

Saksframlegg

STATUS HANDLINGSPROGRAM FOR EFFEKTIV VARETRANSPORT OG MULIGHETER FOR
PRØVEPROSJEKT MED NÆRINGSTRANSPORT I KOLLEKTIVFELT

Arkivsaksnr.: 08/237

::: Sett inn innstillingen under denne linja

Forslag til vedtak:

- 1) Status når det gjelder lavutslippssoner og handlingsplan for effektiv næringstransport tas til orientering.
- 2) Vegmyndighetene oppfordres til å etablere "tungbilfelt" for busser og næringstransport som egen skilttype, noe som vil gi mer fleksible prioriteringsmuligheter i transportplanleggingen.

::: Sett inn innstillingen over denne linja

Trondheim kommune

[... Sett inn saksutredningen under denne linja](#)

Saksutredning:

Bakgrunn

I et notat til formannskapetets møte 27.04.10 ble det redegjort for spørsmålet om å tillate forsøk med næringstransport i kollektivfelt, om samarbeid med næringstransportaktører, og om framdriften av lovverket for lavutslippssoner. Formannskapet gjorde på bakgrunn av dette følgende vedtak:

”Formannskapet ber rådmannen komme tilbake med en sak som belyser muligheten for en prøveordning med åpning for tung næringstransport i kollektivfeltene utenom rush.”

I den foreliggende saken belyses både spørsmålet om næringstransport i kollektivfelt, status når det gjelder lavutslippssone, samt status når det gjelder oppfølging av handlingsprogram for effektiv varetransport, vedtatt i formannskapet 16.12.2008.

Forsøk med næringstransport i kollektivfelt

Fra Trondheim kommune v/rådmannen ble det 10.12.2009 sendt en henstilling til Vegdirektoratet om å tillate forsøk med næringstransport i kollektivfelt utenom rush. Vegdirektoratet har avslått dette i brev datert 10.02.2010. Dette brevet følger som vedlegg.

Vegdirektoratets argumentasjon mot en forsøksordning er primært knyttet til at det ikke finnes godkjente skilttyper som kan benyttes: *”Det beste ville være om det fantes et internasjonalt skilt som anga kjørefelt reservert for kollektivfelt og godstransport. Inntil et slikt skilt er tilgjengelig ser ikke Statens vegvesen det mulig å sette i gang et forsøk der næringstransport gis prioritet i eget felt eller adgang til å kjøre i sambruksfelt eller kollektivfelt slik Trondheim kommune ønsker utprøvd”.*

Vegdirektoratet trekker videre fram en del faglige og prinsipielle motforestillinger knyttet til at stadig nye trafikantgrupper etterspør tilgang til kollektivfelt, samt flere trafiksikkerhetsmessige problemstillinger.

Rådmannen har i svar til formannskapet 27.04.10 uttrykt at det er uheldig at man ikke får anledning til å samle mer kunnskap gjennom en forsøksordning. Når det gjelder et eventuelt permanent tiltak, har imidlertid rådmannen tidligere uttrykt klar skepsis til å gå videre med saken. Motforestillingene går på at en slik tilgang vil stimulere tungtrafikk gjennom sentrum, mens det primært er ønskelig at trafikken benytter avlastende hovedvegnett rundt byen. Før jernbaneundergangen på Stavne er utbedret i 2012, vil imidlertid en del transporter være for høye til å kunne benytte Nordre Avlastningsveg. (Bring Logistics anslår at dette gjelder ca 25 % av sine biler.) Det ikke mulig å reservere tilgangen til kollektivfelt kun til den nyttetrafikken som har leveranser i sentrum. ”Næringstransport” vil derfor i praksis bety alle kjøretøy over 3500 kg.

Kapasiteten i kollektivfeltet i én retning antas å ligge på rundt 200 tunge kjøretøy/busser pr time. Maks antall busser sørfra til sentrum er i dag rundt halvparten av dette. En telling i rushtidstimen over Elgeseter bru (2009) viste ca 40 tunge kjøretøy i tillegg, pluss mc og moped, som også kan utgjøre ca 100 pr time i sommersesongen. En vesentlig andel tyngre kjøretøy i kollektivfeltene vil derfor kunne medføre forsinkelser for busstrafikken. Rådmannen viser her til arbeidet med å bedre framkommeligheten for busstrafikken ytterligere, eventuelt gjennom egne, høystandard ”superbusstraséer”. Det forventes også en betydelig økning av busstrafikken i årene framover.

Trondheim kommune

Rådmannen har i dialog med Vegdirektoratet og FoU-miljøer fått forståelsen av at det vil være nyttig å etablere en egen skiltkategori som angir tungtransportfelt, som kan gjelde både næringstransport og kollektivtransport. Dette vil gi større muligheter for å velge ulike prioriteringsmuligheter lokalt. I Trondheimsområdet kan et slikt felt eksempelvis vurderes på deler av ny E6 sør, utenfor de sentrale byområdene.

Mulighetene for en prøveordning med næringstransport i kollektivfelt har vært tatt opp innenfor FoU-prosjektet GOFER ("Godstransportfremkommelighet på egnede ruter"), der Trondheim kommune deltar. I løpet av høsten 2010 er det her valgt andre løsninger for prioritering av næringstransport. Dette foreslås gjort som et forsøk der utvalgte næringstransporter gis prioritet gjennom det nye signalprioriteringssystemet som nå er under etablering i Trondheim. Forsøket er planlagt gjennomført våren 2011, og hovedhensikten er å teste ut informasjons-/styringssystemer som kan gi effektive kjøreruter og sikre ankomst til terminal på ønsket tidspunkt. Bilene skal i et slikt opplegg motta informasjon om tilordnet kjørerute fra Sandmoen til Brattøra, enten gjennom byen eller via Nordre Avlastningsveg. Bring Logistics er samarbeidspartner, og forsøket er planlagt å gjelde tungtransport som ankommer Trondheim om natten. Det vil dermed ikke bli konflikter med kollektivtrafikken i forsøksperioden.

Lavutslippssone

Innføring av en lavutslippssone i de sentrale byområdene er vedtatt i transportplanen og i gatebruksplanen. Gjennomføringen har avventet ferdigstilling av forskrifter til lovverket. En innføring vil innebære at det blir en betydelig avgift for å benytte eldre, tyngre kjøretøy med høye utslipp. I vedtaket knyttet til evalueringen av kollektivfeltene 19.05.2009 ble det sagt at tilgang til kollektivfeltene kunne knyttes til innføring av en lavutslippssone:

"Ytterligere avbøtende tiltak for å lette nødvendig distribusjon drøftes i samarbeid med næringen. En mulig åpning av kollektivfeltene (utenom rush) for miljøeffektiv næringstransport vurderes i forbindelse med behandling av forskrifter for lavutslippssone. "

Begrunnelsen var at en ekstra premiering i form av tilgang til kollektivfeltene bør gjelde de mest miljøvennlige næringstransportene, ikke tungtransport generelt. Dersom man skal differensiere i forhold til miljøkvaliteter, kreves en mulighet for kontroll som pr i dag ikke eksisterer, men som må forutsettes å komme i forbindelse med en lavutslippssone.

Rådmannen har tatt opp spørsmålet på nytt overfor Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet i desember 2010, og etterspurt nærmere informasjon om framdrift i saken om lavutslippssoner. Vegdirektoratet oppgir at det har kommet ny kunnskap om at de utslipp som oppgis fra tungbilfabrikantene primært er knyttet til landevegskjøring og ikke til bykjøring. Når utelufta er kald og bilene kjører sakte (bykjøring), blir ikke rensesystemet varmt nok til at det blir forskjell mellom de ulike utslippsklassene når det gjelder NOx-utslipp. Nye testmetoder er derfor under utredning innenfor EU. Vegdirektoratet anser det mest relevant å arbeide for en lavutslippssone-løsning som vil forsere overgang til kjøretøy med utslippsklasse Euro 6, som blir standard fra 2014. (Tunge Euro 6-biler har et NOx-krav som ligger på 20 % av Euro 5.) En slik løsning krever ny høringsrunde om forskriftene, og vil sannsynligvis innebære at lavutslippssoner ikke blir aktuelle de nærmeste årene. (Kilde: e-post fra Vegdirektoratet 22.12.10)

Avgjørelsen om valg av løsning og tidsplan videre vil skje i Samferdselsdepartementet, og samferdselsministerens redegjørelse om dette til Stortinget 01.12.2010 er vedlagt saken.

Trondheim kommune

Status handlingsprogram for effektiv varetransport

Her gjennomgås kort status når det gjelder oppfølging av handlingsprogram for effektiv varetransport i Trondheim, vedtatt i formannskapet 16.12.2008. Følgende punkter inngikk i formannskapets vedtak:

- 1) Effektive næringstransporter skal vektlegges i overordnet areal- og transportplanlegging generelt, og spesielt i forbindelse med lokalisering av nytt regionalt logistikknutepunkt.*
- 2) Trondheim kommune skal ha et løpende samarbeid med næringslivsaktører for drøftinger av konkrete utfordringer for varetransport. Trondheim kommune tar initiativ til at representasjon og møtehyppighet avklares med de aktuelle aktørene.*
- 3) Deltakelse i relevante FoU-prosjekter vurderes fortløpende.*
- 4) Muligheter for transportreducerende og samordnede leveranser til kommunale virksomheter utredes våren 2009.*
- 5) Flere laste-/lossesoner opprettes i Midtbyen (jf gatebruksplanen).*
- 6) I plan- og byggesaker legges økt vekt på rettledning og kvalitetssikring når det gjelder varemottak i nybygg.*

Status når det gjelder vektlegging av næringstransporter i overordnet planlegging og infrastrukturbygging

Lokalisering av nytt logistikknutepunkt for Trondheimsregionen vil ha avgjørende betydning for transportomfanget for næringstransporter i byområdet i overskuelig framtid, særlig dersom man oppnår at samlastene lokaliseres nært terminalen. Det har i 2010 vært arbeidet med en konseptvalgutredning der transportstrømmer og distribusjonskostnader ved ulike alternativ er analysert. Styringsgruppen vil behandle denne i januar 2011. Utredningen er planlagt sendt på høring i mars 2011.

Annen viktig infrastruktur for næringstransporten planlegges gjennom Miljøpakken for transport. For næringstransportene vil det være svært viktig med fullføring av det avlastende hovedvegnettet rundt de sentrale byområdene og sørover. Nordre Avlastningsveg ble åpnet i mai 2010. Prosjektet Marienborg – Stavne starter opp i 2011 og ferdigstilles i 2012. Dette prosjektet vil inkludere en ny jernbaneundergang, og dermed fjerne en flaskehals for deler av næringstransporten. (Dagens jernbaneundergang på Stavne har høydebegrensning på 4,20 m.)

E6 sør vil starte opp med første byggetrinn i 2011 (Tonstad – Sentervegen), med byggetid 2-2,5 år. Rådmannen viser her til egen sak om status Miljøpakken.

Ny Sluppen bru (prosjektet Sluppen – Stavne) er under planlegging. Forventet byggestart i 2013-14.

E6 Trondheim – Stjørdal planlegges ferdigstilt i 2014.

Status samarbeid

En rekke ulike aktører må bidra i arbeidet med å effektivisere næringstransportene, og god dialog om aktuelle saker er viktig. Trondheim kommune er med i et fast samarbeidsforum *Næringslivsgruppen*, der myndigheter møter representanter for transportører, vareeiere og gårdeiere. (Offentlige myndigheter inkluderer kommunen, Statens vegvesen, politiet, arbeidstilsynet.) Sekretariatet ivaretas av LUKS

Trondheim kommune

(Leverandørens Utviklings- og Kompetansesenter). Det arrangeres 2-3 møter i året der dagsaktuelle problemstillinger drøftes. Møtene anses meget nyttige for å skape en bedre felles forståelse av de utfordringene som næringstransporten står overfor. Forumet tar blant annet opp konkrete henvendelser om vanskelige varemottak og leveringsforhold, og diskuterer aktuelle løsninger.

I forbindelse med evaluering av kollektivfeltene, ble det foretatt en egen undersøkelse blant alle de større næringstransportørene i byen. Synspunktene fra denne undersøkelsen ble tatt opp på et dialogmøte med bred deltakelse 12.10.2009. Her ble diverse problemstillinger i forbindelse med gatebruk i sentrale byområder diskutert. Fra næringen framkom blant annet klare ønsker om tilgang for næringstransport i kollektivfelt, samt involvering i forhold til gatebruksplanlegging.

Trondheim kommune deltar også i to FoU-prosjekt der store transportutøvere er representert. Prosjektene fungerer som møteplass for læring og erfaringsutveksling, se kommentarer til neste punkt.

Posten har igangsatt et prosjekt for ”nullutslippsdistribusjon” i Midtbyen, gjennom bruk av el-biler og el-traller. Trondheim kommune har en pågående dialog om tilrettelegging for dette, og har blant annet etablert ladepunkter som kan brukes av el-trallene.

Status deltakelse i FoU-arbeid

Det pågår en rekke aktuelle aktiviteter knyttet til næringstransporter, både nasjonalt og i EU-sammenheng. Trondheim kommune er involvert i to FoU-prosjekt der SINTEF er konsulent, og der transportutøverne er representert. I begge prosjektene, SMARTFREIGHT og GOFER, er hovedformålet å teste ut effektiv styring av næringstransport i byområder. Mer info om SMARTFREIGHT (nylig avsluttet) finnes her:

<http://www.smartfreight.info/>

Mer informasjon om det pågående GOFER-prosjektet finnes her: <http://www.sintef.no/gofer>

Offentlige myndigheter kan bidra til mer effektive transporter gjennom å legge til rette for god informasjon om kjøreruter og avviklingsforhold. Her pågår FoU-virksomhet i regi av Statens vegvesen, blant annet med informasjonstavler som oppgir reisetid på E6 sørfra inn til sentrum. (Se [ITS på veg mot 2020](#))

Det er mulig å engasjere seg betydelig mer i denne typen kompetanseutvikling og forsøksvirksomhet, men ut fra tilgjengelige ressurser har rådmannen vært tilbakeholden med dette.

Status samordnede leveranser til kommunal virksomhet

Trondheim kommunes innkjøpstjeneste er i gang med et prosjekt der man utreder muligheter for og konsekvenser av samordnet innkjøp og distribusjon til kommunale enheter. Levering til et felles lager og samlet distribusjon derfra vil sannsynligvis gi betydelige innsparinger i antall kjørte kilometer. Gjennomføring at en slik strategi vil kreve reforhandlinger av en rekke leverandøravtaler og må skje gradvis. Det tas sikte på konkurranseutsetting av lager- og distribusjonsaktiviteter våren 2011, med mulig oppstart i 2012.

Status laste-/lossesoner i Midtbyen

Trondheim kommune kan bidra til mer effektiv varelevering i Midtbyen gjennom opprettelse av flere laste-/lossesoner og bedre overvåking av bruken. Det er etablert en ordning der sjåfører kan ringe direkte til Trondheim parkerings driftsledere for å få fjernet feilparkerte biler i laste/lossesoner.

Trondheim kommune

To nye laste-/lossesoner ble etablert i forbindelse med kollektivfeltene sommeren 2008 (Jomfrugata og Krabugata), og i 2009 ble det etablert ytterligere en i Dronningens gate. Etablering av flere laste-/lossesoner blir vurdert i forbindelse med detaljert planlegging for gjennomføring av Gatebruksplanen. Her er det kommet en rekke forslag og innspill fra transportbransjen. Dette blir et viktig hensyn blant annet i utforming av Olav Tryggvasons gate som miljøgate våren 2011.

Status kvalitetssikring av varemottak i nybygg

Trondheim kommune har ansvar for å godkjenne lokalisering og utforming av varemottak i næringsbygg. Her kommer stadig ny kunnskap og nye retningslinjer om aktuelle muligheter, og det er viktig å oppdatere kompetansen både internt i Trondheim kommune og hos utbyggere og gårdeiere. (Klarere bestemmelser er kommet inn i Plan- og bygningsloven fra juli 2010.) Egnede varemottak vil bidra til å gi transportørene bedre tilrettelagte arbeidsforhold, og det vil fremme effektiviteten gjennom raskere leveringer.

Utforming av varemottak og hensyn til næringstransport i plan- og byggesaksbehandling er tatt opp i et internt seminar for berørte kommunale avdelinger i februar 2010. Her var Leverandørens Utviklings- og kompetansesenter til stede for å forelese/informere. For øvrig er kunnskapsutvikling om dette tema på møter i *Næringslivsgruppen*. LUKS, som utgjør sekretariatet, er aktiv i utarbeidelsen av en ny bransjestandard for varemottak, i samarbeid med NLF (Norges Lastebileierforbund) og LTL (Logistikk- og transportindustriens Landsforening).

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at status når det gjelder lavutslippssoner og handlingsplan for effektiv næringstransport tas til orientering. På bakgrunn av klart avslag fra Vegdirektoratet, foreslår rådmannen at man ikke går videre når det gjelder mulig forsøk med næringstransport i kollektivfelt. Vegdirektoratet oppfordres til å avklare muligheten for å innføre egne "tungbilfelt" for busser og næringstransport, noe som vil gi mer fleksible muligheter for lokale prioriteringer av næringstransport.

Rådmannen i Trondheim, 14.01.2011

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

- Vedlegg 1: Brev fra Vegdirektoratet datert 10.02.2010
- Vedlegg 2: Samferdselsministerens svar til Stortinget 01.12.2010 om lavutslippssoner

... Sett inn saksutredningen over denne linja