

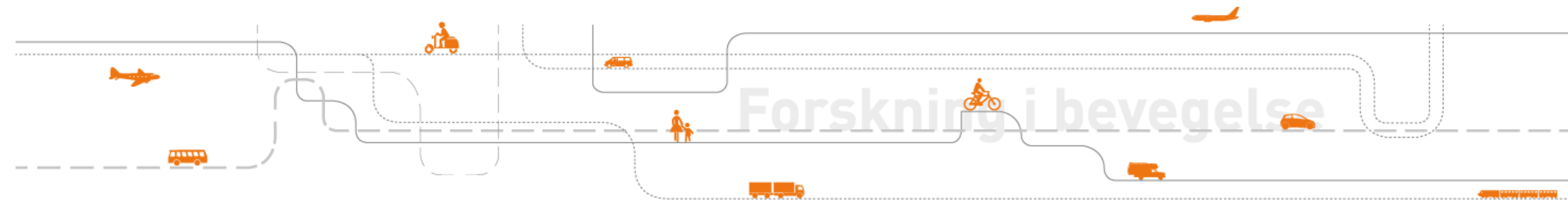
Byspredning – hvorfor den fortsetter og hvordan den kan stoppes

INCLUDE Lunsj: Omstilling i byen randsoner, 26.4.2023, digitalt

Aud Tennøy

PhD By- og regionplanlegging

Forskningsleder Byutvikling og bytransport, Transportøkonomisk institutt (TØI)



Viktige mål for mange kommuner

- **Attraktive** – gode steder å bo og å drive næring
- **Levende** – folk i gatene, sentrum, liv, gøy, 'urbanitet'
- **Inkluderende** – tilgjengelighet uten bil, møteplasser, boliger
- **Folkehelse** – aktiv transport, tilhørighet, tilgang til friområder
- **Sunn økonomi** – levere tjenester, budsjetter i balanse
- **Redusere arealforbruk** – LNF, natur, biomangfold, CO2-lagring
- **Nullvekst i biltrafikken** – klimagassutslipp, lav bilavhengighet



DET KONGELIGE KOMMUNAL- OG MODERNISERINGSDEPARTEMENT

Meld. St. 18
(2016–2017)
Melding til Stortinget

Bekreftede byar og sterke distrikt



Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–20

Vedtatt ved kongelig resolusjon 14. mai 2019

Kommunal- og moderniseringsdepartementet

Statens vegvesen

Nasjonal gæstrategi
Strategi for å fremme gåing, sykkel, transportform og turistaktiviteter



DET KONGELIGE SAMFERDSLESDEPARTEMENT


Meld. St. 20
(2020–2021)
Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2022–2033



Regional plan for attraktive senter i Hordaland
- senterstruktur, tenester og handel

HORDALAND FYLKESKOMMUNE



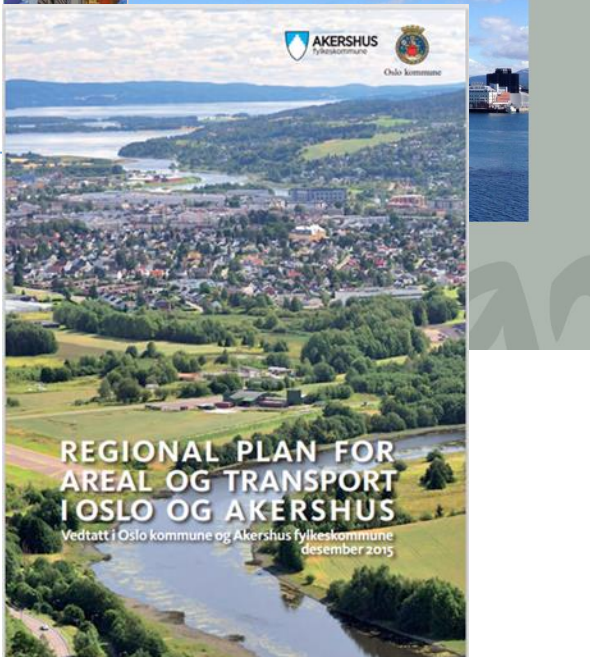
Nordland FYLKESKOMMUNE

Regional plan for by- og regionsenterpolitikk 2017–2025

AKERSHUS Fylkeskommune

Oslo kommune

REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT I OSLO OG AKERSHUS
Vedtatt i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune desember 2015

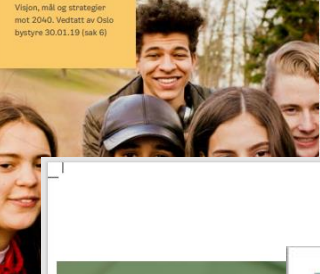


Oslo

Vår by, vår framtid
Kommuneplan for Oslo 2018

Samfunnsdel med byutviklingsstrategi

Visjon, mål og strategier mot 2040. Vedtatt av Oslo bystyre 30.01.19 (sak 6)



BERGEN 2030



Kommuneplan for Ullensaker

Kommuneplan for Ullensaker 2018–2030



ULLENSAKER

KOMMUNEPLAN FOR ULLENSAKER
Planbeskrivelse
2021–2030

ULLENSAKER
MULIGHETSlandet

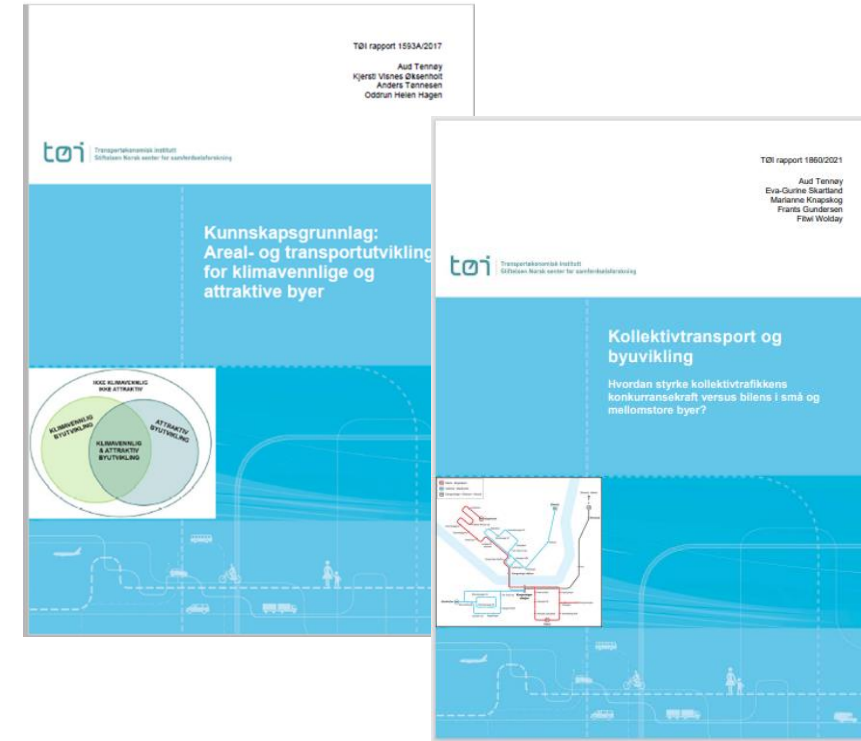
Vedtatt av Kommunestyret 23. mars 2021, sak 18/21. Dokumentet er korrigert 09.04.21 i samarbeid med vedtaket.

DEL 1 2015



De viktigste grepene

- Fortetting og transformasjon i og ved sentrum *i stedet for fortsatt bilavhengig byspredning*
- Styrke sentrum
- Legge bedre til rette for sykling og gåing
- Forbedre kollektivtilbudet
- Restriktive virkemidler mot biltrafikken



‘Byspredning’

- **Bilavhengig arealutvikling, oftest på ‘grønne områder’**
- Utbygging (boliger, arbeidsplasser, handel, mv.) med relativt lav tetthet, lokalisert relativt langt fra sentrum og/eller svært tunge kollektivknutepunkter, i hovedsak på LNF-områder (‘grønne områder’), på steder som må anses som bilavhengige
- Hva som er lav tetthet og hva som er lang avstand fra sentrum vil variere med kontekst, særlig bystørrelse



Foto: www.4K-dronefoto.no

Byspredning har en rekke ulemper, blant annet:

- Økt transportbehov, bilavhengighet og trafikkmengder – når ikke nullvekstmålet, mv.
- Dårlig tilgjengelighet til ulike aktiviteter for de som ikke kjører bil
- Negativ effekt på folkehelse pga. lite aktiv transport (gå, sykle) i hverdagen

- Mindre attraktive, levende og inkluderende kommuner og byer
- Utarming av sentrum som felles handels- og møtested og som identitetsskaper
- Dårligere tilgang på felles og inkluderende møteplasser
- Ensidig boligtilbud, mangel på sentrale leiligheter

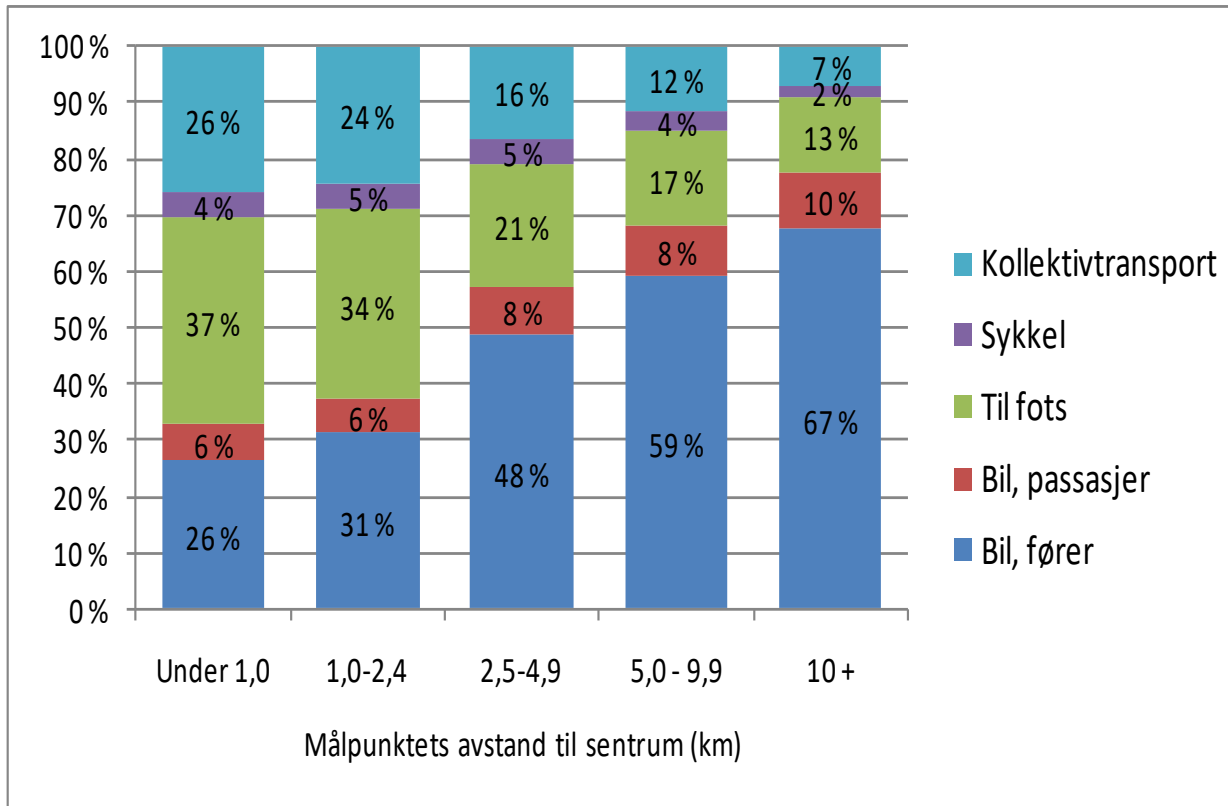
- Høye kostnader til investeringer og drift av fysisk og sosial infrastruktur og til sosiale tjenester
- Vanskelig å tilby nødvendige tjenester innenfor de økonomiske rammene og nær der folk bor

- Arealforbruk - nedbygging av landbruks-, natur- og friluftsområder
- Økt energiforbruk, forurensing og klimagassutslipp
- 'Behov' for å bygge nye veier, som gir klimagassutslipp og tap av arealer og natur

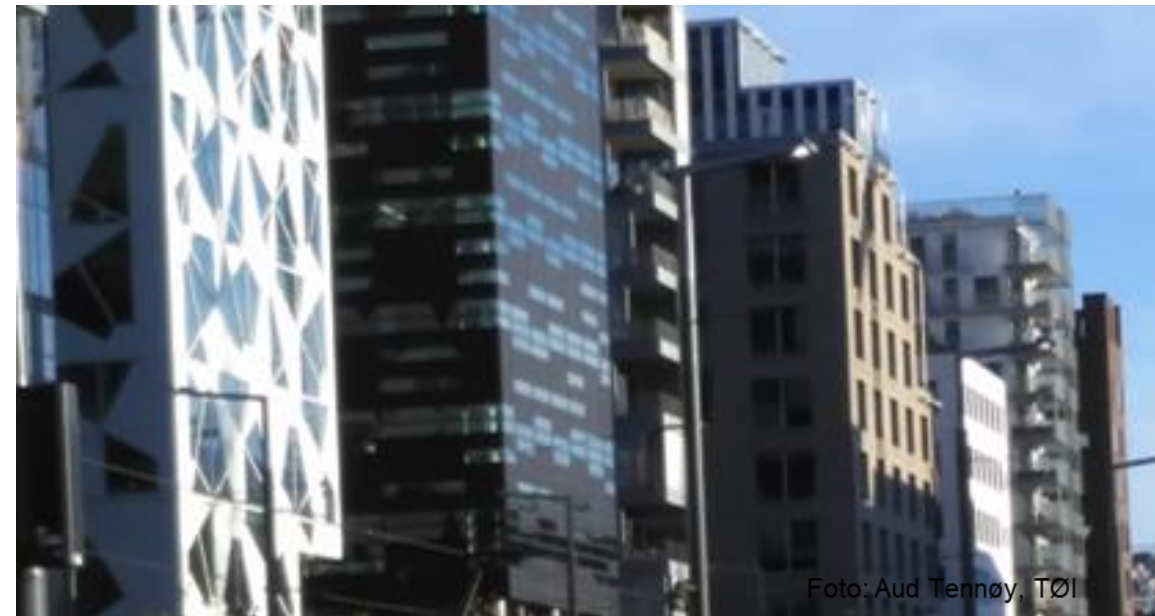
Se litteraturgjennomganger i Bovet et al., 2018; Feng and Gauthier, 2021; Hajilou et al., 2022; Litman, 2015; Moroni and Minola, 2019; OECD, 2018; Rubiera-Morollón and Garrido-Yserte, 2020

Lokalisering og transportmiddelvalg

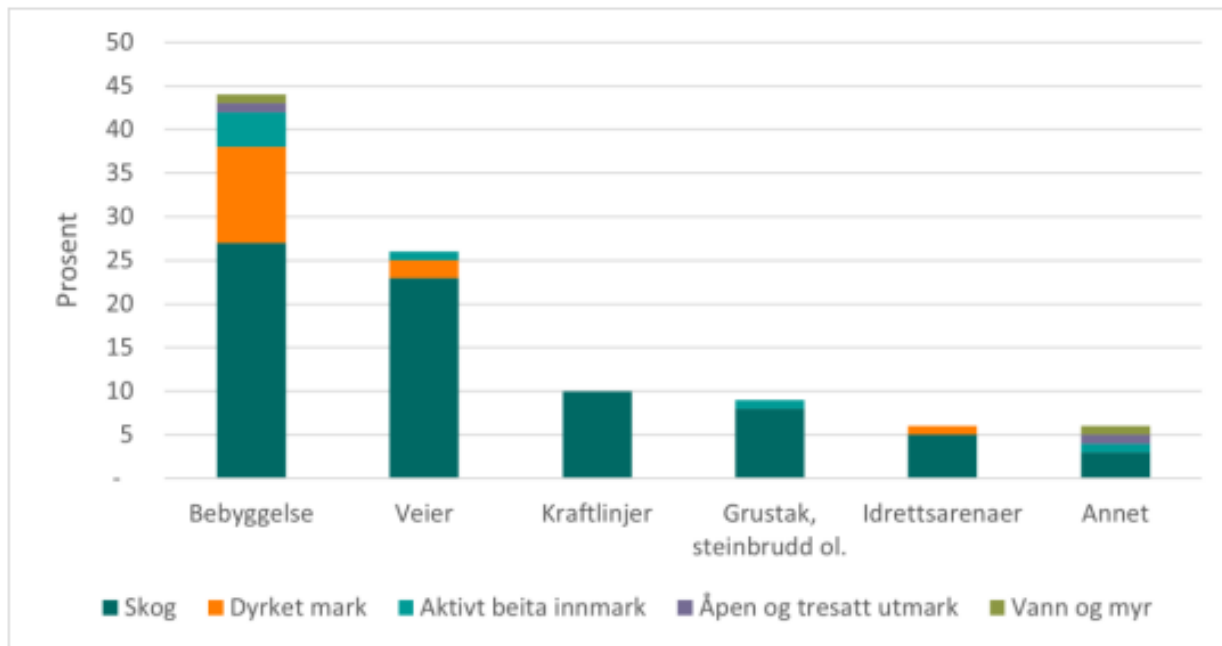
Alle reiser



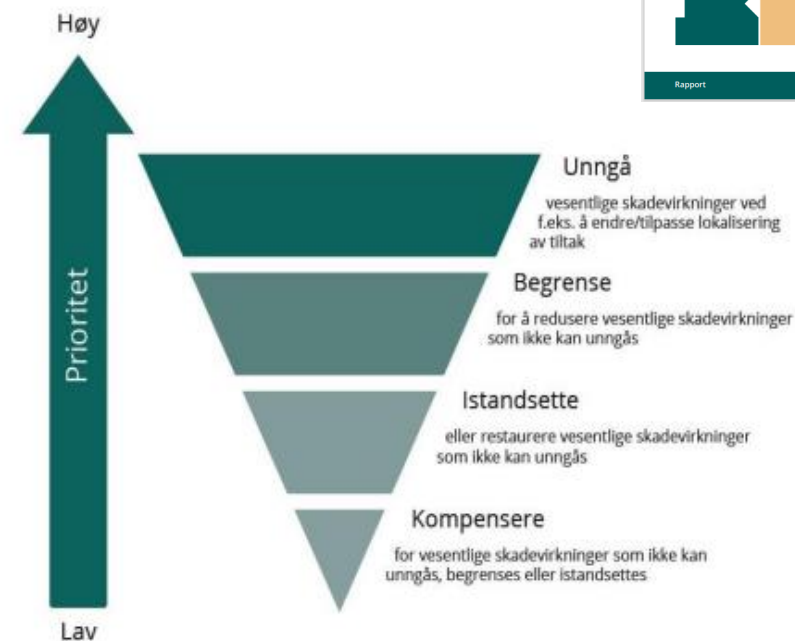
Engelbretsen og Christiansen (2011), tettsteder med flere enn 50 000 innbyggere. Se også Tennøy mfl. (2022) for byer av ulik størrelse



Arealforbruk



Figur S1. Nedbygget areal i perioden 1990-2019 fordelt på opprinnelig arealkategori og type nedbygging i prosent. Kilde: Søgaard mfl. 2021.



Figur S2. Tiltakshierarkiet, slik det er presentert i Miljødirektoratets veiledning til konsekvensutredninger.

Areal inn i byvekstavtalene for å stoppe byspredning

- Arealutvikling og nabokommuner (mm.) ble inkludert i byvekstavtalene fra 2018/2019
- Fordi: Bykommunene og nabokommunene må stoppe den bilavhengige arealutviklingen dersom man skal nå målet om nullvekst i biltrafikken

Undersøkte (for KDD)

- Politikernes argumenter for å vedta planer som gir byspredning og deres refleksjoner rundt å stoppe byspredning
 - Hva fagfolkene gjør for at det skal utvikles og vedtas planer som stopper byspredning
 - Hvordan dette ble reflektert i plandokumenter utarbeidet etter inngåelse av byvekstavtaler
-
- Undersøkte dette i nabokommunene til Bergen, Trondheim og Stavanger
 - Dokumentstudier og 44 intervjuer



Politikernes argumenter for å fortsette byspredning

‘Hele kommunen’

- Det skal være bra å bo i hele kommunen, god tilgang til service og tjenester i hele kommunen, ‘ta hele kommunen i bruk’
 - Levende bygder, stoppe fraflytting, legge til rette for utbygging (‘bygdefelt), redusere fraflytting
 - Stoppe sentraliseringen – i regionen og i egen kommune
- => Må tillate vedlikeholdsvekst ‘alle steder’ og si ja til de som vil bygge, dette utgjør lite volum

Vil ikke fjerne eller la være å tillate større bilavhengige feltutbygginger på LNF-områder:

- Ta hele kommunen i bruk, må fullføre påbegynte planer, forutsigbarhet for grunneiere og utbyggere, mv.
- Vil bygge småhus og eneboliger for å tiltrekke seg familier fra byen, de har også ‘rett på’ befolkningsvekst, de tilbyr noe annet enn byen og som det er behov for
- **‘Våre utbyggingsområder er ikke bilavhengige’ (stemmer ikke),** FK kan forsterke kollektivtilbudet til disse områdene eller lage innfartsparkering slik at folk slipper å kjøre bil til byen

Politikernes refleksjoner rundt å stoppe byspredning

- De lager **sentrumsplaner, med plass til veksten**, for at utbygging kan skje der i stedet for i bilavhengige områder, uten at de behøver å stoppe eller fjerne utbyggingsområder i kommuneplanens arealdel
 - Alle hadde laget eller var i ferd med å lage slike sentrumsplaner (noen hadde holdt på lenge)
 - Kommunene i Trondheimsområdet hadde var tydelige på at dette både ville være fordelaktig for deres innbyggere og bidra til nullvekstmålet
- Politikerne forsto at det var **forventet at de skulle endre sin arealpolitikk** og at de måtte gjøre det (ikke alle), men de har ikke lyst å si nei til noen
- Veldig **lite stemning for å 'ta ut utbyggingsområder fra KPA'** eller å gjøre andre restriktive grep for å begrense den bilavhengige arealutviklingen

Hva planleggerne gjør for å øke politikernes forståelse av konsekvensene av beslutningene (planstrategier)

I **planstrategier**, hvor man skal beskrive viktige utviklingstrender og utfordringer og avklare hvilke planer som skal utarbeides:

- Legger **vekt på de lokalt viktige målene** – hele kommunen, tilgang til tjenester, mv.
- Viser til **nasjonale og regionale** mål, krav og føringer, samt til FNs bærekraftsmål
- Bruker **data og kunnskap for å dokumentere utfordringer**, som:
 - Befolkningsveksten flater ut (noen steder)
 - 'Aldrende befolkning'
 - Homogen boligsammensetning, stor overvekt av småhus, mangel på sentralt lokaliserte leiligheter, mangel på boliger med universell utforming, mv.
- Forklarer hvordan dette (mv.) **skaper utfordringer mtp. kommunens økonomi og mulighetene til å tilby offentlige tjenester av god kvalitet** til alle og 'i alle deler av kommunen'

Hva planleggerne gjør for å øke politikernes forståelse av konsekvensene av beslutningene (planstrategier)

- Forklarer hvorfor **eksisterende arealstruktur** (spredt bebyggelse og lange avstander) forsterker utfordringene, og hvorfor fortsetting av dagens arealpolitikk (byspredning) vil forsterke dem ytterligere
- Dokumenter **overkapasitet av utbyggingsarealer**, at mange er 'feil lokalisert', og at det ikke behov for å regulere mer
 - Opptelling og sammenligning av utbyggingsbehov og kapasitet i eksisterende planer
 - Kart over utbyggingsarealer som ikke er regulert eller bygget ut
 - Arealregnskap
- **Forklarer hvordan:**
 - Overkapasitet gir uforutsigbarhet for utbyggere og innbyggere mtp. hvilke tilbud som vil finnes hvor (skole, mv.)
 - Det skaper problemer knyttet til effektiv, rettferdig og rask (nok) behandling av reguleringsplaner
 - Det bidrar til at kommunen blir mindre attraktiv for utbyggere, innbyggere og virksomheter
 - Mm.

Overkapasitet av arealer regulert til utbygging i KPA

Table 5: Demand for land zoned for development versus capacity in adopted plans. Most municipalities have mainly focused on demand for housing.

Municipality	Demand	Capacity in adopted plans	Comment	Reference
Askøy	Between 3.500 and 5.000 units in the planning period	10.000 new housing units	Room for between 2.900 and 4.000 new housing units in their main centre plan	Askøy municipality (2017)
Bjørnafjorden	Population growth of 5.000 persons the coming 20 years	-	Room for 7.500 new residents within their main centre plan	Bjørnafjorden municipality (2020; 2022a)
Malvik	720 new housing units the next 10 years	2.000 new housing units	-	Malvik municipality (2019)
Melhus	Population growth of 3.300 inhabitants the next 20 years	7.800 new inhabitants	Room for twice as many new housing units within their main centre plan than expected demand in the municipality the next 20 years, also room for all new workplaces and retail	Melhus municipality (2019; 2020)
Øygarden	-	-	Says the capacity is larger than the expected demand	Øygarden municipality (2020)
Randaberg	-	-	Says the capacity is larger than the expected demand	Randaberg municipality (2020a; b)
Sola	2.700 new housing units the coming 20 years	7.500 new housing units	-	Sola municipality (2022)
Stjørdal	-	-	Room for 60% of the housing demand in the municipality the next 25 years in their main centre plan	Stjørdal municipality (2019)

Hva planleggerne gjør for å øke politikernes forståelse av konsekvensene av beslutningene (kommuneplaner)

I **kommuneplaner** (både vedtatte og høringsversjoner):

- Anerkjenner mål om at det skal være bra å bo i alle deler av kommunen, gode tjenester, levende bygder, mv.
- Viser til regionale, nasjonale og FNs bærekraftmål
- For å oppnå dette (og andre mål) **foreslår de løsninger:**
 - Definere et hierarki av sentre
 - Avklare i hvilke sentre kommunen vil opprettholde og forsterke hvilke tilbud og tjenester
 - Bygge innenfra og ut i sentrene
 - Definere et attraktivt og levende kommunesentrum som og styre det meste av utviklingen dit
 - Planlegge for en høyere andeler sentralt lokaliserte leiligheter (med universell utforming)
 - Noen foreslår at de skal vurdere å 'ta ut' utbyggingsområder fra KPA
 - Med mer

Hva planleggerne gjør for å øke politikernes forståelse av konsekvensene av beslutningene (kommuneplaner)

Forklarer hvordan dette kan bidra til at man oppnår:

- **Levende lokalsamfunn, med variert boligtilbud, hvor de fleste i ulike deler av kommunen har god tilgang til basistjenester**
- **Et attraktivt og levende sentrum, som møtested for alle i kommunen**
- Bedre tilgjengelighet for alle, inkludert de som ikke kjøre bil
- Høyere andel av turene kan gjøre til fots, på sykkel eller med kollektivtransport
- Redusert bilavhengighet og trafikk (nullvekst)
- **Bedre muligheter til å levere kommunale tjenester til alle innenfor økonomiske rammer**
- **Større forutsigbarhet for innbyggere, grunneiere, virksomheter og utbyggere**
- Raskere, mer effektiv og mer rettferdig behandling av plansaker
- Kommunen blir mer attraktiv for innbyggere, virksomheter og utbyggere
- Redusert arealforbruk (landbruk, natur, biologisk mangfold)

KPS Øygarden (vedtatt 2022)



9.1 Arealstrategiar for å ta heile kommunen i bruk

Vi skal vidareutvikla eksisterande utbyggingsstrukturar i kommunen vår, ved å prioritera og disponera areala våre ut i frå dei fire nivåa i senterstrukturen.

9.1.1 Viktige grep for å ta heile kommunen i bruk

- Senterstrukturen, saman med dei andre arealstrategiane, skal vera eit verktøy for å ta vare på identitet og særtrekk ved sentera og bygdene våre.
- Potensialet og moglegheitene som sentera og bygdene allereie har skal kunna utnyttast.
- Område med regulerte bustadfelt, der det er ført fram kommunale vass- og avlaupsanlegg, gang- og sykkelveg, og med nærleik til skule og barnehage, må få høve til utviding og fortetting der dette ligg til rette.
- Korte avstandar til kvardagsfunksjonar, rekreasjonsområde og effektive mobilitetsløysingar, skal bidra til eit enkelt og godt kvardagsliv. Også for dei som framleis må bruka bil for å nå sitt næraste senter.
- Endeleg fastsetting av sentersonene skal gjerast i arealdelen til kommuneplanen.
- Prioritera natur- og friluftareal som er viktige for at sentera våre er attraktive bustadområde.
- Ha tydelege kollektivpunkt i alle sentersonene, kopla mot infartsparkering.

- Disponera areal til å opparbeida tur- og friluftsområde tett på, eller i alle sentersonene.
- Ha vekst og utvikling gjennom fortetting og effektiv bruk av areal innanfor sentersonene til bustader, arbeidsplassar og offentleg og privat tenestetilbod.
- Tilpassa grad av fortetting og effektivisering ut i frå nivåa i senterstrukturen.
- Legga til rette for at det vert bygd eit variert bustadtilbod i heile kommunen.
- Prioritera trygge og attraktive koplingar og trasear for gåande og syklande innanfor sentersonene.



Noen tendenser i plandokumentene

- De vedtatte KPSene har arealstrategier med tydelige føringer i retning å begrense byspredning
- Noen har vedtatt KPA (Malvik, Randaberg) hvor de har avslått alle forslag om nye utbyggingsområder
- Stjørdal introduserte 'bygdefelt' i forrige KPS/KPA, men diskuterer nå å fjerne noen fordi det er lite interesse for å bygge der og fordi 'noen ligger feil'
- Sola omregulerte 268 dekar LNF-arealer til utbygging i KPA 2019, men i KPA 2022 (høring) øker LNF-arealer med 1 dekar
- Referater fra kommunestyremøter viser at diskusjonene går høyt, at det er ulike oppfatninger og meninger, men det ser ut til å være en utvikling mot at man akseptere den nye forståelsen som innebære å stoppe eller redusere byspredning
- Noen sliter med å få utarbeidet planer og har ennå ikke lagt ut KPS på høring

Sola kommune, endring fra 2019 til 2022

8 AREALREGNSKAP

Med bakgrunn i kommunestyrets vedtak i sak 04/2019 og 72/2019, kommunal- og moderniseringsdepartementets vedtak fattet 15.05.2020, er det foretatt følgende endringer av arealformål i kommuneplan 2019-2035:

ENDRINGER I AREALDISPONERINGER (daa)										
Jnr. 17/340	Gnr./ bnr.	Bolig/ Fritid	Off.	Nær- ing	Annet anlegg	Sam- ferdsel	Friomr.	LNF	Sjø	
11 Joa		+3,2	-3,2							
13 Ølberg	20/63	+0,2					-0,2			
20+74 Håland Ølberg	20/10, 21,15 0 21/8,3 2							(-119,8 KU & ROS) Hensyns- sone -108,3		
21+54 Tjora sør	10/6,2 1,23, 80m.fl			+ 108,3						
27 Sømme	15/14		-13,6	+13,6						
29+78 +90, forslag1 Haga+RisaL	(I sjø)					+63,9				-63,9
29+78 +90 Forslag 2 Myklebust	3/279									(+/- 31,7) Hensyns- sone
42+45 Risa L, Tjora	8/26 10/ 114					+9,4				-9,4
50+87 Sømme					+1,4		-1,4			
71 Kirke-sola	14/20 6	+0,8					-0,8			
72 Sande	33/1			+1,2			-1,2			
76 Håland	21/6, 17	+2						-2		
84 Sørnes	36/ 203	+1,4						-1,4		
89, forslag2 Skadberg	32/ 3,26	+135	+35				+105	-275		
52 Sørnes	36/55	+0,6						-0,6		
101 Joa	34/74							+/- 65 Parsell- hage -1		
102 Sørnes	36/1	+1								
K.sak 72/2019 Kirkesola	14/					-120,8		+ 120,8		
KMD 15.05.2020	(I sjø)									(+/- Hensynssone: Rott/Flatholm. 17.061,1 Vigdel I 395.291,2
Sum		+ 144,2	+ 18,2	+ 123,1	+ 1,4	- 47,5	+ 101,4	- 267,5		73,3

AREALREGNSKAP

Oversikt over foreslåtte endringer i arealformål i kommuneplan 2022-2040 er vist i tabellen under:

Arealinnspill (nummer ref. Figur 1)	ENDRINGER I AREALDISPONERINGER (daa)								
	Gnr./ bnr.	Bolig	Fritids- bebyggelse	Off./privat tjenesteyting	Næring	Forsvaret	Samferdsel	Offentlig friområde	LNF
LNF2 (2)	13/22						-1,1		1,1
LNF3 (13)	21/6,17	-4,6							5,9
NAE1 (3)	31/76			-66,9	66,9				
NAE2 (3)	31/230				35,6	-35,6			
NAE3 (3)	31/238				4,7				-4,7
BOL1 (4)	3/624	1,0		-1,0					
BOL2 (5)	4/147	1,8		-1,8					
FRI1 (5)	4/147			-1,0				1,0	
BOL3 (6)	37/3, 37/8	24,0		-24,0					
FRI2 (7)	6/55						-18,4	18,4	
TJE1 (8)	28/76	-1,5		1,5					
TJE2 (9)	31/102			2,1				-2,1	
FRI3 (10)	1/185	- 2,1						2,1	
BOL4 (11)	14/218	1,3	-1,3						
BOL5 (12)	14/177, 184, 185, 313, 314, 317	5,2	-5,2						
Sum		25,1	-6,5	-91,1	107,2	-35,6	-19,5	19,4	1,0

Sola kommune (2019 og 2022)

Relevans for Include:

Omstilling til et sosialt rettferdig lavutslippssamfunn

- Fortsatt byspredning (bilavhengig arealutvikling) gjør det vanskelig å realisere et sosialt rettferdig lavutslippssamfunn
- Det gjør det vanskelig å sikre sosial rettferdighet (som god tilgjengelighet til sosiale tjenester uten bil for alle) for de som bor der og det bidrar til økte klimagassutslipp
- *Omstilling* innebærer at vi må slutte med noe av det vi har gjort så langt
- Å slutte med byspredning er en viktig del av utviklingen mot et sosialt rettferdig lavutslippssamfunn
- Fagfolkene har en svært viktig rolle i å bidra med kunnskap og løsninger i plan- og beslutningsprosesser, og i å legge til rette for reflekterende prosesser som åpner for sosial læring og økt forståelse blant politikerne
- En del politikere kan øke og endre sin forståelse av utfordringer, mål, sammenhenger og mulige løsninger, som kan føre til at de endrer mening og politikk
- Andre politikere ikke er villige til å endre gjeldende politikk og stoppe byspredningen

Viktige mål for kommunene:

- **Attraktive** – gode steder å bo og å drive næring
- **Levende** – sentrum, folk i gatene, liv, gøy, 'urbanitet'
- **Inkluderende** – tilgjengelighet uten bil, møteplasser
- **Folkehelse** – aktiv transport, tilhørighet, tilgang til friområder
- **Sunn økonomi** – budsjetter i balanse
- **Nullvekst i biltrafikken** – klimagassutslipp, lav bilavhengighet
- **Redusere arealforbruk** – LNF, natur, biomangfold, CO2-lagring





Takk!



Noen referanser

Ta kontakt via ate@toi.no for full referanseliste

- Tennøy, A., Hanssen, G.S., Leknes, E. (2022) Arealdimensjonen i byvekstavtaler. Erfaringer fra Trondheimsområdet, Bergensområdet og Nord-Jæren. TØI-rapport 1906/2022.
- Tennøy, A., Skartland, E.G., Knapskog, M., Gundersen, F., Wolday, F. (2021) Kollektivtransport og byutvikling: Hvordan styrke kollektivtrafikkens konkurransekraft versus bilens i små og mellomstore byer? TØI-rapport 1860/2021.
- Tennøy, A., Tønnesen, A. og Øksenholt, K.V. (2021) Arealdimensjonen i byvekstavtalene: Case Trondheimsområdet. TØI-rapport 1829/2021.
- Tennøy, A., Skartland, E.G., Knapskog, M., Gundersen, F., Wolday, F. (2021) *Kollektivtransport og byutvikling: Hvordan styrke kollektivtrafikkens konkurransekraft versus bilens i små og mellomstore byer?* TØI-rapport 1860/2021.
- Tennøy, A., Øksenholt, K.V., Tønnesen, A. og Hagen, O.H. (2017) *Kunnskapsgrunnlag: Areal- og transportutvikling for klimavennlige og attraktive byer.* TØI-rapport 1593A/2017.
- Tennøy, A., Gundersen, F. og Øksenholt, K.V. (2022) Urban structure and sustainable modes' competitiveness in small and medium-sized Norwegian cities. *Transportation Research Part D*, 105, 103225. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103225>
- Tennøy, A., 2022. Patronage effects of changes to local public transport services in smaller cities. *Transportation Research Part D*, 106, 103276. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103276>
- Tennøy, A., Knapskog, M. og Wolday, F. (2022) Walking distances to public transport in smaller and larger Norwegian cities. *Transportation Research Part D*, vol. 103, 103169. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103169>.
- Tennøy, A og Hagen, O.H. (2021) Urban main road capacity reduction: Adaptations, effects and consequences, *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, vol. 96, 102848. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2021.102848>
- Tennøy, A., Tønnesen, A. og Gundersen, F. (2019) Effects of urban road capacity expansions – Experiences from two Norwegian cases. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 69, 90-106. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2019.01.024>
- Hagen, O.H. and Tennøy, A. (2021) Street space reallocation in Oslo city center: Adaptations, effects and consequences, *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, vol. 97, 102944. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2021.102944>
- Tennøy, A. and Øksenholt, K.V. (2018) The impact of changed structural conditions on regional sustainable mobility planning in Norway. *Planning Theory & Practice*, 19:1, 93-113. <https://doi.org/10.1080/14649357.2017.1408135>
- Tennøy, A., Hansson, L., Lissandrello, E. og Næss, P. (2016) How planners' use and non-use of expert knowledge affect the goal achievement potential of plans: Experiences from strategic land use and transport planning processes in three Scandinavian cities. *Progress in Planning*, 109, 1-32. doi:10.1016/j.progress.2015.05.002. Open access:<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0305900615000306>
- Tennøy, A. (2012) How and why planners make plans which, if implemented, cause growth in traffic volumes. Explanations related to the expert knowledge, the planners and the plan-making processes. PhD thesis 2012:01 at Norwegian University of Life Sciences, Department of landscape architecture and spatial planning. <https://www.toi.no/getfile.php/mmarkiv/Forside%202012/PhD%20Tennoy%20m%20forside-w.pdf>
- Tennøy, Aud (2010) Why we fail to reduce urban road traffic volumes: Does it matter how planners frame the problem? *Transport Policy*, 17, 216-233. doi:10.1016/j.tranpol.2010.01.011 http://www.elsevier.com/wps/find/journaldescription.cws_home/30473/description#description



Heldagsseminar i Forum for byutvikling og bytransport Planlegging og utvikling i og av sentrum i byer og tettsteder

Vi inviterer til heldagsseminar i Forskningsparken i Oslo og håper å samle mange som jobber med planlegging og utvikling i og av sentrum.

Dato: 27.6.2023 kl. 9.30-15.30.

[Meld deg på her](#)

Forskningsgruppen Byutvikling og bytransport på TØI, som driver Forum for byutvikling og bytransport, jobber med en rekke prosjekter knyttet til sentrum. I seminaret vil vi presentere resultater fra denne forskningen. Vi har også invitert dyktige fagfolk som jobber planlegging og utvikling av sentrum i byer og tettsteder for å dele av sin erfaring.

<https://www.toi.no/bybyforum/neste-seminar/>

Byspredning – hvem og hva er det bra for?

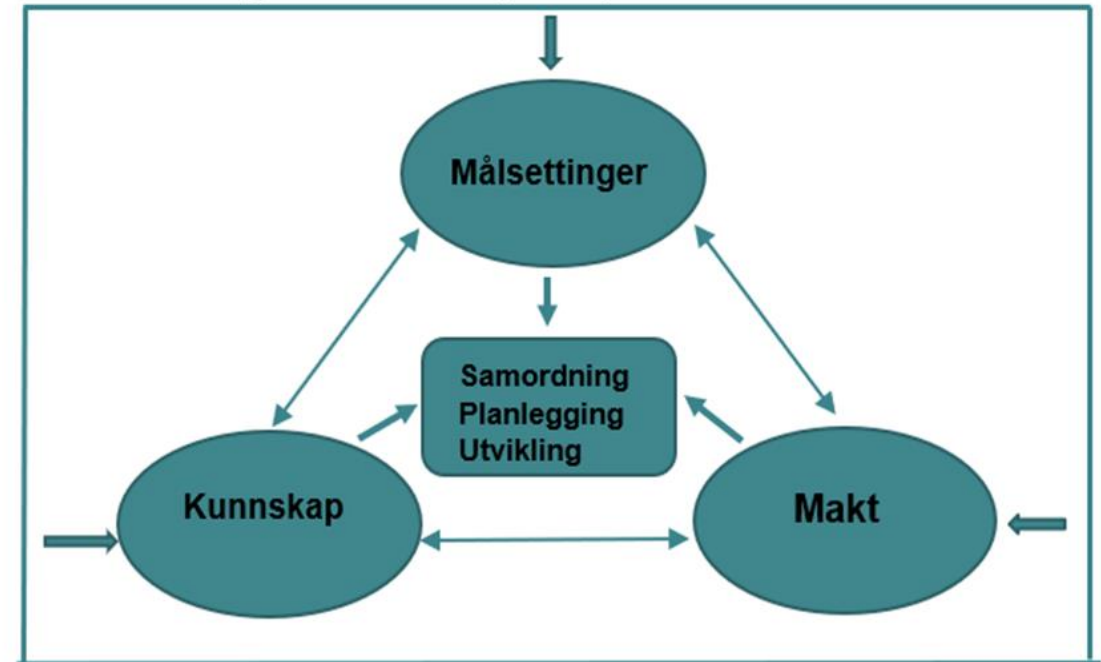
Undersøke, blant annet i kommuner som er partnere i Include:

- Hvem blir involvert og hensyntatt, hvem vinner og taper?
 - Hvem er involvert i og har innflytelse på planprosesser som resulterer i byspredning?
 - Hvem sine interesser blir hensyntatt når slike prosesser resulterer i byspredning?
 - Hvem vinner og hvem taper på at byspredning tillates?
- Målsettinger, kunnskap og makt
 - Ansees mål om klima/miljø og om sosial rettferdighet som målkonflikter i slike prosesser?
 - Hva slags kunnskap legges til grunn? Brukes sosial rettferdighet som et argument for byspredning? Av hvem?
 - Hvem har makt til å påvirke om planprosesser resulterer i planer som gir byspredning?

Målsettinger, kunnskap og makt

- Mål, målkonflikter
- Kunnskap, argumenter, 'knowledge claims'
- Makt, fordeling og hvordan den utøves
 - Direkte, agendasettende, strukturell (Lukes 2005)
- Påvirker hverandre, planene og utviklingen

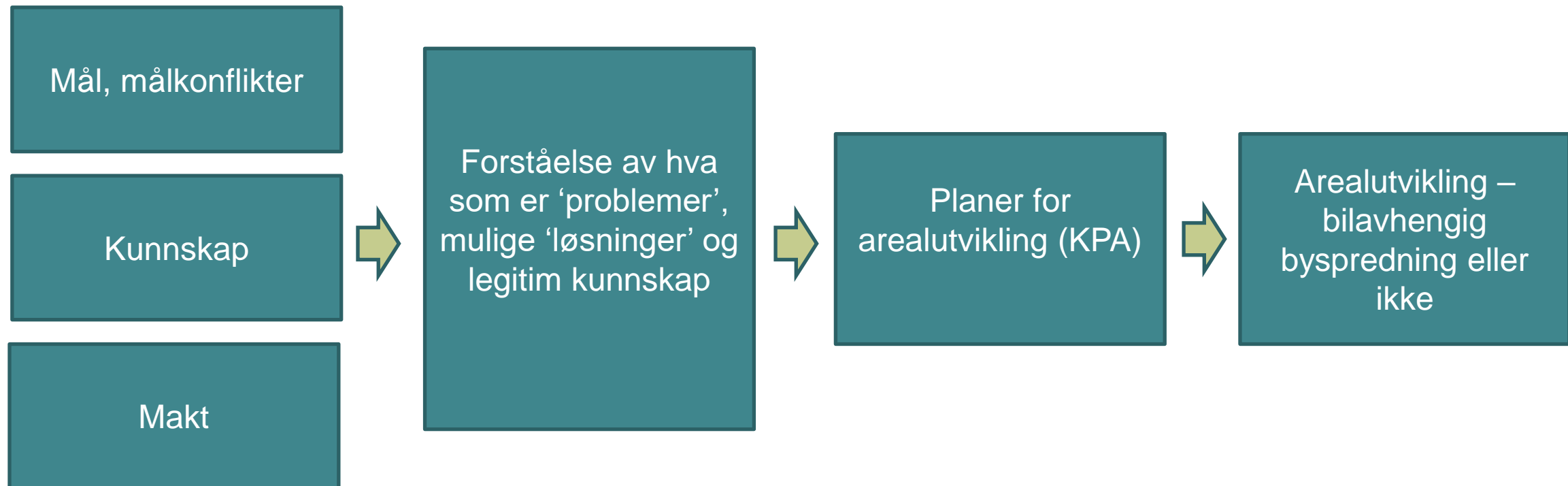
Rammebetingelser – PBL, NTP, mv.



Tennøy (2012)

Framing og reframing; mål, kunnskap og makt

(Rein & Schön, 1993; Schön, 1983)



Målsettinger, kunnskap og makt

- Planleggerne brukte sin **agendasettende makt** til å 'reframe' diskusjonene
- De anerkjent lokalt prioriterte **mål** – og gjentok dem
- De brukte **kunnskap** til å dokumenter at dagens arealstruktur og arealpolitikk bidrar negativt til å nå **målene**, og skaper problemer
- De brukte **kunnskap** for å forklare politikerne at deres forståelse av problemer, årsak-virkning, og valgte løsninger for å nå **mål** er feil
- De foreslo løsninger som innebærer å redusere bilavhengig byspredning, og viste at dette **BÅDE** bidrar til å nå lokalt prioriterte **mål** OG å nå **mål** om nullvekst, bevare LNF, mv.
- De pekte på den **strukturelle makten** i pbl-systemet
- Med dette påvirket de den **direkte makten** (kommunestyrets flertall) i retninger som kan bidra til å redusere byspredningen

- Kontroverser som tilsynelatende kunne forklares med 'kvasi-enighet' om nullvekstmålet kan i stedet forklares med 'kvasi-uenighet', etter at planleggerne presenterte kunnskap som viste at tilsynelatende konflikterende mål kunne nås gjennom den samme arealpolitikken (stoppe byspredning)