

Sammendrag

Byutvikling, infrastruktur og næringsliv i hovedstadsområdet – konkurransedyktig næringsliv og bærekraftig storby samfunn

TØI rapport 1528/2016

Forfatter(e): Ove Langeland, Frants Gundersen, Leo Grünfeld, Rasmus Bøgh Holmen, Anja Fleten Nielsen, Aud Tennøy, Kjersti Visnes Øksenholt

Oslo, 2016 99 sider

Hovedstadsområdet har en sterk vekst i befolkning og sysselsetting og mye av veksten er konsentrert til bestemte områder. Det har skjedd en fortetting i sentrale deler av Oslo og vekst langs T-banelinjene utenfor sentrum. Det er generelt en god transportinfrastruktur i hovedstadsområdet med en relativt høy andel som går, sykler eller kjører kollektivt. Hovedstadsområdet har også et dynamisk næringsliv med en stor andel av kunnskapsintensive, forretningsmessige tjenestenæringer med høy verdiskaping, men har samtidig lav verdiskaping per sysselsatt på av grunn av sterk vekst også i lavproduktive næringer. Det er en utfordring for næringspolitikken framover og for å nå målet om et konkurransedyktig næringsliv i en bærekraftig by.

I denne rapporten analyseres mulighetene for å få til en bærekraftig byutvikling og samtidig utvikle et konkurransedyktig næringsliv i hovedstadsområdet. I rapporten kartlegges og drøftes utviklingstrekk knyttet til næringsutvikling, sysselsetting og bosetting i området, og vi ser på hvordan dette samspiller med areal- og transportutvikling i regionen. Det gjør vi ved å undersøke hvor arbeidsplassene i hovedstadsområdet er lokalisert og om det er tendenser til opphopning i bestemte geografisk områder, etter type næringsliv eller i forhold til transportsystemer og trafikk-knutepunkter. Vi undersøker også virksomhetenes lokaliseringpreferanser og hvordan de forholder seg til kommunenes mål for lokalisering og til transportmålene for hovedstadsområdet. Vi analyserer videre om, og i hvilken grad, virksomhetenes lokalisering er i samsvar eller konflikt med kommunens mål og planer for bærekraftig byutvikling.

Ut fra hensyn til befolkningstetthet, næringsutvikling og sysselsettingsvekst er hovedstadsområdet avgrenset til Oslo kommune samt de to tilgrensende kommunene Bærum og Skedsmo, som ligger langs bybåndet fra Oslo til Lillestrøm og Asker. Rapporten er basert på en kombinasjon av kvantitativ kartlegging og bruk av statistikk samt kvalitative data hentet inn gjennom intervjuer med virksomheter, kommuner og fylkeskommune. I tillegg har vi benyttet foreliggende studier og plandokumenter.

Sentrale funn:

- Hovedstadsområdet har et dynamisk næringsliv med et stort innslag av kunnskapsintensiv, forretningsmessig tjenesteyting og høy sysselsettingsvekst, men lav verdiskaping.
- Næringsstruktur og verdiskaping varierer mye mellom ulike deler av hovedstadsområdet.
- Virksomhetenes lokalisering er viktig for reiseatferd og bruk av type transportmiddel. Sentral lokalisering fører til minst bilbruk.
- Selv om pendlingsstrømmen øker har Oslo redusert sin relative betydning som arbeidsmarked for nabokommunene.

- Gjennomsnittlig reiselengde for ansatte til utvalgte områder i Oslo er blitt redusert de siste 15 år. Det er i samsvar med forventninger til en mer kompakt by.
- Pris og tilgjengelighet er viktigst for bedriftenes lokalisering.
- Det er tilsynelatende ingen målkonflikt mellom kommunenes mål for bærekraftig byutvikling og bedriftenes lokaliseringpreferanser.

Urban konkurranseevne, areal- og transportutvikling for bærekraftig byer

Osloregionen har som mål å styrke regionens konkurranseevne og byens attraktivitet, og å redusere trafikkmengder og klimagassutslipp. Urban konkurranseevne viser til byens evne til å legge til rette for næringslivet blant annet ved å utvikle bærekraftige areal- og transportløsninger slik at den blir attraktiv for innovative vekstbedrifter og kompetente arbeidstakere. Det vil sikre sysselsetting og styrke økonomien i hovedstadsområdet. Å stimulere utvikling av næringsklynger, særlig av kunnskapsintensive virksomheter, anses som spesielt viktig for å styrke urban konkurranseevne. Bedrifter som er lokalisert nær hverandre har større muligheter for tilgang til spesialiserte varer og tjenester, god tilgang til et større lokalt arbeidsmarked samt bedre muligheter for overføring av kunnskap mellom bedrifter. Særlig det siste antas å stimulere innovasjon både innen og mellom næringer og slik bidra til økonomisk vekst og regional utvikling.

Areal- og transportutvikling er viktig for å skape bærekraftige byer. Tett arealbruk gir kortere avstander og reiselengder mellom forskjellige funksjoner i bystrukturen slik at det blir mer attraktivt å gå eller sykle, og tetthet gir også mulighet for et bedre kollektivtilbud. Sentral lokalisering av arbeidsplasser genererer mindre biltrafikk og det er særlig viktig at arbeidsplasser som trekker ansatte og besøkende fra hele byen eller regionen (lange reiser), lokaliseres sentralt. Kvaliteten på transportsystemene påvirker også valg av transportmiddel, om man velger bil eller kollektiv. Bærekraftig areal- og transportutvikling forbindes gjerne med fortetting og transformasjon i byens hovedsentrum, eller i de aller tyngste kollektivknutepunktene og med transportsystemer som systematisk bidrar til at kollektivtrafikk, sykkel og gange blir relativt mer konkurransedyktig (raskere, enklere) enn bil.

De mest attraktive byregionene er de som evner å trekke til seg ressurser utenfra som igjen bidrar til å forsterke deres vekstkraft og utvikling. Samspillet mellom areal- og transportutvikling, næringsutvikling og innovasjon har betydning for attraktiviteten for både befolkning og bedrifter og til sammen påvirker dette betingelsene for å utvikle en konkurransedyktig og bærekraftig by eller byregion.

Mål og strategier for næringslokalisering

I Oslo og Akershus har det vært gjennomført flere planprosesser for samordning av areal- og transportutviklingen i regionen og byen, blant annet Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, Kommuneplan for Oslo og KVVU Oslo-navet. Alle disse legger vekt på at videre arealutvikling skal skje i og ved kollektivknutepunkter i Oslo og Akershus. Prioriterte vekstområder er Oslo by og bybåndet som strekker seg fra Oslo til Asker, Ski og Lillestrøm/Kjeller samt de regionale byene i Akershus; Ski, Lillestrøm/Kjeller, Sandvika, Asker, Jessheim, Ås.

I tillegg til strategiske plandokumenter og kommuneplaner har vi hentet informasjon gjennom intervjuer med representanter fra kommunene Oslo, Bærum og Skedsmo samt Akershus fylkeskommune. Fylkeskommunen legger vekt på at den gjennom sin regionale areal- og transportplan (RATP) legger rammer for areal- og transportutviklingen og påvirker tenkingen rundt attraktivitet og byutvikling i kommunene. Areal/transport og næring ses i tett

sammenheng og Fylkeskommunen arbeider for å få flere arealintensive arbeidsplasser i og ved sentrum i de regionale byene og for flere kunnskapsintensive arbeidsplasser generelt.

Kommunene legger vekt på å gjøre seg attraktive og interessante for arbeidstakerne som virksomhetene har behov for. Dette dreier seg blant annet om gode nærmiljø, tilgang til natur og friluft, kulturliv, gode skoler, gode kommunikasjoner, mv. Dette anses som viktig for den høykompetente arbeidstaker, og tanken er at dersom det blir mer attraktivt for beboere blir det også mer attraktivt for næringslivet å lokalisere seg i samme område. Samtidig jobber kommunene med å klargjøre attraktive arealer for ulike typer virksomheter, og med å styre lokalisering av arbeidsplasser som er lite arealkrevende til sentrum og de tyngste kollektivknutepunktene. De satser på fortetting og videreutvikling i sentrum og i de tyngste kollektivknutepunktene, inkludert transformasjon av nye områder til bolig- og næringsareal. De legger også opp til en områdeutvikling med blanding av boliger, kontor, handel og service for å gjøre det mer attraktivt for virksomhetene å lokalisere seg.

Kommunene nevner også at de kan bli bedre på næringsutvikling, dels ved å prioritere dette høyere og dels ved å utvikle mer kapasitet og kompetanse for å følge opp sine egne mål på området. Noen ganger oppstår det konflikter mellom fylkeskommunen og kommunene når kommunene vil lokalisere arbeidsplasser på områder som er i strid med fylkeskommunens mål for bærekraftig lokalisering.

Kommunene opplever ellers at det er godt samsvar mellom deres mål for næringslokalisering og næringslivets ønsker om god tilgjengelighet, og spesielt ved å satse på kollektivtransport, sykkel og gange. Samordnet areal- og transportplanlegging som fører til utbygging, fortetting og transformasjon i kollektivknutepunkter, i sentrum og sentrumsranden, er et viktig skritt for å redusere biltrafikk, og bidra til bedre miljø og klima. Dette vil også gi økt tilgjengelighet som igjen gjør det lettere er det for virksomhetene å få fatt i riktig kompetanse. Kommunene er også opptatt av å få til en god miks mellom næring og bolig og gode lokasjoner har gjerne andre tilbud lokalt enn kun arbeidsplassene. Handel, service og muligheter for å gjøre ærend oppfattes som viktig, og slike aktiviteter trenger som oftest et større kundegrunnlag enn kun arbeidstagerne i området. Eksempelvis trekkes det frem at Fornebu mangler «urbane kvaliteter», og at det i Sandvika er underskudd på boliger. I Lillestrøm har kommunen måtte «holde igjen» boligprosjekter i sentrale områder for å få bedre balanse mellom boliger og næringsbygg. Det er boligbygging som har drevet mye av utviklingen de siste årene, ettersom det er der det er mest å hente for utbyggerne.

Kommunene forteller at næringslivet har mindre fokus på samlokalisering enn man tidligere forventet, og at kommunene ikke prøver å påvirke dette. Kommunene ønsker også å være mer proaktive, være raskere til å tenke områdeutvikling og synergier, og til å tilrettelegge i satsings- og utbyggingsområder for å få opp kvaliteten i og 'modne' disse områdene raskere. Mer forutsigbarhet i saksbehandling, likebehandling og kjent saksbehandlingstid, er også noe kommunene mener de kan bli bedre til.

Kommunene mener også at næringslivet selv kan bidra til bedre områdeutvikling, mer attraktive byer og mer miljøvennlige løsninger. Blant tiltak som kan redusere bilbruken nevnes ulike sykkeltiltak – som dusjmuligheter, omgjøring av p-plasser til sykkelparkering, økonomiske incentiver til de som sykler etc. Et annet tiltak er kortere arbeidstid for ansatte som følger barn til barnehage og/eller skole til fots, eller relokalisering fra et sted med halvgod kollektivtilgjengelighet til et sted med god kollektivdekning. Kommunenes inntrykk er at stadig flere bedrifter trekker bærekraft inn i sin virksomhetsvisjon, både for å tiltrekke seg de beste hodene, men også fordi kundene i økende grad vil handle med bærekraftige virksomheter. Kommunene møter sjelden leietakerne – virksomhetene - som skal flytte inn i nye bygg. De forholder seg til utbyggerne, og mener at disse noen ganger er litt gammeldagse og ønsker utbygging på 'feil steder'.

Næringslivet i hovedstadsområdet

Næringslivet i hovedstaden kjennetegnes av et stort innslag av kunnskapsbaserte tjenester og tjenester knyttet til aktiviteter i store selskaper og organisasjoners hovedkontorer. Innslaget av tjenester og handel som den besøkende befolkningen etterspør er også høyt. I Oslo og omlandet rundt byen er det over tid blitt bygget opp sterke næringsmiljøer som har tydelig preg av klynge-dannelser. Næringslivet i hovedstadsområdet er også mer kunnskapsintensivt og produktivt enn næringslivet i andre deler av landet.

Målt etter sysselsetting har Sør- og Vestlandet hatt den sterkeste veksten i tiårsperioden 2005 til 2015, noe som i hovedsak skyldes veksten i offshore-rettet næringsliv. Osloregionen (her Oslo, Bærum og Skedsmo) har imidlertid hatt størst vekst de siste fem årene med 10,6 prosent, mens Sør- og Vestlandet har hatt 7,7 prosent vekst. Osloregionen har også sterkest vekst i nyetableringer (over 39 prosent) i tiårsperioden 2005 til 2015. Osloregionen skiller seg også ut med relativt mye lokalt privat næringsliv. Det står for nær halvparten av sysselsettingen, mens om lag en fjerdedel av sysselsettingen finnes i det eksportrettede næringslivet.

Til tross for høy sysselsettingsvekst i Oslo-regionen er veksten i verdiskaping lav. Det har trolig dels sammenheng med sterk vekst i enkelte lavproduktive næringer som hotell, restaurant og transport. Med lav verdiskapingsvekst og høy sysselsettingsvekst kommer derfor Osloregionen ut med lav vekst i verdiskaping per sysselsatt.

På lang sikt er det imidlertid bare verdiskapingsveksten som kan sikre innbyggernes velstand og regionen må derfor legge til rette for et næringsliv som skaper høyere verdier over tid. For Osloregionens del innebærer det å satse enda sterkere på kunnskapsintensive, forretningsmessige tjenestenæringer (KIFT). Disse næringene er blant de store vekstdriverne i norsk næringsliv. De sto for 375,6 milliarder kroner i verdiskaping i 2015, tilsvarende 16,6 prosent av BNP. Samme år ble over 60 prosent av KIFT-næringenes omsetning skapt i Oslo.

Ser vi på sammensetningen av næringslivet i Osloregionen i et klyngeperspektiv er det to viktige forskjeller mellom Oslo-regionen og andre regioner. For det første at Osloregionen er et nasjonalt senter for kunnskapsintensive, forretningsmessige tjenestenæringene (KIFT), som finanstjenester, medietjenester, IKT-tjenester og generiske kunnskapsbaserte tjenester. Også forretningsmessige støttetjenester er sterkt overrepresentert i regionen. Osloregionen burde altså ha et godt utgangspunkt for å snu den svake trenden for verdiskapingsvekst. For det andre har Osloregionen relativt lite industri og annen kapitalintensiv produksjon, herunder fornybar-næring og bygg og anlegg. Generelt ser det ut til at vekst basert på klynge-drevet dynamikk begrenser seg til noen få områder i Oslo, og da særlig i Nydalen og Skøyen og dels på Fornebu/Lysaker. Ellers er det vanskelig å påvise slike vekstmekanismer i hovedstadsområdet.

Det er mye dynamikk i næringslivet i Oslo-området og om lag 10 prosent av alle arbeidsplasser forsvinner hvert år. Det legges ned omtrent like mange virksomheter som det opprettes. Det er også omtrent like mange flyttinger, målt etter sysselsetting, ut av regionen som inn til regionen. Den største nettoflyttingen til Oslo skjer fra Sør- og Vestlandet. Også fra Trøndelag og Nord-Norge er det en svak nettotilstrømming av sysselsatte til Oslo.

Osloregionen er en heterogen region sett i et næringsperspektiv. For å forstå samspillet mellom byutvikling og infrastruktur på den ene siden og næringsutvikling på den andre siden, har vi derfor utført detaljerte analyser av utvalgte soner og områder i hovedstadsområdet. Et sentralt spørsmål er i hvilken grad næringslivets lokalisering valg primært styres av arealtilgang og transportmuligheter i byen, eller om fordelene knyttet til samlokalisering med andre bedrifter i en klynge kan forklare lokaliseringstenden.

I rapporten ser vi på 18 ulike soner valgt ut etter kriterier om næringsstruktur og vekst samt på noen områder som peker seg ut for ny næringsutvikling i Oslo og omegn. Dette omfatter de seks sonene Fornebu/Lysaker, Nydalen, Lillestrøm med Kjeller, Bryn/Helsfyr, Alna, og Oslo Sentrum med sistnevnte som referanseområde. Samlet sett ser det ut til at vekst basert på klyngedrevet dynamikk begrenser seg til noen få områder i Oslo: Nydalen og Skøyen. På Fornebu/Lysaker ser man også noen slike utviklingstrekk, idet både store og små næringsgrupper vokser raskt. I de andre sonene er det vanskelig å påvise slike vekstmekanismer.

Generelt finner vi at forretningsmessig tjenesteyting er overrepresentert i de store sonene på Oslos vestsida – Fornebu/Lysaker, Skøyen og Høvik. På nedre Kalbakken og Mastemyr spiller industrivirksomheter en viktig rolle, service-basert næringsliv (transport, hotell, restaurant) dominerer mange av bydelene og står særlig sterkt på Alnabru og Stalsberg. I Nydalen preges næringslivet av IKT-media og handel. På Storblindern (der sykehus og universitet er lokalisert) og i de mindre næringsregionene i vårt utvalg – Lambertseter, Furuset og Bekkestua – er det et høyt innslag av offentlig tjenesteyting. I Oslo sentrum er industrien nærmest fraværende, mens størrelsen på de andre næringsgrupperingene er relativt jevnt fordelt.

Det er omfattende dynamikk i næringslivet i Oslo-regionen. Andel av ansatte som jobbet i samme virksomhet i 2006 og 2014, er relativt lik for de 6 store sonene. Det varierer mellom 50 og drøye 60 prosent. Dette forteller at forskjellene i vekst mellom sonene i liten grad handler om stabilitet eller dynamikk i næringslivet i sonene. Fellesnevneren for sonene med sterkest sysselsettingsvekst er at veksten drives av vekst i servicebaserte tjenester og forretningsmessig tjenesteyting. Tallene for verdiskaping viser i stor grad det samme mønsteret som tallene for sysselsetting, men det er noen vesentlige ulikheter. I Nydalen skaper IKT-media langt større verdier enn det antall sysselsatte skulle tilsi. I Oslo sentrum preges verdiskapingen sterkt av finansnæringen og eiendomsvirksomhet. På Høvik og på Skøyen har maritim offshore-næringen høy verdiskaping per sysselsatt, På Furuset og i enkelte av de andre mindre sonene får handelsnæringen en viktigere rolle når man måler verdiskapingsandeler i stedet for sysselsettingsandeler.

Næringsstrukturen vil i stor grad styre produktiviteten og verdiskapingen per sysselsatt. Analysen viser at den er dobbelt så høy på Fornebu/Lysaker der maritim- og offshorenæringen er sentral, enn på Alna som preges av transport og logistikk. Skal man klare å øke verdiskapingen per sysselsatt i de sistnevnte områdene må det satses sterkere på næringer med høy verdiskapingsevne. Næringsstrukturen i case-områdene kan dels være en funksjon av hvor store arealer som er tilgjengelig og analysen viser at Oslo sentrum har den mest arealeffektive strukturen, mens Alna har den mest arealkrevende næringsstrukturen på grunn av den omfattende transport- og logistikknæringen i sonen. På Lillestrøm/Kjeller er det også en relativt arealkrevende næringsstruktur.

Intervjuer med virksomhetene viser at pris og tilgjengelighet for ansatte er de viktigste faktorene for valg av lokalisering. Tilgang på arbeidskraft og tilgjengelighet for kunder, marked og besøkende er også tungtveiende grunner for valg av lokalisering. Det er også flere bedrifter som nevner at de savner nærmiljøkvaliteter og urbane kvaliteter i det området de er lokalisert. Samlokalisering i form av klynger ser derimot ut til å være mindre viktig for de fleste av bedriftene vi har intervjuet. Ingen av bedriftene har en klar og uttrykt mobilitetsstrategi, men de fleste har ulike tiltak for å få til bærekraftig miljø, som parkeringsavgift, elbil-plasser, sykkelkampanjer, hjemmekontor og fleksibel arbeidsdag, miljøvennlig varetransport etc. De fleste bedriftene er leietakere og kontakten med kommunen ivaretas derfor av utbygger og eiendomsutvikler.

Lokalisering og transport

Befolkningen i hovedstadsområdet vokser raskere enn resten av landet. Mye av veksten er konsentrert til enkelte områder og særlig Fornebu og området Hasle-Løren-Sinsen er typiske vekstområder. Det har også skjedd en fortetting i sentrale deler av Oslo - langs Akerselva, Grønland/Gamle Oslo, Bekkelaget og hele området mellom Smestad, Blindern, Vettakollen og Hovseter. Lenger ut fra Sentrum er veksten særlig kommet langs T-banelinjene.

Pendlingsstrømmen inn til Oslo er mye større enn pendlingsstrømmene ut av Oslo. Over 170 000 personer krysser potensielt kommunegrensen for å jobbe i Oslo hver dag. Det er det bare Bærum og Lørenskog som har en innpendling fra Oslo som kan måle seg med utpendlingen til Oslo. For alle de andre kommunene er det minst dobbelt så mange som reiser inn til Oslo som reiser den andre veien for å gå på jobb. Økt sysselsetting har ført til økt innpendling til Oslo, særlig til aksene Fornebu – Nydalen (langs ring 3) og Alnabru-området.

Det er primært befolkningsøkningen som har gitt større reisevolum. Oslo har faktisk *reduisert* sin relative betydning som arbeidsmarked for alle kommunene rundt idet pendlingsstrømmen ikke holder tritt med økningen i sysselsetting (befolkningsøkningen). Bærum har derimot økt sin betydning, trolig på grunn av den store utbyggingen på Fornebu. Bærum er den eneste kommunen (utenom Nesodden) der antall arbeidsplasser har holdt tritt med befolkningsveksten, slik at det i dag er en (minst) like stor andel av de sysselsatte i kommunen som også jobber der.

Virksomhetenes lokalisering i bystrukturen påvirker hvor langt og med hvilke transportmidler de ansatte reiser til og fra jobb. Sammenhengen mellom lokalisering, reiseatferd og biltrafikkmengder er tydelig i Osloområdet. Bilandelene er vesentlig lavere på arbeidsreiser til virksomheter i Oslo sentrum enn i ytre bydeler og i nabokommunene. Bilførerandelene på arbeidsreiser til Oslo sentrum er 7 %, kollektivandelene er 64 %, gangandelene 22 % og sykkelandelene 7 %. I indre by øker bilførerandelene til 25 % og i de ytre bydelene varierer bilførerandelen fra 44 – 63 %. For alle arbeidsreiser i Oslo under ett er den gjennomsnittlige bilførerandelen 36 %, mens kollektivandelen er 39 %, gangandelen 18 % og sykkelandelen 7 %.

Reisevanene i et område endrer seg også når tilgjengeligheten til ulike transportmidler endres. Virksomheter lokalisert i Oslo sentrum, i Oslo indre by og i de tyngste knutepunktene i den tette byen genererer langt mindre biltrafikk enn arbeidsplasser lokalisert andre steder i byen. Bilandelene på arbeidsreiser til områder som Asker sentrum, Lillestrøm sentrum og Fornebu er høyere enn på arbeidsreiser til Oslo sentrum, indre by og tunge knutepunkter i Oslo.

Reiseatferden for de som arbeider i ulike områder varierer også med nærhet til sentrum av Oslo og med nærhet til store boområder. Kollektivandelen er høyest i Oslo sentrum fordi det er mulig å bo i et stort område og likevel ha Oslo sentrum lett tilgjengelig via kollektivtransport. Andelen som går til jobben er også høy i Oslo sentrum. Selv om relativt få bor i sentrum så er det store og tett befolkede boligområder rett utenfor (Tøyen/Grønland, St. Hanshaugen, Grünerløkka, Majorstua, Frogner). Oslo sentrum har altså en fordel av å både være et kollektivknutepunkt og å ligge tett på store boligområder. Det samme ser en i Nydalen. Der er andelen som går til jobb like høy som i Oslo sentrum, og det er store boligområder rett i nærheten (Bjølsen, Torshov, Grefsen og Tåsen). Området Helsefyrt/Bryn har også godt kollektivtilbud, men mindre boligområder tett på og dermed færre som går til jobben. For Alna og Lillestrøm er det svært høye bilandeler og lav andel som går, sykler eller benytter kollektivtransport til jobben.

Et interessant trekk er at gjennomsnittlig reiselengde for ansatte til alle case-områdene har sunket betydelig de siste 15 årene. Den varierer i dag mellom 16 og 22 kilometer for de enkelte case-områdene. Redusert gjennomsnittlig reiselengde betyr imidlertid ikke at det er mindre

reising med de ulike transportmidlene, siden både befolkningen og sysselsettingen har økt i samme tidsperiode. Nedgangen i reiseavstand kan tolkes som at det har skjedd en generell fortetting i regionen, og som en mer generell sentraliseringstendens i resten av landet. Det er også områdene med størst befolkningsøkning som har hatt den største nedgangen i lengden på arbeidsreisene.

Arbeidstakerne tilpasser seg også med hensyn til bosted-arbeidssted. Det ser vi tydelig for området Fornebu/Lysaker der det går et ganske klart skille ved Skøyen-Bogstad og der Fornebu/Lysaker fungerer som en «magnet» vest for skillet, mens det er en mye mindre andel øst for skillet som jobber på Fornebu/Lysaker. Nydalen er eksempel på et lokalt rekrutteringsområde som primært er et arbeidsmarked for dem som bor i umiddelbar nærhet og som har lett tilgang med kollektivtransport, sykkel og gange. Generelt er det en klar sammenheng mellom hvor lokalt arbeidsmarkedet er, hvor lang arbeidsreisen er og bilandelen for arbeidsreisene. Jo kortere arbeidsreise, desto lavere bilandel. Store boligområder nær arbeidsplassen gir kortere reiser og høyere gang- og sykkelandeler, mens et godt togtilbud gir lengre arbeidsreiser.

Et konkurransedyktig næringsliv i en bærekraftig by

Vår analyse tyder ikke på at det er store konflikter mellom målet om et konkurransedyktig næringsliv og et bærekraftig storbysamfunn. Kommunene og virksomhetene har felles mål om lokalisering av arbeidsplasser til steder med god tilgjengelighet, som regionale eller lokale kollektivknutepunkter. Generelt er det god transportinfrastruktur i hovedstadsområdet og vår studie viser at tilgjengelighet til kollektivtrafikk blir stadig viktigere.

Analysen viser også at ingen virksomheter har en egen mobilitetsstrategi selv om de gjør enkelttiltak for å styrke grønn transport. Selv om mange bedrifter har tiltak for å øke bruken av sykkel og kollektivtransport og for å forbedre lokalmiljøet, blir dette litt smått for å nå overordnede mål om et bærekraftig storbysamfunn. For å få det til er nok det viktigste at virksomhetene er lokalisert «riktig» og at de jobber aktivt med mobilitetsstrategier som fører til redusert bilbruk og mest mulig grønn transport av personer og gods.

Sterk økonomisk vekst og befolkningsvekst i hovedstadsområdet framover kan gi store utfordringer, ikke minst knyttet til knapphet på areal og til å ha tilstrekkelig kapasitet på kollektivtrafikken. Det kan bli krevende å finne gode løsninger på hvordan forene et konkurransedyktig næringsliv med en bærekraftig byutvikling. Økt vekst gir også større handlingsrom og muligheter til å kanalisere en større andel av boliger og næringer til ønskede områder slik at en kan styrke konkurransekraften og samtidig redusere negative miljøeffekter.

