



Reisevaneundersøkelse 2008
Kongsberg Næringspark



Reisevaneundersøkelse 2008

Kongsberg Næringspark

Øystein Engebretsen

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

Tittel: Reisevaneundersøkelse 2008 Kongsberg
Næringspark

Forfatter(e): Øystein Engebretsen

TØI rapport 947/2008

Oslo, 2008-02

29 sider

ISBN Papirversjon

ISBN 978-82-480-0860-6 Elektronisk versjon

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde:

Kongsberg Gruppen ASA, Kongsberg Næringspark
AS og Kongsberg kommune

Prosjekt: 3377 Reisevaneundersøkelse
Kongsberg Næringspark

Prosjektleder: Øystein Engebretsen

Kvalitetsansvarlig: Jon Martin Denstadli

Emneord:

Reisevaner; Arbeidsreiser; Kongsberg;
Reisevaneundersøkelse; Internettundersøkelse

Sammendrag:

Rapporten presenterer resultatene fra en
internettbasert reisevaneundersøkelse blant alle
ansatte i bedriftene i Kongsberg Næringspark. De
fleste som arbeider i Næringsparken bruker bil til
jobben, men Kongsberg forsvarer sin rolle som
sykkelby. På sommeren sykler 1/4 av de ansatte til
Næringsparken. Det er et mål å redusere bilbruken til
Næringsparken. De viktigste tiltakene kan gjøres
lokalt og omfatter blant annet busstilbud, gang- og
sykkelveier og byplanlegging.

Title: Travel Survey 2008 Kongsberg Industry Park

Author(s): Øystein Engebretsen

TØI report 947/2008

Oslo: 2008-02

29 pages

ISBN Paper version

ISBN 978-82-480-0860-6 Electronic version

ISSN 0808-1190

Financed by:

Kongsberg Gruppen ASA, Kongsberg Næringspark AS, and
The Municipality of Kongsberg

Project: 3377 Travel Survey Kongsberg Industry Park

Project manager: Øystein Engebretsen

Quality manager: Jon Martin Denstadli

Key words:

Travel behaviour; Commuting; Travel Survey; Internet

Summary:

The report presents the results of a web based travel
survey among employees at Kongsberg Industry Park in
Norway. This report is available only in electronic version.

Language of report: Norwegian

Rapporten kan bestilles fra:
Transportøkonomisk institutt, Biblioteket
Gautstadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

The report can be ordered from:
Institute of Transport Economics, The library
Gautstadalleen 21, NO 0349 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Dokumentet presenterer resultater fra en reisevaneundersøkelse blant ansatte i bedriftene i Kongsberg Næringspark. Undersøkelsen ble gjennomført i perioden 18.01.08-04.02.08. Respondentene har fylt ut spørreskjema på Internett.

Oppdragsgivere for prosjektet har vært Kongsberg Gruppen ASA, Kongsberg Næringspark AS og Kongsberg kommune. Kontaktpersoner for oppdragsgiverne har vært Ingebjørg Trandum - kommuneplanlegger Kongsberg kommune, Marit Nyhus - seksjonsleder for vei og park Kongsberg kommune, Marit Nygård - leder personal og kundeservice Kongsberg Næringspark AS, Frank Abelsen - eiendomssjef Kongsberg Næringspark AS, Nils Molin - Seniorrådgiver Corporate Social Responsibility and Corporate Governance Kongsberg Gruppen ASA.

Ved TØI har Øystein Engebretsen hatt ansvaret for opplegg og gjennomføring av undersøkelsen og har skrevet rapporten. Avdelingsleder Jon Martin Denstadli har kvalitetssikret undersøkelsesopplegget og rapporteringen. Trude Rømming har tilrettelagt spørreskjemaet for Internett og hatt ansvaret for utsending til respondentene. Arne Skogli har transformert intervjudata til SPSS-format.

Oslo, februar 2008
Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm
instituttssjef

Jon Martin Denstadli
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

1 Innledning	1
1.1 Undersøkelsesopplegg	1
1.2 Svarprosent og representativitet	1
2 Bosettingsmønster	4
2.1 Stort omland.....	4
2.2 De fleste har kort vei.....	5
3 Reisen til jobben	9
3.1 De fleste kjører bil	9
3.2 Bil er greiest – nødvendig for mange.....	10
3.3 Ærend til/fra jobb, reiser i løpet av arbeidsdagen.....	12
3.4 Sykkelenbyen Kongsberg	13
3.5 Bostedet bestemmer reisemåte.....	14
4 Tiltak for endring	16
4.1 Mål om mindre bilbruk	16
4.2 Potensialet for økt kollektivtrafikk	16
4.3 Potensialet for økt gang- og sykkeltrafikk.....	18
4.4 Byutvikling	19
5 Viktige funn	21
5.1 Utfordringene.....	21
5.2 Lokale tiltak viktigst	21
Kilder	22
VEDLEGG: Spørreskjema.....	23

Sammendrag:

Reisevaneundersøkelse 2008

Kongsberg Næringspark

Rapporten presenterer resultatene fra en internetbasert reisevaneundersøkelse blant alle ansatte i bedriftene i Kongsberg Næringspark. Undersøkelsen omfatter reisen til arbeid, både hvordan man reiste på undersøkelsesdagen og hvordan man pleier å reise i sommerhalvåret.

I nasjonal målestokk har Næringsparken et stort arbeidskraftomland. Nesten ti prosent av de ansatte bor mer enn 50 km fra Næringsparken. De aller fleste bor imidlertid innenfor en avstand som muliggjør daglig pendling (over 2/3 av de ansatte bor i Kongsberg kommune).

De fleste som arbeider i Næringsparken bruker bil til jobben. Kollektivtransport har liten betydning. Kollektivtilbudet er sjelden noe alternativ. Over 2/3 oppgir at tilbudet er for dårlig. Derimot er det ganske mange som velger å gå til arbeidet vinterstid.

Kongsberg forsvarer sin rolle som sykkelby. Selv på vinterstid ligger sykkelandelen for Næringsparken nesten på årsgjennomsnittet for landet (ca fem prosent). På sommeren sykler 1/4 av de ansatte til Næringsparken. Folks mulighet for valg av reisemåte avhenger både av hvor lang reisevei de har og av lokale forhold der de bor.

Det er et mål å redusere bilbruken til Næringsparken. Begrunnelsen er knyttet til overordnede miljøpolitiske mål, til lokale mål om redusert trafikkbelastning i Kongsberg sentrum og til ønske om reduksjon av areal til parkering i Næringsparken. Med flere tusen ansatte har trafikken til/fra Næringsparken stor betydning for trafikkforhold og miljøsituasjonen i Kongsberg tettsted.

Reisevaneundersøkelsen viser at de viktigste tiltakene kan gjøres lokalt. Noen eksempler er det pågående forsøket med rushtidsbuss til Næringsparken fra et av de store boligområdene i Kongsberg, det planlagte forsøket med shuttlebuss til Næringsparken fra Kongsberg stasjon, flere direkteruter (innenfor Kongsberg kommune), hyppigere avganger, flere holdeplasser ved Næringsparken (for eksisterende bussruter), ytterligere utbygging av gang- og sykkelveinettet og restriktive tiltak rettet mot deler av bilbruken. På lang sikt er det viktig at kommunen satser på utbyggingsmønstre som reduserer transportbehovet i tettstedet og kommunen generelt og til Næringsparken spesielt. En gang- og sykkelveibru over Numedalslågen til Næringsparken kan være et første steg for å bringe en større del av boligområdene innenfor næromlandet til Næringsparken.

1 Innledning

1.1 Undersøkelsesopplegg

Reisevaneundersøkelsen er foretatt blant alle som har sin arbeidsplass i en av de 37 bedriftene i Kongsberg Næringspark. Alle har fått et internettbasert spørreskjema tilsendt fra TØI via e-post. Noen dager før utsending av spørreskjemaet, ble det sendt ut et forvarsel om undersøkelsen (som e-post) fra administrerende direktør i Kongsberg Næringspark AS. De som deltok i undersøkelsen fikk anledning til å være med i trekningen av tre sykler.

Undersøkelsen omfatter reisen til arbeid, både hvordan man reiste på undersøkelsesdagen og hvordan man pleier å reise i sommerhalvåret. Spørreskjemaet er basert på en blanding av spørsmålene som benyttes i den nasjonale reisevaneundersøkelsen (Denstadli et al 2006) og spørsmål tilpasset de lokale forholdene for Kongsberg Næringspark (se vedlegg). Det er også lagt inn en del spørsmål knyttet til ønskede og planlagt tiltak. De lokale spørsmålene er utarbeidet i samarbeid med oppdragsgiverne.

En del respondenter har sendt inn kommentarer via e-post (adresse oppgitt i undersøkelsen). De fleste kommentarene gjelder konkrete forslag til tiltak (nye bussruter, nye holdeplasser, nye gangbruer med mer). Flere av kommentarene har vært til stor hjelp i analysearbeidet.

1.2 Svarprosent og representativitet

Det ble sendt ut i alt 4 673 spørreskjemaer. 353 av utsendingene ble forkastet som følge av feil i e-postadressene eller andre feil. Det betyr at nettoutvalget besto av 4 320 ansatte (det er ikke tatt hensyn til om personer var bortreist eller syke). Av disse har 2 529 besvart undersøkelsen med komplett utfylling av spørreskjemaet. Dette gir en svarandel på nesten 59 prosent. I analysen har vi også benyttet svarene fra 83 personer som har foretatt en delvis utfylling (ikke besvart alle spørsmålene). Regner vi med disse kommer svarprosenten opp i over 60¹. Dette er en svært høy svarprosent for denne typen undersøkelser.

Respondentene ble bedt om å fylle ut spørreskjemaet den dagen det ble mottatt, eller senest i løpet av 2-3 dager. For å unngå systematiske feil med overrepresentasjon av enkelte ukedager, ble det lagt opp til utsending med lik fordeling på alle virkedager i én uke fra fredag 18. til torsdag 24. januar.

¹ Det er registrert 31 skjemaer uten utfylling. Disse er selvfølgelig forkastet. Noen få respondenter har fylt ut to skjemaer (har ved en feil fått to passord for innsending). For disse har vi forkastet det ene svaret.

Adressatene ble tilfeldig fordelt på utsendingsdag uavhengig av hvilken bedrift de var ansatt i. En del feil i adresselister medførte en del avvik fra planen². De utfylte spørreskjemaene viser at det likevel er oppnådd en relativt jevn fordeling på dagene rundt helg (mandag og fredag) og dager midt i uken (tirsdag-torsdag). Noen få skjemaer er fylt ut lørdag eller søndag. Fordelingen på ukedager gir dermed ingen systematiske feil i de innkomne svarene. Svarene kom inn fra og med fredag 18. januar til og med torsdag 7. februar.

Det er 37 bedrifter i næringsparken. Tabell 1.1 viser fordelingen av svar i forhold til fordelingen av antall ansatte i de ulike bedriftene (bedrifter med færre enn 40 ansatte er presentert samlet). Som vi ser er de to fordelingene tilnærmet like. Det kan således hevdes at undersøkelsen er representativ i forhold sammensetningen av bedrifter i næringsparken.

Tabell 1.1: Fordeling av ansatte og svar på reisevaneundersøkelsen (RVU) etter bedrift. Bedrifter i Kongsberg Næringspark. Prosent.

Bedrift	Ansatte	Svar RVU
Bennex AS	1	1
Dresser-Rand AS	3	3
Esko-Graphics Kongsberg AS	1	1
FMC Kongsberg Subsea	33	32
Kongsberg Defence & Aerospace	24	25
Kongsberg Gruppen ASA	3	3
Kongsberg Maritime AS	20	20
Kongsberg Næringspark AS	1	2
Kongsberg Terotech AS	1	1
Teknologisk Institutt AS	1	1
Volvo Aero Norge AS	10	8
Andre	2	4
I alt	100	100
Antall ansatte / antall svar (N)	4670	2534

TØI rapport 947/2008

Alders- og kjønnsfordelingen i Næringsparken avviker fra den normale yrkesbefolkningen. Blant de bosatte yrkesaktive i Buskerud er 47 prosent kvinner (tall for 2007 beregnet ved hjelp av tall fra SSB – Statistikkbanken). Blant respondentene i undersøkelsen er det kun 23 prosent kvinner. Aldersfordelingen blant respondentene har en klar overrepresentasjon i aldersgruppen 30-49 år sammenlignet med de yrkesaktive i Buskerud, særlig for kvinner (tabell 1.2). Forskjellene skyldes trolig at bedriftene i Næringsparken gjennomgående er høykompetansebedrifter innenfor teknologi.

² For én av bedriftene manglet mange e-postadresser ved oppstart av utsendingen. Alle disse ble sendt ut fredag 25. januar. En mindre del av utsendingen hadde falt ut fredag 18. januar. Disse ble sendt ut torsdag 24. januar. Utsendingen onsdag 23. januar måtte utsettes til torsdag for å rette opp en formidlingsfeil i en av bedriftene. Det ble også foretatt noen få ekstra utsendinger mandag 28. januar.

Tabell 1.2: Aldersfordeling etter kjønn blant respondentene i Kongsberg Næringspark vinteren 2008 og blant yrkesaktive bosatte i Buskerud fylke 2007 (beregnet med tall fra SSB – Statistikkbanken).

Aldersgruppe	Respondenter Næringsparken			Beregnet yrkesaktive Buskerud		
	Kvinner	Menn	Total	Kvinner	Menn	Total
Under 20 år	0,2	0,1	0,1	5,1	4,5	4,8
20 - 29 år	9,4	11,6	11,1	16,7	16,1	16,4
30 - 39 år	30,4	26,6	27,5	23,7	23,5	23,6
40 - 49 år	35,5	27,6	29,4	23,8	23,5	23,6
50 - 59 år	19,5	22,9	22,1	21,3	21,1	21,2
60 - 69 år	4,4	10,1	8,8	8,9	10,2	9,6
70 år eller mer	0,7	1,1	1,0	0,6	1,1	0,9
I alt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	586	1915	2501			

TØI rapport 947/2008

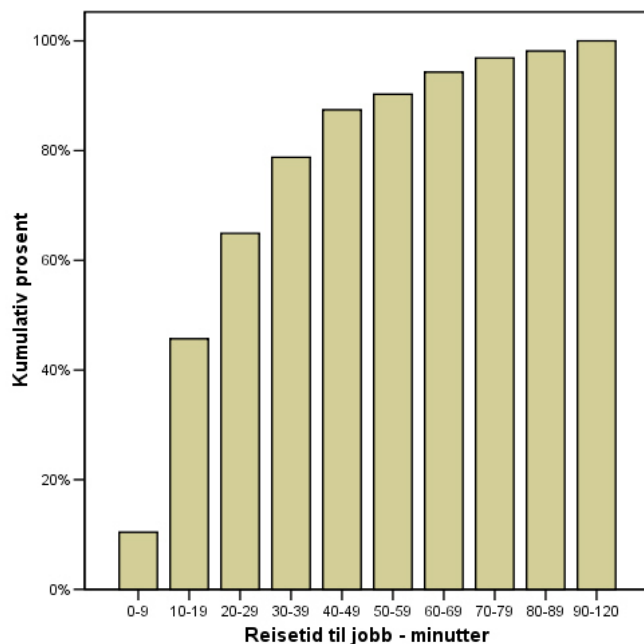
2 Bosettingsmønster

2.1 Stort omland

Tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (Engebretsen 2006) viser at under fem prosent av arbeidsreisene³ i Norge er mer enn 50 km. For arbeidsplasser i tettsteder med 5 000 – 50 000 innbyggere (Kongsberg tettsted har ca 18 000 bosatte), er det under fire prosent som bor mer enn 50 km fra arbeidsplassen.

I nasjonal målestokk har Næringsparken et stort arbeidskraftomland. Nesten ti prosent av de ansatte bor mer enn 50 km fra Næringsparken. De aller fleste bor imidlertid innenfor en avstand som muliggjør daglig pendling. 99 prosent har en reisevei på under ti mil (regnet langs raskeste kjørerute med bil). Innenfor dette omlandet finner vi for eksempel Oslo, hele Vestfold og Grenland.

Nesten ingen bruker mer enn to timer til jobben. 90 prosent bruker under én time, mens nesten 2/3 bruker under halvtimen (figur 2.1).



TØI rapport 947/2008

Figur 2.1: Kumulativ fordeling av reisetider til jobb. Omfatter ansatte i Kongsberg Næringspark med to timer eller mindre i reisetid. Vinteren 2008.

³ Tallene gjelder såkalte hovedreiser. Det vil si at vi regner med hele reisestrekningen hjemmefra til jobb uavhengig om man har hatt et kort stopp underveis, f eks innom butikken, levering av barn i barnehagen etc. De fleste resultater fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene presenteres som enkeltreiser, dvs at reisene deles opp etter alle enkeltgjøremål man har i løpet av en dag.

En viss usikkerhet er knyttet til ukependlere. Noen har oppgitt pendlerboligen i Kongsberg som bolig, mens andre åpenbart har oppgitt sin hovedbolig. Det kan ha medført at vi har fått med en del opplysninger om reise til arbeid som gjelder en lokalreise i Kongsberg, men som har blitt knyttet til et bosted langt unna. I følge våre beregninger berører dette maksimalt om lag 0,5 prosent av svarene⁴.

Noen få ansatte har sin hovedarbeidsplass ved avdelinger andre steder i landet og oppholder seg bare enkelte dager i Næringsparken i Kongsberg. Det varierer hvordan disse har besvart spørsmålene om reisen til arbeid, noen har oppgitt reise til Næringsparken mens andre kan ha oppgitt reise til sitt hovedarbeidssted. Det siste problemet gjelder trolig kun noen svært få personer.

2.2 De fleste har kort vei

Selv om Næringsparken har stort arbeidsreiseomland, har de fleste likevel kort vei. Over 2/3 av de ansatte bor i Kongsberg kommune (tabell 2.1, figur 2.2). Av de som pendler inn fra andre kommune, bor de fleste i de nærmeste nabo-kommunene.

Tabell 2.1: De ansatte i Kongsberg Næringspark etter bostedskommune-/region.

Kommune/region	Andel
KONGSBERG	67,7
ØVRE EIKER	5,9
NEDRE EIKER	2,6
MODUM	1,1
DRAMMEN	4,2
LIER	0,9
FLESBERG	3,2
BUSKERUD ellers	1,0
NORDRE VESTFOLD	3,3
VESTFOLD ellers	1,0
NOTODDEN	3,7
TELEMARK ellers	2,2
ASKER og BÆRUM	1,1
OSLO	1,1
ANDRE REGIONER	1,0
I ALT	100,0
N	2529

TØI rapport 947/2008

⁴ Et anslag på antall langpendlere med pendlerbolig i Kongsberg får vi ved å plukke ut personer som har oppgitt at de bor i en kommune som ligger mer enn 30 km fra Kongsberg (avstand regnet langs vei mellom kommunesentrene) og som har oppgitt at de har spasert til jobben eller reist i mindre enn 10 minutter (det vil si personer som åpenbart bare har reist en kort strekning). Av de som har foretatt komplett utfylling av spørreskjemaet, gjelder dette maksimalt 16 personer. De fleste av disse spaserte til jobben.

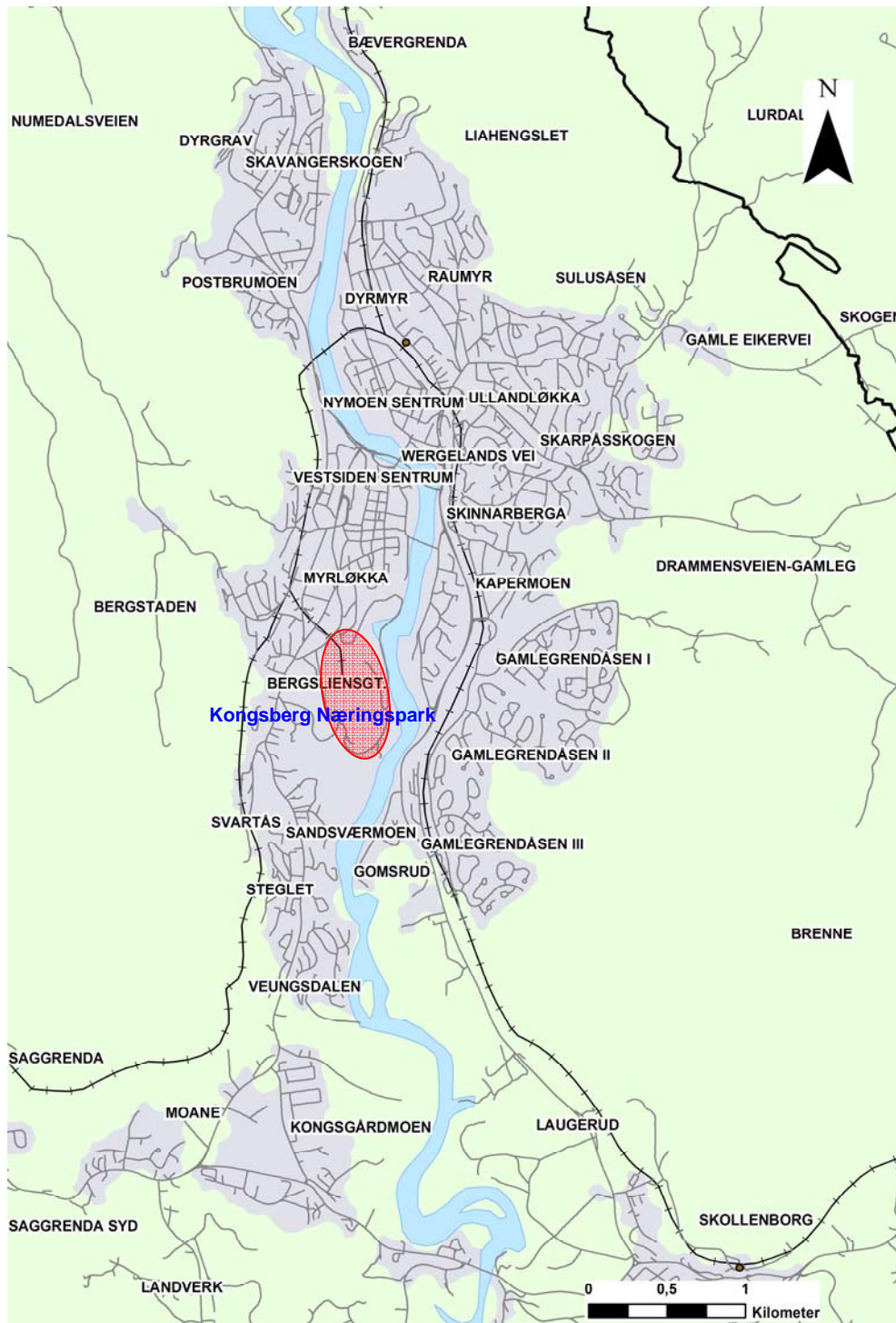


TØI rapport 947/2008

Figur 2.2: Kommuner i dagpendlingsområdet til Kongsberg Næringspark (Våle og Ramnes er slått sammen til Re kommune).

De som bor innenfor Kongsberg kommune er i hovedsak konsentrert til tettstedet Kongsberg (tabell 2.2 og figur 2.3). Ganske mange (ca 18 prosent) bor innenfor gangavstand i kretsene Kongsberg sentrum, Vestsiden, Myrløkka, Bergslien og Bergstaden nord for Næringsparken og kretsene Sandsværmoen, Stegelet, Svartås og Veungsdalen sør for Næringsparken. Utover disse områdene er det særlig i Gamlegrendåsen/Gomsrud og Raumyr/Dyrmyr/Sulusåsen/Gml Eikervei at mange av de ansatte bor. Området Raumyr/Dyrmyr/Sulusåsen/Gml Eikervei ligger 2,5-3,5 km fra Næringsparken. Til Gamlegrendåsen/Gomsrud er det også om lag 3,0 km, selv om området ligger tvers over Numedalslågen ved Næringsparken (ca 1 km i luftlinje).

Næringsparkens lokalisering gjør det mulig for mange å gå eller sykle til arbeid. Kongsberg markedsfører seg som sykkelby. Flere sykkelveier er anlagt, men det er fortsatt ikke et tilfredsstillende tilbud i alle områder. Fra Gamlegrendåsen/-Gomsrud er for eksempel gang-/sykkelvei planlagt bygget først i 2009 (kongsberg.kommune.no).



TØI rapport 947/2008

Figur 2.3: Grunnkretser i sentrale deler av Kongsberg kommune. Kongsberg og Skollenborg tettsteder.

Tabell 2.2: Ansatte i Kongsberg Næringspark som bor i Kongsberg kommune etter boområde i kommunen.

Område	Andel bosatte
Sentrum Vestsiden/Myrløkkka/Bergslien/Bergstaden	7,1
Sandsværmoen/Stegelet/Svartås/Veungsdalen	10,4
Sentrum Nymoene/Wergelandsv/Ullandløkkka/Skarpåsskogen	5,0
Kapermoen/Skinnarberga	5,3
Gamlegrendåsen/Gomsrud	26,4
Raumyr/Dyrmyr/Sulusåsen/Gml Eikervei	20,5
Bævergrenda/Liahengslet	1,6
Skavangerskogen/Dyrgrav/Postbrumoen	7,3
Kongsgårdmoen/Moane	2,3
Skollenborg/Brenne/Laugerud/Landverk	4,0
Saggrenda/Meheia	2,0
Kongsberg kommune nord	1,2
Kongsberg kommune sør	4,5
Kongsberg kommune ufordelt	2,5
Total	100,0
N	1713

Kongsberg kommune nord omfatter kretsene nord for Dyrgrav til og med Øvre Jondalen.
 Kongsberg kommune sør omfatter kretsene sør for Skollenborg til og med Vittingfoss i sør.
 Kongsberg kommune ufordelt gjelder respondenter som ikke har oppgitt boområde i Kongsberg.
 TØI rapport 947/2008

3 Reisen til jobben

3.1 De fleste kjører bil

De fleste som arbeider i Næringsparken bruker bil til jobben, hovedsakelig som fører (tabell 3.1). Kollektivtransport har liten betydning. Derimot er det ganske mange som velger å gå til arbeidet vinterstid selv om de fleste av dem (87 prosent) kunne brukt bil (har førerkort og tilgang på bil). Den høye andelen som spaserer er en avspeiling av at mange bor innenfor akseptabel gangavstand til Næringsparken (se tabell 2.2). Det er også relativt mange som bruker sykkel selv i januar.

Det er få som bytter transportmiddel på vei til jobben. Knappt tre prosent oppga at de hadde brukt et annet transportmiddel i tillegg til hovedtransportmiddelet. Den vanligste kombinasjonen er at man er bilfører eller bilpassasjer på deler av strekningen.

Tabell 3.1: Arbeidsreiser til Kongsberg Næringspark vinteren 2008.

Hovedtransportmidde l	Prosent
Til fots	16,2
Sykkel	4,7
Motorsykkel/moped	0,1
Bil som fører	64,4
Bil som passasjer	7,3
Taxi	0,0
Buss	6,1
Tog	0,5
Annet (inkl fly)	0,8
Total	100,0
N	2612

TØI rapport 947/2008

Hvor representativ er reisemiddelfordelingen i tabell 3.1? Tabellen viser hvordan respondentene reiste til jobben den dagen de fylte ut skjemaet. Noen reiste imidlertid på en annen måte den dagen enn de pleier å gjøre om vinteren. Hvis vi ser på hva folk sier de *pleier* å gjøre, kan det se ut til at bruken av buss vanligvis er noe lavere og at innslaget av gangturer, sykkel og bil (bilfører) er noe høyere. Forskjellene er imidlertid små og usikre. Vi har derfor valgt å benytte tallene for dagens reise i våre presentasjoner⁵.

⁵ Dvs at vi tar utgangspunkt i reisemåtene på en tilfeldig valgt dag slik man vanligvis gjør i nasjonale reisevaneundersøkelser (der spør man om gårdagens reiser).

3.2 Bil er greiest – nødvendig for mange

Det ble på forhånd antatt at det er en viss mangel på parkeringsplasser i Næringsparken. De fleste bilførerne finner imidlertid parkeringsplass i nærheten. 97 prosent har parkeringsmulighet i eller ved Næringsparken. Undersøkelsen sier imidlertid ikke noe om kapasiteten er fullt utnyttet og om bedre tilgang på parkeringsplass kunne ført til at flere ville valgt å bruke bil (som sjåfør). Tidligere undersøkelser (bl a Engebretsen 2006) har vist at mangel på gratis parkeringsplass (ved jobben) er en av de viktigste årsakene til at folk ikke bruker bil til jobben.

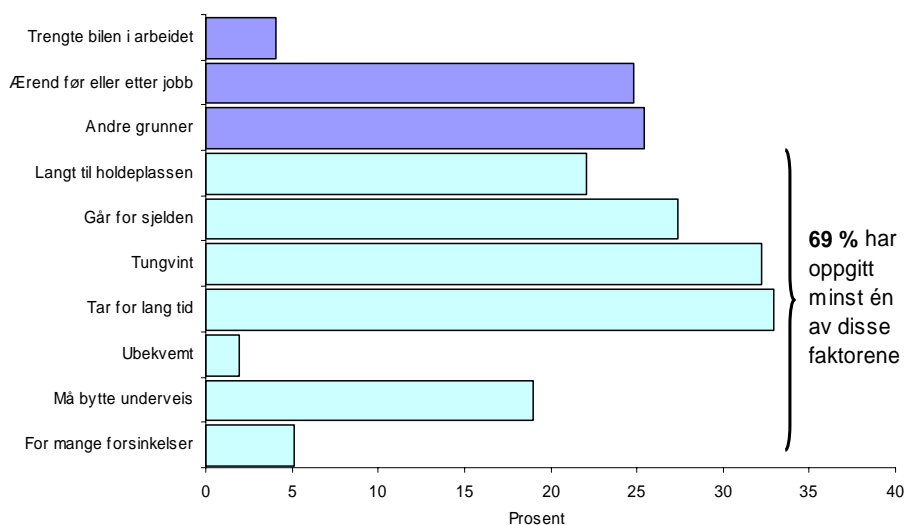
Tabell 3.2: Parkeringsplass ved jobben for dem som kjører bil selv. Ansatte i Kongsberg Næringspark. Vinteren 2008.

Parkeringsplass	Andel
På reservert plass innenfor Næringsparken	20
På parkeringsplass ved Næringsparken	76
Langs offentlig vei/gate i nærheten av Næringsparken	1
Annet sted	2
I alt	100
N	1677

TØI rapport 947/2008

Kollektivtilbudet er sjelden noe alternativ. Over 2/3 oppgir at tilbudet er for dårlig basert på minst én av sju kvalitetsvariable (figur 3.1). Mange har lang vei til nærmeste holdeplass, det er få avganger, kollektivreisen tar for lang tid og oppleves som tungvint.

En del er avhengig av bil for å kunne utføre ærend på vei til eller fra jobb. Andre kan være bundet til bil av helsemessige årsaker. Det er imidlertid få som bruker bil fordi de trenger den i arbeidet.



TØI rapport 947/2008

Figur 3.1: Årsaker til at bilførere og bilpassasjerer ikke velger kollektivtransport (flere grunner kunne oppgis). Arbeidsreiser til Kongsberg Næringspark vinteren 2008. Prosent. (N=1866.)

Kollektivtilbudet til Næringsparken er dårlig for de fleste – uansett hvordan de reiser i dag. Riktignok har halvparten av respondentene 1 km eller mindre å gå til holdeplassen (tabell 3.3), men det er få avganger å velge mellom (tabell 3.4). Det er bare 15 prosent som har to eller flere avganger per time der de bor (usikkert anslag siden hele 30 prosent ikke vet hvor ofte bussen går). En firedel av respondentene oppgir at det ikke fins noe kollektivtilbud de kan bruke til jobben. Dersom man prøver å komme seg fram med kollektivtransport, er 35 prosent i tillegg avhengig av å bytte underveis.

Samlet sett er det kun 14 prosent av respondentene som kjenner til rutetilbudet og som har maks 2 km til holdeplassen og minst to avganger per time. Av dem som har så god standard er det ca 1/5 som bruker buss til jobben⁶. 12-13 prosent av dem som mangler tilfredsstillende kollektivtilbud bor imidlertid innenfor nærområdet til Næringsparken. Mange av disse kan spasere til jobb.

Tabell 3.3: Avstand fra de ansattes bolig til nærmeste stoppested på det kollektivtilbudet de kan bruke til jobben. Ansatte i Kongsberg Næringspark. Prosent.

Avstand til nærmeste stoppested for kollektivtilbud til jobb	Prosent
250 meter eller mindre	15,1
251-500 meter	20,3
501meter - 1,0 km	15,1
1,1-1,5 km	7,4
1,6-2,0 km	6,2
2,1-3,0 km	5,4
Mer enn 3,0 km til stoppested	5,6
Fins ikke kollektivtilbud	25,0
Total	100,0
N	2583

TØI rapport 947/2008

Tabell 3.4: Antall avganger per time på det kollektivtilbudet de ansatte kan bruke til jobben. Ansatte i Kongsberg Næringspark. Prosent.

Avganger per time for kollektivtilbud til jobb	Prosent
4 ganger eller mer per time	6,0
3 ganger per time	2,4
2 ganger per time	6,7
1 gang per time	22,6
Sjeldnere	7,3
Vet ikke	29,9
Fins ikke kollektivtilbud	25,1
Total	100,0
N	2574

TØI rapport 947/2008

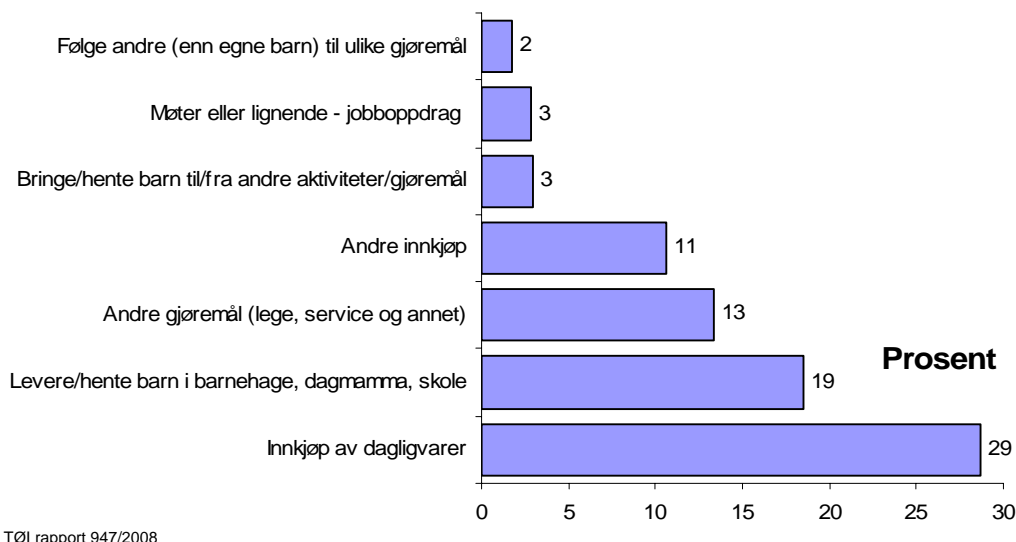
⁶ På den annen side har halvparten av bussbrukerne dårligere tilbud. I stor grad dreier dette seg om pendlere med Timeekspresen (T1) fra Notodden i Vest eller fra kommunene øst for Kongsberg. Timeekspresen har avgang hver time hele dagen og har holdeplass ved Næringsparken.

3.3 Ærend til/fra jobb, reiser i løpet av arbeidsdagen

Det er mange som har gjøremål underveis til/fra jobb. Dette gjaldt omtrent halvparten av respondentene på undersøkelsesdagen (minst ett gjøremål). Om lag en firedel av respondentene oppgir at gjøremål underveis til/fra jobb er en årsak til at de velger å bruke bil (figur 3.1).

Det viktigste gjøremålet er innkjøp av dagligvarer (figur 3.2). Deretter følger levering eller henting av barn i barnehage, hos dagmamma eller på skolen. Andre gjøremål (som å oppsøke lege/tannlege eller annen service) og innkjøp av annet enn dagligvarer utgjør omtrent like store grupper.

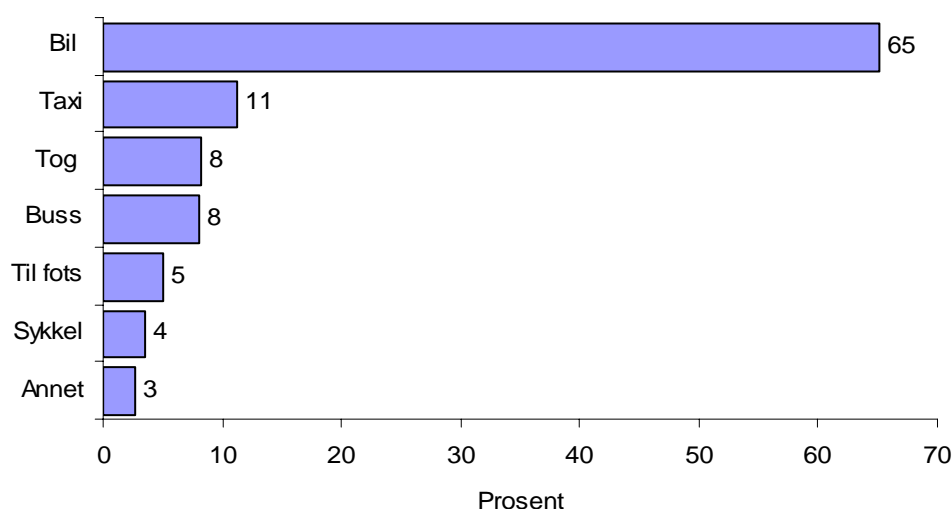
Sammenlignet med tall for hele landet (Engebretsen 2006), er det mye mer vanlig med gjøremål på vei til eller fra jobb for de ansatte i Næringsparken. Det er ikke undersøkt hva som er årsaken til disse forskjellene, men overrepresentasjon i aldersgruppen 30-49 år sammenlignet med yrkesbefolkningen generelt (tabell 1.2), kan bety et større innslag av barnefamilier blant Næringsparkens ansatte.



TØI rapport 947/2008

Figur 3.2: Gjøremål på vei til eller fra jobb (flere ærend kunne oppgis). Ansatte i Kongsberg Næringspark. Prosent (N=2567).

På den daglige reisen til/fra jobb er det få som gjennomfører møter for jobben (figur 3.3). Derimot har 3/4 av de ansatte innimellom møter utenfor Næringsparken i arbeidstiden. Det vanligste er å bruke bil til/fra slike møter. Kollektivtransport og ikkemotorisert transport forekommer også, men i mindre utstrekning. Sammenlignet med arbeidsreisene (tabell 3.1), ser det ut til at kollektivtransport brukes i noe større grad til tjenestereiser. Det er imidlertid viktig å huske at på dette spørsmålet kunne hver respondent oppgi to vanlige reisemåter (se vedlegg). For noen betyr det at de har oppgitt for eksempel både bil og tog.



TØI rapport 947/2008

Figur 3.3: Vanligste transportmiddel ved møter i arbeidstiden utenfor Næringsparken (kunne oppgi opp til to svar). Ansatte i Kongsberg Næringspark. Prosent (N=2564).

3.4 Sykkelbyen Kongsberg

I undersøkelsen ble respondentene stilt spørsmål om hvordan de vanligvis reiser til arbeidet i sommerhalvåret (se vedlegg). Ved hjelp av disse svarene har vi forsøkt å beregne et årgjennomsnitt (aritmetisk gjennomsnitt vinter og sommer) som kan sammenlignes med resultatene fra nasjonale undersøkelser (tabell 3.5). Tallene for vinter er basert på reisen den dagen respondenten fylte ut spørreskjemaet.

Tabell 3.5: Reisemåte ved arbeidsreiser til Kongsberg Næringspark vinter/sommer og årgjennomsnitt for landet og for arbeidsplasser i tettsteder med 5 000 – 50 000 bosatte. Tallene for landet og tettstedene er hentet fra Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 og viser hovedreiser hjemmefra til jobb (Engebretsen 2006).

Transportmiddel	Hjemmefra til arbeid i Næringsparken			Hjemmefra til arbeid 2005		
	Vinter 2008	Vanlig reisemåte sommer	Snitt	Hele landet	Tettsteder 5000-50000 bosatte	
Til fots	16,2	8,6	12,4	*	10,7	12,1
Sykkel	4,7	25,0	14,8	* ^	5,5	6,2
Motorsykkel/moped	0,1	1,6	0,8		0,5	0,3
Bil som fører	64,4	56,2	60,3	* ^	65,3	70,3
Bil som passasjer	7,3	4,1	5,7		5,1	5,0
Taxi	0,0	0,7	0,4		0,2	0,0
Buss/bane	6,6	3,5	5,0	*	10,3	4,9
Annet (inkl fly)	0,8	0,4	0,6	* ^	2,4	1,3
Total	100,0	100,0	100,0		100,0	100,0
N	2612	2564	2564		5634	1760

* Årgjennomsnitt for Kongsberg signifikant forskjellig (95% nivå) fra nasjonalt årssnitt.

^ Årgjennomsnitt for Kongsberg signifikant forskjellig (95% nivå) fra årssnitt for tettsteder.

TØI rapport 947/2008

Resultatene tyder på at Kongsberg forsvare sin rolle som sykkelby. Selv på vinterstid ligger sykkelandelen for Næringsparken nesten på årsgjennomsnittet for landet. På sommeren er det hele 25 prosent av de ansatte som sykler til Næringsparken. Basert på vårt beregnede gjennomsnitt, ser det altså ut til at sykkelandelen for Næringsparken ligger på godt over landsgjennomsnittet.

Det er imidlertid mest riktig å sammenligne med arbeidsplasser i tettsteder som svarer noenlunde til Kongsberg i størrelse. Kongsberg har om lag 18 000 bosatte. I tabellen har vi sammenlignet med tettsteder med 5 000 – 50 000 bosatte. Også ved denne sammenligningen framstår Næringsparken med høyere sykkelandel. Bilandelen er derimot signifikant lavere for Næringsparken.

Mange av dem som kjører bil til Næringsparken om vinteren, bruker sykkel eller går til fots i sommerhalvåret. Mange av dem som går til fots om vinteren, skifter til sykkel i sommerhalvåret.

3.5 Bostedet bestemmer reisemåte

Folks mulighet for valg av reisemåte avhenger både av hvor lang reisevei de har og av lokale forhold der de bor. Forskjellene er vist i tabell 3.6 der Kongsberg kommune er delt i soner basert på grunnkretsens avstand til Næringsparken (se figur 2.3). Bostedskommuner utenfor Kongsberg er delt inn etter de fire hoved-innfartskorridorene (over Kongsbergs kommunegrenser) når man skal til Næringsparken⁷.

Hovedmønsteret som framtrer er at lokalområdet rundt Næringsparken har en høy andel ikkemotoriserte reiser. Også fra områdene nord for Vestsiden sentrum er det mange som går og sykler. Det er imidlertid store variasjoner innenfor dette store området. De gående og syklende kommer (relativt sett) mest fra Nymoens sentrum og de nærmeste kretsene rundt.

Gamlegrendåsen/Gomsrudområdet peker seg ut med relativt høy kollektivandel. Basert på opplysningene fra respondentene er det også dette området som har best kollektivtilbud til Næringsparken. Området betjenes vinteren 2008 av en rushtidsrute med avgang hvert 20 minutt om morgenen fra Gamlegrendåsen/Gomsrud direkte til Næringsparken og motsatt på ettermiddagen (figur 3.4). Ruten er et prøveprosjekt finansiert av alle bedriftene i Næringsparken (Laagendalsposten)⁸.

Også over kommunegrensen i vest er det relativt mange som reiser kollektivt. Nesten 3/4 av dem som reiser over kommunegrensen i vest er bosatt i Notodden. Mange av disse benytter åpenbart Timeekspresen (linje T1) som går fra Notodden hver time og stopper ved Næringsparken. Kjøretiden er kun 35 minutter.

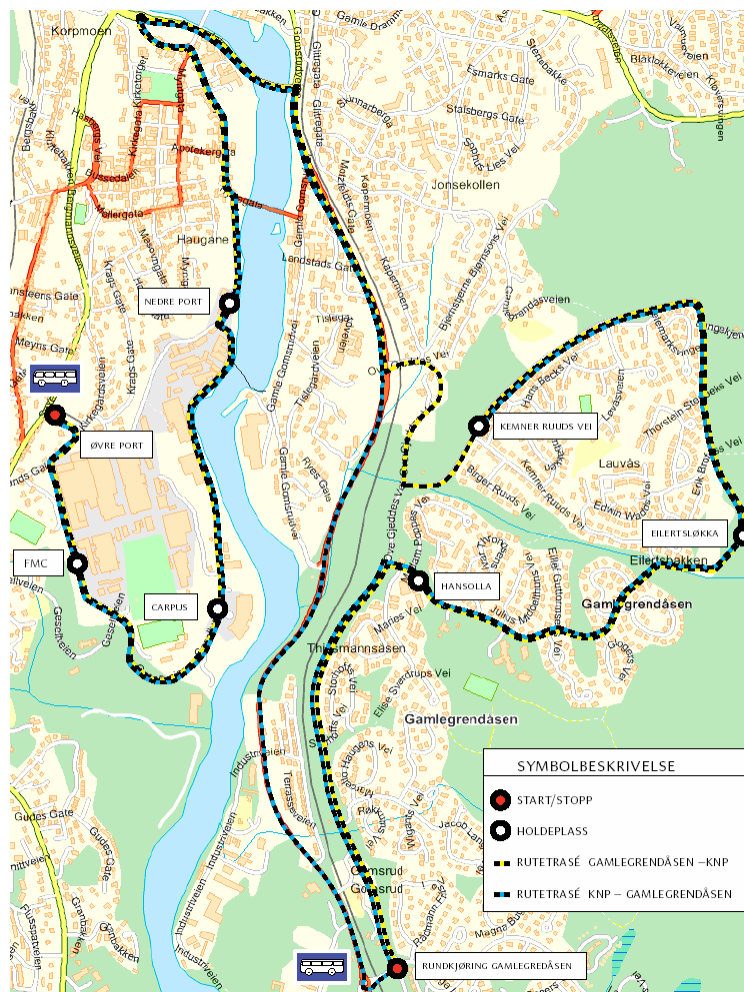
⁷ Basert på raskeste reiserute til Næringsparken fra kommunen der respondenten bor.

⁸ Rutetilbudet er ellers basert på bytte av buss i Kongsberg Knutepunkt. Prosjektet varer i første omgang fram til utgangen av april 2008.

Tabell 3.6: Arbeidsreiser til Kongsberg Næringspark etter bosted i Kongsberg kommune og etter innreiserute over kommunegrensen. Vinteren 2008. Prosent.

Arbeidsreisens startsted eller innfallsport over kommunegrensen	Til fots/sykel	Bil, MC	Kollektivt	Annet	I alt	N
Lokalområdet (Innenfor Sentrum Vest siden og Veungsdalen)	57	43	0	0	100	299
Kongsberg tettsted nord (Innenfor Kapermoen, Dyrgrav, Bævergrenda)	30	69	1	1	100	681
Kongsberg tettsted øst (Gamlegrendåsen/Gomsrud)	23	58	19	0	100	452
Kongsgårdmoen/Moane, Skollenborg, Saggrenda/Meheia	7	92	1	0	100	142
Kongsberg kommune sør/nord/ufordelt	17	83	1	0	100	139
Kommunegrense øst (E134)	3	89	8	0	100	473
Kommunegrense sør (Rv40)	2	92	5	2	100	121
Kommunegrense vest (E134)	1	79	20	1	100	126
Kommunegrense nord (Rv40)	2	97	1	0	100	95
I alt	21	72	7	0	100	2528

TØI rapport 947/2008



TØI rapport 947/2008

Figur 3.4: Rushtidsrute Gamlegrendåsen - Kongsberg Næringspark (Rute 1). Prøveprosjekt vinteren 2008. (Kilde: Kongsberg Næringspark AS).

4 Tiltak for endring

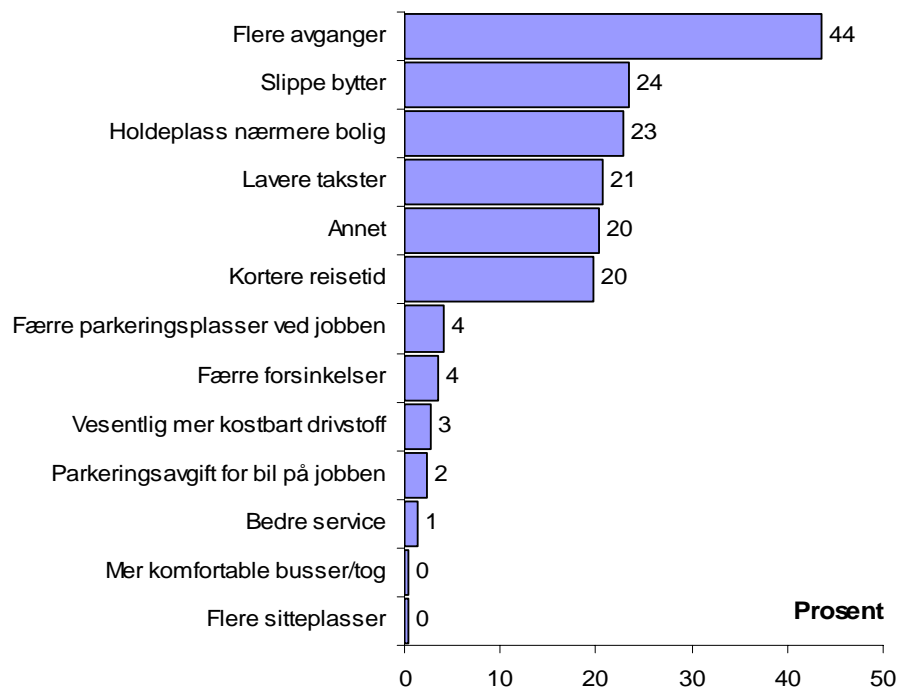
4.1 Mål om mindre bilbruk

Kongsberg Næringspark og Kongsberg kommune ønsker å redusere bilbruken til Næringsparken. Begrunnelsen er knyttet til overordnede miljøpolitiske mål om redusert utslipp av CO₂, til bymiljømål om redusert trafikkbelastning i Kongsberg sentrum og til behovet for konvertering av arealer fra parkering til utbygging av næringsbygg i Næringsparken.

4.2 Potensialet for økt kollektivtrafikk

Som vi har omtalt foran, vurderes kvaliteten på kollektivtilbudet til Næringsparken som gjennomgående dårlig (figur 3.1). Det er bare for et par relasjoner, fra henholdsvis Gamlegrendåsen (prøveprosjekt med rushtidsrute – figur 3.4) og Notodden, at tilbudet framstår som relativt attraktivt.

I undersøkelsen ble folk som vanligvis bruker bil (fører eller passasjer), spurt om hva som må til for at de skal vurdere å skifte til kollektivtransport. Man ble bedt om å merke av de to viktigste tiltakene (se vedlegg).



TØI rapport 947/2008

Figur 4.1: Bilbrukernes (førere og passasjerer) prioritering av tiltak for at de skal velge å reise med kollektivtransport til jobben i Næringsparken (skulle velge de to viktigste). Prosent. (N=1840.)

Resultatene (figur 4.1) viser at ulike bedringer av rutetilbudet vil være de beste tiltakene. 3/4 av bilbrukerne har pekt på minst én av faktorene flere avganger, slippe bytter, kortere vei til holdeplass og kortere reisetid. Den absolutt viktigste enkeltfaktoren er flere avganger. Også lavere takster framheves som viktig, men er gjerne kombinert med faktorene knyttet til rutetilbudet. Komfort, service, sitteplasser og forsinkelser oppleves tydeligvis ikke som noe problem ved å reise kollektivt i Kongsberg.

Det er påfallende at direkte tiltak mot bilbruk (parkeringsbegrensninger, parkeringsavgifter, vesentlig dyrere drivstoff) ikke tillegges noen vekt, til tross for at mange undersøkelser viser at dette er de viktigste virkemidlene for økt kollektivandel (Engebretsen 2003). Forklaringen kan være at kollektivtilbudet oppleves som såpass dårlig at opprusting er nødvendig for at det i det hele tatt skal aksepteres som brukbart (tabell 3.3 og 3.4 viser for eksempel av 25 prosent oppgir at de ikke har noe kollektivtilbud i dag).

Basert på resultater fra forskning på storbytrafikk, tilsier imidlertid at bedre kollektivtilbud er en nødvendig, men ikke tilstrekkelig betingelse for økt kollektivandel. Tiltak som virker direkte på bilbruken er nødvendig i tillegg.

Innkommne kommentarer (fra respondenter) under undersøkelsen, tyder på at det er konkret etterspørsel etter nye busstilbud. Blant annet nevnes et ønske om egen pendlerbuss fra Vestfold. Eksisterende busstilbud på strekningen (430 Svarstad-Hvittingfoss-Kongsberg) er lite tilpasset behovet for pendlere til/fra Næringsparken, spesielt på ettermiddagen. Antall pendlere fra Vestfold via Rv40 over Hvittingfoss vil være stort nok for noen bussavganger. En godt tilpasset ekspressbuss på denne relasjonen bør kunne bli like attraktiv som busstilbudet fra Notodden til Næringsparken.

Et konkret kollektivtiltak som er under utprøving er rushtidsruten mellom Gamlegrendåsen og Næringsparken (kapittel 3.5 og figur 3.4). En relativt høy kollektivandel på strekningen tyder på at tiltaket har vært vellykket (tabell 3.6).

I tillegg er det planlagt en bussrute mellom Kongsberg stasjon og Næringsparken tilpasset togankomster/-avganger. 37 prosent bor slik til at de kan bruke tog. Blant disse er det relativt stor interesse for tilbudet (tabell 4.1). Trolig vil bussruten også være nyttig for ansatte i Næringsparken som bor i området rundt Kongsberg stasjon (Nymoen sentrum). Samlet sett bør det være trafikkgrunnlag for en slik rute ved arbeidstidens start og slutt.

Tabell 4.1: Vil det være aktuelt å benytte tilbudet med en shuttlebuss mellom Kongsberg stasjon og Kongsberg Næringspark? Ansatte i Kongsberg Næringspark som bor slik til at de kan bruke tog. Prosent.

	Prosent
Ja	37
Nei	43
Vet ikke	20
I alt	100
N	940

TØI rapport 947/2008

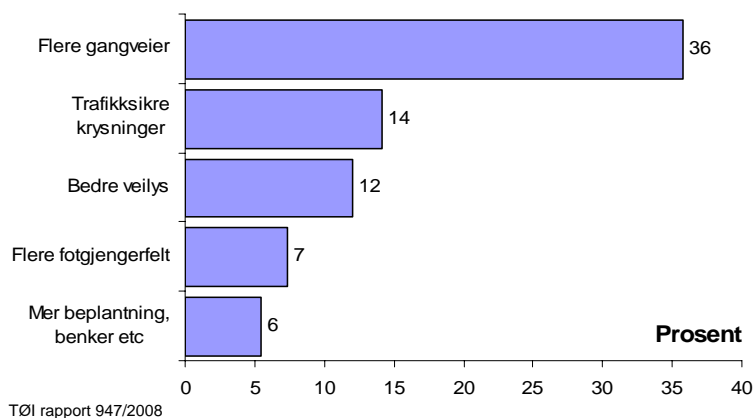
Av enklere tiltak kan nevnes tilpassninger av stoppmønsteret for eksisterende bussruter. Flere har påpekt at det til Næringsparkens nedre del er urimelig langt til nærmeste holdeplass.

På enkelte relasjoner er det begrenset mulighet for å tilby et attraktivt og bærekraftig kollektivtilbud. Her kan organisering av kjørelag være et gunstig alternativ. Tilbakemeldinger fra respondenter tyder på at slike ordninger fungerer til en viss grad i dag.

4.3 Potensialet for økt gang- og sykkeltrafikk

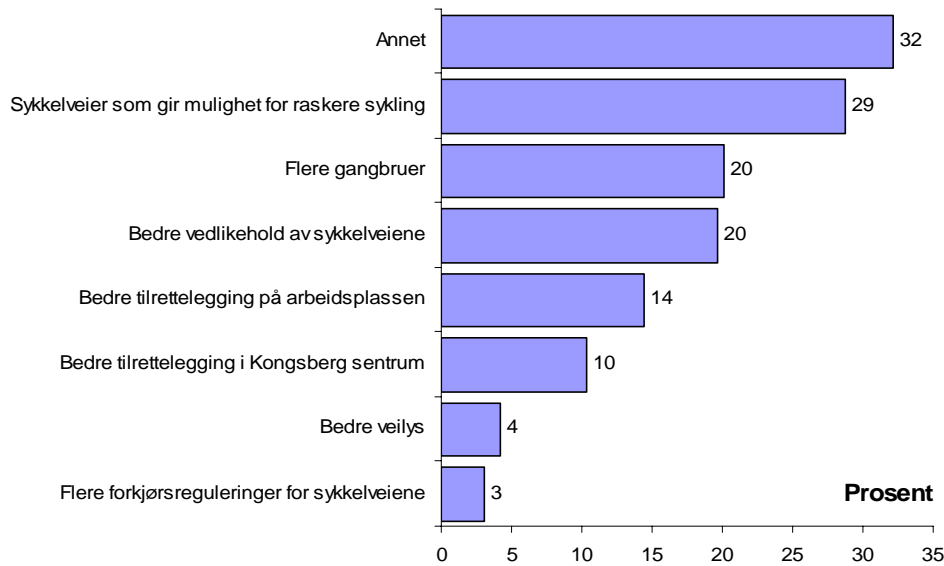
I tettsteder på Kongsbergs størrelse vil ofte tiltak for mer gang- og sykkeltrafikk være viktigere enn tiltak for økt kollektivandel for å redusere bilbruken. Figur 4.2 viser hva folk som (etter egen vurdering) bor innenfor gangavstand til Næringsparken, hevder må til for at de skal begynne å spasere til jobb. På tilsvarende måte viser figur 4.3 hva folk som (etter egen vurdering) bor innenfor sykkelavstand til Næringsparken, hevder må til for at de skal begynne å sykle til jobb i sommerhalvåret (80 prosent av dem eier eller disponerer sykkel i brukbar stand).

Signalene er relativt klare, mer spasering krever flere gangveier. Mer sykling krever sykkelveier som gir mulighet for rask sykling. Videre er planfrie krysninger (sykkelveibruer) viktig i tillegg til bedre vedlikehold av sykkelveiene. (En stor kategori "annet" er ikke gitt noen nærmere definisjon.)



Figur 4.2: Ansatte i Næringsparken som ikke spaserer til jobb, men som etter egen vurdering bor innenfor gangavstand. Tiltak som må til for at de skal velge å spasere (kunne merke av flere). Prosent. (N=731.)

Et konkret sykkeltiltak som vurderes satt i gang, er utplassering av bysykler på Kongsberg stasjon som kan benyttes for å sykle til Næringsparken. Man tenker seg at dette skal være et tilbud i kombinasjon med bruk av tog. I undersøkelsen er det spurt om folk vil være interessert i å benytte dette sykkeltilbudet (tabell 4.2). 37 prosent bor slik til at de kan bruke tog. Blant disse er det en viss interesse for tilbudet.



TØI rapport 947/2008

Figur 4.3: Ansatte i Næringsparken som ikke sykler til jobb i sommerhalvåret, men som etter egen vurdering bor innenfor sykkelavstand. Tiltak som må til for at de skal velge å sykle i sommerhalvåret (kunne merke av flere). Prosent. (N=989.)

Tabell 4.2: Vil det være aktuelt å benytte tilbudet med bysykkel for å sykle mellom Kongsberg stasjon og Kongsberg Næringspark i kombinasjon med bruk av tog? Ansatte i Kongsberg Næringspark som bor slik til at de kan bruke tog. Prosent.

	Prosent
Ja	21
Nei	62
Vet ikke	17
I alt	100
N	885

TØI rapport 947/2008

4.4 Byutvikling

Bosettingsmønsteret for de ansatte i Næringsparken viser at lokale tiltak vil være de viktigste. I tillegg til utvikling av bedre kollektivtilbud, vil valg av byutviklingsretning ha stor betydning for trafikken til Næringsparken i årene framover. Analyser har vist at en kompakt byutvikling i Kongsberg vil være gunstigst hvis man har et mål om å begrense transportarbeidet (Strand et al 2007).

Det kan gjennomføres enkelte tiltak som kan gjøre eksisterende tettstedsstruktur mer ”kompakt”. Et viktig slik tiltak vil være å bygge en gang- og sykkelvei over Numedalslågen mellom Gamlegrendåsen og Næringsparken (se figurene 2.3

og 3.4)⁹. Store deler av dette boligområdet vil dermed komme innenfor næromlandet til Næringsparken (og gi et mer ”kompakt” tettsted).

De bosatte i Gamlegrendåsen/Gomsrud står for ca 14 prosent av biltrafikken til Næringsparken. En gang- og sykkelveibru over Lågen vil derfor være et viktig bidrag for å redusere bilbruken og øke andelen til fots og med sykkel.

⁹ Flere respondenter har pekt på denne muligheten.

5 Viktige funn

5.1 Utfordringene

Arbeidsreisene til Kongsberg Næringspark domineres av bilbruk. Ut fra et miljøperspektiv er likevel transportmiddelfordelingen bedre enn for sammenlignbare steder. Andelen ikkemotorisert transport er over 20 prosent på vinterstid og godt over 30 prosent om sommeren.

Til tross for dette ønsker Kongsberg Næringspark og Kongsberg kommune å redusere bilbruken til Næringsparken. Begrunnelsen er knyttet til overordnede miljøpolitiske mål om redusert utslipp av CO₂, til bymiljømål om redusert trafikkbelastning i Kongsberg sentrum og til behovet for konvertering av arealer fra parkering til utbygging av næringsbygg i Næringsparken.

Med over 4 600 ansatte (fordelt på 37 bedrifter) har trafikken til/fra Næringsparken stor betydning for trafikkforhold og miljøsituasjonen i Kongsberg tettsted (18 000 bosatte). En spesiell utfordring synes å være at arbeidsstokken i Næringsparken kommer fra et svært stort omland. Bedriftene og de lokale myndighetene har begrensede muligheter for å rette tiltak mot reiser langt utenfor kommunens grenser.

5.2 Lokale tiltak viktigst

Reisevaneundersøkelsen viser imidlertid at de viktigste tiltakene kan gjøres lokalt. For langpendlerne kan dette bestå i busstilbud fra Kongsberg stasjon til Næringsparken (shuttlebuss). For busstilbudet til lokalbefolkningen er det viktig å etablere flere direkteruter, hyppigere avganger og flere holdeplasser ved Næringsparken. Det pågående forsøket med rushtidsbuss til Næringsparken fra Gamlegrendåsen, er et godt eksempel. Selv om Kongsberg allerede satser på å være sykkelby, er det ønskelig med ytterligere utbygging av gang- og sykkelveinettet.

På lang sikt er det viktig at kommunen satser på utbyggingsmønstre som reduserer transportbehovet i tettstedet og kommunen generelt og til Næringsparken spesielt. En gang- og sykkelveibru for å redusere barrierevirkningen av Numedalslågen, kan gjøre eksisterende tettstedsstruktur mer ”kompakt” og bringe en større del av boligområdene innenfor næromlandet til Næringsparken. Skal store effekter oppnås, må trolig de omtalte tiltakene kombineres med restriktive tiltak rettet mot den delen av bilbruken der det fins gode alternativer.

Kilder

- Denstadli, Jon Martin, Ø Engebretsen, R Hjorthol og L Vågane 2006. *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 – nøkkelrapport*. TØI rapport 844/2006. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Engebretsen, Øystein 2003. *Byreiser*. TØI rapport 677/2003. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Engebretsen, Øystein 2006. *Arbeids- og tjenestereiser. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005*. TØI rapport 868/2006. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Kongsberg kommune 2008. *Sykkelbyen Kongsberg*. <http://www.kongsberg.kommune.no/plan/sykkelby/index.htm>.
- Kongsberg Næringspark AS 2008. *Rute 1: Gamlegrendåsen – Kongsberg Næringspark*.
- Laagendalsposten 2008. *Buss skal redusere morgenkøen*. <http://www.laagendalsposten.no>, 20.01.08.
- Statistisk sentralbyrå: Statistikkbanken. www.ssb.no.
- Strand, Arvid, P Næss og A Tennøy 2007. *Mulighetsstudie nye byutviklingsretninger for Kongsberg*. TØI rapport 936/2007. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Velvin, Jan, MG Engeset og T M Kvikstad 2007. *En undersøkelse av sykkelbruk og sykklisters vurdering av Kongsberg som sykkelby*. Høgskolen i Buskerud.
- Vestviken kollektivtrafikk. *Rutetabeller*. <http://www.vkt.no/>

VEDLEGG: Spørreskjema

Arbeidsreiser til Kongsberg næringspark

På oppdrag for Kongsberg kommune, Kongsberg Næringspark og Kongsberg Gruppen ASA, gjennomfører Transportøkonomisk institutt en reisevaneundersøkelse blant alle som har sin arbeidsplass i Kongsberg Næringspark.

Vi håper du tar deg tid til å svare på spørsmålene i dette spørreskjemaet. Utfyllingen tar kun noen minutter.

På forhånd takk for hjelpen!

Hvordan reiste du til arbeid i dag? Merk kun for ett alternativ. Dersom du brukte flere transportmidler på reisen, merk av det transportmidlet du reiste lengst med.

- Jeg gikk
- Jeg syklet
- Jeg kjørte motorsykkel eller moped
- Jeg kjørte bil (kjørte selv)
- Jeg var passasjer i bil
- Jeg reiste med taxi
- Jeg reiste med buss
- Jeg reiste med tog
- Jeg reiste med fly
- Annet

Spørsmålet nedenfor stilles ikke til bilførere:

Kunne du kjørt bil - som fører? Dvs har du førerkort og tilgang på bil i dag?

- Ja
- Nei

Spørsmålet nedenfor stilles kun til bilførere:

Hvor parkerte du bilen?

- På reservert plass innenfor næringsparken
- På parkeringsplass ved næringsparken
- Langs offentlig vei/gate i nærheten av næringsparken
- Jeg parkerte langt unna (f eks Kongsberg sentrum)
- Annet sted

Spørsmålet nedenfor stilles kun til bilførere og bilpassasjerer:

Dersom du brukte bil (som fører eller passasjer) til jobben i dag. Hva var grunnen til at du ikke reiste kollektivt? Flere svar kan merkes av

- For langt å gå til holdeplassen
- Går for sjelden
- For mange forsinkelser
- Tar for lang tid
- Må bytte buss (eller tog/buss) underveis
- Er ubekvemt (får ikke sitteplass, for varmt, for kaldt etc)
- Tungvint
- Trengte bilen i arbeidet
- Skulle annet ærend før eller etter jobb
- Andre grunner

Brukte du flere transportmidler på vei til jobben i dag?

- Ja
- Nei

Spørsmålet nedenfor stilles kun til de som svarte JA på spørsmålet foran.

Hvilke andre transportmidler brukte du? (Se bort fra gangturer til/fra bussholdeplassen/stasjonen, til/fra parkeringsplassen etc.) Merk gjerne av flere alternativer.

- Jeg syklet deler av veien
- Jeg kjørte motorsykkel eller moped deler av veien
- Jeg kjørte bil deler av veien (kjørte selv)
- Jeg var passasjer i bil deler av veien
- Jeg reiste med taxi deler av veien
- Jeg reiste med buss deler av veien
- Jeg reiste med tog deler av veien
- Jeg reiste med fly deler av veien
- Annet

Reiste du i dag slik du pleier på denne årstiden?

- Ja, jeg reiste slik jeg pleier
- Nei

Spørsmålet nedenfor stilles kun til de som svarte NEI på spørsmålet foran.

Hvilket transportmiddel burker du vanligvis på denne tiden av året? Merk kun for ett alternativ. Dersom du bruker flere transportmidler på reisen, merk av det transportmidlet du reiser lengst med.

- Vanligvis går jeg hele veien på denne tiden av året
- Vanligvis sykler jeg på denne tiden av året
- Vanligvis kjører jeg motorsykkel eller moped på denne tiden av året
- Vanligvis kjører jeg bil på denne tiden av året (kjører selv)
- Vanligvis er jeg passasjer i bil på denne tiden av året
- Vanligvis reiser jeg med taxi på denne tiden av året
- Vanligvis reiser jeg med buss på denne tiden av året
- Vanligvis reiser jeg med tog på denne tiden av året
- Annet

Hvor lang tid brukte du på arbeidsreisen i dag (én vei, og fratrukket tid brukt til levering i barnehage eller eventuelle andre ærend)?

Timer Minutter

Hvor lang avstand er det fra der du bor til nærmeste stoppested på det kollektivtilbudet du kan bruke til jobben?

- 250 meter eller mindre
- 251 - 500 meter
- 501 m - 1,0 km
- 1,1 - 1,5 km
- 1,6 - 2,0 km
- 2,1 - 3,0 km
- Mer enn 3,0 km til stoppested
- Fins ikke kollektivtilbud jeg kan bruke til jobb

Hva heter holdeplassen der du bor? (Dersom du ikke kjenner navnet, kan du hoppe over dette spørsmålet.)

Hvor mange avganger per time er det på det kollektivtilbudet du kan bruke til jobben?

- 4 ganger eller mer per time
- 3 ganger per time
- 2 ganger per time
- 1 gang per time
- Hver annen time
- Sjeldnere
- Vet ikke

Må du ha overgang (buss/buss eller tog/buss) hvis du reiser kollektivt til jobb?

- Ja
- Nei

Hva heter holdeplassen der du bor? (Dersom du ikke kjenner navnet, kan du hoppe over dette spørsmålet.)

Hvor mange avganger per time er det på det kollektivtilbudet du kan bruke til jobben?

- 4 ganger eller mer per time
- 3 ganger per time
- 2 ganger per time
- 1 gang per time
- Hver annen time
- Sjeldnere
- Vet ikke

Må du ha overgang (buss/buss eller tog/buss) hvis du reiser kollektivt til jobb?

- Ja
- Nei

Hadde du ærend/gjøremål underveis til arbeidet i dag eller har du ærend/gjøremål på vei hjem? Flere svar kan merkes av

- Ingen ærend/gjøremål på vei til/fra arbeid
- Møter og lignende i tilknytning til arbeid
- Innkjøp av dagligvarer
- Andre innkjøp
- Hente/bringe barn til dagmamma, barnehage, skole
- Hente/bringe barn til/fra andre aktiviteter/gjøremål
- Kjøre/følge andre (enn egne barn) for ulike gjøremål
- Andre gjøremål (lege, tannlege, annen service, annet)

Hvordan reiser du vanligvis når du skal ha møter i arbeidstiden utenfor Næringsparken (markér inntil to alternativer)?

- Har aldri møter utenfor Næringsparken i arbeidstiden
- Med bil
- Med buss
- Med tog
- Med drosje
- Jeg sykler
- Jeg går
- Annet

Hvilket transportmiddel bruker du oftest på arbeidsreisen i sommerhalvåret? Merk kun for ett alternativ. Dersom du bruker flere transportmidler på reisen, merk av det transportmidlet du reiser lengst med.

- Jeg går vanligvis i sommerhalvåret
- Jeg sykler vanligvis i sommerhalvåret
- Jeg kjører vanligvis motorsykkkel eller moped i sommerhalvåret
- Jeg kjører vanligvis bil i sommerhalvåret (kjører selv)
- Jeg er vanligvis passasjer i bil i sommerhalvåret
- Jeg reiser vanligvis med taxi i sommerhalvåret
- Jeg reiser vanligvis med buss i sommerhalvåret
- Jeg reiser vanligvis med tog i sommerhalvåret
- Annet

Hvordan reiser du vanligvis når du skal ha møter i arbeidstiden utenfor Næringsparken (markér inntil to alternativer)?

- Har aldri møter utenfor Næringsparken i arbeidstiden
- Med bil
- Med buss
- Med tog
- Med drosje
- Jeg sykler
- Jeg går
- Annet

Hvilket transportmiddel bruker du oftest på arbeidsreisen i sommerhalvåret? Merk kun for ett alternativ. Dersom du bruker flere transportmidler på reisen, merk av det transportmidlet du reiser lengst med.

- Jeg går vanligvis i sommerhalvåret
- Jeg sykler vanligvis i sommerhalvåret
- Jeg kjører vanligvis motorsykkkel eller moped i sommerhalvåret
- Jeg kjører vanligvis bil i sommerhalvåret (kjører selv)
- Jeg er vanligvis passasjer i bil i sommerhalvåret
- Jeg reiser vanligvis med taxi i sommerhalvåret
- Jeg reiser vanligvis med buss i sommerhalvåret
- Jeg reiser vanligvis med tog i sommerhalvåret
- Annet

Eier eller disponerer du sykkel som er i brukbar stand?

- Ja Nei

Har du periodekort for buss/tog? Merk eventuelt av for både for buss og tog

- Månedskort tog
 Periodekort 30 dager (buss)
 Periodekort 15 dager (buss)
 Nei, har ikke periodekort

Eier eller disponerer du sykkel som er i brukbar stand?

- Ja Nei

Har du periodekort for buss/tog? Merk eventuelt av for både for buss og tog

- Månedskort tog
 Periodekort 30 dager (buss)
 Periodekort 15 dager (buss)
 Nei, har ikke periodekort

Hvis du vanligvis bruker bil til jobb, hva skal til for at du skal velge å reise med kollektivtransport til jobb? Merk av de to viktigste

- Holdeplass nærmere der jeg bor
 Flere avganger
 Færre forsinkelser
 Kortere reisetid
 Slippe å bytte buss (eller tog/buss) underveis
 Flere sitteplasser
 Mer komfortable busser/tog
 Bedre service
 Lavere takster
 Dårligere tilgang på parkeringsplasser ved jobben
 Parkeringsavgift for bil på jobben
 Vesentlig mer kostbart drivstoff (bensin/diesel)
 Annet

Hvis du vanligvis ikke går (hele veien) til jobb, hva må til for at du skal velge å gå? Merk av for de viktigste.

- Ikke aktuelt - bor for langt unna
- Flere gangveier
- Bedre veilys
- Flere trafikk sikre krysninger
- Flere fotgjengerfelt
- Mer beplantning, hvilebenker etc (estetisk/miljømessig opprusting)

Hvis du vanligvis ikke sykler til jobb i sommerhalvåret, hva må til for at du skal velge å sykle (i sommerhalvåret)? Merk av de viktigste

- Ikke aktuelt - bor for langt unna
- Sykkelveier som gir mulighet for raskere sykling
- Flere forkjørreguleringer for sykkelveiene
- Bedre veilys
- Flere gangbruer
- Bedre tilrettelegging for sykling i Kongsberg sentrum
- Bedre tilrettelegging for sykkelbruk på arbeidsplassen (sykkelparkering, garderobeanlegg etc)
- Bedre vedlikehold av sykkelveiene (tetting av hull, brøyting, strøing, feiing)
- Annet

Tilbud om shuttlebuss

Dersom du bor slik til at du kan bruke tog og det opprettes en shuttlebuss mellom Kongsberg stasjon og din arbeidsplass i næringsparken, vil det da være aktuelt for deg å benytte deg av dette tilbudet (dvs tog kombinert med shuttlebuss)?

- Ja Nei Vet ikke Kan ikke bruke tog

Tilbud om bysykkel

Dersom du bor slik til at du kan bruke tog og du får tilbud om bysykkel mellom Kongsberg stasjon og din arbeidsplass i næringsparken, vil det da være aktuelt for deg å benytte deg av dette tilbudet (dvs tog kombinert med bysykkel)?

- Ja Nei Vet ikke Kan ikke bruke tog

Til slutt noen bakgrunnsspørsmål

Hvilken bedrift er du ansatt i?

- | | |
|---|--|
| <input type="radio"/> Abicon elektro AS | <input type="radio"/> Kongsberg Gruppen ASA |
| <input type="radio"/> Bennex AS | <input type="radio"/> Kongsberg Maritime AS |
| <input type="radio"/> BilSpiten AS | <input type="radio"/> Kongsberg Næringspark AS |
| <input type="radio"/> Ble Engineering AS | <input type="radio"/> Kongsberg Procurement Center |
| <input type="radio"/> Bosch Rexroth AS | <input type="radio"/> Kongsberg Small Arms AS |
| <input type="radio"/> Data Respons Norge AS | <input type="radio"/> Kongsberg Terotech AS |
| <input type="radio"/> Dresser-Rand AS | <input type="radio"/> Kronen & Albatross Barnehager |
| <input type="radio"/> ErgoGroup AS | <input type="radio"/> Mareva AS |
| <input type="radio"/> Esko-Graphics Kongsberg AS | <input type="radio"/> Nordisk Sveiseinspeksjon AS |
| <input type="radio"/> Earest Personalkantiner AS | <input type="radio"/> Norweld Control Services AS |
| <input type="radio"/> FMC Kongsberg Metering AS | <input type="radio"/> Rengjøring & Vedlikehold AS |
| <input type="radio"/> FMC Kongsberg Subsea | <input type="radio"/> Rørleggermester Åge K.Haugerud |
| <input type="radio"/> Forenede Montører AS | <input type="radio"/> Rørsenteret Kongsberg AS |
| <input type="radio"/> Grieg Logistics AS | <input type="radio"/> Sandvik Norge AS |
| <input type="radio"/> Hjelp 24 BHT avd. Kongsberg | <input type="radio"/> Systor AS |
| <input type="radio"/> Kis Øst AS | <input type="radio"/> Teknologisk Institutt AS |
| <input type="radio"/> Kongsberg Bilutleie AS | <input type="radio"/> Tess Drammen AS, avd |
| <input type="radio"/> Kongsberg Defence & Aerospace | <input type="radio"/> Volvo Aero Norge AS |
| <input type="radio"/> Kongsberg Electronics AS | <input type="radio"/> Annet: <input type="text"/> |

Hvor mange timer arbeider du vanligvis per uke?

Hvor mange dager arbeider du vanligvis per uke?

Hvilken kommune bor du i?

Hva heter området/stedet der du bor?

Hva er postnummeret der du bor?

Hva er din alder?

Kjønn:

- Kvinne Mann

Premie:

Alle som deltar i undersøkelsen kan være med i trekningen av tre sykler til en verdi av kr 5 000. Forutsetningen for å være med i trekningen er at du har fylt ut skjemaet og at du skriver inn din e-postadresse her (adressen slettes før svarene går til statistisk bearbeiding):

**Da har vi ikke flere spørsmål.
Takk for at du deltok i undersøkelsen**

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gaustadalléen 21
NO 0349 Oslo

Telefon: 22 57 38 00
Telefaks: 22 60 92 00
E-post: toi@toi.no

www.toi.no



**Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning**

- utfører forskning til nytte for samfunn og næringsliv
- har rundt 70 forskere med høy, flerfaglig samferdselskompetanse samarbeider med en rekke samfunnsinstitusjoner, forsknings- og undervisningssteder i Norge og i utlandet
- gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag av høy kvalitet innen områder som trafiksikkerhet, kollektivtransport, miljø, reisevaner, reiseliv, planlegging, beslutningsprosesser, transportøkonomi og næringslivets transporter
- driver aktiv forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, Internett, tidsskriftet Samferdsel og andre nasjonale og internasjonale tidsskrifter
- deltar i CIENS, Forskningscenter for miljø og samfunn, i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo