



# ATTRAKTIV OG BÆREKRAFTIG? SMÅBYERS ERFARING MED NASJONALE RETNINGSLINJER FOR BY- OG TETTSTEDSUTVIKLING

Elisabeth Angell • Gro Marit Grimsrud



Uni Research Rokkansenteret, Stein Rokkan senter for flerfaglige samfunnsstudier, har en todelt publikasjonsserie. Publikasjonsserien redigeres av et redaksjonsråd bestående av forskningsdirektør og forskningsledere. I rapportserien publiseres ferdige vitenskapelige arbeider, for eksempel sluttrapporter fra forskningsprosjekter. Manuskriptene er godkjent av redaksjonsrådet, normalt etter en fagfellevurdering. Det som utgis som notater er arbeidsnotater, foredrag og seminarinnlegg. Disse godkjennes av prosjektleder før publisering.

ISBN 978-82-8095-119-9  
ISSN 2387-5615

Uni Research Rokkansenteret  
Nygårdsgaten 112  
5008 Bergen  
Tlf. 55 58 50 00  
E-post: rokkansenteret@uni.no  
<http://rokkan.uni.no/>

Postadresse  
Uni Research Rokkansenteret  
Postboks 7810  
5020 Bergen

# Attraktiv og bærekraftig?

## Småbyers erfaring med nasjonale retningslinjer for by- og tettstedsutvikling

Elisabeth Angell og Gro Marit Grimsrud

Rapport 4 – 2017

STEIN ROKKAN SENTER FOR FLERFAGLIGE SAMFUNNSSTUDIER

Uni Research AS, Bergen

Desember 2017

## Forord

---

Denne rapporten er skrevet på oppdrag fra Distriktssenteret. Oppdraget gikk ut på å undersøke hvordan nasjonale forventninger til planlegging for bærekraftige og attraktive tettsteder blir oversatt til lokal praksis i småbyer i distriktene. Rapporten viser eksempler på hvordan dette er gjort i seks byer: Hammerfest, Levanger, Ulsteinvik, Egersund, Fagernes og Holmestrand. Til slutt i rapporten diskuteres noen småbydilemma, og vi reiser spørsmål om Norge trenger en egen småbypolitikk.

Eksempelene i rapporten er basert på intervju med planleggere og andre sentrale utviklingsaktører i de seks byene. Vi vil gjerne rette en stor takk til alle de som har stilt opp til intervju i forbindelse med denne studien. Uten at dem hadde det ikke latt seg gjøre å skrive denne rapporten. Samtidig vil vi fraskrive våre informanter ansvaret for eventuelle feil, mangler og misforståelser i det som er skrevet om den enkelte by – teksten står for forfatterens regning.

Uni Research Rokkansenteret takker Distriktssenteret for oppdraget, og for konstruktiv dialog undervegs. Kontaktperson ved Distriktssenteret har vært Trude Risnes, og i prosjektgruppen var også Hildegunn Nordtug, Mona Handeland og Dag-Erik Aggvin.

Rapporten er skrevet av Elisabeth Angell og Gro Marit Grimsrud med sistnevnte som prosjektleder. Hilde Kjerland har redigert rapporten, og også laget to filmer på bakgrunn av rapporten.

Bergen, desember 2017

Gro Marit Grimsrud

prosjektleder

# Innhold

<b>Forord</b>	<b>2</b>
<b>Sammendrag</b>	<b>5</b>
<b>1 Innledning</b>	<b>8</b>
1.1 Nasjonale forventninger til by- og tettstedsutvikling og småbyen	8
1.2 Problemstillinger	11
1.3 Valg av caser og viktige følger av utvalg og metode	12
1.4 Om «Attraktiv by – Statens pris for bærekraftig by- og stedsutvikling»	14
<b>2 Case-byene</b>	<b>17</b>
2.1 Fagernes – regionsenter, bygdeby og turistdestinasjon	17
Visjon om å være en koselig liten by	17
Samordnet areal og transportplan	19
Dugnad for flere parkeringsplasser	20
By eller bygd?	21
2.2 Ulsteinvik	22
En tydelig visjon om å være urban	22
Samarbeid med næringslivet	22
Utviklingsoppgaver prioriteres høyt	23
Fortetting som konkurransefortrinn	24
Godt arenaer for samarbeid og involvering	25
Skal alle penger brukes i sentrum?	26
Statlige retningslinjer og behovet for manøvrering	26
Eksternt samarbeid	27
2.3 Levanger – jordvern, kulturvern og kjøpesenter	28
Attraktivitet for folk og bedrifter?	31
«Alle skal med» – fokus på folkehelse	34
Kollektivtransport og sykkelseting i ett	36
2.4 Egersund	38
Bevaringsverdig trehusby og byutvikling	38
Skreddersøm gjennom kvartalsutvikling	39
Variert handel i sentrum	40
Boligområder utenfor sentrumskjernen	40
Festivaler på dugnad	41
Trafikk og parkering	42
Arbeidsmarked	43
Statlige retningslinjer	44
2.5 Holmestrand	46

Kollektivsatsing, fortetting og sentrumsutvikling	46
2.6 Hammerfest	49
Utbygging gir skift fra pessimisme til kraftig vekst	49
Planer på plass	51
Kulturhus og kaipromenade	52
Fortetting i Hammerfest sentrum:	53
Parkering og kollektivtrafikk	54
Statlige retningslinjer som rettesnor	55
<b>3 Småbyers erfaringer med statlige retningslinjer</b>	<b>57</b>
3.1 De nasjonale retningslinjene harmonerer med lokale planleggingsideal	57
3.2 Fins det spesifikke småbydilemma?	58
3.3 Eksempler på småbydilemma og småbyfordeler	59
3.3.1 Kompakt by	60
3.3.2 Skaper kompakte byer sosiale ulikheter?	63
3.3.3 Urban = tett = attraktiv?	64
3.3.4 Småbyidentiteten	65
3.3.5 En kamp om oppmerksomheten	67
3.3.6 Stor satsing på kollektivtransport, sykkel og gange	67
3.3.7 Gjennomgangstrafikk og parkering – bilen rår tross korte avstander!	68
3.3.8 Gode uterom og bedre folkehelse	70
3.3.9 Dugnadsånd og samarbeidsklime	71
3.3.10 Helhetlig planlegging – som skapt for småbyer?	72
<b>4 Avslutning</b>	<b>74</b>
4.1 10-minuttersbyen – fra realitet til utopi?	75
<b>Referanser</b>	<b>78</b>

## Sammendrag

---

Landet vårt blir mer og mer urbanisert, og i den forbindelse er det et politisk mål å utvikle attraktive og bærekraftige byer og tettsteder. For å fremme bærekraftig utvikling utarbeider staten hvert fjerde år nasjonale forventninger (NF) til kommunal og regional planlegging, etter plan- og bygningsloven. Disse forventningene skal ligge til grunn for planleggingen uansett om kommunen er stor eller liten, eller om den ligger i sterkt urbaniserte regioner eller i distriktene. Siden mye av kunnskapen og mange virkemidler for å utvikle attraktive og bærekraftige byer og tettsteder i hovedsak tar utgangspunkt i storbyens situasjon, har denne studien hatt til hensikt å framskaffe eksempler på hvordan de statlige forventningene til by og tettstedsutvikling blir oversatt i småbyer.

Studien har undersøkt seks småbyer som alle har vært blant finalistene for å få prisen *Attraktiv stad/Attraktiv by* som deles ut av Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Byene er Fagernes, Holmestrand, Egersund, Ulsteinvik, Levanger og Hammerfest.

Slik vi ser det bygger de nasjonale forventningene på tre ideer om framtiden. Den første er at bilens storhetstid er over, den andre er at stadig flere ønsker en urban livsstil. Den tredje er at kommunene/planleggerne ikke bare skal være en tjenesteleverandør, men også være aktivt deltakende i utvikling – gjennom samordning, helhetstenkning og partnerskap med ulike private og offentlige aktører.

Studien viser at visjonene i de nasjonale forventningene harmonerer godt med den type utvikling som planleggere i våre casebyer ønsker å planlegge for. Samtidig har vi sett at det ikke alltid er så lett å få gjennomslag for planer og utviklingsstrategier som gjenspeiler dette. Helhetlig og samordnet planlegging er vanskelig å få til når flere sterke sektorinteresser står mot hverandre, og når kommunen er avhengig av overlokale myndigheter og samspill med andre for å få gjennomført planer og utviklingstiltak.

Studien har vist at biltrafikk, støy, forurensing og parkering fortsatt er vanskelige tema i småbyer (som det også er i storbyer). Den har også fått fram at det er en gjengs oppfatning i småbybefolkningen at bilen er del av småbyidentiteten. Man ser det som et småbyprivilegium å kunne parkere (gratis) «på trappa» foran hjem, jobb, butikker og andre fasiliteter. De nasjonale forventningene har hatt mye å si for at småbyene har tilrettelagt for sykkel, gange og kollektivtransport. Dette er et gode i seg selv, men ser ikke ut til å ha redusert biltrafikken (dette er ikke målt).

Studien viser også at det gjøres mye for å tilrettelegge for en urban livsstil i småbyene – og med det mener vi tiltak for å øke aktivitet i bysentraene gjennom å tilrettelegge for kultur og opplevelsesnæringer, aktivitetsparker, promenader og liknende, samt forskjønnning av fellesområder. I tillegg er fortetting i bysentrum en viktig del av dette. Statistikk og forskning viser at unge voksne med høy utdanning ser ut til å foretrekke en urban livsstil i og med at de er overrepresentert i storbyer. Småbyene ønsker å tiltrekke seg denne gruppen bl.a. gjennom å kunne tilby attraktive og sentralt beliggende leiligheter. Eksempler fra casebyene viser at nye leiligheter i sentrum først og fremst har tiltrukket seg 60–70-åringer fordi leilighetene er så dyre at det først og fremst er denne gruppen som har råd til dem. Fokuset på storbyurban livsstil, med utgangspunkt i Richard Florida sine ideer, kan virke marginaliserende på småbyer fordi de ikke kan levere på samme nivå som storbyer f.eks. når det gjelder variasjon i kultur- og tjenestetilbudene. Småbyurbanisme kan derimot ha sine egne fordeler for eksempel knyttet til at det er mulig å ha stort hus og hage innenfor 10-minutters avstand til sentrum, at hverdagslivet er enklere på grunn av kortere avstander, færre folk og færre køer, og at det er mulig å kombinere det beste fra by og land. Mange er imidlertid av den oppfatning at fokuset på å begrense bilbruk og øke fortetningsgraden er med på å redusere småbyfordelene.

De kommunene vi har valgt å studere i denne rapporten, har alle vært utviklingsorienterte. De ønsker å ta en aktiv rolle i byutviklingen, og prioriterer helhetlig og langsiktig planlegging høyt. De ser ut til å se nytten av samskaping i det de involverer andre offentlige etater, næringsliv og organisasjoner for å få til best mulig resultat. Særlig når det gjelder arrangement av festivaler (o.l.) og tiltak for å gjøre byrommene penere og mer brukbare, er dette godt synlig. Ånden synes å være at byutvikling skal skje i fellesskap med byens innbyggere.

10-minuttersbyen som ofte er framsatt som et ideal i byutviklingssammenheng, er en fysisk realitet i småbyene. Om man plasserer seg selv i midten, eller f.eks. ved et kollektivknutepunkt i case-byene så nås alle funksjoner i byen i løpet av 10-minutter. Men innenfor denne radiusen er det et langt tynnere utvalg av funksjoner enn det man finner i storbykjerne. Og tynnere ser det ut til å bli. Mens den statlige politikken, gjennom NF, oppfordrer til fortetting av sentrum og helhetlig planlegging, så opplever mange småbyer at den samme staten gjennom omorganisering av ulike sektorer uttynner småbyens funksjoner, og dessuten heller ikke følger sine egne fortetningsregler når de bygger nytt (f.eks. sykehus lagt mellom to byer). Når hver sektor legger ned noen (få) arbeidsplasser, så blir det i sum ganske alvorlig – ikke minst fordi mange småbyer i utgangspunktet har få arbeidsplasser for høyt utdannende.



Det er imidlertid ikke bare staten som står bak utarmingene av funksjoner i småbyen. Alle våre seks case-byer har for eksempel kjøpesenter lokalisert utenfor byene, slik at store deler av handelen er blitt flyttet ut. Videre ser det ut til at trafikkaos og mangel på parkering eller mangel på regulering av parkering, er gjengangere i småbyene.

Satt på spissen, ser vi at småbyene i fysisk realitet er 10-minuttersbyer, men funksjonelt sett er 10-minuttersbyene i ferd med å bli til ren utopi. Vi ser at småbyene selv jobber med å gjøre noe med sine egne problemer – innenfor rammen av NF. Denne rammen stimulerer byene (bl.a.) til å satse på aktiviteter i sentrum, og har gjort det mulig å tilrettelegge for sykkel og gange. Men disse tiltakene er ikke dyptgripende nok til å motvirke bortfall av arbeidsplasser og tilbud i sentrum. De er heller ikke dyptgripende nok til å få bukt med biltrafikken der den utgjør et problem. Selv om småbyen går inn for å drive helhetlig planlegging, så er det sektorinteresser med store budsjett som bestemmer – altså transport og helse. Vi må spørre om det er småbyens mangel på «riktig» byplanlegging og byutvikling som er den største trusselen mot 10-minuttersbyen, eller om det er sentraliserende prosesser utenfor småbyens handlingsrom. Kanskje trenger Norge en egen småbypolitikk for å sikre attraktive og bærekraftige alternativer til storbyen.

# 1 Innledning

---

I Stortingsmelding nr. 18 (2016–2017) *Berekraftige byar og sterke distrikt*, er det et mål å utvikle attraktive og bærekraftige byer og tettsteder, i lys av at landet blir mer og mer urbanisert. Distriktssenteret som er oppdragsgiver for denne rapporten, opplever at småbyer gjerne vil nå dette målet. Samtidig erfarer de at både kunnskapen om og virkemidlene for å utvikle attraktive og bærekraftige byer og tettsteder i hovedsak tar utgangspunkt i storbyens situasjon. Det er lite kunnskap om hvordan de statlige forventningene til by og tettstedsutvikling blir oversatt i små byer.

Denne rapporten tar sikte på å bidra til mer kunnskap om og flere eksempler på hvordan småbyer jobber med helhetlig tettstedsutvikling på en måte som er god både for folk, næringsliv og miljø. Vi sikter på å få fram noen av det utviklingsaktørene i småbyer har erfart gjennom sitt arbeid med å integrere sosial, økonomisk og miljømessig bærekraft for å forbedre sin egen attraktivitet – slik som både stortingsmelding og nasjonale forventninger har visjoner om.

## 1.1 Nasjonale forventninger til by- og tettstedsutvikling og småbyen

For å fremme en bærekraftig utvikling utarbeider staten hvert fjerde år nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging, etter plan- og bygningslovens § 6-1. Forventningene *skal* ligge til grunn for planleggingen uansett om kommunen er stor eller liten, eller om den ligger i sterkt urbaniserte regioner eller i distriktene. Denne rapporten setter søkelys på den delen av forventningene som spesifikt handler om «attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder»<sup>1</sup>, og undersøker hvordan et utvalg småbyer har oversatt disse visjonene til lokal praksis. Selv om loven sier at de nasjonale forventningene (NF) skal følges opp i kommunal planlegging, gir det kommunale selvstyre rom for lokale tolkninger.

Bakgrunnen for undersøkelsen er at det kan synes som om de nasjonale forventningene er laget først og fremst med tanke på å møte storbyens utfordringer,

---

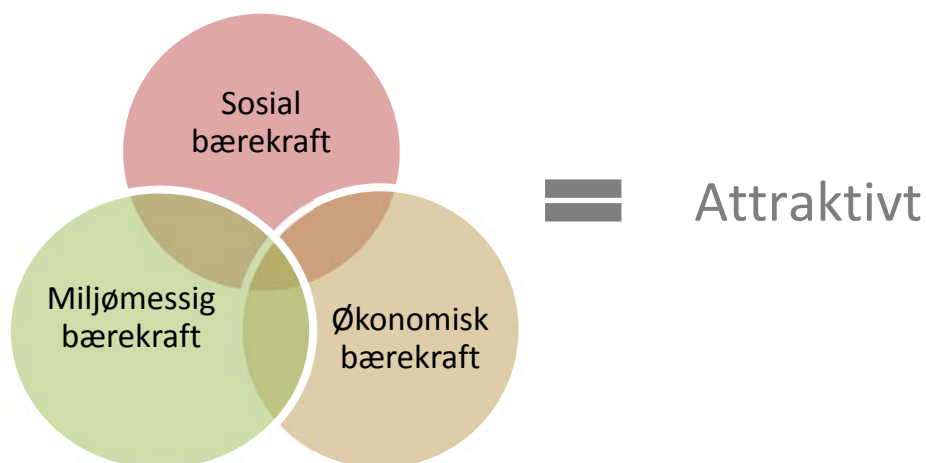
<sup>1</sup> «Attraktive og klimavennlige by og tettstedsområder» er tittel på kapittel tre (Side 19-23) i: *Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging*. (KMD, 2015). Dette kapitlet retter seg spesifikt mot by- og tettstedsutvikling, men inkluderer prinsipper både fra *Statlig planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging* (KMD, 2014) og statlige forventninger til kommunal og regional planlegging mer generelt. De nasjonale forventningene favner bredere enn det vi har anledning til å undersøke gjennom dette prosjektet.

og at de små byene derfor må «oversette» prinsippene til sin planleggingshverdag. De viktigste prinsippene nedfelt i de nasjonale forventningene til by- og tettstedsområder handler om fortetting og kompakt byutvikling, og overgang fra bilbasert transport til sykkel, gange og kollektivtransport. Uten å påstå at disse prinsippene ikke er relevante for små byer, så er det først og fremst i storbyområder at de problemene NF svarer på, ligger klare i dagen. Problemet med at byer vokser mer enn nødvendig i utstrekning og dermed skaper unødvendig biltrafikk, gir en større klimabelastning når dette foregår i store byer enn i små byer, – rett og slett fordi storbyen har større areal og flere biler. Dessuten er den lokale belastningen bilbruk medfører i form av støy, forurensning og kødannelser langt mer åpenbar i storbyer. I småbyer i distriktene kan problemet av og til fortone seg motsatt: Det er for lite aktivitet til at biltrafikk blir et problem for luftkvaliteten i byen. Og kommunale mål om å styrke bosettingen og skape flere arbeidsplasser, kan dempe arealbrukskonfliktene og gjøre det vanskelig ikke å imøtekomme utbyggernes ønsker om lokalisering av boliger og næringsbygg. De nasjonale forventningene *kan* tolkes som at småbyene ikke bør ta i bruk sine konkurransefortrinn – som nettopp er mye ledig plass, billige eneboliger og næringslokaler, og gode vilkår for privatbilen. I denne undersøkelsen har vi vært på jakt etter eksempler på hvordan småbyene løser slike dilemma. Hvordan operere i tråd med statlige forventninger og retningslinjer samtidig som en tar vare på småbyens identitet og fortrinn.

De nasjonale forventningene (NF) inneholder også andre visjoner og føringer enn de som handler om å være klimavennlig. Det heter blant annet at en må utvikle steder som «både er attraktive for næringslivet, og som er sunne og gode å bo i» (s. 21). I denne sammenheng trekkes det fram at etablering av boliger, arbeidsplasser, handel, service og sosiale møteplasser bør skje *i sentrum* og at kommunene bør ha en «aktiv og helhetlig sentrumspolitik» (s. 21), blant annet for å danne en motvekt til kjøpesentra. Det påpekes videre at næringslivet vil nyte godt av nærhet til markeder og kompetansemiljøer, og at innbyggerne i økende grad antas å sette pris på urbane kvaliteter (s. 23) som et levende sentrum, attraktive byrom, møteplasser og utearealer. Byen skal også legge til rette for bedre folkehelse bl.a. gjennom å få folk til å sykle og gå mere. Byen skal dessuten i større grad bli mer tilgjengelig for alle, ved at universell utforming skal legges til grunn i all planlegging. Vi ser at det som beskrives som en klimavennlig byutvikling, er det samme som det en antar skaper attraktive bymiljø for folk og bedrifter, nemlig kompakte byer med god offentlig transport og korte avstander mellom jobb, bolig og fritidstilbud.

Det er også forventninger til *hvordan* planleggingen skal foregå, altså mer metodisk om hvordan planarbeidet gjennomføres. Viktige stikkord her er samordning, helhetlig planlegging og partnerskap. Samordning henspiller som regel, men ikke alltid, på

samarbeid på tvers av styringsnivå i forbindelse med bolig, areal og transport. Helhetlig planlegging brukes i flere sammenhenger om det å unngå silotekning; altså at en sektor planlegges uavhengig av en annen slik at resultatet kan bli motstridende og lite helhetlig. *Idealet er å kunne løse interessekonflikter gjennom å forstå at klimavennlig og attraktiv by er to sider av samme sak.* Det handler om å ha et territorielt heller enn et sektorielt perspektiv på planlegging og utvikling. Partnerskap mellom private og offentlige aktører er også nevnt som en god arbeidsmåte.



*Figur 1. Sosial, økonomisk og miljømessig bærekraft kan representere ulike mål i byutviklingen, men kan også overlappe hverandre. Idealtilstanden er i midten der alle tre overlapper, slik nasjonale retningslinjer for by- og tettstedsutvikling antyder vil realiseres gjennom kompakt byutvikling. Denne idealtilstanden framstilles som en attraktiv by – slik vi tolker de nasjonale forventningene.*

Figur 1 illustrerer at sosial, økonomisk og miljømessig bærekraft dels er selvstendige mål som kan være på kollisjonskurs med hverandre, og dels kan de overlappe hverandre. *Med sosial bærekraft* siktes det i byutviklingssammenheng til forhold som har med rettferdig fordeling av goder mellom folk (som f.eks. bolig og rekreasjonsområder), og det som har med folkehelse og tilrettelegging for alle å gjøre. Den *økonomiske bærekraften* går ut på å sikre en utvikling som ivaretar næringslivets interesser, slik at det for eksempel blir arbeidsplasser, butikker og tjenestetilbud i byene. *Miljømessig bærekraft* framstilles etter vår mening som viktigere enn de andre og handler først og fremst om å utvikle en kompakt og klimavennlig by. Vi tolker de nasjonale retningslinjene slik at byer og tettsteder blir attraktive når alle bærekraftmålene overlapper hverandre i et harmoniske hele.

## 1.2 Problemstillinger

Slik vi ser det bygger de nasjonale forventningene (eller retningslinjene<sup>2</sup>) på tre ideer om framtida. Den *første* er at bilens storhetstid er over, den *andre* er at stadig flere ønsker en urban livsstil. Den *tredje* er at kommunene/planleggerne ikke bare skal være en tjenesteleverandør, men også være aktivt deltakende i utvikling – gjennom samordning, helhetstenkning og partnerskap med ulike private og offentlige aktører.

Disse framtidsvisjonene har vi tatt med oss inn i seks småbykommuner, og så langt det har vært mulig innenfor rammen av prosjektet, undersøkt hvor godt de treffer kommunenes egne visjoner og realiteter i byutviklingen. Som vi skal vise gjennom rapporten, styrer privatbilen fortsatt mye av bybildet og premisene for byutviklingen i småbyene, selv om satsningen på kollektivtransport, sykkel og gange har tatt seg kraftig opp. Vi ser at kommunene har forskjøvnet byene og satset på urbane trekk gjennom sine sentrumssatsninger – til glede for veldig mange, men samtidig urovekkende for de som ikke kan eller vil ta del i den urbane trenden. Videre finner vi at idealet om helhetlig, samordnet og utviklingsorientert planlegging tilstrebes, men det er lettere å finne konflikter mellom de ulike bærekraftmålene enn et harmoniske hele rundt visjonen om kompakt byutvikling. Et typisk småbydilemma i så måte, mener vi er at mens småbyens politikere først og fremst drives av et ønske om å øke byens attraktivitet ovenfor folk og bedrifter, som de sekundært må balansere mot bærekraftmålene, så er selve grunntanken i NF motsatt: nemlig at attraktivitet kommer som følge (nærmest som en residual) av planlegging og utvikling som er miljømessig bærekraftig. I den foreliggende rapporten, drøfter vi disse funnene i litt større detalj. Mer spesifisert skal rapporten ta for seg følgende spørsmål fra Distriktssenteret (oppdragsgiver):

- Korleis kommunar har omsett faglege prinsipp og retningslinjer for attraktiv og bærekraftig by- og tettstadutvikling
- Korleis ein har tilnærma seg og løyst særlege dilemma og utfordringar for småbyane
- Korleis faglege ekspertstemmer vurderer arbeidet i lys av overordna prinsipp og lokale føresetnader Erfaringar og resultat av by- og tettstadutvikling som

---

<sup>2</sup> Vi bruker begrepene «statlige retningslinjer» og «nasjonale forventninger» litt om en annen. Selv om forventninger ikke er et like autorativt ord som retningslinjer, så er de nasjonale forventningene retningsgivende for planleggingen i kommunene, og inkluderer dessuten ideene fra Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal og transportplanlegging.

strategi for styrka attraktivitet og berekraft. Korleis vurderer ulike lokale aktørar effektar av tettstadutviklinga?

- Moglege fellestrekk mellom tettstadar/småbyar som jobbar strategisk og langsiktig med attraktiv og berekraftig by- og tettstadutvikling.

Disse spørsmålene forsøker vi å svare på med utgangspunkt i seks casestudier. Nedenfor beskriver vi valg av caser, og noen metodologiske dilemma. Deretter følger et kapittel som presenterer hver av de seks casebyene – med varierende dybde og detaljrikdom. I siste kapittel ser vi samlet på alle casene, og forsøker å få fram noen spesifikke småbydilemma. Vi avslutter i kapittel 4 med å spørre om vi tren ger en egen småbypolitikk.

### 1.3 Valg av caser og viktige følger av utvalg og metode

I valget av caser i denne studien har vi ikke forsøkt å finne fram til de beste eksemplene, og heller ikke har vi forsøkt å plukke ut småbyer på en representativ måte. Det var viktig for oss å finne byer som vi på forhånd visste hadde jobbet aktivt med byutvikling, og som hadde resultater å vise til. En del av oppdraget var nemlig å vise eksempler på hvordan de nasjonale forventningene kan oversettes til konkrete resultater på lokalt nivå. I stedet for å bruke tid på å finne aktuelle byer selv (pr 2016 var det 210 byer og tettsteder i den størrelseskategorien vi er interessert i)<sup>3</sup>, tok vi utgangspunkt i de som har vært en av finalistene eller vunnet prisen for Attraktiv stad/attraktiv by (se kapittel 1.4). En annen grunn til dette valget var at oppdragsgiver ønsket å se Attraktiv stad/attraktiv by som en kilde eller kunnskapsplattform for hva som blir regnet som framtidsrettet by- og tettstedsutvikling, og ønsket er gjennomgang av hva ekspertjuryen har lagt vekt på i sine vurderinger. Siden denne studien skulle omhandle småbyer, begrenset vi størrelsen på byen til 2000–15 000 innbyggere. Videre var det et ønske om at byen skulle ligge i distriktene, og byene burde helst også ligge i ulike landsdeler og representere variasjon i næringsliv og plassering i arbeidsmarkedsregion. Dette avgrenset antall mulig caser såpass kraftig at vi ikke har kunnet holde oss helt presist til kriteriene<sup>4</sup> – men valget falt altså på:

---

<sup>3</sup> Kilde: SSB, Statistikkbanken. 55 av dem kaller seg by. Det er ingen offisiell definisjon av småby, og heller ikke «by». Et tettsted er derimot definert som et sted med minst 200 innbyggere som bor såpass tett at det ikke er mer enn 50 meter mellom husene.

<sup>4</sup> Fagernes er mindre enn 2000 innbyggere, og det flere av disse byene som ikke identifiserer seg med distriktene.

- Fagernes
- Holmestrand
- Egersund
- Ulsteinvik
- Levanger
- Hammerfest

Disse småbyene har utmerket seg ved at de har vært i finalerunden for prisen Attraktiv by/stad og det betyr igjen at det de har gjort stort sett har vært i tråd med statlige retningslinjer og statlige forventninger til byplanlegging. Med dette utgangspunktet er det ikke overraskende at et av funnene i denne studien er at de nasjonale forventninger blir sett på som en stor hjelp for å få iverksatt utviklingstiltak. Retningslinjene er nemlig i tråd med hva planleggerne og kommunens ledelse selv mener er god utvikling. På denne måten får vi ikke fanget opp småbyer der retningslinjene potensielt blir sett på som kjepper i hjulene.

Denne studien er blitt gjennomført i to trinn. Først hadde vi en gjennomgang av plandokumenter og lokalaviser, og intervjuet *en-to* sentrale byplanleggingsaktører med ansvar for byplanleggingen i hver by. Deretter valgte vi å gå litt nøyere til verks i Hammerfest, Levanger og Egersund hvor vi har intervjuet 4–6 ekstra personer. Det varierer fra by til by hvem vi har snakket med, men den siste runden inkluderte ordførere, rådmenn, næringslivsorganisasjoner, folkehelsekoordinatorer, byantikvarer og andre som lokalt har markert seg i byutviklingen. For Hammerfests del foregikk intervjuene over telefon, men i Levanger og Egersund foregikk de ansikt til ansikt.

Byplanlegging er komplekst, og retningslinjene omfatter jo all planlegging kommunen gjør innenfor egne grenser og til dels utenfor. Det sier seg selv at det er umulig å gå i dybden på hele bredden av planleggingspraksis i seks forskjellige byer i løpet av noen høstmåneder. Vi er veldig takknemlig for den hjelpen vi har fått av de vi har intervjuet. Det kan likevel forekomme faktafeil og misforståelser i beskrivelsene av casebyene. Det får stå for forfatterens regning.

## 1.4 Om «Attraktiv by – Statens pris for bærekraftig by- og stedsutvikling»

Statens pris for *Attraktiv stad* ble delt ut i perioden 2012–2014 for å «hedre kommuner og/eller andre aktører som har vist vilje og evne til å skape et levende og attraktivt sted å bo, arbeide, drive næring og besøke». Prisen var i regi av Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) og Distriktssenteret var sekretariat. I 2015 ble prisen slått sammen med *Statens Bymiljøpris* som Miljøverndepartementet hadde delt ut siden 2002. Fra 2015 heter den sammenslåtte prisen *Attraktiv by – Statens pris for bærekraftig by- og stedsutvikling*, og deles ut av KMD.

I følge statuttene<sup>5</sup> til prisen «Attraktiv by» er formålet med prisen å belønne planlegging og gjennomføring av bærekraftig by- og stedsutvikling med høy kvalitet, der både økonomisk, sosial og miljømessig bærekraft skal vektlegges. (Som forventet er altså formålet i samsvar med de nasjonale forventningene). Videre skal prisen fremheve og belønne nyskapende tiltak, strategier og samarbeidsformer som fremmer bedre miljø, helse og levekår og som legger til rette for god arealbruk og miljøvennlig transport og energibruk. Kåringen skal løfte fram gode og inspirerende forbilder og skal framheve byer som har vist vilje og evne til å skape et levende og attraktivt sted å bo, arbeide, drive næring og besøke. Det er ikke krav om at stedet skal ha formell status som by, men stedet må være bymessig.

---

<sup>5</sup> Kilde: [https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/by--og-stedsutvikling/attraktiv\\_by/om-prisen/id2474510/](https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/by--og-stedsutvikling/attraktiv_by/om-prisen/id2474510/) Lesedato 5.7.2017.



Tabell 1. Oversikt over vinnerne og finalister til prisen for Attraktiv stad og Attraktiv by. Våre casebyer er kursivert.

	Attraktiv stad			Attraktiv by		
	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Vinner	<i>Ulsteinvik</i>	Norheimsund	Kongsberg	Trondheim	Bodø	Fredrikstad
I finalerunden	Asker	Ringebu	Mandal	Stavanger Øst	<i>Hammerfest</i>	Arendal
	Bleik	Herøy (Nordl.)	Svolvær	Lillestrøm	Asker	<i>Egersund</i>
	<i>Levanger</i>	<i>Fagernes</i>	<i>Holmestrand</i>			
	Namsos	Kirkenes	Jessheim			
	Nordfjordeid					
	Seljord					
Antall*	238 steder	358 steder	250 steder	346 nom.	384 nom.	≈ 400 nom.

\*= Kildene for antall steder/nominasjoner er avisartikler og omtaler på nettsidene. Det kommer ikke alltid tydelig fram om antallet gjelder antall steder eller nominasjoner.

Nominasjonen til prisen skjer via *Facebook*, der hvem som helst kan nominere sin by. I tabell 1 viser vi antall nominasjoner totalt sett, hvem som var finalister og vinnere det enkelte år. Hver by kan få flere nominasjoner. Hvert år går juryen gjennom nominasjonene som kommer inn, og velger 3–5 steder som går videre til en finalerunde. Juryen besøker alle disse stedene før de bestemmer seg for en vinner, og gir en skriftlig begrunnelse for vinnerstedet og de stedene som kom til finalerunden.

Vi har lest gjennom begrunnelsene for å se om det er har skjedd noen vesentlig endring i hva juryen vektlegger i overgangen fra attraktiv stad til attraktiv by. Hovedinntrykket er at det ikke er noen vesentlig endring. Finalistene har riktig nok blitt større etter at prisen skiftet navn til Attraktiv by, men legg merke til at det bare er deler av storbyene Trondheim og Stavanger som er nominert.

Det ser ut til at juryen hele tiden har vært opptatt i *helheten* i byutviklingen, og vektlagt sosiale og kulturelle hensyn, så vel som økonomisk og miljømessig bærekraft. I ordskyen lagd på bakgrunn av jurybedømmelsene (figur 2), illustreres dette ved at ordet «både» opptrer ofte. Byen skal altså romme *både* det ene og det andre. Her nytter det ikke å bare være god på en ting.

I den grad vi er overrasket, så er det over at en jury med såpass sterk representasjon av arkitekturfaglig kompetanse, ser ut til å være mer opptatt av sosial bærekraft som har med samarbeid, samspill, sosiale og kulturelle aktiviteter å gjøre. Arkitektur og utbyggingsmønster er mye sjeldnere nevnt i begrunnelsene. Vi ser også at juryen har premiært dristighet, og inkludert vurderinger av hvordan kommunene har arbeidet. De



## 2 Case-byene

Beskrivelsen av byene baserer seg i hovedsak på intervjuer med sentrale aktører i byutviklingen i de seks byene. Hensikten er å gi *noen* eksempler på hvordan de har forholdt seg til nasjonale forventinger til by- og tettstedsutvikling, og få fram *noen* spesifikke småbydilemma.

Byplanlegging er komplekst, og retningslinjene omfatter all planlegging kommunen gjør innenfor egne grenser og til dels utenfor. Det sier seg selv at det er umulig å gå i dybden på hele bredden av planleggingspraksis i de seks byene. Vi er veldig takknemlig for den hjelpen vi har fått av dem vi har intervjuet. Det kan likevel forekomme faktafeil og misforståelser i beskrivelsene av casebyene. Det står for forfatterens regning.

### 2.1 Fagernes – regionsenter, bygdeby og turistdestinasjon

#### Visjon om å være en koselig liten by

Fagernes by ble 10 år i 2017. Stedet fikk bystatus i forbindelse med at de feiret 150 år som regionsenter i 2007. Etter det vi forstår var det næringslivet i området som var initiativtaker, eller i alle fall en sterk pådriver for å få bystatus. De ønsket å sette Fagernes på kartet; å komme med på lista over «byer i Norge». De ville utvikle en annerledes og trivelig liten by som folk ønsket å bo i og reise til, handle i og stoppe opp i. Fagernes har tradisjonelt vært et knutepunkt i Valdres, men etter nedlegging av jernbanestasjonen og oppbygging av kjøpesenter på Leira, samt økende konkurranse fra Beitostølen om turister og hyttefolk, har Fagernes sentrum mistet flere og flere kunder og besøkende (og det til tross for at det er et kjøpesenter midt i Fagernes også). Ambisjonen var at det å gjøre Fagernes mer urban ville øke attraktiviteten – ikke minst overfor ungdommen. Daværende ordfører, Svein Erik Hilmen, sa til Nationen (16.12.06) at «*Hvis vi skal stoppe fraflyttinga fra Valdres, må alle som bor i Valdres ha en mulighet til å ha et urbant tilbud nær ved*». Med bystatus så en for seg at det ville bli mer fokus på å videreutvikle og komplettere de urbane trekkene Fagernes hadde.

I forbindelse med bystatusen ble det igangsatt et femårig prosjekt for å ruste opp senteret med støtte fra fylkeskommunen, kommunen og næringslivet. De hadde til sammen ca. 15 mill. kroner. Resultatene av dette arbeidet var grunnlaget for at Fagernes ble nominert som en av finalistene til prisen Attraktiv stad i 2013. Juryen la vekt på arbeidet med å utvikle Fagernes' rolle som knutepunkt i Valdres, dyktigheten

til å arrangere festivaler med nasjonal interesse og at de gjennom flere år har arbeidet med gate- og plassutforming.



Bilde 1. Valdresvegen i Fagernes sentrum. Kilde: Google maps

I likhet med mange andre småbyer ligger Fagernes nær vann (Standefjorden/Veslefjorden og Neselva), samtidig som tettstedsutviklingen har vært slik at kontakten med vannet har blitt begrenset. For å gjøre byen mer estetisk attraktiv og samtidig stimulere til mer aktivitet, er det gjort grep for å åpne opp forbindelsen mellom byen og vannet. Det er lagd en korridor fra den såkalte Skiferplassen i sentrum og ned mot parken og vannet. For å få til dette måtte en gammel bensinstasjon kjøpes og rives. Nå er det både fin utsikt og god adkomst fra sentrum og ned på stranda. På denne måten er både grønne og blå friområder gjort synlig og tilgjengelig fra sentrum.

I den universelt utforma parken nede ved stranda er det tilrettelagt for en rekke uorganiserte aktiviteter, bl.a. klatrepark, lekeplass, volleyballbane, benker og bord og belysning. Dette anlegget ligger i tilknytning til nye leilighetskompleks som har vist seg å være veldig populære til tross for høyere kvadratmeterpris enn det som er vanlig i kommunen. Det er kommet 100 nye boliger i dette området.

Folkemuseet er blitt knytta tettere på sentrum både med en gangbru, og med gangsti fra Neselva. Ved Neselva er det også laget til fiskebrygge tilpasset funksjonshemmede. Det er anlagt en sentrumsnær strandpromenade som knytter disse områdene sammen. Kommunen har sterkt fokus på folkehelse, og har i tillegg til dette også tilrettelagt for nærturer i hele kommunen, bl.a. gjennom stolpejakt der stolpene registreres via en app.

## Samordnet areal og transportplan

Etter avslutningen av byprosjektet har byutvikling gått saktere, men det er fortsatt fokus på fortetting og gatebruksplaner gjennom arbeidet med å realisere *Samordnet areal- og transportstrategi for Fagernes–Leira* (SATS, vedtatt 2015). Planen er kommet til gjennom samarbeid mellom kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen og næringslivet representert ved Visit Valdres. Det pekes på tre vesentlige utfordringer i denne planen. Den første handler om trafikk. Her er mye satt på vent i påvente av en avklaring for hvor framtidig trasé for E16 skal gå. I dag ligger E16 som en barriere mellom skoler, helseområdene og sentrum. Det er stort fokus på å få til løsninger her; og det jobbes med å få flere gode gangakser, bl.a. som den som nylig er gjennomført ved Folkeparken nede ved fjorden.

Den andre handler om lav aktivitet og lav arealutnyttelse. Det er et bilbasert sentrum der det stedvis mangler gatestruktur, det er mye (vill-)parkering på bakkeplan, få åpne fasader og en del tomme bygninger. Det er lite liv i gatene etter kl. 16. Dette er forhold det jobbes med, og et dilemma dreier seg om man skal bevare noen fine gamle trehus i sentrum, som etter det vi forstår står tomme, eller om en skal rive disse til fordel for flere boliger. Det jobbes med gatebruksplan der det tilstrebes en blanding av funksjoner (bolig, handel, næring, servering) for å bidra til et levende sentrum. Gatebruksplanen vil danne grunnlaget for ny sentrumsplan som er juridisk bindende for byen.

Parkeringskaos har vært et problem på Fagernes, spesielt i forbindelse med toppsesong for turisme. Men til daglig er det valdriser som parker foran arbeidsplassen sin i sentrum. Det er blitt innført soneparkering for å forsøke å reservere de mest sentrumsnære plassene for handlende, men det er fortsatt problemer med å håndheve dette. Bilkulturen er sterk. Villigheten til å gå synes å være liten. Det skyldes ikke en spesielt lat befolkning, for som informantene forteller så har sambygdingene *«ikke noe problem med å gå i 15 minutter og mer enn det når de er i Oslo. Men hjemme på Fagernes så er alt over to minutter fra bilen alt for langt»*.

Det jobbes med å få samlet parkeringa i færre og større parkeringsområder, framfor parkering over alt. Det er et politisk spørsmål om det blir igangsatt kontroll og bøtelegging. Noen vil mene at dette vil være å sette enda et hinder for bruk av sentrum.



Bilde 2. Byen Fagernes og tettstedet Leira. 3 km i mellom. Kommunen omtaler Fagernes–Leira som regionsenteret i Valdres. Kilde: Google Maps

Den tredje utfordringen handler om at rollefordelingen mellom Leira og Fagernes ikke er avklart. Kommunen fastholder at Fagernes er *byen*, mens *regionsenteret* i Valdres er Fagernes–Leira (Bilde 2). Fylkeskommunen fastholdt, inntil nylig, at Fagernes er regionsenter og Leira er lokalsenter. Regionale myndigheter mente at delt regionsenter ikke er i tråd med retningslinjene, da det kan føre til mer trafikk og undergraving av Fagernes som kompakt småby med liv i gatene. Det er lettere for arealkrevende handelsvirksomhet å etablere seg på Leira, siden det i Fagernes bl.a. er strengere restriksjoner på maks areal og på fasader. For å integrere de to stedene bedre er det satt opp hybridbuss med hyppige avganger og enkelt ruteplan: hver halvtime mellom 7 og 19. Bussen fikk økt belegg da ruta ble lagt om fra E16 til å gå innom et boligområde på ruta.

### Dugnad for flere parkeringsplasser

I 2015 solgte kommunen sin gamle brannstasjon som lå i Fagernes sentrum til REMA. REMA vil sette opp sitt vanlige 1.etasjers boksbygg med parkering på gateplan, men dette er i strid med kommunale planretningslinjer som forlanger parkering på tak eller under jorda, og minst to etasjer med blanda funksjoner (næring og bolig). Det har derfor ikke skjedd noe på tomta siden 2015, og rivningstomta har ligget som et sår i bylandskapet. I avisa Valdres (1.7.17) kan vi lese at Fagernes handelsstand bestemte seg for å ta grep, og inviterte til spleiselag for å få gjort noe med tomta. Kommunen spanderte grus. På kort tid ble tomta forvandlet til en midlertidig parkeringsplass.

Rådmannen har nylig anbefalt planutvalget å ikke gå inn for oppstart av dette planarbeidet som vil være i strid med kommunale planprinsipper (Valdres 9.11.17). Det gjenstår å se om næringsinteressene går foran.

### **By eller bygd?**

Med sine 1911 innbyggere (per 2016) er Fagernes en veldig liten by, og man kan spørre om det er grunnlag for å utvikle de tjenester og aktiviteter man forbinder med urbant. Fagernes er imidlertid ubestridt som regionsenter i Valdres – med lang avstand til større sentra, og skal derfor sørve er stort omland. Nord-Aurdal ligger ofte på toppen av statistikken over omsetning pr innbygger – fordi kommunen har mange turister og hyttefolk som handler på Leira og i Fagernes. Byen har altså tidvis en langt større befolkning, noe som blant annet gjør parkeringsplasser i sentrum til et tilbakevendende tema.

Fagernes huser dessuten bare 30 prosent av befolkningen i Nord-Aurdal kommune, og er med det den klart mest distriktspregede byen i utvalget vårt. Fagernes er regionsenteret i en region som forbindes med fjellandskap, landbruk og støler, og man kan spørre om ikke ideen om en by midt i denne bygdeidyllen er et «forstyrrende» element. I alle fall er det ofte de idylliske landsbygdkvalitetene som blir framhevet når stedet skal markedsføre seg selv. Kanskje ikke så rart – i og med at både Fagernes og hele Valdres er avhengig av turister og hyttefolk. Når de likevel insisterer på å være urbane, så kan man forstå at Grønbrekk (2009) og flere med henne stiller spørsmål om ikke Fagernes lider av et identitetsproblem: er det bygd eller by?

### **Dette tar vi med oss fra Fagernes:**

- Vil bli by for å bli mer attraktiv for folk
- Nyetableringer skjer oftere på kjøpesenterdominerte Leira
- Bilavhengighet og parkeringsutfordringer
- Åpnet mot vann, og andre byforskjønnende tiltak
- Folkehelseperspektivene står sentralt
- Gode planprosesser
- Dugnadsånd

## 2.2 Ulsteinvik

Ulsteinvik var det første stedet som vant prisen Attraktiv stad (2012) – fordi de kunne vise til både prosesser og resultater som kunne tjene til inspirasjon for andre steder.

### En tydelig visjon om å være urban

Et tydelig grep Ulsteinvik gjorde var å bestemme seg for å bli en by, ikke bare i navnet men også i gavnet. Dette skjedde på slutten av 1990-tallet, og var et resultat av en posisjoneringsprosess. Ulsteinvik ligger i en region med mange små sentra og tette kommuner, der det ikke er noen som tydelig peker seg ut som mer naturlig regionsenter enn andre – det er naboen Hareid med gode forbindelse til Ålesund, det er Ulsteinvik og Fosnavåg og Ørsta og Volda. Ulsteinvik valgte å bli by, mens for eksempel Ørsta og Volda som er litt større, valgte å forbli tettsteder. Utgangspunktet var kanskje ikke det beste? Ulsteinvik ble f.eks. karakterisert som en *cowboy-by* av Jørgen Amdam<sup>6</sup> på 1990-tallet. Et sted der man hadde bytta ut hesten med bilen, men likevel skal den parkeres rett utenfor.

I debattene som fulgte om hva urbanitet er for noe og hva en egentlig ønsket å oppnå med å bli by, la kommuneadministrasjonen vekt på at de ønsket å bli mer attraktive for kompetansearbeidskraft, og kvinner spesielt. Ut fra denne målsettingen ble det viktig å satse på kultur, kulturhus og sosiale møteplasser.

### Samarbeid med næringslivet

Samtidig hadde det lokale næringslivet høy aktivitet og hadde behov for et godt hotell med kapasitet til store konferanser. Det gamle hotellet i kommunen hadde behov for oppussing og var mer et turisthotell enn konferansehotell. Løsningen på disse tre utfordringene ble at kommunen og hotellet gikk sammen og bidro med en halvpart hver til å bygge kombinert hotell, konferansesenter, kulturhus og kino på en stor og sentral tomt i sentrum – og dermed var tre funksjoner ivaretatt i ett bygg. Hotellet og kommunen samarbeider om bruken av kulturhuset og kinoen.

Dette flerfunksjonsbygget sto ferdig i 2007 og var del av det såkalte *trekantprosjektet*. Det var ikke bare det gamle hotellet i utkanten av kommunen som hadde behov for nye lokaler. Det var også slik at Sunnmøre Folkehøgskule hadde behov for å ekspandere. Kommunen ville hjelpe til, og sikre at begge institusjoner forble i

---

<sup>6</sup> Professor i samfunnsplanlegging, samfunnsdebattant og foredragsholder og ordfører i Volda fra 2015.



kommunen. Grepene de gjorde var at kommunen kjøpte bygningsmassen til den gamle folkehøyskolen til overpris. Folkehøyskolen fikk da nok penger til å kjøpe det gamle hotellbygget og gjøre det om til skole. Hotellet fikk kapital nok til å være med på byggingen av nytt hotell/kulturhus i sentrum. Kommunen fikk lokaler til å samle helsestasjon, barnevern, musikk- og kulturskole og kompetansesenter. Kulturlivet er styrket både gjennom nytt kulturhus og ved at kulturskolen fikk nye lokaler.

Dette trekantprosjektet har vært en suksess, og kan tjene som eksempel på hvordan Ulsteinvik har jobbet med byutvikling i ettertid. Arbeidet med trekantprosjektet tok lang tid å få på plass, men de samarbeidsformene som oppsto er videreført i nye prosjekter. De har bevist at det blir gode resultat når flere går sammen.

Et kjennetegn ved Ulsteinvik er at de har det de kaller for *patriotkapital*. De har et næringsliv som har hatt mulighet og vært villig til å gå inn med kapital og være med på spleiselag med kommunen når det gjelder byutviklingstiltak. Næringslivet har vært genuint interessert i å utvikle stedet, og har ikke bare bidratt til signalbygg, men har i økende grad vært opptatt av det kulturelle innholdet i byutviklingen. Ulsteinvik er for eksempel utsmykket med flere skulpturer som er laget av noen av de fremste kunstnerne i landet. Det har kommet til gjennom spleiselag mellom kommunen og 20 bedrifter. Videre bidrar næringslivet med å kjøpe billetter når det arrangeres konserter og lignende i kulturhuset. På den måten kan aktiviteten drives uten for høy økonomisk risiko, samtidig som en sikrer et publikum. Hotellet nyter også godt av slike arrangement, siden det blir en del tilreisende.

Dette samarbeidet med næringslivet var noe av grunnen til at Ulsteinvik fikk statens pris for attraktiv by.

### **Utviklingsoppgaver prioriteres høyt**

Ulstein kommune har lenge hatt en god relasjon til næringslivet i kommunen, men informantene mener å se at det er skjedd en endring i forholdet de senere årene. Går en tilbake til 1990-tallet så var næringslivets forventninger at kommunen skulle ordne med areal som de kunne utvikle seg på, og ellers holdt fingrene av fatet. De siste 20 åra har det skjedd en endring mot mer samarbeid – der prosjekter utvikles i samarbeid mellom kommune og næringsliv.

Utviklingsoppgaver prioriteres høyt i kommunen. I stedet for å ha en egen næringskonsulent, har Ulstein valgt å la innspill som går på næringsutvikling og sentrumsutvikling gå direkte til kommunalsjef teknisk, assisterende rådmann/rådmann og ordfører. Når disse sakene automatisk havner høyt oppe i

systemet, er det lettere å få til kjappe dialoger – noe som blir vurdert som ofte å være nødvendig for å få ting realisert. Politikere støtter opp om denne arbeidsmåten.

### Fortetting som konkurransefortrinn

Beslutningen om å bli by har ført til stort fokus på sentrumsutvikling. Men det er også investert mye i byggefelt, bygg, omsorgsboliger, skoler og infrastruktur. Dette har ført til at kommunen har stor gjeld. Utbyggingene er imidlertid gjort på bakgrunn av analyser av befolkningsutviklingen, der det er tatt hensyn til aldersstruktur, innvandrere og endret husholdsstruktur. Det gjøres også regelmessige undersøkelser blant «brukere» av byen og kommunen, for å få tilbakemelding på hva som har fungert og hva som er ønskene for framtida. *Kommunen har alltid vært opptatt av å være i forkant med å tilrettelegge for vekst.*

I forbindelse med ny arealplan ble det gjennomført separate ideverksteder og møter med ungdommer, handelsstanden, næringslivet og en sammensatt gruppe der en så for seg Ulstein 30 år fram i tid (Ulstein 2046). I dette dokumentet kommer det fram at fortetting er et populært grep for framtida (selv om det også i Ulsteinvik er misnøye å spore blant de som får mindre sol, mister utsikt eller mener at stedets karakter forringes). Man har sett en utvikling folks bostedspreferanser. Det er ikke lenger slik at «alle» vil ha enebolig eller tomannsbolig med stor hage rundt. Familiemønsteret har endret seg og det er flere som etterspør leiligheter, og de skal ligge i sentrum. Det har vært lett å få gjennomslag politisk for en slik satsing. Ikke bare er dette i tråd med nasjonale forventinger til tettstedsutvikling, det er også økonomisk gunstig. Femti boenheter i sentrum krever f.eks. bare 10 m med rør og brøyting. Disse utgiftene blir mye større i et boligfelt med like mange boenheter.

Fortetting ses på som en blanding av fornuft og konkurransefortrinn. Ulstein er en liten kommune på bare 92 km<sup>2</sup>, og har begrensede arealressurser. Kommunen har også sterk vekst i folketallet. Fortetting framstår som et fornuftig valg, uavhengig av nasjonale retningslinjer. Men det ses ikke på bare som fornuft; det blir også vurdert som et konkurransefortrinn framover. Med utsikter til dårligere kommuneøkonomi, og en aldrende befolkning, anser man at fortetting også kan bli et konkurransefortrinn fordi det for eksempel er bedre å ha 10 brukere av hjemmehjelp i samme bygg, istedenfor at hjemmehjelpen skal bruke halve tiden i bil for å komme fram til brukerne som bor spredt.

## Godt arenaer for samarbeid og involvering

Det er et godt samarbeid mellom kommuneadministrasjonen og politikere, ifølge informanten. Administrasjonen har fått vide fullmakter, og det er en åpen tone. Politikerne er åpne for endringer når de får en god begrunnelse.

Et eksempel på dette er Ulsteinhallen. Kommunen hadde en idrettshall fra 1970-tallet som trengte oppussing, og en videregående skole med idrettslinje som også hadde behov for oppgradering, flere rom og større garderobekapasitet. Dette sa kommunestyret ja til, og bevilget 20 mill. til formålet. Men så kom idrettslaget på banen, og fortalte at det går an å få ekstratilskudd for de neste tre flerbrukshallene som skal bli bygd i landet. Etter en dialog med idrettslaget og med videregående skole (Fylkeskommunen) – som tok 2 til 3 uker, så tok administrasjonen saken tilbake til kommunestyret og ba de parkere forrige vedtak fordi de ville jobbe med planer for en flerbrukshall isteden. Flerbrukshallen ble en realitet, 5000 kvadratmeter, sambruk med videregående skole og idrettslaget. Det er altså rom for å være med på utviklingsprosesser, og politikere gir administrasjonen handlingsrom, og de fullmakter de trenger for å gå i dialog med andre aktører.

Kommunen har jobbet bevisst med å få til møtearenaer for å drive en aktiv utviklingspolitikk. I økonomiplanprosesser har det i flere år vært fellesmøter med politikere og ledergruppa til rådmannen og hovedtillitsvalgte. De har et Politisk-administrativt lederforum som består av formannskapet og rådmannens ledergruppe, og et hovedutvalg for teknisk og et hovedutvalg for levekår, der de to lederne for disse gruppene er med i lederforumet. Det er faste møter halvårlig.

Politikere trekkes aktivt inn i planprosessene, og er med i utviklingen av både samfunnsdelen og arealdelen av kommuneplanen. I forbindelse med den forrige kommuneplanen var det arbeidsmøter med 50–60 inviterte for å jobbe fram strategier. Det er brukt langt tid på breie, vide og åpne prosesser slik at ting ikke plutselig bare dukker opp som overraskelser for politikere. Hvis det skjer blir det gjerne en brems for å gå videre. Åpne kanaler er viktig, og deltakelse er viktig. Politikerne ønsker å være med på utformingene. Rådmannsgruppa er med i de store planprosessene; det er rådmannens ledergruppe som er prosjektgruppa. Det gjør gir en topptung ledelse som også kan ta beslutninger. I tillegg har kommunen Planforum der rådmannens ledergruppe, representanter for teknisk og brann, folkehelsekoordinatoren, og representant for barn, unge og oppvekst er med. Dette er en arena der ting tas opp og diskuteres mens de enda er på idestadiet. Det orienteres om ting som kan komme til å bli saker.

Politikere og administrasjon deltar sammen på folkemøter og andre liknende møter. Det er stor bevissthet rundt å holde dialog med befolkningen. Ulstein er ikke større enn at det går an å komme ganske langt i å ha dialog med innbyggere. Administrasjonen har mange generalister og få spesialister, noe som kanskje gjør at en innser at en må samarbeide for å få til ting. Et annet fortrinn er at kommunalsjefene har lang erfaring fra ulike steder og har ulik erfaringsbakgrunn, samtidig som alle kjenner kommunen og systemet og strukturene på utsiden godt. De opplever å ha legitimitet og tillit i befolkningen.

### **Skal alle penger brukes i sentrum?**

Ulsteinvik har hatt relativt god økonomi, men dog en høy gjeld og har vært på Robeklista både et halvårs tid i 2001 og fra februar 2004 ut juni 2005. Økonomien til kommunen varierer med opp- og nedgangstider i det lokale næringslivet, og det forventes nedgang framover. Da blir det nok også mer debatt om hva en skal bruke penger på. En debatt som pågår er om alt skal skje i sentrum på bekostning av resten av kommunen. Politikernes svar har vært å sette av 200 000 kroner i året som skal gå til samarbeidstiltak i kretsene utenfor Ulsteinvik sentrum, og pengene forvaltes av levekårsutvalget.

Ulstein er en liten kommune, det lengste du kan komme bort fra kommunesenteret er 13 minutter med bil. Dagens politiske regime synes å være i favør av sentralisering og fortetting. Dagens ordfører understreker ofte at grunnen til at han kan bo landlig, er at det finnes et sentrum som han får alt han trenger i, innen kort avstand.

### **Statlige retningslinjer og behovet for manøvrering**

De statlige retningslinjene legges selvsagt til grunn for planleggingen i kommunen, men ikke på en slik måte at de går gjennom punkt for punkt og krysser av. Retningslinjene samsvarer nokså godt med den planlegging kommunen har drevet de siste par tiårene. Men de er ikke helt overlappende. *En viktig erfaring de har i Ulstein er at de må være med på utviklinga når den skjer. En kan ikke vedta at en utbygger skal bygge ut en eiendom i sentrum, – så selv om det i samfunnsdelen og arealdelen ligger en retning, så mener de det er viktig å gi rom for endring under vegs.*

Et eksempel er *Trivselsgata* som de bestemte seg for å lage for 10 år siden. De begynte der det var folk, der det var aktivitet, der de fikk med private aktører – og dermed ble det utbygd litt her og litt der. Det er først nå i år at Trivselsgata og parkområdet henger sammen, slik vi planla. For å få til utvikling er det avgjørende å få med samarbeidspartnere. Det er 12 år siden det ble lagd plan for sentrumsutvikling, men

når en ny plan nå skal lages så må det bli endring. Trivselsgata blir kanskje ikke den lange linje de opprinnelig hadde planlagt, kanskje blir det heller til et kvartal.

Informanten understreker at det er krevende å bygge tett. Sentrum er i bevegelse og tyngdepunktet i kan flytte seg etter hvert som nye muligheter dukke opp. Nå er kommunalt areal brukt opp i sentrum, så neste trinn blir å drive fortetting og utvikling på ikke-kommunale areal. Da kan prosessene bli annerledes, i og med at det andre beslutningstakere kommer på banen med andre problemstillinger. Informanten mener det å få med andre på laget kommer til å bli enda viktigere enn tidligere.

### **Eksternt samarbeid**

Fylkeskommunen er en viktig samarbeidspartner og har vært med fra starten av byutviklingen (2002/3). De har vært rådgivere, og vært med å finansiere sammen med private aktører og kommunen. Samarbeidet med fylkeskommunen har bidratt til å heve standarden betydelig på en del sentrale uteområder.

Statens vegvesen er også en betydelig samarbeidspartner. De skulle forbedre Sjøgata (hovedgata) som transportåre, men samarbeidet førte til at dette ble et tettstedsutviklingsprosjekt. Gata har fått en veldig god standard som har løfta sentrum.

Ulstein kommune er bevisst på å hente ideer utenfra, og er ofte med på planleggingskonferanser o.l., og henter også mye inspirasjon og kunnskap fra nabokommune. Kommuner i regionen er raske til å orientere og hjelpe hverandre. Det er et godt regionalt utvekslingsmiljø for kunnskap.

### **Oppsummert er dette viktig**

- 1) Samarbeid med næringslivet og andre i lokalmiljøet
- 2) Inkludere bred ledergruppe i planlegging. Det er jobbet i 10 år med å kople teknisk etat og tilhørende strukturer inn mot resten av kommuneorganisasjonen.
  1. Det er en reell tverrfaglig prosjektgruppe som jobber sammen opp mot politikerne både når det gjelder samfunnsdelen og arealdelen i kommuneplanen. Det fører til at de på 'pleie og omsorg' snakker med de på 'teknisk' og 'kultur', osv. Når Kommunalsjef for oppvekst må skrive på samme kapittel som kommunalsjef på omsorg, så blir de nødt til å se skole i sammenheng med omsorg. Lagspill fører til mer helhetlig planlegging.
- 3) Det finnes ingen quick-fix. Dette tar tid.

## 2.3 Levanger – jordvern, kulturvern og kjøpesenter

I Levanger er den klassiske konflikten mellom bruk og vern høyst tilstedeværende. Etter at noen innbyggere engasjerte seg sterkt mot rivning av to gamle hus, gjorde Riksantikvaren et hastevedtak om midlertidig fredning av all bebyggelse, alle portrom og alle bakgårder i sentrum. I 2011 ga Riksantikvaren varsel om varig vern. Trehusbebyggelsen er unik i nasjonal sammenheng fordi den er oppsatt i løpet av kort tid; mellom siste bybrann i 1897 og murtvungen som kom i 1904. Det er omlag 250 bygninger i jugend- og sveitserstil i omtrent samme skala, og kvartalsstrukturen er i stor grad intakt og i samsvar med byplanen som ble laget etter bybrannen i 1846. Kommunen har ansatt en egen byantikvar, og arbeidet med å forvalte kulturarven ble vurdert som «veldig godt» av juryen for Attraktiv sted (2012). De har også fått Olavsrosa – et nasjonalt kvalitetsmerke utdelt av stiftelsen Norsk Kulturarv (2013).

Når selve bymiljøet i sentrum er fredet, er det begrenset hvor mye fortetting en kan få til og hvor attraktivt sentrum er for dagens familier og næringsaktører. Trehusene er små, og utvidelser er i strid med vernebestemmelsene. Det er også kostnadskrevende å bygge om til universal utforming og moderne standard på fasiliteter som ventilasjonsanlegg, toaletter og baderom. I flere kvartaler er det et krav om at første etasje skal brukes til næringsformål, og en annen del til bolig. Noen dispensasjoner er gitt fordi det er større etterspørsel etter boliger enn forretningslokaler, – noe som er uheldig ut fra det offentlige gaterommet i sentrum får et mer privat preg. Det er veldig få gårdeiere som selv bor i husene. Flere av leilighetene leies ut til flykninger og studenter. Kommunen har selv kjøpt noen hus for bruk til bl.a. flykninger. Levanger har gjort flere grep for å kunne ta imot og integrere flykninger, og fikk bosettingsprisen i 2009<sup>7</sup>.

Sentrum er ellers dårlig tilrettelagt for biltrafikk og parkering. Ifølge informanter synes det å være et folkekrav at hver boenhet skal ha en parkeringsplass rett utenfor døra, og forretningsdrivende vil ha enda flere. Samtidig er det «alltid ledig parkeringsplass i Levanger sentrum», – noe vi har lett for å tro i og med at 170 000 kvadratmeter er avsatt til overflateparkering i sentrum. Bortsett fra hovedgata, der man kan stå gratis inntil to timer, er det betalingsparkering i sentrum. Gjennomgangstrafikk er et problem flere informanter nevner. Trafikktellinger viser at trafikken gjennom Kirkegata, midt i den vernede trehusbebyggelsen (se bilde 3), er større enn på E6 som går utenfor byen (jf. kommunedelplan 2013). Med årsdøgnstrafikk på over 10 000 blir det mye støy, svevestøv og forurensingsproblemer – til plage for de som bor der, og

---

<sup>7</sup> Integrasjons og mangfoldsdirektoratet (IMDi) deler ut denne prisen.

de som driver næringsvirksomhet der. Det bidrar heller ikke til øke attraktiviteten som handlegate. Å gjøre noe med gjennomgangstrafikken er svært komplisert og krever store investeringer. Levanger ligger på en halvøy, og noen av boligfeltene er lokalisert slik at trafikken må over bro og gjennom byen nesten uansett hvor de skal. Ny bro og omlegging av veier er ikke noe kommunen kan greie alene. Å få folk til å velge andre transportmidler synes å kreve mer radikale virkemidler enn de som brukes pr. i dag.



Bilde 3. Bilde fra Kirkegata i Levanger. Foto: Hilde Kjerland

Disse forholdene internt i trehusbyen har i seg selv bidratt til at Levanger sentrum ikke lenger er et så levende handelssenter som det en gang var. I tillegg er det kraftig konkurranse fra Magneten – et kjøpesenter som ligger utenfor bykjernen. Kjøpesenteret ble etablert på Moan i 1986, etter at eiendomsutvikleren ble «forvist» ut av sentrum på grunn av for lite plass. Kjøpesenteret har utvidet mange ganger etter dette, og området har nå nærmere 1000 arbeidsplasser. Moan-området framstår som mer attraktivt for næringsdrivende fordi det er billigere, man kan få større lokaler og fasilitetene, inkludert parkering, er mer tilpasset moderne næringsvirksomhet. Kjøpesenterområdet er over tid blitt et nav som har gitt ringvirkninger til området rundt, og flere nye boliger og forretninger er kommet til. Disse sentrumsnære boligene er leilighetskomplekser og er oppført i fortettingens ånd. De har vært svært populære blant folk i 60–70-årene som er vant med store hager og bil, og som generelt ikke er innstilt på å senke parkeringskravet. Utbyggere vegrer seg derfor for å bygge uten at de får avsatt en parkeringsplass *pr person*. Noen steder blir første etasje blir brukt til parkering, noe som kan vurderes som uheldig fordi det gir døde fasader på bakkenivå.

Bilde 4 viser hvor mye mer bebyggelse Moan har fått i løpet av 17 år. Spørsmålet er for framtidig bebyggelse skal skje. Kommunen ønsker å utvide det bebygde området for å få tilgjengelig areal til næringsvirksomhet og boliger – altså gå i motsatt retning av nasjonale retningslinjer som forventer kompakt byutvikling med bygging innover, nedover og oppover. Samtidig åpnes det for fortetting i noen eksisterende boligfelt. Det er bl.a. forslag om å sette opp to høyhus på 15 etasjer på Moan, – noe som har skapt debatt, siden det vil bryte med den ellers lave bebyggelsen og stenge for utsikt til sjøen. Også på andre siden av byen (Havneområdet), er det en randsone som man ønsker å bygge ut, med blant annet forslag om konferansehotell, og hvor de samme bekymringene knyttet til sjøutsikt gjør seg gjeldende. Her kommer 75 nye leiligheter med sjøutsikt som ifølge Trønderavisa (23.10.17) vil komme til å sette prisrekord i Levanger. Fylkesmann og fylkeskommune støtter opp under å bygge i høyden.



Foreslått omdisponert til  
forretninger og boliger

*Bilde 4. Moan med kjøpesenter år 2000 (øverst), og i 2017 med mer bebyggelse (nederst). Byen skimtes i bakgrunnen på det første bildet. Bilder fra Kommunedelplan.*

Problemet med den foreslåtte utvidelsen (i bilde 4) er ikke bare at den er i strid med idealet om kompakt byutvikling, men at det skal skje på fulldyrka matjord som er klassifisert som «god» og «veldig god» jordkvalitet. Levanger er tydelig på at de er en



jordbrukskommune, og jordvernet står tradisjonelt sterkt. Samtidig sier den vedtatte samfunnsplanen (2014) at kommunen skal tilrettelegge for vekst i befolkning og næring. De ønsker blant annet å redusere handelslekkasjen til Trondheim og Steinkjer, og legge til rette for at kjedebutikker og arealkrevende virksomhet som vurderer trehusene i sentrum til å være for små, skal kunne etablere seg i Levanger. I kommunedelplanforslaget som er ute på høring nå, er det derfor foreslått å bygge ned en del matjord i Moan-området for å få plass til mer næringsvirksomhet og boliger. Både Fylkesmannen og Fylkeskommunen har imidlertid kommet med innsigelser på grunn av at området har veldig verdifull matjord. Levanger skal nå prøve å begrunne sine valg noe bedre. I retningslinjene (SPR-BAT) heter det jo at matjordvernet må vurderes opp mot andre samfunnsbehov.

Levanger sitt «problem» er at det er god matjord på alle kanter. Hopper man over matjorda for å bygge boligfelt i satellitt, oppstår et nytt problem med økt transportbehov i tillegg til at nødvendig veianlegg vil måtte gå over matjord. Det er antakelig potensial for fortetting i sentrum, og kommunen jobber nå med å kartlegge dette. Problemet er at det bare er *potensialet* de kan kartlegge. Eiendomsstrukturen er nokså oppstykket, og kommunen kan i praksis ikke pålegge tomte- og gårdeiere å selge eller omdisponere eiendommene sine. På den måten får ikke Levanger så mye ledig areal til nærings- og boligformål som de skulle ønske ut i fra et attraktivitetshensyn. De ønsker å disponibelt areal å tilby dersom det dukker opp store investerings- og etableringsmuligheter (se Hammerfest).

Hva gjør man når statlige retningslinjer for kulturvern, jordvern og byutvikling kolliderer på et og samme territorium? Det kan synes som en umulig oppgave å få til sosial, økonomisk og miljømessig bærekraft på en gang.

### **Attraktivitet for folk og bedrifter?**

Et problem Levanger deler med veldig mange andre småbyer er laber aktivitet i sentrum etter kl. 16, – ja det er ikke mye liv i gate før det heller. Mange butikker har flyttet ut av sentrum, men frisører, spisesteder og gallerier ser ut til å trives. Gårdene kjøpes opp som investeringsobjekt både av utenbys og lokale investorer som har som mål å tjene mest mulig på utleie. Resultatet er at husleien i sentrum er såpass høy at det er vanskelig å starte opp nye virksomheter der. I tillegg til leia er det ofte nødvendig å investere en del i bygget for å gjøre det anvendelig til forretningsdrift. Levanger Næringsforum har derfor kommet med et forslag om å gi driftstilskudd til etablerere i trehusbyen (der det selvfølgelig også stilles krav til mottaker). Et slikt tilskudd begrunnes ut fra et kulturminneperspektiv der en fokuserer på at «bruk er det beste vern», og at det er politisk enighet om at en ønsker mer næringsaktivitet i sentrum. I

dag får gårdeiere økonomisk støtte av riksantikvaren og kommunalt fond for å tilbakestille fasader til en standard som er i tråd med vernestatusen. De får også veiledning fra byantikvaren. Men kulturhistorisk riktige fasader skaper ikke nødvendigvis ny aktivitet. Mens gårdeiere får både økonomisk støtte og rådgivning angående fasadene, finnes det ikke tilsvarende for næringsdrivende som skal holde liv i byggene<sup>8</sup>.

Levanger har ikke egen næringsavdeling, men er nå i ferd med å ansette en næringssjef. Levanger har delt næringsutviklingsfunksjonen med Verdal (Innherred samkommune), gjennom selskapet Proneo, men det er slutt fra 2018. Levanger Næringsforum har i praksis fungert som førstelinjetjeneste for etablerere og næringsdrivende, men uten at det har vært en formell del av virksomheten. Levanger Næringsforum er et privat medlemsfinansiert firma som er et bindeledd mellom næringslivet og kommunen, bl.a. gjennom å være høringsinstans og deltaker i utvikling av planer. De er samlokalisert med kommuneadministrasjonen, noe som trekkes fram som en stor fordel. Det er jevnlig, nesten ukentlige, møter med ordfører, og det er generelt enkelt å få både formell og uformell kontakt med etatsjefer og kommunalsjef. Nå sitter de sammen i en ressursgruppe, med flere interesserte parter involvert, for å få etablert et konferansehotell, et signalbygg, på en kommunal tomt i randsonen (havneområdet), og argumenterer for at næringslivet og universitetet trenger det, at Trønderhallen vil kunne få flere arrangementer, og at flere besøkende til Levevanger vil bety mer liv og røre. Det gamle hotellet i sentrum er ikke stort nok og har ikke kapasitet til store konferanser.

Med medlemmer både på kjøpesenteret og i sentrum, jobber forumet for at både sentrum og Moan-området skal komplementere hverandre (slik som Fagernes–Leira). De vil omdefinere Levanger sentrum til å strekke seg fra Moan i sør til Hamneområdet i Nord, noe andre mener er en utvanning av sentrumsbegrepet. For å kople sammen områdene er det planer om å sette opp gratis shuttle-buss mellom kjøpesenteret og sentrum om sommeren. Én motivasjon bak det, er å utnytte det faktum at Magneten tiltrekker seg mange folk, blant annet turister, ved å få flere av dem til å ta seg en tur inn til sentrum for å oppleve trehusbyen. Erfaring fra Røros tilsier at turister er interessert i dette. Men for at dette skal kunne bli en suksess gjenstår å jobbe aktivt for at det blir mer aktivitet i sentrum slik at trehusbyen blir mer enn fasader. Det er imidlertid ikke bare av hensyn til turister at det er viktig med mer liv i byen – det er flere som trekker fram at en må sørge for at Levanger er et attraktivt sted å bo. De

---

<sup>8</sup> Dette bygger på en oppfatning av at støtte fra kommunale og regionale næringsfond dreier seg om såpass lite penger at det ikke er verdt innsatsen i form av søknader, dokumentasjon og byråkrati. For å få fra IN må man være innovativ, og ofte er det ikke den typen bedrifter det er snakk om her.

deler arbeidsmarked med steder langs hele strekningen fra Trondheim, via Stjørdal og Verdal til Steinkjer, og ønsker derfor at Levanger skal kunne tilby noe mer enn arbeidsplasser – det må også være et attraktivt sted å bo.

Levanger Næringsforum jobber for næringsutvikling og innovasjon i sentrum, og har nylig foreslått for kommunen at noen av de nylig tildelte RUP-midlene brukes til gjennomføring av bylivsanalyse, framtidsverksted, arrangementsstrategier, og etablering av gårdeierorganisasjon. De arrangerer Levangermartnan sammen med Levanger Handelsstand (sentrumsforening). Levanger kan også by på Marsimartnan og førjulsmartnad. – og en del andre arrangement i sentrum. Da stenges gatene av for trafikk og fylles med salgsboder og diverse aktiviteter og underholdning. Det er mange frivillige involvert i disse arrangementene.

Det er flere organisasjoner som jobber for å gjøre Levanger til et godt sted å bo. Blant de er Levanger Vel og Cittaslow<sup>9</sup>. Sistnevnte har holdt på i 15 år og har i mange år blitt forbundet med noe negativt, Sløv City – jf. Ronny Spaans i boka *Kjøpesenterlandet*, men opplever nå et oppsving med at flere er blitt interessert i kortreist mat og det bevegelsen ellers står for. Det er mange som produserer «saktemat» i Levanger, og som bidrar til at Cittaslow får et positivt innhold. Det deles ut en Cittaslow pris hvert år for å stimulere til mer aktivitet innenfor dette konseptet. Levanger Vel står blant annet bak det humørfylte initiativet «Hilsegata» (se bilde 5), og sørger for blomster og julepynt, og arrangerer festligheter og bidrar til martnaene. Vi kan her også nevne Kafé Verden som drives av Frivillighetssentralen, Røde kors og Levanger sanitetsforening. Dette er et lavterskeltilbud basert på frivillig matlaging og kakebakst som blir solgt for en billig penge, og gratis underholdning. Det er et godt miljø for integrering av innvandrere, der de sørger for at folk på Levanger kan få «en smak av verden». Kafeen har holdt det gående siden 2013.

Den vernede trehusbebyggelsen brukes som en ressurs i markedsføringen av byen. Informantene formidler at mange var veldig skeptiske til vern i begynnelsen, men at dette har endret seg til å bli en viktig identitetsmarkør for mange av kommunens innbyggere. Opplevelsesnæringene nyter godt av vernestatusen, og har tatt opp kampen med kjøpesenteret ved å tilby autentisitet og kultur. Problemet er imidlertid fortsatt at folk ikke får handlet det de normalt trenger i sentrum.

---

<sup>9</sup> *Cittaslow* – et konsept basert på Slow Food, og som oppsto i Italia i protest mot Fast-food kjedenes frammarsj.



Bilde 5. Ikke så mye annet enn parkerte bilder å hilse på i Hilsegata en fredag i november. Foto: Clive Phillips.

### «Alle skal med» – fokus på folkehelse

Et viktig mål i samfunnsdelen av kommuneplanen i Levanger er at *alle skal med*. Det er derfor satset på en rekke lavterskeltilbud som skal være tilgjengelig for alle. Dette er gjort innenfor et folkehelseperspektiv. Det er tilrettelagt for gode lekeplasser, og skolene har fått oppgradert sine uteområder, det er etablert flere gangstier med belysning, en trimtrapp med 170 trinn er bygd på dugnad, to badestrender er etablert nord og sør for byen, og en aktivitetspark i sentrum (stadionparken). I tillegg har de etablert Bua – der barn og voksne kan få låne sports- og fritidsutstyr. Alt dette er tiltak som har som mål at folk skal kunne være aktive, og delta i aktiviteter *uten at det skal koste noe*. Flere informanter understreker at disse tiltakene, sammen med oppgradering av trehusbebyggelsen, er noe som folk legger merke til og er fornøyde med. Det skaper bolyst.

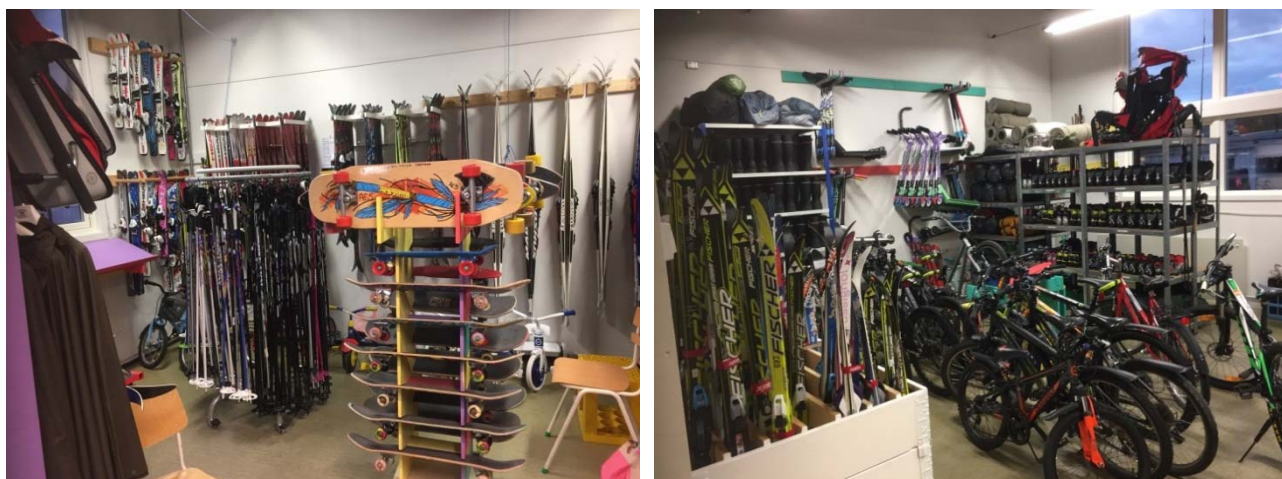
Stadionparken var tidligere et idrettsanlegg i byen som trengte oppgradering (se bilde 6). Utbyggere ville gjerne bruke tomte til å bygge boliger på – noe som ville vært i tråd med forventninger om boligfortetting i sentrum. Men innbyggerne engasjerte seg mot dette, og fikk politikerne til heller å satse på felles uteområde med *bl.a.* skatepark, lekeplass, ballbane, treningsapparater og piknikfasiliteter. Parken har god belysning

slik at den også kan benyttes på kveldstid, og det går universelt utforma turstier ut i fra parken i alle retninger. Disse utbyggingene har blitt en suksess, og trekker til seg folk fra nabokommunene. Det har vært viktig å få til et lavterskeltilbud for å få folk til å være mer aktive. Dette gjelder særlig med tanke på «våre nye landsmenn» som ofte ikke er vant med å gå på tur i skog og mark.



Bilde 6. Stadionparken i sentrum av Levanger. Skateboardpark i bakgrunnen. Foto: Clive Phillips.

I Bua kan man låne f.eks. skateboard, sykkel og kano, på samme måte som man låner bøker på biblioteket. Bua kom i stand som resultat av en *samskapingsprosess*. Levanger kommune er opptatt av å få til ting gjennom samskaping: der en altså prøver å trekke inn ressurser og virkemidler fra flere enn kommunen selv slik at løsningen blir bedre og flere får eierskap til prosessene og resultatene av dem. Driften av Bua er lagt til en vekst- og attføringsbedrift som kunne bidra med arbeidskraft. Idrettsrådet, frivillighetssentralen og NAV ble trukket inn og det er gjort samarbeidsavtaler med sportsbutikkene. Nå er det mange som har eierskap til Bua og er flinke til å bruke den – både ved å låne utstyr og ved å gi bort pent brukt utstyr. Skoler, idrettslag og enkeltpersoner bruker Bua og bidrar til at den ikke blir et stigmatiserende tilbud kun til de som har dårlig råd (se bilde 7).



Bilde 7. Litt av utvalget i Bua. Foto: Clive Phillips

### Kollektivtransport og sykkelsatsing i ett

En annen satsing som er gjort i samskapelsesånd er satsingen på ReisSmart-prosjektet. Utgangspunktet var at det i Levanger var mye privatbiltrafikk samtidig som at bussene så å si var folketomme. Busselskapet var kommet til en punkt der de måtte gjøre noen helt nye grep eller legge ned tilbudet. Det ble gjennomført en reisevaneundersøkelse som viste at folk som bor under 2–3 km fra sentrum kjører bil til jobb i sentrum, og at det gjelder ca. halvparten av befolkninga. Det var enighet om at her måtte det være potensial for å få flere over på sykkel og kollektiv. Kommunen fikk derfor i samarbeid med Trønderbilan AS med seg flere viktige aktører på en ny kollektivsatsing. De inviterte med seg de største arbeidsgiverne; sykehuset, universitetet og Magnetten, videregående skole, studentsamskipnaden, og Levanger Næringsforum, Vegvesenet og fylkeskommunen. Det ble gjennomført idedugnad, og et av resultatene var at Trønderbilan fikk spesiallaget et sykkelstativ til bruk inni bussen slik at folk kan ta med seg sykkelen på bussen. Dermed kan man sykle nedover til jobb i sentrum, men ta sykkelen *gratis* med på bussen i motbakkene på vei hjem.

Det ble dessuten kjøpt inn nye busser av hybridtypen, og som har Wi-Fi og ladepunkt for mobil ombord. Bussbillettpriisen ble redusert til 10 kr (eller 100 kr i måneden). Dette var del av en større kampanje for å få folk over på sykkel, og som ble finansiert av midler fra Helsedirektoratet, Miljødirektoratet og Klima- og Miljøverndepartementet. Fylkeskommunen og busselskapet har også vært med på finansieringa, arbeidsgivere har inngått et spleiselag om å gi månedskort til 100 kroner, de største arbeidsgiverne har forbedret sykkelparkering med tak og garderobeforhold, kjøpesenteret har omgjort noen av bilparkeringsplasser til sykkelparkering, det er satt opp bysykler,

tilskudd til kjøp av el-sykler, og gjort en del tiltak for at det skal bli vanskelig å parkere gratis i sentrum.

Prosjektet skulle i utgangspunktet være en kortvarig test for å se om det gikk an å redusere bilbruk i Levanger sentrum, og legge til rette slik at det blir enklere å sykle, gå, kjøre buss til jobb og skole. Men prosjektet har vært så vellykket at det er videreført. Trønderbilan kan melde om 50–60 % vekst i antall passasjerer. Likevel antyder våre informanter at det ikke ser ut til at biltrafikken er blitt redusert.

#### **Dette tar vi med fra Levanger**

- 1) Samskaping er viktig for å få ting gjort – og for å få eierskap til resultatene
- 2) Relativt beskjedne tiltak kan gjøre mye for opplevelse av byen
- 3) Det er vanskelig avveining mellom bruk og vern, – forståelsen av hva som er attraktivt er på kollisjonskurs med hva som er ansett som bærekraftig i NF
- 4) Kommunen har ikke tilstrekkelig virkemidler til å skape aktivitet i sentrum
- 5) Utviklingsorientert kommune. Er blant annet med i nordisk nettverk for små og mellomstore byer.

## 2.4 Egersund

### Bevaringsverdig trehusby og byutvikling

Egersund er regionsenter i Dalane og ligger ca. en time fra Stavanger med tog eller bil. Egersund er en gammel og kompakt by med lang historie<sup>10</sup> og har et sentrum med eldre trehusbebyggelse. Etter den største bybrannen i 1843 ble to tredjedeler av bygningene lagt i aske, flere av bygningene som ble reist i etterkant står fortsatt i dag<sup>11</sup>. På 1970-tallet sikret et lite flertall i kommunestyret at den gamle trehusbebyggelsen i sentrum ble bevart. Den første bevaringsplanen kom i 1991. Byen framstår kanskje som det best bevarte trehussentrum i landet, og det er strengt regulert om og eventuelt hvilke endringer som kan gjøres i denne delen av byen. Trehusbebyggelsen «gjør» Egersund, og den er sårbar. Dette er rammen for å drive byutvikling.

Det er lagt ned mye arbeid i å ta vare på den bevaringsverdige bebyggelsen. Holdningen er at bygg med aktivitet blir vedlikeholdt, derfor må byggene brukes. I moderniseringen av sentrum har det vært sentralt å bygge videre på den trehusbebyggelsen som allerede er. «*Vi skal sette våre spor, men skal ikke ødelegge det som allerede er*», påpekte en informant. Samtidig utfordrer de små trehusene hvordan byutviklingen kan skje. Kommunen har bestemt at det skal være detaljhandel i sentrum fordi det gir mer levende fasader, det betyr igjen at rammevilkårene for småbutikkene i sentrum må trygges.

Det er to overordnede prinsipp for sentrumssatsingen: For det første skal den bevaringsverdige trehusbebyggelsen i sentrum ivaretas. Det er byens identitet og er det aller viktigste. Fasadene i sentrum er viktig for å sikre helhet. I de mest bevaringsverdige områdene skal det være helhetlige gateløp og det er ikke tillatt med «brudd» i fasadene. For det andre skal det være aktivitet i sentrum. For å sikre aktivitet trenges det en aktiv handelsstand i sentrum. Både boligutbygging og parkeringsregulering skal støtte opp om disse prinsippene.

---

<sup>10</sup> Byen feiret 200 års jubileum i 1998. Kilde: <https://no.wikipedia.org/wiki/Egersund> Lesedato, 10.11.2017.

<sup>11</sup> Kilde: <https://www.eigersund.kommune.no/eldre-historie.4767876-156259.html> Lesedato 10.8.2017.





Bilde 8. Trehusbebyggelse i Egersund. Foto: Hilde Kjerland.

Samtidig gir den gamle bygningsmassen utfordringer for hva slags type aktiviteter som passer inn. F.eks. fører strenge verneregler til at kravene til matservering i noen tilfeller er vanskelig å oppfylle. Frisør og klesbutikker vil være lettere å tilpasse. Det har i noen områder vært krav om butikk i første etasje, fordi det gir mer aktivitet enn kontorer.

Et arbeid med en «mulighetsstudie» er i startfasen. Denne skal se på mulighetene for å åpne opp og knytte sentrum og havneområdet bedre sammen. Inkludert i dette arbeidet skal torgområdet utvikles. Her skal det også vurderes om parkering kan flyttes under bakken og hvordan en trafikkert fylkesvei (Fv. 44), med betydelig tungtrafikk og gjennomgangstrafikk, kan legges utenom sentrum. Det siste vil fjerne forurensning og støy og samtidig frigjøre areal til annen aktivitet.

### Skreddersøm gjennom kvartalsutvikling

I arbeidet med Sentrumsplanen (fra 2009) ble alle bygningene i gågata gjennomgått, og vurdert om og hvilke endringer som kan tillates i det enkelte bygget. Til å gjennomføre dette arbeidet var det en bredt sammensatt arbeidsgruppe, med representanter fra kommunen, regionantikvar, kultur og vernemyndigheter fra fylkeskommunen, gårdeiere og Sentrumsforeningen. Seks kvartal pekte seg ut for å utvikles videre, og der ble det brukt «skreddersøm» tilpasset det enkelte kvartal. Prosessene ble gjort grundig og det har bidratt til en felles forståelse mellom gårdeier, næringsaktører og myndigheter. F.eks. er det i noen tilfeller gjort grep gjennom å utvikle bakgården slik at den rommer nye aktiviteter. Et annet eksempel er at hotellet i sentrum har ekspandert til 100 sengeplasser gjennom å ta i bruk eksisterende nabobygg, noe det bruker i markedsføringen. Hotellgjester i seg selv bidrar dessuten

til mer folk og liv i sentrum. Det er et strengt vern i sentrum, likevel har en greid å utvikle området.

Dette var kompliserte reguleringer. Det ble etablert en vernesone, og det ble et gjennomtenkt og omforent resultat, og ved at flere interesser var involvert i prosessene unngikk en innsigelse. Politisk har disse prosessene vært enstemmig. Det har vært et felles mål om å styrke sentrum.

### **Variert handel i sentrum**

Det er bestemt at det skal være detaljhandel i sentrum, og det er krav om butikker i 1.etasje langs gågata. Begrunnelsen er at det gir mer liv og åpne fasader. Dermed må også butikkenes virksomhet støttes opp om.

Da spørsmålet om kjøpesenter og plassering skulle avgjøres falt valget på et gammelt fabrikklokale (fajansefabrikk) ca. 150 m fra gågaten, like ved Rådhuset. Det gir en naturlig utvidelse av sentrum. Kjøpesenteret har en rekke kjedebutikker, mens butikkene i gågaten i hovedsak er selvstendige små-butikker. Slik sett er butikktilbudene blitt mer komplette og en informant påpeker at handelslekkasjen er redusert etter at kjøpesenteret ble etablert. Flere informanter holder også fram at butikktilbudet i byen er godt og de mange selvstendige butikkene og noen spesialbutikker gjør at tilbudet oppleves annerledes enn der kun kjedebutikkene råder. F.eks. er sjokoladefabrikken et eksempel på en spesialbutikk som både selger sjokolade og opplevelser i form av kurs og smaksprøver.

Flere informanter påpeker at det er god oppslutning om å samle detaljhandelen i sentrum og ikke tillate kjøpesenter utenfor byen, i alle fall så langt. Samtidig frykter flere av informantene at dersom en aktør kommer med fristende tilbud om nyetablering av kjøpesenter utenfor sentrum kan det bli vanskelig å stå imot og handelen i sentrum vil lide.

### **Boligområder utenfor sentrumskjernen**

Som i småbyer flest er det også i Egersund tradisjon for eneboliger. De største boområdene ligger i ytterkant av sentrumskjernen, det er likevel snakk om korte avstander. Skoler og idrettshaller følger samme mønster. Mange av aktivitetene for barn og unge er dermed lagt utenfor sentrumskjernen, men igjen skal det understrekes at det er korte avstander, og en idrettshall ligger inntil sentrumsområdet. De siste 10–15 årene er det bygd flere leiligheter i sentrum, lagt til

randsonen rundt bevaringsområdet. Dette er leilighetsbygg som er tilpasset den øvrige byen i skala og volum.

Vernerestriksjonene i sentrum setter altså begrensninger for hva som kan gjøres av restaurering av bolighus, hvilke metoder og materialer som kan brukes, samt hvordan tomtene kan brukes. I noen tilfeller kan dette gjøre det vanskelig å omsette boliger. Enkelte av boligene i de bevaringsverdige områdene selges rimelig. Det kan tiltrekke seg kjøpere med svakere økonomi, som igjen kan gjøre det vanskeligere å bekoste restaurering i samsvar med vernereglene. Andre eksempler viser at de som kjøper, gjør det fordi de ser verdien av å bo i verneverdige hus. Det kan være voksne par som flytter til mindre bolig i sentrum når de er i en livsfase der de trenger mindre hus, og mange av disse har tid og økonomi til å ta vare på en gammel bygning. I det verneverdige området er det soneparkering for beboerne. Det tette arealet og smale gater gjør at det er liten plass til parkering, og det gjør det vanskelig å få godkjent at hus deles opp i flere boenheter, for da forventes det behov for flere parkeringsplasser. Høsten 2017 var det flere tomme boliger i sentrum til salgs. Kommunen ble hardt rammet av oljenedturen på Vestlandet og fikk omstillingsstatus pga. høy arbeidsledighet. Vernereglene begrenser og delvis forhindrer fortetting i de verneverdige delene av byen.

Det er også eksempler på at bolighus i sentrum kjøpes til fritidsbruk. Hvis bygninger kun brukes til ferie- og fritid blir de stående tomme lange perioder. Det strider imot målet om aktivitet i sentrum. Det har hittil ikke vært på dagsorden å kreve boplikt i boliger, slik det gjøres flere steder langs kysten.

Sentrum av byen er tettbygd, med byen er likevel nokså spredtbygd ved at store boområder ligger i ytterkantene, mens arbeidsplassene igjen ligger andre steder, særlig langs Egersund havn på Egerøy.

### **Festivaler på dugnad**

Egersund er ofte kalt Sørlandsbyen på Vestlandet, med de mange koselige gamle trehusene i sentrum. Dette har gitt en flott ramme rundt en rekke ulike arrangement og festivaler som arrangeres året rundt. Det er bl.a. Bluesfestival, Visefestival, Fyrfestivalen, en festival for utviklingshemmede og Oktoberfestival. «Egersundsugå» samler en rekke aktiviteter slik som bilens dag, pølsefest, barnas dag, fiskeriets dag m.m. Den årlige «Julebyen Egersund» er blitt stor og tiltrekker seg besøkende fra hele regionen, fra andre deler av landet og til og med fra utlandet. 11 ulike arrangement,

fra april til desember 2017, er listet opp på en nettside<sup>12</sup> som viser aktiviteter i byen. De fleste av pågår over flere dager. Målet med de ulike arrangementene og festivalene er å skape aktiviteter. Slik er Egersund en attraktiv besøksby året rundt.

Et fellestrekk med alle disse festivalene er at de drives med stor grad av dugnad. Mandsangsforeningen er en viktig dugnadsgruppe som skaper liv og røre, men også en rekke andre lag og foreninger stiller opp og samarbeider gjerne med kommunen, Sentrumsforeningen og/eller næringslivet. Handelsstanden i sentrum har også egne markeringer for å trekke folk, slik som ansiktsmaling til barn, nattåpent osv.

Julebyen er det største arrangementet. I 2017 arrangeres den over to langhelger i desember, fra torsdag til søndag. En rekke forskjellige aktører bidrar i denne dugnaden. Elever ved videregående skole rigger opp og ned bodene, barnehager pynter juletrær, en rekke andre lag og foreninger bidrar, ulike næringsaktører stiller med salg av varer, teknisk avdeling fra kommunen bidrar med arbeidstid, sentrumsforeningen bidrar, det er en rekke kulturtilbud og opplevelser osv. Det er gratis å komme inn. Arrangementet har rundt 40 000–50 000 besøkende og er blitt en viktig merkevare for byen. Julebyen startet opp uten kommunens hjelp, i dag bidrar også kommunen. Julebyen koordineres av en «ressursgruppe» fra de ulike aktørene, og er uten ansatt prosjektleder.

Oktoberfesten er et annet arrangement utenom sommersesongen, inspirert av tysk Oktoberfest. Her står Egersunds Mandssangforening og Berentsens Brygghus for arrangementet, sammen med Egersund Musikkorps. Over to helger fyller de byteltet med underholdning, aktiviteter og moro.

Flere informanter snakker om behovet for kulturhus. Det er investert i et bytelt som brukes ved de mange arrangementene, en informant påpekte at det er i påvente av kulturhus.

I følge en informant bidrar alle disse festivalene og arrangementene til at Egersund oppleves som en by der det skjer mye, både for innbyggerne og besøkende, fortsatt er nærturismen viktigst.

### **Trafikk og parkering**

Egersund har arbeidet mye med tilrettelegging for sykkel. Her har det vært et spleiselag mellom fylkeskommunen, Statens vegvesen og kommunen. Blant annet er

---

<sup>12</sup> Kilde: <http://www.visitegersund.no/forside/hva-skjer-/festival-informasjon-for-de-forskjellige-arrangementene> Lesedato 30.10.2017.

det opparbeidet sykkelparkering ved jernbanestasjonen, utbygging av sykkelveger, kommunen har hatt utlån av el-sykler til sine ansatte mv. Det er en egen sykkelkoordinator som koordinerer satsingen fra kommunen side. I dag er den stillingen kombinert med folkehelsekoordinator, og ifølge en informant er dette en god kombinasjon.

Fra årsskiftet 2017 ble det innført betalingsparkering i sentrum. Parkeringsarealene nær gågaten er forbeholdt korttidsparkering, og gir lett tilgang til butikkene. (Prisen er lav, med 1 kr for første og andre time, deretter 25 kr/time.) Langtidsparkering skjer litt utenfor sentrumskjernen med månedspris på 600 kr. Det var stor motstand i befolkningen da betalingsparkeringen ble innført. Handelsstanden mente parkeringsreguleringen reduserte handelen, og at timingen var svært uheldig fordi den kom under en lavkonjunktur, slik at flere faktorer virket negativt på handelen samtidig. I følge flere informanter fungerer parkeringsreguleringen bra, da vi intervjuet dem et knapt år etter innføringen. De oppsummerer med at det er færre biler parkert i sentrum, flere sykler og går til jobb, og det er lett å finne plass til korttidsparkering. Slik at denne reguleringen virker etter hensikten, og det er nå ikke behov for nye parkeringsplasser i sentrum.

Mange større arbeidsplasser ligger utenfor sentrumskjernen, på Egerøy. Jobbreiser foregår i stor grad med privatbil og det medfører press på vegene morgen og ettermiddag. En informant fortalte om at en stor bedrift tidligere hadde gratis buss for sine ansatte, men da dette ble fordelsbeskattet ble tilbudet lagt ned. Kommunen arbeider med å få i stand et prøveprosjekt med rimelig busstransport tilpasset arbeidstidene i håp om at reisemønsteret kan endres. Kommunen er avhengig av å få til et samarbeid med fylkeskommunen for å få dette til.

En informant påpeker behovet for å få lagt omen hovedtrafikkåre, med tungtransport og gjennomgangstrafikk som i dag går gjennom sentrum. Det har i 30 år vært planer om å legge denne trafikken i tunnel utenfor sentrum. Hittil har det strandet på finansieringen. Det er vanskelig å realisere en så stor investering dersom alt må finansieres lokalt og med bompenger. Storbyer får en 50/50 deling med staten, og denne informanten etterlyser en tilsvarende «småbypakke» fra staten.

## **Arbeidsmarked**

Eigersund er en attraktiv bokommune og det er stor pendling ut fra kommunen, særlig til Stavanger og Sandnes. Byen har flere viktige industriarbeidsplasser i stor grad knyttet til maritime næringer og fiske, slik som Aker Solution, Global Fish og Pelagia og Fjord Line har sitt hovedkontor her. Byen ble hardt rammet av krisen i oljesektoren og ble omstillingskommune i 2017.

En informant påpeker at kompetansearbeidsplasser, særlig for kvinner er en mangel. Byen har mistet flere offentlige arbeidsplasser og funksjoner når en rekke statlige etater og kontorer er omorganisert. Dette gjelder Fiskeridirektoratet, Tingretten, Skattekontoret, NAV, alle disse etatene er foreslått nedlagt i Eigersund kommune. Trafikkstasjonen for Statens vegvesen er åpent bare tre dager per uke. Det er videre usikkerhet om hva som vil skje med sykehuset i byen etter at et nytt sykehus i Stavanger tas i bruk. På denne måten svekker omorganiseringer av statlige etater byen, både ved at funksjoner forsvinner og ved at viktige kompetansearbeidsplasser blir borte. Offentlige arbeidsplasser kan virke stabiliserende i arbeidsmarkedet, ikke minst når det er dårlige tider for næringslivet.

### **Statlige retningslinjer**

For Eigersund kommune er det grunnleggende viktig å ta vare på den bevaringsverdige trehusbebyggelsen i sentrum og det gir rammer for bruken av byen. For det andre ønsker de aktivitet i sentrum. For å sikre det støtter de opp for en aktiv handelsstand i sentrum.

De statlige retningslinjene er brede nok til at flere av grepene som er gjort i Eigersund absolutt er i tråd med disse. At kjøpesenteret er lagt til sentrum, og ikke utenfor, parkeringsreguleringen i sentrum og tilrettelegging for bruk av sykkel er klart i tråd med retningslinjene. Grepet som kommunen gjorde med å vurdere alle byggene langs gågaten, og deretter kvartalsutvikling av utvalgte kvartal som i detalj ble vurdert for hva slags utvikling som kunne tillates, må også sies å være en metode som ikke er så vanlig. Tankegangen må likevel sies å være i tråd med retningslinjene.

Eigersund er ingen rik kommune, det har vært et langsiktig arbeid der det er lagt stein-på-stein. De langsiktige målene har stått fast og det har gitt forutsigbarhet.

Det gjøres lokale tilpasninger til disse retningslinjene der det f.eks. ikke åpnes for fortetting i flere av de bevaringsverdige områdene. Her veies vernehensynene som viktigst. Samtidig legges det vekt på fortetting i andre områder av byen.

### **Oppsummert er dette viktig**

- 1) Ta vare på den bevaringsverdige trehusbebyggelsen i sentrum.
- 2) Aktivitet i sentrum, med en aktiv handelsstand. En rekke lag og foreninger, butikker og andre bedrifter, sentrumsforeningen og kommunen samarbeider om en lang rekke aktiviteter og festivaler gjennom hele året.

- 3) Mulighetsstudiet som er i startfasen, der havnefronten og gågaten skal ses i sammenheng, og torget skal rustes opp. Mer langsiktig er det snakk om utvikling av området fra sentrum til jernbanestasjonen.
- 4) Kommunen har begrenset økonomi, det tar tid å utvikle byen. Langsiktig planlegging er en utfordring.

## 2.5 Holmestrand

Beliggenheten er sentral i Vestfold, med mindre enn 1 time med tog til Oslo S, og Drammen nås med bil på 25 min. Det gir tilgang til et stort arbeidsmarked. Holmestrand er en vekstkommune, med mål om 1,5 prosent årlig befolkningsvekst. Kommunen har videre mål om næringsutvikling, slik at den er mer enn en bostedskommune. Det er stor utpendling (56 %).

Byen er todelt, med sentrumsområdet nede ved sjøen, mens størstedelen av befolkningen bor på platået over byen.

### Kollektivsatsing, fortetting og sentrumsutvikling

Høsten 2016 åpnet den nye Holmestrand jernbanestasjon, lagt inne i fjellet. Dette er en del av utbygging av dobbeltspor på Vestfoldbanen. Ved den nye stasjonen er det laget ny kollektivterminal for busser. I januar 2017 åpnet en heis, også den bygd i fjellet, fra Holmestrandsplatået, der om lag 90 prosent av kommunens befolkning bor, til stasjonen. Heisen reduserer avstanden med to kilometer eller mer, og knytter platået og stasjons- og sentrumsområdet sammen. Et spleiselag mellom Jernbaneverket, Holmestrand kommune og Vestfold fylkeskommune gjorde realiseringen av heisen mulig.<sup>13</sup> Ved heisen er det sykkelparkering, som etter kort tid måtte utvides. Det er mange som pendler ut av kommunen og dobbeltspor, ny stasjon og heisen bidrar til å gjøre kollektivtrafikk mer attraktivt å bruke. Ny jernbanestasjon og heis har medført stor bygingsaktivitet og trafikk over flere år og når stasjonen flyttes frigjøres store areal i sentrum som kan brukes til andre formål, både næring og boliger.

---

<sup>13</sup> Kilde: <http://www.banenor.no/Nyheter/Nyhetsarkiv/2013/Fjellheis-pa-nye-Holmestrand-stasjon/> og <http://www.banenor.no/Nyheter/Nyhetsarkiv/2009/Holmestrand-far-stasjon-i-fjell/> Lesedato 19.9.2017. Prosjektet Holm-Holmestrand-Nykirke består av 14,3 km dobbeltspor, der 11,2 km er i tunnel. Allerede i 2009 anbefalte Jernbaneverket at Holmestrand stasjon skulle legges i fjell.





Bilde 9, Fjellheisen. Foto: Anne Mette Storvik, Bane NOR.

I kommuneplanen ble det bestemt at det skal satses på sentrum, og der skal det bygges kompakt, samt at sjøfronten skal åpnes og sikres for allmennheten. Tidligere var området mot sjøen brukt til parkeringsplasser. En god stund før ombyggingen av stasjonen tok til bestemte kommunen seg for å satse på sjøfronten, det kunne de gjøre i visshet om at det vil komme endringer med jernbanen. Nettopp denne omleggingen av jernbanen har vært en viktig premiss for byutviklingsarbeidet.

Holmestrand er ingen rik kommune og var på Robek-listen fra februar 2002 til juni 2006. Det ble tatt grep for å få økonomien på plass. Dette var en nødvendig betingelse for at det har vært mulig å få gjort det som gjøres i dag med byutvikling. Det er fortsatt begrenset med penger til sentrumsutvikling. Kommunen må derfor bruke andre virkemidler. F.eks. er plassering av offentlige tjenester slik som bibliotek og NAV-kontor brukt strategisk til å utvikle sentrum. Sommeren 2017 sto nytt bibliotek i sentrum ferdig, på den fineste tomten. Det er blitt en flott og viktig møteplass i sentrum og utenfor er det et åpent torg. Bibliotekets besøkstall har økt drastisk. Biblioteket har to etasjer fra bakkeplan og i resten av bygget er det leiligheter. Slik har byen greid å realisere planene om bibliotek. Reguleringsplaner for private utbygginger brukes aktivt, der utbygger må ta kostnader. Det stilles krav om fellesareal og næringsvirksomhet i første etasje. Ved reguleringer er oppstart-konferanse med utbygger viktig, der formidles kommunens forventninger og krav.

Styrking av sentrum skjer også gjennom å si nei til bygging av kjøpesenter utenfor byen, det har Holmestrand gjort. De ønsker handel i sentrum.

Byen står overfor dilemmaet om hvordan stimulere til økt bruk av sentrum samtidig med ønsket om redusert bilbruk. Heisen mellom i fjellet er en slikt grep. Parkeringsutfordringene i sentrum er ikke løst.

Kommunesammenslåing Hof og Holmestrand (fra 1.1.2018) og Sande fra 1.1.2020

### **Oppsummert er dette viktig**

- 1) Bygging av ny jernbanestasjon i fjellet har gitt nye muligheter for byutvikling, og byen har tatt ballen. Det har vært en stor utbygging og flyttingen har frigitt store areal som kan brukes til byutvikling.
- 2) Heisen fra platået til stasjonen/sentrum har trukket platået og sentrum tettere sammen.
- 3) Plassering av offentlige funksjoner og kontorer, slik som bibliotek og NAV-kontor er brukt målrettet som grep i byutviklingen.
- 4) Sjøfronten åpnes for allmennheten.

## 2.6 Hammerfest

Hammerfest er verdens nordligste by, og er befolkningsmessig den nest største kommunen i Finnmark. I følge gule sider er det 44 mil eller 54 mil langs veien til Tromsø, avhengig av veivalg. Det er kortbaneflyplass, med 45 minutters flytur til Tromsø. De fleste avgangene er direkte rute med 7–9 direkteavganger på hverdagene fra Hammerfest til Tromsø. Det er også daglige hurtigruteanløp.

Hammerfest er en gammel by med lang historie. Den ligger fra naturens side i en skålform i landskapet og det gir et naturlig sentrumsområde. Samtidig setter rasfare og grunnforhold flere steder begrensninger for utvidelsesmuligheter (Angell og Stokke 2014).

### **Utbygging gir skift fra pessimisme til kraftig vekst**

En grunnleggende premisse for byutviklingen de siste 15 årene skjedde i 2002 da Stortinget åpnet for å bygge ut det første gassfeltet i Barentshavet, Snøhvitfeltet. Gassen føres i land til Melkøya, utenfor Hammerfest, der den omdannes til flytende naturgass (liquefied natural gas (LNG)). Dette ble et vendepunkt for byen. År med pessimisme, kriser i fiskeindustrien og fiskerierne med nedadgående sysselsetting og befolkning ble vendt til vekst, optimisme og positive utviklingstrekk. Etter 2002 har det vært befolkningsvekst, og olje- og gass setter stor preg på byen. Det er skapt mange nye jobber innen petroleum og relaterte næringer, mange av disse krever høyere utdanning (Eikeland 2009, Karlstad m.fl. 2011).

Etter at Snøhvit ble vedtatt utbygd gjorde kommunen ifølge en informant to viktige grep. Det ene grepet var å innføre maksimal sats for eiendomsskatt. Eiendomsskattebidraget fra LNG-anlegget utgjør størsteparten, med over 200 millioner kroner årlig. Til sammenligning er rammetilskuddet byen mottar fra staten ca. 320 millioner kroner (Økonomiplanen 2017–2020). Hammerfest har på 2000-tallet vært på Robeklisten i to perioder, våren 2001 og fra desember 2003 til april 2005. For en nedslitt og sliten by ble eiendomsskatten en svært kjærkommen inntekt, og er blant annet brukt til en kraftig opprusting av skoler, barnehager, bygging av kulturhus, sentrumsutvikling med sjøpromenade og nytt torg, nytt vann- og avløpssystem med rensing og andre kommunale investeringer. Den økonomiske situasjonen har gitt byen helt nye muligheter til modernisering og fornying. Dette gjelder for kommunen. Den sterke veksten og utbyggingen i byen har også mange private nytt godt av, og nærmest hele byen har vært en byggeplass. Denne gunstige økonomiske situasjonen har gitt kommunen muskler til å gjøre grep, og en informant påpeker at kommunen har hatt styringsambisjoner og brukt de.

For det andre manglet kommunen kompetanse og kapasitet innenfor plan- og utvikling, og hadde et gammelt planverk da utbyggingsvektaket ble gjort. For at kommunen skulle bli i stand til å få oppdaterte planer og reguleringer, fikk kommunen støtte fra Statoil i en femårsperiode til fire ekstra stillinger innenfor plan og utvikling. Dette gav kommunen mulighet til å styrke kompetansen og kapasiteten innen samfunnsutvikling. Behovet for nye planer på en rekke områder var stort, og det gjaldt både overordnede planer og konkrete reguleringsplaner. En informant påpeker at dette var et viktig grunnlag for å kunne ha høye ambisjoner om å styre en forventet rask vekst og utviklingspress, og informanten mener kommunen har lyktes med å være en viktig premissgiver for arealplanlegging og byutvikling.

Hammerfest kommune og Kvalsund kommune skal slås sammen fra 2020.



Bilde 10. Hammerfest i solskinn. Foto: Gerd Hagen.



*Bilde 11. Vinter i Hammerfest. Attraktiv by også å uvær og mørketid? Foto: Tor Harry Bjørn*

### **Planer på plass**

Da utbyggingen av Snøhvit startet opp ble sagt at det ikke var boligtomter og industriområder ledig i byen. En informant forklarer dette med at det egentlig betydde at de manglet planer – det var ikke klargjort planer som regulerte areal til disse formålene. Arealene fantes, men planene manglet. Dette understreker hvor viktig planverket er. Planer er videre nødvendig å ha på plass for å få gjennomslag og finansiering fra statlige myndigheter, f.eks. Statens vegvesen for omkjøringsvei.

Det ble laget nye overordnede planene slik som kommuneplan, både samfunnsdel og arealdel. For å få det til ble det jobbet langs flere fronter. For det første ble det søkt etter kunnskap utenfra f.eks. gjennom deltakelse på Sentrumskonferansen og studieturer til andre byer for å hente inspirasjon og lærdom fra andre. De nasjonale forventningene var viktige redskap for tekningen. Det ble jobbet mot kommunens politikere for å få avklart hva som var politisk mulig å få til. Ulike interessekonflikter måtte klarlegges. F.eks. er Hammerfest omgitt av reinbeiteområder slik at utbygginger vil fort virke inn på en presset reindrift, slik at det var viktig å finne løsninger på dette.

Når det gjelder samarbeidspartnere i planleggingen trekker flere informanter fram Statens vegvesen som viktig, særlig for å få igangsatt arbeidet med omlegging av riksveien som nå går rett gjennom sentrum. Også for andre veg- og sykkelveiprosjekt er Statens vegvesen viktig. Andre samarbeidspartnere som nevnes er Havnevesenet

og Næringsforeningen. Offentlige etater eller selskap som jobber med veg og havn er helt sentrale medspillere dersom byen skal lykkes med å fornye infrastrukturen.

Det har vært et stabilt politisk styre av byen. Ordføreren er svært populær, fra 1999 er han gjenvalgt for fjerde periode, med stadig økende oppslutning, sist med 71 prosent av stemmene. Valgene har dermed ikke medført noen politiske omveltninger, og det har bidratt til en forutsigbarhet og langsiktighet i planleggingen.

### **Kulturhus og kaipromenade**

En stor fiskeindustribedrift flyttet ut av fra byens sentrum og store areal kunne omdisponeres. En privat utbygger kjøpte «Findustomten», som den kalles. Reguleringsplan for området ble utviklet i tett samarbeid mellom utbygger og kommunen. Den gamle bygningsmassen ble revet. Det ble satt av areal til ulike næringsbygg, hotell og boliger, og det ble det satt av tomt til nytt kulturhus og kaipromenade. Det nye kulturhuset – Arktisk kultursenter – ble tatt i bruk høsten 2008, og inneholder konsertlokaler, kinosaler, galleri, kulturskole, landsdelsmusikere mv. samt kommunens kulturadministrasjon. Dette er blitt et viktig samlingspunkt for kulturaktiviteter av mange slag, sentralt plassert ved kaikanten midt i sentrum er det også blitt et viktig signalbygg. Utenfor er det laget kaipromenade. Høsten 2017 knyttes kaipromenaden sammen med et nytt torg ved rådhusplassen som er opprustet med ny lekeplass, sittegrupper, torgplasser, offentlig toalett og grøntområde. Alt er universelt utformet. Tidligere ble mye av dette sentrumsområdet brukt til parkering, og de er nå fjernet og lagt til parkeringsanlegget på «Batteriet» (se nedenfor).

Varehandelen skjer i byen med mange selvstendige butikker og varehus. Det er ikke etablert noe kjøpesenter utenfor byen som truer sentrumshandelen.

Sentrumsområdet har fått et kraftig løft. Området brukes flittig både på dagtid og ettermiddag, og hverdag og helg av befolkningen og besøkende. Det viser hvordan den «nye tiden» er kommet til byen. I følge en informant er innbyggerne meget stolte av det flotte bysentrumet.

**Fortetting i Hammerfest sentrum:****– Kirkeparken pleie- og omsorgssenter og Batteriet boliger<sup>14</sup>**

Hammerfest er den tettest bebygde småbyen vi studerer her. Bebyggelsen er rimelig variert, med eneboliger, flermannsboliger, og ulikt mange andre småbyer fikk byen allerede på 1960-tallet en stor boligblokk, den karakteristiske «Hesteskoblokken» (se bilde). Etter at vedtaket om petroleumsaktivitet i Barentshavet kom, har det vært en kraftig utbygging i sentrum, både av boliger og næringsbygg. Dels er det egne næringsbygg, dels egne boligbygg, dels kombinasjoner med næring i de laveste etasjene og leiligheter i de øverste etasjene. Utbyggingen av den gamle Findustomten har vært sentral i denne omformingene. Dette har bidratt til økt fortetting av sentrum.

Da kommunen skulle bygge nytt omsorgssenter ble tre forskjellige tomter vurdert. Eldrerådet var klare i sitt syn, og de fikk politisk oppslutning. Valget falt på en tomt midt i sentrum, med utsikt over sjøen og havna, og med «rullatoravstand» til rådhuset. Det ble utlyst arkitektkonkurranse og vinnerforslaget foreslo et bygg med flere funksjoner. Prosjektet er realisert. Et nytt 8 etasjes bygg utgjør et nytt kvartal i byen og består av parkeringsareal (232 p-plasser under bakken) fordelt på tre planer under bakken, omsorgssenter med 60 sykehjemsplasser, 15 omsorgsboliger og 43 private leiligheter på toppen. Omsorgssenteret har innendørs og utendørs sansehage. Det er åpen kafé for alle; dette er blitt en viktig samlingsplass for alle, og utenfor er det opparbeidet en ny park. Omsorgssenteret ble tatt i bruk i 2015. Inngangspartiene til hver av funksjonene omsorgssenter, leiligheter og parkering, er skjermet fra hverandre slik at de ikke skal virke forstyrrende på hverandre. Leilighetene er ordinære leiligheter og alle er solgt etter ordinære vilkår. Parkeringsplassene gjør det mulig å redusere gateparkeringen og drives av et eget (kommunalt) selskap.

---

<sup>14</sup> Kilde: <http://www.batteriparken.no/omsorgsboliger/> <http://www.bygg.no/article/1253036>



Bilde 12. Hammerfest har lang tradisjon for blokkbebyggelse, her den tradisjonsrike «Hesteskoblokka», (sikkert fra 1960-tallet – og var symbol på moderniseringen av Hammerfest.)

Det nye kvartalet erstatter fem eneboliger. For de som måtte flytte har dette vært en vanskelig sak, selv om kommunen kom fram til avtaler med dem. I mange byer vil det være vanskelig å få politisk gjennomslag for at private hjem måtte vike plassen for slik byutvikling. Det nye kvartalet er en klar fortetting og det fyller flere funksjoner. Juryen til Attraktiv by la også sterkt vekt på at omsorgssenteret har fått en så sentral plassering, har høy kvalitet i utformingen og har godt integrerte utearealer, midt i sentrum.

### Parkering og kollektivtrafikk

Hammerfest har innført betalingsparkering i sentrum. Overflateparkeringen er stort sett fjernet, parkeringen er lagt til parkeringshus under bakkenivå. Det er likevel fortsatt mulig med betalt korttidsparkering utenfor butikkene, men gratisparkeringsplassene er fjernet, og dermed unngår man ekstra kjøring ved at folk kjører rundt og rundt for å finne ledig plass på gratisparkering.

Busstilbudet er forbedret, rutene er sterkt forenklet og går hyppig ved arbeidstids start og slutt. Busstopp er opprustet og har fått universell utforming og bedre informasjon. De nye rutene er lagt opp for å treffe folks behov, og passasjertallet har økt kraftig. Disse endringene er kommet i stand gjennom godt samarbeid med fylkeskommunen.



## Statlige retningslinjer som rettesnor

De statlige retningslinjene har vært førende for hvordan Hammerfest har lagt opp planleggingen de siste 15 årene. Det ble et kraftig utbyggingspress i byen etter at megautbyggingen av LNG-anlegget på Melkøya, like utenfor byen startet opp. I en slik situasjon ble det svært nødvendig for kommunen å tilrettelegge men også sette premisser for utviklingen av byen. Byens ledere ville unngå at de svært sterke næringsaktørene, slik som store oljeselskap skulle ta seg for mye til rette, samtidig var nettopp deres innsats bakgrunnen for hele aktiviteten. Denne kraftige vekstimpulsen gav også store ekstra inntekter til kommunen i form av eiendomsskatt, slik sett ble også kommunen i stand økonomisk til å gjøre mange nye grep. I en slik setting fungerte de nasjonale retningslinjene nettopp som en viktig rettesnor for «god» byutvikling.

Gjennom ny kommuneplan, både samfunnsdel og arealdel var intensjonen helhetlig planlegging. Den kommunale infrastrukturen er rustet opp stegvis de siste 15 årene. Nedslitte skoler og barnehager er renoverert eller nybygd, vann- og avløpssystemet inkludert rensing av kloakken er nytt og tilpasset forventede økte nedbørsmengder pga klimaendringer. Gammel forurensning og forsøpling av havnen er ryddet opp i. Kommunen har også investert stort i sentrum, med kulturhus og tilhørende kaipromenade som nå er knyttet til nytt og opprustet torg. Nytt omsorgssenter har fått sentralt beliggenhet og fortau i sentrum har fått varme for å lette framkommeligheten de lange vintermånedene mv. Mye av gateparkeringen er flyttet til underjordisk parkeringsanlegg. Den ledige «Findustomten» i sentrum kom godt med når den kompakte byen skulle omformes. I utviklingen av denne var det godt samarbeid mellom den private utbyggeren og kommunen. Det har gitt rom for nye næringsbygg, nytt hotell, nye boliger og kombinerte bygg med næring og boliger og ikke minst kulturhuset og tilgangen til sjøen ble åpnet og kaipromenaden etablert.

Den kraftige vekstimpulsen og inntektsøkningen gjennom eiendomsskatt som Hammerfest har hatt gjør at byen skiller seg ut fra de andre småbyene. Holmestrand har også hatt en kraftig vekstimpuls gjennom omleggingen av jernbanen, men har ikke på samme måte som Hammerfest fått de store ekstraintektene. Disse økte inntektene har gjort at kommunen kan påta seg store utbyggingsprosjekt selv og er ikke så samme måte som f.eks. Ulsteinvik og Holmestrand så avhengig av tett samarbeid med andre for å realisere planene. Hammerfest har brukt denne muligheten til en kraftig opprusting av sentrum og all kommunal infrastruktur.

### Oppsummert er dette viktig

- 1) Det sterke utbyggingspresset gjorde det viktig for kommunen å legge premisser og retning for utviklingen i byen. Derfor har helhetlig planlegging

vært helt grunnleggende. Kommunen økte kompetansen og kapasiteten innenfor samfunnsutvikling. Det har vært viktig for å styre utviklingen i byen, med de mange private aktørene som har ønsket å investere.

- 2) De store ekstraintektene kommunen har fått gjennom eiendomsskatt har gjort kommunen i stand til å foreta en rekke store investeringer i offentlig infrastruktur, og de har vært mindre avhengig av andre for å realisere dette.
- 3) Stor oppslutning i lokalmiljøet om de valgene kommunen har gjort. Ordføreren er svært populær med økende oppslutning. Det har gitt et stabilt politisk flertall og sikret forutsigbarhet og langsiktighet.

## 3 Småbyers erfaringer med statlige retningslinjer

---

### 3.1 De nasjonale retningslinjene harmonerer med lokale planleggingsideal

De nasjonale forventningene (NF) er først og fremst rettet mot byens fysiske utforming, der arealbruk og lokaliseringsspørsmål står sentralt. Det ligger innebygget en optimistisk tro på at de fysiske strukturene kan påvirke de tre bærekraftmålene: sosial, økonomisk, og klima og miljø. Optimismen er godt forankret i forskning. Det er nokså godt bevist at tette byer er mest klimavennlige, det er også godt dokumentert at mange næringer nyter godt av agglomerasjonsfordeler (eller urbaniseringsfordeler), og innenfor helsefaget er det også stor enighet om at aktivitet og sosial omgang med andre mennesker er et gode. Det ligger til grunn en forståelse av at måten vi bygger byer og transportsystemer på, ikke bare påvirker hvordan vi kan bevege oss, men også hvilke holdninger vi har til mobilitet. Målene i NF er med andre ord nokså radikale i det at hensikten er å bryte med den byutviklingen vi har hatt i flere tiår. Det innebærer endringer i politikk, planlegging, praksis og kultur – og det sier seg selv at slike ambisiøse mål ikke lar seg nå på 1–2–3.

Likevel, tankegangen i NF vinner god gjenklang hos planleggerne i de seks småbyene. Det er ikke noe behov for oversettelse av selve visjonen bak NF fra statlig til lokalt nivå. Vi har å gjøre med det som ofte går under betegnelsen profesjonsdoktrinen i implementeringsteori. Planleggerne på kommunalt nivå har samme utdanning og deltar i de samme faglige diskursene som de som har formet retningslinjene på regionalt og statlig nivå. Det virker som det er en faglig konsensus på tvers av styringshierarkiet om hva som er god byutvikling. Men når det kommer til konkret planlegging og iverksetting, må det selvfølgelig lokale tilpasninger til.

De statlige retningslinjene ble trukket fram som et hjelpemiddel av planleggerne i småbyene. Mens storbyene har egne byplanleggingsavdelinger, med mange og gjerne spesialiserte fagfolk som kan stå sammen og argumentere godt for sine planer og tiltak, så står planleggeren i småbyen ofte alene som fagperson med begrenset miljø å hente støtte hos, og skal overbevise både politikere og sektorinteresser. Da er det god hjelp å kunne vise til statlige retningslinjer/forventninger. Retningslinjene gir ekstra legitimitet til den utviklingen de selv ønsker å planlegge for. Det hjelper også å forstå at man har langt lettere for å få tilskudd fra stat og fylkeskommune når man etterlever forventningene.

I denne studien har vi valgt byer som har fått en anerkjennelse for det de har gjort gjennom å ha blitt plukket ut som en av finalistene i konkurransen om prisen for Attraktiv by/attraktiv stad. De kvalitetene som juryen gjennom tidene har lagt vekt på, er i tråd med retningslinjene, og derfor er det kanskje ikke så overraskende at de nasjonale forventningene oppleves å være i tråd med det planleggerne og kommunens ledelse selv mener er god utvikling. Disse byene opplever å ha fått god drahjelp av statlige retningslinjer og det øker legitimitet til den utviklingen de selv har planlagt for. Andre steder kan retningslinjene bli betraktet som kjepper i hjulene.

*Likevel er det mange dilemmaer å trekke fram.* Planleggerne er selvfølgelig ikke alene om å utvikle byen, og de statlige retningslinjene har ikke like god gjenklang hos alle. Målene i NF kan ikke bli oppfylt om ikke politikere, utbyggere, interessegrupper og innbyggere også følger opp.

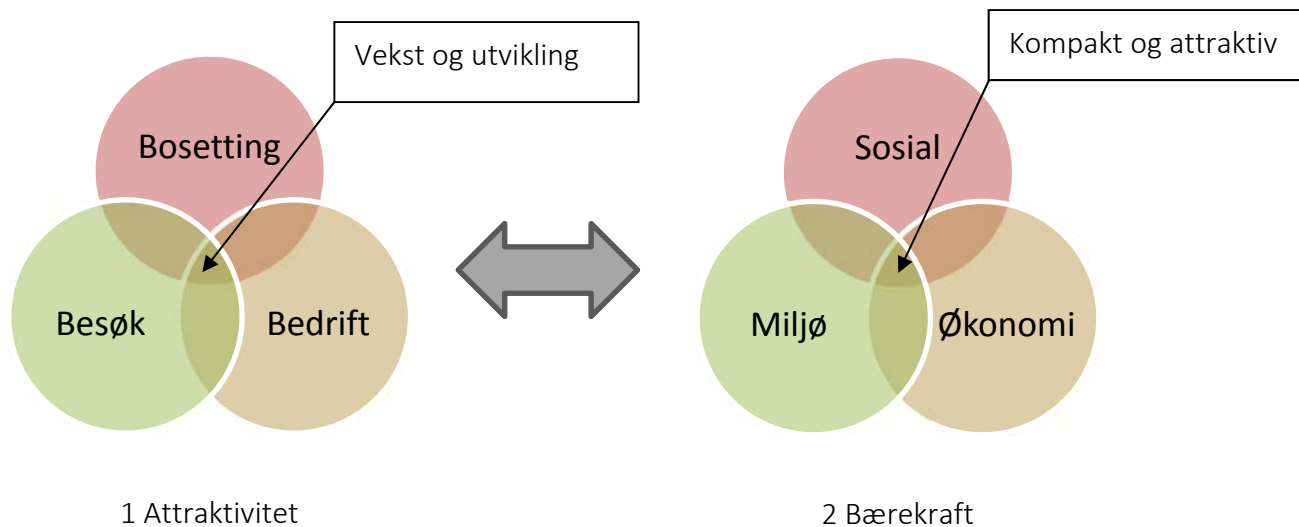
Retningslinjene er dessuten brede og generelle i formuleringene og trekker opp flere mål. Slik gir de ikke mye hjelp med tanke på å avveie det ene gode sektorhensynet mot det andre. Hvor skal byen bygge nytt når sentrum er fredet med verneverdig bebyggelse og verdifull matjord avgrensar byen? Flere boliger i sentrum er en riktig utvikling, men det er også grøntområder, og så videre. Vanskelige avveininger mellom ulike hensyn kommer man opp i enten byen er stor eller liten.

### 3.2 Fins det spesifikke småbydilemma?

På overordnet plan kan en anta at storbyene har større problemer med å fordele fordelene og ulempene med vekst enn å skape den – befolkningsveksten og attraktiviteten tas for gitt. For småbyer er vekst ingen selvfølge, og derfor er de opptatt av jobber for å tiltrekke seg ressurser.

Dette gir småbyer og storbyer fundamentalt forskjellig utgangspunkt. De nasjonalpolitiske og planfaglige prinsippene som ligger til grunn for NF, ser ut til å betrakte attraktivitet som et utkomme – nærmest som et restledd – som kommer av seg selv når en har planlagt etter nasjonale forventninger der sosial, økonomisk og miljømessig bærekraft balanseres. Vår erfaring er at mange politikere og andre som bestemmer utviklingen i småbyene, ser dette fra motsatt vinkel. Utgangspunktet, og det som er styrende, er ønsket om å bli mer attraktiv overfor nye og gamle innbyggere, bedrifter, investorer, kompetanse, turister og besøkende. Og så må en i andre omgang forsøke å realisere dette på en måte som er bærekraftig og i tråd med NF. For småbyene kan det se ut som Telemarksforskings attraktivitetstriangel med besøksattraktivitet, bosettingsattraktivitet og bedriftsattraktivitet er mer relevant som visjon eller styringsmodell for byutvikling enn de tre bærekraftmålene vi mener er

innbakt i NF. Innholdet, eller hva man faktisk planlegger for og hvilke resultater man oppnår, *kan* imidlertid i praksis være nokså like i attraktivitetsmodellen og bærekraftmodellen: det er drivkraften som er ulik.



*Figur 3. Kanskje er småbyer først og fremst ute etter å øke byens attraktivitet som bosted, som sted å drive næringsvirksomhet og som sted å besøke – der målet er vekst og utvikling. Utfordringen er å balansere dette mot de nasjonale forventninger til bærekraftig utvikling.*

I det følgende skal vi prøve å få fram noen spesifikke småbydilemma – vel vitende om at småbyer selvfølgelig er forskjellige og dessuten har mange dilemma til felles med store byer.

### 3.3 Eksempler på småbydilemma og småbyfordeler

Byene vi har studerte har ulike utgangspunkt for å drive byutvikling. Eksternt sett er de plassert i ulike regionale settinger. Fagernes er et lite men ubestridt regionsenter i en veldig rural region. Ulsteinvik og Levanger har det tilfelles at de har andre jevnstore byer i sine regioner. Hammerfest er fra langt tilbake byen i Vest-Finnmark og har f.eks. sykehus og noe høyere utdanning. Egersund er regionsenter for Dalane – men ligger dog nært Sandnes/Stavanger, mens Holmestrand er godt integrert i den vestlige delen av Stor-Oslos arbeidsmarked. Hver for seg har de ulike styrker. Hammerfest har sikret seg god økonomi gjennom eiendomsskatt fra Snøhvit, og bygd opp god planleggingskapasitet. Ulsteinvik har gjennom flere år samarbeidet med lokalt næringsliv, Levanger, Fagernes og Egersund øker kapasiteten gjennom utstrakt dugnadsarbeid fra lag og foreninger. I Holmestrand ser vi at samarbeid med Bane Nor og fylkeskommunen har vært viktig. Interessant nok har alle kommunene vært innom

Robek-lista – noe som viser at det går an å få til god byutvikling til tross for tidvis dårlig økonomi.

### 3.3.1 Kompakt by

Kompakt byutvikling framstår som det ultimate målet i nasjonale forventninger (NF). Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPS-BAT 2014) åpner rett nok for et unntak for områder med lite utbyggingspress: *«I områder med lite utbyggingspress, og hvor lokale myndigheter vurderer det som nødvendig for å øke attraktiviteten for bosetting, kan det planlegges for et mer differensiert bosettingsmønster»*. (SPS-BAT 2014, punkt 4-3.). Men vi fikk ikke inntrykk av at de seks casebyene brukte dette punktet til å fremme byspredning eller satellittutvikling. Tvert imot er casebyene opptatt av å styrke sentrum gjennom handel, næring, bolig og andre funksjoner og aktiviteter, slik at kompakt byutvikling ser ut til å være et genuint mål.

Desto flere funksjoner som legges til sentrum, desto mer kompakt oppfattes det; myndigheter (rådhus), (offentlige) tilbud (bibliotek, kulturhus, kino, helsetjenester), andre sosiale møtesteder (spise- og drikkesteder, forsamlingslokaler), varehandel og service, kollektivknutepunkt, boliger, næringsaktiviteter mv.

Egersund er kanskje den av byene som tydeligst har fokuset på at **handelen** skal være i sentrum, og at handel er den typen bruk som behøves for å bevare den verneverdige trehusbebyggelse. I gågata er det en rekke småbutikker og spesialbutikker, noen driver også mer i retning av å selge opplevelser (slik som sjokoladefabrikken). Mange butikkjeder stiller krav om betydelig større areal enn hva som er tilgjengelig i de gamle trehusene for å etablere seg. Egersund har løst dette ved å etablere kjøpesenter i sentrum, nærmest i forlengelsen av gågata. Her er kjedebutikkene lokalisert. Totalt sett har det styrket handelen i byen og redusert handelslekkasjen, ble vi fortalt. Samtidig uttrykkes det uro for om de vil greie å beholde en slik handelsstruktur dersom det kommer fristende tilbud om kjøpesenter utenfor byen. Hammerfest og Egersund har (hittil) lyktes med å holde varehandelen i sentrum, og ikke etablert kjøpesenter utenfor byen, og de er gode eksempler på kompakte småbyer med handel i sentrum.

**Kjøpesenter** utenfor byen øker konkurransen med butikker i sentrum og vil svekke bykjernen som handelssted. Byene vi har studert, har alle hatt oppe spørsmålet om lokalisering av kjøpesenter. Tomme lokaler i flere av byene vitner om at det ikke nødvendigvis er så attraktivt å drive butikk i sentrum. I noen av byene er det ifølge planavdelingene ikke særlig press på arealene i sentrum – det er større etterspørsel utenfor fordi kjøpesentrene virker som magneter på nye investeringer både i næring

og bolig (slik som i Levanger og Fagernes). I Levanger satses det på å få inn nye aktiviteter i sentrum. Den verneverdige trehusbebyggelsen og cittaslow-statusen, brukes aktivt for å øke attraktiviteten overfor bakgårdskafeer og opplevelsesnæringer. De har også satset på aktivitetspark, badestrender, turstier/promenader i sentrum slik at byen ikke bare skal være et sted for handel. Noe av det samme ser vi på Fagernes. Til tross for kjøpesenter i byen, synes Fagernes å tape posisjon som handlesenter etter at det er bygd et enda større kjøpesenter på Leira. Strategien er å gjøre Fagernes til en hyggelig by der man også kan gjøre andre ting enn å handle. Hammerfest skal ha ny diskusjon om kjøpesenter når kommuneplanen skal rulleres. Holmestrand har sagt nei til å etablere kjøpesenter utenfor sentrum, til store protester fra initiativtaker og dens støttespillere.

Å forhindre nyetableringer av bilbaserte kjøpesenter har vært nasjonal politikk i mange år. Argumenter mot kjøpesenter utenfor sentrum går på at det vil utarme eksisterende butikker i sentrum, at de er bilbasert og dermed lite klimavennlig, at de bidrar til ensretting og standardisering av varetilbudet ved at de samme butikkjedene med det samme vareutvalget er over alt, og at de arkitektonisk ofte ser ut som lagerbygg uten karakter. På tross av de mange motargumenter, finner en på kjøpesenteret noe som likner på en kompakt by: mange butikker innenfor gåavstand. De er også enklere å bruke med hensyn til parkering, barnevogn, universell utforming og påkledning/utrustning i dårlig vær, og er slik sett godt tilpasset et ustabilt norsk klima. Mange steder har de særskilte tilbud for barn, med lekerom, filmer o.l. slik at de voksne kan «handle i fred». Handel er sentralt for et bysentrum. Småbyer vil være særlig sårbare dersom handelen flyttes ut, til kjøpesenter utenfor sentrum. Markedene er mindre i småbyer enn i storbyene og det er kommersielt nesten umulig å opprettholde handelen begge steder. Med et svekket bysentrum, kan det skje at selve sentrum flyttes, eller blir et todelt – noe som ikke er gunstig ut fra hensyn til miljømessig bærekraft. Det er dette som har skjedd på Fagernes og Leira, og det er det Levanger sliter med. På grunn av størrelsen, er sentrum i småbyene mer sårbare for konkurransen med kjøpesenter utenfor sentrum, enn det store byer er.

Fra USA meldes det om kjøpesenterdød. Norge har en stor andel handel fra kjøpesentra. Mange mener at strukturen i detaljhandelen i rimelig nær framtid vil bli kraftig forandret pga. netthandel. Vil kjøpesentra og småbutikker greie konkurransen med netthandelen? Med netthandel vil fysiske utsalg bli mindre viktig, og stedene hvor varene kjøpes fra bli mindre viktig. Hvordan vil dette påvirke handelen i småbyene og bysentra? Kjedebutikkene vil sikkert begrense antall utsalgssteder, der de med lavest omsetning forsvinner først. Netthandel kan også gi en mulighet for spesialbutikker til å utvide markedet, og disse kan like gjerne være plassert i en småby.

Så spørres det hvilke lokaler som vil være lettest å fylle med nye aktiviteter, er det lokaler i sentrum eller er det kjøpesenterlokaler? Uansett synes det å være riktig å satse på at småbysentrene må kunne tilby mer enn tradisjonell varehandel. Et kompakt bysentrum som allerede har mange funksjoner vil trolig lettere kunne greie en omstilling. **Jordvernet** er kanskje det mest effektive «virkemidlet» for å hindre at byen spres seg utover sine grenser, men har også bidratt til uheldig satellittbebyggelse rundt byer. (Hammerfest har reinbeiteområder rundt byen og møter en allerede presset reindriftsnæring på alle sider om de vil utvide byen.) SPS-BAT heter det at «*Det er nødvendig å ta vare på god matjord, men jordvernet må balanseres mot storsamfunnets behov*». Å tolke hva som er storsamfunnets behov er ingen enkel sak, og det er på ingen måte en problemstilling som er typisk for småbyer. Problemstillingen er spesielt aktuell for Levanger som vil tette igjen «hullet» mellom bykjernen og kjøpesenterområdet ved å tillate nedbygging av matjord. Fylkesmannen og fylkeskommunen har kommet med innsigelser til planen. Kommunen selv ønsker å tilrettelegge for vekst, og vil da gjerne ha ledig, attraktivt og byggeklart areal som et konkurransefortrinn.

Levanger møter en annen vekstskranke ved at store deler av sentrumskjernen består av et **verneverdig trehusmiljø**. Disse eiendommene i sentrum er små, og ikke i tråd med hva utbyggere og butikkeiere etterspør. Selv om det nok finnes *potensial* for fortetting i sentrum, så kan en ikke i praksis pålegge private tomte- og gårdeiere å selge eller utvikle egne eiendommer. Verneverdig trehusbebyggelse har også Egersund. Da sentrumsplanen ble utarbeidet, tilbake i 2009, gikk de grundig til verks og vurderte alle bygningene i gågaten og gikk videre med utvalgte kvartal i en kvartalsutvikling. En sammensatt gruppe bestående av ulike aktører fant i fellesskap ut hvordan kvartalet best kunne utvikles videre, gitt de ulike hensyn som skulle ivaretas. Det er eksempler på at bakgårder ble innlemmet og tatt i bruk på nye måter, at gjennom å bygge sammen to bygninger kunne begge bygningene sikres tilgang etter krav om universell utforming m.v. Et så grundig arbeid som ble gjort i Egersund vil være vanskeligere å gjennomføre i en storby, i en småby vil det rett og slett være mer overkommelig pga. at det er færre bygg og eiere å forholde seg til.

De senere årene har det skjedd en betydelig **boligbygging i sentrum** og sentrumsnære områder i byene vi har studert, og planene framover tilsier også mer **fortetting**. I småbyene er det frittliggende småhus som dominerer boligbebyggelsen, og det har lenge vært behov for et mer variert tilbud. Sentralt beliggende leiligheter er en boligtype som unge etterspør, særlig før de stifter familie. Mangelen på hensiktsmessige boenheter for single eller unge par, har vært påpekt på som et mulig hinder for etablering av unge familier i småbyene. Mange småbyer ønsker å ta opp kampen med storbyen om de unge, og anstrenger seg derfor for å imøtekomme deres



boligbehov. Et mer variert boligtilbud, med sentralt beliggende leiligheter, er i tråd med hva folk ønsker – jf. undersøkelser som kommunene selv har gjort, og det er også i tråd med statlige retningslinjer. På grunn av høye priser i sentrum, og dels fordi nybygg er kostbare, så har likevel ikke disse nye leilighetsprosjektene truffet de unge i særlig grad. Det er eldre på 60+ år som har solgt eneboligen sin, som har råd til disse. De er dessuten vant til store hager og bil, og forventer gjerne mer enn en parkeringsplass i sentrum – slik man blant annet har erfart på Fagernes og Levanger. I Hammerfest er det også fortettet ved at det er bygd flere leilighetsbygg, dels i kombinasjon med næringsaktivitet på bakkenivå. I tillegg er det et stort fortettingsprosjekt der et nytt omsorgssenter er lagt midt i sentrum, i et bygg som også huser parkering og leiligheter. I Ulsteinvik ser de tett utbyggingsmønster som et konkurransefortrinn i framtida. I Holmestrand bruker de reguleringsplanene systematisk til å styre byutviklingen og stiller krav til utbyggerne.

I diskusjonen om fortetting i sentrum har det flere steder vært store diskusjoner om **byggehøyde**. I Egersund har de lagt vekt på at nybygg utenfor sentrumskjernen likevel skulle være tilpasset den øvrige bebyggelsen. Hammerfest har hatt diskusjon om byggehøyder, og har tillatt 9 etasjer på noen av de nye byggene i sentrum. I Levanger foreligger det planer om fortetting i form av to høyhus på 15 etasjer i randsonen ned mot sjøen. Høyhus er av flere grupper i levangersamfunnet ansett som lite ønskelig fordi det bryter med byens identitet. Retningslinjene er ikke til særlig hjelp i avveiningen mellom gode formål.

Dersom det ikke skjer en bevisst styring fra kommunens side med spesifikke krav til utbygger, er det etterhvert et kjent fenomen at slik fortetting fører til dyre boliger i sentrum (ref.), og dermed til en demografisk homogenisering, framfor variasjon og liv. Det kan resultere i at sentrum ikke får noe løft med aktive unge og småbarnsfamilier – slik salgsprospektene gjerne har framstilt det.

### 3.3.2 Skaper kompakte byer sosiale ulikheter?

Ut fra sosiale hensyn er homogenisering ikke ønskelig. Boliger som fra planleggerens side skulle gi boligtilbud til unge i små hushold, har blitt så dyre at denne gruppen ikke har råd. Det miljømessige bærekraftmålet, hensynet til kompakt byutvikling gjennom fortetting, kommer på denne måten i konflikt med sosiale hensyn. De økonomiske interessene, dvs. utbyggerne, får gjennom den sterke miljøprofilen i NF god støtte til å maksimere profitten fordi det legitimerer å bygge i høyden med små boenheter og med minimalt uteområde. Det betyr for eksempel at høyhus får prioritet, og at hensynet til byens attraktivitet overfor investorer, utbyggere og talentfulle innflyttere (se nedenfor) synes å være viktigere enn å ta vare på fellesgoder som siktlinjer og

adgang til sjø, eller legge til rette for boliger som flere av byens innbyggere kan ha råd til. Inntrykket vi har fått gjennom denne studien er at den sosiale bærekraften står svakt sammenliknet med hensynet til miljømessig og økonomisk bærekraft når det gjelder utviklingsstrategier og planlegging på overordnet nivå. Dette er imidlertid forhold som bør undersøkes nærmere før konklusjoner trekkes.

Planleggerne vi har snakket med, viser til at deres jobb er å planlegge arealbruk for ulike funksjoner, og at de i svært liten grad kan styre hvem som kjøper og tar dem i bruk. Men de peker på at de kan påvirke markedet ved å legge til rette for variert boligbygging, utvikling av kommunale boligfelt, og sørge for at det er nok areal og boliger tilgjengelig. Men idealet om kompakt byutvikling sammen med vern av kulturminner og matjord setter en begrensning på hvor man kan planlegge (rimelige) boligfelt.

### 3.3.3 Urban = tett = attraktiv?

Det demografiske mønsteret i landet viser at de mest perifere kommunene taper befolkningsmessig og at det er en klar sentralisering innad i regioner og kommuner. Befolkningsstatistikken viser at hovedregelen er at jo større byer, jo større vekst. Våre casebyer har alle hatt vekst i folketallet de senere årene. NF bygger på det faktum at stadig flere flytter til byer, og en antakelse om at det kommer av at de ønsker en mer urban livsstil som innebærer å bo tettere. Småbyer, og her eksemplifisert ved Fagernes og Ulsteinvik, oppgir at grunnen til at de ønsket å bli byer var at de måtte bli mer urbane for å tiltrekke seg høyt utdannede, og spesielt kvinner. Også de mer etablerte casebyene vi har studert er opptatt av dette. Ideene til Richard Florida har stått sterkt i en rekke kommuner, og har støttet opp under en politikk som sikter på å gjøre alt for å tiltrekke seg *talentene*. Kort fortalt går strategien ut på å gjøre byen tiltrekkende som bosted for den kreative klassen, som fordi de er så talentfulle vil skape arbeidsplasser og generere økonomisk vekst. Den «gamle» tenkemåten gikk ut på å skaffe arbeidsplassene først, for på den måten å tiltrekke seg folk. Floridas filosofi har inspirert mange stedsutviklingsprosjekter av den sorten vi har sett i småbyene – med byforskjønning, kulturminnebevaring, aktivitetsparker, kulturhus, festivaler, sykkel- og gangstier, åpning mot vann, elv og sjø. Bykjernen er blitt vakrere, og det er blitt lettere å ferdes i for fotgjengere og syklister. Det er gjerne kommet noen flere tilbud med kaféer, galleri og nye butikker.

Det er de høyt betalte talentene en ofte ser for seg vil bo sentralt. Det er de som ofte karakteriseres som urbane, og som må bo nær en kaffebar og kulturelle tilbud. Mange mener at byen blir mer attraktiv av å få flere *urbane trekk*, så som møteplasser, kulturhus og høyhus – og selvfølgelig yrende folkeliv. Alt dette blir støttet opp under

gjennom de nasjonale retningslinjene for by- og tettstedsutvikling, og de byene vi har studert har de senere årene gjort mye for å gjøre småbyene mer urbane.

Det kan da være verdt å nevne at Richard Florida i sin nye bok *The New Urban Crisis* (2017), selv går langt i å si at hans oppskrift for vekst og innovasjon har ført til gentrifisering av bysentrum og forskyving av sosiale problemer ut til forstedene. Og i stedet for at det har ført til nye arbeidsplasser, så har sentrum blitt folketomme fordi folk leier ut sine dyre leiligheter til airbnb. Gallerier og kulturnæringer har ikke skapt den veksten han forespeilet.

Selv om norske småbyer er veldig forskjellig fra de storbyene Florida skriver om, kan det være grunn til å advare mot at NF kan bygge opp under en bypolitikk som først og fremst sikter seg inn på å legge til rette for de vellykkede, og gjøre seg lekke for omverden. Det handler ikke bare om dyre boliger i sentrum, men også om at næringslivsinteresser og kommersielle utbyggere gjennom partnerskap og samskaping, har fått større mulighet til å styre byutviklingen. Som vi har sett i småbyene, er det også mange positive utfall av dette. Kommunen og byen må likevel ikke glemme ansvaret de har for alle innbyggernes levekår.

### 3.3.4 Småbyidentiteten

Et dilemma i flere av småbyene er at de på den ene siden ønsker fortetting og flere urbane trekk, men når dette fører til «fremmedartede» høyhus i lave småbyer, og til at åpninger mot vann og sjø tettes igjen, mindre sol og utsikt – så møter det motbør. Mange mener det er feil at høyhus og andre hyperurbane bygg gjør byen mer attraktiv, og ønsker heller at småbyens identitet bør i varetas. I Levanger er det krefter som ønsker å bygge nye lave trehus i stil med de som er der, heller enn å fortette i høyden. På Fagernes ser vi at bygging av en Rema-butikk har skapt strid fordi boksbygget kommer i konflikt med ideen om et hyggelig by med åpne fasader. I Egersund skal nye bygg i randsonen av sentrum tilpasses den gamle trehusbebyggelsen, mens utenfor pågår en diskusjon om å tillate noen bygg med opptil 8–9 etasjer.

Småbyene har sjelden arkitekter i staben som kan gå i dialog med utbyggere for å få til gode løsninger tilpasset byen. Utbyggere bruker ikke alltid arkitekter, men om arkitekter har vært i sving kommer de gjerne utenbys fra, og kjenner ofte ikke den byen byggene deres tegnes inn i. Noen snakker om signalbygg som et gode i seg selv, men etter hva enkelte informanter mener, så signaliserer de bare at småbyen prøver å bli noe annet enn den er. Andre ganger er det snakk om at nye bygg skal skape «brudd» for gjennom kontraster å understreke det som allerede er. Det som ofte skjer er at disse argumentene gjør det lettere for utbygger å få gjennom sine syn. Det er ikke alltid det er god byutvikling.

Flere av byene mener et godt alternativ til å fortette gjennom å bygge i høyden, er å sørge for at bygninger skal kunne brukes mer intensivt og til flere funksjoner. Slik funksjonsfortetting har vi sett flere eksempler på i byene, ved flerbrukshaller, kulturhus/hotell, omsorgsboliger/leiligheter/parkeringsplasser eller med bibliotek/boliger osv. Kanskje er nettopp «funksjonsfortetting» fortetting godt tilpasset småbyer? Med mindre kundegrunnlag for hver tjeneste eller aktivitet kan deling av lokaler og fellestjenester være gunstig.

Alle casebyer har tilgang til sjø og havn, (eller innsjø, slik som i Fagernes). Bevisstheten om å trekke sjøen mer aktivt inn i bybildet har økt de seinere årene og det er også i tråd med NF. Alle byene har gjort grep i sin sentrumsutvikling nettopp for å åpne allmennhetens tilgang til sjøen fra sentrum. I Holmestrand var det tidligere parkeringsplasser som grenset til sjøen. Både der og i Hammerfest er det laget sjøpromenader som åpner opp tilgjengeligheten til sjøen for allmenheten, og dette er universelt utformet. Våre informanter i byene løfter fram dette som gode grep, og at innbyggerne og besøkende er flittige brukere av de nye promenadene. Også Fagernes har åpnet opp og tilrettelagt for allmenheten mot vannet og elva. I Levanger er det bl.a. anlagt to sentrumsnære badestrender, og Sjøparken med statuer og museum som avslutter parkdraget som går tvers gjennom Levanger sentrum.

Det å forsøke å bli mer og mer urban, og etterape storbyene, er det flere som mener er feil strategi både for å få innbyggerne til å trives, og for å tiltrekke seg «talenter». Talenter som velger å bo utenfor de største byene har kanskje andre preferanser enn de som velger storby? En studie av marine og maritime næringer i Møre og Romsdal (Båtevik et al. 2014) tyder i alle fall på det. Den viste at de tilflyttede talentene (til bl.a. Ulsteinvik), hadde valgt bostedet på grunn av de *naturgitte omgivelsene* og de muligheter det ga for fritidsopplevelser (i tillegg til selve jobben). Småbyer kan altså levere i pose og sekk når de treffer de rette folkene.

Småbyene har mange av de egenskapene som NF tilstreber, og som nyurbanismen har som ideal. Paradoksalt nok kan man si at mens småbyene prøver å bli mer lik storbyene, så prøver storbyene samtidig å bli mer lik småbyene; med mindre sonedeling, gangavstand mellom funksjoner, bygg med menneskelig dimensjoner, mer samhold, adgang til grønne og blå områder, osv.

Flere av de småbyene vi har undersøkt, har vært flinke til å analysere styrker og svakheter ved stedet, og legge opp strategier etter hva en ønsker å oppnå. De har brukt forskning og annen ekspertise inn i dette arbeidet, så vel som medvirkning fra innbyggere og sentrale aktører.

### 3.3.5 En kamp om oppmerksomheten

Det har vært viktig for småbyene å jobbe fram selvbilder/ identiteter som er troverdig både internt og eksternt. Når det er 210 tettsteder i kategorien 2000–15 000 innbyggere, er ikke dette noen enkel sak. For Levanger har det vært viktig å skille seg ut fra de øvrige byene i Nord-Trøndelag, og trehusbyen og Cittaslow-konseptet er virkemidler i dette arbeidet. Fagernes har en posisjon som turistdestinasjon, og ønsker gjennom å utvikle en koseligere by å styrke sin stilling. Ulsteinvik er kjent som et maritimt kraftsentrum nasjonalt og internasjonalt, og regionalt som et sted man gjerne besøker for kulturopplevelser. Dette er et resultat av målbevisst kommunal planlegging i samspill med næringslivet. I Holmestrand er man opptatt av at de ikke skal bli en soveby, men å skape aktivitet og innhold som gjør det attraktivt å bruke sentrum. Egersund er regionsenter for Dalane, i tillegg er de festivalby og var tidlig ute med julemarked der den verneverdige trehusbebyggelsen gir en koselig ramme om det hele. Hammerfest er verdens nordligste by, og er i tillegg blitt inngangen til petroleumsaktiviteten i Barentshavet. I tillegg har Holmestrand og Hammerfest fått nye muligheter til å omforme byen som følge av viktige beslutninger tatt av andre (Jernbaneverket og Bane NOR for Holmestrand, og Stortinget og Statoil for Hammerfest). Begge disse byene har brukt disse mulighetene til å utvikle byen.

Samtidig med at de driver denne eksterne posisjoneringskampen, kan det være dragkamper mellom byen og andre deler av kommunen. De senere årene har det vært en satsing på bysentrum i de seks småbykommunene; gjennom forskjønning, parkanlegg, kulturbygg osv. som har gitt helt tydelige resultater. Grendene spør om ikke deres nærmiljø også fortjener oppgradering. Det er en balansegang som er løst på ulike vis. I Nord-Aurdal får ikke Fagernes ha statusen som regionsenter alene, den må deles med Leira. I Ulstein er det avsatt egen post i kommunebudsjettet som er forbeholdt grendene. I Levanger ønsker man å bygge ut idrettsanlegg, sykkel og gangstier også i Skogn, Åsen og Ytterøya. I fordelingen av goder mellom ulike kommunedeler, er et sentralt punkt sammenslåing og sentralisering av skoler og andre tjenester. Dette er omstruktureringer som også berører målsettingen om kompakt by og redusert biltrafikk. Blir skolens lokalisering i sentrum et gode når barna må kjøres inn fra grendene?

### 3.3.6 Stor satsing på kollektivtransport, sykkel og gange

De nasjonale forventningene bygger på en forventning om at framtidens byer må klare seg uten biler med fossilt drivstoff. Småbyene har i tråd med NF, og med økonomisk støtte fra staten, lagt til rette for at veksten i transportbehov skal kunne tas gjennom tilrettelegging for gange, sykkel og kollektivtrafikk og økt fleksibilitet mellom disse.

Befolkningsgrunnlaget i småbyer er ofte for dårlig til å få til et veldig godt kollektivtilbud. Småhusbebyggelse dominerer og gjør at busser må kjøre snirklete ruter som gjør at den bruker betydelig mer tid enn privatbilen. Likevel har de byene vi har studert vellykkede satsinger på buss og tog bak seg. Det handler om å lage:

- Et enkelt rutetilbud, som f.eks. mellom Fagernes og Leira hver halvtime fra sju til sju.
- Billige bussbilletter – gratis introduksjonstilbud, 10 kroner ellers
- Oppgradering av busstopp med bedre informasjon om rutetider
- Stativ for sykkel om bord
- Gratis å ta sykkel med
- Gratis og sikker sykkelparkering med tak på stasjoner og større knutepunkt
- Wi-Fi og mobilladepunkt ombord

Småbyene har brukt både gulrot og pisk for å få folk til ikke å bruke bil. Blant gulrøttene er: Sykkel- og gangstier og «snarveier» er anlagt, mange av dem har belysning, flerbruksfelt slik at sykkel får plass i veibanen, sykkelparkeringshus, bysykkelutleie, støtte til kjøp av elektrisk sykkel, samarbeid med store arbeidsplasser om sykkelparkering og garderobeforhold. En sykkelsatsing fra statlig hold har bidratt til å finansiere disse tiltakene, der det ofte har vært et spleiselag mellom Statens vegvesen, fylkeskommunen og kommunen. Slik har sykkelsatsingen kunne blitt gjennomført lokalt fordi staten har bidratt med penger.

Mens suksessen med å satse på kollektivtransport kan dokumenteres gjennom økt billettsalg, er det så vidt vi vet ikke gjort noe forsøk på å måle om det er blitt flere gående/syklende og færre bilister. Noen informanter stiller seg tvilende til om tiltakene har redusert bilbruken – og også om det har økt antallet syklistene. Andre informanter (i Egersund) har dokumentasjon på at antallet parkerte biler er redusert etter at parkeringsreguleringen ble iverksatt.

### 3.3.7 Gjennomgangstrafikk og parkering – bilen rår tross korte avstander!

Informanter i alle byene påpeker at gjennomgangstrafikk er et problem i alle disse byene. Det er sjenerende gjennomgangstrafikk i begge de vernede trehusbyene, og i Fagernes er byutviklingen satt på vent i påvente av ny E16. Hammerfest har tungtrafikk

til Melkøya gjennom bysentrum. For å få til gode løsninger er samarbeidet med statlige og halvoffentlige instanser sentralt. Vegnettet er viktig infrastruktur som påvirker bystrukturen sterkt. Om det går stor gjennomgangstrafikk gjennom sentrum setter det begrensninger for annen byutvikling. Et funn fra forstudien til «Bygdepakke Bø og Sauherad» er at om lag 80 prosent av personbiltrafikken i Bø sentrum ble avdekket som internttrafikk med en miks av besøkende, pendlere inn og bygdens innbyggere som var på veg til skole, barnehage, arbeid og fritidsaktiviteter.<sup>15</sup> Det minner om at det er viktig å undersøke hva slags trafikk det faktisk er på disse gjennomgangsvegene. Et annet poeng fra den nevnte bygdepakken er at det er vanskelig å skaffe finansiering, særlig fra staten, til å løse slike trafikale utfordringer. Det gjør det svært viktig å komme inn i prioriteringene i Nasjonal transportplan (NTP).

For viktige infrastrukturtiltak er byene avhengig av et godt samarbeid med Statens vegvesen, Bane Nor og havnevesen. De er også avhengig av gjennomslag regionalt for å få prioritert disse tiltakene for å få statlig finansiering. Informanter har påpekt at det er frustrerende at nye veier må betales lokalt og med bompenger dersom de ikke når opp i NTP. Dette er et småbydilemma fordi trafikkgrunlaget er stort nok til å utgjøre et problem, men for lite til at bompenger er en løsning. Storbyer får en 50/50 deling med staten, en tilsvarende «småbypakke» fra staten finnes ikke. For å redusere bilbruk, og synet av parkerte biler i bybildet, ønsker planleggerne seg parkering under jorda og i alle fall bort fra overflater. Det har de bare delvis fått til. Handelsstanden argumenterer med at parkeringsrestriksjoner ødelegger for dem, og favoriserer kjøpesentrene. Soneparkering og/eller betalingsparkering er innført alle steder uten at det alltid har løst problemene. Det er ikke over alt parkeringsrestriksjonene blir respektert av besøkende, og heller ikke håndhevet av parkeringsmyndighetene. Det blir sagt at *bilen er del av identiteten* til småbybeboere. Det regnes som et småbygode å bruke lite tid på transport – altså bil, og parkere «på trappa» uansett hvilket ærend man er ute i.

Informanter i både Hammerfest og Egersund mener imidlertid at betalingsparkering har ført til en klar bedring av parkeringssituasjonen og til redusert bilbruk. Reguleringene har gjort at langtidsparkeringsplassene (dagsparkering) er noen minutter lengre unna, mens korttidsparkeringsplassene er ved butikkene og dermed tilgjengelig for de som har ærender dit.

Det kan være verd å merke seg at selv om det er korte avstander internt i våre seks case-byer, og selv om det er tilrettelagt for gange, sykkel og kollektivtransport – så er

---

<sup>15</sup> Bygdepakke Bø og Sauherad. Hovudprosjekt 2018–2020. Kilde: <http://www.bo.kommune.no/artikkel.aspx?Mid1=1529&Aid=3318> Lesedato 20.11.2017.

det bilen som rår. Vi mener småbyer kan være verdt å studere – bruke som laboratorium – for de som har 10-minuttersbyen som ideal.

### 3.3.8 Gode uterom og bedre folkehelse

Tilskuddene og stimulansen til å etablere gang- og sykkelstier har vært gode tiltak for folkehelsearbeidet i byene, i tillegg til transport. Etablering av aktivitetsparker, fiskebrygge og oppgradering av uteområder med blant annet skulpturer og kunst, og gangveier og «promenader» langs fjorden, vannet og elva bidrar også til en mer aktiv befolkning og bedrer folkehelsen. Alle casekommunene har enten gjennomført eller startet arbeidet med å gjøre sjø eller vann bedre tilgjengelig for allmennheten. Disse tiltakene er veldig synlig i bybildene, og blir lagt merke til og brukt av befolkningen. Disse tiltakene er også i hovedsak universelt utformet. Et viktig eksempel for å stimulere til aktivitet er *Bua* i Levanger som låner ut sports- og friluftsutstyr gratis. Det hjelper ikke med skatepark hvis du ikke har skateboard. Vårt inntrykk er at det nettopp er denne typen tiltak «vanlige folk» trekker fram når de snakker om byutvikling. Disse tiltakene har gjort det mer attraktivt for folk å gå på tur i byen og bruke fellesområdene. Da ideen om trimtrapp dukket opp i Levanger, ville det tatt lang tid om kommunen skulle gjøre dette alene. De kalte heller inn aktører de mente kunne realisere trappen. Kommuneingeniøren konstruerte trappen, men den ble satt opp på dugnad i regi av frivillige organisasjoner, der særlig nyankomne innvandrere gjorde en stor innsats. Det er arbeid en ikke trenger å kunne norsk for å få til. Flere av tiltakene som stimulerer til aktivitet er gjennomført i samarbeid mellom frivillige organisasjoner og kommunen med betydelig dugnadsinnsats, noe som gjør at mange kjenner eierskap til tiltaket.

Parker og promenader er kanskje noe unorsk. Norsk tradisjon er at uorganisert fysisk aktivitet helst skal skje på turer i skog og mark. En del av aktivitetstilbudene i bykjernene ble startet med tanke på våre nye landsmenn, som ikke er «oppdratt» til å gå i skogen eller på fjellet. Resultatene viser at det ikke bare er innvandrere som setter pris på dette.

Informanter trekker fram at det er viktig å planlegge uterommene samtidig med planlegging av nye bygg, og noen informanter la vekt på at penger til uterom kan skaffes fra andre finansieringskilder. Alle disse småbyene har god adgang *til friluftsområder i fjell, mark og/eller sjø* for byboerne. Utbygginger i randsonen blir i liten grad sett på som en trussel mot befolkningens adgang til friluftsområder. Det kan henge sammen med at de som regel har mye natur i nærheten uansett, fordi de er små i utstrekning og ofte ligger i mindre urbaniserte områder. Flere av byene har tilrettelagt med skilting, stier, stolpejakt med apper og annen infrastruktur for å gjøre



bruken av bynær natur lettere, både for innbyggere og turister. Vi ser at flere småbyer bruker gode tilgang til friluftsliv i «vill natur» i markedsføringen av seg selv. Det skiller dem fra storbyenes «puslete» tilbud om turer i marka og på byfjellene. Rikelig tilgang til friluftslivsområder er altså sentralt, samtidig som de har urbane kvaliteter. Her trenger man ikke velge by eller land, her kan man få begge deler.

### 3.3.9 Dugnadsånd og samarbeidsklima

Alle byene har arbeidet for å øke aktiviteten i sentrum. Bykommunene er medarrangører eller legger til rette for festivaler, marknader og evenementer. Det er mye dugnadsarbeid involvert, der frivillige organisasjoner, nærings- og handelsforeninger, bedrifter og enkeltpersoner hjelper til i planlegging og gjennomføring. I Ulsteinvik er det f.eks. et nært samarbeid mellom kommunalt kulturhus, hotell og store bedrifter, der bedriftene kjøper opp en del billetter for å gi som tilbud til sine ansatte, samtidig som arrangørens økonomiske risiko blir redusert. Det gir innbyggerne et mer variert og antakeligvis kvalitativt bedre kulturtilbud. Festivalbyen Egersund har oppnådd en slik posisjon takket være dugnad fra lag og foreninger og enkeltpersoner, og deres samarbeid med kommunen og/eller næringslivet. I flere av arrangementene er ikke kommunen involvert engang. Ildsjeler som står på og skaper aktiviteter og moro har stor betydning.

Byene tar det å være utviklingsorientert på alvor, og ser ut til å være flinke til å trekke inn andre aktører i planlegging av utviklingsstrategier og i gjennomføringen av tiltak. Alle kommunene vi har snakket med ser ut til å ha gode samarbeid og partnerskap med relevante aktører lokalt i kommunen, – f.eks. næringsliv og organisasjoner. Relasjonene til fylkeskommune, fylkesmann, riksantikvar, Statens vegvesen og andre statlige og halvstatlige instanser er også gode, og anses som svært viktige som hjelp til å omsette NF til handling lokalt. I tillegg er samarbeid med andre kommuner i regionen trukket fram som viktig i arbeidet med å få til «gode byer». Hvis det blir by mot land internt i regionen, er det vanskeligere å få til god utvikling.

Det er flere som ser behovet for avveininger mellom langsiktig planlegging med dertil gjennomføring av planene, og en fleksibilitet slik at nye ideer og muligheter som dukker opp, kan realiseres. De framholder viktigheten av å ha planapparatet i orden, – selv om særlig Ulsteinvik framholder at det er viktig å ha nødvendig fleksibilitet og kunne avvike fra planene dersom uforutsette muligheter dukker opp. Slik at kommunen er fleksibel nok til å ta imot mulighetene som kommer. Andre peker på nødvendigheten av å ha langsiktighet og tålmodighet i arbeidet, slik at en vet hvor en vil og er tro mot det, selv om økonomien kun tillater små skritt. Noen informanter trekker fram at det er en utfordring å ha tilstrekkelig kompetanse og kapasitet til å

planlegge langsiktig, slik at en ikke vandrer hit-og-dit av ulike innspill og ideer som seiler forbi. Å ha en kommuneorganisasjon der ideer kan luftes, og der man er flinke til å få eksterne krefter med i arbeidet synes viktig.

### 3.3.10 Helhetlig planlegging – som skapt for småbyer?

Begrepet *helhetlig* planlegging er sentralt i retningslinjene, og tanken at en må tenke territorielt heller enn sektorielt er satt opp som et ideal. Helhetlig planlegging forutsetter at man har oversikt over territoriet. Det finnes noen *smådriftsfordeler* når det gjelder dette.

Små byer er oversiktlige på flere måter:

- De er små i areal; det går an for en person å ha kjennskap til alle områder. Enhver får lettere oversikt over det som skjer.
- Kommunens administrasjon og politiske ledelse består av få personer; da er det lett å få oversikt over hvem som gjør hva – noe som gjør det er lettere for sektorene å jobbe sammen, og se ulike utviklingsbehov i sammenheng. «Man trenger bare rope over gangen».
- Det er relativt få utviklingsaktører generelt: man kjenner/vet om dem man bør samordne og samarbeide med lokalt (i næringsliv, organisasjoner, nabokommuner) og regionalt.
- Gjensidig tillit er en stor fordel, og kan kanskje være lettere å oppnå i små og oversiktlige sammenhenger – særlig om deltakerne er de samme over lang tid.
- Den faktiske planleggingen gjennomføres ofte høyt opp i organisasjonen, (i mangel på egen planleggings-/utviklingsavdeling). Når rådmann, ordfører og sektorsjefer utvikler planer sammen, blir det kort veg fra idé til resultat, og det er effektivt.
- I en liten by blir enkelttiltak fort synlig – og de trenger slett ikke være store og dyre. Det kan bidra til at innbyggere lettere engasjerer seg i byutviklingen. Det kan igjen bidra med flere perspektiver inn mot «helhetlig planlegging».
- Å utvikle gode langsiktige planer er viktig for å sette retning. Tålmodighet til å bygge stein på stein, selv om ikke økonomien tillater de store løft. Samtidig framholdes det at det er viktig å kunne gripe mulighetene når de kommer –

selv om de ikke er nedfelt i plan. Dette antas å være lettere i små byer, på grunn av at dialoger og beslutninger kan tas kjapt.

## 4 Avslutning

---

Hvordan har småbyene omsatt nasjonale forventninger til by- og tettstedsutvikling? Vi har sett at ideene i NF samsvarer ganske godt med den type utvikling som planleggere i våre casebyer ønsker å planlegge for. Samtidig har vi sett at det ikke alltid er så lett å få gjennomslag for planer og utviklingsstrategier som gjenspeiler dette. Helhetlig og samordnet planlegging er vanskelig å få til når flere sterke sektorinteresser står mot hverandre, og når kommunen er avhengig av overlokale myndigheter og samspill med andre for å få gjennomført planer og utviklingstiltak.

Innledningsvis sa vi at NF ser ut til å bygge på en antakelse om at 1) bruken av bil med fossilt brensel har nådd sin topp og at bilbruken skal ned, 2) at flere og flere ønsker en urban livsstil og 3) at kommunene jobber på en mer utviklingsorientert måte med stor grad av samskaping. Vi har vist at stor grad av biltrafikk, støy, forurensing og parkering fortsatt er vanskelige tema i småbyer (som det også er i storbyer), og pekt på tilleggsproblemet ved at mange er av den oppfatning at bilen er en del av småbyidentiteten. Man ser det som et småbyprivilegium å kunne parkere (gratis) «på trappa» foran jobb og butikk og andre fasiliteter. Tilretteleggingen for sykkel, gange og kollektivtransport er et gode i seg selv, men ifølge informanter ser det ikke ut til å ha redusert biltrafikken.

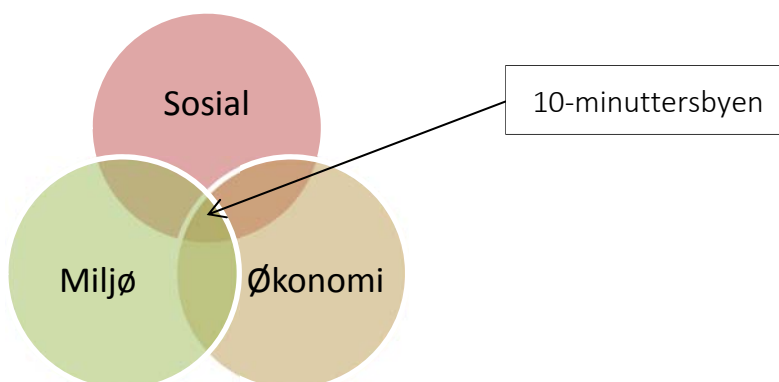
Vi har også sett gjennom denne studien at det gjøres mye for å tilrettelegge for en urban livsstil i småbyene – og med det mener vi tiltakene for å øke aktivitet i sentrum gjennom å tilrettelegge for kultur og opplevelsesnæringer, aktivitetsparker, promenader og liknende, samt forskjønning av fellesområder. I tillegg er fortetting i sentrum en viktig del av dette. En antar at unge voksne med høy utdanning foretrekker en urban livsstil (statistikken viser at de er overrepresentert i storbyer), og dette er en gruppe småbyene ønsker å være attraktive overfor – bl.a. gjennom å tilby leiligheter i sentrum. Vi har sett at nye leiligheter i sentrum på grunn av høy pris først og fremst har tiltrukket seg 60–70-åringene fordi de som regel har bedre økonomi. Fokuset på storbyurban livsstil, med utgangspunkt i Florida sine ideer, kan virke marginaliserende på småbyer – fordi de ikke kan levere på samme nivå som storbyer, f.eks. når det gjelder variasjon i kultur- og tjenestetilbudene. Småbyurbanisme kan derimot ha sine egne fordeler knyttet til for eksempel at det er mulig å ha stort hus og hage innenfor 10-minutters avstand til sentrum, at hverdagslivet er enklere på grunn av kortere avstander, færre folk og færre køer, og at det er mulig å kombinere det beste fra by og land. Flere er imidlertid av den oppfatning at fokuset på å begrense bilbruk og øke fortettingsgraden er med på å redusere småbyfordelene.

De kommunene vi har valgt å studere i denne rapporten, har alle vært utviklingsorienterte. De ønsker å ta en aktiv rolle i byutviklingen, og prioriterer helhetlig og langsiktig planlegging høyt. De ser ut til å se nytten av samskaping i det de involverer andre offentlige etater, næringsliv og organisasjoner for å få til best mulig resultat. Særlig når det gjelder arrangement av festivaler (o.l.) og tiltak for å gjøre byrommene penere og mer brukbare, er dette godt synlig. Ånden synes å være at byutvikling skal skje i fellesskap med byens innbyggere.

Det som beskrives i NF som klimavennlig byutvikling, er det samme som beskrives som attraktivt bymiljø for folk og bedrifter, nemlig kompakte byer med god offentlig transport og korte avstander mellom jobb, bolig og fritidstilbud (10-minuttersbyen). En erfaring fra denne studien er at småbyene gjerne starter med ønske om å øke attraktiviteten, og at de bruker NF for det det er verdt der de ser at NF er til støtte i så måte. Dette må ikke misforstås dit hen at småbyer ikke er opptatt av å utvikle klimavennlige, kompakte byer som også er sosialt rettferdige. Det er bare rekkefølgen i tankerekken som synes være annerledes.

#### 4.1 10-minuttersbyen – fra realitet til utopi?

10-minuttersbyen er framsatt som et ideal for framtidens byutvikling (se f.eks. Haarstad og Wanvik 2015). Ideen med 10-minuttersbyen er at en innenfor et lite område har alle funksjoner en trenger, slik at en slipper å kjøre mellom bolig, jobb, handling og andre gjøremål. En 10-minuttersby er en klimavennlig by. Folk vil slippe unna tidsklemma, og dessuten bevege seg mer, i friskere luft. Om man ikke har alle funksjoner innen gåavstand fra hjemmet så bør altså kollektivtilbudet være såpass godt at en kan komme seg dit en vil på kort tid. 10-minuttersbyen er vinn-vinn-vinn, og et sted der de tre bærekraftbegrepene; klima- og miljø, økonomi og levekår og helse møtes (jf. figur 4).



Figur 4. De tre bærekraftsmålene overlapper i midten – der finner vi 10-minuttersbyen.

Mange vil hevde at 10-minuttersbyen er en utopi, fordi det er vanskelig å se for seg at en vanlig A4-familie skal finne jobb til både mor og far, barnehage og skole til barna, park til å lufte hunden og dessuten det de trenger av varer og tjenester innenfor en 10-minutters radius. Men sannheten er at vi har mange 10-minuttersbyer i Norge.

De seks byene vi har studert er 10-minuttersbyer i den forstand at det ikke tar mer enn 10 minutter å komme seg fra den ene enden til den andre uten bruk av bil. Om man plasserer seg selv i midten, eller f.eks. ved et kollektivknutepunkt i case-byene så nås alle funksjonene i byen i løpet av 10-minutter. Ja, faktisk må du gå veldig sakte for bruke hele 10 minutter. Såpass store byer som Kristiansund, Molde og Ålesund karakteriseres av Gehl Architects som «5-minutters gåbyer» (MRFK 2015). De fleste av innbyggerne i casebyene bor i boligfelt i ytterkant av eller utenfor sentrum. Også disse kan (i teorien) nås innen 10 minutter fra sentrum ved bruk av sykkel, kollektivtransport – eller privatbil. De store arbeidsplassene som ofte ligger i utkantene av sentrum (f.eks. sykehus, høyskole, fabrikk, kjøpesenter) kan også nås i løpet av 10 minutter.

Men – innenfor disse 10 minuttene, er det et langt tynnere utvalg av funksjoner i disse byene enn det man finner i storbykjerner. Og tynnere ser det ut til å bli. Mens den statlige politikken, gjennom NF, oppfordrer til *fortetting* av sentrum og *helhetlig planlegging*, så opplever mange småbyer at den samme staten gjennom omorganisering av ulike sektorer uttynner småbyens funksjoner, og dessuten heller ikke følger sine egne fortettingsregler når de bygger nytt (f.eks. sykehus lagt mellom to byer)<sup>16</sup>. Nedlegging av statlige arbeidsplasser var bakgrunnen for det såkalte distriktsoppgjøret for to–tre år siden. Informanter i denne studien viser til eksempler på at det nå i denne runden er småbyene som rammes av omorganiseringer. Noen av småbyene kan bli særlig hardt rammet i og med at de i utgangspunktet har hatt flere statlige funksjoner enn distriktskommunene. Når hver sektor legger ned noen (få) arbeidsplasser, så blir det i sum ganske alvorlig – ikke minst fordi mange småbyer i utgangspunktet har få arbeidsplasser for høyt utdannende.

Det er imidlertid ikke bare staten som står bak utarming av funksjoner i småbyen. Alle våre seks case-byer ønsker seg mer aktivitet i sentrum. Likevel har mange tilrettelagt for *kjøpesenter* utenfor byene, slik at store deler av handelen er blitt flyttet ut. Når butikker legger ned i sentrum og lokalene blir stående tomme, eller brukes til bolig, så gjør det at bykjernen blir mindre attraktiv å ferdes i. Paradoksalt nok er det på kjøpesenteret en finner de flest tilbud innen en radius på 10 minutters gange. Videre ser det ut til at trafikkaos og mangel på parkering eller mangel på regulering av parkering, er gjengangere i småbyen. Trange gater gjør framkommeligheten vanskelig,

---

<sup>16</sup> Holsen, Terje og Hegna, Ingvil Aarholt. Staten utarmer sentrum. *NRK Ytring* 2016 (Kronikk).

og noen steder tar butikkansatte og andre som er på jobb, de nærmeste parkeringsplassene som burde ha vært forbeholdt kundene. Er bilene et hinder for aktivitet og handel i sentrum, eller en forutsetning?

Satt på spissen, ser vi at småbyene i fysisk realitet er 10-minuttersbyer, men funksjonelt sett er 10-minuttersbyene i ferd med å bli til ren utopi. Vi ser at småbyene selv jobber med å gjøre noe med sine egne problemer – innenfor rammen av NF. Denne rammen stimulerer byene (bl.a.) til å satse på aktiviteter i sentrum, og har gjort det mulig å tilrettelegge for sykkel og gange. Men disse tiltakene er ikke dyptgripende nok til å motvirke bortfall av arbeidsplasser og tilbud i sentrum. De er heller ikke dyptgripende nok til å få bukt med biltrafikken der den utgjør et problem. Selv om småbyen går inn for å drive *helhetlig* planlegging, så er det sektorinteresser med store budsjett som bestemmer – altså transport og helse. Vi må spørre om det er småbyens mangel på «riktig» byplanlegging og byutvikling som er den største trusselen mot 10-minuttersbyen, eller om det er sentraliserende prosesser utenfor småbyens handlingsrom. Kanskje trenger Norge en småbypolitikk for å sikre attraktive og bærekraftige alternativer til storbyen.

## Referanser

---

- Angell E. og K.B. Stokke (2014): Vulnerability and adaptation capacity in Hammerfest-Norway. *Ocean and Coastal Management*. Vol 94 p 56–65.
- Angell,E. og K.B. Stokke (2013): *Sårbarhet for klimaendringer og klimatilpasninger – Coast Adapt-prosjektet i Hammerfest*, Norut Alta rapport 2012:3
- Båtevik, F.O., G.M. Grimsrud, J.G. Nesse, E. Nilsen, E.R. Yttredal, T. Årethun (2014): Kampen om kompetanse – innovasjon og rekrutteringsutfordringar i regionalt perspektiv. *Plan: Tidsskrift for samfunnsplanlegging, byplan og regional utvikling* 2014 (6). s. 10-16
- Eikeland, S. (red.), S. Karlstad, C. Ness, T. Nilsen og I.B Nilssen (2009): Dette er Snøhvit. Norut Alta 2009:3.
- Florida, R. (2017): *The New Urban Crisis: How Our Cities Are Increasing Inequality, Deepening Segregation, and Failing the Middle Class—and What We Can Do About It*. Basic Books.
- Grønbrekk N.E. (2009): *Snev av urbanitet – En fortelling om Fagernes som moderne tettsted 1857–2007*. Masteroppgave i kulturhistorie, 60 studiepoeng Program for kultur- og idéstudier Avlagt høsten 2009 Institutt for kulturstudier og orientalske språk.
- Holsen, T. og I.A. Hegna, (2016): *Staten utarmer sentrum*. NRK Ytring (Kronikk)
- Haarstad, H. og Wanvik, T. 2015): Vi trenger 10-minutters-byer. Artikkel i BT-Innsikt 2.3.2015. *Bergens Tidende*
- Karlstad S, I. Lie og I.B. Nilssen (2011): *Konjunkturbarometer Hammerfest 2010*. Norut Alta Rapport 2011:3.
- KMD (2015): *Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging. Vedtatt ved kongelig resolusjon 12. Juni 2015. Kommunal- og moderniseringsdepartementet*.  
[https://www.regjeringen.no/contentassets/2f826bdf1ef342d5a917699e8432ca11/nasjonale\\_forventninger\\_bm\\_ny.pdf](https://www.regjeringen.no/contentassets/2f826bdf1ef342d5a917699e8432ca11/nasjonale_forventninger_bm_ny.pdf)
- KMD (2014): *Statlig planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BAT, 2014)*. Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Fastsatt ved kgl. res. av 26.09 2014, jf. plan- og bygningsloven av 27. juni 2008, § 6-2.



<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/Statlige-planretningslinjer-for-samordnet-bolig--areal--og-transportplanlegging/id2001539/?id=2001539>

MRFK (2015): *Tre byer, trippel kraft. Forstudie for strategivalg*. Møre og Romsdal fylkeskommune. Notat utarbeidet av Gehl Architects og PWC.

*Nationen* (16.12.06): Byboomen som stoppet opp.

*Samordnet areal- og transportstrategi for Fagernes–Leira* (SATS, vedtatt 2015)

Spaans, R. (2017): *Kjøpesenterlandet. Planlaus norsk stadsutvikling*. Dreyer Forlag. Oslo

Stortingsmelding nr. 18 (2016–2017): *Berekraftige byar og sterke distrikt*. Kommunal og moderniseringsdepartementet

*Valdres* (9.11.17): «Kan bli skrinlagt – Rema 1000-butikk til behandling i planutvalget». Journalist M.B. Kasin. Avisa Valdres.

*Valdres* (1.7.17): «Handelsstanden handlet – Spleiselag for å rydde opp på rivetomta etter den gamle brannstasjonen». Journalist T. Moen. Avisa Valdres.

*Trønderavisa* (23.10.17): «Rammer færre i Trøndelag. Nye boliglånsforskrifter har stoppet ekstremveksten i storbyene».