

Østmarkveien 2 og 4 (lokalsenter Lade)

Prosjektet har flere positive elementer, som bedrer situasjon for myke trafikanter ift dagens situasjon. Med enkelte justeringer vil dette kunne bli et lokalsenter som betjener boende i nærområdet, og vil totalt sett kunne bidra til mindre bilkjøring.

Vi viser til referanse 08/31012 Østmarkveien 2 og 4, detaljregulering, og kommer med følgende merknader:

Prosjektet har flere positive elementer, som bedrer situasjon for myke trafikanter ift dagens situasjon. Med enkelte justeringer vil dette kunne bli et lokalsenter som betjener boende i nærområdet, og vil totalt sett kunne bidra til mindre bilkjøring.

SLF mener at boligmasse bør også være en del av utbyggingen.

1. SLF mener reguleringsplanens krav til sykkelparkeringsplasser må økes, på bekostning av areal til bilparkering. Kravet om 1 sykkelparkeringsplass per 100 kvadratmeter handelareal bør minst dobles i dette prosjektet. Med utgangspunkt i et lokalsenter med mange boliger i nærområdet, kan de aller fleste nå handelsområdet til fots eller per sykkel. I fremtiden ventes det også større sykler, når cargo-sykkel blir en vanlig måte å foreta innkjøp med. Av den grunn bør arealet til sykkelparkering økes, og området foran inngangen gjøres bredere på bekostning av parkeringsplasser for bil.
2. Det bør anlegges attraktiv sykkelparkering både for besøkende og ansatte, der de fleste parkeringsplasser er under tak og med sikker låsmulighet. Stativer som gjør det mulig å låse sykkelrammen fast bør velges. De nye sykkelparkeringsanleggene kjøpt av Trondheim kommune i Nordre gate bør tjene som inspirasjon.
3. SLF mener at antall parkeringsplasser for bil bør reduseres vesentlig. Dette er forenelig med rollen som lokalsenter. Frigjort plass kan delvis anvendes til attraktiv sykkelparkering, og delvis til større friarealer. Gående i aksene Østmarkvegen – Lade alle i retning Lade kirke bør få en rettere linje enn dagens. Dette vil tilsi mindre parkeringsareal i den sør-østlige delene av tomten.
4. Innkjøring for bil bør fjernes fra Østmarkvegen. Østmarkvegen bør forbeholdes gående og syklende samt den meget begrensede lokaltrafikken. Inn- og utkjøring bør kun foregå fra Ingemann Torps veg. Dette vil konsentrere biltrafikken til en innkjøring, og gjøre det mulig å frigi større arealer til syklende og gående som angitt over.
5. Det bør anlegges opphøyd overgang over stikkvegen for varelevering, slik at hastigheten må settes ned og sjåførene blir årvåkne for kryssende gang- og sykkeltrafikk.
6. Det bør anlegges opphøyd overgang over Ingemann Torps (fotgjengerovergangen nærmest Lade alle), slik at hastigheten må settes ned og sjåførene blir årvåkne for kryssende gang- og sykkeltrafikk.
7. SLF mener konsulentrapportens beregninger om økt biltrafikk ikke reflekterer rollen dette senteret har som lokalsenter. Svært mange bor i gang- og sykkelavstand fra senteret, og

i rollen som lokalsenter vil den kunne bidra til mindre bilkjøring, ikke mer bilkjøring. Med flere tjenestetilbud på samme sted, vil nærboende ha mindre grunn til å kjøre andre steder. En begrensning i areal for bilparkering vil understreke eiendommens rolle som lokalsenter.

8. SLF mener at boligmasse bør også være en del av utbyggingen.