

## Statens vegvesen

Innherred samkommune  
Postboks 130  
7601 LEVANGER

INNHERRED SAMKOMMUNE  
9 NOV. 2007

Behandlende enhet:  
Region midt  
Nord-Trøndelag distrikt

Saksbehandler/innvalgsnr:  
Ola Belsaas - 74122693

Vår referanse:  
2007/088703-005

Deres referanse:  
2005/5515

Vår dato:  
15.11.2007

### Reguleringsplan Levanger sentrum - Statens vegvesens uttalelse

Vi viser til Deres oversendelse, datert 29. juni 2007, og flere samtaler om saken. Vi beklager samtidig at høringsfristen er betydelig oversittet.

Planområdet dekker de klart definerte sentrumsarealene i Levanger avgrenset av Sundet, elva og Moan/Mo gård, med unntak av havneområdet som er gjenstand for egen reguleringsplan. Planen tar sikte på å oppdatere gjeldende reguleringsplan av 1994, samt legge til rette for framtidig utvikling av sentrum. Blant oppgitte målsettinger med planarbeidet er ivaretagelse av byens særpreg, skape et mer miljøvennlig sentrum ved prioritering av fotgjengertrafikk og å finne effektive trafikk- og parkeringsløsninger. Et eget strategidokument vedrørende avlastningsveger/turstisystem i sentrum er vedlagt som premissgrunnlag til planen.

Statens vegvesen har følgende kommentarer til planforslaget:

#### Utfordringer, målsettinger og virkemidler

Planbeskrivelsen legger til grunn at en hovedutfordring som Levanger sentrum står overfor i dag, er at et stadig økende antall butikker forlater bykjernen til fordel for kjøpesentrene utenfor. Det er derfor et mål å legge til rette for at rammevilkårene gir grunnlag for fortsatt forretningsvirksomhet i byen, slik at sentrum på sikt ikke utvikler seg til et rent boligområde.

Som eksempler på attraktive rammevilkår nevnes egnede lokaler, parkeringsmuligheter og trivsel. Videre nevnes institusjonelle virksomheter som sykehus og den videregående skolen, som både i funksjon og omfang har betydning for aktiviteten i sentrum. Samtidig beskrives det i saksdokumentene at gjennomgangstrafikken er for stor. Kombinert med kronglete kjøreforhold og delvis begrensede parkeringsmuligheter gir dette en situasjon som oppleves både som et hinder for handel og som sjenerende for de som bor i området.

Statens vegvesen har stor forståelse for at kommunen ønsker å opprettholde sentrum med et mangfold bestående av boliger, næringsvirksomhet og sentrumsfunksjoner. Et godt sentrum kjennetegnes av blandete formål og variert sammensetning. Samtidig har Levanger sentrum også visse begrensninger mht. sin langstrakte form, verneverdige bebyggelse og annen

Postadresse  
Statens vegvesen  
Region midt  
Fylkeshuset  
6404 Molde

Telefon: 815 44 040  
Telefaks: 71 27 41 01  
firmapost-midt@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Byavegen 21  
7737 STEINKJER

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Båtsfjordveien 18  
9815 VADSØ  
Telefon: 78 94 15 50  
Telefaks: 78 95 33 52

infrastruktur (jernbane, sykehus). Vi tror derfor at sentrum både som kommunikasjonsknutepunkt og arbeidsplassarena uansett vil måtte forvente en vesentlig andel biltrafikk til og fra byen. Dette delvis uavhengig om man lykkes med ambisjonene om sentrum som et stabilt, og eventuelt styrket, handels- og servicested.

Det er likevel riktig av kommunen å se på hva som kan gjøres for best mulig å forene mål som i utgangspunktet kan virke sprikende. Planforslaget forsøker å møte utfordringene gjennom flere grep:

- Nye avlastningsveger
- Romslige og lett tilgjengelige parkeringsarealer i sentrums ytterkant
- Etablering av flere attraktive gang- og sykkelveger

Dette er for øvrig elementer som tidlig var gjenstand for diskusjon i arbeidet med Cittaslow, hvor også Statens vegvesen var delaktig, og senere også i kommunens eget visjonsprosjekt - *Levanger 2020*.

### Trafikk generelt

Når det gjelder gjennomgangstrafikk gjennom Levanger sentrum, har temaet vært gjenstand for diskusjon mellom kommunen og Vegvesenet i noen tid. Med bakgrunn i trafikk tellingen (nummerskiltundersøkelse) i 2005, kan det fastslås at det er en liten andel trafikk som ferdes mellom Mule og Branes via sentrum uten opphold/stopp. Dette vil også være naturlig i det kommunen selv beskriver som en kronglet trafikkavvikling i sentrum. Med målsetting om kortest mulig reisetid, vil de som har anledning til det i størst mulig grad benytte omkjøringsalternativet og E6. Dette gjelder i særdeleshet næringstrafikk, som i dag møter store krav om lave tidskostnader. Det er uansett et faktum at generell trafikkvekst har medført at trafikken i Kirkegata i dag er like stor som på det tidspunkt da ny E6 utenom sentrum ble åpnet for trafikk. Vi har derfor en felles utfordring i å utrede mulighetene for avlastning av sentrum.

For øvrig merker vi oss med interesse at det i planbeskrivelsen er oppgitt å være utført flere tiltak som begrenser farten i Kirkegata. Faktum er at det i dag er *færre* fartsdempende tiltak i Kirkegata enn hva tilfellet var ved cittaslowarbeidets oppstart. Bakgrunnen er en velkjent diskusjon om opphøyde gangfelt fra sommeren 2007. Dette skal følges opp med en evaluering i 2008, og det er også igangsatt en prosess med sikte på å etablere "sone 30" i hele sentrum.

### Trafikkmengder/-modell

Vi foretar jevnlig tellinger av faktisk trafikk i Levanger. Som kjent ligger gjennomsnittlig trafikk på Fv. 125 Kirkegata sør for Sundgata på ca 10.000 kjøretøy/døgn. Med bakgrunn i nummerskiltundersøkelsen som viser fordeling av eksisterende trafikk, blir det nå utarbeidet en trafikkmodell (*Contram*) som vil kunne bli et verktøy for vurdering av framtidig trafikkfordeling. Det vil bl.a. være muligheter for å se virkningen av variasjoner av nye veglenker og byggeområder. Vi har en målsetting om at denne skal være klar i løpet av høsten.

### Nye avlastningsveger

Levanger sentrums langstrakte form og den fastlagte kvartalsstrukturen utgjør begrensninger som gir føringer for hvilke grep som kan gjøres med tanke på nye avlastningsveger. Vi tolker planforslaget slik at eksisterende gatenett i stor grad skal ha de samme funksjoner som de har i dag. (Unntaket er Håkongatas forlengelse som gågate eller miljøprioritert gate på sikt.)

### Ny kjøreveg Levangerbrua – Elvegata – Torget

Denne har til hensikt å lede trafikk fra nord inn i sentrum og til nytt parkeringsanlegg ved Nedre Torg. Med tilgang til nye arealer (Midt-Norge Slakteri) og sanering/flytting av eldre garasjerekke, tror vi dette kan være en godt bidrag til avlastning av Kirkegt. for reisende med stasjonsområdet som målpunkt. Vi er noe usikre på hvorvidt koplingen mellom atkomstvegen og P1 bør være kjørbare, dersom det ikke foretas grep i Jernbanegata som gjør denne mindre attraktiv som kjøreveg. Det blir videre avgjørende å utforme kryss med Fv. 125 Kirkegata på en måte som gjør det attraktivt å benytte denne framfor å fortsette langs Kirkegt. inn i byen. Eget venstresvingfelt må her vurderes, da mye trafikk i mot lett påvirker bilistens valg om vi skal fortsette rett fram eller vente. Med Kirkegatas gode standard og vanskelig venstresving, kan effekten av avlastningsvegen fort bli redusert for trafikk fra nord.

Med innføring av sone 30 i sentrum, har det vært tale om å innføre fartsreduserende tiltak i Jernbanegata. Vi tror at dette må på plass for at avlastningsvegen skal bli prioritert, da Jernbanegata har et "innbydende" tverrsnitt med sitt brede gateprofil. Det bør samtidig vurderes å stramme inn gateløpet, for eksempel med gjennomgående sykkelfelt. Som nevnt i strategidokumentet, er det også viktig at parkeringsanlegget på Nedre Torg er innbydende.

### Ny kjøreveg Halsanvegen retning sør

En forutsetning for denne, er naturlig nok at den etableres som ny veg på hele strekningen. Dette vil mest naturlig være et tema for revisjon av kommunedelplanen, og må også ses i sammenheng med utbygging av Geitingsvollen og andre planelementer omkring sentrum. At denne veglenken kan avlaste søndre deler av Kirkegata er betinget av at den utformes som et bedre tilbud enn Kirkegata. Dette tror vi er avhengig av at vegen vil føre direkte inn i trafikksystemet til næringsområdet ved Magnet og E6 sør. Det er sannsynligvis også avhengig av at ytterligere "trafikkavvisende" tiltak i Kirkegata. Det tar forholdsvis lang tid å endre folks kjørevaner, og dette er ekstra krevende dersom den tilrettelagte reiserute medfører lengre kjørestrekning. *Følt* reisetid dominerer for de flestes del foran *reell* reisetid, og luftlinje oppleves for de fleste som raskeste veg – inntil en viss grad uavhengig av faktisk reisetid.

Derfor tillater vi oss også å stille spørsmål ved nyvegen og forbindelsen med Halsanvegen. For utelukkende atkomst til sykehusområdet vil denne ha sin klare berettigelse. Ut over dette tror vi at "kroken" ved område 45 kan være nok til at avvisning oppstår. Vi savner derfor en diskusjon i planbeskrivelsen om muligheten for en framføring av denne vegen i rett linje inn til P9, uten bruk av eksisterende gatenett forbi område 45. Vi etterlyser videre kommunens vurdering av Halsanvegen som samle-/atkomstgate. Det må påregnes at dersom en lykkes i å etablere den nye atkomstvegen mot sør på en god måte, vil også flere benytte denne for trafikk til/fra kjerneområdet i sentrum. Skal Kirkegata avlastes i vesentlig grad, må man se for seg, og diskutere, alternative, gjennomgående løsninger. Etter vårt skjønn er det her et manglende ledd i det foreliggende planforslaget.

### Ny kjørebri ved Jetéen

Ny bru til avlastning for Sundbrua tror vi har svært mye for seg, i og med at Sundbrua er eneste kjørbare forbindelse mellom Nesset og sentrum/Moan. Kommunen vil her møte visse utfordringer ved kryssing av gang-/sykkelvegen FT2, og kryssområdet ved Moan er allerede i dag en flaskehals. Vi ser det som avgjørende for å lykkes med avlastningsvegen/-brua at det blir arbeidet fram en ny løsning for dette kryssområdet, og dette er også på gang i egen prosess mellom kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen.

### Mangelfullt plangrunnlag for vegregulering/-bygging

Det er, ut fra kart og beskrivelse, ikke mulig å vurdere de foreslåtte atkomstvegernes geometri og standard. Vegene er ikke målsatt, og standardvalg er ikke nærmere omtalt. For grundig å kunne vurdere tverrprofiler på veger og gater, svingradier i kryss, stigningsforhold og lignende, er vi avhengig av et annet detaljeringsnivå.

Vi forutsetter derfor at det utarbeides egne reguleringsplaner for de nye vegene som berører fylkesveg, slik at kryssforbindelser med disse, og generell veggeometri, kan ivaretas. Vi oppfatter derfor forslaget om nye veger som illustrerende, og forventer nærmere oppfølging gjennom nye detaljplaner.

Planforslaget er heller ikke så detaljert at den viser feltinndeling på vegene. Av plankartet ser det ut som om de fleste kryssene er uten venstresvingfelt. Med de trafikkmengder som her er i enkelte kryss, vil det være aktuelt å beholde de som finnes og kanskje tilrettelegge for nye venstresvingfelt i andre kryss. Egne kapasitetsvurderinger bør utføres før dette. Contram-modellen vil her bli til hjelp.

### Generelt om avlastningsveger

Planforslaget legger opp til fortsatt bilbasert ferdsel i og gjennom sentrum. Nye atkomstveger og utvidete parkeringstilbud gir bud om et fortsatt betydelig trafikknivå, selv om man skulle lykkes i å foreta en viss omfordeling på veg- og gatenett. Det må her kommenteres at det først og fremst er Fv. 125 Kirkegt. som er dimensjonert for trafikkmengder av vesentlig størrelse.

Strategidokumentet har en målsetting om sentrum som det gode sted, med god tilgjengelighet for alle. Samtidig viser planforslaget at de fleste gater skal være åpne for biltrafikk, og det skal være parkeringsplasser til alle. Statens vegvesen mottar jevnlig henvendelser fra både publikum og næringsliv i Levanger om at trafikken i sentrum, først og fremst representert ved Fv. 125 Kirkegata, er problematisk. Også gjennom vår dialog med Levanger kommune får vi inntrykk av at belastningen fra biltrafikken er større enn ønskelig. Vi tillater oss derfor å stille spørsmål ved sammenhengen mellom målsetting, strategi og planforslaget som virkemiddel.

Nye avlastningsveger kan være et mulig bidrag, men vi anser likevel dette som marginalt i forhold den vesentlige innretningen mot bilbasert virksomhet i sentrum som planen ellers legger opp til. Og så lenge det ikke eksisterer et reelt, gjennomgående, alternativ mellom E6 og Fv. 125 Kirkegata, er vi redd for at planforslaget ikke vil være egnet til å redusere trafikkmengden i Levanger sentrum i vesentlig grad. Det vil fortsatt være behov for en hovedveg i korridoren jernbanen/elva som kan fungere som lokal omkjøringsveg, med én eller to gode forbindelser til sentrum. Dette vil kreve kontroversielle tiltak, men vi anser at kommende kommunedelplanprosesser må våge å ta opp slike langsiktige tema.

### **Økonomi**

For ordens skyld vil vi gjøre oppmerksom på at det i Fylkesvegplan for 2006-09 ikke er avsatt midler for investeringstiltak i og omkring Levanger sentrum. I utgangspunktet må derfor alle nye tiltak som berører fylkesveg finansieres lokalt. Kommunene vil få invitasjon til å fremme ønsker om nye tiltak til neste fylkesvegplanperiode i løpet av 2008.

## Myke trafikanter

Generelt er tilbudet til gående/syklende inn til sentrum forholdsvis bra. Forslaget om å på sikt kunne overta nåværende jernbanebru til gangbru er positivt. Likeså gang-/sykkelforbindelse mellom Mo gård og Levangerelva. I sentrum er syklende stort sett henvist til fortau eller kjørebane. Dette er en dårlig løsning for en stadig økende trafikantgruppe. Med ønsket om å etablere sone 30 i hele sentrum er forutsetningene bedre for syklende i kjørebanen, men det vil fortsatt være en stor andel syklende som ikke vil tørre å blande seg med biltrafikken. Og på fortauet har syklistene som holder vesentlig mer enn gangfart heller ikke noe å gjøre.

I bygater med min. avstand 12-13 m mellom fasader anbefales egne sykkelfelt, der dette kan etableres over en viss strekning. Sykkelfelt skal anlegges på begge sider av kjørebanen, mellom fortau og kjøreveg. I Levanger kan Jernbanegata og eventuelt deler av Sjøgata være egnet for dette, men dette krever nærmere utredning og detaljplanlegging. Vi viser her til *Sykkelhåndboka* (håndbok 233, Statens vegvesen 2002 – [www.vegvesen.no/fagstoff/handb](http://www.vegvesen.no/fagstoff/handb)).

Vi registrerer med tilfredshet at prinsipper for universell utforming er et tema i planen.

### Fotgjengerunderganger – Fv. 125 Kirkegata

Vi har tidligere uttalt oss vedrørende undergang mellom skolen og sykehuset. All sykehusparkering blir nå løst på sykehusets egen grunn. Videre ankommer flertallet av skolens elever som er gående/syklende langs Kirkegata, og ikke via sykehusområdet. Tar man også i betraktning at elever ved videregående skoler erfaringsmessig i liten grad oppsøker slike passeringmuligheter dersom "enklere" alternativer foreligger, finner vi fortsatt lite grunnlag for noen undergang på dette stedet.

Det stilles store krav til utforming (ledemurer, stigningsforhold) av en undergang for at den skal fungere etter hensikten. Når det også foreligger felles planer om sone 30 som generell fartsgrense i hele sentrum, supplert med opphøyde gangfelt, stiller vi generelt spørsmål ved nytte og ressursbruk tilknyttet egne underganger i Kirkegata. Disse må i så fall ligge på rett plass i forhold til behovet, dvs. opplagte kryssingspunkter med stort antall kryssende. Dagens vegnormaler sier om underganger: "Planskilt kryssing kan anlegges der det ligger til rette for det og den vil få god bruk. Kryssing i plan vil være det vanligste." Vår erfaring med slike tiltak bekrefter nettopp dette. Det er dessuten avgjørende at detaljplanlegging og -utforming gjøres grundig. For slike vurderinger er målestokk 1:2500 helt utilstrekkelig, og dessuten er lett lesbare høydekurver et nødvendig vurderingsgrunnlag. Vi erfarer også at kravene til universell utforming er vanskelige å oppfylle for underganger i et etablert sentrum.

Tiltak som er vist i plankartet skaper raskt forventninger. Vi anbefaler at begge undergangene tas ut. For øvrig gjelder kommentaren foran om prioriteringer i fylkesvegplanen tilsvarende.

## Parkering

Nye, store, parkeringsanlegg i utkanten av sentrum er kommentert foran. Forutsatt at disse får god kapasitet og enkel atkomst, bør de kunne utgjøre et nyttig supplement og forhåpentligvis medføre en omfordeling av trafikk i sentrum i ønsket retning. I et etablert sentrum som Levanger, og med målsetting om "det gode sted", bør parkeringsanlegg i flere plan (P-hus; P-kjellere) være aktuelt for bedret arealutnyttelse. Parkering i underetasjer ved nybygg, eller krav til parkeringsdekning/avsetning til "P-fond", bør kreves i utbyggingsavtaler ved all større utbygging. Samtidig bør tilbudet om kantparkering reduseres vesentlig. Dette er i konflikt

med handels- og servicenæringens ønsker, men resultatet kan ellers fort bli at P-anleggene i ytterkant mister sin effekt som buffer mellom by og omland.

### Støy

Med stor trafikkmengde og eldre sentrumsbebyggelse har støy lenge vært et tema i Levanger. Bebyggelsen langs Fv. 125 falt ikke innenfor innslagskriteriene for tiltak etter forurensningsloven ved vår gjennomgang i 2004-05, men dette kan endre seg ved fortsatt trafikkvekst. Vårt ansvar som anleggseier (Fv. 125) er kommentert i saksprotokollen, men vi har hittil ikke hatt kapasitet til å utarbeide støysonekart for byer og tettsteder. Vi vil her henvide til Miljøverndepartementets retningslinjer T-1442, side 228-230, for enkel metode for vurdering av støy.

### Bestemmelser (PBL § 26)

Egen bestemmelse om frisisiktsoner må tas inn som spesialområde (§ 25, 1. ledd nr 6), med beskrivelse av fri sikt i sonens planum. Frisisiktsoner, i henhold til vegnormalene, må videre legges inn i plankartet. Skravur fremgår av Miljøverndepartementets veileder *plan og kart etter plan- og bygningsloven* (planlegging.no). Det er kun frisisiktsoner som dekker annet planformål enn "vegformål" som trenger skravur, men sonenes utstrekning skal inntegnes og målsettes. Dette er for vår del viktigst for riks- og fylkesvegene i plankartet.

### Oppsummert

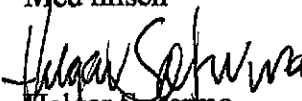
Vi synes Levanger kommune har lagt ned en betydelig innsats i planarbeidet, og ser at det blir gjort forsøk på å finne løsninger på de utfordringer Levanger sentrum står overfor. Samtidig er disse utfordringene dels uforenlige (opprettholde/øke handel – redusere trafikk). Forslaget om nye avlastningsveger, samt nye parkeringsområder i sentrums ytterkant, kan bidra til å avhjelpe dette. Imidlertid er vi usikre på om disse tiltakene er tilstrekkelige til å demme opp for den utvikling en ønsker endret. Vi etterlyser også vurdering av et mer rendyrket, gjennomgående, omkjørings-/avlastningsalternativ i korridoren langs elva/jernbanen. Denne må også ha god forbindelse med gode parkeringsalternativer i sentrum. Et slikt alternativ tror vi på sikt tvinge seg fram.

Kartografisk står planforslaget en del tilbake for hva vi forventer som grunnlag for vurdering av vegstandard og -utforming generelt. Det må her foretas en del suppleringer som beskrevet foran for eksisterende planformål. Når det gjelder nye vegger, er det en forutsetning at målsatt plankart i større målestokk blir utarbeidet før vi kan ta stilling til tiltakene.

Statens vegvesen har ingen øvrige merknader til planen.

Trafikksikkerhet/vegforvaltningseksjonen

Med hilsen

  
Helgar Sætermo  
seksjonsleder



Ola Belsaas

Kopi: Fylkesmannen i Nord-Trøndelag v/ kommunal- og administrasjonsavdelingen  
Nord-Trøndelag fylkeskommune v/ regional utviklingsavdeling