

Rapport fra Nettverksmøte i Oslo 14.-15. januar 2016 under programmet Plansatsing mot store byer, prosjekter i byene

Torsdag 14. jan

Tidspunkt	Aktivitet/tema/prosjekt
0930 - 1000	Kaffe og rundstykker
1000 - 1015	Velkommen
1015	Byenes gjennomgang av pågående prosjekter (inkl. opp mot ett kvarter i hver bolk til spørsmål)
1015 - 1130	Oslo presenterer prosjekter: Hovinbyenprosjektet, Pilotprosjekt for arkeologi, Foreløpig tenkning om oppfølging av regional plan, Parkering som sentralt virkemiddel i byutvikling. <i>60 min + 15 min til spørsmål</i>
1130 - 1145	Benstrekk
1145 - 1245	Bergen presenterer prosjekter: Knutepunktsfortetting- urbane byområder med god kvalitet, Analyse og metode for bærekraftig og attraktiv fortetting, Bærekraftig og attraktiv byutvikling på Laksevåg. <i>45 min + 15 min til spørsmål</i>
1245 - 1305	Status for prosjektet Case Fredrikstad - kartlegging av byrom og kunstprosjektet Prosjekt B. <i>15 min + 5 min til spørsmål</i>
1305 - 1400	Lunsj
1400 - 1500	Trondheim presenterer Trondheim Bylab – og delprosjektene En blå tråd, Gatelangs og Kunnskapsaksen. <i>45 min + 15 min til spørsmål</i>
1500 - 1520	Status for prosjektet Bynært friluftsliv i Drammen . <i>15 min + 5 min til spørsmål</i>
1520 - 1550	Benstrekk og kake
1550 – 1630	Stavanger - Nye løsninger for samarbeid om sentrumsutvikling. <i>30 min + 10 min til spørsmål</i>

Fredag 15. jan

Tidspunkt	Aktivitet/tema/prosjekt
0900 - 0930	"Liveable cities" . Hva ligger i begrepet, internasjonale trender og hvordan jobber Oslo med dette i byutviklingen, bl.a Handlingsplan for økt byliv. v/ Yngvar Hegrenes, leder av Levende Oslo
0930 - 0945	Introduksjon til "verksted" over to temaer (i samme rom)
0945 - 1130	Deltagere deles i to (eller tre) for å gå i dybden på de 2 temaene "byrom/attraktivitet" og "helhetlig planlegging for bolig og transport".

"Verkstedene" skal diskutere pilotprosjekter som arbeidsform og ut fra følgende veiledende spørsmål:

- Hvor trykker skoen
- Pilotprosjekter vs ordinær drift
- Virkemidler fra staten
- Hvordan kan byene best samarbeide
- Smarte løsninger
- Kunnskapsbehov

<i>1130 - 1230</i>	Lunsj
<i>1230 - 1250</i>	Oppsummering fra "verkstedene"
<i>1250 - 1320</i>	Om stortingsmeldingen "Bærekraftige byer og attraktive distrikter" og eventuelle andre prosesser
<i>1320 - 1330</i>	Om prosess videre for plansatsing mot store byer, herunder kommunikasjon

Velkommen/innledning (KMD)

KMD ønsket velkommen og ga en kort redegjørelse for formålet med programmet Plansatsing mot store byer og status for tilskuddsordningen rettet inn mot byene, som dette nettverket er koblet til.

I utlysningen i 2015 var hovedtema byenes arbeid med bolig-, areal- og transportplanlegging for en bærekraftig og attraktiv byutvikling. KMD hadde nær 15 mill. kroner til disposisjon. Det var en god dialog med byene i forkant av søknadsfristen, og det kom inn mange gode søknader. Ved tildeling av midlene fikk vi en god portefølje av prosjekter som dekker ulike aspekter ved byutvikling. Departementet hadde også en nyttig møterunde i Bergen, Trondheim og Stavanger, og på prosjektbasis med Oslo, som del av dialogen med byene høsten 2015.

I forbindelse med tildelingen av prosjektmidler i november 2015 ble det også laget en pressemelding fra KMD. Statsråd Jan Tore Sanner hadde her følgende sitat "Midlene skal bidra til å oppnå bærekraftig og attraktiv byutvikling. Jeg er glad for at byene nå kan prøve ut nye smarte løsninger, metoder og samarbeidsformer. Byene lærer av hverandre, og vi får en mer effektiv og helhetlig byplanlegging."

KMD legger vekt på følgende viktige aspekter ved tildeling: Prosjektene skal prøve ut nye metoder og samarbeidsformer innenfor smart og framtidsrettet byplanlegging. De skal også ha overføringsverdi til andre byer, gi økt kunnskap og utforske samarbeid på tvers av forvaltningsnivåer og/eller med private aktører.

Nettverket er viktig for å bidra til kunnskapsoppbygging og erfaringsformidling. Nettverksmøte over 2 dager styrker muligheten til å få snakket sammen, samt å kunne variere arbeidsformen. I 2014 etterspurte byene egne arbeidsmøter på spesifikke temaer. Dette er i noen grad prøvd innbakt i programmets Dag 2 der to "verksteder" skal diskutere to brede temaer. På Dag 1 er byenes prosjekter i fokus.

Byenes gjennomgang av pågående prosjekter

Oslo

Hovinbyenprosjektet v/avdelingsdirektør Morten Wasstøl, Plan- og bygningssetaten

Wasstøl påpekte innledningsvis at statlige midler fra programmet Plansatsing mot store byer virker som en boost inn i pågående prosjekter og gjør det mulig å gjennomføre arbeid og analyser det ellers ikke er rom for.

Planprosessen for Hovinbyen startet i desember 2014. I henhold til strategisk plan skal området bestå av 30 – 40 000 boliger, i tillegg til 25 mill m² næringsareal i området rundt Økern i nedre Groruddalen. Hovinbyen er en viktig brikke for å møte byveksten i Oslo og har omtrent samme avstand fra sentrum som Majorstua.

Formålet med delprosjektet som har fått midler fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet under plansatsingen, er å bidra til reell samordning av areal- og transport (ATP) på delområdenivå. Den strategiske planen er på høring fram til mars 2016, og forventes vedtatt før sommeren. Noe av utfordringen er å "rydde opp" etter 50 og 60-tallets måte å organisering næringsutvikling på. Det er mange private eiendomsbesittere, samtidig som det er krav om samordnet ATP. Det mangler et planleggingsnivå mellom kommuneplan og mindre beslutninger som "her skal parken komme". Derfor er den strategiske planen viktig.

Kommunens planarbeid og konsekvensutredningen for Oslovet og anbefalinger fra transportetatene tilsier at det bør komme en tyngre transportinfrastruktur enn opprinnelig antatt, herunder anbefales en stasjon på Bryn og tunnel til Økern fra Sentrum.

Utfordringene i planprosessen er særlig det å få til samvirke mellom planer og aktører, gitt mangfoldet av planer og prosesser som påvirker ATP i området. I prosjektet som har fått midler fra departementet, har oppdraget til konsulent vært å analysere hva som mangler for å få til samtidighet i planlegging og gjennomføring. Prosjektet har hatt som formål å foreta en systematisering av relevante planer, få avdekket sentrale reiserelasjoner, samt avdekke eventuell motstrid i ulike planer som berører området. En ser på transformasjonspotensialet i hele området over tid. Metodisk har det vært gjennomført en analyse av enklaver, der tanken er å bygge opp et enklaveatlas som kan gi informasjon om motstridende hensyn og prosesser som avhenger av hverandre. Eksempel: Trikk fra Majorstua – Bryn er behandlet i ulike planer som må ses i sammenheng. Pr i dag inneholder enklaveatlasen mye info om enkeltprosjekter og områder, men har et potensial for å gi et bedre grunnlag for å foreta prioriteringer.

Pilotprosjekt for arkeologi v/enhetsdirektør Hilde Olea Simonsen, Plan- og bygningssetaten

I henhold til Kulturminneloven har tiltakshaver plikt til å å innhente informasjon om hvordan tiltak påvirker automatisk fredede kulturminner, og dekke kostnadene for de arkeologiske undersøkelsene. Dette blir tidkrevende og byrdefullt, særlig når det ellers ikke skal graves. Småhusplanen i Oslo er et eksempel. Spørsmålet en har stilt seg, og som det har blitt gjennomført pilotprosjekt på, er om nye geofysiske metoder er egnet som erstatning eller supplement til graving, særlig i tettbygde strøk.

NIKU ble valgt som konsulent. I prosjektet, som ennå ikke er avsluttet, har en brukt små georadarer som har kjørt etter utlagt rutenett, på fem ulike undersøkelsesområder. Resultater: Moderne nedgravinger kom godt frem, og viser hvor det har vært gjort inngrep i undersøkelsesområdene i nyere tid.

Resultatene så langt tyder på at geofysiske metoder kan redusere behovet for tradisjonelle undersøkelser når topografi og jordsmonn ligger til rette for det. Utfordringer: i noen jordsmonn, slik som leire, er det vanskeligere å lese/se kulturminnene, og hindringer i form av trær og busker vanskeliggjør undersøkelsene. Kostnadseffektiviteten vil være avhengig av mengden av hindringer på tomte og tomtas størrelse. Sluttrapport vil foreligge mot sommeren 2016.

Oppfølging av regional plan v/enhetsleder Kjersti Granum, Plan- og bygningssetaten

Granum redegjorde for den regionale planen for Oslo (OK) og Akershus fylkeskommune (AFK). Plansamarbeidet har pågått i nesten 7 år, men prosess etter planstrategi har tatt 3,5 år. Det arbeides nå med praktisk oppfølging, herunder foreligger utkast til samarbeidsavtale som skal underskrives og vedtas av begge parter. Handlingsprogrammet består av 10 punkter og skal rulleres hvert år. Prosjektene det er gitt midler til under Plansatsing mot store byer har så vidt startet opp. Disse er definert som fire utviklingsoppgaver i handlingsprogrammet til regional plan:

1. Samarbeid om strategisk areal- og transportplanlegging i bybåndet
2. Utvikling av metodikk for å måle oppfølging av regional plan
3. Metodeutvikling for langsiktig grønn grense
4. Regionale næringsområder

Når det gjelder bybåndet er hensikten å få til et samarbeid om strategisk areal- og transportplanlegging. Prinsipper for vekst innenfor bybåndet må avklares. Viktige oppgaver blir å utvikle gode knutepunkter, retningslinjer for fortetting, gode sammenhenger for fotgjengere/syklister, blågrønn struktur og viktige kollektivforbindelser. Samarbeid mellom O&A, kommuner i bybåndet, transportaktørene og fylkesmannen.

Det skal i andre oppgave utvikles en metodikk for å følge opp og avklare om areal- og transportutviklingen innenfor planområdet er i tråd med planens mål og intensjoner. Arealregnskap for hele planområdet vurderes opp mot mål for vekst og utbygging. Samarbeid O&A, fylkesmannen, transportaktører og kommunene i Akershus.

Den tredje oppgaven har som hensikt å avgrense den langsiktige grønne grensen rundt de prioriterte vekstområder i kommuneplanene. Denne grensen vil markere i hvilke områder vekst skal prioriteres foran vern. Akershuskommunene må selv involveres direkte i dette arbeidet.

Den fjerde oppgaven handler om videreutvikling av regional struktur for gods og logistikk i Osloregionen, og arealer som ivaretar byens økte behov for varelevering i tillegg til terminalområdene. Prosjektet skal bidra til å kartlegge potensialet for bedre utnyttning og videreutvikling av identifiserte regionale næringsområder, vurdere behovet for nye og evt hvor. Akershus fylkeskommune sammen med kommuner i Akershus, samt Oslo kommune og transportetatene.

Parkering som sentralt virkemiddel i byutvikling v/prosjektleder Geir Hjelle, prosjektutvikler Ingviold Kårstad Mørk og prosjektleder Sture Portvik; alle Bymiljøetaten

Oslo har tidligere gjennomført pilot på Grunerløkka (Fase1), nå skal Fase 2 med fokus på Oslo sentrum gjennomføres, og deretter vil en se på "hele" Oslo i en Fase 3.

Utgangspunktet for prosjektet er at det for mye fremmedparkering, for lite kunnskap om parkeringsatferd, for mye letekjøring og mangelfull p-statistikk. Det mangler også konkret informasjon om atferd, samt at det er utfordringer knyttet til bruk av smart teknologi og gjeldende juss. På dette området er det behov for et eget prosjekt.

Den brede visjonen er å utvikle smarte løsninger og verktøy for byutvikling; en sektorovergripende satsing for å utvikle Smart city.

Det har blitt utviklet en digital p-database internt i Bymiljøetaten. Det arbeides med å utvikle et nasjonalt nettverk, og Oslo kommune deltar også internasjonalt. Oslo har hatt kontakt med de andre plansatsingsbyene og vil avholde seminar om smart pakering i mars 2016. Det vil bli gjennomført sensortesting både i sentrum og på Grunerløkka i 2016. P-databasen har betydelig større potensial enn først antatt. Prosjektet åpner for en rekke smarte brukerløsninger, men det må gjennomføre KVV i 2016.

Innovasjon og teknologi er utviklet som ny avdeling i BYM, og P-databasen er tatt i bruk internt. Autopassbrikke vurderes som sentral som løsning for soneovervåking, men kommunen har ikke hjemmel i dag. Den har derfor behov for dialog med statlige myndigheter om behov for å endre regelverket. Det arbeides også med å tilrettelegge for hurtigladning for profesjonelle brukere. Oslo har også sett på tilrettelegging for grønn varedistribusjon og organisering/samarbeid privat og offentlig.

Når det gjelder bruk av ny teknologi ønsker Oslo å oppnå følgende: Mindre letekjøring, legge bedre til rette for nullutslippsbyen, legge til rette for beboerparkering, lavutslippssoner, kontrollere avvik mer effektivt og gjøre det mulig å bruke dynamisk skilting og variabel parkering. Dette er tiltak som kan frigjøre verdifulle arealer i byen og redusere forurensning.

Bergen

Knutepunktsfortetting v/prosjektleder Hilde Hovland Erstad, Etat for plan og geodata

Prosjektet tar utgangspunkt i fortetting rundt holdeplasser langs bybanens stamlinjer. Målsetting er å utvikle urbane områder med god kvalitet.

Ett av spørsmålene som har vært vurdert nærmere er *Byggeskikk og byggehøyder*. I den forbindelse er det arbeidet med en skisse til kommuneplanbestemmelser for Bergen sentrum og i knutepunktene. Arealknapphet har gitt struktur i gamle sentrum. Forholdet mellom gatebredde og bygningshøyde må vurderes nærmere. Hver by må finne sine svar, men det må begrunnes.

Med rapporten *Uterom i tett by* har kommunen ønsket å se på uterommene i bystrukturen. Samtidig er det utført et arbeid med Grønnstrukturanalyse, betydningen av funksjonsblanding og offentlige byrom. Dette skal brukes til å revidere kommuneplanbestemmelser.

Asplan Viak og Spacescape har utført analyse av bystruktur, der en via GIS-verktøy metodisk har delt byen opp i offentlig gaterom, offentlige plasser, privat bebygd/bygningsmasse, og private byrom, samt restareal. Arbeidet vil kunne brukes til konkrete innspill til hvordan utbygging kan bidra til å skape gode kvaliteter knyttet til opphold i områdene ute, mellom bygningene. Konsulentene gir anbefalinger både mht tilgang til og kvalitet i utformingen av uterommene. Herunder understrekes betydningen av store og private uterom; i kontrast til byggehøyde-rapporten som kun peker på de offentlige rommene.

Kosulentrapporten påpeker at Bergen har mangel på offentlig tilgjengelig uteareal, og særlig lekeareal for barn. Manglene kan knyttes til organiseringen av arealene. Det er ikke slik at for mye areal er bebygd, men bruken og tilrettelegging av de ubebygde arealene er ikke god nok. Kommuneplanbestemmelser setter ikke krav til offentlige uterom, noe som kan gjøre det vanskelig å øke andelen gode offentlige areal der det trengs.

Tilgang til de offentlige arealene er også ulik i ulike områder, noe som er en utfordring for å kunne gi felles, klare og målrettede bestemmelser på kommuneplannivå til private

uterom. Mangelen på gode private uterom fremheves. Private uteareal blir for små, for spredt og fragmentert, og kvaliteten i opparbeiding er ikke god nok.

Rapporten legger vekt på at andelen av grønne områder som utvikles er lav, både når det gjelder offentlige og private uterom. Det kan skape utfordringer for biologisk mangfold, overvannshåndtering og fordøyning, samt sosiale utfordringer.

Konsulentene trekker også frem et fragmentert parkeringstilbud som en utfordring. Ved å etablere parkering i kjeller under enkeltbygg legger en til rette for mer lokal trafikk, med biler som skal kjøre til og fra alle bygg. Slik parkeringstrafikk senker kvaliteten på flere gater, begrenser muligheter for flerbruk/sambruk og har gjort nye uterområder om til kjøreareal.

Som en del av rulleringen av kommuneplanen arbeider kommunen nå med å se på hvilke muligheter som ligger for å sikre manglende kvaliteter gjennom de overordnede bestemmelsene.

Kommunen vil videre ta fatt i hvordan kvalitetskrav skal følges opp i planleggingen, herunder på de urbane og de grønne byrommene, men med en tilpasning ut fra lokale forutsetninger. I dette arbeidet vil også krav til offentlige byrom inngå. Det siste aspektet som skal vurderes nærmere i prosjektet er hvordan parkering skal håndteres. Dette er viktig for bykvalitet.

Analyse og metode for bærekraftig og attraktiv fortetting innenfor Bergens sentrale deler v/prosjektleder Hans Jacob Roald, Etat for plan og geodata

Arbeidet gjøres ut fra politisk bestilling på bakgrunn av samfunnsdelen i kommuneplanen der det heter at Bergen *skal* sørge for byfortetting.

Fortetting i Bergen er i utgangspunktet utfordrende ved at det allerede er en tett by i en trang dal og med mange verneverdige bygg. I prosjektet fokuseres det på de mest krevende byområdene Dokken-området og Terminalområdet. For å få utvikling i områdene er en avhengig av andre aktører enn kommunen. Arbeidet består i å kartlegge potensial og lage rammer for fortetting som grunnlag for bedre forvaltning og samordning internt i kommunen og mot stat, fylkesmannen, fylkeskommunen og private aktører.

Det skal ikke lages en formell plan, men en strategiplan. I arbeidet vil en bruke eksisterende kunnskap og tidligere planer. Det foreligger også levekårsundersøkelser. Det er viktig å ha med kunnskap om sammenhengene mellom fortetting og levestandard.

Bergen har allerede fortettingsstrategi langs bybanen, og det gjennomføres store prosjekter. Kommunen må ta stilling til mange forslag fra ulike aktører. I dette

prosjektet ønsker en å utvikle *metode* for å vurdere fortetting; der det både dreier seg om *metodeutvikling* og *metodeanvendelse*. Gjennom anvendelse av to metoder; 1) Fra FN s kommisjon for bærekraftig utvikling (Tilstand, Press, Evaluering og Utdyping av prosjektplan) og 2) Space syntax (vei- og gate struktur), space matrix (Bygningstypologi og tetthet) og mixed used index (grad av flerfunksjonalitet) ønsker en å se på endringskrefter som påvirker byen slik den er. Et viktig utgangspunkt er å registrere byens tilstand. I metodeutviklingen vil en bruke GIS som verktøy i tillegg til vurderinger. Gjennom å teste grad av urbanitet vil en forstå byen bedre og kunne analysere fortettingsprosjekter etter hvert som de kommer inn til beslutning. I sluttproduktet for arbeidet vil det bli lagt fram ulike, mulige strategier, fra mer konvensjonell fortetting til det en kan kalle "grensesprengende og smertefull" fortetting.

Bærekraftig og attraktiv byutvikling på Laksevåg v/prosjektleder Ida Hermansen, Etat for plan og geodata

Bergen kommune har i områdeutvikling hovedsakelig brukt kommunedelplan og områdereguleringsplan som verktøy. Prosessene har vært omfattende og har periodevis stoppet opp grunnet konflikter rundt detaljtema som ikke har betydning for den strategiske bruken av området. Fagetaten har diskutert behovet for mer grovmaskede strategiske planer. Vi ønsker å teste ut utvidet planprogram etter Osломodellen, og bruke Laksevåg som pilotprosjekt.

Det foreslåtte planområdet ligger tett på Bergen sentrum og er sjønært. Det er stor planaktivitet ved at det er satt i gang mange private reguleringsplaner. Området kommer dårlig ut i levekårsundersøkelsen, og innbyggerne har etterlyst en overordnet plan.

Store deler av planområdet er i dag satt av til industri, kontor og lager i kommuneplanens arealdel og i kommunedelplan for Bergen indre havn (2012). Området inngår også i kommuneplanens samfunnsdel sitt utvidede sentrumsområde hvor det skal satses på byfortetting. Planprogrammet for Laksevåg må blant annet svare på om transformasjon fra industri/ lager til boliger og sentrumsformål er aktuelt for deler av området. Arbeidet koordineres med pågående revidering av kommuneplanens arealdel og med arbeid med kommunedelplan for kollektivsystemet fra Bergen sentrum til Bergen vest.

Fredrikstad

Case Fredrikstad v/prosjektleder Hanne Nordli, By- og næringsutvikling

Fredrikstad startet i 2013 opp arbeidet med "Case Fredrikstad – Bylaboratorium for nærhetsbyen". Hensikten er å belyse Fredrikstads potensial som nærhetsby, det vil si en by der det du trenger i hverdagen er i gangavstand fra der du bor. På forrige møte ble rapporten "Case Fredrikstad, Bylaboratorium for nærhetsbyen" lagt fram. I år viste Fredrikstad hvordan de følger opp arbeidet med å videreutvikle byrom og forbindelser i sentrum med utgangspunkt i rapporten, pågående bylivsundersøkelse og gjennom delprosjektet "Tilgang til byen" som innebærer reparasjon av byveven.

I prosjektet "Prosjekt B eller Byens hemmeligheter" har en gruppe kunstnere utviklet et forprosjekt og en pilot for å teste ut hvordan man kan bruke kunst, mysterier og en form for geocaching i oppdagelsen av byrom, i samarbeid med kommunen.

Ellers ble det vist en metode for å registrere byromsnettverk. Fredrikstad kommune har utviklet en kartløsning hvor registreringer og analyser kan visualiseres. Den vil være koblet opp mot GPS-lokalisering og det vil derfor være mulig å utføre kartlegging i de enkelte byrommene. Det er en applikasjon som fungerer på pc, men som også skal være en mobilapplikasjon. Gehls kvalitetskriterier tilpasset byen er benyttet som vurderingskriterier av byrommenes kvaliteter og sammenhenger. Verktøyet kan få stor nytteverdi for kommunens administrasjon og kommunens politikere, som analyseverktøy for byplanleggere og som hjelpemiddel i saksbehandlingen av reguleringsplaner og byggesaker. Fordi verktøyet er enkelt i bruk, vil det også kunne gjøre stor nytte som kunnskapsbank for ikke planfaglige brukere.

Trondheim

Bylab v/byplansjef Hilde Bøkestad, Byplankontoret

Overbygningen "Bylab" er en plattform for samarbeid der byen er problemeier, forskningen frambringer kunnskap og idéer, og næringslivet bidrar til å realisere.

Prosjekter i ByLab skal være koblet med pågående undervisnings- og forskningsaktivitet, eller skal kunne brukes som direkte grunnlag for fremtidige forskningsprosjekt.

Bylab skal gi grunnlag for større kontaktflate mellom kunnskapsmiljø, næringsliv og forvaltning og har som utgangspunkt at en ønsker å utvikle arbeidsformer som kan styrke de mer formelle planprosessene som pågår. Gjennom dette arbeidet ønsker en å berede grunnen for gjennomføring av planene når de vedtas. Arbeidet gjøres i samarbeid med NTNU.

I Bylab testes metoder i forskjellige typer prosesser/tema innen de tre arbeidsrommene Grønn mobilitet (Gatelangs), Styrking av kunnskapsbyen (Kunnskapsaksen) og Eksisterende kvaliteter og ressurser (En blå tråd)

Gatelangs v/byplanlegger Julie Nordhagen, Byplankontoret og Mobilioteket (del av Gatelangs) v/reiserådgiver Ingebjørg Grønning, Miljøpakken

Prosjektet dreier seg om grønn mobilitet og hvordan bidra til å nå nullvekstmålet for personbiltransport. Kollektivbuen, sykkelstrategi og gåstrategi skal til politisk behandling våren 2016. I prosjektet ønsker en å se på arealbruk og reiseatferd gjennom kompetanseutvikling, stedstilpasset planlegging, "kampanjer" og tiltak for å endre reiseatferd.

Delprosjektet Sykkelbriller dreier seg om å få prøvd ut helsefremmende tiltak innenfor bydelen Saupstad-Kolstad. Dette er en av de bydelene som ligger langt fra sentrum og har lav andel som sykler og går. Det fokuseres bla på sykkelplanleggingskurs og nye sykkelløsninger.

I det nyoppstartede prosjektet Mobilioteket ønsker en å utvikle nye løsninger for å samordne og dele transportmidler gjennom noder i byen som både inneholder informasjon, bysykler, bussholdeplasser og depot. Dette gjør at Mobilioteket kan bli gode møteplasser i byen. Fremdriften i 2016 er å kontakte næringslivet og andre aktører, samle inn data og kartlegge tjeneste- og forretningsmodell.

Kunnskapsaksen v/byplanlegger Øystein Ask, Byplankontoret

Trondheim kommune ønsker å styrke utviklingen av en 6 km akse som strekker seg nord-sør gjennom Trondheim sentrum. Kommunen har som målsetting å forene de to hensynene "internasjonalt anerkjent teknologi- og kunnskapsby" og "bærekraftig by." Kunnskapsaksen har fått sitt navn av den konsentrasjonen av universitet, høyskole og kunnskapsintensivt næringsliv som finnes i aksen.

Området består av bydeler med veldig ulik karakter, og det oppstår spennende problemstillinger når man ser disse områdene inn i et felles prosjekt og som en markert akse i byutviklingen.

Her pågår store byutviklingsprosesser som sammenfaller i tid. Arbeidsrommet Kunnskapsaksen kan føre til realisering av et kraftfullt byutviklingsgrep som vil prege Trondheim som by i lang tid fremover.

Et viktig formål med prosjektet er å skape en modell for å koordinere prosjekter og planarbeid med ulik karakter, og i ulike faser, mellom statlige institusjoner, offentlige myndigheter og private aktører. Gjennom å arbeide med medvirkning og dialog som

verktøy ønsker kommunen å utvikle en god by der Kunnskapsaksen utvikles i bærekraftig retning, samtidig som prosessene skaper kunnskap som kan overføres til andre deler av byen.

Kunnskapsaksen har fire delprosjekter: Byromsstrategi, Bycampus, Bydelsutvikling (Sluppen), Smart cities.

I inneværende år arbeides det blant annet med metodikk for bylivs- og byromsanalyse (i samarbeid med Sosiologisk poliklinikk). Det jobbes mye med det kommende bycampus. NTNU er i tidlig fase med prosjektet, og kommunen er i prosess med NTNU for å kartlegge utredningsbehov, premisser og mål. Ønsket er et byintegrert universitet som er attraktivt for studenter, ansatte, forskere og for næringsliv og befolkning; et 24/7 universitet med liv "hele" døgnet. For området Sluppen etableres samarbeidsforum, og det gjennomføres stedsanalyse. Under Smart City utredes hvordan BIG Data kan brukes for å redusere energibruk i bygg og transport.

Blå tråd v/byplanlegger Nadia Sahbegovic, Byplankontoret

En blå tråd dreier seg om tiltak, samarbeid og kommunikasjon.

Prosjektet som startet opp i 2013, tar utgangspunkt i Nidelvas ressurser med tilhørende bebyggelse, byrom og naturopplevelser. Prosjektet skal løfte fram kunnskapen og styrke forholdet mellom bylivet, den rike kulturhistorien og Nidelva. Målet er å forbedre bykvaliteten ved at de uutnyttede ressursene skal revitaliseres og bidra til ny bruk. Prosjektet har et utstrakt samarbeid med rundt 20 ulike aktører fra ulike private og offentlige virksomheter, bl.a arkitektstudenter v/NTNU, skoler, Trondheim havn, Sjøfartsmuseet, Kystlaget, Midtbyen management, diverse skoler, kunstnere, Pstero/ musikkfestval , og eiendomsselskaper. Kommunen viste til en rekke aktiviteter det siste året, f.eks guidet tur for politikere og andre grupper på Nidelva for bevisstgjøring og kunnskapsheving som går på Nidelvas historie, kvaliteter og potensialer. De viste også et temporært lysprosjekt i elverommet der ulike effekter ble utprøvet. Årets innsats vil gå på permanent lyssetting av elva etter erfaringer fra utprøvningsprosjekt, utforsking av eksisterende kvaliteter på Nyhavna gjennom temporære tiltak før transformasjon, samt revitaliserings av byrom langs Kjøpmannsgata. Kommunen viste også det visuelle kartet "Kultur og naturreise" som viser en rekke aktiviteter langs Nidelva " som en gave til byen" –utviklet av Kartverket, Riksantikvaren, Riksarkivet, Kulturrådet.

Drammen

Bynært friluftsliv v/virksomhetsleder Hilde Haslum, Byplan

Prosjektet Bynært friluftsliv startet opp i 2013 og er en oppfølging av Drammens bystrategi fra samme år, og et langsiktig arbeid med å utvikle og tilrettelegge forholdene for et bynært friluftsliv under overskriften Naturbania. Prosjektet vektlegger særlig tilrettelegging av tverrgående forbindelser fra sentrum og ut i markaområdene og utvikling av attraksjoner, anlegg og fysisk infrastruktur som bygger opp under det bynære og urbane friluftslivet.

Det er et samarbeidprosjekt mellom kommunen, FRIFO, og DNT Drammen og omegn og Buskerud fylkeskommune som innebærer tverretattlig organisering. Prosjektet følger tre spor: Planlegging, rekruttering og strakstiltak.

Planlegging: Gjennom rullering av kommuneplanens arealdel og løpende plan og byggesaker ble det samlet et betydelig geografisk kunnskapsgrunnlag for tematiske og geografiske analyser som dannet grunnlaget for nye grøntstrategiske temaer som Grønnstrategi, Blåstrategi og strategi for sykkel, overvann og parkering og strategi for tverrakser (strategi elvelangs er realisert tidligere).

Rekruttering og Strakstiltak: Deltagerne i prosjektet har arbeidet med å få flere 'Aktive i friluft' (eget prosjekt), med fysiske strakstiltak som skilting og tydeliggjøring av traseer. Utvikling av bynære turmål og friluftsparker i nærheten av der folk bor har vært et ledd i å gjøre bymarka mer tilgjengelig. Friluftsansatte og gågrupper er andre tiltak. På Fjell har en i siste fase av prosjektet bla gjennomført lederkurs i regi av fritidsklubben. Unge jenter blir skolerte ledere for friluftsgupper der innvandrerkvinner deltar og blir kjent med marka, turstier, møteplassene i marka og utendørs møteplasser i nærmiljøet og hverandre. Disse favner andre grupper enn dem DNT normalt sett når.

Midlene fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet gir en merverdi og en overskuddsfaktor som gir flere ideer og muligheter. I tillegg til å gi mulighet til å utforske og skape nye samarbeidsformer og forbindelser (sektorene i kommunen: helse, plan, barn og unge, skole og idrett), trigger prosjektet i seg selv større ambisjoner på saksområdet det arbeides med.

Stavanger

Nye løsninger for samarbeid om sentrumsutvikling v/kommuneplansjef Ole Martin Lund, Kultur og byutvikling

Prosjektet ser på virkemidler i forslag til ny sentrumsplan som ligger utenfor plan- og bygningsloven. Endelig planforslag kommer på høring i første kvartal 2016. Det arbeides bevisst med oppfølging virkemidlene som ikke gjelder plan. Dette er en innovativ prosess der midler fra Plansatsingen mot store byer er av stor betydning; herunder at det legges merke til av eksterne aktører at dette er noe departementet synes er av betydning å få testet ut.

Både kommune, handelsstand og andre sentrumsaktører møter nye utfordringer i en digital tidsalder. Forenklet sagt er utfordringen for handelsstanden å tiltrekke seg den «digitale kunden» og gjøre handleopplevelser mer attraktive. For kommunens del kan utfordringen være å tenke på seg selv mer som fasilitator for initiativtakere enn regulator. Biblioteket i Stavanger, som har vokst enormt i popularitet de siste to-tre årene, kan brukes som modell for hvordan omstilling til å møte den digital utfordringen, kan gjennomføres.

Definerte delprosjekter er: Programmering av lokaler, mer strategisk bruk av temporære arrangement. "Ja-kontor" for å tilrettelegge for initiativtaker. Styrket kommunikasjon/markedsføring. Samordnede/riktige angitte åpningstider. Eksempler på dette:

Ved å ta lærdom fra hvordan butikker plasseres i kjøpesenter har en kartlagt situasjonen i sentrum. Ut fra dette vil en peke på strategier og rette seg inn mot grunneierne som del av leiekontraktene.

Når det gjelder åpningstider har en erfart at jo lenger butikkene er unna kjøpesentrene i sentrum, jo større avvik er det fra målsatt felles åpningstid. Det er ønskelig å finne måter å samordne dette på.

Det er stort behov for mer fakta om bruken og brukerne av sentrum. Som et eksempel på tiltak for å kunne drive mer faktabasert planlegging, er det utplassert tellepunkter i viktige gågater i sentrum for å kartlegge ferdselen. For å kunne foreta programmering med tanke på temporære tiltak er det viktig med god kunnskap om stedet og involverte aktører. Det er også nødvendig med evne og vilje til å håndtere regelverk underveis.

Det er viktig å se temporære tiltak i lys av mer langsiktig tenkning. Fokus bør være på aktivering og bruk, mer enn arkitektur og estetikk. Et eksempel på tiltak som kan være med å legge bedre til rette for temporære tiltak er reduksjoner i gebyrene for søknadspliktige tiltak. I mange tilfeller er de like store som for permanente tiltak.

Det fokuseres også på "hvordan planlegge for det ikke planlagte". Et eksempel her er Fargegaten i Stavanger, et tiltak som i starten møtte mye motstand, men som nå er en av de mest attraktive gågatene i sentrum og en betydelig turistattraksjon.

I det utvidete prosjektet som er påbegynt vil det bli inngått en formalisert avtale mellom partene. Urban sjøfront, Stavanger sentrum og stiftelsen Grønn by er invitert til deltagelse. Dette kan bli starten på en tyngrer organisering for offentlig-privat samarbeid om sentrumsutvikling.

Dag 2

Levende byer v/Yngvar Hegrenes, leder av Levende Oslo

Hegrenes innledet med betraktninger omkring begrepet Liveable cities – "levelige" byer. I synet på byer har det vært et skifte over tid fra naturvern til byvern/utvikling. Byen er ikke lenger "et sted i naturen".

Det er behov for å redefinere byens og sentrums rolle. 900 bor innenfor sentrum i Oslo i dag, men det planlegges for 9000 boliger. Dette krever en annen kvalitet fra byen. Starten på et paradigmeskifte kom gjennom Liveable Cities – EU prosjekt fra 2002 – 2007. Prosjektet så på kvaliteten i byrommene gjennom konkrete case i ulike byer, og der elementer som kulturarv, belysning, framkommelighet for fotgjengere og grad av sosial interaksjon inngikk som parametre for å si noe om verdien av byrommet. Det har senere blitt utviklet ulike indekser for å si noe om dette, som Liveable Cities Index – MONOCLE – Mercer Quality of Living Survey.

Prosjektet Levende Oslo startet opp i 2006. Opprusting av Karl Johans gate var et av de første tiltakene. Dette er første prosjekt hvor estetikk var et av de viktige kriteriene.

Som oppfølging har det også vært gjennomført en Bylivsundersøkelse. Det er behov for mer kunnskap om hva som skaper byliv. For å få et felles kompetansegrunnlag og kunne bruke undersøkelsen som referansedokument, var det viktig at gårdeiere og næringsliv (også reiseliv) var med i styringsgruppen. Undersøkelsen dokumenterer "selvfølgeligheter" som at Oslo er en typisk gåby. Det er områder med aktivt byliv, men også områder som har svært lite byliv. Disse er karakterisert som pene, men monofunksjonelle byrom som har et potensiale for å kunne være mye mer i bruk. Sentrum (ca. innenfor Ring 1) er en aktiv bylivssone med god bruk av første etasjene og godt tilrettelagt for gående.

I *Handlingsprogram for økt byliv* listes det opp tiltak som kan gjennomføres; tiltak som man tror gir effekt og som er knyttet opp mot kommuneplanen. *Framkommelighet og opplevelser for by-brukeren* er i fokus. Hva trenger gründerne for å kunne etablere seg i de områdene der en vil ha mer byliv? I henhold til nytt politisk vedtak skal det skje

innenfor en ramme av en bilfri bykjerne. Torggata er et første eksempel på vellykket bygate-design.

Om stortingsmeldingen "Bærekraftige byer og attraktive distrikter"

Guro Voss Gabrielsen fra KMD orienterte om prosessen med meldingen; se vedlagte foiler.

Oppsummering fra verkstedene

"Helhetlig planlegging for bolig og transport"

Hovedtema for diskusjonene i dette verkstedet utviklet seg til å bli kommunens virkemidler ifht grunneiere og utbyggere når det gjelder å få til fortetting. Elementer som ble nevnt var:

Utfordringer og dilemmaer:

- Utbyggere ikke så opptatt av boligkvalitet og boligbehov ved fortetting i bykjernen (for eksempel tilrettelegge for barnefamilier). Gjennomgående bygging av veldig små leiligheter.
- For utviklerne er det billigere å bygge i nye områder (får høy verdistigning), mens dette blir dyrere for kommunen fordi den må bygge infrastruktur
- I noen byer: Utbygger går til nabokommunen og bygger rekkehus ("det markedet vil ha")
- Kommunen gitt fra seg alle virkemidlene de hadde tidligere. Eier ikke arealer lenger, driver ikke barnehager osv.
- "Kommunen sitter først og fremst og diskuterer spilleregler med utbyggerne. Når spillet begynner, er kommunen ute".
- Gode planer, regulering og stor boligarealreserve gir ikke tilstrekkelig styring med rekkefølgen på hvor det bygges ut. Herunder vil ikke kommunen ha tilfredsstillende kunnskap om hvilken verdistigning de ulike arealreservene vil få (omgjøring til bolig gir høy verdistigning). Kommunen trenger mer forutsigbarhet.
- Utbyggerne kan klage på rekkefølgekrav osv. Viktig at kommunen kan være aktiv aktør (medspiller).
- Hvordan oppnå at kommunen blir en aktiv og ikke reaktiv byutvikler? Merk: forskjellig utbyggerstruktur i de ulike byene.
- Dersom kommunen skal bygge opp eiendomsportefølje igjen vil det ta en generasjon å få resultater. Finnes det mer innovative virkemidler?
- Hvordan få til gode løsninger for kostnadsdeling på sosial og teknisk infrastruktur?

- Hvilke kostnader kan beregnes inn i gebyrene. Tankekors at det bare kan tas gebyr knyttet til enkeltsaker og ikke til overordnet planlegging. Herunder kan ikke kommunen ta gebyr fra noen for oppfølging knyttet til statlige initiativ.

Mulige løsninger og tiltak:

- Behov for mer aktiv kommunal eierrolle og/eller andre verktøy
- Behov for verktøy og analyser som:
 - kostnadsdelingsmodeller
 - samfunnsøkononiske analyser mht fortetting vs urban byspredelse
 - klimaregnskap; felles metodikk for byene. Kunne få fram økonomiske konsekvenser for kommunen vs bærekraft
 - modeller for KU
 - eksempelsamling på god fortetting (for eksempel ved bruk av næringsarealer) og at det å bo kompakt, også for barnefamilier, har kvaliteter som korte avstander i hverdagslivet med mer. Verktøy som kan brukes ift utbyggere. Vurdere database.
- Vurdere å sette krav om 4 roms leiligheter, barnefamilier på bakkeplan og/eller 1. etasje til barnehage, næring; med tilgang til friområder og lignende? Men hvor åpne er kommunene for å bruke tvangsmidler?
- Bruke kollektivårer aktivt i byutviklingen for å få fortetting rundt kollektivknutepunkter ("går av seg selv")
- OECD-rapport viser at jo mer storbyene samarbeider med nabokommunene, jo mer produktivitet og mindre urban sprawl. Dette synliggjør behovet for regional plan. Og god oppfølging. Sentrum må ha kvaliteter.
- Kommunen bør ta i bruk alternative planforslag.
- Oslomodellen med utvidet VPOR har hindret at noen sitter og venter til rekkefølgekravet er oppfylt. Det kan/bør avholdes et EBY-seminar om Oslomodellen
- København har en pliktig infrastrukskatt for utbyggere som settes inn i et fond for utbygging av sosial og teknisk infrastruktur. I Berlin godtar utbyggere at opptil 25% bygges som sosiale boliger.
- Oslo har et pågående prosjekt med støtte fra programmet Plansatsing mot store byer som ser nærmere på Infrastrukturplan og modeller for grunneierbidrag.

"Byrom/attraktivitet"

Verkstedet diskuterte innledningsvis *pilotprosjekter som arbeidsform* og påpekte følgende elementer:

- Det er fordeler å få ekstra midler til å rigge et prosjekt. Gir ekstra oppmerksomhet og prioritering internt, og muliggjør dialog med flere aktører

- Pilotprosjekter muliggjør læring og innovasjon. Får erfaringer som kan brukes. Må bli flinkere til å lære av prosjektene og bruke i drift, samt evaluering.
- Lettere å ta kontakt med hverandre, men det kan ta tid.
- Pilotprosjekter bør være nærmere knyttet til øvrige prosesser i kommunen.
- Må etablere en struktur for prosjekter og gi det høyere prioritet og bevissthet.
- Bruk av midlene forplikter på en positiv måte, samtidig som det gir rom for å prøve og feile.
- Det er viktig med forskning/evaluering i etterkant.
- Prosjektene trenger lenger tid enn ett år – ordning som gir mer fleksibilitet og forutsigbarhet.
- Det som læres gjennom prosjektet kommer til nytte senere.
- Bør i større grad benytte elektroniske virkemidler som streaming eller foredragsdatabanker for å spre erfaringene fra konferanser, foredrag og liknende i tilknytning til prosjektene.
- Samtidig er det viktig å treffe fagkollegaer og ha befaringer mht konkrete løsninger.
- Temamøter som supplement til generelle nettverksmøter er nyttig.

Aktuelle tema knyttet til byrom/attraktivitet:

- Vi må være gode på å tenke strategisk.
- Viktig å skape byliv i byrommene.
- Angående sosial segregasjon: det er mange positive erfaringer med å jobbe på tvers av fag, slik som kultur og helse.
- Det er nyttig å dra ut og se på andres erfaringer og andres eksempler; gir energi og ideer. Men andre land vil også ha andre rammer og virkemiddelapparat.
- Har byplanleggeren en rolle å spille for å bistå Norge i omstillingen til nye næringer? Stavanger har ambisjoner om å bli europeisk innovasjonshovedstad; i Fredrikstad er plan og næring plassert sammen. Eller kanskje skal rollen bare være å bygge en by der folk har lyst å leve, som grunnlag for at folk blir boende?
- Det er en trend å snakke om fortetting og den gode byen. Men trenger vi også mer arealkrevende virksomhet til næringsutvikling/industri? Dette er en dimensjon som må tas med. Satelitter bygges delvis opp rundt eksisterende arealkrevende virksomhet.
- Bør det settes krav om større arealreserve og planlegge området ferdig – eller bør vi vente?

Avslutning

KMD takket for fine og nyttige dager og understreket at dette nettverksmøtet har gitt enda bedre grunnlag for videre dialog. Departementet planlegger for ny utlysning av tilskuddsmidler under Plansatsing mot store byer i 2016; fortrinnsvis noe tidligere på året. Det vil bli vurdert om vi nå bør konsentrere utlysningen rundt det å få videreført og avsluttet prosjekter fra 2014 og 2015 og ikke starte opp nye. Vi vil også vurdere behovet for ytterligere møter i 2016, herunder at departementet kommer til byene. Vi ønsker også å styrke kommunikasjonen om satsingen.

Det er allerede noe stoff på regjeringen.no om plansatsingen, men vi ønsker å få mer konkret informasjon om prosjektene. KMD sender ut et utkast til en kort omtale av prosjektene til ansvarlig by, før vi legger ting ut. Hensikten med omtalen er å gi en smakebit på prosjektet og nok info til at interesserte kan henvende seg til kommunen for ytterligere info.

Vi vurderer også å lage en skriftlig rapport om prosjektene under Plansatsing mot store byer.

Departementet arbeider også med en "Idehåndbok for hverdagens byrom og forbindelser - en byromstruktur for å binde byen/ tettstedet bedre sammen og øke attraktiviteten." Målet er å gi kommunene inspirasjon til å komme i gang med planlegging av en overordnet og attraktiv byromstruktur gjennom mange mindre tiltak etter en overordnet plan. Den viser rundt 25 eksempler fra ulike prosjekter i Norge som kan gi ideer på hvordan dette kan gjøres. Idehåndboka vil også veilede kommunene i hvordan de kan sette i gang temporære tiltak i eksisterende byrom, og ikke minst forankre arbeidet i kommuneplanen.