

Trondheim 6. oktober 2020



LO i Trondheim

Trondheim kommune, byplankontoret
pb 2300 Torgarden, 7004 Trondheim
byplan.postmottak@trondheim.kommune.no

Deres ref: 20/20114-12

Vår ref.: Gatebruksplan for Trondheim – høringsuttalelse fra LO i Trondheim 05.10.20

Gatebruksplan for Midtbyen – høringsuttalelse fra LO i Trondheim

LO i Trondheim er generelt positiv til gatebruksplanen, og håper denne vil bidra til ei forutsigbar og framtidretta byutvikling i Trondheim. LO i Trondheim har kommentarer til følgende temaer: 1) Involvering og medvirkning, 2) varelevering og annen nødvendig næringstransport, 3) framkommelighet for utrykningskjøretøy; 4) sykkelnett og kollektivtraseer, 5) privatbiltrafikk og kollektivknutepunkter, 6) drosjeholdeplasser, 7) elektriske sparkesykler, 8) normaldrift av vann og avløp, gater og parkanlegg, 9) brøyting, 10) fortetting av gateløp og flere gågater medfører mer omfattende drift og 11) parkering

Vi viser til brev 11.06.20 fra Trondheim kommune, Byplankontoret, med vedlagte saksdokumenter – fagrapport-er, herunder saksfremlegg og kommunedirektørens forslag til vedtak. Vi viser til e-post utveksling med Mari Hage Basberg som ga utsettelse av høringsfristen til 06.10.20. Til grunn for LO i Trondheims uttalelse ligger kommentarer innhentet fra fagforeninger som organiserer ansatte i Trondheim Bydrift, renovasjon, parkering, brann og redning, transport- og kollektivselskaper i byen.

Bakgrunn for saken:

I brev fra kommunen fremgår at i vedtaket om offentlig ettersyn, saks nr. 0156/20, ble det samtidig vedtatt flere tillegg og at to av disse tilleggene, med til sammen fire punkter, skulle tas inn i høringsutkast for Gatebruksplan for Midtbyen. Disse punktene var medtatt i oppdatert høringsutkast, i del om anbefalte tiltak for temaene: 1. Sykkelnett. 2. Gatebruk, framkommelighet og trafikksikkerhet. 3. Kollektivtrafikk.

Følgende fremgår om bakgrunn for planforslaget:

Hensikt med planen: Gatebruksplan for Midtbyen skal legge til rette for økt byliv, slik at både beboere, besøkende, turister, kulturarven, næringslivet og livet i gata får bedre vilkår. Flere skal gå, sykle og reise kollektivt og Midtbyen skal være attraktiv og tilgjengelig for alle.

Sammendrag: Gatebruksplan for Midtbyen er en prinsipplan for gatebruken i sentrumskjernen av Trondheim. Planen beskriver forslag til tiltak som skal bidra til at langt flere skal gå, sykle og reise kollektivt i Trondheim, og at Midtbyen skal være attraktiv, levende og tilgjengelig. Gatebruksplanen skal tydelig vise prioritet av ulike brukergrupper, og bidra til å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken. Planen viser foreslått gatebruk i Midtbyen på kort og lang sikt, gjennom å peke på tiltak mot 2030 og mot 2050. Tiltak som foreslås mot 2030 skal være gjennomførbare med dagens trafikkmengder, men med økning i busstrafikken gjennom Midtbyen. Tiltak som foreslås mot 2050 krever en reduksjon i biltrafikken; enten som følge av en generell overgang til andre transportformer enn bil, eller som følge av redusert gjennomgangstrafikk i Midtbyen.

LO i Trondheims kommentarer:

Generelt. LO i Trondheim er positiv til gatebruksplanen, og håper denne vil bidra til ei forutsigbar og framtidretta byutvikling i Trondheim.

Involvering og medvirkning. Fagbevegelsen har ikke blitt involvert av kommunen i de fagrapporter som ligger til grunn for høringsforslaget. Dette er meget kritikkverdigg. Å forebygge uønskede problemer samt fremme gode

løsnings på gatebruken i Midtbyen bør forutsette tett medvirkning fra representanter i fagforeningene som organiserer yrkesgruppene som opererer i Midtbyen.

Hensyn til HMS og medvirkning for varelevering og renovasjon er ikke i stor nok grad ivaretatt. Renovasjonsbiler har behov for tilgang uten å måtte passere sykkelveier og fysiske hinder i form av fortauskanter og kantstein for sykkelveg. Ny sykkelvei i Fjordgata vil som det ser ut nå forverre den nødvendige tilgangen når det bygges nye hinder. Her vil tidlig medvirkning fra relevante parter sikre en plan som er levelig for alle i overskuelig framtid.

Varelevering og annen nødvendig næringstransport. Det må legges til rette for at varelevering og annen nødvendig næringstransport kan foregå på en sikker og effektiv måte - også på adresser som er tenkt å være bilfrie.

Framkommelighet for utrykningskjøretøy. Vi forutsetter at krav til utforming av veger og gater ivaretas med hensyn til bredde, vekt og svingradius, jfr. krav nedfelt i dokumenter fra Norsk Standard og Statens Vegvesen.

Sykkelfelt og kollektivtraseer. Sykkelfelt og kollektivtraseer må utformes slik at syklistene i minst mulig grad kommer i konflikt med passasjerer som skal av eller på buss eller trikk. Det bør tas initiativ overfor lovgiver å endre lovgivningen slik at det blir påbudt for syklistene å bruke sykkelfelt der hvor slike er anlagt. Det investeres store beløp gjennom Miljøpakken i nye sykkelfelt. For å dempe risikoen for uønskede hendelser mellom syklistene og motoriserte kjøretøyer, bør disse trafikantgruppene adskilles der det er mulig. Det kan oppnås ved et påbud om at syklistene skal benytte sykkelfeltene.

Privatbiltrafikk og kollektivknutepunkter. Privatbiltrafikk bør ikke tillates gjennom kollektivknutepunkter med stor busstrafikk.

Drosjeholdeplasser. Det må sørges for tilstrekkelig areal til drosjeholdeplasser, slik at denne delen av kollektivtransporten kan være et tilgjengelig alternativ hele døgnet.

Elektriske sparkesykler. Hensetning av elektriske sparkesykler o.l. på fortau bør ikke tillates. Kjøreregler og fartsgrenser for bruk av elektriske sparkesykler må reguleres.

Normaldrift av vann og avløp, gater og parkanlegg. Vi ønsker å vektlegge at ny gatebruksplan må ta høyde for at normaldrift av vann og avløp, gater og parkanlegg skal foregå innafor normalarbeidsdagen. Det innebærer at driftspersonell må sikres tilgang med utstyr og maskiner til vann- og avløpsanlegg, nye og eksisterende grøntområder samt vegnett.

Brøyting. Vi vil nevne spesielt at brøytemannskap har behov for midlertidig deponering av snø, og for øvrig har særskilte krav til framkommelighet. Dette mener vi ikke er tatt høyde for i gatebruksplanen.

Fortetting av gateløp og flere gågater medfører mer omfattende drift. Fortetting av gateløp og flere gågater vil formodentlig medføre en mer omfattende drift som krever bruk av flere små maskiner, med flere småturer som konsekvens. Bruk av elektriske maskiner og mellomdeponi vil kunne bøte på dette, men gir en kostnad i form av investering i nytt utstyr. Det må fokuseres på problemstillinger knyttet til risiko ved brede sykkelfelt og tilknyttede smale underganger.

Parkering HC-plasser Parkeringsforskrift om plasser for forflytningshemmede nevnes i liten grad, og vi merker oss at HC-plasser skal justeres i takt med andre reguleringer av parkering. Parkeringsforskriften er soleklar for hvordan et byrom og parkeringsområde skal tilpasses, jfr. kapittel 10. Tilrettelegging for forflytningshemmede § 61. Reservering av plasser for forflytningshemmede med parkeringstillatelse. Dette må gjelde både planlegging av nye, fjerning og endring av eksisterende plasser.

P-hus Vi bemerker videre at alle P-hus i Trondheim kommune forvaltes av private foretak som drifter disse etter egen forretningsmodell. Disse aktørene må være involvert og ha klare avtaler for at P-husene skal kunne være en del av gatebruksplanen. Kommunalt eide P-hus må tilbakeføres til kommunal forvaltning.

Vennlig hilsen

John-Peder Denstad
leder

Svein Åge Samuelsen
1. nestleder / sekretær

LO i Trondheim, P.b. 846 Sentrum, 7409 Trondheim

Kontoradresse: Inngang C, Folkets Hus

Tlf. 73 - 80 73 14 / Tlf. 995 14 216 / e-post: post@loitronheim.no / hjemmeside: www.loitronheim.no