

Miljø- og klimaalliansen i Drammen
Januar – 2025

En grønnere vei til jobb og fritidsaktiviteter

av Besteforeldrenes klimaaksjon Drammen og omegn,
Framtiden i våre hender Drammen og
Naturvernforbundet i Drammen



Framtiden i
våre hender



Naturvern-
forbundet

Innhold

Forord	2
1 – Innledning	3
2 – Hvorfor er det viktig å endre måtene vi reiser på?	4
3 – Redusert transportbehov	5
4 – Myke trafikanter	6
5 – Kollektivtransport	7
6 – Begrense bilbruken	8
7 – Hva kan stat og kommune gjøre for å redusere trafikken?	9
8 – Hvordan kan du som ansatt eller eier av en bedrift bidra til å redusere trafikken?	10
9 – Hvordan kan lag og foreninger bidra til å redusere antall fritidsreiser med bil?	11
10 – Hvordan kan vi som enkeltpersoner bidra til å redusere biltrafikken?	12

Forord

Denne rapporten er ment å skulle inspirere oss alle til å bidra til å redusere rushtrafikken i Drammen.

Den bygger på resultatene fra et åpent verksted hvor både innbyggere og fagfolk var til stede. Rapporten sier litt om trafikkproblemene og hvordan de kan løses, samt beskriver hvordan man rent praktisk kan gå frem som henholdsvis politiker, arbeidstaker, medlem i en organisasjon eller som enkeltperson. De siste fire kapitlene beskriver hvordan de fire målgruppene kan mobilisere til handling. Disse kapitlene fungerer også som en oppsummering er tenkt å kunne brukes uavhengig av rapporten.

God lesing,

Klima- og miljøalliansen i Drammen

1 – Innledning

Klima- og miljøalliansen tok våren 2024 kontakt med Drammen næringslivsforening, Nærutvalget for Konnerud og Skoger vest og Konnerud idrettslag for å se på om vi sammen kunne utvikle en strategi for hvordan vi som arbeidstakere, innbyggere, foreninger, kommune og fylke kan bidra til å løse trafikkproblemene i Drammen. Det er vi som skaper trafikken som burde være de nærmeste til å gjøre noe med den. I denne rapporten brukes Konnerud som et eksempel som vi mener kan ha stor overføringsverdi til andre bydeler.

Klima- og miljøalliansen i Drammen

Et samarbeid mellom tre ulike miljøorganisasjoner: *Framtiden i våre hender*, *Besteforeldrenes klimaaksjon* og *Naturvernforbundet*

4. september arrangerte vi et åpent verksted på biblioteket i Drammen hvor vi drøftet ulike strategier og virkemidler. Det kom inn svært mange gode og konstruktive forslag. Vi har i etterkant bearbeidet forslagene med utgangspunkt i Drammen kommunes klimastrategi. Vi fordeler ansvar for gjennomføring på ulike aktører, dvs. det offentlige, bedriftene, organisasjoner og privatpersoner. De ulike tiltakene henger selvsagt sammen, og aktørene er avhengige av hverandre, men det betyr ikke at vi bør sitte med hendene i fange og vente på at alle andre skal gjøre noe. Alle kan gjøre noe her og nå. Denne rapporten er inndelt i henhold til mobilitetspyramiden, se faktaboks. I tillegg har vi sett på Drammen kommunes klimastrategi som er et vedtatt dokument som forplikter våre politikere.

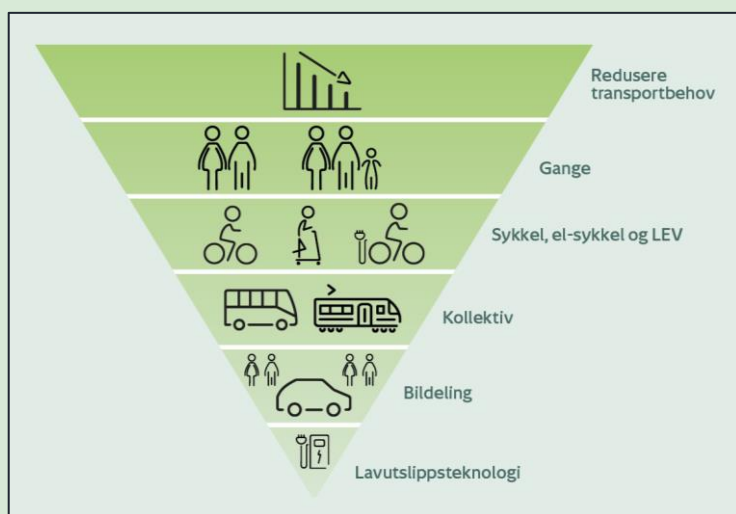


2 – Hvorfor er det viktig å endre måtene vi reiser på?

Mobilitet er en av de største utfordringene i arbeidet med å redusere klimagassutslipp, og arbeids- og fritidsreiser utgjør en stor del av transportaktiviteten. Rushtrafikken skaper store utfordringer både for individet og samfunnet. Den fører til forsinkelser, stress, økt luftforurensning og trafikkulykker, samtidig som det bidrar til ineffektiv bruk av veier og gater og høyere klimagassutslipp. Ved å endre transportmønsteret kan vi ikke bare redusere miljøpåvirkningen, men også forbedre innbyggernes livskvalitet gjennom økt fysisk aktivitet, bedre trafikkflyt, mindre stress og lavere utslipp.

Mobilitetspyramiden

Mobilitetspyramiden viser hvordan vi må prioritere innsatsen dersom vi skal klare å håndtere transportutfordringene. Rapporten er inndelt i henhold til denne pyramiden.



Figur hentet fra *Klimastrategi for Drammen 2030*.

Drammen kommunes klimastrategi

Det overordnede målet er å redusere de totale klimagassutslippene med 50 % innen 2030 sammenlignet med 2009-nivået. Transportsektoren er en nøkkeldriver for disse utslippene. Målet er at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, samt å sikre at minst 75 % av nyregistrerte personbiler er nullutslippsbiler innen 2025.

Transportsektoren i Drammen står for omtrent 50 % av kommunens samlede utslipp. Dette innebærer en årlig utslipp på rundt 140 000 tonn CO₂-ekv. Reduksjonspotensialet i transportsektoren er derfor betydelig.

3 – Redusert transportbehov

Mobilitetspyramiden viser at det viktigste bidraget for å bedre situasjonen er å redusere transportbehovet i samfunnet. Skal vi ha mulighet til å lykkes på lengre sikt må kommunens arealpolitikk være konsekvent, bedriftene må lokalisere seg riktig og boligbygging må skje slik at folks hverdag ikke blir for bilbasert.

Vi har sett i forbindelse med kommuneplanens arealdel at flertallet i kommunestyret ønsker en spredt boligutbygging som vil skape mye biltrafikk, selv om dette er i konflikt med kommunens egne målsettinger. Planforslaget har derfor ført til svært mange innsigelser og kommentarer fra stat og fylke.

Samtidig ser vi at kontorarbeidsplasser og store matbutikker som skaper mye biltrafikk, bygges i industriområder. Vi ser også at aktiviteten i mange idrettslag fører til svært mye biltrafikk, både fordi transporten er lite samordnet, og fordi folk må dra langt til trenings- og konkurranseanlegg. Politikerne må derfor legge opp til en mer bærekraftig lokaliseringspolitikk og arealbruk i den videre behandling av arealplanen.

Nærmiljøutvikling

Nå når barneantallet går ned mange steder, samtidig som antall eldre øker, må politikerne og innbyggerne sammen se på nye måter å organisere tilbudet på i de ulike bydelene. I dette ligger det en mulighet til å relokalisere ulike tilbud slik at transportbehovet reduseres samtidig som kontakten mellom ulike generasjoner styrkes.



Eksempel fra håndballgruppa i Konnerud idrettslag:

- Idrettslaget har estimert ca. 10 675 km «unødvendig» kjøring i Drammen hver uke.
- Totalt kjøres det mer enn 469 700 km hver sesong (tilsvarer 11 ganger rundt jorda).
- Idrettslaget påpeker at ny Flerbrukshall på Konnerud vil avlaste og frigi tid lokalt andre steder i Drammen.

4 – Myke trafikanter

Med myke trafikanter mener vi ikke bare gående og syklister, men også de som bruker elsykkel, el-rullestol, sparkesykler, spark og ski, osv.

I fremtiden vil de myke trafikantene i samspill med kollektivtransporten måtte få en langt viktigere rolle i enn i dag. Dette samspillet vil være helt avgjørende for å lykkes med å utvikle et mer bærekraftig transportsystem.

I dag finnes det utallige transportmidler som egner seg for korte og mellomlange avstander og som ikke lar seg hindre av høydeforskjeller, som for eksempel el-sykler og el-sparkesykler. Dette kan føre til en mobilitetsrevolusjon dersom det legges ordentlig til rette og folk utnytter mulighetene.

Det er viktig å øke sikkerheten for myke trafikanter på trafikkerte veier for å fremme gange og sykkel. Utrygge veier med dårlig kollektivtilbud skaper økt biltrafikk fordi det føles utrygt å ferdes langs veiene, og foreldre kjører eller sender barna med taxi.

«Vi får mer av den transporten vi legger til rette for.»

«Vi må begynne å vri innsatsen og prioriteringen slik at konkurranseforholdet mellom for eksempel bil og alternative transportformer endres.»

Anette Krekling i Buskerud fylkeskommune.



Vintersykling (eksempel)

Tampere er en finsk by med veldig høy sykkelandel, også om vinteren, til tross for snørike vintere.

Et godt utbygd sykkelveinett, tilstrekkelig vintervedlikehold av dette og myndighetens oppfordring til sykkelbruk gjennom kampanjer/ subsidier/insentiver er blant faktorene som ligger bak den høye sykkelandelen.



Klimaendringene kan i noen grad gjøre det enklere å gå eller sykle en større del av året. I Danmark, hvor klimaet er noe mildere enn her i Drammen, er det mye vanligere å bruke sykkel til daglig og reise kollektivt ved dårlig vær.

Idretts glede

På Konnerud er det mange idrettsglade mennesker. En rask sykkel, spark eller skitur til bussen ville kunne være en fin start på dagen. Her kunne man også stimulere konkurranseånden ved hjelp av apper som belønner ønsket atferd.



5 – Kollektivtransport

Kollektivsystemet må være til å stole på. Kollektivsystemet er viktig når folk velger bo- og arbeidssted. Mange har ikke bil, og for andre kan kollektivtilbudet være avgjørende for at de skal la bilen stå. Nedleggelse av ruter og endringer i frekvens undergraver tilliten og gjør at bilen blir det beste eller eneste alternativet. Men kollektivsystemet er avhengig av arealpolitikken. Ingen kan regne med at fylkeskommunen vil ha råd til å kjøre med tomme busser i fremtiden.

For de som går og sykler til daglig vil det være naturlig å bruke kollektivsystemet når det er vanskelige føreforhold.

I tillegg til rutegående transport som busser eller trikker er det mange steder man prøver ut minibusser som kan kalles opp ved behov. Dette må kunne vurderes som et alternativ i områder hvor det ikke er grunnlag for faste ruter med god frekvens. I fremtiden bør slike minibusser kunne bli selvkjørende.

Kollektivsystemet

Fylkeskommunen har ansvaret for kollektivsystemet, men kommunens arealpolitikk og vedlikehold av gater og veier er avgjørende for hvor god kollektivtransporten kan bli.

Ferje på elva og fjorden?

For å nå fremtidens utslippsmål vurderes ferje som en del av løsningen i Drammen. Nå håpes det at den første er på vannet i 2025.

Grønn Vekst Drammen har bistått Torghatten AS, Vannveien AS, USN, Transport Økonomisk Institutt (TØI) og Hyke å få på plass en søknad til Forskningsrådet om et pilotprosjekt med ferje som skal frakte passasjerer i indre Drammensfjord og langs elva.

Det er nå utviklet el-ferger som bare bruker en brøkdel av energien som tradisjonelle båter bruker.

Bybane

I et lengre perspektiv bør man i Drammen på nytt vurdere å bygge bybane. En bybane oppfattes som langt mer permanent og attraktiv enn busser og kan virke mer strukturerende på byutviklingen, slik man har sett i Bergen.



6 – Begrense bilbruken

Fremtidens biler vil kunne bli relativt utslippsfrie i drift, men de vil fremdeles spre svevestøv og være svært ressurskrevende å produsere. De vil også ta opp mye plass og føre til trafikkproblemer.

Det er mange grunner til at folk kan ha behov for en bil, men det er svært mange som strengt tatt ikke trenger bil i hverdagen. Målet må være å ha færrest mulig biler på veiene og at de brukes minst mulig i rushtrafikken. Erfaring med elektriske biler er at de brukes enda mer enn bensin og dieslbiler. For å begrense bilbruken må man ikke utvide veikapasiteten, men derimot satse tyngre på de myke trafikantene og kollektivsystemene samtidig som man må utnytte bilparken bedre. Bildeling og kompiskjøring er eksempler på hvordan det kan skje.

Et større grep som bør vurderes er å ikke bygge ny Konnerudnedføring, men heller bruke penger på å etablere et godt samspill mellom gange, sykkel og kollektiv.



7 – Hva kan stat og kommune gjøre for å redusere trafikken?

Stat og kommune har en avgjørende rolle når vi skal skape et transportsystem som er bærekraftig og effektivt. For å redusere trafikkaoset må det satses på smartere arealbruk, styrking av kollektivtransporten og bedre tilrettelegging for myke trafikanter. Prioritering av tiltak som veipricing og utbygging av sammenhengende sykkelveier er viktige skritt mot målet. Videre bør det legges til rette for at flere tilbud og tjenester finnes i nærmiljøet, noe som kan redusere transportbehovet og styrke lokalsamfunn. Tilbud som skal dekke større områder må legges i sentralt, i kollektivknutepunkt.

Tiltak for stat og kommune:

- 7.1 Vektlegg bærekraftig lokalisering langt sterkere i både i kommuneplanen og i regulering- og byggesaksbehandlingen.
 - *Konsentrer boligbygging til allerede nedbygde (grå arealer) og sentrale områder med tilgang til kollektivtransport for å redusere bilavhengighet.*
 - *Lokaliser kontorarbeidsplasser i sentrumsområder hvor det er god kollektivdekning.*
 - *Slutt å lokalis detaljhandel i industriområder, men legg tilbudet til sentrumsområder og lokalsentra.*
- 7.2 Lag en ny «Grønn bypakke» som inkluderer veipricing og prioriterer gange-, sykkel- og kollektivtilbudet på en helt annen måte enn den nåværende bypakken gjør.
- 7.3 Lag et sammenhengende gang- og sykkelveinett som kobler sammen kollektivknutepunkt, skoler, butikker og fritidstilbud.
- 7.4 Gjennomfør tiltak som sikrer trygg ferdsel for myke trafikanter, inkludert bedre belysning og vintervedlikehold av gang- og sykkelveier.
- 7.5 Styrk nærmiljøtilbud som skoler, barnehager og sosiale arenaer for å redusere transportbehovet og øke lokal trivsel.
- 7.6 Reduser antall parkeringsplasser og pris parkering høyere
- 7.7 Innfør gratis busskort for barn og unge som skal på fritidsaktiviteter
- 7.8 Legg bussruter til utfartssteder som Spiralen og Landfalltjern
- 7.9 Vurder bruk av minibusser som kan bestilles ved behov i områder med svakt kollektivtilbud.
- 7.10 Sats på nye kollektivtransportsystemer, som el-ferger og bybane.

8 – Hvordan kan du som ansatt eller eier av en bedrift bidra til å redusere trafikken?

Bedrifter og ansatte har stor innflytelse på transportmønstre. Ved å tilrettelegge for samkjøring, incentivordninger for bruk av sykkel og kollektivtransport, og redusere fordeler knyttet til privatbilbruk, kan arbeidsplasser bidra til mindre rushtrafikk. Bedrifter kan også integrere bærekraft i bedriftskulturen og tilby fasiliteter som garderober og sykkelparkering for å gjøre grønne valg mer attraktive.

Du som ansatt i en bedrift kan sitte med nøkkelen til endring. Mange bedrifter tilbyr for eksempel gratis parkeringsplasser, som legger beslag på verdifullt areal, for å være attraktive for sine ansatte. Initiativ fra de ansatte med sikte på å redusere bilbruken kan derfor være svært effektivt. Ta kontakt med kolleger og drøft hvordan dere kan gå frem.

Dere kan for eksempel organisere et verksted hvor alle deltar for å drøfte dagens situasjon og mulighetene for endring. Slik kan dere kartlegge reisevaner og utvikle tiltak som fremmer bærekraftige transportvalg.

Her er noen eksempler på virkemidler:

- 8.1 Tilby subsidierte kollektivkort, leasingordninger for elsykler eller tilgang til elsykler for ansatte.
- 8.2 Innfør samkjøringsordninger og opprett interne plattformer for å organisere samkjøring.
- 8.3 Tilrettelegg for innendørs sykkelparkering, garderober og dusjfasiliteter for ansatte.
- 8.4 Reduser bilrelaterte fordeler, som gratis parkering, og oppmuntre til overgang til bildelingsordninger.
- 8.5 Gjennomfør kampanjer som fremhever bedriftens grønne verdier og engasjerer ansatte.
- 8.6 Etabler en minibussordning som frakter ansatte til jobben og fungerer som firmabil.

9 – Hvordan kan lag og foreninger bidra til å redusere antall fritidsreiser med bil?

Lag og foreninger kan redusere bilbruk ved å implementere tiltak som sykkel- og gåbusser, belønningssystemer for bærekraftig transport, og informasjon om grønne alternativer. En arbeidsgruppe kan lede dette arbeidet og lage handlingsplaner for å styrke nærmiljøaktivitetene og redusere unødvendige fritidsreiser med bil. Parkeringsavgifter ved idrettsanlegg og konkurranser om grønn transport kan være effektive virkemidler.

Tiltak for lag og foreninger:

- 9.1 Lag en grønn transportstrategi som inkluderer kartlegging av medlemmenes reisevaner.
- 9.2 Organiser sykkel- eller gåbusser for barn og voksne som deltar i aktiviteter.
- 9.3 Informer medlemmer aktivt om grønne transportalternativer ved arrangementer.
- 9.4 Arranger konkurranser og belønninger for å motivere til bruk av bærekraftige transportmidler.
- 9.5 Ta betalt for parkering ved idrettsanlegg og bruk inntektene til grønne tiltak.
- 9.6 Forhandle om rabatterte priser på delebiler og organiser felles reiseapper.
- 9.7 Implementer felles apper for samkjøring og bærekraftig transport i foreninger.
- 9.8 Arranger fellestransport ala «skolebusser» som plukker opp barn til treningsaktiviteter og konkurranser

10 – Hvordan kan vi som enkeltpersoner bidra til å redusere biltrafikken?

Enkeltpersoner kan redusere sitt klimaavtrykk ved å endre transportvaner. Vi kan for eksempel gå, sykle eller bruke elsykler på korte/mellomlange avstander. Samkjøring, planlegging av reiser og bruk av delebiler er også gode alternativer til privatbil. Ved å gi barna vaner som fremmer grønn mobilitet, kan man også legge til rette for varig endring i transportmønstrene.

Tiltak for enkeltpersoner:

- 10.1 Endre transportvaner ved å gå eller sykle kortere avstander og bruke elsykler for mellomlange distanser. Ved å velge vakre ruter kan vi berike hverdagen.
- 10.2 Bruk sykkel til jobben, og buss når det er dårlig vær, så reduserer du rushtrafikken.
- 10.3 Planlegg reiser for å unngå unødvendige turer med bil.
- 10.4 Samkjør med kollegaer eller naboer på reiser der bil er nødvendig.
- 10.5 Bruk delebilordninger som et alternativ til egen bil.
- 10.6 Gi barna gode transportvaner ved å oppmuntre til sykling eller gåing til skole og andre aktiviteter.
- 10.7 Utforsk elektriske terrengsykler for få nye naturopplevelser.
- 10.8 Kombiner fysisk aktivitet med transport, som å sykle eller jogge til trening.

