



Reisevaneundersøkelse for
Kongsberg Teknologipark og
Kongsberg kommune



Reisevaneundersøkelse for Kongsberg Teknologipark og Kongsberg kommune

Tom Erik Julsrud

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 for Kongsberg
Teknologipark og Kongsberg kommune

Forfattere: Tom Erik Julsrud

Dato: 08.2011

TØI rapport: 1161/2011

Sider 43

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1258-0

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Kongsberg kommune
Kongsberg Teknologipark

Prosjekt: 3694 - Kongsberg RVU_2

Prosjektleder: Tom Erik Julsrud

Kvalitetsansvarlig: Randi Hjorthol

Emneord: Arbeidsreiser
Byutvikling
Regional analyse
Reisevaner
Reisevaneundersøkelse

Title: Travel survey for the Kongsberg Technology Park and
the City of Kongsberg

Author(s): Tom Erik Julsrud

Date: 08.2011

TØI report: 1161/2011

Pages 43

ISBN Electronic: 978-82-480-1258-0

ISSN 0808-1190

Financed by: Kongsberg Municipality
Kongsberg Technology park

Project: 3694 - Kongsberg RVU_2

Project manager: Tom Erik Julsrud

Quality manager: Randi Hjorthol

Key words: Business travel
Commuting
Regional development
Travel behavior
Travel survey

Sammendrag:

Rapporten presenterer resultater fra en undersøkelse av reisevaner for ansatte i Kongsberg teknologipark og Kongsberg kommune. En sammenligning med reisevaneundersøkelsen fra Teknologiparken i 2008 viser vekst i bruk av sykkel/gange og reduksjon i bilbruk. Bil er fremdeles det vanligste transportmiddel for ansatte i Teknologiparken og kommunen, til tross for høye andeler syklende og gående. De viktigste insitamentene for å motivere bilførere til å reise kollektivt er flere avganger, kortere reisetid, færre bytter samt lavere takster. Forhold som er viktige for å motivere til bruk av sykkel/gange er belønningssystemer fra arbeidsgiver, bedre tilrettelegging på arbeidsplassen og utbedring av sykkelveger. På kort sikt vil bedre informasjon om rutetilbudet kunne styrke kollektivbruken, men dette er ikke i seg selv tilstrekkelig til å øke kollektivbruken i vesentlig grad.

Summary:

A survey of travel behaviour has been conducted among managers and employees in the Kongsberg Technology Park and the City of Kongsberg, Norway. Comparison with a travel survey in 2008 shows growth in the use of biking/walking and a reduction in car use among employees and managers at the Technology Park. The car is still the most common mode of transport for employees of the Technology Park or the city, despite high proportions of cyclists and pedestrians. The most important incentives to encourage motorists to travel by public transport are more frequent bus/train departures, shorter travel time, fewer transfers, and lower fares. Possible incentives to enhance bicycling and walking are organizational reward systems, better facilities for bikers/walkers at the workplace, and improved cycle paths.

Language of report: Norwegian

Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.

This report is available only in electronic version.

Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Institute of Transport Economics
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Rapporten presenterer resultater fra en reisevaneundersøkelse blant ansatte i Kongsberg Teknologipark og i Kongsberg kommune. Undersøkelsen er en oppfølging av en tidligere reisevaneundersøkelse foretatt ved Teknologiparken i 2008, og oppdragsgivere har vært Kongsberg Teknologiparken og Kongsberg kommune.

Datainnsamlingen baserer seg på en spørreundersøkelse til de ansatte, gjennomført i perioden 18.05.11 – 10.06.11. Kontaktpersoner har vært Frank Abelsen i Teknologiparken og Ingebjørg Trandum i Kongsberg kommune. Ved TØI har forsker Tom E. Julsrud hatt hovedansvaret for datainnsamling, analyse og rapportering. Forsker Øystein Engebretsen har kvalitetssikret arbeidet sammen med fungerende avdelingsleder Randi Hjorthol.

Oslo, august 2011
Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm
instituttssjef

Randi Hjorthol
fungerende avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

Innhold	1
1. Innledning	1
1.1 Undersøkelsesopplegg	2
1.2 Utvalg og representativitet.....	3
1.3 Nærmere om utvalget i Teknologiparken	4
1.4 Nærmere om utvalget i Kommunen.....	5
2. Kongsberg teknologipark	6
2.1 Bosted og reisetid.....	6
2.2 Reisen til arbeidet.....	9
2.3 Møter i arbeidstiden	18
2.4 Endringer i transportmiddelvalg 2008-2011	18
2.5 Holdninger og tiltak	20
2.6 Oppsummering.....	22
3. Kongsberg kommune	24
3.1 Bosted og reisetid.....	24
3.2 Reisen til arbeidet.....	26
3.3 Møter i arbeidstiden	34
3.4 Holdninger til mulige tiltak.....	35
3.5 Oppsummering.....	38
4. Konklusjoner	40
Referanser	42
Vedlegg	43

Sammendrag:

Reisevaneundersøkelse for Kongsberg Teknologipark og Kongsberg kommune

TØI rapport 1161/2011
Forfatter(e): Tom Erik Julsrud
Oslo 2011, 43 sider

Arbeidsreiser representerer en stor del av befolkningens samlede reiser, og det er en viktig utfordring for mange byer og tettsteder å utvikle mer miljøvennlige arbeidsreiser. Kongsberg er et interessant område i denne forbindelse, ettersom de langt på vei har lyktes i å utvikle høye andeler med syklende og gående. Resultater fra denne rapporten indikerer at andelen syklende og gående i Teknologiparken har økt i perioden 2008-2011, til tross for at større deler av de ansatte nå er bosatt utenfor kommunen. Sentrale utfordringer knyttet til å utvikle bedre kollektivtrafikk og legge til rette for ytterligere sykling og gange gjennomgås.

Denne rapporten presenterer resultater fra en undersøkelse av reisevaner for ansatte ved to store arbeidsplasser i Kongsberg; Teknologiparken og Kongsberg kommune. En lignende undersøkelse ble gjennomført av TØI for Teknologiparken i 2008 (Engebretsen 2008), og dette gir mulighet for å vurdere utviklingstrekk over en treårs periode. Ulike tiltak for å redusere bilbruken og styrke sykkel, gange og kollektivtrafikk ble iverksatt i kjølvannet av denne undersøkelsen. Et av tiltakene som ble iverksatt etter den forrige undersøkelsen var en sykkel- og gangbro over Lågen øst for Teknologiparken.

En sammenligning med studien fra 2008 indikerer at det har vært en økning i antallet ansatte i Teknologiparken som går/sykler til jobb fra 34 til 37% mens andelen som kjører bil har gått tilbake 62 til 57%. Samtidig har andelen som bor utenfor kommunen økt, spesielt fra Oslo, Akershus, Asker & Bærum. Disse tallene er basert på en vurdering av vanligste reisemåte til arbeidet sommerstid i 2008 og 2011. Totalt hadde hver fjerde gående og syklende benyttet den nye sykkel- og gangbroen for å komme seg til arbeidet på undersøkelsesdagen.

Rapporten viser at bil fremdeles er det vanligste transportmiddel til og fra jobb for ansatte i Teknologiparken og kommunen. Mange benytter bil til tross for at de bor i relativt kort avstand til arbeidssentraene i sentrum av byen. De viktigste insitamentene som kan motivere bilførere til å reise kollektivt til jobb er flere avganger, kortere reisetid, færre bytter samt lavere takster. Pris er imidlertid mindre utslagsgivende enn et bedre utbygd rutenett. Bilbruken er også høy for reiser i arbeidstiden: tre av fire slike reiser går med bil eller drosje.

Det er trolig potensial for fortsatt vekst i sykling og gange. Forhold som er viktige for å motivere til bruk av sykkel/gange er belønningssystemer fra arbeidsgiver, bedre tilrettelegging på arbeidsplassen og utbedring av sykkelveger. Manglende utstyr og dårlig brøyting av veiene er viktige barrierer for bruk av sykkel vinterstid.

Kollektivtilbudet bør styrkes videre om en skal få til vekst i andelen buss- og togreiser til og fra jobben. Om lag 50% av brukerne i Teknologiparken og 40% av brukerne i kommunen er ikke fornøyd med dagens kollektivtilbud. Mange har ikke tilgang til kollektiv transport, og mange mangler også informasjon om de tilbud som finnes. På kort sikt kan bedre informasjon om rutetilbudet kunne styrke kollektivbruken, men dette er i seg selv antagelig ikke tilstrekkelig.

1. Innledning

For beslutningstagere med ansvar for å utforme lokale og regionale transportplaner er det viktig med sikker og god informasjon om befolkningens reisevaner. Slike studier er dessverre ofte mangelfulle, og det kan dermed være vanskelig å si hva slags transportbehov folk egentlig har, og hvilke tiltak som vil være best egnet for å møte behov blant brukerne og øvrige politiske målsetninger.

Denne rapporten dokumenterer resultater fra en epost-basert undersøkelse av reisevaner for ansatte ved Kongsberg Teknologipark¹ og Kongsberg kommune. Undersøkelsen er en oppfølging av en tidligere undersøkelse av reisevaner for ansatte i Teknologiparken gjennomført i 2008 (Engebretsen, 2008).

Reisevaneundersøkelsen som ble gjennomført i 2008 foreslo flere tiltak for å redusere bilbruken blant de ansatte i Teknologiparken. Av disse er flere blitt iverksatt av Teknologiparken i samarbeid med bedriftene:

- Det er etablert halvtimes ruter med buss fra Kongsberg stasjon til Teknologiparken (høsten 2009)
- Det er etablert flere bussholdeplasser ved Teknologiparken.
- Det er bygget en ny sykkel- og gangbro over Lågen (2009)

Oppfølgingen av den tidligere reisevaneundersøkelsen gir en god mulighet for å lære mer om utviklingen av transportmønsteret i Kongsberg de siste tre årene, og om virkningen av de tiltak som ble iverksatt. Et sentralt spørsmål som vil bli belyst i denne rapporten er derfor om de innførte tiltakene har bidratt til å øke bruken av miljøvennlig transport. I forlengelsen av dette reiser det seg også et viktig spørsmål knyttet til om det her finnes erfaringer som andre tettsteder og regioner i Norge kan lære av.

Denne nye undersøkelsen følger mye av det samme opplegget som undersøkelsen fra 2008. Til forskjell fra den foregående undersøkelsen omfatter imidlertid den nye reisevaneundersøkelsen også informanter fra Kongsberg kommune. Dette åpner dermed for avlesing av utviklingslinjer over tid, men også for å sammenligne reisemønstre hos to av distriktets viktigste arbeidsplasser.

Rapporten starter med en oversikt over datamaterialet og de fremgangsmåter som er blitt benyttet i forbindelse med datafangst og analyse. Deretter vil resultatene fra Teknologiparken og kommunen bli behandlet i separate kapitler, før mer generelle konklusjoner fremsettes i det siste kapitlet.

¹ Heretter vil Kongsberg Teknologipark for enkelthets skyld bli omtalt som *Teknologiparken*. Kongsberg kommune vil bli omtalt som *kommunen*.

1.1 Undersøkelsesopplegg

Grunnlaget for resultatene i denne rapporten er en epost-basert spørreundersøkelse² distribuert til respondenter med arbeid i Teknologiparken og Kongsberg kommune.

Undersøkelsen ble gjennomført i perioden 18.-23. mai 2011. Datalister ble fremskaffet av Teknologiparken og kommunen i form av epostlister. Alle informantene fikk et kort invitasjonsbrev sammen med en klikkbar lenke som aktiverte selve spørreskjemaet. For å øke interessen for å fylle ut skjemaet ble det informert om at det ville bli trukket ut to vinnere av gavekort på kr 2500 (ett i kommunen, og ett i Teknologiparken).

Av praktiske hensyn ble undersøkelsen først sendt til ansatte i kommunen, deretter gruppevis til ansatte i Teknologiparken. For å redusere sjansene for at meldingen ble fanget i "spam-filerne" i Teknologiparken ble skjemaet sendt ut i grupper på 300 respondenter av gangen. Samtidig ble dataansvarlige i de aktuelle bedriftene på forhånd informert om at det ville bli utsendinger av spørreskjemaer.

Totalt ble det skjemaet sendt til 6050 respondenter. Av disse kom rundt 5% i retur på grunn av at epost adressene ikke lenger var i bruk, eller det var feil i disse. Noe av dette kan også ha skyldtes sikkerhetsprogramvare installert på lokale e-post servere som fjerner meldinger som registreres som søppel-post ("spam-filtre"). Fratrasket de feilsendte skjemaene, var svarprosenten 45 prosent for kommunen og 55 prosent for Teknologiparken. Utover dette var det 9 prosent av informantene som hadde åpnet skjemaet uten å fullførte dette. Disse skjemaene er ikke inkludert i resultatene. Dette er på linje med hva som er vanlig innenfor denne typen undersøkelser.

Tabell 1.1 Svarprosent

	Antall svar	Svarprosent*
Kommunen	979	45
Teknologiparken	3187	55
Totalt	4166	52

*Fratrukket feilsendte epost

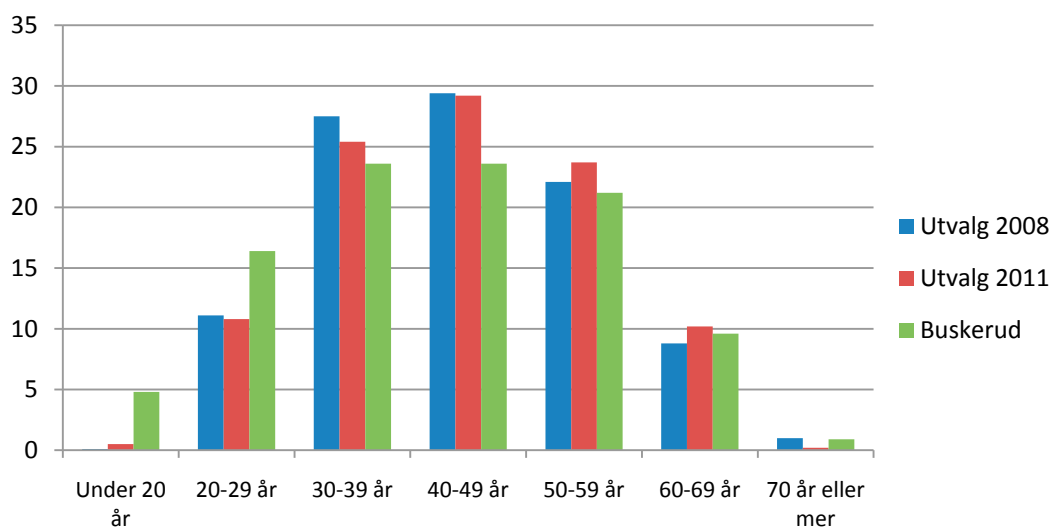
Respondentene ble selv bedt om å angi om de jobbet i Teknologiparken eller Kongsberg kommune. En gruppe på 268 informanter oppga at de ikke jobbet innenfor noen av disse to områdene. Disse har blitt holdt utenfor analysen i kapittel tre og fire.

En sentral del av denne undersøkelsen er tallfesting av antallet reiser til jobben fordelt på ulike typer transportmidler. Vi har her fulgt samme prosedyre som benyttes i de nasjonale reisevaneundersøkelsene, ved å kartlegge reisemåte en tilfeldig valg dag for et større antall brukere (Se Vågane 2009). I noen seksjoner vil vi imidlertid basere oss på informantenes egen vurdering av dere vanligste reisemåte sommer og vinter.

² Undersøkelsen ble gjennomført ved hjelp av MI-Pro Research Studio5

1.2 Utvalg og representativitet

Utvalget i denne undersøkelsen er rettet mot samtlige ansatte i to av kommunens aller største arbeidsplasser. Det er ikke gjort noe strategisk utvalg med tanke på å skulle gi et representativt bilde av Kongsberg kommune som sådan, men å få et mest mulig riktig bilde av disse to arbeidsplassene. Utvalget er såpass stort at det blir tilnærmet normalfordelt i forhold til antallet ansatte i ulike aldersklasser for yrkesaktive i Buskerud (se figur 1.1). Samlet sett er det likevel en 2/3 overvekt med menn, og av informanter i aldersklassene 30-39 og 40-49 enn det en finner i fylket for øvrig.

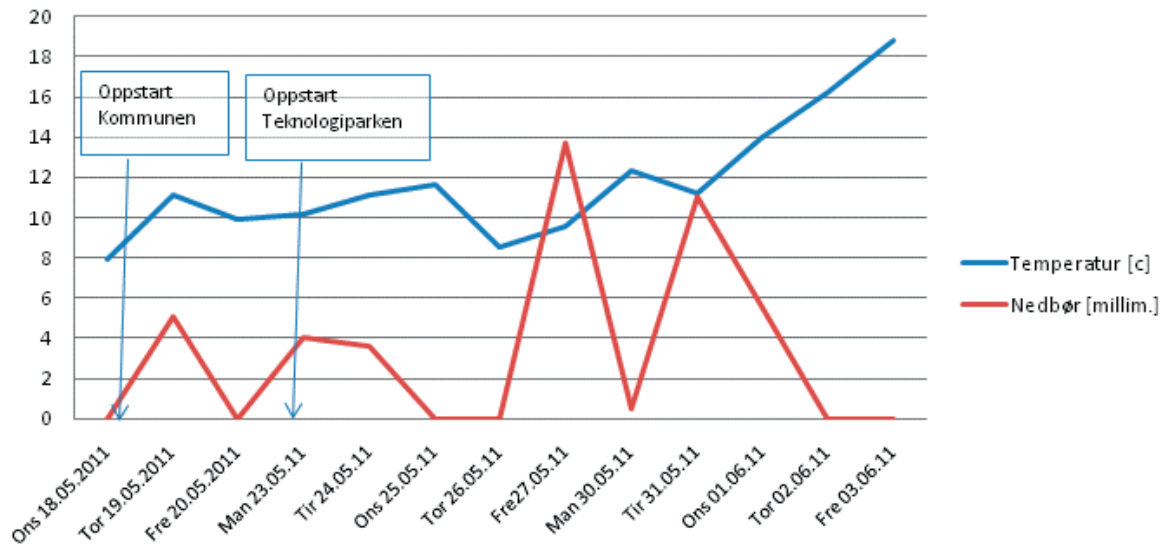


Figur 1.1 Utvalg RVU 2008 og RVU 2011 og alle yrkesaktive i Buskerud fordelt på aldersklasser

1.2.1 Klimaforhold

En sentral del av reisevaneundersøkelsen er å kartlegge respondentenes reisemønster. Det spørres da om reisemåte for dagen de mottar spørreskjemaet. Undersøkelsen til de kommuneansatte ble distribuert til de ansatte i kommunen den 18. mai, med en påminnelse en uke senere. De aller fleste svarte på undersøkelsen i løpet av uke 20 og 21. Undersøkelsen til de ansatte i Teknologiparken ble distribuert i perioden 23.- 31. mai. Det var mulig å svare også etter dette, men de aller fleste svarene kom inn i løpet av uke 21 og første halvdel av uke 22.

I denne perioden var været i Kongsberg relativt stabilt, men med en del nedbør spesielt for dagene 27. og 31. mai (se figur 1.2). Dette kan ha påvirket transportmiddelvalg noe, spesielt når det gjelder andelen syklende og gående. Dette vil bli tatt i betraktning i den videre analysen og diskusjonen.



Figur 1.2 Middeltemperatur og nedbørsmengde for Kongsberg i perioden 23.05.11 – 03.06.11. (Kilde: Yr)

1.3 Nærmere om utvalget i Teknologiparken

Respondentene i Teknologiparken er fordelt på 30 bedrifter. Som det fremgår av tabell 1.2 reflekterer svarfordelingen relativt godt fordelingen av de største virksomhetene i parken. Kongsberg Defence Systems er noe overrepresentert i det nye datasettet. Vi velger likevel ikke å vekte dataene, ettersom det er liten grunn til å tro at denne skjevheten i utvalget vil påvirke det totale reisemønsteret i vesentlig omfang.

Tabell 1.2 Fordeling av ansatte i Kongsberg Teknologipark og respondenter i utvalget. Prosent.

Selskap	Totalfordeling	Utvalg	Differanse
FMC Kongsberg Subsea AS	34,8	29,9	4,9
Kongsberg Defence Systems	15,1	25,5	-10,4
Kongsberg Maritime AS	14,5	9,4	5,1
Kongsberg Protech Systems	10,5	11,5	-1,0
Volvo Aero Norge AS	9,1	7,3	1,8
Dresser-Rand AS	2,8	4,0	-1,2
Esko-Graphics Kongsberg AS	1,5	1,0	0,5
Bennex AS	1,2	1,1	0,1
Kongsberg Terotech AS	1,0	1,4	-0,4
Kongsberg Teknologipark AS	1,0	1,8	-0,8
Andre	8,6	4,6	4,0
Totalt	100,0	100,0	
N	5741,0	3031,0	

1.4 Nærmere om utvalget i Kommunen

Utvalget i kommunen er hentet fra ulike områder der det er konsentrasjon av kommunale arbeidsplasser. Disse er nærmere angitt i tabell 1.3. Noen av disse områdene er representert med relativt få informanter, blant annet Kongsgårdmoen, Sunnegrenda og Jondalen, og dette må tas i betraktning når en tolker resultater knyttet til disse områdene.

Tabell 1.3. Fordeling av kommunalt ansatte i undersøkelsen fordelt på arbeidsted-soner (Prosent).

Område	N	Prosent
Vestsiden	259	29,9
Tislegård/Skinnarberja	83	11,5
Skavanger	45	9,6
Hvittingfoss	62	7,5
Raumyr	27	7,4
Kongsgårdmoen/Sunnegrenda	13	7,2
Gamlegrendåsen/Gomsrud	12	6,6
Nymoen	65	5,2
Wenersborg/Steglet	57	3,1
Madsebakken	100	2,5
Efteløt	22	1,5
Berg/ Heistadmoen	64	1,4
Jondalen	8	,9
Annet område (spesifiser)	50	5,8
Total	867	100,0

Det fremgår av tabellen at en stor del av de offentlig ansatte jobber i administrasjonen på Vestsiden av sentrum. I undersøkelsen utgjør dette 30% av utvalget. Det er generelt et høyere utdanningsnivå blant de som jobber på Vestsiden, i forhold til de øvrige områdene.

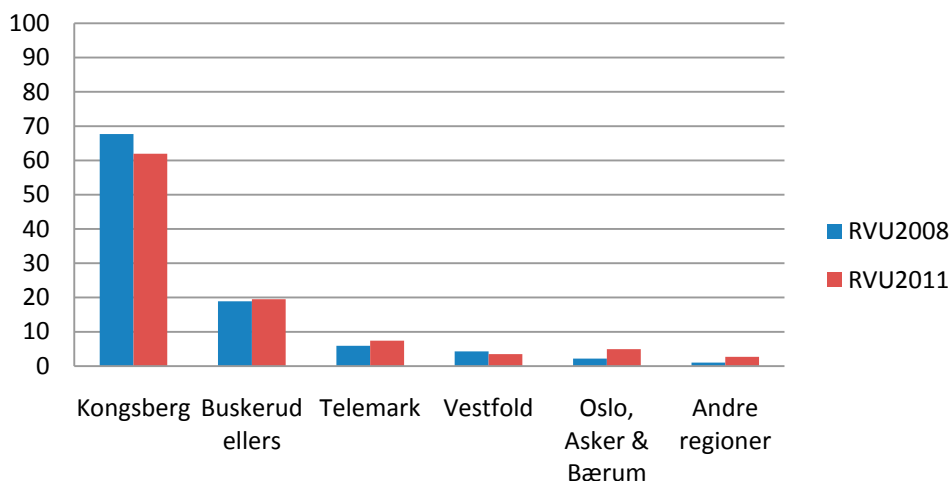
Det er 2/3 overvekt av kvinner i kommunen. Til forskjell fra Teknologiparken er det også et stort antall deltidsarbeidende blant de kommunalt ansatte. Hver tredje ansatt jobbet mindre enn fem dager i uken.

2. Kongsberg Teknologipark

Dette kapitlet vil presentere hovedfunn fra den delen av undersøkelsen som er gjort i Teknologiparken. Første del av kapitlet gjennomgår bostedsmønster, og de ansattes bruk av ulike transportmidler gjennomgås deretter med fokus på bilbruk, sykkel/gange og kollektive reiser. Deretter analyseres transport i forbindelse med møter i arbeidstiden, endringer i reisevanene over tid og holdninger til eventuelle nye tiltak for å stimulere til mer miljøvennlige arbeidsreiser.

2.1 Bosted og reisetid

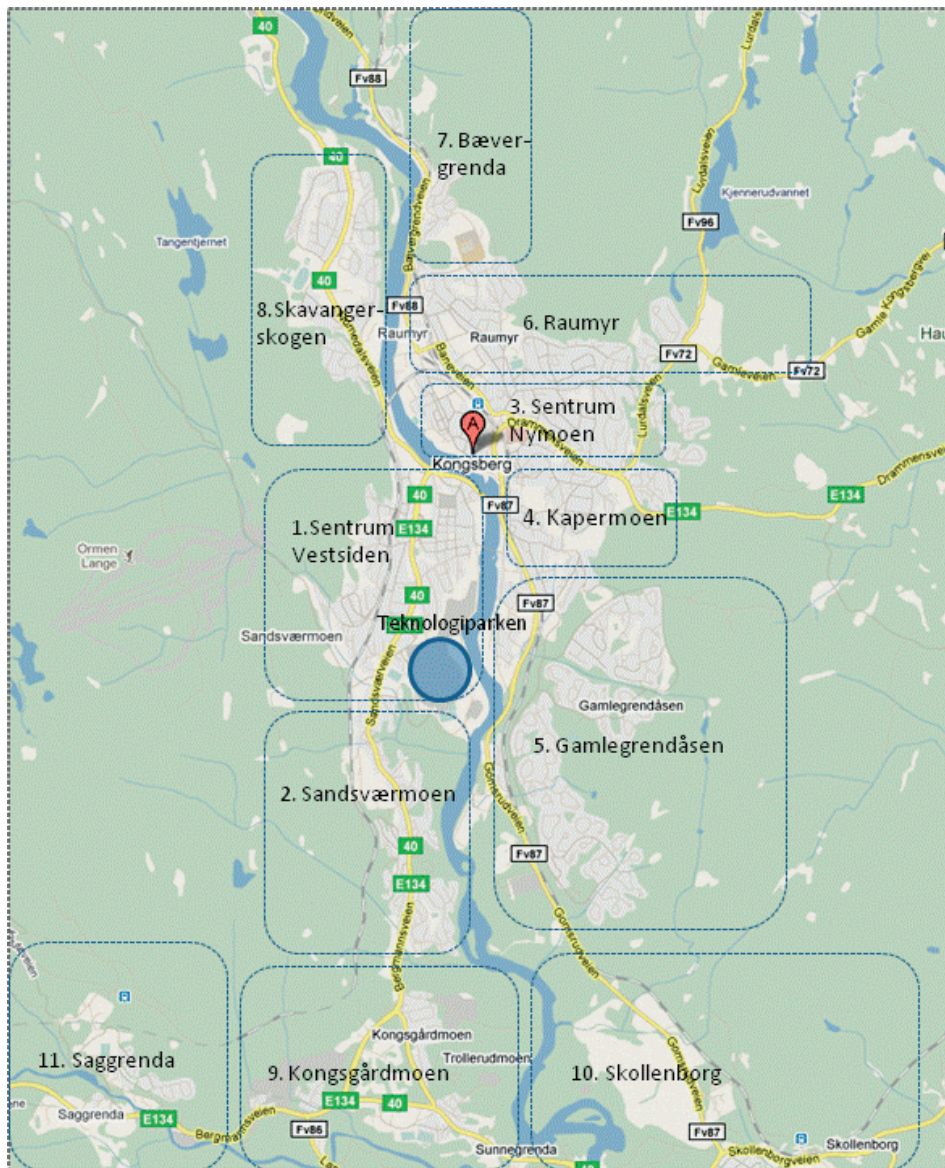
Størstedelen av de ansatte i Teknologiparken er bosatt i nærområdet. Vel 60 prosent kommer fra Kongsberg kommune, mens ytterligere 20 prosent kommer fra andre områder i Buskerud fylke.



Figur 2.1 Bosted for ansatte i Teknologiparken. Prosent

Sammenlikner en bostedsområde med reisevaneundersøkelsen som ble gjort i 2008 ser det ut til at andelen ansatte utenfor kommunen har økt. Prosentvis er det i 2011 en større andel ansatte fra Oslo, Asker & Bærum og Telemark (se figur 2.1). Dette kan tyde på at virksomhetene i Teknologiparken utvikler seg i retning av å bli et arbeidsmarked for kunnskapsarbeidere fra større deler av Østlandsområdet, ikke bare Kongsberg-distriktet.

Totalt er det 62 prosent av de ansatte i Teknologiparken som har bosted innenfor Kongsberg kommune. For å få et mer detaljert bilde av bosettingsmønstret for denne gruppen har vi delt opp kommunen i 13 sentrale boområder, basert på grunnkretser (se figur 2.2). Disse er de samme som ble benyttet i den tidligere reisevaneundersøkelsen.



Figur 2.2. Sentrale bostedsoner i Kongsberg kommune (For mer utfyllende beskrivelser av sonene se tabell 2.1)

Av ansatte med bosted i Kongsberg kommune, bor 27% (17% av alle ansatte) innenfor sone 5 (Gamlegrendåsen) (se tabell 2.1). Det er ellers en stor andel som bor i sone 6 (Raumyr), sone 2 (Sandsværmoen), sone 3 (Sentrum Nymoen) og sone 1 (Sentrum vestsiden). De fleste av adressene innenfor sonene 1-6 er i gang- og sykkelavstand til Teknologiparken. Totalt omfatter dette over $\frac{3}{4}$ av alle ansatte i Teknologiparken med adresse innenfor kommunen. Utover dette er det også vel 7% som bor lenger nord eller sør i kommunen.

Tabell 2.1. Fordeling av ansatte ved Teknologiparken etter bostedsoner i Kongsberg kommune

Sone	Områdebeskrivelse	Prosent/ Kongsberg	Prosent/Totalt
1	Sentrum Vestsiden/Myrløkka/Bergslie/Bergstaden	8,1	4,9
2	Sandsværmoe/Stegelet/Svartås/Veungsdalen	10,0	6,0
3	Sentrum Nymoene/Wergelandsv/Ullandløkka/Skarpåsskogen	10,7	6,5
4	Kapermoen/Skinnarberga	6,3	3,8
5	Gamlegrendåsen/Gomsrud	27,3	16,6
6	Raumyr/Dyrmyr/Sulusåsen/Gml Eikervei	14,9	9,0
7	Bævergrenda/Liahengslet	0,9	0,5
8	Skavangerskogen/Dyrgrav/Postbrumoe	7,1	4,3
9	Kongsgårdmoen/Moane	2,3	1,4
10	Skollenborg/Brenne/Laugerud/Landverk	3,3	2,0
11	Saggrenda/Meheia	2,1	1,3
12	Kongsberg kommune nord	1,3	,8
13	Kongsberg kommune sør	5,8	3,5
	Utenfor kommunen		39,4
Total		100,0	100,0
N		1838	3031

2.1.1 Reisetid

Reisetiden for de som jobber i Teknologiparken - én vei uten medregnet tid til levering i barnehage og lignende - ligger på ca 25 minutter. Dette er omtrent på samme nivå som for tre år siden, selv om det knytter seg noe usikkerhet til reliabiliteten på disse tallene³. Dette er tett opp til landsgjennomsnittet for arbeidsreiser i 2009 på 24 minutter (Vågane, Brechan, & Hjorthol, 2011).

Tabell 2.2 Reisetid (en vei) for ansatte i Teknologiparken etter bosted. Prosent.

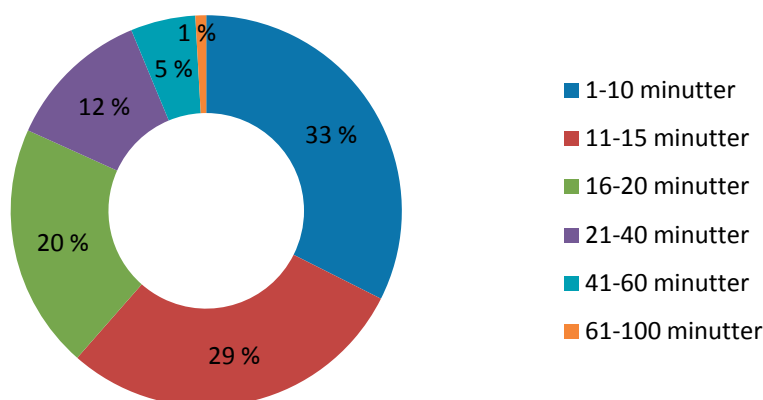
Reisetid	Kongsberg	Buskerud ellers	Telemark	Vestfold	Oslo, Asker & Bærum	Andre regioner	Totalt
1-10 minutter	49,8	1,6	2,8	2,9	5,5	22,9	32,4
11-15 minutter	39,4	15,4	1,4	3,9	9,6	34,3	29,1
16-20 minutter	9,5	50,0	49,5	6,8	7,5	17,1	20,3
21-40 minutter	1,1	28,3	28,8	52,4	31,5	10,0	12,0
41-60 minutter	0,2	4,4	12,7	33,0	39,7	10,0	5,3
61-100 minutter	0,0	0,4	4,7	1,0	6,2	5,7	0,9
Totalt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	1807	566	212	103	146	70	2904

³ Det er registrert en del feilkoding i feltene for timer og minutter. Vi har her valgt å fjerne ekstremverdier, dvs de som har registrert reisetid lik 0 eller mer enn 200 minutter.

Totalt sett har 33 % under 10 minutter reisevei og 60% under et kvarter. Kun 1 % har mer enn 1 times reisevei (figur 2.3).

Det er naturlig nok store variasjoner i reisetiden i forhold til bosted. I Kongsberg benytter om lag halvparten av de ansatte mindre enn 10 minutter på arbeidsreisen, og gjennomsnittet ligger på rundt 14 minutter (se tabell 2.2). Til forskjell bruker ansatte som bor i Vestfold, Oslo, Asker og Bærum i gjennomsnitt ca 1 time på reisen til arbeidet. En del av disse bor imidlertid lokalt deler av uken, noe som nok er forklaringen på at enkelte innenfor disse kategoriene oppgir å ha relativt kort reisetid.

Det er ellers slik at mannlige ansatte har lengre arbeidsreiser enn kvinnelige, rundt 5 minutter i gjennomsnitt. Dette er i tråd med hva en finner på landsnivå (Vågane et al 2011) og kan forklares ved at kvinner i større grad søker jobb i nærmiljøet enn det menn gjør.



Figur 2.3. Reisetid for alle ansatte i Teknologiparken 2009. Prosent.

2.2 Reisen til arbeidet

2.2.1 Valg av reisemåte gjennom året

Selv om en stor del av de ansatte i Teknologiparken bor i nærheten av arbeidsstedet, er bil det vanligste transportmiddel til og fra jobb. På undersøkelsesdagen i mai 2011 reiste 61 prosent av de ansatte med bil til jobben, 20 prosent brukte sykkel og 9 prosent gikk (tabell 2.3).

I forhold til landet for øvrig indikerer dette en bilbruk omtrent på linje med årgjennomsnittet for hele landet, mens andelen syklende er betydelig høyere. Andel syklende til og fra arbeidet lå i 2009 på 6 % for hele landet, mens gjennomsnittet for sommer og vinter i Kongsberg ligger over dobbelt så høyt. Kongsberg kan altså med rette kalle seg for en sykkelby. Andelen som går er på 14 % beregnet som et gjennomsnitt for hele året, og dette er også høyere en landsgjennomsnittet som ligger på 11%.

Tabell 2.3 Transportmiddel for arbeidsreiser til Teknologiparken, sommer og vinter. Prosent

Transportmiddel	Sommer*	Vinter**	Gjennomsnitt
Til fots	9,3	18,7	14,0
Syklet	20,1	7,1	13,6
Kjørte motorsykkel eller moped	0,6	,0	0,3
Kjørte bil (kjørte selv)	61,0	62,3	61,7
Var passasjer i bil	4,8	4,7	4,7
Reiste med taxi	0,3	1,3	0,8
Reiste med buss	2,6	3,6	3,1
Reiste med tog	0,8	1,1	1,0
Annet	0,4	1,2	0,8
Total	100,0	100,0	100,0
N	3031	3031	

* Tilfeldig dag mai 2011 ** Vanligste reisemåte 2011

Andelen som reiser med kollektive transportmidler er imidlertid relativt lavt, drøyt 4% tar buss eller tog, om en legger til grunn gjennomsnittsverdiene. Til sammenligning er det på landsnivå 15% som reiser kollektivt til jobben.

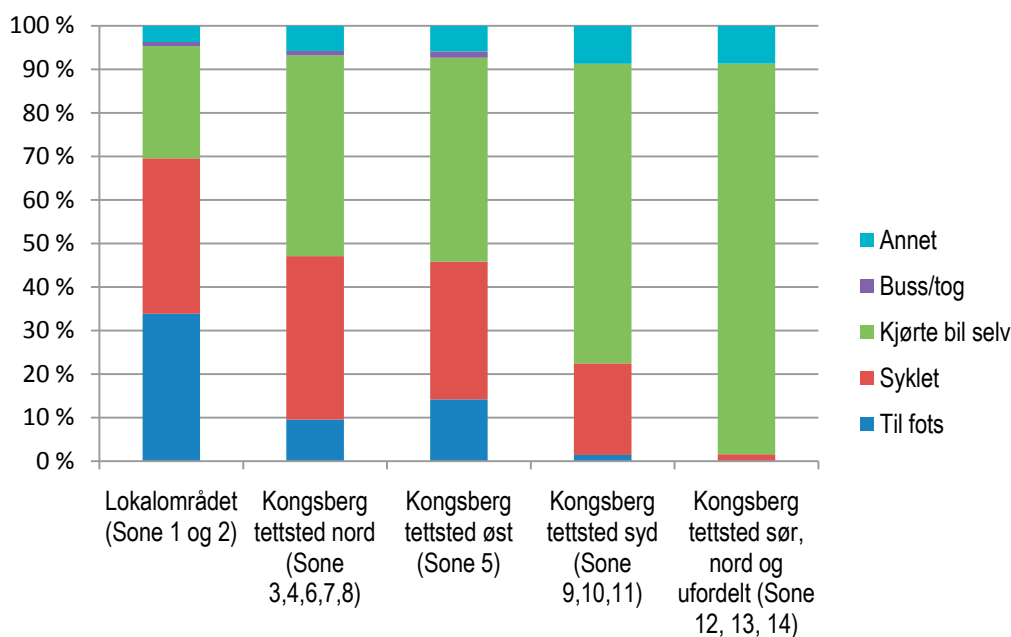
Kun 4 prosent benyttet seg av flere transportmidler på veg til arbeidet, og blant disse var det bruk av bil i kombinasjon med andre transportmidler som var det vanligste.

Det er betydelig variasjon i bruk av sykkel og gange gjennom året. Vinterstid synker andelen syklistene til drøyt 7%, mens andelen gående mer enn dobles til over 18%. Økningen i andelen som kjører bil eller reiser kollektivt om vinteren er imidlertid marginal.

2.2.2 Reisemåte og bosted

Valg av transportmiddel til og fra arbeidet henger sammen med hvor i kommunen de ansatte bor. Som vist i figur 2.4, er det flest fotgjengere og syklistene blant de som er bosatt innenfor lokalområdet (sone 1 og 2), tettstedene nord for sentrum (sone 3,4,6,7 og 8) og på østsiden (sone 5). For de som bor innenfor lokalområdet ligger andelen som går og sykler på 70 prosent.

Det er en betydelig andel syklistene fra alle deler av Kongsberg, med unntak av de som bor lengst sør og nord i kommunen.



Figur 2.4. Valg av transportmiddel og bosted for ansatte i Teknologiparken. Sommer 2011. Prosent.

Tabell 2.4 Transportmiddel for arbeidsreiser til Teknologiparken, sommer 2011, regional fordeling. Prosent

	Kongsberg	Buskerud ellers	Telemark	Vestfold	Oslo, Asker & Bærum	Andre regioner	Total
Til fots/sykklet	45,5	1,2	3,2	2,9	5,5	16,0	29,4
Bil/MC	52,8	93,2	86,2	94,2	74,7	79,0	66,4
Kollektivt	1,0	5,5	10,6	1,0	17,1	3,7	3,5
Annet	0,7	0,0	0,0	1,9	2,7	1,2	0,7
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N	1826	577	218	103	146	81	2951

Når det gjelder ansatte som er bosatt utenfor kommunen er bilbruken høyest blant ansatte i Vestfold og øvrige deler av Buskerud. Kollektivbruken er høyest blant de som kommer fra Oslo og Telemark på henholdsvis 17,1 og 10,6 prosent.

2.2.3 Bilbruk og parkering

Som beskrevet over ligger andelen ansatte som kjører bil til arbeidet på drøyt 60%. Totalt sett er det 84 % av de ansatte som har tilgang til bil, men 24 % velger altså andre transportformer selv om de har mulighet for å kjøre.

Det store flertall av de som kjører bil til jobben parkerer den på en plass som disponeres av arbeidsgiver, eller på en annen plass i Teknologiparken. Kun 3 prosent oppgir å parkere bilen andre steder. Dette tyder på at de fleste som benytter bil, finner en plass for bilen i rimelig nærhet til arbeidsplassen.

Over 60% av de ansatte i Teknologiparken hadde gjennomført ærender underveis til eller fra jobben på undersøkelsesdagen. Det vanligste var dagligvareinnkjøp (32%), og henting /levering av barn i barnehage, skole, o.l.(19%). Dette forholdet er nok medvirkende til at mange velger bil til arbeidet. Av de som kjører selv, var det nær 80% som hadde andre ærender på veien til eller fra arbeidet. Likevel er det også en stor del av de som sykler og går som har slike gjøremål i løpet av arbeidsreisen (Se tabell 2.5).

Det er ellers en overvekt av kvinner som gjør ærender på veien til eller fra jobb blant ansatte i Teknologiparken. 72% av kvinnene kombinerte arbeidsreisen med andre gjøremål, mot 57% av mennene. Det er spesielt henting/bringning av barn til ulike aktiviteter, og innkjøp av dagligvarer som oftere gjøres av kvinner.

Tabell 2.5. Gjøremål til/fra arbeidet og valg av transportmiddel. Ansatte i Teknologiparken. Prosent

	Ingen gjøremål	Ett eller flere gjøremål	Totalt
Kjørte bil (kjørte selv)	27,6	72,4	100,0
Syklet	54,0	46,0	100,0
Til fots	70,7	29,3	100,0
Buss/ tog	55,9	44,1	100,0
Annet	46,4	53,6	100,0
Totalt	39,0	61,0	100,0
N	1154	1802	

Tabell 2.6. Tiltak som kan få bilførere til å velge kollektive transportmidler. Ansatte i Teknologiparken. (Mer enn ett svaralternativ mulig). Prosent

Mulige tiltak	Prosent
Flere avganger	35,3
Kortere reisetid	28,3
Slippe å bytte buss	25,3
Lavere takster	24,7
Holdeplass der jeg bor	20,9
Færre forsinkelser	6,6
Vesentlig mer kostbart drivstoff	3,6
Parkeringsavgift på jobben	2,6
Dårligere tilgang til parkering på jobben	2,5
Mer komfortable busser	1,7
Bedre service	1,5
Flere sitteplasser	0,9
Vil uansett kjøre bil	28,5

Hva skal til for å få bilistene til å velge kollektive transportmidler? Tabell 2.6 viser bilførernes prioritering av potensielle tiltak som vil kunne få dem til å velge kollektivt. Den viktigste faktoren var flere avganger, nevnt av 35 prosent av

bilistene, fulgt av kortere reisetid (28%), slippe å bytte buss (25%), samt lavere takster (25%). Samtidig oppgir vel 28 % at de vil kjøre bil uansett. Dette indikerer at rundt 70% av dagens bilister er åpne for å reise med buss eller tog, gitt at det settes inn tilstrekkelige tiltak for å styrke kollektivtilbudet.

2.2.4 Sykkel & gange

Kongsberg har som nevnt en høy andel som sykler og går til arbeidet. Tidligere undersøkelser har vist at Kongsberg har en signifikant høyere andel syklister enn tettsteder i Norge på samme størrelse (Engebretsen 2008). På undersøkelsesdagene i mai 2011 syklet om lag 20% av de ansatte til jobben. Ytterligere 7 prosent hevdet at de vanligvis syklet om sommeren, men ikke dagen da undersøkelsen ble gjort. Som nevnt i avsnitt 1.3, var det en del regn i løpet av de ukene undersøkelsen ble gjennomført, og dette gir grunn til å anta at det faktiske tallet ligger nærmere 27%. Totalt var det 80% som hadde tilgang til sykkel som de kunne ha benyttet.

Tiltak som kan øke andelen syklister og gående

Selv om andelen syklister er høy i Kongsberg er det interessant å se nærmere på hva som skal til for å øke andelen ytterligere. For vel 64 prosent av de som i dag ikke sykler, er det uaktuelt å starte å sykle fordi de bor for langt unna, eller andre årsaker (tabell 2.7). Totalt er det altså 36% som angir at insentiver kan få dem til å sykle. Vi finner at 7 prosent av de som i dag ikke sykler mener at økonomiske insentiver fra arbeidsgiver kunne gjøre dette aktuelt. Tilsvarende mener 5% at bedre tilrettelegging på arbeidsplassen (sykkelparkering, garderobes, etc) vil ha betydning, 6% mener at bedre sykkelveger med mulighet for raskere sykling vil kunne bidra til at de starter å sykle. Mange bilførere (20%) har angitt at det finnes andre tiltak enn de som er angitte i svaralternativene som kan få de til å begynne å sykle. Hva disse består i kan være vanskelig å si, men det for eksempel være tiltak som gjør det vanskeligere å bruke bil.

Tabell 2.7. Tiltak som kan få bilførere og kollektivbrukere til å begynne å sykle til jobben. (Mer enn ett svaralternativ mulig). Ansatte i Teknologiparken. Prosent

Mulige tiltak	Prosent
Økonomiske belønning av arbeidsgiver	7,0
Sykkelveier som gir mulighet for raskere sykling	5,7
Bedre tilrettelegging for sykling på arbeidsplassen	5,0
Bedre vedlikehold av sykkelvegene	3,8
Bedre tilrettelegging for sykling i Kongsb. Sentrum	2,0
Flere gang/sykkelbruer	1,3
Flere forkjørsreguleringer for sykkelvegene	0,9
Bedre veilys	0,4
Annet	20,7
Ikke aktuelt bor for langt unna	63,8

Økonomiske belønninger er også det angitte tiltaket som kan få flest bilførere til å begynne å gå til jobben. Flere gangveger ble nevnt av 1,8% mens bedre veilys,

fotgjengerfelt og estetisk utforming ble vurdert å ha marginal innvirkning. Også her er det en stor andel (16,4%) som oppgir andre årsaker enn de som var spesifisert i skjemaet. Over 2/3 av bilførerne mener det er uaktuelt å begynne å gå på grunn av lang avstand til jobben.

Tabell 2.8. Tiltak som kan få bilførere til å begynne å gå til jobben. Ansatte i Teknologiparken. (Mer enn ett svaralternativ mulig). Prosent

Mulige tiltak	Prosent
Økonomisk belønning fra arbeidsgiver	5,4
Flere gangveier	1,8
Flere trafikksikre krysninger	0,8
Mer beplantning, hvilebenker etc	0,6
Bedre veily	0,5
Flere fotgjengerfelt	0,4
Annet	16,4
Ikke aktuelt - bor for langt unna	77,4

Sykling og gange vinterstid

Som vist ovenfor (tabell 2.1) er det store sesongvariasjoner i transportmiddel til jobben, og vinterstid synker sykkelandelen til ca 7%. Andelen gående øker derimot fra 9 til 18 %, trolig fordi mange benytter beina i stedet for sykkelen om vinteren.

De viktigste årsakene til at mange velger å ikke sykle vinterstid, er at dette oppleves som kaldt og ubehagelig (59%) og at det er en økt risiko for ulykker (31%). Hver fjerde syklist hevder ellers at for dårlig brøyting av veiene er et hinder, og 10% mener dårlig vedlikehold av veiene er en barriere mot vintersykling. Manglende utstyr til sykkelen, som for eksempel vinterdekk, nevnes av 28 % som en barriere mot sykling vinterstid. Dette tyder på at vintersykling kan være aktuelt for en større gruppe dersom brøyting og veivedlikehold var bedre.

Tabell 2.9. Viktigste hindringer for sykling vinterstid, blant alle som sykler sommerstid. Ansatte i Teknologiparken. (Flere svaralternativer mulig). Prosent

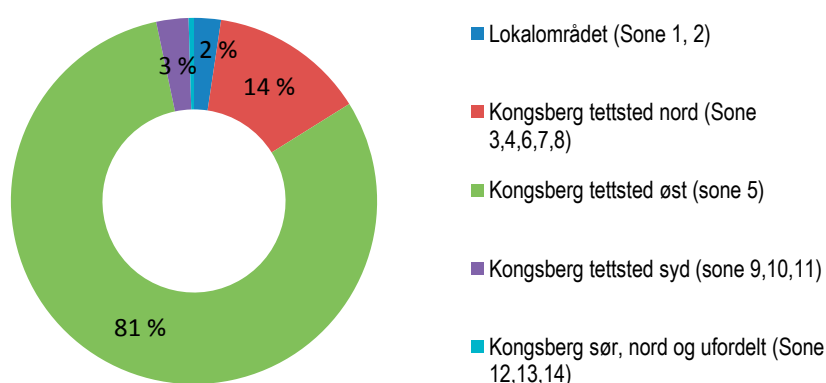
Årsak	Prosent
For kaldt / ubehagelig	59,0
Økt risiko for ulykker	31,3
Har ikke godt nok utstyr til sykkelen	28,8
For dårlig brøyting av veier	26,3
For dårlig vedlikehold av veibanen	10,7
Helsemessige årsaker	2,8
Annet	8,3

Bruken av den nye sykkelbroen over Lågen

Den nye sykkelbroen over Lågen -"Bølgen"- ble bygget for å tilrettelegge for gående og syklende fra østsiden av Kongsberg. Denne blir åpenbart flittig benyttet både av gående og syklende. På undersøkelsesdagen var det 22% av de gående og 25 % av de syklende som hadde benyttet broen. Totalt hadde hver fjerde gående og syklende benyttet broen for å komme seg til arbeidet.

Det er i hovedsak ansatte bosatt øst og nord-øst i Kongsberg tettsted som benytter sykkelbroen. Over 80% av brukerne hadde bosted i sone 5, altså Gamlegrendåsen eller Gomsrud (se figur 2.5).

Vi finner videre at 13% av de ansatte mener at broen har bidratt til at de nå sykler oftere på jobben enn før (se figur 2.9).



Figur 2.5 Bosted for gående og syklister som benyttet gang- og sykkelbroen "Bølgen", sommeren 2011. Ansatte i Teknologiparken. Prosent

2.2.5 Buss og tog

Som i de fleste tettsteder utenfor de store byene, er bruken av buss og tog nokså begrenset. Gjennomsnittlig andel kollektivreisende for sommer og vinter var på 4,1% for ansatte i Teknologiparken. Til sammenlikning er landsgjennomsnittet for bruk av kollektivtransport til arbeidet på rundt 15 prosent (Vågane et al 2011). Som vist tidligere, er det i første rekke ansatte med lengre reisevei som benytter seg av tog, og da spesielt folk som kommer fra Oslo/ Asker & Bærum.

De lokale kollektivbrukerne er spredt utover kommunen, men vi finner likevel flest fra Gamlegrendåsen/Gomsrud (sone 5). Dette kan være en virkning av rushtidsbussen som har vært utprøvd mellom Gamlegrendåsen og Teknologiparken.

Busstilbudet i distriktet er blitt opprustet de senere årene. Halvparten av alle ansatte har tilgang til et kollektivtilbud i nærheten som går en gang i timen eller oftere (se tabell 2.10). Omtrent halvparten har også tilgang til et stoppested for buss eller tog innenfor en avstand på 1 kilometer og 70 % har tilgang innenfor en avstand på 3 kilometer (Tabell 2.11). Totalt er det imidlertid over 20% som oppgir at det ikke er noe kollektiv tilbud der de bor, eller de kjenner ikke til det. Vel 37% vet ikke hvor ofte busser eller tog stopper i nærheten av der de bor. Dette

indikerer at det kan være et underskudd på informasjon omkring de aktuelle kollektivtilbudene i distriktet.

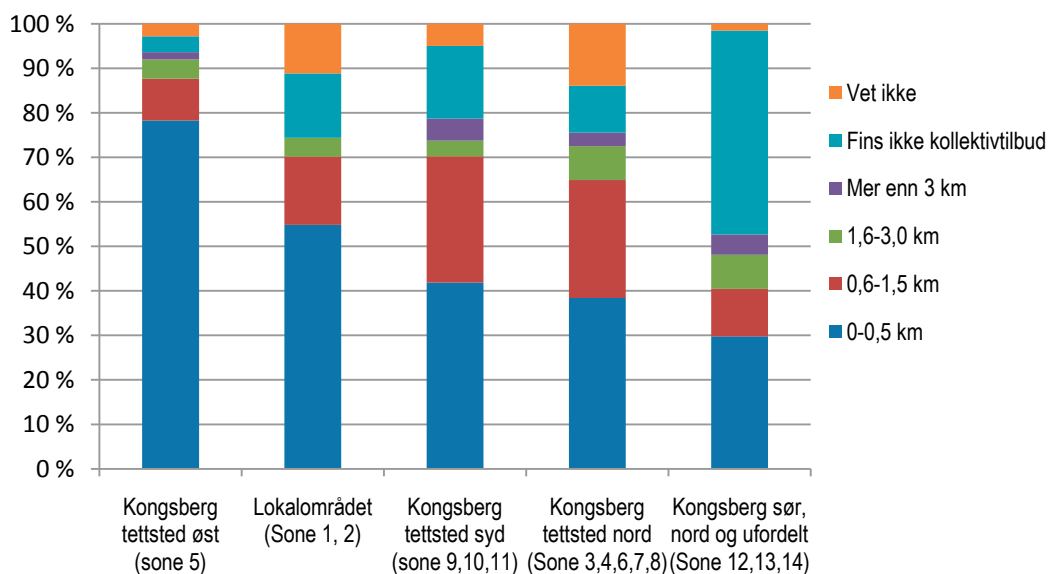
Størst nærhet til kollektivtilbudet – vurdert som avstand til nærmeste holdeplass - er det blant ansatte innenfor Kongsberg tettsted øst (Gamlegrendåsen) og i lokalområdet (Vestsiden sentrum, Sandværmoen) (Se figur 2.6). I begge disse sonene oppgir mer enn halvparten at de har et stoppested for buss eller tog mindre enn en halv kilometer unna.

Tabell 2.10 Avgang per time for stoppested relevant i forbindelse med arbeidsreisen. Ansatte i Teknologiparken. Prosent.

Avganger per time nærmeste holdeplass	Prosent	Kumulativ prosent
4 ganger eller mer per time	2,2	2,2
3 ganger per time	1,2	3,4
2 ganger per time	16,2	19,6
1 gang per time	32,9	52,5
Hver annen time	1,3	53,7
Sjeldnere	8,5	62,2
Vet ikke	37,8	100,0
Total	100,0	
N	3031	

Tabell 2.11. Avstand til nærmeste holdeplass relevant i forbindelse med arbeidsreisen. Ansatte i Teknologiparken. Prosent

	Prosent	Kumulativ prosent
250 meter eller mindre	20,5	20,5
251-500 meter	20,5	40,9
501m – 1,0 km	13,5	54,4
1,1 – 1,5 km	7,2	61,6
1,6 – 2,0 km	4,1	65,7
2,1 – 3,0 km	5,6	71,3
Mer enn 3 km	7,6	78,9
Fins ikke kollektivtilbud	14,6	93,4
Vet ikke	6,6	100,0
Total	100,0	100,0
N	3031	



Figur 2.6. Avstand til nærmeste holdeplass fra bosted fordelt på bostedsoner. Ansatte i Teknologiparken. Prosent

Tabell 2.11 Barrierer for bruk av kollektivtransport. Ansatte i Teknologiparken. (Merk at det var mulig å krysse av for flere alternativ). Prosent.

Barrierer	Prosent
Er ubekvent	2,7
Trengte bilen i arbeidet	4,6
Forsinkelser	5,0
Har ikke oversikt over rutetides	5,1
For langt å gå til holdeplassen	14,6
For dyrt	19,3
Andre grunner	20,1
Må bytte buss/tog underveis	21,7
For få avganger	22,9
Tungvindt	26,7
Skulle annet ærend før eller etter jobb	27,0
Tar for lang tid	41,7
N (antall svar)	4199

Det er flere og sammensatte årsaker til at mange ikke reiser kollektivt. Årsaken som flest peker på er imidlertid at det tar for lang tid, de skal gjøre andre ting underveis til/fra jobben, eller det oppfattes som tungvindt (se tabell 2.4). Barrierer knyttet til manglende tilgjengelighet fremheves av de ansatte som viktigere enn kostnader og manglende bekvemmelighet.

2.3 Møter i arbeidstiden

De fleste benytter egen bil når de må reise i forbindelse med arbeidet i løpet av dagen (se tabell 2.12). Totalt sett er det 68% som benytter bil til møter, 11 % benytter tog og 10% drosje. At andelen togbrukere er såpass høy beror trolig på at mange har møter i Oslo/Akershus som er relativt enkelt tilgjengelig med tog, i kombinasjon med taxi eller annen transport til togstasjonen.

Det er ellers slik at transportmiddel til jobb påvirker transportmiddel til møter i løpet av dagen. Blant de som kjører til jobben, er det 74% som også tar bil til møter. Av de som går eller sykler til jobb er det hele 18% som vanligvis benyttet sykkel til sine møtereiser.

Tabell 2.12. Transportmiddel til arbeid og til møter i løpet av dagen. Ansatte i Teknologiparken. (Opp til to svaralternativ mulig). Prosent.

Transport til arbeidet	Transport til møter i arbeidstiden								Totalt
	Bil	Buss	Tog	Drosje	Sykkel	Går	Annet	Ingen møter	
Går/sykler	57,0 %	7,2 %	10,6 %	9,1 %	18,4 %	8,4 %	4,5 %	20,9 %	29,4 %
Bil/MC til jobben	73,9 %	6,2 %	10,5 %	10,5 %	2,2 %	7,2 %	4,1 %	17,2 %	66,5 %
Kollektivt	37,3 %	24,5 %	25,5 %	9,8 %	1,0 %	7,8 %	4,9 %	24,5 %	3,5 %
Annet	65,0 %	0,0 %	15,0 %	25,0 %	0,0 %	15,0 %	15,0 %	5,0 %	0,7 %
Totalt (antall svar)	67,6 %	7,1 %	11,1 %	10,2 %	6,9 %	7,6 %	4,3 %	18,5 %	100,0 %
N	1998	210	327	301	205	226	127	546	2955

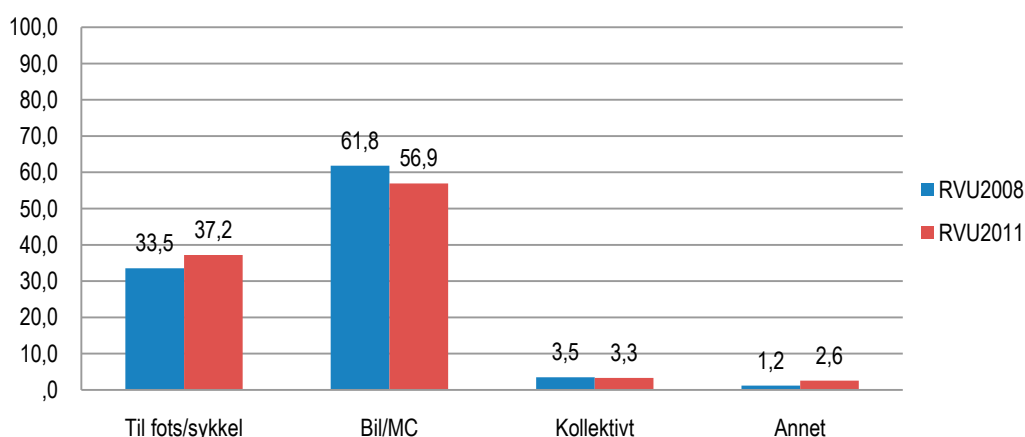
2.4 Endringer i transportmiddelvalg 2008-2011

I hvilken grad har det funnet sted noen endringer i transportmiddelbruken de siste tre årene? Spørsmålet er interessant ettersom det er blitt iverksatt tiltak for å stimulere bruken av mer miljøvennlige arbeidsreiser. Samtidig har Teknologiparken vokst i omfang og sammensetning.

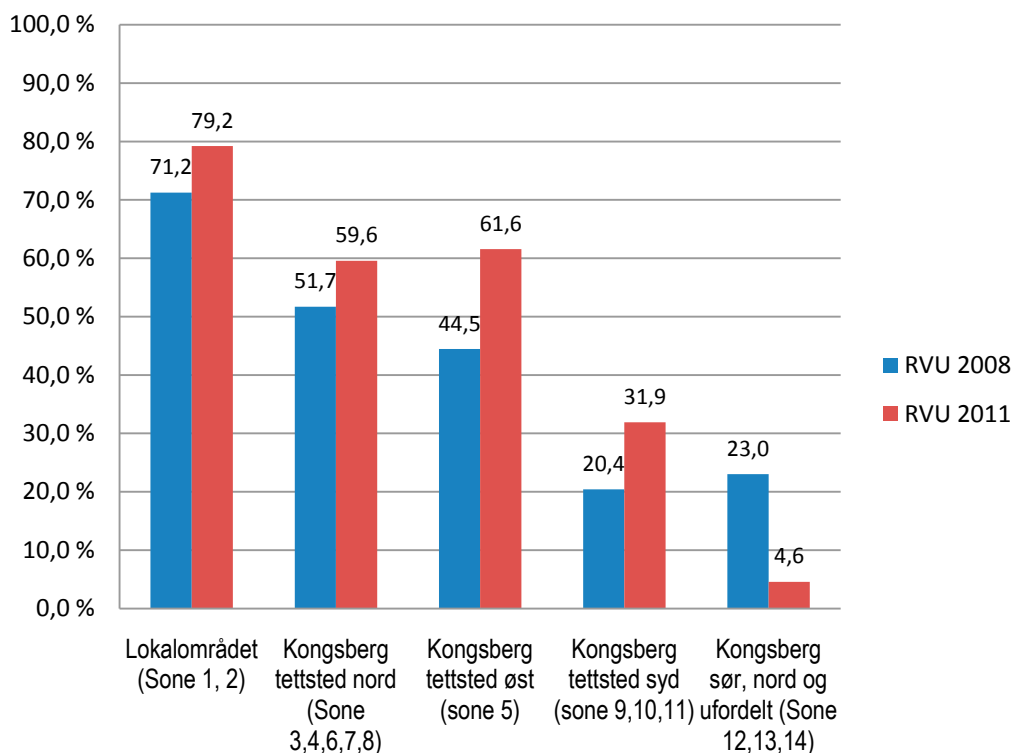
Ettersom forrige RVU i Teknologiparken ble gjort om vinteren, får en ikke uten videre et riktig bilde av utviklingen ved å sammenligne de to undersøkelsene. Valg av reisemåte varierer jo som regel betydelig gjennom årstidene. For vinteren 2008 ble det imidlertid spurt om hva en vanligvis gjorde sommerstid, og for sommeren 2011 ble det også spurt om det en vanligvis gjør. Disse to variablene muliggjør en sammenligning for transportmiddelebruk sommerstid, med en viss konsistens.

Sammenligningen indikerer at det har vært en økning i antallet som går/sykler til jobb på 3,7 prosentpoeng, mens andelen som kjører bil har gått tilbake med 4,9 prosentpoeng⁴.

⁴ Nedgangen i bilkjøring og økningen i sykkel/gange er signifikant på 1% nivå, dvs at det er mindre enn 1% sannsynlighet for at forskjellen skyldes tilfeldig variasjon



Figur 2.7. Transport til Teknologiparken Kongsberg. Egenvurdering sommer 2011 og 2008. Prosent



Figur 2.8. Andel som sykler/går fordelt på bostedsoner. Ansatte i Teknologiparken. Vanligste reisemåte sommer 2011 og 2008. Prosent

Ser en dette i forhold til de lokale sonene nevnt ovenfor er det en særlig vekst i bruken av sykkel og gange i lokalområder av byen (sone 1) i boligområdene øst for byen (sone 5) og områdene syd for byen (sone 9,10,11). Bilbruken har økt i boligområdene sør og nord for bykjernen. Kollektivtrafikken har økt noe i Kongsberg nord (sone 9,10,11) men tallene på dette området marginale og vanskelig å vurdere.

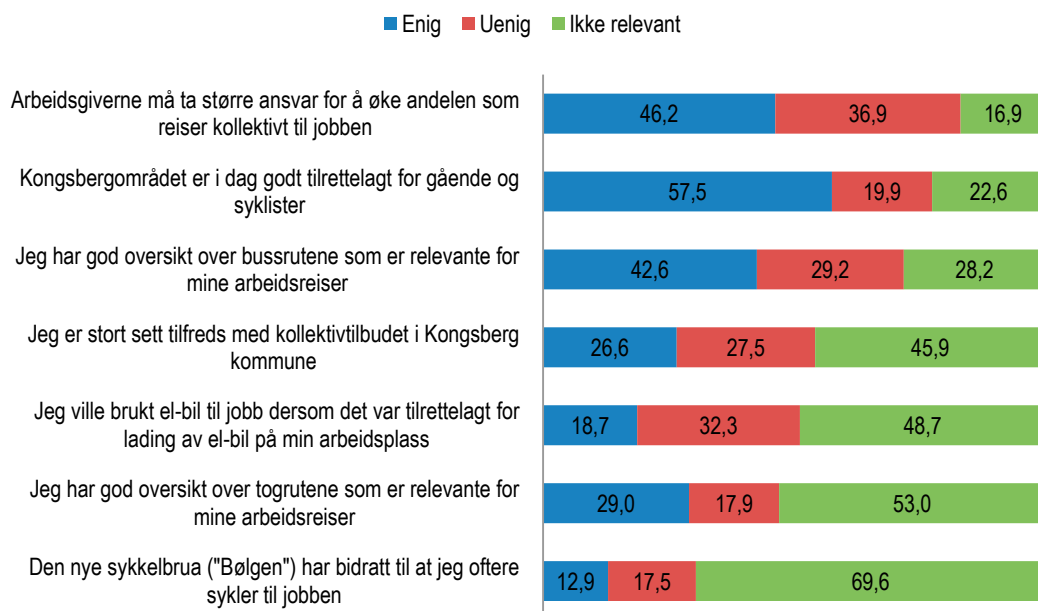
2.5 Holdninger og tiltak

Kongsberg Teknologipark ønsker å legge til rette for mer miljøvennlige arbeidsreiser for de ansatte. For en ytterligere utvikling på dette feltet vil det være interessant å se hva de ansatte selv mener om ulike tiltak, og deres oppfatninger om det eksisterende tilbudet.

2.5.1 Generelle holdninger

Et betydelig flertall av de ansatte er enige i at Kongsbergområdet er godt tilrettelagt for gående og syklist. Det er imidlertid tydelig at ikke alle er fornøyd med kollektivtilbudet: omtrent hver fjerde ansatt er stort sett tilfreds med dette, og nesten like mange er uenige i dette. Dette indikerer at ca halvparten av brukerne ikke er fornøyd med det eksisterende tilbudet. For den andre halvparten er det uaktuelt å bruke kollektivtransport.

Det er også tydelig at det er relativt mange som ikke har oversikt over de bussrutene som er relevante for dem. 29% sier at de ikke har oversikt over de bussrutene som er aktuelle for deres arbeidsreiser. Tilsvarende er det 18% som ikke har oversikt over togrutene som er aktuelle for dem. Dette kan tyde på at behovet for informasjon om kollektivrutene er stort, spesielt når det gjelder buss. Over 46% mener også at arbeidsgiver må ta større ansvar for å øke andelen som reiser kollektivt, men her er det også en stor andel som er uenige.



Figur 2.9. Holdninger til kollektivtransporten i Kongsvinger. Ansatte i Teknologiparken. (Akkumulerte verdier for enig/helt enig og uenig/helt uenig). Prosent.

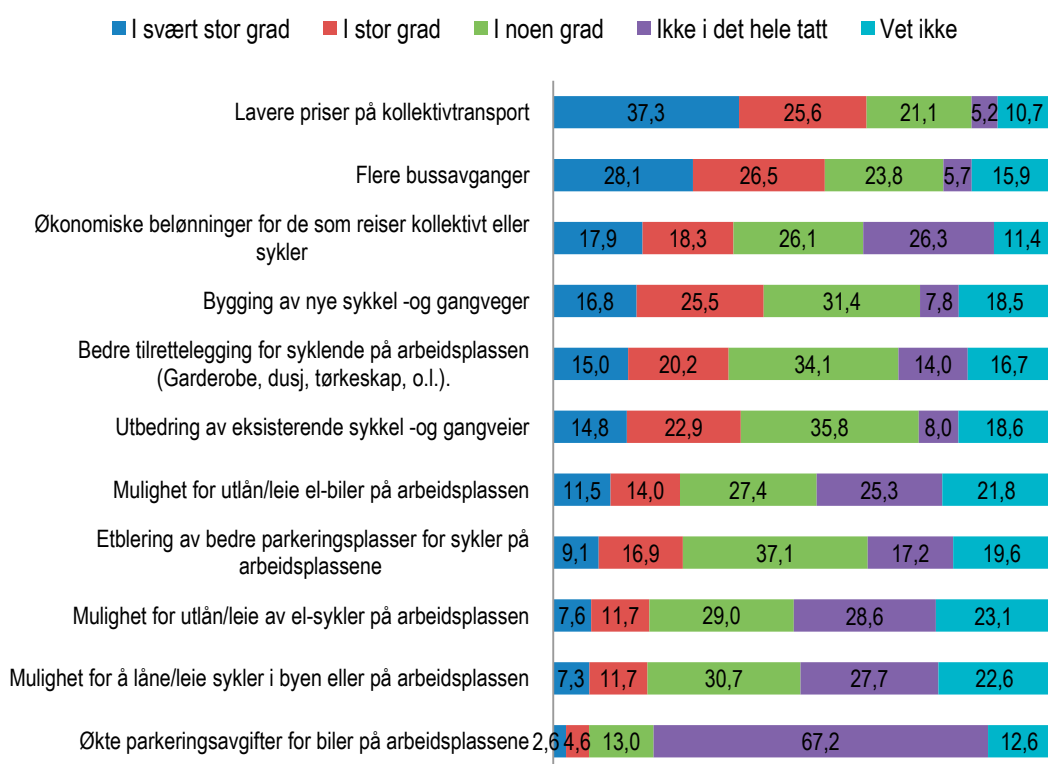
Det er også interessant å merke seg at hele 12,9 prosent mener at sykkelbroen Bølgen har fått dem til å sykle oftere til jobben enn hva de ellers ville ha gjort. Dette kan altså bidra til å forklare økningen i syklende ved Teknologiparken. Bruk

av el-bil til jobben oppgis å være aktuelt for 19% av de ansatte dersom det var bedre tilrettelagt for lading på arbeidsplassen.

2.5.2 Tiltaksvurderinger

Hva slags tiltak kan de ansatte i Teknologiparken tenke seg å få gjennomført? På en predefinert liste over elleve potensielle tiltak, er det lavere priser på kollektivtransport og flere bussavganger som de fleste kunne tenke seg å se iverksatt (figur 2.10). Over 60% kunne i stor eller svært stor grad tenke seg lavere priser på kollektivtransport, og over 50% kunne tenke seg flere bussavganger. Dette understøtter resultatene fra tabell 2.6 over, om at flere avganger er viktig for å øke bruken av kollektivtransport blant de som i dag kjører bil.

Det er også mange som kunne ønske seg at arbeidsgiver la bedre til rette for å reise kollektivt eller for de syklende. Over 40% ønsker i stor eller svært stor grad at det bygges nye sykkel- og gangveger, og nesten like mange ønsker at de eksisterende sykkel- og gangveger utbedres. Over 35% ønsker i stor eller svært stor grad at det legges bedre til rette for syklende, for eksempel ved bedre muligheter for dusjing og tilgang til garderober. Interessen for økte parkeringsavgifter er imidlertid minimal, og det er betydelig motstand mot dette blant de ansatte.



Figur 2.10. Holdninger til mulige tiltak. Ansatte i Teknologiparken. Prosent.

2.5.3 Nye forslag

De ansatte som svarte på undersøkelsen, fikk muligheter til å fremme egne forslag til tiltak som kunne tenkes å bidra til mer miljøvennlige reiser. Forslagene spenner

over et vidt felt og her nevnes kun tiltak som har en direkte relevans for bedriftene i Teknologiparken, og som ikke er nevnt over. For de øvrige tiltakene henvises til den fullstendige listen vedlagt til slutt i rapporten.

Under det en kan kalle generelle organisasjonsrettede tiltak, nevner flere at de kunne ønske seg *støtteordninger til kjøp av sykkel eller sykkelutstyr*. Dette gjelder blant annet kjøp av utstyr som muliggjør sykling vinterstid. Også subsidiering av el-sykler og el-biler nevnes av flere. *Ordninger som belønner bruk av miljøvennlig transport* direkte (f eks basert på kilometergodtgjørelse) eller gjennom konkurranser, fremmes av flere. Mange fremmer ønske om ordninger som muliggjør *utlån av vanlige sykler, el-sykler eller el-biler*. Dette innebærer regulære bildelingsordninger, samt muligheter for å låne sykler eller elektriske kjøretøy i forbindelse med møter i arbeidstiden.

Når det gjelder tiltak spesielt rettet mot Teknologiparken, er det mange som fremmer forslag om *nye kollektivruter* til/fra områder der det er mange ansatte som bor. Dette gjelder blant annet Oslo, Drammen, Asker og Tønsberg. Flere mener at det er for langt å gå fra stasjonen til Teknologiparken, og foreslår at *lokaltoget fra Oslo får nytt stoppested nærmere Teknologiparken*. Det foreslås i den forbindelse også ny stasjon på Gomsrud eller i nærheten av Bølgen. Mange er inne på at togforbindelsene med Oslo og de andre større byene bør styrkes, samt utvikling av en flytogforbindelse til Gardermoen. Et annet forslag går ut på å *utbedre transporten mellom Kongsberg stasjon og Teknologiparken* gjennom egne bussforbindelser (Shuttelbusser) eller ved å investere i bysykler som kan parkeres ved stasjonen.

Flere ansatte foreslår også at det gis bedre mulighet for sykling inne i næringsparken (fra øver til nedre platå) og bedre muligheter for sikker parkering hele året.

2.6 Oppsummering

- Størstedelen av de ansatte i Teknologiparken er bosatt i nærområdet. Vel 60 prosent kommer fra Kongsberg kommune, mens ytterligere 20 prosent kommer fra andre områder i Buskerud fylke. Sammenliknet med reisevaneundersøkelsen fra 2008 ser det ut til at andelen ansatte utenfor kommunen har vokst.
- Vel 3/4 av de ansatte i Kongsberg bor i gang- og sykkelavstand til Teknologiparken (innenfor sone 1-6).
- Bil er det vanligste transportmiddel til og fra jobb, og 61% av de ansatte reiser med bil til jobben. På undersøkelsesdagen benyttet 20% sykkel; 9% gikk og 3% reiste kollektivt.
- De viktigste faktorene som kan motivere bilførere til å reise kollektivt til jobb er flere avganger, kortere reisetid, færre bytter og lavere takster. Forhold som er viktige for å motivere til bruk av sykkel/gange er direkte insentiver fra arbeidsgiver, bedre tilrettelegging på arbeidsplassen og utbedring av sykkelveger.
- Den nye sykkel- og gangbroen Bølgen blir flittig benyttet av de ansatte. Totalt hadde hver fjerde gående og syklende benyttet brua for å komme

seg til arbeidet på undersøkelsesdagen. Om lag 13% mener at broen har fått de til å sykle oftere til jobben enn hva de ellers ville ha gjort.

- Halvparten av alle ansatte har tilgang til et kollektivtilbud i nærheten med avgang en gang i timen eller oftere. Totalt er det imidlertid over 20% som oppgir at det ikke er noe kollektivtilbud der de bor, eller de kjenner ikke til det, og 37% vet ikke hvor ofte buss eller tog stopper i nærheten av der de bor.
- En sammenligning med studien fra 2008 indikerer at det har vært en økning i antallet ansatte som går/sykler til jobb på 3-4 prosentpoeng, mens andelen som kjører bil har gått tilbake 1-2 prosentpoeng. Ser en dette i forhold til de lokale sonene nevnt ovenfor er det en særlig vekst i bruken av sykkel/gange i lokalområdet (sone 1) og i de østlige (sone 5) og sydlige boligområdene (sone 9,10,11).
- Et betydelig flertall av de ansatte er enige i at Kongsbergområdet er godt tilrettelagt for gående og syklister. Det er imidlertid tydelig at ikke alle er tilfreds med kollektivtilbudet. Om lag halvparten av brukerne ikke er fornøyd med det eksisterende tilbudet, og nær 30% sier at de ikke har oversikt over de bussrutene som er aktuelle for deres arbeidsreiser.
- På en predefinert liste over elleve potensielle tiltak er det lavere priser på kollektivtransport og flere bussavganger som de fleste kunne tenke seg å se iverksatt. Mange ønsker at arbeidsgiver legger bedre til rette for bruk av kollektivreiser og syklende.

3. Kongsberg kommune

Dette kapitlet beskriver reisevanene til de kommunalt ansatte i Kongsberg. Til forskjell fra de ansatte i Teknologiparken, er disse lokalisert på ulike adresser i distriktet. Vi vil her behandle dette som 14 arbeidssoner, som ble angitt i kapittel 1.4.

Ettersom det ikke er gjort noen tidligere reisevaneundersøkelse av de kommunalt ansatte er det heller ikke mulig å vurdere utviklingstrekk. Vi vil imidlertid i noen grad sammenlikne de kommunalt ansattes reisemønster med ansatte i Teknologiparken, og i landet for øvrig.

3.1 Bosted og reisetid

De kommunalt ansatte bor i større grad innenfor Kongsberg kommune enn de ansatte i Teknologiparken. Mens over 80% av de ansatte i kommunen også bor i Kongsberg kommunen, gjelder dette for 60% av de ansatte i Teknologiparken. Ellers er 11,6% av de kommuneansatte bosatt i andre deler av Buskerud, og 3,5% i Telemark (se tabell 3.1).

En nærmere lokalisering av de kommunalt ansattes bosted viser at de er fordelt nokså jevnt innenfor de 14 nevnte bostedsonene. Som for Teknologiparken, er det mange som bor innenfor sone 5 (Gamlegrendåsen/ Gomsrud) og 6 (Raumyr/Dyrmyr/Suluåsen/Gamle Eikervei). Det er en relativt større andel av kommunalt ansatte som er bosatt i sørlige deler av Kongsberg.

Tabell 3.1. Bosted for ansatte i Kongsberg kommune og Teknologiparken. Prosent.

	Kongsberg	Øvrig Buskerud	Telemark	Vestfold	Oslo, Asker& Bærum	Øvrig	Total
Kommunal virksomhet	80,4	11,6	3,5	3,7	0,7	0,1	100,0
N	695	100	32	30	6	2	865
Kongsberg Teknologipark	62,3	19,6	3,5	7,5	5,0	2,1	100,0
N	1875	590	225	106	149	81	3026

Tabell 3.2 Bostedssoner og arbeidssted for ansatte i Kongsberg kommune. Prosent

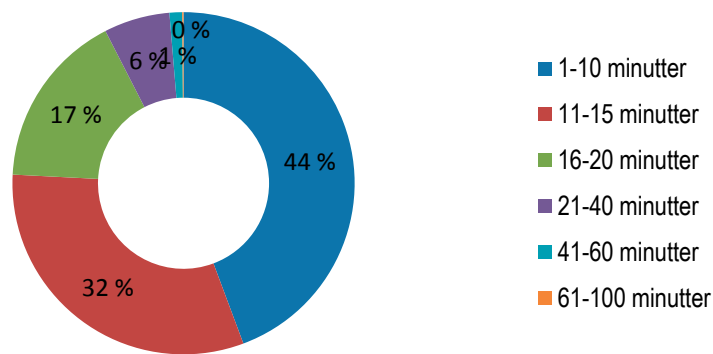
Arbeidssted	Bosted					Totalt
	Lokalområdet (Sone 1, 2)	Kongsberg tettsted nord (sone 3,4 6,7 8)	Kongsberg tettsted øst (Sone 5)	Kongsberg tettsted sør (Sone 9, 10, 11)	Kongsberg omegn (Sone 12, 13, 14)	
Sentr. Vestsiden	15,3	42,1	20,1	7,7	14,8	100,0
Andre områder	16,2	36,9	20,5	8,3	18,1	100,0
Totalt	15,9	38,5	20,4	8,1	17,1	100,0
N	106	257	136	54	114	667

Som nevnt innledningsvis jobber ca 30% av de ansatte i kommunen i området Sentrum Vestsiden (se tabell 1.3). De øvrige ansatte er lokalisert ved ulike kommunale sentra der ulike kommunale tjenester tilbys. Som det fremgår av tabell 3.2 bor mange av de ansatte på Vestsiden i de nordlige delene av tettstedet Kongsberg (Kapermoen, Dyrgrav, Bævergrenda) og på østsiden (Gamlegrendåsen, Gomsrud). Dette er dermed viktige pendlerruter for mange kommuneansatte.

Som følge av at en større andel kommunalt ansatte bor innenfor kommunen, bruker de kortere tid på arbeidsreisen i gjennomsnitt enn de ansatte i Teknologiparken. I gjennomsnitt brukte de kommunalt ansatte 17 minutter til arbeidet. Til forskjell var gjennomsnittet 25 minutter for ansatte i Teknologiparken.⁵ To av tre ansatte har mindre enn 15 minutter til arbeidet, og 44% har 10 minutter eller mindre.

Tiden til arbeidsreiser varierer noe etter arbeidssted. Ansatte på Hvitvingfoss og Berg/Heistadmoen har generelt korteste reisetid. De som jobber på Kongsgårdsmoen/ Sunnegrenda og Skavanger har i gjennomsnitt lengst reisetid. Innenfor kategorien ”annet område” finner en flere som veksler mellom å jobbe på ulike steder, og disse vil derfor ofte ha lang arbeidsvei.

⁵ Som for analysen i kapittel 2, ser vi bort fra informanter som har angitt 0 minutter i reisetid, eller mer enn 200 minutter.



Figur 3.1 Reisetid for kommunalt ansatte i Kongsberg. Prosent

Tabell 3.3 Arbeidssted og gjennomsnittelig tid brukt til arbeidsreise (en vei). Ansatte i Kongsberg kommune. Minutter.

Arbeidsstedsone	Gjennomsnitt	St.avik	N
Annet område	25,3	16,3	46
Kongsgårdmoen /Sunnegrenda	19,5	16,5	59
Skavanger	19,2	16,3	76
Wennergborg /Steglet	18,5	12,9	27
Vestsiden	17,8	14,7	247
Gamlegrendåsen / Gomsrud	17,5	15,0	57
Nymoene	17,4	14,4	43
Raumyr	17,1	15,2	62
Efteløt	17,1	6,2	12
Tislegård/ Skinnarberja	16,9	14,1	100
Jondalen	16,0	3,3	8
Madsebakken	15,7	15,3	22
Berg/ Heistadmoen	15,3	8,2	12
Hvitvingfoss	11,7	7,4	64
Total	17,7	14,5	835

3.2 Reisen til arbeidet

3.2.1 Valg av reisemåte gjennom året

Viktigste reisemåte til arbeidet for de kommunalt ansatte er bil. På en tilfeldig valgt dag i mai 2011 var det vel 60% av de kommunalt ansatte som benyttet bil. Samtidig var det over 20% som hadde syklet og nær 12 % hadde gått til jobben. Bruk av kollektive transportmidler er relativt begrenset – kun 2,4% hadde benyttet tog eller buss undersøkelsesdagen.

Tabell 3.4. Reisemåte til jobben for kommunalt ansatte, sommer og vinter. Prosent

Transportmiddel	Sommer*	Vinter**	Gjennomsnitt
Til fots	11,8	20,3	16,0
Syklet	20,5	3,0	11,8
Kjørte motorsykkkel eller moped	0,5	0,0	0,2
Kjørte bil (kjørte selv)	60,4	66,9	63,7
Var passasjer i bil	3,7	4,4	4,0
Reiste med taxi	0,0	0,1	0,1
Reiste med buss	1,6	4,2	2,9
Reiste med tog	0,8	1,0	0,9
Annet	0,6	0,1	0,3
Total	100,0	100,0	100,0
N	867	867	

* Tilfeldig dag , mai 2011 ** Vanligste reisemåte, vinter 2011

Kun 4.2 % hadde benyttet flere transportmidler til jobben, og dette gjaldt da i første rekke personer som hadde syklet eller gått deler av veien.

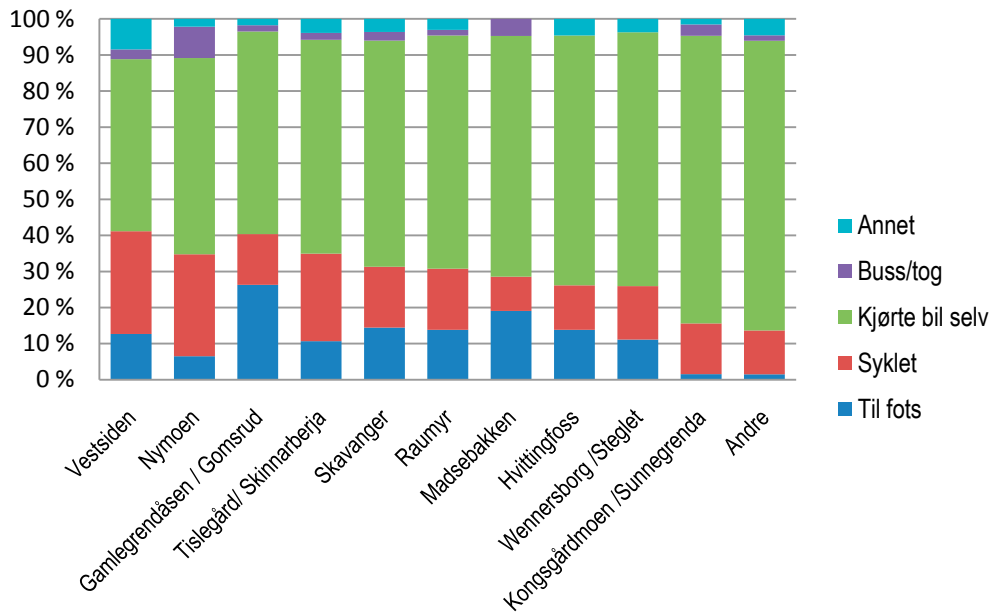
Det er betydelig sesongvariasjoner i valg av transportmiddel.⁶ Generelt øker bilbruken med 6-7 prosentpoeng og antallet syklende reduseres med 17-18 prosentpoeng i vintermånedene. Det er imidlertid ikke slik at alle de som sykler sommerstid går over til å kjøre bil i vinterhalvåret. Det er også en kraftig økning i de som går til jobben om vinteren, og det er dessuten en økning i antallet som benytter buss.

Sett i forhold til de ansatte i Teknologiparken er det noe flere syklistene og noe færre bilister blant de kommunalt ansatte. Sett i forhold til landet for øvrig viser gjennomsnittsverdiene at sykkelbruken er nesten dobbelt så høy som landsgjennomsnittet for arbeidsreiser (Vågane et al 2011). Også andelen som går til jobb er høyere enn landsgjennomsnittet på 11%. Bruken av kollektivtransport er imidlertid betydelig lavere, i 2009 lå dette på rundt 15% for hele landet.

3.2.2 Reisemåte og arbeidssted

De kommunale arbeidsplassene er lokalisert på ulike steder i kommunen, og mulighetene for å benytte ulike typer transportmidler vil variere. Ved å analysere arbeidsreiser for undersøkelsesdagen, finner vi at bruken av bil var høyest blant ansatte på Kongsgårdsmoen/Sunnegrenda (Se figur 3.2). (Innenfor kategorien "Andre" finner en bla ansatte ved Jondalen, Efteløt og Berg/Heistadmoen). Innenfor de sentrumsnære områdene på Vestsiden, Nymoene og Gamlegrendåsen/Gomsrud er bilbruken lavere og sykling/gåing mer utbredt. Her er andelen gående og syklende på oppunder 40%. Særlig høy andel gående finner en på

⁶ Merk at transportmåte om vinteren her er basert på den reisemåte informantene selv mener de vanligvis benytter i vinterhalvåret.



Figur 3.2 Reisemåte til arbeidet og arbeidssted i kommunen. Tilfeldig valgt dag sommer. Prosent (Områdene Jondalen, Efteløt og Berg/Heistadmoen er lagt innenfor kategorien Annet).

Gamlegrendåsen/Gomsrud, der nesten hver 4. ansatt går til jobben. Sykkelandelene er særlig høye på Vestsiden og Nymoene. Bruk av buss er mest utbredt blant ansatte på Nymoene og på Madsebakken.

Som nevnt tidligere jobber om lag hver tredje kommunalt ansatte på vestsiden av sentrum. Dette er derfor et viktig pendlingsmål for mange av de kommunalt ansatte som bor i områdene rundt byen. Som vist i tabell 3.5 er det mange gående og syklende som kommer fra lokalområdet (sone 1 og 2) og i de nordlige boområdene (sone 3,4,6,7 og 8). For områdene på østsiden er det omtrent like mange som sykler/går som det er bilister, mens for ansatte som bor i de sydlige områdene er det 2/3 som kjører bil. For boområdene som ligger nært til sentrum er det trolig et potensial for å øke andelen syklende og gående.

Tabell 3.5. Bostedsområde, arbeidssted og transportmiddel til arbeidet for kommunalt ansatte. Prosent

		Bosted områder					Totalt
		Lokal-området (Sone 1, 2)	Kongsberg tettsted nord (sone 3,4 6,7 8)	Kongsberg tettsted øst (Sone 5)	Kongsberg tettsted sør (Sone 9, 10, 11)	Kongsberg omegn (Sone 12, 13, 14)	
Arbeidssted	Vestsiden	Sykkel/gange	77,4	58,1	47,6	13,3	49,3
		Bil/MC	16,1	33,7	45,2	73,3	74,2
		Koll/Annet	6,5	8,1	7,1	13,3	9,7
			100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
	Andre	Sykkel/gange	31,1	46,1	41,5	16,7	35,7
		Bil/MC	63,5	48,5	56,4	80,6	77,1
Koll/Annet		5,4	5,4	2,1	2,8	2,4	
		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	

3.2.3 Bilbruk og parkering

Andelen ansatte som kjører bil til arbeidet lå, som vist over, på drøyt 60% sommerstid, men totalt er det 82% av de ansatte som har tilgang til bil. Dette betyr at over 20% velger andre transportformer selv om de har mulighet for å kjøre.

De fleste som kjører bil til jobben parkerer den på en plass som disponeres av arbeidsgiver (81%) eller på annen parkeringsplass i nærheten av arbeidsplassen (14%)(se tabell 3.6). Et mindretall benytter offentlig vei/gate i nærheten. Dette tyder på at de fleste som benytter bil finner en parkeringsplass i rimelig nærhet til arbeidsplassen. Som vist i tabell 3.5, har bilbrukere som jobber i sentrum likevel i mindre grad tilgang til egne parkeringsplasser, og disse må oftere ty til andre parkeringsplasser i nærheten.

Over 70% av de kommunalt ansatte hadde gjennomført ærender underveis til eller fra jobben på undersøkelsesdagen. Det vanligste var dagligvareinnkjøp (44%) og henting /levering av barn i barnehage, skole, o.l.(18%). Dette forholdet er nok medvirkende til at mange velger bil til arbeidet. Av de som kjører selv, var det nær 80% som hadde andre ærender på veien til eller fra arbeidet. Likevel er det også en stor del av de som sykler og går som har slike gjøremål i løpet av arbeidsreisen. Som vist i tabell 3.7, har over 60% av de syklende, og over halvparten av de som tar buss/tog, ærender.

Menn og kvinner som er ansatt i kommunen har omtrent i like stor grad ærender underveis til/fra arbeidet. Menn har imidlertid i større grad ærender knyttet til arbeidsrelaterte møter, mens kvinner oftere gjennomfører dagligvareinnkjøp.

Tabell 3.6 Parkering for kommunalt ansatte bilbrukere, tilfeldig valg dag sommer. Prosent.

Arbeidssted	Parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver	På annen parkeringsplass i nærheten av arbeidsplassen	Langs offentlig vei/gate i nærheten av arbeidsplassen	Annet	Total
Sentrum Vestsiden	55,6	37,1	4,8	2,4	100,0
Andre områder	89,0	7,8	1,3	2,0	100,0
Total	81,1	14,7	2,1	2,1	100,0
N	425	77	11	10	524

Tabell 3.7. Gjøremål til/fra arbeidet og valg av transportmiddel. Kommunalt ansatte. Prosent.

Reisemåte	Ingen gjøremål underveis	Ett eller flere gjøremål underveis	Total
Bil/MC	20,3	79,7	100,0
Syklet	35,8	64,2	100,0
Annet	41,5	58,5	100,0
Buss/tog	47,6	52,4	100,0
Til fots	57,4	42,6	100,0
Totalt	29,5	70,5	100,0
N	253	604	857

Tabell 3.8 Tiltak som kan få bilførere til å velge kollektive transportmidler. Kommunalt ansatte. (Mer enn ett svaralternativ mulig). Prosent.

Tiltak	Prosent
Flere avganger	43,4
Lavere takster	25,9
Slippe å bytte buss	17,2
Kortere reisetid	13,1
Holdeplass nærmere der jeg bor	11,3
Færre forsinkelser	3,0
Vesentlig mer kostbart drivstoff	3,0
Dårligere tilgang til parkering på jobben	1,8
Parkeringsavgift på jobben	1,6
Bedre service	1,2
Flere sitteplasser	0,6
Mer komfortable busser	0,4
Vil uansett kjøre bil	31,3
N (antall svar)	762

De bilkjørende fikk spørsmål om hva som skulle til for at de skulle velge å reise med kollektiv transport. Det viktigste tiltaket som ble nevnt var flere avganger på buss og tog, og deretter lavere takster (se tabell 3.8). Dette indikerer at et bedre utbygd kollektivtilbud vil kunne gjøre mange av dagens bilkjørere til kollektivreisende. Interessant nok er det få av sjåførene som mener at pris på drivstoff eller parkeringsavgifter vil ha noen reduserende effekt på bilkjøringen. Totalt er det drøyt 30% som vil kjøre bil uansett hvilke tiltak som iverksettes. Dette angir imidlertid også at så mange som 70% av dagens bilister har mulighet for å reise kollektivt til arbeidet dersom de rette insitamentene er tilstede.

3.2.4 Sykkel & gange

Som nevnt tidligere, er det over 30% av de kommunalt ansatte som sykler eller går til jobben om sommeren. Dette er et antall som generelt er høyt og andelen er særlig høye for de som jobber i sentrumsområdene. Totalt er det 87% som enten eier eller har tilgang til sykkel som de kan benytte til arbeidsreisen.

Tiltak som kan øke andelen syklister og gående

Ettersom det er mange av de ansatte i kommunen bor lokalt og har relativt kort arbeidsvei, er det grunn til å tro at det er et betydelig potensialet for å øke andelen syklende og gående. Hva er det som skal til for at flere av dagens bilister begynner å sykle til jobben? De kommunalt ansatte som vanligvis ikke syklet i sommerhalvåret ble bedt om å vurdere hva som skulle til for at de skulle begynne med dette. Tiltakene som oftest ble nevnt var bedre sykkelveier med mulighet for raskere sykling, samt økonomisk belønning fra arbeidsgiver, og bedre tilrettelegging på arbeidsplassen for syklende (se tabell 3.9). Totalt er det 48% som angir at sykling uansett ikke er aktuelt, fordi de bor for langt unna, eller av andre årsaker. Totalt sett indikerer dette at så mye som annenhver bilist/kollektivreisende i prinsippet kan begynne å sykle til jobb, dersom de rette

tiltakene iverksettes. Dette ville i så fall bety en dobling av antallet syklende i kommunal sektor.

Tabell 3.9. Tiltak som kan få bilførere, bilpassasjerer og kollektivreisende til å begynne å sykle til jobben. Kommunalt ansatte. (Mer enn ett svaralternativ mulig). Prosent

Tiltak	Prosent
Annet	33,9
Sykkelveier som gir mulighet for raskere sykling	9,0
Økonomisk belønning fra arbeidsgiver	7,2
Bedre tilrettelegging for sykkelbruk på arbeidsplassen	6,0
Bedre vedlikehold av sykkelveiene	5,6
Bedre veilys	2,3
Flere gang -og sykkelbruer	2,3
Bedre tilrettelegging for sykling i Kongsberg sentrum	1,7
Ikke aktuelt - bor for langt unna.	48,0
N (antall svar)	616

Tabell 3.10. Tiltak som kan få bilførere, bilpassasjerer og kollektivreisende til å begynne å gå til jobben. Kommunalt ansatte. (Mer enn ett svaralternativ mulig). Prosent

Tiltak	Prosent
Annet	23,7
Økonomisk belønning av arbeidsgiver	7,3
Flere gangveier	2,3
Bedre veilys	2,3
Mer beplantning, hvilebenker, etc	1,7
Flere trafiksikre krysninger	0,2
Flere fotgjengerfelt	0,2
Ikke aktuelt - bor for langt unna	67,2
N (antall svar)	557

Når det gjelder tiltak for å få flere til å begynne å gå til jobben er det igjen økonomiske insentiver fra arbeidsgiver som nevnes av de fleste ikke-gående (se tabell 3.10). Et mindretall nevner også flere sykkelveier og bedre veilys. Totalt sett er gange til jobb mulig for ca en tredjedel av de som i dag ikke går (eller sykler).

Tiltak for å øke andelen som sykler vinterstid

Som beskrevet tidligere i kapitlet synker andelen syklende betraktelig i vintermånedene. Mens det er over 20% som sykler om sommeren, er det ikke mer enn 3% som vanligvis gjør dette vinterstid (se tabell 3.11).

Den viktigste årsaken er naturlig nok at dette oppfattes som kaldt og ubehagelig. Samtidig er det mange som angir manglende utstyr til sykkelen (40%), økt risiko for ulykker (29%) og for dårlig brøyting av veiene (23%). De sistnevnte

barrierene henger åpenbart sammen og de er mulige å bygge ned med målrettede tiltak.

Tabell 3.11. Viktigste barrierer for sykling vinterstid, blant alle som sykler sommerstid. Kommunalt ansatte. (Flere svaralternativer mulig). Prosent.

Barrierer	Prosent
For kaldt/ubehagelig	51,0
Har ikke godt nok utstyr	39,9
Økt risiko for ulykker	28,8
For dårlig brøyting av veiene	23,1
For dårlig vedlikehold av veibanen	8,2
Annet	7,2
Helsemessige årsaker	5,8
N (antall svar)	341

3.2.5 Buss og tog

Andelen som reiser med kollektive transportmidler er relativt lav sett i forhold til landsgjennomsnittet. Vanligvis er det ikke mer enn 2-3 prosent av de kommunalt ansatte i Kongsberg som benytter buss eller tog på sin arbeidsreise sommerstid.

En vurdering av de ansattes tilgjengelighet til kollektive transporter viser at vel 20% ikke har noe kollektivtilbud i nærheten av der de bor. Ytterligere 7,5% vet ikke om tilbudet som (eventuelt) finnes. Dette betyr at det er en god del som faktisk ikke har tilgang til bus eller tog, eller de kjenner ikke til tilbudet.

Over halvparten oppgir imidlertid å ha tilgang til en holdeplass innenfor én kilometers avstand (se tabell 3.13). Når det gjelder *frekvens* på avgangene ved nærmeste holdeplass, er det over 36% som ikke kjenner til dette. Vel 20% mener imidlertid at det er mer enn 2 avganger per time ved den nærmeste holdeplassen, og 47% mener det er avganger 1 gang per time (tabell 3.12)

Tabell 3.12. Avstand til nærmeste holdeplass og arbeidssted for kommunalt ansatte. Prosent

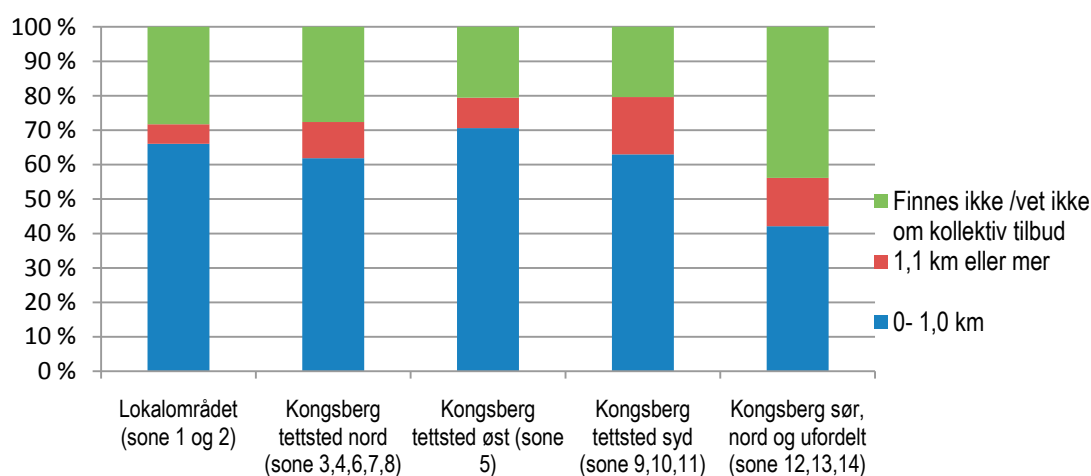
Avstand	Prosent	Kumulativ prosent
250 meter eller mindre	21,3	21,3
251-500 meter	20,5	41,9
501m – 1,0 km	12,6	54,4
1,1 – 3,0 km	11,4	65,9
Mer enn 3 km	5,7	71,5
Fins ikke kollektivtilbud	21,0	92,5
Vet ikke	7,5	100,0
Total	100,0	
N	867	

Tabell 3.13. Avgang per time for nærmeste stoppested relevant i forbindelse med arbeidsreisen. Kommunalt ansatte. Prosent.

Avganger per time nærmeste holdeplass	Prosent	Kumulativ prosent
3 ganger per time eller oftere	2,7	2,7
2 ganger per time	18,7	21,5
1 gang per time	25,6	47,1
Sjeldnere	16,5	63,5
Vet ikke	36,5	100,0
Total	100,0	
N	867	

Variasjonene i tilgang til kollektive transportmidler er ikke stor for de som bor innenfor de sentrale delene av tettstedet Kongsberg. Tilbudet er imidlertid dårligere for de som bor nord og sør for tettstedet (sone 12, 13 og 14). Som vist i figur 3.3 er det imidlertid mange, også i sentrumsområdene, som ikke kjenner til kollektivtilbudet.

Blant de som vet at de har et kollektivtilbud, mener hver fjerde kommuneansatte at de trenger å bytte buss/tog underveis for å komme frem til arbeidsstedet. De som bor utenfor sentrumsområdene (sone 12, 13 og 14) mener i større grad mener at de trenger dette (se tabell 3.14).



Figur 3.3 Avstand til nærmeste holdeplass for kollektivtransport og bosted for kommunalt ansatte. Prosent.

Tabell 3.14 Bosted og behov for overgangsbillett ved bruk av buss/tog. Kommunalt ansatte. Prosent

	Trenger overgang	Trenger ikke overgang	Vet ikke	Total
Kongsberg sør, nord og ufordelt (sone 12,13,14)*	32,4	59,3	8,3	100,0
Kongsberg tettsted øst (sone 5)	25,0	67,1	7,9	100,0
Kongsberg tettsted nord (sone 3,4,6,7,8)	21,0	64,5	14,5	100,0
Kongsberg tettsted syd (sone 9,10,11)*	18,6	81,4	0,0	100,0
Lokalområdet (sone 1 og 2)*	6,3	84,4	9,4	100,0
Totalt	22,0	67,9	10,1	100,0
N	105	324	48	477

* Få informanter (N < 100)

Hva er de viktigste barrierene for kommunalt ansatte for å benytte kollektive transportmidler til jobben? En liste med predefinerte barrierer ble forelagt ansatte som ikke reise med buss eller tog den aktuelle undersøkelsesdagen. Den viktigste årsaken var for få avganger, at det tar for lang tid og at en hadde andre ærender før jobben (tabell 3.15). Det er også mange som angir ”andre årsaker”. Kostnader kommer relativt langt nede på listen over forhold som forhindrer bruk av buss og tog. På mange måter er det derfor praktiske hensyn som ser ut til å gjøre bilen til det foretrukne transportmidlet for svært mange.

Tabell 3.15. Barrierer for bruk av kollektivtransport for kommunalt ansatte som ikke reiste med buss eller tog undersøkelsesdagen. (Merk at det var mulig å krysse av for flere alternativ). Prosent.

Barrierer	Prosent
Andre grunner	25,2
For få avganger	23,7
Tar for lang tid	22,3
Skulle annet ærend før jobb	21,8
Tungvindt	15,8
Trengte bilen i arbeidet	15,3
For dyrt	12,4
Må bytte buss	11,9
For langt å gå til holdeplassen	6,3
Har ikke oversikt over rutetider for buss/tog	3,8
Forsinkelser	0,9
Er ubekvem	0,4
N (antall svar)	888

3.3 Møter i arbeidstiden

Et flertall av de ansatte i kommunen har tidvis møter utenfor sin arbeidsplass (se tabell 3.16). De fleste av disse (68,5%) benytter bil når de reiser til disse møtene. Forholdsvis mange benytter også sykkel eller de går (over 20% for begge).

Dette er selvsagt forhold som avhenger av hvor de aktuelle møtene avholdes. Det er imidlertid også slik at valg av møtetransport til dels også avhenger av den måte en reiser til arbeidet på. Over 80% av de som benytter bil til arbeidet, bruker også denne når de skal på et møte i arbeidstiden. På samme måte er det slik at de som sykler/går til jobb også gjerne sykler/går til sine møter. Nær halvparten av de som går/sykler benytter sykkel til sine møter i arbeidstiden.

Kommunalt ansatte som jobber i sentrumsområdet (Vestsiden) har noe flere møter i arbeidstiden enn ansatte ved andre adresser. De benytter i mindre grad bil, og i større grad sykkel/gange enn de øvrige områdene. Mens 59% av ansatte i sentrum tidvis sykler eller går til møter i arbeidstiden, ligger dette på 35% for de øvrige områdene. Bilbruken ligger på 65% for de ansatte i sentrumsområdene og på 70% for ansatte i øvrige områder.

Tabell 3.16. Transport til arbeidet og til møter i arbeidstiden for ansatte i kommunen. (Inntil to mulige svaralternativer). Prosent.

Transport til arbeidet	Transport til møter i arbeidstiden							Har ikke møter
	Bil	Buss	Tog	Drosje	Sykkel	Går	Annet	
Til fots/sykkel	46,9	6,5	6,1	1,1	47,7	25,3	1,4	14,4
Bil/MC	83,0	2,1	2,3	0,2	8,6	16,1	1,0	12,3
Kollektivt	23,8	47,6	19,0	4,8	0,0	33,3	4,8	14,3
Annet	51,4	8,1	5,4	2,7	18,9	35,1	0,0	18,9
Totalt	68,5	4,9	4,1	0,7	21,5	20,3	1,2	13,3

Måten en reiser til møter på i arbeidet betinges av tilgangen til transportmidler på jobben den aktuelle dagen. Dersom arbeidsplassene legger til rette for sykling til møter i løpet av dagen, f eks ved å kjøpe inn et antall felles sykler, vil denne andelen trolig kunne økes ytterligere. Det samme gjelder for bruk av el-biler og tilgang til kollektivbilletter for de ansatte.

3.4 Holdninger til mulige tiltak

3.4.1. Generelle holdninger

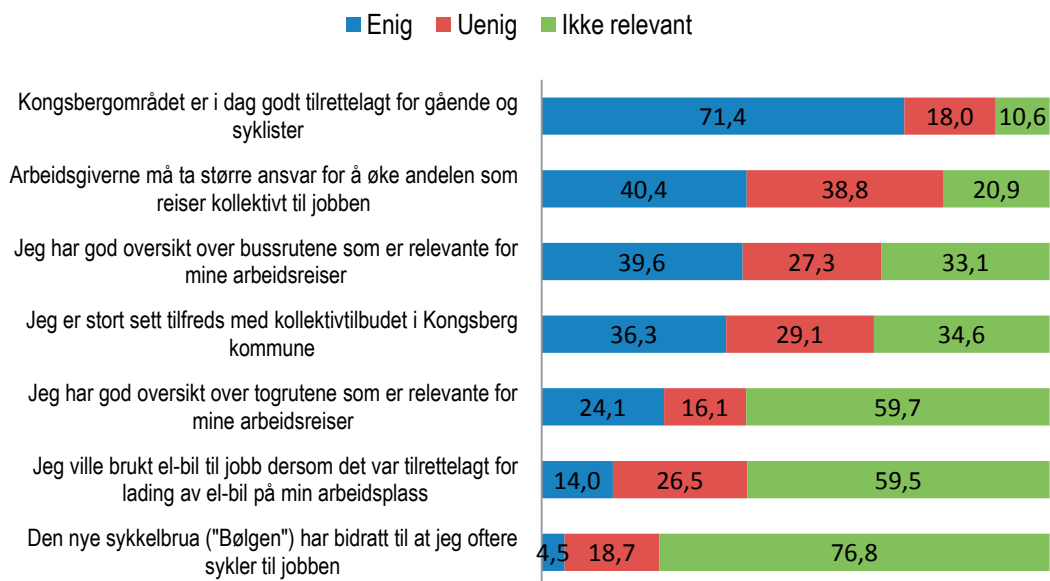
Generelt er det en oppfatning blant de kommunalt ansatte at Kongsbergområdet er godt tilrettelagt for gående og syklistene (figur 3.4). Bildet av Kongsberg som en "sykkelby" er godt befestet blant de fleste av kommunens innbyggere.

Når det gjelder kollektivtilbudet er oppfatningene delte: vel en tredjedel er stort sett fornøyd med tilbudet, men nesten like mange er ikke fornøyd. Ca 40 % sier seg enig i at de har god oversikt over bussrutene som er relevante, men 27% er uenig i dette. Dette innebærer at om lag 40% av de *aktuelle brukerne* mener at de mangler oversikt over det aktuelle busstilbudet, og like mange er misfornøyd med det tilbudet som finnes. Det samme forholdet gjelder for tog, om enn i mindre skala ettersom dette ikke er aktuelt for like mange.

På spørsmål om arbeidsgivernes ansvar, er de kommunalt ansatte også delte i sitt syn: Mens over 40% mener at arbeidsgiverne må ta et større ansvar for å øke andelen som reiser kollektivt, er nesten like mange uenige i dette.

El-bil har utviklet seg til et reelt alternativ for en del ansatte de siste årene. Selv om dette foreløpig ikke er aktuelt for flertallet, er det 14% som sier de ville brukt el-bil til jobben dersom det var lagt til rette for lading på arbeidsplassen.

Den nye sykkel- og gangbroen over Lågen ("Bølgen") som ble bygget i 2009, er mindre relevant for de kommunalt ansatte enn for ansatte i Teknologiparken. Likevel mener 4,5% at denne har bidratt til at de oftere sykler på jobben.



Figur 3.4. Holdninger til kollektivtransporten i Kongsvinger. Alle ansatte i kommunen. Prosent. (Akkumulerte verdier for enig/helt enig og uenig(helt uenig))

3.4.2 Tiltaksvurderinger

Når det gjelder holdninger til potensielle tiltak for å redusere bilbruken, er det lavere priser på kollektivtransport og flere bussavganger som de fleste kunne tenke seg å se iverksatt (se figur 3.5). For de kommunalt rettede tiltak er det ellers bygging av flere sykkel- og gangveier, og utbedring av de eksisterende som mange ønsker seg.

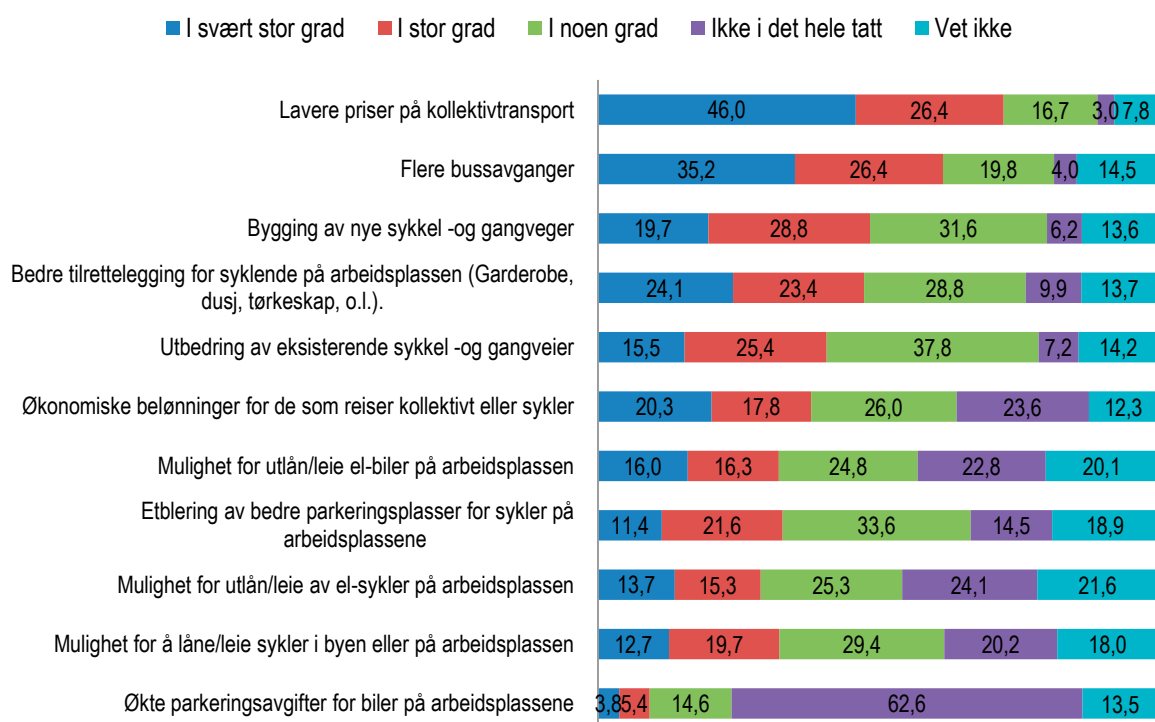
Det er bred tilslutning til forslag om å legge bedre til rette for sykling på de enkelte arbeidsplassene gjennom forbedring av garderobeanlegg og lignende. Nær 50% av de spurte i kommunen ønsker dette.

Utlån/leie av el-biler og sykler på arbeidsplassene er også ønskelig, om enn i mindre grad en utbygging av kollektivtilbudet. Totalt er det 30% som kan tenke seg utlån /leie av el-biler eller sykler i stor eller svært stor grad.

Økte parkeringsavgifter er det generelt lite interesse for blant de kommunalt ansatte, og 62% ønsker ikke dette i det hele tatt.

Langs enkelte spørsmål er det ulikheter mellom ansatte i sentrum, der mye av administrasjonen er lokalisert, og de øvrige lokasjonene. Dette gjelder særlig tiltakene rettet mot bygging av nye sykkelveier, økte parkeringsavgifter for biler i

arbeidstiden og mulighet for utlån av el-biler. Ansatte i sentrum er mer positive til alle disse tiltakene enn ansatte ved de øvrige lokasjonene.⁷



Figur 3.5. Holdninger til mulige tiltak. Alle ansatte i kommunen. Prosent.

3.4.3 Nye forslag

De ansatte som svarte på undersøkelsen fikk muligheter til å fremme egne forslag til tiltak som kunne tenkes å bidra til mer miljøvennlige reiser. Forslagene spenner over et vidt felt, og her er det bare rom for å fremheve enkelte tiltak med relevans for ansatte i kommunen. For de øvrige tiltakene henvises til den fullstendige listen vedlagt til slutt i rapporten.

En gruppe forslag fremhever *vegområder i Kongsberg som krever utbedringer*. Dette gjelder blant annet "Gamlebrua", Jernbanebrua, rundkjøringen ved Vennersborg og E-134 til Notodden. For det andre fremmes flere konkrete forslag til *ruteforbedringer* for buss og tog. Dette gjelder nye ruter (Risteigen, Bevergrenda) og hyppigere avganger på viktige ruter. En informant foreslår en buss som kan kjøre halvtimesruter gjennom sirkelen Kongsgårdmoen- Rådhuset – Gamlegrendåsen – Skollenborg – Kongsgårdmoen. Det foreslås etablering av nye stoppesteder for tog og buss på Gomsrud, og opprettholdelse av togstopp på Darbu.

For det tredje er det mange som foreslår *nye sykkelveger og gang/sykkelbruer*. Sykkelvei forelås på strekningene Rudsmoen – Krekling, Skollenborg –

⁷ En enveis ANOVA analyse indikerer signifikante ulikheter mellom disse to utvalgene langs disse spørsmålene ($p < 0.01$)

Rudsmoen og Hvittingfoss - Kongsberg. Det er ønske om å utbedre sykkelstrekninger fra Bævergrenda og inn til byen, tilrettelegging for syklende på E134 og 286, samt å stenge Gamlebrua for bilkjøring. Det er også forslag om flere sykkelbruer over Lågen nord for Bølgen og ved Skavanger området. Svært mange nevner at det bør legges bedre til rette for sykling vinterstid.

For det fjerde fremmes en rekke *tiltak som retter seg mot den enkelte arbeidsgiver*. Dette omfatter blant annet insentiver til kjøp av miljøvennlige transportmidler (sykler, elektriske kjøretøy), godtgjørelse for miljøvennlige arbeidsreiser og bedre tilrettelegging for syklende. Mange er opptatt av at det også legges til rette for bildeling og bruk av felles sykler og elektriske kjøretøy.

Endelig er det en gruppe med forslag som er av en mer *generell karakter*. Her finner vi blant annet forslag om utbygging av varme venteskur, bedre informasjon om kollektiv transport, flere barnehageplasser i nærheten av bostedene og bedre brøyting av sentrale gang- og sykkelveier vinterstid.

3.5 Oppsummering

- Over 80% av de ansatte i kommunen bor innenfor Kongsberg kommune, 11,6% bor i andre deler av Buskerud, og 3,5 i Telemark. Over 2/3 bor innenfor de sentrumsnære områdene (sone 1-6)
- Viktigste reisemåte til arbeidet er bil. På en tilfeldig valgt dag i mai 2011 benyttet 60% av de kommunalt ansatte bil til arbeidet, vel 20% syklet, 12% gikk og 2,4% benyttet kollektiv transport. Dette betyr at nær hver tredje kommuneansatt i Kongsberg går eller sykler til jobb sommerstid.
- Bruken av bil er høyest blant ansatte på Kongsgårdsmoen/Sunnegrenda og lavest på Vestsiden, Nymoen og Gamlegrendåsen/Gomsrud. Særlig høy andel gående finner en på Gamlegrendåsen/Gomsrud, mens sykkelandelene er særlig høye på Vestsiden og Nymoen. Bruk av buss er mest utbredt blant ansatte på Nymoen og på Madsebakken.
- Hver tredje kommunalt ansatte jobber på vestsiden av sentrum. Dette er derfor et viktig pendlingsmål for mange av de kommunalt ansatte som bor i områdene rundt byen. For boområdene på østsiden er det omtrent like mange som sykler/går som det er bilister, mens for ansatte som bor i de sydlige områdene er det 2/3 som kjører bil. For disse boområdene som ligger relativt nær sentrum foreligger trolig et potensial for å øke andelen syklende og gående.
- De viktigste insitamentene for å få bilkjørende til å reise kollektivt er flere avganger på buss/tog, lavere takster og færre bytter. Totalt er det drøyt 30% som vil kjøre bil uansett hvilke tiltak som iverksettes. Dette angir samtidig at 70% av dagens bilister i kommunal sektor har mulighet for å reise kollektivt til arbeidet dersom de rette insitamentene er tilstede.
- Viktigste insitament for å få flere bilister til å sykle er bedre sykkelveier, økonomisk belønning fra arbeidsgiver og bedre tilrettelegging for syklende på arbeidsplassen. Totalt er det 48% som angir at sykling uansett ikke er aktuelt, fordi de bor for langt unna, eller av andre årsaker. Samtidig kan

annen hver bilist i prinsippet begynne å sykle til jobben dersom de rette tiltakene iverksettes.

- Andelen som sykler til jobb synker kraftig vinterstid. Mange angir manglende utstyr og dårlig brøyting av veiene som viktige barrierer.
- En vurdering av de ansattes tilgjengelighet til kollektive transport viser at vel 20% ikke har noe kollektivtilbud i nærheten av bostedet. Ytterligere 7,5% vet ikke om tilbudet som (eventuelt) finnes. Over halvparten oppgir imidlertid å ha tilgang til en holdeplass innenfor én kilometers avstand
- Den viktigste årsaken til at mange ikke benyttet buss/tog, var at det er for få avganger, at det tar for lang tid og at mange hadde andre ærender før/etter jobben
- Et flertall av de ansatte i kommunen har tidvis møter utenfor sin arbeidsplass og 68,5% benytter bil når de reiser til disse møtene. Over 80% av de som benytter bil til arbeidet, bruker også denne når de skal på et møte i arbeidstiden. På samme måte er det slik at de som sykler/går til jobb også gjerne sykler/går til sine møter.
- Generelt er det en oppfatning blant de kommunalt ansatte at Kongsbergområdet er godt tilrettelagt for gående og syklistene. Når det gjelder kollektivtilbudet er vel en tredjedel fornøyd med tilbudet, men nesten like mange er misfornøyd. Om lag 40% av de aktuelle brukerne mener at de mangler oversikt over det aktuelle busstilbudet. Over 40% mener at arbeidsgiverne må ta et større ansvar for å øke andelen som reiser kollektivt, men nesten like mange er uenig i dette. 14% sier de ville brukt el-bil til jobben dersom det var lagt til rette for lading på arbeidsplassen.
- Når det gjelder holdninger til potensielle tiltak for å redusere bilbruken, er det lavere priser på kollektivtransport og flere bussavganger som oftest nevnes. For de kommunalt rettede tiltak er det bygging av flere sykkel- og gangveier, og utbedring av de eksisterende som mange ønsker seg. Nær 50% av de spurte i kommunen ønsker at det legges bedre til rette for sykling på de enkelte arbeidsplassene, gjennom forbedring av garderobeanlegg og lignende. Om lag 30% kan tenke seg utlån /leie av el-biler eller sykler i stor eller svært stor grad.

4. Konklusjoner

Kongsberg – en viktig norsk sykkelby: Andelen syklende til og fra arbeidet lå i 2009 på 6% for hele landet, mens gjennomsnittet for sommer og vinter i Kongsberg var over dobbelt så høyt. Dette gjaldt både for ansatte i Teknologiparken og i kommunen. Selv om bilandelene ikke er spesielt lave kan altså Kongsberg med rette kalle seg for en sykkelby. Andelen som går er på 14 % beregnet som et gjennomsnitt for hele året, og dette er også høyere en landsgjennomsnittet.

Vekst i andelen syklende og gående i Teknologiparken: I kjølvannet av den forrige reisevaneundersøkelsen i Teknologiparken ble enkelte tiltak iverksatt, blant annet flere kollektivruter og en bro for syklende og gående over Numedalslågen. Denne rapporten indikerer at andelen syklende/gående i Teknologiparken har økt med 3-4 prosentpoeng siden 2008 og andelen som reiser med bil har sunket med 1-2 prosentpoeng. Selv om det er visse metodiske usikkerheter knyttet til at undersøkelsene ble foretatt på ulike årstider, indikerer resultatene at tiltakene har bidratt til en ønsket utvikling. Utviklingen er i så måte i tråd med en trend i retning av at færre arbeidsreiser gjøres med bil (Vågane et al 2011).

Kollektiv vekst – en utfordring: Bruken av kollektivtransporten i området er lav og mange har dårlig tilgang til buss/tog der hvor de bor. For at flere av dagens billister skal gå over til buss eller tog må trolig tilbudet utvikles videre, da de fleste mener at flere avganger og kortere reisetid er avgjørende. Flere direkteruter fra boområdene inn til Teknologiparken og de store kommunale arbeidsplassene er trolig avgjørende. Det er sannsynlig at en slik oppbygging må kombineres med andre tiltak for at det skal få en ønsket effekt, for eksempel omkostninger knyttet til bruk av bil. På kort sikt er bedre informasjon om rutetilbud for buss et viktig tiltak, spesielt for bussrutene i området. En særlig viktig utfordring ligger i at andelen ansatte i Teknologiparken i stigende grad kommer fra andre deler av østlandsområdet. Gode lokale forbindelser fra jernbanen til de store arbeidsplassene og eventuelt nye togstopp er derfor viktig å følge opp videre.

Fortsatt vekst i sykkel/gange krever felles innsats: Det er trolig fremdeles et potensial for å øke bruken av sykkel og gange til jobben. Hver tredje ansatte i Teknologiparken, og hver annen kommuneansatte, som ikke sykler i dag, oppgir at de kan begynne å sykle dersom de riktige insentivene kommer på plass. Slike insentiver omfatter på den ene side en fortsatt bygging og utbedring av gang- og sykkelveger. Mange ønsker seg veger som gir mulighet for å sykle lengre distanser og raskere. På den andre side vil dette kreve tiltak som må initieres på den enkelte arbeidsplass. Eksempler her er bedre tilrettelegging for syklende i form av garderobemuligheter og dusjing, og bonusordninger for de som sykler/går. Disse tiltakene bør koordineres, og et område som fortjener spesiell fokus er mulighetene for å øke andelen som sykler vinterstid. De enkelte arbeidsplassene kan bidra med ”pakker” for vintersykling, samtidig som det gjøres en innsats for å bedre fremkommeligheten på sykkel og gangveier om

vinteren. Organisasjonstiltak for å styrke sykling er blitt utprøvd med god effekt i blant annet Kristiansand kommune (Strand, 2008). Et annet viktig område er bruk av ”bysykler” med utgangspunkt i togstasjonen og de store arbeidsplassene i sentrum.

Reiser i arbeidstiden kan bli mer miljøvennlige. Bruken av bil og taxi for transport til møter i arbeidstiden er høy både blant de ansatte i kommunen og i Teknologiparken. Det ligger trolig et potensial for å redusere bilreiser i nærområdet ved tilrettelegging for bruk av sykkel og/eller elektriske kjøretøy. Spesielt bruk av elektriske sykler og biler fremheves av mange ansatte som områder der de gjerne ønsker at nye tiltak kan etableres. Slike tiltak vil i stor grad måtte initieres av de enkelte arbeidsplassene og organisasjonene.

Tiltak for et mer sentralisert Kongsberg: Sentralisering av bykjernen anses som viktig for å øke den miljøvennlig transporten i byene. Sykkel og gange er ofte et resultat av at arbeidsplasser, boliger og sentrale offentlige institusjoner har en geografisk nærhet. En kompakt byutvikling vil en kunne forvente vil bidra til å utvikle mer miljøvennlige reiser (Strand, Næss, & Tennøy, 2007). Tiltak som kan knytte tettere sammen boområdene med de større kommunale og private arbeidsplasser er her viktige. Den aktive bruken av broen over Lågen tyder på at en har lyktes med å forene Gamlegrendåsen med Teknologiparken for ansatte i Teknologiparken. For kommunal virksomhet bør lignende tiltak kunne iverksettes, spesielt for å gjøre arbeidsområdene i sentrum mer integrert med de store boområdene rundt byen.

Referanser

Engebretsen, Ø. (2008). *Reisevaneundersøkelse 2008. Kongsberg Næringpark*. Oslo: Transportøkonomisk Institutt.

Strand, A. (2008). *Evaluering av kampanjen Jeg kjører grønt*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Strand, A., Næss, P., & Tennøy, A. (2007). *Mulighetsstudie for nye byutviklingsretninger i Kongsberg*. Oslo: Transportøkonomisk Institutt.

Vågane, L., Brechan, I., & Hjorthol, R. (2011). *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 - nøkkelrapport* Oslo: Transportøkonomisk Institutt.

Vedlegg

- 1. Spørreskjema**
- 2. Tiltaksliste**

RVU-K2

Preview of version 4.0

Transportmiddel	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.
♦ range:*	
Gikk	<input type="radio"/> 1
Syklet	<input type="radio"/> 2
Kjørte motorsykkkel eller moped	<input type="radio"/> 3
Kjørte bil (kjørte selv)	<input type="radio"/> 4
Var passasjer i bil	<input type="radio"/> 5
Reiste med taxi	<input type="radio"/> 6
Reiste med buss	<input type="radio"/> 7
Reiste med tog	<input type="radio"/> 8
Annet	<input type="radio"/> 9

Flertransport	Brukte du flere transportmidler?
♦ range:*	
Nei	<input type="radio"/> 1
Ja	<input type="radio"/> 2

Andretrans	Hvilke andre transportmidler brukte du? (Vi regner ikke med gangturen til/fra bussholdeplassen/stasjonen, til/fra parkeringsplassen etc.)
♦ filter:\Flertransport.a=2	
♦ range:*	
Syklet deler av veien	<input type="checkbox"/> 1
Kjørte motorsykkkel eller moped deler av veien	<input type="checkbox"/> 2
Var passasjer i bil deler av veien	<input type="checkbox"/> 3
Reiste med taxi deler av veien	<input type="checkbox"/> 4
Reiste med buss deler av veien	<input type="checkbox"/> 5
Reiste med tog deler av veien	<input type="checkbox"/> 6
Gikk deler av veien	<input type="checkbox"/> 7
Annet	<input type="checkbox"/> 8

Bolgebruk	Benyttet du den nye sykkelbrua (Bølgen) på vei til jobben i dag?
♦ filter:\Transportmiddel.a=1;2	
♦ range:*	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2

Reisetid	Hvor lang tid brukte du på arbeidsreisen i dag (én vei, og fratrukket tid brukt til levering i barnehage eller eventuelle andre ærend)?
Timer	<input type="text"/> <input type="text"/> 1
Minutter	<input type="text"/> <input type="text"/> 2

Avstandkol	Hvor lang avstand er det fra der du bor til nærmeste stoppested på det kollektivtilbudet du kan bruke til jobben?
♦ filter:\Avstandkol.a=1;2;3;4;5;6;7	
♦ range:*	
250 meter eller mindre	<input type="radio"/> 1
251-500 meter	<input type="radio"/> 2
501m – 1,0 km	<input type="radio"/> 3
1,1 – 1,5 km	<input type="radio"/> 4
1,6 – 2,0 km	<input type="radio"/> 5
2,1 – 3,0 km	<input type="radio"/> 6
Mer enn 3 km	<input type="radio"/> 7
Fins ikke kollektivtilbud	<input type="radio"/> 8
Vet ikke	<input type="radio"/> 9

Holdeplass	Hva er navnet på holdeplassen nærmest din bolig?
♦ filter:\Avstandkol.a=1;2;3;4;5;6;7	
	Open
Vet ikke	<input type="radio"/> 1

Avganger	Hvor mange avganger per time er det på det kollektivtilbudet du kan bruke til jobben?
♦ filter:\Avstandkol.a=1;2;3;4;5;6;7	
♦ range:*	
4 ganger eller mer per time	<input type="radio"/> 1
3 ganger per time	<input type="radio"/> 2
2 ganger per time	<input type="radio"/> 3
1 gang per time	<input type="radio"/> 4
Hver annen time	<input type="radio"/> 5
Sjeldnere	<input type="radio"/> 6
Vet ikke	<input type="radio"/> 7

Overgang	Må du ha overgang (buss/buss eller tog/buss) hvis du reiser kollektivt til jobb?
♦ filter:\Avstandkol.a=1;2;3;4;5;6;7	
♦ range:*	
Ja	<input type="radio"/> 1

Overgang	Må du ha overgang (buss/buss eller tog/buss) hvis du reiser kollektivt til jobb?
Nei	<input type="radio"/> 2
Vet ikke	<input type="radio"/> 3

Kolhinder	Hva var grunnen til at du ikke reiste kollektivt til arbeidet i dag?
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\Transportmiddel.a=4;5 ♦ range:* 	
For langt å gå til holdeplassen	<input type="checkbox"/> 1
For få avganger	<input type="checkbox"/> 2
Forsinkelser	<input type="checkbox"/> 3
Tar for lang tid	<input type="checkbox"/> 4
Må bytte buss (eller tog/buss) underveis	<input type="checkbox"/> 5
Er ubekvemt (får ikke sitteplass, for varmt, for kaldt etc)	<input type="checkbox"/> 6
Tungvint	<input type="checkbox"/> 7
Trengte bilen i arbeidet	<input type="checkbox"/> 8
Skulle annet ærend før eller etter jobb	<input type="checkbox"/> 9
For dyrt	<input type="checkbox"/> 10
Har ikke oversikt over rutetider for buss/tog	<input type="checkbox"/> 11
Andre grunner	<input type="checkbox"/> 12

Forerkort	Har du førerkort for bil?
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\Transportmiddel.a=1;2;3;5;6;7;8;9 ♦ range:* 	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2

Biltilgang	Har du tilgang til bil som du kunne brukt på arbeidsreisen din i dag?
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\Forerkort.a=1 ♦ range:* 	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2
Vet ikke/kanskje	<input type="radio"/> 3

Sykkeldisp	Eier eller disponerer du sykkel som er i brukbar stand?
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\Transportmiddel.a=1;3;4;5;6;7;8;9 ♦ range:* 	
Eier sykkel	<input type="radio"/> 1
Kan disponere sykkel	<input type="radio"/> 2

Sykkeldisp	Eier eller disponerer du sykkel som er i brukbar stand?
Hverken eier eller disponerer sykkel	<input type="radio"/> 3

Parksted	Hvor parkerte du bilen du brukte til jobben i dag?
♦ filter:\Transportmiddel.a=4 ♦ range:*	
Parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver	<input type="radio"/> 1
På annen parkeringsplass i nærheten av min arbeidsplass	<input type="radio"/> 2
Langs offentlig vei/gate i nærheten av min arbeidsplass	<input type="radio"/> 3
Jeg parkerte langt unna arbeidsplassen	<input type="radio"/> 4
Annet	<input type="radio"/> 5

Gjoremål	Hadde du ærend/gjøremål underveis til arbeidet i dag, eller har du ærend/gjøremål på vei hjem? Flere svar kan merkes av
♦ range:*	
Møter o l i tilknytning til arbeid	<input type="checkbox"/> 1
Dagligvareinnkjøp	<input type="checkbox"/> 2
Andre innkjøp	<input type="checkbox"/> 3
Hente/bringe barn hos dagmamma, barnehage, skole	<input type="checkbox"/> 4
Hente/bringe barn til/fra andre aktiviteter, gjøremål	<input type="checkbox"/> 5
Kjøre/følge andre (enn egne barn) for ulike gjøremål	<input type="checkbox"/> 6
Andre gjøremål (lege, tannlege, annen service og annet)	<input type="checkbox"/> 7
♦ exclusive:yes	<input type="radio"/> 8
Ingen ærend/gjøremål på vei til/fra arbeid	

Motetrans	Hvordan reiser du vanligvis når du skal ha møter i arbeidstiden utenfor din vanlige arbeidsplass (markér inntil to alternativer)?
♦ range:#1:2	
Med bil	<input type="checkbox"/> 1
Med buss	<input type="checkbox"/> 2
Med tog	<input type="checkbox"/> 3
Med drosje	<input type="checkbox"/> 4
Jeg sykler	<input type="checkbox"/> 5
Jeg går	<input type="checkbox"/> 6
Annet	<input type="checkbox"/> 7
♦ exclusive:yes	<input type="radio"/> 8
Har aldri møter utenfor min arbeidsplass i arbeidstiden	

Trans_sommer	Hvilket transportmiddel bruker du vanligvis på arbeidsreisen på denne tiden av året (sommerhalvåret)? Merk kun for ett alternativ. Dersom du vanligvis bruker flere transportmidler på reisen, merk av det transportmidlet du reiser lengst med.
♦ range:*	
Jeg går hele veien på denne tiden av året	<input type="radio"/> 1
Jeg sykler på denne tiden av året	<input type="radio"/> 2
Jeg kjører motorsykkel eller moped på denne tiden av året	<input type="radio"/> 3
Jeg kjører bil på denne tiden av året (kjører selv)	<input type="radio"/> 4
Jeg er passasjer i bil på denne tiden av året	<input type="radio"/> 5
Jeg reiser med taxi på denne tiden av året	<input type="radio"/> 6
Jeg reiser med buss på denne tiden av året	<input type="radio"/> 7
Jeg reiser med tog på denne tiden av året	<input type="radio"/> 8
Annet	<input type="radio"/> 9

Trans_vinter	Hvilket transportmiddel bruker du vanligvis på arbeidsreisen i vinterhalvåret? Merk kun for ett alternativ. Dersom du vanligvis bruker flere transportmidler på reisen, merk av det transportmidlet du reiser lengst med.
♦ range:*	
Jeg går hele veien i vinterhalvåret	<input type="radio"/> 1
Jeg sykler i vinterhalvåret	<input type="radio"/> 2
Jeg kjører motorsykkel eller moped i vinterhalvåret	<input type="radio"/> 3
Jeg kjører bil i vinterhalvåret (kjører selv)	<input type="radio"/> 4
Jeg er passasjer i bil i vinterhalvåret	<input type="radio"/> 5
Jeg reiser med taxi i vinterhalvåret	<input type="radio"/> 6
Jeg reiser med buss i vinterhalvåret	<input type="radio"/> 7
Jeg reiser med tog i vinterhalvåret	<input type="radio"/> 8
Annet	<input type="radio"/> 9

Vintersykkel	Du har svart at du sykler om sommeren men ikke om vinteren. Hva er de viktigste årsakene til at du ikke sykler vinterstid? Merk av de to viktigste
♦ filter:\Trans_sommer.a=2&\Trans_vinter.a=1;3;4;5;6;7;8;9	
♦ range:#1:2	
For kaldt/ubehagelig	<input type="checkbox"/> 1
Økt risiko for ulykker	<input type="checkbox"/> 2
Har ikke godt nok utstyr til sykkelen (vinterdekk, ol)	<input type="checkbox"/> 3
For dårlig brøyting av veiene	<input type="checkbox"/> 4
For dårlig vedlikehold av veibanen (strøing, salting)	<input type="checkbox"/> 5
Helsemessige årsaker	<input type="checkbox"/> 6

Vintersykkel	Du har svart at du sykler om sommeren men ikke om vinteren. Hva er de viktigste årsakene til at du ikke sykler vinterstid? Merk av de to viktigste
Annet	<input type="checkbox"/> 7

Vintergange	Du har svart at du går om sommeren men ikke om vinteren. Hva er de viktigste årsakene til at du ikke går vinterstid? Merk av de to viktigste
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\Trans_sommer.a=1&\Trans_vinter.a=2;3;4;5;6;7;9 ♦ range:#1:2 	
Det er for kaldt/ubehagelig	<input type="checkbox"/> 1
Økt risiko for ulykker	<input type="checkbox"/> 2
For dårlig vedlikehold av veidekke (strøing/salting)	<input type="checkbox"/> 3
For dårlig brøyting	<input type="checkbox"/> 4
Helsemessige årsaker	<input type="checkbox"/> 5
Annet	<input type="checkbox"/> 6

PKort	Har du periodekort for buss og/eller tog?
<ul style="list-style-type: none"> ♦ range:* 	
Månedskort for tog	<input type="checkbox"/> 1
Periodekort for buss 30 dager	<input type="checkbox"/> 2
Periodekort for buss 15 dager	<input type="checkbox"/> 3
<ul style="list-style-type: none"> ♦ exclusive:yes Har ikke periodekort	<input type="radio"/> 4

Motivkol	Du har svart at du vanligvis bruker bil til jobb på denne tiden av året. Hva skal til for at du skal velge å reise med kollektivtransport? Merk av de to viktigste
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\Trans_sommer.a=4;5 ♦ range:* 	
Holdeplass nærmere der jeg bor	<input type="checkbox"/> 1
Flere avganger	<input type="checkbox"/> 2
Færre forsinkelser	<input type="checkbox"/> 3
Kortere reisetid	<input type="checkbox"/> 4
Slippe å bytte buss (eller tog/buss) underveis	<input type="checkbox"/> 5
Flere sitteplasser	<input type="checkbox"/> 6
Mer komfortable busser/tog	<input type="checkbox"/> 7
Bedre service	<input type="checkbox"/> 8
Lavere takster	<input type="checkbox"/> 9
Dårligere tilgang på parkeringsplasser ved jobben	<input type="checkbox"/> 10
Parkeringsavgift for bil på jobben	<input type="checkbox"/> 11
Vesentlig mer kostbart drivstoff (bensin/diesel)	<input type="checkbox"/> 12

Motivkol	Du har svart at du vanligvis bruker bil til jobb på denne tiden av året. Hva skal til for at du skal velge å reise med kollektivtransport? Merk av de to viktigste
♦ exclusive: yes	<input type="radio"/> 13
Nei, jeg vil uansett kjøre bil	

Motivgange	Du har svart at du vanligvis ikke går (hele veien) til jobb på denne tiden av året. Hva må til for at du skal velge å gå? Merk av de to viktigste
♦ filter: Trans_sommer.a=3;4;5;6;7;8;9	
♦ range: #1:2	
Flere gangveier	<input type="checkbox"/> 1
Bedre veilys	<input type="checkbox"/> 2
Flere trafikksikre krysninger	<input type="checkbox"/> 3
Flere fotgjengerfelt	<input type="checkbox"/> 4
Mer beplantning, hvilebenker etc (estetisk/miljømessig opprusting)	<input type="checkbox"/> 5
Økonomisk belønning fra arbeidsgiver	<input type="checkbox"/> 6
Annet	<input type="checkbox"/> 7
♦ exclusive: yes	<input type="radio"/> 8
Ikke aktuelt - bor for langt unna	

Motivsykkel	Du har svart at du vanligvis ikke sykler til jobb på denne tiden av året. Hva må til for at du skal velge å sykle? Merk av de to viktigste
♦ filter: Trans_sommer.a=3;4;5;6;7;8;9	
♦ range: #1:2	
Sykkelveier som gir mulighet for raskere sykling	<input type="checkbox"/> 1
Flere forkjørsreguleringer for sykkelveiene	<input type="checkbox"/> 2
Bedre veilys	<input type="checkbox"/> 3
Flere gang/sykelbruer	<input type="checkbox"/> 4
Bedre tilrettelegging for sykling i Kongsberg sentrum	<input type="checkbox"/> 5
Bedre tilrettelegging for sykkelbruk på arbeidsplassen (sykkelparkering, garderobeanlegg etc)	<input type="checkbox"/> 6
Bedre vedlikehold av sykkelveiene (tetting av hull, brøyting, strøing, feing)	<input type="checkbox"/> 7
Økonomisk belønning fra arbeidsgiver	<input type="checkbox"/> 8
Annet	<input type="checkbox"/> 9
♦ exclusive: yes	<input type="radio"/> 10
Ikke aktuelt – bor for langt unna	

Hold_generell	Vennligst angi hvor enig du er i følgende utsagn				
♦ range: *					
	Svært uenig	Uenig	Enig	Svært enig	Ikke relevant
	1	2	3	4	5
Jeg er stort sett tilfreds med kollektivtilbudet i Kongsberg kommune	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 1

Hold generell	Vennligst angi hvor enig du er i følgende utsagn					
Arbeidsgiverne må ta større ansvar for å øke andelen som reiser kollektivt til jobben	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Jeg har god oversikt over bussrutene som er relevante for mine arbeidsreiser	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Jeg har god oversikt over togrutene som er relevante for mine arbeidsreiser	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Kongsbergområdet er i dag godt tilrettelagt for gående og syklister	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Den nye sykkelbrua ("Bølgen") har bidratt til at jeg oftere sykler til jobben	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6
Den nye sykkelbrua ("Bølgen") har bidratt til at jeg oftere går til jobben	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7
Jeg ville brukt el-bil til jobb dersom det var tilrettelagt for lading av el-bil på min arbeidsplass	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8

Hold tiltak	I hvilken grad kunne du tenke deg å se de følgende tiltak iverksatt, for å øke andelen som går, sykler eller reiser kollektivt til jobb?					
♦ range:*	Ikke i det hele tatt	I noen grad	I stor grad	I svært stor grad	Vet ikke	
	1	2	3	4	5	
Utbedring av eksisterende sykkel -og gangveier	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Bygging av nye sykkel -og gangveger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Etblering av bedre parkeringsplasser for sykler på arbeidsplassene	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Økte parkeringsavgifter for biler på arbeidsplassene	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Økonomiske belønninger for de som reiser kollektivt eller sykler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Lavere priser på kollektivtransport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6
Flere bussavganger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7
Mulighet for å låne/leie sykler i byen eller på arbeidsplassen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8
Mulighet for utlån/leie el-biler på arbeidsplassen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	9
Mulighet for utlån/leie av el-sykler på arbeidsplassen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	10
Bedre tilrettelegging for syklende på arbeidsplassen (Garderobe, dusj, tørkeskap, o.l.).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	11

Forslag	Dersom du har forslag til tiltak som kan tenkes å bidra til bedre eller mer miljøvennlige arbeidsreiser, vennligst skriv de ned nedenfor
	Open

Typevirksomhet	Hva slags virksomhet jobber du i?

Typevirksomhet	Hva slags virksomhet jobber du i?
♦ range:*	
Foretak som er del av Kongsberg Teknologipark	<input type="radio"/> 1
Kommunal virksomhet	<input type="radio"/> 2
Annen virksomhet	<input type="radio"/> 3

TPVirksomhet	Hvilken av virksomhetene nedenfor jobber du i?
♦ filter:\Typevirksomhet.a=1	
♦ range:*	
Abicon Elektro AS	<input type="radio"/> 1
Bennex AS	<input type="radio"/> 2
BilSpiten AS	<input type="radio"/> 3
Ble Engineering AS	<input type="radio"/> 4
Bosch Rexroth AS	<input type="radio"/> 5
Crenova AS	<input type="radio"/> 6
Data Respons Norge AS	<input type="radio"/> 7
Dresser-Rand AS	<input type="radio"/> 8
ErgoGroup AS	<input type="radio"/> 9
Esko-Graphics Kongsberg AS	<input type="radio"/> 10
Eurest Personalrestauranter AS	<input type="radio"/> 11
FMC Kongsberg Subsea AS	<input type="radio"/> 12
Forenede Montører AS	<input type="radio"/> 13
Grieg Logistics AS	<input type="radio"/> 14
Hjelp24 NIMI AS	<input type="radio"/> 15
Inspecta	<input type="radio"/> 16
K-Tech AS	<input type="radio"/> 17
Kis Øst AS	<input type="radio"/> 18
Kongsberg Bilutleie AS	<input type="radio"/> 19
Kongsberg Gruppen ASA	<input type="radio"/> 20
Kongsberg Defence Systems	<input type="radio"/> 21
Kongsberg Protech Systems	<input type="radio"/> 22
Kongsberg Maritime AS	<input type="radio"/> 23
Kongsberg Teknologipark AS	<input type="radio"/> 24
Kongsberg Electronics AS	<input type="radio"/> 25
Kongsberg Innovasjon AS	<input type="radio"/> 26

TPVirksomhet	Hvilken av virksomhetene nedenfor jobber du i?
Kongsberg Small Arms AS	<input type="radio"/> 27
Kongsberg Terotech AS	<input type="radio"/> 28
Kronen & Albatross Barnehager	<input type="radio"/> 29
ORAS Kongsberg AS	<input type="radio"/> 30
Rengjøring & Vedlikehold AS	<input type="radio"/> 31
Rørleggermester Åge K. Haugerud AS	<input type="radio"/> 32
Sandvik Norge AS	<input type="radio"/> 33
Skanska Norge AS	<input type="radio"/> 34
Systor AS	<input type="radio"/> 35
Teknologisk Institutt AS	<input type="radio"/> 36
Tess Drammen AS, avd Kongsberg	<input type="radio"/> 37
Volvo Aero Norge AS	<input type="radio"/> 38
Annen	<input type="radio"/> 39

KOMvirksomhet	I hvilket av følgende områder i Kongsberg er din arbeidsplass lokalisert?
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\Typevirksomhet.a=2 ♦ range:* 	
Vestsiden	<input type="radio"/> 1
Skavanger	<input type="radio"/> 2
Nymoen	<input type="radio"/> 3
Kongsgårdmoen /Sunnegrenda	<input type="radio"/> 4
Wennergard /Steglet	<input type="radio"/> 5
Efteløt	<input type="radio"/> 6
Berg/ Heistadmoen	<input type="radio"/> 7
Hvitvingfoss	<input type="radio"/> 8
Gamlegrendåsen / Gomsrud	<input type="radio"/> 9
Tislegård/ Skinnarberja	<input type="radio"/> 10
Madsebakken	<input type="radio"/> 11
Raumyr	<input type="radio"/> 12
Jondalen	<input type="radio"/> 13
Annet område (spesifiser)	<input type="radio"/> 14

AnnenKomsted	Vennlist spesifiser annet område
♦ filter:\KOMvirksomhet.a=14	
	Open

Timer	Hvor mange timer arbeider du vanligvis per uke?
♦ range:*	
Antall timer	<input type="text"/> <input type="text"/> 1
Dager	Hvor mange dager arbeider du vanligvis per uke?
♦ range:*	
Antall dager	<input type="text"/> 1
Kommune	Hvilken kommune bor du i?
	Open
Sted	Hva heter stedet der du bor?
	Open
Postnr	Hva er postnummeret der du bor?
♦ range:*	
Postnr.	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1
Alder	Hva er din alder?
♦ range:*	
Alder	<input type="text"/> <input type="text"/> 1
Kjonn	Er du kvinne eller mann?
♦ range:*	
Kvinne	<input type="radio"/> 1
Mann	<input type="radio"/> 2
Utdannelse	Hva er din høyeste fullførte utdanning?
♦ range:*	
Grunnskole	<input type="radio"/> 1
Videregående yrkesfaglig/-yrkesskole/handelsskole - inntil 12 år	<input type="radio"/> 2
Videregående allmennfaglig/-gymnas - inntil 12 år	<input type="radio"/> 3
Høgskole/universitet - lavere grad - inntil 15 år	<input type="radio"/> 4
Høgskole/universitet - høyere grad - 16 år og mer	<input type="radio"/> 5
Insentiv	Dersom du vil være med i trekningen av et gavekort til en verdi av kr 2500,- vennligst før opp ditt telefonnummer i feltet nedenfor.
	Open

Forslag til tiltak som kan gi mer miljøvennlige arbeidsreiser for ansatte i Kongsberg

Vegutbedringer i Kongsberg og omegn

- Vedlikehold av gang og sykkelveier, spesielt i vinterhalvåret
- Utbedring av Gamlebrua med tanke på gående/syklende. Dette er risikosport i dag og må prioriteres høyt
- Utbygging av flaskehals/vei ut mot Næringsparken og/eller kunne benytte tog helt fram til Næringsparken.
- Utbedring av E-134 Notodden/Kongsberg som har en veldig stor andel av pendlere hver dag. Farlig å sykle denne veien per i dag.
- Utbedring av jernbanebrua
- Utbedre den nye rundkjøringen ved Vennersborg som er for trangt for sykler og store biler

Ruteforbedringer for kollektivtrafikk

- Timeekspressen bør ha hyppigere avganger og færre stopp (for raskere reise) samt kollektivfelt for buss
- I rushtiden morgen og ettermiddag ønsker jeg halvtimes avganger på Timeekspressen.
- Tidligere og halvtimesavganger med tog fra Darbu med månedskort pris på ca halvparten av det den er i dag.
- Tidligere avganger, lite med avganger ut på Arsenalet før 06.00.
- skyttelbuss fra/til Knutepunktet - Carpus
- Sikre kollektivtilbud til de som bor på østsiden av Hokksund, Åmot, Vikersund, Sigdal.
- Sette opp billige busser ifra f.eks. Drammen
- Ofte bussruter til Hvitvingfoss. Når skolene har fri er det ikke busser
- Ny buss fra Risteigen, den gamle er utsliten, bort med humper i gaten. Buss fra Risteigen direkte til og fra FMC
- Man trenger et kollektivtilbud direkte mellom Kongsberg og Vestfold (Horten/Tønsberg området)
- Lokaltog Oslo -Kongsberg må ha stoppested i Kongsberg Teknologipark og på Arsenalet, og ikke ende på Knutepunktet slik som i dag!
- Hva med en buss som hver halvtime kjører sirkelen : Kongsgårdmoen - Rådhuset -Gamlegrendåsen - Skolenborg - Kongsgårdmoen.
- Gjøre om parkeringsplassen ved Kirkegården til et innegjerdet sykkelområde, slik at en visste at sykkelen sto der når en kom ut.
- Vi trenger buss fra Bevergrenda!
- Pendlerbuss fra vestfoldbyene (Horten/Tønsberg) til Kongsberg, og/eller bedre togtilbud (og bedre korrespondanse med tog Drammen-Kongsberg) på vestfoldbanen. Bedre tilbringertjeneste til vestfoldbanen (direkte buss

Horten-Skoppum)

- Bussrute direkte fra Flesberg til Næringsparken som passer til en normal 8-16 arbeidsdag.
- Buss mellom Kongsberg og Ringerike

Nye togstopp

- Nytt togstopp ved "bølgen bru" (For lang avstand fra togstasjon til næringspark)
- Togstopp på Gomsrud for de som kommer fra Oslo. Kan gå over bølgen og inn i næringsparken.
- Tog stoppested ved Gomsrud terrasse nær Bølgen
- Togstopp nærmere KTP, Gjerne med stolheis/gondol fra Gamlegrenda til bilkubben.
- Tog-ring i kongsberg med stoppesteder i nærheten av Næringsparken
- Opprettholde togstopp på Darbu
- Trikk Skollenborg/Bevergrenda - Næringsparken (det gamle sporet)

Nye sykkelveger og gangveger

- Sykkelvei fra Rudsmoen til Krekling
- *Sykkelheis på Gamlegrendåsen*
- Sykkel og gangvei fra Hvitvingfoss til Kongsberg
- Sykkel/gangbro over lågen ved skavangerområdet/Flyplassen
- Stenge Gamlebrua for bilkjøring
- Skyttelmuligheter mellom kongsberg jernbanestasjon og Kongsberg Næringspark
- Tilrettelegging for syklende på E134 og riksveg 286
- Sikre fotgjengerovergangen på E134 og Børsemakerveien
- Interkommunale sykkelveier
- Flere sykkel og gangbroer lengre nord for bølgen
- Lys og brøyting av gangveien langs Lågen opp mot Numedalsveien
- Lage sykkelheis til Gamlegrendåsen og Hindtåsen/Madsebakken.
- Utbedre Hyttegata for syklistene.
- Bil og gangbro fra vestsiden til østsiden bak kongsberghallen
- Bedre sykkelveier gjennom byen fra Bevergrenda
- Bedre sykkelvei mellom FMC og Gamlegrendsåsen skole via Bølgen.
- Bedre sykkelforholdene mellom kryss opp til Svartåsen og til KTP. Denne nyutviklede strekningen er farlig å sykle på for oss syklistene.
- Bedre sykkel veier fra næringsparken til veungsdalen
- Sykkelveier også utenfor sentrum
- *Bedre veivelikehold på gang og sykkelstier på vintertid.*
- Sykkel/gangvei fra Skollenborg stasjon til Rudsmoen.
- Større bredde på sykkelveier i byen.
- Skille mellom sykkelveier og gangveier.

- *Bedre brøyting om vinteren for de som sykler hele året.*
- Utvide sykkel parkering slik at alle kan låse fast sine sykler i fastmonterte stativ. Video overvåking av sykkel parkering.
- Tilrettelegge for å sykle til jobben vinterstid: Service-avtaler med sykkelleverandør/-forhandler om hjelp til istandsetting av sykkel for vinterhalvåret.
- Sikker/tørr oppbevaring av sykler på holdeplass/jernbanestasjon.

Generelle tiltak

- Varme venteskur for buss, hyppige avganger i rushtiden
- Trenger vi virkelig så store busser til en hver tid på døgnet? kunne det ikke gått mindre busser og heller litt oftere? og hvert fall i grisgrendte strøk.
- Sørge for at folk i byen får barnehageplass i nærområdet av bosted slik at sykkel / gange i det hele tatt kan være et alternativ.
- Rimelig bolig til leie for eventuell ukependling.
- Rentefritt lån til El bil
- Bedre opplysning om rutetider og kostnader.
- Motivasjon og fokus på god helse. Ikke tvang med P-avgift e.l. dette anses ikke attraktivt som en del av de utfordringene vi står ovenfor med rekruttering av nøkkelkompetanse til byen.
- Felles månedskort for Timeekspresen og NSB.
- Om vinteren: Brøyte fortauene i byen, og spesielt i Hyttegata.
- Kabelbane mellom Gamlegrendåsen og øvre teknologi park.

Organisasjonstiltak

- System for kameratkjøring (etablere kontakt)
- Videokonferanser
- Hjemmekontor
- Tilskudd / bedriftsrabatt på sykkelkjøp
- Tilbud om støtte til (gode) piggdekk for sykkel - Praktiske viterklær med firmalogo for de som sykler.
- Subsidiering av El-bil, ekstra pendlerstilskudd ved pendling med flere i samme bil.
- El-sykler subsidiert med 75% av arbeidsgiver
- Tilgang på garderobe/dusj på jobben
- Mulighet til tøyvask på jobb - leveringstjeneste
- Tildeling av barnehageplass i nærhet til hjemmet - slik at man ikke må kjøre bil ens ærend for og levere/hente.
- Tilbud på buss periodekort. (bedrift rabatt iallfall 30%)
- Tak over sykkelparkering , spesielt vinters tid
- Km godtgjørelse for de som sykler til jobb
- Sykkeltillegg på 10kr hver dag du sykler til jobb
- Premiering av syklende og gående til jobb
- Konkurranser som "sykle til jobben"

- Ta betalt for parkering av bil på arbeidsplassen
- Kun parkering for pendlere
- Utlån av bil i arbeidstiden slik at man kan gjøre ærend som ellers vil kreve å ha egen bil.
- Utlån av sykkel i arbeidstiden for å sykle til møter o.l.
- Sette opp car-pools for de som reiser langt
- Ladestasjoner for el-biler på jobben.
- Kollektive firmabusser til og fra arbeid uten så mange stoppesteder
- Prøveperiode med el-bil for dem som bor 10-30 min med bil unna jobben. Tror mange har vanskelig å investere i el-bil uten og ha testet det ut først.

Forslag spesielt for Teknologiparken

- Foreslår at "Parken" setter opp egne busser fra Oslo-Drammen. 90% av alle som reiser med buss jobber jo i Parken og da tror jeg enda flere vil reise kollektivt.
- Egne ruter fra Vestfossen til Næringsparken, hvor mange kjører ikke bil herfra og rett til næringsparken? Avgang slik at du er framme på jobb litt før 07:00, 08:00 og 09:00 og hjem igjen etter 8 timer.
- Tilrettelegging for direkte kollektive arbeidsreiser mellom FMCs kontorer i Kongsberg og Asker
- Under utbyggingen av Midgard (bygg 127) ble det satt opp busser som gikk ofte på morgen og ettermiddag. Bussene gikk rett til næringsparken og kostet kr 10 hver vei. Et slikt tilbud burde vært både på åsen og Madsebakken.
- Arbeiderbussen som gikk i fjor var et godt og rimelig tilbud - synes den burde i gang igjen
- Shuttlebuss fra Kongsberg stasjon til Næringsparken
- Bussrute Tønsberg - Kgb Teknologipark
- Etablere sykkelvei gjennom næringsparken, fra nedre platå til øvre platå.
- Tillate sykling inne på Kongsberg næringspark sitt område.
- Mulighet til å parkere sykler "innenfor porten" i nærheten av byggene de forskjellige arbeider i.
- Sykkelparkering ved hver bygning
- Parkeringshus i dumpa på øvre del av KTP
- Innføring av Miljøkort, tilsvarende til det elever på videregående får kjøpt, for alle.
- La reisetiden inngå i arbeidstiden for de som reiser miljøvennlig, herunder pendling i bil med 2 eller flere reisende.
- Vær mer selektiv ved utdeling av parkeringskort til de som bor 10-15 min. gange fra jobb. De kan faktisk gå, med mindre de har særdeles gode grunner/fysiske skavanker som hindrer dette.
- Training to use Bicycle during the winter shall be conducted. I feel it may create confidence for the expats to use cycle in the winter.
- Forslag: Alle ansatte i Kongsberggruppen bes opplyse om når og hvor de ønsker at kollektivtrafikk skal gå ift reise til/fra jobb. Oversikten sendes

deretter til aktuelle myndigheter, men kopi til lokalpressen for å vise at vi tar miljø på alvor.

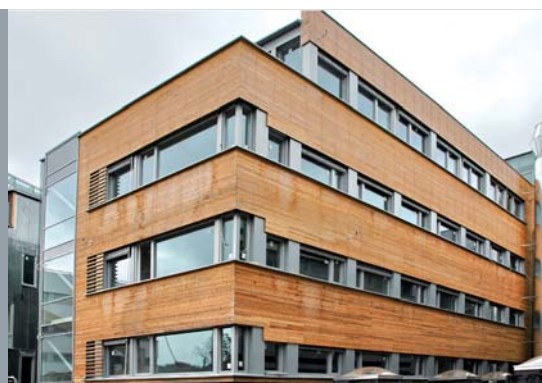
- Fordelsbeskating av parkering inne på området. Ledende ansatte gå foran som godt eksempel og ta buss/tog.
- Bysykler (slik som i Oslo) mellom stasjonen og næringsparken

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 (TØI)
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning**

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafikk sikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transporter og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.