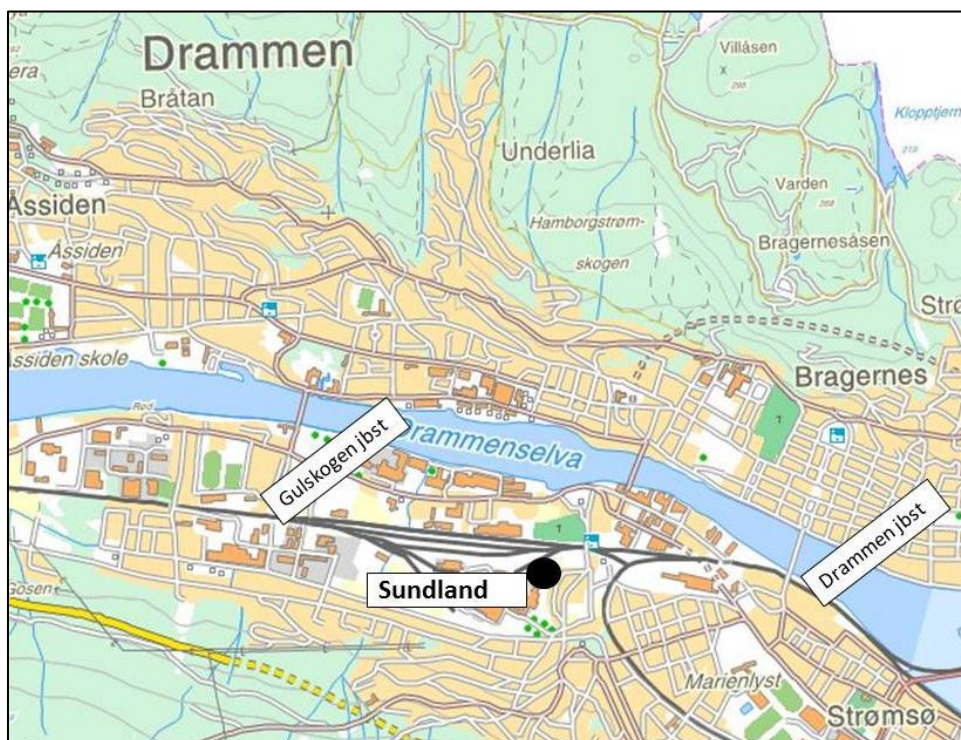


Mobilitetsplan for NSB Kompetansesenter



Forord

ROM Eiendom som grunneier har ønsket en gjennomgang av NSB Kompetansesenter sitt transportmønster for personreiser, inkludert en vurdering om det er potensial for endring av reisemønsteret i miljøvennlig retning.

VISTA Utredning ble engasjert for å utarbeide en mobilitetsplan for NSB Kompetansesenter, og arbeidet inngår som en del av samarbeidet med FutureBuilt.

Driftsleder Elisabeth Anfinnes har vært kontaktperson og tillitsvalgt Halvor P. Gundersen har deltatt i arbeidsmøte.

Arbeidet er utført av sivilingeniør Paal Sørensen, VISTA Utredning AS. Konsulenten står for vurderinger og anbefalinger.

ROM Eiendom har finansiert utarbeidelse av mobilitetsplanen.

Oslo, november 2011

Paal Sørensen

VISTA Utredning AS

Innhold

1	Bakgrunn.....	4
2	Dagens transporttilbud	4
2.1	Jernbane	5
2.2	Buss	5
2.3	Sykkel	5
2.4	Gange.....	6
2.5	Personbil	6
2.6	Parkeringsmuligheter	6
2.7	Kommentar til transporttilbudet	6
3	Virksomhetens reisemønster	7
3.1	Ansatte	7
3.2	Instruktører	10
3.3	Elever	10
4	Virksomhetens vurdering av tiltakene.....	11
	Vedlegg 1: Noen eksempler	12

1 Bakgrunn

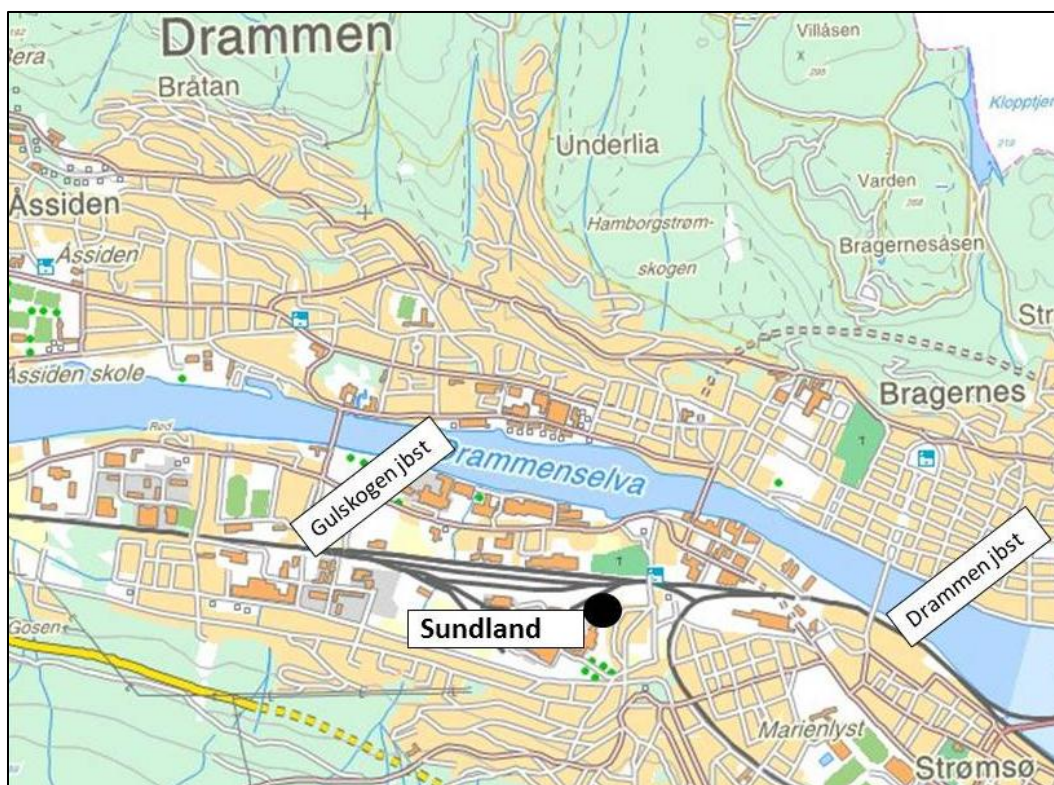
Sundland er et stort jernbaneområde der det tidligere har vært verksted for NSB. Området ligger syd for Drammenselva, ca 1.2 km vest for Drammen jernbanestasjon. ROM Eiendom vurderer hvordan området kan utvikles. Så langt er flere utdanningsinstitusjoner etablert her, blant annet NSB Kompetansesenter. Området er stort og kan bli et viktig område for både boliger og næringsutvikling, dersom det er interesse og økonomisk grunnlag. Avstand til sentrum og til jernbanen er viktige fortrinn ved en slik mulig utvikling.

Området rundt Strømsø torg, og langs elvebredden mot Papirbredden, utvikles for tiden også med boliger og næring. Hele området mellom Drammen jernbanestasjon og Sundland er med andre ord et areal for framtidig byutvikling. Dette betyr igjen at transport til og fra området er viktig, og særlig bør kollektivtilbudet samt gange- og sykkelveier bidra til at biltrafikken helst ikke øker.

Det som er beskrevet over er et mulig framtidig bakteppe for dagens situasjon. Denne mobilitetsplanen baserer seg på dagens transporttilbud og dagens ansatte og elever ved NSB Kompetansesenter, der hovedmålet er å foreslå tiltak som virksomheten selv kan gjennomføre for å endre reisevaner i miljøvennlig retning.

2 Dagens transporttilbud

NSB Kompetansesenter ligger på Sundland i utkanten av Drammen sentrum, på sydsiden av Drammenselva.



Figur 1: Kartet viser beliggenheten til NSB Kompetansesenter

Nedenfor beskrives transporttilbudet for de ulike transportmidlene til og fra området:

2.1 Jernbane

Drammen jernbanestasjon ligger ca 1.2 km fra NSB Kompetansesenter, med avganger mot Oslo omtrent hvert kvarter i rush, og mot Kongsberg omtrent hver halvtime i rush.

Gulskogen stasjon, ca 1 km mot vest, har avganger hver time mot Kongsberg og Oslo, samt halvtimes avganger mot Oslo i rush.

Alle ansatte har gratis togtransport.

2.2 Buss

Drammen Busstasjon ligger ca 1 km fra Sundland, med både lokale og regionale ruter.

Bussrute 25, mellom sentrum og Gulskogen, kjører langs området, i Skogliveien, med holdeplass ca 400 meter fra Kompetansesenteret, og med avganger hver halvtime hele dagen.

2.3 Sykkel

Hovednett for sykkel i Drammen er under utbygging, og som kartet under viser er det planlagt hovedruter langs elvebredden på begge sider av elva, med forbindelser videre til resten av byen og til regionale ruter.

Drammen kommune har hatt bysykler siden 2001, og vil ha en oppgradert ordning på plass våren 2011.

Forbindelsen forbi Kompetansesenteret (stiplet på kartet under) mot gangbrua Ypsilon, er foreslått, men er ikke prioritert i "Sykkelstrategi for Drammen, 2005-2015". Drammen kommune kan heller ikke på forespørsel svare på hvilken prioritet dette tiltaket har.

NSB Kompetansesenter har et stort antall (over 100) stativer for låsing av sykkel, og det er dusj og garderobe i anlegget. Det er med andre ord lagt godt til rette for sykling.



Figur 2: Utsnitt av Sykkelstrategi for Drammen 2005-2015. Hovedruter.

2.4 Gange



Figur 3: Gangforbindelser til jernbanen og til sentrum

Det eksisterer en god gangforbindelse mellom Drammen jernbanestasjon og Sundland, som vist på kartet over (med kortstiplet linje). Lengden er 1.2 km, som er litt mer enn det som regnes som akseptabel avstand (600 m). Gangforbindelse til sentrum, over gangbroen Ypsilon, er foreslått, men er ikke prioritert (langstiplet linje).

2.5 Personbil

Veinettet til og fra Sundland fungerer godt, og forbindelsen til E18 er kort. Tilgjengeligheten med personbil er avhengig av muligheten til å parkere.

2.6 Parkeringsmuligheter

Kompetansesenteret har 18 ansatte som har sin daglige arbeidsplass på Sundland, og 4-5 pr dag som er der 50 %. I tillegg kommer de ikke faste, som instruktører og rengjøringspersonale. Det oppgis at 17 av disse har fast p-kort og at det i gjennomsnitt deles ut ca 7 dagskort pr dag. Dette betyr at det er god tilgang på parkeringsmuligheter, men det oppgis at det likevel er daglige ønsker om flere p-kort. Det opplyses at alle som har et behov for bil kan få p-kort, og at det er opp til den enkelte å vurdere om de har et behov. Dette bekrefter at tilgangen til å parkere og til å bruke bil til jobb er god. Reisevaneundersøkelsen, som beskrives i kapittel 3, beskriver hvordan denne muligheten faktisk benyttes i det daglige.

2.7 Kommentar til transporttilbudet

Avstand til **jernbanestasjon** på 1.2 km er for langt til å kunne si at tilbudet er godt. Avstanden kan kompenseres med bysykler eller bedriftssykler på stasjonen, men det beste tiltaket hadde vært å plassere en ny stasjon ved et så viktig byutviklingsområde som Sundland kan bli. Dette er imidlertid et tiltak som ligger utenfor denne planen å vurdere.

Busstilbudet kan heller ikke sies å være godt, med en bussrute hver halvtime. Tilbudet vil sannsynligvis forbedres dersom antall ansatte og beboere øker som følge av utbygging.

Gange- og sykkeltilbudet er også svakt, fordi det ikke er en god forbindelse mellom Sundland og sentrum, via gangbrua Ypsilon.

Totalt sett vil vi si at alternativene til bilbruk for ansatte og elever på Sundland ikke framstår som spesielt attraktive, men mulighetene er der og kan benyttes.

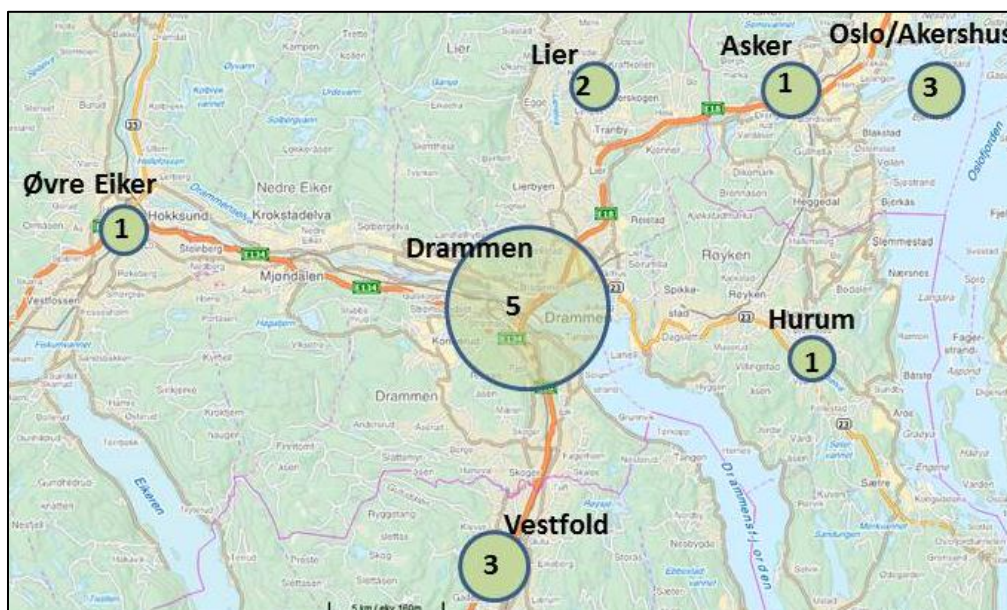
Parkeringsstilbudet er godt, ved at nesten alle har mulighet til å parkere, dersom de mener det har behov for å bruke bil.

3 Virksomhetens reisemønster

Reisemønsteret ved NSB Kompetansesenter beskrives hver for seg for de tre hovedgruppene av personer, ansatte, instruktører og elever, fordi gruppene er i ulike situasjoner som er avgjørende for hvordan de reiser. Vi har bare beskrevet arbeidsreiser, fra bosted til og fra Sundland, fordi tjenestereiser er lite omfattende.

3.1 Ansatte

18 ansatte har fått et enkelt spørreskjema, med spørsmål om hvordan de reiser til jobb, og om det er noe potensial for endring i miljøvennlig retning. 16 ansatte har svart, som gir en svarprosent på 89 %. I tillegg opplyses det at av de 5 som arbeider ved senteret 50 %, er det 2 som bruker bil, på grunn av avstand, og 3 som bruker tog.



Figur 4: Ansattes bosted (de 16 som har svart)

Arbeidsreiser

Svarene fra de 16 ansatte fordeler seg som vist under (Ikke alle har svart på alle spørsmålene, og på noen spørsmål var det mulig å gi flere svar):

Hvordan har du reist til jobb i dag? (Hovedtransportmiddel)	12 med egen bil 1 med MC 1 med tog 2 med sykkel
Hvor ofte bruker du bil til jobb? (pr uke)	5 dager i uka: 9 4 " 1 3 " 1 2 " 1 1 " 2 Aldri: 2
Hva er viktigste årsak til å bruke bil?	Spare tid/for langt: 9 Lettvint/fleksibelt: 4 Ukurant arbeidstid: 3 Dårlig kollektivtilbud: 2
Hvor lang avstand har du til nærmeste aktuelle kollektivholdeplass?	0-500 m: 9 500- 1km: 3 Mer enn 1 km: 4

Hvor lang tid bruker du til jobb med kollektivtransport (omtrent)?	0-30 minutter: 4 30-60 min: 4 Mer enn 60 min: 8
Hvor lang tid bruker du med sykkel til jobb (omtrent)?	0-30 minutter: 5 30-60 min: 1 Mer enn 60 min: 10
Er du positiv eller negativ til å bruke mindre bil til jobb?	Positiv: 12 Negativ: 3
Hva er ditt mest aktuelle alternativ til bil?	Off transport: 10 Sykkel: 4 MC: 2 Gange: 2
Kan det være aktuelt å avtale med kolleger om å kjøre sammen til jobb?	Aktuelt: 1 Ikke aktuelt: 15
Hva mener du vil være det beste tiltaket dersom vår virksomhet skal redusere sine klimautslipp fra transport med 50 %?	Bedre kollektivtilbud: 4 Endre holdninger: 3 Togholdeplass på Sundland: 2 Økt bruk av el-biler: 1 Bedre sykkelveier: 1 Betalt reisetid: 1 Flytte til Oslo S: 1

Kommentarer:

Av de 12 som oppgir at de kjører bil til jobb den aktuelle dagen, er det 11 som sier at de bruker bil 3-5 dager i uka. De øvrige dagene veksler de mellom tog, sykkel eller MC.

Når det gjelder viktigste årsak til å bruke bil, kan alle de oppgitte årsakene knyttes til at kollektivtilbudet vurderes som for lite attraktivt i forhold til bil. Dersom kollektivtilbudet hadde vært veldig mye bedre, ville mange av årsakene til å bruke bil falt bort. På den annen side vil det nesten alltid være raskere og mer attraktivt å kjøre bil, dersom dette er mulig og det finnes parkeringsplasser, slik at et godt nok kollektivtilbud sjelden vil være realistisk, spesielt for de som bor utenfor byene.

Av de som har svart oppgir over halvparten (9) at de har en gangavstand til nærmeste kollektivholdeplass på mindre enn 500 meter, og det samme antall oppgir at de bruker mindre enn 1 time med kollektivtrafikk til jobb. Dette indikerer at for ca halvparten av de ansatte er kollektivtilbudet ganske bra.

Vurdering av reisemønster

Bostedsmønsteret for de ansatte, som vist i figur 4, er spredt. Bare en av tre bor i Drammen, og flere av de øvrige oppgir at kollektivtilbudet bruker lang tid. Vår vurdering er likevel at bilbruken er høy, ved at 11 av 16 bruker bil 3-5 dager i uka. Her er det et potensial for redusert bilbruk, som også reflekteres ved at 11 svarer at de er positive til redusert bilbruk. Offentlig transport og sykkel oppgis å være de mest aktuelle alternativene.

En av årsakene til den høye bilbruken er som nevnt spredt bosetting, men det er også etter vår vurdering en årsak at tilgang på gratis parkering er god dersom de ønsker det. Dette bidrar til at beslutningen om bruk av bil kan bli for enkel, i en travel hverdag.

De viktigste alternativene til bilbruk er offentlig kommunikasjon og sykkel, og sannsynligvis også en kombinasjon av disse. Sykkel kan brukes både mellom Drammen jernbanestasjon og Sundland og fra bosted til nærmeste holdeplass, der hvor avstanden er mer enn gangavstand.

At hele 15 svarer at det ikke er aktuelt å kjøre sammen med kolleger synes naturlig ut i fra det spredte bomønsteret. Mange kommenterer dette med at det rett og slett ikke finnes noen det er praktisk å kjøre sammen med.

Vår konklusjon er at det er et potensial for redusert bilbruk, og at det uttales en vilje til å gjøre noe med det. Om denne viljen tas ut i faktisk endring er et annet spørsmål. Nedenfor foreslår vi noen tiltak som kan bidra til en slik endring, i form av redusert bilbruk.

Mulige tiltak

Nedenfor beskrives noen mulige tiltak, delt inn etter de ulike transporttyper. Dette er forslag fra konsulenten, ment som et diskusjonsgrunnlag for ledelse og ansatte ved virksomheten. Andre forslag, fra virksomheten selv, kan også inkluderes i en slik diskusjon.

- for økt bruk av kollektivtransport

1. Bysykler eller bedriftssykler for transport mellom Sundland og Drammen stasjon. Avstanden er 1.2 km, som for noen er langt å gå.
2. Reisetid med tog inkluderes i arbeidstid, fordi det er mulig å jobbe på toget.
3. Ny Sundland stasjon, mellom Drammen og Gulslogen (dette er et langsiktig tiltak, som faller utenfor mobilitetsplanens rammer, men som det kan arbeides videre med).
4. Diskusjon med kollektivselskapet: Servicebuss som går i ring mellom Sundland - Papirbredden - Drammen stasjon - Drammen sentrum (på nordsiden av Drammenselva).

- for økt bruk av sykkel

5. Det synes å være nok antall p-plasser for sykkel, men tak over p-plassene vil øke standarden, og kanskje bidra til økt sykling.
6. Bysykler eller bedriftssykler for transport mellom Sundland og Drammen stasjon.
7. Konkurranser og kampanjer for økt sykling, for eksempel ved å registrere antall syklede km pr sesong (i regi av bedriftsidrettslaget og/eller som en del av "sykle-til-jobben-aksjonen").
8. Gratis eller subsidierte sykler til de som forplikter seg til å sykle minst 3 dager i uka.
9. Kjøregodtgjørelse pr km for bruk av sykkel, også for arbeidsreiser, fordi arbeidsgiver er tjent med god helse og redusert sykefravær blant ansatte.

- for økt gange

10. Konkurranser og kampanjer for økt gåing, ved å registrere antall gatte km pr sesong, også til og fra jernbanen (for eksempel i regi av bedriftsidrettslaget).
11. Vurdere mulige snarveier, der det i dag kan være gjerder, mellom Sundland, holdeplasser og sentrumsfunksjoner.
12. Arbeide for bedre gangforbindelse fra Sundland til Papirbredden og gangbrua Ypsilon (dette er et langsiktig tiltak, som faller utenfor mobilitetsplanens rammer, men som det kan arbeides videre med).

- for redusert bilbruk

13. Reduksjon i antall p-plasser eller p-kort, der behovet for p-kort vurderes etter gitte kriterier som eksempelvis de som har over 1 times reisetid med off.transport, familiesituasjon eller behov for bil i tjenesten.
14. De som ikke får p-kort kompenseres med støtte til alternativ transport.
15. Antall p-plasser opprettholdes, men avgiftsbelegges og betales av den enkelte.
16. Økt bruk av video- og telefonmøter, for å redusere antall reiser.
17. Redusere gunstige kjøregodtgjørelser og eventuelle firmabilordninger.

De 17 tiltakene må leses som en meny av mulige tiltak, tilpasset den situasjon og det reisemønster som er i virksomheten i dag. I en diskusjon av tiltakene må virksomheten først diskutere mål og ambisjonsnivå for eventuelle endringer, og deretter hvilke tiltak som er aktuelle for å nå denne ambisjonen.

Tiltakenes kostnader

Kostnadene kan ikke beregnes før virksomheten har bestemt seg for et ambisjonsnivå og eventuelt hvilke tiltak som er aktuelle. Innenfor hvert tiltak kan også kostnadene variere med antall, volum, subsidieringsgrad osv.

Generelt er dette ikke veldig kostbare tiltak, og den største "kostnaden" ligger hos den enkelte i form av holdningsendringer og det å redusere bilbruken. For virksomheten er det dessuten gevinster ved slike endringer. Utgifter til leie av parkeringsplasser kan reduseres, og sykefravær kan reduseres dersom de ansatte kommer i bedre fysisk form av å sykle eller gå.

3.2 Instruktører

Kompetansesenteret benytter i løpet av et år ca 100 instruktører, som bor over hele landet, og i kursperiodene bor noen hjemme og noen på hotell i Drammen.

Ca 20 instruktører er til stede på en normal kursdag, med ca 150 elever. Antall kursdager pr år er oppgitt til å være mellom 150 og 200. I 2011 er antall kursdager noe lavere, på grunn av overordnede forhold i NSB, men vi benytter tall fra tidligere år, som også vil være et framtidig nivå.

Fordi instruktørene ikke har sitt daglige arbeid ved kompetansesenteret har vi ikke intervjuet disse. Beskrivelsen er derfor basert på samtale med senterets ledelse.

De ca 20 instruktørene på en vanlig kursdag tar enten tog til Drammen fra der de bor, eller de kjører bil eller de går fra hotell i Drammen. Volumet på bilkjøring synes med andre ord å være lite, og vil variere avhengig av hvilke instruktører som er aktuelle. Vi anser derfor at det er liten grunn til å sette inn tiltak spesielt for instruktørene. Relevante tiltak vil være svært forskjellige fra person til person, og med lite volum, synes ikke dette å være særlig rasjonell ressursbruk.

De foreslåtte tiltak for ansatte og elever vil imidlertid også kunne påvirke instruktørene til å endre reisemønsteret i miljøvennlig retning.

3.3 Elever

Elevene gjennomfører kurs fra 1 til 4 uker, og det er med andre ord stor utskiftning av elever gjennom året. Vi har derfor ikke intervjuet disse, men baserer beskrivelsen på samtale med senterets ledelse.

Ca 150 elever på en normal kursdag bor i hovedsak på First Hotell i Drammen, eller de bor hjemme hvis de bor i regionen. First Hotell ligger ved Drammen jernbanestasjon og Strømsø torg, med ca 1.2 km gangavstand til Sundland. Kompetansesenteret anslår at ca 70 % av elevene går eller sykler til kurset og at 30% kommer med tog eller bil (eller motorsykkel/moped).

Vurdering av reisemønster

At 70% går eller sykler er en høy andel, og det må antas at resten bor slik at tog eller bil er best. Gangavstanden fra toget og fra First Hotell er 1.2 km, som er for langt for noen, og det kan vurderes en utlånsordning for sykkel for denne strekningen, dersom det er noen som i dag bruker egen bil eller taxi. Dette kan også gjelde for instruktørene.

Men dersom gange- og sykkelandelen er så høy som 70 %, vil vi i hovedsak si at dette er et miljøvennlig reisemønster, som det kanskje ikke er rasjonelt å bruke ressurser på å endre.

Mulige tiltak

Utlånsordning for sykkel for strekningen Drammen jernbanestasjon til Sundland. Dette kan være bysykler i regi av Drammen kommune, eller det kan være sykler som tilhører kompetansesenteret, med et eget låsbart sted ved Strømsø torg.

4 Virksomhetens vurdering av tiltakene

Ledergruppen og tillitsvalgte har behandlet rapporten, gitt noen synspunkter som er innarbeidet i teksten, og gitt følgende kommentarer til de 17 konkrete forslagene til tiltak:

1. Bysykler kan være aktuelt for 1-2 personer
2. Noe usikkert mht effektiv arbeidstid på tog (ofte fulle tog, ståplass etc)
3. Virker veldig bra
4. Ikke aktuelt for NSB å betale ansattes reisevei – men om dette blir et tema (servicebuss) kan vi kontaktes (dette vil da kanskje bli benyttet av de som pr d.d. går fra stasjon eller hotell)
5. –
6. Ok
7. Har prøvd dette før uten effekt
8. Ikke budsjettet (de som kan sykle hit har sykler)
9. Reiseregning gir rom for dette mht tjenestereiser
10. Ok
11. Tror ikke det er mulig å finne raskere vei enn den som benyttes pr d.d.
12. –
13. Har alt for få kort som det er
14. Ikke aktuelt
15. –
16. Benyttes i dag i så stor grad som mulig
17. Finnes ikke ordning for dette, ansatte i NSB reiser gratis med tog

I forhold til at dette er en arbeidsplass der ansatte og kunder primært er ansatt i NSB – og at ansatte i NSB reiser gratis med tog – benyttes tog i stor grad – av alle som kan - både av økonomiske og praktiske årsaker.

Kompetansesenteret kommenterer videre at de ikke "bruker parkeringsplassene mer enn høyst nødvendig ift at vi bruker offentlig transport/sykkel når det er mulig - og at vi trenger de plassene vi har."

Sluttkommentar fra konsulenten:

De ansatte ved NSB Kompetansesenter har en høy bilbruk, og mange oppgir gode grunner til at de bruker bil, som reisetid, levering av barn eller ukurant arbeidstid. Vår vurdering er likevel at det finnes et potensial for redusert bilbruk, dersom dette er ønskelig. Overgang fra bil til kollektiv eller sykkel vil nesten alltid medføre lengre reisetid eller mindre fleksibilitet, men dersom en ønsker å oppnå en miljøgevinst er dette ofte prisen å betale. Det mest effektive tiltaket for eventuelt å oppnå en slik gevinst er å redusere den gode tilgangen på parkeringsmuligheter. Av kommentarene til virksomheten går det fram at dette er lite ønskelig.

De øvrige tiltakene, som er mer positive, synes i stor grad å være prøvd før eller vurdert som lite aktuelle. Da står vi igjen med de langsiktige tiltakene, som er en bedre gangforbindelse mot Papirbredden og gangbrua Ypsilon, samt en ny togstasjon mellom Drammen og Gulslogen. Begge disse tiltakene er avhengige av offentlige midler og prioriteringer, og inngår derfor ikke i denne planens ramme. Men det er mulig å arbeide for dette i andre fora.

Vi anser derfor at virksomheten i nåværende situasjon synes å være tilfreds med det etablerte reisemønster, og at ytterligere tiltak internt i virksomheten ikke er aktuelt.

Vedlegg 1: Noen eksempler



Sykkelprosjektet ved Aker Solutions i Stavanger

Aker Solutions satser sterkt på syklende ansatte når konsernet flytter fra seks-sju kontorsteder i Stavanger og inn i nybygg i Jåttåvågen i 2012.

De planlegger:

- 1000 sykkelparkeringsplasser innendørs og garderobekapasitet nok til alle som trenger det.
- Parkeringsplass til privatbiler blir et knapphetsgode. Bygget har 2200 kontorarbeidsplasser og bare 500 p-plasser. Dekningsgraden blir dermed 23 prosent, nesten en halvering fra forholdene ved Akers kontorbygg i dag.
- Bedriften vil innsisere sykkelruter fram til ansattes bydeler på Nord-Jæren.
- Gjøre en reisevaneundersøkelse i oktober og en etter innflytting i 2012.
- Lage ordning med behovsprøvd fordeling av p-plasser, der noen fordeles dag for dag ved spesielle behov.
- Vurderer bilpoolordning for at folk enkelt skal kunne reise på møter i regionen.
- Jobbe for båtforbindelse Jørpeland-Jåttåvågen.
- Mulig organisering av samkjøring til jobb, eller oppfordre til «park and ride»: Parkere bilen et sted og ta kollektivt til Jåttåvågen.

Resultat foreløpig: Sykkelandel sommer 2010: 19 %, vinter: 11 %.



Nesten halvert biltrafikk

Rapporten "Reisevaner for ansatte i CIENS-bedriftene før og etter samlokalisering i Forskningsparken". TØI/PROSAM 164 (2008) viser at til sammen 7 virksomheter i Forskningsparken på Blindern i Oslo har redusert sin bilbruk fra 36 til 20% (nesten halvering) som en samlet effekt av redusert parkeringsdekning, bedre kollektivtilbud og bedre lokalisering. Øvrige virksomheter i Forskningsparken har en bilandel på 34%. Redusert parkering er med andre ord et effektivt virkemiddel, sammen med et godt kollektivtilbud.

Resultatene viser at bilbruken til arbeid lett kan reduseres, selv utenfor sentrum, dersom man er villig til å ta i bruk de riktige virkemidlene.



Kongsberg Teknologipark har 6.000 ansatte og 50.000 besøkende

Bedriftene i teknologiparken og kommunen ønsker å redusere bilbruken og øke kollektivandelen til Teknologiparken.

Begrunnelser:

- Bidrag til redusert utslipp av CO₂
- Redusert trafikkbelastning i Kongsberg sentrum.
- Mindre areal til parkering i Teknologiparken
- Egen rushtidsbuss fra Gamlegrendåsen til næringsparken
- Samarbeider med Kongsberg kommune, Buskerud Fylkeskommune, Vestviken Kollektivtrafikk og Nettbuss om bedre kollektivtilbud lokalt og regionalt

- Jobber for nytt togstopp på Gomsrud
- Har bidratt økonomisk til ny gang-og sykkelbru over Lågen
- Bidrar økonomisk til kommunens infrastrukturfond (utbedring av gang-/sykkelveier)
- Vurderer mulighet for bysykler ved Knutepunktet og Teknologiparken



Videokonferanser sparer penger og miljø

Kværner Power har kontorer både i Norden, Brasil og USA. Noen ansatte har tatt i bruk videomøter i stedet for å reise, og sparer bedriften for penger og miljøet for utslipp.

Kværner Power har 1.400 ansatte i hovedsakelig 4 land, men denne beskrivelsen gjelder de 400 ansatte i Gøteborg. En gruppe på 15-20 mennesker anvender utstyret mer enn andre, og frekvensen har vært ca 11 møter pr måned. Bedriften har gjort et grovt overslag som viser at de sparer ca 40 flyreiser pr måned, eller grovt ca 2 mill SKR pr år. I tillegg spares reisetiden. Utstyret har kostet ca 200.000 SKR, inkludert vedlikehold.



Merck Serono i Geneve i Sveits har redusert bruken av privatbil fra 72 til 17 % av alle reiser.

Bedriften utvikler og produserer medisiner, og har 1300 ansatte. I 2006 ble 3 deler av bedriften samlokalisert, og det ble besluttet å utarbeide en mobilitetsplan (Travel plan), med det hovedmål å redusere bilbruken og CO₂-utslippene.

Følgende tiltak ble gjennomført fra 2006:

- Reisevaneundersøkelse og holdningsundersøkelse blant ansatte, blant annet om vilje til å endre reisemønster
- Parkeringsdekningen ble redusert fra 0,74 til 0,26 pr ansatt
- Bruk av p-plasser ble prioritert til handikappede, småbarnsforeldre, kameratkjørere og tjenestebiler
- De som ikke fikk p-plass fikk ca 2.500 kr til å bruke på alternativ transport
- Alle ansatte fikk en kvote på 35 p-billetter pr år
- Flere p-plasser under tak for sykkel
- Informasjon om rutetider for kollektivtransport
- Nettside for avtale om kameratkjøring

Følgende resultater er oppnådd i 2009:

- Bilbruken er redusert fra 72 til 17 % av alle reiser
- Bruk av kollektivtransport har økt fra 13 til 47 %
- Kameratkjøring har økt fra 4 til 16 %
- Bruk av innfartsparkering ved bane har økt fra 0 til 7 %
- Utslipp av CO₂ pr ansatt er redusert fra 1,08 tonn/år til 0,5 tonn/år