

Sendes kun elektronisk til Tromsø kommune

E-post: postmottak@tromso.kommune.no, merket med "innspill, sak 30/26 - Gatebruksplan".

Høringsinnspill til gatebruksplan for Tromsø sentrum

Næringsforeningen i Tromsøregionen (NFTR) viser til forslag til gatebruksplan for Tromsø sentrum. NFTR representerer over 720 medlemsbedrifter i Tromsøregionen, blant annet innen handel, servering, transport, renovasjon, reiseliv, eiendom, bygg og anlegg og tjenesteytende næringer. Innspillet bygger på dialog med medlemsbedrifter. Oversikt over våre medlemmer finner dere her: [Våre medlemmer](#).

NFTR støtter målet om et mer attraktivt, trafiksikkert og levende sentrum, med bedre forhold for gående, syklende og kollektivtrafikk. Samtidig må gatebruksplanen ivareta det som gjør det mulig å drive handel, servering, hotell, service og annen virksomhet i sentrum. Et levende sentrum er avhengig av at kunder, ansatte, varer, servicepersonell og andre nødvendige transporter faktisk kommer fram.

1. Næringstrafikk må behandles som en grunnleggende byfunksjon

Varelevering er en betydelig og nødvendig del av trafikkbildet i Tromsø sentrum, men er i liten grad behandlet som en premiss for et levende sentrum. Det samme gjelder servicetrafikk, håndverkere, teknisk drift, avfallshåndtering og virksomheters egne varebiler mellom butikker, lager og kunder.

Planens mobilitetshierarki må ikke praktiseres slik at kollektivtrafikk, gange og sykkel automatisk prioriteres foran all annen trafikk i enhver situasjon. Næringstransport kan ikke velges bort, og redusert framkommelighet gir lengre kjøretid, høyere kostnader og i enkelte tilfeller behov for flere kjøretøy. Dette kan motvirke både klima- og miljømålene til kommunen.

NFTR ber om at næringstrafikk defineres tydelig som en prioritert og nødvendig funksjon i gatebruksplanen, og at konsekvensene for varelevering og servicetrafikk vurderes konkret for hvert hovedgrep.

2. Enveiskjøring i Grønnegata og Vestregata

NFTR har forståelse for ønsket om enveiskjøring i Grønnegata og Vestregata. Samtidig vil det ha noen sentrale utfordringer. Krysset Grønnegata/Fredrik Langes gate er allerede en flaskehals. Ytterligere prioritering som reduserer kapasiteten for næringstrafikk og annen nødvendig trafikk, kan føre til at trafikken stopper opp og skape unødige forsinkelser. Risikoen kan bli større dersom det samtidig etableres signalregulering i krysset Vestregata/Fredrik Langes gate.

Med enveiskjøring i Grønnegata og Vestregata er det særlig tre forhold som bekymrer oss:

- Krysset Vestregata og Fredrik Langes gate, særlig på vinterstid. Som kjent, så er det allerede en del ulykker/uhell i Kongsbakken. Og vi er bekymret for at denne løsningen vil føre til flere uhell. Å svinge opp fra Vestregata til Kongsbakken på vinterstid med et tungt kjøretøy er svært krevende. Hvis dette innføres, er det helt nødvendig med varme i vegbanen for å ivareta sikkerheten.

- Opp- og nedkjøring i Vestregata må dessuten vurderes særskilt med tanke på vinterføre og sikkerheten til kryssende gående. I den forbindelse er vi særlig bekymret for området rundt NAV-bygget, og særlig på vintertid med tunge kjøretøy som vil kjøre i en toveis trang, bakke.
- Det er svært viktig at Grønnegata opprettholder tilstrekkelig bredde for to kjørefelt og funksjonelle lasteplasser.

3. Varelevering og renovasjon må kartlegges og planlegges i samarbeid med bransjen

Det må gjennomføres en samlet kartlegging av dagens vareleverings- og renovasjonsløsninger før kjøremønster og gatefunksjoner faktisk endres. Kartleggingen bør omfatte kjøreruter, leveringspunkter, kjøretøystørrelser, tidsvinduer, snu- og ryggemuligheter, arbeidsmiljø, turistbusstrafikk og forskjeller mellom sommer- og vinterdrift.

Vareleveringsplasser må dimensjoneres for kjøretøyene som faktisk benyttes, med trygg adkomst og tilstrekkelig areal til lossing. Løsningene må unngå at tunge varer må trilles over sykkelfelt eller gjennom arealer med stor gangtrafikk. Kravene i arbeidsmiljøregelverket, byggteknisk forskrift og bransjestandard for varelevering må legges til grunn i videre detaljering.

Tidsstyring kan være et nyttig virkemiddel, men må utvikles i samspill mellom mottakere og transportører.

4. Fleksibel bruk av gater er nødvendig

Gateklassifiseringene må ikke bli så rigide at de hindrer effektive og trafikksikre løsninger. I kollektiv- og bylivsgater bør det kunne åpnes for vare- og servicetrafikk i avgrensede tidsrom utenom rushtid, slik det praktiseres i andre byer.

Særlig er det behov for en effektiv forbindelse mellom nord- og sørbyen. NFTR ber kommunen utrede om faste transportører kan benytte busstraseer i bestemte tidsvinduer.

5. Parkeringstunnelen må være lett tilgjengelig

NFTR støtter at mest mulig gjennomgangstrafikk ledes til tunnelsystemet. Dette forutsetter at inn- og utkjøringen til parkeringstunnelen er enkel, effektiv og intuitiv for kunder og andre brukere av sentrum. Endringen i området bak NAV må ikke skape omveier, kø eller uklare kjøremønstre.

Det må sikres god skilting og veivisning fra hovedinnfartsårene. Dersom tunnelsystemet skal avlaste sentrum, må også nødvendige sikkerhetstiltak gjennomføres slik at tungtrafikk kan benytte relevante deler av systemet.

7. Vinterdrift må være en del av planens premisser

Løsninger som fungerer på sommerføre, er ikke nødvendigvis sikre eller effektive gjennom en Tromsø-vinter. Brøyting, snølagring, is, redusert gatebredde og store brøytekanter påvirker både framkommelighet og arbeidsmiljø. Samtidig er turisttrafikken høy om vinteren, og varelevering og turistbusser benytter ofte de samme arealene.

Gatebruksplanen må derfor stille krav om helårsfunksjon. Fortau, vareleveringslommer og transportveier må ryddes slik at de er tilgjengelige og sikre hver dag. Området i Grønnegata ved hotellene er ett eksempel der arealkonfliktene blir særlig tydelige vinterstid.

7. Prøveprosjekter må måles og kunne justeres

Siden gatebruksplanen skal gi føringer for senere regulering og detaljprosjektering, er det viktig at prinsipielle valg ikke låser løsninger før konsekvensene er tilstrekkelig kjent. Nye kjøremønstre bør innføres som reelle prøveprosjekter med tydelige før- og ettermålinger.

Målingene bør blant annet omfatte framkommelighet og kjøretid for vare- og servicetrafikk, kø, trafiksikkerhet, tilgjengelighet til parkeringstunnelen, konsekvenser for handel og servering og hvordan løsningene fungerer vinterstid. Næringslivet Tiltak som gir vesentlige negative utslag, må kunne justeres eller reverseres raskt.

NFTR ønsker et sentrum med mer byliv, gode byrom og trygge forbindelser for gående, syklende og kollektivreisende. For å lykkes må planen samtidig sikre at virksomhetene kan betjenes, at kundene kommer fram, og at de som utfører nødvendig transport kan arbeide trygt og effektivt. Disse hensynene er ikke motsetninger, men må løses samlet.

Med vennlig hilsen



Sigrid Mogård-Jansen

Direktør

Næringsforeningen i Tromsøregionen