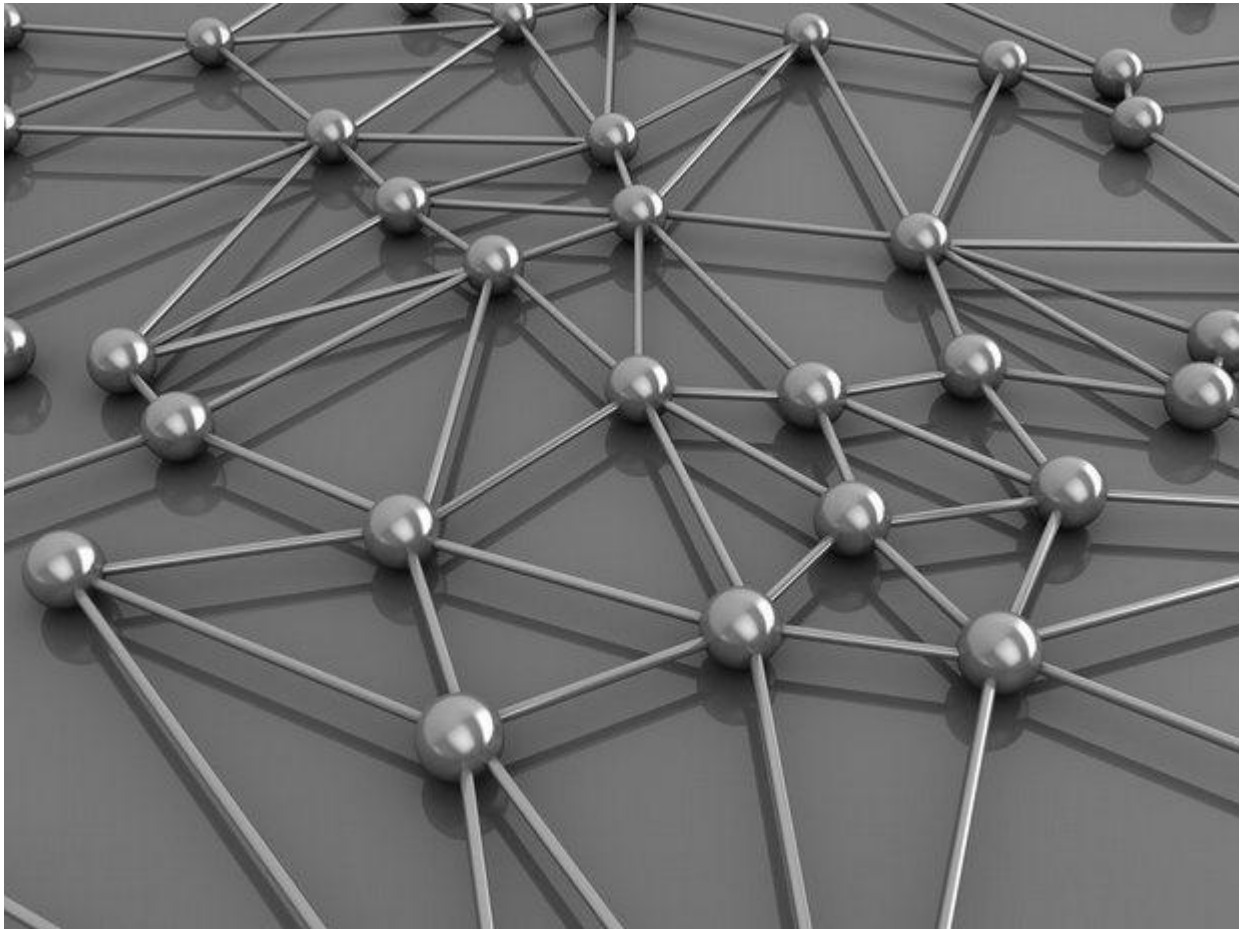


## Kartlegging av dagens virksomheter i Buskerudbyen



---

**DOKUMENTINFORMASJON**

Oppdragsgiver: Buskerudbysamarbeidet  
Rapportnavn: Kartlegging av dagens virksomheter i Buskerudbyen  
Utgave/dato: 08 / 2012-03-02  
Arkivreferanse: -

Oppdrag: 525515 – Mulighetsanalyse for næringsarealer i Buskerudbyen  
Oppdragsbeskrivelse:  
Oppdragsleder: Øyvind Dalen  
Fag:  
Tema  
Leveranse:

Skrevet av: Øyvind Dalen  
Kvalitetskontroll:

Asplan Viak AS [www.asplanviak.no](http://www.asplanviak.no)

---

## FORORD

Asplan Viak har vært engasjert av Buskerudbysamarbeidet for å utføre en mulighetsanalyse for næringsarealer i Buskerudbyen. Dette er første del av oppdraget, hvor det har vært gjennomført en kartlegging og klassifisering av virksomhetene i regionen i henhold til ABC-metodikken. Det har også blitt gjennomført en analyse av pendlingsforholdene i Buskerudbyen.

Jorunn Trømborg i Buskerudbysekretariatet har vært kontaktperson for oppdraget. I prosjektet har også en arbeidsgruppe med deltakere fra næringslivet og kommunene bidratt med synspunkter og innspill underveis. Innholdet i rapporten er ikke nødvendigvis fullt ut i tråd med alle deltakernes standpunkt. Konsulent innestår imidlertid for innholdet i rapporten.

Kristin Barvik og Eirik Csak Knutsen fra Asplan Viak har også deltatt i arbeidet.

Øyvind Dalen har vært oppdragsleder for Asplan Viak.

Oppdraget var vært utført i løpet av 2011.

Sandvika, 2. mars 2012

Øyvind Dalen  
Oppdragsleder

Lasse Bjerved/ Hanne B Norli  
Kvalitetssikrer

**INNHALDSFORTEGNELSE**

1	Innledning .....	5
1.1	Bakgrunn.....	5
1.2	Om datagrunnlaget .....	5
2	ABC-metoden.....	7
2.1	Mobilitetsprofil .....	7
2.2	Tilgjengelighetsprofil.....	12
3	Fordeling av ABC-virksomheter i Buskerudbyen .....	14
4	Pendlingsforhold .....	31

# 1 INNLEDNING

## 1.1 Bakgrunn

Hovedformålet med mulighetsanalysen for næringsarealer i Buskerudbyen har vært å forta en objektiv kartlegging av dagens næringsstruktur og næringsarealer i Buskerudbyen, og i lys av dette skissere muligheter og utfordringer for å utvikle en bærekraftig og konkurransedyktig region.

Prosjektet er delt i tre faser:

- Del 1. Kartlegging av dagens virksomheter i Buskerudbyen
- Del 2. Kartlegging av dagens næringsarealer i Buskerudbyen
- Del 3. Vurdering og drøfting av muligheter og utfordringer

Denne rapporten oppsummerer arbeidet som er gjort i Del 1.

Med utgangspunkt i ABC-prinsippet er det gjennomført en kartlegging og klassifisering av dagens virksomheter i Buskerudbyen (private og offentlige). Kartleggingen gir en oversikt over dagens næringsstruktur og hvordan dette er fordelt i regionen. ABC-prinsippet gir blant annet en indikasjon på ulike virksomheters transport- og arealbehov, behov for kollektivbetjening med mer. I denne deloppgaven er det også gjort en kartlegging av pendlingsforholdene i Buskerudbyen, både på kommunenivå og regionnivå.

## 1.2 Om datagrunnlaget og metodiske utfordringer

Kartleggingen av virksomheter og pendlingsforhold i Buskerudbyen er basert på data fra Statistisk Sentralbyrå (SSB), og omfatter bosatte personer 15-74 år som har utført arbeid av minst én times varighet i referanseuken, eller som var midlertidig fraværende fra slikt arbeid. Kun arbeidstakers hovedarbeidsgiver inngår i statistikken for de som har flere arbeidsgivere. Enkeltmannsforetak inngår ikke i datagrunnlaget til SSB.

Sysselsettingsstatistikken er basert på flere ulike registre. De viktigste er NAVs Arbeidsgiver- / arbeidstakerregister, lønns- og trekkoppgaveregisteret og selvangivelsesregisteret administrert av Skattedirektoratet, registeret over vernepliktige og sivilarbeidere fra henholdsvis Vernepliktsverket og Siviltjenesteadministrasjonen, og Enhetsregisteret/ Bedrifts- og foretaksregisteret<sup>1</sup>.

Kartleggingen av virksomheter er basert på stedfestet bedriftsregister datert mars 2010. Stedfestingen av virksomhetene er utført av SSB, gjennom en automatisk rutine basert på den enkelte virksomhets oppgitt besøksadresse (oppmøtested for ansatte). Erfaringsmessig er denne stedfestingen noe mangelfull, spesielt i kommuner som ikke har et entydig veg- og gateregister, generelt plasseres ca 90 % av alle virksomheter i en kommune på rett sted. De resterende virksomheter er forsøkt lokalisert basert på oppgitt postadresse, søk på Gule sider, hjemmesider på internett med mer, og i siste instans lokalisert til nærmeste postsoner dersom ingen annen adresseinformasjon har blitt funnet.

Sysselsettingstall er flyktige data, nye bedrifter oppstår mens andre legger ned, og ansatte endrer seg ofte gjennom året, enten om bedriften oppbemannet eller nedbemannet. I forhold

<sup>1</sup> For mer informasjon om datagrunnlaget, se <http://www.ssb.no/regsys/>

til formålet med kartleggingen er feilmarginene godt innenfor akseptable krav. I en utredning som dette må det tas høyde for de feil og mangler som ligger i offentlig statistikk.

For at analysegrunnlaget skal kunne være etterprøvbart, og med mest mulig like forutsetninger for alle kommunene, er kun sysselsettingstall fra bedriftsregisteret benyttet i analysene. Det har ikke blitt endret på antall ansatte i en bedrift selv om kommunene i enkelte tilfeller har ment at tallene ikke har stemmer med det de har fått oppgitt fra bedriften selv. Tilsvarende har det ikke blitt lagt til bedrifter som ikke ligger i databasen fra før. Det vil derfor kunne fremkomme næringsområder med for lav sysselsetning, dersom en eller flere bedrifter av ulike årsaker ikke finnes i registeret, eventuelt om de har blitt plassert på feil område grunnet mangelfull/feilaktig adresse.

Kartleggingen av pendlingsforholdene i Buskerudbyen er basert på tabell *03321: Sysselsatte per 4. kvartal. Pendlingsstrømmer, etter arbeidssteds- og bokommune (K)* i Statistikkbanken (SSB), datert *4.kvartal 2009*. Pendling er definert som personer som har sitt arbeidssted i en annen kommune enn der de bor. Arbeidstakers bosted er hentet fra Folkeregistrert. En mulig feilkilde i datagrunnlaget er personer som bor midlertidig i en annen kommune enn der de er registrert i Folkeregisteret, for eksempel studenter. Disse fremkommer som pendlere i statistikken. I kartleggingen av pendlingsforholdene er det kun sett på dagpendling (pendling til/fra kommuner i rimelig reiseavstand fra kommunene i Buskerudbyen), da det er dette som er mest interessant i forhold til å vurdere transportgenereringen i regionen. Ukependling inngår dermed ikke i kartleggingen.

Selv om det i utgangspunktet er benyttet samme kilde for datagrunnlag vil det være noe forskjell på tallet for antall arbeidsplasser i den enkelte kommune ved sammenligning av de to kartleggingene. Dette skyldes blant annet uttrekk på forskjellig tidsrom (det er SSB som styrer når de forskjellige datauttrekkene foretas) og feil i forbindelse SSBs automatisk lokaliseringsrutine. Samlet sett for Buskerudbyen utgjør differansen ca 2 %, det er størst differanse for Øvre Eiker med 14 % og minst for Drammen med 1 %. Gjennomsnittlig er differansen 600-700 personer pr kommune.

Lokalisering og fordeling av dagens virksomheter i Buskerudbyen er vist på kart sammen etablerte og planlagte næringsområder (arealstatus 1 og 2), slik de foreligger i gjeldene kommuneplaner (med unntak for Nedre Eiker, som vedtok ny kommuneplan 31. august, etter at kartleggingsarbeidet var avsluttet).

Næringsareal er i utredning definert som alle områder i kommuneplanene hvor det kan tenkes å foregå arbeid<sup>2</sup>, med unntak for boligområder, LNF-områder, grønne områder, sjø/vann-areal og infrastruktur (vei, parkering, og lignende), uavhengig av arealstatus (nåværende/planlagt). Kommunene har brukt SOSI-standarden på ulike måte ved oppbygging av kommuneplankartene slik at enkelte områder kan ha litt ulik betydning i de forskjellige kommunene. Det er også ulik praksis med hensyn til hvordan områdeavgrensningen er gjort, for eksempel om områder inneholder interne veier, eller om disse er kodet som egne lag. For at datagrunnlaget som er etablert skal kunne brukes i videre planlegging, og sammenlignes med foreliggende planer, er det ikke gjort endringer i områdeavgrensningen.

<sup>2</sup> Følgende OPLAREAL-koder er definert som «næringsareal»: 100, 101, 120, 130, 131, 132, 133, 150, 160, 162, 163, 190, 320, 470, 640, 680

## 2 ABC-METODEN

ABC-metoden er et planleggingsverktøy for å lokalisere virksomheter slik at de får dekket sine transportbehov på en samfunnsmessig mest gunstig måte. Dette innebærer at det tas hensyn både til virksomhetenes transportbehov, og nasjonale målsetninger om å redusere ulempene av transport i byer og tettsteder.

ABC-metoden handler om å planlegge og legge til rette for "rett virksomhet på rett sted", ut i fra en målsetning om å minimere det samlede transportarbeidet i en region, samtidig som at det legges til rette for et konkurransedyktig næringsliv og gode vilkår for trafikkavvikling.

ABC-metoden er opprinnelig utviklet i Nederland, og er etter hvert prøvd ut i flere norske byer og regioner, blant annet Trondheim og Jæren.

Forhold ved ansatte, besøkende og godstransport bidrar til en virksomhets samlede transportbehov. I utgangspunktet bør virksomheter med høy besøksintensitet lokaliseres nær kollektivknutepunkt, mens virksomheter med lav arbeidsplass- og besøksintensitet kan lokaliseres i mindre sentrale områder, men gjerne i tilknytning til kollektivtrasene.

Optimal lokalisering bestemmes ut i fra virksomheters *mobilitetsprofil* og områders *tilgjengelighetsprofil*.

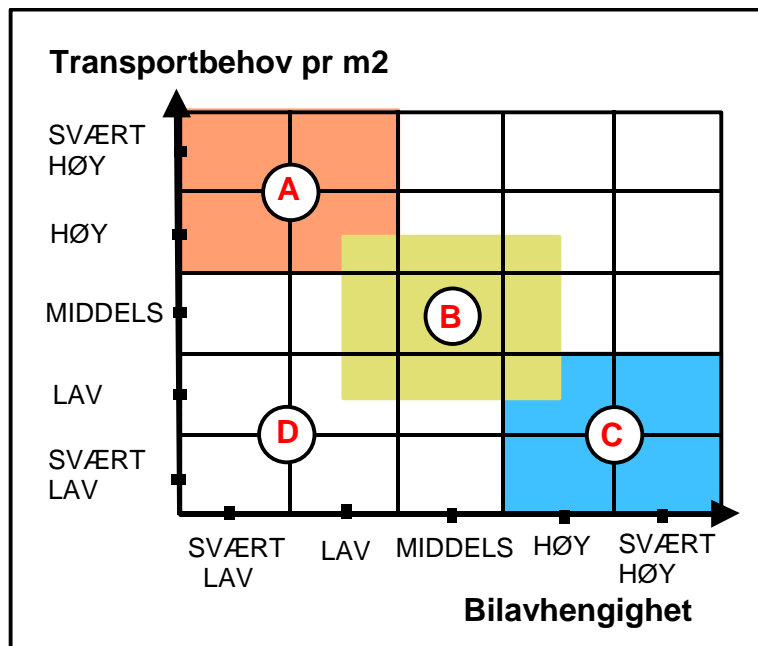
### 2.1 Mobilitetsprofil

En virksomhets mobilitetsprofil beskriver virksomhetens generering av transport, og kjennetegnes ved transportskapende egenskaper ved ansatte, besøkende og gods. De viktigste faktorene er:

- Arbeidsplassintensitet
- Besøksintensitet
- Bilavhengighet
- Geografisk rekkevidde
- Omfang av godstransport

En modell for inndeling av bedrifter i ABC-kategorier basert på transportskapende egenskaper ved ansatte, besøkende og gods er vist i

Figur 1. Transportbehovet er knyttet til bebygd areal, mens bilavhengigheten vil være andel biltransport i forhold til samlet transport for en virksomhet.



Figur 1. Modell for å fremstille bedrifters mobilitetsprofil, basert på ABC-metoden (ref. Strømmen)

### Arbeidsplassintensitet

Arbeidsplassintensiteten angir antall ansatte pr m<sup>2</sup> bebyggt areal. Høy arbeidsplassintensitet indikerer mange ansatte pr m<sup>2</sup>, og dermed mulighet for høy arealutnyttelse, slik at virksomheten i utgangspunktet kan lokaliseres i et tett utbygd område, med gode muligheter for kollektivbetjening. Virksomheter med høy arbeidsplassintensitet bør i utgangspunktet lokaliseres til A-områder.

### Besøksintensitet

Besøksintensitet angir antall besøkende pr m<sup>2</sup> bebyggt areal. Høy besøksintensitet indikerer mange besøkende pr m<sup>2</sup>, og i utgangspunktet stort potensial for bruk av kollektivtransport. Vilåret avhenger av de besøkendes behov for bruk av bil i forbindelse med besøket, for eksempel for å frakte større varer, samt det geografiske nivået virksomheten retter seg mot. Virksomheter med høy besøksintensitet bør i utgangspunktet lokaliseres til A-områder, spesielt dersom bilavhengigheten er lav (for eksempel lavt behov for varetransport).

### Bilavhengighet

Bilbasert besøksintensitet og ansattes reiseomfang i løpet av dagen påvirker parkeringsplassbehovet og hvor virksomheten bør lokaliseres. Virksomheter som baserer mye av sin drift på transport, for eksempel håndverksbedrifter og lagervirksomhet, har lavere potensial for kollektivtransport, og bør lokaliseres i områder med god biltilgjengelighet, spesielt hvis besøksintensiteten er lav. Virksomheter med stor bilavhengighet bør i utgangspunktet lokaliseres til C-områder.

### Geografisk rekkevidde

Hvor de besøkende kommer fra bestemmer virksomhetens geografiske rekkevidde. Virksomheter som primært retter seg mot et nærmiljø, for eksempel barneskole og nærbutikk, kan lokaliseres i alle områdetyper, men bør ha god tilgjengelighet for gående og



syklende. Virksomheter med regional rekkevidde og høy besøksintensitet bør lokaliseres i områder med god kollektivbetjening (A-områder). Vektleggingen av geografisk rekkevidde avhenger av virksomhetens besøksintensitet. Jo høyere besøksintensitet jo mer bør virksomhetens geografiske rekkevidde vektlegges.

### Omfang av godstransport

Mengden godstransport en virksomhet genererer vil være et viktig lokaliseringkriterium. Virksomheter som generer mye godstransport bør lokaliseres i områder med god biltilgjengelighet (C-områder).

Så å si alle virksomheter har behov for noe godstransport, slik at viktigheten av godstransport ikke kan være et avgjørende lokaliseringkriterium i seg selv. I områder med redusert biltilgjengelighet må man samtidig sørge for tilfredsstillende tilgjengelighet for godstransport.

### Ankomsttid for ansatte

Virksomheter hvor majoriteten av de ansatte ankommer arbeidsstedet mellom kl 7 og 9 om morgenen vil ha et godt grunnlag for kollektivbetjening og bør lokaliseres i A-områder, eller B-områder med god kollektivbetjening. I C-områder vil det ikke et like godt kollektivtilbud.

### Lokaliseringsanbefaling

Isolert sett kan de enkelte lokaliseringsfaktorene gi motstridende anbefalinger. For eksempel vil et kjøpesenter ha lav arbeidsplass tetthet, høy besøksintensitet, og mye godstransport. Høy besøksintensitet tilsier lokalisering i et A-område, mens lav arbeidsplassintensitet og mye godstransport tilsier lokalisering i et C-område.

Mulighetene for redusert biltransport bør være avgjørende ved avveining av de ulike kriteriene. Siden det vil være vesentlig flere besøkende enn ansatte ved et kjøpesenter bør det legges størst vekt på besøksintensiteten ved bestemmelse av mobilitetsprofil, noe som tilsier lokalisering i et A-område.

Hvordan de enkelte egenskapene i mobilitetsprofilen egner seg i ulike områdetyper er vist i Tabell 1 (basert på Strømmen).

Tabell 1. Vurdering av hvor godt hver enkelt egenskap i mobilitetsprofilen egner seg i ulike områdetyper, basert på Strømmen

Mobilitetsvariabel	A-område	B-område	C-område
Arbeidsplassintensitet	+++	+	-
Besøksintensitet	+++	0	-
Bilavhengighet	-	+	+
Lokal geografisk rekkevidde	+	++	+
Regional geografisk rekkevidde	++	+	--
Godstransport	--	+	+++
Ankomsttid mellom 7 og 9	++	+	--

+++ Meget godt egnet, ++ godt egnet, + ganske godt egnet, 0 nøytral, - lite egnet, -- ikke egnet

## Klassifiseringsgrunnlag

For å kunne utarbeide forslag til lokaliseringkriterier for ulike virksomheter er det nødvendig å dele virksomhetene inn i noen hovedgrupper med ulike transportskapende egenskaper.

Standard for næringsgruppering (NACE), som er et system for koding av næringstype for foretak og bedrifter i Enhetsregisteret i Brønnøysundregistrene og i Statistisk sentralbyrås bedrifts- og foretaksregister, kan benyttes som utgangspunkt for denne klassifiseringen. NACE-kodesystemet opererer med 21 hovednæringsgrupper, med flere undergrupper. Ikke alle hovedgrupper er naturlig å plassere i bebygde områder, mens andre igjen ikke er stedsbundne og foregår etter behov, disse er vist i kursiv i tabellen nedenfor.

Tabell 2. Hovedgrupper i NACE-kodesystemet (SN2007)<sup>3</sup>

Hovedgruppe	Næringsområde
A (01-03)	Jordbruk, skogbruk og fiske
B (05-09)	Bergverksdrift og utvinning
C (10-33)	Industri
D (35)	Elektrisitets-, gass-, damp- og varmtvannsforsyning
E (36-39)	Vannforsyning, avløps- og renovasjonsvirksomhet
F (41-43)	Bygg- og anleggsvirksomhet
G (45-47)	Varehandel, reparasjon av motorvogner
H (49-53)	Transport, lagring
I (55-56)	Overnatting og serveringsvirksomhet
J (58-63)	Informasjon og kommunikasjon
K (64-66)	Finansierings- og forsikringsvirksomhet
L (68)	Omsetning og drift av fast eiendom
M (69-75)	Faglig, vitenskapelig og teknisk tjenesteyting
N (77-82)	Forretningsmessig tjenesteyting
O (84)	Offentlig administrasjon og forsvar, og trygdeordninger underlagt offentlig forvaltning
P (85)	Undervisning
Q (86-88)	Helse- og sosialtjenester
R (90-93)	Kulturell virksomhet, underholdning og fritidsaktiviteter
S (94-96)	Annen tjenesteyting
T (97)	Lønnet arbeid i private husholdninger
U (99)	Internasjonale organer og organisasjoner

Noen av næringsområdene vil ha samme mobilitetsprofil for alle undergrupper, mens for andre kan det være store forskjeller innenfor samme kategori. I enkelte tilfeller kan også virksomheter med samme næringskode ha forskjellige mobilitetsprofiler, for eksempel dersom den geografiske rekkevidden er forskjellig. Klassifisering av virksomheter basert på NACE-koder må således tolkes med et visst skjønn.

<sup>3</sup> Innført 01.01.2009 som erstatning for SN2002. SN2007 og SN2009 er ikke direkte sammenlignbare da det er endret både på hovedgrupper, nummerering og spesifisering av innhold for mange av undergruppene.

Tabell 3. Inndeling i virksomhetstyper og tilhørende lokalisering anbefaling

Hovedkategori	NACE-kode	Lokalisering	Kommentar
1. Primærnæring	A (01-03), B (05-09), D (35), E (36-39)	D-områder	Vanligvis ikke i tettbebygde områder
2. Bygg og anlegg	F (41-43)	Uklassert	Variierende oppmøtested
3. Industri	C (10-33)	C-områder (B for lett industri, med lite godstransport)	
4. Engros- og transport	G (46, 47.9 <i>Handel utenom salgssted</i> ), H (49-53), I (56.2 <i>Catering</i> ), N (77 <i>Utleievirksomhet</i> ), N (82.92 <i>Pakkevirksomhet</i> )	C-områder	Bør være muligheter for omlasting bil, bane, båt
5. Arealkrevende forretning	G (45, 47.3 <i>Drivstoff</i> , 47.521 <i>Byggevarer</i> , 47.53 <i>Tapet, tepper</i> , 47.54 <i>El- artikler</i> , 47.59 <i>Møbler</i> ), I (55.3 <i>Campingplasser</i> )	B- og C-områder	Ofte bruk av bil for å frakte varer
6. Daglig service	G (47.11 og 47.2 <i>Handel med nærings- og nytelsesmidler</i> ) S (96 <i>Personlig tjenesteyting</i> )	Alle områdetyper	Lokaliseres både i sentre og boligområder
7. Service og kultur	G (47.4, 47.51, 47.6, 47.7, 47.8) I (55 <i>Overnatting</i> , 56 <i>Servering</i> ) H (49.32 <i>Drosjetransport</i> ) N (79 <i>Reisebyrå</i> ) K (64.1 <i>Bankvirksomhet</i> ) R (91 <i>Bibliotek, museum ol</i> )	A-områder (B-områder med god kollektivbetjening)	Detaljvarehandel utenom dagligvarer og plasskrevende handel
8. Offentlig adm, lokal rekkevidde	P(85.1 <i>Førskole</i> , 85.2 <i>Grunnskole</i> , 85.43 <i>Trafikkskole</i> ) Q (86 <i>Helse og sosialtjenester</i> , 87 <i>Pleie og omsorg</i> , 88 <i>Eldresenter</i> , barnehage, 93.1 <i>Sports- og idrettsanlegg</i> ), M (75 <i>veterinær</i> )	B-områder	I tilknytning i lokalsentre, eventuelt i boligområder
9. Offentlig adm, regional rekkevidde	O (84 <i>Offentlig adm</i> ) P (85.3 <i>Videregående skole</i> , 85.4 <i>Høyere utdanning</i> , 85.5 <i>Annen undervisning</i> ) Q (88.99 <i>Andre sosiale tjenester</i> )	A-områder	Lokaliseres i kommune- og regionsentre
10. Andre kontorvirksomheter	K (64.2-66), L (68), M (69-74), S (94-96), U (99)	A-områder	Større virksomheter lokaliseres i A-områder, mindre kan også lokaliseres i lokale sentre

### Mobilitetsvurderinger

Tre hovedprinsipper ligger til grunn ved kategorisering av virksomheters mobilitetsprofil:

1. Kategoriseringen må være hensiktsmessig i forhold til målsetningen om å redusere det samlede transportarbeidet samtidig som at det legges til rette for gode konkurransevilkår for næringslivet
2. Kategoriseringen bør omfatte alle typer virksomheter det er naturlig å ha i byer og tettbebygde områder
3. Kategoriseringen bør være enklest mulig

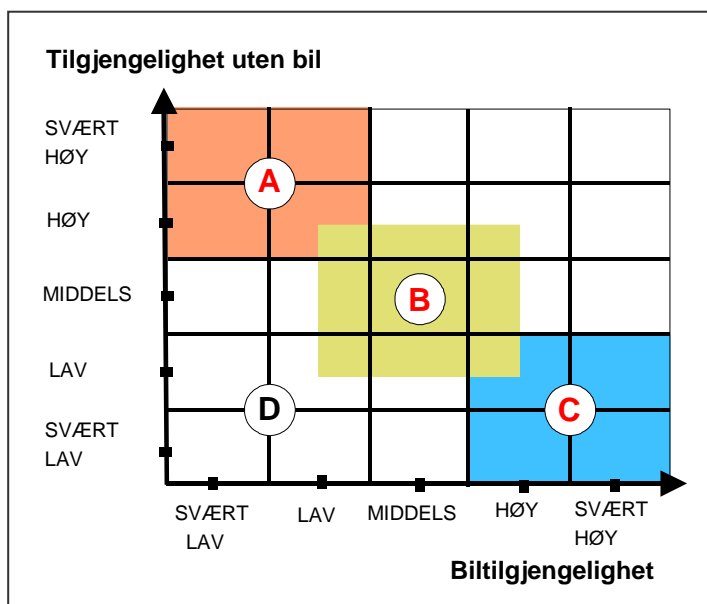
I Nederland opereres det med 11 hovedkategorier, mens i Trondheim benyttes det 8 kategorier. I Katrine Strømmens dr. gradsavhandling anbefales det å bruke 8 kategorier, hvor primærnæring og ressursutnytting, bygge- og anleggsvirksomhet, samt stedbunden

virksomhet holdes utenfor. Klassifiseringen av virksomheter i Buskerudbyen tar utgangspunkt i Strømmens anbefalinger, men med enkelte justeringer for noen bransjer.

Kategorien *U* – *uplassert* omfatter arbeidsplasser uten fast oppmøtested. Her inngår bygg- og anleggsvirksomhet, vaktmestertjenester, diverse forsvarstjenester, hjemmehjelpstjenester, selvstendig kunstnerisk virksomhet, diverse sports- og idrettslag, samt lønnet arbeid i privat husholdning.

## 2.2 Tilgjengelighetsprofil

Kriterier for å definere A-, B-, og C-områder vil til en viss grad variere fra region til region, blant annet i forhold til lokalt og regionalt kollektivtilbud, samt regionens og de enkelte tettsteders størrelse og geografi.



Figur 2. Modell for å beskrive områders tilgjengelighetsprofil, basert på ABC-metoden (ref. Strømmen)

### A-områder

Knutepunkt med god regional kollektivbetjening<sup>4</sup> og lav biltilgjengelighet. A-områder bør ha et gunstig reisetidsforhold mellom bil og kollektivtilbud, og det bør være restriksjoner på biltrafikk, for eksempel i form av få, og avgiftsbelagte parkeringsplasser. Det bør være relativt kort avstand til hovedveg, fortrinnsvis for effektiv godstransportavvikling, men dette kriteriet bør vektlegges mindre enn kollektivtilgjengelighet og parkeringsrestriksjoner. Et viktig kriterium for å avgrense A-områder vil være gangavstand til kollektivknutepunkt.

### B-områder

Områder med god kollektivbetjening og middels god biltilgjengelighet. B-områder vil som regel ha dårligere reisetidsforhold mellom bil og kollektivtilbud enn A-områder. Middels god biltilgjengelighet innebærer relativt kort avstand til hovedveg og middels kort reisetid for

<sup>4</sup> Kollektivbetjening omfatter både tog og buss

planområdets befolkning. Parkeringsrestriksjoner kan benyttes for å styre biltilgjengeligheten dersom den blir for god. I B-områder må det regnes med kortere gangavstand til kollektivknutepunkt enn for A-områder grunnet dårligere kollektivbetjening.

### **C-områder**

Områder med dårlig kollektivbetjening og god biltilgjengelighet, men det bør være et visst innslag av kollektivtilbud. God biltilgjengelighet innebærer nærhet til hovedveg og nok parkeringsplasser til ansatte. Besøksintensive arbeidsplasser skal i prinsippet ikke lokaliseres til C-områder, og således bør det heller ikke etableres egne parkeringsplasser for besøkende i disse områdene.

### **D-områder**

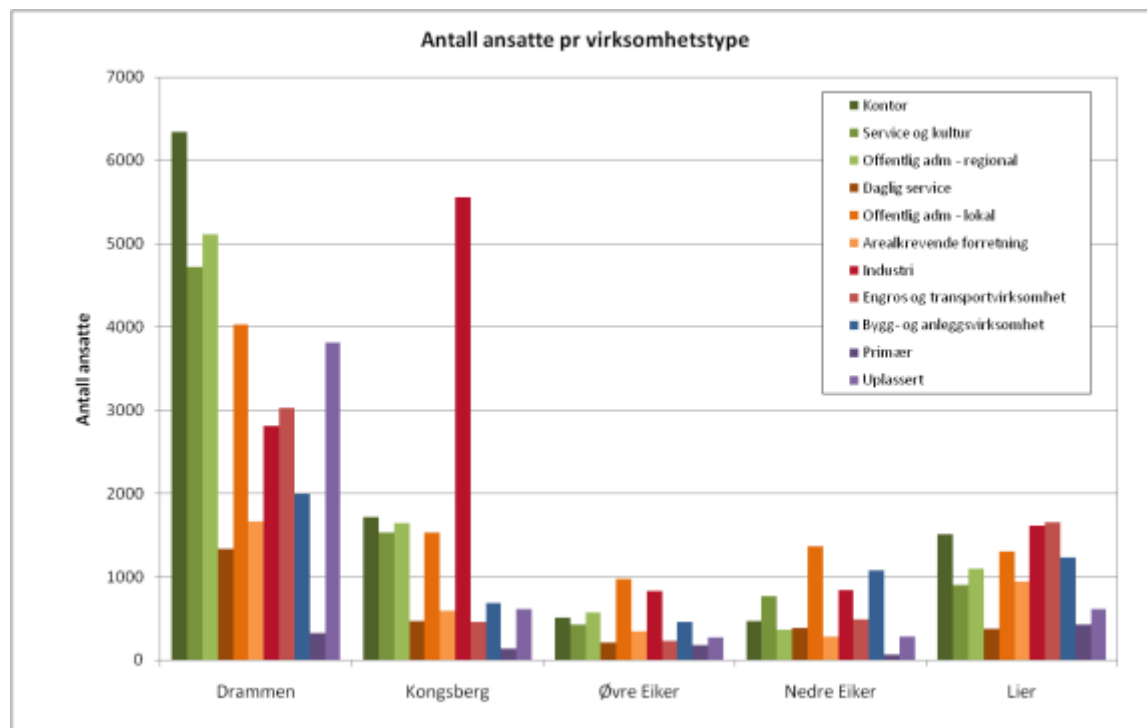
I noen sammenhenger opereres det også med D-områder (eller R-områder, restområder), områder med både dårlig biltilgjengelighet og dårlig kollektivtilgjengelighet. Dette er områder som normalt ikke inngår i tettbebyggelsen, og hvor det ikke bør etableres andre virksomheter enn primærnæring.

### 3 FORDELING AV ABC-VIRKSOMHETER I BUSKERUDBYEN

Det er gjort en klassifisering av virksomhetene i Buskerudbyen basert på kriteriene beskrevet i kapittel 2.1. Først vises fordeling pr virksomhetstype, deretter fordeling pr ABC-kategori for alle virksomheter lokalisert i de fem kommunene i Buskerudbyen.

Tabell 4. Antall arbeidsplasser pr kommune fordelt på virksomhetstype

Virksomhetstype	Drammen	Kongsberg	Øvre Eiker	Nedre Eiker	Lier	Sum
Kontor	6 347	1 720	510	463	1 506	10 546
Service og kultur	4 725	1 528	426	770	898	8 347
Offentlig adm - regional	5 110	1 647	567	363	1 101	8 788
Daglig service	1 334	467	213	385	376	2 775
Offentlig adm - lokal	4 034	1 526	974	1364	1 307	9 205
Arealkrevende forretning	1 662	589	339	279	943	3 812
Industri	2 812	5 558	830	836	1 618	11 654
Engros og transport	3 030	458	225	489	1 655	5 857
Bygg- og anlegg	1 997	685	457	1 077	1 233	5 449
Primærnæring	324	140	183	68	422	1 137
Uplassert <sup>5</sup>	3 811	608	276	282	610	5 587
Sum	35 186	14 926	5 000	6 376	11 669	73 157

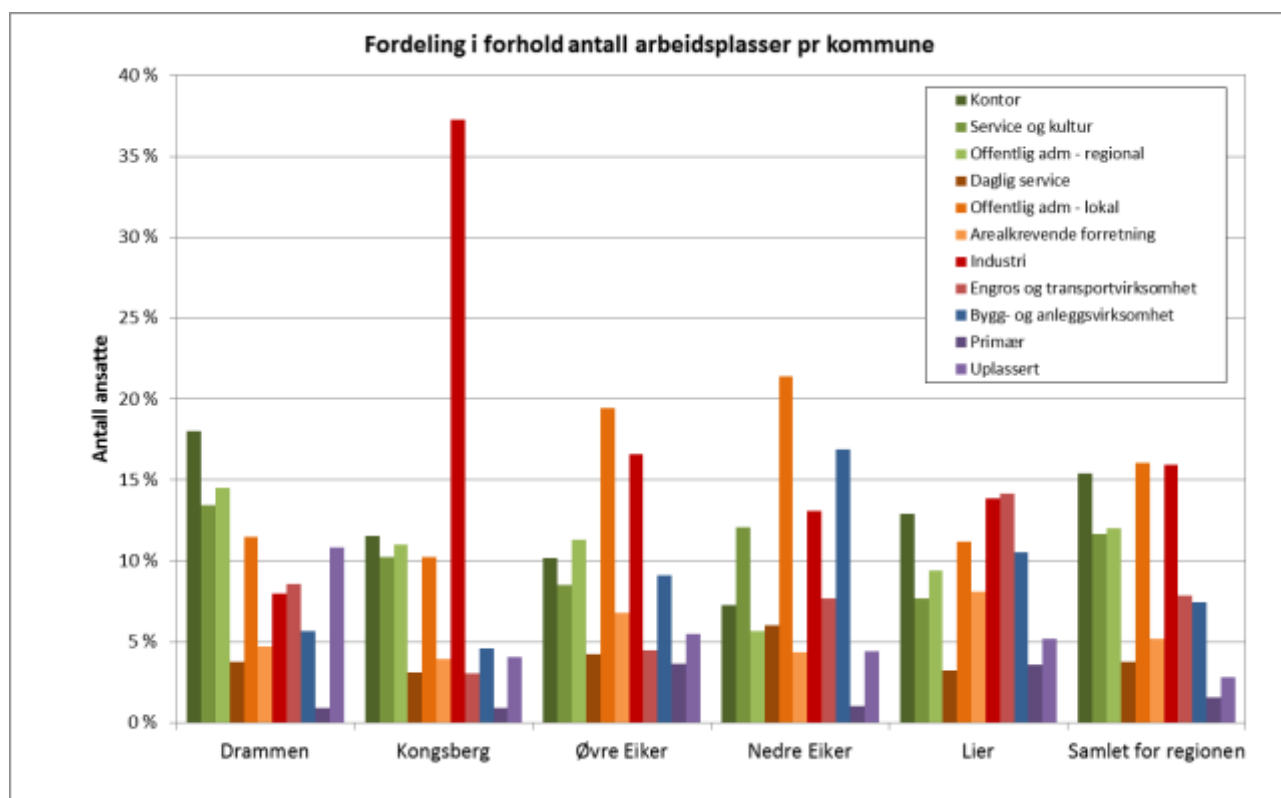


Figur 3. Grafisk fremstilling av Tabell 4, antall arbeidsplasser pr virksomhetstype pr kommune

<sup>5</sup> Uplassert utgjør i vesentlig grad ansatte i hjemmehjelpstjenester. I Drammen utgjør Uloba (<http://www.uloba.no/>) en stor andel av uplasserte med over 2000 ansatte. Uloba gjør at andelen ansatte i hjemmehjelpstjenesten er vesentlig høyere i Drammen enn de andre kommunene. Dersom Uloba utelates fra beregningene, blir andelen i Drammen ca 5 %, på samme nivå som de andre kommunene.

Tabell 5. Fordeling av arbeidsplasser pr virksomhetstype i forhold til antall arbeidsplasser pr kommune

Virksomhetstype	Drammen	Kongsberg	Øvre Eiker	Nedre Eiker	Lier	Samlet for regionen
Kontor	18 %	12 %	10 %	7 %	13 %	14 %
Service og kultur	13 %	10 %	9 %	12 %	8 %	11 %
Offentlig adm - regional	15 %	11 %	11 %	6 %	9 %	12 %
Daglig service	4 %	3 %	4 %	6 %	3 %	4 %
Offentlig adm - lokal	11 %	10 %	19 %	21 %	11 %	13 %
Arealkrevende forretning	5 %	4 %	7 %	4 %	8 %	5 %
Industri	8 %	37 %	17 %	13 %	14 %	16 %
Engros og transport	9 %	3 %	5 %	8 %	14 %	8 %
Bygg- og anlegg	6 %	5 %	9 %	17 %	11 %	7 %
Primærnæring	1 %	1 %	4 %	1 %	4 %	2 %
Uplassert	11 %	4 %	6 %	4 %	5 %	8 %



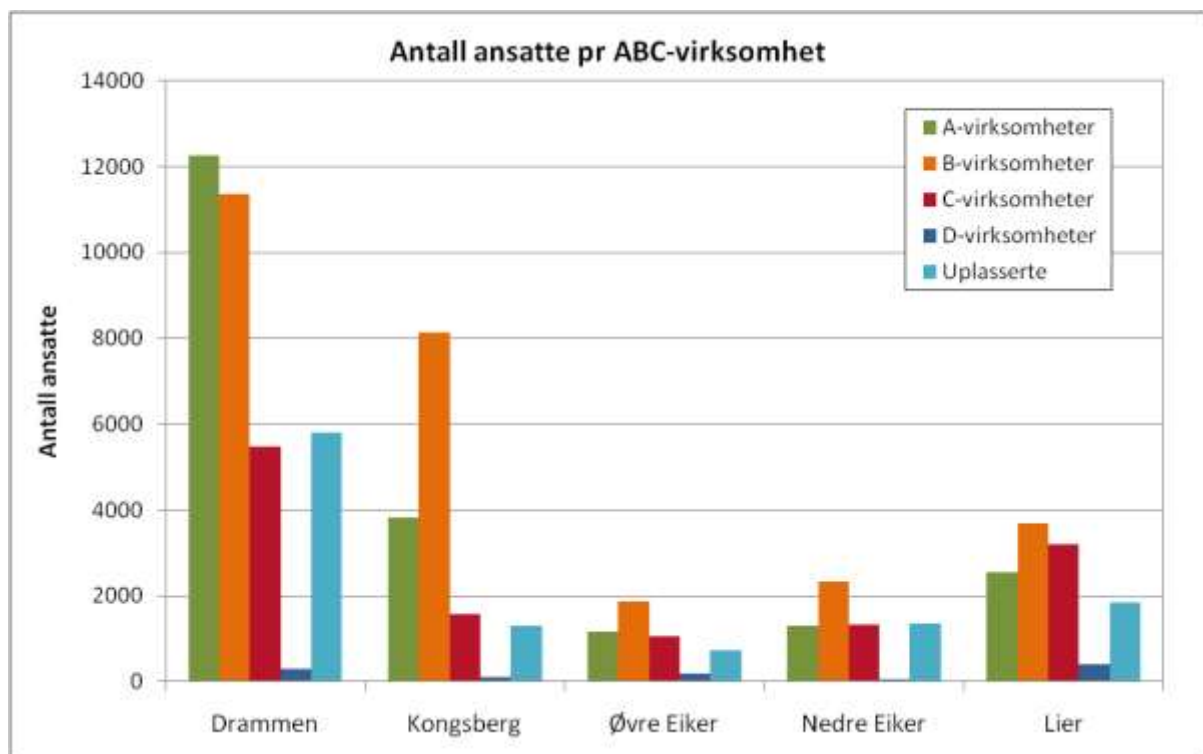
Figur 4. Grafisk fremstilling av

Tabell 5, antall arbeidsplasser pr virksomhetstype i forhold til samlet antall arbeidsplasser pr kommune

Tabell 6. Fordeling av arbeidsplasser pr ABC-kategori for kommunene i Buskerudbyen

Kommune	A-virksomheter	B-virksomheter	C-virksomheter	D-virksomheter	Uklasserte <sup>1</sup>	Sum
Drammen	12 250	11 353	5 488	287	5 808	35 186
Kongsberg	3 808	8 139	1 580	106	1 293	14 926
Øvre Eiker	1 150	1 872	1 065	180	733	5 000
Nedre Eiker	1 299	2 320	1 337	61	1 359	6 376
Lier	2 556	3 678	3 197	395	1 843	11 669
Sum	21 063	27 362	12 667	1 029	11 036	73 157

<sup>1</sup>Inkluderer bygg- og anleggsvirksomhet



Figur 5. Grafisk fremstilling av Tabell 6, fordeling av antall arbeidsplasser pr ABC-kategori for virksomheter i Buskerudbyen

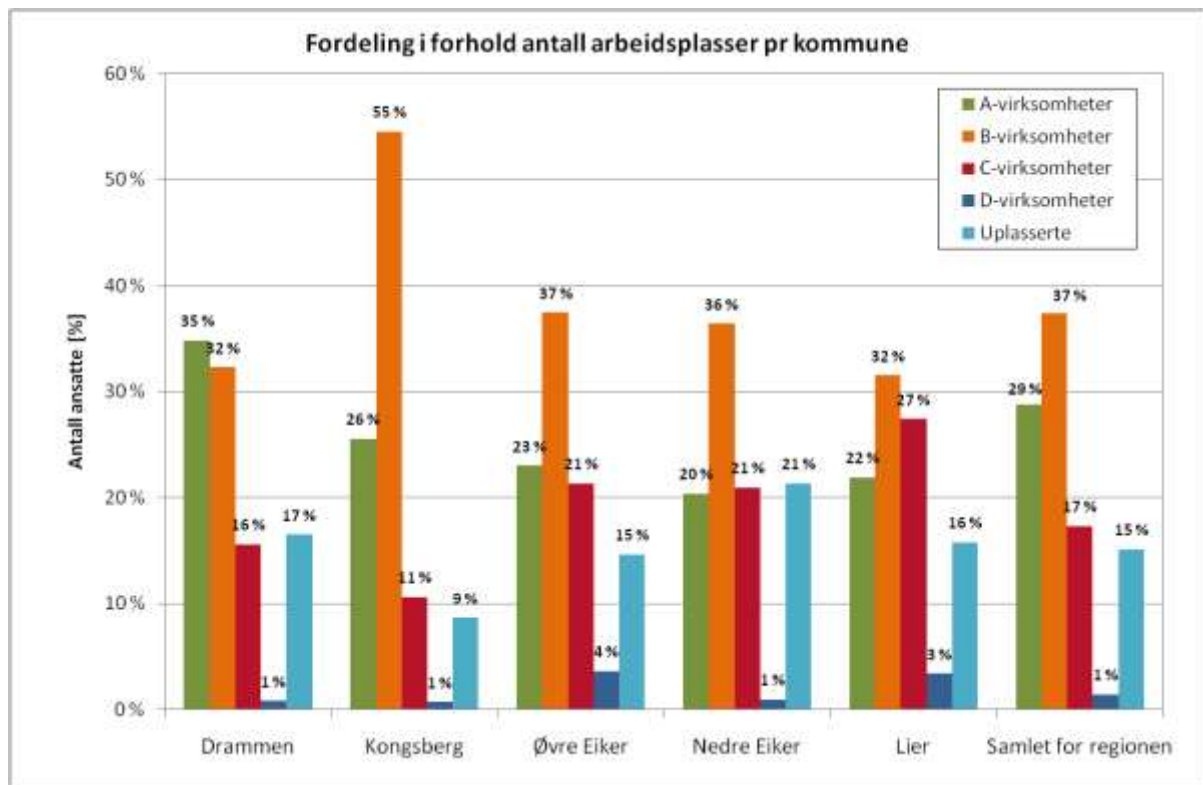


Tabell 7. Andel arbeidsplasser pr ABC-kategori i forhold til samlet antall arbeidsplasser pr kommune

Kommune	A-virksomheter	B-virksomheter	C-virksomheter	D-virksomheter	Uklasserte <sup>1</sup>
Drammen	35 %	32 %	16 %	1 %	17 %
Kongsberg <sup>2</sup>	26 %	55 %	11 %	1 %	9 %
Øvre Eiker	23 %	37 %	21 %	4 %	15 %
Nedre Eiker	20 %	36 %	21 %	1 %	21 %
Lier	22 %	32 %	27 %	3 %	16 %
Samlet for regionen	29 %	37 %	17 %	1 %	15 %

<sup>1</sup>Inkluderer bygg- og anleggsvirksomhet

<sup>2</sup>Industrivirksomhetene i Teknologiparken er klassifisert som B-virksomheter



Figur 6. Grafisk fremstilling av Tabell 7 andel arbeidsplasser pr ABC-kategori i forhold til samlet antall arbeidsplasser pr kommune i Buskerudbyen

### **Kart som viser fordeling av virksomheter i Buskerudbyen**

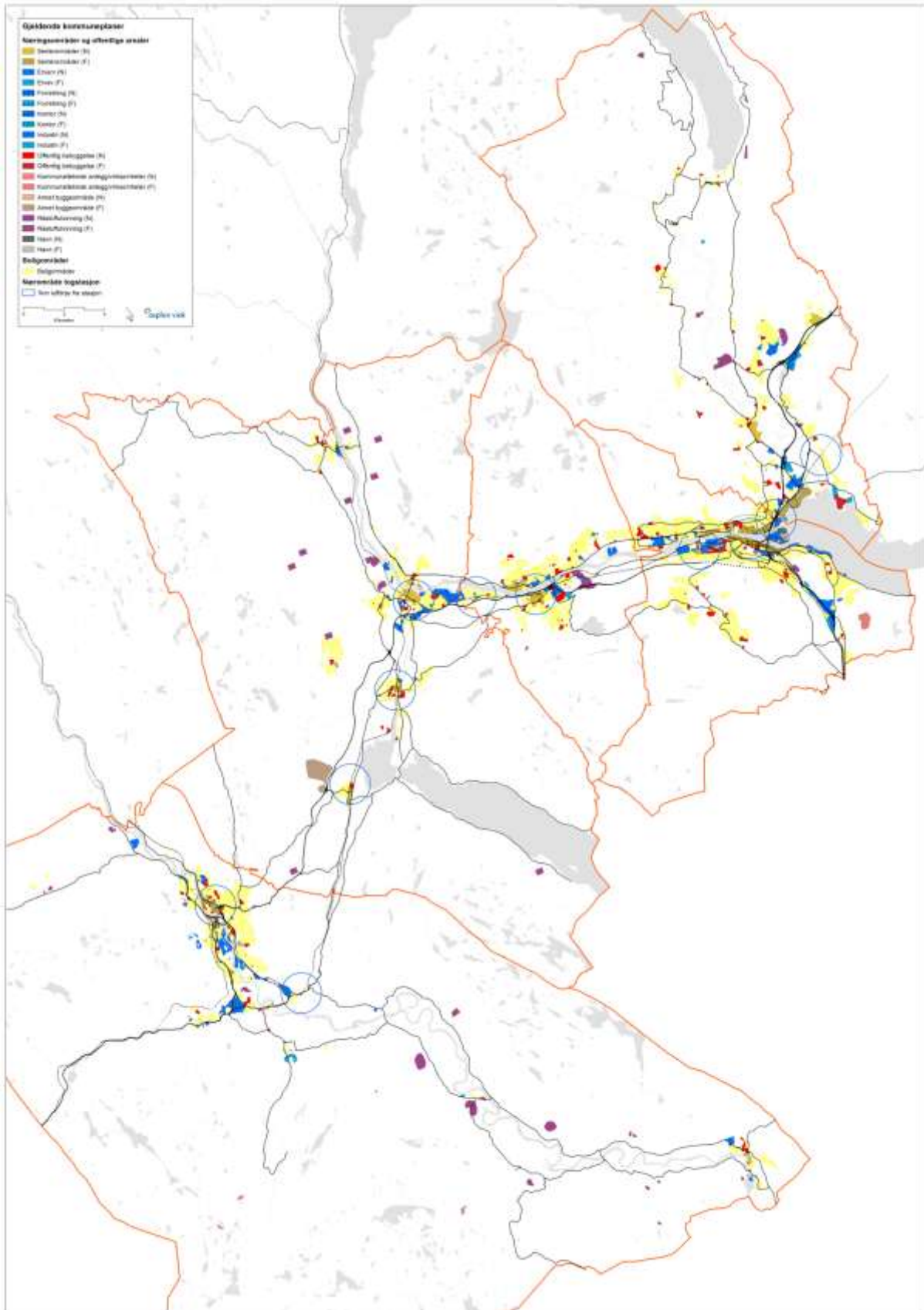
Figur 7- Figur 18 viser fordeling av virksomheter i Buskerudbyen i forhold til eksisterende og planlagte næringsområder (definisjon er gitt i kapittel 1.2). Antall ansatte er vist for alle næringsområder hvor bedriftsregisteret viser at det er minst én ansatt. I kartene er næringsrådene vist med tre ulike farger, med påføring av antall ansatte innenfor området:

1. Mørkeblått: minst 100 registrerte ansatte innenfor området
2. Mellomblå: mindre enn 100 registrerte ansatte innenfor området
3. Lyseblått: planlagte næringsområder (arealstatus 2) og ingen registrerte ansatte

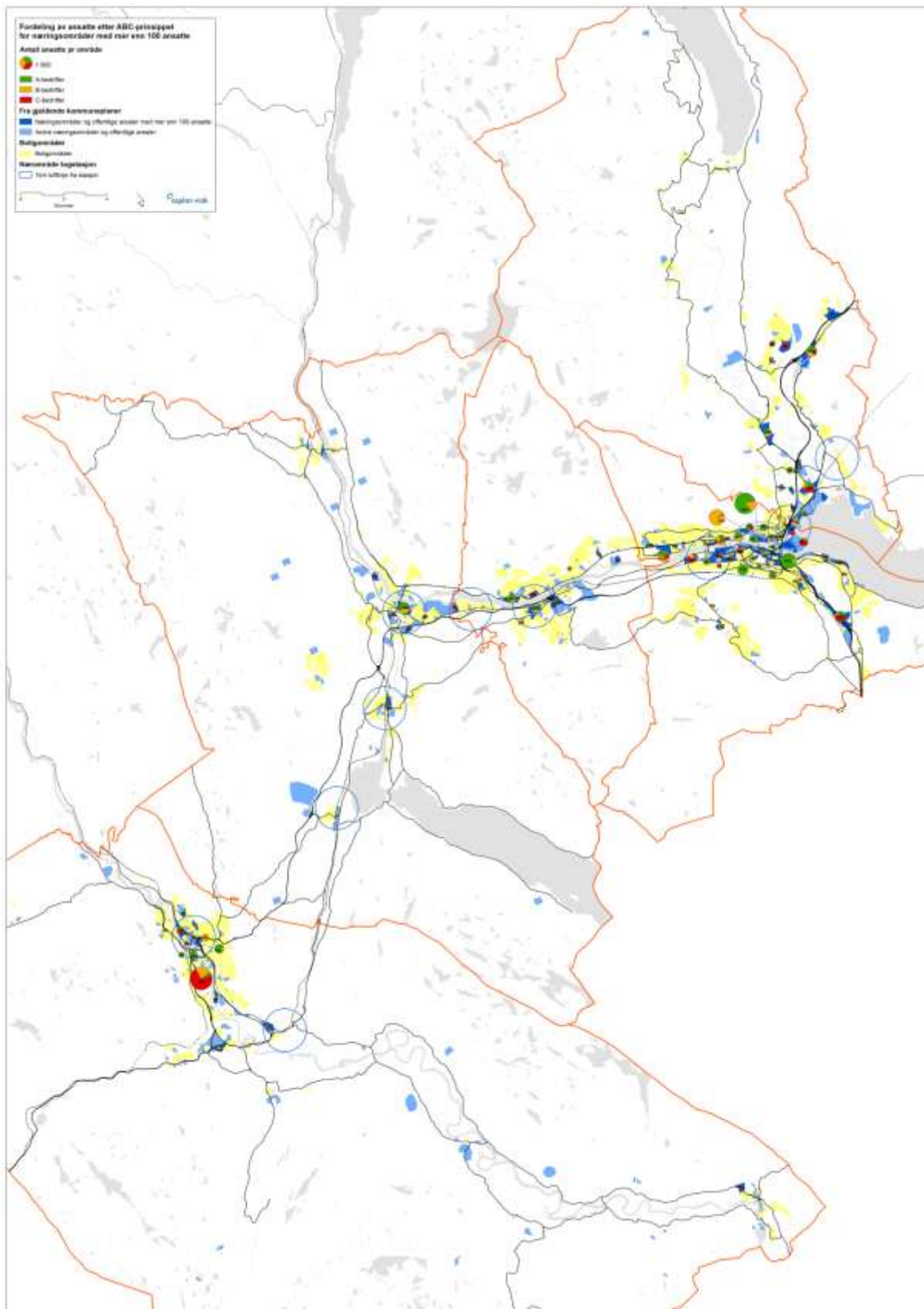
Områder uten sysselsettingstall er opparbeidede næringsområder uten registrerte ansatte. Det kan skyldes enten feil/mangler i bedriftsdatatabasen slik at det mangler ansatte i området, eller at området allikevel ikke er et næringsområde men har en SOSI-kode som tilsier at det kan være det (for eksempel gravlund eller område med teknisk infrastruktur).

Planlagte områder (arealstatus 2) kan inngå i alle kategorier dersom det er registeret ansatte i området, mens nåværende områder (arealstatus 1) kun inngår i kategori 1 og 2.

Kartene er i utgangspunktet ment for utskrift i A3/ A2-format, og kan dermed fremstå som litt små i rapporten.

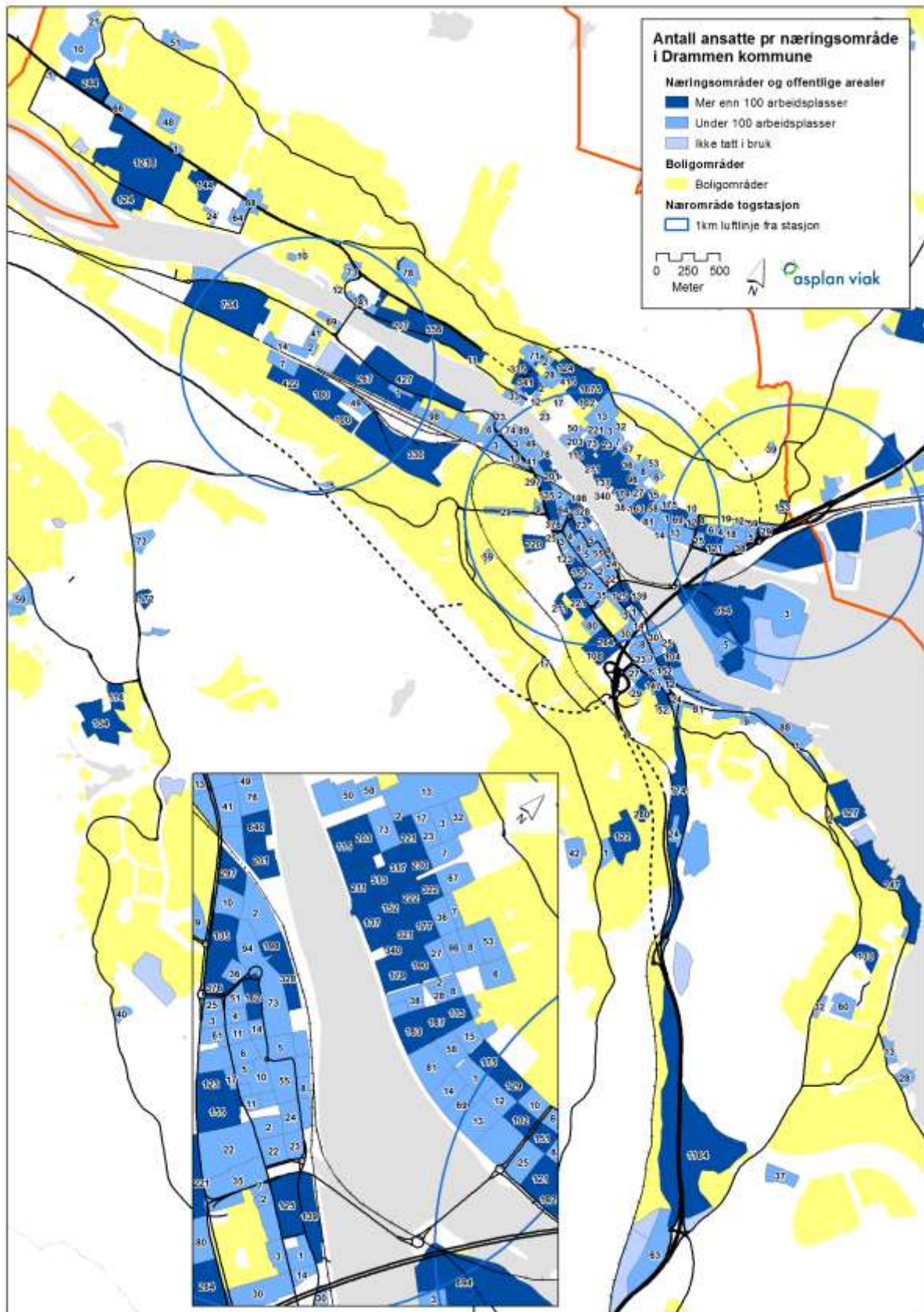


Figur 7. Samlet oversikt over alle opparbeidede og planlagte næringsarealer i Buskerudbyen, inkludert sentrumsbebyggelse og offentlige arealer, basert på gjeldende kommuneplaner.

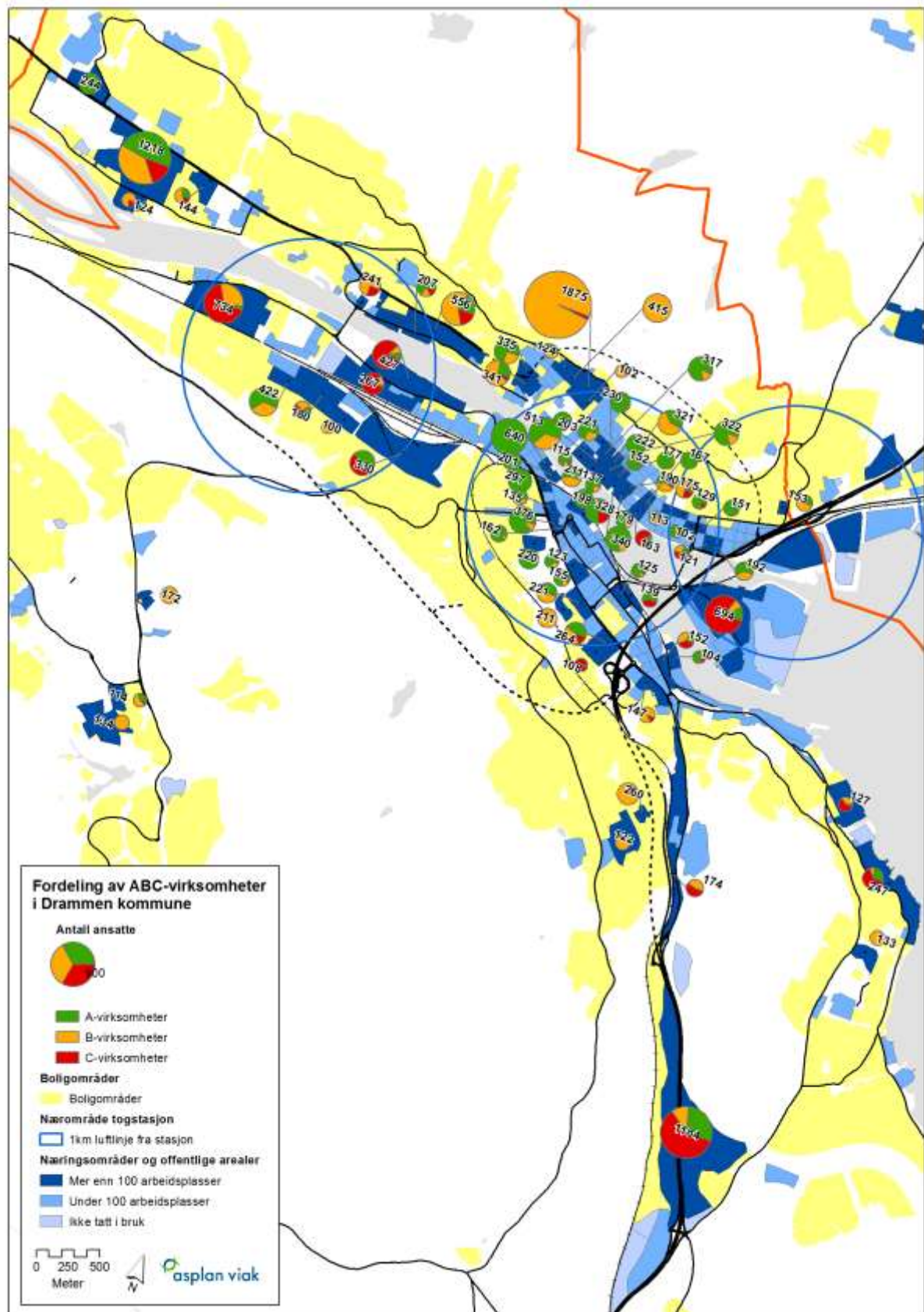


Figur 8. Samlet oversikt over antall ansatte i hhv A, B, og C-virksomheter pr næringsareal





Figur 9. Antall ansatte pr næringsområde (inkl. sentrumsområder og offentlige arealer) i Drammen kommune

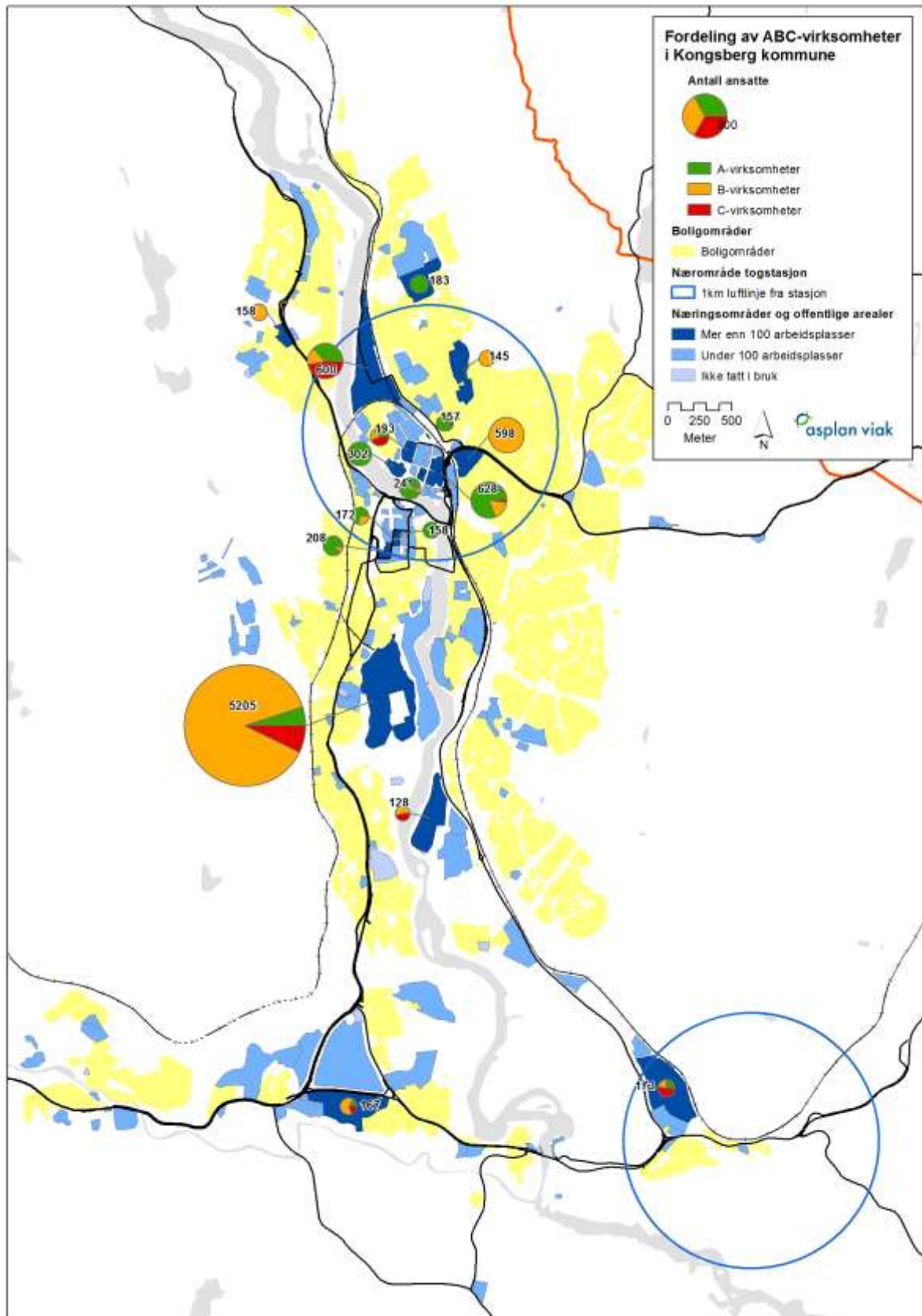


Figur 10. Fordeling av ABC-virksomheter på næringsområder med mer enn 100 ansatte for Drammen kommune



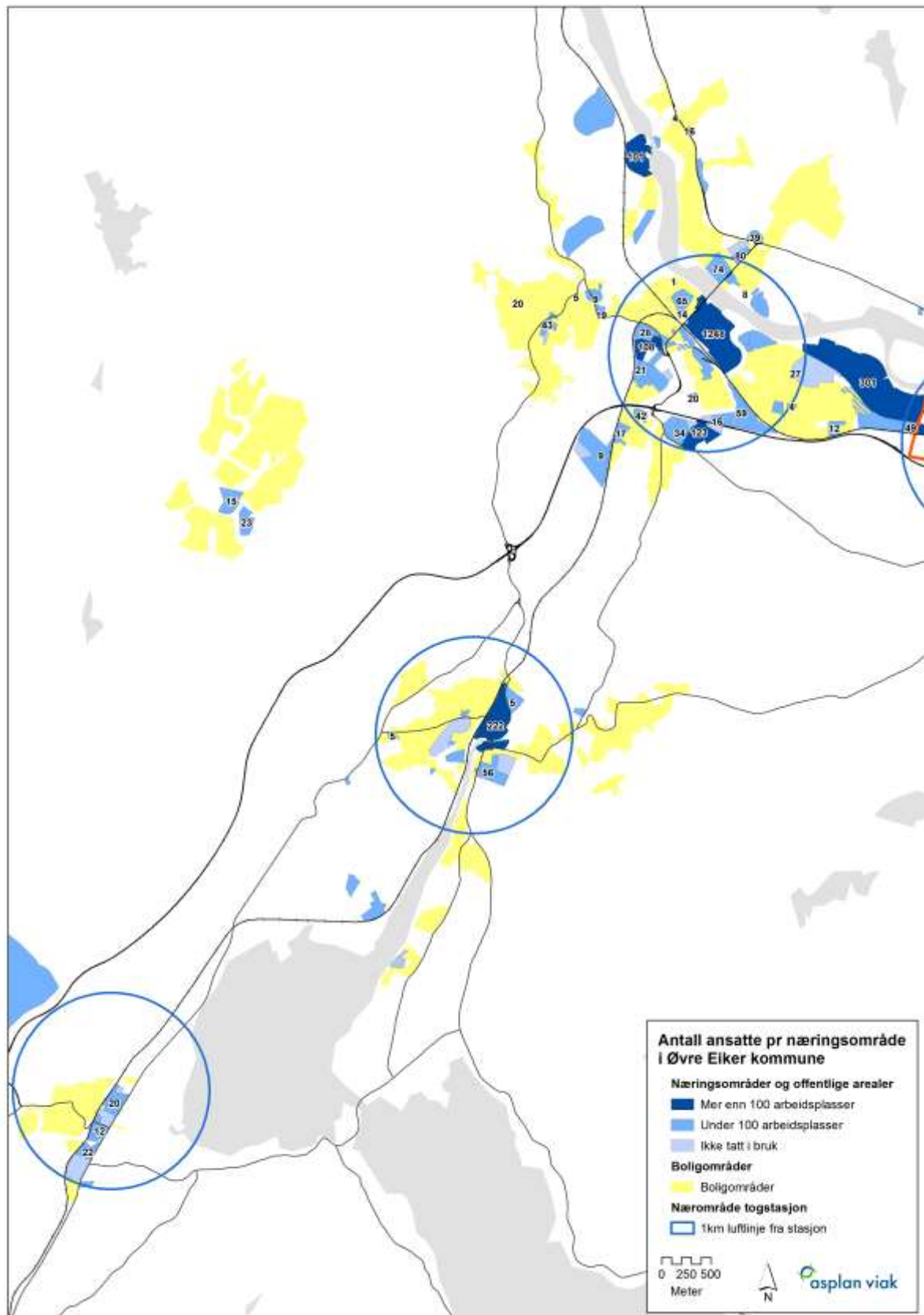


Figur 11. Antall ansatte pr næringsområde (inkl. sentrumsområder og offentlige arealer) i Kongsberg kommune. Alle bedrifter i Teknologiparken er registrert på en adresse, som ligger i utkanten av mørkeblått område.

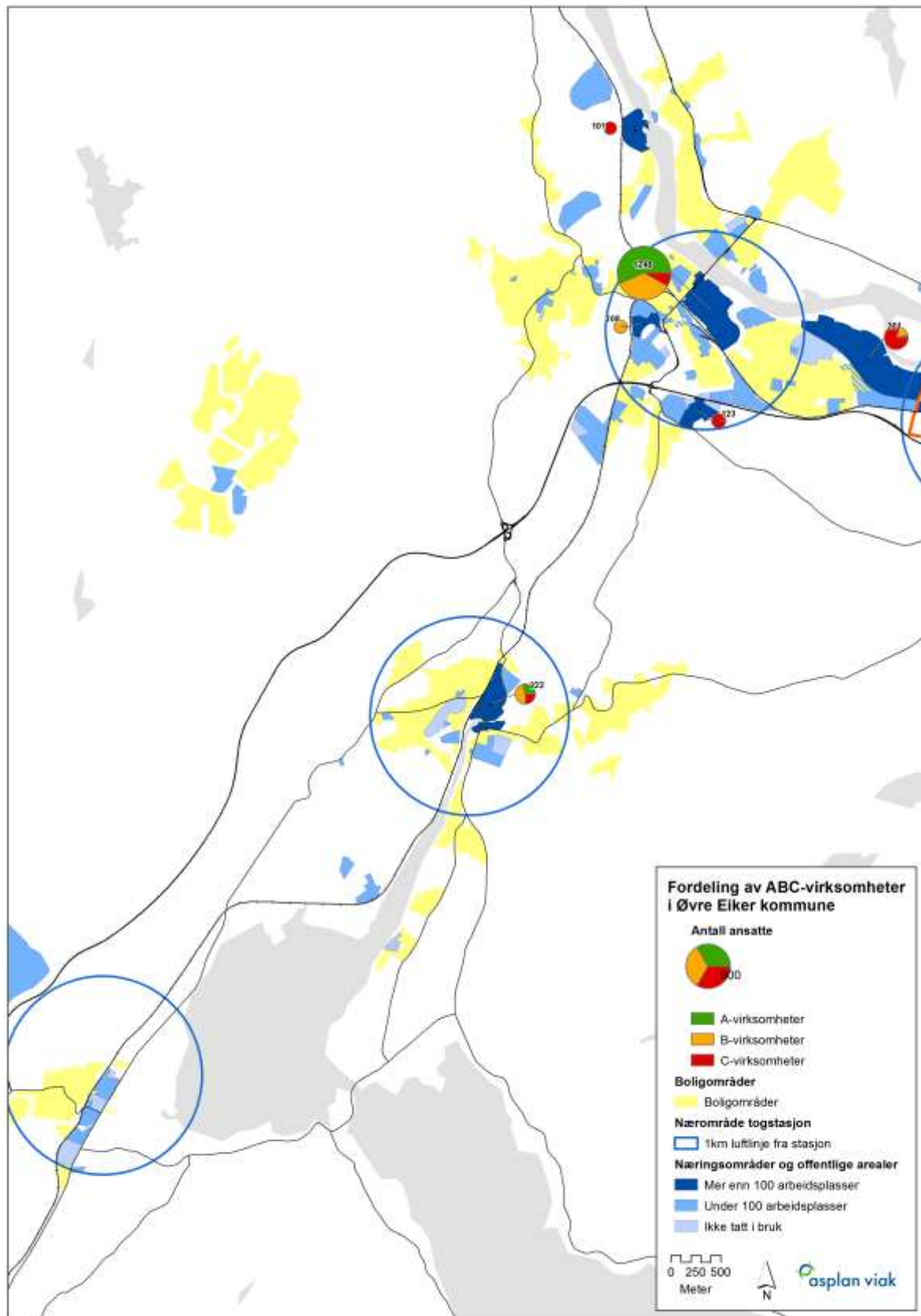


Figur 12. Fordeling av ABC-virksomheter på næringsområder med mer enn 100 ansatte for Kongsberg kommune. Alle bedrifter i Teknologiparken er registrert på en adresse, som ligger i utkanten av mørkeblått område.

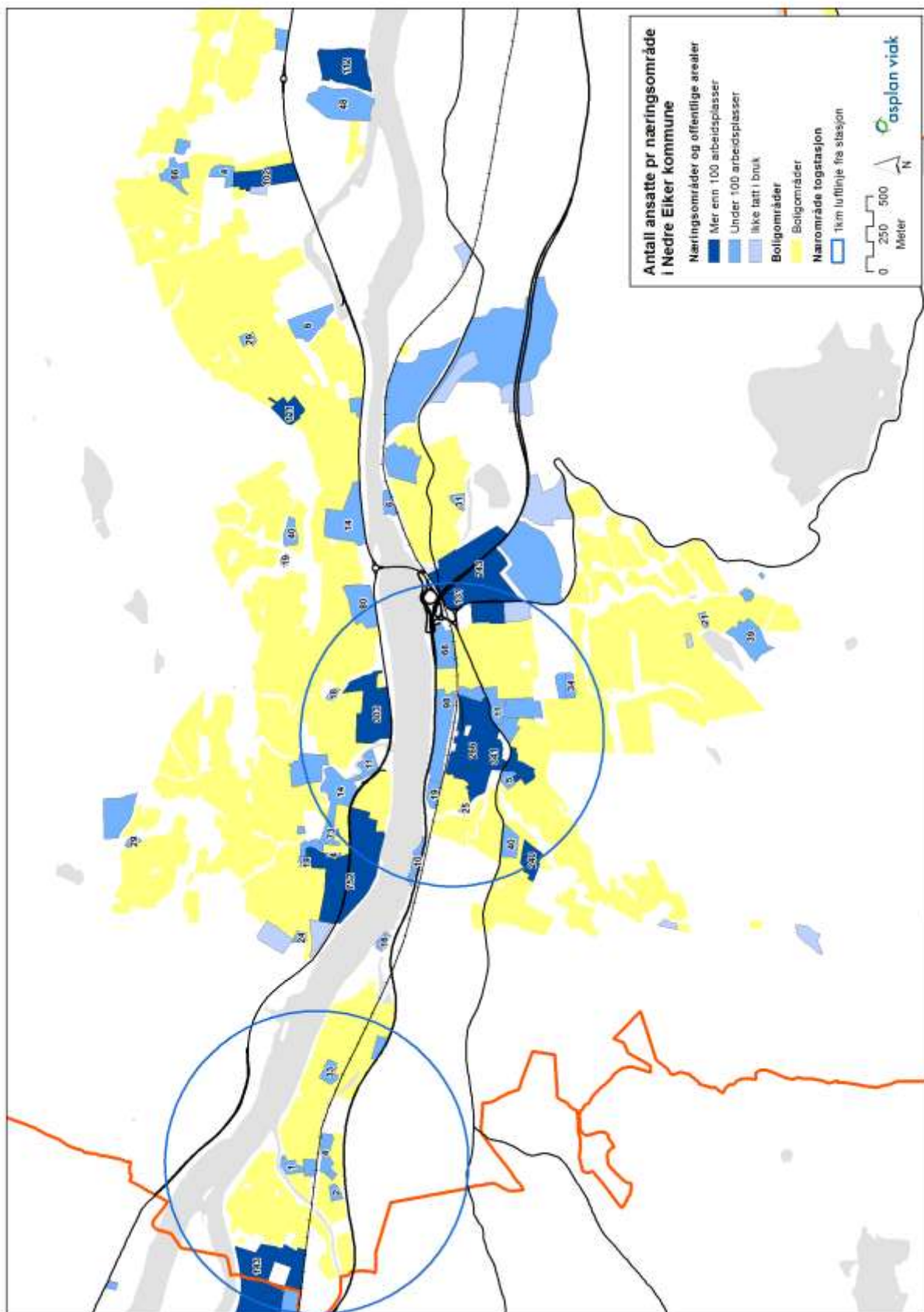




Figur 13. Antall ansatte pr næringsområde (inkl. sentrumsområder og offentlige arealer) i Øvre Eiker kommune

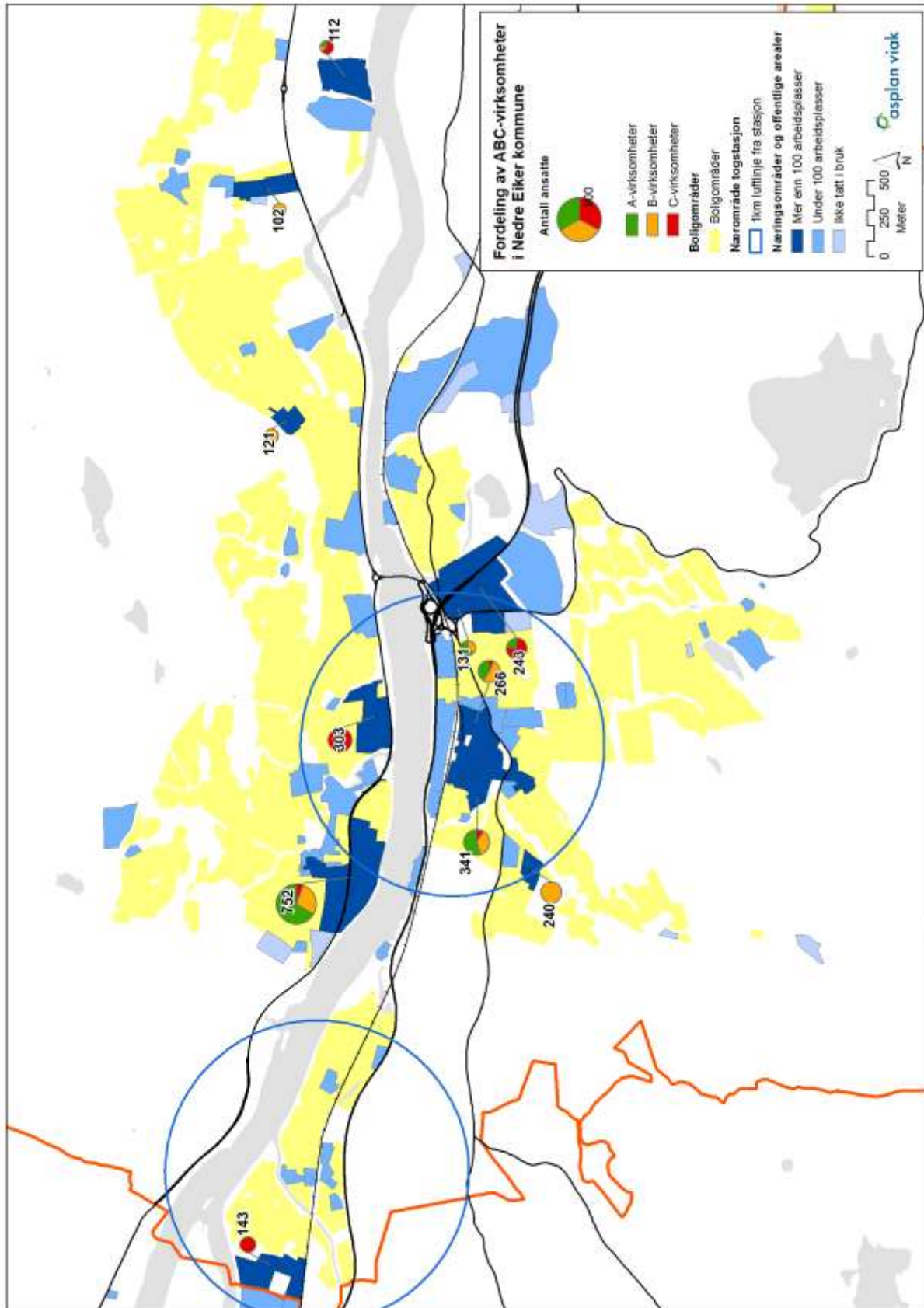


Figur 14. Fordeling av ABC-virksomheter på næringsområder med mer enn 100 ansatte for Øvre Eiker kommune

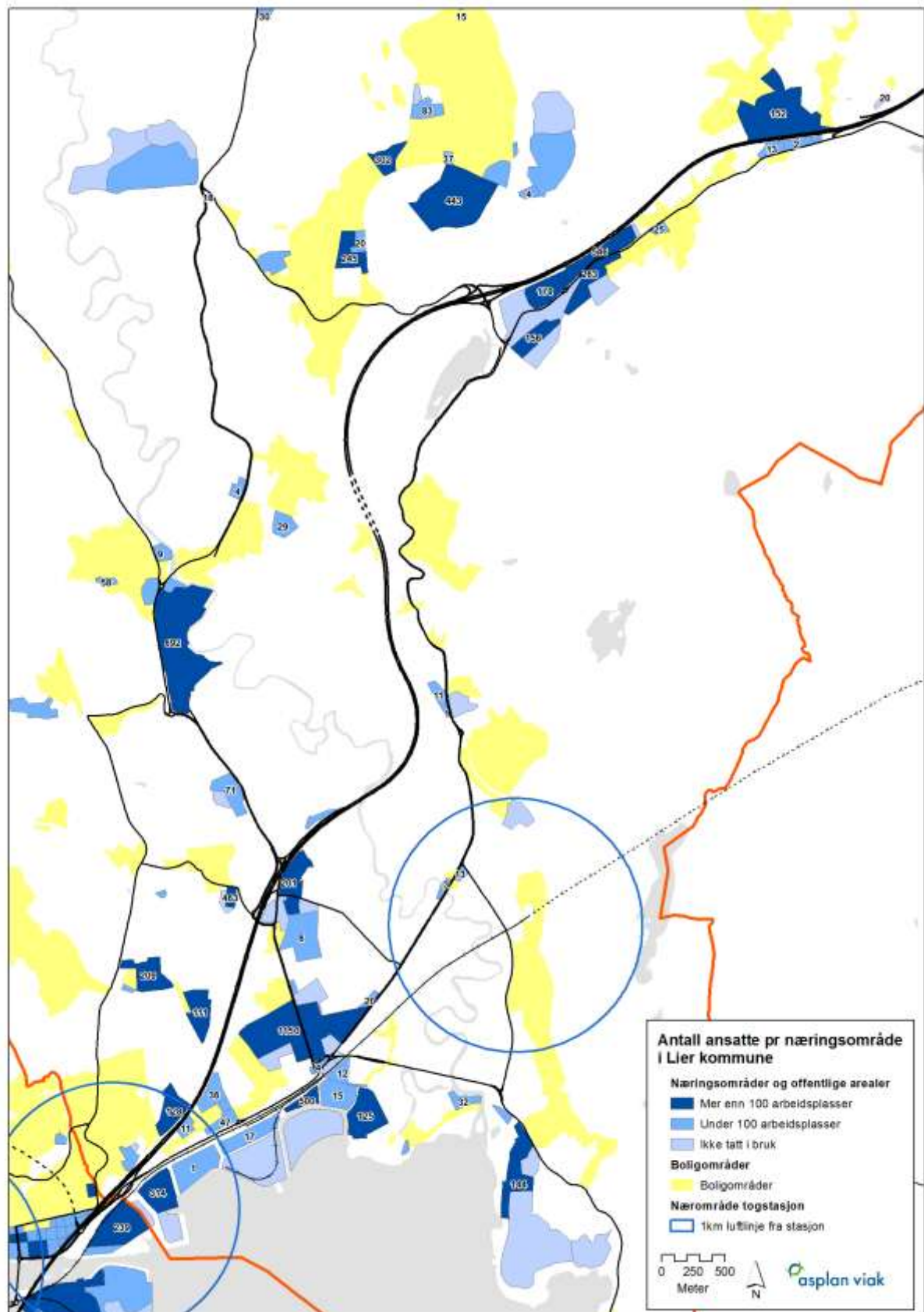


Figur 15. Antall ansatte pr næringsområde (inkl. sentrumsområder og offentlige arealer) i Nedre Eiker kommune

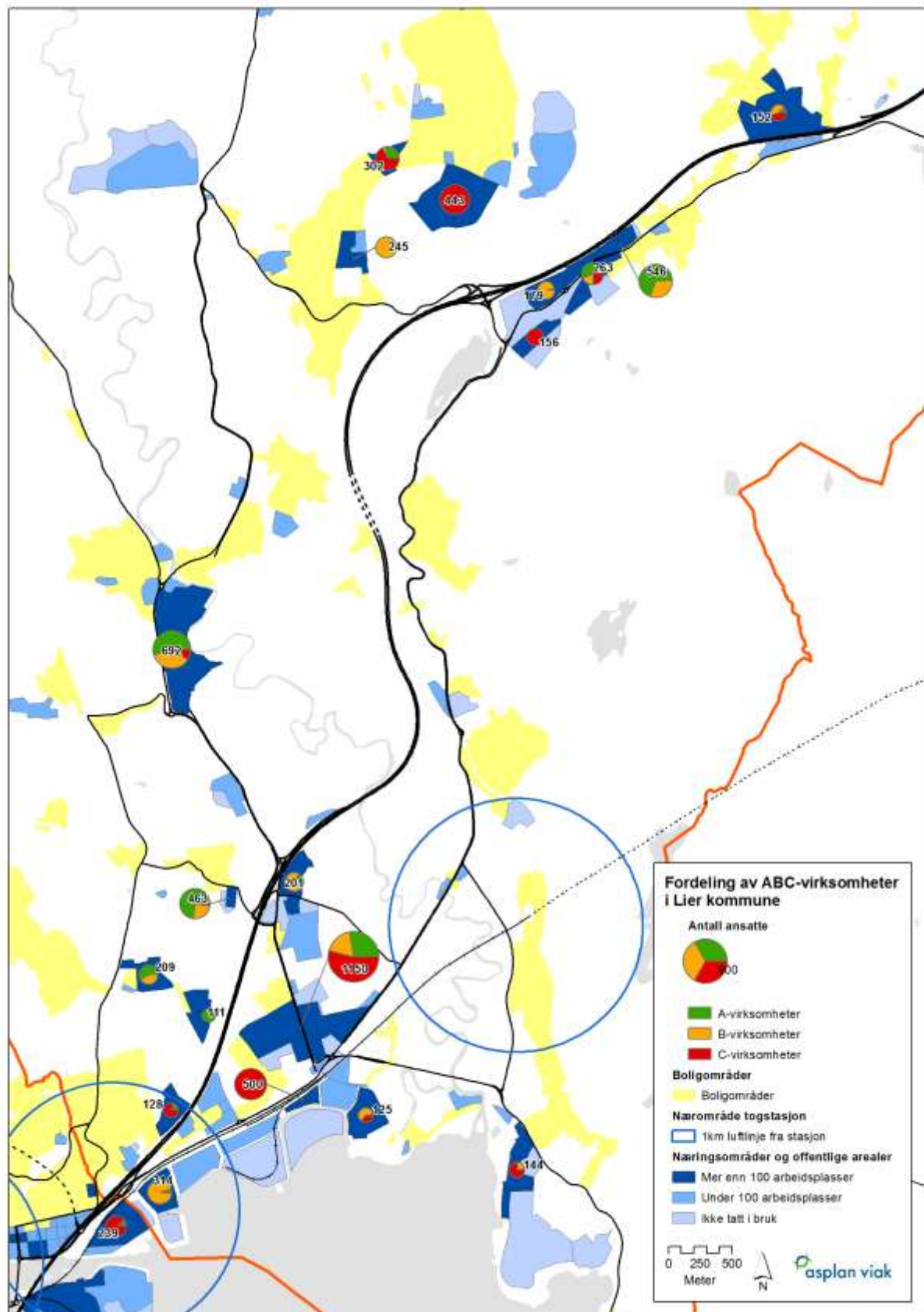




Figur 16. Fordeling av ABC-virksomheter på næringsområder med mer enn 100 ansatte for Nedre Eiker kommune



Figur 17. Antall ansatte pr næringsområde (inkl. sentrumsområder og offentlige arealer) i Lier kommune

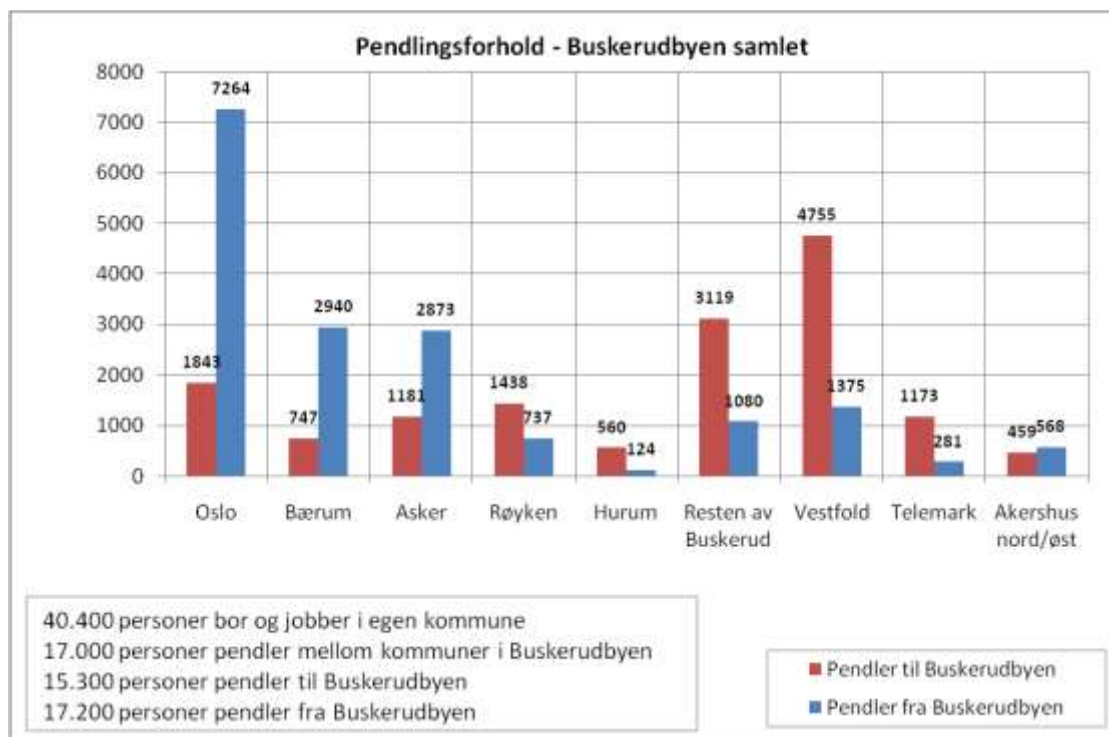


Figur 18. Fordeling av ABC-virksomheter på næringsområder med mer enn 100 ansatte for Lier kommune



## 4 PENDLINGSFORHOLD

Basert på statistikk fra SSB<sup>6</sup> er det sett på pendlingsstrømmene for de fem kommunene i Buskerudbyen samlet sett, og hver for seg. Pendlere er her definert som personer som har sitt arbeidssted i en annen kommune enn der de bor. I analysen er det kun sett på dagpendling (pendling til/fra kommunen innen rimelig reiseavstand fra kommunene i Buskerudbyen) da det er dette som er mest interessant i forhold til det daglige transportarbeidet som gjennomføres i regionen. Antatt ukependling inngår dermed ikke i datagrunnlaget.



Figur 19. Pendlingsforhold for Buskerudbyen sett under ett

Pr 01.01.2010 er det registret ca 75.000 arbeidsplasser i Buskerudbyen<sup>7</sup>. Når man ser bort fra langpendling er ca 73.000 arbeidsplasser i Buskerudbyen.

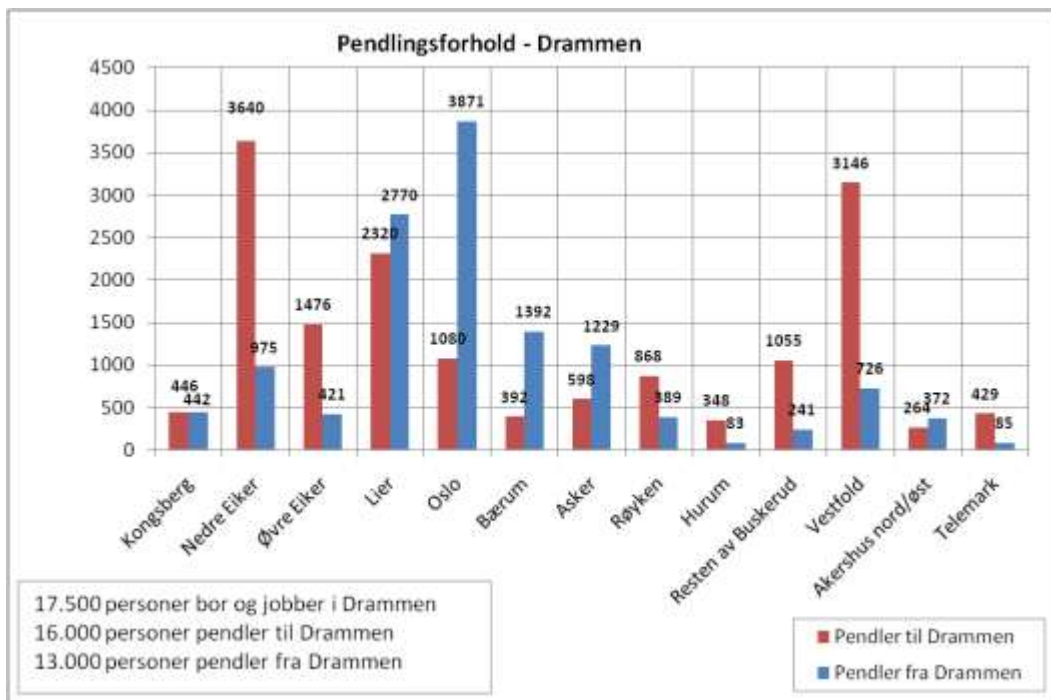
Det er en netto utpendling på ca 2.000 arbeidstakere fra regionen.

55 % av arbeidsstokken bor og jobber i samme kommune (40.400), 23 % pendler mellom kommuner i Buskerudbyen, mens 23 % pendler ut av Buskerudbyen. Innpendling utgjør 20 % av arbeidsplassene (dagpendling).

Pr 01.01.2010 er det registret ca 147.300 bosatte i Buskerudbyen<sup>8</sup>. Dette gir 0,51 arbeidsplass pr bosatt.

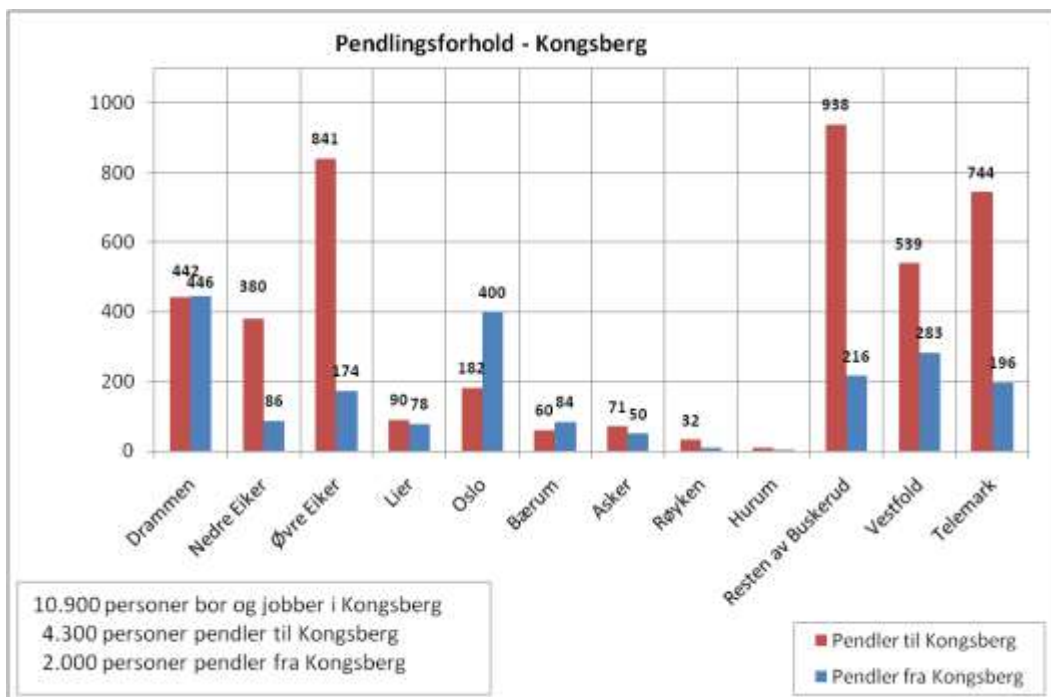
<sup>6</sup> 03321: Sysselsatte per 4. kvartal. Pendlingsstrømmer, etter arbeidssteds- og bokommune (K)

<sup>7</sup> Statistikkbanken» 02 Befolkning »02.01 Befolkningsstruktur »Tabell 05212



Figur 20. Pendlingsforhold for Drammen kommune

Det er ca 35.000 arbeidsplasser i Drammen kommune, og kommunen har en netto innpendling på vel 3.000 personer (dagpendling).

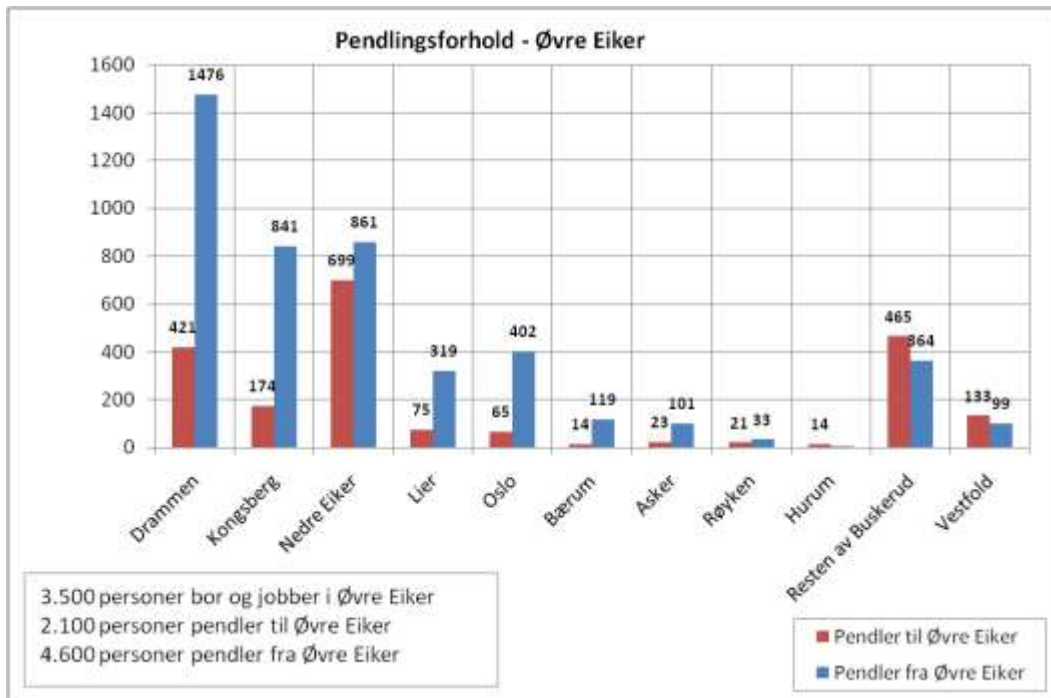


Figur 21. Pendlingsforhold for Kongsberg kommune

Det er ca 15.500 arbeidsplasser i Kongsberg kommune, og kommunen har en netto innpendling på i overkant av 2.000 personer (dagpendling).

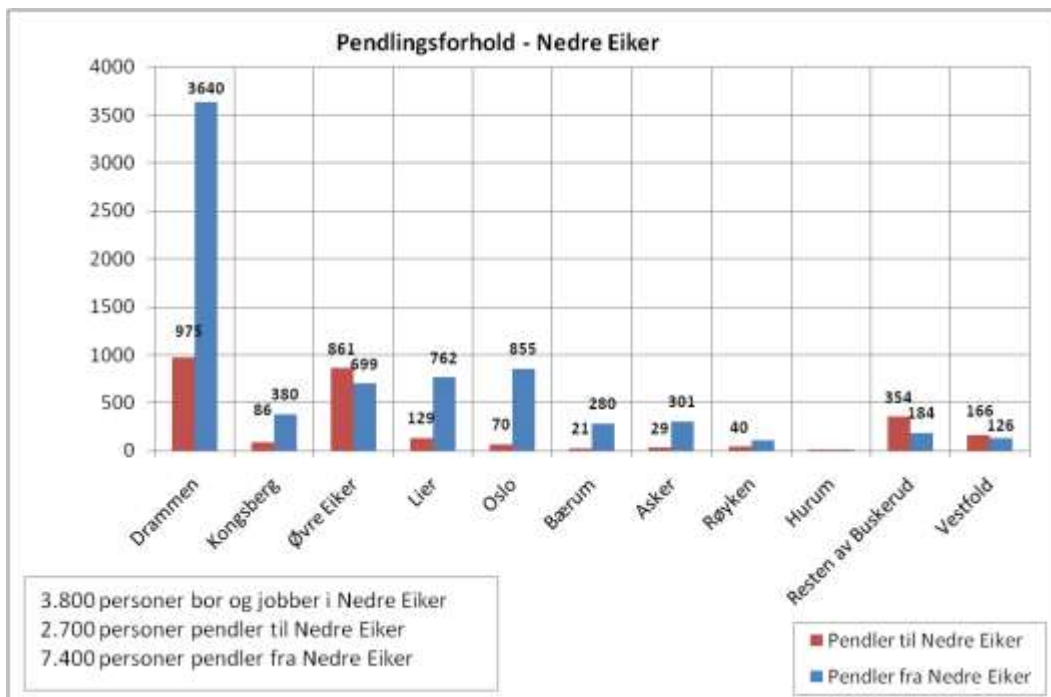
<sup>8</sup> Statistikkbanken. 06 Arbeidsliv, yrkesdeltaking og lønn. 06.01 Yrkesdeltaking. Tabell 07984





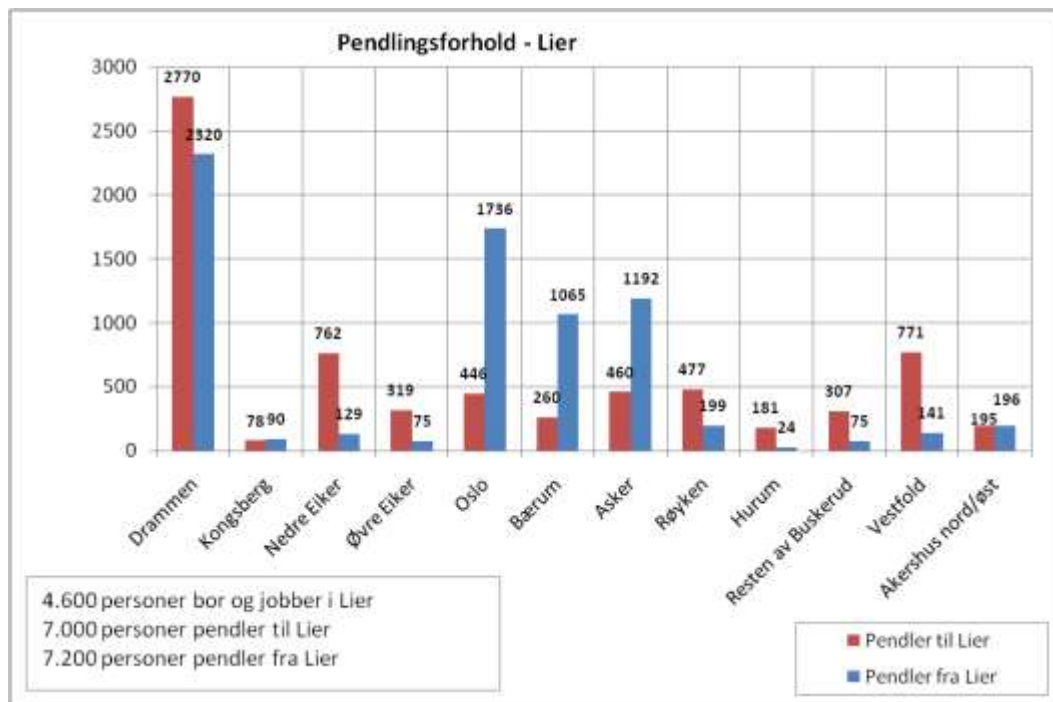
Figur 22. Pendlingsforhold for Øvre Eiker kommune

Det er ca 5.700 arbeidsplasser i Øvre Eiker kommune, og kommunen har en netto utpendling på drøyt 2.500 personer (dagpendling).



Figur 23. Pendlingsforhold for Nedre Eiker kommune

Det er ca 6.800 arbeidsplasser i Nedre Eiker kommune, og kommunen har en netto utpendling på drøyt 4.700 personer (dagpendling).



Figur 24. Pendlingsforhold for Lier kommune

Det er ca 12.400 arbeidsplasser i Lier kommune, og kommunen om omtrent like mange utpendlere som innpendlere (dagpendling).

## Oppsummering

Det er en netto utpendling fra Buskerudbyen på ca 2.000 personer. Både Drammen og Kongsberg har et overskudd på arbeidsplasser i egen kommune i forhold til bosatte arbeidstakere (netto innpendling), mens Øvre og Nedre Eiker har et underskudd på arbeidsplasser i egen kommune (netto utpendling). Nedre Eiker har nesten dobbelt så mange utpendlere som sysselsatte i egen kommune. Lier kommune har like mange arbeidsplasser som bosatte arbeidstakere (like stor utpendling som innpendling).

For å opprettholde dagens forholdstall mellom antall bosatte og antall arbeidsplasser i Buskerudbyen må det etableres minst én ny arbeidsplass pr to nye bosatte. 50.000 nye bosatte gir dermed behov for minst 25.000 nye arbeidsplasser.