

SLF Trondheim kritisk til kollektivfelt i nedre del av Strindvegen – “Bedre å gjøre Høgskoleringen om til kollektivgate”

"Miljøpakkens mål kan oppnås bedre og billigere ved å stenge Høgskoleringen og Klostergata for gjennomkjøring" sier lokal SLF-leder Richard Torbjørn Sanders. I en høringsuttalelse til Miljøpakkens plan om å utvide Strindvegen med kollektivfelt skriver SLF Trondheim at dette er feil bruk av bompenger, og foreslår en bedre og billigere løsning.

Statens vegvesen har i gangsett planarbeid på nedre del av Strindvegen i Trondheim, i oppdrag fra Miljøpakken. Syklistenes Landsforening (SLF) har levert følgende kommentarer til planarbeidet:

SLF er positiv til at det legges bedre til rette for kollektivtrafikk, men mener at kollektivfelt i denne delen av Strindvegen ikke er riktig tiltak.

Anlegg av kollektivfelt i nedre del av Strindvegen vil føre til større vegbredde, med tilsvarende utfordringer mht snøopplag om vinteren; dette vil føre til dårligere forhold for gående og syklende i den viktige aksene øst-vest, bl.a. den over Stavne bro til/fra Gløshaugen/Tyholt mm. Samtidig kan vi ikke se at kollektivfeltet i Strindvegen vil løse utfordringene til bussrute 5, ei heller virke dempende på biltrafikk. Prosjektet vil ikke gi noen fordeler for gående og syklende (den planlagte sykkelbroen over undergangen under Strindvegen er ikke avhengig av dette prosjektet).

SLF mener at en mye bedre løsning er følgende:

1. Bussrutene som i dag bruker nedre del av Strindvegen (8, 20, 36, 52 og 66) legges om til å benytte Klostergata, Christian Frederiks gate, Høgskoleringen, Richard Birkelands vei og Strindvegen frem til rundkjøringen med Torbjørn Bratts veg.
2. Klostergata gjøres om til sykkel- og kollektivgate (som allerede foreslått i Miljøpakken)
3. Christian Frederiks gate får kollektivfelt (som allerede planlagt/under regulering)
4. Høgskoleringen gjøres om til kollektiv og sykkelgate, ved at Høgskoleringen stenges for gjennomkjørende biltrafikk (kjøring til eiendommene/NTNU blir tillatt), med bom i Høgskoleringen nord for krysset med Sem Sælands vei
5. I krysset Richard Birkelands vei/Strindvegen gis biltrafikk ned Strindvegen vikeplikt for trafikk nordover i Strindvegen som skal svinge til venstre inn på Richard Birkelands vei

Denne løsningen mener vi vil gi betydelig bedre fremkommelig for buss i rushtid, bedre fremkommelighet for syklende til/over Gløshaugen, og bedre miljø på Gløshaugen (ingen gjennomgangstrafikk). Vi antar løsningen vil gi enklere trafikkforhold og bedre flyt i en rekke kryss.

Som kjent muliggjør kollektiv- og sykkelgate i Klostergata at søndre del av Elgeseter bro får 4 felt fremfor dagens 5, og dermed kan det etableres sykkelveg med fortau på begge sider av Elgeseter bro, og gi en vesentlig forbedring for gående og syklende. SLF mener dette er presserende å løse, og mye viktigere enn å etablere kollektivfelt i nedre del av Strindvegen. Løsning vi foreslår vil antakelig føre til økt biltrafikk i Strindvegen mellom Holtermanns veg og Torbjørn Bratts veg, som vel å merke er en veg uten boliger, og har allerede i dag god separasjon mellom motorisert trafikk og myke trafikanter. Det kan bli noe økt kødannelse i Holtermanns veg og i nedre del av Strindvegen, noe som vil virke avvisende for valg av bil. I sum mener vi at forslaget over vil gi mange fordeler for kollektiv, gang, sykkel og miljø, og kun ulemper for biltrafikk. Det vil lette oppnåelse av Miljøpakkens overordnede mål om å få flere til å velge bort bilen.

Ikke minst vil ovenstående forslag spare mange samferdselskroner; forslaget ovenfor vil kun koste noen få millioner, da ingen ny vegareal kreves. Enhver samferdselskrone har som kjent et alternativ bruk, og vi mener at det ikke er riktig å bruke midler på dette prosjektet når flere mål kan løses med færre kroner ved løsningen angitt over.