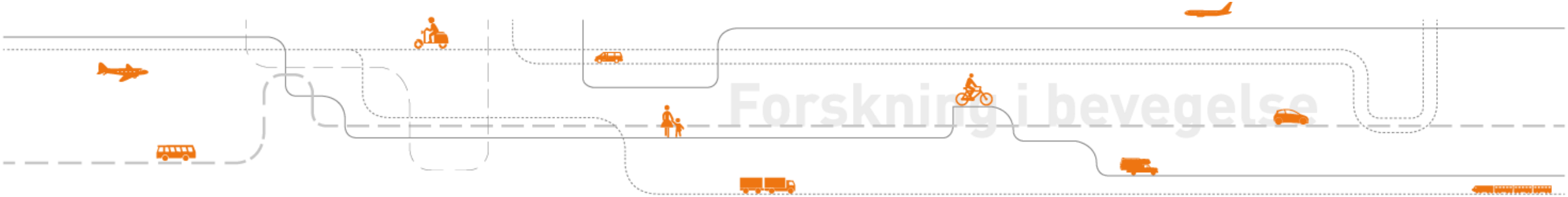
Knutepunktutvikling – ikke nødvendigvis et godt grep for å redusere bilavhengighet og bilbruk

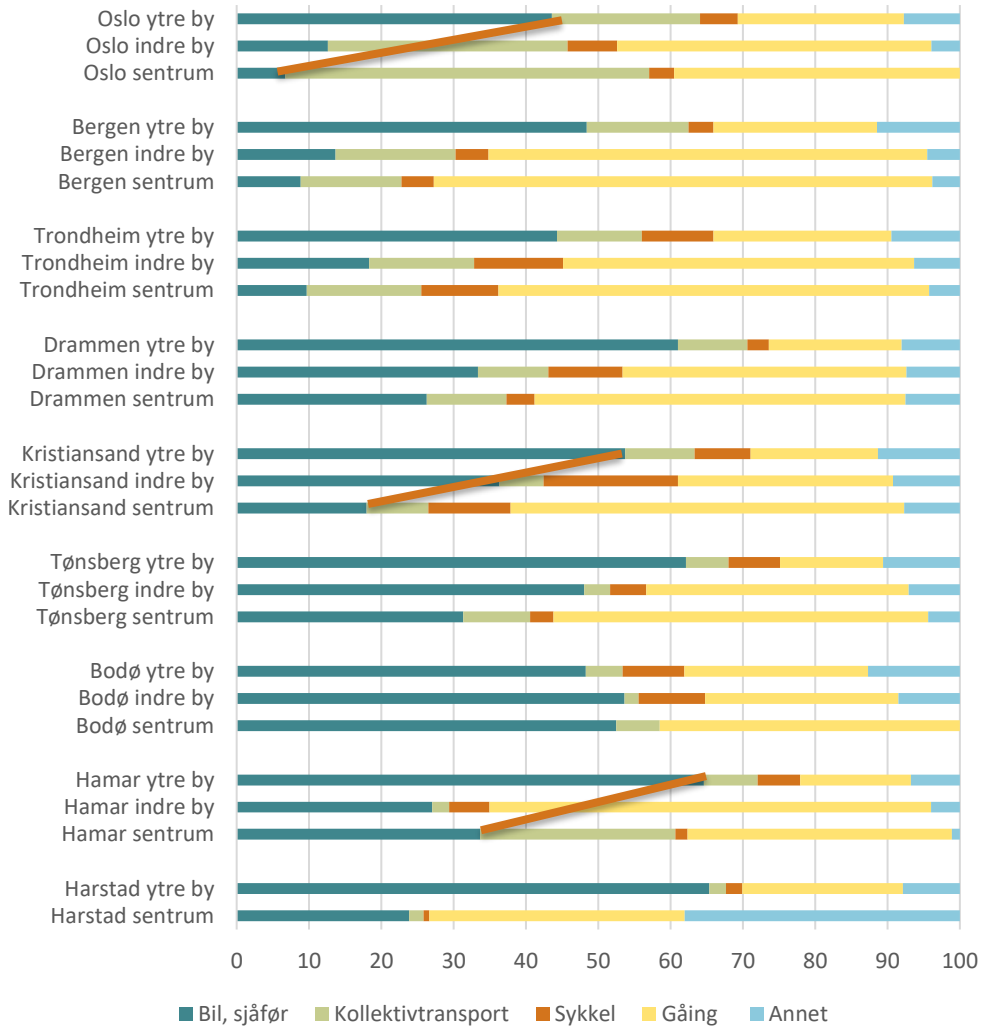
Kollektivforums årskonferanse, 29. mars 2022

Aud Tennøy
PhD By- og regionplanlegging
Forskningsleder Byutvikling og bytransport

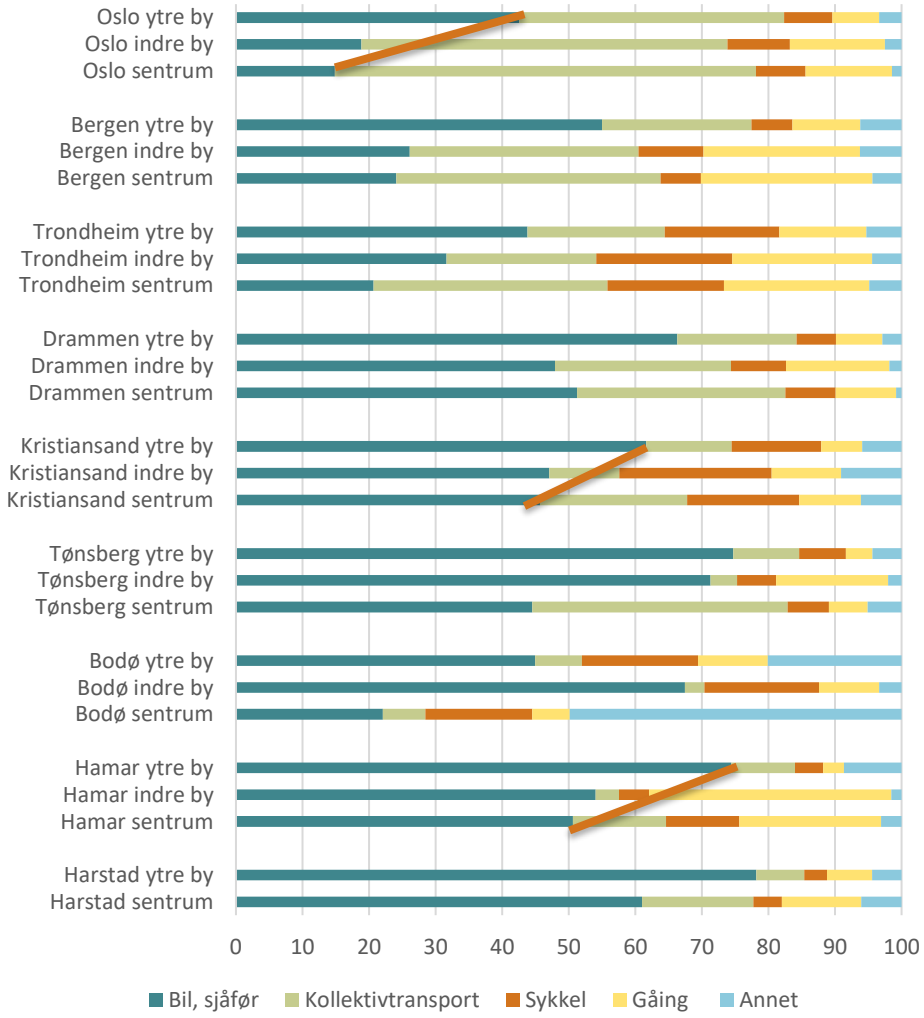


Reiser til/fra boliger og til/fra arbeidsplasser

Til/fra boliger



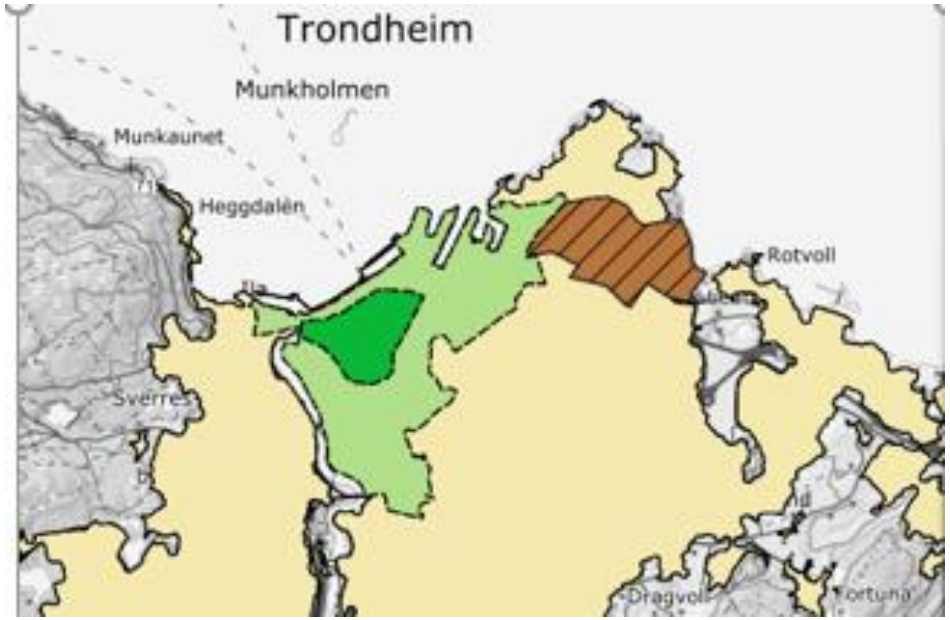
Til/fra arbeidsplasser



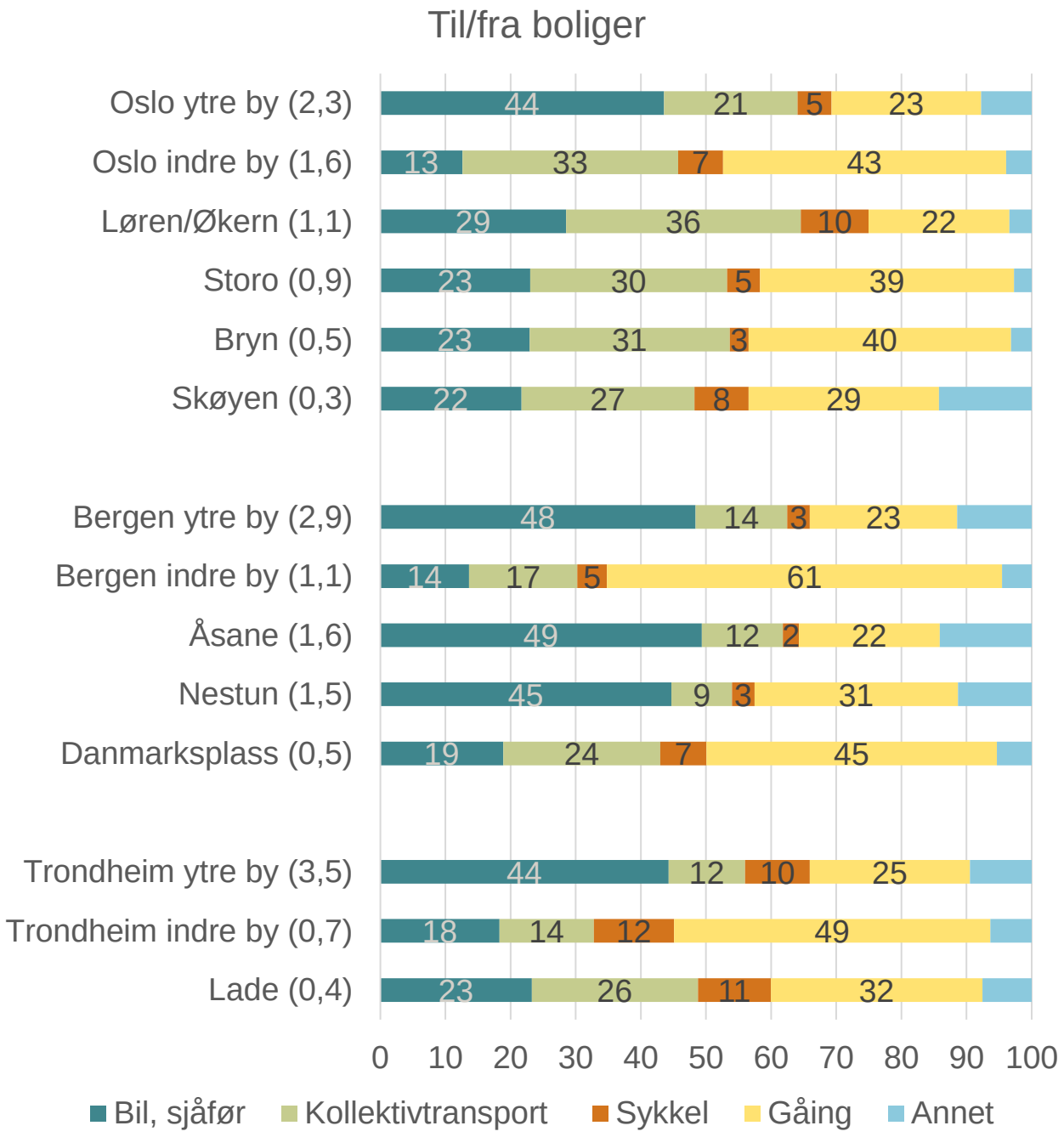
Tennøy mfl. (2021; 2022), basert på RVU 2013/14 og 17/18

Analyse av ‘knutepunktområder’

- Oslo: Storo/ Nydalen, Løren/ Økern, Bryn/ Helsfyr, Skøyen
- Bergen: Åsane, Nestun, Danmarksplass, Sandsli/ Kokstad
- Trondheim: Lade
- ‘Drabantby’, ‘avlastningssenter’, ‘kollektivknutepunkt’, …
- Relativt store områder – ikke bare helt inntil holdeplass

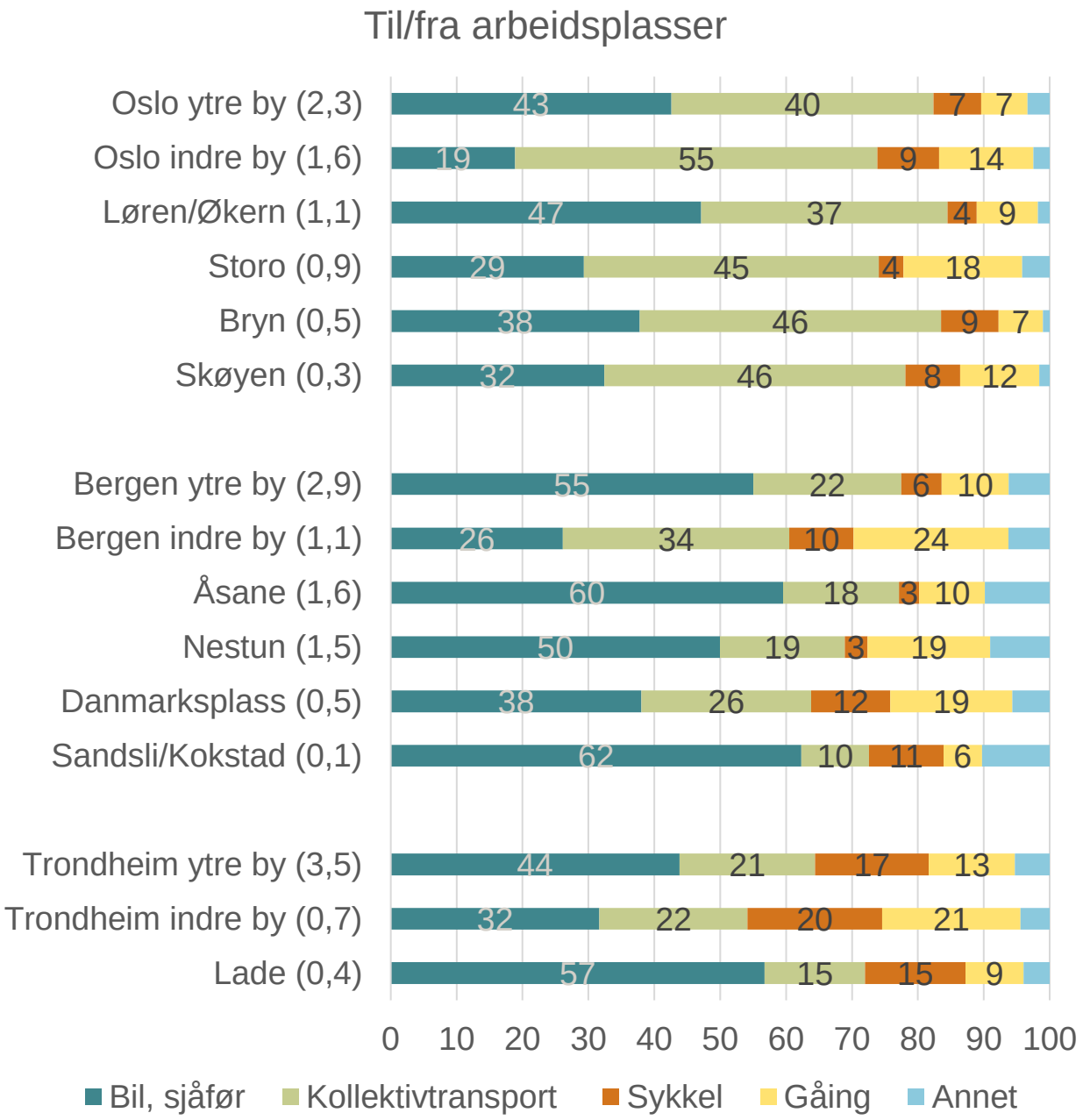


Reiseatferd på reiser til/fra boliger i knutepunktområder sammenlignet med indre og ytre by



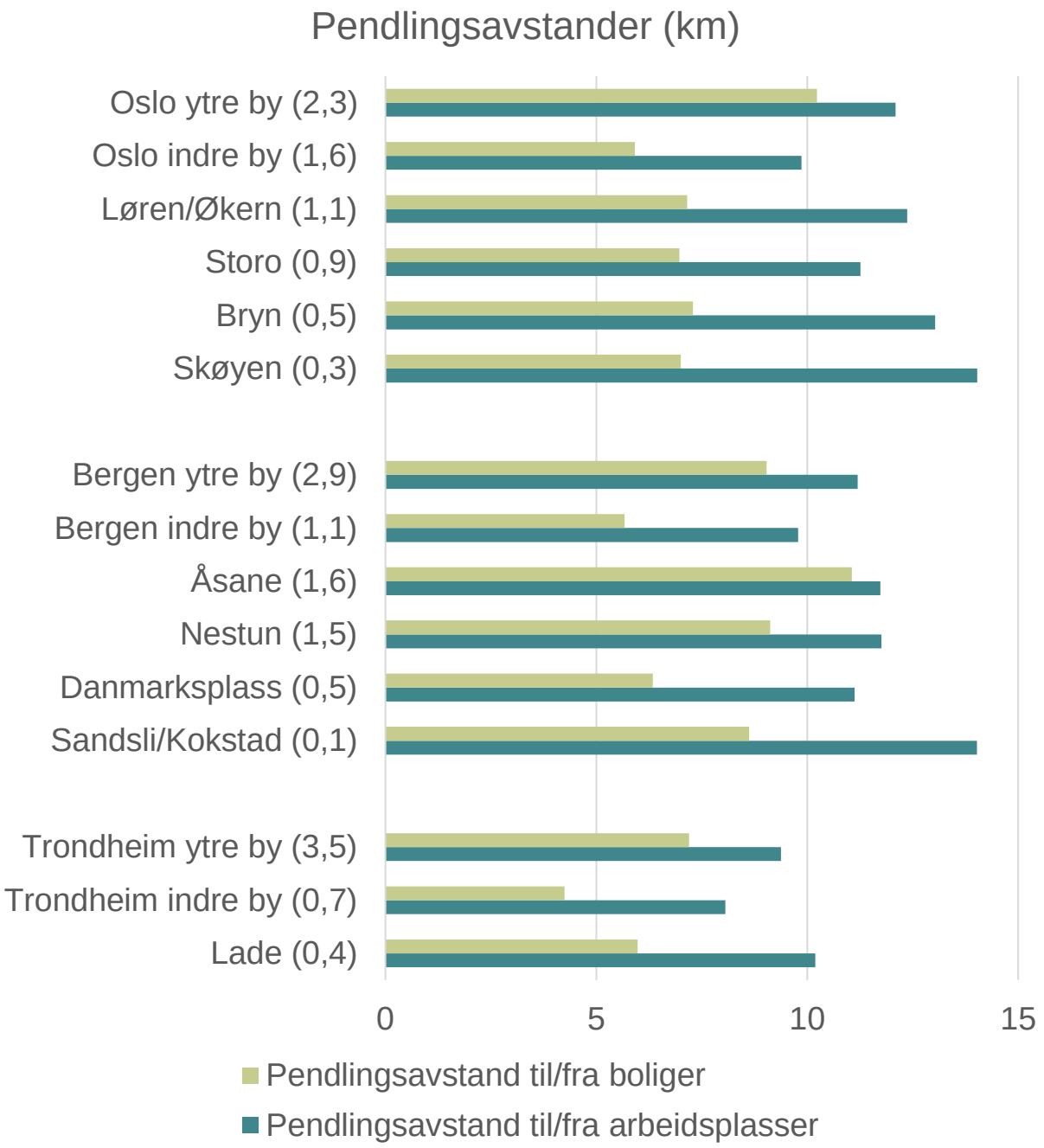
Tennøy mfl. (2021; 2022). Basert på RVU 2013/14 og 2017/18

Reiseatferd på reiser til/fra arbeidsplasser knutepunktområder sammenlignet med indre og ytre by



Tennøy mfl. (2021; 2022). Basert på RVU 2013/14 og 2017/18

Pendlingsavstander på reiser til/fra knutepunktområder sammenlignet med indre og ytre by



Tennøy mfl. (2021; 2022). Basert på RVU 2013/14 og 2017/18

Oppsummert

- Jo nærmere sentrum, jo lavere bilandeler og kortere arbeidsreiser - i store og små byer

- Knutepunktområder genererer høyere bilandeler og lengre arbeidsreiser enn det vi finner i indre by og sentrum
- Knutepunktområder lokalisert langt fra og løsrevet fra den tette indre byen genererer høyere bilandeler og lengre pendlingsavstander enn de som ligger nærmere sentrum,
  - I noen tilfeller høyere bilandeler og lengre arbeidsreiser enn det vi finner i ytre by generelt

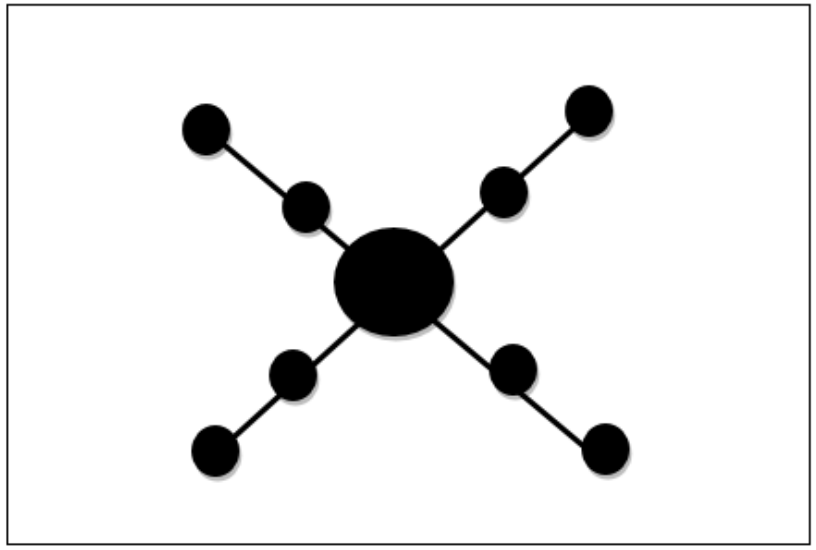
- Hvis målet er å begrense vekst i biltrafikken er det vesentlig bedre å styre utviklingen til områder i og ved sentrum enn til 'knutepunkter' utenfor den tette byen
- Hvis 'knutepunkter' er det best å legge dem nærmest mulig sentrum

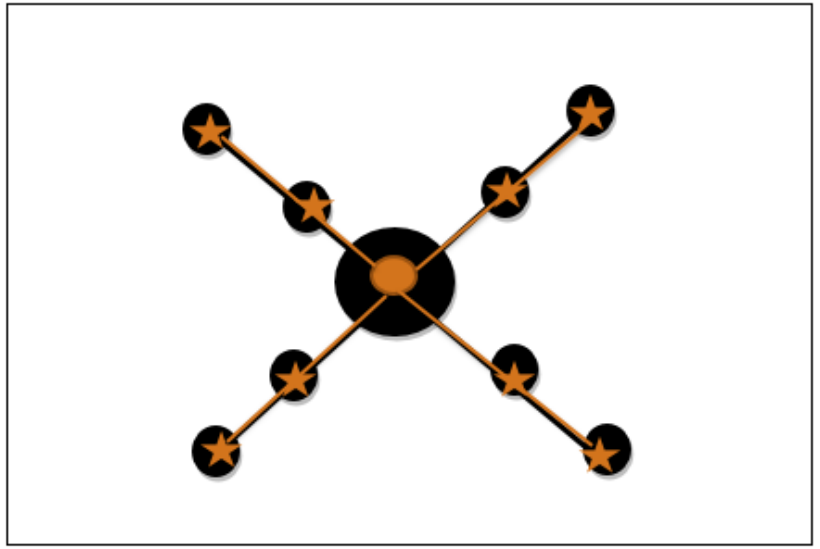
Hvorfor lokalisering i sentrum og indre by genererer mindre biltrafikk enn knutepunkter utenfor indre by

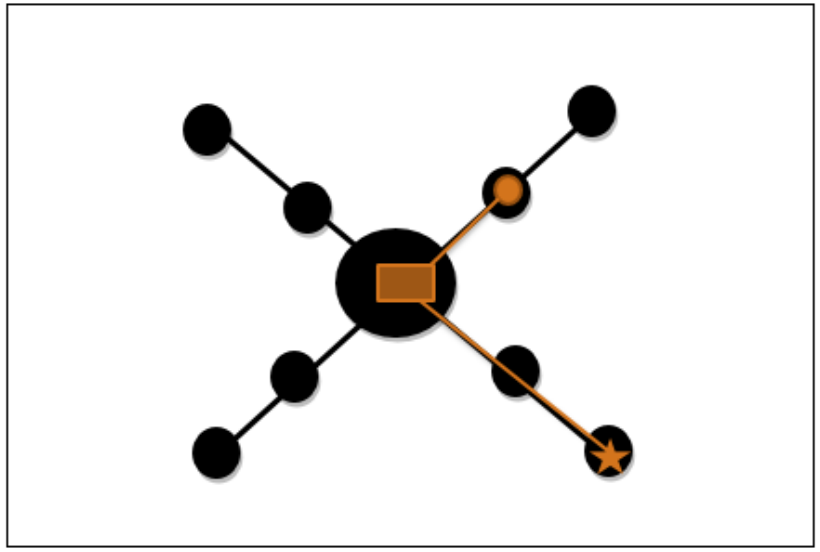
- Direkte kollektivtilbud mellom sentrum og de fleste steder i byen/ regionen
- Kollektivlinjene passerer indre by
- Mange bor i gang- og sykkelavstand til arbeidsplasser i sentrum og indre by
- Bosatte i sentrum og indre by har ‘det meste’ i gang- og sykkelavstand
- Mer ‘gangvennlig’ i tette byområder (fortau, livlig, lavere hastigheter, mv.)
- Normalt dårligere biltilgjengelighet jo nærmere sentrum man kommer

- Bosatte i knutepunkter utenfor den tette byen har færre ‘ting’ i gang- og sykkelavstand, og direkte kollektivforbindelse til færre aktiviteter
- Lavere andel av ansatte i virksomheter lokalisert i knutepunkter som er bosatt i gang- og sykkelavstand og/eller som har direkte kollektivtilbud
- Jo mer løsrevet fra bystrukturen, jo mer bilavhengig

Direkte kollektivtilbud







Hva er ‘akseptabel gangavstand’ til holdeplass på arbeidsreiser?

Gangavstander, lokal kollektivtransport, 75-percentil (75% går kortere enn)		
	Mellom bolig og holdeplass	**Mellom arbeidssted og holdeplass**
Hamar	464	400
Kristiansand	400	400
Stavanger	400	400
Oslo	640	560

Lokal kollektivtransport: 400 – 500 meter i byer mindre enn Oslo?

Hva kan bidra til lavere bilandeler på reiser til/fra/i knutepunkter

- Lokalisering nær sentrum
- Redusert parkeringstilgjengelighet – få plasser og høye priser
- Veldig godt kollektivtilbud og tilrettelegging for sykling (i hele byen)
- Gangvennlige miljøer i knutepunktområdene

Endringer over tid (noe usikkerhet)

Endring, bilandeler		
Til/fra boliger	**RVU 2009/13-14**	**RVU 13-14/17-18**
Storo/Nydalen	30%	23%
Bryn/Helsfyr	25%	23%
Til/fra arbeidsplasser	**RVU 2009/13-14**	**RVU 13-14/17-18**
Storo/Nydalen	38%	29%
Bryn/Helsfyr	47%	38%

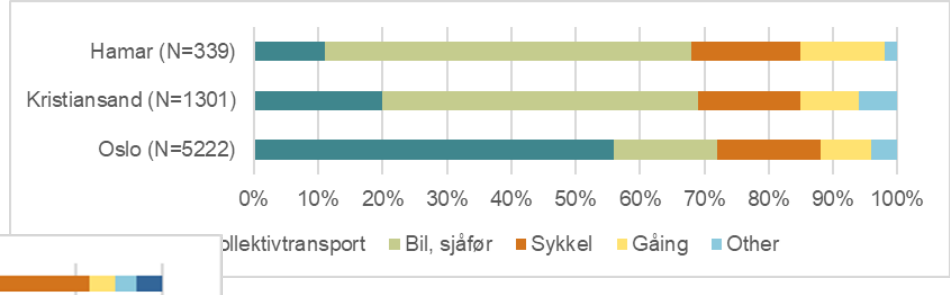
Ingen andre byer i Norge enn Oslo har noe som ligner på disse i størrelse, tetthet, funksjons-blanding, kollektivbetjening, bilrestriksjoner, mv.

Takk for meg! Les mer og grundigere her

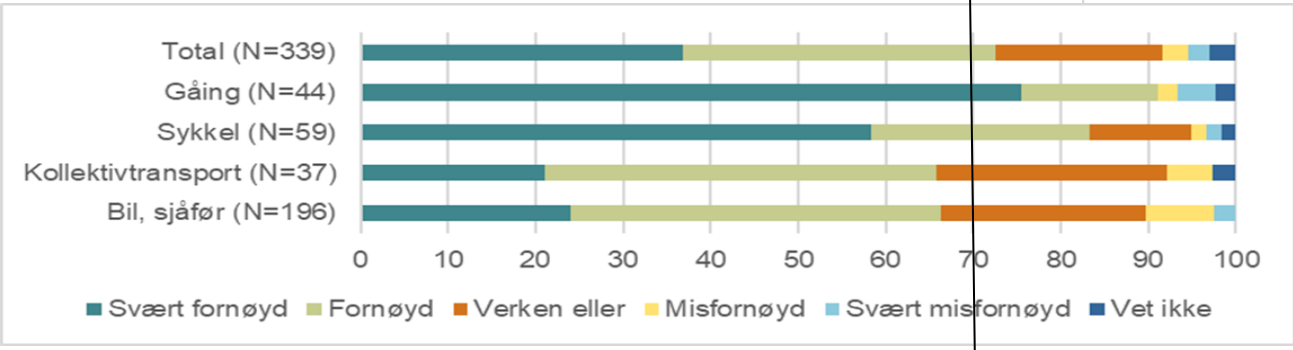
Alt tilgjengelig på www.toi.no

Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

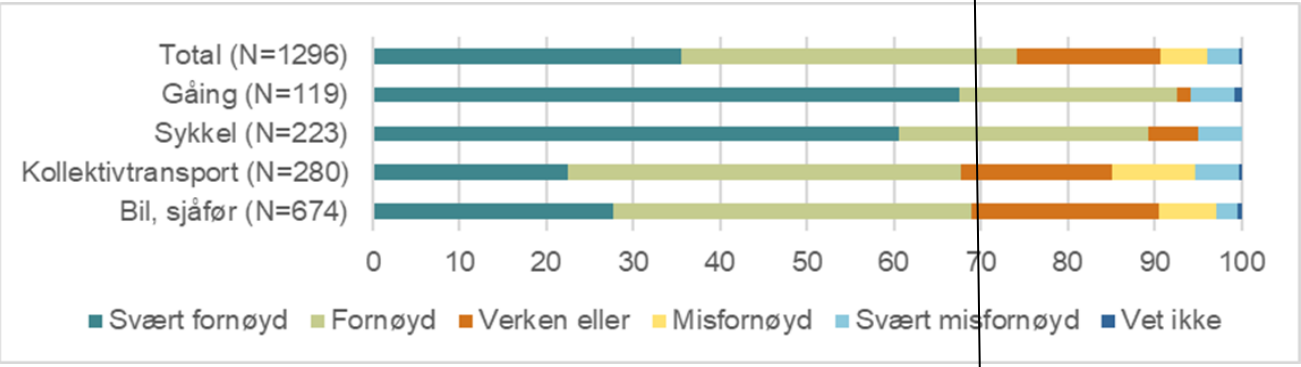
Fornøydhet med arbeidsreisen



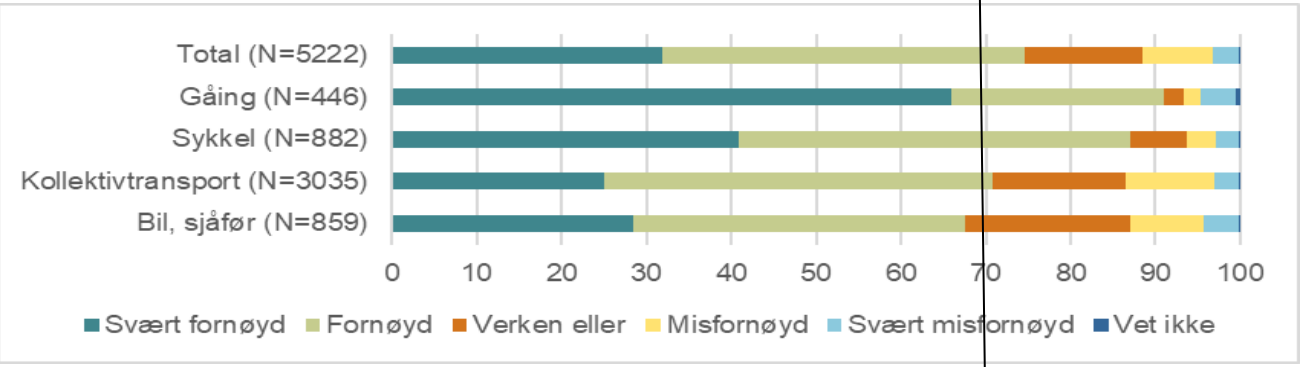
Hamar



Kristiansand



Oslo



Viktige mål for byene

- **Nullvekstmålet** – ikke vekst i personbiltrafikken i byområdene
- **Attraktive byer** – effektive, gode steder å bo og drive næring i
- **Levende byer** – sentrum, folk i gatene, liv, gøy, ‘urbanitet’
- **Rettferdige og inkluderende byer** – tilgjengelighet
- **Folkehelse** – aktiv transport, tilhørighet, tilgang til grønt
- **Redusere nedbygging av LNF** - begrense arealforbruk

Foto: Oddrun Helen Hagen

Foto: Aud Tennøy

Foto: Steinar Simonsen

Prosjekt IPTC: Bakgrunn og formål

- Kollektivtransport og byutvikling: Hvordan øke kollektivtrafikkens (og syklings og gåings) konkurransekraft versus bilen i små og mellomstore byer?
- Finansiert av Norges Forskningsråd, KLIMAFORSK, 2017-2021

- Bakgrunn
  - Mange byer jobber for å nå mål om redusert bilavhengighet og nullvekst i biltrafikken, mv.
  - De har behov for solid, empirisk og forskningsbasert kunnskap
  - Men det meste av forskningen er gjort i store byer
  - Små og mellomstore byer (mindre enn Oslo) har behov for kunnskap basert på undersøkelser i byer på same størrelse

- Formål: Utvikle og formidle kunnskap som kan være til nytte for små og mellomstore byer i planlegging og utvikling av arealbruk og transportsystemer på måter som bidrar til at viktige mål kan nås