

# Velkommen!

## Forum for byutvikling og bytransport: Planlegging og utvikling av og i sentrum i byer og tettsteder

Vi starter kl. 9.30

Vi bruker SLIDO til spørsmål og kommentarer til paneldebattene

Logg deg inn allerede nå: [app.sli.do](https://app.sli.do), kode 5052132

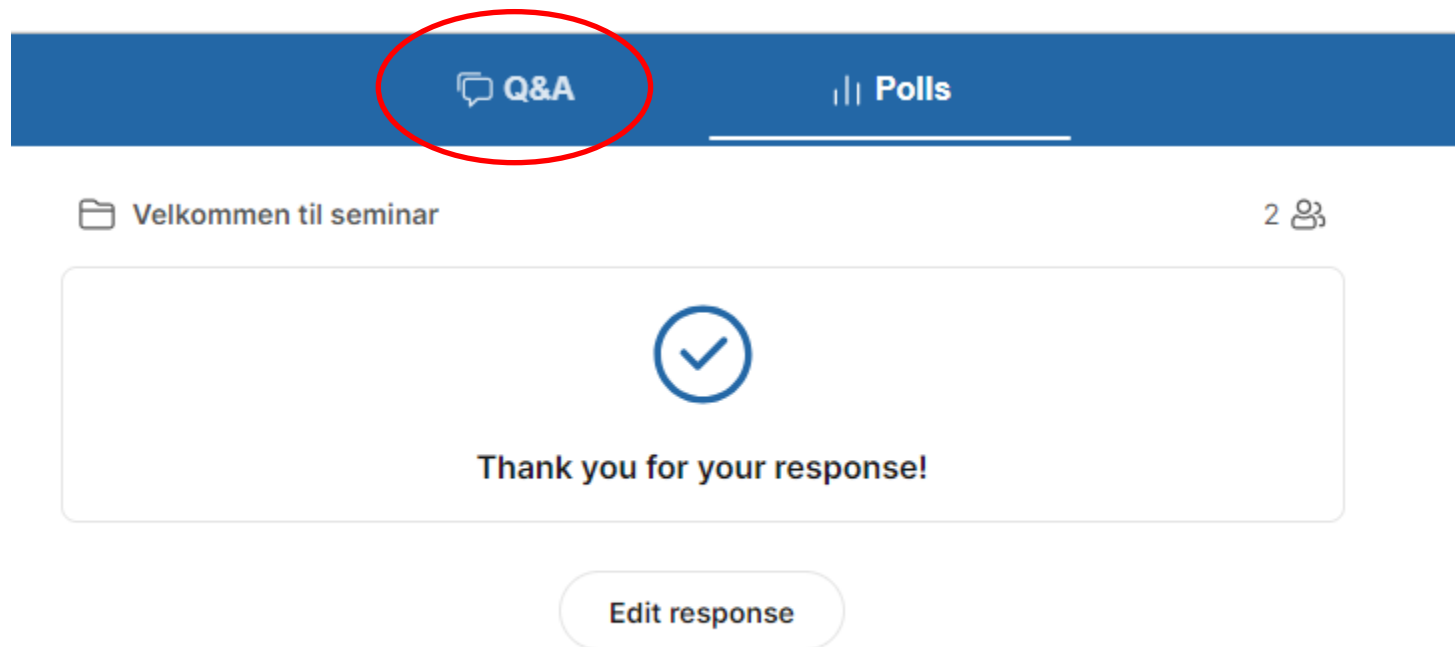
# Velkommen!

Forum for byutvikling og bytransport:  
**Planlegging og utvikling av og i sentrum i  
byer og tettsteder**

# Forum for byutvikling og bytransport

- Drevet av forskningsgruppen Byutvikling og bytransport på TØI siden 2018, med formål:
  - Å avdekke viktige kunnskapsbehov i planlegging, byutvikling og bytransport
  - Å legge til rette for at disse kan dekkes gjennom forskning
  - Å formidle eksisterende forskningsbasert kunnskap om relevante tema
- 4-6 digitale seminarer per år, stort spenn i tema, program 2022 og 2023 (så langt):
  - Sentrumsregnskap
  - Arealdataverktøy for regional transportmodell
  - Bærekraftig mobilitet i områdeutvikling
  - Kommunale gåstrategier og kvalitativ metode for vurdering av sykkelvennlighet
  - Digital tvilling – om og hvordan det kan være et nyttig verktøy i planlegging av byer og bytransportsystemer
  - Planlegging og utvikling av og i sentrum i byer og tettsteder (fysisk)
- Presentasjoner og oppsummering legges tilgjengelig for alle på forumets hjemmesider
- Forumet finansieres av medlemmer via kontingent og seminarer er åpne for alle
- Referansegruppe 2023: Møre og Romsdal FK, Vestfold og Telemark FK, Bodø K, Oslo K
- Mer info: [Forum for byutvikling og bytransport - Transportøkonomisk institutt \(toi.no\)](https://www.toi.no)

Vi bruker SLIDO til spørsmål og kommentarer til pandeldebattene, logg deg inn allerede nå: **app.sli.do**,  
**kode 5052132**





## FORUM FOR BYUTVIKLING OG BYTRANSPORT

Medlemmer

Tidligere seminarer

Referansegruppe

Heldagsseminar om  
sentrumsutvikling



## Forum for byutvikling og bytransport

Forumet er et sted hvor planpraksis og forskning diskuterer og utveksler kunnskap og erfaringer knyttet til byutvikling og bytransport.

Forumet skal avdekke kunnskapsbehov knyttet til bytransport og byutvikling og gi innspill til fremtidig forskning.

Formålet med forumet er tredelt:

- Å avdekke kunnskapsbehov i byer av ulike størrelser.
- Å legge til rette for at disse kunnskapsbehovene kan dekkes gjennom forskning.
- Å formidle eksisterende kunnskap om relevante tema.

# Program

- 9.30 – 10.10: Velkommen, introduksjon og innlegg fra KDD
- 10.10 – 12.05: Mindre byer og tettsteder
  - Pause 10.45 – 11.00
- 12.05 – 12.50: Lunsj
- 12.50 – 15.35: Store og mellomstore byer
  - Pause: 14.15 – 14.30
- 15.35 – 15.45: Takk for i dag!
- 15.45 – 18.00: Mingling på takterassen



# CITYCENTRE

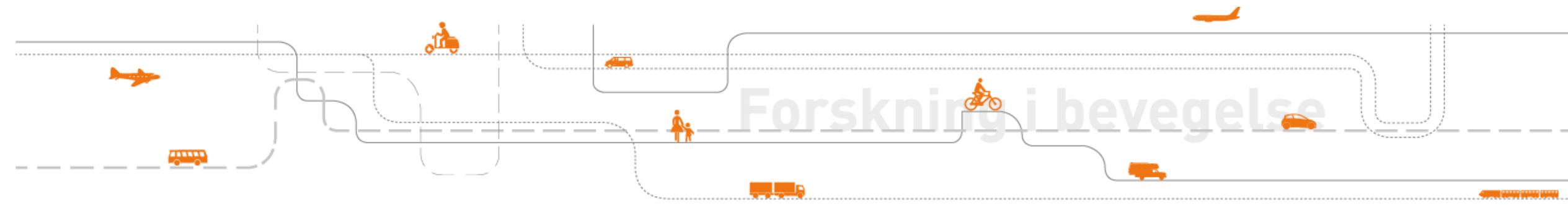
## **Undersøker: Hva kan kommunene gjøre for å styrke sine sentrum?**

- Det fysiske (arealstruktur på bynivå, kvaliteter ved sentrum, bokvalitet i sentrum)
  - Handel og service i sentrum – hvordan kommunen kan bidra til at de lykkes
  - Plan- og beslutningsprosesser (strategiske planer og reguleringsplaner)
  - Pbl (hvordan den fungerer som verktøy og hvordan den kan forbedres)
- 
- NFR, NIKU, Kongsberg, Tønsberg, Arendal og Lillehammer samt deres sentrumsorganisasjoner og FK
- 
- [Prosjekt: CITYCENTRE - Transportøkonomisk institutt \(toi.no\)](http://toi.no)

# Introduksjon: Hvorfor er det viktig å styrke sentrum? Hva må til?

ByBy-forum: Planlegging og utvikling i og av sentrum i byer og tettsteder, Oslo, 27.6.2023

Aud Tennøy  
PhD By- og regionplanlegging  
Forskningsleder Byutvikling og bytransport





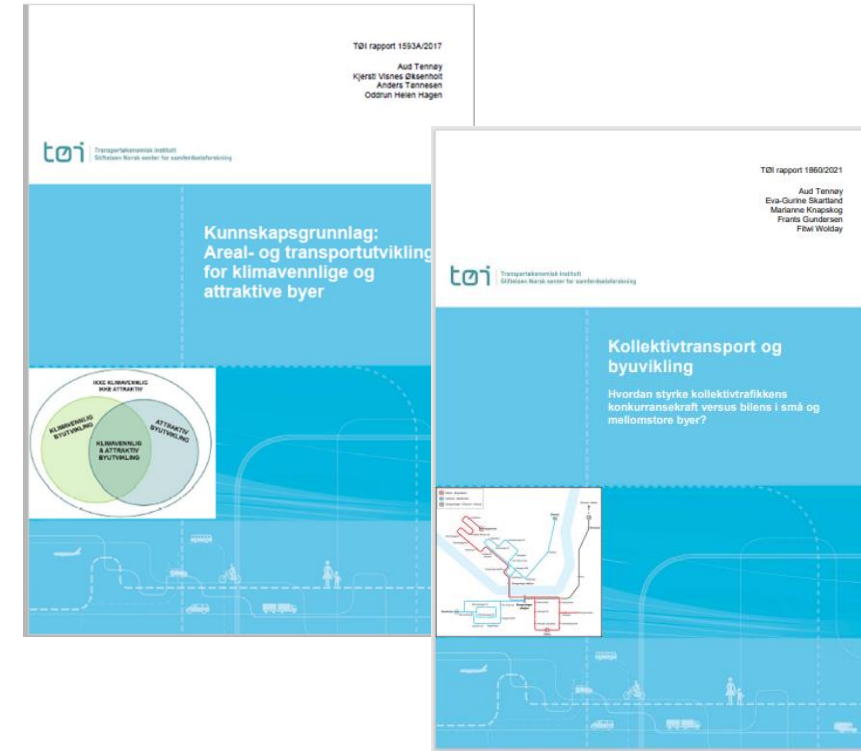
# Viktige mål for byer og tettsteder:

- **Attraktive** – gode steder å bo og å drive næring, tiltrekke seg nye
- **Levende** – sentrum, folk i gatene, treffe folk, liv, gøy!, 'urbanitet'
- **Inkluderende og rettferdige** – tilgjengelighet uten bil, møteplasser, boliger
- **Folkehelse** – aktiv transport, tilhørighet, tilgang til friområder
- **Redusere arealforbruk** – natur, biomangfold, jordbruk, CO2-lagring
- **Redusere klimagassutslipp** – til bygging, drift, trafikk, areal, mv.
- **Nullvekst i biltrafikken** – CO2, lav bilavhengighet, effektiv mobilitet, alt over



# De viktigste grepene:

- Fortetting og transformasjon i og ved sentrum, *i stedet for* fortsatt bilavhengig byspredning
- **Styrke sentrum**
- Legge bedre til rette for sykling og gåing
- Forbedre kollektivtilbudet
- Restriktive virkemidler mot biltrafikken

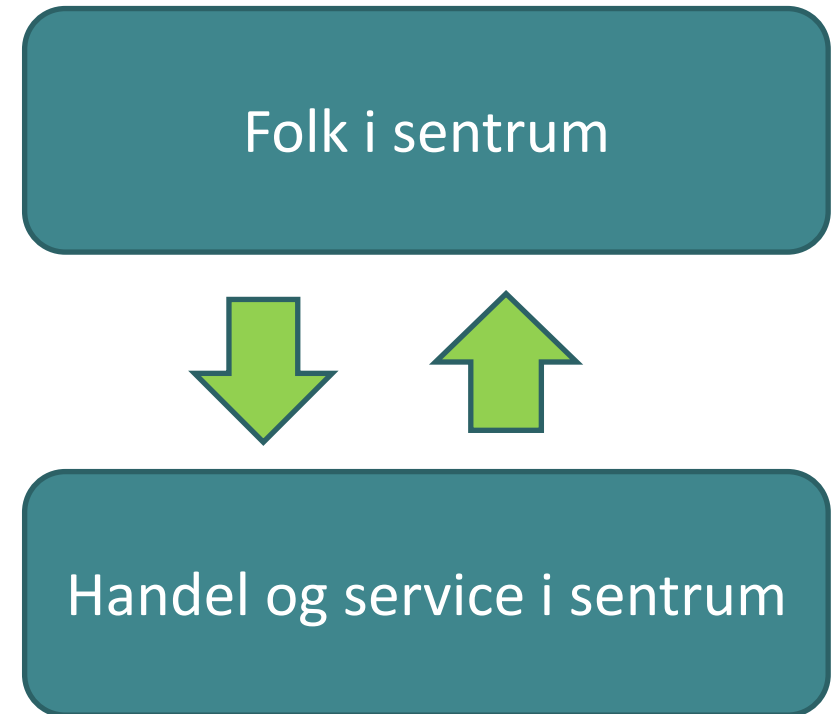


# Hva mener vi med 'å styrke sentrum'?

- Innbyggere skal bruke sentrum oftere
- De skal like bedre å være der
- De skal få dekket sine behov for handel, service og offentlige møteplasser i sentrum bedre
- Det skal være lettere å komme dit

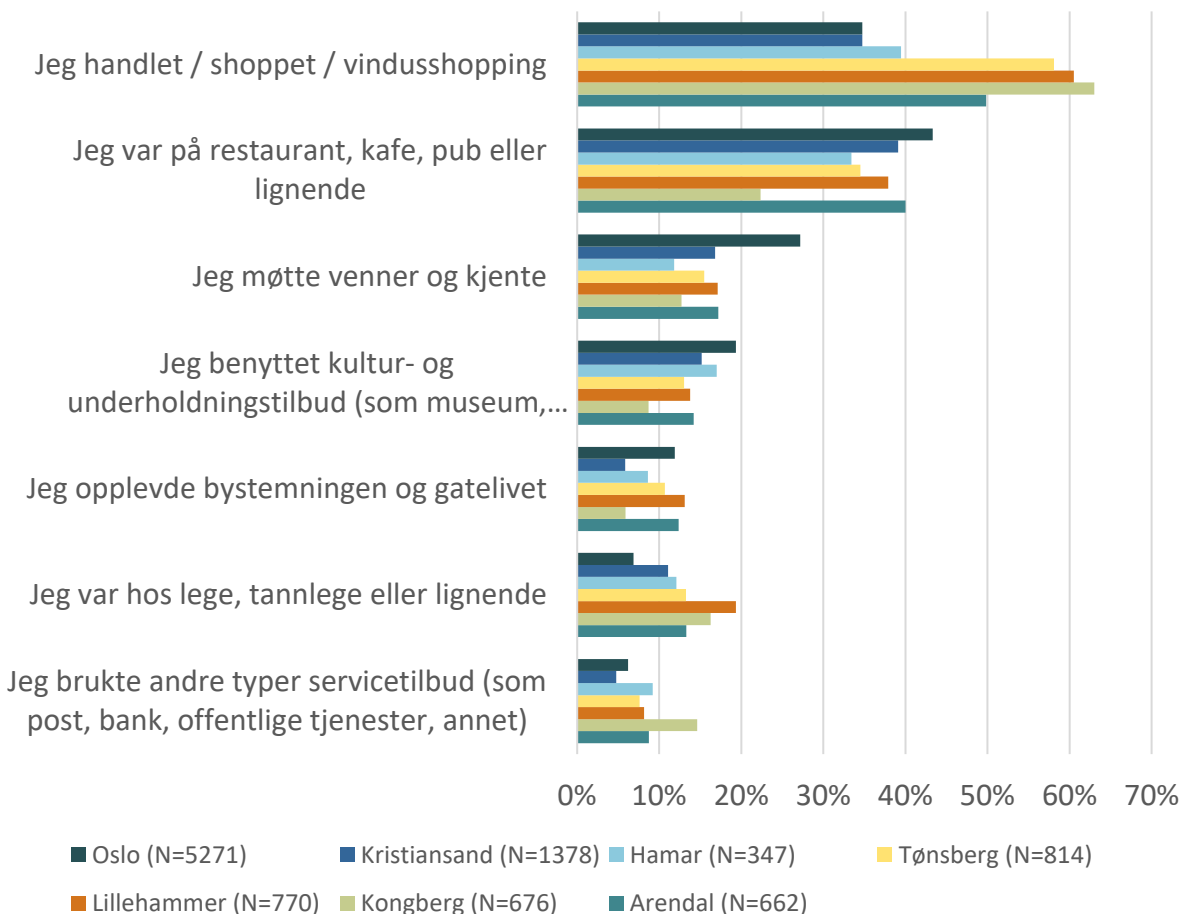
=>

- Handel og service skal trives og lykkes bedre i sentrum
- Det skal være mer attraktivt for innbyggere og næringsliv å etablere seg i og ved sentrum
- Det skal bli mer attraktivt for utbyggere å bygge boliger og arbeidsplasser i og ved sentrum



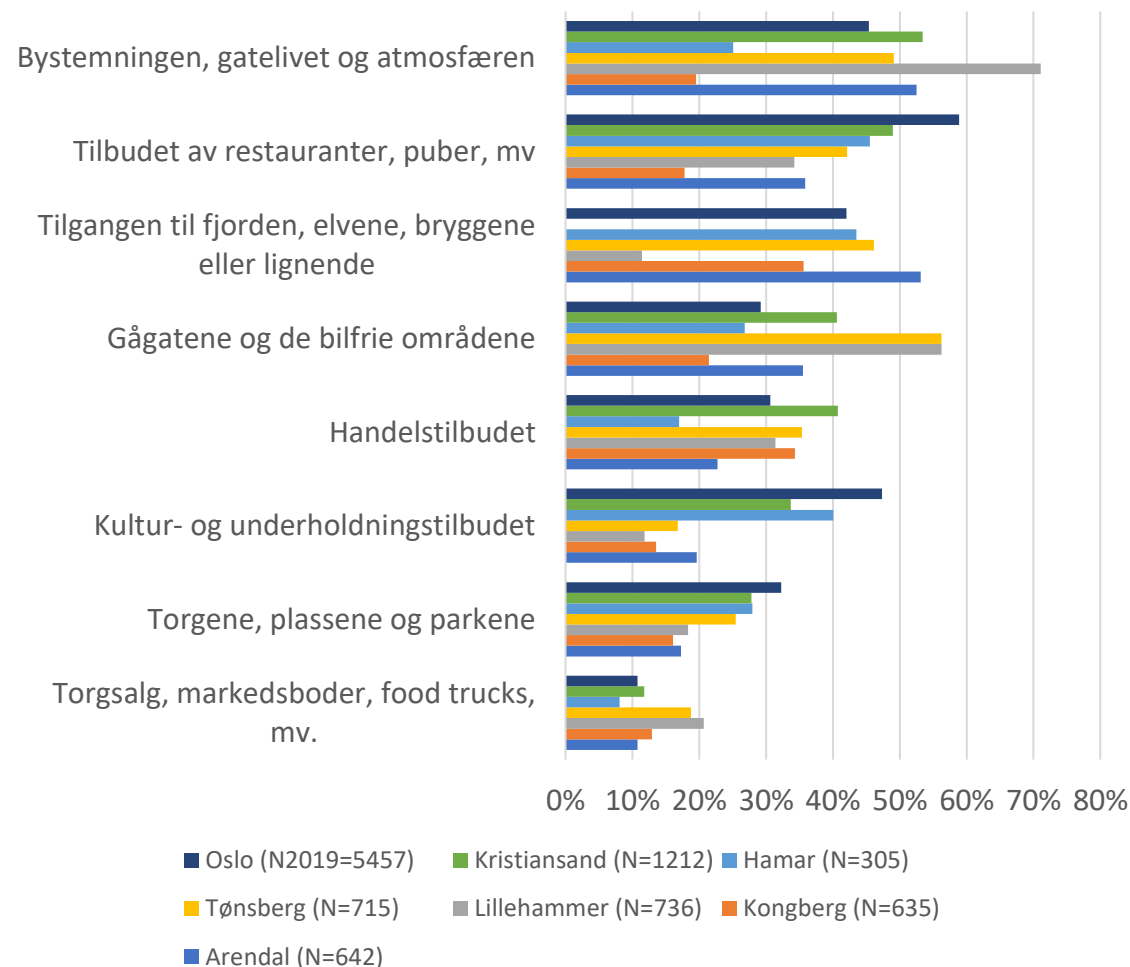
# Hva innbyggerne bruker sentrum til og setter pris på

Hva gjorde du sist du var i sentrum (u/ jobb, o.l.)?



Hagen, Tennøy, Knapskog, Landa-Mata (underveis)

Hva setter du mest pris på ved sentrum?





# Hvorfor er det viktig å styrke sentrum? Hva skal vi med det?

- **Attraktivitet: Sentrum er en viktig identitetsmarkør: Sentrum ER byen eller tettstedet**
  - Sentrum tilhører 'alle i byen' – alle har et forhold til sentrum i sin by eller sitt tettsted
  - Et attraktivt, levende og inkluderende sentrum er viktig for at innbyggerne og næringslivet skal trives
  - Og for om byen kan tiltrekke seg nye folk og virksomheter (og studenter, besøkende...)
- **Levende og inkluderende: Det er her det skjer!**
  - Felles og åpen møteplass for alle innbyggerne – til hverdag og helg, fest, feiringer og markeringer, mv.
  - Det mest tilgjengelige stedet i byen uten bil – tilgjengelighet til handel, service og møteplasser
  - Leiligheter i og ved sentrum kan gi ønsket bolig og god tilgjengelighet for eldre og andre som ønsker det
- **Bidrar til kompakt byutvikling i stedet for byspredning: Sentral kjerne å organisere byen rundt**
  - Gir redusert bilavhengighet, trafikk, arealforbruk, tap av natur og landbruksarealer, CO2-utslipp, mv.
  - Gir kortere avstander og større fleksibilitet mtp. valg av transportmiddel
  - Gir mer gåing og sykling i hverdagen – bedre folkehelse og mer sosial interaksjon
  - Bidrar til at byregionen kan nå mål om nullvekst i biltrafikken
- **Ivareta viktige verdier: Økonomiske, bygningsmasse, kulturmiljøer, fellesskap, mv.**



# Hva må til?

- Styre arealutviklingen (bolig, næring, handel, mv.) mot fortetting og transformasjon i og ved sentrum *i stedet for* fortsatt byspredning (=bilavhengig utvikling utenfor den tette byen)
  - Kan mindre byer utvikle ‘indre by’? Vil de det?
- Legge til rette for utbygging av attraktive boliger og næringslokaler i sentrum
  - Næring: Handel, kontor, undervisning, mv.
- Ikke tillate utbygging/utviding av eksternt lokalisert handel og service
  - Alle typer handel og service kan og bør finnes i sentrum
  - Alle typer handel og service utenfor sentrum konkurrerer med sentrum
  - Mindre byer har ikke behov for ‘avlastningssentre’ – noen har behov for lokalsentre
- Bidra til at handel og service kan trives og lykkes i sentrum
  - Hva skal til? Hvordan kan kommunen bidra?
  - Bidra til at store ‘dragere’ kan og vil etablere seg i sentrum
  - Varelevering og bylogistikk, drift og vedlikehold, mv.





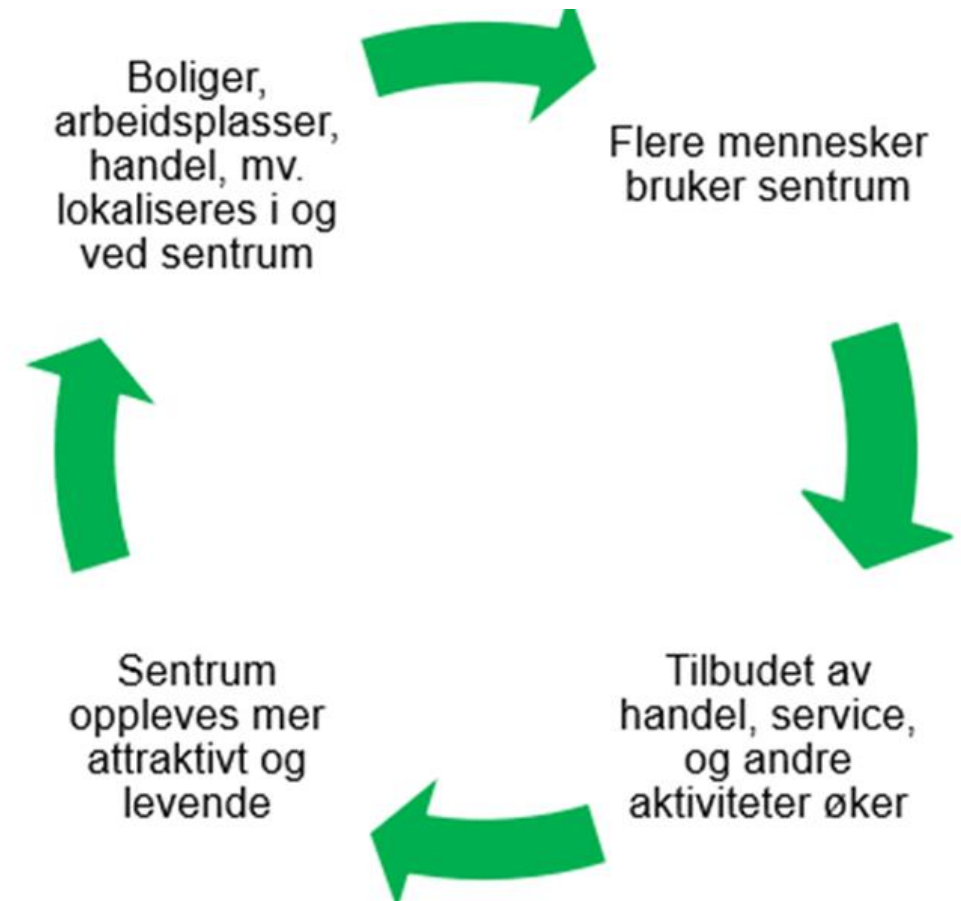
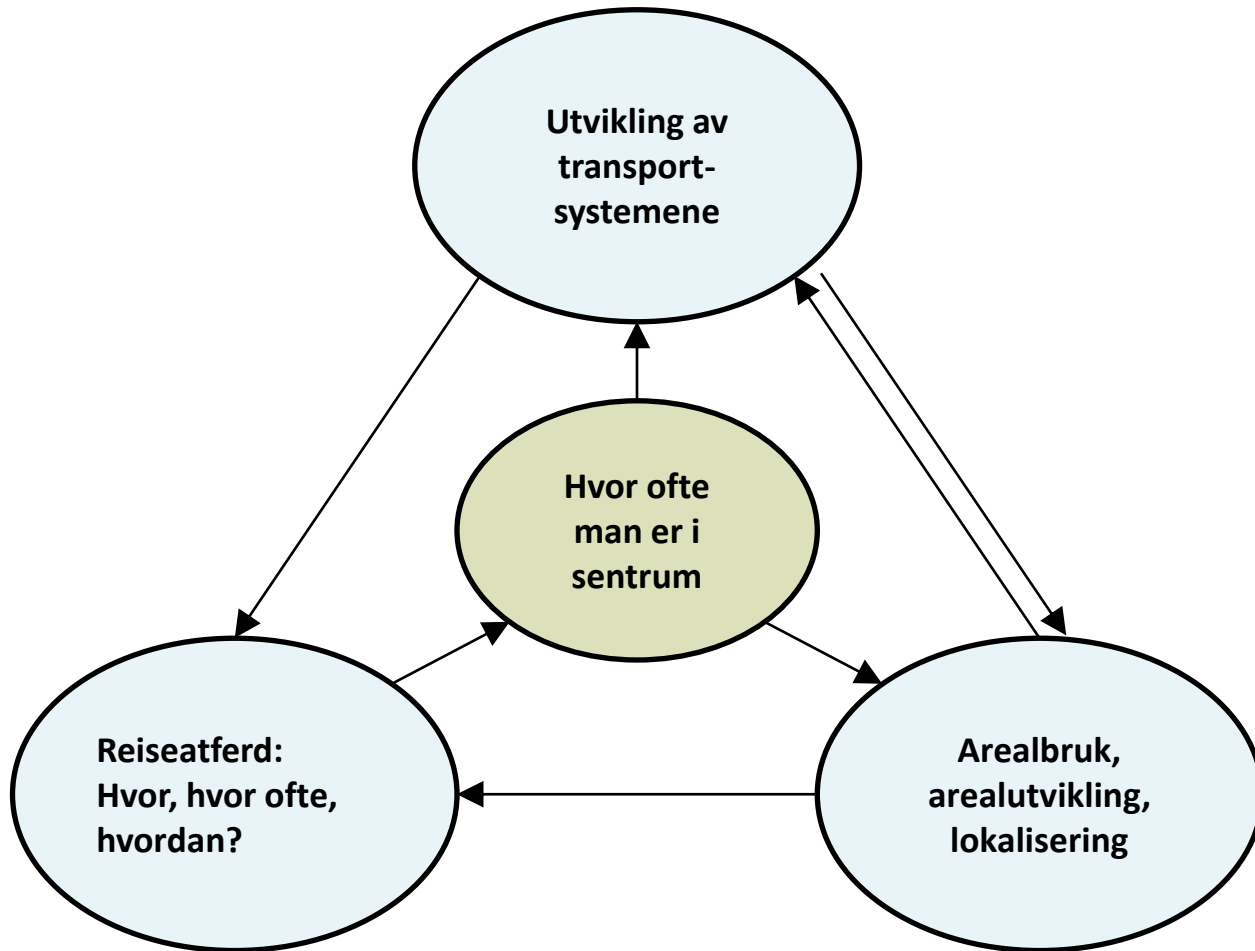
# Hva må til?

- Utvikle hyggelige og brukbare byrom, aktiviteter, gangvennlighet, mv. i og ved sentrum
  - Folk må like å være der – og de må få gjort det de skal (handel, service, annet)
  - Alle må kunne trives i sentrum – eldre, unge, barn, foreldre og alle andre
  - Det må også finnes rom og aktiviteter som ikke koster: Plasser, parker, lekeplasser, bibliotek, benker, trær, blomster!
  - Bilfrie gater og områder og gangvennlighet – det setter alle pris på!
  - Bruke bevaringsverdige bygg og kulturmiljøer på måter som bidrar til liv og trivsel
- Styrke kollektivtrafikk, sykkel og ganges konkurransekraft versus bilens i byen
  - Jo mer bilavhengig by, jo mindre tilgjengelig sentrum
- God tilgjengelighet med alle transportmidler til sentrum
  - Ikke tillate store parkeringsflater og kantsteinsparkering i sentrale deler av sentrum
  - I bilavhengige byer og regioner: Smart organisering, regulering og prising av parkering





# Sammenhenger

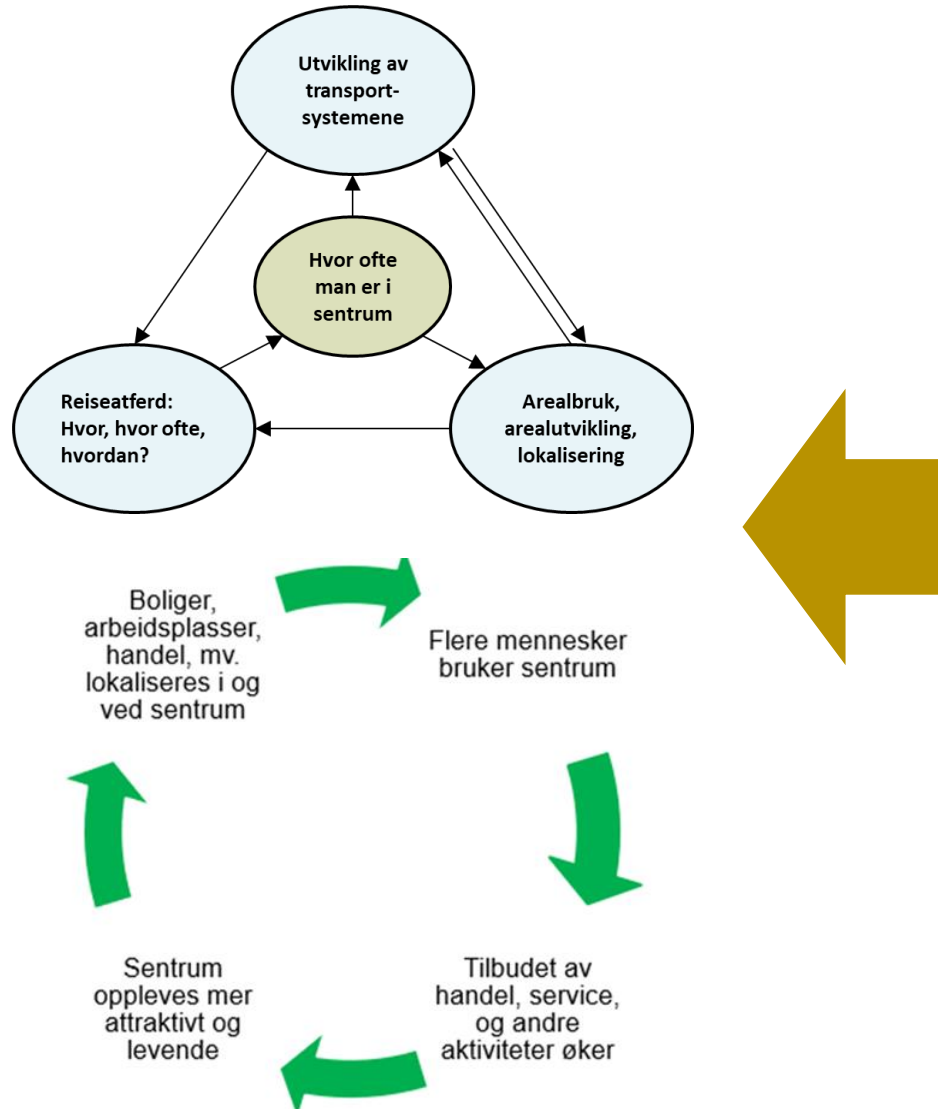




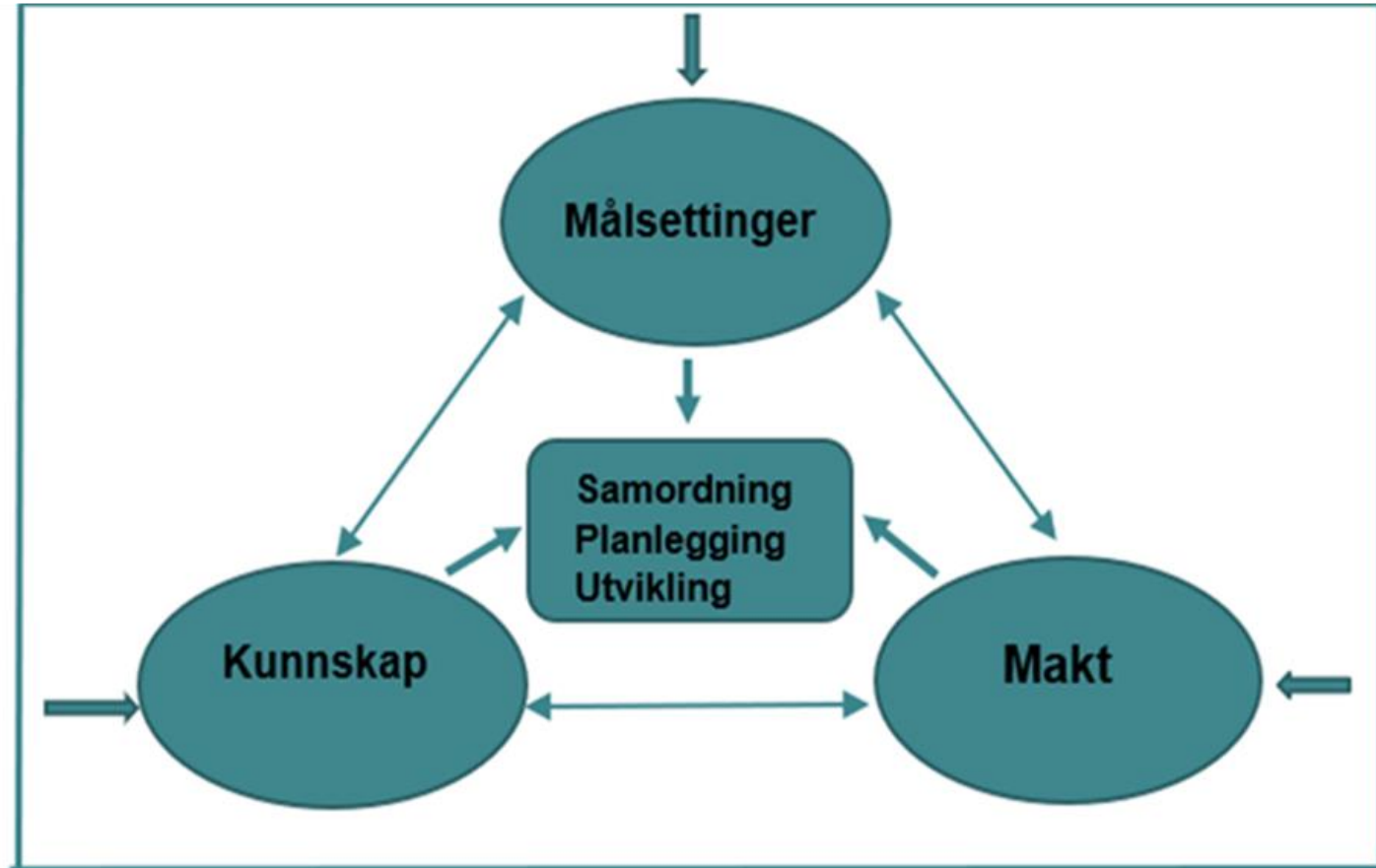
## Spørreundersøkelse i 2014: Hva er det viktigste din kommune kan gjøre for å gjøre sentrum mer attraktivt som etableringsarena for handel og service?

Svaralternativ	Planavdelinger	Sentrumsforeninger
I større grad styre utbygging av nye boliger og arbeidsplasser mot sentrum	76 %	56 % (3)
I større grad si nei til utbygging utenfor sentrum	52 %	24 %
Større politisk engasjement for å styrke rammebetingelsene	49 %	68 % (1)
Gjøre sentrum mer trivelig	49 %	28 %
Skaffe seg større kunnskap om hva som kreves for at handelen skal trives i sentrum	46 %	32 %
Tydeligere kommunal satsing på å styrke rammebetingelsene for sentrumshandelen	42 %	60 % (2)
Begrense konkurransen fra handel utenfor sentrum	42 %	20 %
Forbedre drift og vedlikehold i sentrum	27 %	40 % (5)
Forbedre den generelle tilgjengeligheten til sentrum	24 %	32 %
Forbedre parkeringsmulighetene i sentrum	18 %	36 % (5)
Finne løsninger på problemer knyttet til varelevering	3 %	0 %

# Hvordan få det til å skje?



Planlegging, PBL, samarbeid, mv.



# Verktøy for å få det til

- Strategier og visjoner
  - Kommuneplanens samfunnsdel (KPS) med arealstrategi (pbl)
  - Kommuneplanens arealdel (KPA) (pbl)
  - Planer for og utvikling av transportsystemene (Stat, FK, K)
  - Sentrumsplaner (KDP eller områderegulering etter pbl)
  - Reguleringsplaner (pbl)
  - Gatebruksplaner, gateromsplaner, byromstrategier, mobilitetsstragier, mv.
- 
- Samarbeid mellom aktører – i daglig drift og ved utbygging
- 
- Regionale planer for arealutvikling, senterstruktur og for utvikling av transportsystemene
  - Statens lokaliserings- og transportpolitikk
  - Innsigelsessystemet og praktiseringen av det

# Hvorfor er det vanskelig å få det til?

- Svært komplekst område! Svært komplekse prosesser!
- Sektorer, nivåer, aktører, interesser, eksisterende fysiske strukturer....
- Politikk og fag – prosesser, medvirkning og motstand - mål og målkonflikter, kunnskap, makt
- Ting (??) som gjør at mange kommuner legger opp til fortsatt byspredning
- Press for lokalisering av handel, mv. utenfor sentrum – kjøpesentre og bigboxer
- Fortetting og transformasjon i og ved sentrum er vanskelig og tidkrevende
- Bevaring og kulturmiljøer er viktig og vanskelig
- Gårdeierstruktur og -interesser, utbyggeres prioriteringer, mv.
- Handelsstanden presser på for tilgjengelighet med bil og mer parkering
- Lokalisering av statlige virksomheter utenfor sentrum og byene
- Statlig veibygging som bidrar til byspredning
- Kommunene vet ikke hvordan de kan bidra til at handel og service i sentrum lykkes (?)





Norconsult



# Viktige mål for byer og tettsteder:

- **Attraktive** – gode steder å bo og å drive næring, tiltrekke seg nye
- **Levende** – sentrum, folk i gatene, liv, gøy, 'urbanitet'
- **Inkluderende og rettferdige** – tilgjengelighet uten bil, møteplasser, boliger
- **Folkehelse** – aktiv transport, tilhørighet, tilgang til friområder
- **Redusere arealforbruk** – natur, biomangfold, jordbruk, CO2-lagring
- **Redusere klimagassutslipp** – til bygging, drift, trafikk, areal, mv.
- **Nullvekst i biltrafikken** – CO2, lav bilavhengighet, alt over



**1** UTRYDDE  
FATTIGDOM



**2** UTRYDDE  
SULT



**3** GOD  
HELSE



**4** GOD  
UTDANNING



**5** LIKESTILLING  
MELLOM KJØNNENE



**6** RENT VANN OG GOD  
SANITÆRFORHOLD



**7** REN ENERGI  
FOR ALLE



**8** ANSTENDIG ARBEID  
OG ØKONOMISK  
VEKST



**9** INNOVASJON OG  
INFRASTRUKTUR



**10** MINDRE  
ULIKHET



**11** BÆREKRAFTIGE  
BYER OG SAMFUNN



**12** ANSVARLIG  
FORBRUK OG  
PRODUKSJON



**13** STOPPE  
KLIMAENDRINGENE



**14** LIV UNDER  
VANN



**15** LIV PÅ  
LAND



**16** FRED OG  
RETTFERDIGHET



**17** SAMARBEID  
FOR Å NÅ MÅLENE





TØI rapport 1334/2014

Aud Tenney  
Odd Mellings  
Kjersti Vines Østerholt  
Naji Nore

tøi Transportøkonomisk institutt  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

Hva kan gjøres for å styrke sentrums attraktivitet som etableringsarena for handel og service?






TØI rapport 1400/2015

Aud Tenney  
Anders Tarmansen  
Kjersti Vines Østerholt

tøi Transportøkonomisk institutt  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

Kunnskapsstatus Handel, tilgjengelighet og bymiljø i sentrum

TØI rapport 1593A/2017

Aud Tenney  
Kjersti Vines Østerholt  
Anders Tarmansen  
Oddrun Helen Hagen

tøi Transportøkonomisk institutt  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

Kunnskapsgrunnlag: Areal- og transportutvikling for klimavennlige og attraktive byer




TØI rapport 1765/2020

Oddrun Helen Hagen  
Eliise Cuperman  
Ina Landa Mola  
Aud Tenney  
Tate Shving

tøi Transportøkonomisk institutt  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

BYTRANS: Endringer i Oslo sentrum 2017-2019

Effekter og konsekvenser for arbeidsreisende, sentrumsbrukere, sentrums attraktivitet og varelevering






TØI rapport 1806/2020

Marianne Knapskog  
Finn Wolday  
Maja Karoline Rynning  
Jan Usterud Hanssen

tøi Transportøkonomisk institutt  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

Underlagsrapport til overordnet parkeringsstrategi for Sندا sentrum

tøi Transportøkonomisk institutt  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

Geitvedstien 21 | NO-0437 Oslo | Norway | +47 22 97 38 00 | www.tøi.no | info@tøi.no


TØI rapport 1383/2014

Faglig bemerkning – Handelsanalyse for Larvik

Aud Tenney

ISSN 0808-1100  
ISSN 078-82-455-1502-4 Elektronisk versjon

Oslo, Februar 2014



TØI rapport 1552/2017

Oddrun Helen Hagen  
Anders Tarmansen  
Karin Fosheim

tøi Transportøkonomisk institutt  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

Bilfri sentrumsløsninger i tre nordiske byer




TØI rapport 1612/2017

Oddrun Helen Hagen  
Kjersti Vines Østerholt  
Aud Tenney

tøi Transportøkonomisk institutt  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

Kunnskap og virkemidler for byutvikling og fortetting




Transportation Research Part D

Contents lists available at ScienceDirect

Transportation Research Part D

Journal homepage: www.elsevier.com/locate/trd

Street-space reallocation in the Oslo city center: Adaptations, effects, and consequences

Oddrun Helen Hagen<sup>a</sup>, Aud Tenney

<sup>a</sup> Institute of Transport Analytics, Department of Mobility, Geitvedstien 21, 0407 Oslo, Norway

ARTICLE INFO

Keywords:  
Street space reallocation  
City center interventions  
Accessibility  
Use of urban space  
Consequences  
City center users

ABSTRACT

Urban mobility solutions must open their way to other modes and use as part of strategies to make their city centers attractive, vibrant, and accessible. Mixed-occupancy housing may reduce residential and commercial activities in street frontages and lead to a loss of city center users and the effects and consequences they experience. Countermeasures were considered before and after reallocation; the results showed weak but positive trends for the users investigated, such as customer satisfaction, experienced accessibility, frequency of use, and appreciation of the city center. Travel experiences improved for those walking and cycling, whereas they worsened for those driving. The results showed only minor mode changes. The interventions contributed positively to better street vitality, and thus, the findings might represent additional understanding of flexible interventions when developing more sustainable and people-friendly cities.

1. Introduction

Cities worldwide seek to develop their city centers to make them more attractive, vibrant, and accessible. This objective is often motivated by the following desire: to offer inhabitants a pleasant city center they appreciate and use to facilitate suitable environments for retail, services, and other commercial and recreational activities in street frontages and lead to a loss of city center users and the effects and consequences they experience. Countermeasures were considered before and after reallocation; the results showed weak but positive trends for the users investigated, such as customer satisfaction, experienced accessibility, frequency of use, and appreciation of the city center. Travel experiences improved for those walking and cycling, whereas they worsened for those driving. The results showed only minor mode changes. The interventions contributed positively to better street vitality, and thus, the findings might represent additional understanding of flexible interventions when developing more sustainable and people-friendly cities.

\* Corresponding author.  
E-mail address: oddrun@tøi.no (O.H. Hagen), aud@tøi.no (A. Tenney).  
https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102044

Available online 2 July 2021  
1521-0206/© 2021 The Author. Published by Elsevier Ltd. This is an open access article under the CC BY license.

tøi Transportøkonomisk institutt  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

Mikrourbanisme på norsk  
Eksemplarsamling



Marianne Knapskog, Eva-Gurine Skartland,  
Maja Karoline Rynning

1947/2023