
AVLASTNINGSVEGER / TURSTISYSTEM

LEVANGER SENTRUM

Vedlegg til Reguleringsplan Sentrum - august 2006 (revidert juni 2007)



INNHERRED SAMKOMMUNE



MULTICONSULT
Svein Jarlsgate 2, 7713 Steinkjer

Bakgrunn

Dette notatet ble utarbeidet av Multiconsult i samarbeid med kommunen i 2006 som innspill til pågående planarbeid for sentrum. I forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan for Geitingsvollen våren 2007 har RG-prosjekt sett på andre alternativer for vegutløsning sørover fra Geitingsvollen. Disse alternativene med vurdering er tatt inn som tillegg i notatet.

INNHold

AVLASTNINGSVEGER s 3

TURSTIER s. 7

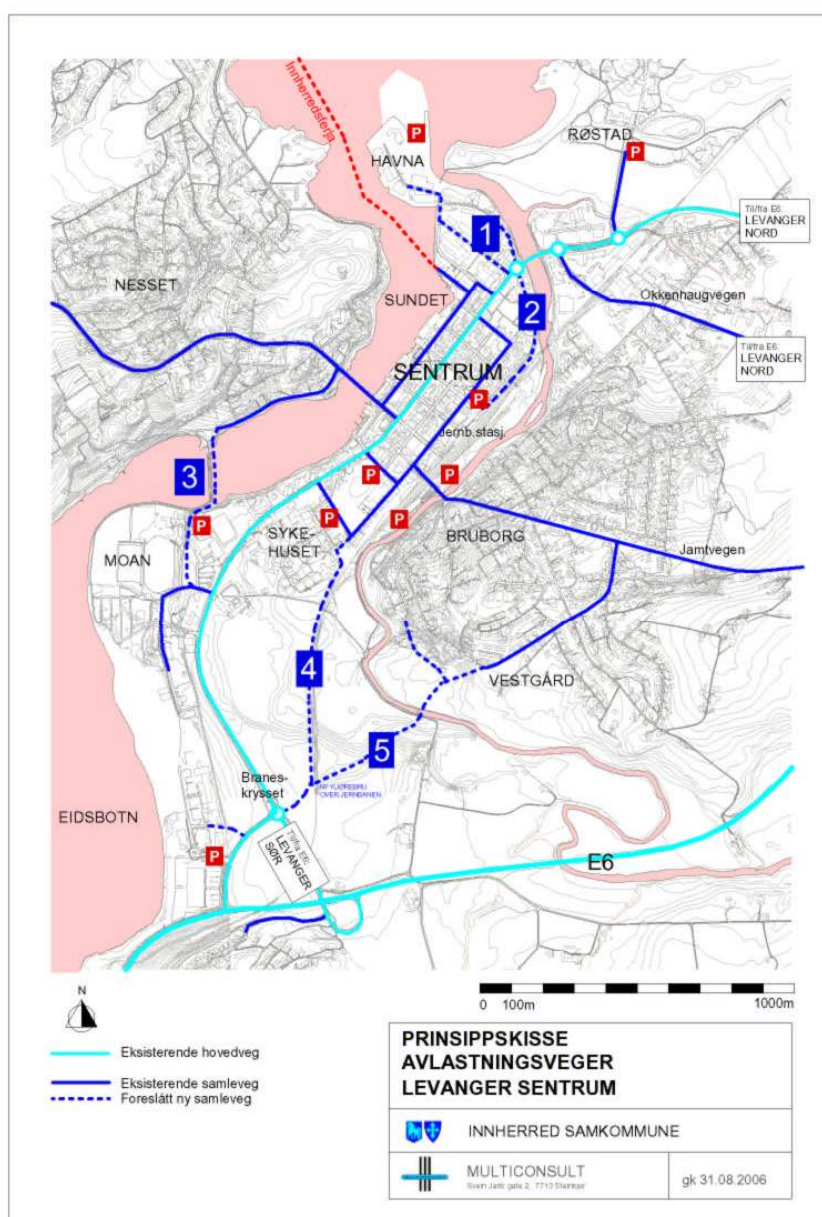
ALTERNATIVE AVLASTNINGSVEGER SØR s. 8

AVLASTNINGSVEGER

DAGENS SITUASJON

Vegsystemet som fører til og fra Levanger sentrum har en utforming som gjør at svært mange kjøretøy konsentreres i de samme innfartene og svært mange benytter Kirkegata som hovedtrafikkåre gjennom sentrum. Per i dag har Kirkegata en ÅDT på ca. 10 000. Sundbrua som forbinder Nesset og sentrum har en ÅDT på 6000. Det samme har Brusvebrua mellom Bruborgsiden og byen. Av hensyn til bymiljøet og de myke trafikantene i sentrum er det behov for å finne tiltak som kan redusere unødvendig gjennomfartstrafikk i bykjernen.

Følgende traséer kan være aktuelle som fremtidige avlastningsveger:



1 – NY ADKOMST TIL HAVNA

Havneområdet er under transformasjon og det vil i den forbindelse være fornuftig å vurdere hvordan man på best mulig måte kan gi området en god adkomst. Tidligere hovedadkomst via Gunnlaug Ormtunges gate vil kunne komme i konflikt med utbyggingsinteresser. Det vil dessuten solmessig være mer attraktivt med boliger henvendt mot Sundet fremfor mot elva vis a vis Stabelvollen. Det er aktuelt å lage et større kryss, alternativt rundkjøring i krysset mellom Kirkegata og Ravns gate. Det synes derfor naturlig å benytte Ravns gate - Havnegata som hovedtrafikkåre for næringsvirksomhet fremfor Gunnlaug Ormtunges gate. Ny adkomstveg forutsetter ny kryssløsning ved fylkesvegen samt oppgradering av eksisterende vegbane. Det kan også bli nødvendig å rive hus og endre litt på utearealer hos etablert næringsvirksomhet for å få plass til ny hovedveg.



- Foto Ravns gate sett fra Kirkegata

Det kan være en fordel å skille adkomst til trafikkgenererende næringsvirksomhet fra adkomster til nye boliger. For adkomst til boligområdene mot Sundet og lenger ut på havneområdet kan det være aktuelt å legge adkomst i Helga den Fagres gate

2 – NY AVLASNINGSVEG FRA LEVANGERBRUA TIL TORGET

Dersom all trafikk nordfra med ærend i sentrum ble tatt inn via en ny avlastningsveg fra Levangerbrua langs Levangerelva frem til parkering ved Torvet så ville det gi mye mindre trafikk i Kirkegata og øvrig gatenett i den nord-østre delen av sentrum. Denne avlastningsvegen forutsetter som tiltak 1 nytt kryss ved fylkesvegen, riving av bygninger nærmest elva ved brua og flytting av de gamle garasjene i Elvegata. Skal det ha noe for seg å opparbeide ny veg inn fra denne siden bør det være et skikkelig parkeringsanlegg ved Torget slik at dette blir raskeste veg inn til de mest sentrale og mest attraktive parkeringsplassene i bykjernen.



- Foto sett sørover fra krysset Ravns gate / Kirkegata

3 - NY BILBRU VED JETÉEN

All trafikk til og fra Nesset må i dag gå over Sundbrua. Sørover benytter de fleste Kirkegata forbi sykehus- og skoleområdet og knytter seg til E6 ved Magneten. Nordover kjører også de fleste Kirkegata ut av sentrum. Trafikken over Sundbrua ville kunne blitt langt lavere ved å lede alle som kommer sørfra eller skal sørover over en nybygd vegbane ved siden av Jetéen som i dag kun har gang- og sykkelveg-bredde.

Dette tiltaket forutsetter ny bru og utvidet fylling ved Jetéen. Det vil også måtte bygges en etappe med ny veg mellom skoleanlegget og idrettsparken. Parkeringsanlegg ved Levanger videregående bygges ut i to plan med nedre plan med innkjøring fra jetéen.



- Foto sett sørover over dagens gangbru over jetéen

Trafikken fra Nesset som skal nordover kan med fordel spres mellom Sjøgata og Kirkegata. En økning av trafikken i Sjøgata vil resultere i behov for endret parkeringsløsning i gata. Det er i dag delvis smalt og uoversiktlig i Sjøgata p.g.a. parkerte biler.

4 - NY VEG LANGS JERNBANEN SØROVER

Vegen vil måtte bygges som ny veg over hele strekningen. Noe jordbruksareal vil gå tapt, utover det vil ikke tiltaket berøre andre interesser. Jernbanen ligger allerede som en barriere i åkerlandskapet sør for sykehuset. En ny veg parallelt med jernbanen bør derfor ikke bli et vesentlig større terrenginngrep enn dagens situasjon. Ny veg langs vestsiden av jernbanen vil avlaste søndre deler av Kirkegata som har mange fotgjengere til og fra sykehus og skole.

5 - NY VEG FRA VESTGÅRD TIL BRANESKRYSSSET

Avlastingsveger mellom de store boligområdene på Bruborg / Vestgård og E6 vil også gi betydelig mindre trafikk i Kirkegata. Kjørbar avlastningsveg vil medføre bygging av ny bru ved siden av fotgjengerbrua over Levangerelva, ny vegtrasé over åkeren og ny bru over jernbanen. Jernbanen ligger nokså langt nede i ei skjæring her slik at det vil la seg gjøre å få ny vegbane høyt over uten at det blir for dominerende i landskapet.



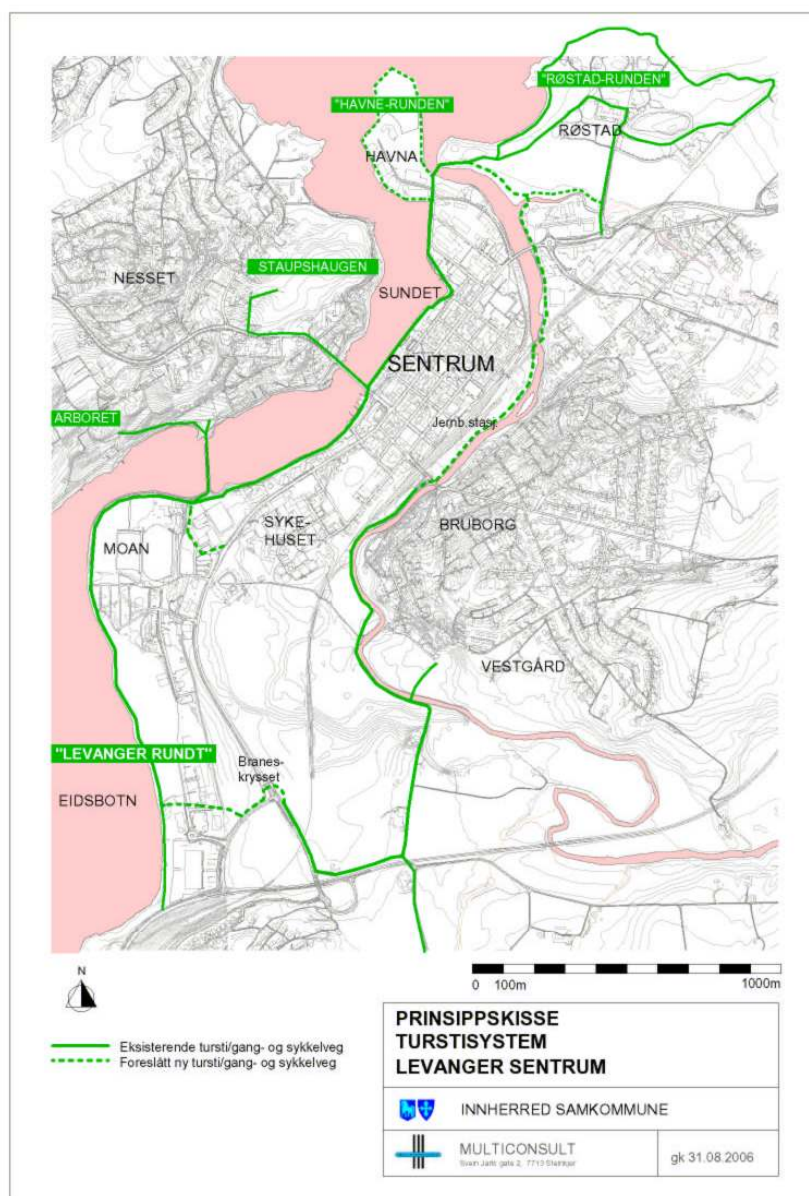
- Foto sett vestover fra Braneskryssset

TURSTIER

DAGENS SITUASJON

Det er så langt tilrettelagt flere strekninger med attraktive turstier langs elva, langs Sundet og i området ved Røstad. Det mangler noen biter på at det går å gå sammenhengende på stinett rundt byen. Det bør merkes og tilrettelegges en hovedrunde. I tillegg kan det være mindre sløyfer som for eksempel ytre del av Røstad, Havneområdet og sti til Staupshaugen som er forbundet med hovedrunden.

Viktige strekninger som bør opparbeides for å gjøre runden komplett er elvepromenaden fra Brusvebrua og til jernbanebrua. Ved jernbanebrua bygges egen ny gangbru. Fra jernbanebrua ut mot Holmgangen ligger ny sti på nordsiden av elva. Det vil være behov for en mindre bru ved Stabelvollen. Mellom Eidsbotn og Braneskrysset bør det også etableres en hyggelig tursti med trær og vegetasjon i stedet for kun fortau langs trafikkert hovedveg.



ALTERNATIVE AVLASTNINGSVEGER SØR

Geitingsvollen og Katrines Minde er omdisponert til byggeformål bolig i kommunedelplan Levanger sentrum vedtatt den 27.09.2000. I kommunedelplanens tekstdel beskrives adkomsten til dette utbyggingsområdet som uavklart men det vises til at et aktuelt alternativ kan være i retning sørover med bru over Levangerelva og vegforbindelse videre med tilknytting til hovedvegene ved Braner. Andre alternativ i retning Jamtvegen, Brusve og Levanger sentrum betraktes som mindre aktuelle blant annet ut fra miljøhensyn i boligområdene langs Sørvegen og Jamtvegen samt økt trafikk i Levanger sentrum med den konsekvens det vil få for bymiljøet. Sentrumsgatene er allerede sterkt trafikkbeltet.

Arbeidet med reguleringsplaner for Geitingsvollen og Katrines Minde er i startfasen. Dette fremskynder behovet for avklaring av hovedvegadkomst. Hovedalternativet (det mest aktuelle alternativet) vil trolig være i retning sørover med ny bru over Levangerelva og vegforbindelse til Braner og hovedvegene der. Følgende 4 hovedalternativ vurderes (se også egen kartskisse):

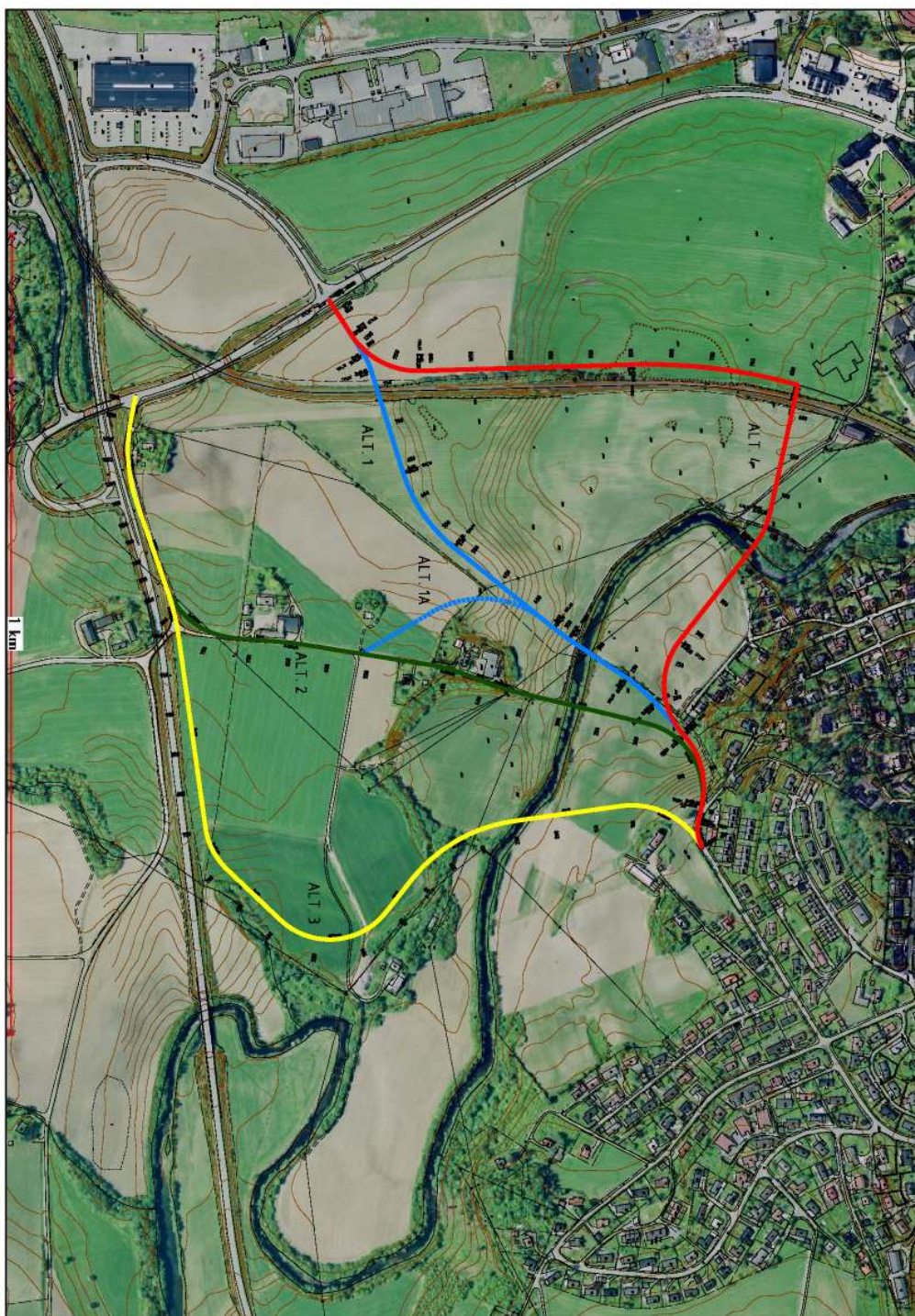
- Alt 1 og 1A
- Alt 2
- Alt 3
- Alt 4

Det anbefales at det legges vekt på følgende faktorer i det videre utredningsarbeidet:

- Gode og miljøvennlige løsninger
- Prioritere alternativ som reduserer trafikkbeltningen i Sørvegen, Jamtvegen og over Brusve bru / i Levanger sentrum.
- Miljøvennlig hovedadkomst til Geitingsvollen og Katrines Minde
- Attraktivt og funksjonelt alternativ som avlastningsveg mot sør fra Kvilstad/ Vestgård med tilstøtende områder.
- Jordvern i forhold til andre tungtveiende samfunnsinteresser
- Grunnforhold
- Andre forhold som for eksempel realistisk valg av alternativ i forhold til kostnader m.m.

Følgende alternativer er utredet i forbindelse med reguleringsplanarbeidet for Geitingsvollen.

** Kartskisse og alternativsbeskrivelse er utarbeidet av RG Prosjekt*



ALTERNATIVSBESKRIVELSE

Alternativ 1:

- 875m ny veg
- Bru over Levangerelva / Bru over jernbanen
- Ny kryssløsning ved Moan
- + Kort veg til E6 og Moanområdet
- + Alternativ for eksisterende bebyggelse - avlastning Jamtvegen / sentrum
- + Effektiv gang-/ sykkelvegtrase
- + Lite berørte boliger
- + Mellomløsning med alt. 2 kan etableres (Alt 1A, 630m ny veg)
- + Muliggjør ny trase inn mot sentrum
- Beslaglegger en del landbruksarealer
- Mulig konflikt med høyspent (ved elvekryssing)
- Høye fyllinger (landskap / stabilitet)
- Høye kostnader

Alternativ 2:

- 1080m veg (350m ny + 730m opprusting)
- Bru over Levangerelva
- + Kort veg til E6
- + Alternativ for eksisterende bebyggelse - avlastning Jamtvegen / sentrum
- + Beslaglegger lite jordbruksarealer, kantsoner
- Utfordrende stigningsforhold / grunnforhold
- Mulig konflikt med høyspent
- En del berørte boliger, støy etc.
- Omgjøring av kryssene ved fv. 125
- Trangt langs E6
- Deler de nye byggeområdene i Geitingsvollen

Alternativ 3:

- 1305m veg (1000m ny + 305m opprusting)
- Bru over Levangerelva
- + Alternativ for eksisterende bebyggelse - avlastning Jamtvegen / sentrum
- + Beslaglegger lite jordbruksarealer, kantsoner
- + Kortere gårdsveg for Nesjan, 312/2
- Mulig konflikt med høyspent
- Omgjøring av kryssene ved fv. 125
- Trangt langs E6
- Deler de nye byggeområdene i Geitingsvollen

Alternativ 4:

- 1270(+)m ny veg
- Bru over Levangerelva / Bru over jernbanen
- + Alternativ for eksisterende bebyggelse - avlastning Jamtvegen
- + Effektiv gang-/ sykkelvegtrase mot sentrum
- + Lite berørte boliger
- + Begynnelse på ny trase inn mot sentrum
- Beslaglegger en del landbruksarealer, kantsoner
- Mulig konflikt med høyspent (ved elvekryssing)
- Høye fyllinger (landskap / stabilitet)
- Høye kostnader

Foreløpig vurdering:

Det ble i forbindelse med planarbeidet for Geitingsvollen gjennomført møte med regionale myndigheter 1. juni 2007 der vegløsninger sørover fra Geitingsvollen / Bruborg var et av hovedtemaene.

Fra vegkontoret ble det signalisert at løsning 1 med påkobling direkte i Braneskrysset anses som mest fremtidsrettet sett fra vegfaglig ståsted. Fra landbruksmyndighetene anses alternativ 1 som det minst gunstige i forhold til inngrep i dyrket mark. Landbruksmyndighetene ønsket at det nå i stedet ble sett nærmere på varianter av alternativ 4 som i mindre grad vil dele de sammenhengende jordene på denne siden av elven.

I møtet var det enighet om at alternativ 3 vil gi for lang omveg og dermed kan utelukkes som aktuelt å gå videre med.

For å redusere trafikkbelastningen gjennom eksisterende boligområder på Bruborgsiden og inn i sentrum via Brusvebrua er det nødvendig at ny vegløsning fra Geitingsvollen både oppleves som foretrukket trase sørover til E6 / Magneten og som foretrukket trasé inn til sentrum. Alle alternativene vil være mer attraktiv enn eksisterende når det gjelder å komme seg sørover. Alternativ 1A, 2 og 3 vil trolig ikke oppfattes som attraktive nok i forhold til dagens vegnett når kun sentrum er målet. Velges for eksempel alternativ 2 vil dette sannsynligvis også utløse behov for variant av alternativ 4 inn mot sentrum i tillegg.

Valg av løsning for avlastningsveg vil måtte bli en avveining mellom hensynet til jordvern og effektiv trafikkavvikling og vektleggingen av forbindelse sørover og/eller forbindelse til sentrum.

Dersom det skulle vise seg vanskelig å få realisert en løsning rett sørover (alternativ 1) nå vil et byggetrinn 1 med utgangspunkt i alternativ 4 inn mot sentrum via jernbanen være et aktuelt valg da det uansett vil være behov for en rask sentrumsforbindelse og denne traseen vil være aktuell å forlenge sørover langs jernbanen (som alt. 4) senere og evt. også kombinere med alt. 1 eller 2 hvis disse lar seg gjennomføre etterhvert.

TILRÅDING

Dette strategidokumentet er utarbeidet som en del av planprosessen for revisjon av reguleringsplan for Levanger sentrum. Anbefalinger som ligger innenfor dette planområdet, er innarbeidet i forslag til ny reguleringsplan.

Anbefalingene som ligger utenfor planområdet, bearbejdes videre og legges inn som en del av premissene for revisjon av kommunedelplan for Levanger sentrum.