

**Spørsmål 14 (2024) fra Lars Krogsund (INP): Gjennomfartstrafikken i Drammen**

Til: Kommunedirektøren  
Fra: Lars Krogsund (INP)

Dato: 18.01.2024  
Saksnr: 24/00101-14  
Deres ref:

Det sies at gjennomfartstrafikken i Drammen sentrum er et problem.

Jeg er fortalt av flere at det er mye tungtrafikk som velger å kjøre gjennom Drammen sentrum istedenfor å benytte tunnelene på hver side av elven.

Jeg antar at det ikke bare gjelder tungtrafikk, men også personbiltrafikk.

Har kommunen, eller andre offentlige instanser foretatt målinger som sier noe om gjennomfartstrafikken i Drammen?

Jeg tenker da på den trafikken som kjører gjennom Drammen sentrum istedenfor å benytte tunnelene på begge sider. (Bragernes og Strømsø tunnelene). (Ikke trafikken over motorveibroen).

Hvi ikke, hadde det vært en ide å foreta en slik måling for å kartlegge den trafikken som velger å kjøre gjennom sentrum istedenfor å benytte tunnelene?

**Svar**

Statens vegvesen og Buskerud fylkeskommune foretar kontinuerlige trafikktellinger på mange av de viktige veiene i Drammen. Her registreres både antall kjøretøyer og kjøretøyenes lengde. Tabellen nedenfor viser både det totale antallet kjøretøyer og hvor mange av disse som har lengde fra 5,6 m og oppover. Tallene er angitt som ÅDT, årsdøgntrafikk, det vil si gjennomsnittlig antall kjøretøyer per døgn (sum begge kjøreretninger).

Sted	ÅDT i kjt./døgn i 2023	Antall 5,6 m og lengre	Prosentandel 5,6 m og lengre
Strømsåstunnelen	20 207	2 390	11,8 %
Bragernestunnelen	14 541	1 212	8,3 %
Hauges gate v/Drammen park	11 037	869	7,9 %
Nedre Strandgate rett vest for rundkjøringen ved Holmenbrua	4 539	358	7,9 %
Kreftings gate rett øst for rundkjøringen ved Øvre Sund bru	21 990	1 643	7,5 %

**Kommunedirektør****Politisk sekretariat**

Organisasjonsnummer  
921234554

Postadresse  
Postboks 7500  
3008 DRAMMEN

Besøksadresse

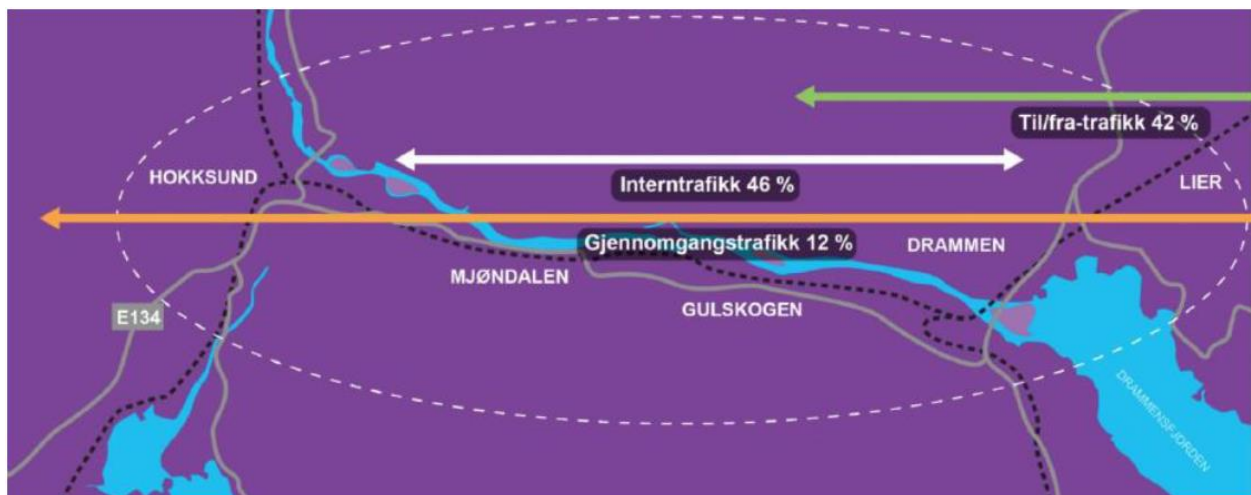
Telefon +4732040000  
kommunepost@drammen.kommune.no

Merk at Bragernestunnelen hadde en del lavere trafikkmengde fordi den var stengt på kvelds-/nattestid i forbindelse med rehabilitering, og at Nedre Strandgate har mye lavere trafikkmengde fordi den er stengt for gjennomkjøring ved anleggsområdet for Bybrua.

Tallene viser at den overordnede veien E134 Strømsåstunnelen har høyere andel lange (tunge) kjøretøyer enn de øvrige veiene/gatene. Dette er en indikasjon på at tungtrafikken i større grad velger det overordnede veinettet. Bragernestunnelen har også litt høyere andel lange kjøretøyer enn bygatene, men her er ikke forskjellen så stor.

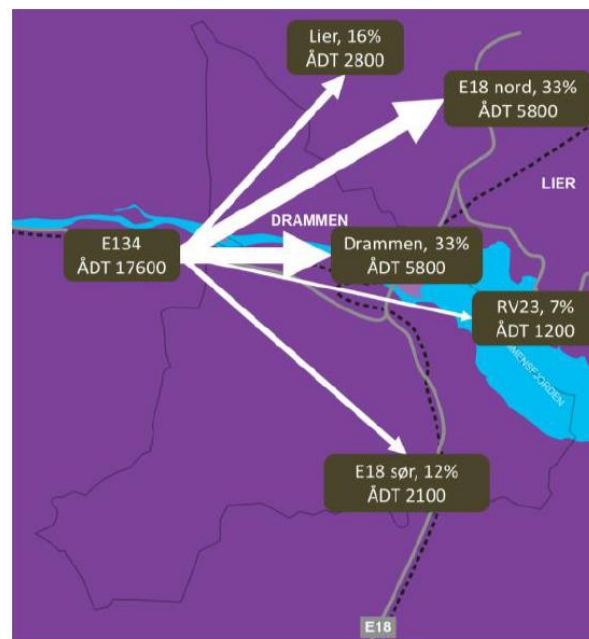
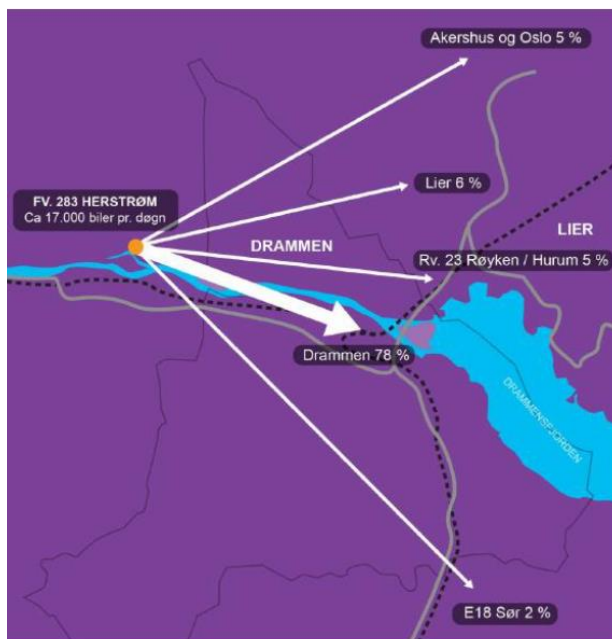
I normalsituasjonen er fremkommeligheten bedre på kjørerutene utenom sentrum enn i sentrum i rush. Det er derfor sannsynlig at de fleste som velger å kjøre inn i sentrum har et ærend der, men noen kan også velge å bare kjøre gjennom sentrum.

I 2015 gjennomførte Statens vegvesen en trafikkstrømsanalyse for området vårt. De stoppet da trafikanter for å spørre hvor de kom fra og hvor de skulle til. Den gangen så man på trafikken i «bybåndet» fra Lier til og med Hokksund. Man fant da at 12 % av trafikken i dette området var gjennomgangstrafikk, det vil si at turene både startet og sluttet utenfor området. 42 % av trafikken gikk til og fra området, det vil si at enten start eller slutt på turen var innenfor området. 46 % av trafikken var intern, altså at turen både startet og sluttet innenfor området.



Hva som defineres som «gjennomgangstrafikk» avhenger av hvilket område man ser på. Jo mindre område man ser på, jo mer trafikk vil fremstå som gjennomgangstrafikk.

I den samme undersøkelsen i 2015 så man på målpunktene blant annet for trafikk som passerte et snitt på fv. 283 ved Herstrøm og på E134 vest for Drammen. De to figurene under viser dette.



Vi ser at på fv. 283, som er en mer lokal vei, skulle 78 % av trafikken til Drammen, mens bare 5 % skulle til Oslo/Akershus. På den mer overordnede veien E134 var det en langt lavere andel, 33 %, som skulle til Drammen, mens 33 % skulle nordover på E18. Dette indikerer at gjennomgangstrafikken i større grad foretrekker det overordnede veinettet. Videre viser det at en stor andel av trafikken har målpunkt i Drammen.

Det har gått en del år siden undersøkelsen ble gjort i 2015, men veisystemet er i stor grad det samme, så resultatene fra den gangen gir med stor sannsynlighet et bilde som også gjelder i dagens situasjon.

Materialet vi har tyder på at gjennomgangstrafikken i all hovedsak bruker det overordnede veinettet, slik intensjonen er. Samtidig kan det i perioder være noen trafikanter som velger å kjøre gjennom sentrum uten å ha noe ærend der. Dersom man ønsker å redusere denne andelen, kan det være mulig å gjøre det mindre attraktivt å velge kjøreruter gjennom sentrum. Eksempelvis kan man sette ned fartsgrensen til 30 km/t enda flere steder i sentrum, slik at det i større grad lønner seg tidsmessig å kjøre utenom sentrum. Slike tiltak må vurderes opp mot at det er en mindre andel av gjennomgangstrafikken som benytter sentrum.