

Vurdering byliv – alternativ 2 tofelts kjøreveg

Supplering til konsekvensutredning byform og byliv.

Det har etter planforlagets innsending til Trondheim kommune blitt bedt om at det gjøres supplerende vurderinger knyttet til av en utvidelse av Paul Fjermstads veg i planen.

Ny situasjon vil da bety en breddeutvidelse av vegen, for å tilrettelegge for to felt og fortau, som til sammen vil utgjøre nesten 10 meters vegbredde. Fortauet ønskes plassert på østlig side, og bakgrunnen for vegutvidelsen er at man vil tilrettelegge for buss i begge retninger. Hastigheten i gata er 30 km/t (tettbebygd strøk), og det antas som førende også videre.

I ny situasjon vil vegen være mer fremtredende, spesielt i Harald Bottners veg og Paul Fremstads veg frem til krysset med Dr. Sands veg. Dette er hvor vegen er smalest, med boliger og tilhørende bebyggelse som ligger tett opp mot vegen, smale fortau og enveiskjørt strekning i Harald Bottners veg.

En vegbredde på 10 meter vil her ha konsekvenser for eiendommene her. Boligene ligger i dag med en avstand til vegen som henger sammen med tida for utbyggingen av området, som sammen med vegens bredde er med på å skape en opplevelse av en klassisk boligstrøk, der både standard og omgivelser legger føringer for bruk og hastighet på vegen.

Trygghet

En utbedring og utvidelse av vegen vil redusere følelsen av trygghet for gående og syklende. Dessverre kan en betydelig kvalitetsøkning på vegen for å tilrettelegge for buss, også påvirke andre trafikanters bruk og hastighet, og gi flere farlige situasjoner. Dette kan bety en mindre reduksjon for kvalitetskriteriet trygghet. Det er lite sannsynlighet for at den foreslåtte endringen vil bety endringer i beskyttelse mot klimatiske opplevelser eller i beskyttelse mot kriminalitet.

Komfort

Tiltaket vil gi forbedre forholdene for gående med separat fortau av en bredde som gir høyere kapasitet i bruk og legger krav om vinterdrift. Forholdene for opphold, utsikt og kommunikasjon vil ikke endres i særlig grad. Men en oppstramming av vegen som gir tydeligere skiller mellom kjøreveg og fortau vil kunne påvirke bruken av vegens bredde og båndlegge kjørearealet i større grad til bil og buss, og presse gående og syklende til fortau. Dette vil kunne ha en viss negativ effekt for lek og opphold og fleksibiliteten i en boliggate. Slik vegen fremstår i dag, er fortauene så smale og trafikken så lav at de ulike trafikantgruppene deler på plassen og tar hensyn til hverandre.

Nytelse

Strekningen vil preges av at vegen blir mer dominant, og det er sannsynlig at særpreget med vegen slik den fremstår i dag forsvinner på strekningen fra sør mot Dr. Sands gate. For eksempel vil en utvidelse være i konflikt med vegetasjon, inkludert trær og hekker. Det er sannsynlig at de svært mye av hekker og trær langs gata vil bli fjernet. Det kan plantes på nytt mens det vil ta tid å oppnå dagens kvaliteter.

En vegbredde på 10 meter vil være disproporsjonal med sine omgivelser, og fremstå overdimensjonert opp mot småhusbebyggelsen. Strekingen fra Dr. Sand gate tåler dette mye bedre, ettersom bebyggelsen her er mer tilbaketrukket fra vegen, og størrelsen på byggene, inkludert OSL, utgjør mer passende proposjoner opp mot denne vegbredden. Oppsummert vil dette tiltaket ha en viss negativ konsekvens for dette kvalitetskriteriet.