

**Sammendrag:**

# **Senterstruktur og servicenæringenes lokaliseringsmønster – betydning av veibyggning og økt mobilitet**

## **Veitbygging og økt mobilitet – regional betydning**

Formålet med dette prosjektet har vært å studere veibyggningens betydning for regional utvikling gjennom en analyse av samspillet mellom endringer i samferdselen og endringer i senterstrukturen.

Bakgrunnen er at det i løpet av de siste 30-40 årene har foregått en omfattende nybygging og opprusting av veier i Norge. Samtidig har bilholdet blitt tilnærmet allment. Dette har trolig hatt konsekvenser for de ulike servicenæringenes geografiske rekkevidde og derigjennom for senterstrukturens utvikling. Parallelt har det foregått strukturendringer i servicenæringene og endringer i bosettingsmønsteret som også kan ha bidratt til endringer i senterstrukturen.

Det er tatt utgangspunkt i følgende problemstillinger:

1. Hvilke endringer har skjedd i senterstrukturen og servicenæringenes lokaliseringsmønster etter 1970?
2. Hvilken rolle har veibyggning og økt mobilitet (tilgang på bil) spilt for endringene?

Kunnskap om slike sammenhenger vil stå sentralt i samferdsels- og regionalpolitikken i årene framover, særlig knyttet til målet om å utvikle robuste bo-, service- og arbeidsmarkedsregioner.

Samferdselssektoren har lenge vært tillagt en viktig regionalpolitisk rolle. Til tross for dette fins det få nyere undersøkelser som har tatt opp regionale effekter av vei-politikken. Flere amerikanske studier har vist at utbygging av hovedveinettet trolig har gitt positiv effekt for direkte berørte områder. Samtidig gir dette negativ effekt for tilstøtende områder. Det er derfor usikkerhet knyttet til den samlede regionale effekten på næringsliv og samfunn. Dessuten er det en rekke andre årsaker til den regional-økonomiske utviklingen som gjør det vanskelig å bestemme veibyggningens betydning. I enkelte av de amerikanske studiene er det pekt på behov for mer disaggregerte data for å kunne trekke sikrere konklusjoner om regionale effekter av veiinvesteringer.

Norske studier har stort sett vært opptatt av mer lokale effekter. Mer generelle nasjonale studier, på linje med de amerikanske, har ikke gitt grunnlag for noen sikre konklusjoner.

Fra regionaløkonomisk teori kan det trekkes fram to relevante innfallsvinkler. Den ene bygger på likevektsteori og kumulativ årsaksteori som vi kan si uttrykker påstanden om

---

*Rapporten kan bestilles fra:*

*Transportøkonomisk institutt, Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo*

*Telefon: 22 57 38 00 Telefax: 22 57 02 90*

at bedre tilgjengelighet mellom sentralsteder vil forrykke balansen mellom dem (gjennom blant annet redusert skjerming mot konkurranse) og styrke stedene som har det beste service- og handelstilbudet. I praksis vil dette gjerne bety at de største tettstedene vil tjene mest på den nye situasjonen. Den andre innfallsvinkelen bygger på endogen vekstteori som uttrykker påstanden om at et sentralsted kan styrke sin posisjon gjennom vekstkraft/næringsutvikling som stiger fram av lokalsamfunnet selv.

### **Analysemodell, datagrunnlag og metode**

For å gjennomføre analysene har det vært nødvendig å hente inn data fra en rekke registre, blant annet digitalt bygnings- og adresseregister (GAB), digitale veinettsdata og bedriftsdata fra Internett. Data om senterstrukturen per 1972 er i hovedsak hentet fra publikasjonen "Senterstrukturen i Norge" (Fossan 1975). Det er bygget opp flere databaser og utviklet egne analyseverktøy innenfor geografisk informasjonsbehandling og GIS.

Grunnkrets er brukt som den viktigste stedfestingsnøkkelen og dermed også den viktigste nøkkelen for kopling av informasjon. For hvert tettsted er det bygget opp informasjon for tidsrommet 1972-1999/2000 om bosetting, tjenestetilbud, omsetning i varehandelen, avstand til andre tettsteder og nabetettstedenes bosetting og varehandel. For grunnkretsene er det informasjon om blant annet bosetting og reiseavstand til alle tettsteder innenfor en reisetid på 45 minutter.

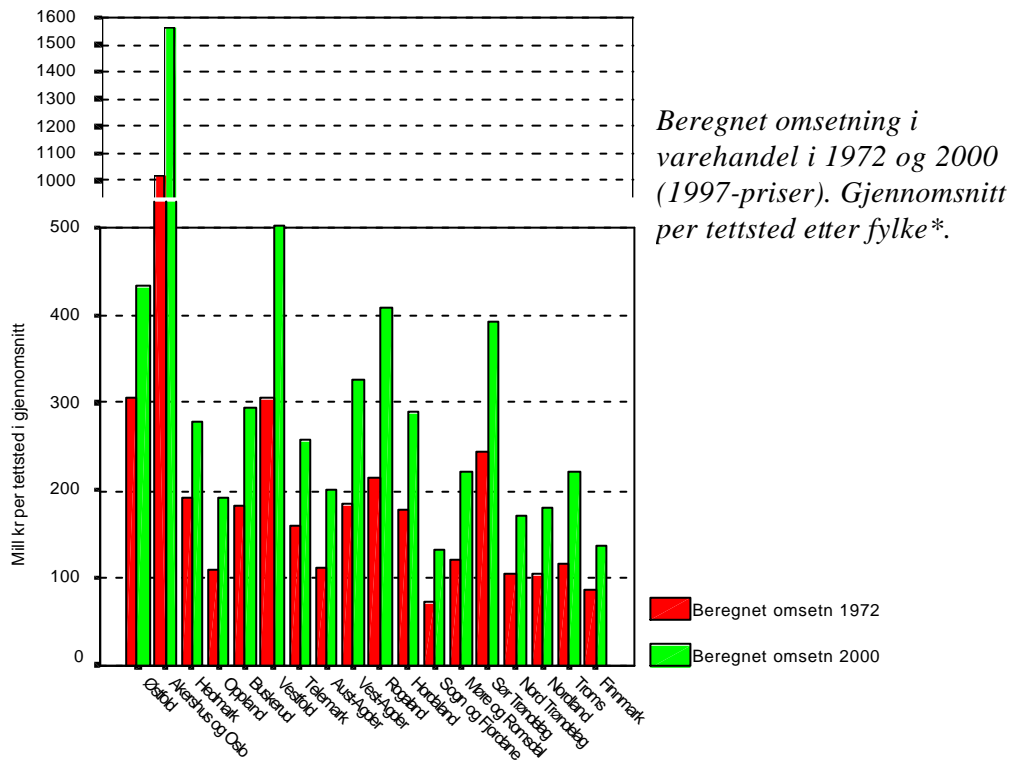
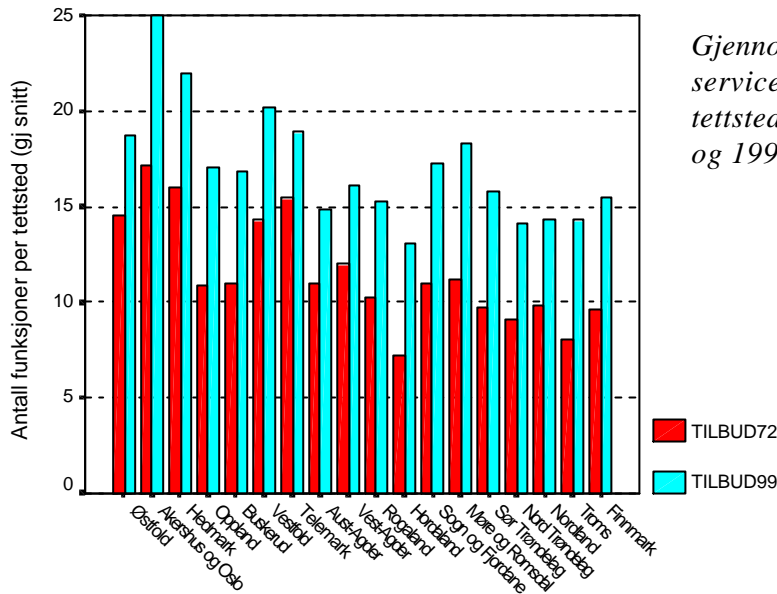
For å analysere sammenhengen mellom endrede kommunikasjonsforhold og utviklingen i senterstrukturen, er det utviklet en potensialmodell basert på sentralstedsteori. Grunnlaget har blant annet vært resultater/erfaringer fra tidligere undersøkelser av handelsomland rundt kjøpesentre.

### **Endringer i senterstrukturen**

Endringer i senterstrukturen er målt med to indikatorer. Den første måler endringen fra 1972 til 1999/2000 av antall tjenestetyper som er representert i hvert tettsted. I alt 40 ulike funksjoner er brukt som grunnlag. Den andre indikatoren måler endringen fra 1972 til 2000 i varehandelsomsetningen i tettstedene (i 1997-priser).

Selv om en del tjenestetyper som postkontor og bank har blitt nedlagt mange steder, viser undersøkelsen at det generelt sett har det vært en betydelig vekst i servicenæringene de siste 30 årene. En side ved dette har vært at mange bransjer har spredt seg til langt flere tettsteder enn tidligere. De fleste tettstedene har også hatt betydelig vekst i varehandelsomsetningen.

For begge indikatorene (peker stort sett samme vei) gjelder at veksten har vært svært ujevnt fordelt. Resultatet er at senterhierarkiet fra 1972 har blitt fullstendig omstrukturert. Endringene er først og fremst knyttet til de minste tettstedene. Det hele framstår på mange måter som en desentralisert konsentrasjon. Tettstedene med over 10 000 bosatte har likevel stort sett beholdt sin posisjon i hierarkiet (verken opprykk eller nedrykk). I absolutte tall har riktignok mange av disse stedene økt sin handel betydelig, men relativt sett har økningene deres vært små.



\* Fra Oslo tettsted er forstedene Kolbotn, Sandvika, Asker, Lillestrøm, Strømmen, Slemmestad og Lierskogen skilt ut som egne tettsteder i beregningen av gjennomsnitt.

Innenfor dette mønsteret har vi påvist en økende konsentrasjon av varehandel til de største tettstedene (over 10 000 bosatte), mens enkelte mindre tettsteder (under 5 000 bosatte) har hatt stagnasjon eller tilbakegang. Samtidig har vi vist at en del av storbyene har tapt omsetning til sine forsteder, dels som følge av endringer i bosettingsmønster, men mest som følge av nye kjøpesentre. Generelt ser vi at nedgang i ett tettsted er kompensert av vekst i nabotettstedet.

Samlet sett kan vi nok beskrive utviklingen som en overgang til regionale markeder der høyere mobilitet og økt tilgjengelighet har gjort omlandsbefolkningen (både spredt bosatte og befolkningen i nabotettstedene) til en viktig del av markedsgrunnlaget for servicefunksjonene i tettstedene.

### Økt mobilitet, veiutbygging og senterstruktur

Et hovedformål med prosjektet har vært å avdekke effekten av veibygging og økt mobilitet for endringene i senterstrukturen. Vår hypotese har vært at god biltilgjengelighet og høy mobilitet for befolkningen, har vært en forutsetning og en selvstendig drivkraft for endringer i senterstrukturen de siste 30 årene.

For å analysere sammenhengen mellom endrede kommunikasjonsforhold og utviklingen i senterstrukturen, er det som nevnt, utviklet en potensialmodell basert på sentralstedsteori. Modellen beregner potensiell endring i markedsgrunnlaget for tettstedene av henholdsvis økt mobilitet, befolkningsendring (i tettstedet og omlandet), økt tilgjengelighet og utbygging av nye servicetilbud.

<b>Økt mobilitet</b>	?	Endret markedsgrunnlag	↗	
<b>Befolkningsendring</b>	?	Endret markedsgrunnlag	?	<b>Endret varehandel</b> (avhengig variabel)
<b>Økt tilgjengelighet</b>	?	Endret markedsgrunnlag	?	
<b>Serviceutbygging</b>	?	Endret markedsgrunnlag	↗	

*Skisse av potensialmodell.*

Analysene bekrefter at alle disse faktorene har hatt betydning for utviklingen i tettstedenes varehandel og dermed for senterhierarkiet. Samlet ”forklarer” de fire variablene over 90 prosent av variasjonen i utviklingen av tettstedenes varehandel. I beregningene er ytterste grense for omland rundt et enkelt tettsted satt til 45 minutters kjøretid med bil regnet fra tettstedets sentrum.

Bedret veitilgjengelighet er den enkeltfaktoren som har hatt størst betydning for utviklingen i tettstedenes varehandelsomsetning når vi ser alle tettstedene under ett. Særlig gjelder dette for tettsteder med over 10 000 innbyggere. For tettstedene med færre innbyggere er det derimot utbygging av servicetilbudene (bl a kjøpesentre) i enkelttettsteder som framstår som den viktigste enkeltfaktoren. Særlig markert har dette vært for de aller minste tettstedene (under 2 000 innbyggere).

Analysene viser at mobilitetens, veiutbyggingens og serviceutbyggingens bidrag til tettstedsutviklingen har hatt ulike fortegn avhengig av konkurranseforhold mellom tettstedene, bosettingstetthet i omlandene etc. Dette knytter sammen våre funn av kommunikasjonsutviklingens betydning og påviste endringer i sentralstedshierarkiet.

Samlet sett bekrefter resultatene vår hypotese om effekten av god biltilgjengelighet og høy mobilitet. Resultatene er også i samsvar med konklusjonene i de omtalte amerikanske undersøkelsene og med aktuelle regionaløkonomiske teorier. Alt i alt gir dette en dokumentasjon på samferdselens betydning for senterstrukturens utvikling.

