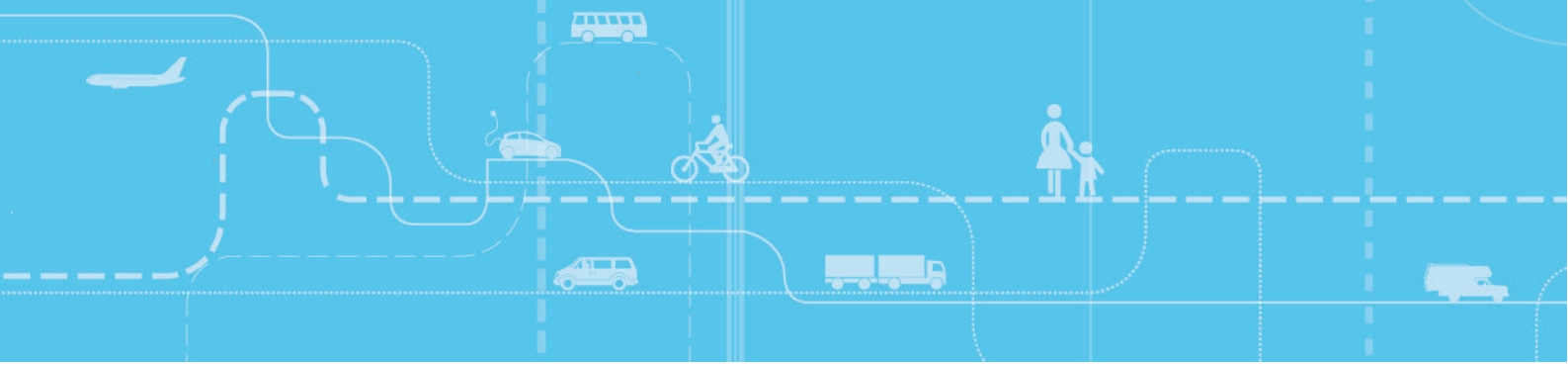


# Bygdepakke Bø

## Et forprosjekt om utvikling av klimavennlige og attraktive bygder





# Bygdepakke Bø

Et forprosjekt om utvikling av klimavennlige og attraktive bygder

Anders Tønnesen

Marianne Knapskog

**Forsidebilde: Sindre Flø**

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [andsverklovens](#) bestemmelser.

<b>Tittel</b>	Bygdepakke Bø. Et forprosjekt om utvikling av klimavennlige og attraktive bygder	<b>Title</b>	Rural Package Bø A project on the development of climate-friendly and attractive rural areas
<b>Forfatter(e):</b>	Anders Tønnesen, Marianne Knapskog	<b>Author(s)</b>	Anders Tønnesen, Marianne Knapskog
<b>Dato:</b>	05.2017	<b>Date:</b>	05.2017
<b>TØI-rapport</b>	1563/2017	<b>TØI Report:</b>	1563/2017
<b>Sider:</b>	50	<b>Pages:</b>	50
<b>ISBN elektronisk:</b>	978-82-480-1205-4	<b>ISBN Electronic:</b>	978-82-480-1205-4
<b>ISSN:</b>	0808-1190	<b>ISSN:</b>	0808-1190
<b>Finansieringskilde(r):</b>	Regionale Forskningsfond Oslofjordfondet	<b>Financed by:</b>	Regional research funds The Oslo fjord fund
<b>Prosjekt:</b>	4424 – Bygdepakke Bø	<b>Project:</b>	4424 – Rural Package Bø
<b>Prosjektleder:</b>	Anders Tønnesen	<b>Project Manager:</b>	Anders Tønnesen
<b>Kvalitetsansvarlig:</b>	Aud Tennøy	<b>Quality Manager:</b>	Aud Tennøy
<b>Fagfelt:</b>	6 - Byutvikling og bytransport	<b>Research Area:</b>	6 - Sustainable Urban Development and Mobility
<b>Emneord:</b>	Arealplanlegging, transportplanlegging, sentrumsutvikling, politikkpakke, bypakke	<b>Keyword(s)</b>	Land-use planning, transport planning, city-centre development, policy package, city package

#### Sammendrag:

Forprosjektet om Bygdepakke Bø frembringer kunnskap om utvikling av klimavennlige og attraktive bygder, samt hvordan den norske bypakkestrukturen kan tilpasses en bygdekontekst. En viktig forskjell mellom by og bygd, og som virker inn på tiltakssammensetningen i bygdepakken, er at mindre steder som Bø gjerne har færre barrierer mot bilkjøring i sentrumsområdet. Det fremstår i dag også som politisk utelukket å innføre avgiftsparkering. Større byer vil gjerne ha avgiftsparkering og en forventning fra staten om innskjerping hvis klimamål ikke nås. En tilpasning av bygdepakkestrukturen vil derfor være å fokusere på bedre organisering av parkeringstilbudet, for å redusere bilbruk mellom målpunkt i sentrum og å unngå unødvendig arealbeslag til parkering. Videre reduserer den lavere økonomiske rammen i bygdepakken mulighetene for større kollektivtransportsatsinger og veiprosjekt. Dette gjør satsing på gange og sykling til sentrale felt i bygdepakken. I Bø gjør også fraværet av veiprosjekt i bygdepakken at sentrumsutvikling inngår som et hovedelement.

#### Summary:

The project Rural Package Bø generates knowledge on the development of environmentally-friendly and attractive rural districts, and in addition how the Norwegian city-package structure can be adapted to rural areas. An important difference between cities and rural areas, influencing on the types of measures included in the package, is that smaller places like Bø have fewer barriers to car driving in the center area. Further, from a political point of view, introducing fee parking is presently not an option there. In comparison, larger cities typically have fee parking in central areas and an expectation from the state to strengthen the parking regime if climate goals are not reached. An adaptation of the rural package structure will therefore be to focus on better organization of parking in the central area, in order to reduce car use between sites there and to avoid unnecessary land use for parking. Further, the lower budget of the rural package reduces the possibilities for large public transport investments and new road projects. This makes facilitation of walking and cycling central themes in the package. The absence of road projects in Bø's rural package also means that center-area development is highlighted as a key element.

**Language of report:** Norwegian

Transportøkonomisk Institutt  
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

Institute of Transport Economics  
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

# Forord

Rapportens formål er å frembringe kunnskap om utvikling av klimavennlige og attraktive bygder. Utgangspunktet er en casestudie av Bygdepakke Bø i Bø kommune (Telemark). Bygdepakke Bø ble startet som et forprosjekt i 2015, med hovedmål om å redusere interntrafikk, øke andelen gående og syklende, samt å styrke sentrums attraktivitet.

Begrepet bygdepakke spiller på de norske bypakkene, innført som styringsgrep de senere år for å styrke samordning av areal- og transportpolitikken i Norge. Diskusjonene om klimavennlig transport, kompakt byutvikling, og bypakker som virkemiddel har i all hovedsak vært innrettet mot større byer. Kunnskapstilfanget om tilsvarende forhold i småbyer og tettsteder er, etter vår oppfatning, mangelfullt. I tillegg til å fremskaffe kunnskap om attraktiv og bærekraftig utvikling i distriktene har ambisjonen også vært å kunne si noen om sentrale element som bør inngå i tilpasningen av en bypakke til en 'bygdepakkestruktur'. Med andre ord hvordan bypakker kan skaleres ned til bygder med en annen kontekst for areal-, transport- og sentrumspolitikk.

Forprosjektet er gjennomført med kvalifiseringsstøtte fra Regionale Forskningsfond Oslofjordfondet. Rapporten er skrevet av Anders Tønnesen (prosjektleder) og Marianne Knapskog ved Transportøkonomisk institutt (TØI), mens den er kvalitetssikret av Aud Tennøy (også TØI). Prosjektdeltakerne Hilde Pedersen, Sindre Flø og Kristin Karlbom Dahle (Bø kommune), samt Ingunn Høyvik og Trude Risnes (Distriktssenteret) har bidratt med innspill i alle prosjektets faser. Som ledd i prosjektet har Bø kommune utarbeidet et notat med beskrivelse av sentrale lokale karakteristika, som det refereres til flere steder i rapporten. Distriktssenteret har hatt et formidlingsansvar underveis i prosjektet og vil ha hovedoppgaven med å formidle prosjektets hovedfunn i etterkant. TØI takker prosjektgruppen for et svært godt samarbeid. Vi takker også Oslofjordfondet for finansieringen til et interessant prosjekt og for samarbeidet.

Vi håper at rapporten kan være til nytte for aktører som er involvert i eller har interesse for Bygdepakke Bø. Vi håper også at rapporten er relevant for andre norske bygder og mindre byer som arbeider med samordning av areal-, transport- og sentrumsutvikling.

Oslo, mai 2017

Transportøkonomisk institutt

*Gunnar Lindberg*  
Direktør

*Frode Longva*  
Avdelingsleder



# Innhold

## Sammendrag

<b>1</b>	<b>Innledning</b> .....	<b>1</b>
1.1	Bakgrunn og ramme.....	1
1.2	Rapportens oppbygging.....	2
<b>2</b>	<b>Faglig utgangspunkt</b> .....	<b>3</b>
2.1	Areal og transport i attraktiv og klimavennlig utvikling .....	3
2.2	Gangvennlighet og permeabilitet .....	6
2.3	Hvordan forstå by- og bygdepakker.....	8
<b>3</b>	<b>Tilnærming og metode</b> .....	<b>11</b>
3.1	Problemstillinger.....	11
3.2	Valg av Bygdepakke Bø som case .....	11
3.3	Datainnsamling .....	12
<b>4</b>	<b>Overordnet beskrivelse av Bø</b> .....	<b>13</b>
4.1	Størrelse og regional rolle.....	13
4.2	Karakteristika ved areal- og transportsystemet .....	15
<b>5</b>	<b>Bygdepakke Bø</b> .....	<b>18</b>
5.1	Utgangspunktet for bygdepakken .....	18
5.2	Tiltak kommunen vurderer i ta inn i framtidig bygdepakke.....	18
5.3	Aktørinteresser og virkemiddel .....	21
<b>6</b>	<b>Attraktiv og klimavennlig bygdeutvikling i Bø</b> .....	<b>23</b>
6.1	Transport til og fra sentrum.....	23
6.2	Utvikling av sentrumsområdet .....	25
6.3	Involvering og mobilisering.....	31
6.4	Organisatorisk .....	32
6.5	Tiltak i pakker .....	34
<b>7</b>	<b>Konklusjon</b> .....	<b>37</b>
7.1	Tilpasning av bypakke- til bygdepakkestruktur.....	37
7.2	Tiltakssammensetting og organisering Bygdepakke Bø.....	38
	<b>Referanser</b> .....	<b>40</b>
	<b>Vedlegg 1: Intervjuguide</b> .....	<b>44</b>
	<b>Vedlegg 2: Opplegg workshop</b> .....	<b>47</b>
	<b>Vedlegg 3: Kart over viktige funksjoner i Bø fra ATP notat</b> .....	<b>49</b>
	<b>Vedlegg 4: Oversikt strategiske valg for areal- transport og sentrumsutvikling</b> .....	<b>50</b>





## Sammendrag

# Bygdepakke BØ

## Et forprosjekt om utvikling av klimavennlige og attraktive bygder

TØI rapport 1563/2017

Forfattere: Anders Tonnesen, Marianne Knapskog

Oslo 2017 50 sider

*Forprosjektet om Bygdepakke Bø frembringer kunnskap om utvikling av klimavennlige og attraktive bygder, samt hvordan den norske bypakkestrukturen kan tilpasses en bygdekontekst. Studien viser at noen tiltakstyper og strategier vil kunne være like for bygder og større byer, men at det er forhold som gjør det nødvendig med en rekke tilpasninger. En viktig forskjell mellom by og bygd, og som virker inn på tiltakssammensetningen i bygdepakken, er at mindre steder som Bø gjerne har færre barrierer mot bilkjøring i sentrumsområdet. I Bø er det relativt lett å forflytte seg mellom forskjellige steder i sentrum med bil og det fremstår som politisk utelukket å innføre avgiftsparkering på nåværende tidspunkt. Til sammenligning vil større byer gjerne ha avgiftsparkering i sentrale områder og en forventning fra staten om innskjerping hvis mål om redusert bilbruk ikke nås. En tilpasning av bygdepakkestrukturen vil derfor være å fokusere på bedre organisering av parkeringstilbudet for å redusere bilbruk mellom målpunkt i sentrum og å unngå unødvendig arealbeslag til parkering. Videre reduserer den lavere økonomiske rammen i bygdepakken mulighetene for større kollektivtransportsatsinger og veiprosjekt. Dette gjør satsing på gange og sykling, både gjennom arealstrategi og tiltak rettet mot selve gang- og sykkelveinettet, til sentrale felt i bygdepakken. I Bø gjør også fraværet av veiprosjekt i bygdepakken at sentrumsutvikling inngår som et hovedelement.*

## Bakgrunn og oppdrag

Rapportens formål er å frembringe kunnskap om utvikling av klimavennlige og attraktive bygder. Utgangspunktet er en case-studie av Bygdepakke Bø i Bø kommune (Telemark). Bygdepakke Bø ble startet som et forprosjekt i 2015, med hovedmål om å redusere internttrafikk, øke andelen gående og syklende, samt å styrke sentrums attraktivitet. På sikt er målet å etablere Bygdepakke Bø som et hovedprosjekt.

Begrepet *bygdepakke* spiller på de norske *bypakkene*, innført som styringsgrep de senere år for å styrke samordning av areal- og transportpolitikk i Norge. Diskusjonen om klimavennlig transport, kompakt byutvikling, og bypakker som virkemiddel har i all hovedsak vært innrettet mot større byer. Kunnskapstilfanget om tilsvarende forhold i småbyer og tettsteder er, etter vår oppfatning, mangelfullt. I tillegg til å fremskaffe kunnskap om attraktiv og bærekraftig utvikling i distriktene har ambisjonen også vært å kunne si noen om sentrale element som bør inngå i tilpasningen av en *bypakke til en bygdepakkestruktur*. Med andre ord hvordan bypakker kan skaleres ned til bygder med en annen kontekst for areal-, transport- og sentrumspolitikk

Flere norske bypakker er tidligere studert og det eksisterer derfor kunnskap om finansieringsmodeller, organisering av samarbeid og sammensetting av tiltak i disse. Det er imidlertid ikke studert hvordan bypakker kan skaleres ned til bygder med en annen kontekst for areal-, transport- og sentrumspolitikk. I studien av Bygdepakke Bø har vi sett at noen tiltakstyper og strategier vil kunne være like for bygder og større byer, men at det også er en rekke forhold som gjør det nødvendig å tilpasse bypakkestrukturen i møtet med en bygdekontekst.

Rapporten inngår i et kvalifiseringsprosjekt, finansiert med midler fra Regionale Forskningsfond Oslofjordfondet. Prosjektet har blitt gjennomført i et samarbeid mellom TØI, Bø kommune og Distriktssenteret. Datainnsamlingen i prosjektet er gjennomført med bruk dokumentstudier, kvalitative intervju og en workshop arrangert i Bø. Som ledd i prosjektet utarbeidet også Bø kommune et notat som har vært sentralt i rapportens beskrivelse av karakteristika ved Bø.

I prosjektet er det to hovedproblemstillinger, og det er disse som danner rammen for rapportens konklusjonkapittel. Det er viktig å understreke at rapporten kun bygger på studier av ett case, Bygdepakke Bø. For å styrke grunnlaget for å si noe om overførbareheten til andre norske bygder og bygdepakker, behøves ytterligere studier av andre case med lignende kontekst<sup>1</sup>.

## Tilpasning av bypakke- til bygdepakkestruktur

*Prosjektets første hovedproblemstilling dreier seg om hva slags tilpasninger som bør gjøres for at en bypakke best mulig skal kunne tilpasses en 'bygdepakkestruktur'.*

Vi har arbeidet ut fra at forhold som særlig skiller et sted som Bø fra større norske byer er at de; 1. ikke har store trafikale utfordringer (kø), 2. ikke har tilgang på store statlige finansielle midler (for å redusere bilbruk og utvikle infrastruktur), 3. har sterk kultur for bilkjøring og 4. har svakt befolkningsmessig grunnlag for høyfrekvent og godt utbygget kollektivtransport. Disse forholdene inngår i forklaringen av hvorfor bilrestriktive tiltak, som for eksempel parkeringsavgift, ikke er innført i Bø. Større byers bypakker involverer gjerne avgiftsparkering, og en forventning fra staten om innskjerping av parkeringspolitikken ved manglende måloppnåelse (for eksempel mål om redusert bilbruk). I Bygdepakke Bø fremstår det i dag som politisk utelukket å innføre avgiftsparkering. En slik situasjon kan imidlertid endre seg. Endring kan komme som en konsekvens av økt press på arealressurser og transportsystem (for eksempel på grunn av lokal befolkningsvekst), av føringer fra regionale og statlige myndigheter (gjennom styringssignal) og som et resultat av endring i den lokale opinionen.

Parkeringspolitikk involverer imidlertid også andre forhold enn avgift, for eksempel antall og lokalisering av parkeringsplasser. Her vil det gjerne være markante forskjeller mellom bygder og større byer; bilkjøring i sentrum er lettere i førstnevnte. I en større by vil det gjerne være en rekke forhold som gjør bilkjøring mellom målpunkt i sentrum vanskelig. Parkeringsplassene vil gjerne være avgiftsbelagte og det kan være vanskelig å finne ledige plasser. Det kan være mange enveiskjørt gater, samt lyskryss og fotgjengeroverganger som gjør sentrumskjøring komplisert og tidkrevende. I en bygd som Bø vil innslaget av slike barrierer typisk være mindre, hvilket gjør det lettere å forflytte seg mellom forskjellige steder i sentrum med bil. *En tilpasning av en bypakke- til bygdepakkestruktur vil derfor være å fokusere på antallet og lokaliseringen av parkeringsplassene, for å redusere bilbruk mellom målpunkt i sentrum og å unngå unødvendig arealbeslag til parkering. Likevel bør det kontinuerlig foretas vurderinger av hvorvidt innføring av avgiftsparkering vil kunne bygge opp under kommunens målsetninger for areal-, transport- og sentrumsutvikling.*

Tilpasninger til en bygdepakkestruktur følger også av den betydelig lavere finansieringsramme en bygdepakke vil ha, sammenlignet med større byers bypakker. Uten større statlige tilskudd og bompenger, vil tiltakene som inngår i bygdepakken nødvendigvis

---

<sup>1</sup> For å øke rapportens, og konklusjonkapittelets, relevans for andre kommuner inkluderer anbefalingene under også grep som allerede er innført i Bygdepakke Bø.

være i en mindre størrelsesorden. I Bø innebærer imidlertid det lave budsjettet også at det ikke bygges veier i pakken, veier som kunne ha undergravd andre målsetninger (for eksempel målsetninger om redusert bilbruk). Det innebærer også at sentrumsområdet er bygdepakkens viktigste innsatsfelt. Dersom man ønsker å utvikle sentrum både i byer og bygder til mer attraktive steder, er en utfordring å skape nok variasjon og konsentrasjon av tilbud til at det er liv og aktivitet i sentrum over store deler av døgnet. På et mindre sted som Bø, hvor omfanget av utbygging er mindre enn i en større by, er det kanskje desto viktigere i hvert enkelt prosjekt å ta stilling til hvorvidt det bidrar til å skape konsentrasjon og sentrums kvalitet. *Der midler til større veiprojekt ikke inngår, vil en tilpasning av en bypakke- til bygdepakkestruktur være at sentrumsutvikling blir en hovedsatsing.*

Den lavere finansieringsrammen gjør videre at kollektivtransportsatsinger gjerne vil bli mindre framtrødende i en bygdepakke, sammenlignet med i en større bypakke. Spørsmål om hvilken kollektivtransport som skal tilbys er, i bygd som i byen, et spørsmål om hvor stor andel av driftskostnadene som skal subsidieres. I en bygd som Bø har kollektivtransporten et lavere kundegrunnlag sammenlignet med en større by. Selv om en bygdepakke bør ha mål om bedre kollektivplanlegging og økt finansiering av kollektivtilbudet, synes betydelige kollektivsatsinger å være mer aktuelt i storbyenes bypakker. *Der midler til større kollektivtransportsatsinger ikke inngår, vil en tilpasning av en bypakke- til bygdepakkestruktur være at gange- og sykkeltiltak blir desto viktigere satsingsfelt. Satsingen bør involvere arealstrategi (kompakt utbygging og rett lokalisering av funksjoner), så vel som tiltak rettet mot selve gang- og sykkelveinettet.*

Til sist vil det være organisatoriske tilpasninger av bypakke- til bygdepakkestrukturen. I Bø har det vært viktig å bygge videre fra enkeltprosjekt til enkeltprosjekt, slik at kunnskap og kompetanse overføres. Dette er kanskje særlig viktig i en mindre kommune, hvor personalressursene er mindre. *En tilpasning av en bypakke- til bygdepakkestruktur vil være at bygdepakken i størst mulig grad bygger videre, tematisk og personalmessig, på tidligere og/ eller samtidige utviklingsprosjekt i regi av kommunen.*

## Tiltakssammensetting og organisering av Bygdepakke Bø

*Prosjektets andre hovedproblemstilling går på hva slags organisering og tiltakssammensetting en bygdepakke bør ha for at den skal tilrettelegge for attraktiv og klimavennlig areal-, transport- og sentrumsutvikling. Her er fokus ikke lenger på tilpasninger og forskjeller mellom by- og bygdepakker. Istedenfor gis det innspill til noen hovedelement som kan inngå i en fremtidig Bygdepakke Bø (hovedprosjekt).*

### Tiltakssammensetting

Noe av det viktigste for å få ned trafikkbelastningen i sentrumsområdet i Bø er å redusere interntrafikken. I dag er Bø godt tilrettelagt for bilkjøring fra punkt til punkt i sentrum. Siden trafikkregulerende tiltak som bompengering og parkeringsavgift i dag er politisk uaktuelt, er det desto viktigere å arbeide for reduksjon av antall parkeringsplasser og etablering av gode fellesanlegg for parkering. På denne måten kan Bø sentrum fortettes, samtidig som det frigis areal som kan brukes til å etablere gode møteplasser. Mindre og bedre organisert parkeringstilbud antas også å kunne fremme trivsel i sentrum, ved at biltrafikkmengden og kjørebevegelsene minker.

Videre, og i forlengelsen av dette, bør en viktig del av arbeidet i Bygdepakke Bø være å konsentrere arbeidsplasser, boliger, handel, kulturaktiviteter, offentlig virksomhet, fritidsaktiviteter og andre aktiviteter i og nær sentrum. Strategisk lokalisering bør ikke kun

ta utgangspunkt i sentrumsavgrensingen, men også hvordan rett lokalisering innenfor denne kan fremme positivt samspill mellom funksjoner og skape gode møteplasser.

Et siste felt med tiltak som fremheves her er tilrettelegging for gange og sykling. Dette innebærer å etablere og skilte sammenhengende nett for gange og sykkel inn mot sentrum. Det bør det arbeides for at gange- og sykkelruter skal fremstå som snarveier sammenlignet med ruter for bil. Gode fasiliteter for sykkelparkering bør opparbeides ved viktige målpunkt i sentrumsområdet. Sykkelstrategien bør også omhandle vinterbrøyting med mål om å øke andelen helårssyklister. Som del av pilotprosjekt i bygdepakken kan avgrensede sykkelkampanjer prøves ut, eksempelvis en utlånsordning for elsykkel.

## Organisering

I forprosjektet Bygdepakke Bø er fylkeskommunen og Statens vegvesen representert både i styrings- og arbeidsgruppe. I et bygdepakke hovedprosjekt vil antagelig samarbeidsrelasjonen mellom kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen om bygdepakken styrkes og bli mer forpliktende. Viktige avklaringer knytter seg til beslutningsmyndighet, samarbeidsform, rammer for prosjektet og hvilke ressurser som skal legges inn av partene (økonomiske og personalressurser). I et hovedprosjekt er en mulighet å etablere et større styringsnettverk. Uavhengig av hvem som blir formelle deltakere i nettverket anbefales det å etablere gode strukturer for diskusjon og samarbeid med næringsliv og frivillige organisasjoner. Gode mottakerorganisasjoner bør på plass, eksempelvis bør kommunen arbeide for at det etableres en gårdeierforening. Det vil også være viktig at bygdepakken er godt forankret i kommuneadministrasjonen. God utnyttelse av små personalressurser er en viktig årsak til at Bygdepakke Bø har blitt etablert. Når mye ansvar hviler på få er det viktig at bygdepakken ikke i for stor grad avhenger av enkeltpersoner.

For å få tilgang til eksterne midler til gjennomføring av prosjekter bør involverte i Bygdepakke Bø vise hvordan enkelttiltakene inngår i en helhetlig plan. Dette kan også gi næringslivet nødvendig forutsigbarhet, som igjen kan resultere i samarbeid, samfinansiering og investeringsvilje. Det bør også være god sammenheng mellom kommunens planverk og bygdepakken.

For Bygdepakke Bø synes det viktig å både skape konkrete resultater innbyggerne oppfatter som positive og en forståelse for kommunens valg av strategi. Det vil si at bakgrunnen for valg av tiltak for areal-, transport- og sentrumsutvikling, og grunnen til at en bygdepakkestruktur er valgt for gjennomføring av disse må synliggjøres. Det anbefales derfor god involvering, både av sentrale samfunnsaktører og befolkningen generelt. Et element i dette arbeidet handler om å styrke bevisstheten rundt transformasjonen Bø er inne i; en overgang fra bygd til bygdeby. Bø er i endring og det ligger noen muligheter i ny utforming av areal-, transport- og sentrumspolitikk. Bygdepakke Bø utgjør et verktøy for å styre og samordne denne utviklingen.

# 1 Innledning

I 2015 startet Bygdepakke Bø opp som et samarbeid mellom Bø kommune (prosjektledelse), Statens vegvesen, Telemark fylkeskommune og Fylkesmannen i Telemark. Overordnede målsetninger med prosjektet er å redusere interntrafikken i Bø, øke andelen som går og sykler og gjøre Bø sentrum mer attraktivt for innbyggere og næringsliv (Bø kommune 2016a). Blant strategiene for å oppnå dette er fortetting med både boliger, nye virksomheter og arbeidsplasser. Forprosjektet skal etter planen lede over i et hovedprosjekt; en fullskala bygdepakke for samordning av areal-, transport og sentrumspolitikk.

Ambisjonen for denne rapporten er å gi viktige innspill til hvordan en slik bygdepakke bør innrettes. Rapporten kan også være nyttig for andre mindre norske kommuner som diskuterer etablering av bygdepakker.

Begrepet *bygdepakke* spiller på de norske *bypakkene*, innført som styringsgrep de senere år for å styrke samordning av areal- og transportpolitikk i Norge. Viktige element i denne strukturen er effektiv areal- og transportutvikling, tilrettelegging for gående og syklende, styrking av kollektivknutepunkt, samt utvikling av sunne og trygge bomiljø gjennom fortetting. Felles for disse faktorene er at de på ulike måter kan bidra til en attraktiv utvikling av smarte og kompakte byer og steder, for eksempel ved at redusert biltrafikk kan frigjøre gateareal for økt fortetting og gode transportløsninger (se diskusjon i Hanssen mfl. 2015). Samtidig kan slike tiltak fremme utvikling av sosiale møteplasser, kultur og næring. Klimavennlig transport, kompakt byutvikling, og bypakker som virkemiddel har i all hovedsak vært innrettet mot større byer. Kunnskapstilfanget om tilsvarende forhold i småbyer og tettsteder er, etter vår oppfatning, mangelfullt. Dette kvalifiseringsprosjektet er en pilot for økt kunnskap om attraktiv og bærekraftig areal-, transport- og sentrumsutvikling i distriktene. Følgende er prosjektets to hovedproblemstillinger:

1: *Hvilke tilpasninger bør gjøres for at en bypakke best mulig skal kunne tilpasses en 'bygdepakkestruktur'?*

2: *Hva slags organisering og tiltakssammensetting bør en bygdepakke ha for at den skal tilrettelegge for attraktiv og klimavennlig areal-, transport- og sentrumsutvikling?*

Med utgangspunkt i Bygdepakke Bø som case undersøkes oppbygging av pakken, hvilke tiltak og innretninger det satses på og hvorfor, samt vurdering av antatte effekter av disse. Til sist gis det anbefalinger for organisering og tiltakssammensetning av bygdepakker for samordning av areal-, transport og sentrumspolitikk.

## 1.1 Bakgrunn og ramme

Rapporten inngår i et kvalifiseringsprosjekt, finansiert med midler fra Regionale Forskningsfond Oslofjordfondet. Prosjektet har blitt gjennomført i et samarbeid mellom Transportøkonomisk institutt (TØI), Bø kommune og Distriktssenteret. TØI er faglig ansvarlig, hvilket innebærer gjennomføring av forskningsarbeidet og sikring av vitenskapelig kvalitet. Bø kommune er administrativt ansvarlig. Distriktssenteret har et

hovedansvar for formidling underveis og i etterkant av prosjektet. Bakgrunnen for prosjektet er et ønske om å bidra med kunnskap på et felt som er lite dekket i forskningslitteraturen; *attraktiv og klimavennlig stedsutvikling gjennom samordning av areal-, transport- og sentrumspolitikk*. Flere norske bypakker har tidligere vært studert (se for eksempel Kjørstad mfl. 2012 og Tønnesen 2015a, b, c, d) og det eksisterer derfor kunnskap om finansieringsmodeller, organisering av samarbeid og sammensetting av tiltak. Det er imidlertid ikke studert hvordan politikkpakker kan skaleres ned til små byer og bygder med annen bilkultur, andre finansieringsmuligheter og grunnlag for kollektivtransport. Det eksisterer også generelt lite litteratur på klimavennlig areal- og transportutvikling i distriktene.

Et mål for prosjektet er derfor å gi innspill, ikke bare til Bø kommune, men også til andre mindre kommuner og bygdebyer som ønsker å omskape dagens areal- og transportsystem, samt å styrke sin sentrumssatsing, slik at dette til sammen gir bedre utnyttelse av eksisterende veiinfrastruktur, lavere klimagassutslipp fra transport, styrking av folkehelsen, samt etablering av attraktive møteplasser og vitale sentrumsområder.

## 1.2 Rapportens oppbygging

I kapittel 2 beskrives prosjektets faglige utgangspunkt, som er delt i tre bolker. Den første omhandler faglitteratur om koblinger mellom areal- og transportpolitikk på den ene siden og klimagassutslipp og attraktivitet på den andre siden. Den andre delen beskriver mer detaljert hvordan gangvennlighet og gang-/sykkelinfrastruktur inngår i utviklingen av attraktive og klimavennlige steder. Til sist beskriver den tredje bolken tankegangen bak samordning av tiltak og samfunnsaktører i politikkpakker, som Bygdepakke Bø er et eksempel på.

Kapittel 3 beskriver tilnærming og metode, herunder problemstilling, begrunnelse for valg av Bygdepakke Bø som case og redegjørelse av prosedyrer og valg knyttet til datainnsamlingen.

I kapittel 4 gis en beskrivelse av Bø kommune, som grunnlag for å forstå konteksten en framtidig Bygdepakke Bø skal implementeres i. Kapitlet omhandler både demografiske, økonomiske og geografiske forhold, samt karakteristika ved areal- og transportsystemet.

I kapittel 5 beskrives Bygdepakke Bø; dens utgangspunkt og kommunens første vurdering av mulige tiltak som kan inngå i Bygdepakke Bø (hovedprosjekt). I kapitlet beskrives også hvilke aktører som vil ha en interesse i hvordan en framtidig Bygdepakke Bø utformes.

Kapittel 6 er diskusjonskapitlet i rapporten. Her drøftes overordnet innordning av en framtidig Bygdepakke Bø, i henhold til definerte tema. Inndelingen tar for seg transport til og fra sentrum, tiltak i sentrumsområdet, holdningsarbeid, samt innholdsmessige og organisatoriske forhold knyttet til Bygdepakke Bø.

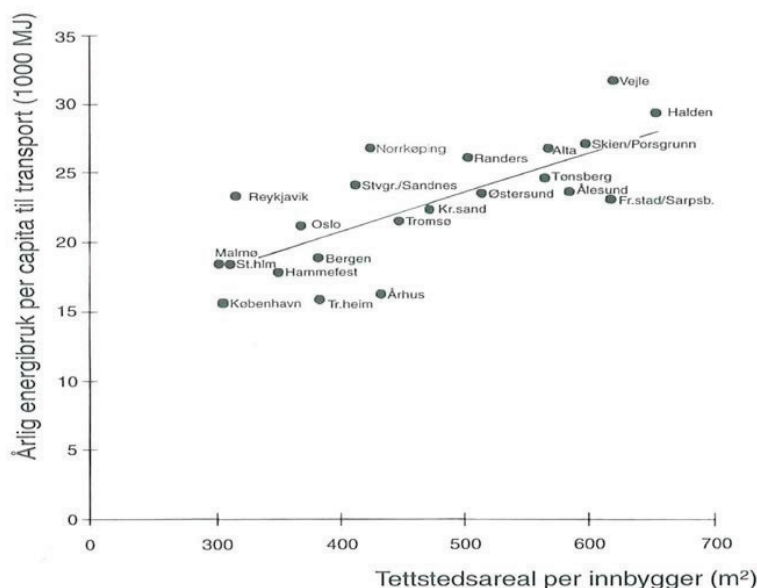
Kapittel 7 er rapportens konklusjonskapittel. Prosjektets to hovedproblemstillinger danner rammen for dette kapitlet.

## 2 Faglig utgangspunkt

### 2.1 Areal og transport i attraktiv og klimavennlig utvikling

Reduksjon i utslipp fra transportsektoren er sentralt i nasjonale strategier for klimavennlig byutvikling. Ambisjonene er høye og i Stortingets klimaforlik slås det fast at 'veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange' (Miljøverndepartementet 2012:13). Dette omtales ofte som *nullvekstmålet*. By- og stedsplanlegging spiller en viktig rolle i arbeidet med å nå slike nasjonale klimamål. Dette fordi man gjennom areal- og transportpolitikk kan redusere lengden på bilturer og øke andel av fotturer, sykling og kollektivtrafikk (se for eksempel Næss, 2006; Tennøy, 2012).

*Kompakt byutvikling* har vært brukt som samlebegrep for å beskrive en type tilnærming som gir lavere transportutslipp. I den kompakte byen, eller bygda, er avstandene kortere enn i den spredte. Innbyggerne får kortere reiseveier og kan foreta flere av reisene til fots og på sykkel. Den kompakte byen kan også betjenes bedre med kollektivtrafikk, og til sammen gjør dette den kompakte byen (og bygda) mindre bilavhengig. En studie av en rekke nordiske byer viser denne sammenhengen mellom tetthet og årlig energiforbruk til transport per person (Næss mfl. 1996). Her var ett av funnene at jo tettere bystrukturene er (jo mindre tettstedsarealet per innbygger), dess lavere er det gjennomsnittlige energiforbruket til transport (se Figur 1). Det er en mangel på empiriske studier som omhandler sammenhengene mellom areal og transport i mindre byer og tettsteder.



Figur 1: Sammenhenger mellom tetthet og energiforbruk til transport i nordiske byer. Kilde: Næss m fl. (1996).

Redusert bilbruk oppnås ved at folk reiser kortere, sjeldnere eller med andre transportformer enn bil. Dette krever samordning av en rekke tiltak og samfunnsaktører. Følgende strategier går ofte igjen i beskrivelser av samordnet areal- og transportpolitikk for redusert bilbruk: 1. *kompakt byutvikling*, 2. *styrking av kollektivtransporten*, 3. *bedrede fasiliteter for*

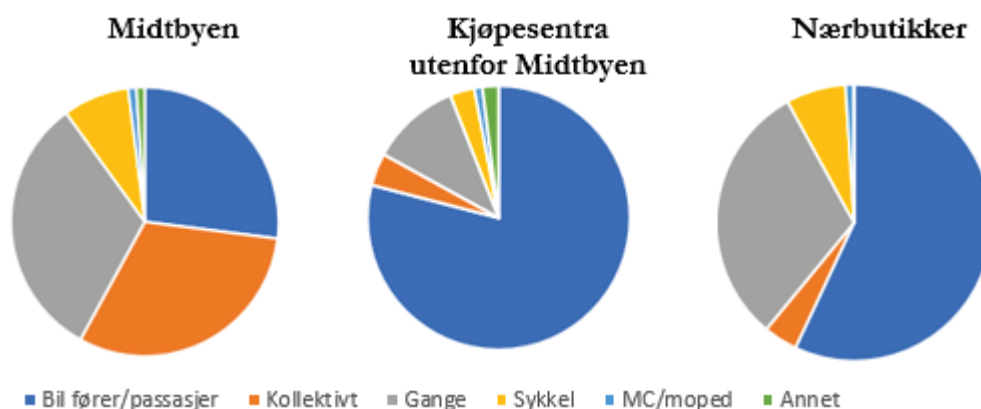
gående og syklende, og 4. restriktive virkemidler rettet mot bilkjøring (se for eksempel Tennøy 2012; Banister 2008). Opprettelse av en by- eller bygdepakke er én måte å organisere dette arbeidet.

En rekke felt og perspektiv inngår i klimavennlig og attraktiv stedsutvikling. Vi har avgrenset prosjektet vårt til å omhandle areal-, transport- og sentrumstiltak. Dette innebærer at rapporten for eksempel ikke tar for seg ny teknologi, som selvkjørende biler eller elbiler (med infrastruktur for lading). Rapporten tar heller ikke for seg *bedriftsattraktivitet*, som er ett av komponentene i Telemarksforsknings *attraktivitetspyramide* (se for eksempel Kobro mfl. 2012).

### 2.1.1 Lokalisering

Hvor ulike aktiviteter (boliger, arbeidsplasser, handel, service, mv.) lokaliseres i byen har stor betydning for hvor mye biltrafikk som genereres. Hvis *nye boliger* bygges sentralt i byen, vil de generere mindre biltrafikk enn om de samme boligene bygges i mer usentrale områder. Næss (2012) gjennomgikk alle nordiske undersøkelser publisert mellom 1990 og 2010, hvor sammenhenger mellom boliglokalisering og biltrafikkmengder/bilandeler hadde blitt belyst. Alle studiene (19 totalt) konkluderte med at jo lengre fra sentrum boligen er lokalisert, jo høyere bilandeler og jo mer biltrafikk genererer det. Næss fant en tilsvarende tendens for betydningen av arbeidsplasslokalisering; færre kjørte bil til arbeidsplasser lokalisert nær sentrum, sammenlignet med de som arbeidet på mer perifere lokasjoner (åtte studier totalt). Samme tendens finner Engebretsen (2006) i en studie som tok for seg bilbruk på arbeidsreiser i Oslo-området ut fra arbeidsplassens avstand til sentrum (målt i luftlinje). Han fant lave bilandeler på arbeidsreiser til og fra arbeidsplasser lokalisert nær sentrum og høye bilandeler på arbeidsreiser lokalisert langt fra sentrum.

Hvor handel og service lokaliseres påvirker hvordan folk reiser for handle og hvor mye biltrafikk som genereres. Engebretsen mfl. (2010) studerte transportvaner på reiser til kjøpesentre basert på data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen. De fant at jo lengre fra sentrum et kjøpesenter er lokalisert, jo høyere er bilandelen på reiser til senteret. Studien omhandlet byer med mer enn 50.000 innbyggere. Tendensen bekreftes i en undersøkelse av reisemiddel for handlende i Trondheim (Samarbeidsrapport Trondheim, udatert). Som vist i Figur 2 er det lavest bilandel blant handlende i sentrum, Midtbyen.



Figur 2: Transportmiddelfordeling ved forskjellige lokaliteter for handel i Trondheim. Kilde: Samarbeidsrapport Trondheim (udatert).



## 2.1.2 Sentrumsutvikling for attraktive byer og bygder

Sentrum har en særegen rolle i bystrukturen. Her samles en rekke ulike funksjoner og mennesker. I et historisk perspektiv har sentrum vært den sentrale markedsplassen og handel utgjør en av sentrums viktigste funksjoner. Samtidig er handel kun ett av flere formål folk har for å oppsøke sentrum. Sentrum må dekke mange forskjellige typer behov innenfor et lite område. Sentrums betydning og hvordan transport påvirker dets attraktivitet framheves i Stortingsmeldingen *Berekraftige byar og sterke distrikt* (Kommunal og moderniseringsdepartementet, 2017:73):

Mindre biltrafikk er ein føresetnad ikkje berre for å redusere klimagassutslepp, men òg for å kunne styrkje folkehelsa gjennom å utvikle sosiale møteplassar og skape attraktive sentrum og eit levande sentrumsmiljø. Desse omsyna er like viktige på bygda som i byane. Meir attraktive sentrum på bygda er ein viktig faktor for å halde på dei unge og trekkje til seg nye innbyggjarar, og difor vesentleg for å redusere flyttestraumen mot byane.

At livlig og attraktivt sentrum er viktig for befolkningen bekreftes i en spørreundersøkelse med innbyggere i landets ni største byområder (TNS Gallup 2014). Her svarte 66 prosent at de ønsker at deres kommune skal satse på et levende og attraktive bysentrum for å redusere klimagassutslipp. Blant svaralternativene var det kun utbygging av kollektivtransport og forbedring av grøntområder som ble prioritert høyere enn sentrumsutvikling. Et levende sentrum blir også trukket frem som en viktig steds kvalitet for folk som velger å bosette seg i småby- og tettstedsregioner.» (Ruud mfl. 2014).

Det er mange interesser knyttet til hva sentrum skal være og hvordan det skal reguleres. Dette er én grunn til at det ofte er høy temperatur i diskusjoner om sentrumsutvikling. Samtidig kan engasjementet også forklares ut fra at sentrumsutvikling er en viktig del av arbeidet med å skape attraktive, funksjonelle og bærekraftige steder. Kommuner konkurrerer om innbyggere og arbeidsplasser med nabokommuner og med andre byer i regionen, Norge og verden. Byutviklingen og sentrumsutviklingen påvirker byens og regionens attraktivitet og konkurransekraft for dagens og fremtidige innbyggere og bedrifter. I ovennevnte stortingsmelding understrekes det at byer og tettsteder med levende sentrum er viktig for å tiltrekke seg rett arbeidskraft til nye næringer (Kommunal og moderniseringsdepartementet, 2017).

Slik kobles bedriftenes tilgang til kvalifisert arbeidskraft til hvor attraktiv byen er for denne arbeidskraften, samt hvor tilgjengelige arbeidsplassene er i et regionalt perspektiv. Både eksisterende og potensielle innbyggere vil ha forskjellige preferanser når det gjelder hvor de velger å bosette seg. Blant de kriteriene Florida (2008) har beskrevet at *den kreative klasse*<sup>2</sup> legger vekt på når de velger hvor de skal bo, er tilgang til et variert jobbmarked og korte og effektive jobbreiser. Dette er nært forbundet med hvilke bedrifter som velger å etablere seg i byen, og hvor de er lokalisert i bystrukturen. Andre kriterier dreier seg om: et variert tilbud av boliger og boområder; god tilgang til grønt- og friområder; gang- og sykkeltilgjengelighet til det meste; høy *fun factor* og høyt aktivitetsnivå. Mye av dette er nært forbundet med hvordan byen og sentrum utvikles.

---

<sup>2</sup> Den kreative klasse, slik Florida (2008) beskriver den, består i hovedsak av de høyt utdannede og relativt mobile arbeidstakerne som arbeider innen kunnskapsbaserte yrker. Florida anser disse som en drivkraft i moderne økonomisk utvikling i byer, og mener det er avgjørende for byområders økonomiske utvikling at de framstår som attraktive for denne 'klassen'. Florida har analysert hvilke kvaliteter ved byer disse menneskene legger vekt på når de velger hvor de skal bosette seg.

Floridas perspektiv har vært banebrytende i den forstand at det har fått stor internasjonal oppmerksomhet blant både forskere og praktikere. Hans perspektiver er også omdiskutert. Én type kritikk går på at det store utvalget av store, velfungerende og voksende byer ikke nødvendigvis samsvarer med Floridas perspektiv (se DAMVAD 2013). Et annet spørsmål knytter seg til hvilken overførbarhet Floridas forskning har til en norsk kontekst. Isaksen (2005) påpeker at Florida hovedsakelig har studert store amerikanske byer, med Pittsburgh som standardeksempel. Dette er en svært forskjellig kontekst fra den vi finner i Bø. Isaksen peker på at satsing på bostedskvaliteter som strategi for å oppnå vekst i kunnskapsintensive næringer synes å være viktigst i de største norske byområdene og i enkelte byer hvor en del høyteknologiske industri er etablert. Se også Storm (2010) for litteraturgjennomgang om steds kvalitet og attraktivitet, Vereide og Storm (2010) for beskrivelse av metodikk anvendt måle norske kommuner og regioners attraktivitet som bosted. Onsager mfl. (2012) er et eksempel på tilnærming anvendt for å studere steds- og næringsutvikling i en mindre kommune (Skjervøy).

I store byer og mindre tettsteder vil en utfordring i arbeidet med å utvikle sentrum til å bli mer attraktive steder være å skape nok variasjon og konsentrasjon av aktiviteter og mennesker til at det er liv og aktivitet. Igjen er kompakt utvikling og strategisk lokalisering funksjoner viktig. Dette handler mye om å konsentrere arbeidsplasser, boliger, handel, kulturaktiviteter, offentlig virksomhet, fritidsaktiviteter og andre aktiviteter i og ved sentrum. I følge Norske arkitekters landsforbund (2015) må utviklingen styres mot sentrum, hvis småbyer og tettsteder skal være bærekraftige og attraktive for næringsetablering og som bosted. Jo mindre et sted er, påpeker de, jo viktigere er det å sikre at de ulike funksjonene ligger på rett sted.

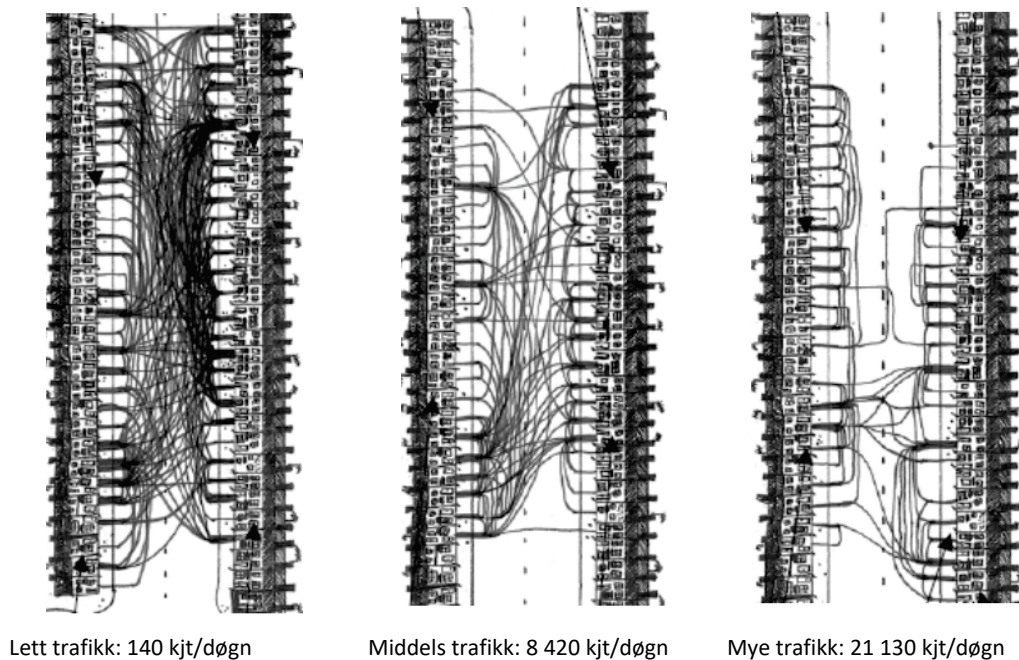
## 2.2 Gangvennlighet og permeabilitet

Gangvennlighet er både et mål, et middel og en indikator. Gåing styrker ikke bare folkehelsen, men kan også bidra til vitalitet i sentrumsområder. Speck (2012) skriver at hvis man får til gangvennlighet vil mye av det man ønsker å oppnå med en bærekraftig utvikling følge av dette. I likhet med Newman mfl. (2016) understreker Speck at tilrettelegging for såkalte 'walking urban fabrics' vil kreve utforming av nye prinsipper og retningslinjer for planleggingen. Dette inkluderer å:

- opparbeide infrastruktur for gående og at gående gis høyeste prioritet i transportsystemet
- ikke utvide gatebredden eller tillate tilbaketrukne fasader bortsett fra på plasser og torg
- respektere plasser, parker og andre offentlige uteområder og kartlegge deres potensiale og verdi for videre planlegging
- sikre at fotgjengere har nok tid til å krysse gater og veier ved lysreguleringer
- aktivisere gater og gjøre det mulig å lage forbindelser mellom eksisterende gater
- bruke boligpolitikken og planleggingsverktøyene man har tilgjengelig for å oppnå høy tetthet og blandet bruk
- holde parkering til et minimum og helst under bakken
- fjerne bilbaserte funksjoner som er skadelig for økt gange og sykling, som gjennomfartstrafikk, grønne bølger og parkering i trange gater og etter hvert fornye byen på de gåendes premisser
- legge opp til korte kvartaler med utadvendte fasader eller noe 'å se på' undervegs
- avgrense sentrumsarealet og legge handelen innenfor sentrumsavgrensingen

I stor grad handler dette om at fokus endres fra tilrettelegging for bil til bærekraftige former for transport, herunder også innføring av bilrestriktive tiltak. Tilrettelegging for gående vil også være bra for syklister (Speck 2012; Newman mfl. 2016; Melia 2015). Det er viktig å legge opp til endringer i selve infrastrukturen og kvalitetsøkning av selve nettverket, men for å øke gang- og sykkelandeler er det også svært viktig med både kampanjer og opplysningsvirksomhet om helsefremmende effekter ved gange og sykling (Frøyen mfl. 2015).

Gangvennlighet påvirkes også av biltrafikkmengder, da dette kan være til hinder for gatekryssinger. En studie av ferdsel i tre bolig-gater i den britiske byen Bristol illustrerer denne barriereeffekten (Appleyard mfl. 1976). Som vist i Figur 3 reduseres bevegelse i og på tvers av gater ved økte trafikkmengder.



Figur 3: Biltrafikkmengde og ferdsel. Faksimile fra Appleyard mfl. (1976).

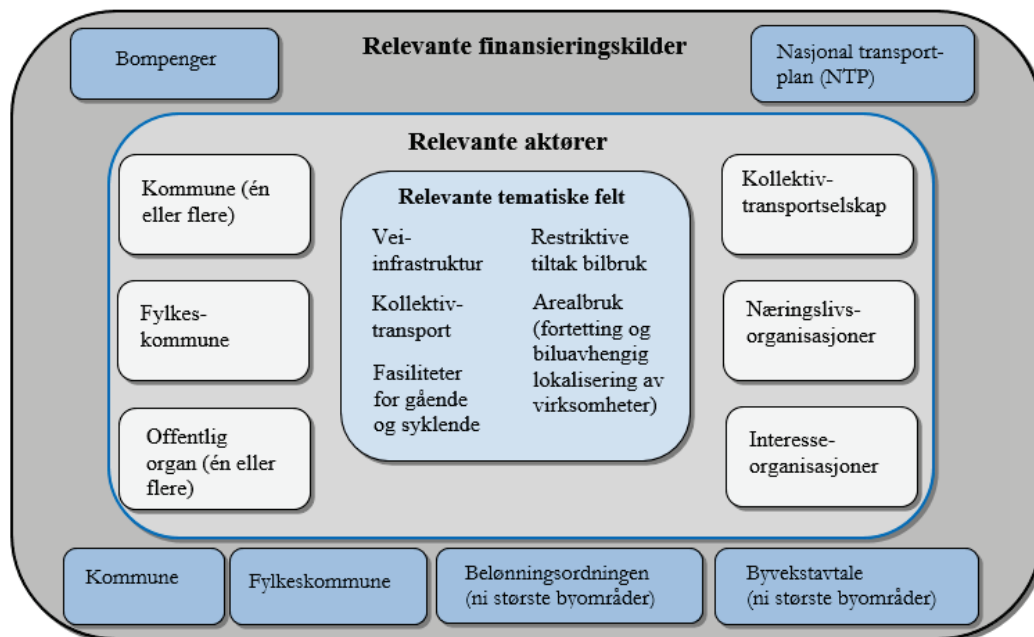
De tre gatene i undersøkelsen ble valgt fordi de i stor grad var like, bortsett fra at de hadde ulik trafikkbelastning. Selv om dette er bolig-gater, er det rimelig å anta at mekanismen er overførbart også til handlegater som Bøgata og Stasjonsvegen i Bø.

Til sist er det viktig å se også på de bakenforliggende gatene og hvordan gatenettet henger sammen. Et område sin *permeabilitet* eller *gjennomtrengelighet* kan vurderes ut fra hvor enkelt det er å gå eller sykle for å nå et målpunkt og hvorvidt man kan velge mellom flere ruter for å komme dit. Eksempelvis vil en gatestruktur med rutenett framfor en rekke blindveier (til hvert hus eller boligfelt) gjøre det mulig å velge flere og kortere veier for å nå et mål. En løsning kan også å binde sammen blindveier, for på denne måten å gjøre gåing og sykling enklere. Begrepet *filtrert permeabilitet* betyr at syklister og gående prioriteres i dette systemet (Melia 2015). Dette kan gjøres ved å fremme gjennomtrengeligheten for gående og syklende, samtidig som privatbilene må ta omveger eller ikke får tilgang til de nye løsningene.

## 2.3 Hvordan forstå by- og bygdepakker

Bypakker som styringsgrep er innført de senere år for å styrke samordningen av areal- og transportpolitikken. I særlig grad er dette innført i de største byområdene i Norge. En viktig grunn for dette finner vi i 2009-versjonen av Nasjonal Transportplan (NTP) hvor det ble slått fast at staten ville vektlegge gjennomføring av bypakker (Samferdselsdepartementet 2009). Det ble videre påpekt at staten særlig ville bevilge midler til bypakker som viste stor innsats for å nå nasjonale klimamål. NTP ga dermed et klart signal fra staten om hvordan de ønsket at lokale myndigheter skulle organisere sin aktivitet.

En forenklet beskrivelse av bypakkene er at de er tiltakspakker, som også involverer styringsnettverk (Tønnesen 2015b). I dette ligger det at de består av en rekke tiltak som skal innføres (for eksempel bygging av nye bil- og sykkelveier) og at det er et sett med samfunnsaktører som samarbeider om dette (for eksempel Statens vegvesen og én eller flere kommuner). I bypakkene er det ofte satt en fordelingsramme for hvor stor del av det totale budsjettet som skal gå til veibygging og hvor mye som skal gå til gange, sykkel og kollektiv. Mens *Miljøpakken* i Trondheim har en 50/50 fordeling, går 70 prosent av de totale midlene i *Bypakke Bø* til veiutbygging. Når en slik fordeling er satt opp, betyr det at hvis et veiprojekt blir dyrere enn antatt, økes også den samlede potten til gange-, sykkel- og kollektivtiltak i henhold til dette. Slik opprettholdes den prosentvise fordelingen mellom midler til veibygging, på den ene siden, og midler til gange, sykkel og kollektiv på den andre. Figur 4 viser eksempel på tiltak, aktører og finansieringskilder som *kan* inngå i en bypakke (figuren er ikke uttømmende).



Figur 4: Relevante tiltak, aktører og finansieringskilder i en bypakke.

Bypakker er en form for det som i faglitteraturen kalles en *politikkpakke* (eller på engelsk; *policy package*). Det er særlig tre ting man ønsker å oppnå gjennom politikkpakker (Givoni mfl. 2013); 1) at man gjennom kombinasjon av enkeltstående tiltak oppnår synergieffekter, 2) at man gjennom helhetlig tenkning unngår at tiltak motvirker hverandre, og 3) at innføringen av politisk vanskelige tiltak (f.eks. høyere parkeringsavgift) blir lettere ved at de inngår i en pakke med 'ikke-restriktive' tiltak (som f.eks. styrking av busstilbudet).

Et annet kjennetegn ved dagens bypakker er at de gjerne har en plattform bestående av flere finansieringskilder (se Figur 4). Det kan variere hvordan den enkelte bypakke finansieres, men tre hovedgrupper er sentrale:

- Bidrag fra involverte parter, for eksempel kommune(r) og fylkeskommune
- Midler fra nasjonale myndigheter, for eksempel Nasjonal Transportplan (NTP) eller ulike former for støtteordninger (som Belønningsordningen eller de nye Bymiljø/Byvekstavtalene).
- Bompenger

Bompengefinansiering av bypakker representerer et paradoks. Dette fordi hvis man lykkes med å redusere privat bilbruk (som bypakker ofte har som ett av sine mål) vil man også miste bompengeinntekter (som bypakken er avhengig av). Videre påvirkes virkemiddelbruken i en bypakke av hvilken finansiering den er fundert på. Dette var tydelig i en komparativ studie av bypakkene i Bodø og Trondheim (Tønnesen 2015a). Her ble det konkludert med at statens sterkere involvering i Trondheim både har resultert i at en større del av bypakkens totale midler går til klimavennlig transport og at det er innført sterkere regulative virkemidler mot bilbruk. Mens 65 prosent av de økonomiske ressursene i Miljøpakken (Trondheim) var bompengeinntekter, var den tilsvarende andelen i Bodø 81 prosent. Utgangspunktet for lokale politikere i Bodø var dermed å legitimere tiltak i en bypakke som i stor grad er finansiert av bilister. Dette var bidragsgivende til at pakken hadde en dreining mot veibygging og svakere tiltak for å redusere bilbruk, sammenlignet med Miljøpakken.

Det er et ytterligere paradoks at dagens bypakker kombinerer prosjekt som gir økt veikapasitet med klimamål. I en og samme pakke fremsettes mål om økt effektivitet i veitransporten (i stor grad basert på økt veikapasitet) og mål om redusert bilbruk. Vi står da i fare for å få det Vedung (2006) kaller *målkataloger*, intervensjoner bestående av flere og motstridende mål. Å unngå motstridende mål er en av de viktigste grunnene for å samle tiltak i politikkpakker, men her står altså de norske bypakkene i fare for at nettopp dette skjer.

Utfordringen med kombinasjonen veibygging og klimamål er at forskning viser at økt veikapasitet i byområder i mange tilfeller vil føre til økt bilbruk. Den underliggende mekanismen er at når veiene får større kapasitet blir det raskere og enklere å kjøre, noe som igjen gjør at flere velger å ta bilen til sine daglige gjøremål (se for eksempel Nolan og Lem 2002). Hva slags veitiltak som bygges i de norske bypakkene og hvilke tiltak som iverksettes for å motvirke bilbrukseffekten av slik veibygging er derfor avgjørende spørsmål.

### 2.3.1 Bygdepakker – bypakker på bygda

Som beskrevet over er bypakker et styringsgrep som i stor grad har vært myntet på de største norske byområdene. Eksempler på slike er Oslopakke 3, Bergensprogrammet, Bypakke Nord-Jæren, Bypakke Grenland, samt nevnte Miljøpakken i Trondheim og Bypakke Bodø. Av mindre byer har Førde etablert Førdepakken. Formålet med sistnevnte er å bidra til ei god sentrumsutvikling og å bedre forholdene for bilister, gående og syklende. Dette skal gjøres gjennom 20 små og større tiltak, med en samlet kostnadsramme på 1,65 mrd. kroner<sup>3</sup>. Bompenger er antatt å skulle utgjøre ca. 60 prosent av finansieringen, resten er midler fra stat, fylkeskommune og kommune.

<sup>3</sup> Se: <http://www.fordepakken.no/om-prosjektet/>

Konteksten for areal- og transportpolitikk er veldig forskjellig i byområder sammenlignet med hva den er i mindre bygder. For det første er de trafikale utfordringene i rushtidsperiodene morgen og kveld mindre enn hva som er tilfelle i større byområder. For det andre er det driftsmessige grunnlaget for kollektivtransport dårligere, med færre innbyggere og lavere befolkningstetthet langs rutene. Tett befolkningsskonsentrasjon langs kollektivlinjen gir med andre ord mange potensielle kunder, sammenlignet med mer spredtbygde strøk. I den nasjonale reisevaneundersøkelsen framkommer det en klar sammenheng mellom bystørrelse (som typisk innebærer økt tetthet) og kollektivbruk; andelen som bruker kollektivtransport stiger med økende befolkning i byene (Hjorthol mfl. 2014). Tendensen bekreftes også i en litteraturgjennomgang av 30 nordiske studier (Næss 2012).

En siste viktig forskjell vi vil framheve her omhandler norske byers og tettsteders forskjellige tilgang på midler i statlige incentivordninger. De senere årene har nasjonale myndigheter hatt satsinger som har omhandlet de ni største byområdene i Norge<sup>4</sup>. Fra Framtidens byer, via Belønningsordningen, Bymiljøavtalene og til de kommende Byvekstavtalene, har det vært de samme ni byområdene som har vært inkludert<sup>5</sup>. Incentivordningene kan sees på som en tilnærming staten bruker for å vri kommunenes interesser og virkemiddelbruk i retning av nasjonale klimamålsettinger. Dette gjøres gjennom å inngå avtaler mellom stat, fylke og kommune og deretter overvåke og belønne utviklingen i henhold til utvalgte indikatorer over tid. Mindre byer og bygder har ikke hatt anledning for å inngå denne typen avtaler med staten.

Det er flere grunner til å konsentrere statlig innsats og finansielle midler til større byer. En viktig grunn er at en stor andel av landets befolkning bor i slike områder. En slik styring av virkemiddelapparatet innebærer imidlertid også at Norges små- og mellomstore byer, som typisk er mer bilbaserte enn de store byene, ikke faller inn under statens hovedsatsinger på feltet. Det er derfor behov for kunnskap om hvordan man, gitt forskjellig kontekst for gjennomføring av politikk, tilpasser bypakkestrukturen til bygdepakker.

---

<sup>4</sup> Disse er: Osloområdet, Drammen/Kongsbergområdet, Nedre Glomma (Sarpsborg/Fredrikstadområdet), Grenland (Porsgrunn/Skiensområdet), Kristiansandsområdet, Nord-Jæren (Stavanger/Sandnesområdet), Bergensområdet, Trondheimsområdet og Tromsøområdet.

<sup>5</sup> Sammenlignet med de øvrige ordningene var Framtidens byer mer et nettverk for samarbeid og erfaringsutveksling og enn en statlig finansieringskilde.

## 3 Tilnærming og metode

### 3.1 Problemstillinger

I prosjektet er det formulert to hovedproblemstillinger og seks underproblemstillinger. De to hovedproblemstillingene i prosjektet er:

1: *Hvilke tilpasninger bør gjøres for at en bypakke best mulig skal kunne tilpasses en 'bygdepakkestruktur'?*

2: *Hva slags organisering og tiltakssammensetting bør en bygdepakke ha for at den skal tilrettelegge for attraktiv og klimavennlig areal-, transport-, og sentrumsutvikling?*

Følgende er underproblemstillinger i prosjektet:

Underproblemstilling 1: Hvilke strategiske valg er gjort i areal-, transport- og sentrumsutviklingen?

Underproblemstilling 2: Hva kjennetegner trafikkmengde og -mønster, parkeringsbestemmelser, handel, bebyggelsesstruktur, samt lokalisering av sentrale funksjoner lokalt og regionalt?

Underproblemstilling 3: Hvilke tiltak vurderes å inngå i Bygdepakke Bø?

Underproblemstilling 4: Hvordan antas det at samspillet mellom tiltakene som vurderes vil bli?

Underproblemstilling 5: Hvilke aktører gjør seg gjeldende og hvorfor?

Underproblemstilling 6: Hvilke virkemidler har aktørene?

Underproblemstillingene (UP) behandles i forskjellige delkapitler i rapporten. UP 1 behandles i 4.2 og 5.1. UP 2 behandles i 4.1 og 4.2. UP 3 og UP 4 behandles i 5.2. UP 5 og UP 6 behandles i 5.3.

Prosjektets to hovedproblemstillinger danner rammen for konklusjonen i kapittel 7

### 3.2 Valg av Bygdepakke Bø som case

Denne studien har Bygdepakke Bø som case. Et mål med case-studier er å gjøre intensive studier av en enhet for å kaste lys på en større klasse av enheter (Gerring 2004). Målet er med andre ord ikke bare å kunne si noe om politikktutforming i Bø, men at studien skal kunne være relevant for forskere eller beslutningstakere interessert i stedsutvikling andre plasser i Norge. For å kunne gjøre en antagelse av hvor langtrekkende resultatene fra case-studien vil være, er det nødvendig å få klarhet i hva vårt case (Bygdepakke Bø) er et eksempel på (Hofstad 2012). Det er likevel viktig å understreke at studien kun omhandler ett case, og at for å kunne si noe om overførbarheten til andre norske bygder behøves ytterligere studier av andre case med lignende kontekst.

Bø er, med sine vel 6000 innbyggere, en representant for en mindre kommune i den norske konteksten. Studier av strategier for klimavennlig og attraktiv utvikling på mindre steder er mangelfull og dette er viktig for vårt valg av Bygdepakke Bø som case. Ved å gjøre en empiriske undersøkelse i Bø er målet dermed å gi et bidrag for å dekke hullet i forskningslitteraturen.

Bø deler mange karakteristika med andre kommuner med tilsvarende størrelse som er relevante for areal- og transportpolitikk. Særlig overføringsverdi vil studien av Bygdepakke Bø ha til bygder og mindre byer: 1. uten store trafikale utfordringer (kø), 2. uten tilgang på store statlige finansielle midler (for endring av transport og utvikling av infrastruktur), 3. med sterk kultur for bilkjøring og 4. med svakt befolkningsmessig grunnlag for sterk kollektivtransport.

For denne typen steder kan prosjektet bidra med innspill til hvordan bygder og små byer bør utvikle 'bypakker' tilpasset sine forutsetninger, altså hvordan bypakkestrukturen skal kunne tilpasses mindre steder. Den gir også innspill til steder som søker å løse sine transportutfordringer gjennom bedre utnyttelse av eksisterende veikapasitet framfor utvidelse av eksisterende veisystem, samt hvordan man kan innordne areal-, transport- og sentrumspolitikken for å skape mer attraktive steder.

Et forhold som reduserer overføringsverdien overfor en del norske småkommuner er den sterke befolkningsveksten Bø opplever. Dette er imidlertid et utviklingstrekk mange småbyer med regional senterfunksjon vil kunne kjenne seg igjen i.

### 3.3 Datainnsamling

Datainnsamlingen i prosjektet er gjennomført med bruk av flere metoder.

**Dokumentstudier** har vært en viktig metode, særlig for å få innblikk i aktørinteresser, vurdering av mulige tiltak i Bygdepakke Bø og strategiske lokalpolitiske valg for samfunnsutvikling. Prosjektplaner, kommuneplaner, reguleringsplaner og utredninger er sentrale kilder i dokumentstudiene. En annen viktig kilde var et notat utarbeidet som grunnlag for dette prosjektet (Bø kommune 2016b). Notatet gir situasjonsbeskrivelse, samt beskriver historikk og strategi for areal- og transportfeltet.

Videre har det blitt gjennomført **kvalitative intervju** med totalt åtte personer, gjennomført ansikt-til-ansikt. Utvalget består av forskjellige typer aktører, hvor intensjonen har vært at de til sammen skal gi et innblikk i barrierer og muligheter for klimavennlig og attraktiv stedsutvikling i Bø kommune. Informantene er enten involvert i Bygdepakke Bø, eller har en posisjon/interesse som aktualiseres av dette pågående arbeidet. Utvalget av informanter består av tre administrativt ansatte i Bø kommune, to representanter for næringsliv, én representant for Statens vegvesen, én representant for fylkeskommunen og én lokal politiker. Alle intervju ble transkribert.

Til sist består datainnsamlingen av en **workshop**. Denne ble arrangert i Bø og hadde 24 deltakere. Workshopen bestod av presentasjoner, plenumsdiskusjoner og gruppearbeid. Oppsummeringer fra diskusjonene og gruppearbeidet ble utarbeidet analysert i etterkant. Hensikten med workshopen var å få innsikt i holdninger og motiver hos ulike aktører. Det ble derfor lagt vekt på at et bredt spekter av aktører skulle delta og komme til orde på workshopen. Deltakere var administrativt ansatte i kommunen, samt representanter for regionalnivået, Statens vegvesen, næringsliv, høyskole, lokale politikere og representanter for barn, unge og innbyggere (se vedlegg 2). Ytterligere syv inviterte deltakere hadde ikke anledning til å delta på workshopen.



## 4 Overordnet beskrivelse av Bø

### 4.1 Størrelse og regional rolle

Bø er regionsenter for de midtre delene av Telemark, en liten kommune i sterk vekst. Det er i dag i overkant av 6200 innbyggere og et naturlig omland med rundt 15000 innbyggere. Bø har et kompakt handelssentrum, der også campus Høgskolen i Sørøst-Norge er lokalisert. Selv om kommunen har god arealtilgang og økende press på å utnytte omkringliggende areal, jobbes det systematisk for å unngå spredning og tapping av tjenester og funksjoner i sentrum. Det føres en streng politikk i tråd med dagens sentrumsgrense, og det er ikke etablert kjøpesenter for detaljvarehandel utenfor sentrumsgrensen. Avstand til nærmeste by er rundt 30 kilometer (Notodden) og til Grenland er det rundt 50 kilometer (Skien og Porsgrunn).

Høgskolen i Sørøst-Norge ble dannet januar 2016 da Høgskolen i Buskerud og Vestfold slo seg sammen med Høgskolen i Telemark. Bø er ett av åtte studiesteder for høgskolen og har 2800 studenter. I en rapport om campusutvikling fra 2014 blir det langt vekt på at utgangspunktet i Bø er svært godt. Dette skyldes at man allerede har en studieportefølje, sterke fagmiljøer og god tilgjengelighet. Bø har derfor mulighet for å oppnå en ønsket utvikling med en fortettet campus lokalisert i sentrum med nærhet til næringsliv, studentboliger, kollektivtransport og god tilrettelegging for gående og syklende (Statsbygg mfl. 2014). Campus Bø har vært viktig for flere andre prosjekter som kan kobles opp mot bygdepakka og spesielt opp til et samarbeidsprosjekt om en kunnskapspark.

Bø har videre et godt handelstilbud og høy omsetning i detaljhandelen. Bø dekker mer enn behovet for handel i kommunen noe som betyr at stedet også fungerer som handelssentrum for et større omland (Rambøll 2016a). Det samme gjelder for kulturtilbudet hvor spesielt Gullbring kulturanlegg med Bø kino, idrettshall og svømmebasseng er viktige institusjoner (Bø kommune 2016b). Nord for sentrum ligger Bø Sommarland som i sommerhalvåret trekker mange besøkende som også bruker sentrumstilbudet. Besøkende og handlende er også hytteturister med hytte i Bø eller nabokommunene.

De to nabokommunene Bø og Sauherad har fattet vedtak om å slå seg sammen fra og med 2020. Dette som del av kommunereformen. Den nye kommunen vil ha rundt 10 000 innbyggere. I overgangsperioden mot sammenslåing har de to kommunene nå felles rådmann.

#### 4.1.1 Sentrumsområdet i Bø

Bø sentrum er sentrum i dagens kommune og kommer til å forbli senteret i den nye kommunen. Handelen skjer i forretninger langs Bøgata og Stasjonsvegen og i de tre kjøpesentra inne i sentrum: Bø senteret, Sønstebøtunet og Expertsenteret. Bø senteret og Sønstebøtunet ligger i hver sin ende av sentrum. Figur 5 under viser hvordan sentrum er avgrenset i forhold til industri, boliger og høgskolen. Avgrensning av sentrum vist med rød linje og Campus Bø med blå linje. Boligområdene er vist med gult, offentlige formål med rødt, næringsareal med lilla farge og kombinerte formål med gul skravur. Tallene er funksjoner som er listet opp i vedlegg 3 (Bø kommune 2016b).



Figur 5: Lokalisering av sentrale funksjoner. Avgrensning av sentrum vist med rød linje og campus Bø med blå linje. Kilde: Bø kommune (2016b).

Det har de senere år blitt gjennomført en rekke prosjekter i og rundt sentrum i regi av kommunen. Gjennom stedsutviklingsprosjektet 'ROM for alle' har Bø kommune opparbeidet de offentlige møteplassene Bø torg og Evjudalen friluftspark (se Figur 6). Bø torg var tidligere parkeringsareal, men stod i 2011 ferdig opprustet som resultat av et spleiselag med næringslivet. Evjudalen friluftspark ble opparbeidet i perioden 2012-2017, blant annet med møbleringen delvis finansiert av private bidragsytere. Parken ligger midt i Bø sentrum, med mulighet for å binde funksjonene i sentrum bedre sammen med sine gang- og sykkelveier. Ved å sikre Evjudalen som statlig friluftsområde og investere midler i opparbeidninga av dette, har kommunen lagt til rette for en høy utnytting av øvrige deler av sentrum (Bø kommune 2016b). Bygdepakke Bø har fulgt i etterkant av 'ROM for alle', det samme har sykkelbygdprosjektet (se også 6.4.2). Begge har i stor grad brukt samme metodikk.



Figur 6: Planskisse Evjudalen og Bø torg. Kilde: Bø kommune (2016b).

Et siste prosjekt som framheves her er oppgraderingen av Stasjonsvegen som ble endret fra et rent veiprojekt til et stedsutviklingsprosjekt. I prosjektet ble det lagt vekt på fotgjengerareal og krysningspunktet mot Evjudalen og Bøsenteret, og samspillet mellom byggene og gaten (Ansvarlig SVV/Telemark fylkeskommune).

## 4.2 Karakteristika ved areal- og transportsystemet

Dette delkapittelet tar utgangspunkt i et notat om sentrale karakteristikk ved areal- og transportsystemet i Bø kommune, utarbeidet som del av dette prosjektet (Bø kommune 2016b).

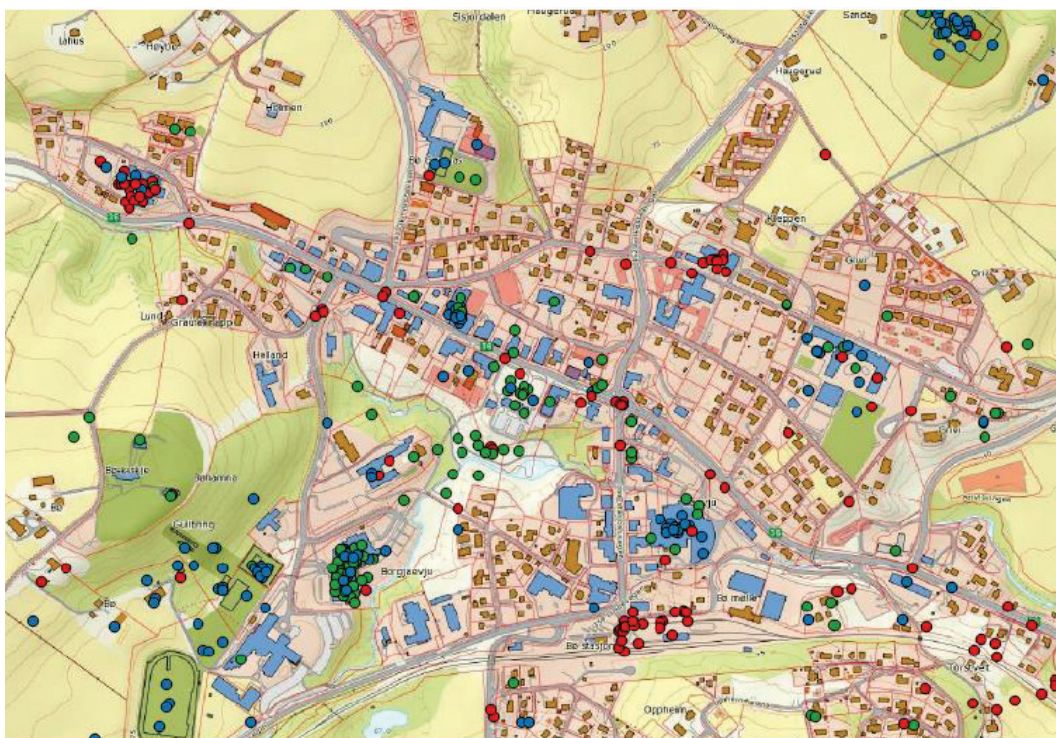
Som beskrevet over er handel og besøkneringer viktige for Bø. Andelen industriarbeidsplasser er imidlertid også høyere enn landsgjennomsnittet. Offentlige arbeidsplasser ligger ikke så høyt andelsmessig sammenliknet med landsgjennomsnittet, men utgjør likevel en viktig del av arbeidsmarkedet i Bø. Boligstrukturen har tradisjonelt vært preget av eneboliger, også i sentrum, men de siste årene har det også blitt bygd leiligheter i blokkbebyggelse. Ser man på befolkningsvekst fra 1999 og frem til i dag er det i stor grad de sentrale grunnkretsene som har hatt denne veksten. Størst vekst, målt i antall personer, har det vært i den sentrumsnære grunnkretsen Breisås/Borgja (Statistisk sentralbyrå 2016). Analyser gjort både av kommunen og innleide konsulenter har vist at det er potensiale for ytterligere fortetting i sentrum for både boliger og næring (Bø kommune 2016b og Rambøll 2016a).

Sentrale målpunkt i Bø sentrum er, som tidligere nevnt, handlegatene Stasjonsvegen og Bøgata, kjøpesentrene, høyskolen, hotellet og Gullbring kulturanlegg. Sistnevnte har kino,



svømmebasseng, klatrevegg og flere fasiliteter knyttet til kultur og frivillighet. Skolene og Bø stasjon ligger i 'sirkel' rundt sentrumskjernen.

I 2015 ble det gjennomført en barnetråkkregistrering som viser viktige møteplasser for barn og unge i sentrum. Figur 7 viser hvilke punkt i sentrum som oppleves som positive for barn (grønn), skremmende eller farlige punkt (rød) og områder for aktivitet (blå). Figuren viser at områder som Evjudalen, Sandvoll idrettsanlegg, Gullbring kulturanlegg, Bø torg og idrettsanleggene på campus er viktige plasser for barn og unge, i tillegg til kjøpesentrene Sønstebøtunet og Bø senteret.



Figur 7: Barnetråkkregistrering i Bø sentrum. Kilde: Bø kommune (2016b).

Trafikksituasjonen i de sentrale delene av Bø har opplevdes som utfordrende og særlig tre veiløsninger har blitt drøftet. En av disse var bygging av en tunnel. Trafikkanalysen som ble gjennomført i oppstarten av Bygdepakke Bø viser imidlertid at 20-30 prosent av biltrafikken gjennom Bø sentrum er gjennomgangstrafikk (Rambøll 2016b). Dette innebærer at mye av trafikken i sentrumsområdet er intern og at en omkjøringsvei (på bakkeplan eller i tunnel) ikke i stor grad vil lette trafikksituasjonen. Statens vegvesen (2016) slår i et notat fast at bygging av avlastningsveier for gjennomgangstrafikken kun i begrenset grad ansees å ville ha innvirkning på antall kjøretøy i Bøgata (RV36) og Stasjonsvegen. På denne bakgrunn vurderes ny avlastningsvei for trafikken i Bøgata som lite aktuelt (Bø kommune 2016c). Strategiene har istedenfor blitt innrettet mot å redusere internkjøring i kommunen.

Det lokale kollektivtilbudet består av Bøbussen, som går i et åttetall med sløyfer inn i boligområdene nord og sør for sentrum. Bussen går bare på dagtid i ukedagene. I en rapport slår Bø kommune (2016c) fast at det er en del aktivitet denne bussen ikke når med sitt tilbud og at den kjører en lang sløyfe. Det vises videre til en fylkeskommunal evaluering hvor det blir pekt på at Bøbussen i dag blir lite brukt. Langdistansetilbudet er bedre, med avgang hver halve time med buss til Skien, i tillegg til busser til Seljord, Lunde, Notodden, Bergen og Oslo og avganger med tog til Kristiansand og Oslo annenhver time.

Sykkelandelen i Bø er anslått til å ligge på rundt ni prosent. Gangandelen finnes det ikke tall på for Bø generelt, men en studie av studenter og tilsatte på campus viste en gangandel på 41 prosent (Statsbygg mfl. 2014).

Parkering skjer i hovedsak på bakkeplan i Bø sentrum, med unntak av noen anlegg tilknyttet leilighetsbygg og på Sønstebøtunet kjøpesenter. Sentrumparkering er i dag gratis. Minimumskrav til parkeringsplasser for bolig og næring er gitt i områdereguleringsplan for Bø sentrum. Kommunen har beregnet at det i dag er i overkant av 3000 parkeringsplasser i sentrum<sup>6</sup>. I Figur 8 er areal som i hovedsak benyttes til parkering markert som grått basert på en fortetningsanalyse (Rambøll 2016a). Den konkluderer med at handelen i Bø sentrum kan klare seg med ned mot ti prosent av dette arealet og at resten kan være en viktig del av en fortettingsstrategi.



Figur 8: Grå areal/parkeringsareal fordelt på tre delområder i Bø sentrum. Kilde: Rambøll (2016a).

De senere år har det blitt tatt en rekke beslutninger som påvirker areal-, transport- og sentrumsutviklingen i Bø. De mest sentrale hendelsene i perioden 2007 – 2016 er listet opp i vedlegg 5. Prosjekter for å gjøre sentrum mer attraktivt for gående og syklende er satsing på torg og urbane grøntområder, samt utvikling på campusområdet. For campus er integrering mellom høyskole og lokalt næringsliv gjennom utvikling av en kunnskapspark viktig.

<sup>6</sup> Beregningen inngår i en kommende Asplan Viak-publikasjon.

## 5 Bygdepakke Bø

### 5.1 Utgangspunktet for bygdepakken

Bygdepakke Bø er et samarbeidsprosjekt mellom Bø kommune (prosjektledelse), Statens vegvesen, Telemark fylkeskommune og Fylkesmannen i Telemark. Bygdepakke Bø er organisert som et forprosjekt for perioden, med ambisjon om etablering av et hovedprosjekt på sikt. Som ledd i satsingen har kommunen også signert en avtale med Telemark fylkeskommune og Statens Vegvesen om Sykkelbygda Bø, organisert som et delprosjekt i Bygdepakke Bø.

Med Bygdepakke Bø søker man å oppnå flere, og sammenflettede, mål. De to overordnede målsetningene er å redusere interntrafikken i Bø, øke andelen som går og sykler og gjøre Bø sentrum mer attraktivt for innbyggere og næringsliv (Bø kommune 2016a). For å oppnå dette ønsker partene å ha en langsiktig satsing for å redusere interntrafikken, øke gang- og sykkelandelen, samt å gjøre Bø sentrum mer attraktivt for innbyggere og næringsliv. Det er videre et mål om at prosjektet Bygdepakke Bø skal være av både regional og nasjonal interesse. Dette gjennom å utvikle ny metodikk for helhetlig og klimavennlig areal- og transportplanlegging i bygder og mindre regionsentre.

En viktig del av bakgrunnen for å etablere Bygdepakke Bø er diskusjonen om avlastningsvei og erkjennelsen av behovet for redusert interntrafikk som beskrevet i 4.2. Sistnevnte målsetning understøttes av en mobilitetsanalyse som viser at 76 prosent av alle jobbreiser i Bø har mindre enn 20 minutters sykkeltid til/fra jobb (Statens vegvesen 2016), samt en analyse som viste et stort fortettingspotensial i Bø sentrum (Rambøll 2016a). Bø kommune ser også på fortetting i sentrumsområdet som en viktig forutsetning for å øke næringsattraktiviteten og skape mer handel og liv. Satsing på Bø sentrum inngår dermed som et virkemiddel både for å redusere klimagassutslipp og trafikkbelastning, for å bedre folkehelsen og for å fremme Bøs attraktivitet for innbyggere, besøkende og næringsliv.

### 5.2 Tiltak kommunen vurderer i ta inn i framtidig bygdepakke

For et Bygdepakke Bø hovedprosjekt diskuteres en rekke tiltak. Under presenteres en tiltakspakke som har ikke vært til politisk behandling i kommunen eller til behandling i bygdepakkens arbeidsgruppe<sup>7</sup>. Det er med andre ord kun en beskrivelse av tiltak som involverte i kommuneadministrasjonen har vurdert som mulig. Tiltak i en Bygdepakke Bø (hovedprosjekt) vil forutsette politisk tilslutning og tilslutning fra samarbeidspartnere. Tiltakene som innledningsvis vurderes som hensiktsmessige er delt i tre hovedgrupper:

---

<sup>7</sup> Arbeidsgruppen består i tillegg til kommunen av representanter fra fylkeskommunen og Statens vegvesen.

## Gateutforming, parkering og kollektivtransport

### 1. *Prosjektering av nye Bøgata*

Utforming og opprusting av Bøgata for blandede funksjoner (ny standard: småskala shared space/miljøgate/shared space-hybrid). Prosjektering av nye løsninger for farlige krysningspunkt, korttidsparkering, sykkelfelt, møteplasser og gangsoner.

### 2. *Innføre ny parkeringsnorm og -løsninger innenfor sentrumsgrensen*

Innføre ny parkeringsnorm og rutiner for oppfølging (prinsipper og norm forutsatt vedtatt i sentrumsplanen). Krav om fellesløsning for parkering i en del sentrumszoner (bolig/arbeidsplasser/kontor som ikke betjener publikum/besøkende). Planlegge sentralparkeringsplasser som ikke knyttes direkte til enkelte butikker/senter, og i tillegg legge til rette for korttidsparkering for besøkende til kontor/butikker/senter.

### 3. *Bø-bussen*

Innføre en ny, effektiv og målretta Bø-buss. Rutetilbud, korrespondanse og priser må innrettes først og fremst mot studenters og voksnes behov.

### 4. *Etablere sykkelbotell på Bø stasjon.*

### 5. *Utvide parkeringskapasiteten på Bø stasjon*

Utvidelse gjennomføres i tråd med anbefalinger i mulighetsstudien (Rambøll 2016a)

## Tilrettelegging for gående og syklende

### 1. *Etablere og skilte sammenhengende nett for gange og sykkel langs hovedvegene inn mot sentrum*

Prioritere gang- og sykkelstrekningene gjennom oppfølging av sykkelplanen.: 1) Gvarv-Bø, 2) Oterholt-Bø sentrum 3) Valenvegen, 4) Øvrebø-Bø sentrum

### 2. *Opparbeide hovednett for sykkel*

Opparbeidelse av sykkelveinet i tråd med vedtatt sykkelplan. Dette innebærer også å oppgradere eksisterende g/s-veier til løsninger der gående og syklende blir atskilt.

### 3. *Drifte hovednett for sykkel*

Føringer for vedlikehold av g/s-nettet blir vedtatt i sykkelplanen. Vedlikehold av g/s-nettet skal skje i tråd med vedtatte standarder med nye rutiner for helårsdrift. Trygge krysningspunkt også utenfor sentrum, belysning og skilting.

### 4. *Ved etableringen av Bø kunnskapspark på campus – kobling og tilpassing til nytt hovednett sykkel og gange i sentrum og foreslått ny parkeringsnorm*

Arbeidet hensyntar funn og anbefalinger i Asplan Viaks kommende gatebruks- og parkeringsutredning.

### 5. *Etablere og skilte sammenhengende nett for gange i sentrum*

Ta hensyn til Barnetråkkregistreringer og forslag til nye gangakser, soner for gange og møteplasser. Vektlegge finmaska nett for gående.

### 6. *Gjennomføre kampanje for økt el-sykkelbruk*

Kampanje i samarbeid med Sentrumsringen med tre sportsbutikker for økt el-sykkelbruk (jf søknad til Klimasatsmidler 2017)

#### 6. Gjennomføre andre tiltak for å gjøre det mer attraktivt å velge sykkel og gange

1) Etablere sykkeltellepunkt (jf søknad til Klimasatsmidler 2017). 2) Etablere flere trygge sykkelparkeringer i sentrum. 3) Utforme adkomst- og inngangsparti til butikker, senter, kontorbygg, institusjoner slik at de blir mer attraktive for gående og syklende. 4) Etablere flere møteplasser og aktivitetspunkt langs «lange» gangstrekninger. 5) Gjennomføre bedriftskampanjer for økt kollektivbruk, sykkel og gange. 6) Etablere parkeringsplasser med ladepunkt for el-sykkel

### Nye samarbeidsstrukturer

#### 1. Etablere gårdeierforening

Bø har i dag en handelsstandsforening (Sentrumsringen), men ikke en gårdeierforening.

### 5.2.1 Vurdering av kommunen foreløpige tiltakspakke

Listen over tiltak som vurderes som hensiktsmessige for et Bygdepakke Bø hovedprosjekt inneholder sentrale element som kan fremme attraktiv og klimavennlig stedsutvikling (se kapittel 2). Gjennom innføring av tiltakspakken som beskrevet over vil det kunne oppnås positiv synergi mellom flere typer tiltak. Et eksempel på dette er tilretteleggingen for gange og sykkel, hvor det legges opp til styrking av både gang/sykkelrutene, samt tilrettelegging for gange og sykling på ved målpunktene (for eksempel forbedring av sykkelparkering i sentrumsområdet). Videre unngås et kjent eksempel på motstridende tiltak, ved at bygdepakken ikke inneholder veibygging. Bygdepakke Bø skiller seg på denne måten fra større norske bypakkers innretning. Dermed står Bø ikke i fare for at forbedret veiinfrastruktur reduserer effekten av tiltak for gange, sykkel og kollektivtransport.

Imidlertid er det tiltak som kunne styrket ytterligere samspill mellom tiltakene. **Et første forhold** går på at tiltakspakken over ikke inneholder en plan for aktivitet og liv i sentrumsområdet. Med en slik kan man oppnå positiv synergi mellom de fysiske tiltakene (opprustning av torg, vei og gang/sykkelinfrastruktur) og det sosiale innholdet i sentrumsområdet. Ytterligere beskrivelser av sentrumstiltak gis i 6.2, mens samspill mellom tiltak omtales i 6.5.1. **Et andre forhold** går på at tiltakspakken kunne inneholdt flere tiltak for involvering og mobilisering. Særlig viktig i så måte er å skape forståelse for hvorfor Bygdepakke Bø er etablert og ambisjonene for denne. Dette kan fremme aksept for foreslåtte tiltak og felles eierskap til bygdepakken. **Et tredje forhold** går på at det er relativt få bilrestriktive tiltak i den mulige tiltakspakken. Arbeid med parkeringsnormene og etablering av bedre parkeringsanlegg inngår, men avgiftsparkering beskrives som lite aktuelt. Antall parkeringsplasser og pris på parkering er sammen med bompengetakster (herunder rushtidsavgift) blant de større norske byenes viktigste virkemidler for å regulere trafikk og påvirke reisevaner. Når en restriktiv parkeringspolitikk av forskjellige årsaker ikke er aktuell i Bø, er potensialet for en substansiell overgang fra bilkjøring til gange, sykkel og kollektivtransport lavere. Diskusjonen i kapittel 6 tar utgangspunkt i at parkeringsavgift på nåværende tidspunkt ikke er aktuelt i Bø, og drøfter derfor ikke tiltaket videre. **Et siste forhold** er at tiltakspakken, slik den står nå, ikke inkluderer arealpolitikk, for eksempel gitt som mål for fortetting. Bø kommune (2015) har i kommuneplanens arealdel bestemmelse om at minimum 70 prosent av nye boliger (i 4-årsperioden) skal skje innenfor tettstedavgrensingen, men dette er ikke eksplisitt løftet inn i bygdepakkens målstruktur. Slike mål er tydelige i Trondheims bypakke, Miljøpakken, hvor det i den politiske avtalen



som ligger til grunn er fastsatt et mål om at 80 prosent av tilveksten av nye boliger skal skje innenfor eksisterende tettstedsavgrensning (Trondheim kommune 2008). Tilsvarende har Miljøpakken også mål for lokalisering av nye arbeidsintensive arbeidsplasser. Arealdimensjonen vektlegges også av staten, og i videreutvikling av Bymiljøavtaler til Byvekstavtaler er et hovedkomponent en styrket samordning av areal og transportpolitikk.. I kapittel 6 diskuteres mulige tiltak og organisering i en Bygdepakke Bø hovedprosjekt ytterligere.

### 5.3 Aktørinteresser og virkemiddel

En rekke aktører påvirker steders areal-, transport- og sentrumsutvikling. Selv om aktørene kan ha en felles interesse om lokal vekst og utvikling, kan de ha forskjellige og motstridende meninger om innholdet i satsingsstrategiene. Noen av aktørene vil mobilisere mot gitte tiltak, mens andre vil mobilisere for. Hvilken motstand og støtte en bygdepakke møter lokalt vil påvirke hva slags tiltak som til slutt innføres. Det er derfor viktig å gjøre analyser av holdninger og aktørinteresser før en bygdepakke skal implementeres.

På regionalnivået er Telemark fylkeskommune en viktig aktør, både som rådgiver og som forvalter av økonomiske ressurser til kommuner i regionen. Kommunene kan søke fylkeskommunen om midler til både stedsutvikling og vei (sistnevnte administrert av Statens vegvesen). Fylkeskommunen kan på sin side stille krav om at omsøkte midler skal gå til tiltak som er i samsvar med fastsatte mål i regional plan.

En viktig akse når det gjelder lokale aktørinteresser i Bø går på forholdet mellom lokale myndigheter og private næringsaktører. Eksempel på sistnevnte gruppe er eiendomsbesittere (herunder også gårdeiere), eiendomsutviklere, butikkeiere og butikkdrivere. Formelt sett sitter kommunen i en nøkkelposisjon. Gjennom sin arealforvaltningsmyndighet, fastsatt i Plan- og bygningsloven, er kommunen gitt et viktig virkemiddel for å styre utviklingen i Bø. Plan- og bygningsloven er et av de viktigste verktøyene for å fremme miljømessige vurderinger i planleggingen av norske byer og bygder. Planprosesser er ikke nødvendigvis fredelige eller konfliktfrie og de ender ikke nødvendigvis i konsensus eller enighet. Plan- og bygningsloven bør derfor forstås som et sett med regler for organisering av harde diskusjoner. En faktor som påvirker kommunes styring er det gjensidige avhengighetsforholdet som eksisterer mellom offentlig og privat sektor. Kommunen er som sagt gitt formell myndighet, men er avhengig av privat investeringsvilje for å få lokal vekst. Dette er et poeng som lenge har blitt pekt på i faglitteraturen; lokale myndigheter kan ha formelt ansvar, men mangler ressurser og autoritet uten aktivt samarbeid med private aktører (se for eksempel Stone 1989). Bø kommune må derfor opptre ryddig, forutsigbart og på en måte som ikke oppleves som urimelig for eiendomsbesittere, utviklere og øvrige næringsaktører. Sentrale element i diskusjonen mellom lokale myndigheter og næringsaktører vil ofte handle om lokalisering av nye boliger og handelstilbud, samt størrelsen på og reguleringen innenfor sentrumsavgrensningen.

Et annet forhold som påvirker Bø kommunes handlingsrom er at en stor andel av parkeringsplassene i sentrumsområdet er privateide. Dermed kan kommunen innføre parkeringsavgift på egne plasser hvis de ønsker, men ikke pålegge eiere av privateide parkeringsplasser å gjøre det samme. Privateide parkeringsplasser, og mange eiere, utgjør også en utfordring i diskusjoner om hvor plassene skal ligge og hvor mange det skal være i sentrumsområdet. Ved gjennomføring av nye utbyggingsprosjekter besitter imidlertid kommunen et viktig virkemiddel, da de her kan stille krav om redusert antall parkeringsplasser. Kommunen kan for eksempel i henhold til Plan- og bygningsloven sette

krav om at parkeringstilbudet skal vurderes samlet når det skal bygges nye bygg (se Christiansen mfl. 2016). De vil imidlertid være avhengige av at utbygger vurderer det som attraktivt å realisere byggeprosjekt under de forutsetninger som fremsettes av kommunen.

Handel står sterkt og er viktig for Bø. Som påpekt av en informant; *‘Bøs bærebjelker er handel, studenter og industri’*. I en utredning pekes det på at Bø sentrum har status som regionsenter i Midt-Telemark, en status som bekreftes av et godt handelstilbud og høy omsetning i detaljhandelen (Rambøll 2016a). Som beskrevet i 4.1 har Bø høy dekningsgrad for handel, altså står kommunen sterkt i sin region. Det er imidlertid en frykt for å tape kunder til omkringliggende kommuner. En næringslivsrepresentant svarte følgende på spørsmålet om hvordan handelsstanden ville reagere på avgiftsparkering i Bø sentrum: *‘Handelsstanden ville vært vare på endringer. De ville sagt; ‘men se på Seljord, som ikke har avgift. Ingen vil stoppe her lenger’*. To handelsmessige tyngdepunkt i Bø er Bøsenteret og Sønstebøtunet, som ligger i hver sin ende av sentrum. Det er ikke etablert eksternt kjøpesenter utenfor sentrum, men i Bø handelspark er det etablert et byggevarerhus, og en Biltema-forretning under etablering. Handelsstanden i Bø har en forening, Sentrumsringen, som skal målbare medlemmenes synspunkt. Foreningen representerer handelsstanden, men ikke tomteeiere og utviklere. Tross gjentatte forsøk på å starte opp en gårdeierforening, så har dette ikke blitt etablert som en fast struktur. Bø sentrum preges derfor av en fragmentert eierstruktur, uten en felles forening for informasjon, diskusjon og samordning.

Som tidligere nevnt er viktige institusjoner i Bø å finne i høyskole- og forskningssektoren. Telemarksforskning og Campus Bø, del av Høyskolen i Sørøst-Norge (HSN), gir viktige kompetansesarbeidsplasser. Ansatte ved institusjonene deltar også i den lokale samfunnsdebatten, både i diskusjoner og gjennom skriftlig arbeid (herunder forskningsrapporter). Campus Bø har 2800 studenter og et betydelig antall ansatte. Hvordan campusen utvikles påvirker derfor transportmønstre i Bø. Dette knytter seg blant annet til lokaliseringsvalg og utforming av eget parkeringstilbud. Som del av en fortetningsplan for Campus Bø planlegges det nå realisering av Bø kunnskapspark, samlokalisert med Bø hotell rett ved sentrum. Målet med prosjektet er å styrke koblingene mellom kompetansemiljø i kommunen og å styrke samarbeid mellom næring og høgskole. Bygget er planlagt med to etasjer næring og to etasjer studentboliger.

Et annet byggeprosjekt som er relevant for en rekke aktører i Bø er den mulige utbyggingen av togstasjonen. Her er en mulighetsstudie under gjennomføring, som i tillegg til utviklingen av selve stasjonsområdet, ser på mulighetene for fortetting med boliger og kontorer på dagens tømmerterminal dersom denne i framtida flyttes ut av sentrum<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> Mulighetsstudien for kollektivknutepunktet Bø stasjon gjennomføres av Rambøll og rapporten planlegges publisert våren 2017.



Som beskrevet flere steder i rapporten øker bilbruk med økende avstand mellom målpunkt. Beregninger basert på tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) viser at de fleste (95 prosent) går hvis turen er under 200 meter (én vei), men at gangandelene deretter faller betydelig med økt avstand<sup>9</sup>. På avstander over 800 meter (én vei) overtar bilen som mest brukte transportmiddel (42 prosent). I dette ligger det at skal man få befolkningen til å benytte beina reiser mellom sentrum og de omkringliggende områdene, krever dette svært god tilrettelegging. Sentral fortetting er et svært viktig virkemiddelet for å høyne gangandelen. Ser vi på sykkelandelen i den nasjonale reisevaneundersøkelsen er denne jevnt lav (rundt 10 prosent over flere avstandskategorier), men den synker ikke på samme måte som gange ved økt avstand. For Bø kan en målrettet sykkelsatsing gi en større andel syklende på reiser til og fra sentrum. En satsing på elsykkel synes formålstjenlig i denne sammenhengen, da forskning viser at reiselengden øker klart ved bruk av elsykkel sammenlignet med vanlig sykkel (Fyhri og Sundfør 2014).

Ser vi på kollektivtransport på et mindre sted som Bø, er denne viktig på lengre reiser. Mange av våre informanter framhevet de senere års styrking av busstilbudet mellom Bø og Grenland. På korte interne reiser vil bussen imidlertid ikke ha en tilsvarende posisjon som i en større by. Dette fordi folketallet, og dermed kundegrunnlaget, ikke vil være høyt nok til å gi grunnlag for et stort rutenett og hyppige avganger (likevel vil den være et viktig minimumstilbud for enkelte grupper). Gange og sykkel vil være en desto viktigere del av arealstrategi og del av en bygdepakke. Det vil være viktig at fortetting skjer innenfor tettsteds grensen og i sentrum, og at utbygging bygger opp under gode strukturer for gående og syklende. Dette inkluderer også å bruke eksisterende infrastruktur på en ny måte for å bidra til permeabilitet (se 2.2), samt å legge rette for økt sykkelbruk gjennom skilting fra boligområdene til sentrum.

Arealstrategien i kommuneplanen i Bø legger opp til en kompakt og bærekraftig utvikling: *'Bø skal ha eit berekraftig utbyggingsmønster med eit, kompakt sentrum og bustadområde i gang/sykkel-avstand til dette'* (Bø kommune 2013:4). Det er viktig at arealstrategien følges opp i andre planer, at det bygges på rett sted og at det som bygges henger sammen med resten av bebyggelsen. Hvis det er få prosjekter som bygges hvert år, er det desto viktigere at de investeringene som gjøres drar i riktig retning både i gode og dårlige tider.

Men avstand er ikke alt. Infrastrukturen må også på plass. Sammenhenger og snarveger kan etableres ved å binde sammen blindveger og eksisterende gang- og sykkelveger. Noen ganger kan dette med fordel gjøres ved å ta areal fra bilveger. Smale gater og korte kvartaler gir fordeler for fotgjengere både på grunn av flere valgmuligheter til å nå målpunktet, men også når de tilbyr den korteste veien for å komme dit (Frøyen mfl. 2015).

I tillegg til et sammenhengende gang- og sykkelveinett er det viktig også å inkludere vedlikehold, innovative løsninger som gir muligheter for leie eller lån av sykkel eller elsykkel og holdningskampanjer som gjør at gang- og sykkelveinettet blir tatt i bruk av befolkningen.

---

<sup>9</sup> Beregningen er foretatt ved Transportøkonomisk institutt, basert på den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 og presentert i Øksenholt mfl. (2016).

## 6.2 Utvikling av sentrumsområdet

### 6.2.1 Overordnet

I Bøs kommuneplan vektlegges fortetting for både å oppnå et levende sentrum og planlegging for en god kvartalsstruktur (Bø kommune 2013). En av strategiene for å oppnå dette er å opprettholde en restriktiv sentrumsavgrænsing og legge til rette for at nye større boområder skal ligge i gang- og sykkelavstand til Bø sentrum. Det er også fokus på å redusere konfliktene mellom Bøgata som gjennomkjøringsvei og sentrumsgate. På reguleringsnivå har det blitt lagt vekt på transformasjon gjennom boligbygging i sentrum, men fremdeles med krav om næring i første etasje. Ved nybygging er strategien å redusere antall parkeringsplasser, men kommunen har fremdeles minimumskrav til parkering. Det er også lagt vekt på opparbeiding av en annen type grøntareal og møteplasser i sentrum enn utenfor sentrumsavgrænsingen. Målet her er å få andre og mer urbane kvaliteter i sentrum. Grøntområdet i Evjudalen tilbyr snarveier mellom ulike målpunkt for gående og syklende, i tillegg til å være et rekreasjonsområde. De boligene som planlegges og bygges i sentrum skiller seg også fra de eksisterende boligene. Det som først og fremst bygges og planlegges er større blokkstrukturer med næring i første etasje og parkering under bakken. Ny utbygging i de sentrale delene av Bø samsvarer derfor godt med de statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal-, og transportplanlegging (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2014).

I Bø har det vært tilgjengelige areal både utenfor og innenfor sentrumsavgrænsingen. Handelsnæringen som er etablert i sentrum står sterkt, og det har vært støtte for å holde på sentrumsgrensen som er satt. Dette ble også et sentralt politisk spørsmål under kommunevalget 2011, hvor partier som ville holde sentrumsgrensen uendret vant. Det ble likevel gitt etter for etablering av detaljhandel utenfor sentrumssonen på tredje forsøk (se vedlegg 4). Det vil vise seg om dette vil få effekt på fremtidig sentrumsutvikling, eller om det kun representerer en mindre viktig dispensasjon. I henhold til rådende forskning er dette en type utvidelser som bør unngås (se for eksempel Engebretsen mfl. 2010 og beskrivelse i 2.1).

I intervjuene påpekte flere at for at Bø sentrum skal føles som et eget sted må det være naturlig gangavstand mellom de ulike målpunktene. Besøksintensive steder i sentrum er Gullbring kulturanlegg, høyskolen, jernbanestasjonen, Bøsenteret og Sønstebøtunet. Avstanden mellom de to kjøpesentrene er rundt 550 meter, hvis hovedveien følges. Rambøl (2016a) peker på at det langstrakte handleområdet i Bøgata og Stasjonsvegen representerer en utfordring for sentrumsutvikling. Konsentrasjon av sentrumstilbud synes derfor å være viktig. Samlokalisering av flere tilbud innen samme bygg kan være en framgangsmåte, og Gullbring er et eksempel på at Bø har lyktes med dette før. En situasjon der sentrum mister konkurransekraft som resultat av at det ikke gjøres klare prioriteringer om hvilke områder innenfor sentrumsavgrænsingen som er særlig viktige, bør unngås. I praksis handler dette om å konsentrere folkelivet, handelen og andre sentrumsaktiviteter i et gang- og sykkelbasert transportsystem hvor bilbruk er tillatt, men forsøkes redusert.

Langsiktighet og stø kurs er også viktig. På spørsmål om hva som vil være de attraktive plassene i Bø om 15 år svarer en ansatt i kommunen at det vil være de samme plassene som i dag og at det er disse kommunen vil bygge opp om i sin planlegging. På samme måte er det viktig at kjøpesentrene og større butikker (eksisterende og nye), bygger opp om det øvrige handelstilbudet i Bøs sentrumsgater. Dette har man lyktes med i den mindre Walisiske byen Llannelli (ca. 35 000 innbyggere) hvor det ble lagt et kjøpesenter rett i utkanten av det eksisterende bysentrum (Thomas og Bromley 2003). I istedenfor å utkonkurrere det eksisterende bysentrumet, bidro kjøpesenteret til å snu en nedadgående

spiral i sentrumshandelen. Viktige grep var at det nye kjøpesenteret ble lokalisert tett på det eksisterende bysentrum og at det bygget opp om etablerte gangruter.

Å unngå etablering av nye handelstilbud utenfor sentrum synes særlig viktig på mindre steder som Bø. Dette underbygges av en britisk undersøkelse hvor det pekes på at små byer og distriktssentre blir særlig påvirket av nye handlemønstre som trekker handel ut av sentrum (Thomas og Bromley 2002). Sentrum må ha en viss kritisk masse av handel, service og andre tilbud som virker som attraksjoner og trekker folk til sentrum. Når tilbudet synker under kritisk masse vil færre reise til sentrum, tilbudet blir dårligere og det blir en negativ spiral.

## 6.2.2 Parkering

Parkering i sentrum kan foregå som gateparkering, parkering på offentlig parkeringsplass (overflate)/parkeringshus (i offentlig eller privat regi) eller i parkeringsanlegg tilknyttet et kjøpesenter (under og over bakkeplan). Dette betyr at det blant annet vil være store variasjoner i hvor høy tetthet (salgsareal per dekar tomt) det er på handelsarealer i sentrum. Befolkningsveksten i Bø, ønsket om å fortette i sentrum og ønsket om å redusere interntrafikken er alle forhold som taler for høy tetthet og god arealutnyttelse ved utbygging for handel, næring og bolig i sentrumsområdet.

Hvilke valg som foretas for parkeringstilbudet i Bø kan spille en viktig rolle både med tanke på målsetninger om å styrke sentrumsområdets attraktivitet og reduksjon i interntrafikken. Bevisst planlegging og regulering av parkering kan bidra til å begrense biltrafikken i sentrumsområdet og på denne måten øke attraktiviteten. For å sikre at parkeringsstrategien ikke begrenses til å dekke parkering forbundet med ny bebyggelse argumenterer Christensen mfl. (2016) for at den forankres i kommuneplanen, for eksempel som en generell strategi for mobilitet/samferdsel.

Som vist i 4.2 er 20-30 prosent av trafikken i Bø sentrum interntrafikk. Trafikkbelastningen er ikke bare et resultat av bilkjøring inn til sentrumsområdet, men også av bilkjøring mellom forskjellige målpunkt i sentrum. Dermed får man noe av det samme trafikkmønsteret som ofte kjennetegner ferdsel i utkanten av større byer; bilkjøring fra punkt til punkt. Eller som beskrevet av Freund og Martin (1993); en type ferdsel som foregår i bil mellom 'minimiljøer'. For å styrke sentrumslivet i Bø vil det være gunstig å redusere småkjøringen, og her spiller organiseringen av parkeringstilbudet en viktig rolle.

Som påpekt i 4.2 konkluderer Rambøll (2016a) med at Bø har mange parkeringsplasser i sentrumsområdet. De påpeker også at mange av næringslokalene i sentrum har orientert seg vekk fra hovedveiene og inn mot større parkeringsplasser i bakkant. I rapporten slås det fast at Bø sentrum i dag har for stort parkeringsareal, og at dette stimulerer til uønsket bilbruk. Biltrafikken kan minskes gjennom å redusere antall parkeringsplasser, noe som ble vist i en studie fra København (Madsen 1992). Her førte 25 prosent færre parkeringsplasser til 10 prosent mindre biltrafikk i sentrum. Rapporten sier ikke noe hvilken effekt tiltaket hadde på sentrumshandelen.

Parkeringstilbudet kan reguleres ved bruk av forskjellige virkemidler, blant annet parkeringsnormer (*minimumsnorm*, *maksimumsnorm* eller *fastnorm*), krav til lokalisering og utforming, frikjøp, sambruk og parkeringsavgift. En lokal utredning bør ligge til grunn før større endringer i parkeringspolitikken foretas. En slik ferdigstilles i 2017 som del av forprosjektet Bygdepakke Bø.

I datainnsamlingen har det framkommet at lokale aktører per i dag ikke ønsker å innføre parkeringsavgift i Bø sentrum. Som uttalt av en informant: *'Parkeringsavgift er politisk uaktuelt på nåværende tidspunkt og ville bare skapt motstand (...). For å få færre parkeringsplasser er løsningen å fortette på [sentrums]tomtene. Det er mer akseptabelt å lage mindre parkering ved for eksempel nybygging'.*

Med transformasjonen av bygningsmassen i sentrum ligger det med andre ord en mulighet for kommunen til også å påvirke parkeringstilbudet. Antallet parkeringsplasser kan begrenses (for eksempel ved bruk av *maksimumsnormer* i sentrumsområdet), parkering kan legges under bakken og det kan legges til rette for færre men bedre organiserte parkeringsareal. En viktig forutsetning for å få dette til er at kommunen jobber for å få aktører som har eierinteresser i bygg eller parkering til å gå sammen og se flere enheter i sammenheng. Kommunen kan også vurdere å utarbeide en parkeringsplan for sentrumsområdet.

Skulle innføring av parkeringsavgift bli aktuelt på et senere tidspunkt, kan inspirasjon hentes fra byer som Hamar, Asker og Drammen. Her er det lagt til rette for at de som parkerer hele dagen (arbeidstakere i sentrum, mv.) parkerer utenfor de mest sentrale sentrumsgatene, gjerne i parkeringshus eller -kjellere (Tennøy mfl. 2014). I de mest sentrale gatene har de svært lite eller ingen parkering. Her er arealene satt av til fotgjengere i form av gågater eller som brede fortauer. Inntil de mest sentrale handlegatene er det lagt opp til gateparkering med progressive parkeringstakster (gratis eller rimelig de første timene, for deretter vesentlig økning). Det bidrar til at de 'beste plassene' ikke okkuperes av de som jobber i sentrum, men er tilgjengelig for kunder.

### 6.2.3 Hovedgate og byrom

Bøgata er hovedgata i Bø både for handel og gjennomgangstrafikk. Bebyggelsen ligger som en småhusrekke med vinduer og inngangspartier ut mot gata. Bebyggelsen er på begge sider av gata, men noen steder er det 'hull' i rekken og ikke alle tomtene har høy utnyttelsesgrad. Det er et lokalt fokus på at handelstilbudet i Bøgata opprettholdes og at den skal være livlig og trygg. Handelstilbudet blir av informantene ansett som godt. Kjøpesenteret Sønstebøtunet har deler av fasaden ut mot gata og innganger på både fremsiden og baksiden av bebyggelsen. Dette gjelder for flere av forretningene og det er på baksiden av bebyggelsen at parkeringsplassene ligger. I Bøgata er det ikke tillatt med kantsteinparkering. Fasadene ut mot Bøgata har tradisjonelt vært åpne med inngang fra gata selv om parkeringen har vært på baksiden. Figur 10 viser imidlertid at en av fasadene mot Bøgata er tildekket og låst av. Butikkinngangen er istedenfor lagt ut mot parkeringsplassen på baksiden av bygget. Flere informanter har pekt på at denne løsningen ble dårlig tatt imot og det heller ikke var noe de så for seg at ville skje. I etterkant er det fattet politisk vedtak om at butikkene skal ha inngang fra og aktive fasader mot Bøgata. Det bør være en ambisjon at Bøgata skal være så attraktiv at butikkinnehavere ikke ønsker å legge inngangen vekk fra gata.





Figur 10: Apotek med lukket bakside mot Bøgata. Foto: Marianne Knapskog.

I kommuneplanen heter det at man skal bevege seg i retning av en kvartalsstruktur (Bø kommune 2013). Dette ble også anbefalt i fortettingsanalysen (Rambøll 2016a). Her ble det også foreslått forsterkninger av gater som krysser Bøgata, som vist i Figur 11. I analysen påpekes det at hvis Bø sentrum skal være et livlig handelssted, bør handels-, service- og serveringsvirksomhetene konsentreres i større grad, slik at det blir mindre tomrom i sentrumsbebyggelsen og mer interessant å bevege rundt i sentrum (Rambøll 2016a).



Figur 11: Faksimile fra fortettingsanalyse for Bø sentrum, visualisering av sidegate til Bøgata ved dagens bokhandel. Kilde: Rambøll (2016a).

Trafikksituasjonen i Bøgata innebærer en utfordring for sentrumslivet. Gaten er sentral både for internkjøring og gjennomgangstrafikk, men det er et ønske om en gate der det er enkelt å krysse på tvers (mellom butikkene). I intervjuene vektlegges løsninger som fartsreduksjon, shared space og miljøgate. I det påfølgende beskrives disse, men det ligger utenfor dette prosjektets rammer å komme med konkret anbefaling til gateutforming.

*Fartsreduksjon* kan oppnås ved innsnevring av selve veien, introduksjon av kantsteinsparkering eller ved å sette ned fartsgrensen. I dag er fartsgrensen 40 kilometer i timen. Argument for fartsgrense på 30 kilometer i timen er at det kan redusere



ulykkesrisikoen, minske ulykkenes alvorlighetsgrad og gjøre kryssing av Bøgata lettere for fotgjengere<sup>10</sup>.

*Shared space* eller *sambruksareal* har primært som formål å skape attraktive gater og rom der funksjoner som opphold, rekreasjon og handel oppprioriteres samtidig med at trafikken kan avvikles på en effektiv måte. Det er trafikantene som selv gjennom øyekontakt skal bli enige om hvem som skal vike. Ideen er å tilpasse utformingen til de lokale omgivelsene. Hver utforming er derfor unik. Ofte oppdeles tiltaket i *idealistisk shared space* uten noen regulering og *shared space* med større eller mindre grad av regulering. En forutsetning for bruken av *shared space* i byområder er at det er et bilveinett av høy klasse i nærheten som fører gjennomgangstrafikken utenom området. Tiltaket kan brukes i situasjoner der stedet inngår som en del av en viktig gangrute og at det er et tilstrekkelig antall myke trafikanter. Dette må være en balanse mellom bilister og myke trafikanter. Det er videre viktig at det er sentrale målpunkt i nærheten og at området har attraksjoner og sitteplasser. *Shared space*-løsninger må derfor være del av en større plan som også omfatter tiltak i tilgrensende gater og plasser<sup>11</sup>.

*Miljøgate* er et aktuelt tiltak der det er behov for forbedringer i de funksjonelle og estetiske forholdene som er knyttet til en hovedgate. Tiltaket kan ha stor betydning for å redusere hovedgatenes barrierевirkninger og kan bidra med positive estetiske kvaliteter til uterommene. Formålet med en miljøgate er å begrense problemene ved hjelp av virkemidler som prioriterer lokalfunksjonene høyere, på bekostning av gjennomgangstrafikken. Miljøgater er beregnet på hovedgater i byer og tettsteder der trafikken kommer i konflikt med lokalfunksjoner som boliger, handel, utendørs opphold og lokal trafikk. Tiltaket er særlig aktuelt i sentrum av byer og tettsteder, og miljøgater kan også tilpasses gater med stor trafikk og høy tungtrafikkandel<sup>12</sup>.

Uavhengig av hvilken løsning man velger er det viktig å huske på at Bøgata er en strøkgate, altså en gate hvor handel og servering er konsentrert. Jo mindre trafikk, jo lettere er fotgjengerens kryssing av gata og at man får til interaksjon mellom de to sidene (jf eksempelet fra Bristol i 2.2). Flere av informantene pekte også for behovet for fysiske markører som viser at man kommer inn i et sentrumsrom. Lampeland i Buskerud ble trukket fram som et eksempel på et sted hvor man har lyktes med dette.

I tillegg til gateutforming er det viktig å jobbe videre med utvikling av attraktive torg og møteplasser. Bø har flere attraktive plasser, særlig kan Bø torg og torget ved Sønstebøtunet framheves. Sistnevnte er et eksempel på hvordan utformingen av kjøpesenteret, hvor fasaden i solvendt hjørne er trukket litt inn fra gaten, har gitt en attraktiv møteplass (se Figur 12). Plassen tilbyr noe skjerming mot Bøgata, er ikke for stor, har servering og har ikke minst en del aktivitet tilknyttet gjennom plasseringen ved kjøpesenteret.

Evjudalen er et attraktivt grøntområde Bø bør arbeide videre med å styrke. Også fordi området tilbyr muligheten for snarveier mellom viktige målpunkt i de sentrale delene av kommunen.

---

<sup>10</sup> Se Tiltakskatalogen: <http://tiltakskatalog.no/d-2-4.htm>

<sup>11</sup> Se Tiltakskatalogen: <http://tiltakskatalog.no/d-2-2.htm>

<sup>12</sup> Se Tiltakskatalogen: <http://tiltakskatalog.no/d-2-7.htm>



Figur 12: Sønstebotunet, kjøpesenter med fasade og tun ut mot Bøgate. Foto: Marianne Knapskog.

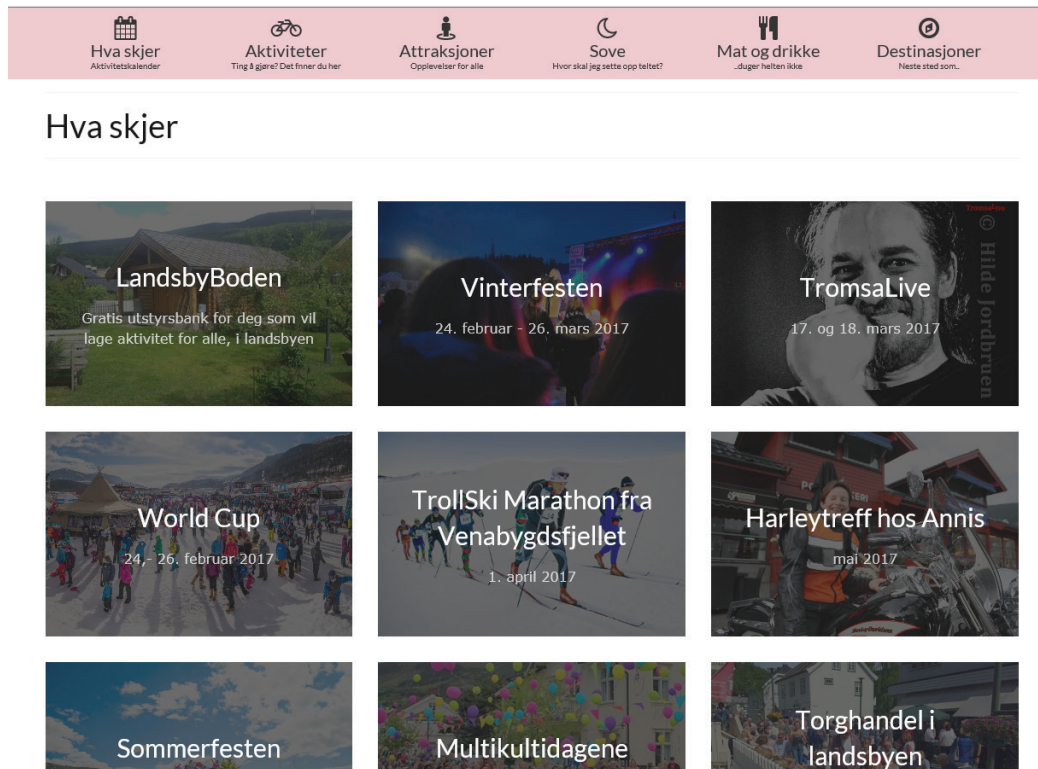
## 6.2.4 Aktiviteter som styrker sentrum

I bylivsundersøkelsen for Oslo fremkommer det at sentrum besøkes for en rekke forskjellige formål, og handel kun er ett av disse (Gehl Architects 2014). Det er ikke foretatt undersøkelser av sentrumslivet i Bø, men det er rimelig å anta at selv om folk oppsøker sentrum av forskjellige grunner, er handel en svært viktig grunn. Flere informanter påpekte at de ønsket at sentrum skulle ha besøk over større deler av døgnet. Viktige spørsmål knytter seg til hvilke typer aktiviteter som kan få folk til å i større grad bruke sentrum også som et rekreasjons- og oppholdsområde.

I dag er det forskjellige aktører som legger til rette for aktivitet i sentrum. En av disse er handelsstandsforeningen Sentrumsringen. Denne har blant annet ansvar for felles sentrumsarrangement som oktobermarked og nattåpen og bilfri Bøgate (sommerarrangement). De arbeider også for forskjønnelse av bybildet og gir ut handelsavisen 'Bø-posten' (åtte ganger per år). Videre holder kommunen egne arrangement og samarbeider med ulike grupperinger om kulturarrangement. Gullbring kulturanlegg gir også mulighet for aktiviteter både innen- og utendørs.

Dette vil være sentrale aktører og institusjoner i Bøs arbeid med arrangement som skaper liv i sentrum. I workshopen som ble arrangert i prosjektet ble deltakerne spurt om hva slags nye attraksjoner og arrangement som kunne bidra til å styrke sentrum. Blant forslagene som kom opp, var utendørs konsertscene, skulptur av Magasuget eller fela i kommunevåpenet, skøytebane, lekeapparater på plen mellom torg og bebyggelse, bakstehus, markedshall for lokal mat og å ha faste arrangement med bondens marked. Mål for denne typen attraksjoner og arrangement bør være å gi innbyggere og besøkende grunner til å besøke sentrum og til å oppholde seg der, også utenfor de vanligste tidsrommene for handel. Altså styrke sentrumsbesøk over døgnet, gjennom uka og året.

Et eksempel på systematisk arbeid for å promotere aktivitet i sentrum finner vi i Ringebu. Gjennom samarbeid mellom kommune, frivillige og næringslivet, er det aktivitet i gågata hver lørdag gjennom sommeren (Distriktssenteret 2015). Hvert år blir det laget et program med sosiale og kulturelle sentrumsaktiviteter, blant disse festivaler og markedsdager. I Ringebu er det etablert en aktivitetskalender som vist i Figur 13



Figur 13: Skjermdump av aktivitetskalenderen i Ringebu. Kilde: ringebu.com.

### 6.3 Involvering og mobilisering

Viktig for involvering av aktører og befolkningen generelt i spørsmål om utvikling av Bø er fremskaffelse av kunnskap om nåsituasjonen. Eksempelvis har undersøkelsen som avdekket den høye andelen internkjøring vært viktig for den lokale diskusjonen om avlastningsvei (se 4.2). Involvering og eierskap til bygdepakken og sentrumssatsingen kan også skapes ved å gjennomføre konkrete prosjekt som er synlige og til glede for innbyggerne. Slike tiltak kan skape eierskap til enkeltprosjekt i blant innbyggere og næringsaktører. Et eksempel på dette er privatpersoners og foreningers bidrag til finansieringen av sittebenker i Evjudalen og på Bø torg. Begge steder har alle benkene blitt delfinansiert på denne måten (22 benker i Evjudalen og 30 benker på Bø torg).

Et annet eksempel på et konkret tiltak som kan involvere befolkningen er 'sykkelmekkedagen' som har blitt gjennomført ved tre anledninger på Bø torg<sup>13</sup>. Prosjektet Sykkelbygda Bø har vært involvert i arrangementet og i et eventuelt (sykkelbygda) hovedprosjekt planlegges det ytterligere sykkelkampanjer<sup>14</sup>.

Selv om tiltak som beskrevet over kan synliggjøre og skape engasjement, vil kanskje den viktigste formen for mobilisering kunne skje gjennom å skape en overordnet forståelse for kommunens valg av strategier for samfunnsutvikling. Kommunen opplever befolkningsvekst og vil være et sentrum også etter kommunesammenslåingen med

<sup>13</sup> På sykkelmekkedagen tilbys gratis mekking. Arrangementet har blitt gjennomført vår 2015, samt vår og høst 2016.

<sup>14</sup> I Bø har det også vært flere ytterligere transportrelaterte kampanjer. De senere år har kommunen fremmet sykling og gåing for skolebarn gjennom kampanjene 'På farta til skolen' (sykkelaksjon), 'Uten bil til jobben' og 'Europeisk mobilitetsuke' med tilhørende bilfri dag i samarbeid med høgskolen.

Sauherad. Kommunen må synliggjøre at Bøs vekst vil medføre endringer og bygge tillit til kommunes valg av strategier for å håndtere dette vil gi positive resultat (for eksempel at det etableres gode møteplasser i sentrum). Som uttrykt av en politiker i kommunen: *‘I etterkant av sammenslåingen av Bø og Sauherad kan Bø begynne å tenke på seg selv som by. Dette er en viktig del av det holdningsarbeidet som kan gi mindre bilbruk’.*

## 6.4 Organisatorisk

### 6.4.1 Aktørsamarbeid i en mindre kommune som Bø

I intervjuene gjennomført i dette prosjektet vektlegges de tette relasjonene mellom sentrale samfunnsaktører i Bø. Dette kan være gunstig for realiseringen av en bygdepakke. Én slik relasjon er mellom kommunens politikere og administrasjon. Som uttalt av en informant i administrasjonen: *‘Styrken i Bø nå er det avklarte samarbeid mellom politikk og administrasjon. Er noe bestemt så går man videre, det er ikke evige omkamper’.*

Det fremkommer også at det tett samarbeid mellom kommune og handelsstand, samt mellom kommune og høyskolemiljøet. I informantutsagnet under kobles de sterke samarbeidsrelasjonene til Bøs størrelse, framhevet som en særlig fordel: *‘Kanskje Bø har en mulighet til å gjøre noe de større by ikke har kraft til å gjøre. Vi koordinerer veldig godt mellom politikere og administrasjon, næringsliv og høyskole her’.*

I en bygdepakke kan slike aktører inngå i styringsnettverket. Her vil det være forskjellige måter å inkludere næringslivet og høyskole på, enten som formelle medlemmer i forskjellige undergrupper, eller ved å etablere gode arenaer for informasjons- og meningsutveksling<sup>15</sup>. For kommunen er godt samarbeid med næringslivet viktig for å få investeringer og utbyggingsprosjekt. Da private aktører eier mye av parkeringsarealet i Bø sentrum er det også viktig for å få til gode diskusjoner og løsninger for parkering. For næringslivet kan involvering i en bygdepakke gi innsikt i bakgrunnen for valg av mål og tiltak, samt at det vil kunne gi nødvendig forutsigbarhet. For god samhandling med næringsliv, synes det å være i kommunens interesse at det etableres en sterk og permanent gårdeierforening i Bø, noe som ble understreket i intervjuene og på workshopen.

Målet med samarbeid i styringsnettverk er ikke at alle parter skal bli enige om alt og konflikt kan ikke automatisk sees på som en indikasjon på feilslått samarbeid. Å synliggjøre interessekonflikter kan være formålstjenlig, fordi det gir grunnlag for forhandlinger. Bruk av sentrumsareal, herunder hvordan areal brukes til parkering, er et tema som antas å ville skape mye debatt. Målet med å etablere samarbeidsnettverk gjennom Bygdepakke Bø bør være å danne grunnlag for en samfunnsutvikling som aktørene i størst mulig grad kan enes om. Likevel må det unngås at utfallet av diskusjonene blir kompromisser som egentlig ikke tjener noen formål. Kunsten blir dermed å etablere en bygdepakke som er tilstrekkelig effektiv med tanke på å oppnå kommunens overordnede mål og samtidig tilstrekkelig demokratisk (Langmyhr 2001).

### 6.4.2 Organisering av bygdepakken

Som styringsgrep innebærer Bygdepakke Bø, som beskrevet i 2.3, en samordning av tiltak, satsingsområder, planer og aktører. Deloppgaver er samlet under én paraply og fokus er satt på å etablere en helhetlig pakke. Et eksempel på dette er satsingsområdet Sykkelpakke Bø, organisert som et delprosjekt under Bygdepakke Bø. Et annet er opprustningen av

<sup>15</sup> Se Hay og Richards (2000) for beskrivelse av forskjellen mellom *nettverk* og *nettverksperiferi*.

Stasjonsvegen, hvor Statens vegvesen har bevilget midler til prosjektering av de private sidearealene langs veien gjennom Bygdepakke Bø (parallelt med prosjekteringen av selve veien).

Satsingen på Bygdepakke Bø er også et eksempel på hvordan samfunnsutvikling drives frem i gjennomføring av konkrete prosjekt. Bygdepakke Bø kan i så måte sees på som å etterfølge og være nært knyttet til prosjektene ROM for alle (som blant annet bestod av opprustingen av Evjudalen og Bø torg) og Campus Bø. Som uttalt av en informant i kommunen: *‘ROM-prosjektet var en viktig forløper [til Bygdepakke Bø]. Vi trengte et nestefase-prosjekt. Det er viktig å jobbe fra ett prosjekt til neste’.*

På denne måten har kommunen søkt å få synergier fra ett prosjekt til ett annet. Målet synes å være å sette enkeltprosjektene inn i en større ramme for samfunnsutvikling i Bø. Denne tilnærmingen antas å være formålstjenelig med tanke hvilken oppmerksomhet og finansiering bygdepakken har fått i forprosjektfasen og hva som kan oppnås i en hovedprosjektfase. Strategien synes også forankret i et mål om å bygge lokal kompetanse og på denne måten utnytte små administrative ressurser på en god måte. Som uttalt av en informant: *‘Det ble besluttet å organisere pakken som et prosjekt og videreføre prosjektgruppen fra Evjudalen’.* I Bø er det et lite antall personer i kommuneadministrasjonen som innehar nøkkelposisjoner i sentrale prosjekt.

### 6.4.3 Kobling til planverk

Plan- og bygningsloven er utgangspunktet for arealplanleggingen i norske kommuner. Loven gir mulighet for tilpasning til den lokale situasjonen, og det er variasjoner i hvordan man lokalt og regionalt har valgt å bruke loven innenfor det handlingsrommet som er gitt. En bygdepakke bør kobles tett opp mot kommunens plansystem for å fremme helhetlig areal-, transport- og sentrumsutvikling.

I Bø har de valgt en løsning der det er kommuneplanen, og da spesielt samfunnsdelen, som skal legge føringer for det som bygges. Administrasjonen i Bø kommune mener at det har vært nyttig å legge føringene på høyeste mulig nivå. Det blir også fremhevet at det har vært politisk forståelse for kommuneplanprosesser og at det politiske nivået har vært godt involvert i overordnede planene; kommuneplanens samfunnsdel, kommuneplanens arealdel og sentrumsplanen.

Flere av informantene gir uttrykk for at politikerne i stor grad har vært tro mot planene. Det er blitt lagt vekt på å ikke gi dispensasjoner på reguleringsplannivå, for å oppnå målene i de overordnede planene.

For kommunale prosjekter og planer har det i tre tilfeller (Evjudalen/Bø torg, Sykkelbygda og Bygdepakka) blitt valgt prosjektorganisering med en egen prosjektgruppe. Målet har vært å bruke ressurspersoner i kommunen, holde fremdrift og forankre arbeidet direkte under rådmannen for å få til best mulig gjennomføring. Dette er blitt en innarbeidet metode i Bø kommune.

For private prosjekter og planer har krav til utbyggingsavtaler og kobling til overordnede planer ført videre kravene til regulerings- og byggesaksprosessene. Fordelingen mellom kommunen og utbyggere kan på denne måten bli mer forutsigbar på et tidlig tidspunkt i prosjektene. Utbyggingsavtalene i Bø følger det nasjonale regelverket og det er etablert en praksis med å koble utbyggingsavtalen sammen med reguleringsplanen. Utbyggingsavtalene i Bø er frivillige, hvilket innebærer at inngåtte avtaler er et resultat av at begge parter ser det som hensiktsmessig å være med. Avtalen gir partene forutsigbarhet i forhold til hva som er plikter og rettigheter for utbygger og kommune i det gjeldene prosjektet. Utbyggingsavtalen åpner også for å bruke frikjøp i forbindelse med krav til utareal i sentrumsplanen.

## 6.5 Tiltak i pakker

Det er mange gode grunner til å organisere areal- og transportpolitikken i en politikkpakke framfor å ha en rekke løsrevne tiltak. For Bø er det særlig tre forhold som begrunner opprettelsen av Bygdepakke Bø. Disse beskrives i hver sin seksjon under.

### 6.5.1 Tiltak i sammenheng

Som beskrevet i 2.3 er en årsak til at politikkpakker etableres ønsket om positivt samspill mellom tiltak. Et eksempel på mulig positivt samspill i Bygdepakke Bø er frigjøring av sentrumsareal til myke trafikanter (gjennom mindre og bedre organisert bilparkering), samordnet med en satsing på sentrumsarrangement. De to tiltakene spiller hverandre gode; byrommet tilrettelegges og fylles med liv i en samordnet prosess. På samme måte kan positivt samspill mellom tiltak oppnås ved samordning av tiltakene; 1. fartsreduksjon i Bøgata, 2. bedre organisering av parkeringstilbudet og 3. tilrettelegging for sykling i sentrum. Her styrkes ikke bare sykling som transportform ved at det blir lettere og tryggere å sykle, men også fordi det gjøres litt mindre attraktivt å kjøre bil.

Om man ønsker en utvikling mot mindre biltrafikk, må de alternative transportmidlenes (sykling og gange) konkurransevne forbedres relativt til personbilen. Dette kan gjøres ved å; 1. forbedre forholdene for gående, syklende og kollektivreisende, 2. ved å gjøre det mindre attraktivt å kjøre bil, eller 3. ved en kombinasjon av disse. Bypakker eller bygdepakker som ikke i tilstrekkelig grad tar inn over seg konkurranseforholdet og dynamikken mellom transportformene står i fare for lav måloppnåelse på feltet *klimavennlig transport*. Den reisende vil ofte velge den transportformen som gir flest fordeler (herunder minst tidstap, lav kostnad, høy komfort og god sikkerhet). Ønsker man å legge til rette for endring i biltrafikkmengde, er det med andre ord ikke tilstrekkelig å ha satsinger på sykkel og gange, når det samtidig gjennomføres tiltak som gjør det enklere, raskere og billigere å kjøre bil. Utfordringen kan forstås ved å vise til forskjellen mellom *relativ* og *absolutt* forbedring for de forskjellige transportformene. En satsing som beskrevet over vil gi en *absolutt* forbedring for gående og syklende, men antagelig ikke en *relativ* forbedring for disse klimavennlige transportformene vis-a-vis bilkjøring.

Et typisk eksempel på motstridende mål og tiltak i bypakker er å arbeide mot klimagassutslipp samtidig som veikapasiteten utvides<sup>16</sup>. Dette finner man både i Norge (Tønnesen 2015a) og i Stockholms køprisingspakke (Richardson mfl. 2010). Sistnevnte er av mange ansett å være ambisiøs i et klimaperspektiv. Utfordringen med kombinasjonen veibygging og klimamål er at forskning viser at økt veikapasitet (og da særlig i byområder) i mange tilfeller vil føre til økt bilbruk som beskrevet i 2.3.

Som beskrevet i 4.2 vurderes omlegging av RV36, som i dag går gjennom sentrum, som lite aktuelt på nåværende tidspunkt siden en så stor andel av sentrumstrafikken er intern. Strategiene omhandler derfor ikke bygging av tunnel eller avlastningsvei, men heller bedre bruk av den transportinfrastrukturen som ligger der i dag. Bygdepakke Bø synes dermed å unngå det klassiske eksempelet på motstridende mål innen bypakker. Bø kommune (2016c) slår imidlertid fast at omlegging av riksveien kan bli vurdert på nytt ved en eventuell framtidig endring av trafikkstrømmen mellom øst og vest (Bø kommune 2016c). Det er viktig at en fremtidig diskusjon om mulige avlastningsveier også inkluderer hvilke virkninger dette vil ha på arealbruk og transportmønstre. Bygges det nye og bedre veier (og kommunen samtidig har en ambisjon om reduserte klimagassutslipp fra transport), må det

<sup>16</sup> Klimamålene vektlegges mer i bypakkene som omfatter landets største byområder sammenlignet med i Bygdepakke Bø.

føres en grundig diskusjon om hvilke tiltak som iverksettes for å motvirke bilbrukseffekten av veibyggingen. En ny vei kan også føre til press på å få realisert byggeprosjekt langs denne og dermed spredt utbygging.

Et annet eksempel på motstridende strategier og tiltak er samtidige satsinger på liv og handel i sentrum, og åpning av stadig nye handelstilbud utenfor sentrum. Det er en 'ja-takk-begge-deler'-tilnærming som ofte ikke tar hensyn til at handelslokaliteter er i konkurranse med hverandre. I et slikt tilfelle kan effekten av de tiltak man innfører for å styrke sentrum motvirkes av etableringen av konkurrerende tilbud i utkanten. I Bø har det vært en langvarig diskusjon om utvidelse av sentrumsgrensen og hva slags handel som skal tillates på utsiden av grensen. Utvidelse av sentrumsgrensen og/eller etablering av stadig nye handelstilbud i utkanten, står i fare for å underbygge satsinger på liv og handel i Bø sentrum.

## 6.5.2 Implementering

Som beskrevet i 2.3 er en andre årsak til at politikkpakker etableres ønsket om å fremme implementering av politisk vanskelige tiltak. Et klassisk eksempel på dette er at innbyggere lettere aksepterer bompenger hvis det er knyttet opp mot store satsinger på kollektivtransport (se for eksempel Sørensen mfl. 2014 og Norheim mfl. 2013). Nå synes verken bompenger eller store kollektivsatsinger å være aktuelle tiltak i Bø, men dynamikken er overførbart. Igjen kan dette illustreres ved innføring av færre parkeringsplasser og bedre organisert parkering i Bøs sentrumsområde. Klarer kommunen å formidle en visjon om at dette vil bidra til et bedre Bø sentrum samlet sett er de et stort skritt nærmere at dette gjennomføres. Opplever innbyggere og næringsaktører i etterkant at forholdene for myke trafikanter har blitt bedre (og at folk bruker sentrum på en ny måte) samtidig som forholdene for bilistene er akseptable, bygges tillit som øker kommunens handlingsrom. Positive opplevelser gjennom bruk er viktig for hvordan den lokale diskusjonen utvikler seg. Flere informanter påpekte dette tilknyttet etableringen av Evjudalen park: *'Det var mye motstand mot Evjudalen. Flere ville legge kjøpesenter og vei gjennom (...). Det tar tid, men i dag er det ikke motstandere mot prosjektet lenger'*.

Gjennom Bygdepakke Bø skal det jobbes langsiktig med store prosjekter. Det er imidlertid viktig at pakken også består av mindre og gjerne godt synlige tiltak. Denne typen tiltak kan iverksettes for å teste ut ting, som for eksempel utlånsordninger for sykkel og elsykkel. Slike tiltak kan også brukes for å vise befolkningen at det skjer positive konkrete endringer gjennom Bygdepakke Bø. I Trondheim sin bypakke, Miljøpakken, har de lagt mye innsats og ressurser i gjennomføre konkrete positive tiltak, samt å vise at det er Miljøpakken som realiserer prosjektene. Gjennomføring av konkrete tiltak raskt vil også være viktig for partene som er involvert i Bygdepakke Bø. Forskning viser at å oppnå en eller annen form for suksess tidlig i prosessen fører til tillit mellom partene i et samarbeid (Huxam og Vangen 2005).

Etablering av Bygdepakke Bø kan også gjøre det lettere å innføre politisk vanskelige tiltak på sikt, for eksempel parkeringsrestriksjoner hvis dette er ønskelig. Har kommunen gjennom Bygdepakke Bø klart å skape tillit til vedtatt politikk og måten den gjennomføres på, vil dette gjøre det lettere å innføre vanskelige tiltak. I politikkpakker anbefaler Bemelmans-Videc mfl. (1998) å innføre de mest etterspurte og minst restriktive tiltakene først. Dette kaller de *kronologisk politikkpakking*. Faren med en slik tilnærming er imidlertid at etter at de mest etterspurte tiltakene har blitt innført, kan det være vanskelig å opprettholde tilstrekkelig støtte for resten av politikkpakken (Langmyhr 2001). Det er derfor viktig at de involverte aktørene legger en plan for gjennomføringen av alle tiltak som er tenkt å inngå i Bygdepakke Bø.

### 6.5.3 Tilgang til økonomiske ressurser

Å få tilgang på statlige midler er en viktig motivasjonsfaktor i utformingen av norsk lokalpolitikk. Dermed vil lokale beslutningstakere være oppmerksomme på styringssignalene som gis fra staten. Ett slikt signal er den viktige rollen staten tillegger kommunene i arbeidet med å redusere bilbruken gjennom samordnet areal- og transportplanlegging (se Miljøverndepartementet 2012).

Etablering av en by- eller bygdepakke er ett lokalt svar på statens ønske om lokal samordning. Det vil med andre ord kunne være lettere for statlige etater å bevilge midler, hvis det virker sannsynlig at er etablert en god struktur for samordning av tiltak lokalt. Bø kommune vil kunne søke forskjellige etater om midler, blant disse departementene og Miljødirektoratet. De kan også søke fylkeskommunen om midler under forskjellige potter. Én av disse er midler til stedsutvikling, som finansierte oppgraderingen av Stasjonsvegen. Flere informanter understreket at etableringen av Bygdepakke Bø var en viktig årsak til at de fikk innvilget disse midlene. Informantutsagnet under illustrerer hvordan norske kommuner til enhver tid er avhengige av å søke om midler til utviklingsprosjekt. Det illustrerer også hvordan mulighetene kan åpne seg gjennom deltakelse i den typen nettverkssamarbeid som ligger i en bygdepakkestruktur.

Mange små kommuner har ikke nok midler til å ha folk som jobber med stedsutviklinger. En del mindre steder har de ikke nok midler til å søke om midler (...). I et slikt system er det viktig med Bygdepakke Bø for å lykkes. Alle [parter] forplikter seg, og da er det lettere å få tak i småpengene. Det ligger litt penger i småkrokene. Når sjefene sitter der og det er etablert en bygdepakke er det lettere å vinne gjennom.

Å samle tiltak i et større prosjekt kan også være gunstig for prioritering av midler lokalt. Finansieringen kan dekke både gjennomføring av tiltak og lønn for prosjektmedarbeidere. Disse kan være ansatt direkte på prosjektet eller som frikjøp av tid for kommuneansatte.



## 7 Konklusjon

Flere norske bypakker er tidligere studert, og det eksisterer derfor kunnskap om finansieringsmodeller, organisering av samarbeid og sammensetting av tiltak i disse. Det er imidlertid ikke studert hvordan bypakker kan skaleres ned til bygder med en annen kontekst for areal-, transport- og sentrumspolitikk. I studien av Bygdepakke Bø har vi sett at noen tiltakstyper og strategier vil kunne være like for bygder og større byer, men at det også er en rekke forhold som gjør det nødvendig å tilpasse bypakkestrukturen i møtet med en bygdekontekst.

I prosjektet er det to hovedproblemstillinger, og det er disse som danner rammen for dette konklusjonskapittelet. Det er viktig å understreke at rapporten kun bygger på studier av ett case, Bygdepakke Bø. For å styrke grunnlaget for å si noe om overførbarheten til andre norske bygder og bygdepakker, behøves ytterligere studier av andre case med lignende kontekst<sup>17</sup>.

### 7.1 Tilpasning av bypakke- til bygdepakkestruktur

*Prosjektets første hovedproblemstilling dreier seg om hva slags tilpasninger som bør gjøres for at en bypakke best mulig skal kunne tilpasses en 'bygdepakkestruktur'.*

Vi har arbeidet ut fra at forhold som særlig skiller et sted som Bø fra større norske byer er at de; 1. ikke har store trafikale utfordringer (kø), 2. ikke har tilgang på store statlige finansielle midler (for å redusere bilbruk og utvikle infrastruktur), 3. har sterk kultur for bilkjøring og 4. har svakt befolkningsmessig grunnlag for sterk kollektivtransport. Disse forholdene inngår i forklaringen av hvorfor bilrestriktive tiltak, som for eksempel parkeringsavgift, ikke er innført i Bø. Større byers bypakker involverer gjerne avgiftsparkering, og en forventning fra staten om innskjerping av parkeringspolitikken ved manglende måloppnåelse (for eksempel mål om redusert bilbruk). I en bygdepakke som i Bø fremstår det i dag som politisk utelukket å innføre avgiftsparkering. En slik situasjon kan imidlertid endre seg. Endring kan komme som en konsekvens av økt press på arealressurser og transportsystem (for eksempel på grunn av lokal befolkningsvekst), av føringer fra regionale og statlige myndigheter (gjennom styringssignal) og som et resultat av endring i den lokale opinionen.

Parkeringspolitikk involverer imidlertid også andre forhold enn avgift, for eksempel antall og lokalisering av parkeringsplasser. Her vil det gjerne være markante forskjeller mellom bygder og større byer; bilkjøring i sentrum er lettere i førstnevnte. I en større by vil det gjerne være en rekke forhold som gjør bilkjøring mellom målpunkt i sentrum vanskelig. Parkeringsplassene vil gjerne være avgiftsbelagte og det kan være vanskelig å finne ledige plasser. Det kan være mange enveiskjorte gater, samt lyskryss og fotgjengeroverganger som gjør sentrumskjøring komplisert og tidkrevende. I en bygd som Bø vil innslaget av slike barrierer typisk være mindre, hvilket gjør det lettere å forflytte seg mellom forskjellige

---

<sup>17</sup> For å øke rapportens, og konklusjonskapittelets, relevans for andre kommuner inkluderer anbefalingene under også grep som allerede er innført i Bygdepakke Bø.

steder i sentrum med bil. *En tilpasning av en bypakke- til bygdepakkestruktur vil derfor være å fokusere på bedre organisering av parkeringstilbudet, for å redusere bilbruk mellom målpunkt i sentrum og å unngå unødvendig arealbeslag til parkering. Likevel bør det kontinuerlig foretas vurderinger av hvorvidt innføring av avgiftsparkering vil kunne bygge opp under kommunens målsetninger for areal-, transport- og sentrumsutvikling.*

Tilpasninger til en bygdepakkestruktur følger også av den betydelig lavere finansieringsramme en bygdepakke vil ha, sammenlignet med større byers bypakker. Uten større statlige tilskudd og bompenger, vil tiltakene som inngår i bygdepakken nødvendigvis være i en mindre størrelsesorden. I Bø innebærer imidlertid det lave budsjettet også at det ikke bygges veier i pakken, veier som kunne ha undergravd andre målsetninger (for eksempel målsetninger om redusert bilbruk). Det innebærer også at sentrumsområdet er bygdepakkens viktigste innsatsfelt. Dersom man ønsker å utvikle sentrum både i byer og bygder til mer attraktive steder, er en utfordring å skape nok variasjon og konsentrasjon av tilbud til at det er liv og aktivitet i sentrum over store deler av døgnet. På et mindre sted som Bø, hvor omfanget av utbygging er mindre enn i en større by, er det kanskje desto viktigere i hvert enkelt prosjekt å ta stilling til hvorvidt det bidrar til å skape konsentrasjon og sentrums kvalitet. *Der midler til større veiprojekt ikke inngår, vil en tilpasning av en bypakke- til bygdepakkestruktur være at sentrumsutvikling blir en hovedsatsing.*

Den lavere finansieringsrammen gjør videre at kollektivtransportsatsinger gjerne vil bli mindre framtrepende i en bygdepakke, sammenlignet med i en større bypakke. Spørsmål om hvilken kollektivtransport som skal tilbys er, i bygd som i byen, et spørsmål om hvor stor andel av driftskostnadene som skal subsidieres. I en bygd som Bø har kollektivtransporten et lavere kundegrunnlag sammenlignet med en større by. Selv om en bygdepakke bør ha mål om bedre organisering og økt finansiering av kollektivtilbudet, synes betydelige kollektivsatsinger å være mer aktuelt i storbyenes bypakker. *Der midler til større kollektivtransportsatsinger ikke inngår, vil en tilpasning av en bypakke- til bygdepakkestruktur være at gange- og sykkeltiltak blir desto viktigere satsingsfelt. Satsingen bør involvere arealstrategi (kompakt utbygging og rett lokalisering av funksjoner), så vel som tiltak rettet mot selve gang- og sykkelveinettet.*

Til sist vil det være organisatoriske tilpasninger av bypakke- til bygdepakkestrukturen. I Bø har det vært viktig å bygge videre fra enkeltprosjekt til enkeltprosjekt, slik at kunnskap og kompetanse overføres. Dette er kanskje særlig viktig i en mindre kommune, hvor personalressursene er mindre. *En tilpasning av en bypakke- til bygdepakkestruktur vil være at bygdepakken i størst mulig grad bygger videre, tematisk og personalmessig, på tidligere og/ eller samtidige utviklingsprosjekt i regi av kommunen.*

## 7.2 Tiltakssammensetting og organisering Bygdepakke Bø

*Prosjektets andre hovedproblemstilling går på hva slags organisering og tiltakssammensetting en bygdepakke bør ha for at den skal tilrettelegge for attraktiv og klimavennlig areal-, transport- og sentrumsutvikling. Her er fokus ikke lenger på tilpasninger og forskjeller mellom by- og bygdepakker. I stedet for gis det innspill til noen hovedelement som kan inngå i en fremtidig Bygdepakke Bø (hovedprosjekt).*

### 7.2.1 Tiltakssammensetting

Noe av det viktigste for å få ned trafikkbelastningen i sentrumsområdet i Bø er å redusere interntrafikken. I dag er Bø godt tilrettelagt for bilkjøring fra punkt til punkt i sentrum. Siden trafikkregulerende tiltak som bompengering og parkeringsavgift i dag er politisk uaktuelt, er det desto viktigere å arbeide for reduksjon av antall parkeringsplasser og

etablering av gode fellesanlegg for parkering. På denne måten kan Bø sentrum fortettes, samtidig som det frigis areal som kan brukes til å etablere gode møteplasser. Mindre og bedre organisert parkeringstilbud antas også å kunne fremme trivsel i sentrum, ved at biltrafikkmengden og kjørebevegelsene minker.

Videre, og i forlengelsen av dette, bør en viktig del av arbeidet i Bygdepakke Bø være å konsentrere arbeidsplasser, boliger, handel, kulturaktiviteter, offentlig virksomhet, fritidsaktiviteter og andre aktiviteter i og nær sentrum. Strategisk lokalisering bør ikke kun ta utgangspunkt i sentrumsavgrensingen, men også hvordan rett lokalisering innenfor denne kan fremme positivt samspill mellom funksjoner og skape gode møteplasser.

Et siste felt med tiltak som fremheves her er tilrettelegging for gange og sykling. Dette innebærer å etablere og skilte sammenhengende nett for gange og sykkel inn mot sentrum. I henhold til prinsippet om permeabilitet, bør det arbeides for at gange- og sykkelruter skal fremstå som snarveier sammenlignet med ruter for bil. Gode fasiliteter for sykkelparkering bør opparbeides ved viktige målpunkt i sentrumsområdet. Sykkelstrategien bør også omhandle vinterbrøyting med mål om å øke andelen helårssyklister. Som del av pilotprosjekt i bygdepakken kan avgrensede sykkelkampanjer prøves ut, eksempelvis en utlånsordning for elsykkel.

## 7.2.2 Organisering

I forprosjektet Bygdepakke Bø er fylkeskommunen og Statens vegvesen representert både i styrings- og arbeidsgruppe. I et bygdepakke hovedprosjekt vil antagelig samarbeidsrelasjonen mellom kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen om bygdepakken styrkes og bli mer forpliktende. Viktige avklaringer knytter seg til beslutningsmyndighet, samarbeidsform, rammer for prosjektet og hvilke ressurser som skal legges inn av partene (økonomiske og personalressurser). I et hovedprosjekt er en mulighet å etablere et større styringsnettverk. Uavhengig av hvem som blir formelle deltakere i nettverket anbefales det å etablere gode strukturer for diskusjon og samarbeid med næringsliv og frivillige organisasjoner. Gode mottakerorganisasjoner bør på plass, eksempelvis bør kommunen arbeide for at det etableres en gårdeierforening. Det vil også være viktig at bygdepakken er godt forankret i kommuneadministrasjonen. God utnyttelse av små personalressurser er en viktig årsak til at Bygdepakke Bø har blitt etablert. Når mye ansvar hviler på få er det viktig at bygdepakken ikke i for stor grad avhenger av enkeltpersoner.

For å få tilgang til eksterne midler til gjennomføring av prosjekter bør involverte i Bygdepakke Bø vise hvordan enkelttiltakene inngår i en helhetlig plan. Dette kan også gi næringslivet nødvendig forutsigbarhet, som igjen kan resultere i samarbeid, samfinansiering og investeringsvilje. Det bør også være god sammenheng mellom kommunens planverk og bygdepakken.

For Bygdepakke Bø synes det viktig å både skape konkrete resultater innbyggerne oppfatter som positive og en forståelse for kommunens valg av strategi. Det vil si at bakgrunnen for valg av tiltak for areal-, transport- og sentrumsutvikling, og grunnen til at en bygdepakkestruktur er valgt for gjennomføring av disse må synliggjøres. Det anbefales derfor god involvering, både av sentrale samfunnsaktører og befolkningen generelt. Et element i dette arbeidet handler om å styrke bevisstheten rundt transformasjonen Bø er inne i; en overgang fra bygd til bygdeby. Bø er i endring og det ligger noen muligheter i ny utforming av areal-, transport- og sentrumspolitikk. Bygdepakke Bø utgjør et verktøy for å styre og samordne denne utviklingen.

# Referanser

- Appleyard, D., Gerson, M.S. og Lintell, M. (1976). *Livable urban streets: Managing auto traffic in neighborhoods*. Berkley: University of California.
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73–80.
- Bemelmans-Videc, M-L, Rist, R. C., og Vedung, E. (1998). Conclusions: Policy Instrument Types, Packages, Choices, and Evaluation. I Bemelmans-Videc, M-L, Rist, R. C., og Vedung, E. (Red.), *Carrots, sticks and sermons: Policy instruments and their evaluation* (s. 249–273). New Brunswick, NJ: Transaction.
- Bø kommune (2013). *Kommuneplan 2013-2025 Samfunnsdelen*. Vedtatt 16. desember. Bø: Bø kommune.
- Bø kommune (2015). Føresegner og retningslinjer til kommuneplanens arealdel. Bø kommune 2015-2027. Vedtatt 15. juni. Bø: Bø kommune.
- Bø kommune (2016a). *Bygdepakke Bø Forprosjektplan 2016-2017*. Vedtatt forprosjektplan 6. oktober. Bø: Bø kommune.
- Bø kommune (2016b). *Sentrale karakteristikk ved areal- og transportsystemet i Bø kommune*. ATP-notat. Bø: Bø kommune
- Bø kommune (2016c). *Forstudie Bygdepakke Bø*. Sluttrapport vedtatt og godkjent 16. juni. Bø: Bø kommune.
- Christiansen, P, Hanssen, J.U, Skartland, E-G, og Fearnley, N (2016). *Parkering – virkemidler og effekter*. TØI-rapport 1493/2016. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- DAMVAD (2013). Flere tette bysentra gir mer effektive norske byregioner. Rapport skrevet i samarbeid med Erling Dokk Holm, på oppdrag fra NHO. Oslo: DAMVAD
- Distriktssenteret (2015). *Attraktive og berekraftige bumiljø i småbyar*. Notat utarbeidet i samarbeid med Gehl Architects. Steinkjer: Distriktssenteret.
- Engebreetsen, Ø., Strand, A. og Hanssen, J.U. (2010). *Handelslokalisering og Transport. Kunnskap om Handlereiser*. TØI-rapport 1080/2010. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Engebreetsen, Ø. (2006) *Arbeids- og tjenestereiser. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005*. TØI-rapport 868/2006. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Florida, R. (2008). *Who's your city? How the creative economy is making where to live the most important decision in your live*. New York: Basic Books.
- Freund, P. og Martin, G. (1993). *The ecology of the automobile*. Montréal: Black Rose Books
- Frøyen, Y.K., Medalen, T., Skjeggedal, T. (2015). Å gå – transport, rekreasjon eller folkehelse? *Plan 3–4/2015*, 38-43.
- Fyhri, A. og Sundfør, H. B. (2014). *Elsykler – hvem vil kjøpe dem, og hvilken effekt har de?* TØI rapport 1325/2014. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Gehl Architects (2014). *Bylivsundersøkelse Oslo sentrum*. København: Gehl Architects.
- Givoni, M., Macmillen, J., Banister, D. og Feitelson, E. (2013). From policy measures to policy packages. *Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal*, 33(1), 1–20.
- Hanssen, G.S., Hoftsad, H. og Saglie, I.L. (2015). *Kompakt byutvikling: muligheter og utfordringer*. Oslo: Universitetsforlaget.

- Hjorthol, R., Engebretsen, Ø., og Uteng, T.P. (2014). *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/2014 – nøkkelrapport*. TØI-rapport 1383/2014. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hofstad, H. (2012). Compact city development: High ideals and emerging practices. *European Journal of Spatial Development*, 49, 1–23.
- Huxham, C. and Vangen. S. (2005). *Managing to collaborate. The theory and practice of collaborative advantage*. London: Routledge.
- Isaksen, A. (2005). *Den kreative klassen og regional næringsutvikling i Norge*. Arbeidsnotat 22/2005. Oslo: NIFU STEP, Studier av innovasjon, forskning og utdanning.
- Kjørstad, K. N., Norheim, B. og Nilsen, J. (2012). *Bypakker – Hva skal til for å nå klimaforliket?* Urbanet Analyse/Nivi. Report 36/2012. Oslo: Urbanet Analyse/Nivi.
- Kobro, L. U., Vareide, K og Hatling M (2012). *Suksessrike distriktskommuner. En studie av kjennetegn ved 15 norske distriktskommuner*. Telemarksforskning-rapport nr. 303. Bø: Telemarksforskning.
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2014). *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*. Oslo: Kommunal og moderniseringsdepartementet.
- Kommunal og moderniseringsdepartementet (2017). *Berekraftige byar og sterke distrikt*. Oslo: Kommunal og moderniseringsdepartementet.
- Langmyhr, T (2001). The rationality of transport investment packages. *Transportation* 28: 157–178, 2001
- Madsen, J. (1992). Parkering i København. *Stads- og havneingeniøren*, 8, 38-41.
- Melia, S. (2015). *Urban transport without the hot air*. Volume One: Sustainable solutions for UK cities. Cambridge: UIT.
- Miljøverndepartementet (2012). *Norske klimapolitikk. Meld. St. 21 (2011-2012)*. Oslo: Miljøverndepartementet.
- Newman, P., Kosonen, L., Kenworthy, J. (2016). *Theory of urban fabrics: planning the walking, transit/public transport and automobile/motor car cities for reduced car dependency*. TPR, 87:4. 426-458.
- Nolan, R.B. og Lem, L.L., (2002). A review of the evidence for induced travel and changes in transportation and environmental policy in the US and the UK. *Transport. Res. Part D* 7 (1), 1–26.
- Norheim, B., Nilsen, J., og Frizen, K. (2013). *Bompengenes omfang i Norge. Lokal innflytelse over ressursbruk og prioriteringer*. Rapport no. 41/2013. Oslo: Urbanet Analyse/Nivi Analyse.
- Næss, P. Sandberg, S. L. og Røe, P. G. (1996). Energy Use for Transportation in 22 Nordic Towns. *Scandinavian Housing & Planning Research*, 13, 79-97.
- Næss, P. (2006). *Urban structure matters: Residential location, car dependence and travel behaviour*. London: Routledge.
- Næss, P. (2012). Urban form and travel behavior: Experience from a Nordic context. *Journal of Transport and Land Use*, 5(2), 21-45.
- Onsager, K., Schmidt, L., Vestby, G. M., Gundersen, F. H., og Sørli, K. (2012). *Livskraftige kystsamfunn. Steds- og næringsutvikling i Skjervøy kommune*. NIBR-rapport 2012:23. Oslo: Norsk institutt for by- og regionforskning.
- Rambøll (2016a). *Fortettingsanalyse Bø sentrum*. Drammen: Rambøll.
- Rambøll (2016b). *Trafikknøt - Fortettingsanalyse Bø sentrum*. Drammen: Rambøll.
- Richardson, T., Isaksson, K., Gullberg, A., (2010). Changing frames of mobility through radical policy interventions? The Stockholm congestion tax. *Int. Plan. Stud.* 15 (1), 53–67.

- Ruud, M. E., Schmidt, L., Sørlic, K., Skogheim, R. og Vestby, G.M. (2014) *Boligpreferanser i distriktene*. NIBR-rapport 2014:1. Oslo: NIBR.
- Samferdselsdepartementet. (2009). *Nasjonal transportplan 2010–2019 (Meld. St. 16 [2008–2009])*. Oslo: Samferdselsdepartementet.
- Speck, J. (2012). *Walkable City. How Downtown can save America, one step at a time*. New York: North Point Press.
- Statsbygg, Bø kommune og Høgskolen i Telemark (2014). *Campusutviklingsplan for Høgskolen i Telemark, studiestad Bø*. Oslo: Statsbygg.
- Statens vegvesen (2016). *Avlastningsveger for gjennomgangstrafikken*. Notat datert 7. mars. Statens vegvesen.
- Stone, C. N. (1989). *Regime politics: Governing Atlanta, 1946–1988*. Lawrence: University of Kansas Press.
- Sørensen, C.H., Isaksson, K., Macmillen, J., Åkerman, J., Kressler, F. (2014). Strategies to manage barriers in policy formation and implementation of road pricing packages. *Transport. Res. Part A* 60, 40–52.
- Tennøy, A. (2012). *How and why planners make plans which if implemented, cause growth in traffic volumes* (Doktorgradsavhandling). Ås: Norges miljø- og biovitenskapelige universitet.
- Tennøy, A., Midtskog, O., Øksenholt, K.V. og Nore, N. (2014). *Hva kan gjøres for å styrke sentrums attraktivitet som etableringsarena for handel og service?* TØI rapport 1334/2014. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Tennøy, A., Midtskog, O., Øksenholt, K.V. og Nore, N. (2014). *Sentrum som attraktiv etableringsarena for handel og service: Erfaringer, muligheter og anbefalinger*. TØI-rapport 1334/2014. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Thomas, C.J. og Bromley, R.D.F (2002). The Changing Competitive Relationship between Small Town Centres and Out-of-town Retailing: Town Revival in South Wales. *Urban Studies*, 39 (4), 791–817.
- Thomas, C.J. og Bromley, R.D.F. (2003). Retail revitalization and small town centres: the contribution of shopping linkages. *Applied Geography*, 23, 47–71.
- TNS Gallup (2014) *Sluttrapport fra holdningsundersøkelser 2010 – 2012 – 2014*. Utført på oppdrag fra Framtidens byer.
- Trondheim kommune (2008). *Trondheim kommunes miljøpakke for transport - et forlik mellom 6 partier i Trondheim bystyre*. Datert 4. April. Trondheim: Trondheim kommune.
- Tønnesen, A. (2015a). Policy packages and state engagement: Comparing car-use reduction policy in two Norwegian cities. *Journal of Transport Geography*, 46. 89–98.
- Tønnesen, A. (2015b). *Barriers and opportunities to car-use reduction. A study of land-use and transport policy in four Norwegian cities*. Doktorgradsavhandling. Oslo: Universitetet i Oslo.
- Tønnesen, A. (2015c): Democratic anchorage and performance: Comparing two network approaches to land-use and transport-system development. *Local Government Studies*. 41 (5), 653-672.
- Tønnesen, A. (2015d): Entrepreneurialism and car use-reduction. *Planning Theory and Practice*. 16 (2), 206-225.
- Samarbeidsrapport Trondheim (udatert). *Handels-/transportanalyser for Trondheim*. Trondheim. Trondheim: Næringsforeningen i Trondheimsregionen, Midtbyen Management og Miljøpakken.
- Statistisk sentralbyrå (2016). *Folkemengde og befolkningsendringer, 4. kvartal 2016*. Emne: Befolkning Hentet fra <http://www.ssb.no>
- Vareide, K. og Storm, H. N. (2010). *Attraktivitetsbarometeret. Hvordan måle regional bostedsattraktivitet?* TF-rapport 277/2010. Bø: Telemarksforsking.

Vedung, E. (2006). Evaluation research. I Peters, B. G., og Pierre, J. (Red.), *Handbook of public policy* (397–416). London: SAGE Publications.

Øksenholt, K.V., Tønnesen, A, og Tennøy, A (2015). *Hvordan utforme selvforsynte boligsatellitter med lav bilavhengighet?* TØI rapport 1530/2016. Oslo: Transportøkonomisk institutt

# Vedlegg 1: Intervjuguide

## Bakgrunn

1. Kan du beskrive ditt arbeidsfelt, herunder tilknytning til arbeidet med Bygdepakke Bø?

## Om Bø

2. Hvordan vil du beskrive Bø?
  - Hva er særegent?
  - Beskriv jobbmarked, næringsliv, befolkningsvekst.
  - Hvordan vil du avgrense tettstedsområdet i Bø geografisk?
  - Hvordan vil du beskrive Bø sin posisjon i regionen?
3. Hvordan vil du beskrive følgende i kommunen:
  - geografisk lokalisering av service-, handel og tjenestetilbud?
  - geografisk lokalisering av boliger?
4. Attraktive møteplasser
  - Hva er de attraktive møteplassene i Bø?
    - Hva er det som gjør disse plassene attraktive?
  - Hvor ser du for deg at de attraktive møteplassene ligger 15 år frem i tid?
    - Hva er det som gjør at disse plassene vil være attraktive?

## Bygdeutvikling

5. Hva er viktig for kommunen i arbeidet med den overordnede bygdeutviklingen?
  - Hva ser du som særlige muligheter for den videre utviklingen av Bø?
  - Hva er de største hindringene for å realisere dette?
  - Hva ville vært viktige tiltak for å gjøre Bø til en klimavennlig og attraktiv bygd?

## Nåværende trafikksituasjon

6. Hvordan vil du beskrive nåværende trafikksituasjon i og rundt tettstedet Bø?
  - Er det noen hovedproblemer i trafikkavviklingen?
    - Hvis, ja hva ser du som viktige grep for å løse disse utfordringene?
  - Kø og forsinkelser evt hvilken vei, hvilke områder og til hvilke tider?
  - I hvilken grad påvirker bilkjøring og tilhørende infrastruktur (eks. veier og parkeringsplasser) bymiljøet i sentrum?

## Arealplanlegging

7. Hva er hovedtrekkene i arealpolitikken?
8. I hvilke planer blir den fastsatt (kommuneplanens samfunnsdel, arealdelen, sektorplaner, reguleringsplaner, på byggesaksnivå)?



9. Hvor mye bygges i Bø og i Bø sentrum hvert år (omtrent)?
10. Hvor mye er nybygging innenfor eksisterende tettstedsgrenser?
11. Hvilke finansieringskilder har dere? Bruker dere utbyggingsavtaler?
12. Er arealplanlegging koblet til mobilitetsplanlegging (sykle til jobben, lån av utstyr etc)?
13. Har dere et samarbeid med andre kommuner? Om hvilke tema?
14. Hvordan er samarbeidet med fylkeskommunen om kollektivtransporten?

### Nåværende transportpolitikk

15. Beskriv kommunens politikk på følgende felt:
  - parkeringsrestriksjoner (som blant annet omhandler tillatt tid for parkering og antall plasser)
  - parkeringsavgifter
  - bruk av/planlegging av bompenger
  - fremkommelighet for andre transportformer enn bil (på bekostning av sistnevnte)
  - informasjon til innbyggere og næringsliv om alternative transportformer til bil

### Om Bygdepakke Bø

16. Hva er erfaringene så langt med Bygdepakke Bø?
17. Kan du beskrive bakgrunnen for at dere ønsket å etablere Bygdepakke Bø?
18. Hva er de viktigste grepene dere gjør i Bygdepakke Bø, med tanke på:
  - sammensetting av tiltak?
    - Hvilke tiltak inngår?
    - Hvorfor har dere valgt å ta inn disse tiltakene?
    - Ser du at noen av tiltakene i pakken kan bygge positivt opp om andre tiltak i pakken?
    - Ser du at noen av tiltakene i pakken kan virke negativt i forhold til andre tiltak i pakken?
    - Hva tror du vil være de vanskeligste tiltakene å få gjennomført
  - samarbeidsprosesser?
    - Hvem samarbeider aktivt i prosjektet
    - Hvem deltar mer perifert i arbeidet (for eksempel ved at de kun informeres)?
    - Hvorfor har dere valgt å jobbe på denne måten?
19. Hva er viktige grep for å tilpasse en 'bypakkestruktur' til en 'bygdepakke' i Bø?
20. Hvordan vil du beskrive engasjementet rundt Bygdepakke Bø?
  - Hvilke aktører gjør seg gjeldende?
  - Peker det seg ut noen hovedbolker med argument for og mot innføringen av Bygdepakke Bø?

- Har du registrert noen holdningsendring knyttet til innføringen av Bygdepakke Bø?

21. Hvordan bør Bygdepakke Bø formaliseres?

- Som et eget selskap?
- Gjennom planarbeid og kommunal areal- og transportplanlegging?
- Offentlig – privat samarbeid?
- Regional plan med eller uten bestemmelser?

## Vedlegg 2: Opplegg workshop

### Program workshop i Bø 12.01.2017

- Innledning om forskningsprosjekt og workshop
- Presentasjon av Bygdepakke Bø
- Spørsmål og diskusjon i plenum
- Presentasjon med innspill fra andre norske småbyer/bygder
- Gruppearbeid
- Oppsummering gruppearbeid
- Avsluttende plenumsdiskusjon

### Spørsmål til plenumsdiskusjon

- Hvilke tanker gjør du deg om muligheter og utfordringer i Bygdepakke Bø?
- Hva slags tiltak vil ikke fungere i Bø?
  - *Hvorfor vil de ikke fungere?*
- Hvordan ser en framtidig Bøgata ut - en sentrumsgate som kombinerer behovene til myke og harde trafikanter, innbyggere og gjennomreisende?

### Spørsmål til gruppearbeidet

- Hvilke særlige fortrinn har Bø for å kunne utvikle en attraktiv og klimavennlig bygd?
- Hvilke aktører bør involveres i Bygdepakke Bø og på hvilken måte?

## Deltakere

<b>Administrativt ansatte Bø kommune</b>
To representanter
<b>Representanter regionalnivået</b>
Én representant Telemark fylkeskommune, én representant regionalt destinasjonsselskap
<b>Representanter Statens vegvesen</b>
To representanter
<b>Representanter lokale politikere</b>
Syv representanter (seks Bø kommune, én Sauherad kommune) <sup>18</sup>
<b>Representanter næringsliv</b>
Tre representanter
<b>Representanter høyskole</b>
To representanter
<b>Representanter barn, unge og innbyggere</b>
Seks representanter
<b>Totalt antall deltakere: 24</b>
Følgende fra prosjektgruppen deltok som observatører eller fasilitator: To representanter fra Transportøkonomisk institutt, tre representanter fra Bø kommune og to representanter fra Distriktssenteret. I tillegg deltok en masterstudent som observatør.

Alle representantene i tabellen er plassert under én kategori. I noen tilfeller var det politikere som hadde posisjoner som tilsier at de kunne blitt plassert i flere kategorier.

## Vedlegg 3: Kart over viktige funksjoner i Bø fra ATP notat

### Skular og barnehagar:

1. Høgskolen i Sørøst-Norge
2. Bø ungdomsskule
3. Bø vidaregåande skule
4. Bø barneskule
5. Bøhamna og Veslekroa barnehagar
6. Gullbring barnehage
7. Sandvoll barnehage
8. Maurtuva barnehage

### Offenlege funksjonar:

13. Bø sjukeheim, omsorgsbustader og helsestasjon
14. Bø legesenter og tannlegesenter
15. Bø stasjon – regionalt kollektivknutepunkt
16. Evjudalen friluftspark
17. Kommunehuset, Bø torg og Bø bibliotek
18. Gullbring kulturanlegg
19. Bø kyrkje
20. Studentkroa i Bø
21. Sandvoll idrettsanlegg

### Sentrale handelsbygg:

9. Bøsenteret
10. Expertsenteret
11. Sønstebøtunet
12. Bø handelspark (plasskrevjande handel)

### Konsentrasjon av arbeidsplasser:

22. Grivi industriområde
23. Telemarksbruket
24. Beverøya camping
25. Telemark kompetansebygg (m.a. Telemarkforskning)
26. Planlagt ny kunnskapspark

(Avgrensing av sentrum vist med rød line og Campus Bø med blå line. Bustad-område vist med gult, offentlege formål med raudt, næringsareal med lilla farge og kombinerte formål med gul skravur.)



## Vedlegg 4: Oversikt strategiske valg for areal- transport og sentrumsutvikling

Kilde: Bø kommune (2016b).

År	Hendelser og valg tatt for areal- transport og sentrumsutviklingen i Bø
2007	Første reguleringsplan for sentrum: Evjudalen regulert som friluftsområde, krav om næring i første etasje i sentrumskjernen
2009	Kommuneplanens arealdel vedtatt med restriktiv sentrumsgrense
2011	Bø handelspark prøver på ny å få godkjent detaljhandel på Grivijordet, og opposisjonen, som gikk ut mot utviding av sentrumsgrensa, vinner valget Sentrumsutviklingsprosjektet «ROM for Alle» igangsatt og Bø torg ferdigstilt
2013	Forstudium omlegging av riksvei 36 i tunell utenfor sentrum Samfunnsdel av kommuneplanen vedtatt med mål om å legge riksvei 36 utenom sentrum for å redusere trafikken i Bøgata, holde på ei restriktiv sentrumsavgrensing og legge boligområde i gang og sykkel avstand fra sentrum Områdereguleringsplan for Bø sentrum revidert for å øke utnyttingsgraden og tillatte byggehøyder
2014	Utviklingsplan for Campus Bø. To prioriterte tiltak: områdereguleringsplan og kunnskapspark Dispensasjon fra reguleringsplan for Grivijordet for etablering av Biltema (detaljhandel)
2015	Kommuneplanens arealdel rullert: Kommunen vil fastsette tunnelåpninger, men Statens vegvesen vil ikke planlegge tunnel før den er inne i NTP. Resultat: Oppstart av Bygdepakke Bø (forstudium) for å samarbeide om trafikkreduksjon på eksisterende vegnett og signering av Sykkelbygdavtale Ferdigstilling av Evjudalen friluftspark Telemark fylkeskommune gir midler til opprusting av Stasjonsvegen (fylkesveg) som stedsutviklingsprosjekt
2016	Områdereguleringsplan for Campus Bø vedtatt Bø Kunnskapspark tegnes opp og planlegges Forstudium i Bygdepakke Bø avsluttes. Sentrale funn: 1. 20% av trafikken i Bøgata er gjennomfartstrafikk 2. Det er fortetningspotensial i sentrum, dagens parkeringsareal kan reduseres Telemark bilruter starter opp ½-timesavganger fra Bø til Skien på bakgrunn av Bypakke Grenland og arbeidet med Bygdepakke Bø Forprosjekt av Bygdepakke Bø startes opp Aktørene på Bø stasjon går sammen om å utarbeide et mulighetsstudie Gjennomføring av byggetrinn 2 i Evjudalen





## Transportøkonomisk institutt (TØI)

### Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside [www.toi.no](http://www.toi.no).

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se [www.ciens.no](http://www.ciens.no)). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transport og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

#### Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt  
Gautstadalléen 21  
NO-0349 Oslo

22 57 38 00  
[toi@toi.no](mailto:toi@toi.no)  
[www.toi.no](http://www.toi.no)