



Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2016 30 stp
Institutt for landskapsplanlegging

Reisevaner og mål i areal- og transportplanlegging.

Mathilde Høglund
By- og regionplanlegging

Forord

Denne oppgaven markerer slutten som student ved masterstudiet i by- og regionplanlegging ved Institutt for landskapsplanlegging, NMBU. Jeg håper at jeg gjennom denne oppgaven har tilegnet meg en bedre forståelse for reisevaner. Prosessen har vært utfordrende, og til tider vanskelig, men også interessant og lærerik.

Jeg vil takke August Røsnes for god veiledning gjennom oppgaveskrivingen.

Jeg vil takke Janne Bleken Høglund, Ragnhild Børke Andresen, Ingvild Gudim og Nina Helene Høglund for hjelp med korrektur og tilbakemeldinger på oppgaven.

Ås, 12. mai 2016

Mathilde Høglund

Sammendrag

Tema for masteroppgaven er reisevaner for bosatte i kollektivknutepunkt. Oppgaven omhandler hvordan bosatte i et nytt leilighetskompleks i Ås reiser og hvordan dette stemmer overens med lokale og regionale mål. Ved å se på arealdelen til kommuneplanen til Ås og Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus sine mål for området og sammenligne dette med reisemønster for bosatte undersøkes vellykketheten. Data om reisevaner er samlet inn ved å intervju 31 personer som har flyttet inn i nye leiligheter i Ås sentrum.

Det blir argumentert for at Ås er for lite til å få de følgene man ønsker av kompakt utvikling. Målet om økt andel kollektivtransport, sykkel og gange fungerer på lokalt nivå, men på regionalt nivå er tilbudet og kundegrunlaget for lite.

Hovedfunnene i oppgaven:

- Det er en eldre homogen masse som flytter inn i nye leiligheter sentralt.
- Effekten utbygging har på reisevaner er vellykket lokalt.
- Effekten utbygging har på reisevaner er mindre vellykket regionalt.
- Ås er for lite og bebyggelsen for spredt til å få de ønskede konsekvensene.

Mange arbeider lokalt. De som ikke arbeider lokalt av de intervjuede i denne undersøkelsen reiser oftest med privatbil, selv om jernbanen ligger nær boligen. Lokalt går eller sykler de fleste.

Ås er et tettsted, som på grunn av sin størrelse, ikke kan tilby alt. Dette medfører at det er nødvendig å reise for å få tak i det man trenger. Bil til kjøpesentrene i nærheten foretrekkes om ikke Ås har det en trenger, selv om både tog og buss er tilgjengelig. God tilrettelegging for privatbil i det nye leilighetskomplekset gjør det enklere å velge bil framfor andre transportmidler.

Abstract

The theme of this thesis is travel behaviour of residents in transit-oriented development. The thesis discusses travel behaviour of people settled in a new apartment complex in Ås and how this is consistent with local and regional planning. By looking at the goals in the municipal's land use plan and "Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus" for the area and comparing this with the travel patterns of the residents, the successfulness of the plans will be evaluated. Data on travel behaviour are collected by interviewing 31 people who have moved into new apartments in Ås.

It is argued that Ås is too small to get the desired effects of compact development. The goal of increasing the use of public transport, cycling and walking works at the local level, but regionally the services offered are inadequate and the customer base is too small.

Key findings:

- An older homogeneous mass of people move into new central apartments.
- Development has a positive impact on travel habits locally.
- Development is less successful on impacting travel habits regionally.
- Ås is too small and the buildings too scattered to get the desired effects.

Many work locally. The interviewees not working locally in this study travel frequently by private car, even though the railway is located near the residence. Locally, most people walk or cycle.

Based on its size, Ås cannot offer everything. This implies necessity to travel to obtain what you need. Driving to the nearby shopping centres is preferred if Ås does not have what you need, even though both train and bus are available. Facilitating private cars in the new apartment complex makes it easier to choose the car over other transport.

Innholdsfortegnelse

Forord.....	II
Sammendrag.....	III
Abstract	IV
Innholdsfortegnelse	V
1 Innledning.....	1
1.1 Tema og problemstilling.....	1
1.2 Bakgrunn	1
1.3 Oppbygging av oppgaven.....	5
2 Metode.....	7
2.1 Hvorfor velge Ås som case.....	7
2.2 Case-studie.....	8
2.2.1 Kvalitativ og kvantitativ metode	9
2.2.2 Intervju	10
2.2.3 Intervjuguide	11
2.3 Forskerens rolle	11
2.4 Produksjon av data.....	12
2.5 Etske vurderinger ved intervjuer	12
2.6 Tolkning og analyse.....	13
2.7 Reliabilitet og validitet	13
3 Teori	15
3.1 Boligpolitikk og arealbruk.....	15
3.2 Flyttekjedemekanismer.....	18
3.3 Kompakt byutvikling.....	19
3.3.1 Knutepunktutvikling.....	22
3.4 Sentralitet og boligmarkedet.....	24
3.4.1 Sentralstedsteori	24
3.4.2 Boligmarkedet og monosentrisk teori	25
4 Kontekst	27

4.1	Transport og arbeid.....	27
4.2	Kommuneplan Ås	29
4.3	Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus	30
4.4	Hotellkvartalet	31
5	Hypoteser	33
5.1	H1 Det er et umettet marked for leiligheter i Ås	34
5.1.1	Det er pensjonister som bosetter seg i de nye leilighetene sentralt i Ås	39
5.2	H2: Man ønsker å bo i Ås sentrum for å kunne gå, sykle og benytte kollektivtransport til daglige gjøremål	40
5.2.1	Man ønsker å bo i Ås sentrum for å ha korte avstander til daglige gjøremål.....	40
5.2.2	Friheten man gir slipp på når man bor kompakt er ikke verdt smertene man blir påført. 41	
5.2.3	Bilbruken til de som tidligere bodde i enebolig/småhus har blitt redusert etter at de flyttet til en sentral leilighet.....	42
5.3	H3: Man velger å bosette seg i Ås på grunn av tilknytningen til Oslo.....	44
6	Analyse av funn.....	49
6.1	Markedet for leiligheter	49
6.2	Sentralitetens betydning for valg av reisemiddel lokalt	51
6.3	Sentralitetens betydning for valg av reiser regionalt	54
6.4	Ås er ikke et kollektivknutepunkt.....	57
7	Konklusjon	59
	Referanser.....	61
	Liste over figurer, kart og tabeller:.....	64

1 Innledning

1.1 Tema og problemstilling

Denne masteroppgaven skal ta for seg reisevanene til mennesker som har valgt å bosette seg i et kollektivknutepunkt. Det er vedtatt en knutepunktutvikling i Oslo og Akershus hvor Ås er pekt ut som et av de prioriterte vekstområdene. Gjennom denne studien kartlegger jeg reisevaner til mennesker som har bosatt seg et nybygg i Hotellkvartalet i Ås sentrum, i tillegg til å studere hvordan lokale og regionale planmyndigheter begrunner sin arealbruksstyring for å få til gode transportløsninger. Dette gjør jeg for å se om effektene man håper en utbygging vil ha for transportvaner blir slik man planlegger.

Problemformuleringen i denne oppgaven er:

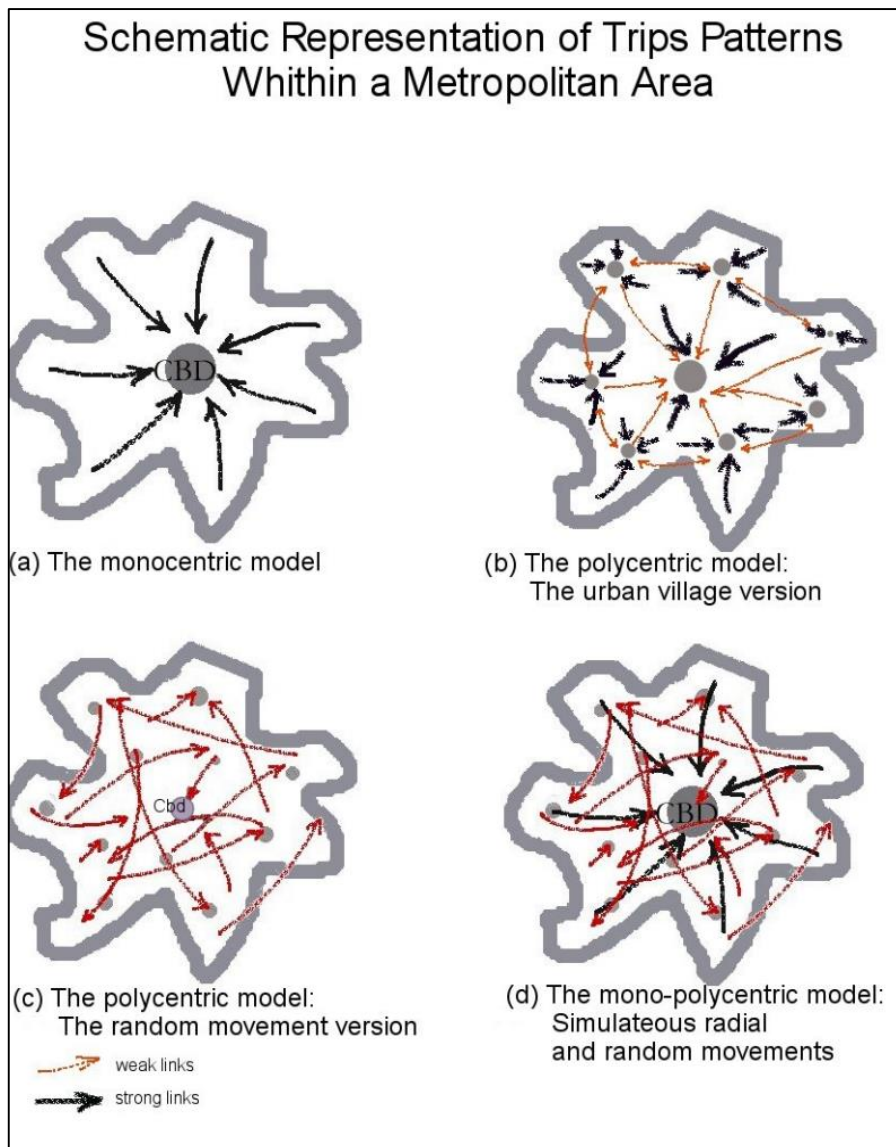
Hvordan er reisemønsteret til bosatte i kollektivknutepunktet Ås og hvordan skiller de seg fra offentlig mål og strategi for området?

1.2 Bakgrunn

Hovedgrunnen til at jeg valgte Ås som sted i denne studien er posisjonen stedet har i regionen som prioritert vekstområde. Ås er et av tettstedene i Akershus som det er vedtatt at det skal satses på gjennom Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus (2015). Felles mål i denne planen er blant annet at:

- Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur.
- Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den flerkjernet regionen sammen, til resten av landet og til utlandet. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport.

(Plansamarbeidet 2015: 11)



Figur 1: Skjematisk representasjon av reisemønstre innen et storbyområde (Bertaud 2002).

Flerkjernet region står i kontrast til den monosentriske byen hvor Central Business District er største og eneste senter (Bertaud 2002). Alle byer vil over tid utvikle seg fra monosentrisk til polysentrisk etter hvert som de vokser. Osloregionen ønsker å utvikle seg i retning av (d) i figur 1, hvor man har hovedsenteret i midten (Oslo) med småsentre (typisk stasjonsbyer) rundt, som for eksempel Sandvika, Asker, Lillestrøm, Jessheim, Ski og Ås (Plansamarbeidet 2015).

Ås er en av disse kjernene. Det er lagt opp til at 80-90 % av veksten skal tas innenfor satsningsområdene, noe som gjør at Ås kommer til å vokse mye de neste årene. Regjeringen forventer at regional og kommunal planlegging støtter opp om satsingene gjennom høy arealutnyttelse rundt stasjonsområdene (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2015).

Det andre målet i den regionale planen viser et ønske om å satse på miljøvennlige reisemåter som kollektivtrafikk, sykkel og gange. Man ønsker å bygge slik at flest mulig har gangavstand mellom bo-, handel-, service- og kollektivfunksjoner.

Kommunal planstrategi for Ås kommune legger vekt på viktigheten av et miljøvennlig transportsystem hvor transportbehovet må reduseres og kollektivandelen økes. Som kommunen skriver: «For å sikre et effektivt transporttilbud med god tilgjengelighet og fremkommelighet vil det være helt vesentlig å redusere vekst i biltrafikk og etablere et robust og omfattende kollektivtilbud» (Ås Kommune 2013: 8).

Ås kommune hadde i 2014 ca. 15 000 innbyggere, og som man kan se av tabell 1, bodde 9 335 bor i Ås tettsted (SSB Statistikkbanken 2016a). Befolkningstettheten har økt med nesten en fjerdedel de siste seks årene. Det er en overvekt av eneboliger og småhus i Ås, men man kan se i tabell 2 at trenden er i ferd med å snu. Etter årtusenskiftet har nybygging av blokkleiligheter i Ås tatt seg opp.

Tabell 1: Befolkning og areal Ås tettsted (SSB, 2016).

	2009	2011	2012	2013	2014	2015
Bosatte Ås tettsted	8543	8823	9127	9194	9335	9687
Areal km ²	5,15	5,21	5,23	4,48	4,49	4,49
Befolkning/km ²	1659	1693	1745	2052	2079	2157

Tabell 2 Boliger i alt og bebodde boliger, bygningstype og byggeår (Kilde SSB, Statistikkbanken).

0214 Ås		Antall nybygde boliger
Enebolig, tomannsbolig, rekkehus, kjedehus, andre småhus	1901-1945	193
	1946-1980	2752
	1981-2001	1618
	Uoppgitt år	303
	Total	4866
Boligblokk	1901-1945	0
	1946-1980	948
	1981-2001	127
	2002-2011	437
	Total	1524

Transformasjonen i Ås de siste årene har ført til en fornyelse av sentrum. Dette har skjedd gjennom omstrukturering av eksisterende bygg, påbygg og nybygg. Dette har gitt økt arealutnyttelse av sentrumsområdene, med en større blanding av arealformål enn tidligere. Denne utbyggingen innebærer at de som bor i blokkene flyttet inn relativt nylig. Ved å velge et nytt boligkompleks som utgangspunkt for denne studien kan man finne ut av motiver for valg av bosted og reisevaner. Dette skaper et godt grunnlag for å se på mobilitet og reisevaner i et kollektivknutepunkt og hvordan disse korrelerer med målene Oslo og Akershus har satt seg for regionen og Ås som lokalsamfunn.

På den måten kan man si at denne oppgaven også etterprøver plan. Jeg ser på myndighetenes mål for området og hvordan de ønsker å nå målene. Ved å sammenligne reisevaner med mål i trafikkplanlegging og miljø kan man se om tiltakene satt inn samsvarer med målene som er satt.

Hvorfor reiser vi?

Å reise er en forutsetning for å kunne delta i samfunnslivet (Hjorthol 2012). Reisene har blitt lenger enn tidligere. Dette skyldes at arbeid, hjem og andre aktiviteter som tidligere lå i nabolaget, nå er spredt utover et større geografisk område. Dette gjelder særlig for de store byområdene (ibid.).

Forenklet kan man dele inn grunnene til å reise i tre:

1. Fordi vi må
2. Fordi vi kan
3. Fordi vi har lyst

I følge Hjorthol (2012) krever organiseringen av samfunnet, både romlig og tidsmessig, transport. Både skole og arbeid er som regel bundet romlig og tidsmessig, det samme er organiserte fritidsaktiviteter. Med hjemmet som et gitt utgangspunkt for mange reiser vil dette til sammen påvirke reiselengde og hvordan man velger å utføre den. I tillegg må man forholde seg til åpningstider til butikker og servicefunksjoner som for eksempel postkontor og bibliotek. Andre reiser igjen er avhenger av årstider og personlige preferanser. Både individuelle ressurser, som økonomi og transportressurser, og samfunnsmessige ressurser, som transporttilbud og infrastruktur, gjør det mulig å transportere seg rundt. Til sist reiser vi for opplevelsens skyld og ønsket om variasjon i hverdagen, gjerne i forbindelse med fritid og ferie. Hvor og hvordan man reiser er identitetsskapende og gir signaler ut om hvem vi ønsker å være (Hjorthol 2012).

1.3 Oppbygging av oppgaven

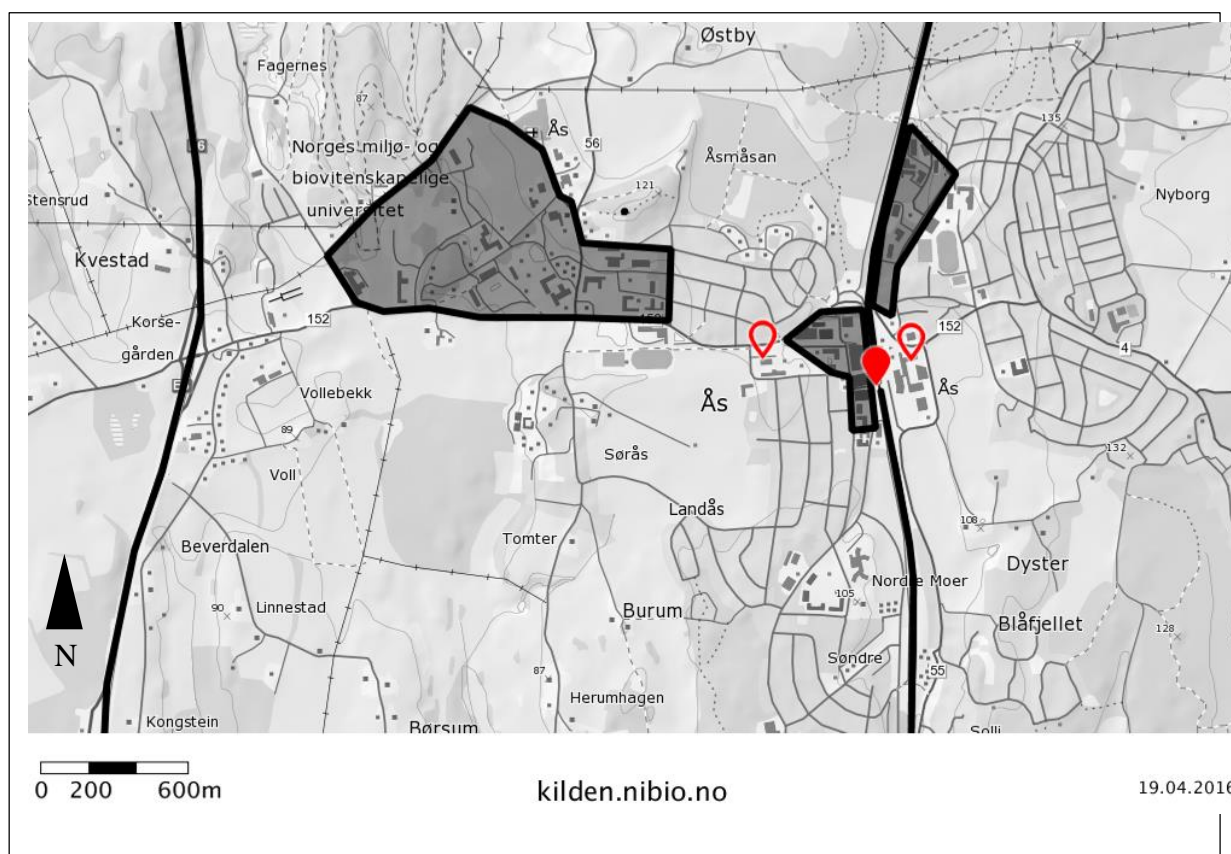
Oppgaven er delt inn i 7 kapitler. Første kapittel presenterer problemstillingen for oppgaven og hvorfor det er interessant å studere dette. Det blir gjort rede for metodebruk i kapittel 2. Videre i kapittel 3 blir det teoretiske rammeverket lagt fram, før de undersøkte planene og transportmulighetene i området blir lagt fram i kapittel 4. Kapittel 5 tar for seg dataene samlet inn for denne oppgaven gjennom oppsatte hypoteser. Kapittel 6 er analysedelen før konklusjonen kommer i kapittel 7.

2 Metode

2.1 Hvorfor velge Ås som case

Utviklingen i Ås gjøres på bakgrunn av argumenter om at knutepunktutvikling skal skape et kollektivbasert reisemønster. Hvordan dette kommer til uttrykk i form av reisevaner til innflyttere er en måte å se på vellykketheten til planene for området.

Ås er et interessant case av ulike årsaker. Som et ledd i utviklingen av Akershus skal 80-90 % av befolkningsøkningen gjøres innenfor gitte satsningsområder, hvor Ås er utpekt til å være en av disse. Det er lite kollektivtilbud i området, med togforbindelse nord-sør én gang i timen, samt en lokalbuss mellom Drøbak og Ski. Det gjør det spennende å se hvordan dette påvirker transportvalg for innflyttede. De røde avmerkingene viser busstopp og jernbanestasjonen. Både universitetet og industriområdet nord for sentrum gir arbeidsplasser i Ås, men de ligger 1-2 km unna togstasjon, noe som er langt over den anbefalte gangavstanden på 750 meter, se kart 1.



Kart 1: Oversikt av Ås og sentrale funksjoner. Universitetet, sentrum og industriområde uthevet. Bus- og togstopp i rødt.

På bakgrunn av intensivering i arealutnyttelsen i sentrum, skal knutepunktutviklingen i Ås sentrum undersøkes nærmere, ved å se om reisevanene til de innflyttede stemmer overens med målene i arealplanleggingen lokalt og regionalt.

Utbyggingen og transformasjonen i Ås sentrum de siste årene kan ses som en konsekvens av ønsket om en mer konsentrert utbygging. Kommunen har en høy andel eneboliger og småhus, og kan med en mer konsentrert utbygging av nye leiligheter i sentrumsområdet av Ås, både få et mer variert boligtilbud, samtidig som kundegrunnlaget til kollektivtransport, butikker og servicefunksjoner blir større. Om kommunens ønsker for beboernes handlingsmønster stemmer overens med hva de faktisk gjør er det verd å undersøke.

Befolkningsveksten som følger med transformasjonen Ås gjennomgår, gjør det interessant å kikke nærmere på stedet. Ny bebyggelse de siste årene, slik som Ås kvartal og transformasjon som for eksempel Hotellkvartalet, gjør det spennende å se i hvilken retning Ås er på vei og hvilke konsekvenser det får for reisevanene til innflytterne.

Ås er et lite kollektivknutepunkt med lokaltog og bussforbindelser i Akershus. Fra Ås stasjon har L21 avgang én gang i timen, to i rushtrafikken om morgenen og ettermiddagen. Endret bussforbindelse gjør at man må gå lenger enn tidligere for å ta bussen. Lokalbussen går til Korsegården, hvor det går an å bytte til regionbusser. Kommunen ønsker at en høyere del av trafikken skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Spørsmålet da blir om kollektivtilbudet er godt nok til å kunne ta en større del, eller om befolkningen velger andre måter å komme seg rundt selv om togstasjonen ligger nær boligen.

Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU) gjør Ås annerledes enn andre småsteder rundt om i hovedstadsregionen. Universitetet som holder til både på Ås og i Oslo, har til sammen 5200 studenter og 1700 ansatte. Flestparten av disse holder til på Ås. Dette gjør at, til tross for at Ås er lite, så er det en høy andel kunnskapsintensive arbeidsplasser.

2.2 Case-studie

Da jeg startet å jobbe med dette prosjektet falt det naturlig å benytte case-studie. Dette fordi jeg ønsket å gå i dybden på et tema innenfor et avgrenset område for å undersøke reisevaner for mennesker som har valgt å bosette seg i et kollektivknutepunkt. Å se på ett sted som har utviklet seg på grunn av beliggenhet er en fin måte å etterprøve om de opprinnelige målene

for valg av strategi er tilstede i resultatet. Reiser innebærer en forflytning fra et fysisk sted til et annet. Derfor er case hvor man ser mange reiser ut fra samme utgangspunkt en fin ting.

En case-studie er en intensiv undersøkelse av en enhet med formål om å forstå en større klasse av lignende enheter (Gerring, 2004: 342 i: Hay 2010: 81). Når man snakker om case-studier viser man at det dreier seg om én eller få enheter med mange variabler som man videre går i dybden på (Andersen 1997). Dette er både styrken og svakheten ved denne type studier.

Den store datamengden man tilegner seg gjennom case studier kan ses på som en negativ utfordring. Man får inn store mengder data som er spesifisert til ett enkelt tilfelle og dette kan det være vanskelig å systematisere og tolke. Hvordan skal man kunne se det større bildet? På den annen side gir et stort datamateriale muligheter til å gå i dybden og se variasjoner innenfor et lite område.

Et av de største hindrene til case-studier har vært antagelsen om at man ikke kan generalisere funnene man får gjennom dem (Andersen 1997). Case-studier er stedsspesifikke, men ved å koble teori med empiri kan også denne type studier generalisere over sine funn (Flyvbjerg 2004).

Det er mye overlapp mellom kvalitativ forskning og case-studier, men de er allikevel ikke det samme. Heller kan man se på case-studie som en forskningstilnærming som kan være i hovedsak kvalitativ eller i hovedsak kvantitativ eller en blanding av begge (Hay 2010).

2.2.1 Kvalitativ og kvantitativ metode

Den kvalitative metoden fokuserer på meninger rundt opplevelser og erfaringer folk som inngår i studien har. I dette tilfellet kan dette være relevant for å finne ut hvilke motiver man har for å flytte fra et sted til et annet.

Kvantitativ metode inngår naturlig når man skriver oppgave om reisevaner. Sted og stedsstruktur er kvantitativ. Selv om beboerne kan ha ulike opplevelser og erfaringer av stedet, vil bystrukturen fortsatt kunne kvantifiseres. Dette gjelder alt fra bosettingsmønster, bebyggelsesstruktur, gate- og veistruktur og annen infrastruktur som jernbanen. Selve reisingen er også kvantitativ.

2.2.2 Intervju

I arbeidet med dette prosjektet falt det seg naturlig å bruke intervju som metodeform. Denne metodeformen har blitt brukt for å direkte skaffe viktig informasjon til oppgaven. For å faktisk få vite hva innbyggerne foretar seg er det nødvendig å spørre direkte. Ved å intervju mennesker som har valgt å bosette seg i Ås sentrum og se på deres reisevaner er det mulig å finne noen fellesnevnerer for dem.

Intervju er en datasamlingsmetode som kjennetegnes ved at informasjonen man samler er muntlig. Hva man spør om og hvordan kan være satt opp på ulike måter. I mitt tilfelle var et strukturert intervju mest nærliggende. Dette innebærer at man har spørsmålene klare på forhånd i en intervjuguide, og at man stiller dem i samme rekkefølge og på samme måte til alle. Det gir et godt sammenligningsgrunnlag. Allikevel var det ikke alt som gikk i samme rekkefølge. Ved å svare på et spørsmål kom informantene på noe annet de trodde jeg ville vite og startet å fortelle om noe jeg hadde tenkt å spørre om senere. Intervjuene ga både kvalitative og kvantitative data. Semistrukturert intervju ble brukt på slutten av hvert intervju. Da ble spørsmålene gjennomgått på nytt for å prøve å tette hull i svarene, samtidig som det ble åpnet opp om det var noe mer de ønsket å fortelle.

Intervju er en fin måte å få fram kunnskap om meninger og erfaringer. Man finner også ut hva som er relevant for informanten og får dermed svar på spørsmål man tidligere ikke visste man hadde. Dette kan være med på å avdekke dypere holdninger hos informantene og det er enklere å forstå hva de vektlegger som viktig og uviktig. Mye av dataene jeg tilegnet meg gjennom intervjuene kunne jeg også fått gjennom en spørreundersøkelse, men det er en større sannsynlighet for å få konkrete og ærlige svar ved å bruke intervju som metode, i tillegg til at personlige opplevelser og erfaringer kommer tydeligere fram. All informasjonen gjør intervju til en tidkrevende metode. I tillegg kan svarene man får være sprikende og gjøre analyse og tolkning av data komplisert.

Dataene i denne oppgaven er følgelig ikke ordinær statistikk, men informasjon samlet inn for å se på reisevanene i Ås sentrum. Gjennom svarene jeg har fått i intervjuene, håper jeg å kunne belyse hvorfor eller hvorfor ikke Ås sentrum er attraktivt å flytte til, både i seg selv og som et sted å starte kollektivreisen, og hvor enkelt eller vanskelig og attraktivt det er å komme seg rundt overalt man ønsker ved hjelp av ulike transportmidler.

2.2.3 Intervjuguide

Det er lagd en intervjuguide til denne oppgaven. Den er et viktig redskap som jeg har for å styre samtalen og disponere tiden best mulig. Den har vært lik for alle intervjuene og er lagt ved som vedlegg 1. Gjennom intervjuguiden kan det ses hvilke temaer som er tatt opp og hvilke spørsmål som er stilt for å få svar på problemstillingen. En oppsummering av hovedspørsmål har blitt sendt til informantene på forhånd. Dette både for at de skal kunne forberede seg, men også som en måte å vise at det jeg skal stille spørsmål om er ufarlig og noe det er enkelt å svare på. På den måten håper jeg det er flere som har sagt ja til å la seg intervju.

Intervjuguiden har vært detaljert utformet, dette for å få en sammenligningsgrunnlag på spørsmålene som er stilt, slik at de lettere kan brukes i analysen. Ved å ha spesifikke spørsmål vil svarene enklere kunne kvantifiseres, noe som kan være nyttig når det er snakk om vaner for et større utvalg.

2.3 Forskerens rolle

Når man samler informasjon gjennom intervjuer er det viktig at spørsmålene man stiller ikke farges av egne meninger. Det er ikke ønskelig å lede svarene dit man ønsker seg. Formålet med intervjuet er ikke å overbevise noen om å mene det samme som deg, men å avdekke holdninger, meninger og erfaringer hos informantene. Derfor er det viktig med objektive spørsmål som igjen forhåpentligvis vil gi ærlige og gode svar.

Det er viktig å forholde seg til personvern når man holder på med intervjuer. På grunn av intervjuene i denne masteroppgaven har det vært nødvendig å melde den inn til Norsk Samfunnsvitenskapelig Datatjeneste (NSD). Der har jeg beskrevet hva oppgaven går ut på, hva og hvem jeg skal intervjuer og hva de skal svare på. Jeg har også oppgitt hvordan jeg skal finne fram til de jeg ønsker å intervjuer og hvordan jeg vil gi den informasjonen man er pålagt av NSD.

Jeg har anonymisert intervjuobjektene i oppgaven. Allikevel er den geografiske avgrensningen til de intervjuede såpass liten og andelen som valgte å være med på undersøkelsen såpass stor at det kan være mulig å gjenkjenne noen.

2.4 Produksjon av data

Intervjuene ble gjennomført i perioden 10. til 21. januar 2016. Intervjuobjektene ble valgt ut på bakgrunn av bosted. Alle jeg snakket med bodde i leiligheter i Hotellkvartalet i Ås sentrum med byggeår i 2013. Dette gjør det mulig – selv om det er lite sannsynlig – å spore tilbake til personer, selv om ingen er nevnt med navn i denne avhandlingen.

Jeg valgte strukturerte intervjuer til denne undersøkelsen. Jeg stilte de samme spørsmålene til alle. Unntaket var bilrelaterte spørsmål til de som ikke disponerte bil og jobbrelaterte spørsmål til pensjonister.

Spørsmålene jeg hadde forberedt til intervjuene var ment å gi sammenligningsgrunnlag for videre analyse og tolkning. Det var derfor viktig å stille de samme spørsmålene til flere personer for å se hvilke variasjoner som finnes i et så lite geografisk område. Intervjuene ble gjennomført med ett intervjuobjekt av gangen ansikt til ansikt. Der det bodde flere i samme leilighet som var interessant å få opplysninger fra ble flere intervjuet samtidig. Med unntak av spørsmålet om mengde bilkjøring per år og om man var student/i jobb/pensjonist, ble det ikke gitt svaralternativer til spørsmålene. Når det blir oppgitt senere i oppgaven at et antall av de spurte mente en ting, refererer det kun til de som eksplisitt sa dette. Det betyr ikke at det ikke er flere som mener det samme.

I tillegg til intervjuer har offentlige dokumenter og statistikk vært viktige kilder til data. Det har vært viktig å bruke pålitelige kilder for å sikre validiteten til oppgaven. Det er skrevet en del om utvikling av Oslo-regionen i media, og spesielt i etterkant av vedtak av ny Plan for areal og transport i Oslo og Akershus har det blusset opp igjen.

2.5 Etiske vurderinger ved intervjuer

Jeg har først tatt kontakt med intervjuobjektene gjennom brev i postkassa. Siden utvalget ble gjort på grunnlag av bostedsadresse var dette den beste løsningen. Videre oppsøkte jeg beboerne for å avtale et eventuelt intervju. For en del passet det å gjøre det med en gang, mens andre gjerne ville at jeg skulle komme tilbake på et annet tidspunkt. Alle intervjuene, utenom ett, ble foretatt hjemme hos informantene.

Lydopptak ble ikke brukt da intervjuene ble gjennomført. Dette er et bevisst valg som først og fremst bunner i at mange av opplysningene som kommer fram i intervjuet er av en kvantitativ

art. Dette gjør det lett å skrive ned. Det som har vært av kvalitativ data har det vært mulig å skrive ned for hånd, for så å få informant til å se over at det som står der er riktig. Et annet hensyn er at å transkribere 31 intervjuer ville tatt mange arbeidstimer som jeg på denne måten har kunnet bruke til å komme meg videre i arbeidet med oppgaven.

Informantene har blitt anonymisert av hensyn til personvern.

2.6 Tolkning og analyse

De innsamlede dataene gjennom intervjuene utgjør et råmateriale som gjør det mulig å finne likheter og ulikheter mellom intervjuobjektene svar. For å kunne analysere svarene ble det valgt en fremgangsmåte der svarene ble systematisert og presentert gjennom hypoteser for caseområdet, hvor hypotesene enten ble bekreftet eller avkreftet. Videre ble svarene hypotesene ga tatt videre til analysedelen hvor beboernes reisemønster blir satt opp mot kommunale og regionale planer for både å se hvorfor de reiser slik de gjør og hvorfor beboerne ikke reiser på alle områder slik planen ønsker.

Intervju → Hypotese → Analyse → Konklusjon

2.7 Reliabilitet og validitet

Et viktig spørsmål å stille seg for å teste påliteligheten til kvalitative studier er: Hvis en annen hadde utført akkurat samme studie, ville svarene blitt de samme? Fullstendig nøytralitet eksisterer ikke, men det er viktig å være bevisst sin egen påvirkning. I denne oppgaven hadde jeg noen forutanelser om hva informantene kom til å svare. Det var allikevel ikke av en slik karakter at jeg vil si at jeg påvirket dem i en retning med svarene. Det at mange av spørsmålene er kvantitative gjør også dette punktet sterkere. Det er vanskelig å påvirke noen til å mene de har brukt bil mer enn før. Det er noe man vet godt selv og som jeg som intervjuer ikke endrer selv med en forutanelse eller ledende spørsmål. Allikevel kan spørsmålet om turer de tok utenom jobb og handel trekkes fram. Dette var noe mange strevde med å besvare. Flere mente de ikke var ute mer enn en gang i uka, men etter å ha fått tenkt seg

mer om og skjønt at mer enn det å faktisk gå seg en tur teller, og ved at jeg ramset opp muligheter (cafe, restaurant, kino, biblioteket osv.) kom de på flere.

I mitt arbeid intervjuet jeg 31 ulike personer. En utfordring med en studie som er i denne størrelsen er å få representativitet. Jeg kan ikke styre hvem som vil intervjues og ikke. Det kan dermed hende at noen grupper er under- og overrepresentert i denne studien. For eksempel var det enkelt for pensjonistene å finne tid til meg, mens hos den yngre delen av befolkningen måtte jeg prøve flere ganger før jeg fikk tak i dem. Det er 52 leiligheter i blokkene jeg besøkte. Jeg har prøvd å komme i kontakt med alle. Jeg har ringt på alle leiligheter. Der jeg ikke har fått svar har jeg prøvd på minst tre forskjellige dager. Det var problemer med ringeklokka i den ene oppgangen. Dette førte til at jeg kun banket på to ganger hos de jeg ikke fikk tak i i den oppgangen.

Siden noen ikke valgte å være med i undersøkelsen og jeg ikke fikk tak i noen, kan det være en skjevhet i datamaterialet. Med tanke på oppgavens overførbarhet, vil jeg si at den er generaliserbar til en viss grad. På den ene siden er det kun ett case, men til gjengjeld er det ikke stedspesifikke funksjoner som bare finnes på Ås som gjør at informantene valgte å bo akkurat her. Mye kan overføres til andre tettsteder i samme situasjon. Det som taler mot dette er at utvalget ikke er spesielt stort. For en mer nøyaktig studie måtte man ha innhentet informasjon fra flere. Det var det ikke rom for i denne 30-poengsoppgaven.

3 Teori

Teorikapittelet skal skape grunnlaget for hypotesene som settes fram i kapittel 5 over tre ulike temaer, leilighetsforsyningen i Ås, den lokale tilknytningen og den regionale tilknytningen. Dette gjøre ved å se på boligpolitikk og arealbruk, kompakt bybegrepet og sentraliseringsteori.

3.1 Boligpolitikk og arealbruk

For å belyse dagens boligsituasjon, er det nyttig å se hvordan det offentlige rolle innen byutvikling, da særlig innenfor bolig, i stor grad har endret posisjon. Det vil derfor nedenfor gjøres kort rede for rammevilkår for boligproduksjon og kommunal praksis fra etterkrigstiden og til i dag.

Historisk utvikling fra etterkrigstiden

Byutviklingen og planleggingen i etterkrigstida var preget av andre hensyn og prioriteringer enn i dag. Det var et stort behov og viktig for flere boliger og mye ble spesielt tilrettelagt for effektiv og rasjonell produksjon av boliger, gjennom finansieringsordninger og boliglån i Husbanken. Det var et tverrpolitisk ønske om å begrense bokostnadene og dette ga kommunene en fremtredende rolle i tomtepolitikken. En annen grunn for at politikken var utformet slik, var at økte samfunnsskapt arealverdier skulle tilfalle samfunnet og ikke tomteeier. Dette kunne for eksempel sees i kommunes fritak fra krav om konsesjon ved erverv av grunn i områder hvor det ikke var regulert til boligformål (Nordahl 2012).

I følge Nordahl (Nordahl 2012) hvilte boligpolitikken på tre ben; offentlig myndigheters fortrinn på tomtemarkedet, finansieringspolitikk med subsidierte lån til oppføring av bolig og prisregulering på omsetting av disse boligene. Kun det første punktet er interessant for denne oppgaven.

Kommunen ervervet utmarksarealer og innlemmet dem i kommuneplanen og som videre ble utviklet til boligutbygging. Kommunene sto for teknisk infrastruktur, mens selve tomtene ble solgt til selvkostpris til byggefirmaer og boligbyggerlag. Tilretteleggingen for boligbygging

rettet seg ikke mot sentrale byområder, men mot de åpne arealene rundt. Konsekvensen av dette ble byspredning. I Ås ble det i perioden 1946-1980 bygd tre ganger så mange småhus som blokkleiligheter, henholdsvis 2752 småhus, og 948 blokkleiligheter, se tabell 2.

Utviklingen etter frislippet av boligmarkedet og prissvingningene som kom i 1988, fikk forholdsvis store følger for kommunal styring av utbyggingsmønster. Dette gjaldt spesielt en sterk reduksjon av muligheten for å bruke virkemidler innen eiendomsregimet for å kontrollere utviklingene av byggesonen. Kommunenes minskede interesse av å benytte disse virkemidlene kan skyldes flere forhold.

Nordahl (Nordahl 2012) hevder at kommunenes engasjement i tomtepolitikken ble sterkt nedtonet etter at tomteselskaper brant inne med ferdig tilrettelagte tomter som de ikke fikk solgt. Også fra statlige side, ved Kommunal- og regionaldepartementet, var det ikke lenger etterspørsel etter boligbyggeprogrammer og kommunenes tomtereserver ble ikke lenger viet noe særlig oppmerksomhet. På omtrent samme tid ble det innført nye lover som regulerer boligmarkedet, Avhendingslova (1992), Bustadoppføringslova (1997) og senere Eiendomsmeglingsloven (2007). Disse lovene skal sammen regulere byggers, selgers og kjøpers forpliktelser ved transaksjoner på boligmarkedet og bidra til at boliginvesteringer blir gjort trygt og sikkert.

Også den kommunale planleggingen ble påvirket av dereguleringene, ikke minst med ny Plan- og bygningslov i 1985. Da forsvant det kommersielle poenget med å prioritere detaljplanlegging. Siden kommunene ikke eide eller ervervet kommunale arealer for utbygging mistet de også motiv for detaljplanlegging for å erverve eller videregjøre egen grunn. Kommunen beholdt fortsatt ansvaret for den overordnede planleggingen, men selve tomteutviklingen og detaljplanleggingen ble overført til private aktører (Nordahl 2012).

Hvis kostnadene for å oppføre en bolig er høyere enn markedsprisen, vil ikke utbygger gjennomføre prosjektet (Nordahl 2012). Dette kan forklare nedgangen i boligbygging som skjedde etter prisfallet på 1990-tallet.

Utover 2000-tallet tok boligbyggingen seg opp for alvor. På samme tid ble den nasjonale boligpolitikken mer fokusert på miljø, med vekt på blant annet samordnet areal- og transportplanlegging (Nordahl 2015). Dette ser vi igjen i dag i for eksempel Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (2015).

I dag

Boligpolitikken er et samspill mellom staten, kommunene og private aktører. Staten legger rammene som kommunen kan utføre sin politikk innenfor, mens de private aktørene planlegger sine boligprosjekt på tomter som de selv har skaffet og som kommunen har godkjent detaljplanene for (Nordahl 2012).

Boligprisvekst og sterk befolkningsvekst er elementer også i dagens boligpolitiske diskusjon. En bekymring i boligpolitikken i dag er et økende misforholdet mellom befolkningssammensetningen og boligmassen. Befolkningsveksten, endringen i befolkningssammensetningen med stadig flere små husstander og tilflytningen til de største byene tyder på at det er behov for å betydelig øke antallet boliger og yrkesbygg i norske byer framover (Næss 2013). Boligmassen endrer seg langsommere enn befolkningen. Det blir stadig flere eldre og flere som bor alene og flere som bor i byer og tettsteder. I 2011 var det 2,3 millioner boliger i Norge, hvor størstedelen var eneboliger, men andelen leiligheter er økende. Selv om det bygges mellom 20 000 og 30 000 nye boliger hvert år og en betydelig andel av disse er boliger i leilighetsbygg, holder ikke nybyggingen av boliger tritt med befolkningsveksten. Spesielt i urbane strøk er dette et problem (Nordahl 2012). Endringen i befolkningssammensetningen betyr samtidig at det neppe er flere eneboliger det er behov for. Denne endringen gjør det også utfordrende å se sammenhengen mellom befolkningsvekst og behov for nybygging av boliger. Hvis markedet styrer nybyggingen blir det viktig å bygge det folk vil ha på steder hvor de ønsker å bo. Dette ser man igjen i hva som blir bygd i Ås. Fra 2001-2010 ble det satset mer på blokkleiligheter enn det har blitt gjort de siste 20 årene, se tabell 2.

Et annet problem som har økt de siste årene er vanskeligheten for nyetablerte å komme seg inn i boligmarkedet på grunn av de høye boligprisene. Dette gjelder spesielt de husholdene med liten økonomi. Som et resultat av dette har låneopptaket økt. I 2011 viste en boliglansundersøkelse foretatt av Finanstilsynet at nesten 38 % av nye boliglån lå på mer enn 90 % av boligens verdi (Nordahl 2012). Dette gjør boligkjøpere utsatt. Om det kommer en renteøkning eller husholdet mister en inntekt, kan man fort få betalingsproblemer. Dette er et argument for at de med mest egenkapital få oppfylt sitt ønske først.

3.2 Flyttekjedemekanismer

Flyttekjeder kan forklare tilgangen til ulike boliger i et marked. I Ås sitt tilfelle, hvor det er en stor andel eneboliger, kan det å bygge noen få leiligheter få større ringvirkninger enn kun de leilighetene i seg selv.

Flyttekjedemekanismer er en alternativ tilnærming til boligøkonomiske teorier.

Flyttekjedemekanismer tar utgangspunkt i at mulige flyttevalg i et boligmarked er avgrenset av tilgjengelige boliger (Medby & Barlindhaug 2008). Det vil alltid være flere tilgjengelige boliger, enn nybygde boliger. Dette fordi det er flere måter enn nybygging en bolig kan bli tilgjengelig på.

Medby og Barlindhaug har gitt et praktisk eksempel på dette (2008): Man kan tenke seg at det bygges en ny enebolig i Asker. De som flytter inn i eneboligen, bodde tidligere i rekkehus i samme kommune. Rekkehuset selges til noen som tidligere bodde i en 3-roms leilighet på Sinsen. Denne boligen selges igjen til noen som tidligere bodde i en ett-roms leilighet på Sofienberg. Denne boligen igjen selges til noen som tidligere bodde utenfor Osloregionen. Dette eksempelet viser at én nybygd bolig kan skape fire nye muligheter på boligmarkedet, samtidig som ett nytt hushold har fått muligheten til å komme inn på eiemarkedet (Medby & Barlindhaug 2008:22).

To sentrale begreper i flyttekjedemodellene er vakanseskapende og vakanseabsorberende hendelser (Medby et al. 2003). En vakanseskapende hendelse skaper en ny mulighet på boligmarkedet. Dette kan skje ved nybygging, tomme boliger som blir bebodde, konvertering av annen eiendom til bolig, utflytting, dødsfall eller dannelsen av husholdninger. En vakanseabsorberende hendelse derimot, bruker en vakanse uten å skape en ny mulighet i markedet. Slike hendelser får flyttekjedene til å stoppe opp. Dette kan skje ved at ett hushold blir til to, innflytting fra annet boligmarked, sammenslåing av boliger eller at noen velger å beholde begge boligene (Medby & Barlindhaug 2008).

Høy innflytting til Oslo de senere årene, tross få nybygde boliger, kan dermed forklares av flyttekjeder. Flyttekjeder bidrar til høyere mobilitet i boligmarkedet gjennom vakanseskapende hendelser (Medby et al. 2003). På slutten av 1980-tallet ble det gjort en analyse av boligmarkedet i Oslo ved hjelp av flyttekjedemodeller (Bysveen & Knutsen 1987). Da viste det seg at nybygging kun sto for en nidel av boligmarkedsmulighetene i Oslo. De

kom også fram til at nybygging skapte lengre flyttekjeder enn andre boliger og at større boliger skapte lengre flyttekjeder enn mindre boliger.

Flere boliger er det som skal til for å skape de levende stedene kommunene ønsker seg. Aldersgruppene over 50 år, som vil øke mest de neste tiårene, etterspør nye leiligheter. De fleste bor i dag i rekkehus og eneboliger som kan frigjøres til nye barnefamilier. Disse boligene ligger som regel mer sentralt enn det som bygges av nye boligfelt. Generasjonsutskiftingen gir påfyll av barn i eksisterende skolekretser, og er kommunaløkonomisk gunstig med hensyn til sosial infrastruktur, teknisk infrastruktur og transportinfrastruktur (Aarhaug & Nore 2015). Som det kommer fram senere i denne oppgaven stemmer dette godt overens med situasjonen i Ås hvor 2/3 av de intervjuede flyttet fra småhus.

3.3 Kompakt byutvikling

Byplanlegging ser på ulike måter den fysiske byen eller tettstedet kan utvikle seg. Et tettsted er definert som et sted med minst 200 innbyggere, under 50 meter mellom husene og med næringsstruktur (Thorsnæs 2013). En kompakt by kjennetegnes ved tett bebyggelse (fortetting) med klar grense mot omland, i urbane områder som er bundet sammen ved hjelp av offentlig transport, og hvor innbyggerne har kort avstand mellom bosted, arbeidsplasser og servicetilbud (OECD (2012:29) i Saglie 2015: 15). Dette kan gjøres på ulike måter: 1) transformasjon av gamle nærings- og industriområder til boligformål og arealeffektive servicenæringer; 2) intensivering av arealbruken ved for eksempel å fylle inn mellom eksisterende bebyggelse, øke utnyttelsen av eksisterende bebyggelse eller fradele tomter i spredt bebygde områder; 3) ekspandere ved å ta i bruk ubebygde områder til ny bebyggelse. De to første er med på å utvikle en kompakt by, mens det siste punktet kan være med på å fremme byspredning, eventuelt bygge ned åpne rom og grøntarealer inne i den eksisterende byen.

For å forstå kompakt byutvikling gir det mening å se hva det står i opposisjon til, nemlig desentralisering. Debatten om kompakt versus desentral utvikling har hovedsakelig handlet om kvalitetene ved urbant og ruralt liv (Breheny 2000). Historisk har det desentraliserte synet på arealutvikling de lengste historiske røttene.

Desentralistene hadde alle en ting til felles: hatet mot den industrielle byen, med forurensningen og sykdommene den førte med seg. Tankene om hvordan og hvorfor desentraliseringen skulle foregå var det derimot ikke like stor enighet om. Ebenezer Howard og Frank Lloyd Wright hadde to ulike løsninger på dette. Howards tankegang førte til at den desentraliserte arealutviklingen i storbritannia tok form som private filantropiske kontrollerte enheter, som hadde det til felles at de ønsket å planlegge for sunne og effektive omgivelser, borte fra sykdom og forurensning i de industrialiserte byene (ibid.). Lloyd Wright på den annen side satte den amerikanske individualismen i sentrum og mente at en desentralisert utvikling av samfunnet ville være den beste måten å kunne leve så fritt som mulig i den moderne verden. Ved å ta i bruk ny teknologi slik som privatbilen, ville man kunne vinne individuell frihet på å desentralisere (Breheny 2000). Dette ser vi igjen i Norge med større spredning av bebyggelsen da bilen ble allemannseie (Nielsen & Strand 2013).

Kortere avstander i en kompakt by kan være med på å minske transportbehovet og er en av hovedfaktorene for å velge denne utbyggingsformen. Høy arealutnyttelse gjør at mer er i gå- og sykkelavstand. Dette gjør at flere når sine daglige gjøremål uten privatbil, som kan skape positive endringer for individuell livsstil. Flere muligheter innenfor korte avstander gjør det mulig å bruke kroppen mer når man skal fra ett sted til et annet, noe som kan bidra til å bedre folkehelsen (Hillmann 2000). Større befolkningstetthet gir også et større kundegrunnlag for kollektivtransporten, noe som igjen gjør det mulig å tilby et bedre kollektivtilbud. Et viktig argument for kompakt byutvikling er dermed at det minsker transportbehovet og begrenser utslipp av klimagasser i transportsektoren. Dette gjelder også for knutepunktutvikling.

Hvor fortettingen finner sted påvirker hvordan resultatet blir. Tradisjonelt var det sentrumsutvikling som ble ansett som viktig for regional og lokal utvikling, mens man i de senere årene har gått over til en mer polysentrisk fortettingsmodell, hvor knutepunkter er likeså viktige områder som sentrum av hovedbyen (Saglie 2015). I Oslo kan veksten allikevel karakteriseres som monosentrisk, da veksten er størst i sentrum. Den største forskjellen er at også veksten i områdene rundt skal bli mer konsentrert til knutepunkt rundt Oslo. Dette vises blant annet gjennom Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus som legger opp til at 80-90 % av befolkningsveksten i Akershus skal legges til utvalgte vekstsentre (Plansamarbeidet 2015). Den polysentriske utviklingen gjelder først og fremst den fysiske utviklingen, funksjonalistisk dominerer fortsatt arbeidsplassene i Oslo.

Breheny (2000) har en skeptisk holdning til sentralisert byutvikling og legger fram fire hovedpunkter som problematiserer den positive holdningen til denne type utvikling: 1)

sannsynligheten for at det blir så miljøvennlig som det blir påstått; 2) usannsynligheten for at man klarer å stoppe desentraliseringen som foregår; 3) man vil måtte ta i bruk ubebygde områder uansett; 4) høyere tetthet vil lite trolig føre med seg den høye livskvaliteten sentralistene lover.

I en undersøkelse av konsekvensene av fortetting i Steinkjer viste det seg at fortetting både kan føre til kortere avstander mellom funksjoner, minske transportbehovet og bevare uutbygde verdier, men at det også kunne føre til det omvendte (Skjeggedal et al. 2003). I undersøkelsen ble det konkludert med at dette er et empirisk spørsmål som må avklares i hvert enkelt tilfelle og som ikke kan fastlegges teoretisk en gang for alle. Fortetting kan være bra, men det er ikke ensbetydende med bærekraftig byutvikling (ibid.). Fortetting må ses i sammenheng med stedet og tiden det utføres og ikke brukes som en universell løsning.

Hjorthol (2012) er på den annen side mer positiv til urbaniseringsprosessen. Hun mener det er en interesse for å «forenkle» hverdagslivet med mer urbane levemåter. Avstand mellom bolig og arbeid kan være relativt kort og det er gode muligheter for å gå og sykle til andre aktiviteter. Man har alt man trenger tilgjengelig i kort avstand fra boligen, og dette mener hun er en attraktiv levemåte.

En undersøkelse gjort om Storbritannias energisparing ved kompakt byutvikling satt opp mot en videreføring av desentralisering slik den har vært de siste 30 årene (Breheny 1995b referert i Breheny 2000) viste at man ved å planlegge kompakt kun sparte 2,5% energi i transportsektoren. Han mener dette ikke er nok. Det er fordeler med sentralisering, men ifølge Breheny holder de ikke mål. Den lokale «smerten» man blir påført ved en slik planlegging, blir ikke veid opp i vinningen man får av energibesparelse og kortere reiseveier (Breheny 2000).

I Storbritannia fortsetter desentraliseringstrenden. Bortsett fra moderne områder sentralt, er det drømmen om god plass i rurale strøk som tiltrekker mange mennesker (Breheny 2000). Han påstår videre at dette er et livsstilvalg man vanskelig kan planlegge seg ut av med det første. I Norge derimot er veksten størst i tettstedene og dermed fungerer ikke dette argumentet mot kompakt utvikling (SSB 2015). Tettstedsarealet økte med 11 km² i løpet av 2014, noe som er en økning på 0,5 prosent. Det er riktignok ulikheter mellom Norge og Storbritannia som gjør det utfordrende å sammenligne trendene i disse landene. Norges tettsteder er trolig som rurale å regne jevnt over når de sammenlignes med Storbritannia. Veksten i tettstedsarealet i løpet av 2013 var på 20 km². Den reduserte veksten i

tettstedsarealet har ført til økt fortetting, og viser at det går mot en mindre spredt utvikling i Norge. I Ås sitt tilfelle er antall personer pr km² tettstedsareal lav, men man kan se en tendens til økt fortetting de siste årene, se tabell 1.

Når det kommer til å bygge på ubebygde grunn gjelder dette både i ytterkant av by, men også nedbygging av grøntarealer i urbane områder. Med en befolkningsøkning vil man måtte bygge mer. Nedbygging av grøntarealene henger også sammen med det fjerde punktet til Breheny, nemlig livskvaliteten i kompakte urbane områder. Allikevel kan tettheten bringe med seg noen positive sider også.

Tette og funksjonsblandete byer sikrer et levende og mangfoldig bymiljø. Funksjonsblanding innebærer at ulike arealformål kombineres, som bolig, næring, service og offentlige formål. Dette skaper nye sosiale arenaer og møteplasser og muligheten til å gå og sykle til daglige gjøremål. En konsentrert befolkning er også med på å sikre kundegrunnlaget til lokale bedrifter (Saglie 2015). Nye boliger kan bygges tett og sentralt. Det endrer ikke det faktum at store boligfelt med allerede eksisterende spredt bebyggelse fortsatt ligger rundt. Der er befolkningstettheten lav og gjør det vanskelig å få stort nok kundegrunnlag til at butikker og tjenester kan være i gå- og sykkelavstand.

Allikevel er det kompakt byutvikling myndighetene rundt om i verden ønsker. Dette ser man igjen i offentlige dokumenter også her hjemme. Både nasjonale forventninger (moderniseringsdepartementet 2015), regional areal og transportplan (Plansamarbeidet 2015) og kommuneplanen til Ås kommune (2015) snakker om kompakt utvikling som veien å gå.

3.3.1 Knutepunktutvikling

Det er to grunnleggende måter man kan oppnå tilgjengelighet på, og knutepunktutvikling forsøker å gi begge: nærhet og mobilitet (Næss 2013). Nærhet fås ved å bygge slik at flest mulig får et stort utvalg av jobbmuligheter, butikker fritidsaktiviteter osv. i nærhet til boligen. Økte reiselengder kan imøtekommes med raskere transportmuligheter.

Transit-oriented development (TOD), som på norsk kan oversettes til kollektivbasert utvikling, er en urban planleggingsstrategi, som fokuserer på utvikling av områder rundt kollektivknutepunkt (Tennøy et al. 2013). Dette kan for eksempel være boligbygging rundt jernbanestopp, fortetting ved knutepunkt eller utvikling av nabolag med tett boligstruktur, service og næring ikke for langt fra knutepunktet og hvor det er godt tilrettelagt for

fotgjengere (Chatman 2013). Et av målene for TOD er å minimere nødvendigheten av privatbilen og oppfordre til bruk av miljøvennlige framkomstmetoder.

Dette kan ses i sammenheng med knutepunktutviklingen som foregår i Osloregionen (Plansamarbeidet 2015). Knutepunktutvikling er en form for kompakt byutvikling som satser på høy arealutnyttelse i ulike knutepunkt i tilknytning til en større by. Ved å ikke bygge for tett i sentrum, er det mulig å bevare grøntstrukturer, samtidig som man kan fokusere på høy arealutnyttelse andre steder i relasjon til sentrum. Dette kan ses i motsetning til spredt byutvikling hvor avstandene blir større, arealutnyttelsen lavere og kollektivdekningen dårligere. Ved knutepunktutvikling vil reiselengde bli lenger siden avstander mellom steder er lenger og dermed vil transportbehovet også øke. En måte å møte denne utfordringen på er å ha så mye som mulig av daglige tjenester i knutepunktet og god kollektivdekning inn til bysentrum.

En retning innenfor planlegging har vært å satse på samlokalisering av boliger, arbeidsplasser og servicefunksjoner i nabolagene. På den måten er det mulig å både bo, arbeide og benytte seg av daglige funksjoner i gå- og sykkelavstand til hverandre. Totalt sett vil reiseveien bli kortere ved at stedene man reiser til ligger nærmere hverandre geografisk. Dette kalles New Urbanism (Saglie 2015). Kritikken mot denne type planlegging ligger først og fremst i forestillingen om at befolkningen er villig til å si fra seg valgmulighetene og alltid velge det nærmeste alternativet. Spesielt gjelder dette arbeidsmarkedet. Det ville like fullt ha vært konkurranse om de lokale jobbene, samtidig som at spesialiserte arbeidsplasser ikke kan plasseres i utkanten av en by uten at det fører til et større transportomfang. Bygging i utkanten av en by gir også ofte mindre miljøvennlig transportfordeling. Kollektivtransporttilbudet er dårligere og bilframkommeligheten bedre enn i sentrale områder (Ibid.).

3.4 Sentralitet og boligmarkedet

Denne delen omhandler boligen og hvordan attraktiviteten påvirkes av plasseringen den har i forhold til arbeid, handel, infrastruktur og andre funksjoner. Dette skal være med på å belyse stedet Ås og tilknytningen Ås har til Oslo senere i oppgaven.

3.4.1 Sentralstedsteori

Ikke alle funksjoner kan finnes alle steder. De ulike rekkeviddene til funksjoner har dannet det historiske grunnlaget for utviklingen av et hierarki av sentre. Walter Christaller kom med sin sentralstedsteori i 1933. Forutsetninger for teorien var et flatt landskap uten historiske begrunnede bosettinger.

Ifølge teorien har ulike sentralstedsfunksjoner, forstått som tjenester, med ulik rekkevidde som dermed også bestemmer sentralstedets omland. Rekkevidden viser hvor tjenestene er økonomisk dominerende og påvirker valg av reisemål for tjenester, handel og rekreasjon. Jo større funksjonell styrke, desto større rekkevidde og desto større omland har også regionen. Teorien leder til at de største sentrene har flere og mer spesialiserte sentralfunksjoner, som universiteter, teater osv. Disse har en større rekkevidde som gjør at folk er villige til å reise lenger for å benytte seg av dem. Dette i motsetning til for eksempel dagligvarehandler, som har lav rekkevidde, og som er en type sentralfunksjon man praktisk talt finner over alt, både i store og små sentre. Dette skaper et hierarki mellom steder som er med på å betinge utviklingen av steder. Hvor langt man er villig til å dra for en funksjon kommer an på størrelsesordenen på funksjonen (Christaller 1966). Med denne tankegangen vil Ås være godt tilknyttet Oslo som er det senteret som står øverst i hierarkiet og med funksjoner Ås ikke kan tilby.

Å anta at alle aktører er rasjonelle er en måte å systematisere og klassifisere på. Men det er ikke slik i virkeligheten. Alle kan ikke være klar over alle muligheter som finnes der ute, samtidig som andre motiver en økonomisk gevinst kan være med på å bestemme en handling. Steder er også geografisk tilknyttet. Dette vises ved at ulike kvaliteter finnes ulike steder.

Ås har et begrenset vare- og tjenestetilbud. Det er flere ting som ikke finnes der, og som man må dra lenger for å få tak i. Dette gjelder spesielt spesialbutikker og kulturelle tilbud. I tillegg gjør NMBU Ås spesielt. De andre universitetene i Norge ligger til de største byene, mens NMBU er lokalisert blant jorder i et tettsted utenfor hovedstaden. Dette gir Ås et mer

spesialisert og kunnskapsintensivt arbeidsmarked enn man skulle tro om man vurderer det ut fra Christallers teori. I Norge har Oslo det høyeste nivået av sentralitet. Siden noen funksjoner kun finnes her fungerer resten av landet som omland.

SSB definerer sentralitet på en annen måte. Her er tilknytningen mellom steder av ulik størrelse viktigere. Definisjon ser på sentralitet som en kommunes geografiske beliggenhet sett i forhold til tettsteder av ulik størrelse (SSB 2016). Tettstedene deles i tre nivåer etter folketall og tilbud av funksjoner. Ås kommer her innenfor nivå 3, som er det mest sentrale kategorien, på grunn av sin nære tilknytning til Oslo. I Christallers teori vil Ås være et annenrangssenter på grunn av manglende sentralfunksjoner som kun Oslo har, mens for SSB er det nettopp nærheten til Oslo som gjør Ås til et sentralt sted.

Ås kommune har en egedekning av arbeidsplasser på 85- 95 % (Aarhaug & Nore 2015).

3.4.2 Boligmarkedet og monosentrisk teori

En bolig tilhører et geografisk område og kan ikke flyttes. Den er altså både immobil og varig. Boliger er også forskjellige og må derfor sees på som et heterogent gode. I teoretisk sammenheng kan man se på bolig som en vektor med objektive målbare attributter, der hver attributt representerer en egenskap ved boligen, som påvirker totalprisen. Boligprisen kan derfor ses på som en funksjon av antall attributter og verdien av disse. Prisen blir fastsatt av husholdningenes etterspørsel og produsentenes tilbud (Osland 2001).

Ifølge Osland (2001) kan boligattributter deles inn i to hovedkategorier. Kategori én er attributter knyttet til selve boligen. Dette kan for eksempel være boligareal og innredning. Den andre kategorien er attributter knyttet til lokaliseringen, som for eksempel avstandsvariabler, eksternaliteter og sosiale faktorer. Det er den andre kategorien med variabler som er relevant for denne oppgaven.

Lokaliseringsattributter er sett på som de viktigste når det kommer til den gjennomsnittlige prissetting av boliger. I mange tilfeller er det avstanden inn til det sentrale næringsdistriktet alene som står for en veldig stor del av variasjonene i boligprisene. Det er akkurat dette som de klassiske modellene (Alonso 1964; Hoyt 1939) forutså for en monosentrisk by (Chen & Hao 2008).

I den monosentriske teorien til Alonso (1964) for hvordan byer vokser har man et sentralt businessdistrikt som sentrum. Mennesker arbeider i dette sentrumet og bor i ulike avstander til

det. Jo lenger unna sentrum de jobber, desto høyere blir reisekostnadene. For å kompensere for reisekostnadene blir tomteprisene, og med dem boligprisene og leieprisene, lenger unna sentrum billigere. Er det fullt vil det bygges en ny ring i ytterkant av byen. Da vil reisekostnadene for de som bor her bli enda større og det gjør at eiendommene i sentrum kan bli enda dyrere, siden folk er villig til å reise lenger til å komme til sentrum. Modellen til Alonso var tilpasset byvekst utover åpne arealer med relativt konstant forhold mellom ulike typer byfunksjoner og betalingsvillighet for grunnareal.

Dette monosentriske utgangspunktet for Alonso har blitt kritisert senere for å ikke ta inn over seg andre typer byer som er romlig organisert på en annen måte (Bertaud 2002). Studier opp gjennom årene viser tydelig at ikke alle byer er monosentriske og at analysene man da gjør blir feil, hvis ikke oppbygningen er lik forutsetningene. Som figur 1 viser varierer reisemønsteret etter hvordan byen er organisert. Osloregionen for eksempel ønsker å utvikle seg i en mer polysentrisk retning; med et sterkt hovedsentrum med flere småsentrum som har god kollektivdekning rundt.

Fortetting og transformasjon gjør at det likevel bygges mye nytt, også sentralt, og på den måten kan prosessen med å legge til nye ringer ytterst stoppes eller forsinkes. Innflyttingen til Osloområdet er så stor at det både bygges sentralt og i randsonen rundt byen. Prisene stiger, men mindre enn om det bare hadde blitt bygget i randsonen. I perioder med høye boligpriser kan derfor en sentral tomt som kan utvikles eller transformeres til boliger gi høy avkastning (Barlindhaug & Nordahl 2005).

Infrastruktur kan være med på å redusere reiseavstanden mellom boligen og sentrum og på den måten gjøre det mer attraktivt å bo i periferien, noe som igjen kan få boligprisene i disse områdene til å øke (Chen & Hao 2008). Ås ligger landlig til, men er kun en halvtimes reise fra sentrum av hovedstaden, og har med de funksjonene og tilbudene som finnes, med den utviklingen som er planlagt, mulighet til å gjøre seg mer attraktiv for fremtiden.

4 Kontekst

4.1 Transport og arbeid

Ås er et lite kollektivknutepunkt med lokaltog og bussforbindelser i Akershus. Fra Ås stasjon har L21 avgang én gang i timen, to i rushtrafikken om morgenen og ettermiddagen (Ruter 2015). To matebusser kjører innom stasjonen, 535 og 536, som betjener områdene Garder/Kroer og Dyster/Eldor. Tidligere var det flere busser som kjørte innom stasjonen, men dette er endret for å spare tid på rutene. På busstoppet Ås vgs stopper flere busser. Dette gjelder de to overstående bussrutene i tillegg til en skolebuss og 510 som betjener området Drøbak/Ski/Bøleråsen. Denne går hvert kvarter. Som man kan se i kart 1 er det 3 km til nærmeste påkjørsel til E6 fra jernbanen i Ås. Det er mulig å kjøre bil på motorveien inn til Oslo på en halvtime.

Ås kommune har netto utpendling. I 2011 var det 3 105 personer som både bor og arbeider i Ås kommune. Samtidig var det 4 832 personer som innpendlet til Ås kommune, mens 5 786 personer pendlet ut av kommunen (SSB Statistikkbanken 2016d; 2016e).

Som sagt i kapittel 2.1 gjør NMBU Ås annerledes enn andre småsteder rundt om i hovedstadsregionen. Universitetet som holder til både på Ås og i Oslo, har til sammen 5200 studenter og 1700 ansatte. Flesteparten av disse holder til på Ås, og om få år skal hele universitetet flyttes til Ås. I tillegg er det et lite industrifelt nord for Ås med mer arealkrevende bedrifter.

Kart 2 på neste side er et kart over boligfeltene rundt Ås sentrum. Det viser spredningen i det bygde arealet i Ås og avstandene boligfeltene skaper inn til tettstedssentrumet rundt jernbanen. Selv med sentrumsutvikling rundt Ås stasjon vil de usentrale boligene fortsatt eksistere og unge med stort reisebehov bosetter seg der. Dette endres ikke selv om det bygges arealeffektivt i sentrum.



0 100 200 300m

kilden.nibio.no

06.05.2016

Kart 2: Bebyggelse rundt Ås sentrum.

Antall 1000 km/år per kjøretøy i Ås kommune har gått ned de siste årene, se tabell 3. I 2010 var gjennomsnittet per personbil 14 252 km/år, mens det i 2015 var nede i 12 926 km/år. Dette er rett over landsgjennomsnittet på 12 387 km/år (SSB Statistikkbanken 2016c).

Tabell 3: Kjørelengder. Gjennomsnitt per kjøretøy, etter statistikkvariabel, tid, hovedkjøretøytype og region (SSB Statistikkbanken 2016c)..

		Personbiler i alt
0214 Ås	År	Kjøretøykilometer
	2010	14252
	2011	13901
	2012	13707
	2013	13298
	2014	13115
	2015	12926

4.2 Kommuneplan Ås

Ås kommune vedtok ny samfunnsdel for 2015-2027 2. september 2015. Det er flere utfordringer og mål som tas opp som knyttes til Ås sentrum. Både kollektivtransport, kompakt tettstedsutvikling, tilrettelegging for pendling og å skape et aktivt og levende miljø er viktige mål kommunen setter seg (Ås kommune 2015).

Kommunen vil at ny bebyggelse skal lokaliseres i etablerte tettsteder med god kollektivdekning. Dette gjøres for å begrense transportbehovet ved befolkningsøkning. Veitrafikk er den største enkeltkilden i Ås til direkte CO₂-utslipp. Ved å begrense veksten i veitrafikken kan man også begrense økte utslipp. Ås sentrum blir spesielt trukket fram, både fordi det er kommunesenteret, men også på grunn av tilknytningen til jernbanen og universitetet. Med de buss- og togforbindelsene som er i dag, mener kommunen at kollektivtilbudet i Ås sentrum er godt, og at det dermed er gode rammer for å fokusere utbygging der (Ås kommune 2015).

Kommunen ønsker å tilrettelegge for kompakt tettstedsutvikling i Ås sentrum. Eneboliger og småhus dominerer boligtilbudet i kommunen, se kart 2. Det er også et av argumentene for å bygge ut Ås sentrum. Ved å bygge blokkleiligheter i ulike størrelser får kommunen et mer mangfoldig boligtilbud, slik at førstegangsetablerere, enslige og lavinntektsgrupper også har mulighet til å etablere seg i Ås. Kommunen trekker selv fram utbyggingen i Ås sentrum de siste årene som et positivt ledd i den prosessen.

Utbygging av Follobanen vil knytte Ås bedre til hovedstadsregionen og er ventet å gjøre Ås til et mer attraktivt sted å bosette seg. Dette gjør det mer attraktivt å pendle til jobb i regionen.

For å ha et aktivt og levende miljø er man avhengig av at innbyggerne bruker nærmiljøet.

Dette skal kommunen jobbe for ved å tilrettelegge for nærings- og kulturliv i Ås sentrum.

Flere innbyggere gir et bedre næringsgrunnlag for bedriftene som er lokalisert i Ås sentrum.

Dette skal bidra til å styrke Ås som tettsted og øke attraktiviteten til stedet.

4.3 Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus ble vedtatt i desember 2015 og er et dokument som skal se til at fylke og kommuner drar i samme retning (Grepperud 2015). I planen går Oslo og Akershus inn for en flerkjernet utvikling for Osloregionen, hvor transportsystemet på en rasjonell måte skal knytte regionen sammen på en effektiv og miljøvennlig måte, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport (Plansamarbeidet 2015). Det kan forventes opp mot 350 000 nye innbyggere i regionen de neste 20 årene. Derfor er det viktig å få på plass en god strategi for utvikling. Det skal satses på en mer konsentrert utvikling i Akershus, hvor 80-90% av veksten skal legges til såkalte prioriterte vekstområder. Ås er ett av disse områdene.

En av utfordringene for tettsteder i Akershus er den spredte bebyggelsen. $\frac{3}{4}$ av boligene i Akershus er eneboliger og småhus. Dette gjør målet om høyere kollektivdekning vanskelig. Med spredt bebyggelse vil kundegrunnlaget bli spredt og mindre, og det er vanskeligere å opprettholde kollektivruter. Avstanden mellom boligfelt og togstasjon er også lengre enn anbefalt for flere enn om man hadde konsentrert boligene rundt Ås stasjon. Store deler av boligfeltene ligger lenger unna stasjonen enn de anbefalt 750 meterne. Det gjør det mer sannsynlig å velge andre fremkomstmidler enn tog.

Med en økende andel eldre og små hushold (Hjorthol 2012) er det forventet at etterspørselen etter leiligheter i Akershus vil øke. Ved å bygge leiligheter i tettstedene i Akershus, slik som Ås sentrum, får man et mer variert boligtilbud, samtidig som man får tatt hensyn til at mange ønsker seg en leilighet (Grepperud 2015). Flyttekjeder kan skape positive ringvirkninger. Ved at eldre og enslige flytter inn i leiligheter får man også frigjort større boliger som kan huse barnefamilier, som igjen er med på å opprettholde barneandelen i fylket. Prisen på bolig i Ås

er, relativt til beliggenheten godt utenfor Oslo, høy. Dette tyder på at det er et underskudd på boliger som kjøpesterke grupper ønsker å bo i og at dette er med på å drive prisene oppover.

For å kunne gi et godt tilbud når det kommer til kollektivtransport, handel, kultur og tjenester er det viktig å ha et stort nok kundegrnlag. Planen tar utgangspunkt i 8-10 000 som kritisk masse for at daglige tjenester og handel skal kunne opprettholdes. Høyere vekst i prioriterte områder legger grunnlag for bedre lokale tilbud, som igjen genererer flere lokale arbeidsplasser. Igjen vil flere få mer i gå og sykkelavstand. Flere folk gir også grunnlag for bedre kollektivtilbud.

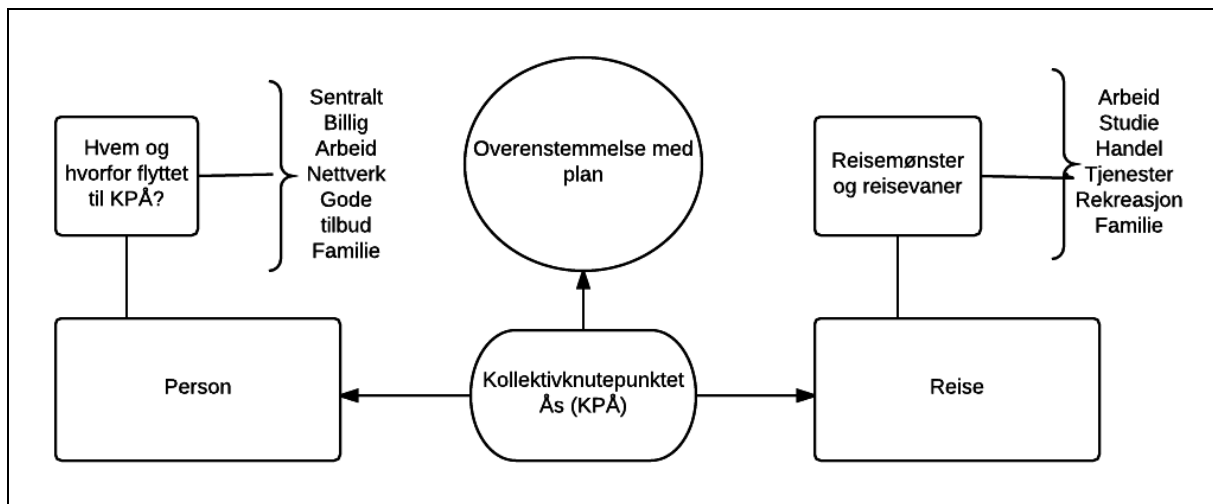
Planen ønsker flere høykompetansearbeidsplasser i Follo. Dette skal gjøres ved å ta utgangspunkt i allerede eksisterende kunnskapsmiljøer. I Ås sitt tilfelle blir det NMBU og miljøet rundt. Vekst fører med seg økt transport. Ved å legge nye arbeidsplasser der håper planen at det vil bidra til en høyere andel motstrømsreiser, noe som er med på å bedre utnytte vei- og kollektivtrafikknettet.

4.4 Hotellkvartalet

Beboerne som ble intervjuet til denne oppgaven har alle bodd i Hotellkvartalet i Ås sentrum. Boligkomplekset består av 52 selveierleiligheter på mellom 47 og 127 kvm, alle med tilgang til heis og garasje plass (Foss&co u.å.). Leilighetene var ferdigstilt i 2014. I første etasje i bygningen er det lagt opp til næringsvirksomhet, med både restaurant, frisør og butikker. Beliggenheten selges som «sentralt og landlig med kort vei til både Oslo, Ski, Drøbak og Østfold. Hotellkvartalet vil ligge midt i sentrum av Ås» (ibid.: 3). Nærheten til Oslo via toget blir trukket fram som et gode, sammen med nærheten til alle servicetilbud og offentlig kommunikasjon i umiddelbar nærhet.

5 Hypoteser

I dette kapittelet skal jeg presentere dataene intervjuene mine har generert. Dette gjøres ved å sette opp hypoteser som dataene skal være med på å bekrefte eller avkrefte. Funnene i dette kapittelet tas med til neste kapittel når planenes vellykkethet tas opp.



Figur 2: Flytskjema.

Flytskjema, figur 2, er satt opp for å vise hva som vektlegges i oppgaven og hvordan dette henger sammen. Sentralt ligger caseområdet, Ås, og de mål lokale og regionale planer har for det aktuelle området. Videre er fokuset delt opp i hvem som velger å flytte til Ås og hvorfor og hva som er viktig for dem. På den andre siden ligger reisevanene til disse innflytterne. Begge deler ses opp mot planene for området for å se hvor vellykkede de er. For å se på dette er det satt opp hypoteser som presenteres i dette kapittelet.

Det er satt opp tre hovedhypoteser:

H1: Det er et umettet marked for leiligheter i Ås.

H2: Man ønsker å bo i Ås sentrum for å kunne gå, sykle og benytte kollektivtransport til daglige gjøremål.

H3: Man velger å bosette seg i Ås på grunn av tilknytningen til Oslo.

5.1 H1 Det er et umettet marked for leiligheter i Ås

Kun en liten del av boligene i Akershus er leiligheter. $\frac{3}{4}$ av alle boliger er eneboliger og småhus (Plansamarbeidet 2015). Det er planlagt en mer konsentrert utbygging både i Akershus generelt, men også i Ås sentrum. Dermed kan det tenkes at det er et stort umettet marked for nettopp leiligheter også i Ås. Dette er hypotese 1.

Hvem som flytter inn i leilighetene er avgjørende for hvordan reisemønsteret blir. Personer i ulik alder og faser av livet har forskjellige behov som gir seg uttrykk i reisevanene. I de neste avsnittene skal jeg derfor beskrive hva ulike planer sier om bolig og areal for å vise hvorfor det bygges leiligheter og hvorfor myndighetene mener det er nødvendig. Deretter skal jeg presentere dataene jeg har samlet inn fra folk som har valgt å bosette seg i nye leiligheter i Ås sentrum.

Planer om boligutvikling

Offentlige dokumenter på ulike nivå er klare på hvordan de ønsker at by- og tettstedsområder skal utvikles. Både nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2015), Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (2015) og kommuneplanen til Ås omtaler kompakt utvikling hvor samordning av funksjoner og å bedre mulighetene for å gå, sykle og reise kollektivt står i sentrum. For å få til dette må utviklingen konsentreres til sentrumsområder som er egnet for utvidelse og transformasjon.

I regjeringens forventninger til planlegging blir det lagt vekt på at byspredning, transportbehov og klimagassutslipp skal reduseres ved å utvikle kompakte byer og tettsteder, og bygge tett rundt kollektivknutepunkt (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2015). Dette skal gjøres for at man enklere skal kunne benytte kollektivtransport, sykkel og gange. Det forventes at kommunene har en aktiv og helhetlig sentrumspolitik for å skape et godt og levende bymiljø. Det forventes også at kommunene skal tilrettelegge for etablering av boliger, arbeidsplasser, handel, service og sosiale møteplasser i sentrum.

Disse målene ser man igjen i regionale plandokumenter. Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus legger opp til konsentrert utvikling av Ås sentrum (Plansamarbeidet 2015). Dette skal gjøres av ulike hensyn. Ved å bygge konsentrert vil mindre arealer bli utbygd. Samtidig vil man enklere kunne opprettholde kundegrunnlag for lokale bedrifter. Et større marked kan igjen generere flere arbeidsplasser som igjen kan gjøre det mer attraktivt å bo.

Ås kommune ønsker også å tilrettelegge for kompakt tettstedsutvikling i Ås sentrum. Eneboliger og småhus som dominerer boligtilbudet i kommunen, er et argument for å bygge ut Ås sentrum. Med blokkleiligheter i ulike størrelser ønsker kommunen å få et mer mangfoldig boligtilbud, slik at førstegangsetablerere, enslige og lavinntektsgrupper også har mulighet til å etablere seg i Ås. Kommunen trekker selv fram utbyggingen i Ås sentrum de siste årene som et positivt ledd i den prosessen (Ås kommune 2015).

Disse planene viser at det både på nasjonalt, regional og kommunalt nivå er de samme forventningene og målene man har for by- og tettstedsutvikling. Med disse målene ligger en underliggende forventning om at det skal bygges flere boliger i blokker og at det skal være med på å endre folks reisemønster og skape mer miljøvennlige og levende samfunn.

Generelt

Ønsket om en leilighet er stort i alle aldersgrupper. Det kan gjøre at presset på de få leilighetene som er blir stort. Ås er en kommune med overvekt av eneboliger og småhus og et fåtall blokkleiligheter. Derfor er det naturlig at personer som flytter fra Ås, kommer fra småhusbebyggelse. I undersøkelsen flyttet 16 fra en bolig i Ås, 10 fra et annet sted i Akershus og 5 fra resten av landet. Dette viser at interessen for å bo lokalt er stor. Når i tillegg 21 av de 31 intervjuobjektene flyttet fra enebolig/småhus viser det et behov for leiligheter også i Ås.

Det er ukjent hvilken pris intervjuobjektene leilighetene ble solgt for, men prisantydningen for hjørneleilighet i toppetasjen var på 5 200 000 NOK da de ble lagt ut for salg for første gang (annonse på finn.no, tatt bort fra nettet), noe som gir en kvadratmeterpris på 40 000 NOK.

Tabell 4: Gjennomsnittlig kvadratmeterpris (kr) på selveierboliger i Ås kommune (SSB Statistikkbanken 2016b).

	2013	2014	2015
Eneboliger	25214	25603	28068
Småhus	28814	28420	29640
Blokkleiligheter	36506	38101	42906

Det finnes ikke tall for tettstedet Ås, kun hele kommunen. Som tabell 4 viser har prisene, spesielt på leiligheter gått opp de siste årene. Dette er et tegn på at etterspørselen er stor og at man er villig til å betale mer for å sikre seg en leilighet.

Gjennomsnittsalderen til objektene som kom fra enebolig/småhus var 57,5 år. Det var kun én person i denne undersøkelsen som var mellom 31 og 50 år. Dette kan ses på som den aldersgruppen som stifter familie og har størst ønske om eget hus med hage. Det ser ut til at disse ikke er med og konkurrerer om blokkleilighetene. En annen forklaring er at de eldre har bedre råd og dermed kommer foran i køen når etterspørselen er større enn tilbudet.

Ønsket om boform varierer med alderen. For den yngste aldersgruppen (18-30 år) var fellesnevneren sentralitet. Beliggenhet av leiligheten var viktigst for flest. For personer i alderen 31 til 66 svarte halvparten at de ønsket en leilighet med mindre jobb enn forrige bosted. Dette gjelder alt fra vedlikehold av hus, til gressklipping, lusing og snømåking. Av alle spurte, svarte 12 av 31 at de valgte å flytte fordi det var for mye jobb med den forrige boligen. Pensjonistenes grunner til å flytte inn er relativt like aldersgruppen 31 til 66 år. Sentral beliggenhet i Ås, med butikker og andre funksjoner man trenger på daglig basis i alminnelig gåavstand, gjør leilighetene attraktive. Endret befolkningssammensetning skaper også nye utfordringer. Det blir i dag flere og flere små hushold (Hjorthol 2012), og denne trenden utvikler seg raskere enn boligmassen (Nordahl 2012).

Tabell 5: Størrelse hushold.

Antall i hushold	Alle	Flyttet fra enebolig/småhus
1	9	5
2	16	13
3 til 5	6	3

Som tabell 5 viser, bodde 9 av de som ble intervjuet til denne oppgaven alene, 16 bodde med én annen og 6 bodde med to eller flere. Dette farges selvfølgelig av at alle som ble spurt bodde i, nettopp, leiligheter. Allikevel var flere av leilighetene mer enn store nok til å huse flere mennesker og større hushold. Det er få leiligheter i Akershus, og at det er flere små hushold i befolkningen kan gjøre leiligheter mer attraktive. Et mer mangfoldig boligtilbud kan også være med på å skape et mer mangfoldig samfunn hvor flere ulike grupper har mulighet til å etablere seg i samme område.

I eneboligene og småhusene som 21 flyttet fra, var det i gjennomsnitt 2,1 som bodde i samme husholdning. 5 bodde alene, 13 bodde i hushold med to personer og 3 bodde i hushold med tre eller flere. Mange fortalte at tidligere bolig ble for stor og at det var fint å komme til en leilighet som passet bedre størrelsesmessig. Dette viser en trend hvor de små husholdene,

med en og to personer, flytter inn i blokkleiligheter, mens de større husholdene flytter inn i småhusene disse kommer fra.

Tabell 6: Hvor beboerne ønsker å flytte videre.

Hvor kunne du tenke deg å flytte?	Alle	18-30	31-66	67 -
Ikke tenkt å flytte	18	0	8	10
Ås	5	3	1	0
Oslo	2	2	0	0
Ås/Ski	2	0	1	0
Der det er jobb	3	3	0	0
Göteborg/ Oslo	1	0	1	0
Vet ikke	1	1	0	1

Tabell 6 viser en oversikt over antall som ønsker å flytte videre, og hvor disse eventuelt ønsker å flytte. 18 personer har ingen planer om å flytte fra leiligheten på Ås, 5 kunne tenkt seg å senere flytte til en annen bolig på Ås, 2 ønsker å flytte til Oslo, 1 til Ås eller Ski, 3 personer, alle studenter, kommer til å flytte dit det er jobb, 1 vet ikke og 1 kunne tenke seg å flytte til Göteborg eller Oslo.

Det er også en større andel som kunne tenke seg å flytte fra Ås i aldersgruppen 18-30 år enn i de to andre. For de unge er det for det meste universitetet som holder dem i Ås. Når studiene er avsluttet er det naturlig å flytte videre. De som arbeider har en annen tilknytning til stedet, og har dermed også andre grunner til å velge å fortsette å bo i Ås. Stedstilhørighet gjør at man ønsker å fortsette å bo i området selv om man ikke ønsker stort hus med mye arbeid. I Ås er det få muligheter til å flytte til leilighet, siden en så liten del av boligmassen er leiligheter. Dette er dermed med på å heve prisen på de få som faktisk blir bygd lokalt i Ås sentrum.

Nedenfor vil alle dataene bli presentert ut i fra aldersgruppe for å se hvordan personer i ulike aldre forklarer sitt reisemønster. Det blir gjennomgått valg av bolig og tidligere bosted, hvor og hvordan man kommer seg til arbeid, handelsvaner, og annen reising. Inndeling av aldersgrupper er gjort ut fra hvem som har mest til felles. Den midterste gruppen har et mye større aldersspenn enn de to andre. Dette er fordi det kun er én person i alderen 31-50 år noe som gjør det vanskelig å underdele aldersgruppen 31- 66 år.

Alder

18-30 år

Det er 9 personer i alderen 18-30 år. Det var ulike grunner for hvorfor de ønsket å flytte akkurat dit de gjorde. 5 av 9 oppga at det var viktig at leiligheten lå sentralt, for 2 var det viktig at det lå innenfor riktig skolekrets, 3 av 9 syntes det var viktig at det var Ås, for 1 var pris viktig, mens 2 nevnte tilgang til kollektivtransport. For mange er det i denne alderen man flytter ut for første gang og kjøper egen bolig for første gang. 3 personer uttrykte eksplisitt at dette var første bolig de eide, 4 leide og 2 hadde eid bolig tidligere. 2 av 9 bodde tidligere i småhus i Ås, 5 av 9 bodde på hybel eller i kollektiv i Ås, 1 bodde i småhus annet sted i Akershus, mens 1 flyttet fra familien i Drammen.

Tabell 7: Grunner til å flytte inn i leilighet i Ås sentrum.

Hvorfor flytte til Ås sentrum?	Sentralt	Skolekrets	Enkelt	Ønsket å bo i Ås	Pris	Kollektivtransport	Kan bo her resten av livet
18-30 (9 personer)	5	2	0	3	1	2	0
31-66 (11 personer)	6	1	6	5	3	0	8
67- (11 personer)	6	0	10	6	2	2	11
Sum personer (31)	17	3	16	14	5	4	19

I yngste aldersgruppen har alle planer om å flytte og det innen de neste 2,5 årene.

Universitetet og studier er det som holder mange av de unge i Ås. 3 av 9 ønsker å flytte til et annet sted i Ås, 2 av 9 ønsker å flytte til Oslo, 1 vet ikke og 3 av 9 kommer til å flytte der de finner seg arbeid, se tabell 6. Hyppig utskiftning hos den yngre delen av beboerne, gir i et flyttekjedeperspektiv flere leiligheter på markedet.

31-66 år

Det er 11 personer i aldersgruppen 31– 66 år. Av disse svarte som vi kan se i tabell 7, ca. halvparten, 6 av 11, at de ønsket å bo enklere enn de hadde gjort tidligere og at det var viktig at nytt bosted lå sentralt. 5 av 11 oppga at grunnen var for mye jobb med forrige bolig. 6 av 11 flyttet fra småhusbebyggelse i Ås, 3 fra småhus annet sted i Akershus, 1 fra leilighet i Akershus og 1 fra Göteborg. I denne aldersgruppen er det et ønske om et sted å bo resten av livet. 3 av 11 i aldersgruppen 31 til 66 år kunne tenke seg å flytte, 1 er usikker, mens 1 tenker å flytte om 3-6 år. De som ønsker å flytte, ønsker å flytte til Ås, Ski, Oslo eller Göteborg.

Når det gjelder reisevaner hadde denne aldersgruppen flere lengre turer utenom jobb og handel enn de i aldersgruppen 18-30 år. Dette gjaldt turer til hytte, campingvogn, sommerhus og familie. Disse reisene ble oftest gjort med bil, og strekker seg fra rundt Oslofjorden og til Sverige.

67- år

I denne aldersgruppen er det 11 pensjonister hvor én jobber 3 ganger uka. Over halvparten, 6 av 11, flyttet hit fordi det lå sentralt. Like mange valgte stedet fordi det lå i Ås. Hele 10 av 11 ønsket å flytte hit fordi de ønsket en enkel leilighet, med lite vedlikeholdsarbeid. 2 av 11 oppga gunstig pris som en grunn til å flytte akkurat hit. 2 av 11 syntes det var en flott beliggenhet nære kollektivtransport. Ingen i denne aldersgruppen har planer om å flytte. De eldre ønsker en bolig de kan klare å leve i resten av livet.

3 bodde tidligere i enebolig i Ås, 3 i enebolig i Ski, 2 i leilighet i Akershus, 1 i enebolig i henholdsvis Oslo, Tønsberg og Kristiansand. Hele 8 av 11 oppgav at det var for mye jobb med den forrige boligen.

Dataene over viser at det er et marked for leiligheter i Ås, og at folk i alle aldre er interesserte om enn for ulike grunner. Ønsket om leilighet er stort og det viser at det kunne vært bygd flere leiligheter uten tilsynelatende problemer med å få solgt dem.

5.1.1 Det er pensjonister som bosetter seg i de nye leilighetene sentralt i Ås

Underhypotese 1:

Som utgangspunkt før intervjuene hadde jeg en hypotese om at det for det meste var pensjonister som bodde i leilighetene jeg kom til å besøke. Dette er utgangspunkt i underhypotese 1: Det er pensjonister som bosetter seg i de nye leilighetene sentralt i Ås. Dette viste seg å være delvis feil. Riktignok er 2/3 av beboerne over 50, men det er langt derfra til pensjonisttilværelsen. Det som viser seg er at det er liten vilje i personene 50 år og eldre til å flytte videre. Altså planlegger disse beboerne å bo her i pensjonisttilværelsen.

Leilighetene er enkle å vedlikeholde, man har heis og automatisk utgangsdør, matvarebutikk rett over gata og generelt, mye av det en trenger til vanlig i gåavstand fra boligen. Dette er tilsynelatende et enkelt sted å bli gammel.

5.2 H2: Man ønsker å bo i Ås sentrum for å kunne gå, sykle og benytte kollektivtransport til daglige gjøremål

Den andre hovedhypotesen omhandler idealet om den kompakte byen. Som teorien om kompakt byutvikling viste i kapittel 3, er det flere aspekter som blir løftet fram som positive ved kompakt byutvikling. Dette er blant annet kortere avstander, effektiv utnyttelse av arealer, blandede funksjoner og lavere energiforbruk.

For å belyse de ulike aspektene ved kompakt byutvikling består denne hypotesen av en hovedhypotese med to underhypoteser og lyder som følgende:

H2: Man ønsker å bo i Ås sentrum for å kunne gå, sykle og benytte kollektivtransport til daglige gjøremål.

UH1: Friheten man gir slipp på når man bor kompakt er ikke verdt smertene man blir påført.

UH2: Bilbruken til de som tidligere bodde i enebolig/småhus har blitt redusert etter at de flyttet til en sentral leilighet.

Til sammen skal disse hypotesene belyse de positive og negative sidene som utviklingen av Ås sentrum har på reisevanene og livet til nyinnflyttede beboere.

5.2.1 Man ønsker å bo i Ås sentrum for å ha korte avstander til daglige gjøremål.

Kompakt utvikling fører med seg kortere avstander mellom ulike funksjoner. Dette skjer både fordi man kan bygge tettere og høyere. En bedre arealutnyttelse kan ha positive virkninger på flere måter.

8 av de 31 objektene fortalte at de ønsket å flytte fra forrige bolig fordi den lå usentralt. 17 av 31 syntes den sentrale beliggenheten til leilighetene i Ås var en av flere avgjørende faktorer til at de flyttet akkurat dit. Dette viser at sentral beliggenhet er viktig for mange.

Alle de 31 objektene handlet dagligvarer lokalt på Ås. Dette er ikke overraskende når nærmeste butikk ligger rett over veien. Allikevel var det 3 som mente at utvalget ikke var tilfredsstillende på Ås, og at de derfor tok bilen til Ski for å handle det de ikke fikk tak i på Ås. Dette går igjen når det kommer til andre varer og tjenester også. Selv om én av pensjonistene syntes det var perfekt plassering av bolig, med både lege, tannlege og fotpleier i gåavstand, fortalte alle at de ikke får tak i alt de trenger til vanlig på Ås. Når det kom til handling av klær og andre varer, samt mulighet for kino og annen underholdning var det ingen som kun brukte Ås. Kjøpesentrene i nærheten, som i Vestby, Vinterbro og Ski, samt kulturopplevelser i Oslo ble trukket fram som eksempler hvor man supplerte med tilbud andre steder. Med unntak av noe bruk av buss til Ski og tog til Oslo, var det hovedsakelig privatbilen som ble brukt til disse reisene. Ås ser ikke ut til å tilstrekkelig kunne dekke ulike behov.

Ved å bygge i høyden blir det plass til mer og flere på et mindre tomteareal. Dette fører til at flere bor i nærheten av butikker, restauranter og andre tjeneste og servicefunksjoner. Dette igjen fører til at kundegrunnlaget for disse funksjonene blir større, noe som igjen kan øke kvaliteten på det som ytes. På den måten kan et kompakt sentrum, selv på et lite sted som Ås være positivt og noe beboerne setter pris på ifølge intervjuene.

Rett over halvparten, 16 av 31, sier at de aktivt bruker cafeene, restaurantene og utestedene i Ås sentrum. 6 svarte eksplisitt at dette er noe de gjør mye mer nå enn før de flyttet til leilighet i Ås sentrum. Flere mennesker samlet kan også gjøre gatene og uterommene mer folksomme. Dette kan være positivt i målet kommunen har satt i sin kommuneplan (2015) om å skape et mer levende sentrum.

Denne hypotesen viser seg å være delvis sann. Man ønsker å bo nærmere visse funksjoner enn det man gjorde ved tidligere bosted, men man finner allikevel ikke alt man trenger i Ås.

5.2.2 Friheten man gir slipp på når man bor kompakt er ikke verdt smertene man blir påført.

Dette er en av påstandene Breheny (2000) kommer med som et motargument for den kompakte planleggingen. Han mener at det er et misforhold mellom hva man gir slipp på og hva man får igjen, ved å bo og leve i en kompakt by. Han mener at høyere tetthet lite trolig vil føre med seg den høye livskvaliteten sentralistene lover. Denne underhypotesen tar utgangspunkt i det.

Av de spurte i denne undersøkelsen er det kun én som synes det er for lite tilbud på Ås, og som av den grunn ønsker å flytte til et større tettsted eller by. Studentene har vært bundet til Ås på grunn av universitetet.

Gjennom 31 intervjuer var det ingen som hadde noe dårlig å si om verken leiligheten eller beliggenheten. Det ble uttrykt at det både følte sentralt, men at det allikevel ikke var bråk om kveldene eller annet som kunne virke negativt inn på boligen. Det ble snakket godt om garasjen i kjelleren, om det å ha alt på et plan i leiligheten, heis og lite vedlikehold, og generelt lite arbeid med boligen. Samtidig var det flott å kunne bo midt blant butikker og kafeer i Ås. Dermed ser ikke påstanden til Breheny ut til å gjelde for Ås. Kompakt utvikling i Ås er av en annen art enn den Breheny refererer til. Dette er noe av grunnen påstanden hans ikke passer for dette tilfellet. Det er store grønne områder tett på Ås sentrum og lav befolkningstetthet i Ås generelt, noe som ikke gjør det så trangt som kompakt byutvikling andre steder kan føre til.

5.2.3 Bilbruken til de som tidligere bodde i enebolig/småhus har blitt redusert etter at de flyttet til en sentral leilighet.

Grunnen til at hypotesen er spesifisert til de som tidligere bodde i enebolig og småhus er fordi man kan tenke seg at det er de som har bodd minst sentralt tidligere. Av de 31 spurte var det som tidligere nevnt 21 som flyttet fra enebolig eller småhus.

13 av de intervjuede jobber eller studerer i Ås, 1 i Vestby, 3 i Kolbotn og 4 i Oslo. Av disse er det 1 som reiser kollektivt. For personer som arbeider og studerer i Ås er det like enkelt å gå eller sykle som å reise med kollektivtransport. 2 av 13 er tilbøyelige til å bruke bilen hvis været er dårlig eller tiden knapp. Av de samme grunnene er det ikke aktuelt å vente på en buss om man først ikke ønsker å gå eller sykle. Kollektivtilknytningen til Oslo og Vestby er relativt god. Det går tog direkte 2 ganger i timen i rushtiden. For å illustrere hvorfor det allikevel ser ut til å være mer attraktivt å reise med privatbilen vises to eksempler, ett fra Vestby og ett fra Oslo.

Toget til Vestby går én gang i timen. Avstand mellom stasjon og arbeidsplass er ca. 2 km. Bussforbindelse er dårlig. Det vil ta 54 minutter å reise kollektivt helt fram til arbeidsplassen eller 30 minutter ved å ta toget for deretter å gå. Man reiser mellom 2 soner noe som gjør at månedskostnadene ligger på 1224 kr. Personen det gjaldt bruker 10 minutter til arbeid og under 1000 kr per måned i reiseutgifter.

Arbeidsplassen som blir brukt som eksempel for Oslo ligger på Rommen. For å komme seg dit kollektivt må man først ta toget til Oslo Sentralbanestasjon, og deretter t-banen til Rommen. Til sammen tar denne reisen 75 minutter. Månedlige utgifter for å reise kollektivt denne strekningen ligger på 1758 kr. Å bruke privat bil på samme strekning koster omtrent 2500 kr per måned. Reisetiden varierer med kø og føre, og ligger mellom 35 minutter og halvannen time. Personen det gjelder reiser innimellom kollektivt, men sier selv at det tar svært lang tid.

I første eksempel spares det både tid og penger, i det andre kun tid. Viktigheten av å enkelt komme seg fra dør til dør virker å trumfe miljøvennlig kollektivtrafikk.

Som tabell 3 viser har kjørelengde per kjøretøy i Ås kommune gått ned de siste årene. Også beboerne i Hotellkvartalet opplyser at de benytter bilen mindre etter å ha flyttet. 22 opplyser at de kjører mindre og at dette skyldes nærheten mellom bolig og det de trenger i hverdagen. Gjennomsnittlig kjører hvert kjøretøy av de intervjuede i Hotellkvartalet 15 308 km/år. Det er én pensjonist som drar gjennomsnittet betydelig opp ved å kjøre 80 000 km/år. Dette viser at beboerne kjører mindre enn tidligere, men at de likevel kjører mer enn befolkningen i samme kommune.

Handel

Setter man privatbilen opp mot kollektivtransport for å handle ser man at det både er dyrt og tidkrevende å reise kollektivt. Mange finner det de trenger i Ås og alle handler dagligvarer der. 3 supplerer innkjøpene med butikk i Ski, 4 med Sverige. Aktuelle handlesteder for bosatte i Ås sentrum, foruten Ås, er Drøbak, Vestby (Outlet), Vinterbro og Ski. Både Vestby, Vinterbro og Ski ligger i en annen kollektivtrafikksone enn Ås. Dette gjør at billettprisen blir høyere enn om man velger å dra til Drøbak. Bussen fra Ås til Drøbak (Dyrløkke) går fire ganger i timen og tar 15 minutter. Det tar 25 minutter til Vestby, med avganger én gang i timen, og over 50 minutter til Vinterbro med avganger hvert kvarter. Toget, som går én gang i timen til Ski, tar 6 minutter, mens bussen dit går hvert kvarter og tar 15 minutter. Muligheten til å kjøre helt fram og slippe å bære poser og annet er også med på å gjøre det enklere å velge privatbilen.

5.3 H3: Man velger å bosette seg i Ås på grunn av tilknytningen til Oslo

Denne hypotesen er satt opp med Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus i tankene. Der ses Ås på som et tettsted i relasjon til Oslo, hvor beliggenhet nær jernbanen blir trukket fram som et argument for å satse der. I planen nevnes Ås som et av vekstpunktene i Akershus som skal være med på å redusere veksten i desentraliseringen rundt Oslo (Plansamarbeidet 2015).

Kollektivt tar det i underkant av en halvtime inn til sentrum av hovedstaden, med privatbil omtrent det samme. Allikevel viser undersøkelsen gjort i denne oppgaven at flere velger Ås for stedet i seg selv, ikke på grunn av tilknytning til et større sentrum.

Nedenfor vil dataene samlet inn bli presentert ut fra hvor folk arbeider. Det er delt inn i to hovedgrupper: de som jobber eller studerer på Ås, og de som jobber annet sted i Akershus eller i Oslo. På den måten kan man lett få oversikt over hvor folk jobber og hva som er fellesnevnerne for de som jobber lokalt og de som ikke gjør det.

Gruppering etter arbeidssted

Som tidligere nevnt er 10 av 31 personer pensjonister og har dermed ikke et arbeidsted. Denne gruppen blir lik den som er beskrevet ovenfor som aldersgruppe 67- år. De resterende er nedenfor gruppert etter arbeidssted, hvor den ene gruppen tar for seg personer som arbeider eller studerer i Ås, og den andre gruppen de som arbeider andre steder i Akershus og Oslo. Tabell 8 beskriver ulike grunner til å flytte inn basert på denne grupperingen.

Tabell 8: Grunner til å flytte inn sortert etter arbeidssted.

	Viktig med leiligheten			
	Sentral	Enkel	Ås	Pris
Ås (8 personer)	7	2	0	2
Oslo og Akershus utenom Ås (13 personer)	4	4	4	2

Ås

Denne gruppen har ikke valgt å flytte til Ås for den gode arbeidsforbindelsen til Oslo.

Av de 21 personene som studerer eller jobber, er hele 13 lokalisert i Ås. Av disse er 6 studenter og 7 i arbeid. 7 av 13 valgte å flytte til leilighet i Hotellkvartalet fordi den lå sentralt, 2 ønsket noe enklere, mens 2 fortalte at pris var viktig når det kom til valg av bosted. 6 av 13 bodde tidligere i småhus i Ås, 3 bodde i hybel eller kollektiv i Ås, 2 i småhus i Akershus, 1 i leilighet i Akershus og 1 i Drammen. Dette viser lokalt tilknytning.

Av de 13 som jobber eller studerer i Ås, er det 5 som ikke har planer om å flytte. 1 vet ikke, mens de resterende 7 har planer om å flytte innen et tidsperspektiv på 6 måneder til 2,5 år. Av de 8 som har svart at de skal flytte, ønsker 2 å fortsatt bo i Ås, 1 i Ås eller Ski, 2 vil flytte til Oslo, mens 3 flytter der det er jobb å finne. Dette avdekker en lavere tilknytningsgrad enn hva de intervjuede samlet sett har. Det skyldes i stor grad studentene som i dag er lokalt tilknyttet, men som ved endt studie har større trang til å flytte lenger.

Reiselengde for denne gruppen varierer fra 0,2 km til 2,5 km og 2 minutter til 17,5 minutter. Gjennomsnittlig ligger reiselengde på 1,32 km og 11,2 minutter. 8 av 13 går til arbeid eller studie, 2 sykler, 1 går eller sykler, 1 går eller kjører og 1 sykler eller kjører. 11 av 13 har ikke månedlige utgifter på transport til og fra arbeid eller studie, mens de to som oppga at de innimellom tok bilen bruker henholdsvis 300 kr og 400 kr på transport i måneden.

4 av 13 har ikke bil. De resterende 9 benytter bilen 0,25- 4 ganger per uke. Gjennomsnittlig kjører denne gruppen 8653 km/år. 1 kjører mer etter å ha byttet bosted, 9 kjører mindre, mens 3 kjører like langt som tidligere.

10 av 13 gjør all dagligvarehandling i Ås, 1 drar også til Ski og 2 drar også til Sverige. Det er store forskjeller når det kommer til å bruke privatbil for å handle. Dette gjøres mellom 0,5 og 4 ganger i måneden. Gjennomsnittet ligger på 2 ganger per måned. 5 av 13 foretrekker å dra til Ski, 2 bruker enten tilbudene som er i Ås eller drar til Ski. 3 av 13 benytter minst 3 ulike steder for å handle, og 3 spesifiserer ikke hvor de drar. Det er bilen som i all hovedsak blir benyttet til slik reising.

Dataene over viser liten regional tilknytning, spesielt til Oslo. Når det kommer til handel og også rekreasjoner er man tilbøyelig til å reise ut av Ås, men ikke nødvendigvis til Oslo. Bilen blir oftest benyttet som transportmiddel ut av Ås.

Oslo og Akershus

Det er 8 personer som arbeider i Oslo og Akershus utenom Ås. Disse arbeider enten i Kolbotn eller Vestby. For 4 av 8 var det viktig at leiligheten de flyttet til lå sentralt, se tabell 8. 4 av 8 oppga at de ønsket en enklere leilighet, for 4 var det viktig at det var i Ås, og 2 oppga at pris var viktig. Både sentralt og ønsket om Ås kan tyde på en regional tilknytning. Man ønsker å være i nærheten av jernbane for å ha en enklere tilgang på storbyen og resten av Akershus. Det kan også bety at det er Ås i seg selv man ønsker. 5 har ikke planer om å flytte, mens de 3 andre har planer om å flytte om 1 til 6 år. 1 flyttet fra kollektiv eller hybel i Ås, 3 fra småhus i Ås, 3 fra småhus annet sted i Akershus og 1 fra Göteborg. 4 personer har ikke planer om å flytte, 2 ønsker å flytte til annet sted i Ås, 1 til Oslo eller Göteborg, mens 1 vet ikke.

7 av 8 benytter privatbil til arbeid. 1 reiser kollektivt. Reiselengden er mellom 14 og 40 km, med et gjennomsnitt på 26,4 km. Denne gruppen bruker mellom 10 og 45 minutter til arbeid. 2 oppgir stor variasjon i tidsbruk til og fra jobb. Dette skyldes at det i perioder kan være mye kø som forlenger reisetiden. Disse to oppgir fra 35-90 minutter og 40-120 minutter. Månedlige utgifter på transport til og fra arbeid ligger mellom 1000,- og 2500,- med et gjennomsnitt på 1530,-.

Utenom arbeid bruker denne gruppen bil 1,5 til 7 ganger i uken. De kjører bil mellom 4000 og 18000 km/år, med et gjennomsnitt på 11 000 km/år. 5 kjører mindre etter at de byttet bosted, 2 oppgir at de kjører like mye og 1 kjører mer.

7 av 8 gjør daglige innkjøp på Ås. 1 benytter både dagligvarebutikkene i Ås og i Sverige. Bilen blir benyttet til å handle 0,5 til 4 ganger per måned, med et gjennomsnitt på 2,6 ganger per måned. 1 foretrekker å dra til Vestby, 2 Ås eller Ski, mens resten bruker 3 ulike steder eller vet ikke.

Alt i alt er denne gruppen ganske lik de som arbeider og studerer i Ås. Det er ikke noe ved denne gruppen som stikker seg ut annet enn arbeidsreisen.

Arbeid

En oppsummering viser at det er flere som arbeider lokalt på Ås, enn i Oslo. Utenom studentene som tilhører Ås, er det 7 som jobber der, mot 4 personer i Oslo. Av disse var det én som reiste kollektivt til vanlig og én som gjorde det innimellom. Brorparten av personene i undersøkelsen hadde hovedtilknytning, arbeid, studie og nettverk for pensjonister, i Ås og omegn.

Selv om man har god kollektivdekning inn til Oslo sentrum betyr ikke det at det er den veien folk også beveger seg. For mange er Ås hovedsenteret og omlandet rundt er området man ønsker å benytte for jobb og rekreasjon.

Størrelsesmessig er ikke Ås et sentralt sted, men det er allikevel noen faktorer som hjelper til. Togstasjonen som ligger i sentrum, gjør det relativt enkelt å komme seg inn til Oslo på en halvtimes tid. I tillegg har NMBU mye å si for Ås som et sentralt sted. Universitetet og instituttene tilknyttet universitetet er en stor arbeidsplass med spesialiserte jobber som er med på å gjøre Ås til et mer attraktivt sted. Av de 31 intervjuede var det 8 som hadde tilknytning til universitetet. 7 studerte og én jobbet.

6 Analyse av funn

I drøftelsen tar jeg med antagelsene fra hypotesene i forrige kapittel. Med utgangspunkt i disse påstandene skal jeg se om planenes innhold stemmer overens med den virkeligheten beboerne i Ås sentrum lever i, hvor vellykket eller mindre vellykket planen er og hvilke konsekvenser det får. Dette gjøres ut fra tre hovedtemaer: markedet for leiligheter, sentralitetens betydning for valg av reisemiddel lokalt og sentralitetens betydning for valg av reisemiddel regionalt. Til slutt vil jeg påstå at Ås ikke er noe entydig kollektivknutepunkt.

6.1 Markedet for leiligheter

Fra hypotese 1 kan man trekke slutningen at det er for få leiligheter i Ås. Dette delkapittelet skal se på hvorfor etterspørselen er så stor og hva det har å si for resultatet for de boligene som er bygget og hvem som har valgt å flytte dit.

Når det er større etterspørsel enn tilbud er det de med størst betalingsvilje og –evne som får oppfylt sine behov først. Dette ser man igjen i hvem som for det meste har flyttet inn i leilighetene. 21 av 31 flyttet fra småhus og inn i leilighetene i Hotellkvartalet. Dette gir dem midler til å kjøpe en leilighet om det er det de ønsker. Dette igjen fører til at beboerne blir mer homogene enn det kommunen håper på.

Etterspørselen er stor

Sterk befolkningsvekst er med på å øke etterspørselen til nye boliger og boligprisvekst (Nordahl 2012). Størrelse på hushold gjør leiligheter mer aktuelt enn tidligere. Siden det blir flere og flere eldre og det er vanligere å bo alene enn tidligere, er det en økende andel små hushold i Norge. Dette fører til at markedet for mindre boliger, som for eksempel blokkleiligheter, er økende. Tre av fire boliger i Akershus er småhus (Plansamarbeidet 2015). Dette gjør presset i boligmarkedet på ulike typer boliger skjevt, hvor presset på blokkleiligheter er større enn presset på andre boliger.

Kommunen fronter nye blokkleiligheter i ulike størrelser i sentrum av Ås som en måte å få et mer mangfoldig boligtilbud, slik at både førstegangsetablerere, enslige og lavinntektsgrupper også har mulighet til å etablere seg i Ås (Ås kommune 2015). Dette er ikke resultatet. Det er en overveldende andel av de som flytter inn som både har samme boligbakgrunn, fra samme

geografiske område og er i samme aldersgruppe. Mangfoldet blir mindre enn kommunen håper på. 2/3 av beboerne intervjuet var over 50 år og 2/3 kom som sagt fra småhusbebyggelse, og nesten utelukkende fra Akershus.

Dette viser at de aller fleste flytter lokalt. 16 flyttet fra en bolig i Ås, mens 10 flyttet fra et annet sted i Akershus. Det betyr at kun 5 av 31 som flyttet inn kom utenfra Akershus. Dette viser at leiligheter er noe befolkningen i Ås ønsker seg. Flere fant ikke en aktuell bolig et annet sted. For å finne en leilighet med de ønskede egenskapene, var det ingen andre alternativer enn Ås sentrum. Selv om 14 sa de ønsket å bo i Ås, kan det være fordi tilsvarende tilbud ikke finnes annet sted i nærheten. Det kan tyde på at det ikke er spesielt i Ås sentrum det er for få leiligheter, men i området generelt.

De nye boligene man får når man bygger etter prinsippet om kompakt utvikling, er sårt tiltrengt i Ås, slik vi så i forrige delkapittel. Det er et underskudd på leiligheter i området. Dette kan endres ved å bygge ut sentrumsområdet. Ikke bare skaper det nye boliger, men det frigjør også småhus på boligmarkedet i Ås gjennom flyttekjeder (Medby et al. 2003). Siden mange flytter lokalt, vil det ved nybygging av flere leiligheter, også åpne flere muligheter på markedet for småhus i Ås. Dermed vil man ha muligheten til å mette leilighetsmarkedet samtidig som man får flere boliger totalt sett på markedet.

At det er mange som er 50 år og eldre som flytter inn gjør det utfordrende for kommunen å nå andre mål som ble brukt som argumenter for at Ås burde utvikles kompakt, med blant annet blokkbebyggelse i sentrum. Kommunen ønsker, ved å bygge leiligheter i ulike størrelser, at også andre grupper som stiller lenger bak i boligkøen skal få mulighet til å komme inn på markedet (kommune 2015). Små leiligheter framfor småhus skal gjøre det enklere, men de siste årene har det blitt vanskeligere og vanskeligere for nyetablerte å komme inn på boligmarkedet (Nordahl 2012). Når det er et underskudd på leiligheter kommer ikke disse gruppene inn på markedet, men blir utkonkurrert av de med mer midler. Det skaper en mer homogen befolkning enn ønskelig og går dermed imot det kommunen satser på.

Hvorfor man velger Ås

De fleste som flyttet inn kom fra småhus lokalt og ønsket seg en enkel bolig å bli gammel i. Slike boliger er det ikke mange av i området, og dermed blir Ås sentrum ett av få alternativer. Flere svarte nettopp det, at de hadde vært på utkikk etter en fin leilighet å bytte huset inn i, men at de ikke hadde funnet det før dette leilighetskomplekset kom på markedet.

Det var ikke viktig for alle at det lå sentrumsnært eller i Ås, men det var her det var tilgjengelige leiligheter av riktig type, det vil si ny, enkel å vedlikeholde, med heis og et sted å bli gammel. Dette kan indikere at det ikke for alle var den geografiske plasseringen i et kollektivknutepunkt som var avgjørende, men leiligheten i seg selv. Det vises også gjennom reisevanene. Kun én av 31 brukte toget eller bussen regelmessig. Det regnes likevel som et pluss for leiligheten at den ligger nære kollektivtransport selv om man ikke benytter tilbudet i noen særlig grad.

7 av 31 hadde ulike grunner for å ønske å bo i Ås sentrum. De svarte alt fra at de ikke ville pendle lenger, ønsket å bo nærmere familie og nettverk, eller ønsket å bo i nærheten av togstasjonen. Det er altså litt under ¼ som aktivt har ønsket Ås sentrum. Dette igjen tyder på at det ikke er det geografiske stedet, men riktig type bolig som er viktigst.

6.2 Sentralitetens betydning for valg av reisemiddel lokalt

Forrige kapittel så på hva boligtilbudet i Ås har å si for hvem som flytter inn og hvilke konsekvenser dette får for måloppnåelsen av planer. Videre skal reisevanene lokalt på Ås diskuteres for å se hvordan dette er i tråd med mål om økt bruk av gange/sykkel/kollektivtransport og lavere andel bruk av privatbil, samt mindre reiser.

Det viser seg at nærhet til Oslo er mindre viktig for valg av bosted. 16 av 31 flyttet fra en annen bolig i Ås. Det viste seg i hypotese 3 at det var få som hadde en sterk regional tilknytning, mens de fleste var godt tilknyttet Ås. Generelt finner man det man trenger på Ås. Man går til matbutikken, restauranten, kaféen, biblioteket. Det eneste alle reiser for er handel av annet enn dagligvarer, og besøk av venner og familie. Dette påvirker lokalsamfunnet Ås og livet man ønsker i det offentlige rom ved at folk velger å reise andre steder.

En gruppe av de intervjuede ønsket å bo i sentrum. De svarte at en av grunnene til at de flyttet til akkurat dette leilighetskomplekset var at det lå i sentrum. Både det å ha muligheten til å

kunne gå og sykle til det meste av det Ås tilbyr uten problemer, men også at det var akkurat Ås og ikke et annet sted, var noe de anså som viktig. Det er noen som er knyttet til stedet, mens de fleste er knyttet til tilgjengelighet av riktig type bolig slik som det er beskrevet tidligere.

Strategien kompakt byutvikling som kommunen satser på forventer at større befolkningstetthet også gir et større kundegrunnlag for kollektivtransporten, noe som igjen gjør det mulig å tilby et bedre kollektivtilbud (Hillmann 2000). Dette gjelder også for TOD (Tennøy et al. 2013). Det den ikke legger opp til er at innflytterne ikke nødvendigvis benytter seg av kollektivtransporten, fordi personbilen er like enkelt tilgjengelig og tar kortere tid. I Hotellkvartalet har alle 52 leilighetene garasje plass på bakkeplan (Foss&co u.å.).

Arbeid

Arbeidsreiser er noe man normalt gjennomfører 5 ganger i uken, og er derfor en stor andel av det man reiser i løpet av en uke. I dette caset var det 13 personer hadde 2,5 km eller mindre til arbeid/studie. Dette gjør det mulig å gå og sykle, noe også de fleste gjorde. 750 meter er standard lengde for hva man kan forvente at folk går, men man ser at i Ås sitt tilfelle er også lengre avstander overkommelige på beina når det kommer til arbeidsreiser. Universitetet ligger rundt 2- 2,5 km unna, og her er det flere som jobber og studerer. Tendensen var allikevel at man var tilbøyelig til å ta bilen hit om man av ulike grunner ikke ønsket å gå. At lokalbussen som stopper ved universitetet ikke var et alternativ, viser at tilbudet ikke er godt nok, og at man trenger hyppigere avganger for også å inkludere denne gruppen.

Oppsummert kan man si at de som arbeider lokalt lever opp til målene i både kommunal og regional plan. Alt i alt er andelen gående og syklende stor, noe som gjør reisevaner til og fra arbeid i tråd med plan.

Handel/Tjenester

Som et ledd i utviklingen av Ås er lokale butikker og tjenester et viktig grep for befolkningen for å minske transportbehovet. Det viser seg at lokalbefolkningen er opptatt av å bruke nærområdene sine, og at dette skaper grunnlag for butikkene i nærheten. Allikevel er ikke tilbudet godt nok til å tilfredsstille alle behov. Dermed er man nødt til reise ut av Ås sentrum for å få tak i det en ønsker.

Det er positivt for lokalsamfunnet i Ås at folk føler en tilknytning til stedet og at man bruker det. Det kan spesielt være positivt for handel og servicenæringen. 6 nevnte spesifikt at de gjorde et bevisst valg om å handle, gå på restaurant og bruke andre servicefunksjoner lokalt så lenge det var et tilbud. Å støtte opp om lokalsamfunnet er viktig for beboerne. På den annen side er Ås såpass lite at utvalget av handel- og servicefunksjoner ikke kan konkurrere med andre steder i nærheten, spesielt kjøpesentrene i Ski, Vinterbro og Vestby. Om man vet man skal ha noe som ikke finnes på Ås, tar man hele handlerunden et annet sted. Den største andelen dro til Ski, men noen få sa de valgte Vinterbro fordi de ønsket å handle innenfor kommunen. Dette viser en lojalitet til Ås, som kan virke positivt om handelen og næringen i Ås utvides i fremtiden.

Slik situasjonen er i dag, er man fotgjenger til det man får tak i lokalt i Ås, mens man for det meste benytter bilen til sentrene. Unntaket er Ski storsenter hvor bussen er et godt alternativ. For barnefamilieene var ikke dette et alternativ på grunn av prisen, men for de bemidlede husstandene over 50 år var dette et reelt alternativ. Igjen er det et skille mellom de med best kjøpekraft og resten av populasjonen.

Å forvente at folk vil endre reisevanene totalt, kun fordi de bor i et lite sentrum i stedet for i et boligfelt, er urealistisk. Man ser av studien at bil benyttes mindre til det man fysisk kan gå til. For Ås sentrum sitt tilfelle er dette for det meste dagligvarebutikker, kaféer og restauranter. Det man tidligere ikke kunne gå til i Ås sentrum fordi man bodde lenger unna, bruker man ikke lenger bilen til for å nå i dag. Derimot ser man at privatbilen benyttes til steder man kan nå med buss og tog, dette til tross for at både buss- og togstopp er lokalisert nær boligen. Dette indikerer dermed at det er for få ting man kan oppdrive i Ås og at man dermed reiser lenger, ofte med privatbil, for å oppdrive disse tingene. Kino kan brukes som et eksempel. Det vises film på samfunnshuset i Ås, men allikevel velger folk å dra til Ski for å se film. Tilbudet i Ås er dårligere enn i Ski og man er villig til å reise ti minutter i bil for å få et bedre tilbud.

Ås er et sted som skal vokse. Det er bestemt i alle type planer. Allikevel er stedet for lite til at man får de resultatene man ønsker. Tilbudet slik det er i dag er ikke godt nok til å forhindre bilbruk for å handle varer som kunne vært tilgjengelig på Ås. Planen er på dette punktet mindre vellykket. Den forventer for store resultater av et for lite sentrum.

Familie/nettverk/rekreasjon

Til sammen kom 2/3 fra en annen bolig i Akershus. Dette viser at den lokale tilknytningen er større enn den regionale for beboerne i Hotellkvartalet. Man har venner og familie i området og ønsker derfor selv også å bo der. To innflyttere valgte å flytte tilbake, nettopp på grunn av tilknytningen de hadde til Ås, ved å tidligere ha bodd der og å ha vokst opp der.

På grunn av den spredte bebyggelsen ellers på Ås er avstandene for å dra på besøk hjem til folk som ikke bor i sentrum allikevel store. Avstandene i hele Ås tettsted er fortsatt store selv om sentrum bygges tett, og man ender opp med å ta bilen i stedet for å gå. På dette punktet er planen mindre vellykket.

Også på rekreasjonsreiser velger man bilen, om det ikke er snakk om en tur i nabolaget. Skal man i skogen, spille golf, svømme, dra på camping eller hytta så bruker man bilen for å realisere det.

Da busstoppet ble flyttet bort fra togstasjonen, ble terskelen for å benytte den høyere. Spesielt den eldre delen av beboerne er misfornøyd med å måtte gå lengre. Noen velger allikevel å ta bussen på fine dager. Men med en gang det er noe som kommer i veien for lysten til å stå ute og vente, tyr man til bilen i stedet. Det kan være alt fra glatt føre, dårlig vær eller dårlig tid.

6.3 Sentralitetens betydning for valg av reiser regionalt

Et av argumentene for å satse på utbygging i Ås i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus er tilknytningen Ås har til Oslo og regionen gjennom jernbanen (2015).

Allikevel er det nesten ingen som benytter seg av dette kollektivtilbudet av beboerne i Hotellkvartalet. Av de 31 intervjuede er det kun én som pendler med tog til jobb, og to som benytter seg av toget for å gå på teater og konsert. Ellers blir privatbilen tatt i bruk i stedet for toget når folk skal til Oslo og ellers ut av Ås tettsted. Oslo blir i det hele tatt brukt mindre enn

det man forventer gjennom planene, der tilknytningen til Oslo er et av argumentene for å satse på utbygging av Ås.

Hypotese 3, som tok for seg den regionale tilknytningen, kom fram til at denne tilknytningen var liten. Noen arbeider utenfor Ås og er på den måten tilknyttet mer enn de som arbeider på Ås. I det store og det hele er tilknytningen til Ås det som er viktigst for beboerne i Hotellkvartalet. Brorparten av personene i undersøkelsen hadde hovedtilknytning, arbeid, studie og nettverk i Ås og omegn.

Arbeid

Utover i distriktet er det vanskeligere å benytte kollektivtransport. 4 arbeider andre steder i Follo, 3 i Vestby og 1 i Kolbotn. Som beskrevet i analysedelen er det tungvint, tidkrevende og dyrt med kollektivreise til disse stedene. Dermed blir privatbilen foretrukket. I det store og det hele vinner bilen, når valget står mellom buss og bil. Man ønsker ikke å vente på en buss man ikke vet når kommer, når det er tidsbesparende i utgangspunktet å ta egen bil. Lokalt er ikke dette et stort problem, avstandene er så korte at gange og sykkel prioriteres.

4 arbeider i Oslo. Kun én av disse reiser kollektivt, resten benytter privatbilen. Garasje i kjelleren som sikrer varm bil, ledig parkering og kort vei til motorveien gjør det raskere og enklere å ta bilen. Det er personer som dette man ønsker å nå med knutepunktutviklingen. Regional og kommunal plan ønsker å få disse pendlerne over på toget, men feiler. På grunn av for god tilrettelegging for privatbil i den nye utbyggingen, samt for dårlig kollektivtilbud i form av pris og avganger, blir det for enkelt å benytte bilen, og tog blir nedprioritert.

Pensjonistene bor i leilighetene, mens de som arbeider bor i boligfeltene rundt. To matebusser mellom boligfeltene i området og togstasjonen går i rushtida. Dette viser at folk i småhusbebyggelsen pendler kollektivt til arbeid og således er mer villig til å følge kommunenes og regionens ønske enn de som bor nærmest togstasjonen.

Denne delen av knutepunktutviklingen er mindre vellykket. For godt tilrettelagt for bil, og spesielt når kollektivtilbudet ikke veier opp for dette i form av pris og reisekomfort, gjør det mindre attraktivt å velge kollektivtransport for arbeidsreiser regionalt.

Vaner

Mange av beboerne flyttet fra andre boliger i Ås og Akershus. Det er lite sannsynlig at man endrer vaner kun fordi boform har gått fra hus og hage til leilighet og heis. Flere likte at toget er så nære, men få bruker det. Med en varm garasje i kjelleren er det enklere og mer behagelig å ta privatbilen dør til dør enn å vente ute i kulde eller regnvær på et tog som kan være forsinket. De vanene man har når det kommer til jobbpendling og annen reising endrer seg ikke så lett viser det seg.

22 opplyser at de kjører mindre bil etter at de flyttet. Dette, sier de, skyldes nærheten mellom bolig og det de trenger i hverdagen. Kommunen ønsker at bilbruken skal reduseres. Allikevel er lengde per kjøretøy i Hotellkvartalet høyere enn både landsgjennomsnittet og gjennomsnittet for Ås kommune. Dette er med på å illustrere at selv om man bor slik at det er mulig å gå til visse ting i hverdagen, er ikke det ensbetydende med miljø- og transportvennlig reising, eller at transportbehovet reduseres.

I denne oppgaven ble ikke reisemønster til de som flytter inn i de fraflyttede boligene til de som flyttet inn i de nye blokkleilighetene studert. Det er tidligere gjort en studie om reisevaner i Kolbotn (Brochmann 2010), hvor resultatet er mye det samme som i denne oppgaven. Det var ikke de med størst reisebehov som i hovedsak flyttet inn i leiligheter nært kollektivknutepunktet Kolbotn, men eldre med mer penger å bruke på bolig. Derimot flyttet unge med to biler inn i villaene de eldre flyttet fra og studien viste dermed at transportbehovet ruralt ble opprettholdt. Men som Nilsen påpeker i sin avhandling kan dette bedres over tid (Nilsen 2013). De yngre med større transportbehov tar over boligene til de eldre slik det er i dag. Dette kan også skje i kollektivknutepunktene, og leilighetene som bygges tett der, i fremtiden.

Det er en motsetning i ønsket om å bygge kompakt i Ås. På den ene siden er stedet valgt for sine gode muligheter for å kunne utvikle og benytte kollektivtransport som reiseform, på den annen side ønsker man at folk skal gå og sykle til det de trenger. For det første er folk lokalt og ikke regionalt tilknyttet. For det andre velger man bilen hvis man skal reise lenger. Ås sentrum blir for lite til å få til kompakt byutvikling, og dette gjør at de to ønskene om lokal utvikling og kollektivtransport ikke går hånd i hånd. Man jobber for det meste lokalt, handler dagligvarer lokalt, men skal man noe som ikke finnes eller er godt nok på Ås, så bruker man

bilen, nesten uansett, for å reise regionalt. Dermed får man mennesker som bor i et lite sentrum, men som velger privatbil framfor kollektivtransport så fremt man ikke har mulighet til å gå eller sykle.

Opparbeidede vaner er ikke nødvendigvis rasjonelle, men de tas gjerne med videre når man flytter. Det blir sagt at bilen brukes mindre, men det er fortsatt enkelt å ty til den i stedet for å stå og vente på bussen hvis det er noe man skal. Dette går igjen blant alle studiedeltagerne. Man sier man reiser mindre, men allikevel bruker man bilen til «alt» som ikke er i umiddelbar nærhet.

6.4 Ås er ikke et kollektivknutepunkt

Ås er et tettsted som bygger ut etter prinsippet TOD, hvor målene er å minimere nødvendigheten av privatbil og oppfordre til bruk av miljøvennlige framkomstmidler (Chatman 2013). For Ås sitt tilfellet innebærer dette å reise med toget. Utfordringen for Ås er at både kollektivtilbudet og kundegrunnlaget er lite, i tillegg til at det er enkelt å bruke bilen.

Ås sentralsted er lite og det er begrenset med servicetjenester og arbeidsplassstilbud. Universitetet og industrifeltet er de to største enkeltområdene med arbeidsplasser. Det er ikke arbeid slik at alle kan jobbe lokalt, samtidig som mange av jobbene er såpass spesialiserte at flere pendler fra et større omland. Noen er dermed nødt til å reise fra Ås for å jobbe.

Å bo i Ås sentrum gir kort vei til tog og buss. Allikevel er det enklere å velge privatbil for reiser ut av Ås tettsted. Kollektivtilbudet er for dårlig; toget går for sjeldent og det er dyrt å reise mellom soner. Som bosted gir ikke Ås sentrum de beste utsiktene for å reise kollektivt regionalt. Det er for enkelt å velge bilen i garasjen og ta den ut på motorveien 3 km unna.

Ås er for lite til å kunne bli et godt kollektivknutepunkt. Jernbaneforbindelsen mot Oslo og Moss blir trukket fram som et stort og viktig transportalternativ for innbyggerne i Ås. Sammen med to matebusser og en buss mellom Drøbak og Ski, utgjør det hele kollektivtilbudet for Ås. Det virker å være for lite til å få folk til å endre vaner og gå over på kollektive transportmidler.

7 Konklusjon

Utgangspunktet for denne oppgaven har vært å finne ut hvordan reisevanene til bosatte i kollektivknutepunktet Ås er, og hvordan disse skiller seg fra offentlige mål og strategi for området. Ved å fokusere på tre temaer: boligmarkedet, lokal tilknytning og regional tilknytning, forsøker jeg å svare på dette.

Som sett både i kapittel 5 og 6 er markedet for leiligheter større enn tilbudet. Dette fører til en mer homogen befolkning enn ønskelig fordi de med størst betalingsmulighet får oppfylt sine boligønsker først. Dette skaper ringvirkninger når det kommer til reisemønsteret til befolkningen.

Kommunen bygger kompakt fordi det er arealeffektivt, man får mer liv i sentrum av flere folk. Det er nærhet til jernbane og buss, noe som kan gjøre folk mindre bilavhengig. Men, det er allerede en etterspørsel etter leiligheter av andre årsaker enn pendlingsmuligheter: å bo i Ås sentrum er enkelt, det er lite vedlikehold med boligen og det er nærhet til det meste man trenger på en daglig basis, spesielt relativt til andre steder i Ås kommune, som de fleste har flyttet fra. Det er i det store og det hele et fint sted å bli gammel. Derfor flytter mange pensjonister og folk over 50 år inn fordi de vet at dette er et sted de kan bo resten av livet. Dette gjør at yngre som er mindre bemidlet blir utkonkurrert på leilighetsmarkedet. Samtidig åpner denne flyttingen for at yngre hushold får muligheten til å flytte inn i de fraflyttede boligene som ligger mindre sentralt.

Man får de effektene man ønsker reisevanemessig lokalt. Man går til butikken, biblioteket og cafeen i nærheten og arbeid lokalt, men med en gang man må litt lenger er det bilen som brukes. Planen legger opp til kollektivtransport til arbeid og å kunne gå og sykle til det meste. Men det viser seg at man går eller sykler til arbeid og tar bilen for å handle eller besøke venner og familie. Lokalt når Ås sentrum de målene som planen for området har lagt. Regionalt derimot fungerer den ikke som ønsket. Det er for få som benytter seg av kollektivtransport for å reise ut av Ås til at utviklingen kan kalles vellykket.

Kompakt byutvikling rundt kollektivknutepunkt kan være med å redusere biltrafikken. Problemet i dette tilfelle er at Ås er så lite, slik at ting blir gjort i en for liten skala til at det er mulig å få de store forandringene som man håper på og argumenterer for i lokal og regional plan for området. Det er heller ikke ensbetydende med at arealene Ås tettsted tar i bruk krymper, selv om befolkningstettheten øker.

For god tilrettelegging for bil gjør det lite attraktivt å velge kollektivtransport for arbeidsreiser og andre reiser regionalt. Denne er med på å gjøre knutepunktutviklingen mindre vellykket.

Referanser

- Aarhaug, J. & Nore, N. (2015). Flerkjernet utvikling i Osloregionen - Er vi på rett kurs? *Plan*, 46 ER (06).
- Alonso, W. (1964). Location and land use. Toward a general theory of land rent. *Location and land use. Toward a general theory of land rent*.
- Andersen, S. S. (1997). *Case-studier og generalisering: forskningsstrategi og design*: Fagbokforlaget.
- Barlindhaug, R. & Nordahl, B. (2005). Markedsstyrt boligproduksjon i Oslo-regionen. *Byggforsk skriftserie*. Oslo: Norges byggforskningsinstitutt.
- Bertaud, A. (2002). *Note on transportation and urban spatial structure*. Annual Bank Conferences on Development Economics, Washington.
- Breheny, M. (2000). Centrist, Decentrists and Compromisers. I: Jenks, M., Burton, E. & Williams, K. (red.) *The compact city: a sustainable urban form?*: Routledge.
- Brochmann, G. (2010). åreknutepunkt. *Minerva*, 2010 (Nr 3).
- Bysveen, T. & Knutsen, S. (1987). Vacancy Chains Initiated by Outmigration: A Study of the Housing Market in Oslo. *Housing Studies*, 2 (3): 202-212.
- Chatman, D. G. (2013). Does TOD need the T? On the importance of factors other than rail access. *Journal of the American Planning Association*, 79 (1): 17-31.
- Chen, J. & Hao, Q. (2008). The impacts of distance to CBD on housing prices in Shanghai: a hedonic analysis. *Journal of Chinese Economic and Business Studies*, 6 (3): 291-302.
- Christaller, W. (1966). *Central places in southern Germany*: Prentice-Hall.
- Flyvbjerg, B. (2004). Five misunderstandings about case-study research. *Sociologisk tidsskrift*, 2: 117-142.
- Foss&co. (u.å.). *Hotell kvartalet*. Tilgjengelig fra: <http://prosjekt2.peabbolig.no/projectgfx/620/files/7972459780Salgsoppgave.pdf> (lest 05.04).
- Grepperud, E. (2015). Oslo og Akershus tar et felles grep om byveksten. *Plan*, 46 (01).
- Hay, I. (2010). *Qualitative research methods in human geography*. 3rd utg. Ontario: Oxford university press.
- Hillmann, M. (2000). In Favour of the Compact City. I: Jenks, M., Burton, E. & Williams, K. (red.) *The compact city: a sustainable urban form?*: Routledge.

- Hjorthol, R. (2012). Endring i befolkningens reisevaner i en 25-årsperiode: trender og drivkrefter, 8248013200: Transportøkonomisk institutt.
- Hoyt, H. (1939). The structure and growth of residential neighborhoods in American cities. Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2015). *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging*. moderniseringsdepartementet, K.-o.
- LOV 01-01-1992 nr. 14 om avhending av fast eiendom.
- LOV 01-07-1997 nr. 14 om avtaler med forbruker om oppføring av ny bustad m.m.
- LOV 29-07.2007 om eiendomsmegling.
- Medby, P., Austin, P., Nordvik, V. & Raad, O. G. (2003). Flyttekjedemekanismer. Oslo: Norges byggforskningsinstitutt.
- Medby, P. & Barlindhaug, R. (2008). Vekstsmarter og boligmarked - Sentralisering og regional boligprisutvikling, 2008:34: NIBR.
- Nielsen, G. & Strand, A. (2013). Transportteknologi og byutvikling. *Plan*, 45 (04-05).
- Nilsen, H. R. (2013). *Hvorfor bidrar ikke Akershuskommuner mer til å oppfylle knutepunktstrategien?*, Arkitekthøyskolen i Oslo.
- Nordahl, B. (2012). Boligpolitikken og markedet. I: *Boligmarked og boligpolitikk*. Akademika Forlag.
- Nordahl, B. I. (2015). Byggegrunn i pressområder - Har kommunene noen rolle? *Plan*, 46 ER (06).
- Næss, P. (2013). bærekraft og klimahensyn i planlegging. I: Aarsæther, N., Falleth, E., Nyseth, T. & Kristiansen, R. (red.) *Utfordringer for norsk planlegging: kunnskap, bærekraft, demokrati*. Norway: Cappelen Damm Høyskoleforlaget.
- Osland, L. (2001). Den hedonistiske metoden og estimering av attributtpriser. *Norsk økonomisk tidsskrift*, 115, s 1, 22.
- Plansamarbeidet. (2015). *Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus - høringsforslag*. kommune, A. f. o. O. Plansamarbeidet.
- Ruter. (2015). Rutetabeller for NSBs tog - L21 Stabekk–Oslo S–Moss.
- Saglie, I.-L. (2015). *Kompakt byutvikling*: Universitetsforlaget.
- Skjeggedal, T., Nordtug, J., Wollan, G. & Ystad, D. (2003). Fortettingsrealisme. *Plan*, 35 (06).
- SSB. (2015). *Befolkning og areal i tettsteder, 1. januar 2015*. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/befteft> (lest 21.03).
- SSB. (2016). *Korrespondansetabell Sentralitet 2008, Kommuner 2014* Tilgjengelig fra: <http://stabas.ssb.no/CorrTabFrames.asp?ID=9101563&Language=nb> (lest 03.03).

- SSB Statistikkbanken. (2016a). *Befolkning og areal i tettsteder*. Tilgjengelig fra:
<https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectvarval/saveselections.asp> (lest 18.04).
- SSB Statistikkbanken. (2016b). *Boligprisindeksen*. Tilgjengelig fra:
<https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectout/pivot.asp?checked=true> (lest 25.04).
- SSB Statistikkbanken. (2016c). *Kjørelengder*. Tilgjengelig fra:
<https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectout/pivot.asp?checked=true> (lest 22.04).
- SSB Statistikkbanken. (2016d). *Sysselsatte 15-74 år, etter arbeidssted og innpendling*.
Tilgjengelig fra:
<https://www.ssb.no/statistikkbanken/selecttable/hovedtabellHjem.asp?KortNavnWeb=fobsysut&CMSSubjectArea=befolkning&checked=true> (lest 06.05).
- SSB Statistikkbanken. (2016e). *Sysselsatte 15-74 år, etter bosted og utpendling*. Tilgjengelig fra:
<https://www.ssb.no/statistikkbanken/selecttable/hovedtabellHjem.asp?KortNavnWeb=fobsysut&CMSSubjectArea=befolkning&checked=true> (lest 06.05).
- Tennøy, A., Visnes Øksenholt, k. & Aarhaug, J. (2013). *Miljøeffekter av sentral knutepunktutvikling*. Oslo: TØI.
- Thorsnæs, G. (2013). *Tettsted*. Store norske leksikon. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/tettsted> (lest 19.04).
- Ås Kommune. (2013). *Kommunal planstrategi 2013-2016*. kommune, Å.: Ås kommune.
- Ås kommune. (2015). *Kommuneplan 2015-2027 - samfunnsdel*.

Liste over figurer, kart og tabeller:

<i>Figur 1: Skjematisk representasjon av reisemønster innen et storbyområde (Bertaud 2002). ...</i>	<i>2</i>
<i>Figur 2: Flytskjema.....</i>	<i>33</i>
<i>Kart 1: Oversikt av Ås og sentrale funksjoner. Universitetet, sentrum og industriområde uthevet. Buss- og togstopp i rødt.....</i>	<i>7</i>
<i>Kart 2: Bebyggelse rundt Ås sentrum.</i>	<i>28</i>
<i>Tabell 1: Befolkning og areal Ås tettsted (SSB, 2016).....</i>	<i>3</i>
<i>Tabell 2 Boliger i alt og bebodde boliger, bygningstype og byggeår (Kilde SSB, Statistikkbanken).</i>	<i>4</i>
<i>Tabell 3: Kjørelengder. Gjennomsnitt per kjøretøy, etter statistikkvariabel, tid, hovedkjøretøytype og region (SSB Statistikkbanken 2016c)..</i>	<i>29</i>
<i>Tabell 4: Gjennomsnittlig kvadratmeterpris (kr) på selveierboliger i Ås kommune (SSB Statistikkbanken 2016b).</i>	<i>35</i>
<i>Tabell 5: Størrelse hushold.</i>	<i>36</i>
<i>Tabell 6: Hvor beboerne ønsker å flytte videre.....</i>	<i>37</i>
<i>Tabell 7: Grunner til å flytte inn i leilighet i Ås sentrum.....</i>	<i>38</i>
<i>Tabell 8: Grunner til å flytte inn sortert etter arbeidssted.....</i>	<i>444</i>

Vedlegg a

Intervjuspørsmål

Grunninformasjon

1. Basisinformasjon
 - Kjønn
 - Alder
 - Arbeid? Student? Pensjonist?
 - Familie som bor sammen?
2. Når flyttet du hit?
 - Hvorfor?
3. Hvor lenge har du planer om å bo her?
 - Hvor har du tenkt å flytte?
 - Hvorfor?
4. Hvor bodde du før?
 - Hvorfor valgte du å flytte?

Arbeid:

5. Hvor jobber du?
 - Hvor lang er reiseveien?
 - Jobber du hjemmefra?
6. Hvordan kommer du deg på jobben?
 - Hvor lang tid tar det?
 - Hva er månedlige utgifter?

Bil:

7. Hvor ofte bruker du bil?
 - 1000 km/år?
 - Mer eller mindre enn forrige bosted?
8. Hva betyr bilkjøring for deg?

Nærmiljø, handel og rekreasjon:

9. I nærmiljøet, hvor mye går og sykler du?
 - Hvor gjør du daglige innkjøp?
10. Hvor handler du annet enn dagligvarer?
 - Hvor ofte?
 - Vanlig transportmiddel
11. Hva med andre reiser utenom jobb og handel?
 - Besøk?
 - Rekreasjon?



Norges miljø- og biovitenskapelig universitet
Noregs miljø- og biovitenskapelige universitet
Norwegian University of Life Sciences

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway