

Trondheim kommune
v/Byplankontoret
(brevet sendes kun elektronisk)

Trondheim 01.03.2025

Innspill til Samferdselsplan for Trondheim (2024/37693)

Næringsforeningen i Trondheimsregionen (NiT) vil med dette gi sine innspill til Samferdselsplan for Trondheim.

NiT støtter nullvekstmålet, altså at økning i persontransport skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Å ta ned personbiltransporten ytterligere 20% slik Bystyret har vedtatt vil kreve svært inngripende tiltak; tiltak som er langt mer inngripende enn hva som i sum forslås i denne planen. Vi tror i likhet med administrasjonen at de foreslåtte tiltak vil endre manges reisevaner. Men vi tror at de i større grad enn det kommuneadministrasjonen vurderer, vil påvirke hvor folk reiser. Dette fordi tiltakene er ujevnt fordelt i tid for innføring og fordi ulike restriktive tiltak forslås innført på ulike områder i byen. Dermed vil planen påvirke mange av våre medlemsbedrifter.

Forslag til samferdselsplan er ingen enkel plan for NiT å gi konstruktive innspill til. Dette fordi bakgrunnsdokumentene som ligger til grunn for anbefalte tiltak inneholder svært begrenset informasjon.

Planen viser til at personbiltrafikken er gått opp med 5% målt mot «nullåret» 2019. I metodikknotatet som er vedlagt står det at en bruker Reisevaneundersøkelse-data fra 2019-2022. Det vises til at data fra 2020 og 2021 ikke er representative på grunn av pandemi, samt at det er utfordringer med datakvalitet for både 2019 og 2022.

NiT savner at det tydeliggjøres hva slags personbiltrafikk som har økt i perioden, eksempelvis arbeidsreiser, handelsreiser, fritidsreiser etc., ref figur 4 på side 10. Å få informasjon om type reiser fordelt på ulike typer transportmiddel ville også ha vært av interesse, for å kunne vurdere effektive tiltak for reduksjon av personbiltransport. Ei heller er det beskrevet hvor i byen trafikken har økt, bare hvor trafikken går til og fra, ref figur 7 på side 13 i planforslaget.

Det vises til at 25% av antall personbilkilometer er til og fra sentrum. Samtidig er sentrum definert til å være et stort område fra Flakk i vest til Singsaker og Lademoen i øst, fra Sluppen i sør til havneområdene i nord. Det burde ha fremkommet i fagnotatet hvor mange arbeidsplasser og beboere som befinner seg innenfor sentrumsdefinisjonen, og hvor trafikkstrømmen til og fra sentrum går innenfor området.

Det er også uklart hvor mye av transporten i byen som er nærings- og nyttetransport. De fysiske tellerne som finnes mange steder i byen registrer kun

forskjell på stor bil og liten bil, ikke på om liten bil er «på jobb» i nærings- eller tjenesteøyemed. Ser en på Midtbyen spesielt er det også uklart hvor mye av biltrafikken som er uønsket gjennomkjøring, altså biler som ikke har ærend i Midtbyen.

Det hadde også vært interessant å få informasjon om erfaring med konverteringsrate fra personbil til kollektiv, sykkel og gange, gitt innføring av bilrestriktive tiltak som eksempelvis fysisk stenging for gjennomkjøring. Hvilke tiltak har en best erfaring med for å få privatpersoner til å la bilen stå, uten at det påvirker om reisen gjennomføres eller ikke?

Det savnes også vurderinger av hvor mye av personbiltrafikken i byen, sentrumsområdene spesielt, som vil forsvinne etter hvert som arbeidsplassparkeringer avvikles som følge av campusutvikling, fortetting og byomforming, eller som følge av at bedriftene gjør tiltak for å få ansatte over på kollektiv, sykkel og gange.

Med stor usikkerhet om kvalitet på data, samt begrenset informasjon om utvikling av trafikkstrømmene og gode vurderinger av effekt på tiltak, er det vanskelig å vite om de foreslåtte tiltak treffer godt på målsettingen. Det gjør det også vanskelig å vurdere om tiltakene har utilsiktede effekter, eller om «problemet» kunne vært løst på annen måte enn det som foreslås.

Hovedgrep 1: Målrrettede geografiske mobilitetspakker

Gitt at sentrumspakken er foreslått innført som første pakke, har NiT prioritert å komme med innspill til denne. De øvrige geografiske mobilitetspakker er i mindre grad beskrevet med konkrete tiltak og dermed vanskeligere å gi velfunderte innspill til.

Sentrumspakken «Bymiljøløft for sentrum»

Sentrumspakken består i hovedsak av bilrestriktive tiltak i Midtbyen med sektorisert kjøremønster og redusert antall parkeringsplasser, samt enveiskjøring i Nonnegata. Administrasjonen anbefaler at en starter med denne pakken da det er mye biltrafikk til og fra sentrum. Dette er også en pakke en kan starte med gitt positivt Bystyrevedtak og ikke tiltak som krever ny bomutredning med påfølgende Stortingsbehandling slik hovedgrep 2 «Prising av reiser for å gi mest samfunnsnytte» gjør. Det står i planen at sentrumspakken er godt nok beskrevet til at en kan si noe om konsekvensene av dem. Dette synspunktet er NiT ikke enig i.

De 1,5 sidene prosatekst om konsekvenser av sentrumspakken i konsekvensnotatet som følger planen fremstår ikke som en reell konsekvensvurdering. Notatet er en kort drøfting av mulige konsekvenser, med hovedvekt på det som kan oppleves som positive effekter av tiltakspakken. NiT bekjent er det ingen fra næringslivet som er

spurt om antatte konsekvenser for sentrums næringsliv, ei heller bedt om å komme med innspill til hva administrasjonen burde ha sett på for å gjøre en skikkelig konsekvensvurdering.

Administrasjonen viser til at pakken vil kunne medføre 2% nedgang, og på sikt muligens 3% nedgang i trafikken i hele Trondheim. En skulle da tro at administrasjonen dermed sitter på data som sier noe om avvisende effekt på de som har gjøremål i Midtbyen, og ikke kun data på hvor mange som da velger å la bilen stå og fremdeles ha samme målpunkt som før innføring av tiltak. Slikt burde ha vært beskrevet i og vist frem i bakgrunnsdokumentene for planen.

NiT savner at en for sentrumspakken gjør reelle konsekvensvurderinger av hvordan sektorisert kjøremønster vil påvirke kundedferd. Våre medlemmer i Midtbyen uttrykker bekymring for at tiltakspakken gjør det lettere å velge bort Midtbyen til fordel for andre områder. Dette vil medføre at Midtbyen igjen taper, fordi det her illegges flere restriksjoner for den bilende kunden, mens det ikke innføres restriksjoner annet sted. At det fremdeles er tilgjengelighet for personbil inn til Midtbyen, betyr ikke at tilgjengelighet til målpunkt i Midtbyen ikke reduseres. En kan da anta at en god del av disse kundene vil velge annet sted for sine gjøremål, fremfor annet transportmiddel. I planen og bakgrunnsdokumentene sannsynliggjøres det ei heller at sentrumspakken gjør det mer attraktivt for gående, syklende eller kollektivreisende å ta turen til Midtbyen.

Det er verd å igjen påpeke at Midtbyen er det handelsområde hvor desidert flest av kundene kommer uten bil. Bystyret har nettopp vedtatt en Midtbystrategi hvor kommune, Trondheim management og NiT er blitt enige om at vi i felleskap skal jobbe for å få flere brukere av Midtbyen. Tall fra Trondheim Management viser at utviklingen i antall brukere av Midtbyen går i feil retning. Flere restriktive tiltak som har avvisende effekt på dagens kunder, for at en kanskje på sikt kan få flere andre kunder, er ikke det Midtbyen trenger.

Ett av argumentene for å redusere personbiltrafikk i sentrum er at trafikk her påvirker bussenes fremkommelighet. Her vises til AtBs flaskehalsrapport fra 2023. I rapporten står det at «området fortsatt har flaskehalsutfordringer i rush, men at disse utfordringene er på et moderat nivå, og kanskje ikke mer enn man kan forvente i et så trafikkert område». Etter rapporten ble laget er det gjort to større endringer i trafikkbildet. Det ene er at Prinsen kryss er stengt for gjennomkjøring for personbiler. Det andre er at elbiler ikke lenger kan kjøre i kollektivfeltene. Vi skulle gjerne ha sett vurderinger av hvordan disse to tiltakene har påvirket de ulike trafikanter fremkommelighet gjennom området. Ut ifra at rushtid om morgenen er over i god tid før butikkene åpner kl 10.00 er det liten grunn til å tro at det er kunder til Midtbyens ulike tilbud som skaper utfordring for bussenes fremkommelighet. Er det mengde med folk som har arbeidsplassparkering i sentrum som er utfordringen for bussenes fremkommelighet? Er det biler som ikke har gjøremål i Midtbyen som

skaper utfordringer? Eller er det mengde mennesker som krysser kollektivtraseene som skaper utfordringer? Dette er ikke mulig å lese ut av flaskehalsrapporten.

NiT er enig i at gjennomkjøring, altså privatbiler som ikke har gjøremål i Midtbyen, med fordel kan henvises til andre kjøreruter. Fremfor å foreslå det mest inngripende tiltak som kan gjøres for å stoppe gjennomkjøring, fysisk stenging, burde administrasjonen ha sett på andre alternativer. Alternativer som i større grad målretter tiltaket mot uønsket gjennomkjøring, men som samtidig ikke påvirker konkurranseforholdet mellom Midtbyen og andre handelsområder.

Anbefalingens punkt 1 om sektorisert kjøremønster i Midtbyen (side 41 i samferdselsstrategien) vil ikke hindre all gjennomkjøring i sentrum, slik det nå står i kulepunktet, kun gjennomkjøring i Midtbyen. I tillegg til økt trafikk på nordre avlastningsveg og Singsakerringen er det lett å se for seg at det med restriksjoner i Nonnegata også vil medføre mer uønsket kjøring i tilstøtende boliggate.

Sektorisert kjøremønster hvor vareleveranser må komme seg inn i kollektivsystem for å krysse sonene vil medføre mer kjøring og økt tidsbruk, noe som er direkte strid med målsettingen om mer effektive vareleveranser. For tjenesteleverandører, håndverksbilder etc. er det ikke foreslått mulighet for å krysse sonene. Det vil medføre økte kjøredistanser og tidsbruk som kundene må betale for. Samtidig ønskes mange overflateparkeringsplasser i «bylivssonen» fjernet, noe som også vil medføre økt tidsbruk for håndverkere/tjenesteleverandører. Servicebilen er håndverkerens kontor, verksted, varelager og kantine. Økt tidsbruk for håndverkeren er det kunden som må betale for og påvirker dermed hvor attraktivt det er å drive næring i Midtbyen. En annen effekt ved økt tidsbruk til andre ting enn selve håndverkerjobben er at byen vil trenge flere håndverkere for å utføre samme mengde jobb.

Basert på tilgjengelig informasjon fremstår sektorisering av Midtbyen som et svært risikabelt eksperiment, hvor næringslivet med handelsstand, serveringsbransje, gårdeiere, vare- og tjenesteleverandører etc. er nødt til å ta all risiko. At det i høringsmøte med kommunen sies at tiltaket er lett reversibelt om det viser seg å ha negativ effekt, er en mager trøst for det næringsliv som innen noen trekk har mistet kunder og omsetning.

NiT ser adskillig flere negative enn positive effekter for våre medlemmer av sentrumpakken. Tiltakspakken støttes derfor ikke av NiT. Vi mener administrasjonen burde utredet andre tiltak for å redusere uønsket gjennomkjøring gjennom Midtbyen, som i mindre grad vil påvirke dagens kunder av Midtbyen, men som ville gitt mange av de samme positive effekter med redusert trafikk for sentrumsområdene.

Andre geografiske tiltakspakker

De øvrige geografiske tiltakspakker er ikke beskrevet så inngående som sentrumpakken, så her er det vanskelig å komme med konkrete tilbakemeldinger.

NiT støtter at det utvikles gode gang og sykkelforbindelser, samt gode kollektivløsninger for bydelene.

Hovedgrep 2: Prising av reiser for å gi mest samfunnsnytte

NiT er enig i vurderingen om at bomprising er et svært effektivt virkemiddel for å styre personbiltrafikk. Når det er sagt mener NiT fremdeles at vegprising ved bruk av GPS er et bedre alternativ for å regulere personbiltrafikk, enn fysisk stenging av veger og stadig flere bompunkter som uansett ikke treffer godt og rettferdig nok.

I anbefalinger for nytt bomsystem står det at det en vil kompensere for gratis parkering ved kjøpesentre gjennom plassering og prising av bommer. Dette fremstår som et lite gjennomtenkt tiltak som krever nærmere begrunnelse. Hva er formålet, og hva er tiltenkt effekt? Hva er her definert som et kjøpesenter? Hvor stod del av handelen vil eventuelt bare flytte seg til andre områder? Vil handel flytte seg ut av kommunen?

Det skrives i konsekvensnotatet at økende bomprising vil gjøre det mer økonomisk interessant å effektivisere vareleveranser slik at flere varer kan leveres med færre kjøretøy. Ut ifra Næringsforeningens kjennskap til bransjen, er de aller fleste transportører allerede svært opptatt av å drive effektivt, da varelevering er en lavmarginbransje. Gitt at fyllingsgrad på bilene ved start av leveranseruten ofte er svært høy, vil ønske om færre biler i praksis bety større biler. Dette har mange i bransjen lenge ønsket, men deler av byen ikke er tilrettelagt for dette.

Prising i bom må ikke differensieres for nærings og nyttetransport for ulike områder i byen, slik en foreslår for personbiltrafikk. Dette fordi varer og tjenester er nødt til å bruke vegen, og ikke kan konverteres over til kollektiv, sykkel eller gange, ei heller i sentrum. Innføres differensierte takster avhengig av hvor i byen en næringstransport passerer vil påvirke hvor attraktivt det er å drive næring ulike plasser i byen.

NiT støtter ikke forslaget om å gå bort i fra månedskort på busene for å kunne øke pris i rushtid. Skal vi få flyttet mer persontransport vekk fra privatbilen må alle alternative transportformer, busstilbudet inkludert, gjøres mer attraktivt. Å gjøre det dyrere å reise i rushtid, fremstår ikke som et tiltak som vil få flere til å sette igjen personbilen.

Medvirkning

Både i samarbeidsplattformen mellom de seks partiene H, V, SP, MDG, PP og KrF og i Byrådserklæringen er en opptatt av medvirkning. NiT mener at reell medvirkning i tidlig fase av planarbeid gir bedre planer enn det en får gjennom mulighet til å komme med innspill først når planforslag foreligger.

Det er selvsagt positivt at Byråden ønsker at planforslaget skal «drøftes blant mange, og at høringsprosessen er bred og godt forankret». Bedre ville det vært om Byråden hadde gitt beskjed til sin administrasjon om å spille med mer åpne kort og koble på det næringsliv en antar vil bli berørt adskillig tidligere i prosessen. Vi kan jo håpe at det fremover blir standard prosess.

I saksfremleggets avsnitt om «Prosess frem til nå» står det kort beskrevet hvem som har vært koblet på frem mot at planforslaget foreligger og ønskes sendt på høring. Det står at det har vært møte med NiT, NHO og LO. Dermed kan leseren forledes til å tro at forslaget har støtte fra de nevnte. For fremtidige saker kunne vi ønske oss at det samtidig opplyses om hva som var formålet med møter hvor NiT har vært med, hva NiT fikk være med å diskutere og hva vår mening var. Dette kan gjerne lages som et vedlegg til saken, gitt at saksfremlegg skal være korte.

Med vennlig hilsen

Næringsforeningen i Trondheimsregionen



Børge Beisvåg

Næringspolitisk leder