

Sammendrag:**Fakta om transport, næring og arbeidspendling i Buskerud**

TØI rapport 1423/2015

Forfattere: Jørgen Aarbaug, Njål Nore, Frants Gundersen
Oslo 2015, 45 sider

Buskerud har et robust og allsidig næringsgrunnlag. Fylket er todelt med betydelig befolknings- og næringsvekst i nedre deler av fylket, og beskjeden vekst i den øvre delen av fylket. De befolkningsrike kommunene i nedre deler av fylket er tett integrert i Osloregionen, som gir denne delen av fylket et ekstra bein å stå på. En utfordring i årene som kommer, kan bli å bremse veksten i biltrafikken i den nedre delen av fylket og bedre kollektivtilbudet. En annen utfordring kan bli å utvikle mer urbane bolig- og tettstedskvaliteter for å redusere bilavhengigheten generelt, og utvikle et boligtilbud som er tilpasset en kommende eldrebølge og nye generasjoner av innbyggere.

Reisemiddelfordeling

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2013/2014 viser at innbyggerne i Buskerud har et reisemønster som er nokså typisk for Norge. Bilen er det dominerende transportmiddelet i alle deler av fylket, fulgt av gange som det nest mest utbredte transportmiddelet. Sykkel og kollektivtransport er de to minst brukte transportmidlene.

Mellom 65 og 80 prosent av reisene skjer som bilfører eller bilpassasjer. Bilandelen er særlig høy i forstadskommunene rundt Oslo og Drammen. Lier (79 %), Hurum (80 %) og Øvre Eiker (80 %) er kommunene med den høyeste bilandelen (sum av fører og passasjer). Bykommunen Drammen skiller seg noe ut med en noe lavere andel på 64 prosent.

Gangandelen varierer mellom 11 prosent i Øvre Eiker og 23 prosent i landkommunene i de øvre delene av fylket («resten av Buskerud»). I Drammen er gangandelen 22 prosent.

Sykkelandelen er gjennomgående lav, som i de fleste andre områdene av Norge, og ligger gjennomgående på 4 prosent eller lavere. Kongsberg skiller seg ut med en sykkelandel på 8 prosent som er på samme nivå som andre typiske sykkelbyer som Trondheim og Tønsberg.

Kollektivandelen er på rundt 3 prosent i de fleste områdene av fylket. Kollektivandelen er noe høyere (4-6 prosent) for Nedre Eiker, Lier og Røyken som har en betydelig andel arbeidspendling til Oslo. Drammen skiller seg ut med en kollektivandel på 9 prosent.

Veitrafikk

Veitrafikken i Buskerud økte med 1,5 prosent per år i gjennomsnitt i perioden 2005-2014. Tilsvarende vekst i Akershus var på 1,4 prosent per år og for hele Norge 1,7 prosent per år.

De største trafikkmengdene per år i Buskerud kan forklares av noen hovedfaktorer:

- Bytrafikk i Drammen
- Rushtidtrafikk inn mot Oslo/Asker/Bærum fra vest som inkluderer E18, E16, Røykenveien og Slemmestadveien.
- Trafikk langs E 18 mellom Osloområdet og Buskerud/Vestfold/Sørlandet
- Hovedforbindelser mellom Østlandet og Vestlandet gjennom via Hønefoss og Kongsberg som gir opphav til mye tungtrafikk.
- Helgeutfart langs E18, E134, Rv 7 og E16.

Kollektivtrafikk

Kollektivtrafikken i Buskerud er dominert av reiser til/fra Osloområdet, lokale reiser rundt Drammen og i noen grad lokale reiser rundt Hønefoss. For resten av fylket utgjør kollektivtrafikken beskjedne andeler av antall reiser, typisk tre prosent.

Lokalbussene (Brakar) betjener rundt 2/3 av markedet med 10,8 millioner passasjerer per år, omtrent det samme omfanget i 2014 som i 2005 (SSBs statistikk for kollektivtransport). 41 prosent av trafikken skjer på linjer som har Drammen som hovedmarked, og 92 prosent av trafikken skjer i den nedre delen av fylket innenfor «Buskerudbyen», Ringerike og Røyken/Hurum.

Syssetting

For Buskerud som helhet kan det se ut til at næringslivet er ganske «robust». Kommuner med stort innslag av primærnæringer har hatt sysselsettingsvekst på linje med mer sentrale og folkerike kommuner i oppgangstider. Samtidig var det negative utslaget på konjunkturedgangen i 2009 mindre i Buskerud enn i andre deler av landet.

Kommunalt ansatte utgjør en større andel av arbeidsstokken i de mer perifere kommunene enn i de store sentrale kommunene. Disse arbeidsplassene er viktige lokalt, både fordi de representerer kompetansearbeidsplasser, og fordi de er lite konjunkturfølsomme.

Statlig sektor har motsatt mønster. Nesten alle statlige arbeidsplasser i Buskerud er lokalisert i kommunene Kongsberg, Ringerike og Drammen.

I likhet med resten av landet finner vi mer kompetansenæringer i byer og bynære områder enn i mer rurale strøk. Denne samvariasjonen er ikke så sterk som for forretningsmessig tjenesteyting – selv om forretningsmessig tjenesteyting inneholder en hel del kompetansenæringer.

Industrien trekkes ofte frem som en viktig sektor. Den har betydning for regional konkurransekraft (eksport av varer ut av regionen) og ringvirkninger for avledet virksomhet i andre næringer. Det er i byene vi finner flest industri-arbeidsplasser. Kongsberg med over 6000 er den 6. største industrikommunen i Norge. Ringerike,

Lier og Drammen har alle over tusen industriarbeidsplasser, men dette utgjør ikke en så stor andel av den totale sysselsettingen i disse kommunene.

Buskerud som helhet ligger omtrent på landsgjennomsnittet med hensyn til andelen sysselsatte innen jordbruk, rundt 1,7 prosent i 2014. Nedgangen i sysselsettingen har imidlertid vært mindre for Buskerud enn for hele landet. Landbruket i Buskerud klarer seg altså relativt bra i forhold til landbruket i resten av landet. Internt i fylket er det imidlertid store forskjeller på hvor viktig landbruket er.

Buskerud fylke ligger nær landsgjennomsnittet for reiseliv. I kommunene Flå, Krødsherad, Hemsedal og Hol utgjør reiseliv over 10 prosent av sysselsettingen.

Pendling

Hovedtendensen i Buskerud er lokal sysselsetting, og pendling mot sentra internt i fylket. Imidlertid er det betydelig utpendling til Oslo, Asker og Bærum, særlig fra Røyken og Hurum, men også fra Drammen, Lier og Hole kommuner.

Pendlingsomlandet til Drammen strekker seg i første rekke sørover og vestover, og inkluderer i hovedsak kommunene Nedre Eiker, Øvre Eiker, Lier, Modum, Sigdal, Sande og Svelvik. Det er også en betydelig utpendling fra Drammen mot Oslo og Akershus.

Kongsberg skiller seg fra Drammen ved at en langt større andel av de sysselsatte er bosatt i kommunen, og langt færre av de bosatte i kommunen pendler ut. Pendlingsomlandet til Kongsberg inkluderer særlig Øvre Eiker og Flesberg, men også Notodden, Lardal, Rollag og Hof har stor andel pendling til Kongsberg. I absolutte tall er det også betydelig pendling til Kongsberg fra Nedre Eiker, Drammen og Oslo.

Ringerike har et lite pendlingsomland, i hovedsak kommunene Hole, Jevnaker og Krødsherad. Tilsvarende er situasjonen i Gol og Nes, det er kun begrenset innpendling fra de nærmeste nabokommunene, i kilometer er imidlertid omlandet betydelig.

Oslo har et betydelig større pendlingsomland enn noen av byene i Buskerud. Imidlertid strekker pendlingsomlandet seg fra Oslo lengre østover og sørover enn vestover. Det indikerer at Buskerud i større grad enn Østfold har attraktive arbeidsplasser for egen befolkning.

Hovedtendensen i endringene i pendlingen mellom 2001 og 2013 er at mer pendling går mot lokale sentre. Det er også betydelig økning i returpendlingen særlig fra Oslo. Dette kan ha mange ulike årsaker, både at arbeidsplassene som finnes i Buskerud er mer attraktive relativt til arbeidsplassene som finnes i Oslo og Akershus. Det kan også være et tegn på endrede bopreferanser hvor unge i mindre grad etterspør landlige omgivelser og i større grad urbane miljøer enn det som var tilfellet ved årtusenskiftet.