

Bærekraftig transport i en rural kontekst

Arbeidsverksted Lillestrøm 23. november 2015

Anders Tønnesen

PhD Samfunnsgeografi

Seniorforsker, Transportøkonomisk institutt (TØI)

Forskning i bevegelse



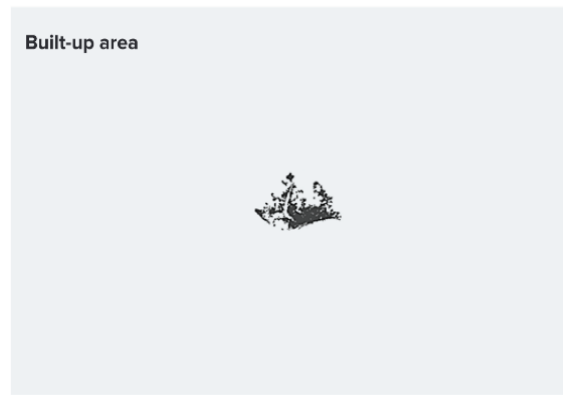
Lik befolkningsmengde – ulikt transportbehov

Atlanta and Barcelona have similar populations but very different carbon productivity

Atlanta

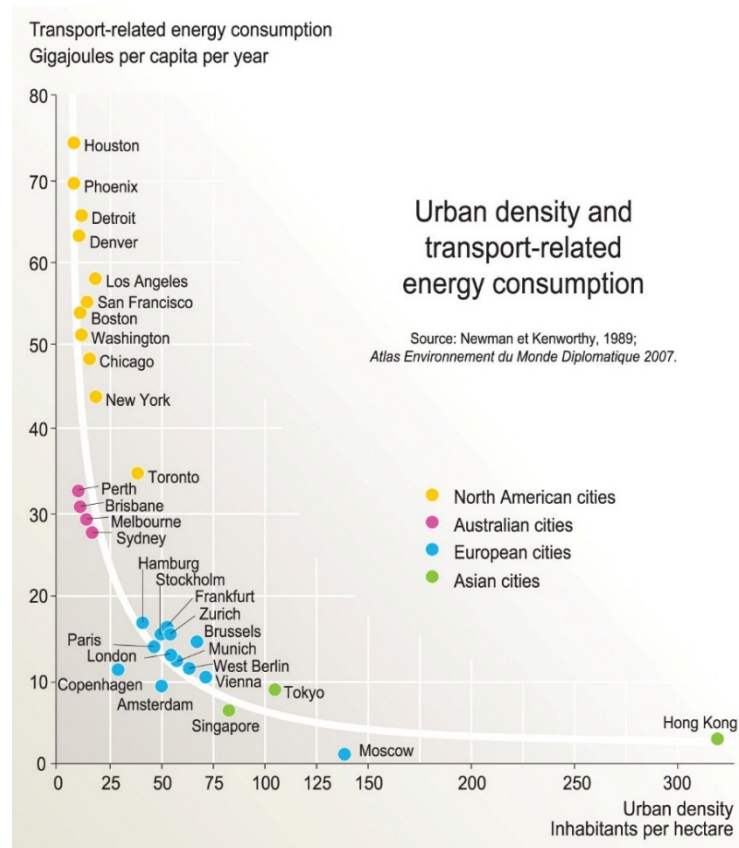


Barcelona



Population	Urban area	Transport carbon emissions	Population	Urban area	Transport carbon emissions
2.5 million	4,280 km ²	7.5 tonnes CO ₂ /person (public + private transport)	2.8 million	162 km ²	0.7 tonnes CO ₂ /person (public + private transport)

Arealbruk og transport

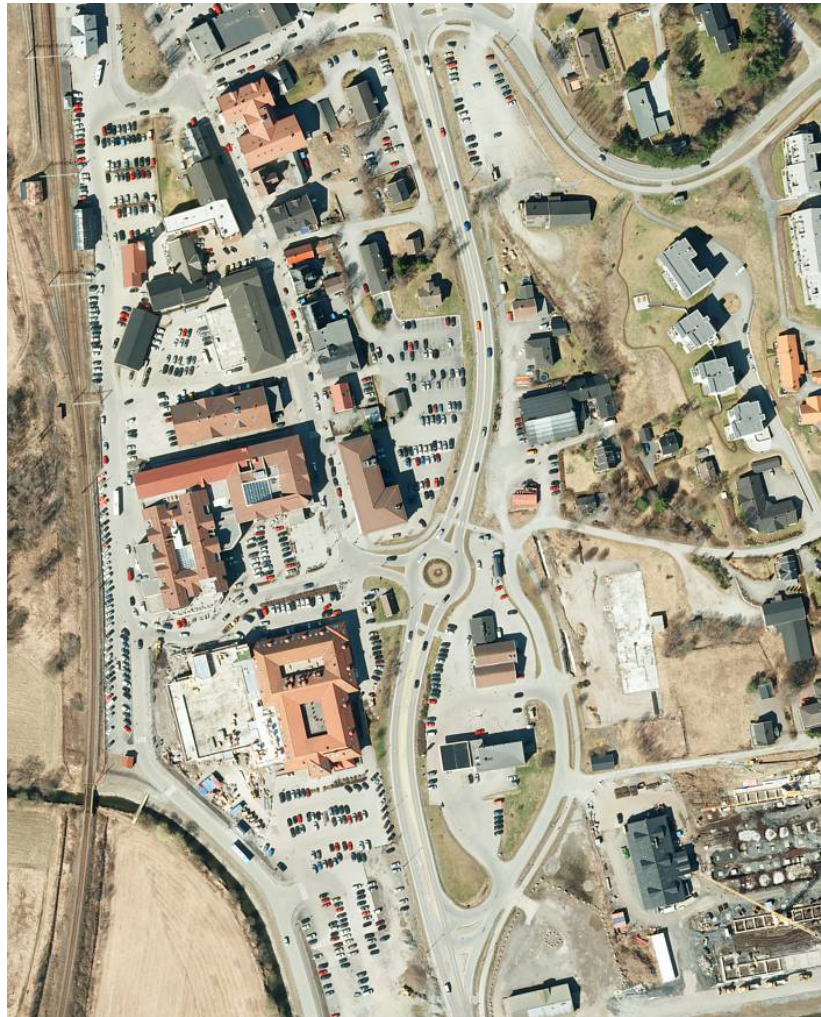


Newman & Kenworthy (1989)

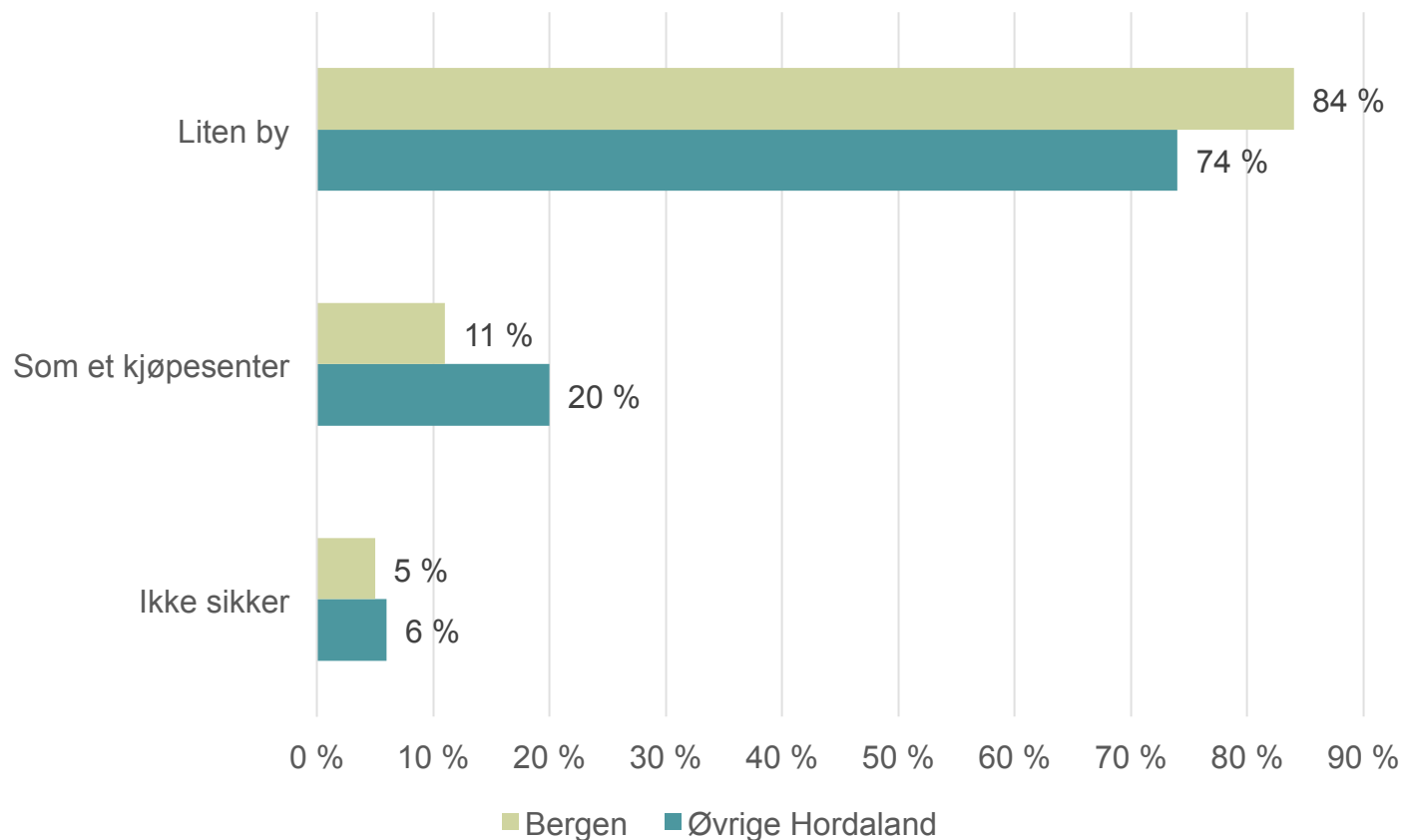
Houston



Gran, Oppland



Foretrukket sentrumsstruktur

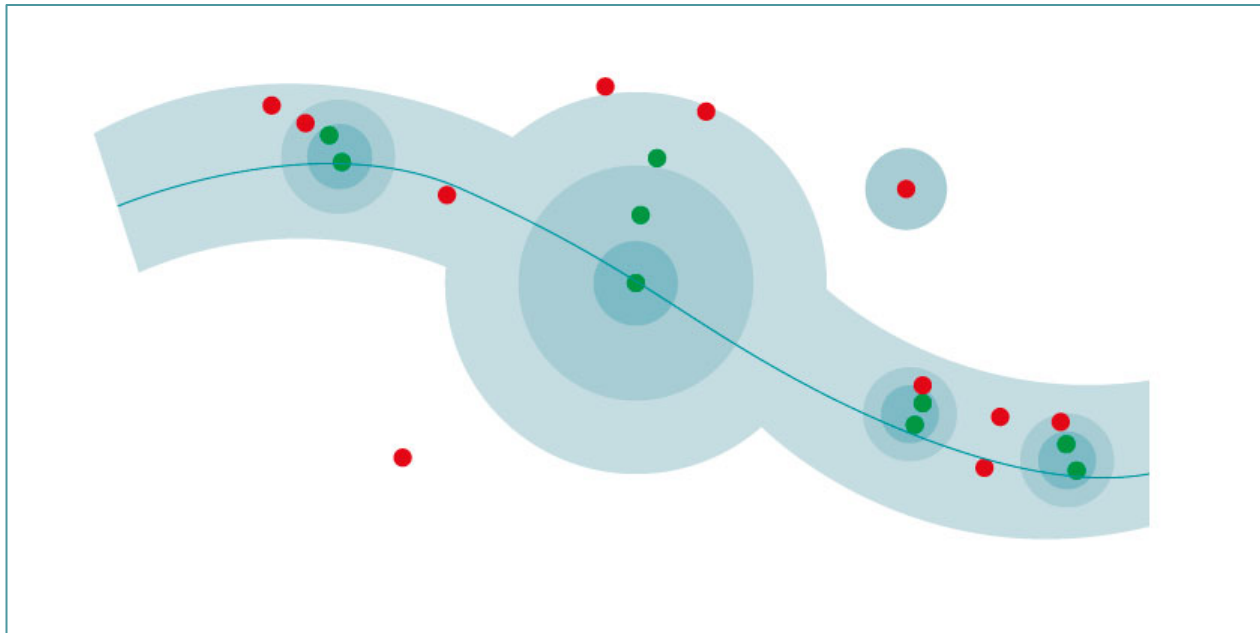


Kilde: Hordaland fylkeskommune, 2013

Helhetlig politikk for redusert klimagassutslipp:

- Arealbruken styres mot fortetting og mot biluavhengig lokalisering av funksjoner – ikke byspredning
- Sentrum og lokalsentre styrkes
- Kollektivtilbudet bedres
- Det legges bedre til rette for gang- og sykkeltrafikken
- Restriktive virkemidler mot biltrafikken tas i bruk, både fysiske (veikapasitet, parkering) og økonomiske (parkeringsavgifter, veiprising...)

Ulike typer "fortetting"



- Formatet på varehandel former ikke bare økonomisk aktivitet, men også utseende og fremtoningen på våre offentlige rom
- Det typiske utseende til en historisk tidsepoke er nært knyttet til utformingen av varehandelen

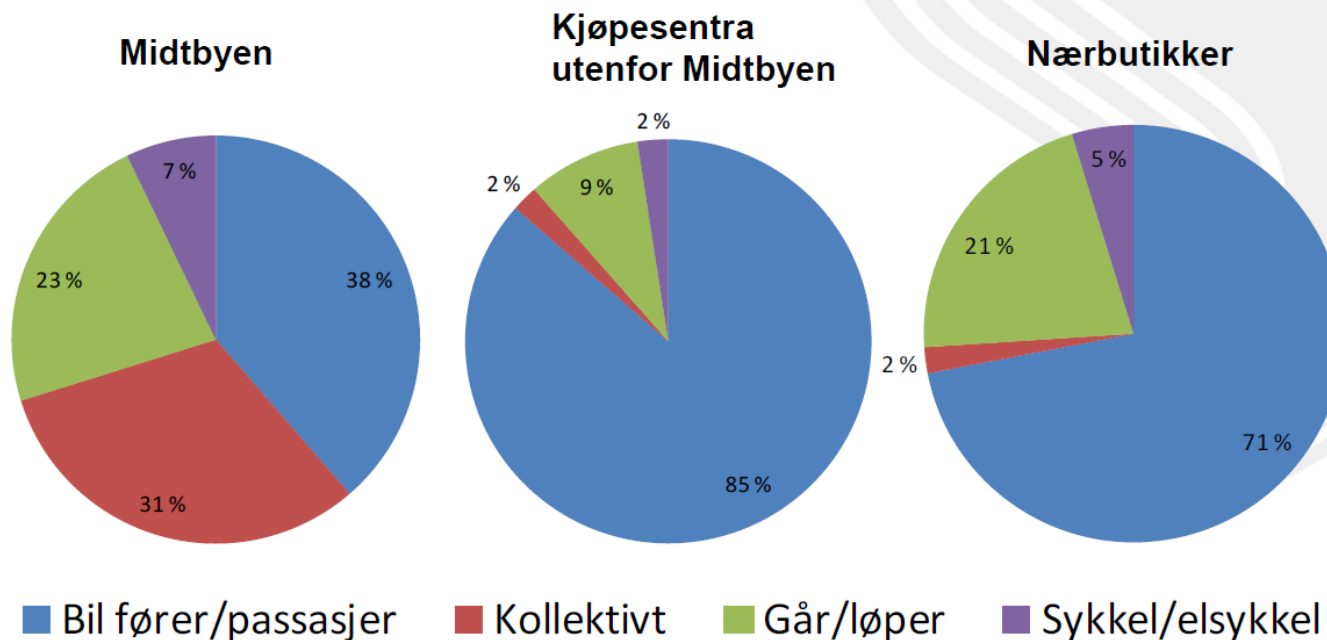
Hortaçsu og Syverson, 2015

Trondheim - Handels- og transportanalyse

Hvor mye av omsetningen kommer fra de ulike reisemåtene?	Midtbyen	Kjøpesentra utenfor Midtbyen
Bil fører/passasjer	38 %	85 %
Kollektivt	31 %	2 %
Går/løper	23 %	9 %
Sykkel/elsykkel	7 %	2 %
Totalt	100 %	100 %

Trondheim - Omsetning og reisemåte

Hvor mye av omsetningen? (Prosentandel)



Hvordan reiser sentrums kunder?

- Bil er det vanligste transportmiddelet på handlereiser (alle) i Norge
- Bilandelene på handlereiser er lavere i større byer enn i mindre byer
- På handlereiser til kjøpesentre i sentrum i norske byer større enn 50 000 innbyggere er kun 39 % av kundene sjåfør eller passasjer i bil
- **På handlereiser til sentrum er bilandelene lavere enn på andre handlereiser, både i større og mindre byer**

Hvor viktige er bilistene for sentrum?

- Bilister handler i gjennomsnitt mest per handletur i sentrum, men andre trafikanter handler hyppigere og legger slik sett igjen mer penger per måned eller år (kun undersøkelser fra større byer)
- Kan anta at bilistene er viktigere for sentrumshandelen i mindre byer fordi bilandelene på sentrumsrettede handlereiser er større
- Butikkinnehavere i sentrum tenderer til å overvurdere andelen som reiser med bil til sentrum, samt hvor langt de reiser



Sentrum som etableringsarena

Faktorer som særlig framheves som viktig for etablering i sentrum:

- God tilgang til parkering
- Sentrum må tilby opplevelser som kjøpesentra ikke har
- Handelsaktører vil ha gode naboer
 - Ønsker ikke mange ledige lokaler i sentrum
 - Utfordring at det er for få «dragere»



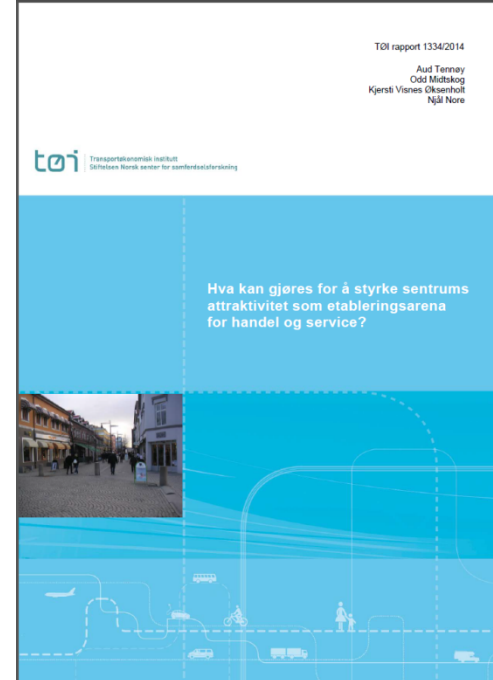
Hvorfor velges sentrum bort
som etableringsarena?

Undersøkelse gjennomført høsten 2011

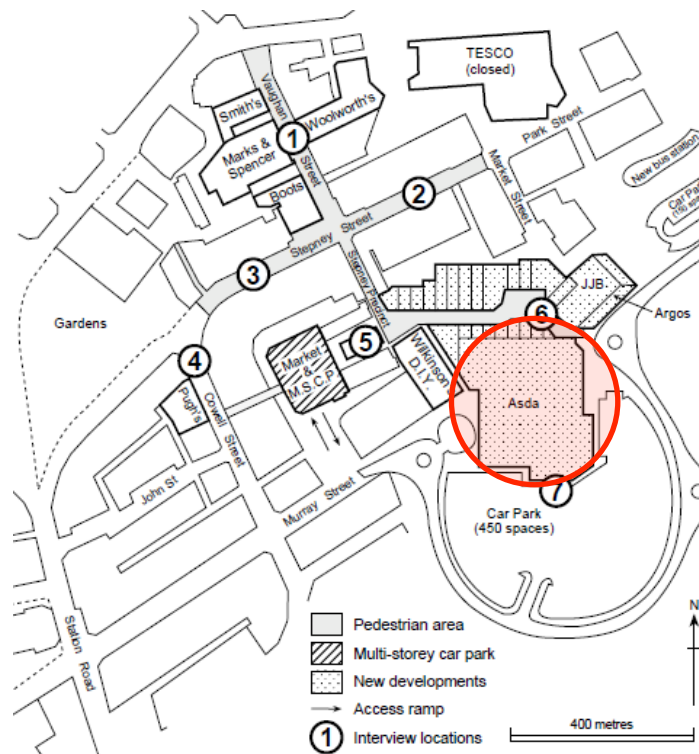
Odd S. Midtskog
Rådgiver i sentrumsutvikling
odd.midtskog@sentrumsutvikling.no

Sentrum som etableringsarena

- Sentrum må vinne kampen om leietakerne
 - Tiltrekke store 'dragere' som trekker mange kunder
 - Kan styrke kundegrunnlaget for mindre og mer spesialiserte butikker og servicebedrifter
- Fragmentert gårdeierstruktur
- Konkurransen fra handel lokalisert utenfor sentrum
- Mye av bolig- og arbeidsplassutbyggingen har foregått og foregår andre steder enn i sentrum
- Kjøpesenter i sentrum kan være en styrke dersom de er riktig lokalisert, dimensjonert og utformet

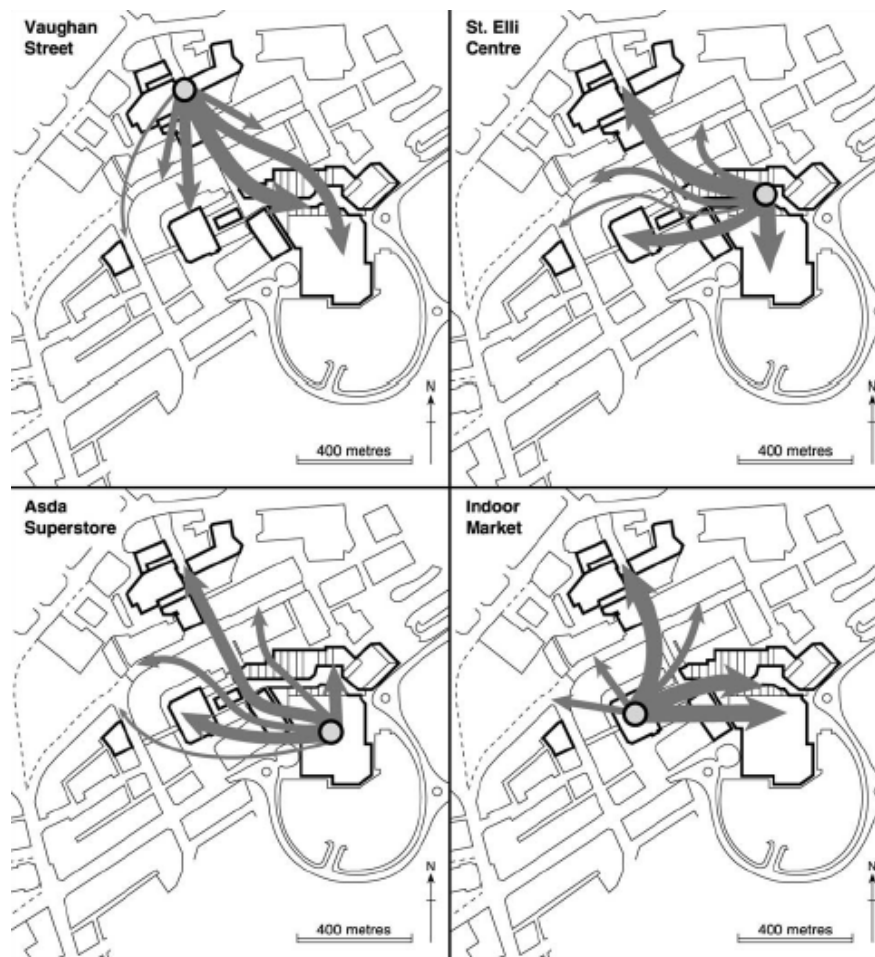


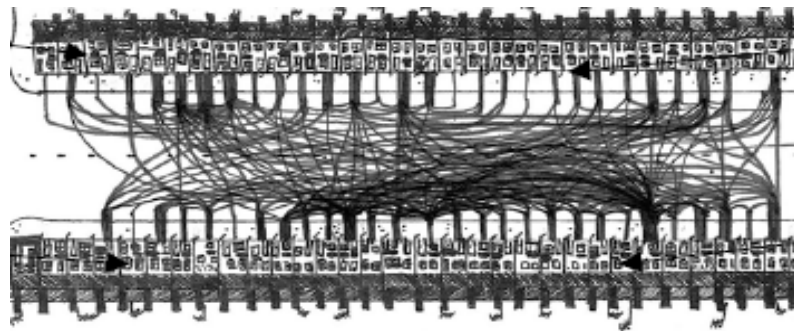
Samspill kjøpesenter og tradisjonelt sentrum



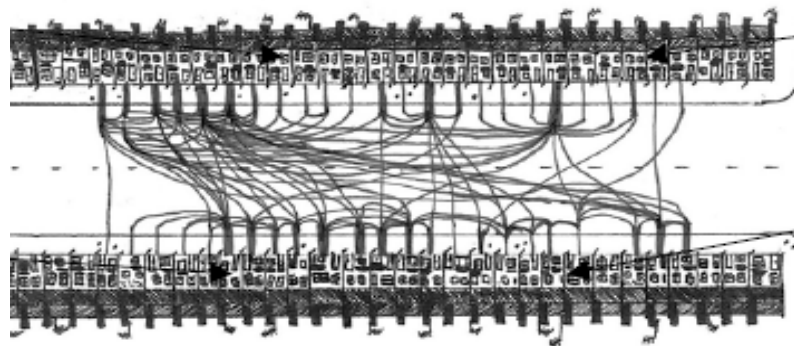
- Thomas og Bromley 2003, studie av Llanelli - Wales

Llanelli - kartlegging av handlelenker

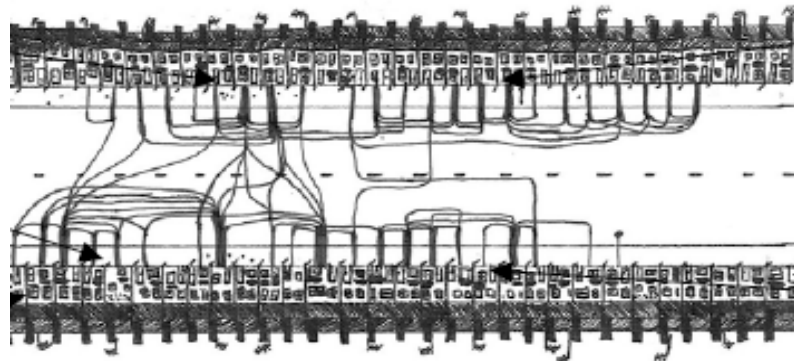




LIGHT TRAFFIC: 140 VEHICLES PER DAY



MEDIUM TRAFFIC: 8,420 VEHICLES PER DAY



HEAVY TRAFFIC: 21,130 VEHICLES PER DAY

Ferdsel i gater med ulik trafikkbelastning

Faksimile fra Hart og Parkhurst (2011)

Bilfritt, aktive fasader, godt å gå

Bilfrie gater og gode
fotgjengerområder



Aktive fasader



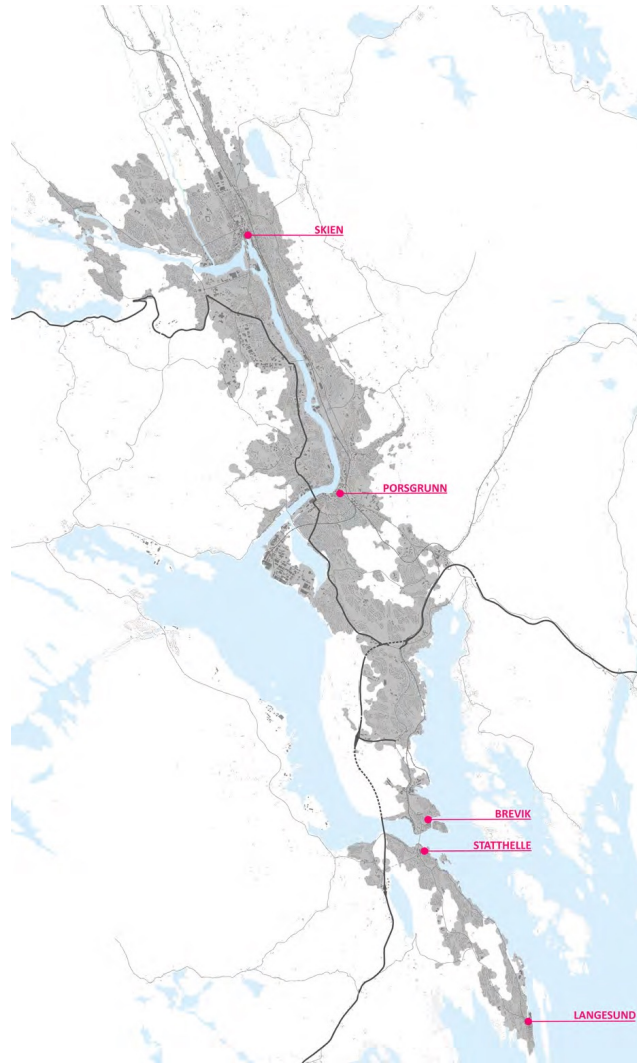
Opphold



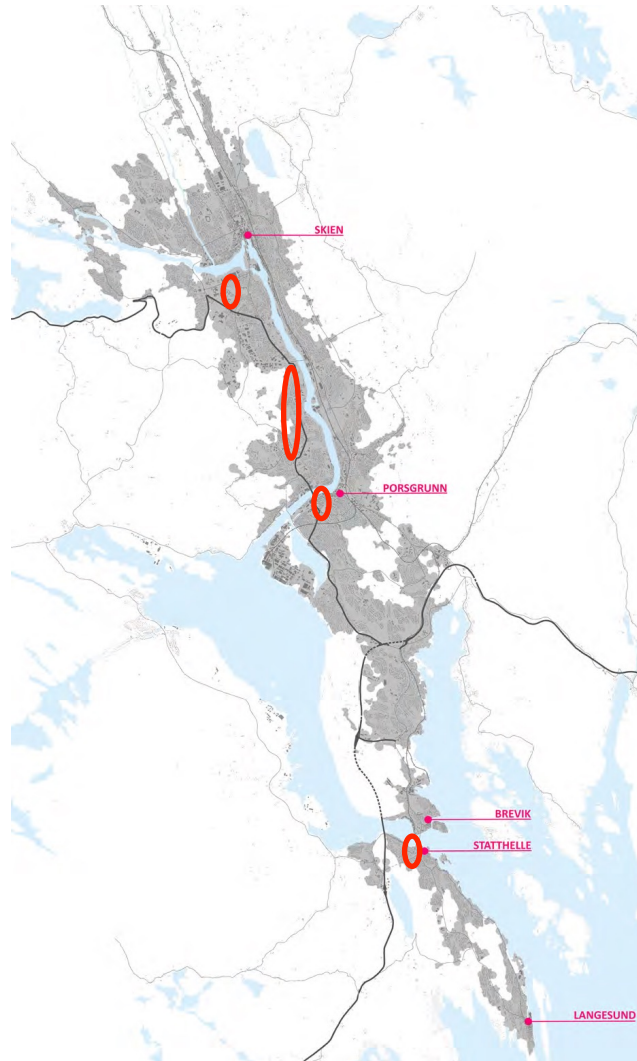
■ Bilfrie gater/byrom (ikke grønne rom)
■ Gater/byrom med gode fotgjengerforhold (kun 2013)

Gehl Architects (2014)

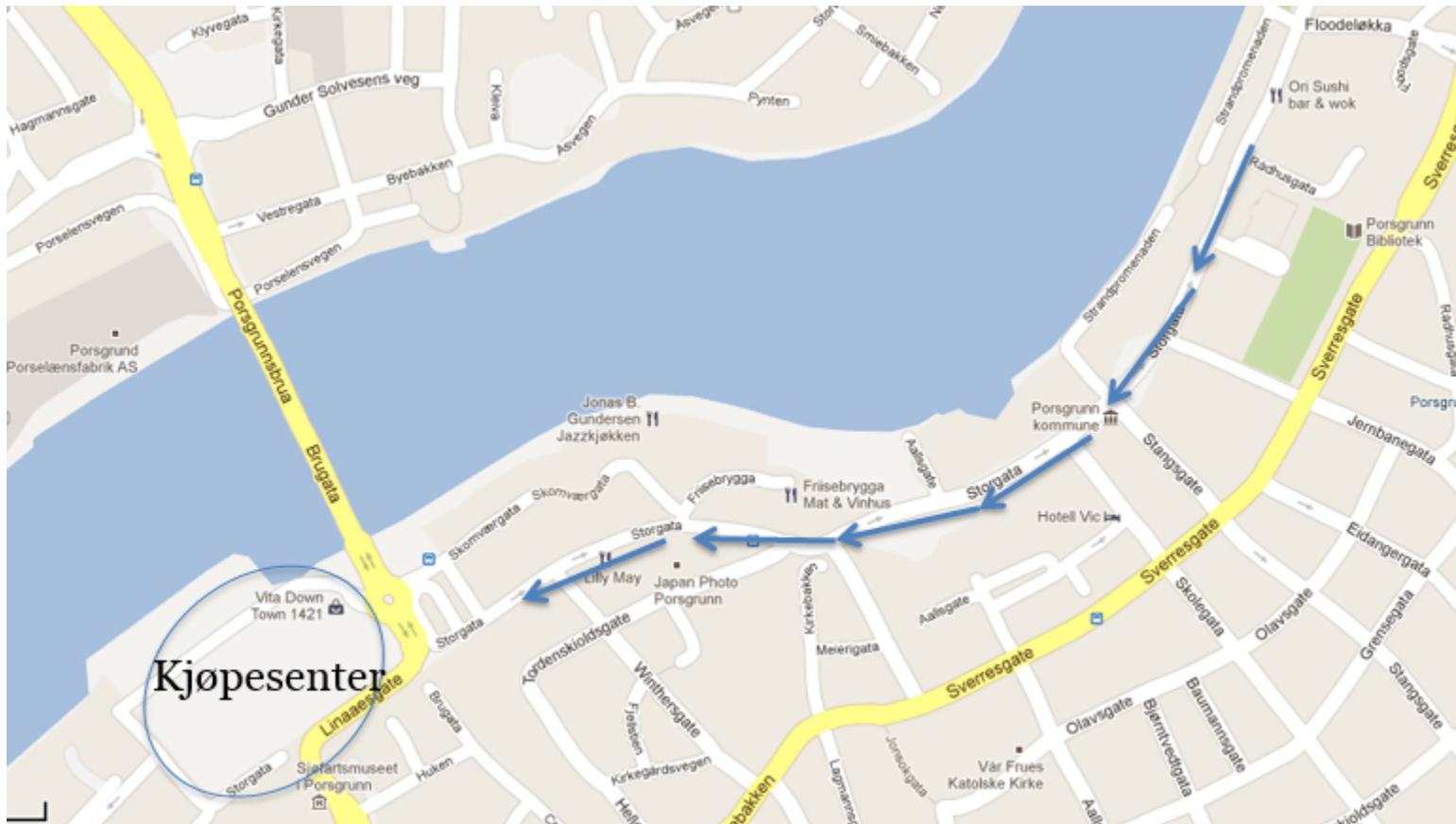
Dynamikk i regionen



Dynamikk i regionen



Dynamikk innen byen



Vinstra - Hovedstruktur for fremtidig sentrum

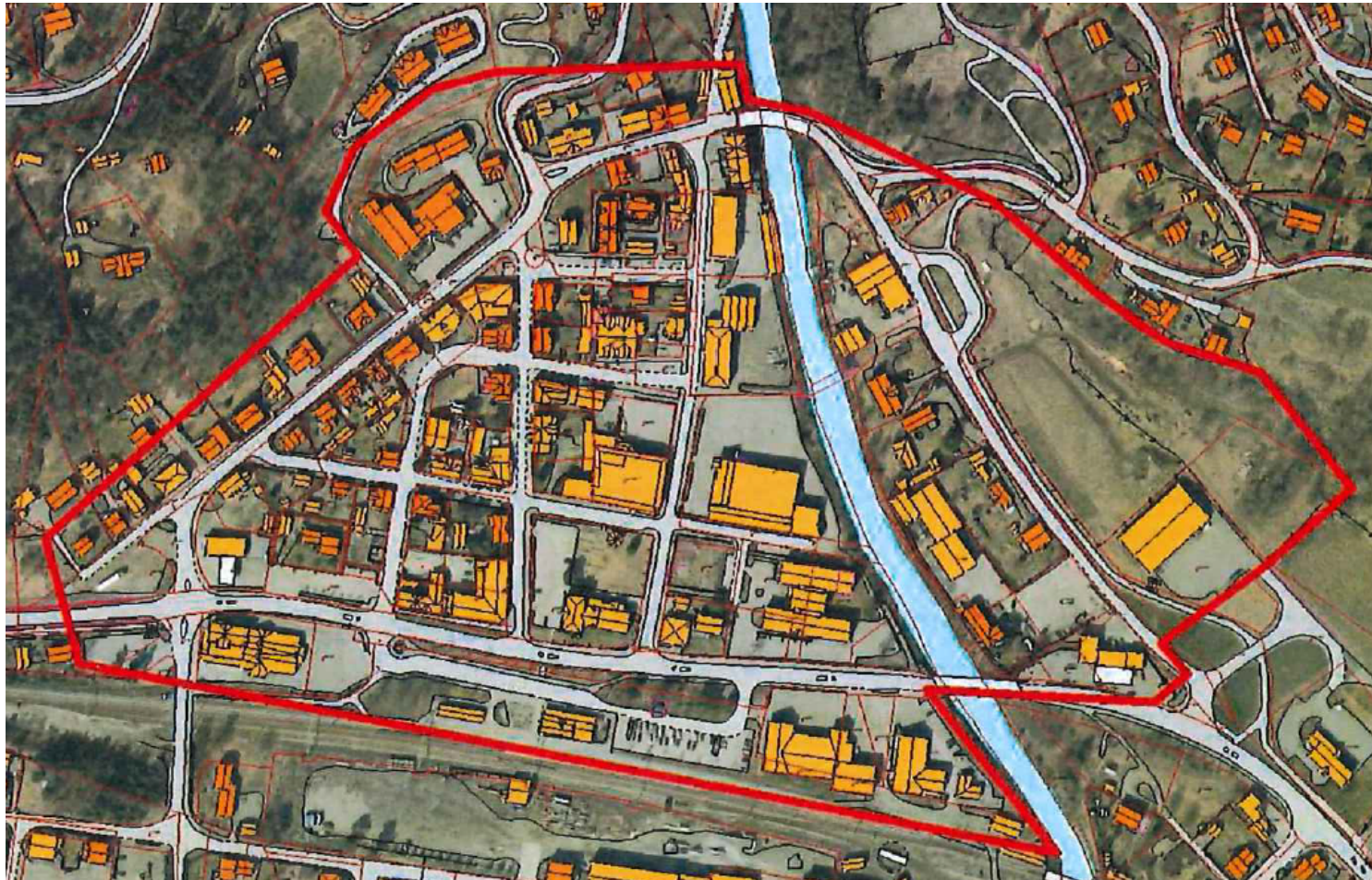


Midt-Gudbrandsdal Næringsforening 2010

Ringeby



Definert sentrumskjerne Ringebu



Hamburg - Ikea lokalisert i en bydel



Takk for oppmerksomheten!

Se også:

- Beskrivelse av en rekke areal- og transporttiltak, samt beskrivelse av tiltak knyttet til overordnet planlegging:
tiltakskatalog.no
- NRK: Brenner – historier fra vårt land, Arkitektur:
<https://tv.nrk.no/serie/brenner-historier-fra-vaart-land/MKTF61000212/sesong-4/episode-2>