

Områderegulering for Lilleby

SLF Trondheim leverte følgende merknader til sak 11/47892-15 L12 Områdeplan for Lilleby



Plankart Lillebyområdet (utsnitt)

Det er mye bra i planen, særlig sykkelekspressvegen langs Meråkerbanen (o_SV1 og o_SV2). Skillet mellom gående og syklende bør fortsette forbi Lilleby skole, slik at konflikter unngås (o_GS2 gjøres om til gangveg og sykkelveg). For å få plass til dette uten å ta mye mer av skolegården bør man vurdere avtale med Jernbaneverket om å legge sykkelvegen nærmere sporet, under forutsetning av avbøtende tiltak for å ivareta nødvendig sikkerhet (beskyttelse av syklende mot snø/steinsprut).

Det bør settes av plass til sykkelveg med fortau (3+ 2 meter) samt minst 1 meter buffersone til trær/snø-deponi langs Jarlevegen der denne omfattes av reguleringsplanen (o_AVG2 og o_F). Det bør settes av plass i kryssene til prioritert overgang for sykkel det denne krysser (nye) Stjørdalsveien og Ladeveien. Detaljplanen bør etablere opphøyde overganger med skiltet vikeplikt for kryssende trafikk. Jarleveien vil være en hovedrute for sykkel. Planen bør sikre gående en direkte trasé mellom krysset Stjørdalsveien/Ladeveien, og krysset Jarleveien/Stiklestadveien. Dette vil gi kortere gangvei i en trasé der Stjørdalsveien går i dag. Det er viktig at gående tilbys korteste vei gjennom B/F/T/N2 #1, og må sikres av reguleringsplanen.

Tilkoplingen til Dalen-brua er ikke god, men vi ser at det er vanskelig å gjøre dette annerledes enn med en turvei grunnet høydeforskjell. Universell utformet sykkelveg med fortau vil medføre en lang omvei, som ikke er ønskelig. Turveien o_TV1 bør bli bredere enn vist i forslaget, minst 3 meter slik at den lar seg brøyte.

Sykkelvegen langs Meråkerbanen er smal der den legges bak fyringsstasjonen i den østlige delen av planen. Vi er enig i at den bør legges der for å få en retttest mulig trasé og gi færre konflikter med gående, men oppfordrer til å øke bredden, enten ved avtale med Jernbaneverket eller med Statkraft.

For å unngå konflikter og ulykkespunkt mellom sykkelekspressvegen og undergangen under Meråkerbanen i enden av Thomas Hirschs gate bør man søke å føre sykkelekspressvegen i høyde med jernbanen, slik at kryssende gang- og sykkeltrafikk går under sykkelekspressvegen. I planens sørvestre hjørne hadde vi gjerne sett at undergangen under Meråkerbanen ved Thomas von Westens vei ble tatt med, slik at man kunne etablere en bedre (bredere) undergang som går rettere på Ladeveien og den nye sykkelekspressvegen på nordsiden av Meråkerbanen.