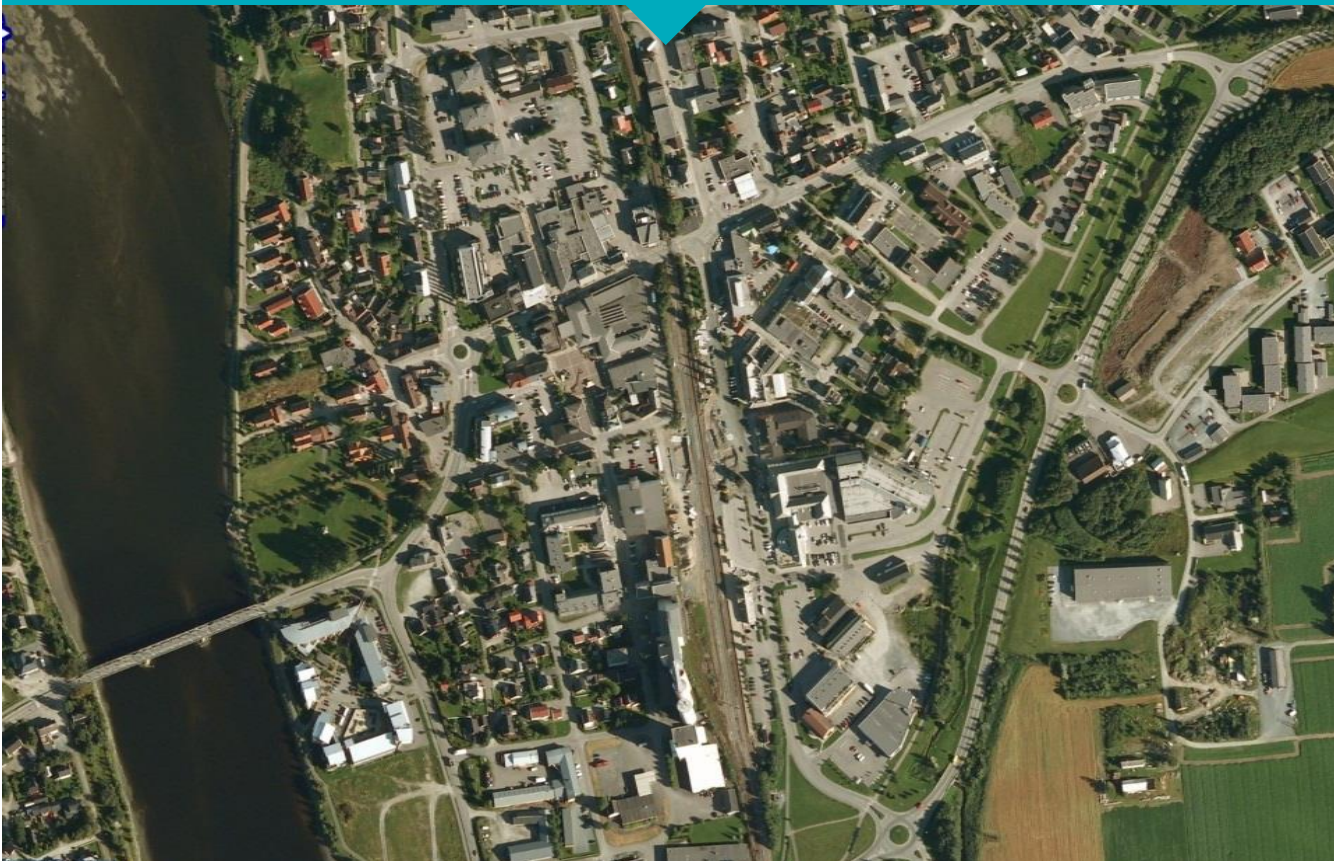


Verdal kommune

Gatebruksplan Verdal sentrum



Oppdragsnr.: 513 1180

Oppdragsgiver	Verdal kommune
Oppdragsgivers kontaktperson:	Bård Kotheim
Rådgiver:	Norconsult AS, Kongens gt 27, NO-7713 Steinkjer
Oppdragsleder:	Bjørn Jarle Risholt
Fagansvarlig:	Gunhild Kvistad
Andre nøkkelpersoner:	Arne Ramstad - veg/ trafikkssikkerhet
	Pål Gauteplass, arealplan

01	2016-10-06	Gatebruksplan	Gunhild Kvistad	Pål Gauteplass	Gunhild Kvistad
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Forord

Verdal sentrum har de senere årene opplevd stor byggeaktivitet og en rekke nye prosjekt er under oppføring og planlegging. Eksisterende planovergang i Nordgata skal stenges for gående og kjørende. Kommunen har nylig tatt status som sykkelby og satser offensivt på å øke andelen som sykler til arbeid og skole. Alt dette vil gi endringer i trafikksituasjonen i sentrumsområdet.

Gatebruksplanen redegjør for forventede endringer og gir føringer for hvordan gatebruken og parkeringsløsningene i sentrum skal utvikles fremover. Arbeidet med gatebruksplanen har pågått parallelt med utarbeidelsen av «Temaplan for økt sykkelbruk» og «Kommunedelplanen for Verdal by». Arbeidet med gatebruksplanen har gitt innspill til de to andre planene og motsatt. Innholdet i dokumentene er samordnet. Gatebruksplanen er et strategidokument uten juridiske føringer. Formålet med gatebruksplanen har vært å utdype, begrunne og konkretisere overordnede satsinger som beskrives i sykkelplanen og kommunedelplanen.

Ansvarlig for arbeidet i kommunen har vært Bård Kotheim, virksomhetsleder Teknisk drift. Fra kommunen har også Oddvar Govasmark fra Teknisk drift deltatt i hele prosessen. Fagansvarlig plan, kommuneplanlegger og ansvarlig for sykkelplanen har deltatt i arbeidsmøter og kommet med innspill. Norconsult AS har vært innleid som konsulenter for å lede prosessen og utarbeide plandokumentene. Arbeidsgruppen startet arbeidet i 2013 og har hatt jevnlige arbeids- og koordineringsmøter. I tillegg har det vært møter og dialog med Jernbaneverket, Statens vegvesen, Trønderbilene, skoler, barnehager og sentrale næringsaktører underveis.

Innhold

0	Sammendrag	5
1	Innledning	7
1.1	Formål med gatebruksplanen	7
1.2	Planavgrensing	8
2	Dagens situasjon - analyse	9
2.1	Planområdet	9
2.2	Hovedvegnett kjørende	11
2.3	Kollektivtrafikk	13
2.4	Varelevering/ transportkjøring	15
2.5	Trafikksikkerhet	15
2.6	Parkering	16
2.7	Sykkel	18
2.8	Gående	19
2.9	Bymiljø/ byrom	20
3	Aktuelle planer/ premisser	22
3.1	Stenging av planovergangen i Nordgata	22
3.2	Planlagte byggeprosjekt	23
3.3	Temaplan for økt sykkelbruk	25
4	Gatebruksplan	26
4.1	Generelt	26
4.2	Hovedvegnett kjørende	26
4.3	Kollektivtrafikk	29
4.4	Varelevering/ transportkjøring	32
4.5	Trafikksikkerhet	32
4.6	Parkering	33
4.7	Sykkel	35
4.8	Gående	40
4.9	Bymiljø/ byrom	41
5	Tiltaksliste	43

0 Sammen drag

Gatebruksplanen inneholder innledningsvis en analyse av dagens situasjon, deretter en beskrivelse av planer og premisser som forventes å påvirke trafikkbildet og avslutningsvis forslag til nye løsninger for gatebruken. Forslagene i gatebruksplanen er på et overordnet nivå og skal danne grunnlag for etterfølgende juridiske plandokumenter (reguleringsplaner) og mer detaljerte prosjektplaner.

Dagens situasjon

Det ikke vurdert å være store problemer knyttet til gatebruk og trafikk i Verdal sentrum i dag:

- Vegnettet har god kapasitet
- Kollektivtilbudet fungerer tilfredsstillende på de fleste områdene
- Det er rikelig med parkeringsplasser
- Forholdene for myke trafikanter er stort sett gode

De eneste trafikale utfordringene av overordnet betydning er trafiksikkerheten ved planovergangen i Nordgata og kødannelser i Havnevegen i rushtiden til og fra Ørin.

Aktuelle planer/ premisser

I planarbeidet har det vært et særlig fokus på å vurdere konsekvensene av følgende tre endringer:

- **Planovergangen i Nordgata stenges for gående og kjørende**
En analyse av nytt kjøremønster etter stengingen av planovergangen i Nordgata viser at dagens vegnett har kapasitet til å tåle forventet trafikkøkning. Kapasiteten vil heller ikke være noe problem for gående og syklende, men disse vil ha større ulemper enn de kjørende om de får lengre veg. Når ferdselsmønsteret for alle trafikantgrupper endres vil dette innebære konsekvenser for bybildet. Nordgata som til nå har vært hovedgata vil komme i bakevja og andre gater og områder vil få flere fotgjengere og dermed større potensiale som handelsgater og møteplasser i fremtiden.
- **Leilighetsbygging gir flere fotgjengere i sentrumssonen**
Verdal har opplevd stor byggeaktivitet i sentrum de senere årene og det er mange nye utbyggingsprosjekt på gang. Flere sentrumsbeboere og økt aktivitet genererer mer biltrafikk, men den største endringen for bymiljøet vil være at dette gir mange flere myke trafikanter i sentrum. Andelen eldre fotgjengere vil øke.
- **Sykkelbystatus forplikter kommunen til å satse på sykkel**
Verdal har tatt status som «Sykkelby» og har satt seg en målsetting om å doble andelen sykkelreiser fra ca. 4% i dag til ca. 8% innen 2030. Skal kommunen lykkes med dette må det tilrettelegges bedre for sykkel. Det som vil monne mest er å øke andelen jobbsyklister.

Gatebruksplanen

Med utgangspunkt i dagens trafikksituasjon og antatte endringer fremover vil det være riktig at hovedfokus i gatebruksplanen blir tilrettelegging for fotgjengere, syklistar og kollektivreisende. Dette vil også være i tråd med overordnede miljømålsettinger.

I gatebruksplanen foreslås det en rekke små og større tiltak som vil bidra til å oppfylle målsettingen med planen. De viktigste innsatsområdene som foreslås er:

- Lede bil- og busstrafikk som ikke skal til sentrum utenom, via fv 757 og Fløytaarvegen. Det vil gjøre det triveligere å være fotgjenger og enklere å komme frem for bilister som har ærend i sentrum.
- Styrke aksene Suljordet – Tindved (nord - sør) og Amfi – Moeparken (øst – vest) som fremtidige hovedårer for byutvikling og fotgjengertrafikk i sentrum.
- Etablere en attraktiv hovedsykkelveg for jobbsyklistar mellom sentrum og Ørin.



- Jernbanerommet blir et viktig byrom også i fremtiden. I tillegg til å være trafikk-knutepunkt for alle trafikantgrupper ligger området også sentralt ift. handels- og kulturtilbud.



- Som et viktig tiltak for å øke sykkelandelen til og fra arbeidsplassene på Ørin foreslås Ørbrua prioritert som sykkelbru. Biler og busser henvises til Fløytaarvegen/ Fv 757. Alternativ til å stenge brua for kjørende vil være å skille brua som «Sharrow» der sykkel og biler deler kjørebane.

1 Innledning

1.1 Formål med gatebruksplanen

Gatebruksplanen for Verdal sentrum er et strategisk dokument som har hatt til hensikt å utfylle «Tema-planen for økt sykkelbruk» og «Kommunedelplan for Verdal by». Gatebruksplanen gir føringer for fremtidig trafikkmønster og parkering i Verdal sentrum og nærliggende områder. Hovedtrafikkårer både for kjørende og gående vurderes og skisseres. Byen skal ha et differensiert og velfungerende veinett med god fremkommelighet for alle trafikantergrupper. Overordnet målsetting for arbeidet er å bidra til å gjøre Verdal sentrum mer attraktivt som handelsted og boligområde. Gatebruksplanen skal i tråd med nasjonale, regionale og kommunale målsettinger sikre en helhetlig og bærekraftig sentrumsutvikling.

Arbeidet er en oppfølging av bl.a. «Mulighetsstudien for sentrum» utarbeidet av Snøhetta i 2011. Som mangeårig pilotkommune innenfor universell utforming er det naturlig at også gatebruksplanen for sentrum tilstreber god tilgjengelighet for alle brukergrupper. Som fersk Sykkelby vil tilrettelegging for syklende bli et sentralt tema i planen. Folkehelsestatistikk fra HUNT og Folkehelseinstituttet viser at Verdal kommune har en høy andel levevanerelaterte utfordringer sammenlignet med fylkes- og landsgjennomsnitt. Økt fysisk aktivitet vil gi store helsemessige og samfunnsøkonomiske gevinster. Det er derfor viktig å gjøre det enkelt og attraktivt å sykle og gå, og samtidig gjøre det mindre attraktivt å kjøre bil for de som har alternativer. Gatebruksplanen er på et overordnet nivå. Designprogram, type gateløp, belegg, etc, inngår derfor ikke i gatebruksplanen, men må følges opp i et eget etterfølgende arbeid.



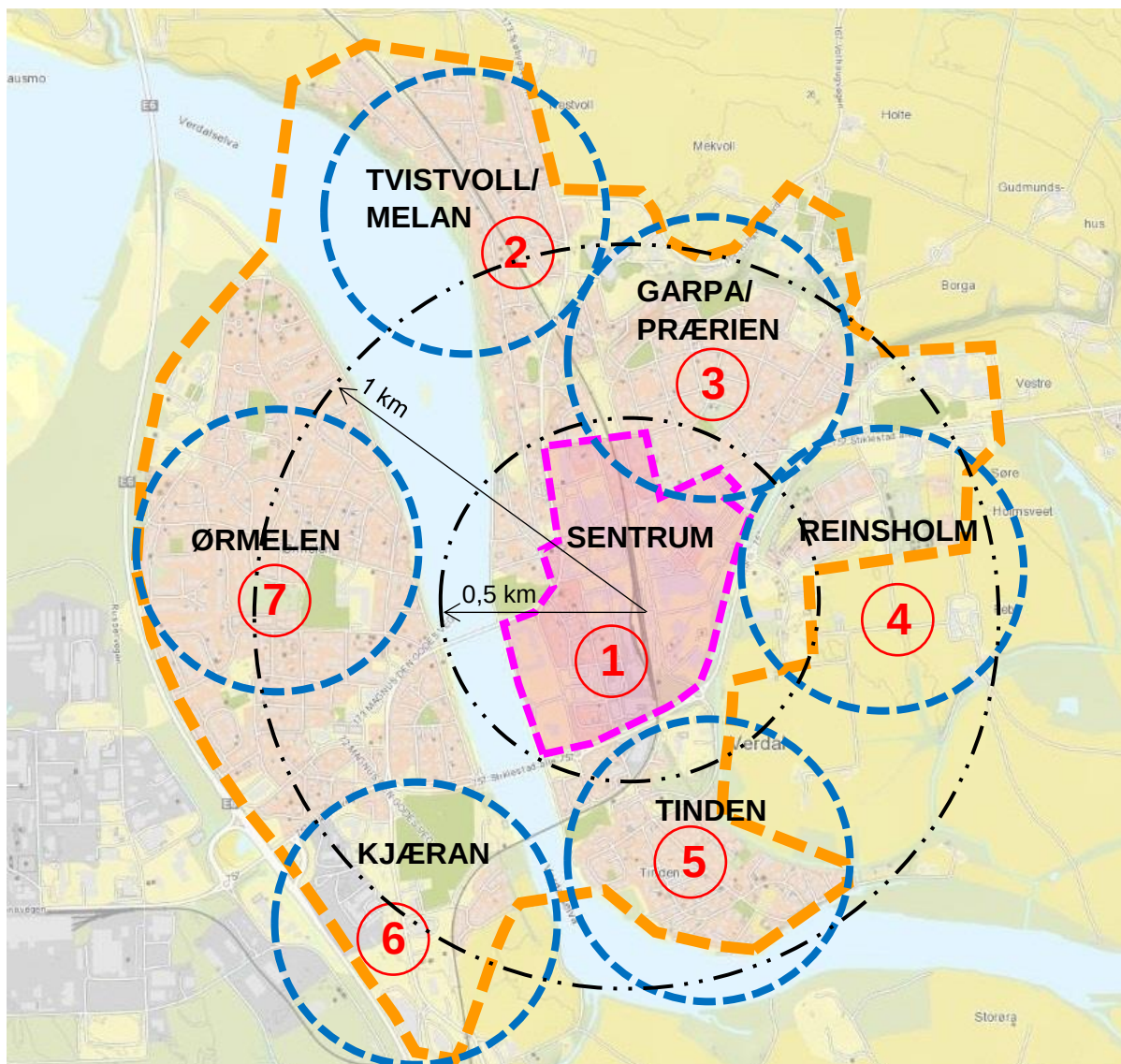
- Den nye jernbaneundergangen ved stasjonen vil bli enda viktigere for fremkommeligheten i sentrum når planovergangen i Nordgata stenger.

1.2 Planavgrensning

Planavgrensningen for gatebruksplanen er vist med orange strek under. Planområdet dekker handels- og servicefunksjonene og de nærmeste omkringliggende boligområdene. I gatebruksplanen brukes «sentrumsbegrepet» primært om den innerste bykjernen. Grensen for «sentrum» (rosa strek) samsvarer med sentrumsavgrensning angitt i Kommuneldelplan for Verdal by. Planområdet er i gatebruksplanen inndelt i 7 delområder. Innen det avgrensede planområdet bor det til sammen ca. 6000 mennesker.

1. **SENTRUM** (Handels- og servicetilbud, samt en økende andel leiligheter) ca. 1000
2. **TVISTVOLL/ MELAN** (Hovedsakelig eneboliger) ca. 700
3. **GARPA/ PRÆRIEN** (Hovedsakelig eneboliger) ca. 1000
4. **REINSHOLM** (Hovedsakelig rekkehus og to etasjes leilighetsbygg) ca. 500
5. **TINDEN** (Eneboliger og flermannsboliger) ca. 500
6. **KJÆRAN** (Avlastningsomr. med storhandel, idrettsanlegg og noen eneboliger) ca. 200
7. **ØRMELEN** (Hovedsakelig eneboliger, noen leilighetsbygg og enkelte næringsbygg) ca. 2100

Hovedfokus i gatebruksplanen har vært område 1, sentrum. Andel bilister som kjører, sykler eller går på de ulike vegene gjennom sentrum påvirkes av en rekke forhold på utsiden av plangrensa. Behov for eventuelle tilrettelegginger etc. utenfor sentrum har i liten grad vært tema i denne gatebruksplanen.



– Planområdet og delområder. De svarte sirklene angir radius 0,5 og 1 km målt fra jernbanestasjonen.

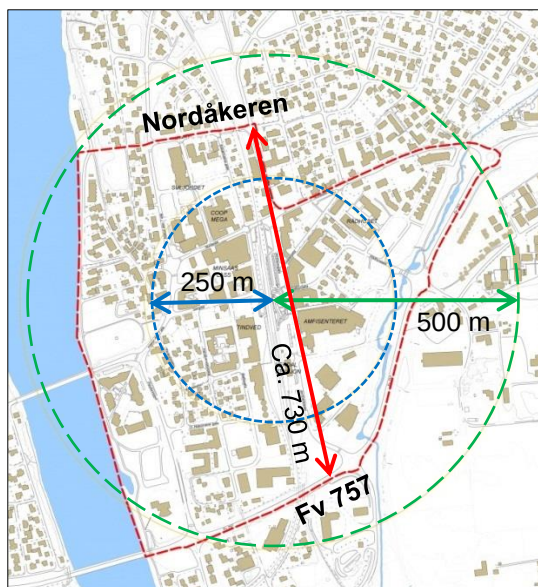
2 Dagens situasjon - analyse

2.1 Planområdet

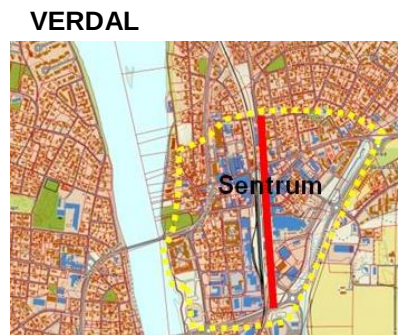
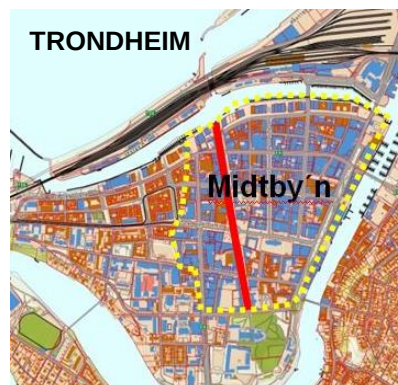


- Planområdet med delområder sett mot industriområdet (eldre foto fra kommunens hjemmeside).

Verdals sentrumsområde er tilnærmet flatt. Mange boliger og arbeidsplasser er samlet innenfor et område med en utstrekning på få kilometer. Den innerste sentrumskjernen med forretninger og ulike servicetilbud ligger innenfor en sirkel med radius 2 - 300 m målt fra den nye jernbaneundergangen ved stasjonen. Det ligger svært godt til rette for å gå og sykle i sentrumsområdet.

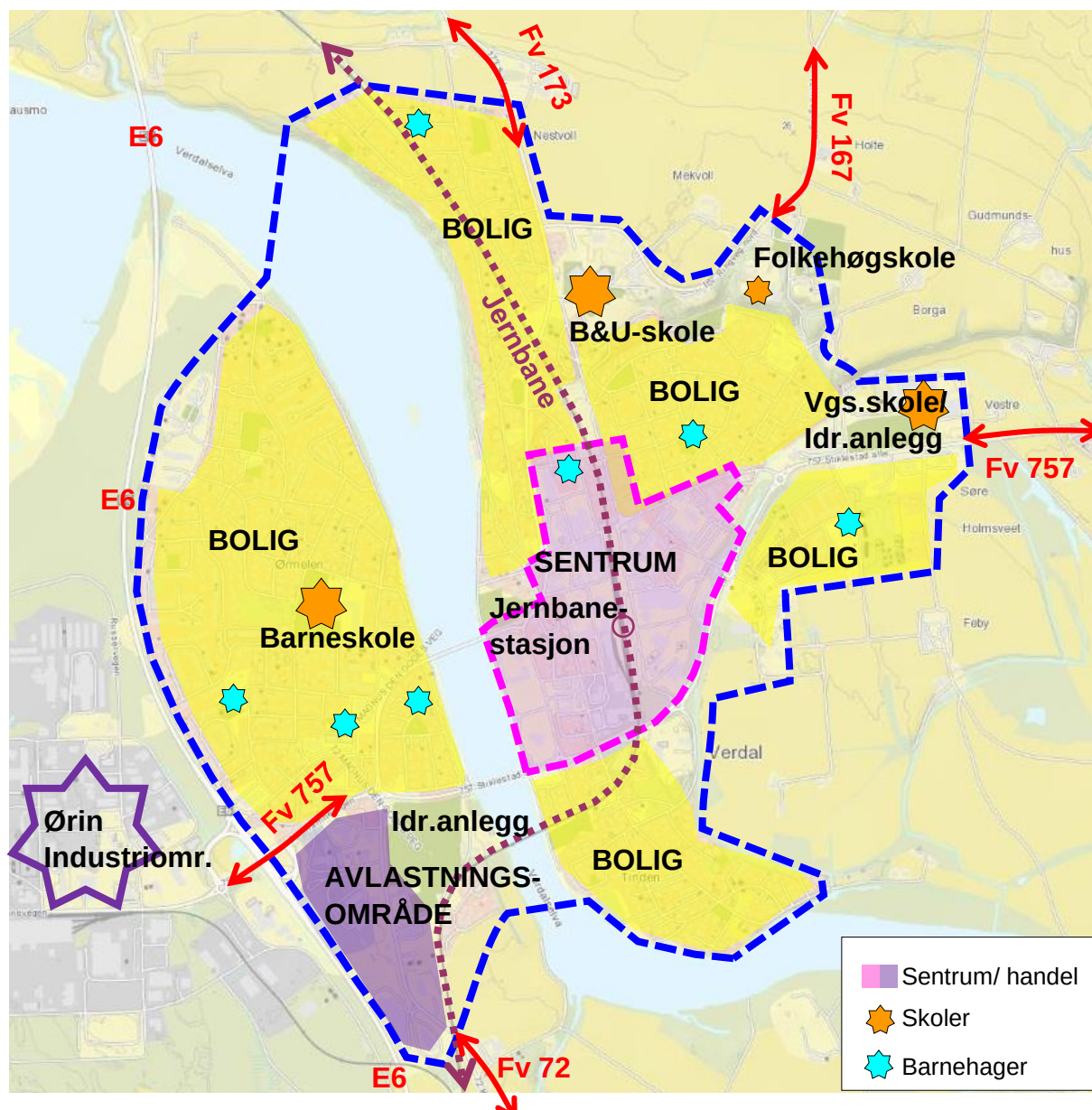


- Sentrum: Avstanden fra fv 757 i sør og opp til Nordåkeren i nord er ca. 730 m. Det er like langt som Munkegata i Trondheim. Størparten av Midtby'n ville fått plass innenfor Verdal sentrum – se ill. t.h.



Det meste av arealet innenfor planområdet er bebygd, men tettheten er jevnt over ganske lav. Store områder består av en og to etasjes eneboliger. Sammenlignet med Midtby'n i Trondheim (illustrasjon forrige side) er det plass til en betydelig fortetting om man ønsker å videreutvikle Verdal som by. Fortetningspotensialet i sentrum er også fremhevet i Mulighetsstudien utarbeidet av Snøhetta i 2011.

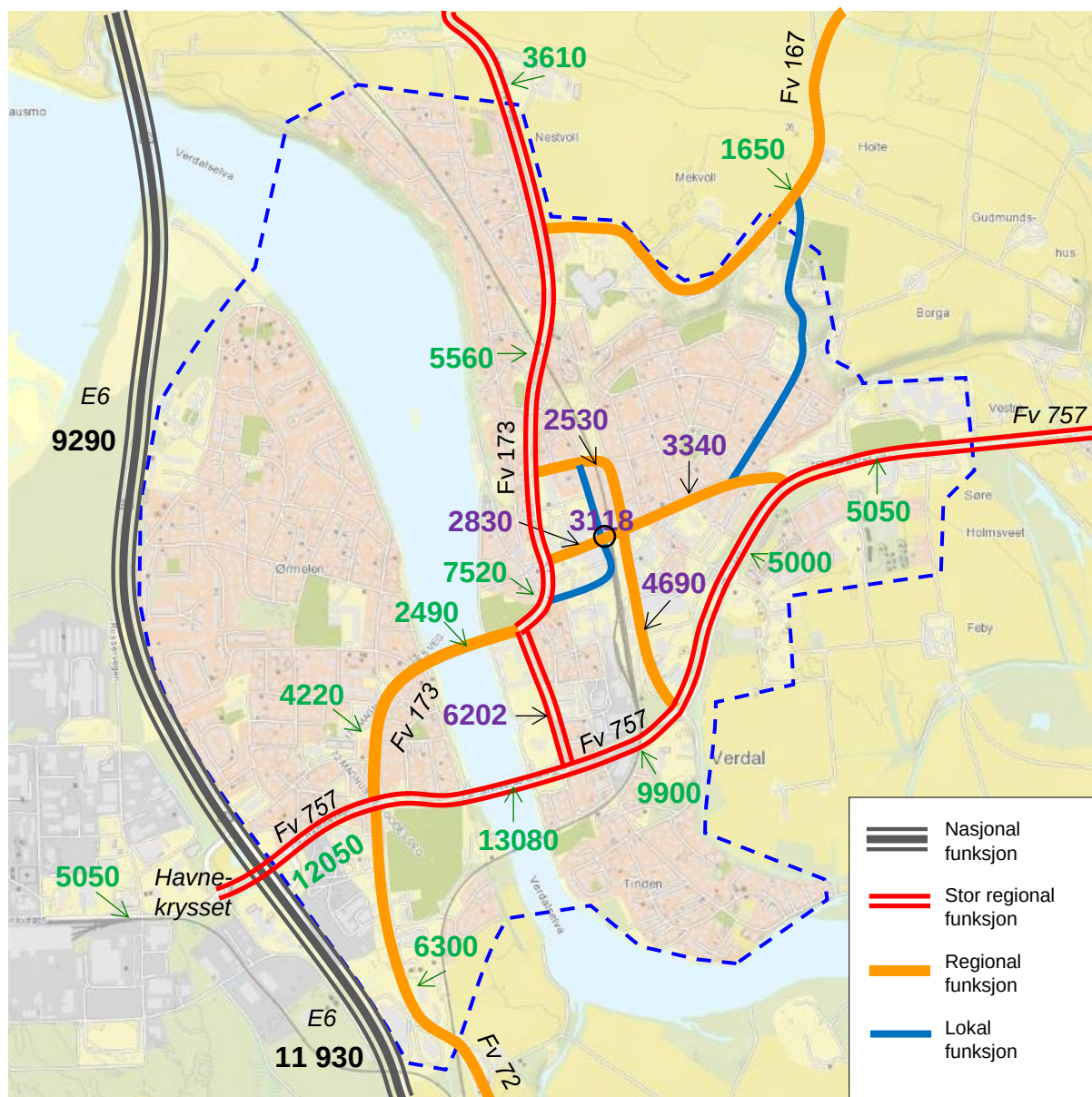
Det har i de senere årene vært stor byggeaktivitet innenfor planområdet. Det meste av boligbyggingen har skjedd som fortetting med nye leilighetsprosjekt innen område 1 – sentrum, samt utbygging av område 4 – Reinsholm. Det er også oppført flere næringsbygg. Nybyggingen har medført økning i innbyggertallet og økt aktivitet i sentrum noe som igjen genererer økt trafikk av alle trafikantergrupper.



- Trafikkgenererende funksjoner innenfor planområdet (bil- og gang-/ sykkeltrafikk)

Trafikkskapende funksjoner innenfor planområdet er i første rekke handels- og servicetilbudene i sentrum og avlastningsområdet for storhandel ved E6. I tillegg genererer skolene, barnehagene og idrettsanleggene, samt togstasjonen trafikk, derav en stor andel gående og syklende. Boligområdene genererer i seg selv også trafikk til og fra. Det er en del gjennomgangstrafikk gjennom planområdet via flere fylkesveger. Industriområdet på vestsiden av E6, Ørin, genererer i dag mange kjørende til og fra. En betydelig andel av de som kjører til og fra jobb på Ørin har bosted innenfor eller like nord eller øst for sentrum (gatebruksplanens planavgrensning).

2.2 Hovedvegnett kjørende



- Trafikktall på de viktigste vegene inne i sentrum (lilla tall) og på fylkesvegene (grønne tall).
 Andel tyngre kjøretøy på fylkesvegene ligger mellom 9 og 11 %
 ÅDT på E6 (pr 2015) er ca. 12 000 sør for og ca. 9000 nord for Havnekrysset (kryss Fv 757)

Tellinger i sentrum, april 2013	ÅDT
Nordgata vest	2830
Nordgata ved kryss NSB	3118
Nordgata øst	3340
Fløytaarvegen ved YX	6202
Jernbanegata ved Meny	4690
Nordåkeren ved kryss u NSB	2530

Tall fra SVV, 2015	ÅDT
Fv 173 ved X Sørgata	7520
Fv 167 ved kryss Volhaugvn	1650
Fv 757 ved vgs	5050
Fv 757 på «Tindbrua»	13080
Fv 173 på «Ørbrua»	2490
Fv 72 ved Bobby'n	6300

Sentrum

I sentrumsområdet er det i dag mest biltrafikk på fylkesvegene fv 757 og fv 173. Av de kommunale gatene er det Fløytarvegen, Jernbanegata, Nordgata og Nordåkeren som er de viktigste transportårene. Det vil bli store endringer i trafikkbildet for de kjørende når planovergangen i Nordgata stenger. Mange nye byggeprosjekt vil også påvirke den fremtidige bilbruken i sentrum. Det blir behov for flere parkeringsplasser og det vil bli mer «småkjøring» i sentrumsområdet. Forholdene i sentrum er mer detaljert beskrevet senere i dette kapittelet.

Tvistvoll/ Melan

Området har i dag hovedsakelig trafikk til og fra boligene, samt til barnehagen lengst nord i området. I dag går gang- og sykkelvegen fra Ydsedalen rett gjennom boligområdet. Det planlegges nytt fortau/ gang- og sykkelveg på vestsiden av fv 173. Dette vil flytte gjennomfartstrafikken av gående og syklende ut av området. I boligfeltet får man dermed en bedret situasjon ved at det blir mindre blandet trafikk og man unngår transportsyklister i stor fart i bolig gatene.

Garpa/ Prærien

Området består i dag av mange boliggater med lik status. Maritvold barnehage genererer trafikk til og fra. De fleste boliggatene er åpne for trafikk i begge retninger. Sole er enveiskjørt. Volhaugvegen øst i delområdet er adkomstveg til blant annet Bakketun folkehøgskole, Verdalsøra kapell samt forbindelse mellom fv 167 og fv 757. Volhaugvegen er smal og er i dag uten fortau. I forbindelse med oppgradering av vann- og avløpsnett i hele området vil Volhaugvegen og flere av boliggatene oppgraderes. Det er planlagt fortau på vestsiden av kjørebanelen på hele strekningen. Byggearbeidet blir igangsatt høsten 2016.

Reinsholm

Reinsholm er bygd ut med mange nye leiligheter de siste 10 – 15 årene og det planlegges utbygging av flere nye boliger i dette området. Reinsholm barnehage ligger i nord-østre del. I dag har området bare biladkomst fra rundkjøringen i kryss mellom fv. 757 og Kassefabrikkvegen. Det ønskes flere avkjøringer fra fv 757 lenger nord - øst. Det er fortau langs hovedgata i boligområdet Reinsholm. Øvrige gater har i dag blandet trafikk.

Tinden

Tinden består av boliggater med forholdsvis liten trafikk. I tillegg til boliger er kommunens uteavdeling og brannstasjonen lokalisert til området. Elva ved Tinden er mye brukt i badesesongen, noe som genererer en god del trafikk både av gående, syklende og kjørende. Det foreligger planer om nytt boligprosjekt på tidligere tomt til Verdalskrana, men den økte trafikk dette vil medføre synes ikke å påvirke trafikkforholdene i vesentlig grad.

Kjæran

Hele området mellom E6 og Magnus den godes veg (fv. 72) er planlagt med henblikk på betydelig transformasjon. Industrien er flyttet ut og området bygges ut med plasskrevende forretningsvirksomhet. Kommunens sentralidrettsanlegg og folkeparken ligger øst i dette området. I rushtidene skaper biler til og fra Ørin til dels store køproblemer på Havnevegen (fv. 757). Økt forretningsaktivitet her kan gi ytterligere trafikale utfordringer. Det arbeides nå med å bedre trafikkforholdene her. Bl.a. bygges ekstra svingfelt og større rundkjøring på fv 757 og nye rundkjøringer på strekningen mellom Holbergkrysset og BoBy'n.

Ørmelen

Tangenvegen og Gamle Ferjeveg utgjør en ytre «ringveg» i Ørmelenområdet. Her er noe næringsvirksomhet, men hovedsakelig eneboliger. Det er ikke kommet innspill om behov for tiltak. Det foreligger heller ingen konkrete planer om utbygginger som får betydning for trafikksituasjonen.

2.3 Kollektivtrafikk

Verdal jernbanestasjon har fungert som felles skyss-stasjon for tog, buss og taxi siden 1998.

Jernbanen

Trønderbanen har avgang hver time i begge retninger det meste av dagen (togene møtes på Verdal), totalt 19 avganger daglig i hver retning. I tillegg har regiontog tre daglige stopp. Tall fra Jernbaneverket, fra 2012 oppgir at det daglig i snitt reiser ca. 600 passasjerer med tog til og fra Verdal stasjon, og totalt gjennom året var det i 2012 ca. 165 000 av- og påstigninger. Det er 50 parkeringsplasser sør for stasjonen som kan benyttes av togpendlere. På nordenden av stasjonsbygningen er det tilrettelagt for sykkelparkering med ca. 20 – 25 plasser i låsbare stativ. Sykkelparkeringen er godt synlig og har til nå vært lite utsatt for hærværk og tyveri.

For Verdal, som for mange andre små «stasjonsbyer», har togtilbudet og jernbanestasjonen vært viktig for utviklingen av sentrumsområdet. Butikker og ulike servicetilbud har etablert seg i nærheten av stasjonen. Det er mye aktivitet av alle trafikantergrupper i området rundt stasjonen. I Verdal har byen vokst rundt jernbanestasjonen og det er i dag naturlig å sette «passerspissen» ved jernbanestasjonen når man skal definere senterpunktet i bykjernen (se illustrasjon side 6). Kommunen har i de senere årene hatt en bevisst strategi om å fortsatt konsentrere stedsutviklingssatsingen til områdene nærmest stasjonen. «Mulighetsstudien for sentrum» utarbeidet av Snøhetta i 2011 anbefalte å utvikle byen med utgangspunkt i et sentralt byrom i området rundt stasjonen og den nye jernbaneundergangen.



- Verdal stasjon er et knutepunkt for reisende. Foruten tog går det busser og taxi herfra (Foto Google).

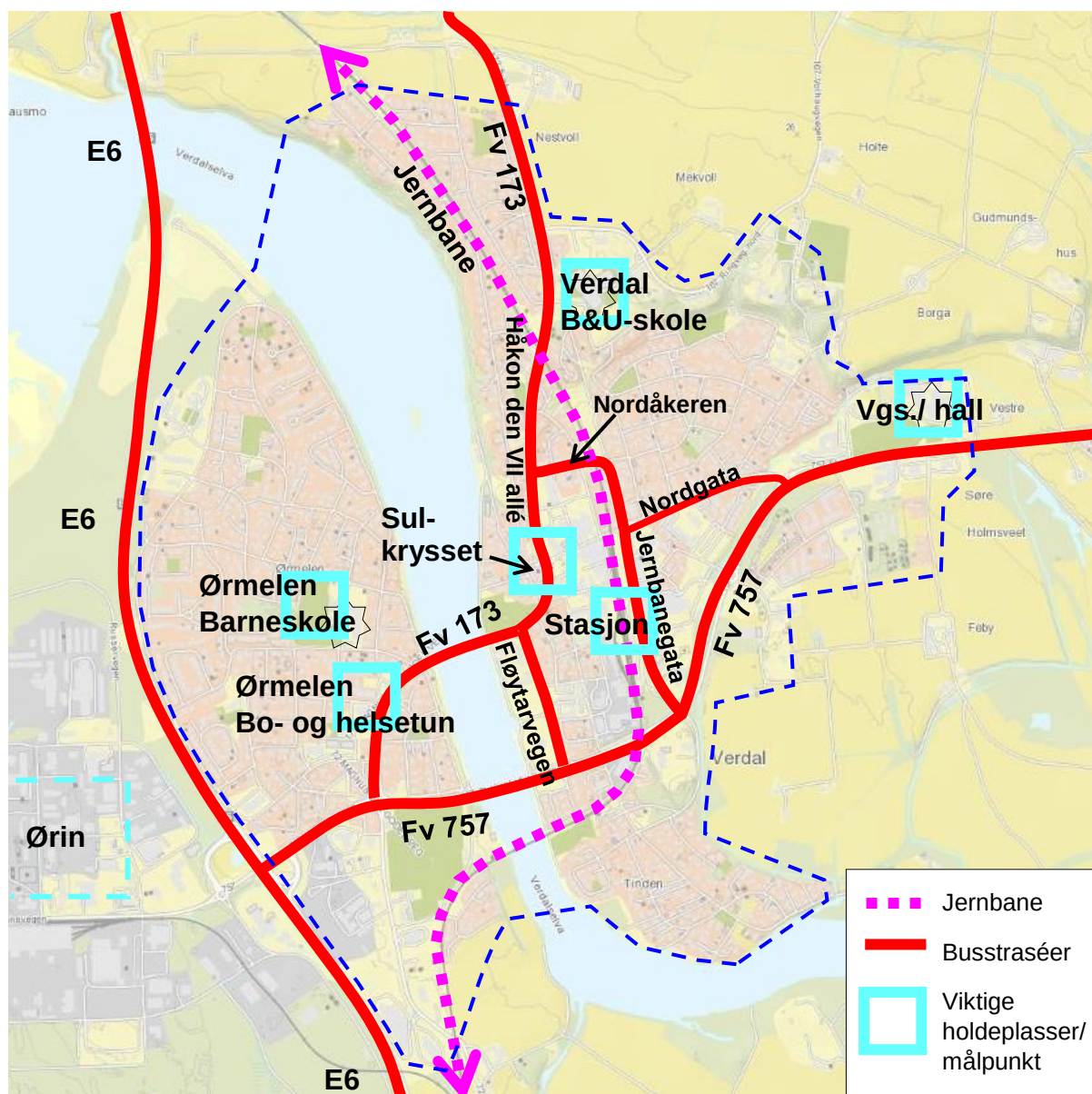
Busser/ bestillingstransport

Bybussen Blåmann har siden 2011 vært erstattet med bestillingstransport. Løsningen er et fleksibelt kollektivtransporttilbud der taxi etter bestilling henter og leverer på oppgitte adresser. Bestillingstransporten kjører til og fra jernbanestasjonen på bestemte tidspunkter. Tilbudet dekker hele kommunen, men har best dekning og frekvens i sentrumsområdet.

Trønderbilene har skoleruter og ordinære ruter som enten stopper ved skolene, stasjonen eller ved Sulkryset (fv 173). Ekspresbussene som går mellom Trondheim og Namsos kjører fv 173 og stopper 6 - 8 ganger daglig ved Ørmelen bo- og helsetun og ved Sulkryset. De fleste rutebusser østfra og vestfra som skal til jernbanestasjonen følger fv 757 til rundkjøring øst for jernbaneundergangen og tar Jernbanegata inn til stasjonen derfra. Rutegående busser som kommer nordfra etter fv 173 kjører enten via undergangen på Nordåkeren eller Fløytarvegen til fv 757 og inn til jernbanestasjonen via Jernbanegata. Skolebusser som kommer østfra og skal til Verdalsøra barne- og ungdomsskole følger Nordgata til Esso og passerer under jernbanen via Nordåkeren. Her er rundkjøring ved undergangen så trang at venstre bakhjul på bussene må kjøre over sentraløya, noe som kan være utfordrende vinterstid med mye snø. Undergangen har dessuten lav høyde ved kantene slik at 2 store kjøretøy ikke kan møtes. Ved innkjøring fra Nordåkeren til Håkon den VII allé (fv 173) er avrundingen så krapp at bussene kommer over i motgående kjørebane. Stigningsforholdene i krysset gjør det vanskelig å ta løs om vinteren når det er glatt.



- Jernbaneundergang Nordåkeren. Smal vegbredde og smale fortau med buet himling gjør at mange opplever undergangen som trang. Større kjøretøy må ligge midt i kjørebanelen gjennom tunnelen. Rundkjøringa på østsiden er for liten for bussene. Øya midt i rundkjøringa ønskes senket om bussene fortsatt skal kjøre her.



- Eksisterende kollektivtraséer: – jernbane og hovedtraséer for buss.

2.4 Varelevering/ transportkjøring

I et sentrumsområde med mye handel er det behov for jevnlig vareleveranser. Vareleveransene kommer hovedsakelig inn i sentrumsområdet via hovedvegnettet (E6 og fylkesvegene) som har god kapasitet til dette. Situasjonen for varelevering ved de ulike virksomhetene inne i sentrum varierer mye. I en småby som har utviklet seg gradvis over mange år gir eldre bebyggelse og smale gatebredder flere steder utfordringer for større kjøretøy. Ikke alle gater, kryss og varemottak er dimensjonert for å takle dette. Varelevering skjer i dag mange steder ved at varebil midlertidig sperrer gater eller fortau. Det foregår også rygging i områder der det ferdes fotgjengere.

Det er i dag et fåtall produksjonsbedrifter/ virksomheter innenfor sentrumsområdet som transporterer større mengder varer ut (Goman Bakeriet, Verdal kornsilo). Disse har kort adkomst ut på fv 757 og belaster i liten grad publikumsintensive deler av sentrum.

Økt innbyggertall og stadig flere husstander innenfor sentrum stiller større krav til fremkommelighet og system for renovasjonsbilene. For de siste nye boligprosjektene som er bygd har det blitt stilt krav om underjordiske renovasjonscontainere.

2.5 Trafikksikkerhet

Det mest utfordrende punktet trafikksikkerhetsmessig i Verdal sentrum er planovergangen i Nordgata. Overgangen midt i bykjernen har vært regnet som en av landets farligste. Det har skjedd flere alvorlige ulykker her, deriblant en dødsulykke. I tillegg har det vært mange nestenulykker.



Politiet og brannvesenet rykket ut da Abdoul Hussein Samadi og familien ble fanget mellom bommene i Verdal i februar. Planovergangen står på Jernbaneverkets liste over landets farligste overganger.
FOTO: RANDI WILSGÅRD / NRK

- Personbil fanget mellom bommene i februar 2011 – sjåfør og passasjerer kom seg ut i tide (Foto TA).

Innenfor sentrumsområde er det få andre punkter enn planovergangen som har registrert alvorlige trafikkulykker de siste årene. Det er steder der det er registrert gjentatte mindre uhell. I planprosessen har det også kommet inn innspill på områder som er vurdert til å ikke ha god nok trafikksikkerhet. Flere av innspillene er knyttet til Verdalsøra barne- og ungdomsskole. Det mangler fortau fra skolen og nordover til Ydsedalen, busser som stopper i gata (for å ta på elever til Inderøy vgs) medfører farlige forbikjøringer, adkomst til skolen sørfra langs Håkon den VII allé er ikke tilfredsstillende vinterstid da det blir smale gangsoner på fortauene på brua. Her er det også trangt for syklist/ gående og utrygt for gående da syklistene ofte har stor fart på fortauet nedover. Det er også bemerket at det er uryddige forhold øverst i Nyvegbakken med blandet trafikk.

2.6 Parkering

Verdal sentrum har i dag ingen områder med avgiftsparkering. I kommunen er mange avhengig av bil for å komme seg til sentrum. Gratis parkering i sentrumssonen har vært et politisk virkemiddel både for å gi alle innbyggerne god tilgjengelighet og for å gi handelsnæringa best mulig konkurransevilkår ift. nabobyene. Det oppleves i dag å være god parkeringskapasitet i alle delene av byområdet og det er som regel enkelt å få parkert i akseptabel avstand til arbeidsplass, butikker eller andre målpunkt i sentrum. Stor tilstrømming av biler i forbindelse med større arrangement løses bl.a. ved å ta i bruk sentrumsnære arealer som normalt ikke brukes til parkering.

Det er etter en opptelling sommeren 2014 anslått å være i overkant av 1200 disponible parkeringsplasser i sentrum. Antall plasser er ca. det samme 2016, trolig noen flere. Av de 1200 plassene er anslagsvis 500 offentlige plasser og 700 private plasser i tilknytning til forretninger og servicetilbud. Ca. 15 – 20 av parkeringsplassene er forbeholdt HC. De fleste boligene og mange private næringsdrivende har dekket eget parkeringsbehov for beboere og ansatte innenfor egne arealer. Ved rådhuset er et begrenset antall plasser/ ladestasjoner reservert el-bil. Utover disse finnes det per i dag ingen offentlige el-bil-plasser. Det er heller ikke offentlig tilgjengelige hurtiglادestasjoner for el-biler i sentrum eller Verdal forøvrig.

I sentrum finnes ingen offentlige parkeringsplasser i parkeringshus/ parkeringskjellere. Det er bygd kjeller under Domuskvartalet for varelevering og under Framgården der bl.a. politiet har utrykningskjøretøy. Det er bygd private parkeringskjellere under de nyeste leilighetsprosjektene.

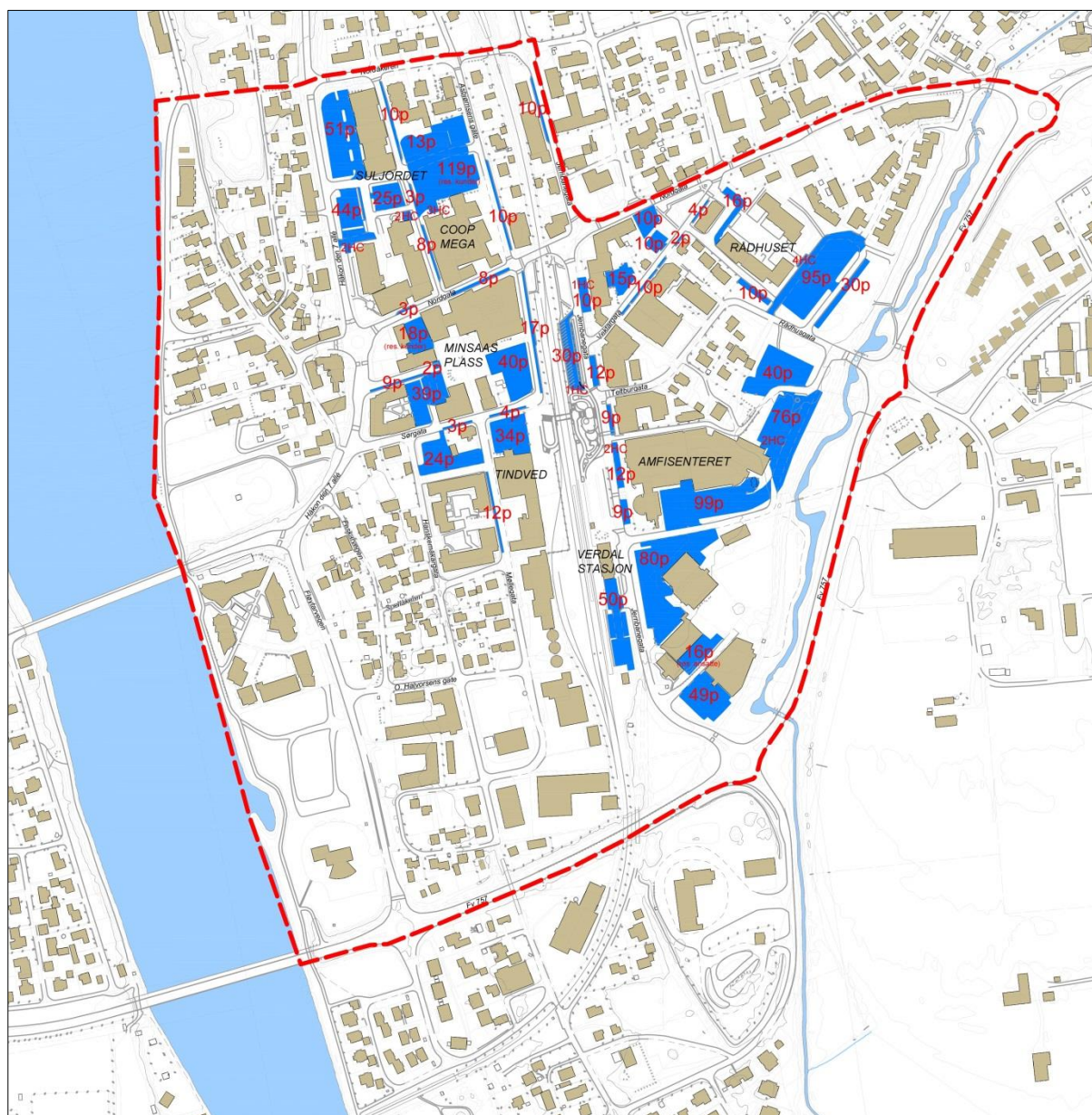
Gjeldende parkeringskrav for nye leilighetsprosjekt i sentrum er 1,2 plass per boenhet. For detaljhandel er kravet 1,0 plass per 25 m². Det er foreslått å redusere kravene i ny kommunedelplan til hhv. 1,0 og 1,0 per 50 m² for å oppnå målsettingen om å begrense bilbruken i sentrum. Det har i liten grad vært praktisert krav om frikjøp i kommunen.



- Offentlige parkeringsplasser nord og sør for jernbanestasjonen – hhv. ca. 30 og ca. 50 plasser. Plassene på sørsiden brukes i stor grad av togpendlere.



- Store private parkeringsplasser på Suljordet ved Coop Mega (ca. 300 plasser) og i området rundt Amfisenteret (ca. 250 plasser rundt bygget – flere på tilgrensende arealer).



- Eksisterende parkering (offentlig og privat). En grov optelling viser totalt ca. 1200 plasser i tilknytning til jernbanestasjon, forretningsområder og de store arbeidsplassene (tall fra sommeren 2014).

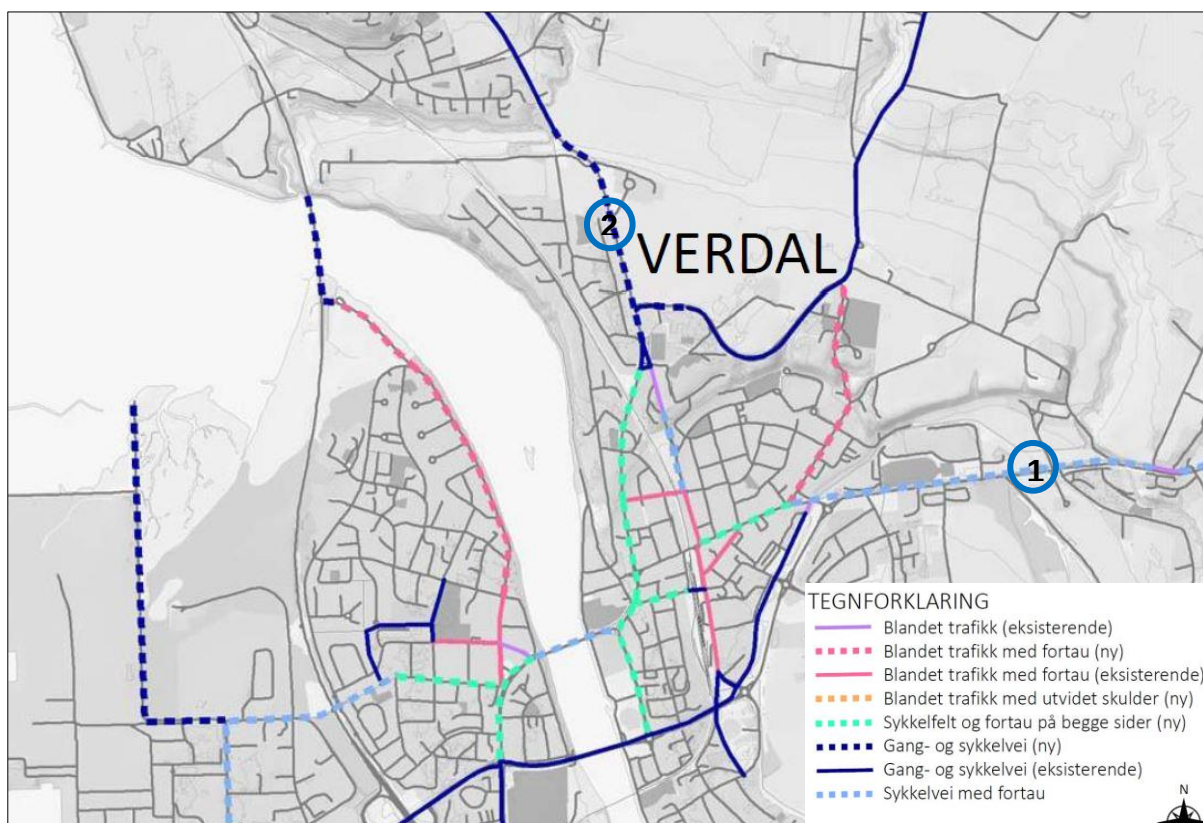
	Antall p-plasser
Suljordet	ca. 300
Minsaas plass/ Tindved	ca. 200
Amfiområdet/ sentrum øst	ca. 500
Stasjonsområdet – på sørsiden	ca. 50
Rådhusområdet	ca. 150
Sum	ca. 1200

I tillegg til disse 1200 p-plassene har kommunen de senere årene disponert et areal med kapasitet til ca. 80 biler mellom Tindved/ siloene og jernbanen. Det er også mange flere større p-arealer i Teltburgata som ikke er regnet inn.

2.7 Sykkel

Det foreligger ingen nyere registreringer av hvor stor andel av Verdals innbyggere som sykler til og fra jobb eller hvor mange av skoleelevene som sykler til og fra skole og fritidsaktiviteter. Den siste offisielle landsomfattende reisevaneundersøkelsen ble utført av Transportøkonomisk institutt i 2013/14 (TØI rapport 1383/2014). Undersøkelsen viser at andelen som sykler øker på landsbasis. Siden forrige undersøkelse 4 år før, har andelen økt fra et landsgjennomsnitt på ca. 4,2 % til i dag ca. 5,0 %. Andelen syklist er størst i storbyregionene og lavest i distriktene. En sannsynlig andel for Verdal sentrum antas å ligge i underkant av landsgjennomsnittet dvs. på ca. 4,0 %.

I Verdal er det mange boligområder i sykkelavstand fra sentrum og de store arbeidsplassene. Terrenget rundt sentrum er flatt og forholdene ligger svært godt til rette for sykling. Langs de fleste hovedvegene er det utbygd sammenhengende gang- og sykkelveger. Siste kompletteringer på gang- sykkelvegnettet er langs fv 173 mellom Ydse og Fleskhus og langs fv 167/ 166 mellom Bakketun og Lein. Det foreligger planer om suppleringer med gang- og sykkelveger og fortau på delstrekninger der dette mangler i dag bl.a. langs fv 173 fra Verdalsøra barne og ungdomsskole til Ydsedalen og langs Volhaugvegen. I tema-planen for økt sykkelbruk er det tatt inn flere innspill om forbedringer.



- Eksisterende og planlagte sykkelveger – illustrasjon fra «Temaplan for økt sykkelbruk»



- Foto t.v. viser eksisterende g/s-veg langs fv 757 på veg inn mot sentrum ved Verdal vgs. (Google)

Foto t.h. viser fv 173 mellom Ydsedalen og B&U-skolen der det planlegges ny g/s-veg alt. sykkelfelt + fortau.

2.8 Gående

Langs hovedvegene inn mot sentrum er det som beskrevet i 2.7 stort sett godt tilrettelagt med gang- og sykkelvegtraséer. I «indre» sentrum er det fortau langs de fleste gatene. Gjennom en 20-års periode med sentrumsutvikling har det vært satset mye på å legge forholdene til rette for myke trafikanter. Et sterkt fokus på universell utforming har sørget for god tilgjengelighet for alle brukergrupper der det har vært gjort en rekke fysiske opprustinger. Det meste av Verdal sentrum fremstår i dag som et trygt og oversiktlig område for gående. Stedsutviklingsarbeidet har tilført sentrum mange kvaliteter som har positiv betydning for gående. Fra sentrum er det kort veg til rekreasjonsområder med turstier. Det er sammenhengende sti langs Verdalselva fra sentrum og helt ut til Trones langs østsiden av elva. På vestsiden av elva/ Ørin er det også opparbeidet flere turstier.

Det foreligger ikke tellinger av fotgjengere i sentrum som beskriver utviklingen over tid, men med et økende antall sentrumsboliger er det grunn til å anta at det stadig blir flere gående i sentrum. Telling utført av kommunen i mai 2013 viste at det i snitt passerer ca. 1000 gående/ syklende over planovergangen i Nordgata per døgn.

I arbeidet med gatebruksplanen og temaplanen for sykkel er det kommet inn innspill om forbedringer for myke trafikanter. Det er bl.a. tatt opp flere forhold ved Verdalsøra barne- og ungdomsskole (bussstopp i fv 757, blandet trafikk i sidegater og smale fortau på jernbanebrua fv 757). Barnehagene på Ørmelen har ytret ønske om sammenhengende fortau. Det er også spilt inn behov for fortau i Teltburgata og på østsiden av Fløytaarvegen i krysset med fv 173.



- Nordgata og Johannes Bruns gate ble opprustet til «Miljøgater» i 2004 og har ikke høydeforskjeller mellom fortau og vegbane for at det skal være enkelt for alle å krysse gaten.



- T.v.: Opprusting av «Baker Thomsons plass» i 1999 som «Shared space» – her kjører bilene over fotgjengerarealet i sakte fart. T.h.: I området rundt stasjonen og den nye jernbaneundergangen (ferdig i 2011) har universell utforming vært en viktig premiss – her er det ledelinjer og ramper med god fremkommelighet for alle.

2.9 Bymiljø/ byrom

Byrommene er viktige for gatebruken og trivselen i et sentrum. Byrommene er målpunkt eller passeringspunkt for alle trafikantgrupper som ferdes gjennom sentrum. De er viktige som rekreasjonsarealer for de som bor i sentrum og viktige identitetsbyggere for byen. Et trivelig sentrum bidrar til at flere velger å gå eller sykle fremfor å kjøre bil. Et trivelig sentrum gjør også at myke trafikanter oppholder seg lenger i byen.

Byrommene er «ubebygde» arealer - og i et bysentrum som fortettes vil det lett bli press på å få om-disponere byrom/ møteplasser til parkering eller byggeareal. Et økende antall innbyggere i sentrum vil kreve tilgang til møteplasser og parkanlegg tilpasset ulike brukergrupper. Det blir derfor ekstra viktig å sikre at det fremtidige bysentrum har tilstrekkelig store og attraktive uterom.

Stedsutviklingsarbeidet i Verdal som har pågått de siste 20 årene startet med opprustingen av torget i sentrum: Minsaas plass. Fram til midt på 1990-tallet ble torgområdet delvis benyttet til parkering. I 1996 stod «det nye» torget ferdig med nytt dekke i marktegl og kunstnerisk utsmykning. Innholdet i tilgrensende bybebyggelse har stor betydning for den daglige aktiviteten på torget. For at torget skal fungere godt er det også avgjørende at det er mange fotgjengere som ferdes gjennom området.

I årene etter Verdal tok bystatus (1998) har kommunen opprustet flere små og store byrom. Det største sentrumsprosjektet har vært den nye jernbaneundergangen som i tillegg til å være en fotgjengerundergang under jernbanen ble bygd som en urban bypark med flere avsatser med lekeplass, benker, beplantning og vannspeil.

Siste tilskudd av byrom/ oppholdsarenaer i sentrum er den nye skateparken i krysset Jernbanegata - fv 757. Anlegget ligger sentralt i kort avstand fra jernbanestasjonen, jernbaneparken, kjøpesenteret og dagligvarebutikk. Etablering av skateparken antas å generere flere skatere/ fotgjengere og ungdom på sykkel i dette området. Det vil være særlig viktig at forbindelsen mellom stasjonen, Amfi og skateparken oppleves som trafiksikker og oversiktlig nok til å tåle mye blandet trafikk.

Kommunen har vært opptatt av å oppnå universell utforming/ god tilgjengelighet ved utformingen av alle de nye byrommene/ møteplassene.



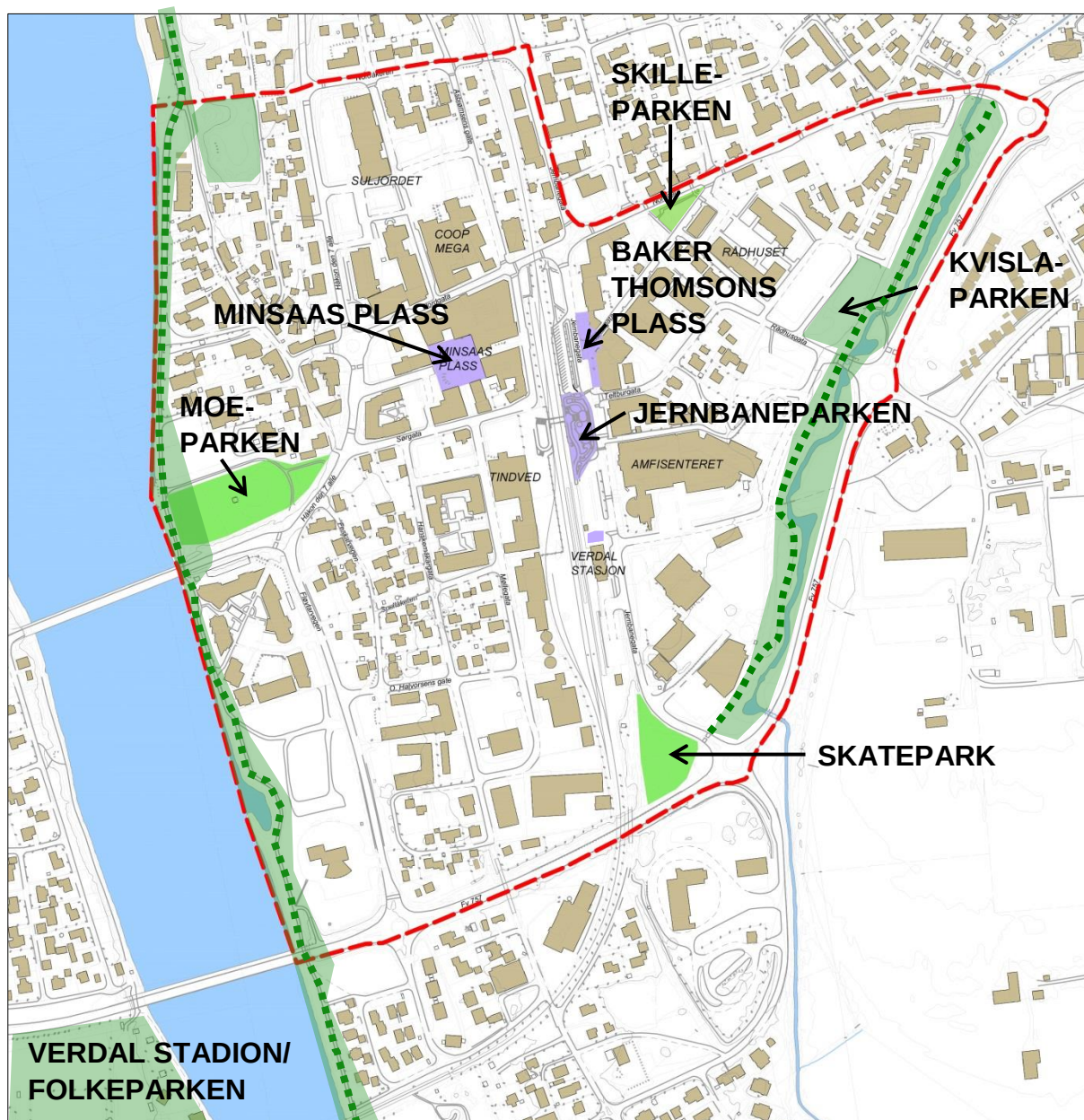
- Minsaas plass



- Jernbaneparken



- Skateparken ved fv 757



- Eksisterende offentlige byrom og grøntstrukturer.

Minsaas plass, Baker Thomsons plass og Jernbaneparken er de tre mest urbane og oftest benyttede byrommene. Moeparken og Folkeparken er de største grønne parkanleggene i sentrum. I tillegg er grøntdraget langs Kvisla i øst og turstien langs elvebredden på vestsiden viktige grønne rekreasjons-områder. Skateparken ligger i et område som tidligere har vært plen og gangarealer.



- Bru og turstier langs Kvisla



- Jernbaneparken

3 Aktuelle planer/ premisser

3.1 Stenging av planovergangen i Nordgata



- Planovergangen i Nordgata sett fra øst mot vest

Nordlandsbanen går midt gjennom Verdal sentrum. Det er i dag tre krysningspunkter for biltrafikk: planovergangen i Nordgata, undergangen i sør på fv 757 og undergangen i nord på Nordåkeren. Myke trafikanter kan i tillegg krysse jernbanen via den nye fotgjengerundergangen like nord for stasjonen. Alle fire krysningspunktene er vurdert til å ha god kapasitet ift. dagens situasjon.

Jernbaneverket ønsker av sikkerhetshensyn å stenge planovergangen i Nordgata både for biltrafikk og for myke trafikanter. Norconsult gjorde i mai 2014 en trafikkanalyse for å vurdere konsekvensene av den planlagte stengingen for kjørende. Ved en stenging av planovergangen er det antatt at det meste av biltrafikken som i dag krysser i Nordgata vil kjøre via Nordåkeren.

Daglig passerer det ca. 3000 kjøretøy og ca. 1000 gående/ syklende over planovergangen i Nordgata (tellingene fra 2014). Med en stenging er det beregnet at biltrafikken i undergangen på Nordåkeren (ca. 2500 i dag) vil øke med tilsvarende antall som dagens trafikk over planovergangen til ca. 5500. I ettermiddagsrushtimen som har mest trafikk utgjør det en økning på ca. 300 biler. Tar man høyde for at folketallet i sentrum kan øke fra ca. 7000 til 10 000 i løpet av en 10-20 års periode gir det en vekst på litt over 40%. En tilsvarende økning av biltrafikken i tillegg til stengingen av planovergangen, vil trolig øke ÅDT i undergangen i Nordåkeren fra dagens ca. 2500 til ca. 8000 i løpet av 20 år. I analysen er kryssene på hver side av kulverten i Nordåkeren vurdert til å ha tilstrekkelig kapasitet til å tåle en slik økning. Analysen beregner en omfordeling av trafikken ift. et «worst case» scenario ettersom det er sannsynlig at noen også vil benytte andre ruter og at man i fremtiden vil lykkes i å få en større andel til å benytte alternative transportformer (gå, sykle eller reise kollektivt).

Biltrafikk: Konklusjonen i trafikkanalysen er at planovergangen kan stenges uten at det vil medføre problemer for kjørende i sentrum i morgen- og ettermiddagsrushet. Kapasiteten i eksisterende kryss og gatenett er også god nok til å tåle en økning i biltrafikken som et resultat av forventet vekst i innbyggertallet i sentrumssonen de nærmeste 10 – 20 årene.

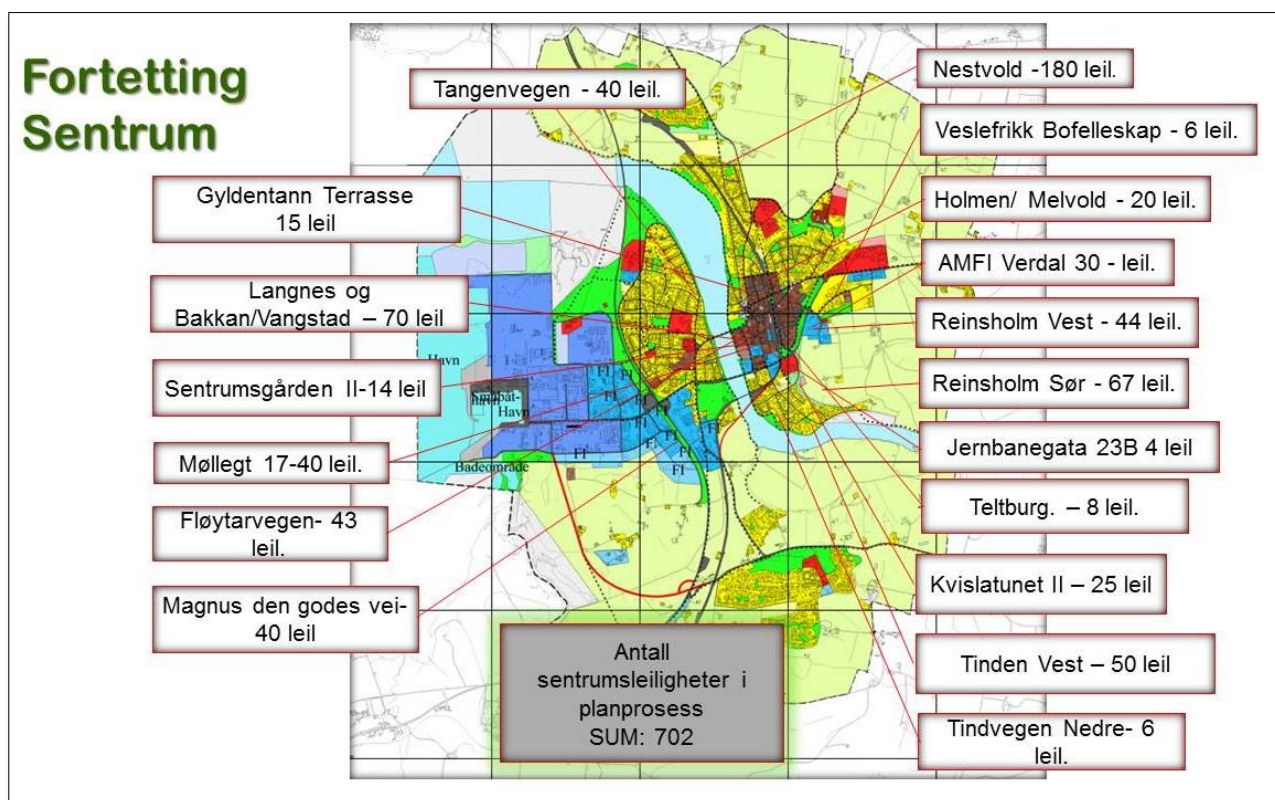
Gående og syklende: For myke trafikanter er heller ikke kapasitet noe problem. Det finnes alternative krysningspunkt med god kapasitet, men disse vil for mange innebære omveg og dårlig tilgjengelighet mellom målpunktene. De fleste myke trafikanter som i dag går eller sykler langs Nordgata vil ved stenging av planovergangen krysse jernbanen i undergangen ved stasjonen eller ved Nordåkeren. Syklende som kommer via Nordgata fra øst vil med stengt overgang måtte sykle om stasjonsområdet for å komme på vestsiden. For å unngå at stengingen blir en stor barriere mellom øst og vestsentrum vil det være behov for å bedre tilgjengeligheten mellom «bydelene» ved å etablere nye ramper til eksisterende jernbaneundergang og evt. vurdere flere attraktive krysningsmuligheter i sentrum.

3.2 Planlagte byggeprosjekt

De senere årene er det bygd mange nye boliger i Verdal sentrum. En rekke nye leilighetsbygg og næringsbygg er under bygging eller planlegges bygd i nær fremtid. Påstand fra tidligere plansjef i kommunen Øivind Holand våren 2013: «Siden jernbanen gjorde sitt inntog har det ikke skjedd så mye i Verdal sentrum som nå!». I illustrasjonen under (fra 2015) antydes det en økning i antall leiligheter i Verdal sentrum med over 700 når alle disse prosjektene realiseres. De fleste husholdningene i leilighetsbygg i sentrum består av 1 – 2 personer. En utbygging med over 700 leiligheter vil dermed innebære en økning i innbyggertallet i sentrum med mer enn 1000 personer.

Den sterke befolkningsveksten vil ha betydning for fremtidig gatebruk i sentrum. Ikke alle som flytter i sentrumsleilighet disponerer bil, men det er realistisk å anta at utbyggingen representerer en økning på minimum 400 - 500 biler. Dette krever mange m² med parkeringsarealer. Flere innbyggere med bil i sentrum gir økt trafikk inn og ut av Verdal. Selv om alle har små avstander til forretninger og servicetilbud vil det være mange som benytter bilen også til korte turer innenfor sentrumsområdet.

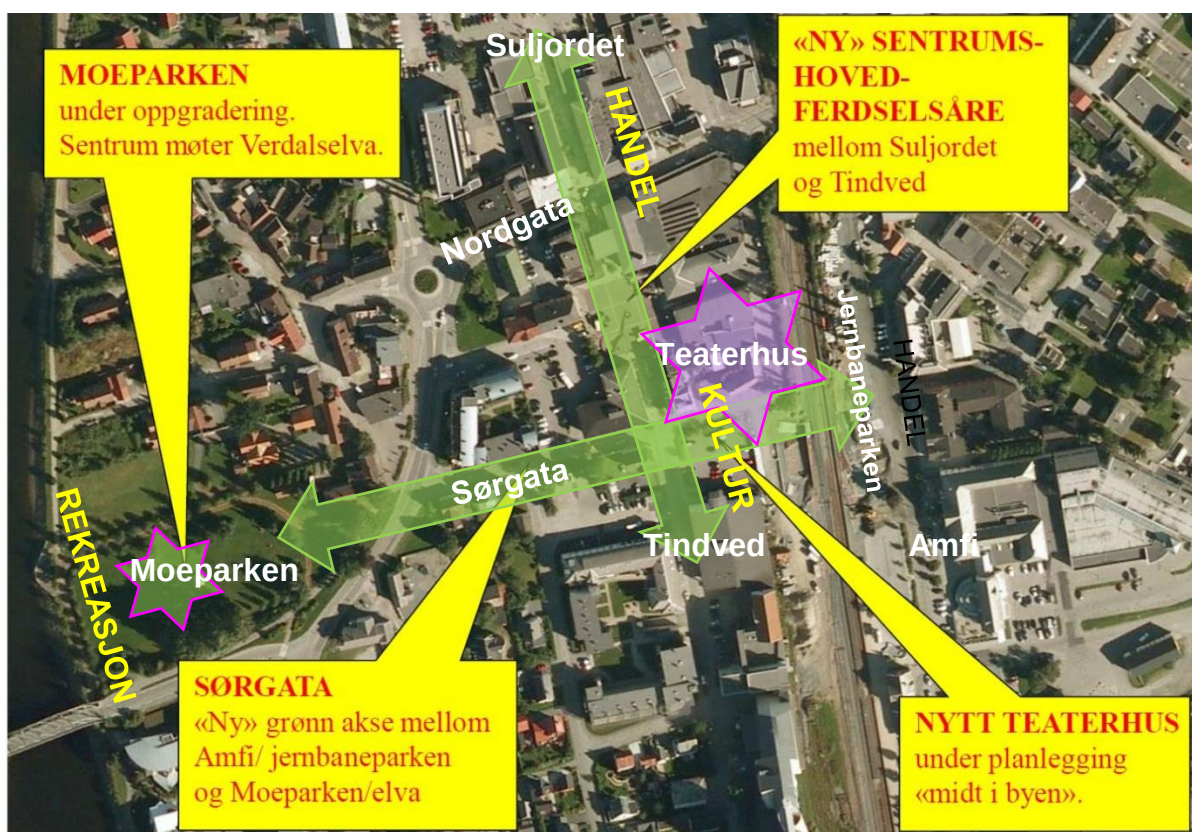
Det økte innbyggertallet medfører flere gående i sentrum og sannsynligvis vil mange som bosetter seg så sentralt velge å sykle i nærområdet fremfor å kjøre bil. Mange av de som flytter inn i leilighet i sentrum er eldre personer som allerede er eller i nær fremtid vil bli dårlig til beins og ha behov for rullator og noen også rullestol. Den store fortettingen med leiligheter i sentrum krever derfor ekstra fokus på god tilgjengelighet.



- Illustrasjonen over viser nylig ferdigstilte og pågående byggeprosjekt i sentrumsområdet. Illustrasjonen er tatt fra arbeidet med kommunedelplan sentrum, Verdal kommune, våren 2015. I ettertid har det kommet til enda flere planer for nye sentrumsleiligheter.



- T.v. Reinsholm får stadig flere leiligheter (oppslag i Verdalingen des. 2014). T.h. Nytt teaterhus på Minsaas plass (illustrasjon Pir II arkitekter) er under utbygging.



- Illustrasjonen over viser planlagte kommunale satsinger i bysentrum. Når planovergangen stenges vil Nordgata miste sin funksjon som hovedgate. Aksene mellom Suljordet og Tindved og aksene mellom Amfi og Moeparken vil overta som hovedgater i den «nye» byen. Det nye teaterhuset bygges der disse aksene møtes – mellom Minsaas plass og Sjørgata.

Den store byggeaktiviteten i og nær Verdal sentrum vil gi flere innbyggere i sentrumsområdet og dermed flere biler, flere syklistar og flere gående. Jfr. trafikkanalysen som det vises til i kap. 3.1 (vedlegg til gatebruksplanen) så har eksisterende gatenett god kapasitet til å tåle en forventet økning i biltrafikken. Eksisterende tilbud til myke trafikanter beskrevet i kap. 2 er også brukbart slik det er i dag, men det er innspill på flere delstrekninger som mangler og enkelttiltak som bør gjøres for å bedre tilgjengeligheten og trafikksikkerheten ytterligere. Stengingen av planovergangen vil endre bysentrum og det blir aktuelt å satse på nye «hovedgater». Tiltak som bedrer fremkommeligheten til og fra jernbaneundergangen vil være helt nødvendige for å sikre en fortsatt god forbindelse mellom øst- og vestsiden av jernbanen.

3.3 Temaplan for økt sykkelbruk

I 2012 ble Verdal kommune sammen med Levanger kommune tatt opp som medlemmer i Sykkelby-nettverket. Kommunene har med dette inngått et partnerskap med Statens vegvesen om å satse offensivt på sykkel i den neste 20 års perioden. Hovedmålgruppen for prosjektet er hverdagssyklistene, i tillegg skal barn og unge stå i fokus da det er viktig å innarbeide gode vaner for aktiv transport i ung alder. Satsningen er et ledd i arbeidet med å styrke folkehelsen i de to kommunene. Økt andel syklende skal også gi miljøforbedringer i sentrumsområdene, samt være besparende for samfunnet gjennom generelt bedret helse hos innbyggerne. Arbeidet med en felles temaplan for økt sykkelbruk i de to kommunene ble igangsatt i 2013. Planen ble behandlet politisk våren 2016 og forplikter begge kommunen til å følge opp med tiltak som kan innfri målsettingene. For mer utfyllende detaljer vises til temaplanen med tilhørende vedlegg.

Som bakteppe for Verdals satsing ligger den Nasjonale sykkelstrategien for perioden 2014 – 2033. Den nasjonale ambisjonen er å øke sykkelandelen til ca. 8 % (snitt) i løpet av 20 års perioden. Det er størst potensiale for å oppnå økning i byene. Der bør, i følge den nasjonale strategien, andelen ligge på mellom 10 og 20%, helst mer.

Målene som er satt for økt sykkelbruk i Verdal kommune er som følger:

- Dobbelt så mange innbyggere velger sykkel som transportform i 2030 målt mot 2015
- 90% av alle barn og unge går eller sykler til skolen, enten hele eller deler av strekningen i 2030



- Temaplanen for økt sykkelbruk har ambisiøse mål!

En dobling av andelen syklister i Verdal innen 2030 forutsetter endring av dagens reisevaner. Holdningsskapende arbeid kan motivere flere til å sykle, men det vil være helt nødvendig med omfattende fysiske tiltak som gjør det enda enklere og mer attraktivt å sykle så store deler av året som mulig. I tillegg til å komplettere eksisterende sykkelvegnett og bedre forholdene for syklistene generelt må det også vurderes tiltak som gjør det mindre attraktivt å bruke bil til jobb og skole i sentrumsområdet.

4 Gatebruksplan

4.1 Generelt

Analysen av dagens situasjon viser at gatebruken fungerer tilfredsstillende for de fleste kjørende og gående. Bortsett fra kødannelser i biltrafikken til og fra industriområdet på Ørin i rushtiden er det generelt god fremkommelighet for bilistene i sentrumsområdet. Det er enkelt å finne parkeringsplasser – og disse er gratis. Det er et bra utbygd nett av gang- og sykkelveger og fortau og det er flere prosjekt under realisering for å bedre dette ytterligere. I arbeidet har det kommet ønske om et fåtall trafikksikkerhets tiltak – utover disse synes det å være små utfordringer knyttet til dagens gatebruk.

Trafikkanalysen som undersøker konsekvensene av stenging av planovergangen i Nordgata viser at kjørevegnettet i sentrum vil takle både stengt overgang og en vekst i bilbruken som følge av økt innbyggertall. Kapasiteten på eksisterende vegnett er god og det er nok parkeringsplasser. Mulige reserveparkeringsområder kan opparbeides ved behov.

For å møte fremtidige utfordringer i sentrum blir det viktigste innsatsområde for kommunen å legge enda bedre til rette for myke trafikanter og kollektivreisende.

4.2 Hovedvegnett kjørende

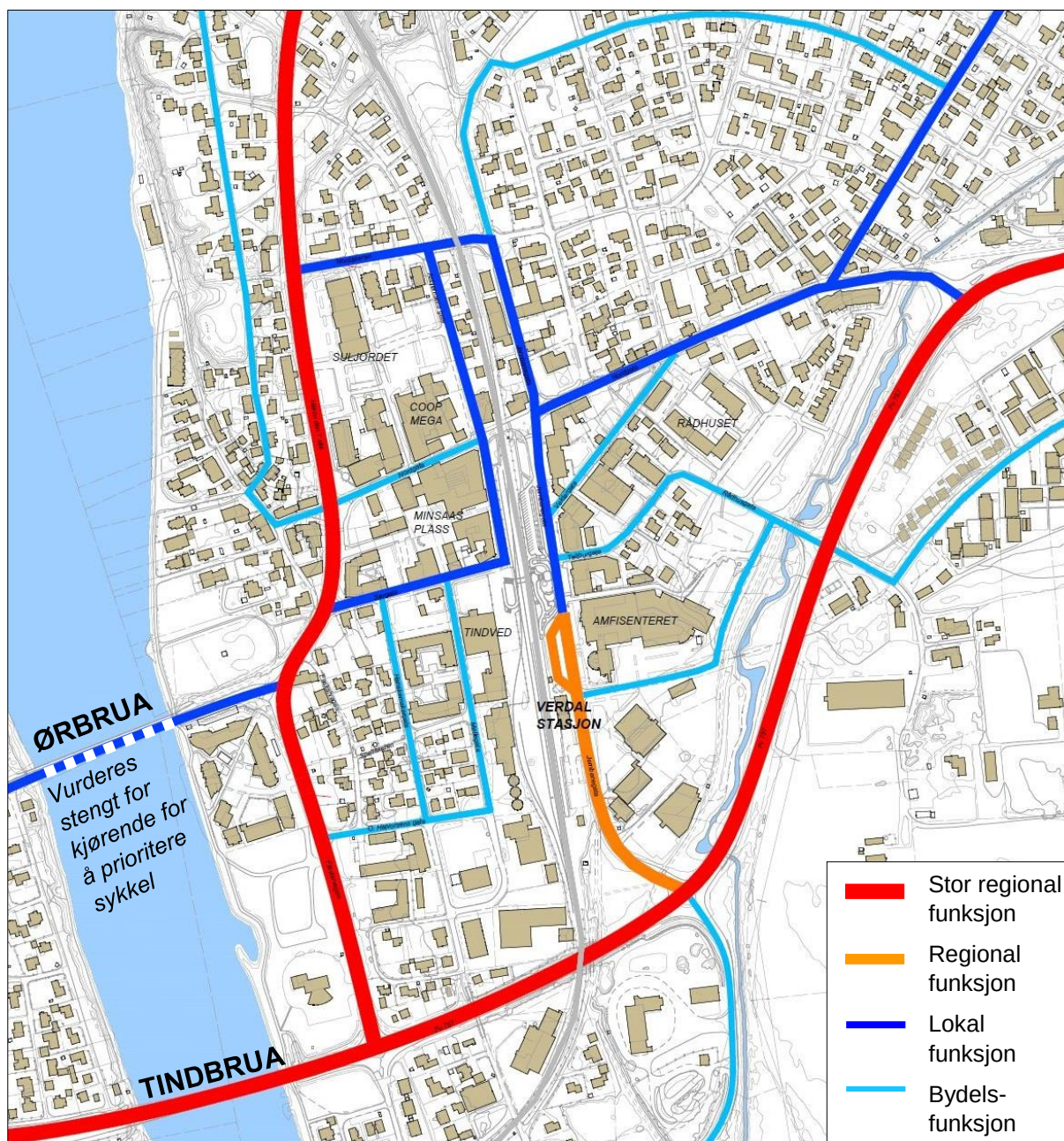
Det er ikke behov for store endringer av hovedvegnettet for kjørende i Verdal sentrum. Fremover vil det være om å gjøre å styre så mye som mulig av gjennomfartstrafikken i området til fylkesvegene og Fløytaarvegen. Dette vil redusere antallet biler i sentrumsgatene og bedre fremkommeligheten både for myke trafikanter og de bilene som har ærend i sentrum.

Ørin inngår ikke i planområdet, så i utgangspunktet er ikke trafikksituasjonen for arbeidstakerne på industriområdet en del av gatebruksplanen for sentrum. Køproblematikken i morgen- og ettermiddagsrushet forplanter seg i hele Havnevegen og berører dermed planområdet og rundkjøringa på østsiden av E6 også. Det arbeides med å få på plass alternative kjøreveger/ avlastningsveger på vestsiden av E6. Et mer miljøvennlig virkemiddel vil være å iverksette tiltak som reduserer antallet biler – dvs. få en større andel av bilistene til å samkjøre, reise kollektivt eller sykle/ gå. Tilrettelegging for kollektivreisende og syklende til og fra Ørin berøres senere i dette kapitlet.

1. Sentrum

Stenging av planovergangen i Nordgata vil medføre at biltrafikken som før kjørte Nordgata enten må kjøre via undergangen ved Nordåkeren eller kjøre via fv 757. I trafikkanalysen, som er vedlagt, er det antatt at de fleste vil kjøre via Nordåkeren, da dette er kortere enn via fv 757 hvis man har ærend i sentrum på begge sider av jernbanen. Biler som har benyttet Nordgata og Nordgata/ Nordåkeren som snarveg mellom fv 757 og fv 173 bør i fremtiden ledes til å kjøre rundt sentrum via fv 757 og Fløytaarvegen. For å unngå uønsket gjennomfartstrafikk bør Nordåkeren og østre del av Nordgata klassifiseres som lokalveg med lav hastighet og eventuelt fartsreducerende tiltak hvis nødvendig.

Det er betydelig større trafikk i Fløytaarvegen enn over Ørbrua på fv 17. Rundkjøringa ved YX har bedre kapasitet enn den på vestsiden (propp i rushtrafikken fra Ørin). Det bør derfor vurderes å stenge Ørbrua helt for biltrafikk slik at den i stedet kan prioriteres som en hovedsykkelåre mellom sentrum og Ørin.



- Nytt hovedvegnett for bil i sentrumskjernen. Nordåkeren og østre del av Nordgata nedklassifiseres til lokalveger. Fløytaervegen og søndre del av Jernbanegata får en viktigere rolle i fremtiden som hovedtilførselsveger til sentrum. Ørbrua på fv 173 vurderes med sharrow-løsning bil/sykkel, evt. stenges brua helt for biltrafikk.

2. Tvistvoll/ Melan

Det foreligger ikke planer om nye store utbyggingsprosjekt som vil endre trafikkbildet og gi behov for endringer av kjørevegnettet innenfor området. På Nestvold like nord for Tvistvoll/ Melan er det planlagt en større boligutbygging. Denne utbyggingen vil gi betydelig økning av både gang-/ sykkeltrafikken og biltrafikken i tilknytning til fv 173.

3. Garpa/ Prærien

I prosessen med gatebruksplanen har det vært vurdert å åpne Sole igjen for toveiskjøring når den blir asfaltert. Gatebruksplanen konkluderer ikke på dette. Det er ønskelig å få ledet mest mulig av trafikken ut via Volhaugvegen og fv 757. Det er ellers ingen ønsker eller byggeplaner som tilsier at det bør gjøres endringer av kjørevegnettet.

4. Reinsholm

Det er behov for å etablere flere adkomster til området. Gatebruksplanen og kommunedelplanen foreslår å forlenge Reinsholm frem til kobling med fv 757 ved Verdal videregående skole. Kryssløsning med fv 757 etableres som ny rundkjøring. I tillegg foreslås det å åpne en fjerde arm på rundkjøringa ved kryss med Nordgata.

5. Tinden

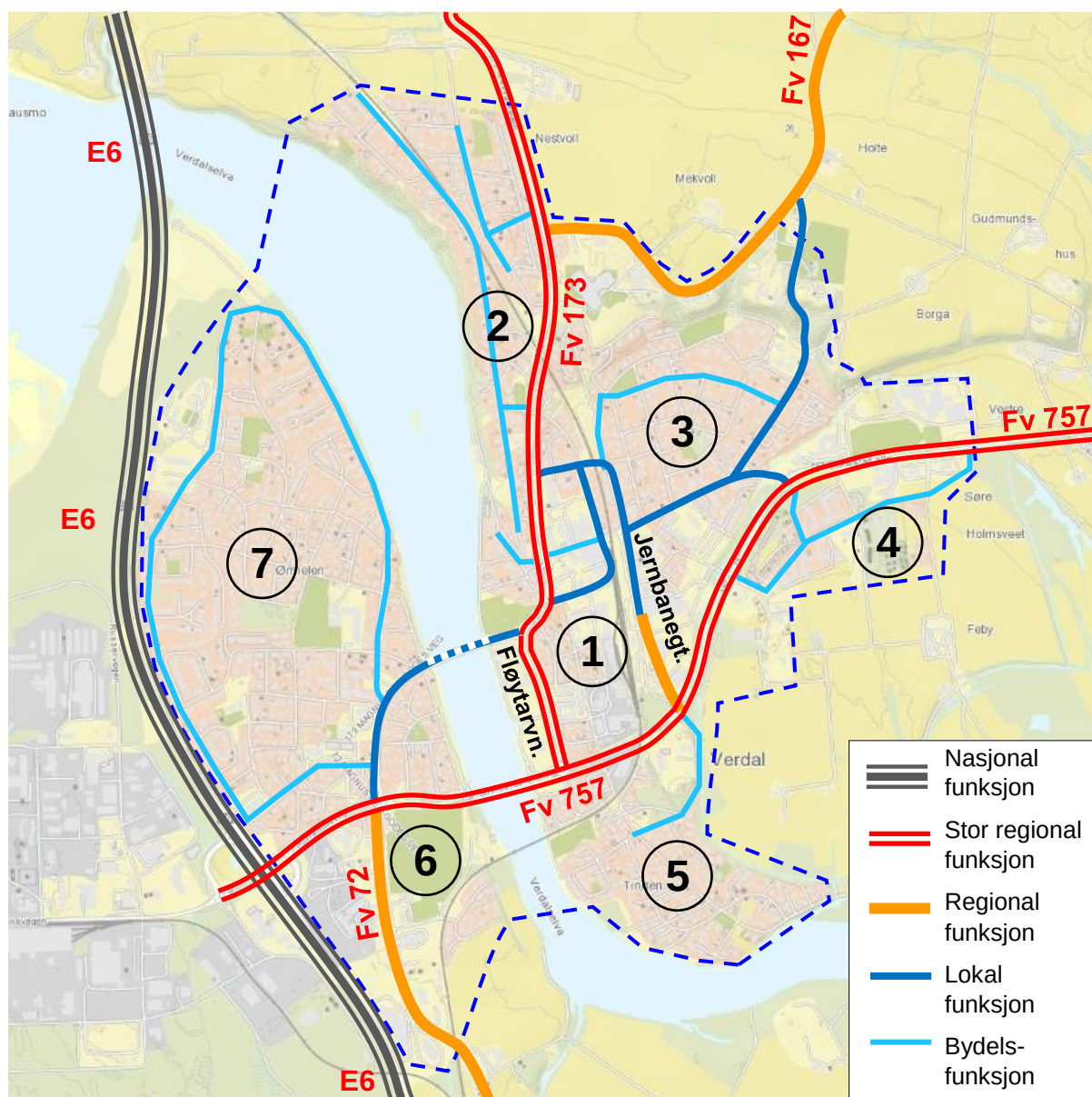
Dagens vegnett fungerer bra i dette området og det er ikke kommet forslag om endringer.

6. Kjæran

Store byggeprosjekt/ etablering av plasskrevende varehandel vil gi endringer i trafikksituasjonen langs Magnus den godes veg. Det pågår arbeid med å redusere køproblematikken i Havnevegen i rushtiden. Det er behov for å gjøre noe med eksisterende undergang på fylkesvegen under jernbanen.

7. Ørmelen

Askeladden og Ørmelen barnehage ønsker fortau mellom barnehagene i Feldmaker veg.



- Forslag nytt hovedvegnett.

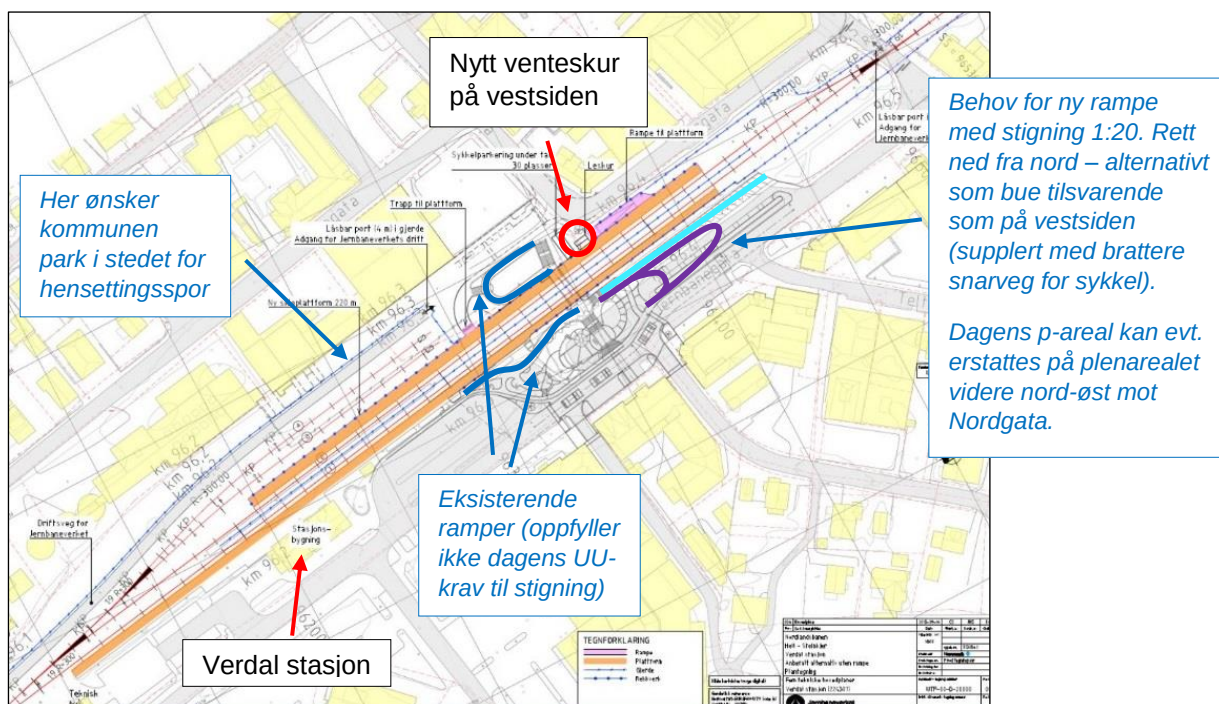
4.3 Kollektivtrafikk

Dagens kollektivtilbud i Verdal slik det er beskrevet i kap. 2 fungerer bra. Det er ikke kommet inn noen ønsker om forbedringer av tilbudet i prosessen med gatebruksplanen. Sterke nasjonale føringer om økt satsing på kollektivtransport tilsier likevel at også Verdal kommune må arbeide for at enda flere reiser med buss og jernbane i fremtiden.

Jernbanen:

Verdal er en del av en større felles bo- og arbeidsmarkedsregion. Det er mange verdalinger som reiser ut av kommunen for å arbeide og mange fra andre kommuner som reiser til Verdal for å arbeide. Det planlegges elektrifisering av Trønderbanen for å korte reisetiden og gjøre det mer attraktivt å benytte toget mellom byene langs strekningen Steinkjer – Trondheim. I dag bruker togene over 2 timer på denne strekningen. Med elektrifisering er reisetiden forventet å kunne kortes ned til 1 ½ time. En slik besparelse er av JBV anslått å gi en økning i passasjertallet på denne strekningen med over 400 000 i året. Over halvparten av disse antas å kjøre bil i dag. For Verdals attraktivitet både som bosted og som arbeidssted er det et stort fortrinn at det er enkelt å reise med tog mellom bolig og arbeidsplass. I tillegg til redusert reisetid på togene vil det være utslagsgivende at det er raskt og lettvinnt å komme seg fra egen bolig til stasjonen til fots, per sykkel, eller via bil eller buss. Tidsbruk mellom stasjonen og arbeidsplassen betyr også mye enten man reiser fra eller til Verdal.

For å unngå kryssing av spor når togene møtes på Verdal planlegger Jernbaneverket ny plattform på vestsiden med adkomst via dagens jernbaneundergang. Gående og syklist fra østsiden som er avhengige av å bruke rampe, vil ha grei forbindelse til ny plattform fra sør. Kommer man fra nord-øst vil det oppleves som kronglete å måtte gå helt til stasjonsområdet for å benytte eksisterende rampe. For å gi god fremkommelighet for reisende bør det også etableres en ny rampe på østsiden som går ned fra nord mot undergangen.



- Skisse som viser Jernbaneverkets anbefalte løsning for ny plattform på vestsiden. Fra «Hovedplan for Verdal stasjon» - Jernbaneverket, 2013. På østsiden viser gatebruksplanen to alternative forslag til utforming av ny rampe ned fra nord (lys blå og lilla linje). Jernbaneverkets skisse med sidespor/ hensettingsspor på vestsiden samsvarer ikke med kommunens ønske (vist i kommunedelplanen) om at arealet mellom siloene og sporene settes av til park – se kap. 4.9.

Det er viktig at det er tilstrekkelig antall sykkelparkeringsplasser på stasjonsområdet der sykler kan låses og stå trygt ift. hærverk og tyveri. Dagens antall plasser er for få og bør økes til minimum 100. Ved bygging av ny plattform på vestsiden er det planlagt nye sykkelplasser for togreisende også på denne siden. På sikt bør det vurderes løsninger der syklene kan låses inne i sykkelboder eller et hus på begge sider.

Parkeringskapasiteten i sentrum er generelt god og det er mange gratis parkeringsplasser i nærheten av stasjonen. Av hensyn til handelen i sentrum er det svært viktig å unngå at togpendlere parkerer på plasser som burde vært forbeholdt handlende. Dette kan styres gjennom tidsbegrensning på plassene ved butikkene. Det beste er likevel om pendlerplassene legges i ytterkant av forretningsområdene med lett tilgang til stasjonen slik at de primært er attraktive for de reisende.

Pendlerparkeringsplassen sør for stasjonen har god tilgjengelighet, men kapasiteten (ca. 50 plasser) er ikke nok ift. behovet/ ønsket satsing på togreiser. For å få flere som er avhengig av bil til stasjonen til å reise med tog bør antallet pendlerparkeringsplasser økes. Det ligger godt til rette for å få til mange nye plasser i parkeringskjeller på vestsiden av sporene. Dette er nært stasjonen og lett tilgjengelig via den nye undergangen. Kommunen er i dialog med Jernbaneverket om fremtidig utnyttelse av arealene på vestsiden av jernbanen ved stasjonsområdet. Konstruksjonen med trapp/ rampe på vestsiden er forberedt for å kunne ombygges med inngang til p-kjeller under arealet mellom Tindved og Sørgata.



- Foto over t.v. viser dagens rampe på vestsiden. Arealet på sørsiden mellom Tindved/siloene og jernbanesporene tilhører Jernbaneverket men disponeres i dag av Verdal kommune til bakkeparkering. Foto over t.h. viser plassen mellom Tindved og Sørgata som også benyttes til bakkeparkering.

Buss:

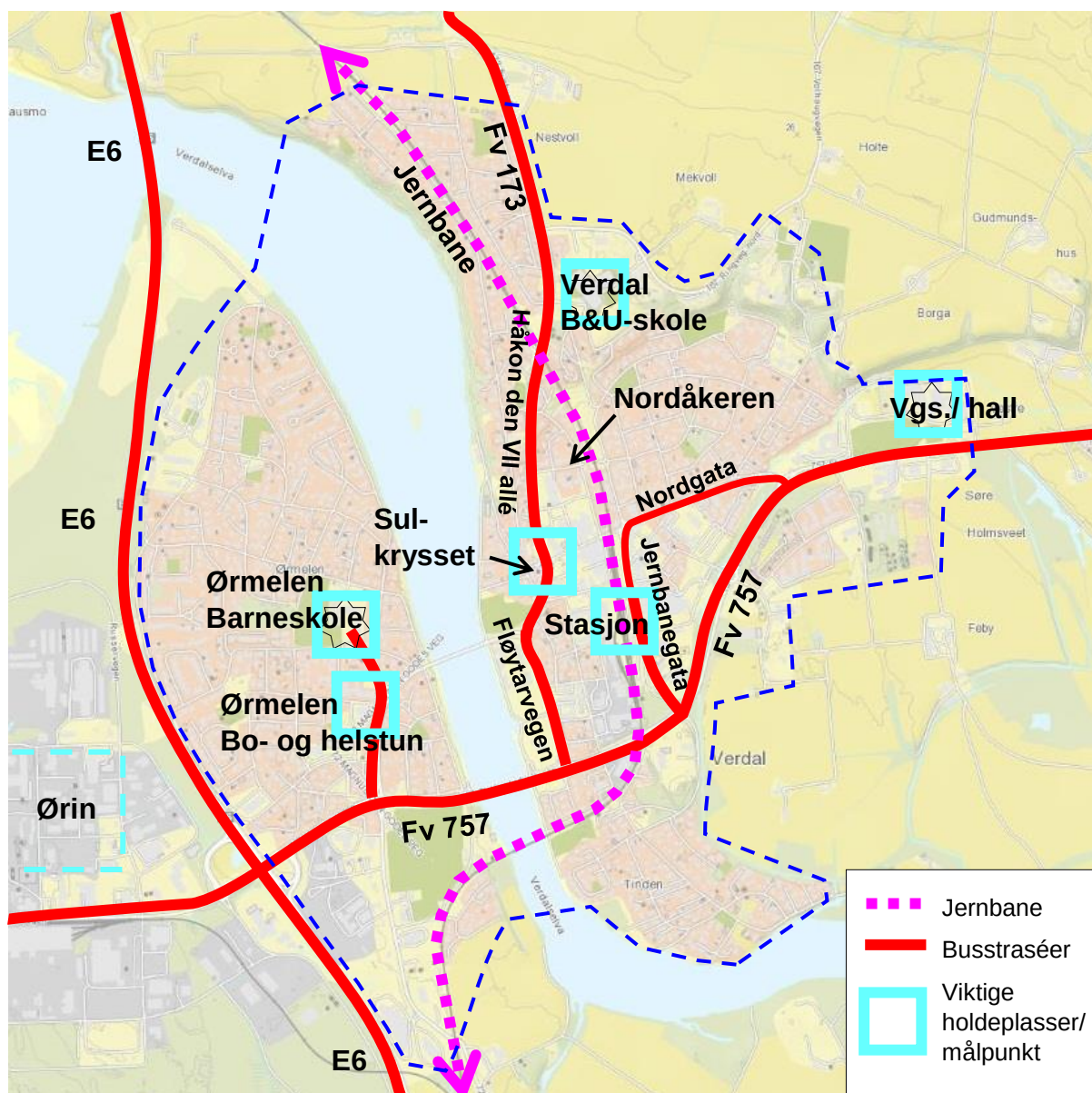
Ordningen med bestillingstransport i stedet for faste bybussruter synes å være en ok og fleksibel løsning for Verdal i dag. Det bør vurderes med jevne mellomrom om økt befolkning og endret bosettingsmønster kan medføre behov for lokale busser i rute igjen.

I forhold til gatebruken holder vegnettet som brukes til skolebussene og rute-/ ekspressbussene stort sett akseptabel standard. Det eneste problemområdet som er påpekt i prosessen er traséen via Nordåkeren. Dette gjelder et begrenset antall skolebusser. Det forventes en kraftig økning av biltrafikken i Nordåkeren når Nordgata stenges og innbyggertallet i sentrum økes. I følge trafikkanalysen vil dagens vegnett og undergangen i Nordåkeren tåle den forventede trafikkøkningen, men skal bussene fortsette å kjøre her etter at trafikken øker forutsetter dette at både vegbanen og undergangen utvides og oppgraderes. Gatebruksplanen foreslår at bussene heller ledes via fv 757 og Fløytarvegen i stedet for Nordgata og Nordåkeren i fremtiden.

Det er også påpekt at det er utfordringer ift. sikt når enkelte av bussene stopper i gata ved Verdalsøra barne- og ungdomsskole. Det er vanskelig å få plass til busslommer her uten å berøre private eiendommer. Gatebruksplanen anbefaler at man vurderer dette samtidig som det planlegges gang- og sykkelveg nordover på fv 173. For å bedre forholdene for syklistene over Ørbrua foreslås det at bussene ikke kjører brua, men krysser elva via fv 757. Rundkjøringsmulighet for buss ved Ørmelen bo- og helsetun må utbedres.

Togstasjonen – Ørin:

Det største antallet arbeidsplasser i Verdal ligger på industriområdet på Ørin. Avstanden fra togstasjonen og ut hit er ca. 2 km. Dette er såpass langt at det er få pendlere som velger tog som fast transportmiddel til og fra jobb på Ørin. Togene både fra nord og sør stopper samtidig på Verdal og om morgenen går det tog hver halvtime. Det burde derfor være enkelt å sette opp buss «Ørinekspressen» som korresponderer med to eller tre av morgentogene og to av ettermiddagstogene. For å kunne konkurrere med bil må bussen kjøre raskeste veg fra stasjonen og ikke ha mer enn en eller to stoppesteder på Ørin. Det er i dag store trafikkproblemer i rushtidene på veg til og fra Ørin. For at bussen skal bli foretrukket transportmiddel både for togreisende og andre som bor i sentrum bør den helst kunne kjøre en egen trasé/ eget felt på deler av strekningen for å unngå køen.



- Nye kollektivtraséer: Skolebusser som tidligere kjørte via Nordåkeren ledes via fv 757 og Fløytarvegen. Ingen busser kjører over Ørbrua. Ny bussrute vurderes etablert mellom stasjonen og Ørin.

4.4 Varelevering/ transportkjøring



Varelevering er helt nødvendig for byens liv og aktiviteter. Ved ytterligere fortetting i sentrum vil det være viktig å finne gode og trafikksikre løsninger for varelevering. Eventuelt også se på muligheter for å samordne dette for flere eiendommer der dette er hensiktsmessig. For sjåførene er fremkommelighet og manøvreringsforhold viktig. For byens øvrige trafikanter er det viktig at vareleveranser ikke er til vesentlig hinder for ferdsel og aktivitet. Varebilene må heller ikke skape farlige situasjoner. Generelt bør rygging unngås.

I et fremtidsrettet og miljøvennlig sentrum bør alle større nybygg oppføres med underjordiske renovasjonscontainere. Disse krever sjeldnere tømming og gir et ryddigere gatebilde.

4.5 Trafikksikkerhet

Det har kommet innspill fra Verdalsøra barne- og ungdomsskole om at det er behov for tiltak som kan bedre trafikksikkerheten i området der mange fotgjengere krysser fv 173 og bussene stopper for av og påstigning i gata.

Tryggere forhold for gående og syklende på brua i Håkon den VII allé vil kreve breddeutvidelse av dagens bru. En slik ombygging vil være aktuell å vurdere i sammenheng med at brua må heves dersom Trønderbanen skal elektrifiseres.



- Brua over jernbanen
i Håkon den VII allé.
(Foto Google)

Jernbanen gjennom Verdal sentrum er og vil fortsatt være en stor barriere for myke trafikanter som ferdes i øst-vest-retning. Stenging av Nordgata vil gi mange myke trafikanter en omveg ift. slik de har krysset jernbanen i dag. For å dempe barriereeffekten (og unngå ødeleggelser av gjerder/ stengsler) vil det være ekstra viktig at det oppleves mest mulig attraktivt å benytte de tilrettelagte krysningspunktene.

4.6 Parkering

God parkeringsdekning og store areal egnet som parkeringsreserver

Et av Verdal bys fortrinn som handelssenter sammenlignet med nabobyene har vært at det er gratis parkering og rikelig med parkeringsplasser. Kommunen ønsker fortsatt at parkeringen skal være avgiftsfri og er opptatt av at det skal være nok plasser til de som skal handle. Det er per i dag ikke vurdert å være behov for vesentlig mer parkering i tilknytning til forretningene i sentrum. Det eneste behovet er flere parkeringsplasser for togpendlere nær stasjonen.

Skulle økt aktivitet eller endrede forutsetninger tilsi at det bør være flere plasser for handlende så er det to alternativer som peker seg ut som godt egnet for større p-anlegg. Det er en fordel med noen få store anlegg med god tilgjengelighet fremfor mange små. Det sparer «letekjøring» og «dør-til-dør-kjøring». Det ene aktuelle nye området er utvidelse av parkeringsområdet på sørsiden av rådhuset. Her vil plassene dekke behov hos arbeidstakere i dette området. Arealet ligger såpass nært kjøpesenteret at det også vil benyttes av handlende når det er fullt nærmere senteret. Det andre området som vil være godt egnet for et større p-anlegg er vestsiden av den nye jernbaneundergangen. Her ligger det godt til rette for å koble undergangen direkte med parkeringskjeller og få til parkering i flere plan mellom jernbanespor og Tindved/ Domuskvatalet. Det nye teaterhuset ved Minsaas plass vil gi behov for mange parkeringsplasser i nærheten. Ved større arrangement er det anslått et behov på mellom 200 og 300 plasser. Det er forslag om langsgående parkering i Nordgata på østsiden av jernbanen. Dette må avveies ift. behovet for sykkeltilrettelegging inn til sentrum østfra via Nordgata (se kap. 4.7).

Kjeller fremfor bakkeparkering i sentrum

I Verdal sentrum i dag er det 1200 - 1300 tilgjengelige plasser på bakke. Det er ingen offentlige parkeringsplasser i kjeller og ingen parkeringshus. Med økt etterspørsel etter fortettingstomter og flere innbyggere i sentrum er det ikke plass til store områder med bakkeparkering i fremtiden. Egnede byggearealer bør som hovedregel bebygges og ubebygde arealer bør fortrinnsvis være byrom eller parker tilrettelagt for opphold. I fremtiden bør det stilles krav om kjellerparkering for alle nye bolig- og næringsbygg i sentrum. Det vil være utfordrende økonomisk å få realisert offentlige parkeringshus så lenge det er gratis parkering i hele sentrum.

Reduserte P-krav i sentrum

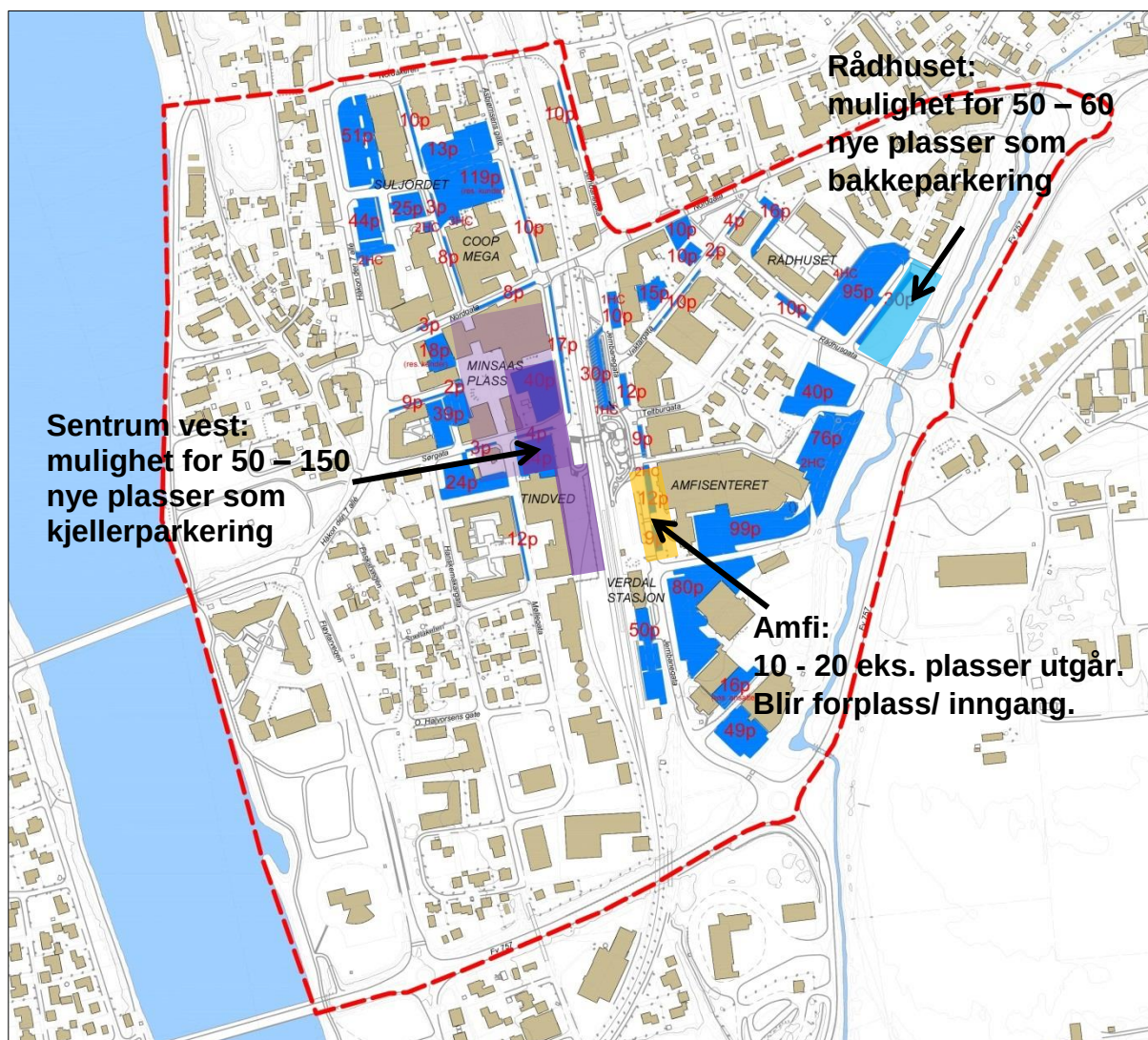
For å begrense arealbruken til parkering i sentrum foreslås det å redusere parkeringskravet for nye leilighetsprosjekt fra 1,2 plass til 1,0 plass per boenhet. Gjesteparkering og parkeringsbehov utover 1,0 plass må løses på offentlige parkeringsarealer. Kravene til detaljhandel foreslås redusert fra 1,0 plass per 25 m² til 1,0 plass per 50 m².

HC-parkering

Det er mellom 15 og 20 HC-plasser i sentrum i dag. Disse ligger stort sett nær inngangene til de mest besøkte virksomhetene. Det har ikke kommet innspill om at det er for få HC-plasser i sentrum. Det er viktig at det tilrettelegges tilstrekkelig antall plasser ifb. nye byggeprosjekt. Min. 5% av p-plasser i felles og offentlige parkeringsanlegg bør tilrettelegges for brukere med nedsatt bevegelsessevne.

Parkeringsplasser og ladestasjon for el-biler

Med et økende antall el-biler lokalt og på hovedvegnettet vil det bli behov for ladestasjoner for både hurtig og langsommere lading. Det er i dag kostbart å etablere hurtigladdestasjon og det foreligger derfor ingen konkrete planer om å få på plass dette i Verdal sentrum. Ordinære ladestasjoner må finnes der det er pendlerparkering ved togstasjonen og ved de store arbeidsplassene. Gatebruksplanen foreslår å sette krav om at minimum 10% av plassene tilrettelegges for el-biler. For å stimulere til at flere kjører el-bil kan noen attraktive parkeringsplasser beholdes el-biler.



- Det foreslås å arbeide videre med to områder som fremtidige parkeringsanlegg hvis det blir behov; området vest for jernbaneundergangen ved Tindved/ Domuskvartalet og området sør-øst for dagens parkering ved rådhuset. Det antas å være mulig å etablere minst 100 plasser i parkeringskjeller(e) ved Tindved/ Domuskvartalet og ca. 50 – 60 nye bakkeplasser ved rådhuset. Et fåtall plasser foran Amfi foreslås fjernet for å prioritere byrom/ oppholdsareal/ fotgjengere – se kap. 4.9 s. 39.



- Amfisenteret har utbyggingsplaner i retning rådhuset. Etter at tilbygget er ferdig er det planlagt at det skal være ca. samme antall parkeringsplasser for besøkende i området som i dag.

4.7 Sykkel

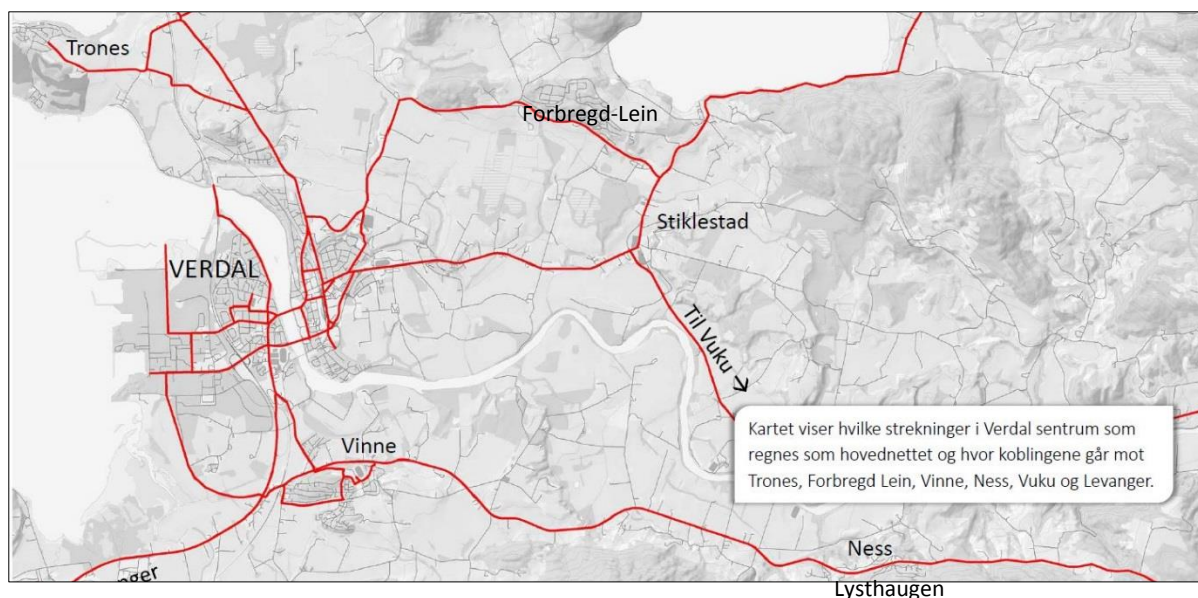
Oppfølging av sykkelbyprosjektet

Målet i Sykkelbyprosjektet (og i Nasjonal sykkelstrategi) er som nevnt i kapittel 3 å øke den gjennomsnittlige andelen reiser per sykkel fra ca. 4 - 5 % til 8 %. Det antas å være lettere å få folk til å sykle tur retur jobb enn til ulike fritidsaktiviteter og ærend på kvelds- og ettermiddagstid. Andelen som sykler til jobb bør derfor økes til mer enn 8 % for å oppnå målsettingen. Målgruppa som kan sykle til jobb er de som bor i akseptabel sykkelavstand fra arbeidsplass på Verdal, eventuelt har arbeid i annen kommune som kan nås via sykkel eller sykkel + tog.

Når det gjelder bruk av sykkel på skolevegen er målet i Sykkelplanen at minst 90 % av alle skoleelever skal gå eller sykle hele eller deler av skolevegen. Det betyr at de som er avhengige av skoleskyss bør gå eller sykle dit bussen går fra. Det siste blir for detaljert å planlegge i en overordnet gatebruksplan. Tilrettelegging for sykling på skolevegen vil i dette kapitlet derfor handle om å sikre et sammenhengende og trafiksikkert gang- og sykkelvegnett i sentrumsområdet der det bor flest unger som kan sykle hele skolevegen. Det er en målsetting i Sykkelplanen at det i løpet av de neste 15 årene skal tilrettelegges minimum 20 km med sykkelveger «skreddersydd» for transportsykling (totalt i Verdal/ Levanger).

Sykle til jobben

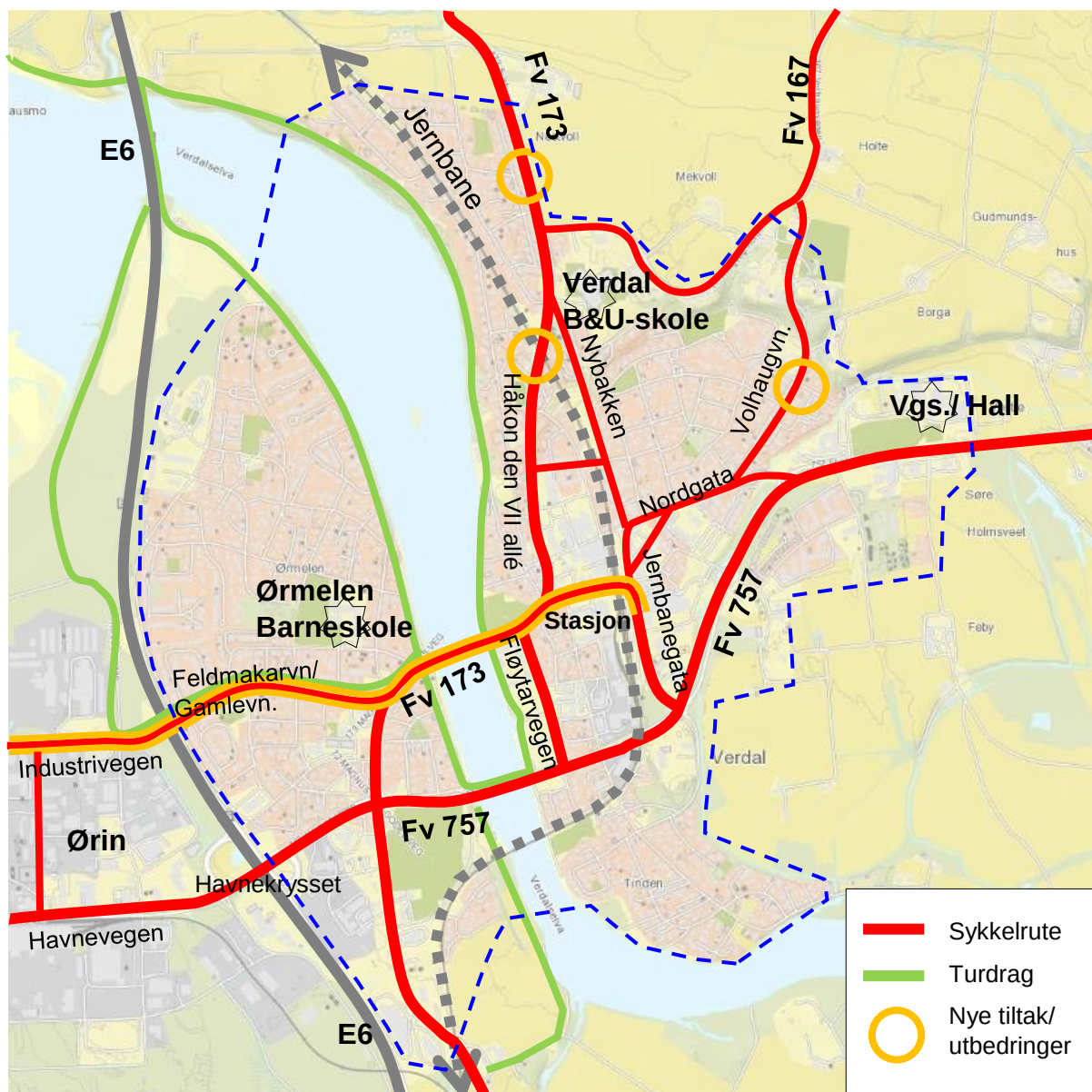
For å få flere verdalinger til å sykle til jobb er det viktig at det er gode forbindelser fra omkringliggende boligområder inn mot sentrum/ Ørin. Illustrasjonen under fra Sykkelbyprosjektet viser sykkeltraséene mellom sentrum (stasjonen) og de største boligfeltene utenfor. Det er også viktig at det tilrettelegges med gode løsninger for sykkelparkering - spesielt ved de største arbeidsplassene.



- Planlagt hovednett for sykkelveger Verdal – fra «Temaplan for økt sykkelbruk»

- Fra Vinne til sentrum er det 3 – 4 km
- Fra Trones til sentrum er det ca. 6 km
- Fra Forbregd-Lein til sentrum er det ca. 6 km
- Fra Lysthaugen til sentrum er det ca. 10 km
- Fra Vuku til sentrum er det ca. 15 km

Mange av disse forbindelsene er godt tilrettelagte med egne gang- og sykkelveger eller fortau i dag. Tilretteleggingen er best nærmest sentrum. Mellom Vuku og sentrum og Lysthaugen og sentrum er det ikke sammenhengende sykkeltrasé i dag. Oppfølgende tiltak i etterkant av gatebruksplanen vil være å gå i detalj for å undersøke behov for utbedringer av mangler, trafikkfarlige løsninger etc. for hver enkelt forbindelse.



- Nytt hovednett sykkelveger Verdal sentrum.

Det planlegges gang- og sykkelveg/ fortau langs fv 173 mellom skolen og Ydsedalen. Det planlegges også fortau langs Volhaugvegen. Her er det ikke mulig å få til egen sykkelbane og transportsyklistene vil henvises til kjørebane. Tiltak på jernbanebrua i fv 173 ved skolen foreslås tatt samtidig som brua må heves (ifb. elektrifisering av jernbanen). Det tiltaket som fremmes som hovedsatsing i gatebruksplanen er en oppgradering av strekningen mellom sentrum/ stasjonen og Ørin via Feldmakarvegen/ Gamlevegen. I gatebruksplanen foreslås kombinert gang-/sykkelveg og turdrag for rekreasjon på begge sider av elva og en runde via Ørin. Turstien på østsiden av elva er opparbeidet. Nye tiltak vil være koblinger over og under E6-bruene og tiltak langs vestsiden av elva.

Prioritert satsing på sykkelveg mellom stasjonen og Ørin

De fleste arbeidsplassene i Verdal er samlet på industriområdet på Ørin. Svært mange av de som jobber der bor i sykkellavstand, og noen bor slik at de kunne tatt tog til Verdal og syklet fra stasjonen dersom det var tilrettelagt godt for dette. En satsing på å gjøre strekningen mellom sentrum/ stasjonen og Ørin ekstra attraktiv for syklende vil trolig være det tiltaket som monner mest for å få opp sykkelandelen i kommunen. Dersom man lykkes med å få minst 10 - 15% av de som i dag kjører bil t/r jobb på Ørin til å heller sykle vil det også være positivt for flyten på Havnevegen for de som er avhengig av bil til Ørin.

Skal man sykle mellom sentrum og Ørin i dag er det to hovedalternativer. Den ene traséen går over Ørbrua, gjennom boligområdet Ørmelen og via gangbru over E6. Den andre traséen følger fv 757 og krysser E6 i Havnekrysset.

Traséen gjennom Ørmelen er kortest og enklest å tilrettelegge uten farlige kryssinger av trafikkert veg. Det vil på sikt være den beste løsningen for syklistene å oppgradere denne traséen skikkelig som fremtidig hovedforbindelse. Traséen følger i dag fortau, biter med gang- sykkelveger, og boligater og industrigater med blandet trafikk. Ørbrua er et utfordrende punkt da gangbanene på sidene er svært smale. Kjørebane er også smal og er i dag fylkesveg med fartsgrense 40 km/t. Over E6 er det anlagt ei bru som det kan sykle på, men brua er både bratt og smal (kan ikke brøytes) og burde vært skiftet ut. På industriområdet må syklistene sykle i kjørebane. Her er det utflytende grenser mellom vegareal og parkerings- og manøvreringsareal. Det mangler lys på store deler av strekningen. Strekningen er ikke skiltet. Foto under (tatt fra Google) viser ulike sekvenser på strekningen slik det så ut i 2010.



- Sørgata: fortau



- Ørbrua (fv 173): smalt fortau



- Feldmarkarvegen: boligveg



- E6-brua sett fra Ørin



- Industrivegen vest for brua: sykling i kjørevege/trafikkarealer



Oppgraderingen av strekningen mellom stasjonen via Ørmelen til Ørin må detaljprosjekteres i et oppfølgende arbeid. På strekningen vil det være aktuelt med ulik standard på sykkelvegen avhengig av hva det er plass til. God fremkommelighet og god belysning er helt avgjørende for at sykkeltraséen skal oppleves som attraktiv for transportsyklisten gjennom hele året.



- Eksempel på adskilt sykkel- og gangfelt.



- Eksempel på sykkelfelt i vegbanen.

«Sharrow»-løsning eller ren sykkelveg over Ørbrua

Langs Sjøgata i Levanger er det ikke plass nok til adskilt sykkel- og gangareal og heller ikke eget sykkelfelt i vegbanen. Løsningen som foreslås kalles «Sharrow» (av shared og arrow) og innebærer at syklister kan benytte hele kjørebane i begge retninger. Fartsgrense i gata settes til 30 km/t. Syklister som ikke ønsker å sykle i gata vil kunne benytte fortauet, men da på de gåendes premisser. En slik løsning kan være et alternativ også for Ørbrua dersom det ikke er aktuelt å stenge brua for kjørende. Det beste for syklister vil være om dagens kjørebane på brua ble ren sykkelveg.

For at strekningen skal oppleves som en hovedåre for syklister bør det både gjennom boligfeltet på Ørmelen og på industriområdet på Ørin opparbeides eget sykkelfelt på siden av kjørebane der det er plass til dette. Strekningen bør skiltes.



- Forslag til «Sharrow» - løsning for ny sykkeltrasé i Sjøgata, Levanger sentrum (Ill. Norconsult).
Foto under viser Ørbrua som kan få en lik løsning.



Sykkelveg til Ørin langs fv 757

Den andre sykkeltraséen fra sentrum til Ørin går via gang- og sykkelveg og fortau langs fv 757. Etter krysset med Melkevegen er gang-/ sykkelvegen lagt på nordsiden av fv 757 helt ut til havna/ Kværnerområdet. Utfordringen med denne traséen er at syklister må krysse flere tilførselsveger i plan og i tillegg krysse fylkesvegen ved Melkevegen. I rush-tiden er det mye biltrafikk og uoversiktlig for syklister i rundkjøringene på fv 757. Det bør etableres opphøyd gangfelt for kryssing av Havnevegen i krysset med Melkevegen. På sikt vil det være ønskelig å etablere en planskilt kryssing av E6 nærmere Vinne slik at syklende fra sør som skal til Ørin (Vinneområdet, Lysthaugen, Levanger) kan krysse her og unngå rundkjøringene på fylkesvegen.



- Kryssing i rundkjøring Havnevegen (fv 757) og Magnus den godes veg kan være utfordrende for syklister når det er mye biltrafikk (Foto Google).

Sykkelveger på Ørin

Med en målsettingen om å få flere jobbsyklister til Ørin så blir det viktig at det etableres trygge traséer for sykkel også internt i industriområdet slik at alle kommer trygt frem helt til sin arbeidsplass. Her kjører mange store kjøretøy daglig. Det kan lett oppstå farlige situasjoner dersom syklister ferdes i stor fart

etter kjøreveger og over asfalterte flater. For å sikre gode sammenhenger bør det som et oppfølgende arbeid utarbeides en lokal sykkelplan for Ørinområdet.

Sykelhus og lånesykler på stasjonen

For de som ankommer Verdal med tog og ikke har med sykkel på toget så vil det være et bra tilbud om man kunne ha sin egen sykkel stående på stasjonen innelåst forsvarlig i en sykkelbod eller et hus, e.l. Alternativet er enkel tilgang på lånesykler. I flere byer er det ordninger med abonnement slik at man bruker magnetkort til å løsne sykkel, og man kan sjekke på forhånd at det er sykler ledig. Det er viktig at området syklene hentes/ leveres er godt opplyst og oversiktlig for å unngå hærverk og skape trygghet for de som skal bruke syklene. Får man på plass en oppgradert sykkeltrasé mellom stasjonen og Ørin bør sykkelhus og/ eller tilbud om lånesykler vurderes for å gjøre kombinasjonen tog/ sykkel interessant for jobbspennere. Med plattform på begge sider av sporene bør det være sykkelhus og lånesykler både på øst- og vestsiden.



- Eksempel på sykkelkur med toetasjes stativ.



- Eksempel på bysykler med reklame

Sykkelfelt langs Nordgata på østsiden av jernbanen

Det er i dag gang- og sykkelveg frem til krysset med Volhaugvegen. Derfra og inn mot sentrum går gang- og sykkelvegen over til å bli fortau. Fortauet er smalt og det er plassert lysstolper på fortauet inn mot sentrum. For å gi transportsyklister et godt tilbud og unngå konflikter med gående, bør det på denne strekningen etableres en bedre løsning for de raske syklisterne fortrinnsvis som egne sykkelfelt i kjørebanelen – alternativt som sharrow-løsning. Kjørebanelen er smal så det kan være utfordrende å få plass til egne sykkelfelt. Valg av løsning bør utredes og følges opp i eget prosjekt i etterkant av vedtatt gatebruksplan.



- Nordgata sett vestover fra Volhaugvegen



- Nordgata sett vestover fra MB Landstads gate

4.8 Gående

Gående stiller andre krav til ferdselsårene enn det transportsyklistene gjør. Transporten skjer i lavere fart og andre forhold enn hva som er raskest vektlegges ofte like mye som tidsbruk når trasé velges. Trivsel, trygghet, god belysning, mulighet for å treffe andre etc. betyr mye for gående. Selv om det i dag er et godt utbygd gang- og sykkelvegnett og fortau langs de fleste gatene i Verdal sentrum er det mange tiltak som kan gjøres for å bedre kvaliteten. Tiltakene vil i stor grad være på et detaljeringsnivå som ikke inngår i gatebruksplanen. Alle ferdselsårer i sentrum skal opparbeides med universell utforming.

Ved stenging av planovergangen i Nordgata vil de gående bli henvist til jernbaneundergangen ved stasjonen eller undergangen i Nordåkeren. Den nye jernbaneundergangen har trapp mot nord øst og rampe mot sør. Rampa mot sør er bygd etter tidligere standard som ikke oppfyller dagens stigningskrav knyttet til universell utforming. Det har i arbeidet med gatebruksplanen vært drøftet behovet for rampe med godkjente stigningsforhold på nordsiden av undergangen. Det lar seg gjøre å etablere en rampe her, men det vil kreve større ombygginger av eksisterende anlegg og bortfall av parkeringsplasser. Det må utredes om rampe skal legges som rettstrekning eller bue (jfr. illustrasjon side 29). Bygging av ny rampe må prioriteres så den kan tas i bruk når jernbanekryssinga i Nordgata stenges.

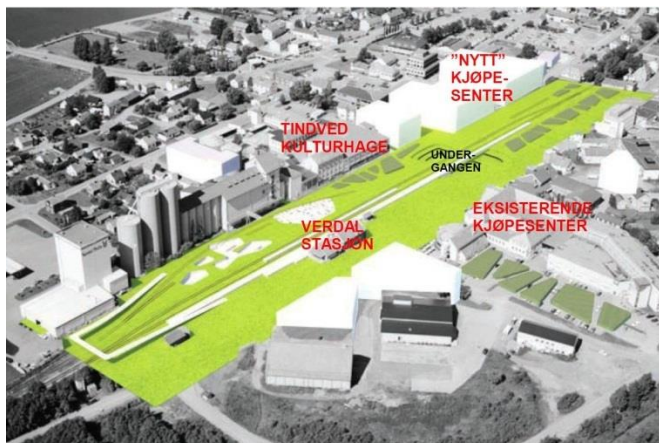
Med stengingen av Nordgata vil tyngdepunktet i sentrum flyttes. Nordgata blir mindre viktig som handlegate enn den har vært. Gatebruksplanen anbefaler at man i fremtiden heller styrker aksene Suljordet – Tindved som handels- og kulturgate. I øst-vest-retning blir aksene Amfi – Moeparken hovedferdselsåre for mange trafikanter. Sørgata vil da ha behov for å oppgraderes både fysisk og innholdsmessig. Jernbanegata mellom Nordgata og stasjonen er i dag et mye brukt område av fotgjengere. På denne strekningen bør mange trafikanter ha prioritet fremover og gatebruksplanen foreslår at enkelte parkeringsplasser fjernes for å gi tryggere og triveligere arealer for de gående.



- Prinsipp for nytt gatehierarki for gående og syklende i sentrum.

4.9 Bymiljø/ byrom

Endring av ferdselsmønsteret i sentrum har betydning for bymiljøet og byrommene. Med utgangspunkt i forslag til fremtidig gang- og sykkelvegnett vil de tre viktigste byrommene i dag; Minsaas plass, Baker Thomsons plass og Jernbaneparken få en minst like sentral rolle i fremtiden. Det blir viktig å utvikle disse videre og styrke sammenhengen mellom dem.



- Snøhettas sentrumsplan fra 2011 viser «Jernbanerommet» som sentralt byrom - «Central Park»

I Mulighetsstudien utført av Snøhetta foreslås det å satse på et sentralt byrom i området rundt Jernbaneparken og stasjonen. «Jernbanerommet» har Silorekka/ Tindved/ Domuskvartalet som vegg mot vest og bebyggelsen på østsiden av Jernbanegata som avgrensing mot øst. Gatebruksplanen anbefaler at man arbeider videre med dette som idé for utviklingen av tyngdepunktet i sentrum.

Det bør i første omgang være områdene på østsiden av sporene, mellom Nordgata og stasjonen som prioriteres. Skateparken i sør bør også innlemmes i «sentralrommet». Når det bygges ny plattform på vestsiden blir det viktig at denne, området ved undergangen, nytt byrom mellom Tindved og Sørkata samt foreslåtte parkarealer på vestsiden kompletterer Verdals «Central Park».

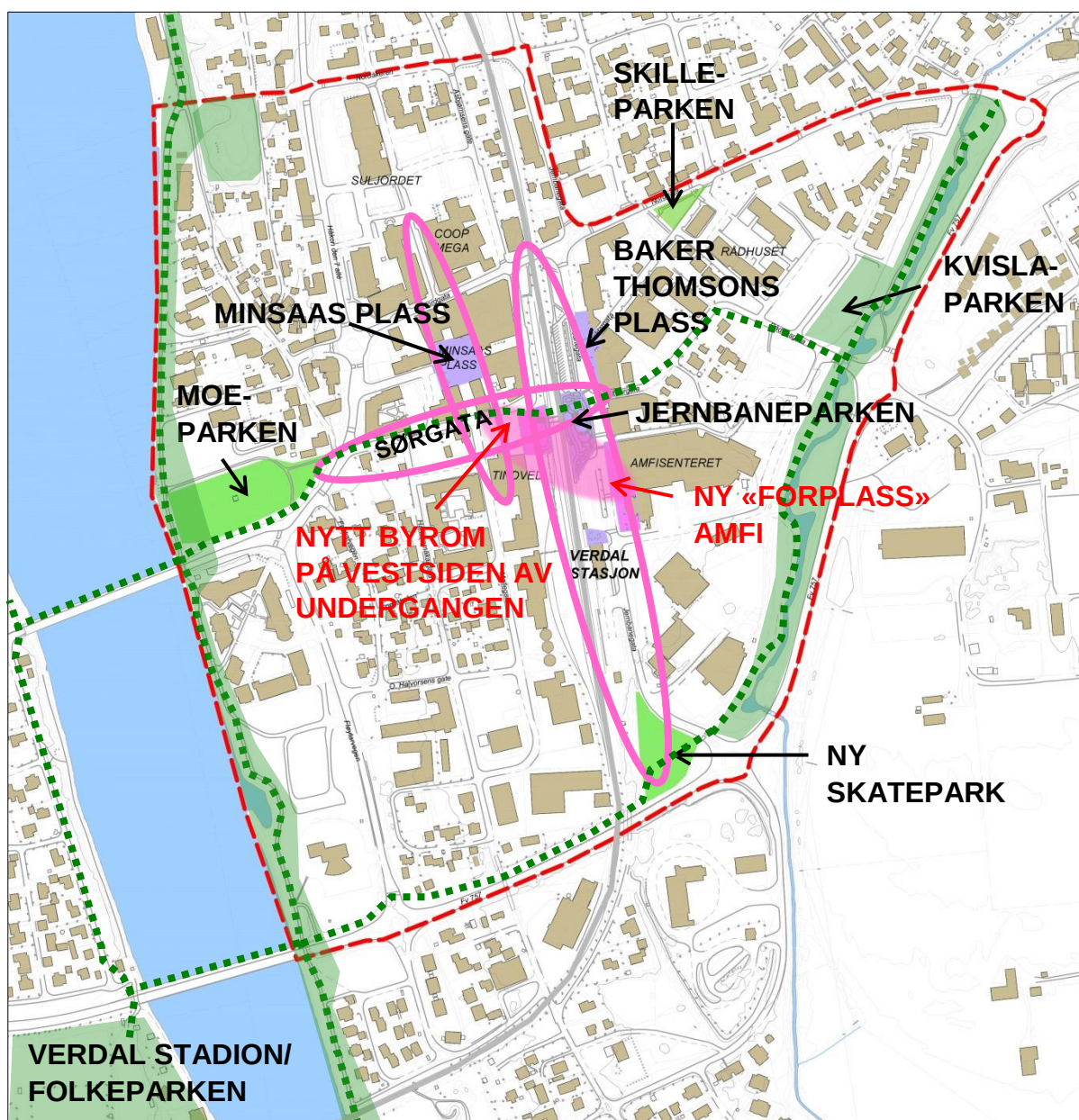
Det er i dag mange parkeringsplasser i Jernbanegata. Parkering vinkelrett på gata gir utfordringer med rygging i vegbanen. Bilene blir også stående med fronten delvis over fortauet og gjør fotgjengerarealene smalere og mindre tiltalende. Det anbefales å fjerne plassene som er vinkelrett på Jernbanegata foran Amfi dvs. 12 plasser + 2 HC plasser ved inngangsdøra, samt de 9 plassene sør for disse. Parkeringsarealet foran inngangen foreslås opparbeidet til en inviterende «forplass». Plassene i sør erstattes med sykkelparkering og langsgående HC-plasser. Dette vil bidra til å gjøre det mer oversiktlig for alle trafikanter. Kjøpesenteret vil også kunne få en mye hyggeligere og langt mer eksponert inngang mot Jernbaneparken og stasjonsområdet.



- Parkeringsplassene foran inngangsdøra på Amfisenteret foreslås fjernet og erstattet med en et bilfritt oppholdsareal med sitteplasser (trappeamfi) og sykkelparkering. Amfi-fasaden er en av de viktigste «veggene» i «Jernbanerommet». I dag er det vanskelig for ukjente å forstå at dette er inngangen til et kjøpesenter. For Amfisenteret vil et eksponert og inviterende inngangsparti mot vest være positivt ift. å tiltrekke seg kunder.

I kapittel 4.8 foreslås det at byutviklingen på vestsiden av jernbanesporet konsentreres til å satse på aksene Suljordet – Tindved og aksene Amfi – fv 173/ Moeparken. For å lykkes med dette er det om å gjøre at handelsvirksomheter og kulturtilbud finner det attraktivt å satse i dette området. Det nye teaterhuset vil bli et svært viktig bidrag til å dra i gang en fornying av området. Minsaas plass har behov for oppgradering for å tilpasse seg ny situasjon.

Plassen på vestsiden av jernbaneundergangen foreslås opparbeidet til et trivelig byrom som kobler Sørgata til jernbaneundergangen. Sørgata trenger et kraftig løft visuelt og funksjonelt for å kunne bli hovedferdselsåre for både gående og syklende.



- Eksisterende og nye offentlige byrom og grøntstrukturer/ turdrag.

5 Tiltaksliste

Gatebruksplanens kapittel 4 oppsummerer behov og foreslår tiltak for utviklingen av gatenett, parkering, byrom m.v. i Verdal sentrum. Gatebruksplanen følger opp nasjonale og regionale målsettinger om å utvikle mer miljøvennlige småbyer. De fire viktigste innsatsområdene som foreslås i kapittel 4 er:

- **Minst mulig «unødvendig» biltrafikk i bykjernen**
Lede bil- og busstrafikk som ikke skal til sentrum utenom via fv 757 og Fløytaarvegen. Det vil gjøre det triveligere å være fotgjenger og enklere å komme frem for bilister som har ærend i sentrum. Stenging av planovergangen i Nordgata vil også bidra til dette.
- **Nye hovedgater i den fremtidige byen**
Som en konsekvens av stenging av planovergangen i Nordgata vil dagens hovedgate endre status. Nye hovedårer for byutvikling og fotgjengertrafikk blir Sørgata mellom Amfi – Moeparken (øst – vest) og aksene Johannes Bruns gate - Møllegata (nord - sør).
- **Satse sykkel der det vil monne mest**
Etablere en attraktiv hovedsykkelveg for jobbsyklister mellom sentrum og Ørin.
- **Utnytte byens beliggenhet ved togstasjonen enda bedre**
Tilrettelegge bedre for togpendling ved å etablere flere parkeringsplasser ved stasjonen for både kjørende og syklende, samt teste tilbud med pendlerbussrute og lånesykler mellom stasjonen og Ørin.

Innholdet i gatebruksplanen er videreført i kommunedelplanen for Verdal by. Kommunedelplanen angir gjennom juridiske bestemmelser og retningslinjer prinsipper for temaene som tas opp i gatebruksplanen og fastsetter arealbruk, eksisterende og nye kjøreveger, gang-/ sykkeltraséer og parkeringsløsninger.

Basert på kapittel 4 i gatebruksplanen og rammer gitt i kommunedelplanen er det under listet opp generelle føringer og konkrete tiltak som foreslås iverksatt på kort og lang sikt. Tiltakslista er ment å være kommunens verktøy for å få realisert ønsket utvikling for byen. Tiltakene er listet tematisk i vilkårlig rekkefølge og ikke prioritert eller kostnadsberegnet. Listen fra punkt 2.1 og utover er ikke uttømmende og bør oppdateres årlig i forkant av behandling av årsplaner og budsjett.

GENERELLE FØRINGER

UNIVERSELL UTFORMING/ TILGJENGELIGHET

1.1	Krav om universell utforming av alle offentlige utearealer i sentrum - Alle offentlige og publikumsrettede ferdselsårer, uteoppholdsarealer og trafikkknutepunkt innenfor sentrum skal opparbeides med universell utforming. <i>Krav og føringer for universell utforming er innarbeidet i bestemmelsene og tilhørende retningslinjer til kommunedelplanen og må følges opp ved behandling av reguleringsplaner, byggesøknader og anleggsplaner fremover.</i>
1.2	Krav om parkeringsplass for brukere med nedsatt bevegelsesevne - Minimum 5% av parkeringsplasser i felles og offentlige parkeringsanlegg bør tilrettelegges for brukere med nedsatt bevegelsesevne. <i>Retningslinje er innarbeidet i kommunedelplanen og må følges opp ved behandling av reguleringsplaner, byggesøknader og anleggsplaner fremover.</i>

PARKERINGSKRAV BIL OG SYKKEL

1.3	Redusert parkeringskrav for bil - P-kravet for detaljhandel er 1,0 pr. 50 m2 mot 1,0 pr. 25 m2 tidligere. - P-kravet for boliger i sentrum er 1,0 pr. boenhet (unntak for enebolig) mot tidligere 1,2.
1.4	Krav om parkering i kjeller evt. p-hus i sentrum - Ved nybygging og omforming i sentrum for flere enn 10 boenheter og næringsbygg. større enn 1000 m2, skal nye p-løsninger etableres under bakken eller i p-hus.
1.5	Krav om parkeringsplasser for el-biler - Minimum 10% av parkeringsplassene ved nye bolig- og næringsbygg bør ha ladestasjon for el-biler.
1.6	Parkeringskrav for sykkel - For boliger i sentrum skal det opparbeides min. 2,0 sykkelplasser pr. boenhet (hybler 1,0). - For forretninger i sentrum er kravet 2,0 pr. 50 m2 (øvrige næringsbygg og offentlige institusjoner har krav basert på ansatte m.v. – dette er beskrevet i kommunedelplanen).
<i>Felles for alle nye krav knyttet til parkering er at de er innarbeidet i bestemmelsene til kommunedelplanen og må følges opp ved behandling av reguleringsplaner og byggesøknader fremover.</i>	

VARETRANSPORT/ RENOVASJON

1.7	Trafikksikker varetransport i sentrum - I sentrumssonen skal det både for nye og eksisterende virksomheter legges vekt på at varelevering skjer på en trafikksikker og effektiv måte for å unngå fare og unødige hindringer. I forbindelse med nye utbygginger stilles krav om at løsning for varelevering og manøvreringsareal vises på kart.
1.8	Renovasjon i sentrum - Avfallshåndtering innenfor sentrumssonen bør generelt baseres på nedgravde renovasjonscontainere for å gi et ryddig bybilde og redusere behovet for antall tømminger. For nye leilighetsprosjekt med mer enn 25 boenheter kreves nedgravd avfallsløsning.
<i>Kommunedelplanens bestemmelser har krav og retningslinjer for varetransport og avfallshåndtering som skal følges opp i detaljplaner og byggesøknader.</i>	

BYMILJØ

1.9	Sikre aktivitet/ handel på gateplan - I sentrum skal det være publikumsrettede virksomheter mot offentlig veg. <i>I kommunedelplanen er område med slikt krav angitt som bestemmelsesområde # 1. Må følges opp ved behandling av reguleringsplaner og byggesøknader fremover.</i>
------------	---

TILTAKSLISTE

HOVEDVEGNETTET

2.1 Tiltak Sentrum

- Stenge planovergangen i Nordgata for biltrafikk for å bedre sikkerheten.
- Stenge Ørbrua for biltrafikk for å gi syklistene og gående bedre vilkår.

Begge tiltakene er tatt inn i kommunedelplanen. Stenging av Ørbrua angis som en tiltak som bør utredes og gjennomføres forutsatt at øvrig vegnett har kapasitet til endringen av kjøremønster. Konkretisering av begge tiltakene må skje i nært samarbeid med Statens vegvesen. Stenging av planovergang skjer i samarbeid med Jernbaneverket.

2.2 Tiltak Reinsholm

- Forlenge vegen Reinsholm til Febyvegen og åpne for ny tilkobling med fv. 757 i nord.
- Åpne en fjerde arm på rundkjøringa (fv 757/ Nordgata) mot Reinsholm.

Begge tiltakene er tatt inn som rekkefølgekrav i kommunedelplanen som etablert før utbygging av hhv. felt B10 og B9. Konkretisering av vegløsninger vil skje gjennom detaljplaner i samråd med Statens vegvesen.

2.3 Revisjon skiltplan

- Lage ny skiltplan for planområdet basert på ønskede endringer av kjøremønster.

KOLLEKTIVTRAFIKK

3.1 Tiltak i forbindelse med at planovergangen i Nordgata stenges:

- Sikre jernbanen mot kryssing med gjerder på begge sider.
- Bygge om kryssene på begge sider og fjerne rundkjøring på østsiden.
- Bymessig utforming av ny situasjon med park nærmest jernbanen.
- Ny rampe på østsiden fra Nordgata og ned til undergangen ved stasjonen.
- Beholde Miljøgate-standard på vestsiden evt. vurdere byggeområde over Nordgata.

I samarbeid med Jernbaneverket må det først utarbeides reguleringsplan for situasjonen siden stenginga av planovergangen medfører store endringer av arealbruken (formåls-grenser) på begge sider av jernbanen. Som underlag for reguleringsplanen må det lages en illustrasjonsplan for hele området, samt geometritegninger av både kjørevege, gang-/sykkelarealer og parkeringsplass som berøres. I etterkant av vedtatt reguleringsplan må det utarbeides prosjektplaner for ulike tiltak (ombygging av kjøreveger, nye parkarealer, ny rampe etc.) så dette kan bygges ut samlet eller etappevis. Kommunedelplanen stiller rekkefølgekrav om at ny rampe på østsiden må være ferdigstilt før planovergangen kan stenges.

3.2	Tiltak for å bedre sikkerheten for reisende med sørgående tog: - Dagens plattformer erstattes av to nye. For å unngå kryssing av spor henvises reisende med sørgående tog til å benytte jernbaneundergangen for å nå ny plattform på vestsiden. - Nytt leskrur og sykkelparkering oppføres på vestsiden. <i>Løsning planlegges i samarbeid med Jernbaneverket. Jernbaneverket er ansvarlig for utbygging.</i>
3.3	Bedre sykkelparkering for reisende med tog - Øke antall sykkel p-plasser ved stasjonen fra 20-25 til minst 100 (totalt for øst- og vestsiden). - På sikt bygge låsbare hus/ innhengninger med tak for å kunne sette syklene inne. - Etablere lånesykelordning på begge sider bl.a. for de som har arbeid på Ørin. <i>Arealbruk på stasjonsområdet og løsning for sykkel planlegges i samarbeid med Jernbaneverket.</i>
3.4	Etablere flere p-plasser reservert for togpendlere ved stasjonen - Etablere kjellerparkering på vestsiden. <i>Arealbruk på stasjonsområdet planlegges i samarbeid med Jernbaneverket.</i>
3.5	Pendlerbuss t/r Ørin - Sette opp pendlerbusser (minibusser?) mellom stasjonen og Ørin med 2 avganger hver morgen og 2 avganger hver ettermiddag. <i>Kommunen som initiativtaker. Tilbudet må skreddersys i samarbeid mellom bedrifter på Ørin, NSB og buss-selskap. Gjennomføres med en prøveperiode først.</i>
3.6	Styre bussene til fylkesvegene/ Fløytarvegen - Legge om bussruter som passerer Nordåkeren til å følge fv 757 og Fløytarvegen. - Stenge Ørbrua for busstrafikk. Bussene henvises til Fløytarvegen/ fv 757. <i>Omlagging av bussruter må gjøres i samarbeid med buss-selskap. Av hensyn til syklistene bør bussene ikke kjøre Ørbrua enten den skal være helt eller delvis stengt for kjørende i fremtiden.</i>
3.7	Busslomme fv 173 ved Verdalsøra barne- og ungdomsskole - Vurdere busslomme på fv 173 ved Verdalsøra barne og ungdomsskole samtidig som det planlegges gang/ og sykkelveg langs fv 173 mot Ydsedalen.
3.8	Busslomme fv 173 ved Ørmelen Bo- og helsetun - Vurdere ombygging av eksisterende busslomme iht. godkjent regulering, slik at det kan frigis areal mot Bo- og helsetunet. Når Ørbrua stenges for busser må det være godt tilrettelagt for at busser kan snu her.

PARKERING

4.1	Flere p-plasser ved rådhuset - Etablere nytt parkeringsområde mellom rådhuset og Kvisla. <i>I kommunedelplanen er eksisterende friområde (ca. 3 daa) omdisponert til parkering.</i>
4.2	Flere p-plasser vest for stasjonen - Etablere parkeringskjeller(e) på vestsiden av stasjonsområdet både for togpendlere og øvrige brukere av sentrumsområdet. <i>Kommunedelplanen sier ikke noe konkret om hvor - annet enn generelt p-kjellerkrav.</i>

GANG- OG SYKKELVEGER

5.1	Oppgradert sykkelveg mellom sentrum og Ørin - Etablere en attraktiv «sykkel-autostrada» mellom sentrum og Ørin. Prosjektet vil kreve detaljplan for de ulike delstrekningene. Aktuelt med eget sykkelfelt i Sørgata og Gamlevegen/ Feldmakergata, samt på industriområdet på Ørin. Stenge Ørbrua for kjørende evt. legge opp til sharrowed-løsning. Oppgradere evt. bygge ny gang/ sykkelbru over E6. Bør følges opp med plan for sykkelveger internt på Ørin Viktig med god lyssetting, skilting, egnet dekke og vinterbrøyting.
5.2	Tiltak for å bedre forholdene for syklister i sentrum på østsiden av jernbanen - Før jernbaneovergangen i Nordgata stenges skal det bygges ny rampe på østsiden av jernbanen fra Nordgata og ned mot eksisterende undergang ved Verdal stasjon. Rampa må ha bredde nok til å tåle økt ferdsel og syklister «i fart». - Etablere eget sykkelfelt for transportsyklister i Nordgata.
5.3	Gang- og sykkelveg langs fv 173 mellom Verdalsøra B&U og Ydsedalen - Etablere adskilt bane for gående og syklende langs fv 173 på denne strekningen enten som ny gang-/ sykkelveg eller sykkelfelt i kjørebane og fortau.
5.4	Fortau på vestre side av Volhaugvegen - Arbeidet med oppgradering av Volhaugvegen pågår – oppstart byggearbeider i 2016.
5.5	Fortau langs Teltburgata - Fortau langs gata evt. vudere å stenge for biler (lede dem på sørsiden av Amfi) og opparbeide Teltburgata kun for sykkel og gående.
5.6	Gang- og sykkelveg til/ fra Reinsholm - Etablere en mer sikker og attraktiv gang- og sykkelforbindelse for skoletrafikken fra/ til Reinsholm. Skoleunger bør krysse fylkesvegen planskilt.

BYMILJØ/ BYROM

6.1	«Jernbanerommet» på østsiden av jernbanen - Etablere ny forplass foran Amfi. Eksisterende p-plasser foran inngangen fjernes. 9 p-plasser sør for inngang Amfi erstattes av sykkelparkering og langsgående HC-plasser. - Styrke sammenheng mellom ny skatepark og stasjonsområdet.
6.2	«Jernbanerommet» på vestsiden av jernbanen - Etablere nytt parkområde mellom Tindved/ siloene og jernbanen. I dette området foreslås en ny plass/ nytt byrom (kulturtorg?) der jernbaneundergang kommer opp på vestsiden, samt ny plattform for sørgående tog med leskur og sykkel-p. <i>Områdene vest for jernbanen er satt av som uteoppholdsarealer i kommunedelplan</i>
6.3	Øst-vest aksene Jernbaneparken – Moeparken - Tilrettelegge bedre for fotgjengere og syklist langs Sørgata. - Oppgradere Moeparken (under arbeid).
6.4	Nord-sør aksene Suljordet – Tindved - Styrke forbindelsen mellom Suljordet (handel) og Tindved/ nytt teaterhus (kultur) som viktig gangakse. - Revitalisere Minsaas plass som attraktivt torgområde/ møteplass.