

Ingrid Andrea Stenersen Bjørklid

Attraktive lokale sentrum

En flercasestudie som undersøker hva som skal til for å utvikle attraktive lokale sentrum som et ledd i en bærekraftig byutvikling

Masteroppgave i Fysisk planlegging

Veileder: Tor Medalen

Juni 2019

Ingrid Andrea Stenersen Bjørklid

Attraktive lokale sentrum

En flercasestudie som undersøker hva som skal til for å utvikle attraktive lokale sentrum som et ledd i en bærekraftig byutvikling

Masteroppgave i Fysisk planlegging
Veileder: Tor Medalen
Juni 2019

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet
Fakultet for arkitektur og design
Institutt for arkitektur og planlegging

MASTEROPPGAVE 2019

TILGJENGELIGHET: ÅPEN

FAGOMRÅDE: Fysisk planlegging	DATO: 11.06.2019	ANTALL SIDER: 18 + 242 + 20	VEDLEGG: 4
----------------------------------	---------------------	--------------------------------	---------------

TITTEL:

Attraktive lokale sentrum - En flercasestudie som undersøker hva som skal til for å utvikle attraktive lokale sentrum som et ledd i en bærekraftig byutvikling.

UTFØRT AV:

Ingrid Andrea Stenersen Bjørklid

EKSTRAKT:

I den kompakte byen har nærområdet mye å si i hverdagen, og derfor er det viktig å forstå hvordan bydelene bør utvikles. Bydelene defineres gjerne ut fra et lokalt sentrum, som er viktige for å samle aktivitetene i nærområdet. Oppgaven skal gi et innblikk i hva som kjennetegner et attraktivt lokalt sentrum, med utgangspunkt i en flercasestudie fra dagens 11 definerte lokalsenter i Trondheim.

Funnene viser at dagens lokalsenter i Trondheim blir hyppig besøkt, men at de ikke oppleves som attraktive steder. Det gjør at aktivitetene som foregår i stor grad er nødvendige aktiviteter som for eksempel dagligvarehandel. Samtidig kommer det frem at mange ønsker noe mer enn bare et sted der det er praktisk å handle. De ønsker et sted i nærområdet der de kan møte andre mennesker, gjøre sosiale aktiviteter – et sted som er ment for opphold.

For å skape sosiale møteplasser er stedets utforming av stor betydning, og i stor grad handler det om å skape grønne omgivelser med planter, blomster, trær og benker. Dette vil legge til rette for aktiviteter og liv i bydelen. Lokale sentrum vil også bli mer attraktive med økt tilbud av handelsfunksjoner, men samling av aktiviteter og andre funksjoner kan være vel så viktig for å gjøre et lokalt sentrum attraktivt. Et handelssted utformet som kjøpesenter med parkeringsplasser rundt har dårlige forutsetninger for å skape attraktive steder for opphold og rekreasjon. Et attraktivt lokalt sentrum bør heller forsøke å samle aktivitetene i området rundt et torg eller en gate.

Attraktivitet i et lokalt sentrum handler i stor grad også om hvor aktivt stedet er, men aktiviteten påvirkes også av hvor attraktivt det er å oppholde seg der. For å skape aktivitet trengs mennesker, og derfor er det viktig å utvikle kompakte områder rundt lokale sentrum. Dette vil også bidra til at flere går til hverdagslige målpunkt fremfor å benytte bil, og er derfor en viktig del av bærekraftig byutvikling.

STIKKORD:

bærekraft, kompakt by, miljøvennlig transport, lokalsenter, bydelssenter, lokalt sentrum, tilgjengelighet, utforming, fasader, handel, byrom, stedsopplevelse, fortetting, sykkel, gange, parkering, sykkelparkering

VEILEDER:

Tor Medalen



**NORGES TEKNISK-NATURVITENSKAPELIGE UNIVERSITET
FAKULTET FOR ARKITEKTUR OG DESIGN
INSTITUTT FOR ARKITEKTUR OG PLANLEGGING**

INSTRUKS FOR MASTEROPPGAVEN

Besvarelsen leveres under fullt navn og med erklæring fra kandidaten om at hun/han har utført arbeidet selvstendig.

Kandidaten skal redegjøre for hvem hun/han har rådført seg med, faglitteratur som er brukt og eventuell annen assistanse.

.....

ERKLÆRING

Jeg erklærer med dette at jeg har fulgt gjeldende instruks for utarbeidelse av masteroppgaven ved Fakultet for arkitektur og design, NTNU

Trondheim, 11.06.2019

Ingrid Andrea Steneen Bjørklid

FORORD

Siden jeg startet på masteren i fysisk planlegging høsten 2017 har jeg lært mye om bærekraftig byutvikling og hvordan vi som byplanleggere kan være med på å forme dette. I den sammenheng har jeg tenkt mye på hvordan lokalsentrene kan være av betydning. Personlig mener jeg at de i dag framstår lite attraktive, men ikke desto mindre tenker jeg at det kan være stort potensial i lokalsentrene dersom det legges til rette for god utvikling. Jeg har diskutert temaet om lokalsenterutvikling med andre. Mange synes det er spennende, mens andre tenker at Trondheim som by ikke er stor nok til å kunne utvikle lokale sentrum rundt omkring i byen. Det kan hende Trondheim ikke har stort nok befolkningsgrunnlag per i dag, men med en tilvekst på omtrent 3 000 mennesker per år bør det planlegges for byvekst som imøtekommer bærekraftig byutvikling, og som samtidig har visjoner for hvordan dette skal gjøres på en måte som kommer alle byens bydeler og befolkning til gode.

Etter endt arbeid har jeg blitt enda mer interessert i utviklingen av lokalsenter og bydeler, og ser at god utvikling av bydelene kan gjøre byen bedre og hyggeligere å leve i samt gjøre omstillingen til en klima- og miljøvennlig livsstil litt enklere for individet. Jeg vil gi en stor takk til veileder og professor Tor Medalen for gode innspill, diskusjon, støtte og positiv feedback gjennom hele masteroppgaveskrivingen. Videre vil jeg takke professor Terje Skjeggedal for rask tilbakemelding og professor Yngve Karl Frøyen for god hjelp til GIS-relaterte spørsmål. Jeg ønsker videre å rette en takk til Trondheim kommune, ved Merete Wist og Tonje Bostad, for informativt oppstartsmøte om lokalsenter, for at jeg fikk muligheten til å delta på seminar om lokalsenter med Trondheim kommune høsten 2018, samt for deling av spørreundersøkelsen på byplankontorets facebooksider. En takk går også til senterlederne/eiendomssjefene på flere av Trondheims lokalsenter som har tatt seg tid til å svare på spørsmål om senterutvikling, og som har delt spørreundersøkelsen på lokalsentrenes facebooksider. Videre vil jeg takke alle som har delt spørreundersøkelsen på facebook, samt alle de 412 respondentene som har tatt seg tid til å svare på undersøkelsen.

Alle bilder, illustrasjoner og figurer der kilde ikke er oppgitt er utarbeidet av undertegnede.

Trondheim, 11.06.2019

Ingrid Andrea Steensen Bjørklid

SAMMENDRAG

De største byene i Norge har stor befolkningsvekst. Dette skaper utfordringer for den fysiske planleggingen som skal legge til rette for nye boliger og transportavvikling. Samtidig står verden ovenfor en global klimakrise som har rettet fokus mot at byene må generere mindre forurensende transportarbeid. Dette kan oppnås ved at byene utvikles kompakte, slik at innbyggerne har viktige funksjoner tilgjengelig i nærheten av sitt bosted.

I den kompakte byen har nærområdet mye å si i hverdagen, og det er derfor viktig å fokusere på hvordan bydelene bør utvikles. Bydelene defineres gjerne ut fra et lokalt sentrum, som er viktige for å samle aktivitetene i nærområdet. Oppgaven skal gi et innblikk i hva som kjennetegner et attraktivt lokalt sentrum, med utgangspunkt i en flercasestudie fra dagens 11 definerte lokalsenter i Trondheim. Arbeidet har vært strukturert etter fem hovedtemaer:

1. Tilgjengelighet
2. Handel og funksjoner
3. Utforming
4. Stedsopplevelse
5. Fortetting

Opgaven sammenfatter resultater fra tidligere teori og empiri med GIS-analyser, spørreundersøkelse, intervju samt kvantitative og kvalitative analyser basert på befaring av caseområdene. Funnene viser at dagens lokalsenter i Trondheim blir hyppig besøkt, men at de ikke oppleves som attraktive steder. Det gjør at aktivitetene som foregår i stor grad er nødvendige aktiviteter som for eksempel dagligvarehandel. Samtidig kommer det frem at mange ønsker noe mer enn bare et sted der det er praktisk å handle. De ønsker et sted i nærområdet der de kan møte andre mennesker, gjøre sosiale aktiviteter – et sted som er ment for opphold.

For å skape sosiale møteplasser er stedets utforming av stor betydning, og i stor grad handler det om å skape grønne omgivelser med planter, blomster, trær og benker. Dette vil legge til rette for aktiviteter og liv i bydelen. Lokale sentrum vil også bli mer attraktive med økt tilbud av handelsfunksjoner, men samling av aktiviteter og andre funksjoner kan være vel så viktig for å gjøre et lokalt sentrum attraktivt. Et handelssted utformet som kjøpesenter med parkeringsplasser rundt har dårlige forutsetninger for å skape attraktive steder for opphold og rekreasjon. Et attraktivt lokalt sentrum bør heller forsøke å samle aktivitetene i området rundt et torg eller en gate.

Attraktivitet i et lokalt sentrum handler i stor grad også om hvor aktivt stedet er, men aktiviteten påvirkes også av hvor attraktivt det er å oppholde seg der. For å skape aktivitet trengs mennesker, og derfor er det viktig å utvikle kompakte områder rundt lokale sentrum. Dette vil også bidra til at flere går til hverdagslige målpunkt fremfor å benytte bil, og er derfor en viktig del av bærekraftig byutvikling.

INNHOLDSFORTEGNELSE

FORORD	ix
---------------------	----

SAMMENDRAG	xi
-------------------------	----

KAPITTEL 1: INNLEDNING

1.1 Utfordringer og muligheter.....	1
1.2 Omstilling til klima- og miljøvennlig utvikling.....	3
1.3 Dagens lokalsenterstruktur i Trondheim.....	6
1.4 Problemstilling og forskningsspørsmål.....	7

KAPITTEL 2: RAMMEVERK

2.1 Nasjonale vedtak og mål.....	11
2.2 Regionale vedtak.....	12
2.3 Kommunale vedtak og mål.....	12
2.4 Utredninger og strategiarbeid.....	15
2.5 Retningslinjer og bestemmelser.....	16
2.6 Veiledere.....	20

KAPITTEL 3: TEORETISKE BETRAKTNINGER

3.1 Byens form.....	23
3.2 Tilgjengelighet.....	30
3.3 Handel.....	36
3.4 Kvalitet i byrom.....	37
3.5 Stedets betydning.....	42

KAPITTEL 4: METODE

4.1 Litteraturstudie.....	46
4.2 Dokumentanalyse.....	46
4.3 GIS-analyse.....	47
4.4 Befaring.....	48
4.5 Spørreundersøkelse.....	48
4.5 Strukturert intervju med senterlederne.....	49

KAPITTEL 5: RESULTAT

5.1 Leserveidning.....	51
5.2 Lokalsentrene i casestudien.....	53
5.3 Utvalget i spørreundersøkelsen.....	56
5.4 Case 1: Byåsen/Sverresborg.....	58
5.5 Case 2: Flatåsen.....	68
5.6 Case 3: Hallset.....	78
5.7 Case 4: Lade.....	88
5.8 Case 5: Moholt.....	98
5.9 Case 6: Nardo.....	108
5.10 Case 7: Risvollan.....	118
5.11 Case 8: Saupstad.....	128
5.12 Case 9: Stavset.....	138
5.13 Case 10: Valentinlyst.....	148
5.14 Case 11: Heimdal - et lokalt sentrum.....	158
5.15 Sammenstilling av resultatene.....	170

KAPITTEL 6: DISKUSJON

6.1 Tilgjengelighet	173
6.2 Handel og funksjoner.....	187
6.3 Utforming.....	194
6.4 Stedsopplevelse.....	205
6.5 Fortetting.....	213

KAPITTEL 7: OPPSUMMERING OG KONKLUSJON

7.1 Oppsummering	221
7.2 Konklusjon	227

REFERANSER	229
------------------	-----

VEDLEGG

- Vedlegg 1: Godkjenning behandling av personopplysninger, NSD
- Vedlegg 2: Samtykkeerklæring til deltakelse i forskningsprosjekt
- Vedlegg 3: Skjermbilder av spørreundersøkelse på nett
- Vedlegg 4: Intervjuguide, strukturert intervju med senterledere

FORKORTELSER

KPA	Kommuneplanens arealdel
KPS	Kommuneplanens samfunnsdel
KDP	Kommunedelplan
TØI	Transportøkonomisk institutt
NTP	Nasjonal Transportplan
RVU	Reisevaneundersøkelse
SPUGS	Små offentlige urbane grønne rom (Small Public Urban Green Spaces)
SLOAPS	Restareal (Space Left Over After Planning)
BRA	Bruksareal: totalt gulvareal for alle etasjer i bygningene på den enkelte tomten, målt i m ²
BYA	Bebygd areal: areal av grunnflate inklusive overbygg på den enkelte tomten, målt i m ²
%-BYA	Prosent bebygd areal: prosent av tomtens nettoareal som dekkes av bygninger, inklusive overbygg.

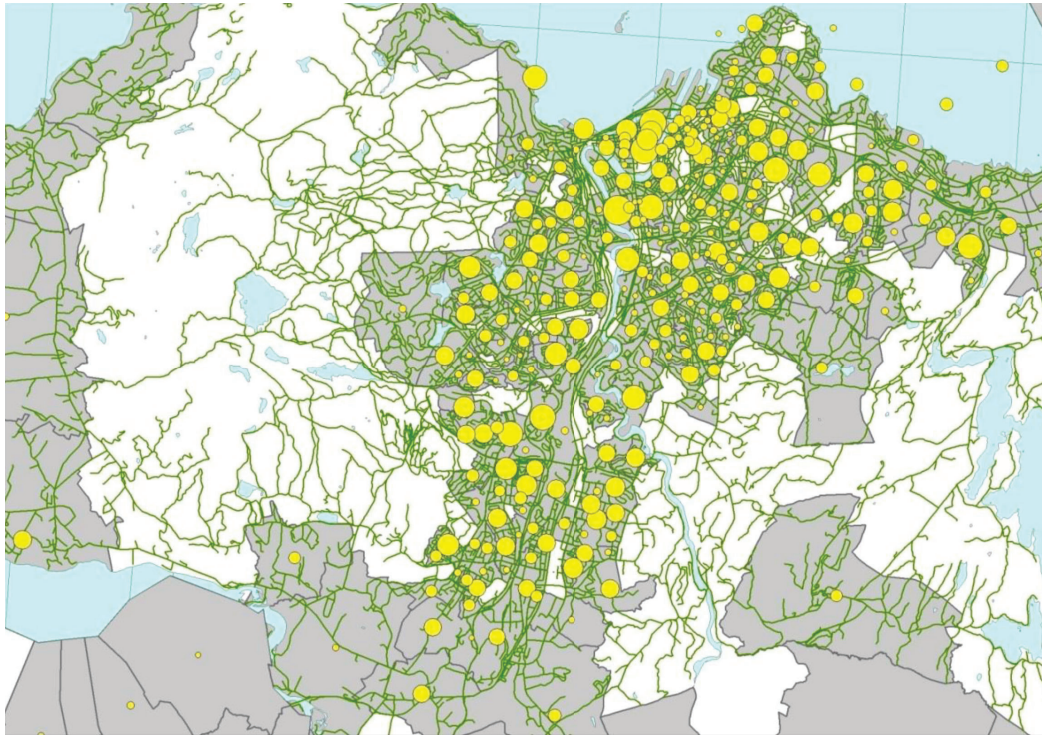
KAPITTEL 1 INNLEDNING

1.1 UTFORDRINGER OG MULIGHETER

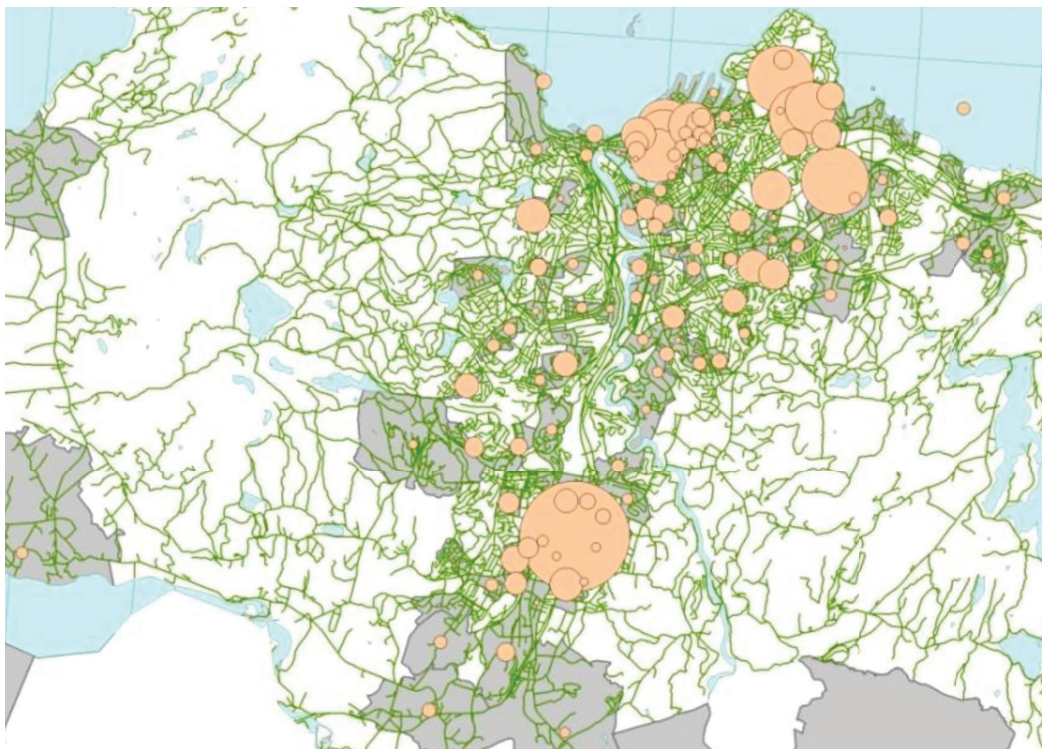
Det er stor befolkningsvekst i de største byene i Norge, og det er liten grunn til å forvente annet enn at det i kommende generasjoner også vil være stor vekst (SSB, 2018). Dette skaper utfordringer for den fysiske planleggingen, som skal legge til rette for nye boliger og håndtere økt press på veinettet der en stadig økende befolkning skal transporteres mellom bolig, arbeid, service, handel og rekreasjon.

Samtidig står verden ovenfor en global klimakrise, der menneskeskapte utslipp av klimagassen CO₂ fra blant annet transport anses å være ett av hovedproblemene (Miljødirektoratet, 2018). Klimautfordringer har rettet fokus mot at byene må generere mindre transportarbeid, og at transporten må utføres med transportmidler som er mer miljøvennlige og mindre plasskrevende enn personbilen. En samordnet areal- og transportplanlegging kan legge til rette for at kollektiv, sykkel og gange blir gode og effektive transportalternativer til bilen. Samtidig kan også transportarbeid reduseres ved å sørge for at innbyggerne i byen har viktige funksjoner tilgjengelig i nærheten av sitt bosted.

Professor Yngve K. Frøyen ved NTNU har studert innvirkningen på handelsrelatert transport av å fordele handelsomsetningen geografisk proporsjonalt med befolkning og arbeidsplasser. Prinsippet for modellen baserer seg på Huff's (1963) probabilistiske likevektsmodell, og fordeler handelssenterets etterspørsel relativt til attraktiviteten – en funksjon av senterets størrelse, avstanden til det og eventuelt generaliserte reisekostnader. Figur 1.1 viser faktisk geografisk fordeling av total handelsomsetning i Trondheim i 2011. Figur 1.2 viser ny fiktiv geografisk fordeling etter at handelsomsetningen er relokalisert. Frøyen viste med sin analyse at relokalisering reduserte handelsrelatert transportarbeid med 10-15%. Ved å endre reisemotstanden gjennom å legge til effekten av at kortere avstand gir større attraktivitet samt inkludere vegprising og parkeringsrestriksjoner i modellen viste analysen at handelsrelatert transportarbeid ble redusert med over 50%. Kortere avstander til service- og handelsfunksjoner har derfor mulighet til å gi et vesentlig bidrag til å redusere handelsrelatert transportarbeid. Gode lokale sentrum kan tilby et lokalt service- og handelstilbud, som med riktig plassering, et godt befolkningsgrunnlag og med et fungerende tilbud kan bidra til en positiv utvikling i handelsrelatert transport.



Figur 1.1: Handelsomsetning i Trondheim 2011. Kart: Yngve K. Frøyen



Figur 1.2: Handelsomsetning i Trondheim 2011 etter fiktiv relokalisering. Kart: Yngve K. Frøyen.

1.2 OMSTILLING TIL KLIMA- OG MILJØVENNLIG UTVIKLING

Politiske mål

Klimaendringer er en av de største truslene verden står overfor i dag, og forårsakes blant annet av utslipp av klimagasser. Ettersom byene står for 75% av klimagassutslippene i verden, er de svært viktige i arbeidet med å begrense den globale klimakrisen (FN, 2018b). FNs bærekraftsmål nr. 11 er *å gjøre byer og bosetninger inkluderende, trygge, motstandsdyktige og bærekraftige*. For å oppnå dette skal alle innen 2030 ha lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer, oppnå en mer inkluderende og bærekraftig urbanisering samt å støtte positive økonomiske, sosiale og miljømessige forbindelser mellom byområdene (FN, 2018b).

I den internasjonale Parisavtalen som ble vedtatt i 2015 har alle land forpliktet seg til å kutte klimagassutslipp for å begrense at klodens temperatur stiger mer enn 1.5 grader. Dette skal gjennomføres ved at alle land skal utarbeide en nasjonal plan som beskriver hvor mye klimagassutslipp som skal kuttes (FN, 2018c). Norge har forpliktet seg til disse målene og har gjennom Klima- og miljødepartementets (2015) miljøstrategi beskrevet hvordan dette skal oppnås. Vektlegging av bærekraftig areal- og transportplanlegging er trukket ut som særlig viktig i denne sammenheng. Det skal legges til rette for en utvikling som fremmer kompakte byer og reduserer transportbehovet og på den måten øker andelen som benytter seg av kollektivtransport, sykkel og gange.

I St. Meld. nr. 33 (2016–2017) Nasjonal Transportplan 2018–2029 (2017) er det i byområdene en målsetning at all vekst i persontransport (målt som transportarbeid med personbil) skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette er også beskrevet som *nullvekstmålet*. Gjennom bymiljøavtaler og byvekstavtaler er flere byer i Norge forpliktet til denne avtalen, blant annet Trondheim. Nullvekstmålet fremstår som et tydelig nasjonalpolitisk mål for byene i Norge, og er en viktig målsetning som kan bidra til å motvirke økte klimagassutslipp.

Kompakt byutvikling

For å imøtekomme politiske mål om reduserte utslipp av klimagasser må samfunnet og byene omstilles til en miljø- og klimavennlig utvikling. Byene vokser, de skal fortettes og bydelene vil i denne sammenheng få en viktigere rolle. Det vil bli viktigere å ta klimavennlige valg og transportere seg til hverdagens målpunkt på en miljøvennlig måte. Transportvaner kan påvirkes gjennom restriksjoner og gjennom å designe og planlegge byene på en måte som gjør at folk foretrekker klimavennlige alternativer. Forskning har vist at endringer i våre handlinger kan føre til holdningsendringer (Aronson, Wilson og Akert, 2012, s. 115). Det bør derfor legges til rette for tilbud og servicefunksjoner i nærheten av der folk bor, samt tilrettelegges for bruk av miljøvennlige transportmidler som kollektiv, sykkel og gange, slik at folk foretrekker et miljøvennlig transportalternativ. Tilgang på og kvaliteten av transport er også en signifikant faktor for hvordan folk opplever det å bo i en kompakt by (Lawson, 2009, s. 10).

Kompakt byutvikling fremkommer i litteraturen som et effektivt tiltak for å oppnå et bærekraftig reisemønster. Gjennom empiriske studier viste Næss (1997, sitert av Holden og Norland (2005)) at befolkningstettheten til det enkelte nabolag har betydning for energibruk til daglig transport. Dette kan blant annet ha sammenheng med at tettere bydeler har bedre grunnlag for lokale servicefunksjoner som dagligvarebutikker, skoler og barnehager (Hanssen, Hofstad og Saglie, 2015, s. 18), og at flere reisemål vil ligge innenfor gang- og sykkelavstand. Mye av den faglige og politiske

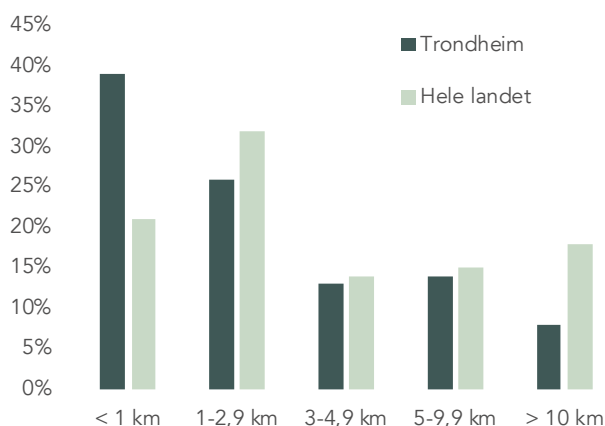
diskusjonen rundt byutvikling har handlet om å legge til rette for bruk av kollektivtransport, men i et bærekraftperspektiv er reisens lengde minst like viktig. Det handler overordnet om å skape god tilgjengelighet til aktivitetene innbyggerne deltar i, gjennom nærhet fremfor høy mobilitet (Hanssen, Hofstad og Saglie, 2015, s. 134).

Den kompakte byen kan være fordelaktig av flere grunner. Tett bebyggelse, kjennetegnet av blokker og rekkehus, trenger mindre energi til oppvarming per kvadratmeter enn eneboliger (Høyer og Holden, 2001). Tett bebyggelse kan også gi grunnlag for utbygging av fjernvarme eller kombinerte varme- og energisystemer (Jabareen, 2006). Lavere forbruk av energi som resultat av økt tetthet er vist i flere studier. I en studie av 22 nordiske byer fant Næss, Sandberg og Røe (2007) at energibruken ble redusert med 25 prosent ved å øke befolkningstettheten fra 300 til 600 innbyggere per daa. Tilsvarende funn ble dokumentert i en sammenlikning av de 97 største byene i Sverige (Næss, 1993). Studiene anvendte tetthet i byen som helhet, og den registrerte energibruken inkluderte derfor både energi til hushold og transport.

En lang rekke studier i Norden og ellers i verden har også vist at tette og konsentrerte byer og byområder gir mindre total transportmengde, mindre bilbruk, og generelt lavere energibruk per innbygger til transport sammenlignet med byer og byområder med en spredt bebyggelsesstruktur (Næss, 2012). Dette skyldes færre og kortere turer med energikrevende transportmidler, samt at tett bebyggelse gir større befolkningsgrunnlag for utbedring av kollektivtransport med mer finmasket linjenett og hyppigere avganger (Næss, 2012). Næss (1997, sitert av (Holden og Norland, 2005)) uttrykker at det er utfordrende å studere direkte sammenhenger mellom reisevaner og det bygde miljøet. Som regel er årsaken til valg av reisemiddel innvevd i ulike kontekster der mange forskjellige årsaker og påvirkningsfaktorer virker samtidig, og som både kan motvirke og forsterke hverandre (Hanssen, Hofstad og Saglie, 2015, s. 135). Dette er viktig å ta i betraktning samt å undersøke videre i arbeidet med å omstille byene til en mer klima- og miljøvennlig utvikling.

Transportarbeid fra innkjøpsreiser

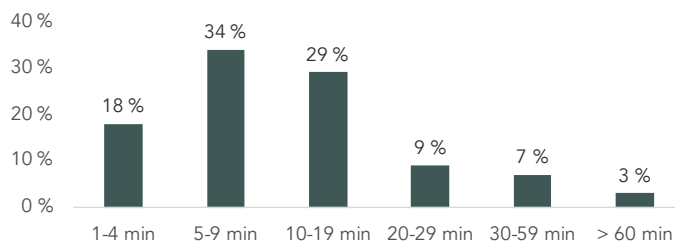
Reiser i forbindelse med handel og innkjøp genererer mye transportarbeid. I perioden 2013-2014 utgjorde innkjøpsreiser 27% av de daglige reisene på landsbasis (Engebretsen mfl., 2014, s. 52). For Trondheim isolert sett utgjorde innkjøpsreisene 23% av alle reisene i perioden 2014-2017, eller 117 000 innkjøpsreiser per dag (Miljøpakken, 2018, s. 11). Innkjøpsreisene er også i stor grad korte reiser. I 2013/2014 var 21% av alle innkjøpsreisene i landet under 1 km, og 53 % var under 3 km (Engebretsen mfl., 2014, s. 52). I Trondheim 2013-2014 var 39 % av innkjøpsreisene kortere enn 1 km, 54 % var kortere enn 2 km, og 65 % var kortere enn 3 km (Miljøpakken, 2016b, s. 29).



Figur 1.3: Innkjøpsreiser etter lengde for Trondheim og hele landet. Rekonstruert fra (Miljøpakken, 2016b, s. 29) og (Engebretsen mfl., 2014, s. 52).

I 2013-2014 hadde 52 % innkjøpsreisene på landsbasis kortere varighet enn ti minutter, og den gjennomsnittlige varigheten var 14 minutter (Engebretsen mfl., 2014, s. 52). I samme periode var gjennomsnittlig varighet på dagligvarereiser i Trondheim 11 minutter, mens gjennomsnittlig varighet for øvrig handel og service var 17 minutter (Miljøpakken, 2016b, s. 47).

På tross av at innkjøpsreisene i stor grad er korte reiser, er bilen det klart mest brukte transportmiddelet på innkjøpsreiser. Fra forrige tilleggsutvalg av RVU i Trondheim viste resultatene at 59% av de i snitt 117 000 daglige innkjøpsreisene i Trondheim var med bil. Til sammenligning var 27% av innkjøpsreisene til fots, 8% med kollektivtransport og 6% på sykkel, se

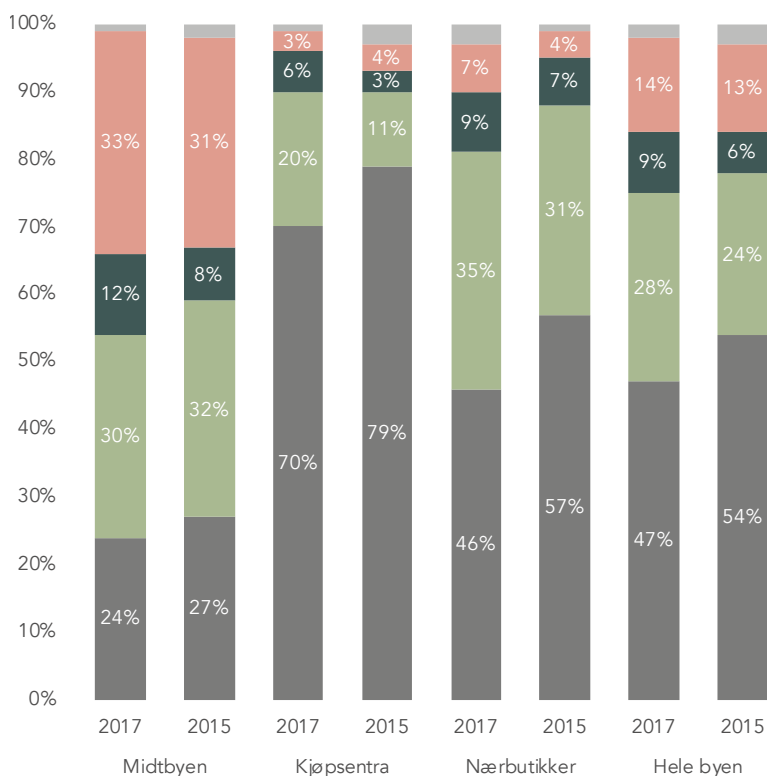


Figur 1.4: Innkjøpsreiser 2013/14 etter varighet i minutter. Rekonstruert fra (Engebretsen mfl., 2014, s. 52).

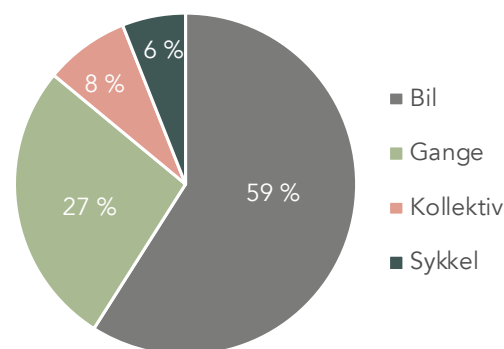
figur 1.6 (Miljøpakken, 2018, s. 12). Andelen som benytter bil på innkjøpsreisene er også avhengig av hvilken destinasjon reisen går til. Omtrent 1 av 4 som handler i Trondheim sentrum benytter bil på innkjøpsreisen, mens det for kjøpesentrområdene utenfor sentrum er en mye større bilandel, henholdsvis 79% og 70% ved målingene i 2015 og 2017, se figur 1.5. Til sammenligning var bilandelen til nærbutikkene 57% i 2015 og 46% i 2017.

Ettersom innkjøpsreiser utgjør så stor del av daglig transportarbeid, og at reisene i stor grad er korte reiser kombinert med bil som det mest brukte reisemiddelet, er det grunn til å tro at økt handel i nærområdet kan bidra til å redusere personbiltransporten. Utviklingen kan skje som en kombinasjon av at flere velger miljøvennlige transportmidler samtidig som at eventuelle bilreiser blir kortere. I tillegg kan et utvidet tilbud av rekreasjonsområder, idrettsfasiliteter, kultur og kommunale tjenester

overføre en del av transportarbeidet til destinasjoner med bedre tilgjengelighet for miljøvennlige transportmidler. Med de rette tiltakene kan transportarbeid generert av innkjøpsreiser reduseres, noe som kan gi et viktig bidrag til reduserte klimagassutslipp.



Figur 1.5: Transportmiddelbruk til ulike sentra (N= 1423). Kjøpesentrene har høyest andel bilbruk av handelsområdene. Rekonstruert fra (Handels-/transportanalyse for Trondheim, 2017, s. 4).



Figur 1.6: Reisemiddelfordeling på innkjøpsreiser i perioden 2014-2017 i Trondheim (N= 9.354). Rekonstruert fra (Miljøpakken, 2018, s. 12).

1.3 DAGENS LOKALSENTERSTRUKTUR I TRONDHEIM

Lokalsentre er små kjøpesentre som tilbyr ulik grad av varer og tjenester i nærområdet. Dagligvare har vist seg å være den viktigste funksjonen ved de lokale sentrene (Trondheim kommune, 2012a), men sentrene har i tillegg et bredere service- og handelstilbud enn den tradisjonelle nærbutikken, og inkluderer ofte apotek, blomsterforretning og bakeri samt i noen tilfeller klesbutikk, restaurant og vinmonopol.

Dagens arealutvikling i Trondheim tar utgangspunkt i en flerkjernet bystruktur med lokalsentre. Befolkningen skal følgelig få dekket sine daglige handelsbehov i nærområdet sitt, i gang- og sykkelavstand fra bolig eller arbeidsplass, gjennom lokalsentre som er tilpasset bydelen befolkningsmengde og størrelse.

Trondheim kommune har definert 14 områder for lokalsenterutvikling. Elleve av disse områdene har eksisterende lokalsentre, mens tre av områdene skal utvikles. Noen av lokalsentrene har oppstått som en følge av områdeplaner på 60- og 70-tallet, mens andre har oppstått som følge av handelsetablering som har utviklet seg til å bli naturlige handelssentre fordi det har vært grunnlag for handel og service der (Trondheim kommune, 2017d). Områdene som Trondheim kommune har definert for lokalsenterutvikling er valgt ut blant annet på grunnlag av handelsanalyser som ble utarbeidet i forbindelse med kommuneplanens arealdel (KPA) (Trondheim kommune, 2012a). I handelsanalysen er det imidlertid ikke tatt hensyn til ny kollektivstruktur i forbindelse med metrobuss. Konklusjonen fra arbeidet er at handelsetablering i lokalsentrene gir lavere CO₂-utslipp enn etablering av handel andre steder, og at dette gjelder generelt for handelsetablering i områder med lite handel i dag.

Fra lokalsenter til lokalt sentrum

Trondheim kommune benytter «lokalsenter» som begrep i sine arealplaner og i tilhørende temaplaner. Denne oppgaven følger Trondheim kommunes begrepsbruk, men det skiller likevel mellom «lokalsenter» og «lokalt sentrum». Førstnevnte henviser til dagens lokalsenterstruktur slik det fremkommer av gjeldende KPA, og omhandler hovedsakelig selve senteret. Lokale sentrum skal tilby noe mer enn et lokalsenter. I tillegg til å inneha nødvendige handelsfunksjoner skal lokale sentrum være en identitetsmarkør for byområdet, et sted man ønsker å oppholde seg, et sted man oppsøker for sosial interaksjon, rekreasjon eller andre fritidsaktiviteter. Et lokalt sentrum skal bidra med hverdagslige kvaliteter utover handelen i seg selv. Trondheim kommune har utarbeidet planprogram for en tematisk kommunedelplan for lokale sentrum og knutepunkter, der kommunen har definert bydelsområder som skal ha økt sentrumssatsning i årene som kommer. Mange av disse områdene tar utgangspunkt i dagens lokalsenter i de ulike bydelene (Trondheim kommune, 2017d).

1.4 PROBLEMSTILLING OG FORSKNINGSSPØRSMÅL

Motiv og mål

Motivet for masteroppgaven er å sette lokalsenter på agendaen som et ledd i bærekraftig byutvikling, med utgangspunkt i at økt bruk av lokalsentre vil kunne bidra til redusert transportarbeid. Målet med masteroppgaven er å finne ut hva som skal til for at et lokalt senter slik vi kjenner det i dag, skal kunne utvikles til et attraktivt lokalt sentrum som alle i bydelene kan ha glede og nytte av til sine daglige gjøremål. Utgangspunktet for arbeidet er dagens lokalsenterstruktur i Trondheim kommune slik det fremkommer av KPA. Deler av oppgaven vil likevel omhandle tema som potensielt kan overføres til andre norske byer.

Problemstilling

Arbeidet med oppgaven har foregått etter følgende problemstilling:

Hva skal til for å gjøre at dagens lokalsenter i Trondheim kan utvikle seg til å bli attraktive lokale sentrum?

For å besvare problemstillingen er følgende forskningsspørsmål lagt til grunn:

- 1: Hvilke lokalsenter har god tilgjengelighet i dag, og hvilke faktorer har positiv innvirkning på miljøvennlig transport til lokalsentrene?*
- 2: Hvilke funksjoner, service- og handelstilbud bør være tilstede for å skape et attraktivt lokalt sentrum?*
- 3: Hvordan bør et lokalt sentrum utformes for at det skal oppleves attraktivt?*
- 4: Hvilke av dagens lokalsenter har fortettingspotensial og best utgangspunkt for å utvikles til kompakte bydeler når dagens befolkning tas i betraktning?*

Problemstillingen med tilhørende forskningsspørsmål er besvart gjennom flercasestudie, som kombinerer bruk av eksisterende litteratur, veiledere, planer, lovverk og «folkets meninger» innhentet med en spørreundersøkelse. Hvert case-område er undersøkt ved hjelp av GIS-analyser, fysiske registreringer på befaring av området og fra svarene på spørreundersøkelsen. Det er også gjort intervju av senterledelsen ved flere senter for å belyse lokalsenterutvikling fra deres perspektiv.

For å strukturere arbeidet med problemstillingen har fem hovedtemaer blitt brukt som utgangspunkt. Kapittel 5 *resultat og analyse* og kapittel 6 *diskusjon* følger denne inndelingen:

- *Tilgjengelighet* - besvarer forskningsspørsmål 1
- *Handel og funksjon* - besvarer forskningsspørsmål 2
- *Utforming* - besvarer forskningsspørsmål 3
- *Stedsopplevelse* - besvarer forskningsspørsmål 2 og 3
- *Fortetting* - besvarer forskningsspørsmål 4

Oppgavens oppbygning

1: INNLEDNING

I dette kapitlet kommer bakgrunnen for oppgaven fram, samt motivasjon, mål, forskningsspørsmål og problemstilling.

2: RAMMEVERK

I dette kapitlet presenteres de mest sentrale rammeverkene og politiske retningslinjene som angår lokalsenterutvikling.

3: TEORI

I dette kapitlet presenteres teoretiske betraktninger rundt hva som er god tilgjengelighet, hvilke handelsfunksjoner som trengs i et lokalt sentrum, hva som former attraktive byrom og et godt sted, og hvordan fortetting kan kombinere god tilgjengelighet, attraktive byrom og grønstruktur. Kapitlet tar for seg teoretiske perspektiver av særlig relevans for problemstillingen, og er ment til å underbygge diskusjonen rundt hvordan vi bør forme attraktive lokale sentrum.

4: METODE

I dette kapitlet beskrives metoder og verktøy som er benyttet for å komme fram til resultatene.

5: RESULTAT OG ANALYSE

I dette kapitlet presenteres resultatene, og er strukturert etter case-basert tilnærming der de fem hovedtemaene tilgjengelighet, handel/funksjon, utforming, stedsopplevelse og fortetting blir undersøkt for hver case.

6: DISKUSJON

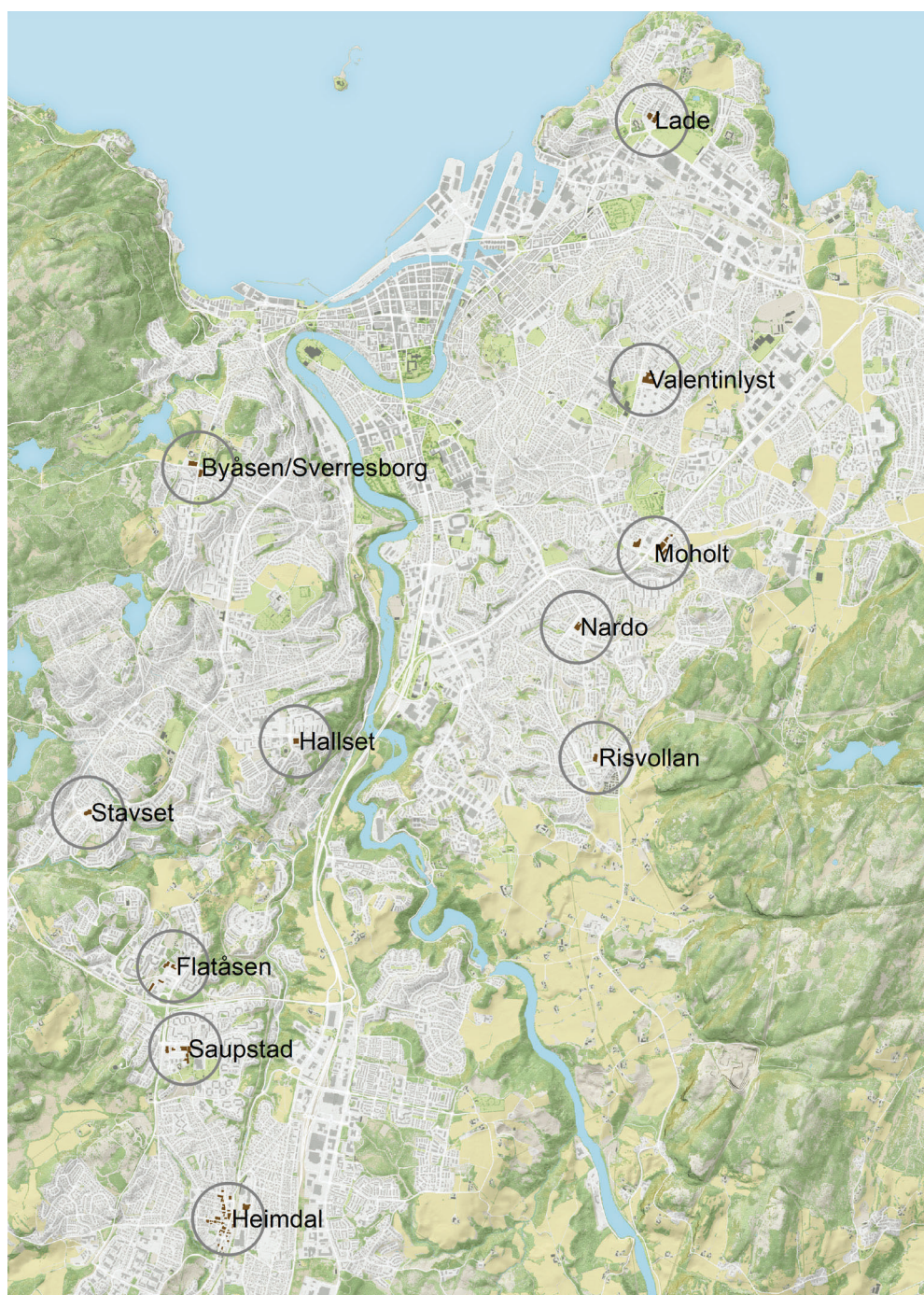
I dette kapitlet drøftes resultatene opp mot hverandre for å trekke sammenhenger og slutninger på tvers av casene. Diskusjonen tar utgangspunkt i de samme fem hovedtemaene som resultatene er strukturert etter. I lys av hvert tema, samt at sentrene vurderes opp mot hverandre. Teori og empiri vil også diskuteres i lys av resultatene.

7: OPPSUMMERING OG KONKLUSJON

I dette kapitlet oppsummeres funnene, og det konkluderes opp mot problemstilling og forskningsspørsmål.

Avgrensning av oppgaven

Casestudien er avgrenset til 11 av 14 definerte lokalsenterområder i KPA for Trondheim kommune. Disse er Byåsen, Flatåsen, Hallset, Heimdal, Lade, Moholt, Nardo, Risvollan, Saupstad, Stavset og Valentinlyst, og er vist på kartet i figur 1.7. De tre resterende lokalsentrene, Munkvoll, Ranheim og Dragvoll, eksisterer ikke per i dag, men er tenkt som lokalsenter i framtiden. De grunnleggende årsakene til at lokalsentrene i Trondheim er valgt som studieområde er kjennskap til området, at området er geografisk lett tilgjengelig for fysisk kartlegging og at det er god tilgang til informasjon og informanter. I tillegg er studieområdet interessant med tanke på Trondheim kommunes fokus på utvikling av lokale sentrum og knutepunkter som blant annet kommer til syne gjennom utarbeidelsen av «Tematisk kommunedelplan for lokale sentrum og knutepunkter» (Trondheim kommune, 2017d).



Figur 1.7: De 11 lokalsentrene som er med i casestudien som er definert i KPA (Trondheim kommune, 2013a).

KAPITTEL 2 RAMMEVERK

Arbeid med lokalsenterutvikling og fortetting i Trondheim kommune styres av flere politiske vedtak og planer. Under følger en gjennomgang av nasjonale, regionale og kommunale målsetninger for arbeidet med lokalsenterutvikling og fortetting i kommunen, politiske vedtak som legger føringer for arbeidet samt utredninger og strategiarbeid som er bestilt, under utarbeidelse eller som er overlevert Trondheim kommune. Materialet presenteres etter en top-down struktur, der nasjonale vedtak og målsetninger introduseres først. Deretter presenteres vedtak og målsetninger på regionalt og kommunalt nivå som i større grad angir mer konkrete mål og planer for arbeidet. I siste del av kapitlet gis en kort introduksjon til aktuelle veiledere samt relevante bestemmelser i Trondheim kommune.

2.1 NASJONALE VEDTAK OG MÅL

Det er global enighet om at temperaturen på jorda ikke må stige mer enn to grader. I følge FNs siste klimarapport betyr dette at utslipp av klimagasser må være redusert med omtrent 80% innen 2050 (FN, 2018b). Stortinget la nullvekstmålet til grunn i klimaforliket fra 2012, som innebærer at all vekst i persontransport i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Målet ble videre lagt til grunn i Nasjonal Transportplan (2014-2023) og Nasjonal Transportplan (2018-2029). Dette har vært utløsende for byutredningene, og flere byer i Norge har forpliktet seg til nullvekstmålet gjennom bymiljøavtaler og byvekstavtaler. NTP (2018-2029) uttrykker at nullvekstmålet blant annet skal oppnås ved å fortette rundt bysentra og rundt knutepunkter (St. Meld. nr. 33 (2016–2017) Nasjonal Transportplan 2018-2029, 2017). Utvikling av kompakte byer som middel for å nå nullvekstmålet kommer også til uttrykk i statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging der det er beskrevet at «*Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer*» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2014, s. 1).

Statens planpolitiske føringer er et viktig grunnlag for den regionale og kommunale planleggingen. I sin planstrategi fremhever Trondheim kommune tre nasjonale føringer som spesielt viktige for prioriteringen av sine planoppgaver (Trondheim kommune, 2016, s. 2):

1. Gode og effektive planprosesser
2. Bærekraftig areal- og samfunnsutvikling
3. Attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder

De to sistnevnte peker seg ut som direkte relevante for kommunens arbeid med fortetting og utvikling av lokalsentre.

2.2 REGIONALE VEDTAK

Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen (IKAP-2)

Trondheimsregionen er et samarbeidsorgan for Stjørdal, Malvik, Trondheim, Klæbu, Melhus, Skaun, Orkdal, Midtre Gauldal, Rissa og Leksvik kommuner. Samarbeidskommunene danner en felles bolig-, arbeids- og serviceregion (Trondheimsregionen, 2015, s. 3). Et overordnet mål for arealutviklingen i Trondheimsregionen er å gjøre Trøndelag til en nasjonal rollemodell for et konkurransedyktig, balansert og bærekraftig utbyggings- og bosettingsmønster. Regionen skal samordne areal- og transportutvikling slik at flest mulige reiser i regionen kan skje med kollektiv, sykkel eller til fots, og transportbehov i Trondheimsregionen skal begrenses og i Trondheim reduseres. Strategien for å oppnå dette er å sikre at *«tyngden av arealutvikling i Trondheimsregionen skjer innenfor influensområde for kollektiv og innenfor gang-/sykkellavstand fra kommunesentrene, slik at mange innbyggere har lett tilgang til kollektivtilbud og tjenester»* (Trondheimsregionen, 2015, s. 5). Retningslinjene i planen er forpliktende for kommunene til å følge opp i sin KPA og ved behandling av reguleringsplaner.

Planen gir i liten grad direkte føringer for lokalsenterutvikling, men definerer en senterstruktur for hele regionen. Lokalsenterstrukturen avviker noe fra den som er vist i KPA for Trondheim kommune. IKAP-2 er ikke politisk vedtatt i de enkelte kommunene, men vedtatt i Trondheimsregionens Regionråd 2015 (Trondheimsregionen, 2015, s. 1). Angående fortetting angir den regionale arealplanen at *«byområdet i Trondheim (...) skal utvikles i forhold til næring/boliger gjennom fortetting/omforming»* (Trondheimsregionen, 2015, s. 9), og at kommunene skal prioritere utbygging i områder med gang- og sykkellavstand til sentrene (Trondheimsregionen, 2015, s. 5).

2.3 KOMMUNALE VEDTAK OG MÅL

Kommuneplanen med tilhørende beskrivelse og bestemmelser

Gjeldende kommuneplan legger overordnede føringer for samfunnsutvikling og arealbruk i kommunen gjennom henholdsvis kommuneplanens samfunnsdel (Trondheim kommune, 2010) og kommuneplanens arealdel (Trondheim kommune, 2013a). I KPA har Trondheim kommune definert 14 områder for lokalsenterutvikling. Tilhørende planbestemmelser angir at det skal utvikles lokalsentre på disse stedene, og det påpekes at planleggingen skal være helhetlig. Videre angis at *«lokalsentre skal samlokalisere boliger, varehandel og andre servicefunksjoner. Handels- og serviceområdet skal lokaliseres sentralt og samlet innenfor bestemmelsesområdet»* (Trondheim kommune, 2012e, s. 8). I områder over 1.5 dekar vist som hensynssoner rundt lokalsentrene og langs kollektivårene angir planbestemmelsene at det skal være en arealtetthet på minimum 6 boliger pr dekar (Trondheim kommune, 2012e, s. 10). Til sammenligning skal nye områder for boligbebyggelse og regulering av mer enn 6 dekar ha en arealutnyttelse på minimum 6 boliger pr dekar, mens områder for sentrumsformål skal ha en arealutnyttelse på minimum 10 boliger pr dekar (Trondheim kommune, 2012e, s. 10).

KPA skiller ikke på rene kollektivknutepunkt og knutepunkt som skal utvikles som lokale sentrum. KPA er et viktig og godt utgangspunkt for byutviklingen i Trondheim kommune, men mangler tydelig prioritering av hvilke områder utenfor sentrum som skal være tette (Trondheim kommune, 2017d, s. 12). *«Rammene for fortetting er stort sett like uavhengig av sted og sikrer ikke den ønskede utviklingen*

som innebærer at fortettingen i hovedsak skjer i tilknytning til knutepunkter, lokale sentrum og viktige kollektivakser» (Trondheim kommune, 2017d, s. 12). I planbeskrivelsen fremkommer tydelige mål om å fremme utvikling av lokale sentrum, og det påpekes at «KPA legger opp til en vridning av handelsutviklingen til fordel for Midtbyen og lokalsentrene» (Trondheim kommune, 2013b, s. 32). Juridisk sett er det imidlertid lite som står i veien for å utvikle andre områder på tilsvarende måte. Dagligvarebutikk med et forretningsareal på inntil 2000m² BRA kan etableres i boligområder også utenfor bestemmelsesområder for lokale sentrum og regionalt handelssenter (Trondheim kommune, 2017c, s. 12). I praksis vil dette si at dagligvare kan etableres stort sett hvor som helst.

Bymiljøavtalen

Samferdselsdepartementet, Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune inngikk i september 2016 en bymiljøavtale for perioden 2016–2023. Avtalen var landets første bymiljøavtale, og ble inngått for å forankre nullvekstmålet til planarbeidet i kommunen. Forgjengeren til bymiljøavtalen er ordningen med bypakker, der samferdselsprosjekter finansieres gjennom en kombinasjon av bompenger, statlige og lokale bidrag (Samferdselsdepartementet, 2018a). Gjennom bymiljøavtalen går staten tyngre inn med investeringer for sykkel-, gange- og kollektivløsninger. Samtidig stiller bymiljøavtalen forventninger til at lokale myndigheter fører en målrettet arealpolitikk som bygger opp under investeringene. Avtalen gir noen klare føringer for hvordan nullvekstmålet skal nås, der høy arealutnyttelse i tilknytning til knutepunkter og holdeplasser for metrobuss står sentralt (Samferdselsdepartementet, 2016). I bymiljøavtalen er de økonomiske rammene og føringene i Nasjonal transportplan 2014- 2023 lagt til grunn.

Byvekstavtalen

Byvekstavtalen er en reforhandling av bymiljøavtalen mellom Trondheim kommune og staten, initiert på bakgrunn av Stortingets behandling av Nasjonal Transportplan (2018–2029) (St. Meld. nr. 33 (2016–2017) Nasjonal Transportplan 2018-2029, 2017). Byvekstavtalen skal sikre et godt rammeverk før løpende samarbeid om samordnet areal og transportutvikling i Trondheimsområdet, og inkluderer derfor også de tre omegnskommunene Melhus, Malvik og Stjørdal. Den nye avtalen gir økonomiske rammer og legger føringer for håndtering av utviklingen i transportbehov etter ny nasjonal transportplan. Avtalen ble inngått i mars 2019 og skal legge til rette for samarbeid mellom de viktigste aktørene som kan bidra til en areal- og transportutvikling i tråd med nullvekstmålet. Avtalen konkretiserer arealforpliktelsene i bymiljøavtalen gjennom et forpliktende samarbeid mellom staten, fylkeskommunen og involverte kommuner om arealbruken i tråd med regionale eller interkommunale areal- og transportplaner (Byvekstavtale Trondheimområdet, 2019).

Kommunedelplan for energi og klima 2017–2030

Kommunedelplan for energi og klima beskriver ambisjoner og strategier for hvordan Trondheim skal gå foran i det grønne skiftet for å bli en klimarobust og klimavennlig by å bo, arbeide og leve i (Trondheim kommune, 2017a). Planen danner grunnlag for byens og kommunens klima- og energimålsettinger fram mot 2030. Planen inneholder et eget kapittel om strategier for arealbruk og transport som blant annet uttrykker:

«Det er arealutviklingen som skaper transportbehovet i byen. For å nå målene om redusert klimautslipp fra transport i klimaplanen må Trondheim kommune i størst mulig grad vedta planer som bidrar til en tett, klimavennlig byutvikling. Hovedinnsatsen rettes mot fortetting rundt kollektivknutepunkt, i lokalsentrum og i sentrumsområder» (Trondheim kommune, 2017a, s. 21).

Tematisk kommunedelplan for lokale sentrum og knutepunkter

Kommunal planstrategi for Trondheim kommune 2016–2019 uttrykker behov for en plan for å «følge opp arealforpliktelsene i bymiljøavtalen og kommuneplanens arealdel om å utvikle attraktive og vel-fungerende lokalsentre» (Trondheim kommune, 2016, s. 33). Formålet med planen er å avklare hvilke lokale senter og knutepunkt kommunen bør rette sin innsats mot og hvilke virkemidler de bør bruke. Den skal videre «beskrive mål og strategier for kommunens arbeid og vurdere tiltak for gjennomføring» (Trondheim kommune, 2016, s. 33). Planprogrammet ble vedtatt av bygningsrådet 05.06.2018, og i bystyrets vedtak nevnes spesielt at kommunedelplanen «vil angi retning for en klimavennlig byutvikling og være utgangspunkt for samarbeid med lokale arealutviklere» (Trondheim kommune, 2017d, s. 5).

Kommunedelplan for kulturarenaer 2012–2024

Kommunedelplan for kulturarenaer 2012–2024 er Trondheim kommunes redskap for videreutvikling av eksisterende kulturarenaer, samt planlegging og etablering av nye. «Planen skal sikre en målrettet og strategisk lokalisering og utvikling av byens kulturarenaer samt styrke sambruken av kulturarenaer» (Trondheim kommune, 2012b, s. 2). Kommunedelplanen viser til bydelene som et særlig satsningsområde for kulturaktivitet og opplevelse, og utvikling av kulturarenaer i samspill med lokalsentre er uttrykt i kommunedelplanen: «Kommunen skal ha sterkere fokus på å utvikle og styrke lokalsentre i bydelene gjennom å gi gode tilbud av handel og service, være en møteplass og ved å skape identitet. I dette arbeidet vil utviklingen av kulturarenaer være en sentral del for å styrke lokalsentrene» (Trondheim kommune, 2012b, s. 3).

Plan for friluftsliv og grønne områder

Planen er en temaplan som består av plandokument, temaark, handlingsplan og en digital innsynsløsning. Den er utarbeidet av Byutviklingsområdet ved Kommunalteknikk og Kultur- og næringsområdet ved Enhet for idrett og friluftsliv, og ble vedtatt i oktober 2017. Planen fungerer som et verktøy for å planlegge for ivaretagelse, bruk og videreutvikling av grønne områder i kommunen, som er ett av fire hovedmål i kommuneplanens samfunnsdel 2009–2020. Mer konkret har planen til hensikt å underbygge fire mål som er beskrevet på følgende måte (Trondheim kommune, 2017b, s. 9):

- «Vi skal ha nok grøntarealer med god kvalitet nå og i framtida».
- «De grønne områdene skal finnes nært der vi bor».
- «De grønne områdene skal være varierte med hensyn på tilrettelegging og opplevelseskvaliteter».
- «Det skal være gode sammenhenger i og mellom grønne områder, strandsonen, Nidelvkorridoren og markaområdene».

I planen nevnes bydelsparker som spesifikt fokusområde for utvikling av grønne områder, og det presiseres at nye bydelsparker skal etableres ved lokalsentre vist i KPA, jf bestemmelser om lokalsentre, og at knutepunktene for Metrobuss og større sammenhengende utbyggings- eller transformasjonsområder skal vurderes som mulig lokalisering for etablering av bydelsparker (Trondheim kommune, 2017b, s. 46). Planen spesifiserer at bydelsparker bør være over 10 daa (Trondheim kommune, 2017b, s. 36).

2.4 UTREDNINGER OG STRATEGIARBEID

Handelsanalyser med katalog over lokalsentre

«Handelsanalyser med katalog over lokalsentre» er vedlegg 8 i kommuneplanens arealdel. Notatet oppsummerer analysene som er gjort i forbindelse med kartlegging av lokalsentre og handel i Trondheim kommune under arbeidet med KPA 2012-2024. I notatet beskrives dagens senterstruktur og hva som kjennetegner de mest robuste lokalsentrene i dag. Eksisterende og framtidig befolkningsgrunnlag i ulike deler av byen er også vurdert, sammen med en vurdering av maksimalt handelsareal. Notatet presenterer handelsanalyser som undersøker konsekvenser (markedsandeler og CO₂-utslipp) av utvidet handelsareal på ulike steder i Trondheim, og tar for seg endringer i turproduksjon og reisemønster. Hovedkonklusjonen er at handel ved lokalsentre gir lavere CO₂-utslipp enn etablering av handel andre steder (Trondheim kommune, 2012a).

Alternativene for lokalisering av lokalsentre er kartlagt med utgangspunkt i blant annet planstatus, funksjon, trafikale forhold og infrastruktur. I forslaget til lokalsentre i KPA er befolkningsgrunnlag, kollektivtilknytning, potensial for transformasjon og historisk forankring tillagt størst vekt i vurderingen. Utredningen har dannet grunnlag for planprogram og videre planarbeid med «Tematisk kommunedelplan for lokale sentrum og knutepunkter».

NTPs byutredning

Byutredningen er utarbeidet som en del av Nasjonal Transportplan i regi av Statens vegvesen på oppdrag av Samferdselsdepartementet, og undersøker hvilke tiltak som best bidrar til å redusere personbiltransport. Utredningen dannet et faglig grunnlag for forhandlingene om byvekstavtalen og for arbeidet med Nasjonal Transportplan 2022-2033 (Statens vegvesen, 2017). Nullvekstmålet er prosjektutløsende for byutredningen. I utredningen er det definert at nullvekstmålet er oppnådd dersom trafikkarbeidet, det vil si antall kjørte kilometer (unntatt gjennomfartstrafikk, lokal lett og tung godstransport og offentlig og privat tjenesteyting), i 2030 er på samme nivå som i 2016 (Statens vegvesen, 2017). Samferdselsdepartementet, i samråd med Kommunal- og moderniseringsdepartementet, inviterte i april 2018 Trøndelag fylkeskommune og kommunene Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal til forhandlinger om byvekstavtale for Trondheimsområdet (Samferdselsdepartementet, 2018b). Avtalen ble inngått i mars 2019 og skal legge til rette for samarbeid mellom de viktigste aktørene som kan bidra til en areal- og transportutvikling i tråd med nullvekstmålet.

2.5 RETNINGSLINJER OG BESTEMMELSER

Under følger relevante retningslinjer og bestemmelser til KPA (2012-2024), vedtatt av Bystyret i Trondheim mars 2013 (Trondheim kommune, 2012e).

Byforming og arkitektur

§ 9.4 Byrom skal ha god form, være universelt utformet, ha god sammenheng med eksisterende og planlagt bystruktur, kollektivholdeplasser, historiske strukturer og grønndrag og ta utgangspunkt i viktige siktlinjer.

§ 9.5 Bebyggelsen skal plasseres slik at det dannes gode, klare offentlige rom og fellesarealer.

§ 9.6 Arkitektonisk utforming skal forholde seg til bygningens funksjon og betydning for allmennheten og være i samspill med omgivelsenes karakter og form. Signalbygg tillates kun for felleskapsbygg.

Transport

§ 13.1 Alle planforslag skal ta hensyn til tilgjengelighet for gående, syklende og reisende med kollektivtransport, samt virkningene for trafiksikkerhet og framkommelighet på berørt veinett.

Parkering

§ 14.2 Ved utbyggingsprosjekter over 30 boliger eller over 2000 m² BRA for kontor/forretning skal det tilrettelegges for ladestasjoner for elbil.

§ 14.4 Ved utbygging til forretnings- og serviceformål med flere enn 7 parkeringsplasser skal maksimalt 20 % av tomtearealet benyttes til parkering på terrengnivå.

§ 14.5 Det skal settes av minimum 5 % parkeringsplasser for mennesker med nedsatt bevegelseevne.

§ 14.6 Ved offentlige anlegg for tjenesteyting skal det avsettes tilstrekkelig med besøksparkering, inkludert plasser for bringing og henting av barn i barnehager og skoler. Det skal som hovedregel ikke anlegges parkering for ansatte.

Tabell 2.1: Krav til antall parkeringsplasser for bil og Sykkel i arealkategori forretning og service. Rekonstruert og tilpasset fra (Trondheim kommune, 2012e, s. 12)

	Grunnlag pr. parkeringsplass	Midtbyen	Indre sone	Midtre sone	Ytre sone
Bil	100 m ² BRA	Maks 1	Maks 1,25	Min-Maks 1-1,5	Min-maks 1,5-4
Sykkel	100 m ² BRA	Min 2	Min 2	Min 1,5	Min 1

Lokalisering og handelsareal

§ 15.1 Etablering av nytt eller utvidelse av eksisterende forretningsareal med samlet BRA over 2000 m² tillates kun i områder angitt som bestemmelsesområde regionalt handelssenter og bestemmelsesområde lokalsenter.

Spesialiserte og unike forretnings- og servicetilbud som har kommunen eller et større område som omland, bør lokaliseres i bestemmelsesområde regionalt handelssenter i Midtbyen.

Arealkrevende handelskonsepter, bør primært lokaliseres innenfor bestemmelsesområde regionalt handelssenter på Tiller og Lade-Leangen. Med arealkrevende handelskonsepter menes eksempelvis møbler og hvitevarer samt arealkrevende detaljhandel, eksempelvis stormarked.

§ 15.4 Nærbutikker med dagligvareprofil og et forretningsareal på inntil 2000 m² BRA kan etableres i tilknytning til boligområder utenfor bestemmelsesområde regionalt handelssenter og bestemmelsesområde lokalsenter.

Støy

§ 21.1 Alle tiltak skal planlegges slik at støyforholdene innendørs og utendørs blir tilfredsstillende.

§ 21.2 Det tillates støyfølsom arealbruk i gul støysone, dersom bebyggelsen har en stille side og tilgang til egnet uteplass med tilfredsstillende støynivå.

§ 21.3 I rød støysone tillates det ikke støyfølsom arealbruk. Etablering av nye boliger kan likevel vurderes i sentrale byområder og andre viktige fortetningsområder langs kollektivtrase med støynivå (Lden) inntil 70 dBA ved fasade, dersom boenhetene er gjennomgående og har en stille side hvor uterom kan plasseres. Minst halvparten av rom for varig opphold og minst ett soverom skal vende mot stille side.

Krav til tetthet for arealformålene boligbebyggelse, sentrumsformål og bestemmelsesområder kollektivåre og lokalsenter

§ 27.1 Ved regulering av områder på 1,5 - 6 dekar i eksisterende boligbebyggelse skal det være en arealutnyttelse på minimum 3 boliger per dekar.

§ 27.2 Ved regulering av nye områder for boligbebyggelse eller ved regulering av mer enn 6 dekar i eksisterende boligbebyggelse skal det være en arealutnyttelse på minimum 6 boliger per dekar.

§ 27.3 I områder for sentrumsformål skal det være en arealutnyttelse på minimum 10 boliger per dekar.

§ 27.4 I områder over 1,5 dekar vist som bestemmelsesområde lokalsentre og langs bestemmelsesområder kollektivåre skal det være en arealutnyttelse på minimum 6 boliger per dekar.

Variert boligsammensetning

§ 29.1 Det skal vektlegges varierte bygningstyper og boligstørrelser ut fra en vurdering av tilliggende områders boligstruktur. Befolknings- og levekårsdata skal legges til grunn ved vurdering av boligsammensetning.

Uterom for bolig

§ 30.1 Uterom skal være mest mulig sammenhengende, ha gode solforhold, tilfredsstillende støynivå og være skjermet mot motorisert trafikk og forurensing.

§ 30.2 Uterom for felles bruk skal utformes etter prinsippene om universell utforming. Uterommet skal være godt egnet som sosial møteplass for alle aldersgrupper og utformes slik at det kan brukes til alle årstider.

Offentlig tjenesteyting

§ 31.2 Ved regulering av arealer vist som boligbebyggelse eller sentrumsformål skal det alltid vurderes behov for offentlig tjenesteyting og idrett. Dersom arealene overstiger størrelsene angitt under, skal følgende arealbruk vurderes:

- Ved arealer over 3 daa skal behovet for barnehage vurderes.
- Ved arealer over 8 daa skal behovet for barnehage og helse- og velferdssenter vurderes.
- Ved arealer over 18 daa skal behovet for barnehage, helse- og velferdssenter og barne-/ ungdomsskole vurderes.

Grønnstruktur

§ 33.1 Tiltak for å fremme friluftslivet, turveier og områder for lek og rekreasjon kan tillates dersom viktige økologiske funksjoner blir opprettholdt. Andre tiltak tillates ikke.

Næringsbebyggelse

§ 34.1 Næringsvirksomhet skal lokaliseres i samsvar med målsetting om rett virksomhet på rett sted.

§ 34.2 Næringsvirksomhet skal primært bygges i arealformålene næringsbebyggelse og sentrumsformål. Det kan bygges næringsvirksomhet på arealer avsatt til andre arealformål der det lar seg forene med omgivelsene.

§ 34.3 Innenfor områdene vist som næringsbebyggelse tillates ikke boliger, forretning og handel.

§ 34.4 Effektiv arealutnyttelse skal ivaretas gjennom høy tetthet tilpasset omgivelsene og områdets tilgjengelighet.

Ved planlegging og utbygging i områder med god tilgjengelighet for fotgjengere og god kollektivdekning, bør arealutnyttelsen være minimum 140 % BRA.

Ved planlegging og utbygging i områder med lav kollektivtilgjengelighet og lav tilgjengelighet for fotgjengere kan arealutnyttelsen være under 100 % BRA.

Bestemmelsesområde lokalsenter

§ 39.1 Lokalsentre skal utvikles innenfor områder markert som bestemmelsesområde lokalsenter og planlegges helhetlig.

Etablering av ny bebyggelse skal ved lokalisering og utforming bidra til god og helhetlig stedsutvikling, samt bidra til å bygge opp under områdets tilgjengelighet, attraktivitet og struktur. Nye etableringer må ikke belaste tilgrensende boligområder med vesentlig trafikk, støy eller andre miljøbelastninger.

§ 39.2 Lokalsentre skal ha høy arealutnyttelse, tydelige senterfunksjoner og offentlig torg eller park. Lokalsentre skal samlokalisere boliger, varehandel og andre servicefunksjoner. Handels- og serviceområdet skal lokaliseres sentralt og samlet innenfor bestemmelsesområdet.

Lokalsenteret skal ha konsentrert bebyggelse og god tilknytning til kollektivtransport. Bebyggelsen i senterområdene skal utformes som gode rammer for gater og plasser. Det skal legges stor vekt på trafiksikkerhet i og omkring senteret. Tilgjengelighet for fotgjengere skal prioriteres. Uterom skal være universelt utformet og opparbeides med høy standard på utforming og materialer.

Bebyggelse for handel og publikumsrettet service skal utformes med utadrettet fasade og funksjoner i hovedetasjer. Første etasje skal forbeholdes handel og publikumsrettet service.

§ 39.3 Tjenesteyting skal vurderes etablert i eller i tilknytning til områder angitt som bestemmelsesområde lokalsenter.

§ 39.4 Innenfor områder angitt som bestemmelsesområde lokalsenter tillates etablert nytt eller utvidelse av eksisterende forretningsareal (BRA) i samsvar med følgende tabell:

Tabell 2.2: Maksimalt tillatt handelsareal for lokalsentrene i Trondheim.

Lokalsenter	Maksimalt handelsareal (BRA) [m ²]
Byåsen	6 000
Hallset	6 000
Flatåsen	6 000
Saupstad	6 500
Risvollan	7 000
Nardo	8 000
Moholt/Vegamot	16 500
Valentinlyst	11 500
Østmarkveien	7 500
Munkvoll	7 000
Stavset	5 000
Ranheim	8 500
Dragvoll nord	5 000

2.6 VEILEDERE

Nasjonal gåstrategi

Strategien er utarbeidet av Statens vegvesen etter oppdrag om å utvikle en nasjonal gåstrategi gitt i St. Meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal Transportplan 2010-2019 (2009). Strategien samler forslag til hvordan man kan tilrettelegge for gående og hvordan man kan få flere til å gå mer i hverdagen (Statens vegvesen, 2012a, s. 7).

Trondheim kommunes gåstrategi

Gåstrategien til Trondheim kommune er utarbeidet av Miljøpakken og utgjør en helhetlig plan med virkemidler for å oppnå bedre standard og mer sammenheng i gånettet, med overordnet mål om å få flere i Trondheim til å gå (Miljøpakken, 2016a, s. 3).

Nasjonal sykkelstrategi

Nasjonal sykkelstrategi ble første gang utarbeidet i 2003, og senere revidert i regi av Vegdirektoratet i forbindelse med utarbeidelsen av Nasjonal transportplan 2014-2023. Strategien foreslår nasjonale mål og innsatsområder for å fremme sykkel som transportform og hverdagsaktivitet, og skisserer hvilke virkemidler som skal til for å få flere til å velge sykkel som transportmiddel (Statens vegvesen, 2012b, s. 1).

Trondheim kommunes sykkelstrategi

Sykelstrategi for Trondheim er utarbeidet av Statens vegvesen, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune gjennom Miljøpakken. Strategien presenterer mål og virkemidler for å gjøre Trondheim til Norges beste sykkelby, og legger mål om dobling av sykkelandelen på daglige reiser innen 2025 til grunn (Miljøpakken, 2014, s. 2).

Parkeringsveileder Trondheim kommune

Trondheim kommunes veileder for krav til parkering er vedlegg 15 i KPA (2012-2024), og utdyper bestemmelser og retningslinjer om krav til parkering som er gitt i KPA (Trondheim kommune, 2012c, s. 3). Dagens veileder er datert desember 2012, men i bystyrets vedtak til ny kommunal planstrategi 2016-2019 ble det vedtatt å evaluere nye krav til parkering (Trondheim kommune, 2018c).

Veileder for byform og arkitektur

Veileder for byform og arkitektur er utviklet av Byplankontoret og ble vedtatt av Bygningsrådet i Trondheim kommune august 2013. Veilederen utdypet bestemmelsene og retningslinjene om byform og arkitektur, og er, sammen med veileder for bebyggelsen i Midtbyen og kulturminneplanen, kommunens viktigste arkitekturpolitiske dokument (Trondheim kommune 2013d, s. 3). Veilederen setter opp konkrete målsettinger for hvordan byen skal utvikles, og gir retningslinjer for utforming, fra hvordan det store bylandskapet skal framstå til hvor det er viktig å legge vekt på gode detaljer. Arbeidet bygger på statens arkitekturpolitiske dokument, Arkitektur Nå!

Estetikk i plan og byggesaker

Veileder for estetikk i plan og byggesaker ble gitt ut av det tidligere Kommunal- og arbeidsdepartementet og Miljøverndepartementet i 1997.

Veilederen skal gi saksbehandlere i kommuner, fylkeskommuner og statlige sektormyndigheter en oversikt over verktøy for å ivareta estetiske hensyn i plan- og byggesaksbehandling, samt gi nyttig informasjon om estetisk kvalitet til private utbyggere. Veilederen skal også inspirere kommuner, fylkeskommuner og andre aktører til å utvikle egne plan- og byggesaksverktøy for sikring av estetisk kvalitet. (Kommunal- og arbeidsdepartementet og Miljøverndepartementet, 1997, s. 1).

Planlegging av grønnstruktur i byer og tettsteder

Veilederen ble utgitt av Miljødirektoratet i 2014, og er ment som et nyttig hjelpemiddel i kommunenes arealplanlegging ved at den beskriver hvordan analyser og planlegging av grønnstruktur kan gjennomføres (Miljødirektoratet, 2014, s. 3). Veilederen viser hvordan kommunene bør legge en målrettet og kunnskapsbasert planlegging på kommuneplannivå til grunn for å verne om og videreutvikle grønnstrukturen i byer og tettsteder.

I veilederen beskrives ni landskapsøkologiske arealprinsipper som anbefales å danne grunnlag for all arealplanlegging av grønnstruktur (Miljødirektoratet, 2014, s. 32).

KAPITTEL 3

TEORETISKE BETRAKTNINGER

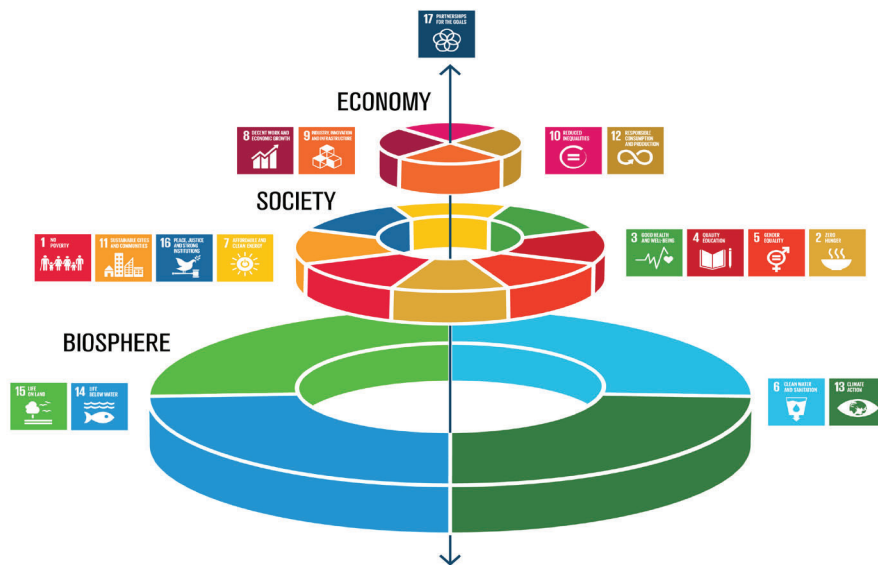
Utvikling av lokale sentrum berører svært mange fagområder. Det er derfor et tilsvarende bredt spekter av teoretiske perspektiver som kan være til nytte og inspirasjon for arbeidet. Det er utenfor rekkevidde for denne oppgaven å danne en komplett og helhetlig teoretisk forståelse av et attraktivt lokalt sentrum. Dette kapitlet har likevel til hensikt å peke på teoretiske betraktninger som i store trekk kan støtte opp under hva som skal til for å oppnå attraktive lokale sentrum.

Kapitlet bygger opp under utfordringene i den fysiske planleggingen med å omstille byene til en klima- og miljøvennlig utvikling. For å forstå hvilke hensyn som må tas i byutviklingen er det derfor sentralt å klargjøre begrepet *bærekraft*, og hvordan dette kan relateres til kompakt byutvikling. Videre er det nødvendig å bygge en forståelse av hvordan kompakt byutvikling påvirker byens innbyggere, og hvilke fordeler og ulemper dette kan medføre. Sentralt for kompakt byutvikling er også tilgjengelighet, og hvordan ulike former for transport bør tilrettelegges for en bærekraftig transportutvikling. Videre er det også viktig å forstå hvordan man kan unngå at kompakt byutvikling ikke går på bekostning av steder for opphold og rekreasjon, og hvordan byrom kan utformes for å legge til rette for ulike aktiviteter.

3.1 BYENS FORM

Bærekraftig by

Bærekraftighet er begrep som blir brukt i mange ulike sammenhenger, og begrepets betydning kan variere noe avhengig av kontekst. Den kanskje mest anvendte definisjonen er imidlertid den som Brundtlandkommisjonen presenterte i rapporten «Our Common Future» i FN, 1987: «*Bærekraftig utvikling er en utvikling som tilfredsstiller dagens behov uten å ødelegge fremtidige generasjoners muligheter til å tilfredsstille sine behov*» (World Commission on Environment and Development, 1987, s. 41). FN benytter tre dimensjoner i sin beskrivelse av bærekraftighet: klima og miljø, økonomi og sosiale forhold. Sammenhengen mellom disse tre dimensjonene avgjør om noe er bærekraftig (FN, 2018a).



Figur 3.1: FNs bærekraftsmål illustrert av Azote for Stockholm Resilience Centre (2018)

Alle dimensjonene av bærekraftighet har relevans for arbeid med byutvikling, og kanskje spesielt utvikling av lokale sentrum. Sosial bærekraft handler om hvordan mennesker har det i et samfunn, om de får oppfylt rettighetene sine, og om de har mulighet til å påvirke egne liv og samfunnet de lever i (FN, 2018a). Den økonomiske dimensjonen handler om å sikre økonomisk trygghet for mennesker og samfunn, og om å gi god og trygg tilgang til offentlige tjenester.

Den siste dimensjonen, bærekraftig utvikling av klima og miljø, handler om å ta vare på naturen og klimaet som en fornybar ressurs. Dette forutsetter at klimaendringene verden opplever i dag blir stanset (FN, 2018a). Et stadig økende kunnskapsgrunnlag viser sammenheng mellom utslipp av klimagasser og økende temperatur på jorda, og den seneste forskningen viser at utviklingen går raskere enn tidligere antatt (Resplandy mfl., 2018). Med tanke på ettervirkninger av valg vi tar i byutviklingen er det kanskje bærekraftig utvikling av klima og miljø som fremstår mest kritisk. Mer enn halvparten av verdens befolkning bor i byer og byene står for 75% av alle klimagassutslipp (FN, 2018b), noe som tilsier at innsats for klimavennlig utvikling i byene potensielt kan ha stor innvirkning på fremtidig utslipp av klimagasser. En bærekraftig byutvikling forutsetter likevel løsninger som balanserer belastning på miljø med forbruket og økonomien vår, og at ressursene fordeles på en god måte (FN, 2018a).

Kompakt byutvikling

For den fysiske planleggingen av byene har bærekraftig utvikling fornyet diskusjonen om byens form. Dette har videre motivert teoretikere til søke etter former for urban bosetting som tilfredsstillende kravene om bærekraftighet (Jabareen, 2006). På generelt grunnlag beskriver Handy (1996, s. 152-153) byform som en sammensetning av karakteristikk relatert til arealbruksmønstre, transportsystemer og urbant design. Urbant design viser til hvordan byen og dens fysiske elementer er designet, både

med tanke på elementenes arrangement og utseende. Arealbruk refererer til en typisk overordnet romlig fordeling av aktiviteter, og inkluderer aktivitetenes plassering så vel som konsentrasjon. Transportsystemene utgjøres av den fysiske infrastrukturen av veier, gangfelt, sykkelveier og toglinjer, samt graden av service som den fysiske infrastrukturen tilbyr, eksempelvis hvor trafikkert veien er eller hvor hyppig bussen kjører (Handy mfl., 2002).

Det eksisterer både teoretisk og empirisk grunnlag for å si at byens form påvirker transportbehov (Næss, Røe og Larsen, 1995; Jabareen, 2006), og blant ulike designkonsepter er kompakt byutvikling godt akseptert som strategi for å oppnå en mer bærekraftig byform. Holden og Norland (2005) omtaler kompakt byutvikling som en etablert diskurs for bærekraftig byutvikling i litteratur så vel som i politiske retningslinjer, og kompakt byutvikling er også blant Jabareens (2006) syv designkonsepter for bærekraftig byform. I stor grad handler det om byens funksjonalitet, hvordan byen kan fortettes og omstruktureres slik at funksjonaliteten øker og reiselengdene minker (Næss, 2009). Begrepet ble tidlig tatt i bruk internasjonalt, slik som i «The Death and Life of Great American Cities» (Jacobs, 1961), «Gasoline Consumption and Cities» (Newman og Kenworthy, 1989), «The Contradictions of the Compact City» (Breheny, 1992) og «The Compact City. A Sustainable Urban Form?» (Jenks, Burton og Williams, 1996). Hanssen, Hofstad og Saglie (2015, s. 15) beskriver *den kompakte byen* med kjennetegn som «tett bebyggelse med klar grense mot omland, i urbane områder som er bundet sammen ved hjelp av offentlig transport, og hvor innbyggerne har kort avstand mellom bosted, arbeidsplasser og servicetilbud». Tilsvarende beskrivelse er gitt av (Holden og Norland, 2005) som beskriver kompakt byutvikling med høy tetthet av bebyggelse nær eller i bykjernen, med en blanding av bolig, arbeid og butikker. I litteraturen er derfor en kompakt by i stor grad forstått med tett bebyggelse og stor grad av funksjonsblanding.

Kompakt byutvikling gir kortere avstander mellom ulike målpunkt i hverdagen. Likevel er det ikke alle studier som viser entydig sammenheng mellom nærhet og transportmengde. Næss (2012) rapporterer en tendens til at innbyggerne i moderne byer vektlegger muligheten til å velge blant ulike fasiliteter fremfor nærhet, noe som betyr at transportmengde påvirkes i større grad av lokalisering av boligen i forhold til konsentrerte fasiliteter og servicetilbud fremfor avstand til nærmeste fasilitet innenfor en bestemt kategori (Næss, 2012). En annen studie av boliglokalisering og transport i Københavnområdet undersøkte hvilke logiske forklaringer intervjupersonene la til grunn for valg av lokalitet for aktiviteter utenfor hjemmet (Næss og Jensen, 2005). For de fleste turformål la intervjupersonene større vekt på å kunne velge den best egnede blant forskjellige fasiliteter, fremfor at avstanden skulle være kortest mulig. Dette gjaldt først og fremst arbeidssted, men også kultur- og underholdningsfasiliteter og til en viss grad dagligvarehandel. For aktiviteter på fritiden la intervjupersonene mer vekt på «atmosfæren» og de estetiske kvalitetene ved destinasjonen. Studien viste en tendens til at folk reiste forbi lokale sentre fordi de atmosfæriske og estetiske kvalitetene var lavere enn i bykjernen. Ved valg av transportmåte pekte intervjupersonene på to hovedårsaker. Det dreide seg henholdsvis om hvor effektivt man kunne bevege seg til destinasjonen samt prosessen med å forflytte seg langs strekningen. Slike perspektiv må tas i betraktning i diskusjonen rundt hvordan byene best kan legge til rette for en klima- og miljøvennlig omstilling av reisemønster og transportbruk. Nærhet til daglige aktiviteter vil ha liten effekt på transportarbeid så lenge det lokale handels- og servicetilbudet ikke foretrekkes fremfor andre mer perifere tilbud.

Fortetting

Kompakt byutvikling innebærer at områder må fortettes. I St. Meld. nr. 31 (1992-93) Den regionale planlegging og arealpolitikken (1993, s. 71) defineres fortetting som all byggevirkosomhet innenfor dagens tettstedsgrænse som fører til høyere eller mer effektiv arealutnyttelse. Det er bred enighet om at bærekraftig byutvikling tilsier at byene må fortettes, og argumentene relateres til energi og transport, arealforbruk (landbruksområder og biologisk mangfold) og urbane kvaliteter og servicetilbud (Miljøverndepartementet, 1998).

I plansammenheng er det vanlig å skille mellom to typer fortetting, *demografisk fortetting* og *fysisk fortetting* (Fiskaa, 2014, s. 177). Den demografiske fortettingen skal sørge for en utvikling der flere bor eller jobber innenfor et avgrenset areal – altså økt aktivitet uten å øke bygningsmassen. Ombygging av boliger til studentboliger er et eksempel på demografisk fortetting. Dette går også under begrepet *hyblifisering*, og har eksempelvis pågått i utstrakt grad på Møllenberg i Trondheim der over halvparten av boligene leies ut til studenter (Rasmussen, Holstad og Ødegaard, 2018). Den fysiske fortettingen har til hensikt å øke arealutnyttelsen, slik at bygningsmassen blir fysisk tettere. Tilrettelegging for økt handel, kultur, bolig, grøntareal og andre funksjoner kan bidra til økt demografisk og fysisk fortetting, og i noen tilfeller kan også demografisk fortetting skje som en konsekvens av fysisk fortetting. Ved satsing på blandet arealbruk og at det for eksempel bygges alders- og trygdeboliger, eller andre offentlige funksjoner i tilknytning til et sted, kan den demografiske tettheten indirekte påvirkes. I tillegg kan det skje gjennom at det stilles krav til størrelse og antall hus i en plan (Fiskaa, 2014, s. 177).

Den fysiske fortettingen kan ha ulik karakter og omfang. Påbygg, tilbygg og infill i eksisterende bebyggelse, samt bygging på restareal er fortettingsmuligheter som ikke er spesielt omfattende. Fortetting kan også skje gjennom nybygg på fradelte enkelttomter, sammenslåing av parseller til større sammenhengende areal eller ved å rive enkelte grupperinger av hus for å frigjøre plass til større bygningsmasse. Flere av disse måtene å fortette på går under samlebetegnelsen «eplehagefortetting», som i de siste årene har vært den vanligste trenden utenfor sentrum (Fiskaa, 2014, s. 178) men som også har møtt økende motstand (Åm, 2018; Lynum, 2018a). Ledige tomter, som små åpne areal, løkker eller områder som står tomme etter brann eller bedriftsnedleggelse er også potensielle fortettingsområder (Fiskaa, 2014, s. 182), og fortetting kan også skje gjennom å transformere større områder, som oftest industri- og havneområder.

Fortetting er svært fordelaktig for bærekraftig utvikling, men lokalt kan fortetting påføre negative konsekvenser. I byer kan fortetting føre til at grønne lunger i byene bygges ned, gi redusert bokvalitet og at det kommer i konflikt med stedets særpreg. Fortetting kan også gi lokalt uheldige trafikkbelastninger (Miljøverndepartementet, 2001, s. 5–6). Når nye områder fortettes er det viktig å ta hensyn til områdetypen i det eksisterende området samt den overordnede bystrukturen (Trondheim kommune, 2013d, s. 34). I noen tilfeller vil det være riktig at den nye bebyggelsen skal harmonere med eksisterende bystruktur, mens det i andre tilfeller kan fungere bedre at ny bebyggelse bryter med den eksisterende strukturen (Schmidt, 2014). Fortetting bør ellers bidra til å «*foredle, istandsette og forsterke byrommene*», slik at de offentlige rommene med god kvalitet blir ivaretatt, og at man sikrer eksisterende kvaliteter i et område, som natur, vegetasjon og eldre bygninger (Trondheim kommune, 2013d, s. 34). Bebyggelsesstrukturen beskriver «*de geometriske ordensprinsippene for bebyggelsens plassering på den enkelte tomt eller byggefelt*» (Plan- og bygningsetaten, 2015, s. 12). Bebyggelsesstrukturen kan være sammensatt av mange ulike typer bebyggelse (heterogen), eller være ensartet (homogen). I begge tilfeller forteller strukturen noe om historiske endringer og brudd

(Plan- og bygningsetaten, 2015, s. 12). I Trondheim kan bebyggelsesstrukturen deles inn i fire hovedkategorier: bymessig bebyggelse, kontor-, industri- og næringsbebyggelse, konsentrert boligbebyggelse og småhusbebyggelse (Trondheim kommune, 2013d, s. 15).

En av de tidlige bekymringene rundt bærekraftig byutvikling var om økt tetthet i byområder ville føre til at grønne områder og uteareal ble bygget ned. Et kompromiss mellom disse hensynene er å fortette samtidig som grønnstrukturen blir bevart, noe som har bidratt til kjente slagord som «fortetting med kvalitet» og «fortett med vett» (Miljøverndepartementet, 1998; Guttu og Schmidt, 2008).

Funksjonsblanding

Funksjonsblanding, eller blandet arealbruk, er ett av *Smarth Growth*-bevegelsens ti prinsipper for utvikling av sterke og miljøvennlige samfunn (Smart Growth Online, i.d.). Det er generell konsensus blant teoretikere og planleggere at funksjonsblanding spiller en viktig rolle for å oppnå en bærekraftig byform (Jabareen, 2006; Engebretsen og Strand, 2010), og funksjonsblanding er en viktig del av kompakt byutvikling. Målet med funksjonsblanding er å skape arenaer for sosiale møter og aktiviteter hvor ulike mennesker kan bo og trives (Hanssen, Hofstad og Saglie, 2015, s. 19), og at tilgangen på daglige servicetilbud kan nås innen gangavstand (Hanssen, Hofstad og Saglie, 2015, s. 10). Funksjonsblanding kan redusere behov for transport, spesielt med bil, og oppmuntrer samtidig til gåing, sykling og bruk av offentlig transport (Van og Senior, 2000, s. 139). Flere studier som diskuterer tetthet viser også til at funksjonsblanding og mer «gåvennlige» omgivelser er assosiert med mindre bruk av bil (Jabareen, 2006). Å planlegge fortetting av et område innebærer derfor også å sørge for at området får god funksjonsblanding (Schmidt, 2014, avsn. 2). Ved å fortette nær eksisterende handelsområder, vil service- og handelstilbudet være godt for dem som flytter dit, samtidig som det bidrar til å styrke etablering og drift av handels- og servicefunksjoner samt kundegrunnet for kollektivtransport (Fiskaa, 2014, s. 180). For at et boligområde alene skal kunne betjenes av et lokalt handels- og servicetilbud, samt ha et godt kollektivtilbud må det bo omtrent 3-5000 mennesker i området (Visnes, Øksenholt og Tennøy, 2016, s. 3).



Figur 3.2: Prinsippet med nærhet til ulike funksjoner i 10-minuttersbyen. Hentet fra (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s 31)

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2016, s 31) benytter begrepet *10-minuttersbyen*, eller *nærhetsbyen* for å beskrive hvordan funksjonsblanding skal gjøre det lett for mennesker å gå til hverdagens målpunkt i den kompakte byen. Arbeidsplasser er imidlertid ikke like lett å plassere innen ti minutter gange fra der folk bor, men målet med 10-minuttersbyen er at det ikke skal være mer enn ti minutter å gå til kollektivtransport som tar deg til arbeidsplassen. 10-minuttersbyen er illustrert i figur 3.2.

McCormack, Rutherford og Wilkinson (2001) undersøkte reisevaner i tre områder i Seattle karakterisert som områder med blandet arealbruk. Funnene indikerte at innbyggerne i større grad reiste til fots og at reisene gikk til destinasjoner nærmere hjemmet sammenlignet med andre deler av byen. Tendens til lavere transportmengde (målt i antall kilometer) var også signifikant på tvers av ulike sosioøkonomisk status. I snitt reiste innbyggerne i områdene med blandet arealbruk 28% kortere enn innbyggerne i nordlige deler av Seattle, med i større grad ensformig arealbruk. McCormack, Rutherford og Wilkinson (2001) pekte likevel på utfordringen med at tilbud og fasiliteter utenfor et mer lokalt område kan ha merkbare effekt på innbyggernes reisemønster, og til en viss grad mer enn områdets arealbruk i seg selv. Dette stemmer overens med funn i studien til Næss og Jensen (2005) der studiepersonene viste tendens til å verdsette estetiske kvaliteter og variert tilbud ved destinasjonen fremfor korte avstander.

En areal- og transportutvikling som gir mer klimavennlige byer kan også bidra til at byene blir mer attraktive for innbyggere og virksomheter (Tennøy mfl., 2017, s. 110). Dette kan blant annet innebære økte urbane kvaliteter, alternative botilbud og bedre servicetilbud (Miljøverndepartementet, 1998, s. 5–6). For at dette skal skje må nye boliger, arbeidsplasser, handel skje som fortetting i og ved sentrum slik at byspredning stoppes. Lokalsentre sammen med sentrum må styrkes og handelsområder som er lokalisert eksternt må stoppes (Tennøy mfl., 2017, s. 110)

Grønnstruktur


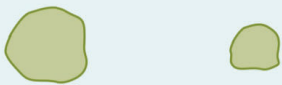














Grønnstrukturen, også kjent som grønne områder, er et mangfoldig nettverk av blant annet parker, lekeplasser, idrettsparker, friluftsområder, bekker og elever, tur-, gang-, og sykkelvegnett, små og store naturarealer, kirkegårder, samt grøntområder langs bebyggelse eller veganlegg og restarealer (Miljødirektoratet, 2014, s. 90). Fokus på grønne områder i byene kom delvis som et resultat av økende luftforurensning fra økende bilbruk mot slutten av 1900-tallet, og omhandlet kvaliteten på områdene så vel som antall grønne områder. Med økende behov for kompakt byutvikling og fortetting har grønne områders rolle fått ytterligere fokus (Swanwick, Dunnett og Woolley, 2003). Oppgradering av urbane områder med grønne arealer forsvares også som en viktig egenskap ved den bærekraftige byen (Jim, 2004).

Grønne områder ivaretar mange funksjoner i en by, og blir ofte omtalt som flerfunksjonelle system. De urbane økosystemene bidrar til et sunt miljø for planter og dyr, gjennom å bevare biologisk mangfold, gi skygge, vannabsorpsjon (Reinvang, Barton og Often, 2014, s. 6) og redusere lokal forurensning og gi renere luft (Miljøverndepartementet, 1998; Swanwick, Dunnett og Woolley, 2003). Håndtering av overvann blir enda viktigere i årene som kommer med klimaendringer og mer og hyppig regnvær. Dette gjør at disse områdene er kostnadseffektive dreneringssystem (Swanwick, Dunnett og Woolley, 2003). De grønne områdene bidrar til støyreduksjon og er områder for rekreasjon, (Reinvang, Barton og Often, 2014, s. 6) fysisk aktivitet og sosial interaksjon, og av disse grunnene kan grønne områder også ha positiv effekt på folkehelsen (Nordh og Thorén, 2012, s. 240). Grønne lunger i by har også vist seg å ha positive psykologiske helsegevinster, blant annet stressreduksjon (Swanwick, Dunnett og Woolley, 2003). I tillegg kan de grønne områdene være viktig for estetikk, kognitiv utvikling, stedsidentitet og kulturarv for menneskene (Reinvang, Barton og Often, 2014, s. 6). At grønne områder er viktig for folk bekreftes også av studier som har sett på hvordan grønne områder gjør tilhørende nabolag mer attraktive og driver opp boligprisene (Swanwick, Dunnett og Woolley, 2003). Motsatt vil nedbygging av grønne områder gjøre boligområdene mindre

attraktive (Groenewegen mfl., 2006). Et eksempel fra Norge er bydelsparken i Bjerkedalen i Oslo som har gitt boligene i området en merverdi på 7.4 % fallende til 0 % for leiligheter 500 meter unna parken (Reinvang, Barton og Often, 2014, s. 7). Å ha grønne områder flere steder i byene spiller derfor en viktig rolle for å ivareta sosial likestilling (Groenewegen mfl., 2006).

Det er flere egenskaper og fasiliteter i en park som er viktig for at parken skal benyttes til fysisk aktivitet. Fast dekke er vist å være av størst betydning, og deretter enkle stier og skogsområder. Parkens størrelse har imidlertid ikke vist signifikant sammenheng med økt bruk (Kaczynski, Potwarka og Saelens, 2008). Grønne områder som gatetrær, parker og grønne korridorer gjør sykkelturner og gangturner mer attraktive. Syklister foretrekker sykkelveier, flate og grønne områder framfor hovedveier og veikryssninger, selv om dette innebærer lengre rute (Krenn, Oja og Titze, 2014). En annen studie viste at det var sammenheng mellom antallet parker og høyere sjanse for sykling, dersom de grønne områdene var integrert som transportkorridorer for sykling (L. B. Christiansen mfl., 2016). I tilfeller der det ikke eksisterer grøntområder eller er for lite areal til å opprette nye områder, vil også små grønne urbane områder kunne tilfredsstillende noe av behovet for grønne områder utendørs. Disse områdene har i en studie fra København blitt kalt SPUGS (Small Public Urban Green Spaces), og er vist å være viktige i folks hverdagsliv ettersom områdene ble benyttet til sosialisering, restitution og hvile (Peschardt, Schipperijn og Stigsdotter, 2012). Grøntområder er også viktige for barns lek, noe som blant annet er vist i en studie der 64 utendørsområder i et nabolag i indre by ble undersøkt. 27 av områdene hadde lite vegetasjon, mens 37 av områdene hadde høy grad av vegetasjon. I områder som var golde og triste var antallet barn som lekte nesten halvparten av det som ble funnet i områdene med trær og gress (Taylor, Wiley og Sullivan, 1998).

I tettbygde områder er de grønne områdene ofte små, og finnes rundt villaer, i parker, kirkegårder og rundt offentlige bygg. Bevaring av grøntområder i byene er viktig for folks helse og trivsel og for å sikre barns lekeområder (Miljøverndepartementet, 1998, s. 11). Av grøntareal som er særlig viktig å bevare er små naturrester i byggesonen, alle former for vann, kantvegetasjon, områder med stort biotopmangfold og sjeldne arter, områder med gammel vegetasjon samt trekkveier for dyr (Miljøverndepartementet, 1998, s. 17). Spesielt viktig er det å prioritere grønnstrukturens sammenheng, form og innhold (Miljøverndepartementet, 1998, s. 13) og de økologiske arealprinsippene som er vist i figur 3.3 kan være veiledende for å identifisere områder som er viktige å bevare når byen utvikles kompakt.

ØKOLOGISKE AREALPRINSIPPER		
Prinsippbegrep	Slik	Ikke slik
Avstand		
Størrelse		
Form		
Arealvariasjon		
Korridorer		
Buffersone		
Biotopmangfold		
Alder	Ta vare på gamle biotoper	Rasere all eksisterende natur, for så å plante ny
Kanteffekt		

Figur 3.3: Viser 9 økologiske arealprinsipper som bør tas hensyn til i planleggingen. Hentet fra Miljødirektoratet (2014, s. 32).

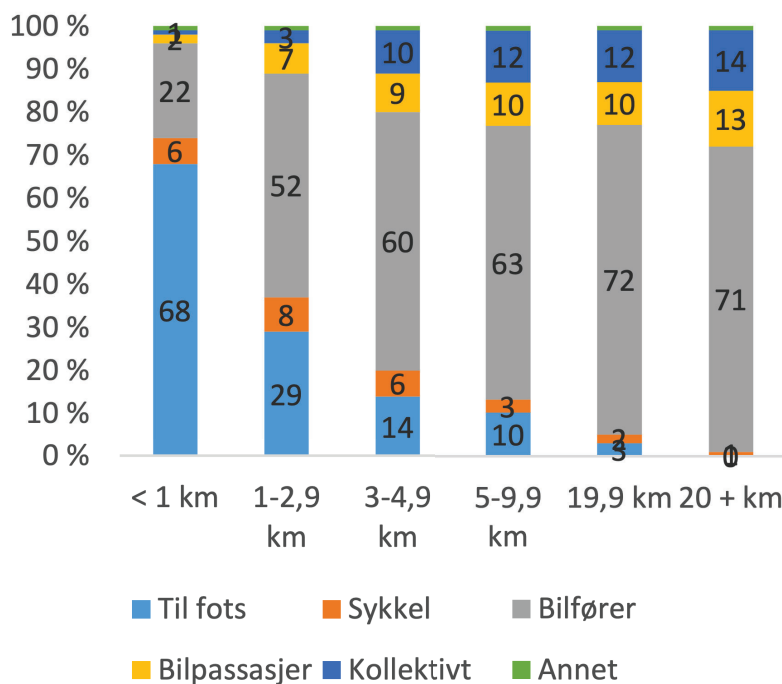
3.2 TILGJENGELIGHET

Tilgjengelighet beskriver hvor enkelt det er å forflytte seg fra et utgangspunkt til et målpunkt, og er avhengig av både mobilitet og framkommelighet. Mobilitet handler om trafikantegenskapene, altså hvor enkelt det er for de ulike trafikantene å bevege seg, mens framkommelighet handler om standard og kapasitet i transportsystemet, altså trafikksituasjonen (Asplan Viak, 2012). Faktorer som påvirker hvordan vi opplever tilgjengeligheten og transportkvaliteten kan blant annet være reisetid, effektivitet, punktlighet (usikkerhet), komfort (opplevelser), trygghet, sikkerhet, fleksibilitet/valgfrihet, oversikt og sammenheng (Tennøy mfl., 2017, s. 40). Tilgjengelighetsanalyser utføres ofte separat for ulike transportformer, som gange, sykkel, kollektivtransport og bil.

God tilgjengelighet for gange, sykkel og kollektiv til sentrale funksjoner er viktig for å få folk til å velge miljøvennlige transportformer, men er også et sosialt viktig tiltak som bidrar til å tilrettelegge for de som ikke har bil (Asplan Viak, 2012). Gjennom kompakt byutvikling kan behovet for transport reduseres, og ved å sikre god fremkommelighet for miljøvennlige transportformer i kombinasjon med restriktive tiltak for biltrafikk, kan en kompakt byutvikling være positiv i perspektiv av bærekraftig byutvikling (Tennøy mfl., 2017, s. 110). For å sikre god tilgjengelighet til lokalsentrene bør de ligge inntil hovedårene og være lokalt godt tilgjengelig med gater som innbyr til å sykle og gå (Trondheim kommune, 2013d, s. 27, 30).

Akseptabel gangavstand

For å oppnå redusert bilavhengighet kreves det gangavstand mellom bolig, handel og kollektivtilbud. Villigheten til å gå til et bestemt reisemål minker betraktelig etterhvert som avstanden til målet øker. Data fra RVU 13/14 viser at for reiser som var kortere enn 1 km ble 68 % gjennomført til fots, og bilandelen var på 22 %. Ved avstander mellom 1-2.9 km var gangandelen 29 % og bilandelen 52 %. Ytterligere økt avstand reduserer gangandelen betraktelig, mens bilandelen øker, se figur 3.4 (Engebretsen mfl., 2014).



Figur 3.4: Transportmiddelbruk på ulike reiselengder. Hentet fra Engebretsen mfl., (2014, s. 27)

Ifølge Visnes, Øksenholt og Tennøy (2016, s. 1) foretrekkes gange som transportmiddel når avstanden er under 800 meter. Derfor bør man ha maksimalt 800 meter å gå til et enkelt handelstilbud, som tilsvarer 600-650 meter i luftlinje. Transportøkonomisk Institutt (Visnes, Øksenholt og Tennøy, 2016, s. 11) benytter tre ulike lengder på radius fra senter for å beskrive et område som dekker henholdsvis 5, 10 og 15 minutters gange, se figur 3.5. Lengdene tar utgangspunkt i en hastighetsmodell for gange som er konstant 5.1 km/t, som av Browning mfl. (2006) er funnet å være representativt i mange sammenhenger. Et område som dekker 5 minutter gange utgjør omtrent en sirkel med radius på 350 meter (luftlinje). Dette tilsvarer 440-455 meter i faktisk gangavstand. For et område som dekker 10 minutter gange er sirkelens radius 650 meter, som tilsvarer 813-845 meter i faktisk gangavstand. For et 15-minuttersområde er radius 1 km i luftlinje, og 1250-1300 meter i faktisk gangavstand.



Figur 3.5: Illustrasjon av radius for å oppnå 5-, 10- og 15-minuttersområdet for gange. Egenprodusert etter Visnes, Øksenholt og Tennøy (2016, s. 11)

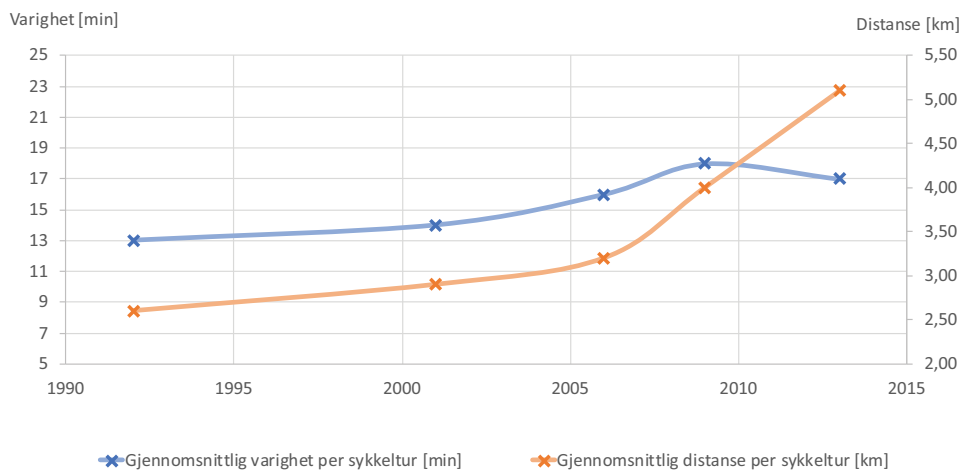
Sykkeltilgjengelighet

Ved avstander over 800 meter bør tilgjengelighet for sykkel vektlegges for å oppnå redusert bilavhengighet. For at sykling skal oppleves fleksibelt og effektivt må sykkelnettene være finmasket og sammenhengende, og det bør være få overganger mellom ulike infrastrukturer. Opplevelse av god trafiksikkerhet er også viktig for at folk skal velge sykkel, og de generelle kvalitetene ved sykkeltilgjengeligheten har stor påvirkning på holdninger til ikke-rekreasjonell sykkelbruk (Hunt og Abraham, 2001). Eksempler på slike kvaliteter er tilgang på trygg parkering ved destinasjonen, opplevelsensnivå på sykkelturen og sykkelomgivelsenes komfort tross blandet trafikk. Bratt terreng virker også negativt inn på sykkelens attraktivitet som transportmiddel, og hvorvidt folk velger å sykle avhenger i stor grad av været. Dersom det er sjans for regn, lave temperaturer eller mørke resulterer det i at færre sykler (Heinen, van Wee og Maat, 2010).

Antall sykkelturen for alle reisemål har økt siden 1992 og frem til 2014 (Engebretsen mfl., 2014, s. 26–27). Utviklingen de siste årene viser også at gjennomsnittlig distanse øker, se figur 3.6. Dette kan delvis skyldes økt bruk av elsykkel ettersom gjennomsnittlig varighet på turene ikke har hatt tilsvarende økning, men kan også være et resultat av bedre tilrettelegging for sykkel. På innkjøpsreiser er likevel andelen som benytter sykkel svært lav, nærmere bestemt 6 % målt ved RVU 13/14 i Trondheim (Miljøpakken, 2018, s. 12). Det er derfor stort potensial for å øke sykkelandelen og det er viktig at syklingen fungerer lokalt innen bydelene med tilstrekkelig tilgang til sykkel- og besøksparkeringsplasser i det offentlige rom (Spacescape, 2014, s. 24). Både plassering, antall og utforming av sykkel-parkeringsplasser er viktig, og det bør legges til rette for elsykler og lastesykler. Sykkelparkeringsplasser bør plasseres i nærheten av inngangspartiet for å øke sykkelens attraktivitet og synlighet. Ved dårlig plasserte parkeringsfasiliteter vil syklene mest sannsynlig feilparkeres i inngangspartiet, mot vegger eller låst fast i trær og stolper. Sykkelparkeringsplasser bør også være beskyttet fra vær og vind, plasseres på et oversiktlig sted med belysning på kveldstid og gi mulighet for å låse sykkelrammen. Ved å etablere sykkel-parkeringsplasser nærmere senteret enn bilparkering signaliserer det også en prioritering av sykkel. Ved handelssentre kan sykkel-parkeringsplasser legges innendørs og det kan tilrettelegges for garderobefasiliteter (Spacescape, 2014, s. 25, 29).

Sykkelparkeringens kvalitet kan måles ved å for eksempel telle eller beregne hvor mange av sykkel-parkeringene som er beskyttet fra været eller som er tyverisikre, eller ved å registrere parkeringens beliggenhet og antall i relasjon til arealet av destinasjonen (Spacescape, 2014, s. 29, 30).

Trondheim kommunes sykkelstrategi vektlegger konkrete tiltak som tyverisikrede sykkelstativ og skap ved kollektivholdeplasser, og ved barnehager eller dagligvarebutikker bør det finnes plasser for lastesykler og sykkelhengere (Miljøpakken, 2014, s. 16)



Figur 3.6: Gjennomsnittlig varighet og distanse per sykkelstur. Rekonstruert etter (Engebretsen mfl., 2014, s. 26-27)

Kollektivtilgjengelighet

For at det skal være attraktivt å reise med kollektivtransport bør det innenfor gangavstand finnes busslinjer med lokal og helst regional dekning. Kollektivtrafikken må også være effektiv og reisetiden må være konkurransedyktig mot reisetid med bil for at det skal oppleves attraktivt. Dette stiller krav til et godt utbygd kollektivnett (Spacescape, 2014, s. 39).

For kollektivtransport er *frekvens* den mest avgjørende faktoren for hvorvidt folk velger å reise kollektivt eller ikke. Den optimale frekvensen er mellom 6 og 12 ganger i timen (Ruter, 2012, s. 6). Metrobussen som settes i drift i Trondheim i starten av august får avganger oftere enn hvert 10. minutt, og dermed oppstår *nettverkseffekt* – at reisende ikke trenger å benytte tidtabell (Ruter, 2012, s. 6). Generelt bør alle linjer ha en minimumsfrekvens, for å gjøre avgangstidene mer forutsigbare for kundene (Ruter, 2012, s. 24).

For å optimalisere kollektivnettet er stoppestedene viktige. I knutepunkter må gangavstandene være korte og oversiktlige (Ruter, 2012, s. 20), og kollektivholdeplasser bør plasseres så nære viktige målpunkt som mulig. For lokalsentrene innebærer dette at kollektivholdeplasser plasseres nært senterets inngangsparti eller ved viktige funksjoner (Trondheim kommune, 2013d, s. 27). Holdeplassens kvalitet må være universelt utformet, beskyttet mot vær, oppleves trygge, og ikke være til hinder for gange og sykkel. Sykkelparkering ved holdeplasser kan også gi økning i kollektivreisende (Spacescape, 2014, s. 38).

Tilgjengelighet med bil og parkeringens betydning

Mulighet for å kjøpe bil ble åpent for alle i 1960, og bilen ble raskt allemannseie. I løpet av fire år doblet den norske personbilparken seg til 410 000 biler (SSB, 1999), og innen utgangen av 2018 var det registrert 2.75 millioner personbiler i Norge (SSB, 2019). Det er liten tvil om at bilen gir stor frihet for individet gjennom god mobilitet, lang rekkevidde, rask forflytning og svært komfortable reiseforhold fra a til b. Bilens egenskaper som transportmiddel er ganske enkelt fremragende. Bilens popularitet gir likevel store utfordringer for arealplanleggingen med hensyn til plassmangel, miljø og veikapasitet. Dette har videre ført til behov for å påvirke folks reisevaner, spesielt fra bruk av bil over til miljøvennlige og mindre arealkrevende transportmidler som gange, sykkel og kollektivtransport.

Mange kjører bil selv om avstandene er korte (Miljøpakken, 2016b, s. 29). Ved valg av transportmiddel er det flere faktorer som spiller inn, deriblant kvaliteten på gang- og sykkelforbindelsene, sykkelparkeringens fasiliteter ved reisemålet, kollektivtilbudet og betingelsene for bilbruk (Hanssen, Loftsgarden og Nielsen, 2009, s. 75). I tillegg kan økonomiske betraktninger være viktige. Når en person vurderer valg av transportmiddel er anslaget på de generaliserte kostnadene sentrale; under ellers like forhold vil alternativet med lavest generaliserte reisekostnader velges (Toftegaard og Jørgensen, 2007). Kostnaden bileiere forholder seg til ved bruk av bil kalles atferdsrelaterte kostnader, og gjenspeiler ikke nødvendigvis de reelle kostnadene ved å bruke bilen. Mange bileiere tar kun hensyn til tidsbruk og drivstoffutgifter, eventuelt også parkeringsutgifter, når de vurderer om bilen skal brukes, og det er vist at bilister gjennomgående undervurderer kostnadene ved å bruke sin egen privatbil (Toftegaard og Jørgensen, 2007).

God biltilgjengelighet kjennetegnes av høy kapasitet og framkommelighet på veiene, og god parkeringsdekning med få eller rimelige avgifter (Medalen, Norddal og Frøyen, 2012). En langsiktig tilrettelegging for å redusere bilens etterspørsel skjer ved å endre arealbruken, som i hovedsak betyr at byene må bli mer kompakte slik at sykkel og gange blir faktiske alternativer til personbilen, samt å lokalisere boliger og virksomheter nært et godt kollektivtilbud eller gang- og sykkelnettverk (Medalen og Frøyen, 2012, s. 12). Mer aktive metoder handler om å regulere bilens etterspørsel gjennom blant annet å øke kostnadene relatert til bilhold, eksempelvis vegprising, bomavgifter, drivstoffavgifter og parkeringsavgift, eller endre tilbudet med redusert kapasitet på veinettet eller fjerne tilgang på parkeringsplasser (Medalen og Frøyen, 2012, s. 11). Regulering av parkering er et av de mest effektive virkemidlene vi har for å endre transportmiddelbruk i en by (P. Christiansen mfl., 2016; Tennøy, 2016). Enhver bilreise starter og slutter med en parkert bil (Strand mfl., 2010) og man kan si at «parkering er bindeleddet mellom areal og biltransport» (Medalen og Frøyen, 2012, s. 13). Betydningen av å ha parkeringsplass for valg av reisemiddel er godt dokumentert (se for eksempel (Christiansen, Engebretsen og Hanssen, 2015)). «Enkelt sagt kjører vi bil dersom vi har parkeringsplass, men reiser annerledes hvis vi ikke har det» (Medalen og Frøyen, 2012, s. 13). Nært tilknyttet parkeringens tilgjengelighet er avgiftene i forbindelse med parkeringen, og forskning viser at parkeringsavgift er av stor betydning for å regulere bilbruk (se for eksempel (Strompen, Litman og Bongardt, 2012, s. 64; Inci, 2015)).

Tilgang til parkeringsplass kan reguleres gjennom parkeringsnormer, og det er vanlig å regulere minimum, maksimum eller en kombinasjon av minimum og maksimum antall parkeringsplasser basert på lokasjon og type bebyggelse/virksomhet. Minimumsnormene brukes i stor grad til å forhindre fremmedparkering eller gateparkering, ettersom de sikrer at eiendomsutviklere avsetter et minimumsareal til parkering for beboere (Christiansen mfl., 2017). Fremmedparkering kan medføre problemer i nærmiljøet i form av økt trafikk og vanskeligere parkeringstilgjengelighet. Samtidig kan

minimumsnormer føre til overetablering av parkeringsplasser, som maksimumsnormer for parkering har til hensikt å hindre. Overetablering av parkering kan stimulere til økt bilbruk, fordi bilen blir et lett tilgjengelig transportmiddel når bilen kan parkeres nært reises start eller slutt punkt, samtidig som tiden brukt til å finne plass til parkering blir minimal. Maksimumsnormer for parkering kan på den andre siden på sikt kunne føre til redusert bilbruk dersom det oppleves problematisk og tidkrevende å finne ledig parkeringsplass. Uten bruk av parkeringsnormer gis utbygger frihet til å vurdere behovet for parkering. Dette kan både føre til økt og redusert bilbruk, men også at parkering i større grad etableres i fellesanlegg (P. Christiansen mfl., 2016, s. III).

Avstand til bilparkering i boligområder og ved destinasjon er en viktig faktor for bilbruk. Som oftest er avstand til parkeringsplass kortere enn avstanden til holdeplass for kollektivtransport. For å redusere bilbruk bør parkeringsareal lokaliseres med tilsvarende avstand som nærmeste holdeplass for kollektivtransport, både ved bosted og ved hverdagslige målpunkt (Knoflacher, 2006). Lengre avstand mellom bosted og parkeringsplass reduserer andelen som benytter bil signifikant, og en fysisk adskillelse mellom bosted og parkeringsplass kan være et effektivt tiltak for å redusere bilbruk (Christiansen mfl., 2017). Større bilfrie soner, der parkering samles i anlegg nær hoved- og samleveiene, kan være et virkemiddel som stimulerer bruk av andre transportformer enn bil. På den annen side er det mange handleturer der innkjøpenes volum eller vekt tilsier at bil er nødvendig. Tilbud om utkjøring av varer kan da være et virkemiddel som gjør det lettere for folk å velge bort bilen (Hanssen, Loftsgarden og Nielsen, 2009, s. 75).

Minst mulig areal på bakkeplan bør settes av til bilparkering, ettersom dette er arealer som er lett tilgjengelige og bør brukes til funksjoner som møteplasser og uteopphold (Trondheim kommune, 2013d, s. 30).

I områder med god tilgjengelighet for fotgjengere, syklistene og et godt kollektivtilbud vil begrensede muligheter for parkering ved arbeidsplass eller forretninger redusere biltrafikken (Trondheim kommune, 2012c, s. 6).

ABC-Metoden – rett virksomhet på rett sted

Virksomheter med høy arbeidsplass- og besøksintensitet, og som er lite avhengig av å bruke bil, bør lokaliseres sentralt for å ha god tilgjengelighet til hele befolkningen. Virksomheter som derimot er avhengig av god biltilgjengelighet, og som har lav arbeidsplass- og besøksintensitet, bør plasseres utenfor de mest sentrale områdene for å redusere biltrafikk til sentrumsområdene. ABC-metoden baserer seg på områders tilgjengelighetsprofil og virksomheters mobilitetsprofil (Asplan Viak, 2012), og er et utgangspunkt for å lokalisere rett virksomhet på rett sted. Metoden danner grunnlag for ABC-kartet skal beskrive byområders tilgjengelighet (Medalen, Norddal og Frøyen, 2012, s. 35).

3.3 HANDEL

Sentralstedsteorien

En sentral teori som beskriver lokalisering av handelstilbud er Christallers sentralstedsteori. Teorien forsøker å forklare størrelse og fordeling av bosetninger innen et bysystem (Tennøy mfl., 2017, s. 76). Ifølge teorien vil varer og tjenester av såkalt høyere orden tilbys på få steder, men stedene vil til gjengjeld være større. Rundt de store tilbudsområdene ligger en rekke mindre områder som tilbyr lavere ordens varer og tjenester. De små tilbudsområdene er gjerne mindre spesialiserte og befolkningen er mindre villige til å reise langt for å få tak i dem (Tennøy mfl., 2017, s. 76). Teorien beskriver slikt et forhold mellom senter og periferi, der ikke alle typer varer og tjenester skal tilbys over alt i en region. Dagligvare er et typisk lavere ordens tilbud som blir hyppig brukt, og som befolkningen derfor er mindre villige til å reise langt til. Det medfører at dagligvarebutikker avhenger av et mindre kundegrunnlag enn hva typisk høyere ordens varer og tjenester gjør. Høyere ordens tilbud kan for eksempel være møbelbutikk, politistasjon og sykehus, som befolkningen i større grad er villige til å reise langt til fordi de benytter tjenestene sjeldent. Sentralstedsteorien omfatter hele regioner, som vil si at den både beskriver forholdet mellom byer og innad i byer.

Handelstrender

Det er forventet at handelsvanene vil endres de kommende årene. Både kjøpesentre og bysentre har i dag en utvikling med færre besøkende, og utviklingen skyldes i stor grad økt netthandel (Nordstrøm, 2017). I 2018 opplevde landets 60 kjøpesentre den laveste veksten på 20 år, noe som kan tyde på at metningspunktet for etterspørselen er nådd (Skomakerstuen, 2018).

Norge er på europatoppen i kjøpesentertetthet, med 900 kvadratmeter kjøpesenterareal per 1000 innbyggere (Berglund, Sommer og Zakariassen, 2017). I handelssektoren sees derfor en utvikling der det ikke lengre er tilstrekkelig at et kjøpesenter eller et handelsområde innehar kun de tradisjonelle handelsfunksjonene. Områdene må også tilby noe som er spesielt og unikt for stedet, noe som trekker folk dit utover handelen (NHO Service og Handel, 2018). Denne utviklingen gjør at flere kjøpesentre nå jobber for å få bibliotek og kino, samt spisesteder som en del av tilbudet (Moe, 2018). De mindre kjøpesentrene som ikke klarer å omstille seg legges ned (Vevang og Ellingseter, 2018). I Oslo er Aker Brygge et av handelsområdene som har klart seg godt på tross av den negative handelsutviklingen, og destinasjonssjef i Aker brygge uttalte til nettstedet Ehandel at noe av grunnen til dette er at «de spiller på følelser og opplevelser, altså noe mer enn løp og kjøp» (Skomakerstuen, 2018). På Økern i Oslo har utbyggeren Økern Sentrum ANS, etter 12 års planlegging av nytt kjøpesenter og godkjent rammetillatelse fra 2017, gjort en helomvending, og ønsker nå å lage handlegater og torg i stedet (Enge og Pettrém, 2019). De har forstått at handelstrendene er i endring, og ønsker å skape «et urbant, bærekraftig og levende bysentrum for Oslo og Groruddalen». For å kunne tilby noe mer enn handel har utbygger også inngått en kontrakt om kino, og har tro på bibliotek vil bli etablert i nærområdet (Enge og Pettrém, 2019).

Studier har også tidligere vist at detaljistforhandlere med like markeder, bygninger og beliggenhet, ikke nødvendigvis genererer like salg, og ulikhetene i salget kan forklares med ikke-romlige faktorer som «image» og butikk-blanding (Mejia, Luis C., Benjamin, 2002, s. 19). Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) (NHO Service og Handel, 2018) forventer også en økt vekst i handelsandel av lokalmat

og økologiske produkter. Sko- og klesbutikker har hatt svak omsetningsvekst de siste årene, mens helse- og velværebutikker har hatt en sterkere vekst enn butikkhandelen for øvrig i perioden 2008 til 2016. Av disse har apotek og parfymebutikker hatt sterkest vekst med henholdsvis 8 % og 6 % økning i omsetning.

Netthandel har etter hvert også utviklet seg til å bli en konkurrent for tradisjonelle dagligvarebutikker, og NHO (NHO Service og Handel, 2018) forventer at antall dagligvarebutikker vil reduseres fra dagens 3800 butikker til 3400 som et resultat av økt netthandel. Likevel er det også mye som tilsier at netthandel trolig ikke vil utgjøre noen stor trussel for dagligvarehandelen. I Norge er det høy tetthet mellom de fysiske dagligvarebutikkene, og dette begrenser tidsbesparelsen netthandel potensielt kan føre til (Oslo Economics, 2017, s. 5). I tillegg har høy tetthet av butikker også ført til at den norske forbrukeren har fått et handlemønster med mindre planlegging og mer impulshandel. Dette gjenspeiles blant annet i handlefrekvensen til en gjennomsnittlig nordmann, med 3-4 handletureer per uke. Tallene fra RVU 2013/2014 viste at tre av fire norske husstander handler dagligvarer flere ganger i løpet av uka og så mange som 7 % handler matvarer hver dag (Forbrukerrådet, 2016, s. 37). Handlefrekvensen er vesentlig høyere enn hos våre svenske naboer, som gjennomsnittlig handler 1-2 ganger i uka.

3.4 KVALITET I BYROM

Byrom er de urbane rekreasjonsområdene, mellomrommene eller møteplassene som avgrenses av bygg eller andre naturlige fysiske avgrensninger. Byrommene fremmer byliv og aktivitet for befolkningen, besøkende og næringslivet og skal bidra til å gjøre byene levende (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 11). Ulike byrom har ulike kvaliteter og kan være harde plasser som gater, plasser og torg, eller myke plasser som parker, løkker og grøntområder (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 14-16). For at byrommene skal være attraktive for et bredt spekter av befolkningen bør de utformes slik at de fungerer godt hele året (Trondheim kommune, 2013d, s. 30-31).

Den kompakte byen inngår som et ideal i bypolitikken for å oppnå bærekraftige reisemønstre. Det handler likevel ikke bare om funksjonalitet og transportreduserende tiltak, men også om forestillinger om et hverdagsliv i en tett by. Planlagt fortetting og biluavhengig lokalisering i sentrale deler av bydelene kan bidra til å skape økt konsentrasjon av mennesker, som utgjør et viktig grunnlag for å skape attraktive byrom og møteplasser (Tennøy, 2012). Det er likevel ikke antallet folk i en by som avgjør hva folk føler om byen, men hvordan byen er designet. En tettere by vil gjøre det vanskeligere å designe byene på en slik måte at de gode plassene opprettholdes, men god planlegging blir desto viktigere for å skape gode rom for offentlige møteplasser (Lawson, 2009, s. 10). Dette vil bidra til trivsel, og legger dermed grunnlaget for folkehelse, inkludering og sosial tilhørighet. (Trondheim kommune, 2013d, s. 9).

For å gi byrommene god kvalitet bør de med fordel utformes i forkant av bygningene. I mange tilfeller vil dette være vanskelig å gjennomføre, og da er det spesielt viktig at det i det minste settes av areal til å utforme møteplasser og uteopphold. Byrommene bør ha god kvalitet og mange bruksmuligheter, slik at de tilbyr rom for flere ulike aktiviteter (Trondheim kommune, 2013d, s. 30). Gode uterom er spesielt viktig for barn og unge, og flere undersøkelser viser at ungdom etterlyser møteplasser (Trondheim kommune, 2013d, s. 9).

Møblering

Jan Gehl (1980, s. 5) skriver i sin bok at «fysiske omgivelser kan gi spillerom for eller avskjære sosial utfoldelse». Mennesker ønsker å oppnå opplevelsesmessig kontakt med andre mennesker. Dette vises spesielt fra undersøkelser av barn, som i stor grad oppholder seg og leker der det allerede foregår mest eller der det er størst mulighet for at noe vil komme til å foregå. Byrommene må derfor utformes med et bevisst forhold til hvilken kvalitet de gir (Gehl, 1980, s. 23–25). Møblering av byrom påvirker hvordan folk oppholder seg i byrommet, og gode sitteplasser har stor betydning for at byrommene skal oppleves gode. I sin enkelthet medfører sitteplasser at folk kan oppholde seg i byrommet, og at oppholdet vil kunne være av en viss varighet (Gehl, 1980, s. 147). Det er likevel ikke slik at benker gir kvalitet til byrommet uavhengig av plassering. For at en sitteplass skal være god bør benkene stå vendt slik at man har utsikt utover byrommet, og slik at ryggen er plassert inntil en vegg. Dette bidrar til økt opplevelse av trygghet (Gehl, 1980, s. 149). En undersøkelse fra København viste at det utelukkende var benkene vendt inn mot gangstiene som ble benyttet fremfor benkene på samme



Figur 3.7: Kvalitetskriterier i omgivelsene. Hentet fra (Gehl Architects, 2014, s. 16).

sted som var vendt bort fra gangstiene (Gehl, 1980, s. 23–25). Benker vendt inn mot gangstier gir utsikt og nærhet til andre mennesker. Store, åpne uterom blir generelt lite brukt og fremstår som lite attraktive (Gehl, 1980, s. 29). I tillegg bør en god sitteplass ikke være preget av støy eller annen forurensning i nærheten (Gehl, 1980, s. 149). Sittemøblene bør være gode å sitte på, materialet må være holdbart og møblene bør plasseres godt med tanke på lokalklima, som i Trondheim innebærer plassering med best mulige solforhold og i le for vind (Trondheim kommune, 2013d, s. 31).

Gehl Architects (2014, s. 16) har utarbeidet 12 kvalitetskriterier for byrom, sortert under de tre hovedkategoriene *trygghet*, *komfort* og *nytelse*. Kvalitetskriteriene er illustrert i figur 3.7.

For offentlige rom er det spesielt viktig med universell utforming, fordi rommene skal inkludere og være tilgjengelige for

alle (Trondheim kommune, 2013d, s. 30). Det betyr at produkter, byggverk og uteområder som er i alminnelig bruk skal utformes på en måte som gjør at alle mennesker kan bruke dem, uten spesielle tilpasninger eller hjelpemidler (Trondheim kommune, ingen dato).

Bygninger

I den kompakte byen får også arkitektur en framtrødende plass (Hanssen, Hofstad og Saglie, 2015, s. 48), og bygninger på et sted bør bidra til steds kvalitet eller urban kvalitet. Bygningene kan fungere som vegger i det offentlige rommet og preger derfor fellesrommets sosiale og arkitektoniske innhold (Bakken, 2014). Kvalitet i byrommet handler om god arkitektonisk utforming av bygninger og omgivelser, og om brukbarhet – at løsningene tar hensyn til behovene til menneskene som bor på stedet (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 57). Kvalitetsopplevelsen påvirkes av romligheten, lyset, klimaet, kulturhistoriske verdier, estetikk samt holdbare og vakre materialer. Når byrom utformes bør kvalitetene som er på stedet utnyttes. Dette kan eksempelvis være utsikt, terrengforskjeller eller store flater. Mangfoldige byrom med mange kvaliteter til ulik bruk er et klart urbant kvalitetsstempel (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 40).

Gater blir mer attraktive desto mer aktive og åpne fasadene i første etasje av bygningene er (Gehl Architects, 2014, s. 17). Fasadene forbinder gaten med livet på innsiden av bygningen, og en aktiv fasade vil bidra til et levende byrom. Fysiske registreringer av byrom over flere år har vist at aktivitetsnivået er 700% høyere i områder der fasaden er definert som *aktiv* sammenlignet med fasader som defineres som *kjedelig* (Gehl Architects, 2014, s. 17).

Aktive fasader med kaféer og butikker i første etasje og boliger i øvrige etasjer sikrer attraktive byområder, ettersom det skaper folkeliv på bakkenivå og gir bedre lysforhold inn i boligene (Schmidt, 2014, avsn. 2). I tillegg vil det at det bor folk i etasjene over handelsbygg bidra til å skape aktivitet på kveldstid (Raynsford og Lipton, 2000, s. 24). For folks subjektive, visuelle preferanse har overflatekompleksitet vist seg å være av størst betydning. Dette kan innebære faktorer som tak, brostein, utsmykning, vinduskarm og dørkarm/dekorasjon. Skråtak med gavler er for eksempel mer visuelt attraktivt enn flatt tak. Andre arkitektoniske faktorer av betydning er silhuettkompleksitet og fasade-artikulasjon (Stamps, 1999, s. 747). Materialvalg kan også være viktig, der spesielt naturlige materialer, som for eksempel treverk, bidrar til kvalitet (Raynsford og Lipton, 2000, s. 29).

Bebyggelsen bør være utformet i menneskelig skala, som vil si at bebyggelsen skal være interessant på nært hold og ha smale enheter (Trondheim kommune, 2013d, s. 31). Områder som har bebyggelse på fem etasjer eller mindre har gode forutsetninger for byliv. Punkthusbebyggelse svekker byliv fordi det reduserer gangbarhet, mens tett karébebyggelse og blokkbebyggelse i noen grad gir gode forutsetninger for byliv (Fjeldhus og Fossnes, 2016, s. 146). Videre er det viktig at ny bebyggelse ikke skiller seg ut fra eksisterende bebyggelse, med mindre det er et landemerke som for eksempel huser viktige eller offentlige funksjoner (Raynsford og Lipton, 2000, s. 21). Bebyggelsen bør også utformes på en slik måte at det er enkelt å forstå hva som er offentlig og privat (Trondheim kommune, 2013d, s. 30).

Birgit Cold (1989, s. 36) beskriver hvordan vi kan se kvalitetsbegrepet fra flere dimensjoner. Den første dimensjonen er den *situasjonsavhengige kvaliteten*, som oppstår i møtet mellom oss selv og byggverket. Den andre dimensjonen er den *epokeavhengige kvaliteten* der opplevelsen av kvalitet er knyttet til tidsepoke eller et paradigme. Den tredje dimensjonen innebærer at noen objekter eller byggverk har tilsynelatende evig kvalitet og dimensjonen kalles derfor den *evige kvaliteten*.

Historisk betydning er en viktig faktor i opplevelsen og vurderingen av et byggverk, og forutsetningen for å skape arkitektur som senere kan få historisk betydning er at den er levende, aktuell og autentisk i sin egen tid. I områder som skal bevare sin historiske identitet må nye bygninger tilpasses, men de må også ha en historisk egenverdi som gjør dem verdt å bevare. Muligheten for å skape original og nåtidig arkitektur finnes i områder uten helhetlige karaktertrekk (Cold, 2010, s. 97). Den arkitektoniske arven i byene reflekterer ulikheter mellom byene, og på den måten autentisitet i form av historie, kultur, samfunn og morfologi i urbane rom, og er et motsvar til de ellers globaliserte internasjonale arkitektur- og bydesignbevegelsene (Gospodini, 2010, s. 928).



A - AKTIV

- Små enheter, mange dører (15-20 dører pr 100m fasade)
- Stor variasjon i funksjoner
- Ingen passive anheter (stengte)
- Fasader med særpreg
- Fine detaljer i god kvalitet



B - VENNLIG

- Relativt små enheter (10-14 dører pr 100m fasade)
- Noen varierte funksjoner
- Få passive fasader
- Fasadene har særpreg
- Fine detaljer i god kvalitet
- Delvis detaljerikt og av høy kvalitet



C - MIDT I MELLOM

- Små og store enheter (6-10 dører pr. 100m fasade)
- Beskjeden variasjon mellom funksjonene
- Noen passive fasader
- Fasadene har lite særpreg
- Få fasadedetaljer



D - KJEDELIG

- Store enheter, få dører (2-5 dører pr. 100m fasade)
- Nesten ingen variasjon mellom funksjonene
- Noen passive fasader
- Flest passive fasader
- Få eller ingen detaljer



E - INAKTIV

- Store enheter, få eller ingen dører (0-2 dører pr. 100m fasade)
- Ingen synlig funksjonsvariasjon
- Passive fasader
- Ensformig og uten detaljer
- Ingenting å se på

Figur 3.8: Illustrasjon av ulike fasadekvaliteter. Rekonstruert fra Gehl Architects (2014, s. 17)

Gater

Utforming av sentrumsområder med gater og plasser oppleves mer attraktivt enn utforming som et kjøpesenter med tak over butikkene og funksjonstilbudet (Hordaland fylkeskommune, 2013, s. 23). Utforming som kjøpesenter gir også dårlige forutsetninger for byliv (Fjeldhus og Fossnes, 2016, s. 147). For at en gate skal være attraktiv må det være kontinuitet i fasadene som vender ut mot gaten. Dette bidrar også til å skape et skille mellom offentlig og private rom (Raynsford og Lipton, 2000, s. 15). Publikumsrettede funksjoner bør ligge på gateplan og fortauene bør være brede. Hovedårene bør formes som bygater som bebyggelsen henvender seg mot. Gatene bør også utformes for å reflektere gatens funksjon, slik at det blir enkelt å forstå gatens viktighet basert på dens utforming (Trondheim kommune, 2013d, s. 27). Belysning og trær, som for eksempel plantes i alléer, er virkemidler for å styrke gatens karakter og for å fremheve gatens relative viktighet (Raynsford og Lipton, 2000, s. 24).

For å gjøre gatene attraktive for gående og syklister bør nettverket av gater være tett, og det bør i liten grad tilrettelegges for høy mobilitet for bil. Trafikksikkerheten er også viktig for opplevelsen av gaten (Trondheim kommune, 2013d, s. 30), og kan påvirkes av maks tillatte hastighet for bil, belysning og hvor oversiktlig området er.



Figur 3.9: Fra en bilbasert planlegging der avstanden for gående er store, utnyttelsen lav og dermed lite folkeliv og opplevelsesfattig miljø til en struktur der hovedårene er omformet til bygater. Med tettere gangnett, og konsentrerte aktiviteter blir gatene mer attraktive for gående og syklister. Hentet fra (Trondheim kommune, 2013d, s. 28)

3.5 STEDETS BETYDNING

Stedsidentitet

Canter (1977, sitert av Cold, 2012, s. 97) beskriver stedsidentitet som «det dynamiske samspillet mellom stedets fysiske omgivelser og kjennetegn, aktiviteter som foregår og forestillinger om stedet». Sistnevnte innebærer hva som skal skje, hvilken atferd som er viktig og hvordan det skal se ut. Samspillet er dynamisk og når én av disse faktorene endrer seg, vil stedets identitet endre seg. Folks forestillinger skapes og endres blant annet ved det han kaller selvoppfyllende profetier.

Norberg-Schulz (1992, s. 21–25) stiller spørsmål ved hva som skal til for at vil føler identitet og tilhørighet. Et steds egenart kan gjennom tradisjon og bosetning være med å løfte den gode byggekunsten, men da må hensynet til miljøet ivaretas. Et sted vil forandre seg basert på hvordan man opplever det og motsatt vil også stedet forme menneskene og påvirke deres væremåte. Å forstå et steds identitet er en forutsetning for menneskelig identitet. Når stedet ikke har identitet, vil også menneskene miste muligheten til å utvikle sin identitet. Norberg-Schulz (1992, s. 30–32) beskriver det han kaller stedets ånd, stedets *genius loci*. Det er den realiteten og virkningen omgivelsene har på oss menneskene som lever der. Når noe nytt skal bygges må en «lytte til» stedets *genius loci*, og bygge i overensstemmelse med den ved å tolke stedets romstruktur også i forhold til tiden. Ved å orientere seg og bli kjent med stedet vil man kunne oppnå dette, få stedsforståelse og dermed forstå egen identitet. Et steds identitet eller karakter kan derfor oppnås ved å forsterke det spesielle som finnes på stedet, det kan for eksempel være et bestemt utviklingsmønster, landskap eller kultur (Raynsford og Lipton, 2000, s. 15).

I «The image of the city» skriver Lynch (1960) om innbyggernes forestilling om sitt sted gjennom hans analyse av mentale kart. Gjennom at flere mennesker definerer hva de selv mener er et steds landemerker, bevegelseslinjer, kanter, områder og knutepunkt vil det utmerke seg noen elementer som de fleste peker ut og som derfor kan antas å være viktig for et steds identitet. I knutepunkt er tettheten av hendelser generelt høyere enn i omgivelsene rundt, noe som kan bidra til å styrke stedets karakter.

For å øke stedets lesbarhet, «image» eller «sense of place» kan det tilføre gjenkjennbare ruter, krysningspunkt og landemerker. I tillegg kan butikkenes eller andre kommersielle virksomheters kvalitet og omdømme bidra til dette (Raynsford og Lipton, 2000, s. 29). For å kunne respondere på sosiale, teknologiske og økonomiske betingelser bør et sted lett kunne forandres.

Sosiale møteplasser

Mennesker søker dit andre mennesker er, og det bidrar til at steder oppleves trygge (Jacobs, 1961, s. 188; Bakken, 2014). Ved å tilrettelegge for funksjoner og blandet arealbruk med boliger, næring og fellesfunksjoner på et steds gater og plasser, bidrar byplanleggingen til at sosial kontakt kan utspille seg i byrommene. «Gater og plasser en primærarena for stedets handel, kaféliv, lek og uventede hendelser. Her kan folk vandre uforpliktende for å se andre og selv bli sett. Her stopper folk opp i forbifarten for en rask samtale, for å ta del i det pulserende livet, og her presenterer handelsstanden sine varer. Det sosiale liv former og utgjør en del av stedets identitet» (Bakken, 2014, s. 91). I sonene mellom det private og offentlige er det sosiale soner som bidrar til at vi forbindes i et felleskap. Viktige deler av det sosiale liv foregår i slike soner, og «derfor trenger vi stedet, ikke bare på en praktisk måte, men eksistensielt og som en forlengelse av hjemmet» (Bakken, 2014, s. 91).

Oldenburg (1997, s. 33) beskriver i sin bok «The great good place» viktigheten av nært lokaliserte «third places», som kort kan beskrives som møteplasser utenfor hjem og arbeid. For å illustrere dette benyttes eksempler som den typiske engelske puben, den franske kaféen eller den amerikanske tavernaen. Hovedpoenget med disse stedene er tilgjengeligheten, de skal være local, og hver enkelt av dem er noens local. Både de franske kaféene og de engelske pubene finnes i hvert nabolag, om ikke hvert kvartal, og bidrar til at mange som bor i et område regelmessig treffes og har sosial kontakt med hverandre. Tilgjengeligheten samt muligheten til å møte andre mennesker, også dem man ikke kjenner, er viktig for folk. Selv om noen aldri vil ønske å besøke disse stedene, er de viktige for dem som vil oppsøke dem sammen med andre, eller alene. Oldenburg benytter også eksempler som nærbutikker eller bibliotek som third places, og begrepet har senere blitt videre brukt om bensinstasjoner og kjøpesenter (Tjora, 2014, s. 36).

Alle mennesker har behov for tilhørighet og samhold (Maslow, 1943, s. 380), og vi er avhengige av andre for å fungere som individer og som medlemmer av grupper og samfunn (Schieffloe, 2011, s. 333). En viktig del av å ivareta sosial bærekraft handler om å legge til rette for og skape arenaer for samhold og samhandling. For å oppnå sosial bærekraft må det være mulig å bygge fellesskap på tvers av generasjoner, etnisitet og religion (Tjora, 2015).

Det er viktig å forstå begrensningene for de fysiske strukturenes mulighet til å bestemme sosiale prosesser og hvordan det sosiale er utgangspunkt for mulige scenarier (Tjora, 2016). Tjora er derfor opptatt av betydningen av «å planlegge det sosiale heller enn at levende liv forventes å oppstå på bakgrunn av romantiske flanør-dominerte visualiseringer i mangt et boligutviklingsprospekt» (Tjora, 2016, s. 48). Passiarteoriene forsøker å få en forståelse av sosial interaksjon og hvordan den formes og former ulike fysiske rom. Med passiar menes uformell prat eller samtale i forbifarten eller et kort møte. «De passiare sonene er områder hvor folk oppholder seg i kortere eller lengre tidsrom og gir grunnlag for tilfeldige møter og gjenkjennende hilsener» (Tjora, 2016, s. 48). Disse sonene kan være knyttet til det som Gehl (1980, s. 7–10) beskriver som nødvendige, valgfrie eller sosiale aktiviteter. De nødvendige aktivitetene kan være skole, arbeid, ærender etc. Valgfrie aktiviteter innebærer handlinger man kan foreta seg dersom man har lyst til det. For sosiale aktiviteter er tilstedeværelse av andre mennesker en forutsetning, og har ulik karakter ut ifra stedet de foregår. Kaféer utgjør et betydelig sosialt potensial, som blir produsert og vedlikeholdt av stamgjestene. Bydeler (og bysentra og bygdesamfunn) har mulighet til å utvikle og vedlikeholde slike sosiale prosesser (Tjora, 2014).

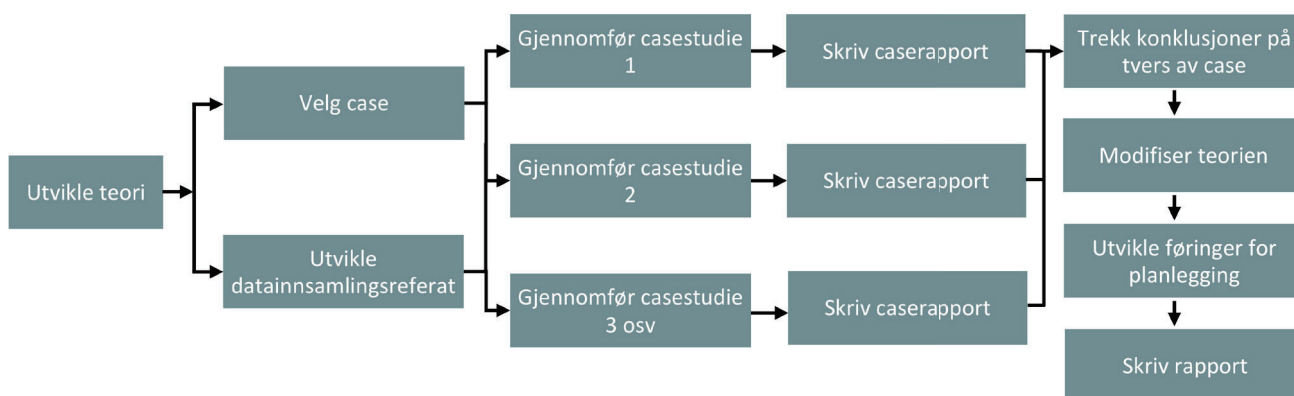


Figur 3.10: Bakklandstorget er kåret til Trondheims beste byrom, mye på grunn av alle de sosiale møteplassene og aktivitetene som foregår i dette byrommet (Midtbø, 2017). Foto: Mathias Midtbø v/Trondheim kommune

KAPITTEL 4

METODE: FLERCASESTUDIE

Oppgaven har tatt utgangspunkt i flercasestudie som grunnleggende metode for å kunne besvare forskningsspørsmålene. En tradisjonell casestudie benytter kvalitative tilnæringer og kvantitative data, og er et godt verktøy for å besvare forskningsspørsmål som kombinerer *hvordan* og *hvorfor* (Yin, 1994, s. 7). En flercasestudie har samme tilnærming, men undersøker problemet ved bruk av flere caser slik at det potensielt kan trekkes konklusjoner også på tvers av casene. Figur 4.1 viser den generelle gangen i en flercasestudie, slik det er beskrevet av (Yin, 1994, s. 49).



Figur 4.1: Illustrasjon av casestudie, rekonstruert etter (Yin, 1994, s. 49).

Flercasestudien har tatt utgangspunkt i dagens 11 lokalsentre i Trondheim, slik de er definert i gjeldende KPA, for å undersøke mulighetene for videreutvikling til attraktive lokale sentrum. Sentrene som inngår i studien er Byåsen, Flatåsen, Hallset, Lade, Moholt, Nardo, Risvollan, Saupstad, Stavset og Valentinlyst, samt Heimdal sentrum. Flercasestudien gjentar de samme analysene for hver case, og resultatene presenteres i kapittel 5. En videre drøfting av funnene i analysen presenteres i kapittel 6, som fokuserer på sammenhenger og konklusjoner som kan relateres til forskningsspørsmålene på tvers av casene, og i lys av teoretiske betraktninger og gjeldende rammeverk. De ulike metodene som benyttes for hver casestudie presenteres i påfølgende avsnitt.

4.1 LITTERATURSTUDIE

En sentral del av arbeidet har vært å undersøke litteratur innenfor relevante tema for utvikling av bærekraftige og attraktive lokale sentrum. Undersøkelsen har i hovedsak tatt utgangspunkt i forskingsfunn publisert i ulike tidsskrift, i tillegg til et bredt utvalg av bøker tilgjengelig fra Trondheim Folkebibliotek. Kapittel 3 presenterer overordnet teori som har formet grunnlaget for videre undersøkelse, og viser i store trekk resultatet av arbeidet med litteratursøk. I tillegg har mange av funnene fra litteraturstudien blitt brukt til å drøfte sammenhenger og ulikheter mellom lokalsentrene.

Litteraturstudien har i stor grad fokusert på å undersøke fysiske prinsipper for attraktive omgivelser for å kunne si noe om hvilke kvaliteter et byrom bør ha for å stimulere til aktiv bruk. Erfaringene fra litteratursøket er at det eksisterer svært lite empiriske data som gir klare konklusjoner på hvilken betydning omgivelser har for fysisk aktivitet og rekreasjon i nærområdet. Det som eksisterer av undersøkelser og analyser er svært konsentrerte funn, som ikke uten videre kan trekkes ut av sin kontekst. Funnene varierer også mellom studier i ulike land, noe som kan indikere at blant annet kultur kan ha innvirkning.

4.2 DOKUMENTANALYSE

For å belyse politiske målsettinger og planer som kan relateres til utviklingen av lokale sentrum ble det gjort et innledende arbeid med analyse av gjeldende nasjonale, regionale og kommunale vedtak, planer, utredninger, rapporter og strategier. Dette utgjør et rammeverk som er presentert i kapittel 2. Rammeverket forankrer arbeidet med utvikling av lokale sentrum til politiske føringer slik det fremkommer i gjeldende vedtak og planer.

Dokumentanalysen har fokusert på vedtak og planer som støtter opp under eller som er begrensende for utvikling av lokale sentrum. Analysen startet med å undersøke overordnede mål på nasjonalt plan, for så å se hvordan disse forplantet seg nedover til arbeidet som gjøres i Trondheim kommune. Eksempler på planer og arbeid som har blitt undersøkt er kommuneplanens arealdel med tilhørende retningslinjer og bestemmelser, «kommunedelplan for lokale sentrum og knutepunkter», «parkeringsveilederen for Trondheim kommune» samt «handelsanalyser med katalog over lokalsentre». Det er kun benyttet publiserte dokumenter som er offentlig tilgjengelige.

4.3 GIS-ANALYSE

Alle GIS-analyser er utført med programvaren *ArcMap* med tilhørende verktøy. *ArcMap* utgjør hovedkomponenten av ESRI's *ArcGIS*-portefølje av programmer for geografiske informasjonssystemer. Der annet ikke er oppgitt er kartdata fra Felles KartdataBase (FKB), oppdatert 2019, benyttet. Kartdataene ble gjort tilgjengelig av professor Yngve Frøyen ved NTNU. I tillegg har ulike WMS-tjenester tilgjengelig på Geonorges kartdatasider blitt brukt som bakgrunnskart der det har vært hensiktsmessig.

Tilgjengelighet

Tilgjengelighet for gange er analysert for alle de 11 lokalsentrene som inngår i flercasestudien. Analysen benytter en nettverksmodell for Trondheim som tar utgangspunkt i ATP-modellen (areal- og transportplanleggingsmodellen) kombinert med matrikkeldata og befolkningsdata. ATP-modellen egner seg godt for bruk i planlegging for gående, syklende og kollektivreisende. Beregningene skjer ved bruk av korteste eller raskeste veg mellom to punkt (Asplan Viak, 2012). Offisielle fysiske adresser registrert i Matrikkelen, oppdatert tidlig 2019, ble hentet fra Geonorges kartkatalog (Georange, 2019). Akkumulerte befolkningsdata for Trondheim kommune, oppdatert tidlig 2019, ble klargjort av professor Yngve Frøyen og registrert i et forhåndsgenerert 50x50 meter rutenett.

Nettverket ble konstruert med basis i kartdata over sykkel- og gangnett gjort tilgjengelig av professor Yngve Frøyen. Før nettverket ble konstruert ble kartdataene undersøkt og korrigert i områdene rundt lokalsentrene for mangler og feil i forbindelsene mellom lenkene. Korreksjonene baserte seg på ortofoto, lokal kjennskap og befaring av områdene. Verktøyet *Network Analyst* (nettverksanalyse) i *ArcMap* ble brukt til å gjennomføre selve tilgjengelighetsanalysen, med et kumulativt tilgjengelighetsmål. Gangehastigheten ble satt konstant lik 5.1 km/t, som av Browning mfl. (2006) er funnet å være representativt i mange sammenhenger, og som også er samme gangehastighet som Transportøkonomisk Institutt benytter i sine analyser (Tennøy mfl., 2017).

Temakart

I oppgaven er det laget fire typer temakart over områdene rundt hvert enkelt senter, med ulike formål. Det første temakartet viser funksjoner og servicetilbud som finnes i nærheten av lokalsentrene. Kartutsnittet tar utgangspunkt i en sirkel med radius som tilsvarer ti minutter gange fra hvert enkelt senter, målt som 650 meter i luftlinje. Det andre temakartet viser en oversikt over plassering av og antall benker rundt sentrene, sammen med markerte grå flater/parkeringsareal og små offentlig urbane rom (SPUGS) som ble identifisert på befaring av lokalsentrene.

Kartutsnittet tar utgangspunkt i selve lokalsentrene med omkringliggende areal som er i direkte tilknytning til sentrene. Det tredje temakartet viser et tilsvarende kartutsnitt med lokalsentrene og grå flater/parkeringsareal, i tillegg til plassering av og antall sykkelstativ samt plassering av holdeplasser for kollektivtransport med tilhørende linjenummer. Data for plassering av og antall sykkelstativ og benker ble kartfestet på befaring av sentrene. Posisjonsdata over holdeplasser for kollektivtransport ble hentet fra AtBs nettsider (AtB, 2018). Grå flater/parkeringsareal ble identifisert gjennom en kombinasjon av FKB-data, ortofoto og befaring. Det siste temakartet har samme kartutsnitt som kartet over funksjoner og servicetilbud i nærheten av lokalsentrene, men viser potensielle fortettingsområder som er identifisert ut fra en kombinasjon av kartanalyse og befaring. Fortettingspotensial ble fokusert innenfor en sirkel med radius tilsvarende fem minutter gange, med noen unntak. En sirkel med radius tilsvarende fem minutter gange ble benyttet fremfor tilgjengelighetspolygonet for fem minutter gange ettersom utbygging og fortetting av områder kan skape nye veier og bedre forbindelser for gående, og dermed endre tilgjengelighetspolygonet.

4.4 BEFARING

Alle lokalsentrene og nærliggende områder har blitt undersøkt ved befaring på fire ulike tidspunkt: 18. oktober 2018, 6. april, 7. mai og 21. mai 2019. Befaringene har vært viktig for å opparbeide god kjennskap til alle senterområdene, gjøre nødvendige tellinger, og for å oppklare usikkerheter i kartdataene. Observasjon av benker, sykkelparkering og SPUGS ble gjennomført 7. mai. De resterende befaringene tok for seg observasjon av fasader, nærliggende uteområder, fortettingsområder, undersøkelse av butikker og annet servicetilbud ved sentrene, samt fotografering for å dokumentere funn.

4.5 SPØRREUNDERSØKELSE

Det har blitt utarbeidet og gjennomført en nettbasert spørreundersøkelse motivert av å få fram hva «folk flest» mener om lokalsentrene. Det finnes lite empirisk forskning på hva som gjør et sted attraktivt, og derfor var det viktig å gjennomføre en spørreundersøkelse for måle innbyggernes oppfatning (Tennøy, 2012, s. 60). Spørsmålene i undersøkelsen ble selvstendig utarbeidet med noen korrigeringer fra veileder. For å enklere nå ut til mange potensielle respondenter ble spørreundersøkelsen programmert digitalt og lagt ut på nettsiden «lokalsenter.no», tilpasset data, nettbrett og mobil. Selve programmeringen av spørreundersøkelsen i forkant av publisering på nettsiden ble utført av DalheimDigital. Spørreundersøkelsen var åpen i perioden 8. april – 10. mai 2019. Spørreundersøkelsen var godkjent av Norsk senter for forskningsdata (NSD), og samlet inn samtykke fra hver enkelt respondent til at innsendelsene kunne brukes i arbeidet med masteroppgaven.

I tillegg til spørsmål direkte relatert til forskningsspørsmålene samlet spørreundersøkelsen inn bakgrunnsinformasjon om kjønn, alder og bosted, samt data for reisemiddelbruk og tidsbruk til senteret. Skjermbilder av spørreundersøkelsen er lagt ved i vedlegg 3. Spørreundersøkelsen var adaptiv, slik at spørsmålene og svaralternativene ble tilpasset respondentenes svar underveis.

Kvantitative data

Antall respondenter på spørreundersøkelsen var 412. De fleste spørsmålene hadde et begrenset antall svaralternativ, og har derfor dannet grunnlag for kvantitative analyser.

Kvalitative data

Tre av spørsmålene i undersøkelsen var åpne spørsmål som gav rom for at respondentene kunne svare fritt. Dette kvalitative datamaterialet har blitt brukt til å fram andre perspektiv som har vært vanskelig å definere på forhånd.

Utvalgsmetode

Utvalget i spørreundersøkelsen var et såkalt «bekvemmelighetsutvalg», som ble til ved å ta utgangspunkt i de det var mulig å få tak i. Undersøkelsen ble delt på facebook av flere av lokalsentrene, Byplankontoret i Trondheim kommune samt av venner og bekjente. Videre ble det skrevet og publisert en sak av bydelsavisen Bydelsnytt om temaet for oppgaven, med nettlénke og forespørsel om å få folk til å svare på undersøkelsen (Vestre, 2019). Saken ble også delt på deres facebookside. Underveis ble det kartlagt hvilke senter som fikk få respondenter, og ved disse sentrene ble det rekruttert respondenter til undersøkelsen ved utdeling av flyers utenfor sentrene samt ved å spørre folk om å delta.

For å unngå at noen svarte på undersøkelsen flere ganger ble respondentenes IP-adresse logget ved innsending. Dette gir ikke 100% garanti for at noen ikke har svart flere ganger, men er et tiltak som gjør at det krever langt mer av de spurte å sende inn repeterte besvarelser.

4.6 STRUKTURERT INTERVU MED SENTERLEDERNE

Alle senterlederene, med unntak av Heimdal sentrum, på de aktuelle lokalsentrene i Trondheim ble forsøkt kontaktet per telefon. I de tilfellene der det ikke var oppgitt noen senterledelse ble eiendomsforvalterne kontaktet. Totalt svarte fire senterledere/eiendomsforvaltere på henvendelsen, hvorav to av dem var ansvarlige for to senter. Senterledelsens/forvalternes perspektiv ble derfor dekt ved seks av lokalsentrene. De spurte ytret ønske om å ikke bli gjenkjent i oppgaven. Svarene er derfor samlet og tatt inn som del av drøftingen i kapittel 6. I oppgaven blir senterleder brukt som fellesbetegnelse på både senterleder og eiendomsforvalter.

Spørsmålene ble tilsendt via epost som et strukturert intervju, der det var mulig å utdype sine svar dersom det var ønskelig. Spørsmålene er samlet i vedlegg 4.

KAPITTEL 5

RESULTAT OG ANALYSE

5.1 LESERVEILEDNING

Som en intro til flercasestudien vil hvert senter som er med i studien presenteres med en kort historisk bakgrunn. En kort introduksjon til utvalget i spørreundersøkelsen vil også presenteres. Videre er kapitlet delt inn i de 11 caseområdene. Hver case presenteres med samme struktur der følgende fem tema blir undersøkt:

Reisemiddelbruk

Denne delen inneholder tilgjengelighetsanalyse for gange, og analyse av hvor godt tilbudet er for kollektiv, sykkel og bil. Videre vil svar på spørreundersøkelsen viser hvor mange som benytter ulike transportmidler til senteret.

Handel og funksjon

Denne delen viser hvilke butikker og tjenester som finnes på hvert lokalsenter, hva som er viktigst for folk, samt hva de mener hadde gjort at de benyttet senteret oftere. Andre funksjoner i nærheten av senteret er også kartlagt.

Utforming

Denne delen inneholder fasadeanalyse av de ulike sentrene, analyse av hvor mange benker og SPUGS som finnes på området, samt hvor stort areal som er satt av til grå flater. Her presenteres også respondentenes svar på hvordan de opplever utformingen på sentrene.

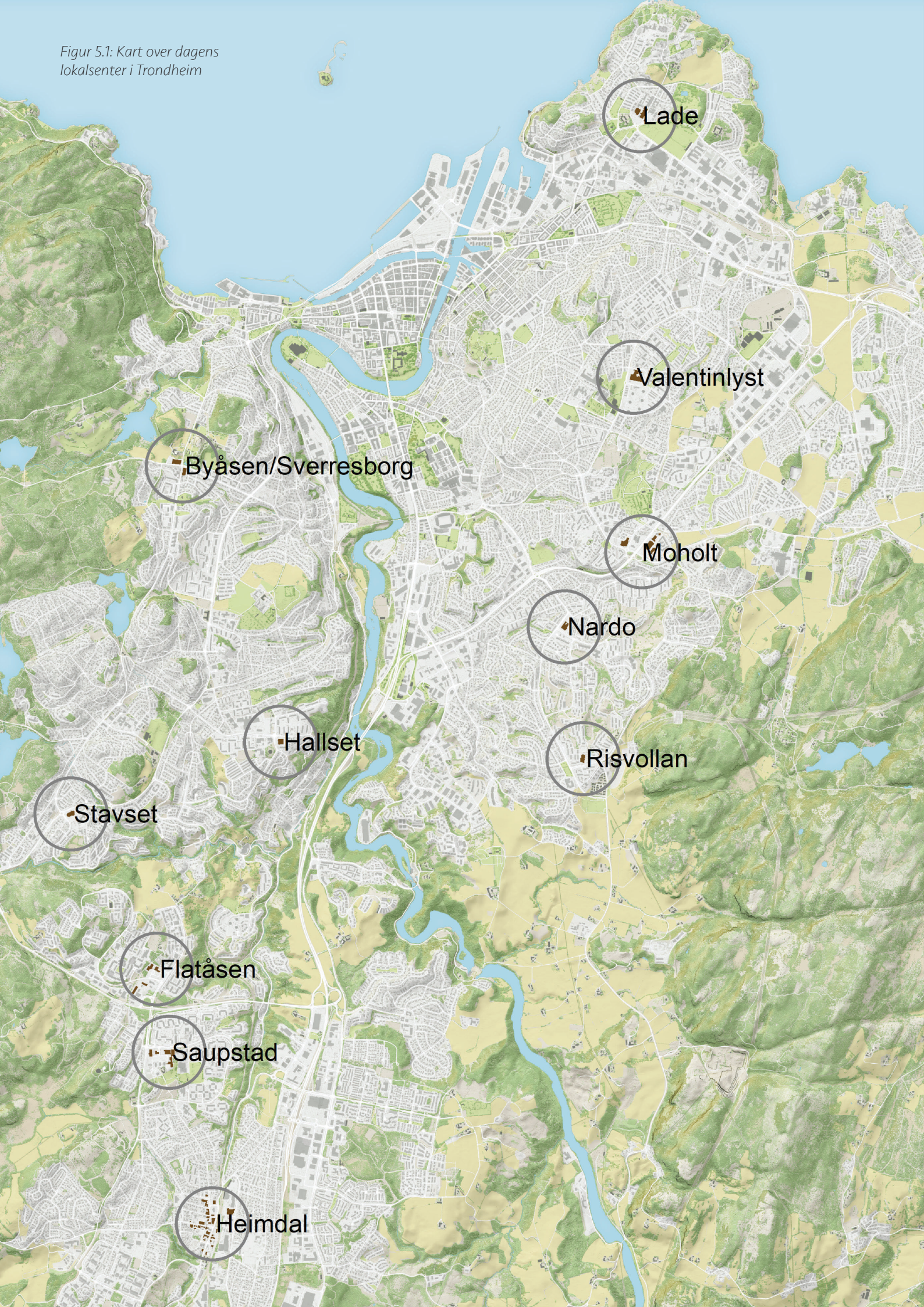
Stedsopplevelse

I denne delen vil repondentenes utsagn om hvordan området som helhet oppleves, og sentrenes atmosfære og identitet undersøkes. Her presenteres også årsaken til at respondentene synes senteret er trivelig eller utrivelig.

Fortettingspotensial

I denne delen er områdene rundt lokalsentrene undersøkt med tanke på hvor det er potensial for fortetting, og hvilke områder som bør bevares som grøntområder.

Figur 5.1: Kart over dagens lokalsenter i Trondheim



5.2 LOKALSENTRENE I CASESTUDIEN

Fra 1960-tallet ble drabantbyene et viktig trekk i norsk utvikling, og flere av Trondheims lokalsenter ble til i forbindelse med drabantbyutviklingen i etterkirgsårene. Kjennetegnet for disse var at det var god kommunikasjon til hovedsentrum i byen de hørte til, men drabantbyene skulle ha egne arbeidsplasser, skoler og andre fellesinstitusjoner. Butikker var også et viktig element. De av dagens lokalsenter som ikke er blitt til som en del av drabantbyutviklingen på 1960, 70- og 80-tallet, er Heimdal og Lade. Heimdal skiller seg fra de ørige sentrene også fordi det er et sentrum og ikke et senter. I denne studien blir både senter og enkeltstående butikker innenfor det definerte lokalsenterområdet i KPA vurdert som ett lokalsenter.

Byåsen/Sverresborg lokalsenter

Byåsen og Sverresborg lokalsenter består av to uavhengige senter. Det ene er Byåsen butikkcenter som ble åpnet i 1962, som det første butikkcenteret i Norge. Senteret hadde funksjoner som bank, post, tannlege, frisør og kafeteria, fargehandel, matvarer og tobakk, og noen butikker hadde selvbetjening som på den tiden var et nytt fenomen. Byåsen butikkcenter har derfor historisk verdi. Sverresborg senter åpnet i 2016 (Strinda historielag, 2016, s 245).

Flatåsen lokalsenter og Saupstad lokalsenter

Før 1960-tallet besto Flatåsen og Saupstad området av skog og myr (Flatåsen, 2019). Grunnlaget for utbyggingen av Saupstad-Kolstad var generalplanen som ble utarbeidet i 1967 og 1968, hvor et av de overordnede plangrepene var å bygge et avlastningssenter på Heimdalsplatået, som Saupstad og Flatåsen var en del av. Dette ble den største drabantbyen i Norge og det var status å flytte til dette området som også hadde eget senter med offentlig forvaltning og tjenester, handel og helserelaterte tilbud, bibliotek og post, samt idrettsanlegg, svømmehall, skoler og barnehager (Trondheim kommune, 2013c).

Hallset lokalsenter

Bygningsmassen til Hallet lokalsenter består av Migo-senteret, det nyere leilighetskomplekset Hallset Hage, som sto ferdig våren 2019 og som inneholder 38 leiligheter samt Rema og Apotek i 1. etasje. (Henriksen mfl., 2018, s. 63). I tillegg er det bibliotek og treningssenter som holder til i lokaler ved Byåsen videregående skole. MIGO står for *Mat i Glade omgivelser* og Migosenteret ble åpnet i 1971 etter at fem kjøpmenn gikk sammen om å etablere matvarebutikk og bensinstasjon på Hallset. Det ble etablert en hjemmekoselig kafé og etter hvert kom det også frisørsalong, postkontor og legesenter på lokalsenteret. I 1983 ble senteret påbygd, og den nye delen fikk to etasjer hvor ny virksomhet kunne flytte inn. Etterhvert ble det også bankfilial. Senteret ble i 2006 solgt til et eiendomsfond i Oslo. Etter planen skulle vinmonopolet etableres på Hallset, men på grunn av at det ikke var klargjort tilfredsstillende lokaler ble vinmonopolet etablert på Sverresborg i stedet (Henriksen mfl., 2018, s. 58–60).

Lade lokalsenter

Lade lokalsenter kalles Lade Torget. Norges største sardinfabrikk etablerte seg i bygget i 1916 og holdt til i bygget helt fram til 1970. Siden den gang har senteret vært benyttet som møbelsenter, bilhall, trykkeri for aviser, før Rema på begynnelsen av 90-tallet flyttet inn og ble største leietaker på senteret (LadeTorget, ingen dato). Bygningen har vært bygget om i flere tidsperioder, og har tilslørt og skjult kvalitetene i den opprinnelige arkitekturen. Ved oppussingen i 2015 vektla arkitektene å hente dette fram igjen, med en nytolkning som løser «nye behov i sympati med de gamle». (ARC Arkitekter, 2016)

Moholt/Vegamot lokalsenter

Moholt/Vegamot er et lokalsenter som består av mange bygninger som er spredt i utstrekning og er bygd over tid. De to største byggene i tilknytning til lokalsenterområdet er Moholt storsenter og Moholtsenteret. Moholt storsenter ble bygget i 1992, og senere ombygget i 2014. I dag huser dette bygget Rema og Bohus, samt frisør. Senteret ble bygget om i 2013 (Strinda historielag, 2014a). Moholtsenteret fikk nytt inngangspart i 2014. Moholtsenteret ble bygget i perioden 2001-2002, like etter Moholt Terrasse som i dag huser coop, som ble bygget i 1999-2000 (Strinda historielag, 2015). Moholt Golfsenter med tilhørende Golfkafé ble etablert i 2011. Et av de eldste byggene på området er Vegamot, Veiskillet, det gamle trehuset som i dag er rett bak golfkaféen. I dette bygget ble Strinda Samvirkelag ble etablert i 1917. Bygget som huser Golfkaféen ble godkjent som et tilbygg til Vegamot, i 1969 (Strinda samvirkelag, 1977, s. 14). I 1985 kom det en ny teglbygning hvor coop etablerte seg, og i dag er det restaurant og treningssenter i dette bygget (Strinda historielag, 2019a).

Nardo lokalsenter

Nardo lokalsenter heter NardoCenteret og består av én bygning. Nardosletta ble bebygd utover 50-tallet, og området utviklet seg til et lite bygdesamfunn (Nardo og Bratsberg historielag, 2015, s. 141). På Nardosletta lå flere forretninger, og da kommunen på begynnelsen av 80-tallet skulle bygge ut Nardokrysset/Omkjøringsveien, ble det besluttet at de fire butikkeierne som holdt til i dette området skulle gå sammen og danne et kjøpesenter. På denne måten ble NardoCenteret etablert i 1985. Senteret ble pusset opp i 2005 (NardoCentret, 2018).

Risvolla lokalsenter

På Risvolla ble store jordbruksareal kjøpt opp i 1962 og borettslag som i området rundt senteret ble bygd i perioden 1970-74, med 1113 boliger. Risvolla senter ble oppført i 1972-73. Senteret er 15 etasjer, og inneholder 55 leiligheter. I 1999 overtok borettslaget samtlige aksjer i senteret (Strinda historielag, 2014b, s. 290). Risvolla senter ble renoverert i 2017, med ny planløsning på innsiden og nye fasader (Svendsen og Kjærstad, 2017).

Stavset lokalsenter

Stavset lokalsenter består av én bygning. Området Stavset var stort sett gårder med jordbruksareal, til bydelen i løpet av 1980-tallet ble bygget ut med boliger. Rema 1000 Stormarked åpnet på Stavset i 1988 og butikken har holdt stand til i dag. (Rema 1000, 2018). Etterhvert som området ble ytterligere utbygd ble flere butikker etablert på senteret.

Valentinlyst lokalsenter

Valentinlyst senter regnes også for å være et av landes eldste kjøpesenter, ettersom det åpnet i 1975. Utbyggingen startet i 1968 ved at Trondos fikk satt opp en brakke i tilknytning til høyblokkene som ble bygget som en del av den nye drabantbyen i området. Etter første byggetrinn inneholdt senteret post, bank, blomsterbutikk og S-marked. I 1979 sto et tilbygg med helsesenter ferdig, med apotek, legesenter og vinmonopol. Bygget har vært gjennom flere utvidelser, både i 1986, og to ulike utbygginger på 90-tallet (Strinda historielag, 2019b). I 2006 vedtok bystyret byggingen av høyblokken som i dag er bygget på taket av Valentinlyst senter (Hovde og Samdal, 2006).

Heimdal - et lokalt sentrum

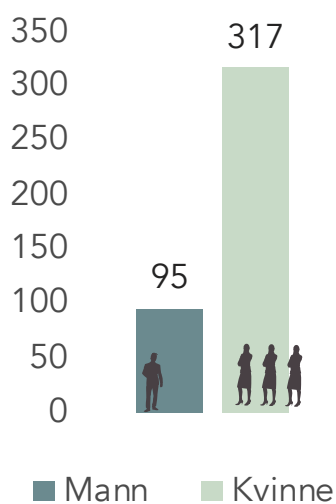
Heimdal skiller seg fra de andre lokalsentrene i denne undersøkelsen ettersom det har hatt sentrumsfunksjon i lang tid. Heimdal vokste fram som bydel i 1880-årene omkring jernbanestasjonen. Hovedveien inn til Trondheim fra sør gikk gjennom Heimdal sentrum, og Heimdal ble etterhvert et viktig knutepunkt for institusjoner, boliger og næring. Heimdal var kommunesenter for Tiller, som ble en egen kommune i 1900, og senere ble kommunesenteret for Leinstrand flyttet til Heimdal (Håpnes, 2003, s. 259). Som kommunesenter ble viktige offentlige tilbud som svømmebasseng, bank og samfunnshus plassert på Heimdal. I 1964 ble Heimdal en del av Trondheim kommune, fordi Leinstrand, Tiller og Trondheim ble slått sammen, men har beholdt mange viktige funksjoner som et sentrum bør inneha.

5.3 UTVALGET I SPØRREUNDERSØKELSEN

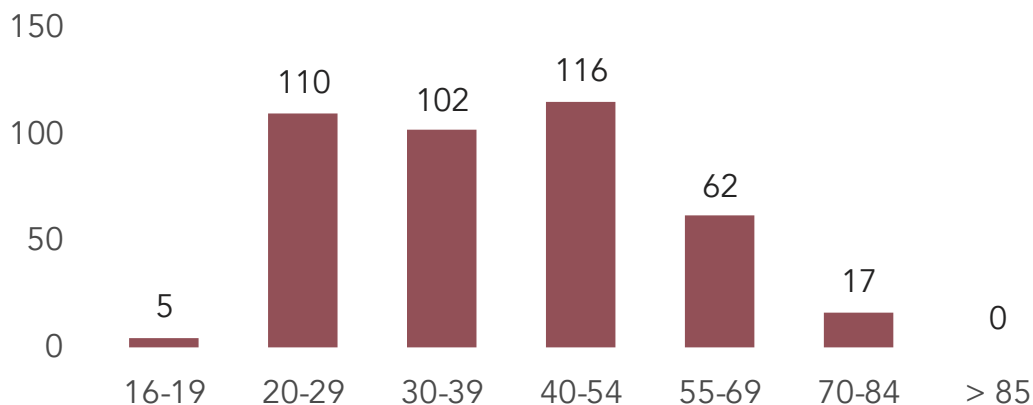
Totalt antall respondenter: **412**



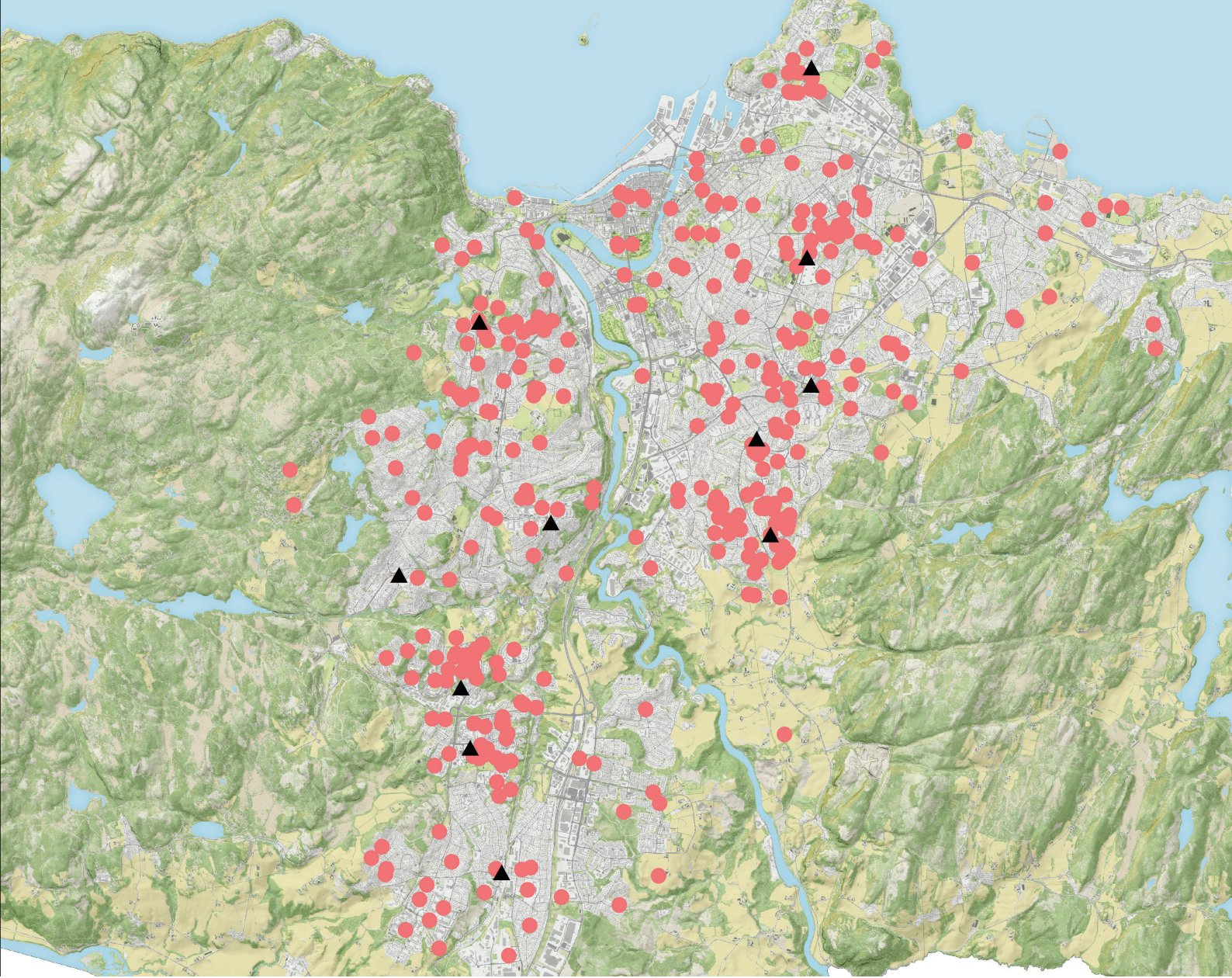
412 respondenter har svart på spørreundersøkelsen, der tre fjerdedeler er kvinner. Aldersfordelingen viser at det er omtrent like mange i alderskategoriene 20-29, 30-39 og 40-54 år, noen færre respondenter mellom 55-69, og svært få under 19 og over 70 år, som vist i figur 5.3. Respondentenes omtrentlige bosted er vist i figur 5.4 og viser at det er relativt jevn geografisk fordeling over hele Trondheim, men med noe konsentrasjon rundt Byåsen, Risvollan og Valentinlyst som vist i figur 5.5. Byåsen og Valentinlyst er sentrene flest besøkter, se figur 5.5.



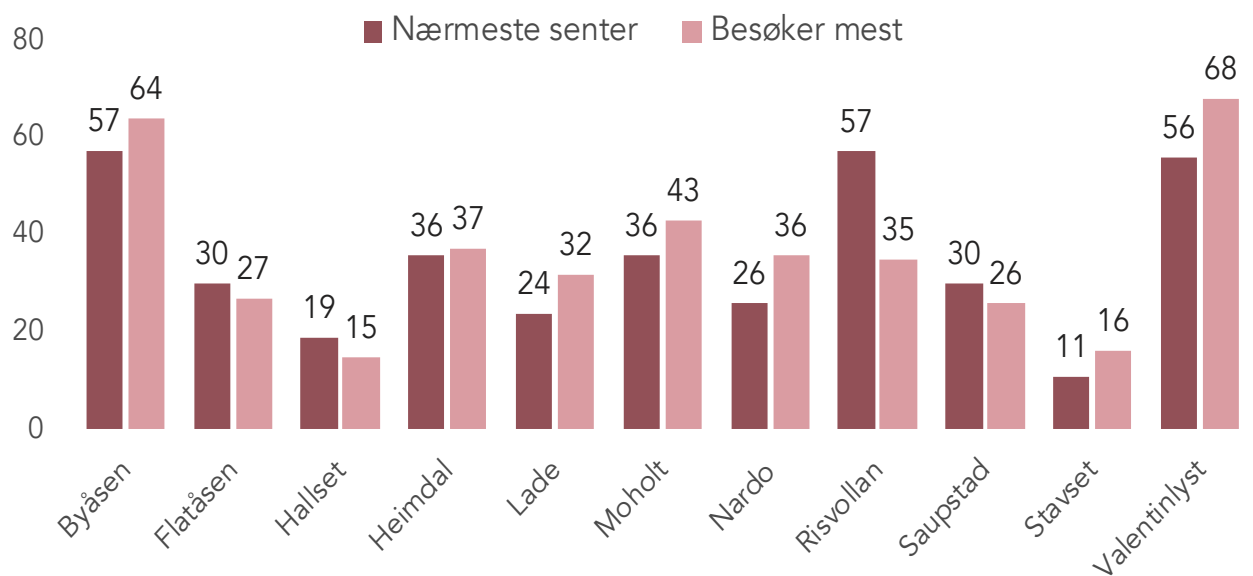
Figur 5.2: Fordeling av respondenter etter kjønn



Figur 5.3: Aldersfordeling blant respondentene i undersøkelsen



Figur 5.4: Geografisk fordeling av respondentenes omtrentlige bosted



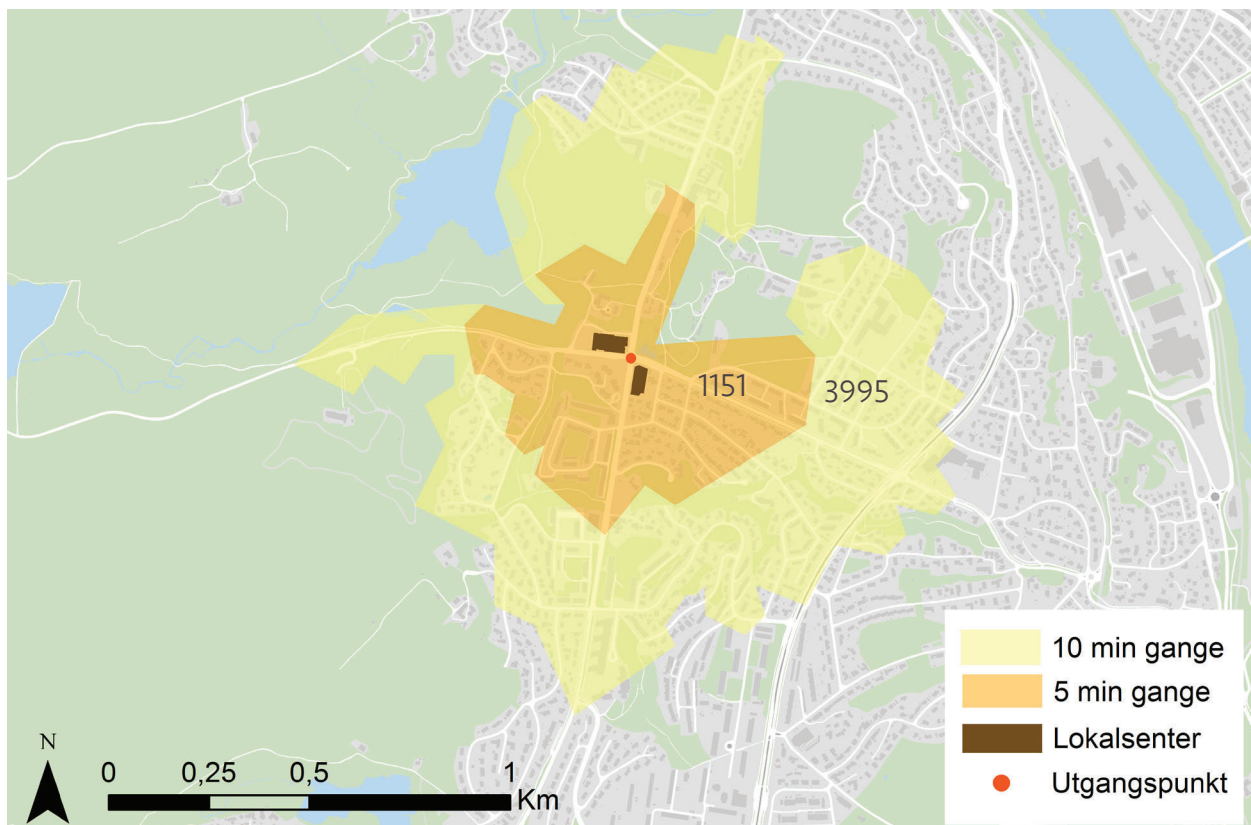
Figur 5.5: Antall respondenter inndelt etter hvilket senter de besøker mest og hvilket senter som er nærmest bosted

CASE 1: BYÅSEN/SVERRESBORG



TILGJENGELIGHET

Nedslagsfelt for gange

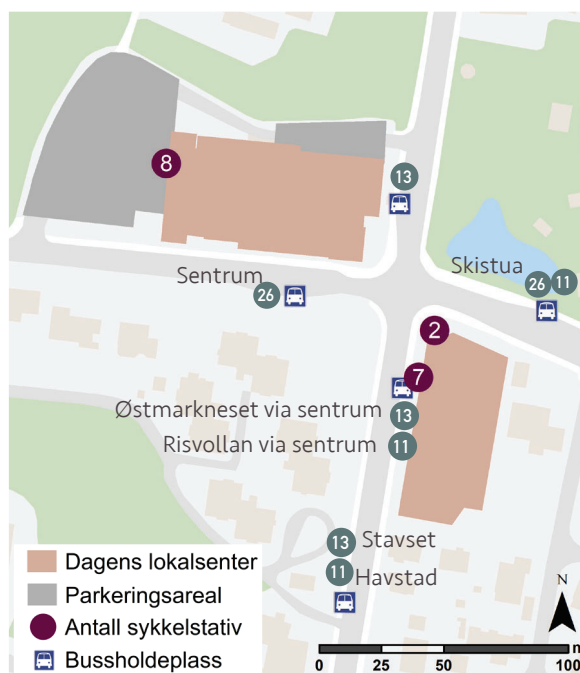


Figur 5.6: Med en gjennomsnittlig gangfart på 5,1 km/t er det 1151 personer som når Byåsen/Sverresborg lokalsenter innenfor fem minutter gange og 3995 personer som når senteret innen ti minutter gange. Punktet er satt i veikrysset midt mellom sentrene, som vist i figur 5.6 nedenfor. Et stort område på nordøstlig side av senteret nås ikke til fots, noe som skyldes Trøndelag Folkemuseum som ikke har åpent for gjennomgangstrafikk.

Parkeringsareal, sykkelparkering og kollektivfrekvens

Det er plass til 17 sykler fordelt på tre sykkelstativ ved Byåsen/Sverresborg lokalsenter. Ved Byåsen Butikksenter er stativene av dårlig kvalitet, mens det ved Sverresborg senter er nyere sykkelstativ, hvor det også er mulig å låse sykkelrammen. På østsiden av Byåsen Butikksenter finnes det ikke sykkelstativ, på tross av at det er ved en bussholdeplass. Som figur 5.8 viser benyttes derfor andre alternativ som sykkelstativ.

Kollektivtfrekvensen er god for buss 13, og med to linjer som går uavhengig til sentrum er kollektivtilgjengeligheten god. Byåsen/Sverresborg senter tilbyr parkering for besøkende i inntill to timer, men det står spesifisert at det ikke er tillatt å parkere ved senteret som utgangspunkt for tur i marka.

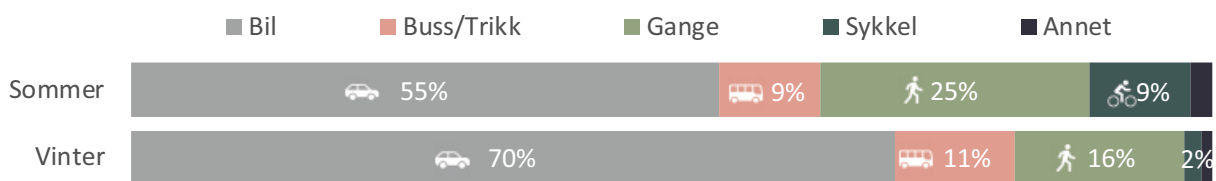


Figur 5.8: Det er ikke sykkelstativ på østsiden av Byåsen Butikksenter, og syklene festes i andre stolper.

	Hverdag	Lørdag	Søndag
	Rush-/normal-/lavtrafikk	Normal-/lavtrafikk	Lavtrafikk
11	10/20/20	20/20	20
13	10/10/20	10/20	20
26	Enkelte avganger		

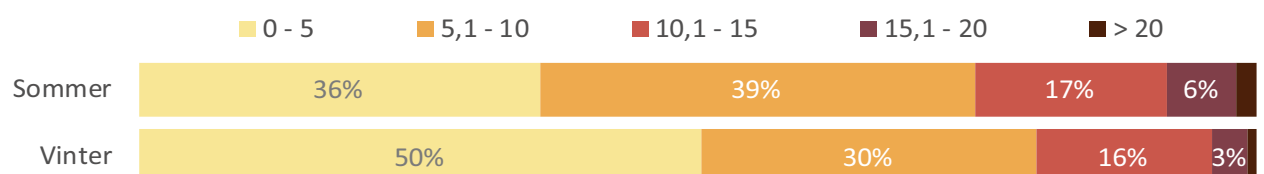
Figur 5.7: Det er er plass til 17 sykler rundt Byåsen/Sverresborg lokalsenter og bussdekningen er god til sentrum.

Transportmiddelfordeling



Figur 5.9: Flest av respondentene svarer at de kjører bil til Byåsen/Sverresborg. Andelen er høyest på vinterhalvåret med 70%. Andelen som sykler og går er høyere på sommerhalvåret med totalt 34%, mens det på vinteren er 18%.

Reisetid



Figur 5.10: På sommer- og vinterhalvåret bruker henholdsvis 75 % og 80 % under 10 minutter på å komme seg dit.

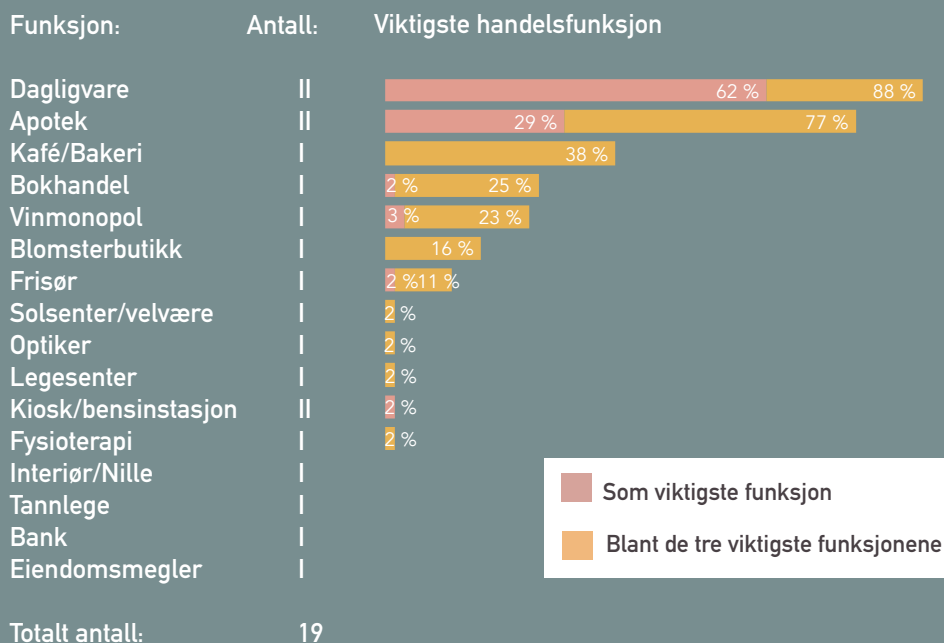
HANDEL OG ANDRE FUNKSJONER

Besøkhypighet



Figur 5.11: 56 % av respondentene svarer at de benytter senteret 1-3 dager i uken eller oftere.

Dagens handelsfunksjoner



Figur 5.12: Antall funksjoner på senteret, samt hvilke funksjoner respondentene har valgt som den viktigste for at de velger å benytte seg av lokalsenteret.

Bør tilføres senteret



Figur 5.13: Utsagnene ved de blå sirkelene er hentet ut fra fri tekst som besvarer spørsmålet om hvilke butikker/ resturanter eller andre funksjoner man ønsker å tilføre sitt nærmeste lokalsenter for å benytte det som primært handelsområde (n=57).

De grønne sirkelene viser antall som har valgt et gitt alternativ på spørsmål om hvilke kulturelle og offentlige funksjoner de mener bør være i nærheten av lokalsenteret for at det skal bli et attraktivt sentrum. Respondentene her er de som besøker senteret mest (n=64).

Andre funksjoner i nærområdet

Området rundt Byåsen og Sverresborg senter er i stor grad dominert av grøntareal. Foten av Bymarka ligger vest for lokalsenteret, og området domineres av skok, åpen fastmark samt opparbeidede turstier. Trøndelag Folkemuseum har store grøntareal, og en park vest for Sverresborg skole utgjør ytterligere grøntareal i tilknytning til dette lokalsenteret. Av funksjoner er det flere barnehager innen gangavstand, samt Sverresborg skole. Utover dette er det sørvestlige området stort sett dominert av boliger, noe lamellbebyggelse, en del eneboliger og tomannsboliger.



Figur 5.14: Det er store grøntområder i tilknytning til Byåsen/Sverresborg senter, med marka på vestsiden, og Trøndelag Folkemuseum på østsiden.

UTFORMING

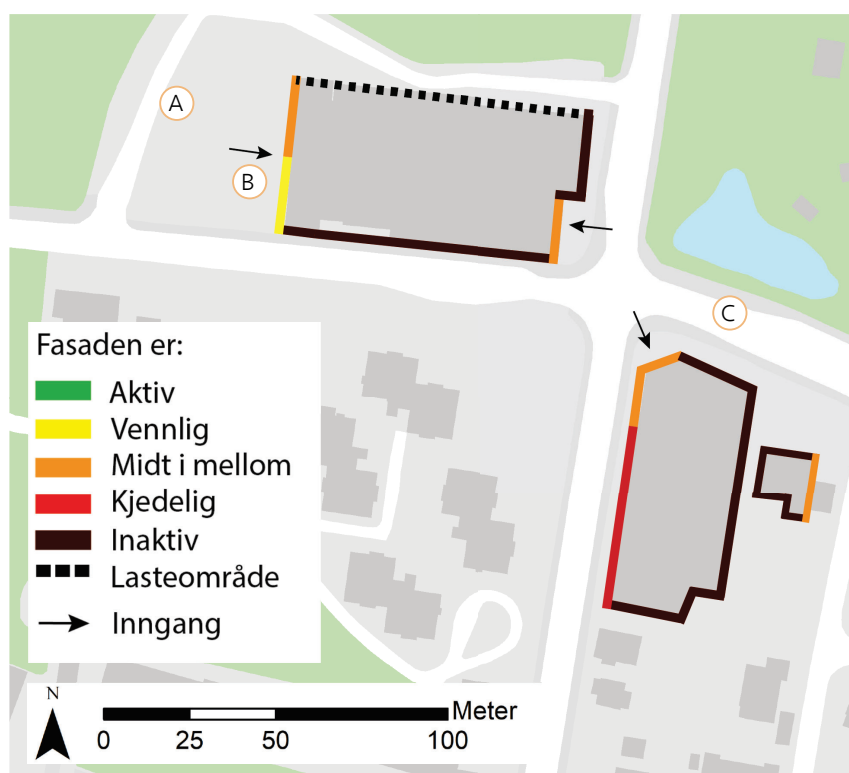
Fasader, benker og spugs



Figur 5.15: Hovedinngangen ved Byåsen Butikksenter. Vinduene i 1. etasje er tildekket med reklame.



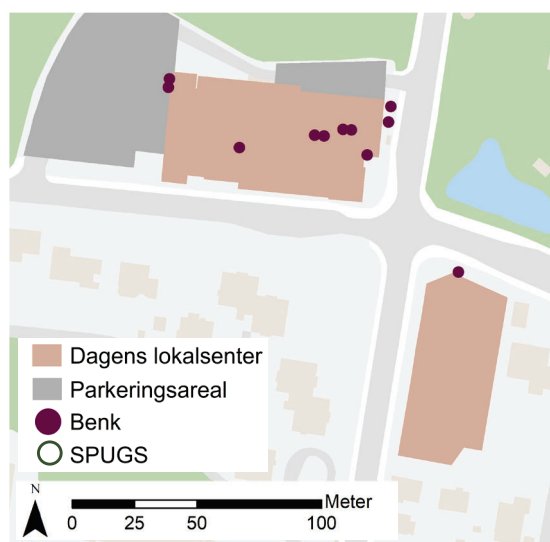
Figur 5.17: Blomsterbutikken bidrar til å bryte opp fasadens monotoni.



Figur 5.16: Fasadene er i stor grad inaktive og kjedelige, med unntak av inngangspartiene som rangeres som "midt i mellom".



Figur 5.18: Fasade og inngang til parkeringshus ved Sverresborg senter



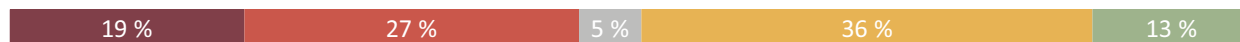
Figur 5.19: Det er 11 benker på Sverresborg/Byåsen Butikksenter, og ingen SPUGS.

Fasadene på Byåsen Butikksenter er i hvitmalt teglstein og er bygget i modernistisk stil, men bærer preg av slitasje. Sverresborg senter har fasade med brunbeiset treverk. Det er kun én fasade ved Byåsen/Sverresborg senter som har fått merkelappen "vennlig", dette skyldes blomsterbutikken ved inngangen, vist i figur 5.17, som bidrar til aktivitet og liv mellom det som er ute og det som er inne. Utover dette vender fasadene seg i liten grad til publikum, ettersom det er ingen eller svært få vinduer i 1. etasje. Ved inngangspartiene ved begge sentrene er det glassdører, benker og noe mer aktivitet.

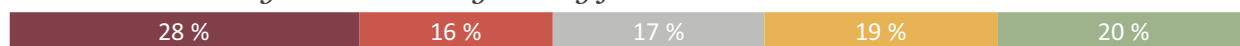
Det ble funnet 11 benker ved Sverresborg/Byåsen lokalsenter. Fire av disse er inne på Byåsen Butikksenter, og er tatt med i undersøkelsen fordi dette oppleves som et torg av mange av respondentene. Det er ingen SPUGS ved lokalsenteret.

Opplevelse av utforming

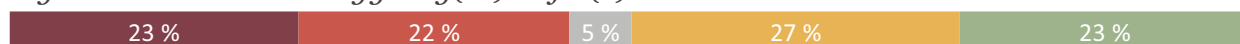
”Inngangspartiet på senteret er hyggelig”



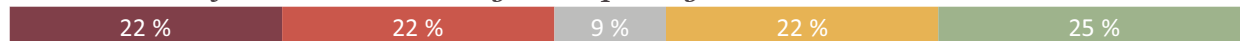
”Området rundt bydelssenteret egner seg for barn”



”Bydelssenterets hovedbygning(er) er fin(e)”



”Området utenfor senteret er innbydende på dagtid”



”Området utenfor senteret er innbydende på kveldstid”



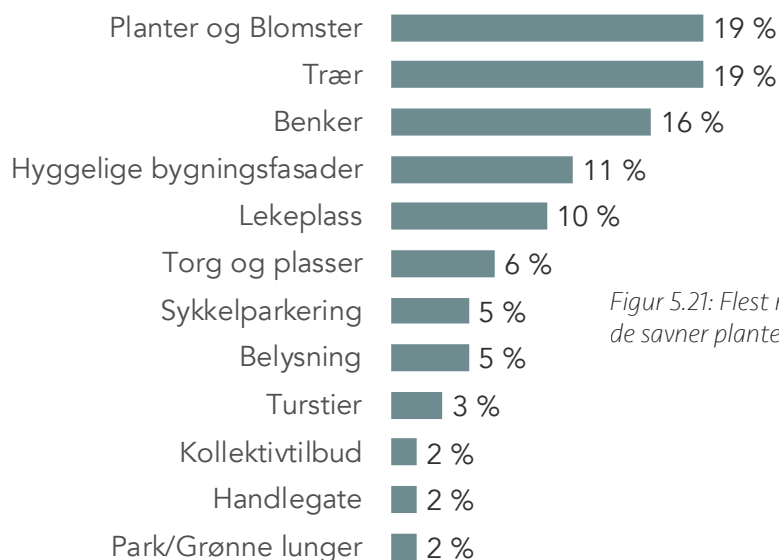
”Jeg benytter benkene utenfor senteret”



■ Utenik ■ Litt utenik ■ Vet ikke ■ Litt enig ■ Enig

Figur 5.20: På Byåsen/Sverresborg er fordelingen omtrent 50/50 mellom respondenter som er enig og utenik i spørsmål som angår hvorvidt utformingen på senteret er god. En mindre andel synes området er innbydende på kveldstid, og at senteret egner seg for barn.

Bør tilføres uteområdet



Figur 5.21: Flest respondenter har svart at de savner planter og blomster, og trær.

STEDSOPPLEVELSE

The third place

”Jeg synes kaféen har hyggelig atmosfære”



”Bydelssenteret er en møteplass for aktiviteter i området”



■ Uenig ■ Litt uenig ■ Vet ikke ■ Litt enig ■ Enig

Figur 5.22: Utsagnene er hentet fra respondentene (n=64) som besøker Byåsen/Sverresborg mest, og viser at størsteparten av respondentene mener at kaféen har en hyggelig atmosfære. Halvparten er også litt enig/enig i at bydelssenteret er en møteplass for aktiviteter i området.



Figur 5.23: Ordskyen viser hvilke ord som flest har krysset av for å beskrive hvordan de opplever senteret.

Stedsidentitet

”Jeg føler identitet til bydelssenteret”



”Bydelssenteret er bydelens identitetsmarkør”



”Senterområdet oppleves som sentrum i bydelen”



■ Uenig ■ Litt uenig ■ Vet ikke ■ Litt enig ■ Enig

Figur 5.24: Utsagnene er hentet fra respondentene som bor nærmest Byåsen/Sverresborg senter (n=57). 36 % er litt enig eller enig i at de føler identitet til bydelssenteret, mens 60 % er litt uenig eller uenig i dette. 70 % svarer at de ikke vet om de opplever bydelssenteret som bydelens identitetsmarkør. 56 % opplever senterområdet som sentrum i bydelen, mot 25 % som ikke gjør det.

UTFORMING

Lys og åpen gate under glasstak med torg

Bygd opp slik at man får følelsen av å gå gjennom en gate, som er veldig trivelig.
Minner om en liten gågate. Historiske bilder på veggene, passe størrelse.
Bakeri med sitteplasser utenfor butikken innenfor senteret.

Det oppleves litt som et torg, med kafeen midt i.
Forholdsvis nytt, arealene føles "store/åpne".

Omgivelsene, Men hyggeligst i øverste del.
Masse lys, rolig tempo, treffsted for eldre.

Lys passasje med glasstak.

Samlet under glasstak.

Trivelig torg i senteret.

Kompakt, oversiktlig.

Lyst - når blir sollys.

Virker nokså åpent.

Lite og oversiktlig.

Åpen atmosfære.

Overbygd gate.

Lyst innvendig.

Fint utformet.

Åpne arealer.

Fine lokaler.

Passe stort².

Det er lyst.

Oversiktlig.

Kompakt.

ATMOSFÆRE

Rolig og koselig

Rolig.

Nostalgisk.

Rolig tempo.

Sjarmerende.

Tradisjonelt.

Trivelig kafé.

Rolig område.

Koselig kafe².

Koselig senter².

Lite og koselig, .

Lavt stressnivå.

God atmosfære .

Intimt og koslig.

Rolig stemning².

Rolig atmosfære.

Litt una sentrums kjas og mas .

Rolig og koselig stemning med masse eldre.

SOSIALT BELIGGENHET

Treffer kjente og hyggelig betjening
Møteplass for alle i nærområdet.
Hyggelige folk som jobber der.
Det er dette som er hjemme.

Nært, treffer ofte kjente.

Hyggelig betjening³.

Det er god service.

Treffer kjentfolk³.

Hyggelige folk, .

Mye folk .

Nærhet til marka

Plassering

Beliggenhet

Nærhet til marka⁷

Koselig belligenhet

Fin natur! Fin utsikt

Nært fine parker og turområder

Nærhet til gode friluftsområder

Kjekk å stikke innom etter en tur i marka

Ligger mellom Sverresborg folkemuseum og marka.

BUTIKKER/FUNKSJON

Kafé, bakeri og varierte butikker

Kafé¹⁰.

Bakeri⁴.

Synsam.

Bokhandel.

Vinmonopol¹².

Fine butikker⁴.

Fin butikkmiiks.

Bedre matbutikk.

Fine matbutikker.

Bra matbutikk.

Stort servicetilbud.

Varierte butikker⁴.

Godt utvalg på Meny.

Passe mange butikker.

Bra utvalg på butikker².

Min frisør har lokaler der.

Har også et sykkelverksted.

Har det som trengs av butikker.

Varierte butikker, ikke bare store kjeder.

Det er et lite senter, med et stor mangfold.

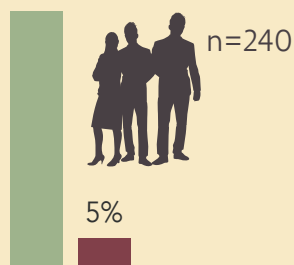
Ligger ved treningene og har det jeg ønsker meg.

Får levert både lotto kupong og handler på Apoteket.

Meny er en fin butikk, og det er sjeldent mye folk der.

Butikkene dekker behovet for innkjøp til hverdag og fest.

40%



TRIVELIG UTRIVELIG

FUNKSJON OG UTFORMING

Rotete.

Trist utvendig .

Gammelt og slitent.

Virker trangt og rotete.

Lite personlig. Lite liv i nedre del.

Savner en klesbutikk for alle aldre .

Var triveligere før, sluttet å dra dit.

Dårlig arkitektur, dominert av biler.

For lite utvalg av butikker, utrivelig og skittent.

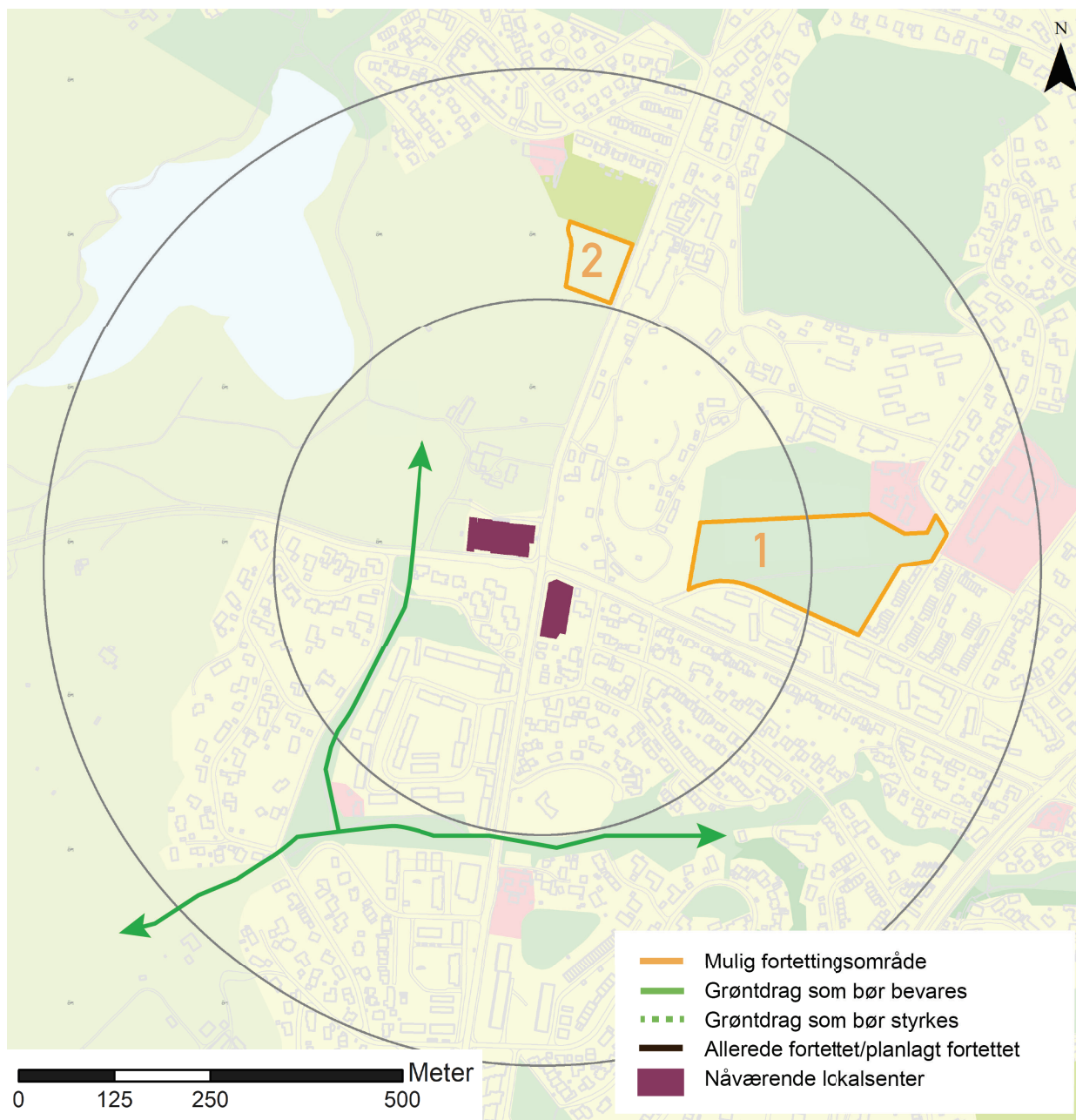
Ingen park eller torg. Bare for å gjøre, ikke for å være.

Figur 5.25: Figuren viser hvor mange av de som kjenner til senteret som synes det er trivelig eller utrivelig. Teksten viser repondentenes frie beskrivelse av hvorfor de synes senteret er trivelig (grønn overskrift) eller utrivelig (rød overskrift). Overskriftene kategoriserer beskrivelsene i ulike tema. Uthevet skrift betyr at begrunnelsen er gitt av flere.

Figur 5.26 og 5.27: Byåsen Butikkisenter har innglassert gate og benker



OMRÅDEVURDERING OG FORTETTINGSPOTENSIAL



Figur 5.28: To potensielle fortetningsområder i nærheten av Byåsen/Sverresborg lokalsenter har blitt identifisert. I tillegg er det markert et grønndrag som bør bevares.

Byåsen og Sverresborg lokalsenter ligger i umiddelbar nærhet til store grøntareal. Nordvest for veikrysset mellom sentrene ligger et område som er vernet gjennom markagrensa. Dette området utgjør omtrent 25 % av det totale arealet innenfor avgrensningen på fem minutter gange. Nordøst for veikrysset ligger Trøndelag Folkemuseum som også opptar store deler av arealet innenfor avgrensningen. De resterende områdene sør for sentrene er i stor grad bebygde med en blanding av boligblokker og småhusbebyggelse.

Innenfor avgrensningen på fem minutter er det registrert 560 boligenheter, som tilsvarer 1,46 boliger per daa. Totalt bebygd areal (%-BYA) utgjør 33 %. Innenfor avgrensningen på ti minutter gange er boligtettheten noe lavere, med 1,15 boliger per daa. På grunn av markagrensen og museet er det begrenset mulighet for fortetting rundt Byåsen og Sverresborg lokalsenter. Området som har størst potensial for fortetting ligger øst for sentrene, delvis innenfor og delvis utenfor avgrensningen på fem minutter gange (markert som område 1 i kartet i figur 5.28). I dag er området markert som grøntområde i KPA, men det kan argumenteres med at boligene i tilknytning til dette grøntområdet allerede har gode rekreasjonsmuligheter i Bymarka. Området utgjør et areal på 30 daa som med mål om 6-10 boliger/daa vil bety 180-300 nye boliger.

I tillegg er det identifisert et mindre område nord for avgrensningen på fem minutter gange, markert som område 2 i kartet. Dette området ligger i nærheten av Vestbyen kunstgressbane og utgjør i underkant av 6 daa. Området er markert som grøntområde i KPA, men består i realiteten av en parkeringsplass og et grusområde etter en barnehage som er revet. Området kan bidra med 35-60 nye boliger. Innenfor avgrensningen på ti minutter gange vil fortetting av begge områdene føre til ny bolig/daa for området som helhet på 1,31 - 1,42.

Utenom fortettingsområdene som er markert i kartet er det også noe potensial for infill og eplehagefortetting av mindre områder. Dette vil imidlertid ikke utgjøre noen stor endring i boligtettheten for området rundt sentrene.

Figur 5.29: Byåsen Butikksenter avgrenses av Bymarka mot vest, noe som begrenser mulighetene for fortetting i nærheten av senteret.

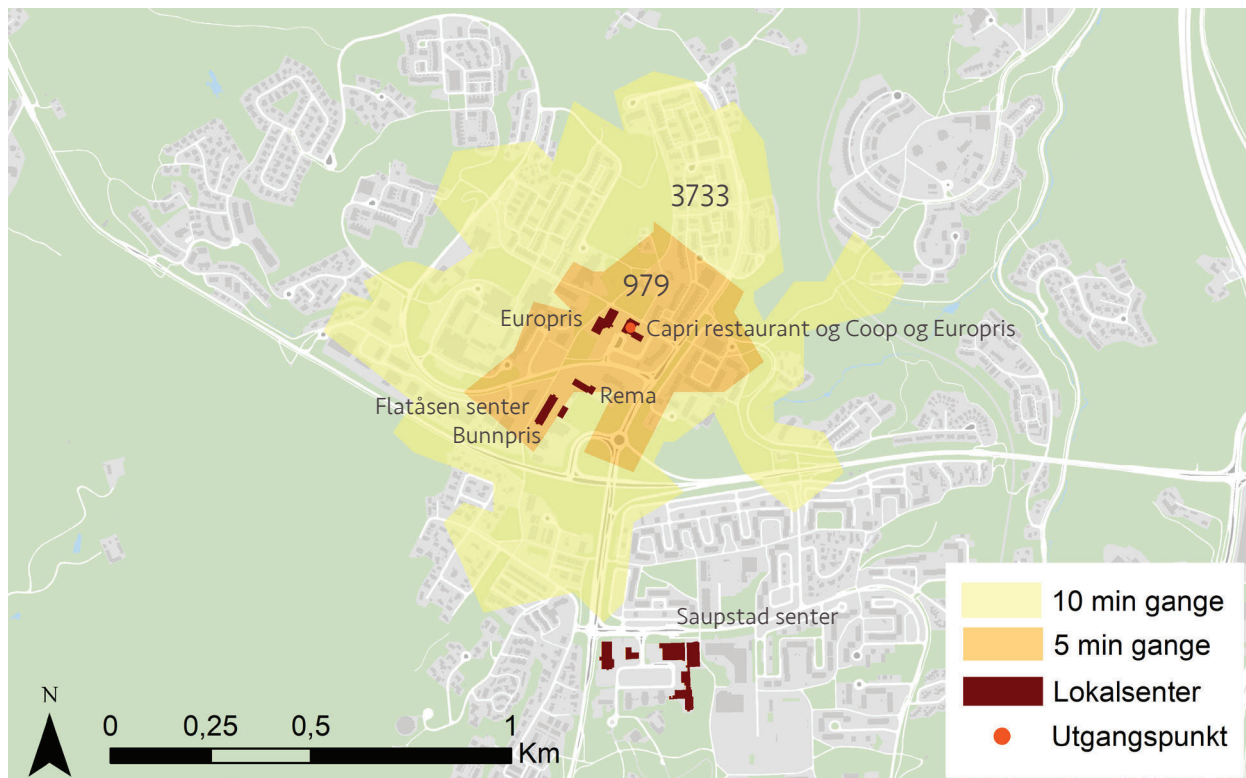


CASE 2: FLATÅSEN



TILGJENGELIGHET

Nedslagsfelt for gange



Figur 5.30: Fra ytterkantene i det oransje og gule området tar det henholdsvis fem og ti minutter å gå til utgangspunktet. 979 personer når dette punktet innen fem minutter gange og 3733 innen ti minutter. Flatåsen senter har spredt bebyggelse, som gjør at et høyere antall i realiteten vil nå minst én av dagligvarebutikkene.

Parkeringsareal, sykkelstativ og kollektivfrekvens



Figur 5.31: Senterområdet har store arealer satt av til parkering.

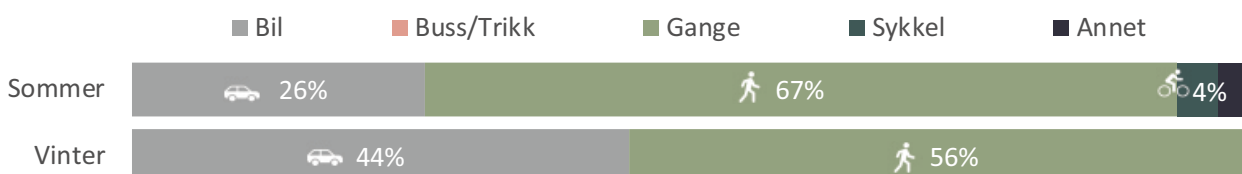


	Hverdag	Lørdag	Søndag
Rush-/normal-/lavtrafikk		Normal-/lavtrafikk	Lavtrafikk
16	15/30/60	30/60	60
40	10/10/20	20/20	20

Figur 5.32: Det er 19 sykkelstativ spredt over et stort område på Flatåsen. Det går ingen direkte busslinje til sentrum.

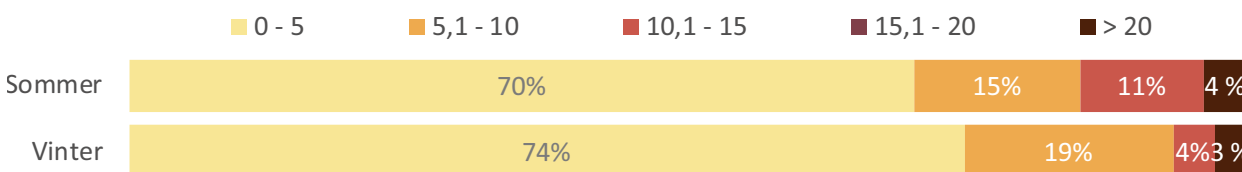
Med det nye metrobussystemet vil bussene gå minimum hvert 10. minutt i rush og normaltrafikk på hverdagene. Det er imidlertid ingen av de to linjene som går til Trondheim sentrum. Ved å ta buss 16 eller 40 må man bytte buss henholdsvis to og én gang for å komme til sentrum. Det er 19 sykkelstativ på Flatåsen senter og samtlige er i dårlig forfatning, som fører til at andre stolper ved inngangsparti blir benyttet framfor sykkelstativene. Parkeringsrestriksjonene tillater å stå parkert i maks to timer, avgiftsfritt.

Transportmiddelfordeling



Figur 5.33: Transportmiddelbruken blandt respondentene på Flatåsen (n=27) viser at en høy andel går til senteret, med en noe mindre andel på vinterhalvåret, hvor bilandelen er større.

Reisetid



Figur 5.34: En stor andel av respondentene sier at de benytter under fem minutter til senteret, og henholdsvis 85 % og 93 % bruker under ti minutter til senteret.

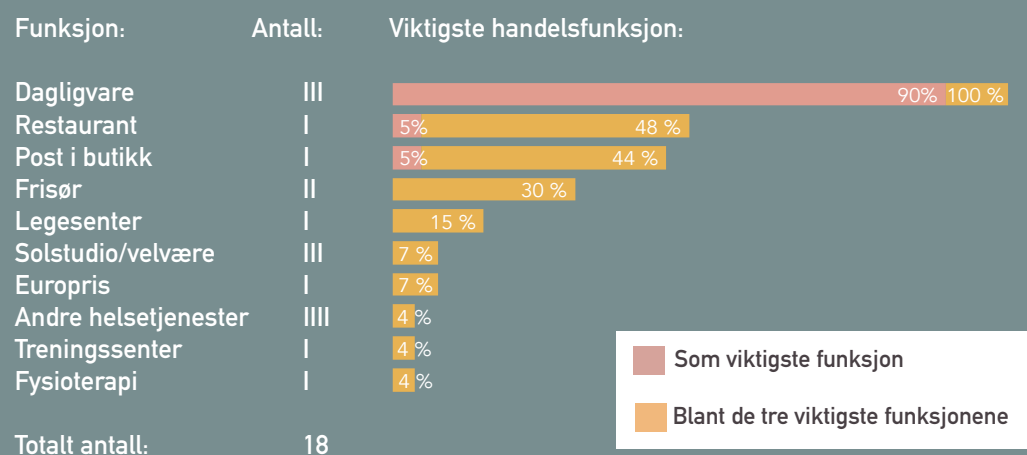
HANDEL OG ANDRE FUNKSJONER

Besøkhypighet



Figur 5.35: 92 % av respondentene som besøker Flatåsen mest benytter senteret minst én gang i uken. 1/3 svarer at de benytter senteret 4-7 dager i uken.

Dagens handelsfunksjoner



Figur 5.36: Dagligvare er den viktigste funksjonen blant respondentene som benytter Flatåsen senter mest (n=27). Dagligvare er også den funksjonen som det finnes flest av på Flatåsen, med 3 ulike dagligvarebutikker.

Bør tilføres senteret

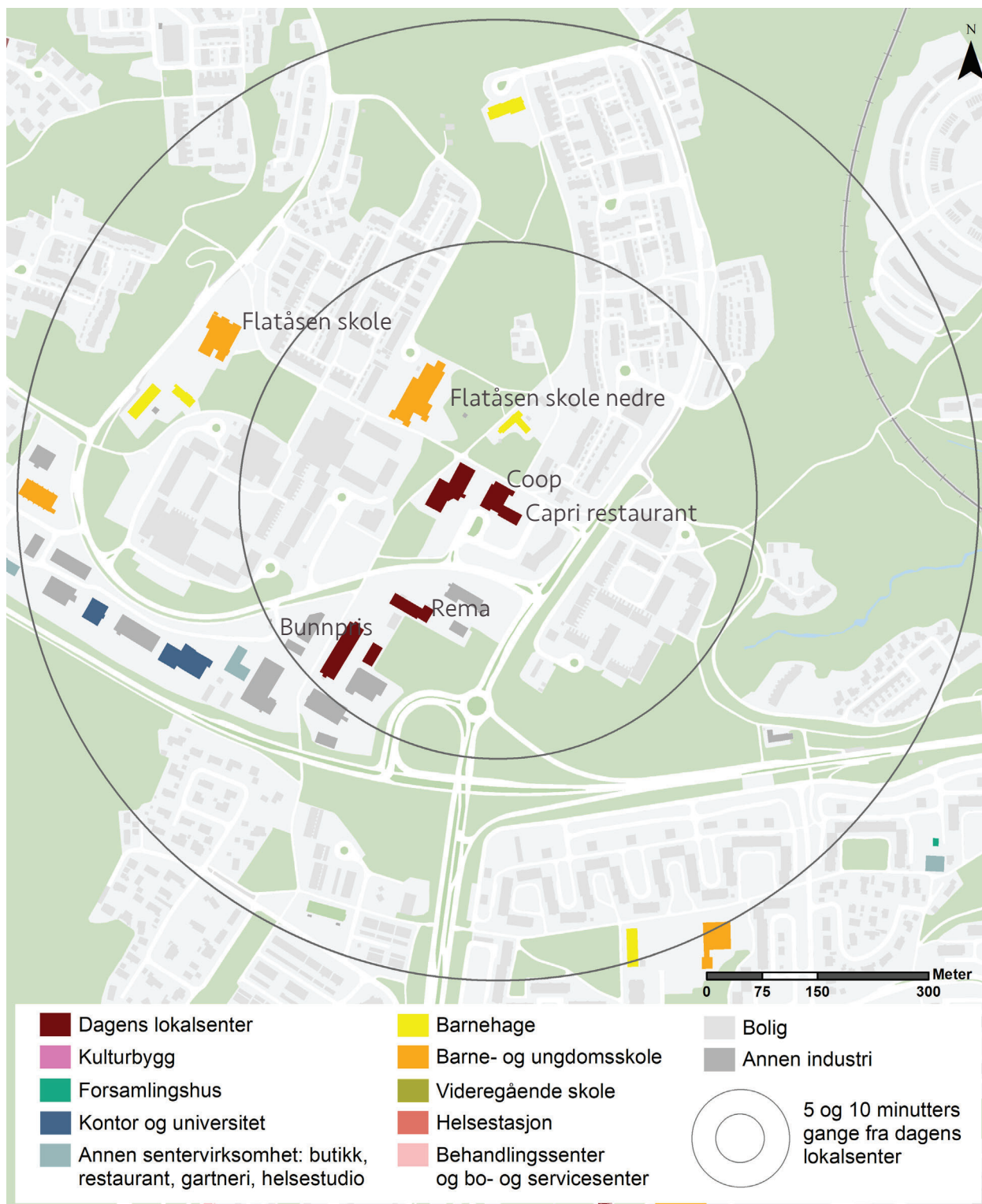


Figur 5.37: Utsagnene ved de blå sirklene er hentet ut fra fri tekst som besvarer spørsmålet om hvilke butikker/ resturanter eller andre funksjoner man ønsker å tilføre sitt nærmeste lokalsenter for å benytte det som primært handelsområde (n=30).

De grønne sirklene viser antall som har valgt et gitt alternativ på spørsmål om hvilke kulturelle og offentlige funksjoner de mener bør være i nærheten av lokalsenteret for at det skal bli et attraktivt sentrum. Respondentene her er de som besøker senteret mest (n=27).

Andre funksjoner i nærområdet

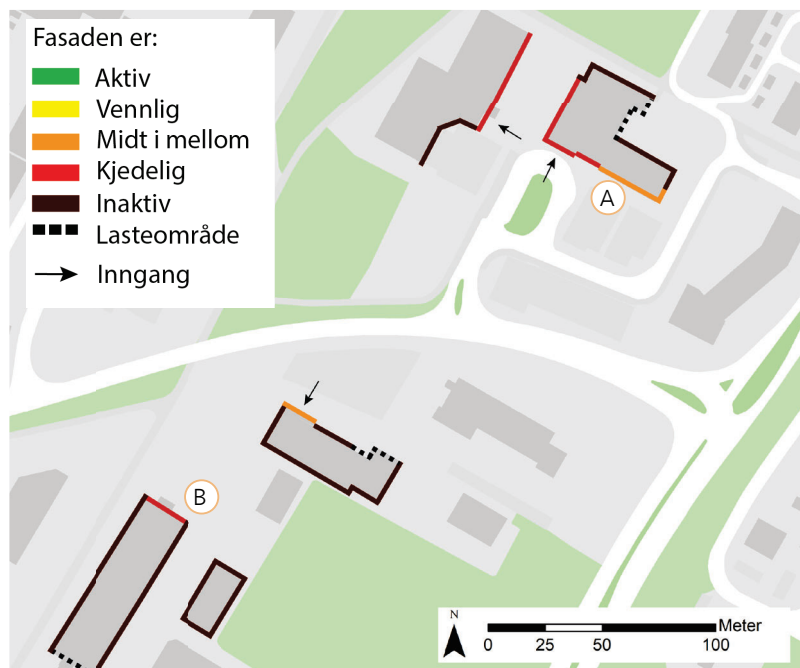
Flatåsen senter er spredt og daligvarebutikkene er plassert med stor avstand. Senteret har to tyngdepunkt med tanke på handel, ett rundt Coop Prix og Capri restaurant, og ett rundt "Flatåsen senter" hvor Bunnpris, Rema og flere helsetjenester holder til. Rundt Flatåsen senter er det stor grad av tettbygd blokkbebyggelse og store arealer er avsatt til næringsareal. Det er også mye grøntområder like ved senteret, og mye av dette er åker. Fra senteret er det gangavstand til begge avdelingene av Flatåsen skole, samt flere barnehager.



Figur 5.38: Flatåsen senter er spredt i utstrekning, og er i nær tilknytning til næringsbygg, skole og barnehage.

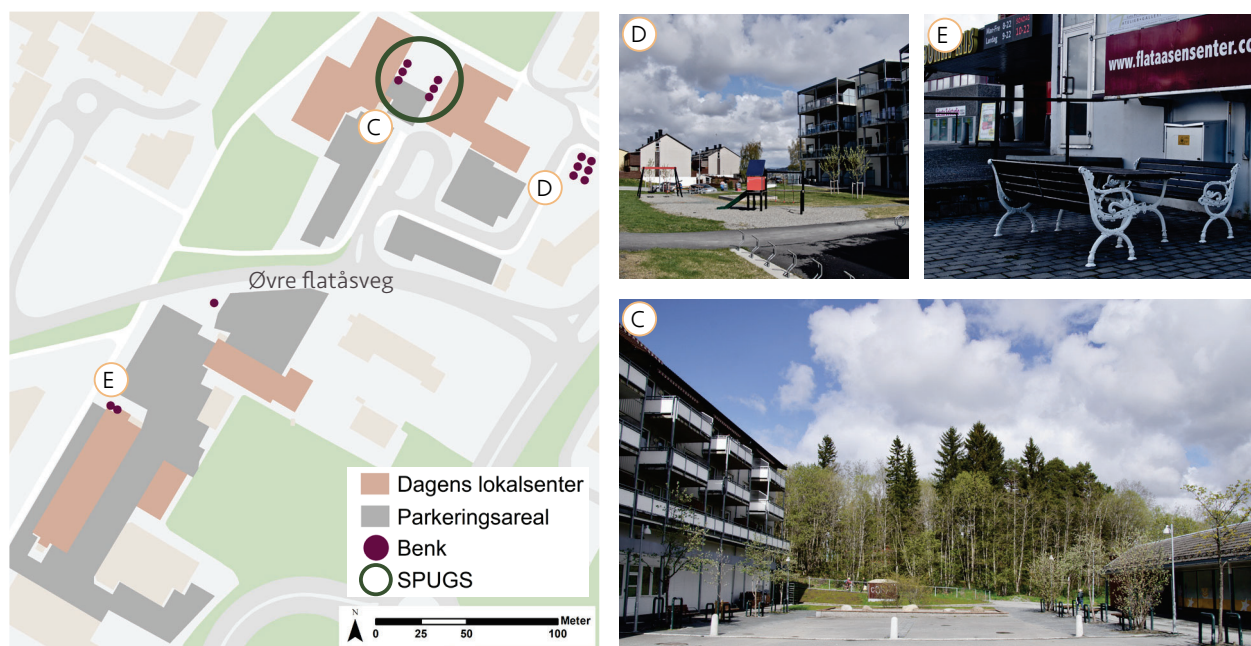
UTFORMING

Fasader, benker og spugs



Figur 5.39: Fasadene på Flatåsen er lite aktive, og henvender seg i liten grad til publikum.

Fasadene på Flatåsen senter varierer mellom "midt i mellom" og inaktiv. Det er kun ved Rema at det er satt ut blomster eller tilsvarende varer som gjør at det er noe som binder inne og ute sammen. Ved restauranten Capri er det satt ut stoler og bor på en veranda i tilknytning til bygget. Dette kunne ført til høyere kvalitet på fasaden, men ettersom det ikke er noen dør som leder ut til dette området og vinduene var trekt for, samt at området oppleves privat og ikke som en del av området for øvrig, fikk denne fasaden på analysetidspunktet merkelappen "midt mellom". På nordsiden av Øvre Flatåsvei finnes flere benker som er plassert mellom trær og danner en liten plass, som vist i figur 5.40 (C). I tillegg finnes seks benker øst i kartet. På grunn av plasseringen oppleves disse offentlig tilgjengelig, men tilhører borettslaget like ved. Benkene på sørsiden av Øvre Flatåsvei er slitte, plassert på skyggesiden av bygget, og inviterer ikke til opphold, som vist i figur 5.40 E.



Figur 5.40: På Flatåsen er det 15 benker i området. Benkene på den sørlige delen er forfallne (E), men området som er definert som SPUGS inviterer i større grad til opphold, og benkene er nyere.

Opplevelse av utforming

”Inngangspartiet på senteret er hyggelig”



”Området rundt bydelssenteret egner seg for barn”



”Bydelssenterets hovedbygning(er) er fin(e)”



”Området utenfor senteret er innbydende på dagtid”



”Området utenfor senteret er innbydende på kveldstid”



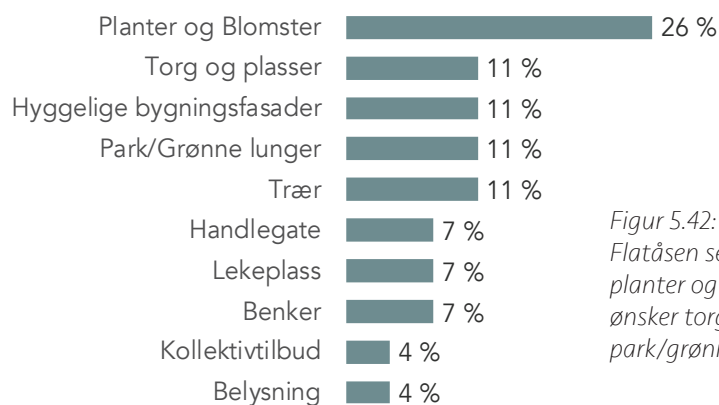
”Jeg benytter benkene utenfor senteret”



■ Uenig ■ Litt uenig ■ Vet ikke ■ Litt enig ■ Enig

Figur 5.41: Respondentene som benytter Flatåsen senter mest (n=27) er negative til utformingen ved senteret. Henholdsvis 81 % og 82 % er litt uenig eller uenig i at inngangspartiet på senteret er hyggelig og at bydelssenterets hovedbygninger er fine. Sistnevnte er ingen helt enig i, men 11 % er litt enige. 11 % av respondentene sier også at de benytter benkene utenfor senteret.

Bør tilføres uteområdet

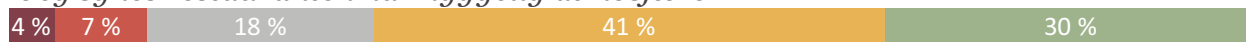


Figur 5.42: Flest av respondentene som benytter Flatåsen senter mest (n=27) ønsker mer av planter og blomster. Videre er det like mange som ønsker torg og plasser, hyggelige bygningsfasader, park/grønne lunger og trær.

STEDSOPPLEVELSE

"The third place"

"Jeg synes restauranten har hyggelig atmosfære"



"Bydelssenteret er en møteplass for aktiviteter i området"



■ Uenig ■ Litt uenig ■ Vet ikke ■ Litt enig ■ Enig

Figur 5.43: Utsagnene er hentet fra respondentene som besøker Flatåsen mest (n=27), og viser at det er få av som opplever at Flatåsen er en møteplass for aktiviteter i området. Restauranten Capri er det 71 % som er enig eller litt enig i at har hyggelig atmosfære.



Figur 5.44: Flest har valgt ordene kjedelig, upersonlig og grått for å beskrive Flatåsen senter.

Stedsidentitet

"Jeg føler identitet til bydelssenteret"



"Bydelssenteret er bydelens identitetsmarkør"



"Senterområdet oppleves som sentrum i bydelen"



■ Uenig ■ Litt uenig ■ Vet ikke ■ Litt enig ■ Enig

Figur 5.45: Utsagnene er hentet fra respondentene som bor nærmest Flatåsen (n=30), og viser at det er få av respondentene som føler identitet til Flatåsen lokalsenter. 20 % mener at senterområdet oppleves som sentrum i bydelen, mens 10 % er uenig i dette. 60 % er litt enig eller enig i at Flatåsen lokalsenter er bydelens identitetsmarkør.

FUNKSJON og TILGJENGELIGHET

Har det man trenger, og det er nære

3 matvarebutikker, 2 restauranter, legesenter, ligger fint til midt i boligområde, kort vei for de fleste.

Passe stort, har det meste av det jeg trenger i det daglige: busstopp, frisør, fotpleie.

Her går det kun på mat, ligger i gåavstand til hjemmet. Ja, vi har Europris også.

Hyggelige folk, har butikker der folk får kjøpt nesten alt man trenger.

Fint turområder i nærheten, Capri med go mat, barnevennlig.

Trygg skoleveg og veldig mange familier som bor i område.

Det er nært og man blir "kjent" med bedriftene.

Treffer som regel kjentfolk.

Enkelt å få det du trenger.

Fine lekeplasser.

FUNKSJON

Lite tilbud

Lite tilbud.

Ikke noe senter.

Kun matbutikker.

Bare 3 spredte matvarebutikker.

Ingen forretninger å se/handle i.

Består i hovedsak av tre matbutikker med dårlig utvalg.

UTFORMING

Mye trafikk og grå flater

Ingen gode steder å oppholde seg på, lite grønt og mye biler.

Bare 3 spredte matvarebutikker (kjeder) som ligger spredt.

For store p-plasser og gate å krysse mellom butikkene.

Avstand mellom de ulike butikkene (skilt av bilvei).

Konsentrert rundt et veikryss og en buss-stopp.

Dårlig arkitektur, dominert av biler.

Servicefunksjonene er for spredt.

Trist rundkjøring.

Mye trafikk.

STEDSOPPLEVELSE

Mangler møteplass

Ingen møteplass.

Ingen fellesarealer.

Ikke noe felles knutepunkt.

Ikke noe spes samlingspunkt.

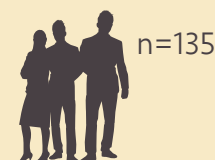
Mangler et ordentlig sentrum/torg.

Ikke noe senter, kun store butikker som lokker rundt.

Pizzeria, men ingen café man vil møte venner på for å ta en kaffe.

Få møteplasser utenom lekeplasser, mange biler, støvete, asfalt.

Ikke noe areal som legger til rette for møter med andre (Benker, plen).



ATMOSFÆRE

Rotete og slitt

Rotete.

Kjedelig.

Ikke fint der.

Stygt og gammelt

Forferdelig plassert.

Rotete, dårlig fasade.

Ser veldig sjuskete ut.

Upersonlig, overbefolket

Slitt, gammelt og trangt.

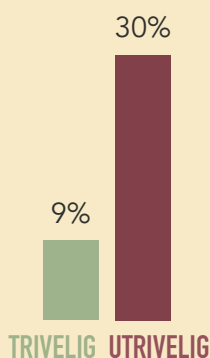
Grått og trist, slitte bygg.

Ingen atmosfære, firkantet.

Mye kald og hard murstein.

Hele området er grått og trist.

Det er bare stygt, enkelt og greit.



Figur 5.46: Figuren viser hvor mange av de som kjenner til senteret som synes det er trivelig eller utrivelig. Teksten viser repondentenes frie beskrivelse av hvorfor de synes senteret er trivelig (grønn overskrift) eller utrivelig (rød overskrift). Overskriftene kategoriserer beskrivelsene i ulike tema.

Figur 5.47: Flatåsen senter er preget av veibarrierer og mye grå flater.



OMRÅDEVURDERING OG FORTETTINGSPOTENSIAL



Figur 5.48: Fortettingspotensialet ved Flatåsen senter er stort. Områdene utgjør til sammen 108 daa.

Flatåsen senter ligger i et område mye blokkbebyggelse og nærings- og industrivirksomhet, og store deler av arealet består av grå flater. Området har lite grøntareal og det er behov for en styrking av grøntdraget langs den nordvest-/sørøstgående aksen. Den sørvestlige delen av området er spesielt preget av nærings- og industrivirksomhet, og deler av lokalsenteret ligger i direkte tilknytning til dette området.

Innenfor avgrensningen på fem minutter er det registrert 803 boligenheter, som tilsvarer 2,09 boliger/daa. Totalt bebygd areal (%-BYA) utgjør 50 %. Innenfor avgrensningen på ti minutter gange er boligtettheten en god del lavere, med 1,58 boliger/daa. De store arealene som i dag er nærings-/

industriareal og grå flater utgjør stort potensial for fortetting. Analysen har identifisert to områder som er egnet til å fortette, disse er markert som område 1 og 2 i kartet i figur 5.48.

Område 1 er et restareal med gress utenfor lamellebebyggelsen, samt parkeringsareal som tilhører blokkene. Dette fremstår som et typisk SLOAP-område (space left over after planning), men likevel har det også en funksjon i form av at det bidrar til at veien ligger lengre unna blokkbebyggelsen. Området utgjør rett i underkant av 17 daa.

Område 2 er i underkant av 91 daa og består av næringsbygg og industrilokaler med tilhørende store grå flateareal. Ved mål om 6-10 boliger/daa vil det bety 550-900 nye boliger i umiddelbar nærhet til lokalsenteret. Det innebærer imidlertid transformasjon av hele området, og at området bygges opp med plass til næringslokaler i 1. etasje. Ved fortetting av område 2 kan også område 1 tas med i planleggingen for å gjøre både vei og grøntareal bedre tilrettelagt. Dette området vil kunne bidra med 100-170 ekstra boliger. Ved fortetting av begge områdene vil det innenfor avgrensningen på ti minutter gange føre til ny bolig/daa for området som helhet på 2,07 - 2,38, avhengig av graden av fortetting og type bebyggelse.

Figur 5.49: Flatåsen senter har store arealer satt av til parkeringsplass. Det er også store avstander mellom de ulike delene som utgjør senterområdet, med en trafkkert vei som går tvers gjennom området.

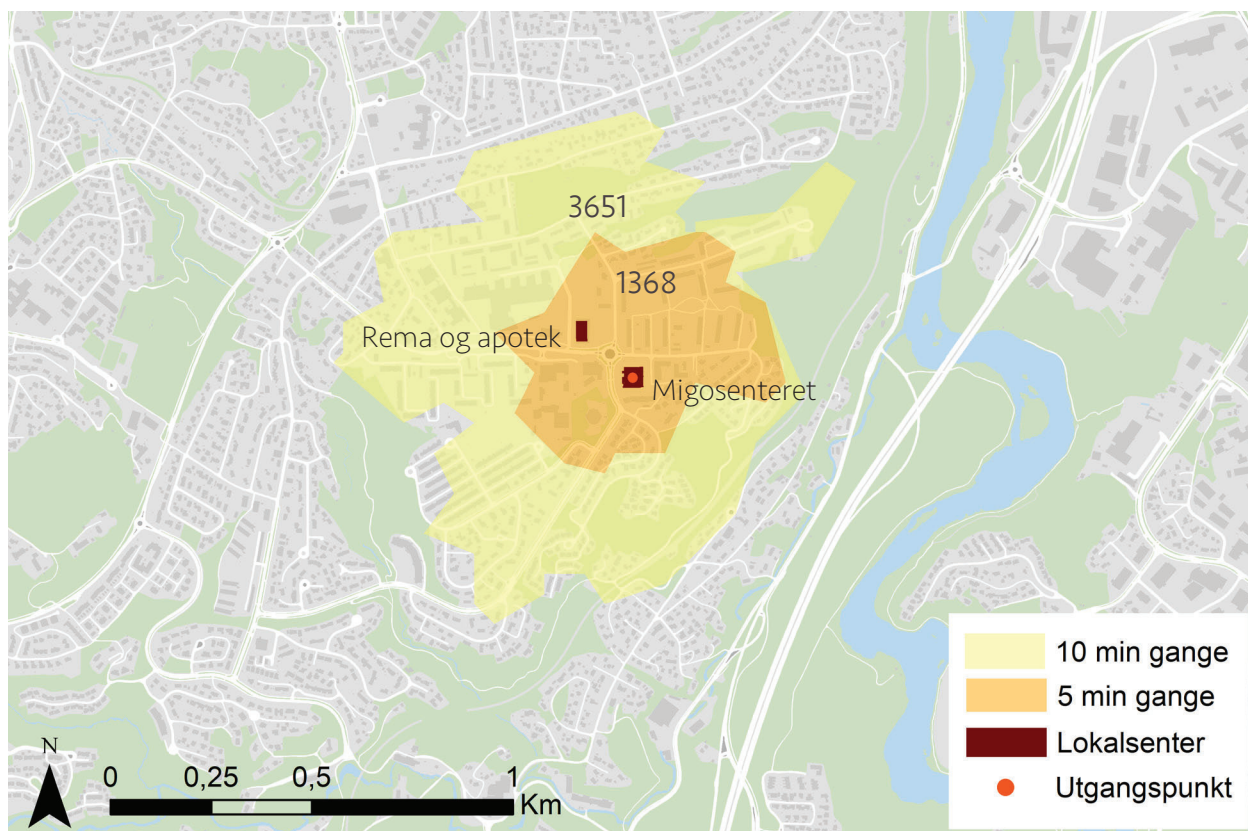


CASE 3: HALLSET



TILGJENGELIGHET

Nedslagsfelt for gange



Figur 5.50: Fra ytterkantene i det oransje og gule området tar det henholdsvis fem og ti minutter å gå til utgangspunktet. 1368 personer når dette punktet innen fem minutter gange og 3651 innen ti minutter gange. Hallset lokalsenter er spredt mellom to bygg, og resultatet ville fått et litt annet utfall dersom utgangspunktet var Rema/apotek-bygget.

Parkeringsareal, sykkelparkeirng og kollektivfrekvens

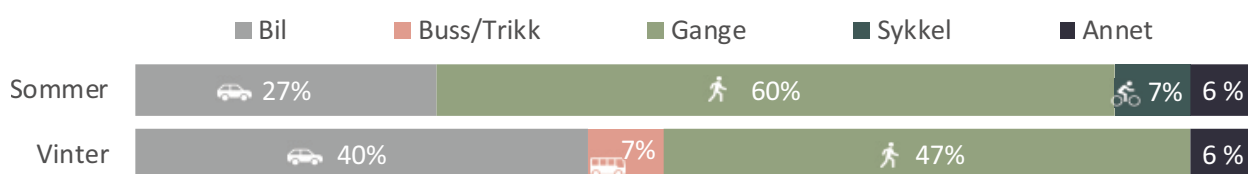


Figur 5.51 (venstre), 5.52 og 5.53: Det er god kollektivdekning på Hallset, og god sykkelparkering ved det nye Remabygget.

Kollektivtilgjengeligheten fra Hallset er god. Metrobusslinje 3 ender på Hallset, og går gjennom sentrum til Lohove hvert 7,5. minutt i rushtrafikk. I tillegg går også buss 23 til sentrum hvert 20. minutt utenom rush. Det er totalt 51 sykkelstativ i tilhørighet til Hallset senter. Sykkelparkeringene ved Migosenteret er i dårlig forfatning (figur 5.52), mens de 33 parkeringene ved Rema er nye stativ, som vist i figur 5.53. De er imidlertid ikke plassert under tak, til tross for at det er et stort areal med takoverbygg like ved.

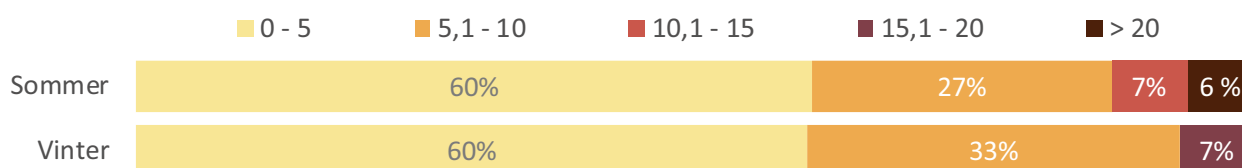
	Hverdag	Lørdag	Søndag
	Rush-/normal-/lavtrafikk	Normal-/lavtrafikk	Lavtrafikk
3	7.5/10/20	10/20	20
23	10/20/20	20/20	20
42	15/20/20	20/20	20

Transportmiddelfordeling



Figur 5.54: Hallset senter har gøy gangandel både på sommer- og vinterhalvåret.

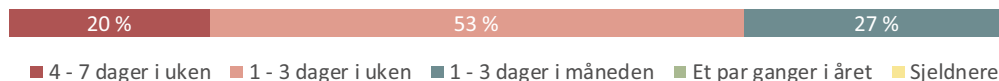
Reisetid



Figur 5.55: Henholdsvis 87 % og 93 % bruker under ti minutter på reisen til Hallset senter.

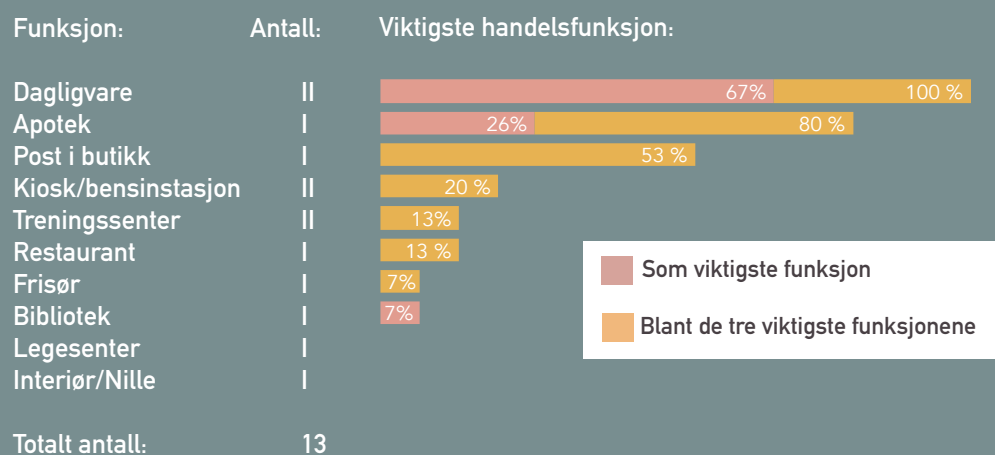
HANDEL OG ANDRE FUNKSJONER

Besøkhypighet



Figur 5.56: 73 % av respondentene besøker Hallset senter 1-3 ganger i uka eller oftere.

Dagens handelsfunksjoner



Figur 5.57: Dagligvare er den viktigste funksjonen for respondentene som benytter Hallset senter mest (n=15). 26 % av respondentene har valgt apotek som den viktigste funksjonen. 53 % av respondentene har valgt post i butikk som en av de tre viktigste funksjonene ved senteret.

Bør tilføres senteret

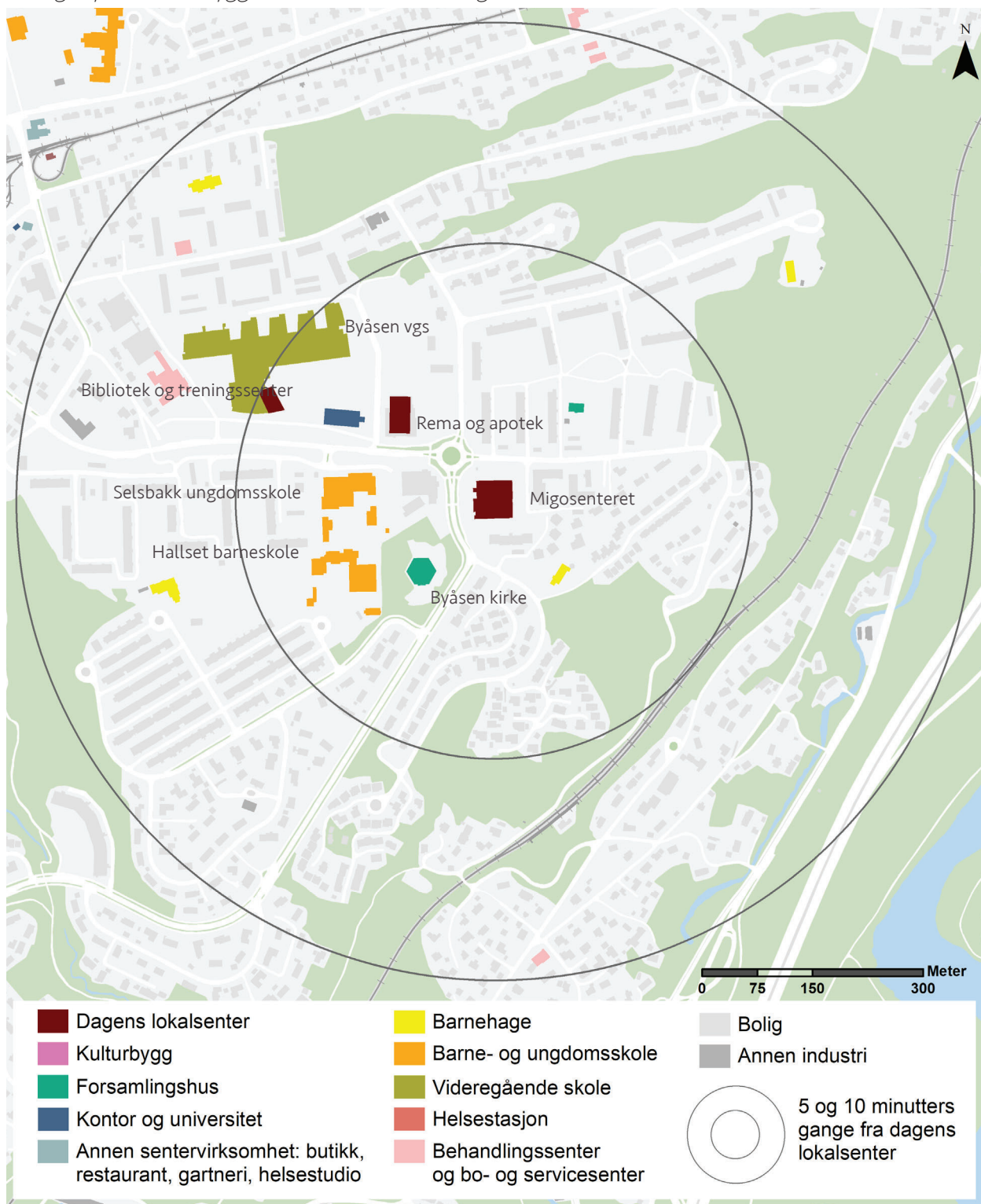


Figur 5.58: Utsagnene ved de blå sirklene er hentet ut fra fri tekst som besvarer spørsmålet om hvilke butikker/resturanter eller andre funksjoner man ønsker å tilføre sitt nærmeste lokalsenter for å benytte det som primært handelsområde (n=19).

De grønne sirklene viser antall som har valgt et gitt alternativ på spørsmål om hvilke kulturelle og offentlige funksjoner de mener bør være i nærheten av lokalsenteret for at det skal bli et attraktivt sentrum. Respondentene her er de som besøker senteret mest (n=15).

Funksjoner i nærområdet

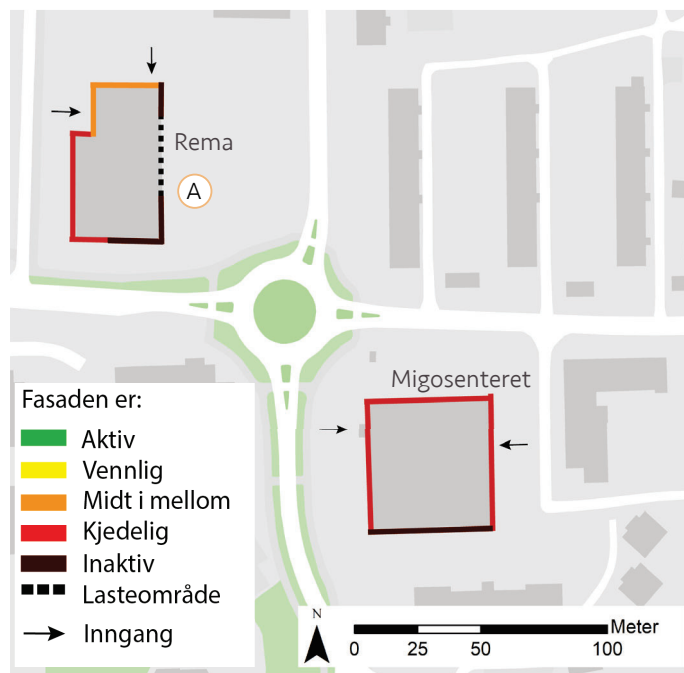
Hallset lokalsenter består i dag av Migosenteret og et nybygd leilighetskomplekset med Rema og apotek i 1. etasje. Innenfor en gangavstand på under fem minutter finnes både barneskole og ungdomsskole, samt Byåsen kirke. Byåsen bibliotek og treningscenter finnes også i det samme bygget som huser Byåsen videregående skole. Utover dette er det stort sett boligbebyggelse, med særlig mye lamellbebyggelse i området rundt Migosenteret.



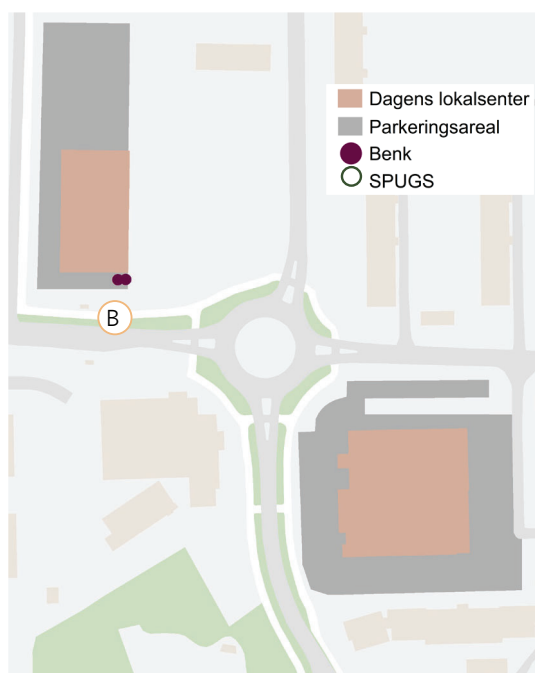
Figur 5.59: Det er mange funksjoner like ved Hallset lokalsenter, som barne- og ungdomsskole, kirke, treningscenter, bibliotek og videregående skole.

UTFORMING

Fasader, benker og spugs



Figur 5.60: De fleste fasadene ved Hallset lokalsenter er inaktive og kjedelige.



Figur 5.61: Det finnes kun én benk og ingen SPUGS på hele området.

Fasaden på Migosenteret består av brun tegl, med vindusflater som er dekket for fra innsiden, som vist på introbildet til Hallset senter. Det er lite eller ingenting som henvender seg til folk utenfor, med unntak av restauranten på senteret - men denne er plassert i 2. etasje opp en ståltrapp, så heller ikke her oppleves det at bygget henvender seg til publikum. Fasadene i 1. etasje på det nyere Remabygget henvender seg heller ikke til publikum, med unntak av inngangspartiet hvor det er satt ut blomster og andre varer, samt at sykkelparkeringen ved inngangen bidrar til at folk stopper opp. Dersom man ser på Hallset som et helhetlig senter, oppleves inngangen til Rema feil vendt, ettersom fasaden som vender mot øst og mot Migosenteret er totalt inaktiv og kun består av lasteområde, som vist i figur 5.62. Videre er det kun en dobbeltbenk på hele senterområdet, som vist i figur 5.61 og 5.63.



Figur 5.62: Hele østsiden av fasaden i det nye Rema/apotek-bygget har lastesone og inaktiv inhuman fasade.



Figur 5.63: Det finnes kun én dobbeltbenk med bord på hele området.

Opplevelse av utforming

”Inngangspartiet på senteret er hyggelig”



”Området rundt bydelssenteret egner seg for barn”



”Bydelssenterets hovedbygning(er) er fin(e)”



”Området utenfor senteret er innbydende på dagtid”



”Området utenfor senteret er innbydende på kveldstid”



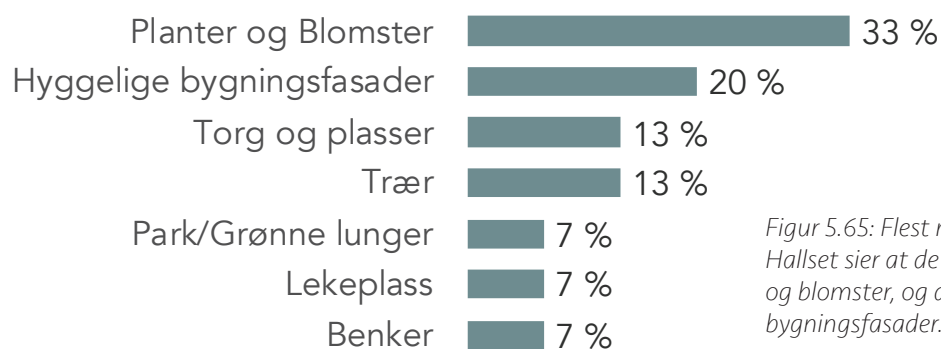
”Jeg benytter benkene utenfor senteret”



■ Uenig ■ Litt uenig ■ Vet ikke ■ Litt enig ■ Enig

Figur 5.64: De fleste av respondentene ved Hallset (n=15) er ikke fornøyde med utformingen av senteret, og 87 % er litt uenig eller uenig i at inngangspartiet er hyggelig. 93 % er uenig i at hovedbygningene er fine.

Bør tilføres uteområdet



Figur 5.65: Flest respondenter ved Hallset sier at de ønsker planter og blomster, og deretter hyggelige bygningsfasader.

STEDSOPPLEVELSE

The third place

”Jeg synes restauranten har hyggelig atmosfære”



”Bydelssenteret er en møteplass for aktiviteter i området”



■ Uenig ■ Litt uenig ■ Vet ikke ■ Litt enig ■ Enig

Figur 5.66: 47 % synes restauranten har hyggelig atmosfære. Hele 73 % er uenige i at bydelssenteret er en møteplass for aktiviteter i området, 20 % svarer vet ikke, og kun 7 % er litt enig (n=15).



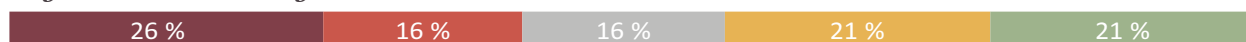
Figur 5.67: Flest har valgt ordene kjedelig, praktisk, trist, upersonlig og grått for å beskrive Flatåsen senter.

Identitet

”Jeg føler identitet til bydelssenteret”



”Bydelssenteret er bydelens identitetsmarkør”



”Senterområdet oppleves som sentrum i bydelen”



■ Uenig ■ Litt uenig ■ Vet ikke ■ Litt enig ■ Enig

Figur 5.68: 85 % av respondentene som bor nærmest Hallset (n=19) føler ikke identitet til bydelssenteret. 42 % er uenig/litt uenig i at senteret er bydelens identitetsmarkør - men 42 % er også enig eller litt enig i dette. Et flertall på 53 % er uenig i at senterområdet oppleves som sentrum i bydelen, mens 26 % er enig i denne påstanden.

UTFORMING

Forfallent, nedslitt og gammelt

Mørkt, få og utrivelige sitteområder utenfor, ikke særlig innbydende, uoversiktlig, rotete matvarebutikk, kjedelig fasade.

Et senter jeg brukte mye før men der mangler det også hyggelige vrimleområder med benker/bord/stoler osv.

Brunt, mørkt og kjedelig. Ingen grøntarealer i nærheten og rar utforming.

Etter at rema 1000 kom føles området rundt Migo enda mer spredt.

Ikke direkte utrivelig kanskje men litt "kaldt" og mørkt.

Ingen park eller torg. Bare for å gjøre, ikke for å være.

Gammel utforming, mørkt og utrivelig.

Generelt lite trivelig lokaler/bygninger.

Slitent, ikke noe kafé/sittemuligheter.

Virker litt gammelt, litt vond lukt.

Lite innbydende, rotete, gammelt.

Det er bare stygt, enkelt og greit.

Gammelt og slitt. Nedleggelse.

Slitent, litt «lukka» utanfrå.

Gammelt, slitt bygg.

Gammelt senter.

Omgivelser.

Bilpreget.

Nedslitt.

FUNKSJON

Dårlig utvalg

Lite utvalg.

Lite butikker²

Dårlig utvalg.

Har ikke kafé.

Harry butikker.

Har ingenting å tilby.

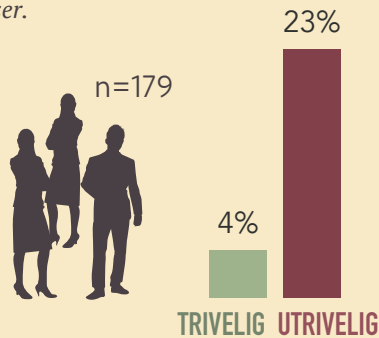
Dårlig utvalg av butikker.

ingen butikker sv interesse på servicesenter.

Matbutikken: dårlig grønnsaker og det tar lang tid før de får inn nye matvarer når det er tomt.

Figur 5.69: Figuren viser hvor mange av de som kjenner til senteret som synes det er trivelig eller utrivelig. Teksten viser repondentenes frie beskrivelse av hvorfor de synes senteret er trivelig (grønn overskrift) eller utrivelig (rød overskrift).

Overskriftene kategoriserer beskrivelsene i ulike tema. Uthevet skrift betyr at begrunnelsen er gitt av flere.



Mangler sjarm. Føler senteret har mistet håpet om å kunne bli bedre enn det er nå.

FUNKSJON

Har det du trenger til daglig bruk. Veldig bra at det har Posten.

Bra med 3T i nærområdet.

Fordi jeg kjenner det godt.

ATMOSFÆRE

Mørkt, trangt og rotete

Forfall.

Upersonlig

Lukter fælt inne.

Ikke noe med det.

Trangt og litt mørkt.

Mørkt og uoversiktlig.

Dårlig miljø rundt senteret.

Dårlig service og triste lokaler.

Ikke noe atmosfære der. Rotete.

Mange ungdommer som "driver dank".

Veldig mange kriminelle bor i området.

Vokste opp med gjenger som holdt til der.

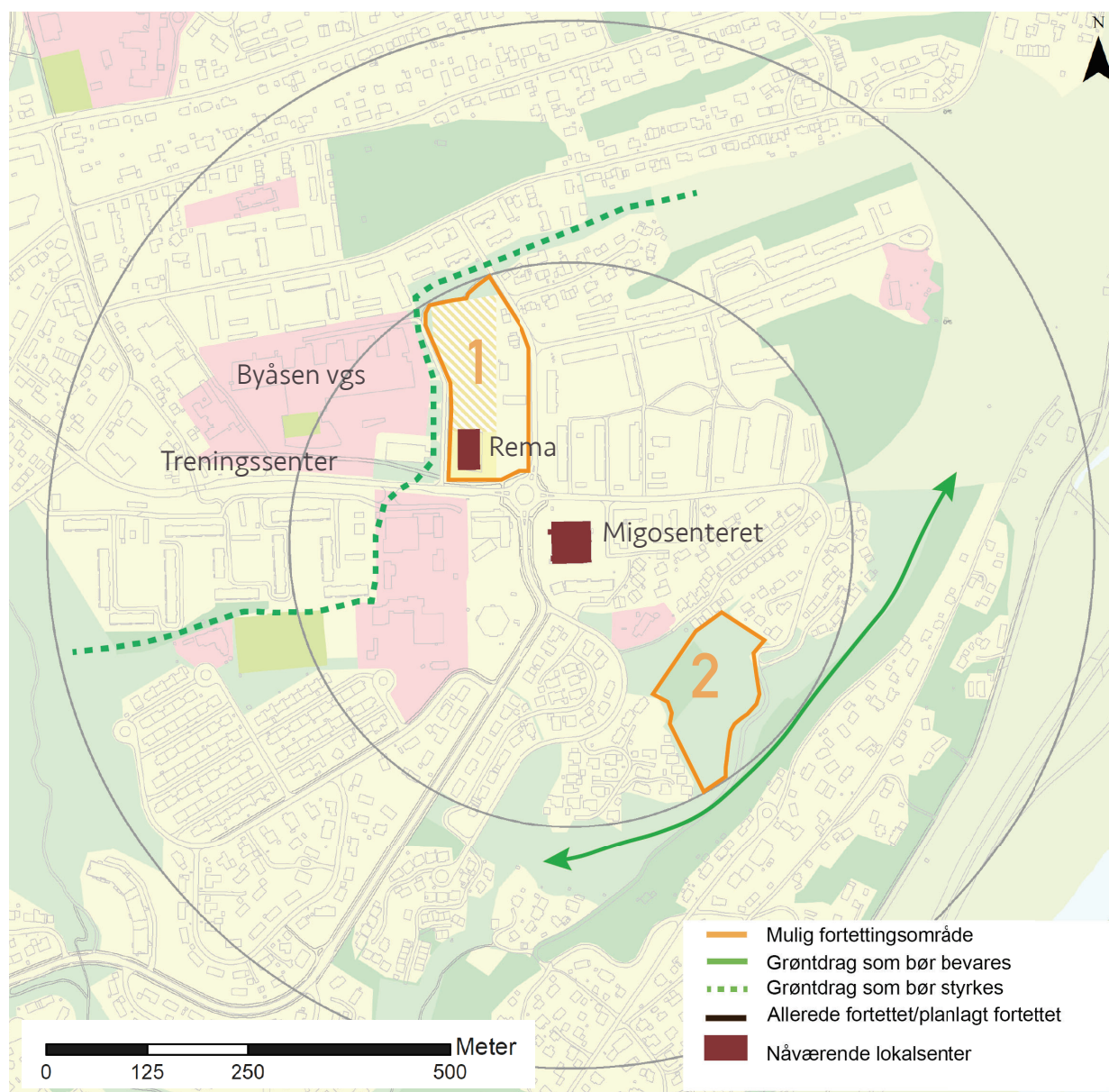
Dødt senter med ikke så mye mer en dagligvare butikk.

Lite kjærlighet. Virker som et senter man bare går gjennom.

Figur 5.70: Vindusflatene ved inngangspartiet til Migosenteret er dekket for, og det finnes svært lite benker, planter og blomster.



OMRÅDEVURDERING OG FORTETTINGSPOTENSIAL



Figur 5.71: Mulige fortettingsområder rundt lokalsenteret på Hallset, med KPA som bakgrunnskart. Grøntdrag som bør bevares eller styrkes er markert i grønt.

Lokalsenteret på Hallset ligger i et område med mye blokkbebyggelse mot nord og noe småhusbebyggelse mot sør. Området har svært lite grøntareal innenfor avgrensningen på fem minutter gange. Områdene mot vest preges i stor grad av Byåsen videregående skole samt Byåsen kirke.

Innenfor avgrensningen på fem minutter er det registrert 837 boligenheter, som tilsvarer 2,17 boliger/daa. Totalt bebygda areal (%-BYA) utgjør 49%. Innenfor avgrensningen på ti minutter gange er boligtettheten en god del lavere, med 1,63 boliger/daa. Analysen har identifisert to områder som er egnet til å fortette, disse er markert som område 1 og 2 i kartet vist i figur 5.71.

Område 1 omslutter det nye leilighetskomplekset som huser Rema og apotek i 1. etasje. Utenom dette består området av parkeringsareal samt andre grå flater. Området utgjør et areal på i overkant av 22 daa (fratrasket flatearealet av senteret). Ved mål om 6-10 boliger/daa vil det bety 130-220 nye boliger i umiddelbar nærhet til den nordlige delen av lokalsenteret.

Område 2 er i underkant av 17 daa og er markert som grøntareal i KPA. Området består hovedsakelig av tett skog i en sørøstlig skråning, og er lite tilrettelagt som grøntområde for menneskelig aktivitet. Ved transformasjon av området kan det bygges 100-170 nye boliger ved mål om 6-10 boliger/daa.

Ved fortetting av begge områdene vil det innenfor avgrensningen på fem minutter gange føre til ny bolig/daa for området som helhet på 2,78 - 3,19 avhengig av graden av fortetting og type bebyggelse.

Figur 5.72: Store arealer er satt av til parkering ved det nye bygget Hallset Hage, som huser Rema og Apotek.

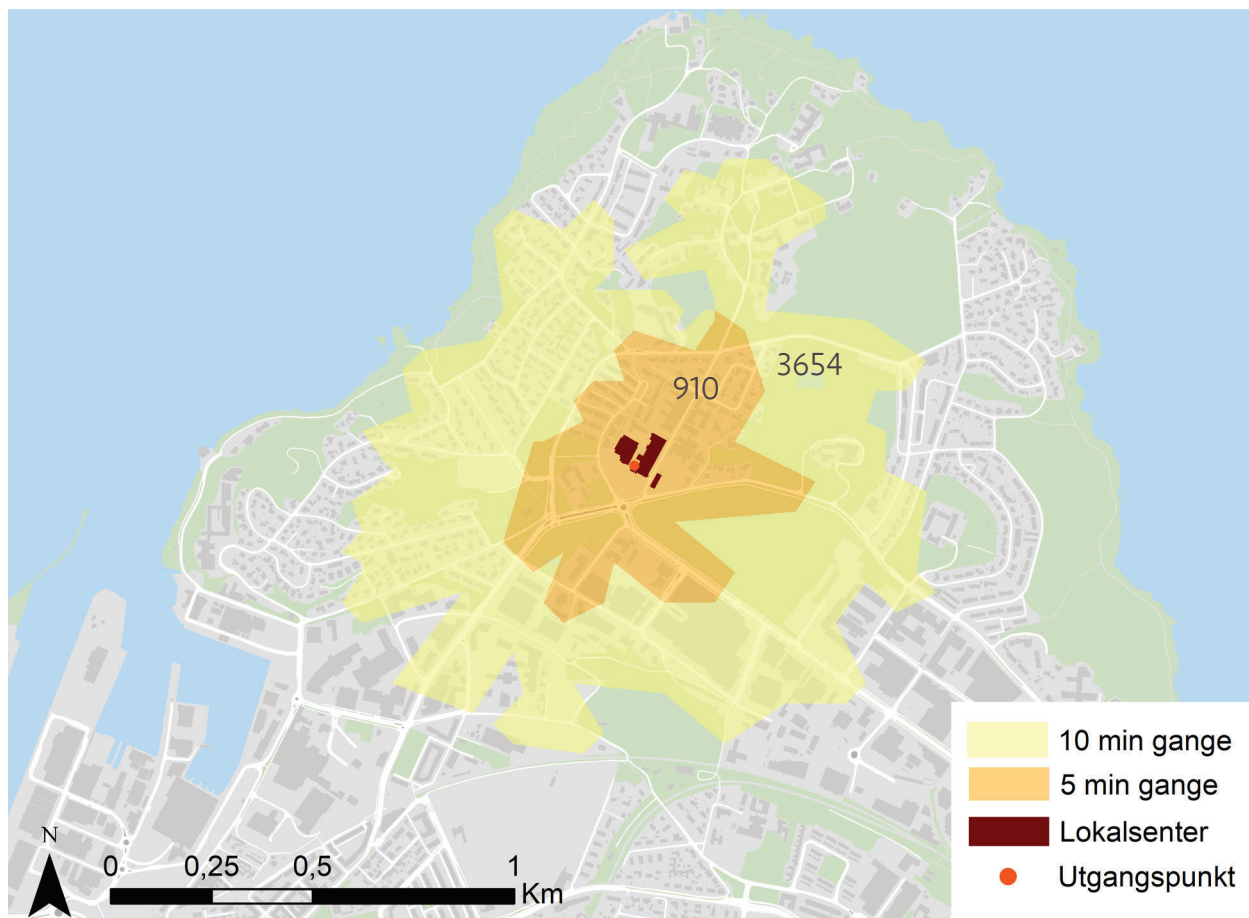


CASE 4: LADE



TILGJENGELIGHET

Nedslagsfelt for gange



Figur 5.73: Fra ytterkantene i det oransje og gule området tar det henholdsvis fem og ti minutter å gå til utgangspunktet. 910 personer når dette punktet innen fem minutter gange og 3654 innen ti minutter gange.

Parkeringsareal, sykkelparkering og kollektivfrekvens

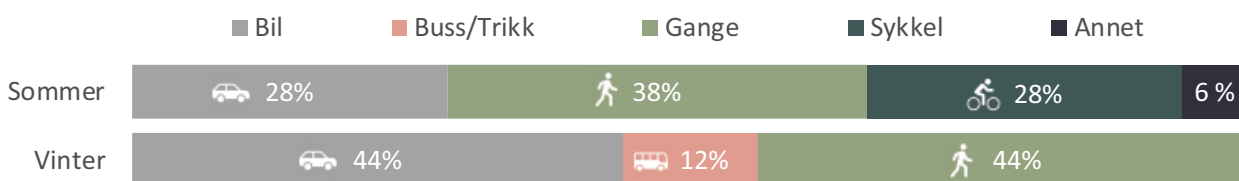


	Hverdag	Lørdag	Søndag
Rush-/normal-/lavtrafikk	10/10/20	Normal-/lavtrafikk 10/20	Lavtrafikk 20
2			
15	Avganger i rush		
20	15/30/30	30/30	30

Figur 5.74: Lade har god kollektivtilgjengelighet og 24 sykkelparkeringsplasser.

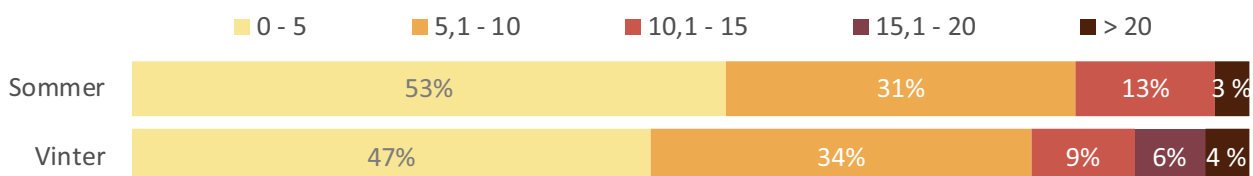
Én av de tre nye metro-busslinjene vil passere Lade lokalsenter. Denne bussen har avganger hvert 10. minutt i rush og i normaltrafikk med rute til Heimdal via sentrum. Metrobussen gjør at Lade lokalsenter har god kollektivtilgjengelighet. Det er registrert 24 sykkelparkeringsplasser av nyere standard. Det er store arealer satt av til grå flater og parkering på forsiden av senteret.

Transportmiddelbruk



Figur 5.75: Mange benytter miljøvennlige transportmidler til Lade lokalsenter. 66% av respondene går eller sykler på sommerhalvåret. Ingen av respondentene sykler til senteret på vinterhalvåret, men flere reiser kollektivt.

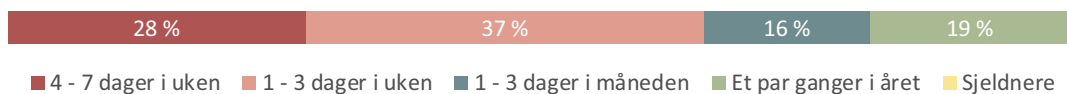
Reisetid



Figur 5.76: De fleste respondentene, 84 % og 81 %, oppgir at de benytter under ti minutter til senteret i henholdsvis sommer- og vinterhalvåret.

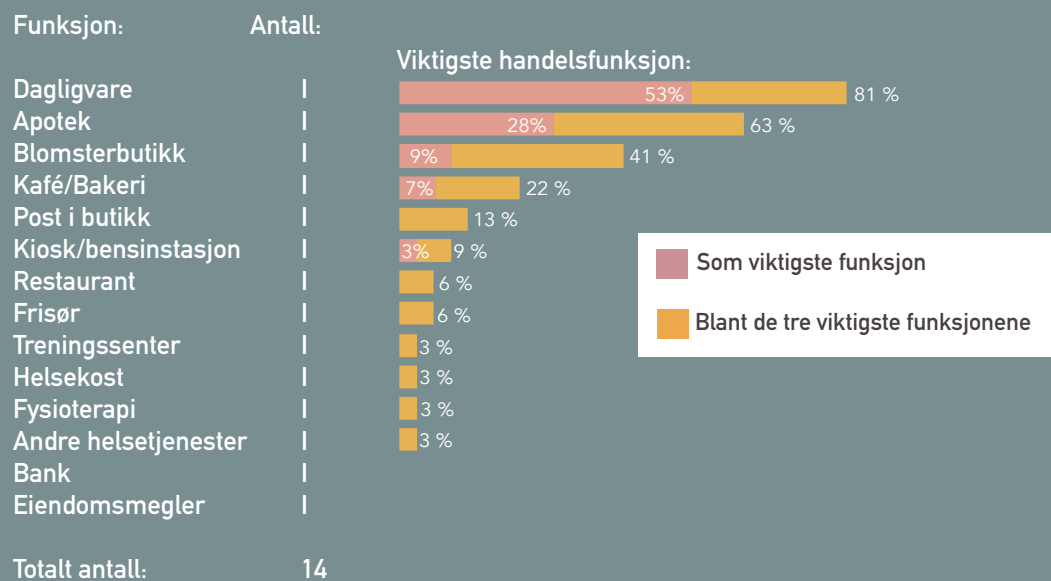
HANDEL OG ANDRE FUNKSJONER

Besøkhypighet



Figur 5.77: Et flertall av respondentene ved Lade benytter senteret 1-3 dager i uka eller oftere.

Dagens handelsfunksjoner



Figur 5.78: Dagligvare er den viktigste funksjonen for flest respondenter ved Lade lokalsenter, etterfulgt av apotek.

Bør tilføres senteret for økt bruk og attraktivitet



Figur 5.79: Utsagnene ved de blå sirkelene er hentet ut fra fri tekst som besvarer spørsmålet om hvilke butikker/restauranter eller andre funksjoner man ønsker å tilføre sitt nærmeste lokalsenter for å benytte det som primært handelsområde (n=24).

De grønne sirkelene viser antall som har valgt et gitt alternativ på spørsmål om hvilke kulturelle og offentlige funksjoner de mener bør være i nærheten av lokalsenteret for at det skal bli et attraktivt sentrum. Respondentene her er de som besøker senteret mest (n=32).

Funksjoner i nærområdet

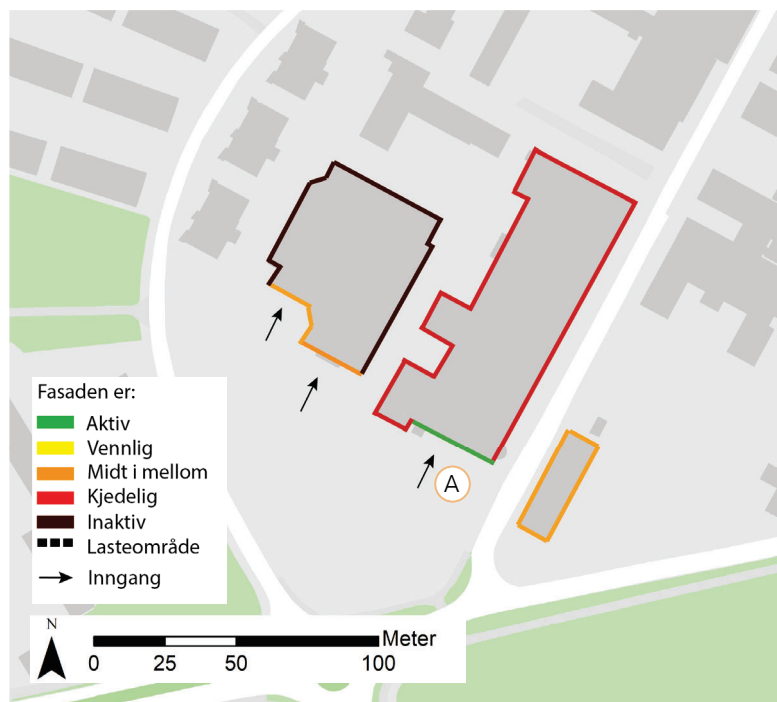
Området rundt Lade lokalsenter inneholder mange funksjoner, og er et område som er i sterk vekst og endring. I området sør for LadeTorget har det skjedd store transformasjoner fra et bilbasert nærings-, industri og handelsområde til fordel for ny boligbebyggelse. Imidlertid er handelsområdene ved City Lade fremdeles bilbasert. Utover dette er det varierte funksjoner i nær avstand fra senteret, med flere barnehager, Lade skole, tidligere Ringve videregående skole samt større områder for idrett. Senteret ligger også nært kystlinjen og Ladestien, samt Ringve botaniske hage og Sirkusparken, som i 2013 ble kåret til Norges beste møteplass.



Figur 5.80: Det er mange funksjoner i nærheten av Lade lokalsenter, deriblant parker, skoler, idrettsanlegg, samt store kjøpesenterområder og nyetablerte boligområder.

UTFORMING

Fasader, benker og spugs



Figur 5.81: Aktiv fasade ved lokalsenteret.

Figur 5.82: Fasadene ved Lade lokalsenter er stort sett "kjedelig", men ved inngangspartiet er det en del av fasaden som kan regnes som "aktiv".

Lade lokalsenter, også kalt LadeTorget er bygget om flere ganger, og da det sist ble renvert i 2015 var det en nytolkning av den historiske konstruksjonen. Fasaden er rekonstruert med en tegltype som matcher den gamle takonstruksjonen som bidrar til at inngangen er integrert i arkitekturen. Tegldetaljene skal ligne det opprinnelige. Dette, sammen med blomsterbutikken og restaurantens aktive bruk av fasaden bidrar til at inngangspartiet på senteret får merkelappen "aktiv".

Det er benker i tilknytning til spisestedet, som ikke er merket i kartet. Foruten disse er det 4 benker på LadeTorget og ingen SPUGS. Det er imidlertid kort vei til lekearealet Sirkusparken, fotballbane og volleyballbane, samt lekeareal i forbindelse med Lade barneskole. Foran inngangspartiet er det store grå flater som er satt av til parkering. Utsikten fra inngangspartiet er imidlertid nokså grønn, ettersom det blant annet er store trær og grøntarealer rundt Lade Gård, sørvest for senteret, som vist i figur 5.91.



Figur 5.83: Lokalsenteret på Lade har få benker men store arealer grå flate.



Figur 5.84: Benker i tilknytning til restauranten. Disse er ikke med i analysen.

Opplevelse av utforming

”Inngangspartiet på senteret er hyggelig”



”Området rundt bydelssenteret egner seg for barn”



”Bydelssenteret hovedbygning(er) er fin(e)”



”Området utenfor senteret er innbydende på dagtid”



”Området utenfor senteret er innbydende på kveldstid”



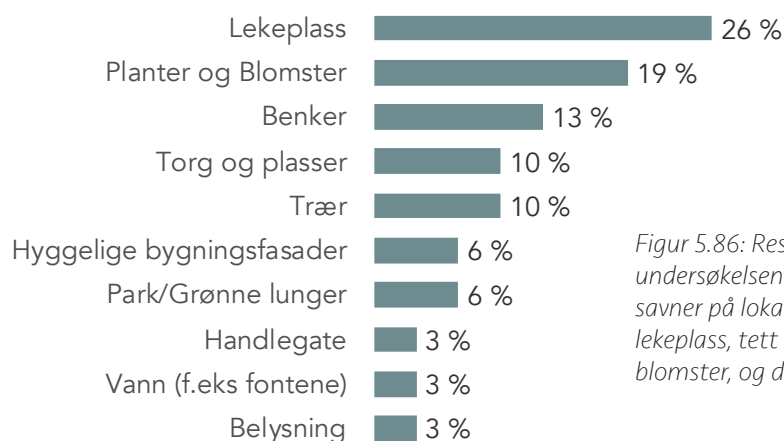
”Jeg benytter benkene utenfor senteret”



■ Uenig ■ Litt uenig ■ Vet ikke ■ Litt enig ■ Enig

Figur 5.85: Mange respondenter er fornøyde med Lade lokalsenter, men flest er uenig i at området rundt senteret egner seg for barn.

Bør tilføres for økt attraktivitet



Figur 5.86: Resultatene fra undersøkelsen viser at det de fleste savner på lokalsenteret på Lade er lekeplass, tett etterfulgt av planter og blomster, og deretter benker.

STEDSOPPLEVELSE

The third place

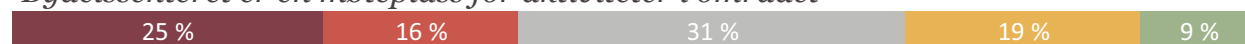
”Jeg synes kaféen har hyggelig atmosfære”



”Jeg synes restauranten har hyggelig atmosfære”



”Bydelssenteret er en møteplass for aktiviteter i området”



■ Uenig ■ Litt uenig ■ Vet ikke ■ Litt enig ■ Enig

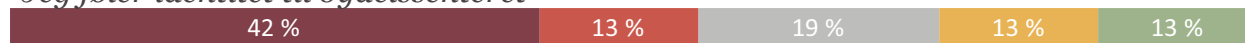
Figur 5.87: På Lade lokalsenter synes et flertall på henholdsvis 60 % og 69 % at kaféen og restauranten har en hyggelig atmosfære. 41 % er litt uenig eller uenig i at bydelssenteret er en møteplass for aktiviteter i området, mens 28 % er enig eller litt enig i dette.



Figur 5.88: Mange benytter positivt ladete ord for å beskrive Lade lokalsenter. De mest brukte ordene er praktisk, trygt og koselig.

Identitet

”Jeg føler identitet til bydelssenteret”



”Bydelssenteret er bydelens identitetsmarkør”



”Senterområdet oppleves som sentrum i bydelen”



■ Uenig ■ Litt uenig ■ Vet ikke ■ Litt enig ■ Enig

Figur 5.89: Litt over halvparten er uenig eller litt uenig i at de føler identitet til lokalsenteret på Lade. Imidlertid er 63 % litt enig eller enig i at bydelssenteret er bydelens identitetsmarkør, og bare 4 % er uenig i dette. Et flertall mener også at senteret oppleves som sentrum i bydelen.

UTFORMING

Lyse lokaler, mye grønt rundt

Menneskelig skala i motsetning til for eksempel Risvolla, hvor en blokk på 14 etasjer ruver over bydelscenteret.

Pen bygning etter renovering med vakker bruk av tegl og kobbertekte tak. Godt innerom med fint overlys.

Lade Torget har et innbydende inngangsparti med blomster.

Fasaden er mer åpen ut mot publikum enn ved andre senter.

Hyggelig med serveringssted og blomsterhandel ved inngang.

Grønt rundt, fin utsikt, ikke et stålbygg med grå fasade.

Det er ikke for stort og det er fin eldre bygning.

Mye grønt rundt, stille og nært turområdet.

Hyggelig inngangsparti med blomster.

Hyggelige lokaler/god arkitektur.

Lyse og fine lokaler.

Lite og oversiktlig.

Trivelige lokaler.

Fint nytt interiør.

Ligger fint til.

Fine lokaler.

Gate inne.

Åpent og luftig.

Flott bygg.

ATMOSFÆRE

Rolig, hyggelig

Rolig.

God service.

God atmosfære.

Trivelige ansatte.

Hyggelig stemning.

Trivelig atmosfære.

God hjelp, møter kjentfolk.

trivelig fordi det er lett å finne frem.

Man møter naboer og andre kjente der.

Kun positive opplevelser, smilende service.

Rolig, trivelige folk, akkurat det man trenger.

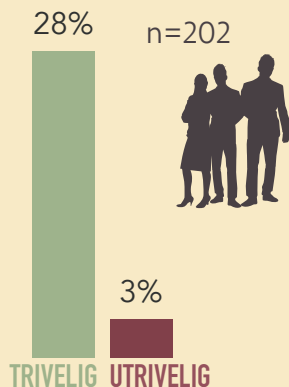
De som jobber der er hyggelige. Trivelig betjening.

Lett og finne frem, får hjelp når og hvis du trenger det.

Er der så og si daglig, og har truffet bare trivelige & blide ansatte!

Trivelig med svært god tilgang på servicefasiliteter/handel. Bynært.

Det er som å være på landet i byen, et trivelig lite senter der man er på hils.



Figur 5.90: Figuren viser hvor mange av de som kjenner til senteret som synes det er trivelig eller utrivelig. Teksten viser repondentenes frie beskrivelse av hvorfor de synes senteret er trivelig (grønn overskrift) eller utrivelig (rød overskrift). Overskriftene kategoriserer beskrivelsene i ulike tema. Uthevet skrift betyr at begrunnelsen er gitt av flere.

Figur 5.91: Lokalsenteret har utsikt mot trær, men arealet foran lokalsenteret består utelukkende av parkeringsareal.

FUNKSJONER

Godt utvalg, kafé og restaurant

Fint at det ligger nærme park, skole, idrettsområde og barnehage.

Stort lokale med god mat, shoppemulighet og dagligvare.

Definitivt trivelig å sitte på Kompis med venner.

Kafe, frisør, restaurant, Mester Grønn osv.

Har de viktigste butikkene, post og apotek.

Dekker handelsbehovet i hverdagen.

God miks av tilbud: stor matbutikk.

God tilgang på service/handel.

Fin og koslig spiseplass.

Liker rema og kompis .

Koselig konditori .

Nyttige butikker .

Blomsterbutikk³.

Kompis Burger³.

Godt utvalg.

Spisesteder.

Kafé⁴.

UTFORMING/ATMOSFÆRE

Kjedelig

Kjipe, kjedelige, lite innbydende og manglende sosiale soner.

Lite utviklet område akkurat der hvor «torget» er .

Slitent lokale, lite utvalg.

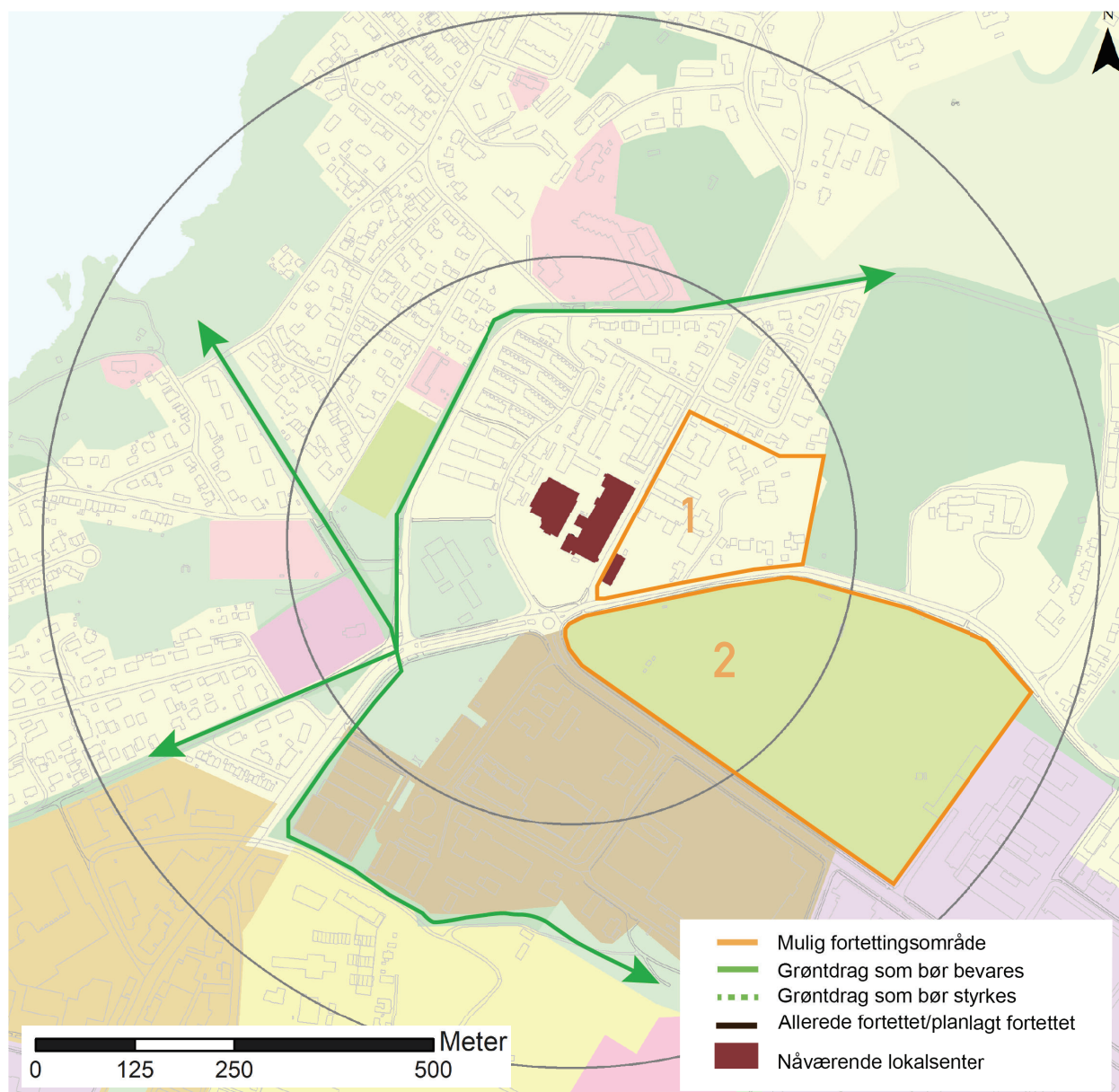
Upersonlig og rotete.

Kjedelig.

Stygt .



OMRÅDEVURDERING OG FORTETTINGSPOTENSIAL



Figur 5.92: Lade har stort fortettingspotensial i nærheten av lokalsenteret, men avhenger i stor grad av at idrettsområdet flyttes for å utnytte potensialet fullt ut.

Lade er et område der det i dag er skjer store forandringer. Et stort antall boliger er under utbygging, og i KPA er store områder satt av til sentrumsformål (brun farge) som vist i kartet i figur 5.92. Dette området vil bli mer fortettet enn det er i dag. Lokalsenteret på Lade er mer sentrumsnært enn de andre lokalsentrene og det ligger nært tilknyttet store konsentrasjoner av handel.

Innenfor avgrensningen på fem minutter er det registrert 595 boligenheter, som tilsvarer 1,55 boliger/daa. Totalt bebygd areal (%-BYA) utgjør 36%. Innenfor avgrensningen på ti minutter gange er boligtettheten noe lavere, med 1,30 boliger/daa. Utover fortettingen som allerede er under utvikling er det identifisert 2 områder som kan egne seg for videre fortetting, disse er markert som område 1 og 2 i kartet ovenfor.

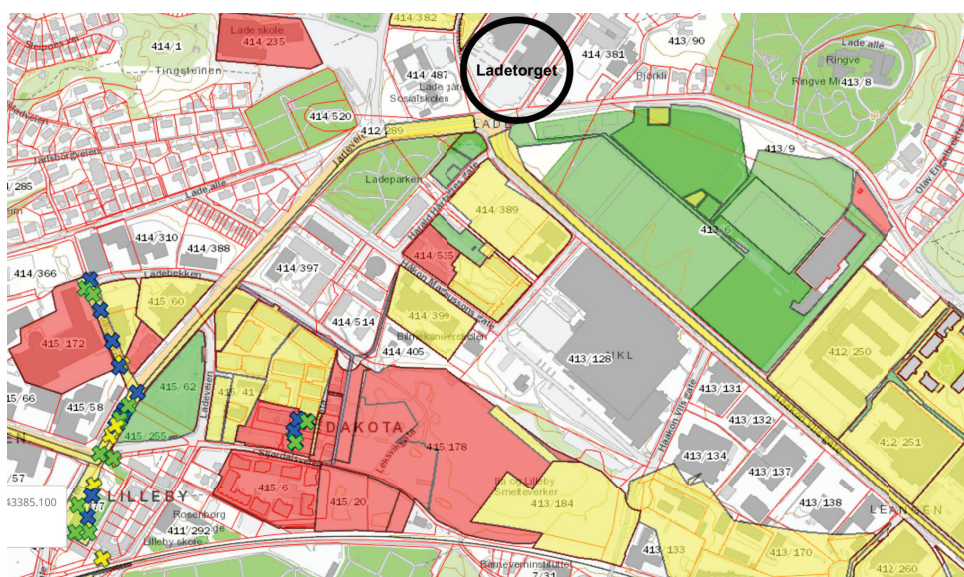
Område 1 består i dag av eneboliger og noe næringsbygg, blant annet Hageland, og utgjør i overkant av 40 daa hvorav eksisterende bebyggelse utgjør 10 daa. Dette området vurderes som fortettingsområde fordi det har svært lav utnyttelsesgrad. Funksjoner som Hageland er plasskrevende, og ved



Figur 5.93: Mulig fortetningsområde i umiddelbar nærhet til lokalsenteret og andre regionale handelscenter

transformasjon av området vil det være mulig å kombinere næringsareal i 1. etasje med boliger. I resterende areal kan det være aktuelt med infill blant eneboligene eller transformasjon av hele området. Ved mål om 6-10 boliger/daa vil transformasjon av området bidra med 240-400 nye boliger.

Område 2 er i dag et idrettsområde bestående av fotballbaner. Banene er aktivt i bruk og det er et viktig idrettsområde for bydelen og byen. Sør for områdene som i dag er under utbygging er det svært forurenset grunn som skyldes et tidligere deponianlegg, som vist i figur 5.94. Dersom nye utredninger viser at disse områdene ikke kan bygges ut med boliger, kan det være en mulighet å flytte idrettsområdet til dette området med forurenset grunn, slik at det frigjøres mye areal til utbygging av boliger på dagens idrettsområde. Dette kan ha flere fordeler med tanke på lokalisering ettersom fotballebanene, som har mye ungdomsaktivitet, da også vil være tilgjengelig for flere bosatte i bydelen. Området som kan bygges ut er i underkant av 120 daa, og vil med mål om 6-10 boliger/daa kunne bidra med 710-1200 nye boliger. Totalt vil transformasjon av område 1 og 2 føre til ny bolig/daa på 2,0 - 2,5 for området innenfor avgrensningen på ti minutter gange.



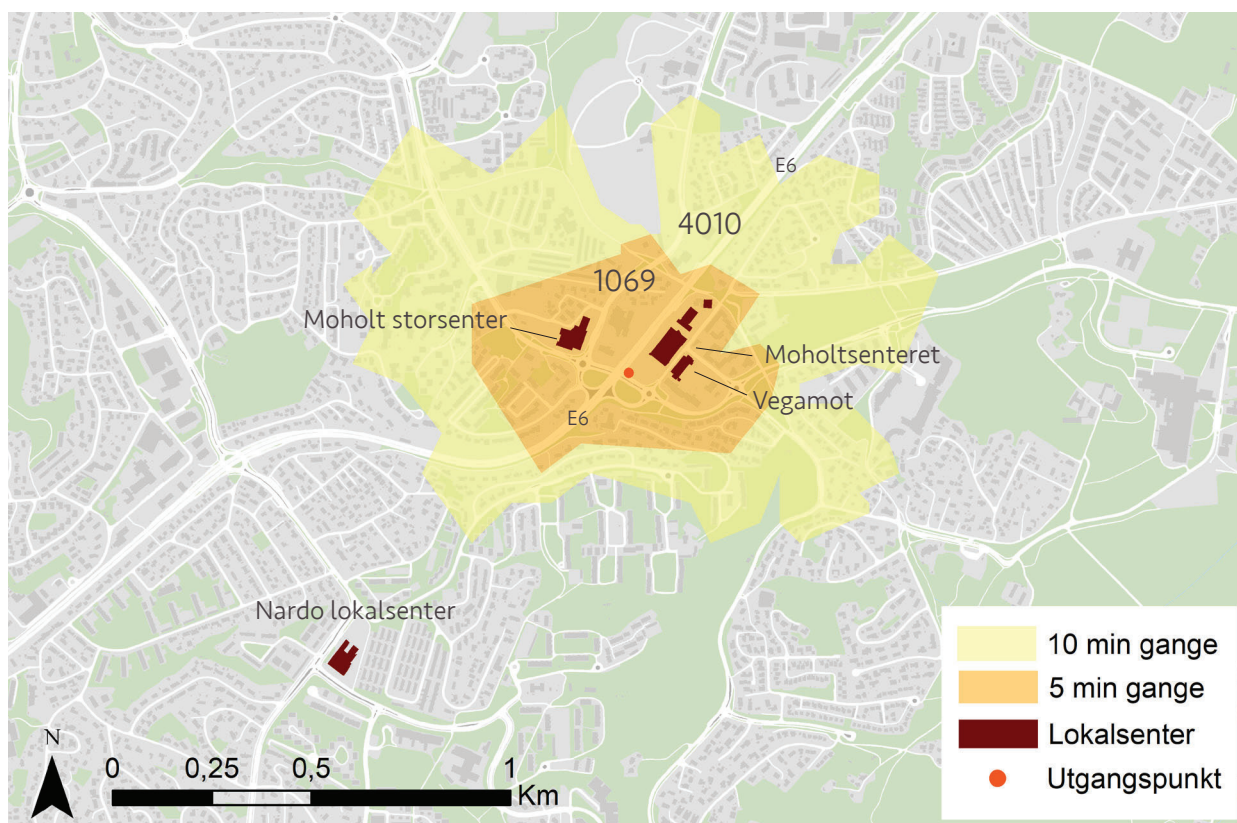
Figur 5.94: De grønne områdene som i dag er fotballbaner, kan flyttes til de mer forurensete områdene vist med rød farge, sør i kartet. Hentet fra Miljødirektoratet (2019).

CASE 5: MOHOLT



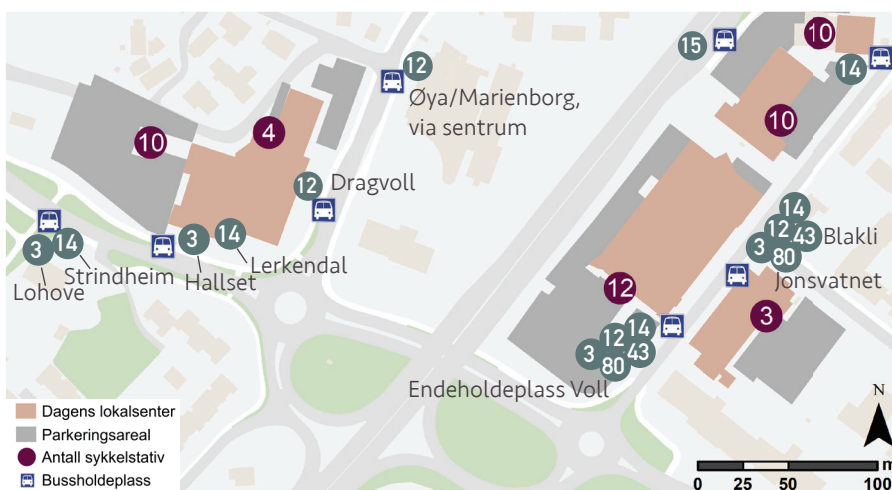
TILGJENGELIGHET

Nedslagsfelt for gange



Figur 5.95: Fra ytterkantene i det oransje og gule området tar det henholdsvis fem og ti minutter å gå til utgangspunktet. 1069 personer når dette punktet innen fem minutter og 4010 innen ti minutter. Utstrekningen fra hver del av senteret er i praksis større fra ytterpunktene av senterområdet, for eksempel fra Rema på Moholt storsenter, eller Coop på Vegamot. Nardo lokalsenter er under 1 km unna i luftlinje, men i praksis er sentrene skilt av mange høydemeter og E6 som utgjør en stor barriere.

Parkeringsareal, sykkelparkering og kollektivfrekvens

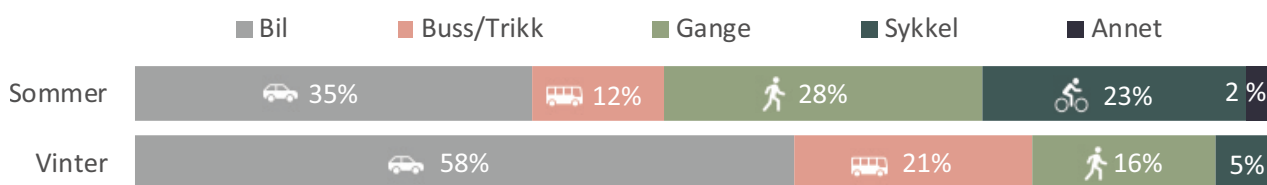


Figur 5.96: Kollektivdekningen fra Moholt/Vegamot lokalsenter er god, med blant annet metrobusslinje med avgangsfrekvens hvert 7,5 minutt.

	Hverdag	Lørdag	Søndag
Rush-/normal-/lavtrafikk		Normal-/lavtrafikk	Lavtrafikk
3	7.5/10/20	10/20	20
12	10/10/20	10/20	20
14	10/10/20	20/20	20
15	Enkelte avganger i rush		
43	20/30/60	40/60	60
80	Enkelte avganger		

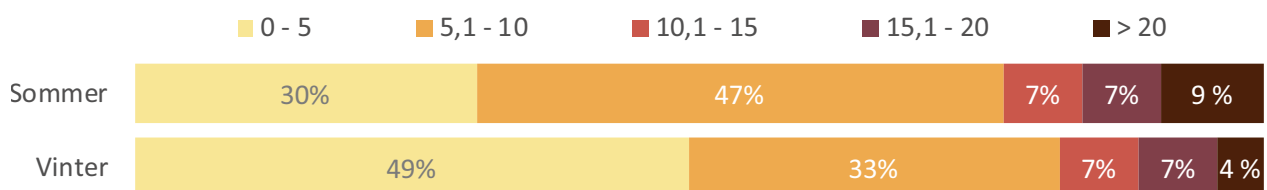
Området Moholt/Vegamot har god kollektivdekning. Metrobuss nr. 3, mellom sentrum og Lohove vil med den nye rutestrukturen passere både Moholt storsenter og Moholtsenteret, i tillegg går det flere direkteruer til knutepunkter som Lerkendal og Strindheim, og områdene Charlottenlund og Vikåsen.

Transportmiddelfordeling



Figur 5.97: I sommerhalvåret er gang- og sykkelandelen totalt 51 %, mens den i vinterhalvåret bare er 21 %. Andelen som kjører bil til Moholt/Vegamot er betydelig høyere i vinterhalvåret enn sommerhalvåret.

Reisetid



Figur 5.98: 77 % av de spurte bruker ti minutter eller mindre for å komme seg til senteret i sommerhalvåret. På vinteren er tallet litt høyere med 82 % som bruker under ti minutter.

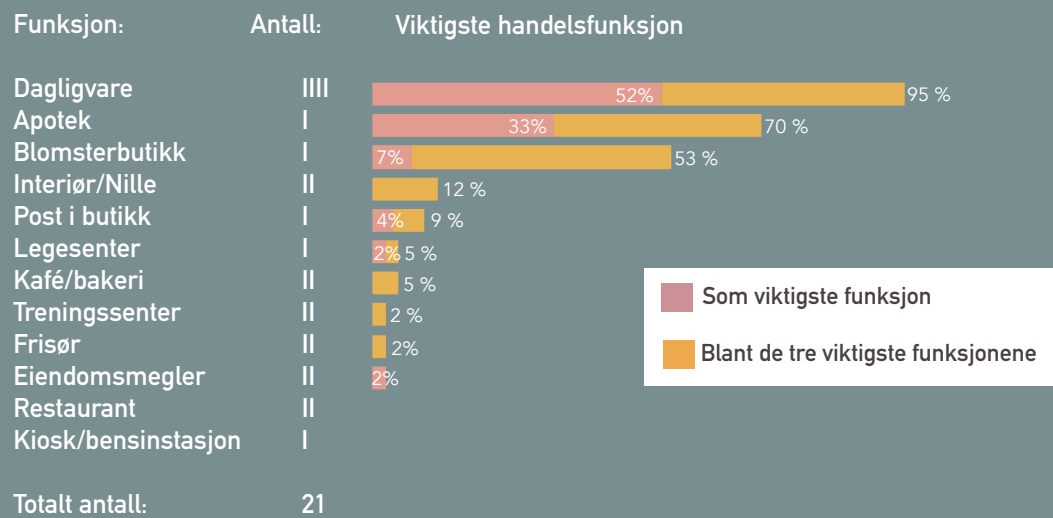
HANDEL OG ANDRE FUNKSJONER

Besøkhypighet



Figur 5.99: Flertallet av respondentene besøker Moholt lokalsenter 1-3 ganger i måneden, eller sjeldnere.

Dagens handelsfunksjoner



Figur 5.100: Dagligvare er for flest den viktigste funksjonen ved Moholt/Vegamot lokalsenter, og hele 95 % mener at det er én av de tre viktigste årsakene til at de benytter senteret. Apotek og blomsterbutikk er også viktig for mange.

Bør tilføres senteret for økt bruk og attraktivitet

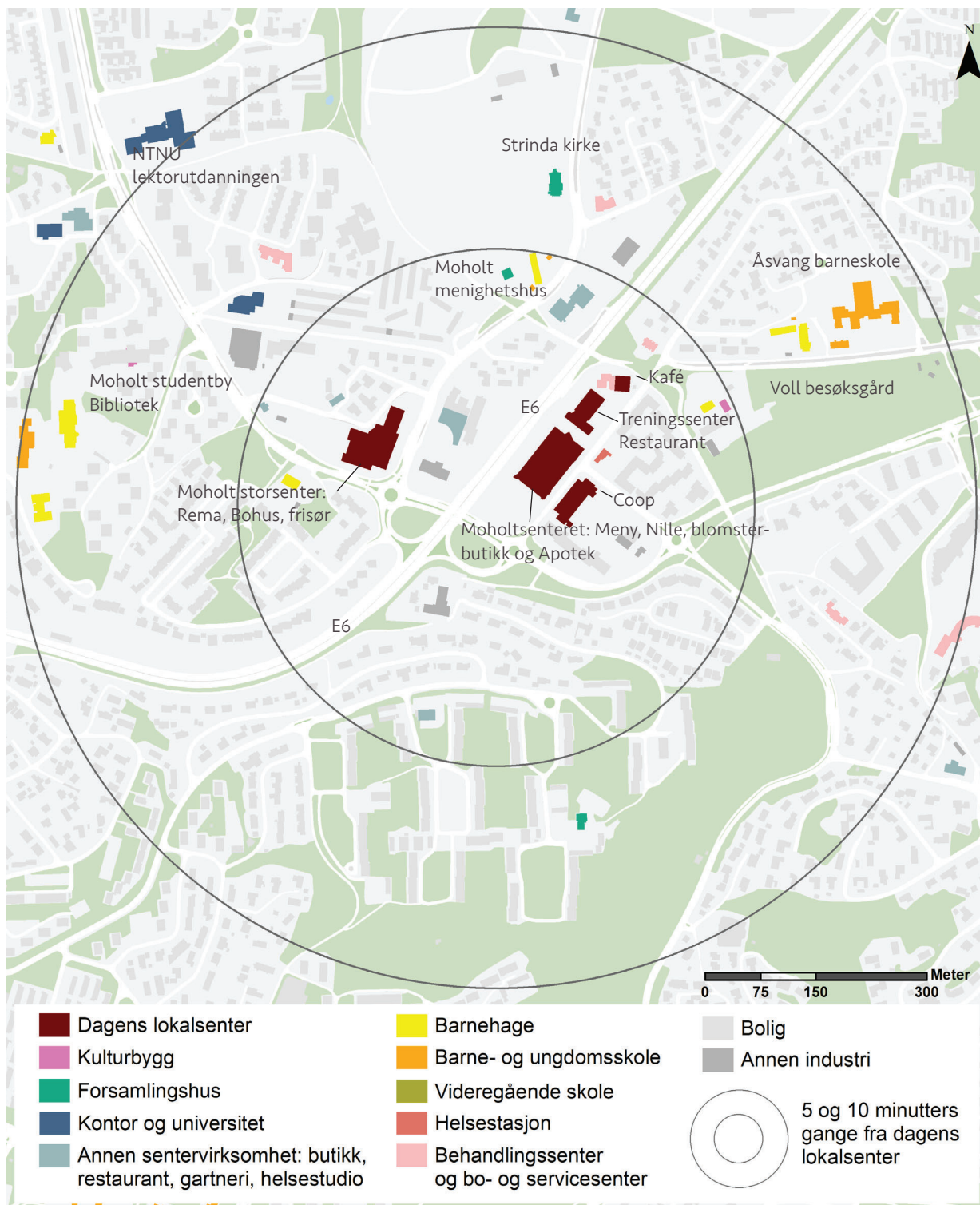


Figur 5.101: Utsagnene ved de blå sirklee er hentet ut fra fri tekst som besvarer spørsmålet om hvilke butikker/resturanter eller andre funksjoner man ønsker å tilføre sitt nærmeste lokalsenter for å benytte det som primært handelsområde (n=36).

De grønne sirklene viser antall som har valgt et gitt alternativ på spørsmål om hvilke kulturelle og offentlige funksjoner de mener bør være i nærheten av lokalsenteret for at det skal bli et attraktivt sentrum. Respondentene her er de som besøker senteret mest (n=43).

Andre funksjoner som finnes i nærområdet

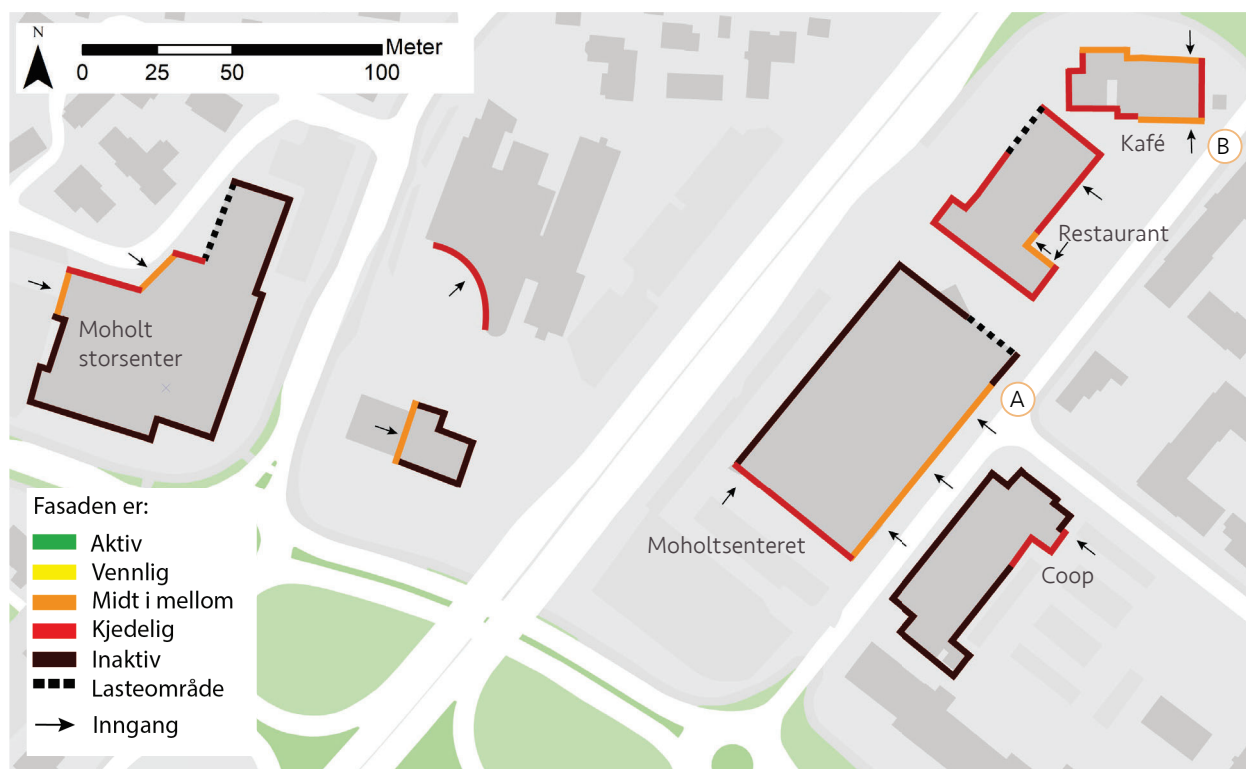
Bebyggelsen er adskilt av omkjøringsveien (E6). På vestsiden av E6 ligger Moholt storsenter som huser Rema, Bohus, Kiwi, en frisør og en bensinstasjon. På østsiden ligger Moholtsenteret der Meny, Nille, apotek og blomsterbutikk holder til. På østsiden fins også restaurant, kafé, treningsstudio og Coop. Utover dette finnes det flere barnehager i området, Åsvang barneskole og flere kontorer. Biblioteket på Moholt lå tidligere like ved Moholt menighetshus, men har nå flyttet til de nye blokkene på Moholt studentby. Videre finnes Voll besøksgård i nærheten.



Figur 5.102: Det er et stort utvalg funksjoner i området rundt Moholt/Vegamot lokalsenter.

UTFORMING

Fasader, benker og spugs



Figur 5.103: Fasadene ved Moholt/Vegamot lokalsenter er lite publikumsvennlige, og varierer fra "midt i mellom" til inaktiv

Fasadene på Moholt/Vegamot lokalsenter er ulike ettersom det er mange forskjellige bygg. Likevel er det svært få fasader som henvender seg til folk utenfor. Hele Moholt storsenter, med unntak av inngangspartiene, og et glassvindu inn til Bohus møbelforrestning, er bygningen dekket av mørke bølgeblikkplater og fasadeplater. Moholtsenteret er dekket med hvite fasadeplater (A), og det er også leilighetsbygget hvor Coop holder til. Bygningen som huser restauranten er et lavt teglbygg, og bygningen der kaféen holder til er et rødt trehus (B), satt sammen med et eldre tradisjonelt trehus.



Figur 5.105: Bygningene er store og inhumane.



Figur 5.104: Det var kun to benker på Moholt lokalsenter ved analysetidspunktet



Figur 5.106: Kaféen på Vegamot holder til i et slitt bygg, men har gode solforhold.

Opplevelse av utforming

”Inngangspartiet på senteret er hyggelig”



”Området rundt bydelssenteret egner seg for barn”



”Bydelssenteret hovedbygning(er) er fin(e)”



”Området utenfor senteret er innbydende på dagtid”



”Området utenfor senteret er innbydende på kveldstid”

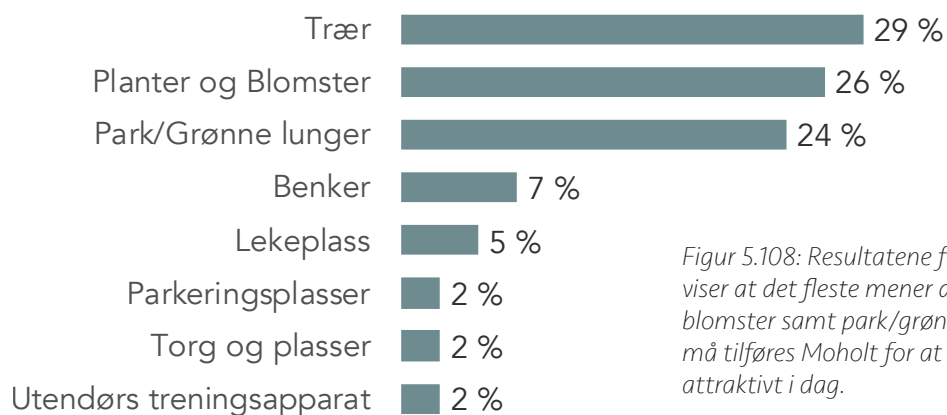


”Jeg benytter benkene utenfor senteret”



Figur 5.107: Utsagn om Moholt/Vegamot senter viser at mange er negative til utformingen ved senteret, og ingen benytter benkene utenfor senteret (n=43).

Bør tilføres uteområdet

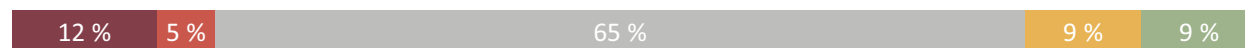


Figur 5.108: Resultatene fra undersøkelsen viser at det fleste mener at trær, planter og blomster samt park/grønne lunger er det som må tilføres Moholt for at området skal bli mer attraktivt i dag.

STEDSOPPLEVELSE

”The third place”

”Jeg synes kaféen har hyggelig atmosfære”



”Jeg synes restauranten har hyggelig atmosfære”



”Bydelssetteret er en møteplass for aktiviteter i området”



■ Uenig ■ Litt uenig ■ Vet ikke ■ Litt enig ■ Enig

Figur 5.109: Få (2 %) synes restauranten på Moholt har hyggelig atmosfære. En litt større andel synes kafeen har hyggelig atmosfære.



Figur 5.110: På Moholt er det ordene kjedelig og praktisk som flest assosierer med stemningen på Moholt/Vegamot.

Identitet

”Jeg føler identitet til bydelssetteret”



”Bydelssetteret er bydelens identitetsmarkør”



”Senterområdet oppleves som sentrum i bydelen”



■ Uenig ■ Litt uenig ■ Vet ikke ■ Litt enig ■ Enig

Figur 5.111: Utsagn blant dem som bor nærmest Moholt (n= 36). 86 % av respondentene svarer at de er uenige i at de føler identitet til bydelssetteret, og kun 3% er litt enige i dette. Det er litt fler som er enig enn uenig i at bydelssetteret oppleves som sentrum i bydelen eller er bydelens identitetsmarkør, men flertallet svarer ”vet ikke”.

UTFORMING

Mye trafikk, bilbasert, store parkeringsareal, mangler møteplasser, lite grønt og hyggelige uteområder

Kjedelig bygningsmasse. Ikke noe areal som legger til rette for møter med andre. (Benker, plen, osv.)
Ingen attraktive utearealer og ikke tilrettelagt for sykkel og gang. Svært bilbasert. Ingen steder å sitte ute eller lekeplass.
Trafikkerte veier på alle kanter, støy. Veldig lite gávennlige omgivelser. Enormt stor parkeringsplass utenfor begge sentrene.
For trafikkert område. Ingen "torg"-følelse. Gir ikke inntrykk av å være annet enn matbutikk med parkering.
Tungvindt å komme dit som syklist eller gående. Helt på motsatt side av byen i forhold til der jeg bor.
Ligger i et veldig bilbasert område (omtrent et vegkryss), med lange avstander til store boområder.
Mye asfalt og parkeringsplasser, altså gått og trist. På Moholt er inngangene uoversiktlige.
Beliggenhet ved E6, stygt bygg, stor parkeringsplass, vanskelig å komme seg dit med sykkel.
Ingen følelse av et torg der man kan møte andre mennesker, kun "drive in drive out".
Omrignet av veier og asfalt, få sitteområder utenfor, mørkt og uoversiktig lokal.
Lite humane forhold utenfor (parkeringsplassen tar mye oppmerksomhet).
Ingen attraktive utearealer og ikke tilrettelagt for sykkel og gang.
Dessuten er det lite innbydende på utsiden av begge plassene.
Ingen møteplasser, ikke noe sted som frister til å sette seg ned.
Ingensteder man kan sitte ute på en fin dag og ta en kaffe.
Kjipe, kjedelige, lite innbydende og manglende sosiale soner.
Ingen hyggelige steder å sitte. For lite grøntarealer.
For mye trafikk og store parkeringsplasser.
Mye parkering og ukontrollert biltrafikk.
Mye trafikk. Lite attraktive uteområder.
Ingen steder å sitte ute eller lekeplass.
Uoversikkelig og mye trafikk.
Midt i et trafikk kryss og E6.
Lite attraktive uteområder.
Nærme E6, mye trafikk.
Ikke Ikke fint uteområde.
Ingen koselige områder.
Spredt og mykje trafikk.
Bilbasert, upersonlig.
Vegkryss, mye trafikk.
For mye trafikk.
Svært bilbasert.
Mye trafikk.
Mye asfalt.
Lite grønt.
Bilbasert.

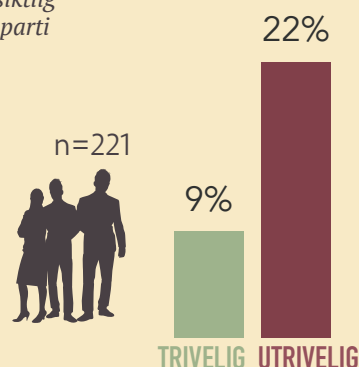
Gode muligheter for å sitte ute om sommeren.
Trivelig fordi det er lyst og oversiktig.
Lyst og stort åpent areal.
Trivelig miljø å være i.

BUTIKKER

Ladestasjoner.
Fine dagligvare.
Fin blomsterbutikk.
Meny + god blomsterbutikk.
De har trivelige butikker.
Butikker jeg benytter meg av ofte.
Det er bibliotek her, og gode sykkelveier.

OPPLEVELSE

For lite butikker ift størrelsen gjør at akustikken blir dårlig
Ingen flyt i bebyggelsen
Rotete og uoversiktlig
Dårlig inngangsparti
Føles ikke trygt
Kjedelig fasade
Slitt og ufresht



UTFORMING

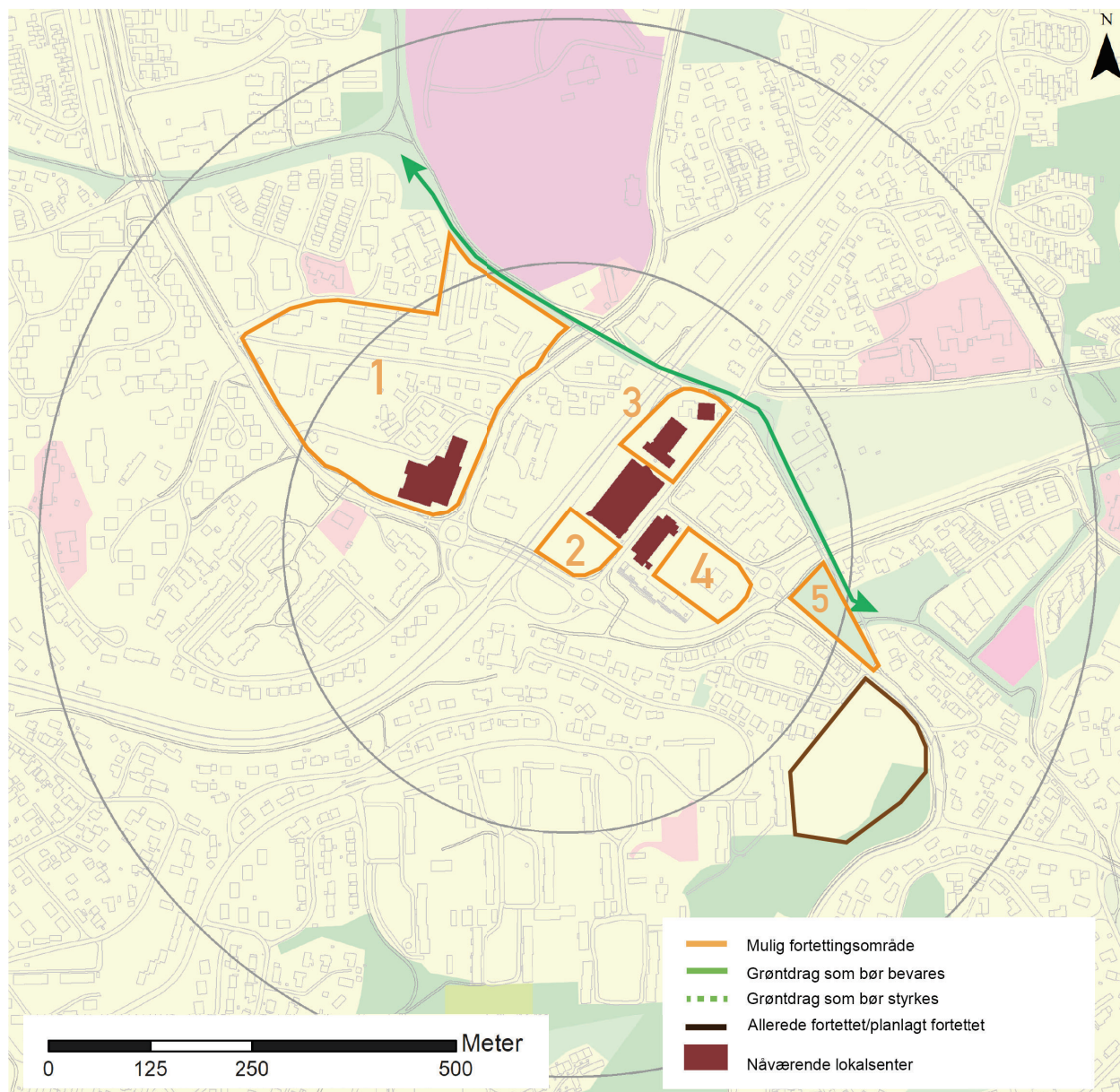
Lyst og stort åpent areal.
Trivelig miljø å være i.
Stort, rent.
Lyst og fint.

Figur 5.112: Figuren viser hvor mange av de som kjenner til senteret som synes det er trivelig eller utrivelig. Teksten viser repondentenes frie beskrivelse av hvorfor de synes senteret er trivelig (grønn overskrift) eller utrivelig (rød overskrift). Overskriftene kategoriserer beskrivelsene i ulike tema.

Figur 5.113: Grå flater og store bygg ved Moholtsenteret



OMRÅDEVURDERING OG FORTETTINGSPOTENSIAL



Figur 5.114: Fortetningspotensial på Moholt

Byggene som utgjør lokalsenteret på Moholt er lokalisert i et område som i stor grad domineres av veianlegg og parkeringsarealer. Det er lite grøntareal innenfor avgrensingen på 5 minutter gange, men like utenfor denne avgrensingen ligger Moholt kirkegård mot nord og Voll gård mot øst. I tillegg består området i stor grad av studentboliger.

Innenfor avgrensningen på 5 minutter er det registrert 673 boligenheter (ekskludert studentboliger), som tilsvarer 1.75 boliger/daa. Totalt bebygd areal (%-BYA) utgjør 42%. Innenfor avgrensningen på 10 minutter gange er boligtettheten nesten lik, med 1.71 boliger/daa. Det er også registrert 822 og 2541 studentboliger innenfor avgrensningene på henholdsvis 5 og 10 minutter. Dersom studentboligene inkluderes blir boligtettheten 3.88 og 3.62 innenfor de respektive avgrensningene. Analysen har identifisert fem områder som er egnet til å fortette, disse er markert med tall i kartet i figur 5.114.

Område 1 utgjør i overkant av 70 daa og omfatter Rema 1000, Bohus, Bohus Lager samt en trafostasjon. Dette er arealkrevende virksomheter som totalt opptar 9 daa av det markerte området. I tillegg består området av mye parkeringsareal. Dersom parkeringen legges til parkeringskjeller kan området transformeres. I den nordlige delen av området ligger Falkenborg studentby. Dette er studentboliger i rekke på kun 1 etasje, som bidrar til at området har svært lav utnyttelsesgrad. Dersom område 1 (utenom Rema, Bohus, Bohus lager og trafostasjonen) transformeres vil det med mål om 6-10 boliger/daa kunne bygges 400-700 boliger.

Område 2 omfatter 4 daa med parkeringsareal utenfor Moholt storsenter, som ved anlegging av parkeringskjeller kan bli til 25-40 boliger. Området ligger imidlertid nært E6 og har derfor dårligere forutsetning for bygging av boliger ettersom det kan være problemer med støy og støv. Dette gjelder også område 3 som utgjør et areal på 8 daa. Området er i dag parkeringsareal, 3T treningssenter, restauranten Viva Italia og kafeen Kaker og Kos Konditori. Området kan transformeres til 50-80 boliger, med parkeringskjeller samt treningssenter, restaurant og kafe i 1. etasje. Deler av bygget som vender ut mot E6 bør vurderes brukt til næringsareal for å skjerme boligene for støy.

Område 4 har et areal på 7 daa og består hovedsakelig av parkeringsareal og Shell. Ved transformasjon av hele området vil det kunne bygges 40-70 boliger.

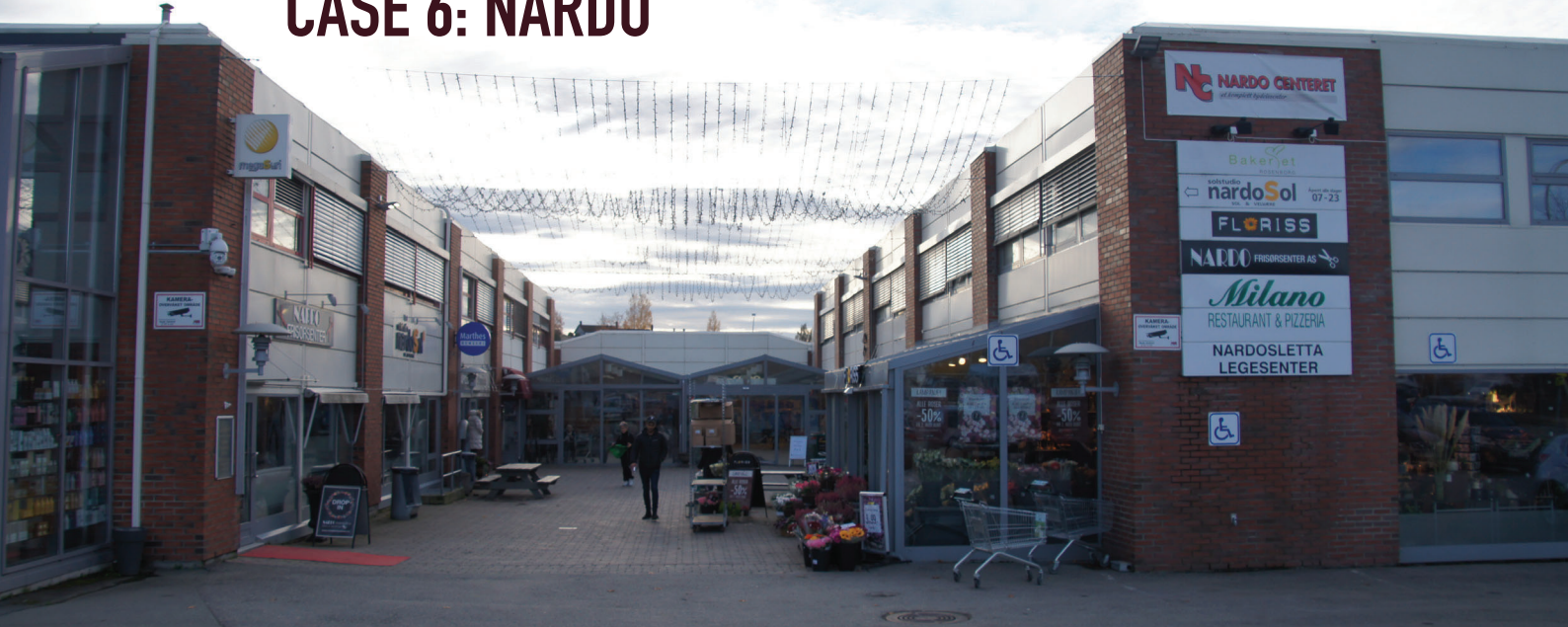
Område 5 ligger helt i utkanten av avgrensningen for 5 minutter gange, og er i overkant av 4 daa. Arealet består i dag av en liten grusbane samt en liten opparbeidet plass med en benk, og er registrert som grøntområde i KPA. Området bærer imidlertid preg av dårlig vedlikehold og observasjoner viser at det er lite i bruk. Transformasjon av hele området vil bidra med 25-40 boliger, og kan forsvares med at det i direkte tilknytning ligger et grøntområde med opparbeidet kunstgressbane, sandvolleyballbane og opplegg for grilling.

Ved transformasjon av de markerte områdene vil ny bolig/daa bli 2.12 - 2.41 innenfor avgrensningen på 10 minutter gange.

Figur 5.115 Området til høyre for veien er et av fortetningsområdene som i dag har lav utnyttelse.

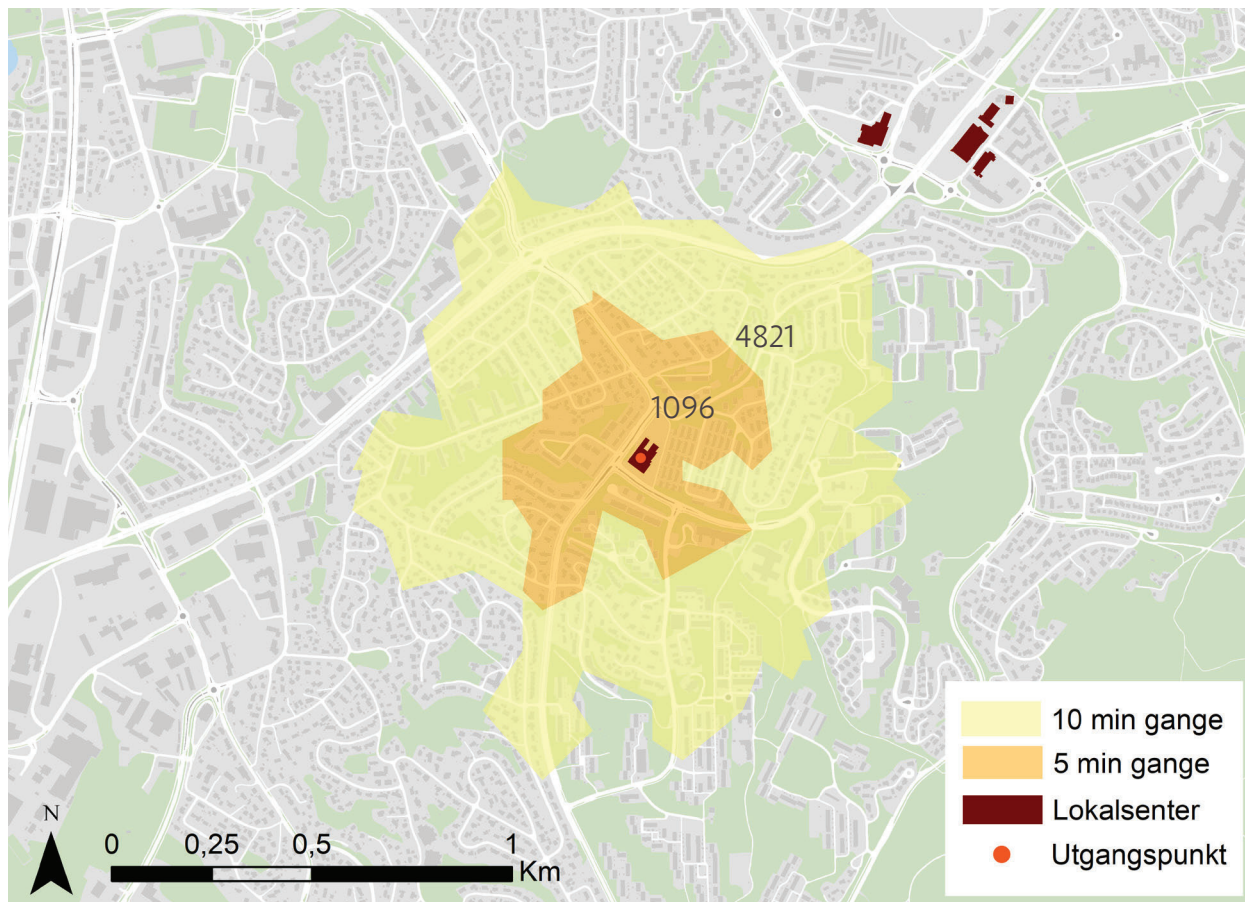


CASE 6: NARDO



TILGJENGELIGHET

Nedslagsfelt for gange



Figur 5.116: Fra ytterkantene i det oransje og gule området tar det henholdsvis fem og ti minutter å gå til utgangspunktet. 1096 personer når dette punktet innen fem minutter og 4821 innen ti minutter. Øverst til høyre sees Moholt lokalsenter. I avstand er sentrene nære hverandre, men de er skilt av mange høydemeter og E6 som utgjør en stor barriere.

Parkeringsareal, sykkelparkering og kollektivfrekvens



Figur 5.117: Det er plass til 25 sykler rundt Nardo lokalsenter og bussdekningen er middels.

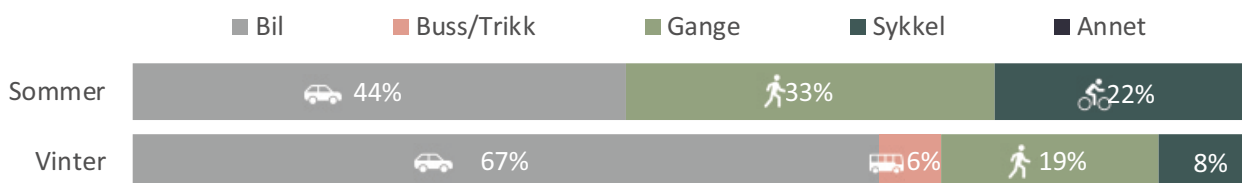
	Hverdag	Lørdag	Søndag
Rush-/normal-/lavtrafikk	10/20/20	20/20	20
11	10/20/20	20/20	20
22	10/20/20	20/20	20



Figur 5.118: Kollektivholdeplassen er like ved Nardo lokalsenter.

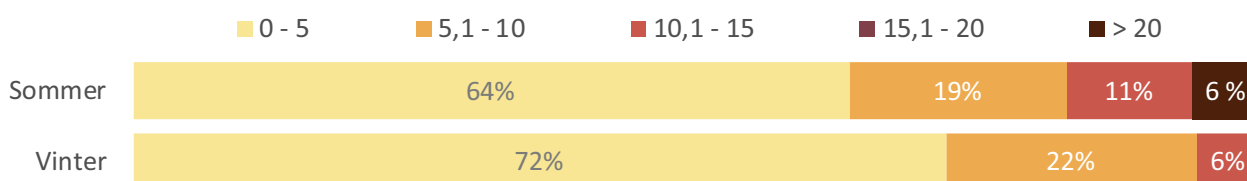
Det er 25 sykkelparkeringsplasser ved Nardo lokalsenter. Med det nye bussystemet vil ingen av bussene ha hyppig frekvens, med unntak av i rushtid på hverdagens. Imidlertid vil bussene totalt sett kunne utgjøre et godt kollektivtilbud dersom de er optimalt taktet.

Transportmiddelfordeling



Figur 5.119: På sommerhalvåret er miljøvennlige reisemiddel som dominerer med en gang- og sykkelandel på 55%. På vinterhalvåret er det flest som kjører bil, og bare 27% som går eller sykler.

Reisetid



Figur 5.120: På sommer- og vinterhalvåret bruker henholdsvis 75 % og 80% under 10 minutter på å komme seg til Nardo lokalsenter.

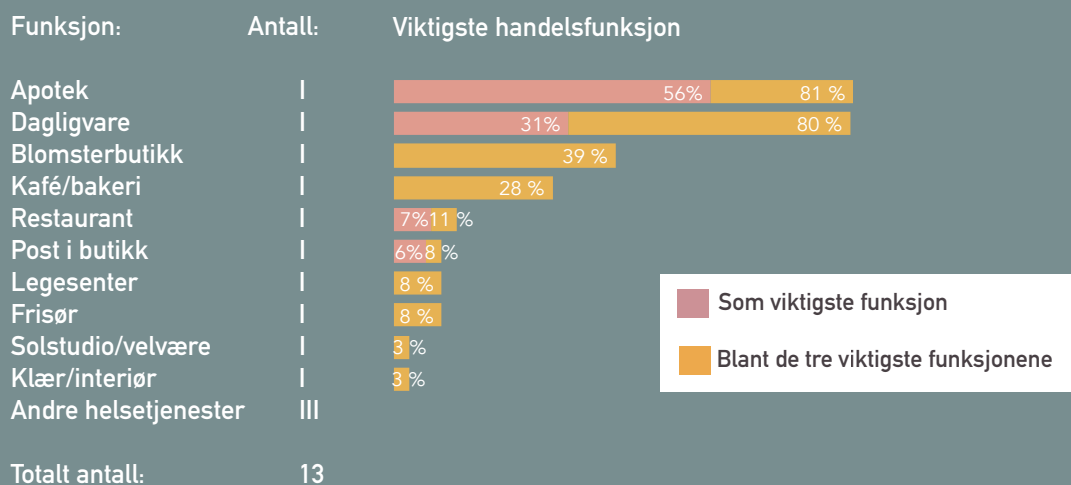
HANDEL OG ANDRE FUNKSJONER

Besøkhypighet



Figur 5.121: Omtrent halvparten av respondentene benytter senteret 1-3 ganger i uka eller oftere.

Dagens handelsfunksjoner



Figur 5.122: På Nardo er det flest som mener at apoteket er viktigste funksjon. 81% og 80% mener at apotek og dagligvare er én av de tre viktigste grunnene til at de benytter senteret.

Bør tilføres senteret for økt bruk og attraktivitet



Figur 5.123 Utsagnene ved de blå sirkene er hentet ut fra fri tekst som besvarer spørsmålet om hvilke butikker/resturanter eller andre funksjoner man ønsker å tilføre sitt nærmeste lokalsenter for å benytte det som primært handelsområde (n=26).

De grønne sirkene viser antall som har valgt en gitt funksjon på spørsmål om hvilke kulturelle og offentlige funksjoner de mener burde være i tilknytning til lokalsenteret for at det skal oppleves som et attraktivt sentrum. Respondentene her er de som besøker senteret mest (n=36)

Andre funksjoner som finnes i nærområdet

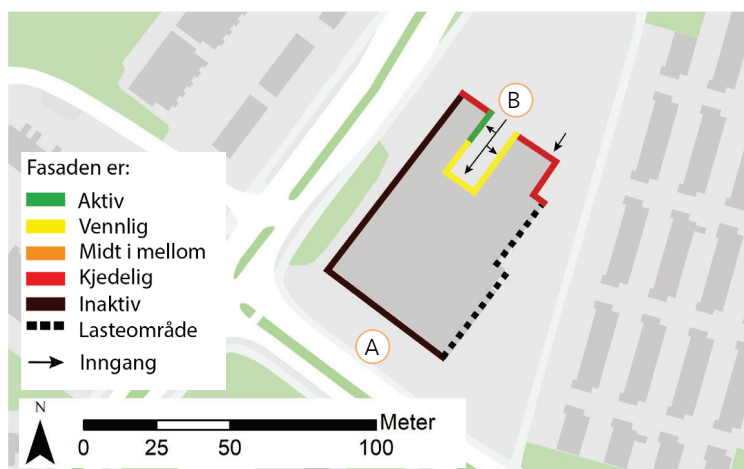
Ved Nardo lokalsenter er det få andre funksjoner i nærheten. Det er en barneskole og ungdomsskole i gangavstand, og utover dette er det stort sett boligbebyggelse i området. Nordvest for NardoCenteret er det i stor grad lamellbebyggelse. Nord for senteret er det i stor grad 2- og 4-mannsboliger, og sør for senteret eneboligbebyggelse.



Figur 5.124: Det er relativt få funksjoner i tilknytning til Nardo lokalsenter.

UTFORMING

Fasader, benker og spugs



Figur 5.125: Ved inngangspartiet er det aktive og vennlige fasader.



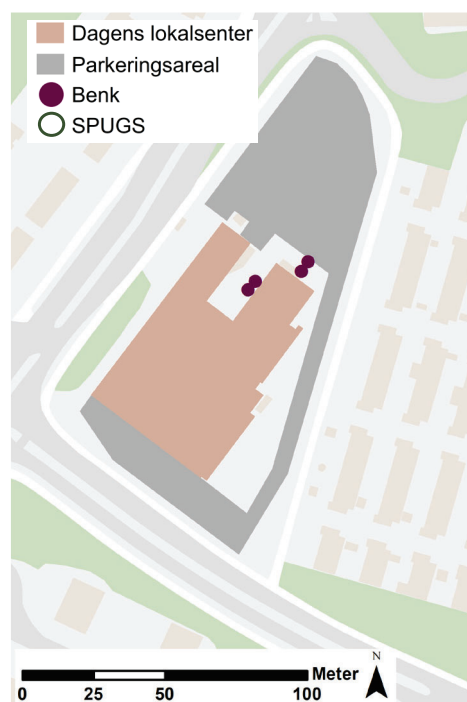
Figur 5.126: Utenom inngangspartiet har senteret på Nardo stort sett innaktive fasader.



Figur 5.127: Blomsterbutikken gjør fasaden aktiv, ved å utnytte utendørsarealet utenfor senteret.

Inngangspartiet på Nardo lokalsenter har aktive og vennlige fasader. Det dannes en plass av byggene rundt, med butikker som vender seg inn mot plassen. Blomsterbutikken bidrar i særlig grad til dette, men klesbutikken og restauranten bidrar også til opplevelsen. Kaféen vender også mot inngangspartiet i et innglassert inngangsparti. Fasaden på Nardo lokalsenter er forøvrig kjedelig og inaktiv. Bygget er dekket med hvite fasadeplater og tegl, og har svært få vinduer rundt bygget for øvrig.

Videre er det ingen SPUGS på området, og ved analysetidspunktet kun fire benker. Parkeringsarealet tar store deler av tomten.



Figur 5.128: Det ble funnet fire benker ved Nardosenteret på analysetidspunktet.

Opplevelse av utforming

”Inngangspartiet på senteret er hyggelig”



”Området rundt bydelssenteret egner seg for barn”



”Bydelssenteret hovedbygning(er) er fin(e)”



”Området utenfor senteret er innbydende på dagtid”



”Området utenfor senteret er innbydende på kveldstid”



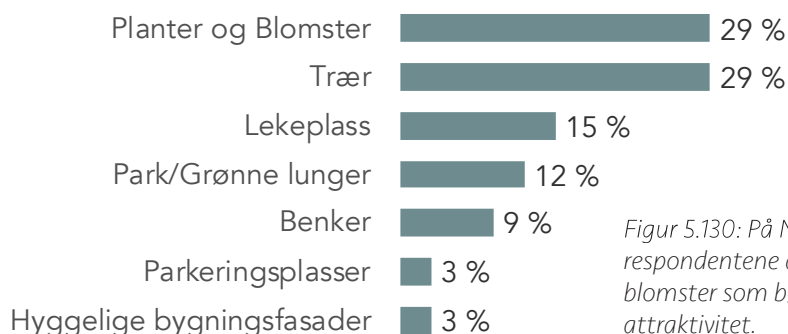
”Jeg benytter benkene utenfor senteret”



■ Uenig ■ Litt uenig ■ Vet ikke ■ Litt enig ■ Enig

Figur 5.129: Mange synes inngangspartiet på Nardo er hyggelig, og at senteret oppleves innbydende på dagtid. Det er imidlertid svært få som mener at senteret egner seg for barn, og få som benytter benkene utenfor senteret.

Bør tilføres uteområdet



Figur 5.130: På Nardo mener respondentene at det er trær, planter og blomster som bør tilføres senteret for økt attraktivitet.

STEDSOPPLEVELSE

The third place

”Jeg synes kaféen har hyggelig atmosfære”



”Jeg synes restauranten har hyggelig atmosfære”



”Bydelssenteret er en møteplass for aktiviteter i området”



■ Uenig ■ Litt uenig ■ Vet ikke ■ Litt enig ■ Enig

Figur 5.131: 44% er enig eller litt enig i at kaféen har hyggelig atmosfære, og 28% er litt enig eller enig i dette. Et stort flertall på 77% synes restauranten har en hyggelig atmosfære og kun 3% er uenig i dette.



Figur 5.132: På Nardo ordet praktisk det flest assosierer med stemningen på Moholt/Vegamot.

Identitet

”Jeg føler identitet til bydelssenteret”



”Bydelssenteret er bydelens identitetsmarkør”



”Senterområdet oppleves som sentrum i bydelen”



■ Uenig ■ Litt uenig ■ Vet ikke ■ Litt enig ■ Enig

Figur 5.133: Over halvparten av respondentene er uenig i at de føler identitet til bydelssenteret. Imidlertid er 65% enig eller litt enig i at bydelssenteret er bydelens identitetsmarkør.

BUTIKKER/FUNKSJONER

Fin variasjon av butikker, trivelig restaurant og kafé

Nardo er ok, ikke et optimalt bydelssenter men den har en grei restaurant, dagligvare og bakeri.

De har mat, frisør, dagligvare etc og det føles ikke for trangt

Variert utvalg av butikker, kafe, oppholdsarealer, parkering.

Små nisje butikker, inneholder det nødvendig og mye folk

Apotek, legesenter, frisør, blomsterbutikk, post i butikk

Coop, apotek og blomster, samt post i butikk, frisør

Fin beliggenhet, praktiske butikker og restaurant

Variert utvalg av butikker og andre tilbud.

Bydelssenter med 2-3 fine butikker.

Veldig ulike butikker + restaurant.

Fin matbutikk og blomsterbutikk

Fin sammensetning av butikker.

Alt man trenger på en plass.

Er lite senter der man har alt.

Papilio og blomsterbutikken.

Matbutikken er veldig bra.

Variert tilbud og treffsted.

Ulike typer butikker, cafe.

Trivelig restaurant.

Matservering/kafe.

Bedre matbutikk.

Mega og solarium.

Bakeri, blomster.

Koselige butikker.

Varierte butikker.

Bra butikker.

Milano.

Kafé.

UTFORMING

Ligger litt skjernet, blomster utenfor, ikke så stort, benker utenfor, sykkelparkering.

Fint sitteområde rett innfor inngangsdørene.

Ute/cafe-området er godt skjernet fra veien.

Koselig inngangstun

Grei parkering.

Åpent område.

Åpent og fint.



OPPLEVELSE

God atmosfære.

trivelig personall.

Folk sitter i cafeen.

Trivelige folk og ansatte.

Lite og trivelig atmosfære.

Har det koselig med restaurant.

Mulig å ta en kaffe og sette seg ned.

Arrangementer, god service på butikkene.

Rolig del av byen, lite bråk, barnevennlig!

Bakeriet gjør at det stort sett sitter folk der.

Koselig senter med flotte folk som jobber der.

Det er noen litt rare butikker, bakeri og sitteplasser.

Mulighet til å sette seg ned med en kaffekopp inne på senteret.

De har senterdager med bannere osv, som skaper god atmosfære i nærområdet.

Det er bare en utgang, slik at det er større sannsynlighet for å møte kjentfolk. Det er trivelig!

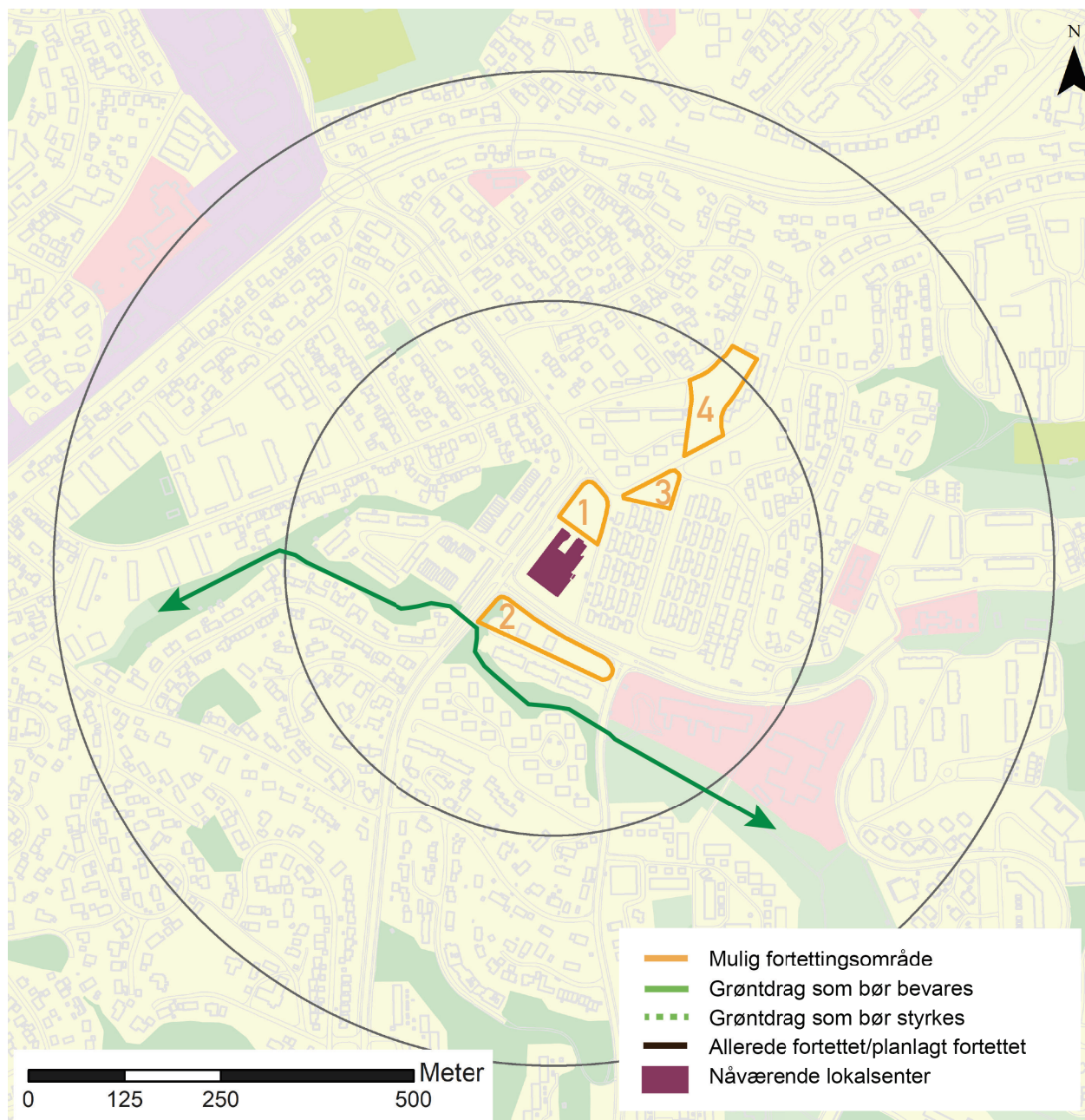
Nardocenteret er trivelig fordi det er plass til folk, og det er uformelt. Man kan slå av en prat, det selges forskjellige ting der av og til, ikke noe kjøpepress, samtidig som du får gjort det du skal, om du har det travelt, eller ikke vil være sosial.

Figur 5.134: Figuren viser hvor mange av de som kjenner til senteret som synes det er trivelig eller utrivelig. Teksten viser repondentenes frie beskrivelse av hvorfor de synes senteret er trivelig (grønn overskrift) eller utrivelig (rød overskrift). Overskriftene kategoriserer beskrivelsene i ulike tema.

Figur 5.135: Inngangspartiet med kaféen innglassert til høyre.



OMRÅDEVURDERING OG FORTETTINGSPOTENSIAL



Figur 5.136: Fortetningspotensialet ved Nardo lokalsenter er i hovedsak på restarealer, samt parkeringsplassen foran senteret.

Lokalsenteret på Nardo er omgitt av grå flater og parkeringsareal på alle sider av senteret. Øst for senteret ligger et boligområde med lav rekkehusbebyggelse oppført i mur, som gir en tydelig karakter til området. På vestsiden av senteret er det mye blokkbebyggelse, i sør og nord eneboliger.

Innenfor avgrensningen på 5 minutter er det registrert 776 boligenheter, som tilsvarer 2.02 boliger/daa. Totalt bebygd areal (%-BYA) utgjør 59 %. Innenfor avgrensningen på 10 minutter er boligtettheten noe lavere, med 1.87 boliger/daa (eksklusiv studentboliger). Det er også registrert 86 studentboliger innenfor avgrensningen på 10 minutter. Analysen har identifisert fire områder som er egnet til å fortette, disse er markert med tall i kartet i figur 5.136.

Område 1 omfatter 3 daa med parkeringsareal utenfor senteret, som ved anlegging av parkeringskjeller kan bli til 20-30 boliger.

Område 2 ligger sør for senteret og utgør et areal på i underkant av 6 daa. Området består i dag av parkeringsplass og garasjeanlegg for det tilstøtende borettslaget, og kan ved transformasjon bli til 35-60 boliger.

Område 3 er et mindre areal på 2 daa som består av en gressplen i utkanten av den lave murbebyggelsen. Området fremstår som et restareal som har blitt tatt i bruk som lekeplass. Ved eventuell fortetting kan området bli til 10-20 boliger.

Område 4 har et areal på i overkant av 6 daa består av parkeringsareal tilhørende den omkringliggende bebyggelsen samt noe opparbeidet plen. Ved transformasjon av hele området vil det kunne bygges 35-60 boliger.

Ved transformasjon av de markerte områdene vil ny bolig/daa bli 2.28 - 2.46 innenfor avgrensningen på 5 minutter gange.

Figur 5.137: Parkeringsområde foran Nardo lokalsenter.

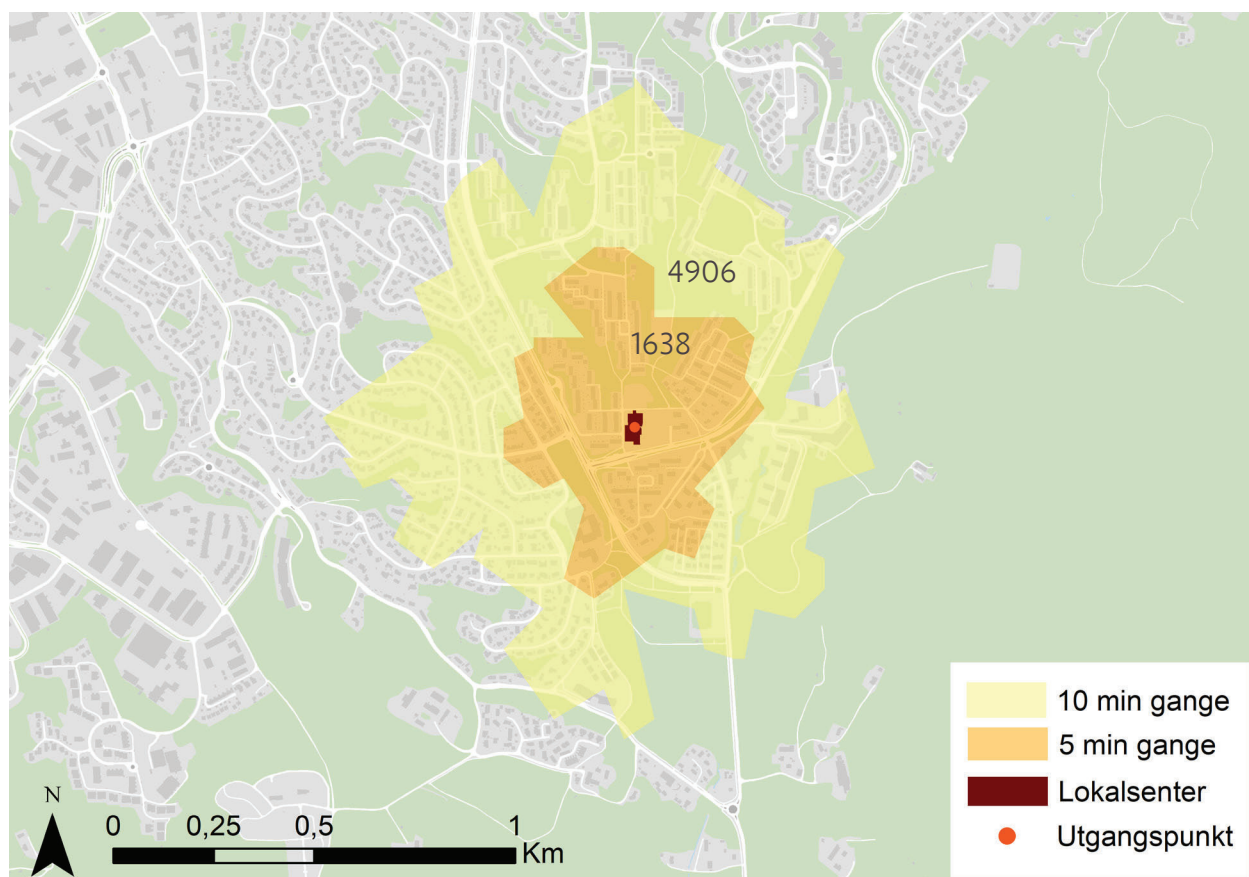


CASE 7: RISVOLLAN



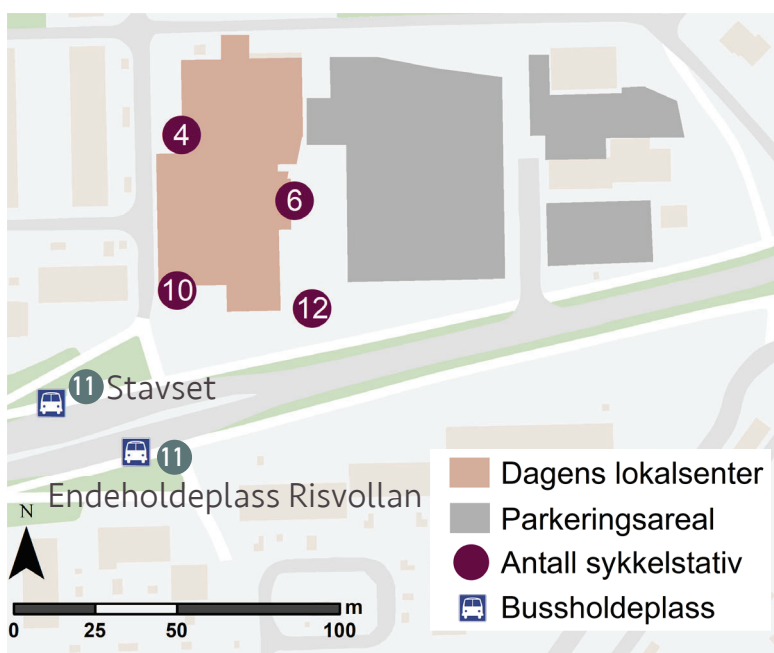
TILGJENGELIGHET

Nedslagsfelt for gange



Figur 5.138: Fra ytterkantene i det oransje og gule området tar det henholdsvis fem og ti minutter å gå til utgangspunktet. 1638 personer når dette punktet innen fem minutter og 4906 innen ti minutter gange.

Parkeringsareal, sykkelparkering og kollektivfrekvens

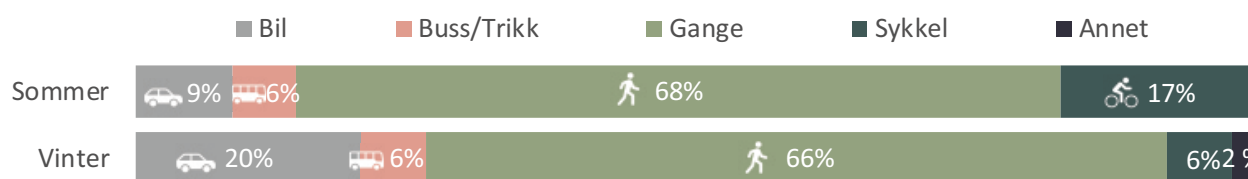


Ved Risvollan lokalsenter er kollektivtilbudet dårlig, med unntak av i rushtid når bussen går hvert 10. minutt. For alle øvrige tidspunkt går bussen hvert 20. minutt. Det er registrert 32 sykkelparkeringsplasser ved Risvollan senter, og flere av dem er nye, med mulighet for å låse sykkelrammen. Området er for øvrig lagt opp til bilbruk, men man må hente en gratis parkeringslapp for å ha lov til å stå parkert i opptil 3 timer.

	Hverdag	Lørdag	Søndag
Rush-/normal-/lavtrafikk	10/20/20	Normal-/lavtrafikk	Lavtrafikk
	11	20/20	20

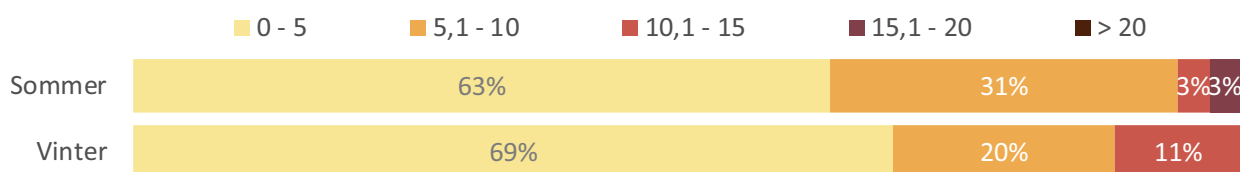
Figur 5.139: Ved Risvollansenteret er kollektivtilgjengeligheten middels god.

Transportmiddelfordeling



Figur 5.140: Bilandelen blant respondentene (n=35) er lav, men 9% og 20% på sommer- og vinterhalvåret. Gangandelen er imidlertid høy, med 69% og 66% som går til senteret på sommer- og vinterhalvåret.

Reisetid



Figur 5.141: Av respondentene som har svart (n=35) bruker henholdsvis 94% og 89% under 10 minutter til senteret på sommer- og vinterhalvåret.

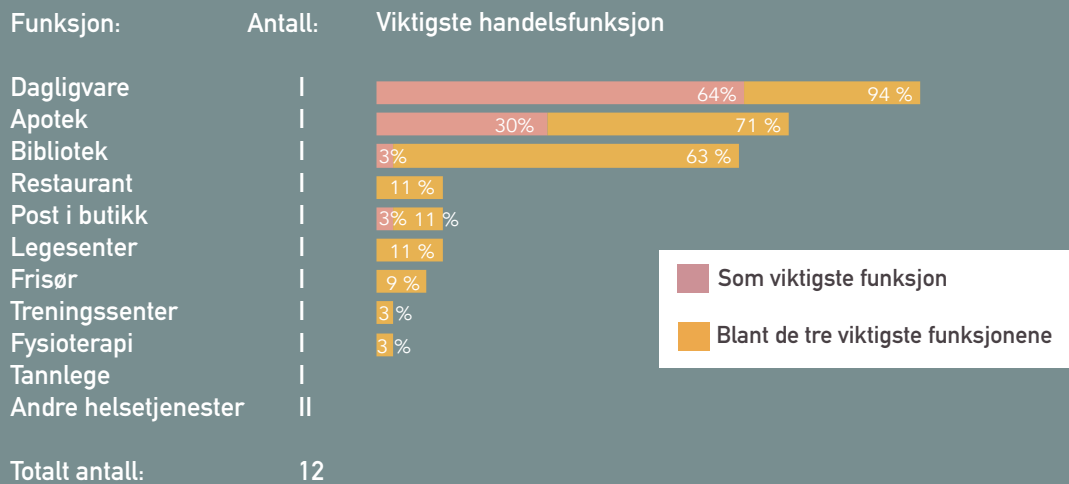
HANDEL OG ANDRE FUNKSJONER

Besøkhypighet



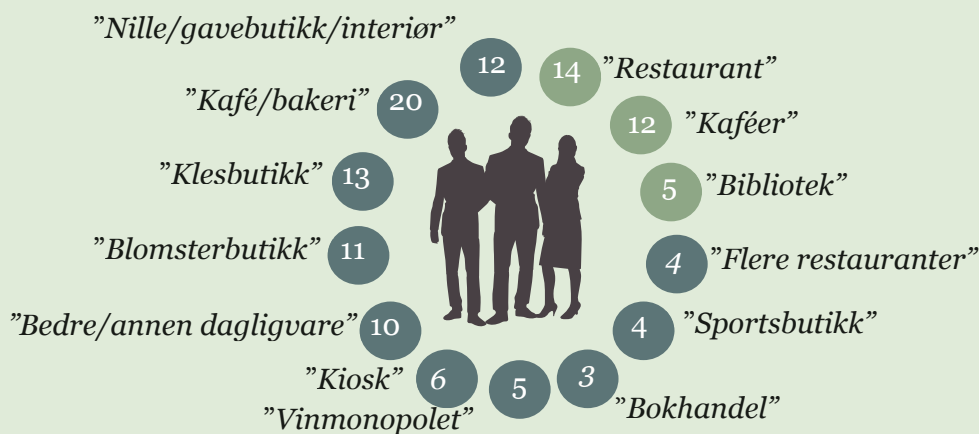
Figur 5.142: 83% benytter senteret 1-3 dager i uka eller oftere

Dagens handelsfunksjoner



Figur 5.143: På Risvolla er det flest som mener at dagligvare er viktigste funksjon, etterfulgt av apotek

Hvilke handelsfunksjoner savnes på senteret?



Figur 5.144: Utsagnene ved de blå sirklene er hentet ut fra fri tekst som besvarer spørsmålet om hvilke butikker/restauranter eller andre funksjoner man ønsker å tilføre sitt nærmeste lokalsenter for å benytte det som primært handelsområde (n=57).

De grønne sirklene viser antall som har valgt en gitt funksjon på spørsmål om hvilke kulturelle og offentlige funksjoner de mener burde være i tilknytning til lokalsenteret for at det skal oppleves som et attraktivt sentrum. Respondentene her er de som besøker senteret mest (n=35)

Funksjoner i nærområdet

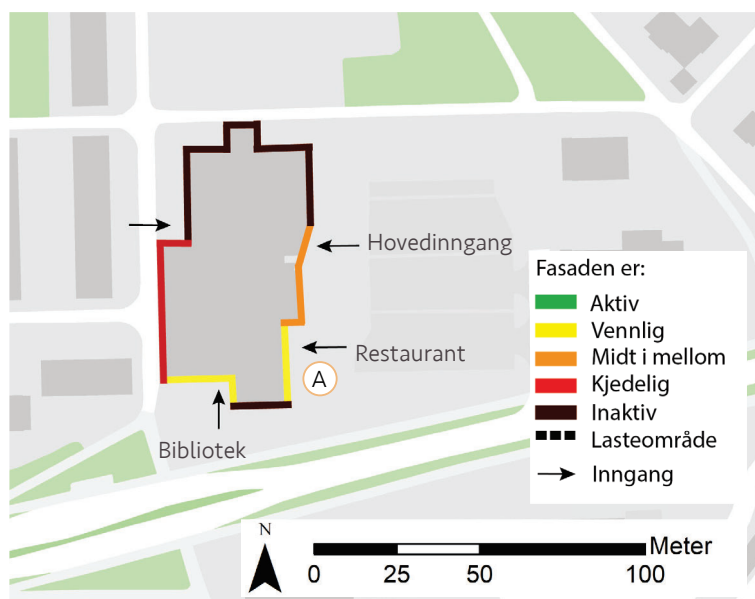
Risvollan senter har få andre funksjoner i nærområdet, med unntak av skole og barnehage. Senteret er plassert i nærheten av flere turdrag, og det er kort avstand til Estendstadmarka øst for senteret.



Figur 5.145: Det er få funksjoner i nærområdet til Risvollan senter

UTFORMING

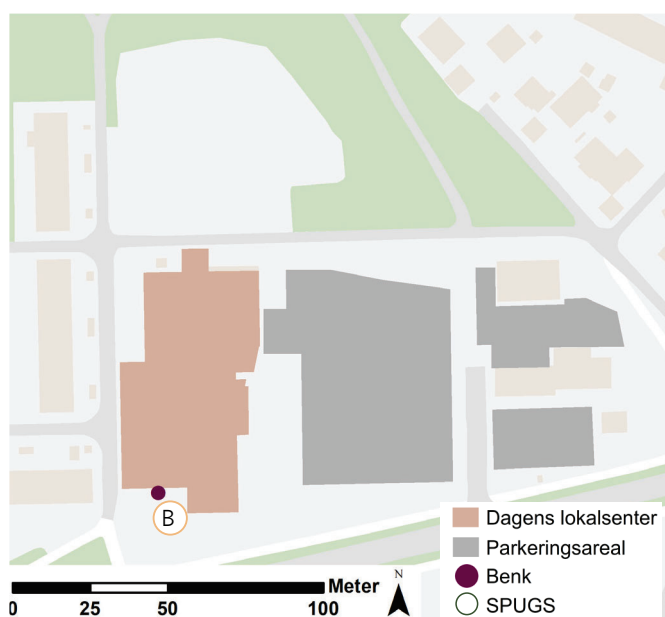
Fasader, benker og spugs



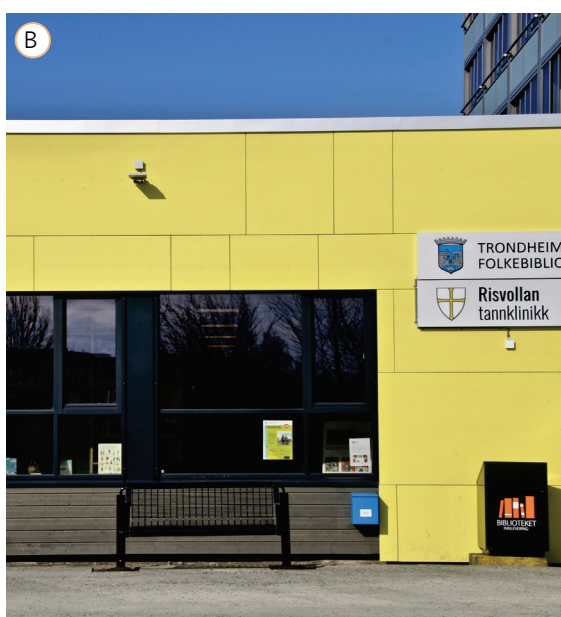
Figur 5.146: Capri restaurant har vennlige fasader, men er østvendt og har lite sol.

Figur 5.147: Fasadeanalyse av Risvollan senteret viser at det er to "vennlige fasader, og at øvrige fasader er mindre aktive.

Fasadene ved Risvollansenter varierer ved ulike deler av senteret. Utenfor biblioteket og foran restauranten har fasadene fått merkelappen "vennlig". Ved bibliotekets inngang er fasadene nylig pusset opp med gule fasadeplater, vinduene er i øynehøyde, og den eneste benken som ble funnet på Risvollan finnes her, plassert i solveggen, som vist i figur 5.149. Foran restauranten er det satt ut stoler og bord og fakler. Det er imidlertid på skyggesiden, noe som gjør området mørkt og kaldere å sitte ute. Det er ikke funnet noen grønne lunger (SPUGS) på området, men grøntområdet som vises i figur 5.158 leder til et større grønndrag.



Figur 5.148: Det var én benk (B) utenfor Risvollan senter på analysetidspunktet.



Figur 5.149: Benken er plassert i solveggen, med utsikt utover.

Opplevelse av utforming

”Inngangspartiet på senteret er hyggelig”



”Området rundt bydelssenteret egner seg for barn”



”Bydelssenteret hovedbygning(er) er fin(e)”



”Området utenfor senteret er innbydende på dagtid”



”Området utenfor senteret er innbydende på kveldstid”



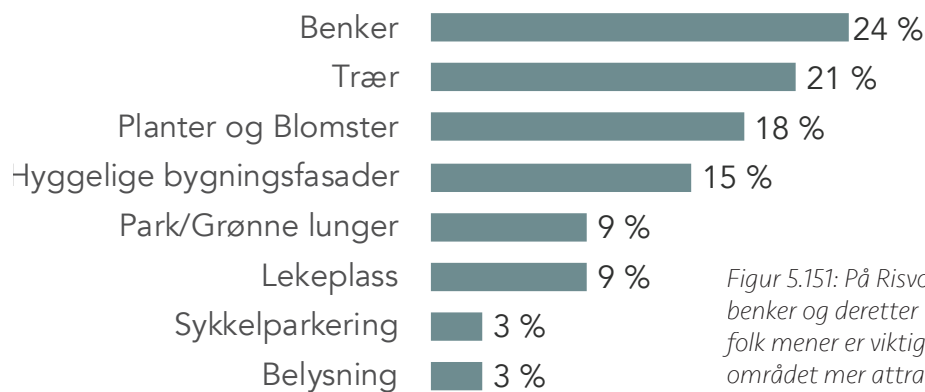
”Jeg benytter benkene utenfor senteret”



■ Uenig ■ Litt uenig ■ Vet ikke ■ Litt enig ■ Enig

Figur 5.150: Svært mange er negative til utformingen av Risvollan lokalsenter.

Bør tilføres uteområdet



Figur 5.151: På Risvollan er det benker og deretter trær som folk mener er viktig for å gjøre området mer attraktivt.

STEDSOPPLEVELSE

”The third place”

”Jeg synes restauranten har hyggelig atmosfære”



”Bydelssenteret er en møteplass for aktiviteter i området”



■ Uenig ■ Litt uenig ■ Vet ikke ■ Litt enig ■ Enig

Figur 5.152: Restauranten på Risvollan senter blir av 86% oppfattet som hyggelig. Det er imidlertid en høy andel på 83% som er uenig i at Risvollan senter er en møteplass for aktiviteter i området.



Figur 5.153: På Risvollan er det ordene ”grått” og ”kjedelig” flest assosierer med stemningen på senteret.

Identitet

”Jeg føler identitet til bydelssenteret”



”Bydelssenteret er bydelens identitetsmarkør”



”Senterområdet oppleves som sentrum i bydelen”



■ Uenig ■ Litt uenig ■ Vet ikke ■ Litt enig ■ Enig

Figur 5.154: Det er svært få ved Risvollan senter som føler identitet til bydelssenteret sitt, bare 83%. Imidlertid synes 75% at Risvollan senter er Bydelens identitetsmarkør.

OPPLEVELSE OG SOSIALT

Mangler møteplass og oppleves gammelt, mørkt og trist

Innvendig er det en del tomrom, Ekko ingen god atmosfære, og egentlig bare trist. Det er heller ikke noen helhetlighet. For å komme til matbutikken må du ut og inn igjen. Dårlig planløsning i dagens bygningsmasser. Så sitter det også nesten alltid noen og tigger om penger ved inngangen.

Risvolla senter VAR trivelig på åtti-og nittitallet. Nå KAN det bli trivelig igjen, om det blir mer folk og liv der.

Det føles ikke som et senter, men bare flere butikker som ligger i nærheten av hverandre.

Tåpelig ordning med å trekke parkeringslapp for å stå der mens man handler.

Har ikke så positive opplevelser. Og selve sentret er lite trivelig og mørk.

Grått, nesten litt skummelt å gå der fordi det er så slitt der.

Mangler et samlingspunkt, vanskelig å orientere seg.

Uoversiktlig, Lokalene er mørke og kjedelige.

Litt upersonlig, og ikke spesielt pent.

Det er trangt, ser "halvveis" ut.

Grusomt, møkkete og Harry.

Nedslitt, skittent, mye bråk.

Virker forlatt fra alle sider.

Oppleveres som litt stusselig.

Trangt, virker litt møkkete.

Gammelt, trist og nedslitt.

Mørkt og trist. Innestengt.

Må ta ut parkeringslapp.

Slitt, gammelt og trangt.

Lite aktivitet i området..

Slitt og lite aktivitet.

Tom følelse nakent.

Utrivelige lokaler.

Det er mørkt der.

Litt slitt senter.

Tomt og mørkt.

Trist og rotete.

Uoversiktlig.

Gammelt.

Dødt sted.

Rotete.

Nitrist.

Mørkt.

Tomt.

Slitt.

Det er flere lokaler som står på "vent"/ikke blir brukt, så bydelssenteret har ikke så mye tilbud utover matbutikk og apotek.

FUNKSJON og TILGJENGELIGHET

Nærområdet, biblioteket

Jeg har lege, bibliotek, billig coop butikk og apotek på samme sted

Butikk, legesenter, tannlege samt bibliotek i nærheten.

Fordi jeg bor her, og fått seg et arkitektonisk løft

Så trivelige folk som er der å ansatte

Fordi det er det jeg har kjent lengst!

Grønt areal, spredd bebyggelse

Veldig positivt med biblioteket!

Min nærbutikk

Nærområdet.

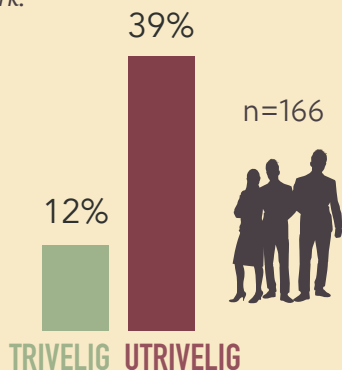
Coop Extra

Gode tilbud

Bydelssenteret har en mindre matbutikk sammenlignet med for eks. Lade Torget.

Lite variert. Lite utvalg med tanke på den voldsomme boligbyggingen som finner sted i området

Interiørbutikk mangler, Har bare basic tilbud som dagligvare, apotek, samt bibliotek og treningssenter



FUNKSJON

Dårlig utvalg, mangler kafé

Dårlig utvalg,

Kjedelig uten kafé

Dårlig utvalg butikker.

savner Cafe eller bakeri.

Stort sett bare helsetibud

Flere stengte butikk-lokaler.

Lite butikker. Håper det blir bedre

Det mangler butikker og kafeer der.

Lite butikker, mest legesenter og lignende.

Dårlig utvalg av butikker og mangler cafe/bakeri

Ser trist ut, dårlig utvalg av dagligvare, butikker og det meste

Vi trenger et bedre utvalg i dagligvare, stort ønske om søndagsåpent.

UTFORMING

Høyblokk som ruver og dårlig planløsning

Det er forferdelig stygt inne med stygt gulv, stygt tak, stygg trappeoppgang, tomme, halvoppussede butikklokaler. Fasadene på veggene mot "midtgangen" (bilde av skog) ble IKKE vellykket. Her er det utrivelig selv om det nettopp er forsøkt shinet litt. Altfor lite ble gjort.

UTFORMING

Grå flater og lite trivelig utenfor

Asfalt

Mye trafikk, lite uteplasser

Uteområdet er grått og stygt.

Ingen felles plass med mye liv.

Mangler «torg» og midtpunkt

ite pent både inni og utenfor.

Det er ikke noe samlingspunkt.

Lite trivelig område rundt senteret

Ikke så trivelig tomt rundt blokka, parkeringsplassen er veldig dominerende

Parkeringsplassen opptar alt av uteområder rundt senteret.

To slitne bygg (gammel bensinstasjon/matsalgbrakke) i østenden av parkeringen.

Ingen attraktive utearealer, uavklart arealbruk, stor parkeringsplass og bilbasert.

Området rundt med søplecontainere og den gamle bensinstasjonen er uryddig og gjør det veldig utrivelig.

Lokasjonen er litt avsides - kunne vært triveligere hvis det for eks. var sentrert mer i midten av alle rekkehusene.

Parkeringsplassen er med på å gjøre det utrivelig, hadde noen meter av parkeringsplassen vært byttet med litt med grønt

hadde det gjort seg. Da hadde kanskje den høye blokka ikke vært så «tung», og dermed bydelssenteret.

Bygningsfasaden (med høyblokka) er kald og skaper ingen god atmosfære. Mye skygge.

Selve blokka i seg selv er et problem. Stor ragende og stygg.

Høyblokk som ruver, mye skygge ved inngangen, lite koselig

Kunne vært så mye mer koselig hadde den vært renoveret.

Ruvende blokk på 14. etg. gjør det utrivelig.

Ikke innbydende innemiljø

Forvirrende planløsning.

Upraktisk konstruksjon,

Henger ikke sammen.

Dårlig planløsning

Utrivelig fasade

Stygg bygning.

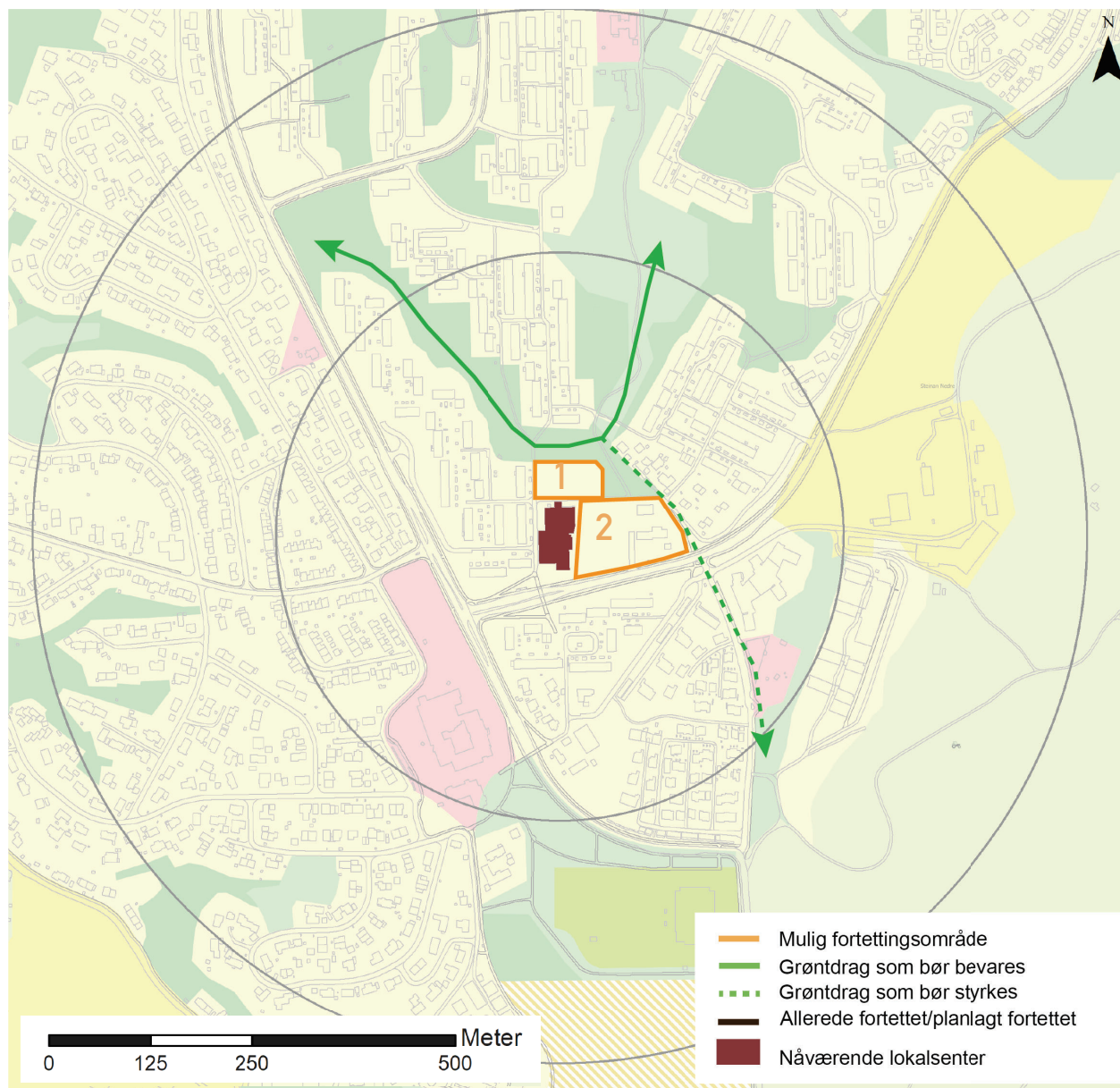
Sovjetblokka

Høyblokka

Figur 5.156: Figuren viser hvor mange av de som kjenner til senteret som synes det er trivelig eller utrivelig. Teksten viser repondentenes frie beskrivelse av hvorfor de synes senteret er trivelig (grønn overskrift) eller utrivelig (rød overskrift).

Overskriftene kategoriserer beskrivelsene i ulike tema.

OMRÅDEVURDERING OG FORTETTINGSPOTENSIAL



Figur 5.157: Fortettingsarealet på Risvollan er i hovedsak like ved senteret.

Lokalsenteret på Risvollan er omgitt av mye blokkbebyggelse, med unntak av eneboliger/flermannsboliger mot vest. På østsiden av senteret er det et stort parkeringsareal, grå flater og nedlagte næringslokaler. På nordsiden av senteret ligger et område som brukes til utendørs lagerplass, som setter sitt preg på senterområdet fordi det fremstår uryddig og utilgjengelig.

Innenfor avgrensningen på 5 minutter er det registrert 1002 boligenheter, som tilsvarer 2.60 boliger/daa. Totalt bebygd areal (%-BYA) utgjør 58%. Innenfor avgrensningen på 10 minutter gange er boligtettheten en god del lavere, med 1.50 boliger/daa. Analysen har identifisert to områder som er egnet til å fortette, disse er markert som område 1 og 2 kartet i Figur 5.157.

Område 1 omfatter parkeringsarealet på østsiden av senteret samt de nedlagte næringslokalene. Området har et areal på i overkant av 9 daa. Ved opparbeidelse av parkeringskjeller og transformasjon av området kan det bygges 55-95 nye boliger.

Område 2 omfatter lagerplassen på nordsiden av senteret, og utgjør et areal på i underkant av 4 daa. Området ligger inntil et grøntdrag, og kan ved transformasjon bli til 20-35 daa.

Figur 5.158: Overgang til grøntarealet på nordsiden av Risvollan senter.

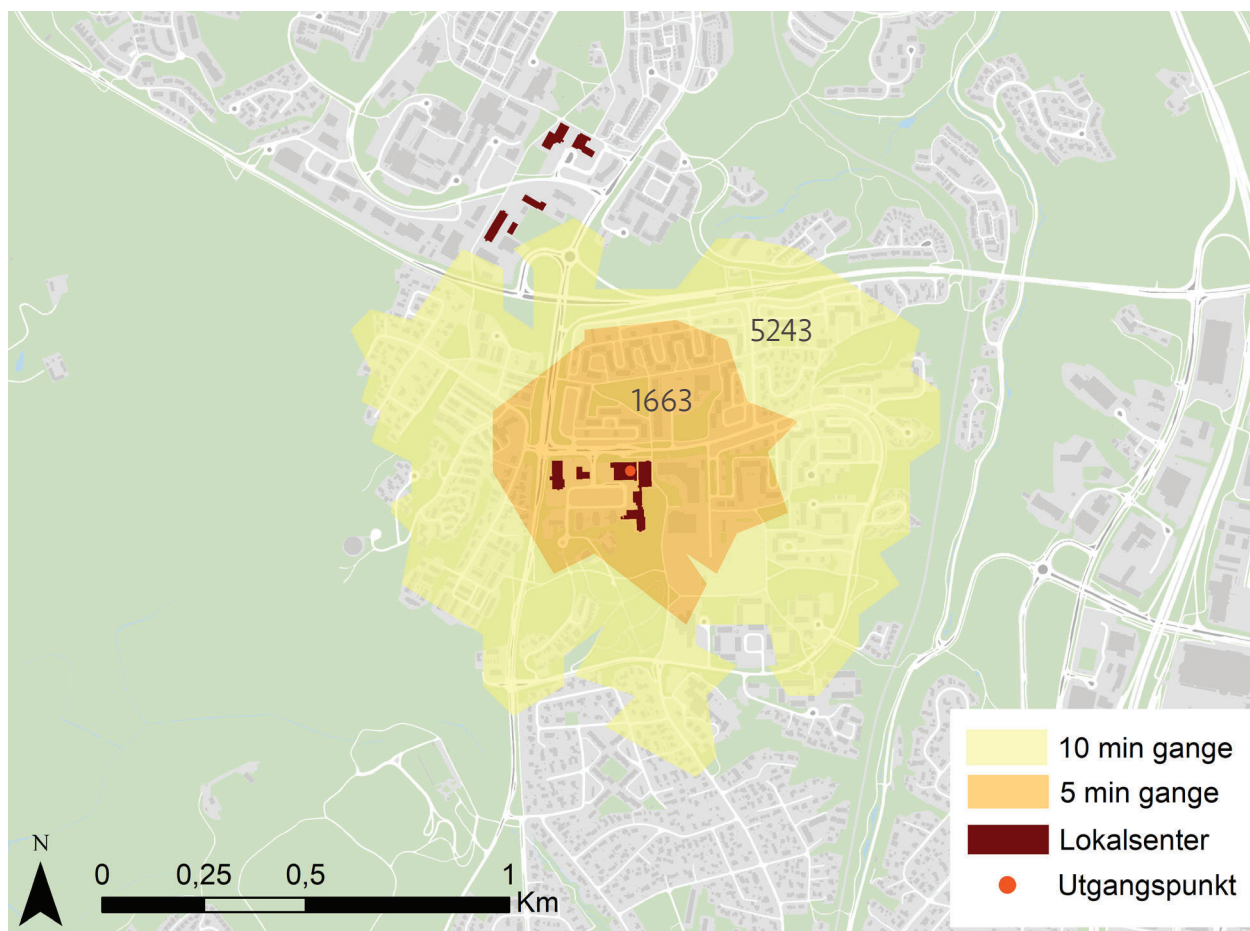


CASE 8: SAUPSTAD



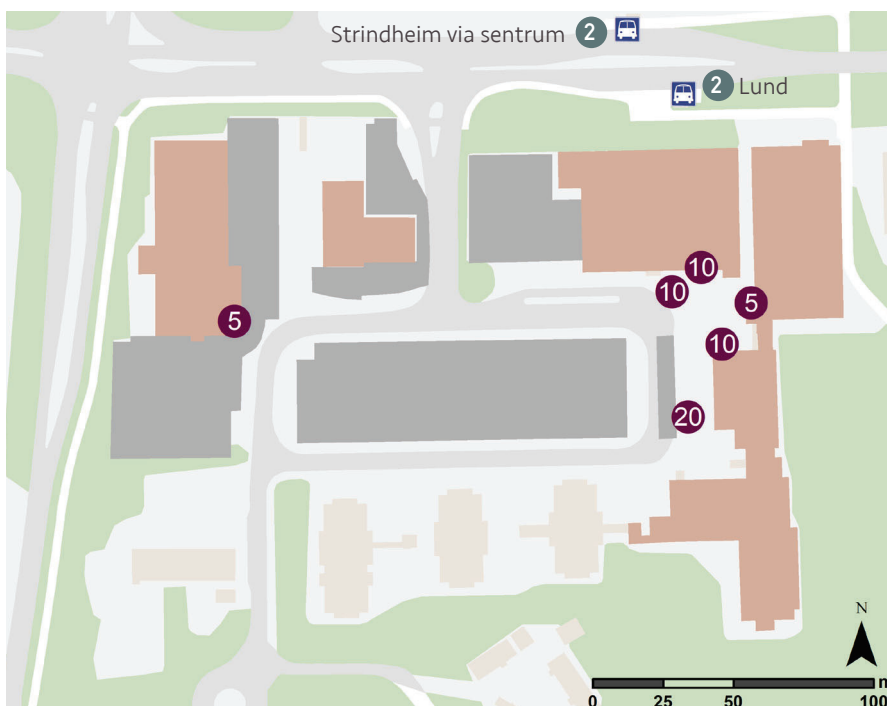
TILGJENGELIGHET

Nedslagsfelt for gange



Figur 5.159: Fra ytterkantene i det oransje og gule området tar det henholdsvis fem og ti minutter å gå til utgangspunktet. 1663 personer når dette punktet innen fem minutter og 5243 innen ti minutter.

Parkeringsareal, sykkelstativ og kollektivfrekvens

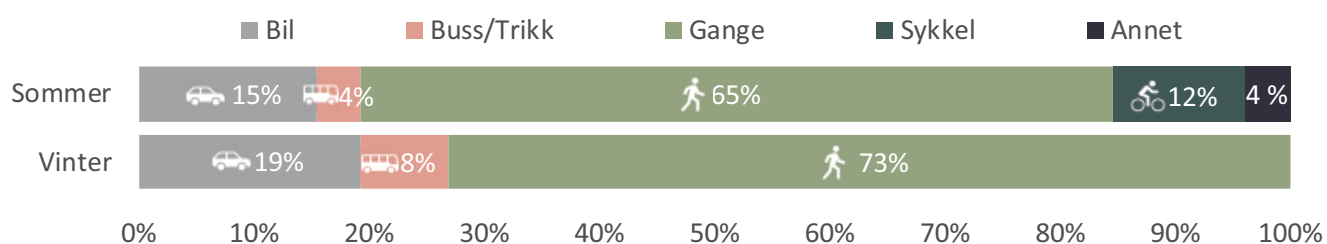


Det er et høyt antall sykkelparkeringer på Saupstad senter med totalt 60 sykkelstativ. Sykkelstativene er imidlertid slitte. Metrobuslinje 2 vil stoppe ved Saupstad senter, og senteret har derfor god kollektivdekning, med avganger hvert 10 minutt i rush og normaltrafikk på hverdag og lørdag, og hvert 20. minutt i lavtrafikk alle dager.

	Hverdag	Lørdag	Søndag
Rush-/normal-/lavtrafikk	10/10/20	Normal-/lavtrafikk 10/20	Lavtrafikk 20
	2		

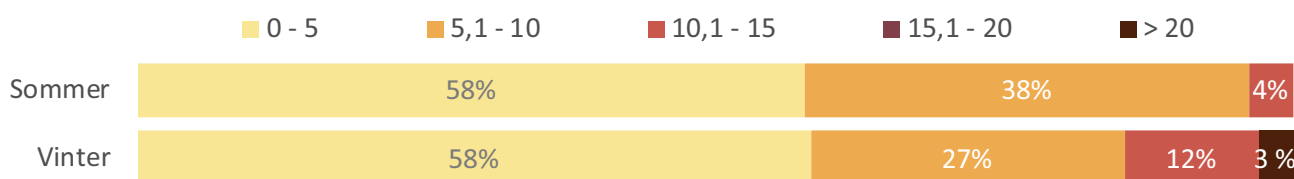
Figur 5.160: På Saupstad er det 60 sykkelstativ, og god kollektivtilgjengelighet.

Transportmiddelfordeling



Figur 5.161: Gangandelen til Saupstad senter er høy, med 65% i sommerhalvåret og 73% i vinterhalvåret.

Reisetid



Figur 5.162: 58% av respondentene (n=26) svarer at de vanligvis bruker 5 minutter eller mindre til senteret, og 96% og 85% bruker 10 minutter eller mindre på henholdsvis sommer- og vinterhalvåret.

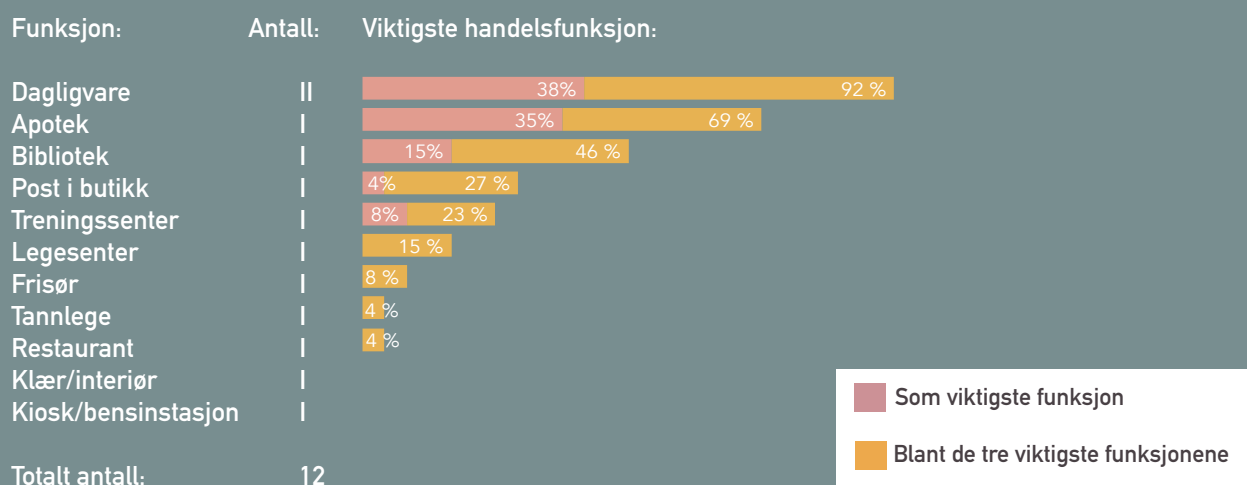
HANDEL OG ANDRE FUNKSJONER

Besøkhypighet



Figur 5.163: 83% benytter senteret 1-3 dager i uka eller oftere.

Dagens handelsfunksjoner



Figur 5.164: Antall funksjoner på senteret, samt hvilke funksjoner respondentene (n= 26) har valgt som den viktigste for at de velger å benytte seg av lokalsenteret.

Bør tilføres for økt bruk og attraktivitet

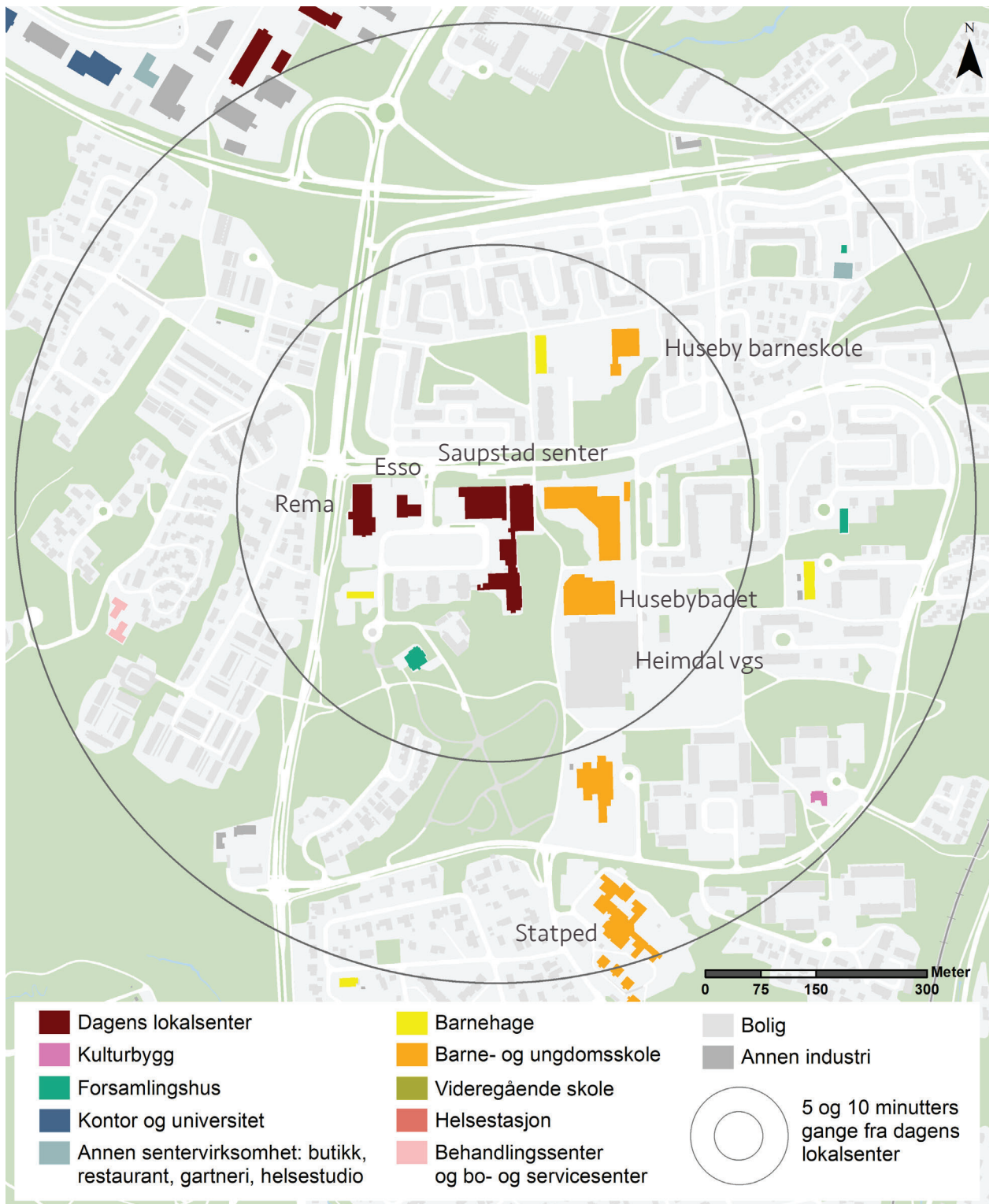


Figur 5.165: Utsagnene ved de blå sirklene er hentet ut fra fri tekst som besvarer spørsmålet om hvilke butikker/restauranter eller andre funksjoner man ønsker å tilføre sitt nærmeste lokalsenter for å benytte det som primært handelsområde (n=30).

De grønne sirklene viser antall som har valgt en gitt funksjon på spørsmål om hvilke kulturelle og offentlige funksjoner de mener burde være i tilknytning til lokalsenteret for at det skal oppleves som et attraktivt sentrum. Respondentene her er de som besøker senteret mest (n=26)

Funksjoner i nærområdet

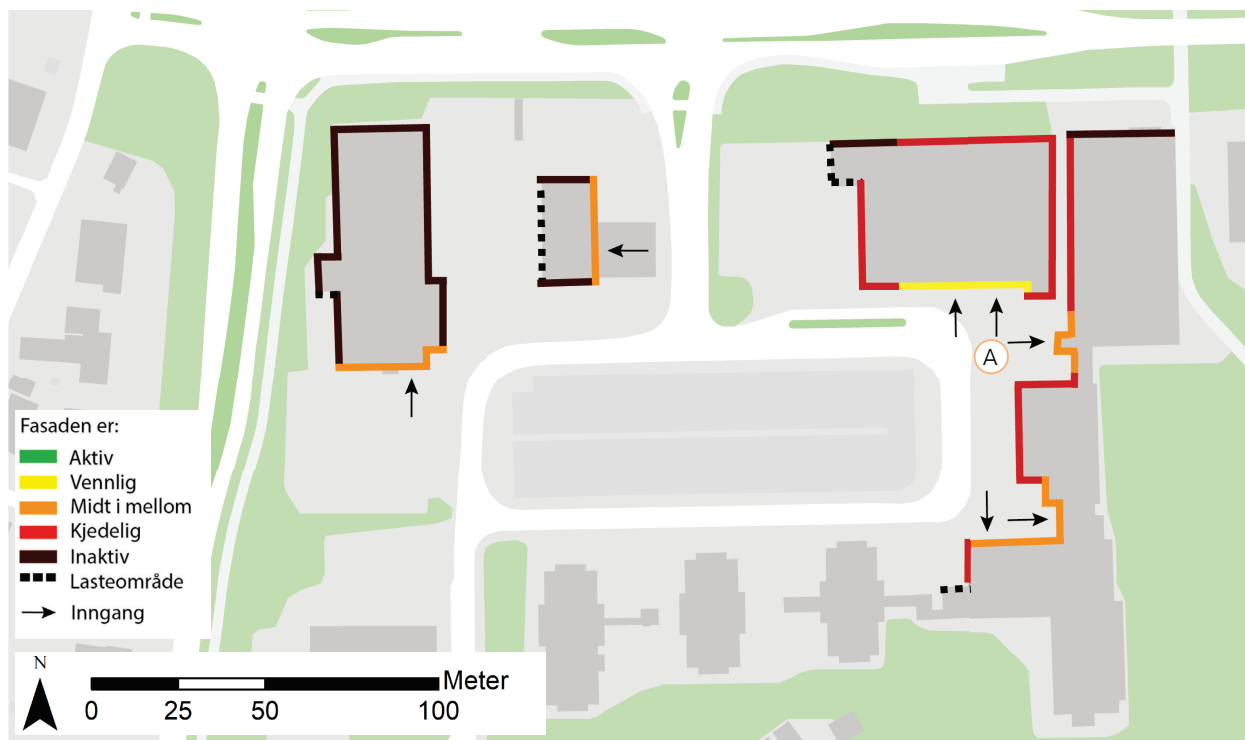
Det er flere funksjoner i nærheten av Saupstad senter. Husebybadet er rett ved, som ett av Trondheims to offentlige basseng. Videre er det både barne- og ungdomsskole samt videregående skole i nærheten.



Figur 5.166: Det er flere funksjoner i tilknytning til Saupstad senter, blant annet husebybadet som er ett av Trondheims to offentlige bad.

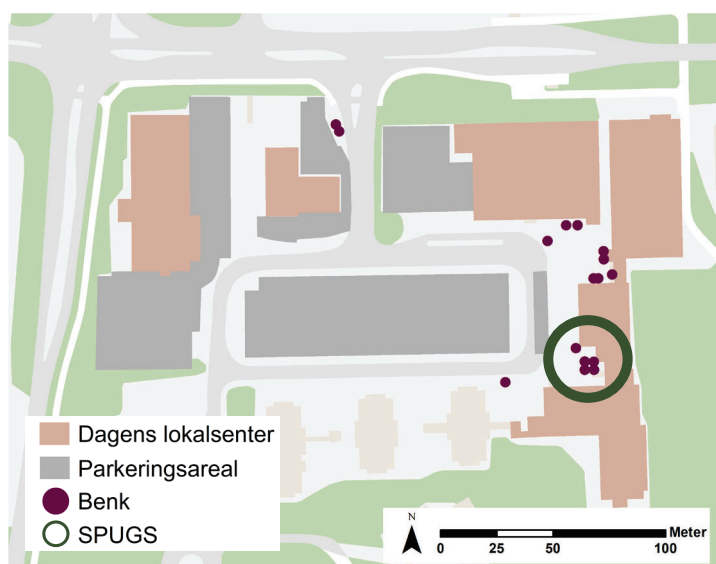
UTFORMING

Fasader, benker og spugs



Figur 5.167: Én fasade skiller seg ut som "vennlig". Dette er fordi det er flere funksjoner langs denne fasaden.

På Saupstad lokalsenter er det én fasade som kan karakteriseres som "vennlig". Dette skyldes fasadens mange funksjoner, deriblant gjenbruksbutikk, frisør, spisested, dagligvare og treningssenter. Det er flere dører og vinduer ut til plassen utenfor, og foran restauranten er det bord og stoler utendørs, i sørvendt retning. Fasaden bærer imidlertid preg av slitasje. Hovedinngangen er markert med "midt i mellom" og er øst for den vennlige fasaden, og er vist i figur 5.167. Disse to fasadene danner til sammen en plass. På torget var det ved analysetidspunktet stilt ut flere flyttbare benker, til sammen 14, som bar preg av tilfeldig plassering. Benkene var av holbart materiale, men noen hadde tre trinn, og kan være vanskelig å benytte for folk med begrensede funksjonsevner. Det ble funnet et område som kan kalles en SPUGS (små offentlige urbane grønne rom), utenfor helsehuset. Det er videre store flater med parkeringsareal ved Saupstad senter.



Figur 5.168: Det er 14 benker ved Saupstad senter, og én SPUGS.

Parkeringsplassen er i midten av bebyggelsen og bidrar til å gjøre området mindre trafikksikkert.



Figur 5.169: Hovedinngangen på Saupstad senter

Opplevelse av utforming

”Inngangspartiet på senteret er hyggelig”



”Området rundt bydelssenteret egner seg for barn”



”Bydelssenteret hovedbygning(er) er fin(e)”



”Området utenfor senteret er innbydende på dagtid”



”Området utenfor senteret er innbydende på kveldstid”



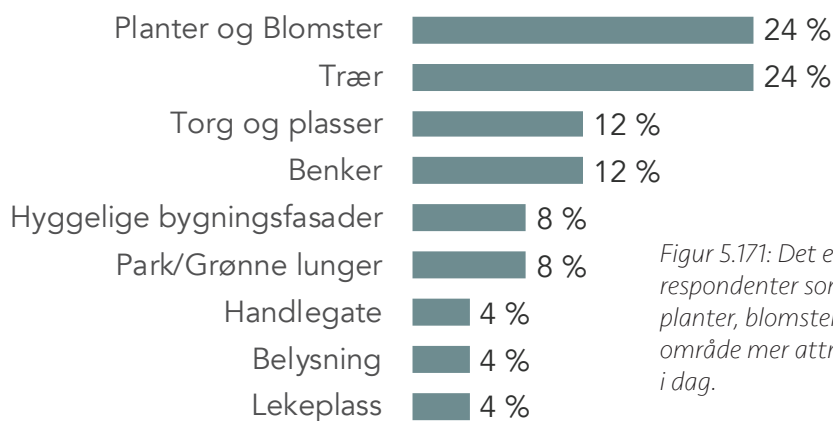
”Jeg benytter benkene utenfor senteret”



■ Uenig ■ Litt uenig ■ Vet ikke ■ Litt enig ■ Enig

Figur 5.170: På Saupstad senter er det en tydelig tendens til at respondentene (n=26) ikke synes senteret har attraktiv utforming. 96 % er uenig eller litt uenig i at hovedbygningene er fine, og 89% er uenig eller litt uenig i at inngangspartiet på senteret er hyggelig. Det er imidlertid 19 % som svarer at de er litt enig eller enig i at de benytter benkene utenfor senteret.

Bør tilføres uteområdet



Figur 5.171: Det er flest respondenter som mener at planter, blomster og trær ville gjort område mer attraktivt enn det er i dag.

STEDSOPPLEVELSE

”The third place”

”Jeg synes restauranten har hyggelig atmosfære”



”Bydelssenteret er en møteplass for aktiviteter i området”



■ Uenig ■ Litt uenig ■ Vet ikke ■ Litt enig ■ Enig

Figur 5.172: 50% av respondentene (n=26) er uenig eller litt uenig i at restauranten har en hyggelig atmosfære og at bydelssenteret er en møteplass for aktiviteter. De resterende 50% er stort sett litt enig eller vet ikke.



Figur 5.173: Folk bruker i stor grad negative ord for å beskrive hvordan de assosierer stemningen ved Saupstad senter. Kjedelig og grått er det mest brukte.

Identitet ”the third place”

”Jeg føler identitet til bydelssenteret”



”Bydelssenteret er bydelens identitetsmarkør”



”Senterområdet oppleves som sentrum i bydelen”



■ Uenig ■ Litt uenig ■ Vet ikke ■ Litt enig ■ Enig

Figur 5.174: Et stort flertall på 77% er uenig i at de føler identitet til bydelssenteret. Inkludert de som har svart litt uenig er tallet 84%. Bare 13% er litt enig eller enig i dette utsagnet, og få har svart ”vet ikke”.

OPPLEVELSE OG SOSIALT

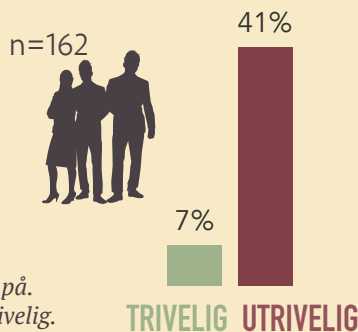
Kjedelig, grått, slitent og samlingsplass for ungdom

Bygget der apoteket ligger skulle ikke vært bygd. Skulle ønske de tok dette bort og ordnet med benker og blomster i stedet. Det kryr ofte av ungdommer, inne og uttafor. Det er noe med lydnivå og opptreden i store horder av dem. For mye trafikk på selve senterområdet, for lite grøntområde og blomster, manglende gode sitteplasser. Det er blitt så lukket og gangveien dit er blitt delvis bilvei. Kort parkeringshus ved besøk på sykehjem. Mye bedre det gamle senteret fra 70- og 80-tallet Det er bare stygt, enkelt og greit. Grått og slitent. Litt rotete, aner egentlig ikke hvor man finner ting. Tungvint adkomst, nesten bare biler, ikke et sted det frister å stoppe. Føles litt kaldt og mørkt, ikke noe trivelige "vrimealområder". Spøkkelsesplass for tiden. Samlingspunkt for ungdom. Ansamling av folk som røyker utenfor butikk. Kjedelig, uoversiktlig, stygg dessverre! Trengs å ryddes, bygging overalt. Kjedelig, grått, gammeldags. Virker så upersonlig. Fraflyttet og slitt. Mye utrivelig folk. Slitt og gammelt. Tungt og trangt. Rotete utemiljø. Trist og traurig. Tomt og stygt. Mye rart folk. Helt utdødd. Forfallent. Utrivelig. Skittent².

UTFORMING

Bilpreget og lite grønt

Bilpreget. Lite grønt. Nedslitt område. Det er ikke noe der. Lite senter i et utrivelig strøk. Rotete med biler/parkering. Forsøplet rundt, lite grøntareal, trafikk. Kanskje arkitektonisk, men veldig mørkt. Trangt, lite grønt, ingen plass å oppholde seg på. Bygges svært mye der nå, blir vel snart mer trivelig. Ingen gode steder å oppholde seg på, lite grønt og mye biler. Rar utforming og mørkt. Lagt opp til bil og ikke gående, fører til et grått og eksosfylt område. Mye kald og hard murstein. Ikke noe areal som legger til rette for møter med andre (Benker, plen, osv.) Rotete arkitektur, alt for dominert av biltrafikk.



TRIVELIG UTRIVELIG

FUNKSJON og TILGJENGELIGHET

Nostalgi.
Bibliotek.
Nærbutikk.

Fordi man treffer kjentfolk.
Nært bydelsbad, gravlund og marka.
Har bare biblioteket som er trivelig og viktig.
Det er det man trenger der. Nært. Fine folk som jobber der.
Jeg er kjent i området, har familie der, handler litt i butikkene.
Det har mange funksjoner rundt et torg. Har bibliotek.

FUNKSJON

Nedlagte butikker, kun dagligvare

Ting er delt opp, butikkene som var inne på senteret tidligere er flyttet/lagt ned pga høye leiekostnader. Var et veldig hyggelig senter tidligere da jeg bodde der som ung, ting er blitt for spredt på Saupstad nå i forhold til hva som gjør et bra senter.

Flere og flere butikker legges ned, sentret bygges ned. Savner et levende senter med godt utvalg. Ingen butikk tilbud utenom prix Ingen bankautomat .Bare matvarer å få kjøpt . Tomme lokaler. Dårlig utvalg av butikker. Mangel på butikker, lite vits i å dra dit. Frisør og flere butikker er blitt borte. Det er veldig mange tomme lokalet. Stengte butikker, Rotete matbutikk . Trist lite butikker eller annet. Under oppussing, lite utvalg. Timme, utrivelige lokaler. Trist, kun for mathandel. Mange tomme lokaler. Tomme butikklokaler. Ofte tomme lokaler,. Fordi alt er nedlagt. Ingen trivelig kafe'. Lite butikker. Få butikker.

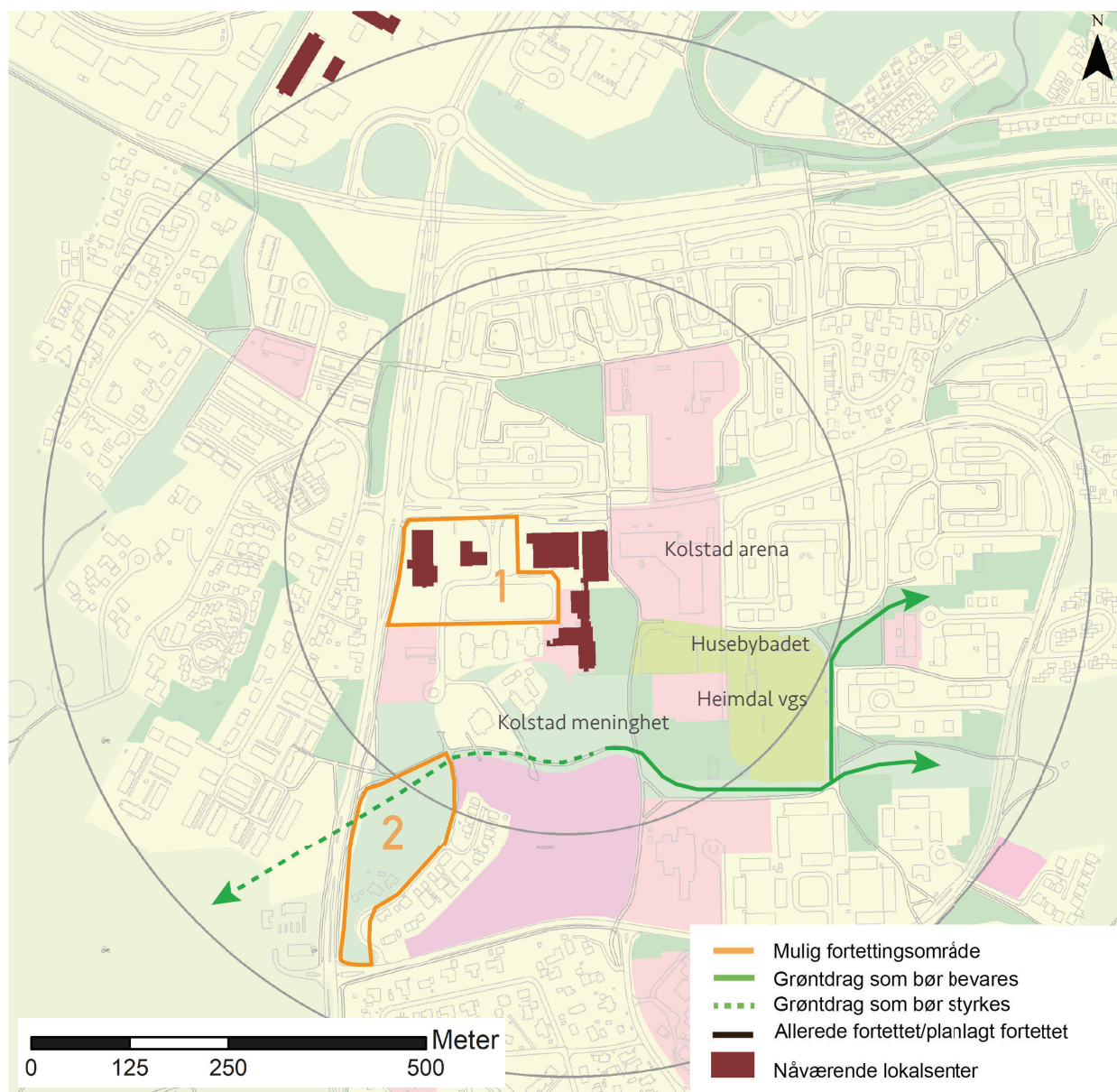
Mitt nærsenter som jeg skulle ønske var mye bedre. Saupstad senteret er utrivelig fordi det ikke er noe bra tilbud der, falleferdig og gammelt og med behov for riving av hele bygget. Ikke noe sted man vil oppholde seg.

Figur 5.175: Figuren viser hvor mange av de som kjenner til senteret som synes det er trivelig eller utrivelig. Teksten viser repondentenes frie beskrivelse av hvorfor de synes senteret er trivelig (grønn overskrift) eller utrivelig (rød overskrift). Overskriftene kategoriserer beskrivelsene i ulike tema.

Figur 5.176: Slitte fasader ved Saupstad senter



OMRÅDEVURDERING OG FORTETTINGSPOTENSIAL



Figur 5.177: Det er få områder med mye fortetningspotensiale på Saupstad.

Lokalsenteret på Saupstad er omgitt av mye blokkbebyggelse, men store deler av området øst og sør for senteret er i KPA avsatt til arealformålet tjenesteyting og består av idrettsanlegg, gravlund, videregående skole, basseng. I tillegg er det noe grønnstruktur.

Innenfor avgrensningen på 5 minutter gange er det registrert 816 boligenheter, som tilsvarer 2.12 boliger/daa. Totalt bebygd areal (%-BYA) utgjør 33%. Innenfor avgrensningen på 10 minutter gange er boligtettheten noe lavere, med 1.82 boliger/daa. Analysen har identifisert to områder som er egnet å fortette, disse er markert som område 1 og 2 i kartet i figur 5.177.

Område 1 omfatter parkeringsområdet samt vestre del av selve senterområdet (ved Rema og Shell), og utgjør et areal på i overkant av 18daa (sett bort fra bygningene som allerede står på området). Saupstad senter har store arealer satt av til parkering samt andre grå flater. Dersom nødvendige

parkeringsplasser legges under bakken vil dette utgjøre et stort potensial for utbygging. Ved full utnyttelse kan det, med mål om 6-10 boliger/daa bygges 110-180 nye boliger.

Område 2 ligger i utgangen av avgrensningen for 5 minutter gange, og er i dag registrert som grøntområde i KPA. I utgangspunktet bør ikke grøntareal bygges ut, men ettersom foten av nedre Bymarka ligger like ved dette området, samt at det finnes andre offentlige grøntområder like ved i tilknytning til Kolstad menighet, kan det argumenteres for at området kan og bør fortettes. Området utgjør et areal på i overkant av 18daa, og vil kunne bygges ut til 110-180 nye boliger.

Ved transformasjon av de markerte områdene vil ny bolig/daa bli 1.99 – 2.09 innenfor avgrensningen på 10 minutter gange.

Figur 5.178: Det er store arealer med grå flater på Saupsad.

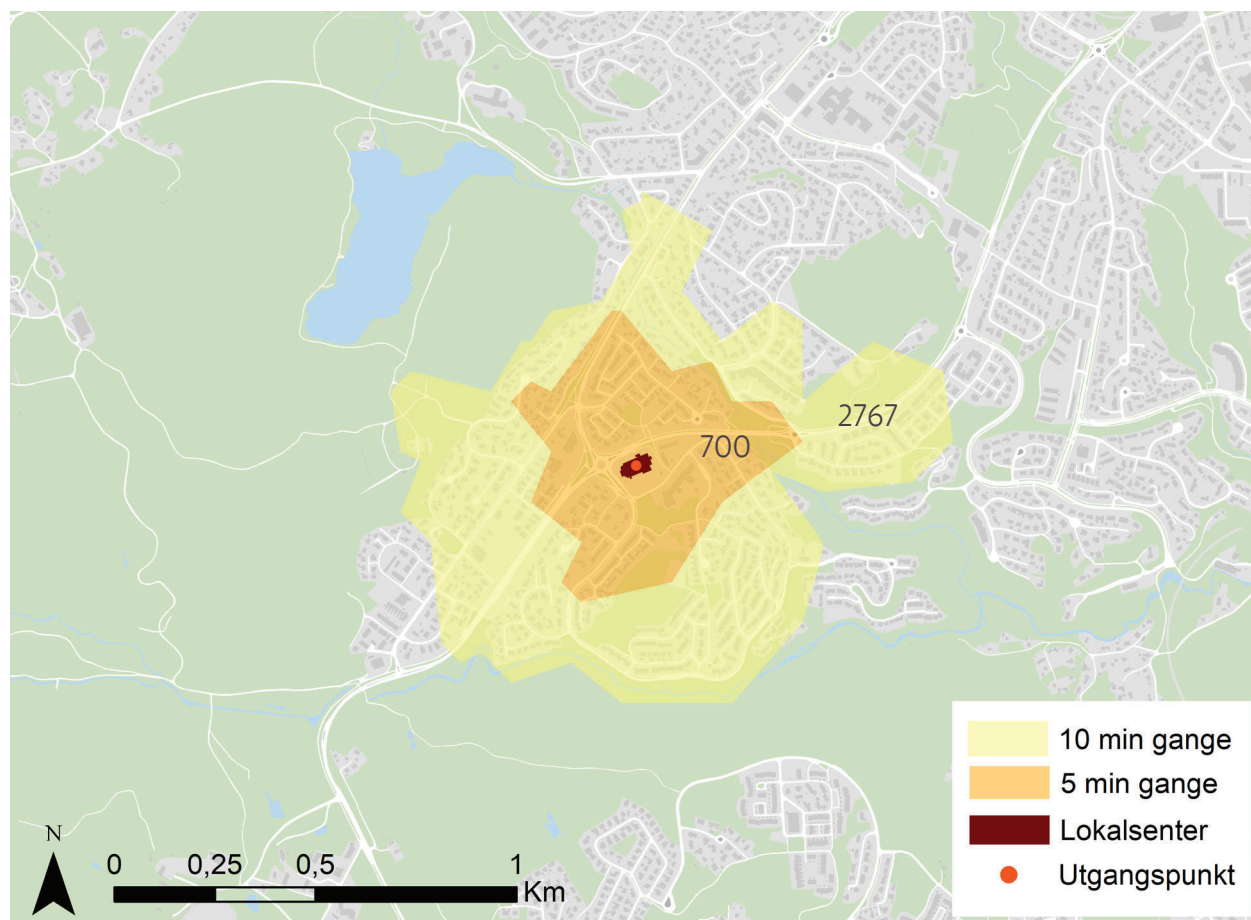


CASE 9: STAVSET



TILGJENGELIGHET

Nedslagsfelt for gange



Figur 5.179: Fra ytterkantene i det oransje og gule området tar det henholdsvis fem og ti minutter å gå til utgangspunktet. 700 personer når dette punktet innen fem minutter og 2767 innen ti minutter.

Parkeringsareal, sykkelstativ og kollektivfrekvens



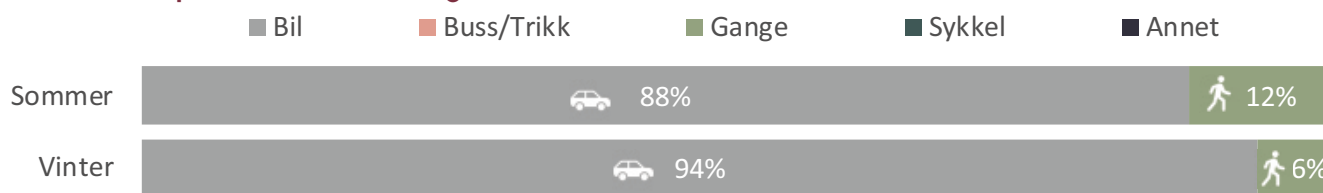
	Hverdag	Lørdag	Søndag
	Rush-/normal-/lavtrafikk	Normal-/lavtrafikk	Lavtrafikk
11	10/20/20	20/20	20
23	10/20/20	20/20	20

Figur 5.180: Kollektivfrekvensen ved Stavset er for hver buss dårlig, men samlet sett utgjør de to linjene et godt tilbud.

Figur 5.181: Sykkel festet i lyktestolpe illustrerer at sykkelparkeringen ikke er optimal.

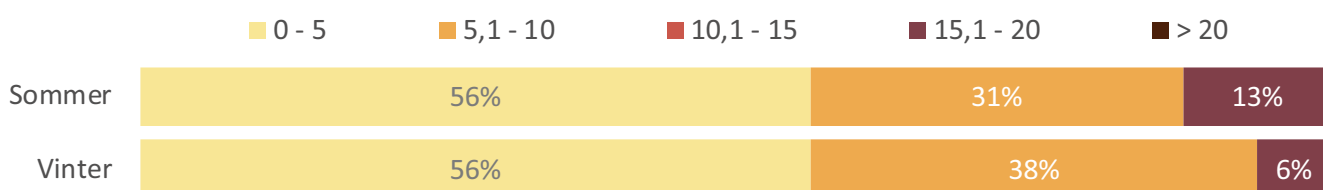
Det er 12 sykkelstativ ved Stavset, men de gir ikke mulighet for å låse sykkelrammen. Kollektivtilgjengeligheten er dårlig ved Stavset. Med det nye bussystemet vil ingen av bussene ha hyppig frekvens, med unntak av i rushtid på hverdagens. Imidlertid vil bussene totalt sett kunne utgjøre et godt kollektivtilbud dersom de er optimalt taktet. Senteret er svært bilbasert med parkeringsplasser rett ved døren.

Transportmiddelfordeling



Figur 5.182: Det er svært høy bilandel blant respondentene (n=16) til Stavset, med 94% på vinterhalvåret og 88% på sommerhalvåret.

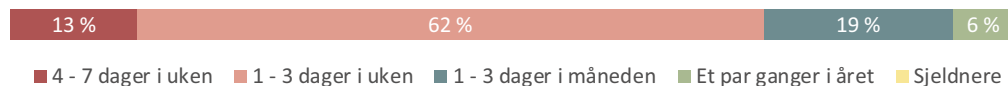
Reisetid



Figur 5.183: 56% av respondentene bruker under 5 minutter til senteret, og henholdsvis 87% og 94% bruker under 10 minutter til senteret.

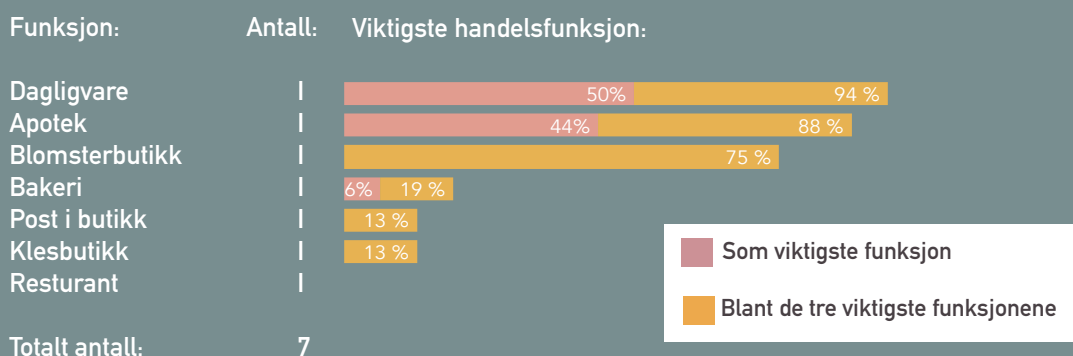
HANDEL OG ANDRE FUNKSJONER

Besøkhypighet



Figur 5.184.: 75% benytter senteret 1-3 dager i uka eller oftere.

Dagens handelsfunksjoner



Figur 5.185: Det er 7 handelsfunksjoner ved Stavset lokalsenter. For de fleste er dagligvare og apotek den viktigste funksjonen, men bakeri er også for 6% viktigste funksjon.

Bør tilføres for økt bruk og attraktivitet

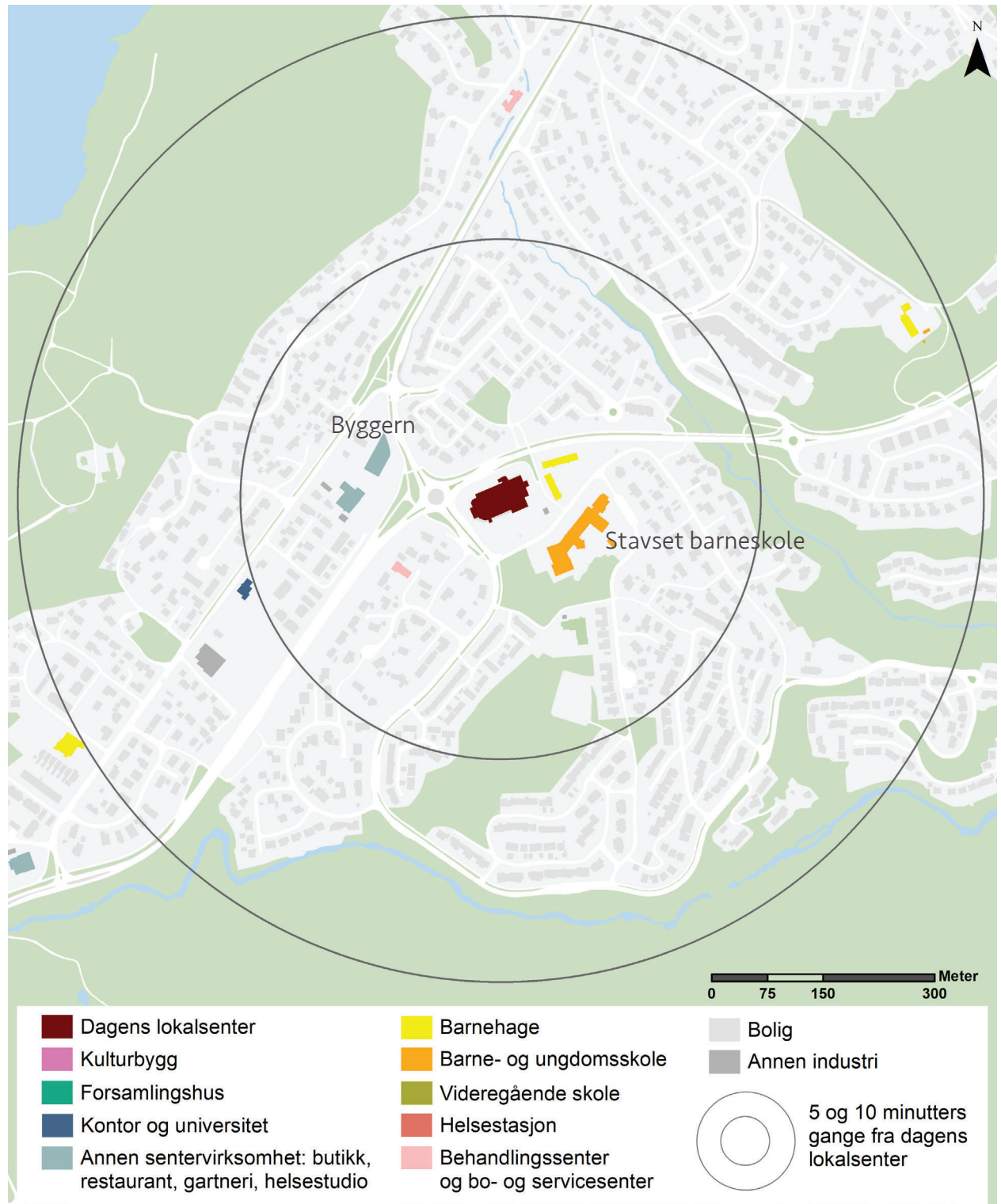


Figur 5.186: Utsagnene ved de blå sirklene er hentet ut fra fri tekst som besvarer spørsmålet om hvilke butikker/resturanter eller andre funksjoner man ønsker å tilføre sitt nærmeste lokalsenter for å benytte det som primært handelsområde (n=11).

De grønne sirklene viser antall som har valgt en gitt funksjon på spørsmål om hvilke kulturelle og offentlige funksjoner de mener burde være i tilknytning til lokalsenteret for at det skal oppleves som et attraktivt sentrum. Respondentene her er de som besøker senteret mest (n=16)

Funksjoner i nærområdet

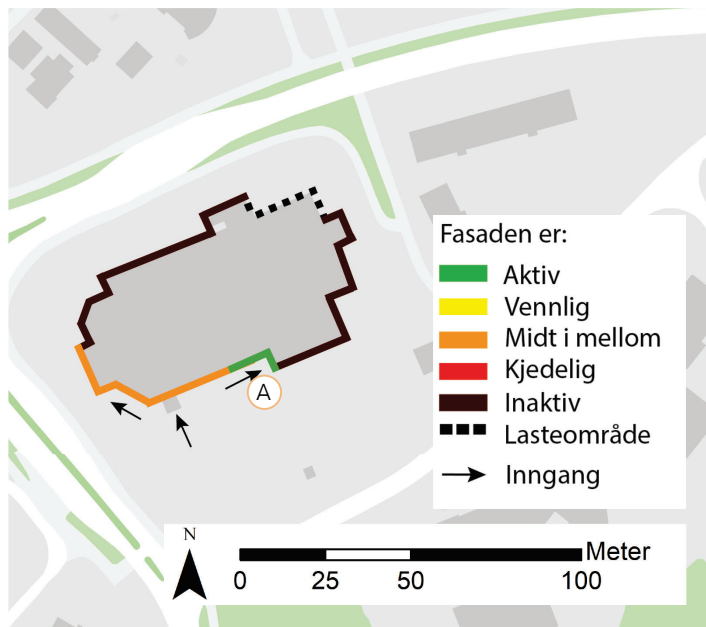
Like ved Stavset lokalsenter er det en barneskole og en barnehage, som vist i figur 5.187. Vest for rundtkjøringen holder "Byggern" til. Det er også kort vei til Bymarka i vest. Utover dette er det få funksjoner i nærheten av Stavset senter.



Figur 5.187: Det er få funksjoner i nærheten av Stavset senter.

UTFORMING

Fasader, benker og spugs



Figur 5.188: Én fasade er aktiv på Stavset senter.

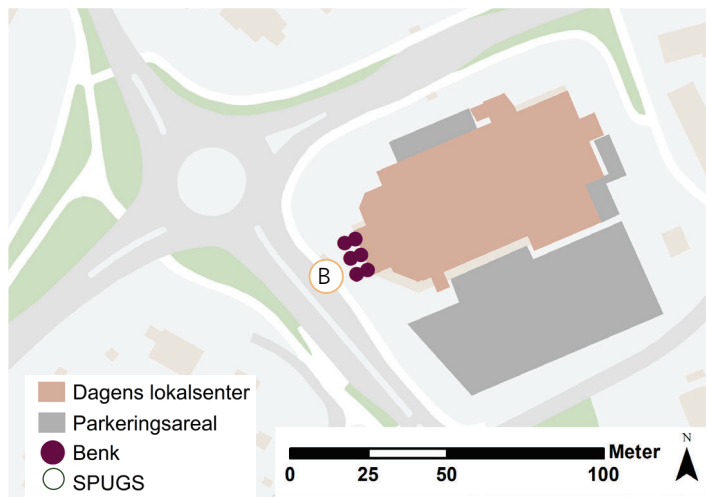
Stavset er et av sentrene som på en liten del av fasaden har fått merkelappen "aktiv". Dette skyldes at det utenfor settes ut blomster og klær fra butikken, døren står åpen og det er god kontakt mellom ute og inne. Inngangspartiet for øvrig har fått merkelappen "midt i mellom", fordi det hverken er vinduer eller benker, men bare inngang med takoverbygg. Utover dette er fasadene inaktive. Materialbruken på bygget er en kombinasjon av fasadeplater og malt mur.



Figur 5.189: Det er én aktiv fasade på Stavset, hvor det settes ut blomster og klær



Figur 5.190: Det er kun utplassert benker utenfor spisestedet Jafs.



Figur 5.191: Senteret har seks benker i tilknytning til spisestedet Jafs.

Det er kun seks benker på senteret og disse hører til fast-food kjeden Jafs, som vist i figur 5.190. Benkene er gamle og dårlig vedlikeholdt. Utover dette er arealet på senteret benyttet til store grå flater, som vist i figur 5.191

Opplevelse av utforming

”Inngangspartiet på senteret er hyggelig”



”Området rundt bydelssenteret egner seg for barn”



”Bydelssenteret hovedbygning(er) er fin(e)”



”Området utenfor senteret er innbydende på dagtid”



”Området utenfor senteret er innbydende på kveldstid”



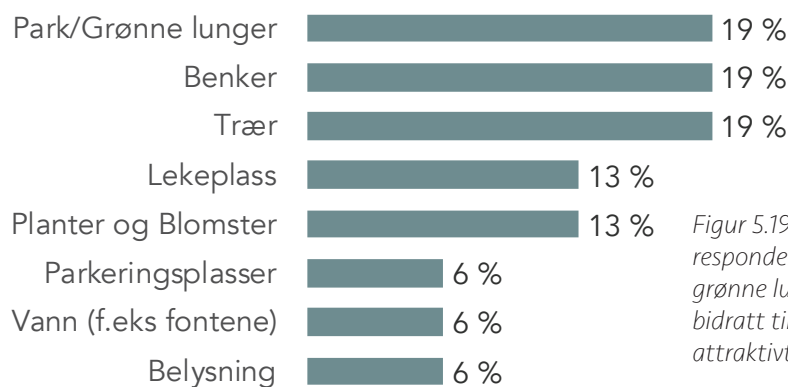
”Jeg benytter benkene utenfor senteret”



■ Uenig ■ Litt uenig ■ Vet ikke ■ Litt enig ■ Enig

Figur 5.192: Mange er fornøyd med utformingen ved Stavset. 57% synes inngangspartiet er hyggelig, 63% synes hovedbygningen er fin. Det imidlertid svært få som benytter benkene utenfor senteret.

Bør tilføres for økt attraktivitet



Figur 5.193: Det er flest respondenter som mener at park/ grønne lunger, benker og trær ville bidratt til å gjøre området mer attraktivt.

STEDSOPPLEVELSE

”Jeg synes kaféen har hyggelig atmosfære”



”Jeg synes restauranten har hyggelig atmosfære”



”Bydelssenteret er en møteplass for aktiviteter i området”



■ Uenig ■ Litt uenig ■ Vet ikke ■ Litt enig ■ Enig

Figur 5.194: 38% synes kafeen har en hyggelig atmosfære og 38% er uenig i dette. 75% er uenig/litt uenig i at bydelssenteret er en møteplass for aktiviteter i området.



Figur 5.195: De mest benyttede ordene for å beskrive stemningen ved senteret er "oversiktlig" og "praktisk".

Identitet - "the third place"

”Jeg føler identitet til bydelssenteret”



”Bydelssenteret er bydelens identitetsmarkør”



”Senterområdet oppleves som sentrum i bydelen”



■ Uenig ■ Litt uenig ■ Vet ikke ■ Litt enig ■ Enig

Figur 5.196: Det er få som føler identitet til bydelssenteret og 73% er uenig/litt uenig i dette utsagnet. 54% er litt enig/enig i at senterområdet oppleves som sentrum i bydelen.

FUNKSJON

Har det meste man trenger og fin klesbutikk

Det er koselig å gå å se på blomsterbutikken og mitt skattekamer før man går inn og handle matvarene sine. Man har absolutt alt man trenger på ett sted, og det er og det er stort nok til at man ikke er stresset når man er der. Fordi det har en fin interiørbutikk og et pusset opp utvendig

Stor REMA med bra utvalg, bakeriutsalg og frisør.

Oppvokst med senteret. Alltid handlet der.

Mangfold av butikker, nyoppusset og fine!

Fin matbutikk, frisør og dameklærbutikk

Fin butikk. Mange kasser dermed kort kø.

Fordi de har det meste man trenger

Litt mer utvalg, blomster og gaver

Har handlet der siden de åpnet

Blomsterbutikk og klesbutikk

Fint med klesbutikken

Flott klesbutikk her.

Mitt Skattekamer

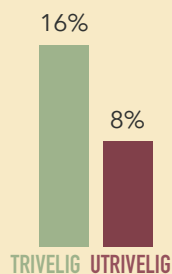
Bra matbutikk

Fine butikker

Returstasjon

Bra utvalg

n=167



UTFORMING

Stor plass til parkering

God plass til parkering

Stor plass. God parkering.

Veldig åpent når man kommer inn.

Moderne utforming, gode parkeringsmuligheter,

UTFORMING

Mye parkeringsareal

Trangt

Upersonlig

Helt ordinært

Kjedelig arkitektur

Bare en stor p-plass

Bare en travel butikk.

Bare biler ingen byrom

Dårlig utformet, introvert

Mest p-plass og lite butikkutv

Kun butikk med parkeringsplass

Mye svidd lukt av grillolje fra Jafs

Ikke et samlende senter, oppleves masete.

Mer som forretningsbygg, lite tilrettelagt for sansene.

Egentlig bare en Rema butikk med litt småbutikker utenfor.

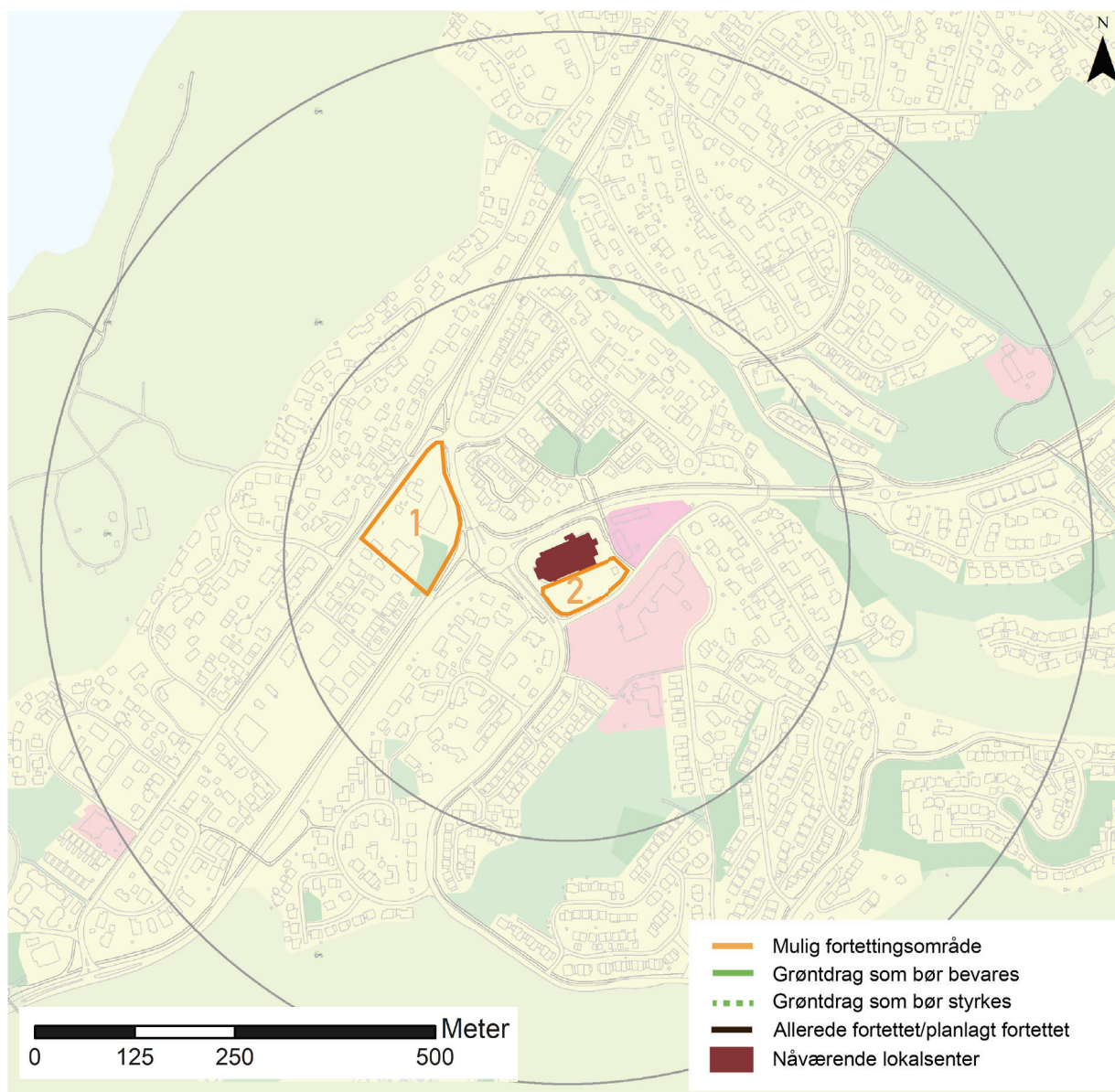
Bare en stor parkeringsplass utenfor en koloss av en bygning.

Figur 5.197: Figuren viser hvor mange av de som kjenner til senteret som synes det er trivelig eller utrivelig. Teksten viser repondentenes frie beskrivelse av hvorfor de synes senteret er trivelig (grønn overskrift) eller utrivelig (rød overskrift). Overskriftene kategoriserer beskrivelsene i ulike tema.

Figur 5.198: Inngangspartiet på Stavset senter. Klesbutikken "Mitt skattekamer" sees i enden med blomster fra blomsterbutikken utenfor.



OMRÅDEVURDERING OG FORTETTINGSPOTENSIAL



Figur 5.199: To områder på Stavset er funnet å ha potensial for fortetting.

Lokalsenteret på Stavset er i all hovedsak omgitt av småhusbebyggelse med eneboliger og flermannsboliger. I tillegg preges området av Stavset skole som ligger i umiddelbar tilknytning til lokalsenteret mot sørøst. Sør for lokalsenteret, mot avgrensningen for fem minutter gange, ligger et område avsatt til grøntområde i KPA. Dette består av en kombinasjon av skog og åpne grønne områder.

Innenfor avgrensningen på fem minutter gange er det registrert 415 boligenheter, som tilsvarer 1,08 boliger/daa. Totalt bebygd areal (%-BYA) utgjør 51%. Innenfor avgrensningen på ti minutter gange er boligtettheten noe lavere, med 0,89 boliger/daa. Analysen har identifisert to områder som er egnet å fortette, disse er markert som område 1 og 2 i kartet i figur 5.199.

Område 1 ligger vest for lokalsenteret og avgrenses av Odd Husbys veg og Byåsvegen mot øst. Området utgjør et areal på 14 daa, og består i dag av Bygger'n (byggevarerforretning) som utgjør 2 daa av arealet, samt noen eneboliger og ett lite næringslokale. Området har per i dag svært lav utnyttelsesgrad. Dersom området, utenom Bygger'n, transformeres vil det kunne bygges 70-120 nye boliger i umiddelbar nærhet til senteret.

Område 2 omfatter parkeringsarealet utenfor senteret, og utgjør et areal på rett i underkant av 3 daa. Dersom nødvendige parkeringsplasser legges under bakken vil det, med mål om 6-10 boliger/daa, kunne bygges 20-30 nye boliger.

Dersom de markerte områdene transformeres vil ny bolig/daa innenfor avgrensningen på fem minutter gange bli 1,31 – 1,47.

Figur 5.200: Skoleområdet sørøst for Stavset senter.

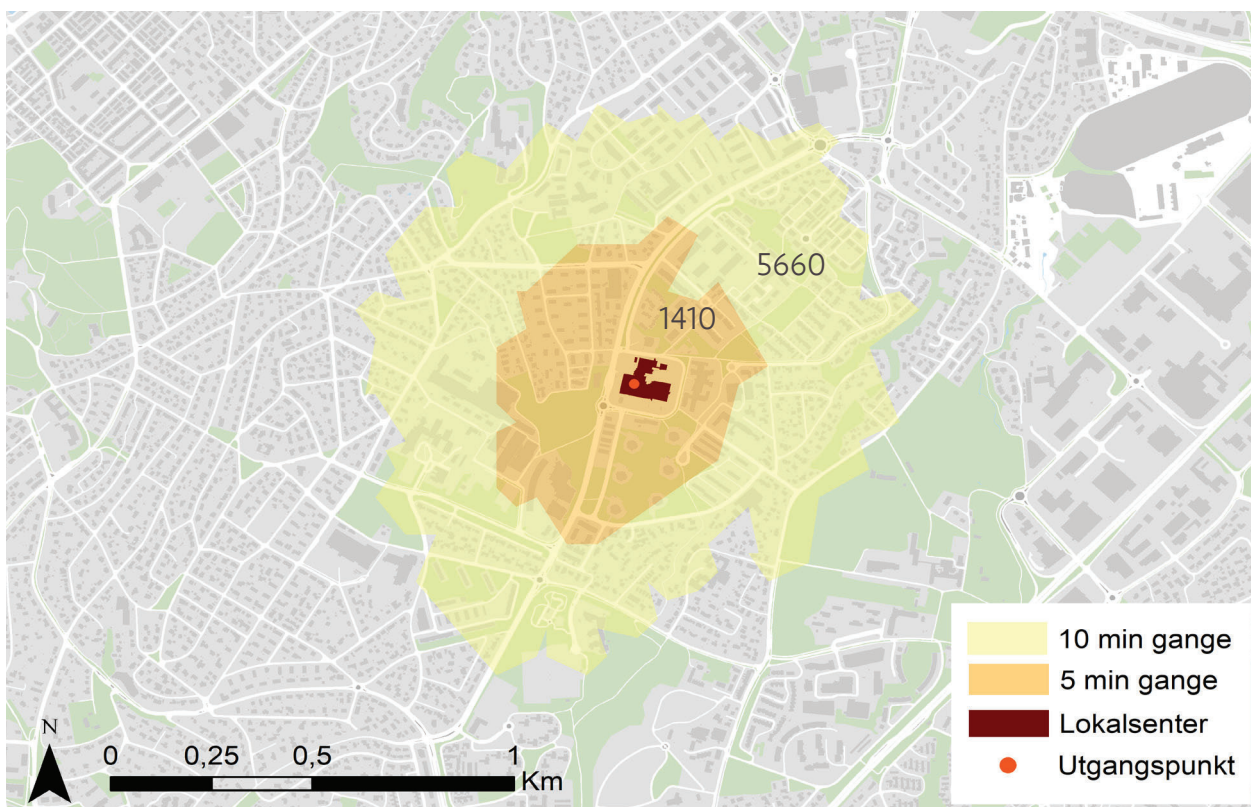


CASE 10: VALENTINLYST



TILGJENGELIGHET

Nedslagsfelt for gange



Figur 5.201: Fra ytterkantene i det oransje og gule området tar det henholdsvis fem og ti minutter å gå til utgangspunktet. 1410 personer når dette punktet innen fem minutter og 5660 innen ti minutter.

Parkeringsareal, sykkelparkering og kollektivfrekvens



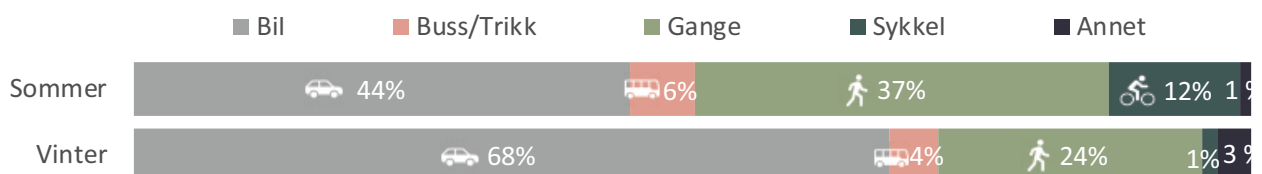
Figur 5.203: Sykkelparkering ved inngangen til senteret.

	Hverdag	Lørdag	Søndag
Rush-/normal-/lavtrafikk	10/10/20	10/20	Lavtrafikk
13	10/20/20	20/20	20
22	10/20/20	20/20	20

Figur 5.202: Det er 36 sykkelparkeringer og god kollektivdekning fra og til Valentinlyst senter.

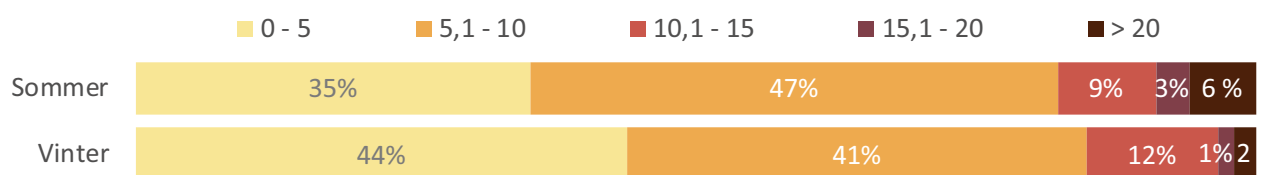
Det er totalt 36 sykkelparkeringer på Valentinlyst senter. Noen er festet i veggen, men de fleste er i dårlig forfatning, og ingen er under tak. Det finnes imidlertid sykkelparkeringer ved alle inngangene til senteret. Kollektivfrekvensen er hyppig for buss 13 som går mellom Østmarkneset og Havstad. Buss 22 går til sentrum men har ikke like hyppige avganger i normaltrafikk på hverdag og lørdag. Totalt sett kan kollektivtilgjengeligheten likevel sies å være god.

Transportmiddelfordeling



Figur 5.204: En høyere andel kjører bil på vinteren med 68%, i forhold til 44% i sommerhalvåret. På sommeren er det 49% som sykler og går mot 25% på vinteren.

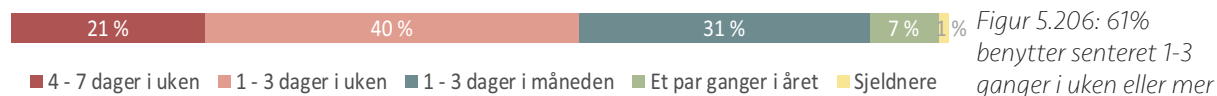
Reisetid



Figur 5.205: 82% bruker under 10 minutter når de reiser til lokalsenteret.

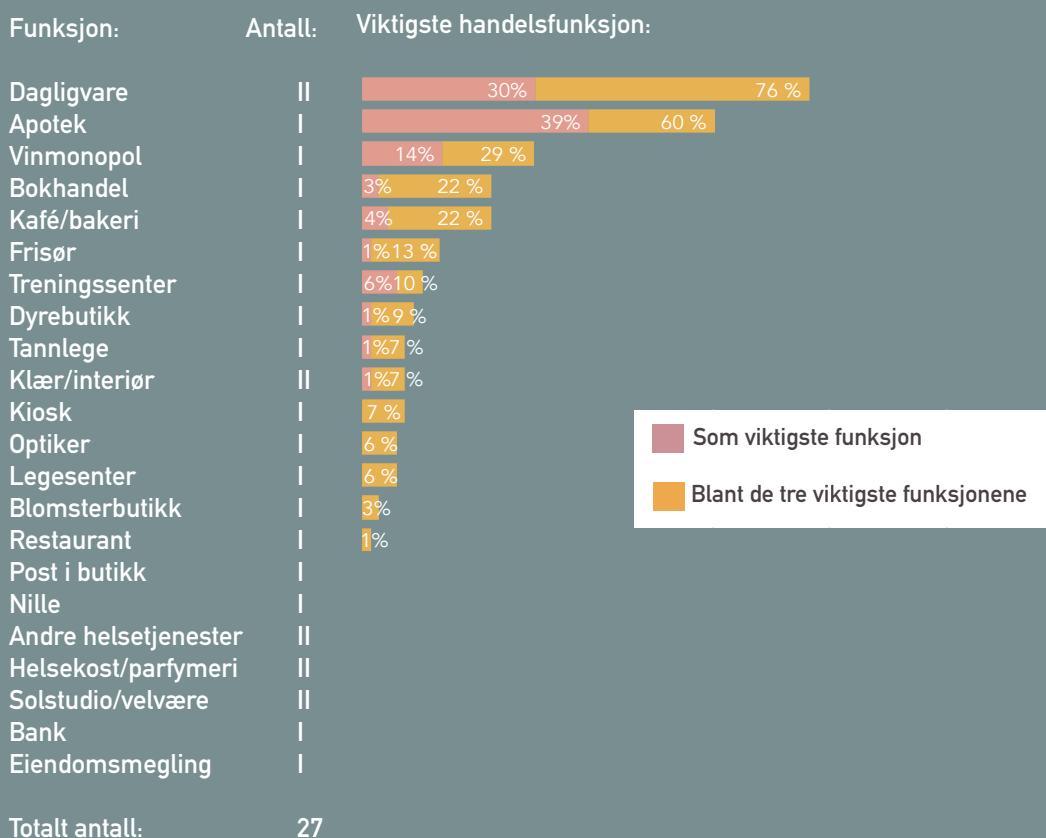
HANDEL OG ANDRE FUNKSJONER

Besøkhypighet



Figur 5.206: 61% benytter senteret 1-3 ganger i uken eller mer

Dagens handelsfunksjoner



Figur 5.207: Valentinlyst senter har stor variasjon i handel og service og dagligvare, apotek og vinmonopol er for de fleste de viktigste funksjonene ved senteret.

Bør tilføres senteret for økt bruk

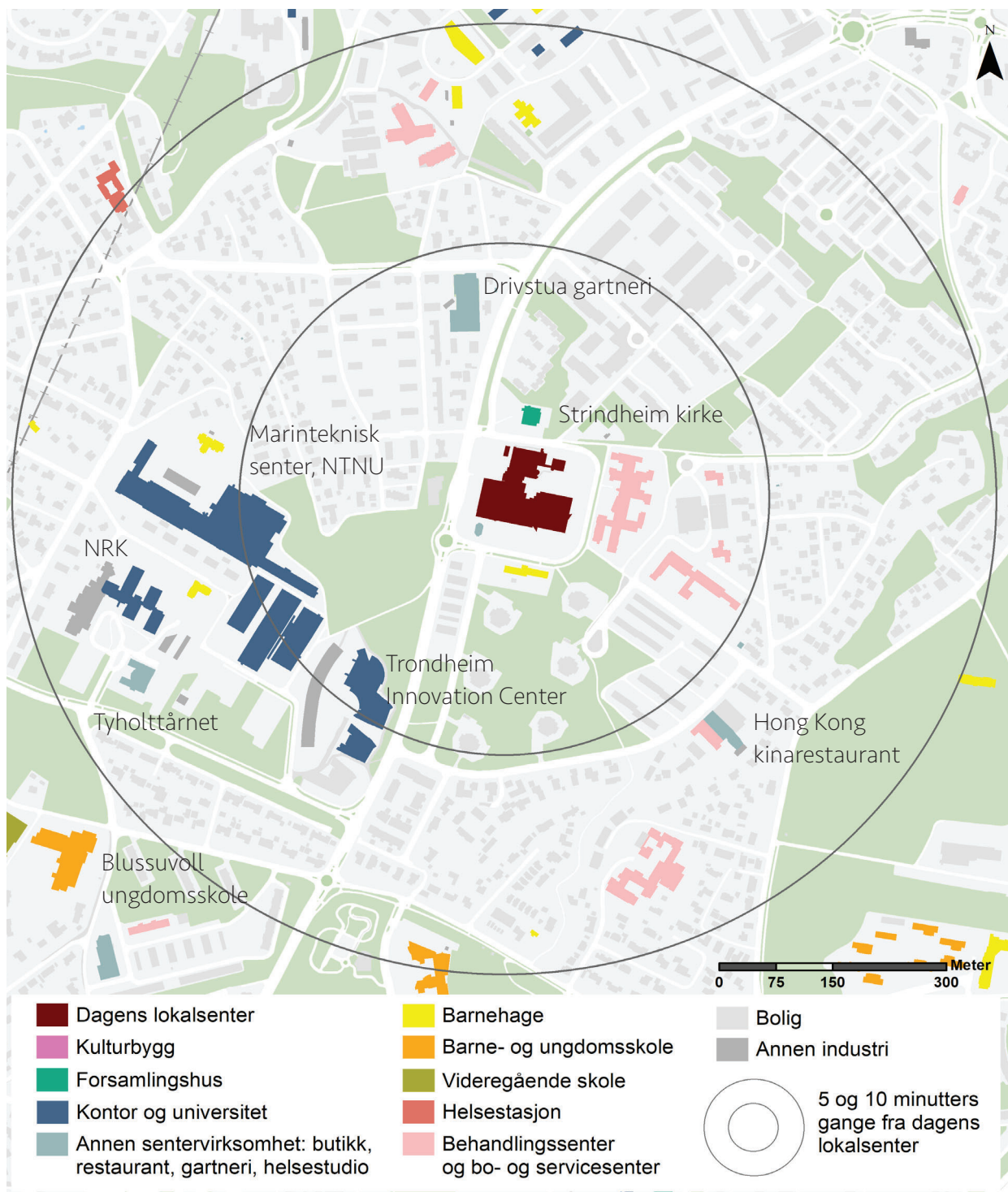


Figur 5.208: Utsagnene ved de blå sirklene er hentet ut fra fri tekst som besvarer spørsmålet om hvilke butikker/restauranter eller andre funksjoner man ønsker å tilføre sitt nærmeste lokalsenter for å benytte det som primært handelsområde (n=56).

De grønne sirklene viser antall som har valgt en gitt funksjon på spørsmål om hvilke kulturelle og offentlige funksjoner de mener burde være i tilknytning til lokalsenteret for at det skal oppleves som et attraktivt sentrum. Respondentene her er de som besøker senteret mest (n=68)

Funksjoner i nærområdet

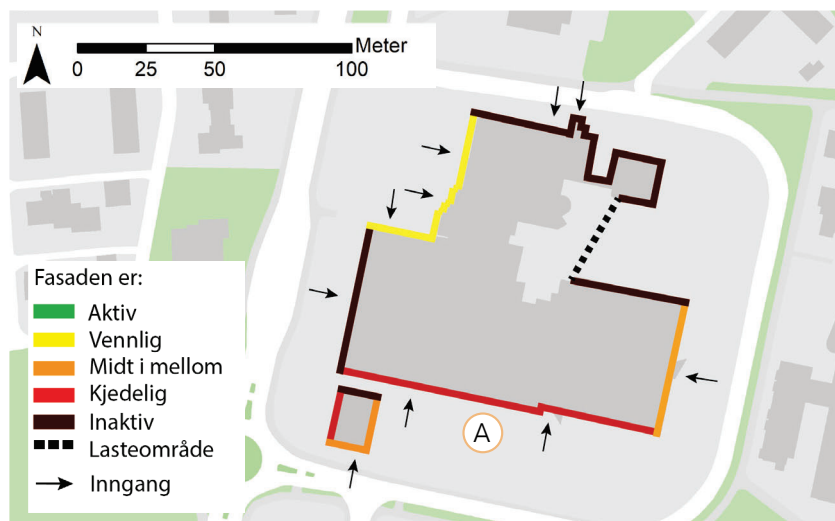
I nærheten av Valentinlyst senter finnes flere funksjoner. Det er mange barnehager, flere behandlings- og servicesenter, og også en del arbeidsplasser ved NRK, Marinteknisk senter og Trondheim Innovation Center. I tillegg finnes to restauranter i nærheten. Den ene av dem, Tyholtttårnet er et landemerke for Trondheim og en restaurant som benyttes av hele Trondheim, og tilreisende.



Figur 5.209: Det er mange funksjoner i nærheten av Valentinlyst senter.

UTFORMING

Fasader, benker og spugs

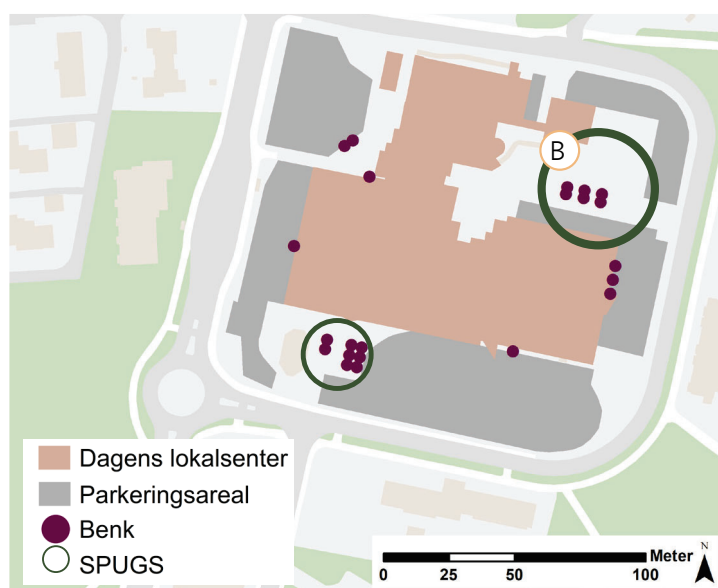


Figur 5.210: Inngangspartiet på nordsiden av senteret har en "vennlig" fasade.



Figur 5.211: "Kjedelig" fasade på sørsiden av senteret.

Valentinlyst senter har et hyggelig inngangsparti på nordvest-siden av bygget. Her er det variasjon i funksjonene, flere dører både til sykkelbutikk, apotek og selve senteret. På denne siden av senteret er det også noen planter som skiller parkeringsplassens ulike deler. Ved denne delen av senteret finnes 3 benker. På Sørsiden av senteret er fasaden kjedelig, med lite annet enn lys tegl og to innganger. Det er imidlertid plantet mer på denne siden av bygget, som gjør området variert. De små trærne bidrar til å mildne de ellers store grå flatene, og sammen med de 8 benkene på sørsiden utgjør området en liten en liten urban grønn plass (SPUGS). Det er totalt 22 benker på Valentinlyst, hvorav 3 dobbeltbenker med bord finnes på et lite område på baksiden av senteret. Dette området ligger skjult over parkeringen, og er kanskje hovedsaklig ment for beboerne. Likevel er området åpent for alle og har i tillegg til benker, beplantning og lekeplass.



Figur 5.212: Det finnes 22 benker på Valentinlyst og to områder kan kalles SPUGS.



Figur 5.213: SPUGS med lekeplass på taket av parkeringsanlegget på nordvestlig side av bygget.

Opplevelse av utforming

”Inngangspartiet på senteret er hyggelig”



”Området rundt bydelscenteret egner seg for barn”



”Bydelscenteret hovedbygning(er) er fin(e)”



”Området utenfor senteret er innbydende på dagtid”



”Området utenfor senteret er innbydende på kveldstid”



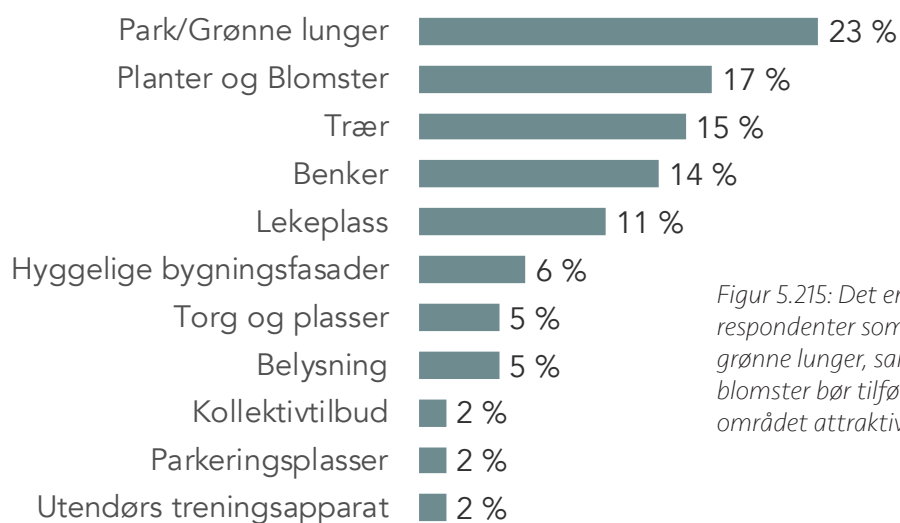
”Jeg benytter benkene utenfor senteret”



■ Uenig ■ Litt uenig ■ Vet ikke ■ Litt enig ■ Enig

Figur 5.214: Litt over halvparten av respondentene er negative til utformingen ved Valentinlyst senter.

Bør tilføres uteområdet



Figur 5.215: Det er flest respondenter som mener at park/grønne lunger, samt planter og blomster bør tilføres for å gjøre området attraktivt.

STEDSOPPLEVELSE

”The third place”

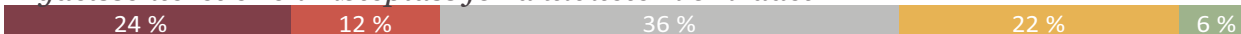
”Jeg synes kaféen har hyggelig atmosfære”



”Jeg synes restauranten har hyggelig atmosfære”



”Bydelssenteret er en møteplass for aktiviteter i området”



■ Uenig ■ Litt uenig ■ Vet ikke ■ Litt enig ■ Enig

Figur 5.216: 59 % synes kaféen har hyggelig atmosfære og en høy andel vet ikke hvorvidt de synes restauranten har hyggelig atmosfære. .



Figur 5.217: Ordet som flest har valgt for å beskrive atmosfæren er ”praktisk”.

Identitet

”Jeg føler identitet til bydelssenteret”



”Bydelssenteret er bydelens identitetsmarkør”



”Senterområdet oppleves som sentrum i bydelen”



■ Uenig ■ Litt uenig ■ Vet ikke ■ Litt enig ■ Enig

Figur 5.218: 62 % føler ikke identitet til senteret på Valentinlyst. Litt over halvparten opplever senterområdet som sentrum i bydelen.

OPPLEVELSE

Trivelige ansatte, mange kjente, mange eldre

Dette er det sentret som er mest trivelig, med rolig og behagelig atmosfære - men det har absolutt forbedringspotensiale.

Det er veldig mange gjengangere der, mye trivelige folk som jobber der og et veldig folkelig senter.

Ikke vært der så mye, men det er et ganske pent senter, som gjør det trivelig å gå der.

Trivelig fordi det er hyggelig betjening i alle butikkene og det er lett å finne frem

Mye forskjellig folk som henger der og spise på kafé, har det ikke bare travelt

Rolig stemning, ikke proppfullt av folk som de store kjøpesentrene.

Koselig at pensjonistene trives der. Det er mange trivelige folk der,

Trivelig senter. Mange kjendte, som sogner til dette senter.

Positive opplevelser fra der. Smilende butiksarbeidere.

Koslig senter med mange eldre som ser ut til å trives.

Koselig atmosfære. Mye gamle mennesker ferdes der.

Trivelig betjening i alle butikker inkl Narvesen

Ikke stort, god variasjon i det som tilbys,

Trivelig senter. Mange kjendte personer.

God kundeservice og fine omgivelser.

Jeg har brukt det siden jeg var barn

Trivelige ansatte å folk å aldri fullt

Det er en avslappet stemning der

Er som regel en del folk innom.

Lite men hyggelig atmosfære.

Trivelige folk og OK butikker

Trivelige ansatte på butikkene

Godt utvalg, god stemning

Det er som regel liv/folk der.

Hyggelig nærmiljø senter

Rolig og behagelig senter

Butikksenter-følelse

Hyggelige mennesker,

Det er nære og kjent

Rolig og behagelig

Koselig lite senter

Det er mye folk,

Mye eldre folk

Fin atmosfære

Blide ansatte

Rolig område

Blide folk.

Mangfold.

Rolig.

BUTIKKER

Dårlig butikkutvalg

Få butikker

Mangler restaurant.

Har det nødvendige.

Butikkene skiftes ut ofte, noen er tomme.

47%



TRIVELIG UTRIVELIG

n=273



10%

FUNKSJON

Godt butikkutvalg

kafé³

Mega

Bugatti

Dagligvare

Trivelig kafé².

Bra butikker.

Fine butikker

Vinmonopol⁵

stor matbutikk..

trivelige butikker

Varierte butikker⁵

Koselige butikker²

Liker nærbutikken kiwi

De butikkene man trenger

Består av nødvendige tilbud

God blanding av butikker⁵

Blomsterbutikk og klesbutikk

gode servicefasiliteter/handel

Har det meste man trenger⁵

Fine matbutikker og parfymeri

Bra/stort utvalg av butikker¹²

Utvalg av butikker og spisesteder

Innholdsrikt med mange butikker

Godt butikktilbud, lokalt møtested,

Koselig nærsenter som har det meste

Pga Kafé, flere utvalg i butikker og kiosk

Alt man trenger på et sted (til og med bank)

Det har en ålreit kafé, og flere gode butikker.

Flere nyttige butikker samlet under samme tak.

Folkelig senter med tidligere bra utvalg butikker.

Dyrebutikk, coop butikk, vi kan kose oss og kjøpe is

Har det man måtte trenge. Mat, klær, sko og kosmetikk

Her har man det man trenger i umiddelbar nærhet²

UTFORMING

Mye grå flater, manglende sosiale soner, slitent lokale

Ikke en tydelig samlingsplass verken ute eller inne. Drar heller på Sirkus, men foretrekker egentlig å kunne gå til et nærsenter i helgene

Store parkeringsflater omringer hele senteret, som gjør det utrivelig å gå /sykle.

Lite kafeer, ikke en plass unger kan leke, virker som at målgruppen er eldre.

Påklatter bygg uten god intern sammenheng. Utrivelig uteområde.

Kjipe, kjedelige, lite innbydende og manglende sosiale soner.

Ingen gode steder å oppholde seg på, lite grønt og mye biler.

Senteret har en større ruvende blokk som gjøre det utrivelig.

Langt mellom utsalgene. Ikke innvendig tilgang til alle.

Det er trafikk på alle kanter, noe som gjør det utrivelig.

Ingen park eller torg. Bare for å gjøre, ikke for å være.

Stygge bygg, rett ved en vei, stor parkeringsplass.

Kun et kjøpesenter med tilhørende parkering.

Ingen koselige steder å spise is eller sitte ute.

Det er stygt på utsiden, uoversiktlig inne.

Stort og upersonlig som bydelssenter.

Bilbasert, upersonlig, for stort.

Preg av at det er lite attraktivt.

Øde, upersonlig og trangt.

Gammelt og ser fælt ut.

Rotete, slitent lokale.

Trangt og avleggs.

Ingen lekeplass.

Rotete område.

UTFORMING

Åpent og oversiktlig

Lite.

God plass.

Passe stort

Fine lokaler.

Passe stort.

Overbygd gate.

Mange benker.

Åpen, oversiktlig.

Lite og oversiktlig.

Føles ikke for stort

Bygd som kjøpesenter.

Fine småparker for barn.

Passe stort og oversiktlig.

Det er større vrimleareal.

En del grønne trær rundt.

En del lys og luft rundt området.

De har sitteplasser rundt omkring.

Det er passe størrelse og oversiktlig.

Bra antall butikker og bra inngangsparti.

Åpent og fin møteplass på gressletta utenfor senteret.

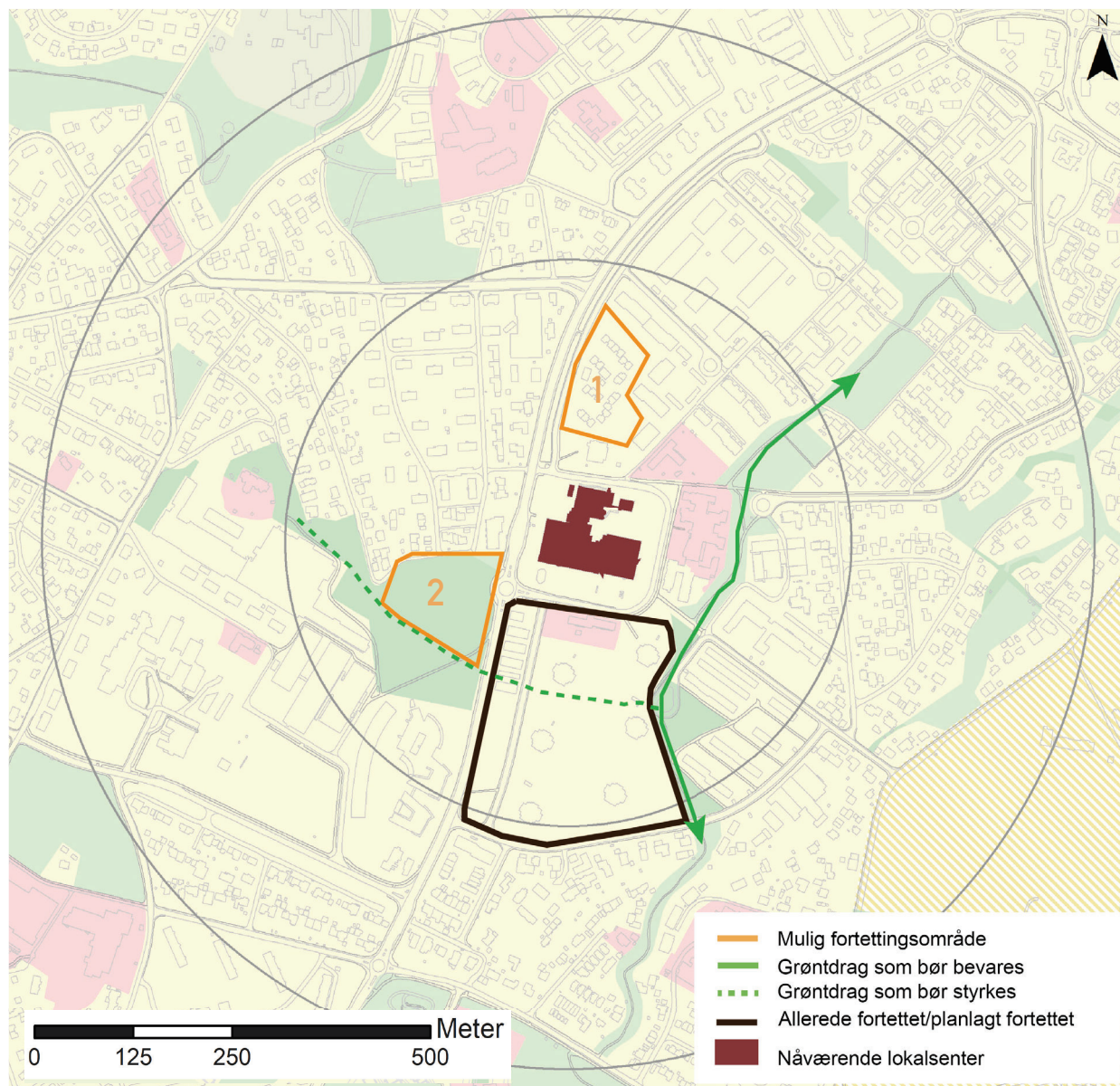
Området er fint, lett å finne parkering, Alle butikker inne på samme plan. Oversiktlig

Det er godt med parkering, god plass på senteret, gode framkomstmuligheter.

Grønt rundt, fin utsikt, forskjellig tilbud. Boliger tett på. Ikke et grått stålbygg.

Har litt uteareal der det går an å sitte og snakke. Dette har dog stort forbedringspotensiale.

Figur 5.2: Figuren viser hvor mange av de som kjenner til senteret som synes det er trivelig eller utrivelig, og begrunnelse.



Figur 5.219: Fortetningspotensial rundt Valentinlyst senter.

Området rundt Valentinlyst senter preges av variert bebyggelse. Nordvest for senteret er det mye småhusbebyggelse, med stort innslag av flermannsboliger. Nord for senteret ligger et område med både blokkbebyggelse og småhusbebyggelse, mens sør for senteret ligger seks høyblokker som hver er på 12 etasjer. Mot øst er det mer blandet bebyggelse med innslag av både eneboliger, rekkehus og lave blokker. I utkanten av avgrensningen på fem minutter gange i retning sørvest ligger et stort område som består av næringsbygg (Trondheim Innovation Centre og NRK) samt forsknings- og utdanningsinstitusjon (Sintef Ocean og NTNU Marinteknisk senter). Rundt selve senteret er det parkeringsplasser og grå flater.

Innenfor avgrensningen på fem minutter gange er det registrert 931 boligenheter, som tilsvarer 2,42 boliger/daa. Totalt bebygd areal (%-BYA) utgjør 44%. Innenfor avgrensningen på 10 minutter gange er boligtettheten en god del lavere, med 1,95 boliger/daa. Analysen har identifisert to områder som er egnet å fortette, disse er markert som område 1 og 2 i kartet i Figur 5.219.

Område 1 ligger nord for lokalsenteret og består av småhusbebyggelse i rekke med svært lav utnyttelsesgrad. Området utgjør et areal på 15 daa og består i dag av 22 boligenheter. Plasseringen av boligene gjør området lite egnet til infill, så en eventuell fortetting bør skje i form av at hele området transformeres. Ved transformasjon vil det kunne bygges 90-150 nye boliger i umiddelbar nærhet til senteret.

Område 2 omfatter et areal registrert som grøntområde i KPA, og utgjør 8 daa. Området strekker seg inntil eksisterende bebyggelse mot nord, og i sør mot grønndrag som bør styrkes. De resterende delene av grøntområdet (8 daa) bør beholdes og opparbeides til bydelspark. Dersom det markerte området omreguleres til boligformål kan det bli til 50-80 nye boliger.

Ved fortetting av de markerte områdene vil ny bolig/daa innenfor avgrensningen på fem minutter gange bli 2,73 – 2,96.

Figur 5.220: Grøntområdet ved Valentinlyst senter med de karakteristiske høyblokkene sør for Valentinlyst senter i bakgrunnen.

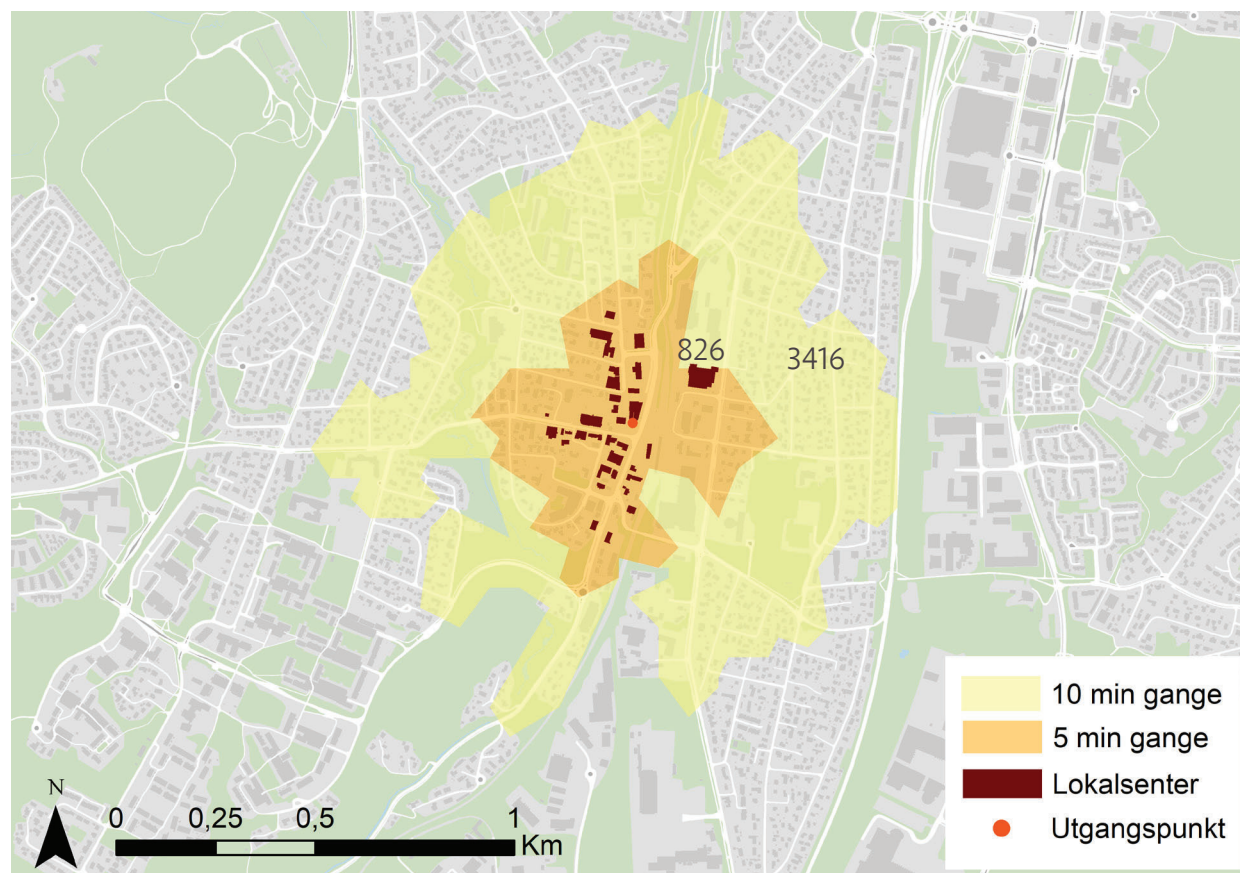


CASE 11: HEIMDAL – ET LOKALT SENTRUM



TILGJENGELIGHET

Nedslagsfelt for gange

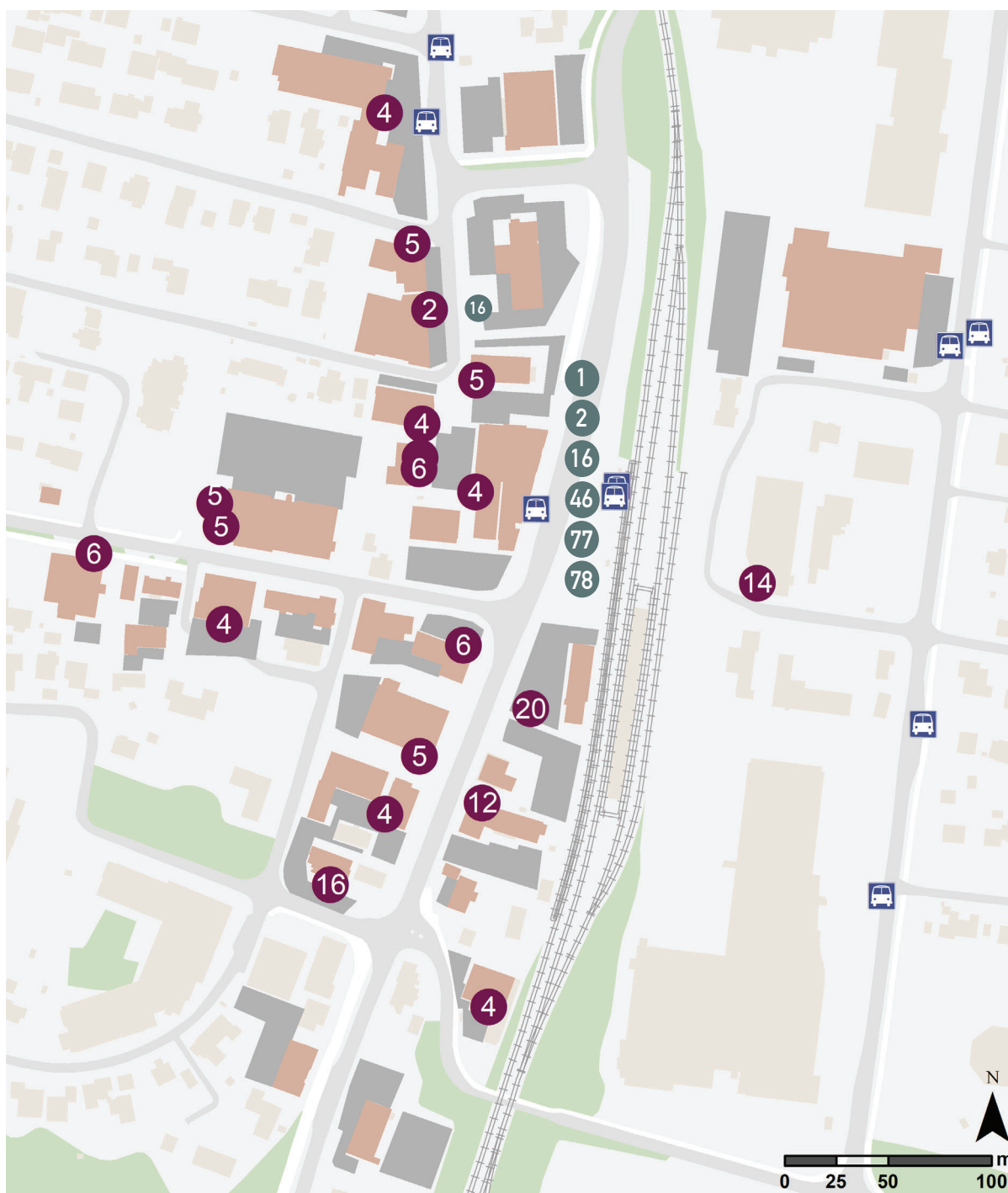


Figur 5.221: Fra utgangspunktet i kartet tar det henholdsvis fem og ti minutter å gå til ytterkantene av det det oransje og gule feltet 826 personer nås innen fem minutter og 3416 innen ti minutter. Etersom Heimdal sentrum er spredt over et større område er det i virkeligheten fler som når ytterkantene av Heimdal sentrum innen 5 og 10 minutters gange.

Parkeringsareal, sykkelstativ og kollektivtilgjenghet

Rush-/normal-/lavtrafikk	Normal-/lavtrafikk	Lavtrafikk	
1	10/10/20	10/20	20
2	10/10/20	10/20	20
16	15/30/60	30/60	60
46	20/30/60	30/60	60
77	60/120/120	120/120	120
78	30/90/90	90/90	90

Sørgående retning		Nordgående retning
	Kattem 1	Ranheim
	Lund 2	Strindheim via sentrum
	Flatåsen 16	Torgård
	Lundåsen 46	Heggstadmoen
	Spongdal 77	Heimdal stasjon
	Spongdal 78	Torgård



Figur 5.222: Det vil bli svært god kollektivdekning på Heimdal med det nye metrobussystemet. Det er 131 plasser til sykkel på området.

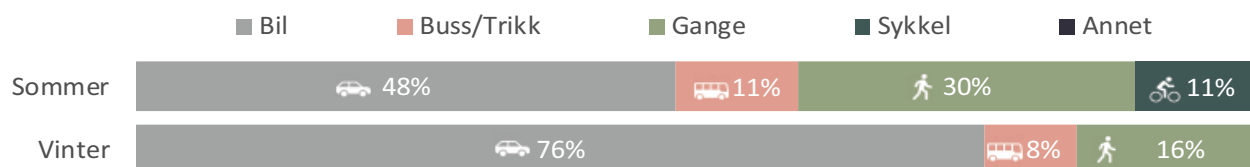
Heimdal sentrum vil med det nye metrobussystemet har svært god kollektivdekning, ettersom to av metrobuslinjene passerer, i tillegg til lokalt og regionalt tog. Ytterligere 4 busser som går til andre destinasjoner går også fra Heimdal sentrum.

Det er mange sykkelparkeringer på Heimdal. Imidlertid er samtlige i dårlig forfatning, uten å være festet i bakken som vist i figur 5.223, eller være plassert under tak, som vist i figur 5.224.



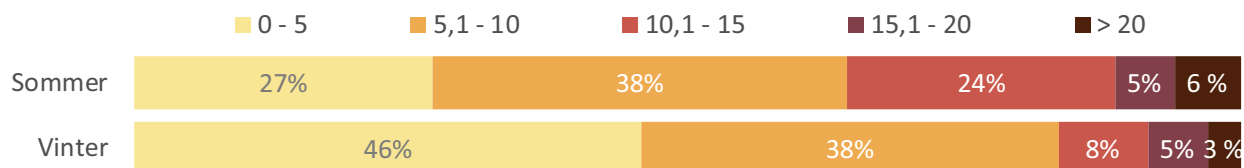
Figur 5.223 og 5.224: Sykkelstativ i dårlig forfatning i Heimdal sentrum.

Transportmiddelfordeling



Figur 5.225: På sommerhalvåret kjører halvparten av respondentene (n=37) bil til Heimdal sentrum. På vinterhalvåret er imidlertid bilandelen betydelig høyere med 76%. Etter bil er det gange som er det vanligste fremkomstmiddelet til Heimdal sentrum med henholdsvis 30% og 16% på sommer- og vinterhalvåret.

Reisetid



Figur 5.226: 65% oppgir å bruke under 10 minutter på sommerhalvåret, og 84% oppgir å bruke under 10 minutter på vinterhalvåret.

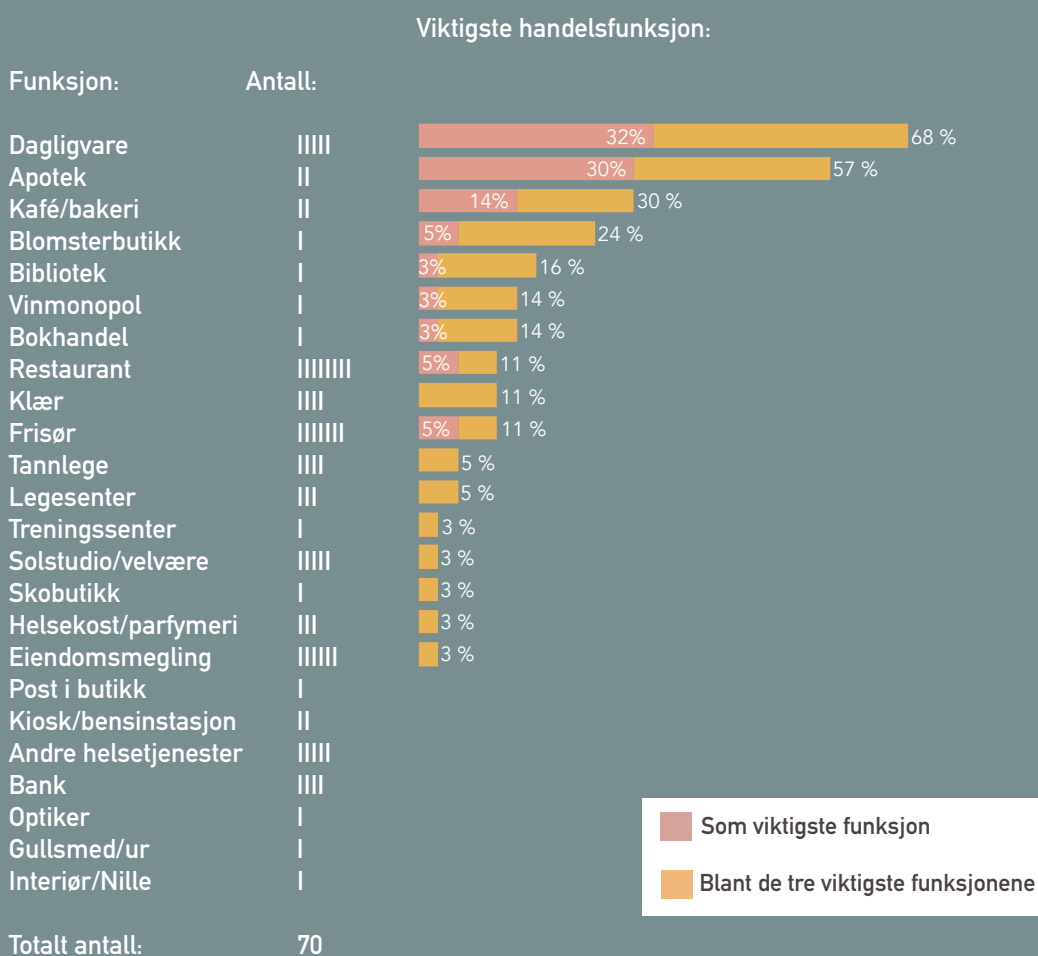
HANDEL OG ANDRE FUNKSJONER

Besøkhypighet



Figur 5.227: 67 % av respondentene benytter Heimdal sentrum 1-3 ganger i uken eller mer

Dagens handelsfunksjoner



Figur 5.228: Heimdal har mange handels- og servicefunksjoner. Flest respondenter har valgt dagligvare som viktigste funksjon, etterfulgt av apotek og kafé/bakeri.

Bør tilføres for økt bruk



Figur 5.229: Utsagnene ved de blå sirkelene er hentet ut fra fri tekst som besvarer spørsmålet om hvilke butikker/restauranter eller andre funksjoner man ønsker å tilføre sitt nærmeste lokalsenter for å benytte det som primært handelsområde. Det er mange på Heimdal som ønsker seg bestemte butikker, og disse er beskrevet i figuren (n=36).

De grønne sirkelene viser antall som har valgt en gitt funksjon på spørsmål om hvilke kulturelle og offentlige funksjoner de mener burde være i tilknytning til lokalsenteret for at det skal oppleves som et attraktivt sentrum. Respondentene her er de som besøker senteret mest (n=37)



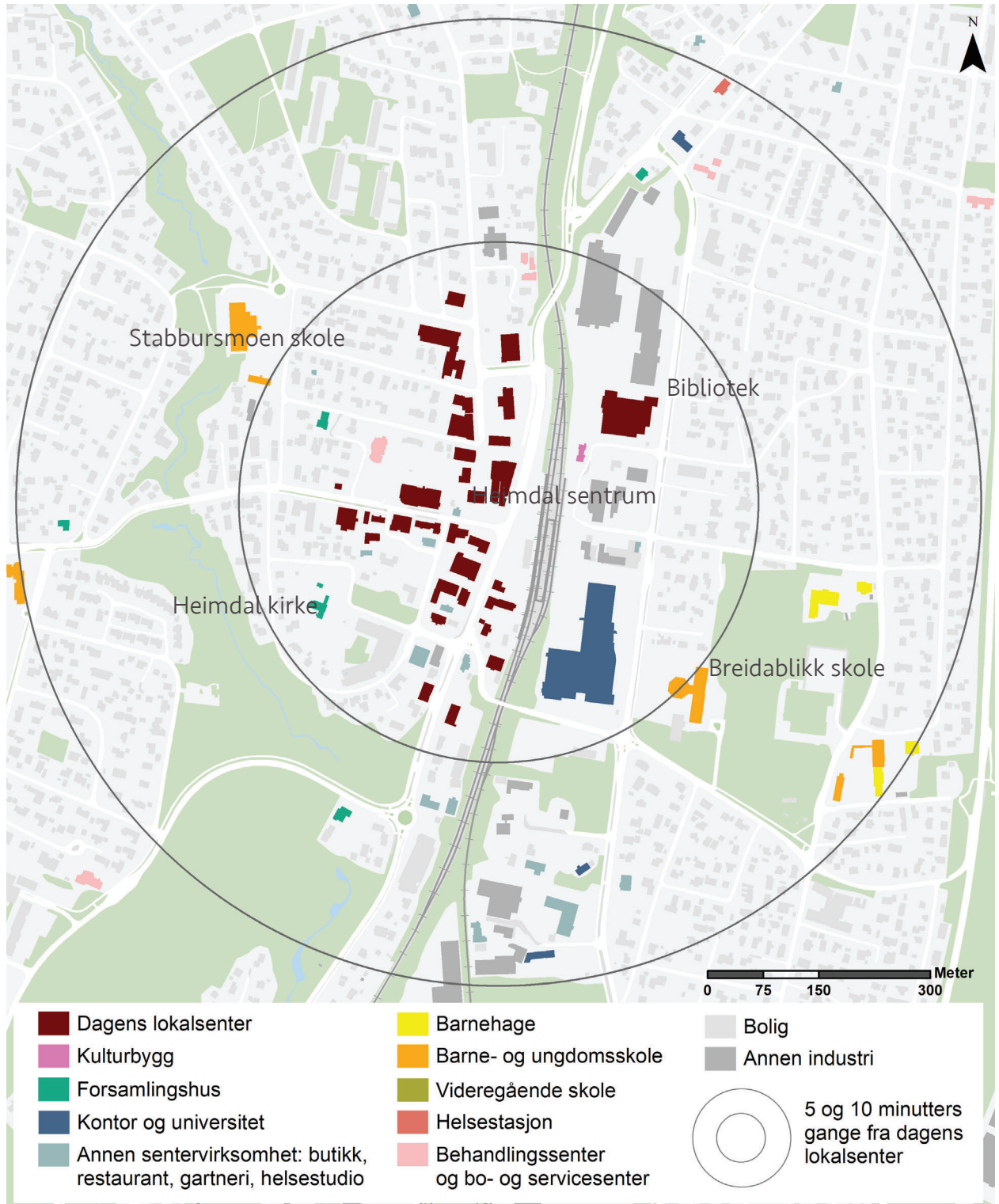
Figur 5.230: Klesbutikk i Heimdal



Figur 5.231: Fiskebutikk i Heimdal sentrum

Funksjoner i nærområdet

Heimdal sentrum består av småhusbebyggelse og har mange handelsfunksjoner. Heimdal bibliotek er lokalisert på østsiden av jernbanen og oppleves ikke som en del av sentrum selv om det er i tilknytning til Heimdal sentrum. Utover dette finnes Heimdal kirke, Stabbursmoen skole og Breidablikk skole, samt en del industribygg øst for Heimdal sentrum. Sistnevnte er et område hvor det framover vil bli mer boliger.



Figur 5.232: Heimdal sentrum har varierte handelsfunksjoner samt flere andre funksjoner i nærheten av senteret.

UTFORMING

Fasader, benker og spugs

Heimdal består av variert bebyggelse, men de fleste bygningene er på to etasjer. Funksjonene er varierte og fasadekvaliteten er ulik rundt omkring i sentrum. Ved fasaden som skiller seg ut som "aktiv", vist i figur 5.234 med grønn farge, er det to restauranter med uteservering på bakkeplan, samt trær som skiller restauranten fra parkeringsplassen foran. Utover dette finnes det flere fasader som får merkelappen vennlig, men langs hovedgaten Ringvålveien, er fasadene i mindre grad aktive, som vist i figur 5.234.



Figur 5.233: Inaktiv fasade i hovedgata Ringvålveien.



Figur 5.234: Det er stor variasjon i fasadene i Heimdal sentrum, hvor én fasade skiller seg ut som aktiv

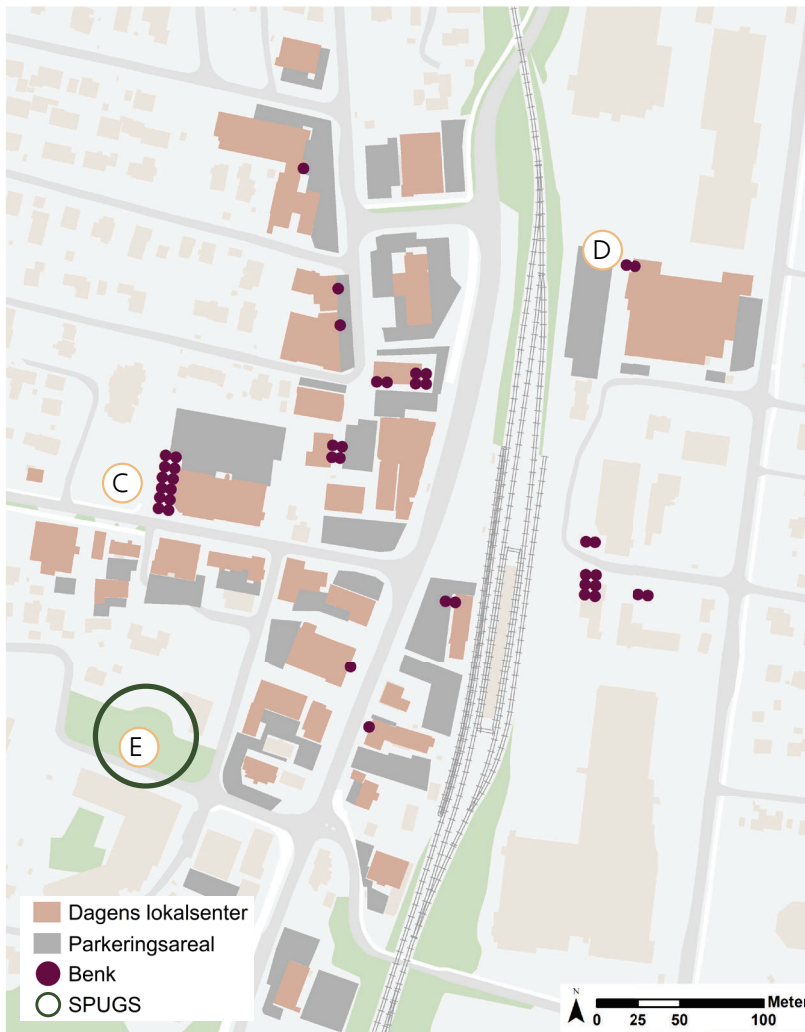


Figur 5.235: Vennlig fasade med blomsterbutikk.



Figur 5.236: Benker utenfor Rema-senteret i Heimdal sentrum.

Antall benker i Heimdal sentrum er talt opp til 41, hvor området foran Rema i særlig grad skiller seg ut med 6 par benker med bord, vist i figur 5.236. Her er det også plantet trær, men litt for lite til at området kan kalles SPUGS (små offentlige urbane grønne plasser). I den sørlige delen av området er det en liten SPUGS, en liten park med en benk, to lekeapparat og trær. Utover dette er det lite tilrettelagt for opphold. Arealene som kunne vært torg er stort sett benyttet til parkering, og oppholdsarealer for øvrig mangler enten benker eller planter, trær og blomster. Figur 5.238 viser den eneste benken i tilknytning til biblioteket og illustrerer hvor lite prioritert slike arealer er.



Figur 5.237: Det er talt opp 41 benker i Heimdal sentrum og ett område som kan kalles SPUGS (E).



Figur 5.238: Benk utenfor biblioteket



Figur 5.239: SPUGS i Heimdal

Opplevelse av utforming

”Området rundt bydelssenteret egner seg for barn”



”Bydelssenterets hovedbygning(er) er fin(e)”



”Området utenfor senteret er innbydende på dagtid”



”Området utenfor senteret er innbydende på kveldstid”



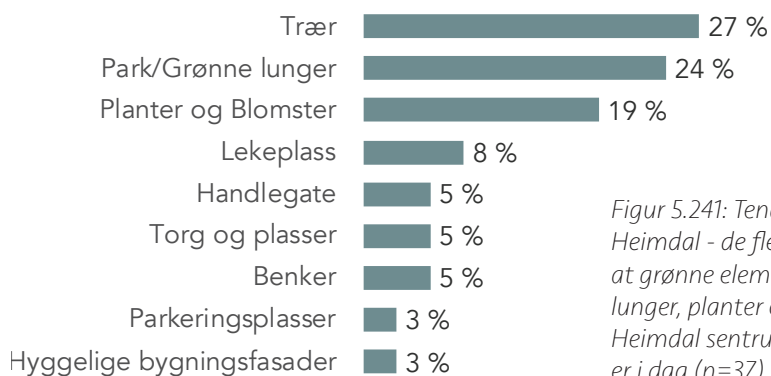
”Jeg benytter benkene utenfor senteret”



■ Uenig ■ Litt uenig ■ Vet ikke ■ Litt enig ■ Enig

Figur 5.240: Det er noe variasjon i hva respondentene på Heimdal (n=37) mener om Heimdal sentrum. Utsagnet om hvorvidt området er attraktivt på dagtid skiller respondentene mest, hvor 52% er uenig eller litt uenig og 44% er enig eller litt enig. Flest respondenter er litt uenig eller uenig i utsagnene om at senteret egner seg for barn, samt at området er innbydende på kveldstid, med henholdsvis 83% og 81%.

Bør tilføres uteområdet

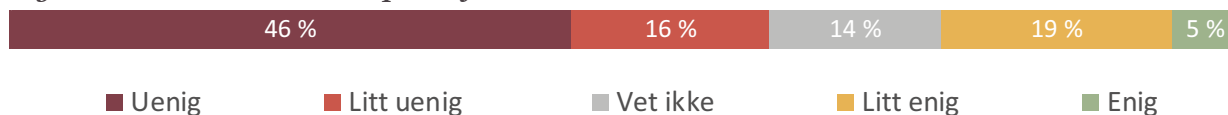


Figur 5.241: Tendensen er tydelig for Heimdal - de fleste respondentene mener at grønne elementer; trær, park/grønne lunger, planter og blomster ville gjort Heimdal sentrum mer attraktivt enn det er i dag (n=37)

STEDSOPPLEVELSE

The third place

”Bydelssenteret er en møteplass for aktiviteter i området”



Figur 5.242: 62% er litt uenig eller uenig i at Heimdal sentrum er en møteplass for aktiviteter i området.



Figur 5.243: Heimdal sentrum har større utstrekning enn de andre lokalsentrene, og det er derfor også større variasjon i hva folk mener om senteret. Kjedelig og praktisk er likevel ordene som hyppigst er benyttet for å beskrive atmosfæren ved senteret.

Stedsidentitet

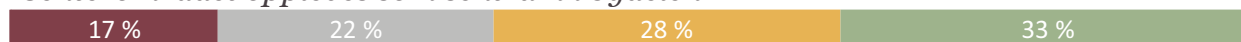
”Jeg føler identitet til bydelssenteret”



”Bydelssenteret er bydelens identitetsmarkør”



”Senterområdet oppleves som sentrum i bydelen”



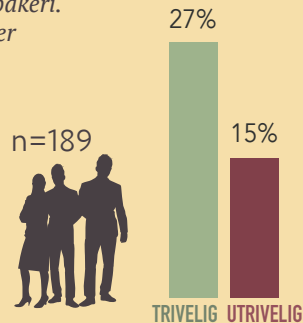
■ Uenig ■ Litt uenig ■ Vet ikke ■ Litt enig ■ Enig

Figur 5.244: Et flertall (67 %) av respondentene som bor nærmest Heimdal sentrum (n=36) mener at Heimdal sentrum er bydelens identitetsmarkør, og 61 % mener at det oppleves som sentrum i bydelen, mens 17 % er uenig i dette. Det er imidlertid større variasjon i hvorvidt folk mener at de føler identitet til bydelssenteret sitt, hvor 55 % er litt uenig eller uenig, mens 36 % er litt enig eller enig.

FUNKSJON

Mange funksjoner og nisjebutikker

Små butikker, kafeer, restauranter, polet og frisører. Har alt, og noe restaurering av området har begynt
Godt utvalg i butikker på én plass; mat, lege, apotek, bakeri (viktig for trivselen!), restaurant, bokhandel.
Fiskehandler, Kompis Burger, og tyrkerbutikken som har billig te
Det er korte avstander og mange funksjoner samlet.
Nisje butikker, bakeri/kafé og trivelige restauranter
Koselig kafé og spesielle håndverks butikker
Bra utvalg av butikker og restauranter
Det har gode restauranter og bakeri.
Har det meste av det jeg trenger
Koselige nisjebutikker
Der har de det meste
Helt ok, mye tilbud.
Flere typer butikker
ok med spisesteder
Varierte butikker
Stort utvalg



UTFORMING

Mye grå flater, mangler møteplass

Tomt.

Dødt

Kaotisk.

Mye trafikk.

Umulig parkering

Falleferdig. Utdatert

Opplevs slitt og skittent.

Lite utsikt. Eldre bygninger.

Ingenmansland. Lite aktivitet.

Mye biler og lite grønt og pent.

Dårlig arkitektur, dominert av biler.

Mangler samlingsplass for myldring!

Mye trafikk, kjedelig sentrumsområde.

Ikke noe plass for opphold, bilfri sone, park el. Lign
Litt rotete og litt langt å gå fra det ene til det andre,.

Kunne vært enda koseligere uten den store trafikkmengden.

Det har kommet mange nye bygg som ikke passer inn i det hele tatt

Rotete arkitektur, for mye biler, ingen parker eller friområder.

Ingen plan på bygninger, mye store nybygg og gamle forfaller.

Litt blomster og planter kunne gjort sentrum triveligere. Nå er det bare asfalt og stygge hus.

ite beplantning og slikt som gjør det trivelig utendørs. vanskelig med parkering (skive)

Man kan kjøpe seg softis på sommeren, men man kan ikke sette seg ned å spise den noe sted!

Alt for mange "klosser" med boliger som har ødelagt sentrum, som før bestod av mer trehusbebyggelse.

UTFORMING

Småbyaktig med gågate

Koselig sentrum
Hyggelige butikkvinduer
Føles som en egen liten by
Opplevs som som en liten by
Er et sentrum med ei hovedgate
En liten by utenfor byen. Du behøver ikke mer.
At området er pulserende gir det noen kvaliteter.
Mange små nisjebutikker, som et lite bysentrum
Det er som en liten by med mange fine butikker.
Lite, kompakt sentrum der jeg finner det meste.
Fremstår som en småby med godt utvalg av butikker
Det er toglinje, er grønt og delvis lagt opp til fotgjengere.
Har café med både sitteplasser ute og inne, koselig i finværet.
Heimdal sentrum er tirvelig fordi det er på en måte en intim liten gågate.
Småbyaktig preg. Det er et lite sentrum og ikke bare et senter som de fleste andre
De har klart å skape et "skikkelig" bydelssentrum (ikke bare -senter) med fin atmosfære og godt utvalg.

FUNKSJONER

Få og kjedelige butikker

Mange butikker er blitt borte og utvalget er blitt dårlig. Mangler ett skikkelig sentrum/midtpunkt.

Det finnes omtrent ikke steder å sette seg ned utendørs og det mangler små grønne lunger.

Ikke noe spesielt utrivelig. Men kunne gjerne hatt flere butikker. Dameklær. Jernvare.

Dårlig utvalg for handel. Solsenter, frisører og dagligvarekjeder dominerer

Gammeldags. Dårlig tilbud på butikker rettet mot unge voksne.

Lite "butikker" mest frisører og banker

Kjedelige butikker

Figur 5.245: Figuren viser hvor mange av de som kjenner til senteret som synes det er trivelig eller utrivelig. Teksten viser repondentenes frie beskrivelse av hvorfor de synes senteret er trivelig (grønn overskrift) eller utrivelig (rød overskrift). Overskriftene kategoriserer beskrivelsene i ulike tema.

OMRÅDEVURDERING OG FORTETTINGSPOTENSIAL

Heimdal sentrum er i KPA definert som sentrumsformål. Området består av en blanding av gammel og nyere bebyggelse, med særlig mye lave trehus på to etasjer. I utkanten av avgrensningen på fem minutter gange ligger et grøntområde mot sørvest. På østsiden av jernbanen ligger et næringsområde med store grå flater, samt et område som er under utbygging.

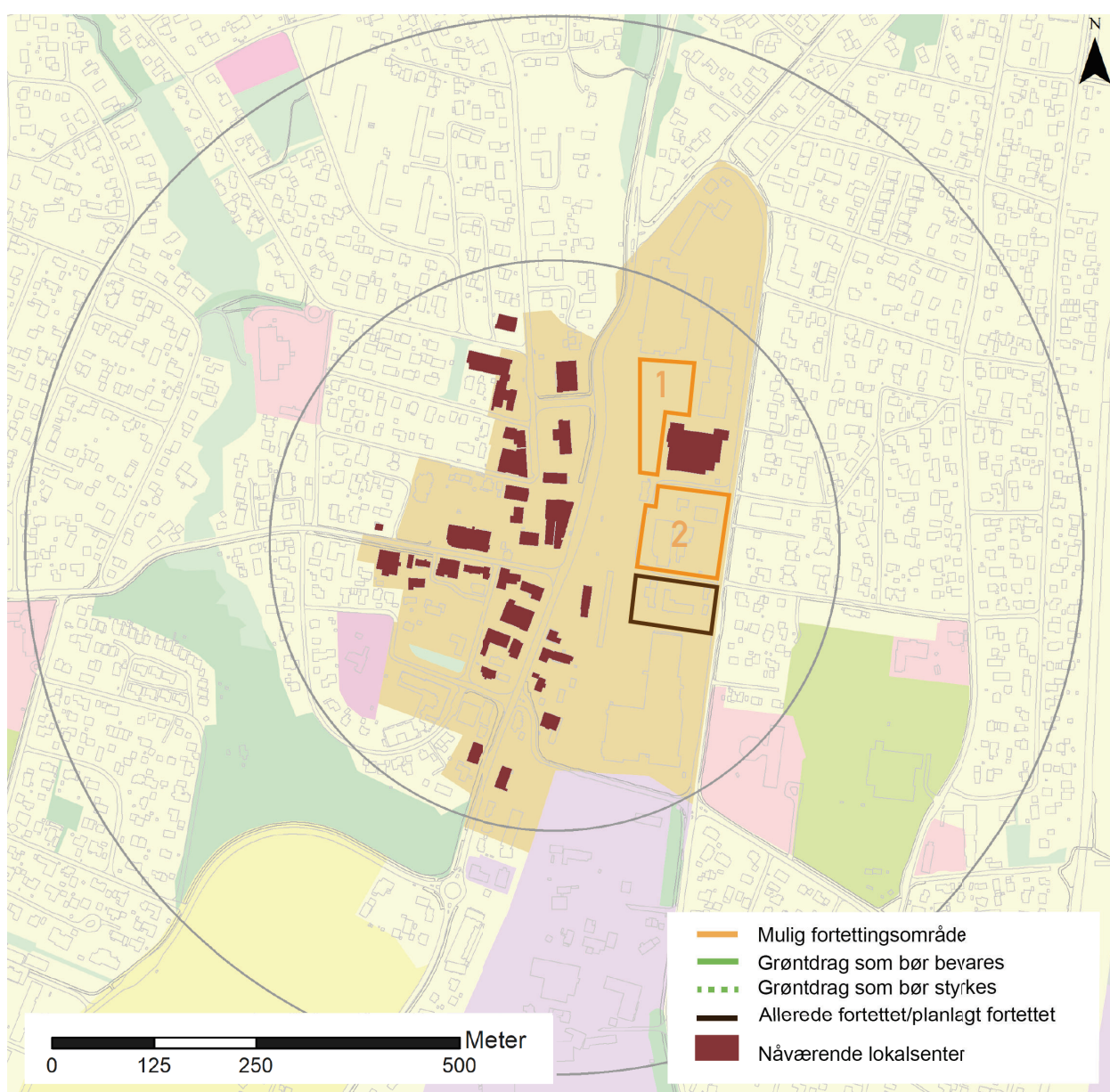
Innenfor avgrensningen på fem minutter er det registrert 514 boligenheter, som tilsvarer 1,34 boliger/daa. Totalt bebygd areal (%-BYA) utgjør 40%. Innenfor avgrensningen på ti minutter gange er

boligtettheten noe lavere, med 1,12 boliger/daa. Analysen har identifisert to områder på østsiden av jernbanen som er egnet til å fortette, disse er markert som område 1 og 2 i kartet i figur 5.246.

Område 1 har et areal på i underkant av 5 daa og ligger like ved Heimdal bibliotek. Arealet består hovedsakelig av parkeringsflate og en liten del med lagerplass lengst mot nord. Ved mål om 6-10 boliger/daa kan området fortettes med 30 - 50 nye boliger.

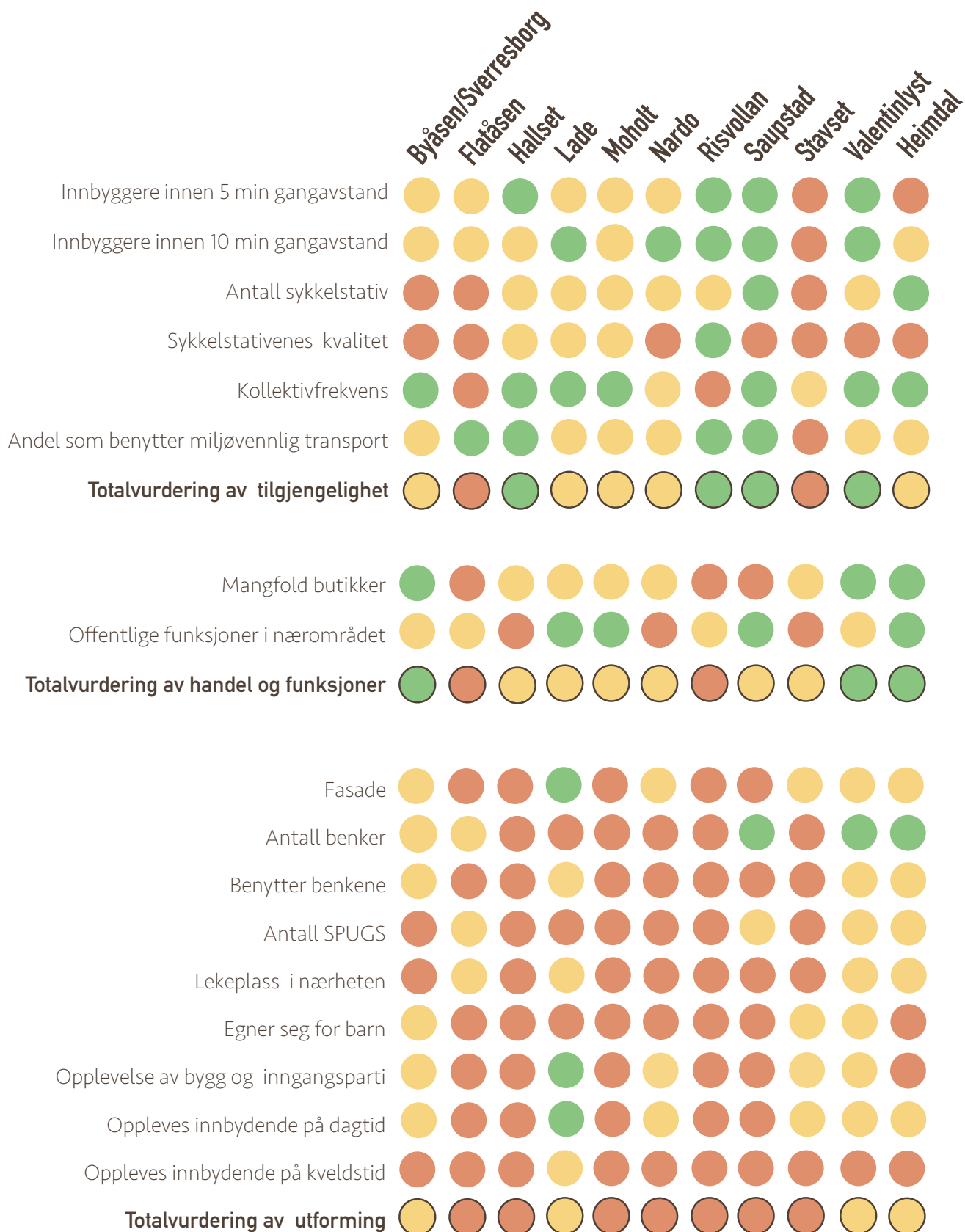
Område 2 ligger på sørsiden av Heimdal bibliotek og består av parkeringsflate samt noen næringsbygg. Området utgjør et areal på i underkant av 12 daa, og vil kunne bidra med 70-120 nye boliger dersom hele området transformeres (ved mål om 6-10 boliger/daa).

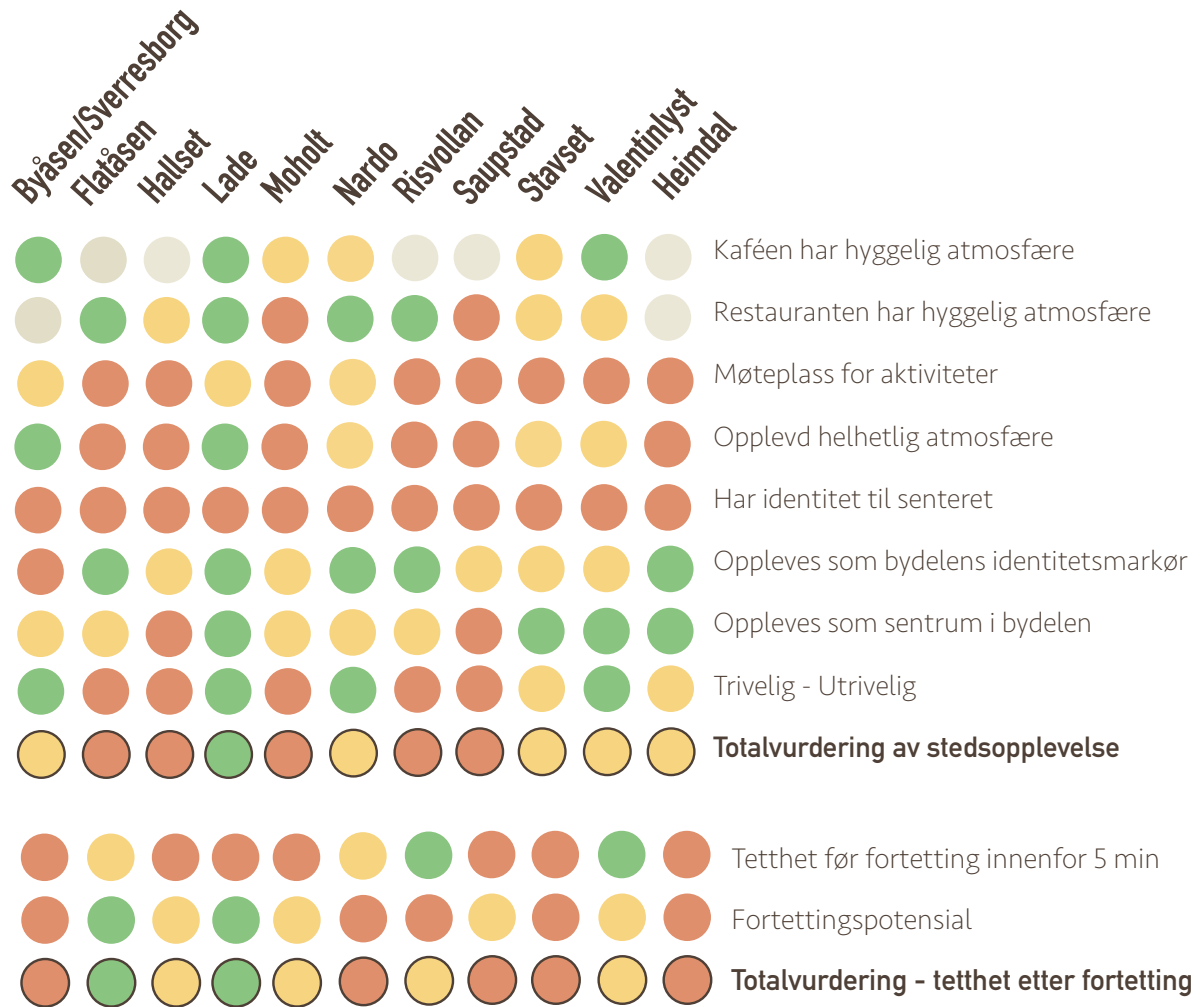
Ved fortetting av begge områdene vil det innenfor avgrensningen på fem minutter gange føre til ny bolig/daa for området som helhet på 1,60 - 1,78, avhengig av graden av fortetting og type bebyggelse.



Figur 5.246: Fortettpotensial i Heimdal sentrum.

5.15 SAMMENSTILLING AV RESULTATENE





- Få/Dårlig/Stemmer ikke
- Middels/Stemmer litt
- Mange/Godt tilbud/Stemmer godt
- Ikke aktuelt for dette senteret

KAPITTEL 6 DISKUSJON

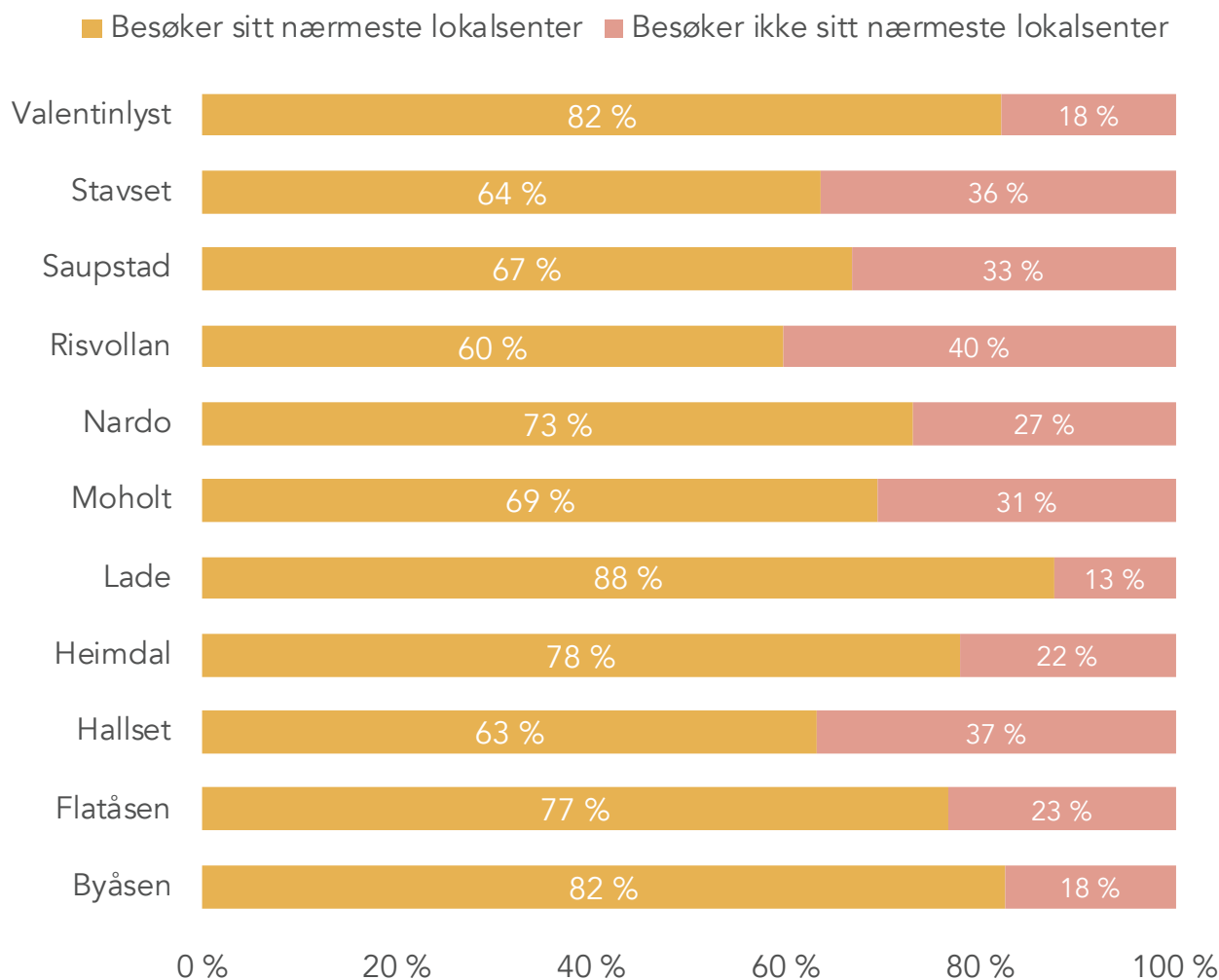
I dette kapittelet drøftes resultatene opp mot hverandre for å trekke sammenhenger og slutninger på tvers av casene. Diskusjonen tar utgangspunkt i de samme fem hovedtemaene som resultatene er strukturert etter; tilgjengelighet, handel og funksjon, utforming, stedsopplevelse og fortetningspotensial.

6.1 TILGJENGELIGHET

Tilgjengelighetsanalysen diskuteres ut fra forskningsspørsmål 1:

Hvilke lokalsenter har god tilgjengelighet i dag, og hvilke faktorer har positiv innvirkning på miljøvennlig transport til lokalsentrene?

Antall bosatte innenfor ti minutters gange fra lokalsentrene er høyest for Valentinlyst (5660) og Saupstad (5243). Stavset er det lokalsenteret som har dårligst tilgjengelighet innen ti minutters gange, med et nedslagsfelt på kun 2767 bosatte. Ifølge (Visnes, Øksenholt og Tennøy, 2016, s. 3) bør det bo 3000 - 5000 mennesker i et område for at det alene skal kunne betjenes av et lokalt handels- og servicetilbud, samt ha et godt kollektivtilbud. Det er bare lokalsentrene på Saupstad og Valentinlyst som er plassert i gangavstand til over 5000 personer. For de resterende sentrene er det mellom 3000 og 5000 mennesker som bor i gangavstand innenfor ti minutter til senteret, med unntak av Stavset. Stavset er derfor per i dag dårlig lokalisert med tanke på at folk skal velge gange som transportmiddel til senteret, og er avhengig av tilreisende fra andre boligområder for at det skal kunne bestå som et lokalt handels- og servicetilbud. Figur 6.1 viser andelen respondenter ved de ulike lokalsentrene som oppgir at de hyppigst besøker sitt nærmeste lokalsenter, og andelen som ikke gjør det. Risvollan, Stavset og Hallset er de tre lokalsentrene der folk i minst grad benytter sitt nærmeste senter. Mest påfallende er det kanskje at Risvollan er på topp av denne listen, ettersom senteret har størst nedslagsfelt innenfor fem minutter gange. Lade, Byåsen og Valentinlyst er de tre lokalsentrene der folk i størst grad benytter seg av sitt nærmeste senter.

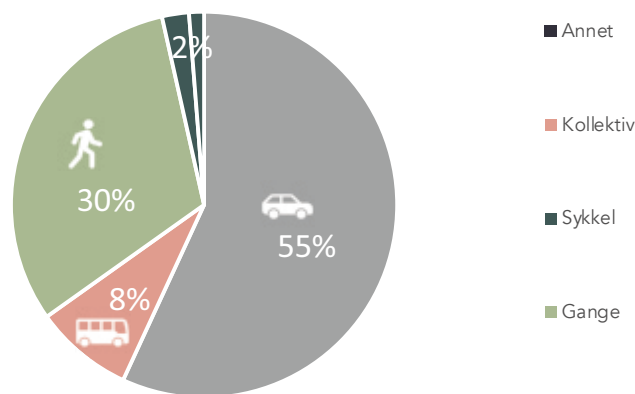


Figur 6.1: Andel av respondentene (n=412) som besøker/ikke besøker sitt nærmeste lokalsenter mest.

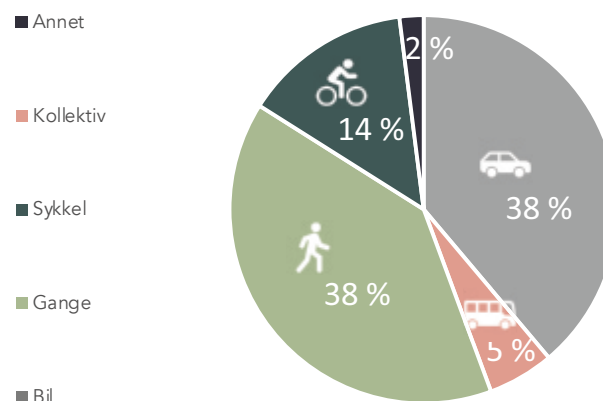
Reisemiddelbruk

For alle 11 av dagens lokalsentre i Trondheim sett under ett er det flest som kjører bil, som vist i figur 6.2 og 6.3. På vinterhalvåret benyttes bil blant litt over halvparten av respondentene, med en andel på 55 %. På sommerhalvåret er bilandelen lavere (38 %), og er tilsvarende andelen som går til senteret. Det største skillet mellom vinter- og sommerhalvåret finner vi blant syklistene, som utgjør 14 % på sommerhalvåret, men bare 2 % i vinterhalvåret. For kollektivtransport er andelen lav både sommer og vinter, med henholdsvis 5 % og 8 %. Forskjellen mellom sommer- og vinterhalvåret er minst for gangandelen og det er endring i sykkelandelen som i størst grad erstattes med økt bilandel i vinterhalvåret.

For året som helhet utgjør bilandelen til lokalsentrene 47 %, gangandelen 34 %, sykkelandel 8 % og kollektivandel 7 % (n = 412). Dette samsvarer godt med resultatene fra innkjøpsreiser til nærbutikker funnet fra handelsanalyse for Trondheim i 2017, med andeler på henholdsvis 46 %, 35 %, 9 % og 7 % (n = 1000) (Miljøpakken, 2017, s. 4). At resultatene samsvarer godt styrker troverdigheten til undersøkelsen som er gjennomført, ettersom utvalget i handelsanalysen i større grad er tilfeldig generert og dermed mer representativt. Imidlertid skulle man kanskje forventet en noe lavere bilandel og noe høyere gangandel enn fra 2017, ettersom kommunen jobber målrettet for økt



Figur 6.2: Transportmiddelfordelingen til alle lokalsentrene på vinterhalvåret. (n=412)



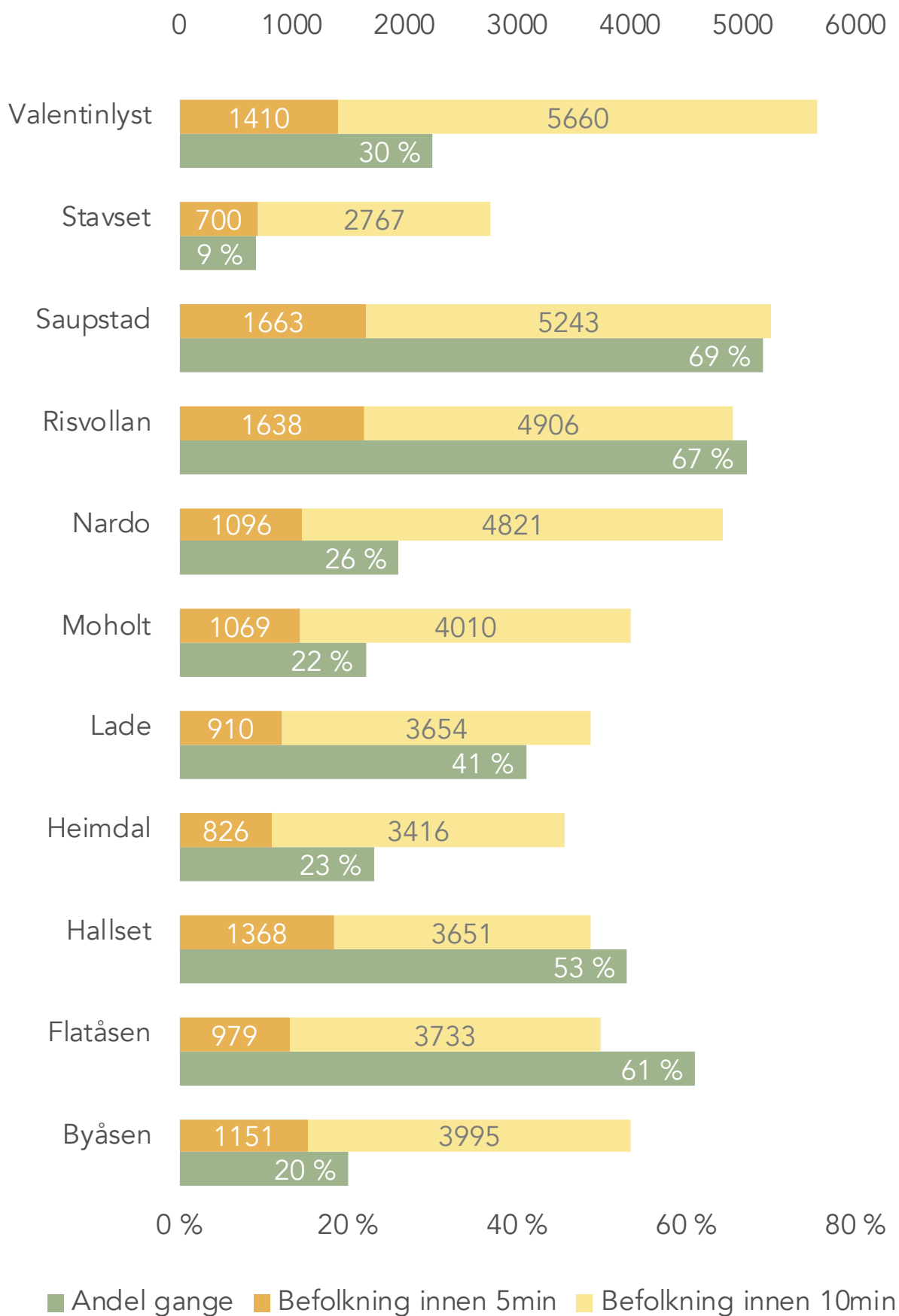
Figur 6.3: Transportmiddelfordelingen til alle lokalsentren på sommerhalvåret. (n=412)

gange- og sykkelandel, og som kommer fram i resultatene fra handelsanalysene i 2015 og 2017 hvor bilandelen har sunket og gang- og sykkelandel økt (Miljøpakken, 2017, s. 4).

Lokalsentrene i denne undersøkelsen har, på samme måte som nærsentrene i handelsanalysen, lavere bilandel enn det som er funnet for kjøpesentrene, men høyere bilandel enn Midtbyen (se figur 6.10). Kollektivandelen er høyest i Midtbyen, noe som antakelig skyldes både god kollektivdekning til og fra de fleste steder i Trondheim, samt parkeringsrestriksjoner i form av avgift, tidsbegrensning og ledige plasser. Tilsvarende er god parkeringsdekning og gunstige betingelser en grunn til at kjøpesentre og nærbutikker/lokalsentre har høy bilandel.

God tilgjengelighet for gange gir økt gangandel

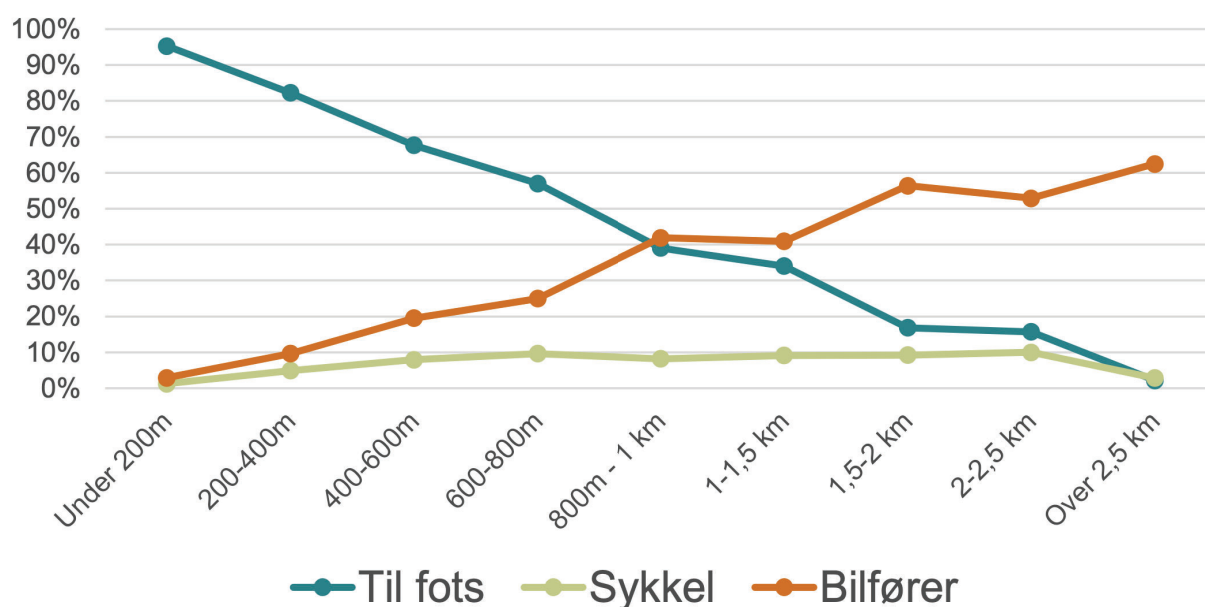
Transportmiddelbruk til lokalsentrene skiller seg ikke bare ut fra Midtbyen og tradisjonelle kjøpesentre, det er også stor variasjon mellom lokalsentrene. Risvollan, Saupstad og Hallset har stort nedslagsfelt innenfor fem minutter gange, med henholdsvis 1638, 1663 og 1368 bosatte. Samtidig er dette også blant de fire sentrene med høyest gangandel, se figur 6.4. Senteret med færrest bosatte innen fem og ti minutters gange er Stavset (700 og 2767), deretter følger Heimdal (826 og 3416). Tilsvarende har også Stavset klart lavest gangandel og høyest bilandel. Heimdal er også blant de fire sentrene som har lavest gangandel, men andelen er betydelig lavere enn for sentrene med høyest gangandel. Dette styrker ytterligere hypotesen om sammenheng mellom antall bosatte innen gangavstand og gangandel til sentrene. Risvollan og Saupstad har ikke bare flest bosatte innen fem minutters gange, men er også blant de tre sentrene som har flest bosatte innen ti minutters gange fra senteret, etterfulgt av Nardo. Valentinlyst er senteret som har flest bosatte innenfor ti minutters gange. Imidlertid har Valentinlyst og Nardo middels høy gangandel, og viser ikke like tydelig sammenheng mellom antall nært bosatte og andel gående. Ut fra disse resultatene er tendensen at andelen bosatte innenfor fem minutters gange er av større betydning for gangandelen til sentrene enn antall bosatte innenfor ti minutters gange.



Figur 6.4: Andel som går til hvert av lokalsentrene sammenstilt med nedslagsfelt for fem og ti minutter gange.

Valentinlyst burde etter denne hypotesen hatt høyere gangandel ettersom det er senteret med tredje størst nedslagsfelt innen fem minutters gange. En mulig forklaring på manglende sammenheng er at senteret har Vinmonopol. Blant respondentene som har valgt Vinmonopol som én av de tre viktigste funksjonene, er bilandelen så mye som 78 %. Tilsvarende er bilandelen kun 46 % blant de som ikke har valgt Vinmonopol som én av de viktigste funksjonene, og er dermed veldig nær bilandelen for alle sentrene samlet (47 %). Vinmonopolet har et mer geografisk utstrakt kundegrunnlag enn andre lokalsenterfunksjoner, ettersom det kun finnes åtte Vinmonopol i Trondheim. I tillegg er Vinmonopolet på Valentinlyst det eneste utsalgstedet i Trondheim Øst utenom Lade. På Byåsen/Sverresborg lokalsenter, som også har Vinmonopol, er forskjellen i bilandel mindre enn på Valentinlyst. Blant respondentene som har Vinmonopol som én av tre viktigste funksjoner benytter 67 % bil, mot 58 % blant de som ikke har Vinmonopol blant de tre viktigste funksjonene. At sistnevnte bilandel er høyere på Byåsen enn på Valentinlyst stemmer overens med hypotesen om at flere går og færre kjører bil etter størrelsen på nedslagsfeltet innen fem minutters gange fra senteret.

Gjennomsnittlig gangtid for alle sentrene er 8,3 minutter og mediantiden er 5 minutter. Med en gjennomsnittlig gangfart på 5,1 km/t når man 705 meter i løpet av 8,3 minutter. Med ti minutters gange når man, med samme gjennomsnittsfart, 850 meter. (Visnes, Øksenholt og Tennøy, 2016, s. 1) har funnet at det maksimalt bør være 800 meter å gå til enkelt handelstilbud. Gangavstanden som tilsvarer 10-minuttersområdet kan derfor være i overkant langt, og dette kan forklare den manglende sammenhengen mellom høy gangandel blant sentre som har mange bosatte innen ti minutters gange fra senteret. Dette illustreres godt figur 6.5 der det er tydelig hvordan gangandelen synker betraktelig fra 400-600 meter til 800m-1 km.



Figur 6.5: Transportmiddelfordeling for fotgjengere, syklister og bilførere. Hentet fra Visnes, Øksenholt og Tennøy (2016, s. 29)

Flatåsen er et område med høy gangandel, men hvor tilgjengelighetsanalysen ikke viser tilsvarende befolkningsmengde innen fem eller ti minutter gange. En mulig forklaring er at tilgjengelighetsanalysen har tatt utgangspunkt i ett enkelt punkt, ved Coop Prix og Capri restaurant. På Flatåsen er det store avstander mellom enhetene som utgjør senteret, og hadde tilgjengelighetsanalysen tatt utgangspunkt i hver av de tre dagligvarebutikkene ville resultatet vist en større befolkningsmengde. En annen forklaring, som forøvrig også kan være med å forklare høy gangandel til Saupstad og Hallset, er at sosioøkonomisk status i disse bydelene er lav (Trondheim kommune, 2012d, s. 22), og at det derfor kan være færre som har tilgang til bil enn ved de andre sentrene.

Heimdal er også et sentrumsområde med stor utstrekning. På dette senteret var utgangspunktet for tilgjengelighetsanalysen veikrysset mellom Heimdalsveien og Ringvålveien, som er et sentralt punkt i Heimdal sentrum. Hadde utgangspunktet for analysen vært ytterpunktene av sentrumskjernen ville en større befolkning blitt inkludert i 5-minuttersområdet fra senteret.

Undersøkelsen har ikke tatt for seg hvordan gangforholdene til de ulike sentrene er. Men de fleste sentrene ligger i tilknytning til større veier, noe som også er et mål for Trondheim kommune at de skal, for å oppnå god tilgjengelighet. God tilgjengelighet for bil, kollektivtransport og sykkel kan imidlertid gå på bekostning av hyggelige gåomgivelser til sentrene. Folk går mer dersom omgivelsene ikke er monotone (Salingaros, 2011), og som en respondent beskriver som begrunnelse for å benytte lokalsenteret på Valentinlyst fremfor Moholt: «Det er litt flere funksjoner å benytte der, som Vinmonopol, og det er lettere å gå dit (slipper å krysse mange veier)».

Sykelbruk til lokalsentrene

Andelen som sykler til lokalsentrene i Trondheim er liten, med en total sykkelandel på 8 % fordelt på 2 % i vinterhalvåret og 14 % i sommerhalvåret. Dette er tilsvarende resultatet for nærsenter i RVU 2017 (9 %). Analysen av sykkelparkeringene på sentrene viser at det generelt er lagt dårlig til rette for sykling til lokalsentrene. Det er få sykkelstativ og de som finnes er i dårlig forfatning, med få unntak.



Figur 6.6. Sykkelstativ som ikke blir benyttet utenfor Migosenteret på Hallset.



Figur 6.7. Sykkelstativ i Heimdal sentrum i særdeles dårlig stand.



Figur 6.8: Sykler låses til det som er tilgjengelig.

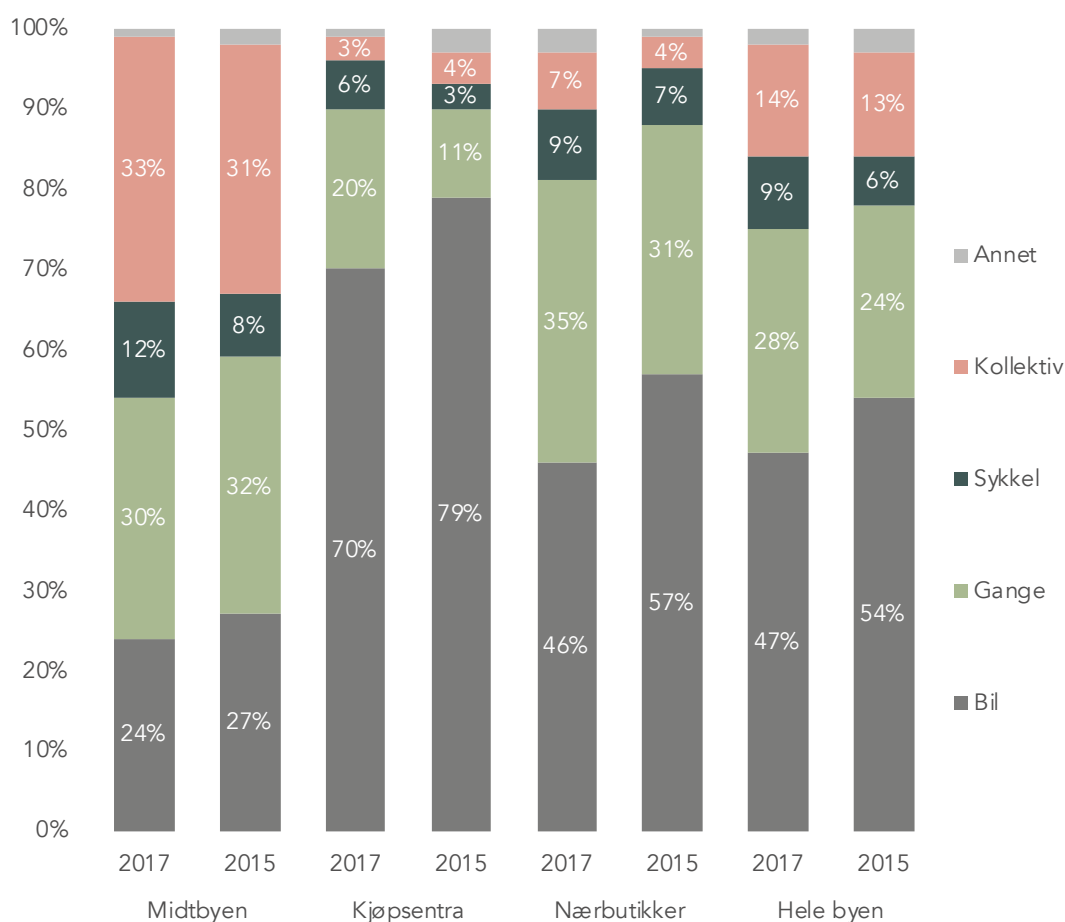
Ingen av sykkelparkeringene ved sentrene er under tak, og nesten ingen av sykkelstativene er festet i bakken, med unntak av nye sykkelstativ ved Rema på Hallset, som vist i figur 6.9, og nye sykkelstativ ved de oppussede delene av senteret på Risvollan. I tillegg er det kun de nye sykkelstativene som gir mulighet til å låse selve sykkelrammen. I perioden 2013-2017 var det omtrent en dobling i antall solgte elsykler per år, og det er forventet at salget vil fortsette å øke (Tronstad, 2017). Tendensen er at syklene blir dyrere, noe som øker betydningen av å ha en trygg og tyverisikker sykkelparkering. Ettersom studier har vist at trygg sykkelparkering er viktig for folk som sykler (Hunt og Abraham, 2001), kan dette være en medvirkende årsak til at det er få som sykler til lokalsentrene. Mangel på sykkelstativ som er lagt til rette for sikker parkering av sykkel og barnevogn ble også uttrykt av en respondent: «Det bør legges til rette for at man kan bruke nærsenteret og ankomme til fots/sykkel/ med barnevogn og ikke bruke bil».

God tilgang på solide sykkelstativ der sykkelrammen kan låses reduserer også syklistenes tendens til å låse sykkelen i stolper og lignende, som kan forstyrre svaksynte og andre med redusert fremkommelighet (Spacescape, 2014, s. 30). Et eksempel på dette vises fra Byåsen Butikksenter i Figur 6.8, der jernstolpene som beskytter trærne i stor grad er brukt som sykkelstativ. På denne siden av senteret er det ingen egen parkering for sykler.



Figur 6.9. Et av to steder ved lokalsentrene i Trondheim med nyere sykkelstativ med mulighet for å låse sykkelrammen.

Imidlertid viser resultatene fra en handelsanalyse i Trondheim for 2015 og 2017 (Miljøpakken, 2017, s. 4) at sykkelandelen for innkjøpsreiser til Midtbyen og kjøpesentre utenfor Midtbyen også er liten, men med en noe større andel for Midtbyen og noe lavere for kjøpesentrene, se figur 6.10. Gjennomsnittlig sykkelandel for de tre destinasjonene (kjøpesentre, Midtbyen og nærbutikk) var i 2017 på 9 %, like over snittet for lokalsentrene (8 %). Dette kan tyde på at, uavhengig av destinasjon, er færre som sykler på innkjøpsreiser enn på for eksempel arbeids- og skolareiser som har en større andel syklende (Miljøpakken, 2016c, s. 8).



Figur 6.10: Reisemiddelbruk til ulike sentra. Sykkelandelen er liten for alle destinasjoner. Rekonstruert fra Miljøpakken (2017, s. 4)

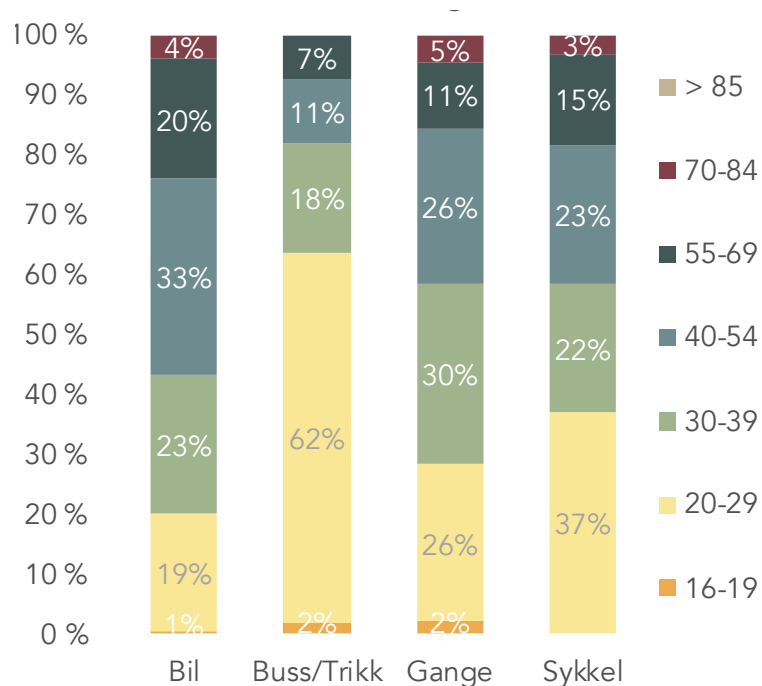
Imidlertid viser resultatene fra en handelsanalyse i Trondheim for 2015 og 2017 (Miljøpakken, 2017, s. 4) at sykkelandelen for innkjøpsreiser til Midtbyen og kjøpesentre utenfor Midtbyen også er liten, men med en noe større andel for Midtbyen og noe lavere for kjøpesentrene, se Figur 6.10. Gjennomsnittlig sykkelandel for de tre destinasjonene (kjøpesentre, Midtbyen og nærbutikk) var i 2017 på 9 %, like over snittet for lokalsentrene (8 %). Dette kan tyde på at, uavhengig av destinasjon, er færre som sykler på innkjøpsreiser enn på for eksempel arbeids- og skolareiser som har en større andel syklende (Miljøpakken, 2016c, s. 8).

Det er flere mulige årsaker til dette. De større kjøpesentrene ligger, for mange, langt unna hjemmet, så når man først drar dit handler man kanskje mye, noe som gjør bilen svært praktisk. I tillegg er de fleste varehusene som selger møbler og elektronikk tilknyttet de store kjøpesentrene, og for disse

innkjøpsreisene er bilen kanskje eneste alternativ for å få fraktet varene hjem. Når det heller ikke finnes parkeringsrestriksjoner er bilen uten tvil det beste alternativet.

En tydelig variasjon i sykkelandelen ses mellom vinter- og sommerhalvåret, hvor sykkelandelen er henholdsvis 2 % og 14 %. Dette er sesongvariasjoner som stemmer godt overens med tidligere funn fra blant annet byutredningen (Statens vegvesen, 2017, s. 32), og (Heinen, van Wee og Maat, 2010) sin litteraturgjennomgang der det ble funnet sammenheng mellom lavere sykkelandel og regn, lave temperaturer og mørke omgivelser. Dette er faktorer som er negativt for alle typer sykkelture, med unntak av treningssykling. At sykkelandelen er større på arbeidsreiser kan også skyldes at mange arbeidsplasser tilrettelegger for sykling med fasiliteter som garderobe og trygg sykkelparkering. Førstnevnte er fraværende ved handelsdestinasjoner i Trondheim og trygg sykkelparkering finnes som nevnt nesten ikke ved lokalsentrene. Ved handelssentre bør sykkelparkering generelt legges innendørs og det er fordelaktig dersom det tilrettelegges for garderobefasiliteter (Spacescape, 2014, s. 25, 29). Det er imidlertid ikke til å komme bort fra at det er vanskelig å frakte med seg større mengder av varer med sykkel, noe som gjør innkjøpsreiser mer komplisert enn arbeids- og skolareiser. Imidlertid finnes det sykler med oppbevaringsplass og elsykler som gjør sykkelturen lettere, men for at folk skal ønske å bruke disse må det være trygt å parkere syklene som både er dyre og som krever stor plass.

Det er ikke funnet sammenheng mellom sykkelandel og variasjoner i antall bosatte ved sentrene. Lade har høyest sykkelandel, deretter Moholt og Nardo. Ingen av disse sentrene har utpreget mange bosatte innenfor fem og ti minutter gange, og dette har trolig ikke mye påvirkning på sykkelandelen. En mulig forklaring er at det i tilknytning til Lade, Moholt, Nardo og Risvollan bor et større antall studenter ettersom det ligger nært studiesteder og studentboliger. Figur 6.11 som viser aldersfordeling sortert etter reisemiddel viser også at det er større andel unge blant respondentene på disse sentrene. Ser man på total aldersfordeling og reisemiddelbruk er det en liten forskjell mellom sykkel og bilbruk. 59 % av de som sykler og 43 % av de som kjører bil er under 40 år. Kun 20 % av respondentene som kjører bil er under 30 år, og 37 % av dem som sykler er det. Unge sykler mer enn eldre, og det er en svak sammenheng mellom sentre som har større andel unge i nærmiljøet og samtidig større andel syklende.

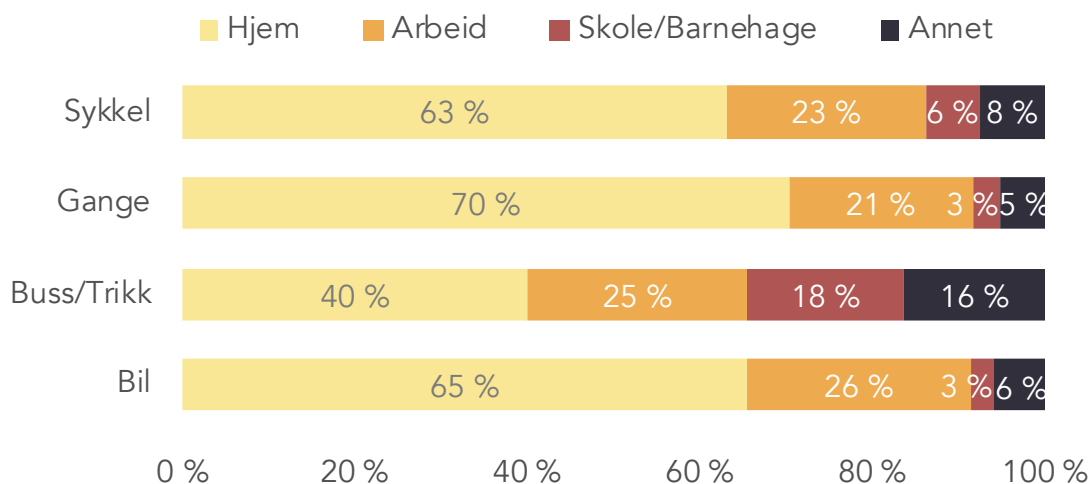


Figur 6.11: Aldersfordeling sortert etter reisemiddel.

På tross av at flere veiledere (Miljøpakken, 2014, s. 16) (Spacescape, 2014, s. 24) vektlegger parkeringsfasiliteter for sykkel som viktig hjelpemiddel for økt bruk av sykkel, ser det ikke ut til at dette er prioritert på dagens lokalsentre. Trondheim kommune har et krav om 1,5 sykkelparkeringsplasser pr 100 m² BRA forretning og service i midtre sone, og minimum 1 sykkelparkeringsplass pr 100 m² BRA forretning og service i ytre sone (Trondheim kommune, 2012e, s. 12), gjengitt i Tabell 2.1. Alle sentrene er plassert i ytre sone, med unntak av Nardo og Moholt som ligger innenfor midtre sone. På grunn av manglende informasjon om BRA for alle lokalsentrene har BRA blitt estimert ut fra 80 % BYA, med noe tillegg for sentre med flere etasjer. Estimater er konservativt ettersom flere etasjer med forretning og service krever flere parkeringsplasser for sykkel. Ingen av sentrene oppnår totalt sett kravene til minimum 1 plass pr 100 m² BRA forretning og service. Hallset og Risvollan er de eneste sentrene som er i nærheten av sitt krav. Ved Risvollan lokalsenter er det 0,7 parkeringsplasser for sykkel per 100 m² BRA, medberegnet 2 etasjer. Lokalsenteret har derimot diverse service i flere etasjer, så estimatet høyere enn i virkeligheten. Ved Hallset er det ikke tilstrekkelig sykkelparkeringsplasser ved Migosenteret, men ved det nye bygget som huser Rema og apotek er det 2,9 sykkelplasser pr 100 m² BRA grunnflate.

Kollektivtilgjengelighet

Andelen som reiser med kollektivtransport på innkjøpsreiser er liten, totalt 6,5 %. 8 % reiser kollektivt i vinterhalvåret, mens 5 % reiser kollektivt i sommerhalvåret. Det finnes variasjoner mellom sentrene, men på grunn av lavt antall respondenter som svarer at de benytter kollektivtransport (n = 22 i sommer- og n = 33 i vinterhalvåret) er det ikke mulig å peke på årsaksforklaringer, ettersom det også kan skyldes tilfeldigheter. At kollektivandelen er liten er imidlertid i tråd med reisevaneundersøkelser. Ved større innkjøp er det å transportere seg til fots eller med sykkel mer krevende for mange, og alternativene er bil eller kollektivtransport. Så lenge det ikke finnes parkeringsrestriksjoner for bil, er bilen mer praktisk og effektiv enn kollektivtransport, og et naturlig valg for de som kan velge. Dette bekreftes av aldersfordelingen blant kollektivreisende (se figur 6.11), ettersom det er en langt mindre andel blant respondentene som reiser kollektiv som er over 30 år (36 %), enn det er blant de reisende med bil som er over 30 år (80 %). Det er derfor sannsynlig at mange av de som reiser kollektivt gjør det på grunn av at de ikke har tilgang på bil.



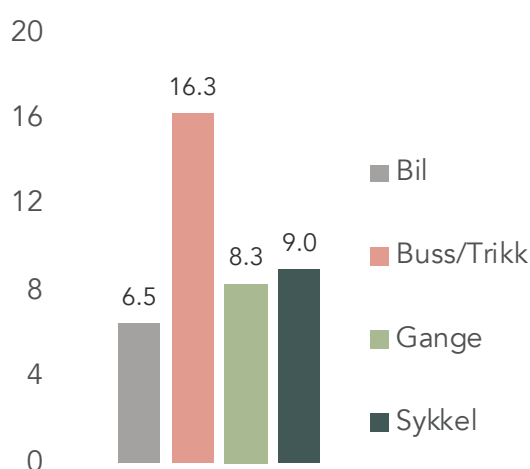
Figur 6.12: Utgangspunkt for reisen sortert etter reisemiddel.

Blant respondentene som oppgir å reise kollektivt til lokalsenteret er det en mindre andel som kommer hjemmefra, se figur 6.12. Mens det for de resterende reisemidlene er en andel mellom 63% og 70 % som kommer hjemmefra er det blant de kollektivreisende bare 40 %. De resterende 60% oppgir å reise til lokalsenteret fra jobb, skole eller «annet». Imidlertid er det 18 % som kommer fra skole/barnehage, mot 3 – 6 % for de resterende reisemidlene. Dette kan styrke hypotesen om at det er yngre folk, en del studenter, og uten bil som reiser med kollektivtransport. Samtidig viser resultatene at bruk av kollektivtransport til lokalsenteret først og fremst er for samkjøring av arbeidsreise og innkjøpsreise, og i mindre grad for å nå lokalsentret i seg selv.

Gjennomsnittlig reisetid blant respondentene er vist i figur 6.13. Blant de som benytter kollektivtransport er reisetiden 16,3 minutter, noe som skiller seg klart fra de andre reisemidlene som har en gjennomsnittlig reisetid mellom 6,5 og 9 minutter. Med en reisetid på 16,3 minutter er det mange som har mulighet til å nå et bredt utvalg av handelsmål, og derfor kan man tenke seg at lokalsentrene får mer konkurranse blant de kollektivreisende. Samtidig er det sannsynlig at reisetiden er lang nettopp fordi reisen med kollektiv til lokalsentrene sjeldnere starter hjemme enn andre reisemål, noe som gjør tidsbruken høyere enn for andre reisemiddel.

Det er lite sannsynlig at folk vil foretrekke lokalsenteret foran større handelssenter eller Midtbyen dersom reisetiden med kollektiv er lengre. Det er imidlertid større potensial for at folk benytter kollektivtransport på arbeidsreisen og hjemreisen, særlig dersom arbeidsplassen ikke tillater bilbruk. Dette gjelder de fleste arbeidsplasser i sentrum. En stor andel av Trondheims befolkning jobber i sentrum og det er derfor positivt dersom lokalsentrene har direkterute til/fra sentrum. Lokalsentrene bør være et stoppested på hjemreisen, hvor man gjør unna handel og andre ærender. Dersom kollektivfrekvensen er for lav vil det være tungvint å vente på neste buss etter handelen, og på sentrene som har lav kollektivfrekvens vil det være av ekstra stor betydning å ha høy befolkningsandel innenfor 5 minutters gange, så folk kan gå hjem etter handelen.

Hallset, Heimdal, Lade, Moholt og Saupstad er sentrene som blir tilknyttet metrobuslinje, og både Byåsen og Valentinlyst har busstilbud til sentrum som har like hyppig frekvens som to av de tre metrobuslinjene, med avgang hvert 10. minutt i rush- og i normaltrafikk på hverdag og lørdag, samt hvert 20. minutt i lavtrafikk alle dager. Lokalsentre som får noe dårligere kollektivfrekvens er



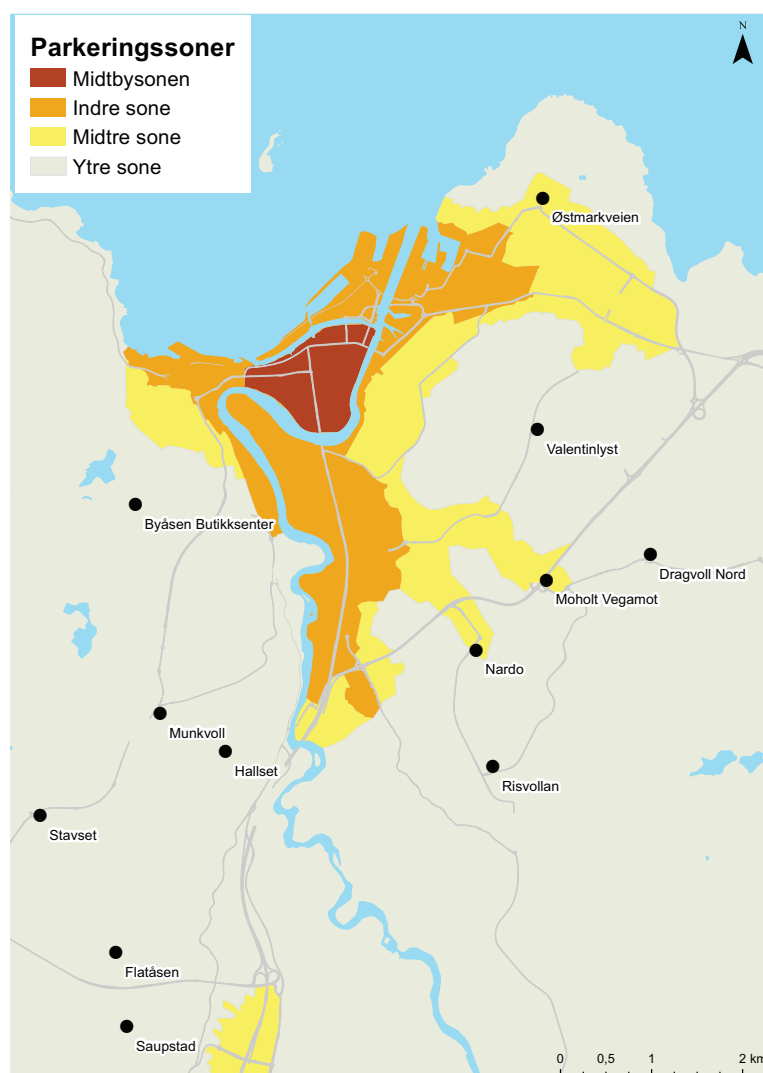
Flatåsen, Nardo, Risvollan og Stavset. Flatåsen er det eneste senteret som ikke har direkterute til sentrum. Ettersom det er et satellitt-område, der det er liten grad av gjennomgangstrafikk, er det lite sannsynlig at det er andre enn de som har endestasjon på Flatåsen som ankommer lokalsenteret med buss. Derfor er det særlig negativt for Flatåsen at det ikke er direkterute til sentrum. Sjansen for at folk handler et annet sted når de uansett må bytte buss er stor ettersom Flatåsen mangler viktige handelsfunksjoner, som blant annet apotek og blomsterbutikk.

Figur 6.13: Gjennomsnittlig reisetid (minutter) for ulike reisemidler til lokalsenteret.

Parkering

Ingen av lokalsentrene tar betalt for at besøkende skal kunne parkere der. De fleste lokalsentrene har restriksjoner i form av maks 2 eller 3 timer, og ved Risvollan senter må besøkende hente en gratis parkeringslapp som gir tillatelse til å stå parkert inntil 3 timer. Dette har flere av respondentene i spørreundersøkelsen pekt på som negativt. Med dagens restriksjoner kan man forhindre at ansatte på senteret eller andre nærliggende virksomheter benytter parkeringsplassene i løpet av arbeidsdagen, og på den måten tvinge frem bruk av andre transportmidler enn bil på arbeidsreisene.

Alle sentrene med unntak av Nardo og Moholt er plassert i Trondheim kommunes «ytre sone» for parkering, der kravet til antall parkeringsplasser for service og forretning er 1.5-4 parkeringsplasser pr 100 m² BRA. For Nardo og Moholt som ligger i midtre sone er kravet 1-1.5 parkeringsplasser pr 100 m² BRA (Trondheim kommune, 2012e, s. 12). Ved de fleste observasjonstidspunkt har det på de fleste sentrene vært mange ledige parkeringsplasser, og kun Nardo, Byåsen og Stavset har hatt antydning til fulle parkeringsplasser. Ved Byåsen kan dette i særlig grad skyldes at mange benytter dagligvarebutikken på senteret til handel etter tur i marka, noe som gjør at spesielt lørdager er belastet.



Figur 6.14: Plassering av dagens lokalsenter i forhold til gjeldende parkeringssoner i Trondheim kommune.

Flere av lokalsentrene har parkeringsareal som deles av flere bedrifter og virksomheter, som for eksempel Flatåsen og Moholt. Dette kan være positivt dersom det benyttes på ulike tider av døgnet og kan kanskje også forklare hvorfor det på disse sentrene alltid er ledig parkeringsplass. Imidlertid hadde det av samme grunn ikke vært nødvendig å ha så mange parkeringsplasser og så store areal satt av til grå flater når det uansett ikke benyttes. På flere av sentrene er også kollektivtilgangen god, som er et godt argument for å tilby færre parkeringsplasser.

Parkeringssonene skiller mellom den tette byen og den åpne byen men tar ikke hensyn til lokalsentra eller kollektivtilbud. I bystyrets vedtak til kommunal planstrategi 2016-2019 (Trondheim kommune, 2016b) er det foreslått evaluering av parkeringsnormene, fordi det må legges større vekt på metro-busstraseene og utbygging av kollektivknutepunkt.

Kommunen kan endre krav til parkering og på den måten endre antall parkeringsplasser på lokalsentrene. Samtidig er det viktig at lokalsentrene klarer seg i konkurransen mot spesielt større kjøpesenter og andre nærbutikker. 67 % av respondentene i undersøkelsen mener det er praktisk å handle på lokalsenteret sitt, mot 64 % på Lade/Tiller og 21 % i Midtbyen. Ordet praktisk kan bety flere ting, for eksempel at lokalsentrene er nært bostedet, eller at kjøpesentrene har alle funksjoner samlet. Samtidig er det også sannsynlig at nærsentre og kjøpesentre utenfor sentrum er mer praktiske enn Midtbyen på grunn av enkel og gratis parkering.

Lokalsentra skal være et nært tilbud og målet er at folk skal gå og sykle til disse sentrene. Det fungerer godt dersom man skal fra hjemmet til senteret og tilbake til hjemmet. Samtidig er noen avhengige av å benytte bil, og bilen er også suveren dersom man skal fra a til b via c og d, særlig dersom kollektivforbindelsen er for dårlig og distansen for lang å gå. I tillegg er det en stor gruppe som tviholder på å bruke bil rett og slett fordi det er enklest, mest praktisk (man får lagt varer i bilen, man blir ikke svett, etc) og fordi man bruker lite tid dersom det ikke er kø. Bilen er på svært mange måter fordelaktig for individet. Likevel er målet at bilbruken skal ned, og spørsmålet er om det er parkeringsrestriksjoner på lokalsentrene som bør sørge for dette. Blant de intervjuede senterlederene er det per i dag ingen som er interessert i å redusere parkeringsareal til fordel for annet areal, fordi de mener det vil ha negativ innvirkning på besøkstall og omsetning for senteret.

Midtbyen har i dag både tidsbegrensning og avgift på parkering. Samtidig er kollektivtilbudet godt og Midtbyen som destinasjon tilbyr langt større utvalg og opplevelser enn lokalsentrene. De større kjøpesenterområdene på Tiller og Lade har gratis parkering slik som lokalsentrene, men tilbyr i tillegg et langt bredere handelstilbud, og hvor man får alt samlet på ett sted. Det er sannsynlig at større kjøpesentre ville utkonkurrert lokalsentrene dersom det ble innført avgift på sistnevnte, samtidig som gratis parkering videreføres på kjøpesentrene. Med parkeringsavgift på lokalsentrene må det derfor være et krav at kjøpesentrene får avgift først. Sett at både lokalsenter og kjøpesenter hadde fått parkeringsavgift, er det likevel sannsynlig at dette ville gått hardest utover lokalsentrene. Dagens kjøpesentre har som tidligere nevnt stort utvalg på samme sted, et konkurransefortrinn som gjør at folk antakelig er villige til å betale litt mer for å benytte seg av det. Lokalsentrenes konkurransefortrinn er at de er praktiske, uten avgifter, og nære - det tar kort tid å dra dit. Fire respondenter har svart at de ikke benytter Risvollan senter på grunn av ordningen med å hente parkeringslapp, og tallene ville trolig vært mye høyere dersom det også var avgift for parkeringen. Bilister er mer sensitiv til parkeringsavgift enn til andre avgiftsmetoder som for eksempel veipricing, fordi den inngår som

en atferdsrelatert kostnad, altså kostnader som bileieren forholder seg til (Baldassare, Ryan og Katz, 1998). Dette kan føre til at folk velger å la bilen stå, eller kjører til nærmeste alternativ uten avgift, eller betaler avgiften og fortsetter reisevanene som før. Det er mest sannsynlig at folk lar bilen stå dersom de allerede bor nære.

Undersøkelsen viser at mange av respondentene som benytter bil til lokalsenteret har svært korte reiser (varighet), med henholdsvis 27 % og 20 % i vinter- og sommerhalvåret som benytter tre minutter eller mindre. Tilsvarende er det henholdsvis 11 % og 8 % som oppgir at de bruker to minutter eller mindre til lokalsenteret. Med en snittfart på 30 km/t utgjør bilturer på tre og to minutter en avstand på 1,5 km og 1 km. En snitthastighet på 30 km/t er sannsynlig ettersom det på så korte bilturer er en stor andel av reisen som går med til oppstart, påkjørsel til vei og parkering. Rundt lokalsentrene er det også stort sett soner for 50 km/t, 40 km/t og 30 km/t. Disse resultatene viser at en betydelig andel av bilturene potensielt kan erstattes som gange- eller sykkelturet dersom lokalsentrene får avgiftsbelagte parkeringsplasser, men det er samtidig en risiko for at denne befolkningsgruppen vil finne andre steder for sine innkjøp der parkeringen er gratis.

Per i dag er det kanskje ikke rom for å sette inn avgift på lokalsentrene. Det skjer imidlertid mye i samfunnsdebatten i disse dager, og det tenderer til svært polariserte meninger. En stor andel tar til orde for å få vekk bomavgifter for bil og har gjort dette til sitt viktigste politiske mål. Samtidig streiker skoleungdommer i hele Norge (og verden) hver fredag for å få politikere til å sette inn flere restriksjoner for å kutte klimagassutslipp. I forbindelse med bompengeprogjøret som har spredt seg i hele Norge, har innbyggerne i Trondheim foreløpig latt være å protestere. Det kan skyldes at takstene ikke er like høye som i andre byer, blant annet fordi kommunen ikke har satset på kostnadskrevenende prosjekt som for eksempel Bybanen i Bergen, samtidig som at innbyggerne raskt får se resultater (Kringstad og Thobroe, 2019). Miljøpakkens kampanje har også vært synlig i hele byen, på fortau, skilt, bussholdeplasser, på bussen og i reklame. Det er derfor en mulighet for at innbyggerne i Trondheim opplever at det kommer noe positivt ut av innskrenkede friheter for bilistene og at dette har bidratt til holdningsendring blant Trondheims befolkning.

Det er imidlertid ingen tvil om at store arealer ved dagens lokalsentre er satt av til grå flater og parkeringsplasser. Det ville på mange måter vært fordelaktig at noe av dette arealet ble benyttet til andre formål. For å unngå å fjerne all bilparkering kan et godt tiltak være å etablere parkeringskjellere. Dette bidrar til at mindre utendørsareal går til parkering, men enda viktigere er det at det kan forsterke barrieren for å kjøre, ettersom fordelene av å gå blir større. Det er kjent at sannsynligheten for å velge bil avtar med avstand til parkeringsplass (Christiansen mfl., 2017). Med etablering av parkeringskjeller unngår man å fjerne all parkering, men legger til rette for å endre transportvaner for brukerne i nærmiljøet. Dette vil være et steg i riktig retning mot en mer miljøvennlig transportutvikling.

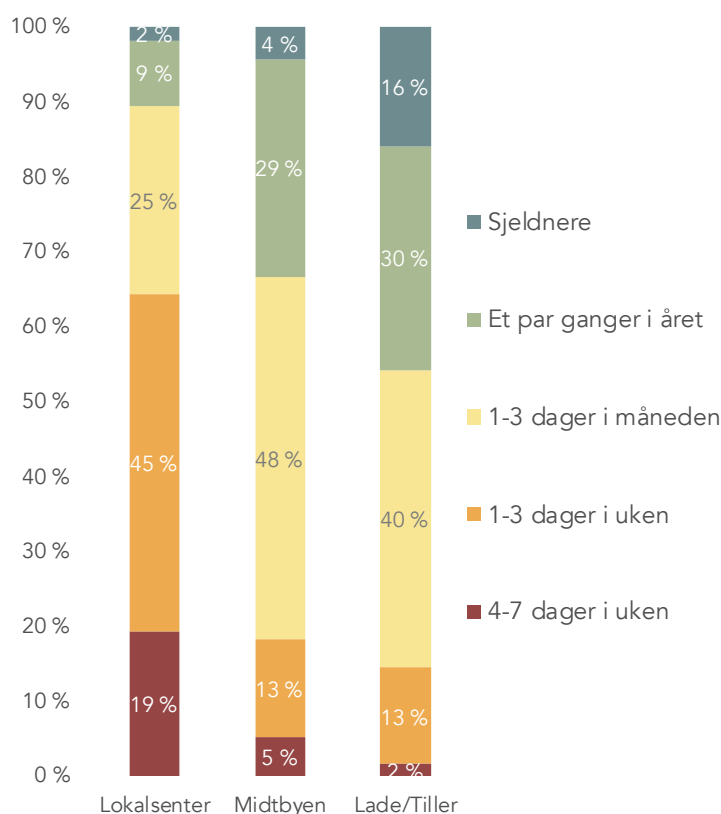
6.2 HANDEL OG FUNKSJONER

I dette avsnittet diskuteres relevante tema for å besvare forskningsspørsmål 2:

Hvilke funksjoner, service- og handelstilbud bør være tilstede for å skape et attraktivt lokalt sentrum?

Besøkshyppigheten ved dagens lokalsenter varierer noe, men for de fleste sentrene besøker respondentene senteret 1-3 dager i uken eller oftere. Senteret som skiller seg ut som særlig hyppig besøkt er Flatåsen, der 92 % av respondentene besøker senteret 1-3 dager i uken eller oftere, og 33 % besøker senteret 4-7 dager i uken. Videre er Risvollan, Saupstad, Stavset og Hallset hyppig besøkt. Moholt skiller seg ut med lav besøkshyppighet, der kun 38 % av respondentene besøker senteret 1-3 ganger i uken eller oftere.

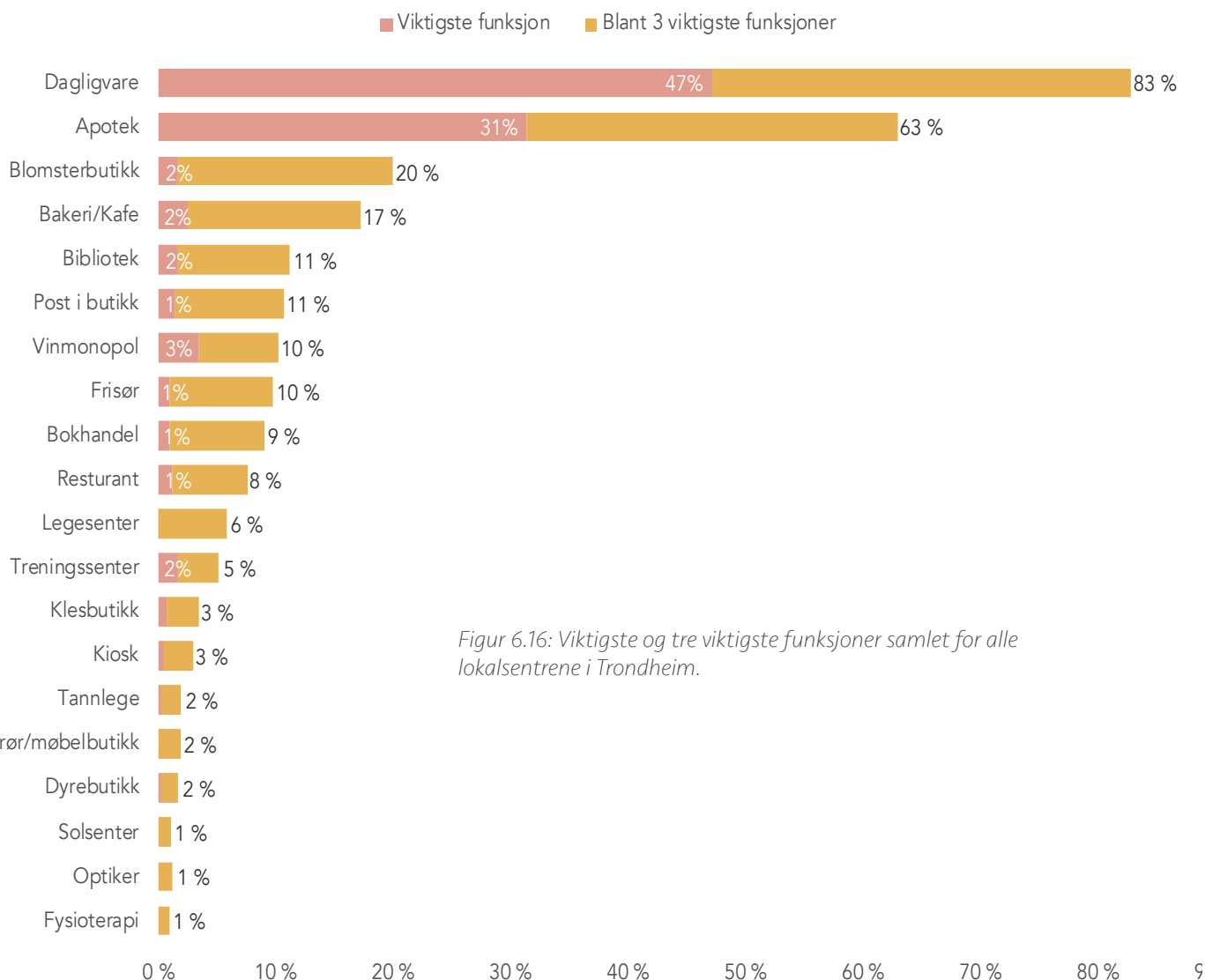
Det er ikke funnet sammenheng mellom besøkshyppighet og antall bosatte innenfor fem og ti minutters gange. Det er heller ikke funnet sammenheng mellom besøkshyppighet og antall funksjoner på senteret, og ingen sammenheng mellom transportmiddelbruk og besøkshyppighet. Det finnes ikke nødvendigvis én enkelt forklaring på at noen senter brukes oftere enn andre, det kan være en kombinasjon av flere faktorer. Og selv om det ikke er funnet sammenhenger viser resultatene at lokalsentrene på generell basis blir hyppig besøkt sammenlignet med handelssteder som Midtbyen og Lade/Tiller, se figur 6.15.



Figur 6.15: Respondentenes besøkshyppighet til ulike handelssentre i Trondheim.

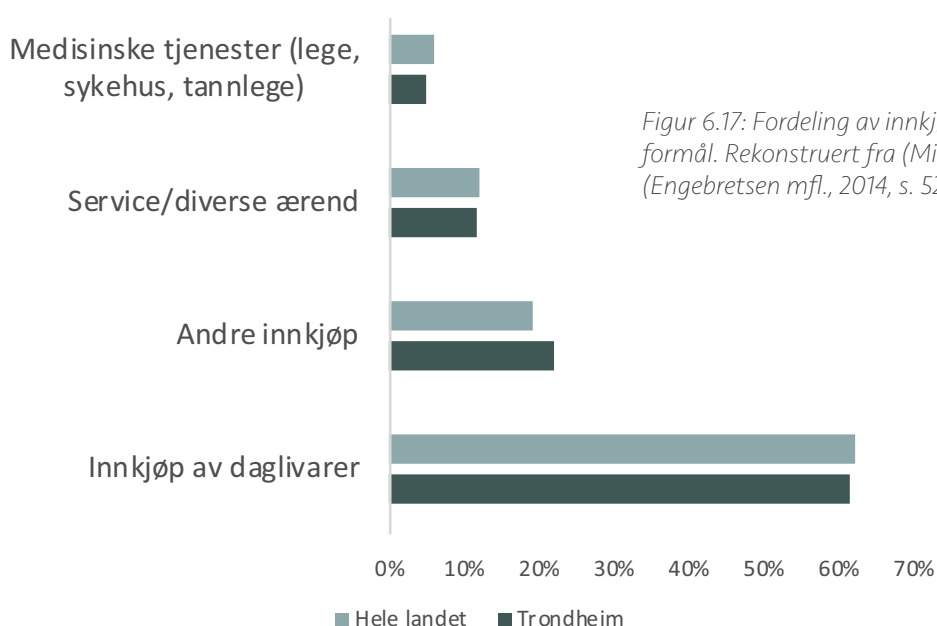
Viktigste funksjoner på et lokalsenter

Flest av respondentene (47 %) mener dagligvare er den viktigste funksjonen som gjør at de benytter lokalsenteret, som vist i figur 6.16. Med unntak av Nardo, der flest har valgt apotek som viktigst, er dagligvare også den funksjonen flest har valgt som viktigste funksjon på alle lokalsentrene isolert sett. Etter dagligvare følger apotek (31 %) som viktigste funksjon. Dersom man ser samlet på de tre viktigste funksjonene som gjør at folk benytter lokalsenteret, er dagligvare og apotek representert hos henholdsvis 83 % og 62 % av respondentene. Dette stemmer også godt med tidligere funn (Hordaland fylkeskommune, 2013; Larsen, 2018), og det kommer også tydelig frem av reisevaneundersøkelser i Trondheim og landet som helhet at dagligvare er klart mest representert blant innkjøpsreisene, se figur 6.17. Senterledelsen ved de ulike lokalsentrene fremhever også spesielt dagligvare som viktigste funksjon, både med tanke på omsetning og besøkstall for senteret. På et av sentrene står dagligvare for omtrent halvparten av totalomsetningen eksklusiv serveringsstedene. To av fire senterledere nevner også apotek som en av de viktigste funksjonene for senterets omsetning. Med tanke på kundelojalitet er svarene mer varierte, med alt fra dagligvare og apotek til blomsterbutikk, bakeri, kiosk eller restaurant.



Figur 6.16: Viktigste og tre viktigste funksjoner samlet for alle lokalsentrene i Trondheim.

Det varierer fra senter til senter hvilke funksjoner folk mener burde være tilstede for at de skulle benyttet senteret mer, og det viser seg naturlig nok i stor grad å handle om hvilke funksjoner som finnes på senteret per i dag. Flatåsen er det eneste lokalsenteret i undersøkelsen som ikke har apotek, og her nevner 52 % av respondentene (i fritekst) at et apotek ville ført til at de benyttet senteret oftere. Videre viser resultatene at kafé/bakeri og blomsterbutikk i stor grad er valgt som en av de tre viktigste funksjonene ved de ulike lokalsentrene. Flatåsen har heller ikke disse funksjonene, og henholdsvis 59 % og 33 % av respondentene svarte at de ville benyttet senteret mer dersom disse funksjonen ble etablert. Hallset og Risvollan mangler også kafé/bakeri, og det er samtidig mange som har beskrevet dette som viktig for at de skulle benyttet senteret mer og som mener at dette er viktig for at senteret skal kunne bli et attraktivt lokalt sentrum. Ved Byåsen/Sverresborg og Valentinlyst er kaféen/bakeriet beskrevet som en av de viktigste grunnene til at respondentene synes det er trivelig å oppholde seg der.



Figur 6.17: Fordeling av innkjøpsreiser fordelt på ulike formål. Rekonstruert fra (Miljøpakken, 2016b, s. 28) og (Engebretsen mfl., 2014, s. 52).

Vinmonopol kommer også høyt opp på listen over hvilke funksjoner som er viktig for at respondentene benytter seg av senteret, selv om det kun er Valentinlyst og Byåsen/Sverresborg som tilbyr dette. Respondentene ved disse sentrene utgjør imidlertid over 25 % av respondentene totalt, og mange besøker disse sentrene ens ærend for Vinmonopolet. Av respondentene som besøker Byåsen/Sverresborg mest har 3 % valgt Vinmonopol som viktigste funksjon, og 22 % som én av de tre viktigste funksjonene. Ved Valentinlyst er tilsvarende tall 14 % og 29 %. Én av respondentene har beskrevet (i fritekst) at han/hun bor nærmest Moholt, men likevel benytter Valentinlyst mest på grunn av Vinmonopolet. Ved nesten samtlige av de andre sentrene er det noen som har nevnt at Vinmonopol ville ført til at de benyttet seg av senteret oftere. Blant respondentene som har Nardo som sitt nærmeste senter svarer (i fritekst) 23 % at de savner Vinmonopol. Dette blir også av senterleder beskrevet som noe bydelen savner.

Heimdal skiller seg ut med et betydelig høyere antall funksjoner enn de andre lokalsentrene, med totalt 70 butikker og andre funksjoner som tilbys innenfor sentrumsavgrensingen. Heimdal var tidligere kommunesenter, og har en sentrumskerne som fungerer som et sentrum, og skiller seg derfor fra de andre lokalsentrene i undersøkelsen. Utenom Heimdal sentrum har Valentinlyst,

Moholt og Byåsen/Sverresborg middels mange funksjoner, mens de resterende sentrene har få – hvor Stavset skiller seg ut med særlig få. En tydelig tendens er at jo færre funksjoner et senter har, desto færre funksjoner har respondentene nevnt at kunne gjort at de benyttet senteret hyppigere. Ved senter som Heimdal og Valentinlyst som allerede tilbyr mange funksjoner, og Lade som har mange butikker i nærheten, svarer respondentene konkret på hva de ønsker seg av funksjoner. På Heimdal er for eksempel noen av svarene «Starbucks, Ting, Panduro, barneklær, Søstre Grene eller Sabrura», og også elektrobutikk og jernvare er nevnt flere ganger. På senter som har få funksjoner, som for eksempel Flatåsen, er ønskene i stor grad funksjoner som finnes på de andre lokalsentrene, som for eksempel Vinmonopol, bokhandel og kafé. En mulig forklaring på dette kan være at det er vanskeligere å se for seg hva dagens senter kan utvikles til dersom det er stort forbedringspotensial. En respondent påpeker dette på spørsmålet om hva han/hun ønsker seg på senteret: «Usikker. Vanskelig å vite før det er der». Ved Risvollan senter svarte åtte respondenter at de ønsker en form for renovering eller bedret miljø eller atmosfære på senteret på spørsmålet om hva slags funksjoner de ønsker seg. Det kommer også fram ved flere av lokalsentrene at det savnes butikker for et yngre klientell. Eksempler på ønsker fra noen av respondentene er:

«Et større spekter av butikker og tjenester. I dag er det for ensidig dominert av omsorgsfunksjoner rettet mot eldre, eller aktiviteter for barn og ungdom».

«Kaféer, "Søstre Grene"-lignende, klesbutikker for unge voksne».

«Klesbutikk for voksne og barn og bokhandel».

«Senteret oppleves gammeldags. Dårlig tilbud av butikker rettet mot unge voksne».

Ytterligere funksjoner som av resultatene viser seg å være viktige for et lokalsenter er frisør, lege, post i butikk og bibliotek. Mange ønsker seg også flere restauranter, kaféer, uteservering og bar/pub. Dette kan tyde på at folk ønsker seg en form for byliv i nærmiljøet, og at kaféene og restaurantene som finnes på sentrene i dag ikke er tilstrekkelige til å oppnå dette. Hallset har per i dag én restaurant, og en av respondentene beskriver betydningen av å ha restauranter på et lokalsenter på følgende måte: «Bydelssenteret på Hallset burde ligget på Munkvoll (ved trikken). Der ligger det tre ok spisesteder nå».

Tilknytning til andre funksjoner

Mange av dagens lokalsenter er lokalisert i nær tilknytning til andre funksjoner som skole, barnehage, kontorer, helsestasjoner, restauranter, bibliotek, kirker etc. Både lokalsentrene og lokalsamfunnet kunne vært tjent på å samle mange funksjoner rundt et sentrum. Lokalsenteret er mye i bruk på dagtid og mindre på kveldstid, noe som kanskje også er naturlig ettersom det stort sett bare er dagligvarebutikk og eventuelt restaurant som holder åpent utover kvelden. I bydelene foregår det mange aktiviteter på kveldene, som kor, kulturskole, speidergrupper, dans, og andre former for fritidsaktiviteter og ikke minst idrett. Dersom lokalsentrene hadde vært koblet mer opp mot byggene som huser disse aktivitetene kunne det blitt et levende sentrum med aktivitet store deler av dagen og kvelden. En respondent har beskrevet sin visjon slik:

«Lokalsenteret må være en plass der barn og unge kan samles, være attraktivt og tilby ulike aktiviteter for dem som ikke driver med organisert idrett».

En tilleggseffekt av generelt økt aktivitet i et område er at det også bidrar til økt trygghet gjennom sosial kontroll, noe som kan være spesielt viktig med tanke på barn og unge. Andre fordeler med å ha flere aktiviteter samlet på ett sted er uttrykt av en annen respondent:

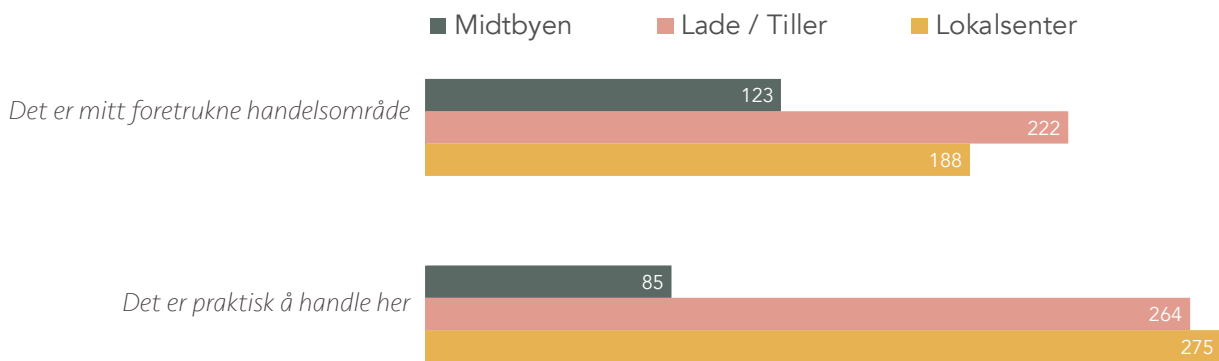
«Synes at det i nær utkant av slike sentrum bør finnes aktivitetsmuligheter som blant annet skøytebane vinterstid og tennisbane sommerstid, skatebane, akebakker, aktivitetsområder for barn. Da kan en slå to fluer i en smekk; aktivisere barna og shoppe litt».

En samling av funksjoner kan også gjøre det mulig å redusere areal av grå flater ettersom parkeringsplassene kan deles. På lokalsentrene står parkeringsplassene ofte tomme fra litt ut på ettermiddagen. Trondheim kommune har beskrevet i kommunedelplan for kulturarenaer at de ønsker å satse på kulturarenaer i bydelene, og et viktig grep er at det skal være bibliotek, kulturskole, øvingsrom og fritidsklubber hvor folk kan øve, formidle og produsere. Dette skal «bidra til kulturaktiviteter og opplevelse for flest mulig i bydeler med lokalsenterfunksjon og knyttes opp mot utvikling av skole, barnehage, helsesenter og bydelskafeer» (Trondheim kommune, 2012b, s. 12). I undersøkelsen kommer det fram at dette også er noe folk ønsker, og en av respondentene beskriver det på følgende måte:

«Lokalsentrene må spille på lag med aktiviteter som foregår i denne delen av byen; barneidrett, eldreaktiviteter, strikkekafe, kortspillklubber, kursvirksomhet osv».

Lokalsentrenes rolle mellom Midtbyen og Lade/Tiller

Flest respondenter (53 %) mener at Lade/Tiller er deres foretrukne handelsområde, men mange har også valgt lokalsenteret sitt (45 %), se figur 6.18. Færrest har valgt Midtbyen (30 %). Respondentene hadde mulighet til å velge mer enn ett av handelsområdene på dette spørsmålet. Det er kjent at kjøpesentrene kan være en trussel både for lokalsentrene og for sentrumsutviklingen. Dette skyldes blant annet kjøpesentrenes konkurransefortrinn når det gjelder tilgjengelighet med bil, med avgiftsfrie parkeringsplasser på mange av sentrene (Shoup, 2005, s. 128; Tennøy, 2012, s. 58). I tillegg gjør samlokalisering av ulike funksjoner at kunden får dekket mer enn ett ærend på ett handelssted, noe som kan bidra til å øke butikkens attraktivitet ettersom kunden bruker mindre tid og ressurser på å handle der (Visnes, Øksenholt og Tennøy, 2016, s. 23). Muligheten til å se i butikker er bedre på et kjøpesenter sammenlignet med et lokalsenter, ettersom det stort sett er langt flere butikker å velge i. Dette kommer også tydelig fram i undersøkelsen som viser at respondentene i stor grad benytter Lade/Tiller (74 %) og Midtbyen (59 %) til «å se i butikker» fremfor lokalsentrene (4 %). Dette understreker kjøpesentrenes konkurranseflate mot Midtbyen (Trondheim kommune, 2012a, s. 25). Flere rapporter konkluderer med at redusert utbygging av eksterne handelsområder vil styrke muligheten for å oppnå mer levende og attraktive sentrum. Handelsarealer utenfor sentrum representerer direkte konkurranse for handelen i bysentrum, og konkurransen er om kundene, omsetningen og handels- og servicebedriftene (Tennøy mfl., 2017, s. 74). I Trondheim har Midtbyen gjennom flere år mistet markedsandeler og sin posisjon som byens sentrale handelssted i konkurranse med Tiller og Lade/Leangen, og veksten i handel har i hovedsak funnet sted innenfor sentrene på Lade/Leangen (Trondheim kommune, 2013b, s. 32; Sagmo, Beisvåg og Stoltz, 2018; Lylum, 2019). I tillegg har netthandel fått økte markedsandeler (Nordstrøm, 2017).



Figur 6.18: Respondentenes svar på utsagn om bruk av Midtbyen, Lade/Tiller og lokalsenter.

Enkelte respondenter ytrer at de ikke savner noe på lokalsenteret, at de ikke ønsker at det skal bli større samt at de er bekymret for at Midtbyen skal dø ut som en følge av bedre tilbud andre steder. Det er tidligere vist at større handelsetablering i lokalsentrene vil kunne svekke Midtbyen samt Lade/Tiller, men også at handelsetablering i lokalsentrene vil gi lavere transportrelatert CO₂-utslipp (Trondheim kommune, 2012a, s. 25–26). Samtidig er det også forventet at vi vil endre handelsvaner og handle mindre de kommende årene (Nordstrøm, 2017), særlig i sko- og klesbutikker (NHO Service og Handel, 2018). Det sees derfor en utvikling hvor de tradisjonelle handelsfunksjonene ikke er tilstrekkelige, og at området må ha noe som er spesielt for stedet (NHO Service og Handel, 2018). For lokalsentrene kan spisesteder i denne sammenhengen være viktig. Også helse- og velværebutikker, derav apotek og parfymeri, kan være positivt for lokalsentrene ettersom dette markedet har hatt sterkest vekst (NHO Service og Handel, 2018). Videre vil trolig også hensyn til miljø bli viktigere, sett i lys av de siste års vekst i lokalmat og økologiske varer (NHO Service og Handel, 2018). Miljøhensyn kan også føre til at andre typer butikker oppstår. Et eksempel fra Midtbyen er Kirkens Bymisjon, som nylig har startet en ny butikk som henvender seg til småbarnsforeldre med brukte barneklær, leker og barneutstyr. Lokaler som før sto tomme i Fjordgata har blitt pusset opp og modernisert. Midtbyen har et stort spekter å spille på, og selv om svingninger i handelen og endringer i parkeringsregulering gjør at Midtbyen de siste årene har merket nedgang, viser handelstrendene at innkjøp og kjøp av tjenester i Midtbyen vil kunne ta seg opp igjen (Langørgeren, 2019). Dessuten er kulturlivet i Trondheim sentrum i en særstilling, og med teater, kino, konsertscener og et variert kafé-, restaurant- og uteliv vil Midtbyen fortsette å ha hegemoni som tilbyder av aktiviteter og opplevelser. Resultatene fra spørreundersøkelsen viser samme tendens, at det hovedsakelig er Midtbyen respondentene benytter for kulturelle opplevelser (69 %), gå på restaurant (78 %) og kafé (72 %) samt for å treffe venner og bekjente (62 %).

Som et resultat av større fokus på opplevelser ved handelsdestinasjonen kan tradisjonelle kjøpesenter møte større motgang. Det samme vil også kunne skje med lokalsentrene, men de har samtidig fordelen av å være et handelssted nært bostedet som tilbyr lavere ordens varer og tjenester, eksempelvis dagligvare, apotek, blomster og kafé/restaurant. Fra et bærekraftig byutviklingsperspektiv bør handelsutviklingen vris til fordel for Midtbyen og lokalsentrene, noe Trondheim kommune også legger opp til i sin KPA. I bestemmelsene §15.1 står følgende beskrevet: «Etablering av nytt eller utvidelse av eksisterende forretningsareal med samlet BRA over 2000 m² tillates kun i områder angitt som bestemmelsesområde regionalt handelssenter og bestemmelsesområde lokalsenter» (Trondheim kommune, 2012e, s. 14).

Lokalsentrene skal ikke konkurrere mot sentrum, men tilpasses slik at kundegrupper innenfor en gitt avstand benytter senteret til sine daglige formål, og som en konsekvens av nær beliggenhet også benytter miljøvennlig transport til senteret (Tennøy mfl., 2017, s. 75). Samtidig må lokalsentrene kunne tilby noe mer hvis de skal utvikles videre fra det de er i dag til å bli sterke lokale sentrum. Flertallet av respondentene ønsker at lokalsentrene skal tilby flere handelsfunksjoner, og svarer at flere kaféer og restauranter samt etablering av bar/pub på lokalsentrene vil gjøre de mer attraktive. Utfordringen kan være at økt popularitet for slike steder kan medføre tap av markedsandeler for Midtbyen. Samtidig kan man tenke seg at økt bruk av lokalsentrene som sosiale møteplasser ikke nødvendigvis trenger å bety at Midtbyen taper markedsandeler. Det kan også hende at sosiale møteplasser i bydelene, med økt popularitet, kan skape nye markedsverdier. Det kan forklares med at folk som er bosatt i bydelene ikke nødvendigvis vil reise sjeldnere til Midtbyen for kultur- og matopplevelser selv om det utvikles attraktive lokale sentrum. Sammenlignet med lokalsentrene er det langt færre i undersøkelsen som benytter Midtbyen oftere enn 1 til 3 ganger i måneden, se figur 6.15. Dette kan forklares med at bruken av Midtbyen og lokalsentrene er forskjellig, der lokalsentrene i større grad er og skal være tilbydere av lavere ordens varer og tjenester, men i en hektisk hverdag kan det også være mangel på tid etter arbeid til å besøke Midtbyen. Nye markedsverdier skapt med sosiale møteplasser, kaféer og restauranter i bydelene vil derfor nødvendigvis ikke gå på bekostning av en bærekraftig Midtby.

Større butikkjeder som for eksempel XXL, G-Sport, H&M, Cubus, Clas Ohlson og Jernia er ikke etablert på dagens lokalsenter. To av de intervjuede senterlederene sier at senteret har for lite areal til å kunne ta inn flere butikker, men at det ved en eventuell utvidelse vil være marked for flere butikker. Som annen årsak til at store kjeder ikke etablerer seg på lokalsenteret svarer senterlederene at de store kjedene har en politikk som gjør at de kun etablerer seg i store sentra. Totalomsetningen og kundestrømmen på lokalsentrene er for liten for de store kjedene. Det kommer også fram av intervjuet at noe av grunnen til at lokalsentrene har begrenset areal å bygge ut skyldes at Trondheim kommune i 1998/99 vedtok å kun tillate etablering av større detaljhandel på Lade og Tiller. For å beslutte hvilke butikker som skal være på sentrene svarer senterlederene litt ulikt på hva som skal til og hva som setter begrensningene, og gir også uttrykk for ulik grad av langsiktig planlegging. Én av senterlederene beskriver at de la en klar plan om utbygging og hvilke «kjeder» som ville være viktige for et bydelssenter med begrenset areal, og jobbet aktivt for å få avtale med 5-6 leger som kunne etablere seg der. Ved dette senteret beskrives også god kontakt med nærmarkedet, og at senterledelsen på den måten har fått informasjon om hva som ønskes av nyetableringer. En annen senterleder beskriver at det er viktig å få inn dagligvare, apotek, frisør og et spisested (kafé/bakeri), og gjerne blomsterbutikk og Nille, og at slike «basisfunksjoner» gjør det enklere å ta kontakt med andre kjeder som kan passe inn. En tredje senterleder beskriver at markedet har vært slik at de ikke har hatt anledning til å leie ut ledige lokaler, men at det hele tiden gjøres vurderinger av hva som er formålstjenlig for butikkmiksen ved senteret. Denne vurderingen blir gjort i fellesskap med gårdeiers representant.

Dagligvarebutikk kan i praksis etableres hvor som helst, jf. Trondheim kommunes bestemmelser §15.4 «Nærbutikker med dagligvareprofil og et forretningsareal på inntil 2000 m² BRA kan etableres i tilknytning til boligområder utenfor bestemmelsesområde regionalt handelssenter og bestemmelsesområde lokalsenter» (Trondheim kommune, 2012e, s. 14). Dette bidrar til økt konkurranse og spredt konsentrasjon av handel på bekostning av lokalsentrene. Med tanke på transport er dette positivt, fordi det betyr at en større andel av Trondheims befolkning vil ha nærbutikk i gangavstand

til bostedet. For utvikling av lokale sentrum kan imidlertid dette være negativt ettersom det også kan føre til at andre forretninger etablerer seg i tilknytning til disse dagligvareforretningene. Eksempler på dette fra Trondheim er Balders hage, Nardobakken, Grillstad og Havstad. For de som bor i nærområdet er det positivt, men dersom målet er å skape et sentrum i bydelen er det negativt om forretninger utover dagligvare.

Variierende begrepsbruk

Oppgaven har benyttet begrepet lokalsenter om sentrene som har blitt analysert. Dette er primært fordi Trondheim kommune benytter dette begrepet i sine arealplaner og i tilhørende temaplaner. (Engebretsen og Strand, 2010, s. 22) har også benyttet lokalsenter som begrep, basert på Andhøys kjøpesenterregister fra 2009. I dette registeret skilles det mellom bydelssenter og lokalsenter for å betegne senter som skal betjene et lokalt servicebehov. (Engebretsen og Strand, 2010, s. 22) beskriver at denne inndelingen virker nokså tilfeldig, og har derfor valgt å benytte lokalsenter som en fellesbetegnelse for disse begrepene (Engebretsen og Strand, 2010, s. 23). Likevel svarte senterlederene ved fem av seks senter at nærsenter er det begrepet de ønsker å benytte, og den siste mente at bydelssenter var det beste å benytte. Begrepsbruken kan derfor framstå forvirrende og dersom lokalsentrene, bydelssentrene eller nærsentrene skal markedsføre seg for å bli en merkevare som folk ønsker å benytte, bør strategien i det minste innebære et felles begrep som næringsliv, folk og kommune forstår likt.

6.3 UTFORMING

Dette avsnittet diskuterer relevante tema for å besvare forskningsspørsmål 3:

Hvordan bør et lokalt sentrum utformes for at det skal oppleves attraktivt?

Bygget

Fasadeanalysene i denne undersøkelsen viser at det er svært få fasader på dagens lokalsenter som kan kalles *aktive* eller *vennlige*, ettersom de i liten grad henvender seg til menneskene utenfor bygget. Ifølge Gehls definisjon skal det for en aktiv fasade være stor variasjon i funksjonene, ingen passive enheter, særpreg på fasadene og fine detaljer i god kvalitet. Dersom fasadeanalysen hadde tatt for seg fasaden som helhet, hvilket ble gjort i Gehls undersøkelser, hadde ingen av fasadene fått merkelappen *aktiv* fasade, og det ville vært vanskeligere å nyansere de ulike elementene som utgjør bygningene. I fasadeanalysen av lokalsentrene har derfor kortere deler av fasadene blitt analysert isolert fra resten av senteret. Oppsummert er det ingen bygg som helhetlig kommer godt ut av undersøkelsen, men fasader ved enkelte bygg har deler som har fått merkelappen *aktiv* eller *vennlig*. En tendens er at blomsterbutikkene som er plassert ved inngangspartiet gir fasaden merkelappen *aktiv*, ettersom disse butikkene er flinke til å binde inne- og utearealet sammen. Dette gjelder blomsterbutikken på Nardo, Lade og Byåsen Butikksenter.

Svarene på utsagnene «*Inngangspartiet på senteret er hyggelig*» og «*bydelssenterets hovedbygninger er fine*», gjenspeiler fasadeanalysens resultat. Lade lokalsenter kommer best ut i spørreundersøkelsen, hvor flest svarer at de er enig eller litt enige i utsagnene (69 % og 66 %). Dette er ikke



Figur 6.19: Blomsterbutikk utenfor Byåsen butikkenter.

overraskende ettersom fasaden ble pusset opp i 2015 med fokus på å hente tilbake de historiske kvalitetene ved bruk av en bestemt tegltype, samt fokusere på belysning både utvendig og innvendig (ARC Arkitekter, 2016). Dette bidrar til å gi bygget egenverdi gjennom dets autentiske uttrykk. Lade lokalsenter skiller seg fra de andre sentrene på flere måter. Hovedbygget har bare én etasje, som gjør at det ligger usjenert i terrenget og er i menneskelig skala. Senteret har også saltak, som studier viser at foretrukkes blant folk sammenlignet med flatt tak (Stamps, 1999, s. 747). Samtlige av de andre lokalsentrene har flate tak, bortsett fra Heimdal sentrum der det varierer fra bygg til bygg. Nardo og Migosenteret på Hallset har også teglfasade og er bygget i sin tids funksjonalistiske stil, men disse byggene er betydelig mer slitt, har få vinduer og flatt tak.

På Stavset er også mange enige/litt enige i utsagnene om inngangspartiet og hovedbygningen (57 % og 63 %). Senteret har en hyggelig blomster- og interiørbutikk ved inngangspartiet hvor det ofte er stilt ut klær og blomster. Dette skaper en god atmosfære og bidrar til at flere er fornøyd med inngangspartiet. Bygningen i seg selv er i menneskelig skala, men fasadeplatene som er benyttet gjør bygget monotont og er i analysen omtalt som *inaktiv*. På Nardo synes 55 % av respondentene at inngangspartiet er fint, mens det bare er 30 % som synes hovedbygningen i seg selv er fin, noe som også stemmer godt overens med fasadeanalysen. Ved inngangspartiet er det sykkelstativ, blomsterbutikk, innendørs kafé med glassvindu mot inngangen og utstilte klær. Rundt bygget for øvrig er det svært få vinduer og ingen kontakt mellom ute og inne.

Det er også mange respondenter som er enige/litt enige i utsagnene ved Byåsen/Sverresborg (49 % og 59 %). Lokalsenteret består av to ulike bygninger og det kommer ikke klart fram av undersøkelsen hvilket bygg svarene gjelder. Byåsen Butikkenter har fordel av å være bygget i menneskelig skala, med kun én etasje, men samtidig er det få vinduer og bygget fremstår slitt. Sverresborg Senter er et mer inhumant bygg, fordi det er høyt og uten vinduer, men har til gjengjeld benyttet treverk som hovedmateriale, noe som bidrar til å gi kvalitet (Raynsford og Lipton, 2000, s. 29).

Blant sentrene der flest respondenter er negative til *inngangspartiet* og *hovedbygningene* finner vi Risvolla (94 % og 91 %), Saupstad (89 % og 96 %), Flatåsen (81% og 82 %), Hallset (87 % og 93 %) og Moholt (69 % og 73 %). Risvolla er sammen med Hallset det senteret der størst andel av respondentene har valgt *hyggelige bygningsfasader* som viktige elementer for å gjøre området mer attraktivt. Dette er for øvrig valgt av én eller flere respondenter ved samtlige senter, med unntak av Stavset.

I fasadeanalysen kommer Risvolla og Saupstad senter tilsynelatende bedre ut enn etter respondentenes vurdering. Ved Risvolla senter har deler av fasaden fått merkelappen *vennlig*, men denne delen er plassert slik at man må gå opp en liten bakke og forbi store ventilasjonsanlegg fra parkeringsplassen eller hovedinngangen. Selv om denne delen isolert sett har høyere fasadekvalitet og bedre solforhold enn resten av senteret, er den på baksiden av senteret. I tillegg fanger ikke fasadeanalysen opp mer enn første etasje av bygningen, og den subjektive opplevelsen av høyblokka

er derfor ikke tatt i betraktning. I spørreundersøkelsen kommer det fram at høyblokka på Risvollan er en hovedfaktor til at respondentene mener bygningen ikke er fin. Tilsvarende sammenheng ble ikke funnet på Valentinlyst. En mulig årsak til dette er at høyblokka på Risvollan gir skygge på omtrent hele tomten, mens høyblokka på Valentinlyst skygger for de mindre aktive delene av senteret. I tillegg er høyblokka på Risvollan slitt, og blir av noen betegnet som «Sovjetblokka». Høyblokka på Valentinlyst har en nyere og mer vedlikeholdt fasade, som kan bidra til at færre opplever den som lite hyggelig.

Saupstad har i likhet med Risvollan fått tildelt merkelappen *vennlig* fasade på en del av senteret. Årsaken til dette er at fasaden innehar flere funksjoner innenfor kort rekkevidde, blant annet en restaurant med uteservering, og at fasaden er sørvendt. Fasaden er imidlertid dårlig vedlikeholdt, og mange oppfatter kanskje ikke denne fasaden som en hovedinngang. Videre består senteret av mange ulike bygninger, som delvis er dårlig vedlikeholdt og som har lite sammenheng med hverandre. Dette kan være noe av grunnen til at respondentene mener hverken at inngangspartiet er fint eller at hovedbygningen er fin.

Heimdal sentrum er annerledes enn de andre sentrene i denne analysen, fordi det er et *sentrum* og ikke et *senter*. Av den grunn er det mange bygninger og følgelig mange fasader og inngangsparti. Opplevelsen av hva som er hovedbygningene på Heimdal kan også variere, og det er derfor stor variasjon i folks svar på hvordan de opplever disse faktorene. Fasaden som har fått den beste merkelappen har to restauranter som vender ut mot en parkeringsplass. Langs Ringvålveien, som er en hovedgate i Heimdal sentrum, er imidlertid fasadene i stor grad kjedelige og inaktive. Dette hindrer gaten i å være en levende og spennende gate, og er negativt for opplevelsen av Heimdal som et attraktivt sentrum. Spørsmålene som er stilt i undersøkelsen er ikke like relevante for Heimdal ettersom *inngangspartiet* gjelder flere steder, og opplevelsen av hva som er *hovedbygningene* kan variere. Likevel gir det en indikasjon på respondentenes synspunkt når 65 % er uenig/litt uenig i at inngangspartiet er hyggelig og 64 % er uenig/litt uenig i at hovedbygningene er fine.

Uteområdet

Grå flater, spredte områder og bilbasert planlegging

Alle dagens lokalsentre preges av store arealer satt av til grå flater og parkering. I gjennomsnitt (eksklusive Heimdal) er det satt av 7,6 daa til grå flater og parkering på lokalsentrene, der Moholt (14 daa), Flatåsen (13 daa) og Saupstad (10 daa) har størst areal grå flater og parkering. Heimdal har totalt 21 daa grå flater og parkeringsareal.

Mange av respondentene har benyttet ordet *grått* for å beskrive hvordan de opplever atmosfæren på senteret. Uteområdene ved flere av sentrene blir også oppfattet kaotiske og med mye trafikk. Dette gjelder i særlig grad Moholt, Flatåsen og Migosenteret på Hallset hvor svært mange respondenter har gitt beskrivelser som for eksempel «*mye asfalt*», «*for mye trafikk*» eller «*for støyete, grått og skittent*». Ved Moholt og Flatåsen er bygningene som utgjør lokalsenteret spredt over et større område, og man må krysse trafikkerte veier for å komme seg fra én del av senteret til en annen. Dette er eksempler på typisk bilbasert planlegging, se figur 6.20. En slik utvikling er også i ferd med å skje på Migosenteret, som en respondent beskriver på følgende måte: «*Etter at Rema 1000 kom føles området rundt Migo enda mer spredt*». Viktigheten av bygningenes plassering i forhold til hverandre understrekes av mange respondenter fra Moholt/Vegamot, som beskriver at de ville benyttet



Figur 6.20 Bilbasert planlegging (Trondheim kommune, 2013d, s 28.)

Figur 6.20 Omformet bystruktur (Trondheim kommune, 2013d, s 28.)

senteret mer dersom det var apotek der, på tross av at det er apotek på Moholtsenteret. Dette kan skyldes at omkjøringsvegen (E6) oppleves som en stor barriere, ettersom de som bor på vestsiden av veien må krysse flere veier for å komme seg til østsiden der apoteket ligger.

Heimdal er utformet som et sentrum med gater og plasser omgitt av lav bebyggelse. På tross av dette er det mange respondenter i undersøkelsen som mener Heimdal sentrum er utrivelig, og begrunnelsene handler blant annet om «*mye trafikk*», «*mange biler*», «*lite grønt*» og «*ingen bilfri sone eller park*». Det som kunne vært utformet som torg og plasser for opphold og sosiale aktiviteter er ikke annet enn asfalterte flater uten noen hensikt samt areal satt av til parkering. Dette viser at gater, plasser og småhusbebyggelse i seg selv ikke er tilstrekkelig for at et sted skal oppfattes trivelig. De åpne plassene og grå flatene må opparbeides for å gjøre de mer attraktive.



Figur 6.21 Et sentralt område i Heimdal sentrum i enden av Ringvålveien som kunne vært et torg, men som i dag benyttes til bilparkering.

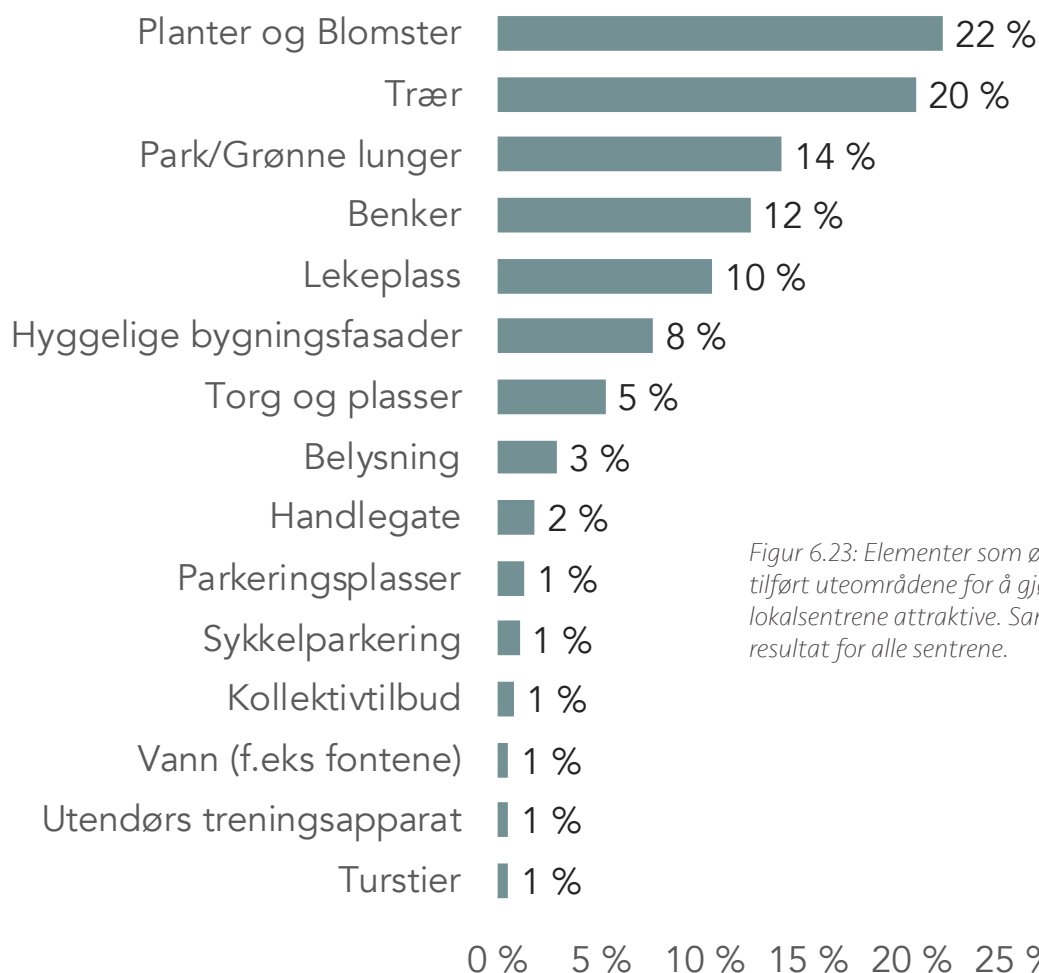
SPUGS og lekeplasser

Det er svært få områder ved dagens lokalsentre i Trondheim som kan betegnes som SPUGS (Small Public Urban Green Spaces), som er områder som gjerne benyttes til sosialisering og restitusjon og som er viktige i folks hverdag (Peschardt, Schipperijn og Stigsdotter, 2012). På befaringene ble det funnet SPUGS i Heimdal sentrum, samt ved lokalsenteret på Saupstad, Flatåsen og Valentinlyst. Ved Flatåsen ble det også funnet en lekeplass som oppleves som offentlig tilgjengelig, men som eies av et nærliggende borettslag. Med unntak av denne lekeplassen, bærer alle stedene preg av dårlig og lite prioritert vedlikehold, og områdene er mer grå enn grønne. De skiller seg likevel ut som grønnere enn senterområdene forøvrig. På befaring var det ingen som oppholdt seg på stedene (formiddag torsdag 18. oktober 2018 og ettermiddag lørdag 6. april, formiddag tirsdag 7. mai og kveld tirsdag 21 mai 2019). Ved alle tidspunktene for befaring var det oppholdsvær/pent vær, noe som kan indikere at områdene generelt blir lite brukt.

I tillegg til identifiserte SPUGS har også noen lokalsentre kort avstand til større grøntareal. Dette gjelder særlig Byåsen/Sverresborg med Bymarka som nærmeste nabo, samt Valentinlyst som har et større grøntområde kun adskilt av en bilveg. På tross av dette er planter og blomster viktigst og trær nest viktigst å tilføre Byåsen/Sverresborg, og *park/grønne lunger* viktigst og *planter og blomster* nest viktigst å tilføre Valentinlyst for at uteområdene skal bli mer attraktive for respondentene. Dette sier noe om viktigheten av grønne områder for trivsel, og at de grå flatene rundt sentrene påvirker svært negativt til og med for sentrene som har nærliggende grøntområder. Med unntak av to senter, der flest har valgt lekeplass og benker, er det flest som har valgt de grønne elementene som *trær*, *planter og blomster*, *park/grønne lunger* som viktigst for å øke senterets attraktivitet. Når sentrene slås sammen har totalt 22 % av respondentene valgt *planter og blomster* som viktigst for å gjøre området på senteret mer attraktivt enn det er i dag, se figur 6.23. Videre har 20 % valgt *trær*, og 14 % *park/grønne lunger* som viktigst. Totalt har 56 % av respondentene valgt de grønne elementene som viktigst, noe som bekrefter betydningen av å ha grønne elementer utenfor lokalsentrene for å gjøre de attraktive.



Figur 6.22: SPUGS med lekeplass på taket av parkeringsanlegget ved Valentinlyst senter.



Figur 6.23: Elementer som ønskes tilført uteområdene for å gjøre lokalsentrene attraktive. Samlet resultat for alle sentrene.



Figur 6.24: Blomster ved Saupstad senter. Sjeldent syn ved lokalsentrene for øvrig.

Totalt 10 % av alle respondentene i undersøkelsen mener at *lekeplass* vil gjøre området mer attraktivt. Per i dag er det kun Valentinlyst og Flatåsen som har lekeplass i umiddelbar nærhet til lokalsenteret. Lade lokalsenter er senteret der flest har valgt lekeplass som viktigste tilskudd for å øke attraktiviteten til senteret. Dette er litt overraskende ettersom det er kort vei til Sirkusparken, som er et prisbelønnet lekeområde som ligger like sørøst for lokalsenteret. Imidlertid må man krysse to veier for å komme til denne lekeplassen fra lokalsenteret. Dette kan oppleves som en barriere, og for langt unna senteret til at barna kan leke der samtidig som man handler eller benytter kaféen ved senteret. Flere av respondentene opplever at det er lite tilrettelagt for barn på senterområdene: «Lokalsenteret er ikke innbydende for barn, ingen steder er spesielt tilrettelagt for dem» og «Ikke en plass unger kan leke, virker som at målgruppen er eldre folk». Videre skriver en annen

respondent: «Lokalsentrene bør være attraktive for barnefamilier med lekeplass/-areal, et sted å spise matpakke/ta et nødmåltid og eventuelt bleieskift». Ytterligere tre respondenter beskriver at de savner «kafe/restaurant med lekeområde inne/ute for barn», «benker, huskestativ og pausested for barn» og «en ordentlig park og lekeområder for barn». Bedre tilrettelegging for barn fremkommer som et sentralt ønske. Der det er barn vil det også ofte være foreldre, og det kan derfor tenkes at bedre tilrettelegging med lekeplasser kan bidra til større aktivitet rundt sentrene enn det er i dag.

På samtlige senter svarer respondentene at området er mindre innbydende på kveldstid enn på dagtid og tendensen er at senter som har fått positive tilbakemeldinger på inngangsparti og hovedbygninger, også får positiv tilbakemelding på hvorvidt området er innbydende på dagtid og kveldstid.



Figur 6.25 SPUGS med benker utenfor Saupstad helsehus.

Benker

Det må finnes benker på et sted for at folk skal kunne benytte dem. Ved samtlige senter er det respondenter som har valgt *benker* som viktigste tilskudd for å gjøre området utenfor senteret mer attraktivt, og ved Risvollan er *benker* totalt sett rangert som det aller viktigste å tilføre området.

Mange av sentrene i undersøkelsen har svært få benker på befaringstidspunktet 7. mai 2019. Dette gjelder spesielt Risvollan, Nardo, Moholt og Hallset, hvor det ble talt opp to eller færre benker rundt sentrene. Ved Stavset er det kun plassert ut benker i tilknytning til restauranten. Moholt er senteret der flest (88 %) sier at de ikke benytter benkene, og de resterende svarer «vet ikke». Ved Risvollan, Hallset og Stavset er det henholdsvis 77 %, 87 % og 87 % uenig/litt uenig i at de benytter benkene.



Figur 6.26: SPUGS og benker utenfor Flatåsen senter.

Flatåsen er lokalsenteret med flest benker (15 stk) på området, hvorav seks benker tilhører et nærliggende borettslag. Likevel er 74 % av respondentene uenig/litt uenig og 22 % enig/litt enig i at de benytter disse. Lokalsenteret på Saupstad har 14 benker, og også her er det svært få som benytter seg av dem: 81 % er uenig/litt uenig og 19 % er enig/litt enig. Ved Saupstad var mange av benkene flyttbare, og sto plassert tilfeldig rundt på plassen. Dette kan bidra til at færre benytter benkene, ettersom folk foretrekker å benytte benker hvor man har god oversikt og føler trygghet (Gehl, 1980, s. 149). Respondentene ved de nevnte sentrene er negative til senterets inngangsparti, hovedbygninger, og er uenig i at senteret er innbydende. Disse sentrene har også store arealer med grå flater, og 74 % og 89 % er uenig/litt uenig i at senteret er hyggelig på henholdsvis dag- og kveldstid. Sentrene der flest benytter seg av benkene er Byåsen/Sverresborg (35 %), Heimdal (33 %), Valentinlyst (31 %) og Lade (29 %). Disse fire sentrene er, sammen med Stavset, også sentrene som kommer best ut av undersøkelsen med tanke på kvalitet i utforming og fasader. Dette viser at omgivelser som oppleves som hyggelige, der fasadeutforming også er av betydning, bidrar positivt til bruk av benkene utenfor senteret.

Det praktiske lokalsenteret

Utforming er i stor grad bidragsyter til at respondentene opplever senteret slik de gjør, uavhengig om senteret blir ansett som trivelig eller utrivelig. Ved Flatåsen, Hallset, Moholt, Risvolla og til dels Saupstad forklares mistrivsel i særlig grad ut fra senterets utforming. Det er for mye grå flater, for store arealer til parkering, samt slitte og lite attraktive bygninger. På Risvolla er høyblokka, eller *Sovjetblokka*, en viktig årsak til den dårlige opplevelsen, sammen med store arealer med grå flater. Risvolla er også der flest har svart at de ikke benytter senteret fordi det er trist og fordi de ikke trives der. Dette kan ses i sammenheng med en studie av Københavnområdet, som viste tendens til at folk reiste forbi lokale sentre fordi «*de atmosfæriske og estetiske kvalitetene var lavere enn i bykjernen*» (Næss og Jensen, 2005). Én av respondentene beskriver sin negative opplevelse av utformingen slik:

«Det må bli bedre planlegging av bebyggelse og utseende på bygg. Er det en ledig plass, så skal det settes opp en stor stygg kloss til boliger. Mange gamle butikkbygg rundt omkring trenger et løft i form av vedlikehold og oppussing. Også skader det ikke med litt planter og blomster som pynter opp».

I Heimdal sentrum er utforming både bidragsyter til at respondentene opplever senteret negativt og positivt. Det negative handler om at området oppleves til dels kaotisk, med mye trafikk og asfalt og lite grønne lunger og benker å sette seg ned på. De positive tilbakemeldingene handler om at Heimdal er en småby, «*en liten by utenfor byen*», som også er helt riktig med tanke på Heimdals historie. Heimdal har på mange måter det som kreves for å være et sentrum, med plasser og torg,

men bygningene og uteområdene kunne med fordel blitt oppgradert, og det skulle vært lagt mer til rette for grønne lunger, parker og sitteplasser. I tillegg til Heimdal, er Byåsen/Sverresborg og Valentinlyst de to sentrene der flest har positive kommentarer til utformingen som et svar på hvorfor senteret oppleves trivelig. På Byåsen/Sverresborg handler det i stor grad om innendørs utforming på Byåsen Butikksenter ettersom det oppleves som en gate med glassoverbygg. På Valentinlyst handler det i stor grad om at området oppleves oversiktlig og at det er litt planter utenfor og grøntområde like ved.

De fleste lokalsentrene er bygget på 60- og 70-tallet da kjøpesenter var et nytt konsept. Det å kunne handle alt man trengte under samme tak var nytt og eksotisk. Bilen var et godt hjelpemiddel og det var ikke et problem med for mange biler i byene slik det er i dag. Dette gjorde kjøpesentrene til populære steder. I dag er trenden snudd. Kjøpesentrene er mer praktiske enn eksotiske, og det er i flere studier vist at folk heller ønsker gater og plasser enn kjøpesenter (Hordaland fylkeskommune, 2013, s. 23). Denne utviklingen har også eiendomsutviklere begynt å få med seg. 3. juni 2019 publiserte Aftenposten en sak om at det planlagte kjøpesenteret på Økern i Oslo skrinlegges til fordel for handlegater og torg, fordi de ønsker å skape «*et urbant, bærekraftig og levende bysentrum for Oslo og Groruddalen*», et sted som kan «*minne om Majorstuen, Vulkan og Grünerløkka*» (Enge og Pettrém, 2019). At Grünerløkka brukes som eksempel er ingen overraskelse, ettersom omfanget av gamle bygninger med farge- og detaljrrike fasader, samt bord og stoler utenfor byggene i tilknytning til kaféene blir oppfattet som svært attraktivt.

Dagens lokalsenter innehar lite av situasjonskvaliteten, epokekvaliteten eller den «evige» kvaliteten slik Birgit Cold (1989, s. 36) definerer disse kvalitetene. Den situasjonsavhengige kvaliteten oppstår i møtet mellom oss selv og byggverket, og som de fleste svarer i undersøkelsen er ikke dette møtet særlig godt for noen av sentrene. Den epokeavhengige kvaliteten kan ha forandret seg. I perioden da mange av lokalsentrene ble bygget var bilen i fokus og sett på som et frihetssymbol. Det at et senter hadde god plass til parkering og fokuserte på funksjon framfor form, hørte til tidsånden i etterkrigstiden. Nå er dette imidlertid snudd, og epokekvaliteten har sunket. Den evige kvaliteten gjelder kanskje for lokalsenteret på Lade og Byåsen Butikksenter. På Lade er senteret et gammelt bygg, som ble bygget i datidens stil, og som er godt vedlikeholdt med en historie. Byåsen Butikksenter har også en historie som det eldste butikksenteret i Norge, og er et bygg i funksjonalistisk stil, også etter datidens former. Flere av de andre byggene er i funksjonalistisk stil, men disse mangler i stor grad vinduer eller andre fasadeelementer som gjør byggene hyggelige. Det er også flere av sentrene som har vært gjennom ombygginger i ettertid.

Resultatene fra de 11 lokalsentrene i denne undersøkelsen viser mange av de samme resultatene som en masteroppgave fra 2018 som tok for seg Valentinlyst, Nardo og Byåsen Butikksenter (Larsen, 2018). Larsen fant, i likhet med denne oppgaven, at uteoppholdsareal i stor grad er fraværende og at byggene ikke henvender seg til menneskene. Lokalsentrene blir derfor primært benyttet på grunn av funksjon, og ikke fordi de tilbyr et byrom for rekreasjon, lek, opphold eller sosiale møter utover det som skjer som en konsekvens av å handle.

Hva kan gjøres?

I plan for friluftsliv og grønne områder er bydelsparkene et fokusområde, og disse skal etableres ved lokalsentrene. Planen spesifiserer at bydelsparker bør være over 10 daa (Trondheim kommune, 2017b, s. 36). Lokalsenter som har tilstrekkelig areal som kan frigjøres til bydelspark er Saupstad og Flatåsen på senterområdet, samt Valentinlyst dersom det eksisterende grøntområdet opparbeides til park. De fleste lokalsentrene har ikke i dag tilstrekkelig med areal til 10 daa bydelspark. Det bør derfor legges til rette for at mindre parker er bedre enn ingen parker, der bydelspark over 10 daa ikke lar seg gjennomføre. Trondheim kommune har klare visjoner og mål for hvilken retning lokalsenterutviklingen skal ta, men det er langt fra kommunens veiledere til den faktiske situasjonen på dagens lokalsenter. Noe av grunnen til dette skyldes lite kontakt mellom kommune og senterledelse. Tre av fire senterledere forteller at de ikke er involvert i kommunens prosjekt om lokalsenterutvikling i Trondheim (Trondheim kommune, 2018b). Den siste av de fire deltok på et seminar i regi av rådhuset i Trondheim kommune. Her ble det lagt fram caser av ulike lokalsenter, men senterlederen har ikke mottatt noen konklusjon i ettertid eller planer for videre oppfølging.

Samtlige senterledere som er intervjuet mener at redusert antall parkeringsplasser vil ha negativ innvirkning på besøkstallene på sentrene. Det er heller ingen som sier at de vil gi opp parkeringsplasser til fordel for annet utendørs bruksareal. Argumentene er at leietakerne har gitt tilbakemelding på dette, og at blant annet virksomheter som legesenter trenger parkeringsplasser. Senterleder ved Valentinlyst og Byåsen Butikksenter sier at de er positive til utvidet sykkelparkering, og til å legge til rette for best mulig bussforbindelse. Parkeringskjeller kan bli et scenario i fremtiden ved Valentinlyst senter. Senterlederne har videre ingen konkrete svar på hvilke tiltak som kunne vært gjort for å gjøre senteret mer attraktivt/hyggeilig enn det er i dag. På Nardo er det foreslått en ny utomhusplan, som skal legge bedre til rette for gående og syklende, med særlig fokus på sykkelparkering for ansatte. Migosenteret på Hallset planlegges revet, mens Saupstad senter har påbegynt fasadeoppgradering. På Risvollan er det nettopp gjennomført en rehabilitering, også med tanke på lokalisering av de enkelte aktørene. Byåsen Butikksenter er vernet og av den grunn tillates det ikke store endringer. På Valentinlyst består senteret av flere byggetrinn med ulike stilarter, og senterleder mener at en helhetlig omgjøring ville gjort senteret mer attraktivt. Flere av senterlederne er imidlertid positive

Lokalsenter	Maksimalt handelsareal (BRA) [m ²]
Byåsen	6 000
Hallset	6 000
Flatåsen	6 000
Saupstad	6 500
Risvollan	7 000
Nardo	8 000
Moholt/Vegamot	16 500
Valentinlyst	11 500
Østmarkveien	7 500
Munkvoll	7 000
Stavset	5 000
Ranheim	8 500
Dragvoll nord	5 000

til å få inn flere butikker på sentrene, men beskriver at det per i dag ikke er tilgjengelig areal fordi gjeldene reguleringsplan legger begrensninger på maksimalt handelsareal. Trondheim kommune har angitt maksimalt handelsareal for hvert lokalsenter i sine bestemmelser §39.4, som er gjengitt i figur 6.27 (Trondheim kommune, 2012e, s. 26).

Det finnes flere virkemidler kommunen kan bruke for å styre utviklingen i ønsket retning mot mer attraktive uteområder og mindre parkering på bakkeplan. Kommunedelplaner og reguleringsplaner kan sørge for at tilstrekkelig areal og egnede arealformål er sikret, samt sikre bestemmelser som sier noe om bruk, begrensninger, betingelser

Figur 6.27: Maksimalt tillatt forretningsareal (Trondheim kommune, 2012e, s. 26)

og rekkefølge for gjennomføring (rekkefølgebestemmelser). Kommunen har for eksempel mulighet til å avsette et minste uteoppholdsareal (MUA) i henhold til TEK 17 §5-6 i planbestemmelsene, hvor også lekeareal kan inkluderes (Direktoratet for byggkvalitet, 2019). En annen mulighet er inngåelse av frivillig utbyggingsavtale i henhold til §17 i PBL mellom kommune og senterledelse, gjerne i forbindelse med reguleringsplanarbeid (Plan- og bygningsloven – pbl, 2008). Det siste alternativet er ekspropriasjon, men dette er vanligvis ikke aktuelt i denne type saker.

Alle som ønsker det, deriblant private tiltakshavere og kommunen, har rett til å utarbeide forslag til reguleringsplan. Denne skal følge opp kommuneplanens arealdel og områderegulering. Kommunen kan fremme forslag om en helhetlig områdeplan for et område, men det er uvanlig at kommunen fremmer forslag om detaljregulering på et område hvor de selv ikke er grunneier. Dette vil uansett kun gi utbyggingsrettighet, og ingen utbyggingsplikt, så det å få med senterledelse og grunneier er avgjørende for at det faktisk skal skje endringer på tomten. Per i dag har ikke ledelsen på lokalsentrene ønske om å redusere antall parkeringsplasser, men mange ønsker økt handelsareal. For at senterledelsen/grunneier skal ønske å etablere mer grøntareal og mindre bakkeparkering må de ha noe igjen for å gjøre det, de må se gevinsten i tiltaket for at det skal være interessant. Gevinsten kan for eksempel være at de får mer utbyggingsareal mot at de sikrer visse kvaliteter som grøntområder/park og sykkelparkeringsplasser.

Den mest ryddige planprosessen kjennetegnes av god dialog mellom kommune og forslagsstiller/grunneier der en finner best mulige kompromiss og blir enige om løsninger som planen skal inneholde. Endelig utforming av planen er opp til kommunestyret å avgjøre, og kommunestyret har anledning til å vedta noe annet enn det som ble fremmet av forslagsstiller i opprinnelig planforslag. Eventuelle tiltak som kommunen pålegger forslagsstiller/grunneier må være rimelige og gjennomførbare for at planen til slutt skal kunne bli realisert. Det er kostnadskrevende å anlegge parkering i parkeringskjeller, så det er viktig å ta hensyn til økonomien i dette. En mulig ansvarsfordeling mellom kommune og senterledelse er at senteret opparbeider parkområde i tilknytning til senteret, og kommunen tar over og drifter dette parkområdet etter at det er ferdigstilt. Drift kan kun styres gjennom en formell avtale, f.eks. utbyggingsavtale, ikke gjennom bestemmelser.

6.4 STEDSOPPLEVELSE

Dette avsnittet diskuterer relevante tema for å besvare forskningsspørsmål 2 og 3:

Hvilke funksjoner, service- og handelstilbud bør være tilstede for å skape et attraktivt lokalt sentrum?

Hvordan bør et lokalt sentrum utformes for at det skal oppleves attraktivt?

Trivelige og utrivelige lokalsenter

På spørsmål om folk synes senteret er utrivelig eller trivelig har det kommet fram noen tydelige forskjeller mellom sentrene. Flest respondenter mener at Byåsen/Sverresborg, Valentinlyst, Nardo og Lade er trivelig, og følgelig er positive kommentarer dominerende over de negative.

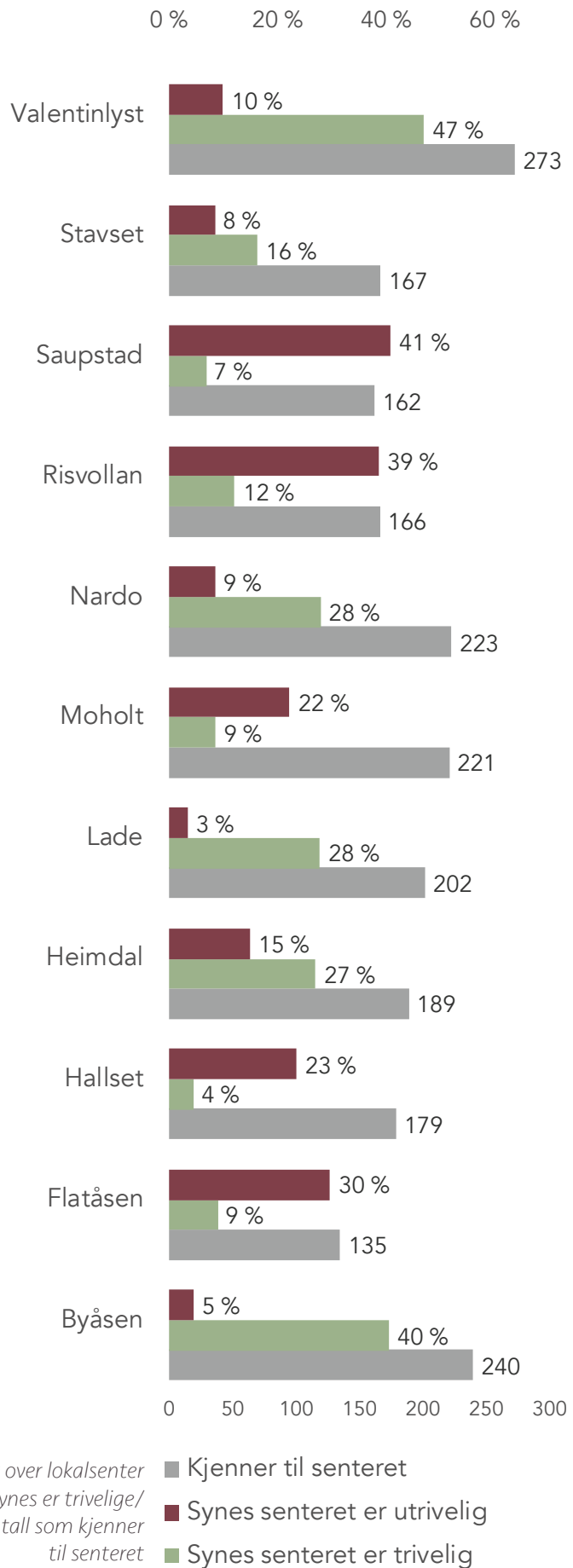
Blant sentrene som flest oppfatter som utrivelige er Flatåsen, Hallset, Risvollan, Saupstad og Moholt/Vegamot. Dette er senter som også kommer dårlig ut i utformingsanalysene, og *utformingen* ved senteret er den hyppigst beskrevne årsaken til at folk synes senteret er utrivelig, etterfulgt av dårlig utvalg av *funksjoner* samt *atmosfæren* på stedet. Flatåsen oppleves som rotete og slitt, det er ingen møteplass og det er store arealer satt av til grå flater og mye trafikk. Lite funksjoner er også trukket fram. For Hallset kommer det fram at senteret er slitt og forfallent og at det oppleves mørkt og trangt. På Risvollan handler det også om store grå flater kombinert med den store høyblokka som ruver over området samt forvirrende planløsning på innsiden av bygget.

Byåsen/Sverresborg og Valentinlyst er sentrene som flest har valgt som trivelige, etterfulgt av Lade, Nardo og Heimdal. På disse sentrene er det særlig opplevelsen og funksjonene som trekkes fram som viktige blant respondentene som synes senteret er trivelig, men utforming er også nevnt blant flere av sentrene. Valentinlyst og Byåsen/Sverresborg skiller seg ut ved at respondentene har beskrevet stedet som trivelig fordi det er «rolig», «mange kjente», og «koselig kafé». Videre er godt og variert butikkutvalg viktig på begge sentrene. Dette samsvarer med at det er blant sentrene som har flest funksjoner, og at alle funksjonene som er funnet å være viktig for et lokalsenter finnes på disse sentrene, deriblant Vinmonopol, blomsterbutikk, apotek, bokhandel og Nille. På Byåsen/Sverresborg blir beliggenhet nære marka også trukket fram som årsak til at senteret er trivelig. Nardo, Lade og Heimdal innehar også mange av de viktige funksjonene for et lokalsenter, med både restaurant og kafé, samt apotek og dagligvare. Det er også funnet sammenheng mellom senter som oppfattes trivelig og senter som kommer godt ut i fasadeanalysen. Ettersom blomsterbutikkene er bidragsyter til å gjøre fasadene aktive, er det sannsynlig at disse butikkene bidrar til at respondentene opplever senteret som trivelig.

Heimdal sentrum har det minst entydige svaret på hvorvidt senteret er trivelig. Det skyldes antakelig at området er større enn de andre sentrene, og det er stort spenn i hva folk forbinder med stedet og dermed hvordan de opplever det. Blant de 27 % som synes Heimdal er trivelig er det noen som beskriver at de er oppvokst der, at det er koselige butikker, og svært mange kommenterer at det oppleves som en småby med hovedgate og hyggelige butikkvinduer. Heimdal har altså mange

av kvalitetene som trengs for å skape et attraktivt sentrum. Likevel mangler det noe, og de 15 % som sier at det er utrivelig på Heimdal sier at det er for mye trafikk, dårlig arkitektur, rotete, få parker og møteplasser.

Ordskyene som er presentert i resultatet illustrerer også hvilke senter som assosieres med negative og positive/nøytrale ord. De negative ordene er markert i grått, de nøytrale i gult og de utelukkende positive i grønt. Flatåsen, Hallset og Saupstad kommer særlig dårlig ut, etterfulgt av Moholt/Vegamot og Risvollan. Ord som går igjen ved disse sentrene er *kjedelig* og *grått*, men også *upersonlig* er nevnt flere ganger. Sentre som kommer godt ut med positive ord er i særlig grad Lade og Byåsen/Sverresborg, hvor *hyggelig* er blant de hyppigst brukte ordene på begge sentrene, og *koselig* er også benyttet for Lade. Ved Nardo, Valentinlyst og Stavset er det benyttet nøytrale ord, og *praktisk*, *oversiktig* og *funksjonelt* går igjen. Heimdal havner på midten, noe som kan skyldes at folk assosierer veldig ulike ting med stedet ettersom det er et sentrum med mange ulike bygninger og plasser. Blant alle sentrene er det ingen som har blitt assosiert med vakkert eller pent som beskrivelse på hvordan atmosfæren oppleves på senteret. Dette samsvarer godt med at få respondenter synes bygningen og fasaden er innbydende.



Figur 6.28: Oversikt over lokalsenter som respondentene synes er trivelige/utrivelige basert på antall som kjenner til senteret

■ Kjenner til senteret
 ■ Synes senteret er utrivelig
 ■ Synes senteret er trivelig

Møteplass - the third place

Ved Byåsen/Sverresborg er halvparten av respondentene litt enig/enig i at lokalsenteret er en møteplass for aktiviteter i området. Nardo kommer nest best ut, hvor 33 % er litt enig/enig. For de resterende sentrene er flertallet av respondentene uenig i dette utsagnet. Risvollan kommer dårligst ut ettersom 83 % er litt uenig/uenig i dette, deretter Stavset med 75 %. Ved Saupstad er halvparten litt uenig/uenig. Både Byåsen/Sverresborg og Nardo har kafé/bakeri som er godt likt, noe hverken Risvollan eller Saupstad har. Dette styrker hypotesen om at kaféene kan fungere som *third places*. Imidlertid er spørsmålet stilt slik at «møteplass for aktiviteter i området», kan tolkes både som fysisk aktivitet, utendørs aktivitet og kanskje ikke i like stor grad som en møteplass for sosial opplevelse tilsvarende *third places*, som for eksempel kafé og bibliotek.

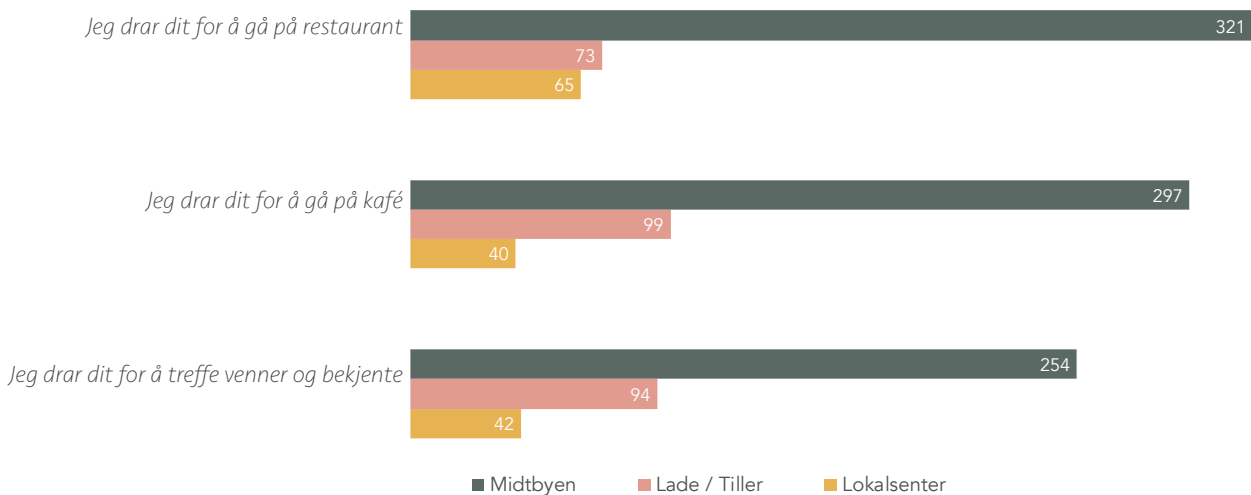
Aksel Tjora (2016, s. 48) snakker om det han kaller de *passiare sonene*, som er områder som gir grunnlag for tilfeldige møter og gjenkjennende hilsener. Den fysiske planleggingen kan tilrettelegge soner for slike tilfeldige møter, der gater, torg og lekeplasser er gode eksempler på møtestedet. Som vist i kapittel 6.3 om utforming er det per i dag ingen av lokalsentrene som har gode utendørs møteplasser i form av godt vedlikeholdte og tilrettelagte torg, parker eller SPUGS. Ved inngangspartiet på Saupstad dannes et rom av bygningene rundt, som kanskje kan kalles et torg, eller en plass, men dette området er det svært få som synes er hyggelig. På Flatåsen er det en åpen plass vest for Coop Prix og Capri restaurant, og en liten lekeplass øst for det samme bygget som danner en SPUGS. Begge disse møteplassene ligger like ved private leiligheter, og fungerer dårlig som møteplasser. På Valentinlyst er det også et lite område foran inngangspartiet som er markert som SPUGS, med benker og noe beplantning, som vist i figur 6.29. Dette er også en møteplass, selv om den er liten og det er begrensede muligheter for utfoldelse av aktiviteter. Ved den nordlige hovedinngangen av senteret på Valentinlyst er det et lite amfi med blomster, der for eksempel et lite kor, korps eller tilsvarende kan opptre. Samtlige andre senter mangler noe som kan kalles en utendørs møteplass, og også Heimdal mangler gode torg eller plasser som er store nok til at det kan foregå aktiviteter og møter.



Figur 6.29: Et lite område med benker og trær utenfor Valentinlyst senter og spisestedet Bugatti.

Barn kan fungere som interaksjonspåskudd for å komme i kontakt med andre (Tjora mfl., 2010, s. 59). Det er imidlertid svært få lekeplasser på dagens lokalsenter, og de som finnes hører til de nærliggende borettslagene. Ettersom lekeområdene er små og lite synlig på områdene fungerer de sannsynligvis ikke som gode møteplasser. Utover de fysiske utendørsarealene kan lokalsentrene også være en viktig møteplass gjennom funksjonene som tilbys. Oldenburg beskriver *the third place* som en møteplass utenfor hjem og arbeid (1997, s. 33), hvor nærhet er spesielt viktig. Han bruker eksempler som den engelske puben, den franske kaféen eller den amerikanske tavernaen. Tjora (2014, s. 36) mener at begrepet i dag kan utvides til å gjelde bensinstasjoner (for rånere) eller kjøpesenter. Ved alle sentrene unntatt Risvolla, Flatåsen og Saupstad er det noen respondenter som har valgt *bar/pub* som et ønske for at senteret skal bli mer attraktivt. Ettersom flertallet av lokalsentrene har kafé/bakeri indikerer dette at bar eller pub kan tilføre lokalsenteret noe annet enn den tradisjonelle kaféen/bakeriet. Restaurantene på Risvolla, Flatåsen og Saupstad har bardisk, og en forklaring på at bar/pub ikke blir uttalt som et ønske på disse sentrene kan derfor være at den konseptuelle avstanden til bar eller pub nødvendigvis ikke er like stor som for senter som kun tilbyr kafé/bakeri eller fast-food restaurant.

Ved de fleste lokalsentrene er respondentene relativt fornøyde med kaféen og/eller restauranten, og sentrene som kommer best ut er også de samme sentrene som får mest positiv tilbakemelding relatert til senterets utforming. Stavset kommer dårligst ut, der det er like mange (38 %) som er litt enig/enig som litt uenig/uenig at kaféen har hyggelig atmosfære. Ved Moholt/Vegamot har de fleste respondentene svart *vet ikke*. Ettersom kaféen er plassert langt unna hovedbygningene er det sannsynlig at mange ikke vet om denne kaféen.



Figur 6.30: Respondentenes svar på utsagn om bruk av Midtbyen, Lade/Tiller og lokalsenter.

Selv om mange synes at kaféen på lokalsenteret har hyggelig atmosfære, foretrekker flertallet av respondentene å benytte Midtbyen for å dra på kafé eller restaurant, samt for å møte venner og bekjente. Lade/Tiller kommer også bedre ut enn lokalsentrene for slike aktiviteter.

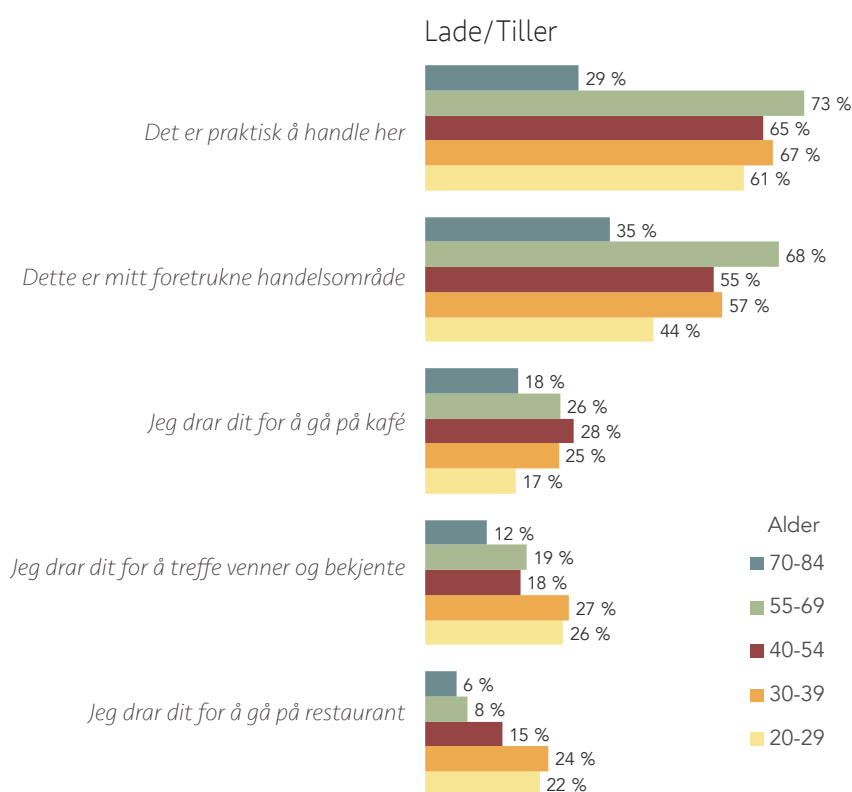
Når kaféen betraktes som *third place* er det for å vektlegge stedene som *sosiale institusjoner* for dem som jevnlig benytter seg av tilbudene. På disse stedene skal det være mulig å oppleve stabilitet, tilhørighet og trygghet, fordi folk regner med å finne selskap der og at det er et sted de alltid

kan komme til. Kaféer og butikker for øvrig har til felles at kunder alltid er velkomne (Tjora, 2014). Resultatene fra den kvalitative delen av spørreundersøkelsen indikerer at kaféene på lokalsentrene først og fremst benyttes av eldre. En respondent beskriver hvorfor han/hun ikke benytter senteret slik:

«det er jo bare gamle folk der».

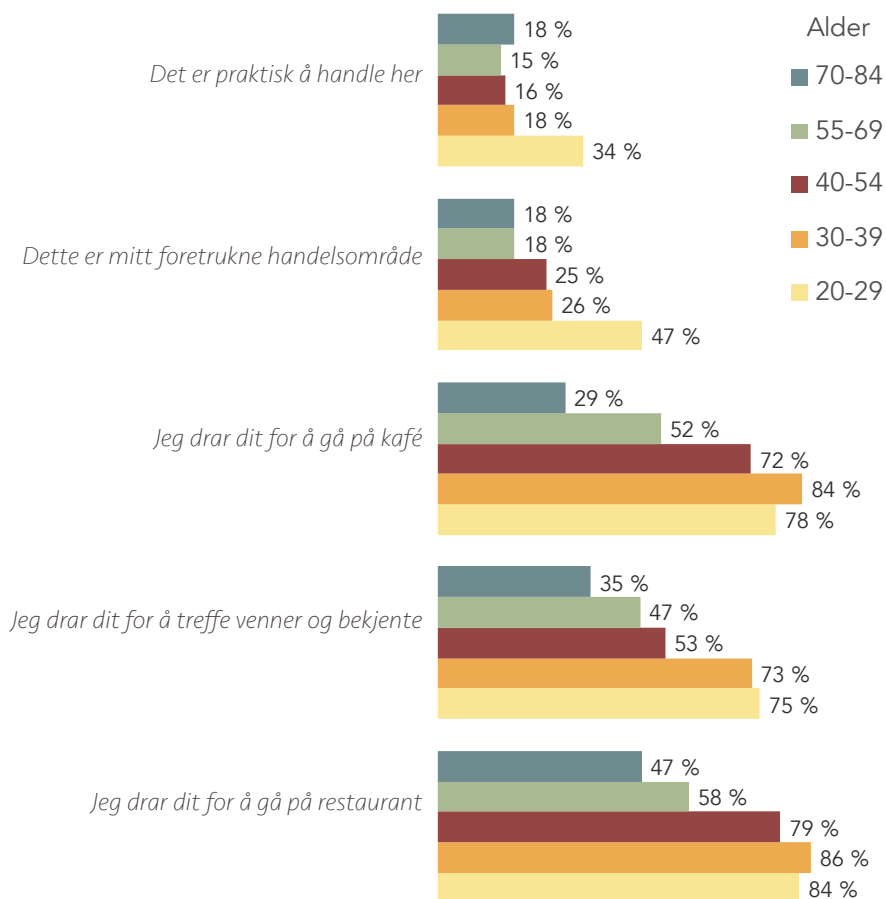
Videre følger flere beskrivelser av at sentrene blir benyttet av «*mye eldre folk*», at senteret er «*koselig og eldre ser ut til å trives*», samt «*koselig atmosfære. Mye gamle mennesker ferdes der*». En femte respondent beskriver misnøyen med spisestedene ved lokalsenteret slik: «*jeg ønsker meg kafé/bakeri med sitteplass både inne og ute, ikke kafeteria med "gamlehjem-feeling" eller nedslitt pizzasjappe med billig øl*». Videre har mange respondenter skrevet at de ønsker seg «*kaffebar*» og «*lunsjsted/kafé*» på lokalsenteret, uavhengig av om senteret har kafé eller ikke per i dag. Dette viser både betydningen av en kafé for et sted, samt at kaféens kvalitet og renommé også er av betydning.

Med utgangspunkt i disse kvalitative funnene er variasjoner mellom Midtbyen, Lade/Tiller og lokalsentrene som kan knyttes til respondentenes alder undersøkt. Resultatene viser at for alle aldersgrupper er lokalsentrene og Lade/Tiller ansett som mest praktisk, mens Midtbyen er et sted for å treffe venner og bekjente, dra på kafé og restaurant. Likevel er det variasjoner innad i de ulike alderskategoriene, og det er tydelig at Midtbyen i større grad blir benyttet av yngre aldersgrupper og lokalsentrene av eldre aldersgrupper til sosiale aktiviteter. For kategorien 20-29 år kan deler av resultatet forklares med at en høy andel bor sentrumsnært, men mye kan også tyde på at yngre aldersgrupper ikke ønsker å benytte lokalsentrene fordi de i omtrent like stor grad som andre aldersgrupper foretrekker å benytte kjøpesenterområdene på Lade/Tiller. At yngre respondenter ikke foretrekker lokalsentrene til sosiale aktiviteter vises også i alderskategoriene 30-39 år og 40-54 år der størst andel synes lokalsentrene er praktiske, men der det likevel er få som benytter det til sosiale aktiviteter.



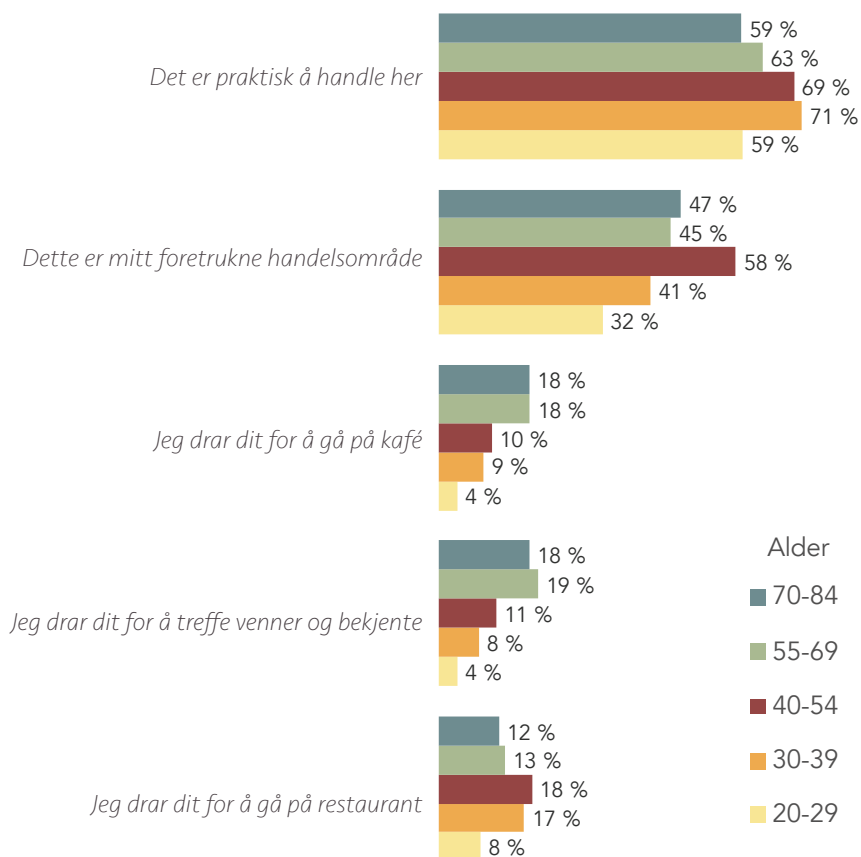
Figur 6.31: Utsagn om bruk av Lade/Tiller sortert etter alderskategorier

Midtbyen



Figur 6.32: Utsagn om bruk av Midtbyen sortert etter alderskategorier

Lokalsenter



Figur 6.33: Utsagn om bruk av lokalsentrene sortert etter alderskategorier

Markedsføring av lokalsentrene

Studenter i Trondheim vil trolig fortsette å ha et bosettingsmønster som fokuserer på sentral beliggenhet eller nærhet til campus, og er derfor kanskje ikke den befolkningsgruppen lokalsentrene bør forsøke å appellere mest til. Det er imidlertid en gruppe unge voksne i etableringsfasen som bosetter seg utenfor bykjernen som sentrene i større grad kan satse på. Når denne gruppen får barn kunne lokalsentrene vært et målpoint for barna i hverdagen dersom det var tilrettelagt for dette, med grøntområder, benker, lekeplasser og gjerne tilhørende spisested.

Som tidligere beskrevet kan ikke lokalsentrene, slik markedet er i dag, konkurrere med Lade/Tiller i antall butikker, og de kan heller ikke konkurrere med Midtbyen i antall butikker eller kulturliv. Lokalsentrene har imidlertid mye forbedringspotensial når det gjelder stemningen og atmosfæren på sentrene. Dette kan endres gjennom å tilby nye funksjoner, annen utforming samt markedsføring som kunne bidratt til å gjøre sentrene til noe mer unikt. Lokalsentrene kan bidra til bærekraftig byutvikling, og de kunne derfor også markedsført seg med dette. Blant respondentene i spørreundersøkelsen var det lite som antydte at dette er tilfellet i dag, ettersom ordet *miljøvennlig* ikke ble valgt av noen respondenter for å beskrive hva de assosierer med stemningen på senteret.

Boligutviklere må tilby det folk ønsker og har stort fokus på markedsføring som appellerer til følelser. Et eksempel på dette er Overvik, et stort område øst i Trondheim som er i gang med boligutbygging. Tonje Borthen fra Overvik Utvikling forteller på telefon 31. mai 2019 at de har en strategi der det å legge til rette for møteplasser er et viktig element, og begrunner dette med at de ønsker å skape «*et sted å leve*» fremfor bare «*et sted å bo*». De har derfor inngått kontrakt med Dromedar kaffebar allerede i byggetrinn 1 for å sørge for at den populære, prisvinnende og trønderske kaffebaren blir en grunnstein i boligprosjektet på Overvik.

Flertallet av respondentene i undersøkelsen sier at de ikke ville benyttet senteret mer dersom det var lengre åpningstider. Dette er også forståelig ettersom de fleste benytter senteret til dagligvarehandel, og dagligvarebutikkene stort sett har åpent til kl. 23. Det er imidlertid sannsynlig at lengre åpningstider ved kaféene, samt søndagsåpne kaféer kunne tilført disse stedene en annen kundegruppe. I dag er det kun Byåsen Butikksenter som har søndagsåpen kafé, som stenger kl. 16. For øvrige senter stenger kaféene mellom kl. 18 og 20 på hverdager og mellom kl. 17 og 18 på lørdager. Kanskje har ikke dagens kaféer kundegrunnlag nok til å holde åpent på disse tidspunktene, men dersom konseptet ble litt endret bør det være mulig. Kombinert med grøntareal og lekeplass kunne kaféene vært et mål for søndagsturen, særlig siden flere av dagens lokalsenter har turstier like i nærheten. Dersom en bar/pub hadde etablert seg på et av sentrene ville åpningstidene mest sannsynlig vært lengre. Slik sentrene er utformet i dag er det imidlertid ikke sikkert det hadde fungert godt med en kveldsåpen bar/pub. Bygninger utformet som små kjøpesenter der alt er stengt ville gjøre det vanskelig å skape god atmosfære. Som tidligere diskutert burde derfor lokalsenteret heller vært utformet med gater, plasser og torg, slik at områdene rundt kan fylles med aktiviteter og funksjoner som er åpne både på dag- og kveldstid.

Stedsidentitet

Få respondenter føler identitet til lokalsenteret sitt. Heimdal og Lade er sentrene der færrest er uenig i at de føler identitet til senteret. Heimdal og Byåsen/Sverresborg er sentrene der flest er enig i at de føler identitet til senteret, etterfulgt av Nardo, Valentinlyst og til dels Flatåsen

Lokalsentrene som kommer godt ut med tanke på utforming og trivsel, har også flere respondenter som føler identitet til senteret. Dette stemmer godt overens med Canters (1977, sitert av Cold, 2012, s. 97) beskrivelse av stedsidentitet som «*det dynamiske samspillet mellom stedets fysiske omgivelser og kjennetegn, aktiviteter som foregår og forestillinger om stedet*». Når én av disse faktorene endrer seg vil også stedets identitet endre seg, og folks forestillinger endrer seg med selvoppfyllende profetier. Norberg-Schulz (1992, s. 21–25) har også beskrevet hvordan et sted vil forandre seg basert på hvordan man opplever det og at stedet også motsatt vil forme menneskene og påvirke deres væremåte.

Det er svært få som mener noe om hvorvidt lokalsenteret er bydelens identitetsmarkør, og andelen som har svart vet ikke er stor ved Stavset (55 %), Moholt/Vegamot (60 %), Valentinlyst (75 %) og Byåsen/Sverresborg (78 %). Lokalsentrene hvor en stor andel av respondentene mener at lokalsenteret er bydelens identitetsmarkør er Flatåsen (60 %), Nardo (65 %) og Heimdal (67 %), mens senteret med størst andel er Risvollan der 78 % av respondentene mener senteret er bydelens identitetsmarkør. Lokalsenteret på Flatåsen har få andre identitetsmarkører i nærområdet og kan derfor beskrives som viktig for området. Ved Nardo lokalsenter er det heller ingen andre tydelige identitetsmarkører, samt at senteret har en historisk forankring fra tiden da området ble bygget ut. Resultatet for Heimdal er kanskje det minst overraskende ettersom området har historie langt tilbake i tid og fungerer som et definert sentrum i bydelen. For Risvollan sin del er det sannsynlig at senteret oppleves som bydelens identitetsmarkør på grunn av høyblokka. Selv om de fleste opplever den som utrivelig og stygg, har den vært med på å gi stedet historie. Denne blokken fungerer mest sannsynlig som et landemerke i henhold til Lynchs (1960) mentale kart, noe som kan antas å være viktig for et steds identitet. På Valentinlyst senter er det imidlertid også en høyblokk, men her mener bare 11 % at de er litt enig/enig i at senteret er bydelens identitetsmarkør. Det kan tenkes at Tyholtårnet, Skipsmodelltanken, samt borettslaget med høyblokkene like ved senteret er andre viktigere identitetsmarkører for området. Tilsvarende gjelder Byåsen/Sverresborg senter som har historisk forankring, men der kun 17 % er litt enig/enig i at senteret er bydelens identitetsmarkør. Her er det mange andre elementer i området, som Bymarka, enkelte markahytter som Skistua og Elgsethytta, samt Trøndelag Folkemuseum.

Imidlertid har også Lade lokalsenter både historisk forankring og andre tydelige elementer i nærheten, men her er 63 % litt enig/enig i at lokalsenteret er bydelens identitetsmarkør. Det er derfor vanskelig å peke nøyaktig på hva som gjør et sted til en identitetsmarkør for bydelen. Resultatene viser at det ikke er en klar sammenheng mellom opplevelsen av stedet som identitetsmarkør for bydelen og utforming, trivsel eller hvorvidt respondentene selv føler identitet til bydelssenteret. Det er antakelig en kombinasjon av faktorer som er avgjørende, deriblant hvorvidt stedet utmerker seg som landemerke, i hvilken grad senteret har historisk forankring, i hvilken grad andre omkringliggende elementer er sterkere identitetsmarkører, samt en opplevelse av stedet som helhet. Ytterligere en faktor som kan være av betydning er hvorvidt senterområdet oppleves som sentrum i bydelen, ettersom resultatene viser at respondentene har svart nokså likt på dette og hvorvidt senteret er bydelens identitetsmarkør. Dette gjelder for 7 av 11 lokalsenter. Ved Byåsen/Sverresborg mener 56 % av respondentene at området oppleves som sentrum i bydelen, men bare 17 % at det er bydelens identitetsmarkør. Samme tendens sees på Valentinlyst hvor 52 % mener at senterområdet oppleves som sentrum i bydelen, men bare 11 % mener at bydelssenteret er bydelens identitetsmarkør, noe som kan skyldes de mange identitetsmarkørene i omlandet. For lokalsentrene

på Flatåsen og Risvollan er tendensen motsatt, der senterområdet oppleves som sentrum i bydelen av henholdsvis 20 % og 23 % mens 60 % og 75 % opplever lokalsenteret som bydelens identitetsmarkør. Dette kan mulig forklare med at disse sentrene har lite tilbud av funksjoner og fordi folk ikke synes det er hyggelig å være der.

Andre sammenhenger

Atmosfære og identitet er vanskelig å konkretisere. Det har sammenheng med både utforming og handelsfunksjoner, men det handler også om en totalitet som er vanskelig både å måle og å beskrive. En bemerkning som er gjort i forbindelse med denne oppgaven er at det er sammenheng mellom lokalsentrene som har senterledelse lokalisert og bosatt i Trondheim og lokalsentrene som respondentene totalt sett synes er hyggelige og som de liker best. Det er også i stor grad de samme lokalsentrene som er godt likt og som har en tydelig senterledelse og god markedsføring, blant annet gjennom hjemmeside og facebook-gruppe. Det er av betydning hvilken struktur organiseringen av sentrene har, om det eies eller driftes av eiendomsforvaltere, om det har en senterleder, eller om det er hver enkelt butikkeier som er ansvarlig. Det er sannsynlig at de senterlederne som holder til i Trondheim og daglig eller ukentlig opplever senteret, ubevisst og bevisst danner seg et inntrykk av hva folk er fornøyd og mindre fornøyd med. Det å holde til i nærheten bidrar kanskje også til større engasjement for at senteret skal være attraktivt.

6.5 FORTETTING

Dette avsnittet diskuterer relevante tema for å besvare forskningsspørsmål 4:

Hvilke av dagens lokalsenter har fortettingspotensial og best utgangspunkt for å utvikles til kompakte bydeler når dagens befolkning tas i betraktning?

Det er arealutviklingen som skaper transportbehovene i byen. For at Trondheim skal klare å omstille seg til en bærekraftig transportutvikling er det nødvendig at byen utvikles kompakt og at områder fortettes. Dette skal hovedsakelig skje rundt kollektivknutepunkt, lokale sentrum og i sentrumsområder (Trondheim kommune, 2017a, s. 21). For bydelene vil fortetting og tilhørende befolkningsvekst gi større handelsgrunnlag for et lokalt tilbud av varer og tjenester, noe som vil være sentralt for den økonomiske bærekraften i bydelene. Et lokalt tilbud av varer og tjenester vil også bidra positivt til sosial bærekraft i bydelene. Når lokalsenterstrukturen for Trondheim skal vurderes, er det derfor sentralt å ta i betraktning i hvilken grad det enkelte lokale sentrumet vil kunne videreutvikles til å bli et sterkt og bærekraftig sentrum i bydelen. Det betyr ikke nødvendigvis bare potensial for fysisk fortetting i form av antall boenheter, men også i hvilken grad områder kan transformeres for å etablere grønnstruktur, bydelspark og lekeplass.

Det er likevel ikke slik at fortettingspotensial i seg selv er avgjørende for hvorvidt et lokalsenter kan videreutvikles til et sterkt og bærekraftig sentrum i bydelen. Tettheten og tilgjengeligheten til den etablerte bebyggelsesstrukturen er også av stor betydning, om ikke større, fordi den allerede utgjør

en vesentlig del av området som vil utgjøre det lokale sentrumet. I påfølgende avsnitt vil fortetningspotensialet for dagens lokalsenterstruktur diskuteres, før det avslutningsvis vurderes i sammenheng med den allerede etablerte bebyggelsen.

Potensial for fortetting

Områdevurderingen innenfor lokalsentrenes avgrensning på fem og ti minutter gange har identifisert en rekke mulige områder som kan fortettes. I analysen har det hovedsakelig blitt fokusert på å identifisere potensielle fortettingsområder innenfor den korteste avgrensningen (fem minutter), ettersom villigheten til å gå synker betraktelig med avstanden til reises målpunkt. I noen tilfeller strekker fortettingsområdene seg utover avgrensningen, og i disse tilfellene er områdene tatt med i sin helhet. Analysen tok utgangspunkt i en sirkel med radius tilsvarende fem minutter gange fremfor tilgjengelighetspolygonet for fem minutter gange, da utbygging og transformasjon kan tilføre nye veier, snarveier og forbindelser som gir bedre forutsetninger for gående, og som dermed vil kunne endre områdets tilgjengelighet.

De identifiserte områdene varierer fra store grå flater og parkeringsareal til områder definert som grøntareal i gjeldene KPA, og til transformasjon av lav småhusbebyggelse. Hovedfokuset i fortettingsanalysen har vært å transformere grå flater, parkeringsareal og industriareal i umiddelbar nærhet av senteret. Andre arealformål har blitt inkludert dersom det har vært spesiell grunn til det. For å gi et anslag på antall nye boliger som kan bygges på fortettingsområdene tok analysen utgangspunkt i et mål på 6-10 boliger/daa, uavhengig av områdets størrelse. Begrunnelsen for dette er Trondheim kommunes bestemmelser for krav til tetthet §27.2 og §27.3, som sier at «ved regulering av nye områder for boligbebyggelse eller ved regulering av mer enn 6 dekar i eksisterende boligbebyggelse skal det være en arealutnyttelse på minimum 6 boliger per dekar», og at «i områder for sentrumsformål skal det være en arealutnyttelse på minimum 10 boliger per dekar» (Trondheim kommune, 2012e, s. 19). Antall nye boliger som kan bygges har blitt brukt som kvantitativt mål på områdets potensial for fortetting.

Analysen viser at det er størst fortettingspotensial tilknyttet lokalsenteret på Lade, der transformasjon av begge fortettingsområdene kan utgjøre 950-1600 nye boliger, avhengig av fortettingsgrad. Dette fordrer imidlertid at det store arealet som per i dag utgjør Lade Idrettspark omreguleres til boligformål. Dette vil ikke kunne skje uten at idrettsparken flyttes sørvestover til området med forurenset grunn ved den tidligere avfallsfyllingen, ettersom Trondheim kommune ønsker å videreføre og styrke Lade Idrettspark som arena for ulike idretter (Trondheim kommune, 2018a). Den gamle avfallsfyllingen kan per i dag ikke benyttes til boligformål, jf bestemmelse §26.1 om å ikke tillate bolig på fyllingsgrunn (Trondheim kommune, 2012e, s. 18). Arealet kan imidlertid benyttes til park og idrettsområde, og er derfor egnet som areal til en eventuell flytting av Lade Idrettspark. Fortetting på deler av området nærmest lokalsenteret er høyst aktuelt. Skanska Eienomsutvikling har kjøpt tomten hvor Lade Hagesenter per i dag er lokalisert. Dette utgjør 15 daa av det identifiserte fortettingsområdet, og ligger lengst sørvest mot rundkjøringen utenfor lokalsenteret. På dette arealet planlegges det bygging av 220-280 nye boliger, med anlagt parkering i kjeller under leilighetene (Lynum, 2018b). Anslaget på antall nye boliger tilsvarer boligtetthet mellom 14,5 og 18,5 boliger/daa. Dette er betydelig høyere enn målet som er benyttet for fortettingsområdene (6-10 boliger/daa), noe som tilsier at det totale fortettingspotensialet i nærheten av lokalsenteret på Lade er vesentlig høyere enn anslått. Tilsvarende boligtetthet kan ikke regnes å

være realistisk for fortettingsområdene rundt de andre lokalsentrene, ettersom disse har en annen type bebyggelsesstruktur i nærområdet. Fortetting i nærheten av Lade lokalsenter er hensiktsmessig med tanke på at området har et svært bredt tilbud av varer og tjenester ved City Lade og Lade Arena. Utenom de identifiserte fortettingsområdene er det forøvrig stor byggeaktivitet av boliger på Lade per i dag, og bydelen utvikles til å bli en kompakt bydel med stor grad av funksjonsblanding.

Området rundt lokalsenteret på Flatåsen har også stort fortettingspotensial, og ved transformasjon av fortettingsområdene kan det bygges 650-1070 nye boliger, avhengig av fortettingsgrad. Fortettingen vil kreve noe flytting av industrivirksomhet som per i dag tar opp mye areal i nærheten av lokalsenteret. Bygging av boliger på fortettingsområdene på Flatåsen vil imidlertid kunne få utfordringer med godkjenning av støynivå, se figur 6.35. Langs Kongsvegen og Øvre Flatåsveg, som begge omkranser det største fortettingsområdet, er det rød støysone (65-69 dB) tett inntil veiene og oransje (60-64 dB) og gul støysone (55-59 dB) som brer seg noe innover området. I Trondheim kommunes bestemmelser for støy §21.2 er det angitt at støyfølsom arealbruk tillates i gul støysone dersom bebyggelsen har en stille side og tilgang til uteplass som har tilfredsstillende støynivå (Trondheim kommune, 2012e, s. 16). Dersom begge fortettingsområdene planlegges helhetlig kan det være hensiktsmessig for området at Øvre Flatåsveg tilknyttes Kongsvegen på vestsiden av fortettingsområdene. Dette vil gjøre at en større del av området får mindre støy, det vil frigjøre mer areal, og det kan etableres støyfrie soner som vender bort fra Kongsvegen. Trondheim kommunes bestemmelser om støy åpner likevel opp for støyfølsom arealbruk i «(...) andre viktige fortettingsområder langs kollektivtrase med støynivå (Lden) inntil 70dB ved fasade» (Trondheim kommune, 2012e, s. 16). Ved prioritering av fortetting rund Flatåsen lokalsenter vil dette kunne åpne opp for å bygge boliger nært Kongsvegen. Alternativt kan noe av kontorvirksomheten som i dag eksisterer på området eller på selve lokalsenterområdet flytte til nye lokaler som kan bygges langs Kongsvegen, som vil virke støydempende for potensielle boligområder innenfor.

Videre har fortettingsområdene på Moholt/Vegamot og Saupstad også stort potensial, men samtidig også noe av den samme støyproblematikken som på Flatåsen. Delene som utgjør lokalsenteret på Moholt/Vegamot er plassert på hver sin side av omkjøringsvegen (E6), og støykartet (figur 6.36) viser rød støysone (65-69 dB) som strekker seg inn på flere av fortettingsområdene. Parkeringsplassen utenfor Moholtsenteret, markert som område 2 i figur 5.114, berøres også av lilla støysone (70-74 dB). Her vil det ikke være aktuelt med utbygging av boliger langs omkjøringsveien, men det kan eventuelt etableres kontorlokaler som skjerming for området innenfor. Utbygging av boliger på arealet markert som område 3 vil også ha noe av de samme utfordringene med tanke på støy. Fortetting av område 4 og 5 er mer egnet med tanke på støyforholdene, som på disse arealene hovedsakelig er gul sone med noe innslag av oransje støysone langs den sørvestlige delen av område 5. Utbygging av område 4 vil kreve at bensinstasjonen Shell som ligger på tomten rives. Det er imidlertid bensinstasjon (Esso) også på vestsiden av omkjøringsvegen, som er tilgjengelig for begge kjøreretninger. Dette har ikke blitt vurdert som fortettingsområde fordi støyforholdene er vesentlig dårligere enn på område 4 der Shell eksisterer i dag. Det største området med potensial for fortetting på Moholt/Vegamot ligger nordvest for Moholt Storsenter. Området har lav utnyttelsesgrad, og store områder som består av grå flater og parkeringsplasser. En potensiell utfordring med området er at TrønderEnergi har en stor trafostasjon på området som kan legge begrensninger på hvor mye som kan fortettes, avhengig av nødvendig sikringssone. Det kan likevel være riktig med en plan for bedre utnyttelse av området. Lokalsenteret som helhet bærer sterkt preg av å være spredt over mange bygninger som adskilles av trafikkunge veier. Veiene er betydningsfulle barrierer som gjør at lokalsenteret ikke oppleves som ett senter. Med tanke på støyforholdene langs E6 kan det tenkes at et lokalt sentrum bør videreutvikles

på fortetningsområde 1, med en kombinasjon av boliger, handlegate og torg. En videreføring av dagens struktur med bygninger på hver side av E6 er et dårlig utgangspunkt for å styrke området som et lokalt sentrum. Videreutvikling vestover kan i tillegg være hensiktsmessig sett i lys av den siste tids utvikling av Moholt studentby, som har fått tett konsentrasjon av studentboliger med innslag av barnehage, utendørs treningspark, legesenter, bibliotek, kafé, asiatisk matvareutsalg og frisør. Ved eventuell videreutvikling av lokalsenteret mot vest vil etablering av lokalsenter på Dragvoll, som er foreslått som mulig fremtidig lokalsenter (Trondheim kommune, 2012a), bli mer aktuelt slik at østsiden av omkjøringsvegen får et alternativt tilbud i nærområdet. Totalt sett kan Moholt studentby og utvikling av fortetningsområde 1 gjøre Moholt til et sterkt lokalt sentrum. Områdene som i dag utgjør Moholtsenteret samt fortetningsområde 2 og 3 vil da kunne utvikles til annen næring- og kontorvirksomhet, som også er gunstig med tanke på at metrobuslinje nr. 3 passerer i umiddelbar nærhet.

Lokalsenteret på Saupstad er også blant sentrene som har størst potensial for fortetting i nærheten av senteret. Det mest sentrale fortetningsområdet utgjør parkeringsplasser og andre grå flater i kjernen av selve senterområdet. Mot vest avgrenses dette området av Kongsvegen, som medfører gul støysone på en stor del av fortetningsområdet. Det er likevel muligheter for å etablere annen bebyggelse lengst mot vest, som vil kunne gjøre området innenfor til et attraktivt boligområde. På grunn av bygningenes plassering mot øst kan utvikling av området også kombineres med etablering av et torg. Dersom arealet som i dag består av bensinstasjon (Shell) kan inkluderes i områdetransformasjonen vil lokalsenteret i større grad kunne utvikles til et helhetlig sentrumsområde. Det andre fortetningsområdet på Saupstad kan være mer utfordrende å få til. Arealet er per i dag registrert som grøntområde, og deler av området er innenfor oransje støysone, se figur 6.37. Omregulering av grøntareal skal i utgangspunktet ikke skje, men her kan det argumenteres med at det ligger en gravlund like ved, at området har nærhet til Bymarka og at grøntområdet uansett er preget av støy. Det er et pågående samarbeid mellom Trondheim kommune, stat, fylke og lokalsamfunn om et områdeløft for Saupstad/Kolstad (Trondheim kommune, 2019). Programmet har definerte mål mot 2020 om å løfte Saupstad/Kolstad til en bydel som fremmer bærekraft, livskvalitet, god helse, barn og unge og gode og inkluderende møteplasser. Av fysiske endringer i bydelen som så langt er ferdigstilt er eksempelvis nye Heimdal videregående skole og Kolstad arena. I tillegg har senterområdet fått ny passasje som åpner senteret mot Søbstad gård.

Utover disse sentrene har også lokalsenteret på Hallset godt potensial for fortetting. Det ene fortetningsområdet består i stor grad av parkeringsplass og grå flater, samt et nyoppført bygg med noen boliger og Rema og apotek i første etasje. Med tanke på styrkingen av Hallset som lokalt sentrum er det litt overraskende at området ikke ble utarbeidet mer helhetlig allerede ved planleggingen av det nyoppførte bygget, ettersom dette bygget er plassert lengst mot sør på området og vil kunne medføre dårlige lys og solforhold på det resterende arealet. Det andre fortetningsområdet er per i dag registrert som grøntområde, men er relativt utilgjengelig på grunn av helning og tett skog, noe som argumentere for at området bør fortettes. I tillegg vil ikke fortetting av dette området bryte opp grøntdraget som går i retning sørvest/nordøst.

Blant sentrene med dårligst potensial for fortetting finner vi Risvolla, Stavset, og Nardo. Her er det kun områder av relativt liten størrelse som har blitt identifisert som mulige fortetningsområder, og områdene vil bare kunne bidra med et fåtall nye boliger. Byåsen/Sverresborg har også lite fortetningspotensial, og kommer dårligst ut med mindre deler av grøntområdet øst for senterområdet omreguleres til boligformål. Dette vurderes som mulig ettersom senterområdet har umiddelbar nærhet til Bymarka samt direkte tilknytning til Trøndelag Folkemuseum med

store grøntareal. Imidlertid bør det tas i betraktning at det er planlagt utbygging av dagligvare på Havstad ved transformasjon av et tidligere område med bensinstasjon, bilverksted og vaskehall (Trondheim kommune, 2016a). Det skal bygges Kiwi-butikk med boliger på toppen, samt noe areal for annen næring og tjenesteyting, som vil forsterke en lokal senterutvikling og som trolig vil kunne komme i konkurranse med lokalsenteret på Byåsen/Sverresborg. Området på Havstad har bedre potensial for å kunne bli et sterkt lokalt sentrum enn Byåsen/Sverresborg, grunnet sistnevntes avgrensning av Bymarka mot vest og Trøndelag Folkemuseum mot nord, samt at området har fordel av å ligge i nærheten av idrettsanlegg og eldre senter/omsorgsboliger. I tillegg ligger Havstad langs metrobuslinje 3, som vil sikre god tilgjengelighet for kollektivtransport. Samtidig er Byåsen/Sverresborg foreslått som lokalsenter på grunn av at det er et «*tydelig lokalsenter med lang historie som lokalsenter og en klar identitet*» (Trondheim kommune, 2012a, s. 38), ikke på grunn av dagens nedslagsfelt eller potensial for videre utvikling.

Risvollan har lite potensial for fortetting. Samtidig er Risvollan, sammen med Saupstad, blant sentrene med størst nedslagsfelt innenfor både fem og ti minutter gange. Per i dag har Risvollan 1638 bosatte innenfor fem minutter gange, mot 4906 innenfor ti minutter gange. Det betyr at lokalsenteret allerede har et godt utgangspunkt for å være et sterkt og aktivt lokalt sentrum. Det kan derfor argumenteres for at fortettingsområde 1 markert på kartet i figur 5.157 bør utvikles til torg fremfor boliger. Det som eventuelt kan være problematisk både med tanke på torg og boligutbygging er at høyblokka på Risvollan gir mye skygge til områdene nord for senteret, samt øst for senteret på ettermiddags- og kveldstid. Generelt er en høyblokk på 16 etasjer svært dårlig plassert med tanke på lys- og solforhold for det resterende arealet når den er plassert vest/sørvest på et område.

De identifiserte fortettingsområdene på Heimdal bidrar ikke i spesielt stor grad til å øke tettheten rundt sentrum, men er en del av et større område på Heimdal som er under utvikling (Trondheim kommune, 2017c). Totalt sett vil hele området, som populært går under navnet Industritomta, bli en ny del av Heimdal sentrum med høy konsentrasjon av boliger. Det er også utarbeidet planer for utvikling av den sørlige delen av Heimdal sentrum (pka arkitekter, 2016) som vil bidra til å styrke Heimdal som lokalt og regionalt sentrum. Utenom disse områdene er det også potensial for mindre infill-prosjekter, men det er viktig at dette tar hensyn til eksisterende bebyggelsesstruktur der det er lav trehusbebyggelse.

Fortettingspotensialet ved Valentinlyst senter er funnet å være middels sammenlignet med de andre lokalsentrene. Ett av de identifiserte områdene er i dag del av et grøntområde, som bidrar til å ivareta sammenheng mellom en nord-sørgående grønnkorridor og et grøntareal vest for området. I henhold til landskapsøkologiske arealprinsipper (Miljødirektoratet, 2014, s. 32–33) er dette viktig for å sikre vandrings- eller trekkveier mellom leveområdene for de enkelte artene. Området er lite opparbeidet og består hovedsakelig av gressplen, men har potensial til å kunne bli bydelspark ettersom størrelsen er over 10 daa. Totalt taler dette for at området ikke bør reguleres til boligformål, men dersom området skal kunne bli bydelspark krever det en betydelig bedre tilrettelegging med benker, planter og trær enn slik situasjonen er i dag. Mellom de seks eksisterende høyblokkene tilhørende Valentinlyst borettslag er det planlagt utbygging av 170 nye boliger (Langørgen og Lylum, 2018). Området er markert på kartet i figur 5.220, og faller innenfor avgrensningen på fem minutter gange fra senteret. Denne fortettingen vil bidra til å styrke lokalsenteret på Valentinlyst, og betyr at bevaring av grøntområdet (område 2 i figur 5.220) kan bli enda viktigere. Det siste fortettingsområdet som er identifisert ved Valentinlyst senter ligger også innenfor avgrensningen på fem minutter gange. Området er markert som område 1 i figur 5.220, og vil være et transformasjonsprosjekt der 22 boligenheter med svært lav utnyttelsesgrad må rives til fordel for utbygging med vesentlig høyere tetthet.

Framtidens kompakte bydeler

Fortettingspotensial er i seg selv ikke avgjørende for hvorvidt et lokalsenter vil kunne videreutvikles til et sterkt og bærekraftig sentrum i bydelen, men må ses i sammenheng med tettheten og tilgjengeligheten til den allerede etablerte bebyggelsesstrukturen. Det er stor variasjon mellom senterområdene når det gjelder befolkningsmengden som per i dag bor innen gangavstand til sentrene, og det er stor variasjon i hvor mange nye boligenheter som kan bygges i sentrenes nærområde. For å gi et anslag på totalt antall personer som etter fortetting av identifiserte områder vil utgjøre sentrenes nedslagsfelt innen fem minutter gange, er gjennomsnittlig antall personer i en privathusholdning for Trondheim lagt til grunn. Tallet ble sist oppdatert juni 2018, og ligger på 2,03 personer per privathusholdning (SSB, 2018b).

Ved fortetting av de identifiserte områdene er det flere av sentrene som kan utvikle seg til å bli sterke lokale sentrum. Figur 6.37 viser en oversikt over potensielt antall bosatte innen avgrensningen på fem minutter gange når dagens befolkning og fortettingspotensial slås sammen. I oversikten er antall bosatte vist for både utbyggingstettet på 6 boliger/daa (gul) og for 10 boliger/daa (oransje). Lokalsenteret på Lade vil skille seg ut med klart høyest tetthet av boliger, og ved utbyggingstetthet på 10 boliger/daa vil det potensielt bo i overkant av 3000 personer innenfor fem minutter gange til lokalsenteret. Tatt i betraktning de pågående utbyggingsprosjektene i området så vil denne posisjonen styrke seg ytterligere. Området har også en stor fordel av å ha grøntområder i nærheten av senteret (Ringve botaniske hage), nærhet til sjøen og Ladestien samt nærhet til større regionale handelssentre som City Lade og Lade Arena. Dersom de markerte områdene (se figur 5.92) fortettes vil total boligtetthet innenfor avgrensningen på fem minutter gange bli mellom 3,0 og 4,0 boliger/daa (tidligere 1,55).

Videre har Flatåsen potensial til å bli et tydelig lokalt sentrum dersom de identifiserte områdene transformeres til bolig. Ved utbyggingstetthet på 10 boliger/daa vil det potensielt bo 2845 personer innenfor fem minutter gange til lokalsenteret. Flatåsen har store åpne areal med grå flater og parkeringsplass, og det er derfor også mulighet til å opparbeide gode møteplasser og torg i tilknytning til lokalsenteret. En eventuell utbygging av fortettingsområdene vil imidlertid kreve en helhetlig plan for området, der omlegging av deler av Øvre Flatåsveg bør vurderes. I tillegg bør kontor- og næringslokaler vurderes anlagt langs Kongsvegen for å begrense støyproblematikk for lokalsenterområdet. Et godt utgangspunkt for utvikling til en kompakt bydel, der det samtidig er plass til opparbeidelse av torg eller handlegate, gjør at Flatåsen kan bli et bærekraftig lokalt sentrum i fremtiden.

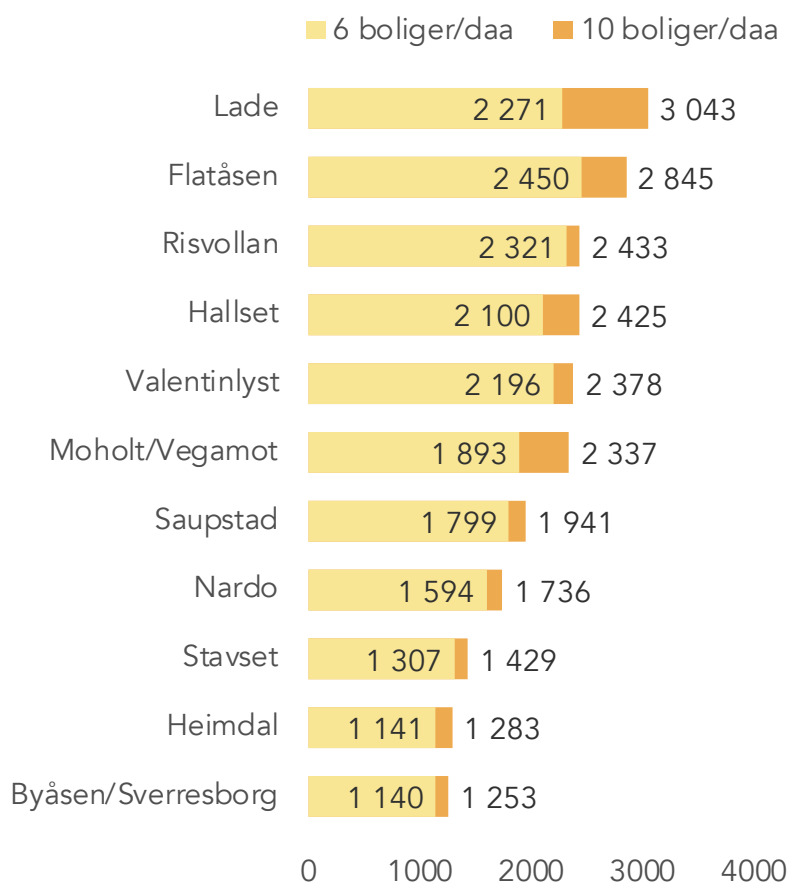
Risvolla har liten grad av fortettingspotensial, men har allerede med dagens befolkningmengde innen fem minutter gange et godt grunnlag for å bli et sterkt lokalt sentrum. På grunn av denne posisjonen kan fortettingsområdene som er identifisert gjerne vurderes til opparbeidelse av torg eller handlegate fremfor boliger. Skyggen som høyblokk gir utover ettermiddag og kveld gjør imidlertid fortettingsområdene mindre attraktive for både boligbygging, torg eller handlegate.

Moholt/Vegamot kommer middels godt ut som en fremtidig kompakt bydel med stort befolkningsgrunnlag. Mye av dette skyldes omkjøringsvegen (E6) som fungerer som en barriere for ferdsel i nærområdet. Området kan likevel få en spennende utvikling mot å bli et attraktivt lokalt sentrum dersom senteret utvikles på den vestlige delen av området (som i dag er Rema 1000 og Bohus) til fordel for senterområdet på østsiden av omkjøringsvegen. Her vil senterområdet kunne tilknyttes den nye delen av Moholt studentby, og det er også potensial for fortetting i umiddelbar nærhet til

senterområdet. Senterområdet på østsiden av omkjøringsvegen vil da kunne egne seg til nærings- og kontorvirksomhet.

Blant lokalsentrene som kommer dårlig ut med tanke på å nå ut til en stor befolkning innen fem minutter gange finner vi Byåsen/Sverresborg, Heimdal og Stavset. Det er ikke overraskende at Byåsen/Sverresborg kommer dårlig ut, med tanke på beliggenheten nært Bymarka og Trøndelag Folkemuseum. Resultatet for Heimdal viser ikke nødvendigvis det faktiske potensialet som ligger i Heimdal sentrum. Store deler av Industritomta kommer til å bli fortettet, i tillegg til at det også er andre utbyggingsprosjekter i kjernen av Heimdal sentrum som vil bidra til høyere tetthet. I realiteten er også nedslagsfeltet for fem minutter gange større enn det som ble brukt i analysen, ettersom Heimdal sentrum har lang utstrekning. Med dette tatt i betraktning må det medberegnes at Heimdal sentrum vil få et mye større befolkningsgrunnlag enn det som kommer frem av analysen, og at Heimdal sentrum vil komme til å utvikles videre som en kompakt bydel med et sterkt sentrum.

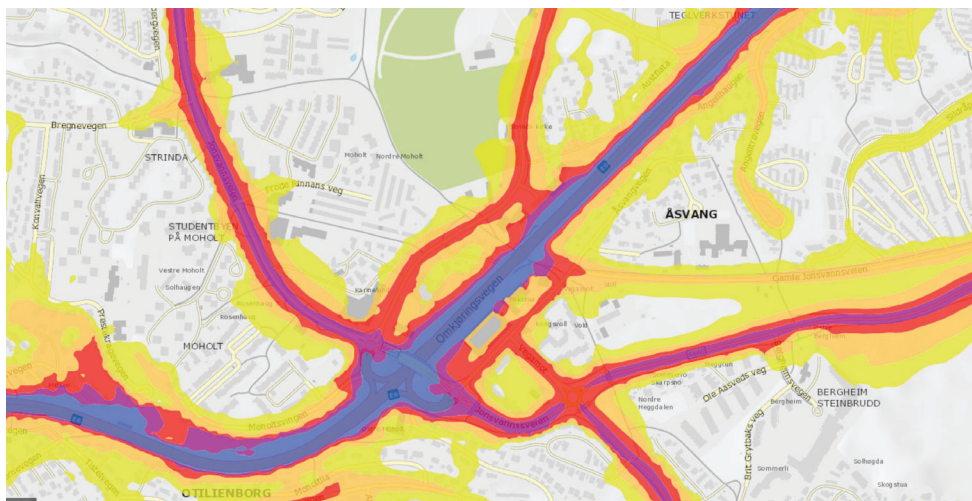
Stavset har både få bosatte innen fem minutter gange per i dag, samt lite potensial for fortetting. Årsaken skyldes i stor grad bebyggelsesstrukturen med småhusbebyggelse i hele nærområdet. Dette medfører at Stavset har begrenset mulighet til å utvikles som en kompakt bydel, og det vil samtidig begrense mulighetene for videreutvikling til et attraktivt lokalt sentrum med bredt funksjonsutvalg og sosiale møteplasser.



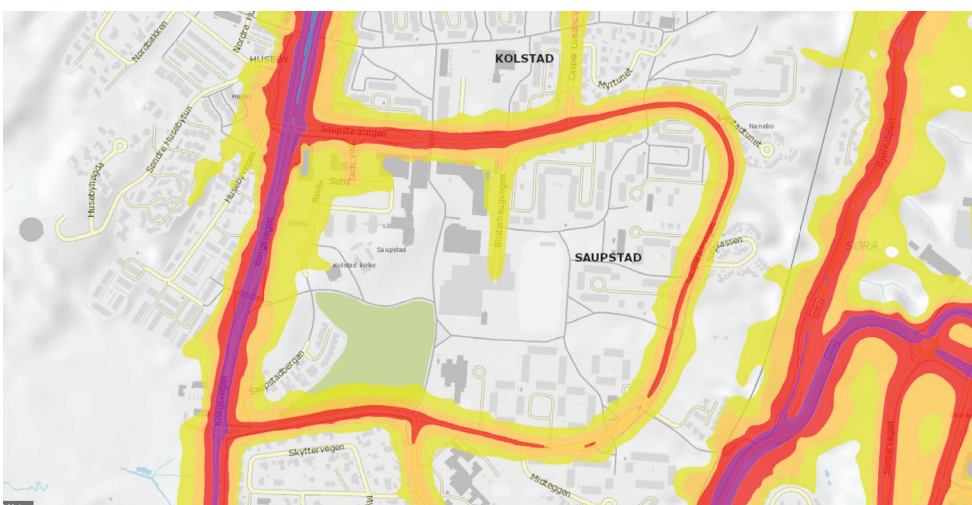
Figur 6.34: Estimert antall bosatte innen fem minutter gange etter fortetting av identifiserte områder.



Figur 6.37: Støykart for området rundt Flatåsen lokalsenter, fra (Statens Vegvesen, 2019)



Figur 6.38: Støykart for området rundt Moholt/Vegamot lokalsenter, fra (Statens Vegvesen, 2019)



Figur 6.39: Støykart for området rundt Saupstad lokalsenter, fra (Statens Vegvesen, 2019)

KAPITTEL 7

OPPSUMMERING OG KONKLUSJON

I dette kapittelet oppsummeres resultatene og diskusjonen for å svare på problemstillingen:

Hva skal til for at dagens lokalsenter i Trondheim kan utvikle seg til å bli attraktive lokale sentrum?

Oppsummeringen tar utgangspunkt i de samme fem deltemaene som resultatene og diskusjonen er strukturert etter. Først presenteres en oppsummering for hvert tema med utgangspunkt i relevante forskningsspørsmål. Oppsummeringen knytter sammen funnene på tvers av casene, i tillegg til å presentere en vurdering av lokalsentrene i Trondheim ut fra funnene. Til slutt knyttes alle deltemaene sammen for å gi en endelig konklusjon på problemstillingen.

7.1 OPPSUMMERING

Tilgjengelighet

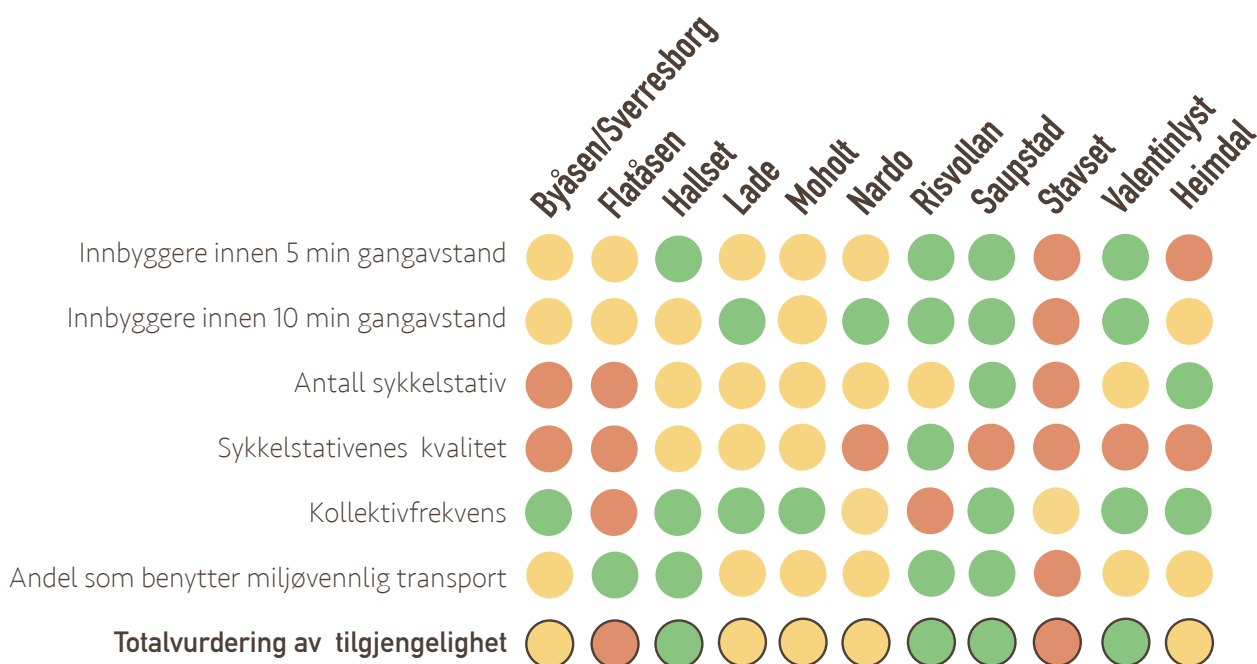
1: Hvilke lokalsenter har god tilgjengelighet i dag, og hvilke faktorer har positiv innvirkning på miljøvennlig transport til lokalsentrene?

I vinterhalvåret benytter litt over halvparten av respondentene bil til lokalsenteret. I sommerhalvåret er andelen som reiser med bil lavere, og over halvparten benytter miljøvennlige transportmidler til lokalsenteret. Det er generelt få som benytter kollektivtransport og enda færre som sykler. Det er vist at lokalsenter som har stort nedslagsfelt (målt i antall bosatte) innenfor fem minutters gange, også har høy gangandel til senteret. Stort nedslagsfelt innenfor fem minutters gange er derfor et viktig utgangspunkt for å kunne gjøre et lokalsenter mindre bilbasert. Befolkningens størrelse innenfor en avgrensning på ti minutter gange til senteret er mindre viktig for stor gangandel. Parkeringsfasilitetene for sykkel ved dagens lokalsenter er i svært dårlig forfatning. Kun få av sentrene gir mulighet for å låse sykkelrammen og ingen sykkelparkeringer er under tak. De fleste av lokalsentrene har også langt færre parkeringsplasser for sykkel enn parkeringsnormen til Trondheim kommune anbefaler. For å øke sykkelandelen må det legges til rette for tilstrekkelig og trygg sykkelparkering

med mulighet for å låse rammen på sykkelen, og sykkelparkeringen bør være under tak og med plass til større sykler, som elsykler og lastesykler. Dette er små tiltak som kan gjøre det å sykle til lokalsentrene betydelig mer attraktivt enn det er i dag. Med det nye rutenettet for buss i forbindelse med metrobussen i Trondheim vil det bli godt kollektivtilbud til mange av lokalsentrene. De fleste sentrene vil ha bussavganger minimum hvert 10. minutt i rush- og normaltrafikk. Unntakene er Risvollan, Nardo og Flatåsen som har mindre hyppige avganger. Resultatene fra studien viser at de som benytter kollektivtransport til lokalsentrene i mindre grad har bostedet som utgangspunkt for reisen.

Ingen av dagens lokalsenter har parkeringsavgift, men nesten alle sentrene har en maksimumstid for parkering på to til tre timer. Det er imidlertid ikke optimalt for dagens lokalsenter å legge inn parkeringsavgift, ettersom det mest sannsynlig vil føre til at lokalsentrene utkonkurreres av andre nærbutikker og kjøpesenter. Imidlertid bør parkering legges under bakken der det er mulig og det bør være lengre å gå til parkeringen slik at fotgjengere, syklistene og kollektivreisende føler seg prioritert. En handelsfunksjon ved dagens lokalsenter som genererer særlig mye biltrafikk fra flere deler av byen er Vinmonopolet. Ved nyetablering av Vinmonopol bør det derfor være god tilgjengelighet for kollektivtransport og sykkel, samt at senteret bør ha stort nedslagsfelt innen 5 minutters gange.

Ingen av dagens lokalsenter har parkeringsavgift, men nesten alle sentrene har en maksimumstid for parkering på to til tre timer. Det er imidlertid ikke optimalt for dagens lokalsenter å legge inn parkeringsavgift, ettersom det mest sannsynlig vil føre til at lokalsentrene utkonkurreres av andre nærbutikker og kjøpesenter. Imidlertid bør parkering legges under bakken der det er mulig og det bør være lengre å gå til parkeringen slik at fotgjengere, syklistene og kollektivreisende føler seg prioritert. En handelsfunksjon ved dagens lokalsenter som genererer særlig mye biltrafikk fra flere deler av byen er Vinmonopolet. Ved nyetablering av Vinmonopol bør det derfor være god tilgjengelighet for kollektivtransport og sykkel, samt at senteret bør ha stort nedslagsfelt innen 5 minutters gange.



Av dagens lokalsenter er det Hallset, Risvollan, Saupstad og Valentinlyst som kommer totalt best ut med tanke på tilgjengelighet. Med unntak av Hallset har disse sentrene et godt befolkningsgrunnlag innenfor fem minutter gange. For Heimdal sentrum er trolig befolkningsgrunnlaget noe høyere enn resultatet viser, ettersom sentrumsfunksjonene har større utstrekning. Med unntak av Risvollan har også samtlige av sentrene som kommer best ut av tilgjengelighetsanalysen god kollektivdekning. Lokalsentrene som kommer dårligst ut er Flatåsen og Stavset. Disse har få bosatte innenfor fem minutters gange, dårlig kollektivdekning og er dårlig tilrettelagt for sykkel.

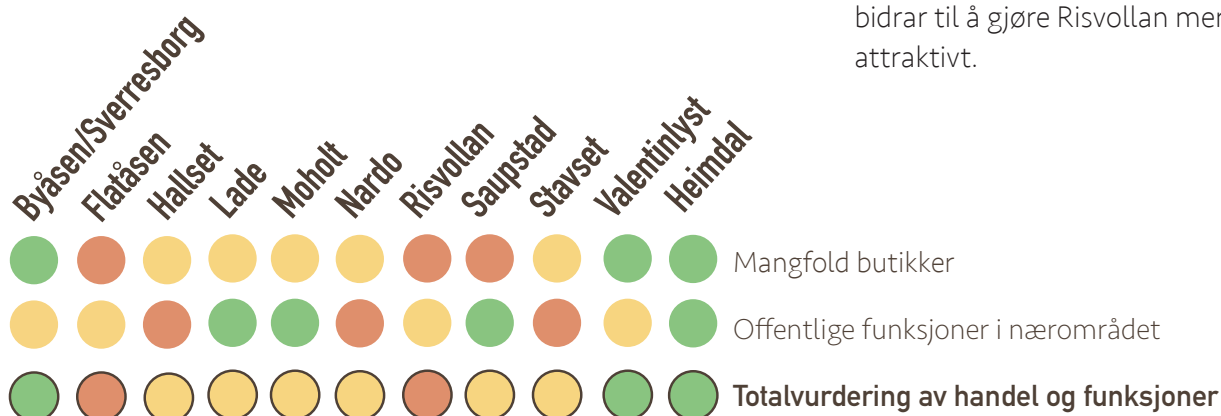
Funksjoner og handelstilbud

2: Hvilke funksjoner, service- og handelstilbud bør være tilstede for å skape et attraktivt lokalt sentrum?

Dagligvare, etterfulgt av apotek, er for de fleste den viktigste funksjonen på lokalsentrene. Videre er blomsterbutikk, bakeri/kafé, bibliotek, post i butikk og Vinmonopol viktige funksjoner for et lokalsenter. Ved lokalsentrene som ikke har disse funksjonene per i dag, er de i stor grad pekt ut som viktige for at senteret skal bli benyttet mer. Mange ville også benyttet senteret mer dersom det var flere klesbutikker å velge i, men for å gjøre senteret til et attraktivt lokalt sentrum kommer det fram at det må være flere kaféer, restauranter, samt bar/pub. Mange av dagens lokalsenter er lokalisert i nærheten av offentlige funksjoner som skole, barnehage, eldresenter, kirke/forsamlingshus og treningssenter. Likevel fremstår lokalsentrene i svært liten grad som en møteplass for aktiviteter i nærområdet. Det foregår mye aktivitet i bydelene, men aktivitetene kunne i større grad vært samlet for å danne et sentrum, hvor lokaler og parkeringsplasser kan deles mellom ulike funksjoner. Samling av funksjoner vil føre til samling av mennesker, som videre bidrar til mer aktivitet. Dette vil være et viktig grunnlag for å utvikle et lokalt sentrum. Det kan tenkes at handelstrenden vil utvikle seg i retning av at folk ønsker noe særegent, miljøvennlig, lokalt og spesielt. Dette kan være med å bidra til økt popularitet for lokalsentrene, dersom de er villige til å satse på og markedsføre seg som et lokalt og dermed miljøvennlig alternativ for handel og hverdagslige aktiviteter.

Heimdal kommer best ut med tanke på antall funksjoner i tilknytning til sentrumsområdet, etterfulgt av Byåsen/Sverresborg og Valentinlyst. Dette skyldes blant annet at funksjonene selve senteret har å tilby er vektet mer enn funksjonene i nærområdet. Dårligst ut kommer Flatåsen og Risvollan som har lite utvalg og dertil misfornøyde kunder. Risvollan har imidlertid bibliotek som

en del av lokalsenteret, som bidrar til å gjøre Risvollan mer attraktivt.



Utforming

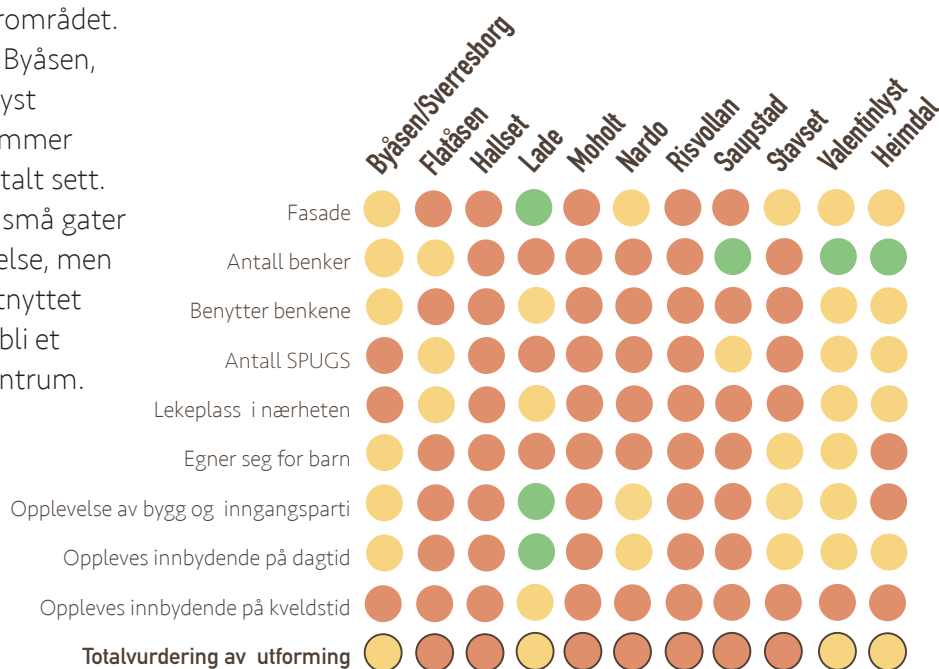
3. Hvordan bør et lokalt sentrum utformes for at det skal oppleves attraktivt?

Lokalsentrene er i liten grad tilrettelagt med gode sittemuligheter. Det er generelt få benker, og de som finnes er ofte i dårlig stand og har lite gjennomtenkt plassering. Dette medfører at de få benkene som faktisk finnes i liten grad blir brukt. Det er også få områder som kan karakteriseres som SPUGS (small public urban green spaces) utenfor lokalsentrene. Spørreundersøkelsen har kartlagt hva som skal til for å gjøre området rundt dagens lokalsenter mer attraktivt enn det er i dag. Flest synes planter og blomster er viktigst, deretter trær, park/grønne lunger, benker og lekeplass. De naturlige grønne elementene er derfor spesielt viktig med tanke på å utforme lokale sentrum som er attraktive som møtested for rekreasjon og sosiale aktiviteter i nærområdet.

Dagens lokalsenter henvender seg i liten grad til menneskene utenfor bygget. Fasadene er i stor grad kjedelige og inaktive, mye på grunn av at byggene har få vinduer og lite innbydende inngangsparti. Senter med blomsterbutikker har hyggeligere inngangsparti, ettersom butikkene i stor grad benytter området utenfor til å sette ut blomster. Dette bidrar til å skape kontakt mellom inne og ute, og gjelder Lade, Byåsen, Nardo og Stavset. Resultatene viser videre at senter som kommer best ut med tanke på kvalitet i utforming og fasader, er de sentrene hvor flest benytter seg av benkene. Nesten alle lokalsentrene i casestudien er utformet som små kjøpesenter, og ikke med gater og torg slik respondentene i stor grad skulle ønske. Unntaket er Heimdal som i dag er utformet slik man tenker et sentrum skal være. Imidlertid viser resultatet at gater og småhusbebyggelse i seg selv ikke er tilstrekkelig for at et sted skal oppfattes attraktivt. Så lenge bilveg, parkeringsplass og andre asfalterte grå flater er prioritert fremfor åpne torg og plasser med beplantning, trær og benker, vil det ikke være et sted det er attraktivt å oppholde seg på.

Ingen av sentrene får god vurdering av utformingen. Hallset, Moholt og Risvollan har fått dårligst mulig vurdering på samtlige punkter. Fasadene og byggene er lite innbydende, det er få benker og ingen lekeplass. Mange av disse faktorene gjelder også for de andre sentrene med dårligst vurdering. Lade er det eneste senteret som har innbydende fasade og inngangsparti, men mangler benker og lekeplass på senterområdet.

Dette gjelder også Byåsen, Heimdal, Valentinlyst og Stavset som kommer middels godt ut totalt sett. Heimdal består av små gater og småhusbebyggelse, men har så langt ikke utnyttet mulighetene for å bli et attraktivt lokalt sentrum.



Stedsopplevelse

2. Hvilke funksjoner, service- og handelstilbud bør være tilstede for å skape et attraktivt lokalt sentrum?

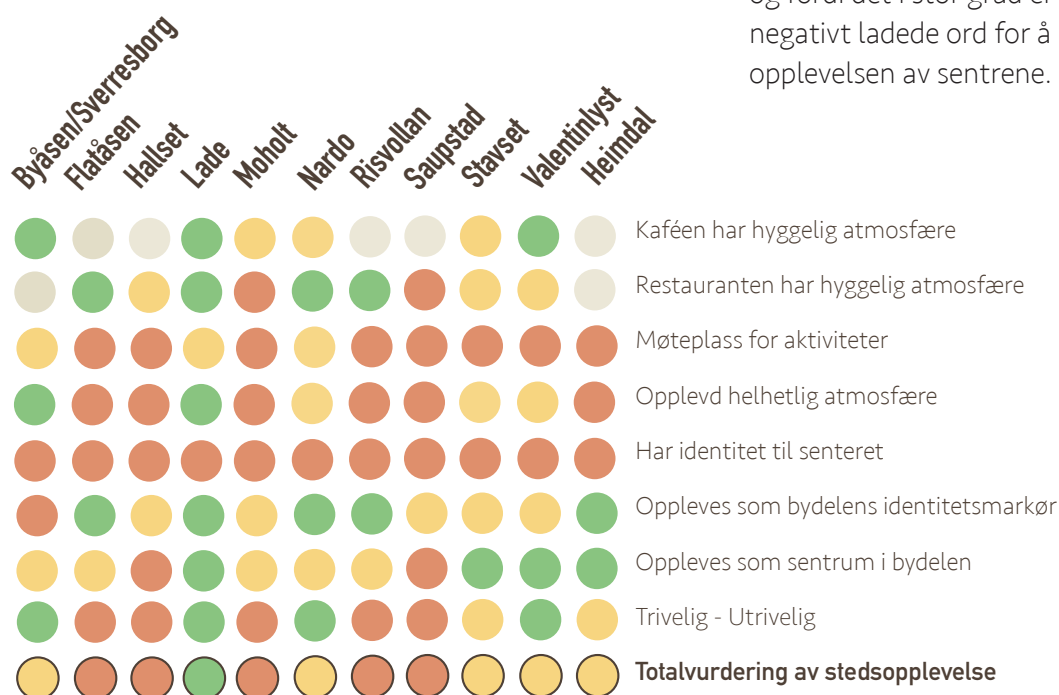
3. Hvordan bør et lokalt sentrum utformes for at det skal oppleves attraktivt?

Dagens lokalsenter er først og fremst et sted for nødvendige aktiviteter. De benyttes hovedsakelig til konkrete ærender og praktisk blir i stor grad benyttet for å beskrive opplevelsen av stedet. Lokalsentrene er i liten grad tilrettelagt for barn, ungdom og unge voksne, både med tanke på utforming (få lekeplasser og uteområder) og butikkutvalg. Mange forbinder derfor lokalsentrene som et møtested for eldre, og svært få mener at lokalsenteret fungerer som en møteplass for alle i bydelen.

Det er få som føler identitet til sitt nærmeste lokalsenter, men en høyere andel opplever at senteret er bydelens identitetsmarkør. Det synes å være en sammenheng mellom hvorvidt senteret oppleves som bydelens identitetsmarkør og om senteret oppleves som sentrum i bydelen. Identitet kan derfor sies å være viktig for å skape et tydelig lokalt sentrum.

Mange synes kaféen og restauranten på lokalsenteret de benytter mest har hyggelig atmosfære, men flertallet av respondentene foretrekker likevel Midtbyen for slike aktiviteter. De store regionale kjøpesentrene på Lade/Tiller foretrekkes også i større grad enn lokalsentrene til slike aktiviteter. Samtidig er kafé/bakeri og restaurant funnet å være viktige funksjoner for at det skal være ønskelig å benytte lokalsentrene mer. Blant respondentene som beskriver sentrene som trivelige fremkommer sentrenes utforming som viktigste årsak, og det er også funnet sammenheng mellom utforming, trivsel og følelsen av identitet til senteret.

Lokalsenteret på Lade er det eneste senteret som totalt får god vurdering av opplevelsen av senteret. Både kaféen og restauranten blir oppfattet hyggelig av de besøkende, det oppleves som sentrum i bydelen og mange opplever at det har en god helhetlig atmosfære. Flatåsen, Hallset, Moholt, Risvollan og Saupstad får dårlig vurdering fordi sentrene ikke oppfattes som en møteplass, og fordi det i stor grad er brukt negativt ladede ord for å beskrive opplevelsen av sentrene.



Fortetting

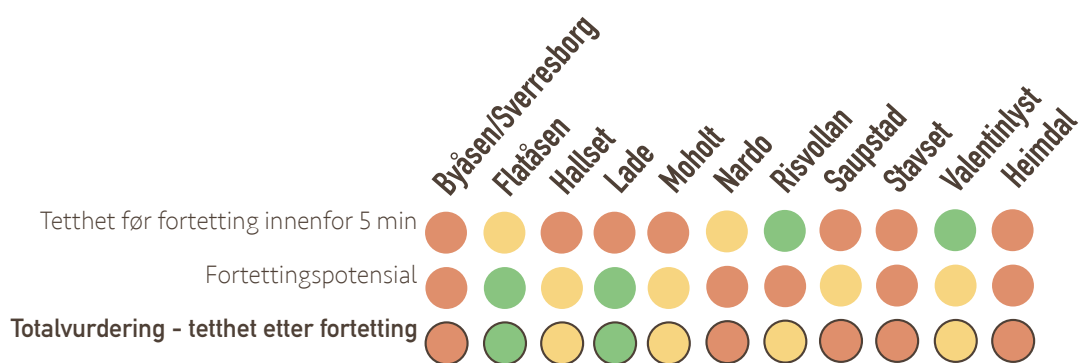
4. Hvilke av dagens lokalsenter har fortettpotensial og hvilke områder har størst potensial for å utvikles til kompakte bydeler når dagens befolkning tas i betraktning?

Fortetting rundt lokalsentrene vil kunne bidra til utvikling av sterke lokale sentrum. I første omgang vil det føre til at en større befolkning har gangavstand til senteret, noe som vil øke gangandelen. Videre kan dette bidra til at færre kjører bil, noe som vil gi sentrene mulighet til å transformere grå flater til grønne områder, med blomster, trær, benker og lekeplasser.

Fortetting vil også bidra til økt befolkningsgrunnlag for handelen, som gjør at flere butikker og kaféer kan etableres i området. Det er imidlertid viktig at fortettingen ikke går på bekostning av areal som kan brukes til oppholdsareal og parker. Ved dagens lokalsenter i Trondheim er det stor variasjon i potensial for fortetting, med alt fra store transformasjonsmuligheter til mindre områder for infill. Felles for sentrene er at det er begrenset med parkareal og grønne områder i umiddelbar nærhet, noe som må tas hensyn til ved planlegging av fortetting.

Det er størst fortettpotensial tilknyttet lokalsenteret på Lade, der transformasjon av to store fortettingsområder kan utgjøre 950-1600 nye boliger, avhengig av fortettingsgrad. Dette vil imidlertid kreve flytting av Lade Idrettspark, og må derfor betraktes som et langsiktig mål. Deretter følger Flatåsen med potensial for 650-1070 nye boliger. Fortettingen vil kreve noe flytting av industrivirksomhet som per i dag tar opp mye areal i nærheten av lokalsenteret, men dette kan samtidig frigjøre store områder som kan gi helhetlig planlegging av lokalsenterområdet. Lokalsentrene på Risvollan, Stavset, og Nardo har minst potensial for fortetting. Dette kan virke begrensende på sentrenes videre utvikling mot å bli attraktive lokale sentrum.

Med dagens befolkningsgrunnlag tatt i betraktning kommer Lade og Flatåsen best ut som potensielle kompakte bydeler. På Lade er utviklingen allerede i gang, og bydelen blir stadig mer kompakt. Flatåsen er per i dag langt unna å kunne bli et attraktivt lokalt sentrum, men vil med god planlegging kunne bli en kompakt bydel der mange forskjellige aktiviteter vil kunne foregå.



7.2 KONKLUSJON

Hva skal til for at dagens lokalsenter i Trondheim kan utvikle seg til å bli attraktive lokale sentrum?

Dagens lokalsenter i Trondheim danner et grunnlag for å skape attraktive sentrum i bydelene. Sentrene blir hyppig besøkt, og mange setter pris på å ha et lokalt handelstilbud. Nærhet til handelsstedet gjør at mange nødvendige aktiviteter er tilgjengelig innen kort rekkevidde, og dette er vist å ha en helt sentral betydning for hvorvidt gange foretrekkes som transportmiddel. Samtidig kommer det også frem at mange ønsker noe mer enn bare et sted der det er praktisk å handle. De ønsker et sted i nærområdet der de kan møte andre mennesker, gjøre sosiale aktiviteter – et sted som er ment for opphold. Lokalsentrene fungerer ikke slik per i dag, og det er svært få som opplever stedene som attraktive.

For å skape sosiale møteplasser er stedets utforming helt sentralt, og i stor grad handler det om å skape grønne omgivelser med planter, blomster, trær og benker. Dette vil legge til rette for aktiviteter og liv i bydelen, og bidrar i større grad til opphold fremfor gjennomfart. Der mennesker samles vil det også føles trygt å være, som videre vil gjøre det mer attraktivt å oppholde seg på stedet. Det er også viktig at omgivelsene tilpasses alle aldersgrupper, men kanskje spesielt viktig å legge til rette for barn og unge. Ved å etablere lekeplasser vil det bli et målpunkt for barn, som også vil tiltrekke foreldrene. Et handelssted utformet som kjøpesenter med parkeringsplasser rundt har dårlige forutsetninger for å skape attraktive steder for opphold og rekreasjon. Et attraktivt lokalt sentrum bør heller forsøke å samle aktivitetene i området rundt et torg eller en gate.

Lokale sentrum vil også bli mer attraktive med økt tilbud av handelsfunksjoner, men samling av aktiviteter og andre funksjoner kan være vel så viktig for å gjøre et lokalt sentrum attraktivt. Ulike typer funksjoner og tilbud skaper aktivitet på ulike tider av døgnet, som er positivt for hvor attraktivt og trygt stedet oppleves. Større utvalg av restauranter, kaféer og bar/pub er imidlertid også viktig for å sikre mer aktiv bruk av lokale sentrum, fordi det i stor grad bidrar til å skape hyggelige atmosfærer.

Attraktivitet i et lokalt sentrum handler i stor grad om hvor aktivt stedet er, men aktiviteten påvirkes også av hvor attraktivt det er å oppholde seg der. For å skape aktivitet trengs mennesker, og derfor er det viktig å utvikle kompakte områder rundt lokale sentrum. Dette vil også bidra til at flere går til hverdagslige målpunkt fremfor å benytte bil, og er derfor en viktig del av bærekraftig byutvikling.

REFERANSER

Åm, T. (2018) «Det er ikke i eplehagene Trondheim bør vokse». Tilgjengelig på: <https://www.adressa.no/meninger/kronikker/2018/05/07/Det-er-ikke-i-eplehagene-Trondheim-bør-vokse-16632385.ece> (Åpnet: 31. mars 2019).

ARC Arkitekter (2016) *Ladetorget (2016)*. Tilgjengelig på: <https://www.arcarkitekter.no/prosjekter/ladetorget-2016/> (Åpnet: 27. mai 2019).

Aronson, E., Wilson, T. D. og Akert, R. M. (2012) *Social Psychology*. 8. utg. New York: Pearson Education Inc.

Asplan Viak (2012) *Hvorfor tilgjengelighetsanalyser?* Trondheim. Tilgjengelig på: <https://www.regjeringen.no/contentassets/1f41f9b3e9c34acc86f57192daffe4f/kristinnorddalatpm-odellen280812.pdf> (Åpnet: 30. mars 2019).

AtB (2018) *Slik blir kollektivtilbudet*. Tilgjengelig på: <https://www.atb.no/kollektivsystem-2019/rutetilbud/> (Åpnet: 10. desember 2018).

Azote for Stockholm Resilience Centre, S. U. (2018) *Sustainable Development Goals, Azote for Stockholm Resilience Centre, Stockholm University*. Tilgjengelig på: <https://www.stockholmresilience.org/images/18.36c25848153d54bdba33ec9b/1465905797608/sd-gs-food-azote.jpg> (Åpnet: 4. april 2019).

Bakken, E. N. (2014) *Byggeskikk, estetikk og stedsforming*. Tilgjengelig på: [http://biblioteket.husbanken.no/arkiv/dok/Komp/Byggeskikk estetikk og stedsforming ny versjon.pdf](http://biblioteket.husbanken.no/arkiv/dok/Komp/Byggeskikk%20estetikk%20og%20stedsforming%20ny%20versjon.pdf) (Åpnet: 11. desember 2018).

Baldassare, M., Ryan, S. og Katz, C. (1998) *Suburban attitudes toward policies aimed at reducing solo driving*. Tilgjengelig på: <https://link.springer.com/content/pdf/10.1023/A:1004982709482.pdf> (Åpnet: 8. juni 2019).

Berglund, B., Sommer, P. og Zakariassen, G. (2017) *Olav Thon-Gruppen: – Vi kunne bygget flottere kjøpesentre – NRK Kultur og underholdning*. Tilgjengelig på: https://www.nrk.no/kultur/olav-thon-gruppen_-_vi-kunne-bygget-flottere-kjopesentre-1.13353192 (Åpnet: 22. januar 2019).

Breheny, M. (1992) *The Contradictions of The Compact City*. London: Regional Science Association.

Browning, R. C. mfl. (2006) «Effects of obesity and sex on the energetic cost and preferred speed of walking», *Journal of Applied Physiology*, 100(2), s. 390–398. doi: 10.1152/jappphysiol.00767.2005.-The.

Byvekstavtale Trondheimområdet (2019). Tilgjengelig på: https://www.ntp.dep.no/dokumentliste/_attachment/2636447/binary/1317785?_ts=169812cf100 (Åpnet: 12. april 2019).

Christiansen, L. B. mfl. (2016) «International comparisons of the associations between objective measures of the built environment and transport-related walking and cycling: IPEN adult study», *Journal of Transport and Health*. Elsevier, 3(4), s. 467–478. doi: 10.1016/j.jth.2016.02.010.

Christiansen, P. mfl. (2016) *Parkering - virkemidler og effekter*. Oslo.

Christiansen, P. mfl. (2017) «Parking facilities and the built environment: Impacts on travel behaviour», *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. Pergamon, 95, s. 198–206. doi: 10.1016/j.TRA.2016.10.025.

Christiansen, P., Engebretsen, Ø. og Hanssen, J. U. (2015) *Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass*. 1439/2015. Oslo. Tilgjengelig på: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=41578> (Åpnet: 5. juni 2019).

Cold, B. (1989) «Om arkitektur og kvalitet», *Tidskrift för Arkitekturforskning*, 2. Tilgjengelig på: <http://arkitekturforskning.net/na/article/viewFile/1022/962> (Åpnet: 7. februar 2019).

Cold, B. (2010) *Her er det godt å være, om estetikk i omgivelsene*. Trondheim: Tapir akademiske forlag.

Cold, B. (2012) «Steds- og arkitecturevaluering», i Fyhri, A., Hauge, Å., og Nordh, H. (red.) *Norsk miljøpsykologi - Mennesker og omgivelser*. Oslo: SINTEF akademisk forlag, s. 81–115.

Direktoratet for byggkvalitet (2019) *Byggteknisk forskrift (TEK17)*. Oslo. Tilgjengelig på: <https://dibk.no/globalassets/byggteknisk-forskrift-tek17/byggteknisk-forskrift-tek17-med-veiledning-lastet-ned-januar-2019.-direktoratet-for-byggkvalitet.pdf> (Åpnet: 9. juni 2019).

Enge, C. og Pettrém, M. T. (2019) «Skrinlegger kjøpesenterplaner på Økern», *Aftenposten*, 3 juni. Tilgjengelig på: <https://www.aftenposten.no/osloby/i/mRzGV0/Skrinlegger-kjopesenterplaner-pa-Okern> (Åpnet: 3. juni 2019).

Engebretsen, Ø. mfl. (2014) *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14-nøkkelfor rapport*. Oslo. Tilgjengelig på: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=39511> (Åpnet: 4. februar 2019).

Engebretsen, Ø. og Strand, A. (2010) *Fakta om handel, kjøpesenter og transport*. Tilgjengelig på: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=14876> (Åpnet: 7. februar 2019).

Fiskaa, H. (2014) *Fysisk detaljplanlegging*. Institutt for byforming og planlegging, NTNU. Trondheim.

Fjeldhus, P. S. og Fossnes, E. R. (2016) *Bystrukturelle forhold som genererer byliv*. Masteroppgave. Institutt for planlegging, NMBU. Ås.

Flatåsen (2019). Tilgjengelig på: <https://no.wikipedia.org/wiki/Flatåsen>.

FN (2018a) *Bærekraftig utvikling*. Tilgjengelig på: <https://www.fn.no/Tema/Fattigdom/Baerekraftig-utvikling> (Åpnet: 26. mai 2019).

FN (2018b) *FNs bærekraftsmål*. Tilgjengelig på: <https://www.fn.no/Om-FN/FNs-baerekraftsmaal> (Åpnet: 16. oktober 2018).

FN (2018c) *Parisavtalen*. Tilgjengelig på: <https://www.fn.no/Om-FN/Avtaler/Miljoe-og-klima/Parisavtalen> (Åpnet: 3. desember 2018).

Forbrukerrådet (2016) «Forbrukertrender».

Gehl Architects (2014) *Bylivsundersøkelse Oslo sentrum*. Oslo. Tilgjengelig på: https://issuu.com/gehlarchitects/docs/issue_1242_oslo_bylivsunders_kelse.

Gehl, J. (1980) *Livet mellom husene*. 2. utg. København: Arkitektens Forlag.

Geonorge (2019) *Matrikkelen - Adresse Leilighetsnivå, Geonorge Kartkatalog*.

Gospodini, A. (2010) «Urban Design, Urban Space Morphology, Urban Tourism: An Emerging New Paradigm Concerning Their Relationship». doi: 10.1080/09654310120079841.

Groenewegen, P. P. *mfl.* (2006) «Vitamin G: effects of green space on health, well-being, and social safety». doi: 10.1186/1471-2458-6-149.

Guttu, J. og Schmidt, L. (2008) *Fortett med vett*. Tilgjengelig på: http://biblioteket.husbanken.no/arkiv/dok/3439/fortett_med_vett.pdf (Åpnet: 11. mai 2019).

Handy, S. L. (1996) «Understanding the link between urban form and nonwork travel behavior», *Journal of Planning Education and Research*. Pergamon, 15(3), s. 183–198. doi: 10.1177/0739456X9601500303.

Handy, S. L. *mfl.* (2002) «How the built environment affects physical activity: Views from urban planning», *American Journal of Preventive Medicine*. Elsevier, 23(2), s. 64–73. doi: 10.1016/S0749-3797(02)00475-0.

Hanssen, G. S., Hofstad, H. og Saglie, I.-L. (2015) *Kompakt byutvikling*. Oslo: Universitetsforlaget.

Hanssen, J. U., Loftsgarden, T. og Nielsen, G. (2009) *Prinsipper og retningslinjer for handel i regionale planer*. Tilgjengelig på: <https://www.toi.no/getfile.php/1311757/Publikasjoner/TØI-rapporter/2009/1016-2009/1016-2009.pdf> (Åpnet: 8. februar 2019).

Håpnes, R. Å. (2003) *Trondheim tar form*. Trondheim: Tapir akademiske forlag.

Heinen, E., van Wee, B. og Maat, K. (2010) «Commuting by Bicycle: An Overview of the Literature», *Transport Reviews*. Routledge, 30(1), s. 59–96. doi: 10.1080/01441640903187001.

Henriksen, M. *mfl.* (2018) «Byåsminner», i. Trondheim.

Holden, E. og Norland, I. T. (2005) «Three challenges for the compact city as a sustainable urban form: Household consumption of energy and transport in eight residential areas in the Greater Oslo Region», *Urban Studies*, 42(12), s. 2145–2166. doi: 10.1080/00420980500332064.

Hordaland fylkeskommune (2013) *Spørjeundersøking om sentrumsområde - Befolkningsundersøking i Hordaland 2013*. Tilgjengelig på: <https://www.hordaland.no/globalassets/for-hfk/rapportar-og-statistikk/aud-rapportar/2013/aud-rapport-nr-1-2013-befolkningsundersoking-om-sentrumsomrade.pdf> (Åpnet: 14. november 2018).

Hovde, K. og Samdal, M. (2006) «Ja til høyblokk på Valentinlyst». Tilgjengelig på: <https://www.adressa.no/nyheter/trondheim/article712277.ece>.

Høyer, K. G. og Holden, E. (2001) «Housing as basis for sustainable consumption», *International Journal of Sustainable Development*. Inderscience Publishers, 4(1), s. 48–58.

Huff, D. L. (1963) «A Probabilistic Analysis of Shopping Center Trade Areas», *Land Economics*, 39(February), s. 81–90.

Hunt, J. D. og Abraham, J. E. (2001) *Influences on bicycle use*. Tilgjengelig på: [http://www.onegreencity.com/images/crucial/Edmonton Cycling Paper.pdf](http://www.onegreencity.com/images/crucial/Edmonton%20Cycling%20Paper.pdf) (Åpnet: 15. mai 2019).

Inci, E. (2015) «A review of the economics of parking», *Economics of Transportation*. Elsevier, 4(1–2), s. 50–63. doi: 10.1016/j.ECOTRA.2014.11.001.

Jabareen, Y. R. (2006) «Sustainable Urban Forms: Their Typologies, Models, and Concepts», *Journal of Planning Education and Research*. SAGE Publications Inc, 26(1), s. 38–52. doi: 10.1177/0739456X05285119.

Jacobs, J. (1961) *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.

Jenks, M., Burton, E. og Williams, K. (1996) *The Compact City. A Sustainable Urban Form?* Oxford Brookes University. Oxford, UK: E & FN Spon, Taylor & Francis.

Jim, C. Y. (2004) «Green-space preservation and allocation for sustainable greening of compact cities», *Cities*, 21(4), s. 311–320. doi: 10.1016/j.cities.2004.04.004.

Kaczynski, A. T., Potwarka, L. R. og Saelens, B. E. (2008) «Association of park size, distance, and features with physical activity in neighborhood parks.», *American journal of public health*, 98(8), s. 1451–6. doi: 10.2105/AJPH.2007.129064.

Knoflacher, H. (2006) «A new way to organize parking: the key to a successful sustainable transport system for the future». doi: 10.1177/0956247806069621.

Kommunal- og arbeidsdepartementet og Miljøverndepartementet (1997) *Estetikk i plan- og byggesaker*. Trondheim.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2014) *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*. Tilgjengelig på: <https://www.regjeringen.no/contentassets/689bae9d728e48e8a633b024dcd6b34c/sprbatp.pdf> (Åpnet: 12. november 2018).

- Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2016) *Byrom - en idehåndbok*. Oslo.
Tilgjengelig på:
https://www.regjeringen.no/contentassets/c6fc38d76d374e77ae5b1d8dcbdbd92a/byrom_idehandbok.pdf.
- Krenn, P., Oja, P. og Titze, S. (2014) «Route choices of transport bicyclists: a comparison of actually used and shortest routes», *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*. BioMed Central, 11(1), s. 31. doi: 10.1186/1479-5868-11-31.
- Kringstad, K. og Thobroe, G. (2019) «Hvorfor er folk i Trondheim positive til bompenger?», *NRK*, 31 mai. Tilgjengelig på: https://www.nrk.no/trondelag/bompengedebatten_-hvorfor-er-folk-i-trondheim-positive-til-bompenger_-1.14570620 (Åpnet: 2. juni 2019).
- LadeTorget* (ingen dato). Tilgjengelig på: <http://www.ladetorget.no/> (Åpnet: 20. mai 2019).
- Langørgen, S. (2019) «Rådet til Midtby-butikkene: Slapp av, det blir bedre», *Adresseavisen*, 23 april. Tilgjengelig på: <https://www.adressa.no/pluss/okonomi/2019/04/23/Radet-til-Midtby-butikkene-Slapp-av-det-blir-bedre-18816586.ece?rs4728831559860338576&t=1> (Åpnet: 5. juni 2019).
- Langørgen, S. og Lylum, S. (2018) «Vedtok bygging av nye blokker på Valentinlyst», *Adresseavisen*, 6 juni.
- Larsen, M. S. (2018) *Lokalsenterutvikling*. Masteroppgave. Institutt for arkitektur og planlegging, Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet, Trondheim.
- Lawson, B. R. (2009) *The social and psychological issues of high-density city space*. Tilgjengelig på: <https://www.researchgate.net/publication/257353299> (Åpnet: 12. november 2018).
- Lynch, K. (1960) *The image of the city*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press.
- Lylum, S. (2018a) «Det er forskjell på utbygging og rasering». Tilgjengelig på: <https://www.adressa.no/pluss/okonomi/2018/05/24/Det-er-forskjell-pa-utbygging-og-rasering-16765525.ece> (Åpnet: 31. mars 2019).
- Lylum, S. (2018b) «Vil bygge opptil 280 boliger på gartneritomt», *Adresseavisen*, 12 juli. Tilgjengelig på: <https://www.adressa.no/pluss/okonomi/2018/07/12/Vil-bygge-opptil-280-boliger-pa-gartneritomt-17106804.ece> (Åpnet: 26. mai 2019).
- Lylum, S. (2019) «Solgte mindre i Midtbyen, men økte omsetningen ellers», *Adresseavisen*, 23 januar. Tilgjengelig på: <https://www.adressa.no/nyheter/trondheim/2019/01/24/Solgte-mindre-i-Midtbyen-men-okte-omsetningen-ellers-18302950.ece> (Åpnet: 4. juni 2019).
- Maslow, A. . (1943) *A theory of human motivation*. Brooklyn. Tilgjengelig på: <https://psycnet.apa.org/fulltext/1943-03751-001.pdf> (Åpnet: 1. juni 2019).
- McCormack, E., Rutherford, G. S. og Wilkinson, M. G. (2001) «Travel Impacts of Mixed Land Use Neighborhoods in Seattle, Washington», *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1780(1), s. 25–32. doi: 10.3141/1780-04.

Medalen, T. og Frøyen, Y. K. (2012) *Klimagassreduserende parkeringspolitikk*. Trondheim. Tilgjengelig på: <http://docplayer.me/975412-Klimagassreduserende-parkeringspolitikk.html>.

Medalen, T., Norddal, K. S. og Frøyen, Y. K. (2012) *Transporttilgjengelighet i Drammen, Kristiansand, Stavanger-Sandnes og Trondheim*. Trondheim.

Mejia, Luis C., Benjamin, J. D. (2002) «What Do We Know About the Determinants of Shopping Center Sales? Spatial vs. Non-Spatial Factors», *Journal of Real Estate Literature*, 10(1), s. 3–26. doi: 10.1.1.224.9432.

Midtbøe, M. (2017) *Bakklandstorget er byens best likte byrom*. Tilgjengelig på: <https://trondheim2030.no/2017/01/31/bakklandstorget-byens-best-likte-byrom/> (Åpnet: 12. desember 2018).

Miljødirektoratet (2014) *Planlegging av grønnstruktur i byer og tettsteder*. Trondheim.

Miljødirektoratet (2018) *Klimagassutslipp fra transport, Miljøstatus*. Tilgjengelig på: <https://www.miljostatus.no/tema/klima/norske-klimagassutslipp/utslipp-av-klimagasser-fra-transport/#heading2> (Åpnet: 4. februar 2019).

Miljøpakken (2014) *Sykelstrategi for Trondheim 2014-2025*. Tilgjengelig på: <https://miljopakken.no/wp-content/uploads/2011/02/Sykelstrategi-for-Trondheim-2014-2025.pdf> (Åpnet: 14. november 2018).

Miljøpakken (2016a) *Gå mer - kjør mindre*. Trondheim. Tilgjengelig på: <https://miljopakken.no/wp-content/uploads/2011/02/Gåstrategi-2016-16des-etter-vedtak.pdf>.

Miljøpakken (2016b) *Reisevaner 2013-14 Trondheim/Trondheimsregionen*. Tilgjengelig på: https://miljopakken.no/wp-content/uploads/2011/01/Reisevaner-2013-14_ferdig.pdf (Åpnet: 4. februar 2019).

Miljøpakken (2016c) *Reisevaneundersøkelser: Mini-RVU-er*. Tilgjengelig på: https://miljopakken.no/wp-content/uploads/2011/01/Mini-RVU_.pdf (Åpnet: 16. november 2018).

Miljøpakken (2017) *Handels-/transportanalyse for Trondheim*. Tilgjengelig på: <https://trondheim2030.no/wp-content/uploads/sites/27/2017/11/171010-Rapport-Reisemiddel-handelanalyse.pdf> (Åpnet: 7. februar 2019).

Miljøpakken (2018) *Mini-RVU - Trondheim*. Tilgjengelig på: <https://miljopakken.no/wp-content/uploads/2018/01/Mini-RVU-rapport-2014-2017.pdf> (Åpnet: 16. november 2018).

Miljøverndepartementet (1998) *Fortetting med kvalitet*. Tilgjengelig på: <https://www.regjeringen.no/contentassets/4ca3568a7fc143049f6809e70fe34bab/6107-fortet.pdf> (Åpnet: 12. november 2018).

Miljøverndepartementet (2001) «Planlegging av by- og tettstedsstruktur». Oslo.

Moe, S. (2018) *Omsetningen for kjøpesentre flater ut: – Vil bli større endringer de neste fem årene enn de 20 som har gått - Digitalisering - Næringsliv - E24*. Tilgjengelig på: <https://e24.no/naeringsliv/digitalisering/omsetningen-for-koepesentre-flater-ut-vil-bli-stoerre-endringer-de-neste-fem-aarene-enn-de-20-som-har-gaatt/24474287> (Åpnet: 22. januar 2019).

Næss, P. (1993) «Transportation Energy in Swedish Towns and Regions», *Scandinavian Housing and Planning Research*. Petter Naess, 10(4), s. 187–206. doi: 10.1080/02815739308730340.

Næss, P. (2009) «Residential self-selection and appropriate control variables in land use: Travel studies», *Transport Reviews*, 29(1), s. 293–324. doi: 10.1080/01441640802710812.

Næss, P. (2012) «Urban form and travel behavior: experience from a Nordic context», *Journal of Transport and Land Use*, 5(2), s. 21–45. doi: 10.5198/jtlu.v5i2.314.

Næss, P. og Jensen, O. B. (2005) *Bilringene og sykkelnavet. Boliglokalisering, bilafhængighed og transportadfærd i Hovedstadsområdet*. Aalborg: Aalborg Universitetsforlag.

Næss, P., Røe, P. G. og Larsen, S. (1995) «Travelling Distances, Modal Split and Transportation Energy in Thirty Residential Areas in Oslo», *Journal of Environmental Planning and Management*. Taylor & Francis Group, 38(3), s. 349–370. doi: 10.1080/09640569512913.

Næss, P., Sandberg, S. og Røe, P. G. (2007) «Energy use for transportation in 22 Nordic towns», *Scandinavian Housing and Planning Research*, 13(2), s. 79–97. doi: 10.1080/02815739608730401.

Nardo og Bratsberg historielag (2015) *En hitorisk reise fra Tempe til Bratsberg*. Trondheim.

NardoCentret (2018) *NardoCenteret*. Tilgjengelig på: https://nardocenteret.no/om_oss/.

Newman, P. W. G. og Kenworthy, J. R. (1989) «Gasoline Consumption and Cities», *Journal of the American Planning Association*, 55(3), s. 342–346. doi: 10.1080/01944368908975421.

NHO Service og Handel (2018) *Handel - statistikk og trender 2018*. Oslo. Tilgjengelig på: https://www.nhosh.no/contentassets/d056dbe97f8d4d118255ec3ac90cf598/310118_statistikk-og-trender_handel-f41_web.pdf.

Norberg-Schulz, C. (1992) *Mellom jord og himmel*. Oslo: Pax Forlag.

Nordh, H. og Thorén, K. H. (2012) «Utemiljø i byen», i Fyhri, A., Hauge, Å. L., og Nordh, H. (red.) *Norsk miljøpsykologi - Mennesker og omgivelser*. Oslo: SINTEF akademisk forlag.

Nordstrøm, J. (2017) «Kjøpesentrene vil få fornøylesparker», *E24*. Tilgjengelig på: <https://e24.no/naeringsliv/ny-rapport-norge-fortsatt-et-koepesenterland-men-det-skjer-ting/24080562> (Åpnet: 10. desember 2018).

Oldenburg, R. (1997) *The great good place*. 2. utg. Pensacola: Da Capo Press. Boston.

Oslo Economics (2017) *Etableringshindringer i dagligvaresektoren*. Tilgjengelig på: http://osloeconomics.no/wp-content/uploads/Etableringshindringer-i-dagligvaresektoren_ref2.pdf (Åpnet: 8. februar 2019).

Peschardt, K. K., Schipperijn, J. og Stigsdotter, U. K. (2012) «Use of Small Public Urban Green Spaces (SPUGS)», *Urban Forestry & Urban Greening*, 11, s. 235–244. doi: 10.1016/j.ufug.2012.04.002.

pka arkitekter (2016) *Reguleringsplan for Heimdalsvegen sentrum øst*. Trondheim. Tilgjengelig på: <http://www.pka.no/wp-content/uploads/2016/12/Heimdalsvegen.pdf> (Åpnet: 24. mai 2019).

Plan- og bygningsetaten (2015) *Stedsanalyser Veileder for plan-og byggesaker*. Tilgjengelig på: [https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/1385200/Innhold/Plan%2C bygg og eiendom/Byggesaksveiledere%2C normer og skjemaer/Stedsanalyser - Veileder for plan- og byggesaker.pdf](https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/1385200/Innhold/Plan%2C%20bygg%20og%20eiendom/Byggesaksveiledere%2C%20normer%20og%20skjemaer/Stedsanalyser%20-%20Veileder%20for%20plan-og%20byggesaker.pdf) (Åpnet: 31. mars 2019).

Plan- og bygningsloven – pbl (2008) *Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven)*. Tilgjengelig på: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71> (Åpnet: 2. juni 2019).

Rasmussen, E., Holstad, G. og Ødegaard, A. (2018) «Møllenberg til leie: Halvparten av huseierne på Møllenberg bor der ikke selv», *Adresseavisen*, 9 januar. Tilgjengelig på: [https://www.adressa.no/pluss/nyheter/2018/01/09/Halvparten-av-huseierne-på-Møllenberg-bor-der-ikke-selv-15722602.ece](https://www.adressa.no/pluss/nyheter/2018/01/09/Halvparten-av-huseierne-pa-Moellenberg-bor-der-ikke-selv-15722602.ece) (Åpnet: 30. april 2019).

Raynsford, N. og Lipton, S. (2000) *By design: Urban design in the planning system: towards better practice*. London. Tilgjengelig på: https://www.designcouncil.org.uk/sites/default/files/asset/document/by-design_0.pdf (Åpnet: 27. februar 2019).

Reinvang, R., Barton, D. og Often, A. (2014) *Verdien av urbane økosystemtjenester: Fire eksempler fra Oslo*. Oslo. Tilgjengelig på: www.openness-project.eu. (Åpnet: 9. november 2018).

Rema 1000 (2018) «Rema-eventyr i 30 år på Stavset», *Adresseavisen*. Tilgjengelig på: [https://www.adressa.no/brandStudio/2018/03/09/Rema-eventyr-i-30-år-på-Stavset-16213445.ece](https://www.adressa.no/brandStudio/2018/03/09/Rema-eventyr-i-30-ar-pa-Stavset-16213445.ece).

Resplandy, L. mfl. (2018) «Quantification of ocean heat uptake from changes in atmospheric O₂ and CO₂ composition», *Nature*, 563(7729), s. 105–108. doi: 10.1038/s41586-018-0651-8.

Ruter (2012) *Prinsipper for linjenettet Veileder for bruk i planleggingen av trafikktilbudet*. Tilgjengelig på: https://ruter.no/globalassets/dokumenter/ruterrapporter/2011/17_2011_prinsipper_for_linjenettet.pdf (Åpnet: 29. mars 2019).

Sagmo, J. V., Beisvåg, B. og Stoltz, K. (2018) «Netthandel truer ikke Midtbyen», *Adresseavisen*, 15 september. Tilgjengelig på: <https://www.adressa.no/meninger/kronikker/2018/09/15/Netthandel-truer-ikke-Midtbyen-17516514.ece> (Åpnet: 2. juni 2019).

Salingaros, N. A. (2011) *Why monotonous repetition is unsatisfying, Meandering Through Mathematics*. Tilgjengelig på: <https://arxiv.org/pdf/1109.1461.pdf> (Åpnet: 11. desember 2018).

Samferdselsdepartementet (2016) *Bymiljøavtale mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og staten v/Samferdselsdepartementet*. Tilgjengelig på: <https://www.regjeringen.no/contentassets/66644bf4b3e642acaf10bea324af42b8/bymiljoavtale-for-trondheim-2016-2023.pdf>.

Samferdselsdepartementet (2018a) *Belønningsordningen, bymiljøavtaler og byvekstavtaler*. Tilgjengelig på: <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/kollektivtransport/belonningsordningen-bymiljoavtaler-og-byvekstavtaler/id2571977/> (Åpnet: 19. november 2018).

Samferdselsdepartementet (2018b) *Invitasjon til forhandlinger om byvekstavtale for Trondheimsområdet*. Tilgjengelig på: <https://www.regjeringen.no/contentassets/ce32a1a593824252b608f3a94629aa9b/trondheimsomradet.pdf> (Åpnet: 25. november 2018).

Schiefloe, P. M. (2011) *Mennesker og samfunn*. 2. Redigert av Fagbokforlaget. Bergen.

Schmidt, L. (2014) *Fortetting med kvalitet - Tiltakskatalog for transport og miljø*. Tilgjengelig på: <https://www.tiltak.no/a-begrense-transportarbeidet/a-1-lokalisering/a-1-8/> (Åpnet: 31. mars 2019).

Shoup, D. (2005) *The high cost of free parking*.

Skomakerstuen, B. (2018) *Laveste vekst på 20 år for landets 60 største kjøpesenter - Ehandel.com*. Tilgjengelig på: <https://no.ehandel.com/artikler/laveste-vekst-pa-20-ar-for-landets-60-storste-kjopesenter/416003> (Åpnet: 22. januar 2019).

Smart Growth Online (ingen dato) *Smart Growth Principles*. Tilgjengelig på: <https://smartgrowth.org/smart-growth-principles/> (Åpnet: 25. november 2018).

Spacescape (2014) *Veileder for grønn mobilitet i byområder*.

SSB (1999) *Bilen ble allemannseie i 1960*. Tilgjengelig på: <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/bilen-ble-allemannseie-i-1960> (Åpnet: 23. mai 2019).

SSB (2018a) *Fakta om befolkningen*. Tilgjengelig på: <https://www.ssb.no/befolkning/faktaside/befolkningen> (Åpnet: 12. april 2019).

SSB (2018b) *Familier og husholdninger*. Tilgjengelig på: <https://www.ssb.no/familie> (Åpnet: 10. juni 2019).

SSB (2019) *Bilparken*. Tilgjengelig på: <https://www.ssb.no/bilreg/> (Åpnet: 23. mai 2019).

St. Meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal Transportplan 2010-2019 (2009). Oslo.

St. Meld. nr. 31 (1992-93) Den regionale planlegging og arealpolitikken (1993). Oslo.

St. Meld. nr. 33 (2016–2017) Nasjonal Transportplan 2018-2029 (2017). Oslo.

St. Meld. nr. 41 (2016–2017) *Klimastrategi for 2030 – norsk omstilling i europeisk samarbeid* (2015). Oslo.

Stamps, A. E. (1999) *Physical determinants of preferences for residential facades*, *Environment and behavior*. Tilgjengelig på: <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/00139169921972326> (Åpnet: 31. januar 2019).

Statens vegvesen (2012a) *Nasjonal gåstrategi*. Oslo. Tilgjengelig på: https://www.vegvesen.no/_attachment/528926/binary/851213?fast_title=Nasjonal+gåstrategi.pdf.

Statens vegvesen (2012b) *Nasjonal sykkelstrategi 2014-2023*. Oslo. Tilgjengelig på: https://www.vegvesen.no/_attachment/317385.

Statens vegvesen (2017) *Byutredning Trondheimsområdet*. Tilgjengelig på: https://www.ntp.dep.no/By/Byutredninger/_attachment/2105886/binary/1225320?_ts=1606a2cbc8 (Åpnet: 14. november 2018).

Statens vegvesen (2019) *Støysoner for riks- og fylkesveger*. Tilgjengelig på: <https://vegvesen.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=f27998dde0a74cfaaacb747247236be8> (Åpnet: 27. mai 2019).

Strand, A. mfl. (2010) *Miniutredning om arealbruk og transport*. 1114/2010. Oslo. Tilgjengelig på: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=16171> (Åpnet: 5. juni 2019).

Strinda historielag (2014a) *Moholt Storsenter*. Tilgjengelig på: https://www.strindahistorielag.no/wiki/index.php?title=Moholt_Storsenter.

Strinda historielag (2014b) *Risvollan senter*. Tilgjengelig på: https://www.strindahistorielag.no/wiki/index.php?title=Risvollan_Senter.

Strinda historielag (2015) *Moholt terrasse*. Tilgjengelig på: https://strindahistorielag.no/wiki/index.php?title=Moholt_Terrasse.

Strinda historielag (2016) *Sverresborg senter*. Tilgjengelig på: https://www.strindahistorielag.no/wiki/index.php?title=Sverresborg_senter.

Strinda historielag (2019a) *Strinda Samvirke*lag.

Strinda historielag (2019b) *Valentinlyst senter*. Tilgjengelig på: https://www.strindahistorielag.no/wiki/index.php?title=Valentinlyst_Senter.

Strinda samvirke

lag (1977) *Strinda samvirke*lag. Orkanger.

Strompen, F., Litman, T. og Bongardt, D. (2012) *Reducing Carbon Emissions through Transport Demand Management Strategies A review of international examples*. Beijing. Tilgjengelig på: http://www.sustainabletransport.org/wp-content/uploads/2017/08/International_Review-1-1.pdf (Åpnet: 5. juni 2019).

Svendsen og Kjærstad (2017) «Slik blir fasade øst av senteret». Tilgjengelig på: <http://www.risvollan-borettslag.no/wp-content/uploads/2017/03/Rislappen-nr.-1-2017.pdf>.

Swanwick, C., Dunnett, N. og Woolley, H. (2003) *Nature, Role and Value of Green Space in Towns and Cities: An Overview*. Tilgjengelig på: <https://www.ingentaconnect.com/contentone/alex/benv/2003/00000029/00000002/art00003?crawler=true> (Åpnet: 9. november 2018).

Taylor, A. F., Wiley, A. og Sullivan, W. C. (1998) «Growing up in the inner city», *Environment and behaviour*, 30. Tilgjengelig på: <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/0013916598301001> (Åpnet: 24. mai 2019).

Tennøy, A. T. (2012) *Attraktive og klimavennlige mellomstore byer*. CIENS-rapport: 2-2012. Tilgjengelig på: http://www.ciens.no/media/1083/2_2012.pdf (Åpnet: 5. november 2018).

Tennøy, A. T. (2016) «The Paradox of Building More Roads when Aiming to Reduce Traffic», *Tvergastein*. Oslo, 8(7), s. 24–33. Tilgjengelig på: https://issuu.com/tvergasteinjournal/docs/inside_web_edition.

Tennøy, A. T. mfl. (2017) *Kunnskapsgrunnlag: Areal- og transportutvikling for klimavennlige og attraktive byer*. 1593A/2017. TØI, Oslo.

Tjora, A. mfl. (2010) *Sosiologisk forskning om bolig og nærmiljø NTNU Samfunnsforskning på oppdrag fra Husbanken*. Tilgjengelig på: http://biblioteket.husbanken.no/arkiv/dok/3591/bosos_sosiologisk_forskning.pdf (Åpnet: 1. juni 2019).

Tjora, A. (2014) «Kaféens sosialitet», *KOTE* (4), juni, s. 42–47. Tilgjengelig på: https://issuu.com/magasinetkote/docs/kote_4_web/37.

Tjora, A. (2015) *Sosial bærekraft, gode møteplasser*. Trondheim. Tilgjengelig på: <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKEwj7ib75udPiAhUS4KYKHQ4oAglQFjAAegQIAhAC&url=http%3A%2F%2Fwww.rogfk.no%2Fcontent%2Fdownload%2F73538%2F1654141%2Ffile%2F01%2520Sosial%2520B%25C3%25A6rekraft%2C%2520gode%2520m%25C3%25B>.

Tjora, A. (2016) «Passiare fellesskap», *Plan*, januar, s. 46–51. Tilgjengelig på: https://www.idunn.no/plan/2016/01/passiare_fellesskap (Åpnet: 1. juni 2019).

Toftgaard, H. A. og Jørgensen, F. (2007) *Atferdsrelevante kostnader ved bilbruk: Kjøreturen nesten dobbelt så dyr som vi tror, Samferdsel*. Tilgjengelig på: <https://samferdsel.toi.no/nr-10-desember-2007/atferdsrelevante-kostnader-ved-bilbruk-kjoreturen-nesten-dobbelt-sa-dyr-som-vi-tror-article19519-999.html> (Åpnet: 4. juni 2019).

Trondheim kommune (2010) *Kommuneplanens samfunnsdel 2009-2020*. Tilgjengelig på: <https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/byplankontoret/kommuneplan/kommuneplanens-samfunnsdel/kommuneplanens-samfunnsdel-2009-2020.pdf>.

Trondheim kommune (2012a) *Handelsanalyser med katalog over lokalsentre*. Kommuneplanens arealdel 2012-2024 vedlegg 8. Trondheim. Tilgjengelig på: https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/byplankontoret/kommuneplan/kpa-2012-2024/8_handel-og-lokalsenter_web.pdf.

Trondheim kommune (2012b) *Kommunedelplan for kulturarenaer 2012-2024*. Tilgjengelig på: <https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/11-politikk-og-planer/planer/kommunedelplaner-samfunn/kommunedelplan-for-kulturarenaer-2012-2024-1-2.pdf>.

Trondheim kommune (2012c) *Krav til parkering - veileder*. Trondheim. Tilgjengelig på: https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/byplankontoret/samferdsel/reisevaner/15_parkeringsveileder_web.pdf.

Trondheim kommune (2012d) *Levekår 2011*. Trondheim. Tilgjengelig på: <https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/byplankontoret/statistikk/levekar/levekar2011.pdf> (Åpnet: 25. mai 2019).

Trondheim kommune (2012e) *Retningslinjer og bestemmelser*. Tilgjengelig på: https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/byplankontoret/kommuneplan/kpa-2012-2024/2_bestemmelser_retningslinjer_web_rev.pdf.

Trondheim kommune (2013a) *Kommuneplanens arealdel 2012-2024*. Tilgjengelig på: <https://www.trondheim.kommune.no/tema/bygg-kart-og-eiendom/arealplaner/kommuneplanens-arealdelplaner/kpa12-24/>.

Trondheim kommune (2013b) *Planbeskrivelse: Kommuneplanens arealdel 2012-2024*. Tilgjengelig på: https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/byplankontoret/kommuneplan/kpa-2012-2024/3_planbeskrivelse_kpa2012-24_web.pdf.

Trondheim kommune (2013c) *Status Saupstad-Kolstad*. Trondheim. Tilgjengelig på: [file:///Users/ingrid/Downloads/Statusdokument.+Endelig+versjon+etter+avsluttet+horing+\(2\).pdf](file:///Users/ingrid/Downloads/Statusdokument.+Endelig+versjon+etter+avsluttet+horing+(2).pdf).

Trondheim kommune (2013d) *Veileder for byform og arkitektur*. Trondheim. Tilgjengelig på: https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/byplankontoret/kommuneplan/kpa-2012-2024/veileder-for-byform-og-arkitektur_2013.pdf (Åpnet: 27. februar 2019).

Trondheim kommune (2016a) «Byåsveien 162, detaljregulering, r20140038». Trondheim. Tilgjengelig på: <https://www.trondheim.kommune.no/byasveien-162-r20140038/> (Åpnet: 1. juni 2019).

Trondheim kommune (2016b) *Planstrategi for Trondheim kommune 2016-2019*. Tilgjengelig på: <https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/11-politikk-og-planer/planer/kommuneplanen/radmansens-forslag-til-kommunal-planstrategi-2016-2019-1.pdf>.

Trondheim kommune (2017a) *Kommunedelplan for energi og klima 2017-2030*. Tilgjengelig på: https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/miljoenheten/klima-og-energi/kommunedelplan-energi-og-klima-_bearbeidet_endelig.pdf.

Trondheim kommune (2017b) *Plan for friluftsliv og grønne områder*. Trondheim. Tilgjengelig på: <https://www.google.com/url?q=https%3A%2F%2Ffinnsyn.trondheim.kommune.no%2Fapplicatio%2FgetMoteDokument%3Fdokid%3D10017420077-2-19699941&sa=D&sntz=1&usq=AFQjCNFEtBCnUhsbvVy6k-A2EuM67N8-5g> (Åpnet: 26. april 2019).

Trondheim kommune (2017c) *Planbeskrivelse Industriveien 1*. Trondheim. Tilgjengelig på: https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/byplankontoret/1c_vedtatt-plan/2017/industriveien-1_r20150029/planbeskrivelse_r20150029.pdf (Åpnet: 1. juni 2019).

Trondheim kommune (2017d) *Planprogram: Tematisk kommunedelplan for lokale sentrum og knutepunkter*. Trondheim. Tilgjengelig på: https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/byplankontoret/1b_off-ettersyn/2018/planprogram-for-tematisk-kommunedelplan-lokale-sentrum-og-knutepunkter/planprogram.pdf (Åpnet: 14. november 2018).

Trondheim kommune (2018a) *Bygger storstue for idretten*. Tilgjengelig på: <https://www.trondheim.kommune.no/aktuelt/arkiv-nyheter/bygger-storstue-for-idretten/> (Åpnet: 31. mai 2019).

Trondheim kommune (2018b) *Lokale sentra og knutepunkter, FramtidsTrondheim*. Tilgjengelig på: <https://sites.google.com/trondheim.kommune.no/framtids trondheim/lokale-sentra> (Åpnet: 26. april 2019).

Trondheim kommune (2018c) *Parkeringspolitikk etter plan- og bygningsloven*. Trondheim. Tilgjengelig på: <https://www.trondelagfylke.no/contentassets/9bd2d09fb0f0429a9db1003a3d04b80e/parkeringspolitikk-regionalt-planforum-bystyret.pdf>.

Trondheim kommune (2019) *Områdeløft Saupstad-Kolstad*. Tilgjengelig på: <https://www.trondheim.kommune.no/saupstadkolstad/> (Åpnet: 1. juni 2019).

Trondheim kommune (ingen dato) *Universell utforming og tilgjengelighet - Trondheim kommune*. Tilgjengelig på: <https://www.trondheim.kommune.no/tema/bygg-kart-og-eiendom/bygging/veiledere/universell-utforming-og-tilgjengelighet/> (Åpnet: 28. januar 2019).

Trondheimsregionen (2015) *Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen (IKAP-2)*. Tilgjengelig på: https://trondheimsregionen.no/wp-content/uploads/images/IKAP2/150213_vedtatt_IKAP2.pdf.

Tronstad, H. (2017) *Første norske ulykkelstatistikk*, Norsk Elbilforening. Tilgjengelig på: <https://elbil.no/forste-norske-ulykkelstatisikk/> (Åpnet: 18. mai 2019).

Van, U.-P. og Senior, M. (2000) «The Contribution of Mixed Land Uses to Sustainable Travel in Cities», i Williams, K., Burton, E., og Jenks, M. (red.) *Achieving Sustainable Urban Form*. London: Spon Press.

Vestre, J. (2019) «Hvor fornøyd er DU med nærsenteret ditt?», *Bydelsnytt*, 10 mai.

Vevang, M. K. og Ellingseter, T. (2018) *Shopping blir mindre viktig – nå må kjøpesentrene satse på opplevelser*. Tilgjengelig på: https://www.nrk.no/mr/shopping-blir-mindre-viktig_-_na-ma-kjopesentrene-satse-pa-opplevelser-1.14255498.


Visnes, K., Øksenholt, A. og Tennøy, A. T. (2016) *Hvordan utforme selvforsynte boligsatellitter med lav bilavhengighet?* Tilgjengelig på: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=44339> (Åpnet: 26. oktober 2018).

World Commission on Environment and Development (1987) *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future*. Tilgjengelig på: <http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf>.

Yin, R. K. (1994) *Case study research: design and methods*. 2. utg. London: Sage Publications (Applied social research methods series).

VEDLEGG 1

Godkjenning behandling av personopplysninger, NSD

 Skriv ut

NSD sin vurdering

Prosjekttittel

Utvikling av attraktive bydelssentrum som et ledd i bærekraftig byutvikling

Referansenummer

422327

Registrert

20.02.2019 av Ingrid Andrea Stenersen Bjørklid - ingrid.a.s.bjorklid@ntnu.no

Behandlingsansvarlig institusjon

NTNU Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet / Fakultet for arkitektur og design (AD) / Institutt for arkitektur og planlegging

Prosjektansvarlig (vitenskapelig ansatt/veileder eller stipendiat)

Tor Medalen, tor.medalen@ntnu.no, tlf: 91636340

Type prosjekt

Studentprosjekt, masterstudium

Kontaktinformasjon, student

Ingrid Andrea Stenersen Bjørklid, iabjorkl@stud.ntnu.no, tlf: 98059416

Prosjektperiode

20.02.2019 - 20.06.2019

Status

27.02.2019 - Vurdert

Vurdering (1)**27.02.2019 - Vurdert**

Det er vår vurdering at behandlingen av personopplysninger i prosjektet vil være i samsvar med personvernlovgivningen så fremt den gjennomføres i tråd med det som er dokumentert i meldeskjemaet med vedlegg den 27.02.2019, samt i meldingsdialogen mellom innmelder og NSD. Behandlingen kan starte.

MELD ENDRINGER

Dersom behandlingen av personopplysninger endrer seg, kan det være nødvendig å melde dette til NSD ved å oppdatere meldeskjemaet. På våre nettsider informerer vi om hvilke endringer som må meldes. Vent på svar før endringer gjennomføres.

TYPE OPPLYSNINGER OG VARIGHET

Prosjektet vil behandle alminnelige kategorier av personopplysninger frem til 20.06.2019.

LOVLIG GRUNNLAG

Prosjektet vil innhente samtykke fra de registrerte til behandlingen av personopplysninger. Vår vurdering er at prosjektet legger opp til et samtykke i samsvar med kravene i art. 4 og 7, ved at det er en frivillig, spesifikk, informert og utvetydig bekreftelse som kan dokumenteres, og som den registrerte kan trekke tilbake. Lovlig grunnlag for behandlingen vil dermed være den registrertes samtykke, jf. personvernforordningen art. 6 nr. 1 bokstav a.

PERSONVERNPRINSIPPER

NSD vurderer at den planlagte behandlingen av personopplysninger vil følge prinsippene i personvernforordningen om:

- lovlighet, rettferdighet og åpenhet (art. 5.1 a), ved at de registrerte får tilfredsstillende informasjon om og samtykker til behandlingen
- formålsbegrensning (art. 5.1 b), ved at personopplysninger samles inn for spesifikke, uttrykkelig angitte og berettigede formål, og ikke behandles til nye, uforenlige formål
- dataminimering (art. 5.1 c), ved at det kun behandles opplysninger som er adekvate, relevante og nødvendige for formålet med prosjektet
- lagringsbegrensning (art. 5.1 e), ved at personopplysningene ikke lagres lengre enn nødvendig for å oppfylle formålet

DE REGISTRERTES RETTIGHETER

Så lenge de registrerte kan identifiseres i datamaterialet vil de ha følgende rettigheter: åpenhet (art. 12), informasjon (art. 13), innsyn (art. 15), retting (art. 16), sletting (art. 17), begrensning (art. 18), underretning (art. 19), dataportabilitet (art. 20).

NSD vurderer at informasjonen om behandlingen som de registrerte vil motta oppfyller lovens krav til form og innhold, jf. art. 12.1 og art. 13.

Vi minner om at hvis en registrert tar kontakt om sine rettigheter, har behandlingsansvarlig institusjon plikt til å svare innen en måned.

FØLG DIN INSTITUSJONS RETNINGSLINJER

NSD legger til grunn at behandlingen oppfyller kravene i personvernforordningen om riktighet (art. 5.1 d), integritet og konfidensialitet (art. 5.1 f) og sikkerhet (art. 32).

DalheimDigital er databehandler i prosjektet. NSD legger til grunn at behandlingen oppfyller kravene til bruk av databehandler, jf. art 28 og 29.

For å forsikre dere om at kravene oppfylles, må dere følge interne retningslinjer og/eller rådføre dere med behandlingsansvarlig institusjon.

OPPFØLGING AV PROSJEKTET

NSD vil følge opp ved planlagt avslutning for å avklare om behandlingen av personopplysningene er avsluttet.

Lykke til med prosjektet!

Kontaktperson hos NSD: Karin Lillevold

Tlf. Personverntjenester: 55 58 21 17 (tast 1)

VEDLEGG 2

Samtykkeerklæring til deltakelse i forskningsprosjekt

Dette er et spørsmål til deg om å delta i et forskningsprosjekt gjennom en spørreundersøkelse som omhandler bydelssentrene i Trondheim. I dette skrivet gir vi deg informasjon om målene for prosjektet og hva samtykke til deltakelse vil innebære for deg.

Formål med forskningsprosjektet: Kartlegge dagens bruk av bydelssentrene i Trondheim samt å undersøke hva som skal til for at disse sentrene i framtiden kan bli mer attraktive sentrum i de enkelte bydelene i Trondheim. Resultatet fra undersøkelsen presenteres i en masteroppgave ved NTNU våren 2019.

Ansvarlig for prosjektet: NTNU er ansvarlig for forskningsprosjektet.

Hva deltakelse innebærer:

- Det er frivillig å delta i prosjektet
- Å delta innebærer å fylle ut et elektronisk spørreskjema som tar ca. 5-8 minutter å fylle ut.
- Spørreskjemaet inneholder spørsmål om dine handelsvaner, din bruk av bydelssentrene og spørsmål om hvordan du ser for deg at senteret kan utvikles i framtiden.
- Opplysningene registreres elektronisk når spørreskjemaet er ferdig utfylt og du trykker på «Send inn».

Personvern og datainnsamling:

- Opplysningene vil ikke benyttes til andre formål enn det som er beskrevet her.
- Opplysningene blir behandlet konfidensielt og i samsvar med personvernregelverket.
- Deltaker kan på ingen måte gjenkjennes når datamaterialet behandles eller i fremtidige publikasjoner.
- Skjemaet samler inn IP-adresse for å forhindre spam og at gjentatte besvarelser blir sendt inn fra samme respondent. IP-adressen lagres separat fra øvrige data på en kryptert server, og vil umiddelbart bli slettet ved innsamlingsperiodens slutt.
- DalheimDigital (org. nr. 919 913 886) er ansvarlig for datainnsamling av opplysningene fra det elektroniske spørreskjemaet. Data overføres via en sikker forbindelse til en kryptert server administrert av innsamlingsansvarlig. Det er kun masterstudenten og innsamlingsansvarlig som har tilgang til opplysningene som sendes inn.
- Det er kun masterstudenten som har adgang til å bruke innsamlede data.
- Prosjektet skal etter planen avsluttes 01.07.2019. Etter prosjektets slutt vil alle data bli slettet.

Dine rettigheter

Så lenge du kan identifiseres i datamaterialet, har du rett til:

- innsyn i hvilke personopplysninger som er registrert om deg,
- å få rettet personopplysninger om deg,
- få slettet personopplysninger om deg,
- få utlevert en kopi av dine personopplysninger (dataportabilitet), og
- å sende klage til personvernombudet eller Datatilsynet om behandlingen av dine personopplysninger.

Hva gir oss rett til å behandle personopplysninger om deg?

Vi behandler dine opplysninger basert på ditt samtykke.

På oppdrag fra NTNU har NSD – Norsk senter for forskningsdata AS vurdert at behandlingen av personopplysninger i dette prosjektet er i samsvar med personvernregelverket.

Hvor kan jeg finne ut mer?

Hvis du har spørsmål til studien, eller ønsker å benytte deg av dine rettigheter, ta kontakt med:

- NTNU ved Tor Medalen tor.medalen@ntnu.no eller Ingrid Bjørklid iabjorkl@stud.ntnu.no
- Vårt personvernombud: Thomas Helgesen thomas.helgesen@ntnu.no
- NSD – Norsk senter for forskningsdata AS, på epost (personverntjenester@nsd.no) eller telefon: 55 58 21 17.

Med vennlig hilsen

Tor Medalen
Prosjektansvarlig (veileder), NTNU

Ingrid Bjørklid
Student, NTNU

Samtykkeerklæring

Jeg har mottatt og forstått informasjonen om prosjektet «*Attraktive bydelsentrum i Trondheim*». Ved elektronisk samtykke samtykker jeg til å delta i spørreskjemaet og til at mine opplysninger behandles frem til prosjektet er avsluttet, 01.07.2019.

VEDLEGG 3

Skjermbilder av spørreundersøkelse på nett

START UNDERSØKELSEN



Valentinlyst

Del via sosiale medier



Kjønn

- Mann
- Kvinne

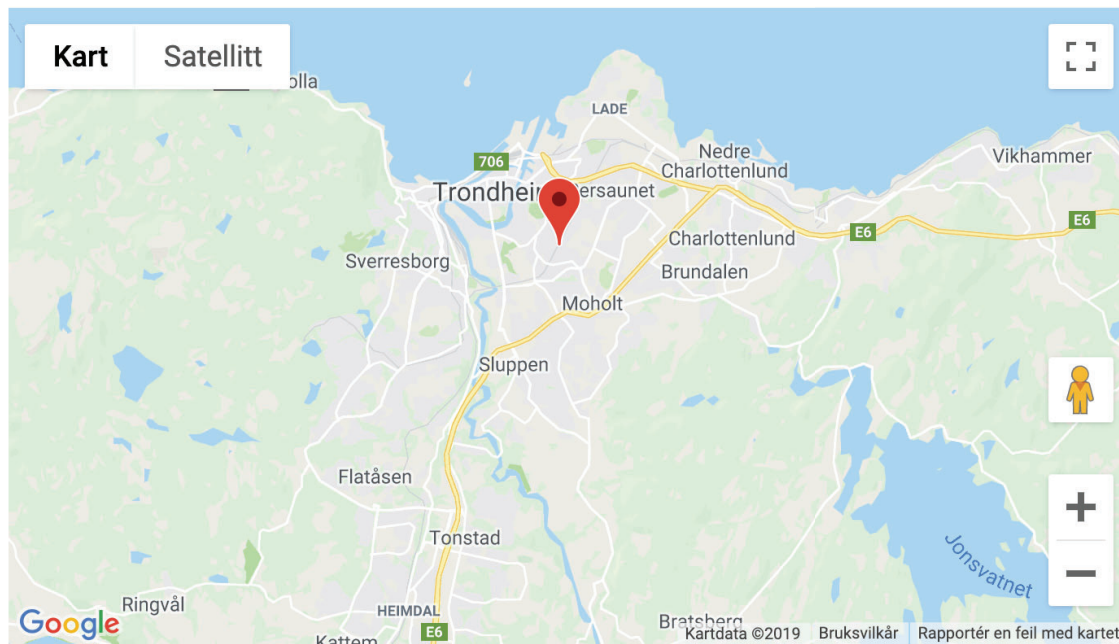
Alder

- 16 – 19
- 20 – 29
- 30 – 39
- 40 – 54
- 55 – 69
- 70 – 84
- 85 eller mer

Neste

Hvor er du bosatt?

Marker omtrentlig bosted i kartet



Jeg har fast bosted utenfor Trondheim

Forrige

Neste

Hvilke av følgende bydelssenter kjenner du til?

- Byåsen/Sverresborg
- Hallset (Migosenteret)
- Stavset
- Flatåsen
- Saupstad
- Risvollan
- Nardo
- Moholt/Vegamot
- Valentinlyst
- Østmarkveien (Lade Torget)
- Heimdal sentrum
- Ingen av disse
- Andre

Forrige

Neste

Velg opptil 3 bydelssentre du synes er trivelige og beskriv hvorfor

- Byåsen/Sverresborg
- Hallset (Migosenteret)
- Stavset
- Flatåsen
- Ingen er trivelige

Forrige

Neste

Velg opptil 3 bydelssentre du synes er utrivelige og beskriv hvorfor

- Byåsen/Sverresborg
- Hallset (Migosenteret)
- Stavset
- Flatåsen
- Ingen er utrivelige

Forrige

Neste

Hvilket bydelssenter er nærmest ditt bosted?

- Byåsen/Sverresborg
- Hallset (Migosenteret)
- Stavset
- Flatåsen

Hvilket bydelssenter besøker du mest?

- Byåsen/Sverresborg
- Hallset (Migosenteret)
- Stavset
- Flatåsen

Forrige

Neste

Hvor kommer du vanligvis fra når du benytter deg av bydelssenteret på Stavset?

- Hjem
- Skole/Barnehage
- Arbeid
- Annet

Forrige

Neste

Hvilket hovedtransportmiddel bruker du vanligvis for å komme deg til bydelssenteret på Stavset og hvor lang tid bruker du?

På vinterhalvåret

- Bil
- Bilpassasjer
- Buss/Trikk
- Gange
- Sykkel/Elsykkel
- Moped eller lignende
- Annet

Reisetid: minutter

På sommerhalvåret

- Bil
- Bilpassasjer
- Buss/Trikk
- Gange
- Sykkel/Elsykkel
- Moped eller lignende
- Annet

Reisetid: minutter

Forrige

Neste

Hvilke funksjoner benytter du deg av ved bydelssenteret på Stavset?

Ranger ved å trekke elementer inn i listen. Du kan velge opptil 5 elementer.

Dra elementer inn i denne listen

Apotek
Bakeri
Bibliotek
Blomsterbutikk
Bokhandel
Dagligvarehandel
Dyrebutikk
Eiendomsmegler
Elektrobutikk
Frisør
Fysioterapi
Gullsmed
Helsekost
Kafe
Kiosk
Klesbutikk
Legesenter
Interiør-/møbelbutikk
Optiker
Postkontor
Restaurant
Skobutikk
Solsenter
Sportsbutikk
Tannlege
Treningssenter
Vinmonopol
Andre (helse)tjenester
Annet:

Forrige

Neste

Hvor ofte benytter du deg av følgende handelsområder i Trondheim?

Bydelssenter Stavset

- 4 – 7 dager i uken
- 1 – 3 dager i uken
- 1 – 3 ganger i måneden
- Et par ganger i året
- Sjeldnere

Midtbyen og Solsiden

- 4 – 7 dager i uken
- 1 – 3 dager i uken
- 1 – 3 ganger i måneden
- Et par ganger i året
- Sjeldnere

City Lade, Lade Arena og Sirkus

- 4 – 7 dager i uken
- 1 – 3 dager i uken
- 1 – 3 ganger i måneden
- Et par ganger i året
- Sjeldnere

City Syd og TillerTorget

- 4 – 7 dager i uken
- 1 – 3 dager i uken
- 1 – 3 ganger i måneden
- Et par ganger i året
- Sjeldnere

Forrige

Neste

For hvilke handelsområder gjelder følgende utsagn for deg:

	Stavset	City Syd og TillerTorget	City Lade, Lade Arena og Sirkus	Midtbyen og Solsiden	Vet ikke
Jeg drar dit når jeg skal se i butikker	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg drar dit når jeg har konkrete ærender	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg drar dit for å treffe venner og bekjente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg drar dit for å gå på kafe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg drar dit for å gå på restaurant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg drar dit for kulturelle opplevelser	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Stedet gir identitet til Trondheim som by	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er praktisk å handle her	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dette er mitt foretrukne handelsområde	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Forrige

Neste

Hvilke butikker/restauranter/andre funksjoner kunne du tenke deg å tilføre bydelssenteret på Stavset for at du skulle kunne foretrekke å benytte dette som ditt primære handelsområde?

Andre funksjoner:

Forrige

Neste

I hvilken grad synes du påstandene om bydelssenteret på Stavset stemmer overens med følgende beskrivelser:

	Uenig	Litt uenig	Litt enig	Enig	Vet ikke
Jeg synes kafeen har en hyggelig atmosfære	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg synes restauranten har en hyggelig atmosfære	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg benytter bankene utenfor senteret	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dersom bydelssenteret får lengre åpningstider vil jeg benytte det mer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Området utenfor senteret er innbydende på kveldstid	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Området utenfor senteret er innbydende på dagtid	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bydelssenterets hovedbygning(er) er fin(e)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Området rundt bydelssenteret egner seg for barn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bydelssenteret er en møteplass for aktiviteter i området	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Inngangspartiet på senteret er hyggelig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Forrige

Neste

I hvilken grad synes du påstandene om bydelssenteret på Stavset stemmer overens med følgende beskrivelser:

	Uenig	Litt uenig	Litt enig	Enig	Vet ikke
Senterområdet oppleves som sentrum i bydelen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bydelssenteret er bydelens identitetsmarker	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg føler identitet til bydelssenteret	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Forrige

Neste

Hva mener du burde tilføyes uteområdet ved bydelssenteret på Stavset for at du skal oppleve området mer attraktivt enn det er i dag?

Ranger ved å trekke elementer inn i listen. Du kan velge opptil 5 elementer.

Dra elementer inn i denne listen

- Trær
- Planter og blomster
- Benker
- Lekeplass
- Park/grønne lunger
- Turstier
- Hyggelige bygningsfasader
- Utendørs treningsapparater
- Belysning
- Vann, f.eks fontene
- Torg og plasser
- Handlegate
- Parkeringsplasser
- Sykkelparkering
- Kollektivtilbud
- Annet:

Forrige

Neste

Hvilke kulturelle og offentlige funksjoner mener du bør være i tilknytning til bydelssenteret på Stavset for at det skal oppleves som et attraktivt sentrum av bydelen?

Ranger ved å trekke elementer inn i listen. Du kan velge opptil 5 elementer.

Dra elementer inn i denne listen

Restauranter

Kafeer

Uteservering

Bar/pub

Bibliotek

Kino

Galleri

Svømmehall

Aktivitetstilbud

Eldresenter

Barnehage

Idrettsanlegg

Annet:

Forrige

Neste

Hvilke ord assosierer du med stemningen ved bydelssenteret på Stavset?

Velg opptil 5 ord ved å klikke på ordene.

Innbydende

Kjedelig

Praktisk

Grått

Attraktivt

Bråkete

Koselig

Uoversiktlig

Levende

Trygt

Rolig

Trist

Hyggelig

Trangt

Oversiktlig

Stressende

Sosialt

Hjemmekoselig

Kult

Stygt

Sterilt

Miljøvennlig

Rotete

Innspirende

Ukoselig

Jovialt

Upersonlig

Trivelig

Utrygt

Spennende

Funksjonelt

Stille

Urbant

Landlig

Pent

Vakkert

Livlig

Forrige

Neste

Har du noen andre tanker om utviklingen av fremtidens bydelssenter i Trondheim?

Kommentarer:

Jeg godtar retningslinjene gitt under gjeldende [personvern](#).

SEND INN

Forrige

VEDLEGG 4

Intervjuguide, strukturert intervju med senterledere

1. Hvor lang erfaring har du som senterleder på dette senteret?
2. Foretrekker du å benytte begrepet «lokalsenter» eller «bydelssenter» om ditt senter?
3. Hvordan går dere fram når det skal besluttes hvilke butikker som skal være i senteret?
4. Har du eksempler på butikker ved ditt senter som har forsøkt å etablere seg, men som har måttet lagt ned igjen på grunn av for dårlig omsetning?
5. Er det noen butikker du ser for deg at det ville vært marked for som ikke er på bydelssenteret i dag?
6. Hvilke årsaker bidrar til at store kjeder som XXL, G-Sport, H&M, Cubus, Clas Ohlson, Jernia og andre tilsvarende større kjedebutikker ikke er etablert i noen av dagens bydelssenter?
7. Hva var årlig omsetning på bydelssenteret i 2018?
8. Hvilke butikker peker seg ut som de viktigste med tanke på:
 - i. Omsetning
 - ii. Kundemasse
 - iii. Kundeloyalitet
9. Hvordan fungerer samarbeidet om utviklingen av senteret mellom ledelsen og hver enkelt butikkeier?
10. Når det kommer til utvendig utforming av senteret, har du noen tanker om hva som skal til for å gjøre senteret enda mer attraktivt/hyggeleg enn det er i dag?
11. Er det andre funksjoner, som idrettsbane, idrettsplass, parker, gangsti/skiløype, skole, barnehage eller andre samfunnsfunksjoner som kunne vært aktuelle å knytte tettere med det bydelssenteret? Tror du dette kunne gitt senteret økte besøkstall?
12. Kommunen har et pågående prosjekt om lokalsenterutvikling i Trondheim. På hvilken måte vil du si at dere er involvert i dette prosjektet?
13. Kommunen ønsker å redusere antall parkeringsplasser i hele byen, dette gjelder også på sentrene.
 - a. Tror du redusert antall parkeringsplasser vil ha innvirkning på senterets besøkstall og/eller omsetning?
 - b. Er dere villige til å gi opp parkeringsplasser til fordel for annet utendørs bruksareal, og på den måten bidra til å redusere bilbruken i Trondheim?
14. Trondheim skal fortettes, og det er et ønske fra kommunens side om at dette i særlig grad skal skje i knutepunkt og rundt lokalsentra for å skape «lokale sentrum».
 - i. Har du noen tanker om fremtiden for senteret ditt med tanke på fortetting og videre utvikling i årene som kommer?
 - ii. Hva skal til for å oppnå attraktive lokale sentrum i bydelene i Trondheim, med utgangspunkt i dagens lokalsenter?
15. Har du ytterligere kommentarer utover disse spørsmålene er jeg svært interessert i å høre dine tanker om utviklingen av dagens bydelssenter i Trondheim.

