

Trafik og erhverv i danske bymidter - hovedtendenser i samspillet

Projektleder Frank Studstrup, COWI Rådgivende Ingeniører AS

1 Introduktion

Transportrådet og Miljøstyrelsen igangsatte i 1994 forskningsprojektet "Trafik og erhverv i danske bymidter" med det formål at afdække indbyrdes relationer mellem trafik- og erhvervsmæssige strukturer i mellemstore byers bymidter.

Samspillet mellem trafikstruktur og detailhandel i bymidter, herunder forskellige befolkningsgruppers transportmiddelbenyttelse i forbindelse med indkøb, er et ofte omdiskuteret emne i debatten om byernes udvikling.

Et forprojekt om dansk trafik- og bypolitik samt internationale erfaringer blev afrapporteret i september 1995 som "Trafik og erhverv i danske bymidter - et forprojekt", notat nr. 95-04 fra Transportrådet og Miljøstyrelsen. Notatet beskriver udvikling og tendenser i den danske trafik- og bypolitik samt en række internationale erfaringer på området. Endvidere blev opstillet et forslag til metode for måling af tilgængelighed til bymidterne.

Da forprojektet ikke gav tilstrækkelig viden om forholdene i mellemstore danske byer, blev det besluttet at gennemføre hovedprojektet for at afdække konsekvenserne af forskellige valgte trafik- og centerløsninger. Hovedprojektet er udført 1995-97 af COWI Rådgivende Ingeniører AS, Anders Nyvig AS, Handelshøjskolen i København og Skaarup & Jespersen a.s.

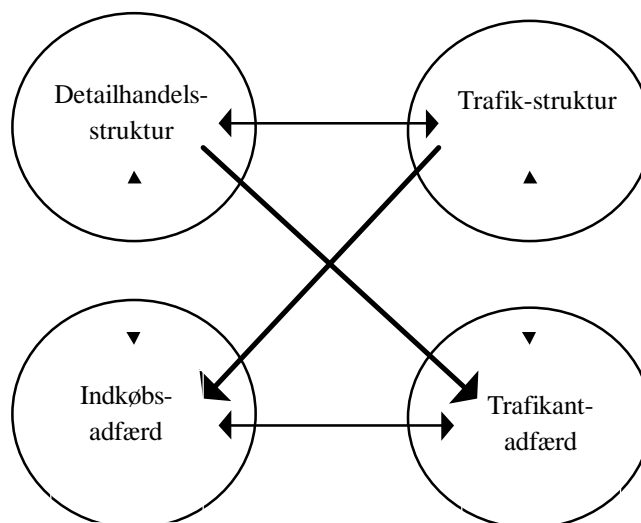
Projektet er afrapporteret i juni 1997 i form af "Trafik og erhverv i danske bymidter - hovedrapport", notat nr. 97-05 fra Transportrådet og Miljøstyrelsen. Endvidere foreligger de enkelte undersøgelser dokumenteret i seks delrapporter.

2 Hovedformål

Projektets hovedformål var at belyse følgende sammenhænge mellem trafik og erhverv i bymidterne:

- Hvordan påvirker forskellige trafikstrukturer handelen og andre funktioner i danske bymidter?
- Hvordan påvirker forskellige (detail)handelsstrukturer trafikken i danske bymidter?

Disse gensidige påvirkninger er illustreret skematisk i figur 1.



Figur 1. Principdiagram for samspillet mellem strukturer og adfærd i bymidterne.

Med skrå pile er markeret hovedspørgsmålene, for eksempel om detailhandelscentres påvirkning af trafikens omfang eller fordeling på transportmiddel. De vandrette pile markere sammenhænge, som projektet også har behandlet, for eksempel om en trafikal løsning med gågade påvirker butiksstrukturen. Sammenhængene markeret med lodrette pile har ikke indgået i projektets formål.

3 Overordnet metode

En systematisk behandling af de komplicerede forhold i bymidterne har krævet afgrænsning af nogle vigtige spørgsmål og fastlæggelse af egnede analysemetoder. Som overordnet metode er valgt sammenlignende undersøgelse af en række centrale parametre for trafik og erhverv i tre mellemstore danske byer, Hillerød, Horsens og Næstved.

De undersøgte hovedemner er følgende:

- By- og trafikstruktur
- Detailhandelsstruktur
- Trafikant- og indkøbsadfærd
- Beboernes brug af bymidten
- Parkeringsforhold
- Tilgængelighed.

Inden for disse områder er der formuleret en række enkeltspørgsmål som har sigtet på - gennem de efterfølgende analyser - at give svar på såvel detailniveau som på de overordnede problemstillinger.

4 Projektbyerne

Hillerød, Horsens og Næstved er af en sammenlignelig størrelse (25-50.000 indbyggere) og blev valgt som projektbyer på grund af deres forskellighed i trafikal løsning, parkeringspolitik og centerstruktur:

- Hillerød med énstregenget trafiksystem, parkeringsafgifter og et integreret center - Slotsarkaderne - i bymidten
- Horsens med ringgade og lavprisvarehus - Obs! - i tilknytning til bymidten
- Næstved med ringgade og butikker i bymidte samt butikscenter - Næstved Storcenter - uden for bymidten.

Disse karakteristika og nogle hovedtal for byerne er sammenfattet i tabel 1.

Parameter	Hillerød	Horsens	Næstved
Indbyggertal, byområdet	25.000	47.000	38.000
Trafikplan	Enstrengt med gågade	Ringsystem, fredeliggjort bymidte med gågader	Ringsystem, fredeliggjort bymidte med gågader
Parkering	1600 pladser, få store anlæg, 2 p-huse, 81% med afgifter	3000 pladser, spredt, ingen afgifter	2500 pladser, store anlæg, 2% med afgifter
Centerstruktur	En-center, bymidte med integreret butikscenter	En-center, bymidte med lavprisvarehus	To-center, bymidte og eksternt butikscenter
Butiksareal	44.000 m ²	37.000 m ²	109.000 m ²

Table 1. Hovedtal og karakteristika for de tre undersøgte byer.

5 Dataindsamling og analyser

De seks hovedemner for undersøgelsen er kortlagt gennem en omfattende dataindsamling i de tre bymidter. Metoderne har især omfattet brug af spørgekort- og interviewanalyser, butik- og parkeringsregistreringer, trafikmålinger og rejsetidsmålinger.

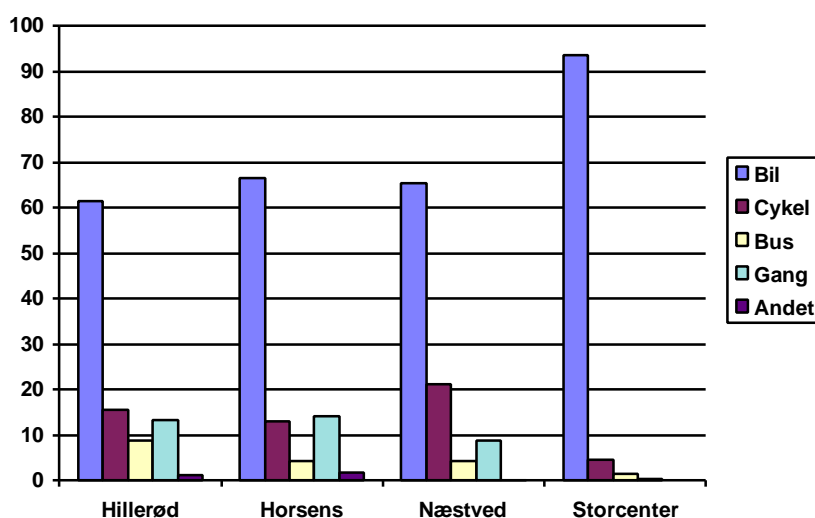
Alle indsamlede data er samlet i en form, som har givet mulighed for at opgøre og opregne resultater for de enkelte parametre. Ved krydstabellering og tværgående vurderinger har det været muligt at pege på forhold, som også belyser projektets overordnede spørgsmål.

6 Resultaterne

Projektets hovedresultater er afdækningen af en række tendenser i samspillet mellem de trafikale og detailhandelsmæssige strukturer, og hvordan dette samspil påvirker den trafikale adfærd og indkøbene i bymidterne.

Blandt resultaterne kan især fremhæves følgende:

- Turformålene i de tre bymidter viser både ligheder og forskelle mellem beboerne i bymidterne og de besøgende udefra. Ligheden gælder især indkøb, idet dette turformål en onsdag for begge grupper i alle tre byer udgør omkring halvdelen af alle ærinder.
- Fredeliggørelsen af de helt centrale dele af bymidterne med gågader og torve ser - trods forskelligheder i den valgte trafik- og p-løsning - ikke ud til at lægge særlige hindringer i vejen for bilens dominans i trafikbilledet.
- Næsten to ud af tre af de undersøgte ture - uanset turformål - foregår normalt i bil, jf. figur 2.



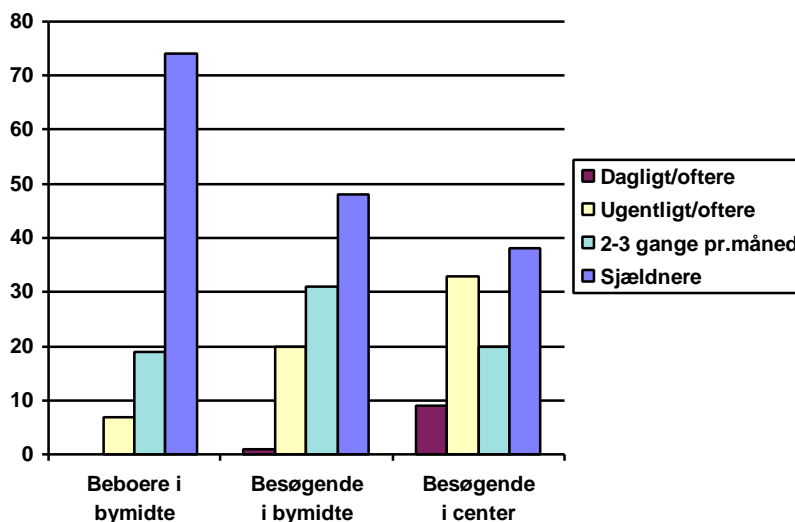
Figur 2. Normalt benyttet transportmiddel ved alle turformål i bymidterne og storcenteret i Næstved.

- Bilkunderne køber oftest for større beløb pr. tur end brugere af anden transport, jf. tabel 2, og deres andel af omsætningen er større end de andre kunders, selv om de besøger bymidten sjældnere

	Bil	Gang	Cykel	Bus	Andet	Gennemsnit
Gennemsnitligt købsbeløb	489 kr.	341 kr.	249 kr.	402 kr.	148 kr.	422 kr.
Indeks	116	81	59	95	35	100

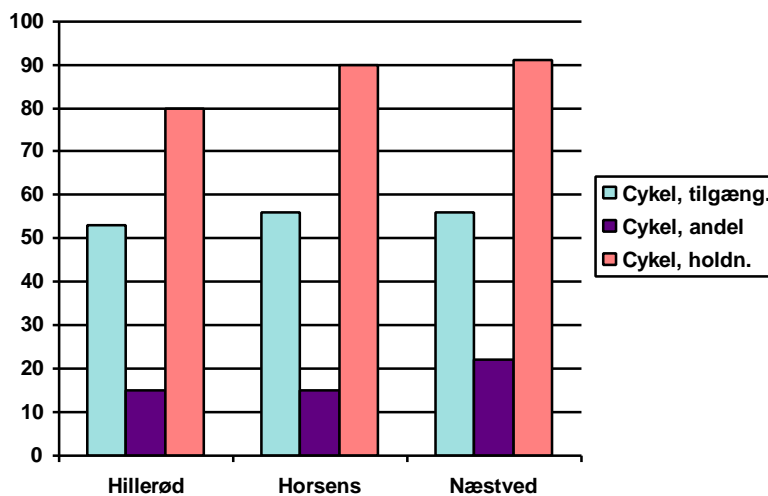
Tabel 2. Gennemsnitlige købsbeløb fordelt på transportmiddel anvendt fra bymidte.

- Især gågader og centre har en overvægt af stærke, landsdækkende - såkaldt højprofilerede - kædebutikker (for eksempel Føtex, Matas, Inspiration). I 90 % af samtlige indkøbsture indgår mindst én af denne butikstype.



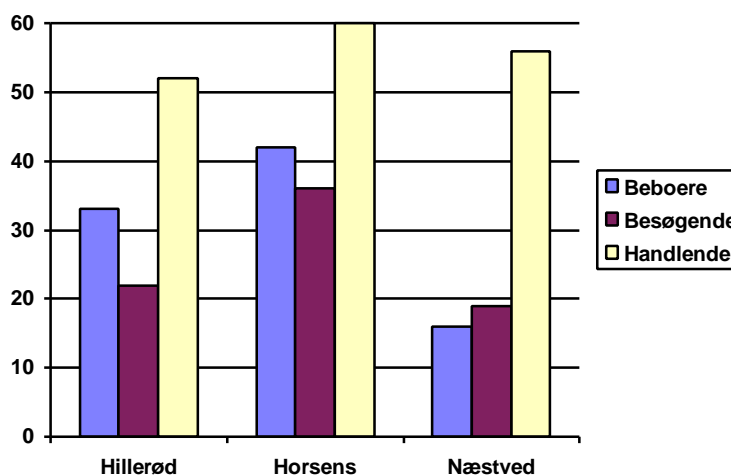
Figur 3 Forskellige gruppers hyppighed (%) af indkøb i Næstved Storcenter.

- Næstved bymidtes beboere benytter relativt sjældent storcenteret til indkøb jf. fig 3. Centeret er især rettet mod kunder fra et stort opland.
- Forskellige typer af indkøbsture afføder forskellige grader af bilbenyttelse. Således foregår de indkøbsture, der alene indeholder udvalgsvarer, i større omfang i bil, end det er tilfældet for indkøbsture, der omfatter både dagligvarer og udvalgsvarer.
- Centrene adskiller sig markant fra førnævnte mønster, ligesom de adskiller sig klart indbyrdes. I Slotsarkaderne i Hillerød er bilbenyttelsen ved indkøbsture med kun udvalgsvarer markant lavere end ved andre typer indkøb. I Næstved Storcenter har indkøbsformålet ingen indflydelse på transportmiddelvalget - størstedelen af alle indkøb her - 94 % - foregår i bil.
- Selv om Næstved Storcenter er meget bilorienteret, synes det dog ikke at begrænse bilbruget i Næstved bymidte set i forhold til de andre bymidter.
- Slotsarkaderne tiltrækker ikke bilkunder i højere grad end bymidten i øvrigt. Graden af bilbrug i Hillerød adskiller sig således ikke nævneværdigt fra bymidterne i Horsens og Næstved.
- I ingen af de tre bymidter er der en sammenhæng mellem den faktiske transportmiddelfordeling og brugernes holdninger til de anvendte transportmidlers forhold. Især er den faktiske brug af bus og cykel lav i forhold til de ret positive holdninger til, at disse transportmidler giver nem adgang til bymidten.
- Cyklen er lige så hurtig som bilen i de tre byer, og betragtes tilgængeligheden inden for bymidten alene, er cyklen klart hurtigst. Men selv om det også er en udbredt holdning, at det er nemt at benytte cykel til bymidten, bruges den kun af hver femte eller sjette besøgende i bymidterne, jf. figur 4.



Figur 4. Sammenstilling af målt tilgængelighed for cykel (normeret "t-hastighed" i %), normal andel benyttelse af cykel (%) og cyklisteres holdning "meget nemt/nemt" til tilgængeligheden (%).

- De forskellige brugergrupper i bymidterne viser en klart forskellig opfattelse af standarden af de trafikale forhold. For eksempel er de handlende (butiksindehavere og -bestyrere) væsentligt mere forbeholdne end kunderne i vurderingen af parkeringsforhold, jf. figur 5.



Figur 5 Andele (%) som finder, at der er for få p-pladser.

- I alle tre bymidter ser p-udbuddet ud til at være tilstrækkeligt eller rigeligt. Analyserne tyder på, at så længe der er p-pladser nok har restriktioner i form af tidsbegrænsning og mindre p-afgifter kun beskednen indflydelse på besøg og adfærd i bymidten.

- Ventetid på ledig p-plads i bymidterne forekommer, men tendensen er, at parkering samlet på større pladser medfører kortere ventetid, end når parkeringen er spredt på flere mindre pladser.
- Generelt er holdningen til tilgængelighed, at det er mere besværligt at komme til bymidten med andre transportmidler end det, man selv bruger.

Et aktuelt emne vedrørende byernes planlægning er spørgsmålet om lokalisering af indkøbscentre og store butiksenheder. Projektets resultater taler her for, at centerlokalisering i bymidten ikke nødvendigvis behøver at øge bilens andel af trafikken i bymidten. I forhold til ekstern lokalisering af et center vil en placering i bymidten måske endda medføre en mindre samlet biltrafik i byen. En nøjere vurdering heraf vil dog kræve undersøgelser af trafikarbejdet i byerne, som har ligget uden for dette projekt.

Udviklingen og afprøvningen af metoden vedrørende trafikale tilgængelighed til bymidterne har givet en praktiske erfaringer, som vil kunne anvendes generelt i forbindelse med center- og trafikplanlægning for bymidter.

Behov for senere undersøgelser

Selv om projektet har givet mange resultater, har det ikke givet klare svar på alle de rejste spørgsmål. Det skyldes såvel, at den sammenlignende metode i sin natur sætter nogle begrænsninger, som at datamaterialet i visse tilfælde har været spinkelt.

Et af behovene for senere undersøgelser er spørgsmålet om trafikale restriktions påvirkning af trafikanterne og butikslivet. Her vil det være relevant at gennemføre før/efterundersøgelser af ændringer i nogle bymidters trafik- eller centerstruktur, hvor såvel struktur- som adfærdsændringer kortlægges.