



Trondheim, 14. mai 2013

Syklistenes Landsforening i Trondheim viser til oppstart av reguleringsplan for Innherredsveien og høring av to prinsippalternativer, og kommer her med våre merknader.

Vi er svært positive til målet om å omregulere Innherredsveien og å oppfylle målene og forutsetningene for planarbeidet slik de kommer frem både i saksfremlegget for formannskapet og i forprosjektet.¹ Vi støtter målene og forutsetningene fullt ut.

I samsvar med dette finner vi at **ingen av prinsippalternativene oppnår målene i tilstrekkelig grad**. Særlig gjelder dette målene om bedre fremkommelighet og tilgjengelighet for gang- og sykkeltrafikk, og målet om reduksjon av biltrafikk.

Disse forhold henger tett sammen. Fordi ingen av forslagene reduserer biltrafikken tilstrekkelig, finner man det "vanskelig" å gi fremkommelighet og tilgjengelig for bl.a. sykkeltrafikken. Dette er ikke tilfredsstillende. Transportplanen (2007) viser hovedrute for sykkel i Innherredsveien, og Miljøpakkens sykkelgruppe fremhever det samme: Det er kun Innherredsveien som kan tilby tilfredsstillende forhold for syklende i en hovedrute, og den eneste der gangtrafikk oppnår universell utforming.²

I tråd med dette legger vi til grunn at planarbeidet etablerer **gjennomgående sykkelvei av høy kvalitet i hele strekningen fra og med Bakke bru til Dalen**, med bredder for sykkelveg og fortau i tråd med de foreslåtte kravene i håndbok 017 som er under revisjon, og med framskriving av sykkeltrafikken i tråd med de målene om dobling av sykkeltrafikken allerede i 2023, og ytterligere økning i sykkeltrafikk i anleggets forventede levetid.

Et premiss for arbeidet må være at det etableres **sykkelvei med fortau på begge sider av Bakke bru**. Dette underbygges av de mange ulike strømmene av syklende mellom østlig og vestlig side av Nidelven ved Bakke bru, og gevinsten av å tilby toveis sykkeltrafikk på begge sider for å unngå unødvendig kryssing av øvrige kjørefelt.

Vi oppfordrer til at planarbeidet vurderer hensiktsmessigheten i rundkjøring øst for Bakke bru; andre mindre plasskrevende løsninger kan gi gevinster for både kollektivtransport, gående og syklende, og med restriktive grep vil biltrafikken bli svært lav, slik at opphøyde fotgjengeroverganger gir tilstrekkelig lav hastighet på motorvogn, og dermed høy trafikksikkerhet for gående og syklende.

Restriktive tiltak for biltrafikk er en nøkkelfaktor for realisering av de beskrevne målene. Det skrives i forprosjektet at "*uansett sted man velger å stenge Innherredsveien, viser beregningene at det medfører mer trafikk i eksempelvis bolig gatene på Persaunet,*

¹ Vi merker oss en nyanseforskjell i målene som gjengis. I saksfremlegget til formannskapet er ett av målene "bedre forhold for næringslivet i området", mens forprosjektet skriver "bedre tilgjengelighet for næringslivet". Dette er ikke identiske mål. Vi legger til grunn at saksfremlegget gjelder. Vi tolker det slik at målet er å oppnå et blomstrende og bærekraftig næringsliv langs Innherredsveien, til glede for de som bor, går og sykler i området, og at varene selvsagt må frem. Bilbasert handel er derimot ikke et mål i seg selv.

² Bakkegata er for bratt til å tilfredsstillende kravet om universell utforming. Følgelig er ikke Kirkegata tilfredsstillende verken som hovedsykkelrute eller som tilbud til gående med spesielle behov.

Bakkaunet eller Tyholt". Det synes som om man ikke har vurdert restriktive tiltak andre steder enn i Innherredsveien, og spesielt ikke vurdert tiltak i de nevnte boligområdene.

Vi mener at alle målene kan oppnås, i tråd med de tre gjeldende vedtakene (stortingsproposisjonene), ved at man **sørger for å fjerne biltrafikken i den grad som er nødvendig**. Vi bestrider at det er noen større konflikt mellom stortingsproposisjonene, ettersom ingen av dem har som uttalt forutsetning at Innherredsveien fortsatt skal være gjennomgangsvei for biltrafikk. Fjernes gjennomgangstrafikken, når man alle målene og intensjonene i stortingsproposisjonene.

Det er en rekke grep som kan anvendes for å fjerne gjennomgangstrafikken, og uten å hindre fremkommelighet for vareleveranser eller nødvendig bilkjøring. De mest nærliggende grepene synes å være følgende:

- **Stenge Nonnegata for gjennomgangstrafikk**. Nonnegata er en kommunal boliggate og passerer Bispehaugen barneskole. Trafikksikkerheten bedres vesentlig når gjennomgangstrafikken fjernes. Dette grepet vil ventelig redusere trafikken i delstrekning 1 tilstrekkelig til at kollektiv- og resttrafikken kan blandes.
- Stenge Innherredsveien for **gjennomgangstrafikk for bil ved Buran**. Strekningen mellom Gregus gate og Mellomveien kan gjøres om til torg uten gjennomkjøring for annen trafikk enn kollektivtrafikk og sykkel. Det er rimelig å tro at et slikt grep vil redusere trafikken i Innherredsveien mellom Solsiden og Lademoen kirke til et minimum.
- Gjennomgangstrafikken kan om nødvendig fjernes i parsellen mellom Lademoen kirke og Sirkus shopping ved å **stenge ved Saxenborg alle** for annet enn kollektivtrafikk og sykkel.
- Disse tiltakene kan suppleres med stenging for gjennomgangstrafikken i en rekke bolig-gater. Dette gjelder f.eks. i Weidemanns vei, Hans Finnes gate, Asbjørnsens gate og Tyholtveien. Nærmere analyser kan avdekke andre gater som bør stenges.
- Dersom disse grepene ikke er tilstrekkelig, kan man vurdere ytterligere tiltak, så som å stenge Bakke bru for annet enn kollektivtrafikk og sykkel inn til Midtbyen, etablere bomring rundt f.eks. Møllenberg med høy pris for gjennomkjøring, og lignende.

Dette er til sammen grep som er forenlige med målene og forutsetningene til Innherredsveien, og er også konsistente med målene til Miljøpakken. Vi peker i denne sammenhengen på at disse tiltakene tilsvarer det man gjør i Europas fremste sykkelland, Nederland, der gjennomkjøring av bolig-gater er fjernet, slik at gående og syklende har kortest vei til nære mål, mens veien med bil er lengre. Bilen foretrekkes da på lange reiser, mens for korte reiser er det gang- og sykkel som dominerer.

Noen kunne innvende at det å fjerne gjennomgangstrafikken vil forringe næringslivets muligheter. Til det er å si at det forholder seg omvendt; det er gjennomgangstrafikken som ødelegger grunnlaget for næring; så lenge vareleveranser er ivaretatt, enten i Innherredsveien eller i sidegatene, så er befolkningstettheten i området tilstrekkelig for et bærekraftig næringsliv. Reduseres boligparkeringen til fordel for besøksparkering i området, øker næringslivets muligheter ytterligere.

Vi er ikke fremmede for forslagene om å redusere gateparkeringen i Kirkegata slik at nærtrafikken med sykkel og næringslivet i området får bedre kår, men understreker at dette grepet har lokal betydning for Bakkaunet, Rosenborg og Møllenberg, og ikke for hovedruten for sykkel, som har langt større nedslagsfelt enn nærområdet.

Vi legger til grunn at Statens vegvesen i det videre arbeidet med reguleringsplanen samarbeider med Trondheim kommune om hvilke restriktive tiltak som er nødvendige for å redusere gjennomgangstrafikken i den grad som er nødvendig for å oppfylle målene. Dette kan bety at planavgrensningen økes vesentlig, alternativt at rekkefølgebestemmelser stilles.³

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 sykkelen som et effektivt, helsebringende og miljøvennlig transportmiddel.

³ Det er bl.a. igangsatt reguleringsarbeid for Asbjørnsens gate og Tyholtveien; stenging for gjennomgangstrafikk i disse gatene kan være et eksempel på et relevant rekkefølgekrav.