



Trondheim, 16. februar 2012

Syklistenes Landsforening (SLF) i Trondheim viser til forslag til planprogram datert 02.01.12, og kommer her med våre merknader.

Vårt utgangspunkt er at målene til Miljøpakken i Trondheim legges til grunn. Vi sikter da til pakkens mål om overgang til miljøvennlig transport (kollektiv-, sykkel- og gangtrafikk). Disse målene bør tillegges avgjørende vekt, ettersom det er Miljøpakken som forutsettes å finansiere prosjektet, fremfor tidligere planer, der målet var økt fremkommelighet for biltrafikk, med økt biltrafikk som konsekvens. Reguleringsplanen fra 1988 er i den sammenheng mindre relevant. Det bør være et overordnet mål at prosjektet ikke fører til økt bilkjøring, men tvert i mot bidrar til å gjøre det lettere å velge miljøvennlig transportformer, først og fremst gang-, sykkel- og kollektivtrafikk.

Vi mener at **planområdets avgrensning må utvides/ændres** til å omfatte en direkte forbindelse til NTNU Dragvoll. Som kjent er dette det største transportmålet i området i dag, og det er per i dag ikke tilrettelagt direkte forbindelse for kollektiv-, sykkel- og gangtrafikk mot nord. Å etablere dette er i samsvar med målet om å «øke tilgjengeligheten for institusjonsområdene i Brundalen og på Dragvoll». Alternativene som er vist i planprogrammet inneholder ikke en direkte forbindelse til Dragvoll. Slike alternativer må utredes for kollektiv-, sykkel- og gangtrafikk. Vi mener en trasé langs eller parallelt med Andreas Claussens veg, Stokkbekken og Stavsvegen bør utredes.

Følgende utredningstemaer bør inngå:

- **Brundalsforbindelse for sykkeltrafikk** – utredning av sykkelanlegg parallelt med Brundalsforbindelsen / Haakon VIIs gate som sykkeltilbud for Brundalen v.g.s. og NTNU Dragvoll, som ledd i en **universelt utformet sykkeltrasé** fra Midtbyen / Østbyen / Lade, d.v.s. forbundet med «Malvikruta» (Rute S1) og den planlagte sykkelekspressvegen langs Meråkerbanen. Utredningen bør inkludere beregning av potensialet for sykkeltrafikk (ATP-beregninger), samt beregning av samfunnsnytte og lønnsomhet. For sykkeltrafikk til og fra NTNU Dragvoll bør utredningen sammenligne med alternativer via Miljøbyen Brøset. Det bør spesielt utredes om det er mulig å oppnå universelt utformet trasé (<5 %) mellom Dragvoll og Midtbyen.
- Utredningen av trafikksystemet bør inkludere **et alternativ hvor kun gang-, sykkel- og kollektivtransport inngår**, og sammenligne effekter og oppfyllelse av mål.
- Utredningen av trafikksystemet bør inkludere et alternativ hvor biltrafikken kun føres frem til Brundalen vgs / Yrkesskolevegen.
- Utrede **hvilke tidsbesparelser som kan oppnås for kollektivtrafikken** mellom Trondheim sentrum og Brundalen vgs/NTNU Dragvoll ved å bruke Brundalsforbindelsen, og i den sammenheng se på nye rutestrukturer med forbindelser til både Haakon VIIs gate og E6-tunellen fremfor Innherredsvegen.
- Utredning av restriktive tiltak i det øvrige vegsystemet i boligområdene på Øvre Charlottenlund og Jakobsli, inkludert stenging for gjennomgangstrafikk.

- M.h.t. trafikksystemet bør det utredes attraktive krysninger av Brundalsforbindelsen for gående og syklende:
 - ved Madsjøen
 - i forlengelsen av General Wibes veg
 - ved Brundalen v.g.s.
 - mellom "Miljøbyen Granåsen" og Jakobsli
 - i krysset Jonsvannsveien/Presthusvegen
- Utrede tiltak for å gjøre det øvrige vegnettet mer attraktivt for syklende og gående (fartsreducerende tiltak, sykkelfelt eller sykkelveg m/fortau i Granåsvegen, Yrkesskolevegen/Brundalen, Hørløcks veg og Jacobslivegen).
- Utrede forhold knyttet til Øvre Rotvoll og eventuell omregulering av jordbruksområde til bolig- og næringsareal.

Vennlig hilsen

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

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.