

# FAGLIG RÅD FOR BÆREKRAFTIG BYUTVIKLING



KOMMUNAL- OG REGIONALDEPARTEMENTET



MILJØVERNDEPARTEMENTET



## FORORD OG LESERVEILEDNING

16. desember 2013 overleverer Fagrådet for bærekraftig bypolitikk sin sluttrapport. Som en følge av regjeringsskiftet er det kommunal- og moderniseringsminister Jan Tor Sanner som mottar rapporten. Med dette avsluttes rådets ett år lange engasjement, som startet i november i fjor på initiativ av daværende miljøvernminister Bård Vegar Solhjell.

Bakteppet for rådets arbeid er at Norges befolkning vokser, flere av innbyggerne kommer til å bo i by enn tidligere, og klimaet endres. Bærekraftige løsninger for byene forutsetter at beboere og forbrukere ønsker å velge rett, og at de gode og bærekraftige valgene er attraktive. Det innebærer at byene må tilrettelegges slik at det lar seg gjøre for deg og meg å leve dagligliv som påfører miljøet mindre belastninger, er praktisk innrettet for en barnefamilie så vel som for en enslige eldre, og gir rom for god helse, livskvalitet og trivsel. Dette har vært sentrale temaer for fagrådet i arbeidet med en bærekraftige bypolitikk.

De råd og tiltak som fremmes i denne rapporten tar utgangspunkt i hvilke virkemidler staten har som premiss-giver for bypolitikken. De består i hovedsak av tre komponenter; lovverket, forvaltningsnivåer og økonomiske incentiver/tiltaksordninger/gode eksempler (herunder også staten som byggherre og grunneier).

Vi har jobbet for å være tydelige og konkrete i våre råd, men også kontroversielle i den forstand at noe av det vi legger frem utfordrer dagens organisering av offentlig forvaltning. Vi har valgt å inkludere råd som ikke nødven-

digvis er gjennomførbare innenfor dagens forvaltningspraksis eller økonomiske disposisjoner, men som bidrar til en debatt som er helt nødvendig for utviklingen av bærekraftige byer og byregioner.

Rådets medlemmer er enige om de rådene som gis, men plasserer oss ulikt med tanke på hvilke virkemidler vi mener er mest hensiktsmessige. Det faglige rådet består av 15 medlemmer med ulikt faglig og politisk ståsted, og slik sett var det heller aldri forventet at vi skulle bli enige om alt.

### DET FAGLIGE RÅDETS MANDAT

Bestillingen til rådet har vært at vi skal utarbeide råd og innspill til hvordan en bærekraftig bypolitikk bør utformes. Det innebærer råd som er konkrete, men samtidig overordnede og langsiktige.

Rådets sammensetning består av medlemmer med bakgrunn fra statsvitenskap, fremtidsforskning, eiendomsutvikling og forvaltning, samfunnsgeografi, samfunnsøkonomi, transportplanlegging, medisin, antropologi og byplanlegging/arkitektur.

Våre faglige innspill er subjektive i den forstand at de avspeiler den konstellasjonen rådet består av. Fagrådet er ikke

et NOU-utvalg men et fritt organ. Vi er ikke bundet eller forpliktet til å være internt enige eller å holde oss innenfor departementale eller statlige rammevilkår og begrensninger. Vi har kunnet tenke fritt uten nødvendigvis å respektere eller legge til grunn de avgrensninger eller premisser som gjelder i dag.

Fagrådet er heller ikke et forskningsråd. Det er rådets egne erfaringer og fagbakgrunn som ligger til grunn for innspillene. Vi er oss bevisst at det gjenstår et betydelig arbeid med bearbeiding og etterprøving før rapportens faglige råd eventuelt kan bli politiske virkemidler.

### LESERVEILEDNING

Dokumentet er organisert under tre politikkområder:

- 1** Byvekst
- 2** Bykvalitet
- 3** Byplanlegging

Under hver av disse er det utarbeidet 3–5 råd, totalt 12, som beskriver politikkbehov /mulighet i rollefordeling mellom stat, kommune og private. Rådene følges av forslag til tiltak som gir innspill til ulike mulige virkemidler for hvordan framtidens bærekraftige bypolitikk *kan* iverksettes. ■



# INNLEDNING

## BÆREKRAFTIG BYUTVIKLING

Bærekraftig byutvikling handler om å dekke de behov og ønsker dagens innbyggere har, uten å forringe mulighetene for kommende generasjoner til å få dekket sine. Bærekraftbegrepet, slik det er definert i faglitteraturen, kobler sosiale, økonomiske og miljømessige behov. Anvendt på byutvikling betyr det at en god by for alle innbyggerne er målet, og at det å bo bymessig og dele felles arealer og offentlige rom har en høy verdi.

Norges mål om kutt i klimagassutslipp er nedfelt i klimaforliket, samt i internasjonale avtaler. Størrelsesordenen på disse forpliktelsene tilsier at det norske samfunnet må gjennom en omfattende omstilling. Byveksten i Norge er relativt sett nå størst i Europa, og dette betyr at byplanlegging og styring av byutvikling er et svært viktig middel i denne omstillingsprosessen. Byenes tetthet og mangfold gir gode forutsetninger for utslippskutt, eksempelvis gjennom kollektive transportløsninger og bymessig fortetting. En bærekraftig bypolitikk vil kreve økt samarbeid mellom staten, bykommunene og relevante kunnskapsmiljøer, samt langsiktige finansieringsordninger for gjennomføring.

## BYPOLITIKK

Bypolitikk gir rammer og retning for løsninger av byens overordnede utfordringer og har høy livskvalitet for størst mulig andel av befolkningen som mål. I norsk sammenheng er en hovedutfordring å sørge for at bypolitikken i større grad samordner sektorinteresser, framfor at disse styrer byenes utvikling.

I konkret forstand er bypolitikken store oppgave å sørge for at det å bo og leve bymessig er et gode, og ikke et problem. Når en by vokser og områder transformeres, bør det resultere i økte kvaliteter for alle innbyggerne i en by, og ikke som belastninger for noen og som en berikelse for andre.

En bypolitikk må handle om menneskets habitat, om det å bo i by. Å bo bymessig skal ikke være noe uønsket eller betraktes som en midlertidig tilstand. En bypolitikk må verne om og styrke det som er særegent og verdifullt ved byen. De overordnede, allmenne målene om bærekraftig utvikling må oversettes til bymessige kvaliteter.

I Norge er det aldri tidligere utviklet en bypolitikk som har vært styrende for statlig sektorpolitikk eller statlige investeringer og som har hatt som mål å gi rammer for kommunenes bypolitikk. Den omfattende byveksten, utbyggingsspresset, bolig mangelen, integreringsproblematikken og de store infrastrukturelle investeringene som skal gjennomføres i byene og byregionene, gjør det nødvendig å etablere en overordnet norsk statlig bypolitikk. Hvordan byene utvikles har betydning for staten, da det er her mange av løsningen på framtidens klima, miljø og velferdsutfordringer ligger.

## HVA ER EN BY?

Den tradisjonelle byen var definert gjennom rent institusjonelle kriterier. Den hadde bystatus, styringssystemer og ikke minst en rekke privilegier knyttet til produksjon og handel. Bydefinisjoner har senere fokusert på størrelse, form og funksjoner. Bysamfunnet måtte ha et visst omfang og tilfredsstillende morfologiske (formmessige) kriterier knyttet til tetthet, avgrensning og urbane arkitektoniske ordensprinsipper. De funksjonelle kriteriene var i større grad knyttet til byens rolle for handel og næringsøkonomiske basis.

Men byen kan også defineres med utgangspunkt i spesielle «bymessige» egenskaper. Disse egenskapene er knyttet til opphopning og fortetting av befolkning og funksjoner, intensitet i økonomisk og kulturell aktivitet, mangfoldet eller heterogeniteten i kulturelle, sosiale og funksjonelle

strukturer og bymessig offentlighet. Mange har pekt på at det finnes en europeisk bykultur som også norsk bykultur tilhører, og at den tradisjonelle europeiske byen er redskap for og gir fysiske rammer om denne bykulturen.

Fra 1960-tallet og framover har bymønsteret i Norge utviklet seg i pakt med den friheten og logikken biltransporten gir. Dette har ført til omfattende byspredning omkring små og store byer. 90 prosent av det norske bymønsteret, slik det vil se ut om 30 år, er for lengst etablert. Nesten alle storbyer i dag er i praksis vide storbyregioner med et felles arbeidsmarked, boligmarked, handelsmarked og rekreasjonsmarked. Å trekke tydelig grenser mellom by og land, eller mellom byen og landsbygdas livsformer, er derfor vanskelig.

Bypolitikken dreier seg dels om å øke kvaliteten i etablerte norske bymiljøer, dels om å stoppe byspredning, styre arealbruk, samt å samordne arealbruk med tilgang til skinnegående kommunikasjon og styrke bymessighet i storbyregionene.

### UTFORDRINGENE

Norge er inne i en periode med historisk sterk befolkningsvekst. I 2012 ble 5 millioner innbyggere passert, og innen 2030 viser prognosene at antallet innbyggere kan nå 6 millioner. Det er i dag drøyt 2,2 millioner husholdninger i Norge. Det innebærer en økning på 265 000 husholdninger de siste 10 årene. Antall personer pr. husholdning har gått ned fra 3,3 i 1960 til 2,2 i 2012. Pr. 1. januar 2012 bodde 880 000 mennesker i Norge alene. Det betyr at fire av ti husholdninger kun har én person. Antall enslige (aleneboende) i Norge har økt med nær 141 000 personer de siste 10 årene. I storbyregionene er denne tendensen enda tydeligere. Samtidig er befolkningen svært ung i storbyene, og antall småbarnsfamilier har økt kraftig også i storbyenes sentrumsområder.

Befolkningsveksten har bakgrunn i både innvandring og norsk tilflytting, og kommer i stor grad av at arbeidsplassvekst i Norge stort sett er vekst i bynæringer, og fordi kompetansearbeidsplasser først og fremst finnes i storbyregionene. I et parforhold med høy utdanning og ambisjon om to

karrierer vil mangfoldet i arbeidsmarkedet bestemme bosted. Svært store deler av veksten skjer også i form av vekst i lavtlønnede sektorer av servicenæringen. Nye arbeidstakere er her ofte innvandrere med et lønnsnivå som ikke samsvarer med byenes boligmarkeder. Dette er en del av internasjonale trender (og flyttemønstre), som er avhengig av mer enn norske prioriteringer.

Norsk byvekst gir noen store utfordringer. Bolig er blitt dyrt, så dyrt at det blir vanskelig for mange å skaffe seg et husvære de er tilfreds med i nærheten av der de kan få arbeid. Bilbruk og kødannelse på hovedveinettet øker radikalt og kostnaden summeres opp på samfunnsmessig nivå som trafikal forstoppelse. Behovet for investeringer i kollektiv skinnegående transport øker kraftig.

Behovet for byplanlegging som samordner infrastrukturinvesteringer med arealbruk og sikrer kvalitet i byområder, er derfor helt nødvendig. Et problem er at sektorinteressene ofte vinner fram på bekostning av løsninger og tiltak som tar utgangspunkt i at byen er et komplekst fellesskap. For at et samfunn skal fungere godt må det være sammenfall mellom individet og fellesskapets interesser. Sektorinteresser har en annen logikk og bidrar til at dette sammenfallet forvitrer. Det som er optimalt for trafikk-avviklingen eller kulturvernet er ikke alltid det beste for byen. Den formen for bypolitikk som i dag eksisterer er skapt som en sum av flere aktørers handlinger, men i liten grad av dem som hver dag må leve med konsekvensen av de valgene som tas. Byutviklingen ender dermed ofte i løsninger som ikke er bærekraftige.

Vekst er krevende og har hittil ført til at sterke sektorinteresser, og i mange sammenhenger også sterke lokalsamfunn, blir byenes problem. Ulike felt, som for eksempel samferdsel, næringsutvikling, matproduksjon, boligbygging, naturvern, miljøvern, kulturvern, kunnskapspolitikk og energiproduksjon, må tilpasses hensynet til utviklingen av det overordnede fellesgodet en by utgjør.

Gode byer har sterke sosiale fellesskap og samhold. Denne typen sosial kapital bygges

ved å ha gode offentlige tjenester, et dynamisk næringsliv, en ressurssterk befolkning, gode fysiske omgivelser og en sterk frivillig sektor. En bærekraftig bypolitikk er kjennetegnet av evnen til å prioritere for å nå disse målene, ikke av viljen til å gi etter for de ulike sektorenes selvforståelse. Dette krever kunnskap om hvordan byutviklingen skjer og en sterk offentlig rolle som kan legge fornuftig til rette for utbygging av offentlig infrastruktur, offentlige tjenester og privat prosjekt- og eiendomsutvikling.

Veksten gir seg ikke bare utslag i vekst i urbane områder, men også som relativt ustrukturert byspredning. I Stavangerregionen og i Oslofjordregionen er dette spesielt tydelig. Eksempelvis vokser Akershus fylke raskere enn Oslo, og mye av veksten har karakter av spredt småhusbygging fjernt fra skinnegående kommunikasjon. Pendling går alle veier, for eksempel snart like mye fra Oslo til Drammen som den andre veien. Høy mobilitet er en absolutt forutsetning for at byregionen skal fungere godt.

Boligutfordringen er betydelig. Siden begynnelsen av 1980-tallet har boligbygging i all hovedsak vært basert på eiendomsutvikling og markedspriser. I et marked der bolig er det fremste middelet til sparing har dette hittil fungert godt for store grupper. Imidlertid er dagens prisnivå så høyt at det er vanskelig for lavtlønnede grupper og unge som vil etablere seg på boligmarkedet. Et voksende segment av lavtlønnet servicearbeidskraft med stor innvandrerandel sliter spesielt. Boligproblemet i byene har dels sammenheng med manglende tilrettelegging og svak arealpolitikk. Problemet har også sammenheng med mangel på incitamenter og boligpolitikk fra det offentliges side. En boligpolitikk som også ivaretar dem som i dag ikke har adgang til boligmarkedet, er avgjørende for byenes vekst og utvikling. Kostnadene for storsamfunnet ved at de mindre ressurssterke presses ut av byene vil bli merkbar for mange sektorer.

Oslofjordregionen er, i kraft av størrelse og utstrekning, den eneste norske storbyregionen av europeisk format. Fem av de største etablerte arbeidskraftregionene (Oslo, Drammen, Tønsberg, Grenland, Fredrikstad/Sarpsborg) ligger

her. Tar vi inn hele Intercity-triangelet (Hamar/Grenland/Fredrikstad) omfatter Østlandet nær halvparten av Norges befolkning. Mange av de mindre og etablerte historiske byene i Norge har stort boligpotensiale og godt utbygd sosial infrastruktur. Samtidig ligger de innenfor regionale systemer med stort arbeidsplassstilbud. Å søke å utvikle nye byer fra grunnen av i Norge er dyrt, beheftet med stor risiko og helt unødvendig. Vi må heller styrke de byene vi allerede har.

### RÅD TIL EN GOD BYPOLITIKK

Det faglige rådet legger fram et sett av råd som kan være byggesteiner for norsk bypolitikk. Til grunn for rådene ligger en diagnose av hvilke utfordringer norske byer og norsk bypolitikk står ovenfor. Samtidig bygger de på mål om bærekraftig utvikling. Bærekraft, energieffektivitet og det å ta hensyn til kritiske miljøfaktorer er i ferd med å bli selvfølgelig og ufravelige normer. Et dårlig miljøregnskap betyr dårlig kvalitet, men et godt miljøregnskap alene gir ikke nødvendigvis bymessig kvalitet.

Veksten vi i dag opplever i Norge hviler på forutsetninger som raskt kan endres. Det er ikke gitt at den vil fortsette. Premissene for vekst er i stor grad knyttet til den norske økonomiens styrke for øyeblikket. I en situasjon av vekst er det imidlertid viktigere enn noensinne å planlegge for en bærekraftig framtid. Norge har mulighet til å generere nytenking og alternativ utvikling i en tid da resten av Europa opplever større økonomiske utfordringer. Vi må utvikle en bærekraftig bypolitikk som kan aksle den børen det er å skape et samfunn der sosial, økologisk og økonomisk utvikling henger intimt og produktivt sammen. Mer effektive og mer bærekraftige byer er steder der innovasjon, sosial og økologisk ansvarlighet henger tett sammen. Disse vil være nøkkelen til utvikling av ny kunnskap og steder for gjenreisning av en økonomi som ikke i så stor grad er basert på oljeinntekter.

En bærekraftig bypolitikk legger vekt på arkitektur og byplanlegging av høy kvalitet. Samtidig skal en være klar over at det tar tid før nye bydeler etablerer sin identitet. Det å bygge og utvikle nye byområder krever evne og vilje til å holde fast ved de ideene og planene som er satt til å styre områdeutviklingen. Gjennom å skape

sosialt bærekraftige løsninger, bygge bymessig og videreutvikle urban arkitektur blir avkastningen av fellesskapet ressurser større. Kvalitet er lønnsomt i et langsiktig perspektiv, og bygg og anlegg skal vare lenge. Kostnader ved dårlig planlegging og bygging må synliggjøres. Politikere og oppdragsgivere må få forståelse for det reelle kostnadsnivået som følger av de prioriteringer som gjøres.

En bypolitikk som ivaretar bærekraftperspektivet kan også gi gode rammevilkår for økonomien. Fornuftig eiendomsutvikling er avhengig av langsiktig politikk og en tydelig offentlig rolle for å ivareta fellesskapets interesser.

For å øke kvaliteten på veksten og for å styrke innovasjon, næringsdynamikk, livskvaliteter og miljøet bør Norge spre veksten til flere livskraftige byer. Reelt bærekraftige byer er så store at de har et indre arbeidsmarked av en viss størrelse. Sett i dette perspektivet er det viktig at politiske myndigheter både utvikler en bybevisst samferdselspolitikk og en politikk for lokalisering av offentlig funksjoner som høyskoler og sykehus der areal- og transportpolitikken kobles tett.

Sosialt bærekraftige bymiljøer kjennetegnes av at de er varierte og organisert slik at de fungerer positivt på folkehelsen gjennom redusert bilbruk og mer bruk av føtter, sykler og kollektivtransport. Å bo bymessig er en god måte å bo på,

men det er også mulig å bo tett og dårlig. Kvaliteten på hvordan man bor er vesentlig, og høy tetthet må kombineres med tilgang til natur, kollektivtransport, offentlige og private tjenester, og gode offentlige rom.

De grunnleggende fysiske rammene i en by legger premisser for byens utvikling som teknologi i seg selv ikke kan løse. Tett kobling mellom byplanlegging og transportplanlegging er mye viktigere enn elektriske biler eller avansert transportteknologi. Det er først når skinnegående transport, i form av tog eller bane, betjener de virkelig store befolkningskonsentrasjonene på en rask og kostnadseffektiv måte, at effekten blir verdt investeringen. Det er sjelden teknologien som er avgjørende, men hvordan teknologien støtter opp om god byplanlegging.

Digitalisering av arbeidslivet har hittil ikke ført til at presset mot byene er blitt merkbart mindre, men til at mulighetene for valg av bosetting innenfor et godt samvirkende regionalt bysystem er større. Digitalisering av økonomien har samtidig hatt sterk agglomerasjonseffekt og ført til økt sentralisering. Byteori har understreket nødvendigheten av befolkningstetthet og mangfold for å skape innovative bymiljøer. Imidlertid kan fremtidens arbeidsmarked vise seg å fungere annerledes slik at for eksempel organisasjonsmodeller i større grad kan tilpasses den digitale økonomiens potensial. ■





## Begrepsavklaringer

### BÆREKRAFTIG UTVIKLING

Begrepet ble i 1987 definert av Brundtlandkommisjonen som «en utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov». Det faglige rådet for bærekraftig byutvikling henviser med bærekrafts-begrepet til alle tre grunnpilarene i bærekraftig utvikling: miljø, økonomi og sosiale forhold. En bærekraftig utvikling kan bare oppnås dersom alle disse tre hensynene blir ivaretatt på samme tid, og alle tre pilarer kan sies å være bærekraftige. Bærekraftig utvikling krever at løsninger utarbeides på tvers av fagfelt og samfunnssektorer, og at man har en enhetlig forståelse av hvordan økonomi, økologi og sosiale forhold henger sammen.

### KLIMAGASSUTSLIPP

Klimagasser brukes om gasser i atmosfæren som påvirkes av menneskelig aktivitet. Økte konsentrasjoner av klimagasser fører til at temperaturen på jorden øker.

### KLIMA/MILJØ

Med klima henvises det i rapporten til klimatiske forhold (vær, temperatur, jordsmonn, erosjon og liknende). Miljø brukes i bredere forstand om våre omgivelser. Det kan være snakk om vårt nærmiljø, grønt miljø eller vårt sosiale miljø.

### BYREGION

En byregion er et geografisk område som består av en eller flere byer med til dels felles omland og felles arbeids- og handelsmarked. En byregion er ikke en selvstendig administrativ enhet, men kan bestå av flere kommuner og fylker som helt eller delvis inngår i regionen.

Avgrensningen av byregioner er ikke eksakt, f.eks. kalles byområdet som har vokst omkring Oslo både **Hovedstadsregionen, Osloregionen** og **Oslofjordregionen**. Sistnevnte forstås som det sammenhengende beltet av byer og tettsteder som har utviklet seg langs infrastrukturen på øst og vestsiden av Oslofjorden, mens Hovedstadsregionen og Osloregionen gjerne har en avgrensning til Oslo og de nærmeste kommunene.

### BYSTRUKTUR

Bystruktur kan forstås overordnet som en framstilling av hvordan utbyggingsmønsteret i en byregion danner byer, tettsteder og omland, samt hvordan det er knyttet sammen av veier og baner.

Bystruktur kan også forstås mer detaljert, som hvordan gatene er ordnet og bebyggelsen plassert i forhold til disse. En bystruktur kan være dannet av en vedtatt byplan basert på en bestemt modell, eller vokst frem over lang tid f.eks. av grunneierinteresser langs eldre ferdselsårer eller som praktiske løsninger på å tilpasse seg terreng og landskapsformer.

### BYSENTRUM

Bysentrum er normalt byens kjerne som enten er byens opprinnelse eller der byen har størst samling av fellesfunksjoner som handel, offentlige bygg, administrasjonssenter etc. Bysentrum dannes gjerne i det området som er best tilgjengelig fra det omkringliggende omlandet og der det av den grunn er et stort marked for bytte av varer og tjenester.

### BYDEL

En bydel kan være en eksakt avgrenset administrativ enhet innenfor en by, men kan også være et område av byen som i kraft av sin enhetlige utforming, sin lokalisering i landskapet, sin spesielle historie eller liknende, gjør det mulig å skille området fra andre omkringliggende områder.



**REISELIV**

JANUAR NORGES VAREMSE, LÅSTYRM

**THE OASIS ARCTIC CHALLENGE**

The Great Race of

Arctic Challenge

Arctic Challenge

Arctic Challenge

Arctic Challenge

Arctic Challenge

Arctic Challenge

Arctic Challenge

Arctic Challenge

Arctic Challenge

Arctic Challenge

Arctic Challenge

Arctic Challenge

Arctic Challenge

Arctic Challenge

Arctic Challenge

Arctic Challenge

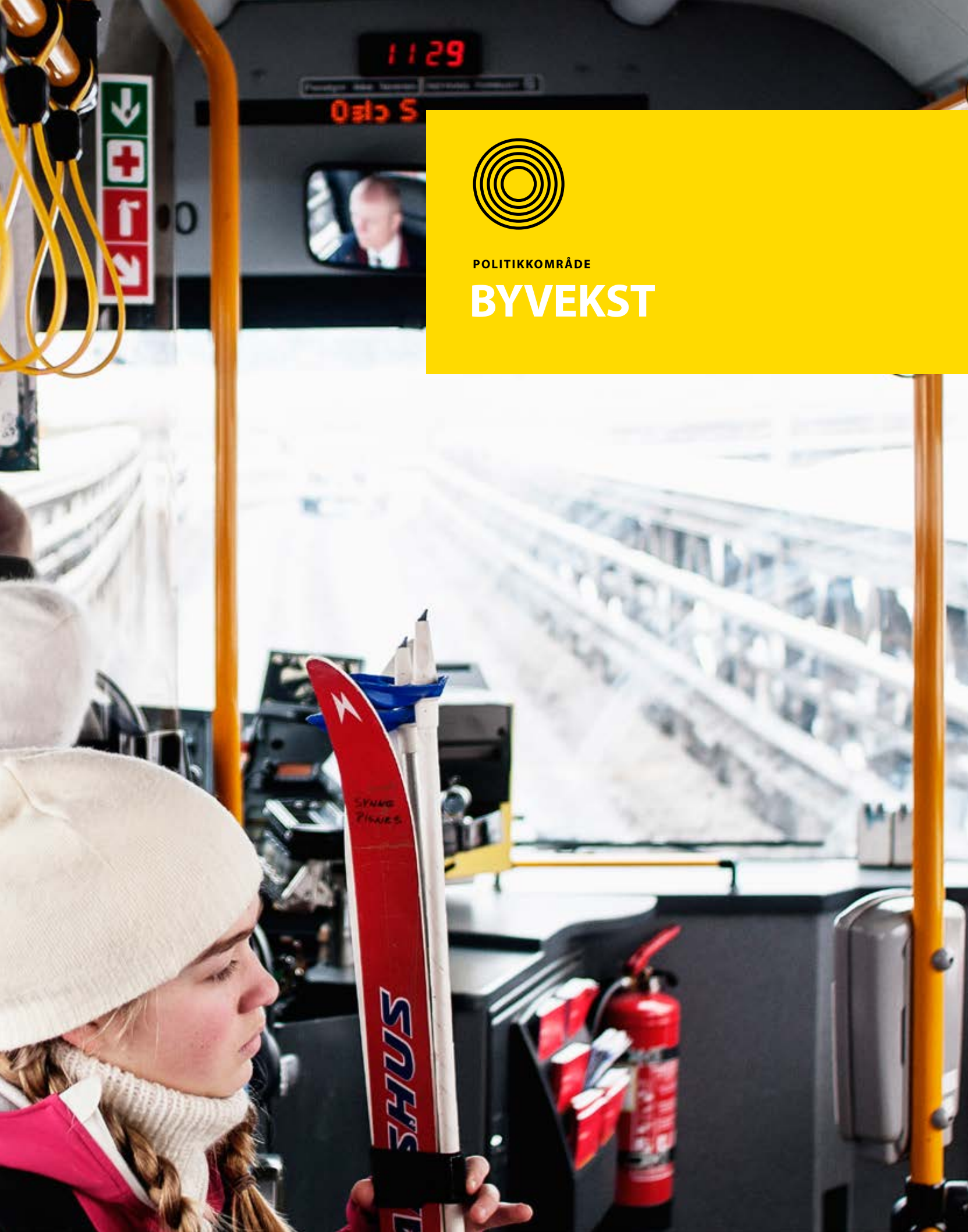
Arctic Challenge

Arctic Challenge

Arctic Challenge

Arctic Challenge

Arctic Challenge



11:29

Oslo S



POLITIKKOMRÅDE

**BYVEKST**



## BYVEKST

Byenes vekst og utstrekning er to sentrale problemstillinger i bypolitikken. Byer er grunnlagt som møteplass for handel og næringsliv, men premissene for handel og for hvilke næringer som er dominerende har endret seg. I dag trenger ikke handelen de sentrale møteplassene, men kan foregå med bil utenfor byen. Det samme gjelder boligområder, som i prinsippet kan ligge hvor som helst og betjenes av bil. En slik byutvikling er imidlertid ikke bærekraftig. Derfor trengs en bypolitikk som kan styre byveksten inn mot sentrale byområder og kollektivknutepunkt.

Flere folk i byene øker behovet for sammenhengende tilgjengelige rekreasjonsområder, i bykjernen mellom byene og i tilknytning til etablerte boligområder.

### **FORTETT I EKSISTERENDE BYER**

Vi må begrense byspredning og heller fortette i de byene som allerede er etablert. Vi må bo nærmere hverandre slik at det økonomiske grunnlaget for handel og kollektivtransport blir høyt nok. Vi må finne en god balanse mellom bærekraftig areal(for)bruk, tilstrekkelig boligbygging og effektiv transport av personer, varer og tjenester.

Byutvikling er et kommunalt ansvar, men staten disponerer et betydelig antall tomter og er ansvarlig for sentrale funksjoner som har stor innvirkning på byers vekst og hvilken retning byveksten tar. En bærekraftig bypolitikk må minimere statlige sektorinteresser som fører til at slike vesentlige bypolitiske problemstillinger overses. Eksempelvis må ikke høyskoler, sykehus og andre sentrale offentlige funksjoner lokaliseres utenfor byene. Et sykehus har mange ansatte, i tillegg til besøkende og pasienter. Når sykehusene lokaliseres utenfor bysentrum taper man byene for verdifull menneskelig kapital som legger grunnlaget for et videre handels- og næringsliv. Offentlige institusjoner som plasseres midt mellom to byer øker bilkjøringen og forringer bylivet. Det er verken god planlegging for miljøet, byen eller folkehelsen.

### **FLERE VEIER LØSER IKKE KØPROBLEMET**

Befolkningsvekst i byene gir økt trafikk og betydelige samferdselsutfordringer dersom veksten hovedsakelig kommer i byenes randsoner. Å fjerne bilkøene ved å øke veikapasiteten er kun mulig i teorien. I praksis vil det kreve enorme vei-

utbygginger i de største byene våre, som vil beslaglegge store og verdifulle arealer og generere enda mer biltrafikk. Derfor er det helt nødvendig å kombinere store samferdselstiltak med restriksjoner på biltrafikken. Bedre fremkommelighet må som en hovedregel skapes på det veinettet vi allerede har.

Selv om byveksten skjer som fortetting og byene blir mer attraktive, kan ikke alle reiser foregå med kollektivtransport eller sykkel. Folk vil derfor ikke slutte å kjøre bil. Samtidig kan en stor andel av dagens bilreiser erstattes med kollektiv, gang og sykkel. I en voksende byregion er det nødvendig å prioritere for å utvikle et samlet sett mest mulig effektivt transporttilbud, og å planlegge for en nedgang i antallet bilreiser. Analyser av de ni største byområdene i Norge viser at den forventede befolkningsveksten vil kreve betydelige samferdselsinvesteringer i årene som kommer og særlig hvis trafikkveksten kommer i form av økt biltrafikk. En av de store oppgavene for staten framover vil være å stimulere til mer kollektivtransport i byene. Det gir mer kostnadseffektive transportløsninger og større muligheter for å finansiere den store trafikkveksten. ■

## 1

## RÅD 1 Fortett eksisterende byer i stedet for å bygge nye



Å fortette eksisterende byer er miljøvennlig og ivaretar bymessige verdier. Eksisterende byer består av bygningsmasse og infrastruktur som representerer økonomisk og kulturell verdi. Det gir byene identitet og er viktige referansepunkter for byens befolkning.

Fortetting innebærer å utnytte tomteareal effektivt. I en by deler vi på areal, funksjoner, byrom, og sosiale tilbud. En tett by betyr at du finner det du trenger i nærheten av der du bor og at du møter folk i gatene. Dette er viktig for opplevelsen av en miljøvennlig, trygg og trivelig by. Det må være stort nok befolkningsgrunnlag før store investeringer i kollektivtrafikk og skinnegående transport blir økonomisk forsvarlige.

Eksisterende byer av en viss størrelse består både av et sentrum og av bydelssentre. Disse må vi bygge videre på. Utbygging av nye bilbaserte bolig- og næringsområder utenfor byene bidrar til negativ konkurranse som svekker næringsgrunnlaget i eksisterende byer. Vi må satse på færre byer med gode urbane kvaliteter og gode kollektivforbindelse mellom disse i stedet for mange sentra med få tilbud.

Det er ikke bærekraftig at eksisterende bebyggelse fraflyttes, blir stående tom eller rives. Derfor må det legges til rette for byomdanning ved gjenbruk, og fortetting gjennom transformasjon. Byspredning fører til at bestående kvaliteter forsvinner og at verdier går tapt.

### TILTAK 1

#### OFFENTLIGE INSTITUSJONER SKAL LIGGE I BYEN

Offentlige institusjoner, som sykehus, tinghus, høyskoler og lignende skal plasseres i byene.

Dette begrenser transportbehovene og styrker byenes sentrumsområder med arbeidsplasser og tjenestetilbud. Vedtak om lokalisering må ikke fattes på grunnlag av sektorinteresser, men av de overordnede hensyn til byutvikling.

Statlig lokalisering er særlig viktig i byer der det er for få mennesker til å skape et aktivt byliv med folk i gatene. Her kan statens institusjoner bidra til at eksisterende bystruktur styrkes og utnyttes best mulig.

### TILTAK 2

#### STATEN SKAL VÆRE FORBILDE PÅ GOD FORTETTING PÅ EGNE EIENDOMMER

Staten må påta seg rollen som strategisk eiendomsaktør og utvikle

egne eiendommer til bærekraftige fortettingsprosjekter i eksisterende bystruktur. Ved å utvikle ledige tomter og bygningsmasse til forbildeprosjekter for en ønsket utvikling, inntar staten en ny og aktiv rolle som eksempel på god fortetting.

Prosjektene må være forbildeprosjekter så vel arkitektonisk ved vektlegging av urbane kvaliteter og gjennom å ivareta bærekraftsperspektivet både sosialt, økonomisk og miljømessig. Går staten foran, blir det lettere for kommuner og private å følge etter.

Plan- og designkonkurranser legges til grunn for faglig utvikling og bringer ofte fram de prosjektene som utmerker seg, og som vi blir stolte av. Konkurransene er en viktig arena for eksperimentering. Gjennom ulike konkurranseformer og prosedyrer for arkitektanskaffelser kan man dokumentere hvilken metode som er best egnet for å få fram gode kvaliteter for et prosjekt.

### TILTAK 3

#### STATEN ETABLERER ET EGET PROGRAM FOR URBANISERING AV SUBURBANE OMRÅDER

Med suburbane områder, menes områder i byenes randsoner som ikke har høy nok fysisk eller funksjonell tetthet. Hensikten med tiltaket er å sette i gang utbygging av prosjekter som kan bidra til utvikling og fortetting i bydelssentra med liten privat investeringsvilje. Vi foreslår to typer programmer.

Det ene er finansiell støtte til planlegging, ved gjennomføring av plankonkurranser, parallelloppdrag eller andre planleggings- og utviklingsprosesser, enten de foregår i kommunal, regional eller privat regi.

Det andre er opprettelsen av en statlig «urban task force» som består av personer med byplankompetanse, som også har midler til å kjøpe inn kompetanse. En «urban task force» skal kunne arbeide raskt og gå inn og gi råd om fornuftige tiltak og løsninger på et gitt sted, og i en pågående prosess. Tilgangen må være enkel.

Byggherre: Infill AS  
Arkitekt: Kima arkitektur



## Eksempler

### BYENES ANDEL AV KLIMAGASSUTSLIPPENE

Byenes forbruk utgjør to tredjedeler av verdens totale energiforbruk, og omtrent 70 prosent av verdens klimagassutslipp er beregnet til å komme fra byer. I Norge kan andelen utslipp fra byene antas å være noe lavere, da omtrent en fjerdedel av norske utslipp stammer fra olje og gass virksomhet.

Av Norges totale utslipp stammer rundt 10 prosent fra personbiltrafikk, hvilket gjør bilkjøring til landets største ikke-industrielle kilde til klimagassutslipp. Nær 80 prosent av den norske befolkningen bor i tettsteder eller byer, hvilket betyr at utslipp fra veitrafikken i stor grad er et urbant problem, med tilhørende utfordringer knyttet til trengsel, luftforurensing og støy.

### DÅRLIG STATLIG LOKALISERING

Høgskolen i Vestfold ligger på Bakkenteigen, et jorde 6,5 kilometer fra Horten og 13,4 kilometer fra Tønsberg. Begrunnelsen for lokaliseringen her var at ingen av byene skulle få noe den andre byen ikke fikk. En slik argumentasjon er fremdeles gyldig for statlig lokaliseringsspolitikk, som oppbyggingen av den nye Høgskolen i Østfold som er lagt til Remmen, tre kilometer utenfor Halden by.

Det nye Østfoldsykehuset skal stå ferdig i 2015, og erstatter sykehusene i de ulike østfoldbyene. Det er plassert langs motorveien på Kalnes, 6 kilometer nord for Sarpsborg sentrum. Det må opprettes ny busslinje for å betjene sykehuset og det er ingen andre bygninger eller servicetilbud i nærheten. Sykehuslokaliseringen vil øke transportbehovet for mange av de ansatte, pasientene og besøkende. Det finnes ingen gode samfunnsøkonomiske, bedriftsøkonomiske eller miljømessige argumenter for en slik statlig lokaliseringsspolitikk. Plasseringen av sykehuset bryter med statens egne retningslinjer for klima- og transportfeltet og begrenser muligheten for at investeringene gir ringvirkninger i form av eiendoms- og byutvikling. Denne typen statlig lokalisering gjør det mindre attraktivt å etablere nærings- og forskningsklynger rundt sykehuset enn om det lå i tilknytning til eksisterende by- og forskningsmiljøer og det blir vanskeligere å rekruttere nye ansatte.

Mulighetsstudier viser at det var nok areal til en sykehusetablering i sentrale deler av Sarpsborg by. Lokaliseringen på Kalnes gir ikke noen av byene eller byregionen i sin helhet.

### GOD STATLIG LOKALISERING

St. Olavs Hospital i Trondhiem representerer en motsats til en rådende tankegang for lokalisering og organisering av bygninger som skal huse store, komplekse virksomheter. St. Olavs Hospital er resultat av en langvarig plan- og byggeprosess over flere tiår.

Hovedgrepet var å organisere det nye sykehuset som en bydel med gater og kvartaler og integrere den i Trondheims eksisterende bystruktur. Det var et viktig miljøvalg å opprettholde en sentral plassering av sykehuset på Øya, nært Trondheim sentrum.

Universitetssykehuset er regionens største arbeidsplass og tar imot et stort antall pasienter og studenter. Med denne lokaliseringen kan mange gå, sykle og reise kollektivt til jobben. Det viser at lokalisering av arbeidsplasser og samfunnsfunksjoner har stor betydning for å løse de økende trafikkproblemene i byene. I tillegg styrkes bylivet fordi sentrale funksjoner, aktivitet og byliv konsentreres. Det kommer pasienter, ansatte, studenter og allmennheten til gode. St. Olavs Hospital er et eksempel på bærekraftig byutvikling og god byggeskikk i store byggeprosjekter.

### ARKITEKTKONKURRANSER

Arkitektkonkurranser innebærer at ulike team av arkitekter og andre faggrupper besvarer samme oppgave parallelt, ut ifra et gitt sett med premisser.

Arkitektkonkurranser kan ha ulike former og målsettinger. Prosjektkonkurransen brukes for å få belyst en konkret byggeoppgave som er planlagt, mens formålet med en idékonkurranse er å belyse mulighetene for videre utvikling av et område uten at det nødvendigvis er besluttet å realisere noe konkret prosjekt.



Arkitektkonkurransene gir oppdragsgiver mulighet til å velge det beste prosjektet blant mange forslag. En jury bedømmer konkurranseprosjektene arkitektoniske og funksjonelle løsninger i henhold til et sett med kriterier som ligger til grunn for konkurransen, og kårer til slutt en vinner.

De åpne arkitektkonkurransene har ofte mange deltakere og får stor offentlig oppmerksomhet. Dette gir folk innsyn i forestående planlegging og byggeoppgave i nærmiljøet og hvilke premisser som legges til grunn og bidrar ofte til stor offentlig interesse om arkitektur og bygde omgivelser.

Store prosjektkonkurranser ligger til grunn for mange av byggene vi er stolte av, som for eksempel Operaen i Oslo, ishavskaedraalen i Tromsø, eller Grieghallen i Bergen.

### ARKITEKTUR.NÅ

Arkitektur.nå, Norsk arkitekturpolitikk, er et dokument som angir statens ambisjoner for arkitektur og bygde omgivelser. Det ble utgitt i 2009, og er første gang staten behandler arkitekturtemaet bredt. Hele 13 departementer deltok i arbeidet.

Arkitektur.nå inneholder en samlet oversikt over eksisterende og planlagte tiltak og aktiviteter som staten gjennomfører for å fremme god arkitektur og gjenspeiler statens ulike roller og oppgaver. Deriblant statens ambisjoner som rollemodell og forbilde.

Arkitektur.nå skal være et verktøy for å styrke kvaliteten i, og bevisstheten om, arkitekturen og våre fysiske omgivelser.

→ Dokumentet følges opp av Norsk Form og kan lastes ned i sin helhet her:

[www.regjeringen.no/upload/KKD/Kultur/Rapporter%20og%20utredninger/KKD\\_Arkitektur.naa\\_web\\_justert\\_pdf-utgave\\_sept09.pdf](http://www.regjeringen.no/upload/KKD/Kultur/Rapporter%20og%20utredninger/KKD_Arkitektur.naa_web_justert_pdf-utgave_sept09.pdf)

### STATEN SOM FORBILDE – VERN OG UTVIKLING

Statsbygg er Norges største eiendomsforvalter i statlig sivil sektor og forvalter cirka 2 200 bygninger fordelt på ca. 550 eiendomskomplekser her i landet. Dette er høyskoler, tinghus, kulturbygg, vei- og trafikkstasjoner og andre formålsbygg.

Noen av disse byggene har kulturhistoriske verdier som forvaltes etter følgende målsettinger:

- 1 Kulturhistoriske eiendommer er en ressurs for kundene
- 2 Balanse mellom kulturminneverdi, økonomi, funksjonalitet og miljø
- 3 Effektiv forvaltning av kulturhistoriske eiendommer

Arkeologisk Museum Stavanger er eksempel på hvordan staten kan bidra til at bygninger med kulturhistorisk verdi både kan vernes om og fremstå som tidsriktig god arkitektur ved fornuftig gjenbruk. Frue Meieri ble oppført i 1928–29 etter tegninger av arkitektene Kavli og Krogseth. Bygningen som er oppført i tegl, naturstein og betong i et nøkternt, nyklassisistisk formspråk, ble på 1990-tallet restaurert og istandsatt til museumsformål av MNAL Luis Kloster og bygget til etter tegninger av arkitektene Hoem, Kloster og Skjelderup.

→ Mer her: [statsbygg.no/FilSystem/files/kulturminnevern/kulturminnearet2009/Faktaark\\_Arkeologisk\\_6.pdf](http://statsbygg.no/FilSystem/files/kulturminnevern/kulturminnearet2009/Faktaark_Arkeologisk_6.pdf)

### STATLIG INITIATIV

I den belgiske byen Antwerpen har man over en tiårsperiode utviklet om lag 400 boliger på 100 såkalte «vanskelige» tomter.

Byggeselskapet AG Vespa arbeider for bystyret i Antwerpen. Deres rolle er å bygge på ledige tomter i deler av byen der den private investeringsviljen er liten. Selskapet kjøper små tomter eller renovasjonsobjekter og utvikler dem til boliger som selges på det åpne markedet. Kjennetegnet ved boligene er at de er nytenkende, innovative og holder høy arkitektonisk kvalitet. Særlig unge arkitektkontor inviteres med i prosessen. Fortjenesten ved salg plasseres i et fond som igjen finansierer nye prosjekter. Målgruppen for boligene er særlig barnefamilier.

→ Mer informasjon om AG Vespa: [www.agvespa.be](http://www.agvespa.be)



## 2

## RÅD 2 Sikre en varig byggegrense mot byenes viktigste natur- og friluftsområder

Flere folk i byene vil øke behovet for sammenhengende tilgjengelige rekreasjonsområder, i bykjernen så vel som mellom byene og etablerte boligområder med tiliggende rekreasjonsområder.

Allment tilgjengelige grøntområder innebærer et stort folkehelsepotensial. Derfor må byene vokse innenfor en varig byggegrense mot de viktigste omkringliggende friluftsområder. Å sikre bynære naturområder er en viktig forutsetning for å unngå byspredning som igjen fører til arealkrevende infrastruktur og dermed press på de ubebygde arealene.

Befolkningsvekst, fortetting og aktiv bruk av naturområdene kan føre til stor slitasje på bynære natur og konfliktsituasjoner mellom ulike brukergrupper. Å definere overgangssonen mellom den urbane bebyggelsen og naturen som en egen arealbrukskategori vil bedre håndtere slike konflikter og tillate bearbeiding av naturen slik at slitasjen reduseres og et mangfold av aktiviteter kan tillates.



## 3

## RÅD 3 Belønne langsiktige strategier for bærekraftig trafikkavvikling



Bymiljøavtalene bør innføres med forpliktende avtaler mellom staten og lokale myndigheter som videreutvikler dagens bypakker slik at de er mer i tråd med målsettingen i klimameldingen. Avtalene må være langsiktige, over 10–20 år og holdes på et overordnet nivå, hvor staten og byene ikke skal diskutere detaljer i planene, men snarere felles mål og resultater.

Avtalene mellom byene og staten må baseres på tallfestede mål på hvordan utslipp av klimagasser kan reduseres for byregionen og strategier for å nå målsettingen om nullvekst i finansiering av de sentrale virkemidlene i avtalen og hvordan resultatene i form av redusert biltrafikk og økt kollektivtrafikk skal premieres. For å sikre en langsiktig planlegging og utvikling av transporttilbudet i byene må denne finansieringen være rettighetsbasert med klare objektive måltall.

### TILTAK 1

#### PRIORITERE KOLLEKTIV- TRANSPORTEN PÅ BEKOSTNING AV BILTRAFIKKEN

Framkommeligheten for reisende på innfartsårene må økes, men økt veikapasitet alene bidrar bare til mer biltransport og er ikke en metode for å bygge seg ut av køproblematikken. I tråd med Nasjonal Transportplan må veksten tas med kollektivtransport. Først da blir det raskt, effektivt og attraktivt å reise inn og ut av byen.

Det må arbeides med en kombinasjon av restriksjoner på biltrafikken, og økning av kollektivtransport, i henhold til forslaget om bymiljøavtaler. Dette er god bypolitikk, samfunnsøkonomisk lønnsomt og til de reisendes fordel.

På flere av de store innfartsårene mot byene er det planlagt økt veikapasitet for personbiltransport. Disse planene må legges side dersom de ikke suppleres med innføring av alternative transportmåter som bidrar til mindre kø, og mindre klimagassutslipp.

### TILTAK 2

#### KOLLEKTIVINVESTINGER FØLGER FORTETTING

Staten skal ikke ta kollektivinvesteringer med mindre kommunene legger til rette for fortetting rundt knute punkter, og på andre måter bygger opp under trafikkgrunlaget.

Skinnegående transport er bare et effektivt og miljøvennlig

alternativ ved store trafikkstrømmer. Trafikkgrunlaget vil avhenge av byenes arealplaner, restriksjoner på biltrafikken og samordning med øvrig kollektivtransport. Derfor må staten stille klare og objektive krav til trafikkgrunlag, før statlige investeringer til skinnegående transport i et byområde/byregion utløses, både når det gjelder tog og baneløsninger.

I pressområder der skinnegående transport har stor samfunnsmessig betydning for fortettingen, må jordvern og annet vern vike. Etablering av kollektivknutepunkt må være det eneste som kan begrunne at prinsippet om vern av dyrkbar mark fravikes.



Et slikt tiltak ligger inne i forslaget til bymiljøavtaler når det gjelder forholdet mellom togtilbud og fortetting rundt stasjonene. Vi anbefaler at dette følges opp også når det gjelder andre sentrale infrastruktursatsinger. Fortetting kan skje på ulike måter, men det grunnleggende er at flere mennesker støtter opp om det samme kollektivtilbudet. Først da blir dette et bærekraftig alternativ, også i økonomisk forstand.

Hvis kommuner legger opp til utbygging uten å fortette, vil dette gi økte miljø- og klimautfordringer i byene, som fører til betydelige driftskostnader og tilskuddsbehov for kollektivtransporten. Kommunene må selv finansiere økte tilskuddsbehov som følge av at de velger å bygge utenfor etablerte boligområder og kollektivkorridorer.

### TILTAK 3

#### GRATIS INNFARTSPARKERING FOR KOLLEKTIVREISENDE

Overgangen fra bil til kollektiv må være så sømløs som mulig om vi skal lykkes med å få køene ned. Staten må bidra til at sentrale

kollektivknutepunkt rustes opp med flere innfartsparkeringsplasser, som et tilbud betalt gjennom billetten for kollektivreisen.

Poenget er at det må gjøres attraktivt å investere i gode kollektivknutepunkt. Videre vil sykkelparkering og gode oppstillingsplasser, gjerne bemannede, gjøre det enklere og mer attraktivt å velge sykkel til kollektivknutepunktet.

### TILTAK 4

#### MOMSFRITAK INNFØRES FOR ELSYKKELE OG SYKKELE

Det eksisterende momsfritaket på elbiler har vært en suksess og antall elbiler øker. Flere kjøper elbil, men fortsatt er 99 prosent av bilparken tradisjonell. Nå er det tid for å belønne også andre tiltak.

Vi foreslår at momsfritaket videreføres fra elbil til elsykkel og vanlig sykkel.

Norske byer blir neppe som København hva gjelder andelen som sykler, men de har et stort uforløst potensial som vi mener elsykkelen vil være med å innfri.

Elsykkel bidrar til at flere sykler og et momsfritak vil stimulere til at flere kjøper seg en elsykkel. Selv om det er mer fysisk aktivitet i å sykle på tradisjonelle sykler vil en økning i antall elsykler utvide rekkevidden for sykling og være en reell konkurrent til bilen på flere strekninger.

### TILTAK 5

#### SAMMENHENGENDE SYKKELVEINETT PÅ STATLIGE OG KOMMUNALE VEIER

Det er en utfordring at statlige og kommunale veier driftes på ulike budsjetter, som medfører at de ikke kan tilby samme sykkelveistandard for ulike strekninger. I praksis betyr det sykkelveier med mange hindringer, som gjør det utrygt og mindre attraktivt å sykle.

Staten må investere i et bedre samarbeid med kommunene om et sammenhengende sykkelveinett på både kommunale og statlige veier. Planer for et sammenhengende sykkelveinett bør være et sentralt element for byene som ønsker å bli med på de nye bymiljøavtalene.



## Eksempler

### BYMILJØAVTALER

Klimaforliket innebærer at persontransportveksten i storbyene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. For å følge opp denne målsettingen ble det, i Nasjonal transportplan 2014–2023, innført en ny måte å organisere transportpolitikken i byområdene på. I dag er det mange aktører som bidrar i bypolitikken, og ansvaret for virkemidlene er spredt mellom forvaltningsnivåene. De nye bymiljøavtalene skal gi større helhet i bypolitikken ved at staten, fylkeskommunene og kommunene går sammen i forhandlinger og forplikter seg til å følge opp felles mål som nedfelles i bymiljøavtalen.

Bymiljøavtalene skal inneholde mål og virkemidler for økt kollektivandel, sykling og gange, tiltak for redusert bilbruk og arealbruk som bygger opp under miljøvennlig transport.

Bymiljøavtalene åpner for at staten kan bidra til investeringer i fylkeskommunal infrastruktur for kollektivtransport. Midlene rettes inn mot store investeringstiltak som er av nasjonal betydning og som er nødvendige for effektiv transportavvikling. Dette gjelder for eksempel bybaneprosjekt og høykvalitets busstilbud.

### GOD SAMORDNING AV FORTETTING OG KOLLEKTIVSATSING

Den tyske byen Freiburg har ca. 200 000 innbyggere. Sammenlignet med tilsvarende byer i Tyskland, har Freiburg hatt en høy befolkningsvekst. Likevel er det nullvekst i biltrafikken, noe som er unikt i verdensmålestokk.

Noen av grepene som har ført til en positiv utvikling for miljøvennlige transportformer i sentrale deler av Freiburg er:

- + Trikken er det mest sentrale kollektive transportmiddelet. Alle nye trikkelinjer bygges i egne baner.
- + Bussen, som delvis kjører i egne felt, fungerer som matebuss eller kompletterende busser til trikkesystemet.
- + Regionalbussene er koordinert med trikkesystemet, noe som sikrer effektive bytter.
- + Det er (med få unntak) ikke tillatt for privatbiler å kjøre i sentrum. Bysentrum er forbeholdt gående, syklende og kollektivtransport.
- + Gågater og egne baner for trikken, gjør fremkommeligheten svært god for både myke trafikanter og kollektivreisende. Sykkelveinettet består av 400 km sykkelveier, nesten fire ganger så mye som i Oslo.

- + Vareleveranser til butikker i sentrum er koordinert, slik at disse skjer på ett bestemt tidspunkt og ikke er spredt utover hele dagen.
- + Det er lagt opp til at nye planlagte boligområder skal integreres i kollektivtransportsystemet, og at prinsippene for en integrert trafikkpolitikk skal følges også i nye boligområder.
- + Det er få plasser for langtidsparkering i sentrum.
- + Det er bygget store «Park & Ride»-anlegg, slik at besøkende og pendlere i størst mulig grad kan komme til sentrum med buss eller trikk.

### STASJONSNERHETSPRINSIPPET: MAKS 2 KM.

Länstyrelsen i Skåne har utarbeidet en studie for hva som skal til for at folk velger tog eller bane framfor bil, samt hvordan arealer utnyttes på en bærekraftig måte.

Rapporten slår fast at en effektiv arealutnyttelse i områdene rundt stasjonene er helt nødvendig. Aktiviteter må konsentreres i gang- og sykkelavstand fra stasjonene og tilgjengeligheten forbedres for å gi best mulig integrasjon med områdene rundt.

Lokalisering av offentlig og kommersiell service i direkte tilknytning til stasjonen gjør at man kan benytte dem på vei til og fra stasjonen. Personalintensive arbeidsplasser må lokaliseres i gangavstand (maks ca. 600 m.) fra stasjonen. Boliger må lokaliseres i gang- og sykkelavstand, maks ca. 1–2 km. fra stasjonen.

Studien anslår at rundt 80 prosent av arealet rundt stasjoner i Skåne ikke er utnyttet og at man, gjennom fortetting, vil kunne fordoble Skånes befolkning.

→ Den finnes i sin helhet her:

[http://www.lansstyrelsen.se/skane/SiteCollectionDocuments/sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/planfragor/aktuella-planeringsfragor/stationsnara-lage/Stationsnara\\_rapport\\_webb.pdf](http://www.lansstyrelsen.se/skane/SiteCollectionDocuments/sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/planfragor/aktuella-planeringsfragor/stationsnara-lage/Stationsnara_rapport_webb.pdf)

### KOLLEKTIVSATSING UTEN TILSTREKKELIG FORTETTING

37 mål av det tidligere jordbruksområdet på Gjønnnes gård i Bærum er satt av til boliger. Resten skal bli park. Tomten ble solgt i 2011, og området ble delvis ferdig detaljregulert i 2012.



Her skal det bygges 90 boliger fordelt på eneboliger, tomannsboliger og rekkehus. Siden er det foreslått å øke tettheten noe ved å erstatte rekkehusene med blokkleiligheter.

Gjønnen er dagens endestasjon på Kolsåsbanen. Staten investerer 2,9 milliarder kroner i ny Kolsåsbane. Gjønnen stasjon koster 120 millioner alene. Til sammenlikning ville en tomteutnyttelse (TU) på 80 gi 1000 leiligheter fordelt på fire etasjer. En TU på 50 vil gi 650 leiligheter fordelt på fire etasjer.

### FLYTTING AV DYRKBAR JORD

Bioforsk Jord og miljø har utarbeidet rapporten «Flytting av oppdyrket jordsmonn for reetablering av jordbruksarealer» (2012), med utgangspunkt i en rekke undersøkelser.

Rapporten har til hensikt å vurdere konsekvenser av flytting av jordsmonn fra oppdyrkede arealer ett sted til ny lokalisering. For eksempel i forbindelse med å reetablere jordbruksarealer som går tapt ved etablering av infrastruktur. Temaet fikk stor oppmerksomhet i media blant annet knyttet til E-18 utbygging i Akershus.

Rapporten beskriver metoder, utfordringer og hensyn som må tas ved flytting av jord fra dyrket og dyrkbar mark. Målet er at den dyrkbare jorden bevarer produktivitet og at det totale areal av jordbruksareal ikke reduseres. Bioforsk Jord og miljø konkluderer med at det er gode muligheter for at jordflytting kan være vellykket.

→ Rapporten kan leses i sin helhet her: [www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/rapporter\\_planer/rapporter/2013/flytting-av-oppdyrket-jordsmonn-for-reet.html?id=715895](http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/rapporter_planer/rapporter/2013/flytting-av-oppdyrket-jordsmonn-for-reet.html?id=715895)

### ATTRAKTIV SYKKELPARKERING FOR PENDLERE

I Nederland har man i en årrekke jobbet aktivt for at en størst mulig andel av landets befolkning skal benytte sykkel som fremkomstmiddel. Det har ført til at så mange som 45 prosent av alle reiser på nasjonal basis gjøres med sykkel, og opp mot 59 prosent i byene. Sykkeltraseer som er fysisk adskilt fra motorisert trafikk er gjennomført over hele landet.

Kombinasjonen av sykkel og tog er en bærekraftig måte å pendle på. Derfor er målet at alle togstasjoner skal tilby både gratis ubemannet sykkelparkering og et bemannet betalingsalternativ. Over 45 prosent av landets innbyggere bor mindre enn 3 km unna en togstasjon, og over 40 prosent av togreisende i Nederland ankommer med sykkel til stasjonen.

Nøkkelen til suksess ligger i mulighetene for å parkere og oppbevare sykkelen på stasjonen. Jo bedre sykkelparkeringen møter pendlernes behov, desto flere velger å sykle.





## 4

## RÅD 4 Gjør byen gangbar



En gangbar by er en by tuftet på nærhet. Det vil si en by som tar utgangspunkt i den enkeltes praktiske hverdag, med kollektivtransport til og fra jobb, dagligvarehandel, levering av barn til barnehagen og skoler i nærheten.

De største byene i Norge forventer en betydelig trafikkvekst de neste årene, og hvis tendensen fortsetter vil hoveddelen av veksten komme i form av økt biltrafikk. Det skaper økte miljøproblemer, både i form av mer støy- og luftforurensing, arealproblemer og framkommelighetsutfordringer.

Staten må bidra til redusert privatbilisme for å få bukt med de økende trafikk- og miljøproblemene, uten at det betyr at folk skal slutte å kjøre bil. Målet må være en statlig politikk som legger til rette for en mer fornuftig bruk av bil i by. Det krever en mer målrettet satsing på bilreducerende tiltak i kombinasjon med prioritering av kollektivtransport og sykkel på sentrale strekninger og tidspunkt.

### TILTAK 1

#### KRAV OM PLANMESSIG HÅNDTERING AV DEN STORE TRAFIKKVEKSTEN

Staten bør stille krav til storbyene, og kommunene rundt, om å utarbeide en felles plan for håndtering av den store trafikkveksten. Kommunene må vise hvordan kapasiteten for kollektivtransporten kan økes i rushet, langs de sentrale korridorene, på kort og lang sikt.

Eksempel på slike tiltak ligger inne i forslaget til bymiljøavtalene og må følges opp. Planene for storby-regionene skal gi et mer realistisk grunnlag for å vurdere behov og prioriteringer mellom bil, kollektivtransport og gang/sykkel i Nasjonal Transportplan. De må vise potensialet

for gang og sykkel på kortere strekninger og hvor stor del av trafikkveksten dette kan dekke av de korte, mellomlange eller lange turene.

### TILTAK 2

#### KOLLEKTIVTRAFIKKEN MÅ HA ET SAMMENHENGENDE HOVEDNETT MED FULL PRIORITET

Det må være attraktivt og lett vint å velge kollektiv. Samtidig må det være mindre attraktivt og mer tungvint å velge bil. Dette gjelder særlig i rushtrafikken hvor tog, buss, metro eller trikk må være vesentlig mer effektiv enn privatbilismen. Det som kjennetegner typiske «kollektivbyer» i Europa er at kollektivreisen er enklere, med effektiv framføring,

høy frekvens og enkle byttepunkter. I norske byer er det for mange linjer, kort avstand mellom stasjonene og for lav frekvens.

For å nå målsettingen om en høy kollektivandel må byene våge å prioritere kollektivtransporten, om ikke nødvendigvis på alle strekninger. Det bør planlegges for et hovedlinjenett hvor kollektivtransporten har full prioritet, og tilstrekkelig høy frekvens til at passasjerene slipper rutetabellen.

En prioritering av kollektivtrafikken kan innebære signalstyring tilrettelagt for buss og trikk, flere kollektivfelt inn og ut av byen på bekostning av eksisterende felt for bilister, samt hyppigere avganger. Smarte løsninger





for billettkjøp og sanntidsinformasjon gjør det mer attraktivt å velge kollektiv og kan gjøre det lettere å trekke bilister over på kollektivtransporten.

Et effektivt og enklere kollektivsystem innebærer at staten og byene spiller på lag. Bymiljøavtalene må stille konkrete krav til hvordan kollektivtransporten skal utvikles. Gode planer må premieres, både fordi det er god miljøpolitikk, gir bedre tilgjengelighet til bysentrum og sparer samfunnet for betydelige samferdselsinvesteringer.

### TILTAK 3

#### FÆRRE PARKERINGSMULIGHETER FOR TILREISENDE I SENTRUM

Hensikten med å begrense parkeringsmuligheter i sentrum er å begrense biltrafikken inn til byene.

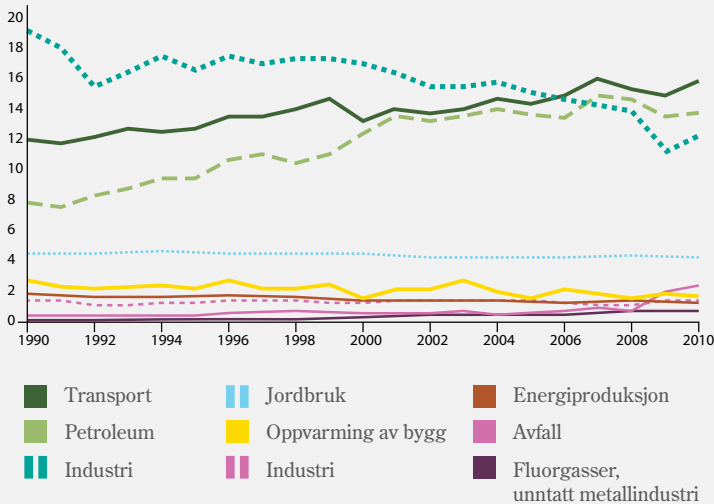
Staten bør belønne byer som innfører restriksjoner på privatbilismen samtidig som kollektivtransporten styrkes og varehandelens behov imøtekommes. Færre parkeringsmuligheter i sentrum løftes ofte frem som negativt for handel og næringsvirksomhet i byene. Det anbefales derfor gjennomført et bylivsregnskap etter modell av København, for kartlegging av den gangbare byen. Hensikten er ikke å forby all biltrafikk, men å gjøre byen mest mulig attraktiv å bevege seg i på gateplan for syklister og gående.



## Eksempler

### KLIMAGASSUTSLIPP OG SEKTORFORDELING

Millioner tonn CO<sub>2</sub>-Ekvivalenter



Kilde: Statistisk sentralbyrå og Klima- og forurensningsdirektoratet, 2012

### BYBANEN I BERGEN

Bybanen i Bergen er et kollektivt skinnegående transportmiddel, som ble åpnet i 2010 med linje fra sentrum til Nesttun. Andre delstrekning til Lagunen ble åpnet i juni 2013. Byggetrinn 3 er startet med planlagt ferdigstillelse tidligst 2015 med videreføring av banen fra Lagunen til Flesland.

Det er registrert merkbart flere reisende med Bybanen etter at det ble innført 5 minutters frekvens høsten 2011. I 2012 hadde Bybanen snaue 8 millioner passasjerer, hvilket innebærer en økning på nesten en million fra 2011.

Det anslås at det planlegges, prosjekteres og bygges langs banen for minst 10 ganger bybaneinvesteringene. Fra sentrum til Nesttun viser foreløpige tall ca 425 000 m<sup>2</sup> bolig og ca 990 000 m<sup>2</sup> næring, i tillegg til offentlig virksomhet.

Med en anslått byggekostnad på kr 20 000 per m<sup>2</sup> blir det investert for ca 33 milliarder – altså ca. 15 ganger bybaneinvesteringen.

→ Kilde: Kollektivmeldinga 2012 og Framtidens byer

### STRATEGI FOR BÆREKRAFTIG BYTRANSPORT

Den franske byen Strasbourgs utvikler bytransporten rundt tre hovedakser:

- + Organisering av og reduksjon i trafikken og parkeringsområdene.
- + Utvikling av alternativ til bilen ved å gi fortrinn til kollektivtransport og sykkel.
- + Omdanning og oppgradering av byen for å gjøre den attraktiv for gående.

Kraftige restriksjoner på biltrafikken er gjennomført og sentrum er bare tilgjengelig for fotgjengere. Trikken var kjernen i politikken for å gjenspeile balanse mellom bilisme og kollektivtransport i byen. Skinnegang og stasjonområder er utformet med arkitekter og landskapsarkitekter for å passe inn i bybildet.

Kombinasjonen av bil og trikk har blitt en stor suksess. Undersøkelser har vist at mer enn 90 prosent av dem som benytter innfartsparkering, tidligere parkerte i sentrum. Selv om disse fremdeles er bilister, er de nå også kollektivpassasjerer

→ Kilde: TØI rapport 685A/2003

### MILJØSONE I SENTRUM

Italia er delt inn i 20 regioner hvorav 5 har utvidet lokalt ansvar. Den norditalienske byen Milano har 1,4 millioner innbyggere og regionen har ca. 7 millioner innbyggere. I 2007 vedtok byen en plan for transport og miljø i byregionen som inkluderer:

- 1 Forbedre kollektivtilbudet i form av to nye forstadsbaner, innfartsparkering, økt frekvens og flere kollektivfelt.
- 2 Stimulere til grønn energi for boligoppvarming og planting av 500 000 trær i byen.
- 3 Restriksjoner på biltrafikken i form av en miljøavgift hvor avgiften varierer avhengig av hvor store utslipp bilene har. I tillegg satses det på bildeling, økte parkeringsavgifter og færre parkeringsplasser i sentrum.
- 4 Utvikle sykkelveinettet med bygging av 50 kilometer nye sykkelveier og oppgradering av 67 kilometer med eksisterende sykkelveier.



rt

Fontés

Fontés

BAR

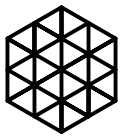
Fontés



POLITIKKOMRÅDE

# BYKVALITET





## BYKVALITET

Bykvalitet handler først og fremst om å sikre fellesskapsgoder. Hva som er en god by oppfattes ikke likt av alle, men en god by gir alle mange muligheter.

Befolkningstetthet, mangfold av funksjoner, samt en bygningsmasse som gir korte avstander og attraktive oppholdssteder, utgjør kjernen av byenes gode kvaliteter. Bypolitikken må ha som mål at tettere byer ikke oppleves som trange og konfliktfylte, men som nære og tilgjengelige. Høy utnyttelsesgrad gir ikke automatisk god bykvalitet og høyhus fører ikke i seg selv til et urbant liv. Det er hvordan vi disponerer arealet mellom bygningene som er viktigst. Det er for eksempel stor forskjell på om gater er dominert av biler eller av fotgjengere, om bygårdenes førsteetasjer har butikker eller parkeringskjellere. Kvaliteter som tilgjengelighet til et mangfold av goder, nærhandel, grønn rekreasjon, arbeidsplasser, utdanning, uteliv og kulturtilbud, skal være typisk for byen.

### HANDEL I BYEN

En levende by er avhengig av at handel foregår i byen og ikke på

kjøpesentrene utenfor. Tilgjengeligheten med kollektivtransport er størst i byene og kort vei gjør det enklere å gå eller sykle. Miljøvennlig transport reduserer klimagassutslippene og har god helseeffekt. Et aktivt handels- og næringsliv i byene innebærer arbeidsplasser som igjen skaper aktivitet og liv til ulike tider av døgnet. Mennesker i gatene skaper trygghet og et levende handelssentrum tiltrekker seg andre næringslivsaktører.

### BO I BYEN

En bypolitikk må bidra til at vi har byer folk tenker på som sitt «hjemsted», ikke bare et sted de er innom for en kort periode av livet. Byen må ha en variasjon av boligtyper og standarder slik at folk kan bli boende i nabolaget. Det må være tilstrekkelig med uterom for alle, både småbarn, ungdom og eldre. Det må være steder hvor barn kan lære seg å sykle, klatre, svømme og spille ball, men også steder der ungdom kan møtes på sine premisser. Å bo i byen betyr å bo i nærheten av det du trenger. En bærekraftig bypolitikk legger til rette for at byens innbyggere kan leve miljøvennlig, ha god og lett tilgang til grønne rekreas-

jonsområder, puste ren luft, være i fysisk og sosial aktivitet, samt realisere sine utdannings- og arbeidsmål. Flere mennesker gir økonomisk bærekraft og en attraktiv by vinner konkurransen om å tiltrekke seg menneskelige ressurser.

### LIVSKVALITET I BYEN

Byen har de beste forutsetninger for å bidra til reduksjon av klimagassutslipp, økt fysisk aktivitet, sosialt entreprenørskap, livskraftige handelssentrum og gode oppvekstvilkår. Selv om vi fortetter byene våre i dag, er antallet mennesker som bor i den eksisterende bygningsmassen stort sett fallende. Flere bor alene og vi bor færre mennesker på flere kvadratmeter. Til sammenlikning hadde Lambertseter, en drabantby i Oslo, i 1975 hele 18 000 innbyggere, mens det i dag bor 10 000 mennesker i de samme bygningene. Økt velstand i befolkningen er til dels tatt ut i økt antall kvadratmeter bolig per person. Derfor er det et stort, ikke-utnyttet potensiale for flere folk i de eksisterende byene. God bypolitikk gjør befolkningsveksten til en ressurs, ikke et problem. ■

## 1

## RÅD 1 Byen må ha attraktive offentlige rom og et aktivt gateliv



De offentlige rommene er byenes møteplasser. Bykvalitet handler om å tilrettelegge for fellesskapets interesser og at tilgjengelighet til fellesrommene prioriteres.

Først og fremst er det kommunene som planlegger og forvalter offentlige rom og gater i byene, men staten kan påvirke forvaltningen av egne bygg og eiendommer. Dessuten kan staten gi råd og bidra med kompetanse, for eksempel gjennom å utarbeide overordnede målsettinger for byene slik vi foreslår under Byplanlegging, råd 1. Staten må ta mer ansvar for utviklingen av byregionene.

Gatelivet er avhengig av at folk ferdes på gateplan. Det må legges til rette for raske forbindelser til fots og sykkel mellom der folk bor og der de handler. Disse må være attraktive og lette å velge.

Målet om god fortetting gjør det enda viktigere å ivareta de eksisterende grønne lungene, og ikke bygge dem igjen. Snarere tvert i mot må de rustes opp slik at de kan tåle mer intensiv bruk når flere bor i byen.

Det er særlig viktig at barnehager og skoler har tilgang til naturområder i nærmiljøet for aktivitet og læring. For mennesker med funksjonsnedsettelse er det viktig at turveier og oppholdsområder, samt bade- og fiskeplasser er universelt utformet.

## TILTAK 1

### UTVIKLE STATENS UBENYTTETE EIENDOMMER TIL ATTRAKTIVE BYROM

Staten forvalter store eiendommer som i dag ikke utnyttes til aktivt bybruk. Disse må oppgraderes og gjøres tilgjengelige slik at de tjener fellesskapets interesser. Drift og forvaltning av slike offentlige rom må prioriteres.

## TILTAK 2

### DELE DE GODE FORBILDENE

Kommunene har behov for førstehånds informasjon om hvilke muligheter som finnes for utvikling av urbane møteplasser.

Det bør utvikles en eksempelsamling med gode forbilder fra alle norske byer. Den må inneholde direkte praktisk informasjon fra hvert enkelt

prosjekt om hvordan byrommet ble til, bakgrunn, medvirkningsprosesser, kostnader, offentlig-privat samarbeid og kontaktinformasjon til den kommunen som har gjennomført prosjektet.

Det må være en statlig oppgave å koordinere og drifte en slik digital eksempelsamling over gode offentlige byrom. Den må kvalitetssikres og gjøres lett tilgjengelig.

**TILTAK 3****KARTLEGGJE BARN OG UNGES BRUK AV UTEOMRÅDER**

Fortetting må skje med kvalitet og omtanke for alle byens beboere. Barn og unge er helt avhengig av at andre løfter fram deres interesser i byutviklingen.

Skoleelever har førstehånds-informasjon om sitt nærområde. De er fotgjengere og syklister, men bruker ikke alltid uteområdene slik reguleringen skulle tilsi. En parkeringsplass kan for eksempel også fungere som en fotballbane for barna i nabolaget etter at bilene har kjørt.

Vi foreslår at det iverksettes en dugnad som kartlegger barn og unges bruk av eksisterende uteområder i by. Hvilke barrierer som er til hinder for fri ferdsel, typer av lek og fysisk aktivitet og attraktive møteplasser bør fremkomme.

**TILTAK 4****HÅNDHEVE REGELVERKET OM UNIVERSELL UTFORMING OGSÅ I BYROMMENE**

Universell utforming har vært et politisk mål i lang tid. Mål om tilgjengelighet i boliger og i offentlige institusjoner er lagt inn i forskrifter og veiledninger.

Det er nå behov for å rette oppmerksomheten mot det offentlige byrommet og hvordan tilgjengeligheten i realiteten er. Spesielt gjelder det forholdet mellom buss/trikk og fortau/gate. Her er utfordringene store. Staten må påse at gjeldende krav i planverket håndheves.

**Eksempler****BYLIVSREGNSKAP**

Siden 2010 har København gjennomført systematiske registreringer av menneskers aktivitet i byens offentlige rom. Disse ligger til grunn for det årlige «Bylivsregnskapet».

København har satt seg tre mål for bylivet: At innbyggerne skal være mer tilfredse med byen sin, at de skal gå mer og at de skal oppholde seg mer ute i byens rom.

Bylivsregnskapet gir tall på antall gående og viser hvor i byen det går mest. Disse kan sammenliknes fra år til år og gir et bedre beslutningsgrunnlag i byplanleggingen. Med utgangspunkt i bylivsregnskapet kan kommunen måle effekter av tiltak og se om målene for bylivet oppnås. Tilsvarende bylivsregnskap gjøres nå også for Oslo sentrum.

→ Mer om Københavns bylivsregnskap: [www.kk.dk/da/om-kommunen/indsatsomraader-og-politikker/byplanlaegning-og-anlaeg/byplanlaegning/udviklingsplaner/bylivsregnskab](http://www.kk.dk/da/om-kommunen/indsatsomraader-og-politikker/byplanlaegning-og-anlaeg/byplanlaegning/udviklingsplaner/bylivsregnskab)

**STATLIG FORBILDE FOR UTNYTTELSE AV OFFENTLIG UTEROM**

«Kyss Frosken» var betegnelsen på en stor midlertidig utstillingshall, som hadde sin plass på Tullinløkka, sentralt i Oslo sentrum.

Utstillingshallen ble oppført i regi av Nasjonalmuseet for kunst i forbindelse med 100-års-jubileet for 1905 i 2005. Utstillingen «Kyss frosken, forvandlingskunst, hentet sitt navn fra hallen som var utformet som en stor oppblåsbar grønn frosk, på stålben.

Med «Kyss frosken» ble Tullinløkka, som i årevis hadde vært et lite benyttet offentlig uterom, det vil si den var parkeringsplass, omvandlet til et populært sted for byens store og små innbyggere.

«Kyss frosken» skapte debatt og stor oppmerksomhet, og rommet flere utstillinger i løpet av årene den eksisterte. Jubileumsutstillingen «Kyss frosken» er den mest besøkte samtidskunstutstillingen i Norge noensinne. Unikt er også hvordan byrommet foran hallen ble tatt i bruk, med ulike installasjoner og aktiviteter for store og små.







FREE  
HUG

Mange vil mene at årsaken til at Tullinløkka har vært ubebygget ikke er et resultat av forbilledlig statlig handlemåte. Tre avholdte arkitektkonkurranser i et tidsrom på 30 år har aldri ført til realisering av en planlagt utvidelse av Nasjonalgalleriet på tomten. Isolert sett er likevel utstillingspaviljongen et eksempel på hvordan staten kan initiere en temporær og vellykket bruk av det offentlige rom.

### **MAT OG JORD DER DU BOR: MAJOBØ**

Majobø (Gaia Agenda) er en nettbasert arena for naturlig byggeri og livsstil, en kunnskapsbase som kontinuerlig vokser gjennom brukernes engasjement.

Dette resulterer i økologiske hager i dyrkingssesongen; i byer og forsteder, ved skoler, i parker, på gårder og balkonger, på tak og i vinduskarmen.

Gjennom Framtidens byer har Majobø flere pilotprosjekter i Oslo. Det foregår dyrking på Ankerløkka og i et parkområde ved Akerselva. På Grønland finnes en mangfoldighetshage og Alna senter har fått en takhage.

Målet er å skape kunnskap, få erfaring, og gi et synlig bidrag til den offentlige nasjonale dugnad om å nå 15 prosent økologisk dyrking og forbruk innen 2020. Majobø er en aktør som tilfører urban dyrking til bymiljøet. Dyrkbare jordlapper opparbeides i tett samarbeid med folk i nærmiljøet og all mat er økologisk og lokalprodusert.



### **BARNETRÅKK**

Barnetråkk er en metode for medvirkning og bedre byplanlegging for barn og unge. Barn er ikke grunneiere eller naboer med rett til å bli varslet og de blir sjelden invitert inn i formelle høringer. De er helt avhengige av at voksne tilrettelegger for medvirkning og ivaretar deres behov i byutviklingen.

Gjennom prosjektet «Digitale Barnetråkk» (2006–2009) har Norsk Form utarbeidet og formidlet Barnetråkk som metode for medvirkning og dokumentasjon av arealbruk, til bruk i norske kommuner. Her registrerer barn og unge selv sine skole- og fritidsveier, områder for opphold og lek, steder de liker og misliker og hvilke fysiske forandringer de ønsker seg i nærområdene.

Barnetråkket legges inn i kommunens digitale kartlag og kan enkelt tas hensyn til i beslutningsprosessen.

### **HVORDAN GJØRE BYENS KVALITETER TILGJENGELIG**

Kommunens nettsider formidler kommunens syn på byene. København kommune har tatt hjemmesiden aktivt i bruk for å gjøre innbyggerne mer tilfredse med byen sin.

Byens mange tilbud vises i ulike kart hvor parker, grønne forbindelser, idrettsanlegg med åpningstider, drikkevannsfontener, offentlige toaletter, luftegårder for hunder og grønne tak er lagt inn.

Det er enkelt å få oversikt over byens mange lekeplasser, både bemannede og ubemannede. Det er lett å få tak i vesentlig informasjon, som hvilke lekeplasser som er rustet opp, hvilke som står for tur, når de bemannede lekeplassene er åpne, oppdaterte fotografier over parker og plasser, samt en oversikt over hvordan du kommer deg til de ulike stedene med sykkel, til fots eller med kollektivtransport.

Hjemmesiden tilbyr en rekke apper der du kan bestille treningstider på idrettsanlegg, låne bøker på biblioteket, gi tilbakemelding om forsøpling, hærverk eller hull i sykkelstien, samt laste ned oppdaterte kart over byens uterom på mobilen.

→ København kommunes nettsider finner du her:  
[www.kk.dk/da/borger?element=header](http://www.kk.dk/da/borger?element=header)



## 2

## RÅD 2 Fremme handel, kultur og næring i sentrum



Byer trenger et handelssentrum definert av bygater med plass til fortausaktiviteter. Førsteetasjer som benyttes til publikumsrettet virksomhet, service, handel og kultur bidrar til aktivitet i sentrum.

Bygater må ha vinduer man kan titte i, varierte kulturopplevelser, byrom og bygninger som oppleves som trivelig, og steder der man kan ta en matbit eller sitte i solen når det er vær til det. Dette er faktorer som må til for at det skal oppleves mer attraktivt å ivareta både nødvendig og lystbetont handel i sentrum fremfor på et kjøpesenter.

Dagens konkurransesituasjon med bilbaserte kjøpesentre utenfor sentrum, samt tilrettelegging for biltrafikk til og fra disse gir ikke sentrum gode utviklingsmuligheter. For næringslivet er det, som for kollektiv, et spørsmål om å få høy nok tetthet av folk i by- og bydelssentrum slik at det blir økonomisk bærekraftig å etablere seg i byen.

### TILTAK 1

#### TILRETTELEGGE FOR BEST MULIG VILKÅR FOR BYLIV OG HANDEL I SENTRUM

Forpliktende samarbeid mellom kommuner og sentrumsorganisasjoner bør styrkes.

Noen steder er det behov for å generere byliv, andre steder er det allerede god forretning å drive i eksisterende bymiljø. Offentlig og privat sektor kan, i samarbeid, sikre bedre utvikling, drift og vedlikehold av byens fellesrom. Eksempel på et slikt samarbeid kan være Business Improvement District (BID), som er en ordning der lokalt næringsliv inngår en avtale om forpliktende investeringer som styrker et avgrenset område; gate eller kvartal.

Hva som styrker byliv og handel i sentrum vil variere fra by til by, men et forpliktende samarbeid må ta for seg både handelslivets premisser (som felles åpningstider og liknende) og gatelivet (drift og vedlikehold, sitte- og oppholdsplasser med mer).

### TILTAK 2

#### FORVALTE KJØPESENTERSTOPPEN STRENGERE

Dagens regionale planverktøy som skal hindre utbygginger av nye kjøpesentre utenfor byene viser seg i praksis å være for svakt.

Eksisterende kjøpesenterstopp anbefales revidert slik at dagens smutthull, som gjør det mulig å omgå loven, tettes igjen. Hensikten

er å bruke kjøpesenterstoppen til å forhindre utflytting fra eksisterende bysentrum.

Eksisterende kjøpesentre bør pålegges en miljøavgift per parkeringsplass eller etablering av parkeringsavgift på lik linje med bysentrum, i tillegg til sykkelparkering og tilrettelegging for bruk av sykkel.



## Eksempler

### **BUSINESS IMPROVEMENT DISTRICT (BID)**

Business improvement district er et verktøy for å vitalisere sentrum gjennom forpliktende samarbeid mellom gårdeiere, næringsdrivende og kommunen.

BID-verktøyet ble etablert på slutten av 1970-tallet i USA, for å stoppe en katastrofal nedgang i sentrumshandel, som en følge av en ekspansiv kjøpesenter utbygging utenfor sentrum.

Det utarbeides en vitaliseringsplan som forplikter alle innenfor det definerte BID-området til å bidra økonomisk. For å lykkes med BID må næringslivet ha et nært og godt samarbeid med kommunen og koble arbeidet til kommunale planer. Kommunene på sin side må tilegne seg kunnskap om handelens utviklingstrekk og forutsetninger, og samarbeide med næringslivet om gode løsninger for drift og utvikling av sentrum. Målet er at handelen lokaliseres, utformes og tilpasses stedets omgivelser på en god måte, slik at de bidrar til et godt bymiljø og styrker livet i byen.

## 3

## RÅD 3 Samordne byplanlegging for klima, miljø og folkehelse



Fysisk inaktivitet er en av framtidens store helseutfordringer. Økende inaktivitet gir negative konsekvenser; både fysisk, psykisk og sosialt. Kroniske livstilssykdommer og klimaendringer er to av vår tids største utfordringer. Hvordan vi planlegger byene og tilrettelegger for ulike transporttilbud i byregionene, legger premisser for en stor del av befolkningens daglige aktivitetsmuligheter.

Fortetting, sammenhengende nærliggende grøntområder, sykkelstier og tilrettelegging for fotgjengere, er alle tiltak som fremmer fysisk og mental helse. Det må bli lett å velge rett og enkelt å velge vekk det som ikke er helsefremmende adferd.

### TILTAK 1

#### ETABLERE ET HELSEREGNSKAP FOR KLIMA- OG SAMFERDSELSTILTAK I BYENE

Et bybasert helseregnskap vil synliggjøre helsegevinster fra byplanlegging. Der det er relevant, må det gjøres felles økonomiske konsekvensvurderinger av helse- og byplantiltak. Der det er besparelser å hente må den samfunnsøkonomiske nytten være styrende.

Helseregnskapet kan brukes til å sammenlikne kostnader ved byplantiltak som øker folks aktivitetsnivå med utgifter inaktivitet medfører for samfunnet.

### TILTAK 2

#### IVERKSETTE BYPLANTILTAK SOM GIR UMIDDELBARE HELSEGEVINSTER

Mange elementer i bærekraftig

byplanlegging, og en rekke klimatiltak, vil gi nesten umiddelbare helsegevinster, spesielt innen områdene transport og samferdsel, samt bygg- og arealutforming.

Tilrettelegging for mer aktiv transport i form av velutformet gang- og sykkelveinett, kombinert med godt kollektivtilbud, flere sykkelparkeringsplasser, samt restriksjoner for privatbilisme i bykjerner, vil gjøre at flere går og sykler. Selv en liten økning i daglig fysisk aktivitet vil kunne medføre en betydelig folkehelsegevinst og samfunnsøkonomisk besparelse.

### TILTAK 3

#### INNFØRE 30 KM. FARTSGRENSE PÅ ALLE SKOLEVEIER

Barn har rett og plikt til å gå på skolen og bør ha en tilsvarende rett til trygg skolevei. Barns mulighet for

å gå eller sykle til skolen gir verdifull trafikktraining, helsemessige fordeler og er bra for miljøet.

I dag medfører bekymring for barnas trafiksikkerhet at foreldrene kjører dem til skolen. Dette igjen utgjør en fare for de andre barna som går eller sykler. Denne negative sirkelen må snus.

For at barna skal kunne gå og sykle må foreldrene slutte å kjøre dem. Lav fartsgrense i en kilometers radius fra barneskolen er et av flere tiltak som kan legge naturlig begrensning på bilkjøringen. Det vil gjøre det tryggere for barn å ferdes til fots eller med sykkel.



## Eksempler

### NASJONAL STRATEGI FOR ET AKTIVT FRILUFTSLIV

Et aktivt friluftsliv gir bedre folkehelse. Et virkemiddel for å få flere mennesker til å delta i friluftsliv er å legge til rette for aktivitet i nærmiljøet.

Miljøverndepartementet utarbeidet i 2013 en nasjonal strategi for et aktivt friluftsliv. Strategien inneholder både konkrete tiltak, føringer og retningslinjer for statens videre arbeid med friluftsliv i årene frem mot 2020.

Målet med strategien er at staten skal innrette og målrette sine virkemidler slik at disse bidrar til at flest mulig av befolkningen utøver friluftsliv på jevnlig og varig basis. Barn, unge og personer eller grupper som i liten grad driver med friluftsliv er hovedmålgrupper for strategien. I tillegg har personer med innvandrerbakgrunn et særlig fokus. For å nå flest mulig er strategiens hovedmål å legge til rette for friluftsliv i den allment tilgjengelige grønnstrukturen i og ved byer og tettsteder.

### COPENHAGEN BICYCLE ACCOUNT

Hvert år utgir København kommune en oversikt over sykkelutviklingen i byen. Copenhagen Bicycle Account dokumenterer syklistenes opplevelse av trygghet, faktisk trygghet, antall kilometre syklet, hva som er oppnådd og hvor det er et forbedringspotensiale.

Utgangspunktet er at København skal være en sykkeby, ikke en bilby. Med veksten i sykklister følger også en nødvendig utvidelse av sykkelkapasitet med vei- og nettverksforbedringer.

Dokumentet viser Københavns sykkelmål og hvorvidt de er oppnådd. Det er gjort enkelt tilgjengelig med grafer og oversikter. Copenhagen Bicycle Account kan leses av alle, skaper engasjement rundt sykling og bidrar til å holde forventningene oppe blant byens borgere.

→ Copenhagen Bicycle Account 2012 kan lastes ned her:  
<http://subsite.kk.dk/sitecore/content/Subsites/CityOfCopenhagen/SubsiteFrontpage/LivingInCopenhagen/CityAndTraffic/~media/4ADB52810C484064B5085F2A900CB8FB.ashx>

### HELSEGEVINSTER VED SYKLING

Transportøkonomisk institutt (TØI) har studert helsegevinster ved sykling. Undersøkelsen er basert på en tidligere kartlegging av endret sykkelbruk i sykkelbyene Kongsberg, Sandefjord, Notodden, Grimstad, Mandal, sammen med kontrollbyen Larvik.

Økt i sykkelbruk i Sandefjord og Larvik i tidsrommet 2006 til 2010 har gitt en helsegevinst beregnet til over 100 millioner kroner for hver av byene. I mindre byer som Notodden og Mandal er helsegevinsten av økt sykkelbruk i samme periode beregnet til mellom 30 og 40 millioner kroner.

Kartlegging viste en økning i antall personkilometer med sykkel pr. innbygger fra 2006 til 2010 som varierte fra ca 70 prosent til over 300 prosent. Forventet effekt er nedgang i alvorlig sjukdom og kortvarig sykefravær som følge av økt sykling.

Reell utgiftsreduksjon for helsevesen og trygdesystem som effekt av mindre behandling av sykdommer og mindre sykefravær forventes å utgjøre 60 prosent av gevinsten. De resterende 40 prosent er en beregnet gevinst som følge av økt velvære for syklistene grunnet redusert sykdomsrisiko.

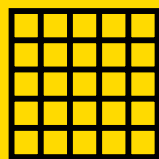
→ Hele rapporten kan lastes ned her:  
<https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2010/1112-2010/1112-2010-el.pdf>





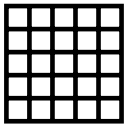


SMELTEVERK



POLITIKKOMRÅDE

# BYPLANLEGGING



## BYPLANLEGGING

God byplanlegging er avgjørende for å sikre fortetting med kvalitet. Kommunene har planmyndigheten, men staten har også et ansvar. En statlig bypolitikk må i større grad bidra til å sikre at lokale arealplaner støtter opp om statlige investeringer i infrastrukturen. Statlige sektorinteresser må begrenses, kommunene må tilbys kompetanse på byutvikling og staten må gå foran med et godt eksempel på egne tomter.

### STATEN MÅ TA MER ANSVAR

Å planlegge gode byer betyr også å planlegge for gode naboer. Kommuner som ligger innenfor samme byregion må samarbeide bedre om lokalisering av sentrale funksjoner som handel, transport, kollektivknutepunkt, boligbebyggelse, helse- og utdanningsinstitusjoner. Det er i hele byregionens interesse at den sentrale byen fortettes slik at denne kan oppfylle sin rolle som motor for videre utvikling.

All erfaring tilsier at for å oppnå et slikt samarbeid må staten ta mer ansvar og utøve mer styring med arealbruken i og mellom kommunene. Gevinsten er

sterkere byregioner og levende bysentra. Først når det fortettes rundt kollektivknutepunktene kan det bli brukergrunnlag nok til skinnegående transport og et levende handels-sentrum.

### BOLIGBYGGING OG VARIASJON.

Bypolitikk er også boligpolitikk. Det må sørges for tilstrekkelig nybygging av boliger med høy kvalitet. Byplanleggingen må sikre egnede arealer til boligbygging, lette presset på de mest attraktive byområdene og stimulere til investeringsvilje i mindre utviklede byområder.

En mangfoldig by har rom for ulikhet, men høye boligpriser kan stå i veien for en variert beboergruppe. Løsningen er ikke å bygge flere boliger utenfor byene, der tomtene er billigere, men å bygge flere boliger til en rimelig penge inne i byene. Den statlige bypolitikken må gi økonomiske og juridiske rammevilkår som gjør det mulig også for lavinntektsgrupper, førstegangsetablerere og innflyttere å bosette seg i byenes pressområder.

### MEDVIRKNING I PLANLEGGINGEN

Å skape attraktive samfunn innebærer at man må lytte til de menneskene som bor og bruker stedet, samt sette seg inn i framtidige behov. En bærekraftig byutvikling krever bred brukermedvirkning og dialog. Dette er ofte krevende prosesser, både i tids- og ressursbruk, og kan være i direkte strid med ønsket om å forenkle planprosesser og få ned ressursbruk i offentlig sektor. Gjennom statlige programmer for områdeutvikling vil det være mulig å utvikle bedre hørings- og medvirkningsprosesser som sikrer en reell beboermedvirkning. At byrommenes brukere høres er en avgjørende faktor for å utvikle attraktive uterom, nye urbane boformer og sammenhengende gang- og sykkelforbindelser og dermed sikre en stabil befolkning i byene. ■

## 1

## RÅD 1 Staten må ta mer ansvar og utøve mer styring av byregionene

I dag er situasjonen at ulike forvaltningsnivå ofte motarbeider hverandre heller enn å understøtte hverandre. Innsigelser tar for lang tid, men fungerer når ulike forvaltningsnivåer har et felles mål om å oppnå gode løsninger. Konkurransen og egeninteresser kommunene imellom og ulike politiske agendaer motvirker positive resultater.

I et samfunnsøkonomisk perspektiv er det rasjonelt og bærekraftig å samordne areal- og transportpolitikken. Det må staten gjøre.



## TILTAK 1

### SETTE STRENGE GRENSER FOR KOMMUNAL HANDLEFRIHET I OG RUNDT DE STORE BYENE

Det etableres et regionalt styringsorgan som samordner areal- og transportpolitikken i og rundt byene. Viktige nasjonale bypolitiske prioriteringer ivaretas gjennom dette organet slik at ikke den kommunen som er minst opptatt av byenes utvikling får legge føringer.

Alle må bidra for å hindre byspredning. Å legge til rette for boligområder der det ikke eksisterer solid offentlig kommunikasjon bidrar til byspredning og økt privatbilisme.

Det regionale styringsorganet må styrke kommunene med by- og arkitekturfaglig kompetanse også innenfor boligutvikling. Både kompetanseheving og strengere grenser for kommunal handlefrihet er nødvendig for å nå målene om fortetting, bærekraftig transportutvikling og bykvalitet.

## TILTAK 2

### OSLOFJORDREGIONEN FÅR EN EGEN BYPOLITIKK

Det må utvikles en egen bypolitikk for Oslofjordregionen. Oslo med regionen rundt, er her forstått i videste forstand som et utvidet «InterCityområde». Problemstillingen i denne regionen er, i norsk sammenheng, helt særegen, på grunn av regionens geografiske størrelse, folketall, vekstkraft, investeringsbehov og mange ulike og motstridende alternativer for byutvikling. I europeisk sammenheng er Oslo den eneste storbyen i landet.

Det bør utvikles en overordnet modell, visjon eller «retning» for byutviklingen med utgangspunkt i allerede etablerte bystrukturer i Østlandsområdet. Det dreier seg om en samordnet planlegging som i hovedsak vil si kartlegging og oppfølging av den regionale utviklingen i hovedstadsregionen, samordning av arealplanlegging og planlegging av teknisk infrastruktur, samt oppfølging av statlige retningslinjer ovenfor kommunene rundt hovedstaden.



# 2

## RÅD 2 Bedre offentlig tilrettelegging for boligbygging i by



Offentlig planlegging legger ikke godt nok til rette for gjennomføring av boligbygging. Å styrke byplanleggingen gjennom tilføring av ressurser og fagfolk som gir raskere saksbehandling er en av nøklene for å oppnå bedre kvalitet i boligbyggingen. Mange kommuner legger for liten vekt på egen planlegging, tilrettelegging og kvalitative krav.

En statlig bypolitikk må ha som mål at nye boliger ikke kun vurderes som boligforsyning, men også bidrar til å skape ny bykvalitet. Staten bør gjennom sine nasjonale forventninger og retningslinjer, signalisere at et hvert nytt prosjekt skal være et tilskudd til eksisterende bebyggelse og omkringliggende omgivelser, ved å bidra til sosialt og kulturelt mangfold i et større byområde. En slik politikk må også innebære en forståelse for samvirket mellom ulike arkitektoniske kvalitetskriterier.

Boligmangel fører til et presset marked med høye boligpriser. Det innebærer at mange blir stående utenfor boligmarkedet. Særlig vanskelig er det for enslige, studenter og lavtlønnede. Det er også en kritisk mangel på utleieboliger og studentboliger. I de største byene bidrar det til å presse leieprisene opp samtidig som det legger press på boligmarkedet.

Det er nødvendig å eksperimentere med moderne urbane boformer fordi befolkningsgrupper i byen endrer seg og får behov for nye boligløsninger. Det gjelder ikke minst den voksende gruppen friske aktive eldre.

Politiske måsettinger må revurderes slik at det ikke lenger handler om å bygge mest mulig for lavest mulig pris, men å bygge bærekraftig for byutvikling i dag som en investering for fremtiden. Utviklingen av moderne urbane boformer må ta hensyn til miljøet, fysisk og psykisk folkehelse, sosial interaksjon og til hvordan holdninger kan endres for å oppnå en mer bærekraftig by.

**TILTAK 1****STYRKE HUSBANKEN**

Staten må endre regelverket for hvilken kostnad en studentbolig kan ha og tilskuddet til studentboliger må økes. Dette for å gjøre det mulig å bygge flere studentboliger, og slik dempe presset i leiemarkedet for øvrig.

I dag er tilskuddsordningen særlig rettet mot vanskeligstilte. Husbankens tilskuddsordning må utvides til også å omfatte andre grupper med mer generelle behov for leiebolig. Det vil bidra til et profesjonelt og mer stabilt leiemarked. Studentboligordningen, som i dag drives av Studentsamskipnadene, bør vurderes supplert med en generell Husbankfinansierte ordning for leieboliger for ungdom. Husbankens lån kan stimulere til forskning og eksperimentering med nye urbane boformer.

Husbankens krav til miljømål, arkitektur og integrasjon må være streng.

**TILTAK 2****SOSIALE KONSEKVENSANALYSER INNLEMMES I DEN KOMMUNALE PLANPROSESSEN**

Analyser av sosiale forhold og konsekvenser ved utbygging er frivillig å gjennomføre i dag. I praksis gjøres det sjelden. Eksisterende verktøy, som sosiokulturelle stedsanalyser, kan brukes og utvikles, men må innlemmes i den kommunale planprosessen på lik linje med andre typer konsekvensutredning.

Hensikten er ikke å fordyre utbyggingsprosjekter, men sikre at det arbeides systematisk også med sosiale forhold. En rekke sosiale forhold utvikler

seg i feil retning. Ikke minst er ensomhet et økende problem med de omfattende negative konsekvenser det har for folkehelse, individuell lykke og økonomi. Hvor omfattende sosiale konsekvensanalyser bør være, samt hvem som har ansvaret for å gjennomføre dem, må vurderes.

**TILTAK 3****MOMSFRIKAMP FOR UTVIKLING AV UMLEIEBOLIGER**

En slik kompensasjonsordning for merverdiavgift må knyttes opp mot en forpliktelse til å drive utleie i 10–15 år.

Utleieleiligheter må ligge i bomiljøer sammen med eieleiligheter for å gi god stedsutvikling og forhindre at utleieboliger konsentreres til et sted og fører til forslumming. Utleieboligenes størrelse må varieres slik at de bidrar til et mangfoldig bomiljø med både familier og enpersonshusholdninger. Et variert boligtilbud bidrar til en sammensatt by der mennesker fra ulike kår og i ulike livssituasjoner kan bo i samme område.

**TILTAK 4****BYGGE 3000 NYE STUDENTBOLIGER PER ÅR I FEM ÅR**

Kostnadsrammen fjernes og statlig tilskudd økes til studentboligprosjekter. Det vil gi flere studenter et sted å bo, samt dempe presset i leiemarkedet for øvrig.

Et økt tilbud av studentboliger må fungere som miljølaboratorier der det søkes etter effektive og miljøvennlige måter å bo på i by. Studentboliger som boform er generelt miljøvennlig, og velegnet til fortetting av byer, samtidig som studenter tilfører liv og aktivitet til eksisterende områder.

**TILTAK 5****STATLIG STØTTE TIL KOMMUNER SOM OPPNÅR VARIERT BOLIGSAMMENSETNING**

Kommunal vilje til å flytte grenser og tenke nytt for å bidra til boligproduksjon og god byutvikling, bør belønnes.

Støtten skal gis til kommuner som bruker belønningsordninger ovenfor boligutviklere slik at man oppnår variert boligproduksjon i by.

Det må bygges stort og smått på samme sted, og både for selveiere og for utleie. Et mål for utviklingen må være å sikre variert demografi i forhold til økonomi, kjøpekraft, mobilitet, personer i husholdningen og livsløp.

**TILTAK 6****ERFARINGER FRA BERGENSMODELLEN VIDEREFØRES**

Bergensmodellen er et samarbeid mellom kommune og boligbyggelag. Boligbyggelaget står som eier og forvalter av boligene som er øremerket unge. Husbanken finansierer boligene med lån og tilskudd, og kommunen får tildelingsrett til den del av boligene som tilsvarer tilskuddsutmålingen.

Utleieboligene kan oppføres og driftes av et boligbyggelag, mens kommunen har full styringsmulighet ved tildeling og prioritering av beboerne. En oppnår god integrering i disse prosjektene, og flere boligbyggelag har opprettet utleieboliger for ungdom etter denne modellen.

## Eksempler

### HUSHOLDNINGSVEKST OG BOLIGBEHOV

Om lag 40 prosent av Norges befolkning er bosatt i de mest befolkningsrike fylkene (Oslo, Akershus, Rogaland og Hordaland).

Forutsatt fortsatt høy befolkningsvekst, vil den norske befolkningen øke med nesten 63 000 personer eller 30 800 husholdninger per år frem mot 2020.

Boligmassen må økes med mer enn 30 000 nye boliger per år for å holde tritt med en slik estimert befolkningsvekst. I tillegg vil det måtte bygges om lag 10 000 boliger per år for å kompensere for bortfall i den eksisterende boligmassen.

### HUSBANKENS LÅNERAMMER

Husbanken er statens sentrale organ for gjennomføring av regjeringens boligpolitikk. Husbankens lånevirkksomhet er et sentralt supplement til private finansinstitusjoner og har vært viktig for å sikre at det bygges nok boliger.

I revidert budsjett for 2013 økte regjeringen lånerammen for Husbanken fra 20 til 25 milliarder kroner. Av disse går rundt syv milliarder til startlån, 1,5 milliarder til private barnehagelån og 3,5 milliarder til sosiale boligformål innenfor grunnlånet. 13 milliarder er satt av til andre søknader om oppføring og utbedring av boliger av private utbyggere, borettslag og så videre.

Når private banker strammer inn på utlån, er det ekstra stor etterspørsel etter lån fra Husbanken. I 2013 gikk Husbanken tom for penger grunnet stor etterspørsel. Boligbyggere får avslag på lånesøknader. Dette medfører at boligprosjekter blir lagt i skuffen i påvente av finansiering.





## SOSIALE KONSEKVENSANALYSER

I Gøteborg skal sosiale konsekvensanalyser og barneperspektivet være del av alle planprosesser. Sosiale konsekvensanalyser er et krav til de tekniske avdelingene, og et likeverdsperspektiv skal legges til grunn for gjennomføring.

I Västra Götalandsregionen skal en barnekonsekvensanalyse innlemmes for alle beslutninger en virksomhet tar. Konkret skal det vurderes om endringene bedriften planlegger vil få konsekvenser for barn og unge. Dersom det er tilfelle skal en «barnesjekkliste», utarbeidet av Västra Götalandsregionen, konsulteres.

Også i Malmø jobbes det med å innføre sosiale konsekvensanalyser. Den såkalte Malmökommissionen har, i rapporten «Malmøs väg mot en hållbar framtid» foreslått etablering av en sosial investeringspolitikk med mål om å jevne ut byens levekårsforskjeller og gjøre det offentliges ordninger mer rettferdige.

→ Mer informasjon finnes her:

<http://www.malmokommissionen.se/>

[http://goteborg.se/wps/portal/invanare!/ut/p/b1/04\\_Sj9Q1tD-C2MLewNLQw04\\_Qj8pLLMtMTyzJzM9LzAHxo8ziAwy9Ai2cD-B0N\\_N0t3Qw8Q7wD3Py8fdxNXU2BCiKBCgxwAEcDQvr9PP-JzU\\_Vzo3IsAKmwmvw!/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/](http://goteborg.se/wps/portal/invanare!/ut/p/b1/04_Sj9Q1tD-C2MLewNLQw04_Qj8pLLMtMTyzJzM9LzAHxo8ziAwy9Ai2cD-B0N_N0t3Qw8Q7wD3Py8fdxNXU2BCiKBCgxwAEcDQvr9PP-JzU_Vzo3IsAKmwmvw!/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/)

## OFFENTLIGE UTLEIEBOLIGER, «ALLMENNE BOLIGER»

Allmenne boliger (familieboliger, eldreboliger og ungdomsboliger) utgjør ca. 20 prosent av den samlede boligbestand i Danmark. Hoveddelen oppføres og drives av boligorganisasjoner.

Det er ca. 700 allmenne boligorganisasjoner med ca. 8 000 avdelinger, som drives på non-profit grunnlag. Beboerne trekkes med i driften i så stor grad som mulig via et beboerdemokrati. Lik adgang til en allmenn bolig er en rettighet, og boligene leies ut etter ansiennitet. Kommunen har førsterett på ¼ av de ledige familie- og ungdomsboligene. Det vil si kommunen kan benytte disse som et kommunalt tilbud.

Finansieringen av anskaffelsessummen for et nybygg baseres dels på beboerinnskudd på 2 prosent, kommunal grunnkapital

på 10 prosent og et realkredittlån på 88 prosent. Beboerinnskuddet tilbakebetales når beboeren flytter. Kommunen garanterer ovenfor realkredittinstituttet for en del av lånet, og staten betaler forskjellen mellom beboernes betaling og størrelsen på realkredittlånet.

Beboernes andel av kapitalutgiftene utgjør en viss prosent av byggets anskaffelsessum og er uavhengig av renteutviklingen, lånetype og løpetid. Det gir leietakeren sikkerhet for størrelsen på fremtidige leieutgifter.

## 3

## RÅD 3 Stimulere boligprosjekter som bidrar til bærekraftig by



Det er nødvendig med incitamenter som gjør produksjon og tilbud av bærekraftige boliger mulig til en overkommelig pris. Pilotprosjekter har frembrakt bærekraftige løsninger som etter hvert kan standardiseres.

Kriterier for bærekraftige boliger må handle om planlegging, den urbane konteksten, byggeprosessen, hvordan bygget driftes og byggets livsløp.

Arkitektkonkurranser og øvrige virkemidler som stimulerer til bærekraft, innovasjon og produksjon, må benyttes mer. Særlig rehabilitering og oppgradering av eksisterende bygg bør løftes bedre frem.

Det er nødvendig med mer eksperimentering innen byggebransjen for å oppnå en mer miljøvennlig bygningsmasse.

### TILTAK 1

#### BELØNNE BÆREKRAFTIGE BOLIGPROSJEKTER SOM STREKKER SEG UTOVER LOVVERKET

Merkostnader knyttet til bærekraftige løsninger som strekker seg utover lovens krav, bør kompenseres for gjennom byggeforskriften/ reguleringsbestemmelser og andre rammeverktøy.

Incitamentordninger, som de Enova administrerer, bør fortsatt spille en sentral rolle, så vel konsultativt som finansielt. Støtteordningene må være enkelt tilgjengelig og rettighetsbaserte (har du gjort noe har du krav på støtte). Energiklassifisering av boliger (nye og brukte) må spesifiseres bedre enn i dag. Boligbyggenes CO<sub>2</sub>-avtrykk bør legges inn i energisertifiseringen. Ordninger som virker konkurranseforskyvende eller synes marginale må unngås.

Forbildeprosjekter, med vekt på livsløp som peker på verdier ut over energieffektivitet og miljøvennlig materialbruk, må prioriteres og kommuniseres.

### TILTAK 2

#### GJØRE FORNYBAR ENERGI BILLIGERE ENN FOSSIL ENERGI

I Norge foreligger det i dag svake incitamenter for å legge til rette for energibesparende tiltak fordi energiprisene over tid har vært lave.

For at tiltakenes positive effekt på klima skal verdsettes må energibesparelser gi seg utslag i konkrete økonomiske gevinster. Det er bare mulig hvis fossile energikilder er vesentlig dyrere enn de fornybare.

Derfor må avgiften på fossile energikilder være vesentlig høyere

enn i dag, og det bør skje gjennom en økt CO<sub>2</sub>-avgift.

### TILTAK 3

#### DELE UT EN PRIS FOR KLIMATILPASNING I BYGG OG BYROM

Norske byer, spesielt kystbyene vil oppleve økt nedbør. Det har ført til, og vil fortsette å føre til, økt flomfare og problemer med overvann i bebygde områder. For å hindre dette er en utnyttelse av takområder til grønt areal et godt tiltak som tar unna overvann. I tillegg kan dette gi en positiv effekt for folkehelse, rekreasjon og et bidrag til kreative boformer.

Det foreslås opprettet en pris for fremtidsrettede klimatilpasningstiltak i bygg og byrom. Hensikten med prisen skal være å bidra til kunnskap og oppmerksomhet om klimatilpasning i byene.



GRÜNERLØKKA  
Studenthus

## 4

## RÅD 4 Styrke byforskningen



Den empiriske kunnskapen om hvordan byene i Norge utvikler seg er utilstrekkelig, fragmentert, lite oversiktlig og dårlig tilgjengelig.

Det er nødvendig å etablere et tverrfaglig grunnlagsmateriale, en bystatistikk, som kan anvendes til sammenliknende studier, scenariobeskrivelser og politikktutforming og planlegging på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå.

Det er behov for å plassere et ansvar for utviklingen av Norges byregioner i tall og på kart. Norske byer må utvikles som laboratorier for lavutslippsløsninger.

### TILTAK 1

#### ET SAMORDNET FORSKNINGS-PROGRAM FOR NORSKE BYREGIONER

Det må utvikles et samordnet forskningsprogram for utvikling av byregionene.

Forskningen må rettes mot virkemidler og planprosesser som kan gi en mer samordnet areal- og transportplanlegging.

Det bør bevilges en årlig sum til forskning gjennom tilskuddsordningene til Statens kartverk, Statistisk sentralbyrå og Nasjonal vegdatabank (se tiltak 2).

Forskningsmidler forutsetter at aktørene samarbeider på tvers og tilknytter seg relevante fagmiljø. Det bør etableres en fellesnordisk arena for samarbeid og erfaringsutveksling med finansieringstiltak som kan støtte opp om hverandre.

### TILTAK 2

#### KOPLER STATISTISK SENTRALBYRÅ, STATENS KARTVERK OG NASJONAL VEGDATABANK

Det finnes mange ulike databaser som behandler naturgrunnlag eller artsmangfold, men få som berører det fysiske kultiverte landskapet. Det må opprettes en kopling mellom databasene til Statistisk sentralbyrå, Statens kartverk og Nasjonal vegdatabank slik at også samfunnsmessige variabler kan vises i kart. Eksempler er grad av foretting, flyttemønstre med mer. Nasjonal vegdatabank har informasjon om alle veier i Norge. Disse dataene må tilknyttes Statens kartverk og Statistisk sentralbyrås databaser slik at all informasjon gjøres allment tilgjengelig i digitale kart.

Det foreslås etablert en nasjonal byportal som systematiserer og gjør tilgjengelig data med relevans for

byutvikling. En nasjonal byportal vil inneholde data som gir planleggere og politikere en bedre forståelse for de romlige utslagene av bestemte utviklingstrekk, samt hvordan ulike faktorer som for eksempel inntekt og transportforbruk eller inntekt og skolevalg sammen påvirker byenes utvikling.

Portalen bør bygge på informasjon som allerede skaffes til veie gjennom offentlige byråer og etater (for eksempel Statistisk sentralbyrå, Utviklings- og kompetanseetaten i Oslo kommune), offentlig rapportering (for eksempel politiet, helseinstitusjoner, avfallshåndtering) og kun unntaksvis generere økt behov for måling og rapportering (for eksempel måling av klimagassutslipp og effekt av utslippsreducerende tiltak på kommunenivå).

**TILTAK 3****STYRKE STATLIGE PROGRAMMER FOR BÆREKRAFTIG BYUTVIKLING**

Erfaring med omfattende statlige programmer, som Framtidens byer, viser at kommunene har stort utbytte av erfaringsutveksling. Det medfører kompetanseheving i den enkelte kommune.

Gjennom slike programmer kan staten bygge kommunenes kompetanse. Økonomiske tilskudd, eller annen støtte, kan sette kommunene i stand til å eksperimentere mer. Prosjekter som inngår i et samarbeid mellom offentlige og private aktører bør fremskyndes. Statlige programmer kan hjelpe frem gode prosjekter som ikke er selv bærende i dagens marked. Målet er å forske frem gode løsninger for framtidens byboere.

Staten må sette som premisser for slike programmer at de formidles bredt. Kunnskapen som utvikles i programmene må komme flere til gode enn deltakerne, både innad i den enkelte kommune, og til kommuner som selv ikke deltar.

Det bør også vurderes som en forutsetning for støtte at programmene utvikler internasjonale nettverk, i det minste på nordisk nivå. Gode eksempler på praktisk gjennomføring av byutviklingstiltak må hentes fra flere land, og gjøres relevante for norske forhold.

**Eksempler****FRAMTIDENS BYER**

Framtidens byer er et samarbeidsprogram mellom utvalgte kommuner og staten for å utvikle byområder med lavest mulig klimagassutslipp og godt bymiljø. Bakgrunn for satsingen er klimatrusselen som er vår tids største utfordring.

Framtidens byer er et samarbeidsprogram mellom fire departementer, de 13 største byene i Norge, Kommunenes sentralforbund og de tre næringsorganisasjonene Næringslivets hovedorganisasjon (NHO), Finansnæringsens fellesorganisasjon og hovedorganisasjonen Virke.

Framtidens byer skal bidra til å redusere klimagassutslippene i byene, skape robuste løsninger med tanke på klimændringene og forbedre bymiljøet. Tiltak innen areal og transport, stasjonær energi, forbruksmønster og avfall, klimatilpasning og bedre bymiljø utvikles i samarbeid mellom stat, kommune og næringsliv. Satsingen er berammet ut 2014.



## RÅDETS MEDLEMMER

### **Elin Børrud**

professor ved Universitetet  
for miljø og biovitenskap

### **Anne-Marie Dahl**

statsviter, psykolog,  
fremtidsforsker, Århus

### **Karl Otto Ellefsen**

rektor ved Arkitektur- og  
designhøgskolen i Oslo

### **Peter Groth**

administrerende direktør  
i Asplin Ramm

### **Erling Dokk Holm**

1. amanuensis og dekan ved  
Markedshøgskolen i Oslo

### **Tone Huse**

stipendiat ved Universitetet  
i Tromsø, forfatter

### **Andrès Lòpez**

leder i Hamar sentrumsforening

### **Kjersti Nerseth (leder)**

privatpraktiserende arkitekt

### **Bård Norheim**

daglig leder Urbanet analyse

### **Baard Schumann**

administrerende direktør,  
Selvaag bolig ASA

### **Anne Skare**

byplansjef, Stavanger kommune

### **Gunhild Stordalen**

lege, Phd, styrleder  
i GreeNudge

### **Viktoria Walldin**

antropolog, White Arkitekter  
Stockholm

### **Lise Weltzien**

landsrådet for Norges barne- og  
ungdomsorganisasjoner, student

### **Hans Petter Aas**

leder av Oslo og omland  
friluftsråd, nestleder  
i Markarådet



UTGITT AV:  
Kommunal- og regionaldepartementet  
Miljøverndepartementet

Offentlige institusjoner kan  
bestille flere eksemplarer fra:  
Departementenes servicesenter  
Internett: [www.publikasjoner.dep.no](http://www.publikasjoner.dep.no)  
E-post: [publikasjonsbestilling@dss.dep.no](mailto:publikasjonsbestilling@dss.dep.no)  
Telefon: 22 24 20 00

Publikasjonskode: H-2305  
Design: Grafisk Form AS,  
Linda Astor og Emerson Wilshier  
Foto: Magne Risnes  
Trykk: Departementenes servicesenter  
12/2013 – opplag 300