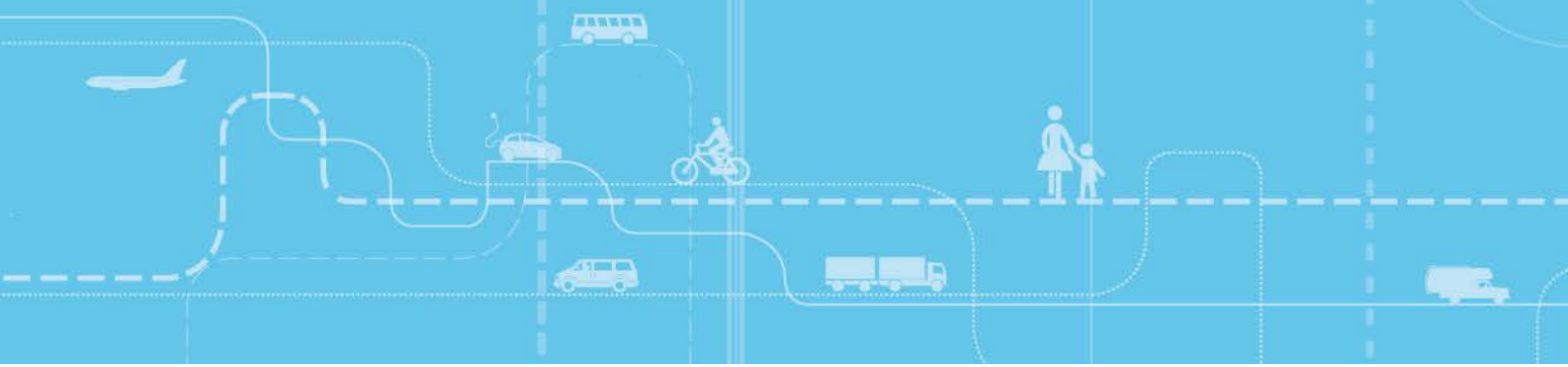


Kunnskap og virkemidler for byutvikling og fortetting



Kunnskap og virkemidler for byutvikling og fortetting

Oddrun Helen Hagen

Kjersti Visnes Øksenholt

Aud Tennøy

Forsidebilde: Gunnar Ridderstrøm

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 [åndsverklovens](#) bestemmelser.

Tittel	Kunnskap og virkemidler for byutvikling og fortetting
Forfatter(e):	Oddrun Helen Hagen, Kjersti Visnes Øksenholt, Aud Tennøy
Dato:	12.2017
TØI-rapport	1612/2017
Sider:	43
ISBN elektronisk:	978-82-480-2110-0
ISSN:	0808-1190
Finansieringskilde(r):	Vestfold fylkeskommune
Prosjekt:	4532 – Kunnskap til revisjon av RPBA
Prosjektleder:	Oddrun Helen Hagen
Kvalitetsansvarlig:	Silvia J. Olsen
Fagfelt:	Byutvikling og bytransport
Emneord:	Byutvikling Attraktiv Fortetting

Sammendrag:

Levende sentrum er viktig for at en by skal oppfattes som attraktiv. I små og mellomstore byer er det viktig å styre ønsket utvikling og (re)lokalisering av handel og service, nye boliger og arbeidsplasser til og ved sentrum, samt samle kulturaktiviteter og andre aktiviteter der. Slik kan flest mulig mennesker bruke sentrum. I denne rapporten sammenstilles forskningsbasert og annen dokumentert kunnskap om hva som bidrar til at mindre byer blir mer attraktive. Et variert tilbud av boliger og boligområder med god kvalitet kan bidra til at ulike innbyggere velger byen som bosted. Sentral lokalisering av arbeidsplasser gjør at flere kan få tilgang til et attraktivt jobbmarked innenfor en viss reisetid. Viktige virkemidler for kompakte og attraktive byer er planlegging etter plan- og bygningsloven, men også ikke-juridiske planer som bystrategier, prinsipplaner og parkeringspolitikk. Kommunene må ta hovedansvaret for prosess, fremdrift og kontinuitet, og samarbeide tett med ulike aktører om sentrumsutvikling.

Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Title	Knowledge and means for urban development and densification
Author(s)	Oddrun Helen Hagen, Kjersti Visne Øksenholt, Aud Tennøy
Date:	12.2017
TØI Report:	1612/2017
Pages:	43
ISBN Electronic:	978-82-480-2110-0
ISSN:	0808-1190
Financed by:	Vestfold County
Project:	4532 – Kunnskap til revisjon av RPBA
Project Manager:	Oddrun Helen Hagen
Quality Manager:	Silvia J. Olsen
Research Area:	Sustainable Urban Development and Mobility
Keyword(s)	Urban Development Attractive Densification

Summary:

Vibrant city centers are important for a city to be perceived as attractive. In small and middle sized cities wanted development and localization of trade and service, new houses, working places, cultural and other activities need to be steered to inside and close by the center. Then many people can use the city centers. This report sums up research-based and other documented knowledge of what kind of area development contributes in making cities more attractive. A mixed offer of quality housing and residential areas can make different citizens choose the city as a place of residence. Central location of jobs make it possible for more people to find attractive jobs that can be reached within a certain travel time. Planning according to the Planning and Building Act is the most important instrument for developing compact and attractive cities, as well as non-juridical plans such as city strategies, urban guidelines and parking policies. The municipalities must also take an active outward and leading role, where cooperation between different actors is central.

Language of report: Norwegian

Institute of Transport Economics
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Denne rapporten oppsummerer kunnskap om og virkemidler for byutvikling og fortetting, basert på fire forskningsrapporter utarbeidet av Transportøkonomisk institutt. Formålet med oppsummeringen er å tilgjengeliggjøre relevant innhold fra disse rapportene for bruk i Vestfold fylkeskommunes arbeid med revisjon av regional plan for bærekraftig arealutvikling. Rapporten fokuserer på kunnskap knyttet til hvordan byene kan styrkes som bo-, handels- og arbeidsplassområder, samt noen eksempler på virkemidler kommunene kan bruke i sitt arbeid.

Oppsummeringen er utført av Oddrun Helen Hagen, Kjersti Visnes Øksenholt og Aud Tennøy, med Hagen som prosjektleder. Silvia J. Olsen har vært kvalitetssikrer. Vestfold fylkeskommune har finansiert oppdraget, og Hilde Hanson har vært kontaktperson.

Oslo, desember 2017

Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
Direktør

Silvia J. Olsen
Fungerende avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

1	Innledning	1
1.1	Bakgrunn og formål	1
1.2	Rapportstruktur	2
1.3	Metode	2
2	Forskningsbasert kunnskap om byutvikling og fortetting	4
2.1	Byene som handelsområde og møteplass	6
2.2	Byene som boområder.....	17
2.3	Byene som arbeidsplassområder	21
3	Hva kommunene kan gjøre	27
3.1	Virkemidler etter plan- og bygningsloven.....	27
3.2	Andre virkemidler.....	28
4	Konklusjon	40
	Referanser	41

Sammendrag

Kunnskap og virkemidler for byutvikling og fortetting

TØI rapport 1612/2017

Forfattere: Oddrun Helen Hagen, Kjersti Visnes Øksenholt, Aud Tennøy

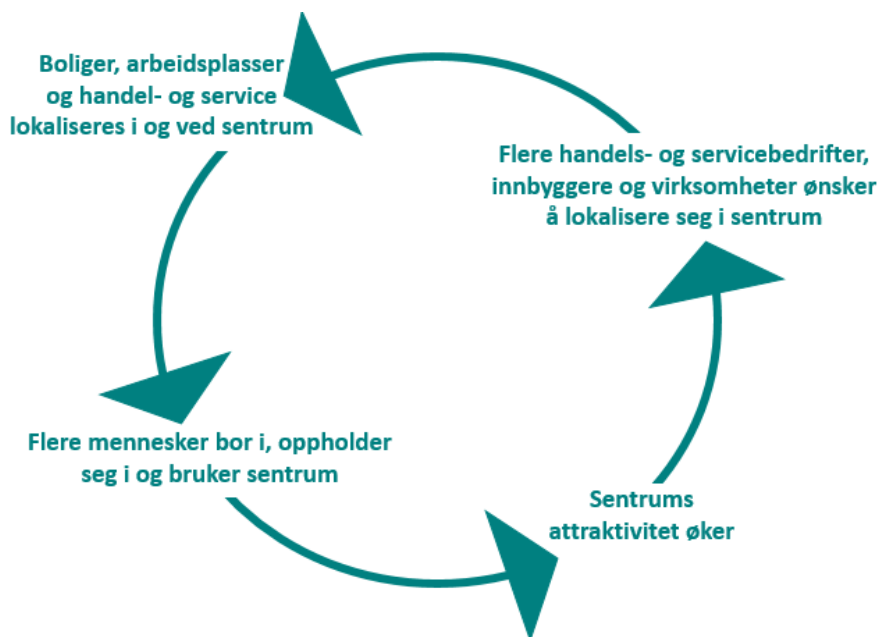
Oslo 2017 43 sider

Levende sentrum er viktig for at en by skal oppfattes som attraktiv. I små og mellomstore byer er det viktig å styre ønsket utvikling og (re)lokalisering av handel og service, nye boliger og arbeidsplasser til og ved sentrum, samt samle kulturaktiviteter og andre aktiviteter der. Slik kan flest mulig mennesker bruke sentrum. I denne rapporten sammenstilles forskningsbasert og annen dokumentert kunnskap om hva som bidrar til at mindre byer blir mer attraktive. Et variert tilbud av boliger og boligområder med god kvalitet kan bidra til at ulike innbyggere velger byen som bosted. Sentral lokalisering av arbeidsplasser gjør at flere kan få tilgang til et attraktivt jobbmarked innenfor en viss reisetid. Viktige virkemidler for kompakte og attraktive byer er planlegging etter plan- og bygningsloven, men også ikke-juridiske planer som bystrategier, prinsippplaner og parkeringspolitikk. Kommunene må ta hovedansvaret for prosess, fremdrift og kontinuitet, og samarbeide tett med ulike aktører om sentrumsutvikling.

Sammendrag

I denne rapporten sammenstilles forskningsbasert og annen dokumentert kunnskap om hva som bidrar til at mindre byer blir mer attraktive, med særlig fokus på forhold som synes relevante for Vestfold. Levende sentrum med liv og aktivitet er viktig for at en by skal oppfattes som attraktiv. For å få til dette må mange mennesker bruke sentrum, slik at man kan få et markedsgrunnlag for handel, service, tjenester og opplevelser. For at folk skal velge å benytte seg av sentrumstilbudene, er en viktig faktor å gjøre sentrum til et naturlig valg. Da må det være enkelt å benytte sentrum fordi man bor i nærheten, eller fordi det er enkelt å gjøre unna viktige ærend i forbindelse med arbeidsdagen - i lunsjpauser eller på vei hjem etter endt arbeidsdag. Ved at arbeidsplasser og boliger (re)lokaliseres i eller ved sentrum, samt at tilbud av handel, kulturaktiviteter, offentlig virksomhet, fritidsaktiviteter og andre aktiviteter konsentreres til sentrumsområdene kan man lykkes med dette (Christaller 1933, Gehl 1971, Jacobs 1961).

Lokalisering av boliger, arbeidsplasser og handel- og service til sentrum, gjør at flere mennesker vil bo i, oppholde seg i og bruke sentrum. Dette øker sentrums attraktivitet for handels- og servicebedrifter, for virksomheter og for innbyggere - både som handelsdestinasjon og som bosted. Økt attraktivitet bidrar videre til at flere handels- og servicebedrifter, innbyggere og virksomheter ønsker å lokalisere seg i sentrum, noe som igjen fører til at flere boliger, arbeidsplasser og handel- og service lokaliseres i og ved sentrum.



Figur S1: Hvordan lokalisering i og ved sentrum kan bidra til økt attraktivitet og en positiv utvikling.

For å oppnå en utvikling som skissert i figur S1, er det spesielt viktig i små og mellomstore byer å styre ønsket utvikling og (re)lokalisering mot sentrum. I mindre byer er det færre muligheter til å rette opp i feillokaliseringer, da nyetableringer og relokaliseringer kommer sjeldnere enn i de største byene. Kommunene bør være klar over at hver lokalisering som avviker fra den positive utviklings sirkelen bidrar til at målsetningene om attraktive og levende byer blir vanskeligere å oppnå og opprettholde.

Byene som handelsområder

Mange byer har klare målsettinger i sine kommuneplaner om å styrke sentrum fordi de mener at det vil gjøre deres by mer trivelig, attraktiv og konkurransedyktig (Tennøy mfl. 2014). Dette kan sees som en reaksjon på en utvikling hvor sentrum over lang tid har tapt markedsandeler i detaljhandelen til kjøpesentre og andre handelsområder utenfor sentrum (Asplan Viak 2013, Strand mfl. 2014), og hvor sentrum i mange byer har mistet sin status som byens felles møte- og handlested.

Kommunene kan styrke sine bysentra ved å (Tennøy mfl. 2014, 2015 og 2017a):

- Tilrettelegge for mange boliger i og ved sentrum, høy tetthet
- Tilrettelegge for mange arbeidsplasser i og ved sentrum
- Ikke bygge store, konkurrerende kjøpesentre utenfor sentrum
- Tilrettelegge for mange kulturaktiviteter og andre aktiviteter i og ved sentrum
- Tilrettelegge for mange butikker, kaféer, mv. i sentrum
- Gjøre det trivelig å gå og være i sentrum, lite biltrafikk

Sentrum som opplevelsesbasert handels- og møteplass er sentralt i utviklingen av attraktive byer, da både innkjøp, folkeliv og stemning, sosiale treff, fornøyelser etc. oppgis som viktige formål med å besøke sentrum. Gode bymiljøer og gaterom, tilgangen til grøntareal og god tilgjengelighet er viktige for dem som bruker sentrum.

Handelsarealer utenfor sentrum og netthandel representerer direkte konkurranse for handelen i bysentrum. Handelen i mindre byer er mer sårbar enn handelen i større byer, fordi sentrum i mindre byer i utgangspunktet har færre butikker og lavere omsetning enn

sentrum i større byer (Tennøy mfl. 2015). Dermed kan handelen raskere synke til under kritisk grense for å være et attraktivt handelsted i mindre byer. Etablering eller utvidelse av eksterne kjøpesenter og handelstilbud vil for eksempel ha større konsekvenser for handelen i en mindre enn i en større by.

Dersom handel og service skal velge å (re)lokalisere seg i eller til sentrum, må sentrum kunne tilby attraktive og brukbare lokaler som svarer til de ulike aktørenes forventninger og behov (Tennøy mfl. 2014). Dette kan være utfordrende, på grunn av både en fragmentert gårdeierstruktur, verneverdige bygg, mv. For å oppnå gode løsninger er en helt sentral forutsetning at kommunene tar hovedansvar for prosesser knyttet til utvikling i og ved sentrum, for å utvikle et godt samarbeid mellom ulike sentrumsaktører, og for å sikre fremdrift og kontinuitet. Videre er det viktig med et tydelig og langvarig politisk engasjement og lederskap knyttet til satsning på sentrum, kombinert med kommunale investeringer i bygninger og offentlige rom.

Byene som boområder

God kvalitet på bolig og boligområde er viktig for mange, og et variert tilbud kan bidra til at innbyggere med ulike preferanser kan finne ønsket type bolig i boligområder der de ønsker å bo. Dette fører til at byene blir attraktive som boområde for flere. Basert på en rekke studier bør følgende kvaliteter etterstrebnes i utvikling av varierte og attraktive boligområder (Tennøy mfl. 2017a):

- Godt kollektivtilbud
- Trivelige gater og plasser med liv og aktivitet
- Kort vei og god tilgjengelighet til handel, service, kulturtilbud, jobb, skole
- Kort vei og god tilgjengelighet til ulike utearealer av høy kvalitet
- Trafikksikker tilgjengelighet
- Fravær av støy og lokal forurensing

Basert på forskning redegjort for blant annet i Tennøy mfl. (2017a,b) finner vi at det primært er en overdekning av eneboliger og en underdekning av sentrale leiligheter i Norge som helhet. Dette kommer også frem i undersøkelser fra Vestfold (se Figur 15).

Undersøkelser viser også at det er flere som ønsker å bo sentralt og i leilighet enn de som faktisk gjør dette, både basert på hvordan de bor nå og hvordan de ser for seg fremtidige bosituasjon. Når kommunene fortsetter å tilrettelegge for eneboliger og småhus i utkanten av byene bidrar dette til byspredning og en fortsatt underdekning på den type boliger det er mangel på og som mange ønsker. Fortetting og transformasjon med leiligheter i og ved sentrum, eventuelt i og ved bydelsentre med god kollektivtilgjengelighet, kan utløse boligrotasjon; de som bor i småhus og eneboliger får tilgang til gode, attraktive og sentrale leiligheter og kan selge sine hus til de som foretrekker slik bolig. Dette kan bidra til at flere kan bo slik de ønsker, uavhengig av hva slags boform de foretrekker.

Byene som arbeidsplassområder

Byer ønsker å være attraktive for ulike typer virksomheter og næringsliv, slik at de kan tilby innbyggerne tilgjengelighet til et variert jobbmarked og god tilgang til tjenester. Gjennom lokalisering av boliger og arbeidsplasser kan byene påvirke både innbyggernes tilgang til et variert jobbmarked, hvordan folk reiser til og fra arbeid både internt i byene og mellom byene, og potensielt også påvirke om byen og sentrum får positive følgeeffekter på grunn av lokaliseringsvalg (som diskutert lenger opp).

For å være attraktiv for virksomheter er følgende viktig (Tennøy mfl. 2017a):

- At virksomheten kan finne eller trekke til seg den arbeidskraften den har behov for i byen og regionen
- At byene kan tilby næringsarealer som tilrettelegger for 'rett virksomhet på rett sted'
- At byene tilrettelegger for at virksomheter med lignende kompetansekrav kan lokalisere seg i klynger eller i konsentrerte næringsmiljøer

I Vestfoldbyene kan det argumenteres med at typiske 'kontorbedrifter' kun bør samlokaliseres i sentrumsområdene i byene, for å bidra til å øke byenes attraktivitet ved å tilrettelegge for økt bruk av sentrumsområdene.

Tilgang på arbeid er en av de viktigste årsakene til hvorvidt folk bestemmer seg for å flytte til eller bli boende i en by (Sørliie mfl. 2012). Byene kan øke innbyggernes tilgjengelighet til et variert og regionalt jobbmarked ved å

- Lokalisere arbeidsplasser i sentrum hvor det er best kollektivtilgjengelighet
- Lokalisere boliger i og ved sentrum, slik at det er kort avstand til sentrale arbeidsplasser eller til kollektivtrafikk som bringer de bosatte til arbeidsplasser andre steder
- Forbedre kollektivtilbudet og legge bedre til rette for sykling og gåing slik at flere opplever god tilgjengelighet til arbeidsplasser i egen eller i andre byer uavhengig av transportmiddel

Hva kommunene kan gjøre

Planlegging etter plan- og bygningsloven er fylkeskommunenes og kommunenes viktigste virkemiddel for å styre arealutvikling i ønsket retning som gir attraktive og levende byer. Gjennom regionale og kommunale arealplaner tas det stilling til hvordan byene skal utvikles ved å avsette formål til boliger, arbeidsplasser, handel, sentrumsfunksjoner med mer. Men det finnes også en rekke virkemidler som fylkeskommunene og kommunene kan benytte, som ikke er juridisk bindende planer. Noen eksempler er bystrategier eller andre overordnede strategier, planprogram med veiledende plan for offentlig rom og parkeringspolitikk.

Et godt samarbeid mellom ulike aktører er en sentral forutsetning for å lykkes med attraktiv by- og sentrumsutvikling, og vi finner interessante eksempler fra Hamar, Mosjøen, Drammen, Asker og Fredrikstad (Tennøy mfl. 2014). Fra undersøkelser i disse byene fremgår det at for at man skal lykkes med å øke sentrums attraktivitet, må kommunens administrasjon ta initiativ til samarbeidsprosesser for sentrumsutvikling og ta ansvar for å drive disse prosessene og sikre kontinuitet i arbeidet, og man må ha langvarig og forutsigbar sentrumspolitikk.

I caseundersøkelser i Hamar, Drammen, Asker og Mosjøen og tilhørende analyser kom man frem til at følgende faktorer er **viktige betingelser** for å lykkes med å gjøre sentrum til en mer attraktiv etableringsarena for handel og service (Tennøy mfl. 2014):

- Tydelig og langvarig politisk engasjement og lederskap
- Kommunalt ansvar for prosess, fremdrift og kontinuitet
- Holdninger blant sentrale aktører om at de skal bidra med sitt
- God kunnskap blant aktørene om egne og andre aktørers felt og problemstillinger
- Godt samarbeid mellom aktørene, gode samarbeidsarenaer der alle møtes jevnlig over lang tid, og en kontinuerlig diskusjon om rollefordeling og ansvar

1 Innledning

1.1 Bakgrunn og formål

Vestfold fylkeskommune er i gang med revisjon av regionale plan for bærekraftig arealpolitikk. Revisjonen omfatter flere tema, blant annet fortetting, byutvikling, levende sentrum og næringsutvikling. Parallelt revideres den regionale planen for folkehelse og det utarbeides en transportplan for Vestfold fylke.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har i denne rapporten oppsummert kunnskap om fortetting, by- og sentrumsutvikling, lokalisering, attraktivitet og byliv. Oppsummeringen er i hovedsak basert på fire forskningsrapporter: TØI rapport 1593A/2017 *Kunnskapsgrunnlag: Areal- og transportutvikling for klimavennlige og attraktive byer* (Tennøy mfl. 2017a), TØI rapport 1575/2017 *Transport- og klimaeffekter av knutepunktfortetting i Bergen, Kristiansund og Oslo* (Tennøy mfl. 2017b), TØI rapport 1400/2015 *Kunnskapsstatus – handel, tilgjengelighet og bymiljø i sentrum* (Tennøy mfl. 2015) og TØI rapport 1334/2014 *Hva kan gjøres for å styrke sentrums attraktivitet som etableringsarena for handel og service?* (Tennøy mfl. 2014). Formålet med denne oppsummeringen er å tilgjengeliggjøre relevant kunnskap fra disse rapportene for bruk i Vestfold fylkeskommunes arbeid med revisjon av den regionale planen for bærekraftig arealutvikling. Vi har derfor hentet frem og presisert kunnskap som synes særlig relevant for byene i Vestfold, med følgende hovedfokus:

- Hva er de viktigste problemstillingene kommunene står ovenfor når de skal styrke byene som bo-, handels- og arbeidsplassområder?
- Hvilke strategier (mål og bruk av virkemidler) har forskningen vist at fungerer?

I tillegg til oppsummeringen av forskningsbasert kunnskap presenterer vi noen eksempler på hva kommunene kan gjøre på ulike nivå, som kan bidra til at de kan nå målene om attraktive og levende byer.

Vi har forsøkt å fremheve kunnskap fra forskningen som omhandler små og mellomstore byer, da dette er særlig relevant for Vestfold. I gjennomgangen av empirisk kunnskap om klimavennlig og attraktiv byutvikling (Tennøy mfl. 2017a) vises det til at det finnes lite empirisk kunnskap om disse temaene fra små og mellomstore byer. Mye av forskningen som refereres er gjort i større byer, men denne vurderes også som relevant for mindre byer. Sammenhenger mellom lokalisering og bilbruk, og mellom økt veikapasitet og endringer i trafikkmengder er for eksempel undersøkt i så mange ulike situasjoner og tidsrom, at man kan forvente å finne disse sammenhengene i de fleste situasjoner. For mange sammenhenger vet vi samtidig at *styrken* på effektene vil variere med for eksempel bystørrelse og grad av bilavhengighet i byen (Tennøy mfl. 2017a).

Tennøy mfl. (2017a, s. 6) skriver også at den forskningsbaserte litteraturen om attraktiv byutvikling *’er svakere og mindre omfangsrik enn den forskningsbaserte litteraturen som omhandler areal- og transportutvikling for mer klimavennlige byer’*. Mye av litteraturen omhandler udokumenterte, normative beskrivelser om hva ulike fagfolk og andre mener kan bidra til mer attraktive byer. Denne type bidrag, hvor utsagn og påstander ikke er empirisk dokumentert, inngår ikke i kunnskapsgrunnlaget, og er heller ikke omtalt i vår oppsummering.

1.2 Rapportstruktur

I kapittel 2 presenteres forskningsbasert kunnskap om byutvikling og fortetting med utgangspunkt i klimavennlig og attraktiv areal- og transportutvikling. Vi gir en kort, overordnet introduksjon om klimavennlig areal- og transportutvikling basert på Tennøy mfl. (2017a), før vi i de tre neste delkapitlene redegjør for kunnskap om byene som attraktive boområder, arbeidsplassområder og handelsområder. Til slutt i kapittel 2 presenteres kunnskap om aktørsamarbeid i sentrumsutvikling.

I kapittel 3 beskriver vi noen virkemidler som kan bidra til at man når målene om attraktive og levende byer. Dette er virkemidler både innenfor og på siden av Plan- og bygningslovens rammer. Virkemidlene som presenteres er noen eksempler på hva kommunene kan gjøre på ulike nivå, basert på undersøkelser vi i hovedsak har gjort i andre prosjekter.

Underveis i rapporten henviser vi til hvilke TØI-rapporter og annen litteratur oppsummeringene er hentet fra, samt til hvilke undersøkelser den empiriske kunnskapen er basert på. Til sist følger en komplett referanseliste for de som ønsker å gå nærmere inn i undersøkelsene og litteraturen vi legger til grunn.

1.3 Metode

I det etterfølgende gjengis kort hva som er fokus i og grunnlaget for de fire forskningsrapportene som er utgangspunktet for å oppsummere den forskningsbaserte kunnskapen som presenteres i kapittel 2. For fullstendig metodebeskrivelser henvises det til de aktuelle rapportene.

TØI rapport 1593A/2017 *Kunnskapsgrunnlag: Areal- og transportutvikling for klimavennlige og attraktive byer* (Tennøy mfl. 2017a) er skrevet på basis av litteraturstudier, der store mengder forskningsbasert litteratur ble gjennomgått. Fokus var empirisk kunnskap fra norske og nordiske byer, da dette ble ansett som mest relevant for norske byer. Men også empiriske studier fra andre land er inkludert, og de teoretiske forståelsene og forklaringene i kunnskapsgrunnlaget er basert på den internasjonale forskningslitteraturen. Det er særlig kapittelet om attraktive og levende byer i kunnskapsgrunnlaget (kapittel 3) som ligger til grunn for oppsummeringen vi gjør her.

I TØI rapport 1575/2017 *Transport- og klimaeffekter av knutepunktfortetting i Bergen, Kristiansund og Oslo* (Tennøy mfl. 2017b) er det undersøkt om og i hvilken grad fortetting i knutepunkter bidrar til mindre biltrafikk, og hvordan eventuelle effekter varierer med funksjoner, funksjonsblanding og andre egenskaper ved knutepunktene. Undersøkelsen er organisert som casestudier av fire knutepunkt i Oslo, Bergen og Kristiansand, og baserer seg på litteraturstudier, analyser av data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU), analyser av registerdata (i hovedsak SSB og Virksomhets- og foretaksregisteret), og kvalitative data innhentet gjennom dokumentstudier, registreringer (kartanalyser og befaringer) og intervjuer.

TØI rapport 1400/2015 *Kunnskapsstatus – handel, tilgjengelighet og bymiljø i sentrum* (Tennøy mfl. 2015) oppsummerer funn fra en studie av litteratur som presenterer dokumentert kunnskap om sammenhenger mellom handel, tilgjengelighet og bymiljø i sentrum. 'Dokumentert kunnskap' betyr at det er gjennomført systematiske undersøkelser, at metodene og funnene er presentert på en slik måte at kvaliteten på studiene kan vurderes, at kvaliteten er tilfredsstillende og det er mulig å forstå hva resultatene innebærer.

TØI rapport 1334/2014 *Hva kan gjøres for å styrke sentrums attraktivitet som etableringsarena for handel og service?* (Tennøy mfl. 2014) fokuserer på hvordan sentrum kan vinne tilbake leietakerne, det vil si handels- og servicebedrifter som gjør sentrum til et komplett handleområde som trekker mange mennesker til sentrum. Her ble det både gjennomført intervjuer med kommunalt ansatte, gårdeiere, sentrumsforeninger og andre aktuelle sentrumsaktører i fire norske byer – Drammen, Asker, Hamar og Mosjøen. Det ble også sendt ut en spørreundersøkelse til plansjefer og sentrumsforeninger i de 61 kommunene i Norge med mer enn 7000 innbyggere i det største tettstedet, og til sentrumsforeninger, handelsstandsforeninger eller lignende (42 stykk)¹.

I kapittel 3 beskriver vi noen eksempler på virkemidler som kommunene kan ta i bruk i sitt arbeid med å utvikle byene til å bli mer attraktive og levende. Det finnes mange ulike virkemidler fylkeskommuner, kommuner og andre aktører kan ta i bruk for å nå sine målsettinger, både innenfor og utenfor Plan- og bygningslovens (PBL) rammer. De virkemidlene som presenteres i kapitel 3 er ikke en uttømmende oversikt, men noen eksempler vi kan beskrive overordnet basert på undersøkelser vi har gjort i tidligere og pågående prosjekter. Eksemplene er valgt i samråd med Vestfold fylkeskommune. For virkemidlene fokuser vi på hva som er hensikten, om det er forankret i det formelle plansystemet eller ikke, hvordan arbeidet organiseres og hva slags samarbeid som utføres i forbindelse med virkemidlene. Det gjøres ingen vurdering av effekten av de ulike virkemidlene som presenteres, men der vi har hatt tilgang på opplysninger om erfaringer har vi beskrevet dette. Eksemplene på *bystrategi*, ulike *virkemidler i kommunedelplan for Stavanger sentrum* og *veiledende plan for offentlig rom (VPOR)* baserer seg på intervjuer utført i forbindelse med prosjektet Kunnskap og kompetanse for klimavennlig og attraktiv byutvikling, der også *Kunnskapsgrunnlag: Areal- og transportutvikling for klimavennlige og attraktive byer* (Tennøy mfl. 2017a) og *Systematiske, kunnskapsbaserte og etterprøvbare plananalyser* (Tennøy mfl. 2017c) er utarbeidet. Intervjuene er supplert med enkle dokument søk slik at vi har kunnet beskrive dette som eksempler på virkemidler i denne rapporten. Aktørsamarbeid som virkemiddel er basert på TØI-rapport 1334/2014 – «*Hva kan gjøres for å styrke sentrums attraktivitet som etableringsarena for handel og service?*» (Tennøy mfl. 2014), der det ble gjennomført caseundersøkelser i fire byer (Hamar, Drammen, Asker og Mosjøen). Her ble undersøkelser i mindre byer valgt fordi det ga mulighet til å gå mer i dybden. I tillegg ble det gjort spørreundersøkelser til plansjefer og sentrumsforeninger i norske bykommuner for å undersøke om funnene fra casestudiene var representative for situasjoner, forståelser og erfaringer i andre norske byer. Det siste virkemiddelet vi viser til omhandler sentrumssatsning i Fredrikstad og informasjonen er basert på enkle dokument søk. Fredrikstad ble valgt da kommunene de siste årene har fått stor oppmerksomhet for sitt arbeid, blant annet ble Fredrikstad tildelt Statens pris for attraktiv by for 2017.

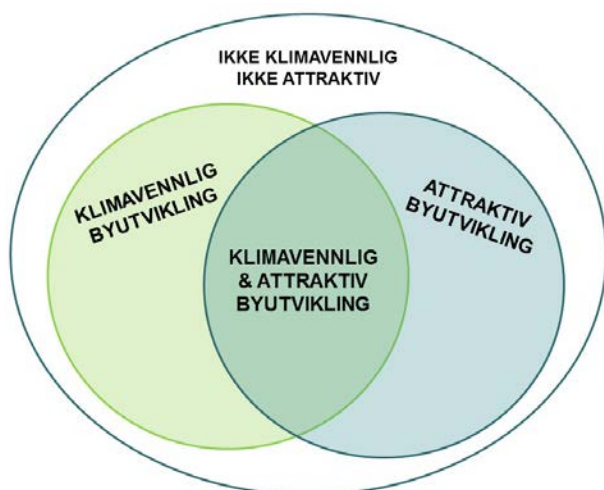
¹ Svarprosenten fra kommunene var 54 prosent og 60 prosent for sentrumsforeningene.

2 Forskningsbasert kunnskap om byutvikling og fortetting

Både små, mellomstore og store byer har målsetninger knyttet til attraktivitet, om å bli mer levende og om å bedre folkehelsen. Videre har mange byer målsetninger knyttet til å stoppe veksten i personbiltrafikken (nullvekstmålet) og at klimagassutslippene skal reduseres. I *Kunnskapsgrunnlag: Areal- og transportutvikling for klimavennlige og attraktive byer* (Tennøy mfl. 2017a) diskuteres og konkluderes det at det kan være samsvar mellom en areal- og transportutvikling som gir mindre bilbaserte og mer klimavennlige byer og en attraktiv byutvikling. Med dette som utgangspunkt gis det følgende anbefalinger for utvikling av mer klimavennlige byer og attraktive byer (Tennøy mfl. 2017a):

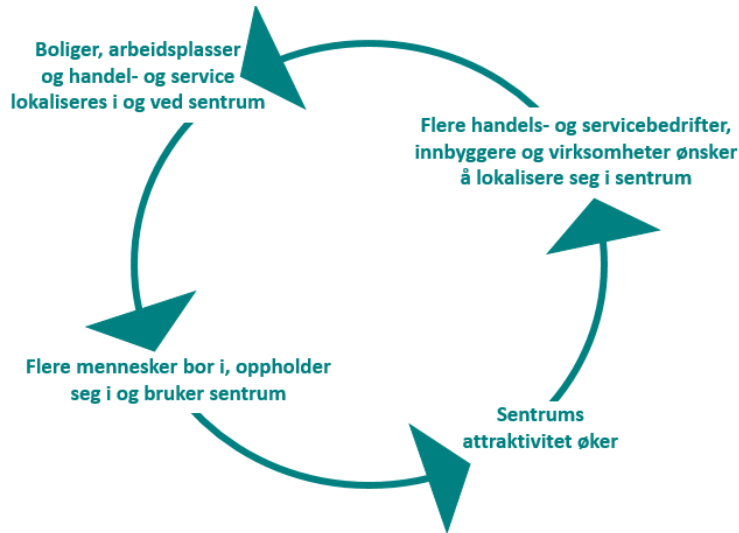
- Utvikling av nye boliger, arbeidsplasser, handel, mv. skjer som fortetting og transformasjon i og ved sentrum
- Byspredningen i form av nye småhusområder og næringsparker i utkanten av og utenfor byene stoppes
- Sentrum og lokalsentre styrkes, videre utbygging av eksternt lokaliserte handleområder stoppes
- Kollektivtilbudet forbedres
- Det legges bedre til rette for sykling og gåing
- Det iverksettes restriktive virkemidler for å regulere biltrafikken, for eksempel parkeringsrestriksjoner

Når kommunene skal styrke byene som bo-, handels- og arbeidsplassområder står de ovenfor en rekke problemstillinger både knyttet til klimavennlig og attraktiv byutvikling. I de neste kapitlene vil vi diskutere dette nærmere, med utgangspunkt i kunnskap som synes særlig interessant for attraktiv byutvikling i Vestfold. For kunnskap om byutvikling som bidrar til redusert biltrafikk viser vi til kapittel 2 i Tennøy mfl. (2017a).



Figur 1: Noen typer byutvikling bidrar til at byen både blir klimavennlig og mer attraktiv. Dette diskuteres i kunnskapsgrunnlaget (Tennøy mfl. 2017a).

Levende sentrum med liv og aktivitet anses av mange som viktig for at en by skal oppfattes som attraktiv. For å få til dette må mange mennesker bruke sentrum, slik at man kan få et markedsgrunnlag for handel, service, tjenester og opplevelser. Lokalisering av boliger, arbeidsplasser og handel- og service i og ved sentrum bidrar til å øke sentrums attraktivitet, som igjen tiltrekker seg ytterligere sentrumslokaliseringer. Dette har vi skissert i figur 2.



Figur 2: Hvordan lokalisering i og ved sentrum kan bidra til økt attraktivitet og en positiv utvikling.

For å oppnå en utvikling som skissert i figur 2, er det spesielt viktig i små og mellomstore byer å styre ønsket utvikling og (re)lokalisering mot sentrum. I slike byer er muligheten til å rette opp i feillokaliseringer mindre, da omfanget av nyetableringer og relokaliseringer kommer sjeldnere enn i de største byene. Kommunene bør være klar over at hver lokalisering som avviker fra den positive utviklingssirkelen bidrar til at målsetningene om attraktive og levende byer blir vanskeligere å oppnå og opprettholde.

De siste årene er det utarbeidet bylivsundersøkelser og byregnskap for flere byer der utviklingen av for eksempel sentrumsområder, om hvor folk bor, oppholder seg, omsetningstall etc. undersøkes og dokumenteres. Slike undersøkelser kan være nyttige i arbeidet med utvikle attraktive byer, både for å målrette utviklingsarbeidet og for å evaluere resultater av innsatsen over tid. I Vestfoldbyene samarbeides det om å få frem denne type grunnlag i forbindelse med arbeidet med Regional plan for bærekraftig arealbruk.



Figur 3: Det utarbeides byregnskap for byer i Vestfold som del av arbeidet med Regional plan for bærekraftig arealbruk.

2.1 Byene som handelsområde og møteplass

Mange byer har klare målsettinger i sine kommuneplaner om å styrke sentrum fordi de mener at det vil gjøre deres by mer trivelig, attraktiv og konkurransedyktig (Tennøy mfl. 2014). Dette kan sees som en reaksjon på en utvikling hvor sentrum over lang tid har tapt markedsandeler i detaljhandelen til kjøpesentre og andre handelsområder utenfor sentrum (Asplan Viak 2013, Strand mfl. 2014), og hvor sentrum i mange byer har mistet sin status som byens felles møte- og handlested.

Kommunene kan styrke sine bysentra ved å (Tennøy mfl. 2014, 2015 og 2017a):

- Tilrettelegge for mange boliger i og ved sentrum, høy tetthet
- Tilrettelegge for mange arbeidsplasser i og ved sentrum
- Ikke bygge store, konkurrerende kjøpesentre utenfor sentrum
- Tilrettelegge for mange kulturaktiviteter og andre aktiviteter i og ved sentrum
- Tilrettelegge for mange butikker, kaféer, mv. i sentrum
- Gjøre det trivelig å gå og være i sentrum, lite biltrafikk

Handelen i mindre byer er mer sårbar enn handelen i større byer, fordi sentrum i mindre byer i utgangspunktet har færre butikker og lavere omsetning enn sentrum i større byer (Tennøy mfl. 2015). Dermed kan handelen raskere synke til under kritisk grense for å være et attraktivt handelsted i mindre byer. Etablering eller utvidelse av et eksternt kjøpesenter av en viss størrelse vil for eksempel ha større konsekvenser for handelen i en mindre enn i en større by.

2.1.1 Attraktive sentrumsområder

Utviklingen av den overordnede areal- og senterstrukturen, og hvordan transportsystemene utvikles, påvirker mulighetene for å utvikle sentrum til attraktive, livlige og viktige møtesteder og handleområder for byens befolkning

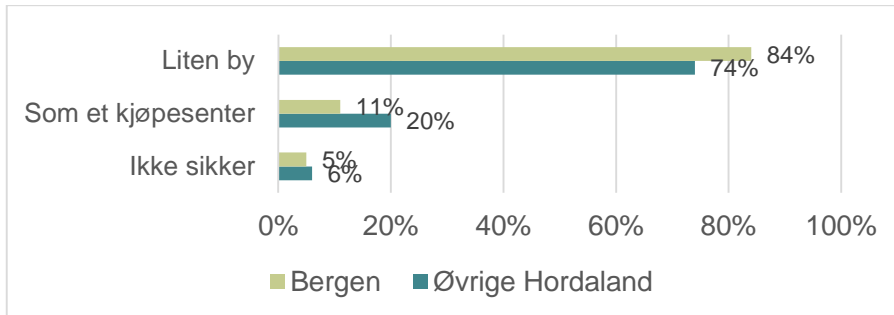
Det er mange grunner til at folk drar til sentrum, ikke bare at de skal gjøre innkjøp². I bylivsundersøkelser fra Oslo (Gehl Architects 2014) og København (Gehl og Gemzøe 1996) oppgis innkjøp, treffe bekjente, spise og drikke, oppleve bystemningen, fornøyer, som formål med å besøke sentrum. Bylivsundersøkelsene fra Oslo og København viser også at gode bymiljøer og gaterom er viktige for de som bruker sentrum. I Oslo vektla de spurte folkeliv og stemning, tilgangen til grøntareal og god tilgjengelighet (de aller fleste kom til sentrum med andre transportmidler enn bil) (Gehl Architects 2014). Begge undersøkelsene viser at bymiljøkvaliteter er viktige for dem som bruker sentrum. I en undersøkelse av handels- og reisevaner for besøkende til Tønsberg sentrum oppgir 63 prosent av de intervjuete i 2016 innkjøp som hovedformålet for opphold i sentrum (Rambøll 2016)³.

En undersøkelse fra Hordaland indikerer at organiseringen av sentrum er viktig (Hordaland fylkeskommune 2013). 84 prosent av de som bor i Bergen og 74 prosent av de som bor andre steder i Hordaland svarte at de foretrekker at deres sentrum⁴ er utformet som en liten by med gater og plasser fremfor at det er utformet som et kjøpesenter (se figur 4).

² Undersøkelsene som vises til her er gjennomført i større byer, men det kan likevel være relevant for mindre byer. Vi har ikke funnet undersøkelser fra mindre byer.

³ Funnene i rapporten er basert på resultat fra intervjuer ved utvalgte kjøpesentre og butikker i Tønsberg sentrum i juni og november 2016, samt en sammenligning med en undersøkelse fra november 2004. Antall intervjuer er 601 i november 2004, 636 juni 2016 og 653 november 2016.

⁴ Sentrumsområde er i undersøkelsen definert som 'et sentral område for deg med handel, tjenestetilbud, møteplasser, osv'.



Figur 4: Innbyggerne i Bergen og andre steder i Hordaland foretrekker sentrumsområder uformet som en liten by med gater og plasser fremfor som et kjøpesenter (Hordaland fylkeskommune, 2013).

For å oppnå liv og aktivitet i sentrum, kan byene styre ny utvikling (både boliger og arbeidsplasser) til områder i og ved sentrum i sine byer. Det bidrar til at mange mennesker bruker sentrum, som får et godt markedsgrunnlag for et stort tilbud av varer, tjenester og opplevelser. Det er da nødvendig å konsentrere arbeidsplasser, handel, kulturaktiviteter, offentlig virksomhet, fritidsaktiviteter og andre aktiviteter i og ved sentrum, og å lokalisere boliger i eller i direkte tilknytning til sentrum (Christaller 1933, Gehl 1971, Jacobs 1961). Det er stort potensiale for fortetting og transformasjon i og ved sentrum i mange norske byer (Asplan Viak 2010a,b).



Figur 5: Møteplasser som torg og lekeareal kan bidra til attraktive sentrumsområder. Til venstre Larvik torg og til høyre lekeplass sentralt i Skien. Foto: Gunnar Ridderstrøm.

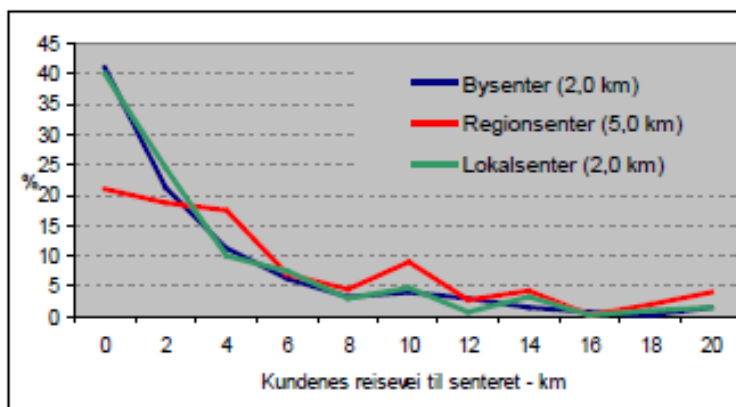
2.1.2 Arealutvikling på overordnet nivå

Styre ny utbygging til områder i og ved sentrum

Handelsarealer utenfor sentrum og netthandel representerer direkte konkurranse for handelen i bysentrum. De konkurrerer om kunder, om omsetning og om handels- og servicebedrifter. Etablering av boliger, arbeidsplasser, service, mv. i utkanten av byene har bidratt til lengre reisevei til sentrum, og dermed til at sentrum blir mindre tilgjengelig for en større del av befolkningen. For mange er avstanden fra hjem eller arbeidsplass til eksternt lokaliserte handleområder kortere enn til sentrum. Dette har betydning for om folk velger å reise til sentrum eller ikke.

I en analyse av tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 fant Engebretsen og Strand (2010) at sannsynligheten for at et kjøpesenter velges avtar med reiseavstand til kjøpesenteret, se figur 6. Det er ikke vesentlige forskjeller mellom større og mindre byer. Denne avstandsfølsomheten på handlereiser betyr at jo lengre fra sentrum hovedtyngden

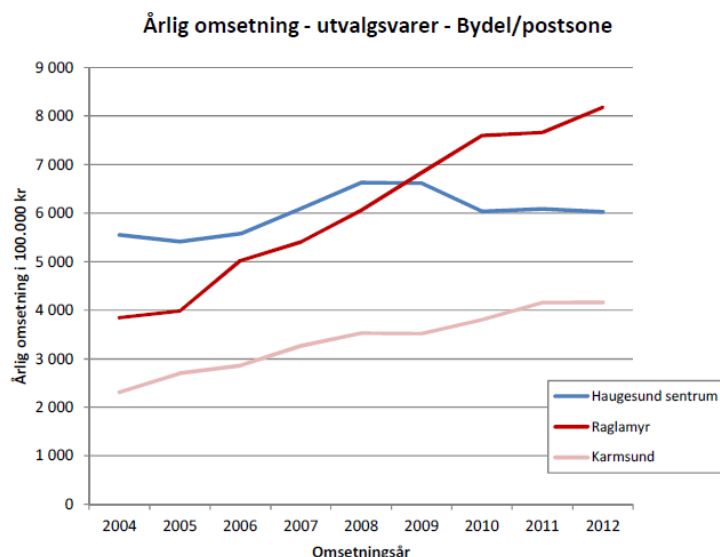
av boliger og arbeidsplasser ligger (jo lavere total sentralitet i byområdet), jo mindre sannsynlig er det at sentrum velges som handlested.



Figur 6: Kundefordeling etter reiseavstand til tre typer sentre. Tall i parentes er medianavstand. Faksimile fra Engebretsen og Strand (2010).

Redusert utbygging av eksterne handelsområder

Den totale omsetningen i detaljhandelen er begrenset⁵. De siste tiårene har det vært en betydelig utbygging av handelsarealer utenfor bysentrum i Norge, totalt økte kjøpesenterarealet i Norge med 625.000 kvadratmeter fra 2007 til 2012 (Skogli mfl. 2014). Da er utbygging av storhandelskonsepter som 'Big Boxes', enkeltbutikker for plasskrevende handel, mv. ikke inkludert. Dette har bidratt til at kjøpesentre og annen eksternt lokalisert handel har tatt hovedtyngden av veksten i detaljvareomsetningen i mange norske byer (Asplan Viak 2013, Strand mfl. 2014). Dette er illustrert med utviklingen på Haugalandet i figur 7.



Figur 7: Utvikling i årsomsetning for utvalgsvarerhandelen på Haugalandet, Rogaland (Utvalgsvarer omfatter blant annet klær, sko, husholdningsapparater og sportsutstyr – typiske varer som selges på kjøpesentre og i sentrumsområder). Faksimile fra Asplan Viak (2013a:53).

⁵ Selv om den økonomiske aktiviteten øker noe mer i nye sentre som bygges ut enn den faller i eksisterende handel (at den totale omsetningen øker) (Skogli mfl. 2014).

I en spørreundersøkelse til norske plansjefer og sentrumsforeninger opplyste 67 prosent av plansjefene og 84 prosent av sentrumsforeningene at det er gitt tillatelse til nybygging og/eller utbygging av kjøpesentre utenfor sentrum i deres kommune i løpet av de siste fem årene (Tennøy mfl. 2014). I samme undersøkelse ble *'Konkurranse fra handel utenfor sentrum'* rangert som den viktigste utfordringen for å sikre at sentrum blir et mer attraktivt sted å etablere seg for handel og service, både av plansjefene (70 prosent) og av sentrumsforeningene (64 prosent)⁶. Plansjefene rangerte *'i større grad styre utbygging av nye boliger og arbeidsplasser mot sentrum'* som det viktigste kommunen kan gjøre for at sentrum skal bli en mer attraktiv etableringsarena for handel og service (av 11 alternativer). Sentrumsforeningene rangerte dette som nummer tre, etter større politisk engasjement og tydeligere kommunal satsning for å styrke rammebetingelsene for sentrumshandelen (Tennøy mfl. 2014).

Flere stiller spørsmål ved om sentrum kan romme den type handel som etableres i handleområder utenfor sentrum, og om det faktisk er konkurranse mellom handel som foregår i handelsområder utenfor sentrum og i sentrum. Handelsanalyser forutsetter ofte (se for eksempel Myklebust 2013) at det kun er varer som selges i spesialbutikker i eksterne kjøpesentre som representerer konkurranse mot sentrum. Handel med andre typer varer (for eksempel store varer som kjøleskap og biler) eller varer som selges i storhandelskonsepter og Big Boxer (som sportsutstyr) forutsettes gjerne å ikke representere konkurranse. Men man kan også argumentere med at *all* handel utenfor sentrum representerer konkurranse med sentrum. Når det etableres en sportsbutikk i en Big Box utenfor sentrum, representerer dette konkurranse mot sportsbutikkene i sentrum. På samme måte representerer salg av snittblomster, servietter og sesongvarer på hagesentre og møbelbutikker utenfor sentrum konkurranse med butikker som selger slike varer i sentrum. Noen oppfatter også at mange vareslag, som hvitevarer og møbler, ikke kan selges i sentrum, og at handelskonsepter som XXL ikke kan innpasses i bysentrum. Dette er beviselig feil, siden man finner slike butikker og konsepter i mange bysentrum⁷.



Figur 8: Møbelbutikken 'Bolia' lokalisert i Larvik sentrum. Foto: Kjersti Visnes Øksenholt.

Både for innbyggerne, transportsystemene og miljøet kan det være fordelaktig at folk kan utføre handel og service som de bruker ofte i nærheten av bostedet. Derfor er det ofte riktig å bygge ut lokale tilbud eller små sentre i direkte tilknytning til store og tette boligkonsentrasjoner. Da er det viktig at størrelsen på og tilbudet i disse sentrene tilpasses

⁶ Respondentene ble bedt om å markere de fem viktigste utfordringene blant totalt 16 alternativer.

⁷ Se Tennøy mfl. (2014) for en grundigere diskusjon av dette.

at de skal være lokalsentre for et visst område, slik at de ikke trekker kunder fra et større omland og gir konkurranse mot sentrum.

Fylkeskommunene og kommunene kan styre hvor og i hvilket omfang handel skal lokaliseres gjennom planlegging på oversiktsnivå (Tennøy mfl. 2010). Dersom kommuneplaner eller lignende definerer klare målsetninger for handelsutviklingen, kan for eksempel handelsanalyser brukes for å vurdere om foreslåtte tiltak bidrar til disse målsetningene eller ikke. Hvis utviklingen av handel skal styrke sentrum og bidra til redusert vekst i biltrafikken, må veksten i bilbaserte lokaliteter stoppes eller begrenses. Dette kan styres gjennom de planvirkemidler planmyndighetene har til rådighet (*ibid*).

Konkurranse med nye handelskonsepter

Handelskonsepter ser også ut til å være i endring, med økt konkurranse fra netthandel og hjemlevering. I 2013 utgjorde omsetningen i netthandelsbedriftene 3,9 prosent av omsetningen i detaljhandelen. Veksten i netthandelen var på 8,6 prosent i 2013, mens veksten i butikkhandel var på 2,2 prosent (Tennøy mfl. 2015). Dette har fortsatt å stige. Tall fra SSB viser 12,3 prosent økt netthandel fra 2015 til 2016, og 14 prosent økning det første halvåret i 2017 sammenlignet med samme periode i 2016⁸. Økt netthandel kan bidra til at sentrum i fremtiden får enda større konkurranse. Som vi ser av tidligere nevnte og andre undersøkelser, er formål med å besøke sentrum ikke bare knyttet til handel (Gehl Architects 2014, Gehl og Gemzøe 1996). En tydelig satsning på sentrum i form av butikker, servicetilbud, sosiale arenaer og aktiviteter som alle bidrar til å trekke folk, kan tenkes å bli enda viktigere i fremtiden.

2.1.3 Egenskaper og utvikling som kan bidra til å styrke sentrums attraktivitet

Redusert bilavhengighet styrker sentrum

Sentrum er i mange byer det området som er mest tilgjengelig med kollektivtrafikk, sykkel og til fots, og det området som er minst tilgjengelig med bil (Tennøy mfl. 2015). For kjøpesentre er det motsatt, de er vanligvis mer tilgjengelige med bil enn med andre transportmidler. Det betyr at jo mer bilbasert og bilavhengig en by er, jo dårligere er den relative tilgjengeligheten til sentrum sammenlignet med tilgjengeligheten til eksternt lokaliserte handleområder.

Bil er det vanligste transportmiddelet på handlereiser (alle) i Norge, og bilandelene på handlereiser er lavere i større byer enn i mindre byer (Hjorthol mfl. 2014). På handlereiser til sentrum er bilandelene lavere enn på andre handlereiser, både i større og mindre byer. På handlereiser til kjøpesentre i sentrum i norske byer større enn 50 000 innbyggere er 39 prosent av kundene sjåfør eller passasjer i bil, mot ca. 60 prosent på reiser til kjøpesentre utenfor sentrum (Engebretsen og Strand 2010). Rambøll (2016) har undersøkt handels- og reisevaner for besøkende til Tønsberg sentrum⁹. Bilandelen på handelsreiser (fører eller passasjer i bil) blant de intervjuete var 59 prosent i november 2016, samtidig oppgir 19 prosent at de kom med kollektivtransport, 16 prosent til fots og 5 prosent med sykkel. Gangandelene var omtrent uendret fra juni til november 2016.

⁸ Hentet fra <https://www.ssb.no/vroms> 8.12.2017.

⁹ Funnene i rapporten er basert på resultat fra intervjuer ved utvalgte kjøpesentre og butikker i Tønsberg sentrum i juni og november 2016, samt en sammenligning med en undersøkelse fra november 2004. Antall intervjuer er 601 i november 2004, 636 juni 2016 og 653 november 2016.

Opprusting og tilrettelegging for gående gir økt bruk og økt omsetning

Flere studier viser at etablering av gågater, tilrettelegging for gående og opprusting av bymiljøet styrket sentrums attraktivitet og ga både økt bruk av sentrum (Robertson 1991¹⁰, Whitehead mfl. 2006, Tennøy 1999 og Pran og Bakke 2015) og økt omsetning i sentrumshandelen (Hass-Klau 1993, Whitehead mfl. 2006, Burden og Litman 2011 og Lawlor 2012). I tabell 1 og 2 har vi oppsummert funnene fra noen undersøkelser. Vi har ikke funnet studier som viser at denne type opprusting ikke gir effekt eller gir negativ effekt.

Tabell 1: Oppsummering av funn om sammenhenger mellom forbedring av byrom og bruk av byrommene som er diskutert i teksten. For utdyping se Tennøy mfl. 2017a s.77-80.

Tiltak	Utfall ¹¹	Endring i antall gående	Endring i opphold/ bruk
Forbedring av gåmiljø, Grønland (Tennøy 1999)		+ 9 %	-
Forbedring av gåmiljø, 10 case (Whitehead mfl. 2006)		+ 20 - 40 %	-
Forbedring av gåmiljø, Karl Johans gate nedre del (Gehl Architects 2014)		-	+ 87 %
Omgjøring til gågate, Torggata (Gehl Architects 2014)		-	+ 111 %
Utviding av bilfritt areal i København med 250 % (Gehl og Gemzøe 1996)		-	+ 240 %

Tabell 2: Oppsummering av funn referert i teksten over. Effekter av ulike tiltak i influensområdene. For utdyping se Tennøy mfl. 2017a s.77-80.

Tiltak	Utfall	Endring i omsetning	Andel som opplevde økt omsetning	Endring i leiepriser	Endring i ledige lokaler
Omgjøring til gågater (Hass-Klau 1993)		+ 30-40 %	+ 83 % ¹²	-	-
Forbedring av gåmiljø (Whitehead mfl. 2006)		+ 10-25 %	-	+ 10-30 %	- 50-84 %
Tiltak, gater og plasser (Burden og Litman 2011 og Lawlor 2012)		30 %	-	-	-

Flere undersøkelser har vist at de som kommer med bil bidrar mindre til omsetningen enn mange tror (Tennøy mfl. 2015). I Trondheim sentrum¹³ fant de for eksempel at 57 prosent av omsetningen kommer fra de som reiser med miljøvennlige transportmidler (se figur 9). I bilbaserte byer kan dette være annerledes. I en undersøkelse fra Tønsberg (Rambøll 2016) står bilførerene for den største andelen av omsetningen både i juni og november 2016, med 65 prosent. Men samme undersøkelse viser at bilførerernes og bilpassasjerernes andel av den totale omsetningen har blitt redusert i perioden fra 2004 til 2016. Samtidig har de kollektivreisende, syklende og de som går økt andelen.

¹⁰ Studier av 6 Svenske byer: Falun, Göteborg, Linköping, Örebro, Stockholm og Uppsala.

¹¹ Utfall som gjengis i tabellen må sees i lys av at det er forskjellig tidshorisont på undersøkelsene. Der studien i København går over en periode på 27 år, går registreringer av gående på Grønland over en periode på fire år.

¹² Bare 20 prosent av butikkeierne utenfor gågateområdene opplevde økt omsetning.

¹³ <http://trondheim2030.no/wp-content/uploads/sites/27/2017/11/171010-Rapport-Reisemiddel-handelanalyse.pdf> (I Tennøy 2017a er det henvist til <http://midtbyen.no/midtbynytt/midtbyregnskapet> med tall fra 2015.

Hvor stor andel av omsetningen kommer fra de ulike reisemåtene?	Midtbyen		Kjøpesentra		Nærbutikker		Hele byen	
	2017	2015	2017	2015	2017	2015	2017	2015
Bil fører/passasjer	43 %	39 %	87 %	86 %	65 %	72 %	66 %	70 %
Kollektivt	27 %	32 %	3 %	2 %	4 %	2 %	11 %	9 %
Gående	22 %	23 %	8 %	9 %	23 %	21 %	17 %	16 %
Sykkel/elsykkel	8 %	7 %	2 %	2 %	7 %	5 %	6 %	4 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N = Antall handleturer	361	339	217	279	622	647	1423	1446

Figur 9: Andel av omsetningen fordelt på reisemiddel for de respektive handelsområdene i Trondheim. Tall i kursiv angir også at tallet baseres på få handleturer. MC/moped og annet reisemiddel er uttatt i denne tabellen. N angir hvor mange handleturer som tallene bygger på. Kilde: Se fotnote 13 på forrige side.

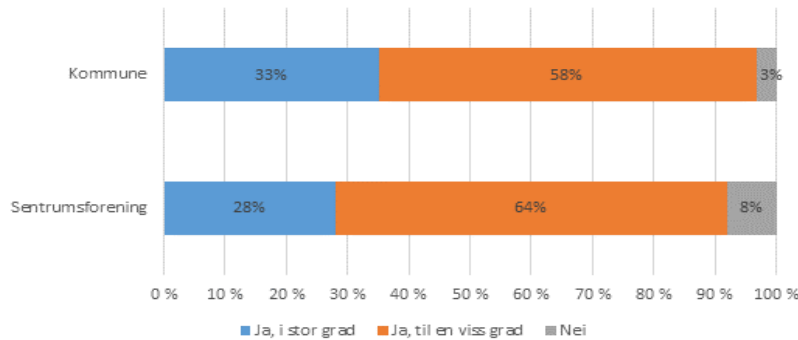
Kvaliteter

Spørreundersøkelser blant de som oppholdt seg i opprustete gater i Oslo viste at mange ønsket mindre biltrafikk, mer grønt, benker og flere butikker (Tennøy 1999 og Pran og Bakke 2015). En undersøkelse fra Drammen (Fyhri 2004) viser også at forbedring av det estetiske miljøet oppfattes positivt av befolkningen. I undersøkelsen ble folk bedt om å nevne noe de synes er stygt og pent i Drammen før og etter at veisystemet ble lagt om, biltrafikken i sentrum ble redusert og det ble gjort fysisk opprusting og forskjønning av byrom. En større andel pekte på pene ting i ettersituasjonen enn i førsituasjonen. 62 prosent nevnte Bragernes kirke og torg (som var bygget om og forskjønnet) som pent i 2003, mot 34 prosent i 1998/1999.



Figur 10: Ombyggingen av Bragernes torg i Drammen er et prisbelønnet eksempel på utvikling av attraktive, sentrale byrom. Her vist med bruk både sommer og vinter. Foto: Marianne Gjorv.

Bevaring og vitalisering av historiske bymiljøer står sentralt i lokale strategier for byutvikling flere steder. I dette ligger det at man bruker byens historie og estetiske kvaliteter for å skape attraktive bymiljø, ved å styrke sentrums autensitet og sjel (Warnaby 2009). I transformasjonsprosjekter i sentrum er det i mange tilfeller en kombinasjon av gammelt og nytt i bygningsstrukturen. Den underliggende logikken er å skape en appellerende urban atmosfære, som tiltrekker besøkende, attraktiv arbeidskraft og virksomheter. En positiv holdning til historiske bygninger og miljøer understøttes av en norsk undersøkelse, hvor et stort flertall av norske plansjefer (97 prosent) og sentrumsforeninger (82 prosent) er enig i at historiske verdier er en styrke for sentrum som handleområde, se figur 11 (Tennøy mfl. 2014). Samtidig var 33 prosent av plansjefene og 52 prosent av sentrumsforeningene til en viss grad eller i stor grad enige i påstanden om at bevaring og vern av bygninger er til hinder for utvikling av sentrum som handleområde. Papirbredden i Drammen og Vulkan i Oslo er to eksempler på at historiske verdier kan bevares som en del av byutvikling og transformasjon av et område.

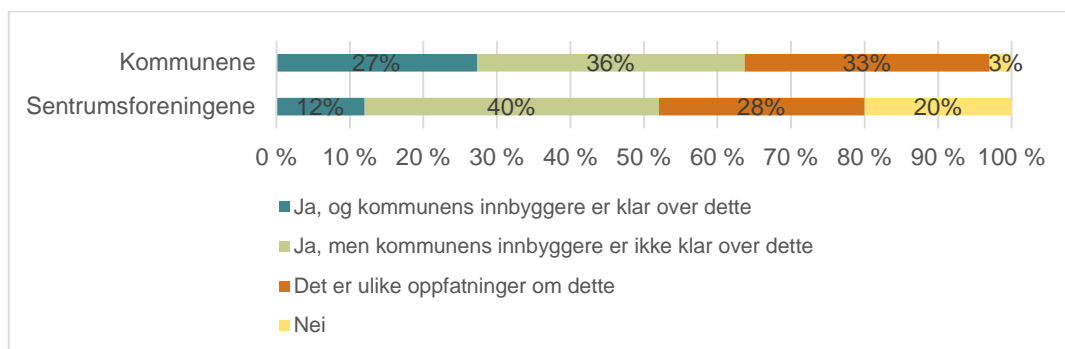


Figur 11: Er historiske verdier i sentrum en styrke for sentrum som handleområde? Faksimile fra Tennøy mfl. (2014).

Parkering i sentrum

Parkering er et tilbakevendende tema i diskusjoner om tilgjengelighet og sentrumshandel. I mange tilfeller diskuteres det om man skal prioritere parkering eller godt bymiljø for gående i sentrum. Sentrum må være tilgjengelig dersom kundene skal komme seg til sentrum og dersom de skal velge sentrum fremfor andre handelssteder. Det er mulig å oppnå både godt bymiljø og god tilgjengelighet med bil ved å prioritere gå- og bymiljø i de mest sentrale handleområdene, legge korttidsparkering med progressive satser helt inntil disse områdene og legge parkering for dem som skal stå parkert lengre i ytterkantene av sentrum (Tennøy mfl. 2017a).

Dårlig tilgjengelighet til sentrum anses ikke som en viktig utfordring av norske plansjefer og sentrumsforeninger, og bedret tilgjengelighet ble ikke prioritert som tiltak for å gjøre sentrum mer attraktivt som lokaliseringsarena for handel og service (Tennøy mfl. 2014). 63 prosent av kommunene og 52 prosent av sentrumsforeningene svarte at parkeringsdekningen i sentrum er god nok for de handlende, men flertallet mener at kommunens innbyggere ikke er klar over dette, se figur 12. Tre prosent av kommunene og 20 prosent av sentrumsforeningene svarte at parkeringsdekningen i deres sentrum ikke er god nok.



Figur 12: Oppfatter du at parkeringsdekningen i sentrum er god nok for de handlende? (Tall fra Tennøy mfl. 2014).

I en undersøkelse fra Tønsberg¹⁴ (Rambøll 2016) oppgav 62 prosent av bilførerene på handelsturer at det var lett eller svært lett å parkere i sentrum. Andelen som oppfattet det som svært lett eller lett å parkere var større i november 2004 enn i november 2016 (85

¹⁴ Funnene i rapporten er basert på resultat fra intervjuer ved utvalgte kjøpesentre og butikker i Tønsberg sentrum i juni og november 2016, samt en sammenligning med en undersøkelse fra november 2004. Antall intervjuer er 601 i november 2004, 636 juni 2016 og 653 november 2016.

november i 2004 og 55 november i 2016). Andelen som oppga at det hadde vært svært vanskelig eller vanskelig å parkere var større i 2016 sammenlignet med 2004 (22 prosent i november 2016 og 5 prosent i november 2004).

Planleggere, gårdeiere og sentrumsforeninger i Hamar, Asker og Drammen har lagt til rette både for parkering og for trivelige sentrumsmiljøer blant annet gjennom en bevisst parkeringsstrategi (Tennøy mfl. 2014 og kapittel 3). I de mest sentrale gatene har de svært lite eller ingen parkering, og har satt av arealene til fotgjengere i form av gågater eller som brede fortauer. Videre har de lagt opp til gateparkering inntil de mest sentrale handlegatene, der det er gratis eller rimelig å parkere de første timene, og så øker takstene vesentlig dersom man står lengre enn for eksempel to timer. Det gir god sirkulasjon på parkeringsplassene, slik at bilende kunder finner parkeringsplass når de har behov for det. Parkering for ansatte eller andre som skal stå parkert lenge bør legges utenfor de helt sentrale områdene, alternativt i parkeringshus/-kjellere. En annen by som har benyttet parkeringsrestriksjoner som virkemiddel er Fredrikstad, se nærmere omtale i kapittel 3.5. I spørreundersøkelsen til Tennøy mfl. (2014) ble plansjefer og sentrumsforeninger spurt om det er avgiftsparkering i sentrum i deres kommune, og om de oppfatter sin ordning som positiv eller negativ for handelen i sentrum (tabell 3). Kommunene og sentrumsforeningene har ulik oppfatning om hvorvidt avgiftsparkering er positivt eller negativt for handelen.

Tabell 3: Spørsmål: "Etter din mening, hvordan påvirker avgiftsparkering i sentrum sentrumshandelen?". Tall fra Tennøy mfl. (2014)¹⁵.

Svaralternativ	Kommuner	Sentrumsforeninger
Vi har avgiftsparkering – det er positivt fordi det bidrar til bedre tilgjengelighet til p-plasser for de som skal handle	55 %	32 %
Vi har avgiftsparkering – det er negativt fordi det bidrar til at folk ikke handler i sentrum	12 %	44 %
Vi har ikke avgiftsparkering – det er positivt for sentrumshandelen	21 %	20 %
Vi har ikke avgiftsparkering – det er negativt fordi det fører til mye langtidsparkering for folk som ikke skal handle	6 %	0 %

Attraktive lokaler i sentrum

Dersom handel og service skal velge å lokalisere seg i sentrum i stedet for på kjøpesentre og lignende, må sentrum kunne tilby attraktive og brukbare lokaler (se Tennøy mfl. 2014 for en utdyping). Den fragmenterte gårdeierstrukturen i sentrum i mange norske byer er til hinder for at sentrum kan tilby slike lokaler (Tennøy mfl. 2017a).

Det er mange aktører som påvirker sentrumsutviklingen. En av disse er gårdeiere, som har en sentral rolle i utviklingen av attraktive sentrumsområder. Den fragmenterte gårdeierstrukturen byr i hovedsak på fem utfordringer (Tennøy mfl. 2014):

- Dårligere muligheter for eiendomsutvikling på tvers av eiendomsgrenser
- Dårligere muligheter for å kunne tilby egnede lokaler
- Manglende mottaksapparat for å profilere seg overfor og forhandle med leietakere
- Reduserte muligheter for strukturering og profilering av handelstilbudet
- Reduserte muligheter for å nå gjennom i dialog med kommunen

¹⁵ 67 prosent av plansjefene og 76 prosent av sentrumsforeningene oppga at det er avgiftsparkering i deres sentrum (Tennøy mfl. 2014).

I kapittel 3.4 presenterer vi hvordan gårdeierne i fire casebyer har forsøkt ulike måter å organisere seg på som kan bidra til å overkomme de utfordringene en fragmentert gårdeierstruktur skaper.



Figur 13: Sentrum kan tilby attraktive og brukbare lokaler. Bildet til venstre viser lokaler i gågate i Stavanger. Foto: Oddrun Helen Hagen. Bildet til høyre viser bakgård i Larvik. Foto: Kjersti Visnes Øksenholt.

Kjøpesentre i sentrum

Ofte lokaliseres kjøpesentre i sentrum, og dette kan bidra til å styrke sentrum. Slike sentre kan tilby den type lokaler som store dragere¹⁶ etterspør, og sentrene er ofte også dragere i seg selv. Kjøpesentre har ofte lengre åpningstider og kan dermed bidra til aktivitet i sentrum over større deler av døgnet. Kundene som handler på senteret i sentrum fremfor på kjøpesentre utenfor sentrum vil ofte også benytte seg av andre handels- og servicetilbud i sentrum, og dermed bidra til økt omsetning hos disse. Men etablering av et kjøpesenter i en mindre by kan også bidra til å tømme sentrumsgatene for både butikker og kunder.

Faktorer som gjør at kjøpesentre kan bidra til å styrke sentrum som handelsområde:

- Lokalisering tett på eller i eksisterende handlegater
- Arealdimensjonering som ikke gir overetablering av handelsarealer i sentrum
- Aktive fasader som bidrar til liv og aktivitet

Faktorer som gjør at kjøpesentre kan utkonkurrere eksisterende sentrumshandel og svekke sentrum:

- Lokaliseres for langt fra eksisterende handlegater
- Overdimensjonering, slik at man får for mye handelsarealer
- Lukker seg mot sentrumsgatene

For grundigere diskusjoner om dette se Tennøy mfl. (2014).

Handelsaktørene

En av få studier som undersøker hva handelsaktørene oppfatter som hindringer og muligheter i sentrum er en spørreundersøkelse gjort blant handelsaktører i hele Norge (Midtskog 2012)¹⁷. De mest sentrale funnene er oppsummert i tabell 4.

¹⁶ Dragere er her definert som attraktive butikker og servicebedrifter som trekker mange kunder, slik som Vinmonopolet, H&M, o.l.

¹⁷ Det ble sendt ut spørreskjema til om lag 850 handelsaktører over hele landet, hvorav 85 handelsaktører besvarte henvendelsen (svarprosent på 10). Svarene oppgis å være entydige, og det er angitt en statistisk feilmargen på +/- 10 %. Rapporten er respondentene delt inn i grupper etter hvor de er lokalisert i dagens situasjon: Lokaler i sentrum, kjøpesenter i sentrum, kjøpesenter utenfor sentrum og handespark. Var vurdering er at resultatene blir usikre brutt ned på et slikt nivå. Vi angir derfor totalscore.

Tabell 4: Hva handelsaktørene legger vekt på når de vurderer lokalisering i sentrum. Jo lavere poeng jo viktigere, men alt anses som viktig blant sentrumsaktørene. Basert på Midtskøg (2012).

Uttalelser	Rangering ¹⁸
Sentrumsmiljø og handel	
Sentrum må tilby opplevelser som kjøpesentra ikke har	13 poeng
Det er ikke interessant å etablere seg i et sentrum med mange ledige lokaler	15 poeng
Å ligge i et område med gode logistikk løsninger	20 poeng
Butikkene må forpliktes i leiekontrakt til samarbeid om tiltak for å skape liv og mer handel	26 poeng
Å ligge i et område med høyt profilerte butikker	26 poeng
Sentrum har for få butikker som fungerer som 'dragere'	29 poeng
Det bør sikres mot at det kommer leietakere som trekker profilen ned i et etablert område	30 poeng
Tilgjengelighet og handel	
Å ligge i et område med godt parkeringstilbud	11 poeng
Parkeringstilbudet er generelt for dårlig	17 poeng
Bosettingsmønsteret gjør at kollektivtilbudet aldri kan erstatte bilen som transportmiddel til sentrum	22 poeng
Flere og hyggeligere gågater vil gjøre sentrum mer aktuelt å etablere seg i	31 poeng
P-avgift og tidsbegrensning er viktig for å skape sirkulasjon, slik at flere får benyttet P-tilbudet	36 poeng

2.1.4 Viktige betingelser, utfordringer og anbefalinger knyttet til sentrumsutvikling

Informanter i Drammen, Hamar, Mosjøen og Asker (Tennøy mfl. 2014) ble spurt om de viktigste utfordringene for å gjøre sentrum i deres by til en mer attraktiv etableringsarena for handel og service. Fire utfordringer står frem som de største og viktigste. Under har vi listet opp disse, og trukket frem mulige løsninger som kom frem i intervjuene med aktørene.

1. *Dagens fragmenterte gårdeierstruktur gjør det vanskelig å styrke sentrums attraktivitet som etableringsarena for handel og service.*
 Dette kan løses gjennom nye former for gårdeierorganisering eller gjennom restrukturering av eierstrukturen i de mest sentrale delene av sentrum. Dette kan gå raskere dersom det utvikles nye verktøy som gjør gårdeierne bedre i stand til å samhandle (BID¹⁹, urbant jordskifte), og dersom de mindre gårdeierne kan få hjelp og støtte når de for eksempel går i dialog med større gårdeiere om felles aksjeselskap.
2. *Konkurransen fra handel lokalisert utenfor sentrum svekker mulighetene for å styrke sentrums attraktivitet.*
 Kommunene bør ikke tillate nybygging eller utvidelse av handelsarealer utenfor sentrum.
3. *Mye av bolig- og arbeidsplassutbyggingen har foregått og foregår andre steder enn i sentrum, det svekker mulighetene for å styrke sentrums attraktivitet som etableringsarena.*

¹⁸ Alt rangert <35 poeng anses som 'svært viktig/svært stor betydning', 36-49 poeng anses som 'viktig/stor betydning'.

¹⁹ Et Business Improvement District (BID) er en ordning hvor alle næringsdrivende i et område forpliktes til å investere i felles tiltak for å forbedre og vitalisere området. For å lese mer om BID (Business Improvement District), forslår vi nettsidene til Norsk Sentrumsutvikling: <http://www.norsk-sentrumsutvikling.no/BID.aspx>. Se også kapittel 3.2.4.

Kommunene bør i større grad styre utbygging av boliger, arbeidsplasser og annet inn mot sentrum.

4. *Alle aktørene må dra sammen for å styrke sentrum – det er en stor utfordring.*

De største aktørene kan likevel få til mye, og de bør ikke la seg stoppe av at noen opptrer som gratispassasjerer. Alle må jobbe kontinuerlig for å ansvarliggjøre flere av aktørene.

Avslutningsvis utviklet vi **anbefalinger til aktørene i byene** om hva som må til for å styrke sentrums attraktivitet som etableringsarena:

1. Ting tar tid – langvarig og langsiktig innsats må til
2. Tydelig politisk engasjement og lederskap er nødvendig
3. Kommunene må ta ansvar for prosess, fremdrift og kontinuitet
4. Alle aktører må bidra – men gratispassasjerer må ikke få ødelegge
5. Aktørene må ha god kunnskap om egne og andres områder
6. Samarbeid, samarbeidsarenaer og rolleavklaringer er viktig
7. Gårdeierstrukturen i de mest sentrale delene av sentrum må omorganiseres og restruktureres
8. Ny bolig- og arbeidsplassutvikling må styres inn mot sentrum
9. Utbygging av eksterne handelsarealer må begrenses
10. Kvaliteten på det fysiske miljøet i sentrum må være god
11. Sentrum må være kompakt og godt å gå i
12. Kjøpesentre i sentrum må dimensjoneres, lokaliseres og utformes riktig
13. Sentrum må ha et bredt og variert tilbud
14. Tilgjengeligheten må være god med alle transportmidler
15. Parkeringen må organiseres, reguleres og prises riktig

2.2 Byene som boområder

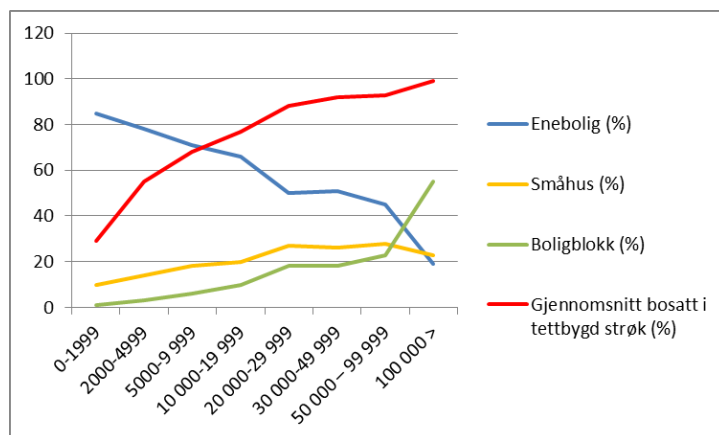
God kvalitet på bolig og boligområde er viktig for mange, og et variert tilbud kan bidra til at innbyggere med ulike preferanser kan finne ønsket type bolig i boligområder der de ønsker å bo. Dette fører til at byene blir attraktive som boområde for flere. Med utgangspunkt i Tennøy mfl. (2017a,b) vil vi i dette kapittelet diskutere følgende:

- Det er behov for å bygge sentrale leiligheter slik at flere kan bo slik de ønsker
- Sentrale boområder bør ha kvaliteter som
 - o godt kollektivtilbud
 - o trivelige gater og plasser med liv og aktivitet
 - o kort vei og god tilgjengelighet til handel, service, kulturtilbud, jobb og skole
 - o kort vei og god tilgjengelighet til ulike utearealer av høy kvalitet
 - o trafiksikker tilgjengelighet og fravær av støy og lokal forurensing

2.2.1 Behov for sentrale leiligheter

I kunnskapsgrunnlaget (Tennøy mfl. 2017a) påpekes det at det er overdekning av eneboliger i de fleste delene av Norge og underdekning av leiligheter, at flere ønsker å bo sentralt og i leilighet enn de som faktisk gjør dette og at boligrotasjon kan bidra til at flere kan bo slik de ønsker. I 2014 bestod boligmassen på landsbasis av 76 prosent eneboliger

eller småhus, mens 24 prosent var leiligheter²⁰. I kommuner med mindre enn 30 000 innbyggere var 20 prosent av boligene leiligheter i 2011 (se figur 14). Det er kun i kommuner med mer enn 100 000 innbyggere at boligblokker utgjør en vesentlig andel av boligene.



Figur 14: Andeler av ulike boligtyper, samt bosatte i tettbygde strøk, etter kommunestørrelse. Basert på tall fra SSB. "Småhus" inkluderer tomannsboliger og rekkehus. Faksimile fra Tennøy 2012c.

Flere undersøkelser viser at det er behov for en mer variert boligmasse. I følge Prognosesenteret (2011) er det avvik mellom strukturen i eksisterende boligmasse og hvordan boligmassen ville vært om den var tilpasset boligpreferansene i befolkningen²¹. Undersøkelser viser at færre ønsker å bo i småhus og eneboliger enn de som bor i denne boligtypen i dag, og flere enn de som bor i leilighet ønsker at neste bolig skal være en leilighet (Prognosesenteret 2011, Johansen og Batt-Rawden 2014a,b). Tabell 5 viser noen resultater. Prognosesenteret konkluderte med at det er en stor underdekning på leiligheter og en stor overdekning av småhus og eneboliger på landsbasis (se fotnote 21).

Tabell 5: Hvilke typer boliger man bor i nå, hvilke typer boliger man ønsker neste bolig skal være og hvilken bolig de ønsker å bo i om 10 år (tabell basert på Prognosesenteret 2011²²).

	Bor nå i	Ønsker neste bolig	Ønsket bolig om 10 år
Totalt			
Enebolig/småhus	75 %	59 %	64 %
Leilighet	25 %	37 %	29 %

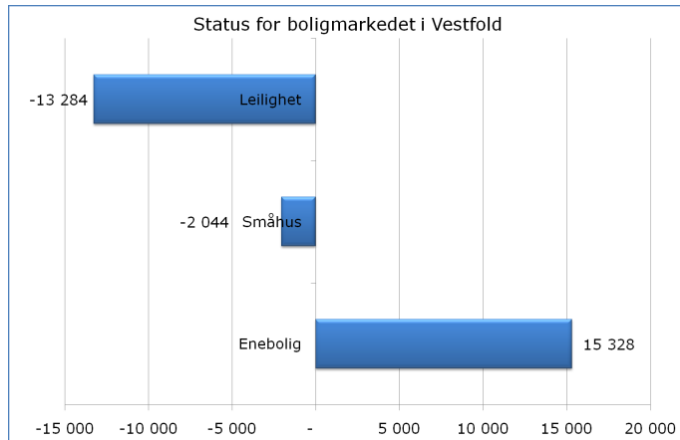
Andelen som har svart 'Vet ikke' er ikke inkludert, derfor summerer ikke tallene til 100.

²⁰ SSB tabell 06265 Boliger etter bygningstype (K), hentet 5. april 2016.

²¹ Prognosesenteret (2011) undersøkte boligbehovet i Norge frem mot 2020, og analyserte om det er samsvar mellom boligtilbud og boligønsker. De analyserte statistisk underlagsmateriale fra SSB for befolknings- og husholdningsutvikling i Norge, samt 1000 intervjuer om norske husstanders flytteplaner og boligpreferanser.

²² Basert på 1000 telefonintervjuer. Vi mangler dessverre korrekte tall for kolonnen 'bor i nå' fordelt på grupper.

Ser vi på tallene for Vestfold, viser disse at det er en betydelig underdekning av leiligheter i fylket, men også en underdekning av småhus, dvs. rekkehus og 4-mannsboliger (Prognosesenteret 2011).



Figur 15: Status for boligmarkedet i Vestfold viser en underdekning i leiligheter (-13284) og småhus (-2044, og en overdekning i antall eneboliger (15328) (Prognosesenteret 2011, se fotnote 16 for metodisk forklaring, antall intervjuer for Vestfold er ikke angitt).

En undersøkelse om boligpreferanser i Lillehammerregionen og i Oppland (Johansen og Batt-Rawden 2014a og b) kommer frem til det samme; flere bor i enebolig men ønsket leilighet, og flere ønsket å bo sentralt. Også et stort flertall av kommunene i Akershus mente at den homogene boligstrukturen i kommunene ikke dekket alle befolkningsgruppers behov og at de hadde behov for flere leiligheter (Tennøy 2002). Flere i distriktene etterspør også lettstelte leiligheter sentralt i kommunen (Ruud mfl. 2014). Når kommunene fortsetter å bygge eneboliger og småhus i utkanten av byene bidrar dette til byspredning og en fortsatt underdekning på den type boliger det er mangel på og som mange ønsker. Fortetting og transformasjon med leiligheter i og ved sentrum, eventuelt i og ved bydelssentre med god kollektivtilgjengelighet, kan utløse en boligrotasjon som gjør at flere får bo slik de ønsker. De som bor i småhus og eneboliger får tilgang til gode, attraktive og sentrale leiligheter og kan selge sine hus til de som foretrekker slik bolig.



Figur 16: Sentralt lokalisert leilighetsbygg i Larvik. Foto: Roger Strøm, Inter Eiendom AS.

Vestfold fylkeskommune har gjennomgått tall for befolkningsveksten i flere av Vestfold-byene i Vestfold. Flere av byene har de siste årene hatt større vekst i befolkningen i sentrum enn i kommunene som helhet. For eksempel har Larvik hatt 1,3 prosent vekst i sentrum, mot 0,6 prosent i kommunen som helhet. Tønsberg har hatt 3 prosent befolkningsvekst i sentrum, mot 1,1 prosent i kommunen som helhet. Sandefjord har hatt 2,5 prosent befolkningsvekst i sentrum, og 0,9 prosent i kommunen som helhet²³.

²³ Undersøkt med utgangspunkt i tall fra SSB i Vestfold fylkeskommunens pågående arbeid med å utarbeide et kunnskapsgrunnlag til Regional plan for bærekraftig arealbruk. Dataene er basert på kombinasjon av SSB, Statens vegvesen (SVV) og kartløsningen i kommunene

2.2.2 Viktige kvaliteter ved boområder i by

I forrige kapittel redegjorde vi for at sentrale leiligheter vil dekke et etterspurt behov. Kvaliteter ved tette indre byområder som gode boligområder diskuteres i litteraturen (Tennøy mfl. 2017a). Noen fremhever at tette, indre byområder er livlige, åpne, inkluderende og interessante, at de har god tilgjengelighet uten bil til alle typer handel, service og aktiviteter, og at de stimulerer til mer fysisk aktivitet i hverdagen (Jacobs 1961, Florida 2008, Gehl 2013, Hjorthol mfl. 2013, Sallis mfl. 2016). Andre hevder at fortetting og høy tetthet gir dårligere tilgjengelighet til og kvalitet på grønt- og friområder, dårlige sol- og lysforhold i boligene, dårlig tilknytning til bystrukturen, lavere sosial stabilitet, trygghet og tilhørighet, tap av eksisterende bygninger og bygningsmiljøer, mv. (se f.eks. Bandarin 2014, Dempsey mfl. 2012, Guttu og Thorén 1996, Guttu og Schmidt 2008, Raman 2010, Schmidt 2014a,b). Når man fortetter er det viktig at kvaliteter ved boområdene ikke reduseres, og at nye kvaliteter tilføres der det er behov for dette.

Mange argumenterer for at attraktive småhusområder må bygges for å tiltrekke seg småbarnsfamilier. Forskning har vist at foreldre gjerne setter sine egne behov til side etter barnefødsel, og flytter til det stedet de mener er det beste for barna å vokse opp (Bjørnskau og Hjorthol 2003, Turner mfl. 2015). Nordvik (i Turner mfl. 2015) redegjør for lokaliseringpreferanser i norske storbyer, og studien viser blant annet at andelen familier med barn over åtte år er betydelig høyere i de ytre delene av storbyene enn i de indre.

Flere sentrale leilighetsbygg og -områder med gode kvaliteter kan gjøre at også barnefamilier ønsker å bo i dem (Tennøy mfl. 2017a). Undersøkelser fra Helsinki viser at urbane foreldre velger å bli boende i byen på grunn av befolkningstetthet, god tilgang på service og tjenester og bra offentlig transport (Lilius 2014), og i en studie fra Rotterdam trekkes i tillegg arbeidsplasslokalisering og sosial forankring frem (Karsten 2007). Studien fra Helsinki (Lilius 2014) viste at planleggerne hadde lite kunnskap om barnefamiliers behov og forventninger til et boområde, noe som gjorde det vanskelig å planlegge for barnevennlige områder.

I en undersøkelse i sentrumsnære områder i syv norske byer (Fredrikstad, Drammen, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø) fremhevet beboerne fordeler og viktige egenskaper ved å bo i det strøket de bodde i (Guttu og Martens 1998):

- Trivelige gater og plasser
- Lett tilgang til kulturtilbud og tjenester og lite avhengige av bil i det daglige
- Mye grønt i nærheten

I en undersøkelse i fire nye, sentrale boligprosjekter i Oslo, Trondheim, Ski og Sola trakk beboerne frem blant annet følgende fordeler og ulemper med å bo i deres strøk (Schmidt 2014a):

- Fordeler
 - o Godt kollektivtilbud (81 prosent)
 - o Trivelige gater og plasser (64 prosent)
 - o Tilgang til butikker og tjenester (56 prosent)
- Ulemper
 - o Trafikk (39 prosent),
 - o Støy fra næringsvirksomhet (39 prosent) og
 - o For få friarealer (30 prosent)

I en nylig publisert studie i Oslo, kom det frem at de som bor i tette byområder er mer fornøyde med nabolag og boligområde enn de som bor i mer spredtbygde områder, og fornøydheten økte med økende tetthet i området (Mouratidis 2017)²⁴.

De kvalitetene man bør etterstrebe i utviklingen av mer varierte boligområder kan, basert på en rekke studier av hvilke kvaliteter innbyggere i tette indre byområder verdsetter, oppsummeres som følger: Godt kollektivtilbud, trivelige gater og plasser med liv og aktivitet, kort vei og god tilgjengelighet til handel, service, kulturtilbud, skole og jobb, og til ulike typer utearealer av høy kvalitet, trafiksikker tilgjengelighet og fravær av støy og lokal forurensing.



Figur 17: Tilgang på lekeareal og utearealer av høy kvalitet settes pris på av innbyggere i boligområder i tette, indre byområder. Til venstre lekeplass sentralt i Stavanger. Foto: Oddrun Helen Hagen. Til høyre utearealer ved Marineholmen i Bergen. Foto: Gudrun Elisabet Stefansdottir.

2.3 Byene som arbeidsplassområder

Tilgang på arbeid er en av de viktigste årsakene til hvorvidt folk bestemmer seg for å flytte til eller bli boende i en by (Sørliie mfl. 2012). Byer ønsker gjerne å være attraktive for ulike typer virksomheter og næringsliv, ikke minst for å kunne tilby innbyggerne tilgjengelighet til et variert jobbmarked og god tilgang til tjenester. Gjennom lokalisering av arbeidsplasser vil byene påvirke hvordan folk reiser til og fra arbeid, både internt i byene og mellom byene. Lokaliseringen av boliger, arbeidsplasser og kvaliteten på transportsystemene som forbinder dem, definerer hvor mange arbeidsplasser som kan nås innenfor en viss reisetid. Byene kan øke sin attraktivitet for virksomheter og ansatte ved å (Tennøy mfl. 2017a):

- Tilby næringsarealer som er attraktive for ulike typer virksomheter
- Tilrettelegge for at virksomheter med samme kompetansekrav kan lokalisere seg i klynger eller i konsentrerte næringsmiljøer
- Tilby god transportkvalitet som gjør at både virksomheten og ansatte får dekket sitt transportbehov
- Styre arealutviklingen og utviklingen av transportsystemene i retninger som gir god tilgjengelighet mellom boliger og arbeidsplasser internt i byen, og som bidrar til å øke pendlingsområdet
 - o Lokalisere arbeidsplasser i sentrum og boliger i og ved sentrum
 - o Forbedre kollektivtilbudet
 - o Legge bedre til rette for sykling og gåing

²⁴ Dette gjaldt også når det ble kontrollert for sosiodemografiske og andre variabler.

2.3.1 Tilgjengelighet til et variert jobbmarked

For byene er det viktig å bidra til at innbyggerne har god tilgjengelighet til et variert jobbmarked. Sannsynligheten for at en yrkesaktiv skal velge en arbeidsplass avtar med økende avstand til arbeidsplassen, og de fleste arbeidstakere i Norge har mindre enn 30 minutters reisetid til arbeidsstedet (Engebretsen og Gjerdåker 2012).

I Tennøy (2017a) fant vi at lokalisering av boliger og arbeidsplasser, og hvordan transportsystemene utvikles, påvirker hvor mange arbeidsplasser innbyggerne kan nå innenfor en viss pendlingsavstand og med ulike transportmidler. Mindre byer er sterkt bilbaserte (Hjorthol mfl. 2014). De fleste arbeidsplasser vil være lett tilgjengelige med bil fra de fleste boligområdene på grunn av relativt korte avstander, lite kø på veiene og god parkeringstilgjengelighet. Tilgjengeligheten med andre transportmidler enn bil er ofte dårligere, da kollektivtilbudet er dårligere enn i større byer og mange bor lengre fra arbeidsplassen enn gang- og sykkelavstand. Men også i mindre byer vil sentrum ofte være det området som har best tilgjengelighet med kollektivtrafikk fra mange av boligområdene og flest i gangavstand. For eksempel bor 73 prosent av de bosatte i Kongsvinger innenfor to kilometer fra bybrua som ligger sentralt i Kongsvinger (Kongsvinger kommune 2017). Også flere andre mindre, norske byer har tilsvarende antall bosatte i relativt kort avstand til sentrum. Lokalisering av arbeidsplasser i sentrum gir derfor flest bosatte tilgang til et variert jobbmarked uavhengig av transportmiddel. Pågående undersøkelser tyder på at det er mulig å opparbeide attraktive kollektivtilbud også i mindre norske byer, slik at eksisterende bolig- og næringsområder kobles sammen med andre reisemidler enn bil²⁵.

Sentrumsnær fortetting gir bedre tilgjengelighet mellom boliger og arbeidsplasser i ulike byer, da mange flere vil bo i gang- og sykkelavstand eller ha gode kollektivkoblinger til de regionale kollektivknutepunktene. Dette kan øke mulighetene for å finne interessante jobber i rimelig reisetidsavstand fra boligen både lokalt og ved å pendle til andre byer i regionen som også har sentralt lokaliserte arbeidsplasser, og at man dermed kan bli boende selv om man finner seg ny jobb.

Innpendling til mindre byer fra regionen rundt må forventes i hovedsak å være bilbasert, siden de mer rurale områdene utenfor byene er mer bilbaserte enn byene selv²⁶. For pendling mellom byer vil tilgjengeligheten til jobbmarkeder for dem som kjører bil påvirkes av veistandard, køsituasjon og parkeringstilgjengelighet. For de som pendler til større byer, kan tilgjengeligheten med bil derfor være dårlig, og man velger gjerne kollektivtrafikk i stedet. Da vil nærhet mellom bolig og et kollektivtilbud i den ene enden av reisen, og mellom kollektivtilbud og arbeidssted i den andre enden, samt høy kvalitet og hastighet på kollektivtilbudet som forbinder disse, gi bedre tilgjengelighet til et variert jobbmarked enn om situasjonen er motsatt. Dette gjelder også elevs og studenters tilgjengelighet til skoler.

²⁵ I forskningsprosjektet *Public transport and urban development: Improving public transport competitiveness versus the private car*, finansiert av Norges forskningsråd 2017 – 2020 utvikler TØI ny kunnskap blant annet om hvordan byer og kollektivsystemer bør utvikles for at kollektivtrafikken (og gåing og sykling) skal øke sin konkurransekraft versus personbilens. I prosjektet undersøker vi hvordan bystruktur og kvaliteter ved kollektivtilbudet påvirker kollektivtrafikkens (og sykling og gåings) konkurransekraft versus bilens, i byer av ulike størrelser.

²⁶ Et eksempel på hva kommunene kan gjøre for at arbeidstakere i sentrum ikke beslaglegger sentrale parkeringsplasser for handlende er vist i kapittel 3.2.4.

2.3.2 Attraktivitet for virksomheter

I følge Tennøy mfl. (2017a) er det lite forskning som tar for seg virksomheters lokaliseringpreferanser på bynivå, og hvordan lokalisering av ulike typer virksomheter og næringsområder påvirker byers attraktivitet for innbyggere og næringsliv. Ved å være attraktive for ulike typer virksomheter og næringsliv, kan byene tilby økt tilgjengelighet til et variert jobbmarked, god tilgang til tjenester og bli mer attraktive for innbyggerne.

Basert på Tennøy mfl. (2017a) kan vi trekke frem følgende kriterier som gjør det attraktivt for en virksomhet å etablere seg i en by:

- At virksomheten kan finne eller trekke til seg den arbeidskraften den har behov for i byen og regionen
- At virksomheten finner den type næringsareal eller lokalisering den har behov for
- Nærhet til og samlokalisering med andre virksomheter
- At virksomheten finner ønsket transportkvalitet i byen og regionen ut fra sine og sine ansattes transportbehov
- Pris og tilgang på tomter og lokaler

Ulike betingelser har innflytelse på hvor det er attraktivt for virksomheter å etablere seg. Noen av betingelsene er i liten grad knyttet til byutvikling i den enkelte byen, men dreier seg om sentralitet, bystørrelse, eksisterende næringsstruktur, mv. (se Foss mfl. 2006). Andre betingelser er mer direkte knyttet til areal- og transportutviklingen, som tilgang til kvalifisert arbeidskraft, samlokalisering med lignende virksomheter, transportkvalitet; tilgang til attraktive næringsarealer; pris, tilgang og fleksibilitet på tomter og lokaler.

Tilgang på arbeidskraft

Et viktig kriterium for at en virksomhet skal lokalisere seg i en by, er at den kan finne eller trekke til seg den arbeidskraften den har behov for i byen og regionen (Florida 2008, Glaeser 2011, Langeland mfl. 2017, Toftdahl og Reinvang 2013). Byene kan påvirke dette ved å styre arealutviklingen og utviklingen av transportsystemene i retninger som gir god tilgjengelighet mellom boliger og arbeidsplasser internt i byen, og som bidrar til å øke pendlingsområdet.

Noen typer næringsvirksomhet konsentrerer seg i klynger eller næringsmiljøer fordi de kan ha fordeler av samlokalisering, for eksempel gjennom reduserte transaksjonskostnader, forsterkede kunnskapsoverføringer og til innovasjon internt i bransjemiljøet (Storper 1997, Powell mfl. 2002). Slik samlokalisering av virksomheter med samme kompetansekrav kan en finne både i små og store byer, og kan bidra til at kommunen eller regionen blir mer interessant for arbeidstakere med aktuell kompetanse. Da kan arbeidstakere velge å ta seg jobb i kommunen, og vite at de har mulighet til å bytte jobb uten å måtte flytte til et annet sted. En undersøkelse blant virksomheter i Osloområdet kan tyde på at lokal samlokalisering ikke nødvendigvis er like viktig innen alle bransjer og at det kan være mindre viktig i større byer (Langeland mfl. 2017).

Transportkvalitet

Det er fordelaktig for alle typer virksomheter at bilavhengigheten og bilbruken blant innbyggerne er lav, slik at de ikke skaper køer og forsinkelser for næringstrafikk og andre som arbeider fra bilen, og slik at det er raskt og enkelt å komme seg rundt for alle uten bil. Da er ifølge Tennøy mfl. (2017a) oppskriften å styre utvikling av arealintensive virksomheter til sentrum og nærliggende områder, forbedre kollektivtilbudet, legge godt til rette for gåing og sykling og begrense bilbruken ved hjelp av restriktive virkemidler. Det gir større valgmuligheter og høyere transportkvalitet for alle, og bidrar til at byen blir mer

attraktiv både for innbyggere og virksomheter. Undersøkelser viser også at de som går og sykler til jobb er mest fornøyde med sin arbeidsreise (Christiansen og Julsrud 2014).

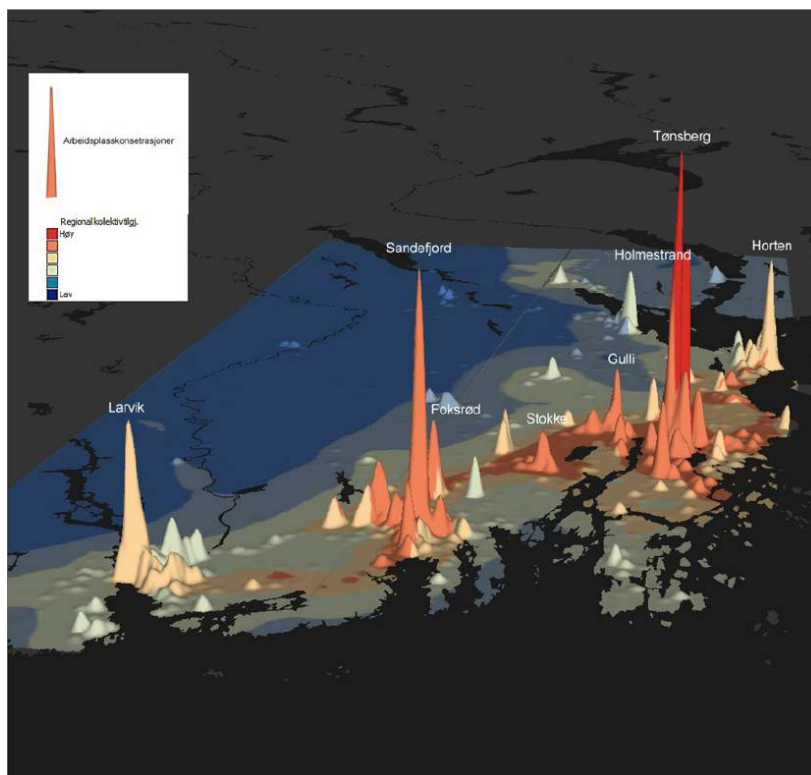
God transportkvalitet er viktig for virksomheter og ulike virksomheter har ulike transportbehov. For noen er den fysiske tilgjengeligheten til markeder i byen, eller langt borte, kanskje i andre land, viktig. For andre, som transport- og lagervirksomheter, er god tilgjengelighet til hovedveisystemene viktig. For atter andre, spesielt kunnskapsvirksomheter, er den daglige interaksjonen med ansatte i andre virksomheter, og god tilgjengelighet for ansatte, kunder, besøkende, mv. viktig. Mange ønsker også å ha god tilgjengelighet til andre byer, til flyplass, mv.

Attraktive næringsarealer

Hvorvidt ulike virksomheter finner de næringsarealene og lokalitetene de er ute etter, kan ha betydning for om de lokaliserer seg i en gitt by og om de blir værende der. Byene kan påvirke sin attraktivitet for virksomheter gjennom hvor og hvilke type arealer de tilbyr for næringsutvikling.

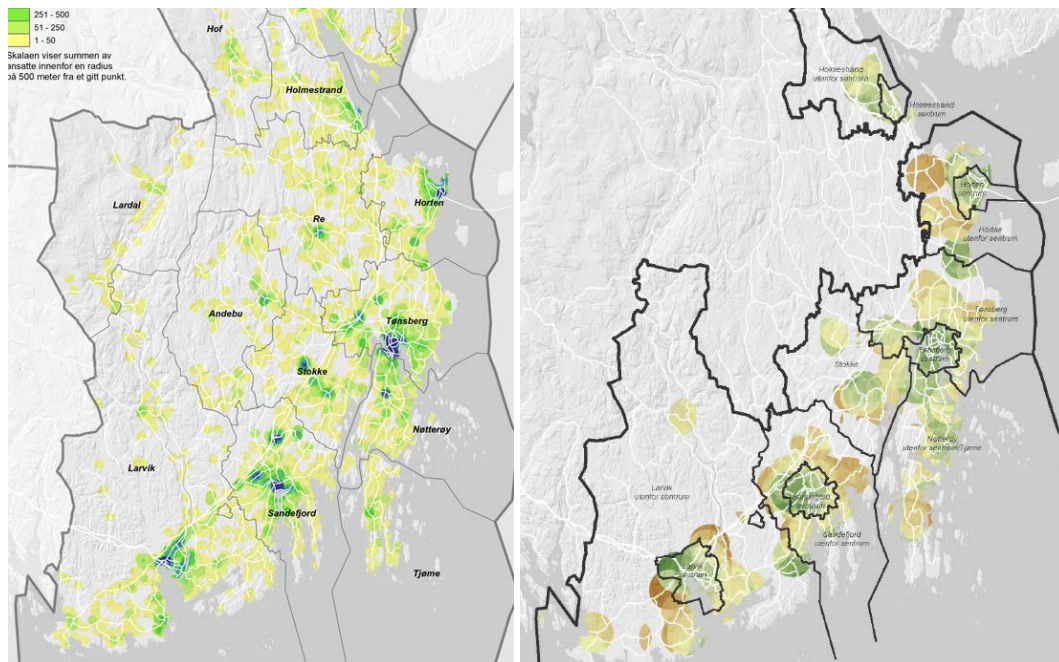
I et fagnotat om næringsutvikling og næringsarealer fant Vestfold fylkeskommune (2011) stor grad av samvariasjon mellom høye arbeidsplasskonsentrasjoner, sentralitet og god regional kollektivdekning.

I Vestfold fant man at kontorvirksomheter vil søke mot sterke befolkningskonsentrasjoner og god tilgjengelighet med alle transportmidler, spesielt kollektivtransport, slik at de kan trekke på det regionale arbeidsmarkedet og ha flest mulig potensielle arbeidstakere i akseptabel pendlingsavstand. Videre søker de *urbanitetsfordeler*, er opptatt av image, områdets attraksjon, estetiske kvaliteter, framkommelighet og oversiktighet. Slike virksomheter ”vil ha preferanser for lokalisering i sentrumsområder og sentrale næringsområder med mangedriftsfordeler” (Vestfold fylkeskommune 2011:12).



Figur 18: Samvariasjon mellom regional kollektivdekning og arbeidsplasskonsentrasjoner i Vestfold (faksimile fra Vestfold fylkeskommune 2011). Jo høyere søyler, jo høyere arbeidsplasskonsentrasjon, og jo rødere søylene er, jo bedre er den regionale kollektivdekningen.

Nyere analyser utført av Asplan Viak viser de samme tendensene²⁷, illustrert i figur 19.



Figur 19: Til venstre konsentrasjoner av ansatte i Vestfold per 2016 og til høyre reisemiddelfordeling blant befolkningen (alle reiser) i Vestfoldbyen, basert på informasjon fra (RVU 2013/14). Kilde: Begge kart er utarbeidet av Gunnar Berglund i Asplan Viak, illustrasjonen til venstre i pågående arbeid for Vestfold Fylkeskommunene, mens figuren til høyre er hentet fra Urbanet Analyse 2015.

Handel, service og tjenester rettet mot husholdningene søker seg mot de sterke befolkningskonsentrasjonene (Vestfold fylkeskommune 2011). De ønsker og trenger god tilgjengelighet med alle transportmidler, er opptatt av områders image og attraksjon, samt samlokalisering med andre lignende virksomheter. Slike næringer søker gjerne mot sentrumsområder og bydelsentra. Vestfold fylkeskommune (2011:12) konkluderer med at arealbehovene for slik næring ”først og fremst må dekkes gjennom transformasjon og fortetting innenfor allerede eksisterende utbyggingsområder”.

Intervjuer med ansvarlige i kompetansekrevede og arealintensive virksomheter viser at de legger stor vekt på å være lokalisert der de er lett tilgjengelige for potensielle arbeidstakere (Langeland mfl. 2017). Mange nevnte også at beliggenhet i et område med handel og annen service, gjerne et urbant område, var ønskelig. Kommunene ønsket også slike virksomheter lagt til sentrum i kommunen for å bidra til aktivitet og liv.



Figur 20: Sentralt lokaliserte virksomheter er tilgjengelige for arbeidstakere og bidrar til aktivitet i sentrum. Til venstre Amalie Skram Videregående skole i Bergen sentrum (foto: Gudrun Elisabet Stefansdottir) og til høyre Sentrum videregående skole på Kongsvinger (foto: Oddrun Helen Hagen).

²⁷ <http://asplanviak.maps.arcgis.com/apps/SimpleViewer/index.html?appid=9b38b29f6b034bc185fdd68a2ae83d8b>

I mindre og bilbaserte byer vil ikke-sentrale områder ofte være minst like tilgjengelige som sentrale områder for majoriteten, som kjører bil. For byer som konkurrerer med mer rurale nabokommuner kan imidlertid sentrum være et sterkt kort – nabokommunene kan ikke tilby en slik lokalitet. Å tilby lokaliseringmuligheter i sentrum kan dermed være et fortrinn som kan styrke byens posisjon i konkurransen om å være lokaliseringssted for virksomheter. Dette gjelder ikke minst for arealintensive virksomheter med høyt og spesialisert kompetansebehov, og for virksomheter som allerede ligger i sentrum, og som har behov for utvidelser.

Pris og tilgang på lokaler og tomter

Pris for tomter og lokaler er selvsagt viktige aspekter når virksomheter velger hvor de skal lokalisere seg (Langeland mfl. 2017, Toftdahl og Reinvang 2013). Virksomheter som har behov for store arealer vil være mer sensitive enn virksomheter med behov for mindre areal per ansatt og per omsetning. Om det finnes tomter og lokaler som relativt raskt kan tas i bruk, er også viktig. Det er også lokalenes og tomtenes fleksibilitet og langsiktige utviklingsmulighet²⁸ (Toftdahl og Reinvang, 2013). Det gjør det mulig for virksomhetene å forbli på samme sted om de skulle vokse, krympe eller endre seg på andre måter.

2.3.3 Hvilke typer areal- og transportutvikling bidrar til økt attraktivitet for virksomheter?

Mange byer ønsker å være attraktive for kompetansekrevende virksomheter. De kan velge ulike strategier for å oppnå dette. I mange byer dreier dette spørsmålet seg i realiteten om hvor man skal styre utvikling av arbeidsplasser med mange besøkende og/eller ansatte per arealenhet, som kontor, handel, service, høyskoler, videregående skoler, sykehus, mv (Tennøy ml. (2017a).

Skal utviklingen styres mot avlastningssentre utenfor de tette byområdene og langs motorveiene, eller til områder i og ved sentrum? Man kan argumentere for at tilrettelegging for næringsutvikling (av typer virksomheter nevnt over) i avlastningssentre bidrar til å øke byens attraktivitet, fordi byen da kan tilby arealer med god biltilgjengelighet, høy fleksibilitet og lav pris. På den annen side kan man argumentere for at tilrettelegging for utvikling i og ved sentrum bidrar til å øke byens attraktivitet for særlig slike virksomheter som er nevnt over, ved at man tilbyr arealer med god tilgjengelighet for flest potensielle arbeidstakere i byen og regionen, med god tilgang til handel og service, med 'urbant image' – og at denne typen lokalisering i tillegg bidrar til å gjøre byen mer attraktiv for den type arbeidstakere virksomhetene ønsker å ha tilgang på. Om byene ønsker lokalisering i og ved sentrum, krever dette ofte krevende planavklaringer som viser utviklingsmuligheter i slike områder.

Mange byer og regioner ønsker å styrke byens rolle i regionen. Dette skal bidra til at attraktiv og kompetent arbeidskraft vil bosette seg i regionen, og at byen skal fungere som 'motor for utvikling' i hele regionen, og som kunnskaps- og kompetansesenter. Dersom byens rolle i regionen skal styrkes, krever det at mange arbeidsplasser og viktige funksjoner samlokaliseres i og ved sentrum i hovedbyen, i stedet for å spres tynt utover i regionen.

²⁸ Intervjuer med ledere i virksomheter som antas å være blant de som i størst grad bidrar til byspredning.

3 Hva kommunene kan gjøre

Fylkeskommuner og kommuner kan bruke ulike virkemidler for å nå målene om attraktive og levende byer. Et godt samarbeid på mellom ulike aktører er sentral forutsetning for å lykkes med attraktiv by- og sentrumsutvikling.

3.1 Virkemidler etter plan- og bygningsloven

Innenfor Plan- og bygningslovens (PBL) rammer kan man styre fremtidig arealbruk gjennom formål, bestemmelser og retningslinjer. Her er det særlig i den overordnede planleggingen kommunene kan sette rammer for utviklingen. Deretter skal det tas hensyn til disse rammene i den markedsstyrte planleggingen som skjer av både private og offentlige aktører på reguleringsplannivå og i enkeltsaker på byggesaksnivå eller ved lokaliseringsvalg. Eksempler på planer som påvirker attraktiv by- og sentrumsutvikling er:

- Region- og fylkesplaner
- Kommuneplanens arealdel
- Kommunedelplaner
- Områdeplaner
- Reguleringsplaner

Planlegging etter PBL er fylkeskommunenes og kommunenes viktigste virkemiddel for å styre arealutvikling i ønsket retning som gir attraktive og levende byer. Gjennom regionale og kommunale arealplaner tar planmyndighetene stilling til hvordan byene skal utvikles ved å avsette formål til boliger, arbeidsplasser, handel, sentrumsfunksjoner med mer. I planene avklares og tydeliggjøres utviklingskapasitet og -forutsetninger på kort og lang sikt, og utbyggingsrekkefølge kan reguleres gjennom bestemmelser til planene. Planmyndighetene kan gjennom sitt planarbeid styre arealutviklingen i retning attraktive byer ved å:

- Lokalisere nye boliger, arbeidsplasser, handel, mv. som fortetting og transformasjon i og ved sentrum
- Stoppe byspredningen i form av nye småhusområder og næringsparker i utkanten av og utenfor byene
- Styrke sentrum og lokalsentre, mens videre utbygging av eksternt lokaliserte handleområder stoppes
- Lage kommunedelplaner og områdeplaner som avklarer hvor i sentrum det kan bygges eller ikke bygges (bevaring, gårdeierstruktur etc.)
- Lage gatebruksplaner og byromsstrategier eller lignende som legger prioriteringer og føringer for gangprioriterte by- og gaterom
- Forbedre kollektivtilbudet
- Legge bedre til rette for sykling og gåing

Ved utarbeidelse av arealplaner etter PBL kan kommunene også oppheve utbyggingsarealer angitt i arealplanene der utbygging ikke er igangsatt. Dette kan for eksempel være områder angitt som bolig eller næring i kommuneplanens arealdel og som ligger i utkanten av eller utenfor byene og ikke bidrar til at kommunene når sine målsetninger knyttet til attraktive bysentra, nullvekst i personbiltransporten med mer. Planmyndighetene kan også følge opp

når private og offentlige forslagsstillere fremmer planforslag som avviker med de føringene som er gitt i statlige planretningslinjer, og i regionale og kommunale planer.

3.2 Andre virkemidler

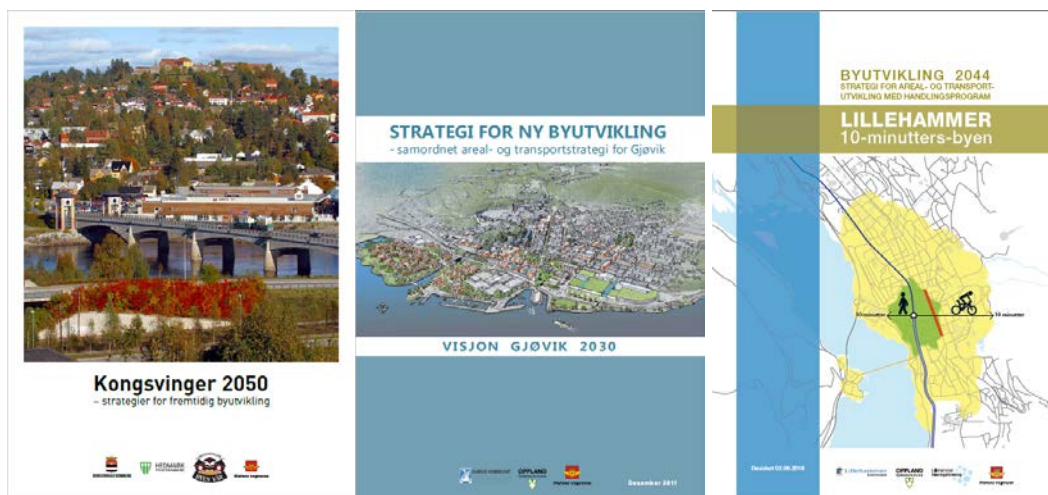
Det finnes også en rekke eksempler på andre virkemidler som fylkeskommunene og kommunene kan benytte, som ikke er juridisk bindende planer. Noen av disse virkemidlene kan være delvis forankret i planer etter PBL, eller de vedtas politisk og skal følges opp gjennom senere arealplaner. Andre virkemidler handler om samarbeid mellom ulike aktører gjennom at kommunen tar en aktiv rolle som utviklingsaktør. Noen eksempler på denne type virkemidler er:

- Overordnede strategier, for eksempel bystrategier
- Prinsippplaner, for eksempel veiledende plan for offentlige rom
- Parkeringspolitikk
- Kommunen som aktiv utviklingsaktør, for eksempel initiere samarbeid

I det etterfølgende har vi beskrevet noen av virkemidlene litt nærmere.

3.2.1 Bystrategi som utgangspunkt for samordnet areal- og transportutvikling

Kommune, fylkeskommune, stat og næringsliv med flere kan samarbeide om utarbeidelse av bystrategier som setter byutvikling og samordnet areal- og transportplanlegging på dagsorden. Dette er for eksempel gjennomført for Kongsvinger²⁹, Lillehammer³⁰ og Gjøvik³¹, der de involverte aktører gjennom en prosess har diskutert strategiske valg, prioriteringer og utviklingsretninger.



Figur 21: Bystrategier for Kongsvinger, Gjøvik og Lillehammer.

²⁹ <http://www.kongsvinger.kommune.no/Documents/Kunngj%c3%b8ringer/17-0357%20Kongsvinger-web-ny3.pdf>

³⁰ <https://www.lillehammer.kommune.no/getfile.php/3598904.1850.tyqveupsx/Byutvikling+2044.pdf>

³¹ <https://www.gjovik.kommune.no/globalassets/dokumenter/samfunn/planer-og-strategidokumenter/strategidokumenter/gjovik-strategi-for-ny-byutvikling--des-2011.pdf>

Bystrategien for Kongsvinger³² har for eksempel målsetninger knyttet til å være en mer kompakt by med korte avstander mellom daglige gjøremål, ha et levende og urbant sentrum, ha høy kvalitet i det offentlige rom, at det skal være attraktivt å gå og sykle og at veksten i persontransport tas av sykkel, gange og kollektivtransport. I tillegg til at strategiene angir målsetninger for den fremtidige byutviklingen skisseres ett eller flere alternativ som skal bidra til å nå målene, før en endelig strategi for byutviklingen med handlingsplan for oppfølging vedtas.



Figur 22: Bystrategien for Kongsvinger har blant annet mål om høy kvalitet i det offentlige rom. Her illustrert med lekeareal på Rådhusplassen. Foto: Oddrun Helen Hagen.

Bystrategiene er ikke juridisk bindende etter plansystemet. De gir imidlertid føringer for kommende revisjoner av kommuneplanens arealdel, videreutvikling av områdeplaner og innspill til handlingsprogram hos de ulike aktørene. Sluttproduktet er en signert samarbeidsavtale mellom aktørene.

Strategiene er utarbeidet som samarbeidsprosjekt med aktører fra kommune, fylkeskommune, stat og næringsliv. Bystrategien Kongsvinger 2050 ble for eksempel organisert med en styringsgruppe og en prosjektgruppe med representanter fra Kongsvinger kommune, Statens vegvesen, Hedmark fylkeskommune og næringsorganisasjonen Byen vår Kongsvinger.

Erfaringer som trekkes frem som viktige fra bystrategiarbeidene er forpliktelse, gjennomføringsevne og forutsigbarhet. Fra bystrategien for Kongsvinger kan vi lese at '(...) samarbeidsprosjektet har lagt et solid grunnlag for et forpliktende og godt samarbeid mellom partene og at det gir økt gjennomføringsevne for areal- og transportiltak i Kongsvinger, der felles mål og strategier er førende.' (Kongsvinger kommune mfl., 2017:3). Dette understrekes også av intervjuene vi har gjort om denne planen i Tennøy mfl. (2017c). I intervju og i en presentasjon av erfaringer fra strategiprosessene i Gjøvik og Lillehammer³³ trekkes det frem at prosessen har medført større forutsigbarhet blant annet i form av færre innsigelser til etterfølgende planer. I den nevnte presentasjonen legges det også frem at arbeidet med bystrategier og plansamarbeid er viktig for å sikre helhetlig utvikling, samt økt måloppnåelse og gjennomføringsevne. Det skaper mindre konflikter og større forutsigbarhet for alle parter, og gir innspill til etterfølgende prosjekter og prioriteringer.

³² Basert på Kongsvinger 2050.

³³ Berger, P. (2015): Hva kan vi ta med oss videre fra byprosessene Gjøvik og Lillehammer? Suksesskriterier for god strategikutvikling. Presentasjon 9.4.2015.

3.2.2 Virkemidler i kommunedelplan for Stavanger sentrum

Stavanger Kommune har i sitt arbeid med Kommunedelplan for Stavanger sentrum definert ulike virkemidler som skal bidra til å oppnå målene og gjennomføre strategiene planen legger opp til (Stavanger kommune 2016). Noen av virkemidlene følges opp gjennom planverket, mens andre ikke er omfattet av Plan- og bygningsloven.

Følgende virkemidler er beskrevet i planen, men reguleres ikke av Plan- og bygningsloven:

- Styrke programmeringen av utleielokaler
- Benytte midlertidige arrangementer mer aktivt som byutviklingsgrep
- Støtte opp rundt initiativtagere, med rådgiving, stimulering og koordinering (JA-kontor)
- Samordne åpningstider og service
- Måltrettet kommunikasjon (PR)
- Oppdatert og systematisert faktagrunnlag om status og utviklingstrender, inkl. effekten av tiltak

Disse virkemidlene følges opp gjennom et prosjektsamarbeid mellom Stavanger kommune, Stavanger sentrum AS og Urban Sjøfront AS, og er et eksempel på at kommunen tar en mer aktiv rolle enn å være planmyndighet.



Figur 23: Kommunedelplan for Stavanger sentrum er en strategi der det også er beskrevet virkemidler som ikke er regulert av Plan- og bygningsloven. Bredt samarbeid er viktig. (Stavanger kommune 2016).

3.2.3 Veiledende plan for offentlig rom

I Oslo har man de siste årene utarbeidet det man kaller veiledende plan for offentlig rom (VPOR) for flere byutviklingsområder. De fleste av disse VPORene har blitt utarbeidet i etterkant av vedtatt planprogram, etter den såkalte Oslo-modellen³⁴. I et pågående planarbeid for Hasle og Valle Hovin³⁵ inkluderes VPOR i planprogrammet som nå utvikles for området. Hensikten med planprogrammet inkludert veiledende plan for Hasle og Valle Hovin er å oppfylle kommuneplanens krav til felles planlegging for området, og gi anbefalinger for en bystruktur, arealbruk, utnyttelse og felleskapsfunksjoner som er nødvendig for en utvikling innenfor planområdet.

VPOR er ikke en juridisk bindende plan, men viser ønskete helhetlige grep, og danner et grunnlag for privat og offentlig samarbeid og utbyggingsavtaler. Hasle er underlagt krav om felles planlegging i Oslo kommunes kommuneplan, og planprogrammet med VPOR vil gi grunnlag for å kunne gi unntak fra dette kravet ved at det legges til grunn for flere etterfølgende reguleringsplaner i planområdet (Plan- og bygningsetaten 2017). I planprogrammet med VPOR foreslås også prosesser for gjennomføring (ibid).

Formålet med planprogram og VPOR for Hasle og Valle Hovin er å avklare og fastsette rammer for byutvikling i området. I følge utkast til planen (Plan- og bygningsetaten 2017) skal det tilrettelegges for utvikling ved å utvikle et byplangrep, en bebyggelsesstruktur, avklare arealformål, tetthet, høyde og funksjonsblanding. Planen skal også gi rammer for nødvendig grå, blå, grønn, sosial og kulturell infrastruktur. VPOR vil danne rammer for utforming, programmering og avgrensning av det offentlige rom, samt tilgrensende fasader og formål i første etasje. Av intervju om planen (utført i forbindelse med Tennøy mfl. 2017c) fremkommer det at en av grunnene til at man lager en plan for offentlige rom er at det i de neste planfasene vil utarbeides flere ulike private reguleringsplanforslag i planområdet, og at det da er viktig at man i forkant av dette har definert og sikret en struktur med gode offentlig rom.

VPOR består av et tiltakskart og av en tiltaksliste inndelt etter type tiltak, disse er oppgitt med minimumsstørrelse og det er også angitt noen tiltak som er prioriterte med utgangspunkt i hovedgrepet for området (Plan- og bygningsetaten 2017).

Arbeidet med planprogram og VPOR for Hasle og Valle Hovin ledes av Plan- og bygningsetaten, mens representanter fra bydelene og etatene deltar i en kommunal prosjektgruppe som følger opp og deltar i utarbeidelsen av planprogrammet. Dette samarbeidet, samt medvirkning med ulike aktører og interessenter i planområdet, trekkes i intervjuet frem som en viktig del av arbeidet med planprogrammet og VPOR.

VPOR anses som et styringsverktøy for områdeutviklingen og påfølgende detaljreguleringsplaner. Det etablerer en visjon, mål, og helhetlig plangrep for offentlig rom, grønnstruktur (og arealbruk) og benyttes for å sikre riktig kvalitet og god standard i offentlige rom og infrastruktur. Videre benyttes VPOR for å legge til rette for et økonomisk prinsipp for kostnadsfordeling og en gjennomføringsmodell, samt for å sikre medvirkning med lokalbefolkning, organisasjoner, offentlige aktører og grunneiere³⁶.

³⁴ Eksempler på planer er Veiledende plan for offentlige rom for Vollebekk, Veiledende prinsipplan for det offentlige rom på Ensjø med flere. Det er også lagt tilsvarende planer for Lørenskog og for Lysaker (Bærum og Oslo).

³⁵ Planen er per desember 2017 under utarbeidelse. Beskrivelsen her er basert på et ikke publisert utkast til planprogram (Plan- og bygningsetaten, 2017) og intervju med prosjektleder i PBE.

³⁶ Sæveraas (udatert presentasjon) VPOR-METODEN; PLANLEGGING MED BYROM I FOKUS. <https://www.lorenskog.kommune.no/f/p11/i8940424f-ee50-4625-a372-c538b592dbd4/6-vpor-metoden-planlegging-med-byrom-i-fokus-v-erling-ekerholt-saveraas.pdf>

Av intervju fremkommer det at gjennomføring av VPOR gjør at kommunen slipper tidkrevende og omfattende områdereguleringsplanprosesser i områder der de markedet har utbyggingsplaner.

Ved å inkludere VPOR i planprogrammet erfarer man en mer effektiv planprosess, og en bedre koordinering av de to planarbeidene. VPOR er et eget kapittel i planprogrammet. Ved at planprogrammet og VPOR legges ut på felles høring sparer man tid og korter ned planprosessen. Men av intervju kommer det også frem at en ulempe med dette er at dokumentet som legges frem blir mer komplekst. Mens planprogrammet angir føringer for planområdet og utredningskrav for senere planforslag, er VPOR presis i skala, for eksempel ved at det settes krav til fortaubredder og størrelse på ulike plasser og torg i området. Dette blir dermed mye mer presist enn andre føringer i planen og gir en høy grad av kompleksitet.

3.2.4 Kommunen tar styring

Sentrumsutvikling er et langsiktig og vedvarende arbeid i et komplekst område med mange aktører og interessenter. En viktig forutsetning for å kunne gjøre sentrum til en mer attraktiv etableringsarena for handel og service er at kommunen tar hovedansvar for prosess, fremdrift og kontinuitet. Andre viktige aktører er sentrumsforeninger og gårdeiere. Disse har ulike ansvarsområder og utfordringer, men et godt samarbeid på tvers er en sentral forutsetning for å lykkes med sentrumsutviklingen (Tennøy mfl. 2014).

Dette delkapittelet er basert på TØI-rapport 1334/2014 - *Hva kan gjøres for å styrke sentrums attraktivitet som etableringsarena for handel og service?* (Tennøy mfl. 2014) med mindre noe annet er opplyst. Gjennom caseundersøkelser i Hamar, Drammen, Asker og Mosjøen, samt spørreundersøkelser til plansjefer og sentrumsforeninger i norske bykommuner, ble det undersøkt hvordan kommunene kan få alle aktørene til å dra sammen for å styrke sentrum. I analysene kom man frem til at følgende faktorer er **viktige betingelser** for å lykkes med å gjøre sentrum til en mer attraktiv etableringsarena for handel og service:

- Tydelig og langvarig politisk engasjement og lederskap
- Kommunalt ansvar for prosess, fremdrift og kontinuitet
- Holdninger blant sentrale aktører om at de skal bidra med sitt
- God kunnskap blant aktørene om egne og andre aktørers felt og problemstillinger
- Godt samarbeid mellom aktørene, gode samarbeidsarenaer der alle møtes jevnlig over lang tid, og en kontinuerlig diskusjon om rollefordeling og ansvar

Problemstillinger knyttet til gårdeierstruktur ble utpekt som en av de viktigste utfordringene i spørreundersøkelsene blant både kommuner og sentrumsforeninger. Det var stor enighet om at dagens gårdeierstruktur og utfordringene den byr på, hindrer styrking av sentrums attraktivitet som etableringsarena for handel og service. Ulike former for organisering av gårdeiere kan bidra til å overkomme dette, slik at sentrum kan utvikles til en mer attraktiv etableringsarena for handel og service. Eksempler er bedre og mer forpliktende *samarbeid* (Drammen); etablering av *gårdeierselskap* (Hamar); at flere gårdeiere legger sine gårder inn i et *felles aksjeselskap* (Mosjøen), og; restrukturering mot *én eller få store eiere* gjennom oppkjøp og langsiktige leieavtaler (Asker). Løsningene har ulike styrker og svakheter, men det ser ut til at felles aksjeselskap og restrukturering mot færre og større eiere i størst grad kan bidra til å løse utfordringene fragmentert gårdeierstruktur skaper.

Slike samarbeidsmodeller er basert på frivillighet, og det er som regel alltid noen som velger å stå utenfor felles satsninger for å styrke sentrum. På spørsmål om hva staten kan gjøre for å bidra til å styrke sentrums attraktivitet som en etableringsarena, fikk følgende høy score i undersøkelsen:

- 'Etablering av en norsk BID-ordning' (høyest score blant kommunene og nest høyest blant sentrumsforeningene)
- 'Et større politisk fokus på betydningen av sentrumsutvikling og levende sentrumshandel' (nest høyest score blant kommunene og høyest blant sentrumsforeningene)

Et Business Improvement District (BID) er en ordning hvor alle næringsdrivende i et område forpliktes til å investere i felles tiltak for å forbedre og vitalisere området³⁷. I Norge finnes det foreløpig ikke noen lovmessig hjemmel som kan benyttes for å sikre deltagelse i et slikt felles, forpliktende samarbeid.

Drammen

Drammen har jobbet målrettet med byutvikling over en lang periode, og opplever å ha fått til mye i sitt sentrum. Ulike aktører trekker frem at følgende har vært sentralt i arbeidet:

- Forpliktende samarbeid på tvers av etater, politikere og aktører om ulike bytiltak
- Langvarig politisk satsing på sentrumsutvikling, gjennom flere bystyres og ulike politisk ledelse
- Opprettelse av forpliktende samarbeid gjennom 'Byen Vår Drammen AS'

Drammen kommune har samarbeidet med staten, fylkeskommunen og private investorer om veiomlegging, miljøopprydding, transformasjon av industriområder og opprustning av gater og torg. Elvebyen Drammen har blitt et regionalt prosjekt som mange føler et eierskap til. Byutvikling har preget politikken på tvers av ulike sektorer, og mange funksjoner er kanalisert mot sentrum. Kommunen og gårdeiere fremhever betydningen av at kommunen fulgte opp visjoner og planer for byen og bevilget midler til opprustning av bysentrum. Kommunen viste omverden at de mente alvor med visjonen. Alle som ble intervjuet ga uttrykk for at prosessen har vært preget av politisk kontinuitet gjennom flere bystyres under ulike politisk ledelse. Politikere har engasjert seg, og ordførere har gått i bresjen. Direktør for byutvikling påpeker at kommunen har lagt vekt på tydelig administrativ styring. Det er han selv som ivaretar kontakt mot eksterne aktører, intern samordning av tiltak i byen, samt har ansvar for alle plansaker. En konsulent som har fulgt prosessen i 25 år la vekt på at kommunen har hatt et gjennomføringsperspektiv hvor de har involvert private og offentlige partnere tidlig i prosessen. Dette har gitt mindre kontroll over egne planer, men har bidratt til flere konkrete resultater.

Det er en utfordring å få engasjert mange aktører i felles prosjekter og aktiviteter som fremmer byliv og byutvikling. Kommunen tok derfor initiativ for å etablere 'Byen Vår Drammen AS' (BVD) tidlig på 90-tallet, og gikk inn som likeverdig medlem sammen med næringslivet. De ulike sentrumsaktørene har vært aktivt involvert i forpliktende samarbeid gjennom dette organet. Kommunen har gått inn for utstrakt bruk av prosjektorganisering for å involvere flere parter. Kommunen søker å unngå en situasjon hvor næringsliv og frivillige organisasjoner «dener seg på kommunen», og løfter derfor samarbeidsprosjekter ut av det kommunale rom og inn i BVD. En fragmentert gårdeierstruktur gjør det likevel vanskeligere å gjennomføre felles tiltak, og få til langsiktige byutviklingstiltak, da BVD sliter med å få med seg alle gårdeierne på et tungt forpliktende samarbeide i sentrum.

Alle vi intervjuet la vekt på at kommunens strategi med et kompakt sentrum og et mangfold av tilbud og funksjoner, samt høy kvalitet på torg, møteplasser og gangveier, er en viktig forklaring på byens suksess. Byutviklingsdirektøren forteller at byutvikling kontinuerlig er på dagsorden, og at samarbeidspartnere er trukket med. Staten har samlet høyskolemiljøet i sentrum, og i samarbeid med kommunen laget et felles bibliotek for byen

³⁷ For å lese mer om BID (Business Improvement District), forslår vi nettsidene til Norsk Sentrumsutvikling: <http://www.norsk-sentrumsutvikling.no/BID.aspx>

og høyskolen. Boligbyggingen skjer i økende grad som fortetting i sentrum. Busstilbudet (fylkeskommunen) er utviklet slik at alle bydeler har linjer som pendler direkte gjennom sentrum. Kommunen legger opp til samlet regulering og utvikling av hele bykvartaler for å få til gode helhetsløsninger.



Figur 24: Drammen kommune har samarbeidet med staten, fylkeskommunen og private investorer om veiomlegging, miljøoppdydding, transformasjon av industriområder, opprustning av gater, torg og parker. Til venstre elvefronten med Papirbredden og gangbrua Ypsilon i bakgrunnen (Foto: Marianne Gjørvi) og til høyre lekeareal i Drammen park (foto: Oddrun Helen Hagen).

Hamar

Hamar kommune har jobbet bevisst med å styrke sentrum over lang tid. Ulike aktører trekker frem at følgende har vært sentralt i arbeidet, men også et viktig forbedringspunkt:

- Kommunale investeringer i sentrum
- Forbedret tilgjengelighet til sentrum og bevisst parkeringspolitikk
- Dialog mellom kommune og de ulike sentrumsaktørene
- Et forbedringspunkt er at kommunen bør ha en klar visjon og ta et overordnet grep om bystruktur, handelslokalisering og sentrum.

Stabilt politisk 'trøkk' har vært viktig. Det er gjort store kommunale investeringer i sentrum. Det er bygget nytt kulturhus, og Stortorget foran kulturhuset er rustet opp. Kommunen har også bidratt med opprusting av parker, planting av trær, blomster, mv., og legger vekt på at det skal være rent, ryddig og trivelig i sentrum. Det er lagt ekstra kvalitet i viktige punkter og velkomstplasser. Kommunen har planer om flere attraksjoner i sentrum, som en stor lekeplass, utvikling av transformasjonsområder til aktivitetsarenaer for ungdom og vinteraktiviteter. Etat for Teknisk drift og anlegg legger vekt på god kommunikasjon med innbyggere og næringsliv om hva som skal gjøres, hvor lang tid det vil ta, hva det skal bli og om endringer underveis. Dette gjelder både byggeprosjekter, gateombyggingsprosjekter og annet. I samhandling med gårdeiere, forretninger og publikum skal etatens ansatte være 'serviceinnstilte veiledere'. Dette gjelder også ved håndheving av parkeringsregler.

Hamar kommune innså tidlig at gårdeierne er viktige aktører i arbeidet med å styrke sentrum, og gikk i dialog med gårdeierforeningen. Kommunen arrangerte bl.a. en konferanse om sentrumsutvikling. Kommunen er representert i styret i Hamar Gårdeierselskap AS.



Figur 25: I Hamar er det etablert gårdeierselskap for styrking av sentrum som etableringsarena for handel og service. Kommunen har opparbeidet en sentral lekeplass, som fungerer som en attraksjon i sentrum.. Foto: Oddrun Helen Hagen.

Kommunen jobber også med forbedring av tilgjengeligheten til sentrum gjennom omlegging av kollektivlinjer, styrking av kollektivtrafikken, tilrettelegging for gang- og sykkeltrafikk og demping av biltrafikken i viktige sentrumsgater. Det har vært god dialog mellom kommunen og sentrumsaktørene om hvordan parkeringen skal reguleres og prises for å oppnå god parkeringstilgjengelighet for kundene i sentrum. Gratis parkering ble forsøkt, men man opplevde at plassene ble beslaglagt av andre enn kunder til butikkene. Det blir ført en bevisst parkeringspolitikk som skal gi tilgjengelighet med bil til sentrum på handlereiser, et visst økonomisk incitament til å velge andre transportmidler, samt at parkeringen foregår i ytterkanten av sentrum og i parkeringshus.

Gårdeierne og sentrumsforeningen oppfatter at politikerne og administrasjonen i kommunen er opptatt av å styrke sentrum, og at de gjør sitt for å bidra til dette. De hadde likevel kritiske bemerkninger om at kommunen ikke alltid var interessert i å bidra og samarbeide med dem. Gårdeierne mener at kommunen og politikerne må ha en klar visjon og ta et overordnet grep om bystruktur, handelslokalisering og sentrum dersom sentrumshandelen skal kunne konkurrere mot kjøpesentrene. De mener at kommunen til nå ikke har villet ta de harde grepene som er nødvendige.

Mosjøen

Mosjøen er et nav i regionen. Ulike aktører trekker frem at følgende har vært sentralt i arbeidet, men også et forbedringspunkt:

- 'Sentrumsprosjektet' – som retter fokus på utvikling av sentrumskvartalene
- Involvering av gårdeiere og eksterne rådgivere i byutviklingsdiskusjonen
- Et forbedringspunkt er at kommunen bør ha en tydelig overordnet visjon for byutviklingen, med involverte politikere og en målrettet politikk på flere fronter

Planavdelingen mener at det trengs et sterkt bysentrum som tenker som et kjøpesenter, som er funksjonelt for brukerne og har et variert tilbud av offentlige og private tjenester som handel, kafe og pub, og med samkjørte åpningstider. Ifølge de ansatte i planavdelingen har arbeidet med 'Sentrumsprosjektet', som dreier seg om utvikling av de fire mest sentrale sentrumskvartalene inkludert torget, bidratt til debatt og oppmerksomhet om byutvikling. 'Mosjøen og omegn næringsforening KF' (MON) er prosjekteier, og samarbeidet foregår i hovedsak mellom kommunen, MON og gårdeierforeningen. De ser i ettertid at det kunne vært en fordel om planavdelingen hadde kommet på banen med reguleringsplanarbeidet tidligere i prosessen. Dette kunne ført til en tidligere avklaring av målsettingen for planarbeidet, samt styrket medvirkningsprosessen.

Gårdeierne mener at involvering av gårdeiere og eksterne rådgivere i byutviklingsdiskusjonen har vært positivt og bidratt til økt kompetanse hos kommunens etater og administrasjon. Gårdeierne påpeker videre at et sentrumsprosjekt med «gode og riktige formålsparagrafer» ledet av MON, samt en reguleringsplan, ikke er tilstrekkelig for å lykkes. De mener det må jobbes videre slik at kunnskap om byutvikling som en bred samfunnsprosess gjennomsyrrer hele kommunen.

Gårdeierne påpeker i tillegg at det er helt avgjørende at kommunen har en tydelig overordnet visjon for byutviklingen som legges til grunn for målrettet politikk på flere fronter. Politikerne må involvere seg mer direkte i arbeidet - gjerne med ordfører som en aktiv frontfigur. Gårdeierne tror at politikerne i dag ikke tør å ta de nødvendige grepene, fordi det kan oppleves som at de tar parti med noen utbyggere. Ettersom sentrum i dag er utsatt for konkurranse fra alle typer etableringer på rimelige tomter utenfor sentrum, må kommunen erkjenne hvor store utfordringer dette byr på. Skal man lykkes må alt legges til rette for å kanalisere vekst og ressurser inn mot bysentrum, og kommunen må sette seg i førersetet.

Gårdeierne opplever at de mistenkeliggjøres for å kun ha økonomiske motiver. De understreker at det selvsagt er viktig å få økonomi i driften av deres eiendommer og at man ikke er interessert i rene tapsprosjekter, men at man heller ikke blir rik av å drive i sentrum. De understreker at det ligger det mye ideologi og kjærlighet til byen bak. Gårdeierne ønsker et tettere samarbeid med kommunen, men kommunen trenger økt forståelse, kunnskap og kompetanse, og økt innsikt i hvordan det er å drive i sentrum. De håper at én sterk grunneier i form av et felles AS kan stille tydeligere krav til kommunen, og dermed bidra til at kommunen – politisk og administrativt – blir en bedre byutvikler. Planavdelingen i kommunen anser det også som en fordel om grupper med ensartede aktører kommer med fellesuttalelser som oppsummerer hva de enkelte interessegruppene ønsker å prioritere i byutviklingen, slik at budskapet blir tydeligere.

Asker

Asker sentrum var i ferd med å tape i konkurransen med eksterne kjøpesentre på slutten av 1980-tallet, og har jobbet med å styrke sentrum. Ulike aktører trekker frem at følgende har vært sentralt i arbeidet:

- Sentrumsvisjon som grunnlag for kommunale investeringer og bidrag fra gårdeiere
- Tydelig sentrumpolitikk over lang tid
- Samarbeid og god kontakt mellom administrasjon, politikere, næringsliv og organisasjonsliv
- Koordinering av aktiviteter gjennom sentrumsforeningen Asker Sentrum AS
- En stor gårdeier, som eier store deler av sentrum, sikrer at handelstilbudet i sentrumsgatene supplerer tilbudet i kjøpesenteret, og gjør samhandling og dialog enklere fordi det krever mindre koordinering

Det ble utviklet en visjon for et kompakt sentrum med blandet arealbruk som ble vedtatt av kommunestyret. Deretter ble private investorer trukket inn, og det ble satt av betydelige midler i kommunens økonomiplan for opprustning av torg og gater i sentrum. Alle gårdeiere ble involvert i arbeidet og «tvunget» til å bidra med andeler til fysisk opprustning av fortauer og gatevarme. Trekanten kjøpesenter ønsket å ruste opp, og i dialog med kommunen ble senteret tett integrert med øvrig sentrum med mange åpninger, åpne ganglinjer og med et allment tilgjengelig parkeringssystem. Asker kommune har gjennom mange år ført en tydelig sentrumpolitikk, og de har samarbeidet med viktige aktører innenfor handel og utbygging i dette arbeidet. Ansvar for sentrumsutvikling er plassert i planavdelingen, med myndighet til å ha en løpende dialog mot eksterne parter. De samme

personene har ledet prosessen over lang tid. Politikere med ordfører i spissen har engasjert seg i sentrumsarbeidet, og planer for sentrum er utviklet i en løpende dialog med kommunestyret. Kommunen har også gått inn som part i sentrumsforeningen.

I Asker er sentrumsforeningen Asker Sentrum AS ansvarlig for å koordinere aktiviteter og annet i sentrum. Foreningen fungerer som et møtepunkt mellom butikkeierne, gårdeierne, og kommunen, og bidrar til å ivareta en løpende dialog mellom sentrumsaktørene.

Asker sentrum fungerer godt. I Asker sentrum er det i hovedsak én stor gårdeier (foruten kjøpesenteret) som leier ut lokaler til handel. Dette gir andre rammebetingelser for koordinering og styring av handelen enn i de fleste andre sentrum. Gårdeieren forteller at han 'styrer' sentrumsgatene som et kjøpesenter (krav om felles åpningstider og deltagelse i sentrumsforeningen, aktiv dialog med eksisterende og potensielle leietakere, rimelige utleieløsninger for å motvirke gråpapir i vinduer og at lokaler blir 'stående tomme' i en periode, mv.), men at butikkene som finnes i bygatene likevel skal være ulike de som finnes på kjøpesenteret. Kjøpesenteret og sentrumshandelen er godt integrert og bundet sammen med korte gangavstander, mange døråpninger mellom bygater og kjøpesenter. Offentlige og private aktører har samarbeidet godt i mange år om utviklingen av sentrum.

Aktørene forteller at personlig kontakt mellom administrasjon, politikere, næringsliv og organisasjonsliv er en viktig del av organiseringen i Asker. En håndfull mennesker jobber med å styrke sentrum fra kommunal side, sentrumsforening, gårdeiere og kjøpesenter. Dette gir et uformelt nettverk, god kontakt og kontinuitet i arbeidet. Alle jobber for å skape begeistring for Asker sentrum. Kommunen får skryt for å ha åpne planprosesser når det gjelder videre utvikling av sentrum, og for å ta til seg innspillene som kommer.

Kommunen har nylig gjort innstramminger i sin arealpolitikk for å styre mer av handelen inn mot Asker sentrum og fire andre sentre i kommunen. Alle aktørene vi intervjuet var enige om at det langsiktige og tydelige engasjementet for utvikling av sentrum er en viktig forklaring på at Asker har lyktes. Gårdeierne skryter av kommunens arbeid med å inkludere dem i planprosesser. Kommunen yter bidrag til arrangementer i sentrum, men ansvaret er lagt til sentrumsforeningen. Kjøpesentereieren forteller at de, etter dialog med kommunen, har gått bort fra et forslag om å utvide kjøpesenteret vekk fra sentrum. De samarbeider nå om å finne løsninger for fremtidig utvidelse av begge eiendommer som forsterker kommunikasjonen mellom senteret og dagens sentrum.

Asker fører en bevisst parkeringspolitikk. Plansjefen påpeker på at Asker er en spredtbygd kommune, og at det derfor må være god tilgang på parkering for de som besøker sentrum. Det er nok parkering, men de ønsker å flytte større deler av parkeringstilbudet under bakken. De jobber for å få til enda bedre sambruksløsninger for parkering. Parkeringen behøver ikke å være gratis, det må stimuleres til høy utskiftning på de sentrale parkeringsplassene. Langtidsparkering (og lavere pris) må legges utenfor selve sentrumskjernen. I dag tilstreber de sambruksanlegg for parkering, ettersom det gir best utnyttelse av parkeringsanleggene.

3.2.5 Fredrikstad – fra sentrumssatsning til Norges mest attraktive by

En annen by som har arbeidet aktivt og bevisst med sentrumsutvikling er Fredrikstad.

Attraktiv By og Årets Bysentrum 2017

Fredrikstad ble tildelt prisen Attraktiv By 2017. Begrunnelsen for tildeling knyttet seg til tre punkter (Juryvurdering Attraktiv by 2017³⁸):

- Satsingen på gratis ferje som binder sammen bydelene Gamlebyen i øst, sentrum i midten og Kråkerøy i sør sammen på en naturlig og inkluderende måte
- Byens offensive satsning på sentrum som har gitt resultater
- Måten kommunen, i samarbeid med andre aktører, tar i bruk forskning og ny kunnskap i sin måte å jobbe på

I Juryvurderingen begrunnes det at Fredrikstad de siste årene har jobbet målrettet og systematisk for å revitalisere bysentrum som handelsområde. Dette omfatter blant annet:

- Engasjert en sentrumskoordinator
- Utviklet et vitalisert handelsområde ut mot elva og opp mot ny jernbanestasjon

I oktober 2017 ble Fredrikstad tildelt prisen «Årets Bysentrum» av Norsk sentrumsforening, her trekkes følgende frem³⁹:

- Samarbeid over tid
- Etablering av sentrumslederfunksjon
- Samarbeid mellom gårdeierne som vil utvikle sentrum
- En kommune som har fokusert på å legge til rette for økt bruk av sentrum i byen

Sentrumskoordinator

Kommunen har ansatt en sentrumskoordinator, stillingen er finansiert i et partnerskap mellom flere av byens gårdeiere og kommunen. Sammen med Fredrikstad næringsforening og gårdeierne i sentrum har kommunen definert at koordinatoren skal jobbe tett sammen med gårdeierne for å fylle sentrum med nytt innhold og ny aktivitet. Sentrumskoordinator skal også være et bindeledd mellom kommune og gårdeierne⁴⁰.

Deltakende budsjettering og bylaboratorium

Fredrikstad kommune har flere ganger tatt i bruk deltakende budsjettering, der innbyggerne får direkte innflytelse over en gitt pengesum som politikerne har bevilget eller mulighet til å gi innspill til et avgrenset budsjettområde. Demme tilnærmingen er benyttet i opprusting av Trosvik torg. Innbyggerne ble invitert til å komme med forslag til hvordan torget skulle se ut, og etter en avstemming ble forslaget som fikk flest stemmer bygget.

Gjennom et bylaboratorium med lokaler midt i Fredrikstad sentrum, har kommunen forenklet kontakten mellom innbyggere og kommune. I bylaboratoriet testes ideer gjennom å prate med folk på et tidlig stadium i utvikling av prosjekter. Prosjektet har vært et prøveprosjekt, der det har vært særlig fokus på å innhente folk sin opplevelse av byferga og hvordan det bedre kan legges til rette for sykling i byen⁴¹.

Mer info om kommunens arbeid med brukermedvirkning kan leses i Fredrikstad kommune (2017).

³⁸ https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/by--og-stedsutvikling/attraktiv_by/juryvurdering-attraktiv-by-2017/id2554965/

³⁹ <https://www.norsk-sentrumsutvikling.no/fredrikstad-karet-til-arets-sentrum/>

⁴⁰ <https://distriktssenteret.no/eksempel/ved-a-sporre-innbyggerne-skaper-fredrikstad-liv-i-byen/>

⁴¹ <https://distriktssenteret.no/eksempel/ved-a-sporre-innbyggerne-skaper-fredrikstad-liv-i-byen/>

Bylivsregnskap

Gjennom 'Case Fredrikstad' som er ett av prosjektene i Kommunal- og moderniseringsdepartementets program 'Plansatsing mot store byer' har kommunen hatt fokus på å skape et attraktivt og tilgjengelig sentrum, særlig med fokus på gående og syklende. I prosjektet ønsket man gjennom kartlegginger og analyser å finne ut av hvordan man kan bygge en by der befolkningen har tilgang til de tilbudene de trenger og ønsker i nærheten av der de bor. Funnene er kategorisert og analysert i et bylivsregnskap, som omfatter observasjoner, tellinger og spørreundersøkelser, sosialt mønster og preferanser til de som bor i byen.

Endring av parkeringsforhold

Fredrikstad har arbeidet med å endre parkeringsforholdene i sentrum. Til tross for mange offentlige parkeringsplasser (4300 på bakkeplan og om lag 1500 under tak, både i åpne og lukkede parkeringsanlegg), ble det uttalt at det var få parkeringsplasser i sentrum, og vanskelig å drive næring, spesielt i konkurranse med sentre som tilbyr avgiftsfri parkering⁴². Ny parkeringsforvaltning ble iverksatt fra 1. januar 2016, og omhandlet å dele sentrum inn i soner med ulike avgifter. Hovedformålet var å øke tilgjengeligheten til parkeringsplasser i den indre delen av sentrum for handlende og andre besøkende, samt å redusere letetraffikk og fjerne muligheten for heldagsparkering i de sentrale gatene. Blant annet ble følgende innført:

- Tre ulike parkeringssoner, med ulik tidsregulering og prising slik at de mest sentrale plassene fungerer som et tilbud til handlende og andre besøkende med ærender som varer mindre enn to timer
- Langtidsparkering i periferien, utenfor den sentrale sentrumssonen
- Gratis parkering i fire p-hus i Fredrikstad på hverdager etter kl. 14 og etter kl. 09 på lørdager

I en undersøkelse fra mai 2017 svarer de næringsdrivende i Fredrikstad at de er positive til utviklingen etter innføringen av de nye parkeringsbestemmelsene, og det konkluderes med at ordningen med gratis parkering etter kl. 14 på hverdager og etter kl. 9 på lørdager har blitt godt mottatt. Antall besøkende til parkeringshusene har økt fra før til etter innføringen av de nye bestemmelsene (Viatrafik 2017). I rapporten går det også fram at CO₂ har gått ned, i det hver bil nå kjører kortere. Flere reiser til sentrum i stedet for til Sverige eller andre kjøpesentre.

⁴² <https://www.f-b.no/debatt/parkering/fredrikstad-sentrum/p-sjef-ny-parkeringsordning-er-en-gavepakke-til-byen/o/5-59-353618>

4 Konklusjon

Levende sentrum er viktig for at en by skal oppfattes som attraktiv. I små og mellomstore byer er det viktig å styre ønsket utvikling og (re)lokalisering av handel og service, nye boliger og arbeidsplasser til og ved sentrum, samt samle kulturaktiviteter og andre aktiviteter der. Slik kan flest mulig mennesker bruke sentrum. Kommunene kan bidra til at mindre byer blir mer attraktive gjennom planlegging etter plan- og bygningsloven.

Sentrum som opplevelsesbasert handels- og møteplass er sentralt i utviklingen av attraktive byer, da både innkjøp, folkeliv og stemning, sosiale treff, fornøyer etc. oppgis som viktige formål med å besøke sentrum. Gode bymiljøer og gaterom, tilgangen til grøntareal og god tilgjengelighet er viktige for dem som bruker sentrum.

Gjennom arealplanleggingen kan byene tilrettelegge for et variert tilbud av boliger og boligområder med god kvalitet. Mange etterspør leiligheter, som de fleste byene har en underdekning av, samt sentral lokalisering. Ved å tilby dette kan ulike innbyggere velge byen som bosted.

Sentral lokalisering av arbeidsplasser gjør at flere kan få tilgang til et attraktivt jobbmarked innenfor en viss reisetid. I Vestfoldbyene kan det argumenteres med at typiske 'kontorbedrifter' kun bør samlokaliseres i sentrumsområdene i byene, for å bidra til å øke byenes attraktivitet ved å tilrettelegge for økt bruk av sentrumsområdene.

Også ikke-juridiske planer som bystrategier, prinsipplaner og parkeringspolitikk er viktige virkemidler for attraktiv byutvikling. Sentralt i byenes arbeid står også aktørsamarbeid, der kommunene må ta hovedansvaret for prosess, fremdrift og kontinuitet, og samarbeide tett med ulike aktører om sentrumsutvikling.

Referanser

- Asplan Viak (2010a) *Utbyggings- og fortettingspotensial rundt stasjonsområdene i Buskerudbyen*. For Buskerudbysamarbeidet/Jernbaneverket.
- Asplan Viak (2010b) *Miljø- og samfunnsregnskap for fortetting ved stasjonsnære jorder. Casestudie Ås*. Ruterrapport 2010:15.
- Asplan Viak (2013) *Handel i og utenfor bysentrum*. Utgave: 3, Dato: 2013-07-12.
- Bandarin, F. (2014) *Reconnecting the City: The Historic Urban Landscape Approach and the Future of Urban Heritage*. John Wiley & Sons
- Bjørnshau, T. and Hjorthol, R., 2003. *Gentrifisering på norsk: Urban livsstil eller praktisk organsiering av hverdagslivet*. Tidsskrift for samfunnsforskning, 44(2), pp.169-201.
- Burden, D. og Litman, T. (2011) America Needs Complete Streets. *ITE Journal*, 81(4): 36-43.
- Christaller, W. (1933/1966) *Central Places in Southern Germany*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall, 1966.
- Christiansen, P. og Julsrud, T.E. (2014) *Effekter av Gjensidiges omlokalisering fra Lysaker til Bjørvika*. TØI rapport 1344/2014. <http://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=38240>
- Dempsey, N., Brown, C. og Bramley, G. (2012) The key to sustainable urban development in UK cities? The influence of density on social sustainability. *Progress in Planning*, 77(3), 89-141.
- Engebreetsen, Ø. og Gjerdåker, A. (2012) *Potensial for regionforstørring*. TØI rapport 1208/2012. www.toi.no/getfile.php?mmfileid=24344.
- Engebreetsen, Ø. og Strand, A. (2010) *Fakta om handel, kjøpesenter og transport*. TØI rapport 1087/2010. <http://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=14876>
- Florida, R. (2008) *Who's your city? How the creative economy is making where to live the most important decision in your life*. Basic Books, New York
- Foss, O., Juvkam, D. og Onsager, K. (2006) *Litteraturstudie: Små og mellomstore byer og regional utvikling*. NIBR-notat 2006:111. Oslo, Norsk institutt for by- og regionforskning. www.hioa.no/extension/hioa/design/hioa/images/nibr/files/filer/2006-111.pdf
- Fredrikstad kommune (2017) *Tilgangen til byen. Designmetoder i byutvikling og brukermedvirkning*. <https://www.fredrikstad.kommune.no/globalassets/dokumenter/kmb/barekraftig-samfunn/tilgangen-til-byen---rapport.pdf>
- Fyhri, A. (2004) *Vegpakeke Drammen. Mellomundersøkelse av bomiljøet 1998 til 2003*. TØI rapport 757/2004. Oslo, Transportøkonomisk institutt. www.toi.no/getfile.php?mmfileid=708
- Gehl Architects (2014) *Bylivsundersøkelse Oslo sentrum*.
- Gehl, J. (1971/1996) *Livet mellom busene: udeaktiviteter og udemiljøer*. Arkitektens Forlag, København.
- Gehl, J. (2013) *Cities for people*. Island Press.
- Gehl, J. og Gemzøe, L. (1996) *Byens rum – byens liv*. Arkitektens forlag og kunstakademiets forlag, København.
- Glaeser, E. (2011) *Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier*. The Penguin Press
- Guttu, J. og Martens, J.D. (1998) *Sentrumsnære byboliger. Survey til beboere i sju norske byer*. NIBR rapport 1998:10. Oslo, Norsk institutt for by- og regionforskning.
- Guttu, J. og Schmidt, L. (2008) *Fortett med vett. Eksempler fra fire norske byer*. Husbanken.
- Guttu, J. og Thorén, K.H. (1996) *Fortetting med kvalitet. Bebyggelse og grønnstruktur*. Veiledning T-1267, Miljøverndepartementet.
- Hass-Klau, C. (1993) Impact of pedestrianization and traffic calming on retailing. A review of the evidence from Germany and the UK. *Transport Policy*, 1 (1), 21-31.

- Hjorthol, R., Engebretsen, Ø. og Uteng, T.P. (2014) *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/2014 – nøkkelrapport*. TØI rapport 1383/2014. www.toi.no/getfile.php?mmfileid=39511
- Hjorthol, R., Krogstad, J.R. og Tennøy, A. (2013) *Gåstrategi for eldre – kunnskapsgrunnlag for planlegging i Kristiansand*. TØI rapport 1265/2013. www.toi.no/getfile.php?mmfileid=32633
- Hordaland fylkeskommune (2013) *Spørjeundersøking om sentrumsområde. Befolkningsundersøking i Hordaland 2013*. AUD-rapport nr. 1, 2013.
- Jacobs, J. (1961) *The Death and Life of Great American Cities*. Penguin Books.
- Johansen, V. og Batt-Rawden, K. (2014a) *Folkehelse og levekår i Oppland. Resultater på fylkesnivå*. ØF-rapport 09/2014. Østlandsforskning.
- Johansen, V. og Batt-Rawden, K. (2014b) *Folkehelse og levekår i Oppland. Resultater for kommunene i Lillehammer-regionen*. ØF-notat 11/2014. Østlandsforskning.
- Karsten, L., (2007) *Housing as a way of life: Towards an understanding of middle-class families' preference for an urban residential location*. Housing Studies, 22(1), pp.83-98.
- Kongsvinger kommune (2017) *Kongsvinger 2050 – strategier for fremtidig byutvikling*.
- Kåstrup, M. (2013) *Are cyclists good costumers?* Paper presented at Velo-City 2013, June 11-14, Vienna.
- Langeland, O., Gundersen, F., Grünfeld, L., Holmen, R.B., Nielsen, A.F., Tennøy, A. og Øksenholt, K.V. (2017) *Byutvikling og næringsutvikling i hovedstadsområdet – konkurransedyktig næringsliv og bærekraftig storbyfunn*. TØI rapport 1528/2016. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=44586>
- Lawlor, E. (2012) *The pedestrian pound: the business case for better streets and places*. JustEconomics for LivingStreets.
- Lilius, J., 2014. *Is there room for families in the inner city? Life-stage blenders challenging planning*. Housing Studies, 29(6), pp.843-861.
- Midtskog, O. (2012) *Hvorfor velges sentrum bort som etableringsarena?*
- Mouratidis, K. (2017) *Is compact city livable? The impact of compact versus sprawled neighborhoods on neighborhood satisfaction*. Urban Studies,
- Myklebust, G. (2013) *Detaljhandelsanalyse for Larvik. 8 scenarier. Konsekvenser for handelen i sentrum*.
- Næss, P. (2012) *Urban Form and Travel Behavior: Experience from a Nordic Context*. *Journal of Transport and Land Use*, Vol. 5, 2012.
- Plan- og bygningssetaten (2017) *Planprogram og VPOR for Halse og Valle Hovin*. Ikke-publisert utkast datert 23.10.2017.
- Powell, W. W., Koput, K. W., Bowie, J. I. og Smith-Doerr, L. (2002) *The spatial clustering of science and capital: Accounting for biotech firm-venture capital relationships*. *Regional Studies*, 36(3), s. 291–305.
- Pran, K.R. og Bakke, I.H. (2015) *Oppfølgingsundersøkelse – oppgradering av Torggata*. Ipsos-rapport 2015.
- Prognosesenteret (2011) *Scenarieanalyse 2010 -2020. Boligbehovet i Norge*.
- Raman, S. (2010) *Designing a Liveable Compact City- Physical Forms of City and Social Life in Urban Neighbourhoods*, *Built Environment*, Vol 36 no 1.
- Robertson, K. A. (1991) *Pedestrian streets in Sweden's city centres*. CITIES, November 1991.
- Ruud, M.E., Schmidt, L., Sørli, K., Skogheim, R. og Vestby, G.M. (2014) *Boligpreferanser i distriktene*. NIBR-rapport 2014:1.
- Sallis, J.F., Cerin, E., Conway, T.L., Adams, M.A., Frank, L.D., Pratt, M., Salvo, D., Schipperijn, J., Smith, G., Cain, K.L., Davey, R., Kerr, J., Lai, P-C., Mitáš, J., Reis, R., Sarmiento, O.L., Schofield, G., Troelsen, J., Van Dyck, D., De Bourdeaudhuij, I. og Owen, N. (2016) *Physical activity in relation to urban environments in 14 cities worldwide: a cross-sectional study*. *The Lancet*, Volume 387, No. 10034, p2207–2217, 28 May 2016.
- Schmidt, L. (2014a) *Kompakt by, bokvalitet og sosial bærekraft*. NIBR-rapport 2014:12. NIBR, Oslo.
- Schmidt, L. (2014b) *Fortetting med kvalitet*. Tiltakskatalogen. <http://www.tiltakskatalog.no/a-1-8.htm>
- Skogli, E., Skogstrøm, J.F.B., Aalen, P., Iversen, E.K. og Holmen, R.B. (2014) *FoU prosjekt om samfunnsøkonomiske konsekvenser av store handelsetableringer*. MENON Business Economics
- Stavanger kommune (2016) *Kommunedelplan for Stavanger sentrum. Samfunnsdel og planbeskrivelse*. Høringsversjon 05.04.2016, sist revidert 16.06.2016 iht. vedtak kommunalutvalget 24.05.2016.

- Strand, A., Kvarud, T., Christiansen, P. og Engebretsen, Ø. (2014) *Detaljvarehandel i 20 bykommuner - analyse av utviklingen i bysentrum og kommunen totalt 2004-2012*. TØI rapport 1303/2014. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=35844>
- Storper, M. (1997) *The Regional World*. New York: Guilford.
- Sørli, K., Aure, M. og Langset, B. (2012) *Hvorfor flytte? Hvorfor bli boende?* NIBR-rapport 2012:22.
- Tennøy, A. (1999) *Ombygging av Grønland/Grønlandsleiret. Virkninger og ringvirkninger av prosjektet 1995 – 1998*. Miljøbyen Gamle Oslo.
- Tennøy, A. (2002) *Kommuner og bydeler som aktører i boligmarkedet*. NIBR-rapport 2002:7.
- Tennøy A., Øksenholt, K.V., Tønnesen, A., Hagen, O.H. (2017a) *Kunnskapsgrunnlag: Areal- og transportutvikling for klimavennlige og attraktive byer*. TØI rapport 1593A/2017 <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=46142>
- Tennøy, A., Knapskog, M., Gundersen, F., Uteng, T.P., Hagen, O.H. (2017b) *Transport- og klimaeffekter av knutepunktfortetting i Bergen, Kristiansand og Oslo*. TØI-rapport 1575/2017. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=46184>
- Tennøy, A., Øksenholt, K.V. og Hagen, O.H. (2017c) *Systematiske, kunnskapsbaserte og etterprøvbare plananalyser*. TØI-rapport 1593/2017. (publiseres høsten 2017)
- Tennøy, A., Knapskog, M., Gundersen, F., Hagen, O.H., Skartland, E.G., Øksenholt, K.V. (2017d): *Statlig lokalisering – hvor og hvorfor?* TØI-rapport 1576/2017. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=45955>
- Tennøy, A., Tønnesen, A., Øksenholt, K.V. (2015) *Kunnskapsstatus – handel, tilgjengelighet og bymiljø i sentrum*. TØI rapport 1400/2015. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=40095>
- Tennøy, A., Midtskog, O., Øksenholt, K.V., Nore N. (2014). *Hva kan gjøres for å styrke sentrums attraktivitet som etableringsarena for handel og service?* TØI rapport 1334/2014. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=37141>
- Tennøy, A., Loftsgaarden, T., Hansen, J.U., Strand, A. (2010) *Erfaring med handelsanalyser i Framtidens byer*. TØI-rapport 1071/2010. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=14572>
- Toftdahl, H. og Reinvang, R. (2013) *Næringsutvikling i Osloregionen – vekstmuligheter i alternative utbyggingsmonstre*. Vista analyse rapport 2013/05
- Turner, L.M., Nordvik, V., Sørvoll, J (2015). *Boligbehov og ubalanser i norske storbyer*. ISBN: 978-82-7894-550-6. 180 s. NOVA.
- Urbanet Analyse (2015) *Reisevaner i Vestfoldbyen 2013/14*. Urbanet Analyse rapport 60/2015.
- Verroen, E. J., Jong, M. A., Korver, W. og Jansen, B. (1990) *Mobility Profiles of Businesses and Other Bodies*. Rapport INRO-VVG 1990-03. Delft: Institute of Spatial Organisation TNO.
- Vestfold fylkeskommune (2011) *Fagnotat: Næringsutvikling og næringsarealer. Underlag for regional plan for bærekraftig arealpolitikk*.
- Viatrafik (2017) *Utredning om felles parkeringspolitikk. Delrapport 2 – evaluering*. https://www.sarpsborg.com/globalassets/dokumenter/samfunn/planavdelingen/delrapport_2_evaluering_11maj.pdf
- Warnaby, G. (2009) Look up! Retailing, historic architecture and city centre distinctiveness. *Cities*, 26, 287 – 292.
- Whitehead, T., Simmonds, D. og Preston, J. (2006) The effect of urban quality improvements on economic activity. *Journal of Environmental Management*, 80, 1-12.

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.

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se 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
www.toi.no