

Sammendrag:

Bosetting og daglig mobilitet. En studie av transportmuligheter og reiseatferd i byer og utkantstrøk i Norge.

Problemstilling og bakgrunn

De daglige reisene er viktige for å binde sammen dagliglivets aktiviteter. Forutsetningene for disse er ikke de samme overalt. Målet for denne studien er derfor å finne svar på hvilken betydning det norske bosettingsmønsteret har for den daglige mobiliteten, dvs. hvordan transportmuligheter og reiseatferd varierer med kommune type, og hva som kan forklare disse variasjonene. Analysen er basert på den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 1997/98.

Mobilitet, velferd og bosetting

Tilgang på varer og tjenester og å kunne delta i ulike aktiviteter er viktig for velferd. Transportmulighetene er avgjørende for tilgangen til viktige arenaer der det skapes velferd. Selv med gode transportmuligheter vil ikke alltid høy mobilitet være forenlig med velferd for det vil være avhengig av hvilken betydning aktiviteten eller reisen har for den enkelte.

Hovedproblemstillingen gjelder hvilken rolle bosettingen spiller for mobiliteten. Samtidig er den daglige mobiliteten viktig for bosettingsmønsteret, og et spørsmål blir da hvilken betydning mobiliteten har for velferd og bosetting i mer usentrale områder. Geografiske avstander blir etter hvert av mindre betydning. Det betyr at man i større grad kan bosette seg eller bli boende relativt usentralt, men fortsatt ha akseptabel tilgang på viktige tjenester. Dette kan ha stor betydning for de politiske målsetningene om å opprettholde et spredt bosettingsmønster. På den annen side kan en økende mobilitet føre til mer "fravær", og at folk i større grad får tilgang på tjenester utenfor lokalsamfunnet. Dersom det lokale tjenestetilbudet må gi tapt for økt konkurranse, samtidig som folks tilknytning til lokalmiljøet svekkes, kan resultatet være økende fraflytting fra utkantstrøk.

Mobilitet er viktig for velferd og for bosettingen, og derfor spiller samferdselspolitikken en viktig rolle i den generelle distriktspolitikken. I regionalpolitikken fokuseres det blant annet på å legge til rette for næringsliv og bosetting i distriktene ved blant annet å skape robuste bo- og arbeidsmarkeds-regioner. Tiltak innen transportsektoren vil ha stor betydning i denne sammenheng.

Teoretisk grunnlag og rammeverk

Det teoretiske grunnlaget har bakgrunn i den aktivitetsbaserte tilnærmingen til reiseatferd og tidsgeografi. Den aktivitetsbaserte tilnærmingen tar utgangspunkt i at det er aktiviteter som er grunnlaget for reiser. Reisene oppstår ikke av seg selv, men er vanligvis utledet av andre behov. Tidsgeografien tar blant annet for seg hvilke føringer som legges på personers reiser og aktiviteter. Utgangspunktet er at en viktig del av menneskenes hverdag går ut på å utføre prosjekt. De utføres på ulike stasjoner og krever i mange tilfeller at folk er til stede samtidig. Mulighetene til å utføre prosjekter begrenses av ulike restriksjoner som gjelder blant annet de transportressursene man har tilgang på, og det faktum at man ikke kan være til stede to steder på en gang.

Bakgrunnen for mobiliteten drøftes med utgangspunkt i fire faktorer: *Reisebehovet* er utgangspunktet for at det i det hele tatt skal foregå en reise. Det henger i stor grad sammen med aktivitetsmønsteret. Hvilket aktivitetsnivå man har vil blant annet være påvirket av yrkesaktivitet, alder, familieforhold og livsstil.

Transportmulighetene gjelder de forutsetningene som ligger til grunn for reisen, både omgivelsesfaktorer som transportnettets standard og den fysiske lokaliseringen av ulike arenaer, og mobilitetsevnen, dvs. individets ressurser som tilgang på transportmidler, økonomi, helse og tid til rådighet. De omgivelsesfaktorene som det her fokuseres på er avstander til ulike stasjoner og kollektivtilbud. Disse vil henge tett sammen med bosted. Mobilitetsevnen sier noe om de individuelle forutsetningene for å reise. Det hjelper lite med gunstige omgivelsesfaktorer hvis mobilitetsevnen er dårlig. Det er en sammenheng mellom reisebehov og transportmuligheter. Høyt reisebehov fører vanligvis til at man er avhengig av å ha bil, samtidig som de transportmulighetene man har også virker inn på hvilke aktiviteter man deltar i. Med bakgrunn i det reisebehovet en person har, og de transportmulighetene som finnes, foretar vedkommende en vurdering av situasjonen, og tar et *valg* med hensyn til om man skal foreta en reise, og på hvilken måte den skal foregå. Denne vurderingen vil være mer eller mindre bevisst eller rutinepreget. Dersom reisebehovet ikke anses som stort nok i forhold til de transportmulighetene man har, vil reisen ikke bli foretatt. Den faktiske *reiseatferden* er resultat av dette valget. Her er det reiselengde og reise måte det fokuseres mest på.

Datamaterialet

Studien er basert på datamateriale fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 1997/98. Den ble gjennomført i løpet av ett år og basisutvalget består av 6 061 telefonintervju med personer over 13 år. De har fått spørsmål om sin tilgang til transportmidler, avstand til ulike tilbud, samt generelle bakgrunnsspørsmål om inntekt, yrkesaktivitet og familieforhold. Alle reiser som foregikk dagen før intervjuet ble foretatt er også registrert. En reise er definert som alle forflytninger som foregår utenfor boligen. For alle disse reisene er reise måte, reisetid og – lengde, samt hvor reisen startet og endte kartlagt.

Inndeling av kommunene

Det er mange måter man kan gruppere kommunene på. I mange studier av geografiske variasjoner av reiseatferd har det vært vanlig å dele inn kommunene på

en slik måte at kommuner som ligger i nærheten av større byer ender i samme kategori som disse byene. Hensikten har bl.a. vært å studere arbeidsmarkedsregioner. For å skille byene fra deres omland, og for å lage en egen kategori med utkantkommuner, er analysen basert på en ny inndeling av kommunene. Kommunene er delt inn i seks kategorier basert på deres sentralitetsnivå og større tettsteder. *Oslo* er i en egen kategori. *Storbykommunene* består av de resterende kommunene som har sentrum av tettsteder med over 50 000 innbyggere. *Store tettsteder* består av kommuner som har sentrum av tettsteder med over 15 000 innbyggere, eller som har en stor del av befolkningen fra slike eller større tettsteder. *Omlandskommunene* er kommuner som ligger innenfor pendlingsomland fra de seks største tettstedene, men de mest usentrale av disse er flyttet til de *rurbane kommunene*. Kommuner som ligger innenfor pendlingsomland til tettsteder med 15 - 50 000 innbyggere hører også til her. *Utkantkommunene* er de 215 mest usentrale kommunene. Ingen av disse kommunene har sentrum av tettsteder med over 5 000 innbyggere, og de ligger utenfor pendlingsomland til alle tettsteder med over 15 000 innbyggere.

Variasjoner i transportmuligheter

Analysen av transportmulighetene konsentrerer seg om hvordan avstander, kollektivtilbud og bilhold varierer. Det er store variasjoner mellom de ulike kommunetyper etter hvor langt det er til ulike stasjoner, dvs. butikk, kommunesenter og arbeidsplass. Den gjennomsnittlige avstanden til nærmeste dagligvarebutikk er som ventet kortest i Oslo (0.8 km) og lengst i utkantkommunene (3.4 km). Avstanden til kommunesenteret er også klart lengst i utkantkommunene (12.4 km). Avstanden til arbeidsstedet varierer ikke like mye, men den er klart lengst i omlandskommunene (26.3 km). Det er ikke over-raskende, og henger sammen med at tre av fem pendler i disse kommunene. Det er i Oslo denne avstanden er kortest (10.3 km). Analysen viser også at til tross for en relativt høy gjennomsnittlig avstand til arbeidsplassen i utkantkommunene (19.9 km), har en stor andel her kort avstand til arbeidsstedet.

Kollektivtilbudet er som forventet klart best i Oslo der 88 % har et svært godt eller godt tilbud, og aller dårligst i utkantkommunene der 78 % har et dårlig eller svært dårlig tilbud. Det er først og fremst antall avganger som varierer. I utkantkommunene er 15 % uten et kollektivtilbud, mens man i de største byene ofte har flere alternativer.

Bilholdet er lavest i Oslo, der 75 % har tilgang på bil i husholdningen, og i storbykommunene (88 %) og jevnt høyt i de resterende kommunetyper (92-95 %). Andelen som har mer enn en bil er lavest i Oslo og storbykommunene, og konkurransen om bilen innad i husholdningen er størst her. Selv når det kontrolleres for økonomi, førerkort, kollektivtilbud, antall barn og yrkesaktivitet, er sannsynligheten for å eie bil mye lavere i Oslo (og storbykommunene) enn i utkantkommunene. I tillegg til ulikt transportbehov skyldes det trolig blant annet forskjeller i bokostnader og generelle trafikkforhold.

Variasjoner i reiseatferd

Det er små variasjoner i andel som faktisk reiste reisedagen, men det var flest som ikke reiste i går i utkantkommunene (16 %) og færrest i Oslo (9 %). Begrunnelsen

for ikke å reise er den samme; hovedårsaken var at man ikke hadde behov. Det er de eldste og yngste som reiser minst, og yrkesaktivitet og tilgang på bil har naturlig nok stor betydning for om man reiste.

Det er de som bor i omlandskommunene som i gjennomsnitt reiser lengst i løpet av en dag (43.5 km). Derfor bruker man også mye tid til reising der (70 min.), men ikke noe særlig mer enn i Oslo der de har den korteste totale reiselengden (28.2 km på 68 min.). I utkantkommunene reiser man 32.9 km i løpet av en dag og det tar rundt en time. Man har flest reiser i løpet av en dag i store tettsteder og færrest i utkantkommunene, men variasjonene er ikke like store som for reiselengde og reisetid. Det er i første rekke avstand til arbeidsstedet som har betydning for den totale reiselengden. Tilgang på bil er også av betydning for hvor langt man reiser, men effekten av å ha bil er størst i Oslo og storbykommunene.

Man reiser som ventet oftere med kollektive transportmidler og sjeldnere med bil i Oslo (og storbykommunene) enn ellers. Det har sammenheng med at reisene er korte og at kollektivtilbudet er svært godt. Forskjellene i reiselengde etter transportmiddel er små, og det er i første rekke at man reiser mye lenger som bilfører i omlandskommunene (30.5 km) enn ellers (mellom 16.8 og 22.3 km) som kan forklare forskjeller i den totale reiselengden.

For å gå mer i detalj om reiseatferden og for å kunne studere ulike typer reiser hver for seg, fokuseres det på tre typer reiser: Reiser som har innkjøp av dagligvarer som formål, besøksreiser og arbeidsreiser. Innkjøpsreisene er som ventet lengst i utkantkommunene og kortest i Oslo, men forskjellene er ikke store. Menn, personer med mange barn, og de som har lange innkjøpsreiser reiser mest med bil. Besøksreisene er generelt sett lange og de varierer ikke systematisk i reiselengde. Derfor blir det også små variasjoner når det gjelder reisemåte. Avstanden til arbeidsstedet er lengst i omlandskommunene, likevel tar ikke arbeidsreisen mer tid der enn i Oslo og de rurbane kommunene. Yrkesaktive i Oslo (og storbykommunene) reiser mest kollektivt til arbeidet. I alle kommunetyper er det slik at minst tre av fire av de som kunne reist kollektivt kjørte bil. Det er kvinner, de med fleksibel arbeidstid og de som ikke hadde tilgang på bil som reiste mest kollektivt på arbeidsreisen. Det er bare i de rurbane kommunene man ikke reiser signifikant mer med kollektive transportmidler enn i utkantkommunene, også når det er kontrollert for mange andre viktige faktorer.

Transportmuligheter og reiseatferd

Hvilken betydning har transportmulighetene for den daglige reiseatferden? I Oslo er avstandene korte, kollektivtilbudet svært godt, og bilholdet relativt lavt. Det fører til at man ikke reiser særlig langt i løpet av en dag, og at man reiser mer med kollektive transportmidler enn andre. Omlandskommunene preges av lange reiser. Man reiser langt i løpet av en dag fordi man har lange arbeidsreiser, men trolig også fordi man har en større by innen rimelig reisetid. I utkantkommunene er avstandene store og kollektivtilbudet dårlig. Dette betyr at man er avhengig av bil til de fleste formål, men store avstander resulterer ikke i at den totale reiselengden blir særlig lang. Det er ikke mulig å gi noe konkret svar på om den relativt korte reiselengden i utkantkommunene er uttrykk for en ønsket situasjon, eller om de ville reist lenger om transportmulighetene var bedre.