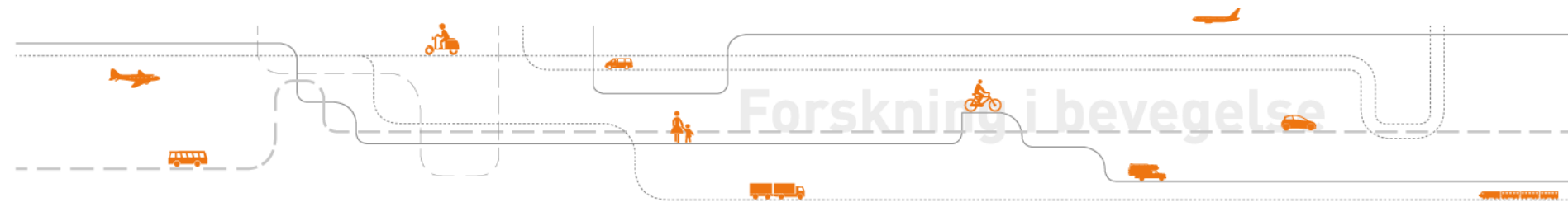


Lokalisering av handel og service i mindre byer: Effekter på reiseatferd

Forum for byutvikling og bytransport 2023

Fitwi Wolday, TØI



Innhold



Hvilke type service- og handelslokalisering er det som bidrar til mer bærekraftig mobilitetsadferd?

Den optimale lokaliseringen..

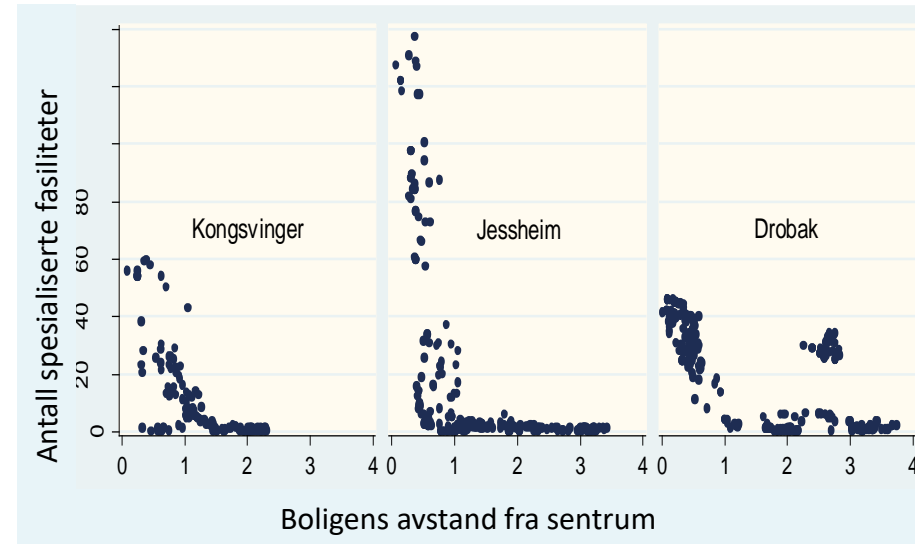
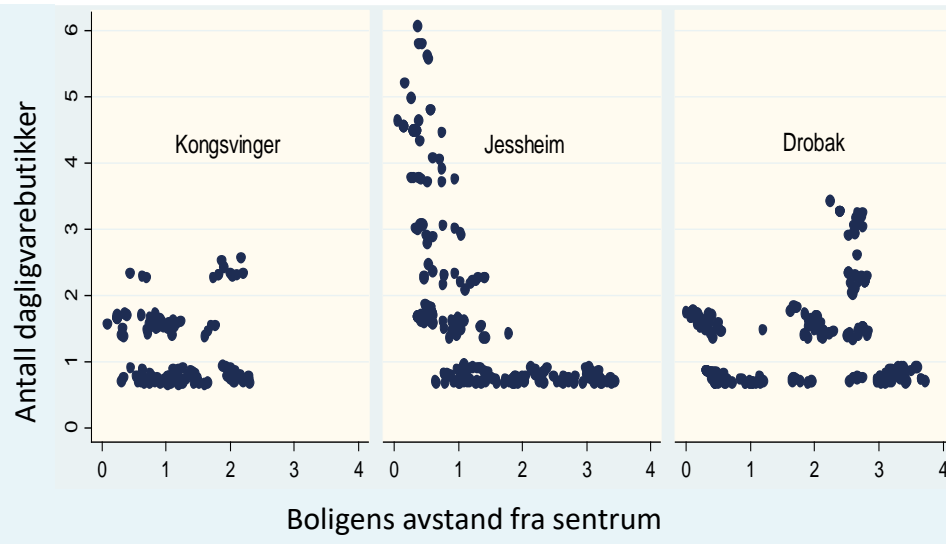
- Lokaliseringskriterier
 - *Produkt diversifiserings-/spesialiseringsnivå*
 - *Gjennomsnittlig reisefrekvens per person I en gitt periode:*
- Ulike fasiliteter har ulike kriterier for valg av sted. For noen fasiliteter blir nabolagslokalisering det optimale lokaliseringsvalget
- Mens andre kan ha en tendens til å lokalisere seg **i lag med andre fasiliteter** (oftest i sentrum av små byene) for å trekke på agglomerasjonseffekter.

Empiriske funn

Sentrumstruktur

- Antall dagligvarebutikker som kan nås i en avstand på 850m fra boligen

- Antall spesialiserte fasiliteter som kan nås i en 850m avstand fra boligen



Aktiv transport

■ Boligavstand fra bysentrum

	Kongsvinger		Jessheim		Drøbak	
	Coef.	Elast.	Coef.	Elast.	Coef.	Elast
Boligavstand fra bysentrum	-.2979 (0.002)	-.4903	-.3463 (0.000)	-.7148	-.0480 (0.301)	-.0907

- Sentralisering av boliger bidrar til høyere andel reiser med gange og sykkel

Aktiv transport

- Sentrumsstruktur og aktivtransport

Sammenlikning mellom by-par	Reiseadferd	
	Reisefrekvens til dagligvarebutikk	Reisefrekvens til senterfasiliteter
Jessheim - Kongsvinger	0.153 (1.000)	0.808 (0.120)
Drøbak – Kongsvinger	-1.091 (0.004)	-0.416 (0.774)
Drøbak – Jessheim	-1.243 (0.000)	-1.224 (0.001)

- Diffust og svakere sentrum assosieres med lavere andel gange- og sykkelreiser

Sentrumsstruktur og bilkjøring

- Boligbeliggenhet og bilkjøring

	Kongsvinger	Jessheim	Drøbak
	<i>Koef. (p-verdi)</i>	<i>Koef. (p-verdi)</i>	<i>Koef. (p-verdi)</i>
Boligavstand fra sentrum (km)	0.2645 (0.001)	0.1696 (0.036)	-

- I små byer, virkningen av boligbeliggenhet på bilkjøring er høyt avhengig av regionale faktorer
- Boligsentralisering har kraftigere virkning på bilkjøring i Kongsvinger. Byboere i Kongsvinger kjører ca. 35% kortere

Oppsummering

- Høy grad sentralisering av boliger og handel bidrar til høyere andel reiser med gange og sykkel
- Nabolagslokalisering av dagligvarebutikker og sentralisering av andre type handel og servise øker andel reiser med gange og sykkel
- Handelslokaler og kjøpesentre som svekker eller konkurrerer med sentrum redusere andel reiser med aktivtransport
- I byer som er regionale senter bidrar boligsentralisering til lavere kjørelengder med bil

Rreferanser

- [The effect of neighbourhood and urban center structures on active travel in small cities – ScienceDirect](#)
- [Built environment and car driving distance in a small city context on JSTOR](#)