



Til **Overvik, områdereguleringsplan**, sak 14/43152-29 er våre innspill som følger:

Overordnede vurderinger:

Generelt er vi positiv til fortetting. Utvikling av Utvik er i utkanten av byen, og vi ser fordeler med at andre områder utvikles først før Utvik. Som vi kommenterte i august i fjor til Kommuneplanmelding for byutvikling bør det tas grep som kan bidra til at fortetting skjer der man ønsker det og i den rekkefølge som gir størst gevinst, f.eks. på Tempe og Leangen før Øvre Rotvoll, og Øvre Rotvoll før Utvik.

Man bør vurdere om rekkefølgekrav er et nødvendig grep for å sikre byutvikling i ønsket rekkefølge.

De foreløpige trafikkanalysene (vedlegg 2) bekrefter at utbygging av Overvik fører til en stor økning i antall bilreiser dersom man legger dagens reisevaner til grunn. Uten at disse reisevanene endres (f.eks. gjennom effektive tiltak), vil nasjonale og lokale mål om at all trafikkvekst skal skje med miljøvennlige reiser ikke nås. Dette er et argument for at utbygging av Overvik utsettes.

Til planprogrammet spesielt:

- Arbeidet som Byplankontoret har gjort i.f.m. trafikkanalysen for Trondheim Øst (vedlegg 2) er en god start. Dette er første gang vi ser at attraktiviteten til sykkelveier blir analysert med høydeprofiler. Dog reiser vi spørsmål om analysene holder ift brukernes preferanser; f.eks. er ikke Blusuvollsbakken attraktiv i noen del av året hverken oppover eller nedover, da den er svært bratt.

Planarbeidet bør utvikle dette videre:

- Analysene bør utvides til flere relevante mål for sykkelture: Tempe/Gløshaugen/St. Olavs (disse tre kan samles til en), Nyhavna/Lade og Ranheim. Dette vil gi innsikt i hovedmål for sykkelreiser, og hvilke sykkeltraseer som bør etableres innenfor og utenfor Utvik. Gående og syklende bør sikres gode forbindelser både internt og til viktige mål.
- I tråd med anbefalingene i trafikkanalysen bør de fire tversgående koplinger for gående og syklende utredes, samt koplring til hovednettet på nordsiden av Fv950.
- Det bør også vurderes virkningen av et nytt tilbud fra nordsiden av Fv950 via Østmovengen og Huldervegen, gjennom Grilstad gård og med tilkoping til sykkelvegen langs Meråkerbanen. En slik forbindelse kan vise seg å være meget attraktiv.

Bestemmelsene som etableres for Overvik bør sikre at gode forbindelser for både gående og syklende er etablert før de ulike delene av Overvik utvikles.

- F.eks. er tilbudet langs Fv950 ikke av tilfredsstillende kvalitet; dette bør sikres gjennom rekkefølgekrav.
- Bedre forhold for gående og syklende langs og på tvers av Jakobsivegen og Tunvegen for å nå viktige mål som Charlottenlund ungdomsskole og idrettsanlegg bør sikres gjennom rekkefølgekrav.
- Gode forhold for gående og syklende til og fra fremtidig **lokalsenter** på Rotvoll Sør (Aunejordet) bør sikres gjennom rekkefølgekrav.

Konkurransesituasjonen for gang- og sykkelture kontra andre reisevalg bør utredes, slik at man får et realistisk anslag for andel reiser til fots og med sykkel.

Kollektivanalysene bør vurdere gevinstene av at bussruter benytter Strindheimtunnelen fremfor Innherredsveien. Dette har betydning for konkurransebildet mellom buss og bil.

Virkningene av etablering av bybane langs dagens jernbanetrase Ranheim-Brattøra-Lerkendal-Heimdal bør vurderes. Med gode forbindelser over Fv950 og E6 kan de nordlige delene av Overvik nås til fots og med sykkel fra bybanestasjon på Ranheim.

I tråd med bygningsrådets vedtak 5. mai 2015, bør planprogrammet vurdere realiserbarheten og effekten av å la bybanen legges gjennom Overvik og eventuelt koples sammen med Stamrute øst; en "østre ring" kan gi svært god kollektivdekning, føre til mange kollektivreiser, og dempe de negative konsekvensene av et bilbasert reisemønster.

Med vennlig hilsen

Syklistenes Landsforening i Trondheim v/R. Sanders, Lagmann Dreyers gate 5, 7043 Trondheim