



Trondheim, 7. april 2013

Syklistenes Landsforening (SLF) i Trondheim viser til forslag til detaljregulering av Kollektivfelt over Moholtsletta, sak 11/44209, og kommer her med våre merknader.

Vi er positive til at Jonsvannsveien får en ny reguleringsplan med mål om bedre vilkår for kollektiv-, sykkel- og gangtrafikk. I denne høringsuttalelsen peker vi på svakheter i planen, og på områder hvor planen kan og bør forbedres.

I følge byplansjefens vurdering etableres det tilfredsstillende gang- og sykkeltilbud.

Imidlertid er det **ikke mulig å vurdere om tilbudet er tilfredsstillende, da mengden fremtidig gang- og sykkeltrafikk på hver side av Jonsvannsveien ikke er oppgitt.**

Håndbok 017 oppgir i tabell E.7¹ hvilke krav som stilles til bredder for gang- og sykkelveger med ulike antall gående og syklende i maksimaltiden. Dersom f.eks. antall gående og syklende på vestsiden av Jonsvannsveien i fremtiden overstiger 50 gående og syklende i maksimaltiden (noe det synes rimelig å anta), er den foreslåtte løsningen med 3 meter bred gang- og sykkelveg på vestlig side ikke tilfredsstillende. I denne sammenhengen må Miljøpakkens **mål om dobling av sykkeltrafikken** tas høyde for, samt planer om bedre tilbud til gående og syklende i Dybdahls veg og nordlige deler av Jonsvannsveien.

Hvilken **tidsgevinst kollektivtrafikken får av kollektivfeltene er ikke angitt**, til tross for at forholdene angivelig er grundig utredet. I denne sammenhengen finner vi det oppsiktsvekkende at planforslaget foreslår å oppheve kollektivfeltene før kryssene der hvor det er størst forsinkelse, nemlig i krysset ved Dybdahls veg/Kong Øysteins veg og ved rundkjøringen ved Moholtsenteret/Brøsetvegen. At kollektivtrafikk skal prioriteres foran biltrafikk er det uttalte målet til prosjektet, og bør realiseres. At den reduserte biltrafikken får noe lavere fremkommelighet er konsistent med Miljøpakkens mål.

Vi konstaterer med skuffelse at **forhold knyttet til vintervedlikehold ikke er utredet**.

Vi fremhevet dette aspektet under samrådsprosessen, og ser at også andre parter er bekymret for det samme. Sammenlignet med dagens situasjon får gående og syklende på vestsiden av Jonsvannsveien i det fremlagte forslaget **dårligere forhold enn i dag**, da arealet til snøopplag er mindre (maksimalt 1 meter, og enda mindre før enkelte kryss).

Det er ikke akseptabelt at snø i praksis blir lagret på fortau og sykkel-vegen. Man må sikre at det er mulig å tilby gående og syklende barvegstandard innen rimelige kostnader.

¹ Revisjon av Håndbok 017 som ventes å tre i kraft i 2013, altså innen reguleringsplanen vedtas.

Vi er av den oppfatningen at utbyttet av prosjektet kan økes ved følgende grep:

- Reduksjon fra fire til tre kjørefelt:
 - Nord for Bregnevegen: Ett kjørefelt sørover, to kjørefelt nordover, med midtstilt kollektivfelt² som fortsetter helt til krysset ved Dybdahls veg/Kong Øysteins veg (øvrige trafikanter i østre kjørefelt nordover).
 - Sør for Bregnevegen: Ett kjørefelt nordover, to kjørefelt sørover, med sidestilt kollektivfelt som fortsetter helt til rundkjøringen ved Moholtsenteret/Brøsetvegen.
- Midtrabatten utgår³.
- Grønnere og mer bymessig preg realiseres ved **grønne arealer mellom sykkelvegen og øvrig veg** ved at denne økes til to minst meter på hver side, og beplantes med høystammede trær. Denne buffersonen benyttes til snøopplag. Dette grepet vil øke trykksfølelsen blant myke trafikanter, og forskningsresultater fra Danmark⁴ viser at dette fører til en økning i antall syklende.
- Etablering av tilbud til gående og syklende på begge sider av veien i.h.h.t. kravene i håndbok 017, hensynstatt fremtidig volum av gående og syklende.

Disse endringene er konsistent med målene til Miljøpakken, idet de vil gi forbedret fremkommelighet for kollektivtrafikken, og bedre forhold for gående og syklende.

For øvrig ber vi om at følgende spesielle forhold utredes før politisk behandling, og/eller tas med i neste detaljeringsfase:

- Etablering av **ytterligere to gangfelt over Jonsvannsveien**: ett ved Handelshøgskolen og ett ca. 100 meter sør for dagens innkjøring til Moholt. Behovet for førstnevnte har bl.a. bakgrunn i at gående til/fra Handelshøgskolen og Lidarende foretrekker Astri Aasen veg/Frydenbergvegen, særlig om vinteren når turstien ikke er farbar, og lar seg i dag observere i såkalt villkryssing. Det samme gjelder gående mellom Moholt Storsenter og områdene vest: Undergangen ved Vesletun barnehage representerer en betydelig omvei om voksne, føre trafikanter, og derfor i dag velger å krysse veien uten tilrettelegging. Dette behovet tilsier at gangfelt er bør vurderes også her.
- Konsekvent bruk av **opphevede gangfelt**. Dette er særlig viktig der overgangene ikke lysreguleres, men kan også vurderes der det er lysregulering. Dette gir lavere hastighet på motoriserte kjøretøy, og langt høyere trafiksikkerhet for myke trafikanter. Særlig viktig er dette i kryssene med Frode Rinnans veg og Lindarende, samt i overgangene over Jonsvannsveien ved rundkjøringen midtveis mellom Frode Rinnans veg og Bregnevegen samt ved Moholt Storsenter/Brøsetvegen.
- Vurdere **stenging av inn-/utkjøringen til Moholt Storsenter i Jonsvannsveien**, slik at utelukkende Brøsetvegen benyttes. Dette kan bedre trafiksikkerheten for myke trafikanter i Jonsvannsveien. Moholt Storsenter foreslås som lokalsenter i kommuneplanens arealdel, og tiltak for å gjøre denne mer attraktiv for gående og

² Midtstilt kollektivfelt er ikke et ukjent grep i Trondheim, gitt at det ikke er holdeplass på strekningen. Jambør Søndre gate. Vi har vanskelig for å følge resonnetet om at trafikanter vil finne dette fremmed.

³ At midtrabatt foreslås som et tiltak for å hindre villkryssing er bakstrevsk. Villkryssing unngås ved å tilby attraktive overganger der det er behov for å krysse veien. Dersom det må stenges til i form av rekkverk eller gjerder i en midtdeler for å hindre villkryssing, så er det et tydelig tegn på at behovene til gående ikke er blitt ivaretatt. I tråd med behovene foreslår vi to nye gangfelt.

⁴ «Effekter af cykelstier og cykelbaner» (i København), Trafitec, oktober 2006

syklende er et sentralt virkemiddel. Dette kan demme opp for dagens bildominerte handel på lokalsenteret, som har bakgrunn i svært biltilgjengelige plassering nær E6.

I sammenheng med siste punkt peker vi på vår høringsuttalelse til kommuneplanens arealdel i 2012, der vi fremholdt at et lokalsenter som strekker seg fra Moholt Storsenter i vest og til Vegamot øst for Omkjøringsvegen ikke fungerer for gående og syklende i dag. En transformasjon fra et støyfullt og bildominert handelssted til et lokalsenter som er trivelig for gående og syklende betinger bl.a. at det bygges lokk over Omkjøringsvegen. En planprosess med dette som formål etterlyses.

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.