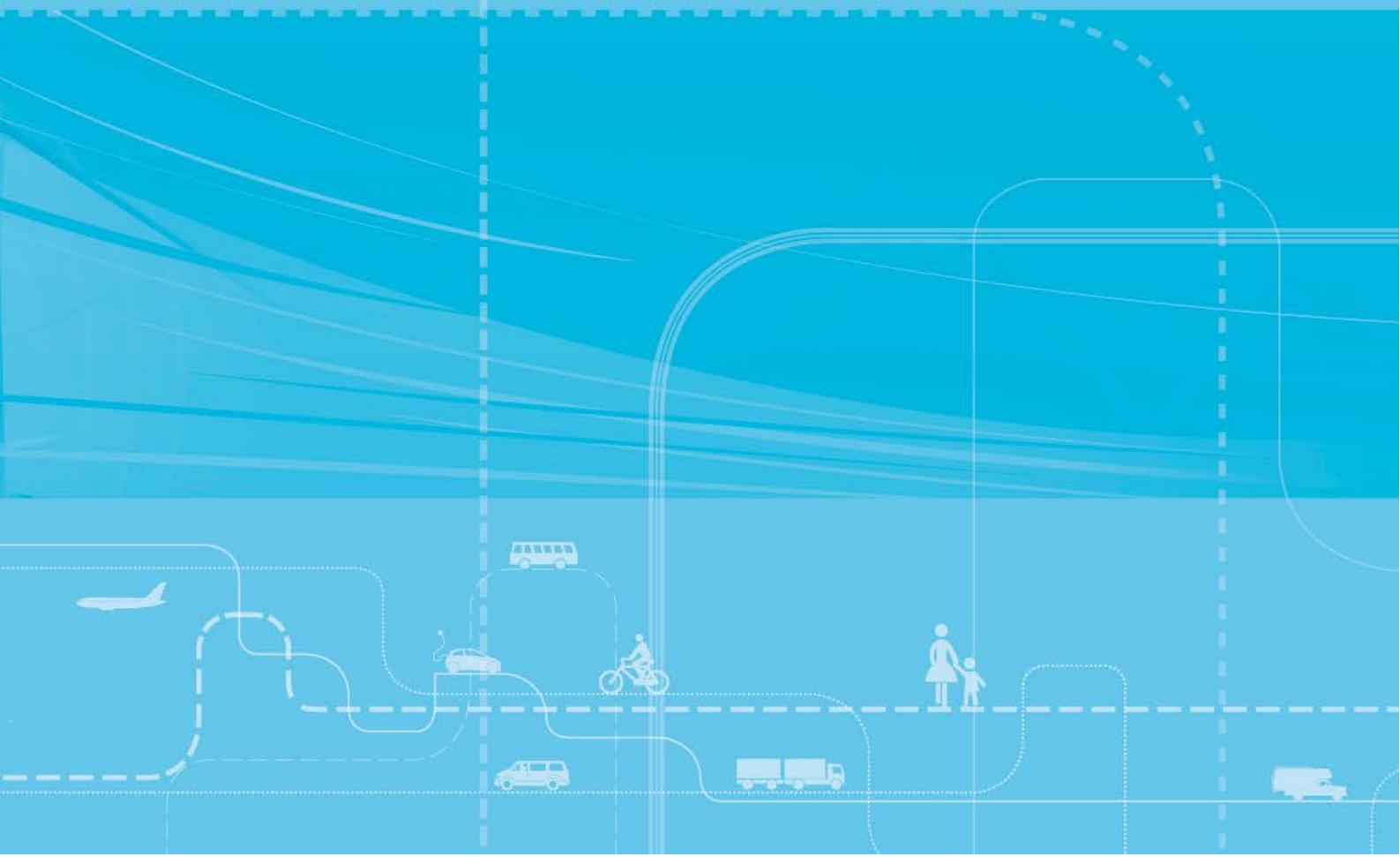


# Konsekvensvurdering for utbygging av Torggata 5 i Askim





# Konsekvensvurdering for utbygging av Torggata 5 i Askim

Kjersti Visnes Øksenholt

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

ISSN 0808-1190

ISBN 978-82-480-1570-3 Papirversjon

ISBN 978-82-480-1569-7 Elektronisk versjon

Oslo, oktober 2014

---

**Tittel:** Konsekvensvurdering for utbygging av Torggata 5 i Askim

**Title:** Impact assessment for development of Torggata 5 in Askim

**Forfattere:** Kjersti Visnes Øksenholt

**Author(s):** Kjersti Visnes Øksenholt

**Dato:** 10.2014

**Date:** 10.2014

**TØI rapport:** 1355/2014

**TØI report:** 1355/2014

**Sider** 23

**Pages** 23

**ISBN Papir:** 978-82-480-1570-3

**ISBN Paper:** 978-82-480-1570-3

**ISBN Elektronisk:** 978-82-480-1569-7

**ISBN Electronic:** 978-82-480-1569-7

**ISSN** 0808-1190

**ISSN** 0808-1190

**Finansieringskilde:** Torggata 5 AS

**Financed by:** Torggata 5 AS

**Prosjekt:** 4098 - Konsekvensvurdering for utbygging i Torggata 5 i Askim

**Project:** 4098

**Prosjektleder:** Kjersti Visnes Øksenholt

**Project manager:** Kjersti Visnes Øksenholt

**Kvalitetsansvarlig:** Aud Tennøy

**Quality manager:** Aud Tennøy

**Emneord:** Bilavhengighet  
Boligutvikling  
Levende sentrum

**Key words:** Car dependency  
Residential development  
Vibrant city centre

#### **Sammendrag:**

Vi har analysert sannsynlige konsekvenser av utbyggingen av Torggata 5 på fem ulike kriterier. Torggata 5 er en sentralt beliggende tomt i Askim, som oppdragsgiver ønsker å bygge ut med 177 leiligheter. Beboerne i Torggata 5 kan forventes å ha gjennomsnittlig lavere kjøretøykilometer (kjtkm) per person sammenlignet med andre personer bosatt i kommunen, samt å være mindre bilavhengig. Utbyggingen vil også kunne bidra til et mer levende sentrum, både ved å øke kundemassen i umiddelbar nærhet og ved at beboerne i større grad ferdes gjennom sentrum til fots eller på sykkel i forbindelse med daglige gjøremål.

#### **Summary:**

We have analyzed likely impacts of developing the centrally located 'Torggata 5' in Askim with 177 dwellings on five different criteria. Important conclusions are that a central location with short distances to destination, contributes to more walking and cycling among residents in their daily travels. Residents in Torggata 5 can be expected to have lower average vehicle kilometers (vkm) per person compared to other residents in the municipality, as well as being less car dependent. The development may also contribute to a more vibrant city centre, both by increasing the customer base in the immediate vicinity and because residents are likely to travel through the city centre on foot or by bicycle in connection with daily activities.

Language of report: Norwegian

# Forord

Tomten "Torggata 5" ligger sentralt plassert i Askim kommune, i umiddelbar nærhet til togstasjon og sentrum. Hille Melby Arkitekter AS har på oppdrag for Torggata 5 AS tegnet fire boligblokker på eiendommen. Eiendommen har tidligere hatt lav utnyttelse, med lavbebygd næringsareal og mange parkeringsplasser. Målet er å tilby et godt alternativ for de som ønsker å bo i Askim, og som foretrekker å bo i leilighet. I forbindelse med utbygging av tomten til boligformål ønsket utbygger en vurdering av hvilke effekter en slik utviklingen kan gi. Analysene i denne rapporten skisserer sannsynlige konsekvenser av utbyggingen på biltrafikkmengder og beboernes bilavhengighet. Videre, hvem som kan finne utbyggingen attraktiv, om utbyggingen kan bidra til et mer levende sentrum, samt å øke Askims attraktivitet for fremtidige innbyggere.

Arbeidet er gjennomført av forsker Kjersti Visnes Øksenholt. Forskningsleder Aud Tennøy har kvalitetssikret arbeidet.

Oslo, oktober 2014  
Transportøkonomisk institutt

*Gunnar Lindberg*  
direktør

*Frode Longva*  
avdelingsleder



# Innhold

## Sammendrag

<b>1</b>	<b>Introduksjon</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Dagens situasjon</b> .....	<b>2</b>
2.1	Innbyggere og befolkningsvekst.....	2
2.2	Boligstruktur.....	3
2.3	Transportmiddelfordeling .....	3
2.4	Arbeidssted.....	4
<b>3</b>	<b>Analyser</b> .....	<b>6</b>
3.1	Biltrafikkmengder.....	6
3.2	Bilavhengighet.....	10
3.3	Boligpreferanser.....	13
3.4	Levende sentrum .....	16
3.5	Attraktivitet for fremtidige innbyggere .....	16
<b>4</b>	<b>Oppsummerende diskusjon</b> .....	<b>18</b>
4.1	Kan utbyggingen av Torggata 5 gi lavere biltrafikkmengder?.....	18
4.2	Vil beboerne i Torggata 5 være mindre bilavhengig?.....	18
4.3	Kan utbyggingen appellere til en mangfoldig kundegruppe?.....	19
4.4	Kan utbyggingen bidra til et mer levende sentrum?.....	19
4.5	Kan utbyggingen bidra til å øke Askims attraktivitet? .....	19
<b>5</b>	<b>Konklusjon</b> .....	<b>21</b>
	<b>Referanser</b> .....	<b>22</b>





**Sammendrag:****Konsekvensvurdering for utbygging av Torggata 5 i Askim**

TØI rapport 1355/2014  
Forfatter(e): Kjersti Visnes Øksenholt  
Oslo 2014, 23 sider

*Tomten "Torggata 5" ligger sentralt plassert i Askim kommune, i umiddelbar nærhet til togstasjon og sentrum. Hille Melby Arkitekter AS har på oppdrag for Torggata 5 AS tegnet fire boligblokker på eiendommen. Eiendommen har tidligere hatt lav utnyttelse, med lavbebyggd næringsareal og mange parkeringsplasser. Målet er å tilby et godt alternativ for de som ønsker å bo i Askim, og som foretrekker å bo i leilighet. Prosjektet vil ha 177 leiligheter i ulike størrelser og prisklasser. Utbygger ønsker å kunne tilby forholdsvis rimelige leiligheter til personer i etableringsfasen, og arbeider også med å få til Husbankfinansiering av enkelte av leilighetene. Viktige konklusjoner er at en sentral lokalisering med umiddelbar nærhet til de fleste målpunkt bidrar til at beboerne sannsynligvis velger bort bil til fordel for å gå og sykle på sine daglige reiser, og beboerne vil produsere mindre biltrafikkmengder og være mindre bilavhengige enn andre personer bosatt i kommunen.*

I forbindelse med regulering av tomten til boligformål ønsker utbygger en vurdering av hvilke effekter en slik utviklingen kan gi. Oppdragsgiver ønsket å få analysert konsekvensene av utbyggingsprosjektet, opp mot fem ulike kriterier.

**Kan utbyggingen av Torggata 5 gi lavere biltrafikkmengder?**

Torggata 5 ligger sentralt, med høy utnyttelse, og i umiddelbar nærhet til jernbanen. Dette, kombinert med redusert reisetid med tog når Follobanen ferdigstilles i 2021, gjør at Torggata 5 kan være et attraktivt alternativ for dem som pendler mot Oslo. Dette kan bidra til å øke andelen arbeidsreiser med tog blant beboerne. Videre vil en slik sentral utbygging bidra til at flere arbeidsplasser og målpunkt ligger innenfor akseptabel gangavstand. Til sammen vil dette føre til at beboerne i Torggata 5 sannsynligvis vil velge andre transportmidler enn bil på en høyere andel av reisene, og dermed generere mindre biltrafikk per person enn andre personer bosatt i kommunen.

**Vil beboerne i Torggata 5 være mindre bilavhengig?**

Med kort avstand til de fleste målpunktene, kan man forvente en høy gangandel blant beboerne. Avstand til arbeid vil i mange tilfeller overstige en kilometer, men for de som bor i Torggata 5 og arbeider i Askim kommune vil det ofte være jobbmuligheter i områder som ligger innenfor forholdsvis kort avstand. Den sentrale utbyggingen gjør også at behovet for bil sannsynligvis vil være lavere enn ellers i kommunen. I tillegg ser utbygger på muligheter å opprette et 'elbilkollektiv' for beboerne, slik at de

som ikke har behov for bil i det daglige likevel kan ha tilgang til bil de gangene behovet melder seg. De mer sporadiske bilbrukerne kan tenkes å utsette anskaffelse av bil. Til sammen vil dette føre til at beboerne i Torggata 5 kan forventes å være mindre bilavhengig enn befolkningen i kommunen for øvrig.

### **Kan utbyggingen appellere til en mangfoldig kundegruppe?**

Askim har i dag en ganske homogen boligmasse. Utbyggingen av Torggata 5 fører til flere sentrale leiligheter og en mer variert boligstruktur. 18 % av Askims arbeidstagere er registrert med arbeid i Oslo, og kommunen kan derfor sies å allerede i dag være attraktivt for de som pendler mot Oslo. Når togtilbudet blir raskere øker sannsynligvis denne attraktivitet. En sentral lokalisering med korte avstander til alt kan for enkelte friste mer enn en mer usentral enebolig. Med lave kvadratmeterpriser (sammenlignet med boligmarkeder nærmere og i Oslo), eventuelle muligheter for gunstig finansiering, en lokalisering som gjør at man ikke må eie egen bil med påfølgende utgifter, og nærhet til det meste av servicetilbud, er det sannsynlig at personer i alle aldre kan anse det som aktuelt å bosette seg i Torggata 5.

### **Kan utbyggingen bidra til et mer levende sentrum?**

Utbyggingen av Torggata 5 vil bidra til å øke antall mennesker som bor nær sentrumsområdene. Et tidligere 'grått' område transformeres til et areal med høy utnyttelse og mange leiligheter. Beboerne i Torggata 5 kan bidra til at sentrum blir mer levende ved at de vil ferdes gjennom gatene på sine daglige gjøremål – sannsynligvis til fots eller på sykkel. En utbygging av Torggata 5 kan bidra til økt bruk av og flere mennesker i sentrum, og at sentrum oppfattes som et mer trivelig, levende og attraktivt sted.

### **Kan utbyggingen bidra til å øke attraktiviteten for fremtidige innbyggere i Askim?**

Med umiddelbar nærhet til både sentrale områder i Askim og til togstasjonen, vil beboerne i Torggata 5 ha tilgang til et veldig variert arbeidsmarked. Arbeidsplasser i Østfold, Akershus og Oslo er godt innenfor rekkevidde fra Askim. Torggata 5 gir kommunen en mer variert boligstruktur, og kan bidra til at folk finner den type bolig de ønsker å bosette seg i. Torggata 5 er sentralt lokalisert, med gangavstand til 'alt'. I tillegg kan utbyggingen bidra til mer folk i sentrum, og dermed også til å skape mer liv og røre. Alt dette kan bidra til at Askim oppfattes som mer attraktiv for fremtidige innbyggere.

# 1 Introduksjon

Tomten "Torggata 5" ligger sentralt plassert i Askim kommune, i umiddelbar nærhet til togstasjon og sentrum. Hille Melby Arkitekter AS har på oppdrag for Torggata 5 AS tegnet fire boligblokker på eiendommen. Eiendommen har tidligere hatt lav utnyttelse, med lavbebygd næringsareal og mange parkeringsplasser. Målet er å tilby et godt alternativ for de som ønsker å bo i Askim, og som foretrekker å bo i leilighet. Prosjektet vil ha 177 leiligheter i ulike størrelser og prisklasser, og utbygger ser muligheter for etablering av et 'elbilkollektiv' for beboerne i leilighetskomplekset. Utbygger ønsker å kunne tilby forholdsvis rimelige leiligheter til personer i etableringsfasen, og arbeider også med å få til Husbankfinansiering av enkelte av leilighetene. Tomten har kort avstand til barnehager, skoler i alle trinn og idrettsanlegg. Håpet er at dette bidrar til større mangfold blant beboerne i sentrum.

I forbindelse med utbygging av tomten til boligformål ønsker utbygger en vurdering av hvilke effekter en slik utbygging kan gi. Oppdragsgiver ønsket å få analysert konsekvensene av utbyggingsprosjektet, opp mot fem ulike kriterier. Disse er:

- Hvorvidt utbyggingen av Torggata 5 kan gi lavere biltrafikkmengder
- Hvorvidt beboerne i Torggata 5 vil være mindre bilavhengig enn befolkningen forøvrig
- Hvorvidt utbyggingen kan appellere til en mangfoldig kundegruppe
- Hvorvidt utbyggingen kan bidra til et mer levende sentrum
- Hvorvidt utbyggingen kan bidra til å øke attraktiviteten for fremtidige innbyggere i Askim

I arbeidet benytter vi oss av en planfaglig tilnærming, og baserer våre analyser på fagkunnskap om hvordan overordnet areal- og transportplanlegging påvirker kriteriene nevnt over.

I kapittel 2 gir vi en oversikt over dagens situasjon i Askim med tanker på befolknings-, bolig- og arbeidsstruktur. I kapittel 3 går vi gjennom viktige sammenhenger i teorien om samordnet areal- og transportplanlegging, og vi analyserer konsekvenser av utviklingen i Torggata 5 opp mot de fem kriteriene. I kapittel 4 gjør vi en oppsummerende diskusjon, og svarer på spørsmålene stilt over.

## 2 Dagens situasjon

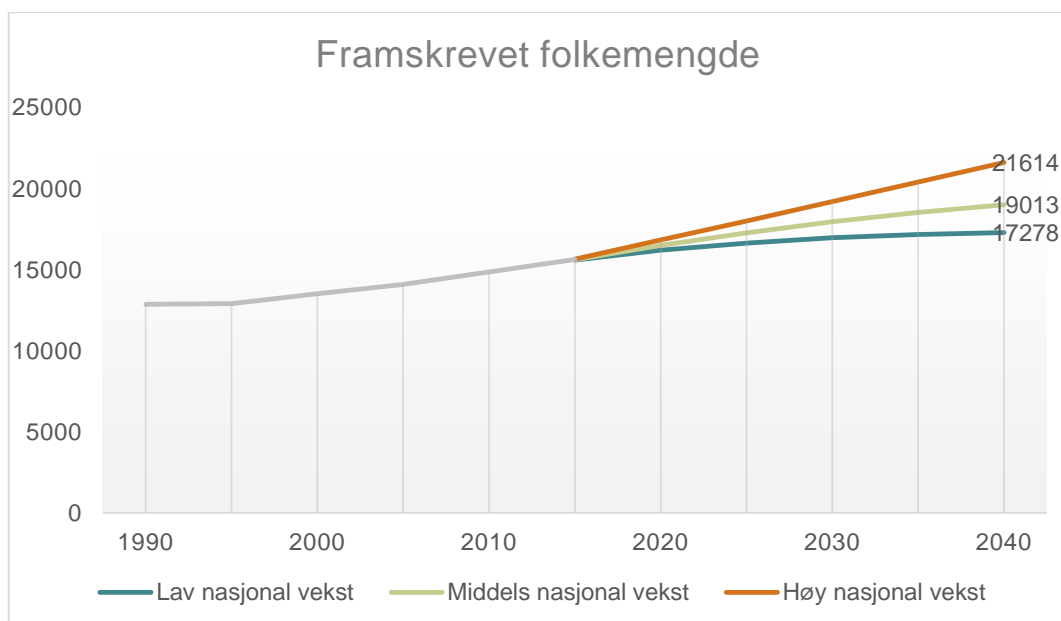
### 2.1 Innbyggere og befolkningsvekst

Askim har ca. 15 400 innbyggere. Av disse er rett over 1100 barn i barnehagealder eller yngre, ca. 2700 barn og ungdom i skolealder (fra barneskole til VGS), ca. 9500 personer mellom 20 og 66 år, og ca. 2100 i pensjonsalder. Ca. 13 700 av innbyggerne bor innenfor kommunens tettsteder. Som vi ser av tabell 1 har innbyggertallet i Askim økt sakte men sikkert siden midten av 80-tallet, med i overkant av 2800 innbyggere.

Tabell 1: Folkemengde i Askim kommune, per 1. januar (SSB 2014).

År	Innbyggere	År	Innbyggere	År	Innbyggere
1986	12605	1996	13019	2006	14184
1987	12766	1997	13101	2007	14329
1988	12854	1998	13261	2008	14472
1989	12903	1999	13391	2009	14703
1990	12869	2000	13521	2010	14864
1991	12857	2001	13622	2011	14909
1992	12829	2002	13673	2012	15096
1993	12837	2003	13876	2013	15315
1994	12826	2004	13986	2014	15430
1995	12909	2005	14089		

Ser vi på forventet befolkningsøkning frem til 2040 (figur 1), ser vi at denne varierer med over 4000 nye innbyggere avhengig av om man legger til grunn en lav eller en høy vekst. I 2020 er det forventet at det bor mellom 16 197 – 16 826 innbyggere i Askim, mens det i 2030 er forventet at kommunen vil ha mellom 16 963 – 19 208 innbyggere. I 2040 vil Askims befolkning bestå av 17 278 innbyggere gitt at den lave nasjonale veksten slår inn, 19 013 innbyggere gitt at den middels nasjonale veksten slår inn, og 21 614 innbyggere gitt at den høye nasjonale veksten slår inn. Dette er henholdsvis 1848, 3583 og 6184 flere innbyggere enn i dagens situasjon.



Figur 1: Framskrevet folkemengde i tre alternativer (SSB 2013a).

## 2.2 Boligstruktur

Askim har en boligstruktur dominert av eneboliger, tomannsboliger, rekkehus og andre typer småhus (tabell 2). Totalt er 5676 av 6925 boliger i kommunen av denne typen, noe som utgjør 82 % av boligene. Til sammenligning er 1032 (15 %) leiligheter i boligblokker. 6 boliger ligger i bygninger for bofelleskap, mens boliger i andre bygningstyper utgjør 3 %.

Tabell 2: Boliger i Askim kommune, fordelt etter bygningstype (SSB 2013b).

	Antall boliger	Prosent
Enebolig	3530	51 %
Tomannsbolig	899	13 %
Rekkehus, kjedehus og andre småhus	1247	18 %
Boligblokk	1032	15 %
Bygning for bofelleskap	6	-
Andre bygningstyper	211	3 %
<b>Totalt</b>	<b>6925</b>	<b>100 %</b>

## 2.3 Transportmiddelfordeling

Askim er en bilbasert kommune. Tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2009 viser at av de reisene som startet eller endte i Askim<sup>1</sup> foregikk hele 82 % med bil (68 som fører og 14 som passasjer). 15 % av reisene foregikk til fots. Kun 1.4 % av respondentene oppgir å ha reist med kollektivtransport den aktuelle dagen. Ingen av respondentene oppgir å ha syklet den dagen undersøkelsen foregikk. Av reisene

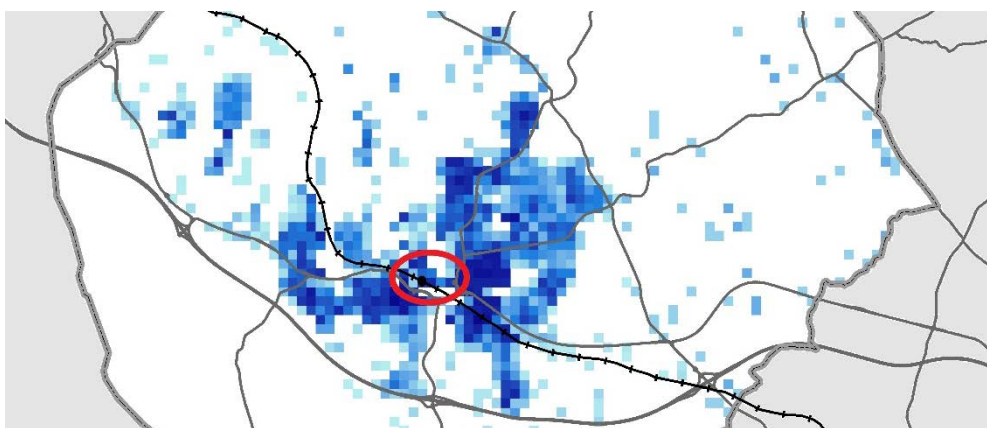
<sup>1</sup> N = 140

som både startet og endte i Askim<sup>2</sup> foregikk 65 % med bil (59 som fører og 6 som passasjer). 31 % av reisene foregikk til fots. Ingen av respondentene oppgir å ha reist med kollektivtransport eller å ha syklet den aktuelle dagen.

## 2.4 Arbeidssted

Ifølge SSB (2013c) er om lag 11 600 av kommunens innbyggere i arbeidsfør alder, hvorav 7300 er registrert som arbeidstaker i egen eller annen kommune. 3239 personer både bor og arbeider i Askim. Totalt pendler 2612 personer til arbeidsplasser i Askim, mens 4077 pendler ut av Askim. Askim har ca. 5900 arbeidstakere registrert i sin kommune.

Figur 2 viser andelen sysselsatte i hver grunnkrets som arbeider i Askim sentrum. Som det fremgår av figuren bor de fleste forholdsvis nært sentrum.



Figur 2: Andel av sysselsatte i grunnkretsen som arbeider i sentrum. Rød ring indikerer sentrumsområdet. Mørkere farge indikerer høyere andel.

I den største blå klyngen er avstanden til sentrum opp mot 2,5 km. Vi ser også at en god del av de sysselsatte som bor ute på Langnes rundt 4 km nordøst for sentrum, arbeider i sentrum.

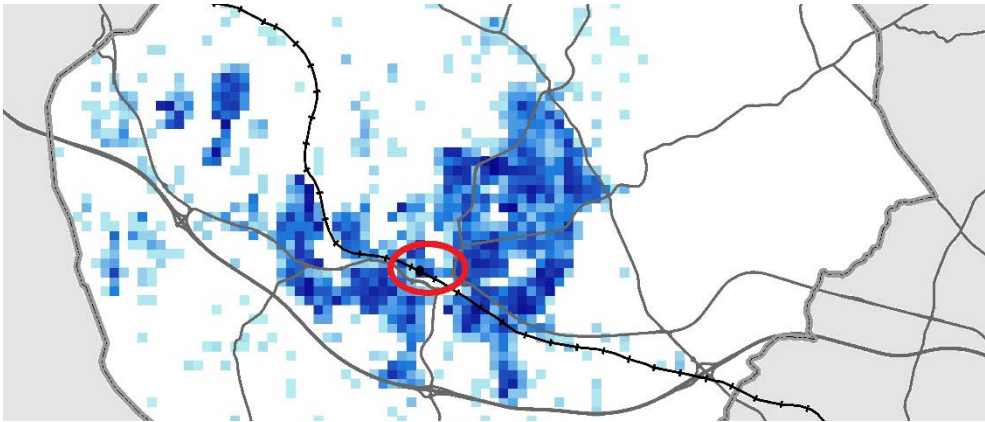
Kommunene i nærheten er overrepresentert når det gjelder pendling til Askim. 701 arbeidstakere pendler fra Eidsberg, 300 fra Trøgstad, 278 fra Spydeberg, 276 fra Skiptvedt, 147 fra Rakkestad og 104 fra Hobøl. Det er interessant at 152 av arbeidstakerne i kommunen er registrert med bosted i Oslo (SSB 2013c).

Den kommunen som trekker flest pendlere fra Askim er Oslo med 1284 arbeidstakere. Det er 1469 arbeidstakere som arbeider i de andre kommunene i Østfold, med nabokommunene Eidsberg (573 arbeidstakere) og Spydeberg (267 arbeidstakere) som de største. 1160 av kommunens innbyggere pendler til kommuner i Akershus, hvorav mange pendler til Ski (509 arbeidstakere), til Ås (174 arbeidstakere) og til Oppegård (105 arbeidstakere) (SSB 2013c).

18 % av kommunens sysselsatte arbeidstakere pendler til Oslo. Figur 3 viser andelen sysselsatte i hver grunnkrets som arbeider i Oslo kommune. Som det fremgår av

<sup>2</sup> Det er noe usikkerhet knyttet til disse tallene, da antall respondenter er noe lavt (N = 64).

figuren er det en høy konsentrasjon av folk som arbeider i Oslo i de sentrumsnære områdene.



Figur 3: Andel av sysselsatte i grunnkretsen som arbeider i Oslo kommune. Rød ring indikerer sentrumsområdet. Mørkere farge indikerer høyere andel.

En god del av de sysselsatte som bor ute på Langnes arbeider i Oslo. Andelen som bor på Langnes og arbeider i Oslo er noe høyere enn andelen som bor på Langnes og arbeider i sentrum. Andelen som bor i sentrumsnære områder og arbeider i sentrum er noe høyere enn andelen som bor i sentrumsnære områder og arbeider i Oslo. Nyansene er små.

## 3 Analyser

Oppdragsgiver ønsket å få analysert konsekvensene av utbyggingsprosjektet opp mot fem ulike kriterier. Disse omhandler i) prosjektets påvirkning på biltrafikkmengder, ii) beboernes bilavhengighet, iii) hvorvidt utbyggingen kan appellere til en mangfoldig kundegruppe, iv) hvorvidt utbyggingen kan bidra til et mer levende sentrum, og v) hvorvidt utbyggingen kan bidra til økt attraktivitet for fremtidige innbyggere i Askim.

I dette kapitlet tar vi for oss hvert av disse temaene. Vi presenterer først generell planfaglig kunnskap om temaene, før vi bruker denne kunnskapen til å analysere konsekvensene av utbygging i Torggata 5.

### 3.1 Biltrafikkmengder

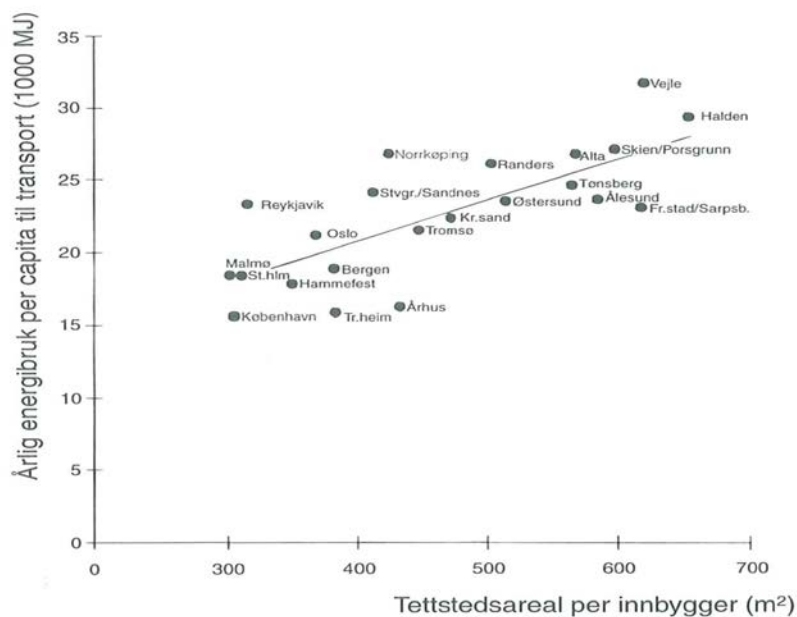
Et sentralt spørsmål er hvorvidt beboerne i Torggata 5 kan forventes å ha gjennomsnittlig lavere kjøretøykilometer (kjtkm) per person sammenlignet med andre personer bosatt i kommunen.

#### Tetthet

Sammenhengene mellom arealbruk og reiseatferd dreier seg i hovedsak om nærhet og tilgjengelighet, og dermed om arealstruktur og arealutvikling. Tett arealbruk gir gjennomsnittlig kortere avstander og reiselengder mellom forskjellige funksjoner i by- eller tettstedstrukturen enn spredt arealbruk. Dette gjør det mulig og attraktivt for flere å gå eller sykle. En tettere utvikling gir også større mulighet for å etablere en konkurransedyktig kollektivtransport, ved at det er kortere avstander til holdeplasser og stasjoner. Til sammen vil dette føre til at en lavere andel av reisene gjennomføres med bil. En annen effekt av fortetting er at de bilreisene som foretas vil være gjennomsnittlig kortere enn i en mer spredt arealstruktur. Dersom ny utbygging foregår som fortetting, vil det altså bidra til lavere transportbehov og biltrafikkmengder enn om utbyggingen foregår i ytterkantene av eller utenfor eksisterende byområde. Dette er utdypet grundigere i Tennøy, Øksenholt og Nore (2014) og Tennøy, Øksenholt og Aarhaug (2013).

Næss Sandberg og Røe (1996) har undersøkt sammenhengene mellom tetthet og årlig energiforbruk til transport per person i en rekke nordiske byer. Tendensene synes klare (figur 5). I byer med tettere bystruktur er det gjennomsnittlige energiforbruket til transport, og dermed klimagassutslippene, lavere.





Figur 4: Sammenhenger mellom tetthet og energiforbruk til transport i nordiske byer (faksimile fra Næss, Sandberg og Røe 1996).

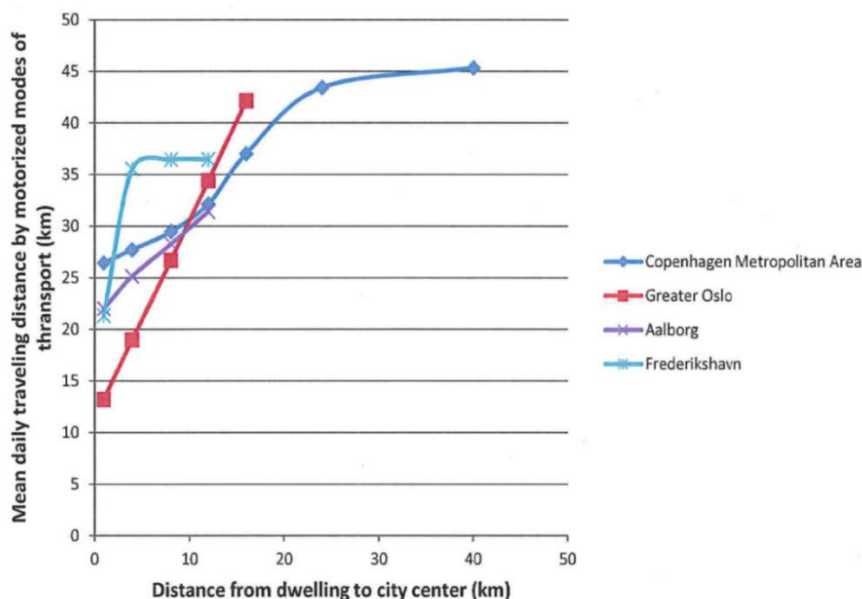
Man kan legge merke til at energiforbruket til transport per person er dobbelt så høyt i spredtbygde byer som Vejle og Halden enn i tettere byer som København og Trondheim. Dette er i tråd med en rekke andre, lignende undersøkelser, som Newman og Kenworthys (1989) undersøkelse av slike sammenhenger i de største byene i verden. Flere studier har vist at dette også gjelder uavhengig av sosioøkonomiske og demografiske faktorer (for eksempel Brownstone og Golob 2009, Næss 2006).

Verroen mfl (1990) utviklet ABC-prinsippet for arbeidsplasslokalisering. Dette prinsippet går ut på at de virksomhetene som trekker flest mennesker bør lokaliseres i de områdene som er best tilgjengelig med gang, sykkel og kollektivtransport, og minst tilgjengelig med bil. Videre innebærer det at sentrale arealer, som er tilgjengelig for mange mennesker fra store deler av regionen uten bil, bør ha høy utnyttelse. Høy utnyttelse av de sentrale arealene i Torggata 5 er i tråd med dette.

## Lokalisering

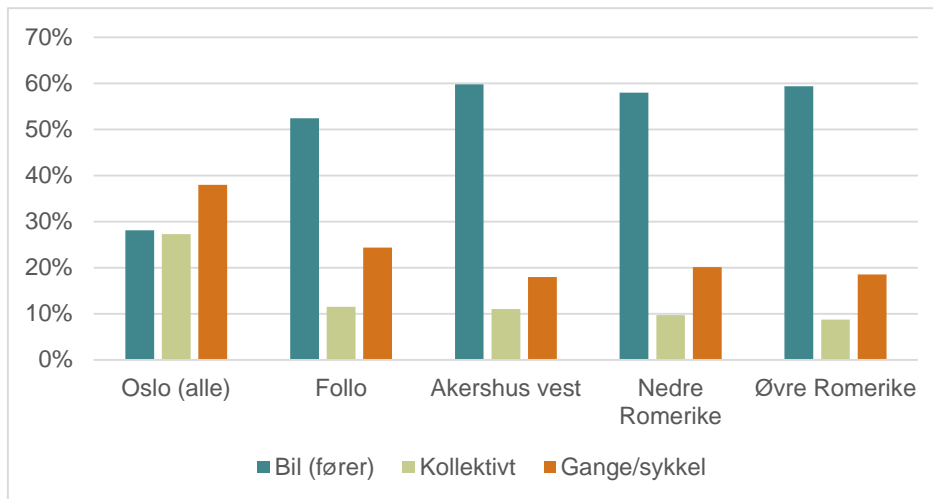
Hvor ulike aktiviteter (boliger, arbeidsplasser, handel, service, mv.) lokaliseres i byen har derfor stor betydning for hvor mye biltrafikk som genereres. Ulike undersøkelser har vist at jo mer sentralt boliger, arbeidsplasser, handel, mv. er lokalisert, jo mindre biltrafikk genererer de.

Boliger som bygges i sentrale strøk i byen vil generere mindre biltrafikk enn mer perifert lokaliserte boliger. Næss (2012) gjennomgikk alle nordiske undersøkelser publisert mellom 1990 og 2010 (totalt 19 undersøkelser) som omhandlet sammenhenger mellom lokalisering av boliger og biltrafikkmengder eller bilandeler. I alle undersøkelsene ble det konkluderte med at jo lengre fra sentrum boligen er lokalisert, jo høyere er bilandelene og biltrafikkmengden. Dette gjaldt både små og store byer. Figur 4 viser gjennomsnittlig reisedistanse basert på avstand til sentrum i fire byområder i Norge og Danmark.



Figur 5: Jo lengre fra sentrum boligene er lokalisert, jo mer motorisert trafikk genererer de, både i store og i små byer (faksimile fra Næss 2012).

Sammenhengene mellom sentralitet og bilbruk kommer også tydelig frem når man sammenligner reisevaner i Oslo og Akershus (Tennøy, Øksenholt og Aarhaug 2013). I figur 6 vises alle reiser ut ifra reisens startpunkt. Bilførerandelene er langt lavere på reiser med startpunkt i Oslo (28 %) enn på reiser som starter i Akershus (52 – 59 %)

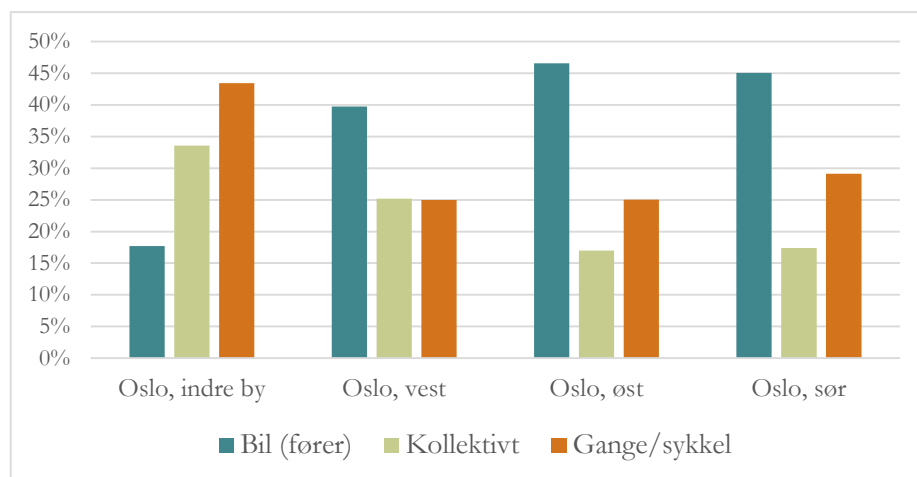


Figur 6: Transportmiddelfordeling, alle typer reiser i Oslo og Akershus, ut fra reisens startpunkt<sup>3</sup> (bilpassasjer og 'andre transportmidler' er ikke vist i figuren) (N=22364). Fra Tennøy, Øksenholt og Aarhaug (2013).

Det samme mønsteret finner vi også når vi sammenligner reiser med startpunkt i ulike deler av Oslo (figur 7). Bilførerandelene varierer mellom 40 % og 47 % i de ytre delene av byen, mens de i indre by er på 18 %. Kollektivandelen er høyere på reiser

<sup>3</sup> Vi har vist tall for reiser med startpunkt i ulike områder, men forskjellene mellom disse tallene og tallene for reiser med målpunkt i ulike områder er minimale.

som starter i indre by (34 %), sammenlignet med ytre by (17-25%). Også gang- og sykkelandelen er høyere på reiser som starter i indre by (43 %), sammenlignet med de som starter i de ytre bydelene (25 - 29 %). De samme tendensene finner man eksempelvis også i Haugesund, som er en mellomstor by med ca. 36.000 innbyggere (Asplan Viak 2013).



Figur 7: Transportmiddelfordeling, alle reiser i Oslo, ut fra reises startpunkt (bilpassasjer og 'andre transportmidler' er ikke vist i figuren) (N=5059). Fra Tennøy, Øksenholt og Aarhaug (2013).

Utbyggingen i Torggata 5 foregår på en meget sentral tomt, med kort vei til de fleste daglige gjøremål, slik som skoler, barnehager, kommunehus, idrettsanlegg og buss/togstasjon. Dette vil derfor kunne bidra til at beboerne i mindre grad bruker bil på sine reiser, og at de i større grad går eller sykler. En slik sentral utbygging vil bidra til at flere målpunkt ligger innenfor grensen for hva som anses som akseptabelt å gå, og at flere derfor lar bilen stå. Den sentrale lokaliseringen av utbyggingen vil bidra til reduserte biltrafikkmengder blant beboerne sammenlignet med innbyggerne i kommunen for øvrig.

## Arbeidsreiser

Arbeidsreiser er i mange tilfeller lengre enn andre daglige reiser, også i Askim hvor en stor andel (18 %) pendler til arbeid i Oslo. Arealstrukturen og kvaliteten på de ulike transportsystemene (for bil, kollektivtrafikk, sykkel og gåing) påvirker i stor grad hvor langt folk reiser og med hvilke transportmidler. Om vi går ut fra at reisevaner i stor grad er et resultat av at mennesker søker å optimalisere sin nytte med tanke på for eksempel komfort eller tidsbruk, er det logisk at kvaliteten på de forskjellige transportsystemene vil ha betydning for hvor ofte man reiser, hvor man reiser og med hvilke transportmidler. Endringer i kvaliteten på de forskjellige transportmidlene, i absolutte og i relative termer, vil kunne endre transportmiddelets konkurransekraft sammenlignet med alternative transportformer, og dermed bidra til å endre reisevaner, transportmiddelfordeling og biltrafikkmengder. Flere faktorer påvirker hvorvidt man velger kollektivtransport eller bil på arbeidsreisen. Om man har tilgang til personbil, fri flyt på veinettet, parkering i begge ender av reisen og ellers ingen restriksjoner på bilbruken, er bil et svært attraktivt transportmiddel. Parkeringstilgang og køsituasjon er blant flere variabler som påvirker bilbruken, og som kan bidra til at folk heller velger å reise kollektivt – forutsatt at dette er et godt

alternativ (Downs 1962, Cairns mfl 2002, Asplan Viak 2007, Norheim og Ruud 2007).

Basert på pendlingsdata fra SSB vet vi at 18 % av kommunens arbeidstagere pendler til Oslo, og at 11 % pendler til Ski, Ås og Oppegård. Arbeidsplasser i Oslo har gjerne dårligere parkeringsdekning (spesielt i sentrale områder), og med store kødannelser på hovedveinet inn mot byen vil nok mange av pendlerne anse toget som et bedre alternativ. Med ferdigstilling av Follobanen i 2021 vil Askim få et raskere togtilbud. Follobanen ble i Nasjonal Transportplan 2014-2023 vurdert overført til den nye ordningen for særskilt prioriterte prosjekter (Samferdselsdepartementet 2013), og Jernbaneverket har nylig satt i gang de forberedende arbeidene. Dette fører til at reisetiden med tog mellom Askim og Oslo vil reduseres med ca. 11 minutter, fra dagens 53-56 min til 42-44 min. En slik reduksjon i avstandsulempene vil naturlig nok kunne påvirke arbeidsreisene, noe som også er i tråd med funnene til Gundersen og Aarhaug (2014). Sannsynligvis vil flere velge å reise med tog på sine arbeidsreiser til Oslo, og Askim kan sannsynligvis forvente seg en noe høyere andel arbeidstagere som pendler til Oslo. Statens Vegvesen fortsetter å bygge ut E18 gjennom Østfold, den gjenstående strekningen er 6,2 km motorvei mellom Knapstad og Retvet. Det vil si at reisetidsbesparelsen på den gjenstående strekningen blir mye mindre enn reisetidsbesparelsene toget får i 2021. Toget kan derfor sies å øke sin konkurransekraft sammenlignet med privatbilen. For dem som pendler mot Oslo og ønsker å ha kort avstand til toget, kan Torggata 5 være et attraktivt alternativ. For de som arbeider i Askim kommune finnes det flere sentralt lokaliserte arbeidsplasser i gang- og sykkelavstand fra Torggata 5. Totalt sett kan dette bidra til å øke andelen reisende med miljøvennlige transportmidler og sannsynligvis redusere biltrafikkmengdene, samtidig som det fører til at de arbeidsreisene som gjennomføres med bil er gjennomsnittlig kortere.

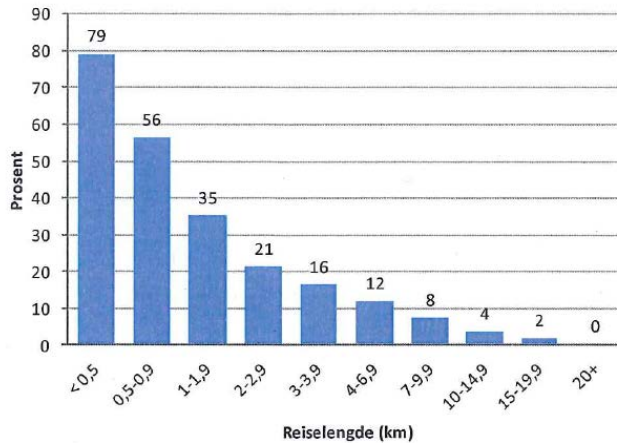
## 3.2 Bilavhengighet

Et annet sentralt spørsmål er hvorvidt beboerne i Torggata 5 vil ha mindre behov for bil når de bosetter seg i Torggata 5.

### Mindre bilbruk

Hvorvidt folk velger å gå og sykle til ulike gjøremål avhenger i stor grad av avstandene som må tilbakelegges. Kvaliteten på omgivelser og på infrastrukturen spiller også en rolle. Vågane (2006) fant i sin analyse av den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2005 at den gjennomsnittlige gangturen var 1,7 kilometer og varte i 22 minutter, mens den gjennomsnittlige sykkelturen var 3,2 kilometer og varte i 16 minutter. Gange og sykkel er i hovedsak et aktuelt transportmiddel på relativt korte turer, og kortere avstander til flest mulig daglige målpunkt vil dermed kunne øke gang- og sykkelandelen.

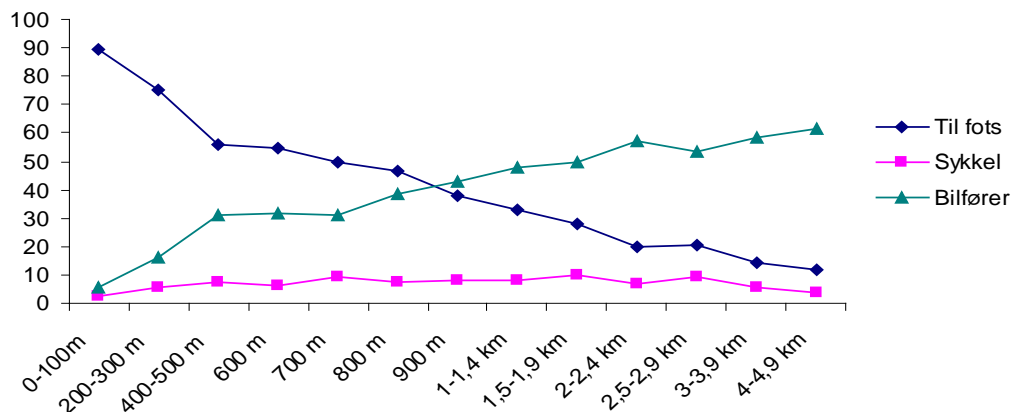
Figur 8 viser gangandelen på reiser av ulik lengde (tall hentet fra Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009).



Figur 8: Gangandeler på reiser av ulik lengde (tall fra RVU 2009).

Vi ser at andelen som går er høy på korte reiser, men allerede på reiser rundt en kilometer foregår halvparten med andre transportmidler. Andelen som velger å gå på en reise er dermed klart forbundet med hvor lang reisen er. Gangandelen er klart høyest på avstander under 500 m (79 %), mens den synker til 56 % på avstander mellom 500 – 900 m. Når avstanden overstiger en kilometer er gangandelen nede i 35 %. Dette kan forstås som at turer på under en kilometer oppleves av mange som korte nok til å gå, og at slike avstander dermed kan defineres som korte.

Dette gjenspeiles også i tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2005 som viser at på avstander opp til ca. 900 m utføres de fleste turene til fots (figur 9). Når avstanden øker utover dette, overtar bil som foretrukket transportmiddel. Sykkelandelen er lav, men stabil.



Figur 9: Prosentandel som går, sykler og kjører bil på reiser med ulike reiselengder (bele landet, alle reiser), i prosent (Vågane 2006).

Fortetting i sentrale områder vil gi kort avstand til mange typer målpunkt, og dermed redusere innbyggernes bilavhengighet. Grad av nærhet og tilgjengelighet til ulike aktiviteter vil påvirke hvordan innbyggerne kan innrette dagliglivet sitt, og hvor mye tid og krefter det koster å gjennomføre forskjellige aktiviteter. Hvorvidt viktige, daglige målpunkt finnes innenfor gangavstand fra boligen avhenger blant annet av lokalisering av og tetthet i boligområdene. Tilgjengelighet og nærhet til ulike

aktiviteter vil også ha innflytelse på innbyggernes sosiale liv og deres opplevde og faktiske tilbud av kultur, fritidsaktiviteter, handel, tjenester, service, arbeidsplasser, mv. Det vil påvirke transportbehov og transportmiddelvalg, og dermed helse, lokalt miljø, biltrafikkmengder og klimagassutslipp. Befolkningens grad av bilavhengighet vil være sterkt påvirket av de samme prosessene som påvirker biltrafikkmengder, som beskrevet i 3.1. Basert på dette kan vi si at jo mer sentralt en boliger er lokalisert, jo mindre bilavhengig vil beboerne være.

Utbyggingen i Torggata 5 vil ligge sentralt i kommunen, med kort vei til barnehager, skoler og ulike servicetilbud (tabell 3). De aller fleste målpunktene ligger innenfor en avstand på 900 m, som er den avstanden hvor reiser til fots har høyest andel.

Tabell 3: Avstander fra Torggata 5 til viktige målpunkt

Funksjon	Luftavstand	Gangavstand <sup>4</sup>
Lege/Tannlege	200 m	200 m
Ungdomsskole	380 m	700 m
Barnehage	460 m	550 m
Barnehage	330 m	400 m
Lege	240 m	240 m
Østfold badet	300 m	300 m
Kulturhuset	300 m	300 m
Barneskole	550 m	600 m
Idrettsanlegg	640 m	650 m
Lysløype	680 m	1 000 m
Kjøpesenter	150 m	150 m
Gågate	100 m	175 m
Videregående skole	750 m	1 200 m
Kino		400 m

Mange av målpunktene ligger i tillegg innenfor eller nær 500 m i gangavstand, en avstanden hvor hele 79 % av turene foregår til fots. Man kan altså forvente en høy andel gange på reiser til disse målpunktene. De to målpunktene som ligger utenfor denne avstanden, er lysløypen (1 km) og den videregående skolen (1,2 km). Dette er likevel så nærme at man fortsatt bør kunne forvente en høy andel som går eller sykler også til disse målpunktene. Den sentrale utbyggingen vil videre kunne føre til at beboerne gjør flere ærend på samme reiser. Kortere avstander mellom målpunkt muliggjør også en større grad av samkjøring mellom ulike aktiviteter og nødvendige ærend. Når avstandene er kortere kan det hende at man både går innom butikken og henter i barnehagen på vei hjem fra jobb.

Avstand til arbeid vil i mange tilfeller overstige en kilometer. For de som pendler vil avstandene gjerne bli for lange til at det kan kalles kortreist, og tog (på reiser mot Oslo) og bil (på reiser ellers i Østfold og noen steder i Akershus) vil nok være foretrukne transportmidler. For de som bor i Torggata 5 og arbeider i Askim

<sup>4</sup> Alle gangavstander er estimater. Avstandene er målt via karttjenesten Google Maps. Denne tar oftest ikke hensyn til snarveier, barnetråkk, smett og stier. Den reelle gangavstanden kan derfor være noe kortere.

kommune vil det ofte være jobbmuligheter i områder som ligger i kort avstand, slik som skoler, barnehager, lege og tannlegekontor, kommunehus og politistasjon.

Alt dette vil til sammen bidra til at beboerne i Torggata 5 vil bruke bil i mindre grad enn innbyggerne i kommunen for øvrig.

### **Mindre behov for bil**

Hvorvidt beboerne i Torggata 5 føler de "må ha" bil vil naturligvis være basert på personlige preferanser og økonomisk situasjon. Noen ønsker kanskje å ha en bil fordi de er vant til det, fordi de allerede har en bil som ikke er belånt og derfor 'ikke koster dem noe', fordi de har et reelt behov for bil, eller fordi de enkelt og greit vil ha en bil. En sentral utbygging med korte avstander til de fleste aktuelle målpunkt, gjør likevel at behovet for bil vil være lavere her enn i boligstrøk utenfor sentrumskjernen. En eventuell etablering av et 'elbilkollektiv' vil i tillegg kunne bidra til at de som ikke har behov for bil i det daglige, likevel kan ha tilgang til bil de gangene behovet melder seg. Hvis dette er en ordning som blir gjennomført på en god måte, kan de mer sporadiske bilbrukerne utsette anskaffelse av bil. Dette er noe som gjør at beboerne kan spare de ekstra månedlige utgiftene som følger med en bil, slik som nedbetaling på lån, forsikring, årsavgift, drivstoff, bompenger, mm.

Utbygger ønsker å bygge prosjektet med en parkeringsdekning på én p-plass per 100m<sup>2</sup>. Dette utgjør grovt regnet rundt én p-plass per leilighet. Det vil være en overdekning i prosjektet med ni parkeringsplasser, utbygger ser for seg at fire av disse benyttes til elbilkollektivet. Det skal være muligheter for fleksible løsninger med tanke på parkeringsplasser. Beboerne i Torggata 5 som ønsker å kjøpe parkeringsplass får muligheten til dette, de som ønsker å leie parkeringsplass får muligheten til dette, og de som ikke har behov for parkeringsplass kan velge å være uten. Ettersom dette kan bidra til at p-plasser blir stående ubrukt, ønsker utbygger at ledige p-plasser kan leies ut på åremål til eksterne personer eller firmaer. Dette kan eksempelvis være en god løsning for de som pendler med toget, og som ikke har muligheter til å reise med miljøvennlig tilbringertransport. De vil da være sikret parkering, og kan i tillegg nyte godt av å ha bilen sin parkert innendørs året rundt. Avhengig av prisnivå vil det sannsynligvis ikke være noe problem å fylle opp plassene.

## **3.3 Boligpreferanser**

Et annet sentralt spørsmål er hvorvidt utbyggingen av Torggata 5 vil kunne appellere til en mangfoldig kundegruppe slik utbygger ønsker.

En variert boligstruktur betyr at ulike mennesker med ulike preferanser kan finne boliger og boligområder som passer dem. De fleste norske, små og mellomstore byer har en ganske homogen boligmasse, med høy andel av eneboliger, flermannsboliger og rekkehus. Dette er også tilfellet i Askim (som nevnt i 2.2) som har et stort innslag av slike boliger, mens leilighetsandelen er lav.

Ifølge Ruud (2009) er det flere innfallsvinkler for å forstå begrepet boligpreferanser. Viktige stikkord er boligforsyning og markedets behov, men også ønsker og drømmer for hvor og hvordan man ideelt sett vil bo spiller inn. Livsstil, økonomi og boligmarkedet påvirker hva som vil være et realistisk bolicalternativ.

Ifølge Thonstad (2014)<sup>5</sup> er det slik at i fylkene som ligger i pendleravstand til Oslo er det flere som flytter ut av Oslo enn inn i Oslo. Dette i motsetning til fylkene som ikke er i pendleravstand til Oslo, hvor flere flytter til Oslo enn ut av Oslo. Askim ligger i Østfold fylke, og i pendleravstand til Oslo. Allerede i dag finnes det mange som pendler ut av kommunen til Oslo og andre kommuner langs Østfoldbanen. Basert på dette kan Askim sies å være attraktivt for de som pendler mot Oslo. Thonstad (2014) viser videre til et sammenfallende flyttemønster for barn under 5 år og for gruppen 30-39 år, noe hun tolker dithen at av dem som flytter ut av Oslo utgjør barnefamilier en betydelig andel. Enkelte av disse vil kanskje ha sterke preferanser om en enebolig, og en flytting ut av Oslo vil for mange være synonymt med en flytting fra leilighet til enebolig med hage. Av de som flytter ut av indre Oslo er det likevel 3 av 10 som flytter inn i leilighet. Totalt flytter 20 % av alle utflytterne fra Oslo inn i leilighet (Barlindhaug 2010).

Ruud (2001) undersøkte boligpreferanser hos et utvalg ungdom i alderen 16-25 år i Oslo (tabell 4). Flesteparten bodde fortsatt hjemme hos foreldrene, og det var en overvekt av ungdom i alderen 17-19 år. Ettersom dette er ganske unge personer, er det mulig at ikke alle preferanser har slått ut enda. Det er likevel interessant å merke seg at 29 % av de spurte ungdommene oppgir at leilighet vil være deres foretrukne boform på et senere tidspunkt i livet. 51 % oppgir at de ønsker å bosette seg i en enebolig på et senere tidspunkt i livet.

Tabell 4: Boligpreferanser senere sett sammen med nåværende boligtype. Prosent. (faksimile fra Ruud 2001:84).

	Bor i enebolig	Bor i rekkehus	Bor i leilighet	I alt
Ønsker enebolig	64	43	46	51
Ønsker leilighet	25	26	34	29
Ønsker rekkehus	-	17	12	9
Vet ikke	6	13	6	7
Annen beskrivelse	6	-	2	3
N=	36	23	50	109

Sandlie (2008) undersøkte ønsket om større eller mindre bolig basert på nåværende boligstørrelse. Han fant at de som bor i en 1-, 2- eller 3-roms bolig i liten grad ønsker mindre bolig, mens over 1/3 av dem som bor i 4- eller 5-roms bolig ønsker mindre bopel. Andelen som ønsker seg større bolig er størst hos de som bor i 1-roms bolig, og den synker ettersom boligstørrelsen øker<sup>6</sup>. Videre undersøkte Sandlie (2008) ønsket om større eller mindre bolig basert på alder (tabell 5). Over halvparten av respondentene i alle gruppene (bortsett fra 20-29 år) er fornøyd med størrelsen på dagens bolig. Hos 20-29 år er flesteparten (47 %) fornøyd med boligstørrelse, mens 42 % ønsker en større bolig. Det er likevel interessant å merke seg at det i alle alderskategoriene finnes en andel som ønsker seg mindre bolig. Andelen er lavest i kategorien 30-39 år (8 %) og høyest i kategoriene 50-59 år (32 %), 60-69 år (36 %) og 70+ (42 %). Totalt ønsker 22 % en mindre bolig.

<sup>5</sup> Det benyttes data om flytting, nettoflytting og nettoinnvandring for 2013 fra Statistisk sentralbyrå for å gjennomføre analyser av flyttestrømmer til og fra Oslo.

<sup>6</sup> N på enkelte av kategoriene som refereres er forholdsvis lav, og det kan derfor være noe usikkerhet knyttet til disse tallene.



Tabell 5: Ønsket boligstørrelse i forhold til boligstørrelse på nåværende bolig etter alder. Prosent. (faksimile fra Sandlie 2008:150).

	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70+	Alle
Ønsker større bolig	42	29	14	7	3	5	18
Har en passe stor bolig	47	63	71	61	61	53	61
Ønsker en mindre bolig	11	8	16	32	36	42	22
N=	(277)	(420)	(384)	(292)	(226)	(232)	(1831)

Den homogene boligmassen kan også medføre at flere innbyggere bor i uhensiktsmessige boliger og gjerne kunne tenkt seg noe annet. Ungdom og unge voksne ønsker kanskje å bo «midt i gryta» der det sosiale og kulturelle liv gjerne finner sted. Personer rundt 50 år opplever kanskje at barna har flyttet ut av redet, og at den tidligere boligen nå oppleves som uforholdsmessig stor for deres behov. Også barnefamilier kan ønske å bo sentralt med alt de trenger i nabolaget, uten å sette krav til enebolig med hage. En mer variert boligstruktur med en høyere andel leiligheter nær sentrale områder kan bidra til å trekke flere innbyggere til kommunen. Dette kan skje på to måter. Enten ved at nye boligeiere (innflyttere, førstegangskjøpere, andre) flytter direkte inn i de nybygde leilighetene, eller at eksisterende innbyggere frigjør sine nåværende boliger ved flytting. Sistnevnte bidrar til rotasjon i markedet, og frigjør eneboliger og småhus for de som ønsker å flytte til Askim for å bosette seg i en slik bolig.

Det er de over 50 år som i størst grad ønsker seg en mindre bolig. Man kan derfor regne med at denne aldersgruppen finner utbyggingen i Torggata 5 attraktiv. Samtidig er det ikke slik at alle som flytter inn i Torggata 5 ender opp med å gå *ned* i boligstørrelse. De som tidligere har bodd nærmere Oslo kan oppleve at de får en større leilighet til en rimeligere penge sammenlignet med de mer pressede boligmarkedene nærmere Oslo. Man kan tenke seg at flere av de tilflyttende ønsker å bo sentralt. Kanskje vil fortsatt én (eller begge) arbeide i Oslo, og anser toget som et godt reisemiddel og kort avstand til stasjonen som avgjørende. Utbygger har utviklet prosjektet rasjonelt med tanke på produksjonskostnader og lagt opp til en noe høy utnyttelse, samt gunstige finansieringsløsninger (ved at de bl.a. søker om Husbankfinansiering for noen av leilighetene). Med lave kvadratmeterpriser, muligheter for gunstig finansiering og nærhet til barnehager, skoler og andre servicetilbud, kan også yngre personer og barnefamilier finne disse leilighetene attraktive. Dette kan styrkes ytterligere om boligens utearealer opparbeides på måter som er attraktive også for barn og barnefamilier.

Ruud mfl (2014:144) konkluderer i sin studie med at "vi ser at det er behov for et mer mangfoldig boligmarked enn det vi finner i dag, selv om eneboligen fortsatt dominerer som ønsket boform". Dette kan i høy grad anses å være gjeldende også i Askim. Askim ligger i pendleravstand til Oslo, og etterspørselen etter sentrale boliger i Askim vil sannsynligvis øke når reisetiden med toget reduseres ned mot 40 min. Utbyggingen i Torggata 5 kan bidra til å dekke etterspørselen.

### 3.4 Levende sentrum

Det er også et spørsmål om utbyggingen i Torggata 5 vil bidra til at Askim får et mer levende sentrum.

Mange norske byer ønsker et mer levende sentrum. Utfordringen i små og mellomstore byer er gjerne å skape en høy nok konsentrasjon av aktiviteter og mennesker til å danne grunnlag for et variert tilbud av handel og service i sentrum, og som gjør sentrum til et livlig og interessant sted. For å oppnå liv og aktivitet i sentrum, samt gi grunnlag for et godt tilbud av varer, tjenester og opplevelser, er det ofte nødvendig å lokalisere nye boliger, arbeidsplasser, handel, service, kulturaktiviteter, offentlig virksomhet, fritidsaktiviteter og andre aktiviteter i og ved sentrum. Dette har vært en anbefalt strategi for god sentrumsutvikling i litteraturen i flere tiår (se bl.a. Jacobs, 1961; Gehl, 1971; Miljøverndepartementet 1997, 2001, 2007). Sammenhengene er grundigere utdypet i bl.a. Tennøy, Øksenholt og Nore (2014) og Tennøy, Øksenholt og Aarhaug (2013).

Ifølge Gehl (2010) er et av de viktigste kriteriene for en attraktiv by at sentrum er livlig. Livlige sentrum finnes der det er mennesker som bruker sentrum. Mennesker tiltrekkes andre mennesker. Dess flere som oppholder seg i sentrum eller går innom sentrumsgatene på sin vei, dess bedre. Aktive folk som bruker fasilitetene bidrar til et hyggeligere og livligere miljø, samt et sentrum som kan fungere som møteplass. Et sentrum hvor en stor andel av innbyggerne ferdes til fots fører til et mer aktivt sentrum. Dette anses gjerne som hyggeligere og mer sosialt, sammenlignet med et mer bilbasert sentrum som gjerne kan virke avskjernet og mer passivt.

Utbygging av 'grå' områder (parkeringsplasser, inneklemte tomter, mm.) kan også bidra til et mer levende sentrum. Ved å transformere områder som per i dag gir lite tilbake til sentrum, men som ved endret bruk kan bidra til flere mennesker og mer aktivitet, kan man få et mer levende sentrum. Utviklingen av Torggata 5 foregår i stor grad som en transformasjon av et slikt 'grått' område, og vil bidra til en fortetting av sentrumsområdene. Ettersom området det skal bygges på i dag består av parkeringsplass og et kommunalt tilbud som uansett er planlagt flyttet, er det lite kontrovers knyttet til selve transformasjonen av området. Utbyggingen, som har en forholdsvis høy utnyttelse, vil bidra til å øke antall mennesker som bor nær sentrumsområdene, og disse vil sannsynligvis bidra til at sentrum oppfattes mer levende ved at de vil ferdes gjennom gatene på sine daglige gjøremål – sannsynligvis til fots eller på sykkel. I tillegg øker kundemassen i umiddelbar nærhet til sentrum. Flere folk i sentrumsområdene bidrar til et hyggeligere sentrum, og dermed at flere innbyggere også trekkes mot sentrumsområdene. En utbygging av Torggata 5 kan derfor bidra til økt bruk av sentrum, og at sentrum oppfattes som et mer trivelig, levende og attraktivt sted.

### 3.5 Attraktivitet for fremtidige innbyggere

Et siste, og mer overordnet, spørsmål er hvorvidt utbyggingen i Torggata 5 kan bidra til at Askims attraktivitet for fremtidige innbyggere økes.

Mange faktorer påvirker om et område eller en by er attraktiv, og ulike typer mennesker vil finne ulike typer by- og boligområder attraktive. Både den overordnede og den mer detaljerte areal- og transportutviklingen i en by kan ha stor innvirkning på hvorvidt byen oppleves som attraktiv og et trivelig sted å bo, jobbe og

være, og om byen kan tiltrekke seg nye innbyggere. Man kan forvente at forskjellige mennesker finner ulike typer byer og boligområder attraktive. Det er likevel noen generelle faktorer som gjerne går igjen i byer som ansees som attraktive, slik som et variert arbeidsmarked, et variert boligtilbud, muligheter for korte og effektive arbeidsreiser, muligheter for å kunne gå og sykle, samt gode, offentlige møtesteder med mennesker og aktivitet, spesielt i byens sentrum.

Florida (2008) diskuterer hva den kreative klasse tar stilling til når de velger hvor de vil leve. Den kreative klasse, slik Florida beskriver den, består i hovedsak av de høyt utdannede og relativt mobile arbeidstakerne som arbeider innen kunnskapsbaserte yrker. Florida anser disse som en drivkraft i moderne økonomisk utvikling i byer, til tross for at de bare består av gjennomsnittlig 25 % av byens innbyggere. Han mener det er avgjørende for byområdets økonomiske utvikling at byene framstår som attraktive for denne 'klassen'. Florida har analysert hvilke kvaliteter ved byer disse menneskene legger vekt på når de velger hvor de skal bosette seg, og han trekker frem tilgang til et variert arbeidsmarked, samt et variert boligtilbud. Dette blir ansett som viktig, både fordi ulike mennesker har ulike preferanser og fordi preferansene kan endre seg over tid. Korte og effektive arbeidsreiser og mulighetene for å kunne gå og sykle øker byens og området attraktivitet. Florida peker også på faktorer som estetikk, at byen har autensitet og sjel, at den scorer høyt på 'fun factor' (kunst, kultur, musikk, teater, kaféliv, etc.) og stedets energinivå. De siste faktorene handler i stor grad om de offentlige møtestedene, spesielt byens sentrum.

Med umiddelbar nærhet til både sentrale områder i Askim og til togstasjonen, vil beboerne i Torggata 5 ha tilgang til et variert arbeidsmarked (forutsatt at de godtar å pendle). Arbeidsmarkedene i Østfold, deler av Akershus og Oslo er greit tilgjengelig fra Askim. Arbeidsreisene som foregår innad i kommunen kan tenkes å være forholdsvis korte, og pendlere som reiser med tog bruker under 45 min til Oslo S når utbyggingen av Follobanen er ferdig.

Utbyggingen i Torggata 5 kan styrke Askims attraktivitet som potensielt bosted for nye innbyggere, ved å tilby en boligtype som det i dag finnes forholdsvis lite av i kommunen. Dette bidrar både til at kommunen kan tilby fremtidige innbyggere boliger de finner attraktive, og at eiendomsmassen kan utnyttes mer effektivt ved å bidra til rotasjon og at færre bor i uønskede og kanskje uhensiktsmessige boliger.

Utbyggingen i Torggata 5 er sentralt lokalisert, og med de fleste målpunkt innenfor gangavstand. Beboerne har også offentlige møtesteder rett utenfor døren. Den sentrale lokaliseringen kan føre til at det blir mer mennesker og liv i sentrum. På sikt kan dette bidra til å styrke Askims 'fun factor', og byen vil oppleves som mer spennende og interessant.

Alt dette kan bidra til at Askim oppleves som et mer attraktivt sted for fremtidige innbyggere.

## 4 Oppsummerende diskusjon

### 4.1 Kan utbyggingen av Torggata 5 gi lavere biltrafikkmengder?

Torggata 5 ligger sentralt, og i umiddelbar nærhet til jernbanen. Utbyggingen av Torggata 5 med mange leiligheter på et lite areal bidrar til flere mennesker bosatt i sentrale områder, med god tilgjengelighet til målpunkt med gange og sykkel og kort avstand til toget, enn en mindre tett utbygging vil gjøre. En slik fortetting i sentrale strøk bidrar til lavere biltrafikkmengder enn ved en mer tradisjonell enebolig- og småhusutbygging lenger unna de sentrale områdene.

Blant de som bosetter seg i Torggata, kan en del sannsynligvis gå og sykle til arbeid i Askim. 18 % av Askims arbeidstagere pendler til Oslo. Arbeidsplasser i Oslo har gjerne dårligere parkeringsdekning (spesielt i sentrale områder), og store kødannelser på hovedveinettet inn mot byen. Når Follobanen ferdigstilles i 2021 vil Askim få redusert reisetiden med toget med ca. 11 minutter, ned til under 45 min. For dem som pendler mot Oslo vil Askim kunne bli et mer attraktivt sted å bo, og for dem som ønsker å ha kort avstand til togstasjonen kan Torggata 5 være et attraktivt alternativ. Dette kan bidra til å øke andelen arbeidsreiser med tog blant beboerne. Totalt vil sannsynligvis utbyggingen i Torggata 5 generere mindre biltrafikk enn utbygging andre steder i kommunen ville gjort.

Videre har Torggata 5 korte avstander til de fleste daglige gjøremål. En slik sentral utbygging vil bidra til at flere målpunkt ligger innenfor grensen for hva som anses som akseptabelt å gå. Dette vil kunne bidra til at beboerne i mindre grad bruker bil på sine daglige reiser, og at de i større grad går eller sykler.

Til sammen vil dette føre til at beboerne i Torggata 5 sannsynligvis vil velge andre transportmidler enn bil på en høyere andel av reisene, og dermed produsere mindre kjøtkm per person enn andre personer bosatt i kommunen.

### 4.2 Vil beboerne i Torggata 5 være mindre bilavhengig?

Utbyggingen i Torggata 5 vil ligge sentralt, med de aller fleste målpunktene innenfor en avstand på 900 m. Innenfor denne avstanden foregår flesteparten av reisene til fots. Mange av målpunktene er også innenfor eller nær 500 m i gangavstand, avstander hvor 79 % ferdes til fots. Man kan altså forvente en høy gangandel blant beboerne. Avstand til arbeid vil i mange tilfeller overstige en kilometer, men for de som bor i Torggata 5 og arbeider i Askim kommune vil det ofte være jobbmuligheter i områder som ligger i kort avstand, slik som skoler, barnehager, lege og tannlegekontor, kommunehus og politistasjon. Beboerne i Torggata 5 kan derfor forventes å bruke bil i mindre grad enn andre innbyggere i kommunen.

Den sentrale utbyggingen og korte avstander til de fleste aktuelle målpunkt, gjør at behovet for bil sannsynligvis vil være lavere her enn i boligstrøk utenfor

sentrumskjernen. I tillegg ser utbygger på muligheter for å opprette et 'elbilkollektiv' for beboerne i leilighetskomplekset, slik at de som ikke har behov for bil i det daglige likevel kan ha tilgang til bil de gangene behovet melder seg. De mer sporadiske bilbrukerne kan tenkes å utsette anskaffelse av bil, både fordi de har mindre behov og fordi det vil spare dem for månedlige utgifter knyttet til billhold. Basert på dette kan man si at utbyggingen i Torggata 5 reduserer behovet for å anskaffe bil.

Til sammen vil dette føre til at beboerne i Torggata 5 kan velge andre transportmidler enn bil på en høyere andel av reisene, og at de vil være mindre bilavhengig enn befolkningen i kommunen for øvrig.

### **4.3 Kan utbyggingen appellere til en mangfoldig kundegruppe?**

Askim har i dag en ganske homogen boligmasse. Dette kan oppfattes som problematisk for dem som ønsker å bosette seg i leilighet. Utbyggingen av Torggata 5 fører til flere sentrale leiligheter og en mer variert boligstruktur. Dette kan bidra til å trekke flere innbyggere til kommunen. Dette kan enten skje ved direkte nyinnflyttinger i Torggata 5, eller ved at eksisterende innbyggere flytter inn og dermed frigjør sine boliger. Askim kan sies å allerede i dag være attraktivt for de som pendler mot Oslo, en attraktivitet som nok øker når togtilbudet blir raskere.

Man kan regne med at de i aldersgruppen over 50 år finner utbyggingen i Torggata 5 attraktiv. Det er gjerne denne aldersgruppen som opplever at barna flytter ut av hjemmet, og at nåværende bolig blir uforholdsmessig stor. I tillegg kan en sentral lokalisering med korte avstander til alt friste mer enn en mer usentral enebolig. Med lave kvadratmeterpriser (sammenlignet med boligmarkeder nærmere og i Oslo), eventuelle muligheter for gunstig finansiering, en lokalisering som gjør at man ikke må gå til anskaffelse av bil, og nærhet til barnehager, skoler og andre servicetilbud, er det sannsynlig at også yngre personer og barnefamilier kan ønske å flytte inn i disse leilighetene. Personer i alle aldre kan derfor anse det som aktuelt å bosette seg i Torggata 5.

### **4.4 Kan utbyggingen bidra til et mer levende sentrum?**

Utbyggingen av Torggata 5 vil bidra til å øke antall mennesker som bor nær sentrumsområdene, ved å transformere et tidligere 'grått' område til et boligområde med høy utnyttelse. Beboerne i Torggata 5 kan bidra til at sentrum blir mer levende ved at de vil ferdes gjennom gatene på sine daglige gjøremål – sannsynligvis til fots eller på sykkel. En høy utnyttelse av tomten fører til at enda flere beboere vil ferdes gjennom sentrumsgatene. En utbygging av Torggata 5 kan bidra til økt bruk av sentrum, og at sentrum oppfattes som et mer trivelig, levende og attraktivt sted.

### **4.5 Kan utbyggingen bidra til å øke Askims attraktivitet?**

Med umiddelbar nærhet til både sentrale områder i Askim og til togstasjonen, vil beboerne i Torggata 5 ha tilgang til et variert arbeidsmarked (forutsatt at de godtar å pendle). Både arbeidsplasser i Østfold, Akershus og i Oslo er innenfor rekkevidde fra

Askim. Torggata 5 gir kommunen en mer variert boligstruktur, og kan bidra til at folk finner den type bolig de ønsker å bosette seg i. Torggata 5 er sentralt lokalisert, med gangavstand til 'alt'. I tillegg kan utbyggingen bidra til mer folk i sentrum, og dermed også til å skape mer liv og røre. Alt dette gjør at Askim sannsynligvis vil oppfattes som mer attraktiv for fremtidige innbyggere.

## 5 Konklusjon

Gjennom kapittel 3 har vi analysert sannsynlige konsekvenser av utbyggingen i Torggata 5 på fem ulike kriterier, og i kapittel 4 har vi oppsummert de viktigste poengene på hvert kriterium. En sentral lokalisering med umiddelbar nærhet til de fleste målpunkt, inkludert togstasjonen, bidrar både til at utbyggingen kan være attraktiv for dem som pendler til Oslo med tog og til at beboerne i større grad går og sykler på sine daglige reiser. Beboerne i Torggata 5 kan derfor forventes å ha gjennomsnittlig lavere kjøretøykilometer (kjtkm) per person sammenlignet med andre personer bosatt i kommunen. Ved å bidra til en mer kortreist hverdag, samt ved at det er planlagt opprettelse av et elbilkollektiv, kan beboerne i Torggata 5 forventes å være mindre bilavhengig enn andre innbyggere i kommunen. Når det tilbys leiligheter i ulike størrelser og prisklasser, med eventuelle muligheter for gunstig finansiering, og med umiddelbar nærhet til bortimot alt av kommunens fasiliteter og servicetilbud, vil Torggata 5 sannsynligvis kunne appellere til en bred kundegruppe. Utbyggingen av Torggata 5 vil også kunne bidra til et mer levende sentrum, både ved å øke kundemassen i umiddelbar nærhet og ved at beboerne i større grad ferdes gjennom sentrum til fots eller på sykkel i forbindelse med daglige gjøremål. Med god tilgang til et variert boligmarked, samt ved å bidra til å øke mangfoldet i boligmarkedet og til et mer levende sentrum, kan utbyggingen av Torggata 5 sannsynligvis øke Askims attraktivitet for fremtidige innbyggere.

## Referanser

- Asplan Viak (2007) *Evaluering av T-baneringen i Oslo*. PROSAM rapport 155
- Asplan Viak (2013) *Klimaberegninger fra reiser til arbeid og handel/ service*. Notat.
- Barlindhaug, R. (2010) *Boligmarked og flytting i storbyene*. NIBR-rapport 2010:15.
- Brownstone, D. og Golob, T.F. (2009) The Impact of Residential Density on Vehicle Usage and Energy Consumption. *Journal of Urban Economics* 65, 91–98.
- Cairns, C., Atkins, S. og Goodwin, P. (2002) Disappearing Traffic? The Story So Far. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers; Municipal Engineer*, Vol. 151, 13-22.
- Downs, A. (1962) The law of peak-hour expressway congestion, *Traffic Quarterly*, 16.
- Florida, R. (2008) *Who's your city? How the creative economy is making where to live the most important decision in your life*. Basic Books, New York.
- Gehl, J. (1971) *Livet mellom busene: udeaktiviteter og udemiljøer*. Arkitektens Forlag.
- Gehl, J. (2010) *Cities for People*. Island Press.
- Gundersen, F. og Aarhaug, J. (2014) *Transportinfrastruktur som vegen til bærekraftige regioner*. TØI rapport 1346/2014.
- Jacobs, J. (1961) *The Death and Life of Great American Cities*. Penguin Books.
- Miljøverndepartementet (1997) *Handel, tilgjengelighet og bymiljø – fakta og innspill til en sentrumpolitikk*.
- Miljøverndepartementet (2001) *Planlegging av by- og tettstedsstruktur. Oppfølging av kjøpesenterstoppen i regionale planer*
- Miljøverndepartementet (2007) *Utvikling og drift av sentrum*.
- Newman, P. og Kenworthy, J. (1989) *Cities and Automobile Dependence. An International Sourcebook*. Aldershot: Gower.
- Norheim, B. og Ruud, A. (2007) *Kollektivtransport. Utfordringer, muligheter og løsninger for byområder*. Utgitt av Statens vegvesen
- Næss, P. Sandberg, S. L. og Røe, P. G. (1996) Energy Use for Transportation in 22 Nordic Towns. *Scandinavian Housing & Planning Research*, 13, 79-97.
- Næss, P. (2006) *Urban Structure Matters. Residential Location, Car Dependence and Travel Behaviour*. London: Routledge.
- Næss, P. (2012) Urban Form and Travel Behavior: Experience from a Nordic Context. *Journal of Transport and Land Use*, Vol. 5, 2012.
- Ruud, M.E. (2001) *Eget hjem for første gang. Å flytte hjemmefra blant et utvalg ungdom i Oslo*. Prosjektrapport 311. Byggforsk, Oslo.
- Ruud, M.E. (2009) *Unge boligpreferanser*. NIBR-notat 2009:106. NIBR, Oslo.
- Ruud, M.E., Schmidt, L., Sørli, K., Skogheim, R. og Vestby, G.M. (2014) *Boligpreferanser i distriktene*. NIBR-rapport 2014:1.
- Samferdselsdepartementet (2013) *Meld. St. 26 (2012-2013)*. Nasjonal transportplan 2014-2023.



- Sandlie, H.C. (2008) *To må man være. Om ungdoms boligetablering på 1990-tallet*. NOVA rapport 9/2008.
- SSB (2014) *Tabell 07459: Folkemengde, etter kjønn og ettårig alder. 1. januar (K)*.
- SSB (2013a) *Tabell: 10213: Framskrevet folkemengde etter kjønn og alder, i 9 alternativer (K) (B)*
- SSB (2013b) *Tabell: 06265: Boliger, etter bygningstype (K)*
- SSB (2013c) *Tabell: 03321: Sysselsatte per 4. kvartal, etter arbeids- og bostedskommune. Pendlingsstrømmer (K)*
- Tennøy, A., Øksenholt, K.V. og Nore, N. (2014) *Analysen av tre scenarier for arealutvikling i Haugesund*. TØI rapport 1322/2014.
- Tennøy, A., Øksenholt, K.V. og Aarhaug, J. (2013) *Miljøeffekter av sentral knutepunktsutvikling*. TØI rapport 1285/2013.
- Thonstad, H. (2014) *Flytting i 2013 – flere flytter til Akersbus*. Oslopeilet, nr 1 juni 2014, årgang 24. Utviklings- og kompetanseetaten, Oslo Kommune.
- Verroen, E. J., Jong, M. A., Korver, W. og Jansen, B. (1990) *Mobility Profiles of Businesses and Other Bodies*. Rapport INRO-VVG 1990-03. Delft: Institute of Spatial Organisation TNO.
- Vågane, L. (2006) *Turer til fots og på sykkel. Den Nasjonale Reisevaneundersøkelsen 2005*. TØI rapport 858/2006.

## **Institute of Transport Economics (TØI) Norwegian Centre for Transport Research**

Established in 1964, the Institute of Transport Economics is an interdisciplinary, applied research centre with approximately 70 professionals. Its mission is to develop and disseminate transportation knowledge that has scientific quality and practical application.

A private, non-profit foundation, TØI receives basic funding from the Research Council of Norway. However, the greater part of its revenue is generated through contract research. An important part of its activity is international research cooperation, mostly in the form of projects under the Framework Programmes of the European Commission.

TØI participates in the Oslo Centre for Interdisciplinary Environmental and Social Research (CIENS) located near the University of Oslo. See [www.ciens.no](http://www.ciens.no)

TØI covers all modes of transport and virtually all topics in transportation, including road safety, public transport, climate change and the environment, travel behaviour, tourism, land use and urban planning, decision-making processes, freight and travel demand, as well as general transport economics.

Claiming copyright to its products, TØI acts independently of its clients in matters of scientific approach, professional judgment and evaluation. TØI reports are generally downloadable for free at [www.toi.no](http://www.toi.no).

**Visiting and postal address:**  
Institute of Transport Economics  
Gaustadalléen 21  
NO-0349 Oslo

+ 47 22 57 38 00  
[toi@toi.no](mailto:toi@toi.no)  
[www.toi.no](http://www.toi.no)