
DOKUMENTINFORMASJON

Oppdragsgiver: Buskerudbysamarbeidet
Rapportnavn: Kartlegging av tilgjengelighetsprofil for næringsområder i Buskerudbyen
Utgave/dato: 02 / 2012-03-02
Arkivreferanse: -

Oppdrag: 525515 – Mulighetsanalyse næringsarealer - Buskerudbyen
Oppdragsbeskrivelse: Utredning
Oppdragsleder: Dalen Øyvind
Fag: Analyse
Tema: GIS / geografiske analyser;Næring, annet;Regional utvikling
Leveranse: Rapport / utredning

Skrevet av: Øyvind Dalen
Kvalitetskontroll: Lasse Bjerved

Asplan Viak AS www.asplanviak.no

FORORD

Asplan Viak har vært engasjert av Buskerudbysamarbeidet for å utføre en mulighetsanalyse for næringsarealer i Buskerudbyen. Dette er andre del av oppdraget, hvor det er utarbeidet en tilgjengelighetsprofil for samtlige næringsområder i Buskerudbyen (tatt i bruk, og planlagte) basert på ABC-metoden.

I etterkant av denne utredningen vil Buskerudbysekretariatet gjøre en oppfølgende undersøkelse av fortetningspotensialet i eksisterende næringsområder, og da med en planfaglig vurdering av både fortetningspotensial og det enkelte næringsområdes egnethet til ulike formål.

Jorunn Trømborg og Jomar Lygre Langeland 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.

Lasse Bjerved har vært kvalitetssikrer.

Arbeidet var vært utført i løpet av 2011.

Sandvika, mars, 2012

Øyvind Dalen
Oppdragsleder

Lasse Bjerved/ Hanne B Norli
Kvalitetssikrer

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	Innledning	5
1.1	Bakgrunn.....	5
1.2	Om datagrunnlaget	5
2	ABC-metoden.....	6
2.1	Tilgjengelighetsprofil.....	6
2.2	Mobilitetsprofil	8
2.3	Lokaliseringsanbefaling.....	8
2.4	Anvendelse av ABC-metoden i planlegging.....	9
3	Tilgjengelighetsprofil for næringsområder i Buskerudbyen	10
4	Tilgjengelig næringsareal	26
5	Parkeringsforhold	35

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 2. Med utgangspunkt i ABC-prinsippet er det utarbeidet en tilgjengelighetsprofil for samtlige næringsområder i Buskerudbyen (tatt i bruk, og planlagte). Utarbeidet tilgjengelighetsprofil gir grunnlag for å vurdere hvordan de enkelte næringsområder bør utnyttes, hva slags type virksomhet som bør etableres der, samt eventuelle forbedringsbehov i forhold til kollektivbetjening og gang/sykkeltilgjengelighet til områdene.

1.2 Om datagrunnlaget

Kartlegging av tilgjengelighetsprofiler er basert digitale data for holdeplasser og rutenett levert av Buskerudfylkeskommune, ruteinformasjon fra Buskerud kollektivtrafikk (www.bk.no) og NSB (www.nsb.no), og samtaler med Randi Fosso i Buskerud kollektivtrafikk.

I tillegg er det brukt digitale kartdata fra elveg (alle kjørebare veger over 5m, med hastighetsinformasjon) og egenutviklet oversikt for gangveger og sykkelveger basert på elveg og andre digitale kartdatakilder.

Tilgjengelighet for henholdsvis gående, syklende og kjørende er beregnet med ATP-modellen, mens tilgjengelighet for kollektivreisende er basert på avstand til nærmeste holdeplass og frekvensen på denne holdeplassen.

Beregning av utnyttelsesgrad er basert på bygningers fotavtrykk hentet fra den enkelte kommunes FKB-database, som var à jour ved prosjektstart i januar 2011.

Næringsområdene er hentet fra gjeldene kommuneplan ved prosjektstart. Nedre Eiker vedtok ny kommuneplan 31. august 2011, etter at kartleggingsarbeidet startet, så nye næringsområder lagt ut her inngår ikke i analysen.

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.

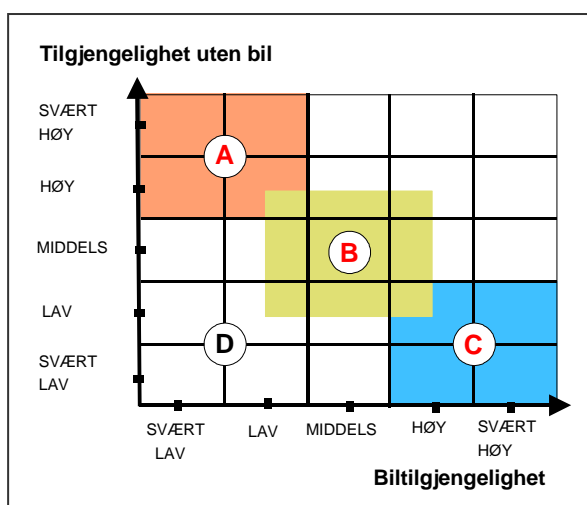
Forhold ved ansatte, besøkende og godstransport bidrar til en virksomhets samlede transportbehov. I utgangspunktet bør virksomheter med høy besøksintensitet lokaliseres nær kollektivknutepunkt, mens virksomheter med lav arbeidsplass- og besøksintensitet kan lokaliseres i mindre sentrale områder, men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

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

2.1 Tilgjengelighetsprofil

Ved planlegging for redusert biltransport, som også innebærer optimalisering av utnyttelsen av kapasiteten på eksisterende vegnett, er det et viktig prinsipp at utbygging foregår i områder med best mulig tilgjengelighet for alternative transportformer (kollektivtransport, gange og sykkel). ABC-metoden innebærer således at det tas hensyn til eksisterende utbyggingsmønster ved planlegging av ny utbygging.

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 1. Modell for å beskrive områders tilgjengelighetsprofil, basert på ABC-metoden (ref. Strømme)

A-områder

A-områder er knutepunkt med god regional kollektivbetjening¹ og lav biltilgjengelighet. A-områder bør ha et gunstig reisetidsforhold mellom bil og kollektivtilbud, og god tilgjengelighet for forgjengere og syklister. Det bør også være enkelt å gå og sykle innenfor selve området. A-områder bør også ha relativt kort avstand til hovedveg, fortrinnsvis for å sikre effektiv godstransportavvikling, men dette kriteriet bør vektlegges mindre enn kollektivtilgjengelighet og begrenset bilgjengelighet

For å redusere biltilgjengeligheten vil det ofte være nødvendig å innføre restriksjoner på biltrafikken, for eksempel i form av få, og avgiftsbelagte parkeringsplasser innenfor området.

Et viktig kriterium for å avgrense fysisk utbredelse av et A-område vil være gangavstand til kollektivknutepunkt. Anbefalt avgrensning er 500-800 meter, avhengig av størrelsen på regionen knutepunktet er lokalisert i.

B-områder

B-områder er områder med god lokal 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 planområdetets befolkning. Parkeringsrestriksjoner kan benyttes for å styre biltilgjengeligheten, selv om dette kan være vanskelig å gjennomføre i praksis, spesielt ved mer besøksintensive virksomheter hvor det som regel vil være et godt parkeringstilbud for besøkende.

Ved fysisk avgrensning av B-områder må det regnes med kortere gangavstand til kollektivknutepunkt enn for A-områder, grunnet dårligere kollektivbetjening. Anbefalt avgrensning er 300-500, avhengig av regionstørrelse og kvalitet på kollektivtilbudet.

C-områder

C-områder er områder med god biltilgjengelighet og mindre god kollektivbetjening. Det er allikevel anbefalt at det er et visst innslag av kollektivbetjening av området. 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. Det er anbefalt at utbygging ikke skjer lengre enn 300-500m fra nærmeste kollektivholdeplass.

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.

¹ Kollektivbetjening omfatter både tog og buss

2.2 Mobilitetsprofil

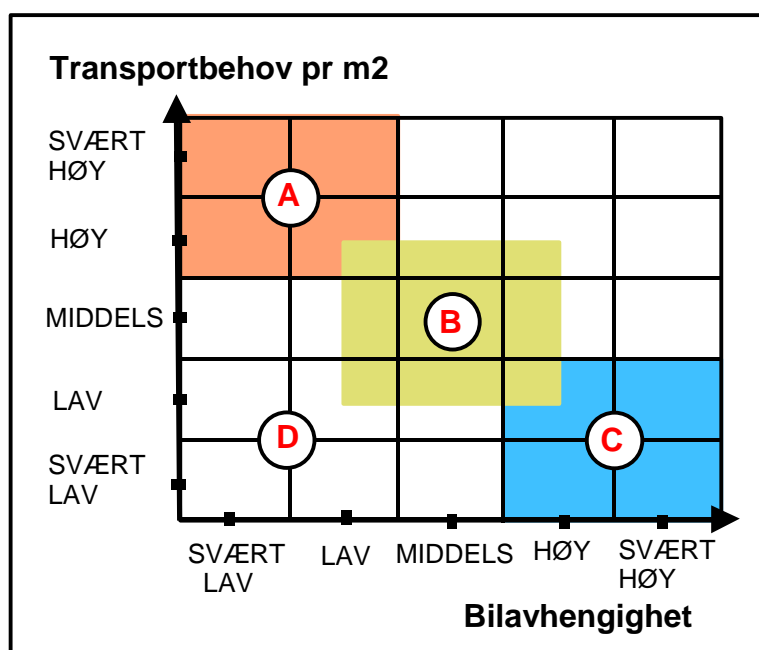
En virksomhets mobilitetsprofil beskriver virksomhetens generering av transport, og kjennetegnes ved transportskapende egenskaper ved ansatte, besøkende og gods. De viktigste faktorene er:

- 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 2. Transportbehovet er knyttet til bebyggt areal, mens bilavhengigheten vil være andel biltransport i forhold til samlet transport for en virksomhet.

Kartleggingen av mobilitetsprofil for virksomheter i Buskerudbyen er nærmere presentert i rapporten *Kartlegging av tilgjengelighetsprofil for næringsområder i Buskerudbyen*.



Figur 2. Modell for å fremstille bedrifters mobilitetsprofil, basert på ABC-metoden (ref. Strømme)

2.3 Lokaliseringsanbefaling

Isolert sett kan de enkelte lokaliseringfaktorene 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

2.4 Anvendelse av ABC-metoden i planlegging

Selv om ABC-metoden i første rekke har blitt brukt som et verktøy for å lokalisere virksomheter på rett sted i forhold til virksomhetens trafikkgenererende egenskaper, vil det i mange sammenhenger være vel så nyttig å bruke metoden for å vurdere eventuelle behov for forbedring av tilgjengelighet med alternativer til bil for et område. Gjennom å kartlegge hva slags virksomheter som er lokalisert på et gitt område, kan det gjøres en vurdering av om det er samsvar mellom områdets tilgjengelighetsprofil og virksomhetenes mobilitetsprofil, og om det eventuelt er potensial for å endre tilgjengeligheten for ulike transportmidler ved behov. Aktuelle tiltak kan være å gjøre forbedringer på kollektivtilbudet, i form av nye ruter, flere avganger eller flere holdeplasser, eventuelt om det kan etableres et ekspressbusstilbud i rushtiden. Nyetablering av en større transportgenererende virksomhet i et område kan også være med på å øke etterspørselen etter kollektivtransport, og således legge grunnlag for bedre betjening av området som helhet.

Endring av biltilgjengelighet i form av redusert parkeringstilbud kan være vanskeligere å gjennomføre i praksis, men i områder med mye gateparkering kan det eventuelt innføres boligsoneparkering.

3 TILGJENGELIGHETSPROFIL FOR NÆRINGSOMRÅDER I BUSKERUDBYEN

Ved bestemmelse av tilgjengelighetsprofil for næringsområder i Buskerudbyen er følgende kriterier lagt til grunn²:

A-område

- Knutepunkt med minst 2 regionale kollektivtilbud³ innenfor maks 500m gangavstand
- Minst en avgang pr time for regionalt kollektivtilbud
- Minst 4 lokale kollektivruter⁴ med minimum 3 avganger pr time
- Blant de områder med høyst andel bosatte innenfor 15min gangavstand
- Maks 500m til hovedveg
- *Reisetidsforhold kollektiv/bil* < 1,7⁵
- Avgrenset av 800m gangavstand fra regionalt kollektivknutepunkt i Drammen og Kongsberg, og 500m gangavstand for øvrige kommuner

B-område

- Næringsområde med inntil 500m gangavstand til kollektivholdeplass med minst 3 ruter (lokal eller regional), hvorav et av tilbudene kan være tog innenfor 800m gangavstand
- Minimum 2 avganger pr time for lokalt kollektivtilbud
- Maks 500m til hovedveg
- *Reisetidsforhold kollektiv/bil* < 2⁵

C-område

- Nærhet til hovedvei

Parkeringsregulering

For å redusere biltilgjengelighet vil regulering av parkeringsmuligheter være blant de enkleste og mest effektive virkemidlene. Det er kun Drammen og Kongsberg som har offentlig parkeringsregulering i dag. Regulering av bilparkering bør suppleres med god tilrettelegging for sykkelparkering (0,3-0,7 plasser pr ansatt, avhengig av virksomhet / 3-5 plasser pr bolig).

I A-områder kan følgende kriterier benyttes som et utgangspunkt for å regulere parkering:

- Ikke fri parkering for verken ansatte, beboere eller besøkende
- Få parkeringsmuligheter (0,2 pr ansatt / 0,5-1 pr bolig)

I B-områder kan følgende kriterier benyttes som et utgangspunkt for å regulere parkering:

- Begrensede parkeringsmuligheter (0,5-0,6 pr ansatt / 1-1,5 pr bolig)

I C-områder bør det være nok parkeringsplasser til de ansatte, men lite besøksparkering (basert på forutsetning om det ikke etableres besøksintensive virksomheter i C-områder).

² Basert på Strømmen, tilpasset lokale forhold ved Buskerudbyen

³ Kollektivtilbud som muliggjør reiser ut av Buskerudbyen

⁴ Innenfor kommunegrensen, til nabokommune og/eller Drammen

⁵ Ikke beregnet grunnet manglende datagrunnlag

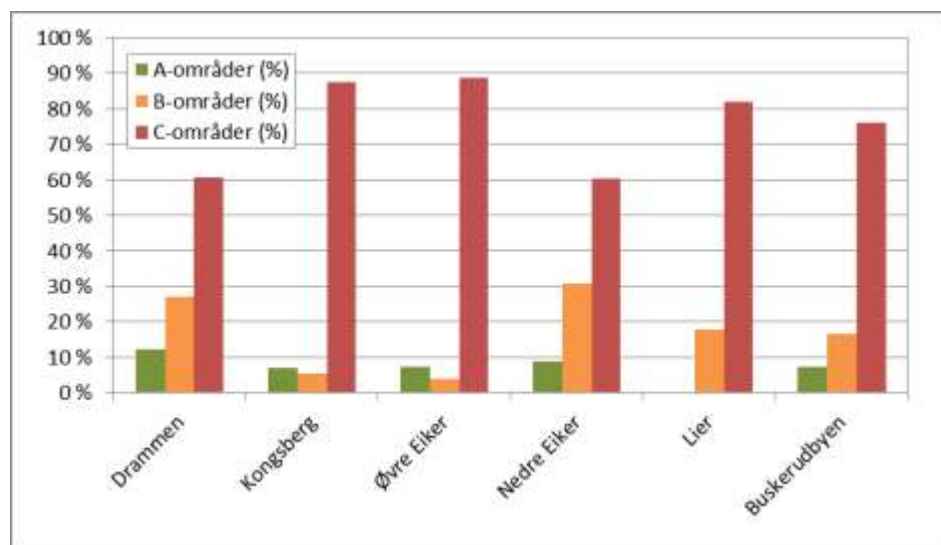
Fordeling ABC-områder pr kommune

Tabell 2. Fordeling av ABC-områder pr kommune i Buskerudbyen, tall i dekar (Daa)

Kommune	A-områder (Daa)	B-områder (Daa)	C-områder (Daa)	Sum (Daa)
Drammen	778	1 726	3 850	6 355
Kongsberg	377	300	4 689	5 366
Øvre Eiker	302	170	3 696	4 167
Nedre Eiker	241	833	1 637	2 711
Lier	13	885	4 042	4 940
Buskerudbyen	1 710	3 846	18 942	23 538

Tabell 3. Fordeling av ABC-områder pr kommune i Buskerudbyen, %-fordeling i forhold til samlet andel næringsområder pr kommune

Kommune	A-områder (%)	B-områder (%)	C-områder (%)
Drammen	12 %	27 %	61 %
Kongsberg	7 %	6 %	87 %
Øvre Eiker	7 %	4 %	89 %
Nedre Eiker	9 %	31 %	60 %
Lier	0 %	18 %	82 %
Buskerudbyen	7 %	17 %	76 %



Figur 3. Fordeling av ABC-områder pr kommune i Buskerudbyen, %-fordeling i forhold til samlet andel næringsområder pr kommune

Kort oppsummert viser Tabell 2 og Tabell 3 at det er en noe ujevn fordeling av ABC-områder mellom de enkelte kommunene. Drammen har i kraft av å være den største byen, og med det beste kollektivtilbudet i regionen naturlig nok den største andelen A-områder. Lier har på si side ingen rene A-områder pr i dag (utbygging av Lierstranda vil ventelig endre på dette). Kongsberg og Øvre Eiker har lavest andel B-områder, mens Drammen og Nedre Eiker har den laveste andelen C-områder. Det kan virke som om Buskerudbyen samlet sett har en litt for lav andel B-områder.

Fordeling av ABC-virksomheter (antall ansatte) pr ABC-område**Drammen**

Områdetype	A-virksomhet ⁶	B-virksomhet	C-virksomhet	Sum
A-områder	6621	1437	628	8686
B-områder	3290	5183	996	9469
C-områder	1403	3072	3478	7953
Sum	11314	9692	5102	26108

Områdetype	A-virksomhet	B-virksomhet	C-virksomhet
A-områder	76 %	17 %	7 %
B-områder	35 %	55 %	11 %
C-områder	18 %	39 %	44 %

Kongsberg

Områdetype	A-virksomhet	B-virksomhet	C-virksomhet	Sum
A-områder	1968	1222	408	3598
B-områder	970	4759	443	6172
C-områder	424	1726	534	2684
Sum	3362	7707	1385	12454

Områdetype	A-virksomhet	B-virksomhet	C-virksomhet
A-områder	55 %	34 %	11 %
B-områder	16 %	77 %	7 %
C-områder	16 %	64 %	20 %

Øvre Eiker

Områdetype	A-virksomhet	B-virksomhet	C-virksomhet	Sum
A-områder	771	454	102	1327
B-områder	40	153	0	193
C-områder	156	740	684	1580
Sum	967	1347	786	3100

Områdetype	A-virksomhet	B-virksomhet	C-virksomhet
A-områder	58 %	34 %	8 %
B-områder	21 %	79 %	0 %
C-områder	10 %	47 %	43 %

⁶ Sysselsetningstallene er noe lavere enn i *Delrapport 1 Kartlegging av virksomheter i Buskerudbyen*, da uplasserte virksomheter ikke inngår her. I tillegg er det en del arbeidsplasser i boligområdene.

Nedre Eiker

Områdetype	A-virksomhet	B-virksomhet	C-virksomhet	Sum
A-områder	294	323	88	705
B-områder	542	577	324	1443
C-områder	256	817	492	1565
Sum	1092	1717	904	3713

Områdetype	A-virksomhet	B-virksomhet	C-virksomhet
A-områder	42 %	46 %	12 %
B-områder	38 %	40 %	22 %
C-områder	16 %	52 %	31 %

Lier

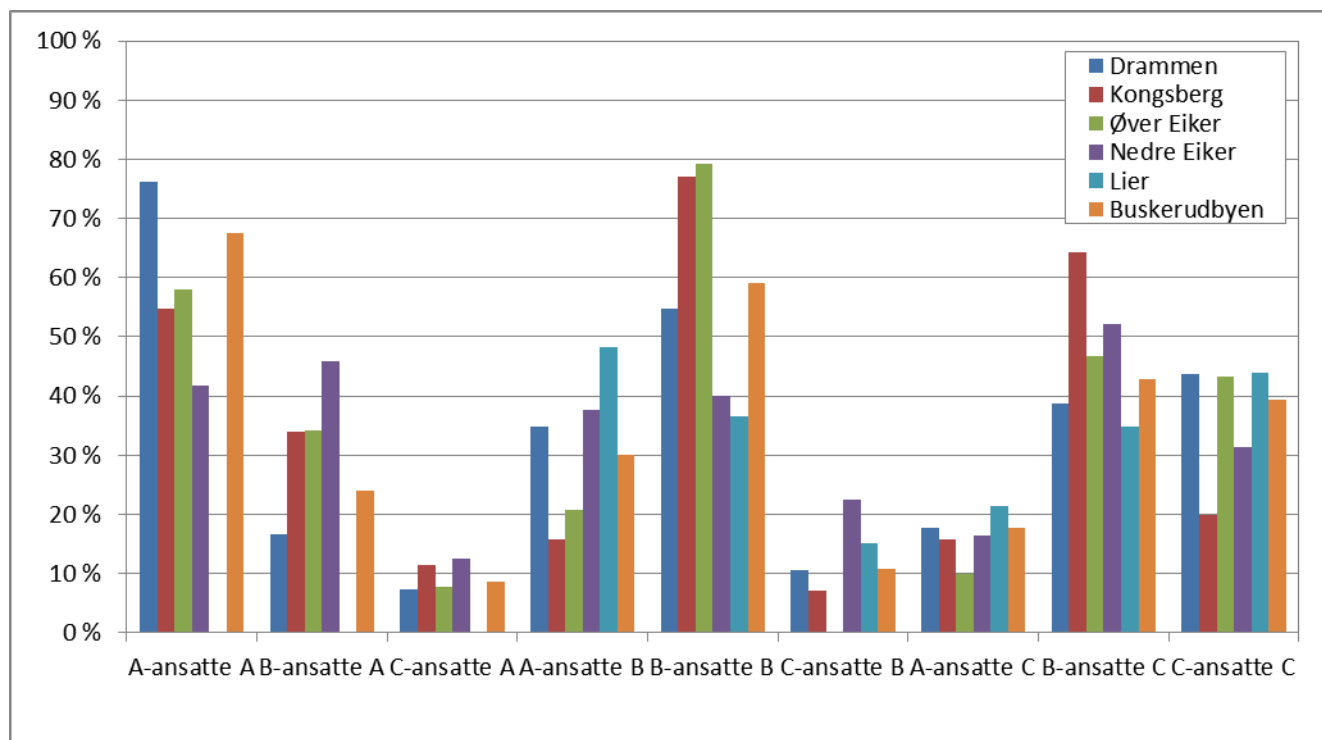
Områdetype	A-virksomhet	B-virksomhet	C-virksomhet	Sum
A-områder	0	0	0	0
B-områder	959	728	302	1989
C-områder	1141	1857	2341	5339
Sum	2100	2585	2643	7328

Områdetype	A-virksomhet	B-virksomhet	C-virksomhet
A-områder	-	-	-
B-områder	48 %	37 %	15 %
C-områder	21 %	35 %	44 %

Buskerudbyen

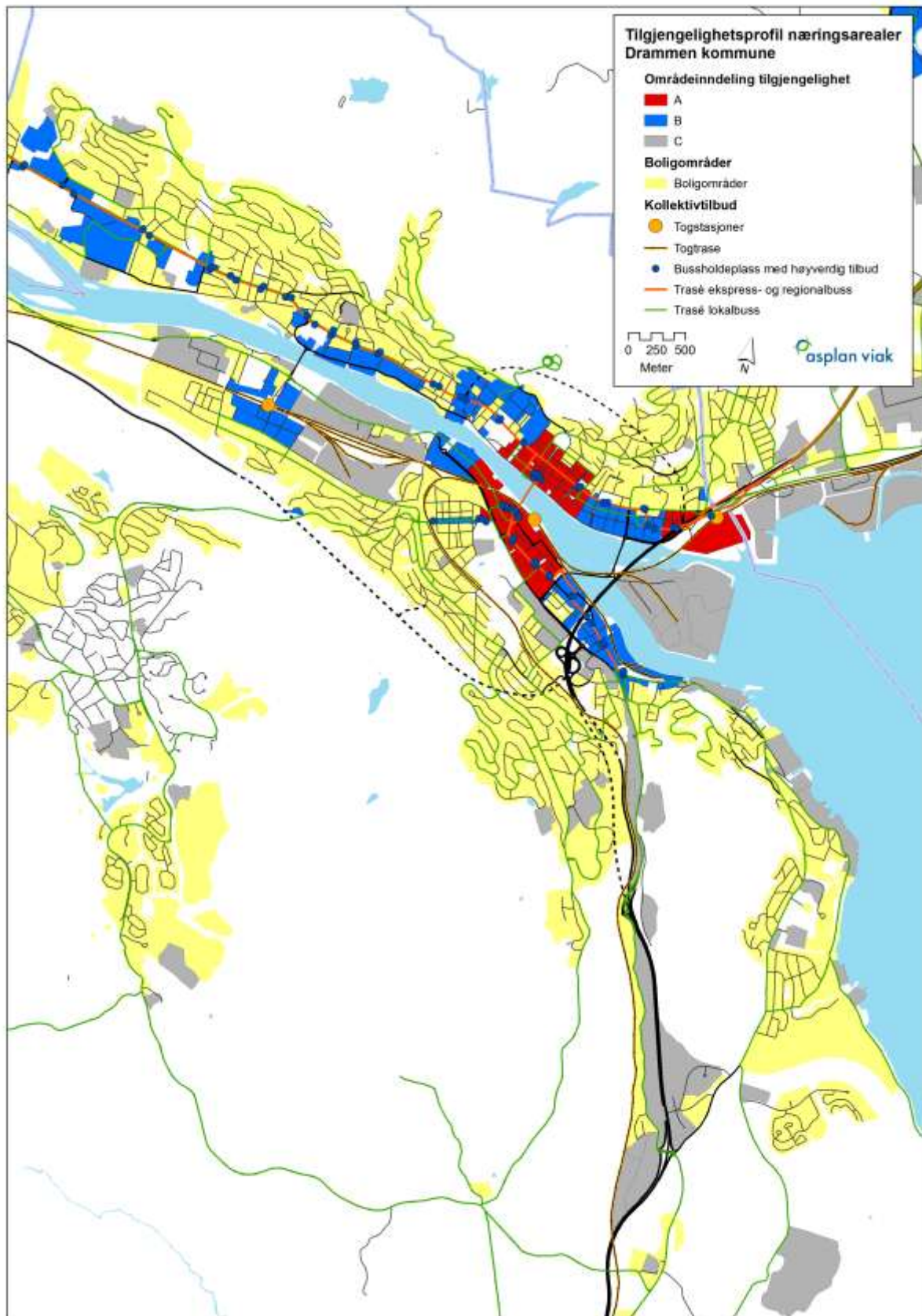
Områdetype	A-virksomhet	B-virksomhet	C-virksomhet	Sum
A-områder	9 654	3 436	1 226	14 316
B-områder	5 801	11 400	2 065	19 266
C-områder	3 380	8 212	7 529	19 121
Sum	18 835	23 048	10 820	52 703

Områdetype	A-virksomhet	B-virksomhet	C-virksomhet
A-områder	67 %	24 %	9 %
B-områder	30 %	59 %	11 %
C-områder	18 %	43 %	39 %

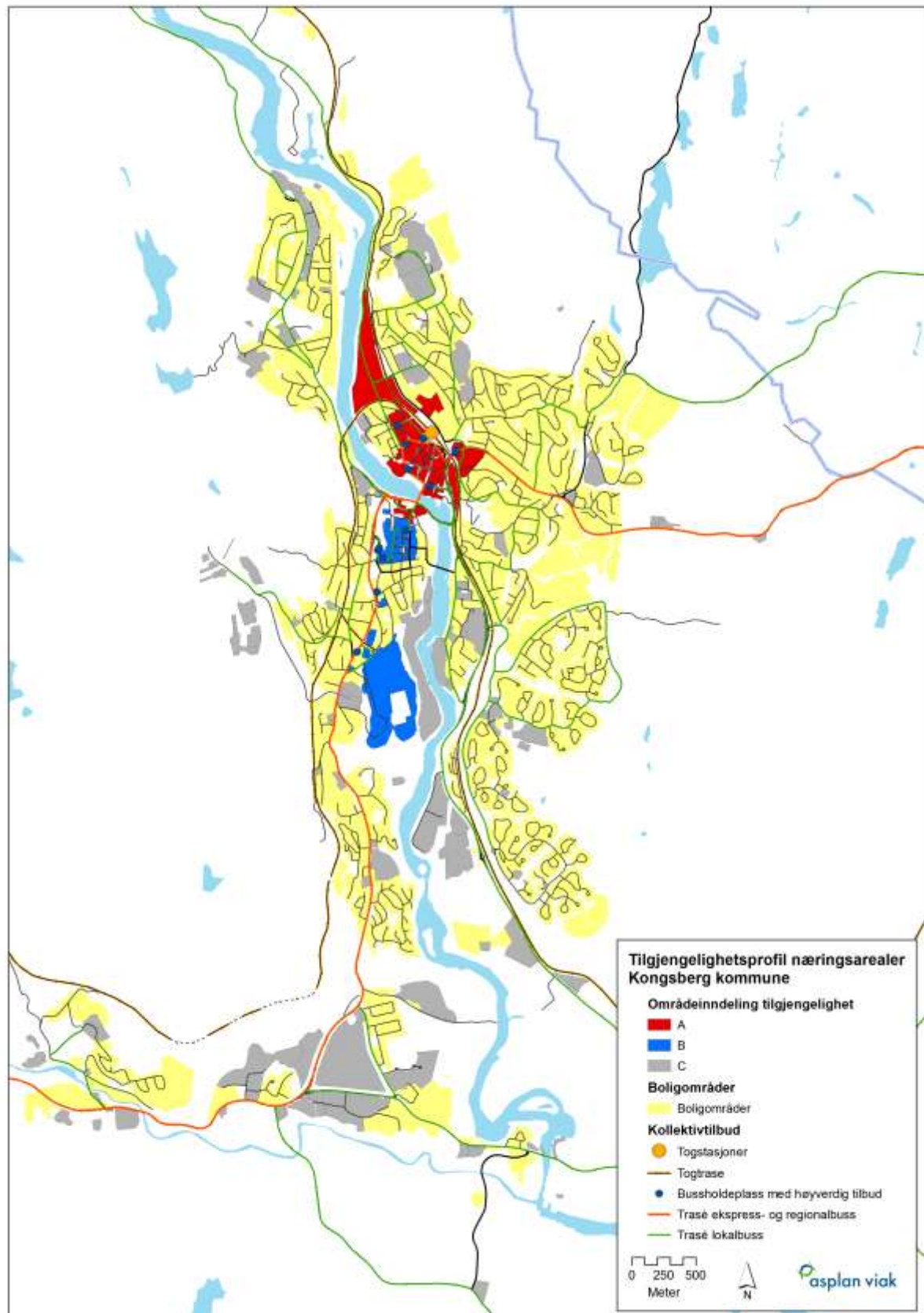


Figur 4. Fordeling av ansatte pr ABC-kategori for hhv A-, B, og C-områder pr kommune.

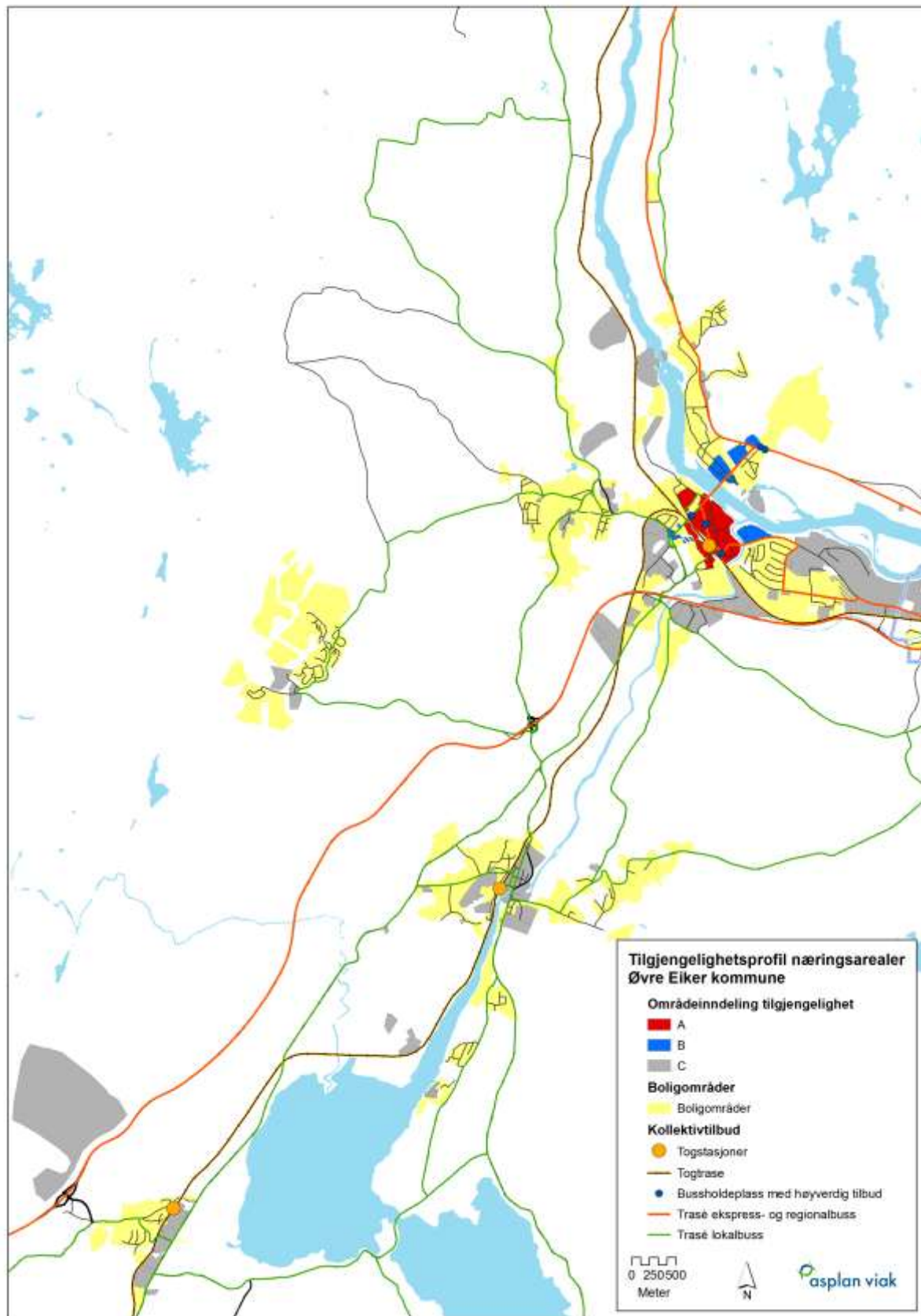
Kort oppsummert viser tabellene og Figur 4 at A-områdene domineres av A-virksomheter i alle kommunene (med unntak for Lier), og at det gjennomgående er relativt få C-virksomheter i A-områdene og tilsvarende få A-virksomheter i C-områdene. B-områdene domineres av B-virksomheter, men det er samtidig en stor andel B-virksomheter i C-områder, noe som understreker behovet for bedre kollektivbetjening av disse områdene.



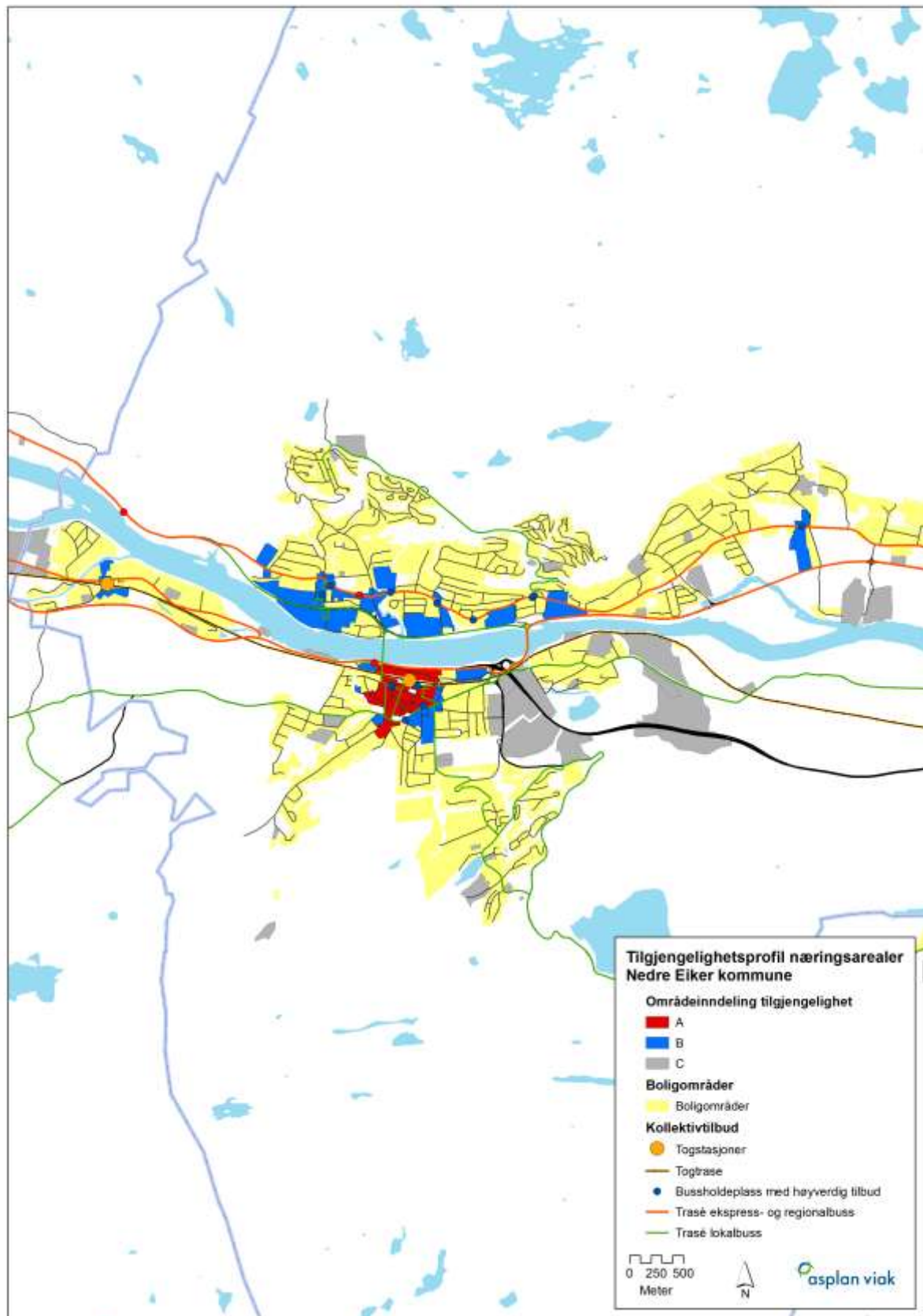
Figur 5. Fordeling av ABC-områder i Drammen kommune



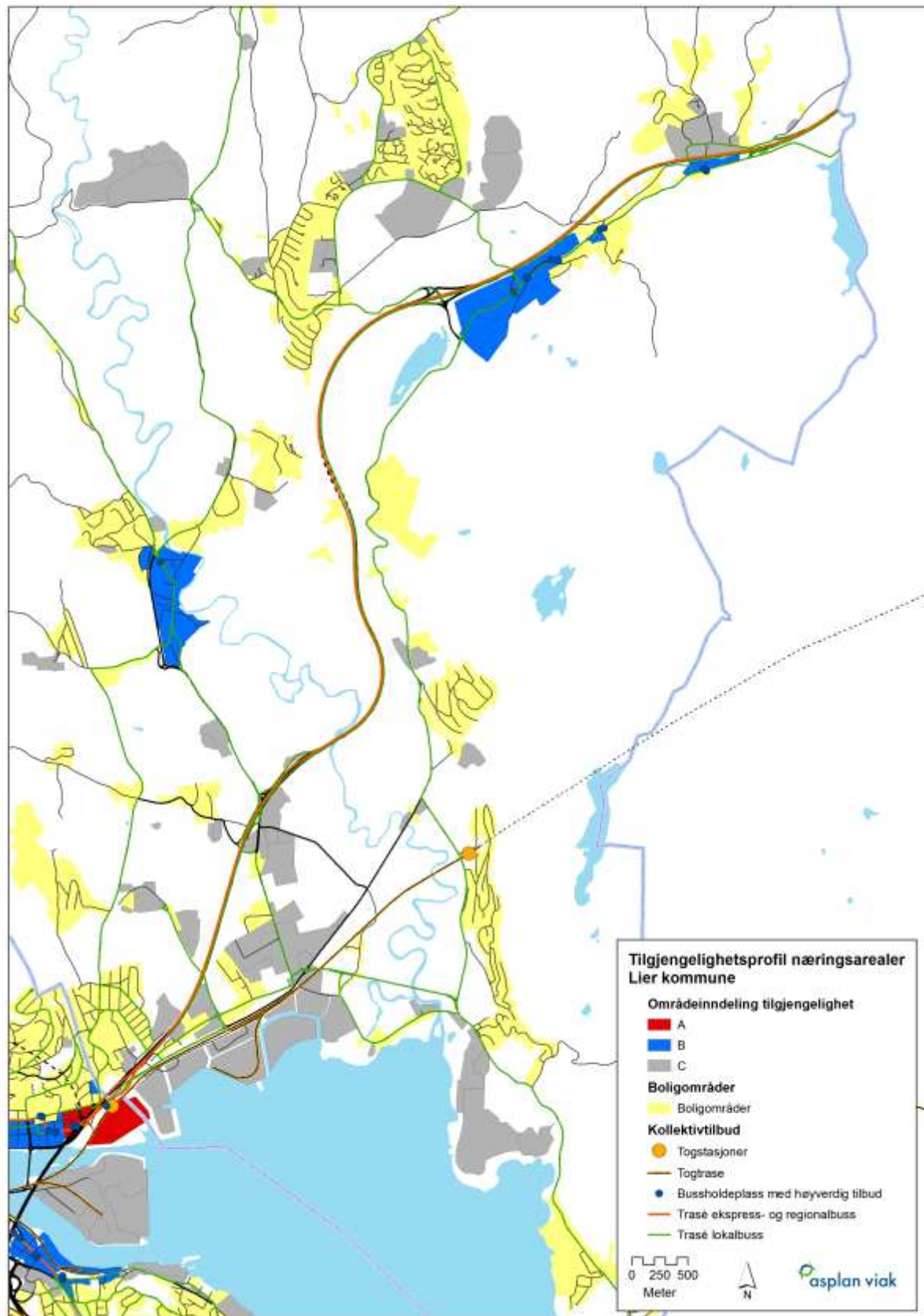
Figur 6. Fordeling av ABC-områder i Kongsberg kommune



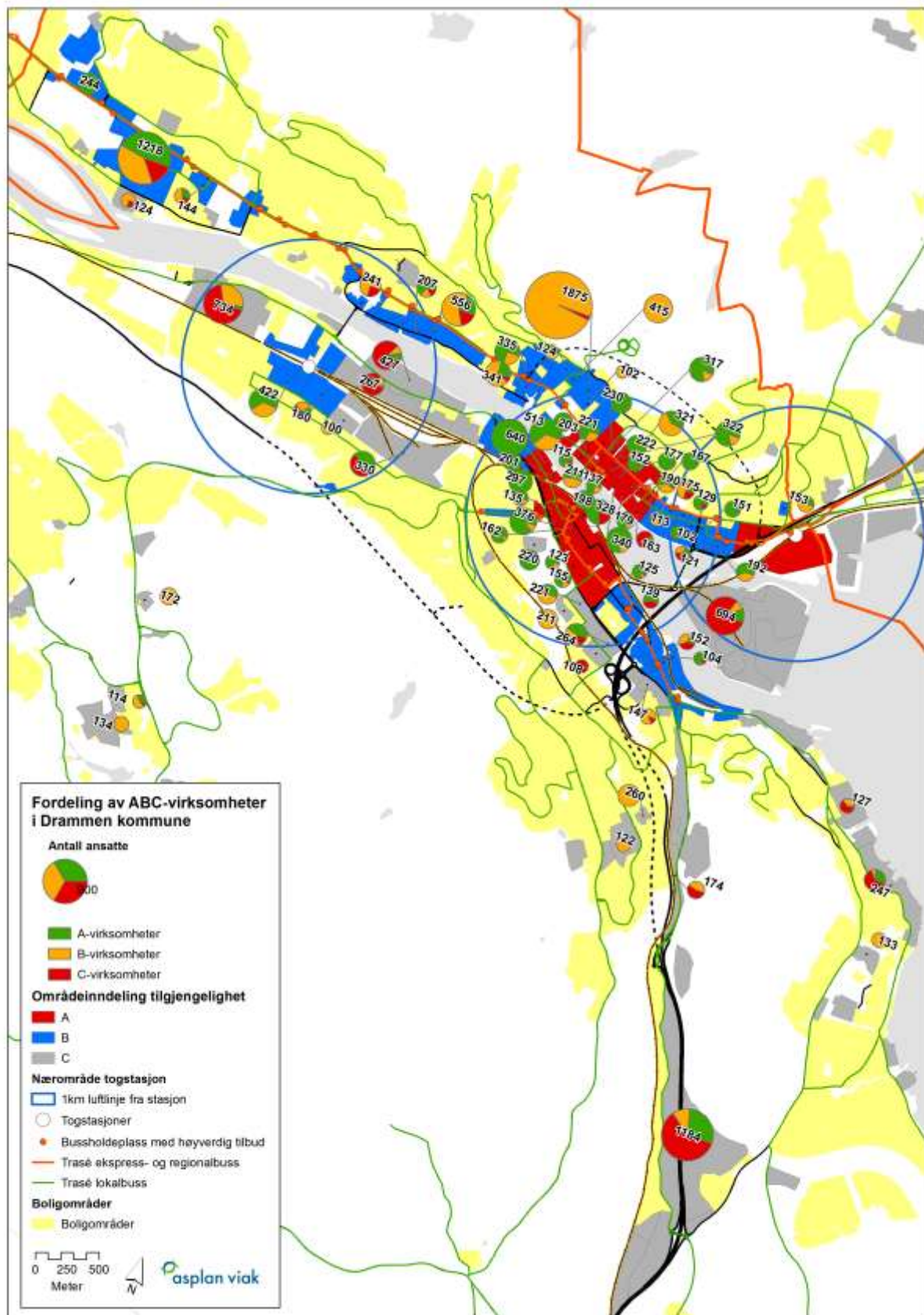
Figur 7. Fordeling av ABC-områder i Øvre Eiker kommune



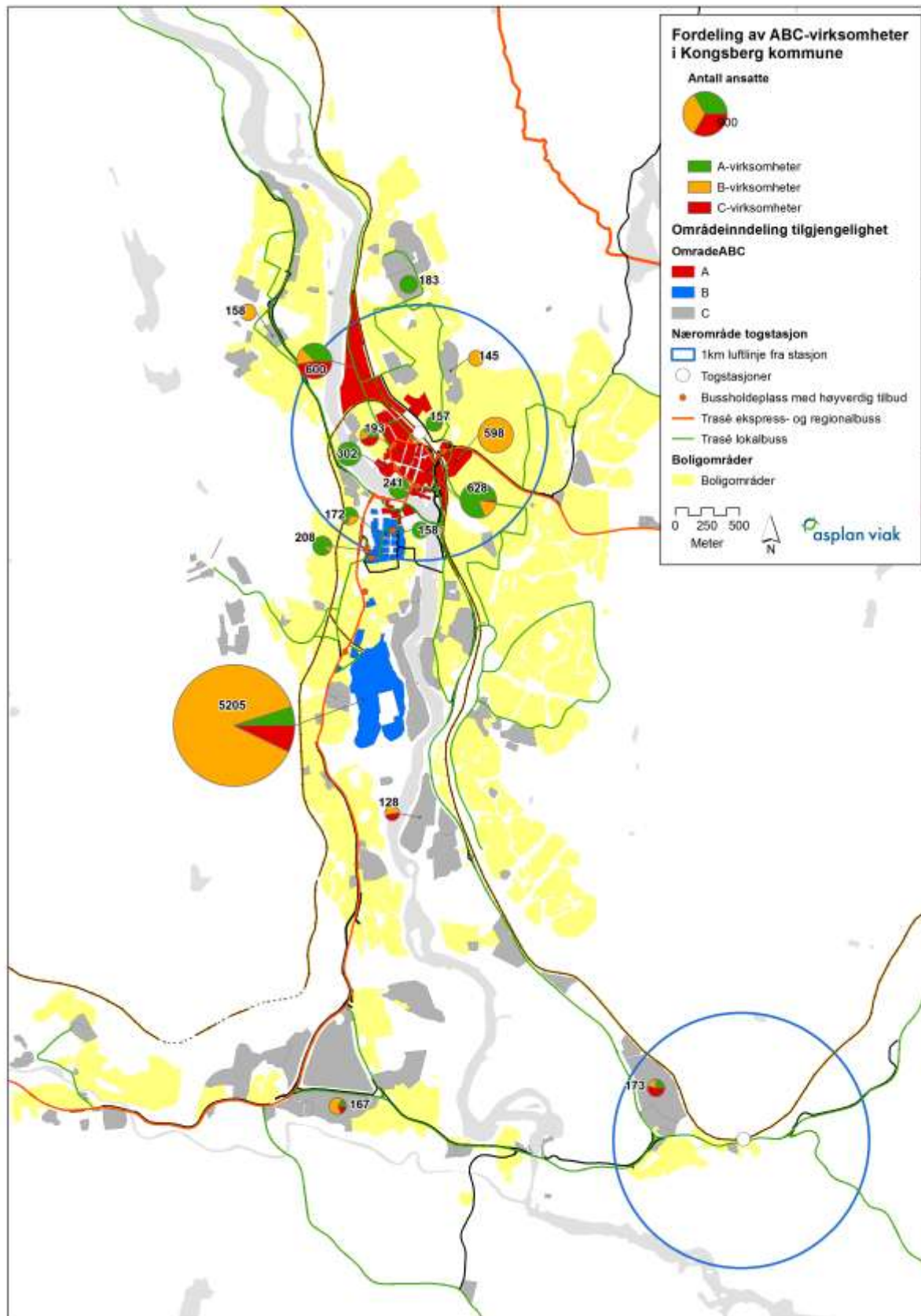
Figur 8. Fordeling av ABC-områder i Nedre Eiker kommune



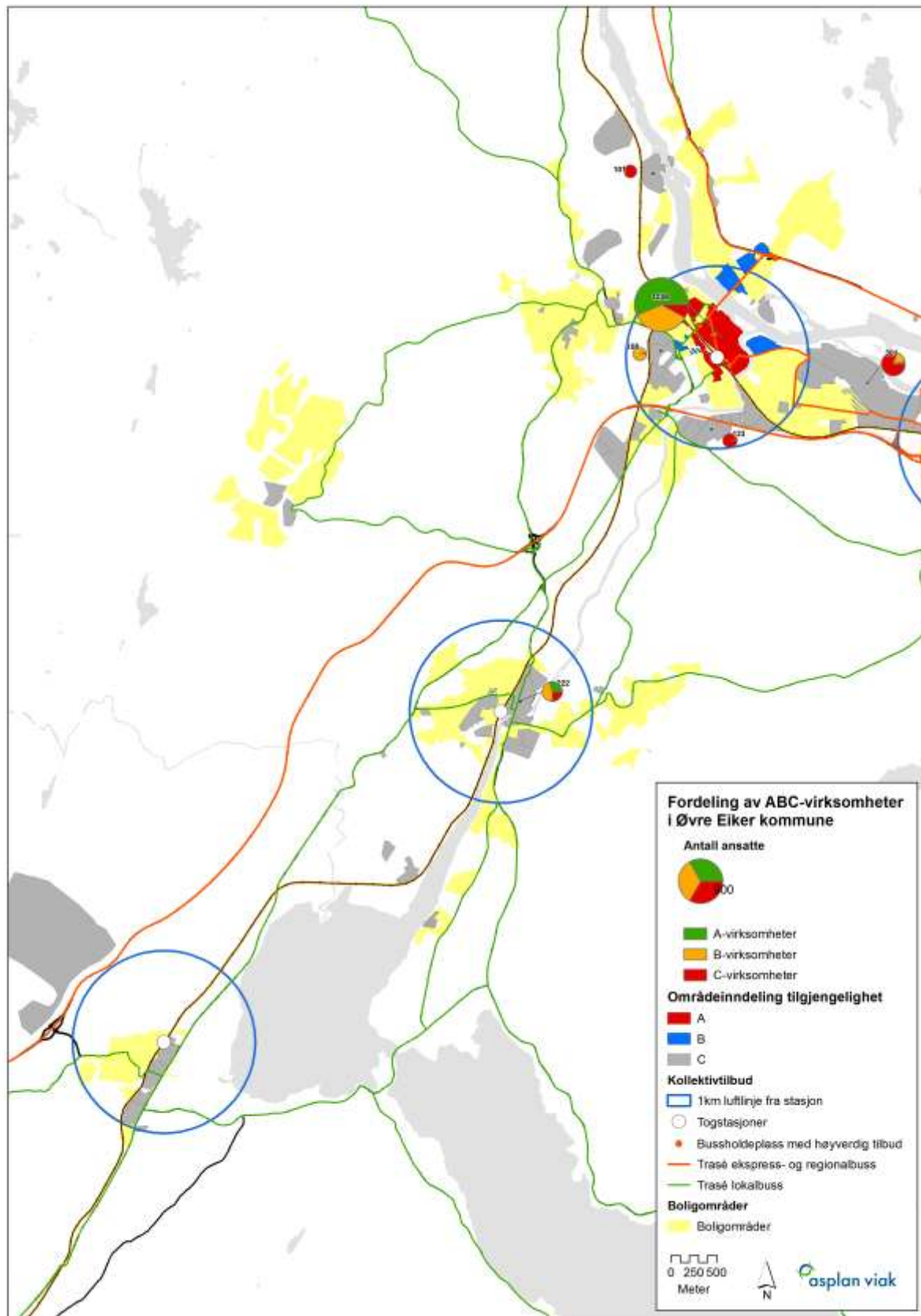
Figur 9. Fordeling av ABC-områder i Lier kommune



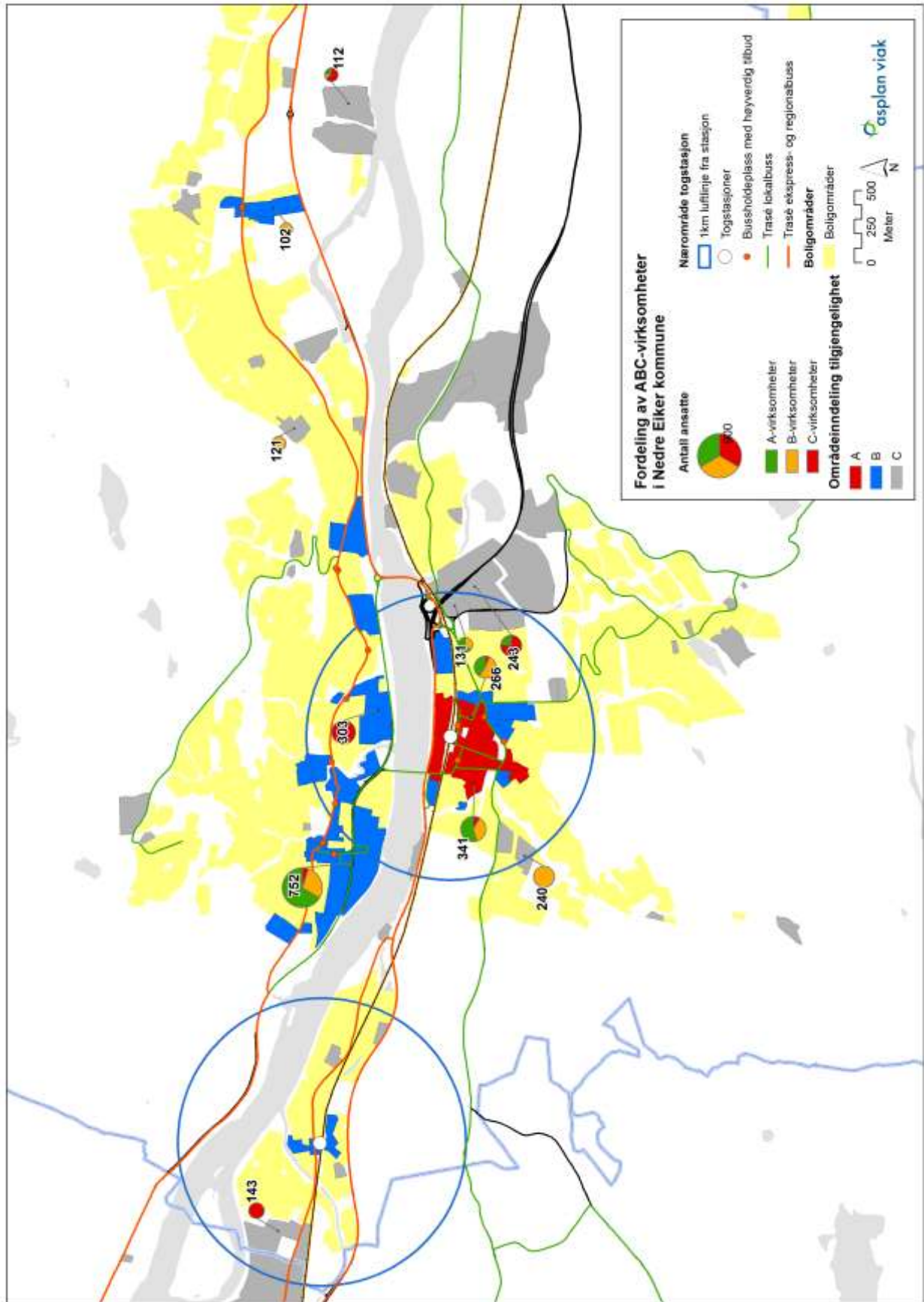
Figur 10. Sammenstilling av fordeling av ABC-virksomheter og ABC-områder i Drammen kommune



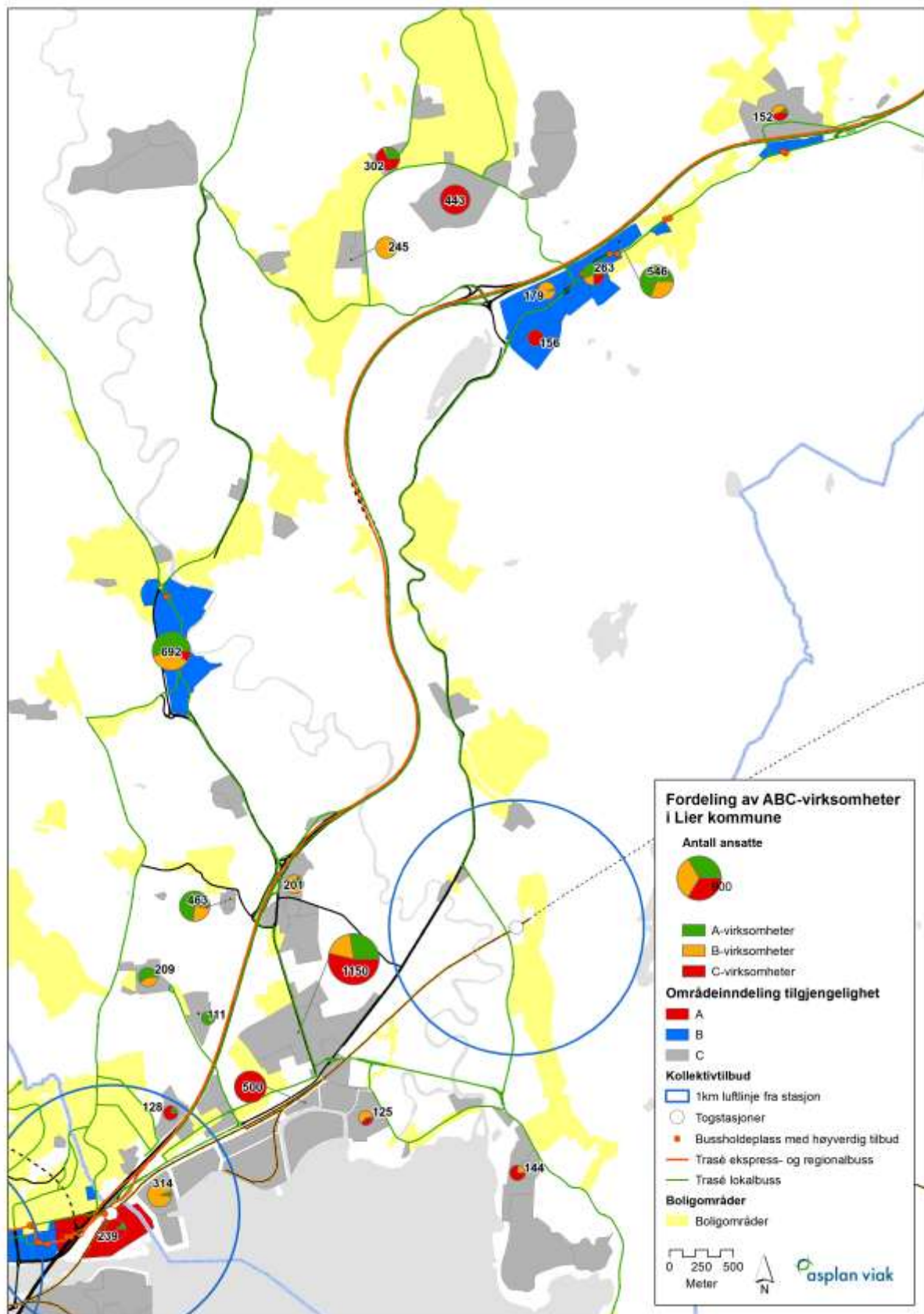
Figur 11. Sammenstilling av fordeling av ABC-virksomheter og ABC-områder i Kongsberg kommune



Figur 12. Sammenstilling av fordeling av ABC-virksomheter og ABC-områder i Øvre Eiker kommune



Figur 13. Sammenstilling av fordeling av ABC-virksomheter og ABC-områder i Nedre Eiker kommune



Figur 14. Sammenstilling av fordeling av ABC-virksomheter og ABC-områder i Lier kommune

4 TILGJENGELIG NÆRINGSAREAL

Det er gjort en grovkartlegging av utnyttelsesgrad på tilgjengelig næringsareal basert på gjeldende kommuneplaner og bygningsmassens fotavtrykk hentet fra kommunenes digitale kartdatabaser (FKB-data). Parkeringsflater, vareopplagring og lignende opparbeidede flater vil også fremstå som ubebygde areal i denne kartleggingen.

Kartleggingen gir en indikasjon på andel ubebygde areal i det enkelte næringsområde, og kan brukes som utgangspunkt for å identifisere potensielle fortettingsområder. Det videre planarbeidet vil kunne avdekke det reelle utbyggingspotensialet i disse næringsområdene, som vil avhenge av hva det ubebygde arealet brukes til i dag.

I kartleggingen av utnyttelsesgrad er områder satt av til formål som skole, barnehage, sykehus, sykehjem, kirke, kirkegård, og råstoffutvinning utelatt som potensielle fortettingsområder.

Nedre Eiker har vedtatt ny kommuneplan etter at kartleggingsarbeidet startet, nye næringsområder tilrettelagt her inngår ikke i statistikken.

Tabell 4. Samlet oversikt over dagens næringsareal og utnyttelsesgrader i Buskerudbyen (eksklusive områder satt av til formål som skole, barnehage, sykehus, sykehjem, kirke, kirkegård, og råstoffutvinning)

Område	Næringsareal	Bygningsmasse	Gjennomsnittlig utnyttelsesgrad ¹
Drammen	4 800 daa	1 260 500 m ²	34 %
Kongsberg	3 140 daa	474 130 m ²	30 %
Øvre Eiker	3 320 daa	385 020 m ²	20 %
Nedre Eiker	1 760 daa	352 360 m ²	22 %
Lier	3 590 daa	570 390 m ²	18 %
Buskerudbyen	16 610 daa	3 042 400 m ²	29 %

¹Gjennomsnittlig utnyttelsesgrad for bebygde områder

Tabell 5. Oversikt over ubebygde næringsområder i Buskerudbyen

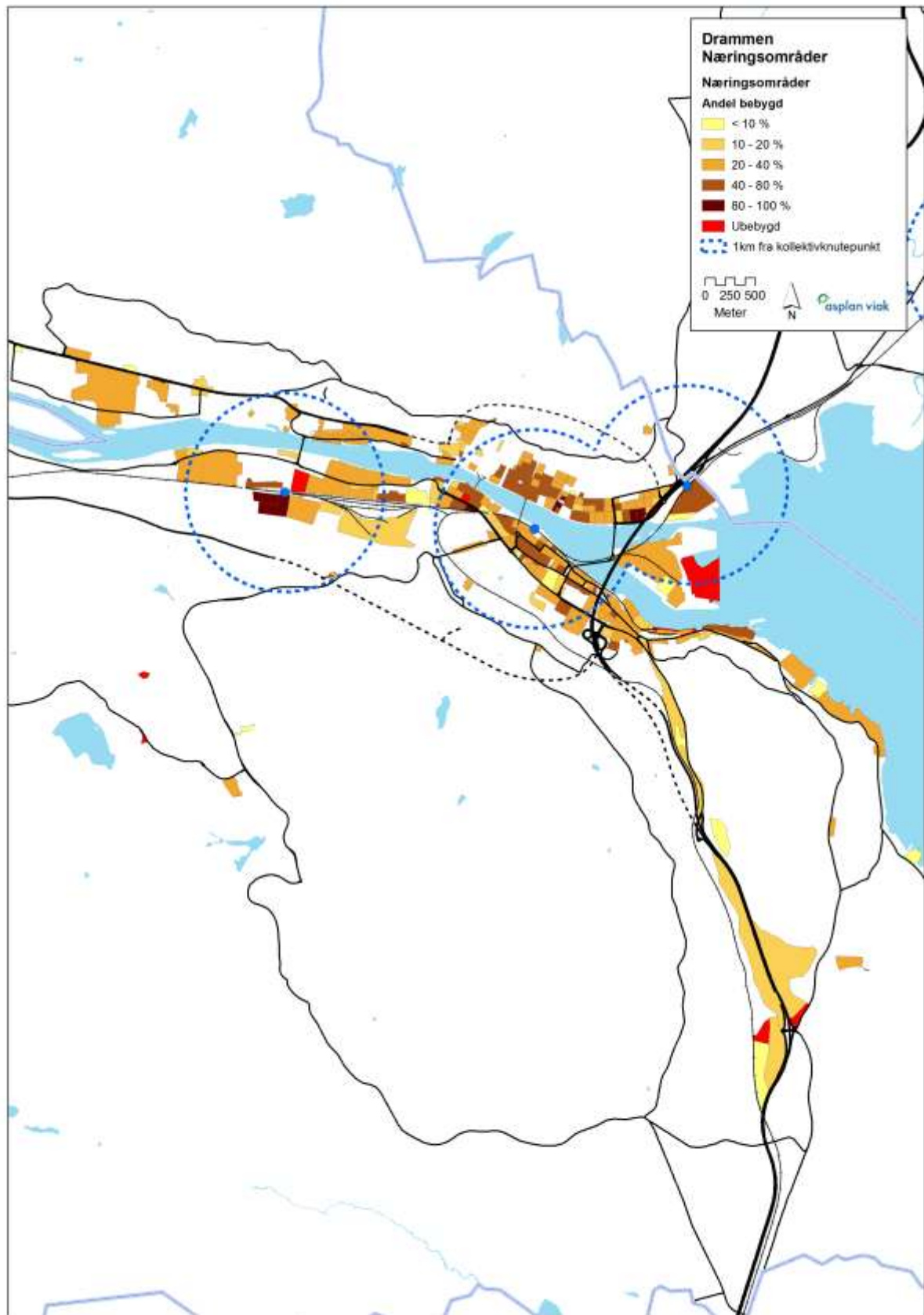
Område	Antall ubebygde områder	Ubebygde næringsareal
Drammen	12	320 daa
Kongsberg	23	920 daa
Øvre Eiker	21	1270 daa
Nedre Eiker	5	140 daa
Lier	11	380 daa
Buskerudbyen	72	3030 daa

Tabell 6. Oversikt over områder med mindre enn 20 % utnyttelsesgrad, som kan være aktuelle for fortetting

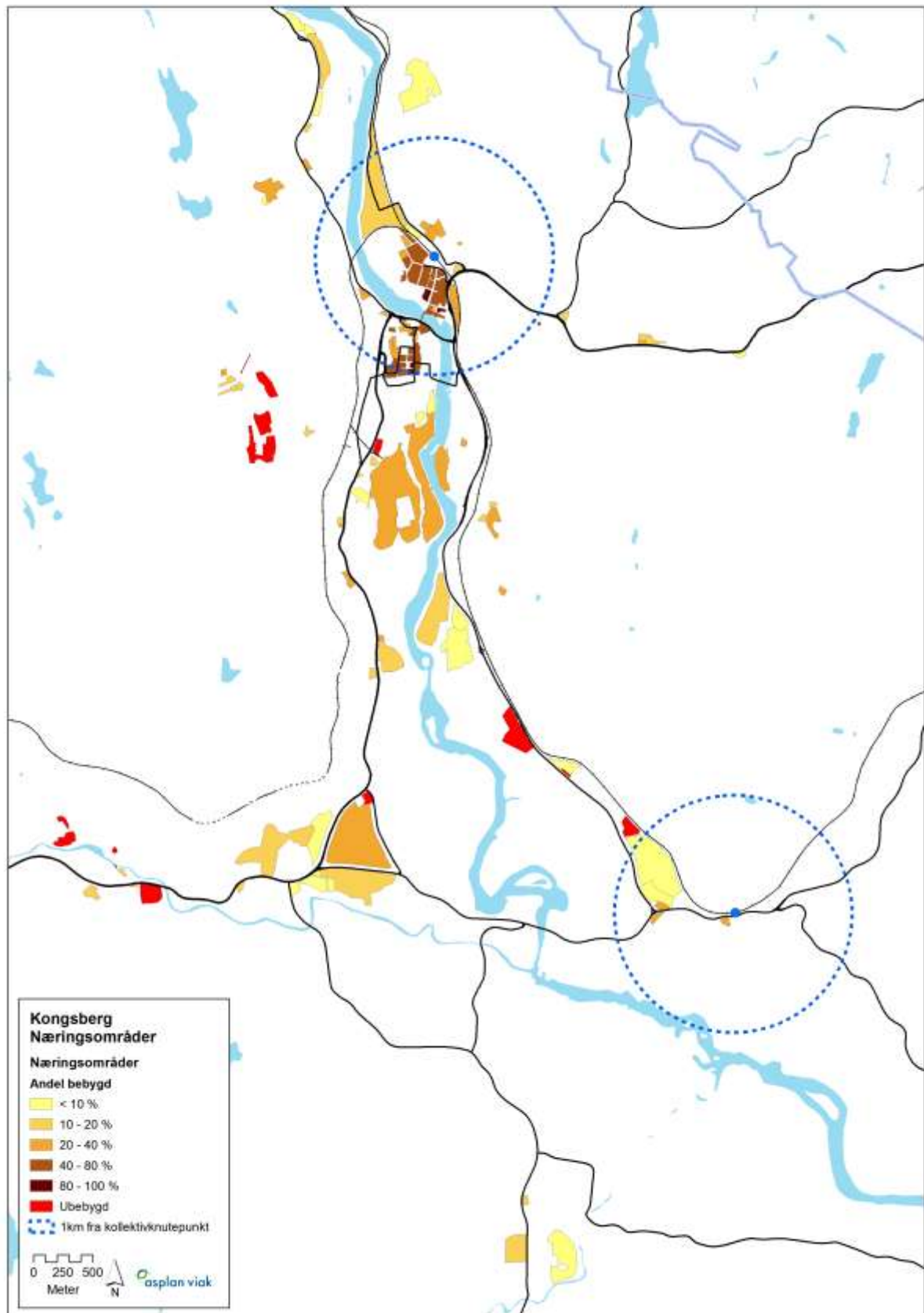
Område	Antall områder	Samlet areal
Drammen	68	1 800 daa
Kongsberg	78	2 210 daa
Øvre Eiker	59	2 400 daa
Nedre Eiker	21	530 daa
Lier	57	2 500 daa
Buskerudbyen	283	9 430 daa

Tabell 7. ABC-fordeling av områder med utnyttelsesgrad < 20 %

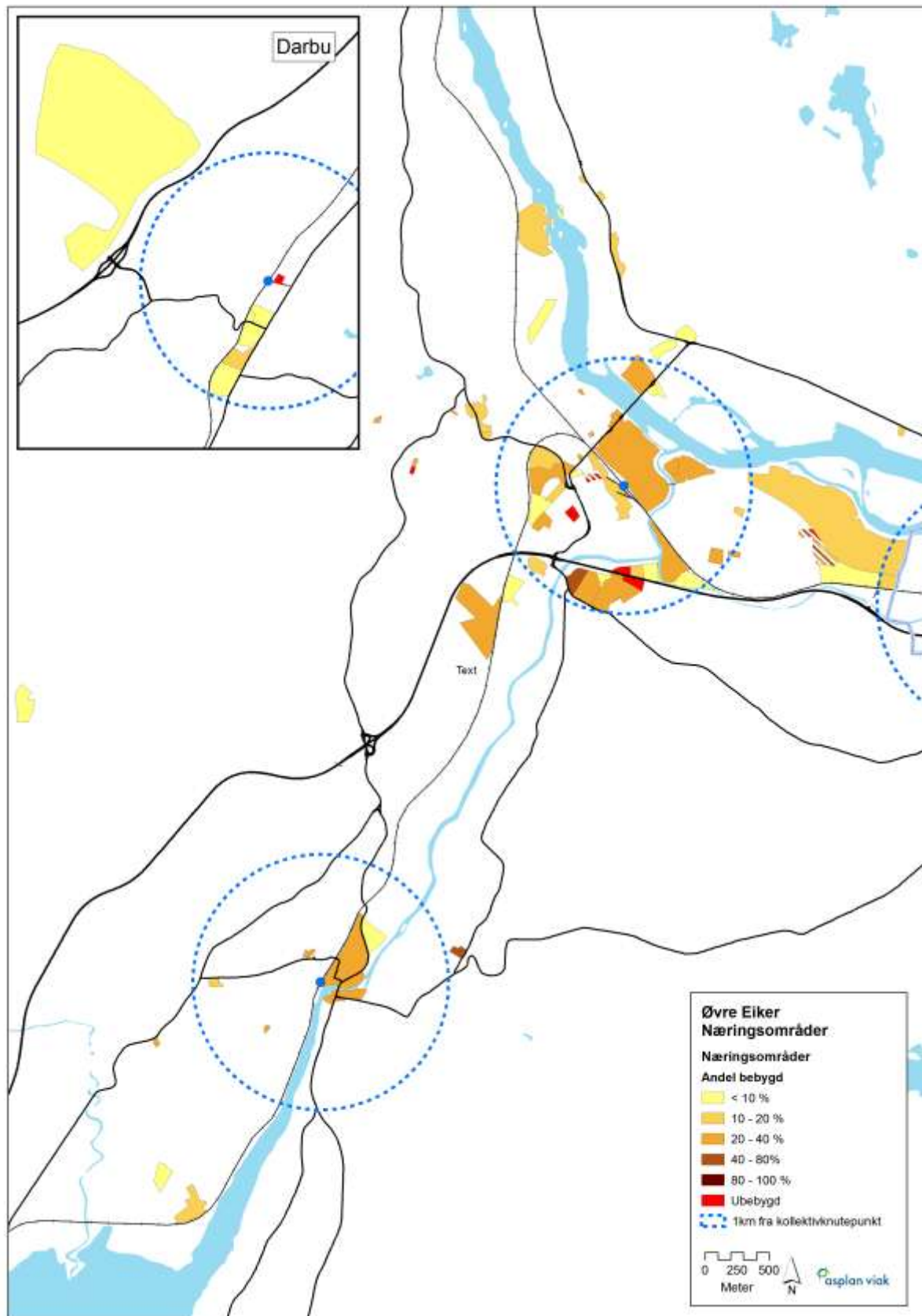
Område	A-områder	B-områder	C-områder	Samlet areal
Drammen	150 daa	200 daa	1 450	1 800 daa
Kongsberg	150 daa	10 daa	2 050	2 200 daa
Øvre Eiker	50 daa	50 daa	2 300	2 400 daa
Nedre Eiker	0	130 daa	400	530 daa
Lier	15 daa	665 daa	1 900	2 580 daa
Buskerudbyen	365 daa	1 055 daa	8 100	9 520 daa



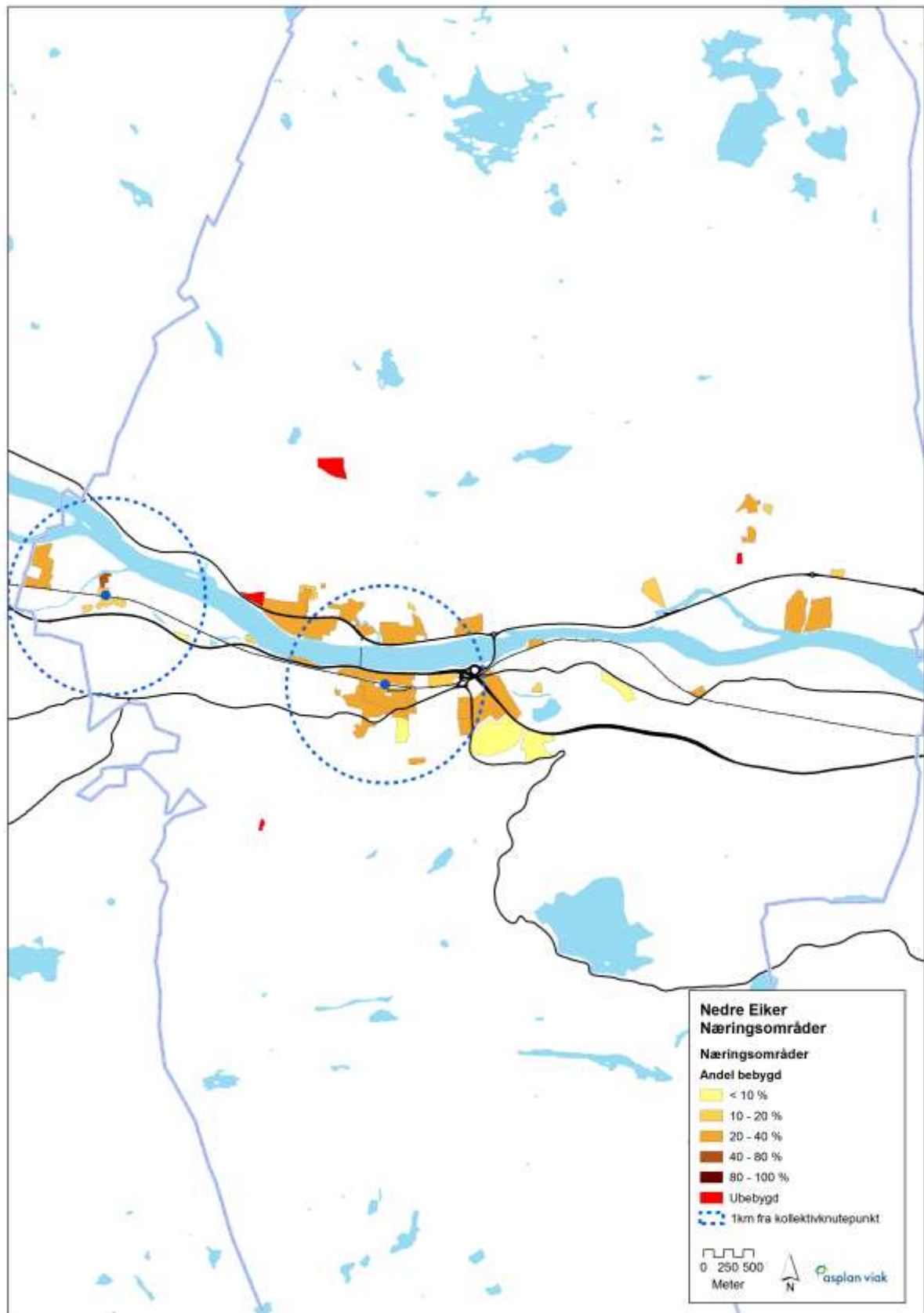
Figur 15. Utnyttelsesgrad for næringsområder i Drammen kommune



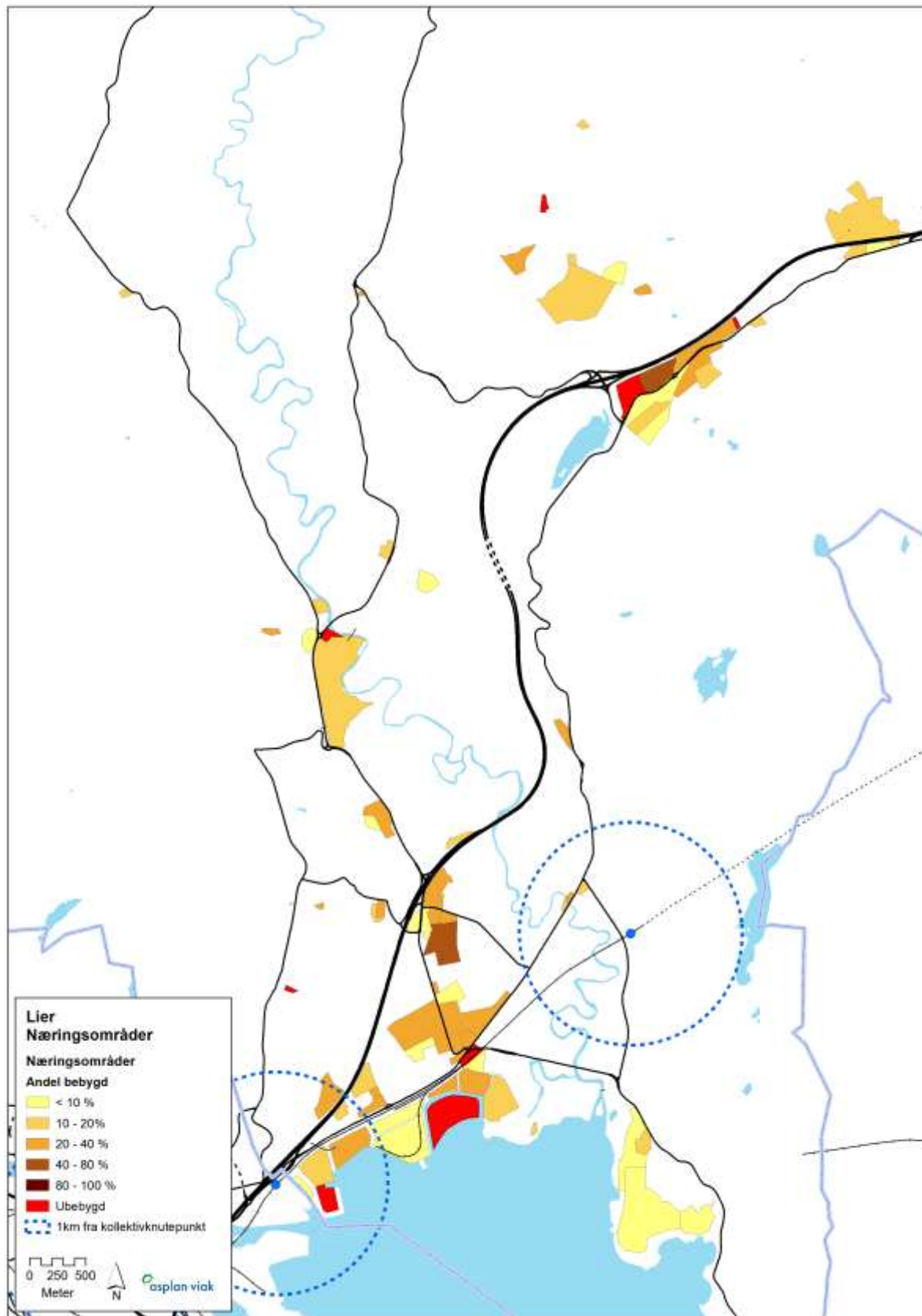
Figur 16. Utnyttelsesgrad for næringsområder i Kongsberg kommune



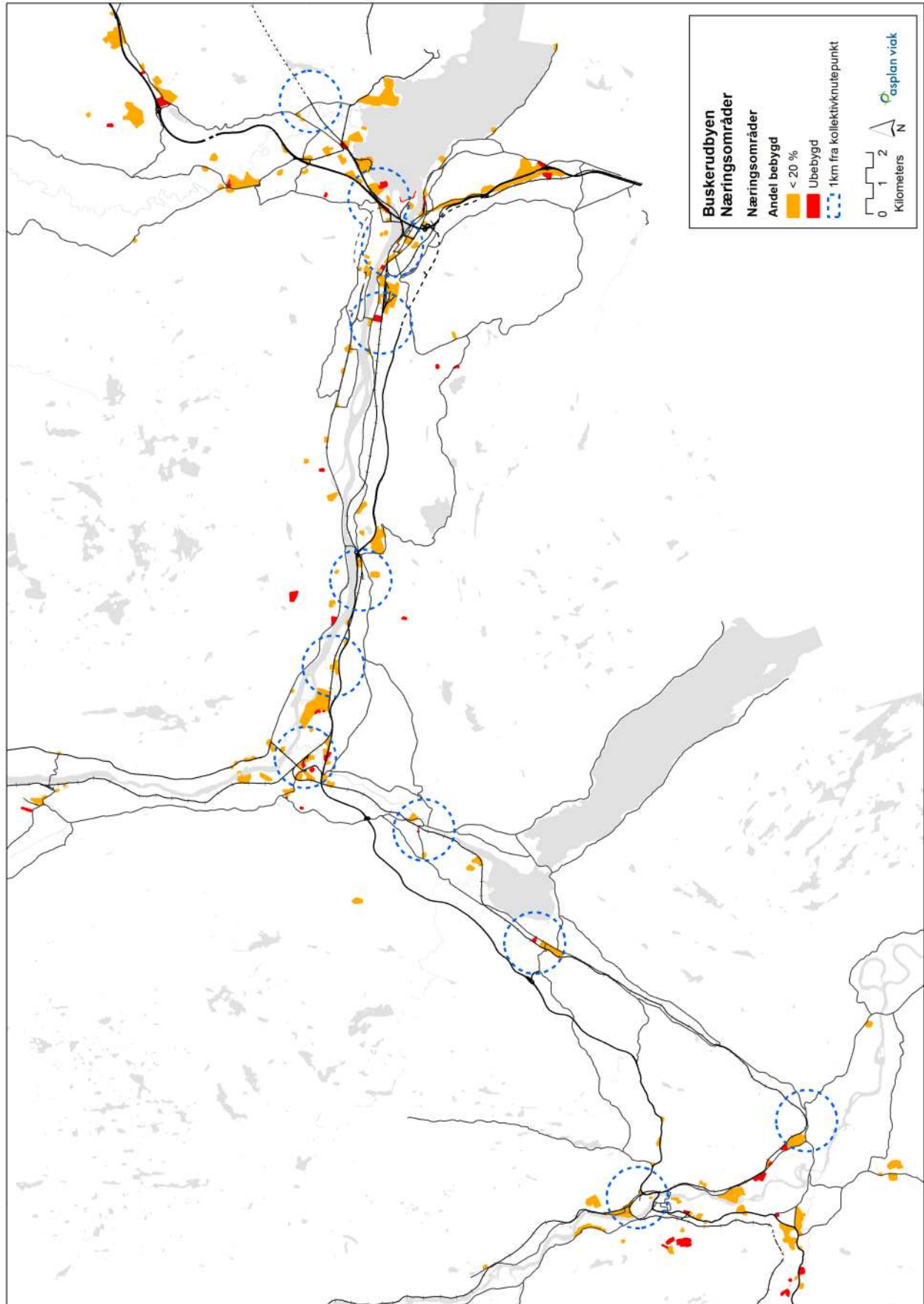
Figur 17. Utnyttelsesgrad for næringsområder i Øvre Eiker kommune



Figur 18. Utnyttelsesgrad for næringsområder i Nedre Eiker kommune



Figur 19. Utnyttelsesgrad for næringsområder i Lier kommune



Figur 20. Samlet oversikt over ubebygde næringsområder, og områder med lav utnyttelse i dag.

5 PARKERINGSFORHOLD

På oppdrag for Buskerudbysekretariatet leverte Asplan Viak høsten 2010 en gjennomgang av muligheter og utfordringer ved bruk av parkeringsregulering som transportreducerende virkemiddel, med forslag til mulige tiltak innenfor hver kommune på kort og lengre sikt⁷. Det henvises til denne for mer utfyllende beskrivelse av parkering som virkemiddel. Her gjengis de viktigste funnene og mest aktuelle tiltak i forhold til næringsområdene i regionen.

Kommunene i Buskerudbyen står på ulikt forvaltningsmessig nivå og har ulik tilnærming til parkeringspolitikken. Drammen og Kongsberg skiller seg ut ved at de har parkeringsfaglig kompetanse og et apparat for å håndheve regelverket, mens de to Eiker-kommunene mangler myndigheten og dermed også virkemidlene. De er i stor grad avhengig av brukernes "good will" når det gjelder respekt for skilting og generelle regler. Lierbyen har sin egen ordning, med et privatrettslig parkeringsregime innført for hele sentrumsområdet, både på gateplasser og plasser utenfor gategrunn.

Tabell 8. Oversikt - parkeringstilbud i fem kommunesentre

	Kongsberg	Hokksund	Mjøndalen	Drammen	Lierbyen
Sum plasser	3850	950	960	4500	450
Herav innfartspl	190	170	185	370	-
Privat skiltet	55 %	30 %	10 %	73 %	60 %
Offentlig skiltet	36 %	70 %	60 %	27 %	35 %
Ingen skilt	9 %	-	30 %	-	5 %

- *Kongsberg: En del av plassene er reservert for ulike grupper*
- *Hokksund: 650 off tilgjengelige pl og ca 300 reservert. Andel privat er anslag.*
- *Mjøndalen: 960 Mjøndalen i sentrum avgrenset av Drammensveien-Rådhusg-jernbanen-Industrigata, og ytterligere 1430 i "Stor-Mjøndalen", + 2200 i Krokstad. Sum i alt ca 4600. Fordeling på skilttyper er anslag.*
- *Drammen: 800 plasser i p-hus (18 % av tot) er privatrettslig skiltet, men under kommunal drift. En stor del av disse er leid ut på fast basis.*
- *Ca 300 korttidsplasser og ca 150 langtidsplasser i Lierbyen*

Et viktig virkemiddel på lengre sikt vil være bruk av maksnorm for parkeringsdekning ved ny utbygging. Maksimumsnormer forutsetter at det finnes reelle alternativer til bilen. Utbygger bør i slike tilfelles pålegges å utarbeide en mobilitetsplan for å vise hvordan området kan betjenes og fungere med alternative til privatbil. Mobilitetsplanen vil ved behov kunne fungere som et virkemiddel for å øke kollektivbetjeningen av et område.

Forslagene som følger er forsøkt tilpasset den enkelte kommunes status. Bare i Kongsberg og Drammen kan en få satt i gang tiltak som kan gi umiddelbar effekt på bilbruken. I de andre tre kommunene kan en starte med mindre tiltak, blant annet som et bidrag til intern ansvarliggjøring. Det neste skrittet vil være å innhente parkeringsmyndighet, gjerne som del av et interkommunalt prosjekt.

⁷ Grunnlag for samordnet parkeringspolitikk, Asplan Viak, november 2010.

Drammen

- Det innledes dialog med større virksomheter i sentrum/indre sone for å redusere antallet reserverte bilplasser. Det foreslås å etablere attraktive sykkelplasser på deler av dagens bilareal.
- Tidsbegrensingen på gateplassene vurderes satt ned til to timer, altså mer reell korttidsparkering. Det vil kunne bidra til å styre mer av gateparkeringen til større anlegg under tak, både private og anlegg i kommunalt eie. Det vil igjen innebære en reduksjon i utleiemarkedet for arbeidsparkering.
- Gjennom bruk av bestemmelser i pbl, streng avkjørselsregulering mv legges hindringer i veien for å bruke små rivetomter og restarealer til privat avgifts-parkering.
- Etablere krav om mobilitetsplan ved område- og detaljregulering, dessuten ved større byggesaker. Restriktive p-normer for næringsetablering.
- Foreliggende planer for parkeringshus realiseres, ved stasjonen og andre steder. I den forbindelse bør en vurdere å trekke inn plasser fra gata og ellers forsøke å sanere uønskede småanlegg.

Kongsberg

- Plasser for heldags arbeidsparkering avgiftsbelegges med et øvre tak for betaling
- Opprydding i tilbud av reservert parkering på offentlig gate
- Det tas initiativ overfor offentlige og private virksomheter for å redusere tilbudet av reserverte plasser for ansatte. Kommunen kan begynne med egne plasser. Et antall attraktive sykkelplasser anlegges i stedet.
- Etablere krav om mobilitetsplan ved område- og detaljregulering, dessuten ved større byggesaker. Mer restriktive p-normer for næringsetableringer (maksnorm).

Øvre Eiker

- Samarbeidsforumet som er etablert for parkering brukes aktivt. Næringsaktører kan bidra til en disiplinering blant egne ansatte.
- Det tas initiativ til et interkommunalt samarbeid om parkering, med mål om kommunal parkeringsmyndighet.
- Kommunen går i dialog med virksomheter i sentrum med tanke på tanke på å fjerne reserverte plasser for arbeidsparkering. Kommunen kan selv gå foran med et godt eksempel.
- Plassene i sentrum tar verdifull grunn. Det legges planer for å finne alternative lokaliseringer utenfor sentrumskjernen - som erstatning eller supplement. Enkelte plasser kan erstattes med sykkelplasser
- Etablere krav om mobilitetsplan ved område- og detaljregulering, dessuten ved større byggesaker. Mer restriktive p-normer for næringsetablering (maksnorm).

Nedre Eiker

- Arealene ved stasjonen er sentrumsnære og vil være en ressurs i framtidig byutvikling. En bør derfor jobbe for å finne alternativer for dagens innfartsparkering
- Det etableres et samarbeidsforum om parkering der næringslivet er med. Næringsaktører kan bidra til en disiplinering blant egne ansatte.
- Det tas initiativ til et interkommunalt samarbeid om parkering, med mål om kommunal parkeringsmyndighet.
- Kommunen går i dialog med virksomheter i sentrum med tanke på tanke på å fjerne reserverte plasser. Kommunen kan selv gå foran med et godt eksempel.
- Det anlegges attraktive sykkelplasser på stasjonen – areal tas fra bilplassene
- Etablere krav om mobilitetsplan ved område- og detaljregulering, dessuten ved større byggesaker. Mer restriktive p-normer for næringsetablering (maksnorm)

Lier

- Det etableres et samarbeidsforum om parkering der næringslivet er med. Næringsaktører kan bidra til en disiplinering blant egne ansatte.
- Det tas initiativ til et interkommunalt samarbeid om parkering, med mål om kommunal parkeringsmyndighet.
- Kommunen går i dialog med aktuelle virksomheter i sentrum for å redusere omfanget av reserverte plasser for arbeidsparkering. I stedet anlegges noen attraktive sykkelplasser. Kommunen kan selv gå foran med et godt eksempel.
- Etablere krav om mobilitetsplan ved område- og detaljregulering, dessuten ved større byggesaker. Restriktive p-normer for næringsetablering.