



Våre innspill er som følger:

Overordnede vurderinger:

Generelt er vi positiv til fortetting. Utvikling av Rotvoll Øvre kan utvide den tette urbane byen, og med gode grep kan den bidra til å omforme nærliggende områder på en positiv måte. Charlottenlund er i dag et bilbasert byområde, hvor over 60 % av reiser fra egen hjem foretas med bil (jfr TØI 677(2003) Byreiser).

Som vi kommenterte i august i fjor til Kommuneplanmelding for byutvikling bør det tas grep som kan bidra til at fortetting skjer 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 grep for å sikre byutvikling i ønsket rekkefølge.

De foreløpige trafikkanalysene bekrefter at utbygging av Øvre Rotvoll vil føre 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.

Til planprogrammet spesielt:

- Arbeidet som Byplankontoret har gjort i.f.m. trafikkanalysen for Trondheim Øst er en god start. Dette er første gang vi ser at attraktiviteten til sykkelveier blir analysert med høydeprofiler.

Planarbeidet bør utvikle dette videre:

- Analysene bør utvides til flere relevante mål for sykkelreiser: Tempe/Gløshaugen/St. Olavs (disse tre kan vurderes samlet), Nyhavna/Lade og Ranheim. Dette vil gi innsikt i hovedmål for sykkelreiser, og hvilke sykkeltraseer som bør etableres innenfor, utenfor og gjennom Rotvoll Øvre. Gående og syklende bør sikres gode forbindelser både internt og til viktige mål.
- Særlig bør det utredes gode forbindelser på tvers av dagens barrierer (E6 Omkjøringsveien, Haakon VII's gate og Innherredsveien Rv706). God forbindelse er direkte, oppfattes som trygge (atskilt fra motorisert trafikk), har jevn stigning med lite høydeforskjell, og i trivelige omgivelser. Trange, mørke underganger skal ikke forekomme.

Bestemmelsene som etableres for Rotvoll Øvre bør sikre at gode, gjennomgående forbindelser for både gående og syklende er etablert tidligst mulig, og på denne måten gi nye kvaliteter til bl.a. Charlottenlund.

- Gode forhold for gående og syklende til og fra fremtidig **lokalsenter** på Rotvoll Sør (Aunejordet) bør f.eks. sikres gjennom rekkefølgekrav.

Konkurransesituasjonen for gang- og sykkelreiser 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.

I tråd med bygningsrådets vedtak 5. mai 2015, bør planprogrammet vurdere realiserbarheten og effekten av å la bybanen legges gjennom området 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.

Lykke til med planarbeidet!

Med vennlig hilsen

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

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.