

Innspill til mobilitetsplan for Strømsø sentrum

Flere folk, færre biler!

Vedlegg til Mulighetsstudie for planområdet
Lothekvartalet, Ambassadeurkvartalet og
Torgeir Vraas plass

- Frikjøpsavtale for sykkelparkering nødvendig for å nærme seg nye krav
- Noe mer styring av de ulike trafikantgruppene for å øke andelen myke
- Nye snarveier og attraktive byrom
- Mobilitetshus og digitalt fordelsprogram sentrale i endringsprosessen

22.12.2022

Utformet i fellesskap av Union eiendomsutvikling, dpend,
Utstillingsplassen og BaneNOR eiendom,
Solli arkitekter, Osloworks og DRMA arkitekter
Ført i pennen av Arild Tjomsland, Kobla AS

Innledning	5
Definisjon av mobilitet	5
Bestilling fra Drammen kommune	5
Ambisjoner	5
Metode	5
Tilleggende prosjekter	5
Dagens situasjon	6
Oppsummering	7
Prinsipper til grunn	7
Hovedgrep	8
Gående og stående	9
Kollektivtransport	12
Sykkel i bruk	13
Spesielt fokus på barn og unges sykling	13
Effektivitet versus trafiksikkerhet	14
Overgangssoner	16
Elsykkel åpner mulighet for eldre	17
Sykkelturisme	17
Vintersykling	17
Sykkelparkering	18
Mikromobilitet	20
Bil	21
Bildeling	21
Blichsgate p-hus	21
Drop-off, pick-up, kiss'n'ride	22
Taxi	24
Varelevering	26
Omlastingshub	26
Hjemlevering	26
Nødetater	27
Mobilitetshus	28
Merkevare og fordelsprogram	29
Digitale hjelpemidler	30
Sosial mobilitet	31
Kilder	32

Definisjon av mobilitet

«Mobilitet omfatter forflytning av varer og mennesker i et transportsystem, og utforming av knutepunktet i tilknytning til dette. Det overordnede målet for knutepunktutvikling er god fremkommelighet for gående, syklende og kollektivtrafikk - arealbruk som prioriterer bærekraftig mobilitet - til fordel for mer plasskrevende transportformer.» (TØI)

Bestilling fra Drammen kommune

Med fokuset på mobilitetsplan i mulighetsstudiet, oppfatter vi kommunen slik at det ønskes forslag til løsninger for forflytning (orientérbarhet, effektive bytter, effektiv drift og trafikksikkerhet) og parkering (trygg og på rett sted) for alle trafikantgrupper i og gjennom området. Med trafikantgrupper menes gående, syklende, kollektivtrafikk, bilister, kiss&ride, taxi, varelevering og brukere av deleløsninger. Mens planområdet defineres som Tamburgata, Torgeir Vraas plass, Lothegården og Ambassadeurkvartalet, er mobiliteten i planområdet del av en mye større kontekst. Med området menes derfor Strømsø torg og omkringliggende tomter.

Ambisjoner

Drammen kommune er forpliktet til å bidra til de nasjonale målene om å redusere mengden klimagassutslipp med 40 prosent innen 2030. Gjennom Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP) er det fastsatt mål om 20% sykkelandel i byene og 8 % på landsbasis. I tillegg skal 80% av barn og unge gå eller sykle til skolen. Dette viser hva sykkelandelen i Drammen minimum må bli, da kommunen har en ambisjon om å bli Norges beste sykkelkommune spesielt og Norges grønneste kommune generelt. Om det er realisme i dette, forteller undersøkelse foretatt av konsultentselskapet COWI, at 60 prosent av bilistene i Drammen er villige til å la bilen stå neste gang de skal reise til bysentrum, dersom det legges bedre til rette for alternative transportmetoder.

Grunneierne ønsker å være deltakere og bidragsytere i en positiv utvikling av knutepunktet Strømsø sentrum. Bygging ved knutepunkt sparer bilkilometer, og reduserer dermed utslipp av CO2 og NOx. Mer enn som så, erkjenner grunneierne med glede at de skal forsøke å skape byliv av ulik sort innenfor området. Det er i deres egen interesse. Men de erkjenner også at planområdet for mange er en kritisk overgangssone der ønsket om effektivitet i egen travel hverdag møter mer kollektive nødvendigheter: trafikksikkerhet og bærekraftighet. Dette er arealer der flere funksjoner skal foregå samtidig: det skal kunne vrimes, utforskes og mingles, samtidig som neste tog og buss skal rekkes. Det innebærer at grunneierne i deres planlegging må ta et spesielt ansvar for mobilitet. Sist men ikke minst, erkjenner grunneierne at de forvalter selve ankomsten til Drammen, med tog og buss.

Det forplikter!

Metode

Gående er ikke bare gående, syklist er ikke bare syklist, busspassasjerer er mer enn som så. Alle er vi bilister fra tid til annen. Arbeidsgruppens tilnærming til mobilitet på Strømsø har vært å ta utgangspunkt i menneskers ulike livssituasjoner og behovene de medfører. Kommunens ambisjon om adferdsendring i retning grønn og smart mobilitet, innebærer et ønske om å påvirke alle de små individuelle valgene som hverdagsmobilitet består av. Temaet har derfor vært mobilitet i betydningen forflytning og varer og familiemedlemmer som kreves for å få hverdagen til å «gå opp». Idéelt sett ville arbeidsgruppen ønsket seg omfattende brukerinvolvering, men til dette er tiden for kort. Arbeidsformen har dermed vært en workshoprekke med diskusjon om behov og utfordringer («software») og fysiske løsninger på kartet («hardware»). Gruppen har jobbet med personas* etter følgende inndeling av livssituasjon:

videregående elever
studenter
voksne med barn i barnehagen
voksne med barn som kjøres til aktiviteter
voksne med barn som klarer seg selv
voksne uten barn
yngre eldre
pensjonister

Arbeidsgruppen har diskutert behov som oppstår i et uttømmende sett av varianter av det å bo i og jobbe/skole i og utenfor området, bo i og utenfor området og pendle via togstasjonen og varehandel i og utenfor området. Vi vært igjennom hvordan området betjener behov knyttet til de aktuelle barnehagene og grunnskolene, samt trenings- og fritidstilbud, og gjort en gjennomgang av nyere relevant forskningsmateriale fra Transportøkonomisk Institutt (TØI), rådgivende ingeniørselskap og andre kilder. Til sist kan det nevnes at vi også har gjort befaringer, konkret har flere av oss observert start- og slutt på arbeidsdagen ved fire anledninger.

Tilliggende prosjekter

Strømsø er en bydel i rivende utvikling. BaneNOR har planer for Godsterminalen, «Godsløkka» og Nettbusstomta, «Grønlandskvartalet», som innebærer 765 nye boenheter, nye kulturtilbud, nye arbeidsplasser og varehandel. I dag har Godsløkka og Grønlandskvartalet samlet ca. 500 parkeringsplasser som tilbys pendlere. Disse erstattes ikke når arealene utvikles. Den tidligere togoppstillingsplassen Skamarken, mellom toglinje og elvepromenaden, vest for bybrua, planlegges som friareal. Det er også lansert planer om autonome byferjer som et nytt mobilitetstilbud, da med naturlig kai på Strømsø utenfor togstasjonen.

* Om personas som metode: <https://www.usability.gov/how-to-and-tools/methods/personas.html>

Dagens situasjon

Med Lothegården, Globusgården, Baptistkirken og Norges Bank, er det en rekke ikoniske bygninger på området, som gir stedet karakter og gjør det lett å orientere seg i. Området preges av inn- og utfart både til fots og på sykkel, fra Tordenskioldsgate, forlengelsen av Konnerudgata og Grønland.

Generelt er det sporadiske sykkeloppstillingsplasser uten tak i området, og ingen dedikert sone for mikromobilitet innenfor planområdet. Den nærmeste slike sone befinner seg sentralt på Strømsø torg.

Tordenskioldsgata er busstraséen inn og ut av Strømsø torg fra sør. Den krysser fot- og sykkelvei i forlengelsen av undergangen (og overgangen) under Bjørnstjerne Bjørnsonsgate, en flittig brukt fotgjengerovergang som blant annet videregående elever krysser på vei til og fra skolen. Dette svært aktive punktet virker å fungere godt, fotgjengerovergangen sørger for at det er på gåendes og syklendes premisser.

I Konnerudgatas forlengelse tar Torgeir Vraas plass imot gående og syklende på vei opp fra undergangen til Museumsparken, på en uoversiktlig plass preget av parkerte biler utenfor den tyrkiske restauranten, biler på tomgang som venter på at en av disse plassene skal bli ledig og handicap parkering for forflytningshemmede. I krysset der Torgeir Vraas plass møter Grønland og Strømsø torg, har de to fremste taxiene i kømagasinet oppstillingsplass. Kømagasinet strekker seg for øvrig bakover på høyre side av Grønland, mot rundkjøringen med Jernbanegata.

Dette er et åpenbart konfliktpunkt. Syklister må bremse ned og løfte blikket, for å unngå gående, biler og buss, med parkerte biler og ventende busspassasjerer som rundingsbøyer. Denne overgangen fra effektiv (helst adskilt) forflytning, til mer årvåken forhandling mellom likestilte parter som deler samme areal, er et sentralt punkt i mobiliteten på det aktuelle området. Dette krysset er én av portalene inn til Strømsø torg. Strømsø torg er utformet etter shared space-prinsippene, der en viss grad av «trafikal usikkerhet» er ønsket. Den opplevde usikkerheten skal skjerpe de ulike trafikantergruppene og sørge for at de aktivt avklarer linjer og rekkefølger seg imellom, gjennom umiddelbare «øyeblikksforhandlinger». Dermed utnyttes areal effektivt og ulykker forhindres. Bussens kjørefelt på tvers av torget er til dels markert ved høydeforskjell, men øvrig styring av trafikantergruppene gjøres i henhold til shared space-prinsippene, kun med ulike typer underlag, beplantning og bymøbler. Strømsø Torg er dermed et eksempel på «sambruksområde med noe regulering» (Myrberg et al. 2008; Myrberg et al. 2009), som ifølge undersøkelsen Transportøkonomisk institutt gjennomførte i 2016, fungerer fordi «syklistene er i mindre grad pågående».

Strømsø torg inneholder en blanding av ulike funksjoner. I tillegg til tog- og rutebilstasjon, har de fleste av byggene rundt torget minimum tre formål. Det er logisk og tematisk sammenheng mellom funksjonene i stor grad, med tilbud til alle - med unntak av de aller yngste. Torget inneholder enkelte attraktive kantsoner, i sær i tilknytning til stasjon og bussholdeplasser, men kan bli bedre.

Enkelte trange gater med lite innsyn som kan oppleves som utrygge, finnes i randsonen rundt torget. Den innerste delen av Torgeir Vraas plass er nok én av disse. Men denne vekslingen av trangt og åpent, åpner også for mye av bydelens særpreg. Sonen utenfor Vinmonopolet, kan oppleves som «baksiden av Globusgården», mens det er parkering på «baksiden av Vinmonopolet» ut mot Bjørnstjerne Bjørnsonsgate.

Kollektivtransport flyter effektivt inn og ut av Strømsø torg via bybro og Tordenskioldsgate. Langs Jernbanegata ut fra rutebilstasjonen og inn på Bjørnstjerne Bjørnsonsgate/Kreftingsgate er det noe mer utfordrende i rushtid. Det finnes sittemuligheter under tak ved øvrige bussholdeplasser, men ikke i tilstrekkelig antall for å dekke behovet i pressperioder.

Det er kort vei mellom transportmidlene og informasjonstavle ved bybrua, mellom tog- og rutebilstasjon. Men de som ikke kjenner stedet, savner skilting fra tog til de ulike bussholdeplassene og andre naturlige målpunkter som Drammensbadet, Marienlyst stadion, Drammenshallen og Papirbredden. En skikkelig vurdering med tanke på universell utforming er ikke gjort, men torgets holdeplasser for buss muliggjør trinnfri av- og påstigning og det er gjort endel markering av gangruter i veidekket for synshemmede.

Taxi har en tydelig tilstedeværelse på Strømsø torg, og som nevnt også på planområdet. Taxiholdeplassen er plassert midt på torget, den består av opp mot tre taxier godt synlig fra togstasjonen, mens kømagasinet er i Grønland, foran og bak åpningen inn til Torgeir Vraas plass. Taxiene slipper av passasjerer litt tilfeldig, i området mellom togstasjon og bybru.

Varelevering utføres på gatene som leder inn mot torget, tildels på plassen foran togstasjonen, og på Torgeir Vraas plass. Hotell Scandic Ambassadeurs varemottak vender mot rutebilstasjonen.

Prinsipper til grunn

Det mest grunnleggende prinsippet lagt til grunn for mobilitetsplanen, er at bydelen tilpasses innenfor hva som er praktisk mulig, slik at det blir enklere og bedre å gå, sykle og bruke kollektivtransport, enn privatbil.

For å oppnå dette, er kanskje det viktigste prinsippet at areal omdisponeres bort fra parkeringsplasser for privatbiler og over på sykkelveier og torg. Tilgang på parkering anses å være en av de sterkeste faktorene for påvirkning av bilbruk til jobbreisene.

Per i dag skal er planområdet en overgangssone fra innfart til knutepunkt. I hovedsak er det dermed trafiksikkerhet planområdet kan påvirke, i mindre grad effektivitet. Et hovedprinsipp arbeidsgruppen foreslår i dette dokumentet, er derfor å velge tiltak som bidrar til å vekke sjåfører, gående og syklende fra fokus på egen effektivitet på vei inn til knutepunktet, til fokus på hverandres trygghet i knutepunktet.

Gåing skal føles trygt for alle grupper, også småbarn og eldre, hele året. Trygg infrastruktur for sykling er avgjørende for å få kvinner ut på to hjul (Rambøll). At barn og ungdom tar seg til og fra skole- og fritidsaktiviteter på egen hånd, er helt avgjørende for å forenkle familielogistikken og frigjøre familier fra nødvendigheten av (to) privatbil(er). For å bli sendt ut i trafikken på sykkel må foreldre være trygge på at deres barn kommer helskinnet hjem.

Det er derfor i utgangspunktet ikke ønskelig å blande harde og myke trafikantgrupper, så langt det er mulig. Om det gjøres, som på Strømsø torg, bør trafikken helst være liten og farten absolutt lav. Shared space-prinsippene som Strømsø torg er utformet i henhold til, spiller på usikkerhet for å oppnå årvåkenhet. Den kan vise til god statistikk, men spørsmålet blir om det å skape en opplevelse av utrygghet for å øke trafiksikkerheten avskrekker «mer usikre» syklistene og bidrar til å holde sykkelandelen nede. Videre er det ikke utenkelig at ambisjoner om økt sykkelandel fremover, kan påvirke balansen mellom trafikantene på Strømsø torg.

Som et siste prinsipp er det et viktig poeng å ta med løsninger innenfor mobilitet som har bærekraftige forretningsmodeller. Å tilrettelegge for bildelingsløsninger eller varetransporthubber som det på tross av gode intensjoner ikke er økonomisk grunnlag for, virker mot sin hensikt.

Hovedgrep

Mulighetsstudien beskriver prosjekter som tilfører bydelen nye rolige soner og solplasser, samt forbedrer det eksisterende gatetynet Torgeir Vraas plass. De tilfører samtidig forløsende og spennende gåveier diagonalt fra krysset Jernbanegata/Kreftingsgate til Torgeir Vraas plass, fra Torgeir Vraas plass til Bjørnstjerne Bjørnsonsgate/Tamburgata og tvers igjennom Ambassadeurkvartalet fra Grønland til rutebilstasjonen.

Forslagene i denne mobilitetsplanen er utformet for å forbedre og effektivisere flyt, men også dempe konflikter i området på kort sikt. Syklister på vei opp fra undergangen fra Museumsparken og syklister fra Grønland møter Strømsø torgs shared space. Her oppstår konflikt som arbeidsgruppen foreslår dempet gjennom å fjerne parkeringsplasser langs Globusgården, tilbaketrukket og bedre tilrettelagt kømagasin for taxi (fasilitert av enkel visning av hvorvidt det er behov for påfyll av biler på torget), mer tydelig definerte gåsoner og markert krysningspunkt mellom sykkelvei og gående. Dette er én av flere overgangssoner inn mot torget. Arbeidsgruppen ser for seg den samme markerende behandling av alle overgangssonene inn mot Strømsø torg.

På lengre sikt foreslås løsninger som forenkler og styrer i noe større grad enn i dag, for å imøtekomme det som forhåpentligvis blir en økning i antall syklister og gående. Ved å rette ut busstraséen tvers over Strømsø torg, i kombinasjon med elektronisk hastighetsbegrensning av bussen til 20km/t, flyttes bussholdeplassen noe lenger ut på torget og gir bedre plass mellom ventende passasjerer og Norges Bank. Dersom også hovedoppstillingsplass for taxi flyttes til utenfor togstasjonens utgang på østsiden, forenkles torget og de ulike gjenværende trafikantene kan finne sin naturlige plass. I tillegg gis det ærverdige bankbygget mer pusterom. På denne måten får gående mer naturlig dedikerte soner, syklister vekkes og styres noe mer enn i dag og bussen hastighetsbegrenses. I sum, en generell oppstramming av shared space.

Forenkling og sammenheng er avgjørende for syklister. Dagens to parkeringsplasser langs Bjørnstjerne Bjørnsonsgate fjernes, og erstattes med sammenhengende sykkelvei fra Blichsgate p-hus til Lothegården.

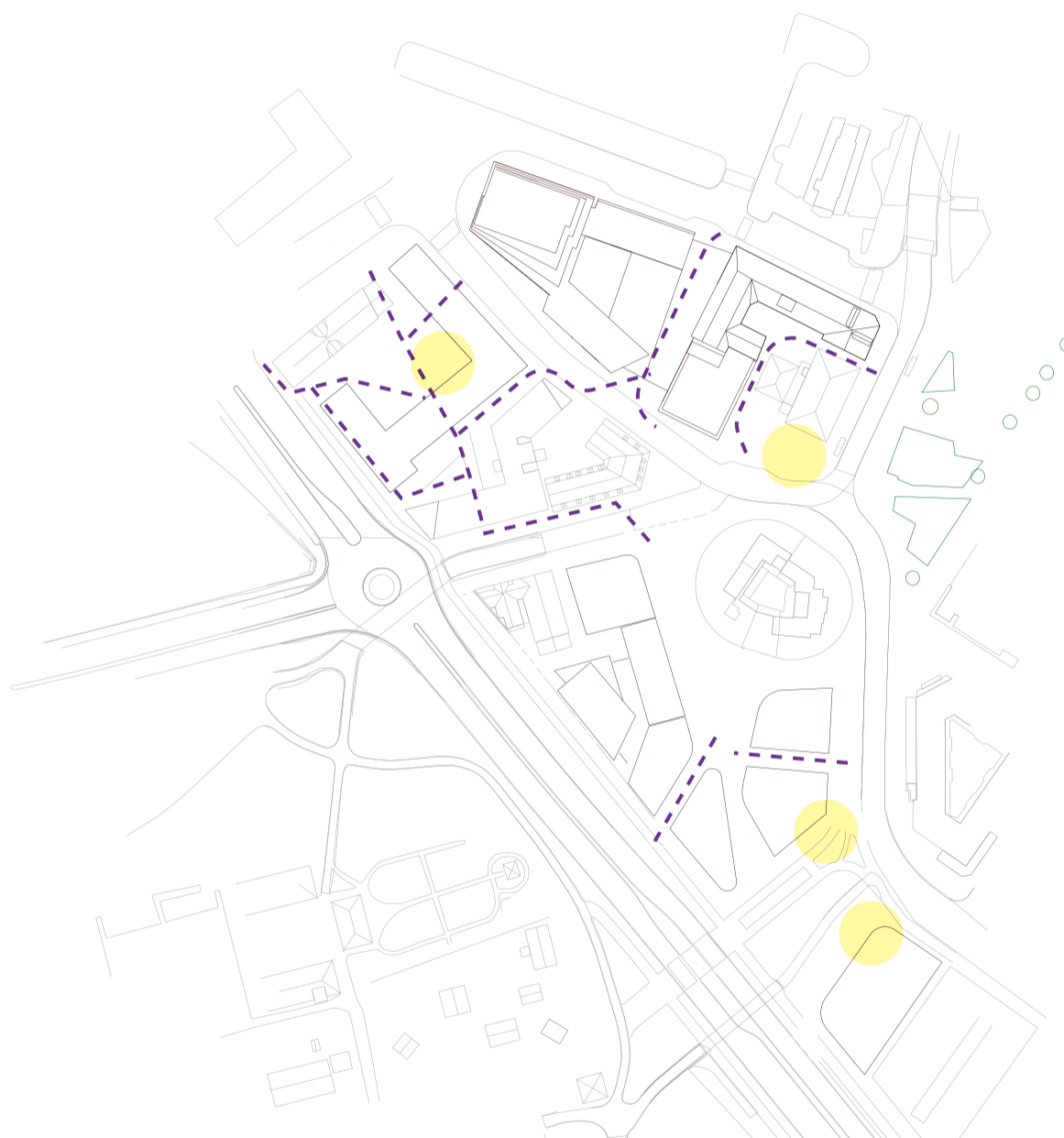
Med den økende rollen elsykkel med høy verdi antas å spille i å redusere privatbilandelen, blir sykkelparkering av ulik type svært viktig. Drammen kommunes nye krav til sykkelparkering i nye prosjekter er i så måte prisverdige, men har vist seg vanskelig å etterkomme i prosjektene. De nye kravene vil tilsi 2500-3000 sykkelparkeringsplasser, i praksis én hel etasje i hver bygning i prosjektene. Ambassadeurkvartalet har planlagt sykkelparkering i egen kjeller, Lothekvartalet bygger inn høykvalitets sykkelparkering for sine beboere i hjørnene av hver etasje, i tillegg til muligheter i kjeller. Men ut over dette foreslår grunneierne heller å gå sammen om å sentralisere døgn-, heldags- og besøksparkering for sykkel i et dedikert mobilitetshus, gjennom en frikjøpsordning skrevet inn i utbyggingsavtalene.

Som et tillegg til et mobilitetshus på Strømsø, foreslås ytterligere to fremtidsmarkører: et knippe svært synlige sykkelparkeringsløsninger («tårn») etableres i randsonen av Strømsø torg som identitetsmarkører, som portaler inn til det moderne knutepunktet. Og Blichsgate transformeres til et parkeringshus der bildeling og samkjøring belønnes.

Avgjørende faktorer for å øke andelen gående

- Kort gangavstand mellom daglige gjøremål og kollektivtransport
- Attraktivt, enkelt og sikkert å gå for alle
- Byrom og møtesteder må ha gode kvaliteter
- Godt samspill mellom gående og andre trafikanter

Strømsø er både et knutepunkt og et samlende opplevelsessenter. Å gå er en transportform som åpner for inntrykk. Å gå skal være effektivt og interessant. Prosjektene rommer denne dualismen ved å åpne for forenklinger på tvers av områdene og aktiverer nye flater på bakkeplan. Det skapes nye passasjer, både under tak og åpen himmel, og dermed nye attraktive byrom. Gjennom Lothekvartalet rutes gående fra de nye prosjektene på Godsløkka og Grønlandskvartalet inn til opplevelser og holdeplasser på torget, via nye portaler. De nye bygningene foreslått rundt Torgeir Vraas plass skaper nye muligheter, og Ambassadeurkvartalet tilrettelegger for gjennomgang under tak fra Grønland til rutebilstasjonen.



Mobilitet

Gående og stående

Både disse nye byrommene og de eksisterende må forvaltes og rendyrkes etter brukernes behov:

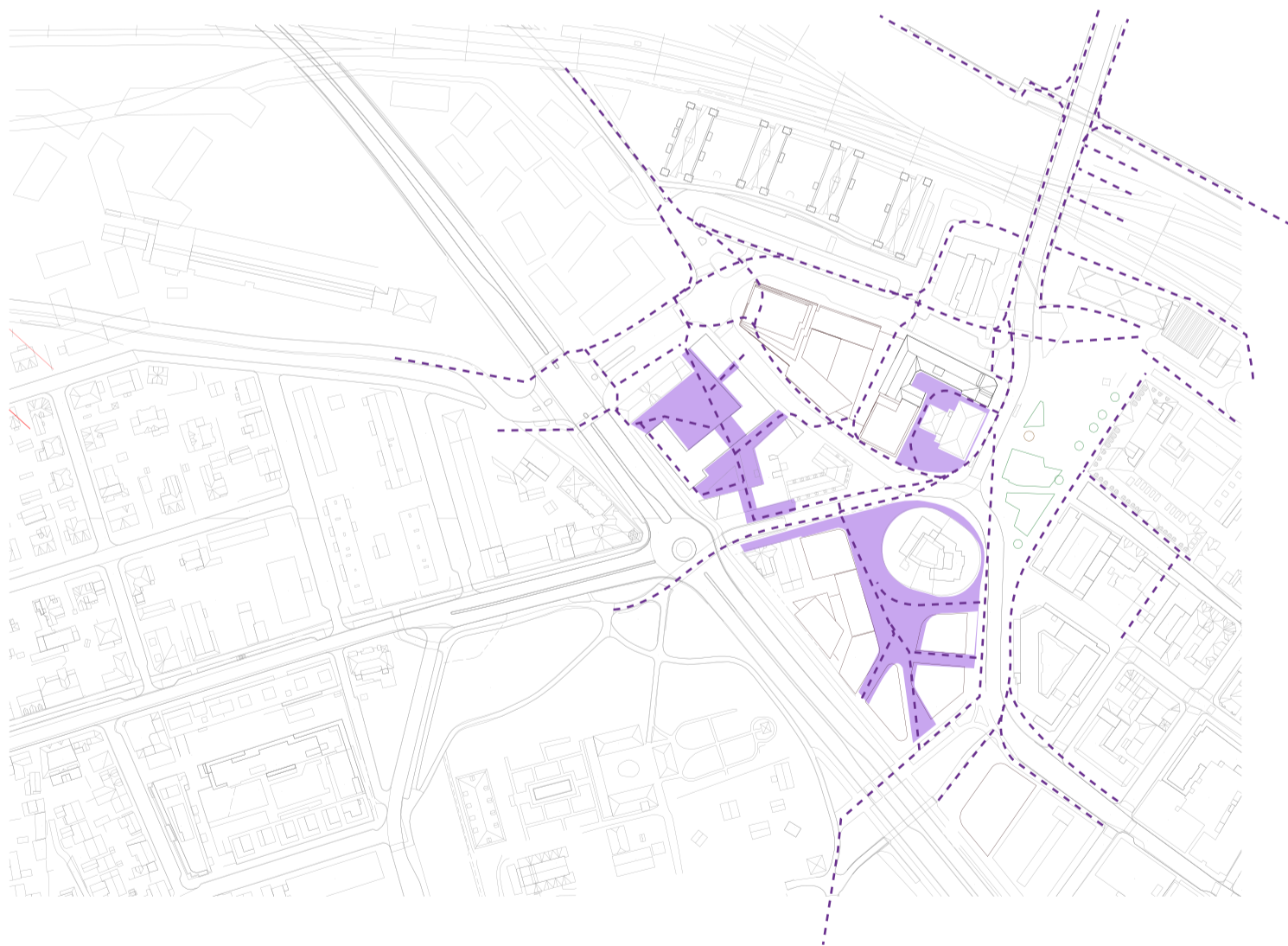
Videregående elever går i store grupper fra buss og tog til skolen, og til og fra torget for byliv på dagtid. Oppmerksomheten er ikke rettet mot andre trafikanter. Ved lunsjtider er de fremdeles til fots, men ikke gående. De står. De chiller. Studenter ankommer mer spredt, og går fra tog- og busstasjon til Papirbredden. De trenger parker og benker, byen som labyrint for utforskning. Hvis studentene rutes langs elven forbi Skamarken og til Papirbredden ved hjelp av smart valg av perrong og skilting på stasjonen, blir studiebyen et minne for livet. La dem huske Drammenselven! For pendleren på vei til og fra jobb handler alt om å se etter raskeste tørre, trygge vei fra kiss'n'ride til tog, fra buss til tog, fra tog og buss til målpunkt. Dewt er full fart i morgenrushet.

Dette er tre sterke målgrupper som Strømsø torg fungerer godt for per i dag. For noen er det derimot nødvendig å tilby et alternativ til knutepunktets kaos og usikkerhet, dersom Strømsø skal være til å leve med.

Både foreldre med små barn og eldre trenger å kunne gå med mindre krav til årvåkenhet enn det som kreves av en shared space løsning. Eldre beveger seg på en annen måte enn yngre, opplever nok også kaos og fare lettere enn andre. De er mer vanestyrte, vil ikke være til bry og trenger trygge hvileplasser. Barn er uberegnelige med fokus på alt annet enn å avklare forkjørsrett med syklist og buss.

Det er lett å føle at Strømsø torg ikke er egnet for disse målgruppene. Det trengs også soner der det helt tydelig ikke er shared space.

Fra før av er Torgeir Vraas plass tydelig merket som gatetun. Men i praksis preges det av parkerte og ventende privatbiler. Arbeidsgruppen foreslår å fjerne parkeringsplassene (utenom for forflytningshemmede) og legger ingen raske gjennomfartssoner igjennom Torgeir Vraas plass. Det foreslås forbud mot parkering av elektriske sparkesykler både på Torgeir Vraas plass og i byrommet som oppstår inni Lothekvartalet, i tillegg til hastighetsbegrensning tilsvarende gågater ellers i byen. Det vil også være naturlig å tilrettelegge for smelteanlegg innenfor privat grunn.

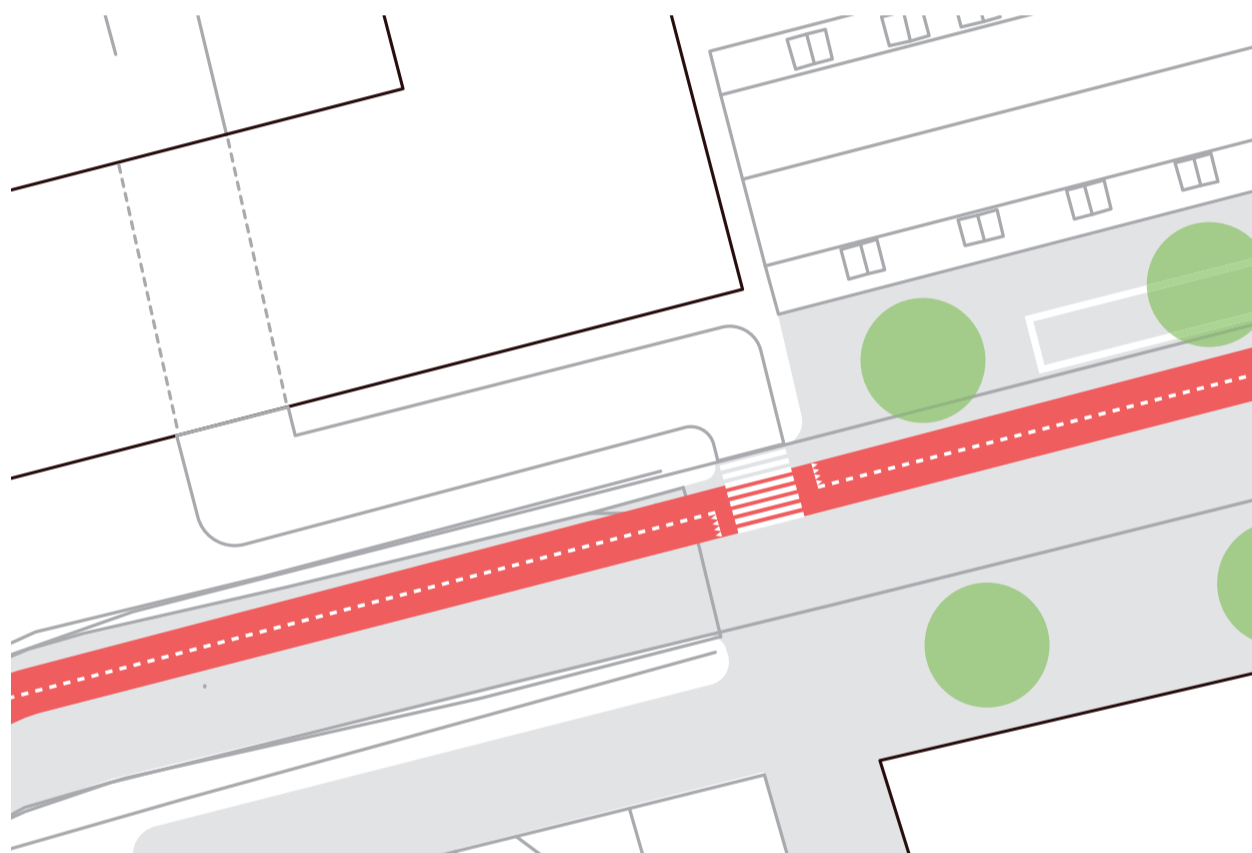


Mobilitet

Gående og stående

Naturligvis styres ikke innhold i første etasjer av annet enn markedskreftene, men man kan jo tenke seg at Torgeir Vraas plass ville være en gunstig plassering av aktiviteter som eldre trenger, eksempelvis konditori, pub og fastlege, mens det å tilrettelegge for småbarnslek handler om å gjøre det enkelt å forflytte seg til Museumsparken og Skamarken, som også bør tilby lekemuligheter.

På vei ut fra den nye åpningen i Husbankenbygget som prosjektet Lothekvartalet foreslår, oppstår det potensielt en konflikt mellom gående på vei til Torgeir Vraas plass og syklende på vei langs forlengelsen av Konnerudgata opp fra undergangen til Museumsparken. På vegne av de gående, ønsker vi at dette krysset styres. For syklister er dette en overgangssone mellom effektiv forflytning og felles avklaring mellom trafikant - shared space. Her foreslår vi en fotgjengerovergang over sykkelfeltet. En markering av hierarkiet på akkurat dette punktet, en tydeliggjøring overfor syklistene at her må de bremse opp eller i det minste løfte blikket og bli orientert om potensielle gående, i trafikksikkerhetens navn. Om ikke dette fremstår som kritisk med dagens mengde syklist, er det viktig å tenke at ambisjonen er å tredoble antall personer på to hjul innen 2030.



Avgjørende faktorer for å øke andelen som benytter kollektivtransport

- Total reisetid (behov for bytter - frekvens)
- Gangavstand til holdeplass
- Redusert tilgang på bil og parkeringsplass
- Identitet, holdninger og kultur

Grunneierne rår verken over tog- eller bussholdeplasser og arbeidsgruppen er ydmyk overfor kompleksiteten i planlegging av kollektivruter. De foreslåtte prosjektene i mulighetsstudien krever heller ingen endring i dagens kollektivruter.

Når det er sagt, er det betimelig å påpeke at buss på mange måter oppleves å dominere Strømsø torg. Når to leddbusser står stille ved sine holdeplasser blir det en ugjenomtrengelig vegg. Mange sier de opplever at bussen kjører for fort, og dens holdeplasser definerer hvor passasjerer venter. Verken gående eller syklistene tør skubbe seg på bussen.

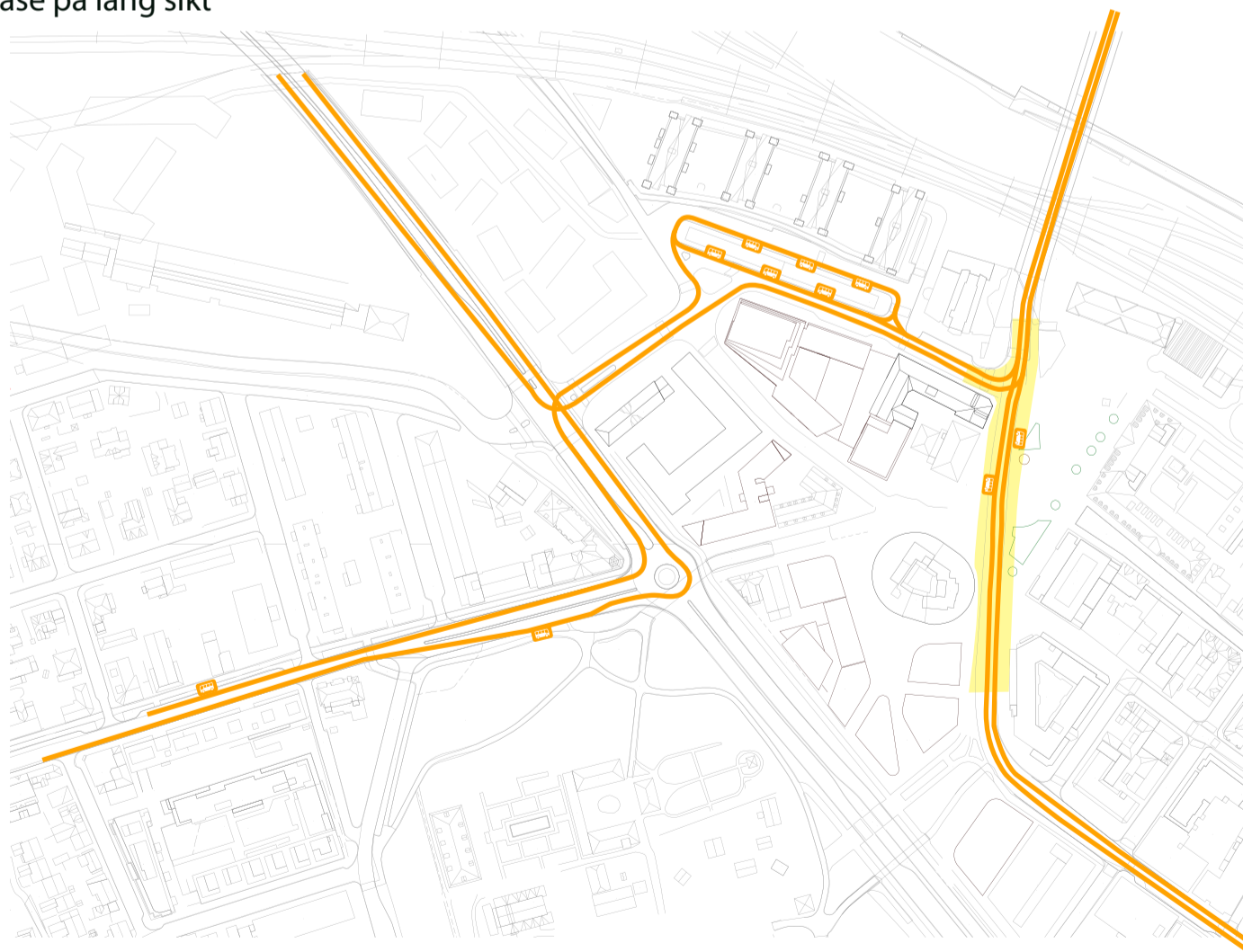
På lang sikt foreslås en kombinasjon av to grep som påvirker bussdriften på Strømsø torg:

Elektronisk begrensning av hastigheten til 15-20% (ifølge TØI idéelt for shared space), samt å rette ut busstraséen på tvers av torget.

Når nå rutebusser arver teknologi fra eksperimenteringen med selvkjørende busser (pilotert av Brakar blant annet på Bragernes), vil man både kunne ha elektronisk begrensning av hastigheten innenfor digitalt angitt sone (som vist) og ha automatisk stopp for myke trafikanter (se også Digitale hjelpemidler). Dersom det legges inn en magnetisk sensorstripe (pilotert i Olav Kyrresgate i Moss) på tvers av veibanen på sykkelinnsfartsveiene, vil det dessuten være nyttig input til datahjernen som styrer førerassisterte busser at det er sykler på vei og hvilken hastighet de har.

Et ytterligere langsiktig grep, vil være å rette ut traséen, og flytte bussholdeplass G lenger ut på torget i forhold til dagens plassering. Noe av bakgrunnen for dagens knekk i busstraséen over Strømsø torg, er å dempe farten til bussen. Dersom hastighet begrenses digitalt, blir fysiske hindringer overflødig. Ny rettere trasé vil ligge tettere på fontenen, men vil frigi plass til Norges Bank. Det vil gi rom til mer aktiv bruk av plassen foran og ved siden av Norges Bank, som kan få en mer aktiv fasade enn den har i dag, og samtidig være en anledning til å skape en mer attraktiv holdeplass ute på torget, potensielt med ventearealer under tak. En rettere trasé åpner for litt mer styring av syklistene inn i dedikerte ruter over torget, mens fotgjengere «presses» vennlig ut mot randsonen på begge sider av torget, der det er tryggest. Det gir et mer forståelig kryss på tvers av busstraséen, noe vi mener vi vil være en løsning som oppleves som mer trafiksikker og skalerer bedre i henhold til kommunens ambisjoner.

Busstrasé på lang sikt



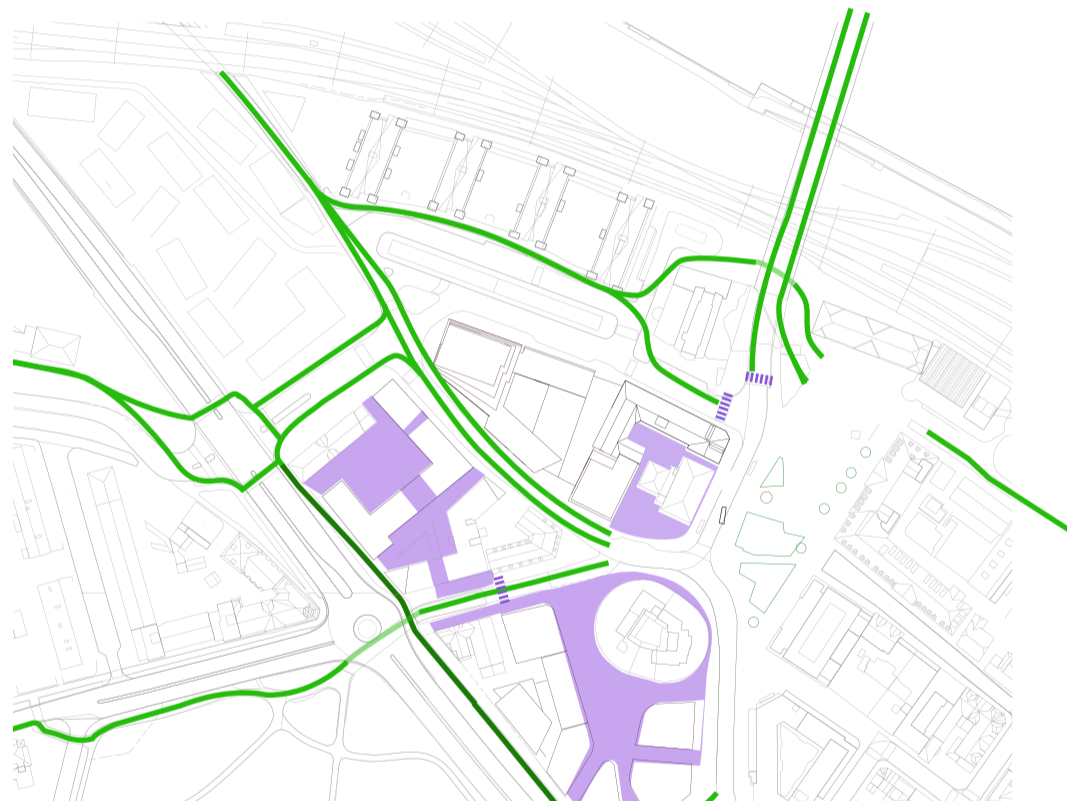
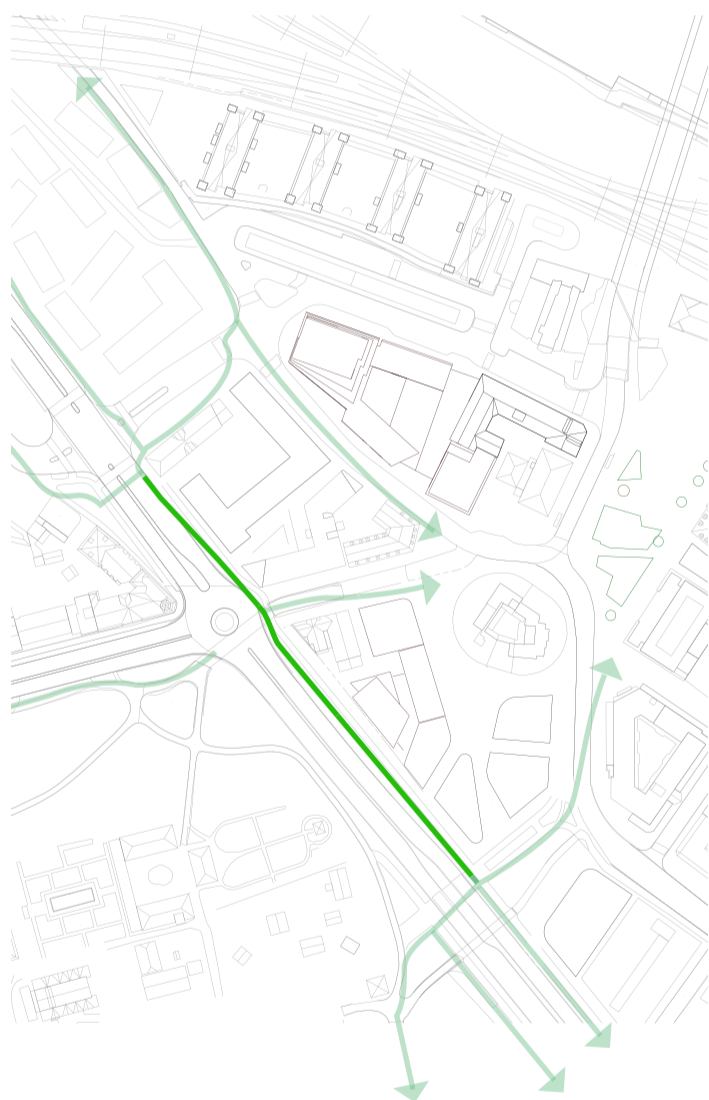
Avgjørende faktorer for å øke sykkelandelen

- Konkrete fordeler for sykkel kontra privatbil (tid, parkering, kost)
- Opplevd egen trygghet på sykkel
- God nok infrastruktur til at unge kan ha en selvstendig mobilitet
- Alternative løsninger for hjemlevering av varer

Prosjektene på Lothekvartalet, Torgeir Vraas plass og Tamburgata ønsker å legge til rette for at sykkelvei fra krysset Jernbanegata/Kreftingsgate til krysset Bjørnstjerne Bjørnsonsgate/Tamburgata blir av en kvalitet tilsvarende den fra Drammenshallen og forbi Drammen VGS. Altså tilpasset unges måte å sykle på, på en strekning som mest sannsynlig vil bli relevant for barn og unge med tanke på planene for Godsløkka og Grønlandskvartalet, samt knytningen til Sundland og Papirbredden.

Spesielt fokus på barn og unges sykling

Sykkelvaner starter i barne- og ungdomsårene. Stresst mange familier opplever i hverdagen, kjent som tidsklemma, løses ofte enklest med privatbil dersom trafikksikkerheten ikke oppleves god nok på sykkel. Barn og unges sykling til skole og fritidsaktiviteter handler like mye om foreldres opplevelse av at det er trygt å sende barna avgårde, som barnas egne preferanser. Sannsynligheten for at barna skal gå eller sykle reduseres med 71% (Fyhri og Hjorthol 2006) dersom foreldre er usikre på trafikksikkerheten på ruta de skal. Dersom sykling skal være et aktuelt alternativ på skolevei og til fritidsaktiviteter på ettermiddagen, må altså sykkelveier og -stier være tilpasset barn og unges måte å sykle på: ofte sammen i grupper, ofte uten fokus på omgivelser og effektivitet.



Effektivitet versus trafiksikkerhet

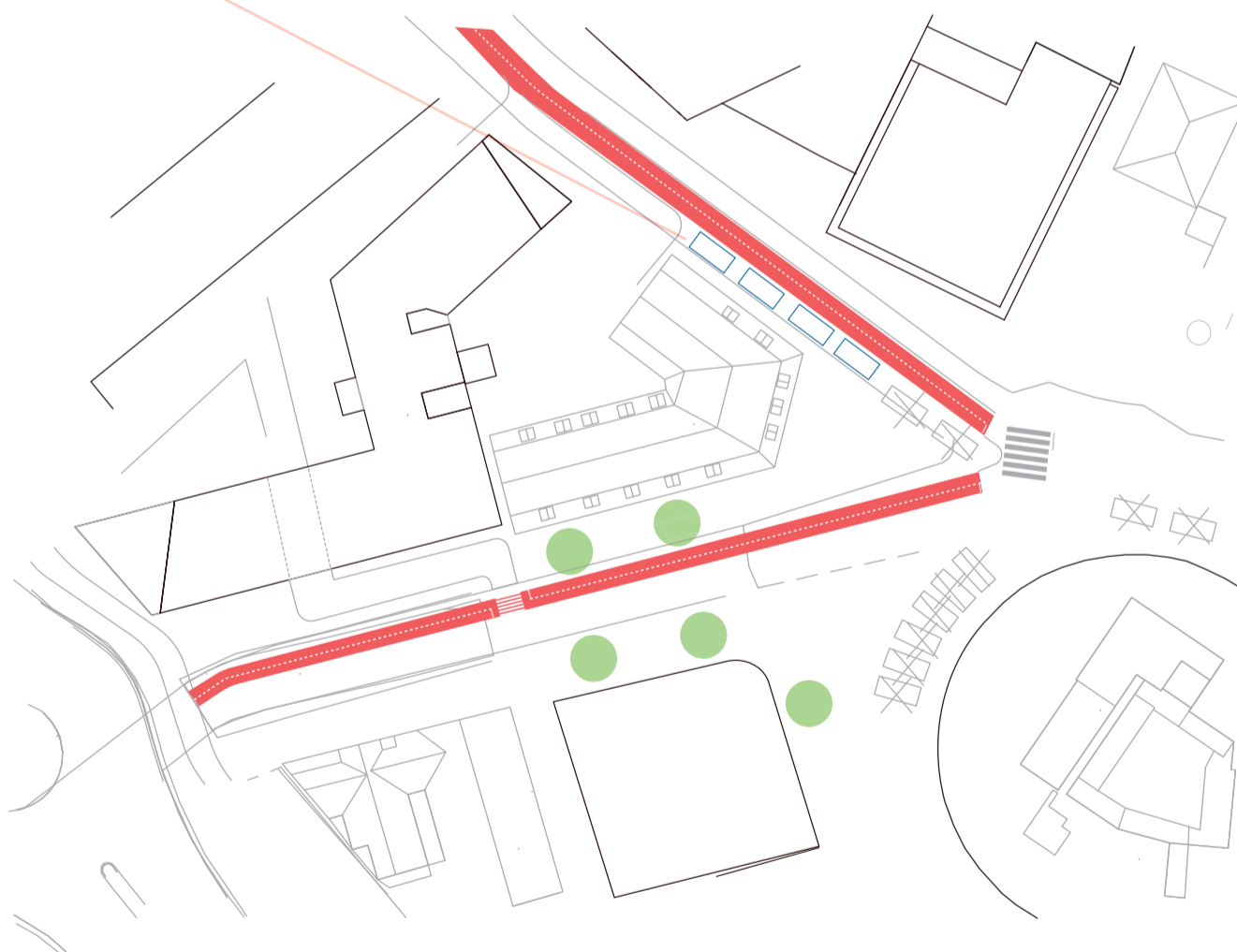
Sykkel må gis konkrete fordeler dersom sykkelandelen skal økes, samtidig som ulempene må reduseres. Mange brukertyper som i dag velger privatbil, vil nok forvente å kunne sykle relativt fort og uhindret helt til sitt utvalgte målpunkt, dersom de heller skulle sykle. Alle stopp er irriterende, når syklisten er i transportmodus. Men på den andre siden, er det opplevd sikkerhet som i hovedsak hindrer kvinner i å sykle mer (Rambøll 2022). For å øke andelen sykkel i bruk er det å lage løsninger tilpasset kvinner og ungdom svært viktig.

Prinsippet om shared space er at mange trafikantgrupper kan dele samme areal, dersom det hele tiden eksisterer en viss usikkerhet som skaper økt fokus på forhandle om areal og retning med andre trafikanter. Strømsø torg ble i 2016 vurdert av TØI som en av Norges mest vellykkede eksempler på shared space. Dette var før elsykkelen tok av, før elektriske sparke-sykler kunne leies, før EarPods, TikTok og corona. Hva om denne bevisste usikkerheten hindrer folk i å velge sykkel i fremtiden, dersom en del av reisen er over Strømsø torg?

Videre er det ifølge TØI avgjørende for om en shared space-løsning skal fungere, at mengden ulike trafikanttyper er i balanse og at forventningene fra de ulike trafikantgruppene på samme areal harmonerer. Med ambisjoner om økt sykkelandel risikerer man at dette forstyrres.

På kort sikt, ser arbeidsgruppen for seg at små tiltak kan ha positiv effekt. Det skapes mer oversiktighet og trygghet for alle parter gjennom å fjerne parkerte biler (utenom HC) på Torgeir Vraas plass, samt begrense kømagasinet for taxi langs Grønland til ikke å ha to plasser ved siden av Globusgården. Samtidig tilrettelegges Grønland bedre for sykkel gjennom sykkelfelt i veibanen, og veikanten mot Lothekvartalet utformes slik at den gir bedre plass til kømagasin for taxi, se også Taxi.

Kømagasin for taxi





På lenger sikt, med endringen i balansen mellom trafikantgrupper som må komme, tror arbeidsgruppen det er nødvendig med mer styring av forventningene til hvor du hører hjemme på Strømsø torg. Som beskrevet ser foreslås å flytte bussholdeplassen foran Norges Bank lenger ut på torget, samt fjerne taxioppstilling fra torget og kømagasin fra Grønland.

Disse grepene åpner for bruk av arealet foran bankbygget knyttet til innholdet i bygningen, heller enn kun som venting på buss, eksempelvis bord, stoler og parasoller for serveringssted. Det blir da mindre naturlig å sykle langs bankbygget, men mer naturlig å gå. Det samme skjer utenfor Globusgården, dette arealet blir naturlig eiet av gående og stående. Det som gjenstår mellom disse to nye flatene, blir en mer tydelig sykkeltrasé som møter ny rett busstrasé i et mer tradisjonelt forståelig kryss, og deretter går i slak bue rundt sentralt torgområde før den splittes noe mer opp i retning over og under bybrua, samt togstasjonen.

Arbeidsgruppen foreslår dessuten å innføre hastighetsbegrensning av bussen over torget, slik at det blir lettere for alle parter å beregne hvilken linje de kan velge. Se også Kollektivtransport og Taxi.

Sykeltrasé over torget på lang sikt



Overgangssoner

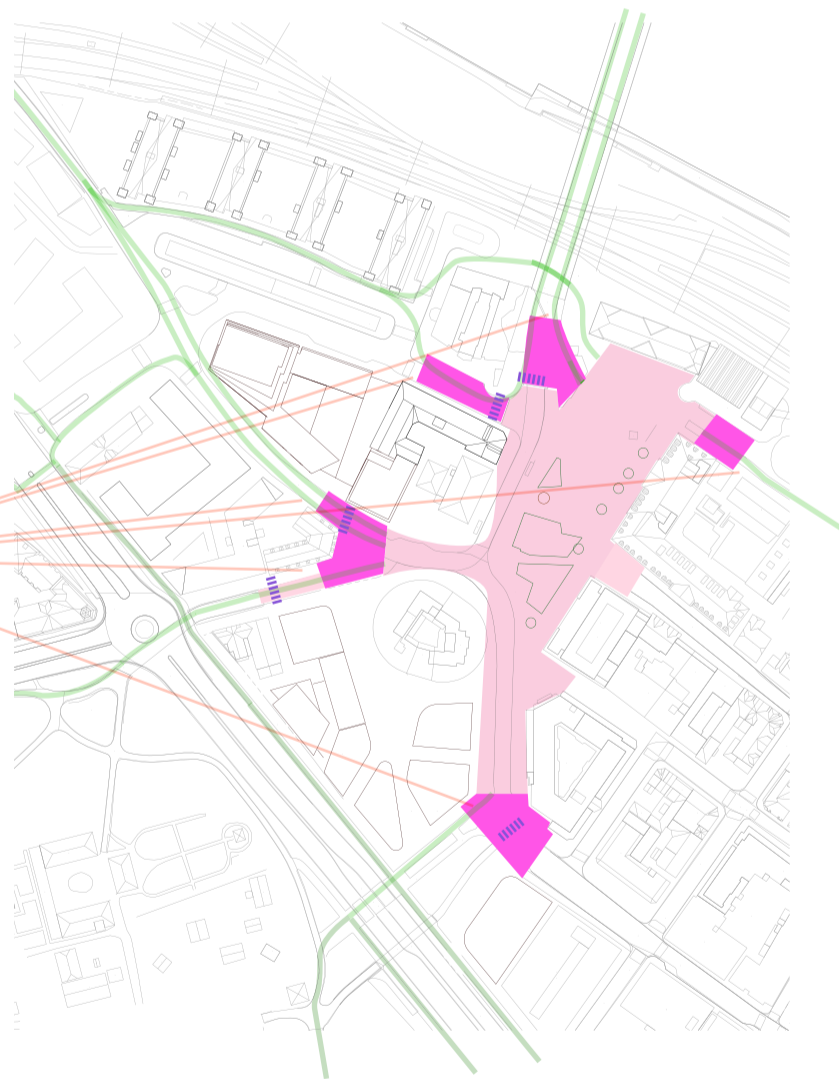
Arbeidsgruppen ser for seg at torget fortsatt anses som shared space på lang sikt. Anbefalt sykkeltrasé bør derfor understrekes ved at stipte linje på hver side settes i stein, og understøttes av plassering av benker og grønne innslag. På denne måten «nudges» syklister til å holde seg i størst mulig grad til en trasé dersom de er i transportmodus, slik også bussen har sin, samtidig som gående finner sin naturlige plass langs bygningene og i sentersonen der bussholdeplass, benker, fontene og grøntinnslag er.

Mens Strømsø torg ikke er en direkte del av planområdet, og således ikke grunneiernes ansvar, er planområdet en del av overgangssonen inn mot shared space. Innfartsveier møter mixed use, ønsket om effektiv sykling møter behovet for mer årvåkenhet. Planområdet bør således både på kort og lang sikt bidra til å tone de ulike trafikantgruppene inn mot hva de har i møte.

Det er naturlig at den dedikerte sykkelveiens røde underlag opphører ved ankomst torgets shared space. Inn mot denne overgangen kan det være naturlig å sette et eget symbol (evt vikepliktsymbol) i sykkelvegbanen eller som i Oulo i Finland - projisere skiltsymboler ovenfra ned på vegbanen slik at synligheten består på tross av mørke, snø og is. Tradisjonelle skilt er en mulighet, men å benytte underlaget for å løfte blikk og sette rett fokus i overgangssonen er mer i tråd med shared space prinsippene.

For øvrig ser arbeidsgruppen for seg at regulerte fotgjengeroverganger der syklister tydelig må vike for fotgjengere, kan være gunstig å etablere i forkant av shared space nettopp for å bryte opp syklistens fokus på egen effektivitet og gjøres klar for å ta hensyn.

Alle overgangssonene mellom innfart og Strømsø torgs shared space bør behandles konsekvent med skilting og andre virkemidler, for å skape identitet og vaner.



Sykkelmuligheter i resten av byen påvirker realismen i å sykle til og i planområdet.

Markering av sykkelvei eller øvrig tiltak for sykkel som det ikke er realisme i at vil bli tatt i bruk, reduserer respekten for all slik merking.

Inn fra krysset Kreftingsgate/Jernbanegata forbi rutebilstasjonen og inn under bybrua er det planlagt sykkelvei til stasjonen. Dette er et slikt tilfelle. Sykkelvei planlegges med to 90 graders knekker langs Bueslagets østlige kortside, men vil neppe bli brukt i praksis. Syklister velger den mest direkte veien. Her møtes mange trafikanter med fokus på effektivitet på samme areal, uten at det er forventning om shared space. Syklister vil ut i fotgjengerovergangen og skjære over på skrå, den ene eller andre retningen. Vi mener krysset på kort sikt må organiseres på en slik måte at privatbil har tydelig vikeplikt for sykkel og gående i et relativt bredt areal fra Bueslaget, både i retning togstasjonen og torget.

En enda tydeligere prioritering er å fjerne Kiss'n'ride muligheten på vestsiden av togstasjonen, se Bil.

Strømsø som målpunkt for en daglig sykkelturn er ikke bedre enn turens svakeste ledd. Dersom noe sted på turen oppleves farlig, velges heller privatbil av de fleste. Arbeidsgruppa benytter derfor anledningen til å peke på Holmenbrua og Konnerudgata som adkomster til Strømsø som er preget av både reell og opplevd fare, og som reduserer realismen i øke sykkelandelen i Drammen.

Elsykkel åpner muligheter for eldre

Mobilitet er et moderne ord, men viktigheten av mobilitet er om enn enda viktigere for eldre enn for unge. For eldre er det viktig å ta ansvar for egen mobilitet, når man slutter i vanlig jobb eventuelt må slutte å kjøre bil. Elsykler har vist seg å være godt egnet for de som er litt dårlige til bens. Strømsø torg kan gjerne være startpunkt for søndagsturen, gjerne flere sammen. Kombinasjonen sykkel og tog åpner store muligheter, ikke minst ville sykkel og ferje vært attraktivt. Å kunne gi et tilbud til yngre eldre tilsvarende sykle-til-jobben-kampanjer, noe ala sykle-til-kaféen, som introduserer dem for elsykler, i kombinasjon med «leasingavtaler» der all vedlikehold er ivarettatt, vil være et godt bidrag. Se også Mobilitetshus.

Sykkelturisme

Strømsø har de fleste hotellene i Drammen, og er dermed et naturlig startpunkt for å utforske byen og distriktet med sykkel. Det kunne være interessant med en ordning som tilbyr elektriske hotellsykler på tvers av alle, alternativt at eksisterende delesykelordninger tildeles oppstillingsplasser i tilknytning til de ulike hotellene med insentiver for å få brukerne til å parkere der. Sykkelveier er skiltet, men kan tjene på å skiltes bedre med tanke på mål (badeplass, bibliotek, historiske severdigheter, utsikts plass etc.). Et siste poeng i forbindelse med tilrettelegging for grønn turisme, er forenkling og tilgjengeliggjøring av digitale kart, se Digitale hjelpemidler.

Vintersykling

Sykling er vær- og sesongavhengig. Vintersykling i Norge krever mye, terskelen er høy. Men det går an å leke med tanken på å gjøre vintersykling til en del av vår nordiske fritids- og treningskultur, nærmest slik stisykling er blitt de seneste årene. I gamle dager gikk nordmenn på ski til skole og jobb, sies det. Hvorfor ikke erstatte det med sykkel i kuldegrader? Uansett gjør elektrisk drift vintersykling noe mer realistisk. En vintersyklist må ha egnet sykkel, lys, piggdekk, garderobe, et sted å oppbevare yttertøy og eventuelt tilgang til dusj, og stiller dermed store krav til både syklist og fasiliteter. Se Mobilitetshus.

For at knutepunktet Strømsø skal fungere for syklister vinterstid må det være god vinterdrift på hele sykkelruta, hjemmefra til målpunktet. Vintersyklisten spilles også god, dersom de vet om og når det er brøytet ved snøfall, se derfor Digitale hjelpemidler.

En plan for mobilitet må sørge for at sykkelfordeler ikke bare består, men foredles. Noe av det mest tidsbesparende med å sykle er å kunne parkere rett ved målet ditt. Samtidig er nye elsykler langt mer kostbare enn sykler var da forventningen om å parkere hvor som helst ble skapt.

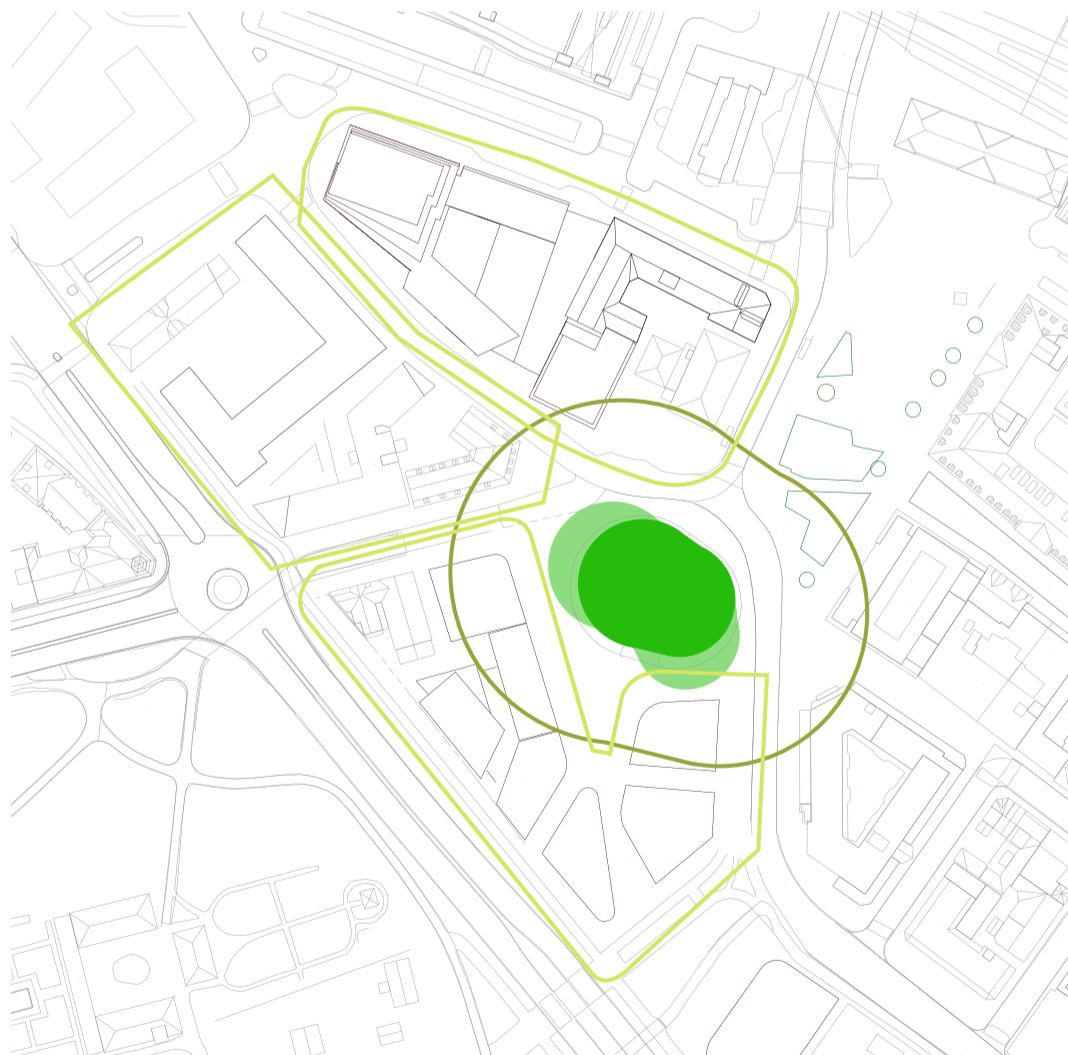
Brukernes forventning til sykkelparkerings kvalitet og avstand til målpunkt, deles i fire nivåer avhengig av mengde tid brukeren ser for seg å være på målpunktet (Norconsult):

- Døgn - opphold over natten, må være i tilknytning til hjemmet, altså kjeller, garasje, bod.
- Heldags - oppholdstid 8-12 timer, ved jobb/skole/togstasjon, maks 50m unna målpunkt, klar forventning om tak og trygghet, gjerne noe mer fasiliteter, og man har tid til å låse skikkelig.
- Besøk - oppholdstid opp mot 2-3 timer, maks 35m unna målpunkt, trenger ikke fasiliteter, men forventer trygghet og beskyttelse for vær og vind.
- Kortids - oppholdstid opp til 20 minutter, bør være rett ved målpunkt, lave forventninger til trygghet og tak.

Dagens krav til sykkelparkering i nye bygg tilsier at mulighetsstudiens prosjekter vil måtte romme 2500-3000 sykkelparkeringsplasser. Tatt i betraktning gjeldende regler for areal per sykkelparkeringsplass innebærer de nye kravene én full etasje i hvert av prosjektene. Forskning tilsier også at sykkelparkering blir mindre brukt, spesielt av besøkende, dersom den gjemmes i kjellere. Dermed kommer den i konflikt med aktiv bruk av bakkeplan for å skape byliv.

Grunneierne foreslår derfor at heldags- og besøkendeparkering av sykkel i de foreslåtte prosjektene, løses gjennom en frikjøpsavtale i utbyggingsavtalene, tilsvarende den som har eksistert for parkeringsplasser for bil. Med en slik ordning, vil midler fra frikjøpet kunne finansiere det å etablere samlet heldags- og besøks sykkelparkering ett sted, i et dedikert mobilitetshus, med bedre fasiliteter enn hvert av prosjektene vil kunne tilby alene, og med et mer åpent grensesnitt mot resten av bydelens brukermasse.

Med sin sentrale plassering i forhold til mulighetsstudiens prosjekter, og ikoniske form, ville Globusgården være en idéell lokalisering for samlet sykkelparkering.



Mobilitet

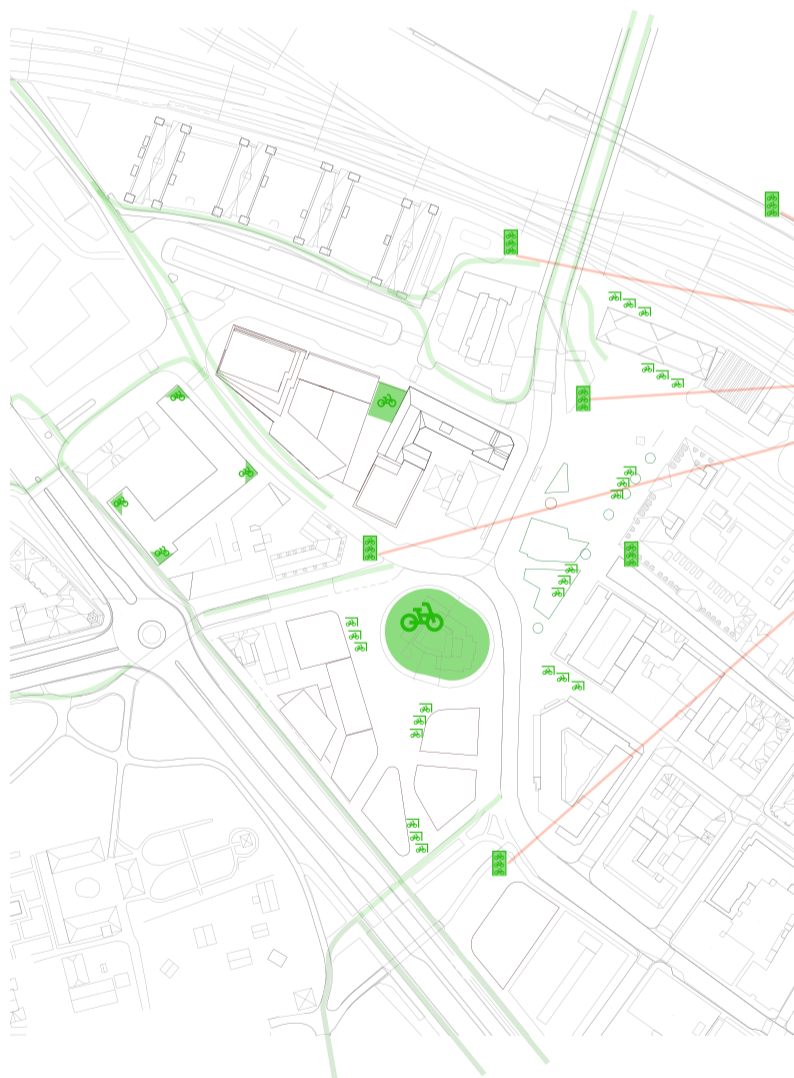
Sykkelparkering

Heldags- og besøksparkering håndteres altså i et felles anlegg. I tillegg vil Lothekvartalet løse døgnparkering gjennom bruk av hjørnesoner oppover i etasjene, mens hotellet vil tilby eksisterende kjeller for sine eventuelle sykkelgjester.

Som et tillegg foreslår arbeidsgruppen signalbygg for en ny tid, på Strømsø: et knippe sykkelparkeringstårn som markører inn mot Strømsø torg. Det finnes mange varianter, men i disse dager lanseres det norske produktet Bikeloop. Det er et godt eksempel. Sykler lagres over hverandre. Tårnene kan flyttes, noe som gir økt fleksibilitet. Bikeloop har til hensikt å finansiere sine sykkelparkeringstårn med en kombinasjon av reklame på utsiden og brukerbetaling, og dermed kunne tilby dem kostnadsfritt. I planområdet tilfelle, kunne frikjøpsordningen brukes til å "kjøpe fri" brukere som har meldt seg inn i ordningen for en innledende testperiode, eksempelvis de første tre årene.

Korttids sykkelparkering handler om nærhet til målpunktet, og løses best med stativ utenfor innganger til bygninger og butikker. Det forventes enkel sikkerhet og ikke nødvendigvis tak. Den beste løsningen anses å være mange korttidsparkeringspunkter med få plasser pr punkt, spredd over flere lokasjoner (TØI).

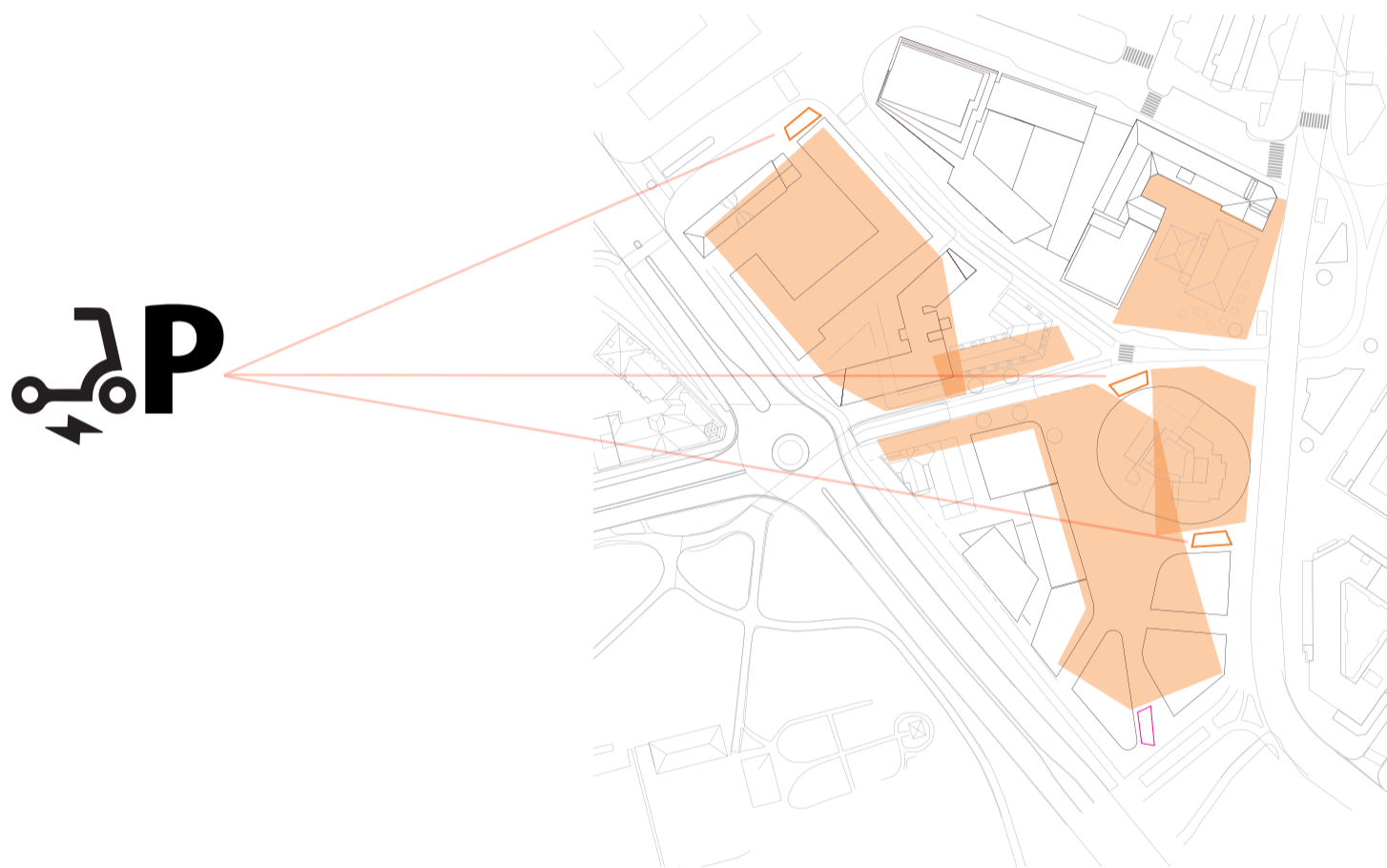
Brukere vil nok sette pris på en felles app for tilgang til sykkelparkering på tvers av de ulike løsningene, gjerne med løsninger for digital tyverisikring hvis mulig.



Etter en innledende periode med sparkesykkelkaos, virker mikromobilitet å ha funnet sin form. Den reguleringen vi nå har i Drammen kommune, med redusert fart i definerte soner og parkeringsforbud i innerste sentrum i kombinasjon med parkeringsplasser tydelig avmerket, har ryddet opp. På Strømsø torg er disse sparkesykkelparkeringsplassene rett utenfor togstasjonen og ved taxiholdeplassen.

Grunneierne ønsker å videreføre prinsippene for denne praksisen til også å gjelde planområdet. Per i dag er det parkeringsforbud for sparkesykler der Grønland møter forlengelsen av Konnerudgata. Resten av Torgeir Vaas plass og det nye indre byrommet som skapes på Lothekvartalet foreslås å ha det samme parkeringsforbudet, i tillegg til hastighetsbegrensning. Forlengelsen av Konnerudgata inn på Torgeir Vraas plass og Grønland bør ha parkeringsforbud men ikke hastighetsbegrensning.

Som et tillegg kan nevnes at undersøkelser gjennomført i Oslo viser at sparkesykkelbruk er tett knyttet til kollektivbruk. Et svært stor andel av sparkesykkelreiser har sitt start- eller stoppunkt ved en holdeplass for kollektivtransport. I så måte kan man diskutere hvorvidt et spennende tiltak ville være å gjøre leiesparkesykler tilgjengelig også utenfor bykjernen, mer spesifikt der hvor det er lang vei til bussholdeplassen, og inngå som en del av kollektivbilletten. Noe slikt måtte vært et samarbeid mellom kollektivselskap og sparkesykkeloperatør, som en forenkling av det å reise kollektivt og et forsøk på å øke kollektivandelen.



Bildeling

For å gi gående, syklist og kollektivtransport prioritet, ser arbeidsgruppen for seg at flateparkering for privatbiler fjernes fullstendig i planområdet, med unntak av for forflytningshemmede. Parkeringshusene i Lothekvartalet og Ambassadeurkvartalet består, øvrige prosjekter planlegges uten bilkjeller.

Privatbiler står stille 90% av tiden, konseptet bildeling er i vinden. I et bærekraftsperspektiv handler bildeling om en kombinasjon av bedre utnyttelse av kapasitet i bilparken, og å skape økt friksjon i valget av bil som reisemiddel. Det faller mer naturlig å velge alternativer til privatbil, dersom du ikke har en til disposisjon til enhver tid. Samtidig skal det ikke være for vanskelig å bruke deleløsninger heller, da velger folk å eie. Her ligger et dilemma, og bildeling er foreløpig ingen stor suksess.

I prosjektene med kjeller, er det aktuelt å tilby plass for bildelingsleverandør(er). Delebil krever kritisk masse av både biler av relevant type og aktuelle brukere for å overleve. Move About har nylig lagt ned sin satsning i Drammen, der de tilbød 4-5 biler for deling. Bildeling sies å fungere i Bergen med i overkant av 450 biler. Basert på tall fra Bergen er det behov for 150-200 biler tilgjengelig for å fungere i Drammen. Det vil innebære at 40-50 biler burde være tilgjengelig i tilknytning til Strømsø torg.

Dette er et antall biler som vil være for høyt for én enkelt garasje. Det er altså ikke realisme i å legge delingskonsept til hvert enkel av prosjektene i mulighetsstudien. Man kan tenke seg et offentlig tilgjengelig felles konsept, altså bildelingskjellere som ikke bare betjener bygget de er en del av, med adkomstløsning på tvers av flere lokaler, knyttet til ett samlende administrativt punkt. Kollektivselskapet Kolumbus tar ansvar for bildeling i Stavanger gjennom et samarbeid med biloperatørene Move About og Getaraound. Det kan være en modell å se nærmere på. Planrådets p-hus kan i så måte være aktuelle punkter for tilgjengeliggjøring av delebiler i en slik ordning, og det kunne eventuelt administreres via felles tjenester, se Digitale hjelpemidler og Mobilitetshus.

Blichsgate P-hus

Som et ledd i det å styre trafikantgrupper noe mer, legger arbeidsgruppen opp til færrest mulig privatbiler inn og ut av Jernbanegata. Disse ledes heller inn Blichsgate vd Blichsgate p-hus. Det kan være en spennende tanke å bruke Blichsgate p-hus som en aktiv del av et påvirkningsarbeid. Kommunen skal tross alt være et forbilde for både innbyggere og næringsliv, og kan være strategisk for å fasilitere grønn omstilling og innovasjon i markedet. Parkering er et virkemiddel det offentlige har brukt med hell, når det gjelder å styre privatbilbruk.

Et alternativ til bildelingskjellere, er levering og henting av bil etter bruk på dedikert pick-up soner, eksempelvis i en av Blichsgate p-hus sine nederste etasjer. De mest brukte bilalternativene kunne holde til i kjellertasjen, mens øvrig oppstilling plasseres lenger unna. På kort sikt vil levering og henting utføres av sjåfør fra biloperatøren, men noe slikt vil være å tilrettelegge for en fremtid der selvkjørende biler bestilles ved behov.

En enklere variant er å forbeholde attraktive plasser i Blichsgate til samkjørere. Bevis for samkjøring kan gjøres med smartmobilen, se Digitale hjelpemidler.

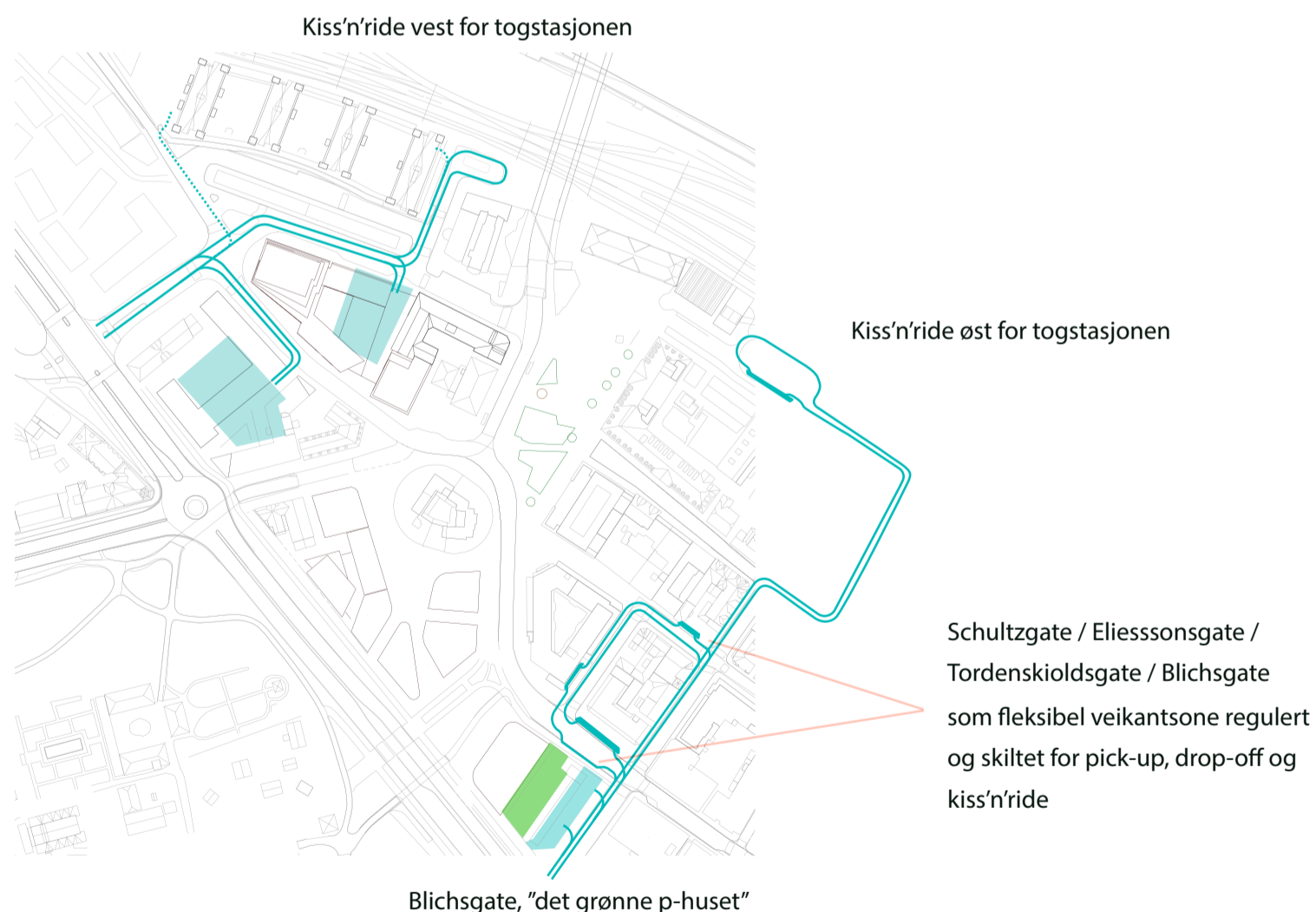
Drop-off, pick-up, kiss'n'ride

Kjøring og henting av passasjerer til togstasjon, kalles gjerne kiss'n'ride og vil trolig øke inn til Drammen togstasjon i tiden fremover, ikke minst fordi pendlerparkeringen på Godsløkka. BaneNORs strategi tilsier at stasjonene Gulskogen, Brakerøya og Lier skal tilby innfartsparkering, ikke Drammen.

Kiss'n'ride baserer seg på privatbilkjøring, men bygger oppunder tog som reisemiddel på lengre reiser, og står således for et positivt bidrag til å nå nullvekstmålet. På lenger sikt antas alt av bestillingstjenester og samkjøring å øke. Funksjonaliteten som tilrettelegger for kiss'n'ride overlapper med det som kreves for levering av varer og bruk av eventuelle selvkjørende biler på sikt.

Kiss'n'ride kun på østsiden av togstasjonen foreslås tilrettelagt for, både ved selve stasjonen og langs bilveien inn til østsiden av stasjonen, gjennom å gjøre om til fleksible fortauskanter og dedikerte parkeringsfrie lommer for stopp i kvartalet Schultzgate / Eliessonsgate / Tordenskioldsgate / Blichsgate. På lang sikt ønsker dessuten Brakar å fjerne holdeplassen på begge sider av Tordenskioldsgate ved Blichsgate p-hus. Det åpner for å skape svært gode drop-off og pick-up soner for både personer, varer og transportmidler, der bussholdeplassene tidligere var.

Et typisk brukstilfelle av kiss'n'ride inn mot stasjonens østside, vil være at bilsjåfør ved god tid slipper av togpassasjerer i Schultzgate som kan gå opplevelsrikt rundt hjørnet av Drammen Street Food langs torget til stasjonen, eller gå tilnærmet tørrskodd igjennom Flytogpassasjen, krysse Tollbugata og derfra bruke smetten mellom Antikvariatet og Engebretsko. Ved dårlig tid til toget, kjøres togpassasjerer helt inn til togstasjonens østlige inngang.

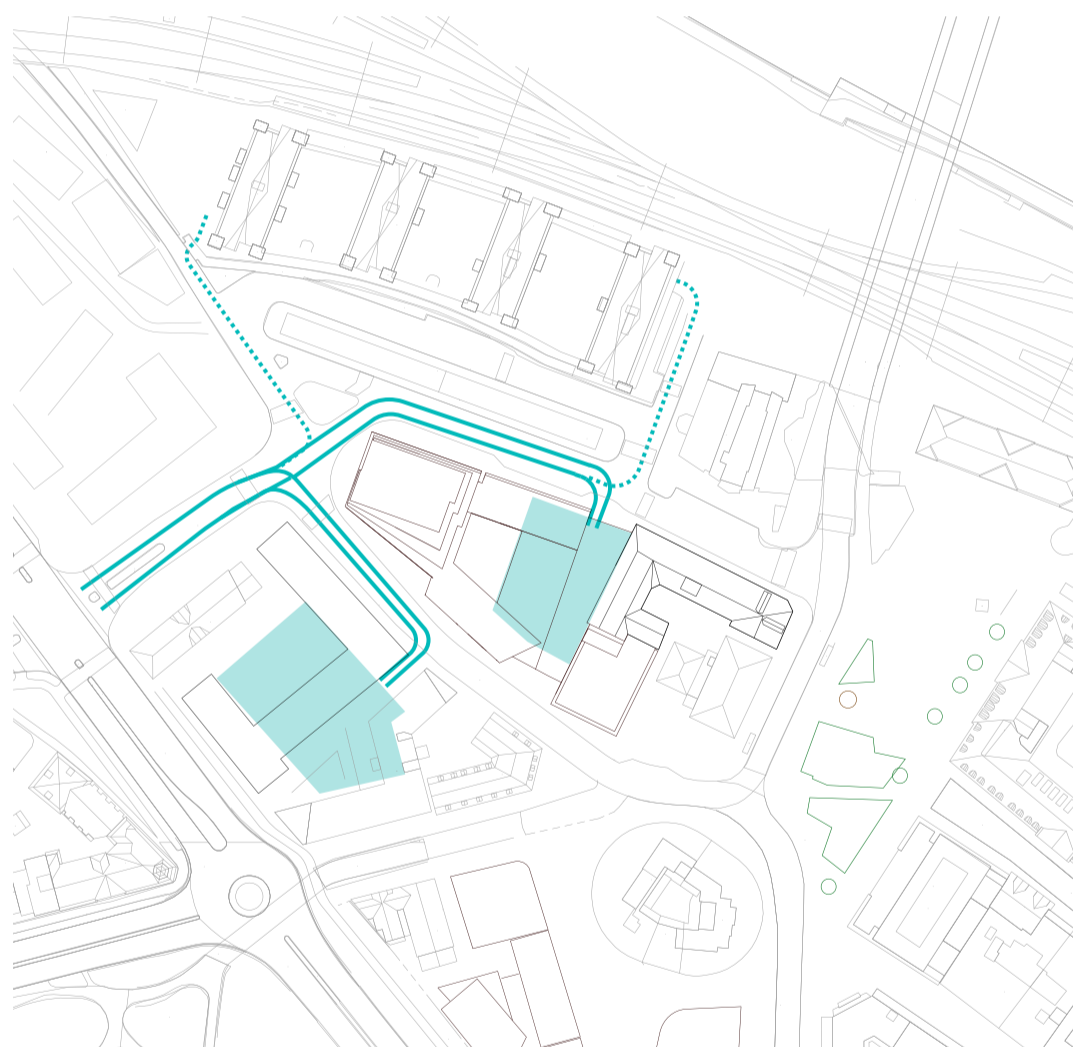


Til diskusjon

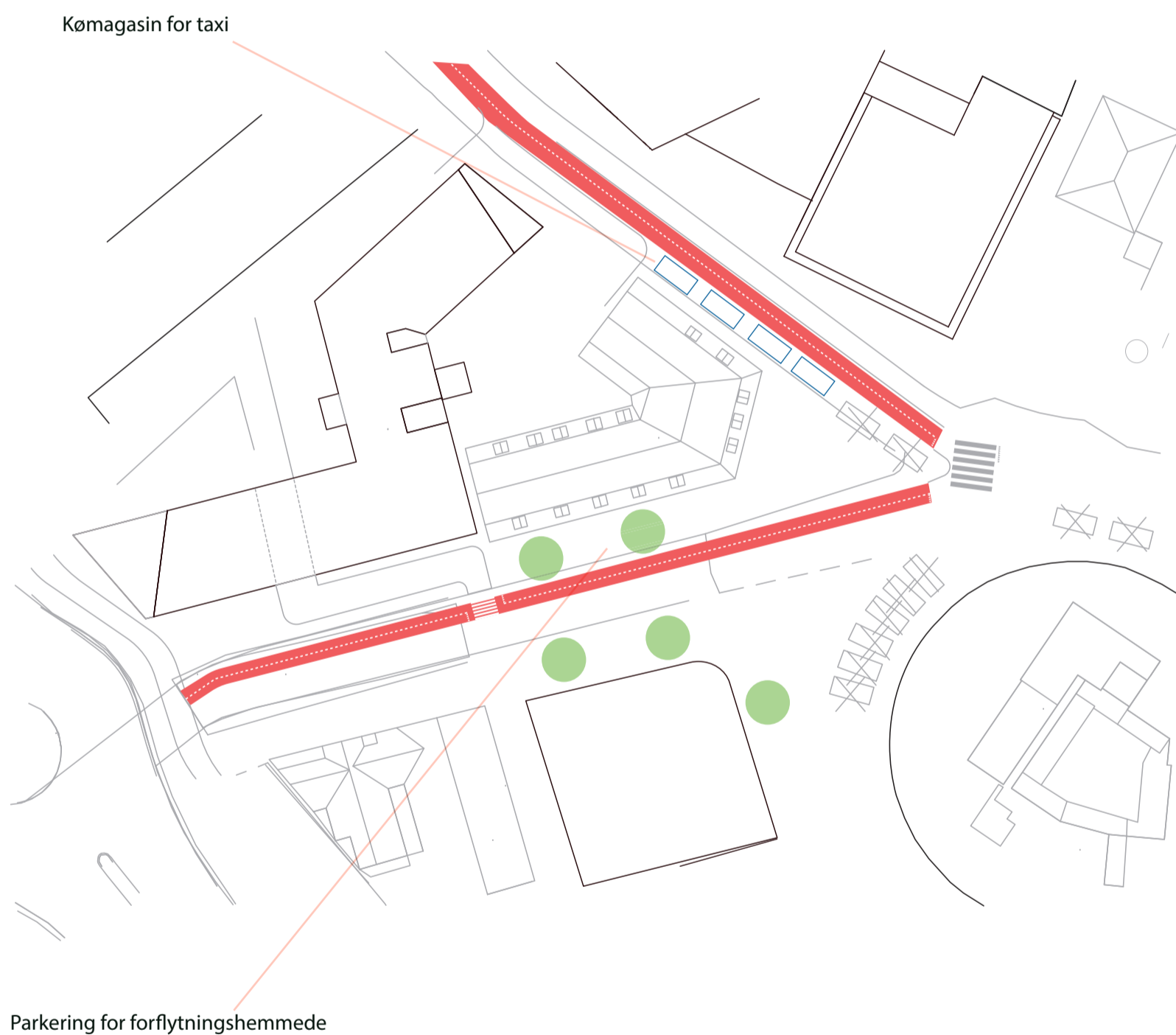
Inn fra krysset Kreftingsgate/Jernbanegata kunne antall trafikantgrupper reduseres, ved å begrense privatbiltrafikk til å gjelde inn og ut av p-huset og beboere til Bueslaget. Det ville i så fall innebære å ikke lenger åpne for privatbilkjøring til togstasjonen fra vest. På den måten ville det være færre privatbiler på busstraséen rundt rutebilstasjonen og i det komplekse krysset mellom Ambassadeurkvartalet og Ticonbygget, samt i krysset mellom Bueslaget og Ticonbygget, der syklister og gående er på vei til og fra togstasjonen.

I den pågående anleggsperioden for ny bybro, er midlertidige trapper oppsatt mellom Bueslaget og Ticonbygget på en slik måte at det er enda mer krevende å komme fram med bil enn normalt. Dermed er det svært lite bruk av kiss'n'ride på vestsiden for tiden.

Den endringen av vaner som her har skjedd, er en mulighet som kan utnyttes. «Kiss'n'ride ... skal helst være så nær plattformer og holdeplasser som mulig, men ikke slik at plasseringen reduserer kvalitetene for gående, syklister og busstrafikanter.» (TØI) Det samme gjelder effektiv sykling til tog og sykkelparkering, den skal være så nær perrongen som mulig for å bli tatt i bruk og for å bidra positivt til andelen syklister i trafikkmiksen. Kiss'n'ride kniver altså med sykkel om det samme arealet under bybua.



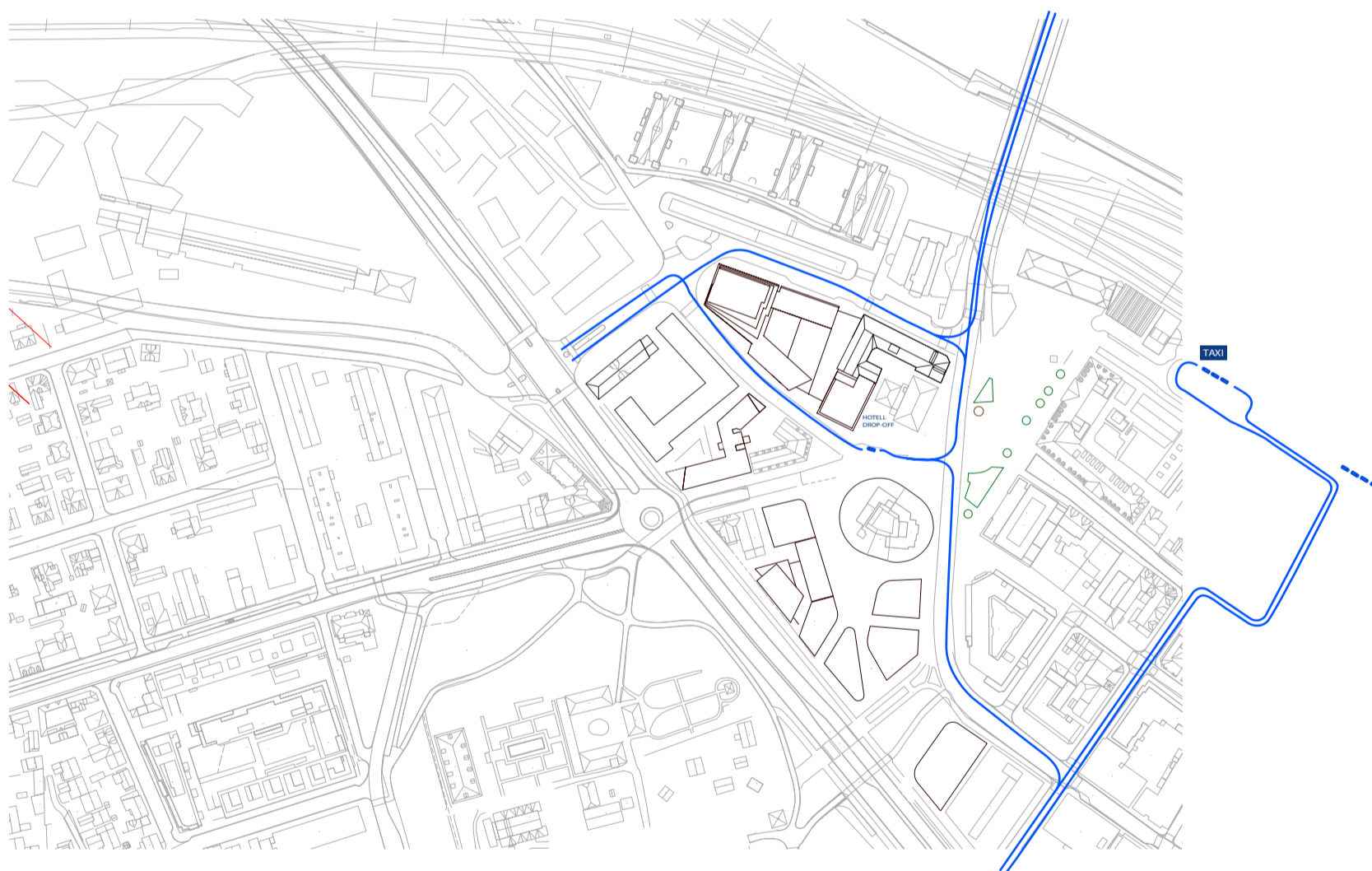
Raden med taxier som venter på å kjøre inn på oppstillingsplassen på torget, fra globusgården og bakover langs Grønland, kalles kømagasin. For økt trafiksikkerhet, ønsker arbeidsgruppen å fjerne de to fremste plassene dette kømagasinet benytter. Disse er per i dag på siden av Globusgården, foran innkjøringen til Torgeir Vraas plass, et kritisk punkt der mange trafikantgrupper møtes. Videre kan man vurdere å fjerne de to fremste plassene like bak inngangen til Torgeir Vraas plass også, for oversiktlighet der Grønland møter forlengelsen av Konnerudgata. Dersom det resterende kømagasinet fortsatt skal stå langs Grønland, må det tilrettelegges bedre for.



På lenger sikt ønsker arbeidsgruppen taxiholdeplassen flyttet fra midt på Strømsø torg, til togstasjonens inngang mot øst. Taxiene står greit midt på torget, de er godt synlige, ikke minst for nyankomne med tog. Men de er svært arealkrevende i forhold til nytteeffekten. Ved å flytte taxiholdeplassen blir det mulig å tilrettelegge for rett busstrasé og buet sykkeltrasé tvers over torget. Synligheten for nyankomne bør kunne gjenskapes med god skilting i stasjonsområdet. Kømagasinet vil da være naturlig enten i den vestlige delen av Doktor Hansteinsgate, eller i stedet for parkering langs fortauet på hjørnet av Tollbugata og Webergsgate (utenfor tidligere Strømsø postkontor). Begge disse alternativene er langs naturlige kjøremønstre fra Bjørnstjerne Bjørnsonsgate til og fra togstasjonen. Et «virtuelt» kømagasin med en digital køappløsning er heller intet stort sprang å tenke seg.

Hotellet ser for seg å droppe rundkjøring inn foran egen inngang, nettopp som et ledd i å henvende seg i større gad mot torget og skape en verdifull plass på siden av bankbygget. Som erstatning tilrettelegges en dedikert drop-off/pickup lomme for taxi på forsiden av hotellet. Dette henger sammen med å gjøre Grønland bedre tilrettelagt for syklister, gjennom at strekningen fra torget til innkjøringen for p-huset til Lothekvartalet gjøres enveiskjørt for bil.

Taxi på lang sikt



På kort sikt:




Et overordnet mål for en plan for varelevering i planområdet, har vært å unngå behovet for rygging. Med oppstillingsplasser som vist, etableres en enveiskjørt vareleveringstrasé i tillegg til en sløyfe rundt rutebilstasjonen for adkomst til hotellets nåværende vareinngang. Videre er oppstillingsplassene tiltenkt å inngå i en større mer dynamisk sammenheng. Hvordan fortauet som ressurs disponeres dynamisk (curb management), er et hett tema. Enkelte av oppstillingsplassene som benyttes til varelevering i perioden 07-11 kan eksempelvis disponeres til cafébord fra 11-19 og street food vogner fra 19-22. En annen variant er at oppstillingsplassene er holdeplasser for (selvkjørende) kollektivtransport 06-09, varelevering 09-14, og så holdeplasser igjen fra 14-22. Mulighetene er mange.

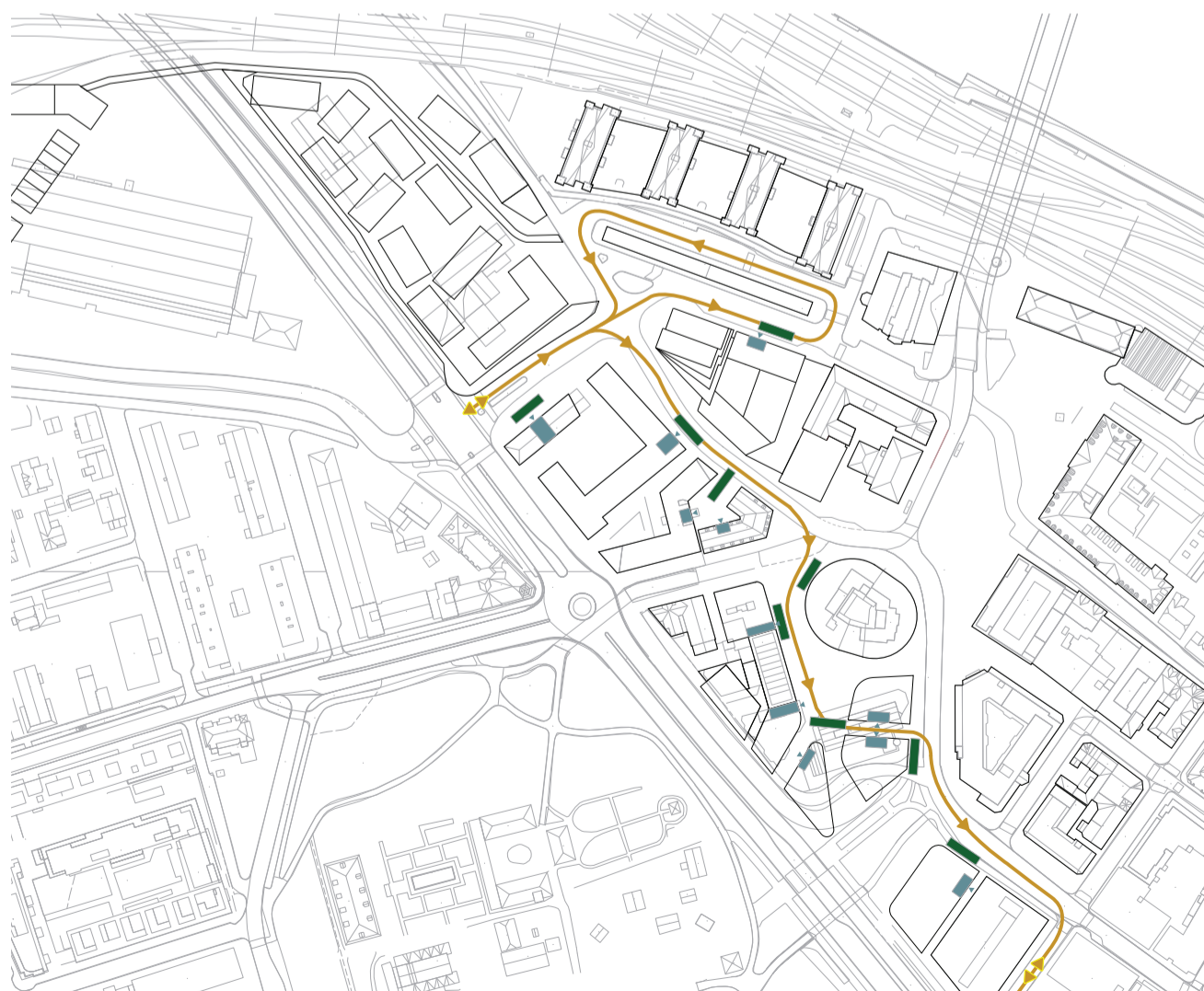
Omlastingshub

Det var vært spennende initiativ rundt hubber for omlasting av varer fra lastebil til lastesykkel den siste tiden. Ikke minst Vikens utprøving langs E18 korridoren. Etter drøfting med drivere og basert på erfaringstall fra slike piloter, har arbeidsgruppen landet på at et slikt anlegg må ligge der større biler kan laste om. Planområdet er for lite og trangt. Et slikt anlegg bør ligge sentralt i forhold til flest mulig brukere, men samtidig i direkte tilknytning til hovedveier.

Et naturlig punkt for en slik omlastingshub, vil være Bangeløkka. Herfra kan lastesykler (Light Electric Vehicles) ta i bruk de rette hovedsykkelveiene langs Bjørnstjerne Bjørnsonsgate inn til Strømsø sentrum og Nybyen, mens små elbiler som Paxter og City Q bruker veinettet til Tangenkaia og indre Strømsø.

Varelevering på kort sikt

- Varelevering kjørebane 
- Oppstillingsplass 
- Varemottak 



Nødetater

Som i dag er planområdet tilrettelagt for oppstilling av brannbil. Det er også avklart at den planlagte sykkelhovedveien på baksiden av prosjektene på Torgeir Vraas plass vil kunne benyttes av brannbil ved behov.

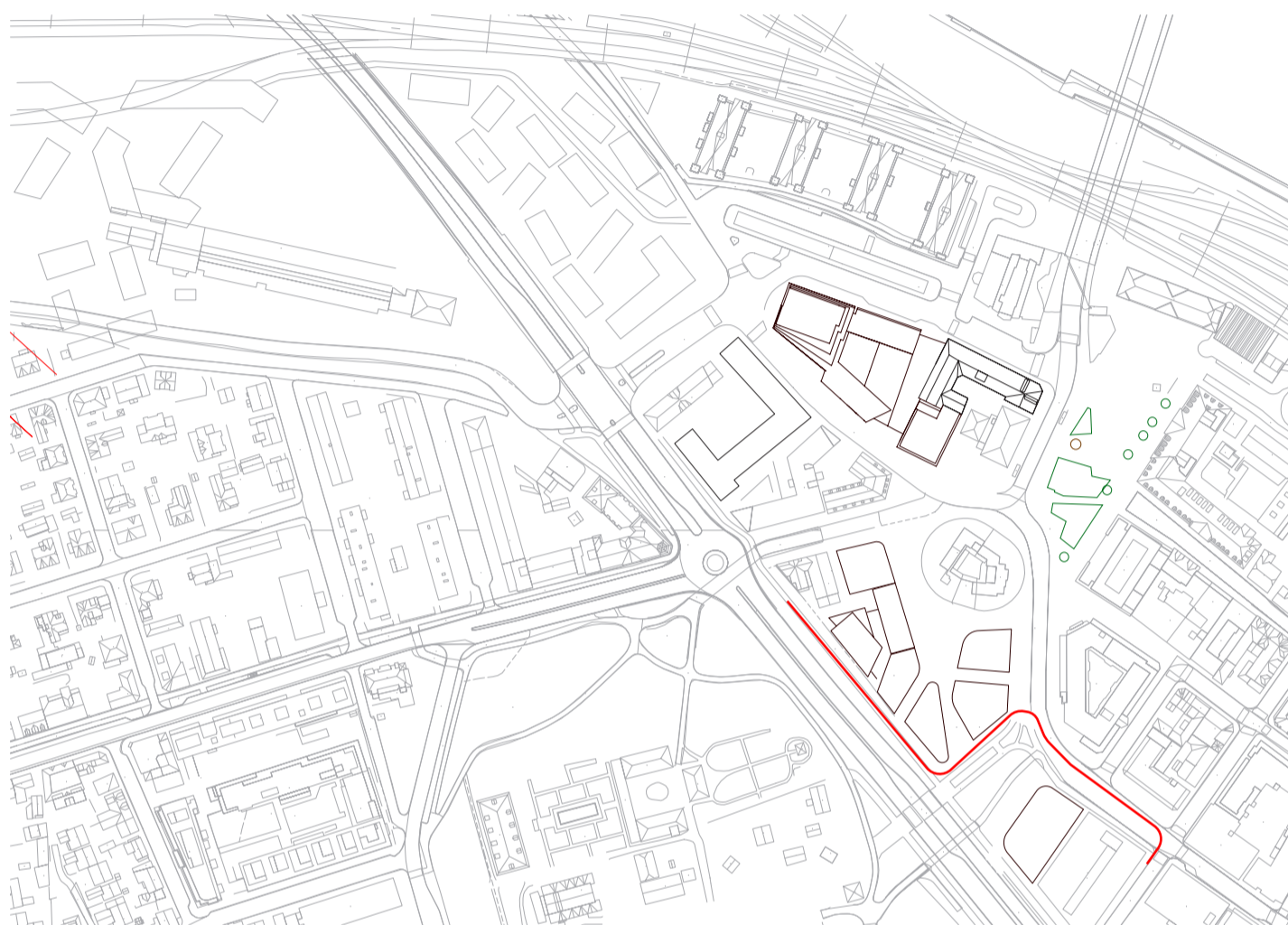
Hjemkjøring

Det er av avgjørende betydning for å påvirke til alternativer til bil, å tilby enkle løsninger for å få varer sendt hjem. Det å skulle ha med seg noe, plukke opp matvarer til en spontan middag med gjester, eller pakker fra post i butikk, oppgir 18% av bilistene i COWI sin undersøkelse, som den viktigste grunnen til at de velger bil fremfor sykkel eller buss. Det finnes hjemlevering av matvarer bestilt via nettet allerede, men å etablere en tjeneste som kan dekke de mindre planlagte anledningene for en svært lav kost, vil være et sterkt bidrag til å redusere antall bilreiser. Et slikt tilbud kan være i tilknytning til et samlet sett av selvbetjente pakkeautomater fra de ulike leverandørene, og betjenes av en felles digital løsning for Strømsø, se Mobilitetshus og Digitale tjenester.

Mobilitet

Nødetater

Som i dag er planområdet tilrettelagt for oppstilling av brannbil. Det er også avklart at den planlagte sykkelhovedveien på baksiden av prosjektene på Torgeir Vraas plass vil kunne benyttes av brannbil ved behov.



Som det fremgår i kapitlet om sykkelparkering, foreslås heldags- og besøkende sykkelparkering frikjøpt fra hvert enkelt av prosjektene og heller etablert i ett samlet mobilitetspunkt; et mobilitetshus. Et felles mobilitetshus kunne tilby et bredere spekter av tjenester til prosjektene, men også la disse være offentlig tilgjengelig i større grad enn dersom det gjemmes i kjelleren til hvert nye prosjekt. I tillegg til parkering av ulike typer sykler, bør et mobilitetshus tilby nødvendige fasiliteter som garderobe, dusj og oppbevaringskap. Videre kan man tenke seg vask/spyling/stell, lagring av vinterdekk og et enkelt verksted.

Undersøkelser viser at dagens studenter er mer positive til ikke å eie bil, enn eldre generasjoner. Men fort blir disse studentene til småbarnsfamilier og bil blir utrolig praktisk. Barnefamilier er avhengig av krevende sykkeltyper, det er ikke lett å lagre tilhengere hvis man bor i sentrum. I forlengelsen av sykkelparkering kan man se for seg mulighet for å abonnere på utstyr som benyttes en gang i blant, for eksempel deling av barnetilhengere eller lastesykler, helt opp til delebiler for hyttetur eller møbelhandling.

Et mobilitetshus vil kunne være et nav for deling. For mange er vedlikehold av sykkel avskrekkende, de trenger en oppsøkende dekkskifttjeneste. For noen er det nødvendig å få varer kjørt hjem fra nisjebutikk i sentrum, til Konnerud. De samme elektriske sykkelvariantene må kanskje kunne brukes til henting av varer av næringsdrivende på dagtid, henting av barn i barnehagen etter arbeidstid av småbarnsforeldre og hjemlevering av varer på kveldstid. Slik vekselbruk kan gjøre at delingskonsepter overlever. Den adferdsendringen kommunen ønsker på Strømsø sentrum går ikke av seg selv.

Den må administreres med kreativitet.

Det må prøves og feiles.

Et mobilitetshus vil være et naturlig midtpunkt for å kunne fasilitere den samfunnsendringen som er nødvendig, under mottoet «vi har tenkt på alt for deg».

En frikjøpsavtale inkludert i byggeavtalene vil kunne gi finansiering til å etablere tiltaket, deretter må det være en sunn modell for drift. Frikjøp, samling og offentlig tilgjengeliggjøring av sykkelparkering, åpner altså for at brukere av Strømsø uten direkte tilknytning til de nye prosjektene, for eksempel pendlere til hovedstaden eller medarbeidere på arbeidsplasser ellers i området, lettere kan benytte seg av fasiliteter etablert av denne ordningen. Det vil kort og godt gi noe til alle brukere av Strømsø.

Tre aktuelle plasseringer:

- Globus - Som sentralt plassert historisk signalbygg med et både vintageklingende og inkluderende navn, kunne man lett se for seg deler av en oppusset Globusgård brukt som mobilitetshus. Globus er innenfor kort nok avstand til at den vil dekke behovene for heldags- og besøkendepartering for prosjektene innenfor planområdet.
- Flytogpassasjen - Ikke like sentralt ift de nye prosjektene i planområdet, men nærmere togstasjonen, noe som burde passe godt for å betjene pendlere. Flytogpassasjen kunne hatt et utstrakt delingsfokus, med innslag av popup-butikker og en rebranding som Bazarpassasjen?
- Blichsgate p-hus - Heller ikke like sentralt ift de nye prosjektene i planområdet, men er et kommunalt eid hus for privatbiler. Dersom kommunen mener alvor med sine ambisjoner om å prioritere alternativer til privatbilen, ville det være en sterk symbolhandling å endre bruken av en etasje eller to i Blichsgate p-hus fra privatbiler til parkering for samkjørere, pickup-point for delebiler, lånestasjon for lastesykler og barnetilhengere, og så videre.

Mobilitet

Merkevare og fordelsprogram

Implisitt i ambisjonene til Drammen ligger en adferdsendring hos befolkningen. Den kommer ikke av seg selv. Det innebærer ulemper å gå, sykle, samkjøre, toge eller busse, målt opp mot privatbilen. Å kjøre bil til jobb er allerede dyrere enn å gå, sykle eller benytte kollektivtransport. Bilister opplever nok at denne prisen er verdt komforten og tilgjengeligheten som en selveid privatbil tilbyr.

Å påvirke folk bort fra en hverdag basert på privatbil, krever en kombinasjon av pisk og gulrot: bilkjøring må bli dyrere og mer ukomfortabelt (kø, drivstoffpriser, bompenger, parkeringsbegrensninger), mens man på samme tid gjør noe for øke attraktiviteten til alternativene for å overskygge den negative emosjonelle (og politiske) effekten av innstramming på bilkjøring. Forslagene i denne mobilitetsplanen søker altså å redusere bilens fordeler og forbedre situasjonen for alle andre alternativer.

En geofencet sone tilsvarende den som brukes for å styre farten og parkeringsmulighetene til elektriske sparkesykler, bør settes rundt Strømsø sentrum. Alle som forflytter seg inn i den sonen på sykkel, til fots, eller i buss, bør belønnes. Slk kan de som med sin adferd går foran og oppfyller kommunens ambisjoner, belønnes med attraktive fordeler. På samme måte som fordelsprogrammet Eurobonus belønner deg for å være lojal mot flyselskapet SAS, burde fordelsprogrammet Strømsøbonus belønne deg for å være lojal mot bilfrie Strømsø sentrum. Nullvekstmålet trenger positive virkemidler.

Slike fordeler kan for eksempel være:

- Rabatter på varer og tjenester fra samarbeidende bedrifter
- Rabatter på kommunale tilbud, feks Drammensbadet
- Tilgang til attraktive parkeringsplasser de gangene du faktisk bruker bil
- Rabatt på periodebillet med tog for pendlere
- Gratis tilgang til co-working space

For å oppmuntre til deltakelse kan programmet promoteres gjennom lokale medier, sosiale medier og partnerskap med bedrifter og organisasjoner i bydelen. Den bør være knyttet til en mobilapp, noe som gjør det enkelt for innbyggere og besøkende å se poengene sine og løse inn belønninger.

Et slikt fordelsprogram bør knyttes sammen med merkevarebygging av knutepunktet Strømsø. Knutepunktet har brukere, som gjerne kan ses på som kunder, både i og utenfor bydelen. Det er avgjørende for kundeopplevelsen av Strømsø å tenke helhetlig på tvers av prosjektområdet for denne mulighetsstudien og resten av bydelen.

Et fordelsprogram som inneholder stikkord som parkering, deling, bestilling, levering og fleksibilitet knyttet til Strømsø må gis et ansikt. En sterk merkevare bidrar til å skape stolthet og fellesskapsfølelse blant leietakere og innbyggerne, noe som kan bidra til den generelle livskvaliteten i bydelen. Det blir lettere å ta eierskap om dette er å betrakte som en merkevare.

Arbeidet med etablere et slikt fordelsprogram og en merkevarestrategi for Strømsø, kan begynnes umiddelbart.

Mobilitet

Digitale hjelpemidler

Gjentatte ganger i løpet av workshopene har arbeidsgruppen foreslått løsninger som innebærer at brukeren av knutepunkt Strømsø benytter smartmobilen til å betjene, betale eller koordinere sin mobilitet.

Smartmobilen er et fantastisk verktøy, men snart er den fylt til randen med mobiltetsapper. Teknoloigrådets undersøkelse om holdninger til ny transportteknologi forteller at brukeren ønsker én app for alt innen mobilitet. Arbeidsgruppen foreslår å knytte dette til knutepunktet Strømsø, ikke hver enkelt leverandør av de ulike mobilitetsformene. I praksis, Strømsøappen.

Fasiliterer bruk av det fleksible knutepunktet Strømsø, og støtter et grønnere (arbeids)liv der. En app som forenkler det praktiske rundt mobilitet, eksempelvis alt rundt tilgjengelighet, reservering, betaling av ulike deletjenester, administrasjon av tilgang til parkering. En app som vet hvor du skal og kan fortelle deg når hele ruta di er brøytet. Aller helst skulle altså én Strømsø-app gi tilgang til ulike sykkelparkeringer og adgang til øvrige fasiliteter, booke delebiler og vintersykkeldekkskift, betale bussbillett og sparkesykkel, bestille hjemlevering og samkjøring. Den samme appen burde la brukeren angi hvor lenge de tenker å ha sin sykkel parkert i sykkelhotellet, slik at alarmen går dersom den flyttes før angitt tid. Med kunstig intelligens kan fasiliteringen tas opp et nivå i smartness. Med mer fokus på delingskonsepter øker nødvendigheten av koordinering og prediksjon av behov basert på erfaringsdata.

Som nevnt flere steder, er det behov for aktiv påvirkning, ikke bare tilrettelegging, for å oppnå kommunens mål. En app som vet hvor du skal kan bevisstgjøre deg om konsekvensene av ditt privatbilbruk, både for samfunnet i form av utslipp men også personlige, drivstoff, verditap og helsegevinster man går glipp av. Og legge alt til rette for at du kan velge et annet alternativ.

Da er det heller ikke et langt sprang, frem til at en slik app belønner deg for å gjøre en innsats og leve i henhold til byens grønne ambisjoner. Den samme appen burde bevise at brukeren har reist grønt, og dermed låse opp fordeler i fordelsprogram, se Merkevarer og fordelsprogram

Mobilitet

Sosial mobilitet

Strømsø har utfordringene, og Strømsø har mulighetene. Strømsø er et Fremtids-Norge i miniatyr, heter det i kommunens Programbeskrivelse Strømsø 2030.

Per i dag bor det i underkant av 2000 mennesker i Strømsø sentrum. I hovedsak bor disse øst for Strømsø torg, i et område preget av utleieboliger og kommunale boliger. Tallene for dette området er dystre, Strømsø sentrum har for eksempel større andel barn som lever i lavinntektsusholdninger (32.2%) enn gjennomsnittet for kommunen (15.8%). Med Godsløkka, Grønlandskvartalet, Lothekvartalet, Torgeir Vraas plass og Tamburgata 2, kommer mange nye innbyggere og arbeidsplasser, alle vest for Strømsø torg.

Det er viktig å se på om vi bygger mobilitetsløsninger som forsterker Strømsø torg som et skille. Løfter de foreslåtte tiltakene også den østlige delen av Strømsø sentrum, eller dyttes uønsket aktivitet dit? Mobilitetsløsninger bygger opp under identitet og opplevelse. I beboerundersøkelsen som Byantropologene AS gjennomførte høsten 2020 (Bratseth og Kvernmo 2020) på nettopp Strømsø sentrum, trekker mange fram det kulturelle mangfoldet blant befolkningen på Strømsø som en kvalitet det er verdt å ta vare på og forsterke. Sett Tollbugata med Rekord Bar, Fukt & Grønt, Retropiken, Desi Grill, asiatisk mat og afrikanske frisører, opp mot Dr. Hansteinsgate, der mobilitetens togspor, bilvei og sykkeltrasé skiller Drammen Business Center fra boligkvarterene med parkering i første etasje innenfor. Det blir mobilitet for effektivitet opp mot mobilitet for opplevelse.

COWI sin undersøkelse på Drammen forteller følgende:

”Det er de som tjener minst som benytter grønne transportmetoder mest. 68 prosent av de i husholdninger med den laveste inntekten reiser med et bærekraftig transportmiddel. Dette finner vi i alle norske byer vi har sett på i undersøkelsen. Det som likevel skiller Drammen ut fra de andre undersøkte byene, er at Drammen er den av de undersøkte byene som har høyest bilandel blant lavinntektsgruppene. 32 prosent av de i den laveste inntektsgruppen bruker bilen.”

Forsterkes et klasseskille av disse planene, eller er det å tilrettelegge for og belønne et liv uten bil egentlig et gode for et område med levekårsut-satte og vanskeligstilte beboere? Bygger vi mobilitetsløsninger som er for dyre eller komplekse til å ta i bruk av de som bor på Strømsø? Her har ikke arbeidsgruppene svarene, men anbefaler brukerinvolvering for veien videre.

Forslag til klimastrategi Drammen 2030 - Drammen kommune
<https://www.drammen.kommune.no/globalassets/politikk-og-samfunn/kunngjoringer/dokumenter/05.12.22-klimastrategi/forslag-til-klimastrategi-drammen-2030.pdf>

Sykkelplan for Drammen 2021-2031 - Drammen kommune
<https://www.drammen.kommune.no/globalassets/tjenester/vei-trafikk-og-parkering/dokumenter/sykkelplan-for-drammen-2021-2031-vedtatt.pdf>

Kunnskapsgrunnlag for å redusere direkte klimagassutslipp (Rambøll for Drammen kommune 2022)
<https://www.drammen.kommune.no/globalassets/politikk-og-samfunn/kunngjoringer/dokumenter/05.12.22-klimastrategi/delrapport-1-fra-ramboll-kunnskapsgrunnlag-for-reduksjon-av-direkte-klimagassutslipp.pdf>

Forprosjekt Strømsø torg (Rambøll og DRMA for Drammen kommune - 2008)
<https://docplayer.me/7553250-Forprosjekt-stromso-torg.html>

Transportørundersøkelsen Drammen kommune (TØI - 2018)
https://www.toi.no/getfile.php/1349041-1540303519/mmakiv/Martin%20Markmanrud_Transport%C3%B8r%20unders%C3%B8kelse%20Drammen%20kommune.pdf

Programbeskrivelsen for områdesatsingen Strømsø 2030 - Drammen kommune
<https://www.drammen.kommune.no/globalassets/om-kommunen/organisasjon-og-administrasjon/prosjekter/omradesatsing/programbeskrivelse-stromso-2030.pdf>

Brakar Strategiplan 2022-2025
<https://www.brakar.no/wp-content/uploads/2022/06/Brakar-Strategidokument.pdf>

Bybrua i Drammen - Trafikkavvikling i anleggsperioden (2019)
<https://www.drammen.kommune.no/om-kommunen/aktuelt/siste-aktuelt saker-om-bybrua/nedre-strandgate-stenges/>

Evalueringsrapport om sykkelhotellet og sykkelparkering ved togstasjonen (Gehl for BaneNOR - 2018)
<https://www.banenor.no/contentassets/ad83d95e148f405199aefbbe0540022e/evaluering-av-sysselhotell-ved-stasjonene---september-2018.pdf>

SVV rapport 868 vegkart for regulering av mikromobilitet (Statens vegvesen - 2022)
<https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/bitstream/handle/11250/3025475/SVV%20rapport%20868%20vegart%20for%20regulering%20av%20mikromobilitet.pdf?sequence=1>

Miljøeffekter av sentral knutepunktsutvikling (TØI: Tennøy, Øksenholt, Aarhaug 2013)
<https://www.toi.no/publikasjoner/miljoeffekter-av-sentral-knutepunktsutvikling-article32147-8.html>

Evalueringsrapport om «Shared Space»-områder i Norge (TØI: Bjørnskau, Sundfør og Sørensen - 2016)
<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=44676>

Faktorer som gir økt andel kollektivbruk (TØI: Lunke og Fearnley - 2020)
<https://samferdsel.toi.no/forskning/faktorer-som-gir-okt-kollektivan-del-pa-arbeidsreiser-article34468-2205.html>

Bildeling i Bergen - erfaringer og effekter (TØI: Nenseth og Ellis - 2022)
<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=73758>

Gender and (Smart) Mobility (Rambøll - 2021)
https://ramboll.com/-/media/files/rgr/documents/markets/transport/g/gender-and-mobility_report.pdf

By uten bil - Utopi, urettferdig eller vidunderlig? (COWI - 2019)
https://cowi.b-cdn.net/-/media/byfrokost_report_drammen-1204.pdf?la=nb-no

Sykkelparkeringsveileder - Prinsipper og veiledning for god sykkelparkering (Norconsult for Stavanger kommune)
<https://www.stavanger.kommune.no/vei-og-trafikk/stavanger-pa-sykel/sykkelparkeringsveileder/#9156>

Tilrettelegging for gående - sjekklister for planlegging og forvaltning (Statens vegvesen - 2019)
https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/miljoennlig-transport/gangtrafikk/sjekklister-gaing_24-10-2019.pdf

Drift og vedlikeholds betydning for gående og syklende (Urbanet analyse for Statens vegvesen - 2017)
<https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/handle/11250/2991857>

Holdninger til ny transportteknologi (Teknologirådet 2022)
<https://cdn.innocode.digital/teknologiradet/uploads/2022/07/holdninger-til-ny-transportteknologi-teknologiradet.pdf>

The Shared Use City: Managing the Curb (International Transport Forum - 2018)
https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/shared-use-city-managing-curb_5.pdf

Veileder for grønn mobilitet i byområder (FutureBuilt - 2014)
<https://www.futurebuilt.no/content/download/5876/55410#:~:text=Veilederen%20tar%20for%20seg%20strategier,%2C%20sykkel%2C%20kollektivtrafikk%20og%20bil>