



FLESBERG KOMMUNE



NUMEDALSUTVIKLING IKS

---

---

**RAPPORT FRA FORPROSJEKT**

# **Utvidet kollektivtilbud Lampeland - Kongsberg**



---

NUMEDAL – DESEMBER 2006

# Innhold

<b>1. BAKGRUNN OG PROBLEMSTILLING.....</b>	<b>3</b>
<b>2. MÅL.....</b>	<b>3</b>
<b>3. ORGANISERING.....</b>	<b>4</b>
<b>4. AKTIVITETER OG RESULTATER.....</b>	<b>4</b>
4.1 REISEVANEUNDERSØKELSEN FOR KONGSBERG NÆRINGSPARK.....	4
4.2 REFERANSEGRUPPE OG MARKEDSKARTLEGGING.....	4
<i>Spørreundersøkelse blant de arbeidsreisende.....</i>	<i>5</i>
<i>Reisevaneundersøkelse blant ungdom.....</i>	<i>6</i>
<i>Effekter for lokalt næringsliv i Flesberg kommune.....</i>	<i>7</i>
4.3 ØVRIGE AVKLARINGER OG HENSYN.....	7
<i>Avklaringer og synergier med Kongsberg.....</i>	<i>7</i>
<b>5. FORSLAG TIL PRØVEPROSJEKT.....</b>	<b>8</b>
5.1 OPPLÈGG.....	8
5.2 BUDSJETT.....	9
<i>Kostnader.....</i>	<i>9</i>
<i>Finansieringsplan.....</i>	<i>9</i>

## 1. Bakgrunn og problemstilling

Denne rapporten er avgitt pr. 11. desember 2008 for forprosjektet "Utvidet kollektivtilbud Lampeland-Kongsberg" (tidligere arbeidstittel "Pendlerbuss Lampeland-Kongsberg").

Flesberg kommune har arbeidet med å rullere kommuneplanen. Gjennom en scenarieprosess har en utarbeidet et visjonsdokument og foreløpige strategier for kommunens utvikling. Nærhet til Kongsberg, styrking av egen identitet og vekst har vært sentrale temaer i arbeidet. Svarene på disse temaene har bl.a. munnet ut i ønske om sterkere fokus på tettstedsutvikling, gode oppvekstvilkår og gode kollektivtilbud. Sistnevnte anses nå som en viktig forutsetning for å utløse det potensialet som Flesberg kommune har som en bynær kommune, med relativt mange pendlere. Over 500 personer pendler daglig fra kommunen til Kongsberg, og det er også noe pendling opp fra Kongsberg til Numedal. Videre er det en god del ungdom som benytter fritidstilbudene i Kongsberg by. Oppfatningen i dag er at tilbudet ikke anses å være godt nok tilpasset, til at de mest aktuelle målgruppene vil benytte buss fremfor bil. På denne bakgrunn har det vært et behov for å gjennomføre et forprosjekt, for å avklare forutsetningene for å få til et bedre tilbud.

Dette begrunner Flesberg kommunes ønske om et økt satsing på kollektivtilbudet i sitt område. Et bedret kollektivtilbud i Flesberg kommune vil gi ringvirkninger i form av et bedre tilbud i de nordre delene av Kongsberg kommune, og i noen grad også for resten av Numedal. Dagens utfordringer knyttet til miljø og klima tilsier også en utvidet satsing på kollektivtransport. Utfordringene Kongsberg sentrum knyttet til trafikkavviklingen i rushtiden, samt behovet for frigjøring av arealer som i dag benyttes til parkering av bil, trekker i samme retning.

## 2. Mål

Målene for prosjektet "Utvidet kollektivtilbud Lampeland-Kongsberg" er følgende:

1. Å ha etablert en prøveperiode på 2 år (august 2009 – juni 2011) med et utvidet busstilbud mellom Lampeland og Kongsberg, der tilbudet er spesielt godt tilpasset arbeidsreisende. Minimum 20 % av dagpendlerne bør i løpet av prøveperioden ha gått over til å reise kollektivt.
2. Å ha etablert et bedre kollektivtilbud til og fra Kongsberg på kveldstid, tilpasset behovet for kommunens ungdom. Dette skal ha redusert foreldrenes bruk av privatbil til transport av ungdom til og fra aktuelle fritidstilbud i Kongsberg.
3. Gjennom en prøveperiode med godt markedsarbeid og holdningsskapende arbeid, ha lagt grunnlaget for å få etablert et permanent bedret kollektivtilbud, som i høy grad benyttes av de aktuelle målgruppene.
4. Gjennom satsingen i Flesberg kommune ha bidratt til et bedret kollektivtilbud i Kongsberg kommune og for resten av Numedal.
5. Ha redusert belastningene i forhold til klima og miljø, knyttet til redusert bruk av privatbil.

Målsettingene på området kollektivtransport er for øvrig tydelig omtalt i fylkesplanen for Buskerud og i kommuneplanen for Flesberg kommune.

Målet for forprosjektet har vært å klarlegge forutsetningene for en etablering av den ønskede prøveperioden, herunder de markedsmessige og finansielle forutsetningene for denne. Forprosjektet har konkret skullet resultere i en rapport med tilhørende søknader om finansiering til prøveperioden, blant annet til Samferdelsdepartementet's ordning for bedret kollektivtransport i distriktene.

### 3. Organisering

Forprosjektet har vært utviklet og organisert i henhold til PLP ("ProsjektLederProsessen", jfr. Innovasjon Norge). Ansvarsforholdene i prosjektet er ivaretatt slik:

- *Prosjekteier og oppdragsgiver*: Flesberg kommune.
- *Prosjektansvarlig (PA)*: Numedalsutvikling IKS v/ daglig leder Magne Pedersen
- *Prosjektleder (PL)*: Halvor Rostad har vært innleid av PA som prosjektleder.

Forprosjektet, som i hovedsak har pågått i 2. halvår 2008, er gjennomført i nær dialog med Vestviken Kollektivtrafikk (VKT), samt med Kongsberg kommune, og med bistand fra Nettbuss AS.

### 4. Aktiviteter og resultater

#### 4.1 Reisevaneundersøkelsen for Kongsberg Næringspark

Prosjektet har hatt betydelig nytte av å studere "Reisevaneundersøkelse 2008 Kongsberg Næringspark" (TØI-rapport 947/2008), som ble gjennomført på oppdrag fra Kongsberg Gruppen ASA, Kongsberg Næringspark AS og Kongsberg kommune. Målet har vært redusert bilbruk til Næringsparken – knyttet til overordnede miljømål om lavere utslipp av CO<sub>2</sub>, bymiljømål om redusert trafikkbelastning i Kongsberg sentrum og behovet for konvertering av arealer fra parkering til utbygging av næringsbygg i Næringsparken.

3,2 % av de 2529 besvarelsene i undersøkelsen kom fra ansatte bosatt i Flesberg kommune. Rapporten viser at 97 % av de som pendler til Kongsberg nordfra, brukte privatbil på undersøkelsesdagen.

Kollektivtransport oppfattes sjelden som noe alternativ blant respondentene, da tilbudet oppfattes som for dårlig (tungvint/tar lang tid, for få avganger, langt til holdeplass, må bytte underveis, ...). Få er avhengige av bil i jobb, men en del er avhengig av bil for å utføre ærend på veg til og fra jobb.

De viktigste forutsetningene for å bytte til kollektivtransport oppgis som (i prioritert rekkefølge):

- Flere avganger
- Slippe bytter
- Holdeplass nærmere bolig
- Lavere takster
- Kortere reisetid

Direkte tiltak for redusert bilbruk ble ikke ansett som sterkt utslagsgivende blant de som deltok i undersøkelsen. Tiltak knyttet til selve kollektivtilbudet, iht. punktene ovenfor, oppfattes således som mest betydningsfullt.

#### 4.2 Referansegruppe og markedskartlegging

I samråd med Vestviken Kollektivtrafikk AS, ble det konkludert med at kost/nytte-verdien av å gjennomføre en ny reisevaneundersøkelse med ekstern bistand for Flesberg kommune, ikke ville være tilstrekkelig til at anbefalte å iverksette dette. Utbyttet, utover det som en kunne hente av informasjon fra reisevaneundersøkelsen for Kongsberg Næringspark, ville være for lav.

I stedet er det lagt vekt på å komme i nær dialog med de viktigste målgruppene i prosjektet og

gjennomføre enklere kartleggingstiltak i lokal regi. Dialog og mobiliseringstiltak i forhold målgruppene, anses også som en viktig start på det holdningsskapende arbeidet. Å oppnå nødvendige holdningsendringer, anses som kritisk for å nå prosjektets målsettinger.

Det er etablert en referansegruppe på 8 personer. 6 av disse er dagpendlere til ulike arbeidssteder i Kongsberg og 2 representerer lokalt næringsliv i Flesberg kommune. Ordfører og prosjektleder har deltatt i møtene med referansegruppa.

### **Spørreundersøkelse blant de arbeidsreisende**

Referansegruppa har deltatt i utarbeidelsen og gjennomføringen av en enkel spørreundersøkelse blant de arbeidsreisende. Antall respondenter er foreløpig noe for lavt til å oppfylle kravene en bør stille til representativitet, men dette gir likevel et godt supplement og en forsterking av konklusjonene fra undersøkelsen i Kongsberg. De viktigste resultatene fra undersøkelsen kan oppsummeres slik:

#### *Bosted og arbeidssted*

- 71 % av respondentene er bosatt på Lampeland, de øvrige spredt på andre steder i kommunen. 88 % har bedriftene i Kongsberg næringspark som arbeidssted, de øvrige andre arbeidssteder i Kongsberg.

#### *Bruk og behov i forhold til kollektivtilbudet*

- 29 % oppgir at de er kjent med dagens kollektivtilbud, 59 % at de er delvis kjent med tilbudet og 12 % at de ikke kjenner til tilbudet.
- 47 % sier de aldri benytter seg av dagens kollektivtilbud og 53 % at de benytter det sjelden. Ingen benytter tilbudet ofte.
- 71 % bruker aldri kollektivtransport i forbindelse med reise til arbeidsstedet, 29 % sjelden og ingen ofte.
- Ingen er fornøyde med dagens rutetider på forbindelsen Lampeland-Kongsberg. Hvis det imidlertid hadde vært avganger og opplegg som hadde passet bedre med deres behov, oppgir 38 % at de ville brukt kollektivtransport til jobb nesten hver dag, 50 % noen dager i uka og 13 % av og til.
- Andre forutsetninger for å bruke kollektivtransport til/fra jobb kan oppsummeres slik (prioritert rekkefølge):
  - Bussen må gå til Næringsparken (de fleste jobber som sagt der)
  - Prisen må være konkurransedyktig i forhold til bruk av bil
  - Reisetiden må være omtrent som ved bruk av bil
  - Andre behov er rutetider som gir mulighet til å levere/hente barn i barnehage/skole og at det er relativt hyppige avganger grunnet behovet for fleksibilitet i forhold til arbeidstid.
  - Personer som bor i kommunen nord for Lampeland, signaliserer at bussen fortrinnsvis bør gå fra Flesberg sentrum, for at det skal være aktuelt for dem å vurdere kollektivtransport.
- 65 % ville oftere bruke kollektivtransport under reiser på fritida, hvis tilbudet passer dem bedre enn i dag. 35 % vurderer dette som lite aktuelt.
- Hele 71 % sier at behovet for å ta større hensyn til klima og miljø vil kunne påvirke deres valg av transportmiddel i framtida. 82 % mener at tiltak for å redusere bilbruken vil kunne påvirke deres valg om bruk av kollektivtransport til og fra jobb.
- 12 % mener at kollektivtilbudet i Flesberg kommune kan påvirke deres valg om å bli boende i kommunen eller ikke framover, mens 88 % mener at dette ikke vil ha noen betydning.

### *Nye rutetider*

- Folk ble bedt om å foreslå tidspunktet for tre nye avganger i hver retning pr. dag. Ikke alle har vært like konsekvente i forholde til dette (antall avganger og retning), for at oppsummeringen skal kunne bli tilstrekkelig entydig, men det presenteres noen hovedtrekk nedenfor:

Tidsintervallet om morgenen varierer fra kl. 0530 til 0900, med et tyngdepunkt mellom kl. 0600 til 0800.

På ettermiddagen er det mer jevnt fordelt i intervallet mellom kl. 1430 og 1730 (1800), med en viss overvekt i perioden kl. 1500 til 1630.

På kvelden varierer forslagene fra kl. 1800 til 2300.

### *Holdeplasser og avstand*

- Siden flertallet av respondentene bor på Lampeland, har de fleste relativt kort veg til nærmeste holdeplass og lite behov for motorisert transport til holdeplassen. Det fleste har således også "bussbu" på holdeplassen.

### *Betydningen av pris*

- 76 % sier at pris i stor grad har betydning, 18 % at det i noen grad har betydning og 6 % at det i liten grad har betydning for valget av kollektivtransport.
- 94 % mener at dagens priser (2008) er for høye og 6 % at de er akseptable. Ingen mener, i stor som som forventet, at de er for lave. Respondentene er gjort kjent med at prisene ventes å gå ned fra 2009. 88 % sier de vil benytte kollektivtransport oftere hvis prisen går ned.
- Alle mener at gode rabattordninger er viktige i denne sammenheng.
- Som nevnt tidligere, vurderes pris opp mot kostnadene ved å bruke bil. Vi har på spørreskjemaet presentert beregninger som angir marginalkostnadene for bruk av bil ved økt kjørelengde, basert på informasjon fra Opplysningsrådet for Veitrafikken AS og TØI. Dette kan ha påvirket resultatene i undersøkelsen og er en del av det holdningsskapende arbeidet.

### **Reisevaneundersøkelse blant ungdom**

Videre har elevrådet ved Flesberg skole stått ansvarlig for gjennomføringen av en reisevaneundersøkelse blant ungdom i ungdomsskolen og i videregående skole. De har selv utviklet opplegget for undersøkelsen, som har omfattet 85 elever ved ungdomstrinnet i Flesberg og 21 elever fra Flesberg ved videregående skoler i Kongsberg. Fordelingen på bosted i kommunen anses som representativ.

### *Bruk og behov for kollektivtilbud*

- 68 % av elevene i ungdomsskolen og alle i videregående mener det er for få bussavganger ut fra deres behov. 29 % av elevene i ungdomsskolen sier at dagens tilbud er passende ut fra deres behov.
- 35 % av elevene i ungdomsskolen og 24 % av elevene i videregående skole er fornøyde med dagens rutetider, mens henholdsvis 65 og 76 % er lite fornøyde.
- Elevene benytter busstilbudet både morgen, formiddag, ettermiddag og kveld, men færre – særlig i videregående skole, bruker buss på formiddagen. 26 % av elevene i ungdomsskolen og 38 % i videregående skole bruker ofte buss på kvelden.
- Nesten alle har behov for buss i forbindelse med skolegang, rundt 3/4 i forbindelse med fritidsaktiviteter og ca. 1/5 i forbindelse med andre type aktiviteter.
- 76 % av elevene i ungdomsskolen og 100 % av elevene i videregående skole sier de ville brukt buss enda oftere dersom tilbudet passet dem bedre.
- 86 % av elevene i videregående skole mener dagens busstilbud passer dem så dårlig at de

vurderer å flytte på hybel. For de i videregående skole som allerede bor på hybel, mener hele 86 % at de ville bodd hjemme i Flesberg kommune i stedet hvis busstilbudet hadde passet dem bedre.

- Hvis busstilbudet er slik som i dag, vurderer 40 % av elevene i ungdomsskolen å flytte på hybel når de begynner på videregående, for 9 % er det lite aktuelt mens de øvrige ikke vet enda.
- 52 % i ungdomsskolen og 81 % i videregående skole mener kollektivtilbudet i Flesberg kommune kan komme til å påvirke deres valg om å bli boende i kommunen eller ikke, etter endt utdanning.

#### *Holdeplasser og regularitet*

- 38 % har mer enn 1 km avstand til nærmeste bussholdeplass og bare 20 % mener de har behov for motorisert transport for å komme seg til bussholdeplassen. Nesten halvparten har "bussbu" på sin holdeplass.
- 60 % i ungdomsskolen og 67 % i videregående opplever at bussene under dagens opplegg pleier å være i rute.

#### *Betydningen av pris*

- 75 % mener pris er viktig, mens 6 % synes det er mindre viktig. De øvrige har ingen mening om dette.
- 74 % synes prisen er for høy, 1 % at den er for lav og de øvrige at den er passe.
- 82 % i ungdomsskolen og 71 % av elevene i videregående mener de ville ha kjørt oftere buss hvis prisen hadde vært lavere.
- 9 % av elevene i grunnskolen og 24 % av elevene i videregående har miljøkort.
- 35 % i grunnskolen og 67 % i videregående mener prisen på miljøkort er for høy.

#### **Effekter for lokalt næringsliv i Flesberg kommune**

- Lampeland Hotell har en god del langveisfarende gjester fra inn- og utland som på dagtid har oppdrag og møter hos bedriftene på Kongsberg. Disse benytter i dag oftest taxi, eller hotellets egen transporttjeneste, til og fra Kongsberg. Et bedre tilpasset kollektivtilbud for de arbeidsreisende i Flesberg kommune, vil også utgjøre et godt tilbud for denne målgruppen og vil samtidig gjøre Lampeland Hotell til et enda mer relevant overnattingssted for disse personene.
- Bedriftene ved "Veksthuset" i Svene støtter prosjektet med å få etablert et utvidet busstilbud. De påpeker særlig at økt bruk av buss blant de arbeidsreisende kan bidra til å styrke den lokale dagligvarehandelen i den nedre delen av Flesberg kommune. De ansatte i bedriftene ser også muligheter i prosjektet for redusert bilbruk knyttet til egne arbeidsoppdrag til Kongsberg, samt i forbindelse med transport av egne barn til fritidsaktiviteter i byen.

### **4.3 Øvrige avklaringer og hensyn**

#### **Avklaringer og synergier med Kongsberg**

- Nye bussavganger mellom Lampeland og Kongsberg er anbefalt å følge Rv. 40. Dette betyr 15 min redusert reisetid, sammenliknet med østsidevegen fra Svene via Bevergrenda til Kongsberg. Dette betyr at innbyggerne i området Skavanger/Lindbojordet i den nordre delen av Kongsberg, også får et utvidet tilbud. Det samsvarer bra med ønsker fra bl.a. Kongsberg Næringspark om et bedret tilbud for arbeidstakere fra dette området.
- I notat av 8.10.2008 fra VKT vedr. kollektivtransport i Kongsberg og tilliggende området, er det omtalt et forslag om styrking av tilbudet mellom Kongsberg knutepunkt direkte til

Næringsparken. En aktuell tilbringertjeneste til og fra Næringsparken for noen av dagens ruter for Numedalsbussen, bør ses i sammenheng med dette.

- Det er avklart med Kongsberg Næringspark at det vil bli gitt tillatelse til å kjøre gjennom parken med nye bussruter for dette formålet. Det er også gjennom dialogen med Kongsberg kommune drøftet spørsmålet om å benytte Hyttegata som trasé.
- Kongsberg kommune har lansert tanker om å få utredet et bedret kollektivtilbud på strekningen Kongsberg – Hvittingfoss. Det vurderes om dette i en seinere fase kan ses i sammenheng med et utvidet tilbud Lampeland-Kongsberg.

## 5. Forslag til prøveprosjekt

### 5.1 Opplegg

Målet er som nevnt å få etablert et prøveprosjekt på 2 år, for å teste ut muligheten for å få etablert et permanent utvidet busstilbud i Flesberg kommune. Foruten å være basert på markedskartleggingen som er beskrevet over, samt dialogen i referansegruppa, er forslaget til opplegg utviklet i samspill med Vestviken kollektivtrafikk og Nettbuss AS. Det har som nevnt også vært en god dialog med Kongsberg kommune.

Prosessen har gitt som konklusjon at det må være et godt grunnlag for å få etablert et prøveprosjekt over to år for å teste ut et utvidet busstilbud. Prøveprosjektet foreslås iverksatt i perioden august 2009 til juni 2011. Opplegget organiseres og finansieres for ett år om gangen, med en evaluering og mulighet for justeringer i opplegget etter første driftsår.

Følgende prinsipper er langt til grunn for utviklingen av opplegget:

- Arbeidsreisende til Kongsberg Næringspark utgjør den største andelen av dagpendlerne. Et opplegg som er tilpasset deres behov, gis høyeste prioritet for å oppnå best mulige resultater i prøveprosjektet.
- De høyest prioriterte avgangene for denne målgruppen må etableres som direktetilnytning mellom Lampeland og Næringsparken.
- De nye avgangene skal følge Rv. 40 hele veien mellom Lampeland og Kongsberg.
- Direkterutene til Næringsparken foreslås å komme inn i Kongsberg sentrum i Thornesvei og videre gjennom Hyttegata mot nedre del av Næringsparken, gjennom selve Næringsparken og opp til hovedporten med retur til Kongsberg knutepunkt derfra.
- Start og endepunkt på Lampeland foreslås å være Stevningsmogen, hvor det er mulig å parkere bil. Her ligger også Lampeland barnehage. Returrutene fra Kongsberg skal gå via Kongsberg knutepunkt.
- Det er aktuelt å øke nytteverdien av eksisterende rutetilbud, gjennom å etablere tilbringerskyss for noen eksisterende noen avganger for Numedalsbussen til og fra Kongsberg Næringspark.

Det foreslås følgende nye avganger:

#### Prioritet nr. 1:

- 2 ekstra avganger fra Lampeland om morgenen til Kongsberg Næringspark/Knutepunktet med retur
- 1 tilbringerskyss for eksisterende Numedalsbuss om morgenen til Næringsparken
- 1 tilbringerskyss for eksisterende Numedalsbuss fra Næringsparken om ettermiddagen
- 1 ekstra avgang fra Kongsberg Næringspark/Knutepunktet om ettermiddagen med retur.

### Prioritet nr. 2:

- 1 ekstra kveldsavgang fra Kongsberg knutepunkt (etter kinotid) til Lampeland

Det foreslås å etablere avgangene angitt med prioritet nr. 1 det første året i prøveperioden. Opplegget for en mulig kveldsavgang fra Kongsberg (prioritet nr. 2) vurderes nærmere i løpet av 2009 og kan bli etablert det andre året i prøveprosjektet. Her kan det være aktuelt å se på alternativer til en ordinær bussrute.

Gjennomføringen av prøveprosjektet følges opp med videre markedsarbeid, og ikke minst holdningsskapende arbeid, i tett dialog med representanter for målgruppene. Denne type kvalitetssikring av kritiske suksessfaktorer, vil være avgjørende for måloppnåelsen i prosjektet.

## **5.2 Budsjett**

### **Kostnader**

- Nettbuss har beregnet kostnadene for tilbudet angitt under prioritet nr. 1 ovenfor til kr. 1 176 013,- pr. driftsår.
- Tilbudet under prioritet nr. 2 har en høy kostnad, som er beregnet til kr. 418 588,- pr. driftsår.

### **Finansieringsplan**

Opplegget for et utvidet busstilbud det første året i prøveperioden med avganger og tilbringerskyss som angitt under prioritet nr. 1, planlegges finansiert slik:

<b>Finansieringskilde</b>	<b>Beløp, kr</b>
Inntekter av billettsalg	56 000
Flesberg kommune	150 000
Kongsbergregionen	190 000
Vestviken Kollektivtrafikk	150 000
Buskerud fylkeskommune	70 000
Samferdselsdepartementet	580 000
<b>Sum finansiering</b>	<b>1 176 000</b>

Samferdselsdepartementets andel utgjør snau 50 % av finansieringsbehovet og søknad om disse midlene forutsettes inngå i Buskerud fylkeskommunes felles søknad til departementet.

Numedal, 12. desember 2008

BLiNK-satsingen v/ Numedalsutvikling IKS  
Halvor Rostad  
*prosjektleder*