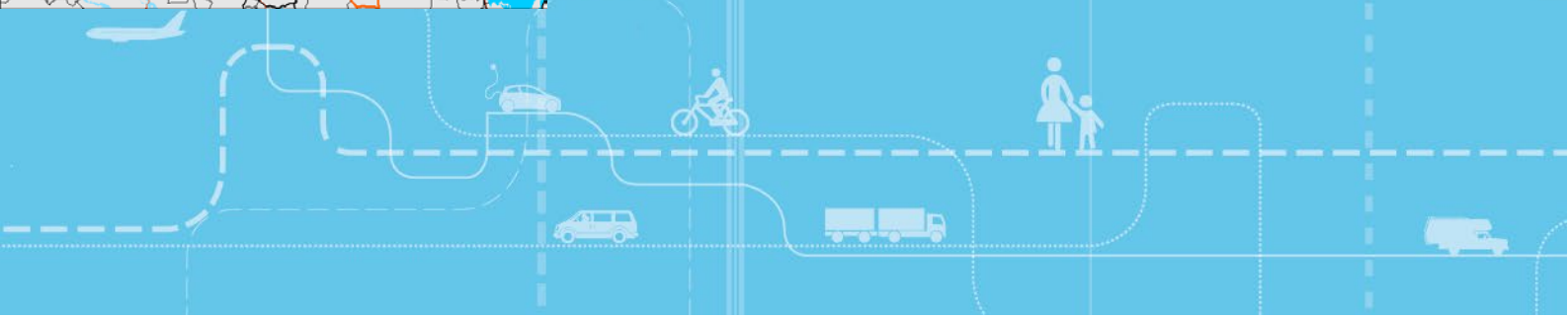
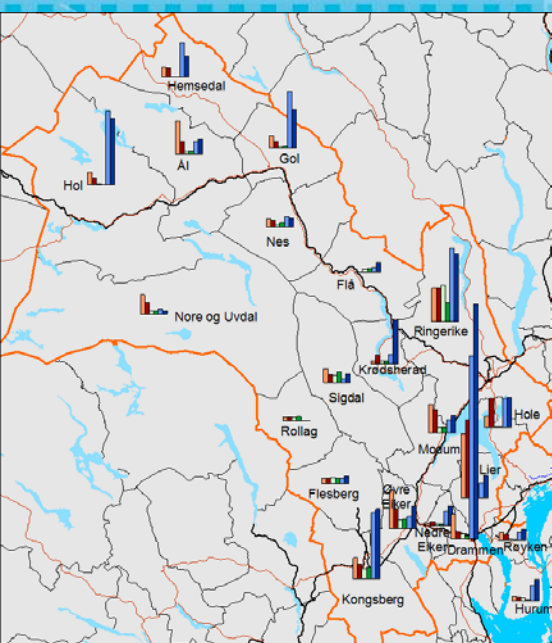


Fakta om transport, næring og arbeidspendling i Buskerud



Fakta om transport, næring og arbeidspendling i Buskerud

Jørgen Aarhaug, Njål Nore og Frants Gundersen

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: Fakta om transport, næring og arbeidspendling i Buskerud

Forfattere: Jørgen Aarhaug
Njål Nore
Frants Gundersen

Dato: 06.2015

TØI rapport: 1423/2015

Sider 45

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1646-5

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Buskerud fylkeskommune

Prosjekt: 4182 Buskerud fakta

Prosjektleder: Jørgen Aarhaug

Kvalitetsansvarlig: Ove Langeland

Emneord: Buskerud
Pendling
Regional utvikling
Transport

Title: Transport, industry and commuting in Buskerud County

Author(s): Jørgen Aarhaug
Njål Nore
Frants Gundersen

Date: 06.2015

TØI report: 1423/2015

Pages 45

ISBN Electronic: 978-82-480-1646-5

ISSN 0808-1190

Financed by: Buskerud County Council

Project: 4182

Project manager: Jørgen Aarhaug

Quality manager: Ove Langeland

Key words: Buskerud County
Commuting
Regional development
Transport

Sammendrag:

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

Summary:

Buskerud county has a varied and robust industry structure, as a whole. However, the county is divided in two with regard to population- and industrial development. The lower part of the county are growing rapidly, but the upper parts have a modest growth rate. The lower parts is also an integrated part of the Oslo region, which gives additional advantages. A major challenge the coming years is to limit the growth in car traffic and to improve public transport. Another challenge is to provide suitable housing in order to increase attractiveness for youth and the elderly and to reduce the car dependency.

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

Denne rapporten er skrevet som del av et faktagrunnlag for arbeidet med Regional areal- og transportplan for Buskerud. Rapporten beskriver temaene, transport, næringsutvikling og pendling.

Oppdragsgiver er Buskerud fylkeskommune hvor Ellen Korvald har fungert som kontaktperson.

Prosjektleder på TØI har vært Jørgen Aarhaug, mens Njål Nore har tatt hånd om kontakten med Buskerud fylkeskommune. Nore har skrevet kapittelet om transportutvikling, med bidrag fra Aarhaug. Frants Gundersen har skrevet kapitlet om sysselsetting. Aarhaug har skrevet kapitlet om pendling. Innledning, oppsummering og sammendrag er skrevet av Aarhaug og Nore. Ove Langeland har kvalitetssikret rapporten.

Oslo, juni 2015
Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
direktør

Frode Longva
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

1	Innledning	1
1.1	Metode	1
2	Transportutvikling	2
2.1	Reisevaner	2
2.2	Veitrafikk	4
2.3	Kollektivtrafikk	6
3	Sysselsetting	9
3.1	Innledning	9
3.2	Generell sysselsetting	10
3.3	Offentlig sektor	13
3.4	Kompetansearbeidsplasser	16
3.5	Enkeltsektorer	19
3.5.1	Industri	19
3.5.2	Forretningsmessig tjenesteyting	23
3.5.3	Landbruk	25
3.5.4	Reiseliv	28
4	Pendling	31
4.1	Dagens pendlingsmønster	31
4.2	Endret pendling mellom 2001 og 2013	36
4.3	Bosted og arbeidssted i Buskerud	41
5	Oppsummering og vurderinger	43
	Referanser	45

Sammendrag:

Fakta om transport, næring og arbeidspendling i Buskerud

TØI rapport 1423/2015
Forfattere: Jørgen Aarhaug, Njål Nore, Frants Gundersen
Oslo 2015, 45 sider

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

Reisemiddelfordeling

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

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

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

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

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

Veitrafikk

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

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

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

Kollektivtrafikk

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

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

Syssetting

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

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

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

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

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

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

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

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

Pendling

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

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

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

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

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

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

1 Innledning

Dette notatet er skrevet som et supplement til rapporten «Areal- og transport-utviklingen i Osloregionen – faktagrunnlag» TØI-rapport 1378/2014 (Nore mfl. 2014). Rapporten om Osloregionen dekket bare delvis Buskerud fylke, bare kommunene som er medlemmer av Osloregionen. Dette notatet dekker hele Buskerud. Notatet er laget parallelt med et annet og tilsvarende tema notat fra NIBR «Befolkning og bolig – Buskerud» som vi i dette notatet har tatt hensyn til.

1.1 Metode

Metodisk følger denne rapporten samme mal som Rapporten for Osloregionen, men antall temaer er mindre. Geografisk er omfanget også mindre, siden denne rapporten bare ser på Buskerud fylke.

Ut over bruk av foreliggende planer og dokumenter, det sentrale bedrifts og foretaksregisteret og registerbasert sysselsettingsstatistikk benytter vi data fra siste nasjonale reisevaneundersøkelse (RVU 2013/2014) som har blitt tilgjengelige etter at arbeidet med TØI-rapport 1378/2014 ble avsluttet.

Nedre Buskerud inngår i transport-, nærings- og pendlingsomland til Oslo. Rapporten beskriver delvis Buskeruds samspill med hovedstadsområdet, imidlertid bare i den grad det er nødvendig for å beskrive situasjonen i Buskerud og der hvor det tilfører noe ut over det som står i TØI-rapport 1378/2014 (Nore mfl. 2014).

Det er ikke mulig å presentere data på kommunenivå i alle sammenhenger, blant annet for reisevaner, dette har med utvalgsstørrelser å gjøre. Inndelinger er tilpasset problemstilling og datagrunnlag.

2 Transportutvikling

Her beskriver vi utvikling av reisemiddelfordeling i ulike delområder av Buskerud sammenliknet med andre områder i Norge, basert på spesialuttak fra den Nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 og tidligere undersøkelser.

Vi beskriver også trafikkutviklingen på riksvegene, jernbanen og de største fylkesveiene. Vekst i kollektivtrafikk og fordeling mellom buss og tog i ulike korridorer. Utviklingen av tungtransporten vises for noen utvalgte snitt på hovedveinettet.

2.1 Reisevaner

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

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

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

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

Kollektivandelen er på rundt 3 prosent i de fleste områdene av fylket. Kollektivandelen er noe høyere (4-6 prosent) for Nedre Eiker, Lier og Røyken som har en betydelig andel arbeidspendling til Oslo. Drammen skiller seg ut med en kollektivandel på 9 prosent. Dette kan forklares ved en kombinasjon av relativt sett noe flere lokale kollektivreiser i Drammen enn i resten av fylket, og en høy kollektivandel på arbeidsreiser mellom Drammen og Oslo. Ringerike har en kollektivandel på 5 prosent, som delvis må forklares med at en større andel av lokale reiser skjer med buss på Ringerike enn i de fleste andre kommunene i fylket. Pendlingsandelen mellom Ringerike og Oslo er vesentlig lavere enn for nabokommunen Hole. Oslorettet pendling kan derfor ikke alene forklare denne noe høyere kollektivandelen for reiser tilknyttet Ringerike. Kongsberg er en større by enn Hønefoss, men har en lavere kollektivandel på 3 prosent.

Tabell 2.1: Uttrekk av Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 for områder i Buskerud og diverse referanseområder. Tallene viser prosentfordeling mellom ulike reisemidler for alle reiser med målpunkt i det aktuelle området. Kilde: RVU 2013/2014. (Usikkerheten i tallmaterialet varierer med utvalgsstørrelsen, men er typisk på +/- ett prosentpoeng).

	Til fots	Sykkel (inkl el)	Moped/ MC	Bil, fører	Bil, passasjer	Drosje	Koll. (Buss, Tog)	Annet (fly, ferge, snøskuter mm)
Drammen	22	4	1	57	7	0	9	0
Kongsberg	19	8	0	60	10	0	3	0
Ringerike	14	4	0	65	11	0	5	0
Hole	15	4	0	62	15	0	3	0
Øvre Eiker	11	4	2	73	7	1	3	0
Nedre Eiker	19	2	0	65	8	0	4	1
Lier	14	1	0	71	8	0	5	0
Røyken	19	2	0	63	8	2	6	1
Hurum	14	0	0	71	9	0	3	3
Resten av Buskerud	23	1	1	58	11	1	3	2
Bærum	19	3	1	54	8	1	13	1
Asker	17	4	0	58	9	1	10	1
Skedsmo	20	4	1	55	8	0	10	0
Oslo	32	5	0	30	5	1	27	1
Tønsberg	16	7	1	60	8	0	7	1
Trondheim	26	8	1	44	9	0	11	1
Norge	21	4	1	55	9	0	8	1

2.2 Veitrafikk

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

Tabell 2.2 Trafikkutvikling siste ti år på hovedveiene i Buskerud, årsdøgnstrafikk (ÅDT) og tungtrafikkandel (lange kjøretøy) på utvalgte veisnitt i 2005 og 2014. Kilde: SVV.

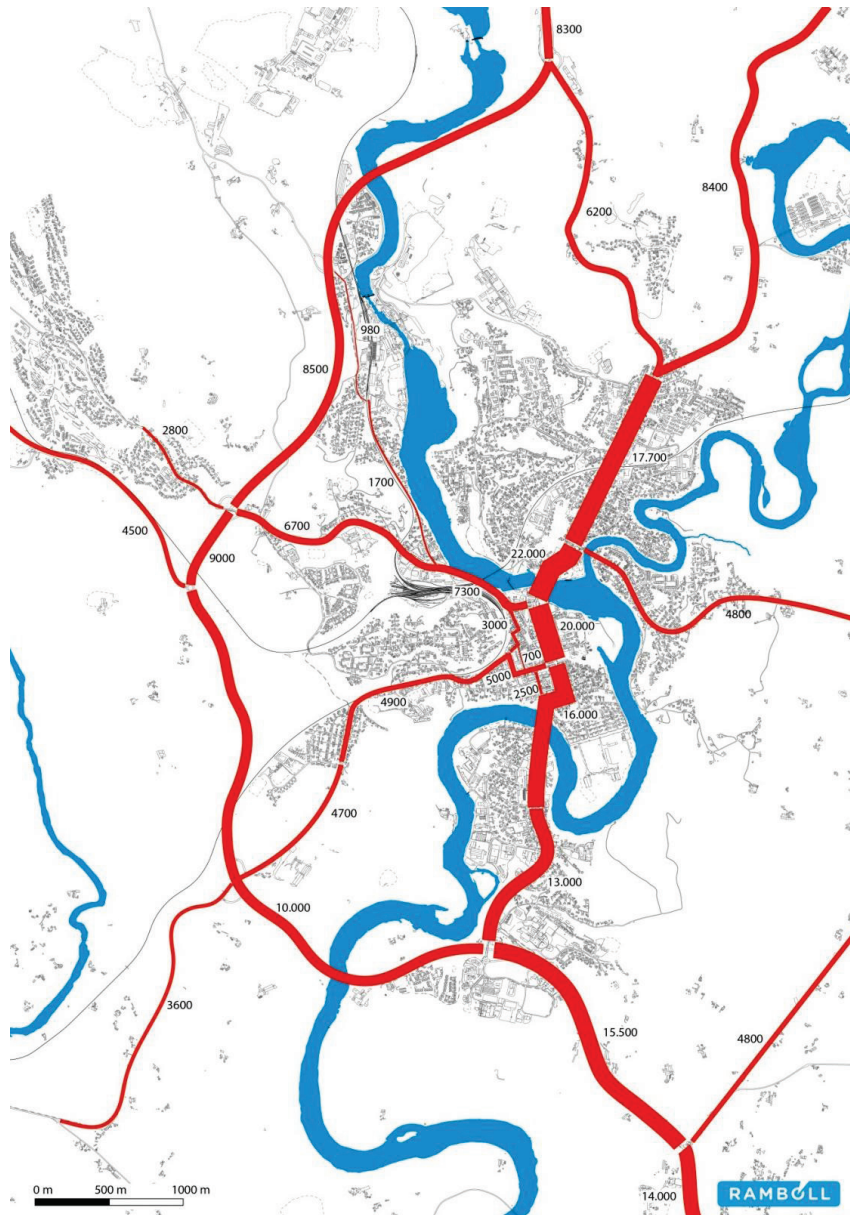
	2005		2014		Vekst 05-14
	ÅDT (tusen)	% tunge kj.t.	ÅDT (tusen)	% tunge kj.t.	ÅDT- %
E 16 Sandvika-Hønefoss (Sollihøgda)	9,8	10,8	11,4	11,9	16 %
E 16 Hønefoss-Fagernes (Begnadalen)	2,2	12,8	2,3	12,2	5 %
Rv 7 Flå	3,7	14,5	4,4	16,5	19 %
Rv 7 Hardangervidda (Lappestein)	0,8	14,5	1	30,6	25 %
Rv 52 Hemsedal (Bjøberg)	0,8	27,7	1,2	30,6	50 %
Fv 50 Hol-Aurland (Geiteryggen)	0,4	11,7	0,3	13,3	-25 %
Fv 40 Numedal (Veggli)	2,1	10,4	2,4	10,9	14 %
Fv 35 Hokksund-Åmot (Kverk)	9,4	9,9	10,5	10,2	12 %
E 18 (Skoger, sør for Drammen)	23,5	12	29,2	11,8	24 %
E 134 Drammen (Strømsåstunnelen)	13,4	11,4	17,6	11,2	31 %
E 134 Hokksund-Kongsberg (Hals)	8	10,5	10,7	10,4	34 %
Fv 283 Bragernestunnelen	13,8	6,2	15,5	7,4	12 %
Fv 283 Drammen vest (Rosenkrantz gt)	28,2	8,9	29,2	7,4	4 %
Fv 283 Drammen-Hokksund (Solbergelva)	16,5	5,6	17,5	5,6	6 %
Fv 285 Lier-Hole (Lierbyen)	6,9	8,2	7	7,6	1 %
Fv 283 Drammen-Asker (Damtjern)	3,4	7,7	4	6,8	18 %
E 18 Drammen - Oslo (Asker sentrum)	60,6	8,8	62,9	9,5	4 %
Rv 23 Lier-Frogn (Oslofjordtunnelen)	5,2	14,5	7,2	14,1	38 %

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

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

Hallingdal: Den årlige trafikken gjennom Hallingdal har økt med 19 prosent de siste ti årene og utgjør 4 400 ÅDT. Tungtrafikken utgjør hele 17 prosent, og har økt fra 15 prosent i 2005. Dette skyldes at mer av tungtrafikken til midt- og nordvestlandet velger den korteste ruta via Hemsedal, framfor å kjøre via Fagernes. En betydelig del av trafikken gjennom Hallingdal er utfartstrafikk i helgene.

Hønefoss: Det er større trafikkmengder på fylkesveien gjennom Hønefoss sentrum enn på E16 utenom byen, jfr. figur 2.1. Dette skyldes i hovedsak lokaltrafikk til/fra Hønefoss og næringsområdene i utkanten av sentrum, og noe skyldes gjennomgangstrafikk, blant annet fra Jevnaker (Rv 35).



Figur 2.1: Trafikkmengder (ÅDT) på E16 og fylkesveiene i område Hønefoss (2012). E 16 går i bue vest for byen med ÅDT fra 15 500 til 8 500. Kilde: Wasstøl 2013.

Numedal: Trafikken har økt med 14 prosent de siste ti årene, og utgjør 2 400 ÅDT. Tungtrafikken utgjør rundt 11 prosent.

Kongsberg: Trafikken på E134 mellom Kongsberg og Hokksund har økt med hele 34 prosent de siste ti årene, og utgjør 10 700 ÅDT. Tungtrafikken utgjør kun 10 prosent, selv om tungtrafikken utgjør mer enn 20 prosent over Haukelifjell. Dette skyldes at øst-vesttrafikken samlet utgjør en liten andel av trafikken ved Kongsberg. Helgeutfart til hytter i Telemark og Numedal trekker opp trafikkmengden.

Drammen: Det har vært betydelig trafikkvekst på Europaveiene forbi Drammen de siste ti årene, 24 prosent vekst på E18 sør for Drammen og 34 prosent vekst på E134 i Strømsåstunnelen. Trafikkveksten på fylkesveiene i Drammen har vært mindre, blant annet 4 prosent vekst i Rosenkrantzgate som er hovedinnfartsåre fra vest. Begynnende køproblemer i rushtida (jfr. figur 2.2) tyder på at veisystemet i Drammen er i ferd med å nå kapasitetsgrensen i rushtida.



Figur 2.2 Køsituasjon i ettermiddagsrusket i Drammen 2012. Kilde: Statens vegvesen 2014.

Veisystemet inn mot Oslo: Trafikken inn mot Oslo har hatt begrenset trafikkvekst de siste ti årene, og skyldes nok i hovedsak at veisystemet er fullt i utgangspunktet og har begrenset potensial for ytterligere vekst. Det har vært 4 prosent vekst i trafikken på E18 forbi Asker sentrum. På fylkesgrensa mellom Røyken og Asker har trafikken på Slemmestadveien (Fv 165) økt med 12 prosent fra 10 til drøyt 11 tusen ÅDT. Størst vekst (16 prosent) har det vært på E16 forbi Sollihøgda.

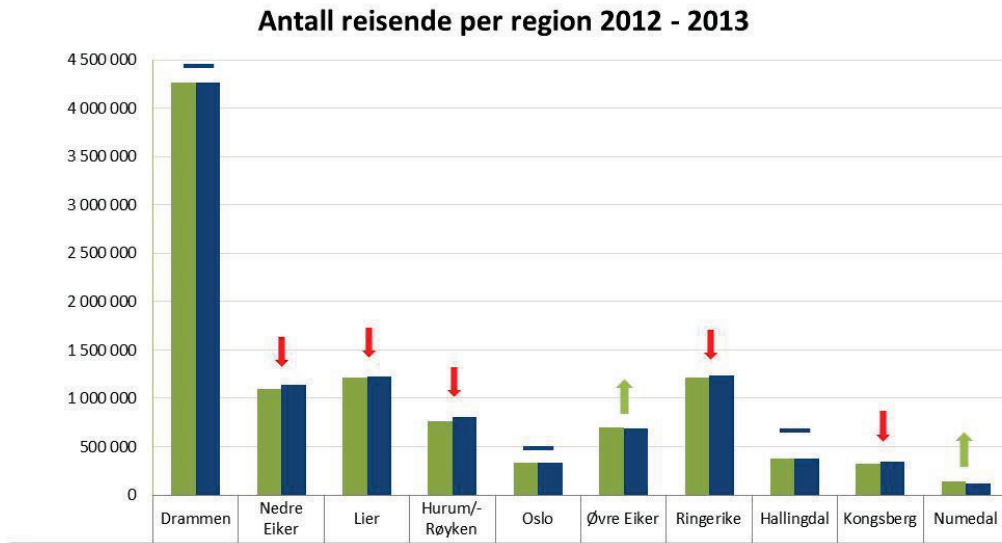
Gjennomgangstrafikk øst-vest: Gjennomgangstrafikken øst-vest via Kongsberg og Hønefoss er i dag samlet drøyt 4 tusen kjøretøyer per dag, og utgjør en begrenset andel av trafikken i veinettet i nedre deler av Buskerud. Tungtrafikkandelen er dog høy, og øst-vest-trafikken utgjør en betydelig andel av trafikken opp gjennom Hallingdal. Fremtidig valg av hovedveiforbindelser mellom Østlandet og Vestlandet kan få stor betydning for trafikkfordelingen i Buskerud. Modellberegningene som er utført for en 2050-situasjon viser at inntil 6 tusen biler per dag (ÅDT), og inntil 1,5 tusen lastebiler per dag, vil kunne flyttes mellom Hallingdal og Kongsberg/Telemark avhengig av hvilken løsning som velges for hovedveiforbindelsen¹ (SVV 2015).

2.3 Kollektivtrafikk

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

Lokalbussene (Brakar) betjener rundt 2/3 av markedet med 10,8 millioner påstigende passasjerer per år, omtrent det samme omfanget i 2014 som i 2005 (SSBs statistikk for kollektivtransport). 41 prosent av trafikken skjer på linjer som har Drammen som hovedmarked, og 92 prosent av trafikken skjer i den nedre delen av fylket innenfor «Buskerudbyen», Ringerike og Røyken/Hurum, jfr. figur 2.3.

¹ Transportmodellberegning for 2050 situasjon med en løsning via Haukeli med sidearm til Bergen sammenliknet med en beregning for en løsning med hovedforbindelse via Hemsedal.



Figur 2.3: Antall påstigende busspassasjerer per år på Brakars linjer, fordelt mellom hvilke hovedregioner i Buskerud linjene betjener². Kilde: Brakar 2015.

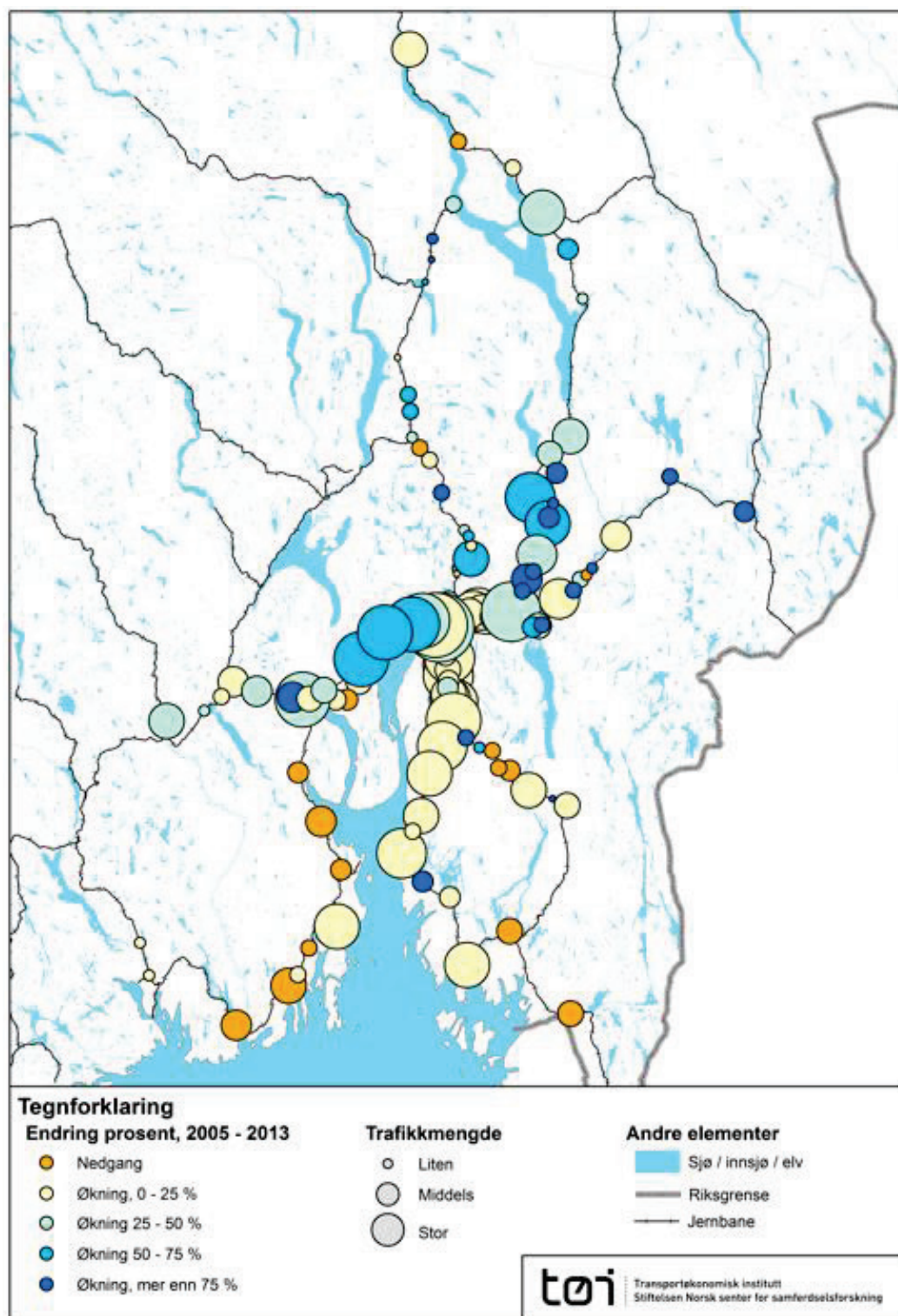
Omfanget av lokale bussreiser i Buskerud (10,8 mill. per år) kan sammenliknes med 140 millioner bussreiser per år i Oslo og Akershus. Den store forskjellen skyldes delvis at befolkningen er 4,5 ganger så stor i Oslo og Akershus, men mye forklares av at kollektivandelene er høyere i store byområder.

Lokale og regionale togreiser i Buskerud langs Sørlandsbanen, Drammensbanen og Spikkestad-banen utgjorde i 2013 rundt fem millioner påstigende passasjerer på stasjonene i Buskerud, en økning på rundt 30 prosent siden 2005, jfr. figur 2.4. Økningen har ifølge NSB vært særlig stor etter ruteomleggingen i 2012. Det at antall togreiser utgjør nær halvparten av omfanget av lokale bussreiser, skyldes at toget tar en stor andel av pendlingsreisene mot Oslo, som er et marked hvor kollektivandelene i utgangspunktet er mye høyere enn for interne reiser i Buskerud.

Reiser med kommersielle bussruter innenfor Buskerud utgjør anslagvis et par millioner reiser per år, hvor den tyngste rutene er Timekspresen mellom Hønefoss og Oslo med cirka ½ million reisende per år, og en andel av Timekspresen mellom Notodden og Oslo som samlet har cirka ½ million reisende per år.

Både Bergensbanen og Sørlandsbanen går igjennom Buskerud fylke. Totalt var trafikken på Bergensbanen om lag 1 million påstigende i 2013, og Sørlandsbanen om lag 950 000 påstigende (SSB). I disse tallene er trafikk i lokalområdene (Kongsberg – Oslo og lokaltog mot Bergen) holdt utenom. En liten del av trafikken på Sørlandsbanen er knyttet til Buskerud, mens en større andel av trafikken langs Bergensbanen berører Buskerud. Da særlig strekningen Drammen–Bergen, med Geilo, Hønefoss, Drammen og Gol som viktige stasjoner.

² Denne tabellen er tatt med for å vise fordelingen busstrafikk mellom ulike hovedområder i Buskerud. Brakar opplyser at det er betydelig grad av usikkerhet i tallmaterialet mht. å tolke endringer mellom 2012 og 2013. Kategorien «Oslo» omfatter Brakars linje 169 mellom Lier og Oslo sentrum.



Figur 2.4: Stasjonstrafikk 2013 og prosentvis endring fra 2005-2013, lokal og regiontog (inklusive IC-tog)

3 Sysselsetting

3.1 Innledning

I dette kapitlet ser vi på hvordan næringsstruktur og endring av denne kan knyttes til nåværende og framtidig arealbruk og transportinfrastruktur. Særlig vil endringene siste ti årene kunne indikere hvilken utvikling som pågår, og hva en derfor kan forvente seg videre.

Dette blir ikke helt en tradisjonell næringsanalyse. Utgangspunktet her er Buskeruds areal- og transportplan for de neste årene, og noen aspekter ved en generell næringsanalyse blir irrelevant. For eksempel er næringstilhørighet som sådan uinteressant for transportbehovet. Det er av mindre betydning for transportinfrastrukturen om det er en person som jobber i barnehage eller engrossfirma som skal transporteres på sin arbeidsreise. Imidlertid er næringstilhørigheten viktig når næringen for eksempel medfører særlig mye arealbruk eller godstransport. Noen næringer har også særskilt forhold til infrastruktur og transport. I Buskerud vil dette for eksempel spesielt være relevant for reiseliv, landbruk, skogbruk og industri.

Samtidig vil det i det videre planleggingsarbeidet være behov for indikatorer for hvor den generelle veksten kan antas å komme, hvor ulike typer næringer har hopet seg opp og et mer generelt bakteppe for annen analyse.

Vi vil her derfor gjennomgå to temaer:

- Sysselsetting generelt. Antall sysselsatte gir et generelt pendlingsbehov for de ansatte, og hvilke kommuner og regioner sysselsettingsveksten kommer i, vil indikere generelle pressområder.
- Lokalisering av sysselsettingen innen enkelt næringer og enkeltsektorer. Ulike næringer har ulik betydning for regional utvikling, de har ulike behov for infrastruktur og vil gi ulike former for lokale ringvirkninger. Hvor disse arbeidsplassene er lokalisert vil dermed ha en viss betydning

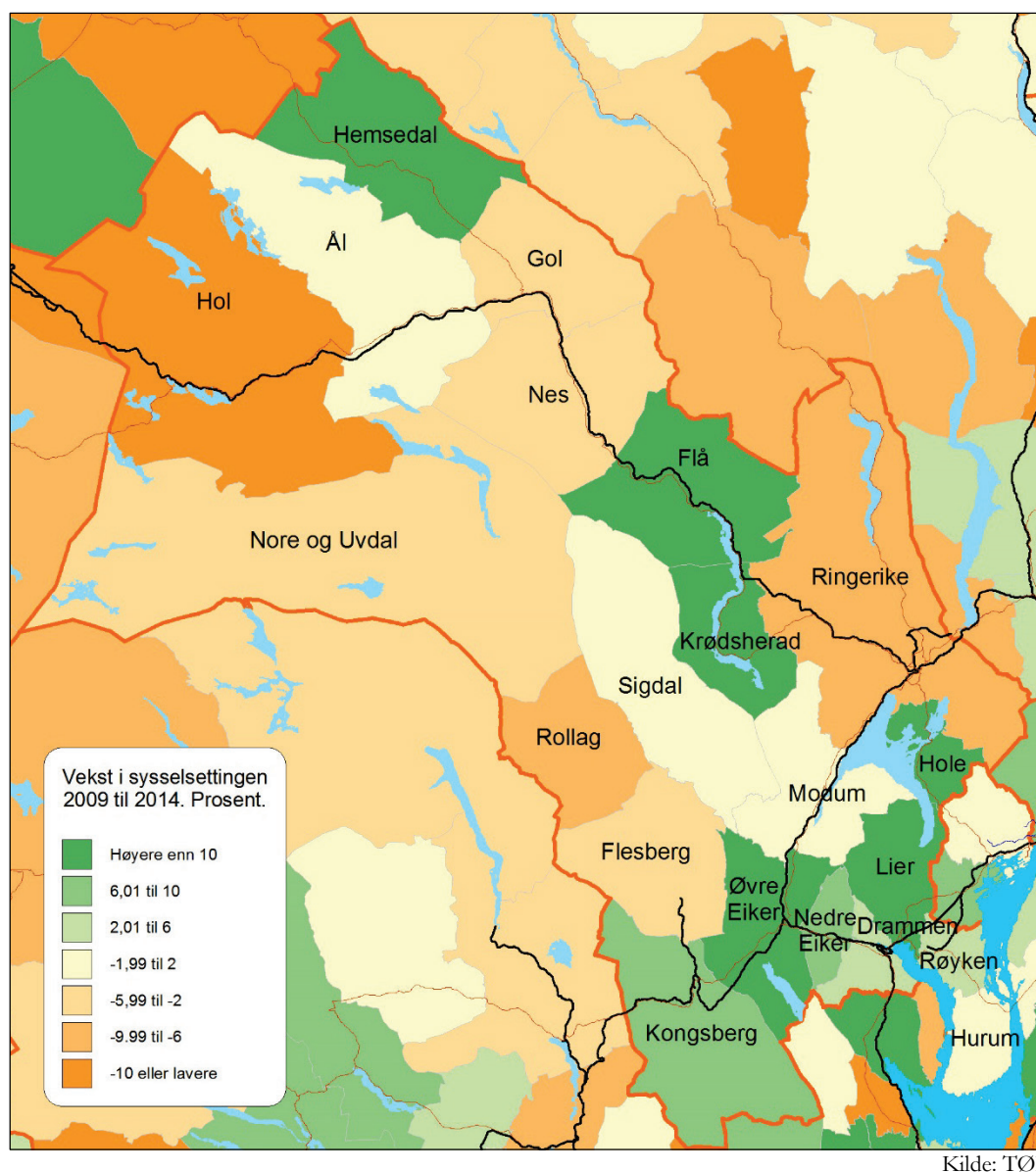
I hovedrapporten (Nore mfl. 2014) ble også lokalisering av næringer etter ABC-prinsippet³ gjennomgått. For Buskerud dekket dette av hovedrapporten og tas ikke opp her. Det er også grunnen til at vi har døpt om kapitlet fra «Næringsliv» til «Sysselsetting».

³ A-næringer er næringer med lite arealbehov per sysselsatt (kontorarbeidsplasser), gjerne kombinert med en kunde-/klientstrøm. A-næringer har dermed stort behov for persontransport i forhold til arealet. Disse næringene ønskes lokalisert i sentrale strøk der kollektivtransport kan benyttes. C-næringer er «i andre enden av skalaen», dvs næringer med stort arealbehov per sysselsatt, der transportbehovet først og fremst er knyttet til gods. Disse næringene ønsker en derfor å lokalisere utenfor sentrum, men tilknyttet infrastrukturen på grunn av godstransportbehovet. B-næringer befinner seg i midten.

3.2 Generell sysselsetting

Sysselsettingen følger generelt befolkningsstørrelser og befolkningsforflytninger. Det vil si, ofte er det omvendt, tilgang på arbeid er en av de viktigste årsakene til at folk bestemmer seg for å flytte (eller bli boende) (Sørli mfl. 2012), og så lenge det ikke er store forskjeller i arbeidsløshet er det høy samvariasjon i konsentrasjon av sysselsatte og innbyggere på kommunenivå. Eventuelle skjevheter skapes av pendlingsmønstrene som generelt går inn mot tettsteder. Og der volumet nesten bestandig er proporsjonalt med størrelsen på tettstedet. En del av denne tematikken tas opp i egne kapitler om persontransport og demografi.

Imidlertid er det ikke gitt at de største befolkningskonsentrasjonene har størst vekst i sysselsettingen. Ser vi på hvilke kommuner som har hatt størst relativ vekst i sysselsettingen de siste fem årene (figur 3.1), ser vi et litt annet mønster. Riktignok er det helt klart at det er sentrale kommuner med en viss tettstedsbebyggelse som har økt mest, men det er ikke de største sentrene i fylket som fremstår som sysselsettingsvinnerne. Det er f.eks slik at omlandskommunene til Drammen har økt mer enn Drammen. Noen av disse kommunene er også pendlingsomland til Oslo-regionen. Det kan se ut til at det er omlandet til større bykonsentrasjoner som er «vinnerne» de siste fem årene, selv om dette ikke er helt entydig. Hemsedal, Flå og Krødsherad har alle hatt en vekst i sysselsettingen som ligger høyere enn det befolkningsutviklingen skulle tilsi.



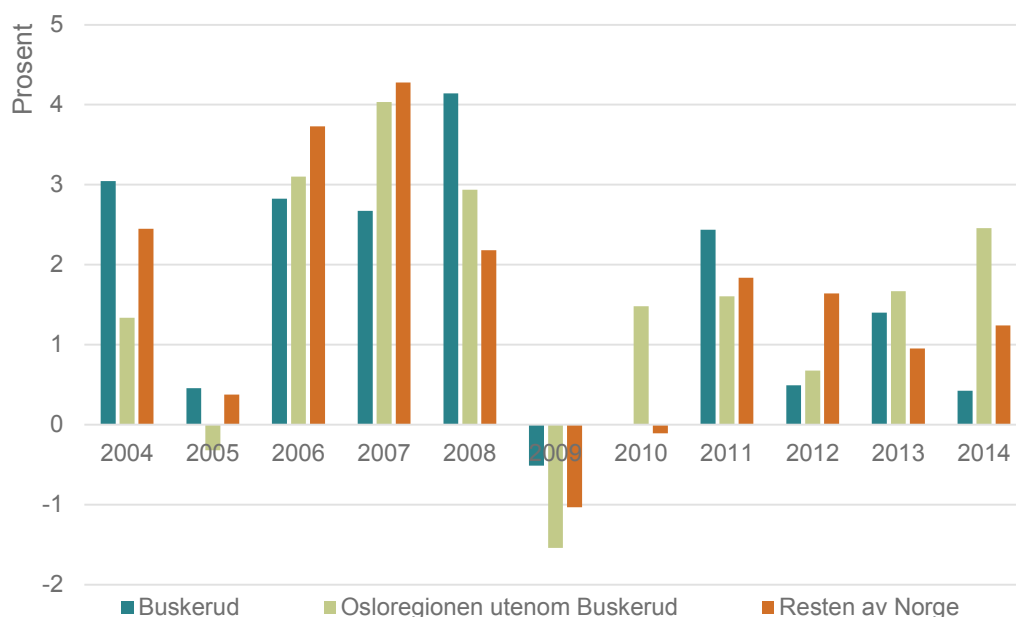
Figur 3.1 Endring i antall sysselsatte i Buskerud etter kommune, 2009-2014. Prosent

Det er imidlertid viktig å huske på hvilken periode vi ser på. Næringsstrukturen er forskjellig i storbyer, mindre byer og rurale strøk. Og når vi vet at noen næringer er særlig konjunkturavhengige, vil endring i konjunktorene ha innvirkning på *hvor* vi får opp- og nedgang i sysselsettingen.

Generelt er det vanligvis slik at næringer innen personrettet tjenesteyting er de første næringene som merker en konjunkturedgang. Med forretningsmessig tjenesteyting hakk i hæl. Offentlig sektor og primærnæring er vanligvis mye mindre konjunkturavhengig. Industrien er i en mellomstilling. Deler av den er helt klart konjunkturavhengig, men vil ofte følge konjunktorene i «egne» markeder eller ha en viss tidsforskyvning mht nedbemanning (det er knyttet kapitalkostnader til å la et industrianlegg stående ubrukt – det kan altså være mer lønnsomt å drive videre med tap i en periode enn å nedbemanne). Noen deler av industrien er mindre konjunkturavhengig, f.eks næringsmiddelproduksjon knyttet til norske landbruksprodukter (melk og kjøtt skal vi ha på bordet uavhengig av om det er høy-

eller lavkonjunktur). Land- og skogbruk har hatt en generell synkende sysselsetting i mange år.

Perioden 2009 til 2014 er preget av at første del var lavkonjunktur. Særlig i 2009 var det konjunkturedgang. Dette kommer fram av figur 3.2. Når vi også vet at tjenestesektoren er aller mest følsom for konjunktursvingninger, og samtidig at disse næringene er sterkt overrepresentert i de største byene, er bildet fra figur 3.1 lettere å forstå. Det er naturlig at Drammen ikke har størst sysselsettingsvekst siden sysselsettingsstagnasjonen 2009-2010 i tjenestesektoren var mest merkbart i de aller største byene. «Vinnerne» blir dermed kommunene med mindre tjenesteyting enn storbyene, men også med mindre primærnæring enn utkantkommunene (Gundersen 2009). Dette er gjerne små og mellomstore byer og omlandskommunene til de største byene.



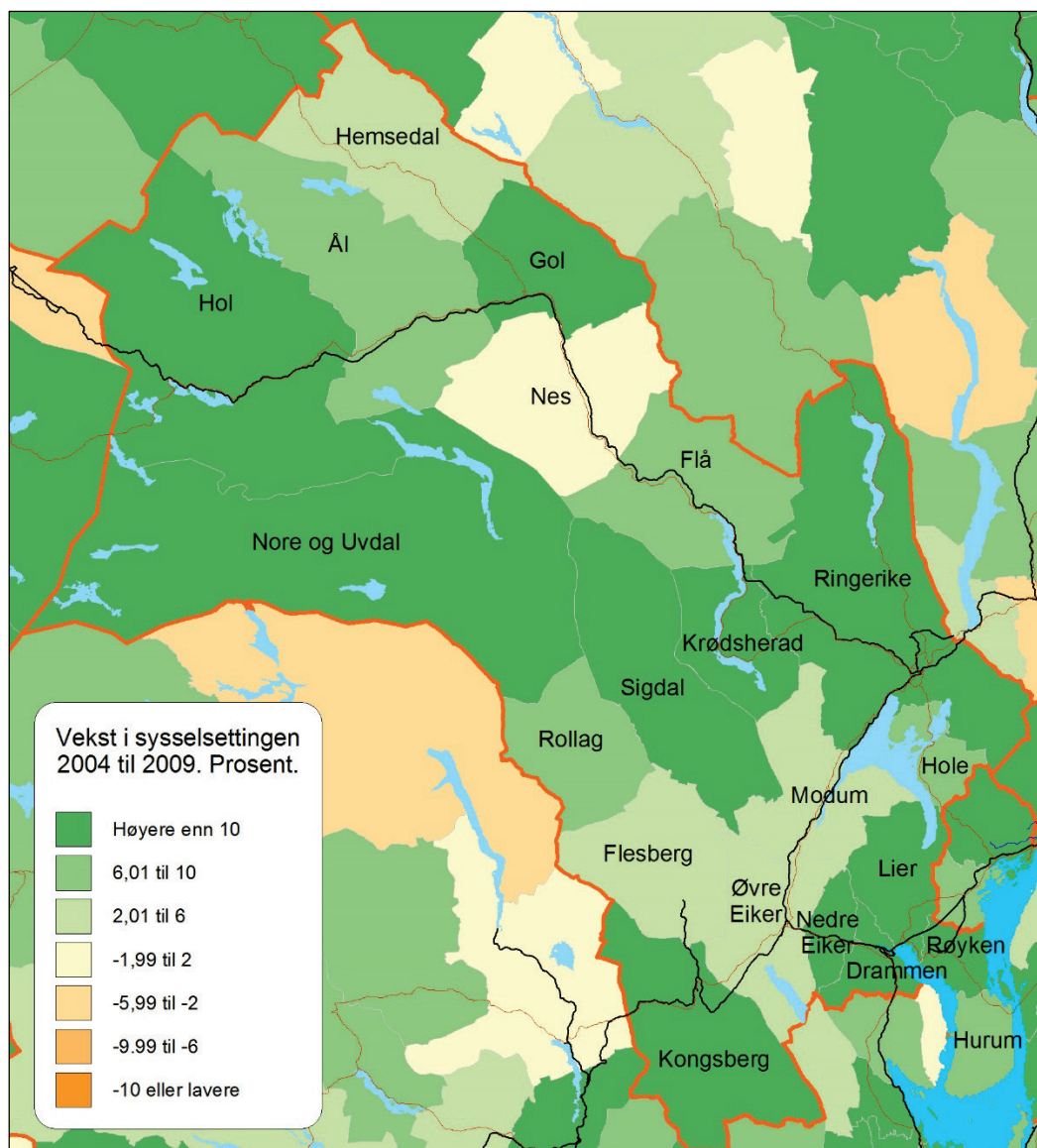
Kilde: TØI

Figur 3.2 Endring per år i sysselsettingen 2004-2014. Prosent.

Ser vi på femårsperioden 2004 til 2009, viser figur 3.2 at dette var en periode med sterk vekst i sysselsettingen. Særlig 2006-2009 var det høykonjunktur. Dette ser vi igjen i et kart som viser utviklingen i Buskerud (figur 3.3). Det viser at det kun var et fåtall kommuner som hadde lav vekst i sysselsettingen. I høykonjunkturtider er det vanligvis de minst sentrale kommunene som har lavest sysselsettingsvekst. Det er effekten av næringsstrukturen, slik den er beskrevet foran, som forklarer mesteparten av forskjellene. Det er imidlertid ikke slik at stort innslag av primærnæring i seg selv gir nedgang i sysselsetting. Det finnes vekstnæringer også innen denne sektoren, og den generelle nedgangen i sysselsettingen i sektoren er ikke større enn at enkeltkommuner og regioner med mye primærnæring i perioder kan opprettholde eller øke sysselsettingen i sektoren.

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

betydelig svakere sysselsettingsutvikling de siste årene. De kommunene som har hatt svakest utvikling i de siste fem årene var imidlertid blant de med sterk vekst i de første fem årene av den perioden vi ser på, så over tiårsperioden har disse også en rimelig god utvikling.



Kilde: TØI

Figur 3.3 Endring i antall sysselsatte etter kommune, 2004-2009. Prosent

Vi ser i dette prosjektet på hele perioden 2004-2014, og det er endringer over denne perioden som presenteres. Det kan imidlertid være greit å ha i bakhodet at det er stor forskjell på utviklingstrekk i første og siste del av perioden. Der dette har spesiell stor betydning vil det bli kommentert.

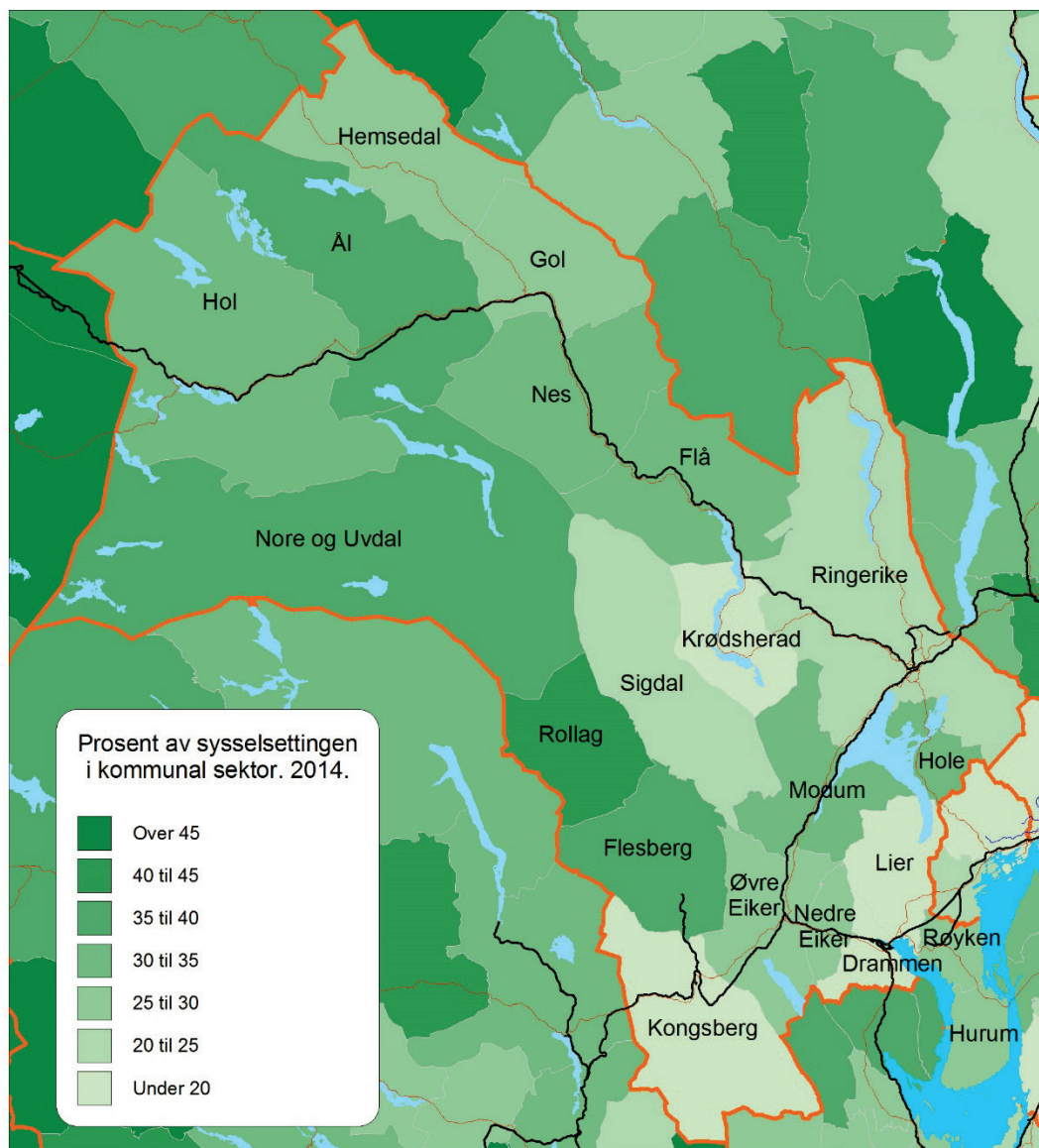
3.3 Offentlig sektor

En sektor som er mindre konjunkturfølsom, er offentlig sektor. Denne sektoren har lokalisering av arbeidsplasser delvis som resultat av politiske beslutninger. Samtidig er sektoren svært viktig på flere måter. Den ivaretar et tjenestetilbud som både er viktig

for annet næringsliv og for befolkningen generelt. I tillegg er sektoren spesielt viktig som arbeidsplass for mennesker med høyere utdanning – det er langt flere kompetansearbeidsplasser i offentlig enn i privat sektor.

Videre indikatorer knyttes gjerne til andeler av total sysselsetting. Det er derfor greit å huske på at offentlig sektor utgjør en ganske stor andel av total antall sysselsatte. Og når vi vet at offentlige arbeidsplasser er til dels svært skjevt geografisk fordelt, kan det være hensiktsmessig å se litt nærmere på plasseringen av disse.

Ser vi på ansatte i kommunal sektor (figur 3.4), er det stor forskjell på hvor dominerende disse arbeidsplassene er i kommunen avhengig av hvor i fylket en befinner seg. Generelt er mønsteret for samvariasjonen at små og perifere kommuner har en større kommunal sektor enn store og sentrale kommuner.



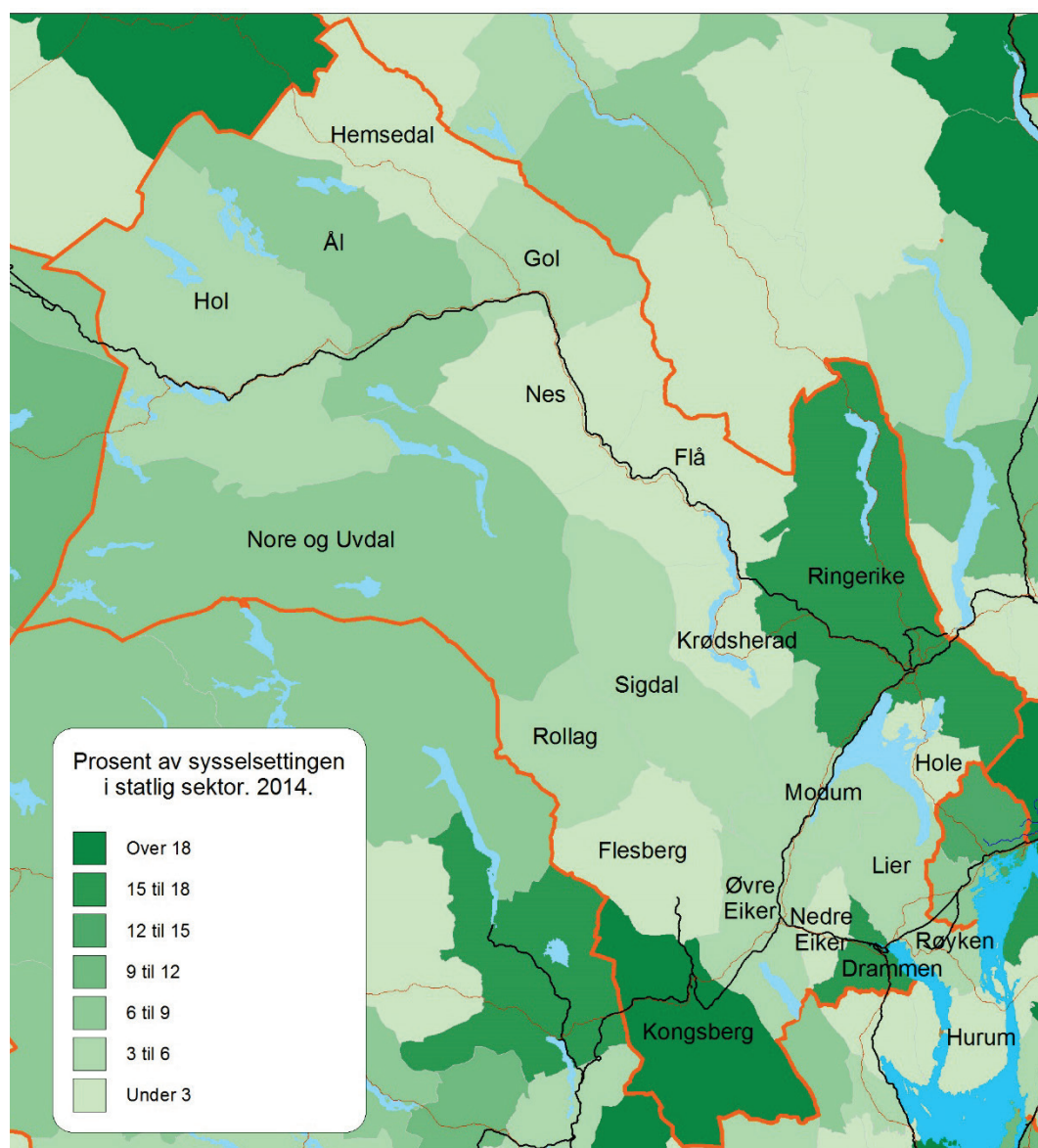
Kilde: TØI

Figur 3.4 Andelen sysselsatte i kommunal sektor i Buskerud etter kommune. 2014. Prosent

Kommunal sektor bidrar dermed til en viss geografisk utjevning. Den relativt høye andelen i kommunal sektor i enkelte kommuner nær Oslo og Drammen påvirkes av

at de enkelte kommunene har mindre egen sysselsetting enn det befolkningen skulle tilsi (mange pendler inn til Oslo/Drammen), men der de kommunale tjenestene må forhold seg til befolkningsgrunnlaget.

Ser vi videre på statlige arbeidsplasser er det generelle nivået betydelig lavere. Men bildet nesten motsatt geografisk. Det er de større byene som, relativt sett, har flest statlige arbeidsplasser. De tre bykommunene i Buskerud; Kongsberg, Ringerike og Drammen, har nesten alle statlige arbeidsplasser i fylket. Lokalisering av statlige arbeidsplasser er altså sterkt sentraliserende.



Kilde: TØI

Figur 3.5 Andelen sysselsatte i statlig sektor etter kommune. 2014. Prosent

Statlige arbeidsplasser (figur 3.5) har, i enda større grad enn kommunale, et stort innslag av kompetanseintensive arbeidsplasser. Slik sett er de spesielt attraktive for lokalmiljøer som ønsker å fremstå som et attraktivt og differensiert arbeidsmarked. Imidlertid, selv om lokalisering av offentlige arbeidsplasser ikke er «gitt», er de ofte underlagt politiske prosesser på en annen måte enn private (der reguleringsplaner og marked bestemmer i større grad). Plasseringen av statlige arbeidsplasser er også ofte

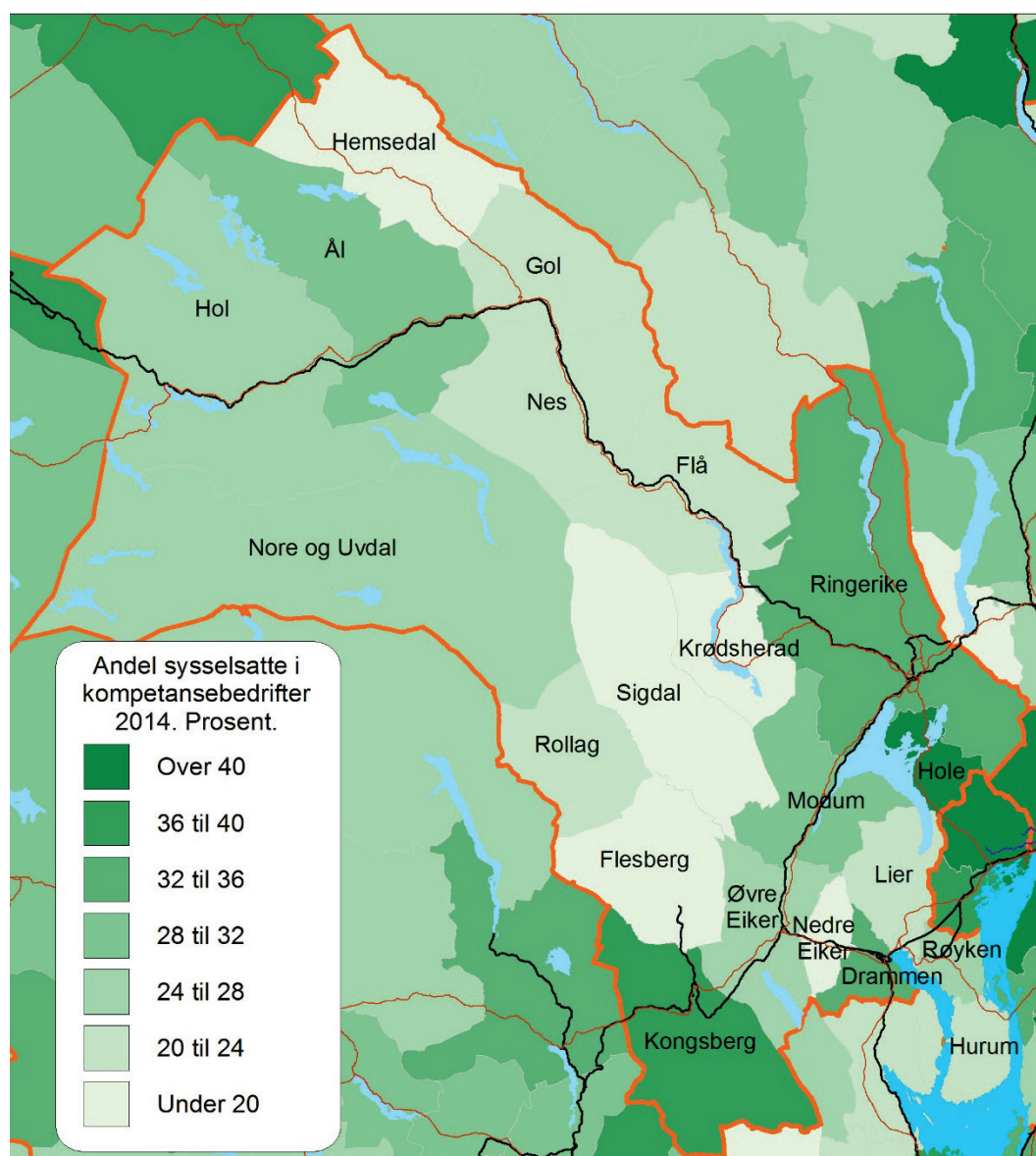
utenfor myndighetsområdet til lokale aktører. Vi vil derfor i liten grad berøre disse videre i kapitlet.

3.4 Kompetansesarbeidsplasser

En kategori som ofte trekkes fram som viktig for næringslivets konkurranseevne, og derigjennom regional utvikling generelt, er innslaget av kompetansesarbeidsplasser. Kunnskapsintensive næringer er ikke nødvendigvis verken de mest lukrative, stabile eller ekspanderende næringene som finnes. Tidligere antok mange at disse næringene var spesielt fremtidsrettet, ikke minst på grunn av vedvarende vekst innen IT-næringen frem til boblen sprakk for om lag 15 år siden. Etter hvert er et mer nøkternt syn at det som gjør disse næringene spesielt interessante, er at de antas å gi positive ringvirkninger for resten av næringslivet. Disse næringene sysselsetter høyt utdannede og antatt ressurssterke og kreative personer. Disse sysselsatte kan en anta vil bidra positivt til både næringslivet (både gjennom sine jobber og ved eventuelle skifte av arbeidssted) og til stedet generelt ved at ressursene og kunnskapen jo også er der på fritiden. Slike arbeidsplasser er dermed viktige både for å være attraktiv for rekruttering av innflyttere og for å holde på dem som bor der.

Vi benytter andelen av de ansatte i en næring som har universitets- eller høyskoleutdanning (UoH-utdanning) som mål på hvor kompetanseintensiv arbeidsplassene er. En kompetansesarbeidsplass definerer vi som en arbeidsplass i en bedrift som tilhører en næring der over 40 prosent av de ansatte har UoH-utdanning. Målet er enkelt og robust, men vi skal huske på at en del kompetanse er knyttet til andre forhold enn formell utdanning. Innen en del næringer spiller «taus» kunnskap (kunnskap som er basert på erfaringsoverføring, og opplæring uten formaliteter) en viktig rolle, og i andre næringer er det mye kompetanse knyttet til maskiner og utstyr (særlig innen industrien).

Figur 3.6 viser at en finner mer kompetansenæringer i byer og bynære områder enn i mer rurale strøk. Denne samvariasjonen er ikke så sterk som for forretningsmessig tjenesteyting – selv om forretningsmessig tjenesteyting inneholder en del kompetansenæringer.



Kilde: TØI

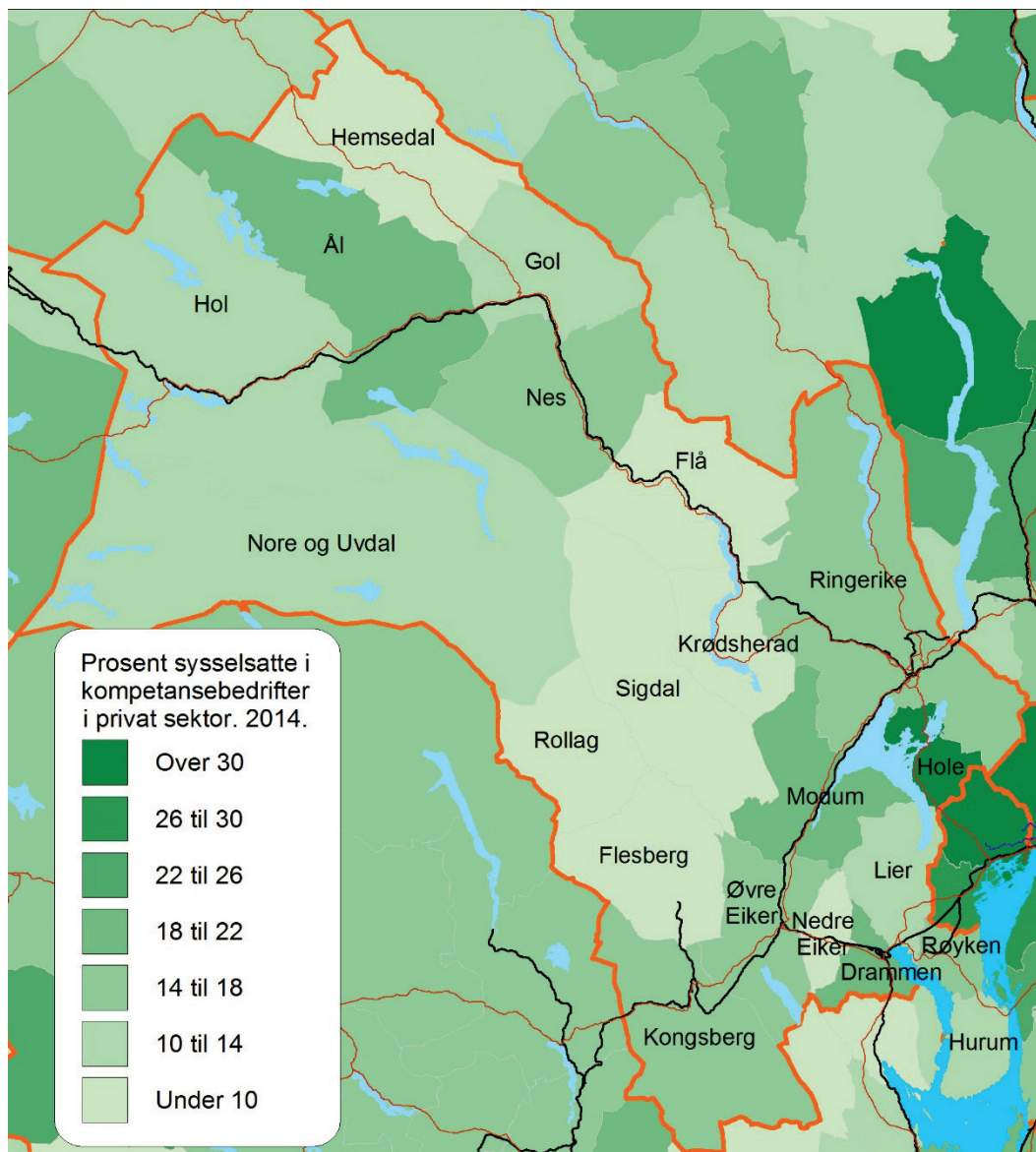
Figur 3.6 Andelen kompetansearbeidsplasser etter kommune. 2014. Prosent.

Figur 3.6 viser også at det finnes en hel del kompetansearbeidsplasser også i de minste og rurale regionene. Dette er i tråd med tidligere funn (Onsager mfl. 2010, Gundersen og Aarhaug 2014). Det som vanligvis trekkes fram som forklaring, er at etablering av bedrifter ikke nødvendigvis gjøres på rent bedriftsøkonomisk grunnlag, men at en gründer som starter en bedrift, gjør det der vedkommende befinner seg – uansett om det er en kompetansebedrift eller ikke, og uavhengig av størrelsen og sentraliteten på arbeidsmarkedet. Forskjellene på næringsstrukturen i regionene vil dermed først og fremst bestemmes av vekstpotensialet for eksisterende bedrifter.

Når det gjelder kompetansearbeidsplasser er offentlig sektor viktig på minst to måter. For det første representerer offentlig sektor i seg selv svært mange kompetansearbeidsplasser. Og andelen kompetansearbeidsplasser er høyere i offentlig sektor enn i den private sektoren. For det andre, er det en geografisk dimensjon i fordelingen av offentlige arbeidsplasser (og dermed offentlige kompetansearbeidsplasser). Kommunale arbeidsplasser er relativt mye mer

dominerende i små og rurale strøk enn i sentrale og urbane. Altså omvendt av det mønsteret vi ser i figur 3.6. Kommunale arbeidsplasser vil dermed fungere som geografisk utjevnende med hensyn til kompetansearbeidsplasser. Statlige arbeidsplasser er derimot sentraliserende og enda mer overrepresentert i storbyene enn det figur 3.6 viser, men utgjør en mindre mengde enn kommunal sektor og påvirker ikke totaltallet i samme grad.

Figur 3.7 viser kompetansearbeidsplasser kun for privat sektor og her ser vi at nivået på kompetansearbeidsplassene er generelt lavere enn for all sysselsetting. Skalaen ligger 10 prosentpoeng lavere for hver klasse i figur 3.7 enn i figur 3.6. Dette understreker at offentlig sektor er svært viktig for å tilby kompetansearbeidsplasser i en kommune. I tillegg er kompetansearbeidsplassene i privat sektor relativt sett mer knyttet mot storbyområdene enn offentlig sektor. Noe som illustrerer utjevningseffekten av offentlig sektor.



Kilde: TØI

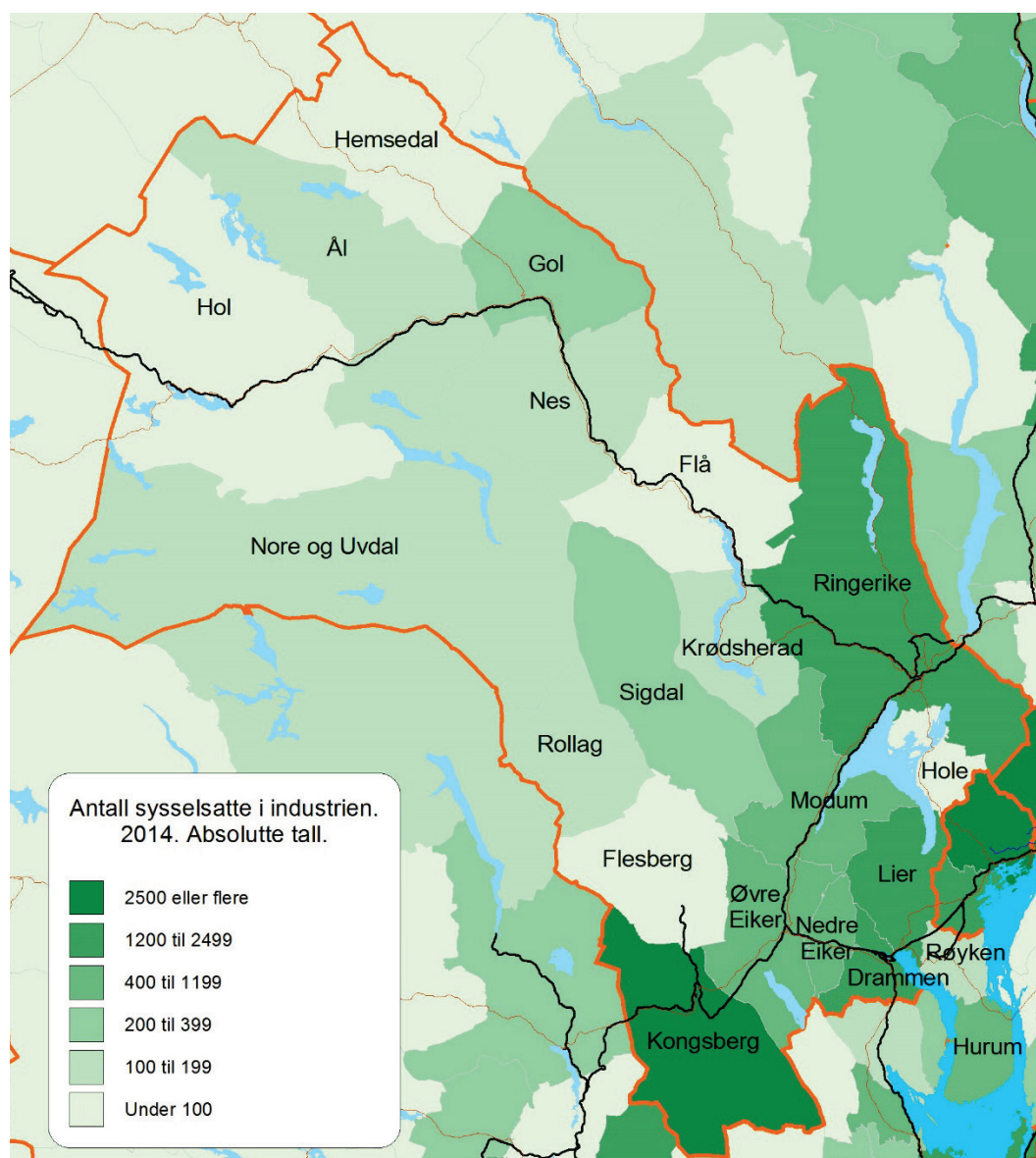
Figur 3.7 Andelen kompetansearbeidsplasser i privat sektor etter kommune, 2014. Prosent.

3.5 Enkeltsektorer

3.5.1 Industri

Industrien trekkes ofte frem som en viktig sektor. Den har betydning for regional konkurransekraft (eksporterer varer ut av regionen) og dere har ringvirkninger for avledet virksomhet i andre næringer. Industrien representerer også mulighet for å få ut mer verdi av regionens råvareressurser gjennom økt bearbeiding⁴.

Volumet av industriarbeidsplasser, er først og fremst stort i de største byene. Kongsberg har over 6000 (som den 6. største industrikommunen i Norge). Men både Ringerike, Lier og Drammen har over 1000 industriarbeidsplasser, selv om disse ikke utgjør en så stor andel av den totale sysselsettingen.



Kilde: TØI

Figur 3.8 Antall sysselsatte i industrien etter kommune. 2014. Absolutte tall.

⁴ En skal huske på at så snart en vare er bearbeidet er virksomheten klassifisert som industri i offentlig statistikk. Det vil si at et slakteri er en industribedrift. Det samme er sagbruk og meieri.

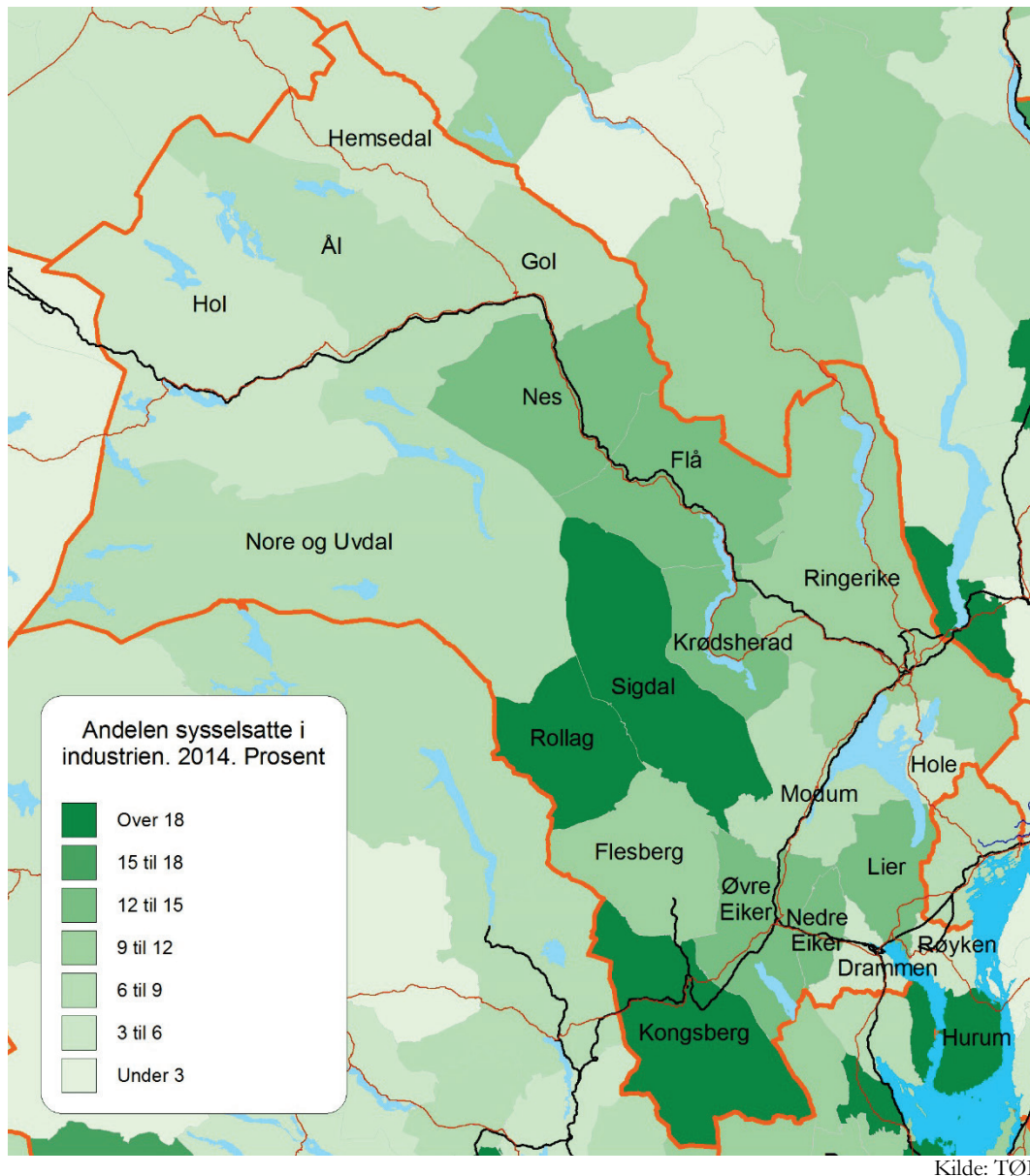
Selv om andelen industriarbeidsplasser i forhold til alle arbeidsplassene er lav, er de største byene så store i volum i forhold til mange kommuner at disse også har flest industriarbeidsplasser – og rommer dermed viktige industrimiljøer som bør tas vare på. Det er det viktig å huske på.

Mange er interessert i hvor viktig industrien er lokalt, det vil si andelen industrisysselsetting i forhold til total sysselsetting, er det to interessante sider ved figur 3.8. For det første, er det jo ikke slik at industrien ikke har betydning eller spesielle behov selv om den er lokalisert i en kommune med stor befolkning.

For det andre, er det påfallende at hovedtyngden av industrien er lokalisert langs jernbanestrekningene og de store veisystemene i regionen. Her er det nok en «høna-og-egget-diskusjon», der jernbanen og veiene er bygd ut som resultat av hvor befolkningen bor, men der befolkningsutviklingen (og industriutviklingen) neppe er uavhengig av hvor jernbanen/veien ble lagt. I praksis viser det seg at industrien er lokalisert som et resultat av lange historiske prosesser (der vannveiene var den viktigste opprinnelige lokaliseringsfaktoren). Uansett, viser dette industriens sterke behov for gode kommunikasjoner og god transportinfrastruktur.

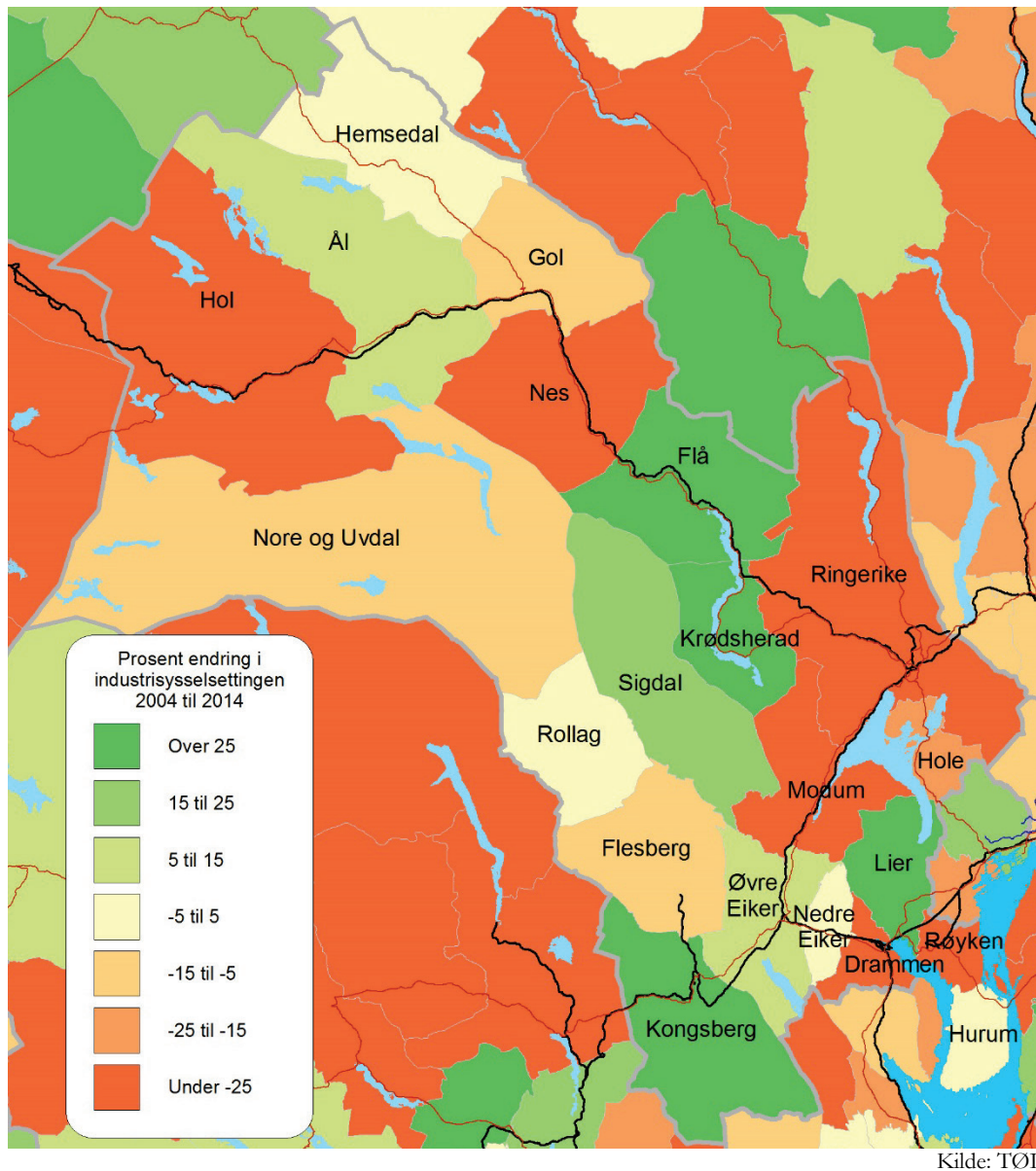
I Norge er det litt over ni prosent av alle sysselsatte som jobber i industrien. Ser vi på hvor i Buskerud industrien står relativt sterkest, er Kongsberg igjen i en særstilling med 24 prosent av sysselsettingen innen industri. Sigdal, Hurum og Rollag har også godt over landsgjennomsnittet med henholdsvis 24, 23 og 18 prosent av sysselsettingen i industrien. Selv om disse kommunene ikke har så stort volum av industriarbeidsplasser vil de likevel være svært viktig lokalt. I motsetning til industrien i Kongsberg er industrien i disse kommunene mye råvarebasert.

Utvikling i disse områdene vil i større grad enn andre områder være avhengig av en infrastruktur og arealplanlegging som tar hensyn til industriens behov. Det er altså ikke gitt at industrialiseringsgrad er veldig sterkt knyttet til størrelsen på kommunen/arbeidsmarkedet.



Figur 3.9 Andel sysselsatte i industrien etter kommune. 2014. Prosent.

For videre regional utvikling er den geografiske spredningen av industrisysselettingen interessant. Hvilke områder fremstår som områder med videre potensial for industrivirksomhet? Ser vi på hvor industriarbeidsplassene har kommet de siste ti årene er det et interessant bilde som fremtrer (figur 3.10). Det som kanskje er mest slående, er at det ikke er så stort sammenfall mellom utviklingen siste ti år og andelen industrisysseletting som var der i utgangspunktet. Det er kun Kongsberg av bykommunene som har fått en styrket industrisektor. Med unntak av Kongsberg er alle kommunene med størst relativ øking i industrisysselettingen små og lite urbane kommuner – men med kort avstand til større byområder.



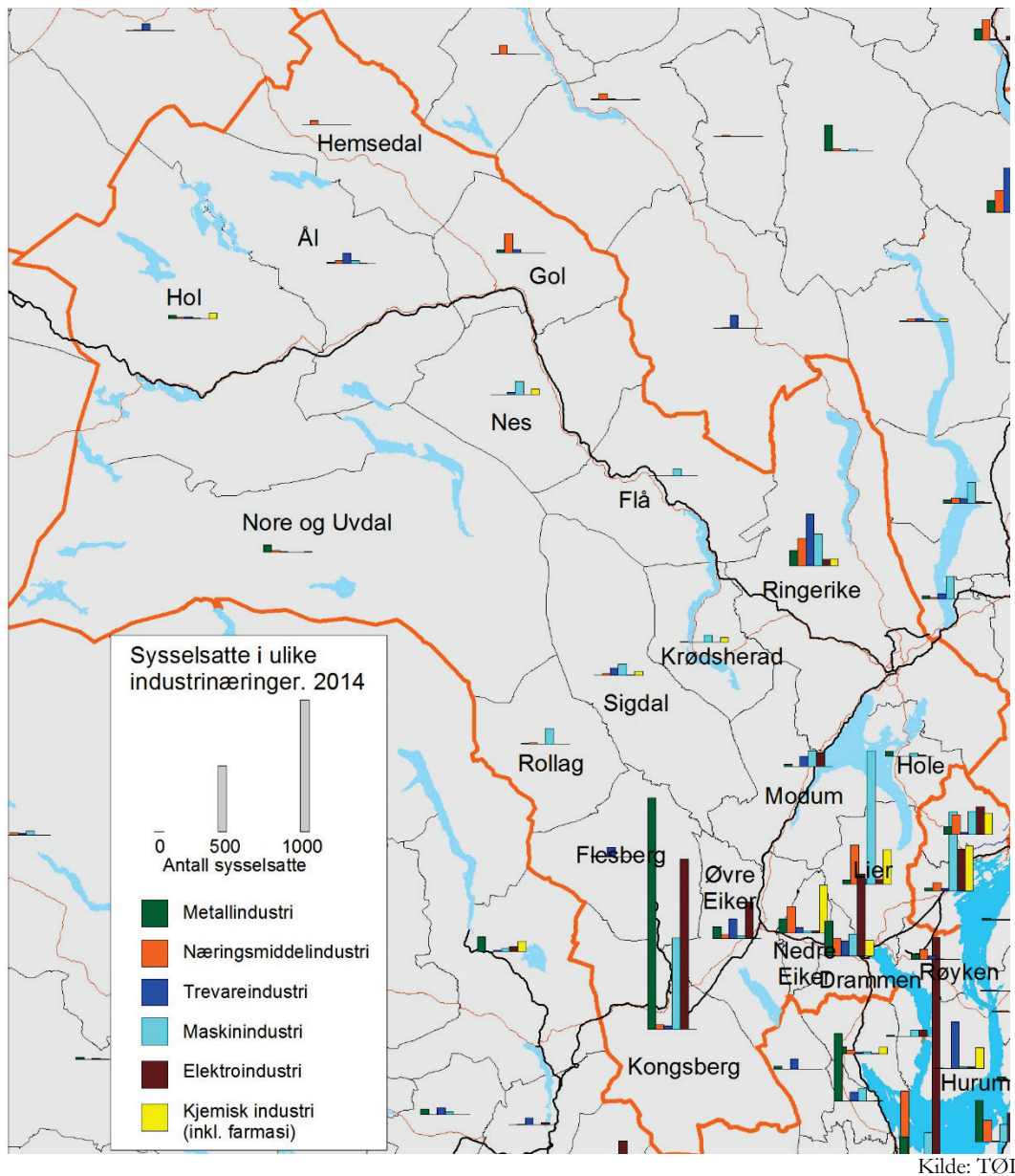
Figur 3.10 Endring i sysselsettingen i industrien etter kommune, 2004-2014. Prosent.

Det kan altså se ut til at – selv om lokaliseringen av industrien kan knyttes til lange historiske linjer – er det en viss forskyvning av denne sysselsettingen. Gjennom etableringer, flyttinger, nedleggelser og sysselsettingsendringer i eksisterende foretak⁵ skjer det en viss geografisk endring av denne sysselsettingen. En endring som for enkeltkommuner kan være av stor betydning.

Bildet er også noe mer nyansert enn det figur 3.10 tyder på. Siden deler av industrien er spesielt konjunkturavhengig, og også avhengig av helt forskjellige markeder med

⁵ For industrien er endring av sysselsetting ikke alltid en god indikator på virksomheten. Generelt går industriarbeidssysselsettingen sakte nedover i Norge, men målt i kroner har industrien aldri vært større enn nå. Det kommer av at en gjennom effektivisering bytter ut sysselsatte med kapitalvarer for å øke produktiviteten. Det har f.eks. vist seg at vellykket støtte gjennom distriktpolitikken samvarierer negativt med sysselsettingen for industrien – i motsetning til for alle andre næringer (Furre m.fl. 2012).

«sine egne» konjunkturer, vil de ulike kommunene kunne oppleve ulik utvikling avhengig av hvilke industrinæringer som er representert. Dette illustreres i figur 3.11.

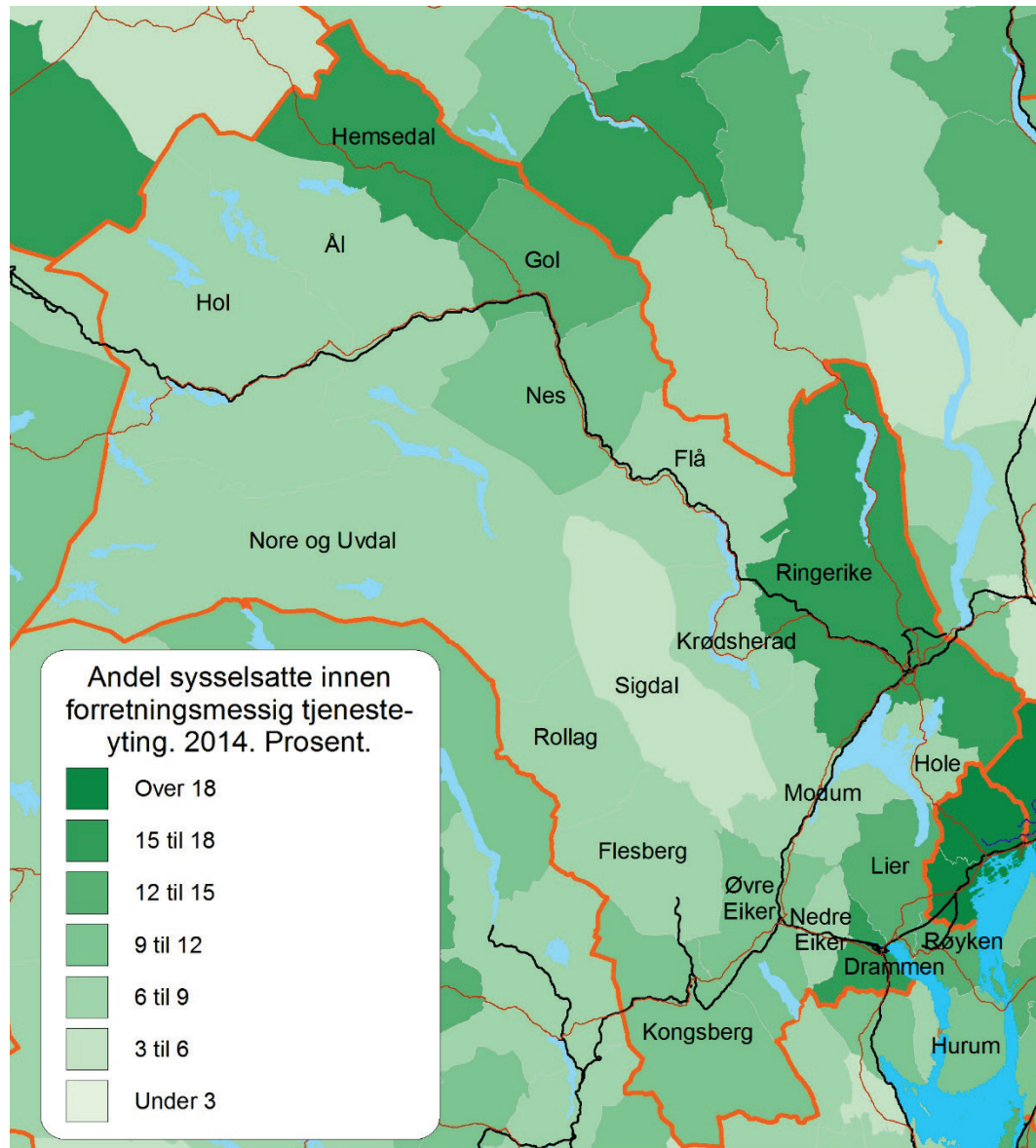


Figur 3.11 Sysselsettingen i utvalgte industrinæringer etter kommune. 2014. Absolutte tall.

3.5.2 Forretningsmessig tjenesteyting

Så godt som alle foretak har behov for tilgang til tjenester som foretaket selv ikke har internt. Det kan være alt fra IT-konsulenter og bankvirksomhet via fotografitjenester og arkitekter til budtjenester og reklamebyråer. Lokal tilgang på slike forretningsmessige tjenester kan være viktig for bedriftenes konkurranseevne, både fordi slike tjenester er viktige kompetanseleverandører til næringslivet, og fordi slike tjenester løser oppgaver for næringslivet bedre eller billigere enn det foretakene kan selv. I tillegg representerer forretningsmessige tjenester i seg selv viktige arbeidsplasser. Det er ofte kompetansearbeidsplasser, og det er en sektor som har vært i klar vekst de siste årene.

Ser vi hvordan disse arbeidsplassene er geografisk fordelt (figur 3.12), er det tydelig at forretningsmessige tjenester er sterkt samvarierende med bystørrelse og urbanitet.



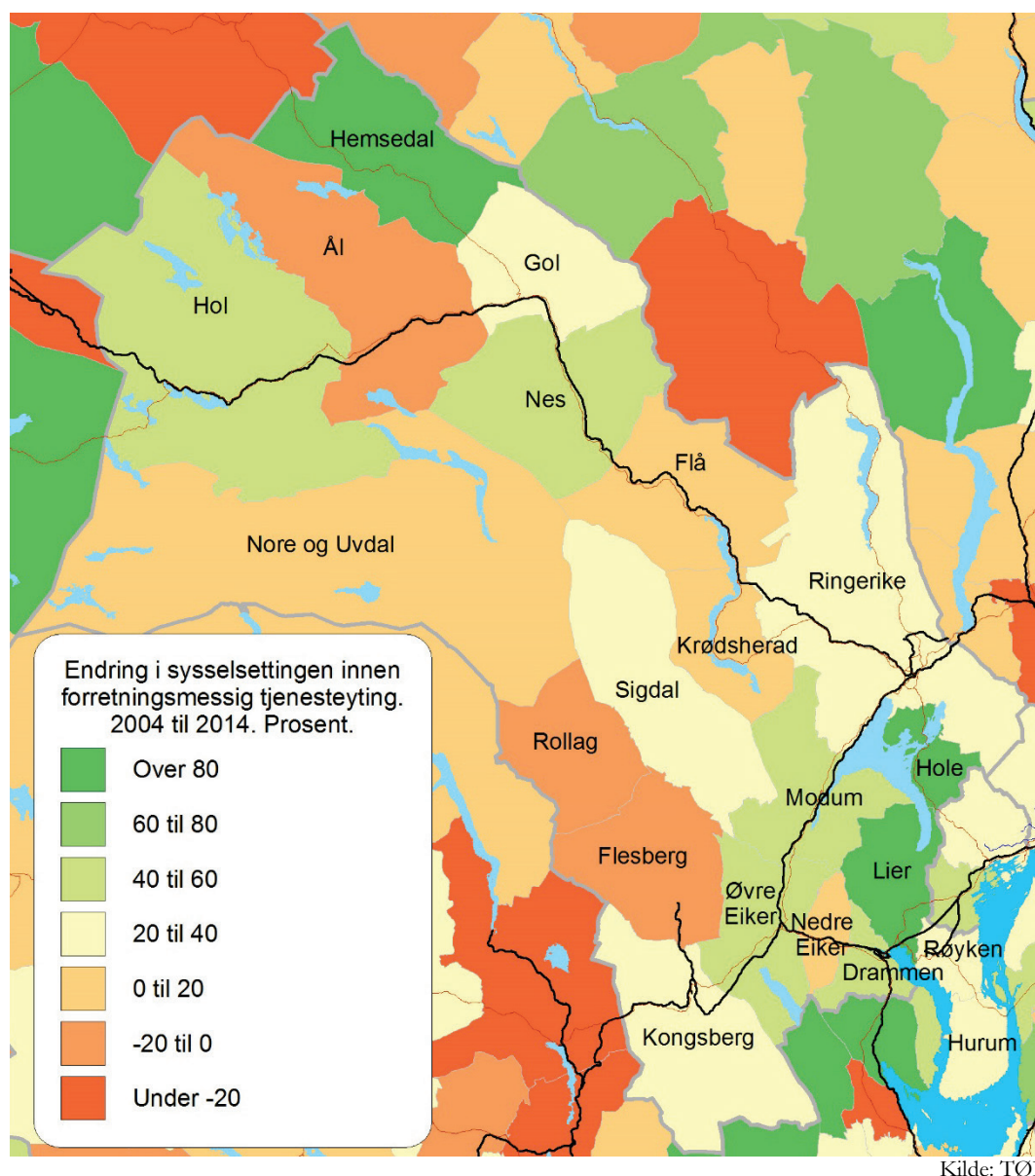
Kilde: TØI

Figur 3.12 Andel sysselsatte i forretningsmessige tjenester etter kommune. 2014. Prosent.

Den sterke koblingen mot de største byene, kunnskapsinnholdet i enkeltnæringene, og det faktum at hele næringen har vokst i omfang de siste årene, gjør det nærliggende å se på forretningsmessig tjenesteyting som en viktig del av bakgrunnen for begreper som «byen som motor for regional utvikling», «byen som lokomotiv» og lignende. Ser vi imidlertid på hvor veksten har vært størst i det siste tiåret, blir bildet imidlertid mer nyansert (figur 3.13).

Veksten i sentrale strøk er fremdeles solid, men det er ikke i de mest urbane kommunene vi finner den relativt største veksten. Det er i mindre kommuner i byenes randsoner. Det kan være flere forklaringer på denne utviklingen. Én mulig forklaring er at også disse tjenestene vil merke kostnadene ved å ligge i de mest sentrale strøkene, og presses etter hvert til å søke rimeligere lokaliteter når bransjen modnes (avtagende utbytte). En annen forklaring er at kommunikasjonsmulighetene,

både fysisk og via nettet, gjør det mulig å yte gode tjenester til et stort område. En skal heller ikke glemme at flere av kommunene med størst relativ vekst startet i 2004 på et svært lavt nivå. Og at det dermed «kreves» mindre å få en stor relativ vekst enn når næringen var godt representert i kommunen i utgangspunktet.



Kilde: TØI

Figur 3.13 Endring i sysselsettingen innen forretningsmessige tjenesteyting etter kommune. 2004-2014. Prosent.

3.5.3 Landbruk

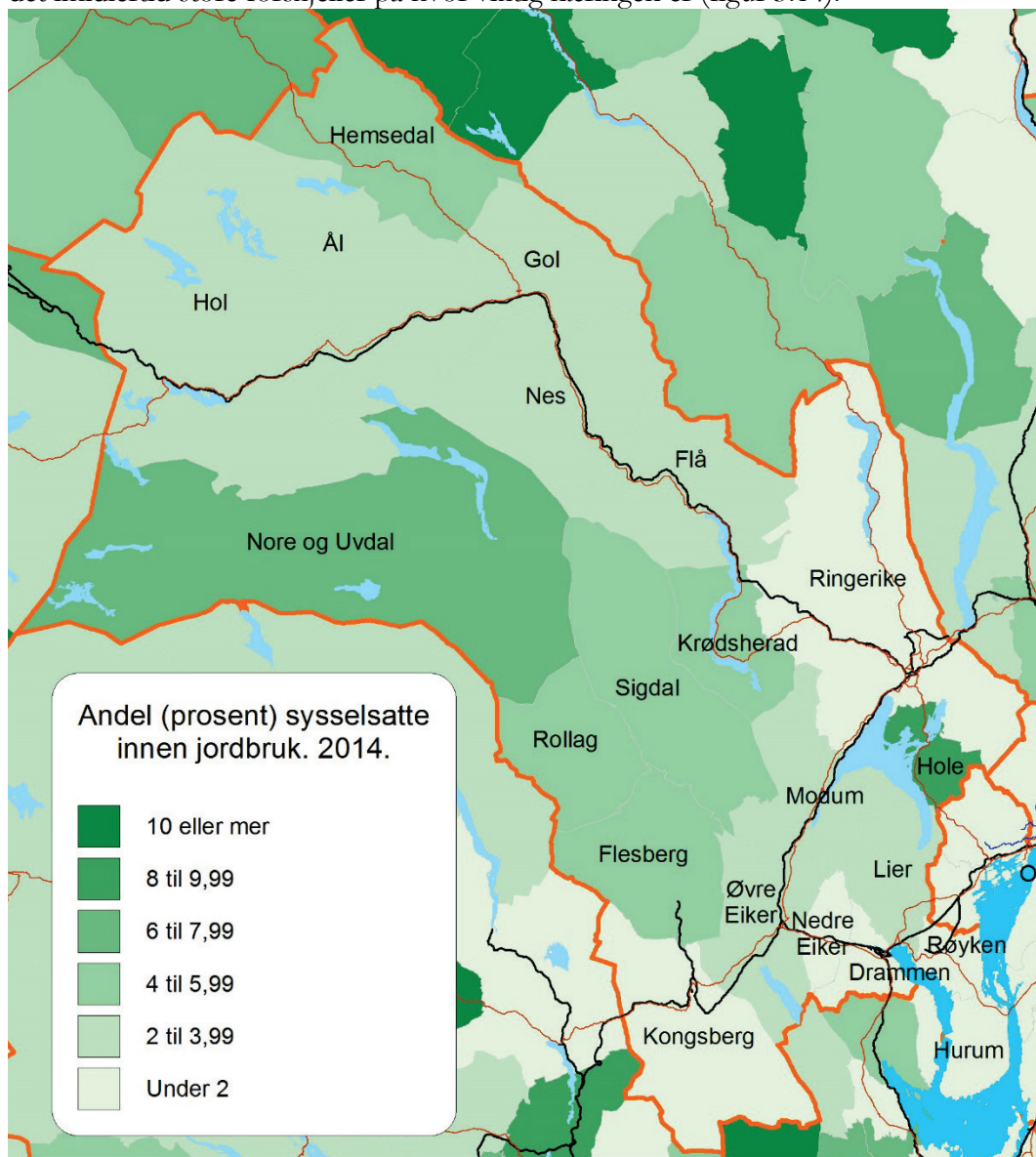
Landbrukssektoren i Norge har sakte men sikkert redusert sin andel av sysselsettingen. I 2004 sysselsatte sektoren rundt 3,0 prosent av arbeidstakerne, mens den i 2004 sysselsatte under 2 prosent. Det er imidlertid noen kjennetegn ved sektoren som gjør den spesielt relevant i Buskerud:

- Den er viktig lokalt for sysselsettingen. Mange kommuner har hver tiende sysselsatt i sektoren.
- Den er stedbunden, det vil si at aktivitetene lar seg i liten grad flytte på, fordi driften er basert på spesifikke fysiske arealer.

- Den har et spesielt arealbehov. Både i forhold til omfang og kvaliteter.
- Den har et ikke ubetydelig transportbehov. Relativt store mengder gods transporteres, både sluttprodukter og innsatsfaktorer. I tillegg har enkelte deler av næringen spesielle behov i form av dyretransport eller transport av ferskvarer som krever kort transporttid.
- En del småbruk lar seg kombinere med annen inntektsgivende arbeid og er dermed viktig for å opprettholde muligheten for bosetning i mindre sentrale strøk.

Det er naturlig å dele sektoren inn i to: jordbruk og skogbruk. Disse næringene driver på ganske forskjellig vis med ulike utfordringer og behov.

Buskerud som helhet ligger omtrent på landsgjennomsnittet med hensyn til andelen sysselsatte innen jordbruk, rundt 1,7 prosent i 2014. Nedgangen i sysselsettingen har imidlertid vært mindre for Buskerud enn for hele landet – landbruket i Buskerud klarer seg altså relativt bra i forhold til landbruket i resten av landet. Internt i fylket er det imidlertid store forskjeller på hvor viktig næringen er (figur 3.14).



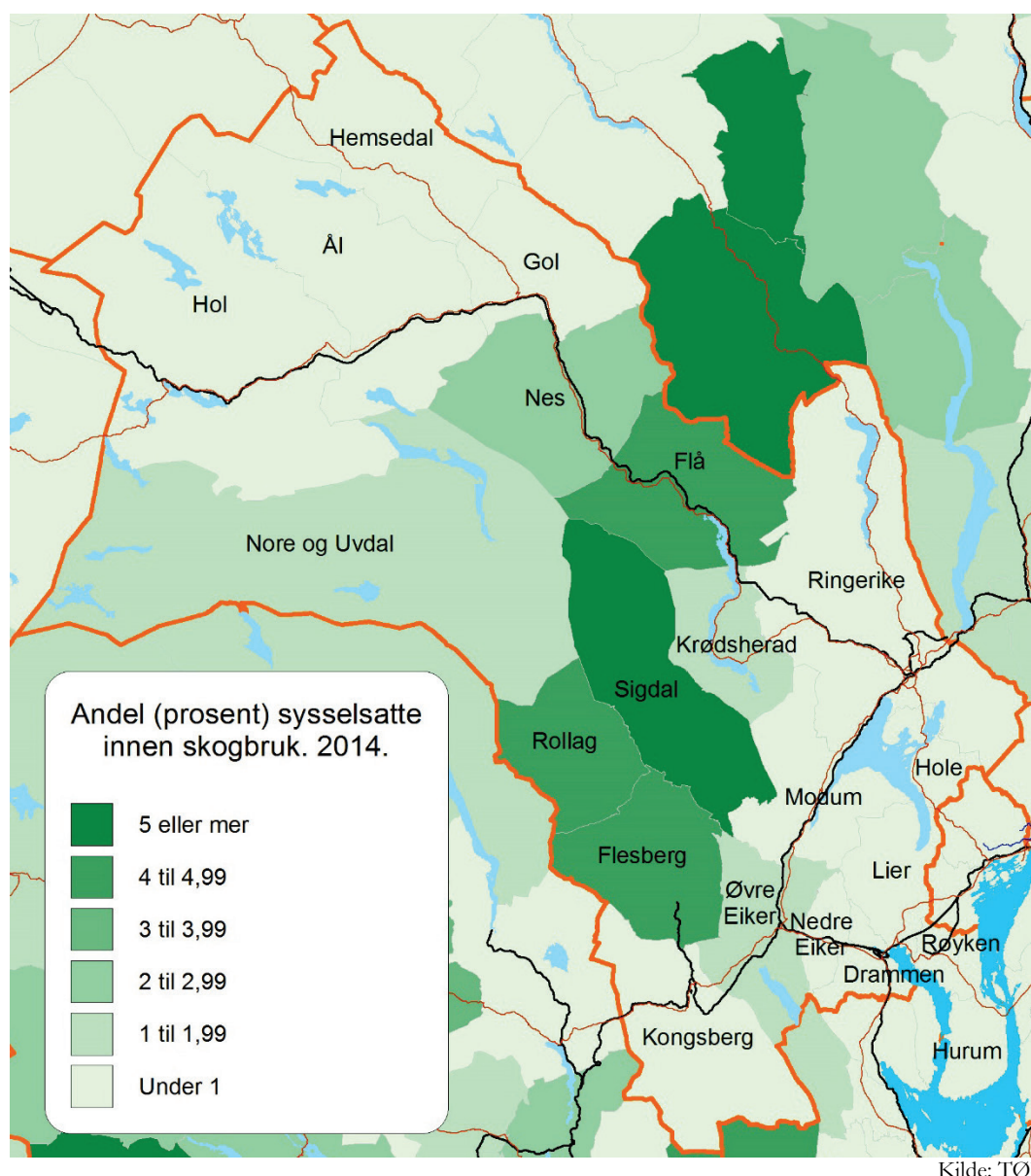
Kilde: TØI

Figur 3.14 Andel sysselsatte i jordbruk etter kommune. 2014. Prosent.

Bykommunene og kommunene langs Oslofjorden har laveste andeler, og her er næringen av liten betydning. Av de sør-østlige kommunene skiller Hole seg ut med 9 prosent av sysselsettingen innen jordbruk. Det er mest i fylket.

Nore og Uvdal er den kommunen med nest størst andel sysselsatte innen jordbruk med litt over 6 prosent. Jordbrukskommunene i Buskerud illustrerer den store variasjonen i geografien. Mens planteproduksjon (slik som korn og hagebruk) dominerer i lavlandet er det husdyrhold som dominerer når en nærmer seg høyfjellet. Særlig sauehold står sterkt i Ål, Hol og Nore og Uvdal. Dette stiller ulike krav til både arealene som benyttes og forholdet til infrastrukturen.

Skogbruk er en mindre næring enn jordbruk, målt i sysselsetting. På landsbasis er det bare 0,3 prosent som arbeider i skogbruksforetak. I Buskerud er denne andelen nærmere 0,6 prosent. Disse andelene har holdt seg ganske stabile de siste 10 årene. Internt i Buskerud er det imidlertid større forskjeller enn det er for jordbruket (figur 3.15).



Figur 3.15 Andel sysselsatte i skogbruk etter kommune. 2014. Prosent.

Som vi ser av figuren går det et «belte» av skogbrukskommuner midt i fylket, fra sør til nord. I praksis er dette områder som ligger lavt nok til at klimaet gir rom for skogproduksjon, men høyt nok til at grunnen ikke var sjøbunn etter siste istid (som gir bedre muligheter for dyrking av jordbruksvekster).

Flå, Sigdal, Rollag og Flesberg har alle rundt 5 prosent av sysselsettingen innen skogbruk, og illustrerer hvor viktig en slik sektor kan være lokalt. Et funksjonelt transportsystem for tømmer vil være en forutsetning for en videre utvikling av sektoren.

3.5.4 Reiseliv

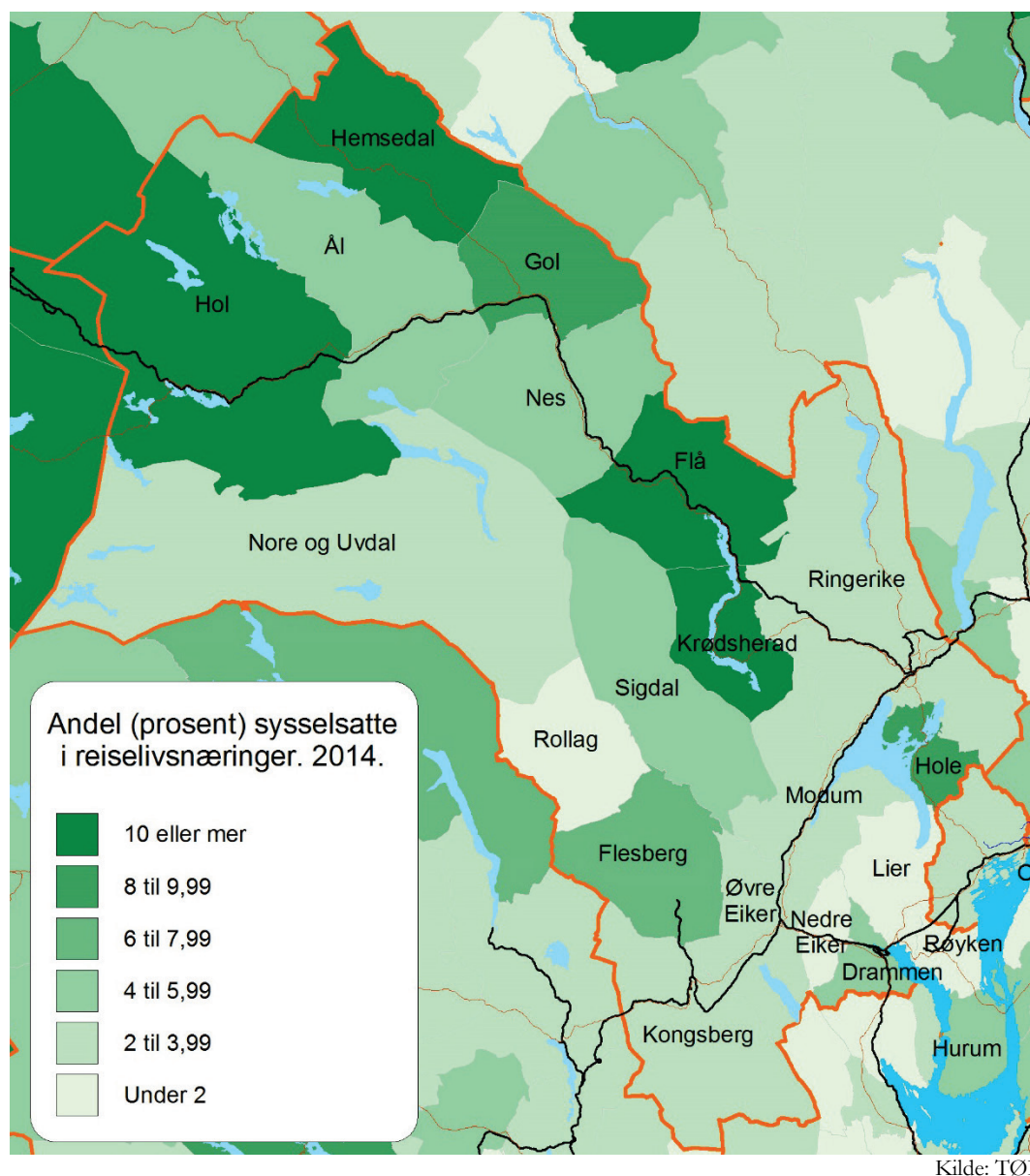
Det er nesten ikke en eneste kommune i Norge som ikke har reiseliv eller turisme som ett av sine satsingsområder i sine planer. Imidlertid viser tallenes tale at det er grunn til nøkternhet i forhold til hva sektoren kan bidra med av sysselsetting. Selv med en svært vid definisjon av «reiseliv» utgjør andelen under 4 prosent av sysselsettingen. Da er alle restauranter, serveringsforetak og overnattingsforetak tatt med. I tillegg er det tatt med tur- og opplevelsesselskaper, museer, drift av severdigheter og fornøylesparker. Mye av disse aktivitetene er rettet mot lokalbefolkningen (for eksempel lokale kafeer) eller næringslivet (konferanshoteller), og vil i liten grad egentlig betegnes som «turistnæring». Men siden det er umulig å skille ut hva som konsumeres av tjenester av lokalbefolkningen er det naturlig å inkludere alt i «reiselivsnæringene».

Andelen som jobber i disse næringene er heller ikke økende. I 2004 jobbet 4,1 prosent i disse næringene, og i 2014 var denne andelen sunket til 3,8.

Det er imidlertid andre grunner enn sysselsettingen på landsbasis til å rette søkelyset mot reiselivsnæringen:

- Næringen kan ha (som landbruk) stor lokal betydning
- Næringen kan være basert på lokale naturressurser (for eksempel skianlegg) og dermed stedbunden.
- Næringen krever gode transportmuligheter for besøkende inn og ut av regionen
- Næringen er kanskje den eneste næringen der en del av selve virksomheten består i å «selge» regionen. Næringen driver aktiv markedsføring som resten av regionen drar nytte av.
- Næringen tilbyr tjenester som også lokalbefolkningen kan benytte, og medvirker dermed til at regionen er attraktiv for fastboende.

Buskerud som helhet ligger svært nær landsgjennomsnittet med hensyn til sysselsettingsandel og utvikling siste 10 år. Imidlertid er det svært store interne forskjeller, slik figur 3.16 viser. I fire kommuner (Flå, Krødsherad, Hemsedal og Hol) jobber mer enn hver tiende sysselsatt innen reiselivsnæringene. I tillegg er det tre kommuner til (Hole, Gol og Flesberg) der andelene er over 6 prosent.

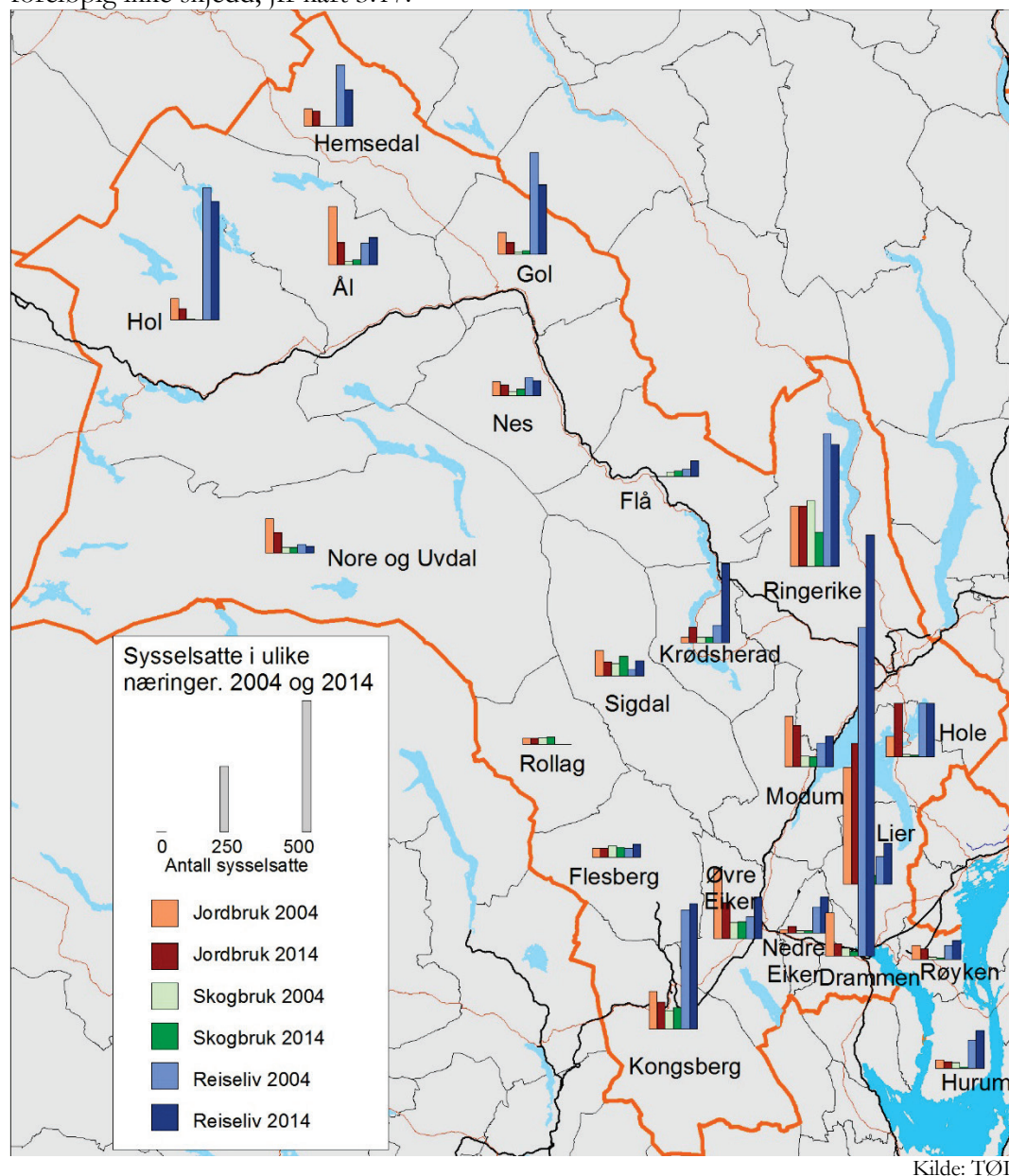


Figur 3.16 Andel sysselsatte i reiselivsnæringene etter kommune. 2014. Prosent.

Mesteparten av fylkets nordlige del har altså et stort innslag av reiselivsnæringene, noe som vel ikke var så uventet. Og her er reiselivsnæringene en av de viktigste næringsveiene lokalt. De store avstandene til transportknutepunktene og store befolkningskonsentrasjoner gir imidlertid noen utfordringer med hensyn til persontransporten inn mot destinasjonene.

Det har etter hvert vokst fram noen muligheter for kombinasjonsbruk av landbruk og reiseliv, med småskala overnattingsvirksomhet, lokal mat (gårdsysterier, siderproduksjon, pølseproduksjon o.l.), servering og opplevelsesnæringene (jakt, fiske). Disse kombinasjonene gir både mulighet til å ta vare på mindre bruk og sysselsettingen innen disse, og til å utvikle reiselivsprodukter som er basert på lokal kompetanse og ressurser.

Med en generell nedgang i sysselsetting innen landbruk kunne en derfor håpe at nedgangen kunne kompenseres av en tilsvarende oppgang innen reiseliv. Dette har foreløpig ikke skjedd, jfr kart 3.17.



Kilde: TØI

Figur 3.17. Antall sysselsatte i jordbruk, skogbruk og reiseliv. Absolutte tall. 2004 og 2014.

Figur 3.17 viser at det faktisk er de kommunene med relativt minst landbruk (urbane kommune sør-øst i fylket) som har hatt sterkest oppgang i reiselivsrelatert sysselsetting. Det er imidlertid ikke mulig å trekke noen entydig konklusjon om sammenhengen mellom landbruk og reiseliv på bakgrunn av kartet; reiseliv er svært konjunkturavhengig, og inneholder i tillegg bransjer som ikke drar veksler på noen koblinger til landbruk (konferanse- og hotellvirksomhet rettet mot næringslivet, restauranter og serveringstjenester der lokalbefolkningen er hovedkunde osv).

4 Pendling

Pendling er det å bo i en kommune samtidig som en arbeider i en annen. Pendling er interessant som en indikator på a) regional integrasjon, b) utviklingen i næringslivet og c) transportarbeid for daglige reiser. I dette kapitlet utvider vi perspektivet til også å omfatte utvikling i arbeidsreiser blant de som arbeider i samme kommune som de er bosatt.

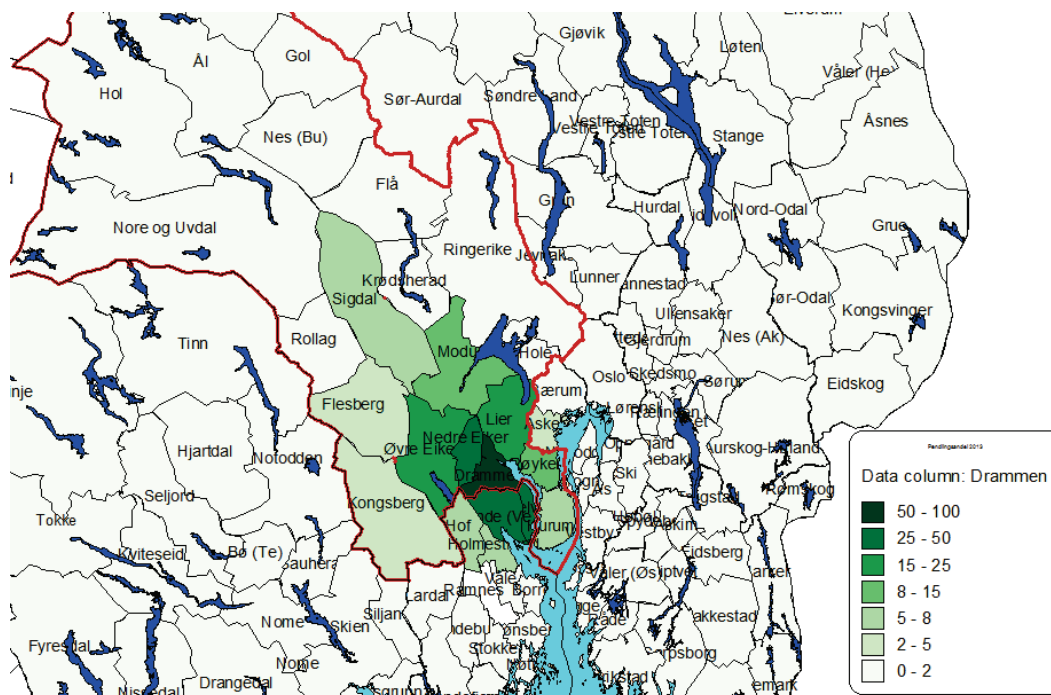
4.1 Dagens pendlingsmønster

Vi har sammenstilt data om arbeidssted og bosted i 2013 for utvalgte kommuner og sett på hvor sysselsatte i kommunene Drammen, Kongsberg, Ringerike, Hole, Nes og Gol er bosatt. For sammenligningsskyld har vi også tatt med kommunene Oslo, Bærum og Asker. Bostedsområdet er tatt ut for de åtte Østlandsfylkene. Her har vi presentert kommunene Bærum, Asker, Svelvik, Sande og Notodden separat, mens øvrige kommuner utenom Buskerud er aggregert opp til fylkesnivå.

Tabell 4.1: Arbeidssted og Bosted 2013, antall. Kilde: registerbasert sysselsettingsstatistikk, SSB.

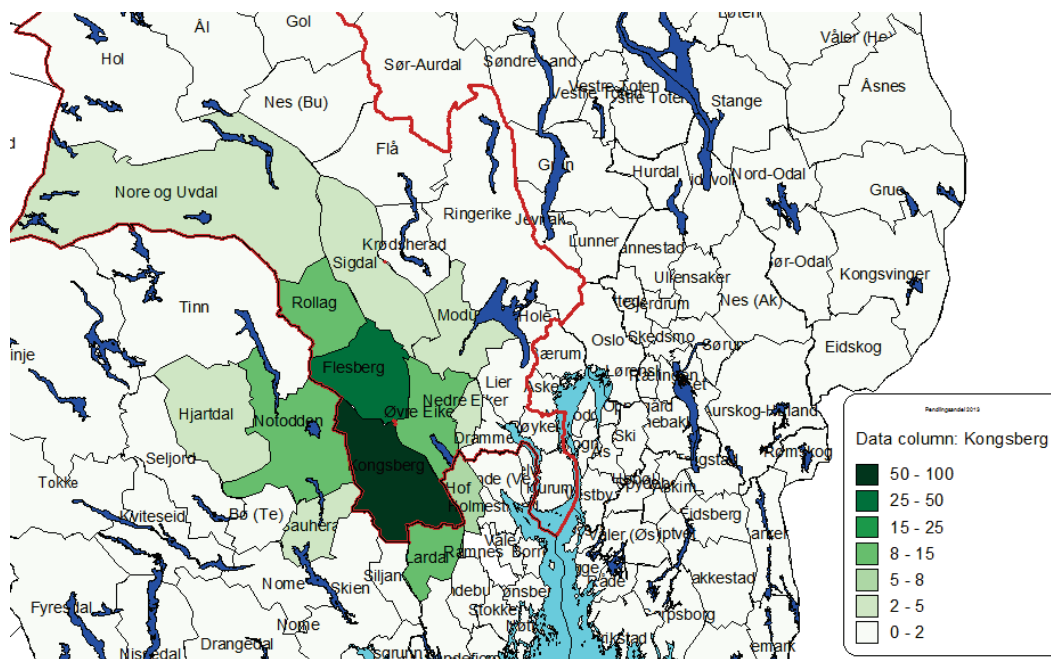
2013	Arbeidssted								
Bosted	Drammen	Kongsberg	Ringerike	Hole	Nes	Gol	Oslo	Bærum	Asker
Østfold	146	35	39	8	0	3	11659	838	196
Romerike og Follo	431	75	81	18	3	9	70890	4651	822
Bærum	531	69	147	27	3	2	24216	28559	2937
Asker	782	81	44	10	0	1	8794	5866	11265
Oslo	1225	254	287	52	12	20	280636	19963	3762
Hedmark	61	19	29	2	0	5	4667	400	130
Oppland	86	28	1387	108	4	69	5272	503	148
Drammen	17777	589	54	5	2	1	4084	1361	1368
Kongsberg	487	11376	27	1	2	0	432	108	67
Ringerike	195	41	10090	753	4	10	1140	712	148
Hole	50	2	862	1066	1	1	537	464	116
Flå	5	0	16	0	44	20	32	3	0
Nes (Busk.)	13	5	7	1	1212	257	48	7	5
Gol	13	1	17	2	67	1884	74	6	6
Hemsedal	9	1	2	1	3	125	52	2	5
Ål	7	3	13	0	12	288	58	9	1
Hol	7	1	13	0	9	68	57	16	1
Sigdal	101	48	16	0	4	1	46	8	4
Krødsherad	20	11	99	2	1	2	43	6	3
Modum	680	191	251	19	3	3	252	57	36
Øvre Eiker	1602	1007	47	5	4	0	495	133	137
Nedre Eiker	3773	406	23	5	6	2	921	298	330
Lier	2491	87	41	4	3	1	1867	1158	1309
Røyken	1010	47	12	2	2	1	2168	1310	1895
Hurum	341	14	10	0	0	1	567	262	356
Flesberg	31	551	7	0	0	0	30	3	3
Rollag	11	74	1	0	0	0	17	4	2
Nore og Uvdal	24	44	0	0	27	8	20	6	6
Svelvik	922	28	5	1	0	1	225	92	83
Sande	1251	25	2	0	0	3	381	116	165
Vestfold øvrig	1203	596	45	13	4	15	5524	960	492
Notodden	60	608	3	0	0	0	161	27	18
Telemark øvrig	160	318	27	3	0	3	2406	323	103

Fra tabell 4.1 er det interessant å merke seg at det er betydelig utpendling fra enkelte kommuner i Buskerud, inkludert Drammen. Relativt er pendlingen mot Oslo og Asker og Bærum sterkest i Røyken. Røyken og Hurum kommuner ligger også innplassert i Oslo bo- og arbeidsmarkedsregion (Gundersen og Jukvam, 2013). Drammen har også en relativt stor utpendling mot Oslo og Asker og Bærum, mer enn 6700 personer.



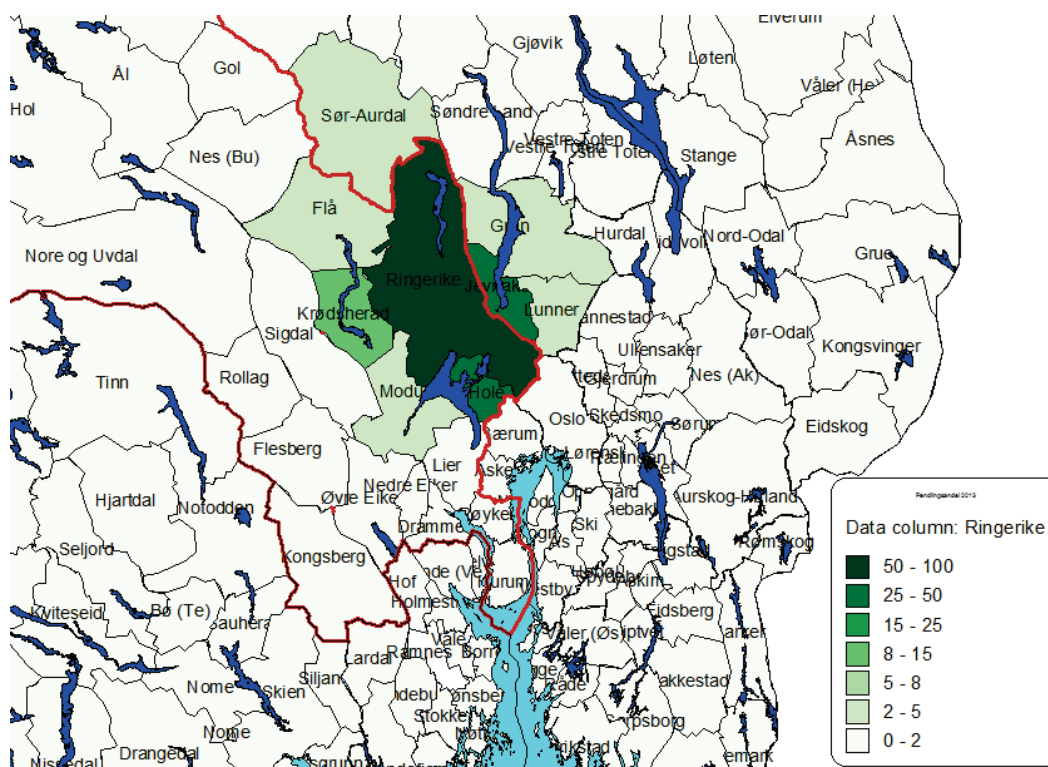
Figur 4.1 Pendling til Drammen i andel av sysselsatte (prosent).

Figur 4.1 viser andelen sysselsatte i de ulike kommunene, som har arbeidssted Drammen. Figuren viser at pendlingsområdet til Drammen i hovedsak strekker seg sørover og vestover. Drammens BA-region består av kommunene Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker, Lier, Modum, Sigdal, Sande og Svelvik. Dette passer godt med observert pendling til Drammen.



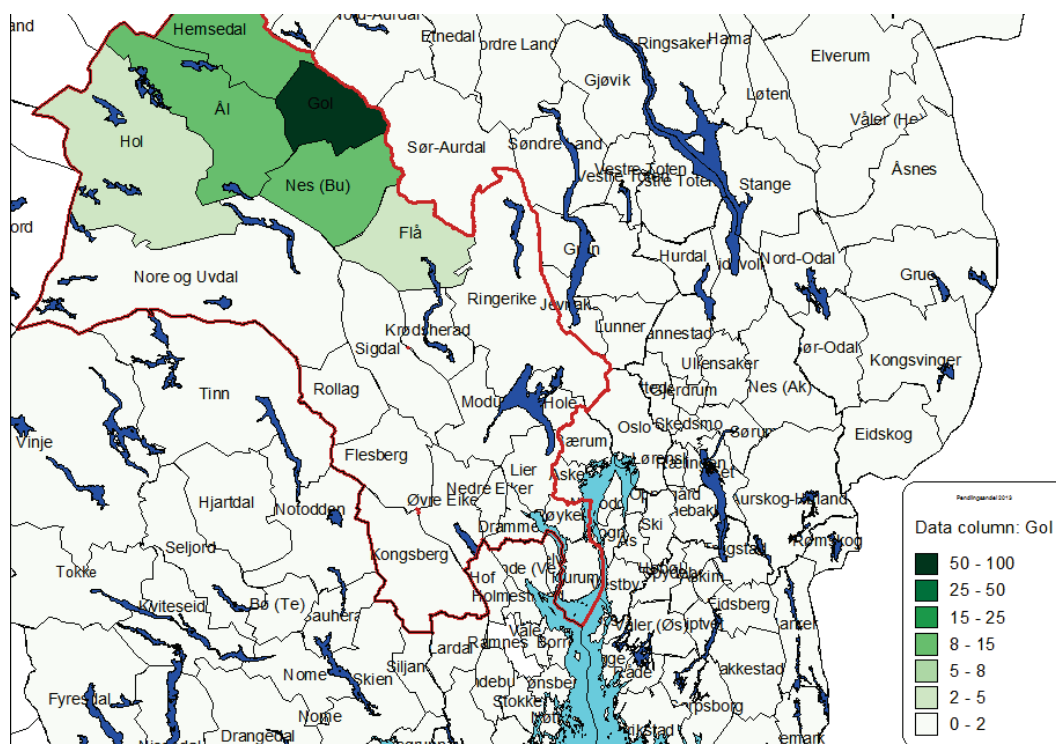
Figur 4.2 Pendling til Kongsberg i andel av sysselsatte (prosent).

En viktig forskjell mellom Drammen og Kongsberg, er at en lang større andel av de sysselsatte i Kongsberg kommune også bor i Kongsberg kommune. Over 80 prosent mot 55 prosent for Drammen. I tillegg er det et betydelig antall som pendler inn til Kongsberg, særlig fra Øvre Eker (1007) og Notodden (608), men også fra Drammen (589), Flesberg (551), Nedre Eiker (406) og Oslo (254). Pendlingsområdet overlapper særlig med Drammens i tilfellet Øvre Eiker.



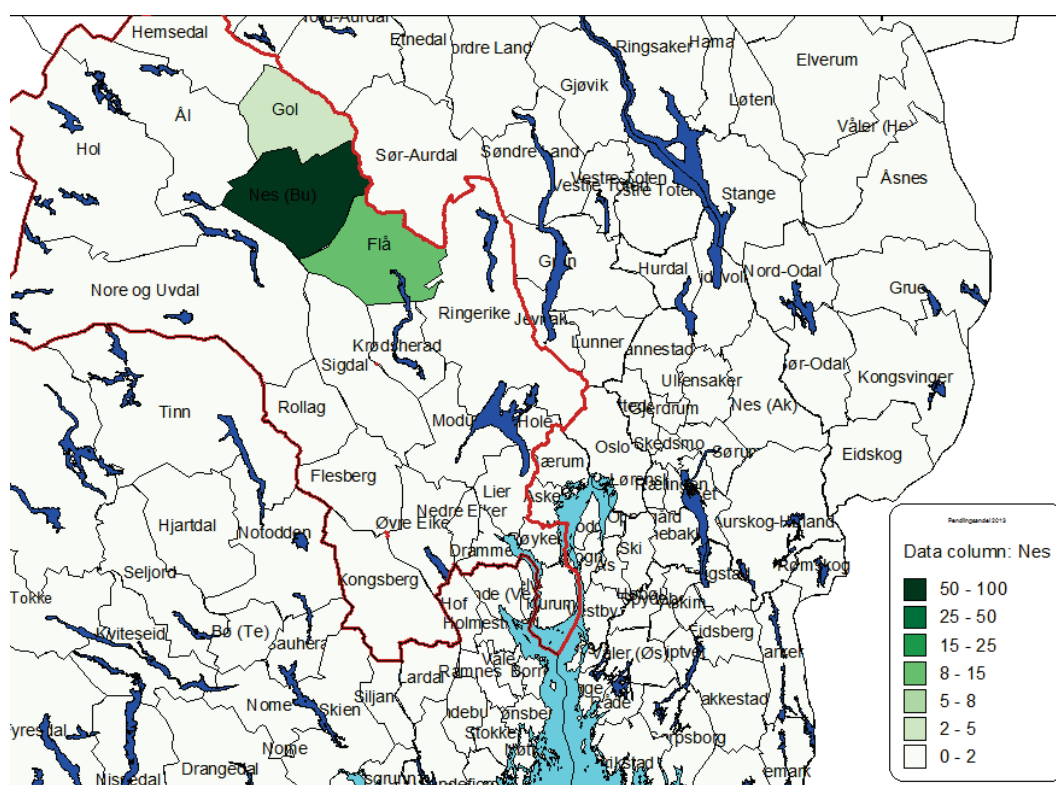
Figur 4.3 Pendling til Ringerike i andel av sysselsatte (prosent).

Figur 4.3 viser at Ringerike har et langt mindre pendlingsomland enn Drammen og Kongsberg. Det er imidlertid betydelig innpendling fra Hole og Jevnaker.



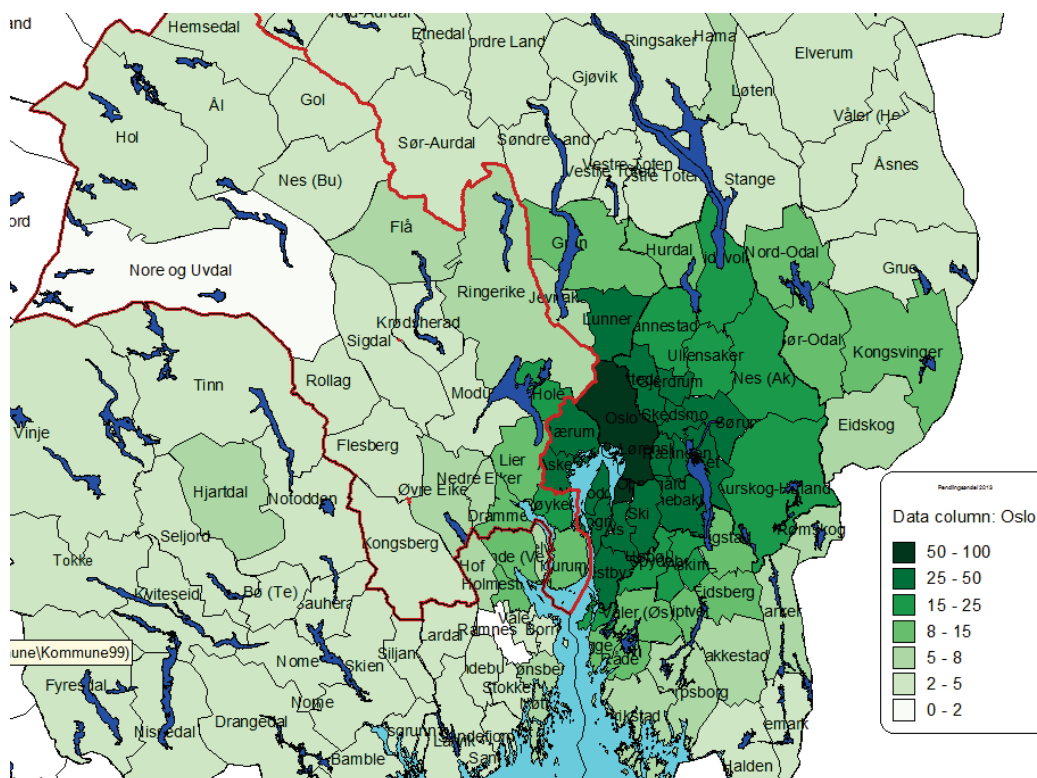
Figur 4.4. Pendling til Gol i andel av sysselsatte (Prosent).

Figur 4.4. Viser pendling til Gol. I hovedsak fra Ål (288), Nes (257) og Hemsedal (125).



Figur 4.5 Pendling til Nes i andel av sysselsatte (prosent).

Figur 4.5 viser at det er lite innpendling til Nes. Til sammen er det om lag 100 personer som pendler inn fra Flå og Gol.



Figur 4.6 Pendling til Oslo i andel av sysselsatte (prosent).

Figur 4.6 viser innpendling til Oslo. Figuren er tatt med som illustrasjon på hvor dominerende stilling Oslo har i Østlandsområdet. Samtidig kommer det fram av figuren at større andeler av befolkningen i kommunene øst for enn vest for Oslo pendler inn til byen. Fra Buskerud er det særlig Røyken, Lier og Hole som har mye pendling mot Oslo.

4.2 Endret pendling mellom 2001 og 2013

På overordnet nivå er den viktige endringen i pendlingsaktivitet for Buskerud at flere pendler til Buskerud. Da særlig fra Oslo, Asker og Bærum og til Drammen, Kongsberg og Ringerike. Tabell 4.2. viser endringen i pendlingsstrømmene mellom 2001 og 2013. Personenes arbeidssted vises horisontalt og bosted vertikalt. Kommunen i Buskerud er uthevet. Utenom Buskerud er kommunene gruppert for å få fram interessante størrelser.

Tabell 4.2: Endring i pendling og sysselsatte i egen kommune mellom 2001 og 2013, antall.

Kilde: registerbasert sysselsettingsstatistikk, SSB.

	Arbeidssted								
	endring 2001 - 2013								
Bosted	Drammen	Kongsberg	Ringerike	Hole	Nes (Busk.)	Gol	Oslo kommune	Bærum	Asker
Østfold	32	14	16	2	0	1	581	69	6
Romerike og Follo	156	20	34	1	2	-4	3725	1279	161
Bærum	220	37	70	9	3	-1	2376	3829	467
Asker	349	46	26	5	-1	0	505	895	891
Oslo	516	159	161	21	6	-6	45752	7840	1205
Hedmark	-74	0	-6	-6	-1	-6	-1526	-77	12
Oppland	-40	5	184	48	-10	25	-1537	-13	18
Drammen	1534	458	25	-2	-2	-8	89	111	358
Kongsberg	91	1377	1	0	2	-4	-127	38	27
Ringerike	17	9	-191	247	-1	3	-89	170	31
Hole	15	0	179	136	1	1	92	117	65
Flå	-3	-6	6	0	-13	-6	6	2	-16
Nes (Busk.)	-24	-4	-2	0	-15	7	-28	-5	3
Gol	-16	-1	5	2	0	-20	4	0	3
Hemsedal	-7	1	-2	1	-1	50	0	-6	4
Ål	-11	-4	7	0	1	94	-14	-7	-2
Hol	-11	-5	8	-1	3	13	-9	4	-1
Sigdal	17	15	-7	-1	-2	-1	-16	1	-9
Krødsherad	-18	2	0	-3	1	0	-16	-10	-1
Modum	89	106	7	11	0	-1	-55	-12	0
Øvre Eiker	207	449	17	-5	3	-1	20	30	54
Nedre Eiker	182	264	1	0	6	-3	16	51	81
Lier	307	50	18	-4	3	-3	42	199	206
Røyken	264	38	6	2	2	-1	50	180	449
Hurum	31	4	2	-1	0	-1	-45	15	80
Flesberg	6	43	4	0	0	0	-2	-5	0
Rollag	-6	9	-2	0	0	-1	-4	0	0
Nore og Uvdal	5	3	-2	-2	2	4	-27	0	5
Svelvik	20	16	0	0	0	1	-76	13	15
Sande	198	4	-3	0	0	3	37	34	75
Vestfold øvrig	499	170	11	3	2	5	12	166	88
Notodden	26	267	0	0	0	-1	-79	4	11
Telemark øvrig	36	129	-7	-6	0	1	-715	-28	-13

NB Fargene i tabellen er kun ment for å gi leseren et enkelt overblikk, skalaen er unik for hver kolonne⁶.

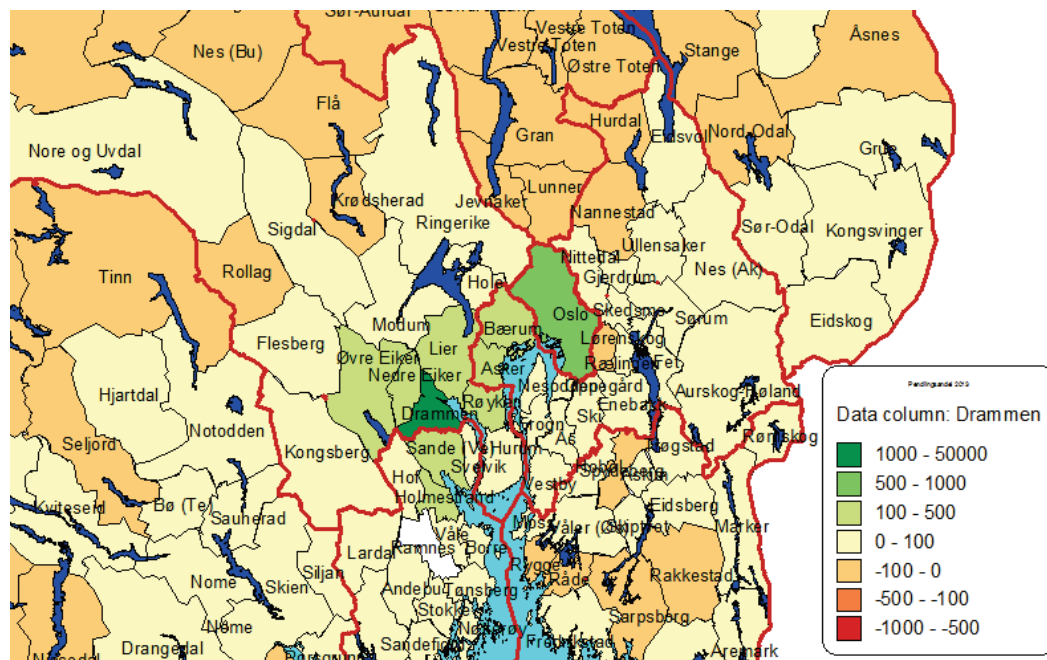
Fra tabell 4.2. kan vi se at økningen i pendling til Drammen i hovedsak har kommet fra Oslo, Asker og Bærum, Vestfold og de umiddelbare omlandskommunene.

⁶ Hver kolonnes høyeste verdi er grønn, og laveste verdi er rød, mellom det er det laget en fargeskala.

Til Kongsberg har den sterkeste økningen kommet fra Drammen og Øvre Eiker. Men det har også vært en betydelig økning fra Notodden, Vestfold og Oslo. Ringerike har hatt en litt spesiell utvikling. Med økt innpendling, fra Oslo, Hole og Oppland (i hovedsak Jevnaker), samtidig som antallet som både er bosatt og sysselsatt i Ringerike har gått ned. I Hole er den største endringen at flere arbeider i Hole, samtidig som de er bosatt på Ringerike.

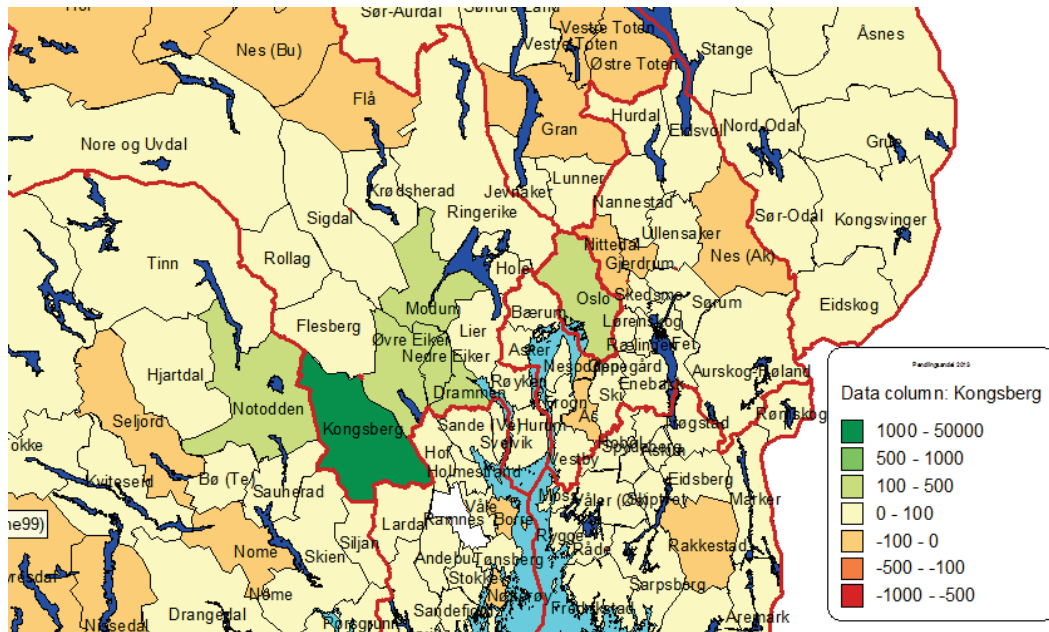
For kommunene Nes og Gol er det i hovedsak mindre endringer. For Gol er det en økning i pendling inn, særlig fra Ål og Hemsedal, men antall pendlere er fremdeles lavt.

Ser vi på samspillet mellom Buskerud og Oslo, Asker og Bærum, finner vi økt integrasjon. Det vil si at det er økt pendling begge veier, men relativt sett er det en endring i retningsbalansen. Flere fra Oslo, Asker og Bærum ønsker å arbeide i Buskerud enn tidligere, og i absolutte tall er disse flere enn antallet nye pendlere fra Buskerud til Oslo, Asker og Bærum.



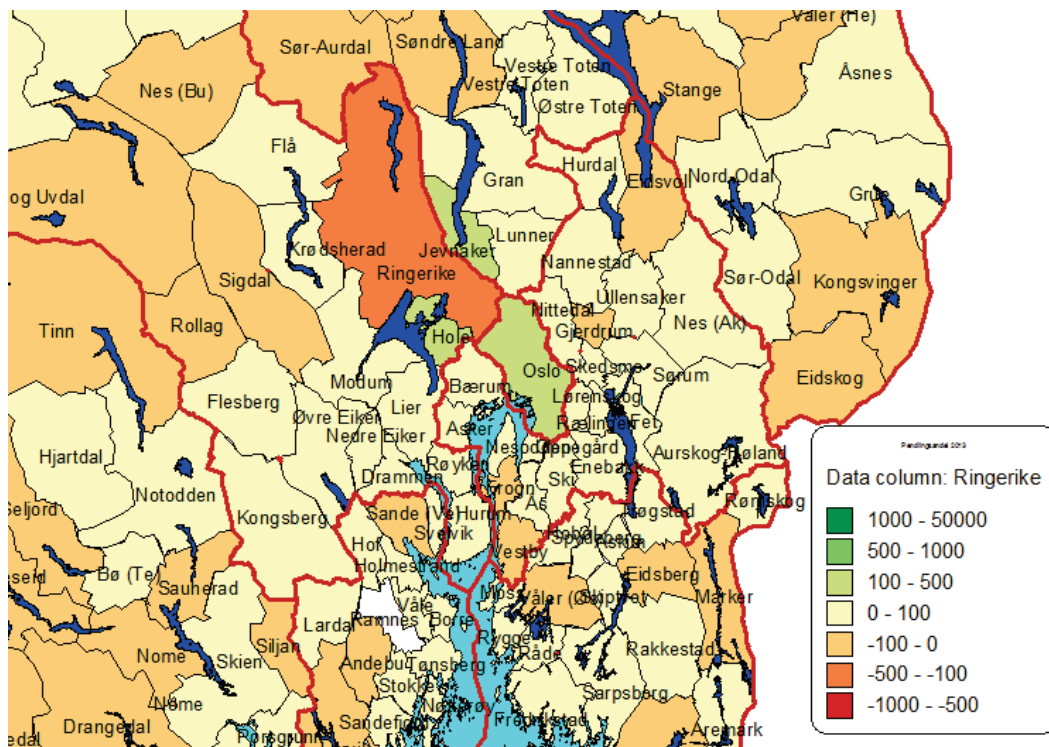
Figur 4.7. Endring i antall bosatte med arbeidssted Drammen mellom 2001 og 2013 (antall).

Figur 4.7 viser hvor økningen i innpendling til Drammen har funnet sted. Hovedtrekket er økning i nærområdene, uendret eller nedgang fra det fjernere omlandet.



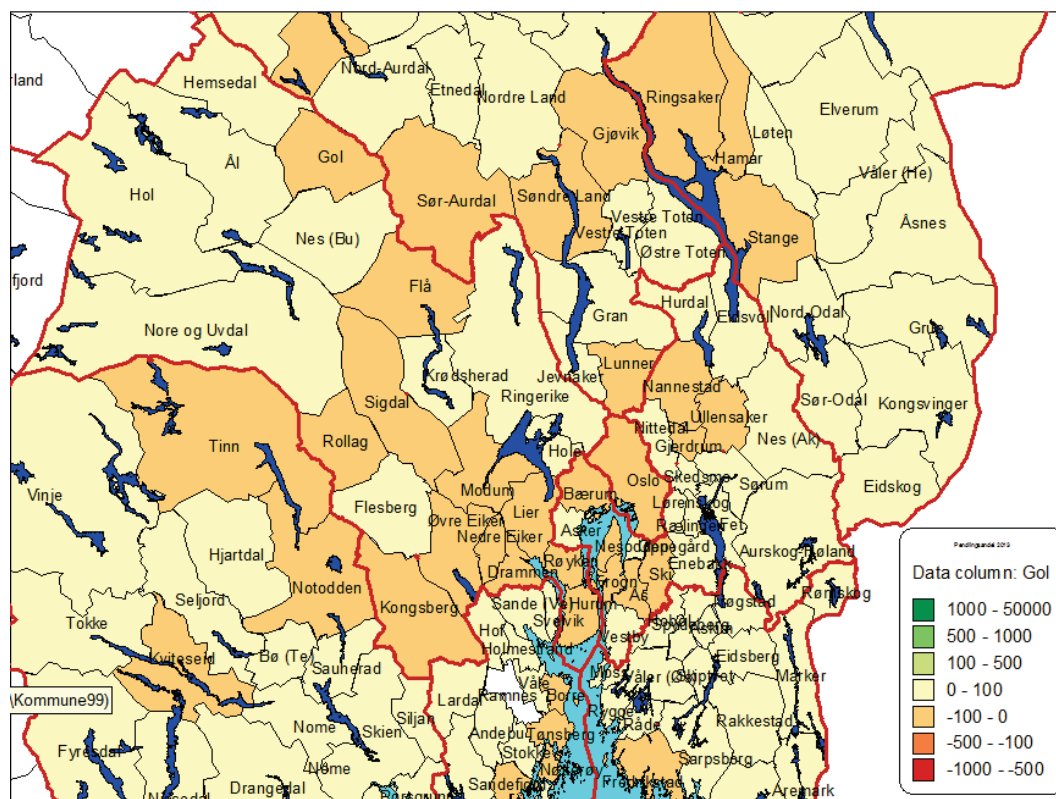
Figur 4.8 Endring i antall bosatte med arbeidssted Kongsberg mellom 2001 og 2013 (antall).

Figur 4.8. Viser at antall bosatte i Kongsberg, med arbeidssted Kongsberg har økt. I tillegg har det vært en økning i pendling inn fra særlig Notodden og Øvre Eiker.



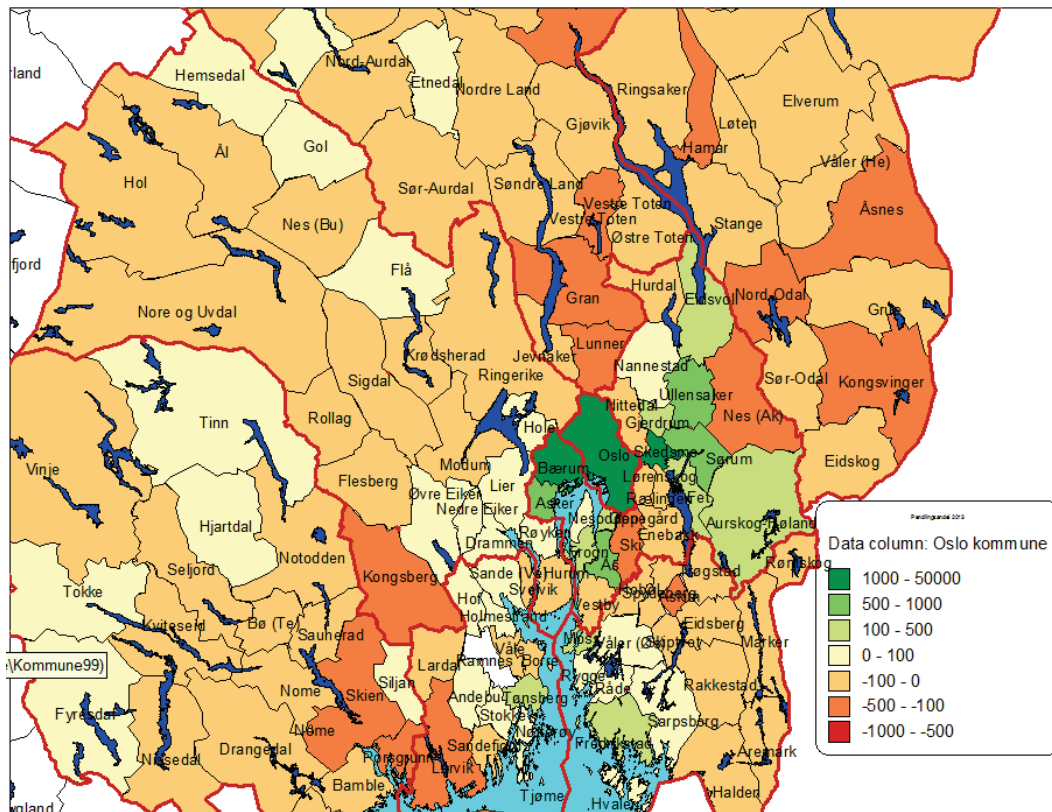
Figur 4.9 Endring i antall bosatte med arbeidssted Ringerike mellom 2001 og 2013 (antall).

Figur 4.9 viser endring i pendling med arbeidssted Ringerike. Sysselsatte i som bosatt i egen kommune er betydelig redusert.



Figur 4.10 Endring i antall bosatte med arbeidssted Gol mellom 2001 og 2013 (antall)

Figur 4.10 viser at det er lite endring i pendlingen til Gol mellom 2001 og 2013.



Figur 4.11 Endring i antall bosatte med arbeidssted Oslo kommune mellom 2001 og 2013 (antall).

Figur 4.11 viser at det har vært mindre endringer i pendlingen til Oslo fra Buskerudkommunene, med unntak av nedgangen i pendling fra Kongsberg til Oslo. Dette står i kontrast til økt Oslorettet pendling fra Romerikskommunene, Moss og Fredrikstad.

4.3 Bosted og arbeidssted i Buskerud

Tabell 4.3 er en sammenstilling av bosted og arbeidssted for alle kommuner i Buskerud fylke.

Tabell 4.3 antall sysselsatte og bosatte fordelt på kommuner i Buskerud.

2013	Arbeidssted																					
Bosted	Drammen	Kongsberg	Ringerike	Hole	Flå	Nes (Busk.)	Gol	Hemsedal	Ål	Hol	Sigdal	Krødsherad	Modum	Øvre Eiker	Nedre Eiker	Lier	Røyken	Hurum	Flesberg	Rollag	Nore og Uvdal	
Drammen	17777	589	54	5	2	2	1	2	6	9	15	13	131	580	1121	2810	395	92	3	1	7	
Kongsberg	487	11376	27	1	1	2	0	0	1	0	11	3	24	203	99	101	8	3	82	20	28	
Ringerike	195	41	10090	753	3	4	10	0	5	6	23	68	219	48	48	75	17	12	2	0	1	
Hole	50	2	862	1066	0	1	1	0	0	0	1	8	17	2	3	33	5	0	0	0	0	
Flå	5	0	16	0	353	44	20	2	10	1	3	10	4	0	4	0	10	0	0	0	0	
Nes (Busk.)	13	5	7	1	24	1212	257	2	88	9	2	1	3	1	3	1	0	0	0	0	6	
Gol	13	1	17	2	9	67	1884	51	193	13	3	4	1	2	3	0	3	0	0	0	3	
Hemsedal	9	1	2	1	0	3	125	955	18	5	0	0	0	2	1	0	2	0	0	0	1	
Ål	7	3	13	0	2	12	288	9	1863	120	1	0	3	2	1	0	1	0	0	1	1	
Hol	7	1	13	0	4	9	68	4	185	1979	3	1	3	0	2	2	0	0	1	1	10	
Sigdal	101	48	16	0	1	4	1	0	4	1	1248	41	190	70	56	16	2	0	12	2	1	
Krødsherad	20	11	99	2	22	1	2	0	3	0	45	749	96	14	7	5	2	0	1	0	1	
Modum	680	191	251	19	0	3	3	2	2	3	89	123	3761	473	258	178	18	5	3	2	2	
Øvre Eiker	1602	1007	47	5	0	4	0	0	0	2	26	11	246	3681	946	388	36	6	10	1	4	
Nedre Eiker	3773	406	23	5	0	6	2	0	0	0	17	8	109	818	3876	807	93	19	3	0	3	
Lier	2491	87	41	4	1	3	1	0	1	1	4	1	31	95	187	4868	264	38	1	2	1	
Røyken	1010	47	12	2	0	2	1	0	1	2	0	0	13	32	72	563	2925	224	1	0	1	
Hurum	341	14	10	0	0	0	1	0	0	1	0	1	6	15	17	186	414	2049	0	0	1	
Flesberg	31	551	7	0	0	0	0	1	0	1	12	1	7	27	19	11	1	0	619	49	23	
Rollag	11	74	1	0	1	0	0	0	0	1	1	0	3	3	2	3	0	0	42	476	51	
Nore og Uvdal	24	44	0	0	0	27	8	0	3	14	1	1	3	4	5	1	2	0	4	67	1128	

Hovedbudskapet fra tabell 4.3 er at pendlingsvolumene i Buskerud relativt små. Folk bor og arbeider i stor grad i egen kommune.

De litt større pendlingsstrømmene som fremkommer i tabellen skyldes i hovedsak intern pendling innenfor «Drammen tettsted». Dette sammenhengende bebygde området, med sentrum i Drammen, strekker seg også inn i nabokommunene. Pendling ut av fylket og inn til de største kommunene i fylket er beskrevet i kap 4.1 og 4.2.

5 Oppsummering og vurderinger

Notatet «Befolkning og bolig – Buskerud» (Barlindhaug og Sørli, mai 2015) viser at 70 prosent av befolkningen i fylket er konsentrert i byene Kongsberg, Hønefoss og Drammen med de tre omlandskommunene Lier, Nedre Eiker og Røyken. Fylket er grovt sett delt i en befolkningstung nedre del som har høy befolkningsvekst, og en øvre del med lav eller negativ befolkningsvekst. Unntaket fra dette bildet er kommunene i øvre Hallingdal som har hatt høyere befolkningsvekst de siste ti år enn kommunene i nedre Hallingdal og Numedal. Flere av de befolkningsrike kommunene i nedre Buskerud står foran en kraftig eldrebølge – høyere enn landsgjennomsnittet - de neste ti årene.

Det er trekk i boligmarkedet - med relativt sterkere boligvekst og boligprisvekst rundt Kongsberg og i Øvre Hallingdal enn i kommunene nærmere Oslo. Det kan tyde på at det er en utstrakt vekstkraft i Buskerud fylke også utenfor det nære omlandet til Oslo. Et annet typisk trekk er at det er en lav andel bymessig boligbebyggelse med leiligheter i blokk. Drammen utgjør her et unntak. Å øke tilbudet av boliger i byer og tettsteder kan være viktig både for å møte en kommende eldrebølge og for å konkurrere om fremtidig arbeidskraft som etterspør byliv og urbane bokvaliteter.

Buskerud fylke har et relativt allsidig og stabilt næringsgrunnlag innenfor ulike industrigrener, tjenesteytende næringer, flere primærnæringer og reiseliv. Fylket er hverken dominert av typiske oppgangs- eller solnedgangsnæringer. Nedre deler av fylket er tett integrert med Osloregionen som gir denne delen av fylke et ekstra bein å stå på. Veksten i arbeidsplasser i perioden 2004-2009 (før finanskrisen) var betydelig i store deler av fylket, også innenfor primærnæringene. Etter 2009 har veksten i hovedsak skjedd i de nedre delene av fylket.

Arbeidspendlingen fra kommunene i Nedre Buskerud mot Drammen og Kongsberg har økt mer enn pendlingen mot Oslo. Motstrømspendling fra Oslo, Asker og Bærum mot Drammen, Kongsberg og Hønefoss øker mer enn pendlingen motsatt vei. I en situasjon med lav arbeidsløshet er dette sannsynligvis mest et uttrykk for at disse byene har mange attraktive arbeidsplasser.

Transportmønsteret for hverdagsreiser er delt mellom de befolkningsrike nedre kommunene som er påvirket av trengselen i veisystemet inn mot Oslo, og resten av fylket som har god fremkommelighet i veinettet. Kollektivandelene gjenspeiler denne situasjonen. Det er i første rekke trafikk til/fra Oslo og til/fra/internt i Drammen som gir grunnlag for økt satsing på kollektivtrafikk. Fremkommelighet for bussene i dette området kan bli et økende problem om det ikke tas grep for å regulere veitrafikken i rushtida og andre tiltak for å slippe fram bussene.

Integrasjon av arbeidsmarkedene i Nedre deler av Buskerud og Oslo og Akershus, med pendling i begge retninger, vil gi et økende behov for å integrere kollektivsystemene.

Bilen er dominerende transportmiddel i hele fylket. For å øke potensialet for flere gå- og sykkelreiser, er det fornuftig å løse fremtidig befolkningsvekst gjennom fortetting innenfor eksisterende by og tettstedsområder.

Valg av løsning for fremtidig hovedvegforbindelser mellom Østlandet og Vestlandet vil få stor betydning for trafikkmengdene og særlig tungtrafikken, gjennom Buskerud.

Referanser

- Barlindhaug, R og K Sørle (2015): *Befolkning og bolig – Buskerud*. NIBR notat mai 2015.
- Brakar 2015: Ikke publisert tabell, del av underlagsmaterialet for *Kollektivtrafikkstrategi for Buskerud* (mai 2015).
- Furre, H. mfl. (2012) «I pose og sekk? Utredning om hensiktsmessigheten ved et høyere innovasjonsinnhold i de distrikts- og regionalpolitiske virkemidlene» *NIBR/Oxford-rapport 2012*, med H. Furre, B. Brastad, F. Gundersen, S. Johansen, Aa. Johansen Horringmo og A. Flatnes, Kristiansand: Oxford.
- Gundersen, F. (2009) «Sentralisering og bedriftsdynamikk» *NIBR-rapport 2009:6*, Oslo: NIBR.
- Gundersen, F. og D. Juvkam (2013) «Inndeling i senterstruktur, sentralitet og B-A-regioner», *NIBR-rapport 2013:1*.
- Gundersen, F. og J. Aarhaug (2014) «Transportinfrastruktur som vegen til bærekraftige regioner», *Rapport 1346/2014*, Oslo: Transportøkonomisk institutt
- Onsager, K. mfl (2010) «Kompetanseintensive næringer og tjenester – lokalisering og regional utvikling» *NIBR-rapport 2010:20*, med K. Onsager, F. Gundersen, B. Langset og K Sørle, Oslo: NIBR.
- RVU 2013/2014: Spesialuttak fra Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/2014.
- SSB, statistikkbanken, fylkesfordelt kollektivtransportstatistikk.
- Statens vegvesen 2014: *Konseptvalgutredning (KVU) for Buskerudpakke 2*.
- Statens vegvesen 2015: *Utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet*.
- Sørle K, Aure M og Langset B: «Hvorfor flytte? Hvorfor bli boende?» *NIBR-rapport 2012:22*.
- Wasstøl M. mfl. (2013), «Ny E16 – konsekvenser for Hønefoss», *Rambøll-rapport 2013-03-08*.

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 Forskningssenter 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 trafiksikkerhet, 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.

Besøks- og postadresse:
Transportøkonomisk institutt
Gaustadalléen 21
NO-0349 Oslo

22 57 38 00
toi@toi.no
www.toi.no