

**Sammendrag:**

# Trafikkens betydning for bomiljøet

Programnotatet til forskningsprogrammet "Bolig og levekår" peker på at veitrafikken har stor betydning for folks bomiljø, men at man savner kunnskap om hvordan ulemper fra trafikken spiller sammen med andre forhold som har betydning for bomiljø og levekår. Programnotatet etterlyser også bedre kunnskap om mekanismene bak sosioøkonomisk og etnisk segregasjon.

Transportøkonomisk institutt har i løpet av de siste 10-15 år gjennomført en rekke studier av trafikk- og miljøforholdene i norske byer, og da spesielt i Oslo indre øst. Undersøkelsene har vært gjennomført som intervjuundersøkelser til befolkningen i det aktuelle området, med spørsmål om opplevde plager fra veitrafikken, samt helse- og levekårsspørsmål.

Det er dokumentert at trafikk er av vesentlig betydning for folks bomiljø. I notatet drøftes om trafikkforhold kan være av så stor betydning at trafikkendringer kan fungere som en katalysator for segregasjonsprosesser i byområder.

Norsk flyttforskning har i liten grad studert flytting internt i byer, og norsk forskning om segregasjon har for det meste vært deskriptiv. Det finnes få, om noen studier som eksplisitt har forsøkt å avdekke mekanismene bak segregasjon. Norske undersøkelser om segregasjon har for det meste vært fokusert på sosioøkonomisk og etnisk segregasjon i Oslo. Hovedfokus har vært på segregasjon mellom øst og vest, men i den senere tid har enkelte fokusert på tendenser til intern segregasjon i Oslo øst.

At man etter hvert finner segregasjon på lavere geografiske nivåer enn bydeler, er ikke overraskende dersom trafikk er en viktig mekanisme bak segregasjonsprosesser. Trafikkbelastninger er lokale, og i mange byområder skal man ikke langt unna de største trafikkårene før man opplever at trafikken ikke utgjør noe problem.

Med bakgrunn i Thomas Schellings "tipping-point"-modell formuleres to hypoteser om trafikk som grunnlag for segregasjon:

- A. Forbedringer av lokale trafikkforhold fører til at et område blir mer attraktivt å bosette seg i. Dette leder til at området tiltrekker seg personer som er mer ressurssterke enn de som bodde i området fra før. Dette fører i sin tur til en enda sterkere tiltrekning på ressurssterke personer; både trafikkforholdene og at det bor andre ressurssterke mennesker i området fører til at området fremstår som enda mer attraktivt.
- B. Forbedringer av lokale trafikkforhold innebærer ofte at trafikk overføres fra visse områder til andre områder. De områdene som får økt trafikk vil bli gjenstand for samme mekanisme som nevnt over, men med motsatt fortegn. Området som får økt trafikk blir mindre attraktivt. De relativt sett mest ressurssterke flytter ut av området. Det fører i sin tur til at området fremstår som

---

*Notatet kan bestilles fra:*

*Transportøkonomisk institutt, Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo*

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

enda mindre attraktivt og følgelig at relativt ressursvake flytter inn, og de til enhver tid relativt mest ressurssterke flytter ut.

Antakelsen er m.a.o. at trafikkendringer setter i gang selvforsterkende prosesser som fører til segregasjon mellom gater med og uten trafikkbelastninger.

For å teste hypotesene kan data fra TØIs miljøundersøkelser om trafikkbelastninger, flytteønsker og botid i indre øst i Oslo benyttes. Prosjektet vil utnytte det faktum at en del gater i Oslo øst har fått til dels betydelige trafikkreduksjoner i tillegg til andre fysiske miljøtiltak, andre områder har bare fått marginale endringer i trafikkbelastning, mens enkelte gater har fått økt trafikk.

Med utgangspunkt i opplysningene for trafikkbelastning, luftforurensning og støy vil vi identifisere gater (strekninger) der vi forventer endringer i befolkningssammensetningen i bestemte retninger. Vi forventer at befolkningens levekårsressurser over tid har endret seg i positiv retning i de gatene og områdene som har fått redusert trafikk, og i negativ retning i de gatene som har fått økt trafikk.

Selv om intervjudataene også kan benyttes til å analysere nærmere hvilken betydning trafikkbelastninger har for folks flyttemønster, er ikke disse dataene skreddersydde til å analysere om inn- og utflyttingsmønsteret i områdene varierer i tråd med hypotesene. Det foreslås derfor at en i tillegg henter inn registerdata fra Statistisk sentralbyrå over boligprisutvikling samt data over befolkningens levekårsressurser i området.

Trafikk som mekanisme bak segregasjonsprosesser har ikke tidligere vært studert. Det antas at en slik studie vil være av betydelig interesse både lokalt, nasjonalt og internasjonalt.