



Trondheim, 8. august 2012

Syklistenes Landsforening (SLF) i Trondheim viser til Områdeplan for Leangen senterområde, referanse 12/14682, og kommer her med våre merknader.

I tråd med våre tidligere innspill til kommunedelplanen, er SLF svært positiv til fortetting i sentrumsnære områder, da dette fører til større andel gående og syklende og en triveligere by. Områdeplanen er i store trekk et godt grep, med fortetting og modernisering i et område som i dag er preget av bilbasert handel, parkeringsplasser, store asfaltflater, ingen boliger, og lav bymessig kvalitet.

Gitt den svært gode kollektivdekningen, gangavstand til både butikker og rekreasjonsområder, samt kort og lett sykkelveg til Midtbyens tilbud kan områdeplanen legge opp til tett boligmasse og en hverdag med lite bruk av egen bil. For mange av beboerne kan sporadisk behov for bil dekkes av bilkollektiv. Det er lettere å etablere en miljøvennlig bydel på Leangen enn på Brøset.

Vi mener det i senterområdet bør åpnes for å etablere boliger som ikke har egne parkeringsplasser¹. For boligmassen mener vi at parkeringsnormen som Rådmannen foreslår for Midtbysonen kan komme til anvendelse², mens for kontorbebyggelse kan bestemmelsene for (Ny) Indre sone være formålstjenlig³. Å begrense parkeringsplasser for arbeidsplasser er et effektivt virkemiddel for å dempe veksten i biltrafikk. Kollektivdekningen og tilkøpling til gang- og sykkelnettet i senterområdet kan måle seg med Midtbyens, gitt at rekkefølgekravene innfris. Vi foreslår endringer i reguleringsbestemmelsene som er i tråd med dette.

Videre mener vi at det i områdeplanen bør stilles krav til trafikkbegrensende tiltak i lokalgaten V1, slik at dette faktisk arter seg som en lokalgate (riktignok med varetransport til Sirkus), og ikke en vei preget av gjennomkjøringstrafikk. En kombinasjon av virkemidler bør vurderes, som enveiskjøring nordfra (unntak for buss og sykkel), eventuelt høy bomavgift (med eventuell betalingsfritak for bosatte). Hastighetsreducerende tiltak kommer i tillegg.

Vi kan ikke se at det bør være behov for korttidsparkering for bil i.f.m. stasjonsområdet, med de uheldige følger dette får for trafikksikkerhet i V1. Lokalgaten V1 bør være helt fri for avkjøringer. Derimot er det behov for "Bike and Ride" i forbindelse med stasjonen, og det bør være et tilbud på begge sider, både nord og sør. Dette vil øke bruk av sykkel, ettersom mange reisemål og arbeidsplasser vil være i kort sykkelavstand.

Vi kan heller ikke se at det behov for så mange gateparkeringsplasser i V2 og V3. Disse bør begrenses til noen få HC plasser i V3 og noen få korttidsplasser i V2. Henting,

¹ For de kommunale eiendommene kan studentboliger være aktuelle. Studenter har i større grad enn andre vist seg å være lite avhengig av egen bil.

² Et lavere minimumskrav enn 1 per bolig foreslås i kommunedelens arealplan 2012-2024, slik at det er mulig å bygge bolig uten parkeringsplass. Det åpnes for at boliger mindre enn 70 m² ikke behøver parkeringsplass i samme grad som større boliger.

³ 0,5 plasser pr. 100 m² kontor, d.v.s. en parkeringsplass for hver tiende ansatt dersom en regner 5 ansatt per 100 m².

levering og besøk i barnehagen bør i overveiende grad skje til fots eller med sykkel. Tilstrekkelig plass for parkering av cargosykler og sykler med sykkelvogn må tilbys ved barnehagen. Vi legger til grunn at dette tas inn i detaljregulering i neste trinn.

Sykkelekspressvegen Ranheim – Midtbyen på nordsiden av Meråkerbanen må inn i rekkefølgebestemmelsene. Denne bør etableres uten kryssing av V1 i plan, med mindre V1 stenges for gjennomkjøring i dette krysset. En sykkelekspressveg bør ikke ha unødvendige høydeforskjeller, noe som tilser at den føres under lokket gjennom stasjonsområdet. Sykkelekspressvegen må ha god tilkoping til sykkelanlegget i V1 både i øst og vest (ramper med maks 5 % helning).

Tilkoping mellom sykkelanleggene i Thoning Owesens gate og lokalgaten V1 bør forbedres. For eksempel bør syklende sørover V1 ikke behøve å vente på lyssignal for å sykle til høyre innpå sykkelvegen på nordsiden av Thoning Owesens gate. Det er positivt at det settes av areal til sykkel i lokalgaten V1. Forskning viser at det blir flere syklende dersom det er sykkelveg fremfor sykkelfelt. Dersom den kommende revisjonen av sykkelhåndboka åpner for ensrettede sykkelveg med fortau kan dette være å foretrekke fremfor sykkelfelt. Vi legger til grunn at slike detaljer kan endres i.f.m. detaljregulering og prosjektering uten behov for en prosess med endring av områdeplanen.

Vi noterer at områdeplanen fungerer som detaljreguleringsplan for A1-A4 og B5-B6. Vi utfordrer planleggerne å vurdere om en bygningsmessig sammenkopling av B6 og B7 kan være et formålstjenlig grep for å dempe støy fra Bromstadvegens forlengelse inn i planområdet. Nedkjøring til parkeringskjellerne kan flyttes lengere mot vest i V3. Dette forutsetter at det er en forbindelse for syklende og gående mellom Bromstadvegens forlengelse og senterområdet; denne forbindelsen kan være via sykkelekspressvegen i nord fremfor V3.

Følgende endringer i reguleringsbestemmelser foreslås:

Bestemmelse	Endring	Begrunnelse
3.4 Varelevering	Varelevering <u>med motoriserte kjøretøy</u> skal bare foregå mellom kl. 07:00 og 19:00 på hverdager	Varelevering med cargosykel er meget støysvak, og bør tillates.
4.1.4 Bolig	Alle boliger skal ha tilgang til <u>overdekte hensiktsmessige oppstillingsplasser med sikre låsemuligheter</u> for sykler og barnevogner i nær tilknytning til boligens inngangssoner og i felles parkeringsanlegg i kjeller.	Det bør presiseres hva som er en hensiktsmessig oppstillingsplass, slik at det blir attraktivt å parkere sykkel m.m.

Bestemmelse	Endring	Begrunnelse
4.1.8 Parkering	Hver bolig skal-kan disponere opp til én tildelt bilplass som skal-kan følge boligen. Øvrige bilplasser for boliger etter normen skal være felles som gjeste- og beboerparkering, inkludert bilkollektiv. Det åpnes for at boliger mindre enn 70 m² ikke behøver parkeringsplass. Det skal etableres bil- og sykkelparkering i henhold til kommunens norm for parkering, midtre-indre sone.	Vi mener det bør i senterområdet åpnes for å etablere boliger som ikke har egne parkeringsplasser. Maksimalkrav til bilparkering og minstekrav til sykkelparkering oppgis i tråd med Rådmannens forslag i kommunedelens arealplan 2012-2024 (Indre sone), hvori opptatt SLFs forslag til parkeringsnorm for kontor og handel (se høringsuttalelse). Elementer av Midtbysonen er foreslått for små boliger.
4.2 Felt O1, O2, O3	I jernbanestasjonen skal det etableres korttidsparkering for biler og overdekkede sykkelparkeringsplasser på gateplan nord og sør for jernbanen . Parkeringsplassene skal ha adkomst fra lokalgate V1, sykkelekspressvegen på sørsiden av jernbanen og turvegen på nordsiden av jernbane. De og innpasses i bebyggelse med lett tilgjengelighet og god synlighet.	Derimot er det behov for "Bike and Ride" i forbindelse med stasjonen, og bør være et tilbud på begge sider, både nord og sør. Dette vil øke bruk av sykkel, ettersom mange destinasjoner og arbeidsplasser vil være i kort sykkelavstand.
5.2 Lokalgate V1	Gaten skal opparbeides i samråd med Trondheim kommune. Gaten etableres med trafikkbegrensende tiltak.	Det bør stilles krav til trafikkbegrensende tiltak slik at V1 arter seg som en lokalgate. Virkemidler som enveiskjøring nordfra (unntak for buss og sykkel), eventuelt høy bomavgift (med betalingsfritak for bosatte). Hastighetsreduserende tiltak bør komme i tillegg.
5.3 Kjøreatkomst til lokalgate	Kjøreatkomster fra lokalgate V1 V2/V3 som krysser fortau skal utformes oversiktig og utformes best mulig med hensyn til krysning av fotgjengere og syklist. Det skal ikke være kjøreatkomst fra V1.	Opphøyde overganger med prioritet for kryssende sykkeltrafikk bør benyttes. Det skal ikke være kjøreatkomst fra V1.

Bestemmelse	Endring	Begrunnelse
5.4 Gang - og sykkelveg, fortau	Områdene skal opparbeides til gang- og sykkelveger med grøntareal i henhold til Trondheim kommunes normer for slike anlegg. <u>Sykkeleक्सpressveg langs nordsiden av jernbanen etableres uten kryssing av V1 i plan, og med tilkøpling til V1 i øst og vest.</u>	Sykkeleक्सpressvegen Ranheim – Midtbyen på nordsiden av Meråkerbanen bør etableres uten kryssing av V1 i plan. Sykkeleक्सpressvegen må ha god tilkøpling til sykkelanlegget i V1 både i øst og vest (ramper med maks 5 % helning).
8.5 Turveg og grøntdrag	8.5 Turveg, <u>sykkelveg</u> og grøntdrag Bebyggelsen kan ikke tas i bruk før turvegtrase og grøntdrag langs sørsiden av jernbanen fra Lademoen kirkegård til Leangen allé er opparbeidet. <u>Bebyggelsen kan ikke tas i bruk før sykkeleक्सpressveg langs nordsiden av jernbanen fra sentrum til Ranheim er opparbeidet.</u>	Sykkeleक्सpressvegen Ranheim – Midtbyen på nordsiden av Meråkerbanen må inn i rekkefølgebestemmelsene.

Vennlig hilsen

Syklistenes Landsforening i Trondheim v/styreleder Richard Liodden Sanders
Lagmann Dreyers gate 5, 7043 Trondheim, trondheim@syklistene.no

Syklistenes Landsforening er en landsomfattende og ideell organisasjon som arbeider for å fremme sykling i Norge. Vi arbeider for å styrke sykkelens som et effektivt, helsebringende og miljøvennlig transportmiddel.