsmiljøer og organiser framtidig arbeid med Sentrumsutvikling gjennom Destinasjon Trysil BA
  - Etabler forpliktende samarbeid mellom aktører i form av Partnerskapsavtaler

Prosjektleder vil med dette få takke for at jeg fikk oppdraget med å lede dette spennende og framtidsrettede prosjektet. Som innfødt trysling med et stort ønske om fortsatt vekst for både Innbygda som sådan og Trysil for øvrig, har det vært spennende å arbeide sammen med mange av aktørene som skal sette sitt preg på Trysils videre utvikling. Målsettingene om en sterkere integrasjon mellom Innbygda sentrum og Turistsenteret er gode og riktige. Selvsagt kunne man ønske at prosjektet hadde kommet lenger med å innfri disse, men forhåpentligvis har prosjektet lagt et godt grunnlag for at det fortsatt vil beholdes et sterkt fokus på arbeidet videre.

Trysil, 17. oktober 2008

Knut Løken
Prosjektleder

Innholdsfortegnelse: Side

Oppsummering og hovedkonklusjoner **2**
Innholdsfortegnelse **4**
1.0 Bakgrunn **5**

2.0 Målsetning **6**
2.1 Delprosjekt ”Fjell-landsby” 7

3.0 Gjennomførte tiltak: **8**
3.1 Mulighetsstudie 8
3.2 Studietur Østerrike 8
3.3 Studietur Åre 8
3.4 Trafikkanalyse 8
3.5 Konsekvensanalyse gondol 9
3.6 Grunnlagsdokumentasjon trase gondolbane 9
3.7 Etablering sentrumsforening 9
3.8 Gartner/vedlikehold 2007 9
3.9 Utredninger reguleringsplan sentrum og synliggjøring av behov for endringer 10
3.10 Planer for oppgradering Løkjasvingen 10
3.11 Trase for skli-løype som en del av reguleringsplanen for Turistsenteret 10
3.12 Diskusjonspartner/høringsinnspill i ulike sammenhenger 10
3.13 Engasjement arkitektstudenter. 11
3.14 Markedsanalyser fra 2006: Trysil mot nye høyder 11
3.15 ”Utvidet næringsavdeling” 11
3.16 Framtidig handelsmønster 12

4.0 Konklusjoner rapporter. **13**
4.1 Snøhetta 13
4.2 Rambølls trafikkanalyse: 15
4.3 Framtidig gondolbane mellom sentrum og Turistsenter, status konsekvensanalyse 17
4.4 Arkitektstudenters vurderinger og konklusjoner 19

5.0 Sammenstilling av tiltak/helhetsvurderinger. **20**
5.1 Generelt 20
5.2 Løkjavegen og arealene mellom Storvegen og elva 20
5.3 Trafikk/parkering 20
5.4 Framtidig utbygging 22
5.5 Intern transport 23
5.6 Boligområder 23
5.7 Framtidig arealbruk til kommersiell virksomhet 23
5.8 Forholdet til nye investorer og eksisterende næringsutøvere i sentrum 24

6.0 Erfaringer/måloppnåelse **25**

7.0 Tiltaksplan **26**

8.0 Hvem tar ansvar videre/organisering/finansiering – veien videre **27**

9.0 Økonomi **28**

Vedlegg **31**

1.0 Bakgrunn

Innbygda sentrum og aktivitetene i Trysilfjellet har fram til i dag på mange måter levd sine egne liv og i liten grad sett på muligheten for å utvikle hverandre. Selvsagt har sentrum i sterk grad dratt nytte av den positive utviklingen i reiselivet, men mange av nyetableringene og næringsutviklingen har skjedd i og rundt fjellet og til en viss grad på Mosanden Industriområde. I erkjennelsen av at Trysil trenger et sterkt og innholdsrikt sentrum med kvaliteter både for våre tilreisende og fastboende, har tanken om å sette fokus på sentrumsutvikling vokst seg sterkere.

Reguleringsplanen for Innbygda sentrum, indre sone, med skiltvedtekter og byggeskikkveileder ble endelig godkjent i Kommunestyret 26.03.03. Planen viser hvilke muligheter som finnes i forhold til utvikling og utforming av Innbygda. I forbindelse med arbeidet ble det også utarbeidet en rammeplan og handlingsplan. Rammeplanen angir rammene for ønsket sentrumsutvikling og har følgende visjon: ”Å utvikle Innbygda til et kommunesenter og en turistdestinasjon preget av livskvalitet, verdiskaping og service” I prosessen ble det fra formannskapets side pekt på følgende utfordringer: flom, trafikk og parkering, næring, boliger, miljø og bærekraft og felles profil. For å møte disse ble det for hver utfordring trukket opp overordnede mål med konkrete forslag til tiltak. I perioden som har gått er flere av tiltakene gjennomført, noen er under gjennomføring, noen er lagt på is, mens andre ikke lenger er aktuelle. Her var det utgangspunkt for prosjekter som kan bidra til videre utvikling av sentrum uten å iverksette en ny planprosess.

Trysil Kommune vedtok i oktober 2004 å bygge flomvoll. Arbeidet er nå på det nærmeste sluttført. I forbindelse med behandlingen av ekspropriasjon av grunn og begjæring om forhåndstiltredelse til regulert spesialområde med flomvoll, tilstøtende vegareal, parkareal og rett til avløpsnett, ble det vedtatt å sette i gang et sentrumsutviklingsprosjekt i samarbeid med private utbyggere, næringslivet og Innovasjon Norge. Det ble fra politisk hold gitt klare føringer på at flomvollen skulle utformes slik at den bidrar positivt til sentrumsutviklingen.

I løpet av 2005 kom svenske SkiStar AB inn som ny eier i Trysilfjellet Alpin AS.
Fra Trysilfjellet Alpin AS og Trysilfjell Utmarkslag BA ble det signalisert et ønske om en sterkere integrering mellom sentrum og fjellet og at de ønsket å bidra positivt til videre sentrumsutvikling. Skianleggets plassering i umiddelbar nærhet til kommunesenteret, gir Trysil en unik beliggenhet i forhold til konkurrentene.

Med bakgrunn i dette ble prosjekt Sentrumsutvikling iverksatt 1. juni 2006 for i sterkere grad å fokusere på sentrums utvikling og muligheter som en del av reiselivssatsingen. Prosjektet ble gitt en tidsramme på 1 1/2 år. Knut Løken ble engasjert som prosjektleder og prosjektet fikk i utgangspunktet en økonomisk ramme på 2,595 mill kroner.

2. Målsetting og organisering

Følgende overordnede målsettinger ble valgt for prosjektet:

Visjonen
Innbygda skal være et kommunesenter og en turistdestinasjon preget av livskvalitet, verdiskaping og service.
Herunder å utvikle et sentrum som er attraktivt for beboere, gjester og investorer.

Viktige arbeidsmål for prosjektet blir å:
1. Synliggjøre de muligheter som ligger i dagens planer
2. Kartlegge potensial for ulik næringsvirksomhet og bidra til økt verdiskaping
3. Være en aktiv samarbeidspartner for grunneiere, rettighetshavere, beboere og investorer slik at gode utviklingsprosjekter initieres, sees i sammenheng og bidrar til gjensidig forsterkning av hverandre og sentrum
4. Bidra til å etablere flere boenheter og kommersielle gjestesenger i sentrum.
5. Bidra til å etablere kommunikasjonsløsninger mellom Trysilfjellet og sentrum som sikrer framkommelighet og tilgjengelighet og som sikrer hensiktsmessige parkeringsløsninger.
6. Bidra til å etablere ei skiløype fra Trysilfjellet ned til sentrum

For å følge opp prosjektet ble det besluttet å etablere et Partnerskapsforum bestående av prosjektets finansielle støttespillere og representanter for andre naturlige samarbeidspartnere. Dette forumet har hatt flg sammensetning:

• Ordfører Ole Martin Norderhaug	Trysil Kommune
• Turistsjef Stig Kvebæk	Trysil Ferie og Fritid
• Adm dir Bo Halvardsson	Trysilfjellet Alpin AS
• Økonomi og adm.sjef Helge Bonden	Trysilfjellet Alpin AS
• Daglig leder Torbjørn Amdal	Trysilfjell Utmarkslag BA
• Jens Søgaard	Elessar Eiendom/Fageråsen
• Styreleder Trond Morten Grenheim	Trysil Handelstand
• Marit Nerhagen	Innbyggerrepresentant

Partnerskapsforumet har vært ledet av Helge Bonden. Rådmannen i Trysil Kommune har hatt møte-og talerett i partnerskapsforumet og i prosjektgruppa.

Til faglig støtte for prosjektlederen ble det nedsatt en prosjekt/ressursgruppe bestående av:

• Næringssjef Gro Svarstad	Trysil Kommune
• Rådgiver Tove Krattebæl	Hedmark fylkeskommune

2.1 Delprosjekt ”Fjell-landsby”

Partnerskapsforumet ønsket tidlig å tydeliggjøre noen av prosjektets utfordringer og dette ble beskrevet i delprosjektet ”**Fjell-landsby**” med følgende målformuleringer:

1. Skaffe til veie tilstrekkelig dokumentasjon og kunnskap som grunnlag for å integrere Innbygda og Trysilfjell Turistsenter til en helårs turistdestinasjon preget av livskvalitet, verdiskaping og service.

2. Synliggjøre framtidig utbyggingspotensial og hvordan dette kan løses med en respekt for allerede eksisterende bebyggelse og nærheten til elva og fjellet.

For å nå disse målene ønsket man å gjennomføre flg tiltak:

Mulighetsstudie i regi av Snøhetta.
Studietur til sammenlignbar destinasjon i mellom-Europa.
Konsekvensanalyser med fokus på miljø, trivsel, trafikk, næringsutvikling
Kundeundersøkelser
Grunnlagsdokumentasjon gondolbane Sentrum-Turistsenter

I den videre rapporten er tiltakene i hovedprosjekt og delprosjekt sett i sammenheng. I det avsluttende kapittel om økonomi vil tiltakene bli beskrevet i prosjektet det naturlig hører hjemme.

3.0 Gjennomførte tiltak:

3.1 Mulighetsstudie

Arkitektfirmaet Snøhetta ble bedt om å gjennomføre en studie for å beskrive status, oppsummere tidligere prosesser vedrørende sentrum og skissere en mulig videre utvikling.
Studien gir mange gode innspill i forhold til den eksisterende sentrumsplanen og synliggjør potensial for å ta i bruk nye arealer. Snøhettas innspill og konklusjoner er grundigere omtalt senere i prosjektrapporten.
Det foreligger en egen rapport for mulighetsstudien(Vedlegg 1) I denne studien foreligger også et grundig referat fra en Workshop der ulike Trysil-representanter (mer enn 30 i tallet) ga sine innspill i forhold til både Trysils og sentrums videre utvikling.

3.2 Studietur Østerrike

Det finnes mange destinasjoner i Mellom-Europa som har integrert sitt lokale sentrum med turistaktivitetene knyttet til fjellområdene. Det var naturlig å oppsøke noen av disse stedene for å gi sentrale personer innen kommunens politiske og administrative ledelse, næringsliv og andre lokale aktører et bilde hvordan utfordringer er løst på andre destinasjoner. Stedene som ble besøkt var: Serfaus, St Anton, Lech, Ischgl og Saalbach, alle i Østerrike. I alt deltok 20 personer på turen.
En annen effekt av dette tiltaket var å samle mange av de ulike aktører i sentrumsutviklingen for å forsterke miljøer/kontakter, la alle se de samme tingene samtidig, etablere kreative diskusjoner og i hele tatt legge et godt grunnlag for et videre arbeid. Arkitektbua ved Per Anders Rundfloen utarbeidet i etterkant et grundig referat fra turen. (Vedlegg 2)

3.3 Studietur Åre

I slutten av oktober 2007 reiste en stor Trysil-delegasjon på 35 personer til Åre i Sverige og fikk et meget godt innblikk av utviklingen på denne reiselivsdestinasjonen. Vi fikk mange gode innspill i forhold til de prosesser vi selv må gjennomføre i egen kommune, behovet for målrettet styring og ikke minst hva et tett og godt samarbeid mellom de ulike aktørene på destinasjonen betyr. Underveis på turen fikk deltagerne i oppdrag å besvare noen problemstillinger knyttet til sentrumsutvikling og prosjektet som sådan. Dette er sammenstilt i et dokument som vedlegges rapporten (Vedlegg 3) Også her oppnådde man tilleggseffekter fordi personer som til vanlig ikke møtes så ofte, fikk anledning til å bruke tid sammen og diskutere felles utfordringer.

3.4 Trafikkanalyse

Rambøll AS på Lillehammer har gjennomført en trafikkanalyse og utarbeidelse av en trafikkplan for Innbygda sentrum med nærområde (Trysil Turistsenter, Mosanden Industriområde med mer). Arbeidet er bredt forankret med deltagelse fra mange ulike aktører både innen kommune, Trysilfjellet, politi, næringsliv og andre det synes naturlig å diskutere løsninger med. Det er utarbeidet en egen rapport for denne analysen som gir mange gode innspill i forhold til framtidige tiltak. (Vedlegg 4). Rambølls forslag vil bli mer detaljert beskrevet og diskutert senere i denne rapporten. Analysen finansieres av Trysil Kommune og prosjekt Sentrumsutvikling i fellesskap.

3.5 Konsekvensanalyse gondol

Som punkt 5 i målsettinger for prosjektet viser, har en vurdert ulike transportmessige tilbud mellom sentrum og Turistsenteret. Et av tiltakene en har vurdert er en gondolbane fra nord i sentrum opp til Laaven på Trysil Turistsenteret. En gondolbane vil i enda sterkere grad sette Trysil på kartet og bidra til at våre gjester på en enkel måte kan bevege seg mellom sentrum og alpinanlegg uten å være avhengig av bil. Dette vil være med på å forsterke vår destinasjons grønne profil. I denne sammenheng er det også inngått en avtale med Rambøll AS vedrørende en konsekvensanalyse av tiltaket. Målsettingen har vært at ferdig analyse skulle foreligge i løpet av august 2008. Arbeidet er imidlertid på grunn av stor arbeidsmengde hos Rambøll AS forsinket, og endelig analyse vil derfor ikke foreligge før senere i høst.
Arbeidet inkluderer også utarbeidelse av reguleringsplanen for tiltaket. Den vil, da den foreligger, danne grunnlaget for finansiering og videre arbeid fram mot realisering. Trysilfjellet Alpin AS står som tiltakshaver.
Vedtatt planprogram for arbeidet følger som vedlegg 5.

3.6 Grunnlagsdokumentasjon trase gondolbane

I aktiv dialog med Trysilfjellet Alpin AS, har en definert ulike traseer for en framtidig gondolbane. Av disse har man valgt ut det mest realistiske og gjennomførbare alternativet og denne traseen danner utgangspunkt for den tidligere nevnte konsekvensutredningen. Traseen er gjengitt i kapittel 4.3.
Traseen er valgt med bakgrunn i hvor det er mest hensiktsmessig å bygge en gondolbane både fra et økonomisk, funksjonelt og visuelt ståsted. Konsekvensanalysen vil underbygge argumentasjon for valgte alternativ ytterligere samtidig som også andre vurderte løsninger vil bli presentert.

3.7 Etablering av en sentrumsforening

Destinasjon Trysil BA har områdegrupper i fjellet med tilnærmet like formålsparagrafer. Her har man formulert følgende om hensikt:

- Løse fellesoppgaver hele året som ikke ivaretas av enkeltbedrifter, det offentlige eller Destinasjon Trysil og som medlemmene i foreningen er tjent med
- Øke områdets attraksjonsgrad hele året
- Fora for å ta tak i samarbeidstiltak, påvirke rammevilkår samt utveksle informasjon

Det har i lengre tid som en konsekvens av prosjektet, vært ønskelig at også interessene i sentrum samles i en områdegruppe og at denne overtar oppgavene til Trysil Handelstands forening. Gjennom en aktiv dialog med de ulike interesser i sentrum, har etter hvert holdningene til å etablere områdegruppen blitt styrket. En formell organisering var på plass i juni i år. Områdegruppen har valgt navnet Trysil Sentrumsforening.

3.8 Gartner/vedlikehold 2007

I et samarbeid med Trysil Kommune ble det ansatt en vedlikeholds-arbeider som hadde ansvar for forskjønning/planter/søppel med mer i sentrum sommeren 2007. Dette tiltaket er videreført i regi av Trysil Kommune i 2008 ved at kommunen har avsatt midler til vedlikehold flomvoll og grønt areal for øvrig i sentrum. Gjennom forsøksordningen sist sommer klarte prosjektet å synliggjøre et behov og skape forståelse for at Trysil Kommune i sterkere grad må prioritere denne type tiltak.

3.9 Utredninger reguleringsplan sentrum og synliggjøring av behov for endringer

Prosjektet har i flere sammenhenger påpekt behovet for en gjennomgang av gjeldende reguleringsplan og spesielt reguleringsbestemmelser for Innbygda sentrum, indre sone. Arkitektbua er bedt om å synliggjøre hvordan man på en bedre måte kan gjøre dagens bestemmelser mer utviklingsrettede og illustrere dette med en rekke skisser. Arbeidet har resultert i at Trysil Kommune vurderer en gjennomgang av reguleringsbestemmelsene som forhåpentligvis kan gi bestemmelsene en større fleksibilitet og bedre mulighetene for alternative løsninger. To arkitektstudenters arbeid (nevnt under punkt 2.12) vil også bli vektlagt i denne sammenheng. I tillegg har også Snøhetta i sin studie signalisert et behov for oppmykning av regelverket.

3.10 Planer for oppgradering Løkjavegen

Sist høst ble det etablert et samarbeid mellom de ulike grunneiere/forretningsgårdseiere i Løkjavegen. Denne gruppering har i fellesskap utarbeidet et oppgraderingsforslag for hele området Dette arbeidet inkluderer også framtidige parkeringsløsninger. Løkjavegen er den opprinnelige gjennomfartsvegen gjennom Innbygda sentrum. Her finnes store deler av den gamle bebyggelsen, og de ulike rapportene som er utarbeidet, påpeker potensialet dette området har for ytterligere utvikling og næringsaktivitet. Tiltak kan, når den iverksettes, også danne grunnlag for framtidig søknad om offentlige stedsutviklingsmidler.

Det er gjort en henvendelse til Trysil Kommune vedrørende tidspunkt for oppgradering av infrastruktur med vann og kloakk. Det synes naturlig at dette arbeidet skjer i en samhandling mellom kommunen og grunneierne og gjennomføres så rasjonelt som mulig.

Utarbeidet planskisse følger i vedlegg 6.

3.11 Trase for skiløype som en del av reguleringsplanen for Turistsenteret

Prosjektleder har deltatt i arbeidet med revidering av reguleringsplanen for Turistsenterområdet. I denne sammenheng blir planlagt skiløype fra Turistsenteret ned til sentrum regulert og trase samt bruløsning over Vestbyvegen synliggjort i planverk og på kart. Det er fortsatt en målsetting om at dette tiltaket skal være realisert til sesongen 09/10. Skiløypa vil bidra til å knytte Turistsenteret og sentrum tettere sammen og i kombinasjon med gode transportløsninger (buss, trikk, gondol) styrke tilgangen til sentrumsnære områder og skianlegg uansett om du bor på Turistsenteret eller i sentrum. Tiltaket må finansieres i et spleiselag mellom ulike aktører i fjellet og i sentrum.

3.12 Diskusjonspartner/høringsinnspill i ulike sammenhenger (Arealplan Trysilsenter, flomvoll med mer, Reguleringsplan Turistsenter, Trysil Kommunes arealplan).

Prosjektet har avgitt høringsuttalelser og vært en aktiv medspiller i ulike prosesser vedr sentrum de siste 2 åra. Fra prosjektets side har man påpekt behovet for helhetstenking og i større grad enn tidligere, sette fokus på langsiktige grep. Prosjektet har ført en aktiv dialog med ulike investorer og utbyggingsinteresser og kartlagt hvilke planer for utbygging som foreligger i sentrum og hvilke arealer som har potensial i forhold til framtidig utvikling.

Blant investorene kan nevnes Ellesar Eiendom AS v/Jens Søgaard (eier av sentrale bygg og tomter sør i sentrum), Ola Tøråsen (eier forretningseiendommer i sentrum), eierne av Kinarestauranten i Løkjavegen/Storvegen Xie Hui og Xie Yong Lin, Norlandia Trysil Hotell, Trysil Elektroservice AS og Coop Tesam BA.
Gjennom aktivt å gi innspill i revideringen av Trysil Kommunes arealplan, har prosjektet bidratt til at det i neste 10-års arealplan for Trysil Kommene er lagt inn et betydelig større antall kommersielle senger i sentrumsområde. Disse vil, om de blir realisert, danne et godt grunnlag for videre næringsutvikling i sentrum.

3.13 Engasjement arkitektstudenter.

For å starte prosessen med å digitalisere planverket for Innbygda sentrum engasjerte vi i sommer 2 arkitektstudenter fra Trysil. Disse fikk blant annet i oppgave å gjennomføre en grunnleggende kartlegging med fotografering av eksisterende bygningsmasse. De ble også bedt om, på fritt grunnlag, å påpeke hvilke føringer man burde vektlegge, for på sikt å legge til rette for videre utvikling i sentrumssonen. Studentene har utarbeidet et egen rapport ”Idemyldring” (Vedlegg 7) som vedlegges prosjektrapporten og tiltaket vil bli nærmere kommentert senere i rapporten.

3.14 Markedsanalyser fra 2006: Trysil mot nye høyder

I forbindelse med prosjektet Trysil mot nye høyder ble det i 2006 gjennomført en markedsanalyse som omhandlet sentrum. Styringsgruppa hadde i utgangspunktet planer om å gjennomføre en ny undersøkelse i regi av prosjekt Sentrumsutvikling, men konkluderte underveis med at for kort tid hadde gått siden forrige analyse. Mange av konklusjonene fra 2006 fortsatt gjelder. Hovedkonklusjonene fra analysen i 2006 vedlegges derfor denne rapporten. (vedlegg 8)
Det mest ønskede tiltaket i sentrum, i henhold til rapporten, var et offentlig toalett. Prosjektet har i dialog med Trysil Kommune funnet en egnet plassering for dette toalettet og det er regulert inn på plankart. Det er innhentet priser på tiltaket.

Konklusjonene i markedsanalysen fra 2006 er ikke tunge nok til å resultere i konkrete valg. Til det har spørsmålsstillingene vært for få og bredden for liten. Det synes derfor naturlig at man om ikke så alt for lenge gjennomfører en ny analyse der også våre framtidige hotellgjester blir representert. Analysen vil være en naturlig del av Destinasjon Trysil og Trysil Sentrumsforenings arbeidsoppgaver.

3.15 ”Utvidet næringsavdeling”

Prosjektet og prosjektleder har hatt et tett og godt samarbeid med Trysil Kommunes næringsavdeling. Dette ga seg blant annet utslag i et forum der næringsavdelingen personale, daglig leder i Destinasjon Trysil, prosjektleder for Trysilakademiet og prosjekt Sentrumsutvikling jevnlig møttes for å diskutere felles utfordringer. Denne nettverksbyggingen ga de ulike aktører en større forståelse av helhetlig tenking og bidro positivt til å initiere nye tiltak. Det synes naturlig at kontakten opprettholdes og at det utarbeides skisser mellom de ulike aktører om hvordan arbeidet etter hvert kan formaliseres.

3.16 Framtidig handelsmønster

Mens sentrumsutviklingsprosjektet har pågått, har Trysil Kommune også gjennomført en revidering av planene for industriområdet Mosanden. Dette området ligger på vestsiden av elva et par kilometer sør for Innbygda sentrum. Diskusjonene har i revideringsarbeidet særlig gått på hvilken type aktivitet som skal legges til dette området og hvor vidt det skal legges til rette for mer handelsvirksomhet (matvare, kjøpesenter, mer arealkrevende handel osv). Prosjektet har involvert seg i diskusjonene gjennom å påpeke behovet for et sterkt sentrum med de nødvendige funksjoner og at en ikke skal legge til rette for utvikling av ytterligere et sentrumsområde i Innbygda. Det er derfor bedt om, fra prosjektets side, å lage klare rammer for hvor man legger hva av framtidig aktivitet og næring.

Dette følges nå opp ved at Trysil Kommune gjennomfører en handelsanalyse som vil beskrive retningen i framtidige valg.

4.0 Konklusjoner rapporter.

I løpet av prosjektperioden har prosjektet alene eller i samarbeid med andre lokale aktører iverksatt ulike utredningsoppgaver. Man har vært av den formening at det er viktig å sammenstille en del av de prosesser som har pågått de senere år og se disse i sammenheng med kjente utviklingstrekk i åra framover. Man har knyttet til seg ekstern kompetanse for å gjennomføre noen av disse oppgavene og dette har resultert i mye god dokumentasjon som grunnlag for framtidige sentrumsgrep.

4.1 Snøhetta

Man ble tidlig i prosjektfasen enig om å engasjere et arkitektkontor med stor faglig kompetanse for å gjennomføre en mulighetsstudie for Innbygda sentrum. Valget falt på Snøhetta og en god dialog ble innledet. I sin rapport har Snøhetta kommet med mange gode og framtidsrettede konklusjoner, men på et relativt overordnet nivå. Skal ideene realiseres, kreves et omfattende regulerings- og planarbeid i regi av kommunen og framtidige utbyggere. Mulighetsstudien gir viktige innspill til dette arbeidet. Snøhettas konklusjoner må derfor lyttes til i forhold til framtidige strategiske valg for sentrum.
Rapporten fokuserer blant annet på følgende:

Tosidig sentrum

Sentrum må være attraktivt fra alle kanter. Det vil i første rekke si fra nord og fra sør. Det må være tydelig at man ankommer sentrum fra både nord og fra sør, og det må være attraktive tilbud i begge ender av sentrum.

Fordele aktiviteter

For å øke aktiviteten i sentrum, og å forberede sentrum på fremtidig utvidelse er det viktig at man utnytter hele sentrum til etablering av nye aktiviteter. Det er viktig å gjøre mottrekk mot dagens skjeve situasjon, hvor tyngden i sentrum ligger i og rundt Trysilsenteret.

Styrke kontakten med elven

Trysil sentrum har ikke benyttet seg av sin beliggenhet ved elven i særlig grad. Elvebredden er i stor grad preget av å være en bakside. Kun få hus henvender seg mot elven. Etablering av flomvoll vil gi mulighet til nytt fokus på elven, og denne bør gjøres til et vikitig element i innbygda. Forbindelsene med Storvegen og sentrum før øvrig bør derfor ha fokus

Åpne forbindelser

Ved å åpne stengte forbindelser og etablere nye snarveier og gangforbindelser i sentrum vil det skapes mange nye spennede og rasjonelle forbindelser mellom de ulike delene av Innbygda.

Utvide mot elva

Byggingen av flomvollen skaper omveltninger i mange forhold langs elva. Eindomsforhold bruksforhold. natur og lokalklimatisk. Det skal foretas store inngrep. Innbygda må benytte muligheten til å snu seg mot elva, og bygge ut ubrukte områder med nødvendige og etterlengtede funksjoner.

Fortette mot Storvegen

Innbygda er et klassisk selvgrodd bygdesentrum. Det er god plass mellom husene og det er et stort potensiale for fortetting og omdisponering av eksisterende bygningsmasse.

Snøhetta foreslår følgende utviklingsgrep og prinsipielle valg:

- Ved å se og anvende ubrukte arealer gjennom fortetting og nybygging vil antall kvadratmeter med attraktive bygninger i sentrum øke betraktelig. Innbygdas attraktivitet vil øke i takt med dette, om ikke proporsjonalt. I overskuelig fremtid vil det være mest gunstig å tilstrebe utvikling og fortetting av eksisterende sentrumsområde.

- Utvidelse av det definerte sentrum bør unngås. Likeledes bør man i Trysil for enhver pris unngå utbygging av større industrialiserte kjøpesenter utenfor sentrum. Utbygging av slike senter på eksempelvis industriområdet vest for elva vil på sikt tappe handelen i sentrum og medføre alvorlige konsekvenser for denne. Trysil-senteret har sine negative sider, og sine visuelle og byfunksjonelle dårlige sider. Men i det minste er det plassert i sentrum, noe som er mindre alvorlig for resten av sentrumshandelen. Rapportens avsluttende illustrasjoner påpeker satsningsområder for videre prosjektering i Trysil. De refererer til prosjekter som kan være til inspirasjon og som grunnlag for diskusjon om ambisjonene for den videre utbygging av Trysil. Det må i det videre arbeid tas viktige beslutninger om retning og ambisjon for fremtiden i Trysil sentrum. Et solid grunnarbeid vil være nødvendig for en helhetlig og bred satsning fremover.

- I et videre arbeid med Trysil sentrum er det viktig å også revurdere byggeskikkveiledere og plangrunnlag for å gi rom for en bredere satsning og en mer kreativ satsning på form og plansammensetning. Gode intensjoner kan ofte virke negativt begrensende i stedet for positivt retningsgivende. Ambisjoner så vel som vilje og satsning må til for å få utvikling. Ved aktivt og tett samspill i en åpen dialog mellom myndigheter og utbyggere vil man kunne komme svært langt.

- Gjennom denne mulighetsstudien har vi søkt å peke ut muligheter for positiv utvikling i Innbygda. Formålet for utvikling må være å skape og utvikle identitet og selvstendig egenart for sentrum. Bare slik vil Innbygda bli det attraktive og fremtidsrettede bygdesentrum det fortjener å være.

Kort oppsummert skisserer Snøhetta flg potensial for forskjønning:

1. *Rydd opp.*
2. *Avskaff baksidene.*
3. *Skap kvaliteter i mellomrommene.*

Hele Snøhettas mulighetsstudie er som tidligere nevnt, vedlagt hovedrapporten for sentrumsprosjektet.

4.2 Rambølls trafikkanalyse:

Rambøll AS på Lillehammer ble allerede i revideringen av Trysil Kommunes generelle arealplan for perioden 2007 til 2018 trukket inn som faglig rådgiver i forhold til Trysil framtidige trafikkmessige utfordringer. I forarbeidet til kommuneplanen ble følgende kritiske områder trukket fram:

• Trafikken inn/ ut av sentrum over Kirkebrua vil få økte framkommelighetsproblemer. Det vil oppstå køsituasjoner som vi i dag ser i påska flere dager i løpet av sesongen. Allerede nå er det i perioder i påskeuka tilbakeblokkeringer fra krysset mellom avkjøringen fra Rv 26 og Kirkebrua ut på riksvegen. Det må forventes at dette skjer oftere etter hvert som trafikken øker.

• Trafikken i sentrum vil bli mer konfliktfylt. Fotgjengere og biler vil kreve større plass, og adkomst til ulike parkeringsplasser vil bli vanskeligere.

• Trafikken langs Fv 563, Vestbyvegen, vil nærme seg kapasitetsgrensene. Størst framkommelighetsproblemer forventer vi mellom rundkjøringa med Fv 585 og avkjøringa til Turistsenteret. Ellers vil vegen ha svært stor trafikk i forhold til at den også har en blandet funksjon med mye lokaltrafikk og nærliggende boliger.

• Parkeringskapasiteten både i sentrum og dag-parkeringene i fjellet vil sannsynligvis bli overbelastet i forhold til dagens kapasitet

I kommuneplanarbeidet skisserte Rambøll noen enkle grep en kunne foreta for på kort sikt å redusere de trafikale utfordringene i og i nærheten til sentrum. Dette gikk i hovedsak på å redusere antall avkjøringer fra Storvegen, to felt i sørgående retning fra Trysil-senteret til krysset ved Sparebanken Hedmark og reduksjon i antall forgjengeroverganger i Storvegen.

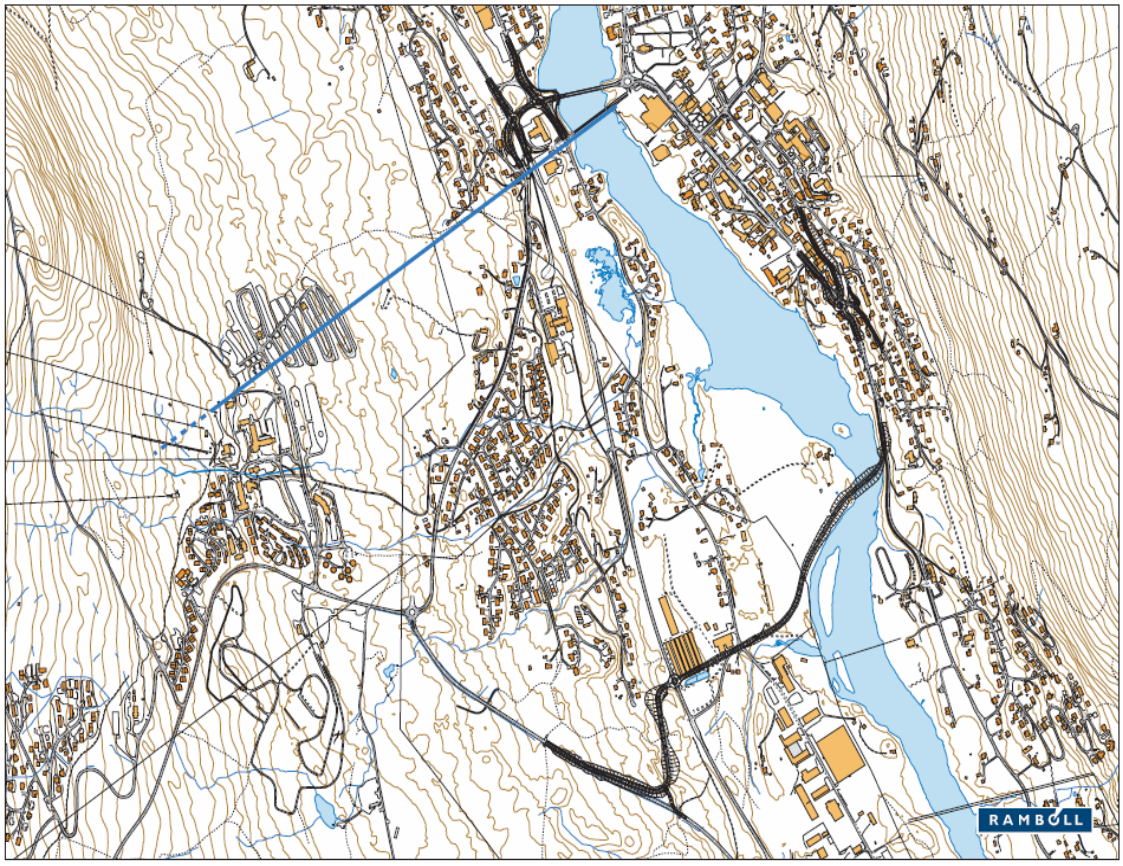
Etter at Rambølls vurderinger i kommuneplansammenheng ble foretatt, har man igangsatt bygging av nye hoteller på begge sider av fjellet og dette har ytterligere forsterket den beskrevne utvikling.

I et aktivt samarbeid mellom Trysil Kommune, Sentrumsutviklingsprosjektet og Rambøll AS ble derfor trafikkplanen ytterligere bearbeidet, konkretisert, beskrevet og kalkulert. Tiltakene er beskrevet i en egen rapport.
Tiltakene omfatter:

- ny rundkjøring med avkjøring til sentrum og Trysilfjellet fra RV 26
- ny rundkjøring i krysset Vestsidevegen/Vestsidevegen om også integrerer trafikken fra RV 26
- nye trafikktekniske løsninger i sentrum fra Trysilsenteret sørover til krysset Storvegen/Korsbergsveien
- nye innkjøring og bruløsning fra sør med delvis ny trase for veien fra RV 26 opp til FV 585 og Trysil Turistsenter
- ulike parkeringsløsninger i form av parkeringshus i flere høyder

Tiltakene kan i hovedsak oppsummeres i kartene vist på neste side:

Oversiktskart Innbygda indre og ytre sone.



Trafikktekniske løsninger sentrum:

I trafikktekniske løsninger skisseres det to kjørefelt i sørgående retning fra Trysilsenteret til kryss Storvegen/Korsbergsveien. Dette vil bedre avkjøringsmulighet opp Korsbergsveien og gi en bedre trafikkflyt fra rundkjøring og sørover i sentrum. Tiltaket nødvendiggjør alternativ bussholdeplass, eventuelt lenger sør i sentrum.

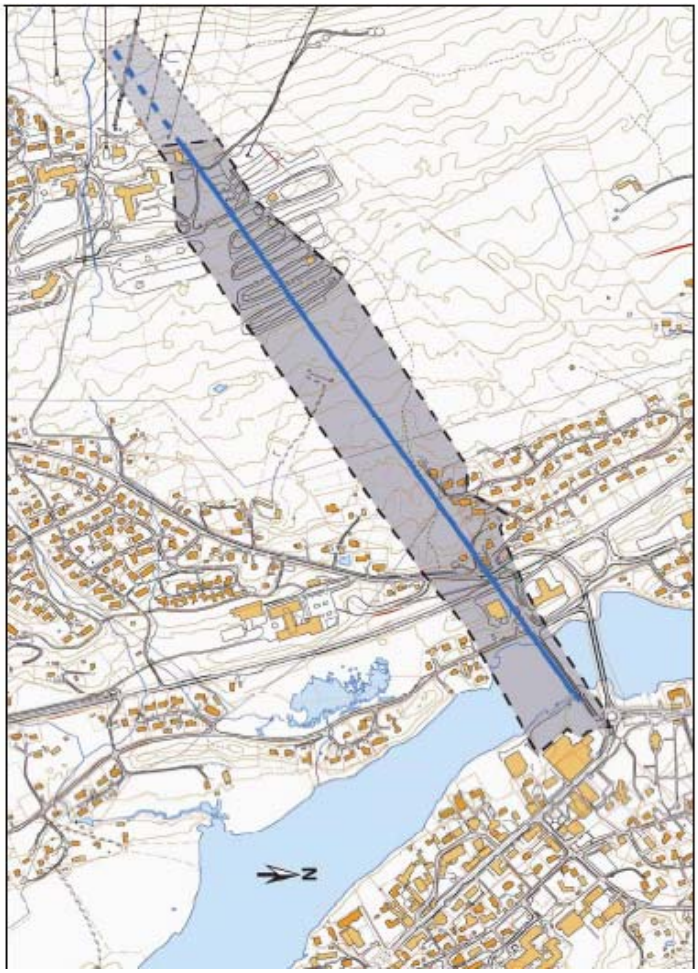
4.3 Framtidig gondolbane mellom Innbygda sentrum og Trysil Turistsenter, status konsekvensanalyse

For å videreutvikle Trysil som helårig turistdestinasjon, har man diskutert å etablere en gondolbane som knytter sentrum og fjellet sammen. Trysil er et av veldig få steder i Skandinavia hvor aktørene i felleskaper kan utvikle og tilby et fullverdig sentrum til våre gjester.

I forbindelse med kommuneplanarbeidet i Trysil har det også blitt påpekt at kommunikasjonen mellom Trysil sentrum og områdene i Trysilfjellet i høysesongen er preget av svært stor biltrafikk, med tilhørende køer og ulemper.

Den nye arealdelen i kommuneplanen synliggjør økt mulighet for utbygging av kommersielle senger i Trysil sentrum, samtidig som den legger til rette for utvikling av andre tilbud både for fastboende og turister i sentrum. Dette gir et økt behov for kommunikasjon mellom Turistsenteret og sentrum. Gondolbanen planlegges som et transporttilbud mellom Turistsenteret og sentrum. Gondolen vil være et helårs tilbud, og vil ved siden av å være en attraksjon i seg selv, være et miljøvennlig alternativ som avlaster biltrafikken.

For å utnytte kvalitetene både i Trysil sentrum og Trysilfjellet overfor våre gjester som har Trysilfjellet Alpin AS som tiltakshaver i forståelse med andre aktører innenfor sentrumsutviklingen, startet arbeidet med planlegging av en gondolbane som kan knytte sentrum og fjellet sammen.



Mulig trase for framtidig gondolbane

Planene om en framtidig gondolbane har skapt stort engasjement. I forbindelse med utarbeidelsen av planprogrammet for en konsekvensanalyse, framkom det mange innspill fra ulike berørte parter. I all hovedsak var de som uttalte seg skeptiske til tiltaket. Skepsisen går i stor grad på nødvendigheten av å bygge en gondolbane og effekten av tiltaket, plassering, støy og verdiforringelse av egen eiendom. Med bakgrunn i mottatte innspill, ble planprogrammet justert og forhåpentlig vis vil alle sider av saken bli grundig berørt i forbindelse med konsekvensanalysen.

For prosjekt Sentrumsutvikling har det vært viktig å ivareta en god dialog med skeptikerne til gondolplanene og sørge for god og riktig informasjon. I prosessen videre blir det viktig å spille på lag med alle berørte parter. Dette vil gi grunnlag for bedre forståelse da endelig beslutning fattes.

Fra et sentrumsperspektiv er det ingen tvil om at en gondolbane vil være et positivt tiltak. Alternative transportordninger vil også være viktige supplement, men vil neppe ha den samme markedseffekten som gondolbanen vil ha. Banen vil utgjøre en attraksjon i seg selv og representere et hel års tilbud. Ved at tilgjengeligheten til sentrum bedres legges det til rette for ytterligere næringsutvikling samt styrking av eksisterende virksomhet. Dette gir igjen grunnlag for en styrket kommuneøkonomi, bedre trivsel både for fastboende og gjester samt grunnlag for at vårt lokale sentrum vil stå sterkt i forhold til vår reiselivssatsing.

En gondolbane vil være en kostbar investering og må finansieres i et spleiselag. Dette vil også være prinsippet om andre transportløsninger velges. Gondolbanen alene vil heller neppe løse våre transportmessige utfordringer. Gondolbanen vil være statisk og må suppleres med andre transporttilbud som tilpasses denne. I det videre planarbeidet må derfor finansieringsløsninger diskuteres samtidig som andre og parallelle transporttiltak vurderes og kostnadsberegnes.

Konsekvensanalysen er i skrivende stund ikke avsluttet. Prosjektet har avtalt at analysen skal gjennomføres i regi av konsulentselskapet Rambøll (samme selskap som i trafikkanalysen) og tatt høyde for en kostnad på kr 150 000 til tiltaket. Disse midlene er stilt til disposisjon for tiltakshaver Trysilfjellet Alpin AS til videre betaling av faktura fra Rambøll AS.

I sammenheng med konsekvensanalyse vil også arbeidet med reguleringsplanen for tiltaket starte opp.

4.4 Arkitektstudenters vurderinger og konklusjoner

Prosjektet engasjerte sommeren 2008 2 unge arkitektstudenter fra Trysil. Pål Arne Bustad, 4. års student ved universitetet i Århus, Danmark og Tor Magnus Horten, 2. års student ved arkitekthøgskolen i Oslo. Hensiktene med å engasjere studentene var flere. For det første en god mulighet til å la noen med et ungdommelig blikk og bakgrunn fra Trysil komme med sine refleksjoner om sentrum og dets potensial. Videre ville engasjementet av unge tryslinger på vei til en god akademisk utdannelse gi et positivt signal til de som vurderer å flytte tilbake til Trysil. Å ta denne gruppen på alvor og legge til rette i forhold til deres interesser og behov, vil være en av de viktigste oppgavene Trysil skal prioritere i åra framover. Dette er Trysils framtid og tar vi ikke denne gruppen på alvor, vil utfordringene med tilbakeflytting og stabil bosetting fortsatt være der i like sterk grad som i dag.
Studentene ble gitt følgende oppgaver:

1. Fotodokumentasjon av all bebyggelse i sentrum
2. Arkitektoniske løsninger for nye bygg tilpasset eksisterende bebyggelse
3. Foreslå fornuftige arealløsninger på delområder i sentrum
4. Vurdere/foreslå endringer i reguleringsbestemmelser
5. Om tid til disposisjon vurdere oppgaver underveis

Det ble tatt bilder av samtlige fasader i Innbygdas indre sone og bildene ble bearbeidet i etterkant slik at de kan nyttes i en 3-Dimensjonal modell av sentrum. Målsettingen med dette er at man innen kort tid kan skape et redskap som gjør det enklere å planlegge framtidig utforming av sentrum. Et digitalt hjelpemiddel vil bedre presentasjonsmuligheten av nye bygg og synliggjøre hvordan bygget er tenkt integrert i eksisterende miljø samt hvordan bygget vil framstå i forhold til omgivelsene.

Studentene analyserte sentrumsutviklingen og framtidige rammer for dette og har utarbeidet en grundig rapport som følger hovedrapporten som vedlegg 7. Hovedkonklusjonene deres er:

- Sentrum skal være sentrum, grend skal være grend og disse skal utfylle hverandre
- Sentrum som ”hovedstad” med boliger, handelsvirksomhet, aktivitet/arbeidsplasser og ikke minst ungdom
- I sentrum må det tilrettelegges for samarbeid på tvers av eiendomsgrenser for å skape helhetlige løsninger
- Etablering av bro-løsning i sør som åpner for et rundvei-alternativ og bedre arealutnyttelse
- Etablering av transporttilbud som også integrerer Bjørnåsen på østsiden av elva
- Fortetting langs Storvegen for å fylle opp tomme hull, men fortsatt gi rommene mellom byggene kvalitet
- Størst byggehøyde på østsiden av Storvegen med avtrapping ut mot elva
- En framtidig utbygging i sentrum med fokus på bærekraft, miljø og treet som råstoff med kompetanseoppbygging rundt dette – utvikle sentrum med dets kvaliteter og innhold i seg selv til en reiseanledning
- Parkeringsløsninger i utkanten av sentrum med transportløsninger videre
- Ny bruk av gamle bygninger – transformasjon
- Løkjavegen som den gastronomiske sonen med mange av de tilbud våre gjester etterspør

5.0 Sammenstilling av tiltak/helhetsvurderinger.

5.1 Generelt

Framtidig utvikling i hele sentrumssonen vil i stor grad være avhengig av økt tilgjengelighet. I dag kommer all trafikk inn fra nord og dette gir et spesielt stort trykk i området Trysil-senteret. Dagens parkeringsløsninger tar ikke unna trafikken i de mest belastede periodene og sentrum framstår som kaotisk og lite kundevennlig.

Snøhetta påpeker i sine konklusjoner behovet for fordeling av trafikk og en åpning for innfart til sentrum også fra sør. Dette vil gi mulighet for mer handel også sør i sentrum, forutsatt gode parkeringsløsninger, og arealene mellom sør og nord vil få økt synlighet og tilgjengelighet. Dette vil kunne bidra til utvikling i hele sentrum.

5.2 Løkjavegen og arealene mellom Storvegen og elva

Snøhetta og arkitektstudentene har påpekt at mange av sentrums kvaliteter ligger mellom Storvegen og elva/flomvollen med Løkjavegen som et sentralt midtpunkt. Et framtidig handels- og bomiljø bør derfor lokaliseres til dette området. Prosjektet konkluderer med at dette området gis økt fokus. Her kan det i henhold til gjeldende reguleringsplan legges til rette for flere kommersielle senger og tilbudet av nisjepreget handel og flere serveringssteder kan økes.

Framtidig utbygging i området må ta i bruk nye arkitektoniske løsninger som på en fornuftig og spennende måte trekker linjene fra den gamle bebyggelsen over i en ny tid. Trysil, med god tilgang til treet som råstoff, må også sørge for at tre som byggematerial oftere tas i bruk. Hvis hele området gis en fornuftig struktur der nye gangveier og eksisterende vegnett danner gode løsninger for de gående, kan det etableres et attraktivt miljø som vil tiltrekke seg oppmerksomhet både fra fastboende og gjester. En viktig forutsetning vil være at området i størst mulig grad holdes bilfritt.

Både Snøhetta og arkitektstudentenes vurderinger tilsier at nye bygg gis en utforming og plassering som ikke stenger Trysilelva ute. Kontakten med elva vil ha stor trivselsmessig betydning og nye bygg kan også tilrettelegge for ulike tilbud ut mot flomvollen.

I den videre utviklingen må det etableres et utstrakt samarbeid mellom grunneiere og utbyggingsinteresser på tvers av arealgrenser. På den måten kan man se på bruken av større naturlig sammenhengende arealer for å kunne utnytte disse på den mest rasjonelle måten. Aktiv dialog med grunneierne i planleggingsfasen vil redusere konfliktområder når tiltak skal realiseres.

For å få et mer helhetlig bilde av sentrums framtidige utforming må man snarest få utarbeidet en 3D-modell som har i seg tankene nevnt ovenfor. I et videre arbeid med sentrumsutvikling vil derfor dette være et prioritert tiltak. 3D-modellen vil utgjøre et nyttig arbeidsredskap i et framtidig planarbeid

5.3 Trafikk/parkering

Rambølls forslag til trafikale løsninger bygger opp under tanken om å åpne sentrums tilgjengelighet fra sør. Ved å realisere Rambølls ide om en ny bru sør for Innbygda vil man på en annen måte enn i dag kunne fordele trafikken inn i sentrum. Dette vil redusere trafikkbelastningen i Vestbyvegen og en kan i perioder stenge vegen for gjennomkjøring. Dette vil gi nærområdet til vegen bedre kvalitet enn området opplever i dag.
Rambøll har i sin rapport påpekt muligheten for å åpne Liavegen fra Sønsthagan og nordover som en avlastningsveg for Storvegen. De anbefaler ikke å prioritere dette tiltaket i første omgang, men prosjektet er av den oppfatning at denne løsningen ikke skal utelukkes. På de mest belastede dagene og etter hvert som arealene mellom Storvegen og elva blir utbygd, vil helt klart denne avlastningen virke positivt inn på trafikkildet i sentrum. Gjennomføres dette kan også Storvegen, om nødvendig, i perioder være enveiskjørt.

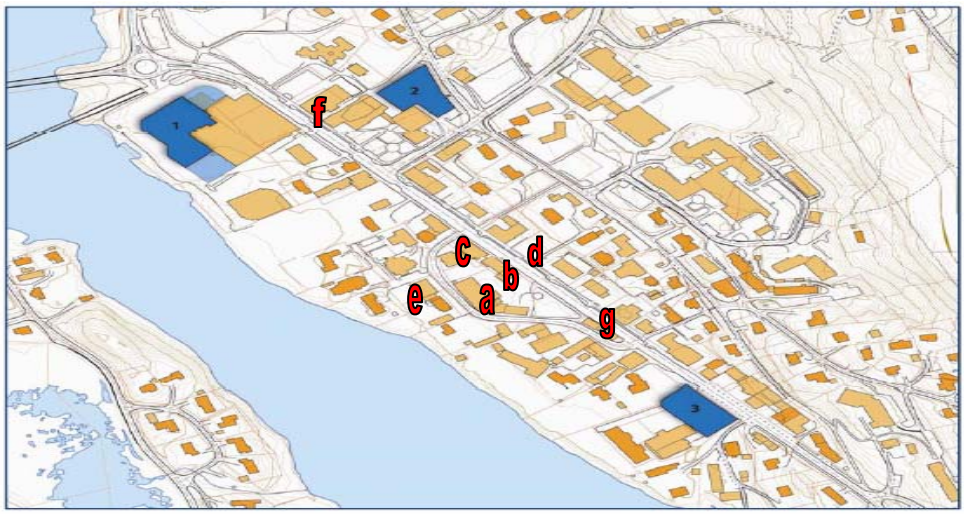
Med den nye innfallsporten fra sør vil likevel Storvegen hovedsakelig måtte holdes åpen for trafikk i begge retninger. Storvegen vil da få en naturlig funksjon som **tjenestegate** der man finner de ulike offentlige tilbud, post, bank og andre servicetilbud.

Storvegen har i dag parkeringsplasser langsgående. Med enkle og rimelige grep kan vegen gis flere parkeringsplasser ved å ta i bruk skråparkering. Disse parkeringsplassene vil ha en ideell beliggenhet i forhold til arealene mellom Storvegen og elva. Tiltaket krever at vegen nedklassifiseres fra Fylkesveg til kommunal veg. Etter at langtransport nå er gitt et annet tilbud med ny bru over elva nord for Nybergsund, skulle dette neppe være noe problem. Parkering i Storvegen må tidsreguleres slik at plassene får et naturlig omløp. Forutsetningen er da at personer som har sitt arbeid i Innbygda sentrum, finner seg andre parkeringsalternativer enn Storvegen.

Selv om Storvegen gis flere parkeringsplasser, vil man måtte styrke parkeringstilbudet også for øvrig. Rambøll AS skisserer 3 områder som har potensial for parkeringsløsninger uten å ta stilling til hvordan dette kan finansieres. Arealer som foreslåes er:

1. Området ved Trysilsenteret nord i sentrum
2. Området bak Kommunehuset Hagelund
3. Området ved Kiwi Sør

Kartet nedenfor viser i blått de aktuelle arealene:



I tillegg har grunneierne i området Løkjavegen påpekt muligheten for et parkeringshus under gatenivå i området Norlandia Trysil Hotell/Husfliden/Parken i sin utarbeidede planskisse for området. Videre vil det ved en evt utbygging av kvartalet Pernup/Sparebanken ligge godt til rette for etablering av parkeringsløsninger i grunnplanet.

Utfordringen når det gjelder parkeringsløsninger vil være både antall og finansiering.
En kan ikke utelukke at nye parkeringsplasser må finansieres ved hjelp av parkeringsavgift.
Rambøll AS har laget en oversikt over behovet for parkeringsplasser i de mest belastede periodene i året (for eksempel jul, vinterferie og påske) som tilsier et behov for nærmere 2000 plasser i sentrum. Man løser ikke denne utfordringen bare ved å bygge på bakkeplan.
Arealene, som Rambøll viser til, må derfor planlegges med parkeringshus i flere høyder.
Dette vil være en rasjonell løsning også kostnadsmessig.

5.4 Framtidig utbygging

Skal man lykkes med å få aktivitetsøkning i sentrum, må de langsiktige føringer tydeliggjøres.
Dette betyr at dagens reguleringsplaner- og bestemmelser må revideres med tanke på å oppnå en større fleksibilitet og grunnlag for handlingsrom. Det forutsetter også at arealer som er regulert til kombinert formål, blir benyttet til dette, og at privatboliger som ligger i området etter hvert erstattes av kombinasjonsbygg med forretninger på gateplan og leiligheter i øvrige etasjer.
Dette vil i større grad enn i dag gi forutsigbarhet for våre investorer og lysten til å satse vil øke. Prosjekt Sentrumsutvikling har gjennom dialog med investorer (nevnt i punkt 2.12) kartlagt at det finnes mange utbyggingsplaner.
Her kan nevnes(Se kartet foregående side):

a. utvidelse Norlandia Trysil Hotell
b. utbygging av 2. og 3. etasje over Trysil Elektroservice
c. Utbedring av tidligere Svensgaardbygget(i dag Bjørnehiet) med fasadeendring og leiligheter i 2. og 3. etasje
d. Nytt bygg sør for Skogbrukets Hus
e. Utvidelse av Markus i Løkjasvingen med leiligheter
f. Utvidelse av bygg som i dag rommer Lensmann, Turistkontor med mer
g. Nytt bygg for Chinarestaurant

I tillegg har både Snøhetta og arkitektstudentene i sine rapporter skissert muligheter for ytterligere fortetting med nye bygg både i Storvegen og langs flomvollen.

Momenter nevnt i forbindelse med revidering av reguleringsbestemmelser vil for noen av investorene være avgjørende for om planene realiseres. I dagens byggemarked er marginene små. Kostnadene er høye og inntektene for små. Dette innebærer at man må bygge så rasjonelt som mulig. Høyder og arealutnyttelse vil være avgjørende for et positivt økonomisk resultat.
Dagens reguleringsbestemmelser gir ikke tilstrekkelig fleksibilitet. Positive signaler i reviderte planer vil forhåpentligvis utløse ny aktivitet.

5.5 Intern transport

Skal trafikkbildet i Innbygda sentrum forbedres må intern kommunikasjon forsterkes. Ønsker man å styrke Trysils miljøvennlig profil, vil reduksjon i bruk av privatbil til fordel for transport i form av buss eller trikk, være av stor betydning. Utviklingen av et ringveisystem med ny bru i sør vil gjøre det lettere å utvikle dette tilbudet både for våre gjester og fastboende. Skiløypa fra Trysil Turistsenter ned til sentrum vil også gjøre sentrum mer tilgjengelig. Tilbudet må ytterligere utvides med et transportsystem til og fra hytteområdene. For intern trafikk mellom Trysil Turistsenter og Innbygda sentrum vil også en framtidig gondolbane være et godt supplement, spesielt for de av våre gjester som bor i Turistsenterområdet.
Mange har som et alternativ til gondolbane, skissert en trikk. Dette vil på lik linje med gondol, være et kostbart tiltak. Sannsynligvis vil man kunne etablere gode busstilbud til samme pris, men buss vil i markedssammenheng neppe styrke Trysils posisjon i samme grad som en eventuell gondolbane eller trikk vil gjøre. Ytterligere vurderinger og kostnad/nytte-analyser rundt intern transport blir derfor et viktig tiltak i det videre arbeid med sentrumsutvikling.

Lykkes en med et godt og effektivt transporttilbud vil veien være kort for fjellets gjester for også å ta Innbygda sentrum i bruk. Våre erfaringer fra studieturen i Mellom-Europa viser at mange destinasjoner har etablert gode transportløsninger. Med kvalitet på transportmidler og tidstabeller som følges, vil en god intern transport på sikt erstatte bruk av privatbil og dempe presset på parkeringsplasser.

5.6 Boligområder

Framtidig areal til boliger blir et tema framover. Som tidligere nevnt, vil det være naturlig å legge til rette for flere fastboende i sentrums indre sone. Målsettingen må være å skape et mer levende sentrum der det bor og oppholder seg folk gjennom hele døgnet.

På arealene mellom elva og Storvegen og arealene øst for Storvegen kan det bygges mange leiligheter med attraktiv beliggenhet både i forhold til elva, sentrumstilbud, internt transporttilbud og gode fritidstilbud. For til en viss grad å skille mellom leiligheter/boliger for fastboende og boliger av mer kommersiell art, anbefales det at kommersielle enheter i hovedsak lokaliseres mellom Storvegen og elva.

Trysil Kommune har de senere år startet reguleringen av boligområder på østsida av elva. Med ei ny bru i sør vil de ulike sentrumsnære områdene knyttes sterkere sammen. Med godt utbygd gang- og sykkelveinett både på øst og vestsiden av elva, vil tilgangen til idrettsanlegg, skoler, barnehager, forretninger og industriområde bli meget god uten at man er avhengig av bil. På denne måten reduseres de fastboendes behov for bruk av bil og reduserer det totale trafikkpresset i de mest belastede periodene gjennom året.

5.7 Framtidig arealbruk til kommersiell virksomhet

Trysil Kommune gjennomfører for øyeblikket en prosess der man vurderer Trysil langsiktige strategiske plan. I denne sammenheng må Trysil gjøre noen prinsipielle valg som påvirker framtidig utvikling. Her må det klargjøres hvilken utvikling man overordnet ønsker for sentrum og hvilke føringer som skal legges. Med all kunnskap man nå har tilgang til gjennom

sentrumsprosjektets utredninger, bør framtidige føringer nedfelles i en kommunedelplan for Innbygda.

Sentrumsprosjektet konkluderer med at man må satse på et sentrum der infrastruktur og en riktig fordeling av tilbud i Innbygda Sentrum, Mosanden Industriområde og Trysil Turistsenter utfyller hverandre. Det innebærer at hovedtyngden av framtidig handelsvirksomhet fortsatt skal ligge i sentrum, men at mer arealkrevende virksomhet som for eksempel møbel, byggevare, landbruksartikler og elektriske artikler hører naturlig hjemme på Mosanden Industriområde. Poenget må være at tilbud rendyrkes og plasseres der det fungerer i forhold til en helhet og en tilgjengelighet som gjør kunden tilfreds. Dette vil kreve et bedre samarbeid enn i dag mellom de ulike aktører på de ulike områder. Den foreslåtte bro-løsningen i sør og et styrket internt transporttilbud vil gjøre denne utfordringen lettere. Framtidig strategisk plan og kommunedelplaner må legge til rette for denne utviklingen

5.8 Forholdet til nye investorer og eksisterende næringsutøvere i sentrum

Prosjekt Sentrumsutvikling er delfinansiert av sentrale investorer i sentrum og eksisterende aktører innen utbygging og handel. I løpet av prosjektet har det pågått en aktiv dialog med denne gruppen for å synliggjøre hvilke behov og ønsker de ser som mest aktuelle og viktige for å utløse mer sentrumsrelatert aktivitet. I stikkordsform kan dette summeres slik:

- tydeligere rammevilkår og et sterkere fokus på utvikling
- fortette, utvikle et mer bymessig preg
- mulighet for å bygge mer i høyden
- slippe til mer moderne og spenstig arkitektur,
- spille mer på lag, involvere investor/grunneier/næringsutvikler så tidlig som mulig
- utvikle bedre infrastruktur i form av kommunikasjon, parkering
- styrke tilgjengeligheten til sentrum i form av f eks gondol, skiløype
- klargjøre hva sentrum skal bli og hva vi ønsker å legge dit, legge dette inn i langsiktige planer og følge disse

Prosjektet har i løpet av prosjektperioden klart å samle de ulike private interesser i sentrum i en Sentrumsforening. Denne foreningen erstatter tidligere Trysil Handelstands Forening og har en bredere deltagelse i det både grunneiere, forretningshuseier, næringsutøvere på et bredt plan og også innbyggerne i sentrum deltar.

Blant oppgavene sentrumsforeningen ønsker å ta fatt på kan nevnes:

- Ekstramarkering av høysesongsperiodene; jul/nyttår, vinterferie, påske og fellesferie
- Festivale elementer/”pynting” hele året.
- Ivareta visuelt miljø/renovasjon
- Initiere og/eller gjennomføre andre tiltak som tjener fellesskapet
- Samordne tiltak med andre foreninger/områdegrupper
- Informasjonsutveksling
- Diskusjonspartner for Destinasjon Trysil og Trysil Kommune

En sterkt og tydelig sentrumsforening vil forhåpentligvis kunne videreføre noen av de oppgavene som sentrumsutviklingsprosjektet gjennom 2 år nå har ivaretatt.

6.0 Erfaringer/måloppnåelse

Prosjekt Sentrumsutvikling hadde følgende visjon da prosjektet ble igangsatt:

Innbygda skal være et kommunesenter og en turistdestinasjon preget av livskvalitet, verdiskaping og service.
Herunder å utvikle et sentrum som er attraktivt for beboere, gjester og investorer.

Trysil Kommune opplever fortsatt en positiv utvikling. Prosjekt Sentrumsutvikling har i løpet av prosjektperioden vært delaktig i å skape nye forutsetninger for videre utvikling i Innbygda. Gjennom arbeidet med mulighetsstudien fra Snøhetta, trafikkplan for Innbygda, konsekvensanalyse for gondolbane og andre tiltak som er iverksatt har Innbygda sentrum fått økt oppmerksomhet. En aktiv samhandling mellom aktørene i Trysilfjellet og i Innbygda sentrum har ført til at mulighetene for å forsterke utviklingen for alle parter er bedret. Det er skapt en plattform til å utvikle Innbygda til en fjell-landsby der turistsatsing og tilbud til lokalbefolkningen går hånd i hånd. Nye nettverk er etablert og dette vil framover lette arbeidet for å realisere prosjektets visjon.

Prosjektets styringsgruppe, Partnerskapsforum, har hatt en sammensetning som har involvert mange av de sentrale aktører i Trysil. Dialogen i dette forumet har vært god og ført til mange spennende diskusjoner. Det er fra alle involverte parter ønskelig at dette nettverket beholdes.

Prosjektet har vært involvert i mange utviklingsoppgaver det tar tid å realisere. Endringer i et lokalsamfunn er krevende prosesser. For prosjektet må derfor det viktigste resultatet være at mange utfordringer og muligheter nå er synliggjort og et godt grunnlag er lagt for et videre arbeid.

7.0 Tiltaksplan

Framover må man foreta klare prioriteringer av tiltak for å lykkes i forhold til sentrums videre utvikling. Med den utviklingen vi nå opplever i fjellet, har vi knapt med tid i forhold til å gjennomføre nødvendige tiltak. Mange av tiltakene krever endringer i rammeverk og planer og en aktiv holdning til å realisere tiltak. Med forventet gjesteutvikling vil vår infrastruktur bli satt under ytterligere press. Målsettingen må være at nye tiltak skal medføre større trivsel, et mer aktivt næringsliv og et attraktivt sentrum både for våre fastboende, framtidige tilflyttere og våre gjester gjennom hele året.
Etter sentrumsprosjektets vurdering er det tunge investeringer som må foretas. Konkrete oppgaver som må gjennomføres er

Kompetanse/planarbeid

- Etablere en kommunedelplan med en langsiktig overordnet struktur for Innbygda inkludert Trysil Turistsenter og Mosanden Industriområde
- Styrke samfunnsplankompetansen i Trysil Kommune
- Revidere reguleringsplan og reguleringsbestemmelser for Innbygda sentrum med tanke på større fleksibilitet
- Etablere et fortettet og intimt handels- og bomiljø mellom Storvegen og Trysilelva
- Utarbeide en 3D-modell for området mellom Storvegen og elva som kan nyttes som redskap for å illustrere arealets framtidige utforming
- Legg til rette for bruk av tre som byggemateriale og nye arkitektoniske grep

Vei

- Etablere skiløype fra Trysil Turistsenter ned til Innbygda sentrum inkludert bro over Vestbyvegen
- Etablere rundkjøring i krysset Vestsidevegen/Vestbyvegen
- Bygge to kjørefelt i sørgående retning fra Trysilsenteret til krysset Storvegen/Korsbergsveien
- Legge tilrette for bilfrie arealer mellom Storvegen og elva mens Storvegen framstår mer som en tjenestegate
- Vurdere bruk av Liavegen som avlastningsveg
- Starte arbeidet med å etablere en broløsning sør for Innbygda Sentrum
- På lengre sikt bygge rundkjøring ved avkjøring fra RV 26 til Innbygda

Parkering

- Forbedre inn- og utkjøringsforholdene til parkeringsplassen ved Trysilsenteret
- Etablere parkeringsløsninger midt i og sør i sentrum i form av parkeringshus i flere høyder
- Etablere flere skråstilte parkeringsplasser i Storvegen

Annen infrastruktur

- Bygge offentlig toalett i sentrum
- Videreføre arbeidet med infrastruktur og oppgradering av Løkjasvingen i en aktiv dialog mellom grunneierne i området og Trysil Kommune og fortsette utviklingen i området
- Avklare ansvarsforhold mellom ulike aktører i forhold til vedlikeholdsoppgaver

Intern transport

- Fortsette planarbeidet for gondolbane fra Innbygda sentrum til Trysil Turistsenter med mulighet for videre transport til Knettsetra
- Fortsette arbeidet med å utrede interne transportløsninger og finansiering av dette

8.0 Hvem tar ansvar videre/organisering/finansiering – veien videre

Prosjekt Sentrumsutvikling har vist at det er et behov for å ta tak i felles utfordringer for sentrum, sette dette inn i sammenheng og utvikle miljøer der ideer og muligheter kan realiseres. I prosjektperioden har prosjektets leder etablert kontakt med miljøer med utviklingsfokus og samtidig vært et bindeledd mellom disse. I tillegg er det etablert en god dialog med Trysil Kommune på vegne av de ulike interessene som sentrum er sammensatt av.

Siste del av prosjektperioden har prosjektleder arbeidet som fungerende daglig leder i Destinasjon Trysil BA. Arbeidsoppgaver i prosjektet er da løst gjennom Destinasjon Trysil. Det er ingen tvil om at det finnes en del paralleller mellom Destinasjonsselskapet og sentrumsutvikling. På sikt vil det være naturlig å se disse funksjonene i sammenheng og at Destinasjon Trysil tar et ansvar for videre utvikling med basis i de miljøer og nettverk prosjektet har etablert.. På den måten kan selskapets 155 medlemmer få enda mer ut av sitt medlemskap og næringsutviklingsperspektivet vil bli ytterligere styrket.

Etter at prosjektet er avsluttet, må Destinasjon Trysil BA sette seg ned sammen med Trysil Kommune og representanter for næringslivet for øvrig for å diskutere veien videre. Naturlige temaer vil være målsetting, arbeidsoppgaver, organisering og finansiering. Arbeidet videre kan, på lik linje med Sentrumsutviklingsprosjektet, organiseres gjennom for eksempel en Partnerskapsavtale mellom de ulike aktørene.

9.0 Økonomi

9.1 Opprinnelig budsjett kostnader

Lønn, sosiale utgifter etc	613 000
Kontor, data, telefon, adm	222 000
Konsulent/juridisk bistand	300 000
Reiser	150 000
Delprosjekt ”Alpelandsby”	1 160 000
Lokale tiltak	100 000
Møter/info osv	50 000
total ramme	**2 595 000**

På grunn av at vi ikke klarte å finansiere opp prosjektet i forhold til opprinnelig plan, måtte vi våren 2007 foreta en nedjustering av budsjettet. I en god dialog med Hedmark Fylkeskommune og Innovasjon Norge fikk vi beholde tilskuddet fra disse, tross i reduksjon av totalramme.

9.2 Justert budsjett kostnader

Lønn, sosiale utgifter, kontor, data osv	700 000
Mulighetsstudie Snøhetta	580 000
Studieturer	200 000
Konsekvensanalyser trafikk og gondolbane	410 000
Reguleringsplan Turistsenter inkludert skiløype	50 000
Møter, informasjon, kartmateriell	60 000
Tiltak i sentrum sommer 2007	50 000
Diverse utgifter arkitekt, konsulent osv	125 000
Sum	**2 175 000**

Av dette ble følgende avsatt til delprosjektet ”Fjell-landsby i henhold til budsjett i prosjektbeskrivelsen:

Mulighetsstudie	560 000
Adm.kostnader Snøhetta	40 000
Studietur	250 000
Analyser(trafikk,handel,kunder osv)	150 000
Presentasjons/kartmateriell	50 000
Utarbeidelse av reg.plan	50 000
Grunnlagsdokumentasjon gondolbane	100 000
Merverdiavgift (25% av 1 200 000)	300 000
Sum	**1 500 000**

I etterkant av budsjettutarbeidelsen for delprosjekt ”Fjell-landsby”fikk vi klarlagt at merverdiavgiftkostnader vil bli fullt ut refundert og fikk en aksept fra Innovasjon Norge på at de likevel ville opprettholde sitt tilskudd. Avsatte midler til merverdiavgift har derfor styrket prosjekttiltakene for øvrig.

9.3 Finansiering.

Trysil Kommune	331 000
Innovasjon Norge (til delprosjekt)	450 000
Hedmark Fylkeskommune	200 000
Ellesar Eiendom AS	400 000
Trysilfjellet Alpin AS	400 000
Trysilfjell Utmarkslag BA	200 000
Trysil Handelstand	90 000
Coop Tesam BA	50 000
Sum	**2 121 000**

I tillegg har 3 av aktørene i prosjektet i henhold til Partnerskapsavtalen (vedlegg 10) garantert for kostnadene det eventuelt ikke finnes inndekning for ved prosjektets avslutning.

9.4 Regnskapet hovedposter

Utgifter:

Lønn, sosiale utgifter, kontor, data osv	669 897
Mulighetsstudie Snøhetta	577 736
Studieturer	164 273
Konsekvensanalyser trafikk og gondolbane	225 000
Reguleringsplan Turistsenter inkludert skiløype	25 000
Møter, informasjon, kartmateriell	82 344
Tiltak i sentrum sommer 2007	56 000
Diverse utgifter arkitekt, konsulent osv	223 267
Mva	275 716
Bundet fond	101 868
Sum	**2 401 101**

Inntekter

Tilskudd offentlige	981 000
Tilskudd private	1 133 000
Internsalg	14 000
Refusjon mva	275 279
Bundet fond	101 867
Sum	**2 505 146**

Ubrukte midler pr 310808	**104 045**

Resterende midler vil være øremerket evt kostnader knyttet til ikke avsluttede oppgaver i delprosjekt ”Fjell-landsby” som påløper resten av året.

Av dette har delprosjekt ”Fjell-landsby brukt følgende:

Mulighetsstudie	560 000	
Adm kostnader Snøhetta	17 736	
Studieturer	175 948	
Analyser trafikk	86 588 +	75 000
Grunnlagsdokumentasjon gondol/skliløype	133 000 +	25 000
Konsekvensanalyse gondol	150 000 +	150 000
Kartmateriell	10 540	
Lønn prosjektleder (37,5% i 14 mnd)	220 000	
Adm kostnader kontor, data osv	18 000	
(Halv husleie 14 mnd)		
Brukte midler	**1 371 812**	

Se for øvrig vedlagt regnskap med alle hovedposter.

Vedlegg

Snøhettas mulighetsstudie datert februar 2007 ved Lars Nordby Jørstad (vedlegg1)

Arkitektbua ved Per Anders Rundfloen: Referat fra studietur til Østerrike. (Vedlegg 2)

Problemstillinger knyttet til sentrumsutvikling besvart fra deltagere under studietur til Åre. (Vedlegg 3)

Rambøll AS arbeidsrapport
”Veg og trafikkløsninger i Trysil” datert 6. oktober 2008 (Vedlegg 4)

Gondolbane mellom Trysil Sentrum og Turistsenteret,
Reguleringsplan med konsekvensvurdering utarbeidet av Rambøll AS (vedlegg 5)

Løkjasvingen skisseprosjekt 070508 utarbeidet av Arkitektbua (vedlegg 6)

Idemyldring Trysil Sentrums utvikling
ved Arkitektstudenter datert august 2008 (Vedlegg 7)

Hovedkonklusjoner gjestestudie ”Trysil mot nye høyder” (vedlegg 8)

Regnskap med alle hovedposter hovedprosjekt og delprosjekt. (vedlegg 9)
datert 28. august 2008 fra Trysil Kommune

Partnerskapsavtale datert 300806 (vedlegg10)

Kartutsnitt fra revidert reguleringsplan for Trysil Turistsenter som viser planlagt skiløype ned til Innbygda sentrum (vedlegg 11)