

Trondheim 22. november 2022



LO i Trondheim og omegn

Miljøpakkens sekretariat v/ Øystein Røkke

oystein.rokke@vegvesen.no / firmapost@vegvesen.no / oddm@trondelagfylke.no

Deres ref: 22/26479

Miljøpakken handlingsprogram 2023-26 – høring av Miljøpakkens brukerutvalg – uttalelse fra LO i Trondheim og omegn.

-
- ✓ *Vår uttalelse er basert på innhentede kommentarer fra fagforeninger som organiserer ansatte i person- og godstransportvirksomheter og bydrift, samt verneombud og hovedverneombud i slike virksomheter.*
 - ✓ *Å ta vare på grøntstruktur og vegetasjon langs veg ser ikke ut til å være prioritert i handlingsprogrammet 2023-2026. Trær og grøntstruktur vil for flere av målene være viktig for å oppnå ønsket resultat.*
 - ✓ *LO i Trondheim og omegn ber om at det innføres måleindikatorer som kan bidra til å gi svar på om næringstransporten har blitt mer effektiv, slik at Miljøpakken bedre kan legge til rette for både klimavennlig og effektiv næringstransport i regionen.*
 - ✓ *LO i Trondheim og omegn savner ei presisering av hvilke vilkår de statlige belønningsmidlene er knytta til gjennom byveksttalen, og en konsekvensanalyse av hva som er den økonomiske risikoen dersom nullvekstmålet ikke nås, samt hvilke tiltak som kan bli nødvendige for å forebygge at dette skjer. Dersom byveksttalen reforhandles og forlenges er det spesielt viktig at dette konkretiseres.*
 - ✓ *På grunn av høy kostnadsvekst er det en betydelig risiko knytta til å få gjennomført tiltakene i handlingsprogrammet innenfor avtalte rammer. Vi mener kutt som en følge av forhøya kostnadsnivå så langt mulig bør gjøres på prosjekt som øker personbiltrafikken og motvirker nullvekstmålet. Byåsentunnelen, Brundalsforbindelsen og Johan Tillers veg er eksempler på slike prosjekt.*
 - ✓ *Der nye veiprojekt realiseres, for eksempel Brundalsforbindelsen, må framkommelighet for kollektivreisende, syklende og gående ha høyeste prioritet. Vi peker også på flere traseer hvor det er behov for å forbedre trafikkavviklingen med økt framkommelighet for kollektivtrafikken.*
 - ✓ *LO i Trondheim og omegn mener at fartsputer må være det foretrukne valget av fartsreducerende tiltak i kollektivtraseene, og krever at Trondheim Kommune går tilbake til vedtaket om dette fra 2013.*
 - ✓ *Til tross for at 8 av 10 i Trondheim svarer at de syns tilgangen til kollektivtransport er god, mener LO i Trondheim og omegn at det må bli satt inn økte midler til å oppgradere holdeplasser utenfor metrobusstraser.*
 - ✓ *LO i Trondheim og omegn er glade for at ei modernisering av Gråkallbanen nå er planlagt gjennomført. Vi ber om at Miljøpakken prioriterer skinnegående løsninger der det er mulig, både når det gjelder Gråkallbanen, inkludert en eventuell forlengelse av*

denne, dagens jernbanespor og ei planlegging av hvordan flere av dagens metrobusslinjer kan suppleres med en bybane eller annen skinnegående kollektivtrafikk.

- ✓ *Vi håper de øremerkede midlene på 54 millioner 2023-kroner til reduserte kollektivtakster kan bidra til ønska kollektiv trafikkvekst, og ber om at en reduksjon av prisen på enkeltbilletter vurderes.*
- ✓ *Vi vil påpeke følgende områder hvor det er behov for å styrke trafiksikkerheten: Saupstad Senter, Tiller VGS, KVT, Tiller-terminalen, Strindheimterminalen, Håkon 7. gate på Lade. Sykkelfelt må flyttes ut av veibanen, eksempelvis over Bakke Bru og gjennom sykehusområdet St. Olavs Hospital.*
- ✓ *LO i Trondheim og omegn ber om at det planlegges og bygges egnet trasé for myke trafikanter i Lundvegen.*
- ✓ *LO i Trondheim og omegn mener HjemJobbHjem-prosjektet er et dårlig prosjekt som rammer de lavest lønnede hardest, helt uten sosial profil. Innføringen av prosjektet har ikke hensyntatt kravene de ansatte ved eksempelvis Trondheim Bydrift har når det gjelder oppmøtetidspunkt og fleksibilitet. Dette er et typisk «pisk lenge før gulrot» tiltak og bør opphøre.*

Vi viser til brev/e-post datert 27.10.22 til Miljøpakkens brukerutvalg fra Miljøpakkens sekretariat v/ Øystein Røkke, vedlagt Handlingsprogram 2023-26, Miljøpakken, Høringsutkast oktober 2022.

I brevet fra Miljøpakkens sekretariat framgikk følgende:

*Miljøpakken har utarbeidet forslag til handlingsprogram for perioden 2023-26 som sendes på høring til Miljøpakkens brukerutvalg. Handlingsprogrammet behandles politisk i bystyret i Trondheim, kommunestyrene i Stjørdal, Malvik og Melhus, og i Trøndelag fylkesting i perioden 8.-15. desember. Handlingsprogrammet er utarbeidet for å avklare omforente rammer for planlegging og utbygging av tiltak i Miljøpakken de nærmeste fire årene, hvor første år er årsbudsjett 2023 og andre år innspill til statsbudsjett 2024. Handlingsprogrammet er utarbeidet på bakgrunn av etatsinnspill fra partene i byveksttalen og rulleres årlig. Vi ber om at høringsuttalelser sendes til Miljøpakkens sekretariat ved Øystein Røkke på e-post oystein.rokke@vegvesen.no innen **22.11.2022**.*

Med hilsen Miljøpakkens sekretariat, Oddgeir Myklebust, leder, Øystein Røkke, controller Statens vegvesen, Transport og samfunn, Transport midt, Utredning midt

Besøksadresse: Sorgenfriveien 11, Trondheim

Mobil: +47 90583443 epost: oystein.rokke@vegvesen.no

www.vegvesen.no epost: firmapost@vegvesen.no

Vår uttalelse oversendes innen høringsfristen 22.11.22.

Vår uttalelse er basert på innhentede kommentarer fra fagforeninger som organiserer ansatte i person- og godstransportvirksomheter og bydrift, samt verneombud og hovedverneombud i slike virksomheter.

Kap. 4 Miljøpakkens mål

Grøntstruktur. Å ta vare på grøntstruktur og vegetasjon langs veg ser ikke ut til å være prioritert i handlingsprogrammet 2023-2026. Trær og grøntstruktur vil for flere av målene være viktig for å oppnå ønsket resultat. Vi mener derfor at Miljøpakken må være prinsipiell på at tiltak for mobilitet ikke kan være til skade for det grønne i sidearealene og ved oppstart av andre prosjekt.

- I mål 2 Miljøvennlige reiser – flere skal reise miljøvennlig, så er grøntstruktur et middel for å oppnå målet.
- I mål 3 Samordnet Areal- og transportplanlegging, så må eksisterende grøntstruktur og nyetablering av vegetasjon tas hensyn til og være nedfelt i prosjektene for at målet skal kunne oppfylles.
- I mål 6 Luftkvalitet og mål 7 Trafikkstøy – reduksjon, så er trær og annen grøntstruktur en selvfølgelighet.

LO i Trondheim og omegn mener trær og vegetasjon er en viktig del av det som skal til for å oppnå målene, og må derfor hensynstas. For å ivareta allerede etablert grøntstruktur og spesielt det som er egenartet i Trøndelag, så må andre ting vike. Asketrærne i Innherredsveien er et eksempel. Disse trærne er nedprioritert til fordel for sykkelveg, og salting og børsting, og de har fått livsvilkårene sine alvorlig truet.

Kap. 5 Evaluering av måloppnåelse

Mål 8: Næringstransport - grønnere og mer effektiv

Det fremgår i forslag til handlingsprogram 2023-2026 at næringstransporten blir stadig grønnere, og at det er en positiv utvikling både med tanke på andel elektriske varebiler og mer miljøvennlige motorer (Euroklasse). Det vises til at andel solgte elektriske varebiler har steget fra 7 prosent i 2019, 16 prosent i 2020 til om lag 26 prosent i 2021. Andelen tunge kjøretøy med Euro-6 sertifisert motor, steg fra 40 prosent i 2020 til 46 prosent i 2021.

Til tross for at en større del av næringstransporten har blitt utslippsfri, står det i handlingsprogrammet at det ikke er grunnlag for å vurdere om den er blitt mer effektiv.

LO i Trondheim og omegn ber om at det innføres måleindikatorer som kan bidra til å gi svar på om næringstransporten har blitt mer effektiv, slik at Miljøpakken bedre kan legge til rette for både klimavennlig og effektiv næringstransport i regionen.

Kap. 6 Finansielle rammer for Miljøpakken

Statlige belønningsmidler. I kap. 6.1 Veiledende inntekts- og kostnadsrammer fremgår det at de statlige belønningsmidlene utgjør en betydelig andel av Miljøpakkens inntekter, jfr. tabell 1: Veiledende inntekter 2023-2026 (2010-2029). Belønningsmidlene for perioden 2010-2029 utgjør 5.594 mrd. kroner av de totale inntektene på 28.377 mrd. kroner.

LO i Trondheim og omegn savner ei presisering av hvilke vilkår de statlige belønningsmidlene er knytta til gjennom byvekstavtalen, og en konsekvensanalyse av hva som er den økonomiske risikoen dersom nullvekstmålet ikke nås, samt hvilke tiltak som kan bli nødvendige for å forebygge at dette skjer. Dersom byvekstavtalen reforhandles og forlenges er det spesielt viktig at dette konkretiseres.

Eventuelle kutt. I kap. 6.3 Høy kostnadsvekst fremgår det at det er en betydelig risikofaktor knytta til å få gjennomført tiltakene i handlingsprogrammet innenfor avtalte rammer. Det sies at dette ikke er tilstrekkelig hensyntatt i dette handlingsprogrammet. Det vises til SSBs bygge-kostnadsindeks for anlegg hvor prisøkningen fra 3. kvartal 2021 til 3. kvartal 2022 er vel 14,5 prosent. Usikkerheten er hvor mye av den faktiske prisveksten som blir kompensert, ut over de lave budsjettindeksene, 2 % - 2,8 % for 2023, som legges til grunn ved årlige tildelinger.

I kap. 1 Oppsummering drøftes ulike måter for å bringe balanse mellom inntekter og kostnader, herunder kutt i antall foreslåtte prosjekter, bruk av kapitalbeholdningen og låneopptak.

På grunn av høy kostnadsvekst er det en betydelig risiko knytta til å få gjennomført tiltakene i handlingsprogrammet innenfor avtalte rammer. Vi mener kutt som en følge av forhøya kostnadsnivå så langt mulig bør gjøres på prosjekt som øker personbiltrafikken og motvirker nullvekstmålet. Byåsentunnelen, Brundalsforbindelsen og Johan Tillers veg er eksempler på slike prosjekt.

Kap. 13. Kollektivtransport

I forslag til handlingsprogram 2023-2026 fremgår det at tiltakene innen dette området er knytta til utbygging av infrastruktur og drift av kollektivtransport.

Framkommelighetstiltak.

Der nye veiprosjekt realiseres, for eksempel Brundalsforbindelsen, må framkommelighet for kollektivreisende, syklende og gående ha høyeste prioritet. Vi peker også på flere traseer hvor det er behov for å forbedre trafikkavviklingen med økt framkommelighet for kollektivtrafikken.

Det gjelder på Sandmoen/Torgård, hvor det er mye tungtrafikk og trafikk generelt, som både går utover trafikksikkerheten og miljøet. Det gjelder også rundt City Syd/Tillerterminalen, Tonstadkrysset, Strindheim, Håkon 7. gate på Lade, Brattøra og Prinsenkrysset.

Fartshumper i kollektivtraseer som skal kjøres over mange ganger i løpet av arbeidsdagen er ikke god HMS. En buss får en stor bevegelse i høyderetningen to ganger over hver hump som følge av hjulavstanden. Dette kan på sikt gi muskel- og skjelettplager. Vi mener ansattes arbeidsforhold må tas hensyn til når vegholdere vurderer fartsdempende tiltak.

Formannskapet i Trondheim Kommune vedtok derfor i 2013 at det skulle lages fartsputer og ikke fartshumper i kollektivtraseene i Trondheim. Formannskapet vedtok 14.05.13 blant annet følgende praksis for bruk av fartsdempere i busstraseer:

- *Fartsputer benyttes som hovedvirkemiddel for å sikre fartsnivået i deler av busstraseer med fartsgrense 30 eller 40 km/t. Alle fartshumper i busstraseer bygges om til fartsputer.*
- *Fartsdempende tiltak konsentreres først og fremst til kryssingspunkt for myke trafikanter, samt til kortere strekninger forbi skoler, barnehager og andre steder med stor kryssingsaktivitet for barn og unge.*

Ved bruk av fartsputer kan man holde en jevn fart som er tilpasset forholdene rundt, og som gjør at bussjåføren får en bedre arbeidshverdag og passasjerene en mer behagelig tur og det øker framkommeligheten for bussen vesentlig.

Trondheim Kommune gjorde et nytt vedtak i 2019, uten dialog, drøftelse eller innflytelse fra tillitsvalgte i kollektivtrafikken, som går på å legge fartshumper i kollektivtraseene i Trondheim.

LO i Trondheim og omegn mener at fartsputer må være det foretrukne valget av fartsreduserende tiltak i kollektivtraseene, og krever at Trondheim Kommune går tilbake til vedtaket om dette fra 2013.

Knutepunkt og stasjoner.

I forslag til handlingsprogram under mål 4: Tilgjengelighet – By- og tettstedsområder skal bli mer tilgjengelig for alle, fremgår det at tilgangen til kollektivtransport handler om mer enn

rutetilbud, men også avstand til holdeplass, utforming av holdeplass, av- og påstigning, brøyting og universell utforming.

Til tross for at 8 av 10 i Trondheim svarer at de syns tilgangen til kollektivtransport er god, mener LO i Trondheim og omegn at det må bli satt inn økte midler til å oppgradere holdeplasser utenfor metrobusstraser.

Som et eksempel på behovet for å oppgradere holdeplasser utenfor metrobusstraseer kan det pekes på linje 10 Rate / Nordslettvegen - Sæterbakken. Konkret så er det behov for følgende holdeplassutbedringer på linje 10 traseen:

- Stokkan mot Sæterbakken: Det er ingen holdeplass, kun gjørme, mangler universell utforming.
- Granåsen Gård begge veier, er innsnevret, mye trafikk i området i rush.
- Fra Sildråpevegen mot holdeplass Angelltrøvegen er det en veldig skarp sving mot høyre, slik at man havner oppå gresset.
- Sildråpevegen holdeplass mot Sentrum er egentlig en snuplass, ingen universell utforming
- Holdeplassene Angelltrøvegen begge veier er for korte.
- Ved Tunge Kretsfengsel mot Sentrum: Holdeplassen ligger i sving slik at leddbussen ikke kommer inntil med dør 2, 3. og 4.
- Holdeplassen Astronomvegen mot Rate: For kort, uten asfalt.
- Holdeplassen Utleirmark mot Rate: For kort.
- Fra holdeplass Ratesvingen til endeholdeplass Rate: Det er ikke egnet for leddbuss der.
- Fra holdeplass Ratesvingen mot holdeplass Fossegrenda: Det er en veldig skarp sving mot høyre slik at man havner oppå gresset.
- På kveld og helg kjører linje 10 som linje 24 ned til Sjetnemarka: Det er ikke egnet for leddbuss der.

Trikken og skinnegående trafikk.

Vi vil påpeke at skinnegående løsninger er bedre enn buss både når det gjelder kapasitet, miljø og klima. Den beste løsningen på kapasitetsproblemer i for eksempel Prinsenkrysset er en baneløsning.

LO i Trondheim og omegn er glade for at ei modernisering av Gråkallbanen nå er planlagt gjennomført. Vi ber om at Miljøpakken prioriterer skinnegående løsninger der det er mulig, både når det gjelder Gråkallbanen, inkludert en eventuell forlengelse av denne, dagens jernbanespor og ei planlegging av hvordan flere av dagens metrobuslinjer kan suppleres med en bybane eller annen skinnegående kollektivtrafikk.

Reduserte kollektivtakster.

LO i Trondheim og omegn er bekymra for at billettprisene i kollektivtrafikken, spesielt på korte enkeltreiser, er så høye at de påfører enkelte grupper unødvendige økonomiske belastninger. Dette kan igjen motvirke ønska kollektiv trafikkvekst.

Det framgår av forslag til handlingsprogram at gjennom tilleggsavtalen til byvekstavtalen forventes Trondheimsområdet å få tilført ved 54 millioner 2023-kroner til reduserte kollektivsatser, øremerkede midler.

Vi håper de øremerkede midlene på 54 millioner 2023-kroner til reduserte kollektivtakster kan bidra til ønska kollektiv trafikkvekst, og ber om at en reduksjon av prisen på enkeltbilletter vurderes.

Kap. 16. Trafikksikkerhet.

Det fremgår av forslag til handlingsprogram at Miljøpakken har et delmål som direkte omhandler trafikksikkerhet: «Antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde skal reduseres. Antall trafikkulykker totalt sett skal reduseres». Nullvisjonen skal være rettesnor. Det vises til trafikksikkerhetsplanen for Trondheim kommune 2020-2024 som ble vedtatt av bystyret i mai 2021, og at denne legger grunnlaget for arbeidet med trafikksikkerhet i Trondheim.

Vi vil påpeke følgende områder hvor det er behov for å styrke trafikksikkerheten: Saupstad Senter, Tiller VGS, KVT, Tiller-terminalen, Strindheimterminalen, Håkon 7. gate på Lade. Sykkelfelt må flyttes ut av veibanen, eksempelvis over Bakke Bru og gjennom sykehusområdet St. Olavs Hospital.

Vi savner et prosjekt som vi håper kan utredes: Lundvegen på Heimdal, nederst i Lundåsen, er en sterkt trafikkert vei med både helling og kurve. Det er nært metrobussholdeplass, og det er eneste vei til og fra et stort boligområde. Her mangler gangvei og fortau på begge sider av veien, noe som gjør at busser og biler må dele kjørebane med myke trafikanter. Vi frykter at det skal skje ulykker på grunn av dette.

LO i Trondheim og omegn ber om at det planlegges og bygges egnet trasé for myke trafikanter i Lundvegen.

Kap. 20. Mobilitet.

HjemJobbHjem.

LO i Trondheim og omegn mener HjemJobbHjem-prosjektet er et dårlig prosjekt som rammer de lavest lønnede hardest, helt uten sosial profil. Innføringen av prosjektet har ikke hensyntatt kravene de ansatte ved eksempelvis Trondheim Bydrift har når det gjelder oppmøtetidspunkt og fleksibilitet. Dette er et typisk «pisk lenge før gulrot» tiltak og bør opphøre.

LO i Trondheim og omegn er særs kritisk til HjemJobbHjem-prosjektet, med bakgrunn i erfaringer fra Trondheim Bydrift. Prosjektet ble innført helt uten at Bydriftsklubbens bekymringer ble hensyntatt. Prosjektets budsjett viser at det brukes store midler på rådgivning som skal være målretta for å endre reisemønster, med goder for de som endrer reisemønsteret sitt. Det betyr at de midlene de ansatte bidrar med gjennom parkeringsavgift ikke kommer Trondheim kommunes ansatte til gode. Det er ikke i tråd med det som ble uttalt ved innføringen av prosjektet.

Med vennlig hilsen

John-Peder Denstad
leder LO i Trondheim og omegn

Svein Åge Samuelsen
1. nestleder / sekretær LO i Trondheim og omegn

LO i Trondheim og omegn, P.b. 846 Sentrum, 7409 Trondheim
Kontoradresse: Inngang C, Folkets Hus, Tlf. 73 - 80 73 14 / Tlf. 995 14 216
e-post: post@loitrondeheim.no / Hjemmeside: www.loitrondeheim.no

Kopi: - LOs regionkontor i Trøndelag – trondelag@lo.no
- Fagforeninger og verneombud som har gitt kommentarer