



Trondheim, 28. februar 2025

Til:
Trondheim Kommune
kommune.postmottak@trondheim.kommune.no

Ref: 2024/37693.

Høringssvar – Samferdselsplan for Trondheim

Innledning

Naturvernforbundet i Trondheim støtter intensjonene i høringsutkastet, særlig målet om at all vekst i persontransport skal skje med kollektivtrafikk, sykling og gange. For å oppnå dette må samferdselspolitikken legge sterkere vekt på miljøvennlige løsninger som reduserer klimagassutslipp, bevarer grøntområder og gjør Trondheim til en mer bærekraftig by. Planen inneholder mye viktig kunnskap om, og fremmer mange viktige erkjennelser knyttet til dette.

Kollektivtilbudet – tilgjengelighet og pris som nøkkel til suksess

For å få flere til å velge buss må kollektivtilbudet være rimelig og enkelt tilgjengelig. Erfaringene fra tidligere prisreduksjoner, hvor passasjertallet økte betydelig, viser at lavere priser bidrar til økt bruk. Økningen i enkeltbilletter til 45 kroner, samt forslaget om å fjerne månedskortet, kan fort virke mot sin hensikt.

Alternativer til månedskort kan øke motivasjon til gåing og sykling, og muligens også lokke flere bilister om bord i bussene. Men et billettsystem med varierende priser avhengig av tidspunkt vil oppleves som komplisert og uforutsigbart, spesielt for nye brukere. Sterkt varierende pris vil lett skape usikkerhet og forvirring, og heve terskelen for å ta i bruk kollektivtransporten.

Vi ser behovet for billettering for å utløse potensialet til sykling og gåing, men anbefaler et enkelt, forutsigbart og rimelig prissystem som gjør at flest mulig kan gjøre seg uavhengig av bilbruk på korte og mellomlange hverdagsreiser, også på fritiden. Så lenge alternativet framstår som komplisert og uforutsigbart, er månedskortet en viktig ordning som bør bevares og gjerne gjøres rimeligere, spesielt for unge og studenter.

Fotgjengere og syklistene – de mest bærekraftige transportformen

Tilrettelegging for fotgjengere og syklistene er avgjørende for å gjøre byen mer miljøvennlig. I dag er mange fortau, kombinerte gang og sykkelveger og dedikerte sykkelveger i kommunen utrygge og dårlig vedlikeholdt. Som planen påpeker er vinteren kritisk, da mange strekninger forvandles til isbaner. En større andel av samferdselsbudsjettet må settes av til bedre

vedlikehold av fortau, fotgjengeroverganger, bussholdeplasser og sykkelveier slik at gange blir et trygt og attraktivt alternativ året rundt.

Elsparkesykler må reguleres bedre, slik at de ikke skaper farlige situasjoner for fotgjengere. Forbud mot hensetting på fortau må håndheves, og parkeringssoner bør etableres.

Biltrafikk og arealbruk – en grønnere by krever færre biler

Veibygging fører til økt bilbruk og tap av verdifulle grøntområder. En bærekraftig byutvikling må prioritere redusert biltrafikk fremfor økt veikapasitet. Veisalting og piggdekkbruk bidrar til luftforurensning og ødelegger vegetasjonen langs veiene. Trondheim må ta større hensyn til natur og folkehelse i sin vei- og gatepolitikk.

Elbiler er et bedre alternativ enn fossilbiler, men de løser ikke utfordringene knyttet til arealbruk, trafikkmengde og naturinngrep. Det viktigste tiltaket for å redusere utslipp og arealinngrep er å gjøre det enklere å velge bort bilen helt.

Handel i Midtbyen – kollektivtrafikken som motor for byliv

God kollektivdekning til og fra Midtbyen er avgjørende for et levende sentrum. Mange bruker bussen til å handle på vei hjem fra jobb, og det bør derfor være hyppige avganger frem til minst kl. 18.30 for å dekke dette behovet. Slik utstrekning av rushtidstilbudet kan også stimulere til, og være en forutsetning for større spredning av reisetidspunkt og aksept for rushtidsprising.

Oppsummering av anbefalinger

For å sikre et miljøvennlig transportsystem i Trondheim anbefaler Naturvernforbundet følgende tiltak:

1. **Beholde og redusere prisen på månedskort** for å gjøre buss mer attraktivt.
2. **Sikre bedre vedlikehold av fortau og bussholdeplasser** for å prioritere fotgjengere.
3. **Begrense veibygging og arealinngrep** for å bevare grøntområder og redusere biltrafikk.
4. **Strengere regulering av elsparkesykler** for å trygge fotgjengere.
5. **Øke kollektivkapasiteten på ettermiddagen** for å støtte handel i Midtbyen.

En grønn og levende by forutsetter at vi prioriterer bærekraftige transportløsninger, og samferdselsplanen er på mange måter et godt redskap for det. Planer er imidlertid lite verdt om de ikke følges opp med handling. Vi oppfordrer derfor det politiske Trondheim til å samle brei og tverrpolitisk støtte for å styrke innsatsen for en transportpolitikk som ivaretar klima, natur og alle lag av befolkningen.

Avsluttende kommentarer

Samferdselsplanen beskriver viktig kunnskap og delspørsmål, men kanskje ikke i tilstrekkelig grad helheten i kommunens areal og transportutfordringer, som sentrum for en større integrert bo og arbeidsmarkedsregion. Ulempene ved vegbygging utenfor kommunen og mulighetene som ligger i togtilbudet både internt i kommunen og over kommunegrensene, er ikke veldig synlig i planen. Vi ser ikke bort fra at erkjennelsene og prinsippene i planen også er ment for, og anvendelige i en større helhet og i samspill med andre aktører. Samtidig øyner vi fare for at både kommunen selv og berørte aktører misbruker og misforstår avgrensingene slik at planens virkeområde i praksis snevres inn et spørsmål om gåing, sykling, kollektivtilbud og -satser i Trondheim kommune.

Videre kan opplevelsen av fleksibilitet til å velge reisetid og mål antas å ha sammenheng med befolkningens betalingsevne. Økte transportkostnader i rush kan velges bort, eller utgjøre et lett overkommelig økonomisk hinder for mange, men ikke alle. Innbyggere med mindre

betalingsevne og tidsmessig fleksibilitet vil oppleve lavere pris utenom rush som en uoppnåelig gulrot. Naturvernforbundet støtter helhjetet forslaget om at det må bli dyrere å kjøre bil i områdene der (ev. også hvor og når) alternativer til bil er gode og der (ev. også hvor og når) ulempene fra trafikken er størst, og håper derfor at samferdselsplanen vil bidra til det. Tilsvarende bør kollektivsatsene sees i sammenheng med frekvens, tidsbruk og kostnadsbilde for alle transportslag. Og dersom kollektivsatsene først skal differensieres, er det ikke urimelig om bussfrekvens anvendes som prinsipp og begrunnelse for periodiske prispåslag.

Pris som gjenspeiler samfunnskostnader og –nytte er et godt analytisk verktøy, men det er neppe slik at befolkningen forstår behovet for, – eller motiveres til, –omstilling og endrede reisevaner av pris alene. De målrettede mobilitetspakkene er godt begrunnet og bør gjennomføres slik at de fremmer bredere argumentasjon og dermed større motivasjon for omstilling.

Avslutningsvis vil vi gjengi våre forpliktelser i støtteerklæring til Trondheims klimaomstilling av 17.10.2024, og spesielt peke på hele punkt 2c:

Naturvernforbundet i Trondheim forplikter oss til å:

1. *spre informasjon om nødvendigheten av, og fordelene ved en omstilling:
Det er ikke omstillingen vekk fra destruktiv økonomi som er farlig, men stø kurs og <<business as usual>> som skaper problemene.*
2. *argumentere for*
 - a. *å bevare karbonlagre og karbonbindingsevne i byen og naturen rundt*
 - b. *ivaretagelse av natur og naturglede i en by med økende befolkningstetthet*
 - c. *endring av reisevaner og transportsystem gjennom*
 - i. *Tilrettelegging for syklende og gående*
 - ii. *Kollektivtraseer som gir buss og tog konkurransefortrinn:
En eventuell Byåstunell må bygges for buss, uten privatbilfelt!*
 - iii. *Bilrestriktive tiltak, herunder veg-/parkeringsavgifter og bilkø*
 - iv. *Å unngå veibygging som øker bilbruk*
 - d. *At lavere materielt forbruk vil gi økt livskvalitet for de fleste*

Vi vet at økte priser er og oppleves som mest krevende for de minst bemidlede. Samferdselsplanen bør derfor klarere få fram fordelene ved snarveier for buss, omveier for bil og bilkø som ikke rammer busstrafikken: Bilkøer gjør ikke forskjell på kong Salomo og Jørgen hattemaker. Det kan også argumenteres for at reisende i bilkø i praksis betaler en god skjerv av samfunnskostnaden med bruk av egen tid.

Med miljøvennlig hilsen

Naturvernforbundet i Trondheim

Gaute R. Dahl
Styreleder

Regina Fisher
Styremedlem og saksbehandler
:

