



Til sak 14/57597-35, *Del av Nidarø, detaljregulering* er våre innspill som følger:

Ref.	Gjelder	Vårt innspill	Begrunnelse
1	Rekkefølgebestemmelser	Fortau langs Klostergata oppgraderes før tiltaket igangsettes.	Det må være trygt og attraktivt å ferdes til fots langs Klostergata. Klostergata er skoleveg for Ila skole. Sikker skoleveg er viktig i.f.m. utbygging.
2	Rekkefølgebestemmelser	Kantsteinsparkering fjernes og sykkelfelt anlegges i Mauritz Hansens gate før ny brukstillatelse gis.	Bilparkering i Mauritz Hansens gate er problematisk for trafikksikkerheten. Mauritz Hansens gate inngår i hovednettet, og sykkelfeltene fra Vangslunds gate bør forlenges hit.
3	Rekkefølgebestemmelser, plankart	Dagens tursti langs Nidelven omreguleres og oppgraderes til sykkelveg med fortau før ny brukstillatelse gis.	Det må være trygt og attraktivt å ferdes til fots og med sykkel til Nidarø. Dagens tursti fra Vollabakken og fram til Nidareid bru er ikke tilstrekkelig for å ivareta økt gang- og sykkeltrafikk.
4	Rekkefølgebestemmelser, plankart	Nidareid bru oppgraderes til sykkelveg med fortau med universell utforming før ny brukstillatelse gis.	Det bør være universell tilgang til Nidarø fra Ila. Bakken mellom Ilen kirke og Nidareid bru er for bratt i dag.
5	Bestemmelser § 3.10 Sykkelparkering	Det skal etableres stativ for sykkelparkering for minimum 800 sykler. Minst 5 % med plass til lastesykler. Minst halvparten av plassene plasseres under tak eller i låsbare skap. Sykkelparkering anlegges i maksimalt 100 meter gangavstand fra inngang.	Det bør være tilstrekkelig kapasitet for sykkelparkering i hverdagen. Dimensjonerende aktivitet synes å være håndballkamper Øvre liga, med ca. 2000 tilskuere per kamp. Det anbefales 0,4 plass per tilskuer ¹ .
6	Bestemmelser § 3.10 Sykkelparkering	Det skal avsettes plass til bysykkelstativer for minimum 80 bysykler fordelt mellom de to hovedinngangene.	Det bør være tilstrekkelig kapasitet for bysykkelordning. Med ca. 2000 tilskuere per håndballkamp bør minst 4 % kunne benytte bysykkel.
7	Bestemmelser § 3.10 Sykkelparkering	Det skal avsettes plass til midlertidig sykkelparkering for minimum 1700 sykler.	Det bør være tilstrekkelig kapasitet for sykkelparkering ved større arrangementer. Dimensjonerende aktivitet synes å være konserter med 10.000 tilskuere. Det anbefales 0,25 plass per tilskuer ¹ , d.v.s. 2500 plasser, fordelt på 800 faste og 1700 mobile.

¹ Cykelparkeringshåndbok, Dansk Cyklist Forbund 2007, side 41.

Ytterligere kommentarer:

- Plankartet viser sykkelveg i nordvestre del av Klostergata; dette finnes ikke i dag, og vi stusser over at dette tegnes inn uten at det problematiseres hvorvidt sykkelveg eller sykkelfelt kan etableres i hele strekket frem til Mauritz Hansens gate. En bedre løsning synes å være:
 - Sykkelveg med fortau langs dagens Elvepromenade, sammenhengende mellom Vollabakken/Øvre Bakklandet og Nidareid bru. Dette vil bli en trygg og attraktiv forbindelse, atskilt fra biltrafikk.
 - Sykkelfelt i Mauritz Hansens gate, med tilkopling (sykkelveg m/fortau) til nevnte sykkelveg langs Elvepromenaden fra krysset Mauritz Hansens gate/Ragnhilds gate. Dette henger godt sammen med forslaget om ny bru over Nidelva i forlengelsen av Ragnhilds gate over til Sverres gate.
 - Klostergata beholdes som nå med blandet trafikk; fortouene forutsettes oppgradert før bygging. Bredden på gata beholdes som i dag.
- Nidarø er krevende trafikkmessig allerede i dag. Den planlagte økning i antall spilleflater vil uten restriktive tiltak øke trafikken. Skal dette løses på en bærekraftig måte, bør det legges bedre til rette for miljøvennlig transport, og fysiske restriksjoner benyttes for å redusere uønsket bilkjøring. Følgende elementer bør vurderes i tillegg til innspillene nevnt allerede:
 - Nye kollektivholdeplasser i Kongens gate nær Ilen kirke. Dette vil korte ned gangtiden og gjøre det mer attraktivt å velge kollektivtrafikk. Vurderes om Kalvskinnet holdeplass flyttes vestover, Skansen holdeplass flyttes østover, eller at den nye holdeplassen erstatter begge.
 - Opphøyd gang- og sykkelkryssing av Kongens gate v/Ilen kirke, gjerne uten lyssignal. Dette vil øke trafiksikkerheten for myke trafikanter, og gjøre det mer attraktivt å gå og sykle.²
 - Færre bilparkeringsplasser enn de 190 som er foreslått³, la være å etablere "Kiss and drive", da sistnevnte er et tiltak som øker biltrafikken. Soneparkering innføres, bobilparkering tillates ikke.
 - Det benyttes fysiske tiltak (pullerter) som hindrer parkering på fortau langs Klostergata og bilkjøring på regulert arealet for gående og syklende (o_Fortau/o_Sykkelveg/o_Torg/o_GS1).
- Vi stusser over at ikke ROS-analysen finner faren ved sabotasje å være "svært alvorlig". Ettersom Nidarø kun kan effektivt betjenes av nødetaer langs Klostergata, kan en sabotør med relativt enkle midler skape store vansker for evakuering av skadde / slukking av brann m.m. ved målrettet aksjon i Klostergata og Nidareid bru/Gangbrua. Ved et større arrangement med 10.000 tilskuere og flere titalls skadde kombinert med behov for brannslukking, vil nødetatene ventelig ha store utfordringer, tross den korte avstanden til sykehus. En beredskapsplan med bl.a. elektriske lastesykler kan være et nødvendig tiltak.

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 sykkelen som et effektivt, helsebringende og miljøvennlig transportmiddel.

² Et lyskryss representerer en ulempe for syklende som tilsvarer 3 minutter sykkelveg, ifølge Urbanet analyse.

³ Planen foreslår å omregulere de ulovlig etablerte parkeringsplassene som ligger i det som kommunens arealplan er regulert til parkområde, med en totalt utvidelse av antall regulerte parkeringsplasser fra 113 til 190. Se heller på forslagene for ny Jordal Amfi i Oslo, som reduserer 150 regulerte og langt flere uregulerte p-plasser til **kun 38 plasser** inkludert HC, 350 plasser for sykkelparkering og flere bysykkelstativer til et anlegg med 5500 tilskuere. De fleste av målgruppen er blant de sprekeste, og er ikke fysisk avhengig av å benytte bil til daglig bruk av anlegget.