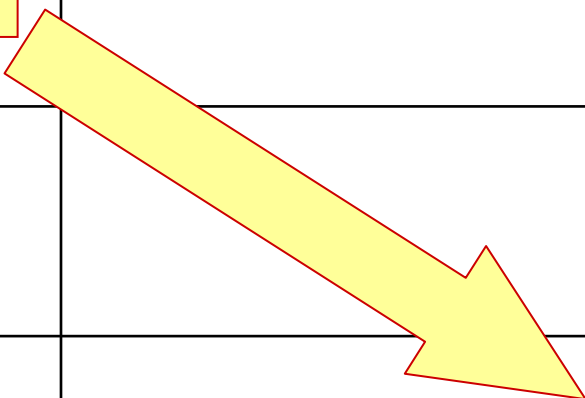


Kjøpesenterets lokalisering og kollektivtransporttilbud

Hvor mye betyr lokalisering og kollektivtilbud for bilbruken og reisemiddelfordelingen for kunder ved ulike kjøpesentra ?

Forventning	Kollektivtilbud		
Lokalisering	Godt	Middels	Dårlig
Sentralt	Liten bilbruk		
Halvsentralt			
Eksternt			Stor bilbruk

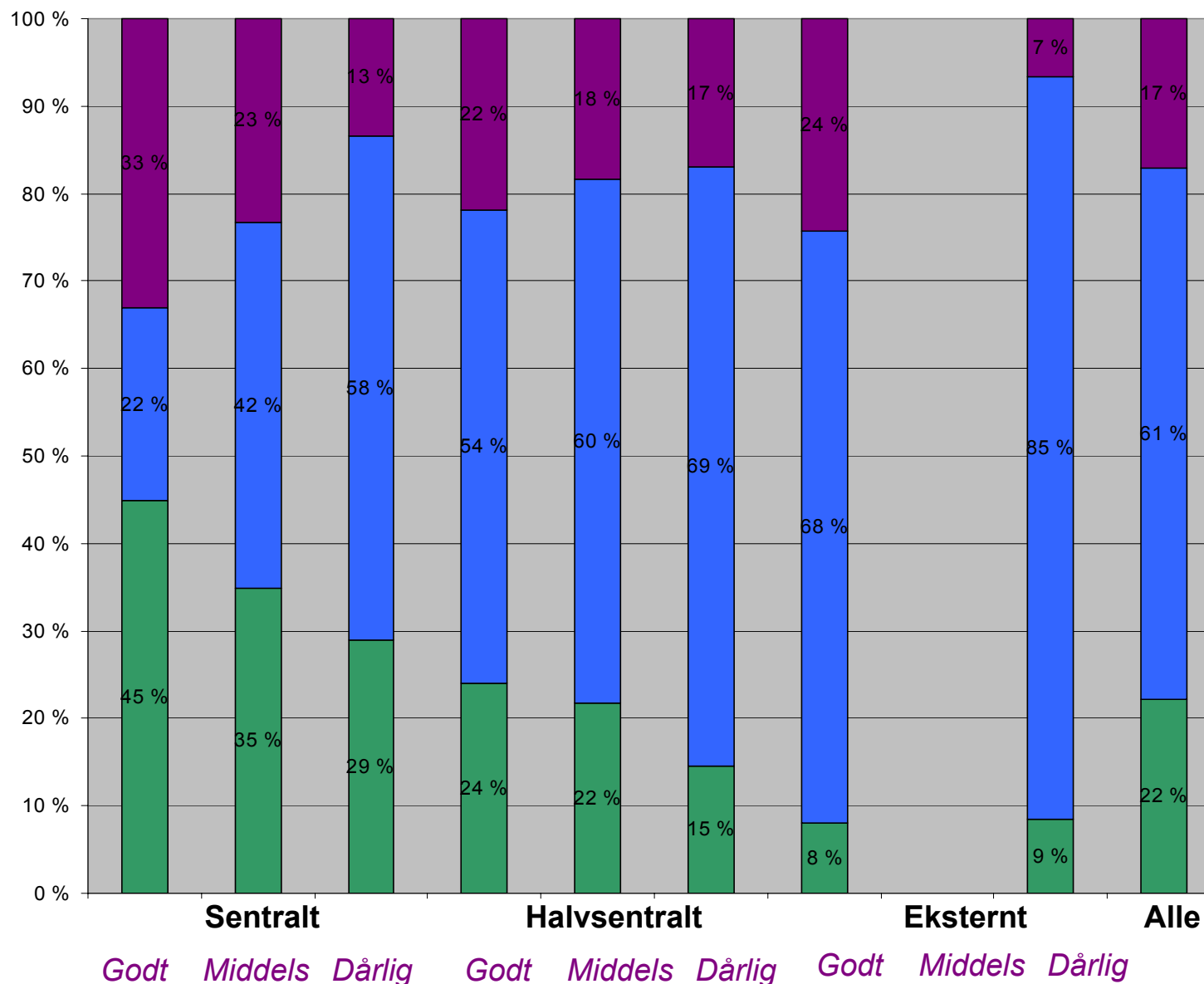


Kjøpesenterets lokalisering og kollektivtransporttilbud

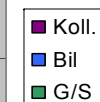
Andel bil av alle besøk	Kollektivtilbud		
Lokalisering	Godt	Middels	Dårlig
Sentralt	22 % 7 senter	42 % 7 senter	58 % 3 senter
Halvsentralt	54 % 5 senter	60 % 4 senter	69 % 2 senter
Eksternt	68 % 1 senter	-	85 % 20 senter

Fakta stemmer godt med teorien: Kjøpesentra kan både være helt avhengige av bilende kunder – og nesten uavhengige. Det kommer an på lokaliseringen og de alternative transportmulighetene.

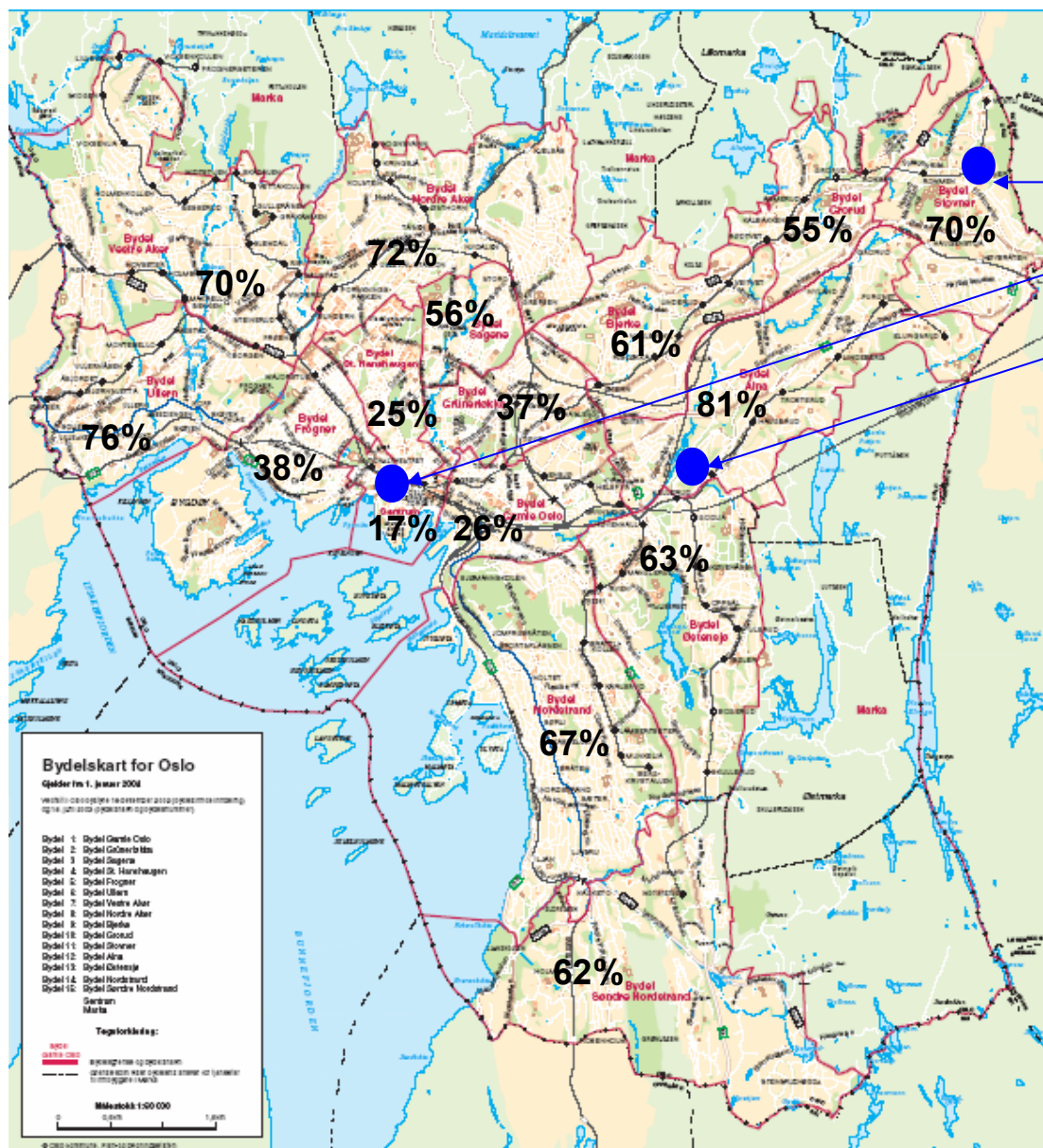
Reisemåte etter lokalisering og kollektivtransporttilbud



Kunders reise-
måte til 49 ulike
kjøpesentre i
Norge, Sverige
og Danmark,
vinteren 2006/7



Innkjøpsreiser til butikker i Oslos bydeler – RVU 2001



Andel med bil, prosent

Besøkende til noen kjøpesenter*:

Stovner senter 56%

Steen&Strøm Magasin 12%

Tveita senter 36%

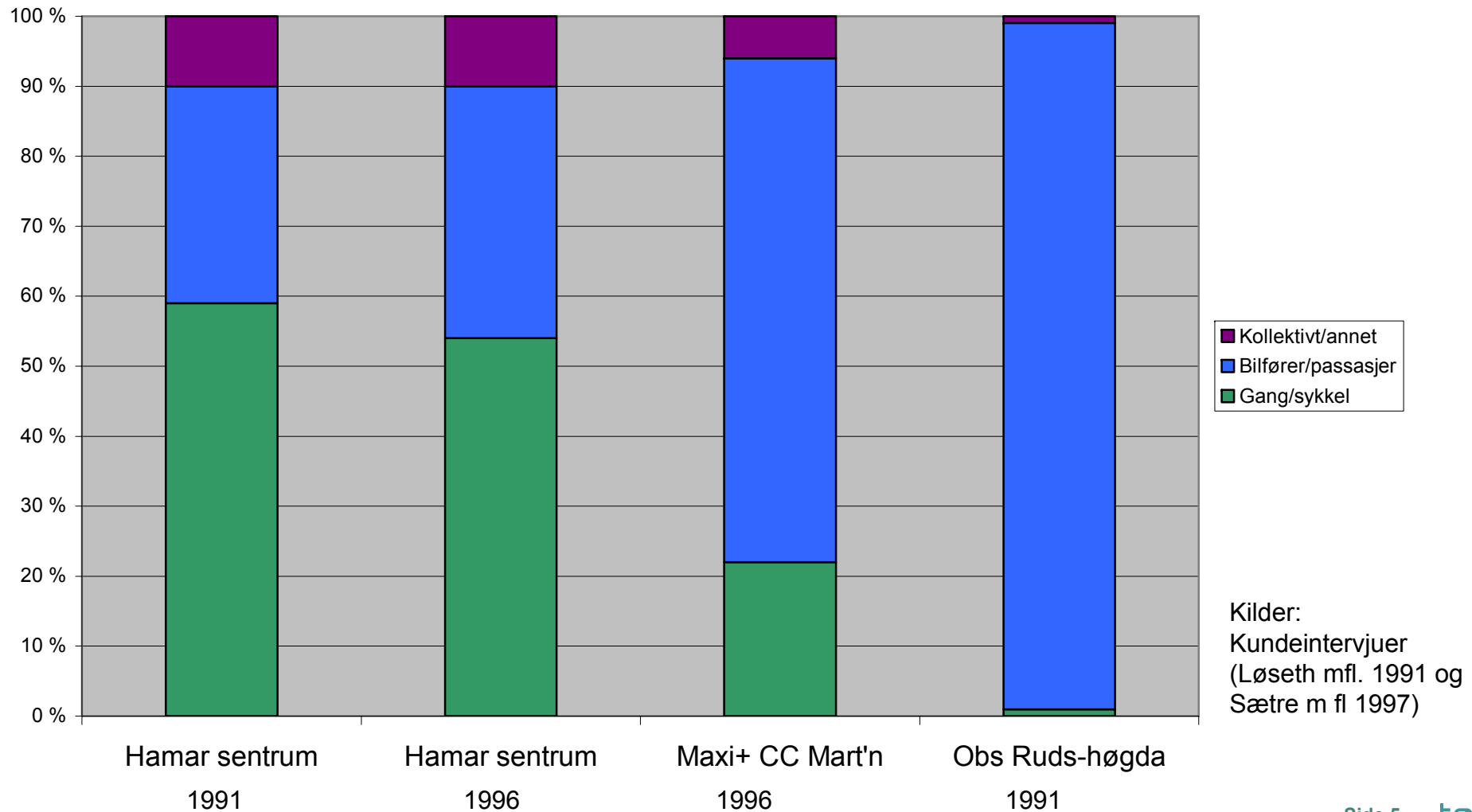
- Bilbruken er mye lavere i indre enn i ytre by
- 17% i sentrum
- 37 % i bydel Grünerløkka
- 61 % i bydel Bjerke
- 76 % i bydel Ullern
- Eksempler: Kjøpesentre med god lokalisering har lavere bilandel enn gjennomsnittet for bydelenes butikker (div. kilder)

* i følge kundeundersøkelser

Også i småbyregioner er bilbruk avhengig av lokalisering

Innkjøpsreiser – reisemiddelbruk til ulike handlesteder i Hamarregionen

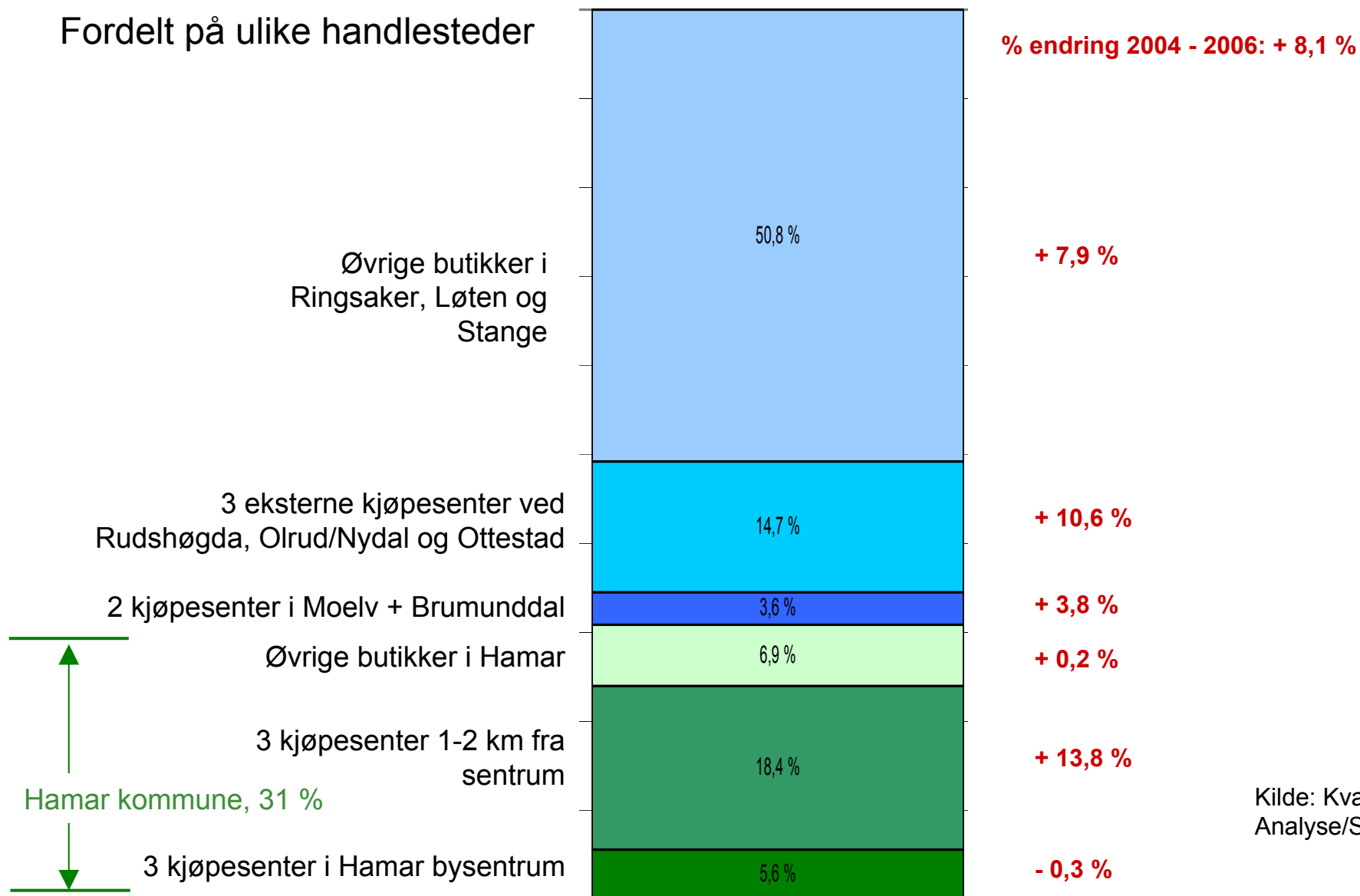
Kundenes reisemiddel etter handlested



Ikke glem at mye av handelen skjer utenom kjøpesentrene

Handelsomsetning i Hamarregionen 2006: 6 mrd., inkl mva

Fordelt på ulike handlesteder



Kilde: Kvarud
Analyse/SSB