

Sammendrag:

Miljøeffekter av stasjonsnær lokalisering av boliger og arbeidsplasser

TØI rapport 1550/2017

Forfatter(e): Kjersti Visnes Øksenholt og Fredrik Alexander Gregersen
Oslo 2016, 62 sider

ROM Eiendom AS forvalter store, sentrale områder i og ved kollektivknutepunkter i mange norske byer. Som ledd i sitt arbeid med byutvikling i og ved knutepunktene ønsket ROM Eiendom et kunnskapsgrunnlag som behøver hvilken effekt slik byutvikling kan ha for persontransporten. Denne rapporten er rettet mot transportrelaterte effekter av stasjonsnær utvikling i forsteder og byer utenfor Oslo, men innenfor Intercity-triangelet. For å undersøke effekter av stasjonsnær lokalisering har vi sammenlignet reisevaner til og fra sentrale områder, med reisevaner til og fra ikke-sentrale områder. De transportrelaterte effektene er beregnet for tre ulike bytypologier: Forstadsområder til Oslo (data fra Lysaker, Sandvika, Asker, Ski og Lillestrøm), byer relativt nær Oslo (data fra Drammen og Moss) og byer lenger ut (data fra Fredrikstad, Sarpsborg, Tønsberg og Hamar). De konkrete analysene viser at stasjonsnær lokalisering i sentrale områder gir trafikkreduserende effekt sammenlignet med utvikling utenfor sentrale områder.

Viktige funn

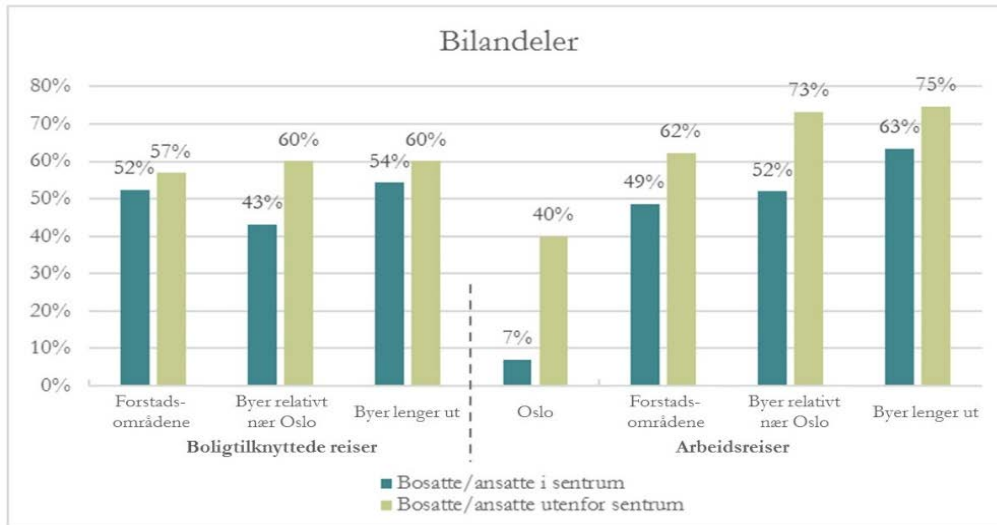
I forstadsområder (eksempel Ski) gir bolig- og arbeidsplassetablering i stasjonsnære og sentrale områder 13 prosentpoeng lavere bilandel på arbeidsreiser og 5 prosentpoeng lavere bilandel på boligreiser, sammenliknet med de som har bosted eller arbeidssted utenfor sentrum. Ved en stasjonsnær, sentral lokalisering reduserer man i gjennomsnitt antall kjøretøykilometer med bil med 0,5 % per bosatt og 17 % per ansatt, sammenlignet med en ikke-sentral lokalisering.

I byer relativt nær Oslo (eksempel Moss) gir bolig- og arbeidsplassetablering i stasjonsnære og sentrale områder 21 prosentpoeng lavere bilandel på arbeidsreiser og 17 prosentpoeng lavere bilandel på boligreiser, sammenliknet med de som har bosted eller arbeidssted utenfor sentrum. Ved en stasjonsnær, sentral lokalisering reduserer man i gjennomsnitt antall kjøretøykilometer med 21 % per bosatt og 35 % per ansatt, sammenlignet med en ikke-sentral lokalisering.

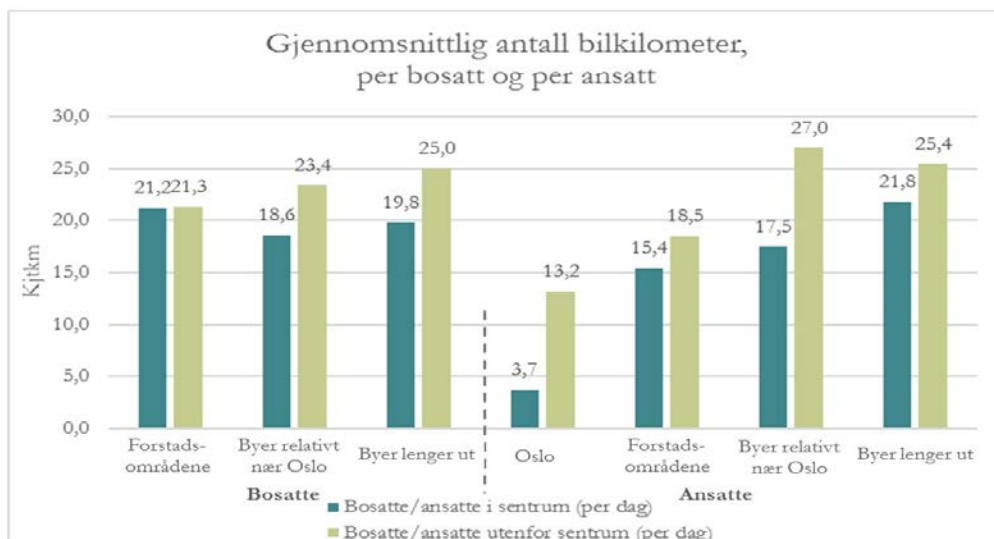
I byer lenger ut (eksempel Hamar) gir bolig- og arbeidsplassetablering i stasjonsnære og sentrale områder 12 prosentpoeng lavere bilandel på arbeidsreiser og 6 prosentpoeng lavere bilandel på boligreiser, sammenliknet med de som har bosted eller arbeidssted utenfor sentrum. Ved en stasjonsnær, sentral lokalisering reduserer man i gjennomsnitt antall kjøretøykilometer med 21 % per bosatt og 14 % per ansatt, sammenlignet med en ikke-sentral lokalisering.

Beregninger

Analysen av data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen viser at sentral, stasjonsnær lokalisering av nye boliger og arbeidsplasser gir flere kollektivturer, færre bilturer og lavere antall kjøretøykilometer for bil, sammenlignet med mindre sentral utbygging (se figur S1 og S2). Analysen tar utgangspunkt i dagens transportmiddelfordeling, og er kun rettet mot bilreiser og kollektivreiser (grunnet lite data for gående og syklende).



Figur S1: Bilandeler på boligtilknyttede reiser og på arbeidsreiser, i de ulike bytopologiene.



Figur S2: Gjennomsnittlig antall bilkilometer per bosatt og per ansatt, i de tre ulike bytopologiene.

Effektene varierer ut ifra om vi ser på bosatte, ansatte eller totale tall, og fra sted til sted. I to av de tre bytopologiene får man høyere besparelser i kjøretøykilometer ved sentral arbeidsplassutvikling enn ved sentral boligutvikling (se tabell S1).

Tabell S1: Kjøretøykilometer spart per bosatt og ansatt, ved lokalisering i sentrum i stedet for utenfor.

Forstadsområdene		Byer relativt nær Oslo		Byer lenger ut	
Bosatt	Ansatt	Bosatt	Ansatt	Bosatt	Ansatt
- 0,5 %	- 17 %	- 21 %	- 35 %	- 21 %	- 14 %

Ved å satse på utvikling og fortetting i stasjonsnære og sentrale områder, vil man over tid kunne bygge opp bykvaliteter og et bedre lokalt kollektivtilbud, og man vil kunne se endringer i reisemønstre sammenlignet med dagens situasjon. Da vil de positive effektene av sentrumsnær utvikling kunne bli enda større. Gitt målsettinger om nullvekst i biltrafikken og potensialet for fortetting i sentrale deler av byene, har vi også illustrert hvordan en tenkt reduksjon i bilandeler kan slå ut på antall kjøretøykilometer generert av ny bolig- og arbeidsplassutbygging, dersom dette bidro til å redusere bilførerandelene i sentrum til 30 og 40 % (alt annet likt).