

Miljøpakken v/Aslak Heggland
(sendes kun elektronisk)

Trondheim 03.01.2019

Innspill til sak om mulige justeringer av prøveprosjekt i Olav Tryggvasons gate

Næringsforeningen i Trondheimsregionen (NiT) takker for muligheten til å komme med innspill til justert forslag for prøveprosjekt i Olav Tryggvasons gate.

NiT har vært positive til et prøveprosjekt, så fremt formålet var å skape mer liv i byen, og gode forhold for de som driver næring i Midtbyen, ikke kun øke fremkommeligheten for bussen. Vi støtter synet om at prøveprosjektet ikke har vært vellykket så langt. Prosjektet har ikke gitt bedre fremkommelighet for bussene, dårlige forhold for varelevering, og slik vi ser det ei heller bidratt til gode forhold for økt byliv langs gaten.

Vi har forståelse for at en nå ser på mulige justeringer av prøveprosjektet. Vi stusser på at en i utkastet til høring skriver at det antas at hovedårsaken til at bussene ikke kommer raskere frem er forsinkelser skapt av biltrafikk. I utkastet fremlegges det ikke tall fra tellinger som støtter opp denne antagelsen. Det fremkommer ei heller om det er ulovlig kjøring i gaten og hvor stor andel av trafikken dette utgjør. Oss bekjent har det ikke vært utført kontroller i gaten for å luke vekk ulovlig kjøring, for deretter å se effekten på kapasiteten for bussene. Vi forventer at dette iverksettes, slik at en får et godt beslutningsgrunnlag før eventuelle justeringer diskuteres. Erfaringer med gulblink i noen av kryssene samt justering av lysregulering bør også beskrives.

Ved innføring av prøveprosjektet var NiT tydelig på at større omlegginger av kjøremønster i Midtbyen må tas som del av gatebruksplan og ikke som del av prøveprosjektet. Dette står vi fortsatt ved. Løsningen for kjøremønster med påbudte svingemønster for personbiler som ble valgt for prøveprosjektet var ikke NiTs ønske.

Ingen av de åtte foreslåtte justeringer av kjøremønster anses som hensiktsmessige, og vi mener slike endringer hører med til arbeidet med gatebruksplan. Ulempene ved forslagene bør også beskrives. Eksempelvis vil forslag 1, 2, 3, 5, 6, 7 og 8 gi et mer kronglete trafikkmønster inn til og/eller i Midtbyen. Forslag 3, 4 og 5 vil gi dårlige adkomst til Olavshallen og virksomhetene i Brattørgata. Vil noen av forslagen ha som konsekvens at en må snu kjøreretning i Brattørgata? I så fall vil en dermed få venstresving over Søndre gate i sørgående retning og mulig tilbakeblokkering i krysset Søndre gt/Fjordgata. Oppveier de mulige fordeler ved endringene ulempene?

Som nevnt i tidligere innspill angående prøveprosjektet er det ønskelig at om endringer i kjøremønster ønskes gjennomført før ny gatebruksplan er vedtatt forventer vi at prosjektet avklarer med berørte aktører i gateløpene, varetransportører, taxinæring etc. hvilke konsekvenser dette vil gi, og at dette opplyses om når sak fremlegges for politisk behandling.

Vår primære forslag til justering av prosjektet er å ta bort sykkelfeltene og prøve ut en trefelts løsning som vil gi bedre kapasitet for bussene i kryssene, i og med at en dermed kan etablere svingefelt. Vi vet dette ikke er i tråd med tidligere politisk vedtak om to-felts løsning med sykkelfelt, men er det tiltaket vi tror vil ha best effekt på

bussens fremkommelighet, bedre forholdene for varelevering, og fremdeles ha plass til møbleringssone.

Dagens løsning for prøveprosjektet med en del varelevering fra veitene og med ryggebevegelser over gang og sykkelfelt er ingen god løsning, og har medført økt tidsbruk og dermed økte kostnader for varelevering til området. Trefelts løsning kan også gi muligheter for etablering av vareleveringslommer i Olav Tryggvasons gate.

Som tidligere nevnt hadde det vært ønskelig, om formålet med prosjektet også er å legge til rette for økt gateliv, å gjøre et forsøk med å få større møbleringssone mot husvegg, fremfor å ha møbleringssonen ut mot trafikkarealet. Denne møbleringssonen var lite brukt på godværsdagene i sommer/tidlighøsten og har etter høsten satt inn for fullt vært svært lite brukt.

Med vennlig hilsen
Næringsforeningen i Trondheimsregionen



Børge Beisvåg
Næringspolitisk leder