



DRAMMEN KOMMUNE

Spørsmål nr. 62 (2015)

Til : Thorbjørn Faber Geirbo
Fra : Rådmannen

Kopi :

Vår referanse
15/408 - 62

Arkivkode
B03 &29

Sted
DRAMMEN

Dato
16.12.2015

Thorbjørn Faber Geirbo (MDG) har stilt spørsmål om byluft og fremtidig trafikkvolum:

Den 2. oktober slo EFTA-domstolen fast at Norge har brutt EUs luftkvalitetsdirektiv på grunn av overskridelse av grenseverdier for lokal luftforurensning blant annet i Drammen. For å komme dommen i forkjøpet fikk bystyret den 24. april i sak 38/2015 lagt frem en tiltaksutredning for luftkvalitet i Drammen, og bystyret vedtok en fempunkts handlingsplan med lokale tiltak for å bedre luftkvaliteten i byen.

Punkt 1 i handlingsplanen lyder:

“Oppfølging av areal- og transportplanen for Buskerudbyen, gjennom kommuneplanens arealdel m.m. skal redusere trafikkvolumet, og derved den lokale luftforurensningen.”

Det fremgår av tiltaksutredningen at dette kan forventes å gi en betydelig reduksjon i forurensning av NO₂ og PM₁₀ på lang sikt.

Men i planbeskrivelsen til kommuneplanens arealdel vedtatt i juni vises det ikke til noen beregning av fremtidig trafikkvolum. Derimot vises det i et underlag til planen, “Kollektivtransport i Drammen - mai 2013”, at konsulentene Norsam og PlanUrban har gjort en forenklet transportmodellberegning på planlagt utbyggingsmønster som viser at selv om andelen reiser med buss og tog skulle øke en halv gang, fra 10 til 15 prosent, vil antallet personturer med bil fortsatt øke mer, altså at trafikkvolumet for privatbiler øker. Videre viser reisevaneundersøkelsen som Buskerudbyen publiserte i august i år at andelen reiser med bil i Drammen er uendret fra 2009 til 2013/14 på 61-62%. Siden antallet reiser har økt med økt befolkning har altså trafikkvolumet for privatbiler økt i perioden. Dette til tross for at boligbyggingen fulgte den gamle arealdelen, med et utbyggingsmønster som i grove trekk er videreført i den nye arealdelen.

Spørsmål:

1. Ligger det en trafikkmodellberegning til grunn for rådmannens påstand om at realisering av kommuneplanens arealdel vil redusere trafikkvolumet og dermed bedre bylufta?
2. Vurderer ordføreren at resultatene av reisevaneundersøkelsen svekker forutsetningene for vedtaket i sak 38/2015?
3. Kartleggingen av luftkvaliteten i Drammen bygger på målinger på fire målepunkter og ellers på beregninger. Ser ordføreren behov for å foreta målinger av luftkvaliteten på flere målepunkter?

SVAR

Ordfører har forelagt spørsmålene til rådmannen for besvarelse.

Det fremkommer av oppsummeringen i luftkvalitetsutredningen, behandlet av bystyret 24. april at:

Det viktigste tiltaket for bedret luftkvalitet nå er overgang til biler med lavere utslipp av NO_x, d.v.s. el-/hybridbiler og bensinbiler, samt dieslbiler med langt lavere NO_x-utslipp enn frem til i dag. Denne overgangen styres først og fremst av avgasskrav og hvilke insentiver staten legger på nybil-salget.

Utredningen peker med dette på at de viktigste tiltakene for å oppnå bedre luftkvalitet ligger i statlige rammebetingelser, knyttet til avgiftspolitik, avgasskrav og insentiver for null-/lavutslippsbiler. *Handlingsplanen* i utredningen beskriver de lokale tiltakene, men legger til grunn at statlige rammebetingelser medfører at nye og fremtidige kjøretøy i gjennomsnitt vil forurense mindre enn dagens kjøretøy.

Svar - spørsmål 1

Konsekvensutredningen som ligger til grunn for Buskerudbyens areal- og transportplan ligger her:

<http://www.buskerudbyen.no/~media/Files/Documents/Areal-%20og%20transportplan/Utredninger-ATP/2-Konsekvensutredning-av-planalternativer.ashx>

Det er alternativ 3 i konsekvensutredningen som i hovedsak er lagt til grunn for utarbeidelse av areal- og transportplanen for Buskerudbyen. Dette inkluderer både en arealpolitikk med fortetting i utvalgte tettsteder og knutepunkt, og restriktive tiltak mot biltrafikken.

Kommuneplanens arealdel bygger i hovedsak på prinsippene i Buskerudbyens areal- og transportplan. Det er ikke foretatt noen egen trafikkmodellberegning av kommuneplanens arealdel, men man støtter seg på trafikkmodellberegninger gjennom Buskerudbysamarbeidet. Beregningene for alternativ 3 i konsekvensutredningen viser noe økning i biltrafikken (ca 1 % pr år), men allikevel betydelig mindre enn om Buskerudbyen, inkludert Drammen, skulle

ført en areal- og transportutvikling med spredt arealutvikling, og ingen restriktive tiltak mot biltrafikken. Man vil gjennom dette oppnå en nedgang i bilkjøring pr. innbygger, men totalt er det beregnet en trafikkvekst på grunn av at befolkningsøkningen skaper nye transportbehov. Sammen med tiltak på kjøretøyparken vil det føre til nedgang i luftforurensingen. Buskerudbysamarbeidet har som målsetting å arbeide videre for en tiltakspakke som oppfyller 0-vekstmålet i biltrafikk på sikt.

Svar - spørsmål 2

Spørsmålet ble besvart i bystyrets møte 15. desember og er publisert på politikkportalen.

Svar - spørsmål 3

Spørsmålet ble besvart i bystyrets møte 15. desember og er publisert på politikkportalen.