

RINGEBU KOMMUNE

Vår referanse
25/3420-
Acos.Møte.MellomlagFac
ade_Api.Models.Journalp
ost
<arkivID>

Vår saksbehandler:
Pål Østen Solberg tlf.
Acos.Møte.MellomlagFacade_Api.Models.Ide
ntitytWrapper

Acos.Møte.MellomlagFacade_Api.Models.Journalpost

Høringssvar til Handlingsprogram for fylkesveger 2026-2029

Utvalg	Utv.saksnr.	Møtedato
Utvalg for plan og teknisk	048/25	01.07.2025

Forslag til vedtak

Ringebu kommune avgir høringsuttalelse til Handlingsprogram for fylkesveger i Innlandet 2026-2029, slik det fremkommer i saksfremlegget, og oversender saksfremlegget til Innlandet Fylkeskommune merket med saksnummer 2024/4694.

Møtebehandling fra Utvalg for plan og teknisk 01.07.2025

UPT - behandling:

Votering opprinnelig forslag

For: 7 stemmer (100%) - AP 3, H 1, SP 2, TVL 1

Mot: 0 stemmer (0%)

UPT-048/25 Vedtak:

Ringebu kommune avgir høringsuttalelse til Handlingsprogram for fylkesveger i Innlandet 2026-2029, slik det fremkommer i saksfremlegget, og oversender saksfremlegget til Innlandet Fylkeskommune merket med saksnummer 2024/4694.

Saksopplysninger

Ringebu kommune oversendte innspill til Handlingsprogram for fylkesveger i Innlandet 2026-2029 den 15.10.2024. Innspillet bestod av 15 strekninger og punkt.

Med unntak av Randklev bru, er samtlige strekninger spilt inn ved tidligere innspill til handlingsprogram.

Samferdselsutvalget vedtok 30.04.2025 å sende utkast til handlingsprogram for fylkesveger 2026- 29 på høring. Handlingsprogrammet skal etter planen vedtas i fylkestinget i oktober.

Det bes spesielt om tilbakemelding på 4 punkter fra fylkeskommunens side, og det tilføyes ytterligere to punkt i Ringebu kommunes høringssvar.

Vurdering

Vurdering av forslag til profil og mål for utviklingen av fylkesvegnettet

Ringebu kommune støtter satsingen på de fremhevede tema i handlingsprogrammet.

Trafikksikkerhet, klima og miljø, og tiltak for myke trafikanter er tema som også kommunen har lagt vekt på i arbeidet med ny trafikksikkerhetsplan. Felles mål er viktig for effektiv ressursbruk og helhetlig utvikling, det ligger mye besparelser i å få til dette på tvers av offentlige myndigheter.

Investeringsprogrammet

Ringebu kommune ser positivt på de foreslåtte tiltak for vår kommune, men det kunne selvfølgelig inkludert flere av de mest sårbare punktene på dagens fylkesvegnett. Brusatsing er satt på agendaen, og som fylkeskommunen selv er klar over, er behovet for utbedring og utskifting av eldre brukonstruksjoner stort også i vår kommune. Særdeles viktig er det på fylkesvegene som fungerer som omkjøringsveger til E6.

Oppgraderinger for å ruste fylkesvegnettet imot et våtere og villere klima er også helt nødvendig. Etter uværet 9/10 september 2024, engasjerte Ringebu kommune fagekspertise på hydrologi og hydrogeologi for å gi råd og føringer ved gjenoppbygging av det kommunale vegnettet. I denne sammenheng har det vært noe samarbeid der kommunen og fylkeskommunen har felles utfordringer, eksempelvis i Prestbekken ved Ringebu stavkirke. Det er svært viktig at det ligge fagkyndige vurderinger til grunn for de oppgraderinger som gjøres opp imot naturfarer.

Samtidigheter mellom kommunale og fylkeskommunale investeringer

Ringebu kommune ber om at det etableres en rutine for dialog i forkant av større prosjekter som berører både fylkeskommunale- og kommunale ansvarsområder. Kjente samtidigheter pr nå, er utbedringen av overvannssituasjon i nedre del av Friisvegen og Vekkomsvegen. Dette prosjektet har Ringebu kommune fått innvilget som krisetiltak under støtteordningen til NVE, og det er inntatt midler både til fylkeskommunal og kommunal oppfølging og involvering i prosjektet. Tiltakene skal utføres i og langs fylkesvegene i tillegg til over privat grunn. Det er opprettet dialog med Meland og Moen i Innlandet Fylkeskommune i prosjektet, og det er viktig at det fra fylkeskommunens side settes av tid og ressurser til slike samarbeidsprosjekter.

Innspill til turveger og stier

Ringebu kommune har sammen med Sør-Fron og Nord-Fron kommune tatt initiativ til en Temaplan for kartlegging av friluftslivets ferdselsårer i Midt-Gudbrandsdalen. Målet er bærekraftig ivaretagelse av stier, turløyper og ferdselsårer i arbeidet med kommuneplanens arealdel og øvrig kommunal arealplanlegging. Det er identifisert flere aktuelle tiltak i planarbeidet, eksempelvis turveg langs Lågen fra Vålebru og til både Elstad og Frya. Oppgradering av eksisterende turveg langs Lågen fra Vålebru til Elstad vil også bidra til en fremtidig gang- og sykkelveg imellom Ringebu og Fåvang.

Oppgradering av turveg/stinett både langs Våla og Tromsa vil være tiltak som ligger i nærheten av øvrig fylkeskommunal infrastruktur og er derfor tilrettelagt for samtidig drift og vedlikehold.

Ringebu kommune har fått flere henvendelser på eksisterende turveg langs Brekkomsvegen og Tromsa fra Fåvang sentrum med ønske om at denne oppgraderes og brøytes vinterstid.

Behovet for tilrettelegging for friluftsliv og hverdagsaktivitet er også fremhevet i Ringeby kommunes Temaplan for idrett og fysisk aktivitet (2023-2026) og satsingen i handlingsprogrammet samsvarer med kommunens mål.

Fylkeskommunal overtakelse av Svinslåvegen

Ved flere anledninger har ønsket om fylkeskommunal overtakelse av deler av Svinslåvegen i Kvitfjell vært tema. Svinslåvegen er opprinnelig en privat seterveg til blant annet Svinslåa. Utviklingen av Kvitfjell og Varden som destinasjon og næringscenter har følgelig gjort at deler av Svinslåvegen nå brukes av turister, fritidsinnbyggere og næringsdrivende i Ringeby kommune.

Det er ønskelig at Innlandet Fylkeskommune vurderer å forlenge dagens fylkesveg fra Liagardsvegen ved Rønningen og frem til avkjøring til Svartskardvegen, en strekning på ca 2,4 km.

Den samme vegstrekningen har nylig vært igjennom jordskifte for å fastsette nye eierandeler og drift og vedlikeholdsansvar, sak 23-051844REN-JVIN/JLHM.

Ringeby kommune har mottatt brev fra Alpinco, som en betydelig utviklings- og næringsaktør i Kvitfjell der det bes om offentlig overtakelse av denne vegstrekningen.

Brevet fra Alpinco med vedlegg ligger vedlagt i saken.

Ringeby kommune er kjent med at Innlandet Fylkeskommune har mye veg å vedlikeholde, og er derfor villige til å overta noe fylkesveg fra fylkeskommunen i bytte imot at fylkeskommunen overtar Svinslåvegen i nevnte utstrekning. Som et konkret forslag forslår Ringeby kommune å overta Brugata igjennom Vålebru. Dette er en strekning på ca 850 meter og inkluderer lysregulert bru over Våla. Ringeby kommune stiller gjerne opp til nærmere dialog rundt saken.

Sammenhengende gang- og sykkelveg fra Ringeby til Fåvang

Ringeby kommune har over lang tid arbeidet for en sammenhengende gang- og sykkelveg imellom Ringeby og Fåvang. Tiltaket er tatt opp i møter med Nye Veier, men det er foreløpig uklart hvem som er ansvarlige for strekningen sør for Elstad.

Ringeby kommune ber Innlandet fylkeskommune innta dette i arbeidet med nedklassifisering av dagens E6 og i dialog med øvrige vegmyndigheter.

Konklusjon

Ringeby kommune oversender det ovenforstående som høringsvar til utkast til handlingsprogram for fylkesveger 2026-29.

Til Ringeby Kommune
Hanstadgata 4
2636 Ringeby

Kvitfjell 03.06.2025

Svinslåvegen i Ringeby Kommune

Bakgrunn:

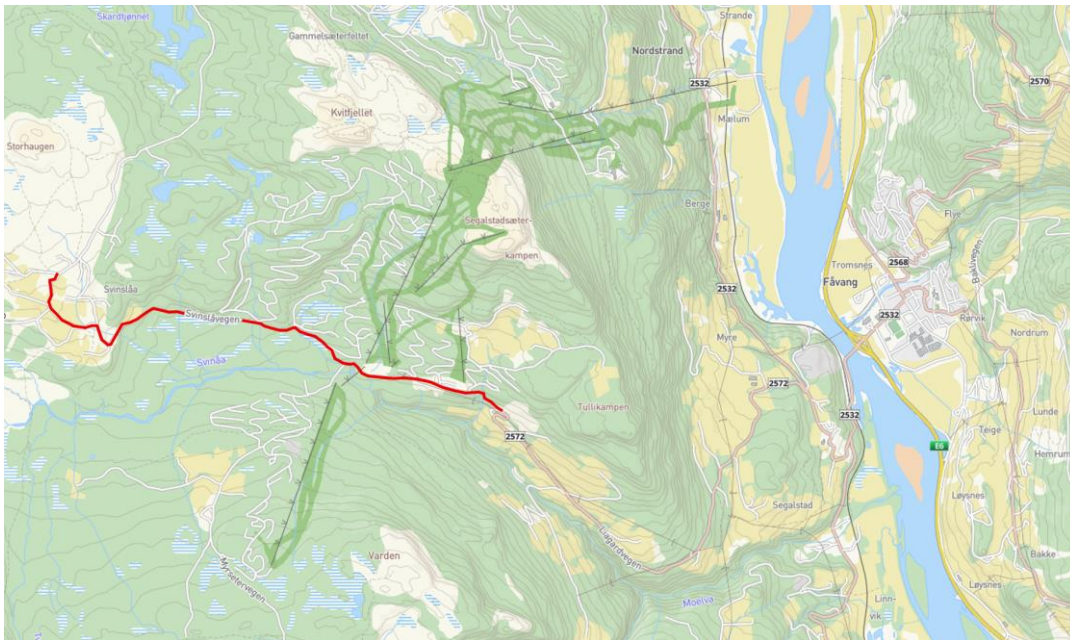
Svinslåvegen har etter hvert fått betydelig endring av sin funksjon, fra primært å være en seterveg / driftsveg/adkomst til et mindre antall hytter til å være hovedveg til store utbygde områder på Kvitfjell vestsida og Varden, samt til alpinanleggets portal på vestsiden. Dette gjør det utfordrende å koordinere effektiv drift og vedlikehold, samt å fordele kostnader mellom rettighetshavere, eiere av fritidsboliger, næringsdrivende, utbyggere mv.

Vegen har derfor mer karakter av bruk som offentlig veg enn i tidligere situasjon. Den er dessuten åpen for allmenn ferdsel og har også kommunal infrastruktur med vann- og avløpsanlegg i/ved traséen, samt renovasjonsplass som betjenes av kommunalt selskap.

Det er i områder som er avhengige av Svinslåvegen den største veksten av næring, utleiehytter, service funksjoner og private fritidsboliger vil være. Kvitfjell Alpinanlegg ser sin største vekst på vestsiden av fjellet. Majoriteten av nye utenlandske eiere av fritidsboliger kjøper på vestsiden og Varden. Dag og ukes-turister kommer i all hovedsak til destinasjonen via vestsiden. Alt dette er med på å underbygge at vegen har utviklet seg betydelig de siste 25 årene, fra en liten lokal seterveg til en vei som betjener viktige funksjoner for mange aktører.

- Kvitfjells vestsida og Varden er planlagt som det nye sentrumspunktet på Kvitfjell.
- Per nå 7 næringsaktører, som tilbyr alt fra servering til butikk og alpint.
- Per årsskifte var det 1777 eiendommer.
- Av det utgjør moderne fritidseiendommer 1120 enheter.
- Det er ca 750 utleie senger i egne bygg.
- i tillegg kommer stort antall eldre hytter lengre inn på Sætra og videre nordover, som bruker veien.
- Det er 35 grunneiere som har sin hovedaktivitet, inkludert dyr på beite, og som bruker veien.
- Vedtatt Kommundelplan for Kvitfjell muliggjør en dobling av dagens antall fritidsboliger / utleieenheter innenfor områder som som er avsatt til utbyggingsformål i planen

Svinslåvegen markert med rødt. Fra enden av dagens fylkesveg ved Rønningen, inn til setergrenda Svinslå



Oversiktskart (Norgeskart.no)

Vegens funksjon i dag

Svinslåvegen starter ved Rønningen, der fylkesveg 2572 Liagardvegen slutter og er i praksis forlengelsen av samme veg. Herfra går vegen forbi fritidsbebyggelse på østsiden av alpinanlegget, forbi renovasjonsplass og alpinanleggets portal / sentralområde vest og videre forbi kryss til utbyggingsområdene i Varden, sør for Svinslå. Videre passerer avkjørslene til fritidsboligene vest for alpinanlegget, fram til kryss med Svartskardvegen. Herfra går vegen videre fram til setergrenda ved Svinslå, der med bruk mer som før utbyggingen i områdene.

For innerste del av Svinslåvegen, fra avkjøringen til Svartskardvegen inn til Svinslå, er det etablert bom. Her ligger det også en parkering nederst på Svinslå som benyttes av hytte – og setereiere i området, samt dagsturgjester fra Kvitfjell. En ser ikke behov for endring i måten den innerste delen av veien er organisert på.

Aktuell strekning for overføring til offentlig veg vil da være fra enden av fylkesvegen fram til krysset med Svartskardvegen, ca 2400 meter. Vegen er i dag grusveg, der fremre del delvis ble oppgradert med tanke på legging av fast dekke i forbindelse med at kommunen skiftet ut deler av VA-ledninger i 2021-22. Indre del av veien er en utvidelse av tidligere setervei der det ikke har vært utført tilsvarende arbeid med veifundamentet.

Hvis en lykkes med finansiering er det et mål å få lagt fast dekke på veistrekningen, noe som da kan skje før veien blir offentlig.

Trafikkmengde og -grunnlag

Iht NVDB / vegkart.no var ÅDT 700 kjøretøy/døgn i 2023, med 10% andel lange.

I tillegg er trafikken sterkt varierende over året, med større trafikk i vintersesongen, samt med topper i jul, påske, vinterferie, samt helger. Trafikkmengden i disse periodene er langt høyere, trolig opp mot en døgntrafikk på 2000 kjøretøy. Etter 2023 har det skjedd en videre utbygging av både fritidsboliger og næringsenheter i vegens betjeningsområde, og det er regulert / under regulering ytterligere utbygging i tillegg.

(det ble gjennomført trafikkmåling i perioden april 2021 – april 2022. Rapporten er vedlagt)

Videre viser utviklingen i næring med utleiesenger / overnatting / tilreisende gjester at det vil bli en økning i belegg utenom pressperioder, samtidig som besøkstiden i private fritidsboliger er økende. I praksis tilsier dette at vegen i vinterhalvåret kan ha en jevnere trafikkmengde på ca 1500-2000 kjøretøy. Dette tilsvarer mer enn det som er vegnormalenes krav til offentlige lokalveger (L1, ÅDT <1500) og mer innenfor kriteriene for offentlige hovedveger (H01, Øvrige hovedveger med ÅDT < 4000).

(kapasitetsanalyse som viser utbyggingsreserver er vedlagt)

Oppsummering

Ut fra vegens reelle funksjon som er endret fra en privat adkomstveg med liten trafikk til en funksjon som en offentlig hovedveg med forventet stor fremtidig trafikkøkning, anmoder vi om at vegen overtas av kommunen / fylket som offentlig veg.

Den mest rasjonelle løsningen vil være å forlenge fylkesveien, en vei som i praksis har samme funksjon som aktuell strekning, fra Rønningen og fram til kryss med Svartskardvegen.

Med vennlig hilsen

Odd Stensrud

Daglig leder

Tlf: 41915611

ALPINC

—

Hafjell

KVITFJELL

Oppdal





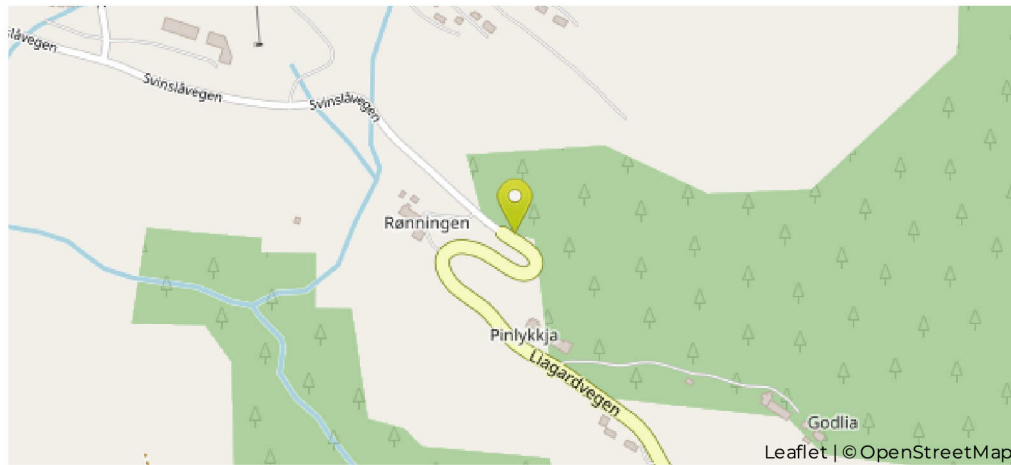
Kvitfjell Alpinanlegg

Hyldegaard Finn
04/19/2022

Svinslåvegen

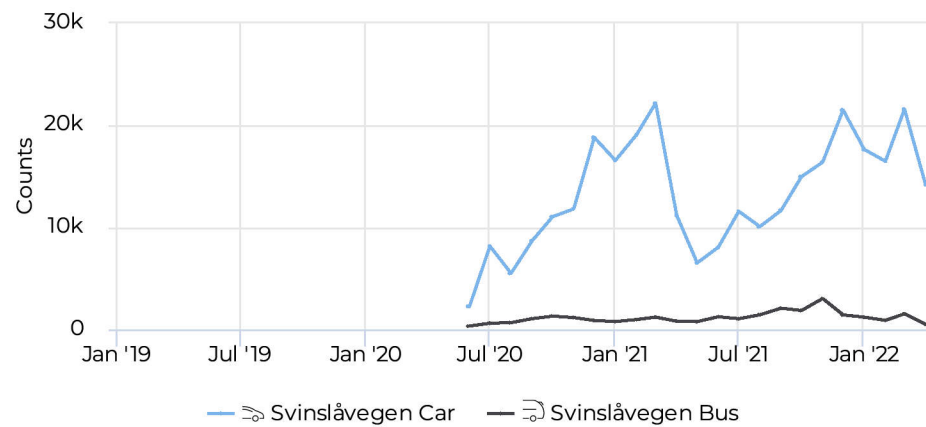
April 19, 2021 → April 18, 2022

Location

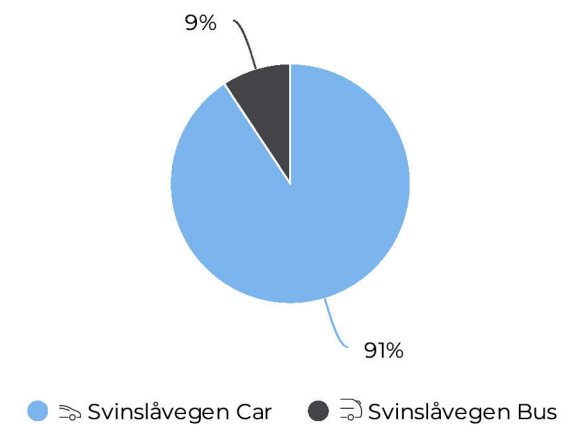


Monthly traffic

01/01/2019 → 04/18/2022



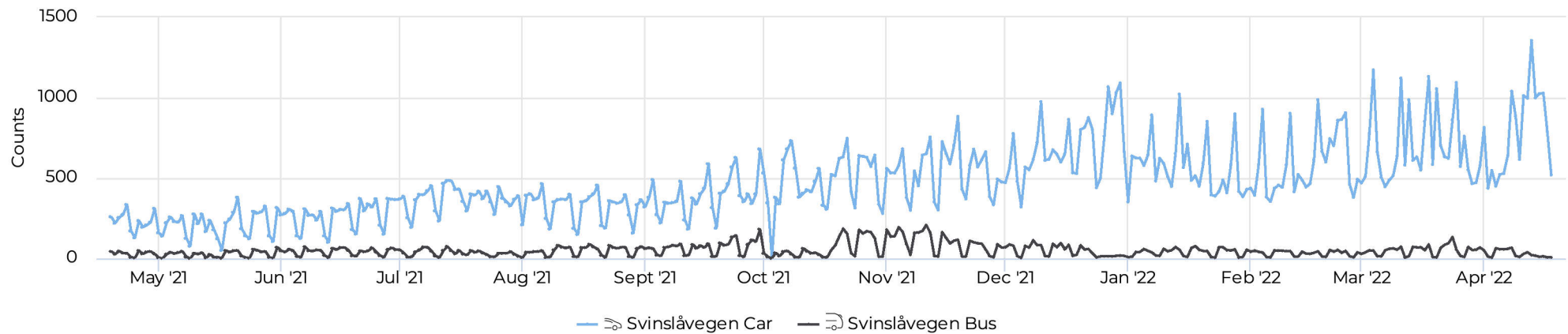
Distribution by User Type



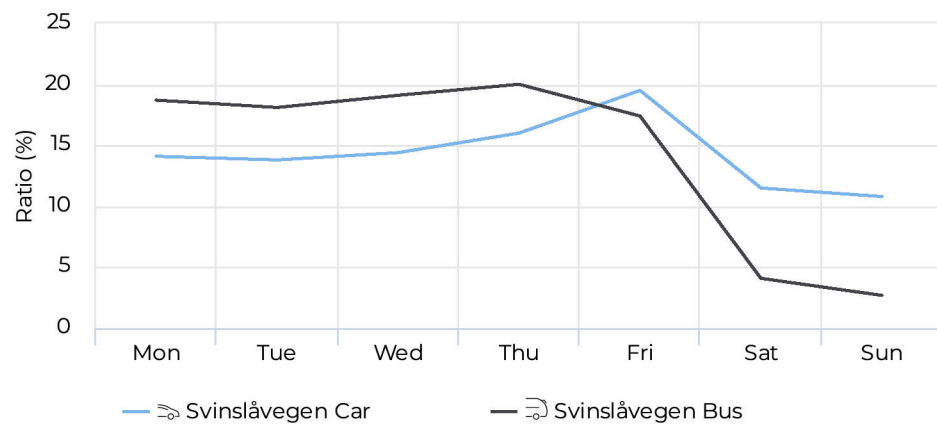
Svinslåvegen

April 19, 2021 → April 18, 2022

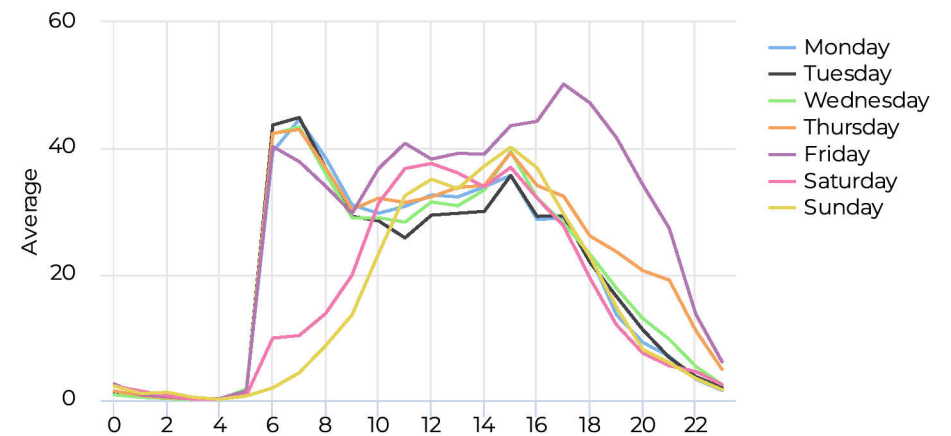
Daily traffic



Daily Profile



Hourly Profiles by Day



Key Figures Summary

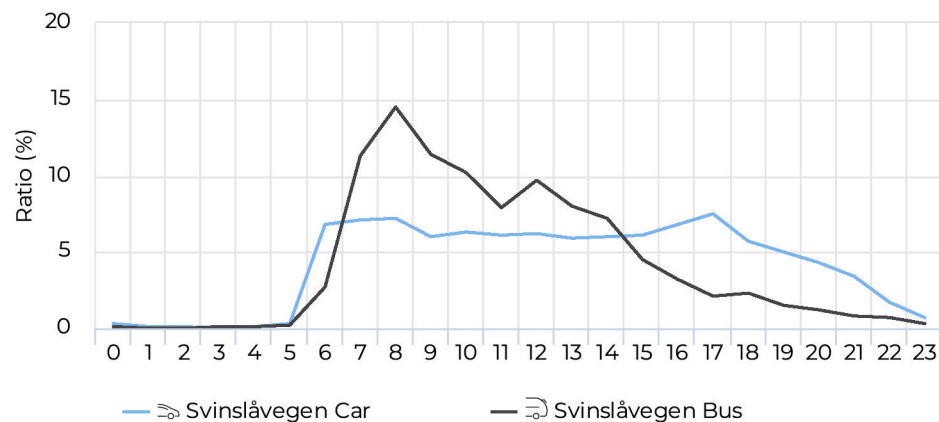
Site	Total		Daily Average		Peak Day		Peak Count	
Svinslåvegen Car	173,721	▲ 30.6%	476	▲ 9.5%	Wed Apr 13, 2022	Wed Mar 31, 2021	1,357	▲ 7.4%
Svinslåvegen Bus	17,770	▲ 81.5%	49	▲ 52.2%	Thu Nov 11, 2021	Thu Mar 25, 2021	207	▲ 120.2%

📊 Compared to 04/20/2020 → 04/19/2021

April 19, 2021 → April 18, 2022

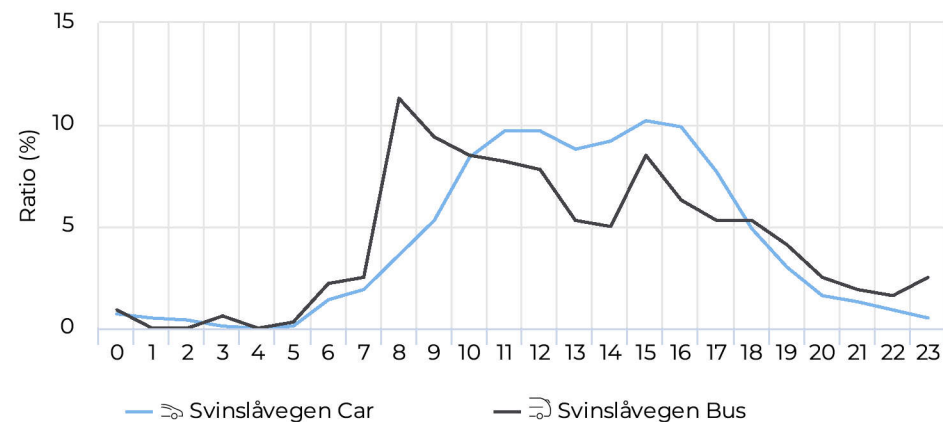
Hourly Profile - Weekdays

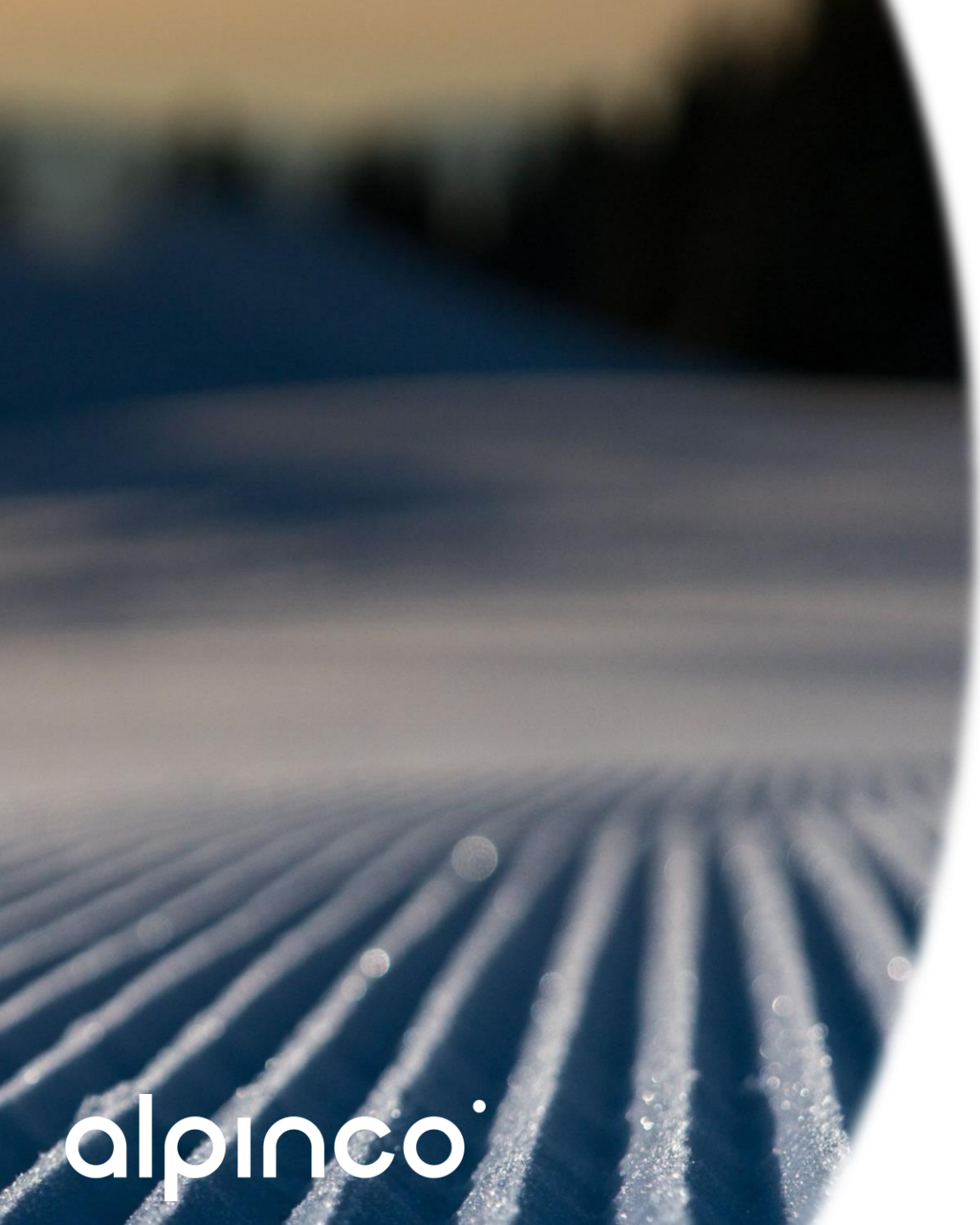
01/01/2022 → 04/18/2022



Hourly Profile - Weekend

01/01/2022 → 04/18/2022





Analyse av fremtidig kapasitet Kvitfjell

Input til Masterplan

alpinco

Hensikten med dokumentet er å skape en kobling mellom fremtidig alpin kapasitet (heiskapasitet) og fremtidig overnattingskapasitet i Kvitfjell. Det er naturlig å skille mellom Øst og Varden-Vest, for å gi et riktig bilde av hvordan planlagt utvikling fordeler seg i fjellet og hvilke utslag det gir.

Denne analysen baserer seg på en top-down tilnærming, der vi ser på et "ferdigutviklet" Kvitfjell. Det vil si at alle kapasitetsutvidelser (heis og nedfart) som det er realistisk at kan realiseres er tatt inn. Det representerer fremtidig tak på kapasitet i Kvitfjell. På samme måte er alle planreserver for nye senger (kalde og varme) visualisert. Ved å gjøre betraktninger og analyser av alpinfaktor og kabinfaktor, kan vi si noe om hvordan sammenhengen mellom overnattingskapasitet og heiskapasitet ser ut dersom alle planreserver realiseres. Dette vil også få konsekvenser for andre kapasiteter (servering, afterski, varmestuer etc.)

Detaljer og timing av utbygging/innfasing av senger legges i forretningsplanverk, men denne analysen viser den øvre grensen for utvikling med dagens forutsetninger.

Foreløpige resultater

Del 1 av analysen tar for seg toppdager i norske pressperioder (helg og norske ferier), og hvordan forventet trafikk ved full utbygging av planreservene vil sprengre kapasiteten i destinasjonen, selv om heiskapasiteten utvides. Dette gjelder særlig Vestsiden/Varden.

Del 2 av analysen ser på hvordan trafikken utnytter kapasiteten i destinasjonen gjennom hele sesongen, gitt ulike scenarier for 1) hvor stor del av planreserven som utnyttes, og 2) hvordan denne økningen i senger fordeler seg mellom kalde senger og senger som går inn i HKB-porteføljen.

Her ser vi tydelig at en for stor andel kalde senger vil ha 2 negative effekter: kapasitet sprenges i norske pressperioder, og vekst i midtuke hemmes. Vi ser også at en full utnyttelse av planreservene vil sprengre heiskapasiteten i Kvitfjell, uansett hvordan sengene fordeles mellom varme/kalde. Basert på denne analysen blir det viktig å for oss å jobbe for en solid rekruttering inn til HKB av de privateide enhetene som bygges. Det bør også jobbes for å begrense en full utbygging av planreservene (kalde senger) i Kvitfjell. Den alpine kapasiteten i Kvitfjell er en begrensende faktor for utviklingen, og selv med en lav utbyggingsgrad er vi avhengig av å løfte den alpine kapasiteten for å sikre et godt tilbud til våre gjester i tråd med ønsket om å bevare opplevelsen av Kvitfjell.

Del 1: Oversikt over planreserver

Oversikt over planreserver, Østsiden

	antall enheter - utbygd	ca senger	planreserve enheter	planreserve senger
Fritid - område				
Krystallen - Spranget	138	966	35	245
Gudbrandsgard Lodge			40	240
Kvitfjellåsen - Kariberg	103	824	26	208
Basecamp- Kv.Alpingrend	76	456	32	192
GSÅ, Kvitplassen, Kvitfjellsetra	156	1 092	56	336
Hestknappen - Strandseter	54	432	70	490
U4 - Redtvedt			156	1 092
Øst samlet	527	3 770	415	2 803
Næring - område				
Ruby hotel	1	75		
Kvitfjell Hotel	3	200		
Kvitfjell Hotell - hytter	15	105		
Gudbrandsgard	1	160		
Gudbrandsgard Lodge			46	230
Gudbrandsgard Hyttegrend	8	80		
Kvitfjell mellomstasjon				
S2 - mellomstasjonen				
Øst samlet		620	46	230

I dag: 4 390 senger
Sum planreserver: 3 033 senger
(+69%)

Oversikt over mulige kapasitetsutvidelser heis, Østsiden

Mulig kapasitetsutvidelse Østsiden:

Ny VM-trase nedre del		1400	50	15	105
Trase Gmlseter- Skafløtten		2200	10	55	121
Nye løyper nord		1000	40	30	120

H/G Parallell heisløsning øvre del, ny heis med kapasitet 2000 pt 660

(kommentar: alternativt utv av heis B, 6-seter, med 1000 p/t, gir ca 340 i økt kapasitet)

Kapasitet i dag: 2 277 pers
Kapasitetutvidelser: 660 pers
(+29%)

Oversikt over planreserver, Varden/Vestsiden

alpinco

Fritid - område				
Kvitfjelltoppen	238	1 666	70	490
Panoramafeltene inkl Svartskard	83	581		
Kvitfjell Vest (gamle område)	233	1 864	40	320
Origo	31	186	41	246
Bustulen, Lodge, Seg.seter, SH	240	1 680	100	600
Seg. Øst - Tullikampen	40	280	210	1 470
Bustulen Innersvingen			30	210
Kvitfjell Vest - Seg.seter samlet	865	6 257	491	3 336
Varden etappe I	80	640	9	72
Varden etappe II	200	1 400	50	350
Varden etappe III			146	1 022
Varden etappe IV			120	840
Bustulen - andel Varden, KBA 2,3,4			120	720
Bustulen - andel Varden, KBA 6			50	300
Varden samlet	280	2 040	495	3 304
Næring - område				
Origo			30	210
Bustulen - Yttersvingen	62	372		
Bustulen - Torget BST/ N6			130	780
Vest samlet	62	372	160	990
Varden Fjellandsby I	16	168		
Varden Fjellandsby II			15	150
Bustulen - andel Varden, KBA 2,3,4			120	720
Bustulen - andel Varden, KBA 6			50	300
Varden samlet	16	168	185	1 170

I dag: 8 837 senger
Sum planreserver: 8 800 senger
(+100%)

Oversikt over mulige kapasitetsutvidelser, Vestsiden/Varden

Varden:

	Kategori	lengde	bredde	skiers pr hektar (heis:personer pt)	skiers
Ny løype ved T-krok		1000	40	55	220
Ny hovedløype ved stolheis		1400	50	30	210
Løype 2 ved stolheis		1000	40	55	220
Skivei - forbindelser		1200	20	55	132
Safari		1500	10	55	83
Nytt barneområde		1600	20	55	176
Barneområde		150	100	55	83
Utvidelse Comfortløypa		800	25	55	110
					1233
A Skitrekk Varden	T-krok	950		1200	396
B Stolheis Varden	6 seter	1400		2000	660
C Barnetrekk toppen	Skitrekk	150		400	132
Nye båndheiser barneomr	Båndheis	100		200	20
					1208

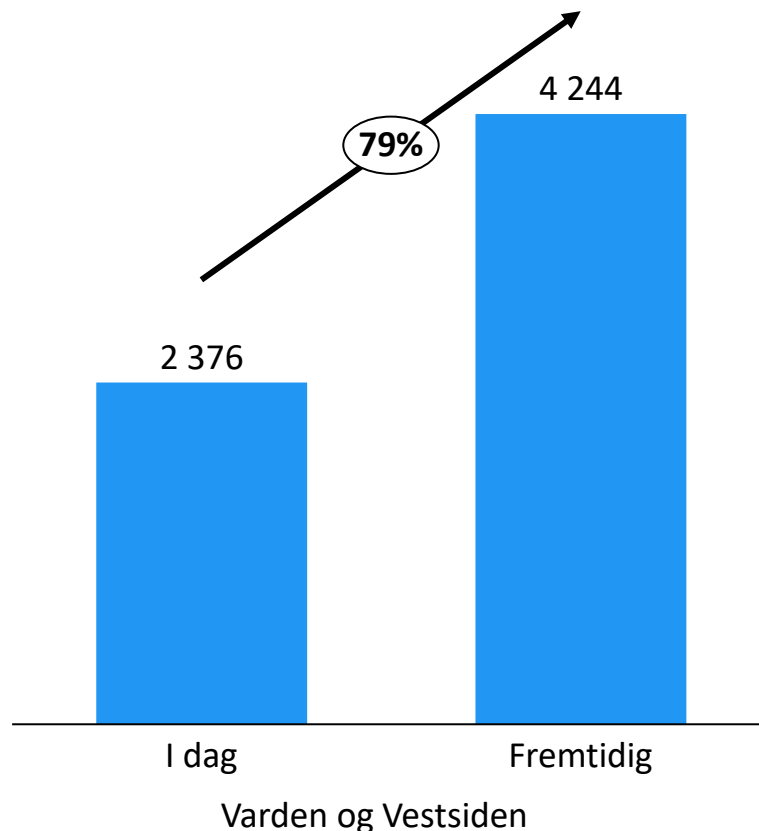
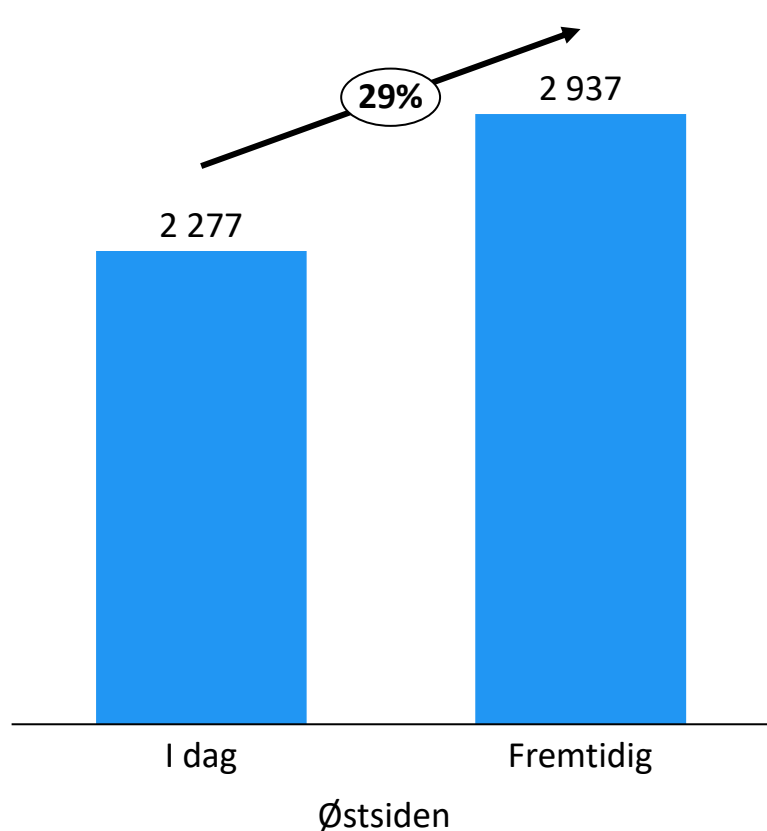
Mulig kapasitetsutvidelse Vestsiden:

9 Nye løyper ved Seg.seter		5000	40	30	600
Utvidelse ved heis F		400	40	55	88
Breddeutv. ekst løyper		2500	15	55	206
					894
F Stolheis	6 seter	1000		2000	660

Kapasitet i dag: 2 376 pers
Kapasitetutvidelser: 1 870 pers
(+79%)

Heiskapasitet er dimensjonerende for utbygging av sengekapasitet i Kvitfjell

alpinco



- Fremtidig kapasitet er dagens kapasitet + alle utvidelser (ombygging + nye heiser) som er realistisk å kunne realisere med dagens forutsetninger (grunneieravtaler etc.)
- Utover disse kapasitetsutvidelsene er det ikke realistisk å kunne øke kapasiteten for alpin skikjøring i Kvitfjell i overskuelig framtid
- Derfor representerer dette bildet en øvre grense på hva vi kan oppnå av trafikk
- Det største utviklingspotensialet ligger på Vestsiden og i Varden
- Kapasitet i nedfarter er noe større enn kapasitet på heis, men det er ikke ønskelig å utfordre kapasitet i nedfart. Derfor brukes CCC (heis) i denne analysen
- CCC = bransjemål for kapasitetsberegning på heis



Del 2: Hvordan henger sengetall og forbrukte skidager sammen?

Litt algebra 😊

Litt forenklet kan vi si at det er fire faktorer som driver trafikk i Kvitfjell:

1. Varme senger (Hotell, Yttersvingen, Varden Fjellandsby, GG Hyttegrend)
2. Privateide objekter i utleie gjennom HKB
3. Private hytter – sesongkortholdere
4. Spottrafikk – utgjør ca 11% av trafikken

Vi setter opp følgende ligning som definerer sammenhengen mellom sengeantall og skidager:

$$xB_V + xB_{HKB} + yB_K + S_{spot} = S_V + S_{HKB} + S_K + S_{spot}$$

Forklaring til faktorene er gitt i boksen til høyre.

Vi må finne faktorene x og y for å kunne bruke ligningen til å regne mellom sengeantall og skidager.

Spottrafikk forenkles i denne analysen til å utgjøre 5% av trafikken som genereres av sengene i destinasjonen.

B_V = Antall varme senger

B_{HKB} = Antall privateide senger i HKB

B_K = Antall kalde senger

S_V = Antall skidager generert av varme senger

S_{HKB} = Antall skidager generert av senger i HKB – portefølje

S_K = Antall skidager generert av kalde senger

S_{spot} = Antall skidager generert i spotmarkedet

CCC = Kapasitet heis

Litt algebra 😊

alpinco

Sammenhengen mellom senger (B) og skidager (S) kan forenkles til følgende ligning:

$$\begin{aligned}xB_V + xB_{HKB} + yB_K + S_{spot} &= S_V + S_{HKB} + S_K + S_{spot} \\x(B_V + B_{HKB}) + yB_K + S_{spot} &= S_V + S_{HKB} + S_K + S_{spot}\end{aligned}$$

Der x og y er kombinert alpin/kabinfaktor for hhv. varme (x) og kalde senger (y). Vi har gode data på sesongkorttrafikk (=kalde senger), og estimerer y i norske pressperioder til å være:

$$y \approx \frac{S_K}{B_K} = \frac{2400}{11029} = 0.22$$

I norske pressperioder erfarer vi i dag at vi ligger på rundt 80% av CCC. Dette kan vi bruke til å estimere x:

$$x(B_V + B_{HKB}) + 0.22B_K + S_{spot} = 0.85CCC$$

$$x = \frac{0.85CCC - 0.22B_K - S_{spot}}{B_V + B_{HKB}}$$

$$x \approx \frac{0.85 * 4653 - 0.22 * 11029 - 388}{1160 + 1038}$$

$$x \approx 0.5$$

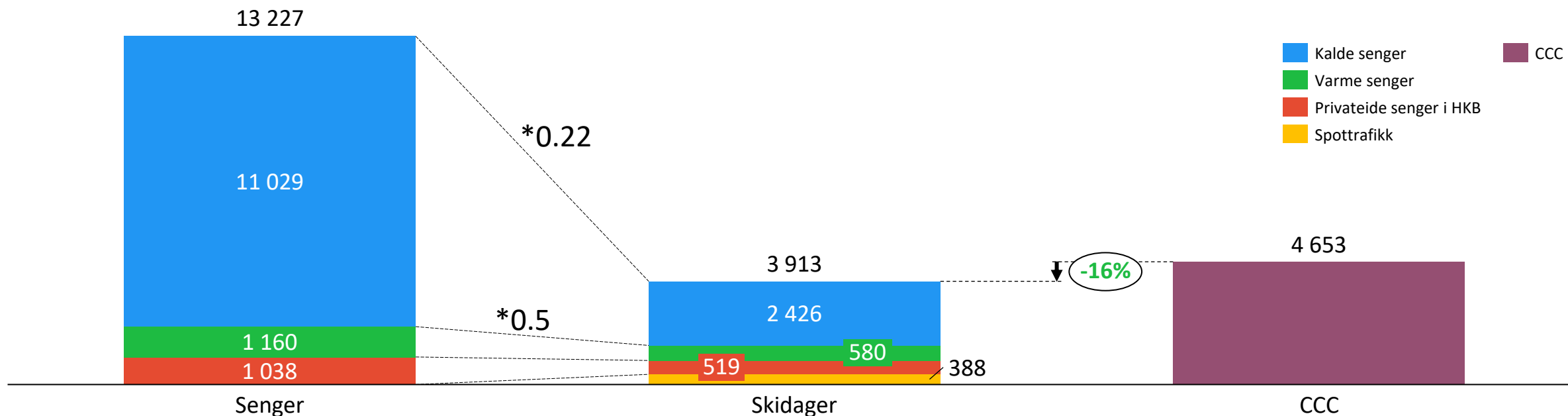
Vi har nå etablert faktorene x og y for å estimere hvor mange skidager som genereres fra varme og kalde senger. Vi har tatt utgangspunkt i erfaringstall fra norske pressperioder (85% av CCC) men siden det er i disse periodene vi forventer å utfordre kapasiteten er dette tilstrekkelig for analysen.

Vi ser at x=0.5 er noe lavere enn antakelser fra tidligere beregningsmodeller, der vi har operert med alpinfaktor og kabinfaktor på ca 0.8, som gir en kombinert faktor x=0.64.

Denne beregningsmodellen tyder på at vi kanskje har estimert alpin/kabinfaktor på varme senger noe høyt tidligere. Alpin/kabinfaktor er nok noe høyere i perioder der danske grupper/skoler dominerer trafikken i fjellet.

Dagens situasjon: hvor mange skidager genererer sengene i destinasjonen?

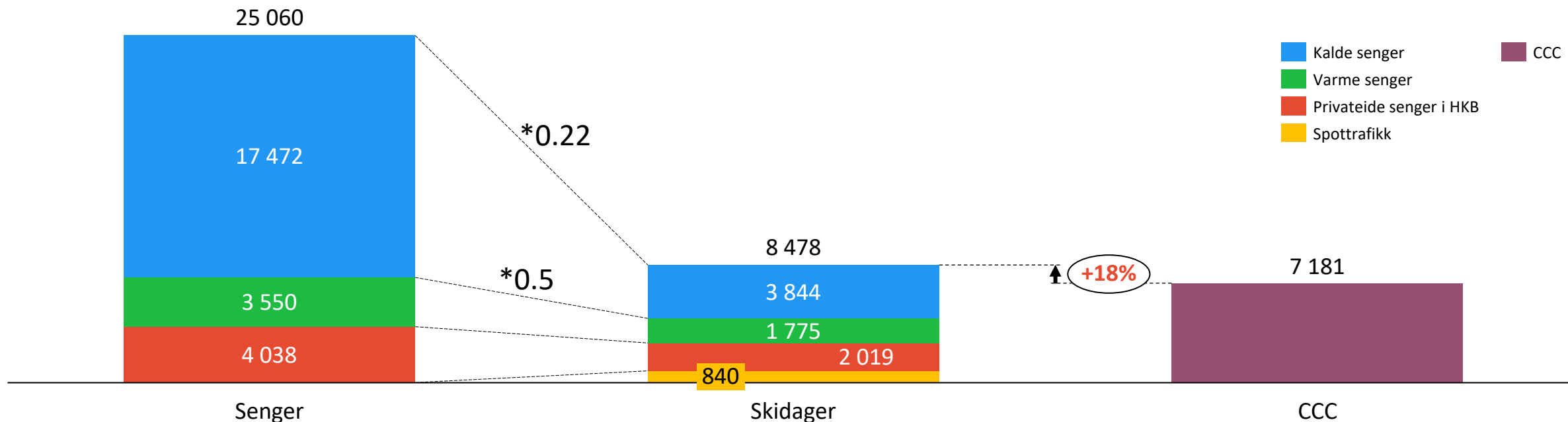
alpinco



- På toppdager i dag opplever vi å ligge rundt 85% av total CCC i anlegget – dette er erfaring vi sitter på som vi har brukt for å verifisere parameterne i analysen
- Innsikt fra heiskortstatistikk viser at vi på toppdager i norske perioder har ca 2400 hytteeiere i anlegget. Med ca 11 000 kalde senger gir dette som vist en faktor på 0.22 skidager per seng
- Med disse parameterne (sengetall er kjent) så lander vi på ca 85% av CCC for hele fjellet, og ca 100% av kapasiteten utnyttet på Varden/Vest. Østsiden har ca 60% av CCC.
- På slike toppdager har vi erfaring med at det størst press på Vestsiden, og at CCC kan overgås her, samtidig som vi ikke når CCC på Varden, så en nyansering av tallene for Vestsiden/Varden er nødvendig.
- Uansett vil det som helhet gi mening å operere med en faktor på 0.22 for kalde senger, og 0.5 for senger som ligger i utleie. Dette danner et gjenkjennbart bilde av kapasitetsutnyttelsen i Kvitfjell på toppdager

Full utbygging av planreserver: hvordan henger heiskapasitet sammen med overnattingskapasitet?

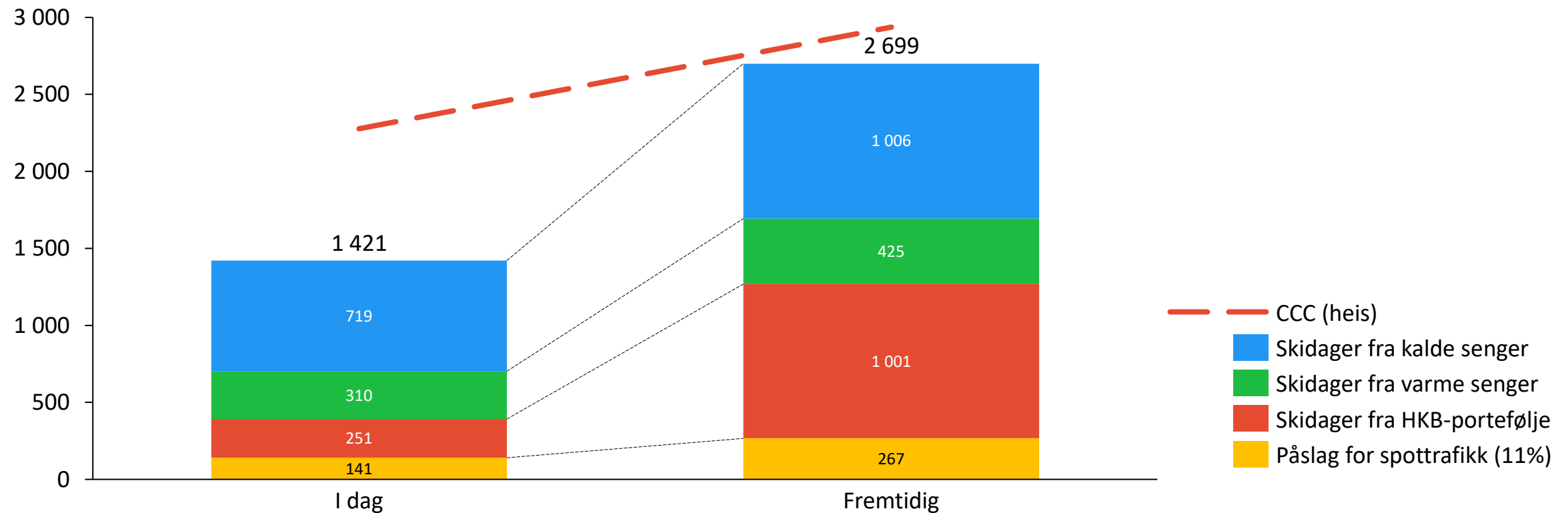
alpinco



- Ved å bruke samme faktor for skidager per seng som i dagens situasjon, kan vi regne på hvordan kapasitetsutnyttelsen blir på toppdager i ulike deler av fjellet i et scenario der alle planreserver utnyttes.
- For hele Kvitfjell viser denne analysen at vi på toppdager utnytter ca 118% av kapasiteten.
- De største planreservene ligger i Vestsiden/Varden-området – dersom alle planer realiseres her vil heiskapasiteten sprenges (136%) selv med utbygging av nye heiser
- Å overgå CCC vil medføre en dårligere skiopplevelse for gjesten, og er ikke i tråd med hvordan vi ønsker å posisjonere Kvitfjell

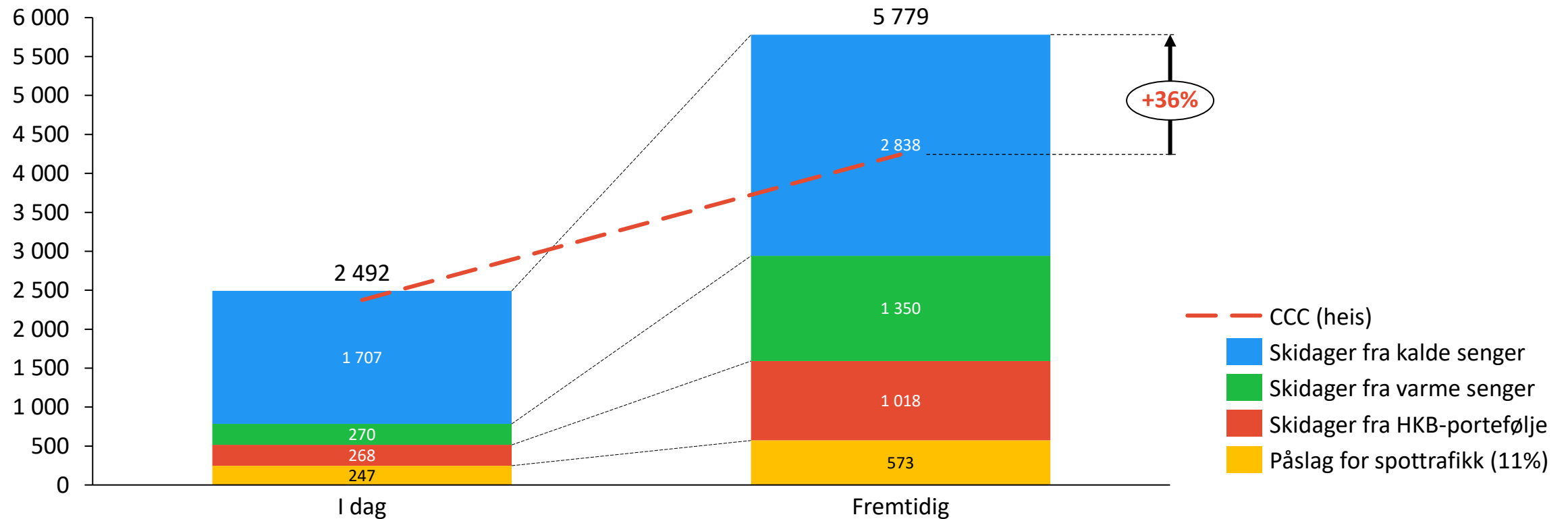
Full utbygging av planreserver: Østsiden

alpinco



Full utbygging av planreserver: Vestsiden/Varden

alpinco



Del 3: Kapasitetsbilde i norske pressperioder

Tre scenarier

Scenario 1: Maksimal utbygging

- Full utbygging av alpin kapasitet
- Full utnyttelse av planreserver varme senger
- Full utnyttelse av planreserver fritidsbebyggelse
- Høy rekruttering av kalde senger inn i HKB

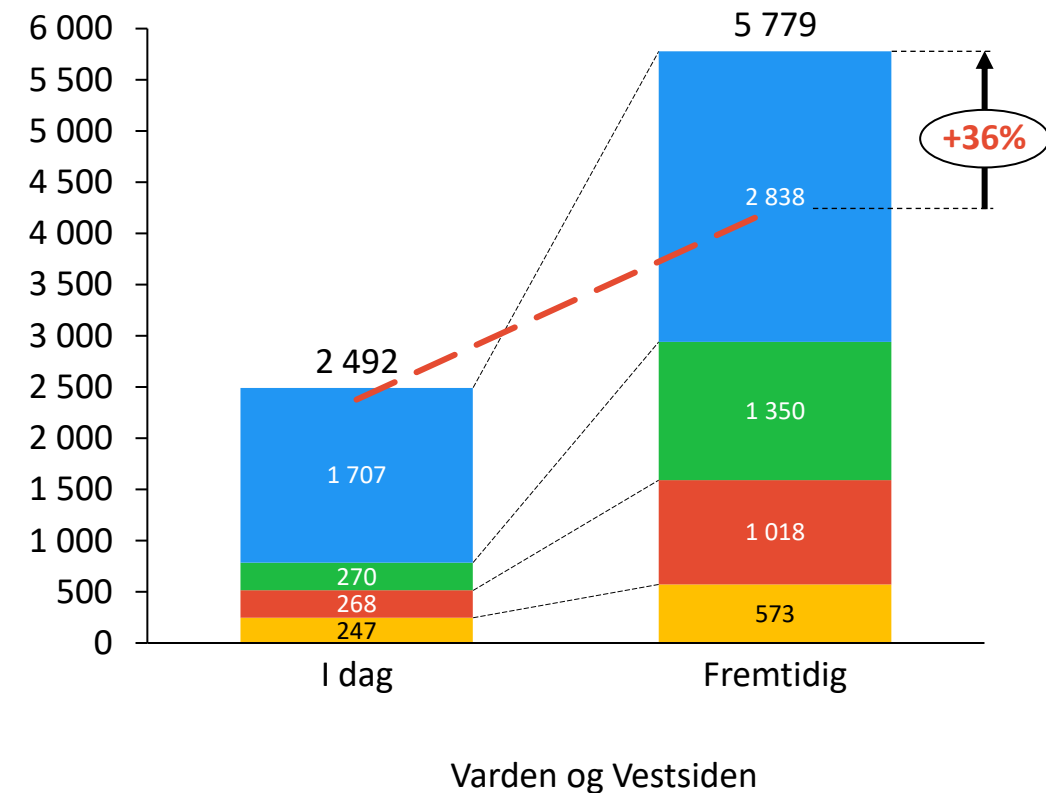
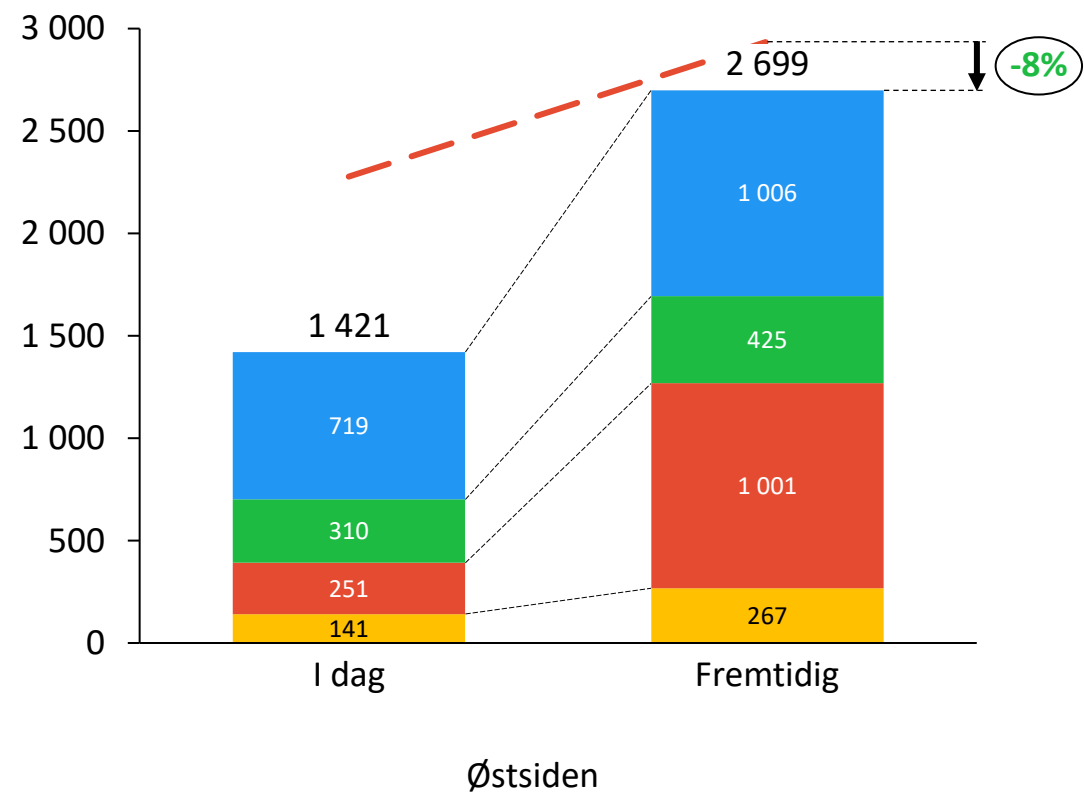
Scenario 2: Lav rekruttering til HKB

- Full utbygging av alpin kapasitet
- Full utnyttelse av planreserver varme senger
- Full utnyttelse av planreserver fritidsbebyggelse
- Lav rekruttering av kalde senger inn i HKB

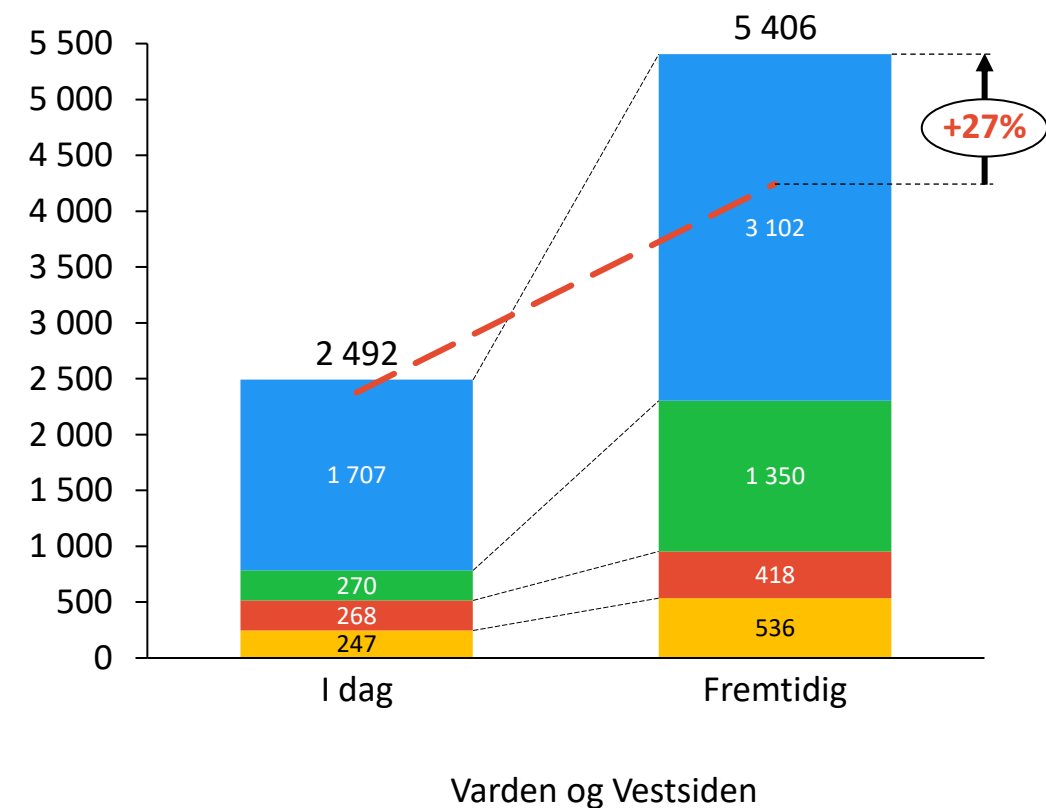
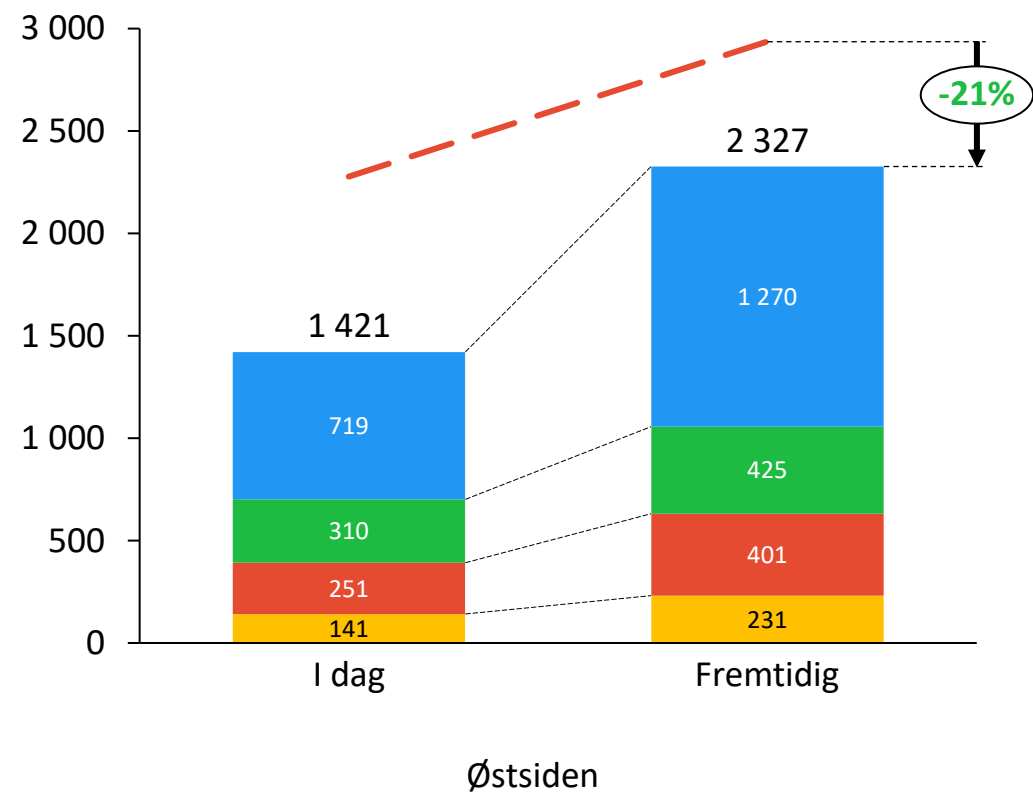
Scenario 3: Redusert utbygging

- Full utbygging av alpin kapasitet
- Full utnyttelse av planreserver varme senger
- 50% utnyttelse av planreserver fritidsbebyggelse (Øst og Vest/Varden)
- Høy rekruttering av kalde senger inn i HKB

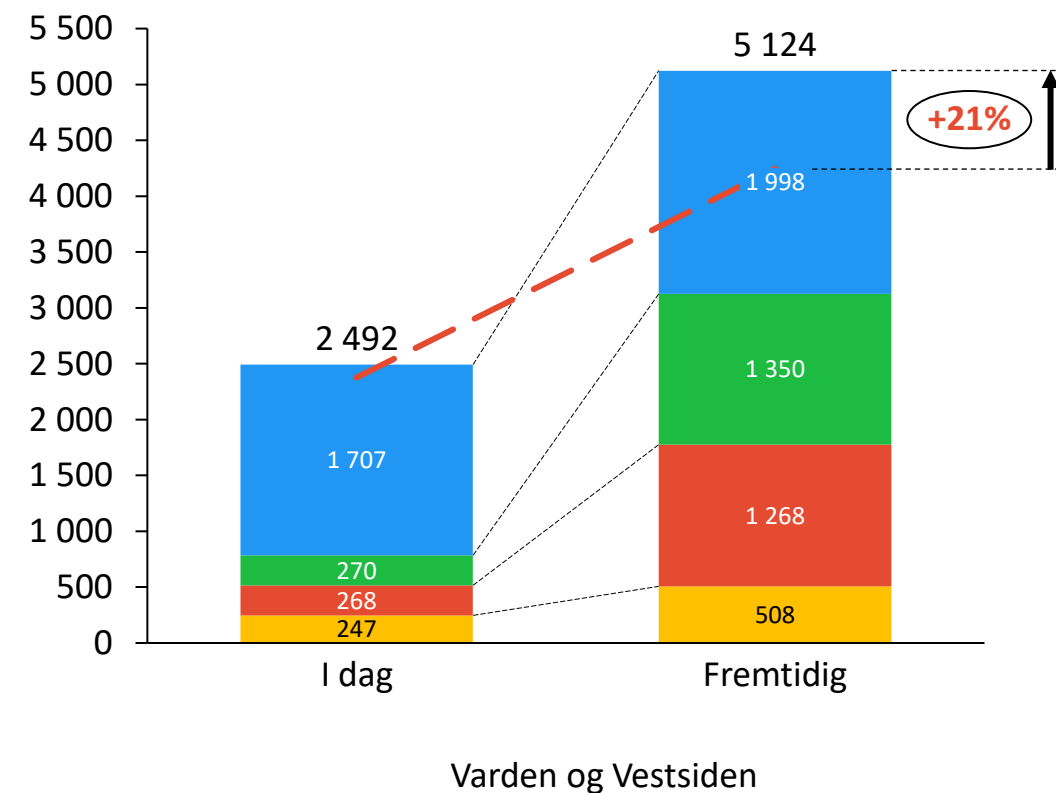
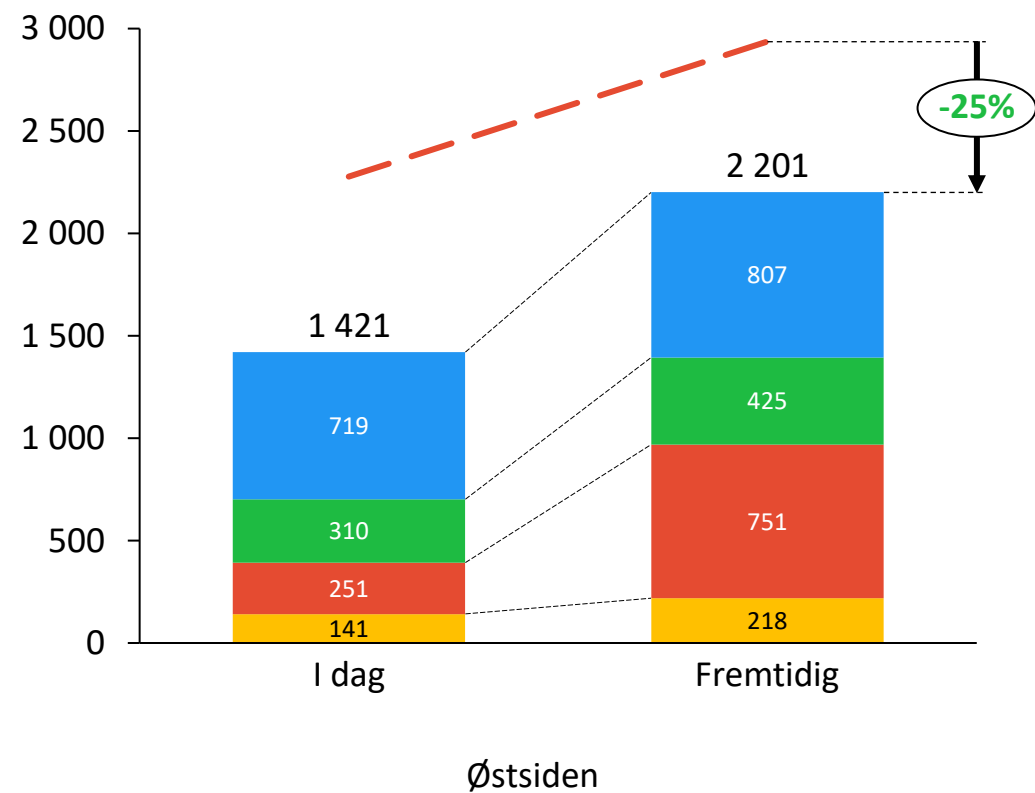
Scenario 1: Hele planreserven bygges ut, lav andel kalde senger, høy rekruttering HKB



Scenario 2: Hele planreserven bygges ut, høy andel kalde senger, lav rekruttering HKB



Scenario 3: Halve planreserven bygges ut, lav andel kalde senger, høy rekruttering HKB



Del 4: Trafikkfordeling gjennom sesongen og balansering av varme/kalde senger

Hvordan fordeler trafikken seg gjennom sesongen?

I kapasitetsbetraktningene over, er det kun sett på hvordan en full utbygging av planreserven vil påvirke kapasitetsutnyttelsen på de dagene vi har stort innslag av norsk trafikk i tillegg til belagte varme senger. På denne måten danner analysen så langt et bilde av hvordan vi med full utbygging av planreserven vil sprengte kapasiteten i hele destinasjonen, særlig på Varden/Vestsiden

I analysen så langt er det ikke belyst hvilke utslag det vil gi å gjøre kalde senger varme: som kjent vil en økt rekruttering av senger til HKB redusere antallet kalde senger i destinasjonen. Det er derfor interessant å se hvordan ulik grad av utnyttelse av planreserven og ulik fordeling av denne mellom kalde senger og senger i HKB vil slå ut på trafikkmønsteret i destinasjonen

I de følgende analysene er det tatt utgangspunkt i dagstrafikken for sesongen 22/23. Norske pressperioder er definert som jul, uke 8 og 9, påske, samt alle lørdager og søndager. I disse periodene er trafikkveksten $V_{Høy}$ estimert til å være:

$$V_{Høy} = \frac{(S_K^f + S_V^f + S_{HKB}^f + S_{Spot}^f)}{(S_K + S_V + S_{HKB} + S_{Spot})}$$

Der S^f er forbrukte skidager i en framtidig situasjon med utbygde planreserver, fra henholdsvis kalde (K), varme (V) og senger i HKB (HKB), og S er skidager i dagens situasjon. I andre perioder av sesongen er trafikkveksten V_{Lav} estimert til å være:

$$V_{Lav} = \frac{(S_V^f + S_{HKB}^f + S_{Spot}^f)}{(S_V + S_{HKB} + S_{Spot})}$$

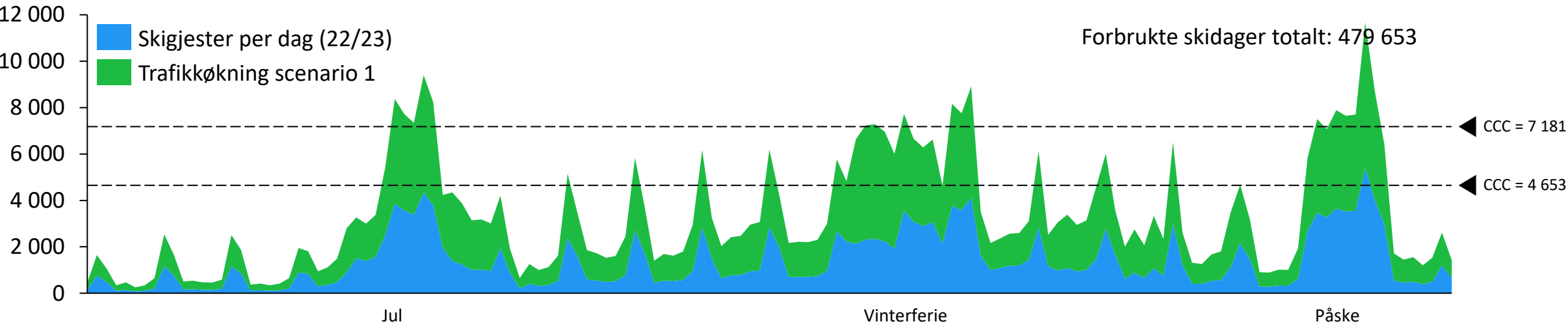
Dette gjenspeiler at det ikke vil være noe bidrag til trafikkvekst fra kalde senger i de periodene av sesongen der det ikke er folk på hyttene (ukedager utenfor norske ferier).

Ved å variere parameterne for antall kalde senger (S_f^K) og antall senger i HKB (S_f^{HKB}), får vi vekstfaktorer V_{lav} og $V_{Høy}$ for ulike scenarier. Vi presenterer tre scenarier:

1. Hele planreserven bygges ut. Lav andel kalde senger, høy rekruttering til HKB
2. Hele planreserven bygges ut. Høy andel kalde senger, lav rekruttering til HKB
3. Halvparten planreserven for fritidsenheter bygges ut. Høy rekruttering til HKB, lav andel kalde senger.

Historiske tall viser et forhold mellom solgte og forbrukte skidager på ca. 1.13 solgte skidager per forbrukte skidag. Tallene i denne analysen er basert på forbrukte skidager, men kan regnes om ved hjelp av denne faktoren

Scenario 1: Hele planreserven bygges ut, lav andel kalde senger, høy rekruttering HKB

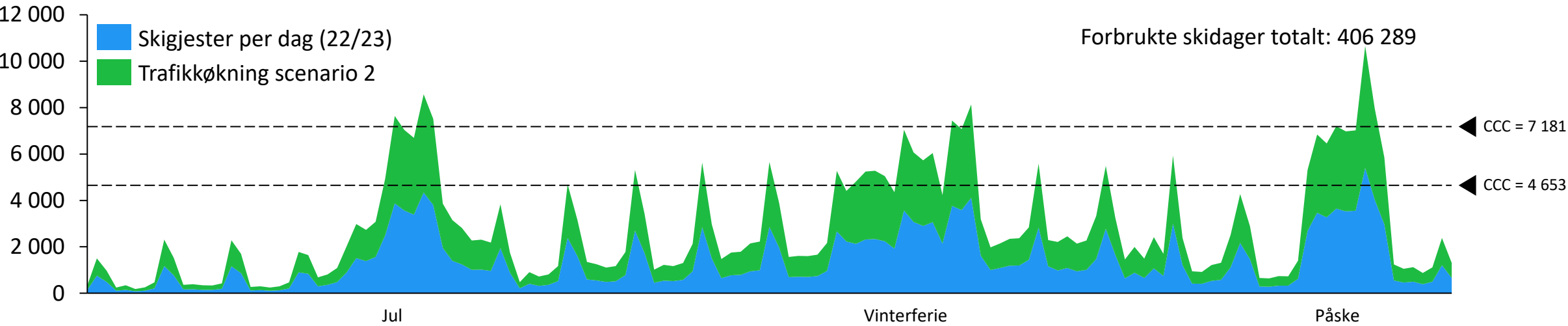


Scenario 1: Forutsetninger	Senger 23/24	Omregnet til skidager	Senger scenario 1	Omregnet til skidager
Varme senger	1 160	580	3 550	1 775
Privateide senger i HKB	1 038	519	4 038	2 019
Kalde senger	11 029	2 426	17 472	3 844
Spottrafikk		388		840
Totalt	13 227	3 913	25 060	8 478

$$V_{Lav} = \frac{(1\,775 + 2\,019 + 840)}{(580 + 519 + 388)} = 3.12$$
$$V_{Høy} = \frac{(3\,844 + 1\,775 + 2\,019 + 840)}{(2\,426 + 580 + 519 + 388)} = 2.17$$

Disse faktorene definerer trafikkøkningen i norske pressperioder ($V_{Høy}$) og utenfor norske pressperioder (V_{Lav}) i grafen over

Scenario 2: Hele planreserven bygges ut, høy andel kalde senger, lav rekruttering HKB

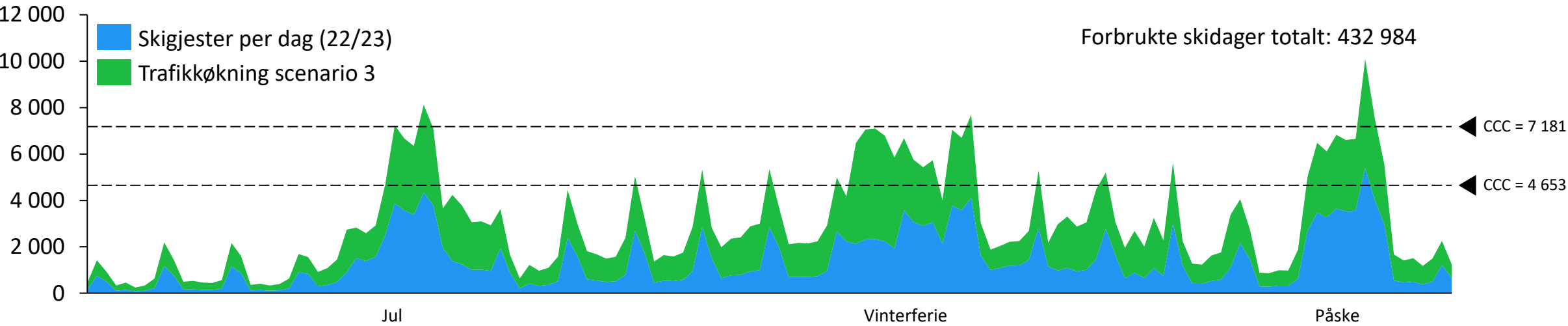


Scenario 2: Forutsetninger	Senger 23/24	Omregnet til skidager	Senger scenario 2	Omregnet til skidager
Varme senger	1 160	580	3 550	1 775
Privateide senger i HKB	1 038	519	1 638	819
Kalde senger	11 029	2 426	19 872	4 372
Spottrafikk		388		766
Totalt	13 227	3 913	25 060	7 732

$$V_{Lav} = \frac{(1\,775 + 819 + 766)}{(580 + 519 + 388)} = 2.26$$
$$V_{Høy} = \frac{(4\,372 + 1\,775 + 819 + 766)}{(2\,426 + 580 + 519 + 388)} = 1.98$$

Disse faktorene definerer trafikkøkningen i norske pressperioder ($V_{Høy}$) og utenfor norske pressperioder (V_{Lav}) i grafen over

Scenario 3: Halve planreserven bygges ut, lav andel kalde senger, høy rekruttering HKB



Scenario 3: Forutsetninger	Senger 23/24	Omregnet til skidager	Senger scenario 3	Omregnet til skidager
Varme senger	1 160	580	3 550	1 775
Privateide senger i HKB	1 038	519	4 038	2 019
Kalde senger	11 029	2 426	12 751	2 805
Spottrafikk		388		726
Totalt	13 227	3 913	20 339	7 325

$$V_{Lav} = \frac{(1\,775 + 2\,019 + 726)}{(580 + 519 + 388)} = 3.04$$
$$V_{Høy} = \frac{(2\,805 + 1\,775 + 2\,019 + 726)}{(2\,426 + 580 + 519 + 388)} = 1.87$$

Disse faktorene definerer trafikkøkningen i norske pressperioder ($V_{Høy}$) og utenfor norske pressperioder (V_{Lav}) i grafen over

Hva er en fornuftig målsetning for solgte skidager?

alpinco

Basert på tall fra 22/23 har vi ca 1.13 solgte skidager per forbrukte skidag. Avviket her ligger i en viss no-show på dagskort/fleredagerskort, men også at sesongkort regnes med 22 dager per kort. I realiteten ligger vi på en noe lavere sesongkortbruk.

Vi kan regne om trafikken fra de tre scenariene til å gjenspeile solgte skidager. I scenario 3, som representerer det mest realistiske scenariet, ender vi på ca. 490 000 solgte skidager.

Dette representerer på mange måter et «ferdig utviklet Kvitfjell».