



Trondheim, 26. mai 2011

Syklistenes Landsforening (SLF) i Trondheim viser til *foreslått reguleringsplan Presthusområdet på Ranheim*, ref 09/33306.

SLF Trondheim kommer i den anledning med følgende høringsuttalelse.

1. SLF er på generelt grunnlag positiv til etablering av bussdepot som et virkemiddel for å bedre kollektivtrafikken. Det er beklagelig om dette går ut over dyrka mark. Den foreslåtte plasseringen tett inntil en hovedinnfartsåre teller positiv.
2. Flytting av gang-/sykkelvegen langs Fv 950 fra nordsiden til sørsiden medfører en forringelse i forhold til dagens løsning, da Fv 950 må krysses øst for Askeladdvegen. Vi er særlig bekymret for trafikksikkerheten ved undergangene GT4/GT3, der sykkeltrafikk i flere akser krysser hverandre i høy hastighet, og i tillegg blandes med gående. Det er sannsynlig at dette blir et ulykkespunkt. Det må tas ytterligere grep for å bøte på dette. Vi anmerker følgende:
 - a) **Å beholde gang-/sykkelvegen langs Fv 950 på nordsiden bør være forsvarlig trafikksikkerhetsmessig dersom bensinstasjonen tas ut fra planen.** Å etablere bensinstasjon med kryssing av gang-/sykkelveg er ikke gunstig trafikksikkerhetsmessig. Ny bensinstasjon er ikke et prioritert samfunns mål, og bør kunne tas ut av planen. Trafikksikkerhetsmessig er det ugunstig om gang-/sykkelvegen langs Fv 950 krysser inn/utkjøring av bussdepot. Bussjåfører er profesjonelle som tar trafikksikkerhet alvorlig. Vi er derfor ikke så bekymret for dette.
 - b) **Kryssing av Fv 950 øst for Askeladdvegen må utformes trafikksikkert gjennom bruk av fartsdempende tiltak.** Dette krysset må likevel inngå for å tilby området sør for planen som turområde. Vi anbefaler en kombinasjon av innsnevring av kjørevegen og bruk av trapeshump med lang opphøyd overgang og ”ingenmannsland” på begge sider av overgangen. Fartsdempende tiltak som får den reelle hastigheten ned til 30 km/t gir god trafikksikkerhet. Grepene vil dessuten ha avvisende virkning for bilister som i dag velger Fv 950 fremfor E6; det er gunstig om flest mulig velger E6, og alle tiltak som gjør Fv 950 mindre attraktiv er derfor av det gode. **Etablering av 30 km/t langs Fv 950 mellom Presthusvegen og Grilstadvegen er et grep vi anbefaler.**
 - c) En ny overgang som knytter Prestegårdsjordet barnehage med g/s-vegen på nordsiden av Fv 950 må etableres. Her krysses bilvegen i dag uten overgang.
3. Kryssing av E6 ved Presthusvegen for g/s-trafikk er foreslått flyttet til østsiden av dagens bru. Dette støtter vi, da dette vil være gunstig for g/s-trafikk i aksene nord-syd. Det gir kortere skoleveg, og man får en bedre løsning i bakken der Presthusvegen møter rampene til/fra E6. Men den foreslåtte løsningen med ”grisehale” på hver ende av brua er ikke tilfredsstillende. **En ny gang- og sykkelbru over E6 som gir en attraktiv og trafikksikker løsning er nødvendig.** Det krever justeringer av ramper, tunnelhøyder, og kurvatur på brua.

4. De eksisterende undergangene for g/sykeltrafikk (GT3, GT5) er firkantede betongtuneller, og er både svært utrivelige og lite trafikksikre. De nye **undergangene** (GT1, GT2 og eventuelt GT4) må **utformes med konkave (timeglassformede) sider** for å bedre sikten inn, gjennom og ut av tunellene. Den eksisterende undergangen GT3 må ombygges tilsvarende; denne har i dag en særdeles dårlig utforming med tanke på trafikkstrømmene for gående og syklende. **Dersom gang-/sykkelvegen langs Fv 950 flyttes fra nordsiden til sørsiden, er det helt nødvendig å bygge om GT3** av trafikksikkerhetshensyn, jmfør diskusjonen i punkt 2 over.
5. Attraktiv sykkelveg til og fra bussdepotet må reguleres inn.
6. Reguleringsplanen bør etablere attraktive sykkelparkeringsplasser slik at minst halvparten av sjåførene kan benytte sykkel til jobben. Med attraktive parkeringsanlegg for sykkel mener vi anlegg under tak, med mulighet for sikker oppbevaring av sykkelen. Her bør fylkeskommunen gå foran og viser veg, og etablere innendørs sykkelparkering med enkel tilgang til dusjfasiliteter, og mulighet for sykkelvedlikehold (vask, enkle reparasjoner). Sjåførene har en stressende og stillesittende arbeidssituasjon, og vil tjene mye på å kunne bruke kroppen til og fra arbeidsplassen. Fortjenesten vil tilfalle den enkelte sjåfør, arbeidsgiveren, og samfunnet forøvrig. Helsegevinsten av daglig mosjon er i følge Helsedirektoratet svært store.¹
7. Vi anbefaler at det **reguleres inn gang/sykkelveg gjennom friområdet/boligområdet** (o_F/BO2 på plankartet), gjerne lagt i grønnstrukturen bak BST. Dette vil gi en god løsning for sykkeltrafikk i aksene øst-vest, som kan nå Huldervegen ved Askeladdvegen, og følge Huldervegen videre vestover. En fremtidig hovedsykkelrute (supersykkelveg) langs Meråkerbanen er under planlegging, og en kopling til denne fra Huldervegen gjennom Grillstad gård er mulig. Dette vil gi en svært attraktiv sykkelrute med liten høydeforskjell for syklende mellom Olderdalen/Vikåsen/Reppe og Trondheim øst/sentrum, som da slipper å klatre Fv 950 opp til Skovgård (ca kvote 28 til 65). Den sparte høydeforskjellen tilsvarer en forkortet ”sykkelaavstand” på nærmere 3 km².

Vennlig hilsen

Syklistenes Landsforening i Trondheim
v/ Richard Torbjørn Sanders, Lagmann Dreyers gate 5, 7043 Trondheim
trondheim@syklistene.no, 930 58 954

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.

¹ http://www.helsedirektoratet.no/publikasjoner/rapporter/positive_helseeffekter_av_fysisk_aktivitet_208564

² Å stige 50 høydemeter på sykkel tilsvarer energiforbruket på 4 km flat sykkelvei.