

Sammendrag:

Effekter av byspredning på bilhold og bilbruk

En studie av Oslo og Bergen pendlerregioner

Bakgrunn og problemstillinger

I de siste tiårene har stadig større områder rundt de store bysentrene blitt integrert i felles arbeids- og boligmarkeder. Mange nye boliger og arbeidsplasser har kommet i byområdenes ytterområder. Parallelt med denne utviklingen, har vegtrafikken økt kraftig og det har blitt mer oppmerksomhet rundt trafikkskapt helse- og miljøproblemer.

Hovedproblemstillingen i prosjektet er hvilke effekter byspredningen har hatt på bilhold og bilbruk.

De siste årene har det vært gjennomført en rekke undersøkelser som har påvist partielle sammenhenger mellom areal og transport. Studiene har gitt kunnskap om transportmessige konsekvenser av ulik lokalisering av næringsvirksomhet, boliger og service. De fleste studiene har tatt utgangspunkt i enkeltområder eller utvalgte virksomheter. Vi har i denne studien undersøkt den samlede effekten av endret bopettingsmønster i perioden 1980–96 i pendlerregionene rundt Oslo og Bergen på bilhold og bilbruk. I tillegg har vi beregnet effekter av endret lokaliseringsmønster for arbeidsplasser i Osloregionen.

Stort datagrunnlag

Analysene er basert på to hovedtyper av data; utvalgsdata fra bl a reisevaneundersøkelser og registerdata fra flere kilder. Registerdata knytter seg til grunnkretser, mens utvalgsdata gir individ- og husholdsopplysninger. Det er etablert en egen omfattende database på grunnkretnivå i dette prosjektet. Basen omfatter opplysninger om befolkning, inntekt, bilhold mv.

Avstand langs veg til sentrum er beregnet for hver grunnkrets. Dette er basert på en modell utviklet på TØI. GIS er brukt til å beregne ulike tilgjengelighetsindikatorer, systematisere data og utarbeide kart.

Omfattende vegutbygging har gitt økt nytte av å ha bil

Både Oslo- og Bergensregionen har fått betydelig økt vegkapasitet i perioden 1980–96. Størst effekt har sannsynligvis tiltakene i Bergensregionen hatt. Disse har medført betydelige sprang i vegtilgjengelighet gjennom blant annet fergeavløsning og nye motorvegstreknings.

Rapporten kan bestilles fra:

Transportøkonomisk institutt, Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo

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

Framkommeligheten på hovedvegnettet i Bergensregionen har blitt mye bedre både i og utenfor rush. Reisetiden har blitt mer redusert for bil enn for kollektivtrafikken. Nyttan av å disponere bil har dermed økt både absolutt og relativt i forhold til kollektivtransport. Det er mer usikkert om vegtiltakene i Osloregionen har gitt økt framkommelighet i rushtiden. Målinger på 90-tallet tyder på at så ikke har skjedd. Utenom rushtiden og "motstrøms" i rushtiden har imidlertid effektene vært tydelige. Nyttan av å ha bil har dermed også økt i Osloregionen.

Fra suburbanisering til reurbanisering av bosettingen

Befolkningsveksten har vært betydelig i perioden 1980–96. I første del av perioden kom veksten i hovedsak i ytre bydeler og omegnskommuner, mens indre bydeler i Oslo og Bergen opplevde en kraftig nedgang. På 90-tallet snudde trenden og det har skjedd en reurbanisering.

Økningen i indre by på 90-tallet har ikke vært sterk nok til å hindre at andelen av befolkningen som bor sentralt i pendlerregionene har gått ned for perioden 1980 til -96 under ett. Nedgangen har vært størst i Bergen.

Bosettingsspredning ga 2–4 % økt bilhold og trafikk

Analyser på grunnkrets nivå viser at bilholdet øker med avstand fra sentrum. Det er særlig kretser nærmere enn 5 km som har et lavt bilhold. Også utkjørt distanse per bil øker med avstand fra sentrum, men forskjellene mellom områder er mindre.

Med utgangspunkt i variasjoner i bilhold og gjennomsnittlig utkjørt distanse per bil i ulike soner i regionen, har vi simulert effekter av endret befolkningsfordeling i regionen 1980–96. Alle beregningene viste en økning både i bilhold og trafikk. Økningen var størst i Bergensregionen. Dette henger sammen med blant annet at byspredningen har vært størst i denne regionen.

De estimerte virkningene på bilhold og trafikkarbeid av endret bosettingsmønsteret i Oslo pendlerregion var på ca 2 prosent. For Bergen pendlerregion fant vi noe større effekter. Her viste analysene en økning på rundt 4 prosent på bilhold og trafikkarbeid. For begge byområdene var de estimerte virkningene på trafikkarbeidet bare marginalt høyere (0,3 prosentpoeng) enn på bilholdet. Effektene av bosettingsspredningen går altså i all hovedsak via bilholdet.

Utgjør en liten del av den faktiske bilholdsveksten

Sammenholdt med faktisk utvikling i bilhold og trafikk i samme periode, er dette en moderat økning. På landsbasis økte bilholdet, regnet som biler per voksen, med 20 prosent 1980–96. Bergen pendlerregion lå over landsgjennomsnittet (24 %), mens Oslo pendlerregion lå under (14 %). Bilholdet i Bergensregionen ligger imidlertid fortsatt under Osloregionen som har et bilhold omtrent på landsnivået.

På bakgrunn av resultatene, anslår vi at 12 prosent av veksten i antall biler per voksen i Osloregionen i perioden 1980–96 kan sees i sammenheng med endringer i bosettingsmønsteret. Tilsvarende tall for Bergen pendlerregion er 16 prosent.

Ser vi på trafikkveksten, er sammenligningsgrunnlaget dårligere. Meget grovt anslått utgjør beregnede effekter av endret bosettingsmønster 6 prosent av veksten i

trafikkarbeid per voksen i Oslo pendlerregion. Tilsvarende tall for Bergen pendlerregion er 8 prosent.

En grunn til at endringer i boliglokalisering i dagens situasjon ”forklarer” en liten andel av veksten i bilhold og bilbruk, kan være at bilholdet nå er blitt så høyt at hele samfunnet kan sies å være bilbasert. Lokalisering av arbeidsplasser, kjøpesentre og rekreasjonsmuligheter har i økende grad god tilgang til bil som premisse. I tillegg er bil nyttig til andre formål som ferie- og helgeturer. Dermed blir det mindre forskjeller i bilhold mellom boligområder, fordi nesten alle føler de trenger bil. Videre har økt kjøpekraft og førerkortinnehav vært viktige faktorer bak økt bilhold.

Dessuten har boliger lang levetid slik at endringer i boligmassen skjer sakte. Beregninger basert på fordelingen av nybygde boliger i Osloregionen gir større effekter på bilhold enn endringer i samlet boligmasse – anslagsvis 9 prosent mot 2 prosent.

Spredning av arbeidsplasser betyr mer for økt bilbruk

De siste tiårene har arbeidsplassene blitt mer spredd utover i regionen. I Oslo har ytre by og de nærmeste omegnskommunene hatt størst økning, mens Oslo sentrum har hatt en nedgang. For delområder i regionen gir dette en bedre tallmessig balanse mellom antall boliger og arbeidsplasser.

Arbeidstakerne bruker imidlertid hele regionen som sitt ”søkeområde” når de velger arbeidsplass. Arbeidsreiser på kryss og tvers i regionen og økt bilbruk blir da resultatet. De nye arbeidsplassene har i stor grad kommet i ytre by eller i omegnskommunene hvor det er lett tilgang med bil uten parkeringsbegrensninger og dårlig kollektivtilgjengelighet.

Andelen som bruker bil til jobben er i stor grad avhengig av arbeidsplassens beliggenhet. Under 30 prosent bruker bil til arbeidsplasser i sentrum, mot 60 prosent ellers i regionen. I sentrum er kollektivtilbudet godt og parkeringsmulighetene dårlige. For regionen under ett var bilandelen i 1990 på 50 prosent.

Beregningene viser at endret lokaliseringsmønster for arbeidsplasser i Oslo og Akershus i perioden 1980–96 har gitt 7 prosent økning i bilreiser til arbeid. Tas det hensyn til at antall arbeidsplasser i regionen har økt med ca 20 prosent i samme periode, er resultatet at antall arbeidsreiser med bil har økt med 30 prosent 1980–96.

Om lag halvparten av alle hovedreisene er knyttet til å komme til/fra arbeidsplassen. Siden arbeidsreisene er lengre enn gjennomsnittsreisen, utgjør de over halvparten av utført persontransportarbeid i regionen. Endringer i arbeidsplasslokalisering i regionen forklarer dermed en del av den registrerte trafikkveksten på vegnettet i Osloområdet.

Mer fokus på næringslokalisering

Dette prosjektet har vist at det i dagens situasjon med reurbanisering og konsentrert utbyggingsmønster for boliger, trolig er mer å hente på å fokusere på lokaliseringen av arbeidsplasser enn boliger. Arbeidsplasslokalisering er viktig for reisemiddelfordelingen på arbeidsreiser. Særlig parkeringstilbudet betyr mye, men også det relative reisetidsforholdet mellom egen bil og kollektivtransport. Spredning av

arbeidsplasser gjør det vanskelig å tilby god og effektiv kollektivtransport til arbeidsreiser.

Ved lokaliseringsstyring og parkeringspolitikk i tråd med de nederlandske ABC-prinsippene om rett virksomhet på rett plass, vil bilbruken kunne reduseres. Størst effekt vil en trolig oppnå ved fortsatt satsing på konsentrert utbyggingsmønster ved kollektivknutepunkt sammen med en ABC-politikk for næringslokalisering og andre virkemidler.

Selv om forholdsvis små effekter er avdekket her, vil boliglokalisering likevel kunne være viktig i areal- og transportpolitikken. Det kan være for å ha et robust arealbruksmønster og av hensyn til dem som ikke disponerer bil. Dessuten vil andre virkemidler, som f.eks. kollektivtiltak og vegprising, dels kunne være lettere å gjennomføre, dels gi større effekt sammen med en målrettet areal- og transportpolitikk på boligsida

Videre forskning

Det bør arbeides videre med hva endringer i arbeidsplassmønstret gir av transportmessige virkninger. Ett spørsmål er å få identifisert hvilke virkemidler som både har stor effekt og som er mulige å gjennomføre. Undersøkelser av nyere erfaringer med ABC-politikken i Nederland og tilsvarende politikk i Storbritannia vil kunne gi nyttig bidrag.

Ett sentralt spørsmål i byplanleggingsdebatten er om vi skal prioritere bolig- eller næringsformål på sentrumsnære tomter ut fra miljø- og transportmessige hensyn? Sentral lokalisering av boliger gir en viss effekt på bilhold mens sentral lokalisering av arbeidsplasser gir lav bilandel på arbeidsreiser.

Bilholdet har økt mindre i sentrumsområdene i pendlerregionene Oslo og Bergen enn i ytterområdene. Er det slik at bilholdet i sentrale strøk nærmer seg et metningspunkt? Ved å kartlegge hvorfor bilholdet er lavere og undersøke erfaringer fra store byområder i andre land, vil en kunne se om dette gir føringer for norsk areal- og transportplanlegging i byområdene.

Prosjektet har vist at datagrunnlaget/metoder for å etablere gode indikatorer for kollektivtilgjengelighet på kretsnivå er svake. En viktig forskningsoppgave vil derfor kunne være å utvikle bedre indikatorer for kollektivtilbudet.