



**Trondheim, 3. november 2011**

Syklistenes Landsforening (SLF) i Trondheim viser til *RV 706 Osloveien - Stavne, gang- og sykkelveg og adkomst, detaljregulering*, ref 10/36998-50 L12, datert 22.09.2011.

SLF Trondheim kommer i den anledning med følgende høringsuttalelse.

1. **Løsningen i den sørlige delen av planen er uakseptabel.** Det mangler god kopling mellom gang-/sykkelanlegget på østre side av jernbanen og gang-/sykkelanlegget langs Oslovegen ved den kommende rundkjøringen på RV 706. Som kjent er forbindelsen over Stavne bru den raskeste måten å ferdes mellom boligområdene på Byåsen (> 20.000 personer) og arbeids- og studiestedene på Sluppen / Tempe / Sorgenfri / Lerkendal / Gløshaugen / Strinda. Miljøpakken har som mål at flere skal velge miljøvennlig transport fremfor bil. Prosjekter i Miljøpakken bør gi bedre tilbud for syklende og gående, ikke dårligere. Syklende Bøckmans veg / Breidablikkvegen – Stavne får mye lengre veg via kulverten under Dovrebanen enn før. Planen gir dermed et dårligere tilbud til syklende og gående<sup>1</sup>. Gående via kulverten må regne med flere minutters lengre reisetid. De som velger den nye rundkjøringen i RV 706 får mye dårligere trafiksikkerhet enn i dag. Trafiksikkerhetsmessig er det svært uheldig at den raskeste veien er så lite trafiksikker.
2. **Bøckmans veg:** Den største sykkeltrafikken er knyttet til Bøckmans veg, og er utelatt fra den foreliggende planen. Her må det lages nye tilbud, slik at aksene Bøckmans veg – Ceciliebrua og Bøckmans veg – Stavne bru blir direkte, med minst mulig avvik i vertikalplanet, og planfri i forhold til RV 706 og jernbanen. Først da vil det bli bedre trafiksikkerhet og fremkommelighet for syklende.
3. **Utilstrekkelig plan.** Formålet med planen er å detaljregulere løsningen for gang- og sykkeltrafikk. I paragraf 4.4 i detaljreguleringen står det at "Innenfor formålet GS skal avsettes 2,5 m gangbane og 3 m sykkelbane atskilt med kantstein"<sup>2</sup>. Imidlertid sier kartene ingenting om hvordan dette skillet planlegges. Kryssløsninger er ikke detaljert. Derfor er det ikke mulig å vurdere om det planlegges med et godt skille mellom gående og syklende. Vi ber om at dette utarbeides før endelig godkjenning.
4. **Stavne gård:** Reguleringsplanen gjennom Stavne gård er for dårlig for gående og syklende. Gående og syklende er hovedtrafikken i dette området (ÅDT > 1000)<sup>3</sup>, mens biltrafikken er svært lav (ÅDT < 100?). Vegsystemet bør utformes slik at hovedtrafikken gis fortrinn i form av forkjøringsrett og **mest mulig rettlinjet trasé**. Biltrafikk bør vike for kryssende sykkeltrafikk. Sykkelvegen i aksene mellom Stavne

<sup>1</sup> Forbedret trafiksikkerhet blir fremholdt som en gevinst ved planen, men ettersom syklende og gående alltid søker korteste vei, vil mange syklende og gående Bøckmans veg – Stavne bru velge den nye rundkjøringen på RV 706 fremfor omveien om kulverten, og dermed ikke få økt trafiksikkerhetsrisiko.

<sup>2</sup> Her brukes feil begrep; de riktige skal være *fortau* og *sykkelveg*.

<sup>3</sup> Sommerdøgntrafikk over Stavne bru. Fra sykkeltelegger september 2009 (Kilde: Statens vegvesen Region Midt).

bru og kulverten under Dovrebanen må være fri for fortauskanter, og det må skiltes prioritet for kryssende sykkeltrafikk. Vegsystemet i.f.m. undergangen under Stavnebanen må rettes ut, slik at unødig omvei for gående og syklende unngås. Ved undergangen under Stavnebanen må det legges særlig vekt på gode kryssløsninger som forebygger konflikter mellom gående og syklende.

5. **Oslovenen:** Løsningen rundt den nye jernbaneundergangen (kulverten) er lite tilfredsstillende. Her vil syklistene sørfra (f.eks. fra Bøckmans veg) som skal i nordlig retning mot Ila/St. Olav ha stor fart grunnet -7 % helning, og møter syklende og gående som kommer fra Stavne bru gjennom kulverten, også de i nedoverbakke (-3 %). Deretter skal førstnevnte stige 5 meter med +5 % helning. Dette er ikke attraktivt, både fordi man får en unødvendig bevegelse i vertikalplanet, og må vike (stanse) for kryssende sykkeltrafikk. Løsningen kan bedres ved at syklende i aksene nord-syd får et tilbud om å sykle over kulverten i høyde med jernbanen, som da blir slak (-1 %). Slik unngås unødvendige konflikter, og syklende i denne aksene får en direkte rute.
6. **Kulverten** bør få konkav (timeglassformet) utforming fremfor en firkantet kasse, bl.a. for å bedre siktforholdene. Undergangen og vegene må være godt opplyste.
7. **Parkering:** Vi ser ingen grunn til å åpne for parkering utover retningslinjene for indre sone, som er beregnet til 6 parkeringsplasser. Flere parkeringsplasser inviterer til uønsket parkering i.f.m. aktiviteter på friområdene, og må unngås.
8. **Breidablikkvegen:** Overgangene i bunnen av Breidablikkvegen må utformes som opphøyd overgang (trapesovergang) med prioritet for kryssende sykkeltrafikk.
9. **Thaulowbakken:** Overgangen over Oslovegen i bunnen av Thaulowbakken må utformes som en opphøyd overgang (trapesovergang) med prioritet for kryssende sykkeltrafikk. Koplingen mellom Thaulowbakken og Thaulowbrua (gang/sykkelbrua over RV 706) bør utformes mer rettlinjet gjennom justeringer i Thaulowbakken.

SLF takker for anledningen til å komme med sine kommentarer til planen. Dog stiller vi oss undrende til at vi først nå, når anlegget er under ferdigstilling, blir invitert til å komme med høringsuttalelse. Man kan spørre seg om § 5-1. *Medvirkning i Plan og bygningsloven*<sup>4</sup> er fulgt i tilstrekkelig grad. Vi har engasjert oss mye i denne saken siden første reguleringsplan i 2006, ettersom den er et av de viktigste anleggene for sykkeltrafikk i Trondheim, men dette er første høringsrunde siden 2006. Planen er en helt annen enn den reguleringsplanen som ble sendt på høring i 2006 og senere vedtatt.

Vennlig hilsen

Syklistenes Landsforening i Trondheim  
v/ Richard Torbjørn Sanders, Lagmann Dreyers gate 5, 7043 Trondheim  
[trondheim@syklistene.no](mailto: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.*

---

<sup>4</sup> Kommunen har et særlig ansvar for å sikre aktiv medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging.