



1. Innledning

Riktig arealplanlegging er avgjørende for å oppnå målene om en miljøvennlig hverdag. Kort gang- og sykkelavstand til daglige mål er avgjørende for at flest mulig kan klare seg uten bil i hverdagen. Dette gir et godt liv og en trivelig by.

I arbeidet som er gjort av Rådmannen er det lagt et godt grunnlag for å vurdere ulike områder ut i fra miljøfaktorer. Dette er velkomment. I våre kommentarer peker vi på områder av analysen som kan forbedres.

Vi gir våre anbefalinger om områder som kan omdisponeres, og andre som ikke bør omdisponeres fra LNF. Ved å gjøre de riktige utbyggingene i Trondheim, kan man unngå at LNF i randkommunene blir utbygget, enten det dreier seg om bolig eller større vegareal.

Riktig arealplanlegging i IKAP, kombinert med tiltak i infrastruktur, er løsningene som peker fremover. På lengere sikt vil etablering av høyhastighetstog sør-, øst- og nordover legge til rette for fortetting og et fleksibelt arbeidsmarked som ikke er basert på bruk av bil i det daglige. Trygge og sikre gang- og sykkelforbindelser med kortere tidsavstand enn bilveien til de daglige mål, kombinert med gode kollektivløsninger, bidrar til å gjøre det lett for flere å velge en bærekraftig hverdag.

Nedenfor kommenterer vi de ulike delene av arealplanen, både forslaget fra Rådmannen og vedtakene i Bygningsrådet.

2. Bygningsrådets vedtak

Til vedtakene i bygningsrådet 26. juni 2012 påpeker vi følgende:

- **En rekke av de forslåtte områdene i vedtakets punkt 1 er svært problematiske med hensyn til hovedmålene til arealplanen.** Dette tar vi opp under vår behandling av de enkelte forslagene.
- Punkt 3 om definisjonen av begrepet "fortetting mellom eksisterende boligområder" kan oppfattes som en **tøying av begrepet "fortetting"**. Dette forsterkes av at en rekke av forslagene i punkt 1 fører til fortsatt spredning av byen, og ikke fortetting. SLF imøteser en skarpere definisjon av begrepet i rullering av arealplanen.
- Punkt 5 med krav om beregning av klimagassutslipp for IKAP støtter vi. **Beregning av klimagassutslipp må forbedres**, jamfør våre kommentarer annet sted.

En rekke av bygningsrådets flertallsmerknader stiller vi oss bak:

- **Hensikten med rulleringen er å nå målet om en bærekraftig by.** Dette er konsistent med Rådmannens forslag. Hva dette konkret betyr, understreker vi i våre kommentarer på vesentlige punkter.

- Målet om at under 50 % av transportbehovet skal gjennomføres med bil skal være en klar premiss ved arealplanlegging og prioritering av nye områder. SLF kommenterer en rekke steder i denne høringsuttalelsen hvorvidt dette målet styrkes eller svekkes av forslagene.
- Vi er enige i at et riktig grep kan være at kommunen spiller en aktiv rolle som kjøper og selger av arealer for å oppnå mål. Vi konstaterer at **det private markedet prioriterer prosjektene som gir høyest fortjeneste, uavhengig av andre mål.** Offentlige mål om fortetting, kombinert med andre samfunns mål, som flere studentboliger, sosial boligbygging, bærekraftige byområder og offentlig tjenesteyting, kan lettere nås gjennom en aktiv offentlig rolle enn gjennom reguleringsplaner med rekkefølgebestemmelser. Særlig synes dette å gjelde for små reguleringsområder, men selv i større utbyggingsområder synes det å være utfordrende.
- Forslaget om å **flytte markagrensen til Roald Amundsens vei er vi positive til.** De ubebygde områdene på østsiden av Roald Amundsens vei synes å være av liten verdi som LNF-område, men kan grunnet kort avstand til sentrumsfunksjoner bygges tett. Dette forutsetter trafiksikker atkomst, som i dag mangler i Roald Amundsens vei. Vi imøteser rekkefølgebestemmelser om dette, og ber om at stenging av Roald Amundsens vei for gjennomkjøring med bil vurderes, f.eks. der Ilabekken krysses. Dette vil gi gående og syklende en mer trafiksikker forbindelse både til det nye boligområdet, samt til Schöningsdal og Fagerlia. Lav hastighet (30 km/t), nytt fortau og sykkelfelt etableres i Roald Amundsens vei for å styrke trafiksikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter.

3. Rådmannens forslag

Rådmannen understreker at **hovedmålet med rulleringen er å nå målet om en bærekraftig by i 2020.** Det er ikke like klart om arealene Rådmannen forslår til utbygging oppnår et slikt vagt formulert mål. Det er en fordel at alle innkomne forslag er blitt vurdert, slik Bygningsrådet ba om, men vi mener **analysen har svakheter, og synes til dels å være inkonsistent anvendt.** Særlig gjelder dette analysen av klimagassutslipp, mulighetene for miljøvennlig transport, og utsiktene til en hverdag som ikke er bilbasert.

Samtidig vil vi **berømme arbeidet som er gjort på vurdering av lokalsentre** og de positive effektene de kan bidra med i CO₂-regnskapet. Ikke minst blir "en by av landsbyer" en trivelig by å være i. Dette gir et meget godt utgangspunkt for konkrete handlinger for å oppnå en bærekraftig by. Med en ytterligere forsterkning av gode lokalsentre, og nærhet til disse som et sentralt kriterium for nye boligprosjekter, kan større deler av Trondheim over tid omformes fra bilby til miljøby.

4. Lokalsentre

Som nevnt over, berømmer vi arbeidet som er gjort på vurdering av lokalsentre. Konsentrasjon av daglig handel, samt private og offentlige tjenester i lokalsentre, er et godt grep for å omforme det daglige transportarbeidet fra bil til miljøvennlige og helsebringende alternativer som gåing og sykling. Analysen viser da også at det er kun etablering av lokalsentre som gir lavere CO₂-utslipp. Ikke minst er det å kunne sykle og gå til et lokalsenter et tegn på en trivelig by.

Analysemetoden for CO₂ som er brukt er ikke angitt i detalj; siden tallene på CO₂-reduksjon er relativt beskjedne i alternativet med etablering av lokalsentre, er det muligens vurdert med for lav andel gående og syklende til lokalsentrene. Det synes opplagt at andel gående og syklende til og fra lokalsentre kan bli betydelig, særlig hvis det legges godt til rette for gang/sykkel både ved lokalsentre og adgang til/fra, koplet med restriktiv tilgjengelighet for bil. Dette utdyper vi nedenfor.

Katalogen over mulige lokalsentre og anbefalingene om både foreslåtte og fremtidige lokalsentre er et godt utgangspunkt, med angivelse av antall bosatte og arbeidsplasser i nærheten, og tilknytning til kollektivtilbud og hovedsykkelnett. En svakhet ved analysene (f.eks. i tabell 6 side 25) og listen over anbefalte lokalsentre i katalogen, er at de ikke baserer seg på samme sett av lokalsentre. En konsistent analyse må foretas, og vi **imøteser en politisk behandling av anbefalte og fremtidige lokalsentre.**

En rekke mulige lokalsentre ligger i sentrumsområder med stor befolkningstetthet, og som disse lokalsentre rettes mot. Vi sikter da til **Heimdal, Iisvika, Tempe, Elgeseter, Solsiden, Buran, Lade (Østmarkveien) og Leangen (nord for Sirkus)**. Vi imøteser en analyse som inkluderer disse. Rådmannen fremfører at de fleste av disse ikke er aktuelle for lokalsenteretablering. Vi mener man også i de bymessige strøkene utenfor Midtbyen bør identifisere og rendyrke lokalsentre.

Vi etterspør kataloginnslag for Rosenborg park, Brattøra og Klett.

Vi imøteser en politisk forankring av lokalsenter som verktøy ved arealplanlegging, og av prinsippet om at foretting og utvidelse av tilbudet skjer ved disse sentrene, samtidig som man er svært restriktiv med utvidelse av tilbud utenfor lokalsentrene.

Analysene som er gjort viser de uheldige konsekvensene av tidligere vedtak, og da særlig konsekvensene av vedtatte utvidelser i handelsarealer på Lade (inkludert Sirkus) og Tiller. **Den betydelige svekkelse av Midtbyen til fordel for avlastningssentrene i de neste par årene kommer tydelig til syne.** Dette forsterkes av vegprosjektene som gir større tilgjengelig med bil til avlastningssentrene, samtidig som de restriktive tiltakene hovedsakelig har omfavnet Midtbyen. **Vi imøteser nye politiske vedtak og tiltak som avbøter konsekvensene av tidligere vedtak.**

Næringsforeningen og vi har foreslått et **effektivt grep: etablering av "bomringer" rundt avlastningssentrene, med betaling for opphold** i disse områdene. Prisen for oppholdet settes for å oppnå ønskede effekter¹, slik at konkurranseforholdet endres til fordel for både lokalsentrene og Midtbyen. Avlastningssentrenes andel av handel i varegruppe 1 (dagligvarer) vil ventelig reduseres til fordel for lokalsentre, mens for handel i varegruppe 2 (detaljhandel i spesialbutikk) vil konkurranseforholdene mellom Midtbyen og avlastningssentrene i større grad utjevnes, til Midtbyens fordel. Avvisningseffekten av en oppholdsavgift for varegruppe 3 (arealkrevende detaljhandel) er ventelig lav, og avlastningssentrene vil dermed i større grad rendyrke rollen som avlastningssenter. Som kjent har det offentlige liten eller ingen innflytelse på fordeling mellom varegrupper når en reguleringsplan først åpner for handelsvirksomhet. **Oppholdsavgift er et målrettet virkemiddel som gir umiddelbar virkning,** og setter det offentlige i stand til å regulere handelsatferd på en måte som reguleringsplaner ikke gjør.

¹ En oppholdsavgift som er sammenlignbar med parkeringsavgiftene i Midtbyen er et utgangspunkt. Det er teknisk mulig å beregne oppholdstid basert på inn- og utkjøringstidspunkt til ringen, og beregne pris ut fra det. F.eks. kan gjennomkjøring gjøres gratis. Bosatte innenfor ringen kan få betalingsfritak.

Innføring av oppholdsavgift innenfor avlastningssentrene er et grep som vil **fremskynde omdanning av Tiller og Lade til sentrumspregede områder** med større innslag av kontorarbeidsplasser og høyere boligtetthet enn i dag. Dette er en ønsket utvikling i tråd med områdeplanene for Tiller og Lade.

Prinsippet om lokalsentre er vi som sagt svært positive til. For å styrke deres rolle som miljøvennlige alternativer, er det en rekke grep som bør tas. Lokalsentrene kan legges til rette for å betjene de som bor i 1-2 km gang- og sykkelavstand, og gjøre det attraktivt for å gå og sykle til dem, men mindre attraktivt å kjøre bil.

En rekke grep kan gjøres for å øke andelen som sykler og går, og å redusere andelen som velger å kjøre bil mellom lokalsentrene og boligområdene:

- **Attraktive lokale gang- og sykkelveier til/fra lokalsentre.** Det vil si korteste vei, uten unødvendige omveier hverken horisontalt eller vertikalt. Godt vedlikeholdt hele året, særlig om vinteren (fritt for is på fortau, fritt for saltslapp på g/s-tilbud). Det er en fordel for daglig handel at det er relativt flatt mellom om boligområder og lokalsenteret, eller at lokalsenteret ligger noe høyere i terrenget enn boligområder. Motsatt er det betydelig ulempe om lokalsenteret ligger lavere enn boligområder. Å sykle opp bakker med dagligvarer er tungt.
- **Torgpreget område ved lokalsenteret, fritt for biler.** Svært kort gangavstand mellom tilbudene, gangarealer som er snøfrie eller under tak, og overdekte sykkelparkeringsplasser ved alle inngangsporter til lokalsenteret er grep som gjør det attraktivt å la bilen stå. Korttidstilbud om bilparkering i ytterkant, gjerne under bakken, og med parkeringsavgift som motvirker unødig bilkjøring og lange parkeringsopphold. Lavere antall bilparkeringsplasser er også et virkemiddel.
- **Mindre attraktivt å kjøre bil** ved å gjøre bilveien lengre enn gang-/sykkelvegen, lav kjørehastighet, enveiskjørte gater, opphøyde overganger for fotgjengere i alle kryss, hindre gjennomkjøringsmuligheter. Dette er grep som gjør det praktisk å gå og sykle, og mindre praktisk å kjøre bil. Dersom det tar kortere tid og er mer praktisk å sykle eller gå enn å kjøre bil, så vil mange flere velge å gjøre nettopp det.

Et lovende eksempel i Trondheim finner vi på Saupstad. Her er det et tett lokalnett av gang- og sykkelveier til lokalsenteret, det er planer om å flytte bilparkeringen under bakken, og det er tett mellom offentlige og private tjenestetilbud. På Huseby/Saupstad/Kolstad er det lett å velge miljøvennlig transport, selv om området er langt fra sentrum. Gang- og sykkelbroen som er planlagt over Bjørndalen vil ytterlig styrke det miljøvennlige preget på bydelen, mens kollektivtilbudet kan og bør styrkes.

Siden det offentlige har mye å tjene på at befolkningen i større grad sykler og går i hverdagen, mener vi at det offentlige bør gå inn som en part i omdannelsen av lokalsentrene. Med offentlige tilskudd til endring av parkeringstilbud for bil og sykkel, for etablering av torg og for bedre vintervedlikehold for gående og syklende med mere, vil omdannelsen skje i raskere tempo enn om man utelukkende benytter reguleringsbestemmelser av handelsutvidelser for å få til en ønsket endring. Endring av vegsystemene for å tilgodese gående og syklende er en offentlig oppgave som kan finansieres av Miljøpakken, og som kan tilføres økte midler gjennom oppholdsavgiften på avlastningssentrene nevnt over.

Vi har følgende kommentarer til de foreslåtte lokalsentrene.

Lokalsenter	Kommentar
Brundalen	Etablering av denne henger tett sammen med omregulering av Rotvoll Øvre, som vi stiller oss positive til . Rekkefølgekrav bør stilles, som bl.a. inkluderer etablering av gang-/sykkelforbindelser både parallelt med Brundalsforbindelsen og andre tiltak i vegnettet for å favorisere gående og syklende fremfor bil til og fra lokalsenteret.
Byåsen	En svakhet ved Byåsen er at det kun er boliger og arbeidsplasser i sør, og ingen utsikt til endring. Et lokalsenter på Havstad ville antakelig vært å foretrekke, og bør utredes . Byåsen har en lang historie som lokalsenter, men det er rimelig å anta at andelen bilreiser er høy. Vi imøteser et politisk vedtak om at Rådmannen kommer tilbake med en analyse av lokalsenter på Havstad.
Dragvoll	Stengning av gamle Jonsvannsveien kan bidra til mindre bilkjøring. Etablering av en gang- og sykkelforbindelse til Vikåsen og Reppe som går vest for Ranheimsskogen/Vikåsen vil styrke Dragvoll lokalsenter , og bør stilles som rekkefølgekrav for utvidelse av Dragvoll. For syklende fra Vikåsen vil Dragvoll da være nærmeste lokalsenter i en avstand på ca. 3 km, mens Ranheim vil oppleves å være 10-12 km unna, p.g.a. høydeforskjellen på 130 meter.
Hallset	Det foreslåtte arealet til Hallset er sentrert om en rundkjøring. Dette er et dårlig utgangspunkt for en torg-funksjon som er attraktiv for gående og syklende i lokalområdet. Hindring av gjennomkjøring med bil via Selsbakkia vil styrke lokalsenterets lokale funksjon . Om Munkvoll blir lokalsenter bør utvidelsen av Hallset begrenses tilsvarende.
Moholt / Vegamot	Omkjøringsvegen danner en barriere for gående og syklende mellom Moholt og Vegamot, og støyen fra veien gjør dette til et utrivelig sted. Et lokk over omkjøringsvegen måtte til for å gjøre dette til et helhetlig lokalsenter, og ikke et bilbasert handelssted med svært god tilkøpling til omkjøringsveien. Lokk over E6 bør stilles som rekkefølgekrav for utvidelse utover dagens areal .
Ranheim	Det foreslåtte lokalsenteret i Peder Myhrs vei (Trægården) er dårlig koplet til tilbud for gående og syklende, mens det er god tilgjengelighet med bil og mange parkeringsplasser. Dette er et dårlig utgangspunkt for et lokalsenter . En plassering lengre vest vil forkorte avstanden til f.eks. Grilstadfjæra. #41/1 (arealet nord for papirfabrikken) eller #108 (Presthusjordet) kombinert med lokk over E6 kan være et bedre valg. Det bør gjøres grep for å motvirke barrierevirkningen av Meråkerbanen. Etablering av sykkelekspressveg langs Meråkerbanen bør stilles som rekkefølgekrav for etablering av lokalsenter, med kort avstand mellom gode tverrforbindelser for gående og syklende. Vi imøteser et politisk vedtak om at Rådmannen kommer tilbake med en ny analyse av lokalsenter på Ranheim . Utvidelse av handelsarealet ved Trægården bør båndlegges inntil lokalsenter for Ranheim er vedtatt.

5. Foreslåtte utbyggingsområder for boliger og næring

Katalogen over foreslåtte utbyggingsområder for boliger og næring gir analyser som tjener til å vurdere områdenes egnethet, og til å prioritere områdene opp mot hverandre.

Analysene som er gjort er gode, men kan forbedres på en rekke områder:

- **Lokalsentrene som nevnes er ikke i overensstemmelse** med de lokalsentrene som anbefales. Dette gjør at feil konklusjoner kan trekkes.
- **Avstand til lokalsentrene til fots og på sykkel er ikke angitt.** Lokalsentrene skal være i kort gang- og sykkelavstand, mens avstanden med bil bør være lengre.
- **Avstand til Midtbyen for syklende** langs hovedsykkelnettet er ikke nevnt. For enkelte områder er det betydelig kortere med sykkel enn med bil, mens for andre er det omvendt, siden sammenhengende tilbud for sykkel ikke finnes per i dag.
- Forventet **andel av nyttereiser med bil kontra kollektiv og gang/sykkel mangler.** Det er mulig at dette er gjort i forbindelse med CO₂-beregningen, men er størrelser som er svært viktig for å forstå utbyggingsområdet art. Andelen nyttereiser til fots og med sykkel har stor betydning for folkehelse, og er en størrelse som ikke er verdsatt i analysen. At en større andel av de daglige nyttereisene foretas til fots eller med sykkel har mye større betydning for folkehelse enn om det er nærhet til utfartsterreng. Analysen som er gjort av "Mulighet for fysisk aktivitet" finner vi således å være mangelfull og til dels svært misvisende.

Vi imøteser en revidert analyse som tar opp i seg disse elementer, senest i neste rullering av arealplanen. **Vi imøteser politiske vedtak som ber om at dette gjøres.**

Vi har følgende kommentarer til de områdene som er forslått omdisponert av Rådmannen og/eller lagt ut til høring av bygningsrådet:

Område	Kommentar
12 Foldal gård	Vi er enige med Rådmannen om ikke å omdisponere fra jordbruk. Dog ligger denne nærmere et lokalsenter enn de øvrige områdene langs Bratsbergvegen som bygningsrådet legger ut til høring. Merk at nærmeste lokalsenter er Risvollan. Fossegrenda er <u>ikke</u> et lokalsenter.
40, 45, 61 Kvammen	Vi er enige med Rådmannen om ikke å omdisponere. Kvammen ligger langt fra lokalsenter (Risvollan), og bør av den grunn ikke bebygges. Omdisponering her er ikke forenelig med fortetting.
81 Utleir vestre	Vi er enige i forslaget om omdisponering, forutsatt at gang- og sykkeltilbudet forbedres. De er i dag i svært dårlig forfatning. Det er kort vei til lokalsenteret Risvollan.
30 Steinhaugen på Reppe	Vi støtter ikke Rådmannens forslag om omdisponering fra LNF. Reppe er i dag ikke et miljøvennlig boligområde; det finnes ingen butikker på Reppe, kun en matforretning på Vikåsen. Det finnes ingen lokalsentre i rimelig avstand, og det nærmeste som er planlagt (på Ranheim), ligger ca. 130 meter lavere i terrenget. For en syklende vil Ranheim oppleves å være 10-12 km unna p.g.a. denne høydeforskjellen. CO ₂ -beregningen stiller vi spørsmål ved; man må regne med at all daglighandel gjøres med bil, og at de fleste dagligvarene blir kjørt opp

Område	Kommentar
	til Reppe (ikke fra Vikåsen). Slike elementer må tas med i beregningene for å kunne sammenligne boligområder. I praksis er Reppe en bilbasert bydel uten utsikter til transformasjon. Etablering av en gang- og sykkelforbindelse Dragvoll lokalsenter – Reppe via Vikåsen som går vest for Ranheimsskogen/ Vikåsen vil bedre situasjonen noe, og må stilles som rekkefølgekrav. For syklende fra Reppe vil Dragvoll da være næreste lokalsenter i en avstand på ca. 4 km. Dette er fortsatt for langt til at man kan regne med særlig mange syklende til og fra lokalsenteret.
17 / 55	Vi er enige med Rådmannen om ikke å omdisponere fra LNF. I katalogen oppgis Vikåsen feilaktig som lokalsenter. Se kommentarene ovenfor om #30. Flere boliger på Reppe bør unngås for enhver pris.
21 Være Østre	Vi er enige med Rådmannen om ikke å omdisponere fra LNF.
46 Charlottenlund Østre	Vi er enige med Rådmannen om ikke å omdisponere fra LNF. Det er ingen lokalsentre i rimelig avstand i dag. Rekkefølgekrav om nye g/s-forbindelser til nytt lokalsenter på Brundalen er en helt nødvendig betingelse.
52 Presthus gård	Vi er enige med Rådmannen om ikke å omdisponere fra LNF av samme grunn som #46.
41/13 Ranheim	Vi er enige med Rådmannen om å omdisponere parsell 1 (#41), 2 og 3 (#13) fra LNF. Bymessig utvidelse østover foreslås avgrenset av Humlehaugvegen. Parsell 1 synes å være bedre egnet som lokalsenter enn Trægården, jmfør vår kommentar til lokalsenter Ranheim. En kombinasjon av offentlig tjenesteyting (skole) og lokalsenter på parsell 1 eller #108 kan være gunstig. Etablering av sykkelkspresveg langs Meråkerbanen bør stilles som rekkefølgekrav. Avstand til lokalsenter i katalogen er feil.
35/36/37/38	Her er vi uenige med Rådmannen, og foreslår området omdisponert . Rotvoll Østre har riktignok svært verdifull matjord, men ligger i dag inneklemt og oppdelt av vegsystemer. Omdisponering åpner for en gunstig transformasjon av de østlige bydelene , og har potensialet for å omforme dagens bilbaserte boligområder som Brundalen, Jakobsli og Charlottenlund til mere miljøvennlige bydeler. Stikkord er etablering av omstigningspunkt for kollektivtrafikk, et nytt nett av gang- og sykkelveger, etablering av lokalsenter på Brundalen, samt støyreducerende tiltak ved Omkjøringsvegen/Haakon VII's gate og Rv 706. Dette åpner for høy utnyttelse, bymessig bebyggelse, og kombinerte funksjoner. Kort sykkelavstand både innenfor og til andre sentrale bydeler kan etableres, mens riktig planlegging kan bidra til å hindre unødig bilkjøring. Å omdisponere et såpass stort område åpner for at mange av de øvrige områdene som foreslås omdisponert kan skrinlegges .

Område	Kommentar
108 Presthusjordet nord for E6	Vi er enige med Rådmannen om å omdisponere fra LNF, men mener bruken av området må sees i sammenheng med vårt forslag om å legge lokk over E6 mellom Askeladdvegen og Presthusvegen, og benytte arealet til offentlig tjenesteyting (ungdomsskole) og/eller lokalsenter fremfor næring. Alternativt kan bussdepot ta i bruk lokket.
33 Frydheim, Spongdal	Vi er enige med Rådmannen om ikke å omdisponere fra LNF. Vi er overraskede over at Bygningsrådet vurderer dette som aktuelt.
49 Hallstein gård	Vi er uenige med Rådmannen , og mener at området ikke bør omdisponeres fra LNF . Området er langt fra lokalsenteret på Tiller (>2 km). Dersom det likevel blir omdisponert, må rekkefølgekrav sikre kort og attraktiv gang-/sykkelvei til lokalsenteret på Tiller (per i dag inngår det bl.a. turveg som ikke er universelt utformet), og at ny vei ikke etableres som gir bilen konkurransefortrinn.
3 Høiseith Lund vestre	Vi er uenige med Rådmannen , og mener at området ikke bør omdisponeres fra LNF . Området er langt fra lokalsenteret på Heimdal (2,5 km). Kattem er ikke et lokalsenter. Området vil få svært høy bilandel, tilsvarende som på Lundåsen, noe som ikke er i tråd med målene. Omdisponering av dette området er byspredning, ikke fortetting.
23/24 Lund Vestre	Vi er enige med Rådmannen om ikke å omdisponere fra LNF. Områdene er langt fra lokalsenteret på Heimdal (ca. 3 km, ikke 2,5 km). Kattem er <u>ikke</u> et lokalsenter. Området vil få svært høy bilandel, tilsvarende som på Lundåsen, noe som ikke i tråd med målene. Omdisponering av disse områdene er byspredning, ikke fortetting. Vi er overrasket over at Bygningsrådet vurderer områdene som aktuelle.
56 Okstad Østre	Vi er enige med Rådmannen om ikke å omdisponere fra LNF. Området er svært langt fra lokalsenteret i Tillerbyen Heimdal (ca. 4,5 km). Sjetnemarka er <u>ikke</u> et lokalsenter. Området vil få svært høy bilandel, noe som ikke i tråd med målene. Gitt at all daglighandel ventelig vil være bilbasert, synes anslagene for CO ₂ å være for lave.
87 / 20 Oust Vestre	Vi er enige med Rådmannen om ikke å omdisponere fra LNF. Området er langt fra lokalsenteret på Heimdal (2,3 km). Kattem er <u>ikke</u> et lokalsenter. Omdisponering av disse områdene er byspredning, ikke fortetting.
29 Granås gård	Vi er enige med Rådmannen om å omdisponere fra LNF til bolig fremfor næring. Det bør stilles rekkefølgekrav om etablering av attraktiv gang- og sykkelforbindelse til lokalsenteret Valentinlyst, som da blir i kort gang- og sykkelavstand (ca. 1,2 km), men mye lengre med bil.

Område	Kommentar
0 Granås gård Øst	Vi er enige med Rådmannen om å omdisponere fra LNF til offentlig tjenesteyting og bolig. Det forutsettes rekkefølgekrav om etablering av attraktiv gang- og sykkelforbindelse til planlagt lokalsenter på Dragvoll, og at nye veier ikke etableres som gir bilen konkurransefortrinn.
15 Leangen Travbane	Vi er enige med Rådmannen om å omdisponere fra LNF til offentlig tjenesteyting, næring og bolig. Det forutsettes rekkefølgekrav om etablering av attraktive gang- og sykkelforbindelser til alle de tre nærmeste lokalsentrene (Leangen, Valentinlyst og Brundalen), samt at g/s-nettet etableres slik at Rotvoll Øvre får gode gang/sykelforbindelser til og fra Midtbyen. Der Leangbekken åpnes, bør det etableres g/s-veg, slik at en sammenhengende forbindelse etableres med Brøset.
22 Tungavegen 26	Vi er enige med Rådmannen om fortetting til næringsutvikling, og at storhandel ikke tillates. Rekkefølgekrav om g/s-veg i Tungavegen må stilles. Avstand til lokalsenteret Brundalen må inn i analysen.

6. Foreslåtte utbyggingsområder for offentlig tjenesteyting

Vi har følgende kommentarer til de områdene som er forslått:

Område	Kommentar
Ranheim	Behovet for økt skolekapasitet på Ranheim er stort. Rådmannen peker på #41 som en mulig tomt. Vi spiller inn å vurdere lokk over E6 mellom Askeladdvegen og Presthusvegen. Et lokk over E6 vil friggi et større areal til offentlig tjenesteyting, og vil dempe støyen fra E6 i boligområdet.

7. Referanser

- [1] Saksprotokoll fra Bygningsrådet, 26. juni 2012
- [2] Planbeskrivelse, datert 12. juni 2012
- [3] Handelsanalyser med katalog over lokalsentre (vedlegg 5), datert 12. juni 2012
- [4] Vurderte utbyggingsområder for bolig og næring (vedlegg 6)
- [5] Vurderte utbyggingsområder for offentlig tjenesteyting (vedlegg 7)
- [6] Trondheim kommunes miljøpakke for transport, datert 22. april 2008

Syklistenes Landsforening i Trondheim v/styreleder Richard Liodden 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.