



Framtidig status for Gamle bybro

Konklusjon:

- Bybroen bør stenges permanent for motorvogn
 - Den økte trygghetsfølelsen gir flere syklende; flere tør å sykle
 - Fortaussykling reduseres og sykkelhastigheten går i snitt noe ned, til glede for gående
 - Stenging er et svært billig/gratis tiltak som oppnår en rekke politisk vedtatte mål
- Gateprofilen på Bakklandet kan gjerne endres slik at gående får et bedre tilbud

Bakgrunn

Rådmannen ønsker innspill på hvordan situasjonen har vært i perioden Gamle bybro har vært stengt, og om kommunen på permanent basis skal stenge eller åpne brua for biltrafikk.

Store gevinster av stengning av Gamle bybro for motorvogn



Ovenstående utsagn fra sosiale media er representativ for det mange erfarer: Forholdene for gående og syklende i og gjennom Bakklandet har blitt vesentlig forbedret etter at det meste av gjennomgangstrafikken forsvant som følge av at brua har vært stengt for motorvogn.

Økt trygghet

Nå oppleves det som mye tryggere å sykle og gå i området. Konflikter mellom biltrafikken og myke trafikanter har blitt vesentlig redusert. Særlig på ettermiddagstid ble det opplevd som utrygt når mange valgte å kjøre bil ut av Midtbyen over Gamle bybro. Øvre Bakklandet ble ventelig brukt som en snarvei av en del bilister. Bilførere som velger en snarvei kjører gjerne fort og mindre hensynsfullt. Nå oppleves det trygt å ferdes på Bakklandet døgnet rundt.

De som sykler har antakelig senket hastigheten noe. Tidligere måtte man sykle raskt for å "forsvare" sin posisjon på en bilveg for ikke å "sinke" bilene og skape trafikkfarlige situasjoner når bilistene foretok forbikjøringer. Mange opplevde denne "kampen om arealet" som utrygt og valgte å sykle på fortauet, til ulempe for gående. Nå er det er mindre sykling på fortauet, og inntrykket er at det er flere "alminnelige" syklistere å se. Dette er en ønsket utvikling.

Bedre forhold om vinteren



Særlig er forholdene om vinteren blitt bedre. Gjennomgangstrafikken dro med seg salt fra hovedveiene, og førte til vanskelige forhold for gående og syklende på Bakklandet. Grunnet det trange gateløpet er det erfaringsmessig vanskelig å rydde bort snø, og en såle av snø blir liggende. Saltet fører til at snøen blir omdannet til et tykt lag modd, med et glatt islag under, jamfør bildet over. Dette er godt kjent for de som ferdes på Bakklandet.

Uten gjennomgangstrafikk skjer ikke dette. Det kunne man erfare i de periodene det var snø i året som gikk.

Forholdene for syklende over Gamle bybro var tidligere svært dårlige om vinteren, noe bildet til høyre er et eksempel på. Bommene gjorde snørydding vanskelig, og sykkelfeltene på vestsida av brua ble i praksis stengt i månedsvis.

Dårlig vinterforhold fører til færre sykkelturner på den årstiden da det er størst press på både kollektiv- og vegnettet. Det er et vedtatt mål å øke sykling om vinteren.



Bedre forhold fører til flere gående og syklende

Vi opplever mange gevinster ved at Gamle bybro er stengt for motorisert trafikk. Gamle bybro inngår i hovednettet for sykkel. Ved å gjøre denne til en trygg forbindelse til Midtbyen, kan vi forvente at flere av de som tidligere ikke fant det trygt å sykle vil gjøre nettopp det. Gjennom Bakklandet kommer man trygt fram via Klæbuveien, Nedre Bakklandet og Lillegårdsbakken.

Bakklandet er et attraktivt sted å oppholde seg, og det er nå blitt et trivelig, trygt og praktisk veivalg for mange til fots og på sykkel, både til og fra Midtbyen og til store arbeidsplasser som NTNU på Gløshaugen og St. Olavs hospital.

Stenging av Gamle bro for motorvogn er nærmest gratis. Det er forenlig med vedtatte politiske mål nasjonalt og lokalt å øke andelen av reiser til fots og per sykkel. Det synes som både gang- og sykkeltrafikken har økt allerede. Med permanent stenging vil denne utviklingen fortsette.

Å gjenåpne for biltrafikk over Gamle bybro vil oppleves av mange som et stort tilbakeskritt.

Kan brua eventuelt holdes åpen for mopedtrafikk?

Vi forstår at de som velger å kjøre moped ønsker å ha like god tilgjengelighet som syklende og gående. Noen argumenterer med at moped erstatter bilturer. Imidlertid medfører mopedtrafikk både støy og eksos med seg, og reduserer trygghetsfølelsen for de som sykler og går. I trange gateløp som de på Bakklandet høres støyen svært godt og virker skremmende. Den dårlige luften som to-taktere fører med seg henger lenge igjen og gjør det mindre trivelig å gå og sykle her. På moped kjører man med større hastighet, reduserer trafiksikkerheten og øker utrygghetsfølelsen.

Det har tidligere vært forbud mot motorisert trafikk over Gamle bybro unntatt i visse tidsrom. Dette forbudet gjaldt også moped. For tiden gjelder forbudet hele døgnet. Å åpne for mopedkjøring vil øke mopedtrafikken, og den lavere trygghetsfølelsen og trivselen vil ventelig føre til færre sykkel- og gangturer enn det man ellers ville oppnå.

Det er ikke et politisk vedtatt mål å øke antall som kjører moped. Vi anbefaler at forbudet for motorvogn gjelder begge retninger over brua, og gjerne også forbi bommen i Nedre Bakklandet.

Gateutformingen på Bakklandet

Forholdene for myke trafikanter på Bakklandet kan gjøres enda bedre enn de er i dag.

Når Gamle bybro stenges for motorisert trafikk, bør man ta gateprofilen i Øvre og Nedre Bakklandet opp til ny vurdering. Det samme gjelder Vollabakken og til dels Lillegårdsbakken. Etter vårt syn har de gående dårlige forhold, med svært smale fortau, mens arealet for kjørende er unødvendig bredt. I tråd med vedtatte mål bør de gående i sentrumsområdene ha de beste forholdene, deretter syklende.

Slik det er i dag, fører de trange fortauene til at gående benytter hellene i Øvre og Nedre Bakklandet, noe som gir konflikter med syklende. Midten av gaten er bred og består av gatestein som verken gående eller syklende ønsker å bruke.

I Vollabakken er sykkelfelt for tiden under utbygging. Dette synes å være et dårlig valg. Feltene er svært smale, smalere enn normen. Fortauet er svært smalt, under en halvmeter på det smaleste, og vinterdrift er ikke mulig. Nå går fotgjengerne på den røde asfalten, mens de som sykler gjør som tidligere, de sykler midt i gata. Dersom oppmerking skulle føre til at syklende bruker

sykkelfeltene, vil det gi dårligere forhold både for gående og syklende, mens biltrafikken vil ta eierskap til vegbanen på en måte som ikke skjer i dag, med høyere hastighet som resultat.

Fortauene i Vollabakken bør i stedet utvides, og kjørearealet smales inn. Enveisregulering av biltrafikken i Vollabakken og Lillegårdsbakken kan gjerne vurderes.

Brubakken bør dessuten stenges fysisk for gjennomkjøring; denne brukes som snarvei, og enkelte kjører ulovlig. Når trafikken fjernes, kan man vurdere å holde sykkelheisen åpen hele året, i følge Statens vegvesen.

Ny gateprofil vil føre til flere gående og syklende

En ny gateprofil med bredere fortau, rennestein fremfor kantstein og sykkelheller midt i gata ville gi store gevinster for både gående og syklende. Ved at syklende benytter midten av gateløpene vil konfliktene med fotgjengere, fortauskafeer og porter reduseres vesentlig, og gatas utforming ville vise at de få bilene som kjører her er "gjester".

Midtstilte sykkelheller av større bredde vil gjøre det lettere å sykle to i bredden, sykkelvogner og lastesykler vil få bedre forhold, og de som liker å sykle rolig vil i mindre grad føle seg presset av andre som vil sykle noe fortere.

Med denne utformingen vil biler måtte holde seg bak syklende i samme retning, og to biler som møtes vil måtte benytte rennesteinen for å kunne passere hverandre. Dette vil føre til svært forsiktig bilkjøring. Varelevering vil fortsatt være mulig, slik som i dag.¹

Man bør vurdere oppvarmede fortau og rennestein². Da kunne man nøye seg med å koste sykkelhellene fri for snø. Snøen ville da smeltes i rennesteinen, og man ville slippe å kjøre bort snø. Det ville gi gode forhold for gående og syklende gjennom Bakklandet året rundt og ventelig bidra til en stor økning av myke trafikanter, i tråd med politisk vedtatte mål.

Dette er tiltak i tråd med i den vedtatte sykkelstrategien, der man har mål om å alminneliggjøre sykling, med tilbud som er så trygge at kvinner, barn og eldre i større grad velger å sykle.

Historisk sett vil en slik utforming likne på de opprinnelige kjerreveiene. Ikke minst vil dette være en utforming som er fremtidsrettet. En ombygging vil ventelig være vel verd kostnaden. Det vil berike området vesentlig og vil føre til at flere sykler og går, særlig på vinterstid.

Med vennlig hilsen

Richard Liodden Sanders

Syklistenes Landsforening i Trondheim
Lagmann Dreyers gate 5, 7043 Trondheim

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.

¹ Varelevering kunne med fordel vært gjennomført med mindre kjøretøy enn i dag, bl.a. med lastesykler.

² Fjernvarme kan eventuelt benyttes fremfor strøm for å bruke rimelig overskuddsenergi fremfor primærenergi.