

MULIGHETSSTUDIE

OPPDAL SENTRUM
FOR GÅENDE / SYKLENDE



UTARBEIDET AV PLANKONTORET ETTER OPPDRAG FRA OPPDAL KOMMUNE



Oversiktsbilde over Oppdal sentrum, sett nordover. Foto: avisa OPP.

INNLEDNING

Mulighetsstudiet beskriver dagens situasjon fra perspektivet til gående og syklende. Resultatet av studiet er forslag til forbedringer av gang- og sykkelveinettet med bedre forbindelser mellom boligområder, skoler, store arbeidsplasser, rekreasjonsområder og andre viktige samlingsplasser.

Studiet har bakgrunn i midler Oppdal kommune har fått gjennom Miljødirektoratets tilskuddsordning «Klimasats». I søknaden står det følgende:

«Det søkes om å utrede en hovedstruktur for gjennomgående klimavennlige transportløsninger i sentrum, og til utfartsområder og friluftsområder. For å gjennomføre dette ønsker vi å leie inn ekstern bistand til å utarbeide en mulighetsstudie som ser på hele sentrum i ett. Fokuset må ligge på myke trafikanter. Lokale pendleruter, arbeidsplasser, boligområder og skoler er eksempler på faktorer som vil måtte vurderes inn i arbeidet med å legge til rette for myke trafikanter i et klimaperspektiv.»

Det ble bevilget støtte til 50% av dette totalkostnaden for arbeidet. Miljødirektoratet ber kommunen om å også se på restriktive tiltak for å redusere bilkjøring.

Det er gjort politiske vedtak i Oppdal kommunestyre og videre i Utvalg for kultur, næring og tekniske tjenester om at det skal foretas en samlet utredning av Oppdal sentrum. Vedtaket i utvalget sier blant annet at:

«(d)et skal foretas en samlet utredning av sentrum. Denne skal inneholde framtidige parkeringsløsninger, både for sykkel og bil samt planer for utvidelse av togstasjonen på Oppdal. Utredningen må ivareta gang og sykkelmuligheter til arbeidsplasser og næringsliv og god merking i sentrum, Tilknytningen fra sentrum til fritidsparken blir en del av arbeidet.

Utredningen skal videre inneholde planer for grøntområder og sosiale myldrearealer for trivsel, helse, livskvalitet og moderne sentrumsutvikling. Utredningen kan skje eksempelvis i samarbeid med Nasjonalparken Næringshage og NTNU-universitetsavtalen.»

Mulighetsstudien utgjør første del av denne samlede utredningen av sentrum, med et spesielt fokus på gjennomgående gang- og sykkelmuligheter i Oppdal sentrum og tilknytningen til Fritidsparken/Kåsen.

Prosjektet har hatt en styringsgruppe bestående av Utvalg for kultur, miljø og tekniske tjenester:

- Tore Aasheim (Sosialistisk Venstreparti)
- Arne Braut (Senterpartiet)
- Linda Mai Helmersen Weiseth (Senterpartiet)
- Iver Stølen Vammervold (Venstre)
- Rune Morten Myrhaug (Arbeiderpartiet)
- Eli Dahle (Uavhengig)
- Olav Skjøtskift (Senterpartiet)

Arbeidsgruppa har bestått av representanter fra administrasjonen i Oppdal kommune og Plankontoret:

- Arita Eline Stene (Arealplanlegger)
- Jan Kåre Husa (Utviklingsleder)
- Sjur Vammervold (Kulturkonsulent)
- Andreas Gustafsson (Plankontoret)
- Nataliya Sikora (Plankontoret)

Foto: Ove Karlsvik

INNHold

INNLEDNING	3
AVGRENSING AV ANALYSEN	6
PROSESS	7
DAGENS SITUASJON	10
STEMNINGSKART	12
GANG- OG SYKKELVEGNETT	13
SENTRUMSKJERNEN	15
SKOLEOMRÅDET	20
KÅSEN	22
SYKKELPARKERING	24
SKILTING	26
TILTAK/ALTERNATIVER	27
SENTRUMSKJERNEN	30
TILGANG TIL KÅSEN	36
SKOLEOMRÅDET	37
HELHETLIG GANG- OG SYKKELVEGNETT	38
TILGJENGELIGHET FOR ALLE, ORIENTERING	41
VEIEN VIDERE	42

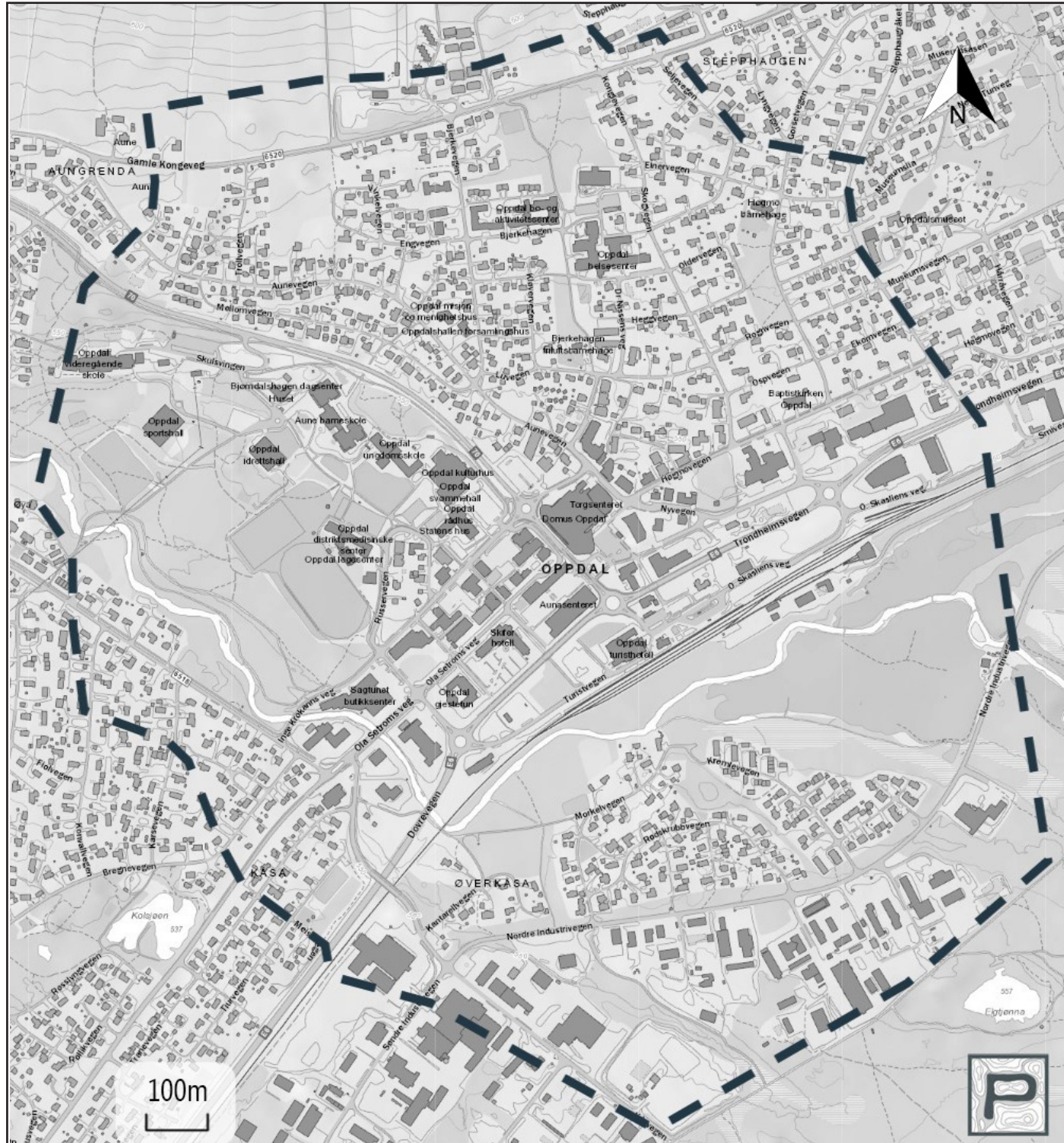


Foto: Ove Karlsvik

AVGRENSING AV ANALYSEN

Mulighetsstudiet er avgrenset til sentrumskjernen med omkringliggende områder. Hensikten med avgrensingen er å fokusere analysen på selve kjernen i saken - altså det folk flest definerer som «sentrum». Avgrensingen inneholder de viktigste faktorene (skoleområdet, handel, E6, Rv. 70, togstasjonen, Ålma, m.m.) samtidig som den har

med overgangen fra sentrum til boligområdene og Fritidsparken/Kåsen og næringsareal. Selv om analysen fokuserer hovedsakelig på områdene innenfor avgrensingen, er det også sett på sammenhengen med andre nærliggende områder som ligger utenfor.



Stiplet svart strek viser avgrensingen av analyseområdet.

PROSESS

Mulighetsstudiet har blitt gjennomført i perioden juni - november 2021. En stor del av arbeidet har gått ut på å gjennomføre medvirkningsprosesser.

Medvirkningen ble gjennomført i to faser. Mellom de to fasene ble det gjennomført møter med Eldrerådet, Råd for personer med funksjonsnedsettelse, og representanter fra Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon (FFO) og Vertical Playground (VPG), samt andre innbyggere i Oppdal. I tillegg ble det sett på elevarbeid fra et prosjekt i kunst og håndverk ved Oppdal Ungdomsskole.

Arbeidsgruppa har også gått igjennom lignende studier i Norge og andre relevante planer/utredninger i Oppdal:

- Arkitektkonkurransen Oppdal+ (2014)
- Barnetråkkregistrering (2014)
- Parkeringsutredninger:
 - Parkeringsutredning Oppdal sentrum, Plankontoret (2016)
 - Parkeringsutredning Oppdal sentrum II, Plankontoret (2017)
 - Parkeringsordning Oppdal sentrum, Rambøll (2019)
- Arealbruksplan for sentralskoleanlegget (2017)
- Kommunedelplan for trafikksikkerhet Oppdal 2019-2022
- Sti- og løypeplan (2019)
- Kommuneplanens arealdel 2019-2030
- Detaljreguleringsplan Fritidsparken (2021)
- Flomanalyse Oppdal (2021)

MEDVIRKNING



Utsnitt fra noen av prosjektene gjennomført av elevene på Oppdal ungdomsskole.

FASE 1. INNSPILL

Hensikt:

- Informere folk om oppstart av arbeidet og åpne for innspill
- Få en oversikt over hovedutfordringer
- Lage grunnlag for videre arbeid og medvirkningsprosess i fase 2 med mer konkrete forslag fra innbyggerne

Det ble annonsert om oppstart av arbeidet på Oppdal kommunes nettside med følgende spørsmål:

1. Hvilke barrierer finnes for å gå/sykle innad i sentrum og ut til boligområder og turområder?

2. Hvorfor velger du bilen framfor å gå/sykle?
3. Hvilke områder føles utrygge?
4. Hva er ditt favorittsted i sentrum?
5. Hvor møter du venner utendørs i sentrum?
6. Hvorfor velger du bilen fremfor å gå/sykle?
7. Er det noen områder i sentrum som er vanskelig å passere?
8. Hvilke tiltak kan kommunen gjøre for å gjøre det mer attraktivt å la bilen stå?

Totalt kom det inn 7 skriftlige innspill i denne fasen.

FASE 2. SAMSKAPING

Hensikt:

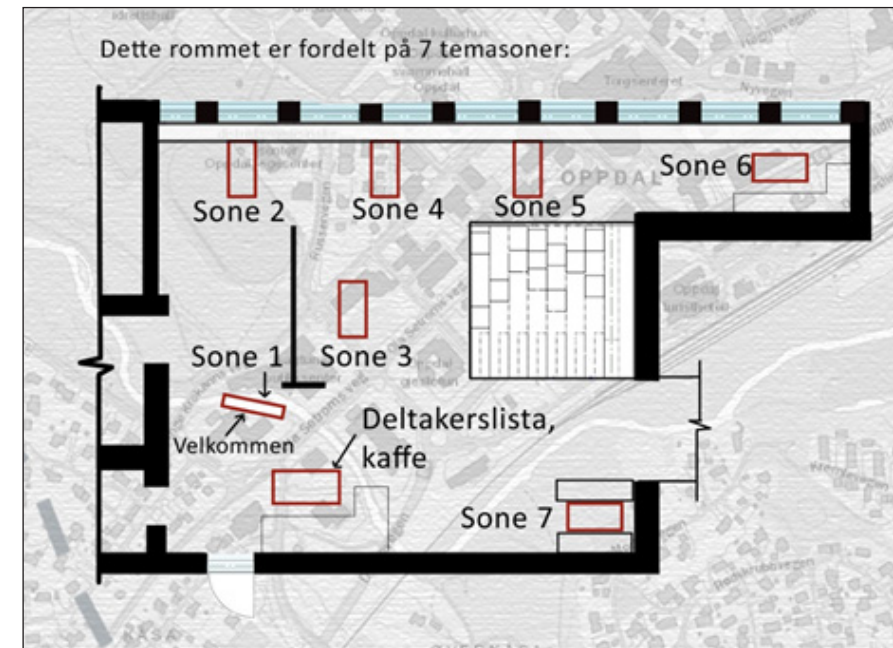
- Sammen med innbyggerne finne løsninger på utfordringer som ble avdekket i fase 1.
- Skape tilhørighet til prosjektet.

Involveringsprosess:

Samskapingen ble organisert som et ideverksted. Det ble sendt ut invitasjoner til lag og foreninger og til de som kom med innspill i fase 1. Ideverkstedet ble annonsert i lokalavisa OPP, som også publiserte en artikkel/ forhåndsomtale med oppfordring

om å delta. Det ble også hengt plakater rundt om i sentrum. Ideverkstedet ble holdt på Krux Oppdal innovasjonssenter. Rommet ble delt inn i soner («gang- og sykkelvegnett», «parkering», «skilt» osv.) hvor deltakerne kunne se på kart

og kunne besvare spørsmål. Alle kunne tegne på kartene, stemme over ulike alternativer og skrive egne forslag for å gjøre Oppdal til et bedre sted for myke trafikanter.



Inndeling av sonene på ideverkstedet.

Eksempler på soner:

- Stor tavle med et kart hvor alle kunne peke på sine favorittplasser, eller plasser hvor det ikke oppleves trygt å gå eller å sykle.
- Kart med eksisterende gang- og sykkelnett i Oppdal sentrum hvor deltakerne kunne tegne ønskede forbindelser mellom forskjellige steder: boligområder og arbeidsplasser, skoler, parkeringer, togstasjonen, uteområder osv.
- Flere kart med spørsmål om konkrete områder for å se på mulige nye over-/underganger, stier, snarveier osv.
- En sone om sykkelparkering med spørsmål som «Hvor mangler det sykkelparkeringer? Hvor bør det være flere sykkelparkeringer? Finnes det sykkelparkeringer som burde vært bedre utforma?»
- En sone om skilting.
- En sone om parkering.



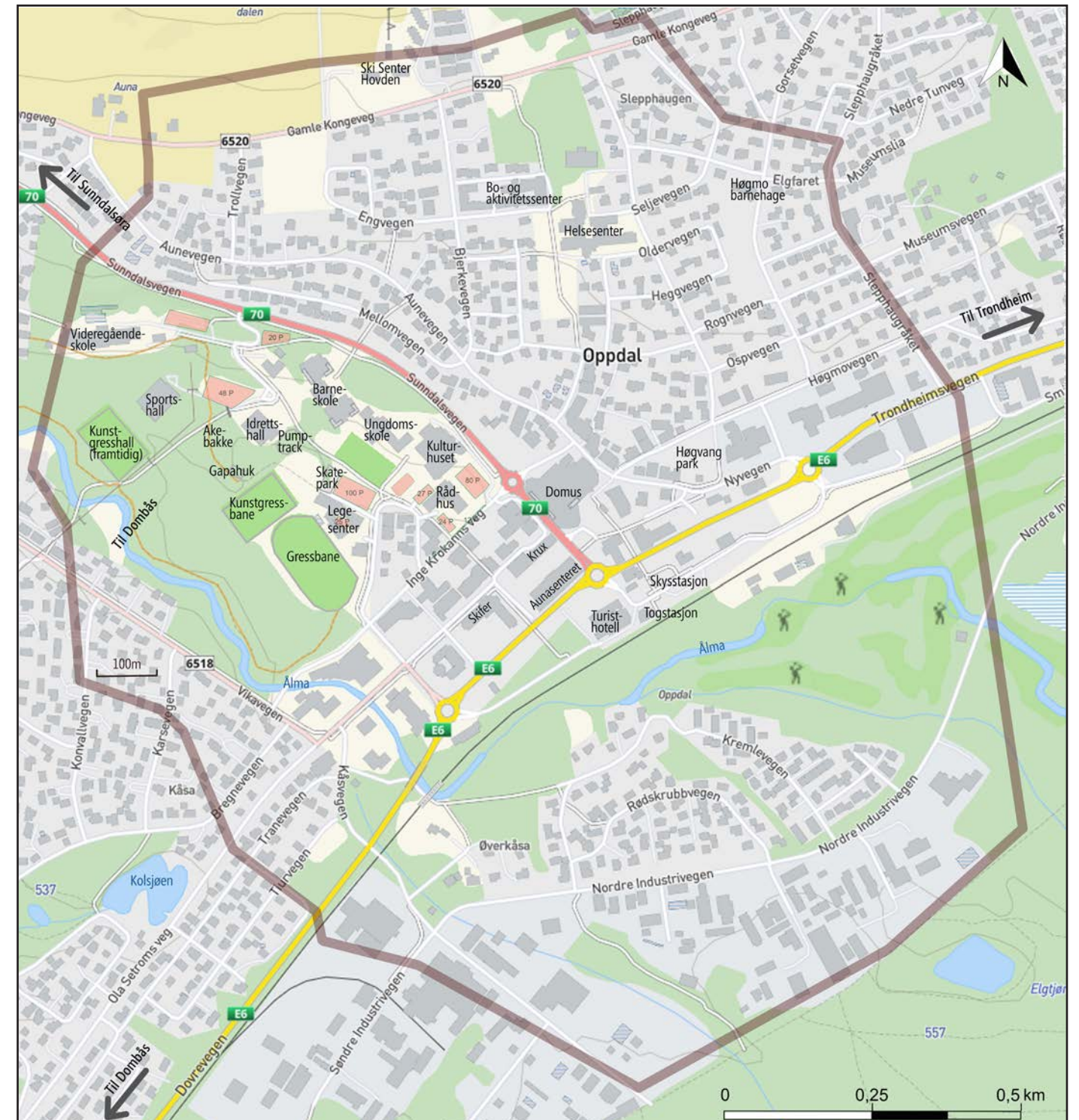
Bilder fra ideverkstedet.

DAGENS SITUASJON



Foto: Ove Karlsvik

OPPDAL SENTRUM



Kart over Oppdal sentrum. Avgrensingen av analyseområdet er vist med brun strek.

STEMNINGSKART

På et kart over sentrum kunne deltakerne på ideverkstedet plassere smilefjes og surfjes ut fra hvor det var trivelig og utrivelig i sentrum. Dette fikk følgende resultat:



Langs Ålma er det trivelig å være. Elva har stort potensial for å bli et godt rekreasjonsområde på sørsiden av jernbanen. Nå er det en lite brukt «bakgård» til sentrum.



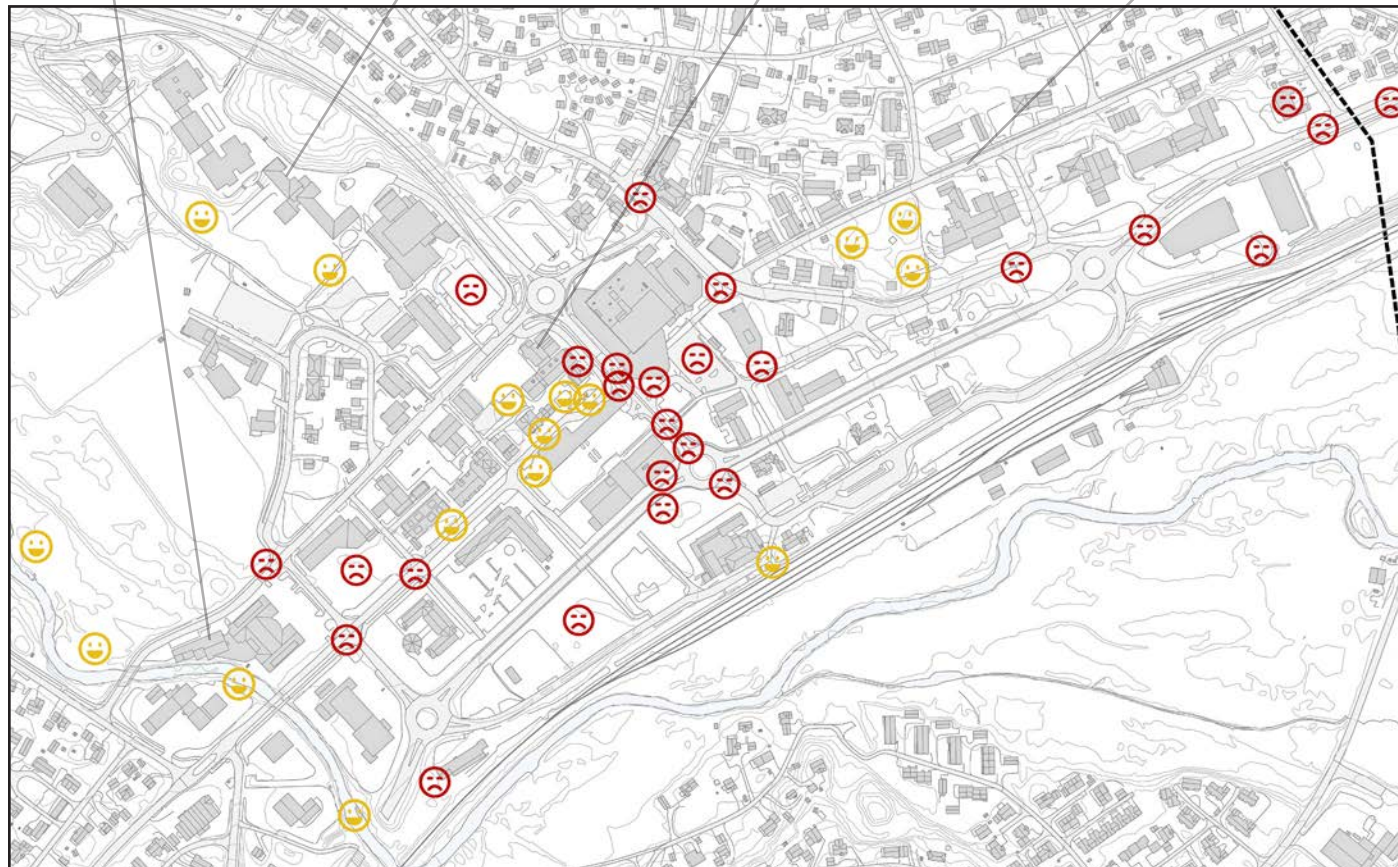
Skoleområdet er en trivelig plass hvor alle fasiliteter bør bli bedre koblet sammen gjennom god utforming og rette linjer for myke trafikanter



Det finnes flere områder i sentrum som er trivelige for fotgjengere, blant annet lekeplassen ved Krux, området rundt Sprø kafe og stien langs Ålma



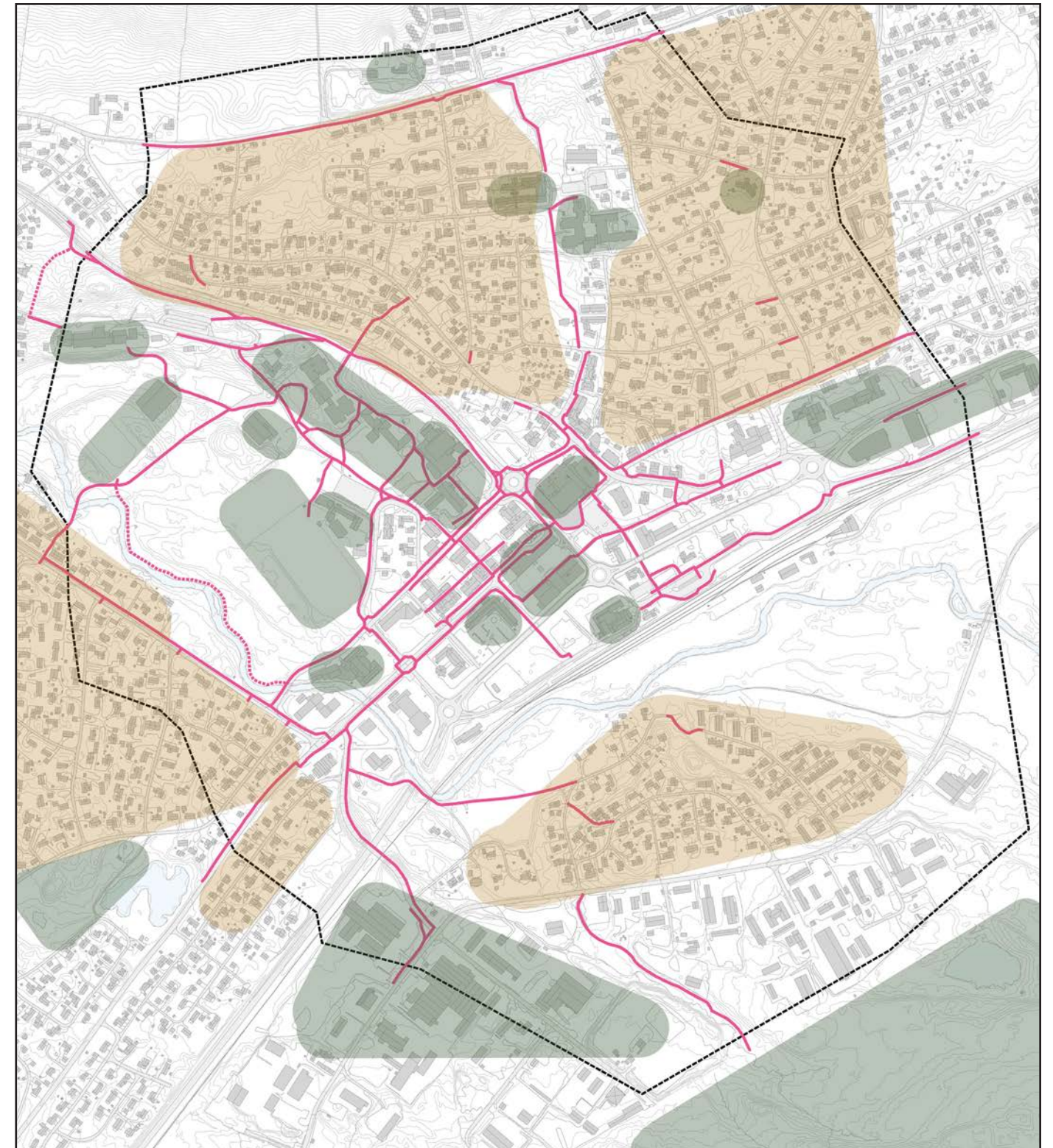
Høgvangparken er et fantastisk område som burde synliggjøres mer og gjøres bedre kjent blant innbyggerne i sentrum



Utfordringsområdene, som tilsvarer surfjes på kartet, blir beskrevet videre i rapporten.

GANG- OG SYKKELVEGNETT

Kartet nedenfor viser alle eksisterende fortau og gang- og sykkelveger i Oppdal sentrum med rosa linjer. Områder markert i gult er boligområder, mens områder markert i grønt er samlingsplasser (barnehage, skole, sykehjem, arbeidssteder, kulturhus, rekreasjonsområder osv.). Noen av områdene mangler en god forbindelse med hverandre. Det finnes steder hvor gangveier plutselig forsvinner eller ikke er tilkoblet andre gangveier.



Kart over eksisterende fortau og gang- og sykkelveger (rosa), møteplasser (grønt) og boligområder (gult).

UTFORDRINGSOMRÅDER

Etter medvirkningsprosessene kom det tydelig fram hva som er hovedutfordringsområdene i sentrum:

Et område som utpeker seg mest av alle er sentrumskjernen. Området med parkeringsarealer rundt Domus, Krux og Aunasenteret oppfattes utfordrende.

Sentrumskjernen mangler en god adkomst til Kåsenområdet fordi både jernbanen og elva Alma utgjør en barriere.

Alma er en potensiell perle og myldreareal/møteplass. Det er ingen sammenhengende sti langs elva i dag.

Ved den nordre rundkjøringen, mellom Europris/BurgerKing/YX-stasjonen er det mest tilrettelagt til for bil og det mangler gang- og sykkelveier langs flere strekninger.

Rotete sentrums-kjerne

Ikke trygg plass for skole-elever

Mangel på gang- og sykkelvei ved Alma

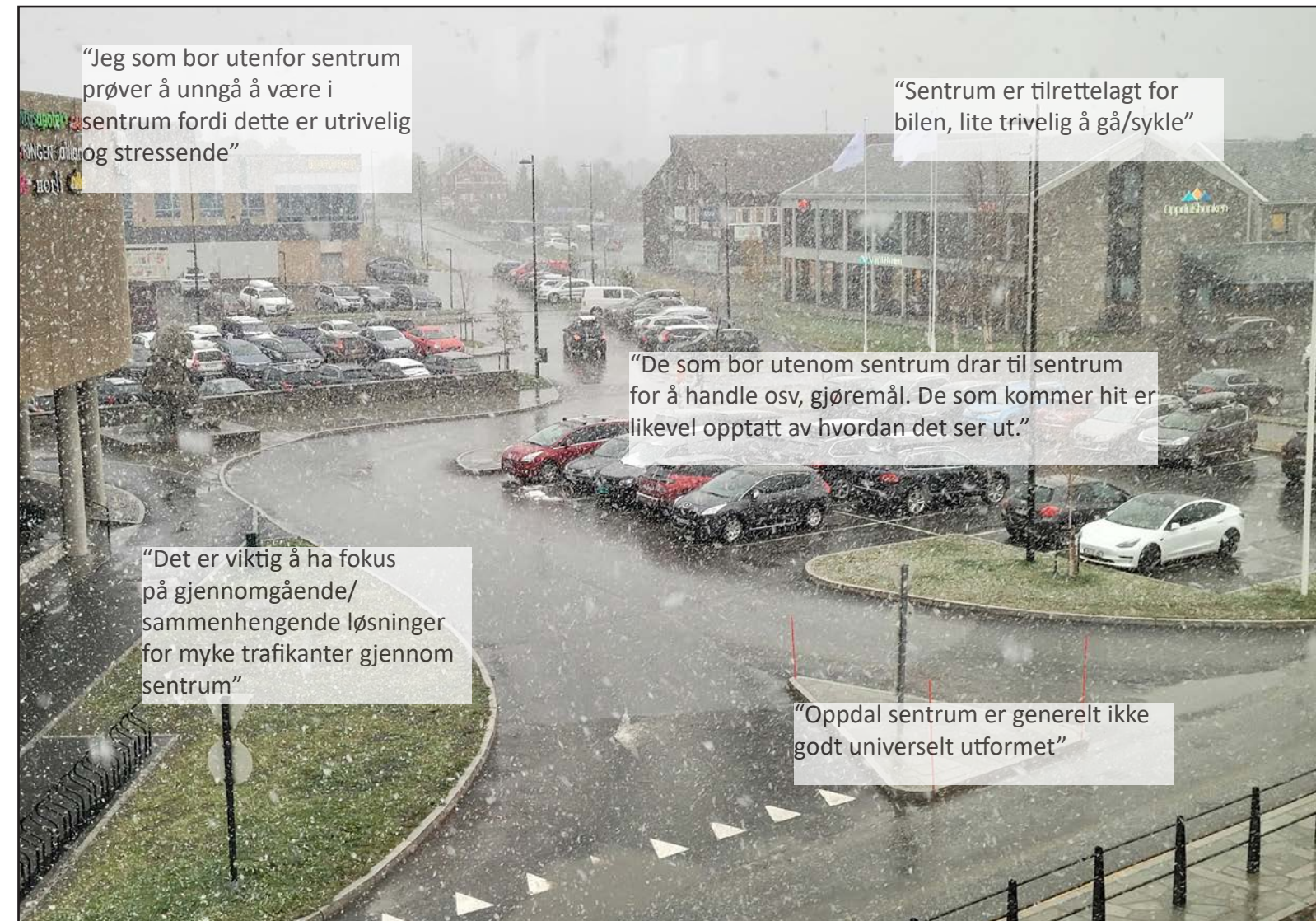
Mangel på gang- og sykkelveg på Aunevegen

Trengs kryssing gjennom E6 og jernbane (den nordre rundkjøringen)

Trengs bedre tilgang til Kåsen

Hovedutfordringer oppsumert i kart.

SENTRUMSKJERNE



Innspill fra innbyggerne om sentrum. Bakgrunnsbildet viser området mellom Domus, Bunnpris, Oppdalsbanken og Rv. 70.

Det kommer frem at hovedgrunnen til at folk ikke trives i sentrum er at biler dominerer sentrumsarealene. Sentrum oppfattes som rotete og det er utydelig hvor myke trafikanter kan bevege seg. Det bør gjøres noen endringer for å gjøre sentrum mer attraktivt for syklende og gående og samtidig ivareta handelsstanden.

KONKRETE UTFORDRINGER I SENTRUM IFØLGE INNSPILL:

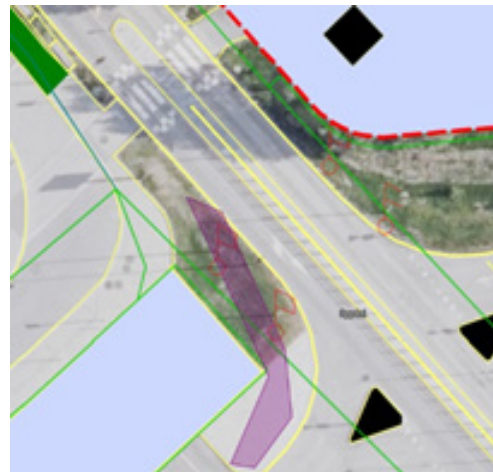
A. Stor bilbelastning på veistrekning på Rv70 hovedsakelig mellom to rundkjøringer, lite trygt for barn

B. Gressplenen som ligger på nordøstsiden av Krux er brukt som snarvei mellom Domus og Rema 1000. Hvordan kan dette løses?

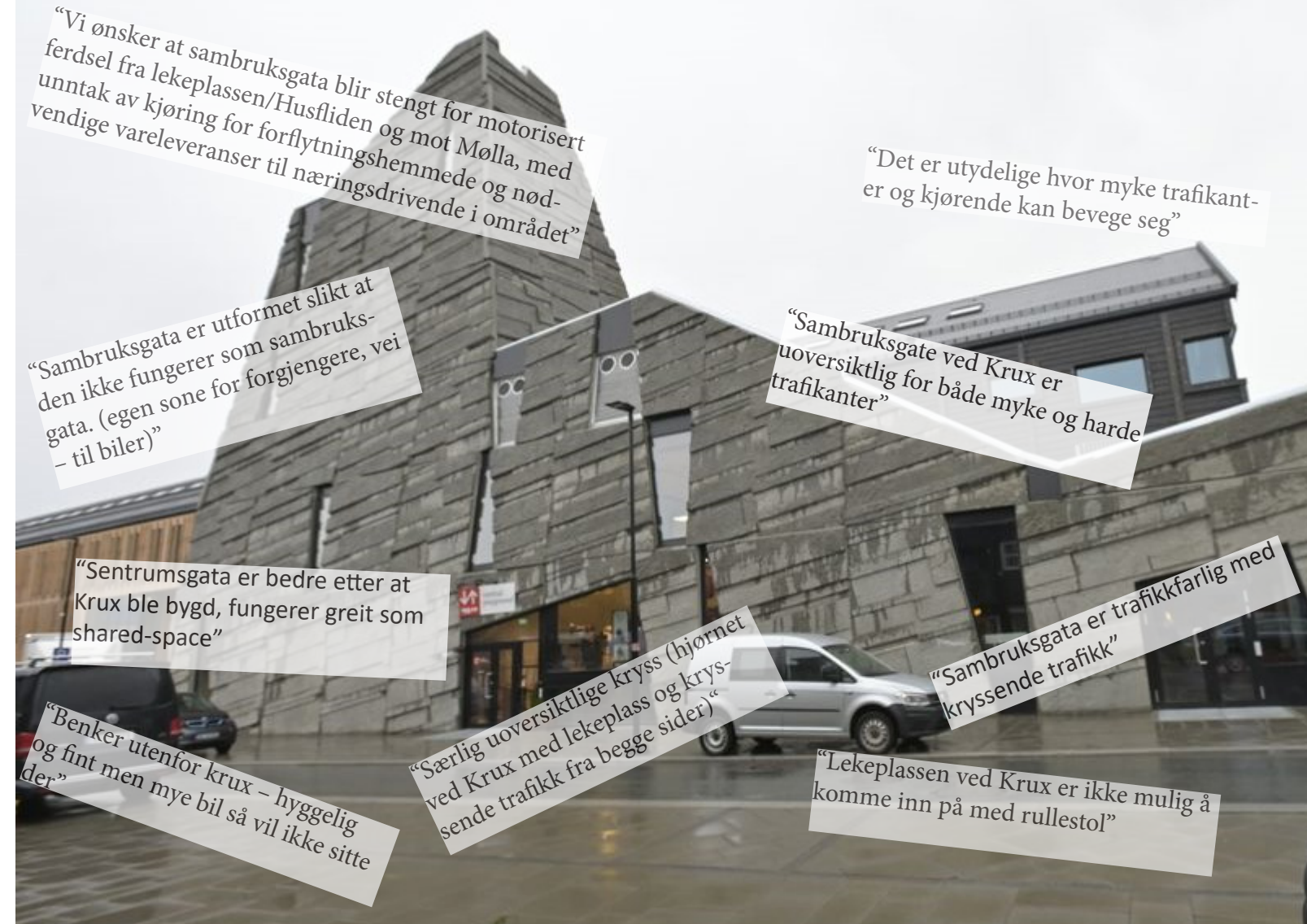
C. I sentrum finnes det mange skarpe kantsteiner som var tenkt å redusere farten til biler. Dette skaper problemer for syklister (punktering) og fremstår som hindringer for mennesker med nedsatte funksjonsevner

D. Parkeringen ved Domus/Bunnpris/Oppdalsbanken har for mange innkjørsler, og dette fører til gjennomkjøring.

E. Det mangler «en flyt» når man går eller sykler i sentrum, det er mye på kryss og tvers. Alle gangveger møter barrierer (bilveg uten fortau, bygninger). Det er vanskelig å passere områder med kryssende trafikk, store bygninger, og parkeringsflater uten fortau/gangsoner. Det er tatt for lite hensyn til hvor myke trafikanter foretrekker å forflytte seg.



Illustrasjon utfordring B (fra Oppdal kommune).



Innspill fra innbyggerne om sambruksgata. Foto: OPP.

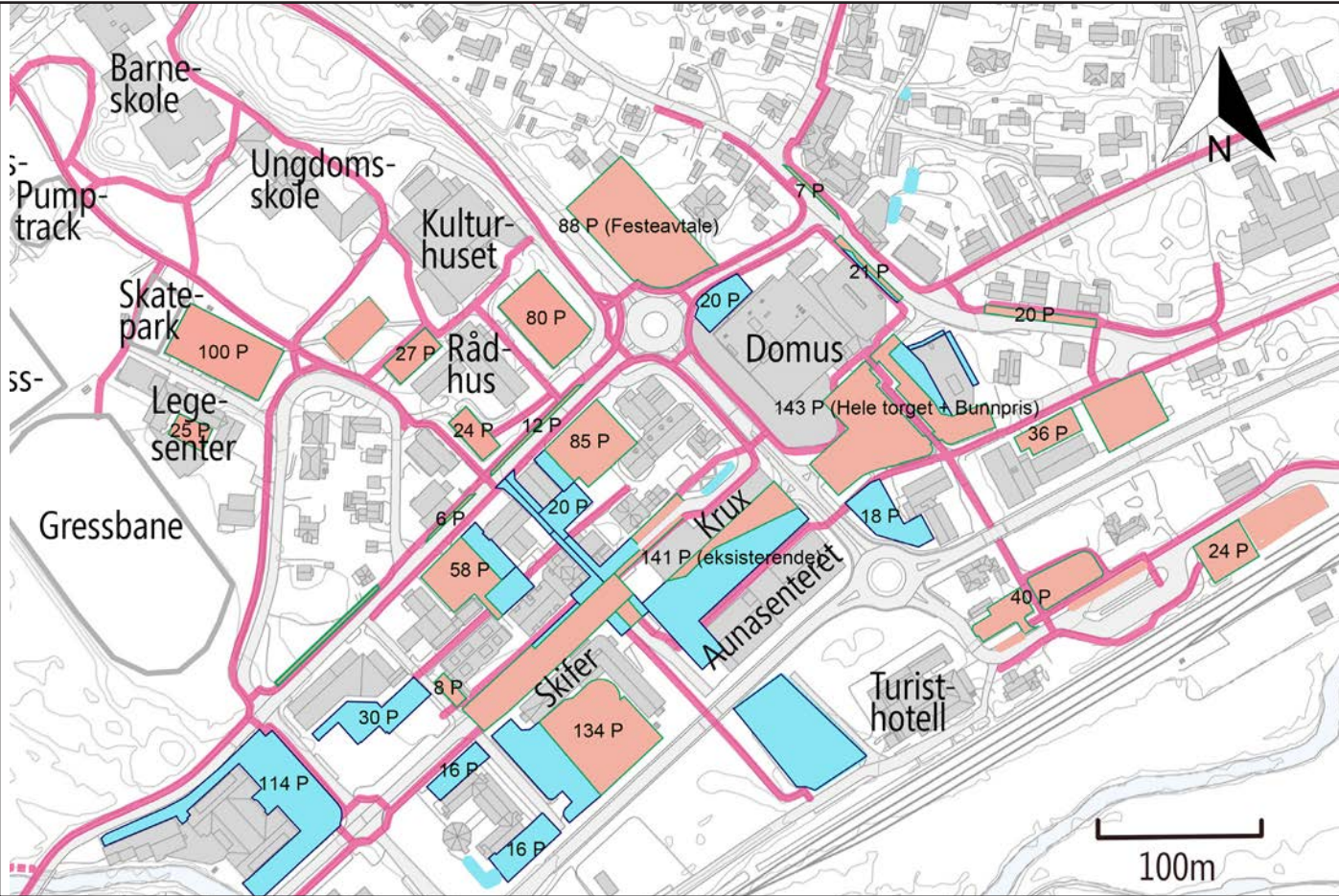
SAMBRUKSGATA

Sambruksgata, flerbruksgata eller “shared space” – er et område rundt det nye innovasjonssenteret Krux. Det var tenkt som fellesareal for alle trafikanter og et område hvor trafikantene sammen bestemmer hvordan de skal dele området. Likevel viser utformingen av arealet bestemte soner som hindrer ideen. Ifølge flere innspill bør sambruksgata endres for å få det triveligere og tryggere for myke trafikanter.

PARKERINGSSITUASJON

“Det er i dag mer enn 1.400 biloppstillingsplasser i sentrum. Til sammenligning er det i Trondheim sentrum ca. 3.000 plasser på gate/offentlige plasser og i P-hus. Det er vanligvis lett å finne ledig parkeringsplass i sentrum av Oppdal. Utfordringene er i hovedsak knyttet til vinterferie, påskeferie og større arrangementer ellers i året” (Rambøll, 2019).

En detaljert beskrivelse av ulike parkeringsalternativer er gjort rede for i Parkeringsutredning II fra 2017. De nyeste utredningene om parkeringsareal i Oppdal sentrum har ikke vurdert det helhetlige behovet for grøntarealer og spesielle arealer for myke trafikanter.



Kart over parkeringsplasser i sentrum med antall plasser. Fargene på parkeringene viser eieform: oransje viser offentlig inkl. festegrunn, mens blå viser privat.

- Utfordringer med å finne en bedre parkeringsløsning i sentrum:
- Løsmasser med høyt grunnvannpotensial kan medføre høye kostnader ved ev. etablering av parkeringskjellere
 - Interessekonflikter
 - Eiendomsforhold
 - Kostnader knyttet til etablering, drift og vedlikehold

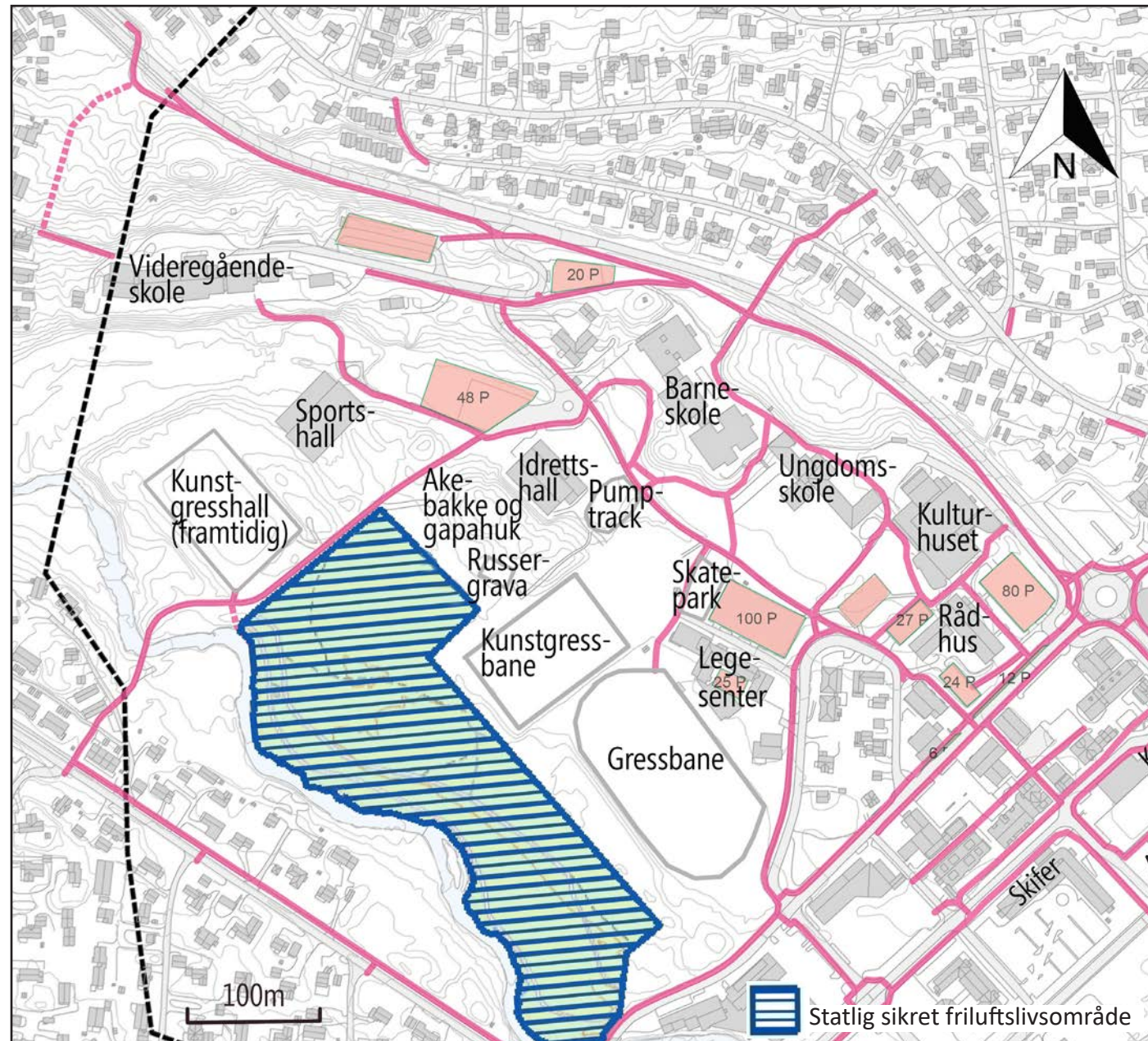
Store deler av Oppdal sentrum består av elveavsetninger med betydelig grunnvannspotensiale. Det vil derfor være utfordringer i forhold til grunnvann ved eventuell etablering av parkeringskjeller.

Per nå er sentrum også flomutsatt, men etablering av ny bru over Ålma vil bidra til å redusere risikoen.

På hverdager er belastningen av parkeringsarealene lav: cirka 40 % er opptatt. Her fra parkeringen utenfor Aunasenteret.



SKOLEOMRÅDET

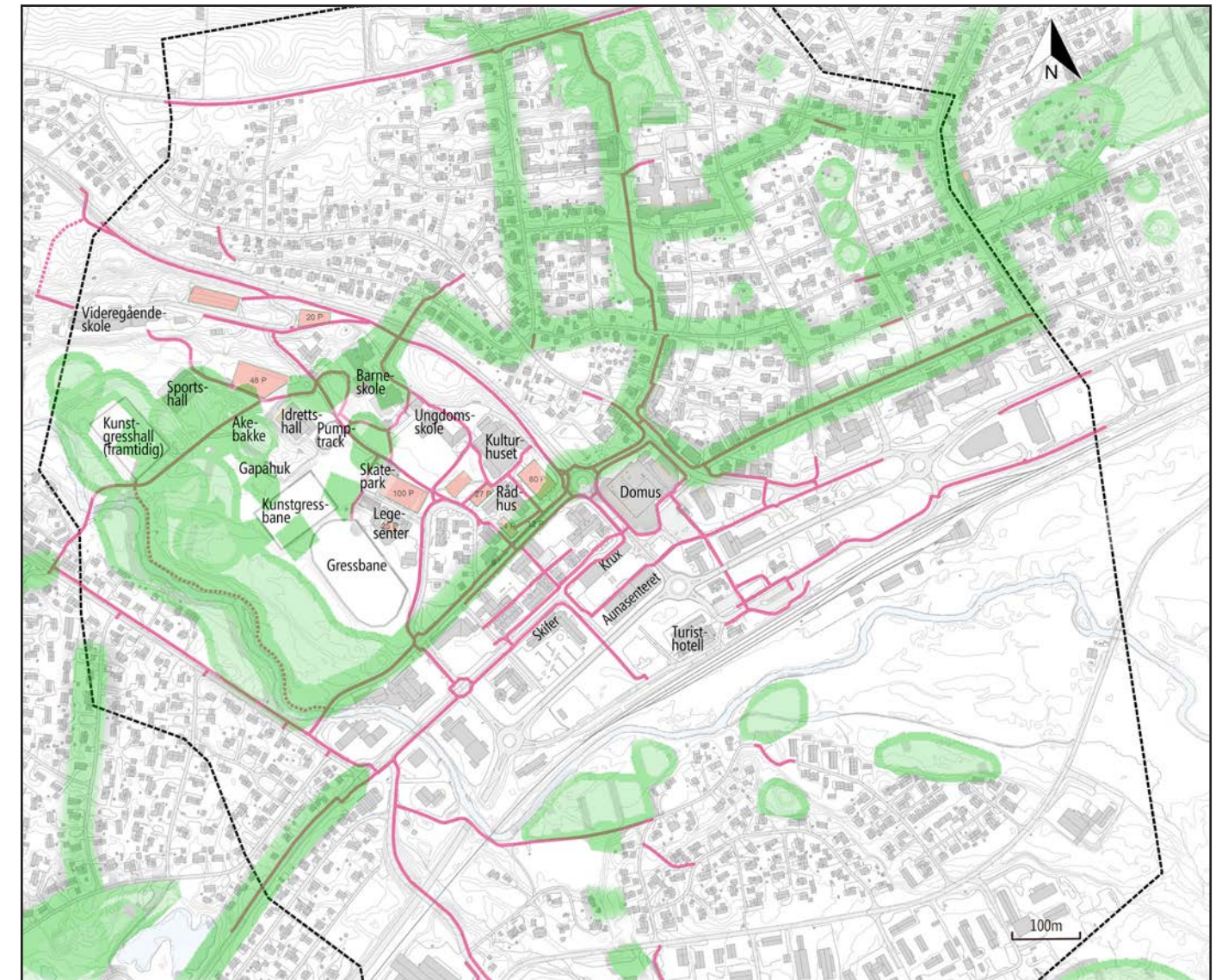


Skoleområdet består av både barneskole, ungdomsskole og videregående, og tilhørende anlegg. Rosa linjer viser gangveier/fortau, mens blå skravur viser det statlig sikrede friluftslivsområdet Ålma.

Skoleområdet ligger sentralt i Oppdal sentrum mellom Inge Krokanns veg, Rv. 70, Oppdal Videregående skole og Ålma. Innenfor en radius på bare noen hundre meter ligger Aune barneskole, Oppdal ungdomsskole, Oppdal videregående skole, friidrettsbanen, kunstgressbanen, idrettshallen, grusbanen, naturlekeplassen, skatepark, pumptrack og sykkelløypa. Alle disse områdene er bundet sammen med gang-/sykkelveger og turveger. Det er også gode gangforbindelser inn til området fra boligområdene i Oppdal sentrum. Adkomsten for biler er fra Rv. 70 i nord og Inge Krokanns veg i øst.

Blått skravert område i kartet over viser et statlig sikret friluftslivsområde. Det betyr at området ikke kan brukes til annet enn friluftsliv og aktivitetstiltak med mindre staten godkjenner det.

Området blir brukt av barn, ungdommer og voksne både på dagtid, kveldstid og i helgene. Området er viktig både i skolesammenheng, for fritidsaktiviteter, rekreasjon og arrangementer.



Resultater fra barnetråkkregistreringen som ble gjennomført i 2014. Grønn farge viser områder der barn og unge oppholdt seg og ferdes.

Inge Krokanns veg har mye trafikk. Veien brukes til utrykning for både brannvesen, politi og ambulanse, og er samtidig en skolevei og adkomstvei til idrettsanlegg og friluftsområder. Fartsgrensen på veien er 30 km/t. Det er viktig å ha gode og trygge

krysningspunkter og sikre lav kjørehastighet med fartsdempende elementer.



Oversikt over krysset mellom Inge Krokanns veg og Russerveien (skjermbilde fra Google Street View, <https://goo.gl/maps/niBAy1wYUeD6CkPj8>)



KÅSEN

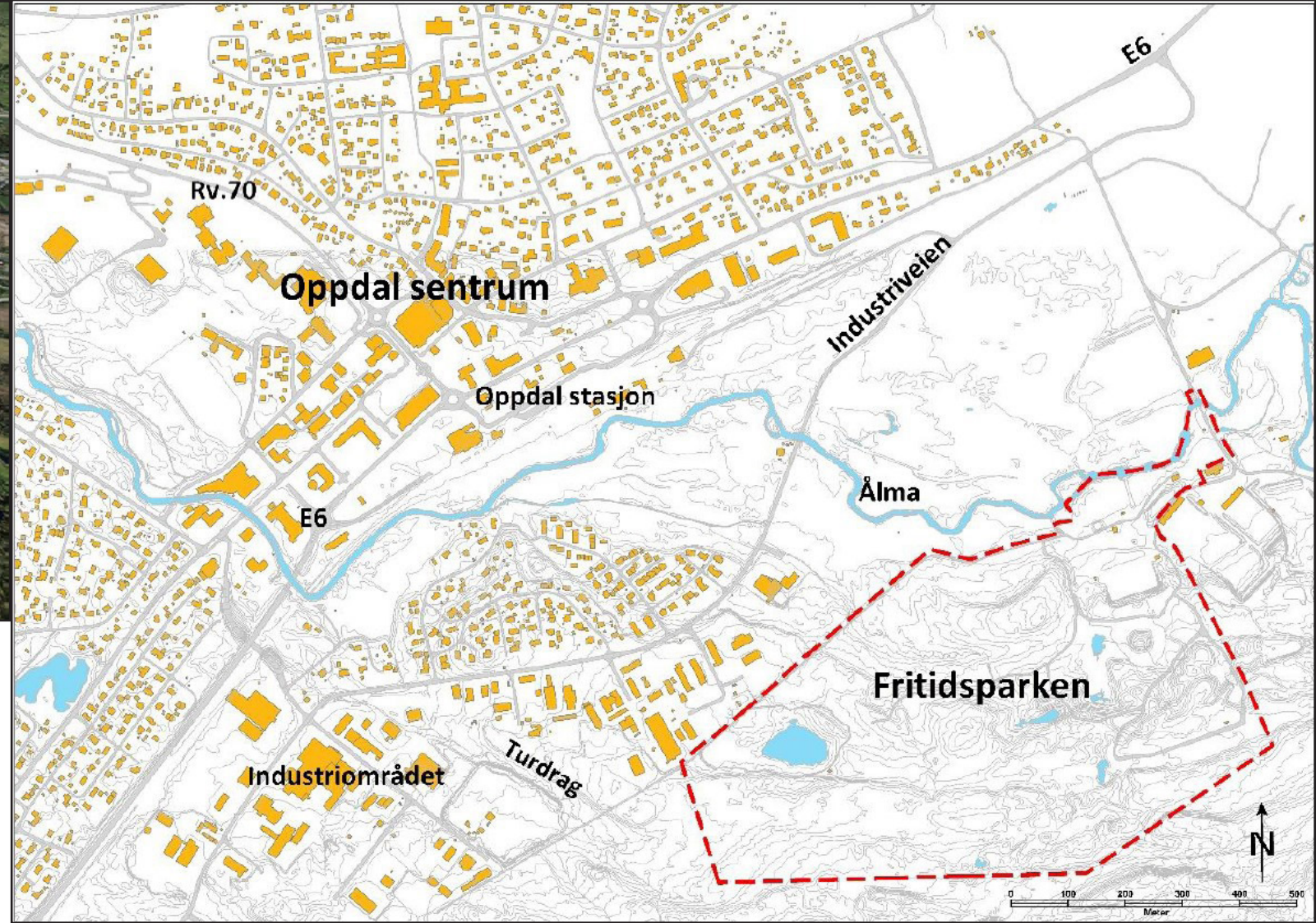
Kåsenområdet med Oppdal sentrum i bakgrunnen (skjerm bilde fra <https://kommunekart.com>).

Kåsen er et område som ligger sørøst for jernbanen og elva Ålma. Her ligger et industriområde, som er et arbeidssted for mange, samt boligområde og nærfriluftsområde for store deler av Oppdals befolkning. Her ligger også Fritidsparken med skytebaner, sykkelløyper, skiløyper, lysløype og skiskytteranlegg, curlinghall og golfbane. Fra Kåsen er det planlagt en sentrumsnær tur til Allmannsberget. Det forventes mer besøk etter at det blir bygd en steintrapp opp "Storskæra".

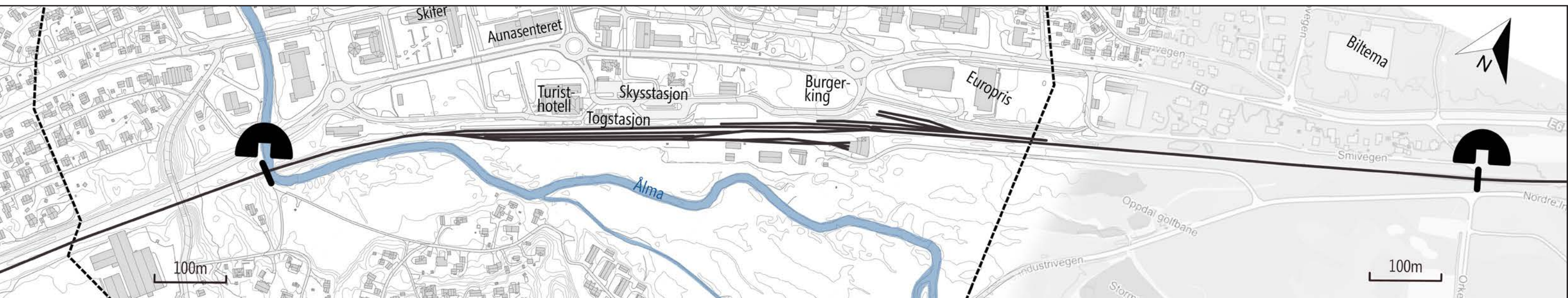
Det finnes to jernbaneunderganger som ligger sør og nord for Oppdal sentrum. Avstanden mellom

undergangene er stor og jernbanen utgjør en barriere mellom sentrum og Kåsen. Bane NOR er positiv til å bedre forholdene for myke trafikanter og tilgjengeligheten i området. Rett sør for jernbanen renner elva Ålma.

Barnetråkkregistreringen fra 2014 viser at det er et stort behov for bedre forbindelser for myke trafikanter mellom sentrum og bolig-, industri- og friluftsområdene Kåsen. Behovet har vært lenge etterlyst, og mange planer har vist løsninger uten at det har blitt realisert. Dette kommer også frem av innspill.

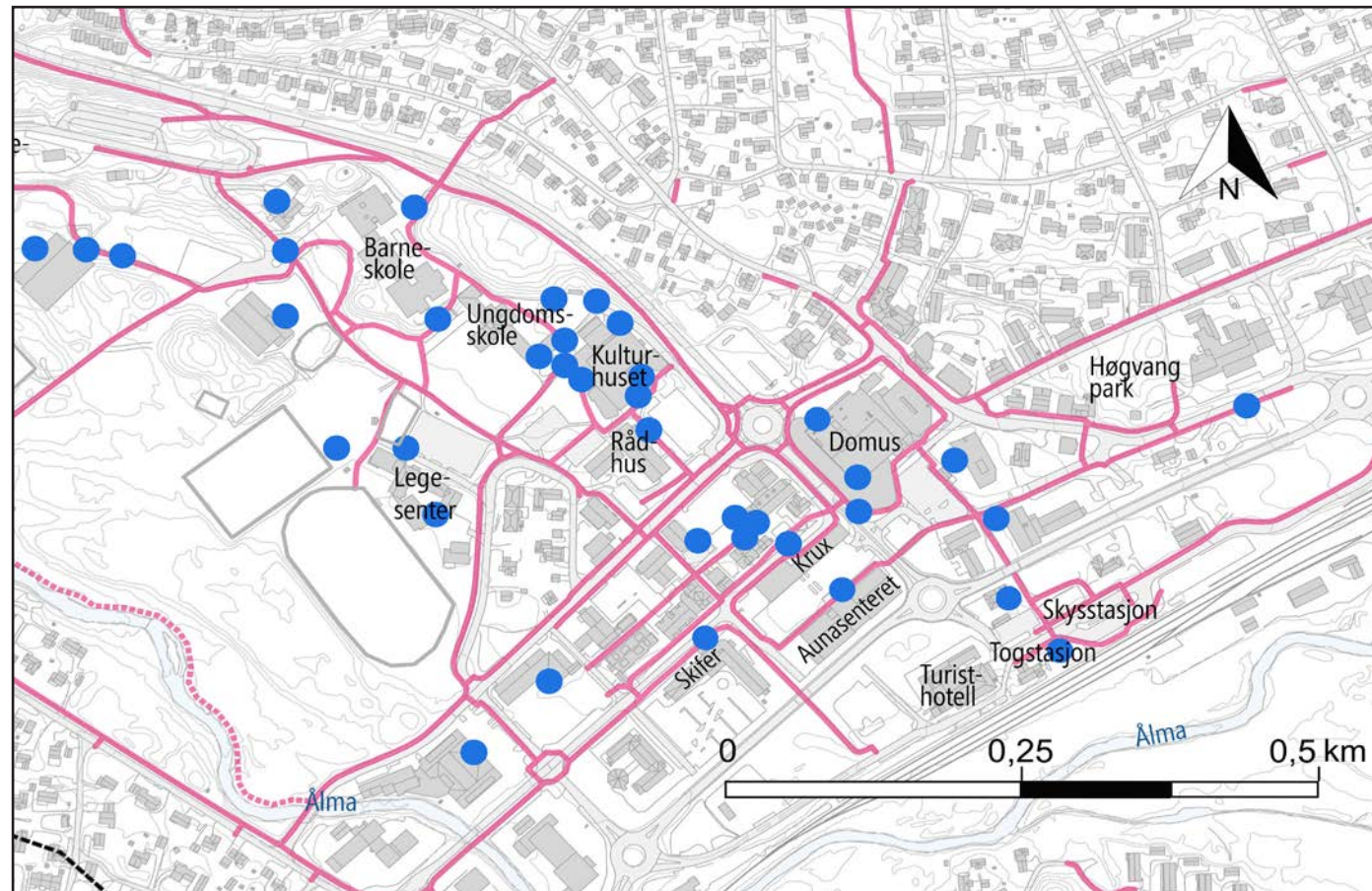


Fritidsparken utgjør om lag 560 daa, og ligger i Kåsen, om lag 1,5 km nordøst for Oppdal sentrum.



Eksisterende jernbaneunderganger er vist med sort strek og tunnel-symbol. Luftavstanden mellom de to jernbaneundergangene er 1700 meter. Avstanden mellom undergangene langs vei gjennom Kåsen og gjennom sentrum er henholdsvis 2150 meter og 2200 meter.

SYKKELPARKERING



Blå prikker viser eksisterende sykkelparkeringer. Rosa linje viser eksisterende gang- og sykkelvegnett.

Sykkelparkeringstilbudet i Oppdal er godt, men det finnes plasser hvor det trengs flere sykkelparkeringer. I tillegg er det ikke alltid utformingen fungerer slik den skal. For eksempel sykler mange til gressbanen. Når det er godt vær er det ikke nødvendig å sette dem under tak, og syklene blir liggende på bakken utenfor (A). Andre steder er det motsatt: sykkelparkeringen er utendørs, men syklene blir liggende under tak, i ly for regn og snø og nærmere inngangen (B). Ved Krux er det ofte full sykkelparkering, og da blir mange sykler liggende slengt like ved parkeringen og er til hinder for de som ferdes her (C).

De mest aktuelle utfordringene ved sykkelparkering i Oppdal sentrum er:

- Ved Krux: for få sykkelparkeringer. Kunne tatt i bruk passasjen i bygget til flere sykkelparkeringer.
- Ved Aunasenteret: få sykkelparkeringer og de fleste som finnes er tungvinte å bruke
- Ved Domus: noen innganger mangler sykkelparkering, noe som gjør at mange parkerer rett ved døra
- Det finnes mange "flyttbare" sykkelparkeringer som fjernes ved vintersesongen (D)

A



B



C

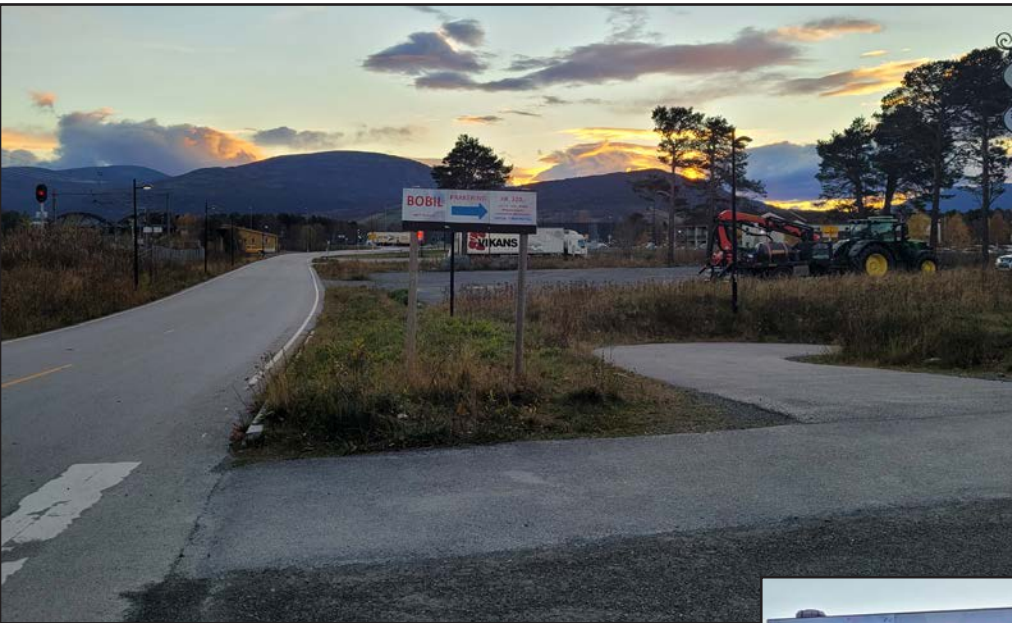


Foto: Ragnhild Plassen Vik

D



SKILTING



Innspill:

- Veldig få som ser skilt mot undergangene fra togstasjonen.
- Den sørvestlige undergangen er vanskelig å finne selv om man vet at den er der
- Høgvangparken – må synliggjøres mer hvor den ligger. Krever skilting.
- Mange for små og lite synlige skilt
- Dårlig skiltede og merkede fotgjengeroverganger. For eksempel: Sambrukskata, fotgjengerfeltene på sørsida av Ola Setroms veg langs strekningen Skifer hotell til Spar.
- Det er ikke skiltet mot undergangen ved Skifer hotell, og denne undergangen er heller ikke synlig for gående før man har kommet et stykke forbi Oppdal Turisthotell.
- Det er ikke skiltet mot HC-/sykkelveien ved undergangen som kommer opp ved Oppdalsbanken, så denne er ikke synlig for reisende som kommer til Oppdal.



Bildene over viser et lite skilt til en av undergangene under E6 som ikke er synlig bak bobilparkeringsskiltet.

Selv om det er mange skilt i sentrum, så oppfyller de ikke formålet sitt. Det er vanskelig å finne frem for både lokale og turister. Spesielt utfordrende er skiltningen til undergangene gjennom E6. Det mangler også skilting som viser vei til skoleområdet, Kåsen, Hovden skisenter, togstasjonen og severdigheter.

TILTAK ALTERNATIVER



Foto: Ove Karlsvik



Foto: Ove Karlsvik

Følgende tiltak kan bidra til å gjøre det betydelig enklere for gående og syklende å bevege seg i Oppdal sentrum:

-
- Sette av flere områder til bare gående/syklende
 - Skape hovedakser igjennom sentrum for syklende, helst med forkjøringsrett
 - Utforme gater slik at det er tydelig at myke trafikanter er prioritert på veien
 - Fjerne kantsteiner som er til hinder for personer med nedsatt funksjonsevne og til fare for syklister ved å bruke andre elementer som angir ulike trafikksoner
 - Bredere og mer tydelige overganger med god merking og skilting, som vises godt også på vinteren
 - Flere kryssinger over eller under jernbanen og E6
 - Områdeløft langs Ålma: bedre framkommeligheten og gjøre området triveligere å ferdes i
 - Videreutvikle skoleområdet
 - Flere brukervennlige parkeringsplasser for sykler
 - Bedre skilting og merking

SENTRUMSKJERNE

Det mest effektivt tiltaket for å gjøre et område mer attraktivt for myke trafikanter er å etablere adskilte soner for gående/syklende.

ALTERNATIV 1

Det mest inngripende alternativet er å flytte de fleste parkeringsplassene til andre, alternative parkeringsarealer og legge til rette det meste av området for myke trafikanter.

For handel og service i sentrum er det imidlertid spesielt viktig at det alltid er ledige parkeringsplasser nært reisemålet. Et alternativ til eksisterende bilparkeringsplasser er framtidig parkeringshus eller kjellerparkering innen 3 minutters gangavstand. Ut fra løsmassekart er det mulig å bygge underjordisk parkering på flater som har lite grunnvannspotensial uten store kostnader til dreneringssystemer. Nærmere utredning vil kunne vise grunnvannsnivå på alternative plasser. Ved etablering av betalt parkering i kjeller eller hus, bør det forutsettes at alle parkeringsarealer i sentrum har samme avgift.



300 m radius fra torget ved Domus er vist med blå sirkel. Dette tilsvarer 3-5 minutter gangtid.

Et sentralt spørsmål er i hvilket omfang dagens parkeringsplasser bør erstattes ved endret bruk av sentrumskjernen. Det er viktig å tilpasse parkeringssituasjon til endringer og vurdere hvordan fremtidig parkeringsbehov vil kunne utvikle seg ut fra ulike forutsetninger.

Alternativer:

- Parkeringskjeller
- Parkeringshus
- Avgift
- Tidsbegrensning

Detaljert beskrivelse av parkeringsalternativer kan man finne i Parkeringsutredning II (2017).

ERFARINGER MED ENDRING AV PARKERINGSORDNINGER FRA ANDRE KOMMUNER

Erfaring fra Hammerfest:

«Hammerfest har innført betalingsparkering i sentrum. Overflateparkeringen er stort sett fjernet, parkeringen er lagt til parkeringshus under bakkenivå. Det er likevel fortsatt mulig med betalt korttidsparkering utenfor butikkene, men gratisparkeringsplassene er fjernet, og dermed unngår man ekstra kjøring ved at folk kjører rundt og rundt for å finne ledig plass på gratisparkering.»

(Attraktiv og bærekraftig? Småbyers erfaring med nasjonale retningslinjer for by- og tettstedsutvikling, Elisabeth Angell og Gro Marit Grimsrud, 2017)

Erfaring fra Egersund:

«Fra årsskiftet 2017 ble det innført betalingsparkering i sentrum. Parkeringsarealene nær gågaten er forbeholdt korttidsparkering, og gir lett tilgang til butikkene. (Prisen er lav, med 1 kr for første og andre time, deretter 25 kr/time.) Langtidsparkering skjer litt utenfor sentrumskjernen med månedspris på 600 kr. Det var stor motstand i befolkningen da betalingsparkeringen ble innført. Handelsstanden mente parkeringsreguleringen reduserte handelen, og at timingen var svært uheldig fordi den kom under en lavkonjunktur, slik at flere faktorer virket negativt på handelen samtidig. I følge flere informanter fungerer parkeringsreguleringen bra, da vi intervjuet dem et knapt år etter innføringen. De oppsummerer med at det er færre biler parkert i sentrum, flere sykler og går til jobb, og det er lett å finne plass til korttidsparkering. Slik at denne reguleringen virker etter hensikten, og det er nå ikke behov for nyeparkeringsplasser i sentrum.»

(Attraktiv og bærekraftig? Småbyers erfaring med nasjonale retningslinjer for by- og tettstedsutvikling, Elisabeth Angell og Gro Marit Grimsrud, 2017)

Erfaring fra Lillestrøm:

“Siden 2014 har Lillestrøm kommune arrangert «Levende torg» på Stortorget. Fra slutten av juni til midten av september ble deler av parkeringsplassene på Stortorget omgjort til et byrom for opphold, lek og andre aktiviteter. Deler av parkeringsplassene ble midlertidig stengt og det ble satt opp klatrestativ, hengekøyer, trampoliner og andre elementer som inviterer til byliv. Under befaringen og registreringen 15.august 2019 (dagtid), var det høy aktivitet i området. Bakgrunnen for prosjektet er å vise kommunens befolkning hvordan en høyere og tettere by også vil skape attraktive og åpne rom, og derav bidra til en positiv holdning til byutviklingen.”

(Stortorget Lillestrøm - Trafikk og parkering, Norconsult, 2020)

ALTERNATIV 2

Et annet alternativ er sonering (se bilder til høyre). Dette kan gjøres ved å anlegge tydelig utformede sykkelakser (vist med gult på kartet nederst og i illustrasjonene) med forkjørersrett gjennom sentrum og med tydelig definerte områder for fotgjengere (vist med oransje på kart og i illustrasjonene). Siden ikke alle plassene er i bruk samtidig mesteparten av tiden, så kan det være aktuelt å etablere en sambrukszone (lilla farge), eller tidsregulert gangareal. Dette er soner hvor det ikke er tillatt å parkere biler på bestemte tidspunkter (for eksempel, dagstid, kveld, helg). I høytider (påske, jul, m.m.) og ved andre store arrangementer, kan arealet disponeres til bilparkering.

På åpne plasser som torg og gågater er det en utfordring å vite hvor man skal gå. Man bør ha et klart definert gangareal fritt for hindringer i et annet materiale enn resten av plassgulvet (*Vegdirektoratet, Håndbok 278: Veileder i universell utforming*). Gangfeltet som er foreslått på torget ved Domus bør derfor ha samme utforming og materialbruk som resten av gangarealet ellers i sentrum. Det er viktig å utforme gangarealet med tydelige farger og kontraster og naturlige eller kunstige ledelinjer for svaksynte. Slik sonering skaper økt trygghet og gir bedre orientering. Rettere linjer for sykkelveger vil gjøre det enklere å sykle gjennom sentrum, og dermed skape en lavere terskel for å velge sykkel fremfor bil. Større gangarealer gir flere muligheter for å utforme trivelige oppholdsplasser utendørs.

Det foreslås også å stenge en av tre innkjørsler til parkeringen ved Domus, som knyttes til Rv 70. Dette gjør det mulig å bruke en del av det eksisterende vegarealet til et gangareal, og derfor vil dette ikke medføre vesentlig reduksjon av parkeringsareal ut ifra dagens situasjon. Det bidrar også til å unngå gjennomkjøring med bil. I tillegg kan det medføre bedre flyt for biler på Rv. 70 og økt trafiksikkerhet.

For å skape et triveligere sentrum bør det frigjøres mer areal fra parkering til grøntareal, gjerne trær. Foreslåtte løsninger skaper gode uterom ved å prioritere gode uteromfunksjoner fremfor parkering og sikrer god tilgjengelighet for prioriterte brukere.

Ulik overflatebehandling av samme type stein gir kontraster i skyggeeffekt, farge og taktilitet.



Foto: Direktoratet for byggkvalitet og Statens Vegvesen, 2015.

Lyse heller i stort format mot steiner med småformatstørrelse i mørk farge gir god kontrast i fargebruk og taktilitet.

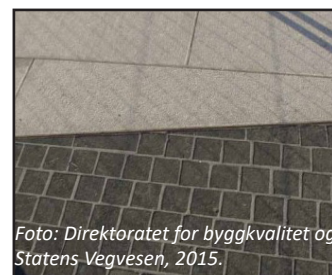
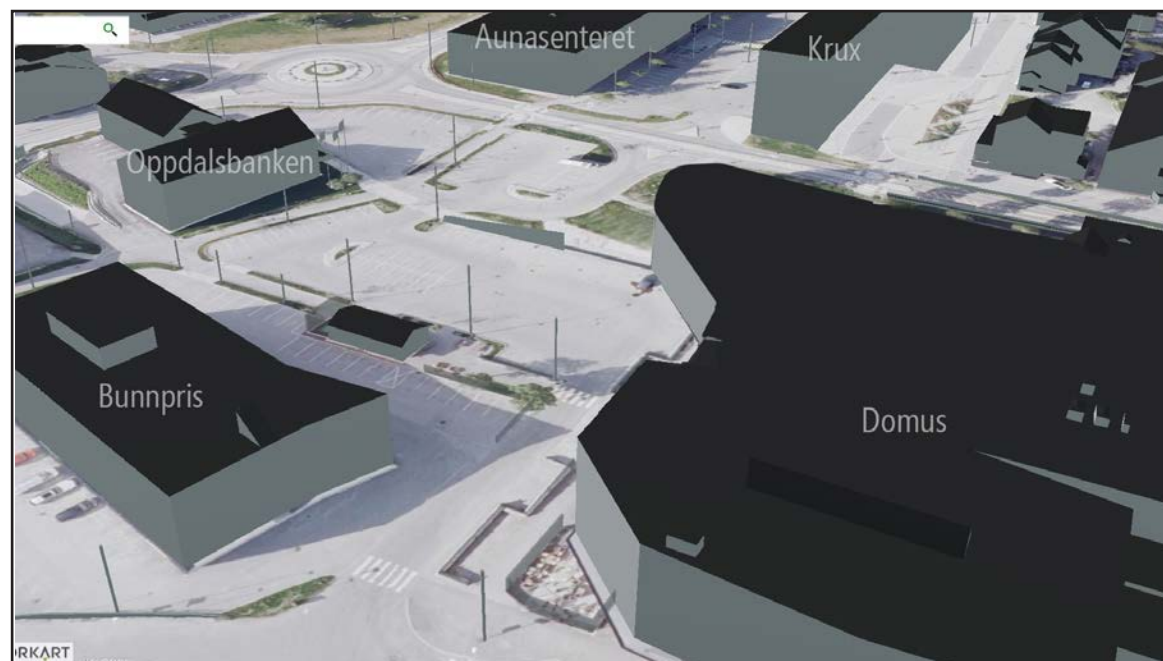


Foto: Direktoratet for byggkvalitet og Statens Vegvesen, 2015.



Dagens situasjon.



<https://www.villesetpaysages.fr/projects/hopital-hautepierre>



<https://lj-g.com/projects/cam-ranh-international-airport/>



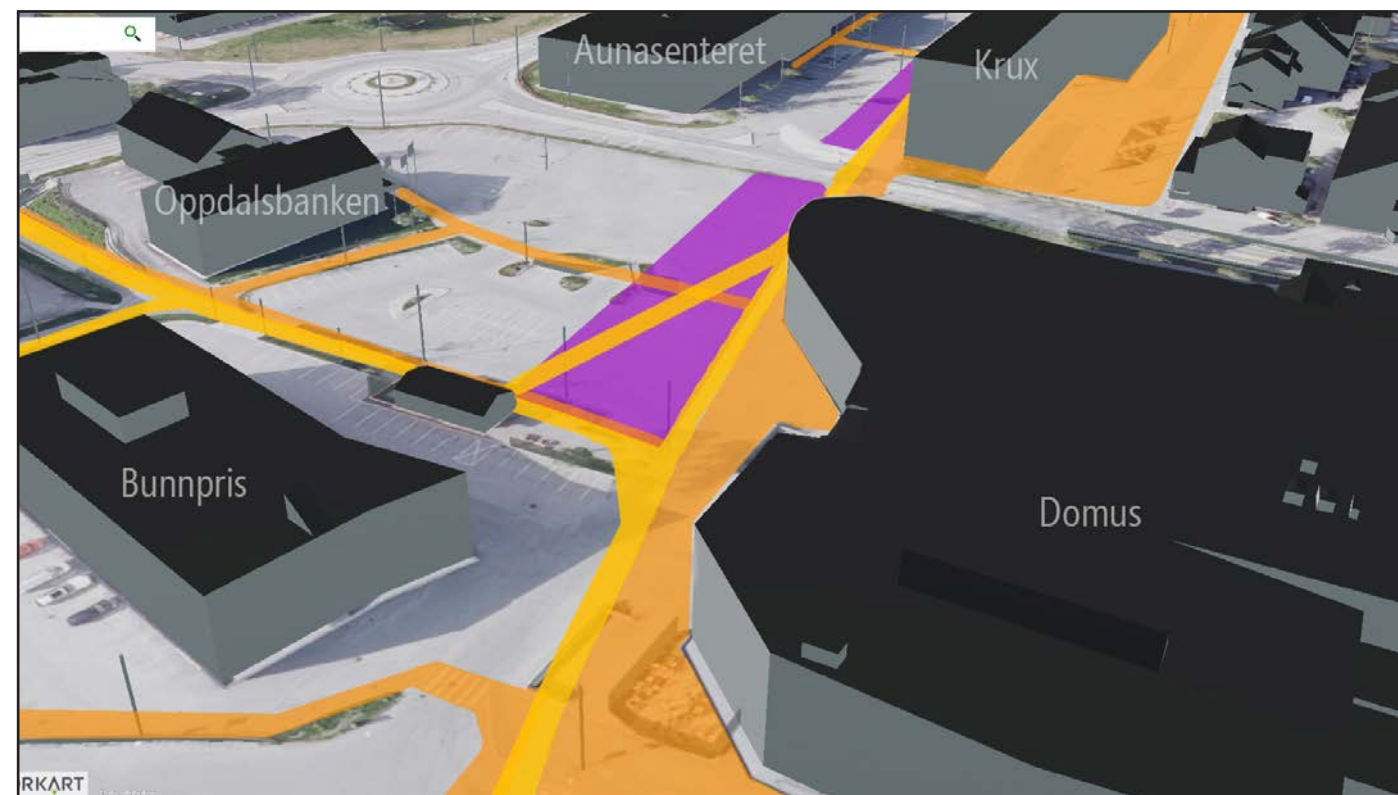
<https://welldesignedandbuilt.com/2013/06/10/superkilen-an-innovative-public-space-in-copenhagen/>



Eksempler på tak over møteplasser og benker.

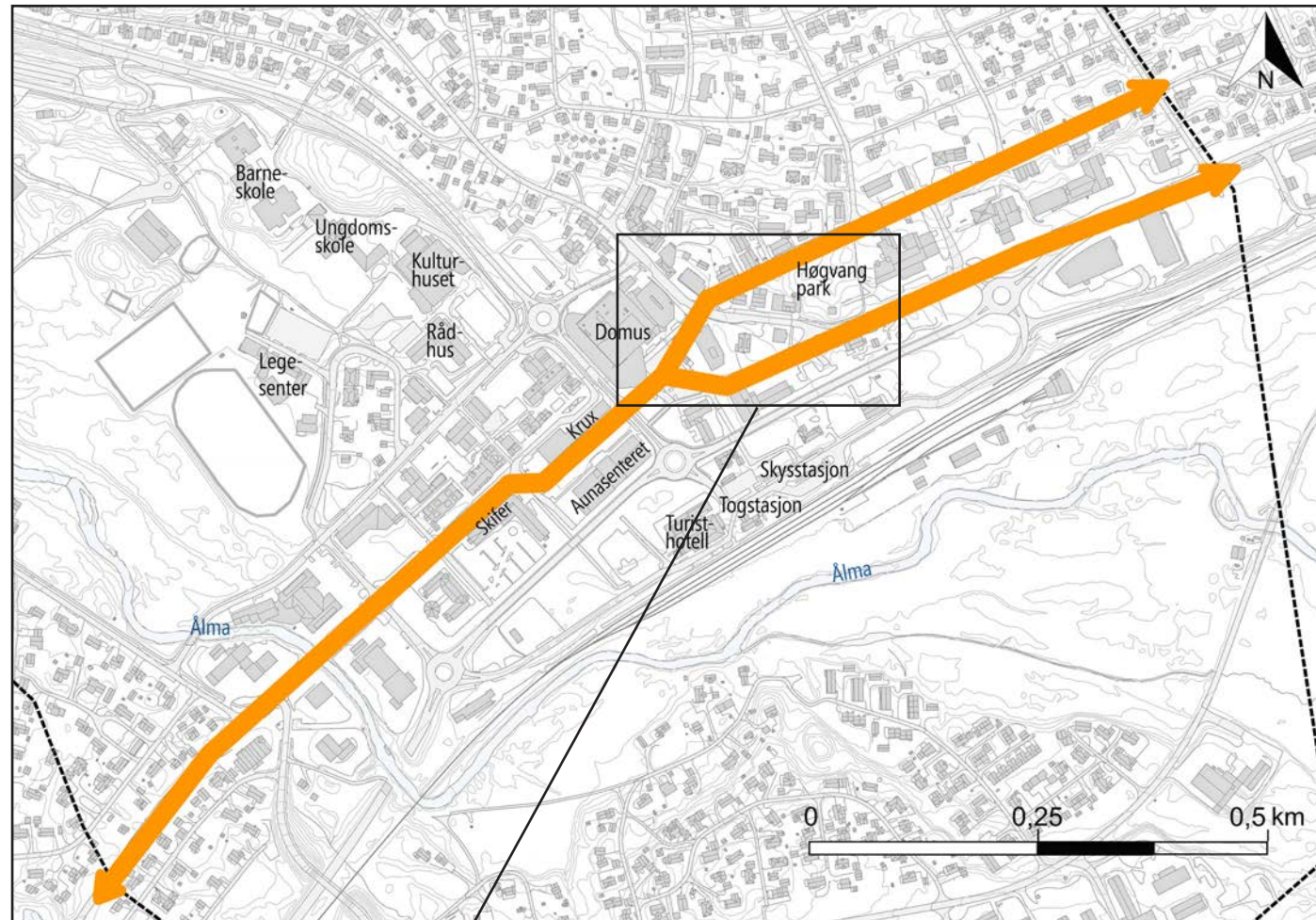
Eksempler på sonering. Høye kantsteiner kan unngås med bruk av forskjellige materialer, ledelinjer og farge.

EKSEMPLER PÅ UTFORMING



Foreslått alternativ med sonering. Sykkelaksen er vist med gul farge, gangareal er vist med oransje, mens samsbruksareal (gangareal/parkering) er vist med lilla.

HOVEDSYKKELAKSE



Foreslåtte hovedsykkelakser gjennom sentrum.



Sonering av sentrum

Sykkelparkeringstiltak:

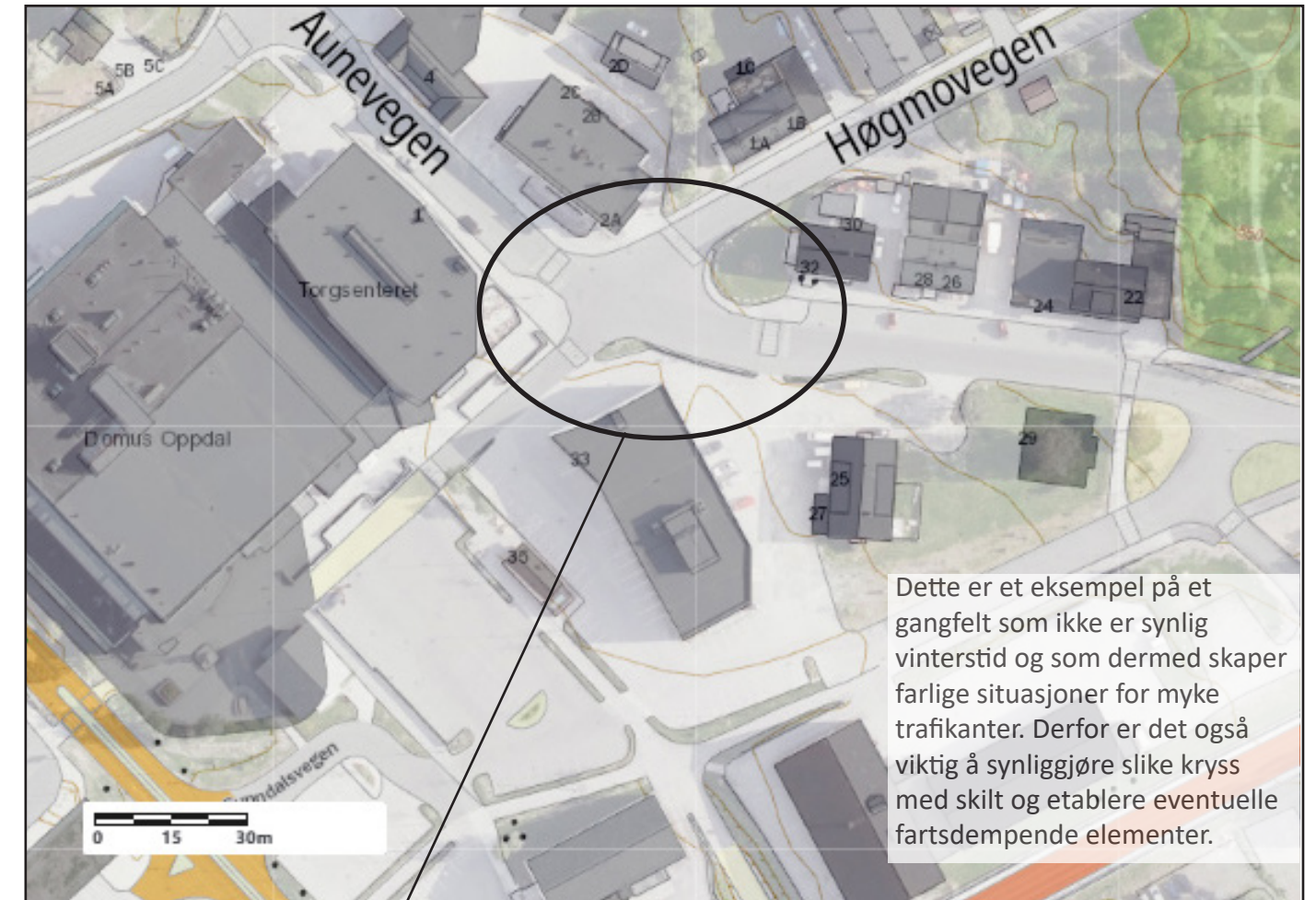
- Ved Krux: Etablere flere sykkelparkeringer
- Ved Aunasenteret: Etablere flere sykkelparkeringer og utbedre eksisterende
- Ved Domus: Etablere sykkelparkering der det ikke finnes i dag
- Bytte "flyttbare" sykkelparkeringer til faste/permanente løsninger

Viktige punkter å huske ved sykkelplanlegging:

- o Skaffe gode løsninger for sluker
- o Sluker skal være plassert mot kantstein
- o Kummer bør ikke plasseres på bremsepunkt
- o Kummer bør ikke plasseres i kurve
- o Minimal nivåforskjell
- o God oppbygning rundt kjeglen, unngå setning rundt kum over tid
- o Må tåle brøyting
- o Bør ikke påvirkes av reasfaltering



KRYSSINGER



Bilder øverst og over til venstre viser dagens situasjon av krysset Aunevegen/Høgmavegen og eksempel på bredere gangfelt (nederst). Gul farge viser sykkelakse og oransje farge viser gangareal.



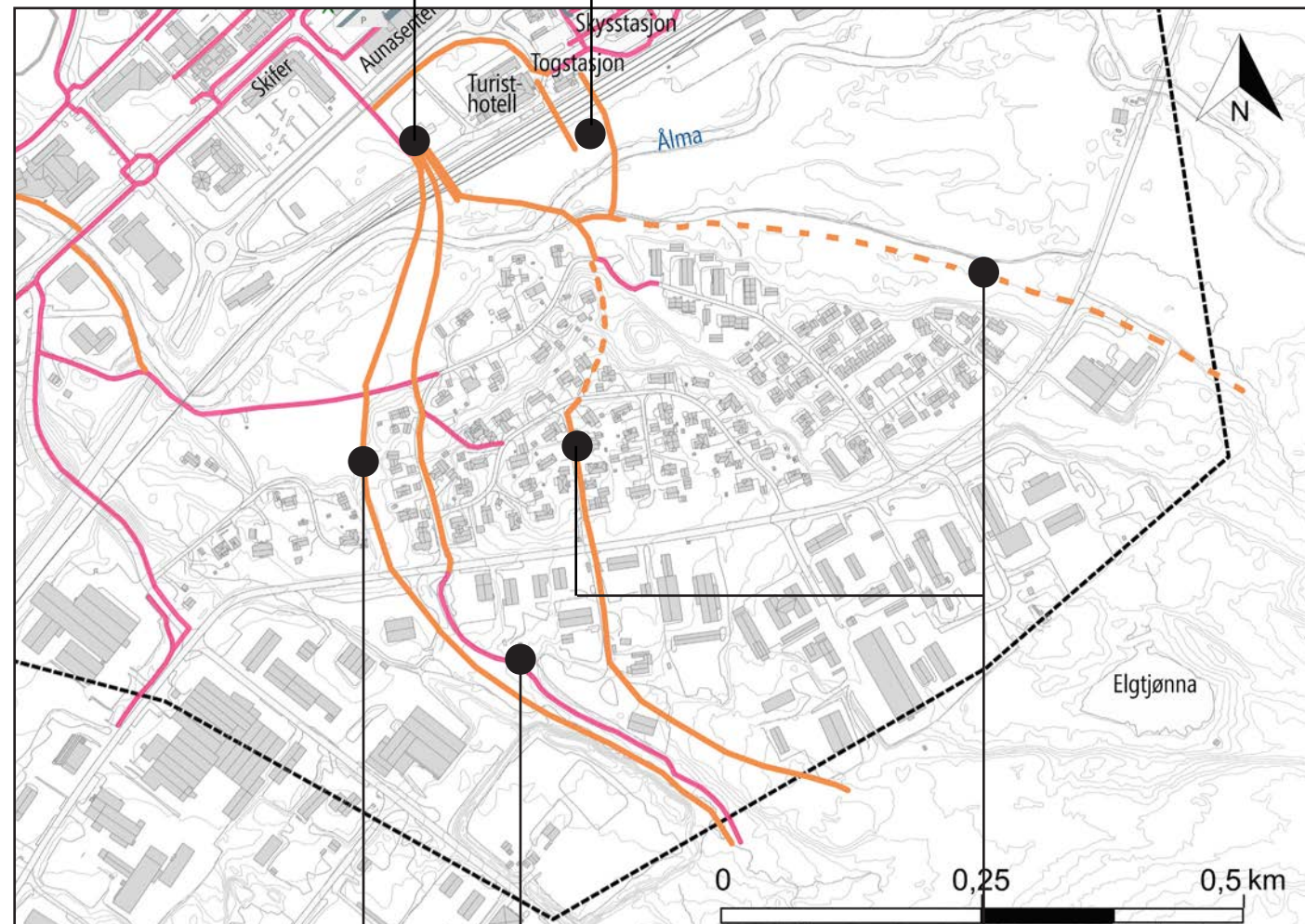
Bilder over viser et eksempel forbedring av et kryss mer tilpasset til myke trafikanter.

TILGANG TIL KÅSEN

ALTERNATIVER

Kartet nedenfor viser alternative adkomster til Kåsen fra sentrum. De rosa linjene viser eksisterende gang- og sykkelveier, mens de oransje linjene viser forslag til nye gang- og sykkelveger.

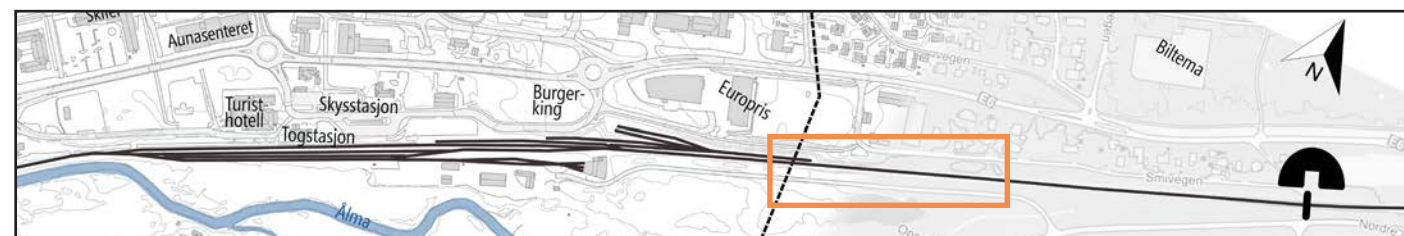
Foreslåtte kryssinger gjennom barrierene jernbanen og Alma. Kryssingen til venstre kobles til undergangen under E6 som fører til Skifer hotell. Kryssinger til høyre ligger ved Oppdal stasjon og ligger nærmere undergangen under E6 som fører til torget ved Domus.



I følge innspill/tilbakemeldinger er den "hyggeligste" foreslåtte vegen den som går gjennom naturområdet og kan knyttes til eksisterende gang- og sykkelveg.

Rosa linje viser eksisterende gang- og sykkelveg

På strekningen til høyre ønskes det å ha skiløype om vinteren, mens den venstre strekningen er tenkt å tilby tilgang til Kåsen året rundt.



Et annet alternativ til kryssing av jernbane som gir kortere vei til fritidsparken og knyttes til foreslått kryssing gjennom E6.

SKOLEOMRÅDET



Denne veien er en vanlig "snarvei" for skoleelever som bør bli tilrettelagt som gang- og sykkelveg

Forslag til bedre forbindelser mellom gangvegene

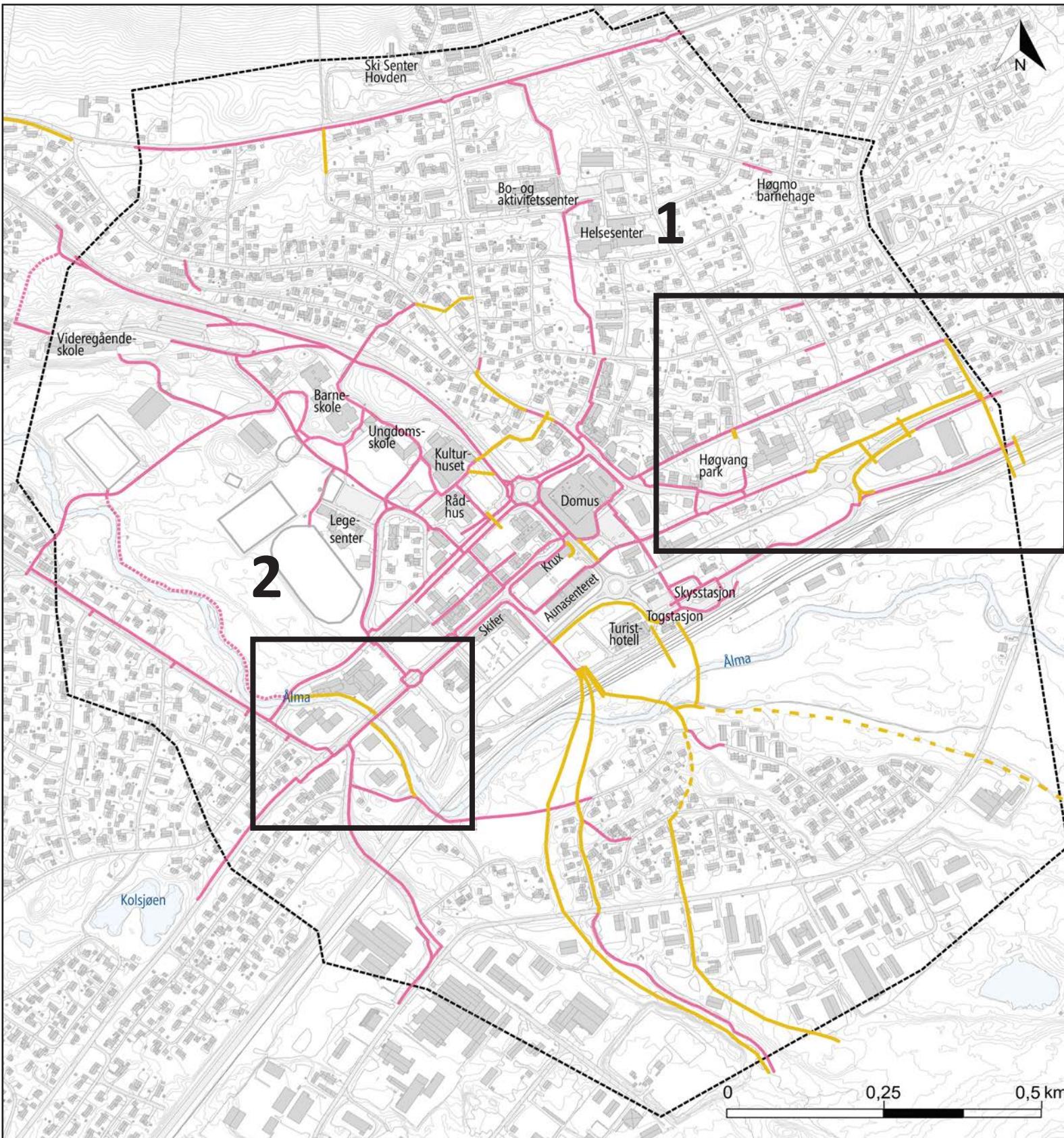
Her er det behov for et eksta gangfelt

Skoleområdet bør videreutvikles for å få et sammenhengende gang- og sykkelvegnett som knytter sammen alle fasilitetene på skoleområdet. Sammenhengende utforming kan bestå av ensartet farge- eller materialbruk mellom alle plasser, gode skilter, informasjonstavler osv. Gangfeltene rundt skoleområdet bør også utformes slik at de er mer synlige, men samtidig ikke er til hinder for utrykningskjøretøy.

Eksempler på utforming av gangfelt.

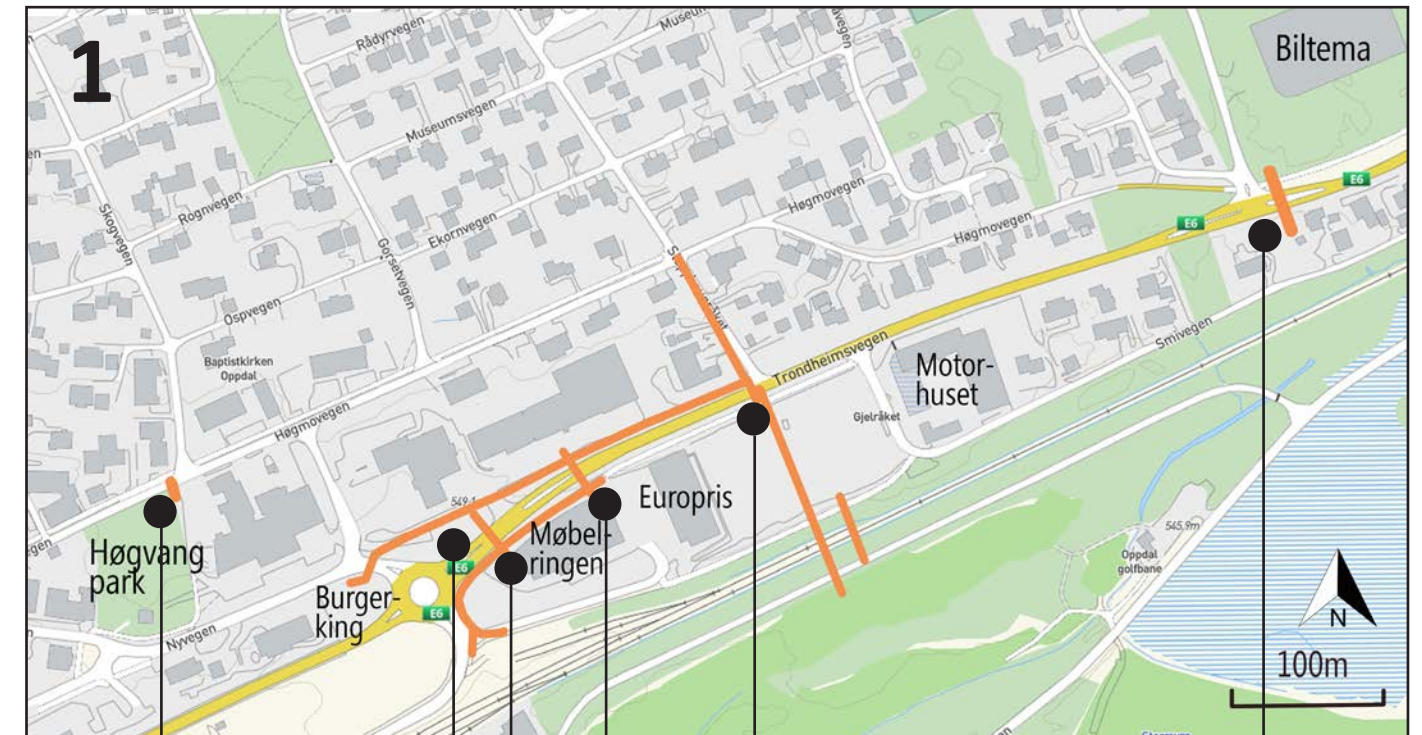


HELHETLIG GANG- OG SYKKELVEINETT



Kartet over viser eksisterende (rosa) og manglende (gul) gang- og sykkelveier

OMRÅDET RUNDT DEN NORDRE RUNDKJØRINGEN



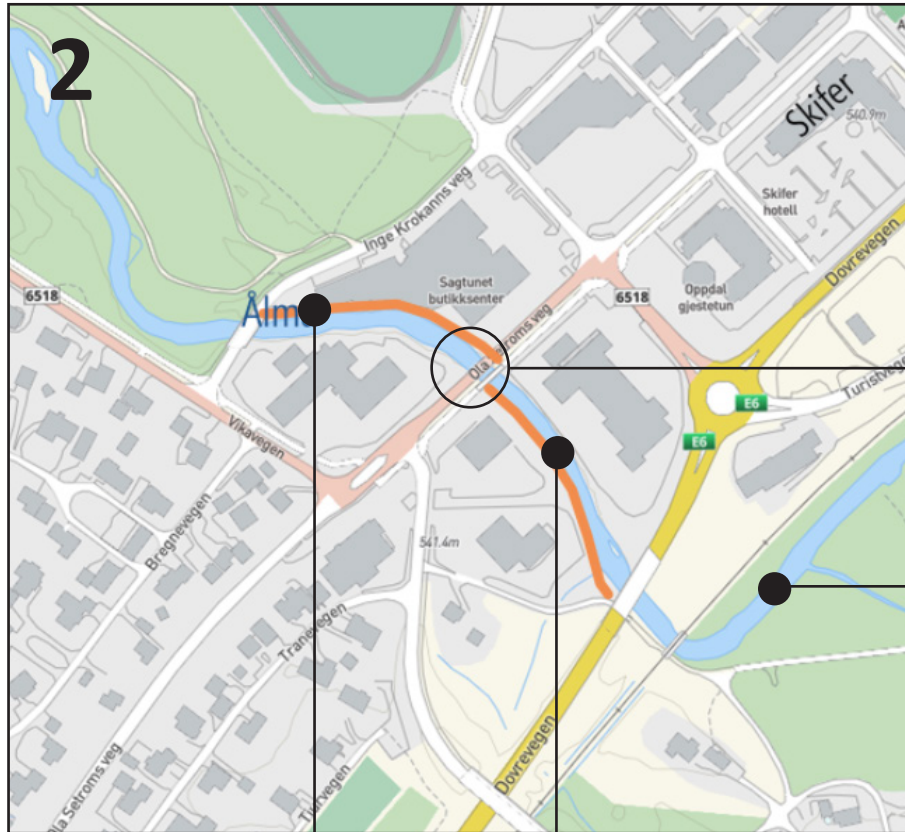
Trengs gangfelt til Høgvangpark

Mangler sammenhengende gang- og sykkelvegnett i området

En (to) av foreslåtte kryssinger av E6 og eventuelt kryssing av jernbanen

Det trengs kryssing av E6 til Biltoma. Det eksisterende gangfeltet er ikke tilstrekkelig.

OMRÅDELØFT LANGS ÅLMA



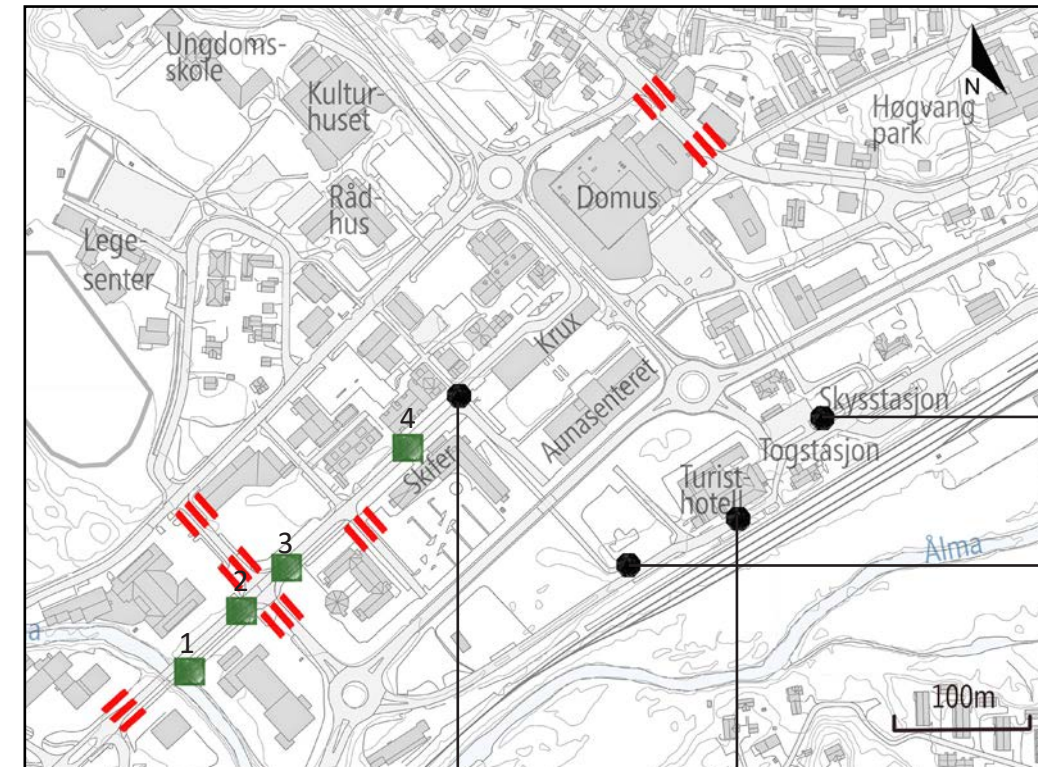
Det skal bygges ny bro over Ålma. Utskifting av brua vil bli en god anledning for videre tilrettelegging av en sti langs elva.

Det bør tilrettelegges videre for ferdsel langs Ålma. Dette aktualiseres ytterligere ved etablering av kryssing av jernbane.

To forbindelser som bør bli tilrettelagt for å knytte områdene til eksisterende gang- og sykkelveinett. Samtidig bør området rundt oppgraderes for å bedre trivselen for de som ferdes her. Særlig viktig blir dette når Sagtunet omgjøres til flere boenheter. Da vil elva også bli et nærturområde for framtidig beboere her.

TILGJENGELIGHET FOR ALLE, ORIENTERING

Forutsigbarhet innebærer enkelhet og tydelighet. En forutsetning for å kunne ferdes på egen hånd i trafikken, er å føle trygghet. Det omfatter farer på vegen, som å bli påkjørt av en bil, forutsigbarhet og tydelighet i gata. En må føle seg trygg på at en ikke plutselig «mister tråden» midt ute på en åpen strekning, uten å ha oversikt over retninger eller lokaliseringer. Enkelhet i utforming av trafikkanlegg, omgivelser og informasjon øker lesbarhet for alle. Enkle, entydige og klare omgivelser er en forutsetning for at mennesker med forståelseshemninger/kognitive funksjonshemninger skal klare seg på egenhånd. (Håndbok 278: Veileder i universell utforming)



MULIGE TILTAK:
Skilting av gangvei til høyre for de som ikke kan gå trappen. Bedre opplysning av skilt «Velkommen til Oppdal». Lage tydeligere skilt med retninger til begge underganger (til sentrum ved Domus/til sentrum ved Skifer hotell).

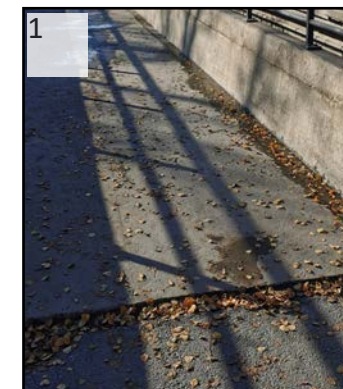
Skilting kan forsterkes med markering på asfalten om sommeren

Utforme arealet slik at det ikke parkerer biler på gang- og sykkelveien som fører til undergangene. Gjør skiltet som leder til Skifer hotell mer synlig. Installere lignende «Velkommen til Oppdal» - skilt som står ved stasjonen.

- Nødvendige skilt
- Høye kansteiner/kanter
- /// Manglende skilting for fotgjengerfelt

Sette opp stolpe med skilting til skoleområdet, legesenter, Kåsen/ Fritidsparken, Vang, Hovden, Høgvanparken, tog- og skysstasjonen.

Tydeligere skilt med retninger til begge underganger (til sentrum ved Domus/ til sentrum ved Skifer hotell).



Bildene er tatt av Råd for personer med funksjonsnedsettelse.

VEIEN VIDERE

PROSJEKTER:

Videre arbeid kan fordeles i følgende prosjekter:

1. Trivelig torg for folk: helhetlig utforming av sentrumskjernen, tiltak for å bedre sambruksgata
2. Sammenhengende gang- og sykkelvegnett: etablering av alle manglende forbindelser, sykkelakse
3. Områdeløft ved Ålma: bedre utnyttelse av Ålma i sentrum
4. Tilgang til Kåsen: samarbeid med Bane Nor om kryssing av jernbanen, etablering av bru over Ålma, stier og skilting
5. Videreutviklig av skoleområdet
6. Parkering og fremtidig bevegelsesmønster for alle typer trafikanter i sentrum

Alle prosjekter har overlapp i temaer og det er derfor viktig at de sees i en helhetlig sammenheng:

VIKTIGE PUNKTER Å TENKE PÅ I DET VIDERE ARBEIDET:

1. Finanisering av prosjektene
2. Aktører som er viktige for gjennomføring av hvert prosjekt: Hvem kan bidra til å gjøre nødvendige endringer? For eksempel landskapsarkitekter.
3. Handlingsplan for gjennomføring av prosjektene
4. Revidering av aktuelle reguleringsplaner for å kunne gjennomføre de foreslåtte endringene

