

Sammendrag:

Langpendling innenfor intercitytriangelet

TØI rapport 1201/2012

Forfattere: Øystein Engebretsen, Liva Vågane, Inge Brechan og Anne Gjerdåker
Oslo 2012, 102 sider

Langpendlerne innenfor intercitytriangelet rundt Oslo er en viktig ressurs for kompetansenæringene i Osloregionen. Effektivt intercitytogtilbud, moderne informasjonsteknologi og fleksibelt arbeidsliv er viktige forutsetninger for denne tilførselen av arbeidskraft. Langpendlerne er motivert av muligheten for interessante og kompetansekrevede jobber. Videre utbygging av intercitytognettet kan styrke denne interaksjonen mellom byene på Østlandet.

Store utbyggingsplaner

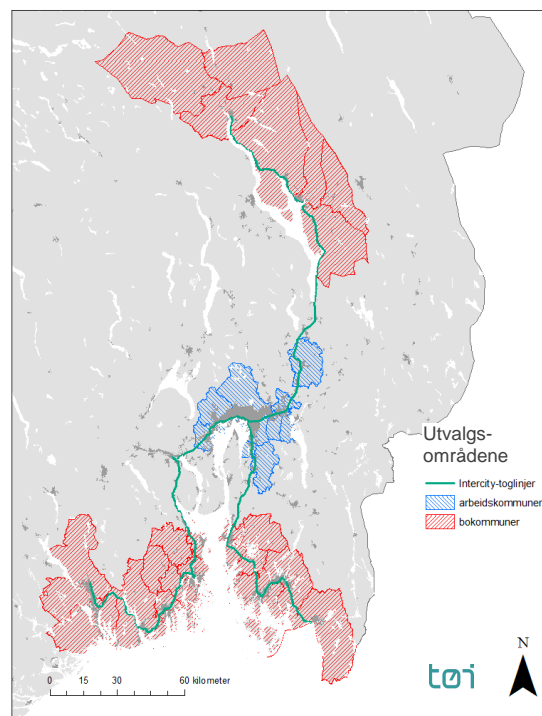
Østlandet står foran nye omfattende utbygginger på intercitytognettet. NSBs tall viser at 10 prosent av persontrafikken med tog i Norge skjer med intercitytog. For setekilometer er andelen 19 prosent. Det er antatt at trafikken vil øke betydelig hvis utbyggingsplanene realiseres. Selv om vi kjenner omfanget av dagens trafikk, vet vi imidlertid ikke så mye om intercitytogenes markedsandel og reisebehovene innenfor intercitytriangelet. Dette er utgangspunktet for undersøkelsen som presenteres i denne rapporten.

Undersøkelsen

Prosjektet dekker pendling til Oslo-regionen (blå skravur i kartet) fra kommuner i intercitytriangelet 80-160 km fra Oslo sentrum, pluss kommunene i Mosseregionen (IC-regionene; rød skravur i kartet). I rapporten brukes begrepet ”langpendling” for å skille disse arbeidsreisene fra pendlingen fra næromlandet. Undersøkelsen er basert på registerdata, offentlig statistikk og en internettbasert spørreundersøkelse. Totalt omfatter den aktuelle pendlergruppen knapt 16 000 personer. Av disse har 3 641 besvart spørreundersøkelsen.

Langpendling til Osloregionen

Oslo med sitt langpendlingsomland skiller seg fra andre byregioner i Norge, men har flere likhetstrekk med Stockholm-Mälarenregionen. Begge er kjennetegnet med høy befolkningstetthet,



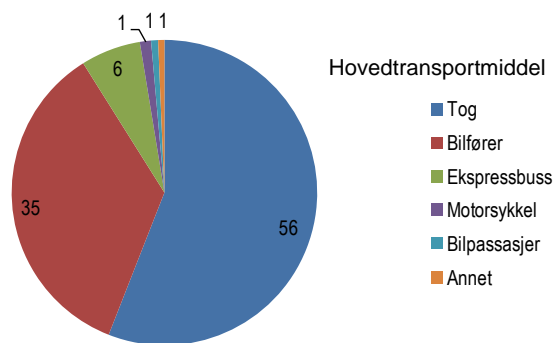
flerkjernet (polysentrisk) regionstruktur og et relativt stort innslag av dagpendling over lange avstander, i stor grad basert på bruk av hurtiggående intercitytog.

Langpendlingen til Oslo ble nesten tredoblet i løpet av 90-tallet. Tidligere var det mest områder med lav arbeidsplassdekning som hadde noe særlig innslag av langpendling til Osloregionen. I løpet av 90-tallet endret dette bildet seg. Flere av bykommunene innenfor IC-regionene kom opp på 7-9 prosent pendling til Osloregionen. I samme periode ble det åpnet nye motorveistrekninger, det dukket opp flere ekspressbussruter og nye dobbeltsporstrækninger ga innkorting av kjøretiden og økt frekvens på intercitytognettet.

Toget viktig

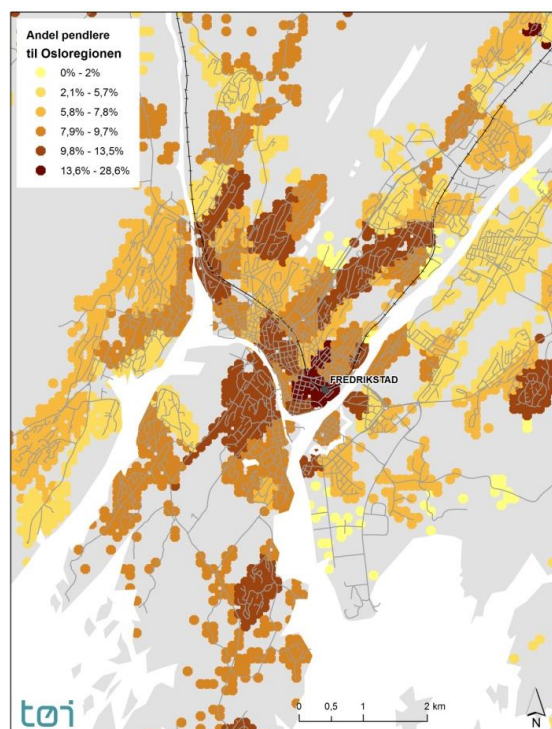
Vi vet ikke hvilke av infrastrukturforbedringene som har hatt størst betydning for pendlingsøkningen. Spørreundersøkelsen viser imidlertid at tog er det vanligste transportmiddelet blant langpendlerne til Oslo fra IC-regionene. Det tyder på at utbyggingen av togtilbudet har vært en viktig faktor i regionforstørringen. Dette er i tråd med erfaringene fra andre land.

Dette tilsier at videre utbygging av intercitytognettet kan medføre ny regionforstørring rundt Oslo. Langpendlerne har (uavhengig av hvilket transportmiddel de selv bruker) stor tro på at kortere reisetid med tog vil gi flere pendlere fra IC-regionene, og de mener at utbygging av togtilbudet må prioriteres foran veiutbygging eller bedring av ekspressbusstilbudet. Selv halvparten av de som i dag bruker bil, mener at bedre togtilbud er viktigere enn bedre veier for å dekke deres transportbehov til arbeidet.



Over halvparten av langpendlerne bor under fire km fra nærmeste intercitytogstasjon, og de fleste arbeider i områder lett tilgjengelig til fots eller med høyfrekvente, raske kollektivforbindelser fra en intercitytogstasjon. Samlet sett bruker 56 prosent toget. Andelen er høyest blant dem som bor i Mosseregionen og blant dem som arbeider i sentrale deler av Oslo. Ekspressbussen har bare betydning for bosatte langs Østfoldbanen og Vestfoldbanen. De som arbeider sør og øst for de mest sentrale delene av Oslo reiser med bil.

Andelen som pendler til Osloregionen og andelen av disse som bruker tog øker med boligens stasjonsnærhet. Når avstanden til



stasjonen er under 2 km, velger to av tre pendlere å bruke tog. De fleste av disse (over 80 prosent) går eller sykler til stasjonen. Er avstanden over 3 km bruker flertallet bil til stasjon (der bilen parkeres).

De fleste togbrukerne har sin arbeidsplass i Oslo sentrum eller langs T-banenettet. De som jobber i sentrum spaserer stort sett fra toget til jobben. Samlet sett er det 65 prosent som går til fots fra toget til jobben, 18 prosent bruker T-bane og 13 prosent bruker annen kollektivtransport (lokaltoget, trikk eller buss).

Reisetiden avgjør i stor grad transportmiddelvalget. Bilførerne velger bil fordi de anser det som mest fleksibelt og raskt, men kunne reist med tog om toget hadde hatt kortere kjøretid og bedre regularitet. De togreisende vil helst slippe å kjøre bil, og mener de kan utnytte reisetiden bedre på toget. Mange anser togtilbudet som en nødvendig forutsetning for at de kan pendle så langt.

Gratis parkering ved jobb og dekning av reiseutgifter er viktige drivkrefter for bruk av bil. De som har god tilgang på gratis parkering ved arbeidsplassen og som jobber utenfor sentrum og sentrumsnære områder, velger i stor grad bil.

Majoriteten av dem som jobber i sentrum eller sentrumsnære områder, velger toget, selv når de har god tilgang på gratis parkering ved jobben.

Om lag halvparten av pendlerne velger av og til et annet transportmiddel enn det de vanligvis bruker. For de kollektivreisende er det først og fremst bilen som er alternativet. Når bilbrukerne ikke tar bilen, velger de vanligvis tog, men også ekspressbussen har en relativt sterk posisjon.

Vel én av fire brukte tidligere et annet hovedtransportmiddel. Overgangene har imidlertid i liten grad endret konkurranseforholdene mellom reisemåtene. Knappt to tredeler gjelder bytte

mellom bil og tog, omtrent like mange begge veier. Om lag 40 prosent av busspassasjerene brukte tog tidligere, men bussen har samtidig avgitt minst like mange passasjerer motsatt vei.

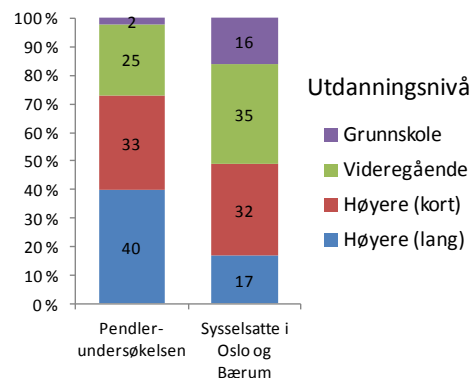
I undersøkelsen er bilistene spurt om hva som må til for at de skal gå over til tog. To av tre krever at toget må få kortere kjøretid, flere avganger og bedre punktlighet for at de skal vurdere å skifte til tog. For knapt en fjerdedel vil det uansett være uaktuelt å gå over til tog, hovedsakelig fordi de bor eller jobber for langt fra nærmeste stasjon.



Nøkkelkompetanse

73 prosent av langpendlerne er menn. Gjennomsnittsalderen er rundt 46 år. 70 prosent er 40 år eller eldre, kvinnene er noe yngre enn mennene.

Innpendingen fra IC-regionene er en viktig ressurs for kompetansenæringene i Osloregionen. Pendlerne har i stor grad høyere utdanning og mange har lederstillinger eller andre sentrale stillinger. Hele 73 prosent har høyskole- eller universitetsutdanning (gjelder både kvinner og menn). Den tilsvarende andelen for alle sysselsatte i Oslo og Bærum er ikke mer enn 49 prosent.



Langpendlerne har gjennomgående et relativt høyt lønnsnivå, men bare en av tre oppgir bedre lønn som en motivasjon for den lange arbeidsreisen. To av tre er først og fremst motivert av ønske om en interessant og relevant jobb i forhold til sin kompetanse.

Fleksibelt arbeidsliv og fjernarbeid

Fleksible løsninger er en forutsetning for mange. De fleste arbeider fem dager i uken og minst 35 timer pr uke. Hele 61 prosent har fleksitid. Fleksibel arbeidstid er det som lettest lar seg kombinere med pendling, men det er også et uttrykk for at pendlere i større grad har mer selvstendige arbeidsoppgaver.

Muligheten til å arbeide underveis om bord på tog eller buss og muligheten for å jobbe hjemme deler av uken er med på å gjøre langpendlingen mulig. 69 prosent av de togreisende arbeider om bord på toget. 39 prosent får regnet hele eller deler av reisetiden som arbeidstid. For de bussreisende er de tilsvarende andelenene henholdsvis 57 og 32 prosent.

Fjernarbeid er sentralt. Fire av fem svarer at det er praktisk mulig å arbeide hjemme deler av arbeidsuken. Hele 86 prosent av disse gjør det, over halvparten hver uke. Knappt halvparten av dem med femdagers uke reiser fram og tilbake til jobb maksimalt fire dager i uken. Tre fjerdedeler av dem jobber på hjemmekontoret de dagene de ikke reiser inn til Osloregionen (de øvrige overnatter i nærheten av arbeidsplassen). Nesten samtlige er koblet opp mot arbeidsplassen via Internett.

Knyttet til bostedet

Mye tyder på at langpendlingen anses som en permanent løsning. I gjennomsnitt har langpendlerne hatt samme tilpasning i 11 år, og 59 prosent regner med at dette vil fortsette minst fem år til. Bostedsvalget er i hovedsak knyttet til ønske om nærhet til familie og venner, godt bomiljø og oppvekstmiljø for barn (81 prosent er gift/samboende).