



Grunnlagsdokumentet berømmes for å sette fokus på hovedproblemstillingene, og til mulige veivalg. Til Miljøpakkens trinn 3 er våre innspill som følger:

Ref.	Gjelder	Vårt innspill	Begrunnelse
Innspill til hovedproblemstillingene			
1	Mål etter 2018	Mål for reduksjon i bilbruk kan økes	Mål for andel turer til fots og med sykkel på hhv. 30 % og 15 % i 2025 bør innlemmes i Miljøpakkens mål. Koplet med nasjonale klimamål tilsier dette at Miljøpakken bør sette ambisiøse mål for trinn 3 og 4.
2	Prinsipper for fordeling	Øremerket investeringstilskudd og programområdetiltak	Bymiljøavtalen, "sykkelekspressmilliarden" og høyere mål for miljøvennlig transport tilsier at den tidligere 50/50 fordelingen mellom hovedveger og KSSM-tiltak bør endres til f.eks. 30/70.
Innspill til enkeltprosjekter som ikke er fullfinansiert			
3	Byåstunnelen	Tunnelen åpner for mindre trafikk gjennom Midtbyen	Vi ser gevinster for både syklende og bymiljø dersom åpning av Byåstunnelen forutsetter at Bøckmans veg stenges for gjennomkjøring med bil, og at Midtbyen avlastes for biltrafikk.
4	Brundalsforbindelsen	Buss- og sykkelveg	Brundalsforbindelsen med tilkopling til Jonsvannsveien for buss og sykkel gir reisetidsfordeler sammenlignet med bil.
5	Reppe-Vikåsen	Etablere snarvei for gående og syklende	Skolebarna trenger en trygg snarvei. En snarveg koster mindre enn en bussveg.
6	Johan Tillers veg	Kopling til E6	Tilkopling til E6 gjør det mulig å omforme Heimdal sentrum til en torg der kun buss kan passere. Dette gir mange gevinster mht. sentrumsutvikling på Heimdal
7	Nedre Forsøkslia	Fortau til Bjørndalen	Stor gevinst å få etablert et trygt tilbud for gående langs Forsøkslia mellom Romolslia og Bjørndalen.
Andre innspill til hovedproblemstillingene			
8	Arealpolitikk	Rekkefølgekrav bør vurderes	For utbygging av krevende områder, så som Overvik og Dragvoll, bør man politisk vurdere å stille rekkefølgekrav til høykvalitets kollektivtilbud og eventuelt lavere tak for antall parkeringsplasser; for Overvik kan to-spors jernbane ved Ranheim være aktuelt; for Dragvoll etablering av "Stamrute øst".
9	Justering av bomprising	Lette bruk av Omkjøringsveien	Vurder tiltak for gjøre det mer attraktivt for bilreiser med start og mål innenfor Omkjøringsveien å benytte Omkjøringsveien. Dette kan avlaste Tyholtringen, Singsakerringen og boligarter.

Ytterligere kommentarer:

- Utvikling i sykkelandel har vært god; den må dog øke i takt for å nå målet om 15 % andel innen 2024. Heldigvis er det mange sykkeltiltak som ikke er utløst, og det er grunn til å tro at sykkelens andel vil øke i tråd med målene i sykkelstrategien, særlig når viktige tilbud etableres:
 - Øst-Vest gjennom Miljøbyen
 - At Lade får trygge forbindelser til Midtbyen
 - At prosjekter med stor reisetidsgevinst (så som tverrforbindelsen Halset – Tempe) blir realisert.
- Miljøpakken bør øke ambisjonene om tilbud på sykkelparkering på offentlig grunn; dette er et grep som gir raske resultater.
- Økning av standard på drift og vedlikehold er også et effektivt grep.
- For Trinn 4 og satsningen på skinnegående kollektivtilbud bør man utrede om langtunnel Ranheim – Lerkendal og bybane på dagens jernbane mellom Ranheim og Lerkendal/Heimdal m.m. er grep som kan være et kostnadseffektivt virkemiddel og et gunstig grep for byutvikling. Sykkel og tog/bybane utfyller hverandre på en svært gunstig måte.

Med vennlig hilsen

Syklistenes Landsforening i Trondheim v/R. Sanders, Lagmann Dreyers gate 5, 7068 Trondheim

Syklistenes Landsforening er en landsomfattende og ideell organisasjon som arbeider for å fremme sykling i Norge. Vi arbeider for å styrke sykkelens rolle som et effektivt, helsebringende og miljøvennlig transportmiddel.