

Sammendrag:

Arbeidsplasser, arbeidstakere og avstand – hvilke arbeidsplasser gir de lengste reisene?

TØI rapport 1545/2016

Forfattere: Fredrik Alexander Gregersen og Frants Gundersen

Oslo 2016 34 sider

Lengre pendling til spesialiserte virksomheter har tidligere vært tolket som at det er de med høy utdanning som er villig til å reise langt for å benytte sin kompetanse. Denne hypotesen finner vi ikke støtte for i vårt datamaterialet som er fra hovedstadsområdet. Det er unikt som sådan – uavhengig av kompetansenivået – som gir lengre reisevei. Fagområdet kan imidlertid ha noe å si; det pendles lengre til virksomheter med stort innslag av naturvitenskaplig og teknisk utdannet personell enn til andre virksomheter. Implikasjonene for arealplanlegging er at virksomhetstype betyr mye for pendlingslengden (og dermed det totale nivået på reisevirksomheten i et område). Unike virksomheter bør lokaliseres tett på kollektivknutepunkter, mens virksomheter det er mange av kan plasseres lengre fra slike punkter.

Denne rapporten er en del av prosjektet «Reisevaneendring i Oslo & Akershus: En analyse av sentrale knutepunkter». Dette prosjektet analyserer hvordan man innen noen utvalgte knutepunkt i Oslo og Akershus (Sentralsykehuset/Ahus, Nydalen, Gaustad, Linderud, Fornebu og Oslo sentrum) kan redusere miljøbelastningen av arbeidsreiser til disse punktene. Det er særlig tre muligheter for å redusere miljøbelastningen av persontransport:

- *Redusere reiseetterspørselen.* Dette kan både gjøres ved at den gjennomsnittlige reisen blir kortere (for eksempel ved å bo nærmere arbeidsplassen) og ved at behovet for en del reiser faller bort (hjemmekontor, arbeidstidsordninger og nettløsninger).
- *Endre reisemiddelvalg.* Dette gjøres ved at miljøvennlige velges framfor miljøbelastende reisealternativer (gange og sykkel velges fremfor alt annet, kollektivtransport velges fremfor privatbil og el-bil velges fremfor fossil-bil).
- *Bedre kapasitetsutnyttelse.* Samkjøring, bildeling, jevnere belastning av kollektivsystemet og ulike kombinasjoner av reisemidler (multimodalitet). Det blir ikke nødvendigvis mindre eller mer miljøvennlig reising (med samkjøring som hederlig unntak), men kan minske behovet for kapasitetsøkning av infrastrukturen.

I denne rapporten ser vi først og fremst på punkt 1 over. Det vil si reiseetterspørselen i form av reiselengde.

Det er viktig å ha klart for seg at de variablene vi her ser på ikke er uttømmende for å forklare lengden på arbeidsreiser. Tvert imot beskriver de kun ett av flere ulike sider av tematikken. Skjematisk kan en plassere de viktigste variablene når en skal forklare lengden på arbeidsreisen i fire kategorier:

1. Kjennetegn ved den som pendler, slik som kjønn, alder, utdanning, tilgang på ulike personlige ressurser (biler, førerkort m.m.) osv.

2. Kjennetegn ved boområdet som gir rammebetingelser for arbeidsreisen, slik som tilgang på kollektivtransport, eksistens av butikker og tjenester en gjerne kombinerer med arbeidsreisen, parkeringsplass osv
3. Kjennetegn ved arbeidsstedet, slik som næring, unikhet, tilgang til parkering, kompetansenivå osv.
4. Kjennetegn ved selve reisen, slik som topografi, veistandard, komfort, rutemønster, vær og klima osv.

Vi begrenser oss til punkt 3 i listen over da denne typen forklaringsfaktorer i liten grad er behandlet tidligere. Det er derfor viktig å se på våre resultater som en komplettering i forhold til analyser gjort på de andre områdene. Våre funn er *i tillegg* til andre forklaringsfaktorer – ikke istedenfor. Særlig variabler under punkt 1 er mye omtalt i litteraturen.

Hovedfunnet i denne studien er at pendlingsavstand øker med unikheten på næringene. Altså hvis en stor del av sysselsettingen i en næring er samlet på et lite geografisk område vil arbeidstakere pendle lengre til disse virksomhetene enn til virksomheter som finnes «over alt». Lengre pendling til spesialiserte virksomheter har tidligere vært tolket som at det er de med spesielt høy utdanning som er villig til å reise langt for å benytte sin kompetanse. Dette finner vi ingen støtte for i vårt materialet. Det er spesialisering/unikhet som sådan – uavhengig av kompetansenivået – som gir lengre reisevei.

Vi finner også at høyt utdannede pendler noe kortere enn andre. Det er imidlertid stor variasjon innenfor de med høy utdanning. De med høyere utdanning innen naturvitenskap og teknikk pendler lengst, mens de med utdanning innen helse- og sosialfag pendler kortest. Sammenlignet med en arbeidstaker uten høyere utdanning pendler personer med helse- og sosialfaglig høyere utdanning betydelig kortere. Nye virksomheter, enten nyetablerte eller ny-innflyttede, gir lengre pendling.

Sett i forhold til seks case-områder i Osloområdet passer vår funn rimelig godt. Variasjonen i reiselengde i de ulike områdene er langt på vei i tråd med de generelle funnene vi gjorde for hele regionen. Også utviklingen i case-områdene i perioden 2008-2015 er i god overenstemmelse med det generelle mønsteret.

Det er imidlertid to interessante unntak. Blindern med Universitetet i Oslo og case-området med Ahus/Sentralsykehuset avviker med hensyn til noen av variablene. Her finner vi kortere arbeidsreiser enn det noen av variablene skulle tilsi. Avviket kan eventuelt forklares ved at dette er «gamle» arbeidsplasser der arbeidstakerne har hatt tid til å tilpasse bosted til arbeidsstedet, slik at reiselengden reduseres. Men det er interessant at to såpass store avvik ikke rokker ved signifikansen på de andre variablene.

Denne rapporten viser at det er andre faktorer enn demografiske og sosioøkonomiske faktorer som er med på å avgjøre hvor langt arbeidstakere pendler. Disse faktorene er i liten grad drøftet i den eksisterende litteraturen på feltet. Det er et håp om at disse faktorene i fremtidige studier kan studeres sammen med de andre faktorene en vet påvirker reiselengden til arbeidstakere.

Implikasjonene for arealplanlegging er at virksomhetstype betyr en del for pendlingslengden (og dermed det totale nivået på reisevirksomheten i et område). Unike virksomheter bør lokaliseres tett på kollektivknutepunkter, mens virksomheter det er mange av kan spres mer utover.