

Den moderne bærekraftige byen



MILJØVERNDEPARTEMENTET





Innhold

Statsrådets forord	5
Hvorfor en samlet bypolitikk?	7
Byer for framtiden	11
Bypolitikk på norsk	13
Bærekraftige byer er tette, urbane og har levende sentrumsområder	15
Bærekraftige byer er mangfoldige	27
Bærekraftige byer er grønne i vid forstand	33
Videre grep for en bærekraftig utvikling	39
Fotnoter	41

HVA ER FAGLIG RÅD FOR BÆREKRAFTIG BYPOLITIKK?

Faglig råd for bærekraftig bypolitikk er etablert på initiativ fra miljøvernministeren. De skal gi råd og innspill om hvordan en bærekraftig bypolitikk bør utformes, samt bidra til den bypolitiske debatten.

Fagrådet er ikke et NOU-utvalg eller et forskningsråd, men står fritt til å fremme de råd medlemmene mener er mest sentrale. Fagrådet har levert sin midtveisrapport, som til dels er gjengitt her, og leverer sin sluttrapport ved utgangen av 2013.

Rådets medlemmer er:

Kjersti Nerseth (leder) Andrés Lòpez, Anne Skare, Baard Schumann, Peter Groth, Gunhild Stordalen, Hans Petter Aas, Elin Børrud, Karl Otto Ellefsen, Erling Dokk Holm, Viktoria Walldin, Lise Weltzien, Bård Norheim, Anne Marie Dahl og Tone Huse.

Ein grøn, mangfaldig nærleiksby

Befolkninga i Noreg vil truleg vakse med om lag to millionar fram mot 2060. Vi må handtere folkeveksten samstundes som vi skal redusere klimagassutsleppa og unngå forureining og trafikkaos. I dette ligg ei av Noregs største utfordringar dei neste tiåra.

80 prosent av oss bur i byar og tettstader. Vi skal frakast frå bustaden til jobb, skule, barnehage og fritidsaktivitetar. Denne utfordringa må vi møte med god planlegging. Byar som har fått spreie seg ukontrollert med bilen som premissleverandør, er verken trivelege eller miljøvennlege.

Vi må legge til rette for kollektivtrafikk og anna miljøvennleg transport i byane, utnytte areala best mogeleg, sikre nødvendige grøntområde og bygge mange nok bustader – av god kvalitet.

Bustad og transport heng tett saman. I byutviklinga blir det ofte diskutert om vi skal legge opp til transport med bil, buss eller bane frå A til B. Men den eigentlege avgjerda vart tatt då vi valde kor vi la A og B i høve til kvarandre.

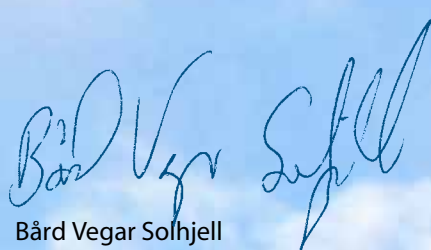
Arealpolitikken er alle transportars mor, er det ein vegsjef som har sagt. Når nye bustadområde, næringsområde, skular eller kjøpesenter skal byggast, må det først ein tydeleg politikk som styrker den tette og nære byen der ein ikkje er avhengig av bil.

Framtidas byar skal for det første vere mangfaldige. Det er byens natur å ha rom for ulike kulturuttrykk og livsstilar. For det andre skal dei vere tette og urbane, med levande sentrumsområde. Miljøverndepartementet har difor retta innsatsen mot det vi kallar nærleiksbyen: ein by der det du treng er å finne i nærleiken av der du bur. Vi må dyrke det som er genuint for byen, nemleg å samle mange folk på eit lite område i staden for å spreie dei utover.

For det tredje må framtidas byar vere grønne i vid forstand. Det må vere parkar og andre grønne område, med plass til å sykle og gå. Ikkje minst må vi ta vare på naturen rundt byane.

Det finst ingen raske svar på utfordringane i byane. Vi må tenke langsiktig og på tvers av sektorar. For å få til ein god bypolitikk, treng vi samfunnsvitarar, arkitektar, ingeniørar, biologar, humanistar og ikkje minst framsynte byråkratar og politikarar. Eg vil i denne publikasjonen synleggjere nokre visjonar for bypolitikken framover og regjeringa sitt arbeid med mål og verkemiddel. Dette gir ei samla framstilling av eksisterande politikk.

Eg er glad for å representere ei regjering som ser byane som ei løysing, ikkje berre eit problem.



Bård Vegar Solhjell
Miljøvernminister







Hvorfor en samlet bypolitikk?

Denne publikasjonen er utgitt av Miljøverndepartementet og presenterer statlig politikk av særlig betydning for byene. Hensikten er å gi en samlet framstilling av det arbeidet regjeringen gjør som retter seg mot byenes framtidige vekst og utvikling. Henvisninger til ulike offentlige dokumenter viser hvor det finnes mer detaljert informasjon. På planområdet gjenspeiler publikasjonen eksisterende nasjonale føringer og planretningslinjer for byutvikling, men dette dokumentet gir i seg selv ikke grunnlag for å fremme innsigelser.

Miljøvernministeren nedsatte tidligere i år et faglig råd for bærekraftig bypolitikk. Rådet består av 15 medlemmer med ulik faglig og politisk bakgrunn. De la fram sin midtveisrapport i juni. Deler av denne er tatt med her. Rådene er tydelig skilt fra resten av teksten og kan leses separat.

Folketallet vokser

Befolkningsutviklingen er et viktig grunnlag for planlegging både på nasjonalt, regionalt og lokal nivå. I Norge forventes folketallet å øke sterkt de neste 50 årene. Fra 4,9 millioner i 2010 vil befolkningen øke til rundt 7 millioner i 2060 i henhold til Statistisk sentralbyrås mellomalternativ. Folketallet vokser i hele landet, men det er likevel noen byregioner som peker seg ut: Oslo-området, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø. Fram mot 2030 kan de største byområdene få en vekst i folketallet på opp mot 30 prosent. Oslo alene må forberede seg på 170 000 flere innbyggere i 2030 dersom framskrivningene fra Statistisk sentralbyrå slår til.

Vi må redusere klimagassutslippene

Denne befolknings- og byveksten må vi klare å håndtere. Samtidig må vi redusere klimagassutslippene og ta hånd om andre typer utfordringer på miljøområdet. En oversikt fra de 13 byene som er med i programmet Framtidens byer viser at det er de tetttest utbygde byene som er mest klima- og miljøvennlige. God arealutnyttelse gir muligheter for energieffektivisering som følge av korte transportavstander, og reduksjon av utslipp til luft.

En av hovedkonklusjonene fra FNs klimapanel er at kloden blir varmere, og at menneskeskapte utslipp av klimagasser er hovedårsak til klimændringene de siste 50 årene. Norge har sluttet seg til langsiktige målsettinger for reduksjon av klimagassutslipp.

God bypolitikk er klimasmart

God bypolitikk er også god klimapolitikk. Alle beslutninger om lokalisering og utforming av næringsvirksomhet, boliger og infrastruktur påvirker energibruk og utslipp fra transport og bygninger i lang tid framover. Klimasmart planlegging i dag er et viktig bidrag til et framtidig lavutslippssamfunn. Regjeringen vil legge til rette for at andelen som reiser med kollektivtransport, sykler og går øker betydelig, og vil redusere bruken av privatbil. Økt bruk av miljøvennlig transport i byene vil gi bedre bymiljø, klima og framkommelighet. Dette gir synergieffekter i form av bedre folkehelse. Velfungerende byer har stor betydning for verdiskapingen i landet,

Det er et mål å utvikle mer konsentrerte byer og tettsteder av hensyn til arealbruk og transport. Konsentrert byutvikling er en forutsetning for et effektivt kollektivtrafikktilbud og for at flere sykler og går. Dermed er det også god klimapolitikk. (**Prop. 1 S (2012-2013) Miljøverndepartementet**).

og byene bør ha et transportsystem som er effektivt, sikkert og universelt utformet. Videre økonomisk vekst og økende inntekt vil sammen med den ventede befolkningsveksten i byområdene føre til økt behov for transport av varer og personer. God framkommelighet i byene er viktig for både nærings- og persontransport. Når framkommeligheten i byområdene bedres, vil dette også bidra til bedre transport mellom regioner.

By og land er gjensidig avhengig av hverandre

At Norge har en bypolitikk, betyr ikke at alle skal bo i byer. Det er ikke slik at gode vilkår for byene er en motsetning

til vekstkraftige distrikter. By og land har ulike funksjoner i den nasjonale arbeidsdelingen og er gjensidig avhengige av hverandre. Velfungerende byer og tettsteder er derfor nødvendige for livskraftige omland både i sentrale deler av landet og i distriktene. Satsing på å gjøre mindre byer og tettsteder i distriktene mer attraktive, er også nødvendig for å kunne dempe utbyggingspresset i og rundt de store byene og skape en bedre balanse mellom by og land.

Hvis vi utnytter arealene i byene mer effektivt, reduserer vi dessuten presset på verdifulle landbruksområder slik at nasjonale mål om jordvern kan nås.

Bypolitikk omfatter flere politikkområder

Befolkningsveksten gir utfordringer både for helse, velferd, miljø, transport og boligpolitikk. Virkemidler og tiltak på det ene området griper inn i de andre. Det er derfor nødvendig med en helhetlig og samordnet bypolitikk på tvers av sektorer og forvaltningsnivåer. Den må bygge på langsiktig planlegging mot felles visjoner og mål.

Et godt eksempel på at politikkområdene griper inn i hverandre er boligbygging og samferdsel. En konsentrert byutvikling er en forutsetning for et effektivt kollektivtrafikktilbud og for at flere skal kunne



gå og sykle. Boligene må bygges nær kollektivtransportsystemet. Effektiv arealpolitikk er også god klimapolitikk og gir mindre lokal luftforurensning og færre helseplager.

Norsk arkitekturpolitikk slår fast at miljø- og energivennlige løsninger skal prege arkitekturen og at byer og tettsteder skal utvikles med arkitektur av god kvalitet. Arkitektur er alle våre menneskeskapte omgivelser, både bygninger og anlegg, uterom og landskap. God arkitekturpolitikk handler om å se helheten i byer, tettsteder og landskap.



BYBANEN I BERGEN



Foto: Magne Sandnes

Bybanen i Bergen gir både flere reisende med kollektivtransport og er et viktig byutviklingsprosjekt. Banen har gjort tomtene i nærheten mer attraktive. Boligannonser frister med "ligger nær bybanen"!

Kollektiv: Bybanen hadde i 2011 over 7 mill passasjerer, som er langt over prognosene. Det ble registrert merkbart flere reisende med Bybanen etter at det ble innført 5 minutters frekvens høsten 2011. Det er ventet et nytt sprang i passasjertallet når andre byggetrinn til Rådal åpner i 2013. I løpet av kort tid vil trolig hver fjerde kollektivreisende i Bergen være passasjer på Bybanen.

Kollektivandelen i Bergensområdet har økt fra 15 prosent til 18 prosent. Den sentrumsrettede biltrafikken gikk ned med 2,5 prosent i 2011. De fire siste årene er biltrafikk i sentrum redusert med 11 prosent.

Utbygging langs bybanen: I Bergen har det vært anslått at det planlegges, prosjekteres og bygges langs banen for minst 10 ganger bybaneinvesteringene. Fra sentrum til Nesttun viser foreløpige tall ca 425 000 kvadratmeter bolig og ca 990 000 kvadratmeter næring, samt noe offentlig virksomhet. Med en anslått byggekostnad på kr 20 000 per kvadratmeter blir det investert for ca 33 milliarder – altså ca. 15 ganger bybaneinvesteringen.

Kilde: Framtidens byer

NASJONAL GÅSTRATEGI



*Hovedmålet for Nasjonal gåstrategi er at det skal være **attraktivt å gå, og at flere skal gå mer**. Regjeringen har et mål om bedre helse gjennom fysisk aktivitet, mer miljøvennlig transport, bedre miljø i byer og tettsteder og et universelt utformet samfunn.*

Reisevaneundersøkelser viser at av alle reiser foregår 22 % til fots, 4 % på sykkel og 52 % med bil. Hele 16 % av befolkningen går ikke i det hele tatt. De fleste velger bilen dersom reisen er over 1 km. Det er et mål at andel reiser til fots skal opp og at flere barn og unge skal gå eller sykle til skolen. Nasjonal gåstrategi setter i gang rundt 50 pilotprosjekter i forskjellige byer for å teste ut ulike tiltak som skal gjøre at flere går.



Byer for framtiden

Bærekraftige byer kjennetegnes ved følgende hovedprinsipper:

- **de skal være tette og urbane, med levende sentrumsområder**
- **de skal være mangfoldige**
- **de skal være "grønne" i vid forstand**

Nærhetsbyen

Miljøverndepartementet er opptatt av å fremme byutvikling basert nærhet. I nærhetsbyen har alle tilgang til kollektivtransport, butikk og nærservice, barnehage og skole, møteplasser og attraktive grøntområder i gangavstand fra boligen. Byenes sentrumsområder må styrkes som byens viktigste møteplass med et mangfold av handel, tjenester og kulturaktiviteter. Ved å lokalisere forretninger, private og offentlige kontorer og andre funksjoner sentralt reduseres transportbehovet og avhengigheten av bil. Naturen rundt byene skal brukes til rekreasjon. Grønne tak, åpne bekker og andre grønne områder kan ta unna overvann og flom. Dermed bidrar grøntområdene til klimatilpasning i tillegg til at de gir mulighet til rekreasjon og friluftsliv i byen.

Høy kvalitet

Planlegging og utvikling av byen må styres av høye krav til kvalitet, miljø, estetikk, landskap og arkitektur. En bærekraftig bypolitikk har gjennomtenkt arealbruk og ser sammenhenger mellom de enkelte bygningene, uterom og samferdselsårer. Det handler om å ta utgangspunkt i menneskers hverdagsbruk av byen. Vi må planlegge en by som oppleves som attraktiv av mange, uavhengig av kjønn, alder, inntekt eller utdanning.

Den nye og den gamle byen

En bypolitikk som oppmuntrer til fortetting og hindrer byspredning vil nødvendigvis måtte tilpasses eksisterende bebyggelse. De færreste byer har sentrale arealer tilgjengelige som ikke er bebygde fra før. Kulturhistoriske verdier er viktige ressurser som må ivaretas og bygges videre på når byer er i endring. De gir oss verdifull kunnskap om hvordan byer og tettsteder har vokst fram. Eksisterende bygninger har stor bruksverdi for eiere og er et felles gode for oss alle. Bruken kan være lik den opprinnelige eller tilpasset nye behov. Kulturminneverdier tas best vare på gjennom aktiv bruk og vedlikehold. Kulturminner og kulturmiljøer er derfor viktige for å utvikle levende og gode bymiljøer.

Alle skal kunne ta del i samfunnet

Mangfold handler om et inkluderende samfunn som aksepterer at folk er ulike. Når vi bor tettere, kommer også andre mennesker nærmere, og forskjeller blir synlige. Vi må motvirke tendenser til delte byer der folk lever i lukkede nabolag. For regjeringen er det viktig å sikre at alle kan ta del i samfunnet, uavhengig av funksjonsevne. Derfor må boliger, bygninger og uteområder være universelt utformet slik at de kan brukes av alle.

Grønne valg

Å velge sykkelen framfor bilen skal være lett og attraktivt. I dag er om lag 30 prosent av alle bilturer vi foretar oss på under 3 kilometer. Dette er turer hvor vi enkelt kan bytte ut bilen dersom det er lagt til rette for å gå eller sykle. I en by som København foretas så mye som 60 prosent av alle daglige reiser til sentrum med sykkel. God tilrettelegging for

FORTETTING MED ULIKE KVALITETER

Det finnes flere måter å fortette på. Ulik arkitektur gir forskjellige løsninger for bygningsmasse og uterom. Norske byer er ikke like, og hvert sted har sin egenart som det er viktig å ta hensyn til når det bygges nytt. Illustrasjonen viser tre eksempler som alle gir samme arealeffektivitet, men som utnytter tomten ulikt ved henholdsvis punkthus, lameller og gårdsromsbebyggelse.



syklister av alle slag er en oppgave for byplanleggingen.

Sunne, grønne byer for alle

De byene vi skal bo i framover må også være folkehelsebyer. Regjeringen har som mål at Norge skal være blant de tre landene i verden med høyest forventet levealder. Befolkningen skal oppleve flere leveår med god helse og trivsel og reduserte helseforskjeller. Det er helsefremmende å delta i ulike aktiviteter, det gir tilhørighet og samvær og styrker andre ferdigheter enn dem man får gjennom skole og arbeid. Mye av dette kan skje i urbane omgivelser.

MAT OG JORD DER DU BOR; MAJOBO

Foto: MAJOBO



Majobo (Gaia Agenda), er en aktiv og inspirerende aktør som setter urban dyrking på agendaen. Maten er økologisk og lokalprodusert og all dyrking foregår i nærmiljøet. Gjennom Framtidens byer har Majobo 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. Nettverket "Majobo:urban" skal bidra til oppbygging av grønn kompetanse, nettverksbygging på tvers av kunnskapsnivåer og aktiv brukermedvirkning.





Bypolitikk på norsk

Den sentraliseringen vi ser i Norge skjer også i mange andre land. Vi kan hente mye verdifull erfaring fra internasjonal planlegging, men ikke adoptere den ukritisk. Noen av målene og prinsippene som bør ligge til grunn for en bærekraftig by- og tettstedsutvikling er:

- **Samordnet areal- og transportplanlegging, styrket kollektivtransport og konsentrert byutvikling Effektivt kollektivtilbud innad i byene.**
- **Veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektiv, sykkel og gange.**
- **Alle skal bo godt og trygt.**
- **Lokalsamfunnsutviklingen må ta hensyn til at ulike grupper i befolkningen ut fra alder og livsfaser, etnisk bakgrunn og fysisk funksjon har ulike behov knyttet til bo- og nærmiljøet.**
- **Staten skal ivareta kulturmiljø og bygningsarv og stille høye krav til kvalitet i planlegging, gjennomføring og forvaltning.**
- **Når veksten i byene i stor grad skjer gjennom omforming og konsentrert utbygging, er det viktig å sikre de grønne lungene, kvaliteten på utearealene og naturmangfoldet.**



Bærekraftige byer er tette, urbane og har levende sentrumsområder

I en byregion er alle tjent med at byen fungerer optimalt, det vil si at den er et attraktivt sted for handel og rekreasjon som kan betjene dem som bor i byen og omlandet. Forbindelsene til og fra bysentrum og ut i omlandskommunene må være tilrettelagt for miljøvennlig transport.

Samhandling mellom ulike deler av en byregion er nødvendig. Ofte kan det være konkurranse mellom nabo-kommuner om å tiltrekke seg forretninger, bedrifter eller offentlige institusjoner. Konkurranse kan være positivt på mange områder, men ikke når det svekker bysentrum. I og rundt velfungerende byer må by- og omlandskommunene samarbeide slik at arealutnyttelsen blir best mulig. Det må tas hensyn til bevaring av god matjord og mer klimavennlig transport. Konsentrert byutvikling som styrker sentrum er derfor god bypolitikk.

Oslo og Akershus går foran med et godt eksempel

- Miljøverndepartementet gir økonomisk støtte til plansamarbeidet i de største byområdene.

Plansamarbeidet mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om areal og transportplanlegging ble vedtatt av Stortinget høsten 2008. Hensikten var å få en mer helhetlig og forpliktende planlegging av areal og transport. Lokalisering av boligbygging, næring og handel står også sentralt.

FAGLIG RÅD FOR BÆREKRAFTIG BYPOLITIKK MENER:

Flere bygater med fortauskvalitet og gateliv.

Byer bør ha et handelssentrum definert av bygater med plass til fortausaktiviteter, og hvor bygningenes førsteetasje benyttes til publikumsrettet virksomhet som service, handel og kultur som bidrar til aktivitet i sentrum

Kun fornuftig bilbruk i byene

De byene i Europa som har satset mest på utvikling av kollektivtransporten og reduksjon i biltrafikken de seneste årene har gjort dette for å revitalisere sentrums-kjernen og redusere reisetiden til arbeid. Færre biler inn mot sentrum og i rushet gir mer effektiv transport, bedre bymiljø og et mer levende sentrum.

En bypolitikk for hovedstadsregionen må være annerledes enn en bypolitikk for de øvrige byene i landet.

Hovedstadsregionen 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.

Staten må ta mer ansvar og utøve mer statlig styring av kommunene gjennom en overkommunal samordning i de store byregionene.

Maktkamp kommunene imellom og ulike politiske agendaer motvirker positive resultater. I et samfunnsøkonomisk perspektiv er det rasjonelt og bærekraftig å samordne areal- og transportpolitikken for kommunene i store byområder. Det kan staten gjøre.

Offentlige bygg og institusjoner skal bygges i byen og bidra til byutvikling.

Etablering av offentlige bygg kan være en viktig drivkraft for å fremme byutvikling i områder som har behov for investeringer. Offentlige bygg og institusjoner kan være med å styrke bylivet.

Bygg på etablerte byer med urbane kvaliteter i stedet for å bygge nye byer.

Det må satses på byomdanning i stedet for byspredning. Det er ikke bærekraftig at eksisterende bebyggelse fraflyttes, blir stående tomt eller rives. Vi må satse på færre byer med gode urbane kvaliteter og gode kollektivforbindelser mellom disse i stedet for mange sentra med lite tilbud.

De nye bymiljøavtalene må legge vekt på langsiktige og forutsigbare avtaler basert på objektive og målbare kriterier

Det er viktig at disse avtalene holdes på et overordnet nivå, hvor staten og byene ikke skal diskutere detaljer i planene, men fokusere på virkemidler og resultater som fremmer en mer helhetlig og effektiv virkemiddelbruk.

Behovet for samarbeid bunner i en forventet befolkningsvekst i Oslo og Akershus på rundt 350 000 personer i løpet av de neste 20 årene. Antallet arbeidsplasser ventes å øke med 8000 – 9000 per år. Kommunene må samarbeide om å finne gode løsninger for å håndtere et felles bolig- og arbeidsmarked, ikke minst når det gjelder transport.

Plansamarbeidet skal ende opp i en felles regional plan for areal og transport i regionen. Ved å samarbeide får alle kommunene mulighet til å utnytte den pågående veksten på en lokalt forankret og bærekraftig måte. Regionalplanen skal inneholde et strategisk arealkart som avklarer prinsipper for grenser mot landbruk-, natur- og friluftsområder. Planen skal legges til grunn for planlegging i kommuner og fylkeskommuner og for statlig sektorplanlegging.

Miljøverndepartementet har gått inn med økonomisk støtte til plansamarbeidet i Oslo og Akershus. Under den nye plansatsingen mot store byområder er det satt av ytterligere 6 millioner kroner årlig for å bidra til plansamarbeid for storbyregionene Stavanger, Bergen og Trondheim.

Hvordan vi reiser, bor, jobber og handler henger sammen

Regjeringens målsetting er at det må utvikles mer konsentrerte byer og tettsteder som tar hensyn til arealbruk, boligutfordringer og transport. Vi må fortsette å bygge mest mulig klimaeffektivt, slik blant annet programmene Future Built og Framtidens bygg har vist at er mulig. Derfor må vi jobbe for en samlet bypolitikk for framtidens byer og byregioner.

Byer som kan tilby et attraktivt miljø tiltrekker seg ofte mennesker og

bedrifter med kunnskap som kan bidra til nyskaping. Et kunnskapsbasert næringsliv kan lettere omstilles når forutsetningene endrer seg. Byer er viktige læringsarenaer og har ofte potensial til å utvikle nye og mer miljøvennlige og framtidsrettede løsninger Samarbeid mellom offentlig og privat sektor samt sivilsamfunnet er viktig for å utvikle nye muligheter til bærekraftig liv i den urbane verden.

Bærekraftig bytransport

For å følge opp målsettingen om bærekraftig bytransport innføres det 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.

Hovedutfordringen er å gjøre miljøvennlig transport så attraktiv at det foretrekkes framfor privatbilen.





Dette krever at det innføres restriktive tiltak og tiltak som gjør det mer attraktivt å sykle og gå. Samtidig må det utvikles kollektivtilbud med høy kvalitet og kapasitet. Et viktig moment her er at arealbruk for bolig og næring gir et passasjergrunnlag som bygger opp under kollektivtilbudet. Samtidig er det viktig at kollektivtransport, sykkel og gange sikres god framkommelighet og kapasitet. Videre er det viktig å utvikle et hovedvegnett som leder trafikken utenom bykjerner.

Jernbanen er spesielt viktig for persontransport i byområder og for gods-transporten på lengre strekninger. Det er også en sikker og miljøvennlig transportform. Et godt jernbanesystem gir en rask og effektiv persontransport i områder med knappe arealer og stor befolkningstetthet og bidrar til større bo- og arbeidsmarkedsregioner. I tillegg til økt innsats når det gjelder

fornyning, drift og vedlikehold, vil regjeringen fortsette utbyggingen av jernbanen og særlig vil IC-strekningene bli prioritert. Midler til drift av og investeringer i jernbane skal i utgangspunktet ikke inngå i forhandlinger om helhetlige bymiljøavtaler (se nedenfor). Slike tiltak forutsetter ofte høye bevilgninger og en helhetlig vurdering av lengre strekninger eller større områder. Store jernbaneprosjekt har betydning for det nasjonale transportsystemet. Staten skal derfor fortsatt ha ansvaret for disse innsatsområdene.

Bymiljøavtaler for helhetlig bypolitikk

- Regjeringen vil innføre helhetlige bymiljøavtaler for utviklingen av transportinfrastrukturen og transporttilbudet i byområdene. Avtalene skal inneholde mål og virkemidler for økt kollektivandel,

sykling og gange, tiltak for redusert bilbruk og overordnede arealføringer som bygger opp under miljøvennlig transport.

De nye bymiljøavtalene innebærer en 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. Slike gjensidige bymiljøavtaler er en ny måte å organisere statens og lokale myndigheters samarbeid i byområdene på.

Avtalene skal inneholde mål og virkemidler for økt kollektivandel, sykling og gange, og tiltak for redusert bruk av bil. Et annet viktig element er at de skal gi føringer for en arealbruk som bygger opp under miljøvennlig transport. Avtalene skal også avklare finansieringen.

Det er behov for økt oppmerksomhet på planlegging for boligbygging i pressområdene. Regulering av tomter på attraktive steder i kommunen vil gjøre det lettere å få til boligbygging. For å sikre en god samfunnsutvikling er det viktig å se reguleringen i sammenheng med utviklingen av infrastruktur og gode bomiljø. Hvordan byene og boområdene utvikler seg betyr mye for det handlingsrommet en har for å redusere klimagassutslipp og for mulighetene til et inkluderende og likeverdig samfunn. (Meld. St. 17 (2012-2013) Bygginge-bu-leve).

FRAMTIDENS BYER



Framtidens byer skal bidra til å redusere klimagassutslippene i de 13 største byene, skape robuste løsninger med tanke på klimaendringene 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.

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

Satsingen er berammet ut 2014.

Helhetlige bymiljøavtaler representerer en ny samarbeidsform som rettes inn mot storbyområdene, som her defineres som de ni byområdene som inngår i Framtidens byer. Dette omfatter Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet, Tromsø, Stavangerregionen, Buskerudbyen, Fredrikstad/Sarpsborg, og Porsgrunn/Skien. For de byene som i dag har bypakker, vil det være mulig både for staten og lokale myndigheter å ta initiativ til å reforhandle disse raskt for å etablere helhetlige bymiljøavtaler innenfor et felles rammeverk. Det kan også være aktuelt å etablere bymiljøavtaler i enkelte byområder som ikke har bypakker i dag. Det understrekes at dagens finansierings- og oppgavedeling ligger fast. I de byområdene hvor jernbanen er en

viktig del av kollektivtransporten, kan både statlige investeringer og kjøp av persontransport inngå i avtalene. Dette gjøres eksempelvis ved at staten forplikter seg til å tilby et visst togtilbud mot at lokale myndigheter tilbyr et korresponderende matebusstilbud.

En styrket innsats mot byområdene

Regjeringen styrker innsatsen i byområdene, og har satt av 26,1 milliarder kroner til forhandlinger om bymiljøavtaler og til Belønningsordningen i kommende tiårsperiode. Disse midlene kommer i tillegg til midler til store investeringstiltak og drift og vedlikehold på veg og jernbane, samt tiltak for syklist og fotgjengere. Belønningsordningen er en incentivordning som skal stimulere til bedre fram-



kommelighet, miljø og helse i storbyområdene, ved å dempe veksten i personbiltransport og øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med privatbil. Gjennom denne ordningen belønnes byområder som gjennomfører målbare tiltak for å bedre konkurransekraften for kollektivtransport på bekostning av privatbiltrafikk. Alle de ni byområdene som også er aktuelle for bymiljøavtaler kan søke om belønningssmidler.

Staten åpner gjennom innsatsen i de helhetlige bymiljøavtalene for å 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 buss-tilbud. For øvrige byområder vil mer tradisjonelle bypakker være aktuelle.

I byområdene er det nødvendig å se utbyggingsmønster og transportsystem på tvers av kommunegrensene for å få helhetlige løsninger. Rammer og forutsetninger for boligbygging og annen utbygging skal avklares gjennom regionalt plansamarbeid og planlegges slik at transportbehovet reduseres og grunnlaget for miljøvennlig transport styrkes. Regionale areal- og transportplaner skal legges til grunn for forpliktende bymiljøavtaler.

Kollektivtransport legger positive føringer

Gode kollektivtilbud er helt sentralt for å håndtere transportveksten. Et godt kollektivtilbud kan tiltrekke seg boliger og annen virksomhet. Eksempelvis har Bergen kommune registrert en økende byggeaktivitet rundt stoppestedene langs den nye Bybanen. Kollektivtransport kan på denne måten generere nye bolig- og byutviklingsprosjekter og gi retning til utviklingen. Det samme er tilfellet for intercity-togene i Østlandsområdet. Togforbindelsen til og fra Oslo er et strukturerende element for utviklingen av hele regionen. En bærekraftig bypolitikk oppmuntrer til at det utvikles gode by- og boligområder nær stasjonsområdene som hindrer byspredning.

Det må bygges boliger for alle i gode bymiljøer

Det må bygges boliger for alle i gode bymiljøer. De boligene vi bygger må være energivennlige og fleksible nok til at de kan tas i bruk som bolig for flere livsfaser, eller endres til andre funksjoner dersom det blir påkrevet i framtiden. Det er lite klimavennlig å rive og bygge nytt hele tiden, derfor må vi sørge for at bygningsmassen er fleksibel nok til å håndtere endret bruk, men også solid nok til å stå imot tidens tann.

KLIMAVENNLIG OMRÅDEUTVIKLING



Strømsø, Drammen



Furuset, Oslo

I Framtidens byer er det også satt i gang egne områdeprosjekter i både Future Built og Framtidens bygg. Disse områdene skal utvikles til forbilder for klimavennlig byutvikling. Hvert prosjekt har overføringsverdi til andre områder og er interessante ut fra et planleggings- og byutviklingsperspektiv. Lave klimagassutslipp, tilpasning til klimaendringene og godt bymiljø er fellenevner, samtidig som utgangspunkt og karakter kan være svært forskjellig.

I tråd med Klimaforliket legger regjeringen til grunn at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange. (Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023).

I historiske by- og tettstedsområder må ny bosetting innpasses med særlig varsomhet og respekt. Det må tilstrebes både å integrere kulturminnehensyn på en god måte i kommunale planprosesser og utnytte kulturminner i byutviklingen. Det er viktig å føre videre byene sin historiske identitet og tidsdyp. (Prop. 1 S (2012-2013) Miljøverndepartementet).

BYLIVSREGNSKAP I KØBENHAVN



København har satt seg tre mål for bylivet: At innbyggerne skal være mer tilfredse med byen sin, at de skal gå mer samt oppholde seg mer ute i byens rom. For å følge opp intensjonen har danskene laget et bylivsregnskap. I all slags vær, til ulike tider av døgnet og året rundt, kartlegger kommunen menneskers aktiviteter i byen og spør dem hvor de trives og ikke trives. Gjennom bylivsregnskapet kan kommunen måle effekter av tiltak og se om målene for bylivet oppnås. Tilsvarende bylivsregnskap gjøres nå også for Oslo sentrum.

HVA ER NÆRHETSBYEN?



En by tuftet på nærhet handler om å skape steder som legger til rette for et godt og lett vint hverdagsliv, og som bidrar til høy livskvalitet og bærekraftig byutvikling. I nærhetsbyen er det et mangfold av tjenester og aktiviteter.

Kollektivtransport, butikk og nærservice, barnehage og skole, gode byrom og attraktive grøntområder ligger i gangavstand fra boligen. Nærhetsbyen er basert på grønn mobilitet der reisekjeden for gående, syklende og kollektivbrukere tilrettelegges optimalt.

Den nære byen er utformet slik at bystrukturen er med å skape sosiale møteplasser. Gatene er tilgjengelig til fots og på sykkel og det er attraktivt å handle i sentrum. Skal man lykkes i å skape nærhetsbyen er deltakelse fra lokalbefolkningen en forutsetning.

Premissene for å utforme en god og nær by er hverdagsarkitektur og –landskap av høy kvalitet, historisk identitet og grønn mobilitet.

Byutvikling skal skje med høy kvalitet

Når mange flere mennesker skal bo i by er det nødvendig å høyne, ikke fire på, kvaliteten i det som bygges, både bygninger og byrom.

Et viktig mål for bygningspolitikken er godt utformet, sikre, energieffektive og sunne bygg. Både boligene og uterommene må bygges med kvalitet, slik at de bidrar til trygge og gode bomiljøer der folk ønsker å bli boende over tid. Det er viktig å gi muligheter for at folk kan møtes og utfolde seg. Det som bygges i dag skal tåle tidens tann og være av en slik standard at det kan tilpasses ny bruk senere.

Planlegging av hus, fellesområder og anlegg skal styres av høye ambisjoner om god arkitektonisk kvalitet. Prosessene skal vektlegge kunnskap, samhandling, formidling og god gjennomføring. Staten skal utvikle gode rammebetingelser for slike prosesser, i samsvar med dagens og framtidens utfordringer.

Det nye bygger videre på det gamle

Eldre bebyggelse gir muligheter for å utvikle unik og attraktiv arkitektur gjennom fortetting og omforming, og ved å ta vare på historien videreføres byenes identitet. En by er fysisk form, men den er også et sett av minner, historier og fortellinger. Det finnes mange eksempler på byer som har brukt rehabilitering av eldre havne- og industriarealer til å skape seg en tydelig profil. Utbyggingen av det gamle industriområdet Vulkan i Oslo er et eksempel på dette. Oslo fikk Bymiljøprisen 2012 for opparbeidelsen av Akerselva Miljøpark og innlemmelsen av ny bebyggelse i gamle industriområder.

Rehabilitering inkluderer gjerne også en forbedring av lokale miljøkvaliteter, slik som utplantning av trær og rensing av elver som lenge har vært preget av forurensning og asfalterte overflater. Vårt forhold til byer preges av både fornuft og følelser. Tilhørighet bygges gjennom tilstedeværelse over tid. Kulturminner og eksisterende bebyggelse er derfor en vesentlig del av byens puls og bidrar til gjenkjenning og forankring.

God planlegging er samarbeid

- Regjeringen vil medvirke til å styrke kompetanse og kapasitet på planlegging i de store byområdene og stimulere til mer samarbeid på tvers av sektor- og kommunegrensene.
- Gjennom helhetlig arealplanlegging vil regjeringen legge mer vekt på å forhindre nedbygging av viktige naturområder for ferdsel og friluftsliv i nærheten av boområder.

I byregionene er det nødvendig at kommunene samarbeider om boligbyggingen som en del av en langsiktig, bærekraftig byutviklingsstrategi. Hvor boligene skal bygges, og hvilke transportsystemer de forutsetter, eller genererer, bør avklares i regionale areal- og transportplaner da det har betydning for hele byregionen. Kommunene bør prioritere utbygging i områdene der det ikke foreligger konflikter med andre arealinteresser.

Tiltak for bedre og mer effektive planprosesser

- Innsigelsesinstituttet er nødvendig for å ta hensyn til nasjonale interesser, men det er behov for en bedre praksis. Regjeringen har satt



i gang et arbeid for å gå igjennom ordningen.

- Det er satt i gang et forsøk med samordning av statlige innsigelser til kommunale planer
- Miljøverndepartementet har utarbeidet et nytt og oppdatert rundskriv om ordningen med innsigelser
- Det vil bli utarbeidet nye statlige planretningslinjer for bolig-, areal- og transportplanlegging

I boligmeldingen og bygningsmeldingen har regjeringen varslet en rekke tiltak for å effektivisere og bedre planprosessene etter plan- og bygningsloven². Politikken må bidra til bedre og raskere prosesser i byggingen – fra plan til ferdig bolig.

Miljøvernministeren har dessuten oppfordret alle fylkesmenn til å rette oppmerksomheten mot behovet for tilstrekkelig boligbygging. Dette er fulgt opp av midler til nye stillinger hos fylkesmenn i fylker med store pressområder.

Regjeringen vil medvirke til å styrke kompetanse og kapasitet på planlegging i de store byområdene, og stimulere til mer samarbeid på tvers av sektor- og kommunegrensene. Regjeringen har også satt i gang et arbeid for å gå gjennom ordningen med innsigelser til planer. Ulike instanser kan komme med motforestillinger mot en plan fordi den ikke ivaretar et nasjonalt hensyn godt nok, for eksempel adgangen til strandsonen eller vernet av matjord. Slike innsigelser kan bidra til å gjøre planene bedre. Ulempen er at disse planprosessene kan ta uforholdsmessig lang tid. Muligheten til å fremme innsigelser er nødvendig for å ta hensyn til nasjonale interesser, men det er behov for en bedre praksis. Formålet med forenklingsarbeidet er å forbedre planprosessene og innsigelsespraksisen. Dette vil også få betydning for boligbygging og annen infrastruktur i byene. Miljøverndepartementet har utarbeidet et nytt og oppdatert rundskriv om ordningen med innsigelser.

Det er innledet et samarbeid med 6 fylker om forsøk med samordning av statlige innsigelser til kommunale planer. Forsøkene vil gå ut på at fylkesmannen får ansvaret for å samordne og fremme innsigelser til kommunale planer på vegne av staten i stedet for at regionale fagorgan skal fremme dem enkeltvis. Hvilke innsigelser som fremmes skal avklares i samråd med berørt innsigelsesmyndighet. En slik samordning skal gi større forutsigbarhet for kommunen om hvilke innsigelser den må ta stilling til og hvilke hensyn som ut fra statlige interesser er viktigst dersom det er motstrid mellom ulike sektormyndigheters interesser. Målet med forsøksordningen er å få til en mer effektiv behandling av plansaker og bedre samarbeid mellom kommunene og statlige myndigheter. Ordningen starter opp i de seks fylkene fra 1. september 2013.

Det vil bli utarbeidet nye statlige planretningslinjer for bolig-, areal- og

Boligbygging må ses i sammenheng med andre hensyn i samfunnet, for å legge til rette for utviklingen av miljøvennlige og inkluderende lokalsamfunn og god kvalitet. Kommunene bør planlegge sammen med nabokommunene og den regionale planleggingsstyresmakten for å ta høyde for forventet folketallsutvikling. Det er viktig å vurdere fordelingen av boligbyggingen på tvers av kommunegrensene, blant annet for å medvirke til effektiv bruk av arealene og minst mulige uheldige inngrep i naturen. (Meld. St. 17 (2012-2013) Bygginge-bu-leve).



SENTRUMSUTVIKLINGSPROSJEKT



Drammen og Trondheim har samarbeidet om et prosjekt for å utvikle bedre samarbeid mellom lokale planleggingsmyndigheter og sentrumsorganisasjoner. Formålet har vært å få bedre kunnskap om dynamikken i sentrale områder for handel, og gjennom dette bli økonomisk og miljømessig mer bærekraftige. Prosjektene ser blant annet på tilgjengelighet, parkeringspolitikk og lokaliseringen av ulike servicetilbud. Resultatene vil bli implementert som handlingspunkter i byenes strategiske planer for arealplanlegging og transport.

transportplanlegging, for å få en klarere og mer samordnet framstilling av viktige nasjonale hensyn som bør ligge til grunn for planleggingen. De nye retningslinjene vil bygge videre på retningslinjene fra 1993, og samtidig fange opp endringer i politikkområder som klima, sentrumsutvikling, jordvern, transportplanlegging, arealforvaltning og boligmarked. Retningslinjene skal også klarlegge hvordan ulike nasjonale og regionale interesser skal samordnes og medvirke til å avverge målkonflikter. Samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse vil være et overordnet mål i planretningslinjene. Et nytt sentralt element i retningslinjene vil være boligplanlegging.

Det er også sett nærmere på om den såkalte femårsregelen fungerer godt. Denne regelen krever at byggetiltak skal settes i gang innen fem år etter at en privat reguleringsplan for et område er vedtatt. Formålet med femårsregelen er at private detaljreguleringer som oftest er utarbeidet for å gjennomføre et konkret prosjekt, og skal være "ferskvare".

Miljøverndepartementet tar om kort tid sikte på å sende på høring forslag til noenjusteringer i plan- og bygningsloven, herunder om femårsregelen og nye

tidsfrister for sluttfasen av ferdig utarbeidede planforslag.

Levende bysentrum er et felles ansvar

- Regjeringen legger vekt på at offentlige og private publikumsrettede virksomheter blir lokalisert på en måte som medvirker til å bygge opp under en bærekraftig bystruktur.
- Det forventes at kommunene følger opp de regionale planene slik at handelsvirksomhet og andre private og offentlige tjeneste- og servicefunksjoner lokaliseres sentralt og i tilknytning til knutepunkter for kollektivtransport

Mens byområdene vokste og bebyggelsen spredte seg utover i landskapet i siste halvdel av 1900-tallet, forfalt byenes gamle sentrum. I 1990-årene kom lysten til å investere i sentrum tilbake og interessen for det urbane bylivet vokste seg sterk.

I den miljøvennlige kompakte byen spiller sentrum en nøkkelrolle som det stedet som er mest og lettest tilgjengelig for kollektivtransport, med store muligheter for videre utvikling. Hovedansvaret for å trekke opp en sentrumspolitikk, planlegge og legge til

rette for å sette den ut i livet, ligger i kommunene. Politikere og administrasjon, gård- og grunneiere, næringsliv og befolkning har ulike roller. Men de arbeider under påvirkning av sterke økonomiske interesser og innenfor politiske rammer som legges av andre myndigheter.

Staten har, i likhet med fylkeskommuner og kommuner, stor innvirkning på sentrumsutviklingen når institusjoner og etater skal etableres eller flyttes. Det er en forutsetning at slike institusjoner skal tilpasse seg den fastlagte senterstrukturen og kommunenes planer. Virksomheter som skal betjene hele kommunens og regionens innbyggere bør så vidt mulig lokaliseres i sentrum.

Vi ser en positiv utvikling når det gjelder byenes sentrumsområder, men nesten alle norske byer sliter med nedgang i sentrumshandelen som følge av kjøpesenteretableringer. Å oppnå en tilfredsstillende kvalitet i sentrum krever stor innsats. Der hvor det satses ressurser på eiendommer og byromsforbedringer i sentrum, kommer ofte flere investeringer og etableringer etter.

En attraktiv by har et levende handelsliv

Handel er en viktig drivkraft i all byutvikling, og en forutsetning for at sentrum og bydelssentre skal være attraktive. Sentrumshandelen er imidlertid på vikende front i de fleste norske byer og viktige servicetilbud blir borte, blant annet som følge av konkurranse fra nye bilbaserte handelskonsepter utenfor byene. Byene må derfor legge til rette for en levende handel i sin planlegging og virksomhet og bidra til at sentrum blir en attraktiv

MOSAIKK I SKIEN



Foto: Skien Ibsenpassasjen, Tom Riis

Mosaikk er et konsept for uterom i sentrum av Skien. Det hele startet med opprusting av bakgårder som forfalt i den historiske murbyen. Alle prosjektene gir nye løsninger med spennende arkitektur og kunstuttrykk til byens historie og egenart. Bakgårdene brukes aktivt til kulturformidling, med ulike arrangementer som blant annet teatervandringer, konserter og dans. Bakgårdene inngår nå i en overordnet bystruktur som inkluderer parker, torg og gågater i et belte som binder byen sammen

GOD STATLIG LOKALISERING



Foto: St. Olavs hospital. Arkitekt: Team St Olav ANS

Det ble lenge diskutert om det nye sykehuset skulle ligge på Dragvoll, ca 6 km utenfor sentrum, eller på Øya. Valget falt til slutt på Øya. Dette har bidratt både til å styrke sentrum og til å utvikle bydelen Øya. Lokalisering av en så stor arbeidsplass tett ved et kollektivtilbud bidrar til å redusere veksten av biltrafikken i Trondheim. For å kunne betjene sykehuset, er en ny jernbanestasjon bygget rett over på den andre siden av elva.

BYLABORATORIUM FOR NÆRHETSBYEN



Nærhetsbyen tar utgangspunkt i at hverdagslivets målpunkter skal være innenfor gangavstand fra der folk bor. Det betyr at innenfor 1 km skal alle ha tilgang til skole og barnehage, holdeplass, butikk og nærservice, møteplass med kafé og grønne områder. I en slik bystruktur har fellesrommene stor betydning. Effektive og attraktive forbindelser for gående og syklende, spennende og inkluderende byrom og grøntområder med høy kvalitet skal bidra til aktivitet, møteplasser og høy livskvalitet for folk.

I samarbeid med Fredrikstad utvikler Miljøverndepartementet et prosjekt som skal utvikle gode planverktøy, områdeplaner og kjøppe tiltak som for eksempel nye snarveier og gangforbindelser og midlertidige byrom. Det skal også utføres bred medvirkning med basis i informasjons- og dialogkontoret "Bylab Fredrikstad" som etableres i et tomt lokalt sentralt i byen. Prosjektet samarbeider blant annet med Statens vegvesen om gåstrategi, og med Norsk Form om barnetråkkregistreringer. I tillegg skal blant annet handel i sentrum kobles til bylaboratoriet.

Fredrikstad er valgt fordi byen har utfordringer som mange norske byer sliter med: blant annet høy bilbruk, store kjøpesenterområder utenfor byen, (tre) delt sentrum i tillegg til mange genuine kvaliteter som elva, gamlebyen og rikt kulturliv.

Erfaringene fra arbeidet skal formidles til andre norske byer.

EKSEMPEL PÅ VELLYKKET FORTETTING



Fra å være et område for tungindustri er Sluseholmen utviklet til et godt boområde sentralt i København.

Inspirert av tilsvarende prosjekter i Nederland danner nyanlagte kanaler åtte boligøyer med til sammen om lag 85 000m² bolig og 50 000 m² næring. Nye boliger er kombinert med eldre båthus og hele området framstår i dag som et meget attraktivt boligmiljø.

Byggingen varte fra 2005 – 2009 og 25 arkitektkontor har bidratt til utformingen. Mange av de nye boligkompleksene er bygget som sammenhengende kvartalsvise blokker, men med ulike fasader. En slik løsning bidrar til å holde kostnadene nede samtidig som det skapes variasjon. Vann er det avgjørende elementet, og broer, brygger og vanntrapper gjør at man kommer tett på vannflaten. Flere av boligene er bygget helt ut i kanalen som har blitt et offentlig rom.

Anleggelsen av Sluseholmen er å bygge by med høy tetthet, men samtidig med oppmerksomhet om grønne tak, energibesparende bygninger, byliv og variasjon i et bærekraftperspektiv.

etableringsarena for butikkeiere og næringsdrivende. Samtidig må gård-eiere og leietakere organisere seg bedre og samarbeide tettere og mer forpliktende om å styrke sentrums-handelen. Samarbeid mellom kommunen og næringslivet om gode løsninger for drift og utvikling av sentrum er viktig. Butikkene bør lokaliseres, utformes og tilpasses stedets omgivelser på en god måte, slik at de bidrar til et godt bymiljø og styrker livet i byen.

Kjøpesentre og handelsvekst utenfor byene ufordrer sentrumshandelen

Den nasjonale kjøpesenterpolitikken ble utviklet med bakgrunn i den sterke utbyggingen av kjøpesentre utenfor byene på 80 - og 90-tallet, og har som hensikt å styrke by- og tettstedssentrene, hindre byspredning og redusere bilbruk. Den første rikspolitiske bestemmelsen som kom i 1999 innebar en full stopp for etablering av nye kjøpesentre utenfor by- og tettstedssentre. Gjeldende bestemmelse for kjøpesentre fra 2008 fastsetter at kjøpesentre og større handelsvirksomheter bare kan etableres i samsvar med godkjente regionale planer med retningslinjer for lokalisering av handel.

Kjøpesenterpolitikken har bidratt til at kommuner og investorer i større grad har rettet oppmerksomheten mot by- og tettstedssentrene og at de tradisjonelle kjøpesentrene i hovedsak har blitt etablert innenfor by- og tettstedssentrene. Med god integrering i byene og tettstedene kan kjøpesentrene styrke sentrum og bidra til en positiv utvikling. Volum og fasader må utformes slik at de passer inn i bystrukturen og bidrar til gatelivet.

Samtidig er det viktig at størrelsen på kjøpesentrene tilpasses det lokale kundegrunnlaget, slik at ikke kjøpesenteret tømmer det øvrige sentrum for butikker.

Til tross for en positiv utvikling når det gjelder lokaliseringen av de tradisjonelle kjøpesentrene, har det de senere årene vært en sterk vekst innenfor nye bilbaserte handelskonsepter utenfor byene, som konkurrerer med bysentrum. Handlingsparkene som allerede er etablert utenfor byene ekspanderer stadig. For samtlige av Framtidens byer, med unntak av Trondheim, er sentrums andel av omsetningen i kommunene som helhet blitt redusert i perioden fra 2006 – 2011. Den samme utviklingen finner vi også i de mindre byene. For å snu denne utviklingen er det derfor behov for å vurdere ytterligere tiltak for å styrke bysentrum og byhandelen.

Business improvement district (BID)

BID (Business improvement district) er et verktøy for å vitalisere sentrum gjennom forpliktende samarbeid mellom gårdeiere, næringsdrivende og kommunen. BID-verktøyet har utviklet og etablert seg over hele verden etter at de første initiativene kom allerede på 1970-tallet. Målet er å fremme handel, uteliv og opplevelser til beste for stedets innbyggere, næringsliv og besøkende. Næringslivet tar selv initiativ til å opprette en slik BID-ordning. De har også ansvaret for å lage en vitaliseringsplan. Denne planen beskriver hvilke tiltak som ønskes gjennomført i området, og vedtas gjennom avstemming. En vedtatt plan forplikter i sin tur 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. Butikkene må lokaliseres, utformes og tilpasses stedets omgivelser på en god måte, slik at de bidrar til et godt bymiljø og styrker livet i byen.

Miljøverndepartementet har gitt 2,5 millioner kroner i støtte til Norsk Sentrumsutvikling i 2013 for å utrede og utprøve en norsk BID-modell, herunder utrede et lovgrunnlag. Trondheim, Stavanger, Hamar og Brekstad er valgt som pilotbyer.

Å bo i by; nærhet til det du trenger

Nærhet til handel, skoler, arbeidsplasser, barnehager, grøntområder og ikke minst andre mennesker gjør at folk trekkertil byene. Det bør få konsekvenser for hvordan vi bygger og planlegger byenes videre utvikling. Bokkvalitet kan omfatte så vel fysiske egenskaper ved boligen og nærområdet den inngår i, som egenskaper ved boformen³. Det fysiske bomiljøet setter begrensninger for beboernes livsform, mens livsformer over tid vil påvirke utformingen av boligene⁴.

Gode bykvaliteter

Miljøverndepartementet har inngått et samarbeid med Fredrikstad kommune om utvikling av planverktøy for å oppnå gode bykvaliteter. Vi kaller prosjektet Case Fredrikstad og det skal være nyttig

for alle norske byer som ønsker å fremme en byutvikling med nærhet og urbane kvaliteter. Det skal jobbes fram metoder for å registrere faktisk bruk av byen, hva kommunen kan gjøre for å få folk til å bruke sentrale gateløp, grøntdrag eller torgområder, og hvordan det kan utvikles et fruktbart samarbeid med privat næringsliv og lokale krefter. Når vi bygger for den tette og nære byen, betyr det at byene ikke skal ese utover på naturområder eller dyrkbar jord, men veves inn i den eksisterende bystrukturen.

Norsk arkitekturpolitikk slår fast at miljø- og energigivnlige løsninger skal prege arkitekturen og at byer og tettsteder skal utvikles med arkitektur av god kvalitet. (arkitektur.nå Norsk arkitekturpolitikk 2009).



Bærekraftige byer er mangfoldige

Byer betyr variasjon, både i befolkning og i aktivitet. Dette er noe av grunnen til at mange ønsker å bo i en by. Store byer har på grunn av sin størrelse særskilte utfordringer. For eksempel trenger ikke andelen arbeidsledige eller store barnefamilier avhengig av offentlig hjelp være spesielt høy før de utgjør et betydelig antall mennesker. Samtidig har byene med sine stordriftsfordeler og en kommunal førstelinjetjeneste med erfaring fra å håndtere mangfold et godt utgangspunkt for å møte slike utfordringer.

Oslo har en mer mangfoldig befolkning enn andre kommuner. Nesten 30 prosent av befolkningen er innvandrere eller norskfødte med innvandrerforeldre. En regional befolkningsframskrivning fra SSB anslår at samlet andel Osloboere med innvandrerbakgrunn kan bli 47 prosent i 2040. Også større byer som Drammen, Stavanger, Kristiansand, Trondheim, Bergen, foruten Sandnes, Skien, Porsgrunn, Fredrikstad og Sarpsborg og nabokommuner til Oslo, har fått en økende befolkningsandel med innvandrerbakgrunn de siste tiårene.

Likeverdige levekår

Det er et mål at byen skal gi muligheter for sosial og fysisk utfoldelse og samfunnsdeltakelse for alle befolkningsgrupper. Regjeringen er opptatt av likeverdige levekår for alle, uansett hvor man bor i landet. Regjeringen ønsker derfor å motvirke at dårlige levekår preger enkelte byområder. Sosial og økonomisk ulikhet skal reduseres og ikke falle sammen med skillet mellom

FAGLIG RÅD FOR BÆREKRAFTIG BYPOLITIKK MENER:

Norske byer må få høyere tetthet og økt funksjonsblanding.

Tetthet kan være demografisk: antall mennesker på et gitt areal, funksjonelt: variert bruk, morfologisk: bebygd areal. Alle tre typer av tetthet må være til stede for å skape økonomisk, sosial og kulturell dynamikk, som ligger til grunn for urbane kvaliteter.

Økt satsing på utvikling av byområder utenfor sentrum

Byenes utkantområder består både av homogene boligområder og næringsarealer med en svært sammensatt karakter. Kombinasjonen av prosjektbasert byutvikling og ekstremt arbeidskrevende og forpliktede reguleringsprosesser gjør det vanskelig å etablere nye flerbruksområder på tvers av utbyggingsinteresser og eksisterende områdeavgrensninger.

Det må tilrettelegges for et leiemarked i tillegg til et eiemarked.

I de største byene bidrar mangel på utleieboliger og studentboliger til å presse leieprisene opp og legger press på boligmarkedet. Utleieleiligheter bør ligge i bomiljøer sammen med eieleiligheter for å gi god stedsutvikling og forhindre forslumming. Utleieboligenes størrelse bør variere slik at de bidrar til variert bomiljø med både familier og enpersonhusholdninger.

Bedre offentlig tilrettelegging for boligbyggingen.

Manglende kvalitet i offentlig planlegging er et hovedproblem for å kunne legge til rette og gjennomføre boligbyggingstiltak. Styrking av byplanlegging gjennom tilføring av ressurser og fagfolk er nøkkelen både for å oppnå kvalitet i boligbygging og raskere saksbehandling og gjennomføring. Mange kommuner legger for liten vekt på egen planlegging og tilrettelegging og avventer innspill fra eiendomsutviklere.

Det må eksperimenteres med nye urbane boformer

Det er nødvendig med forskning på moderne urbane boformer som ivaretar hensyn til miljø/klima, fysisk og psykisk folkehelse og sosial interaksjon. Eksperimenteringen bør også omfatte studier av hvordan holdninger kan endres for å oppnå en mer bærekraftig by.

Nye boligprosjekter i by bør skape bykvalitet

En statlig bypolitikk bør ha som mål at nye boliger som bygges ikke kun vurderes som boligforsyning, men også at de bidrar til å skape ny bykvalitet. Staten bør gjennom sine nasjonale forventninger og retningslinjer signalisere at et hvert nytt prosjekt bør oppnå en romlig sammenheng med omkringliggende omgivelser og bidra til sosialt og kulturelt mangfold i et større byområde.

I arbeidet med byutvikling er det viktig å ta med seg det beste av det eksisterende inn i framtiden, og at nye prosjekter blir tilført kvaliteter og viderefører særtrekk fra byens historie. (Meld. St. 35 (2012-2013) Framtid med fotfeste).

BRUK FOR GODE MINNER

Foto: Aspelin Ramm Eiendom AS



Kulturhistoriske verdier er viktige ressurser som må ivaretas og bygges videre på når byer er i endring. De gir oss verdifull kunnskap om hvordan byer og tettsteder har vokst fram. Eksisterende bygninger har stor bruksverdi for eiere og er et fellesgode for oss alle.

Kulturminneverdier tas best vare på gjennom aktiv bruk og vedlikehold. Kulturminner og kulturmiljøer er derfor viktige for å utvikle levende og gode bymiljøer.

I løpet av de siste årene har det i økende grad utviklet seg en interesse for aktiv bruk av kulturminneverdier i profileringen av norske byer. Kulturarven kan anvendes både som arena for kulturaktiviteter, bolig og næring. Vulkanområdet langs Akerselva i Oslo er et godt eksempel på at eiendomsutviklere og private investorer har sett potensialet i nedlagte industriområder.

Forutsetningen for å lykkes er gode planprosesser med tidlig involvering av antikvariske myndigheter, interesserte eiendomsutviklere og prosjekterende arkitekter som viktige bindeledd mellom involverte myndigheter.



innvandrere og ikke-innvandrere. I en mangfoldig by bør personer med og uten innvandrerbakgrunn i stor grad bo i de samme områdene, og det må legges til rette for at innbyggere i et nabolag kan møtes. Bibliotek, helsestasjoner, skoler, barnehager, organisasjoner, parker og kafeer gir muligheter for fellesskap og kan motvirke rasisme og diskriminering. Aktiv byutvikling i områder med store levekårsutfordringer er en forutsetning for å bygge ned forskjeller. Kommunene har et særlig ansvar for å tilrettelegge for en ønsket byutvikling i sitt planarbeid. Etablering

av næringsliv og offentlige institusjoner gir lokale arbeidsplasser, og er virkemidler som kan bidra til å skape attraktive og levende områder.

Tette byer krever gode uterom

Ved fortetting og byomforming er det viktig å sikre store nok utearealer der folk bor. De må være av en slik kvalitet at folk kan og vil bruke dem. Dette gjelder ikke minst for barn og unge, innbyggere med ulik kulturell bakgrunn, eldre og mennesker med nedsatt funksjonsevne. Samtidig må det tas hensyn til stedets historie og kulturmiljø

Lokalsamfunnsutviklingen må ta hensyn til at ulike grupper i befolkningen ut fra alder og livsfaser, etnisk bakgrunn og fysisk funksjon har ulike behov knyttet til bo- og nærmiljøet. (Meld St 34 (2012-2013) Folkehelsemeldingen).

Det viktigste målet i regjeringens integreringspolitikk er å sørge for at alle som bor i Norge får brukt ressursene sine og ta del i fellesskapet (Meld. St. 6 (2012-2013) En helhetlig integreringspolitikk).



for å utnytte de spennende utviklingsmulighetene i møtet mellom gammelt og nytt. Aldersfordelingen i befolkningen vil endre seg de kommende tiårene ved at det blir en mye større andel eldre. Flest mulig av dem som ønsker og kan det må få bo hjemme og leve selvstendig og aktivt i nærmiljøet. Det er viktig for den enkelte og for samfunnets sosiale og økonomiske bærekraft.

Ekstrainnsats til utsatte områder

I noen av de store byene ser vi tendenser til at dårlige levekår hopper seg opp i enkelte områder⁵. I enkelte områder kan tidsavgrensede, særlige innsatser være løsningen. I Oslo samarbeider staten og Oslo kommune om to særlige områdesatsinger: En i Groruddalen og en i Søndre Nordstrand.

GRATIS KJERNETID I BARNEHAGER OG SKOLEUTVIKLINGSPROSJEKT



Foto: Marianne Gjorv

Dette bildet er fra en barnehage i Bjerkedalen i Bydel Bjerke.

Gratis kjernetid for 4- og 5-åringer er et viktig tiltak i Groruddalssatsingen. I tillegg til å ha fått flere barn til å gå i barnehage, har tiltaket også gitt bedre dialog mellom bydel og foreldre. Rektorer på skolene i Groruddalen gir tilbakemelding om at barnas norskerferdigheter er blitt bedre. Tilbud om gratis kjernetid i barnehage er et godt virkemiddel for å bidra til jevnere fordeling i områder med høy innvanderandel. Tilbudet kan også bidra til å gjøre noen områder mer attraktive for alle grupper av barnefamilier.

Utdanning er sentralt for å hindre at dårlige levekår, lav inntekt og fattigdom går i arv. Det er store forskjeller i læringsresultatene mellom skoler i tilnærmet like områder og mellom klasser på samme skole. Det er satt i gang et flerårig skoleutviklingsprosjekt i Groruddalen og Søndre Nordstrand for å styrke undervisningen og bedre elevenes læring. Videre prøves det ut gratis, deltids skolefritidsordning for elever på 1.- 4. trinn. Ordningen prøver ut om gratis aktivitetsskole kan gi elevene bedre forutsetninger for å lykkes i skolen. Økt deltakelse kan bidra til å redusere sosiale forskjeller.

GRORUDDALSSATSINGEN, HVA ER DET?



Foto: Marianne Gjorv



Foto: Marianne Gjorv

Groruddalssatsingen er et tiårig samarbeid mellom staten og Oslo kommune om å bedre miljøforholdene og levekårene i Groruddalen. Satsingen er berammet ut 2016 og innsatsen baserer seg på et tett samarbeid med beboere, organisasjoner, borettslag, næringsliv, bydeler og offentlige institusjoner. I Groruddalssatsingen gis det tilskudd til tiltak til fysisk oppgradering, tiltak som stimulerer til sosial inkludering og som kan bidra til å stoppe en negativ utvikling i et område.

Programmet skal gi mer miljøvennlig transport i Groruddalen. Det opprettes flere og mer tilgjengelige grøntområder. Kulturminner tas vare på og forholdene for idrett og fysisk aktivitet blir bedre. Beboerne har etterlyst flere møteplasser, og med Groruddalssatsingen er mange slike etablert. Ledelsesutvikling, særlig arbeid med barn og unge, inkludering og helsefremmende prosjekter er vesentlig i utviklingen av gode bo- og oppvekstmiljø.



Målet er å bedre miljøforholdene og levekårene. Innsatsen gjennomføres i et tett samarbeid med beboere, organisasjoner, borettslag, næringsliv, bydeler og offentlige institusjoner.

Boligsosialt arbeid prioriteres

- Boligpolitikken skal legge til rette for boforhold som fremmer velferd og deltakelse

Regjeringens visjon for boligpolitikken er at alle skal bo godt og trygt. Boligpolitikken er derfor en integrert del av

regjeringens velferdspolitik. Noen grupper må få særlig oppmerksomhet, og hjelp til en mer varig posisjon. Dette gjelder for eksempel vanskeligstilte barnefamilier, flyktninger, unge uten et eget sted å bo og personer med rusproblemer eller psykiske lidelser. Regjeringen har styrket de boligsosiale tilskuddsordningene til Husbanken i flere omganger.

Kommunene kan bruke arealplanleggingen som verktøy til å fremme

boligsosiale hensyn. De kan legge til rette for gode arealer til boligformål, og sette krav til boligstørrelse og nærområder for å motvirke store forskjeller i levekårene. Kommunene kan også bruke arealplanleggingen til å utvikle den kommunale boligmassen.

Deltakelse og medvirkning

Plan- og bygningsloven slår fast at enhver som fremmer planforslag skal legge til rette for medvirkning. Det er kommunens ansvar å påse at dette skjer.

Norge skal ikke utvikle seg til et samfunn hvor personer med innvandrerbakgrunn har dårligere levekår og deltar mindre i samfunnsfellesskapet enn resten av befolkningen. (Meld. St. 6 (2012-2013) En helhetlig integreringspolitikk).

Regjeringen har som boligpolitisk mål at det må bygges boliger for alle i gode bymiljø. Det må bygges nok boliger og de må ha god kvalitet. Det må være et tilbud av boliger som dekker behovene til innbyggerne, med variasjoner i lokalisering, størrelse og utforming. Politikken må bidra til bedre og raskere prosesser i byggingen – fra plan til ferdig bolig (Meld. St. 17 (2012-2013) Bygginge-bu-leve).

Kommunen har også et særlig ansvar for å sikre aktiv medvirkning fra grupper som krever spesiell tilrettelegging, herunder barn og unge. Grupper og interesser som ikke er i stand til å delta direkte, skal sikres gode muligheter for medvirkning på annen måte.

Planlegging og byggesaksbehandling skal sikre demokrati og medvirkning slik at alle som blir berørt kan delta og få mulighet til å uttale seg. Dette er i samsvar med grunnleggende demokratiske og rettsikkerhetsmessige prinsipper. Bestemmelsene om medvirkning er styrket gjennom den nye plan- og bygningsloven fra 2008.

Å drive medvirkning er arbeidskrevende, men kan gi resultater som i neste omgang sparer både tid og ressurser. Det finnes mange ulike metoder for å drive medvirkning, som åpne folkemøter, barnetråkkregistreringer eller digital plandialog som er en selvbetjeningsløsning på internett. I tillegg kan work-shops, idéverksteder og kartlegging av ulike gruppers preferanser være gode verktøy.

UNIVERSELL UTFORMING



Foto: Landskapsentreprenørene AS

For å utvikle et mer tilgjengelig samfunn er det viktig å ha strategien om universell utforming med i alle planoppgaver. Målet er at alle skal kunne bruke samme bygninger, uteområder og transportmidler og motta informasjon på en likeverdig måte. Dette innebærer å finne løsninger som likestiller tilgjengeligheten for alle mennesker, også mennesker med nedsatt funksjonsevne.

I Kristiansand vil en utbygging av Tangen gi kommunen et nytt og sentrumsnært leilighets- og næringsområde. Elva og sjøsiden gjøres tilgjengelig for byens innbyggere. Det er laget en egen designhåndbok for utformingen av infrastruktur og offentlige fellesområder som presiserer hvordan universell utforming oppnås. Et overordnet mål i reguleringsplanen Tangen er at alle offentlige arealer skal være universelt tilrettelagt med helhetlig utforming.

Tilgjengelighet handler i stor grad om detaljer. Erfaringer fra andre prosjekter viser nesten alltid at universelt utformede løsninger gjør områdene bedre for alle. For tilsvarende planarbeid er det mye nyttig overføringsverdi fra Tangen. Designhåndboka kan enkelt lastes ned fra nettet.

UNGDOM, MEDVIRKNING OG DEMOKRATI



Foto: Ungdomsrådet, bydel Grorud

UNGMED er et prosjekt som skal gi bedre demokratiforståelse blant unge og gi ungdom mulighet til å påvirke i nærmiljøet sitt.

Ungdomsrådet i bydel Grorud arrangerte våren 2011 en ungdomskonferanse hvor representanter fra skoler, kommunal fritidssektor og frivillige organisasjoner behandlet en rekke saker som ungdommene på forhånd hadde meldt inn.

I forlengelsen av dette ønsket Ungdomsrådet, i samarbeid med Groruddalssatsingen og aktivitetsetheten i bydel Grorud, å videreutvikle dette i prosjektet UngMed.

Prosjektet er rettet mot ungdom i alderen 13 - 23 år og målet er å legge til rette for at ungdom med ulik bakgrunn kan engasjere seg og samarbeide om å skape visjoner i politikken, i frivillige organisasjoner, borettslagsstyret og idrettslag.

For regjeringen er det viktig å sikre at alle kan ta del i samfunnet, uavhengig av funksjonsevne. Derfor må boliger, bygninger og uteområder være utformet slik at de kan brukes av alle. (Meld. St. 17 (2012-2013) Byggje-bu-leve).



Bærekraftige byer er grønne i vid forstand

Tettere byer gjør det mer lønnsomt å investere i miljøvennlige energiløsninger. Smarte løsninger er nødvendig for å håndtere utfordringene. Med det menes ikke bare høyteknologiske løsninger, men først og fremst samarbeid, organisering og god logistikk. Det er ikke smart å planlegge byen slik at folk må reise lange strekninger på kryss og tvers for å komme mellom bolig, barnehage, arbeidsplass og butikk.

Energieffektivisering, tilrettelegging for fornybar energi og varmeløsninger basert på andre energibærere enn elektrisitet, olje og gass er viktige elementer i energi- og klimapolitikken. Gjennom god planlegging kan det legges til rette for fjernvarmeanlegg eller andre kollektive varmeløsninger, og ved å ta hensyn til lokalklimatiske forhold ved lokalisering av nye bygg kan energibehovet begrenses.

Den raske utviklingen av el-bil teknologi gjør det mulig å kjøre smart i de situasjoner der bilkjøring er nødvendig. Osloledendebyiverdenssammenheng når det gjelder å legge til rette for el-biler.

Teknologiens muligheter og begrensninger

Teknologien kan bistå oss i utviklingen av smarte løsninger, men like viktig er hvordan vi som innbyggere tenker om teknologien. Opplysninger om sanntid på kollektivtransporten er smart fordi det får flere til å reise kollektivt, men potensialet for smarte løsninger er større. I et land hvor omtrent 70 prosent har smarttelefon, er det et stort potensial for bedre utnyttelse av moderne teknologi i byutviklingen.

FAGLIG RÅD FOR BÆREKRAFTIG BYPOLITIKK MENER:

Økt sykkelsetning i skolen

Ifølge nasjonal sykkelstrategi er det et mål at 80 prosent av alle barn mellom 6 og 13 år skal sykle eller gå til skolen. I følge reisevaneundersøkelser har derimot andelen barn som sykler i alderen 13-17 år sunket fra 16 til ni prosent..

Det må utvikles en grønn arealpolitikk i byene som sikrer grønne rekreasjonsområder i sentrale byrom og en varig byggegrense mot byenes viktigste omkringliggende friluftsområder.

Flere folk i byene vil øke behovet for sammenhengende tilgjengelige rekreasjonsområder i bykjernen så vel som mellom denne og etablerte boligområder og i tiliggende rekreasjonsområder som i større grad består av uberørt natur.

Det må bli attraktivt å velge miljøvennlige boliger, enten de skal bygges, kjøpes eller leies/brukes.

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

Det må utvikles bedre empiri som viser byenes endringsprosesser.

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

Gjennom SmartCity-samarbeidet i Bærum er det for eksempel utviklet en app som viser tidspunktene for kommunens henting av ulike typer avfallsfraksjoner. Moderne teknologi bidrar til å gjøre det enklere for folk i kommunen å leve miljøvennlig.

Nye former for samarbeid mellom planleggere og byens innbyggere muliggjøres av ny teknologi. Direkte tilbakemeldinger fra beboere om drift og vedlikehold, slik som søppeltømming, plenklipping, snørydding og

så videre er under utvikling mange steder. Også registreringer av hvordan byens beboere bruker byen eksisterer. Et eksempel er barnetråkkregistreringer, der barn selv forteller hva de synes er bra og dårlig ved skoleveien sin, gatene og nærområdet. Samtidig er det mer å hente på å tenke smart om medvirkning i planarbeidet. Fremdeles er det slik at byens beboere inviteres inn til samarbeid av kommunen, mens initiativet like gjerne kunne kommet andre veien. Å utvikle god dialog mellom offentlig forvaltning og inn-

ENERGI I BYGG, KLIMATILPASNING, UTEAREALER MED KVALITET.

Foto: Bo01 © Malmö stadsbyggnadskontor



Boligutstillingen Bo01 i Västra Hamnen, Malmö var et transformasjonsprosjekt i full størrelse. Folk flyttet inn i boligene etter hvert som de ble oppført og en bydel med vekt på økologi og bærekraft vokste fram. Bydelen framstår i dag med gode offentlige rom, høy kvalitet i de bygde omgivelser, boliger man skal kunne bo lenge i og stor arkitektonisk variasjon. Västra Hamnen er i dag et av Malmös mest populære boligområder. Västra Hamnen skal være økologisk, sosialt og økonomisk bærekraftig. Boligene har god isolering, energieffektive vinduer, lokalt produsert energi og mange grønne uterom. Det legges vekt på funksjonsblanding, korte avstander, tett og nær bebyggelse og grønne lunger. Västra Hamnen er en bydel for alle som bor i Malmö og et utfartsområde for hele byen med sin attraktive strandpromenade med brygger, torg, plasser og parker. Et godt utbygget gang- og sykkelveinett samt god kollektivtrafikkdekning gir grønn mobilitet.

Transformasjonen av Västra Hamnen har igjen åpnet byen mot havet. Intensjonen er at alle gate- og parkdrag fra Malmös historiske sentrum skal gå uavbrutt videre gjennom Västra Hamnen og ned til vannet

BYDELSPARKER OG BEKKEÅPNINGER I GRORUDDALSSATSINGEN



Foto: Marianne Gjølrv

I Groruddalssatsingen har Miljøvern-departementet ansvar for Alnaelva, grønnstruktur, idrett og kulturmiljø. Det bygges bydelsparker, det utvikles kulturmiljøer og møteplasser, og bekker åpnes som binder drabantbyene og områder i dalen sammen med gang- og sykkelveier.

Våren 2013 sto første etappe av Verdensparken på Furuset ferdig, sammen med Norges første parkouranlegg. Parkour er den kule fetteren til turn og handler om å bevege seg over hindringer. Høsten 2013 åpnes Grorudparken og Bjerkedalen park, som er to andre, store bydelsparker i regi av satsingen. Etter hvert kommer også Linjeparken i Bydel Stovner på plass. I tillegg til bydelsparkene arbeides det med å lage nye møteplasser i de gamle Akergårdene.

byggerne der begge parter oppfatter at de medvirker til å skape en god by er et mål for en bærekraftig byutvikling.

Vi skal tenke grønt

- Regjeringens ekspertutvalg for verdien av økosystemtjenester presenterer høsten 2013 sin utredning som blant annet vil vurdere urbane økosystemtjenester
- Det er startet opp et arbeid med en nasjonal handlingsplan for naturmangfold som blant annet vil ta opp naturmangfold i by og urbane økosystemtjenester

Når veksten i byene i stor grad skjer gjennom omforming og konsentrert utbygging, er det viktig å sikre grønne lunger og høy kvalitet på utearealene. De må ha tilstrekkelig størrelse og kvalitet og være lokalisert der folk bor. Ikke minst for barn og unge, eldre og mennesker med nedsatt funksjonsevne er dette viktig.

Sammenhengende grøntområder med turstier og sykkelveier er med på å binde de ulike bydelene sammen. Ved boliger, skoler og barnehager skal det være tilgang til trygg ferdsel, lek og annen aktivitet i en variert og sammenhengende grønnstruktur med gode forbindelser til omkringliggende naturområde. Disse grøntområdene bidrar også til en rekke økosystemtjenester som er viktig for folks livskvalitet i hverdagen. Økosystemtjenester er goder og tjenester som vi får fra naturen, og vi kan skille

Sammenhengende grøntområder med turstier og sykkelveier kan binde de ulike bydelene sammen og sikre tilgang til nærliggende natur- og friluftsområder. Ved boliger, skoler og barnehager skal det være tilgang til trygg ferdsel, lek og annen aktivitet i en variert og sammenhengende grønnstruktur med gode forbindelser til omkringliggende naturområde. (Prop. 1 S (2012-2013) Miljøverndepartementet)



mellom forsynende, regulerende, kulturelle og støttende tjenester. De grønne uterommene er blant annet en vesentlig ressurs for å redusere negative effekter av klimaendringene, som for eksempel flom, ved at de kan absorbere regnvann. Det er viktig å ta vare på områdene som gir naturmangfold i byene. I tillegg til markaområdene i nærheten av byene, er de grønne lungene, gjenværende skogholt, gamle trær, parker og vassdrag viktige leveområder for en rekke planter og dyr.

Vi skal tenke sunt

Å være i arbeid og i et godt arbeidsmiljø er helsefremmende. Gode og tilrettelegte lokalsamfunn gir gode liv for alle – med kvaliteter som ivaretar alle aldersgrupper. Den nye Folkehelsemeldingen fra 2013 synliggjør behovet for mer miljø- og helsevennlige transportløsninger og for at hensynet til befolkningens helse og fysiske aktivitet

skal få stor plass i byutviklingen. Byen kan være med på å skape et helsefremmende samfunn som gjør det enklere å ta sunne valg i bo- og nærmiljøet, på skolen og arbeidsplassen.

Bynaturen og parker gir naturopplevelser i dagliglivet og er steder som innbyr til rekreasjon og aktivitet. Urbane økosystemer er også viktige arenaer for læring og for lokal identitet og for forståelse for natur, og med en stor og økende urban befolkning er de viktige for manges helsetilstand og opplevelse av livskvalitet.

Rask befolkningsvekst og fortsatt urbanisering vil i tiden framover gi store utfordringer for transportbehov i områder hvor det allerede er stor trafikk og medfølgende miljøbelastning med støy og lokal luftforurensing. Reisevanedata viser at det er realistisk å øke sykkelandelen. Kunnskapen vi har om

aktivitetsnivået i befolkningen og om sammenhengen mellom fysisk aktivitet og helse, viser at dette er nødvendig. Kun en av fem voksne og bare halvparten av femtenåringene er aktive i tråd med helsemyndighetens anbefalinger om minst henholdsvis 30 minutter og 60 minutter daglig fysisk aktivitet. Aktivitetsnivået faller dramatisk fra ni til femten års alder. Kraftig redusert hverdagsaktivitet hos de fleste blant oss er årsaken til at aktivitetsnivået totalt sett har gått ned og viser negativ utvikling. God tilrettelegging for sykkel og gange vil gi et viktig bidrag til økt fysisk aktivitet.

En sunn grønn by tar hensyn til ulike behov

Lokalsamfunnsutviklingen må ta hensyn til ulike grupper i befolkningen har forskjellige måter å bruke nær-områdene på. En kartlegging av friluftsliv som hverdagsliv viste at for så

Økt satsing på sykling og gange er også et viktig virkemiddel for å oppnå de nasjonale målene i folkehelsearbeidet. Det er et mål å øke den aktive transporten i befolkningen, dvs. at vi i større grad går og/eller sykler når vi skal fra et sted til et annet (Meld. St. 34 (2012-2013) Folkehelsemeldingen).

Når veksten i byene i stor grad skjer gjennom omforming og konsentrert utbygging, er det viktig å sikre de grønne lungene og kvaliteten på utearealene. Naturen i nærmiljøet er særdeles viktig, og den klart mest etterspurte arenaen for fysisk aktivitet i hverdagen. Det er også viktig å ta vare på områdene som gir naturmangfold i byene. I tillegg til markaområdene i nærheten av byene, er de grønne lungene, gjenværende skogholt, gamle trær, parker og vassdrag viktige leveområder for en rekke arter, og planter og dyr. (Prop. 1 S (2012-2013) Miljøverndepartementet).

friluftsliv som vil være konsentrert om friluftsliv i nærmiljøet og bynære områder

Å få med alle i friluftsliv, uavhengig av alder, kjønn, etnisk bakgrunn og funksjonsevne er et viktig mål med strategien.

Hvordan vi planlegger byene våre har mye å si for hvor godt vi kan legge til rette for idrett og fysisk aktivitet. Anlegg og områder for egenorganisert fysisk aktivitet er et satsingsområde for den statlige idrettspolitikken de kommende årene. Videre skal det være en særskilt satsing på idrettsanlegg i storbyer og pressområder.

Det er mye god overføringsverdi i eksisterende byutviklingsprogram

- En ny satsing fra 2013 rettet mot de store byene skal medvirke til framtidsrettet byplanlegging, bedre bymiljø og tilrettelegging for økt boligbygging.

Bærekraftig byutvikling er tema i utviklingsprogrammene Framtidens byer, Groruddalssatsingen og plansatsingen mot store byområder. Plansatsingen mot store byområder er en ny satsing fra 2013 - 2017 i regi av Miljøverndepartementet som skal medvirke til framtidsrettet byplanlegging, bedre bymiljø og tilrettelegging for økt boligbygging. Totalt bruker Miljøverndepartementet om lag 100 millioner i året for å fremme god byutvikling gjennom disse programmene. Disse midlene løser ut minst like mye i lokale bidrag i tillegg til stor arbeidsinnsats og et stort engasjement. Utover det kommer betydelige finansielle midler fra andre departementer til programmene

Framtidens byer og Groruddalssatsingen. Under programmene pågår hundretalls av prosjekter som skal tjene som eksempel for planlegging i andre byer.

Bedre bymiljø og urbane kvaliteter er et av flere tema i disse utviklingsprogrammene. Noen av prosjektene som er satt i gang under Framtidens byer videreføres i plansatsingen mot store byer. Det er i 2013 avsatt 12 millioner kroner som tilskudd til

kommuner for å få prøvd ut tiltak for å styrke de urbane kvalitetene i byene. Midlene går blant annet til gang- og sykkelveier, kollektivakser og urbant friluftsliv. I tillegg investeres det videre i offentlige og private uterom, grøntområder og kulturminner som ressurs. Det arbeides også med tiltak som skal bedre samarbeidet mellom kommunene og de næringsdrivende for å styrke handel og annen aktivitet i sentrum av byene.

PILOTPROSJEKTER I FUTURE BUILT OG FRAMTIDENS BYER



Foto: Fjell barnehage, Drammen



Foto: Powerhouse, Kjørbo

I Framtidens byer er det godkjent snart 50 forbilde- og pilotprosjekter (Future Built og Framtidens bygg). For å være et forbildeprosjekt må man oppnå minimum 50 % redusert klimagassutslipp i forhold til dagens praksis, tilpasning til klimaendringene, god arkitektur og tilpasning til andre miljømål. Prosjektene omfatter både rehabilitering og nybygg, offentlige og private, yrkesbygg og boliger.

Når vi bygger pilotprosjekter i byen får vi verdifull erfaring med framtidsrettede løsninger. Både myndighetene og byggenæringen blir mer bevisste og øker sin kompetanse gjennom prosjektene.

LEVENDE BYROM



Det fysiske miljøet som omgir oss er grunnleggende for helse, trivsel og livskvalitet. Gode offentlige fellesrom som gater, byrom og grøntområder er selve limet som binder de ulike delene av byen sammen. Parker, torg, plasser, løkker, grøntdrag, elver og strandpromenader er eksempler på ulike typer uterom vi finner i byene. Det er viktig at disse er tilgjengelige for hele byens befolkning og bundet sammen av gode gang- og sykkelforbindelser. Et godt utformet uterom trenger ikke være stort eller svært påkostet for å fungere godt. Byrom som henger sammen med andre byrom og som appellerer til ulike bruk bidrar til en levende by.



Videre grep for en bærekraftig utvikling

Oslo og Akershus samarbeidet om areal- og transportutvikling i regionen har synliggjort betydningen av regionalt samarbeid rundt sentrale plantemaer. Hvordan vi bruker arealene våre vil i framtiden bli enda viktigere, og løsninger for boligbygging, næringsutvikling og transport må vurderes i en helhetlig sammenheng. God byplanlegging skal, også i framtiden, legge grunnlaget for at folk kan leve enkle, gode hverdagsliv og ha høy livskvalitet.

Regjeringen har i senere tid tatt en rekke initiativ for at byene skal bli bedre i stand til å ivareta de planutfordringene de står overfor. Byutvikling er et område der det i de kommende årene vil være behov for utviklingsprogram og nytenkning, samt en målrettet satsing for å få til gode samordnede løsninger for boligbygging, transport, mangfold, integrering og urbane kvaliteter. Hvordan vi bruker arealene våre er helt avgjørende for løsningene.

Mer samarbeid på tvers

Regjeringen er opptatt av at kommunenes egne erfaringer videreformidles slik at de kommer andre kommuner til gode. Samarbeidsprogrammet Framtidens byer er et eksempel på en arena for erfaringsutveksling, diskusjon og utprøving av gode løsninger. Programmet har bidratt til økt samordning og økt gjennomføringsevne på de temaene som har vært omfattet av programmet. Dette har blant annet vært gjort gjennom å etablere møteplasser, utvikle kunnskap, etablere pilotprosjekter, samt økonomiske tilskudd fra staten. I den praktiske gjennomføringen har programmet Framtidens byer vært basert på nettverksarbeid

både på spesifikke temaområder og på helhetlig, bærekraftig og klimavennlig byutvikling som sådan. Samarbeidet har vist at nettverksarbeid blant annet har stor betydning for kompetansebygging og kompetanseutvikling, og det arbeides nå med å hente inn erfaringer og vurdere hvilken arv fra programmet det er verdt å ta med seg videre. For mange er det en mangel på slike utvekslingsarenaer hvor kommunene kan få diskutert praktiske problemstillinger og mulige løsninger i fellesskap.

Velfungerende nettverk er med på å bygge opp en tillit mellom de ulike aktørene, noe som er svært viktig på et så komplekst område som byutvikling. Framtidens byer fases ut i 2014. Regjeringen vil bidra til å videreføre nettverk der byene, staten og næringslivet kan møtes for å drøfte byutviklingsspørsmål av felles interesse.

Groruddalssatsingen varer til 2017. Programmet baserer seg på erfaringer fra tidligere iverksatte områdesatsinger som Handlingsprogrammet Oslo indre øst og Miljøbyen Gamle Oslo. For hver innsats i et avgrenset område av byen høstes ny erfaring som tas med i det videre arbeidet. Målet for staten er at samarbeidet med kommunen utvikles på en positiv måte og at tiltakene som iverksettes har langsiktige effekter. Det er nødvendig at områdepolitikken integreres i den eksisterende velferds politikken når det gjelder levekår, forebyggende arbeid, arbeidsmarkeds tiltak og rusproblematikk, men også at områdesatsinger inngår som konstruktive brohoder for en framtidig bærekraftig bypolitikk.

Videre arbeid med nærhetsbyen

For å fremme god byutvikling tuftet på prinsippet om nærhet er formidling av resultater og erfaringer fra blant annet Miljødirektoratets nærmiljøsatsing viktig. Denne synliggjør betydningen av helhetlige prosesser og samarbeid. Et annet viktig element som bygger opp under utviklingen av nærhetsbyen, er hvordan byene kan bli bedre til å ta i bruk smarte løsninger. Med inspirasjon fra byer som Amsterdam og London arbeider noen av byene i Framtidens byer med smarte løsninger på områdene transport, infrastruktur og bygninger. Dette er også strategier andre byer bør ha.

Erfaringene fra Case:Fredrikstad videreføres og formidles fortløpende slik at de kan komme flere norske byer til nytte.

Faglige råd og innspill

Faglig råd for bærekraftig byutvikling har i sin midtveisrapport kommet med en rekke foreløpige forslag til råd og tiltak. Rådet skal arbeide ut 2013. Deres innspill vil skape debatt og nyttige diskusjoner. Regjeringen vil ta med seg det som framkommer til videre drøfting inn i det langsiktige arbeidet med god byutvikling.

Byene vet best selv hvor skoen trykker. Dialogen med byene gjennom åpne frokostmøter i regi av Grønn Agenda har gitt nyttige innspill i departementets

arbeid med byutviklingsspørsmål. Bybesøkene har synliggjort hvilke utfordringer byene står overfor, men også vist mange eksempler på gode løsninger i arbeidet med bærekraftig byutvikling.

Fortsatt forskning og utvikling

En del av midlene i den nye plansatsingen mot store byområder er rettet inn mot forskning. Det er satt av 25 millioner kroner til byforskning over 5 år, og den første utlysningen av midler skjedde i regi av Norges Forskningsråd våren 2013 under programmet Miljø 2015. Forskningen vil gi et viktig og langsiktig bidrag for at byene kan vurdere hva som er gode og effektive strategier for blant annet flere boliger kombinert med grønne kvaliteter, hvordan skape levende bysentrum med handel og andre aktiviteter og hvordan løse transportbehovet når antallet mennesker øker og utslippene må ned.

Et annet viktig element er forskning på byutvikling og arkitektur. Det er behov for mer kunnskap om arkitektur og om hvordan arkitektur kan bidra til bedre byutvikling og imøtekomme krav om bærekraftig miljø og samfunn.

Internasjonale forskningsmiljøer er opptatt av byutvikling. En del norske byer er med i internasjonale nettverk. På sentralt nivå og i nært samarbeid med Norges Forskningsråd deltar

Norge i det europeiske forskningsprogrammet JPI Urban Europe. Dette gir norske forskningsmiljøer gode muligheter for å delta i bredere samarbeidsprosjekter og bli knyttet opp mot forskningsekspertise i andre land.

Mye går i riktig retning

Selv om det er et potensial for forbedring, så har mye gått i riktig retning i byutviklingen. Det er mer oppmerksomhet om de positive sidene ved byer og byliv nå enn tidligere og mange av de mykere bykvalitetene løftes fram, slik som miljøvennlig transport, gode uterom, tilgang til sjø og grønne områder. Mange byer har jobbet med å ruste opp sentrumsområdene sine, få elveløp fram i dagen, sikre gode turveiforbindelser mellom de ulike deler av byen og få bygget gode byboliger for en økende befolkning. Planlegging av hus, fellesområder og anlegg skal styres av høye ambisjoner om god arkitektonisk kvalitet. Prosessene skal vektlegge kunnskap, samhandling, formidling og god gjennomføring. Staten skal utvikle gode rammebetingelser for slike prosesser, i samsvar med dagens og framtidens utfordringer. Dette må gjelde i alle deler av byene, også de som ikke umiddelbart framstår som de mest attraktive for investorer.

Fotnoter

1.

Bypakker er et samlebegrep for den aktiviteten og transportpolitikken som inngår i en bompengoordning eller en ordning med lokal drivstoffavgift i et byområde. Fundamentet i ordningen er som regel et bompengeprogger, og midler fra statlige og/eller lokale myndigheter. Dagens bypakker er ofte et samarbeid for å finansiere infrastruktur generelt og drift av kollektivtransport, samt andre aktuelle miljø-, framkommelighets- og trafikksikkerhetstiltak. De er tuftet på lokale vedtak og transportbehov. Staten går inn med midler på sitt ansvarsområde, og tilsvarende gjøres fra lokale myndigheters side.

2

Meld. St. 17 (2012-2013) Byggje-bu-leve

Meld. St. 28 (2011-2012) Gode bygg for betre samfunn

3

Guttu, Jon 2003 Den gode boligen: Fagfolks oppfatning av boligkvalitet gjennom 50 år. Dr. avhandling 11. AHO

4

Støa, Eli 2005: Bokkvalitet og bærekraft under endrede rammebetingelser, Byggforsk, NIBR, NTNU, SINTEF

5

Nadim Marja (2008): Levekår i Groruddalen Fafo

Dølvik, Tor (2008): Groruddalssatsingen belyst med data fra publikumsundersøkelsen Agenda utredning og utvikling

Thorsnæs, Geir og Gundersen, Niels H. (2008) Statistikkgrunnlag for Groruddalssatsingen og handlingsprogrammet for Oslo Sør. PwC

6

Helene Figari, Hanne Haaland, Olve Krange 2009: Friluftsliv som hverdagsliv: innvandrerkvinner bruk av utendørsområder i Groruddalen Norsk institutt for naturforskning



Utgitt av: Miljøverndepartementet
August 2013

Brosjyren kan bestilles hos bestilling@miljodir.no
Publikasjonskode: T-1537
ISBN 978-82-457-0477-8

Design: Magnolia design AS
Foto: Jan Alsaker
Trykk: Departementenes servicesenter 08/2013
Opplag: 500