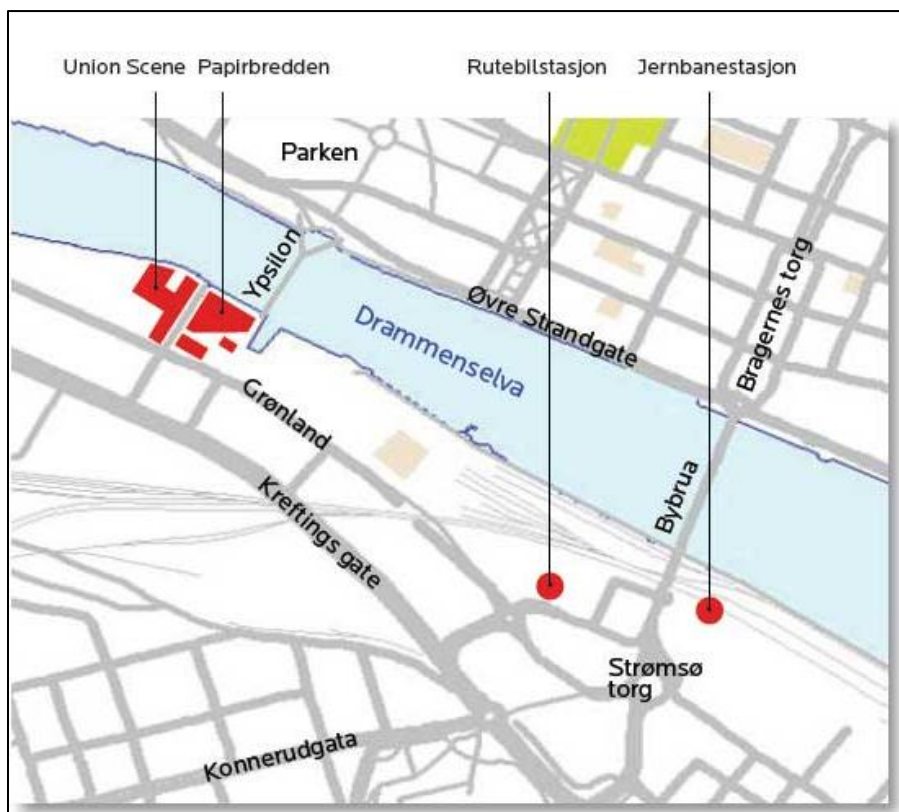


Mobilitetsplan for Papirbredden 1 og 2



Høyskolen i Buskerud
Høyskolen i Telemark
Legemiddelselskapet MSD
Handelshøyskolen BI
Drammen bibliotek

Forord

Drammen kommune har ved behandling av rammesøknad for Papirbredden II stilt krav om mobilitetsplan for å kunne vurdere dispensasjon fra parkeringsvedtektene. Entra Eiendom AS er utbygger og har finansiert utarbeidelse av mobilitetsplanen.

Arbeidet er gjennomført i samråd med virksomhetene, med følgende kontaktpersoner:

Trond Christensen, Høyskolen i Buskerud

John Roe, Høyskolen i Telemark

Paul Waaler, Legemiddelselskapet MSD

Trond Østgaard, Handelshøyskolen BI

Tone Ulltveit-Moe, Drammen bibliotek

Kirsten Heggelund, Papirbredden Eiendom AS, har gitt nyttige innspill i slutfasen.

Martin Høeg Haanes fra OEC Consulting har vært prosjektleder og arbeidet er utført av sivilingeniør Paal Sørensen, VISTA Utredning AS. Konsulenten står for vurderinger og anbefalinger.

Oslo, september 2011

Paal Sørensen

VISTA Utredning AS

Innhold

1	Bakgrunn.....	4
2	Dagens transporttilbud	5
2.1	Jernbane	5
2.2	Buss	5
2.3	Sykkel	5
2.4	Gange.....	5
2.5	Personbil	5
3	Parkeringsmuligheter	6
4	Virksomhetenes reisemønster.....	7
4.1	Høyskolen i Buskerud.....	7
4.1.1	Ansatte ved HiBu	7
4.1.2	Studenter ved HiBu	9
4.2	Høyskolen i Telemark.....	10
4.2.1	Ansatte ved HiT	10
4.2.2	Studenter ved HiT	11
4.3	Legemiddelselskapet MSD	12
4.4	Handelshøyskolen BI.....	14
4.4.1	Ansatte ved BI.....	14
4.4.2	Studenter ved BI	15
4.5	Drammen bibliotek	16
5	Samarbeid om felles tiltak	17
6	Virksomhetenes vurdering av tiltak	18
6.1	Hva gjør Høyskolen i Buskerud – ansatte.....	18
6.2	Hva gjør Høyskolen i Buskerud - studenter	19
6.3	Hva gjør Høyskolen i Telemark.....	20
6.4	Hva gjør MSD	20
6.5	Hva gjør Handelshøyskolen BI.....	22
6.6	Hva gjør Drammen bibliotek	22
6.7	Oppsummering	23
	Vedlegg 1: Noen eksempler	24

1 Bakgrunn

“Papirbredden - Drammen Kunnskapspark eies av Entra Eiendom med 60 prosent og Drammen Eiendom KF med 40 prosent. Entra administrerer byggeprosjektet Papirbredden 2.

Papirbredden 2 er det første eiendomsprosjektet i Norge som helt fra starten har vært prosjektert etter såkalte FutureBuilt-kvalitetskriterier. Disse kriteriene er passivhus, energiklasse A, klimaeffektive byggematerialer, god tilrettelegging for sykkelparkering og moderat parkeringsdekning.

Entra skriver at FutureBuilt er et program over ti år som skal utvikle klimanøytrale byområder og arkitektur med høy kvalitet. Prosjektene består av både byområder og enkeltbygg, og byggene skal ha lavest mulig klimagassutslipp og samtidig bidra til et godt bymiljø.

Papirbredden 2 består av to separate bygg. Det ene er på ca 8500 kvadratmeter og ferdigstilles først, i mai 2012. Hele Papirbredden 2 er planlagt for i underkant av ca 25 000 kvadratmeter, med kontorer, undervisningslokaler og parkering.”

Utdrag fra Papirbreddens nettside: <http://pb2.papirbredden.no/home>

Ved behandlingen av rammesøknad for Papirbredden 2 har Drammen kommune stilt krav om en mobilitetsplan for å gi dispensasjon fra kommunens parkeringsvedtekter. Det er med andre ord en sammenheng mellom målet om redusert bilbruk og lavere parkeringsdekning. Hvilke alternative reisemåter de ansatte og studentene kan benytte, skal beskrives i en mobilitetsplan. Inkludert i dette er forslag til hvilke tiltak den enkelte virksomhet kan sette i verk for å oppnå redusert bilbruk. Nedenfor gjengis utdrag av Drammen kommunes vedtak:

Drammen kommune gir rammetillatelse for oppføring av Papirbredden II Kunnskapspark, jfr søknad av 13.08.10 samt utomhusplan, tegninger, perspektivskisser og soldigrammer datert samme dato, under følgende forutsetninger:

1. Dispensasjon fra kommunale parkeringsvedtekter, § 3.1, gis med utgangspunkt i det samlede parkeringskravet for Papirbredden I og II, slik at det tillates reduksjon i antall parkeringsplasser fra vedtektens krav om totalt ca. 436 plasser til ca. 170 plasser. Med dette forstås det slik at det også innvilges dispensasjon fra parkeringskravet til Papirbredden I tilsvarende reduksjonen i tinglyste plasser på Papirbredden II. Dispensasjonen begrunnes i tiltakets sentrale beliggenhet tett opp til sentrumssonen som ikke har krav til parkering for arbeidsplasser, samt erfaring fra tilsvarende dispensasjon for arbeidsplassparkering på naboeiendommen (nytt NAV-kontor).

*2. Tinglyste krav på eiendommen til 152 parkeringsplasser for Papirbredden I kan justeres i henhold til vurderinger/resultater i **en samlet mobilitetsplan for Papirbredden I og II**. Den eksisterende tinglyste heftelsen vedrørende parkering kan oppheves når ny heftelse er tinglyst.*

Dette dokumentet er en samlet mobilitetsplan for Papirbredden I og II, og skal tilfredsstille det krav Drammen kommune har stilt.

2 Dagens transporttilbud

Papirbredden ligger i Drammen sentrum, på elvebredden langs sydsiden av elva, på det tidligere industriområde Grønland der blant annet Union papirfabrikk lå. Papirbredden inngår i et større byutviklingsområde med kulturhuset Union Scene, næring, boliger, kafeer og restauranter. Området rundt Strømsø torg, nærmere jernbanestasjonen, utvikles i samme retning. Nedenfor beskrives transporttilbudet for de ulike trafikantgrupper til og fra Papirbredden:

2.1 Jernbane

Drammen jernbanestasjon ligger ca 600 meter fra Papirbredden, med avganger mot Oslo omtrent hvert kvarter i rush, og mot Kongsberg omtrent hver halvtime i rush.

2.2 Buss

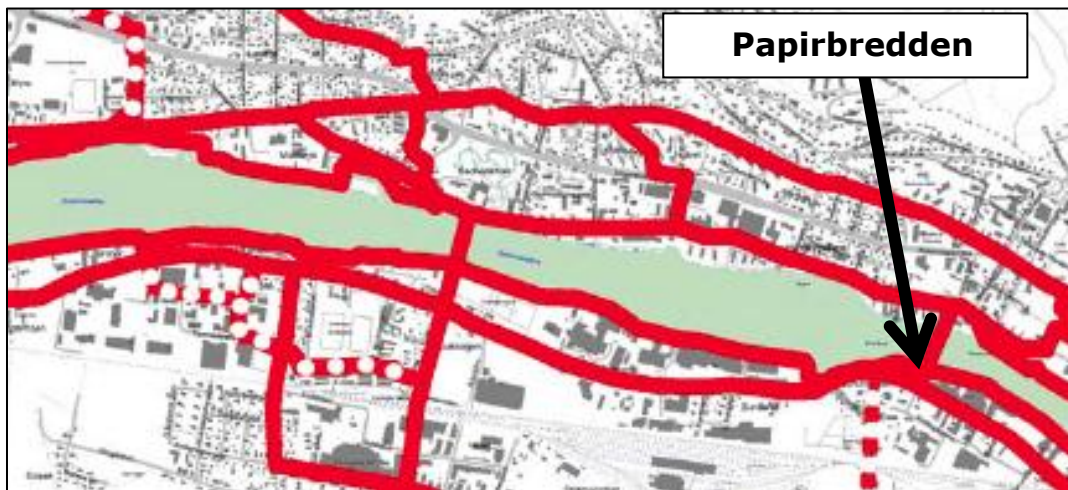
Drammen Busstasjon ligger ca 400 meter fra Papirbredden, med både lokale og regionale ruter.

Bussrute 52 kjører gjennom området, med holdeplass ved Papirbredden, med avganger hver halvtime i rush.

2.3 Sykkel

Hovednett for sykkel i Drammen er under utbygging, og som kartet under viser er det planlagt hovedruter langs elvebredden på begge sider av elva, med forbindelser videre til resten av byen og til regionale ruter. Hovedruta forbi Papirbredden er delvis bygget pr 2011.

Drammen kommune har hatt bysykler siden 2001, og vil ha en oppgradert ordning på plass våren 2011. Det planlegges et stativ på Grønland torg, med etablering våren 2012.



Figur 1: Utsnitt av Sykkelstrategi for Drammen 2005-2015. Hovedruter.

2.4 Gange

En rettlinjet og trafiksikker gangforbindelse er etablert mellom jernbanestasjonen, forbi busstasjonen og til Papirbredden. Gangbroen Ypsilon er bygget i tilknytning til området, over elva til Bragernes på nordsiden.

2.5 Personbil

Veinettet til og fra Papirbredden fungerer godt, og forbindelsen til E18 er kort. Tilgjengeligheten med personbil er avhengig av muligheten til å parkere.

3 Parkeringsmuligheter

Virksomhet	Lokalisering	Antall ansatte	Antall studenter	P-plasser bil	P-plasser sykkel
HiBu	P1 og P2	100	x) 1150	61 (56 leies)	Totalt 460
HiT	P2	25	168	4	
MSD	P2	160	-	90	
Drammen bibliotek	P1	27	-	1	
BI	P1	14	400	13	
Ukjent (4.etasje, P2)	P2	50	-	?	
Resten av P1	P1	150	-	20	
SUM		526	1720	Ca 190	460

x) HiBu oppgir at de planlegger å øke antall studenter med ytterligere 200 i løpet av noen år.

Tabellen gir en oversikt over situasjonen i 2012, når Papirbredden 2 er ferdig innflyttet, med antall ansatte og studenter samt tilgjengelige parkeringsplasser. I tillegg planlegges et Hus 2, med 400 ansatte, men det er ikke avklart når dette eventuelt skal bygges.

Planer for sykkelparkering er oppgitt til å være 150 plasser i kjeller i P1, 220 plasser i kjeller i P2 og ca 90 plasser på plassen ute foran P1. Totalt 460 plasser, som er lavere enn kommunal norm, som anbefaler 760. Entra Eiendom opplyser at det er satt av arealer til å bygge alle, men det søkes om å avvente resten til det viser seg om behovet er så stort.

For bil planlegges ca 190 p-plasser, samlet for P1 og P2, som er lavere enn parkeringsvedtektene, som anbefaler 430. HiBu leier i tillegg 56 plasser hos Q-park, og et ukjent antall ansatte og studenter parkerer utenfor området.

Utbygger opplyser at p-plasser for motorsykkel vil bli innpasset.

Parkeringsnormene for både sykkel og bil er under revisjon, og Drammen kommune antyder at de vil bli lavere, for både sykkel og bil.

Målet med denne mobilitetsplanen er å bidra til at et lavere antall p-plasser enn vedtektene tilsier blir tilstrekkelig, uten at dette gir uønsket parkering i nærområdene, ved å foreslå og gjennomføre tiltak som gir redusert bilbruk.

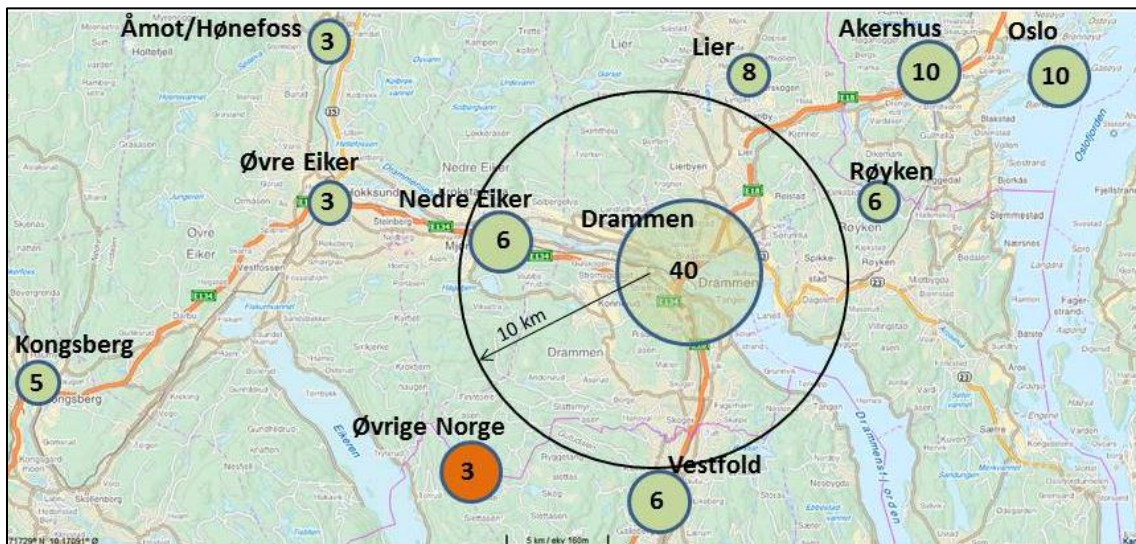
4 Virksomhetenes reisemønster

Vi har ikke gjennomført reisevaneundersøkelse blant de ansatte i virksomhetene, først og fremst fordi området er under utbygging og fordi mange av de framtidige ansatte og studenter derfor ikke er her enda. Følgende data danner grunnlaget for en vurdering av dagens reisemønster:

- Høyskolen i Buskerud har spurt 50 av sine ansatte om hvorfor de har behov for å bruke bil til jobb
- Høyskolen i Telemark har grovt beskrevet reisemønster blant de ansatte og studentene
- MSD har grovt beskrevet reisemønster for arbeidsreiser og tjenestereiser
- Drammen bibliotek har beskrevet bilbruk til jobb
- Handelshøyskolen BI har beskrevet bilbruk til og i jobb
- Alle virksomhetene har oppgitt bosted for ansatte og studenter.

4.1 Høyskolen i Buskerud

4.1.1 Ansatte ved HiBu



Figur 2: Bosted for ansatte ved HiBu 2011

100 ansatte ved HiBu bor som vist på kartet over. Bare 46 av disse (46 %) bor i Drammen eller Nedre Eiker, som ligger innenfor 10 km fra arbeidsplassen. Det betyr med andre ord et spredt bomønster, som gir et generelt svakt grunnlag for både kollektiv- og sykkelbruk. Vi har imidlertid ikke grunnlag for å si hvor mange som bor i nærheten av holdeplasser for buss og tog, og det kan være at beboere i Oslo, Akershus, Vestfold, Øvre Eiker og Kongsberg bor slik til at tog er et godt reisealternativ.

Arbeidsreiser

HiBu opplyser at de disponerer 61 p-plasser, hvorav 56 er leid privat (Q-park), og vi forutsetter at disse i hovedsak er fullt benyttet daglig. I en undersøkelse blant 50 ansatte om hvorfor de har behov for å bruke bil til jobb, har 40 gitt begrunnelsene:

- 15 har behov for bil i jobben
- 12 skal levere barn som en del av arbeidsreisen
- 8 oppgir for lang reisetid med offentlig transport
- 5 har helsemessige årsaker

60% av disse oppgir at arbeidsreisen er mer enn 20 km én vei, og 65% oppgir at de bruker mer enn 45 minutter med offentlig transport.

Tjenestereiser

De 15 som oppgir å ha behov for bil i jobben utgjør den del av tjenestereisene som ikke allerede foretas med miljøvennlige transportmidler.

Besøksreiser

Av tilreisende til Hibu nevnes eksterne timelærere, av og til besøk fra samarbeidspartnere innen forskjellige fag samt interne Hibu-møter hvor ansatte fra de to andre campuser Kongsberg og Hønefoss er til stede. Konferanser kan også forekomme. Hibu's hovedadministrasjon ligger på Kongsberg.

Vurdering av reisemønster

Dersom vi antar at 60 bruker bil til jobb daglig, utgjør dette en andel av arbeidsreisene på 60 %, som er høyt, men som skyldes et spredt bomønster. Begrunnelsene for å bruke bil må sies å være relevante. Men det kan være at flere bruker bil, og ordner parkering selv. På den annen side ligger Papirbredden svært sentralt, og med et godt kollektivtilbud, slik at potensialet for en lavere bilbruk kan være til stede. Vi antar at svært få bilbrukere bor innenfor en avstand på 10 km, og at potensialet for overgang fra bil til sykkel derfor ikke er stort, men kan være mulig for noen få.

Mulige tiltak

Potensialet for redusert bilbruk vil alltid være tilstede. De som oppgir at de har behov for bil i jobben, vil eksempelvis sjelden ha behov for dette hver dag, men de har likevel fått en generell aksept for bruk av bil. Og de som oppgir at de skal levere barn kan som regel organisere sitt privatliv på ulike måter.

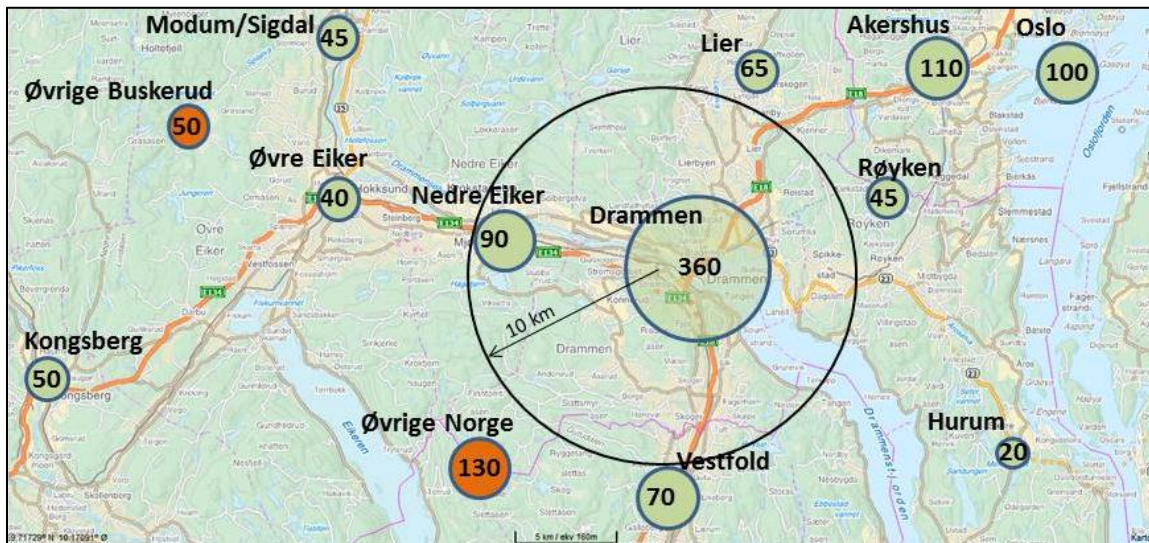
1. Én måte å utfordre dette på er at de ansatte selv må betale for parkering, eller at det gjennomføres en strengere prioritering av hvem som har behov, eller at p-tillatelsen begrenses til de dagene hvor behovet kan dokumenteres. Dette kan bidra til at noen setter bilen hjemme noen flere dager enn før.
2. Det som spares ved å leie færre p-plasser kan eksempelvis brukes til å subsidiere sykkelbruk eller månedskort, og det kan gjennomføres kampanjer og konkurranser, med miljø og helse som viktige motivasjonsfaktorer.
3. Kjøre godtgjørelse pr km for bruk av sykkel til jobb og i tjeneste
4. Bysykler eller bedriftssykler for transport mellom Papirbredden og Drammen stasjon.
5. Det kan videre undersøkes om det er grunnlag for et introduksjonstilbud fra kollektivselskapet, som en del av en kampanje. Papirbredden som helhet, og den øvrige byutvikling i området, bør være et attraktivt sted for økt kundegrunnlag for kollektivselskapet.
6. Diskusjon med kollektivselskapet: Servicebuss som går i ring mellom Papirbredden – Drammen stasjon – Drammen sentrum (på nordsiden).
7. Stimulering til økt bruk av tog, ved subsidiering av månedskort og/eller kampanjer. Tid på tog kan godskrives som arbeidstid.
8. Organisering av samkjøring mellom byene. En enkel intern nettside kan opprettes, hvor det er lett å kommunisere om reisetider og oppmøte/hentesteder.

Tjenestereiser:

9. ENTRA eiendom har i samarbeid med MSD lansert en mulighet for leie av elbiler som de ansatte kan benytte på dagtid. Dette vil gjøre det mulig for de ansatte å reise kollektivt til arbeid selv om man må ut på eksterne besøk i løpet av dagen.
10. Økt bruk av videomøter og telefonmøter
11. Medlemskap i bilkollektiv for tjenestereiser (www.bybilen.no)
12. Redusere gunstige firmabilordninger og kjøre godtgjørelser

Besøksreiser synes å være av et så beskjedent omfang, at vi anser det som lite sannsynlig å oppnå redusert bilbruk her.

4.1.2 Studenter ved HiBu



Figur 3: Bosted for studenter ved HiBu i 2011. Studentenes bosted er noe usikkert, fordi man ikke vet om reelt bosted eller bosted i folkeregisteret er oppgitt, spesielt for deltidsstudenter.

1150 studenter bor like spredt som de ansatte, idet bare 450 (40 %) bor innenfor en avstand på 10 km. HiBu opplyser at alle studentene ikke er på Papirbredden samtidig da dette også omfatter deltidsstudenter og studenter på videreutdanning. Videreutdanningene har ofte ukevisesamlinger med "friperioder" i mellom. I flere lengre perioder er også studenter fra helsefag og allmennlærerutdanning ute i praksis.

Studentreiser

Vi kjenner ikke reisemønsteret til studentene, men antar at de i stor grad bruker sykkel og kollektivtransport, siden de ikke disponerer p-plasser for bil. Det kan likevel være en skjult bilbruk, med parkering utenfor området, og det bør i så fall vurderes tiltak for å redusere denne.

HiBu opplyser at de ikke vet noe om bilbruken blant studenter, men vi antar at det er beskjedent. Parkering betaler de eventuelt selv på avgiftsbelagte plasser, eller parkering skjer i "gratisgater" lengre vekk fra papirbredden.

Vurdering av reisemønster

Grunnlaget for å vurdere studentenes reisemønster er svakt, men vi mener det er grunn til å anta at bilbruken er liten. Usikkerheten gjør at vi likevel mener det er behov for noen tiltak.

Mulige tiltak

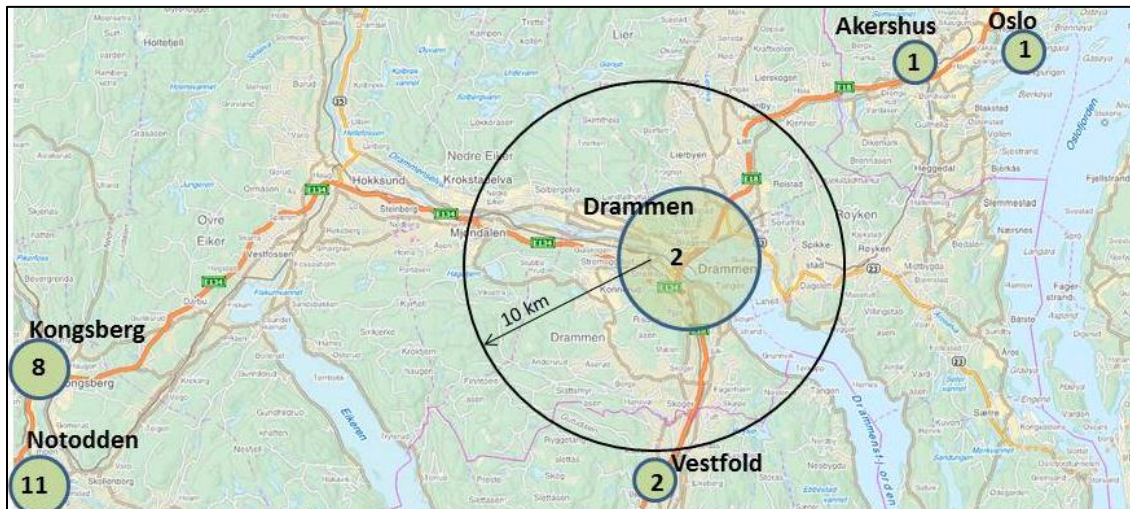
1. Det er tilrettelagt for sykkelparkering for studenter. Drammen kommune planlegger og bygger hovedruter for sykkel, blant annet langs begge elvebreddene, og det er grunn til å anta at potensialet for økt sykling er stort. Flere p-plasser for sykkel på Papirbredden, og helst med tak, vil bidra til økt sykling.

Entra Eiendom søker utsettelse fra den kommunale parkeringsvedtekten, som har angitt 760 p-plasser for sykkel på Papirbredden. Utsettelsen synes å være akseptabel, fordi det er satt av plass til å gjennomføre på et senere tidspunkt, etter behov.

2. Diskusjon med kollektivselskapet: Servicebuss som går i ring mellom Papirbredden – Drammen stasjon – Drammen sentrum (på nordsiden).
3. Bysykler eller bedriftssykler for transport mellom Papirbredden og Drammen stasjon.
4. Stimulering til økt bruk av tog. Informasjon om rutetider. P-plasser og sykler ved stasjonene.
5. Organisering av samkjøring mellom byene. En enkel intern nettside kan opprettes, hvor det er lett å kommunisere om reisetider og oppmøte/hentesteder.

4.2 Høyskolen i Telemark

4.2.1 Ansatte ved HiT



Figur 4: Bosted for ansatte ved HiT 2011

25 ansatte ved HiT bor som vist på kartet over. Bare 2 av disse bor i Drammen. Det betyr med andre ord et spredt bomønster, men med 19 bosatte i Kongsberg og Notodden vil vi anta at tog og TIME-ekspressen er et godt reisealternativ.

Arbeidsreiser

HiT opplyser at de disponerer 3 p-plasser, og at 12 bruker bil til jobb normalt og at 9 reiser kollektivt.

Omfanget av besøksreiser oppgis å være lite.

Vurdering av reisemønster

12 av 20 (60 %) arbeidsreiser oppgis å benytte bil, som må sies å være høyt, i forhold til at de fleste bor ved et jernbanetilbud. HiT opplyser at mange har undervisning eller veiledning i hele regionen, og at dette er en omfattende del av virksomheten. Mange har også mye utstyr til dette, og bil er derfor nødvendig. Av ulike årsaker passer ikke kollektivtilbudet for alle, og de som velger bil må betale parkering selv.

Mulige tiltak

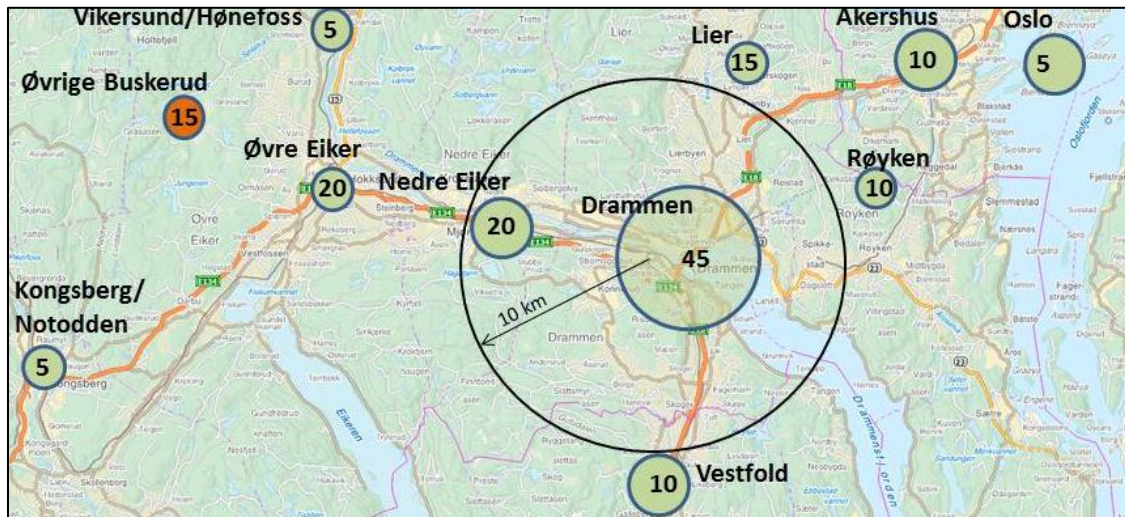
Det burde være et potensiale for økt bruk av tog og buss mellom Notodden/Kongsberg og Drammen og/eller en mulighet for samkjøring i bil mellom disse byene.

1. Begrensninger i p-tilbudet (men det hjelper ikke hvis de fleste allerede ordner parkering selv og for egen kostnad)
2. Stimulering til økt bruk av tog, ved subsidiering av månedskort og/eller kampanjer. Tid på tog kan godskrives som arbeidstid.
3. Organisering av samkjøring mellom byene. En enkel intern nettside kan opprettes, hvor det er lett å kommunisere om reisetider og oppmøte/hentesteder.
4. Diskusjon med kollektivselskapet: Servicebuss som går i ring mellom Papirbredden – Drammen stasjon – Drammen sentrum (på nordsiden).
5. Kjøregodtgjørelse pr km for bruk av sykkel til jobb og i tjeneste
6. Bysykler eller bedriftssykler for transport mellom Papirbredden og Drammen stasjon.

Tjenestereiser:

7. ENTRA eiendom har i samarbeid med MSD lansert en mulighet for leie av elbiler som de ansatte kan benytte på dagtid. Dette vil gjøre det mulig for de ansatte å reise kollektivt til arbeid selv om man må ut på eksterne besøk i løpet av dagen.
8. Økt bruk av videomøter og telefonmøter
9. Medlemskap i bilkollektiv for tjenestereiser (www.bybilen.no)
10. Redusere gunstige firmabilordninger og kjøregodtgjørelser

4.2.2 Studenter ved HiT



Figur 5: Bosted for studenter ved HiT i 2011

160 studenter ved HiT bor som vist på kartet over. Bare 65 av disse (40 %) bor i Drammen eller Nedre Eiker, innenfor en avstand på 10 km. Det betyr med andre ord et spredt bomønster.

Studentreiser

HiT opplyser at 55 studenter bruker egen bil, 12 reiser kollektivt og 16 går eller sykler. Studentene har uttrykt ønske om flere p-plasser for bil. Studentene parkerer på betalingsplasser i området, som de selv betaler.

Vurdering av reisemønster

Bilbruken er høy, vurdert i forhold til at alle bor langs et jernbanetilbud eller et lokalt busstilbud i Drammen, og det faktum at høyskolen ikke tilbyr parkering.

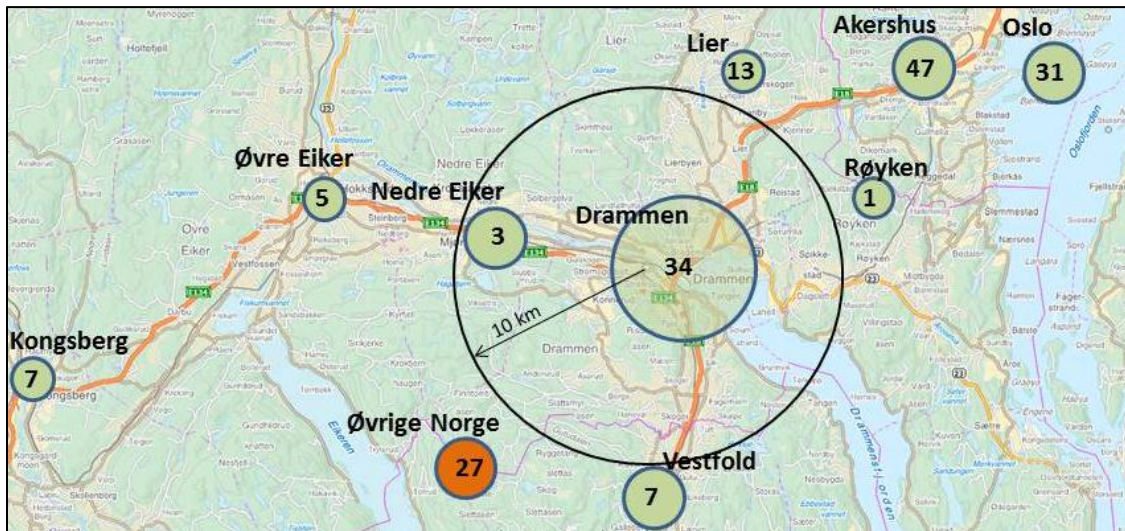
At bare 16 av 65 (innenfor 10 km) går eller sykler er et lavt antall.

Mulige tiltak

1. Tiltak for økt sykling: Flere p-plasser, kampanjer og konkurranser.
2. Tiltak for økt bruk av tog: Info om rutetider og p-muligheter ved stasjonene.
3. Tiltak for samkjøring: Intern nettside, hvor det er lett å kommunisere om reisetider og oppmøte/hentesteder.
4. Dyrere parkering: Dette er avhengig av hvor det parkeres i dag.
5. Diskusjon med kollektivselskapet: Servicebuss som går i ring mellom Papirbredden – Drammen stasjon – Drammen sentrum (på nordsiden).
6. Bysykler eller bedriftssykler for transport mellom Papirbredden og Drammen stasjon.
7. Det er tilrettelagt for sykkelparkering for studenter. Drammen kommune planlegger og bygger hovedruter for sykkel, blant annet langs begge elvebreddene, og det er grunn til å anta at potensialet for økt sykling er stort. Flere p-plasser for sykkel på Papirbredden, og helst med tak, vil bidra til økt sykling.

Entra Eiendom søker utsettelse fra den kommunale parkeringsvedtekten, som har angitt 760 p-plasser for sykkel på Papirbredden. Utsettelsen synes å være akseptabel, fordi det er satt av plass til å gjennomføre på et senere tidspunkt, etter behov.

4.3 Legemiddelselskapet MSD



Figur 6: Bosted for ansatte ved MSD 2011

160 ansatte bor som vist på kartet over. I tillegg kommer ansatte på kontrakt og ansatte i det heleide datterselskapet Intervet som også skal lokaliseres på Papirbredden, totalt ca 175 hvorav 135 vil ha kontor på Papirbredden. Bare 37 av disse (23 %) bor i Drammen eller Nedre Eiker. Selskapet har i løpet av få år blitt satt sammen av MSD som har ligget i Drammen i over tredve år, Schering Plough AS som kommer fra Bærum og Organon AS som lå i Asker. Det betyr med andre ord et spredt bomønster, men med en stor andel i Oslo og Akershus vil vi anta at tog er et godt reisealternativ på dager der hele arbeidsdagen skal tilbringes på kontoret.

Miljøsertifisering

MSD har et sterkt fokus på miljø og er i disse dager i ferd med å bli sertifisert som miljøfyrtårn. Tiltak som stimulerer til alternative reiseformer til bil og som begrenser unødvendig bilbruk er en viktig del av denne sertifiseringen.

Arbeidsreiser

MSD er i dag lokalisert i Drammen ved Brakerøya, og planlegger innflytting til Papirbredden i 2012. MSD vil disponere 90 p-plasser ved innflytting, og vurderer at selv om de fleste som ikke bor i Drammensområdet i dag pendler med bil, tror de at dette vil endres for en del ansatte når de får kontor 600 meter fra Drammen togstasjon og rutebilstasjonen. Det letter også adkomsten for de som ønsker å ta buss til jobb ved at man da slipper et evt. bussbytte i byen.

Tjenestereiser

De fleste ansatte har en del reisevirksomhet. Svært ofte er det reiseaktivitet på dagtid der de ansatte besøker kunder i hele Norge. Mange av disse dagene deles mellom kontoret og felt. Det vil normalt si at den ansatte starter eller avslutter dagen på kontoret, men har kundebesøk i den andre enden av dagen.

100 av de ansatte har det meste av sin arbeidstid (mer enn 80 %) på MSD's kontor. 35 er ute av kontoret i 25-50 % av arbeidstiden. De fleste reisedagene for kontorbaserte ansatte er kombinerte dager der man er ute med kunder en del av dagen og inne på kontoret resten av dagen. De siste 35 er i all hovedsak på arbeid andre steder enn på kontoret i Drammen, men også disse er jevnlig innom kontoret.

Besøksreiser

MSD har ofte besøk, mellom 3 og 7 pr dag. Disse kommer som regel med bil da de ofte kommer fra Oslo, men de kommer nå i økende grad også med tog. Ofte arrangeres i tillegg større møter med opp mot 40 besøkende.

Vurdering av reisemønster

MSD har i dag en omfattende bilbruk, både til arbeidsreiser, tjenestereiser og besøksreiser. Dette skyldes delvis bedriftens lokalisering i forhold til hvor de ansatte bor, og delvis bedriftens virksomhet som betyr mye reising for mange ansatte.

MSD tror selv at dette vil endres ved flytting til Papirbredden, med 600 meter til togstasjonen og rutebilstasjonen. Også i dag ligger MSD 600 m fra en togstasjon (Brakerøya), men Drammen stasjon har langt flere avganger mot Oslo, og de raskeste avgangene stopper ikke på Brakerøya. Tog på Vestfoldbanen stopper heller ikke på Brakerøya. MSD ønsker likevel å tilrettelegge for at flere skal velge offentlig kommunikasjon. 90 p-plasser gir en høy, men etter bedriftens mening nødvendig, p-dekning, og med så mye reising vil det i perioder være ledige plasser og i perioder mer enn fullt. Siden de fleste har deler av sine reisedager inne på kontoret vil det være flere topper i løpet av uka der det vil være underskudd av plasser. I forkant av ferier, i budsjett- og planleggingsperioder og på interne samlinger vil det også være underskudd av plasser.

Mulige tiltak

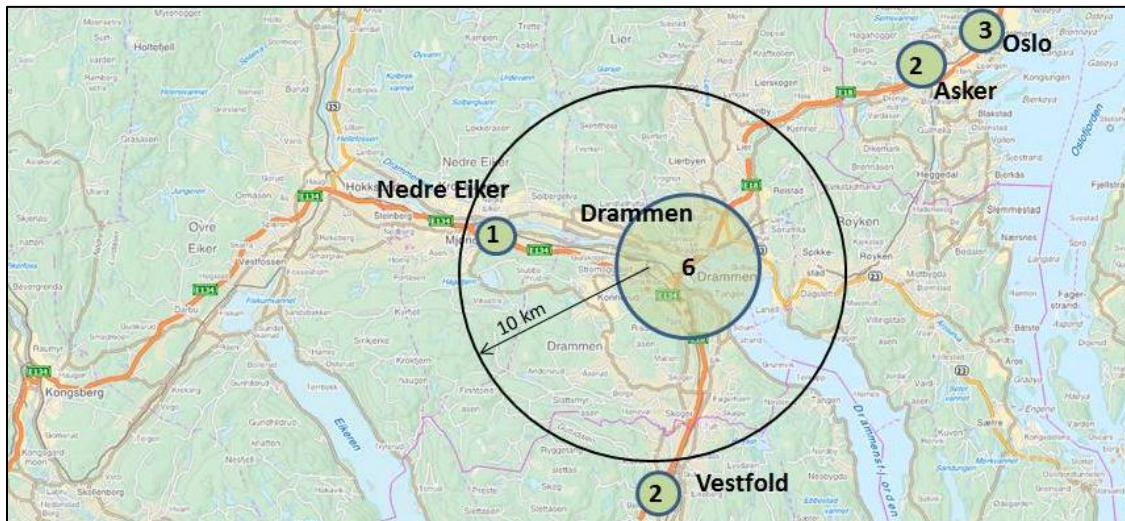
1. Det mest effektive tiltaket, dersom det er ønskelig å redusere bilbruken, er å begrense muligheten til å parkere. Dette kan gjøres ved ulike tiltak:
 - Tilby færre plasser
 - De ansatte må selv betale det en plass koster
 - Prioritering av hvem som kan bruke plassene, etter behov i jobb, bosted, handikap eller private behov som levering av barn
 - De som ikke prioriteres får eksempelvis 20-50 parkeringsbilletter pr år
2. Øvrige tiltak kan være stimulering til økt bruk av tog, ved subsidiering av månedskort og/eller kampanjer.
3. Tid på tog kan godskrives som arbeidstid.
4. Organisering av samkjøring mellom byene. En enkel intern nettside kan opprettes, hvor det er lett å kommunisere om reisetider og oppmøte/hentesteder.
5. Diskusjon med kollektivselskapet: Servicebuss som går i ring mellom Papirbredden – Drammen stasjon – Drammen sentrum (på nordsiden).
6. Bysykler eller bedriftssykler for transport mellom Papirbredden og Drammen stasjon.

Tjenestereiser:

7. Det vil i samarbeid med ENTRA eiendom leies elbiler som ansatte i MSD kan benytte på dagtid. Dette vil gjøre det mulig for de ansatte å reise kollektivt til arbeid selv om man må ut på eksterne besøk i løpet av dagen.
8. Økt bruk av videomøter og telefonmøter
9. Medlemskap i bilkollektiv for tjenestereiser (www.bybilen.no)
10. Redusere gunstige firmabilordninger og kjøregodtgjørelser

4.4 Handelshøyskolen BI

4.4.1 Ansatte ved BI



Figur 7: Bosted for ansatte og daglige forelesere ved BI 2011

De 14 som er vist på kartet over består av 9 faste ansatte og et gjennomsnitt på 5 daglige eksterne forelesere.

Arbeidsreiser

Vi har ingen kunnskap om de fast ansattes reise-mønster, men BI anslår at foreleserne bruker 75 % bil. BI disponerer 13 parkeringsplasser, som de selv vurderer som *“et greit antall, unntaksvis noe snaut”*.

Tjenestereiser

Både de 3 faglige ansatte og de 5 gjesteforeleserne reiser mye, både til og fra BI i Oslo og fra næringslivet i hele regionen.

Vurdering av reisemønster

1 p-plass pr ansatt er en høy p-dekning som stimulerer til høy bilbruk. Når BI sier at antallet er unntaksvis noe snaut kan vi anta at plassene stort sett er i bruk, fordi en stor andel bruker bil til jobb.

Mulige tiltak

14 ansatte utgjør en svært liten del av Papirbredden, og konsekvensene av reisevanene for disse er dermed små. Likevel er det hver enkelt ansatt som kan bidra til endringer, slik at vi vil anbefale de samme tiltak som vi har gjort for de større virksomhetene.

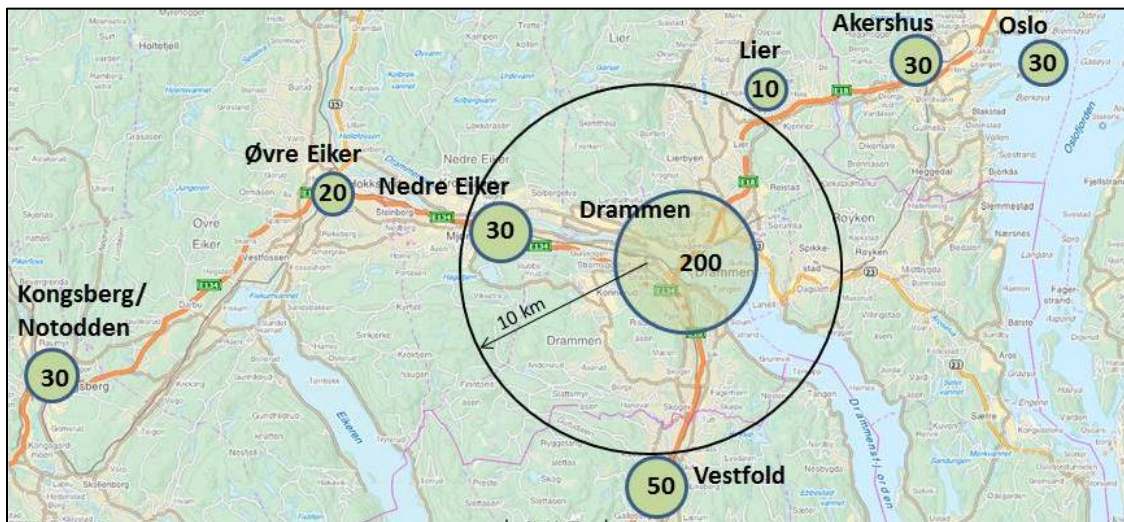
1. Høy p-dekning kan utfordres ved at de ansatte selv må betale for parkering, eller at det gjennomføres en strengere prioritering av hvem som har behov, eller at p-tillatelsen begrenses til de dagene hvor behovet kan dokumenteres. Dette kan bidra til at noen setter bilen hjemme noen flere dager enn før.
2. Det som spares ved å leie færre p-plasser kan eksempelvis brukes til å subsidiere sykkelbruk eller månedskort, og det kan gjennomføres kampanjer og konkurranser, med miljø og helse som viktige motivasjonsfaktorer.
3. Kjøre-godtgjørelse pr km for bruk av sykkel til jobb og i tjeneste
4. Bysykler eller bedriftssykler for transport mellom Papirbredden og Drammen stasjon.
5. Det kan videre undersøkes om det er grunnlag for et introduksjonstilbud fra kollektivselskapet, som en del av en kampanje. Papirbredden som helhet, og den øvrige byutvikling i området, bør være et attraktivt sted for økt kundegrunnlag for kollektivselskapet.
6. Diskusjon med kollektivselskapet: Servicebuss som går i ring mellom Papirbredden – Drammen stasjon – Drammen sentrum (på nordsiden).

7. Stimulering til økt bruk av tog, ved subsidiering av månedskort og/eller kampanjer. Tid på tog kan godskrives som arbeidstid.
8. Organisering av samkjøring mellom byene. En enkel intern nettside kan opprettes, hvor det er lett å kommunisere om reisetider og oppmøte/hentesteder.

Tjenestereiser:

9. ENTRA eiendom har i samarbeid med MSD lansert en mulighet for leie av elbiler som de ansatte kan benytte på dagtid. Dette vil gjøre det mulig for de ansatte å reise kollektivt til arbeid selv om man må ut på eksterne besøk i løpet av dagen.
10. Økt bruk av videomøter og telefonmøter
11. Medlemskap i bilkollektiv for tjenestereiser (www.bybilen.no)
12. Redusere gunstige firmabilordninger og kjøregodtgjørelser

4.4.2 Studenter ved BI



Figur 8: Grovt anslag over bosted for studenter ved BI i 2011

400 studenter består av 350 heltids og maks 50 pr dag på ulike kurs for etter- og videreutdanning (evu). På kartet over er disse fordelt grovt etter noen antagelser fra BI.

Studentreiser

Vi har ikke kunnskap om studentenes reiser, men BI antar "at en del av heltidsstudentene reiser kollektivt og med sykkel eller går, men også at en god porsjon kjører bil. En del av studentene mener med rette å være avhengig av bil, bl.a. fordi de bor slik til at kollektivt ikke er noe reelt alternativ i deres hverdag. Evu-deltakerne kjører i større grad bil".

BI har ingen p-plasser til studenter, så i likhet med de øvrige studentene på Papirbredden betyr det at eventuell bilparkering må finnes utenfor området.

Vurdering av reisemønster

Vi har ikke nok kunnskap til en vurdering, men ser at halvparten av studentene bor i Drammen og resten bor også langs et jernbanetilbud. Dersom bilbruken er høy burde det være mulig å redusere denne. Vi anbefaler derfor de samme tiltak som for de øvrige studentene:

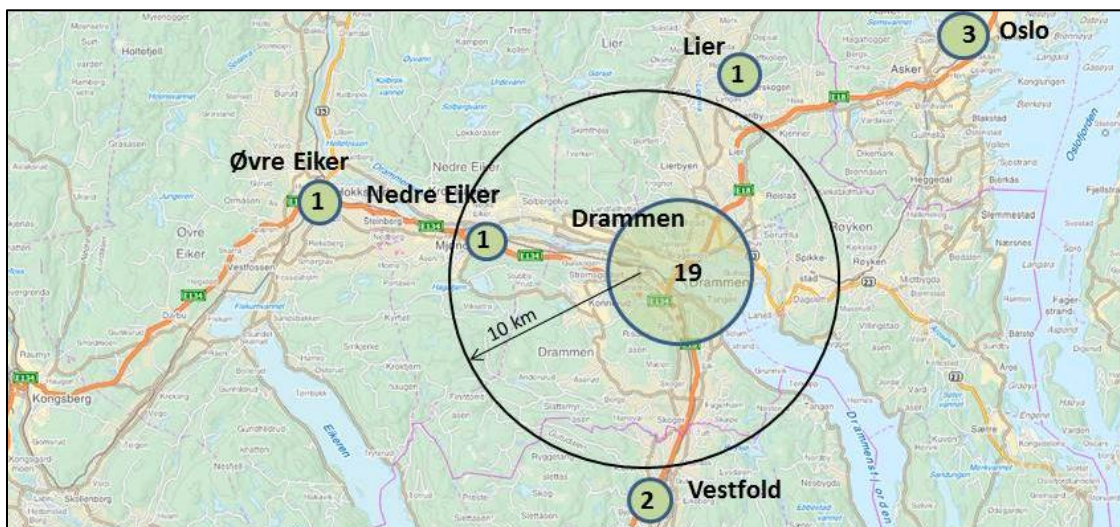
Mulige tiltak

1. Det er tilrettelagt for svært liten sykkelparkering for studenter. Bare 90 plasser, uten tak, er ment å skulle dekke behovet for 2000 studenter. Drammen kommune planlegger og bygger hovedruter for sykkel, blant annet langs begge elvebreddene, og det er grunn til å anta at potensialet for økt sykling er stort. Flere p-plasser for sykkel på Papirbredden, og helst med tak, vil bidra til økt sykling.

Entra Eiendom søker dispensasjon fra den kommunale parkeringsvedtekten, som har angitt 760 p-plasser for sykkel på Papirbredden. Dette er en dispensasjon som ikke vil være i tråd med et mål om økt sykling og redusert bilbruk til området.

2. Diskusjon med kollektivselskapet: Servicebuss som går i ring mellom Papirbredden – Drammen stasjon – Drammen sentrum (på nordsiden).
3. Bysykler eller bedriftssykler for transport mellom Papirbredden og Drammen stasjon.
4. Stimulering til økt bruk av tog. Informasjon om rutetider. P-plasser og sykler ved stasjonene.
5. Dyrere parkering: Dette er avhengig av hvor det eventuelt parkeres i dag.
6. Organisering av samkjøring mellom byene. En enkel intern nettside kan opprettes, hvor det er lett å kommunisere om reisetider og oppmøte/hentesteder.

4.5 Drammen bibliotek



Figur 9: Bosted for ansatte ved Drammen bibliotek

27 ansatte bor som vist på kartet over. 20 av disse (74 %) bor i Drammen eller Nedre Eiker. Det betyr med andre ord et konsentrert bomønster, med et godt grunnlag for liten bilbruk. Biblioteket har flere ansatte og sammensatte utfordringer ved å betjene hele fylket og andre studiesteder.

Arbeidsreiser

Biblioteket opplyser at de disponerer 1 parkeringsplass, og at ca 5 personer bruker bil daglig. 4 parkerer med andre ord utenfor området. Dette må sies å være en lav andel bilbruk (under 20 %).

Tjenestereiser

Det utføres en del tjenestereiser med bil, disse parkeres utenfor området

Vurdering av reisemønster

Reisemønsteret må sies å være akseptabelt i et miljøperspektiv, og vi anbefaler ingen spesielle tiltak. Men Biblioteket kan selvfølgelig "henge seg" på eller delta i de tiltak som de øvrige virksomhetene måtte sette i gang, når det gjelder å stimulere til økt sykling eller bruk av kollektivtransport.

5 *Samarbeid om felles tiltak*

Mange av de tiltakene som foreslås for hver av virksomhetene kan ha større mulighet til å lykkes dersom de får et større omfang. Et samarbeid mellom virksomhetene anbefales, om følgende tiltak:

1. Flere p-plasser for sykkel på Papirbredden, og helst med tak, vil bidra til økt sykling.
2. Bysykler eller bedriftssykler for transport mellom Papirbredden og Drammen stasjon.
3. Undersøkelse om det er grunnlag for et introduksjonstilbud fra kollektivselskapet, som en del av en kampanje. Papirbredden som helhet, og den øvrige byutvikling i området, bør være et attraktivt sted for økt kundegrunnlag for kollektivselskapet.
4. Diskusjon med kollektivselskapet: Servicebuss som går i ring mellom Papirbredden – Drammen stasjon – Drammen sentrum (på nordsiden).
5. Organisering av samkjøring mellom byene. En enkel intern nettside kan opprettes, hvor det er lett å kommunisere om reisetider og oppmøte/hentesteder.
6. ENTRA eiendom har i samarbeid med MSD lansert en mulighet for leie av elbiler som de ansatte kan benytte på dagtid. Dette vil gjøre det mulig for de ansatte å reise kollektivt til arbeid selv om man må ut på eksterne besøk i løpet av dagen.
7. Konkurranser mellom virksomhetene og mellom studentene om økt sykling, ved å registrere antall syklede km pr sesong (i regi av bedriftsidrettslaget).

6 Virksomhetenes vurdering av tiltak

Nedenfor har vi gjengitt kommentarene fra hver av de fem virksomhetene, og i tabellene har vi markert med grønt de tiltakene de er positive til å gjennomføre. Etter hver av virksomhetene har vi gitt en vurdering av hvilken effekt disse tiltakene vil gi og i hvilken grad de vil klare seg med det antall p-plasser som er foreslått.

6.1 Hva gjør Høyskolen i Buskerud – ansatte

Tiltak for studentene beskrives i kapittel 6.2.

Mulig tiltak - ansatte	Kommentar fra HiBU
ARBEIDSREISER:	
1. En måte å utfordre dette på er at de ansatte selv må betale for parkering, eller at det gjennomføres en strengere prioritering av hvem som har behov, eller at p-tillatelsen begrenses til de dagene hvor behovet kan dokumenteres. Dette kan bidra til at noen setter bilen hjemme noen flere dager enn før.	<i>Lite aktuelt. Det er allerede i dag en begrensning ved at vi ikke har nok parkeringsplasser i forhold til etterspørselen. Flere ansatte er avhengig av bil i tjenesten pga. undervisning på forskjellige campuser samt oppfølging av studenter som er ute i praksis. Skolen har utarbeidet vedtatte kriterier for tildeling av p.plass.</i>
2. Det som spares ved å leie færre p-plasser kan eksempelvis brukes til å subsidiere sykkelbruk eller månedskort, og det kan gjennomføres kampanjer og konkurranser, med miljø og helse som viktige motivasjonsfaktorer.	<i>Lite aktuelt å leie færre parkeringsplasser, jfr. kommentarene under pkt. 1. Kampanjer og konkurranser med miljø og helse som viktige motivasjonsfaktorer, støttes.</i>
3. Kjøregodtgjørelse pr km for bruk av sykkel til jobb og i tjeneste	<i>Lite aktuelt</i>
4. Bysykler eller bedriftssykler for transport mellom Papirbredden og Drammen stasjon.	<i>Positiv til dette</i>
5. Det kan videre undersøkes om det er grunnlag for et introduksjonstilbud fra kollektivselskapet, som en del av en kampanje. Papirbredden som helhet, og den øvrige byutvikling i området, bør være et attraktivt sted for økt kundegrunnlag for kollektivselskapet.	<i>Positiv til dette</i>
6. Diskusjon med kollektivselskapet: Servicebuss som går i ring mellom Papirbredden – Drammen stasjon – Drammen sentrum (på nordsiden).	<i>Positiv til dette</i>
7. Stimulering til økt bruk av tog, ved subsidiering av månedskort og/eller kampanjer. Tid på tog kan godskrives som arbeidstid.	<i>Lite aktuelt ut over det å stimulere til økt bruk av tog.</i>

8. Organisering av samkjøring mellom byene. En enkel intern nettside kan opprettes, hvor det er lett å kommunisere om reisetider og oppmøte/hentesteder.	<i>Positiv til dette</i>
TJENESTEREISER:	
9. ENTRA eiendom har i samarbeid med MSD lansert en mulighet for leie av elbiler som de ansatte kan benytte på dagtid. Dette vil gjøre det mulig for de ansatte å reise kollektivt til arbeid selv om man må ut på eksterne besøk i løpet av dagen.	<i>Positiv til dette, men en nærmere vurdering i forhold til rekkevidde må gjøres da undervisning er på Kongsberg og Hønefoss samt at det kan være store avstander ut til studenter i praksis.</i>
10. Økt bruk av videomøter og telefonmøter	<i>Dette er noe vi allerede bruker en del i dag</i>
11. Medlemskap i bilkollektiv for tjenestereiser (www.bybilen.no)	<i>Positiv til dette</i>
12. Redusere gunstige firmabilordninger og kjøregodtgjørelser	<i>Vi følger statens satser for bilgodtgjøring</i>

Vår vurdering

HiBu vil få 100 ansatte og 61 p-plasser. Dette må sies å være en høy p-dekning som vil medføre høy bilbruk. Men bomønsteret er spredt, og arbeidet krever til en viss grad bruk av bil, så høyskolen ønsker derfor ikke restriksjoner på bruk av p-plassene. Virksomheten er åpen for bruk av positive virkemidler for å stimulere til frivillig reduksjon i bilbruken (markert med grønt i tabellen over).

Tiltak som HiBu er positive til, og som skal vurderes er:

- Bysykler
- Introtilbud fra kollektivselskapet
- Forhandlinger om buss fra Drammen stasjon
- Organisering av samkjøring
- El-biler
- Økt bruk av videomøter
- Medlemskap i bilkollektiv

Fordi det ikke er ønske om å ta i bruk restriktive virkemidler, vil effekten av de øvrige tiltakene være liten, vi vil anslå i størrelsesorden inntil 10 %, basert på erfaringer fra tilsvarende tiltak i norske og europeiske virksomheter. HiBu vil klare seg med de 61 p-plassene de får og 10 % redusert bilbruk vil bidra til å redusere bruken av andre parkeringsplasser i nærområdet.

6.2 Hva gjør Høyskolen i Buskerud - studenter

Mulig tiltak - studenter	Kommentar fra HiBU
Det er tilrettelagt for svært liten sykkelparkering for studenter. Bare 90 plasser, uten tak, er ment å skulle dekke behovet for nesten 2000 studenter. Drammen kommune planlegger og bygger hovedruter for sykkel,	<i>Positiv til dette. Vedtektenes bestemmelser om 760 sykkelplasser for papirbredden virker høyt, - men vi er enige i at det må legges til rette slik at det ikke blir et problem å få parkert sykler.</i>

blant annet langs begge elvebreddene, og det er grunn til å anta at potensialet for økt sykling er stort. Flere p-plasser for sykkel på Papirbredden, og helst med tak, vil bidra til økt sykling. Entra Eiendom søker å avvente den kommunale parkeringsvedtekten, som har angitt 760 p-plasser for sykkel på Papirbredden, slik at resten bygges etter behov.	<i>Forslag til øvrige tiltak for studenter kommenteres som for de ansatte (over).</i>
---	--

Vår vurdering

Det planlegges ingen p-plasser for bil for studenter, men det opplyses at mange studenter likevel kjører bil, og parkerer i nærområdet. For å redusere bilbruken er sykkelparkering et godt egnet tiltak, og vår vurdering er at 460 p-plasser for sykkel er nok i første omgang, og Entra Eiendom opplyser at det er satt av plass til flere dersom behovet melder seg.

Dersom Drammen kommune ønsker redusert bilbruk i dette området, burde kommunen ikke gi dispensasjon for etablering av sykkelparkering.

6.3 Hva gjør Høyskolen i Telemark

HiT mener at dagens bilbruk i hovedsak er nødvendig, og synes ut i fra dette at tiltak for å redusere bilbruken ikke er aktuelt. Dette er en generell kommentar som gjelder for alle forslagene. P-tilbudet er allerede begrenset, og de fleste betaler egen parkering.

HiT bruker Nefsis i forbindelse med en del møter slik at ansatte ikke må reise til Notodden

Noen studenter bor utilgjengelig til kollektivtransport eller har behov for bil i forhold til henting/bringing av småbarn i barnehage. HiT tror mer tilrettelegging for sykkelparkeringer er en forutsetning for å få ned bilbruken.

Vår vurdering

HiT har 25 ansatte og 4 p-plasser for bil, som må sies å være en lav p-dekning som ikke stimulerer til høy bilbruk.

Når det gjelder studentene viser vi til vår vurdering av tiltak for studenter ved HiBu.

6.4 Hva gjør MSD

Mulig tiltak	Kommentar fra MSD
ARBEIDSREISER:	
1. Det mest effektive tiltaket, dersom det er ønskelig å redusere bilbruken, er å begrense muligheten til å parkere.	<i>Dette er nok på en måte effektivt, men for MSD med vår spesielle driftsform vil det ramme svært urettferdig og vil medføre en kamp om plassene på morgenen som vil ramme de med ekstra lang reisevei, og de som må levere i barnehage spesielt hardt. Det vil også skape uholdbare forhold for ansatte som på grunn av reiser kommer inn på kontoret en gang ut på dagen. Vi tror mer på en positiv motivasjon til adferdsendring enn på dette.</i>
☐ Tilby færre plasser	<i>Det vil skape vanskelige forhold for de ansatte og være svært begrensende på vår aktivitet. Det vil også gi stor belastning på Papirbredden og området rundt i de perioder hvor mange er inne på kontoret.</i>
☐ De ansatte må selv betale det	<i>Et svært problematisk tiltak – de aller fleste er avhengig av bil da de skal</i>

en plass koster	<i>på kundebesøk, bor langt unna(gjerne med et eller flere bytter av off.komm), skal hente barn i barnehage etc. Man kan ikke kreve at ansatte som på grunn av arbeidsoppgavene sine er avhengig av bil skal måtte betale for leie av plass. Vi regner dessuten med at parkering på arbeidsplassen snart blir en skattepliktig fordel.</i>
☐ Prioritering av hvem som kan bruke plassene, etter behov i jobb, bosted, handikap eller private behov som levering av barn	<i>Det vil være lite hensiktsmessig. Vår aktivitet gjør en slik prioritering umulig. Å skape et slikt skille der ansatte skal være prioritert eller ikke vil også HR-messig vær svært utfordrende og være lite forenlig med vår personalpolitikk.</i>
☐ De som ikke prioriteres får eksempelvis 20-50 parkeringsbilletter pr år	<i>Nei. Vi tror på positive tiltak – ikke tiltak som dette.</i>
2. Øvrige tiltak kan være stimulering til økt bruk av tog, ved subsidiering av månedskort og/eller kampanjer.	<i>Ja, absolutt.</i>
3. Tid på tog kan godskrives som arbeidstid.	<i>Absolutt noe som bør vurderes. Vi har allerede definert kjernetid. Vi kan og vil motivere og tilrettelegge til dette med styrking av kjernetiden, mobilt bredbånd til flere og tilpassede bærbare PCer.</i>
4. Organisering av samkjøring mellom byene. En enkel intern nettside kan opprettes, hvor det er lett å kommunisere om reisetider og oppmøte/hentesteder.	<i>God idé. På felles samlinger gjør vi allerede dette – med stor suksess. Dette kan vi gjøre mer av.</i>
5. Diskusjon med kollektivselskapet: Servicebuss som går i ring mellom Papirbredden – Drammen stasjon – Drammen sentrum (på nordsiden).	<i>God idé som vi støtter.</i>
6. Bysykler eller bedriftssykler for transport mellom Papirbredden og Drammen stasjon.	<i>Absolutt. For øvrig har vi allerede sykler til utlån og vil anskaffe flere slike.</i>
TJENESTEREISER:	
7. Det vil i samarbeid med ENTRA eiendom leies elbiler som ansatte i MSD kan benytte på dagtid. Dette vil gjøre det mulig for de ansatte å reise kollektivt til arbeid selv om man må ut på eksterne besøk i løpet av dagen.	<i>Et bra tiltak som vil begrense reising med privatbil.</i>
8. Økt bruk av videomøter og telefonmøter	<i>Dette jobber vi med allerede i dag – det har allerede redusert reisemengden dramatisk og vil fortsette å gjøre det, men mest reduserer dette internasjonale reiser/flyreiser. Vi vil på Papirbredden ha et eget videorom for dette.</i>
9. Medlemskap i bilkollektiv for tjenestereiser (www.bybilen.no)	<i>God idé - skal vurderes</i>
10. Redusere gunstige firmabilordninger og kjøregodtgjørelser	<i>Vi har ikke spesielt gunstig firmabilordning – kun ansatte som har utstrakt reisevirksomhet mot kunder har firmabil. Vi har for øvrig strenge interne krav til CO2 utslipp på henholdsvis 145/135/125 g/km i årene 2010/2011/2012. NB: Våre kunder er leger, sykehus og apotek, spredt over hele landet og ikke begrenset til byer. Reisende skal som regel til flere slike steder i løpet av en reise. Andre ansatte mottar på tjenestereise støtte basert på statens satser.</i>

Vår vurdering

MSD vil få 160 ansatte og 90 p-plasser. Dette må sies å være en høy p-dekning som vil medføre høy bilbruk. Men virksomheten begrunner bruk av bil i forhold til organiseringen av arbeidet, og ønsker derfor ikke restriksjoner på bruk av p-plassene. Virksomheten er derimot åpen for bruk av positive virkemidler for å stimulere til frivillig reduksjon i bilbruken (markert med grønt i tabellen over), og virksomheten er sertifisert som miljøfyrtårn der tiltak for å begrense bilbruken er en del av sertifiseringen.

Tiltak som MSD er positive til, og som skal vurderes er:

- Subsidiert bruk av tog
- Tid på tog kan godskrives som arbeidstid
- Organisering av samkjøring
- Forhandlinger om buss fra Drammen stasjon
- Bysykler
- El-biler
- Økt bruk av videomøter
- Medlemskap i bilkollektiv

Fordi det ikke er ønske om å ta i bruk restriktive virkemidler, vil effekten av de øvrige tiltakene være liten, vi vil anslå i størrelsesorden inntil 10 %, basert på erfaringer fra tilsvarende tiltak i norske og europeiske virksomheter. MSD vil klare seg med de 90 p-plassene de får og 10 % redusert bilbruk vil bidra til at de periodene hvor p-plassen er full (møter, konferanser) vil bli redusert. Dette vil dermed redusere bruken av andre parkeringsplasser i nærområdet.

6.5 Hva gjør Handelshøyskolen BI

BI ønsker ikke å stramme inn på parkeringstilgjengelighet for ansatte, heller ikke i form av avgift eller begrensninger i tilgang eller reduksjon i bilgodtgjørelser.

BI har allerede rabattkort på bruk av ekspressbuss til Oslo og abonnerer på Bybilen, som brukes "titt og ofte". BI abonnerer også gjerne på bysykkel når det kommer i drift igjen, og et tilbud av elbiler vil BI også gjerne delta i.

System for videomøter vil bli etablert.

Tid på tog som arbeidstid er lite aktuelt for BI. De som foreleser her og kommer fra BI i Oslo (Nydalén) har allerede reisetid som en del av jobben fordi man forventes å undervise også ved regionale studiesteder. Samkjøring har BI ikke tro på, de som reiser fra BI i Oslo hit for å undervise er ikke her til samme tid på dagen, og kan ikke forventes å bruke for mye av dagen på å vente på hverandre for å samkjøre.

Det kommer nytt styre i studentforeningen fra 1. juli og BI vil ta en prat med dem, "men tiltak som begrenser parkeringsmuligheten for studenter vil neppe møtes med begeistring". For en andel av Bis studenter er parkering avgjørende, og det er viktigere for BI å underlette dette enn å bekjempe det. Utbygging av flere studenthybler i nærhet av Papirbredden letter muligheten for redusert bilbruk og mer gå- og sykkelaktivitet. Likeledes vil økt kapasitet på sykkelparkering være positivt.

Vår vurdering

BI ønsker ikke restriksjoner på bilbruken, men argumenterer med at dagens bilbruk skyldes et reelt behov. BI er åpne for å iverksette de positive tiltakene, som:

- Videomøter
- Bybil og bysykler
- Flere sykkelparkeringsplasser

Fordi det ikke er ønske om å ta i bruk restriktive virkemidler, vil effekten av tiltakene være liten, vi vil anslå i størrelsesorden inntil 10 %, basert på erfaringer fra tilsvarende tiltak i norske og europeiske virksomheter. BI vil klare seg med de 13 p-plassene de disponerer.

6.6 Hva gjør Drammen bibliotek

Drammen kommune skal etablere ny bysykkelordning med parkeringsplass rett utenfor. Vi vil da kjøpe et sykkelkort på deling for ansatte til tjenestereiser i sentrum

Vår vurdering

Biblioteket har 27 ansatte og 1 p-plass for bil. Dette er lav p-dekning, og det opplyses at ca 5 bruker bil daglig, hvorav 4 da må parkere i nærområdet. Dette er fortsatt en lav bilbruk, og vi har ikke anbefalt spesielle tiltak. Det som biblioteket selv har tenkt å gjennomføre er selvfølgelig positivt.

6.7 Oppsummering

Ingen av virksomhetene ønsker ytterligere restriksjoner på parkering for ansatte eller studenter, men det må sies at antall p-plasser for bil allerede er lavt, med totalt 190 p-plasser for 576 ansatte og 1720 studenter. Antallet p-plasser er dermed såpass lavt at det i utgangspunktet bidrar til en lav bilbruk.

Noen ansatte og et ukjent antall studenter parkerer i nærområdet, uavhengig av de p-plassene som Papirbredden disponerer. Det er ikke kjent om dette skjer i anlegg, hvor det må betales, eller om det skjer på gategrunn. Det er dermed heller ikke kjent om dette er til sjenanse for naboer eller andre virksomheter.

Alle virksomhetene viser vilje til å gjennomføre positivt rettede tiltak, som kan bidra til å redusere bilbruken. De aktuelle tiltakene varierer mellom de ulike virksomhetene, og er eksempelvis

- Subsidiert bruk av tog
- Tid på tog kan godskrives som arbeidstid
- Organisering av samkjøring
- Forhandlinger om buss fra Drammen stasjon
- Bysykler
- Flere p-plasser for sykkel
- El-biler
- Økt bruk av videomøter
- Medlemskap i bilkollektiv

Noen av tiltakene (videomøter, samkjøring, bysykler) er allerede tatt i bruk i noen av virksomhetene og noen av tiltakene skal vurderes. Det er med andre ord ikke mulig å tallfeste effekten, men denne typen tiltak gir av erfaring en reduksjon av bilbruken på inntil 10 %. Det vil være positivt for å redusere eventuell fremmedparkering som kan være til sjenanse for andre. I Vedlegg 1 er det vist noen eksempler på gjennomførte tiltak i Norge og Europa, og effekten av disse.

Pr dato legges det opp til å bygge ca 460 p-plasser for sykkel, som eventuelt er lavere enn kravet i Drammen kommune sine parkeringsvedtekter. I følge denne skulle antall plasser vært 760. Entra Eiendom opplyser at det er satt av plass til å dekke normen, men at de ønsker å avvente å bygge alle før de ser at det er behov. Det opplyses videre at dagens plasser svært sjelden er fullt utnyttet. 460 plasser synes derfor å være tilstrekkelig i startfasen.

Entra Eiendom opplyser også at fra september 2011 er det etablert 1 sykkel og 1 el-bil til utlån for ansatte i alle virksomheter i bygget. Dette vil bli utvidet med flere sykler og 1 el-bil til, dersom behovet viser seg. Det diskuteres også med kollektivselskapet om det er mulig å etablere en el-bussrute mellom jernbanestasjonen, Papirbredden og Drammen sentrum.

Stativ for bysykler vil bli etablert på Papirbredden våren 2012.

Som konklusjon vil konsulentene kommentere at det er liten vilje til å innføre flere restriksjoner i p-tilbudet for bil, som er det mest effektive middel til å redusere bilbruken, men samtidig er den foreslåtte p-dekning såpass lav at bilbruken ikke er veldig høy. Men potensialet for ytterligere reduksjon er tilstede, og de mange tiltakene som enten er gjennomført (sykkelparkering, bysykler, el-bil, videomøter) eller som vil bli vurdert, vil bidra til dette.

Kostnader for tiltakene er vanskelig å beregne når volum, ønsket standard og konkret utforming ikke er kjent.

Vedlegg 1: Noen eksempler



Sykkelprosjektet ved Aker Solutions i Stavanger

Aker Solutions satser sterkt på syklende ansatte når konsernet flytter fra seks-sju kontorsteder i Stavanger og inn i nybygg i Jåttåvågen i 2012.

De planlegger:

- 1000 sykkelparkeringsplasser innendørs og garderobekapasitet nok til alle som trenger det.
- Parkeringsplass til privatbiler blir et knapphetsgode. Bygget har 2200 kontorarbeidsplasser og bare 500 p-plasser. Dekningsgraden blir dermed 23 prosent, nesten en halvering fra forholdene ved Akers kontorbygg i dag.
- Bedriften vil innsisere sykkelruter fram til ansattes bydeler på Nord-Jæren.
- Gjøre en reisevaneundersøkelse i oktober og en etter innflytting i 2012.
- Lage ordning med behovsprøvd fordeling av p-plasser, der noen fordeles dag for dag ved spesielle behov.
- Vurderer bilpoolordning for at folk enkelt skal kunne reise på møter i regionen.
- Jobbe for båtforbindelse Jørpeland-Jåttåvågen.
- Mulig organisering av samkjøring til jobb, eller oppfordre til «park and ride»: Parkere bilen et sted og ta kollektivt til Jåttåvågen.

Resultat foreløpig: Sykkelandel sommer 2010: 19 %, vinter: 11 %.



Nesten halvert biltrafikk

Rapporten "Reisevaner for ansatte i CIENS-bedriftene før og etter samlokalisering i Forskningsparken". TØI/PROSAM 164 (2008) viser at til sammen 7 virksomheter i Forskningsparken på Blindern i Oslo har redusert sin bilbruk fra 36 til 20% (nesten halvering) som en samlet effekt av redusert parkeringsdekning, bedre kollektivtilbud og bedre lokalisering. Øvrige virksomheter i Forskningsparken har en bilandel på 34%. Redusert parkering er med andre ord et effektivt virkemiddel, sammen med et godt kollektivtilbud.

Resultatene viser at bilbruken til arbeid lett kan reduseres, selv utenfor sentrum, dersom man er villig til å ta i bruk de riktige virkemidlene.



Kongsberg Teknologipark har 6.000 ansatte og 50.000 besøkende

Bedriftene i teknologiparken og kommunen ønsker å redusere bilbruken og øke kollektivandelen til Teknologiparken.

Begrunnelser:

- Bidrag til redusert utslipp av CO₂
- Redusert trafikkbelastning i Kongsberg sentrum.
- Mindre areal til parkering i Teknologiparken
- Egen rushtidsbuss fra Gamlegrendåsen til næringsparken
- Samarbeider med Kongsberg kommune, Buskerud Fylkeskommune, Vestviken Kollektivtrafikk og Nettbuss om bedre kollektivtilbud lokalt og regionalt

- Jobber for nytt togstopp på Gomsrud
- Har bidratt økonomisk til ny gang-og sykkelbru over Lågen
- Bidrar økonomisk til kommunens infrastrukturfond (utbedring av gang-/sykkelveier)
- Vurderer mulighet for bysykler ved Knutepunktet og Teknologiparken



Videokonferanser sparer penger og miljø

Kværner Power har kontorer både i Norden, Brasil og USA. Noen ansatte har tatt i bruk videomøter i stedet for å reise, og sparer bedriften for penger og miljøet for utslipp.

Kværner Power har 1.400 ansatte i hovedsakelig 4 land, men denne beskrivelsen gjelder de 400 ansatte i Gøteborg. En gruppe på 15-20 mennesker anvender utstyret mer enn andre, og frekvensen har vært ca 11 møter pr måned. Bedriften har gjort et grovt overslag som viser at de sparer ca 40 flyreiser pr måned, eller grovt ca 2 mill SKR pr år. I tillegg spares reisetiden. Utstyret har kostet ca 200.000 SKR, inkludert vedlikehold.



Merck Serono i Geneve i Sveits har redusert bruken av privatbil fra 72 til 17 % av alle reiser.

Bedriften utvikler og produserer medisiner, og har 1300 ansatte. I 2006 ble 3 deler av bedriften samlokalisert, og det ble besluttet å utarbeide en mobilitetsplan (Travel plan), med det hovedmål å redusere bilbruken og CO₂-utslippene.

Følgende tiltak ble gjennomført fra 2006:

- Reisevaneundersøkelse og holdningsundersøkelse blant ansatte, blant annet om vilje til å endre reisemønster
- Parkeringsdekningen ble redusert fra 0,74 til 0,26 pr ansatt
- Bruk av p-plasser ble prioritert til handikappede, småbarnsforeldre, kameratkjørere og tjenestebiler
- De som ikke fikk p-plass fikk ca 2.500 kr til å bruke på alternativ transport
- Alle ansatte fikk en kvote på 35 p-billetter pr år
- Flere p-plasser under tak for sykkel
- Informasjon om rutetider for kollektivtransport
- Nettside for avtale om kameratkjøring

Følgende resultater er oppnådd i 2009:

- Bilbruken er redusert fra 72 til 17 % av alle reiser
- Bruk av kollektivtransport har økt fra 13 til 47 %
- Kameratkjøring har økt fra 4 til 16 %
- Bruk av innfartsparkering ved bane har økt fra 0 til 7 %
- Utslipp av CO₂ pr ansatt er redusert fra 1,08 tonn/år til 0,5 tonn/år