

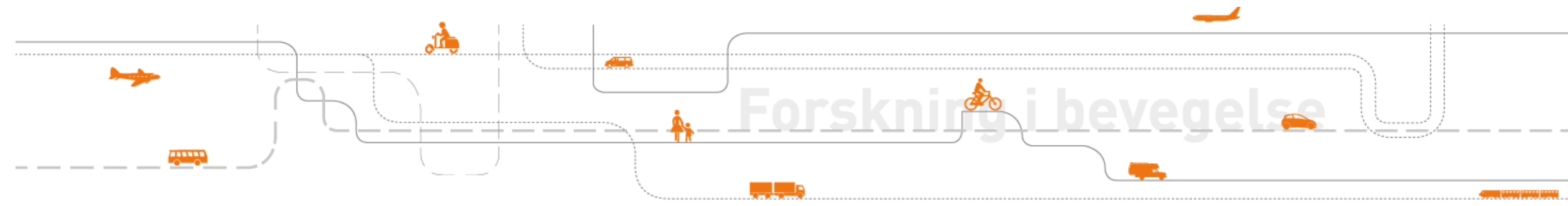
Mennesket i mobiliteten: Hvordan vi bør utvikle bytransportsystemene i både store og små byer

Kollektivkonferansen 2020, 19.11.2020, på web

Aud Tennøy

PhD By- og regionplanlegging

Forskningsleder Byutvikling og bytransport



Viktige mål for byutviklingen

- **Attraktive byer** – 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
- **Begrense arealforbruk** - redusere nedbygging av LNF
- **Nullvekstmålet** – ikke vekst i biltrafikken



Foto: Marianne Gjerv



1 UTRYDDE
FATTIGDOM



2 UTRYDDE
SULT



3 GOD
HELSE



4 GOD
UTDANNING



5 LIKESTILLING
MELLOM KJØNNENE



6 RENT VANN OG GOD
SANITÆRFORHOLD



7 REN ENERGI
FOR ALLE



8 ANSTENDIG ARBEID
OG ØKONOMISK
VEKST



9 INNOVASJON OG
INFRASTRUKTUR



10 MINDRE
ULIKHET



11 BÆREKRAFTIGE
BYER OG SAMFUNN



12 ANSVARLIG
FORBRUK OG
PRODUKSJON



13 STOPPE
KLIMAENDRINGENE



14 LIV UNDER
VANN



15 LIV PÅ
LAND



16 FRED OG
RETTFERDIGHET



17 SAMARBEID
FOR Å NÅ MÅLENE



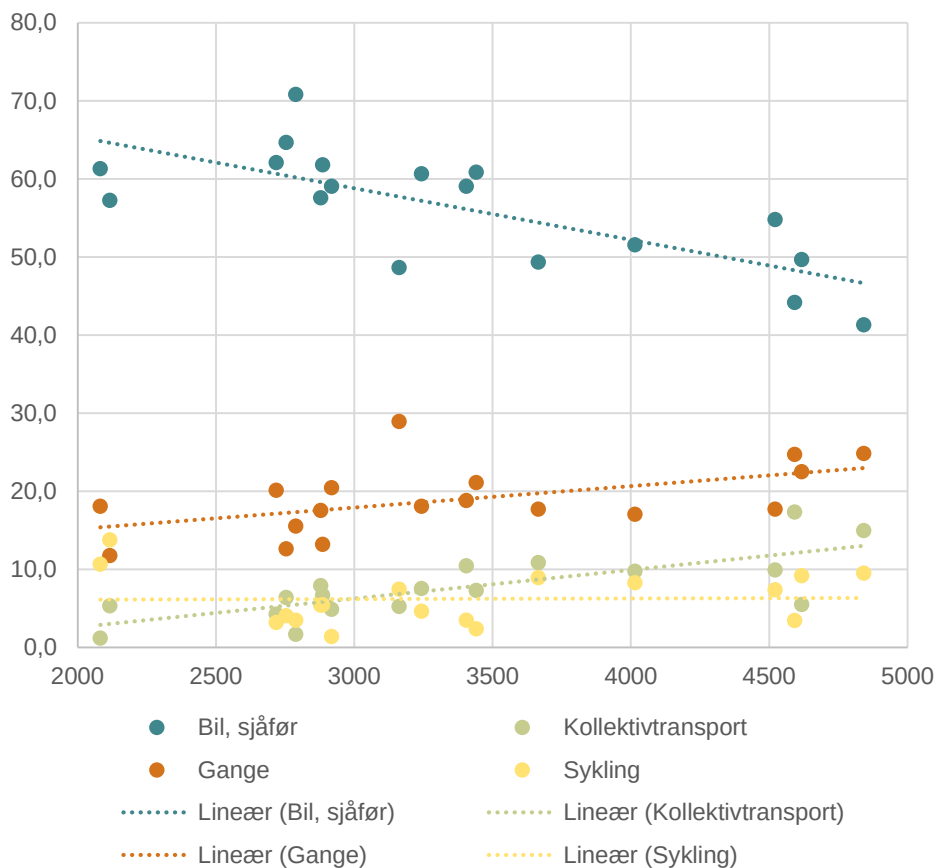
Løsning for å nå målene

- Utvikling som fortetting og transformasjon i og ved sentrum i stedet for som fortsatt byspredning
- Forbedre kollektivtilbudet
- Legge til rette for sykling og gåing
- Restriktive virkemidler mot biltrafikken



Høy tetthet i byen (totalt) gir mindre bilavhengighet

Tetthet vs. transportmiddelfordeling i 19 norske byområder (Oslo utelatt)



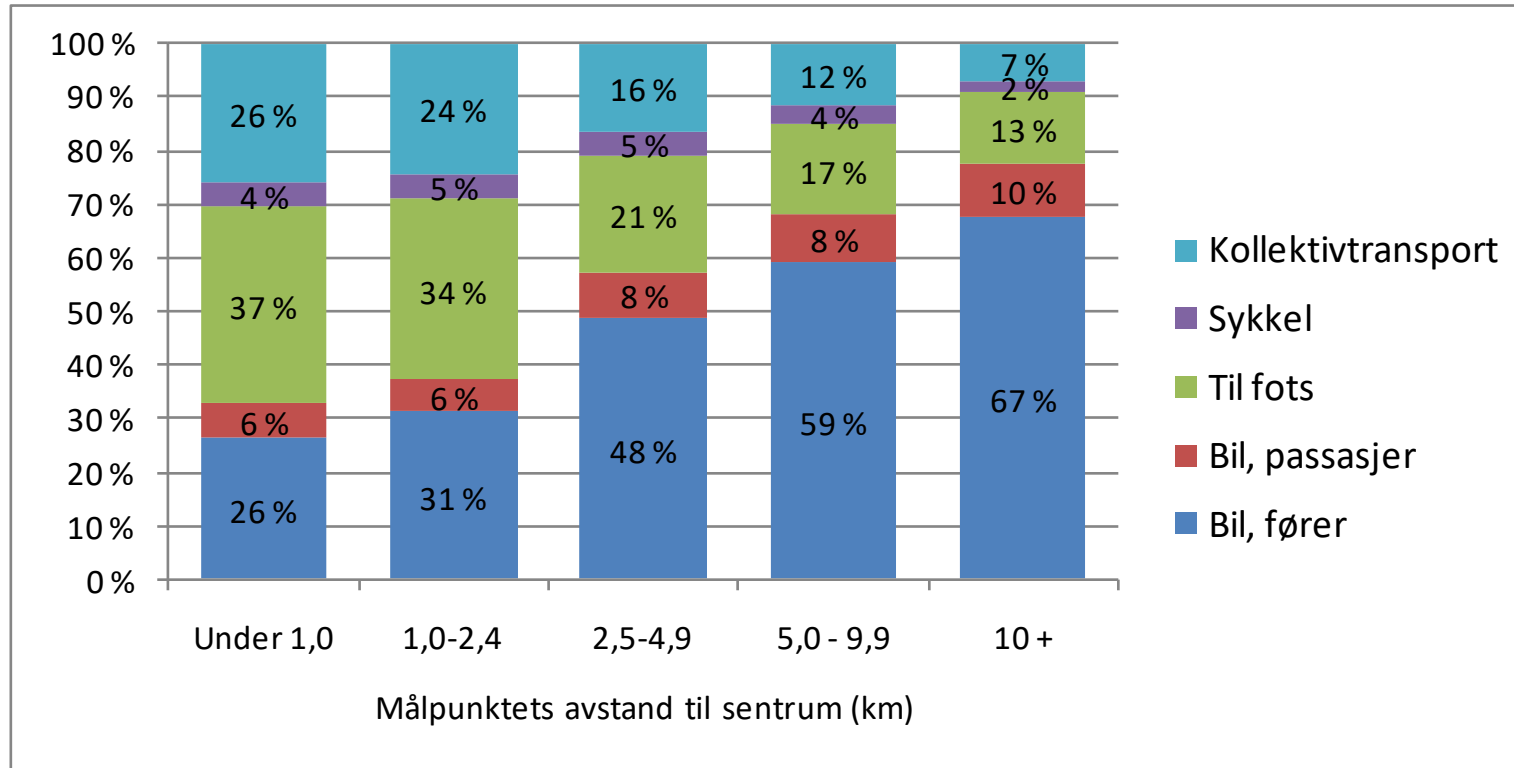
Atlanta and Barcelona have similar populations but very different carbon productivity



Bertaud og Richardson 2004

Tennøy mfl., publiseres i 2021, basert på RVU 2013/14 og 17/18

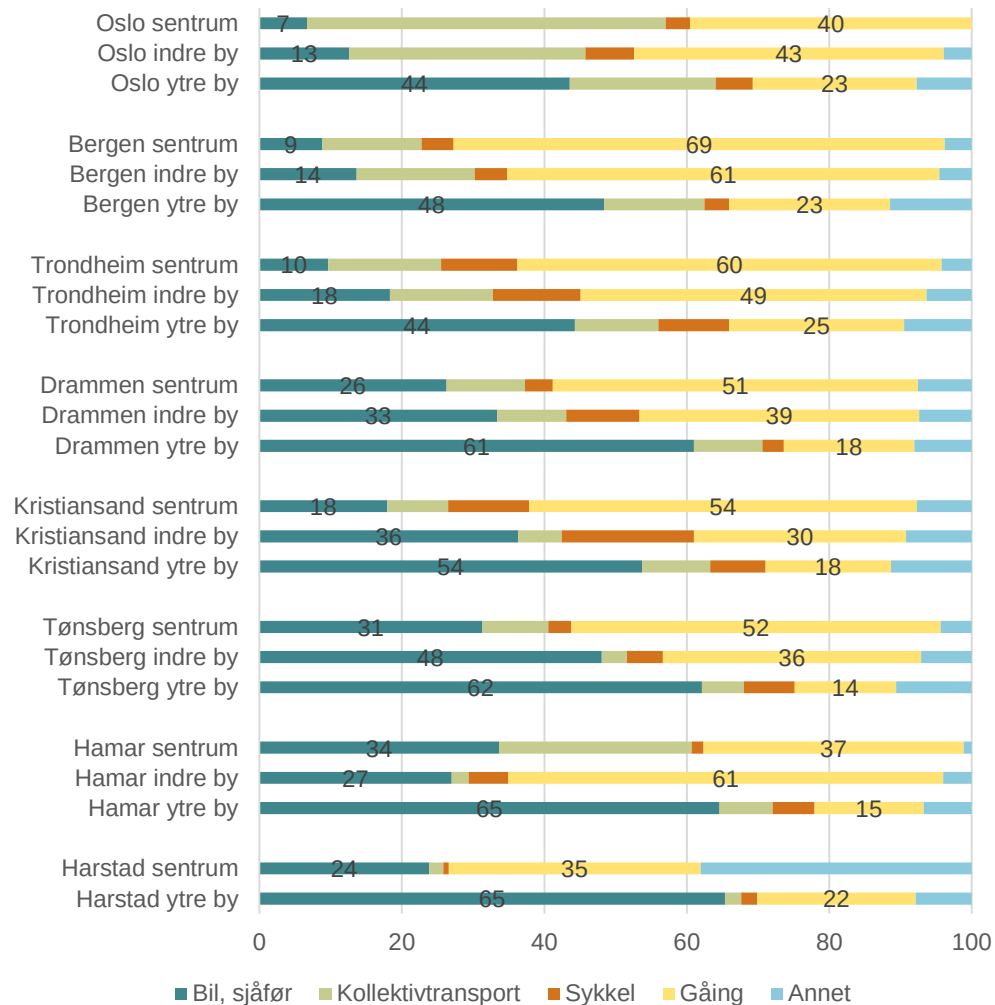
Sentral lokalisering gir lavere bilavhengighet



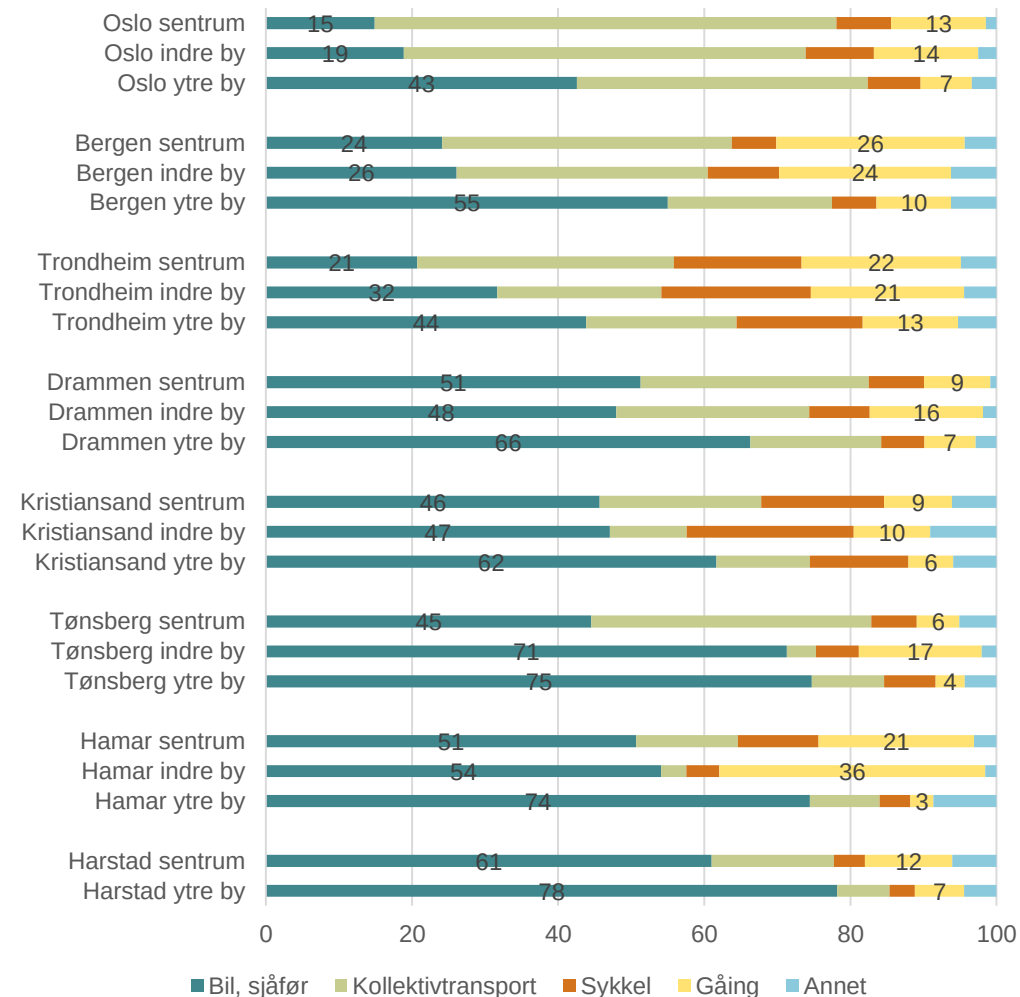
Data fra RVU 2009, Engebretsen og Christiansen (2011).
Tettsteder med flere enn 50 000 innbyggere.

Transportmiddel til og fra ulike deler av byene

Til/fra bolig



Til/fra arbeidsplass

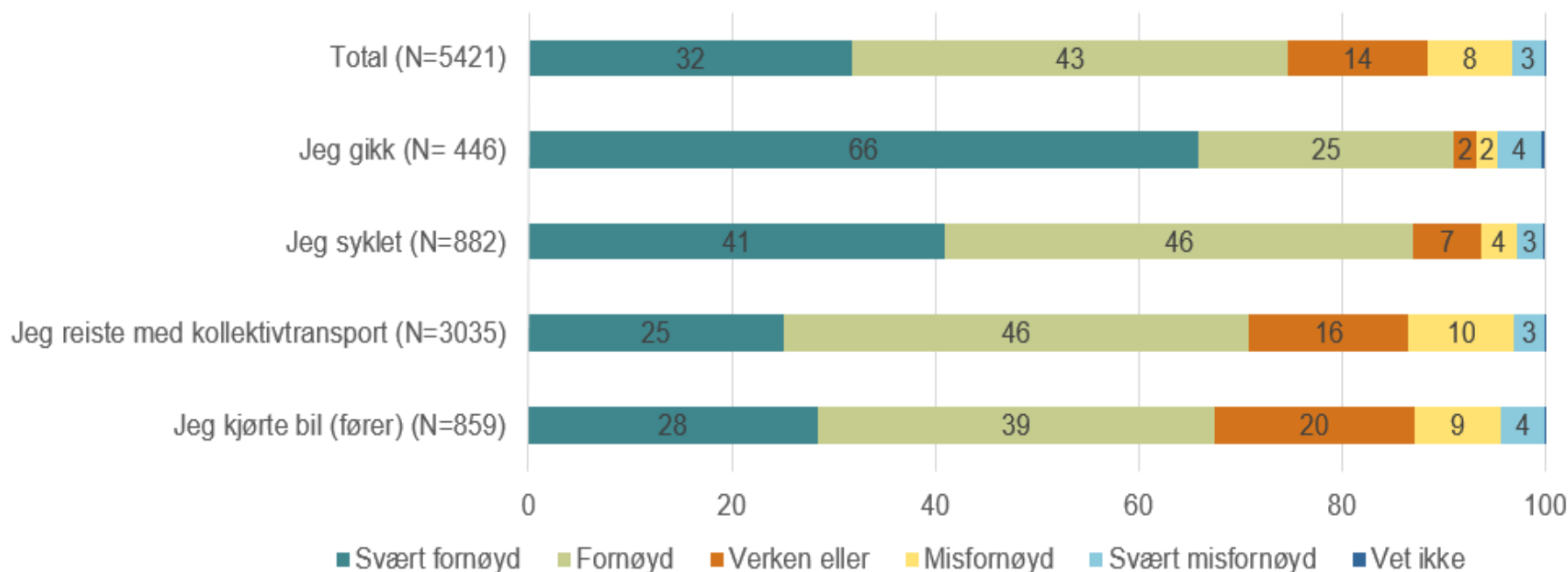


Hvorfor er dette bra for folk?
Fordi folk liker best å gå og sykle

Oslo: De som går og sykler er mest fornøyde

Hvor fornøyd er du med arbeidsreisen din på denne tiden av året?

Ansatte i virksomheter lokalisert i Oslo og Bærum øst 2019

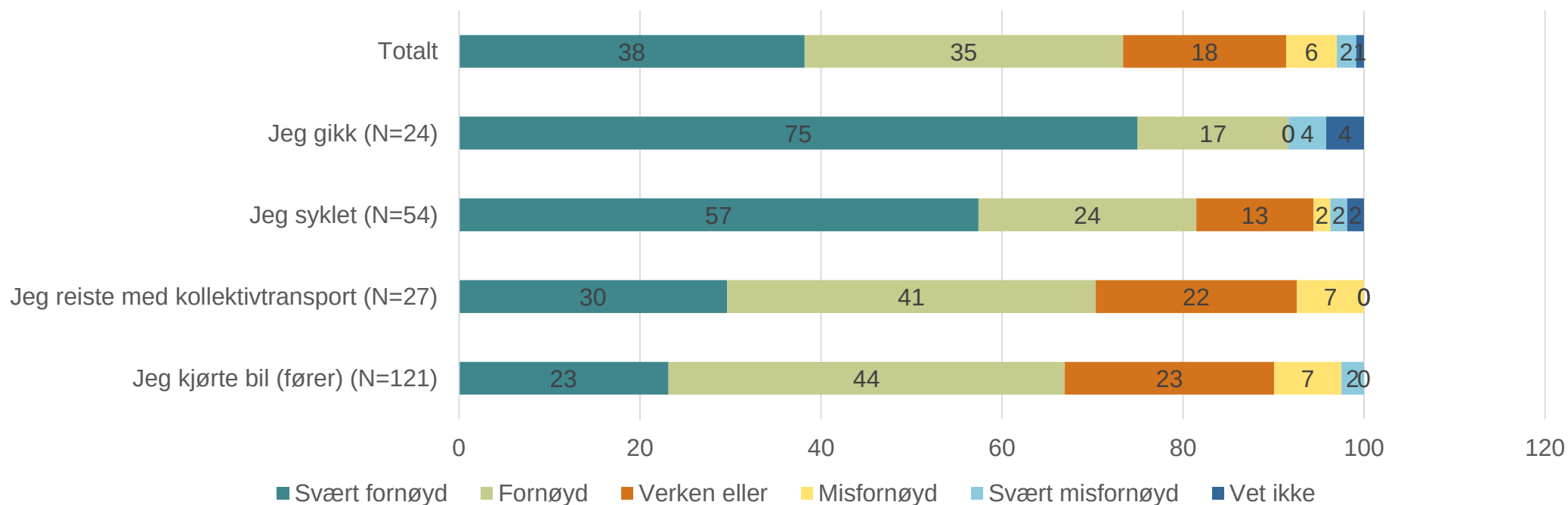


Data fra BYTRANS, under publisering

Hamar: De som går og sykler er mest fornøyde

Hvor fornøyd er du med arbeidsreisen din på denne tiden av året?

Ansatte i noen virksomheter lokalisert i Hamar, 2019

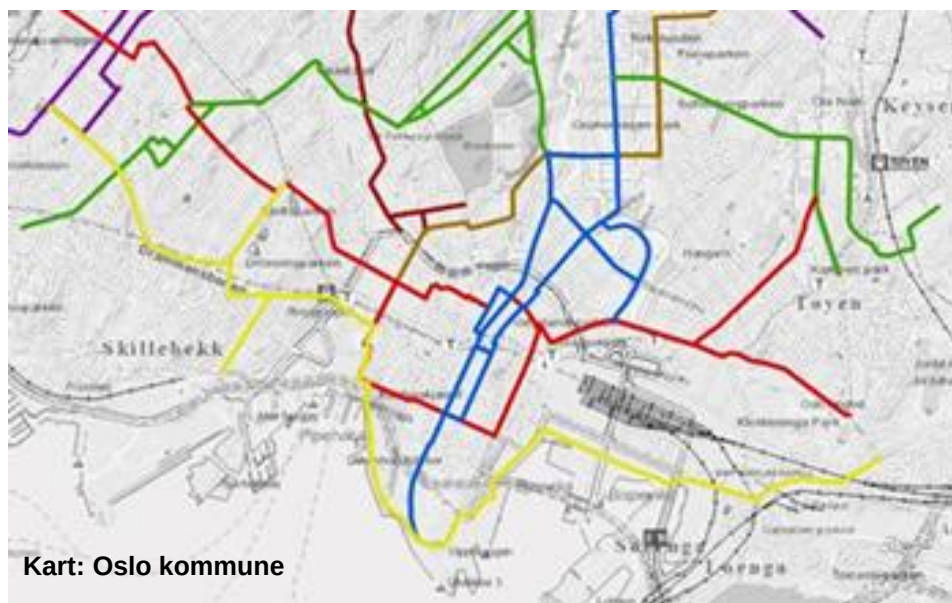


Data fra prosjektet IPTC, publiseres senere i 2021

Tilrettelegging for gåing og sykling



Foto: Aud Tennøy

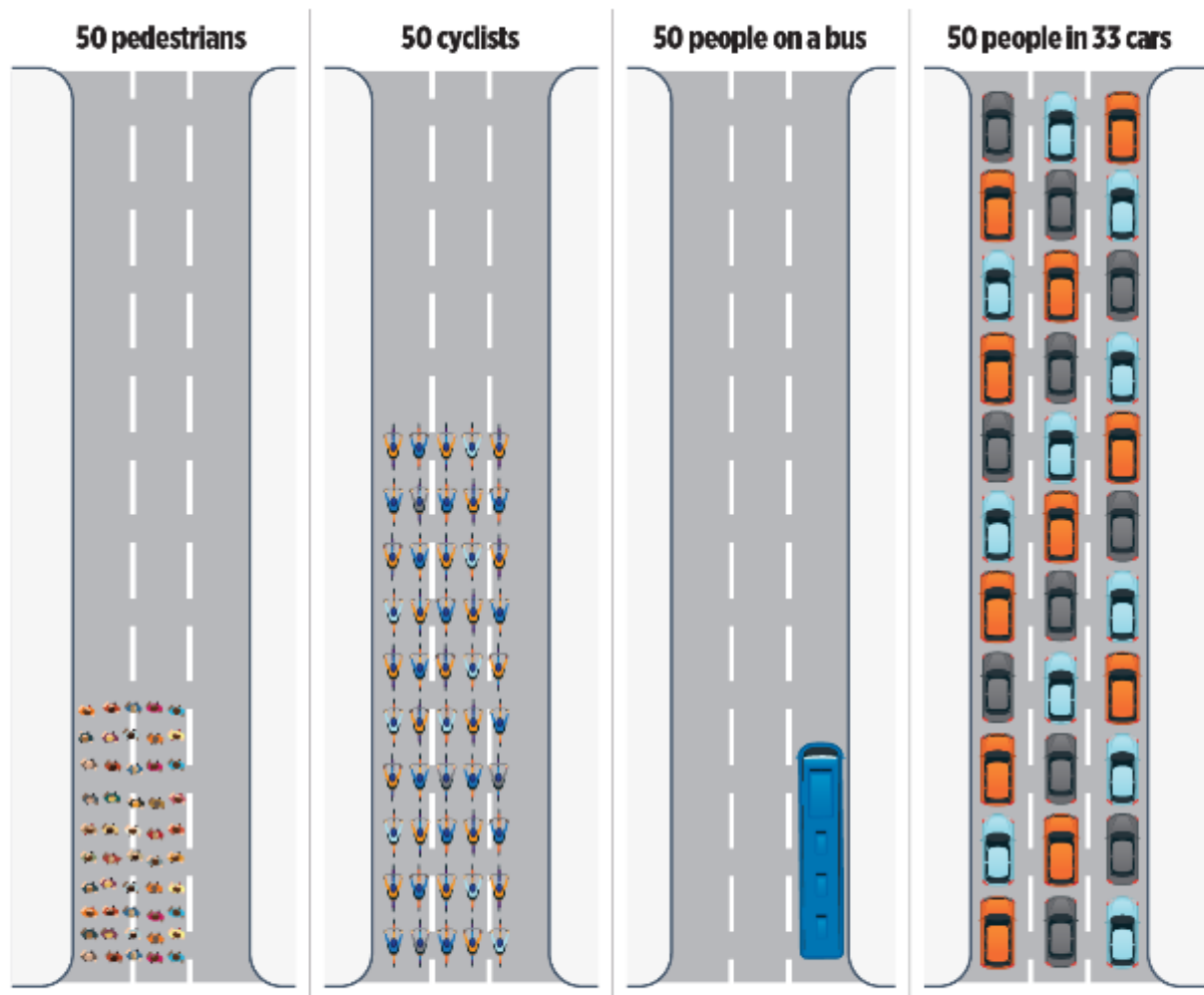


Kart: Oslo kommune

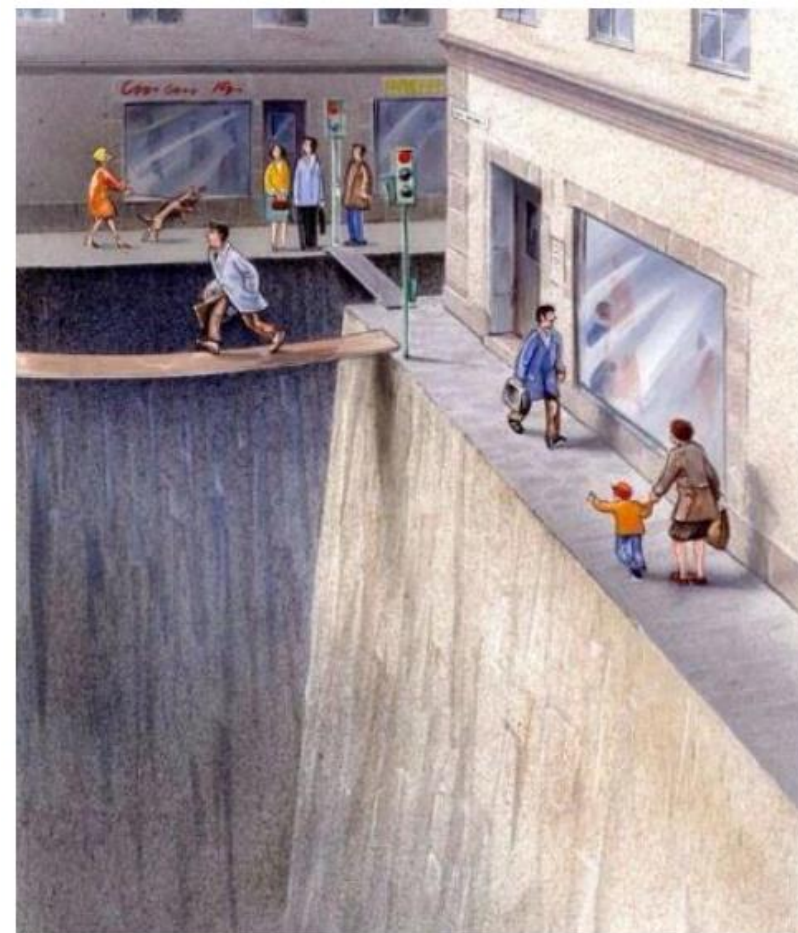
- Arealutvikling – korte avstander
- Separere gående og syklende
- Restriksjoner på bilbruk
 - Parkering, hastighet, regulering, mv.
- Helhetlige strategier fungerer best
- Alt hjelper! (Pucher, Dill og Handy 2010)
- Hva som fungerer best? Det kommer an på kontekst (Forsyth og Krizek 2010)



Færre biler, mer effektivt og bedre plass til folk



JARED WHALEN / Staff Artist



Twitter, via @ThinkCritical12.

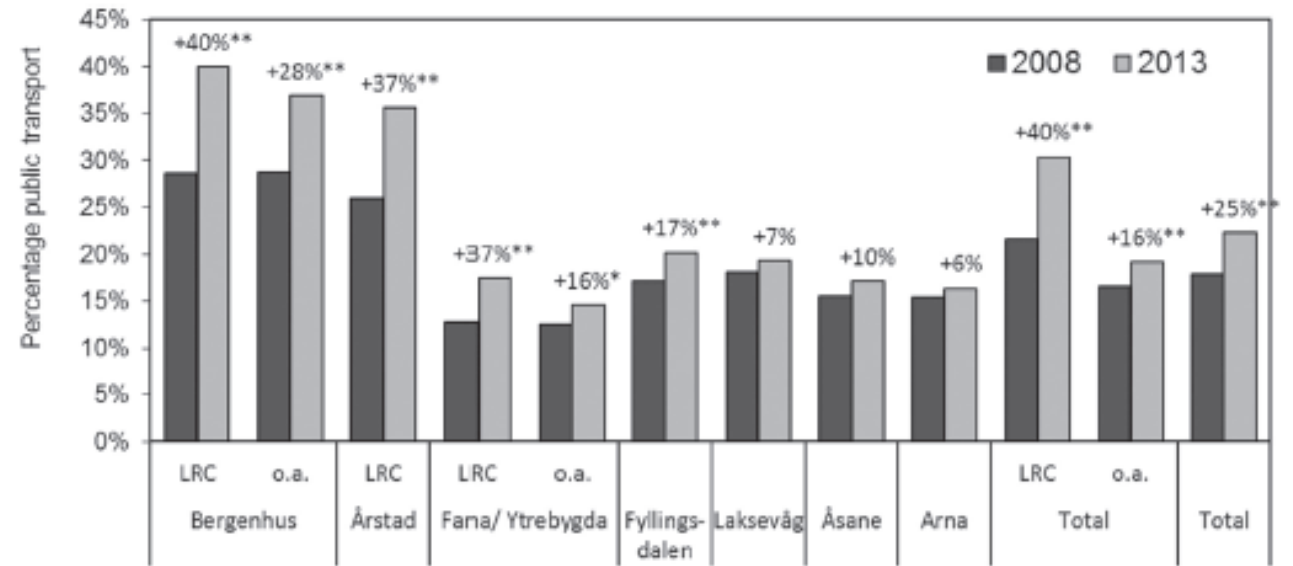
Forbedret kollektivtilbud

- Kvalitet kollektivtilbud
 - Frekvens
 - Flatedekning
 - Hastighet
 - Punktlighet
 - Enkelt og forståelig system
 - Og noe på pris?



Bergen: Bybane og forbedret busstilbud:

- Økt antall kollektivturer per innbygger per dag
- Redusert antall bilturer per innbygger per dag (Engebretsen mfl. 2017)



**Significant at the 0.01 level. *Significant at the 0.05 level.

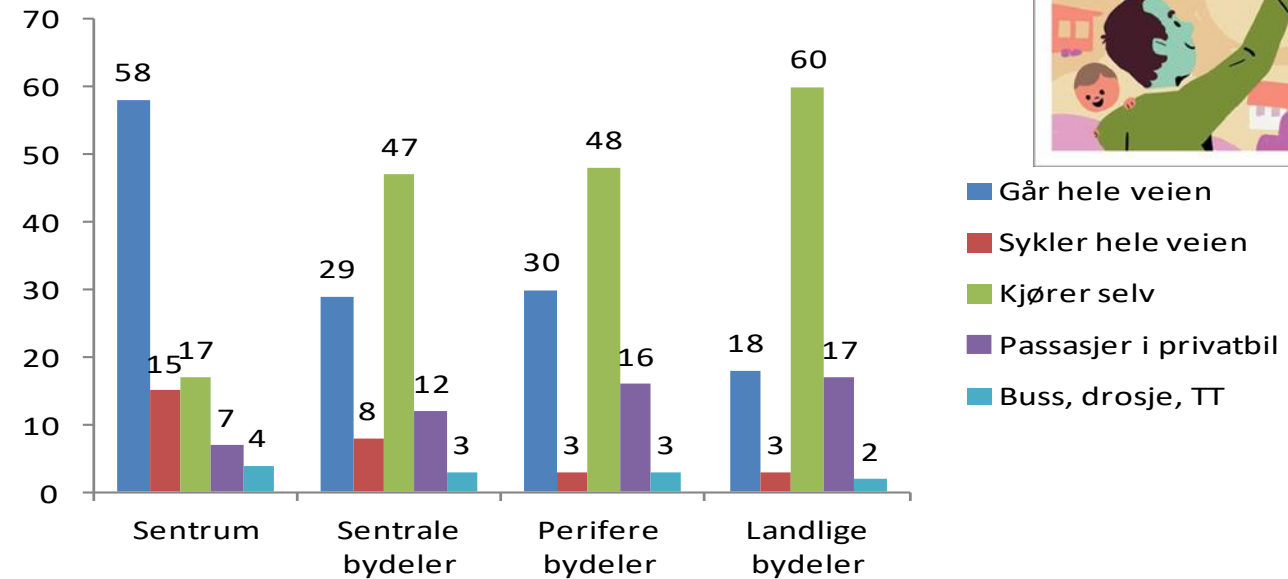
Hvorfor er dette bra for folk?

Lav bilavhengighet gir god tilgjengelighet og er bra for folkehelsen!

Fordeler med lav bilavhengighet og lite biltrafikk

- Bra for folkehelsa med mer aktiv transport i hverdagen og mindre støy og forurensing i byene
 - Fysisk aktivitet er ekstremt viktig for FH. Anbefaling fra FHI: 30 min. per dag - ca 30% av den voksne befolkningen følger det
- Større valgfrihet og fleksibilitet, mer inkluderende og rettferdige byer
- God tilgjengelighet for dem som ikke kan kjøre bil
 - Barn, ungdom, eldre, syke, fattige, studenter, mv.
- Mer rom for gåing, sykling, byliv, lek, lekeplasser, uteservering, sosialisering...
- Som kan bidra til livskvalitet, trivsel, deltakelse, innflytelse, trygghet, tilhørighet...

Sentrumsnær fortetting - aldersvennlig



Transportmiddelbruk på innkjøpsreiser for å handle dagligvarer i forskjellige bydeler. Prosent: Kristiansand 2012. Hjorthol mfl. (2012).



Hvorfor er dette bra for folk?

Det produserer boliger, boområder og byer folk vil ha

Attraktiv by: Variert tilbud av gode boligområder



Mange ønsker leilighet sentralt i kommunen

- Underskudd av sentrale leiligheter og overskudd av småhus i de fleste byer og kommuner i Norge, ubalansen i markedet vil øke (Prognosesenteret 2015, Johansen og Batt-Rawden 2014)
- I Norge bygges det for mye 'usentrale' småhus og eneboliger og for lite sentrale leiligheter – ikke i tråd med nåværende og fremtidig etterspørsel
- I Osloområdet er folk som bor i tette byområder er mest fornøyde med sitt nabolag - jo tettere jo bedre (Mouratidis 2017)
- De som bor i tette byområder er mer ute og går i nabolaget enn andre
- Folk setter pris på: Kort vei og god tilgjengelighet til det meste uten bil, godt kollektivtilbud, offentlige utearealer av høy kvalitet, trivelige gater og plasser med folk, liv og aktivitet, parker, trær
- Setter pris på fravær av: Trafikk, støy og lokal forurensing

Folk vil ha levende og attraktivt sentrum

- Hva skal til?
 - Mange folk! Folk liker folk!
 - Hyggelig, se og treffe folk, gjøre flere ting, beste stedet
 - Lett og lettvinnt å komme seg dit
- Hvordan få til det?
 - Mange arbeidsplasser og boliger i og ved sentrum
 - Mange butikker, kaféer, mv. i sentrum
 - Mange kulturaktiviteter og andre aktiviteter i sentrum
 - Ikke bygge store, konkurrerende kjøpesentre utenfor
 - Gjøre det trivelig å gå og være i sentrum
 - God kollektiv, sykkel- og gangtilgjengelighet, parkering



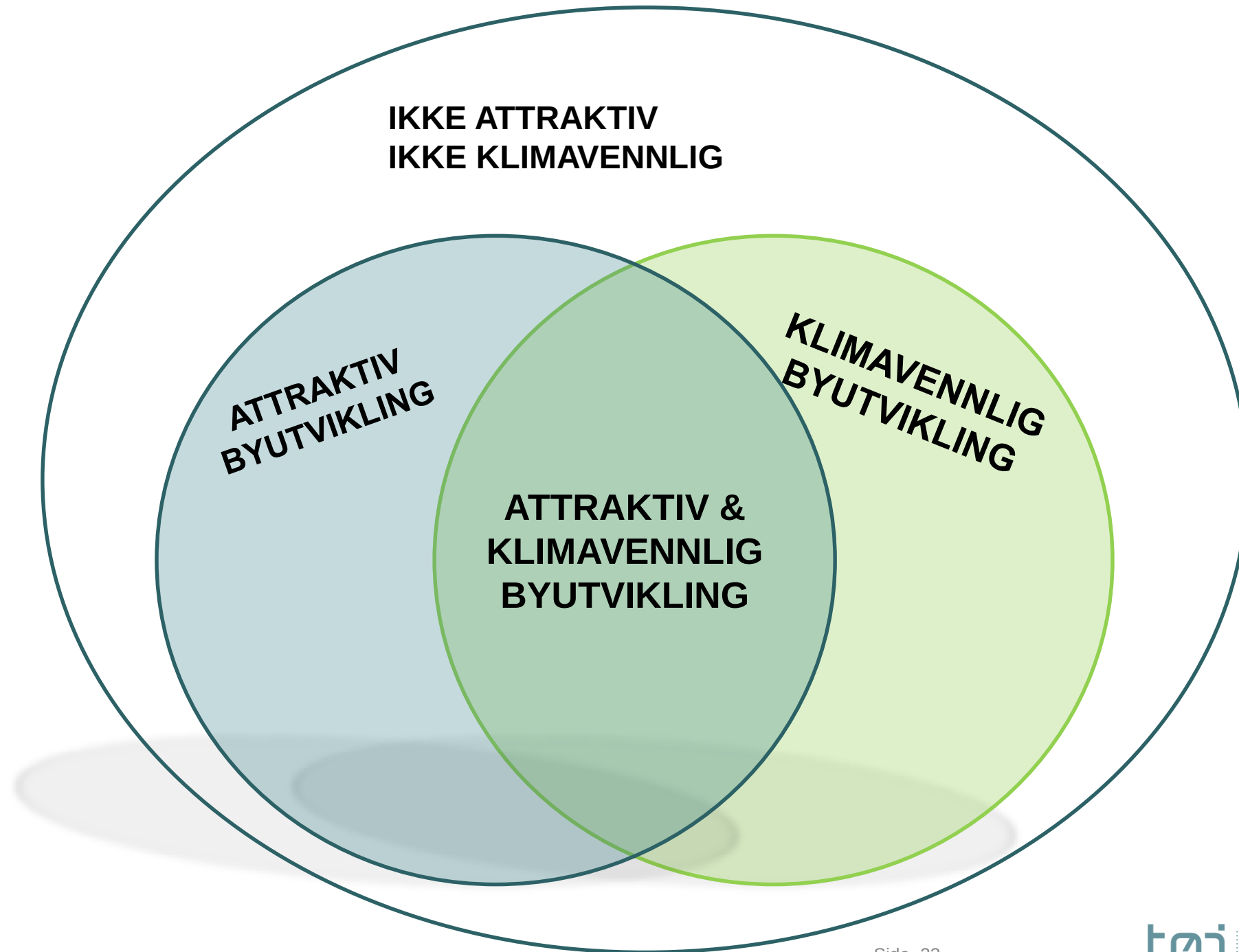
Løsning

- Utvikling som fortetting og transformasjon i i og ved sentrum stedet for som fortsatt byspredning
- Forbedre kollektivtilbudet
- Legge til rette for sykling og gåing
- Restriktive virkemidler mot biltrafikken



Takk!





Variert tilbud av attraktive boligområder

- Flere småhus gir mer av det samme
- Sentrale leiligheter med høy kvalitet gir større variasjon, og det gir et tilbud til dem som ønsker det
- Det kan gi rotasjon – som frigjør småhus og eneboliger for dem som ønsker det
- Og fjerne/redusere behovet for nye boligfelt i utkanten



Mange ønsker leilighet sentralt i kommunen

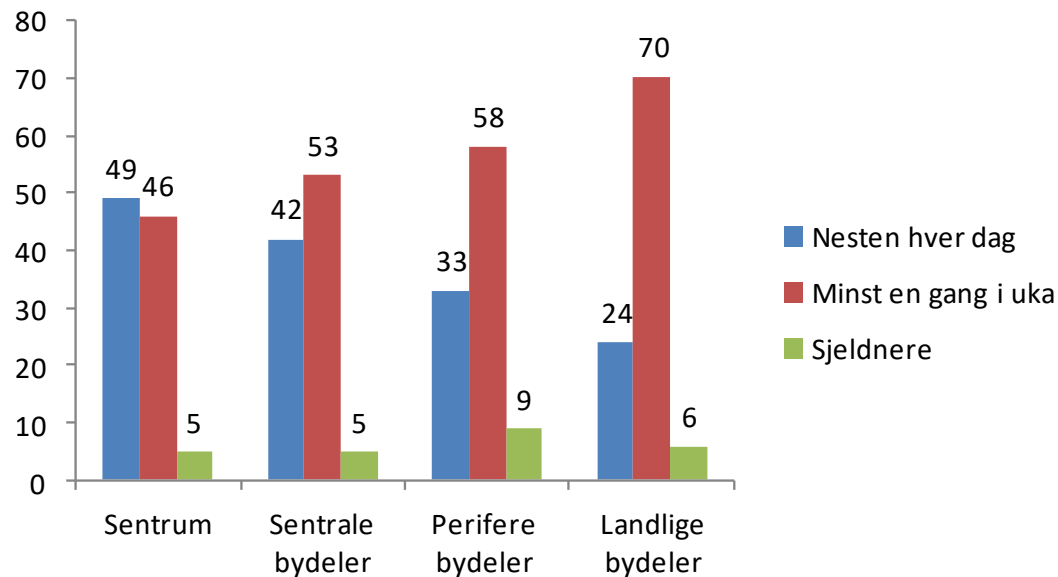
- Underskudd av sentrale leiligheter og overskudd av småhus i de fleste byer og kommuner i Norge, ubalansen i markedet vil øke fremover (Prognosesenteret 2011)

	Lillehammer-regionen	Oppland som helhet
Har enebolig	69 %	74 %
Ønsker enebolig	50 %	56 %
Har leilighet	11 %	7 %
Ønsker leilighet	27 %	22 %
Har sentrumsnær bolig	30 %	24 %
Ønsker sentrumsnær bolig	43 %	41 %

Tabell basert på Johansen og Batt-Rawden (2014)

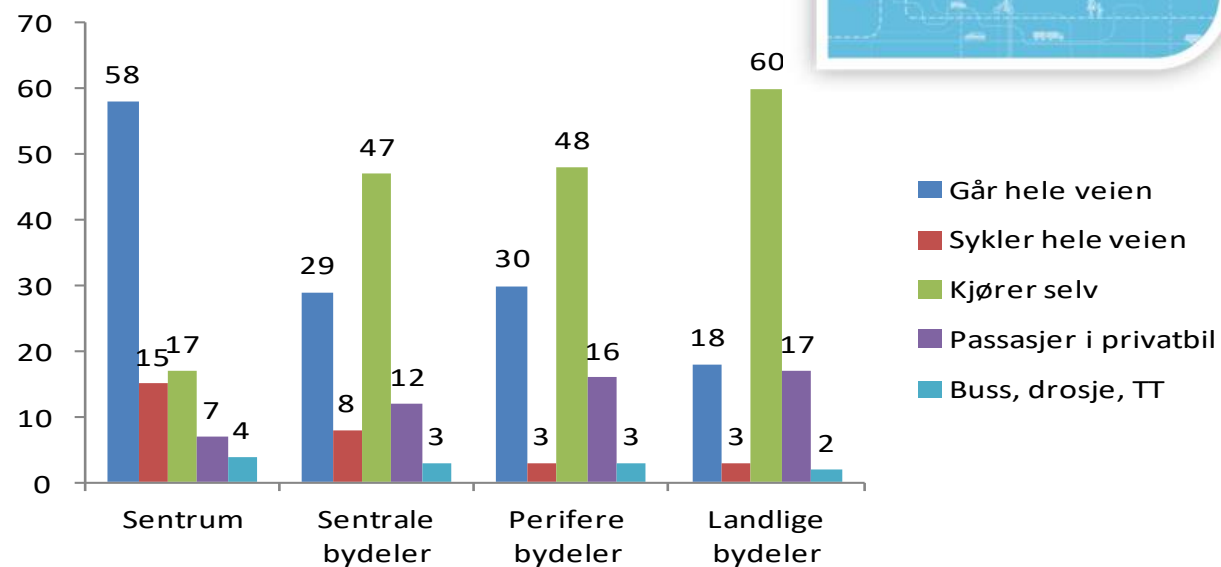
Sentral bolig gir god tilgjengelighet og økt daglig aktivitet

Personer over 67 år i Kristiansand



Omfang av dagligvareinnkjøp i ulike bydeler. Prosent. Kristiansand 2012

Hjorthol mfl. (2013)



Transportmiddelbruk på innkjøpsreiser for å handle dagligvarer i forskjellige bydeler. Prosent: Kristiansand 2012.

