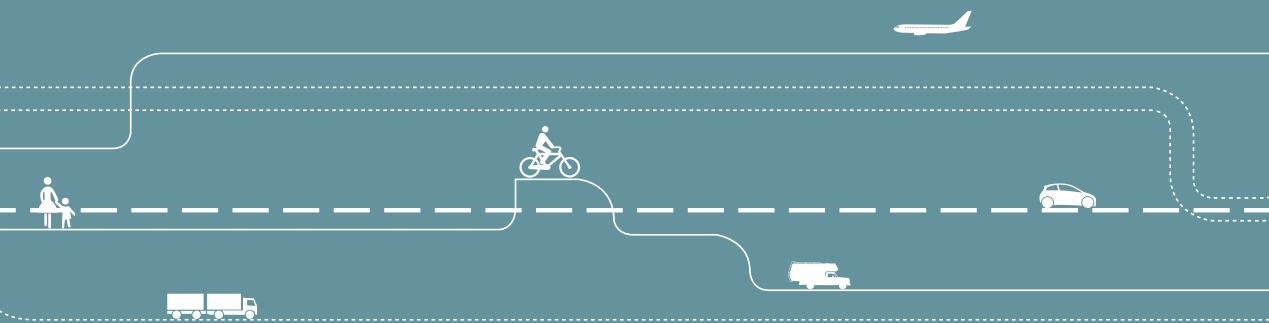
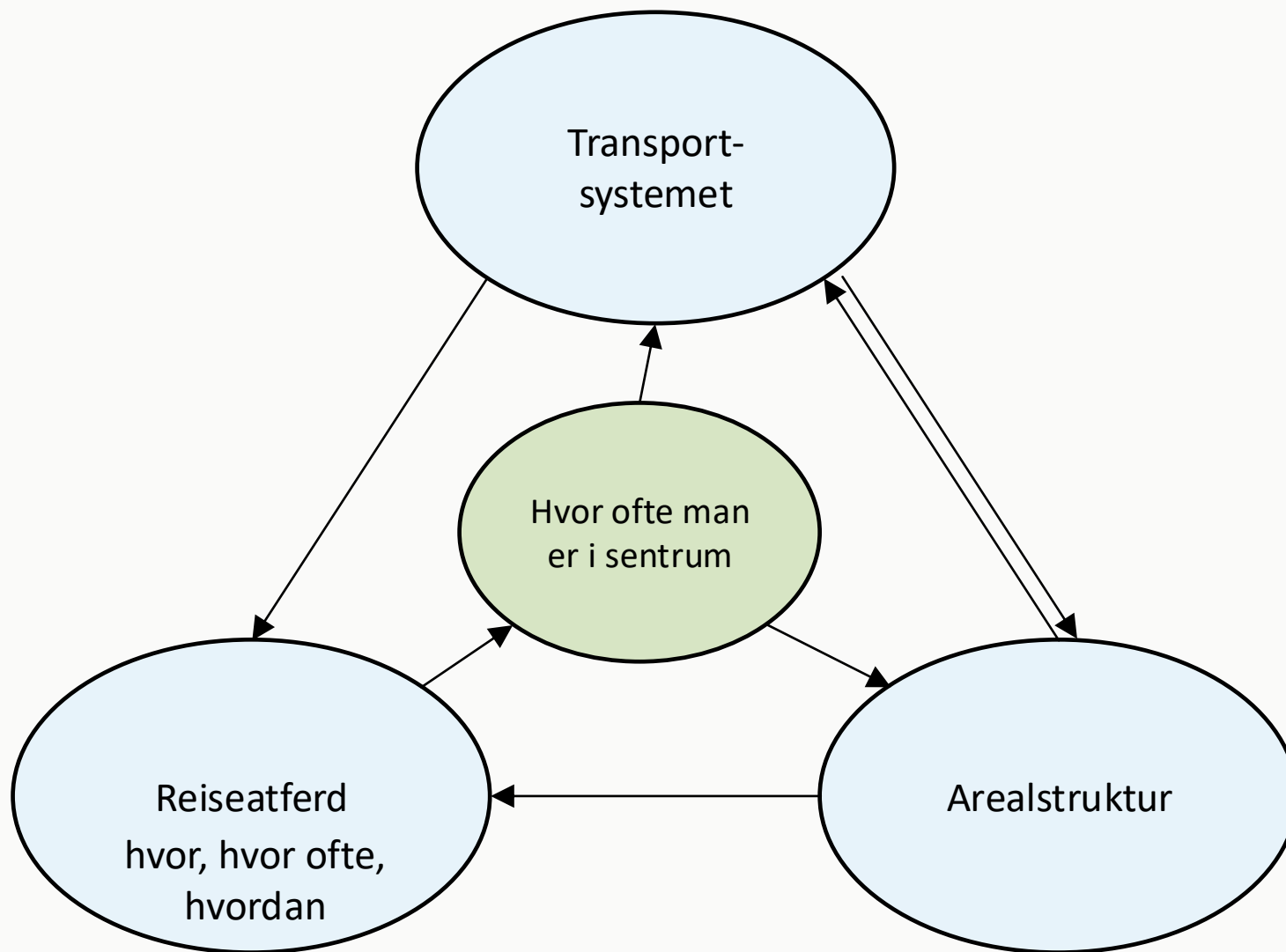


Areal- og transportutvikling som truer sentrum

SentrumsKRAFT 5. mars 2026, Oddrun Helen Hagen





Basert på Tennøy, 2012.



Lokalisering av boliger og arbeidsplasser

Hvor boliger og arbeidsplasser er lokalisert

- **Kundegrunnlaget** til sentrum og konkurrerende handelsområder
- Hvor mange som bor eller jobber i **nærheten** av og med enkel **tilgjengelighet** til den aktuelle destinasjonen
- Hvor, hvordan og hvor ofte man reiser dit

Fortetting

- Flere bor eller jobber i og ved sentrum
- Flere får kortere reisekostnad for å reise til sentrum (flere reisealternativ, kortere tid)
- Flere besøker sentrum ofte

Byspredning

- Flere bor eller jobber lengre vekk fra sentrum
- Flere får større reisekostnad for å reise til sentrum (færre reisealternativ, lengre tid)
- Flere besøker sentrum sjeldnere

Utvikling av transportsystemet

- Transportinvesteringer endrer tilgjengeligheten, det kan gjøre det enklere å reise (kortere reisetid, andre reisemåter) til de områdene som berøres
- Det blir mer attraktivt å bygge boliger, arbeidsplasser og handel i områder som får nedre tilgjengelighet



Arendal. Foto: Hagen



Kongsberg. Foto: Hagen



Lillehammer. Foto: Hagen



Tønsberg. Foto: Hagen

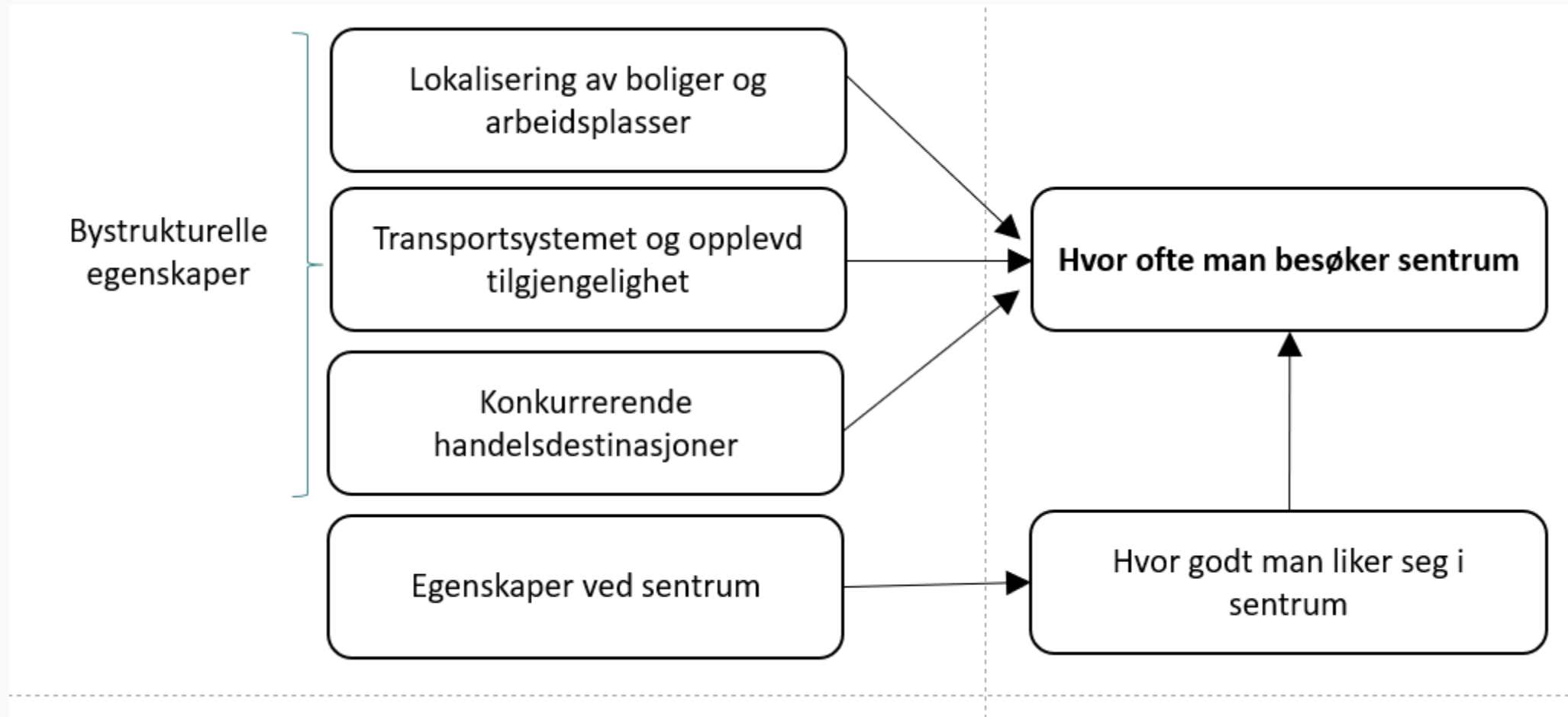
Forskningsprosjektet CITYCENTRE 2020-2025

- Hvordan er bruken og opplevelsen av sentrum i små og mellomstore norske byer?
- Hvordan bystrukturelle egenskaper og egenskaper ved sentrum påvirker bruken og opplevelsen av sentrum?
- Undersøkelsen fra Arendal, Kongsberg, Lillehammer og Tønsberg.

- Spørreundersøkelser i 2022 med innbyggere i tettstedene, vektet for skjevfordelinger ut fra bosted (sentralt/ikke sentralt).
- Indikatorer for et attraktivt sentrum:
 - At mange liker seg i sentrum
 - At mange besøker sentrum ofte
- Analyse av egenskaper ved byene og sentrum: Registerdata, kartdata, egne registreringer, respondentenes vurderinger.
- Holder funn fra spørreundersøkelsene opp mot egenskaper ved byene og sentrum.

CITYCENTRE

Komplekse og kontekstavhengige årsaks-virkningssammenhenger mellom arealbruk, transportsystemet og sentrums attraktivitet

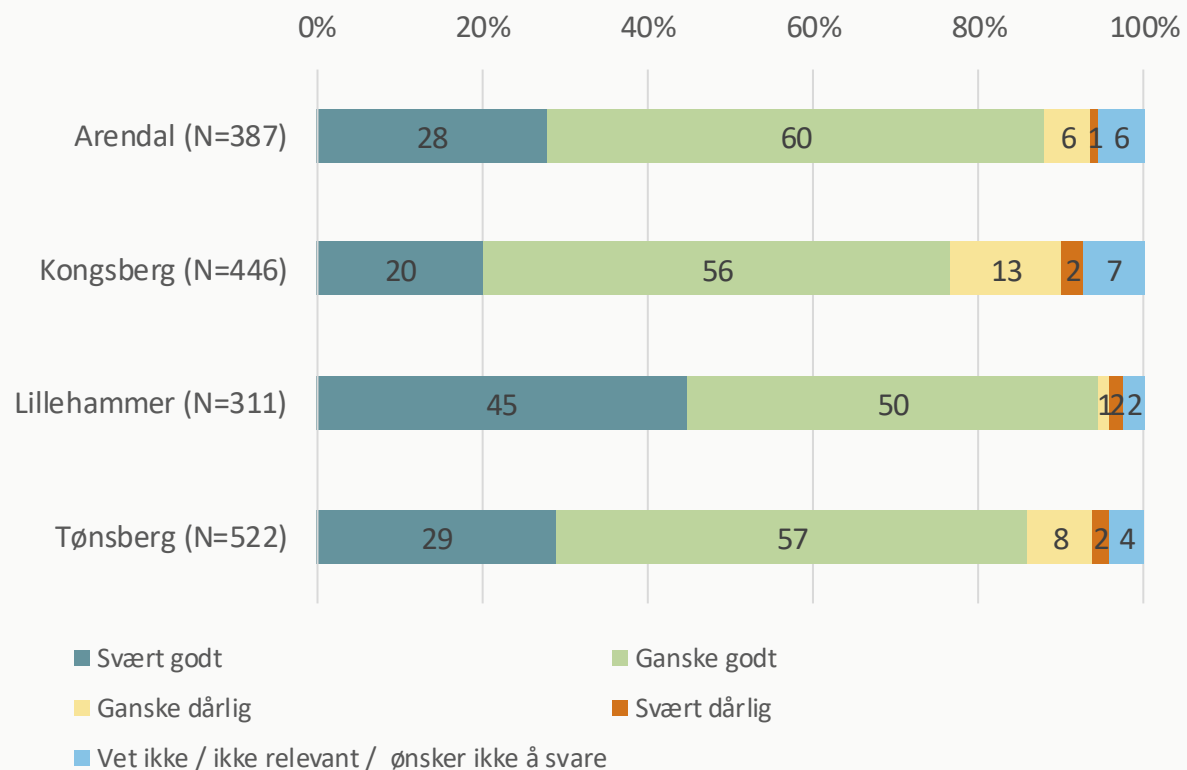


Sentrums attraktivitet

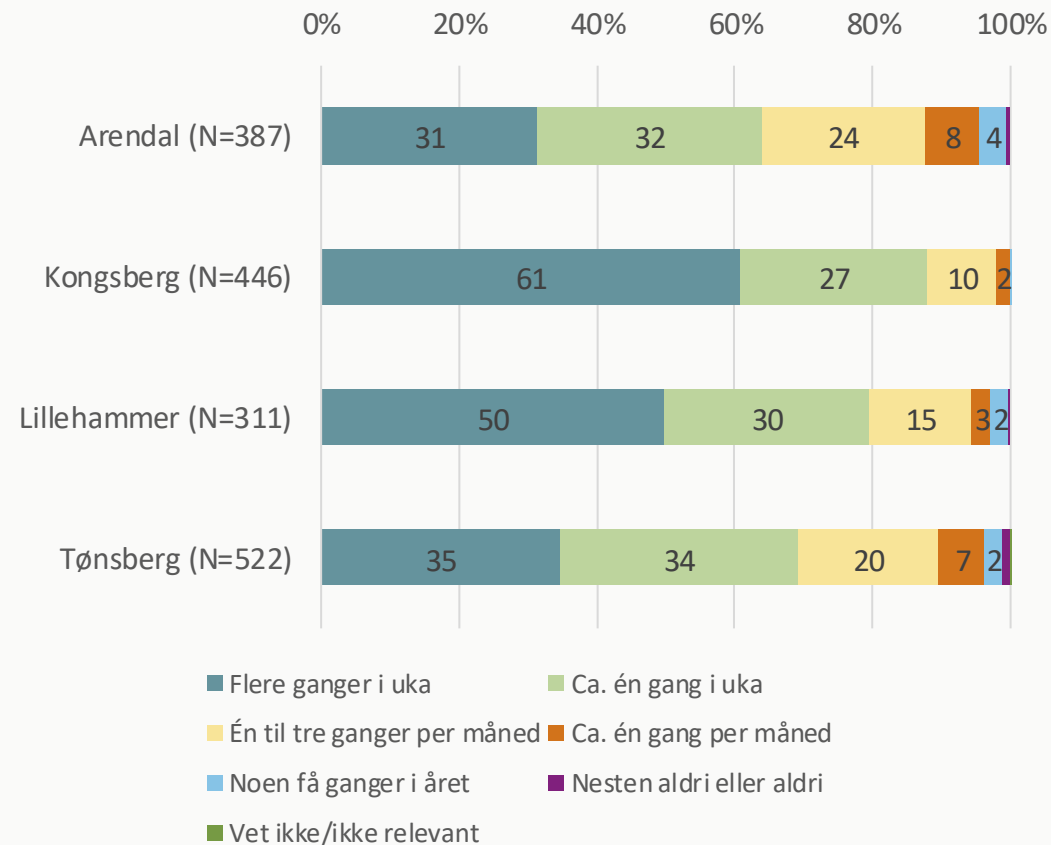
At mange liker seg i sentrum og at mange besøker sentrum ofte



Hvor godt man liker seg i sentrum



Hvor ofte man besøker sentrum



Hvor godt liker du å være i sentrum på denne tiden av året?

Hvor ofte er du i sentrum på denne tiden av året? Utenom jobb, jobbmøter, skole, o.l.

Hva man gjorde i sentrum?

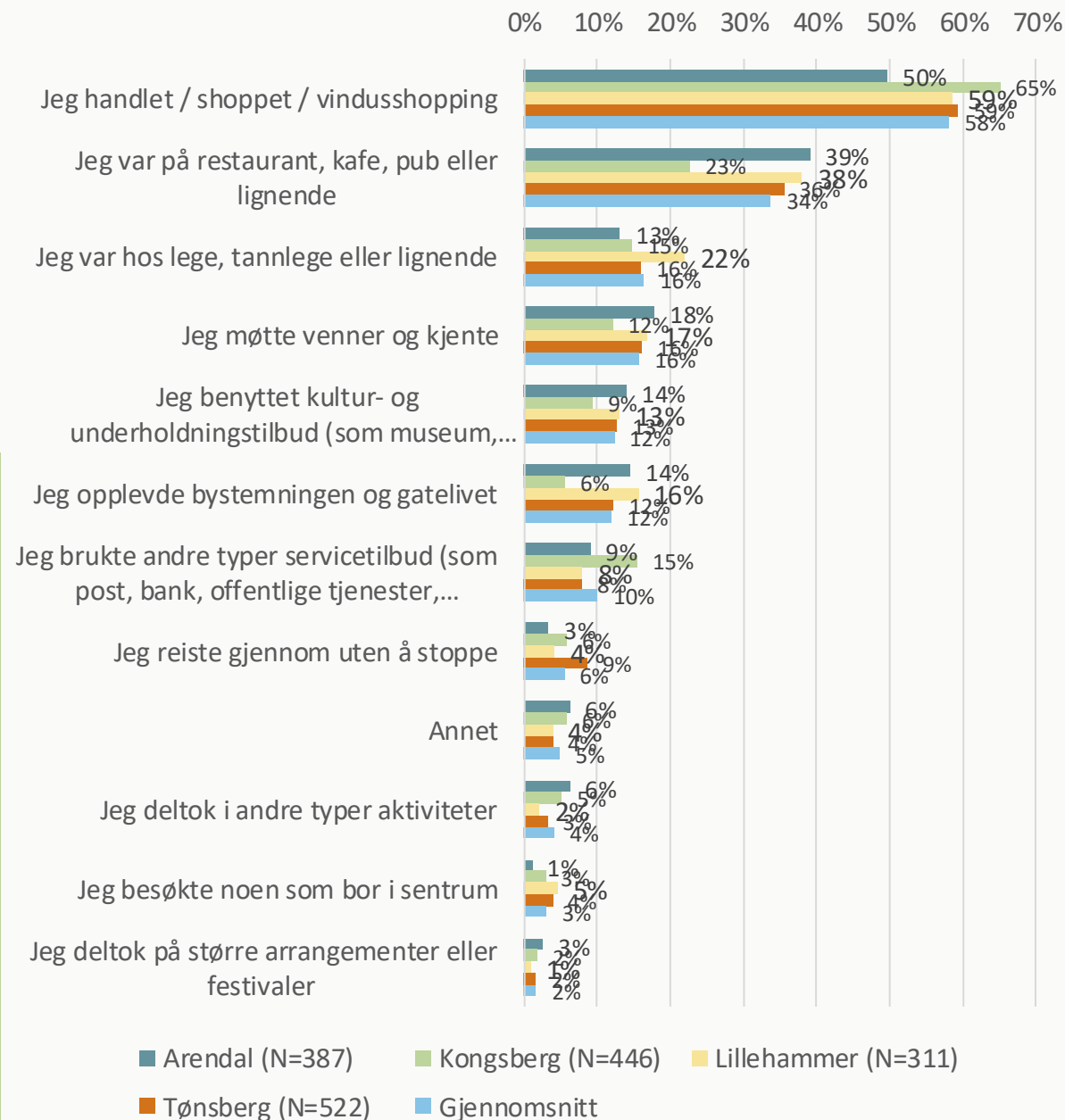
Hva gjorde du sist gang du var i sentrum, utenom jobb, jobbmøter eller studier?

Det multifunksjonelle sentrum

50-65% shoppet sist de var i sentrum

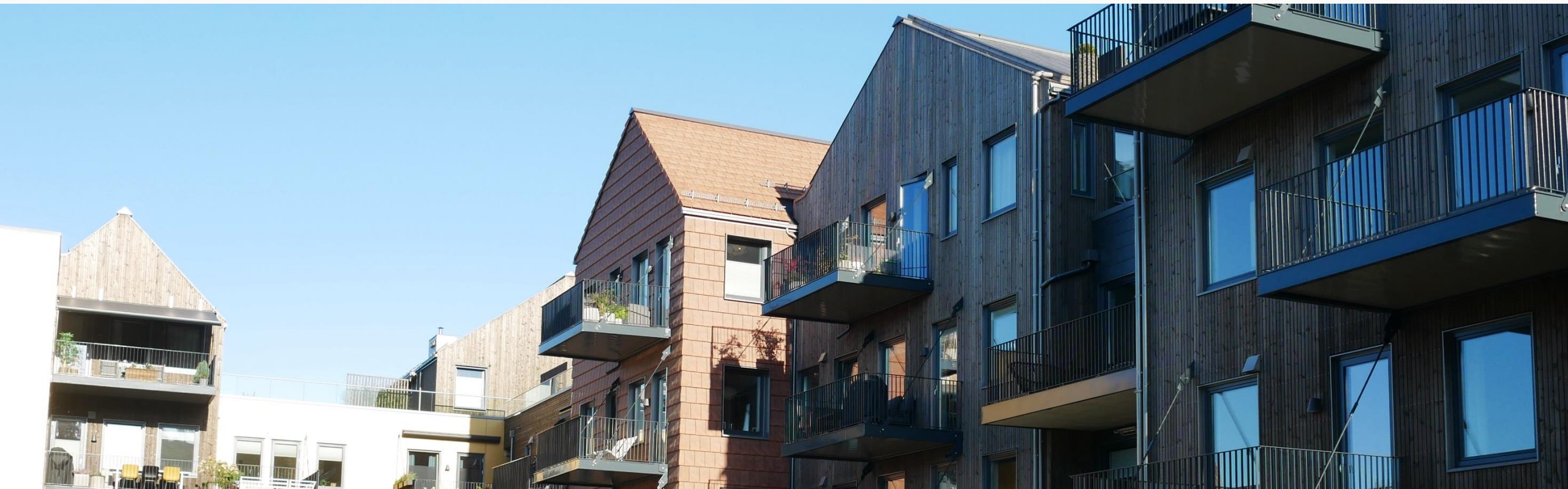
53-68% benyttet seg av service og tjenestetilbud (inkl. restaurant)

21-37% oppga sosialisering/opplevelse av bylivet



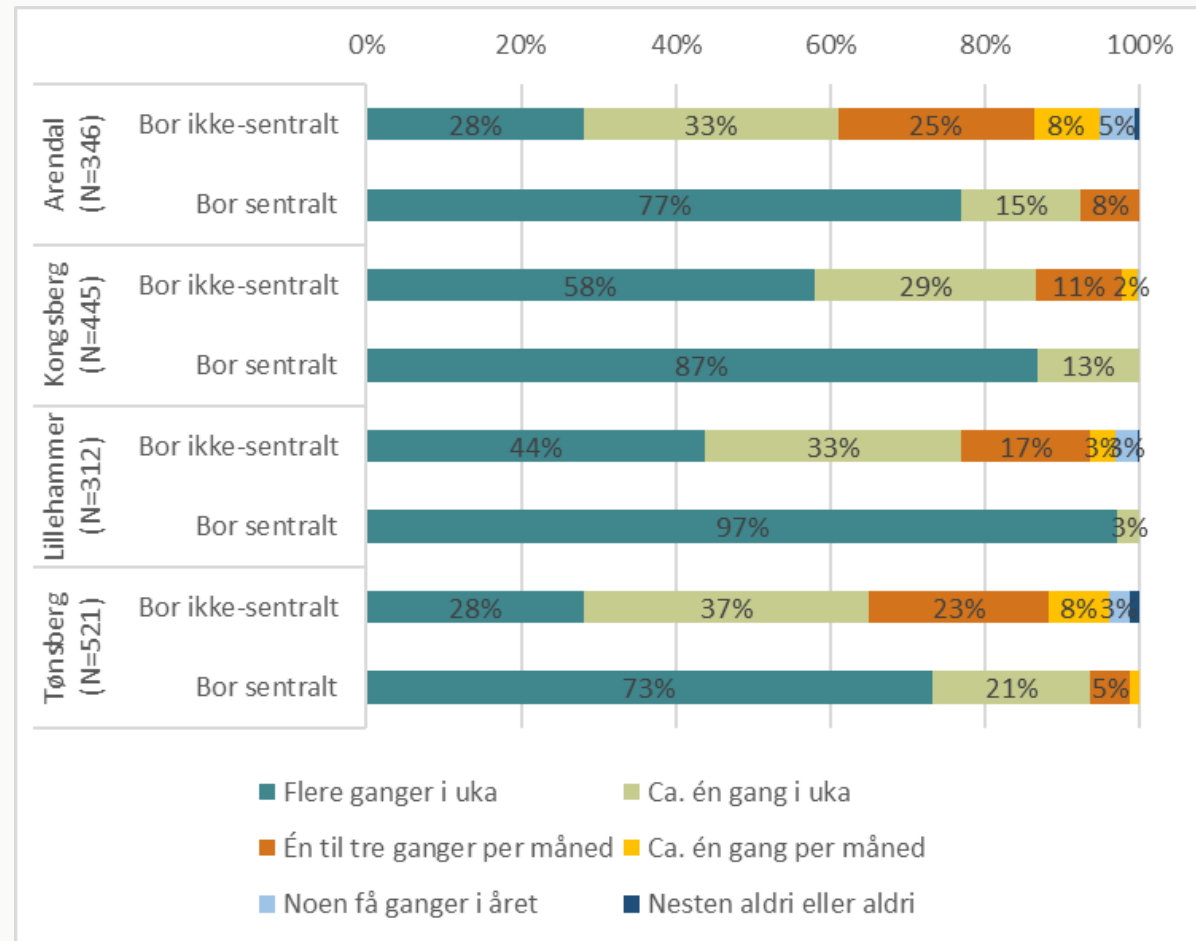
Bystrukturelle egenskaper som påvirker bruken av sentrum

Arealbruk og transportsystem på bynviå



Lokalisering av boliger og arbeidsplasser

- De som bor sentralt (sentrum og indre by) liker seg bedre i sentrum enn de bor utenfor sentrum
 - De som bor eller jobber sentralt (sentrum og indre by) bruker sentrum oftere enn de som bor eller jobber utenfor sentrum
 - De som bor sentralt (sentrum og indre by) bruker sentrum oftere enn de som jobber sentralt
- Dette handler blant annet om effekter av nærhet og enkel tilgjengelighet til sentrum.



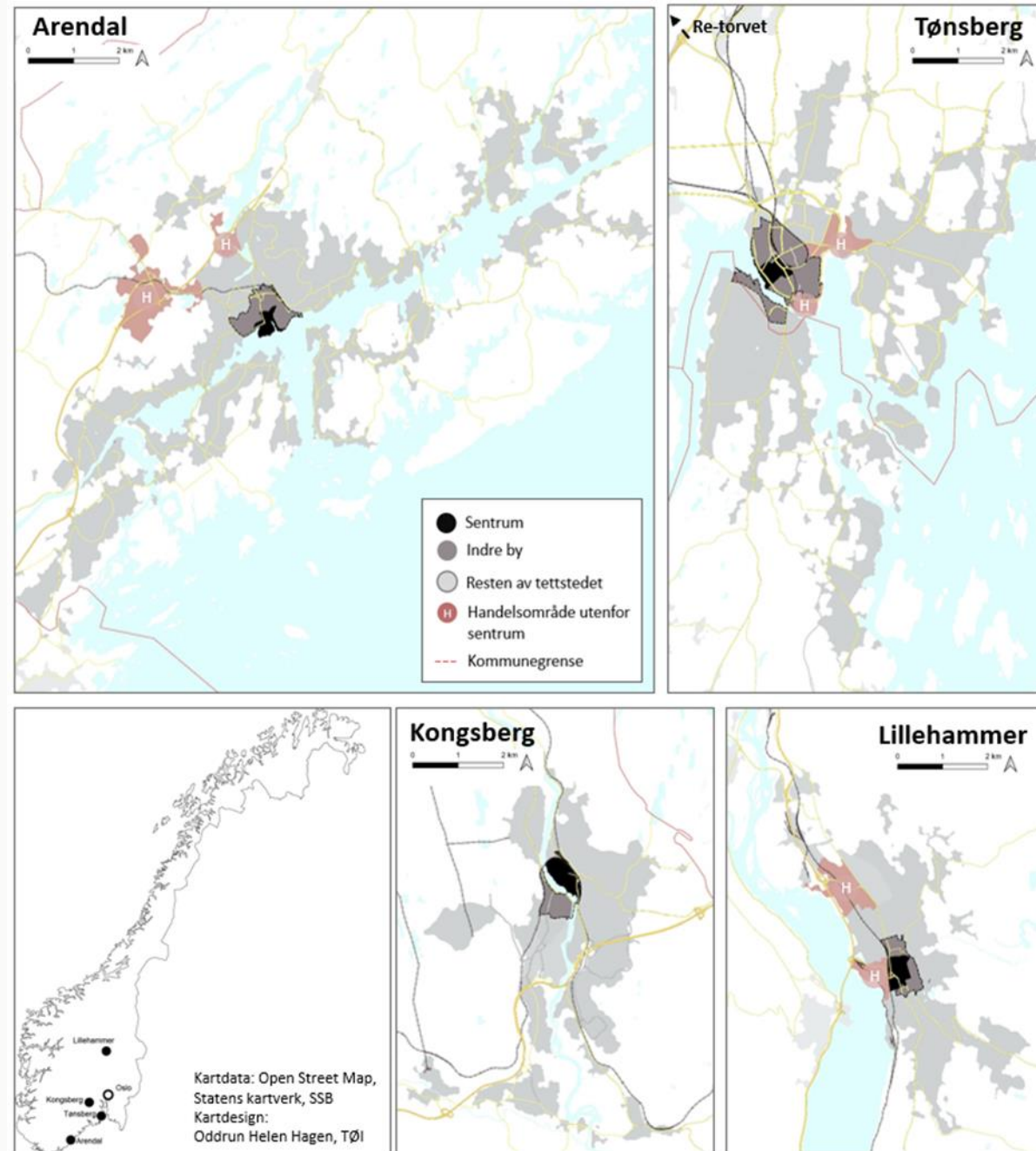
Flere besøker sentrum ofte i tette byer

- Andelen som besøker sentrum ofte er høyest i byene som har en konsentrerte bystruktur med en høy andel innbyggere innenfor gangavstand til sentrum (Lillehammer og Kongsberg).
- Andelen som bruker sentrum ofte er lavere i byene som har en fragmentert bystruktur og lave andeler innbyggere i gangavstand til sentrum (Arendal og Tønsberg)

	Arendal	Kongsberg	Lillehammer	Tønsberg
Besøker sentrum én eller flere ganger i uken	64%	88%	80%	69%
Tetthet (innbygger og ansatte per km ²) i tettstedet	2 242 innbyggere og ansatte per km ²	2 743 innbyggere og ansatte per km ²	3 390 innbyggere og ansatte per km ²	3 280 innbyggere og ansatte per km ²
Bystruktur	Fragmentert	Konsentrert	Tett og konsentrert	Fragmentert
Andel innbyggere innenfor 2000 meters gangavstand fra sentrum	16%	29%	49%	18%

Ulike strategier for lokalisering av handel

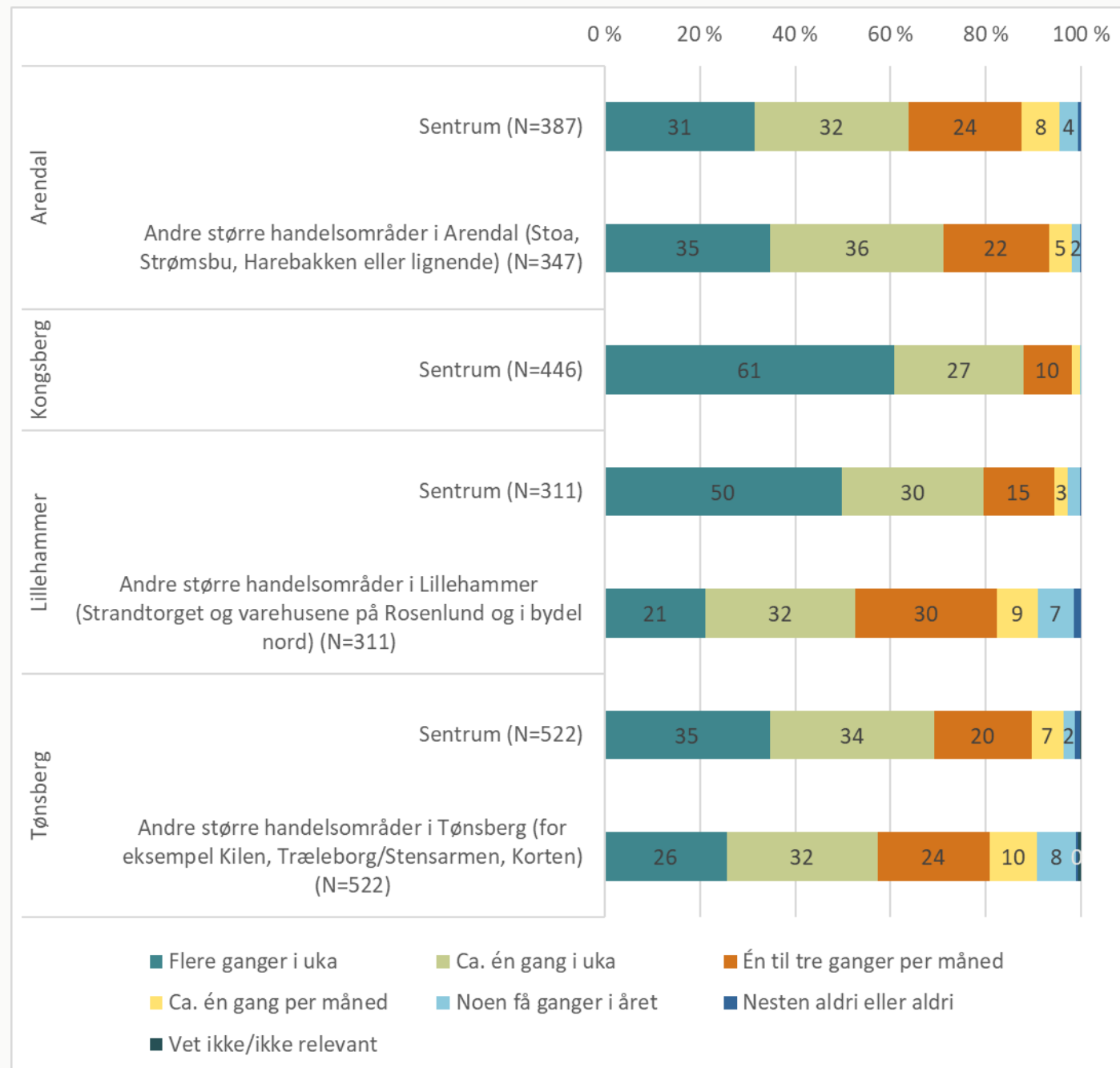
- Kongsberg: Lite handel utenfor sentrum, kjøpesentre i sentrum
- Tønsberg: Noe handel utenfor sentrum (big-boxes), kjøpesentre i sentrum
- Lillehammer: Mye handel og kjøpesentre utenfor sentrum, mye handel totalt
- Arendal: Mye handel utenfor sentrum (kjøpesentre både i og utenfor sentrum)





Ulike strategier for lokalisering av handel

- Kongsberg: Lite handel utenfor sentrum, kjøpesentre i sentrum
- Tønsberg: Noe handel utenfor sentrum (big-boxes), kjøpesentre i sentrum
- Lillehammer: Mye handel og kjøpesentre utenfor sentrum, mye handel totalt
- Arendal: Mye handel utenfor sentrum (kjøpesentre både i og utenfor sentrum)





Lokalisering av handel og service utenfor sentrum

- Kongsberg: En klar sammenheng mellom bruken av sentrum og at det ikke er større handelsetableringer utenfor sentrum.
- Arendal: Eksternt lokalisert handel påvirker tilbudet i og bruken av sentrum negativt.
- Lillehammer: Mange besøker sentrum ofte til tross for mye eksternt lokalisert handel – fortsatt et stort tilbud i sentrum.
- Tønsberg: Ingen tydelig sammenheng.
- Effekten av eksternt lokalisert handel er ikke entydig, det vil si at den motvirkes eller forsterkes av andre faktorer.
- Men: Mye utbygging for handel utenfor sentrum bidrar til svakere utvikling i sentrum.

	Arendal	Kongsberg	Lillehammer	Tønsberg
Besøker sentrum én eller flere ganger i uken	64%	88%	80%	69%
Besøker konkurrerende handelsområder i tettstedet én eller flere ganger i uken	71%	-	53%	58%
Handel i sentrum	Konsentrert i kjøpesenter og gågater	Spredt i to kjøpesentre og flere gater	Konsentrert i gågata	Konsentrert i kjøpesenter og gågater
Ekstern handel	Ja , med 27 % av bedriftene og 44 % av de ansatte innen detaljhandel Små lokale sentre	Nei Små lokale sentre	Ja , med 35% av bedriftene og 50% av de ansatte innen detaljhandel Små lokale sentre	Ja Handelsområde (18% av bedriftene og 26% av de ansatte innen detaljhandel) Større lokalsenter med blanding av handel og tjenester
Totalt handel	52 ansatte per 1,000 innbyggere	48 ansatte per 1,000 innbyggere	76 ansatte per 1,000 innbyggere	50 ansatte per 1,000 innbyggere

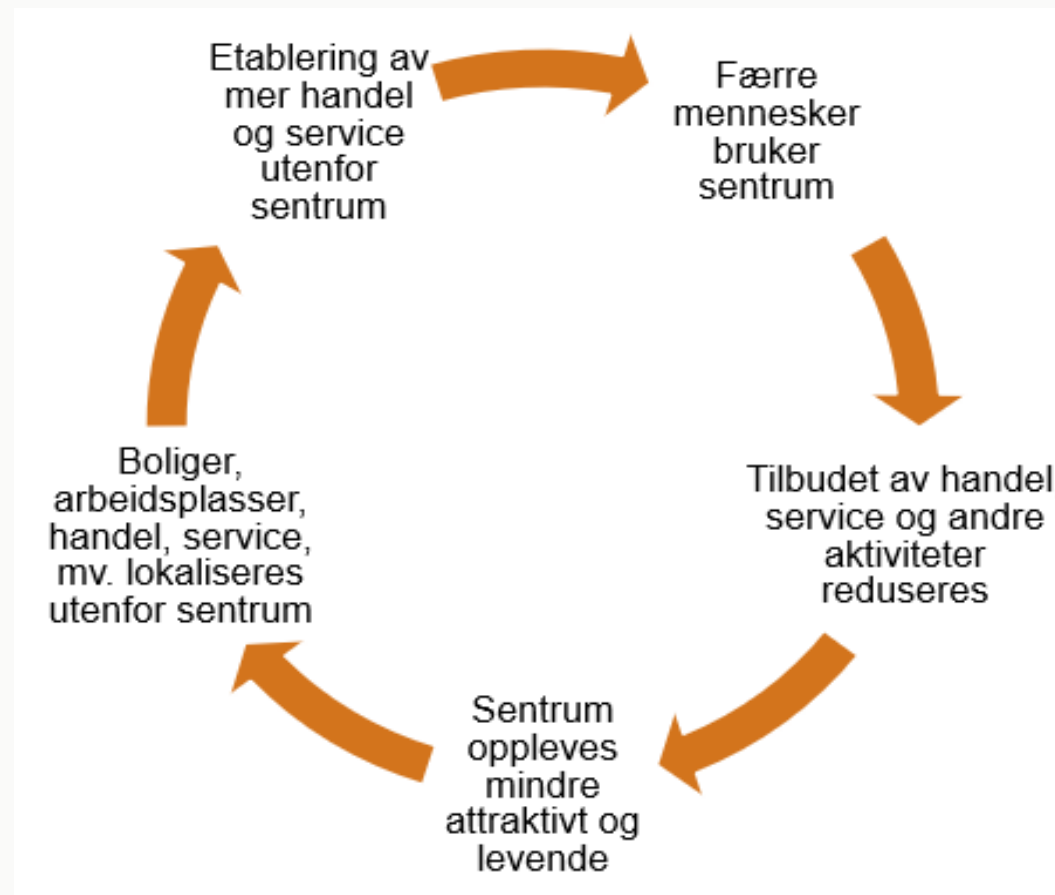
Hvordan etablering av ny handel utenfor sentrum påvirker sentrum?

På kort sikt:

- Færre kunder og dermed mindre handel, service, mv. i sentrum – nullsumspill
- Folk drar sjeldnere til sentrum, det blir mindre folk og gøy, mindre handel og sentrum blir mindre attraktivt

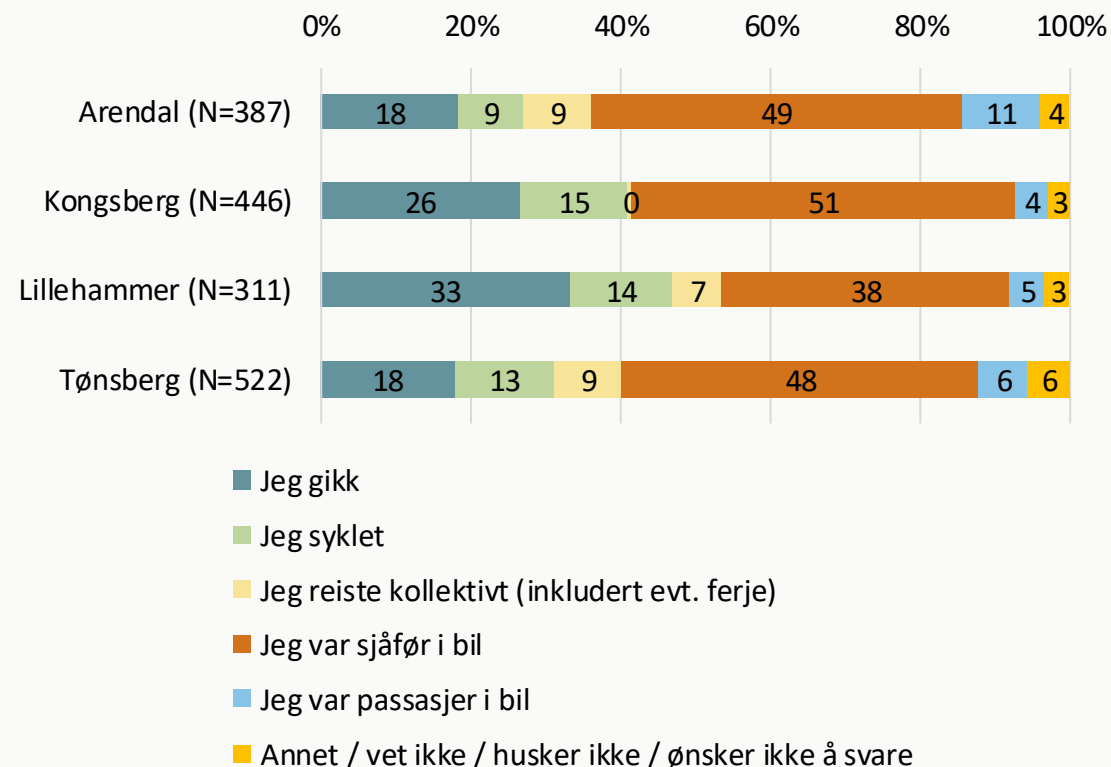
På lang sikt:

- Det over – forsterkes
- Bidra til byspredning, som gir økt bilavhengighet, som gir bedre tilgjengelighet til handel utenfor enn i sentrum, som gir mindre bruk av og handel i sentrum, og mer biltrafikk, mv.
- Sentrum, byen og regionen blir mindre attraktiv, færre vil bo her



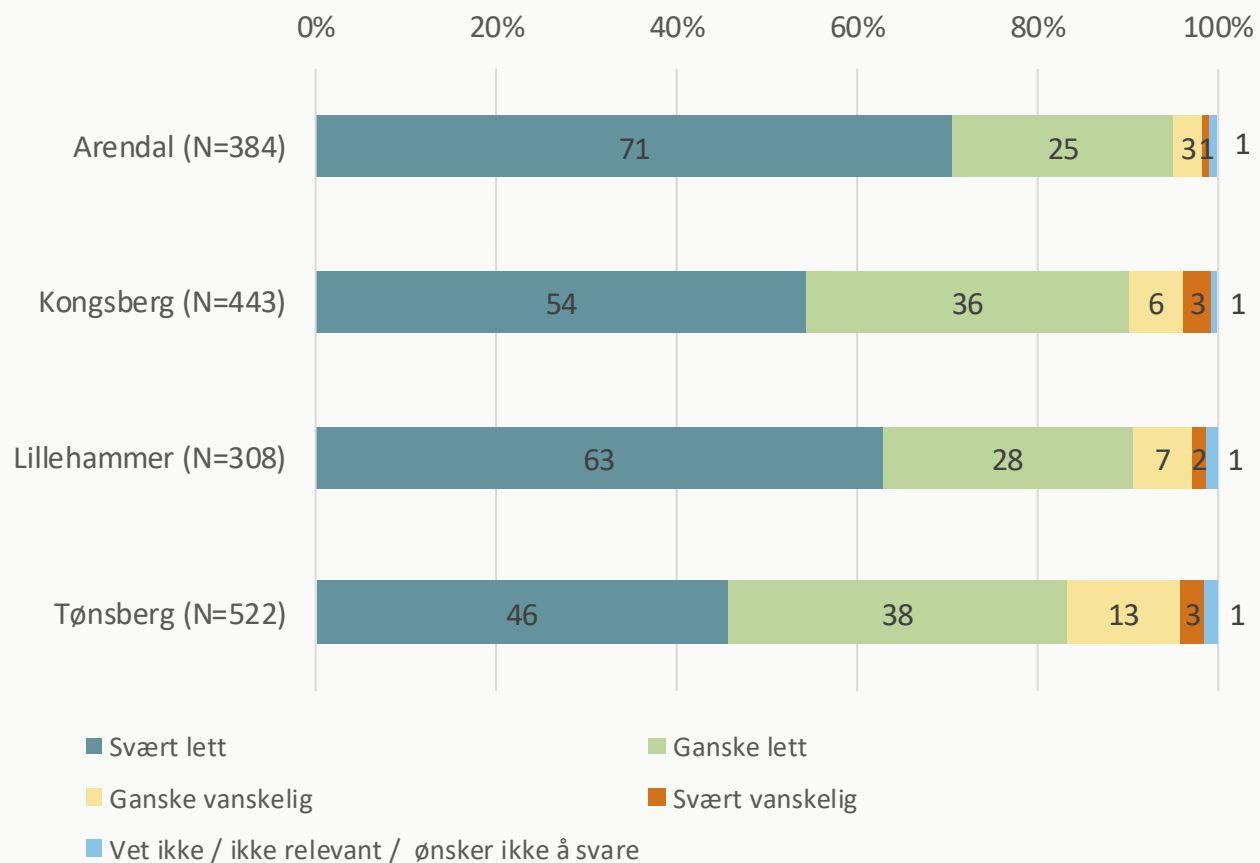
Transportsystemet og opplevd tilgjengelighet

- Høye bilandeler, varierer fra 38-51% (sjåfør)
- Gangandelene varierer fra 18-33%
- Sykkelandelen varierer fra 9-15%
- Kollektivandelene er lave
- Høyest andel som bruker aktiv transport (gange og sykkel) i de minste byene (disse er også de med den mest konsentrerte bystrukturen)
- I Lillehammer er andelen som bruker aktiv transport (48%) høyere enn andel som reiser med bil (sjåfør/passasjer) (43%)

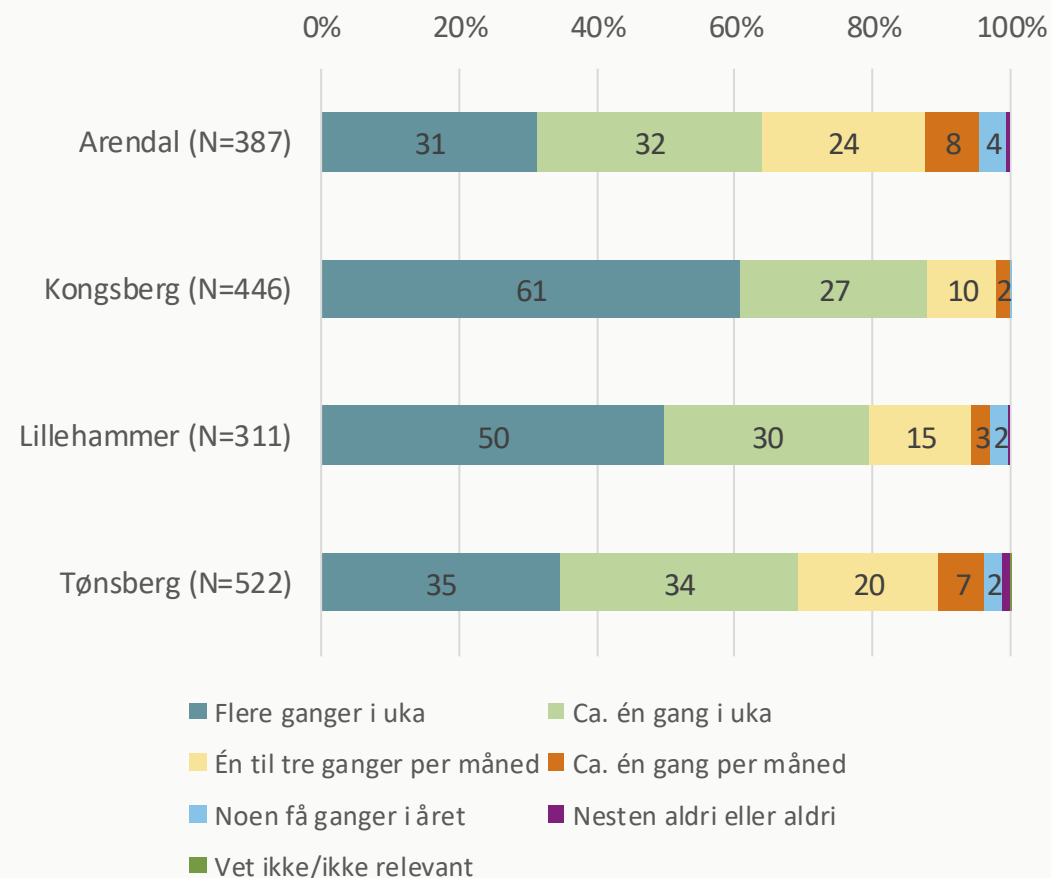


Hvordan reiste du til sentrum sist du var i sentrum?

Transportsystemet og opplevd tilgjengelighet



Hvor lett eller vanskelig synes du det er å komme seg til sentrum på denne tiden av året?



Hvor ofte er du i sentrum på denne tiden av året? Utenom jobb, jobbmøter, skole, o.l.



Effekten av transportsystemet på bruken av sentrum

	Arendal	Kongsberg	Lillehammer	Tønsberg
Besøker sentrum én eller flere ganger i uken	64%	88%	80%	69%
Opplevd tilgjengelighet til sentrum	Svært lett: 71%, Ganske lett: 25% Sum: 96%	Svært lett: 54%, Ganske lett: 36% Sum: 90%	Svært lett: 63%, Ganske lett: 28% Sum: 91%	Svært lett: 46%, Ganske lett: 38% Sum: 84%
Hvor lett eller vanskelig det oppleves å kjøre i sentrum*	Svært lett: 58%, Ganske lett: 28% Sum: 86%	Svært lett: 47%, Ganske lett: 35% Sum: 82%	Svært lett: 31%, Ganske lett: 36% Sum: 67%	Svært lett: 27%, Ganske lett: 37% Sum: 63%
Hvor lett eller vanskelig det oppleves å parkeringsplass i sentrum*	Svært lett: 59%, Ganske lett: 18% Sum: 77%	Svært lett: 22%, Ganske lett: 33% Sum: 55%	Svært lett: 15%, Ganske lett: 29% Sum: 44%	Svært lett: 14%, Ganske lett: 6% Sum: 20%
Trafikksituasjonen i sentrum og indre by	Lave trafikkmengder i sentrum Høye trafikkmengder i gatene rundt indre by	Lave trafikkmengder i sentrum Høye trafikkmengder i gatene rundt indre by	Lave trafikkmengder i sentrum Høye trafikkmengder i gatene rundt indre by	Høye trafikkmengder i sentrum Veldig høye trafikkmengder i gatene rundt indre by
	Lav til middels kø og forsinkelser på dagtid og i ettermiddagsrushet	Lav til middels kø og forsinkelser på dagtid og i ettermiddagsrushet	Middels kø og forsinkelser på dagtid og i ettermiddagsrushet	Mye kø og forsinkelser på dagtid og i ettermiddagsrushet
Parkering i sentrum**	Rikelig med vilkårparkering i fjell. Noe gratis og tidsbegrenset gateparkering. 63 parkeringsplasser/1000 innbyggere	Rikelig med vilkårparkering i parkeringshus, gateparkering og på parkeringsplasser/ubebygd areal 77 parkeringsplasser/1000 innbyggere	Rikelig med vilkårparkering i parkeringshus, gateparkering og på parkeringsplasser/plasser 62 parkeringsplasser/1000 innbyggere	Rikelig med vilkårparkering i parkeringshus, gateparkering og på parkeringsplasser /ubebygd areal 37 parkeringsplasser/1000 innbyggere

*Ikke vektet

** SVVParkeringsregister

Egenskaper ved sentrum som bidrar til at man liker seg der

Det å like sentrum godt var signifikant for bruken av sentrum – hvilke egenskaper bidrar til et godt likt sentrum?



Kommersielle tilbud: En grunn for å reise til sentrum

- Sentrums evne til å møte besøkendes daglige og sporadiske behov og ønsker for handel, tjenester, mat og drikke, kultur og underholdning.
- Et **godt, variert og konsentrert** tilbud gjør at man kan dekke mange behov på en gang og uten mye reisemotstand (agglomarasjonseffekter).
- Da blir det mer attraktivt å besøke sentrum og man liker seg bedre der.
- Lav score i opplevd kommersielt tilbud bidrar negativt til hvor godt man liker seg i sentrum. Dette er særlig knyttet til opplevd handelstilbud.

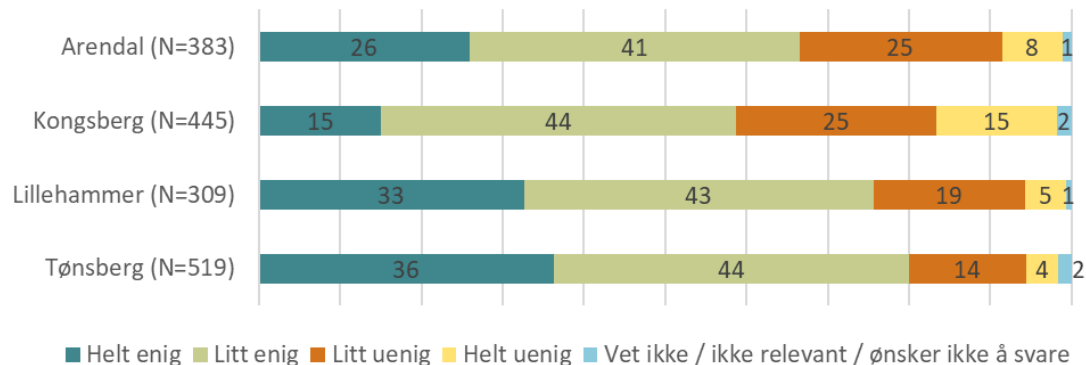


*Jeg kjøper bare mat og småting i sentrum.
Resten kjøpes i andre sentrumsområder.*

Bedre på ting man skal gjøre i sentrum?

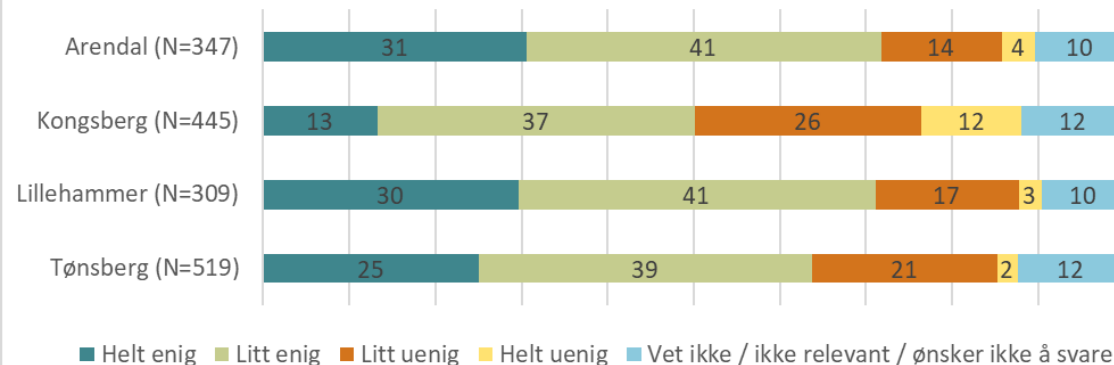
Butikktilbudet i sentrum er variert og attraktivt

0 % 10 % 20 % 30 % 40 % 50 % 60 % 70 % 80 % 90 % 100 %



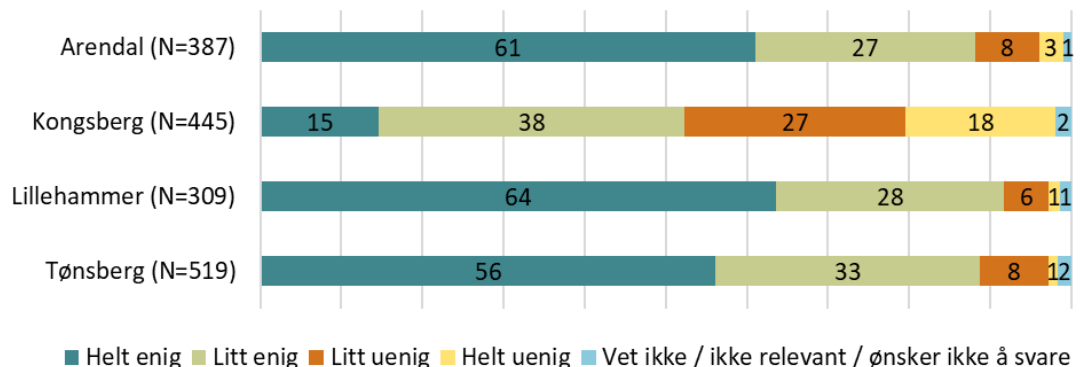
Kultur- og underholdningstilbudet i sentrum er attraktivt

0 % 10 % 20 % 30 % 40 % 50 % 60 % 70 % 80 % 90 % 100 %



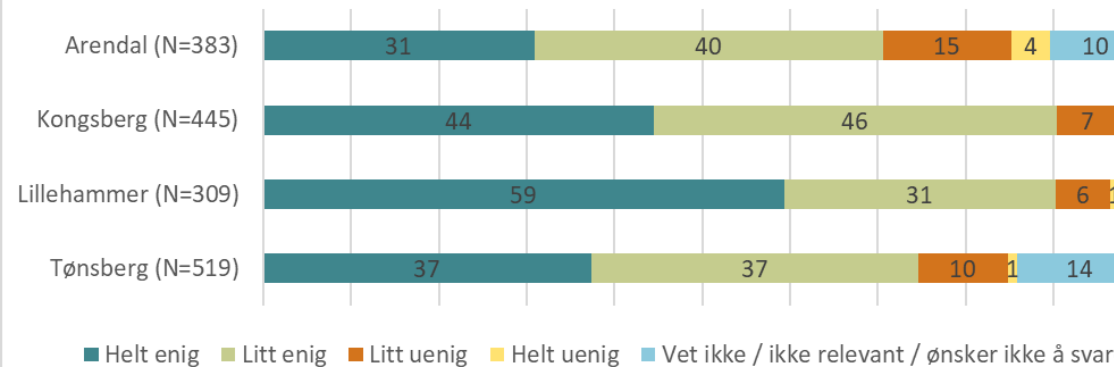
Sentrum har et godt utvalg caféer, restauranter, barer, utesteder, mv.

0 % 10 % 20 % 30 % 40 % 50 % 60 % 70 % 80 % 90 % 100 %



Sentrum har et godt servicetilbud (lege, optiker, post, bank, mv.)

0 % 10 % 20 % 30 % 40 % 50 % 60 % 70 % 80 % 90 % 100 %



'Liker sentrum. Ofte god stemning, fint pyntet med blomster, koselig!'

'Er veldig imponert over bugnende blomsterbed i Tønsberg! Kjempeflott både på torg og i parker, særlig i Stoltenbergparken. Har snakket med flere som opplever og setter pris på det samme.'

Tilrettelegging for gange og byliv

Fysisk tilrettelagt for gange og byliv

- Gågater, plasser og torg, gode, fortau, steder å sitte og lave trafikkmengder-/hastighet gjør at flere går, det blir mer liv og røre, og flere man liker seg i sentrum.
- Mangel på gågater, dårlig utformete gangarealer og mye biltrafikk oppleves som negativt: Færre som går og oppholder seg i sentrum, færre som liker seg der.
- Der det er et godt nettverk av gågater: Mange ønsker seg enda mer!

Hyggelig å være der

- Bygningsmiljø, trær og beplantning, kunst og skulpturer, aktiv bruk, drift og vedlikehold påvirker den sensoriske opplevelsen av miljøet gitt av som gjør at man liker seg der og vil være der lengre.
- Blomster bidrar særlig positivt, misnøye med arkitektur og design er det som trekkes frem som negativt til opplevelsen av sentrum.

Mer gågate med beplantning og et hyggeligere utemiljø.

Tilrettelegging for gange og byliv

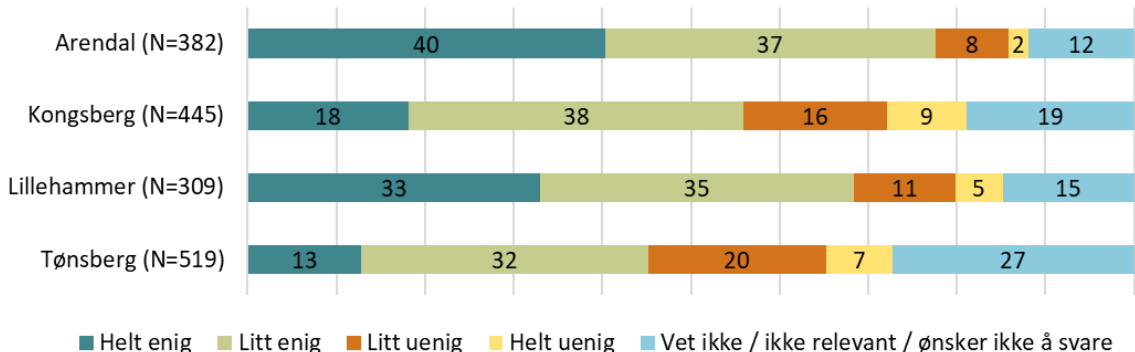
- Et **livlig** sentrum med lekeplasser og aktivitetsområder, uformelle aktiviteter og opplevelser, mange folk og aktiviteter (åpningstider) gjør at det oppleves trivelig å være i sentrum.
- Det er særlig mangel på folk som reduserer hvor livlig man opplever sentrum i små og mellomstore byer.



Bedre på ting som gjør det komfortabelt å gå og hyggelig å være i sentrum?

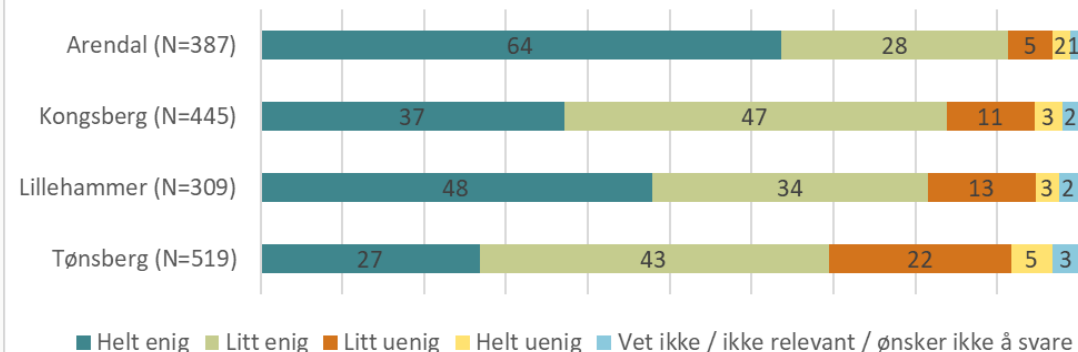
Sentrum har gode lekeplasser og andre aktivitetsarealer

0 % 10 % 20 % 30 % 40 % 50 % 60 % 70 % 80 % 90 % 100 %



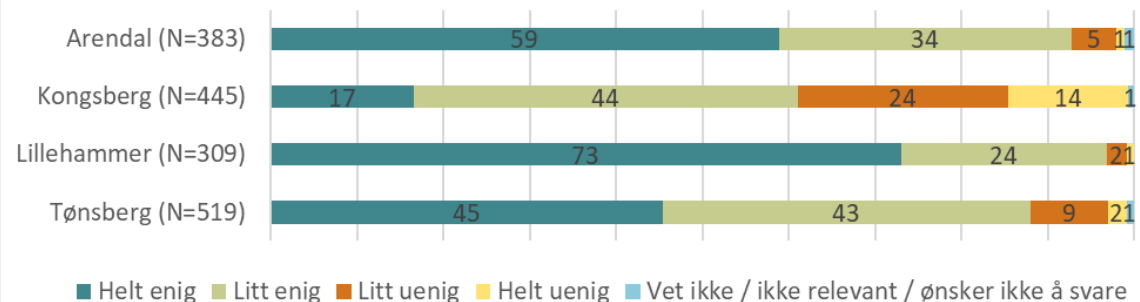
Det er mange blomster, trær og parker som gjør det hyggelig i sentrum

0 % 10 % 20 % 30 % 40 % 50 % 60 % 70 % 80 % 90 % 100 %



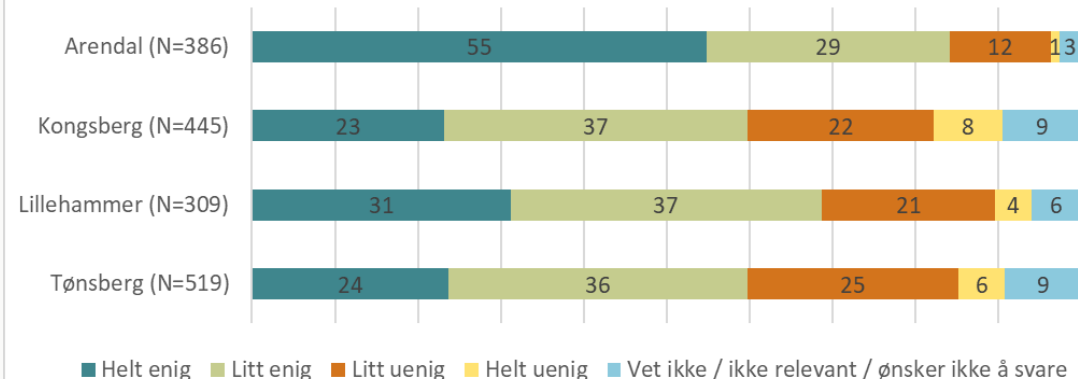
Det er hyggelige gågater, plasser og torg i sentrum

0 % 10 % 20 % 30 % 40 % 50 % 60 % 70 % 80 % 90 % 100 %



Det er mange nok benker og lignende i sentrum

0 % 10 % 20 % 30 % 40 % 50 % 60 % 70 % 80 % 90 % 100 %



Paradokset mellom tilgjengelighet for bil og prioritering av fotgjengere

- Mange uttrykker misnøye med parkeringsmuligheter og fremkommeligheten med bil i sentrum.
- Men store arealer brukt til bil og parkering og mye trafikk påvirker opplevelsen av sentrum negativt.
- Det store stridstemaet som diskuteres mange steder: Fjerning av overflate- og kantsteinsparkering sentralt i sentrum for å gi plass til byliv og til andre trafikanter?

'Få
parkeringsplasser,
dyrt å parkere'

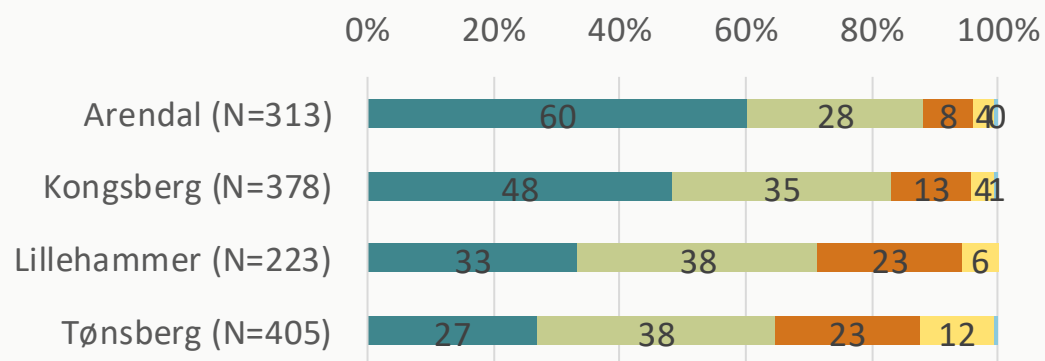
'For mange biler.
Stortorget MÅ gjøres
bílfrítt'



'Stengte gater og dårlig parkering gjør det vanskelig å bruke bil. Det er enklere å besøke andre handelsdestinasjoner.'

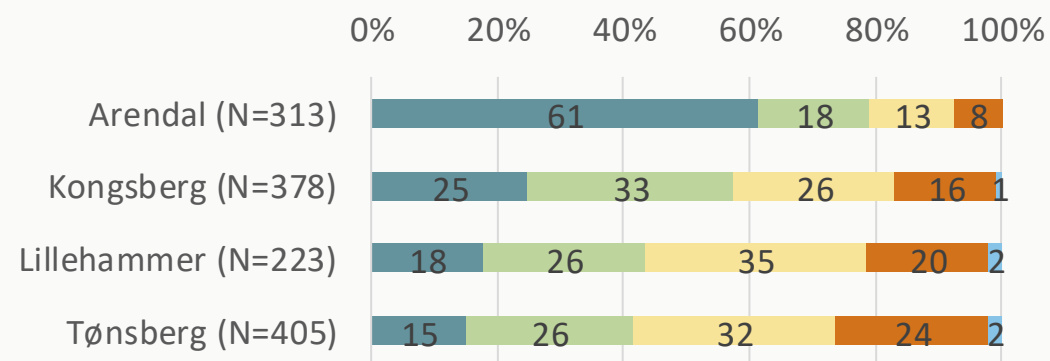
Men er det egentlig så vanskelig med den bilen?

Det er enkelt å kjøre bil i sentrum



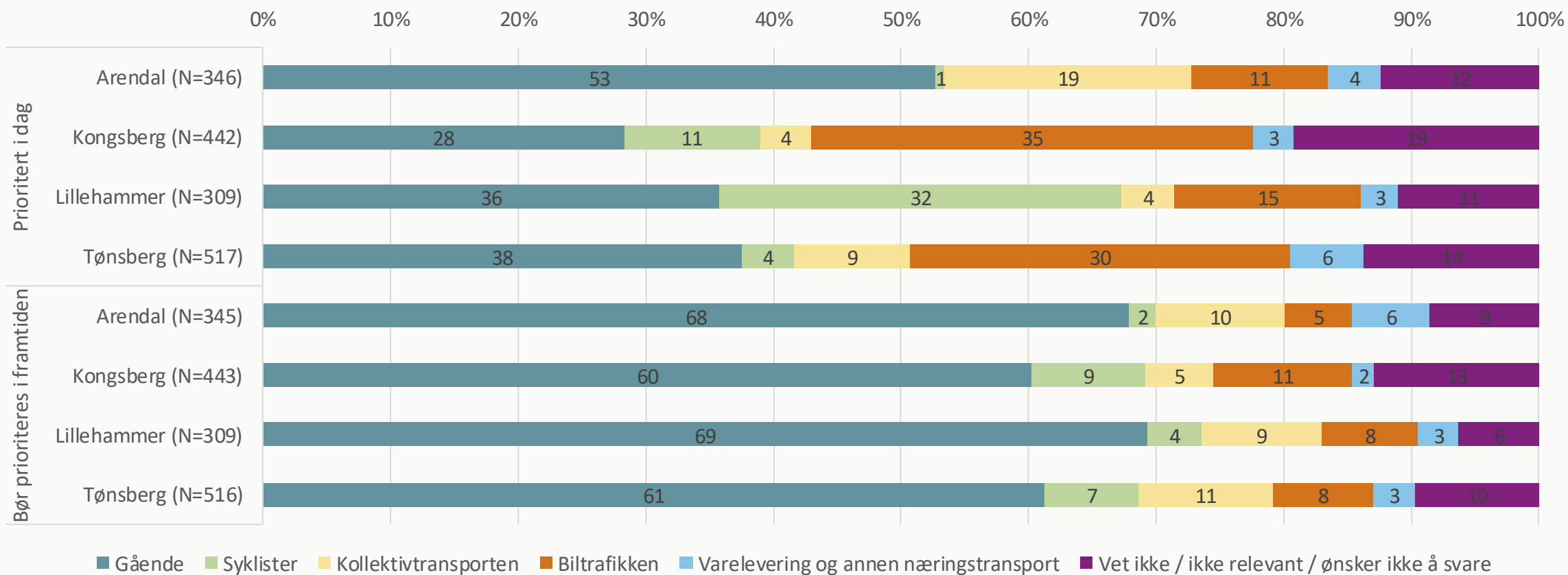
- Helt enig
- Litt enig
- Litt uenig
- Helt uenig
- Vet ikke / ikke relevant / ønsker ikke å svare

Det er lett å finne parkeringsplass i sentrum



- Helt enig
- Litt enig
- Litt uenig
- Helt uenig
- Vet ikke / ikke relevant / ønsker ikke å svare

Men hvem skal egentlig prioriteres?



Hvilke trafikanter har høyest prioritet i sentrumsgatene i dagens situasjon og hvilke trafikanter bør ha høyest prioritet i sentrumsgatene i framtiden?



Egenskaper ved byene som forklarer forskjeller i bruk?

Kongsberg

- Høy andel som besøker sentrum ofte til tross for den laveste andelen som liker seg i sentrum. Lavere score på ulike egenskaper ved sentrum enn i de andre byene.
- Kongsberg skiller seg fra de andre byene fordi de ikke har store handelsområder utenfor sentrum - dette kan forklare den høye andelen som bruker sentrum ofte.

Arendal

- Den laveste andelen som besøker sentrum ofte til tross for en ganske høy andel som trives godt i sentrum.
- Fragmentert bystruktur og store handelsområder utenfor sentrum bidrar negativt.

Lillehammer

- Høy andel som bruker sentrum ofte til tross for store handelsområder.
- Høy trivsel, opplevelsen av et livlig og gangvennlig sentrum med et bra og variert handelstilbud, og mange som bor nærme sentrum ser ut til å motvirke negative effekter av eksternt lokalisert handel.

Tønsberg:

- Ganske høy trivsel, men en lav andel som besøker sentrum ofte.
- Noe handel utenfor sentrum, men ser ikke ut til å være avgjørende. Opplevd tilgjengelighet, trafikk, kø og forsinkelser, samt parkeringsforhold i sentrum ser ut til å påvirke bruken av sentrum negativt.

Andel som er i sentrum omtrent en eller flere ganger i uka

- Kongsberg: 88%
- Lillehammer: 80%
- Tønsberg: 69%
- Arendal: 63%

Andel som liker seg godt eller svært godt i sentrum

- Lillehammer: 95%
- Arendal: 88%
- Tønsberg: 86%
- Kongsberg: 76%



Oppsummering

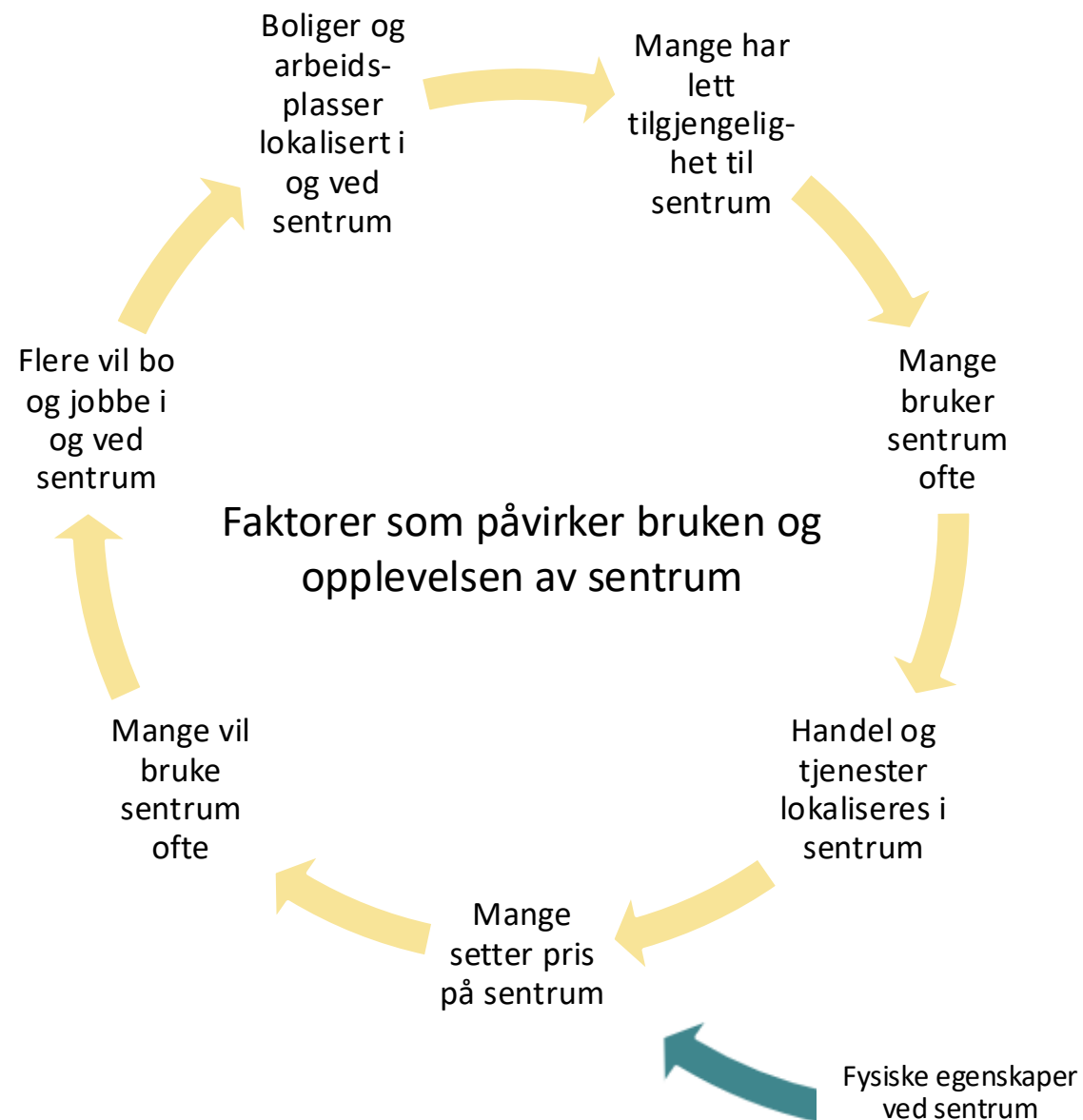
- I alle byene er respondentene ofte i sentrum. Stort sett liker respondentene seg godt eller svært godt i sentrum.
Sentrum er attraktivt!
- Sentrum er multifunksjonelt, men **handel** står fortsatt sterkt, sammen med bruk av service og tjenester og sosialisering.
- Komplekse og kontekstavhengige årsaks-virkningssammenhenger mellom hvordan arealbruk og transportsystemet påvirker bruken og opplevelsen av sentrum.
 - De som bor eller jobber sentralt bruker sentrum oftere enn de som ikke bor eller jobber sentralt.
 - Eksternt lokalisert handel (kjøpesentre, big-boks og større lokale sentra) kan bidra negativt.
 - Høy trivsel er viktig og kan motvirke andre effekter. Trivsel er knyttet til en rekke ulike egenskaper ved sentrum: Kommersielt tilbud, tilrettelegging for gående og byliv, hyggelige omgivelser.
 - Funnene er ikke entydige: Det er summen av egenskaper både i og utenfor sentrum som påvirker sentrums attraktivitet.
 - Det er ikke én quick-fix: Å styrke sentrum krever at vi ser bredt på helheten.
- Mange er opptatt av parkering – men de fleste synes det er svært lett eller ganske lett å komme seg til sentrum.
- Gående og byliv må prioriteres.

Areal- og transportutvikling som TRUER sentrums attraktivitet

- Lokalisering av boliger og arbeidsplasser som byspredning gir færre folk nær sentrum, flere må reise med bil, det blir mer biltrafikk og krever mer areal til parkering.
- Eksternt lokalisert handel kan redusere hvor ofte innbyggerne besøker sentrum.
 - Etablering av nye eller utvidelser av eksisterende handels- og serviceområder utenfor sentrum forsterker allerede eksisterende tendenser der sentrum taper konkurransekraft.
- Transportsystemet og opplevd tilgjengelighet kan påvirke hvor ofte man besøker sentrum:
 - Kø og misnøye med parkering kan motvirke besøk, men god parkeringsdekning i sentrum motvirker ikke nødvendigvis negative effekter av konkurrerende handel.
 - Nye transportinfrastrukturer gjør berørte områder mer tilgjengelig – blir handelsområder utenfor sentrum mer tilgjengelige kan dette gi press på å utvikle disse områdene.

Areal- og transportutvikling som STYRKER sentrums attraktivitet

- Fortette i og ved sentrum. Flere folk gir mer liv!
- Tilrettelegge for at handel og service etablerer seg i sentrum. Bedre tilbud trekker folk!
- God tilgjengelighet til sentrum – det handler om alle trafikantergrupper og ikke bare bil.
- Sikre etterspurte fysiske og funksjonelle egenskaper ved sentrum slik at folk har en grunn til å reise dit og ønsker å være der.





TAKK FOR
OPPMERKSOMHETEN

ohh@toi.no

<https://www.toi.no/citycentre/>

‘«sentrum i våre hjerter»
visjon for sentrum
videre❤️’

‘Bra at dere spør
folk👍’

‘Skulle gjerne brukt
sentrum oftere’

‘Opplagte spørsmål,
slutt å undersøke - få
noe til å skje!’