



Trondheim, 6. september 2013

Syklistenes Landsforening (SLF) i Trondheim viser til forslag til utforming og valg sykkeltrasé, sak 12/51266/ L12, og kommer her med våre merknader.

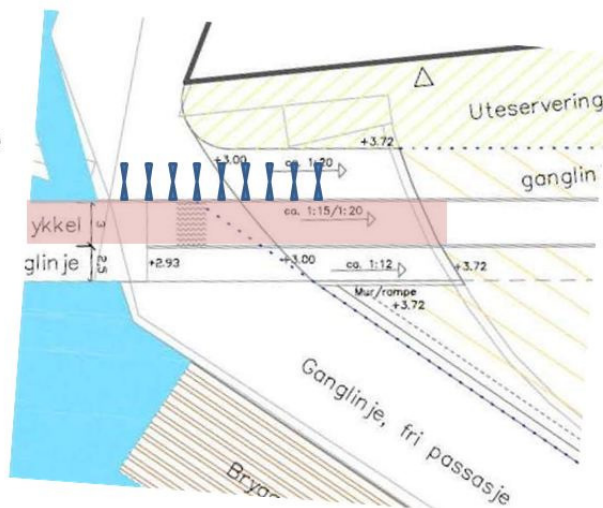
Som vi uttale på samrådsmøtet på den 28. august er vi svært positive til tiltaket. Situasjonen ved TMV-odden må forbedres. Helt siden bank-bygget ble etablert, og plassen oppå den underjordiske garasjen ble som den ble, har ferdsel for gående og syklende vært en utfordring, med mange unødvendige konflikter og dårlig framkommelighet. Arealet har vært regulert til trafikkformål, men har ikke fungert etter hensikten, og leietakerne i bygget har gjennom årene tatt seg til rette bl.a. med stengsler i form av kjettinger, betonggriser, blomsterkasser m.m. Vi ser frem til at dette endelig løser seg til fordel for de formål som lå i den opprinnelige planen.

Vi har følgende innspill til traséene som er fremlagt:

- Alternativ 1 for sykkeltraséen er helt klart den beste. Dette er i overensstemmelse med de opprinnelige planene for hovedsykkelruta. Med denne valg av trasé vil man få minst konflikt mellom gående og syklende, og best framkommelighet for syklende. I tillegg vil det bidra til å fjerne unødvendig sykling området ved TMV-kaia.
- Alternativ 2 for sykkeltraséen vil ikke fungere etter hensikten, hvis intensjonen er å oppnå forutsigbar ferdsel. Mange syklende vil velge rampen nærmest DnB-bygget, slik som i dag, da dette gir kortest og raskest vei, og en uryddig situasjon vil oppstå.

Vi mener de omtalte konfliktmulighetene i Alt 1 kan adresseres som følger:

Tydliggjøring av skille
- pullerter m/lys
Synliggjøring m/farge



- Der gående krysser sykkelruta ved østre ende av Verftsbrua kan pullerter benyttes på sykkelvegens nordre kant opp til toppen av rampen. Videre kan rustrød dekke brukes på sykkelvegen mellom brua og toppen av rampen. Disse tiltak vil tydeliggjøre sykkelvegen overfor gående, øke oppmerksomheten og redusere konfliktene. Pullertene bør lyssettes slik at de fungerer som ledelinje og tydeliggjør skillet også i

mørket. Man bør unngå bruk av hastighetsreducerende tiltak, da trafikantene vil søke å unngå disse, og resultatet gir gjerne flere konflikter, og ikke færre.

- Over plassen kan sykkelvegen tydeliggjøres og gjøres attraktiv for syklende ved f.eks. å slipe steinen. For å hindre at gående foretrekker sykkelvegen bør også gangarealet bli like plant som sykkelvegen, men skilles fra denne gjennom en tydelig kant, f.eks. av uslipt stein. Diodelys kan være en effektiv måte å tydeliggjøre både sykkelvegen og gangvegene på en måte som ikke hindrer fremkommelighet. Dette er et bedre grep enn f.eks. pullerter over plassen. Av hensyn til effektiv vintervedlikehold bør man unngå høydeforskjell mellom gangveg og sykkelveg.
- M.h.t. regelverk bør traséen skilles som sykkelveg mellom Verftsbrua og Thaulowkaia, slik at dette er et sammenhengende system formelt sett.

Utover selve sykkeltraséen vil vi legge vekt på følgende:

- Dekket i området ved TMV-kaia er generelt sett svært dårlig. Det dannes store vandammer etter regnvær, og om vinteren er det like attraktivt å gå i området.
- Sykkelparkeringen i området har for **dårlig kapasitet**. Sykkelparkeringen må dimensjoneres etter behovet. Internasjonale anerkjente normer tilsier at det bør avsettes en sykkelparkingsplass for hver 15 stol på restaurant og 2 per 100 m² detaljhandel. Sykkelparkering til kontor kommer i tillegg med 0,1 per 100 m² kontor (til besøkende). Vi forutsetter at parkering for ansatte er løst i parkeringskjeller, ellers tilkommer dette med 0,4 plasser per ansatt. Vi overlater til Byplankontoret å skaffe oversikt over behovet basert på disse nøkkeltall.
- Sykkelparkeringen i området har for **dårlig kvalitet**. Det er ingen låsbare skap, og ingen parkering under tak for besøkende. Langs deler av TMV-kaia er det pullerter som kan brukes, men disse fungerer dårlig. Vi foreslår følgende:
 - Det etableres sykkelparkering med bøyler (omvendt U) i områdene nærmest serveringssteder og butikker, uten tak. Halvparten av behovet dekkes slik. Områdene langs kantene av dokkene synes egnet, da dette motvirker fall i vannet og kan skje uten å hindre fremkommelighet for gående.
 - Det etableres sykkelparkering under tak med tilsvarende bøyler der avstanden til målet er over 50 meter. 40 % av behovet dekkes slik.
 - Det etableres sykkelparkering i låsbare skap i området. 10 % av parkeringsbehovet dekkes på denne måten. Skap kan legges lengst bort fra mål, men dog synlig slik at trafikantene er oppmerksom på dem. Området nordøst for eiendommen 410/632 (Snekkeribygget) synes egnet, da det er synlig fra sykkelvegen men i et område som ellers er preget av varelevering og lite sol.

Figuren nedenfor angir forslag til områder for sykkelparkering under tak og i skap. Det kan være andre området som også egner seg.



Vi understreker at tilrettelegging for sykkelparkering ikke representerer noen ulempe for med eksisterende virksomheter, ei heller ønskene fra Solsiden Marina om utseservering utenfor TMV-odden; mange syklende gjester vil foretrekke å kunne ha synlig kontroll over kjøretøyet sitt. Legger man ikke til rette for sykkelparkering i ordnede former vil resultatet bli villparkering, som ingen er tjent med.

Formåls grensen for prosjektet bør økes for å ivareta tilrettelegging for gående og sykkelparkering i hele området, på areal regulert til offentlig trafikkformål.

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.