



Trondheim, 25. april 2013

Syklistenes Landsforening (SLF) i Trondheim viser til planprogrammet for detaljregulering av Elgeseter gate, og kommer her med våre merknader.

Generelt

- Vi er positive til målene som er satt for planprogrammet, og imøteser en omforming av denne viktige gaten fra en trafikkdominert barriere til en trivselsfremmende ferdselsåre i et moderne urbant byområde.
- Vi forutsetter at målene om å dempe miljøbelastningen og å fjerne barrierevirkningen teller mest, slik at behovene til gående, syklende og kollektivtrafikk blir tilfredsstillt, og vi oppnår en levende og trivelig bydel.

Elgeseter bro - behovene til gående og syklende stiller krav til planprogrammet

- Et premiss som må legges til grunn er **etablering av tilfredsstillende forhold for gående og syklende over Elgeseter bro**¹. Dette har betydning for valg av løsninger i Elgeseter gate umiddelbart sør for brua. Gående og syklende må skilles fra hverandre, og et tilbud for **toveis sykling på hver side av brua** er nødvendig.
- Dette er det mulig å realisere med **sykkelveg med fortau** i.h.h.t. vegnormalene, forutsatt at vegbanen har maksimalt fire kjørefelt. Dette betyr at det ikke er plass til et femte kjørefelt i sør-enden av brua, slik det er i dagens situasjon.

Hovednett for sykkel - ett strekk må etableres i Elgeseter gate

- Å beholde hovednettet for syklende i sidegatene (Klæbuveien og Udbyes gate) er et riktig valg for syklende i h.h.v. Lerkendal - Bakklandet og Valøyen - Elgeseter. Å flytte hovednettet fra sidegatene til Elgeseter gate ville utgjøre en uønsket omvei.
- Hovednettet for syklende i sidegatene stiller krav til bredder, skille mellom gående og syklende, og tilrettelegging for høystandard vintervedlikehold (barvegstandard).
- Vi har tidligere påpekt behovet for tilbud mellom Elgeseter bro og Lerkendal, som ikke eksisterer i dag. Et sykkeltilbud på østsiden av Elgeseter gate mellom Magnus den Godes gate og Elgeseter bro må inngå som en del av hovednettet². Dette må legges inn som et premiss for planarbeidet.
- Muligheten for å tilby **høykvalitets vintervedlikehold** må tas inn som en premiss. Skal Elgeseter gate være godt sted å være for mennesker som oppholder seg der, må det være mulig å tilby snø- og isfrie arealer både på langs og på tvers av vegen, samt på fortauene i sidegatene. Barvegstandard stiller krav til fysisk utforming.

¹ Dagens situasjon er som kjent svært lite tilfredsstillende for både gående og syklende, med syklist i begge retninger både på fortau og på sykkelfelt på hver side, og busstrafikk som kjører tett innpå syklende.

² For syklende mellom Lerkendal og Elgeseter bro er det en omvei både i sideretning og høydemessig å følge strekket Klæbuvegen – Vollabakken – Klostergata – Elgeseter bru. Omveien koster over ett minutt.

Utredningstema i konsekvensutredningen

Følgende tema bør inntas i KU:

- Endring i konkurranseforhold mellom kollektiv, bil og sykkel. Metode: Tidsanalyser med modellverktøy som viser endring i fremkommelighet, og forventet omfordeling mellom trafikantgrupper som følge av dette. Vurdere tiltakets bidrag til å oppfylle nasjonale mål om at trafikkveksten skal skje med kollektiv-, gang- og sykkeltrafikk.
- Konsekvenser av mulige restriktive tiltak. Metode: Analysere trafikale virkninger i Elgeseter gate av mulige tiltak bl.a. i vegsystemene rundt:
 - Sterk reduksjon eller fjerning av gjennomgangstrafikk i Fv 865. Singsakeringen går som kjent gjennom et boligområde, og har ikke tilfredsstillende tilbud for gående og syklende i Eidsvolls gate. Bl.a. er det ikke helårsfortau på nordre side.
 - Sterk reduksjon eller fjerning av gjennomgangstrafikk i Midtbyen. Mye av trafikken i Elgeseter gate er kjøretøy som kjører gjennom Midtbyen. Dette fører til forurensning, støy og trafikkskader der hvor det er mange gående og syklende.
 - Forbud mot tunge kjøretøy i Elgeseter gate. I Miljøpakke II foreslås høyere bomavgift for tunge kjøretøy i Elgeseter gate. Et mer effektivt tiltak er å sette begrensninger i akseltrykk, slik at tunge kjøretøy ikke er tillatt over Elgeseter bro.
 - Forbud mot piggdekk på privatbiler i Elgeseter gate.
- Forhold i anleggsfasen: KU bør analysere konsekvensene av å stenge Elgeseter gate for gjennomgangstrafikk for bil under anleggsfasen. Å stenge for gjennomkjøring ved Studentersamfunnet er et alternativ som bør analyseres. I tillegg kan man analysere konsekvensene av å føre trafikken til St. Olavs utelukkende over Ceciliebrua.

Foreliggende løsningsforslag

Basert på de løsningsforslagene som nå foreligger, synes løsning 5A – *Buss i tunnel, tofelts gate i dagen* å være svært lovende. Dette vil gi kollektivtrafikken stor fremkommelighetsgevinst i forhold til bil, og uten å gå på bekostning av trafikksikkerhet til myke trafikanter som ønsker å krysse Elgeseter gate. Hastighetsreducerende tiltak for bil kan innføres uten ulempe for kollektivtrafikken. Det er mye plass til mennesker.

Utrykningskjøretøy kan benytte vegsystemet som nås via Ceciliebrua og/eller velge Udbyes gate. Sistnevnte forutsetter at parkering fjernes fra Udbyes gata, noe også syklende og gående tjener på.

De øvrige løsningsforslagene gir for lite rom til gående og syklende, har utilstrekkelig areal til snøopplag, og/eller gir fremkommelighetsgevinst for bil, i konflikt med de fleste mål.

Vennlig hilsen

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 sykkelen som et effektivt, helsebringende og miljøvennlig transportmiddel.