

Sammendrag:

Robuste regioner i Nasjonal transportplan

Politikk for vekstkraftige regioner

Det har lenge vært et mål å skape likeverdige levekår i alle deler av landet og å bevare hovedtrekkene i bosettingsmønsteret. Ulike virkemidler er tatt i bruk for å oppnå dette. En viktig strategi de senere årene har vært å utvikle robuste samfunn basert på større sammenhengende arbeidsmarkeds-, bo- og serviceregioner (ABS-regioner), som gjerne omfatter flere sentre (tettsteder) og kommuner. Gjennom fokuseringen på robuste ABS-regioner, har sentrene fått en mer sentral plass i regionalpolitikken.

Transportpolitikken er pekt ut som et sentralt virkemiddel for utvikling av robuste ABS-regioner. Gjennom samferdselstiltak skal større omland trekkes inn for å kunne dra nytte av sentrenes arbeidsplass- og servicetilbud. Samtidig gir dette et større markedsgrunnlag for sentrene.

I Nasjonal transportplan (NTP) 2002-2011 avgrenses en ABS-region av akseptabel reisetid til arbeidsplasser og service. Dette er for tilgang på arbeidsplasser definert som maksimum 45 minutters reisetid (med bil) til tettsteder med minst 2 000 innbyggere.

Gjennom prosjektet er det etablert et kunnskapsgrunnlag for en ny indikator til bruk i NTP. Indikatoren skal registrere endret tilgjengelighet til arbeid, varetilbud og tjenestetilbud ved ulike veiplanstrategier. Det tas utgangspunkt i en funksjonell omlandsinndeling ut fra avstandsfølsomhet og rekkevidde i ulike sammenhenger og for ulike grupper. Indikatoren er gitt betegnelsen *distriktsindikator* fordi den skal uttrykke forventede effekter for folk bosatt innenfor det distriktpolitiske virkeområde.

Prosjektets to hovedformål har vært:

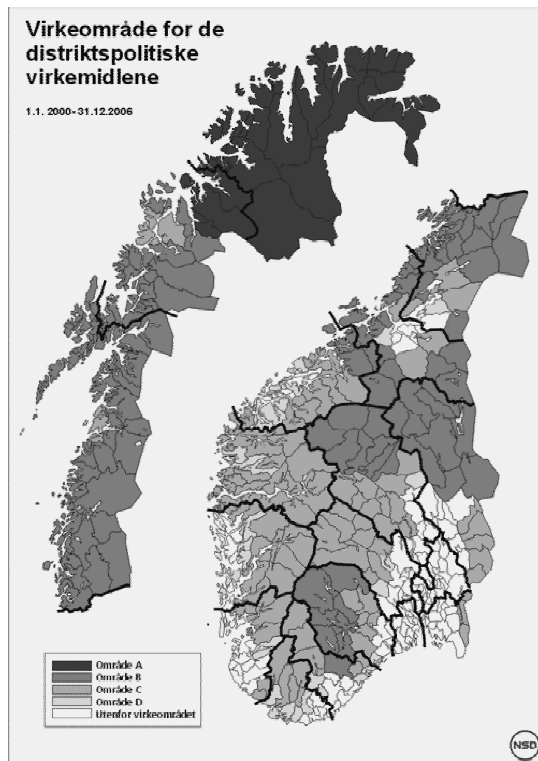
- å framskaffe empiri om og analysere *avstandsfølsomhet* for ulike reiseformål, ulike grupper og ulike reisemål
- å utvikle metoder for vurdering av de distriktsmessige effektene av ulike veiplanstrategier (grunnlag for ny *distriktsindikator*).

Avstandsfølsomhet og rekkevidde

Analysene av avstandsfølsomhet er basert på data fra reisevaneundersøkelsen (RVU) 1998 og foreløpige resultater fra første tertial av RVU 2001. I tillegg er det brukt data om bosettingsmønster og data om tettstedenes befolkning, tjenestetilbud og varehandelsomsetning og data om reisetider til ulike tettsteder. Alle data er stedfestet til grunnkretser.

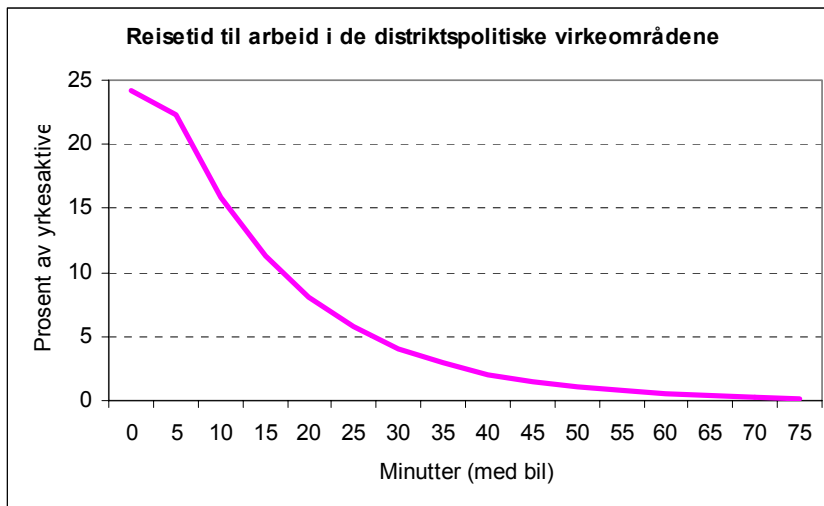
Avstandsfølsomheten er analysert både ut fra folks individuelle reisevaner og ut fra tettstedenes rekkevidde. For analyse av tettstedenes rekkevidde har det vært nødvendig å stedfeste reisemønstrene til grunnkretser. Dette er en mulighet som er innført med RVU 2001.

Analysene har tatt utgangspunkt i en grunnleggende teori (sentralstedsteori) om avtagende reisevillighet med økende avstand til tilbudene (arbeidsplasser, handel og service) og økt reisevillighet for å få tilgang på et større og bedre tilbud. Beregningene dekker bosatte i kommunene innenfor de distriktpolitiske virkeområdene.



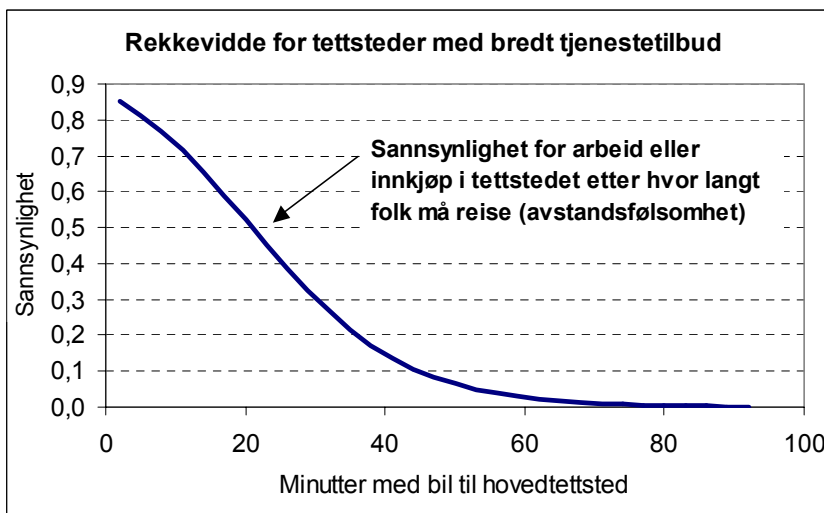
Kilde: Kommunal- og regionaldepartementet.

Resultatene viser at det er liten forskjell i avstandsfølsomhet etter kjønn og sosial gruppe innenfor de distriktpolitiske virkeområdene. Det er videre påvist at avstandsfølsomheten er relativt lik for arbeidsreiser og handle-/servicereiser. Dette impliserer at man i NTP trolig kan greie seg med én distriktsindikator forutsatt at tettstedenes attraktivitet måles på en måte som dekker flere behov. I rapporten er det gjort forsøk med tettstedenes folketall, varehandelsomsetning, arbeidsplasser og antall tjenestetilbud (blant 40 ulike funksjoner) som attraktivitetsmål.



Kilde: TØI-rapport 577-2002

Det er få som har så lange arbeids- og handlereiser som 45 minutters reisetid (grensen som har vært benyttet i NTP). I tillegg kommer at kurvene for avstandsfølsomhet endrer seg raskest (stiger mest) for reiser på under halvtimen. Det kan bety at økt tilgjengelighet vil ha størst betydning per innspart reiseminutt der det fra før er kortere reisetid enn 30 minutter. Det vil si at en reisetidsreduksjon fra f.eks. 30 til 25 minutter, trolig vil gi større endring i arbeidsreise- og handlemønster enn en reduksjon fra 60 til 50 minutter.



Kilde: TØI-rapport 577-2002

Ny indikator

Intensjonen med en ny indikator er at den skal gi en bedre beskrivelse av den distriktpolitiske virkningen av nye veiprosjekter. Indikatoren skal fange opp hvor mange som blir berørt av bedre tilgjengelighet (med bil) til tjenestetilbud, arbeidsplasser mv. Tilbudene kan være lokalisert i flere tettsteder. Det fokuseres derfor på summen av tilbud på tvers av tettstedene (videregående skole i ett tettsted, apotek i et annet, bibliotek i det tredje osv).

Samtidig skal indikatoren være enkel å beregne, den skal være lett å forstå og det skal være lett å skaffe nødvendig datagrunnlag. Med disse kravene som utgangspunkt, er det foreslått noen mulige nye indikatorer. Ved utformingen er det bygget på kunnskapen og datagrunnlaget fra analysene av avstandsfølsomhet.

De nye indikatorene fokuserer på tjenestetilgangen (lokalisert i ett eller flere tettsteder) innenfor 30 minutters reisetid med bil fra folks bosted (grunnkrets). Omfanget av tjenestetilbud er definert som antall forekomster blant 40 mulige funksjoner.

Det understrekes at de indikatorene som er testet, bare er eksempler på mange ulike varianter som kan utvikles.

For å vurdere indikatorenes evne til å fange opp endringer som følge av vei-investeringer, er det foretatt en sammenligning med resultatene fra en potensialmodell som (i prinsippet) måler alle effekter. Sammenligningen omfatter også en variant av nåværende NTP-indikator. Endringene er beregnet med basis i en fiktiv ”veipakke” der det er forutsatt en viss reduksjon av reisetiden på *alle* relasjoner i hele veinettet. Beregningen er utført for de kommunene som er omfattet av de distriktpolitiske virkemidlene.

Resultater og anbefaling

Resultatene viser at dagens NTP-indikator er lite egnet for å beskrive potensielle effekter av endret tilgjengelighet. Dette begrunnes med at det ikke framkommer noen signifikant samvariasjon (korrelasjon) med potensialmodellens målinger.

Testen viser at en indikator basert på opptelling av antall personer som får økt tjenestetilgang (minst én ny funksjon) innenfor 30 minutter fra sitt bosted (regnet samlet for alle mulige tettsteder), fanger opp en stor del av den virkningen som måles med potensialmodellen. Det anbefales derfor å satse på en slik enkel indikator i NTP-arbeidet.

Fordelen med en indikator som kun teller antall personer med økt tjenestetilbud, er at den er relativt enkel å beregne, også sammenlignet med dagens indikator. Datagrunnlaget er dessuten lett tilgjengelig og kan hentes fra ulike offentlige registre.