

Sammendrag:

Ny trafikk – nye naboer?

Trafikk og segregasjon i Oslo indre øst

Bakgrunn og problemstilling

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 dokumentert at trafikk er av vesentlig betydning for folks bomiljø. Problemstillingen i denne rapporten er om trafikk er så viktig at trafikkendringer kan fungere som en katalysator for segregasjonsprosesser i tråd med Thomas Schellings "tipping-point"-modell. Tanken er at endringer i trafikkforholdene kan føre til at områder tiltrekker seg bestemte grupper. I neste omgang kan dette over tid føre til at andre flytter inn og ut p.g.a. den endrede sosiale sammensetningen i nærmiljøet. For å undersøke dette har vi formulert 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 enda mindre attraktivt og følgelig at relativt ressurssvake flytter inn, og de til enhver tid relativt mest ressurssterke flytter ut.

Metode

I Oslo øst har det skjedd drastiske trafikkendringer i løpet av 1990-tallet. Gjennom å utnytte resultatene fra TØI's miljøundersøkelser samt å gjennomføre egne befaringer, er boligadresser i indre Oslo øst kategorisert i fem kategorier:

1. Adresser med økt trafikkbelastning der boligene er direkte eksponert for trafikk
2. Adresser med økt trafikkbelastning der boligene er indirekte eksponert for trafikken.
3. Adresser der det ikke har foregått store endringer i trafikkforholdene i studieperioden.

4. Adresser med redusert trafikkbelastning der boligene er direkte eksponert for trafikken.
5. Adresser med redusert trafikkbelastning der boligene er indirekte eksponert for trafikken.

Bare adresser som har fungert som boliger i hele perioden 1990-2000 er benyttet. For hver av disse adressene er det innhentet en rekke opplysninger om hvert individ for hvert år i perioden. Statistisk sentralbyrå har forestått koblingen av data fra ulike personregistre, og det er innhentet data om kjønn, alder, etnisitet, inntekt, utdanning, overgangsstønad, økonomisk sosialhjelp, arbeidsledighet, sykefravær, og barnevernstiltak.

Resultater

Resultatene viser at det har vært stor utskiftning av befolkningen i alle de fem områdene. Det har imidlertid bare i liten grad har vært ulik utvikling i inntekt og utdanning mellom områdene. Utdanningsnivået, målt som antall års skolegang, har økt jevnt i alle områdene, inntekten har økt fra midten av 1990-tallet og utover. Det er en viss tendens til at kvinner i område 5 har hatt en mer gunstig utvikling i inntekt og utdanning enn andre grupper.

Områdene 1 og 2 har imidlertid hatt en signifikant dårligere levekårsutvikling enn de andre områdene, når dette måles med andelen som enten er arbeidsledig, uføretrygdet, mottaker av overgangsstønad eller mottaker av økonomisk sosialhjelp. Dette er i overensstemmelse med hypotesene. Område 5 har hatt den gunstigste utviklingen, noe som også er som forventet, men område 4 har ikke hatt den forventede gunstige utviklingen.

Vi finner generelt at endringene i befolkningssammensetningen etter landbakgrunn er større enn endringene i sosioøkonomiske forhold, og det meste av endringene i sosioøkonomiske forhold kan tilskrives endringer i befolkningssammensetningen etter landbakgrunn. Det er dokumentert tidligere at ikke-vestlige innvandrere gjennomgående har dårligere levekår enn nordmenn, noe vi også finner i våre data. Andelen ikke-vestlige innvandrere har økt i områdene 1 og 2, og det er hovedgrunnen til at vi finner en dårligere levekårsutvikling her enn i de andre områdene.

Det er særlig blant barnefamiliene at vi finner tegn til segregasjon etter etnisitet, og særlig i område 1. I dette området bodde det nesten bare norske barnefamilier i 1990, og nesten bare ikke-vestlige barnefamilier i 2000. Dette er samtidig det området som har fått en klar trafikkvekst og der boligene er nokså direkte eksponert for trafikken.

Resultatene viser også at det er en viss tendens til at den norske befolkningen øker i område 5 og at innvanderbefolkningen reduseres. Dette er også i tråd med hypotesene. I område 4, som har hatt den mest markerte trafikkreduksjonen, er det imidlertid ikke skjedd en utvikling i tråd med hypotesene. Riktignok har levekårsutviklingen vært positiv, men ikke annerledes enn i kontrollområdet. Og

trafikkendringene har ikke ført til at flere norske har flyttet inn, snarere tvert om. Området har hatt netto tilflytting av ikke-vestlige innvandrere i perioden.

Drøfting

Resultatene fra områdene med trafikkøkning, og et av områdene med trafikkreduksjon er i tråd med hypotesene. Resultatene fra område 4, som har hatt sterkest trafikkreduksjon er derimot ikke i overensstemmelse med hypotesene. Her er utviklingen i inntekt og levekår omtrent identisk med utviklingen i kontrollområdet som ikke har hatt trafikkendringer.

Gatene i område 4 tilhører de innvandrertette områdene i Oslo indre øst. Tidligere studier har vist at dette området hadde netto tilflytting av ikke-vestlige innvandrere i perioden 1988-93 og våre data viser at dette har fortsatt utover på 1990-tallet. Et viktig bidrag til denne utviklingen er antakelig at Oslos første nybygde moské ble oppført i området i 1995. Det kan m.a.o. synes som om det har vært en ”tipping”-prosess i gang i dette området i lang tid, og at trafikkendringene ikke har ført til at prosessen er endret.

Resultatene viser at område 4 har hatt en langt sterkere tilflytting av ikke-vestlige innvandrere enn kontrollområdet som geografisk ligger nokså nært, og en helt annen utvikling enn område 5. Alle disse tre områdene ligger i bydel 6 i Tøyen/Grønland området. Den ulike utviklingen viser at en kan ha ulike segregasjonsprosesser gående samtidig innfor en og samme bydel, noe en også skulle forvente gitt at trafikkendringer er en viktig mekanisme bak segregasjonsprosesser.

Generelt kan det se ut til at hypotesene om trafikk som katalysator for segregasjon stemmer bedre i områder med trafikkforverring enn i områder med trafikkforbedring. Det er ikke så overraskende. Det er all grunn til å tro at en trafikkforverring vil virke raskere og kanskje sterkere som insitament for flytting enn en trafikkforbedring. En trafikkforverring vil registreres nokså umiddelbart av befolkningen, og raskt utgjøre et insitament for å flytte ut. Til sammenligning kan det ta relativ lang tid før potensielle innflyttere blir klar over at et område har fått bedre trafikkmiljø. Samtidig vil ikke de som bor der ha de samme insitamentene for å flytte ut, og dermed vil det antakelig ikke være så mange ledige boliger på markedet. Det kan derfor godt tenkes at trafikkendringer kan virke som katalysator for segregasjon både i områder med trafikkforverring og – forbedring, men at det går tregere i de sistnevnte områdene.

Resultatene bekrefter tidligere undersøkelser som viser at trafikkforhold er viktige for hvordan folk vurderer sitt nærmiljø, og at det særlig er barnefamilier som er opptatt av de fysiske og sosiale forholdene i nærmiljøet. Resultatene viser også at segregasjon kan skje på svært lave geografiske nivåer, og at det godt kan forekomme segregasjon på slike nivåer selv om man ikke gjenfinner segregasjon på grovere geografiske nivåer som grunnkrets eller bydel.