

Mobilitet og sosial bærekraft i en mindre by i endring

Effekten av Ringeriksprosjektet

TØI rapport 2068/2024 • Forfattere: Torstein S. Throndsen, Ingunn Opheim Ellis • Oslo 2024 • 52 sider

- Ringeriksregionen er en bilorientert region, hvor svært mange bruker bil til daglige gjøremål. Det er omtrent bare studenter og de som jobber i Oslo som reiser kollektivt. Bor man i gangavstand til Hønefoss sentrum, er det en viss sjanse for at man går.
- Flertallet i regionen synes transportsystemet gir dem god tilgang til ulike aktiviteter og mulighet til å leve et tilfredsstillende liv. Lavinntektsgrupper, yngre og personer uten førerkort og bil opplever at de har dårligere tilgjengelighet enn andre.
- Ringeriksbanen og utbedring av E16 vil gi bedre tilgjengeligheten med både kollektivtransport og bil. Kollektivtransport blir et mer attraktivt alternativ i sentrumsområdene i Hønefoss og på Sundvollen. Men bil vil fortsatt være det mest attraktive alternativet for de fleste.
- Personer uten førerkort er en sårbar gruppe, som opplever lav tilgjengelighet i sin daglige mobilitet. Å sikre gode gang- og sykkelmuligheter, særlig i og inn mot Hønefoss sentrum, kan være viktige tiltak for å sikre denne gruppen god tilgang til aktuelle reisemål på Hønefoss, og også for å sikre dem tilgang til kollektivtilbudet.

Hvordan påvirker ny jernbane og motorvei tilgjengelighet og reisevaner?

Ringeriksregionen kan oppleve store endringer i samferdselsinfrastrukturen i løpet av de neste tiårene. Ny jernbane og firefelts motorvei på E16 mellom Sandvika og Hønefoss vil forkorte reisetiden til Osloområdet betraktelig, og gi en helt annen tilgang enn i dag.

I denne rapporten undersøker vi hvordan befolkningen i Ringeriksregionen reiser i dag, hvordan tilgjengelighet med bil og kollektivtransport varierer geografisk og i ulike grupper av befolkningen, og hvordan ny jernbane og motorvei vil påvirke tilgjengelighet og reisevaner i regionen. Med andre ord er vi opptatt av å undersøke mulige sosiale ulikheter i hva slags effekter ny samferdselsinfrastruktur vil ha.

Analysene er basert på data fra en spørreundersøkelse blant bosatte i Ringeriksregionen, kombinert med andre datakilder som sier noe om stedsbasert tilgjengelighet, herunder data fra OpenStreetMap (OSM), Entur og SSB.

I prosjektet benytter vi to mål for tilgjengelighet:

- **Stedsbasert tilgjengelighet** handler om hva slags tilgang folk har gjennom transportnettverket til relevante reisemål. Her er dette operasjonalisert som antall arbeids-



plasser man kan nå fra et sted i løpet av en gitt reisetid med henholdsvis bil og kollektivtransport. Arbeidsplasser som ligger nært der man bor vektet høyere enn arbeidsplasser som ligger langt unna.

- **Opplevd tilgjengelighet** handler om at folk selv føler at de har god nok tilgang til det de trenger og ønsker. Dette måles ved hjelp av fire spørsmål i spørreundersøkelsen.

Ringeriksregionen er et bilbasert område

Et stort flertall har førerkort og tilgang til bil. Nesten ni av ti kjører bil til ulike aktiviteter minst en dag i uka, og over halvparten gjør dette nesten hver dag. Det er omtrent bare studenter og de som jobber i Oslo som reiser med kollektivtransport. Jobber man i Hønefoss sentrum, er det en viss sjanse for at man går til ulike gjøremål og aktiviteter.

Flertallet synes de har god tilgjengelighet der de bor

På spørsmål om hvor god tilgjengelighet folk *opplever* at de har, svarer de fleste som bor i Ringeriksregionen at de har god tilgjengelighet der de bor. Opplevd tilgjengelighet varierer imidlertid etter hvor man bor, og hvem man er.

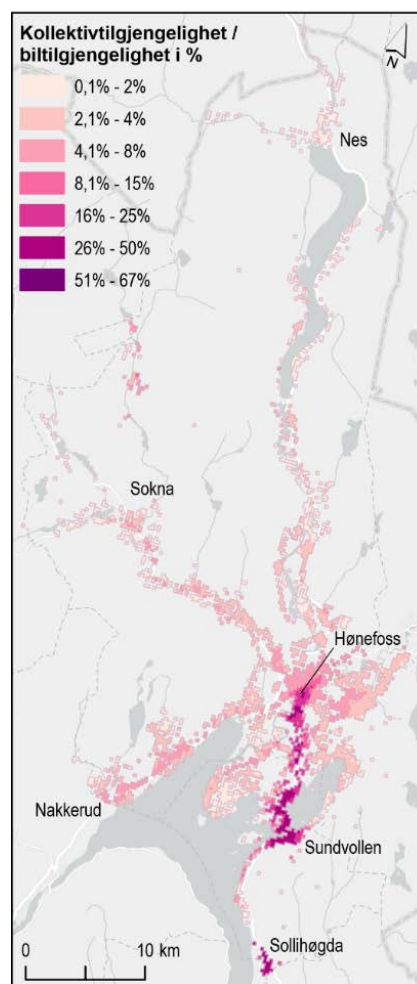
- Det er flest som opplever god tilgjengelighet blant de som bor i nærområdene til Hønefoss. Det er færrest som opplever god tilgjengelighet blant bosatte lengst nord i Ringerike kommune og på Sundvollen.
- Personer uten førerkort og bil har i snitt lavest opplevd tilgjengelighet, og vesentlig lavere enn som har førerkort og bil. Også de med lav inntekt, og de under 35 år, opplever å ha dårligere tilgjengelighet enn andre grupper.

Kollektivtransport konkurrerer best mot bil på Sollihøgda og Sundvollen

Stedsbaserte tilgjengelighet med bil er best blant de som bor på Sollihøgda og Sundvollen, og avtar raskt jo lenger nord og vest i regionen man kommer. Det samme mønsteret finner vi for tilgjengelighet med kollektivtransport, hvor mønsteret er enda tydeligere enn for bil. Den stedsbaserte tilgjengeligheten er svært påvirket av hvor lang tid det tar å reise til Oslo, fordi det der er en stor konsentrasjon av arbeidsplasser.

Ser vi på konkurranseforholdet mellom tilgjengelighet med kollektivtransport og bil, er kollektivtransporten mest konkurransedyktig på Sollihøgda og Sundvollen, samt nordover til og med Hønefoss (figur S1). Stedsbasert tilgjengelighet varierer ikke bare geografisk, men også mellom ulike grupper av befolkningen, hvor særlig inntekt, utdanning og det å ha tilgang til førerkort og bil eller ikke, har betydning.

Nåværende konkurranseforhold



Figur S1: Nåværende konkurranseforhold mellom tilgjengelighet mellom kollektivtransport og bil. Datakilder: SSB, Entur, OSM, ESRI



Ny infrastruktur gir bedre tilgjengelighet med bil og kollektivtransport

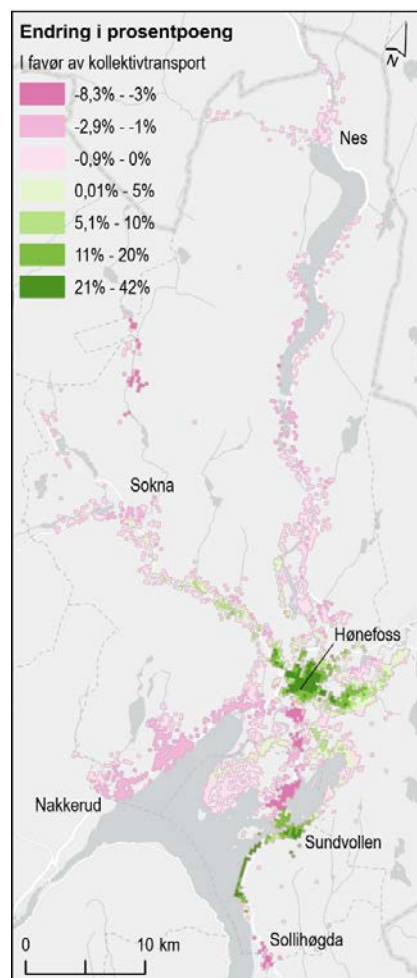
Ny samferdselsinfrastruktur vil gi bedre tilgjengelighet med både bil og kollektivtransport i hele regionen. Tilgjengeligheten med bil øker mest nordover i Ringerike, mens kollektiv-tilgjengeligheten øker mest i selve Hønefoss og på Sundvollen, samt i korridorene mot Sokna og Jevnaker. Dette innebærer at konkurranseforholdet endrer seg i favør for kollektivtransport i nærområdet til Hønefoss og på Sundvollen, og i korridorene mot Sokna og Jevnaker. Alle andre steder endres konkurranseforholdet i bilens favør (figur S2).

Sannsynligheten for å reise kollektivt øker litt med ny infrastruktur

For å beregne hvordan den nye samferdselsinfrastrukturen kan påvirke reisevanene til befolkningen i Ringeriksregionen har vi laget en enkel regresjonsmodell for hvordan tilgjengelighet og konkurranseforholdet mellom kollektivtransport og bil påvirker hvordan folk reiser. Modellen er basert på data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Med denne modellen har vi deretter beregnet sannsynligheten for å reise ofte med bil (minst tre dager i løpet av uka), når den nye samferdselsinfrastrukturen er på plass.

Sannsynligheten for å reise ofte med bil vil fortsatt være høy i store deler av Ringeriksregionen, også når ny infrastruktur er på plass. Men ny infrastruktur øker sannsynligheten for å reise kollektivt litt, først og fremst i Hønefoss og på Sundvollen. Dette er områder hvor ny infrastruktur bedrer kollektivtransportens konkurranseforhold mot bil.

Bil vil fortsatt være det mest attraktive alternativet for de fleste, blant annet på grunn av utbedret E16. Dette gjør folk at folk uten førerkort er en sårbar gruppe, som opplever lav tilgjengelighet i sin daglige mobilitet. Å sikre gode gang- og sykkelmuligheter, særlig i og inn mot Hønefoss sentrum, kan være viktige tiltak for å sikre denne gruppen god tilgang til aktuelle reisemål på Hønefoss, og til kollektivtilbudet.



Figur S2: Prosentvis endring i konkurranseforholdet mellom kollektivtilgjengelighet og biltilgjengelighet som følge av ny samferdselsinfrastruktur