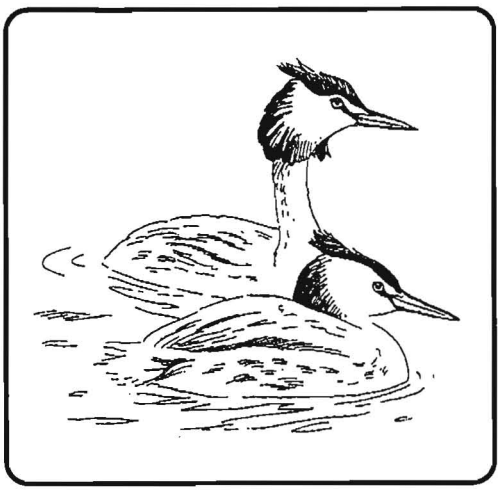
Fylkesmannen i Nord-Trøndelag
Miljøvernavdelingen

RAPPORT NR. 7 – 1992



Konferanse om samferdsel i Levanger kommune 6. november 1991

Bearbeidet samling av
foredrag og diskusjoner

Fylkesmannen i Nord-Trøndelag
Miljøvern*avdelingen*

Miljøvernavdelingen er en del av Fylkesmannsembetet i Nord-Trøndelag. Avdelingen ble opprettet 1. september 1982 og består av faggrupper.

- Ferskvannsfisk
- Forurensning (V.A.R)
- Naturvern og friluftsliv
- Vassdragsforvaltning
- Vilt

Miljøvernavdelingen har 22 personer ansatt i fast eller midlertidige stillinger.

Resultatene av en del av avdelingens virksomhet trykkes bl.a. i denne rapportserien. I tillegg vil resultatene av enkelte konsulenttjenester som er utført for avdelingen blir presentert i serien. Opplaget er begrenset. Rapportens form og innhold er bestemt av hurtig prestasjon av resultater og ønskelig av datagrunnlaget for den enkelte undersøkelse. Det er tillatt og ønskelig at data og vurderinger i rapporten gjengis og benyttes av andre, så fremt kildene oppgis. En liste over tidligere utarbeidede rapporter er gjengitt bak i heftet.

Forespørsel kan rettes til:

Fylkesmannen i Nord-Trøndelag
Miljøvern*avdelingen*

Statens Hus
7700 Steinkjer
Tlf. 077/68 000

Fylkesmannen i Nord-Trøndelag
Miljøvernavdelingen

Konferanse om samferdsel i Levanger kommune 6. november 1991

Bearbeidet samling av
foredrag og diskusjoner

Rapport nr. 4 – 1992

KONFERANSE OM SAMFERDSEL I LEVANGER KOMMUNE 6. NOVEMBER 1991

INNHOLDSFORTEGNELSE:

ORDFØRER JARLE HAUGAN
Åpning av konferansen s. 4

RÅDMANN HANS-FREDRIK DONJEM
Innledning s. 5

KULTURSJEF TONE JØRSTAD
Muligheter for Levanger sentrum s. 6

OVERINGENIØR NILS H. KRAUGERUD
Virkemiddel for redusert bruk av bilen s. 11

OVBERINGENIØR HELGAR SÆTERMO
Om problemer ved for stor biltrafikk s. 16

BYGNINGSSJEF SVERRE FLACK
Erfaringer fra Namsos by med planer for et bedre trafikkmiljø s. 21

SAMFERDSELSJEF INGE FORNES
Mindre bilbruk i Levanger
Hva kan kollektivtrafikken bidra med ? s. 26

EDVARD ØFSTI
Nordisk mesterskap på sykkel 1994 s. 32

AVD.ING. JOHANNES BREMER
Handlingsprogram for gang-/sykkelveger i Levanger s. 33

FYLKESAGRONOM ARVE BARTNES
Konsentrert utbygging - er det en konflikt med jordvern ? s. 34

AVDELINGSARKITEKT KARL HEINZ CEGLA
Fra planide til gjennomføring - Hva går galt ? s. 36

OPPSUMMERING
s. 36

RÅDMANN HANS-FREDRIK DONJEM
Avslutning - "MANIFEST 1992" s. 41

VEDLEGG
1. Deltakerliste
2. Program og invitasjonsbrev

Vedlegg til hvert enkelt foredrag er plassert like bak det aktuelle foredraget

INNLEDNING

Konferansen ble arrangert av Levanger kommune. Ansvar for programmet lå hos en komite bestående av Einar Weiseth fra Levanger kommue, Bjørn Høsøien fra Trondheim kommune, Karstein Kjølstad fra fylkesmannen, Helgar Sætermo fra vegkontoret og samferdselsjef Inge Fornes fra fylkesrådmannen.

Programkomiteen har hatt nær kontakt med rådmannen i Levanger kommune Hans-Fredrik Donjem som også var møteleder.

Kostnadene med arrangementet ble dekket av Miljøverndepartementet og Levanger kommune.

Referatet fra konferansen er skrevet på grunnlag av notater som programkomiteen har gjort under konferansen. Alle foredragsholderne har fått teksten tilsendt for kommentarer.

Denne rapporten består av referat av innlegg og etterfølgende diskusjon / ordskifte. Som vedlegg følger utvalgte plansjer som vart vist. Noen foredragsholdere har dessuten oversendt tilleggsopplysninger, og dette er tatt med i teksten eller som vedlegg.

Levanger den 6. mai 1992

Hans-Fredrik Donjem Einar Weiseth Inge Fornes

Helgar Sætermo Karstein Kjølstad

ORDFØRER JARLE HAUGAN.
LEVANGER KOMMUNE.

ÅPNING AV KONFERANSEN.

På vegne av Levanger kommune ønskes velkommen til konferanse.

Som ordfører overbringes en honnør til vegkontoret for pen vegbygging, men samtidig vil en rette opp pekefingeren mot det en oppfatter som vegvesnet's diktat når det gjelder trase for ny Okkenhaugveg inn til sentrum.

Dernest overbringes en honnør til Miljøverndepartementet for tilskudd til arrangementet. Sist men ikke minst en honnør til de som tok initiativ til konferanse og til de som har gjort de praktiske forberedelser ved arrangementet.

For å kunne redusere bruken av privat bil er det viktig at det bygges gang- og sykkelveger. Som et ledd i dette kan eksisterende bilveger avlastes slik at det blir mer "levelig" for gående og syklende langs disse.

RÅDMANN HANS-FREDRIK DONJEM.
LEVANGER KOMMUNE.

INNLEDNING

Temaet for konferansen er spørsmålet om muligheten for redusert biltrafikk i Levanger kommune, og med størst oppmerksomhet på tettstedene og aller mest på sentrum.

For å få mindre bilbruk, må transportarbeidet gjøres mer effektivt. Dessuten må en fjerne "unødvendig" bilkjøring.

De viktige beslutningstakere er bilkjørerne.

Hovedgrunnen for å redusere bilbruken er av nasjonal karakter. Gjennom internasjonale avtaler har Norge forpliktet seg til å stabilisere CO2-utslipp for å stoppe drivhuseffekten. Å redusere utslipp fra forbrenning av fossilt brensel (ikke fornybart), er et nødvendig tiltak.

Det finnes 3 satsingsområder for å kunne redusere bilbruken:

1. Teknologisk bedre motorer, bedre brenselutnyttelse og bedre renseteknikk.
2. Ideologisk holdningspåvirkning slik at ALLE NORDMENN følger opp de nasjonale målsettinger.
3. Bruk av fysiske, økonomiske og adminsistrative virkemidler.

* Fysiske virkemidler i en kommune er plassering og utforming av nye utbyggingsområder slik at det legges til rette for transport til fots, med sykkel og med buss. Det betyr at det må finnes busstilbud og at det finnes gode gang- sykkelveger.
* Økonomiske virkemidler kan være tilskott til å redusere bussbilett og dessuten økte offentilige bevilgninger til bygging og drift av gang- og sykkelveger. Når det gjelder gang- og sykkelveger er det viktig at de blir brukt når de er bygd.

Når det gjelder den langsiktige delen som har med å velge utbyggingsmønster ut fra en forutsetning om redusert trafikk, så er dette svært krevende. Utbyggingsmønsteret avspeiler på mange vis vår livsstil, som innebærer store frihetsgrader. Vi har på et vis tatt bonden i oss med når vi flyttet til byen.

Når det gjelder MÅL FOR DENNE KONFERANSE vil jeg fortelle om erfaringene fra Trondheim der en i 1989 arrangerte konferanse med samme tema. Som resultat av konferansen ble det utarbeidet et MANIFEST 1989 som utgjorde en felles strategi for vegkontoret, kommunen og fylkeskommunen. kfr vedlegg 1.

JEG ØNSKER AT DENNE KONFERANSEN RESULTERER I MANIFEST LEVANGER 1992.

VEDLEGG FOREDRAG

TRONDHEIM MIDTNORGES TYNGDEPUNKT

MANIFEST '89

en strategi for planlegging i Trondheim.

MILJØ

(TRIVSEL, HELSE OG TRADISJON)

- Miljø må vurderes helhetlig.
- Forurensing skal reduseres globalt og lokalt.
- Støy skal reduseres.
- Trafikksikkerhet skal forbedres.
- Gode muligheter for å gå, sykle eller å reise med kollektive transportmidler.
- Forbedre muligheter for opphold i midtbyen for å få et mer menneskelig og levende miljø.
- Karakteristiske trekk i bybildet skal beholdes og nye dannes.
- Visuelle forhold skal forbedres.

BYSTRUKTUR

(DE FASTE ANLEGG)

- Byutvikling skal skje innen eksisterende bymønster.
- Forsterke sentrum gjennom å videreutvikle den radielle bystruktur.
- Sentrumsnære områder fortettes.
- Midtbyens rolle skal forsterkes.
- Ta vare på byens særpreg samt å videreutvikle bybildet gjennom byforming.
- Terminaler for kollektivtrafikk samordnes.
- Etablere et sammenhengende hovedveinett.
- Etablere et sammenhengende gang- og sykkelveinett.

TRANSPORT

(BRUK AV GATENETT)

- Forbedre tilgjengeligheten.
- Transportarbeidet skal reduseres.
- Kollektivtrafikkens andel økes.
- Det må være mulighet for å regulere mengden av trafikk.
- Kø bør ikke benyttes som trafikkregulerende tiltak grunnet forurensing.
- Kollektivtrafikk sikres fremkommelighet uavhengig av annen trafikk.
- Tungtrafikken skal gå på veier utenom bysentrum.
- Trafikkbelastning skal tilpasses den enkelte gate/område. (Miljøkapasitet)

STATENS VEGVESEN SØR-TRØNDELAG

TRONDHEIM KOMMUNE

SØR-TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE

TRONDHEIMSPAKKEN

- et program for økonomisk utvikling og forbedret miljø.

KULTURSJEF TONE JØRSTAD
LEVANGER KOMMUNE.

MULIGHETER FOR LEVANGER SENTRUM

Hvilke lokaliteter og aktiviteter trenger vi for å skape et levende sentrum.

1. INNLEDNING.

Jeg åpner med å sitere fra et dikt av Gunnar M Roaldkvam som jeg fant i annonsen "Flekkefjord - Sørlandsbyen med jobbmuligheter".

NÅR BLE JEG SÅ STOR AT MYE BLE ALTFOR LITE ?

Jeg er visst kommet noe på avstand
fra tusenbein og skrukketroll,
fra gresshoppene og tiriltungene
mellom knausene nede ved fabrikken.

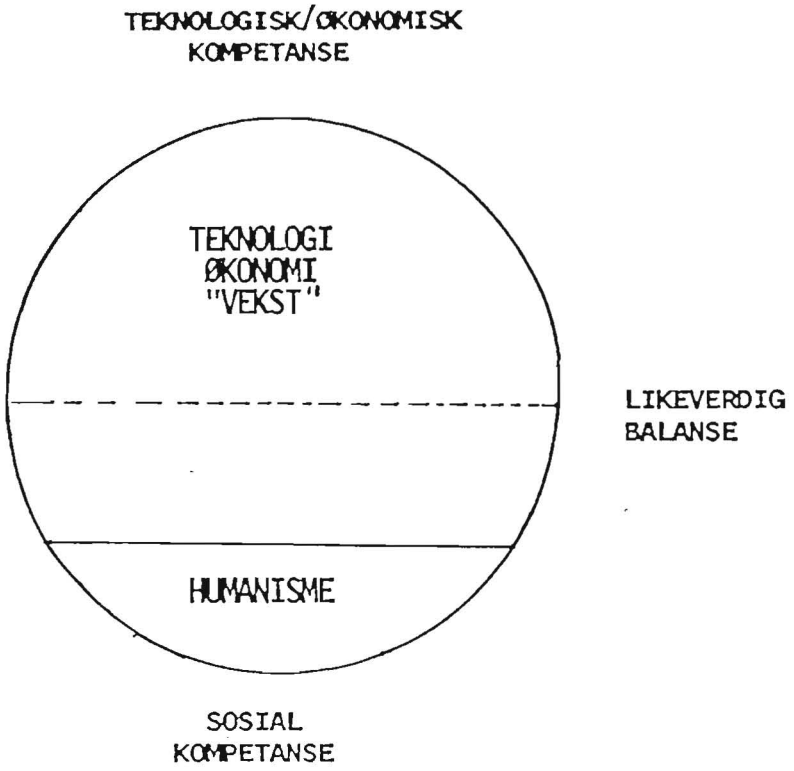
Smørblomstene og kråkesølvet i fjellet
legger jeg ikke merke til mer.
De små flyndrene og sjøstjernene
under bryggen, har jeg nesten glemt.

Det hender aldri nå at jeg ser lenge
ned i de små bekkene.
Mens jeg er fjern i blikket,
blomstrer hvitveisen.
Og mauren interesserer meg ikke lenger.

Jeg er blitt 1 meter og 87 centimeter.
Er det for høyt ?
Eller er jeg blitt voksen ?

Interessant at Flekkefjord Kommune bruker et dikt som handler om ekte og intense barndomsopplevelser når de skal søke etter kvalifisert fagpersonell til kommunen. Stedsutvikling og stedsidentitet handler først og fremst om opplevelse av og nærhet til MENNESKER OG NATUR.

Samfunnsutviklingen har i stor grad vært styrt av teknologisk og økonomisk kompetanse og tenkemåte. Vi har i mindre grad vært bevisst nødvendigheten av samspillet og balansen mellom teknologi, økonomi og humanistisk eller sosial/kulturell kompetanse.



Dersom vi skal få et samfunn i balanse, må vi i større grad ta hensyn til den menneskelige dimensjonen når vi planlegger.
BARN er ofte et viktig barometer på vårt livsstandard. Et samfunn som gir sunne, kreative og aktive barn, er et samfunn som også er godt for voksne og eldre.

2. VANDRING GJENNOM LEVANGER SENTRUM

(Lysbilder med kommentar)

Levanger ble grunnlagt som kjøpstad allerede i 1885, og byen har rike handelstradisjoner. I dag er Levanger først og fremst en skoleby med flere høgskoler og videregående skoler.
Ellers er Levanger en kommune med rike jordbrukstradisjoner, og idag er vi vertskommune for storbedrifter som Norske Skog og Innherred Sykehus.

Levanger er en vakker, liten "by" omgitt av et frodig kulturlandsskap. Karakteristisk for sentrum er trehusbebyggelsen og den nære kontakten til sjø og vann,- Levangerelva og Eidsbotn byr på muligheter for naturopplevelser og aktivitet i gangavstand fra sentrum.
Kirkegata er hovedpulsåren i byen, og ettersom byen ikke ble ødelagt under krigen, er mange ærverdige bygninger godt bevart,- en bygningsmasse som må regnes som et aktivum for Levanger.
Bybilde har skiftet karakter de siste årene. Nye bygninger har funnet sin plass, som eks. Rådhuset. Gammel og ny arkitektur i forening som er rimelig harmonisk.

Men til tross for offentlige og private investeringer i nybygg, restaurering og nye parkanlegg, trekker menneskene ut fra sentrum. Går vi noen tiår tilbake i tiden bodde langt flere folk i sentrum, og her var livlig handelsvirksomhet.
Idag kan vi konstatere at mange er flyttet ut av byen, og folk foretar sine nødvendige innkjøp på "Magneten" ,- kommunens største kjøpesenter som ble etablert i 1985.
Byen var for noen år tilbake preget av tomme butikkvinduer og pessimisme innen handelsnæringen. I dag opplever vi mer optimisme og vilje til samarbeid for å skape liv og aktivitet i sentrum.

3. MULIGHETER FOR LEVANGER SENTRUM

Levanger har mange naturgitte forutsetninger for å kunne bli en spennende "miljøby" med de aktiva vi har i forhold til natur, fysisk miljø og rike tradisjoner knyttet til byen som handelssted og kommunikasjonssenter. Hvordan skal vi utnytte mulighetene våre slik at Levanger Sentrum oppleves attraktivt for både kommunens egne innbyggere og andre tilreisende? Hvordan skal vi få menneskene tilbake til sentrum ?

ET LEVENDE SENTRUM HANDLER FØRST OG FREMST OM MENNESKER OG MENNESKELIG AKTIVITET.

Sentralt i framtidig strategi må være å ta utgangspunkt i menneskers behov for:

- sosial utfoldelse
- kulturelle opplevelser
- uformelle møter

Følgelig må vi fokusere på sentrum som SOSIAL ARENA hvor mennesker får tilfredsstilt behov for sosial kontakt og tilhørighet.
Magneten kjøpesenter er et godt eksempel på hvordan man har lykkes med å skape en viktig møteplass for ulike grupper mennesker.
Kjøpesenteret har de fleste elementer som vi tidligere fant i en god bykjerne:
- mangfold av mennesker og menneskelig aktivitet
- konsentrasjon av begivenheter
- valgmuligheter
- initimitet og åpenhet

Den danske arkitekten Jan Gehl hevder i sin bok "Livet mellem husene":

"Alle betydelige sosiale aktiviteter, intense opplevelser, samtaler og kjærtegn foregår når mennesker sitter, ligger eller går".
Gehl reflekterer i sin bok omkring BILBYEN kontra GÅBYEN, og hevder at "LIVET FOREGÅR TIL FODS".

Han hevder at dersom vi skal kunne skape liv og aktivitet i et bysentrum, må trafikken "gå langsomt", og menneskene må finne naturlig MØTEPLASSER.

Den hollandske arkitekten F.van Klingern har arbeidet bevisst med å samle og sammenblande ulike aktiviteter i bysentra, og han har kunnet iaktta hvordan det samlede aktivitetsnivået i et bysentrum har økt som en følge av en selvforsterkende prossess.
Han har sammenfattet sine erfaringer i følgende formel:

"EN PLUSS EN er TRE - MINST. Noe hender, fordi noe hender, fordi noe hender etc."

4. AKTUELLE PROBLEMSTILLINGER FOR LEVANGER SENTRUM

Med utgangspunkt i Jan Gehls betraktninger omkring "bilbyen" og "gåbyen", og F. van Klingerns erfaringer om en "selvforsterkende prosess", kan vi se på Levanger Sentrum idag:

- Vi mangler intime uterom, naturlige fellesarealer og møteplasser
- Begivenheter og funksjoner er spredt på et relativt stort område
- Byen bærer preg av å være en "bilby", vi opplever i liten grad "Livet til fods".
- Byen inviterer ikke til sosiale fellesaktiviteter
- En negativ selvforsterkende prosess er gjeldende

Levangermartnan og Marsimartnan er gode eksempler på et "levende sentrum", men disse begivenhetene er begrenset i tid og har i stor grad blitt en tradisjon og et "rituale" for folk flest.
Folk søker til sentrum når noe skjer og de vet at de treffer folk, og utfordringen framover ligger i å skape en type "martnastemmning" i sentrum hele året. Karakteristisk for denne stemninger er mangfoldet av aktivitet, gatesalg, musikk- og lydbilder, lukt av smultringer og kaffe,- et utall av varierte sanseinntrykk.

MULIGE TILTAK:

- Møteplasser inne og ute
- Kulturelle begivenheter
- Mangfold av mennesker og aktiviteter
- Sanselighet - lukter, lyder, visuelle inntrykk
- Valgmuligheter
- Intimitet og åpenhet

Møteplasser: aldersblanding, gågate, gatehjørne, torvet, kafeer

Fysisk tilrettelegging: fortau for eldre, barn og funksjonshemmede
benker - naturlige stopp- og hvileplasser
"hindringer" - blomsterkasser, trær, skulpturer, utstillinger m.v.

5. KONKLUSJON

Levanger har et sentrum med alle muligheter til å være et vitalt og pulserende HJERTE i kommunen,- et hjerte som skal gi engergi og inspirasjon til kommunens befolkning i alle deler av kommunen. Levanger har store fortrinn når det gjelder natur, miljø, rike tradisjoner, sentrale institusjoner og variert næringsliv i sentrum. Sentrum er imidlertid mer eller mindre "dødt" etter arbeidstid og i helgene. Utfordringene framover ligger i å finne tiltak og strategier for å skape et attraktivt, pulserende sentrum både for kommunens innbyggere og tilreisende.
I denne sammenhengen vil kommunikasjoner til og fra sentrum, og ferdselen i sentrum være sentrale tema å drøfte.
Levangers mange fortrinn må synliggjøres og markedsføres, og det vil være viktig at kommunen, privatpersoner og grupper sammen blir enige om Levanger og Levanger Sentrums profil.

SPØRSMÅL OG KOMMENTARER.

Jarle Haugan: (kommentar)
Jeg synes Jørstad's beskrivelse av situasjonen i sentrum er for negativ. Alle beslutninger om arealbruk er påvirket av at det har vært og er arealknapphet. Dette skriver seg fra tiden mens Levanger var bykommune uten ekspansjonsmuligheter.

Karstein Kjølstad :
Kan beslutningsprosessen forbedres ? Har vi de "riktige" beslutningstakere ?

Tone Jørstad: (svar)
Innlegget om Levanger sentrum er ikke ment som kritikk for det som er gjort, men som grunnlag for å tilrettelegge for økt aktivitet i sentrum igjen. For å oppnå gode sentrumsplaner er det viktig med tverrfaglighet i planarbeidet. Det er viktig å ha kontakt med VANLIGE FOLK under beslutningsprosessen.

VEDLEGG FOREDRAG

"Festiviteten" anno 1907 (Levanger Museum Bjerkans fotosamling)

OVERINGENIØR NILS H KRAUGERUD
VEGDIREKTORATET.

VIRKEMIDDEL FOR REDUSERT BRUK AV BILEN.

Gjennom internasjonale avtaler og gjennom vedtak i Stortinget er det gitt rammebetingelser som fører til at det må settes i verk tiltak innen samferdsel. Disse rammebetingelser sammenfattes slik:

- Utslipp av CO2 skal stabiliseres på samme nivå som i 1989.
- Utslipp av NOx skal innen 1998 reduseres med 30 %, med 1986 som basisår.
- Utslipp av SO2 skal reduseres med 50% innen 1993, med 1980 som basisår.

I midlertid er det andre avgasser samt støv og støy fra bilene som er de lokale problemene.

I de 10 største byene i Norge er det i gang samordnet planlegging av transportløsninger. Dette planarbeidet har fått navnet TP 10 og det finansieres av Samferdselsdepartementet og Miljøverndepartementet. Bakgrunnen for TP 10 er at

i de største byenene finnes de største trafikkmengder og flest kapasitetsproblem, som igjen gir store transportkostnader og store miljøproblem.

Arbeidshypotesen for TP 10 er at: SAMORDNING AV AREAL OG TRANSPORT-PLANLEGGING gir OPTIMALE LØSNINGER.

TP 10 - visjonenen er :

å utvikle helhetlige transportsystemer som ivaretar:

* framkommelighet
* trafikksikkerhet
* helse
* miljø

Vegdirektoratet legger vekt på at Statens vegvesen skal ta ansvar langs riksvegene i tettsteder. Dette ansvaret omfatter alle trafikantgrupper.

Det nye med TP 10 er :

* samordning av arealbruk og transportløsninger.
* samordning av alle offentlige drifts- og investeringstiltak
* bruk av økt kollektivtrafikk som virkemiddel i miljøpolitikken
* utredning av virkemidler for å dempe veksten i personbiltrafikken
* framtidsbilder for løsninger med ulik grad av forskyvning av persontrafikk fra bil til buss (og med sykkel og føttene).
* avveining av ulike tiltak innenfor samlet budsjettramme. (Ved nye vegprosjekt skal nåverdi legges til grunn. Nåverdien skal inkludere drift av transportsystem for alle vegbrukere, både på vegvesnet's og kommunens anlegg).

TP 10 skal omfatte :

* strategisk plan for prioritering av ressurser
* økonomisk handlingsprogram for investering og drift (investeringer er nåverdi som inkluderer alle driftsutgifter).
* aktuelle virkemidler og påvirkningmuligheter
* Nytte / kost skal være "rimelig" gode. I byprosjekter blir N/K oftest relativ stor.

På kort sikt venter en at TP 10 vil gi bedre innspill til NVVP (Norsk vegplan) 1994 -97 når det gjelder :

* forsert utbygging av "ordinære" riksveger (gjelder riksveger i byer)
* alternativ bruk av investeringsmidler som er planlagt brukt til bygging av riksveger (dette krever godkjent trafikkplan, og tiltakene må ha positiv virkning for riksvegnettet)

Fra retningslinjer for NVVP siteres:

"Stortinget sier seg enig i alternativ bruk av riksvegmidler for å kunne oppnå best mulige trafikale helhetsløsninger. Stortinget mener at vilkår for slik bruk av riksvegmidler bør knyttes til godkjenningen av trafikkplaner."

"De tiltak utenfor riksvegnettet som det i første omgang kan være aktuelt å anvende riksvegmidler til, vil være til bedring av framkommeligheten for kollektivtrafikken. Slike tiltak vil normalt ha positiv trafikkmessig virkning på hele vegsystemet ved at kollektive transportmidler blir mer attraktive å bruke. Bygging av parkeringsplasser og terminaler kan ha samme virkning."

"Andre tiltak som kan forbedre trafikksituasjonen langs riksveger, særlig for de myke trafikanter, er trafikksanering og bygging av gang- og sykkelveger. Dette vil gjelde selv om tiltakene ikke ligger direkte inn til riksvegene."

På lengre sikt vil TP 10 føre til:

* at det ut fra endrede forutsetninger velges nye løsninger for transport og arealbruk.
* at de statlige investerings- og tilskuddsprogrammene blir vurdert og justert i lys av TP 10-resultatene
* at en får endret organiseringen som i dag preges av sektor- og nivå-inndeling.

Nye løsninger i tettsteder i kjølvannet etter TP 10:

* nye (omkjørings)veger NB: disse kan gi uheldig nyetableringer ved nyevegen, og dette kan utarme sentrum.
* (miljø)tunnel forbi tettsteder.
* miljøprioritert gjennomkjøring (MPG) (evt ny veg utenom)

HVA ER MILJØPRIORITERT GJENNOMKJØRING (MPG)

* hindringer for bilen i form av humper, innsnevringer, redusert fart. Tilrettelegging for gående og syklende.

Hvorfor miljøprioritert gjennomkjøring (MPG)

* lave kjørekostnader
* lave investeringer (ta også med nåverdien av driftsutgifter).
* bevarer etablerte forhold

Hvor er miljøprioritert gjennomkjøring (MPG) aktuelt:

* der fartsgrensen bør være lav (flere krav stilles ikke).

Når MPG velges, kan trafikken fordeles på flere gjennomkjøringer. Mulighetene for å benytte MPG synes å være gode i Levanger sentrum.

Gjennom å vise noen eksempel på <u>støyskjerming</u> vil jeg presisere følgende :

* med litt omtanke kan det oppnås store virkeninger både for utseende og trivsel.
* <u>Det bor noen bak støyskjermen.</u>

Nye kriterier for all planlegging:

* alle arealer skal oppfattes som "nye" arealer.
* alle godkjente planer som ikke er utbygd, skal revideres. jfr "miljørevisjon" NVVP retningsl. 4 side 37. (dette gir mulighet for å snu en uheldig utvikling mye fortere. Det koster mindre å endre en plan enn rette opp feil og mangler etterpå).
* ny bruk av dagens tettstedsarealer vil skje ut fra transports-hensyn:
  - må vi ha tettere byer? TJA
  - NSB's arealer i tettsteder har vært HELLIGE KUER, MEN de eies av STATEN. Kommunen kan spørre dersom de har bruk for NSB's arealer, periodevis eller permanent.

Det viktigste regelverket for å påvirke i gunstig retning er:

* Plan og bygningsloven
* Ny vegnormal - veg og gateutforming. Dette regelverket skal være et praktisk redskap - ikke en hindring.

Veg- og arealplaner (transportplaner) bør gi:

* en helhetlig løsning som ikke bare omfatter gatelegemet.
* "opprydding" langs tidligere riksveg.
* avlastet riksveg kan gi tilfredstillende miljøstandard
* forebygge SLOAP (space left over after planning).

Ved bygging av nye veger er det viktig å vurdere bruken av den "gamle" vegen. Dette kan gjøres både gjennom NVVP og ved at reguleringsplaner for nye veger tar med arealer langs den nye vegen. I denne prosessen vil Vegvesnet gi råd for å sikre en tilfredstillende miljøstandard.

I NVVP er begrepet "miljørevisjon" innført. Sitat fra retningslinje 4 side 37:

"Med miljørevisjon mener vi endring av vedtatte planer eller utarbeidelse av nye planer der hensynet til miljøet ikke er godt nok ivaretatt. Det er vesentlig å skille mellom planendringer som kan gjøres innenfor rammen av vedtatte oversiktsplaner og der det kreves ny planlegging med tilhørende planprosess og vedtak. En slik miljøvurdering må skje i nært samarbeid med miljømyndighetene. (fylkesmannens miljøvernavdeling og fylkeskonservatoren).

Finansiering av transportplaner kan skje ved:
* ordinære riksvegmidler
* kommunale bevilgninger
* alternativ bruk av riksvegmidler

For å kunne bruke riksvegmidler for å dekke utgifter med transportplaner, kreves det at dette er fastlagt gjennom en godkjent trafikkplan / transportplan. Det må godtgjøres at transportplanen vil kunne gi positiv virkning for riksvegnettet (jfr NVVP side 11 og 12.)

Jeg vil her sitere fra Riksantikvarens rapport om omkjøringsveger :
"Utbygging omkring omkjøringsveger kan få en rekke uheldige sider. Veien blir fremfor alt styrende på fremtidig byvekst og bystruktur i dens nærhet. Jordbrukslandskapet endres gjennom utbygging langs veien, eller bynære rekreasjonsarealer nedbygges. Veiens barrierevirkning kan avskjære kulturminner og kulturmiljøer fra opprinnelig sammenheng, og dermed redusere betydningen og verdien av denne kulturarven."

Virkemidler lokalt:
* arealdisponering
* utvikling av næringsliv
* boligprogram
* tjenestetilbud
* fleksibel arbeidstid
* kameratkjøring
* transporttilbud

NB 1: Gang- sykkelveger er aktuelle nesten overalt.
NB 2: Det kan bli syssselsettingspakker til slike formål. Derfor bør kommunene ha planene ferdig godkjent.

Forbedring av transporttilbudet kan omfatte:
* tilgjengelighet
  - Miljø Prioritert Gjennomkjøring
  - gang/sykkelveger
* kollektivtilbud / takstpolitikk
* kjøre- og bomavgifter
* parkering (tilbud, begrensing og avgifter).

En spørreundersøkelse i Sandnes avdekket følgende overaskelser av hva publikum legger vekt på ved valg av forretning
1. åpningstid
2. pris
3. parkering

Eksempel fra Drammen er at sentrumsbutikkene vil ta opp konkurransen med kjøpesentra, ved å kunne tilby utvidet åpningstid samt gratis parkering på lørdager og etter kl 15.00 øvrige dager.

Dette er overraskende for de fleste. Over halvparten av alle personbilreiser er fritidskjøring. Ca. 1/3 er kjøring til/fra arbeid og skole.

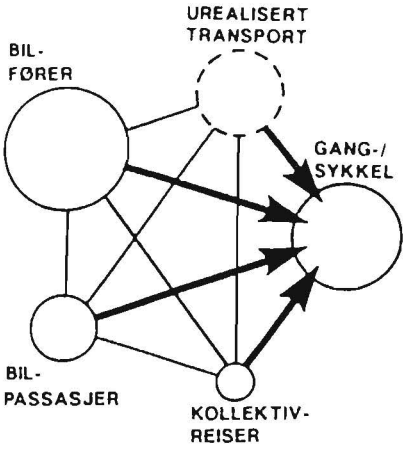
* nye gode samarbeidsformer
* statens vegvesen deltar konstruktivt der transportoppgaven og bivirkningene er størst.
* grunnlagsmaterialet som er samlet gjennom TP 10 kan brukes i morgen til:
  - rullering av TP 10
  - TP 11, transportplaner for andre byer.

SPØRSMÅL OG KOMMENTARER.

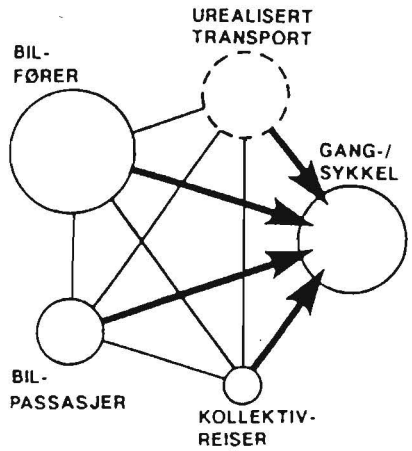
Hans-Fredrik Donjem (spørsmål) Gir Vegdirektoretet penger til transportplaner, TP 11.

Nils H Kraugerud
NEI. Vegdirektoretet gir ikke økte midler til TP11, men
Vegkontoret kan velge å bruke penger til vegbygging eller planlegging.

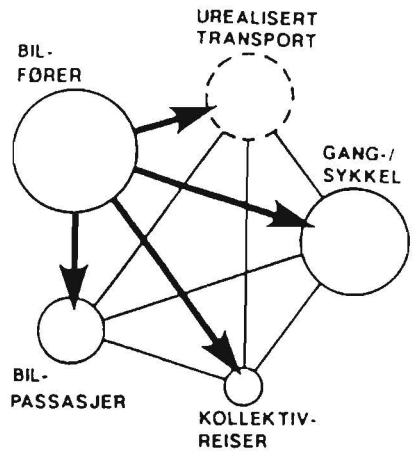
VEDLEGG FOREDRAG



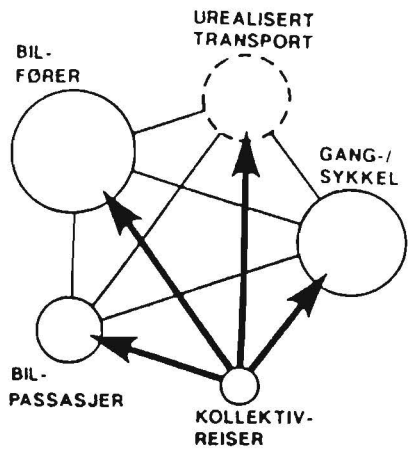
Lokalisering av viktige målpunkt for trafikantene innen gang-/sykkelavstand.
Korte reiselengder bidrar til høyere gang-/sykkelandel og mindre annen trafikk.



Forbedring av forholdene for gang-/-sykkeltrafikk
Bedre vegstandard for fotgjengere og syklister og sikrere utforming av veger og kryssingspunkter for gang-/sykkeltrafikk bidrar til mer sykkeltrafikk og mindre annen trafikk.



Restriksjoner på biltrafikk
Restriksjoner i form av parkeringsbegrensning eller avgifter bidrar til overføring av trafikk fra bil til andre transportformer, herunder også gang-/sykkeltrafikk.



Redusert attraktivitet på kollektivtilbudet
Høyere kollektivtakster eller lavere kollektivstandard øker gang-/sykkeltrafikken og bidrar samtidig til mer biltrafikk.

VEILEDNINGSSTOFF - UTSENDT TIL TP-10 SEKRETARIATENE

Veiledningsgruppen, som har arbeidet sentralt med å utarbeide faglig veiledningsmateriell for de 10 byområdene, har sendt ut et relativt stort antall rapporter, noen laget for dette TP-arbeidet og noen utarbeidet med mer generell faglig basis. Oversikt pr 30.10.91.

* OVERSIKT OVER BAGRUNNSLITTERATUR
  - Utarbeidet av TØI for Veiledningsgruppen i mars 1990

* SAMORDNET AREAL- OG TRANSPORTPLANLEGGING
  - Utarbeidet av TØI, Rådet for natur- og miljøfag ved Universitetet i Oslo, ASPLAN ØSTLANDET A/S
  - TØI-rapport nr 0040/1989

* AREALBRUK; TRANSPORT OG ENERGI I BYER
  - Utarbeidet av Norsk Institutt for By- og Regionforskning (NIBR)
  - NIBR-notat 1990: 115

* MILJØUTREDNING. NVVP 1990-93 (Hovedutredning og Sammendrag)
  - Utarbeidet av Statens vegvesen, januar 1989

* REFERAT FRA VEILEDNINGSSAMLINGER MARS 1990
  - Utarbeidet av Veiledningsgruppen i april 1990

* MILJØ OG TRANSPORT
  - NHO's veiprosjekt; utarbeidet og utgitt av Næringslivets hovedorganisasjon, juni 1990

* TILTAK FOR KOLLEKTIVTRAFIKK I VEGSYSTEMET
  - Utarbeidet av Vegdirektoratet for Veiledningsgruppen, juni 1990

* REISEVANEDATA I TRANSPORTPLANARBEIDET
  - Prosjektrapport utarbeidet av TØI for Vegdirektoratet, august 1990

* "SAMORDNET REGISTRERINGSOPPLEGG AV GRUNNLAGSDATA FOR BEREGNING AV LUFTFORURENSING OG VEGTRAFIKKSTØY PÅ OVERSIKTSNIVÅ"
  - Registreringsveileder, 20 august 1990

* "KARTLEGGING AV LUFTFORURENSING OG VEGTRAFIKKSTØY. ANBEFALINGER FRA SFT OG VEGDIREKTORATET".
  - Notat, august 1990

* FAKTA OM KOLLEKTIVTRAFIKK
  - Prosjektrapport utarbeidet av TØI for NT (Norges Transportforbund), august 1990

* KOLLEKTIVTRAFIKK I BY - AREALBRUK
  - Prosjektrapport utarbeidet av Scandiaplan A/S for Vegdirektoratet, august 1990

* LOGIT-MODELLER FOR REISEMIDDELVALG
  - Prosjektrapport utarbeidet av SINTEF for Vegdirektoratet, august 1990

* HVORDAN FORDOBLE ANTALL REISER MED KOLLEKTIVE TRANSPORTMIDLER I KRISTIANSAND?
  - Delrapport fra TP-arbeidet i Kristiansand, august 1990

* BYFORM
  - Delrapport fra TP-arbeidet i Drammen, forprosjekt oktober 1989

* INFORMASJON OM SYKKELBYPROSJEKTET, september 1990

* "PLANLEGGING FOR SYKKELTRAFIKK I BYER OG TETTSTEDER"
  - Informasjonshefte utarbeidet av Vegdirektoratet, oktober 1990

* REFERAT FRA "SEMINAR OM JERNBANE OG UTBYGGINGSMØNSTER"; avholdt i Oslo 8 juni 1990

* REFERAT FRA "TRAFIKKBEREGNINGS-SEMINAR"; avholdt i Drammen 10 og 11 oktober 1990

* REFERAT FRA "KOLLEKTIVTRAFIKK-SEMINAR";
  - Avholdt i Oslo 20 november 1990

* "NYTTEVIRKNINGER AV GANG- OG SYKKELVEGER"
  - Informasjonshefte fra Vegdirektoratet, november 1990

* TP 10 INFO NR 2
  - Informasjon fra Veiledningsgruppen, november 1990

* PC-PROGRAM FOR KARTLEGGING OG BEREGNING AV LUFTFORURENSNING OG VEGTRAFIKKSTØY: VREG, ULUFT, VSTOY;
  - Utsendt i desember 1990

* "KOLLEKTIVTRANSPORT, MILJØ OG UTBYGGINGSMØNSTER"
  NIBR-notat 1990: 127; utsendt desember 1990

* "MILJØAVGIFTER PÅ VEITRAFIKK"
  - Publikasjon fra ANT; utsendt desember 1990

* "10 PLANRÅD OM JERNBANE OG UTBYGGINGSMØNSTER"
  - Utgitt av MD og NSB i fellesskap; utsendt desember 1990

* "KJØPESENTERET - LANDEVEGSRØVER OG BYØDELEGGER?
  - Debatthefte utgitt av Statens vegvesen; utsendt desember 1990 (Samme serie som "Rense?/-Begrense?" tidligere fordelt til byområdene på Veiledningssamling i mars 1990)

* VEIVALG - bedre miljø i byene (popularisert fremstilling av retningslinjene), desember 1990

* VEILEDER OM MILJØVENNLIGE TETT-STEDSKJØRETØYER med vekt over 3500 kg, desember 1990

* STATUS TRANSPORTPLANARBEIDET TP-10 PR. 1. NOVEMBER 1990 (utarbeidet av TØI), utgitt desember 1990

* GODSTRANSPORTANALYSER (utarbeidet for Vegdirektoratet av A.R. Heinertsen), utgitt januar 1991

* REFERAT FRA "KONSEKVENSANALYSE-SEMINAR" i januar 1991

* GRØNNSTRUKTUREN I BYER OG TETTSTEDER, grønnstrukturen og samordnet areal- og transportplanlegging, foreløpig utgave utarbeidet av Direktoratet for naturforvaltning, utsendt januar 1991

* ANONYMISERT ADRESSEOPPLYSNINGER FRA SSBs LASTEBILUNDERSØKELSE 1988. Utsendt februar 1991

* KULTURMINNER OG TRANSPORT I BYOMRÅDER. VEILEDER.
  Riksantikvarens rapporter 19/1991, utsendt februar 1991

* MILJØBYEN 2005, et "idemagasin" utsendt februar 1991

* KONSEKVENSANALYSER. Veileder, februar 1991

* SAMFUNNSØKONOMISKE KALKYLER Veileder, februar 1991

* VSTOY. Brukerbeskrivelse og programdokumentasjon, februar 1991

* BYBANE. Veileder om muligheter for bruk av NSBs infrastruktur i tilknytning til lokalt skinnesystem i gatenettet, mars 1991

* MILJØAVGIFTERS VIRKNING PÅ SAMFERDSELEN
  TØI-rapport nr 0077/1991, mars 1991

* TRANSPORTPLANEN. Innhold og utforming, mai 1991 Asplan Trondheim
  VEDLEGG: TP 10-RETNINGSLINJENE

* KOSTNADSMODELL FOR TRANSPORT OG AREALAVHENGIGE KOSTNADER
  Brukermanual. Asplan Analyse februar 1991

* PREFERANSEUNDERSØKELSER. Bearbeidelse av erfaringer fra bruk i Tønsberg og Sandnes. Skal bl.a. kunne si noe om potensialet for økt sykkelbruk. Preferanseundersøkelser og reisemiddelvalgmodeller. Erfaringer fra Stavanger og Tønsberg 31.1.91, rev. 16.6.91 Trafikon a/s

* TP 10 INFO NR 3
  - Info fra Veiledningsgruppen, juni 1991

* CASE DRAMMEN. Eksempel på bruk av (deler av) veilederne Konsekvensanalyser og Samfunnsøkonomiske kalkyler. Asplan Trondheim/Trafikon, TØI, juli 1991

* BYFORMINGENS HISTORIE. Byutvikling i historisk perspektiv. Bakgrunnskunnskap for forståelse av bl.a. byform og kulturminner, juli 1991

OVERINGENIØR HELGAR SÆTERMO
VEGKONTORET I NORD-TRØNDELAG.

OM PROBLEMER VED FOR STOR BILTRAFIKK.

Innledning

Vegvesnet etatsidè er: FOR BEDRE TRANSPORT.

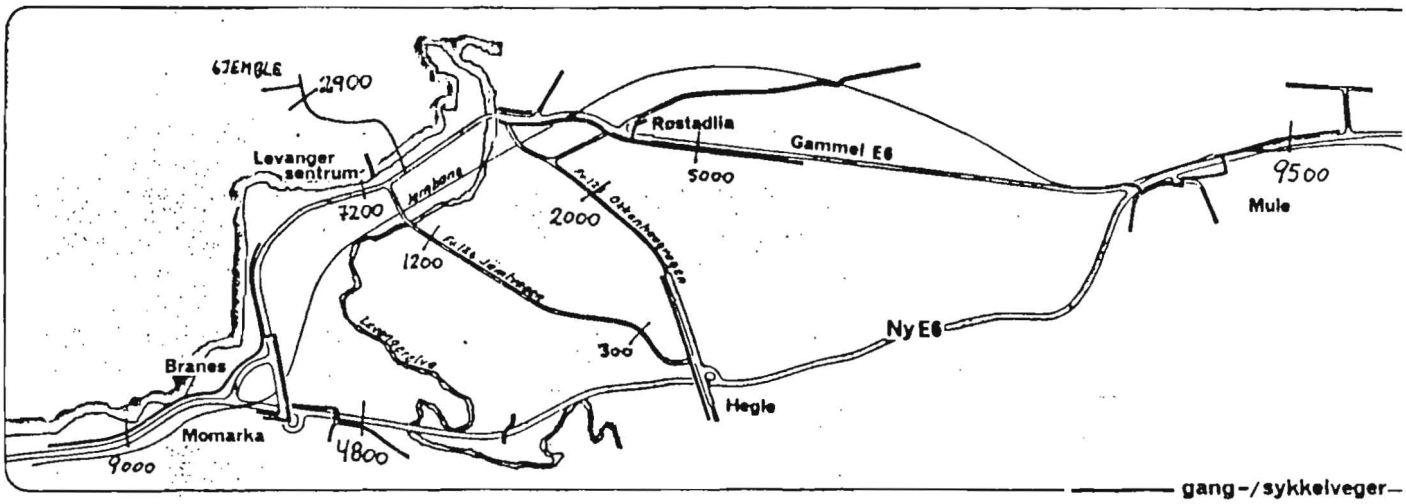
De 4 delmålene er: framkommelighet, sikkerhet, miljø og service.

Bedre framkommelighet gjelder både biler, syklister og gående.

Aktuelle miljøproblemer er støy, luftforurensing, støv og landskaps-forringelse.

Trafikkavvikling.

Trafikkbildet forbi Levanger sentrum er preget av, og er sterkt endret etter at det vart bygd ny E6 utenfor sentrum.



Etter vegkontoret's vurdering er det ikke avviklingsproblemer for trafikken i Levanger sentrum. Det tar ca 3 minutter å passere gjennom og det er akseptabelt.

Ulykker.
Kostnader ved trafikkulykker er bereknet av * TØI i Trafikksikkerhetsboka fra 1989

Gjennomsnittskostnad pr ulykke:

Dødsulykke	2.786.000 kr
Ulykke med meget alvorlig skade (varig men)	2.340.000 kr
Ulykke med personskade (sykehusinnleggelse)	150.000 kr
Ulykke med lettere personskade	33.000 kr
Ulykke med kun materielle skader	29.000 kr

Erfaringsmessig er det 20 - 25 ulykker med materiell skade for hver ulykke med politirapportert personskade.

Det gir grunnlag for å regne ut at samlede samfunnsmessige kostnader er:
1 million kroner pr politirapportert personskadeulykke

Opplysninger for hele fylket for perioden 1980 - 90 viser at det er mellom 220 - 340 personer som skades alvorlig eller mister livet hvert år. De siste 3 år har antallet vært ca 300 personer.

I Levanger kommune har det de siste 10 årene skjedd 317 personskade-ulykker. Av disse var 133 på E6, 41 skader på riksveger, 85 skader på fylkesveger, 52 på kommuneveger og 6 på private veger.

Stedfesting og analysering av ulykkene gir som konklusjon at det er vanskelig å peke ut enkeltårsaker. Det er som regel mange årsaker.

Stedfesting ulykker for perioden 1980 - 90:

på E6:			
Langstein (anleggsområdet)	3 ulykker	5 skadde	0 drept
Vududalen	22 ulykker	54 skadde	1 drept
Fossing - Hammer	15 ulykker	28 skadde	7 drept
Ronglan - Gråmyra	28 ulykker	56 skadde	6 drept
Gråmyra - Rinnleiret	42 ulykker	60 skadde	0 drept
Rinnleiret	8 ulykker	14 skadde	0 drept
Branes ved Magneten	7 ulykker	12 skadde	0 drept
Vassmarka ved Åsen	2 ulykker	2 skadde	0 drept

* Transportøkonimisk Institutt

Stedfesting ulykker på riksveger

RV 753 Åsen - Frosta	4 ulykker	5 skadde	0 drept
RV 754 Holsandlia - Bjørnang	11 ulykker	30 skadde	3 drept
RV 774 Mule - Levanger	26 ulykker	30 skadde	1 drept

Stedfesting ulykker på fylkesveger

FV 61 Fiborg - Ekne	5 ulykker	10 skadde	0 drept
FV 119 Eggen - Sundbrua	10 ulykker	16 skadde	2 drept
FV 125 Sentrum - Langås -	32 ulykker	40 skadde	1 drept
FV 128 Gml kongeveg - Frol Vg	3 ulykker	3 skadde	0 drept

Vegtrafikkstøy.

De generelle virkninger av støy er vist på vedlegg 1.

Miljøverndepartementet er ansvarlig myndighet når det gjelder å sette grenser for støy. For vegtrafikkstøy er det gitt veiledende støygrenser i rundskriv T-8/79. For boligområder bør beregnet støynivå utendørs ikke overskride 55 - 60 decibel. (dBA).

Rekneeksempel med forutsetninger om at det er en rett veg uten stigning og med 10 % tungtrafikk gir følgende resultat:

ÅDT	v (km/t)	Avstand (m)	Lekv (dBA)
10.000	80	10	75
		30	67
		120	55
10.000	50	10	70
		30	62
		60	55
5.000	80	10	72
		30	64
		80	55
5.000	50	10	67
		30	59
		40	55
1.000	80	10	65
		30	57
		35	55
1.000	50	10	60
		20	55

Dette viser at ved dagens praksis for plassering og utforming av boligområder, og dersom det ikke brukes støyskjerming, så øker antall boliger som ikke oppfyller MD's retningslinjer.

Virkemidler for å resusere støyproblemer er:

a. Arealplanlegging. I forbindelse med arealplanlegging kan det lages gode løsninger. For plan for bebyggelse langs trafikkerte veger finnes følgende muligheter:
   * Lokalisering av virksomhet i huset.
   * Plassering av støyømfintlige funksjoner.
   * Bruksendring av støybelastede bygninger og arealer.
   * Endring av planløsning for leiligheter.
   * Sanering av støyømfintlig bebyggelse.

   I forbindelse med vegplanlegging bør følgende muligheter utnyttes:
   * utbygging av avlastningsveger.
   * veg i tunnel
   * innbygging av veg (overbygg)

b. Trafikkregulerende tiltak. Følgende tiltak er aktuelle:
   * trafikkdifferensiering
   * trafikksanering
   * avlastningsveger
   * fartsgrenser
   * restriksjoner for tungtransport
   * restriksjoner for natt-trafikk
   * jevn flyt i trafikken

c. Kjøretøyet. En reduksjon av støyutstrålingen fra kjøretøyet (emisjonsnivå) vil redusere det totale støynivå. Særlig gjelder dette støy fra de tunge kjøretøyer.

d. Vegdekket. Det er utviklet vegdekker som gir mindre støy:
   * drenerende asfalt
   * poroelastiske vegdekker
   * bildekk

e. Trafikkpolitiske tiltak. Aktuelle tiltak er:
   * restriksjoner på bilbruk
   * tilretteleggelse for kollektivtransport

f. Spesielle tiltak mot støy. Disse tiltak kan i mange tilfeller, særlig ved svært høye støynivåer, betraktes som nødløsninger i påvente av mer langsiktige og bedre løsninger:
   * skjermer og voller
   * fasadeisolering

Luftforurensing.

Luftforurensing fra vegtrafikk gir i kombinasjon med utslipp fra andre innenlandske og utenlandske forurensingskilder betydelige luftforurensingsproblemer i deler av Norge.

Globalt er problemet i hovedsak knyttet til sur nedbør, ozon og drivhuseffekten.

Drivhuseffekten skyldes forbrenning av fossilt brensel (olje, gass, kull etc) og utslipp av CO_2 som bidrar til oppvarming av atmosfæren. Vegsektoren står for 21 % av de innenlandske utslippene av CO_2.

Den lokale luftforurensing fra biltrafikken er først og fremst de helseskadelige utslippsstoffene (CO, bly, HC, SO2, NOx og svevestøv) samt luktstoffer fra kjøretøyene. I tillegg kommer tilsmussingsproblemet fra piggdekkslitasje.

Vegtrafikken er i dag en av hovedkildene til luftforurensing i byer og tettsteder. I 23 av de 36 mest forurensede byene i Norge er vegtrafikken blant hovedkildene.

Helsevirkningene av luftforurensing kan gi både akutte, kroniske og langsiktige lidelser. De trivselsmessige virkningene av luftforurensing er nedsmussing av arealer, luktplager og støv.

I Nord-Trøndelag vet vi forholdsvis lite om luftforurensing fra biltrafikken. Vi antar at det ikke er noe stort lokalt problem. Beregninger i forbindelse med NVVp 1994-97 tyder også på det.

Landskapsforringelse
Begrepet Landskapsforringelse omfatter følgende forhold:
* økologiske kvaliteter, dvs spesielle områder for sårbare planter og dyr som får uheldige inngrep.
* inngrep som reduserer friluftlivskvaliteter.
* kulturminner og kulturlandskapskvaliteter
* arkitektoniske og estetiske kvaliteter.

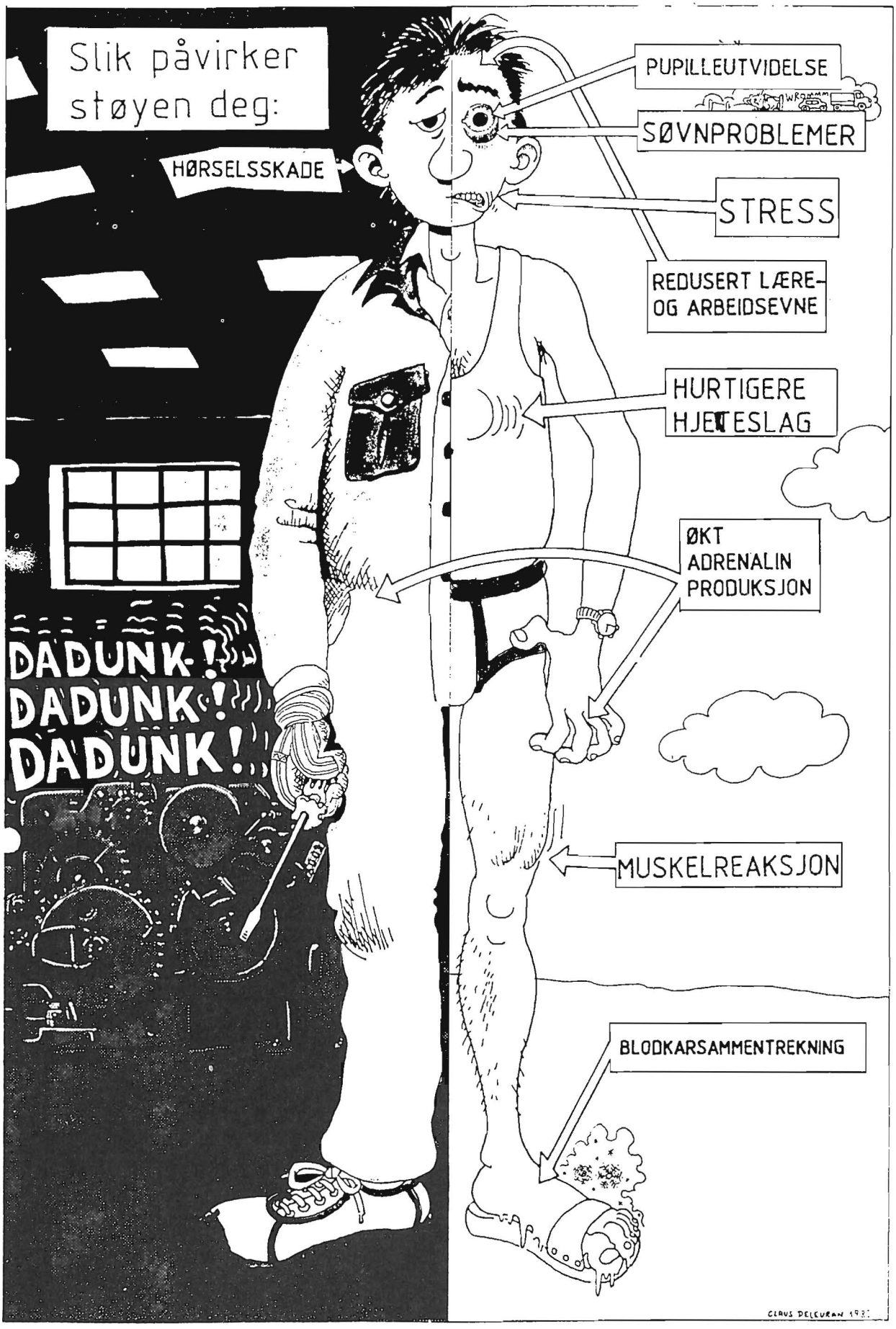
SPØRSMÅL OG KOMMENTARER.

Karstein Kjølstad: (kommentar)
Fylkesmannen er delegert ansvar fra Miljøverndepartementet for å se til at støyforhold blir ivaretatt i arealplaner. I mange arealplaner er støy ikke belyst. Fylkesmannens holdning er skjerpet litt siste året, og vil bli ytterligere skjerpet. Det vil blant annet bli stilt krav om støyutredninger for arealplaner der det kan være tvil om grenseverdier for støy er ivaretatt.

Einar Weiseth (kommentar)

I Levanger kommune's Miljø- og naturressursprogram,
er det vedtatt at eksisterende regelverk skal nyttes aktivt for å hindre støy problemer.

VEDLEGG FOREDRAG


Slik påvirker støyen deg:
HØRSELSSKADE
DADUNK!
DADUNK!
DADUNK!
PUPILLEUTVIDELSE
SØVNPROBLEMER
STRESS
REDUSERT LÆRE- OG ARBEIDSEVNE
HURTIGERE HJERTESLAG
ØKT ADRENALIN PRODUKSJON
MUSKELREAKSJON
BLODKARSAMMENTREKNING
CLAUS DELEURAN 1981

LEVANGER

1. Dagens forhold

Kommunen: 617 km², 15 455 innb. pr. 1/1 - 1975. Befolkn.vekst pr. år 2.1 % (1965—70) og 0.9 % (1970—75). Inntekt pr. skattyter (1974) kr. 32 100.—. Netto komm. driftsutg. 28 mill. kr. (1974). Viktig jorbrukskommune.

Tettstedet: 36 km², ca. 7 500 innb., ca. 3 000 arbeidsplasser. Skolesenter med bl. a. lærerskole og yrkesskole. Sentrumsområdet klart avgrenset av Levangerelva og Sundet, rektangulært gatenett, dominert av toetasjes trehusbebyggelse.

Generalplandata: Generalplan er under arbeid, ventes ferdig i løpet av 1976. Målsettingsdelen har vært forelagt kommunestyret. Forutsatt befolkn.vekst 0,8—1,0 % og boligprod. på ca. 130 boliger pr. år fram til 1987. Større utbygging planlegges i Momarka sør for sentrum.

Trafikk: Biltetthet 4,3 pers./personbil (1974). Innenfor kommunen er det 60 km riksveg og 222 km fylkesveg. Rene gang-/sykkelveger finnes ikke.
Største trafikkbelastning på E 6/Kirkegt. gjennom sentrum ca. 9 000 bil/døgn. Ca. 45 % av trafikken langs E 6 er gjennomgangstrafikk gjennom sentrum. Jernbanestasjon og ferjeleie sentralt i sentrum. Busstrafikk ved 3 selskaper. Samlende terminal mangler.

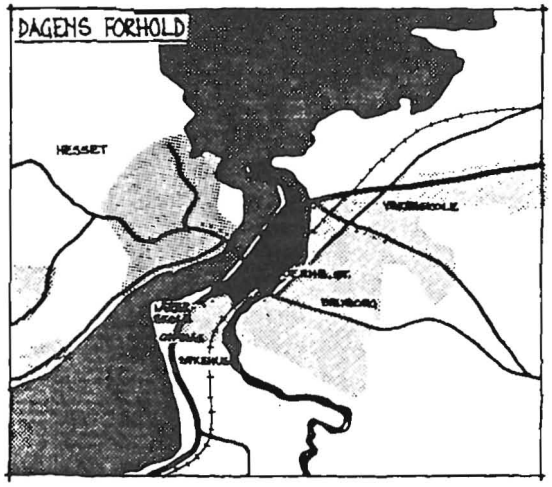
Traf.ulykker i komm.	1969	1970	1971	1972	1973	1974
Drepte pr. år	12	5	2	1	3	3
Skadde pr. år	38	40	27	22	24	19

2. Viktige problemer

- Separate gang-/sykkelveger finnes ikke. Sikring av fotgjengere/syklister spesielt langs E 6 er mangelfull. Skolevegene er på mange strekninger identiske med de mest trafikkbelastede veger.
- Bilvegnettet er udifferensiert og betjener blandet trafikk. Sikkerhetsproblemene er de mest fremtredende. Egentlige kapasitetsvansker finnes ikke.
- Noe egentlig kollektiv—nærtrafikktilbud eksisterer ikke. Samlende terminal for kollektivtransport savnes.
- Parkering foregår planløst og i stor utstrekning som gateparkering. Hindrer varedistribusjon og er et sikkerhetsproblem.

3. Målsetting

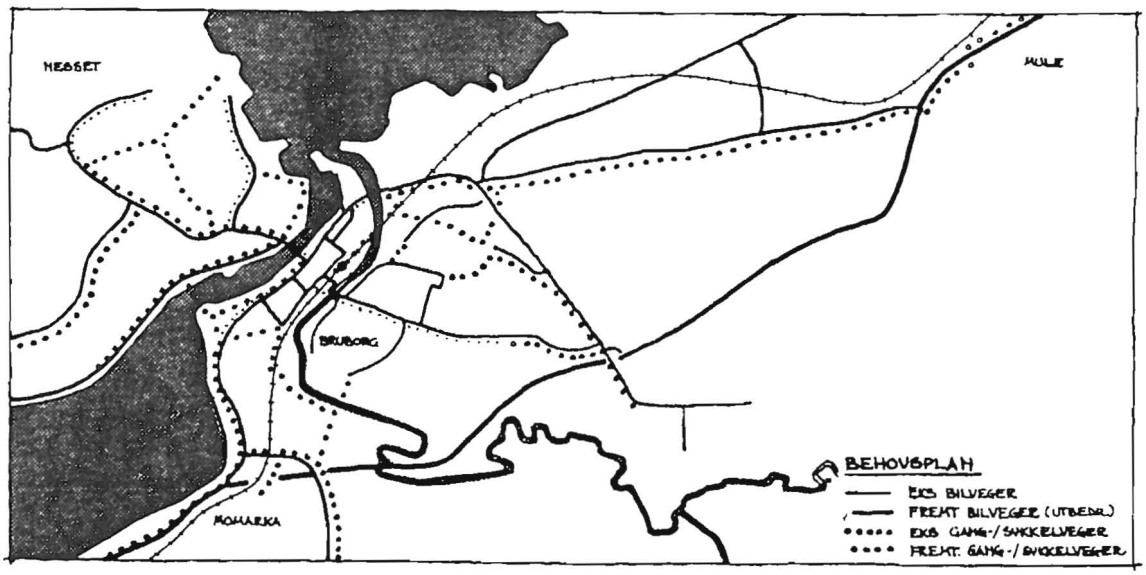
Behovsplanen karakteriseres av tiltak for å bedre trafikksikkerheten.



- Det forutsettes etablert et sammenhengende gang-/sykkelvegnett i hele planområdet. Som spesielt viktig vurderes gang-/sykkelveger langs hele nåværende E 6, samt sikring langs innfartsårene fra boligområdene vest og øst for sentrum.
- Bilvegnettet domineres av omlegging av E 6 med tilførselsveger. E 6 forutsettes lagt utenom sentrumsområdet i en lengde av ca. 6 km.
- Biltrafikken ledes til gater i utkanten av sentrum. I selve sentrum forutsettes det lagt restriksjoner på den fri bilbruk.
- Det opparbeides parkeringsplasser i utkanten av sentrum. Frikjøpsordning innføres.
- Terminal for buss og drosje legges til jernbanestasjonen.

4. Behovsplanen

- Det søkes etablert et gang-/sykkelvegnett som binder sammen de forskjellige fotgjengermål. Det legges spesielt vekt på sikring av skoleveger.
- E 6 føres utenom sentrumsområdet. Det tas sikte på trafikksanering i boligområdene.
  Varedistribusjon prioriteres i sentrumsområdet.
- Det søkes etablert et kollektivtransportsystem med sikte på at alle trafikantkategorier skal gis et rimelig transporttilbud.
- Parkering styres til offentlige opparbeidede plasser i utkanten av sentrum.



5. Investeringsprogram (mill. 1975-kroner)

	Periode 78—81	Utgiftsfordeling			% invest. 78—81	% fordeling			Periode 82—85	Sum invest. 78—85	Sum behovs-plan
		Stat	Fylke	Komm.		Stat	Fylke	Komm.			
A Gang-sykkelveger	3,4	3,2	0,2		14	94	6		1,1	4,5	9,7
B Kollektivtrafikk											
C Bilveger (overordnet)	20,0	17,6	1,2	1,2	83	88	6	6	3,0	23,0	23,0
Bilveger (lokalt)	0,2			0,2	1			100	0,5	0,7	0,7
D Annet	0,4			0,4	2			100	0,1	0,5	0,5
E											
Sum	24,0	20,8	1,4	1,8	100%				4,7	28,7	33,9
Antatte invest.rammer	15,8	11,7	1,3	2,8					6,8	22,6	22,6

6. Viktige prosjekter

Nr.	NVP II-prosjekt	Kostnad (1 000 kr.)	Hovedhensikt
35, 12	Utbedring Sundbrua—Gjembelkorsen—Nesheim skole	2 200	Sikkerhet.
33	Utbedring Brusve bru—Ankholm	1 200	Sikkerhet.
28	Ny E 6	12 600	Sikkerhet, miljøforbedring, kapasitet.
29	Ny Okkenhaugveg	5 100	Sikkerhet.
1, 3, 4, 19, 20, 21, 23, 24	Nye gangveger langs E 6	3 050	Sikkerhet.
40, 41, 42	Utbedring i sentrum	1 850	Miljøforbedring.

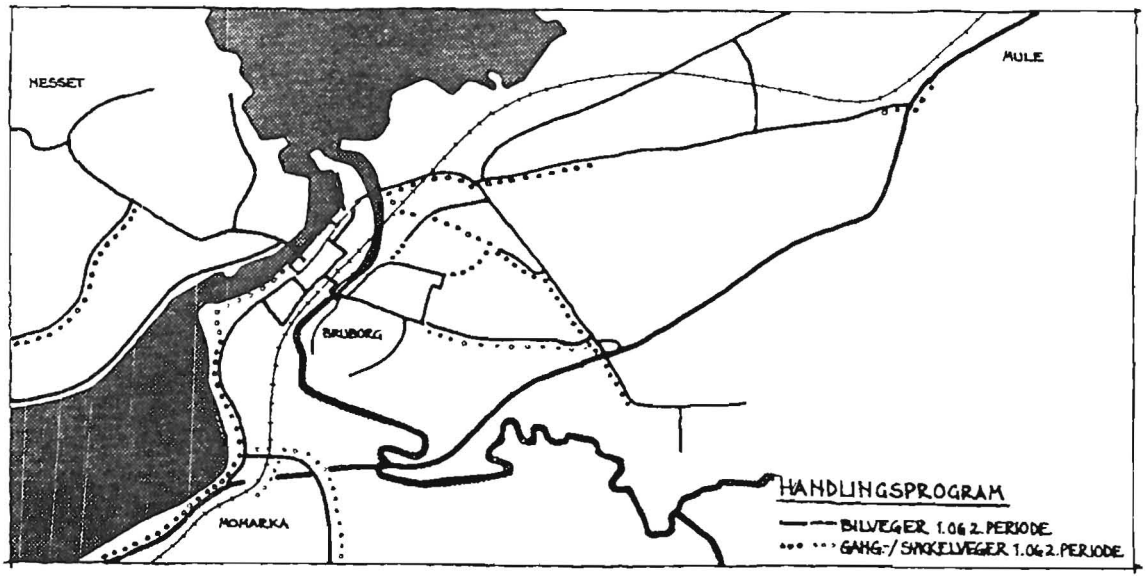
7. Kommentarer fra det lokale NVP II-utvalg

Handlingsprogrammet preges i første periode av store investeringer til ny E 6. Dette har ført til en markert overskridelse av de antatte statlige investeringsrammer. Utvalget har antatt at arbeidet med ny E 6 drives kontinuerlig.

Handlingsprogrammet er redusert sammenliknet med behovsplanen. Reduksjonene skyldes hovedsakelig begrensede kommunale ressurser, og har i første rekke gått ut over nye gang-/sykkelforbindelser mellom boligområdene og sentrum.

Formann i Levanger vegplanutvalg: Ordfører Jarle Haugan..

Sekretariat: Regionplankontoret for Levanger — Verdalsregionen. Tlf. (076) 81 700.



BYGNINGSSJEF SVERRE FLACK
NAMSOS KOMMUNE.

MÅL OM REDUSERT BILTRAFIKK VIL FORANDRE AREALPLANER, OG VIL KREVE AT PLANLEGGERE OG POLITIKERE TENKER PÅ EN ANNEN MÅTE.

ERFARINGER FRA NAMSOS BY MED PLANER FOR ET BEDRE TRAFIKKMILJØ

I Namsos har en ved to anledninger hatt mulighet for å tenke stort når det gjelder trafikk og miljø. Jeg ønsker med mitt innlegg å vise hvorledes disse mulighetene ikke ble nyttet og kanskje antyde noen av de bakenforliggende årsaker.

Den første anledning :

Det har i Namsos det siste året vært arbeidet med noe en kalte en transportplan, altså den plantypen Kraugerud var inne på. Som vi hørte var denne plantypen forutsatt for de 10 største byene i Norge. Transportplanen er som det har vært sagt, et overordnet plandokument som tar sikte på å trekke de store linjer for fremtidig utvikling av trafikkbildet både i lufta, til lands og til sjøs. Bakgrunnen for en slik plan nettopp i Namsos må sees i sammenheng med den store usikkerheten som hersket rundt vedtatte trafikkplaner. Konklusjonen på "transportplanen" (for å ta det først!) var da også entydig forskjellig fra det som tidligere på 70- og 80-tallet var vedtatt i hovedplaner og reguleringsplaner for byen. Transportplanen i Namsos skulle således gi opptakten til en fundert revurdering av hva som bør skje i byen på trafikksida. Men gjør den det egentlig?

Denne planen nevner intet om bilbruk, om forurensning og støy, om gangveger og miljø og om offentlige transportmidler. Transportplanen for Namsos er et negativt eksempel på vegmyndighetenes håndtering av miljøspørsmålet. Ved de små spørsmål, reguleringsplaner o.l. har miljøkriterier hittil blitt ivaretatt av vegkontoret på en grei måte. En spør her virkelig etter støyforhold, ser til fortauer og fornuftige gangforbindelser. Når det derimot som her, dreier seg om de store saker, om hovedtrafikksystemer, om nye riksvegføringer, forsvant i Namsos, beslutningskriterier knyttet til miljø.

Tilbake står kun tall om trafikkbelastning, fremkommelighet, valg av raske kjøreruter osv. Konsekvensene for trafikkmiljøet i Namsos, der en prøver å gripe dette miljøet som et helhetlig begrep for menneskets livssituasjon knyttet til ferdsel, blir ikke nevnt. Jeg sier ikke at slike miløkriterier nødvendigvis hadde endret valget av hovedtrafikksystem i Namsos. Det jeg viser til er rett og slett at her forsvant en glimrende anledning til å sette trafikkmiljøet på dagsorden i Namsos. Når får vi neste gang en mulighet?

Dette var ikke første gang at funderinger omkring det helhetlige trafikkmiljøet kom til kort i vår by. Ved "transportplanen" var det overordnet myndighet som på en måte saboterte miljøsida. I neste eksempel fra Namsos er det politikerne og grasrota.

Den andre anledningen :

Som det sikkert vil være kjent ble det øst for sentrum i Namsos fyllt opp med elvesand et ganske betydelig areal i tidsrommet 76/77. Tanken var at deler av dette området skulle nyttes til industri, men en del skulle nyttes til sentrumsutvidelse. Det var særlig handelsnæringen som hadde dokumentert betydelige behov for tilleggsareal. Som vanlig fikk først industrien bestemme sin lokalisering og dernest ble det andre plassert på restarealene. For Namsos betød det at videre byutvidelse skulle skje i det ugunstige nordøstre hjørnet av byen i stedet for å satse på en attraktiv utvikling langs sjøsiden. (STK ved havna)

En hovedmålsetting for den nye bydelen var at den etablerte bystruktur skulle videreføres på utvidelsesarealet. Det skulle ikke være to sentra i byen. Skulle dette gjennomføres, ville det være nødvendig å trekke fotgjengerne østover fra de sterkt fotgjenger- frekventerte områdene i Havnegata. Skulle en få til dette, måtte det skapes miljøprioriterte gater i sentrum som signaliserte en bevegelse østover. Møbleringstiltak i gaterommet var nødvendig og dermed også en helt ny vurdering av trafikken og biltilgjengeligheten i sentrum. Bare på den måten ville det være mulig å binde sammen det gamle med det nye. Det ble således laget planer for hvorledes dette skulle skje.

Da Namsos har mye trafikkflate og brede gater i forhold til utnyttelsen i kvartalene, var det relativt enkelt å få til et trafikksystem som både sikret parkering og som muliggjorde tiltak på miljøsiden i enkelte gatepartier. Ideen i 77/78 var således et sentrum med redusert biltrafikk. Opplegget ellers skulle sikre en forsiktig og disiplinert kjøring i de øvrige gater. Prinsipielt ønsket en som vanlig var på den tiden, å legge hovedtyngden av parkeringsarealene langs en ytre ringveg, slik at byen innenfor i større grad ble fotgjengerens by. I reguleringssammenheng ble det foreslått systemer for trafikkavvikling som hadde dette som målesetting. Da planforslagene i 78 ble fremlagt kommunestyret, var det bred enighet om miljøsatsing i Namsos sentrum. Samtlige planer for dette gikk igjennom uten motstad.

Da det så senere ble utarbeidet mer detaljerte planer for Havnegata (hovedgata i byen) med tanke på å realisere den første viktige etappen i sentrum, ble handelstanden alarmert og det oppsto kraftig motstand mot allerede besluttede planer. De politikerne som hadde vært med på å godkjenne hovedopplegget tidligere, hadde etterhvert fått såvidt mange tilbakemeldinger fra sine velgere om at tilgjengeligheten med bil var i fare dersom eksisterende planer skulle settes ut i livet. Dette førte med seg at en fikk pålegg fra kommunestyret om å punktere det under hånden realiserte ytre ringsystem. Det ble nå bestemt at tilgjengeligheten med bil til det nye området i størst mulig grad skulle sikres. Dessuten ble alle planer om miljøtiltak i sentrum lagt på is. Til og med den nye gata i planområdet, som var tenkt som ei miljøprioritert gate, ble lagt ut til vanlig biltrafikk. Den gata som opprinnelig var tenkt som en matningsgate for omliggende forretningsbebyggelse ble utvidet, slik at også denne gata kunne ha såvel gangtrafikk som kjøretrafikk.

Det vi kan lære ut av planeksemplet er følgende:

Selv om kommunestyret i utgangspunktet gir sin tilslutning, sannsynligvis mer eller mindre bevisst, til en reduksjon av biltrafikken i sentrumsområdene, vil velgerne minne politikerne på at det egentlig ikke er slik de ønsker situasjonen i sentrum. Deretter foretas politisk de tilbaketrekk som er nødvendig for i størst mulig grad å gjenopprette tidligere situasjon.

Hvorfor ? En kan stille spørsmål hva årsaken er til en så innbitt politisk satsing på bilen i kjerneområdet. Er det det at folk i denne byen jeg representerer er mer bekvemme enn andre steder. Det må de jo være, når gangavstanden fra den ene delen av byen til den andre knapt utgjør en tredjedel av Carl Johanns gate. I dette perspektivet virker i sannhet kravet om å kjøre bil til ett hvert mål i sentrum som noe sært og forunderlig. Skal en imidlertid svare fornuftig på dette, må andre faktorer trekkes inn enn bilen som framkomstmiddel. Det har forundret meg meget at man i det offentlige i alt for liten grad har vært villige til å se den mer ideelle dimensjonen ved det å kjøre bil.

Jeg vil her nytte anledningen til å peke på tre-fire psykologiske forhold som har vært lite omtalt i det vi kaller "miljøkretser".

For det første: Når du setter deg inn i bilen og lukker bildøra etter deg, har du også lukket deg ute fra dine dagsaktuelle problemer. Du befinner deg nå i "en annen verden" der det gjelder andre regler og andre parametre enn verden utenfor bildøra. Bilen blir gjennom dette et fristed, en fluktmulighet, en skinnverden i likhet med TV, video og andre illusjonistiske verdener - altså bilen som et refugium.

Det andre som er spesielt ved bilen er det forhold at man i trafikken på en måte kommuniserer med andre på det vis at man forholder seg bevisst til andre bilister. Man har et entydig og konkret regelverk som i detalj foreskriver ens adferd overfor andre. Utenfor bildøra kan kommunikasjon synes vanskelig, men i bilen har en dette entydige og enkle regelverket, som sikkert for mange føles mer tilforlatelig og trygt enn verden utenfor. I et samfunn med stadig flere enslige mennesker, vil denne form for mellommenneskelig kontakt muligens være en viktig faktor for menneskelig trivsel - altså bilkjøring som en sosial kommunikasjonsfaktor.

Det tredje jeg vil nevne er knyttet til bilen som et ikonografisk tegn for den personlighet en ønsker å tilkjennegi. Bilen blir således på en måte en del av ens personlighet som i størst mulig grad må være til stede der en selv oppholder seg. Tenk nå bare på hvor viktig bilen er i ungdomsmiljøene, i en fase av livet der identiteten i stor grad søkes knyttet til ytre remedier.

Et annet forhold i samme gate som vi kunne kalle identitetsforskyvning eller lettere former for besettelse går på dette med å føle maskinen (bilen) som en forlengelse eller utvidelse av egne ferdigheter og yteevner. Dette er det samme vi opplever når barn leker supermann o.l. og som gir den "primitive" med bukkehorn på hodet eller bjørneserk rundt kroppen uant styrke.

Disse forhold som jeg her har nevnt, ligger alle rett nedenfor eller kanskje av og til litt ovenfor bevissthetsterskelen.

Det er således fenomener som ikke uten videre kan gjenkjennes, men som likevel er bestemmende for vår adferd.

Disse forhold bidrar til å gjøre bilkjøring til noe annet enn kun transport fra et sted til et annet. Den motstand som en opplever mot restriksjoner på bilkjøring, og som vi spesielt i Namsos har fått føling med, fordi vi var relativt tidlige ute med planer i den retning, må m.a. ha sitt opphav i slike psykologiske forhold.

I tillegg har vi naturligvis alle de praktiske fordeler med bilkjøring. Her bør også fremheves betydningen av bilen som paraply i Namdalsområdet. Jeg tror ikke det vil være mulig å få folk til å avstå fra bilkjøring ved lokalpolitiske beslutninger. Skal dette skje på frivillig basis, må det skje et radikalt paradigmaskifte i vårt samfunn. Det er intet i dag som tyder på dette til tross for de mange ord om miljøvern og miljøhensyn.

Det kan på kommunenivå ikke foretas restriksjoner på bilkjøring med mindre det foreligger åpenbare problemer knyttet til fremkommelighet og parkering. Uten disse åpenbare problemene vil kommunale bestemmelser om trafikkredusjon på mer idealistisk grunnlag (CO_2 utslipp osv.), ikke nå frem. I Nord-Trøndelag, der det ikke kan sies å herske vesentlige trafikkproblemer med hensyn til fremkommelighet, parkering og der forholdet til forurensning fra biltrafikken er minimal, vil det være liten eller ingen forståelse i befolkningen for tiltak som går i retning av å redusere bilbruken.

I Namsos vil en etter all sannsynlighet ha full bilkjøring i sentrumsområdene inntil trafikktettheten blir så stor at fremkommeligheten blir redusert, og at parkeringsarealene er overfylt. En må altså nå den situasjon der bilkjøring blir forbundet med noe som er mer negativt enn alt det som er positivt (f.eks. den lange kjøring etter den parkeringsplass som dog ikke finnes!!). Da først vil det være mulig å legge frem alternative modeller for trafikk- avvikling i sentrumsområdet. Prestisjetunge prosjekt som f.eks. en miljøprioritert hovedgate (Havnegata i Namsos) slik man har andre steder, vil nok alltids kunne vinne gjennomslag, men dette vil ikke i seg selv redusere bilbruken. Jeg tror at en i Nord-Trøndelag trenger en annen bilpolitikk i de miljøbevisste deler av forvaltningen enn den politikk som er aktuell i de tettere befolkede deler av landet.

Kampanjer for redusert bilbruk vil på små steder ha liten virkning. Forhøyede bensinpriser vil heller ikke invirke på at en busser til sentrum. En reduserer kanskje antall turer, men skal en til sentrum, så kjører en, på samme måte som halvliteren aldri blir for dyr. Bilen i våre mindre byer vil derfor, slik jeg ser det, være et permanent innslag i det urbane miljø. Jeg mener det er lurt å innse dette først som sist.

SPØRSMÅL OG KOMMENTARER

Inge Fornes: (kommentar)
Arbeidet med transportplan for Namsos skal føres videre. Dette er fastlagt i foreliggende fylkesplan. Kvaliteten på planarbeidet er avhengig av at kommunen deltar aktivt.

Karstein Kjølstad: (spørsmål)
Innlegget er i stor grad preget av frustrasjon og pessimisme. Er det mulig å reparere de skader som har skjedd, eller er muligheten for å gjennomføre de positive målsettinger fra 1977 ødelagt for alltid. Ønsker kommuneadministrasjonen sterkere signaler fra sektororganer som motvekt mot pressgrupper, og ønsker en strengere håndhevelse av nasjonale målsettinger om økt satsing på miljøtiltak for myke trafikanter?

Tone Jørstad: (kommentar)
En viktig forutsetning for å få tilslutning til planer er at beslutningstakerne og brukerne har påvirket planene før de presenteres.

Nils Kraugerud: (kommentar)
Miljøprioritert gateprosjekt (MPG) i Hokksund bekrefter Jørstad's erfaring om betydning av tidlig medvirkning.

Gunnar L. Myhr: (kommentar)
Vår holdning til bilen er viktig. Møtesteder for folk er viktig. Kommunesenter bør ikke prioriteres foran utvikling av grendesenter. Innherredssentrene bør tilrettelegges for framtida f.eks med tanke på at Skarnsundbrua vil gi Innherred et større omland på Fosen.

Jarle Haugan: (kommentar)
Jeg er tvilende til om et bilfritt sentrum kan fungere sosialt. Medbestemmelse fra for mange kan føre til at beslutninger ikke tas. Det viser seg at pressgruppene påvirker politikerne svært sterkt.

Sverre Flack: (svar)
Problemene må gjøres synlige. I Hokksund var problemet at handelen ble redusert svært mye pga vegomlegging. I Namsos ville det blitt vanskeligere for kundene. Handelstanden ville tilgodese bilistene blant kundene. Disse vil alltid komme til Namsos selv om det blir litt vanskeligere å ta seg fram med bil.

Bjørn Høsøien: (kommentar)
Bakgrunnen for å satse på redusert bilbruk er den globale trussel om at osonlaget "spises" opp og at vi kan få en global oppvarming (drivhuseffekt). I neste omgang er dette et nasjonalt problem fordi Norge har forpliktet seg gjennom avtaler å begrense våre utslipp av CO2. For å oppnå dette må derfor alle mulige reduksjoner vurderes, selv om effekten i global målestokk er liten.

SAMFERDSELSJEF INGE FORNES.
FYLKESKOMMUNEN.

MINDRE BILBRUK I LEVANGER. HVA KAN KOLLEKTIVTRAFIKKEN BIDRA MED.

1 MÅLSETTINGER

Mitt foredrag tar utgangspunkt i at det i det minste er ønskelig med redusert bilbruk også i Levanger kommune.

Nasjonale målsettinger tilsier at også vi i Nord-Trøndelag må bidra. Det er et nasjonalt mål å redusere bilbruken, dette har sammenheng med at samferdselssektoren og bilbruken er store bidragsytere både til lokal forurensing og er storforbrukere av fossilt brensel.

Regjeringen har i sin politikk lagt til grunn at en bil slipper ut like mye CO2 enten den kjører en mil i Lierne eller i Oslo - derfor er avgiftssystemet generelt og rammer alle med samme styrke.

Det har vært vanskelig å få forståelse for denne likebehandlingen ute i fylkene og distriktskommunene.

I tillegg til nasjonale mål om redusert bilbruk på generell basis finnes det også lokale grunner til redusert bilbruk i våre tettsteder. Ikke fordi lokal forurensing fra biltrafikk, støy, støv m.v. er spesielt fremtredende i Nord-Trøndelag, men fordi det finnes en rekke miljøfaktorer som ikke er direkte målbare, men som alle tilsier redusert bilbruk.

2 KOLLEKTIVTRAFIKK SOM VIRKEMIDDEL.

Jeg skal i dette foredraget snakke om ett av de virkemidlene vi disponerer for å redusere bilbruken. Det kan være grunn til å mane til litt edruelighet når det gjelder hvor langt vi kan nå med dette virkemiddelet.

Selv om det nå er økt fokus på kollektivtrafikken - og økt satsing på forbedring av tilbudet - er det viktig å være klar over at det bare er i de største byområdene kollektivtrafikken kan stå for noen dominerende andel av personreisemarkedet.

3 GENERELT OM REISEVANER OG REISEMIDDELVALG.

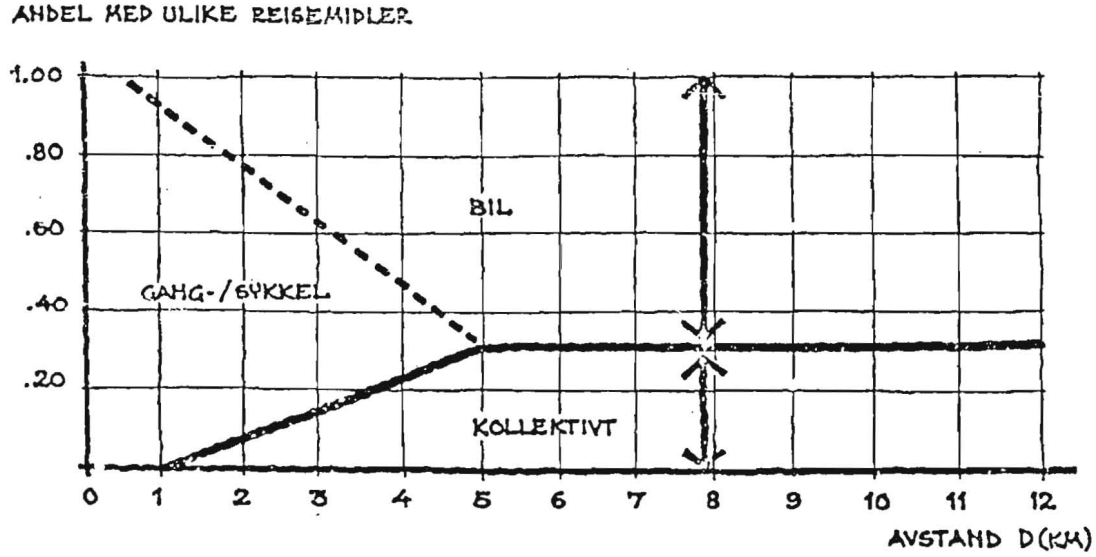
I gjennomsnitt foretas 2 av tre reiser i folks fritid eller som private ærend. Det er altså bare hver tredje reise som foretas i forbindelse med arbeid eller skolegang. Dette er en viktig kunnskap når vi nå skal se nærmere på hvilken rolle kollektivtrafikken kan spille for å redusere bilbruken. Når disse opplysningene kobles med kunnskap om at kollektivandelen er klart størst på arbeids- og skolereiser, får vi fram den store utfordringen det er å redusere bilbruk ved hjelp av kollektivtrafikk.

Jeg starter nå en relativ rask gjennomgang og oppsummering av hva vi på generell basis vet om kollektivtrafikkens rolle.

(Diagram som viser at gang- sykkel dominerer inntil 5 km reiseavstand. For større avstander 25 % kolletivt og 75 % bil)

% diagram

Figur 2.8 Reisenes fordeling på reisemidler som funksjon av reisens lengde. Kilde: Anderson og Skjånes A/S (1976), s. 44.



Undersøkelser viser at de som reiser kollektivt er

- unge
- kvinner
- eldre
- ikke yrkesaktive
- de uten bil i huset
- de som bor i byer

For å illustrere fordeling mellom kollektiv transport og bil refereres resultatet fra en undersøkelse for de 10 største byene.

Kollektivtransporten har siden 1982 tapt i forhold til privatbilen. I Oslo har antall kollektivpassasjerer vært stabilt i perioden 1982 - 89. I Trondheim er antallet redusert med 10 %, og i Bergen med 20 % . For de 10 største byene er antall passasjerer redusert med 5 %.

Hvorfor taper kollektivtrafikken??

Dramatisk økning i bilhold. Norge nærmer seg europeisk toppnivå med 400 biler/1000 innb. Fortsatt et stykke igjen til USA nivå hvor det nå er 565 biler/1000 innb.

Som vedlegg 1 på neste side er vist to sirkler som viser forholdet mellom kollektivtransport og en rekke andre faktorer.

"Den onde sirkel": Økt bilhold fører til økt bilbruk. Dette bedrer folks muligheter til å reise og gjør det mulig å lokalisere ulike funksjoner lenger fra hverandre, noe som igjen øker folks behov for bil. Økt bilbruk forverrer forholdene for fotgjengerne og syklistene og fører til at flere skaffer seg bil og færre reiser kollektivt. Kollektivtrafikken får mindre inntekter og tilbudene reduseres.

Alle klager over at bensinprisen øker mye. En sammenlikning av prisutviklingen for kollektivtransport og bensinpris er vist på vedlegg 2. Diagrammet er overaskende for de som synes at bensinprien har økt.

Grunnlaget for arbeidet med et bedre kollektivtilbud i Nord-Trøndelag er basert på fylkesplanen : (sitat)

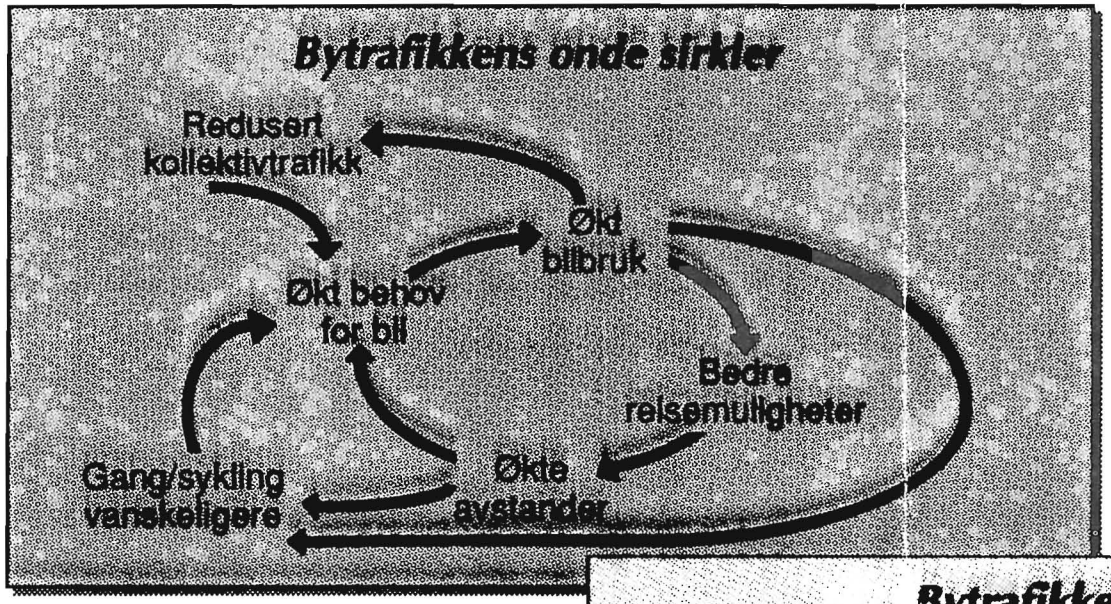
> *"Nasjonale tiltak som f.eks miljøavgift på drivstoff vil ramme distrikta ekstra hardt. For å kompensere noe av virkningen og fordi det vil være store grupper som ikke disponerer bil, må kollektivtrafikken også i distriktene styrkes. Det er imidlertid bare i byer, tettsteder og bynære områder at kolletivtrafikken kan stå for en vesentlig del av transportarbeidet. I disse områdene må det være et mål at kollektivtrafikkens andel av det totale transportarbeidet skal økes.*
>
> *Gjennom samferdselplanarbeidet må det legges opp til et differensiert kolletivtrafikktilbud, og det bør fastlegges transportstandarder for de forskjellige områdene i fylket og standarder for hvilket tilbud de forskjellige brukergruppene skal ha. Målet må være å utvikle et kostnadseffektivt og behovsorientert kollektivtrafikktilbud i hele fylket."*

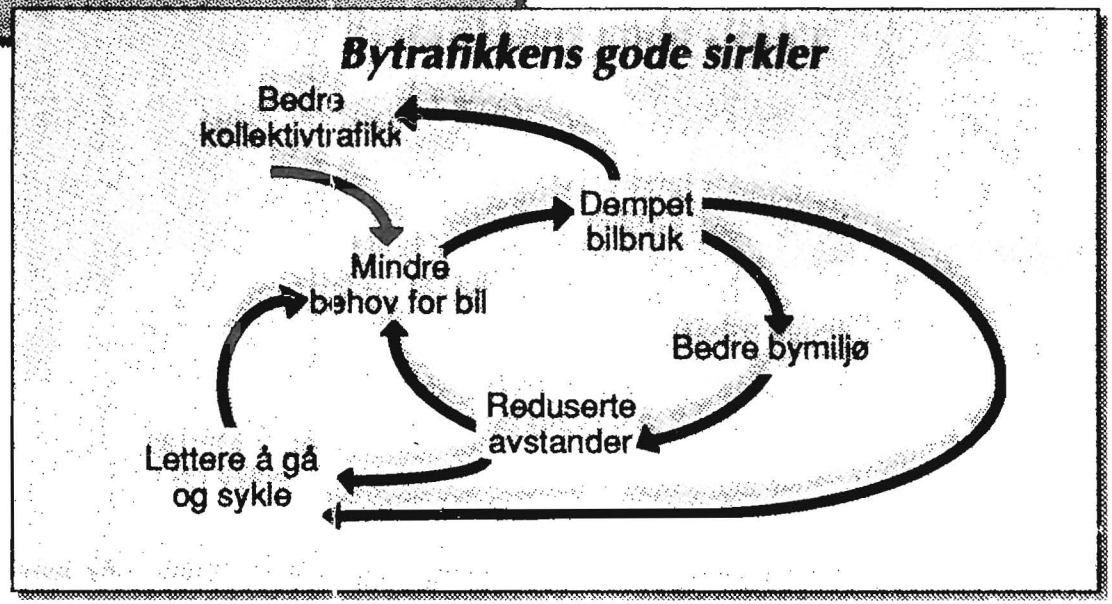
Ved planlegging av kollektivtransporten er fylket delt i fire forskjellige geografiske områder :
1. Byer og tettsteder
2. Bynære områder
3. Omland til byer
4. Landdistrikt, dvs resten av fylket.

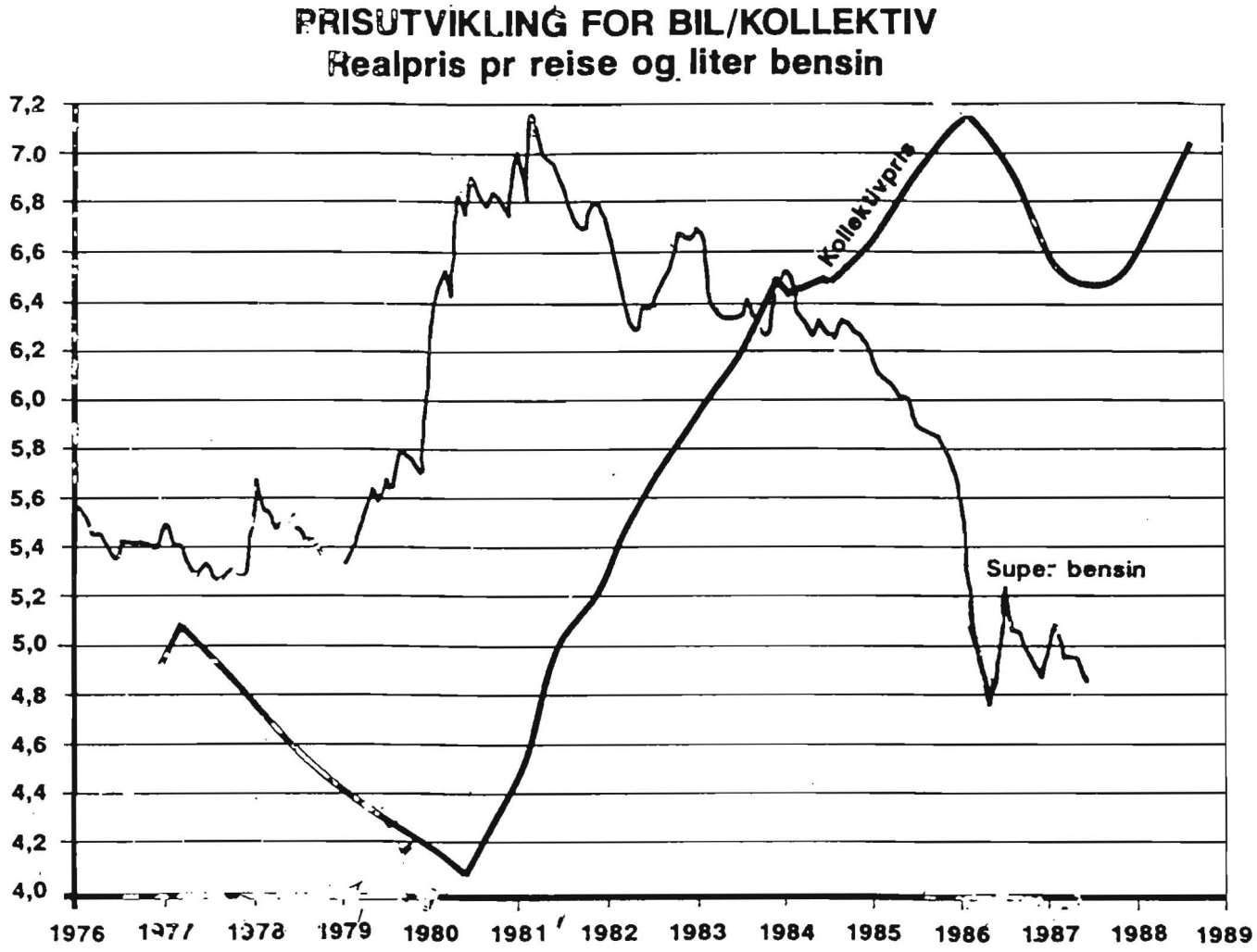
Kollektive reiser og andre reiser kan deles inn i 4 formål :
1. arbeidsreiser
2. servicereiser
3. fritidsreiser
4. tilgang til stamrutenettet.

En kobling mellom geografisk inndeling og reiseformål vil være grunnlaget for utforming av konkrete mål for kollektivtilbudet.

Bytrafikkens onde og gode sirkler







Figur 1.4: Prisutvikling for bil/kollektivreiser. Oslo spørreier 1976-88 (Norheim 1990a)

4. STEINKJERPROSJEKTET

Med tilskott fra staten er det satt igang utprøving av et "nytt og bedre busstilbud i Steinkjer".

Prosjektet omfatter utprøving et fullverdig kollektiv-transporttilbud. Prosjektet som har fått navnet BUSTER, omfatter småbusser, bestillingstransport og takster. Prosjektet har eget logo og gulfargete busser. For alle boligfelt i nær omkrets er det 1 - 2 bussavganger pr time mellom kl 7.00 og kl 18.00 alle hverdager.

Tidsplanen for prosjektet er:

mars - oktober 91	planlegging
november 91- november 92:	utprøving
september 92:	evaluering

Resultatet i prøveperioden vil ha betydning for framtidig bybusstilbud.

5. MILJØKORTET/BYBUSSTILBUDET I NAMSOS

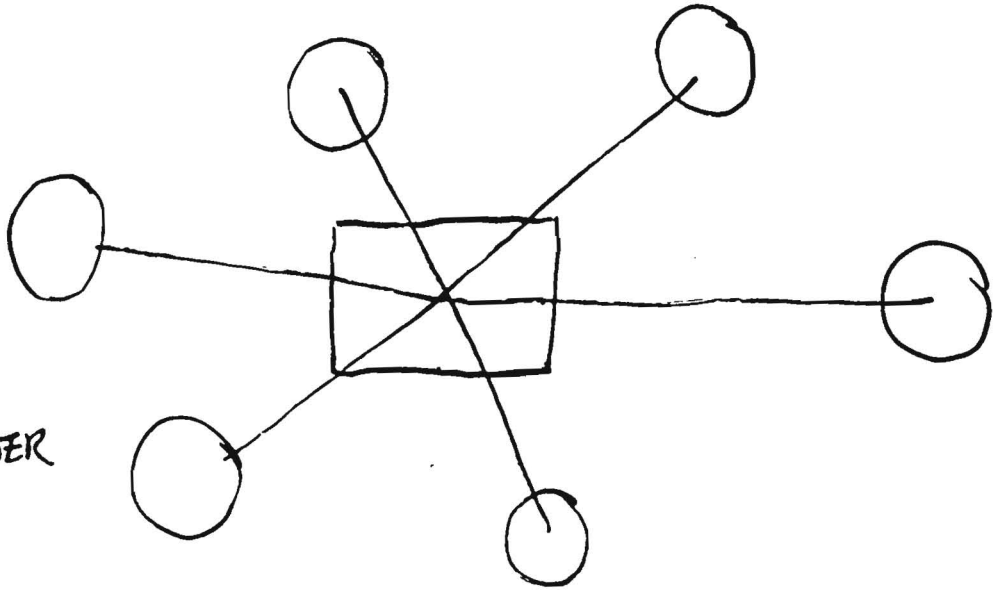
Namsos har den klart høyeste kollektivtrafikkandelen i Nord-Trøndelag. Den er ca dobbelt så høy som i de andre tettstedene i fylket - allikevel ligger også Namsos langt under de større norske byer. Namsos har ca 25 reiser pr innb. pr år, andre byer i Nord-Trøndelag har 10 - 15, større byer 50-100.

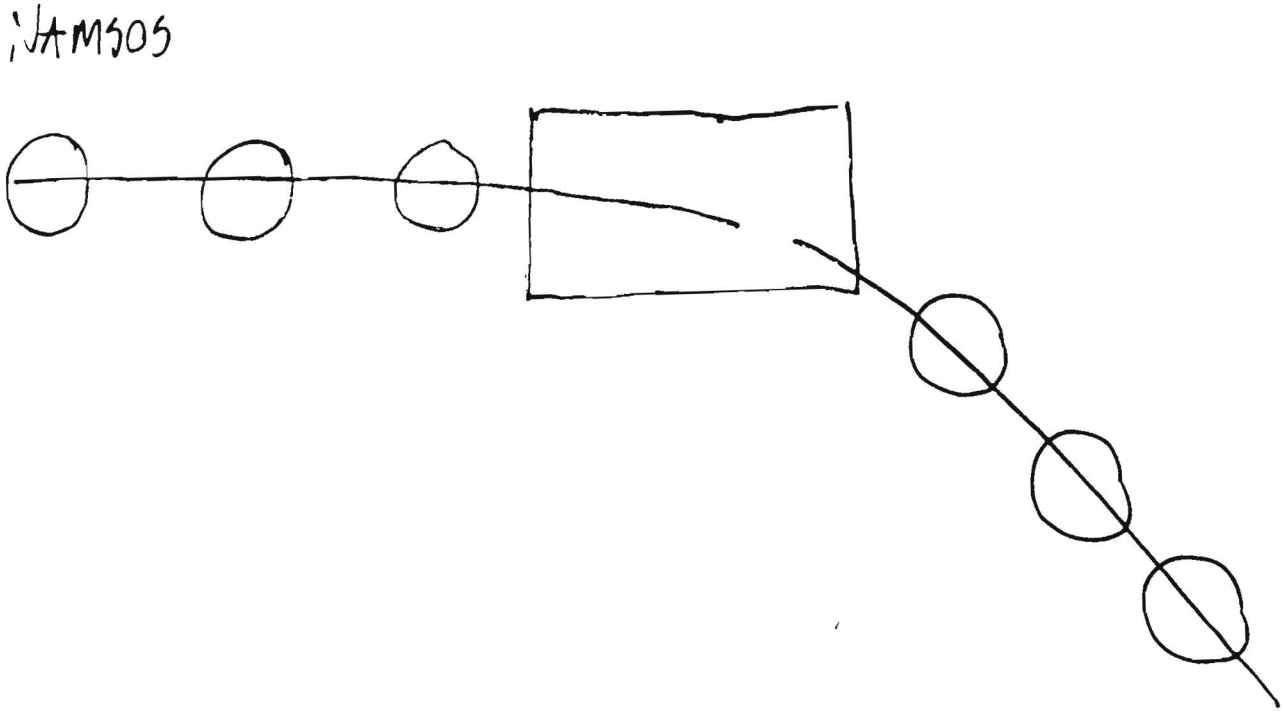
Hvorfor er det slik ?
Namsos har hatt det klart beste bybusstilbudet i N-T. Gjennom mange år er det kjørt bybuss med fast frekvens på de samme områdene. Grunnen til at Namsos og ingen andre steder i N-T har fått et slikt tilbud må søkes i et utbyggingsmønster som er velegnet for kollektivtrafikkbetjening.

Utbyggingsmønster for Namsos er preget av at bebyggelsen ligger langs med hovedtrafikkårer som er lette å betjene med bussruter. Utbyggingsmønstret i Steinkjer er preget av bebyggelse og vegsystem i mange retninger som krever større ressurser for å betjene med buss. På denne bakgrunn er det heller ikke spesielt overraskende at effektene av miljøkortsatsingen er størst i Namsos. Namsos har fått flest nye bussbrukere på grunn av miljøkortet, totalt 130 pr dag, tilsvarende tall for Steinkjer er 70 og for Levanger 20.

I tillegg til at miljøkortet har ført til at flere bruker bussen, har passasjerenes reisefrekvens økt. Dette har sammenheng med at det i praksis er gratis å reise kollektivt når du først har kjøpt kortet. Totalt i de fire tettstedene foretas det 9000 flere reiser pr måned etter miljøkortet, Namsos igjen klart størst med 5800 flere reiser.

Inntektsmessig har miljøkortet vært en suksess. Nettoeffekten av miljøkortet er imidlertid 0. Inntektsøkningen skyldes økning i reisefrekvens for andre passasjerer enn miljøkortbrukere. Dette kan forklares blant annet med økt markedsføring.


STEINKJER


NAMSOS

Hva så med miljøeffekten. Har den vært så begrenset som * TØI hevder ? Av TØI's rapport går det fram at selv om de fleste av de "nye" passasjerene gikk eller syklet tidligere, så er det 28 % av dem som tidligere kjørte egen bil.

6. Satsing i Stjørdal

Jeg skal ikke bruke mye tid på Stjørdal nå. Bare registrere som et svært positivt trekk at mulighetene for kollektivtransportbetjening har vært en av premissene for valg av utbyggingsmønster. Det har ført til at kollektivtransport har kommet på dagsorden i et helt annet omfang enn før.

Interessant er det også å registrere at Stjørdal kommune gjennom sin budsjett/landtidsbudsjettbehandling også viser vilje til å engasjere seg økonomisk i et forsøksopplegg for bedre kollektivbetjening i Stjørdal. At kommunen regner med at et slikt bidrag fra kommunekassen vil utløse minst tilsvarende summer fra andre, synes klart.

7. Muligheter i Levanger

Konferansens tema er Mindre bilkjøring i Levanger kommune. Selv om noe av det jeg har vært inne på har et generelt preg, og noe gjelder for tettstedskommuner har det ikke vært til å unngå at det er sentrumsområdene i våre byer og tettsteder som har stått i fokus. Det er først og fremst der kollektivtrafikken har en rolle å spille i forhold til utfordringen; som er redusert biltrafikk.

Gjennom et differensiert kollektivtrafikktilbud er det ambisjoner om å bedre tilbudene også utenfor sentrumsområdene, men når vi har satt behovsorientering i høysetet er det ikke til å komme utenom at det er de bynære områder som vil bli ofret spesiell oppmerksomhet.

Jeg legger ikke skjul på at det kan bli en tung prosess å foreta en merkbar vridning av ressursbruken mellom områdene i fylket. Det trengs politisk aktivitet fra bypolitikerne i fylkeskommunen for å dreie ressursbruken. Ved hjelp av behovsorienteringen har jeg tro på at vi skal komme et stykke, og da vil Levanger være et av satsingsområdene fremover.

Kollektivtransport i N-T er mer enn bare buss. For Innherred og det vi kan kalle Innherredsbyen er togtilbudet så avgjort en viktig del av kollektivtrafikktilbudet. På strekningen Steinkjer-Trondheim er toget hovedtilbudet, og det finnes en del positive utviklingstrekk som gjør at jeg mener toget kommer til å spille en større rolle fremover.

Viktigst er selvsagt "Nye Værnes" og at vi har fått gjennomslag for en integrert løsning på terminalspørsmålet. For første gang vil det bli mulig å etablere et tilfredsstillende tilbringersystem mellom Innherredsbyen og Værnes. Dette kan bidra til å redusere bilbruken, også i Levanger kommune.

* Transportøkonomisk Institutt

SPØRSMÅL OG KOMMENTARER:

Karstein Kjølstad. (kommentar)
Om erfaringer med å bruke buss: Drivkraften for å bruke buss var i "embets medfør" (arbeider for fylkesmannen med miljøspørsmål og samferdsel), og fordi busstilbudet er blitt bedre. Erfaringene er at å kjøre buss og tog er avstressende, det er tryggere og det gir mulighet for å foreberede seg under transport. Transport med buss krever imidlertid at en planlegger turen bedre, herunder påvirker møtetider. Noen ganger kan kan rutetidene være for strenge slik at siste del av møter må sløyfes.

EDVARD ØFSTI
LEDER FOR ARRANGEMENTSKOMITE.
IL SVERRE.

NORDISK MESTERSKAP FOR SYKKEL 1994.

Mesterskapet skal arrangeres i Levanger 1994. Det vil bli minst 300 deltakere. Dersom de baltiske stater deltar blir det enda flere.

Det skal arrangeres 2 øvelser : lagtempo og fellesritt. Lagtempo arrangeres etter E6 fra Levanger til Skogn. For fellesrittet er det 2 aktuelle trasealternativ.

Orientering om mesterskapet er vist på 2 vedlegg.

SPØRSMÅL OG KOMMENTARER:

Einar Weiseth (kommentar)
Kommunen er positiv til arrangenmentet og ser et vellykket arrange- ment som en god markedsføring for distriktet. Kommunen er allerede godt kjent med planene for mesterskapet og vil sørge for at mesterskapet er innpasset i kommunens planer og budsjetter i nødvendig grad.

VEDLEGG FOREDRAG

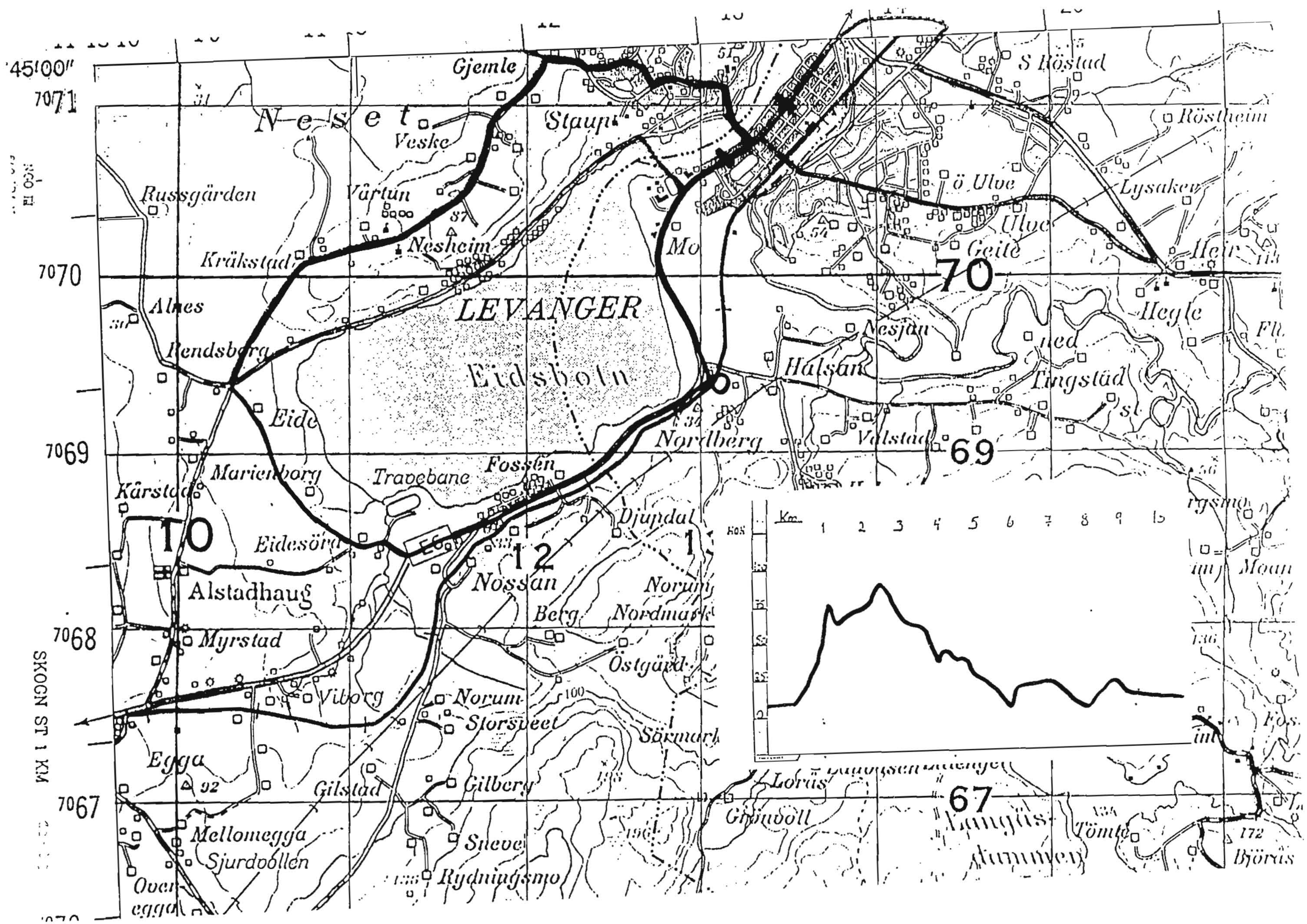
LEVANGER

Nordisk landevei -94

Nasjoner	:	Finland, Sverige, Danmark og Norge Estland? Latvia? Litauen?
Antall deltakere:		75 pr. nasjon (max).
Disipliner	:	- Landevei (fellesstart) 90 - 180 km - Lagtempo 50 - 100 km
Presse	:	a) 30 - 50 fotografer og journalister b) TV-overføring

AKTIVITETER I TILKNYTNING TIL ET NORDISK ARRANGEMENT

Levanger Martnan	juli/august
Spelet på Stiklestad	slutten av juli
Brusve Gård -utstillinger	
Utmarksdager Verdal	1.- 3.august
Konserter Levanger Kirke/friluft	
Symposium/Kongress i samarb.m. Høgskolen i Levanger avd. Idrett	



45'00"
7071
7070
7069
7068
7067
Gjemle
Neset
Veske
Staup
S Röstad
Röstheim
Russgården
Vårtun
ö Ulve
Lysaker
Ulve
Nesheim
Kråkstad
Mo
Geite
Heir
70
LEVANGER
Alnes
Hegle
Nesjan
Rendsberg
ned
Halsan
Eidsbotn
Tingstäd
Eide
Nordberg
Valstad
69
Marienborg
Travbane
Fossen
Kårstad
Djupdal
10
Eidesöra
12
Alstadhaug
Nossan
Norum
Berg
Nordmark
Myrstad
Östgård
Viborg
Norum-
Storsveet
Sörmark
Egga
92
Gilstad
Gilberg
Loräs
Grandoll
67
Mellomegga
Sjurdvollen
Sneve
Rydningsmo
Tömte
Björås
Over-
egga
SKOGN ST 1 KM
Km
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

PLANSJEF JOHANNES BREMER
LEVANGER KOMMUNE.

HANDLINGSPROGRAM FOR GANG- SYKKELVEGER I LEVANGER

Kommunen har godkjent handlingsprogram for bygging og drift av gang- og sykkelveger. Dette er vist på vedlegg 1.

Flaskehalser.
Det ligger utfordringer i å finne gode traseer i bebygde områder.

En flaskehals er å finne en god trase gjennom sentrum : planen for gågate gjennom sentrum er for tiden lagt i bero, men vil kanskje bli tatt fram igjen.

På noen strekninger føres vegene som nærføring til veger med stor trafikk. Det kan i slike tilfeller oppstå problem når en skal passere gjennom private hager som ligger ned til riksvegen.

Grunnavståelse går som regel gjennom frivillige avtaler etter noen tilpassninger.

Det er viktig at gang- og sykkelvegene ikke blir for bratte. Dette er ikke alltid enkelt å få til når en kommer med disse vegene etter at et område er bebygd.

Gangveger må i mange tilfeller legges på dyrka mark eller gjennom hager fordi dette er de eneste arealer som er ledige.

- Med lysbilder ble det vist eksempel på prosjekt som er gjennomført: Fortau i Brusvebakken (positivt samarbeid med Vegvesnet), sittegruppe på Allmenningen, bru over Jetèen, gangveg i Staupslia, utvidelse av Fagerstrandvegen (planlagt), bru over Levangerelva fra Laksberget til Kvilstad.

Kommunen har i dag 20 km gang- sykkelveger. Det må være sammenheng mellom antall km veg og penger til drift og vedlikehold.

I perioden 1992 - 95 er det avsatt 200.000 kroner i LTB. Noen prosjekter får 50 % tilskott fra "Aksjon skoleveg".

Aktuelle prosjekt er i 1992:

- Nordsivegen
- Halsan - Sørvegen
- Lysaker, Skogn

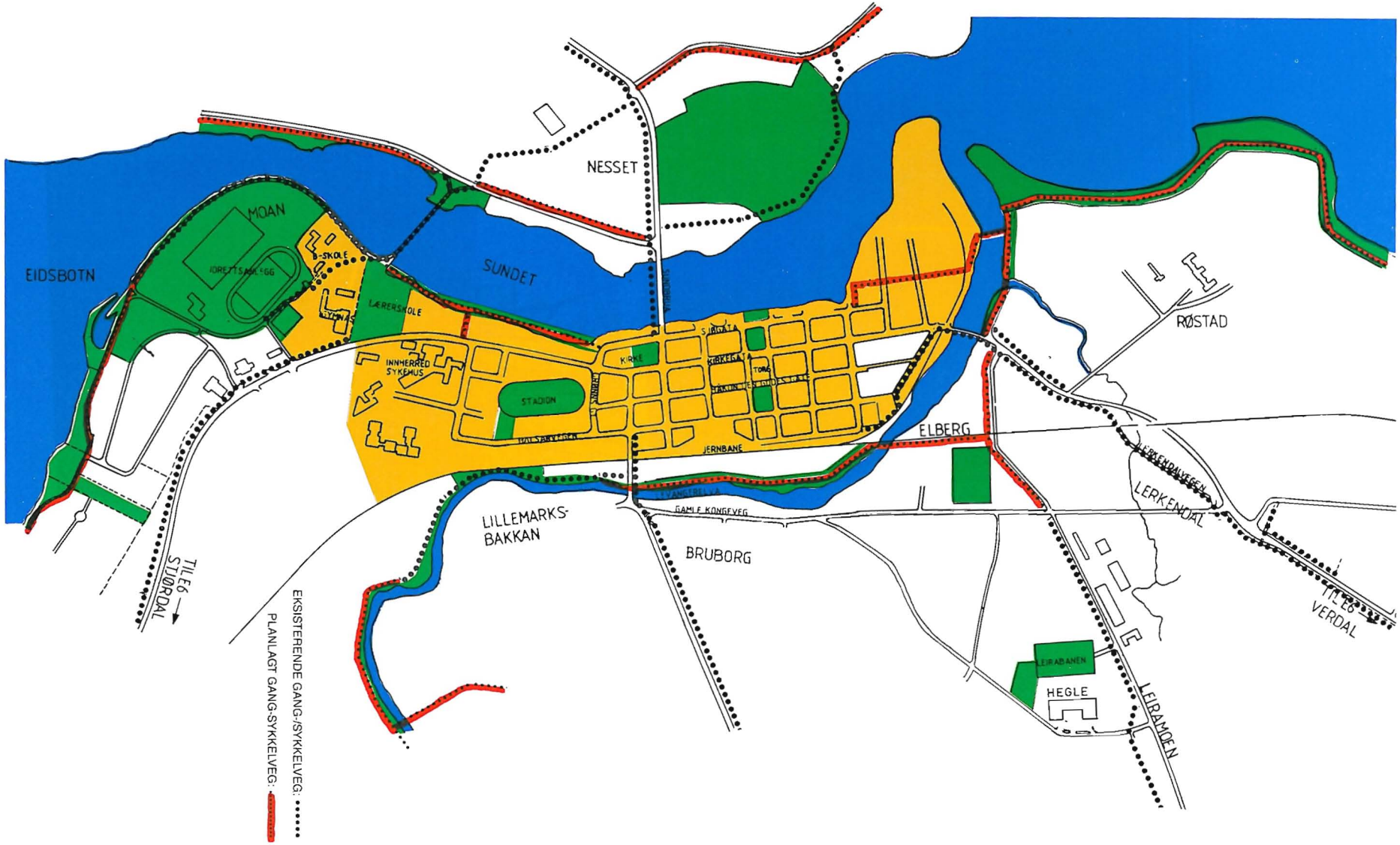
og i 1993:

- Marienborg, Mule
- Røstadlia - Mule
- Ekne
- Sundbrua - Fagerstrand

VEDLEGG FOREDRAG

GANG-SYKKELVEG I STAUPSLIA

FRA TURSTIEN LANGS LEVANGER-ELVA


NESSET
MOAN
EIDSBOTN
IDRETTSANLEGG
B-SKOLE
LÆRERSKOLE
SUNDET
INNHERRED SYKEHUS
KIRKE
STADION
JERNBANE
RØSTAD
ELBERG
LERKENDAL
LILLEMARKS-BAKKAN
BRUBORG
GAMLE KONGEVEG
LEIRABANEN
HEGLE
LEIRAMOEN
TIL E6 STJØRDAL
TIL E6 VERDAL
EKSISTERENDE GANG-/SYKKELVEG:
PLANLAGT GANG-SYKKELVEG:

FYLKESAGRONOM ARVE BARTNES
FYLKESLANDBRUKSKONTORET I NORD-TRØNDELAG.

KONSENTRERT UTBYGGING, ER DET EN KONFLIKT MED JORDVERN ?

Ja det er opplagt at det vil oppstå konflikter dersom det legges opp til mer konsentrerte tettsteder. Men konflikter kan løses i Nord-Trøndelag.

Forslaget til rikspolitiske retningslinjer for samordnet planlegging av arealer og transport hilses velkommen. Dette er noe som er savnet.

I Levanger er situasjonen slik at sentrum må ha arealer for å ta nye sentrumsfunksjoner. Ingen av grendesentrene kan avlaste Levanger sentrum. Levanger sentrum er i dag omgitt av dyrka jord av spesielt god kvalitet.

Etter å ha hørt innlegget til Tone Jørstad ser en mer optimistisk på muligheten for en positiv utvikling av sentrum.

Jordvern er en nasjonal oppgave for å beskytte de produktive arealer for framtidig matproduskjon og verdiskaping. Dette er det politisk enighet om.

Landbruk er langsiktig og derfor bør næringen kunne kreve stor sikkerhet om å få beholde næringsgrunnlaget (dvs arealer). Ellers kan det ikke forventes at næringen investerer i framtida.

Planer om boligbygging på god dyrkajord vil bli avvist. For omdisponering av areal for sentrumsutvidelser vil fylkeslandbruksetaten kunne "tildele" følgende arealer:

1. lavproduktive areal,
2. upraktiske lommer.

For sentrumsutvidelser vil fylkeslandbruksetaten i framtida være langt mer opptatt av å sikre at frigitte araler blir godt utnyttet. Det kan i slik forbindelse være aktuelt å kreve ny vurdering av tidligere godkjente planer.

Området Trekanten som ligger like inntil sentrum, er et eksempel på dårlig arealutnyttelse.

Den siste omgangen av kommuneplankartet for sentrum bar i utgangspunktet preg av å være en oppstilling av ønsker, uten at disse var særlig grundig vurdert rent planfaglig.

Det foreslås nye boligområder som medfører utbyggingspress i flere retninger, Nesset - Røstad - Momarka. Det åpnes dessuten for utbygging i nye områder som Haugskottmarka og Granamarka. I forslaget savnes det tiltak som innebærer utvikling av botilbud i sentrum. Utnyttelsesgraden vil forsatt bli låg i sentrum.

For arealer til næring og offentlige formål er det kun vurdert en utvikling nordover, Røstad er valgt, mens Mo ikke er vurdert. Ut fra jordvernhensyn er Røstad like verdifull som Mo. Begge områder har kvaliteter når det gjelder kulturhistorie og kulturlandskap. Bygningsmassen er verdifull begge steder. Røstad eies av det offentlige, mens Mo er privat eid. Slik sett er begge områdene noenlunde likeverdige. Ut fra jordvernhensyn ser en en trussel ved at det åpnes for utbygging nordover. Det er allerede åpnet sørover. Momarka og Magneten vil medføre et konstant press om utbygging sørover.

Utfordringer for jordvernet omkring Levanger, aktuelle tilsvar: Det er ønskelig at kommunen vurderer og velger framtidig strategi for utvikling av sentrum f.eks:

alternativ 1. en arealknapphet utenfor byen vil øke verdien av sentrumsarealene og "tvinge" virksomhet inn i sentrum.

alternativ 2. Lage en eller flere utbyggingsakser. Røstad er valgt som nytt område for sentrumsfunksjoner. Det bør vurderes en akse eller trekant som dekker området fra Røstad til Momarka.

Et problem for Levanger er at det ikke finnes store flate tomter for større etableringer. Dette har Verdal. Når det gjelder industrietableringer må derfor Verdal og Levanger kommuner ses i sammenheng.

Hva skal Levanger sentrum inneholde ? Ut fra jordvernhensyn er svaret :
MEST MULIG PÅ MINST MULIG AREAL.

AVDELINGSARKITEKT KARL HEINZ CEGLA
FYLKESKOMMUNEN I NORD-TRØNDELAG

FRA PLANIDE TIL GJENNOMFØRING - HVA GÅR GALT ?.

Fra planide til gjennomføring - hva går galt ?

Hovedmålsetting for all planlegging må være å forbedre innbyggernes livsvilkår. Denne positive målsettingen har vanligvis planleggeren når han utarbeider planer. Også enkeltmennesker og organisasjoner som deltar i planprosessen har denne målsettingen - og politikerne har den. Hvorfor er det da så vanskelig å skape kvalitative gode omgivelser ?

Hva vil vi egentlig når vi planlegger ?

Hvert menneske har sin egen virkelighetsoppfatning om hvordan framtidens virkelighet skal se ut. For å ha en mulighet til å kunne arbeide sammen mot et felles mål, utarbeider vi dokumenter som beskriver våre gode intensjoner, presiserer målene og anviser strategier for å nå målene. (Stortingsmeldinger, NOU, rikspolitiske retningslinjer, fylkesplan, kommuneplan, detaljplaner osv.) Men er vi klar over at det må være sammenheng mellom målene gjennom flere ledd og at også våre personlige ønsker bør innordnes i forhold til disse målene ?

Den ideelle planlegger vil:

> Forbedre livskvaliteten for innbyggerne, utnytte ressursene, bygge opp noe, vedlikeholde det positive, få fram egeninteressene og fremme sektorinteressene i tilstrekkelig grad.

Vi har mange redskaper for å oppnå dette. Gjennom de enkelte plantyper innenfor det kommunale plansystemet kan innbyggerne, organsisasjonene og andre delta aktivt. Det finnes kunnskap og gratis rådgivning på de fleste felt. Det finnes mulighet for finanseringshjelp. Det finnes mange frivillige som kan delta ved gjennomføring.

Det som ofte skjer er at markedskreftene får dominere i alt for sterk grad. Motebølger og sektorinteresser samt andre pressgrupper får politikerne til å vedta en helt annen løsning enn den planleggerne gikk inn for.

Erkjenner vi sammenhengene ?

Selv om vi erkjenner sammenhenger enkelte ganger, er det vanskelig å måtte forholde seg til langsiktige mål når konkrete vedtak fattes eller virkemidler brukes. Det er lettere å begripe kortsiktige årsakssammenhenger og det er fristende å tilfredsstille kortsiktige interesser - spesielt i en tid med mange pressgrupper og en åpen planprosess hvor det er fare for at organiserte grupper med politisk og økonomisk makt dominerer over ikke organiserte og svake grupper.

Når forvaltningen åpner seg overfor organiserte interesser, reduseres betydningen av politiske organer.

Kjenner vi innholdet i sentrale dokumenter og retningslinjer ?

Når vi tar samferdsel som eksempel kan vi ta utgangspunkt i noen dokumenter

og retningslinjer som skal hjelpe oss til gode målsettinger:

- ST.meld. nr. 46 Miljø og utvikling
- ST.meld. nr. 29 (1988-89) Politikk for regional utvikling
- ST.meld. om nærmiljøpolitikk (kommer snart)
- NOU 1987: 21 Samordning av lover om arealdisponering
- NOU 1988: 34 Gode langsiktige utbyggingsmønster
- Rikspolitiske retningslinjer i plan- og bygningsloven for å styrke barn og unges interesser i planleggingen. RPR for samordnet areal- og transport-planlegging.

Kjenner vi innholdet i disse dokumentene og aksepterer vi målsettingene i disse ? Eller er det slik at vi ikke tar dem så alvorlig fordi vi vet at en politikk som ivaretar målene i disse dokumentene vil gå ut over noen av våre personlige kortsiktige ønsker ?

Påstand:
Vi tar ikke i stor nok grad hensyn til de nevnte dokumenter/retningslinjer ved utarbeidelse av målesttingene i fylkesplan og kommuneplan. Vi vet at visse utbyggingsmønster fremmer bilbruken og svekker mulighetene for kollektivtrafikken. Taes det hensyn til denne kunnskapen i kommunens langsiktige arealdisponering ? Eller er det slik at kommunale økonomiske interesser og en utbyggingsvillig grunneier i sterk grad påvirker den framtidige arealdisponeringen ? Eller er det de regionale etater med sine innsigelser i planprosessen som ødelegger mulighetene for gode langsiktige utbyggingsmønstere ?

Kommuneplanlegging
Kommunens oversiktsplanlegging skal samordne sektorplaner og enkelttiltak. Dette arbeidet blir ofte prioritert lavt i en tid med arbeidspress hvor kortsiktige saker skal løses. Kommunen står fritt til å vedta reguleringsplaner helt uavhengig av kommunale oversiktsplaner. Men med en slik bit for bit regulering blir kommuneplanen bare en oppsummering av enkeltsaker og ikke det styrende dokument den er ment til å være.

Planene gjennomføres ikke
Politikere vedtar "gode planer" som ikke blir gjennomført. (Husk at gangveien som planen viser først kommer til nytte når den er finansiert og bygd). Intensjonene i planen blir ikke innbygd i budsjettene. Ansvaret for oppfølgingen av planen, som skal skape en ønsket virkelighet, er uklar.

Andre interesser
En planlegging for mindre bilbruk og bedre muligheter for kollektivtrafikk forutsetter at disse interessene får gjennomslag i forhold til andre sterke interesser slik som regionale sektormyndigheter (for eks. landbruk) eller sterke grunneiere. I Trøndelag er også regionalt samarbeid om disse spørsmålene av stor betydning. Kollektivtrafikkinteressene og andre viktige miljøinteresser kan kun ivaretas gjennom en felles bevissthet om at slike interesser må veie "tyngre" enn andre. Det er derfor en viktig oppgave å arbeide med denne bevisstgjøringsprosessen.

Derfor trenger vi:

- klare miljøpolitiske målsettinger i fylkesplan og kommune-planene.
- kvalifiserte planleggere
- modige politikere
- informerte, "styrte" utbyggere

VEDLEGG FOREDRAG

Mindre bilkjøring i Levanger kommune

Er det nødvendig - er det mulig ? ? ?

Ja, for noen — Ja

Vil planleggerne det ?

Vil politikerne det ?

Slår det igjennom i forhold til andre interesser ?

Noen faktorer som gjenspeiler livskvaliteter.

Boligsituasjonen	- Boligflata - Standard - Tetthet - Støyisolering - Boligkostnader - Tilbud til sosialsvake
Tilbud av varer og tjenester	- Utvalg /lokal tjenesteproduksjon - Tilgjengelighet - Åpningstider - Lokal etterspørsel - Lekkasje - Import av oppdrag - Arbeidsplassutvikling
Sosial og helse	- Tilbud til eldre - Tilbud til familier - Tilbud til barn - Tilbud til ungdom - Tilbud til funksjonshemmede - Sosialhjelp - Helsetilstand - Selvmord - Trafikksikkerhet - Arbeidsmiljø
Utdanning	- Utdanningsnivå - Utdanningsmuligheter - Førskole/ barnehagetilbud - Integrering av sosial svake - Kurstilbud
Fritid og kultur	-Friluftsområder - Lekeplasser - Idrettsanlegg - Underholdning -Kulturelle tilbud

Miljøfaktorer
- Vannkvalitet
- Forurensning (luft, vann)
- Støy
- Kulturlandskap
- Klima

Rettssikkerhet og offentlig sikkerhet
- Katastrofer
- Kriminalitet
- Rettshjelp

Intekt, arbeid
- Arbeidsplasstilbud
- Inntektsmuligheter
- Skattenivå
- Arbeidsmiljø

Tidsbruk
- Arbeidstid
- Tidsbruk for å handle
- Tidsbruk for å nå fritidsaktiviteter
- Tidsbruk for å nå arbeidsplassen
- Tidsbruk for å nå offentlige kontorer
- Kommunikasjon

Medvirkning/ Informasjon
- Informasjon mellom inbyggere og forvaltning
- Folkemøter

Planleggeren vil men . . .

- har ikke tid
- prioriterer feil
- er ikke kvalifisert
- vet ikke hvilke mål han skal arbeide mot
- legger ikke fram alternative planutkast
- er prisgitt politiske vedtak
- bruker ikke mulighetene som planverktøyet gir
- sektororganer vil ikke

Utbyggeren vil men . . .

- trenger veiledning, retningslinjer
- kjenner ikke kommunenes langsiktige målsettinger
- har ikke god nok økonomi

Politikeren vil men . . .

- "glemmer" langsiktig tenkning i enkeltsaker, dispensasjoner og reguleringsendringer
- får ikke gode nok planer
- får ikke gjennomslag overfor sektorinteressene
- prioriterer andre viktige interesser

HVEM STYRER FORUTSETNINGENE FOR PLANLEGGING?
HVEM STYRER PLANPROSESSENE?
HVEM STYRER GJENNOMFØRINGEN AV PLANENE?

I hvor stor grad styres forutsetningene av
- tunge trender, utviklingstendenser (økonomi, miljø)?
- politikere med sine visjoner?
- grunneiere med ønsker og behov?
- tilskuddsordninger?
- nasjonale, regionale og kommunale satsningsområder?
- katastrofer?

I hvor stor grad styres planprosessen
- politikere?
- planleggere?
- innbyggere?
- organisasjoner?
- media?
- markedet?

I hvor stor grad styres gjennomføringen av
- politikere?
- grunneiere?
- pengegivere, investorer?
- tilskuddsordninger?
- administrasjonen?

ERKJENNER VI SAMMENHENGEN ?

INTERNASJONALE AVTALER

↕

NATIONALE MÅL, RETNINGSLINJER

↕

FYLKESPLAN

↕

KOMMUNEPLAN

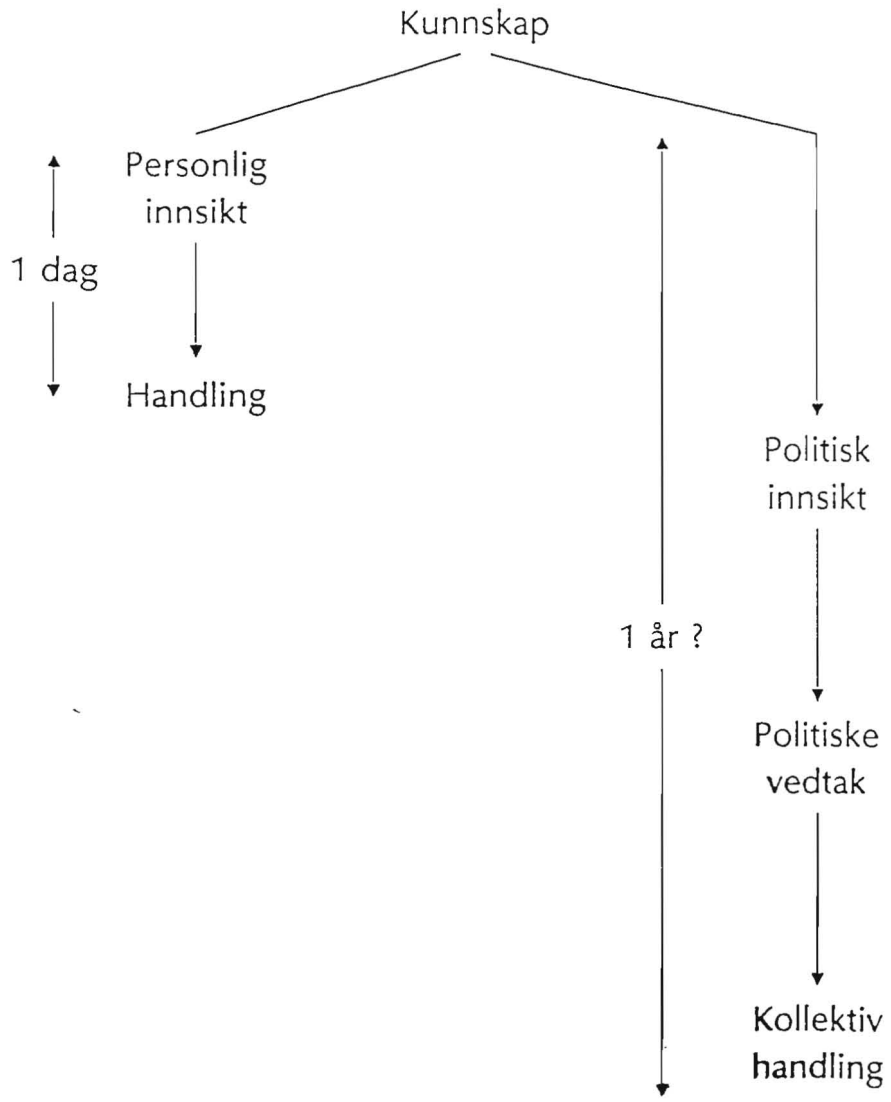
↕

LØSNING AV LOKALE OPPGAVER

↕

PERSONLIGE ØNSKER

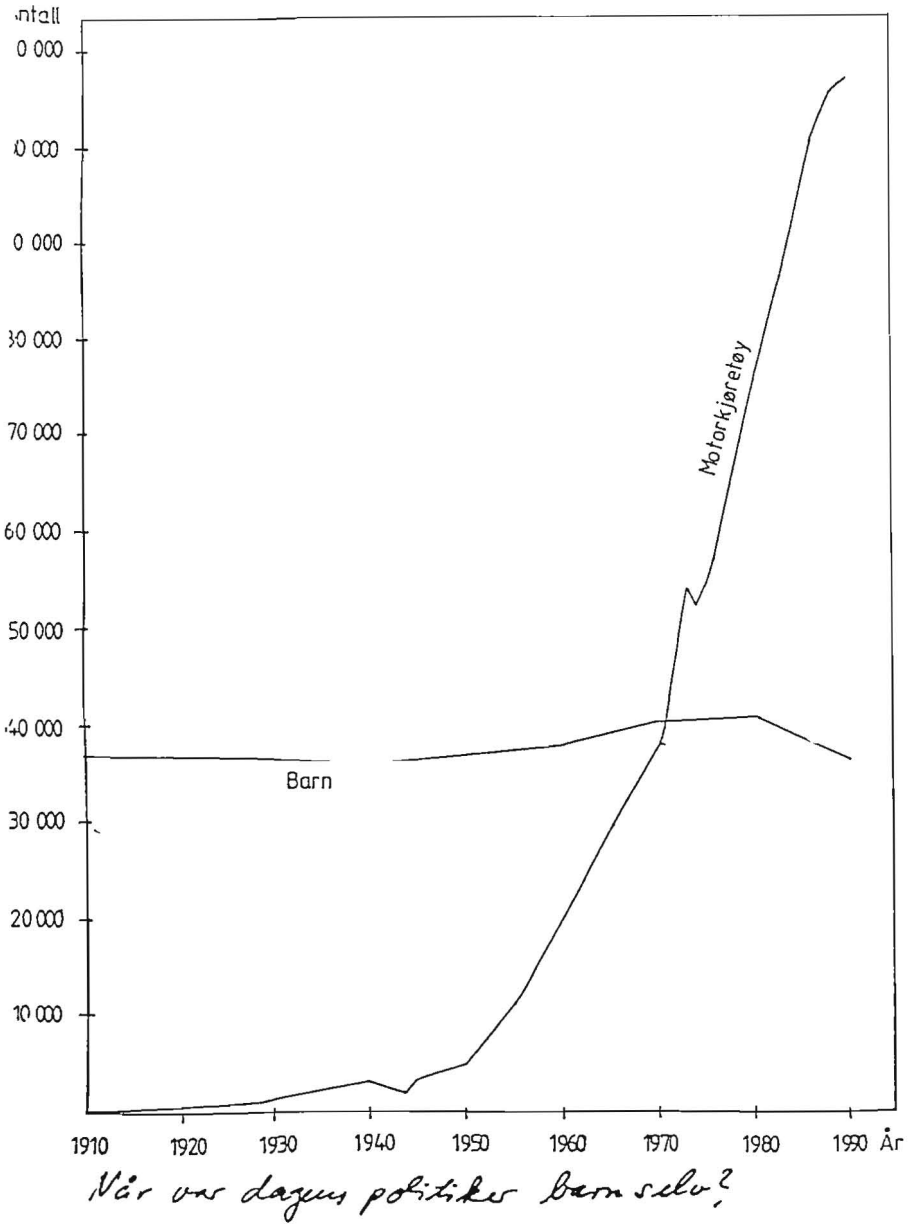
FRA KUNNSKAP TIL HANDLING



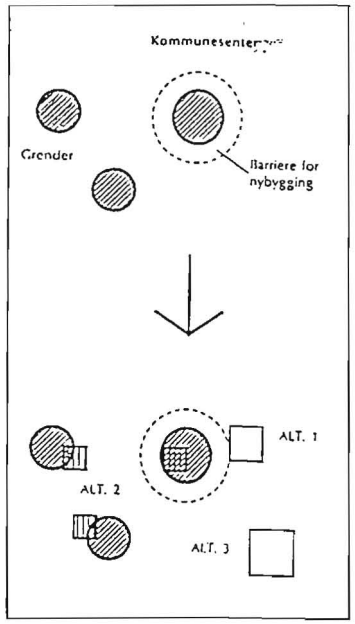
Hva trenger vi

- klare målsettinger
- kvalifiserte planleggere
- modige politikere
- informerte utbyggere

Motorkjøretøy i Norge



Når var dagens politiker barn selv?



Figur 5:3b. Vi kan tenke oss tre prinsippielt forskjellige alternativ for lokalisering av nye boligfelt:

Alt. 1
- *legges i «ingenmannsland» nærmest mulig eksisterende senter (pga. vernehensyn, topografi), men likevel så langt unna at det blir nødvendig å bruke bil for å nå servicefunksjoner, og for lite og ensidig sammensatt til å kunne bli et selvstendig lokalsamfunn.*

Alt. 2
- *utvidelse eller fortetting/utfylling av eksisterende lokalsamfunn*
- *fordeling på mindre felt*

Alt. 3
- *utvikling av et helt nytt lokalsamfunn*
- *stort nok til at det blir grunnlag for private og offentlige servicefunksjoner innen området*

Av disse er alt. 2 det mest aktuelle framover. Dette krever endringer i forhold til planleggingen som vanligvis drives i dag. (Etter Terje Skjeggedal.)

En bedre løsning kan være å velge en utbyggingsretning (korridor) som på kort sikt vil ta jordbruksarealer, men som er til liten skade for jordbruket over tid, og som også blir rimelig i økonomisk og funksjonell sammenheng.

Den klassiske situasjonen er imidlertid et sterkt sentrum og mange mindre lokalsamfunn, med grunnlag for en viss utvikling. I så fall blir det ikke noe godt utbyggingsmønster om det sentrale tettstedet får fortsette å spre seg på bekostning av lokalsamfunnene. Like viktig er det å legge opp alternative botilbud andre steder i kommunen. Men en kan ikke skape gode lokale tilbud uten å konsolidere forholdene sentralt. Kommunen vil stagnere uten et skikkelig sentrum. Dermed ligger løsningen i et både - og. Dette blir et spørsmål om hvor arbeidsplassene er, hvor folk vil bo, og hvordan de skal komme seg mellom disse stedene.

I de fleste kommunene er det neppe nye boligområder som blir den dominerende utbyggingsoppgaven i årene framover. Hovedutfordringen vil bli å forbedre allerede bebygde områder. Nye boliger må ses i sammenheng med eksisterende lokalsamfunn og de mulighetene dette gir for å utnytte ledig kapasitet i tekniske anlegg og ulike servicefunksjoner, og for å bygge opp under nye tiltak.

3.50 Tettsteder i felles bolig- og arbeidsmarkeder

Tettstedene strekker seg i mange tilfelle over flere kommuner, noen steder også over i flere fylker. Av 76 byer og tettsteder med mer enn 5 000 innbyggere i 1980, var det 16 med sammenhengende tettbebyggelse i flere kommuner. Regner vi med distriktet som inngår i bolig- og arbeidsmarkedet rundt tettstedene, blir de regionale fellesskapene langt flere.

Reiseavstanden til tettstedene blir oftest brukt for å definere grensene for hvilke områder som inngår i et felles bolig- og arbeidsmarked.
Statistisk Sentralbyrå (1983) har utarbeidet fylkesvise oversikter over arbeidsreiseomlandet rundt alle viktige tettsteder basert på 45 min. reisetid. Storbyprosjektet (3:2.32) definerer de fem største byregionene som dagpendlingsomlandet innenfor 75 min. reisetid fra Oslo og 60 min. fra Bergen, Trondheim, Stavanger og Kristiansand.

OPPSUMMERING.

Idar Ertsås
Trygg Trafikk.

Arbeidet med økt trafikksikkerhet er viktig. Kostnadene med trafikkulykkene i Levanger kommune i en 10-årsperiode er ca 350 mill kroner. Det tilsvarer et kommunebudsjett for Levanger. Politikernes beslutningsgrunnlag er viktig. Dette er administrasjonens ansvar. Det er behov for skolering på trafikksikkerhet og miljø.

Inge Fornes.
Målet for vedtatt fylkesplan er at i løpet av planperioden 1992 - 95 skal det foreligge transportplaner for Namsos og 2-3 andre tettsteder.

Bjørn Høsøien
Prosjektleder for Transportplan for Trondheim.
- Transportplanen er viktig.
- Transportplanen kan gjøres enkelt. Start med de største problemene først. I Malvik konsentrerte en seg om trafikksikkerhet og kollektivtransport. Det er ikke så vanskelig som en tror.
- Transportplanen påvirker utbyggingsmønster i kommunen.

Gunnar Fitje
Vegdirektoratet.

Transportplanlegging i Levanger er beskrevet i en offentlig utreding fra 1975. kfr vedlegg.

Nils H Kraugerud.

På tampen av konferansen ønsker jeg å påpeke følgende råd og vink til ettertanke for deltakerne:
- Et bysentrum kan tilby mer enn et kjøpesenter.
- 1.600.000 personer i Norge har ikke førerkort. Tenk på disse i planleggingen.
- Bilen kan brukes til sentrum, men bruk ikke bilen i sentrum.
- Summen av litt virkning fra mange virkemidler, blir stor virkning.
- Når det gjelder Levanger sentrum så synes det som det her finnes et gatesystem som gir mange muligheter.
- Gjør planarbeidet selv. Dermed blir kunnskapen lagret i kommunen.
- I Bergen er det laget en GATEBRUKSPLAN. De vurderer å utgi en brosjyre HVORDAN FIKK VI DET TIL. Denne anbefales.

Det er viktig med alt planarbeid at problemforståelsen er grundig - argumentene må være lette å forstå.

Inge Fornes.
Et tema som ikke er belyst er kameratkjøring. Fylkeskommunen ser et stort potensiale i dette og har spurt Miljøverndepartementet om det er interesse for å arbeide med temaet.

Karstein Kjølstad
Hvorfor konferanse:

1. Fylkesmannens miljøvernavdeling hadde behov for kunnskap om temaet.
2. Behov for å spre kunnskap til andre.

Det vil bli utgitt en rapport fra konferansen som et samarbeid mellom kommunen, vegkontoret, fylkeskommunen og fylkesmannen.

Jeg synes begge disse målsettinger for konferansen er oppfyllt.

Det er behov for å redusere biltrafikken :

- for å redusere bruken av fossilt brensel.
- for å resusere utslipp av CO2
- for å redusere ulemper med støy og støv.

Det er mulig å redusere bilbruken fordi det legges opp til samarbeid både i kommunene, i fylkesadministrasjonen og i departementene. Men de viktigste beslutningstakerne er BILKJØRERNE.

Lucie Kjelvik
Hovedutvalg for natur- og miljø
Takk til de som har arrangert konferansen spesielt til Einar Weiseth.

OPPSUMMERING VED HANS-FREDRIK DONJEM.

Konferansen har gitt verdifull kunnskap på en rekke områder. Det er dokumentert at det er arbeid i gang på en rekke felter som kan gi redusert bilbruk.

Etter konferansen er det aktuelt å arbeide videre med flere oppgaver (i uprioritert rekkefølge):

* utarbeidelse av et MANIFEST 1992 for hele fylket og for Levanger / Verdal.
* transportplanlegging gjennomføres som en egen samferdseldel av "MILJØPAKKE for LEVANGER / VERDAL med følgende emner:
  - bedre kollektivtransport fra / til boligfeltene.
  - pendeltrafikken Levanger / Verdal
  - trafikken til / fra Innherred sykehus.
  - jernbanens muligheter
  - havneutbygging samarbeidsmuligheter.

* lokal finansiering av transportplanarbeid.

* revurdering av allerede godkjente planer

* planer for gang- sykkelveger gir mulighet for ekstraordinære tilskott av hensyn til fotgjengerne og av hensyn til sysselsettingen.

* planer for nye boligområder er ikke godt nok dokumentert når det gjelder støy fra vegtrafikk.

* bedre oversikt over ønskelige og tilgjengelige virkemidler, i form av penger kunnskap og lovverk.

VEDLEGG

Vedlegg 1.

KONFERANSE OM SAMFERDSEL I LEVANGER KOMMUNE 6.NOVEMBER 1991. DELTAKERLISTE

Gunnar Fitje	Vegdirektoratet
Karl-Heinz Cegla	Fylkeskommunen Arealplanavdelingen
Inge Fornes	Fylkeskommunen Samferdselsjefen
Tone Jørstad	Levanger kommune
Jostein Trøite	Levanger SV
Anne Ulseth	Levanger SV
Martha Husbyn Aarsand	Lavanger natur og ungdom
Arve Bartnes	Fylkeslandbrukskontoret
Gunnar L Myhr	Levanger Høyre
Martin Stavrum	Levanger SP
Levanger Lucie Kjelvik	Levanger Venstre
Jarle Kregnes	Levanger kommune
Arne Bjørgum	NAF
Idar Ertsås	Trygg Trafikk
Ottar Indgaard	Idretten's kontaktutvalg
Jakob Aune	MA Levanger
Trond Hattrem	Levanger Handelsstands forening
Synnøve Stabforsmo	Undervisningsetaten
Bjørg Sandnes	Samordningsutvalget for funksjonshemmede
Bjørn Gollimo	Samordningsutvalget for funksjonshemmede
Bjørn Høsøien	NTH
Olav Lægran	Levanger kommune
Roar Eriksen	Levanger kommune
Johannes Bremer	Levanger kommune
Karl Eidsvik	Levanger kommune
Kjell Th Bertnæs	Levanger Handelsstands forening
Helgar Sætermo	Vegkontoret i Nord-Trøndelag
Ivar Sivertsen	Vegkontoret i Nord-Trøndelag
Olav Østnor	Levanger Taxi
Oddgeir Vold	Verdal kommune
Sverre Flack	Namsos kommune
Nils Harald Kraugerud	Vegdirektoratet
Karstein Kjølstad	Fylkesmannen's miljøvernavdeling
Einar Weiseth	Levanger kommune
Bjørnar Tromsdal	Trønder-Avisa
Dagfinn Brendmo	Levanger-Avisa

Vedlegg 2

KONFERANSE OM SAMFERDSEL I LEVANGER KOMMUNE 6.NOVEMBER 1991. PROGRAM

09.00 Åpning v. ordfører Jarle Haugan
Innledning v/Rådmann Hans-Fredrik Donjem

09.10 Kultursjef Tone Jørstad Levanger kommune.
Muligheter for Levanger sentrum.
- Hva begrenser mulighetene?
- Er framkommelighet for bilen et problem eller en mulighet, eller begge deler?

10.00 Nils H Kraugerud Vegdirektoratet.
Virkemiddel for redusert bruk av bilen.
- Nasjonale målsettinger.
- Aktuelle tiltak.
- Transportplanlegging
- Gode eksempel på ulike steder og ulike stadier.

10.40 Pause

10.50 Helgar Sætermo Vegkontoret i Nord-Trøndelag.
Om problemer ved for stor biltrafikk
- ulykker, støy.
Om reisevaner.

11.15 Bygningssjef Falck Namsos kommune.
Om bilbruk i Namsos kommune.
- Hva har skjedd og hva skjer.
- Positive og negative trender.
- Om virkemidler.

11.30 Spørsmål, diskusjon. Evt noen forberedte innlegg.

12.00 Lunch

13.00 Samferdselsjef Inge Fornes. Nord-Trøndelag fylkeskommune.
Hva kan kollektivtrafikken bidra med ?
- Bedre tilbud med buss.
- Erfaringer fra Steinkjer og Namsos.
- Muligheter i Levanger.

13.30 Edvard Øfsti IL Sverre i Levanger.
Nordisk mesterskap for sykkel i Levanger 1993.
- Bakgrunn for valg av traseer. Muligheter for etterbruk.

13.40 Planavdelingen i Levanger.
Handlingsprogram for gang- sykkelveger i Levanger.
- aktuelle traseer, framdrift, flaskehalser.

13.50 Pause

14.00 Fylkeslandbrukskontoret i Nord-Trøndelag.
Konsentrert utbygging, er det en konflikt med jordvern ?
- økt utbyggingspress nært Levanger sentrum??
- erfaringer fra Levanger.
- grenser for bruk av dyrka jord, før og i framtida.
- mulige løsninger, kompromiss.

14.15 Karl H Cegla Nord-Trøndelag fylkeskommune.
Fra planide til gjennomføring.
- hvorfor blir ikke alle gode tiltak gjennomført ?
- hvem bremser og hvorfor ?
- kan "systemet smøres" bedre ?

14.30 Diskusjon

15.00 Avslutning. Erfaringer av konferansen.

HITTIL UTKOMMET I SAMME SERIE:

Nr. 1–1983 *Tiltak for å redusere antall kollisjoner mellom elg og tog i kommunene Grong og Snåsa.*
Nr. 1–1984 *Kontroll med landbruksavrenning. Resultat 1983.*
Nr. 2–1984 *Viltområdekartlegging. Erfaring fra Nord–Trøndelag.*
Nr. 4–1984 *Skjøtselsplan for edellauvskogreservater i Nord–Trøndelag,med spesiell vekt på Byahalla i Steinkjer.*
Nr. 1–1985 *Forsøksfiske med kilenot i Leksdalsvatnet.*
Nr. 2–1985 *Fiske i Leksdalsvatnet 1984. En spørreundersøkelse blant grunneiere og fiskekortkjøpere.*
Nr. 3–1985 *Skogrydding som tiltak for å redusere antall kollisjoner mellom elg og tog. En beskrivelse av iverksettelse av tiltaket i Grong og Snåsa i 1984.*
Nr. 4–1985 *Jegerobservasjoner i elgforvaltningen. Erfaringer med bruk av "sett elg" i Nord–Trøndelag.*
Nr. 5–1985 *Rapport fra studietur til Spania. Dagene 21.–28. april 1985.*
Nr. 6–1985 *Fisket i Snåsavatnet 1984. En spørreundersøkelse blant grunneiere og fiskekortkjøpere.*
Nr. 7–1985 *Jegerprøven som valgfag i ungdomsskolen. Erfaringer fra et prøveprosjekt i Nord–Trøndelag skoleåret 1984–1985.*
Nr. 8–1985 *Tungtmetaller i fisk i Indre Namdalen.*
Nr. 1–1986 *Erfaringer fra drift av minirenseanlegg "Klargester Biodisc B2".*
Nr. 2–1986 *Fisk og forurensning i sidebekkene til Verdalselva.*
Nr. 3–1986 *Fisket i Snåsavatnet.*
Nr. 4–1986 *Teinefiske etter røye. En spørreundersøkelse blant brukerne av nettingteiner.*
Nr. 5–1986 *Canadagås i Nord–Trøndelag.*
Nr. 6–1986 *Forra–området i kommunene Levanger, Stjørdal, Verdal og Meråker. Forslag til vern.*
Nr. 7–1986 *Lakselver og laksforvaltning i Spania. Rapport fra studietur til regionen Asurias, 22.–28. mai 1986.*
Nr. 8–1986 *Fiskeundersøkelser i Bognavassdraget.*
Nr. 9–1986 *Bever i Nord–Trøndelag.*
Nr. 1–1987 *Fiskeundersøkelser i Oppløyvassdraget.*
Nr. 2–1987 *Radioaktivitet i ferskvannsfisk i Nord–Trøndelag 1986.*
Nr. 3–1987 *Aurens gytebekker i Snåsavatnet.*
Nr. 4–1987 *Vannkvalitetsvurdering av innsjøer i Nord–Trøndelag 1986.*
Nr. 5–1987 *En forurensningsundersøkelse av Levangerelva 1985. Sluttrapport.*
Nr. 6–1987 *Fisk og forurensning av sideelver til Namsen. Overhalla 1986.*
Nr. 7–1987 *Rovvilt i Nord–Trøndelag. Bjørn 1986.*
Nr. 8–1987 *Fiskeforvaltning i Sverige. Rapport fra en studietur til Jämtland og Norrland.*
Nr. 9–1987 *Fiskeundersøkelser i Hoplavassdraget 1986. Rapport fra prøvefisket i Movatn, Hoklingen og Hammervatnet.*
Nr.10–1987 *Avfallforbrenning i Europa. Rapport fra studietur.*
Nr.11–1987 *Vassdragsdata Nord–Trøndelag.*
Nr.12–1987 *Batteriinnsamling i Midt–Norge.*
Nr. 1–1988 *Fisk og forurensing i elver og bekker i Levanger.*
Nr. 2–1988 *Fisk og forurensing i sideelver til Namsen. Høylandet 1987.*
Nr. 3–1988 *Fisk og forurensing i Hoplavassdraget, Levanger.*
Nr. 4–1988 *Rovvilt i Nord–Trøndelag. Bjørn, jerv og ulv 1987.*
Nr. 5–1988 *Fisket i Snåsavatnet i perioden 1983–1987.*
Nr. 6–1988 *Oppdrett av fisk og skalldyr. Veiledning i behandling av konsesjonssøknader.*
Nr. 7–1988 *Fisk og forurensing i elver i Stjørdal kommune.*
Nr. 8–1988 *Vassdragsrapport Lindseta.*
Nr. 9–1988 *Lokal innsamling av spesialavfall. En presentasjon av en innsamlingsmodell.*
Nr.10–1988 *Forvaltningen av verneområdene på Tautra. Frosta kommune.*
Nr.11–1988 *Viltinteressene i kommuneplanen.*
Nr. 1–1989 *Administrativ samarbeidsmodell for arbeidet med landbruksforurensing mellom ytre landbruks– og miljøetat.*
Nr. 2–1989 *Fisk og forurensing i bekker i Inderøy kommune 1988.*
Nr. 3–1989 *Overvåking av lakseparasitten Gyrodactylus salaris i Nord–Trøndelag.*
Nr. 4–1989 *Skogrydding reduserer elgpåkjørslene.*
Nr. 5–1989 *Fisk og forurensing i elver og bekker i Steinkjer.*
Nr. 6–1989 *Forslag til forvaltningsplan for Kongsmoelva, Høylandet.*

Nr. 7–1989 Elgens vandringsmønster i Nord–Trøndelag. Foreløpige resultater fra 1987 og 1988.
Nr. 9–1989 Fisket i Leksdalsvatnet i perioden 1984–1988.
Nr.10–1989 Lakseundersøkelse i Namsenvassdraget. Årsrapport 1988.
Nr.11–1989 Bedre vannkvalitet i Granavatnet, Inderøy, etter utsetting av regnbueaure.
Nr.12–1989 Restaureringsplan for Rongsmo Grustak.
Nr.13–1989 Forvaltningen av Hammervatnet naturreservat.
Nr. 1–1990 Radioaktivitet i ferskvannsfisk fra Nord–Trøndelag. (Perioden 1986–1989)
Nr. 2–1990 Fisk og forurensing i bekker i Leksvik 1989.
Nr. 3–1990 Fisk og forurensing i elver og bekker i Grong 1989.
Nr. 4–1990 Rovvilt i Nord–Trøndelag. Bjørn, jerv og ulv 1988 og 1989. Revurdering – bjørn 1986 og 1987.
Nr. 5–1990 Tilslamming av Nesvatn i 1989. Ingen økt skade på fiskebestanden.
Nr. 6–1990 Hva er gjort og hva gjør vi med de store regulerte sjøene i Indre Namdalen ?
Nr. 7–1990 Tindveden på Ørin, Verdal kommune. Forslag til skjøtsel.
Nr. 1–1991 Elg i Nord–Trøndelag.
Nr. 2–1991 Havbeiteprosjektet i Opløyelva på Salsbruket – årsrapport 1990.
Nr. 3–1991 Overvåking av lakseparasitten Gyrodactylus salaris i Nord–Trøndelag i 1990.
Nr. 4–1991 Havbeiteforsøk i Storelvvassdraget i Nærøy kommune i Nord–Trøndelag.
Nr. 5–1991 Lakseundersøkelser i Namsenvanndraget i perioden 1987 – 90.
Nr. 6–1991 Rovvilt i Nord–Trøndelag.
Nr. 1–1992 Laksesperra i Figga.
Nr. 2–1992 Overvåking av lakseparasitten Gyrodactylus Salaris i Nord–Trøndelag i 1991.
Nr. 3–1992 Hammervatnet naturreservat.

Levanger-Avisas Trykkeri