

Trondheim kommune
v/Tore Langmyhr Miljøpakken
(sendes kun elektronisk)

Trondheim 27. februar 2016

Høringsuttalelse fra Næringsforeningen i Trondheimsregionen angående Miljøpakke for transport i Trondheim Handlingsprogram 2016-19

Næringsforeningen i Trondheimsregionen (NiT) viser til Utkast til Miljøpakkens handlingsprogram 2016 – 19, og vil med dette komme med innspill til saken.

Næringslivet er glad for at innføring av Miljøpakken har bidratt til å få igangsatt og realisert flere viktige veiprojekter i Trondheim og omegn, og ikke minst bidratt til et betydelig bedre kollektivtilbud. Samtidig registrerer vi at Miljøpakken fremdeles kun fokuserer på persontransport, noe vi mener er et for snevert fokus. Videre utvikling av kollektivtrafikken i Trondheim og omegn er viktig, men næringstransport må også inn som del av dokumentet.

I en region som vokser vil næringstransporten inn og ut av regionen, og internt i regionen øke. Det viser den nasjonale godsanalysen som ble fremlagt høsten 2015. Utvikling mot mer gods på bane og båt inn og ut av regionen vil kun redusere veksten i antall vogntog på vegene til og fra regionen. Mengden gods på vei internt i regionen vil øke betraktelig i årene som kommer. En helhetlig plan for næringstransport til og fra og internt i regionen savnes i mange av de styrende dokumenter. I Transportplan Sør-Trøndelag 2014-2023 er prosjektet Godstransport 2018 vedtatt. Prosjektet er dessverre ennå ikke igangsatt, men vil være et viktig bidrag inn mot Miljøpakken da det er viktig at Miljøpakken også legger til rette for en mest mulig effektiv og miljømessig god fremføring av varer, ikke kun folk.

En vurdering av effekten Miljøpakketiltak har for næringstransporten synes å være fraværende i beslutningsprosessen frem til vedtak om tiltak. Dette må innarbeides som kriterium for valg av prosjekter og løsninger.

NiT mener Miljøpakken bør bidra til at det etableres gode transportsystemer til og fra havn og godsterminal for bane, og til lagerområdene for varene. Disse lagerområdene bør ligge slik til at de bidrar til kortest mulig transportdistanse og dermed lavest mulig utslipp. Effektiv fremføring av varer internt i byen er også viktig for miljøet.

Det er positivt at Jernbaneverket er blitt med, med tanke på å få større kollektivandel på skinnegående transport. En fremtidsrettet kollektivsatsing må også ha jernbanen som en del av løsningen. Økt andel på jernbane betyr færre busser på veien. Dette vil forbedre fremføring av gods og varer som ikke har noe alternativ til vei som transportåre.

At Miljøpakken som hovedgrep de kommende årene legger opp til fullt trykk på utbedring av E6 sørover ut av Trondheim og utbedring av Sluppen – Stavne er i tråd med Vegforum Trøndelags prioriteringer. Dette er to flaskehals for næringstransporten i byen. At en av kostnadmessige årsaker må utarbeid en kuttliste for samtlige vegprosjekter er bekymringsfullt, og kan medføre at en ikke får de varige miljømessig gode løsninger alle er tjent med.

NiT mener at ytterligere forbedringer av dagens kryss på Sandmoen må tas inn som del av Miljøpakken, da dagens kryssløsning har for lav kapasitet. De kødannelser som er ved dagens kryss gir betydelige klimagassutslipp som kunne vært unngått ved ett bedre kryss. Situasjonen vil ytterligere forverre seg når blant annet Posten/Bring og PostNord etablerer seg i området i løpet av kort tid. Det stilles spørsmålsteget ved om de vedtatte justeringer av krysset ved Sandmoen og nytt Hårstad kryss vil bedre situasjonen tilstrekkelig. Ytterligere næringsetableringer i området, midlertidig løsning for godsterminal med mer gods over Heggstadmoen terminal, samt mer næringstransport til og fra nærings- og deponiområder i Klæbu vil legge ytterligere press på krysset. I påvente av beslutning om det blir ny godsterminal på Torgård eller ikke, kan en ikke vente med å gjøre mer omfattende oppgraderinger av krysset og tilhørende vegsystemer. Et minimum bør være ny påkjøringsrampe i nordgående retning ved Sandmoen kryss, samt tiltak på Østre Rosten som sikrer at trafikk inn mot nye Hårstad kryss ikke blokkerer vegen. Om tre vogntog i nordgående retning blir stående og vente på å komme over Østre Rosten og inn mot nytt Hårstad kryss vil siste vogntog stå med hengeren ut i kjørebanene for øvrig trafikk og Østre Rosten vil være effektivt blokkert.

Nytt Sluppen kryss hvor løsning for krysset ses i sammenheng med ny Sluppen bru, og områdeplan for Tempe, Sorgenfri og Sluppen er viktig å få på plass raskt. Den skisserte løsning med at søradgående trafikk fra Stavne skal sluses over ny Sluppen bru og inn på E6 ved brannstasjonen er ikke en ønsket løsning. NiT ønsker en løsning med to plans rundkjøring på vestsiden av Nidelven og påkjøring til E6 i rett forlengelse av denne. En slik løsning vil bidra til at tunge kjøretøy kan beholde farten gjennom krysset og opp bakken. Dette vil bidra til adskillig mindre utslipp enn ved løsningen med å ta trafikken over Sluppen bru.

Flere steder i dokumenter står det at en av kostnadmessige hensyn må vurdere å forenkle løsningene, eksempelvis veiløsning Sluppen – Stavne og løsning for Klett krysset. NiT mener det er viktig at vegstandard og fremkommelighet ikke reduseres. Det må bygges robuste løsninger som står seg over tid, fremfor løsninger som knapt nok dekker dagens behov, og som kontinuerlig må oppgraderes. God standard som gir god trafikkflyt også for næringstransporten, er et miljøtiltak som bidrar til reduserte utslipp og mindre støy langs veiene.

I en prioriteringsdiskusjon mener NiT at Byåsen tunell bør utsettes i tid, slik at midler kan benyttes til å få en mer fremtidsrettet standard for kryssløsningene ved Sandmoen og Sluppen.

I utkastet til handlingsprogram kan det se ut til at oppgradering av Elgeseter gt og Stavne- Sluppen vil bli delvis sammenfallende i tid. Superbusstrase gjennom Elgeseter gt vil medføre mindre fremkommelighet for øvrig trafikk i gaten, som setter Stavne- Sluppen under ytterligere press. Byggeperioden på begge prosjekter vil ha betydelige konsekvenser for trafikkavviklingen inn og ut av sentrum. Ideelt sett burde Sluppen – Stavne vært ferdig før en begynner med Elgeseter gate. Dette vil også redusere omfanget av omkjøringen som nok kommer til å skje via Gløshaugen.

Næringsforeningen ønsker også å knytte noen kommentarer til Miljøpakkens trinn 3. 50/50 fordelingen av midler til veg kontra KSSM-tiltak bør ikke være så rigid som i dag. Det vil være hensiktsmessig å kunne bruke noe mer midler på eksempelvis veg i begynnelsen av perioden for så å bruke mindre mot siste del. Det er en stor utfordring at vegprosjektene alle er blitt adskillig dyrere enn de beregninger som ble lagt til grunn da vedtak ble fattet, og at en derfor i henhold til avtalen må bruke mer på KSSM-tiltak. Næringsorganisasjonene forventer også å bli koblet tettere på Miljøpakkens trinn 3 enn hva organisasjonen har vært frem til nå i Miljøpakkens trinn 1 og 2.

Med vennlig hilsen
Næringsforeningen i Trondheimsregionen



Børge Beisvåg
Næringspolitisk leder