



## Strindvegen kollektivfelt og sykkelveg med fortau Merknader fra Syklistenes Landsforening

Trondheim, 10. juni 2012

Syklistenes Landsforening (SLF) i Trondheim viser til planforslag for kollektivfelt og sykkelveg med fortau langs Strindvegen mellom Klæbuveien og S.P. Andersens veg, referanse 12/15053-10 L12, arkivsak:12/15053, med følgende plandokumenter:

[1] Reguleringskart datert 2012-05-23

[2] Forslag til reguleringsbestemmelser datert 23.4.2012

Sykelvegen i Strindvegen er et svært viktig og allerede mye brukt forbindelse for syklende. Den betjener sykkeltrafikk med mange ulike kilder og mål, både beboende i østlige bydeler som Nardo, Moholt og Strinda med sykkelvegen i Klæbuvegen (til sentrum, St. Olav m.m.), forbinder bl.a. Gløshaugen-plataet med gang- og sykkeltrafikken fra Stavne bru og sykkeltrafikken fra Tempevegen. Som følge av tiltakene i Miljøpakken ventes det en økning av både syklende og gående.

Med denne bakgrunn har vi har følgende merknader til programmet:

- **Vi støtter etablering av sykkelveg med fortau langs Strindvegen.** Dette vil skille de mange gående og syklende fra hverandre, og føre til økt trafiksikkerhet og færre konflikter mellom gående og syklende.
- Kravene til sykkelveg med fortau i hovednettet er nedfelt i *Designprogram sykkel*, der det i kapittel 4.1.1. på side 11 heter: «*sykkelvegen settes til en standard bredde på 3,0 m. Bredden bør økes der sykkelvegen har så stort fall at sykkeltrafikken nedover kan forventes å få stor hastighet*». Designprogrammet ble vedtatt av formannskapet i februar i år. Gitt at det langs Strindvegen er høy fart nedover og betydelig innslag av sykkeltilhengere tilsier dette en bredde på minst 3.5 meter. **Den foreslåtte bredden på 2 meter i øvre dele av vegen er ikke tilfredsstillende.** En bredde på 2 meter vil i praksis gi syklende dårligere forhold enn i dag, med økt konflikt mellom syklende i kryssende retning. I rushtiden er sykkeltrafikken stor i begge retninger, og ventes å øke, som nevnt over. **Bredden på sykkelvegen bør være minst 3.5 meter.**
- Detaljplanen foreslår kollektivfelt på nordre side av vegen i hele strekket. Det er **ikke satt av plass til snøopplag mellom kollektivfeltet og sykkelvegen med fortau. Dette er ikke akseptabelt.** De vedlagte bildene tjener som eksempel på hvordan snø fra vegbanen brøytes opp på arealet til gående og syklende i dag.
- Særlig prekært er dette i den delen av planen der det anlegges mur på innsiden av fortauet mot jernbanen. Her er det i praksis ingen plass til snøopplag overhodet, slik at **snøen fra et areal på 11-12 meters bredde** (7 meter kjørebane og 4.5-5 meter sykkelveg med fortau) **blir liggende på fortauet. Dette vil ikke gi tilfredsstillende fremkommelighet for gående,** og er ikke i tråd med de politiske signalene om bedre fremkommelighet for gående om vinteren.

I sum mener vi at det **ikke er plass til å etablere kollektivfelt.** Særlig gjelder dette i den øverste delen av vegstrekningen. Vi mener at trafiksikkerhet for gående og syklende må veie tyngre enn fremkommelighet for buss.

Dersom man likevel ønsker å etablere et kollektivfelt i hele strekket, må dette ikke skje på bekostning av syklende og gående. Mulige avbøtende tiltak inkluderer:

1. **Sykkelvegen med fortau trekkes lengre mot nord** for å gi rom for snøopplag mellom kollektivfelt og sykkelveg, samt økt bredde på sykkelvegen. Dette vil ha som konsekvens at trekket flyttes eller fjernes.
2. Det **anlegges snøsmelteanlegg i sykkelvegen og fortauet** for å sikre at disse er fremkommelige vinterstid. Dette bør tas inn som krav i § 5.2 i reguleringsbestemmelsene.
3. Det **etableres en mur eller tett vegg mellom kollektivfeltet og sykkelvegen** med tilstrekkelig høyde slik at saltholdig is og snøslaps fra vegbanen hindres fra å havne på sykkelvegen og fortauet.

Vi fremholder at det er kollektivdelen av Miljøpakken som bør bære disse kostnadene, da det er utvidelsen av vegbredden for kollektivfeltet som er utløsende årsak. Å omforme dagens gang-/sykkelveg til sykkelveg med fortau er antakelig mulig uten større endringer i eksisterende reguleringsplan, til lav kostnad.

Vi vil i denne sammenheng henvide til våre tidligere merknader til planen. Vi sikter her til alternativet med å legge om flere av bussrutene slik at de kjører via Gløshaugen fremfor Strindvegen. Vi fastholder at dette er bedre anvendelse av offentlige skatte kroner.

Vennlig hilsen

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



**Figur 1. Saltbil i gang med etterrydding av kollektivfelt (Torbjørn Bratts veg, 7. desember 2011)**



**Figur 2: Resultatet: Arealet til de mye trafikantene har blitt brøytet om morgenen, men etterrydding av kjørefelt midt på dagen i.f.m. salting fører til at saltholdig snø og slaps fra tilliggende veg brøytes opp på arealet til gående og syklende. Gang- og sykkelarealet får sterkt nedsatt fremkommelighet. I dette tilfellet står sykkelen av seg selv i slapset fra vegen, uten støtte. (Strindvegen 7. desember 2011)**