

Sammendrag:

Samfunnsmessige trender – betydning for mobilitet og transport i storbysamfunnet

Hva innebærer en bærekraftig byutvikling når vi ser det i forhold til transport og arealbruk? Hvilke trekk ved samfunnsutviklingen er viktige for å forstå hvilken vei by- og transportutviklingen går?

I denne rapporten tar vi utgangspunkt i samfunnsmessige trender som hver for seg eller samlet vil kunne ha stor betydning for hvordan trafikk- og miljøforholdene vil arte seg framover. Vi ser også nærmere på utviklingen i Oslo-området når det gjelder bosetting, arbeidsplassutvikling, transport og miljø og setter dette i sammenheng med trendene.

Det teoretiske utgangspunktet for presentasjonen og diskusjonen er modernitet og mobilitet, der vi drøfter forskjellige aspekter ved moderniteten.

Modernitet og mobilitet

Et karakteristisk trekk ved det moderne samfunn er bevegelsen, det hektiske liv og mobiliteten. Utviklingen av den moderne by fra midten av 18-hundretallet og fram til i dag har vært sterkt preget av utbygging av transporttiltak for å øke bevegeligheten. Industriproduksjonen forutsatte et transportapparat både for omsetting av varene på ulike markeder og tilveiebringelse av råvarer til selve produksjonen. Transportselskaper, og etter hvert bilindustrien, sto også sterkt bak utbyggingen av den transportmessige infrastrukturen.

Mobilitetens tette forgreninger inn i det moderne dagligliv og mobiliteten som forutsetning for dagens samfunnsnivå, krever en forståelse av de sosiale prosesser som skaper og opprettholder paradoksene, f.eks ønsket om bedring av miljøet samtidig som hverdagslivet ikke går rundt uten bilen, dersom man ønsker en endring.

Urbanisering – reurbanisering

I 1950 bodde omtrent halvparten av befolkningen i Norge i byer og tettsteder. Andelen hadde økt til 77 prosent i 2000. I etterkrigstiden har byutviklingen i Norge i overveiende grad vært kjennetegnet av en spredning av funksjoner og utbygging av forsteder og drabantbyer. Gjennom nybygging økte befolkningen i de ytre byområdene, mens de sentrale delene mistet deler av sin befolkning. Nye byidealer om lys, luft og bedre boligstandarder både når det gjaldt størrelse og

utstyr, preget etterkrigstiden. På begynnelsen av 90-tallet endret byutviklingen karakter. I mange store og mellomstore byer avtok eller stabiliserte befolkningsutviklingen i ytterområdene seg, mens befolkningen begynte å øke i de sentrale byområdene. De sentrale områdene i byene har igjen fått større betydning som boligområder. Mellom 1990 og 1996 var for eksempel den årlige gjennomsnittlige befolkningsveksten i Oslo og Akershus størst i Oslo indre sone.

Dette tyder på at deler av befolkningen har endret preferanser når det gjelder kvaliteter ved bolig, bomiljø og bosted. Etterspørselen etter sentralt beliggende boliger har ført til at boligprisene i sentrale byområder har økt og særlig i områder som tidligere hadde lav status. Dette er en del av en internasjonal trend som ofte betegnes gentrifisering.

I den internasjonale litteraturen forklares gjerne gentrifisering enten med utgangspunkt i økonomisk/strukturelle faktorer eller aktørenes individuelle preferanser. I enkelte tilfeller har disse to perspektivene blitt kombinert med noe ulik vekt på de to komponentene. Et ytterligere forklaringsaspekt er feminisering av arbeidsmarkedet og også byen, ved at mange kvinner har lønnsarbeid.

En komparativ undersøkelse fra Oslo, Bergen og Trondheim viser at høyt utdannede kvinner er de som vektlegger urbane kvaliteter som nærhet til arbeid, godt tilbud av kulturelle aktiviteter og det å kunne gå og sykle til daglige aktiviteter mest. Resultater fra samme undersøkelse viser også at for beboere som flytter til de indre bydelene, er motivene oftere knyttet til praktiske forhold i dagliglivet enn ”kafé og kultur”. Korte avstander og muligheten for å kunne gå eller sykle til forskjellige gjøremål er viktigere enn tilbud av service, underholdning og kultur. Transportelementet er med andre ord framtrepende for denne gruppen av bybeboere.

Selv om sentrale byområder har blitt populære, er det flere tendenser som foregår på samme tid. Kjennetegnet ved storbyen er at det finnes en pluralitet av preferanser og livsstiler. Resultater er at reurbanisering og byspredning utvikler seg samtidig.

Identitet, individualitet og livsstil

Individualitet er typisk for det senmoderne samfunn. Individualitet er relatert både til arbeidslivet og hverdagslivet og er karakterisert ved færre kollektive ordninger og tradisjoner. Spesialisering av aktiviteter både for barn og voksne er gode eksempler. Moderne mennesker er aktive på flere forskjellige sosiale arenaer, og (fysisk) mobilitet er et tegn på suksess. Tidsbruksundersøkelser viser at tid brukt hjemme avtar. Folk deltar også mer i sosiale sammenhenger som ikke er basert på romlig nærhet, men på felles interesser.

Utviklingen av identitet er i dagens samfunn i svært liten grad knyttet til tradisjoner. Man kan si at den enkelte ”shopper” sin identitet fra forskjellige ”markeder”. Dette betyr at det er vanskelig å forutsi hvordan befolkningen vil reagere i forskjellige situasjoner. Dette vil kunne ha betydning på bolig- og arbeidsmarkedet og også for transportvalg. En måte å beskrive dette på, er å snakke om ulike livsstiler.

Livsstil er et begrep som ofte brukes til å beskrive variasjoner i måter å leve på som er mer individualistisk enn tradisjonelt basert. Livsstil kan defineres som

rutiniserte praksiser, og rutinene er innarbeidet i vaner når det gjelder mat, klær og måter man er sammen med andre på. Mobilitet og reiseaktivitet er del av slike rutiner som utgjør folks livsstil.

Et interessant aspekt ved forholdet mellom livsstiler som rutiner og mobilitet i et bilorientert samfunn, er om og hvordan rutiner forandres. Et spørsmål er for eksempel om folk forandrer sin bilbruk når de når pensjonsalderen. Dette vil ha stor betydning framover når andelen eldre vil stige betraktelig, også i Osloregionen.

Risikosamfunnet og ekspertsystemene

Risikosamfunnet betegner et samfunnsmessig utviklingsforløp som karakteriseres av en global økonomi, grunnlagt på vitenskapelig og teknologisk kunnskap, noe som ikke bare skaper velstand, men også risiko. Mens fordeling av vekst og velstand sto i fokus i den industrielle fasen, oppfattes fordeling av risiko som stadig mer aktuell i den senmoderne fasen. Den nye typen av risikofaktorer og farer forårsaker ofte irreversible skader og forblir ofte usynlig (radioaktivt nedfall, CO₂ osv). For at man kan snakke om en opplevd risiko kreves det derfor kunnskap. I kunnskap ligger muligheten for refleksjon og forandring, noe som har betydning i forhold til mobilitet, f.eks. mht valg og endring av reisemåter.

Oppfordring til bruk av miljøvennlige reisemåter kan få deler av befolkningen til å reflektere rundt sin egen bilbruk og velge andre måter å komme seg fram på enn bil. Den individuelle bekvemmeligheten ser imidlertid ut til å ha forrang framfor kollektive hensyn. Å flytte til sentrale byområder for å korte ned på avstander og bruk av motoriserte transportmidler kan både være et utslag av praktisk tilpasning og miljøbevissthet.

Nettverkssamfunnet og fleksibilitet

Begrepet nettverkssamfunnet er brukt for å karakterisere måten både produksjon, sosial interaksjon og konsum er strukturert på. Nettverk gir assosiasjoner til et ubestemt antall kontaktpunkter, strømmer mellom kontaktpunktene og en eller annen form for teknologi som muliggjør en slik strøm. Strømmene består av informasjon, dvs en eller annen form for organiserte data som formidles gjennom nettverket. Gjennom Internett har informasjonsmengden i nettene økt og kontaktpunktene blitt uendelig mange. Det hevdes at det vil være en konvergens av teknologier til et fullstendig integrert informasjonssystem. Man tenker seg også at det med tiden vil oppstå en konvergens i dagliglivet – mellom bruk av ulike former for IKT og transport. Det blir en måte å utnytte to teknologier på, der tid/stedsorganisering blir viktig; bilen er forlengelsen av kroppens fysiske kapasitet, telefonen, mobilen og pc'en blir forlengelsen av menneskets kognitive kapasitet.

Nettverkssamfunnet endrer betydningen av tid og sted. Det skaper grunnlaget for en annen organisering av dagliglivet. Arbeidstid virker inn på sosial tid, som igjen kan resultere i at hverdagslivet tilpasses de faste tidsstrukturer (f.eks. åpningstider i skoler og barnehager) i forhold til de fleksible. Dette betyr at det lønnete arbeidets fleksibilitet, både steds- og tidsmessig, lett kan spise seg inn i den

sosiale eller frie tiden. Transportmessig kan dette ha ulike konsekvenser. En større spredning i tid som sprer behovet for å reise, gjør bruk av kollektivtransport vanskeligere fordi tilbudet er så varierende over dagen, og fremmer antakelig bilbruk.

Byutvikling og transport

Oslo-området har opplevd en sterk vekst både i befolkning og arbeidsplasser i mange tiår. På 50 år har befolkningen i Oslo og Akershus økt med 60 prosent. Etter at bilsalget ble sluppet fri i 1960 og bilhold ble vanlig fra ca 1970 var det i en periode et etterslep i utbygging av kommunikasjoner og veger i regionen.

Bompengeringen som åpnet 1. februar 1990 ga anledning til å finansiere en relativt storstilt utbygging av hovedvegnettet i regionen, samtidig som en viss andel av midlene også gikk til kollektivtransportformål. Situasjonen i dag preges derfor av et relativt godt fungerende vegnett, men et relativt nedslitt skinnetransportnett (tog og T-bane).

Samtidig har bedre kommunikasjoner og en sterk vekst og sentralisering over mange år medført at den funksjonelle Oslo-regionen brer seg stadig lengre utover. Arbeidsplasser er flyttet utover i regionen og innpendling foregår over stadig lengre avstander.

I *Norden* har det foregått en parallell utvikling i hovedstedene de siste 30 år. Etter 1990 har bykommunene blitt revitalisert, og vokser nå like raskt som omegnskommunene. Københavnregionen synes å ha hatt en noe svakere vekst enn de andre nordiske hovedstadsregionene.

En viktig drivkraft for den sterke befolkningsveksten har vært økningen i antall arbeidsplasser. Tjenesteytende næringer utgjør 85 prosent av arbeidsplassene i Oslo-regionen. Det er særlig finansiell og forretningsmessig tjenesteyting som har vokst i de senere åra. Mesteparten av arbeidsplassene i regionen ligger i Oslo, selv om trenden de senere åra har vært stadig flere arbeidsplasser utover i regionen. Oslo har 360 000 arbeidsplasser, mens Akershus har ca 180 000 arbeidsplasser. En del av arbeidsplassveksten i Akershus er servicearbeidsplasser for å betjene den økende befolkningsmengden. Arbeidsplassveksten i den ytre byregionen består både av utflytting og nyetableringer av arbeidsplasser, motivert av tomtepriser, arealkrav og god tilgjengelighet til hovedvegnettet. Denne utflyttingen av arbeidsplasser skaper i sterk grad økt biltrafikk.

Vegtrafikken har økt kraftig siden 1970. Mens befolkningen økte med 30 prosent og arbeidsplassene med 50 prosent, har vegtrafikken økt med over 200 prosent. Samtidig har trafikkveksten i hovedstadsregionen vært lavere enn landet for øvrig, til tross for sterk vekst i befolkning, arbeidsplasser, inntekt og veginvesteringer i Osloregionen.

Omfattende internasjonale litteraturstudier viser at tetthet, lokal utforming, design og avstand fra bykjernen er av betydning for mobilitet både i boligenden og arbeidsplassenden av en reise. Blandet arealbruk er bilskapende i byens utkanter, men gir mer gange og sykkelbruk i sentrum og nær større kollektivknutepunkt, men virker i liten grad på omfanget av kollektivtrafikk. Tetthet i bebyggelsen er viktigst ved arbeidsplassene, mindre viktig i boligenden av arbeidsreisene.

Studiene fant også at antall turer og tidsbruk på reiser ikke varierer med forskjeller i tilgjengelighet (avstand fra bysentret og de lokale sentre). Konklusjonen er at antall turer i liten grad påvirkes av tilgjengelighet og arealegenskaper, men styres i hovedsak av sosiodemografi (kjønn, alder, inntekt).

Demografi og livsstil

Ungdom, førerkort og bil

Analysen av de nasjonale reisevaneundersøkelsene tyder på at ungdom er mindre opptatt av bil og det å ta førerkort ved fylte 18 år enn tidligere. Mens det tidligere var mer vanlig å skaffe seg førerkort så snart man var gammel nok, ser det ut til at dette ikke er tilfelle lenger. Analyser av de norske reisevaneundersøkelsene fra 1992 og 2001 viser at de som har best tilgang til bil bor på mindre tettsteder og i spredtbygde strøk, er unge menn, de er ikke studenter eller skoleelever, har en rimelig god inntekt og lever i et parforhold og/eller har barn. Dårligst tilgang har unge kvinner, ungdom som er bosatt i storbyene (de fire største), er studenter, bor alene eller sammen med andre voksne.

Disse resultatene tyder på at det kan være en endret holdning til det å skaffe seg førerkort og bil for ungdom. Fra et trafikkpolitisk perspektiv er dette miljømessig gunstig for byene. I diskusjonen om kollektivtilbudet i de store byene er denne trenden blant ungdom viktig å ha i minne. Opplevelsen av å ha et godt kollektivtilbud kan være med å forlenge utsettelsen av bilkjøp. Et forverret tilbud vil kunne påskynde anskaffelsen av bil.

Eldres transport i framtida

I 2030 vil mesteparten av befolkningen over 65 år ha førerkort for bil. I 1998 hadde ca 95 prosent i aldersgruppen 35-55 år førerkort, en noe større andel blant menn enn blant kvinner. Det er disse som vil være pensjonister i 2030. Til sammenlikning har bare 60 prosent av dagens eldre førerkort, og her er kjønnsforskjellene meget store.

Med en relativt lav pensjonsalder vil det komme en gruppe yngre pensjonister, som vil ha full rørlighet og stille relativt store krav til mobilitet og aktivitet. Denne gruppen eldre, som kan betegnes de "unge" eldre, vil dermed representere et potensial for økning i bilbruk og bilhold, både fordi de antakelig utvikler en mer bilbasert livsstil i yngre alder og fordi de har råd til å skaffe seg og bruke bil også i sin pensjonisttilværelse.

En større andel av de eldre i framtida vil tilhøre de eldste gruppene, som, i hvert fall i dag, har redusert bevegelsesmulighet. Dette er en gruppe som vil stille transportsystemet overfor krav om spesielle transporttjenester, tilpassing av det almene kollektivsystemet og tilpassing av vegtrafikksystemet, fordi mange antakelig vil fortsette å kjøre bil så lenge de kan. Eldre bilførere vil etter hvert utgjøre en betydelig subgruppe i trafikkbildet, med de konsekvensene det vil kunne ha.

I Oslo og Akershus er det særlig gruppen av unge eldre som forventes å øke fram mot 2020. Kommuneplanen i Oslo forutsetter en sterk vekst i pensjonistgruppene

under 80 år fra ca 2005 og framover. Den eldste gruppen vil avta i størrelse. Vi kan med andre ord forvente en eldregruppe med et relativt høyt aktivitetsnivå.

Kjønn og transport

Bilen har tradisjonelt tilhørt mannens domene. I 1991 hadde ca 70 prosent av mennene alltid tilgang til bil, dvs de hadde både førerkort og kunne bruke bilen når de ønsket. Blant kvinner var andelen 55 prosent. I 2001 var andelen omtrent de samme, men det var blitt større variasjon blant kvinner enn blant menn. I løpet av denne ti-årsperioden har kvinner fra 45 år og oppover økt sin tilgang til bil betraktelig, men potensialet for økning i denne gruppen er fremdeles stort.

I tillegg til å ha høyere gjennomsnittsinntekt enn kvinner, har menn også arbeidsrelaterte frynsegoder som gjør det mer attraktivt for dem å kjøre bil enn det gjør for kvinner. Ca 20 prosent av menn har en eller annen form for bilgodtgjørelse eller firmabil, bare ca 5 prosent av kvinnene.

Menn har flere arbeids- og tjenestereiser enn kvinner. Menn har også flere fritidsreiser enn det kvinner har. Kvinner derimot, har flere omsorgs- og innkjøpsreiser enn menn. De har med andre ord flere av den typen reiser, som i mange tilfeller kunne vært gjort av en annen i husholdet. Forskjellene mellom kvinner og menn har ikke avtatt i perioden. Det er snarere slik at de har blitt forsterket. Dette gjelder særlig omsorgsreisene, der det har vært en betydelig større økning for kvinner enn for menn. Dette viser at kvinnene får stadig større ansvar for familiens sjåførvirksomhet.

Urban versus suburban livsstil

Beboere i de indre og ytre bydeler har forskjellige motiver for sine bostedsvalg. Mens de viktigste grunner for valg av bosted for bosatte i ytre bydeler er trygghet for barn, skjerming fra trafikken og større bolig, er det at man kan gå eller sykle til daglige gjøremål og nærhet til sentrum viktigst for dem som bor i de indre bydelene.

De som bor i de indre bydeler går mer på kino, teater, konserter og opera enn de som bor i de ytre bydelene. De går også mer på kafé og restaurant, og bruker nærområdet til å gå tur i. De handler også oftere enn bosatte i ytre bydeler. Beboerne i de ytre bydelene har oftere aktiviteter knyttet til barneomsorg og friluftsliv. Bosatte i indre bydeler har en livsstil som i mye større grad er lokalorientert enn hva bosatte i de ytre områdene er. Dette gjelder også lønnsarbeid, der rundt 60 prosent også arbeider i de indre bydelene. Behovet for motorisert transport for de som bor sentralt er derfor mindre enn for bosatte i de ytre bydelene. Tilgjengeligheten til arbeid, service og fritidsaktiviteter gjør det mulig å gå og dels sykle til mange av de daglige gjøremålene. I tillegg er parkeringsmulighetene i de indre bydelene dårligere og dyrere enn hva man finner i de ytre områdene. Denne livsstilen, der beboerne har ”frigjort” seg fra den daglige avhengigheten av bilen, har helt klart positive miljøkonsekvenser for bysamfunnet. Dette er en utvikling som ikke er planlagt i streng forstand, men en tilpasning som gjøres av en del av byens beboere, som er i overensstemmelse med trender vi kan se internasjonalt. Analysene viser imidlertid også at forholdene for barnefamilier i indre bydeler kan legges bedre til rette. En relativt stor andel må

reise til de ytre bydelene for å få plass i barnehage, og mange av barnas fritidsaktiviteter er også lokalisert utenfor de indre bydelene.

Fritidssamfunnet og miljøholdninger

Bruken av areal er i stor grad avhengig av nærhet til brukerne. Dette er bakgrunnen for de krav om tilgjengelighet til rekreasjonsareal og nærturterreng SFT stiller for en bærekraftig byutvikling. Hvis en park er lokalisert mer enn 10 minutter unna boligen, vil 50 prosent av befolkningen ikke bruke den. Særlig eldre og barn har avstandsmessige begrensninger. Barn bruker uteområdene mest, og for dem har uteområder særlig stor betydning. Samtidig er de svært avstandsfølsomme.

Miljøengasjementet synes å være på retur. Undersøkelser tyder på at mens forbrukernes miljøengasjement viste en økning på 1980-tallet flatet det ut på 90-tallet. Strukturelle forhold spiller en viktig rolle for miljøengasjement, både med hensyn til forbruk og deltakelse i miljøaktiviteter. Økt oppslutning om kildesortering gjenspeiler bedret tilrettelegging de senere årene. Strukturelle forhold slår også ut i en utvikling som ikke er bærekraftig, økt tilgang til bil og bedre veier øker bilbruken.

Det er store forskjeller i boligpreferanser mellom de som bor i spredtbygde strøk og bosatte i større byer med 100 000 eller flere innbyggere. I storbyen er det 49 prosent som ønsker å bo i enebolig, i spredtbygde strøk er andelen 87 prosent. Mer enn en fjerdedel i storbyen ønsker å bo i blokk eller bygård.

Mellom Oslo og Akershus er det en "arbeidsdeling" i boligmarkedet. Akershus har 17 prosent blokker, mens Oslo har 73 prosent. I Oslo var det en økning i antall småhus på 80-tallet, mens på 90-tallet var det igjen en økning i "blokk-boliger". I Oslo har boligbyggingen i indre by ligget stabilt på 500-700 boliger pr år i lang tid. I ytre by er bygging redusert kraftig, fra 2500-3000 pr år på 80-tallet til ca 1000 pr år på 90-tallet.

Under forutsetning av at presset på regionen fortsatt vil øke, er bevaring av attraktive grønne nærmiljø viktig. Dette kan lettere oppnås dersom boligpreferansene utvikles slik at man aksepterer tettere arealutnyttelse. Samtidig kan fortetting støte mot ønsket om å bevare grønne lunger i nærheten.

Gitt tilgangen på attraktive grøntområder lokalt, er neste utfordring at de blir tatt i bruk. For å oppnå en bærekraftig utvikling gjelder det å bygge opp under holdninger / livsstiler som fremmer aktiv bruk av nærmiljøene, framfor transportgenererende fritidsaktiviteter som reiser til hytter, attraktive alpinanlegg og lignende, lokal vs. regional fritidsorientering. De sistnevnte har i stor grad fått bedret sin tilgjengelighet som følge av de siste ti års vegbygging.

Samspill mellom transport og informasjons- og kommunikasjonsteknologi

Helt siden telefonen ble tatt i bruk for ca 120 år siden, har spørsmålet om forholdet mellom reiseaktivitet og teleteknologi vært diskutert. Mulighetene til å

spare tid og penger ved å bruke telefon i stedet for å reise ble tidlig drøftet. Her er det særlig fjernarbeid, bruk av videokonferanser og e-handel som drøftes.

Gjennomgang av forskning knyttet til fjernarbeid tyder på at man ikke kan forvente en stor reduksjon i reisene, hvert fall ikke på kort sikt. Erfaringene peker i retning av at informasjons- og kommunikasjonsteknologi først og fremst vil resultere i større fleksibilitet hva angår de daglige reisene. Det vil bli mer veksling mellom å være hjemme og på arbeidsplassen, og det vil bli mer reising til andre aktiviteter.

Det er flere forhold som taler for økt utbredelse av videokonferanser, men med relativt liten substitusjonseffekt i årene som kommer.

E-handel har eksistert så kort at det er vanskelig å si noe om hvilken innvirkning det vil ha på reiseaktivitet. En reduksjon i private innkjøpsreiser kan føre til flere distribusjonsturer med varer.

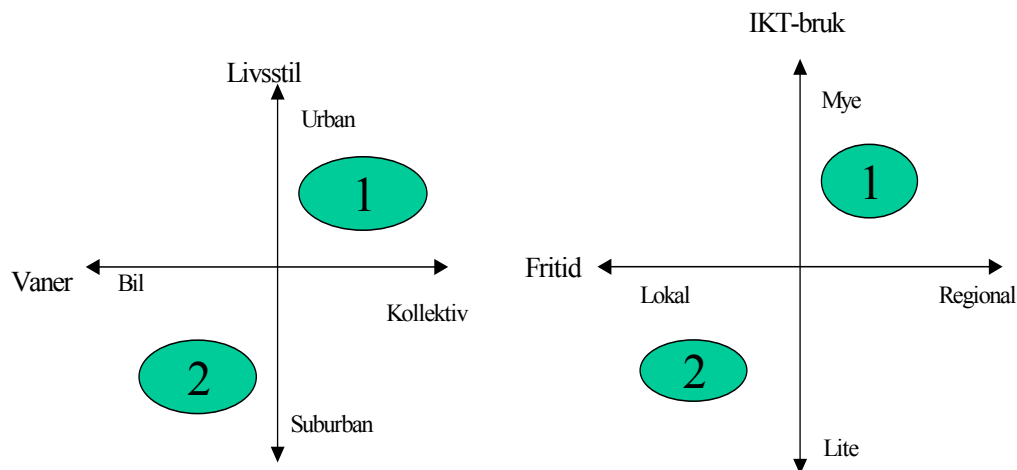
Fremdeles er usikkerheten knyttet til de lokaliseringmessige virkningene av utbredelse av IKT stor. Noen mulige konsekvenser kan være:

- Raskere spredning av boliger i bymessige områder enn forventet
- Forskjellige lokaliseringmønstre for bedrifter som har fleksible ordninger, mobile arbeidere og fjernarbeidere enn andre typer av bedrifter
- Raskere befolkningsvekst i ikke-urbane områder enn forventet
- Mer intensiv bruk av arealer (24-timers bruk, mindre areal per ansatt)
- Økt press på områder med høy livskvalitet. Nye krav til lokalsamfunns infrastruktur og service.

Fire dimensjoner – flere utviklingsveier

I rapporten har vi trukket fram fire dimensjoner knyttet til utviklingstrender, livsstil, fritid/rekreasjon, transportvaner og bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi. Hver av disse dimensjonene har ulike utviklingsretninger. For enkelthet skyld kan de dikotomiseres, slik som vi til dels også har gjort i drøftingen foran. Livsstil kan deles i en urban og en suburban orientering, fritid i lokal og regional orientering, transportvaner i kollektivbruker og bilbruker, IKT i mye og lite fjernarbeid.

Dannelsen av scenariene kan ta utgangspunkt i disse, der kombinasjonen av to eller flere av dimensjonene kan danne basis. Dette er eksemplifisert i figuren under



Eksempel på kombinasjoner av dimensjoner som grunnlag for scenarier

I figuren har vi framstilt to mulige måter å bruke disse dimensjonene på. I det første tilfellet er livsstil kombinert med vaner. I cellen som er markert med 1, får vi en situasjon hvor byutviklingen kan beskrives ut fra en befolkning som ønsker en urban livsstil og der de kollektive reisemåtene dominerer. I tilfelle to er det den suburbane livstilen med høy bilbruk som dominerer.

Til høyre i figuren er IKT-bruk og fritidsorientering kombinert. I tilfelle 1 er andelen som fjernarbeider høy, samtidig som det er etablert en regional fritidsorientering. I tilfelle 2 er fritidsbruken lokalt orientert, samtidig som det er en liten andel som fjernarbeider.

Scenariene utvikles i forhold til kombinasjoner av disse dimensjonene. De som ikke framstilles figurlig, brukes i diskusjonen når scenariene vurderes i forhold til målet om bærekraftig utvikling. I tillegg til de trendene som er presentert vil det også være andre variabler som vil inngå i scenariene, som f.eks økonomisk utvikling og befolkningsutvikling.

Figurene er ment som eksempler som kan brukes som grunnlag for diskusjon videre i prosjektet ved etablering av scenariene, formulering av strategier og tiltak.