



Brundalsforbindelsen detaljregulering Merknader fra Syklistenes Landsforening

Trondheim, 28. februar 2013

Syklistenes Landsforening (SLF) i Trondheim viser til forslag til detaljregulering at Brundalsforbindelsen sak 11/49708, og kommer her med våre merknader.

Vi noterer innledningsvis at **våre innspill for et år siden ikke førte til at potensialet for sykkeltrafikk ble utredet**. Hverken konsekvensutredningen eller trafikkanalysen har beregnet fremtidig sykkeltrafikk, eller beregnet samfunnsnytte og lønnsomhet. For sykkeltrafikk til og fra NTNU Dragvoll etterlyste vi en sammenligning med alternativer via Miljøbyen Brøset. Vi ba spesielt om utredning av universelt utformet trasé (maks 5 % stigning) mellom Dragvoll og Midtbyen. Dette er skuffende; gitt Miljøpakkens mål er det interessant for beslutningstakere å forstå konsekvensene av prosjektet.

Vi stiller oss undrende til forutsetningene og tankegangen bak Trafikkanalysen. Den synes å ha som mål å gjøre det **lettere å kjøre bil på tvers av boligområdene** (mellom øst og vest), der det ikke er mulig å kjøre i dag. Dagens vegsystem i boligområdene blir flere steder omtalt som lite tilfredsstillende, da det ikke er gode lokale forbindelser for bil. Dette er overhodet ikke målet til prosjektet, som i følge saksfremlegget er "*motvirke gjennomgangstrafikk på de lokale vegene og bedre trafikksikkerheten ved å avlaste dagens og fremtidig trafikk i nærområdet*". Tvert i mot hadde vi forventet at rapporten analyserte hvilke tiltak som kan gjøres i det nærliggende vegnettet (f.eks. restriktive tiltak i Jakobslivegen, stenging av Tunvegen for gjennomkjøring) for å bidra til at Brundalsforbindelsen bedre oppfyller målene. Det gjør den ikke, med unntak av stenging av Gamle Jonsvannsveien (men da kun ved full utbygging). Det er ikke et mål at det skal bli kortere å kjøre bil innenfor lokalmiljøet (f.eks. "kortere forbindelse på tvers for å betjene barneskolen" (s. 29). At det også i fremtiden blir raskere og mer praktisk for skoleelever å gå og sykle fremfor å bli kjørt med bil bidrar til å dempe biltrafikken, i tråd med Miljøpakkens mål.¹

Det er en rekke forhold som er utilstrekkelig belyst i konsekvensutredningen

- I kommunedelens arealplan er det foreslått fremtidig etablering av lokalsenter langs Yrkesskolevegen og da uttrykkelig i området avgrenset av Hørløcks veg og Yrkesskolevegen (som nå er LNF-område). Dette er et grep av stor betydning for lokalmiljøet, og infrastrukturens utforming vil ha avgjørende innflytelse for nærmiljøet. Med **tilbud til gående og syklende som gir kort, direkte rute, mens den som velger bil vil få lengere veg, blir resultatet at flere går og sykler til lokalsenteret**, i tråd med Miljøpakkens og arealplanens mål. Dette forhold er helt fraværende i konsekvensutredningen; tvert i mot er det foreslått regulering av deler av den aktuelle tomten til vegsystem, uten at det problematiseres.
- Omregulering av søndre deler av Øvre Rotvoll fra landbruk til annet formål har stor betydning for valg av trasé og i bedømmelsen av hvilke arealer som kan komme til nytte. Dette forhold forventet vi var en del av konsekvensanalysen, men er overhodet ikke omtalt. Verdien av analysen er tilsvarende mindre.

¹ Det er heller Miljøpakkens mål at elever ved videregående skoler bruker moped fremfor sykkel.

- **Analysen av gang- og sykkeltrafikken er helt fraværende.** Det er ikke analysert ÅDT for sykkel (gjennom bruk av ATP modellen) for de ulike strekkene. Dette er kunnskap som ville avspeile nytten av investeringene. De generelle betraktningene i konsekvensutredningen er ikke spesifikke for prosjektet, og derfor av liten verdi.
- **Særlig mangelfull omtale av stigningsforholdene for g/s-veger i alternativene.** Ikke noe sted er det nevnt at alternativ 1.1 har strekk som er brattere enn kravene til universell utforming (5 %). At vi må ta frem linjal og kalkulator for å oppdage **strekninger med stigningsgrader på hele 7 %, uten at det er nevnt noe sted**, er ikke tilfredsstillende. Alle nye veganlegg skal gi tilbud med universell utforming; med alt. 1.1 er det ikke mulig for HC å komme seg under Omkjøringsvegen (f.eks. for å komme til IKEA).
- Løsningen i søndre del av deltrase 1 er utilstrekkelig belyst med tanke på delutbygging. Ettersom det ligger i kortene at deltrasé 2 blir utsatt i mange år, eventuelt at den aldri blir bygget, forventet vi at en detaljplan for 1. utbyggingstrinn forelå nå. **Vi forutsetter at en slik detaljplan kommer til høring før godkjenning.**

Vår merknader til valg mellom alternativene 1.1 og 1.2 er som følger:

- **Alternativ 1.1 er ikke akseptabel.** Stigningsforholdene i nordre del av o_GS10 (mellom MLs veg og Omkjøringsvegen) er på ca. 7 %, og fører til at de med behov for universell utforming ikke kan bruke denne. Den foreslåtte løsningen betyr at Brundalen ikke har universell tilkoping til IKEA og Leangen. Dette er ikke akseptabelt, og myndigheter med innsigelsesrett må påpeke dette.
- **Alternativ 1.1 forutsetter at General Wibes veg en gang blir koplet til Brundalsforbindelsen. Dette gir mange negative konsekvenser** for nærmiljø, gående og syklende, og ingen positive konsekvenser som er forenelig med Miljøpakkens mål.
- **Alternativ 1.2 har mange fordeler** sammenlignet med 1.1; o_GS16 har tilfredsstillende stigningsforhold; den åpner ikke for biltrafikk på tvers gjennom General Wibes veg, mens den åpner for nye kollektivtilbud og næringstrafikk i Magnus Lagabøters veg. I tillegg så kan arealet L6 få en bruk etter formålsendring, med tilkoping fra Magnus Lagabøters veg.

Selv om vi er mest positiv til alternativ 1.2, er det betydelig rom for forbedring:

- o_GS16 bør ikke legges langs Brundalsforbindelsen, men føres i en rett linje langs eiendomsgrensen til fengselet, slik som o_GS10 i alt 1.1². Slik o_GS16 er planlagt, overstiger den de universelle stigningskravene mellom rundkjøringene i nord og sør.
- Gang- og sykkeltilbudet mellom General Wibes veg og Yrkesskolevegen er ikke god. En direkte forbindelse som er sammenlignbar med dagens tilbud er nødvendig, og etablering av en kryssing av Brundalsforbindelsen sør for rundkjøringen synes mer gunstig. En ATP analyse ville vist hvilke forbindelser som har størst potensiale.
- Dagens tilbud mellom Magnus Lagabøters veg og undergangen under Omkjøringsvegen må beholdes. Den gir en rett tilkoping uten nødvendig omkjøring

² Argumentet om at gang- og sykkelveger må følge hovedveger for å øke "lesbarheten" (Konsekvensutredningen side 15) bør tillegges liten vekt. Det er målene til gående og syklende som er det primære, og deres mål avviker fra de som kjører bil. Brundalsforbindelsen er koplet til Omkjøringsvegen, som ikke er et mål for myke trafikanter, ikke engang de sprekeste transportsyklistene eller sportssyklistene.

for både gående og syklende. Trafikanter med behov for universell stigningsforhold vil få et tilbud via OVG_12.

- Tiltak for å gjøre undergangen under omkjøringsvegen mer attraktiv bør inngå i utbyggingsprosjektet. Bedre lyssetting, støyskjerming og justering av traseen i vestlig retning (vest for brukar under Omkjøringsvegen) er eksempler på dette.
- Planen mangler **tilbud over jordet mellom o_GS12 og Churchills veg**. At en sti har blitt tråkket opp over jordet viser at det er behov for denne forbindelsen. Å gi denne trafikken et formelt tilbud er selvsagt en gevinst for gående og syklende, og er i tråd med Miljøpakkens mål.
- **Opphøyde gangfelt** bør etableres i alle gjenværende kryss, slik at skolebarn og eldre får sikre kryssingsmuligheter og opplever høy trygghet. Dette vil føre til økt gangtrafikk, og redusert biltrafikk.
- Utforming av støyskjerming i Hørløcks veg må ta hensyn til fremtidig lokalsenter, slik at de ikke hindrer snarveier for gående og syklende på Charlottenlund.

Vi er positive til etablering av delstrekning 3 som et tilbud til kollektiv-, gang- og sykkeltrafikk. Dette vil gi fremkommelighetsgevinst for de Miljøpakken ønsker flere av, og vil bl.a. har stor betydning for valg av transportform mellom dagens service- og skoletilbud (samt det fremtidige lokalsentret på Brundalen), og dagens boligområder som Fortunalia, der bilen i dag dominerer. Det åpner også for nye kollektivruter til f.eks. Vikåsen, som blir aktualisert når den nordvestre skråningen av Vikåsen blir åpnet for boligbygging.

Selv om det ligger utenfor reguleringsplanen, bør restriktive tiltak i øvre deler av Jakobslivegen vurderes, for å dempe eller fjerne gjennomkjøringstrafikken av biltrafikk fra Fortunalia, Vikåsen og Jonsvatnet. Den bør foretrekke Jonsvannsveien, som ikke er en boliggate. **Restriktive tiltak i Jakobslivegen og Tunvegen bør sikres gjennom rekkefølgebestemmelser.**

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 sykkelens som et effektivt, helsebringende og miljøvennlig transportmiddel.