

Ingeborg Haugen Langsjøvold

# Stedsanalyse for bærekraftig utvikling

En casestudie av hvordan bærekraftsbegrepet kan inkluderes i stedsanalysen

Masteroppgave i Fysisk planlegging

Veileder: Terje Skjeggedal

Juni 2022



Ingeborg Haugen Langsjøvold

## **Stedsanalyse for bærekraftig utvikling**

En casestudie av hvordan bærekraftsbegrepet kan inkluderes i stedsanalysen

Masteroppgave i Fysisk planlegging  
Veileder: Terje Skjeggedal  
Juni 2022

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



Kunnskap for en bedre verden



## FORORD

Denne oppgaven markerer avslutningen på det toårige masterprogrammet Fysisk planlegging ved Norges teknisk-naturvitenskaplig universitet (NTNU) og min tid i Trondheim. Masteroppgaven er skrevet våren 2022 og utgjør 30 studiepoeng.

Gjennom studieløpet har jeg ofte vært innom bærekraftbegrepet og temaet har interessert meg både på studiet og i hverdagen. Stedsanalyser har også vært et gjennomgående tema i min utdanning. Gjennom faget AAR4220 Region- og kommuneplanlegging fikk jeg noe innsikt i stedsanalyser for bærekraftig utvikling, men det var ikke før i samtale med veileder Terje Skjeggedal, jeg forsto at dette kunne være et interessant tema for min masteroppgave.

Jeg ønsker å takke veileder Terje Skjeggedal for god veiledning og oppmuntring gjennom semesteret. Videre vil jeg takke informantene som har bidratt til intervjuer og mailutvekslinger. I tillegg ønsker jeg å rette en stor takk til mamma for gjennomlesning, gode råd og innspill til oppgaven.

Ingeborg Haugen Langsjøvold

Trondheim, juni 2022.

## SAMMENDRAG

Formålet med denne masteroppgaven er å undersøke et metodegrunnlag der bærekraftsbegrepet blir inkludert i stedsanalysen basert på fysisk form. Bakgrunnen for valg av denne problemstillingen foreligger med den manglende utviklingen av metodesettene for stedsanalyser de siste 30 årene. Metodesettet kan betraktes som mangelfullt da analysen ikke inkluderer viktige perspektiver for bærekraft som står sterkt i dagens samfunnsutvikling. Den første veilederen for stedsanalyser kom i 1993 og det har siden den gang skjedd en økt urbanisering og endringer i klima. Dette har medført nye problemstillinger som påvirker steder og hvordan stedene bør utvikles, slik at de på best mulig måte er tilpasset utfordringene disse faktorene medfører.

Det er stadig større fokus på å skape en bærekraftig utvikling for å nå FNs bærekraftsmål. I Norge er bærekraftsmålene nasjonale mål, som kommunen er forpliktet til å arbeide for å nå. Det finnes imidlertid få konkrete metoder for hvordan innføringen av bærekraftsmålene bør skje i den kommunale planleggingen. Oppgavens overordnede tema, stedsanalyse for bærekraftig utvikling, belyser et tema innen planlegging som er lite forsket på. Gjennom denne masteroppgaven er det ønskelig å finne en kobling mellom den analytiske stedsforståelsen og det strategiske arbeidet med bærekraft. Det anses som gunstig å innarbeide bærekraft i stedsanalysen, da det på denne måten kan gjøre det lettere å identifisere bærekraftsutfordringene på steder og dermed gjøre det lettere å tilpasse stedene deretter.

Oppgaven er gjennomført som en casestudie som tar utgangspunkt i stedsanalysen for Hamar by. Denne analysen inkluderer tilsynelatende ikke bærekraft som tema. Det legges vekt på å undersøke mangler ved analysen, i tillegg til å undersøke analysens styrker. Videre undersøkes det hva en metode for stedsanalyse for bærekraftig utvikling må inneholde, uten at analysen blir for omfattende. Teoridelen redegjør for relevant teori for oppgaven. I dette kapitlet blir det gjort rede for begrep og teori innen bærekraft, stedsutvikling og stedsanalyse. Metodekapitlet gir en gjennomgang av fremgangsmåten for metoden som er valgt for oppgaven. Videre presenteres resultater, som deretter drøftes opp mot oppgavens forskningsspørsmål. Til slutt gjøres det et forsøk på å konkludere om oppgavens forskningsspørsmål og den overordnede problemstillingen.

## ABSTRACT

The purpose of this master thesis is to investigate a method for site analysis that can include sustainability. The background for this research question, is that the method for site analysis was developed over thirty years ago and can be considered deficient as the analysis does not include important perspectives for sustainability that are strong in today's societal development. Since the guide for site analysis was developed in 1993, the urbanization together with changes in climate, has brought with it new issues that affect sites and how to develop the sites to be adaptable to the challenges this entails.

There has been an increasing focus on achieving sustainable development through UN's sustainability goals. In Norway, the sustainability goals are national goals, which the municipality is obliged to work to achieve. However, there are few specific ways for how the introduction of sustainability goals should take place in municipal planning. Through this master's thesis there is a desire to find a link between the analytical understanding of places and the strategic work with sustainability. It is considered beneficial to include sustainability issues in the site analysis, as it can make it easier to identify the sustainability challenges in places, which then also make adapting the sites easier. The thesis' overall theme, site analysis for sustainable development, sheds light on a topic in planning that there is little research on.

The thesis was carried out as a case study, based on a completed site analysis for the city of Hamar. This analysis does not seem to include sustainability issues. The focus is targeting to examine shortcomings in the analysis, in addition to examine the strengths of the analysis. Furthermore, it is analyzed how a method for sustainable site analysis can look like, without the analysis being too comprehensive. The theory section explains relevant theory for the thesis. Here, concepts and theory within sustainability, place development (*stedsutvikling*) and site analysis are explained. The method chapter gives a review of the procedure for the method. Furthermore, results are presented, which are then discussed against the thesis' research question. Finally, an attempt is made to conclude within the research question.

# INNHOOLD

FORORD .....	I
SAMMENDRAG .....	II
ABSTRACT .....	III
FIGURLISTE.....	VI
TABELLISTE.....	VI
1. INTRODUKSJON.....	1
1.1. Formålet med oppgaven.....	4
1.2. Oppgavens oppbygging .....	4
2. PROBLEMSTILLING.....	5
3. TEORETISK RAMMEVERK.....	6
3.1. Bærekraftig utvikling .....	6
3.1.1. Bærekraftsbegrepet.....	6
3.1.2. Ulike tolkninger av bærekraftsbegrepet .....	7
3.1.3. Planlegging for bærekraftig utvikling.....	9
3.2. Stedsbegrepet.....	11
3.3. Stedsutvikling .....	12
3.3.1. Prinsipper for byer tilpasset mennesker .....	13
3.4. Stedsanalyse.....	15
3.4.1. Stedsanalyse basert på fysisk form.....	15
3.4.2. Sosiokulturell stedsanalyse.....	16
3.4.3. Eksempel fra Aalborg: «bæredyktighetsprofil – med utgangspunkt i stedet» .....	17
3.5. Bærekraft og stedsutvikling .....	18
4. METODE .....	20
4.1. Casestudie .....	20
4.1.1. Valg av caseområde .....	21
4.1. Datainnsamling.....	22
4.1.1. Litteraturstudie.....	22
4.1.2. Dokumentstudier.....	23
4.1.3. Dybdeintervju.....	23
4.2. Fremgangsmåte ved analyse av data .....	24
4.3. Vurdering av datakvalitet.....	26
4.3.1. Reliabilitet.....	27
4.3.2. Validitet .....	27
4.3.3. Generaliserbarhet.....	27



4.3.4.	Etisk vurdering.....	28
5.	RESULTATER OG ANALYSE.....	29
5.1.	Hamar bys stedsanalyse.....	31
5.1.1.	Hamar by .....	31
5.1.2.	Bakgrunn for ny stedsanalyse .....	32
5.1.3.	Gehl arkitekters tilnærming til bærekraftig stedsutvikling.....	35
5.1.4.	Innhold i stedsanalysen .....	35
5.1.5.	Indirekte bærekraft i stedsanalysen .....	37
5.1.6.	Bruk av stedsanalysen i praksis .....	42
5.2.	Bærekraftig stedsutvikling i overordnede plandokumenter.....	42
5.2.1.	Kommuneplan .....	43
5.2.2.	Mobilitetsstrategi .....	47
5.2.3.	Kommunedelplan for klima og miljø.....	49
5.2.4.	Handels og næringsanalyse .....	50
5.2.5.	Registrering og vurdering av kulturminner og kulturmiljøer.....	52
5.3.	Andre aspekter i kommunens arbeid med bærekraftig stedsutvikling.....	52
6.	DISKUSJON.....	55
6.1.	Hvordan foregår arbeidet med bærekraftig stedsutvikling i dag?.....	55
6.2.	Hvordan blir hensyn til bærekraftig utvikling ivaretatt i stedsanalyse?.....	60
6.3.	Stedsanalyse for bærekraftig utvikling .....	64
7.	KONKLUSJON .....	67
8.	REFERANSER .....	70
	VEDLEGG.....	74

## FIGURLISTE

Figur 1: Tre bærekrafts dimensjoner (FN-Sambandet, 2021).....	6
Figur 2: FN-Sambandets 17 bærekraftsmål (FN-Sambandet, 2021).....	7
Figur 3: Campbells teori "the planner's triangle" (Campbell, 2016).....	8
Figur 4: Hierarkisk fremstilling av de tre bærekraftsdimensjonene (Hanssen, 2019).....	9
Figur 5: Aalborg kommune har utviklet "blomst-modellen» (Aalborg kommune, 2011).....	17
Figur 6: Ut ifra hvilket nivå tiltak gjøres på, gis det en måloppnåelse (høy, middels eller lav) av bærekraft (Aalborg kommune, 2011).....	17
Figur 7: Området for ny sentrumsplan tilsvarer det samme området stedsanalysen er utviklet for (Hamar kommune, 2021).....	22
Figur 8: Hamar by har tett bykjerne, med spredt omland (Kartverket, 2022).....	32
Figur 9: Fokus- og varslingsområde for ny sentrumsplan (Gehl arkitekter, 2020a).....	33
Figur 10: Et utvalg av 5-minuttersbyer, og hvilke funksjoner som er lokalisert der (Gehl arkitekter, 2020a).....	38
Figur 11: Tilgang til grønnstruktur og naturområder fra ulike bydeler (Gehl arkitekter, 2020a).....	39
Figur 12: Hamars bygningsstrukturer viser tydelig byens tette kjerne (i brunt), omringet av en mer spredt villabebyggelse (i grønt) (Gehl arkitekter, 2020a).....	40
Figur 13: Årsdøgntrafikk på ulike punkt i Hamar sentrum i perioden 2019 til 2020 (Gehl arkitekter, 2020b).....	48

## TABELLISTE

Tabell 1: Tabellen viser en oversikt over kodene som er brukt til å analysere dokumentene i dokumentanalysen.....	26
Tabell 2: Antall ganger begrepene "bærekraft" og "bærekraftig" er nevnt i de ulike dokumentene i dokumentanalysen.....	29
Tabell 3: Oversikt over hvilke dokument som omtaler bærekraft direkte (D) eller indirekte (ID). .....	30

# 1. INTRODUKSJON

Global oppvarming som følge av menneskelig aktivitet har ført til alvorlige konsekvenser blant annet for natur og miljø. Gjennomsnittstemperaturen på jorda øker, havet stiger, isen smelter og ekstremvær oppstår oftere. For at verden skal nå Parisavtalens mål om å begrense den globale temperaturstigningen til maksimum 2 grader celsius, må det til en stor omstilling i samfunnet både på verdensbasis og i Norge (FN-Sambandet, 2019; 2021a). I tillegg til global oppvarming, har økt urbanisering ført til kamp om ressursene, og innen 2050 er det forventet at om lag 70 prosent av verdens befolkning vil bo i byer og urbane områder (FN-Sambandet, 2021a). I Norge utgjør andelen av befolkningen som bor i byer og tettsteder i dag omlag 80 prosent, og det er en økende tendens (Klima- og miljødepartementet, 2021). Selv om urbaniseringen skaper store muligheter som sosial interaksjon og økonomisk vekst, er det også en del utfordringer knyttet til urbaniseringen. Byene står i dag for store deler av klimagassutslippene og i tillegg fører urbaniseringen til økt press på ressursene (FN-Sambandet, 2021b).

Både globale og nasjonale mål har i løpet av de siste årene rettet større fokus mot bærekraftig utvikling. Det er også økt fokus knyttet til å forbedre og skape attraktive byer og tettsteder. De Forente Nasjoner (FN) vedtok i 2015 17 bærekraftsmål som skal fungere som en arbeidsplan for hvordan verden sammen skal stoppe klimaendringene, utrydde fattigdom og bekjempe ulikhet innen 2030. Bærekraftsmålene henger tett sammen og har gitt en ny tilnærming til helhetlig samfunnsutvikling. Det betyr at man ikke kan oppnå ett og ett mål om gangen, men at målene må løses gjennom et helhetlig arbeid på verdensbasis (Meld St. 40 (2020-2021)).

Norge er på lik linje med andre land forpliktet til å arbeide for å nå bærekraftsmålene. I Norge er arbeidet med bærekraftig utvikling et nasjonalt mål. I Stortingsmelding 40 (2020-2021) presenteres nasjonale målepunkter for bærekraftsmålene. Meldingen inneholder også nasjonale strategier for hvordan Norge skal nå bærekraftsmålene (Meld St. 40 (2020-2021)). I regjeringens *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging*, er kommunen og fylkeskommunen fremhevet som de viktigste aktørene for å realisere bærekraftig utvikling i Norge. I dag er det store variasjoner i hvor langt de ulike kommunene og fylkeskommunene har kommet i arbeidet med implementeringen av bærekraftsmålene. På kommunalt nivå har implementeringsarbeidet i hovedsak foregått på et overordnet plannivå, i form av å innarbeide bærekraftsmålene i planstrategier og kommuneplanens samfunnsdel (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2019; Lundberg *et al.*, 2020).

Gjennom en rapport utarbeidet av Nordlandsforskning *Strekk i laget: en kartlegging av hvordan FNs bærekraftsmål implementeres i regional og kommunal planlegging* fra 2020, kommer det blant annet fram at størrelsen på kommunen har noe å si for hvor langt kommunen er kommet i arbeidet med å implementere bærekraftsmålene. Til forskjell fra mindre kommuner, har store kommuner i større grad gjennomført et politisk arbeid for implementering av bærekraftsmålene. Dette skyldes blant annet at store kommuner har større tilgang på ressurser som økonomi og kompetanse. I rapporten kommer det fram at en avgjørende faktor for om kommunene arbeider med bærekraftsmålene, avhenger av vilje og forankring i kommunens politiske ledelse (Lundberg *et al.*, 2020).

Bærekraft er vanskelig å måle og i dag finnes det få gode metoder for å måle grad av oppnåelse av bærekraftig utvikling. I rapporten *Strekk i laget* (2020) kommer det fram at det er en oppfatning i kommunene og fylkeskommunene at det er vanskelig å måle bærekraft. Samtidig er det et ønske fra de samme aktørene om at det bør utvikles felles indikatorer og rapporteringssystem for å kunne måle bærekraft. Det finnes likevel noen eksempler på verktøy som kan benyttes for å måle bærekraft. Et eksempel på dette er United for Smart and Sustainable Cities (U4SSC) (Lundberg *et al.*, 2020). U4SSC er et globalt indikatorsett utviklet av FN for å måle smart og bærekraftig utvikling. Bærekraftig utvikling måles ved hjelp av 92 indikatorer innenfor de tre dimensjonene av bærekraft. Indikatorsettet muliggjør sammenligning med andre land (Meld St. 40 (2020-2021)). Slik det er i dag ser kommunene ofte mot andre og større kommuner når det kommer til hvordan de skal tilnærme seg arbeidet knyttet til å implementere bærekraft (Lundberg *et al.*, 2020).

I rapporten *Strekk i laget* (2020) kommer det fram at det er et ønske om en tydeligere nasjonal stemme for hva som faktisk forventes av kommunene og fylkeskommunene fra nasjonalt hold. Flere kommuner uttrykker blant annet en usikkerhet knyttet til hva de skal legge til grunn i den lokale og regionale planleggingen. Kommunenes ønske går i hovedsak ut på at staten bør bistå med å utvikle indikatorer for å måle bærekraft, i tillegg til et ønske om bedre kunnskap og kompetanse om hvordan målene kan implementeres på lokalt nivå. Gjennom rapporten anbefales det at det settes i gang tiltak for å heve kompetansen og kunnskapen. For at bærekraftsmålene skal nås, kreves det at målene blant annet tas inn i kommunens planverktøy (Lundberg *et al.*, 2020).

Stedsutvikling er en mangfoldig og sammensatt prosess, og gjennom god stedsutvikling er det mulig å skape attraktive og bærekraftige samfunn. Målet med stedsutvikling er å utvikle stedene slikt at en kan forebygge og redusere miljøbelastningene, samtidig som man gjør det lettere for

folk å ta riktige valg i hverdagen. Dette innebærer blant annet å sørge for kortere avstander mellom dagligdagse gjøremål, slik at flere funksjoner samles i sentrum og gir mindre behov for transport. Vellykket stedsutvikling kan oppnås ved at kommunene arbeider med utvikling på en helhetlig, langsiktig og overordnet måte (Vestby, 2018; Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2018).

Stedsanalyser er et verktøy kommunene kan bruke for å komme i gang med stedsutviklingen. Slike analyser kan gi kommunen et viktig kunnskapsgrunnlag for utvikling og er et viktig ledd i lokalsamfunnsutviklingen. Analysen er en måte å systematisere kunnskap om steders historie, nåsituasjon og muligheter i fremtiden. Stedsanalyser etter Miljøverndepartementets veileder fra 1993 fokuserer på stedet som fysisk form og inkluderer temaene historisk utvikling, natur og landskap, bebyggelsens organisering og andre enkeltelementer (Miljøverndepartementet, 1993). I tillegg til stedsanalyse basert på fysisk form finnes det også andre typer analyser, som for eksempel fokuserer på steders sosiokulturelle faktorer eller kulturhistoriske kvaliteter (Regjeringen, 2015b).

Gjennom litteratursøk innen dette fagfeltet kan man få inntrykk av det ikke finnes en konkret måte for kommunene å arbeide med bærekraftig utvikling i dag. En får likevel inntrykk av at det er et ønske fra kommunenes side om at det utvikles mer konkrete måter å implementere bærekraftsmålene i planleggingen. I dag er arbeidet med bærekraftig utvikling i stor grad preget av steders fysiske forhold og forutsetninger. Større kommuner og kommuner med sterkt politisk engasjement for bærekraftig utvikling, har større forutsetninger for å drive en målrettet bærekraftig utvikling enn andre kommuner. Stedsanalysen er et verktøy kommunene har for å drive god stedsutvikling, som tilsynelatende ikke inkluderer metoder for å kartlegge steders status når det kommer til bærekraftig utvikling. Disse faktorene gir et interessant utgangspunkt for å undersøke hvordan stedsanalysens metode kan endres for å inkludere bærekraft.

## 1.1. Formålet med oppgaven

Formålet med denne oppgaven er å undersøke hva som må til for å utvikle et metodegrunnlag for å inkludere bærekraft i stedsanalysen. Dette er viktig på grunn av at bærekraftige premisser er øverste prioritet på både nasjonalt og kommunalt nivå. En kan forvente at oppfølging av bærekraftsmålene blir enda viktigere i stedsutviklingen og for å forme fremtidens byer og tettsteder. Derfor kan en tenke seg at en stedsanalyse som inkluderer bærekraftsmålene, kan gjøre det lettere for kommunene å drive målrettet planlegging for å oppnå bærekraftig utvikling. Et bedre metodegrunnlag kan bidra til å konkretisere kommunes arbeid med bærekraftig utvikling. Dersom det er mulig å innarbeide bærekraft i stedsanalysen, kan dette være en måte å spare kommunene for ekstra arbeid knyttet til planprosesser.

Denne oppgaven er gjennomført som en casestudie og vil ta for seg stedsanalysen for Hamar by, og undersøke hvordan hensyn til bærekraftig stedsutvikling er ivaretatt i denne analysen. Videre kartlegges det eventuelle mangler analysen har når det kommer til bærekraft. Deretter skal det gjøres et forsøk på å undersøke hvordan en kan inkludere bærekraftsprinsippene inn i stedsanalysemetodikken.

## 1.2. Oppgavens oppbygging

I oppgavens innledende kapittel presenteres bakgrunn og formål for oppgaven. Her presenteres også oppgavens problemstilling og forskningsspørsmål. I kapittelet om teoretisk rammeverk, presenteres gjennomgått relevant litteratur. Kapittelet presenterer viktige begrep, samt perspektiver knyttet til tema som gir viktig grunnlag for å kunne besvare problemstillingen og forskningsspørsmålene. I metodekapittelet blir oppgavens metodikk beskrevet. Dette innebærer beskrivelse og begrunnelse av metodene som er benyttet i datainnsamlingen, samt kritikk og etiske betraktninger ved metoden. Videre i resultat- og analysekapittelet presenteres resultatene fra dokumentanalyse og intervju. Deretter diskuteres resultatene opp mot teorien for å kunne besvare forskningsspørsmålene. I det avsluttende kapittelet konkluderes oppgaven og problemstillingen besvares.

## 2. PROBLEMSTILLING

Steder er i konstant endring og det samme er også prinsippene som ligger til grunn for utvikling. Bruk av stedsanalyser i planleggingsarbeidet er en lang tradisjon, og det finnes ulike tilnærminger til hvordan man kan analysere steder. Denne oppgaven tar utgangspunkt i metodene som presenteres i Miljøverndepartementets veileder fra 1993. Veilederen angir ulike metoder for å analysere steders fysiske strukturer (Miljøverndepartementet, 1993). Som en videreføring av Miljøverndepartementets veileder ble det i 2007 gjort et forsøk på å supplere metodesettet med å også inkludere analyser av steders sosiokulturelle aspekter (Akershus fylkeskommune, 2007).

Siden den første veilederen for stedsanalyse kom for om lag 30 år siden, har samfunnet utviklet seg og nye perspektiver har kommet til. Dette gjelder spesielt utfordringene knyttet til bærekraft. Det sees derfor på som relevant å gjøre et forsøk på å endre stedsanalysemetodikken fra Miljøverndepartementets veileder fra 1993 slik at den også inneholder metoder for å kunne si noe om steders oppnåelse av bærekraftsmålene. Gjennom litteratursøk får man et inntrykk av at det finnes lite forskning på temaet. Det er derfor et ønske at denne oppgaven kan bidra til kunnskap på dette området. Problemstillingen for oppgaven er derfor følgende:

- *Hvordan kan bærekraftsbegrepet inkluderes i stedsanalysen, og hva skal til for å få til dette?*

For å bedre kunne besvare problemstillingen er det formulert tre forskningsspørsmål. Det er i første omgang interessant å få innsikt i hvordan kommunen arbeider med bærekraft i dag. Kommunen er gitt et ansvar for å drive bærekraftig utvikling og det sees derfor på som viktig å undersøke deres arbeid knyttet til å utvikle steder. Første forskningsspørsmål er:

- *Hvordan foregår arbeidet med bærekraftig stedsutvikling i dag?*

Slik metodesettene for stedsanalyser er utviklet i dag legges det ikke opp til at det skal tas hensyn til bærekraftig utvikling. Det vil derfor være interessant å utforske hvorvidt stedsanalysen inneholder tema som kan relateres til bærekraft. Andre forskningsspørsmål er:

- *Hvordan blir hensyn til bærekraftig utvikling ivaretatt i stedsanalyse?*

Til slutt er det interessant å undersøke hvilke faktorer som burde vært inkludert dersom en stedsanalyse skulle formidlet bærekraftig utvikling. Tredje forskningsspørsmål er:

- *Hvordan kan stedsanalyser gjennomføres for å ta hensyn til bærekraftig stedsutvikling?*

### 3. TEORETISK RAMMEVERK

I dette kapittelet presenteres relevant teori for å belyse problemstillingen. Først gjøres det rede for bærekraftbegrepet, dette inkluderer definisjon av begrepet og diskusjonen som er knyttet til begrepet. Videre gjøres det rede for planlegging etter bærekraftsprinsippene. Deretter redegjøres det for stedsbegrepet, stedsutvikling og ulike former for stedsanalyser. Til slutt gis det en oppsummering av de viktigste prinsippene for bærekraft og stedsutvikling. Dette er gjort for å tydeliggjøre hvilke temaer som inngår i bærekraftig stedsutvikling.

#### 3.1. Bærekraftig utvikling

Bærekraftig utvikling er definert som «En utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge for at kommende generasjoner skal få dekke sine behov» (FN-Sambandet, 2021). Begrepet ble for første gang satt på dagsordenen i rapporten *Vår felles fremtid*, utarbeidet av Brundtlandkommisjonen i FN i 1987. Siden begrepet ble satt på dagsordenen har oppmerksomheten rundt begrepet gått i bølger, men det er fremdeles et svært sentralt tema også sett i et stedsutviklingsperspektiv.

##### 3.1.1. Bærekraftsbegrepet

Bærekraftsbegrepet er tredelt og må forstås som sammenhengen mellom de tre dimensjonene: klima og miljø, sosiale forhold og økonomiske forhold (FN-sambandet, 2021). Klima og miljø-dimensjonen innebærer å ta vare på natur og klima gjennom reduksjon av klimagasser, vern av naturmangfold og å ta vare på økologiske ressurser. De sosiale forholdene går ut på at alle skal ha lik tilgang til et godt liv. Det innebærer en rettferdig fordeling av tjenester, ressurser og muligheter for alle mennesker. Den økonomiske dimensjonen



Figur 1: Tre bærekrafts dimensjoner (FN-Sambandet, 2021).

innebærer sikring av økonomisk trygghet for alle. De tre dimensjonene overlapper og påvirker hverandre. Bærekraftig utvikling oppnås dersom det blir tatt hensyn til alle aspektene (FN-Sambandet, 2021).



Som en videreføring av de tre bærekraftsdimensjonene, formulerte FN-Sambandet i 2015 17 mål med 169 delmål for bærekraftig utvikling. Målene tar utgangspunkt i at de tre bærekraftsdimensjonene påvirker hverandre og at de må sees i sammenheng. Målene skal fungere som en «felles arbeidsplan» for hele verden (FN-Sambandet, 2021c). Norge er forpliktet til å følge disse målene på lik linje med alle andre land i verden. Bærekraftsmålene er derfor en viktig nasjonal føring, som fylkeskommunen og kommunen må følge i sin planlegging (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2019).

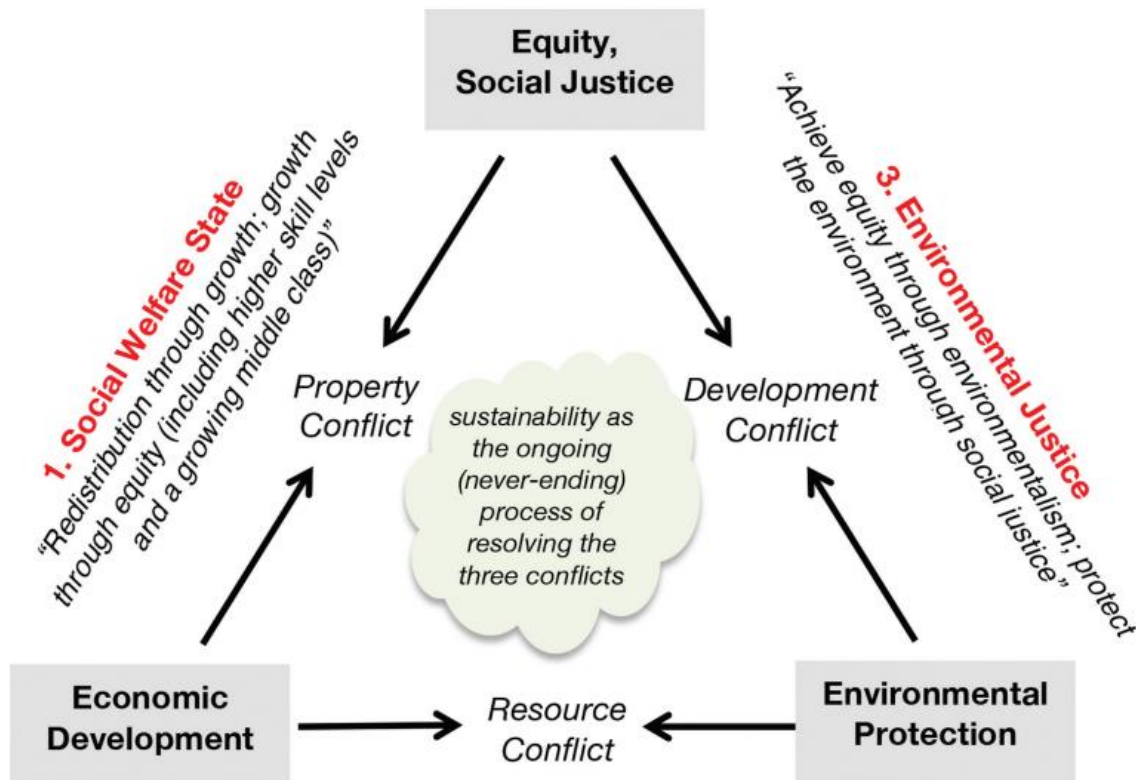


Figur 2: FN-Sambandets 17 bærekraftsmål (FN-Sambandet, 2021).

### 3.1.2. Ulike tolkninger av bærekraftsbegrepet

Det finnes flere måter å tolke sammenhengen mellom de tre bærekraftsdimensjonene. Som vist i figur 1, er oppnåelse av bærekraft fremstilt som likestilling mellom de tre bærekraftsdimensjonene. Denne måten å fremstille bærekraft på har blitt kritisert, blant annet fordi det i praksis er vanskelig å vurdere de tre dimensjonene likt til enhver tid. Scott Campbell er blant kritikerne. Hans teori «The planner's triangle», vist i figur 3, går ut på at planleggingen alltid vil dras i en retning (Campbell, 2016). Teorien hans er fremstilt som en trekant der hjørnene i trekanten representerer de tre målkonfliktene i planleggingen: økonomisk utvikling, sosial likhet og bevaring av miljøet. Sidene i trekanten representerer konfliktene mellom målene. Sentrum i trekanten kan sees som konfliktens kjerne og viser til at det alltid vil være konflikt mellom tilgangen til eiendom, ressurser og utvikling. Ifølge Campbell, vil de tre dimensjonene aldri være likestilte. Videre stiller han spørsmål om definisjonen av bærekraft, med en likestilling mellom de tre dimensjonene, i det hele tatt kan fungere som et utgangspunkt

for planleggere. Samtidig anerkjenner han viktigheten av langsiktig planlegging som tar hensyn til disse dimensjonene i stedsutviklingen. Campbell viser også til at det ligger et potensiale i å videreutvikle bærekraftsbegrepet, slik at det kan få en mer konkret og kompleks forståelse. Dette vil gjøre at begrepet vil fungere som et bedre verktøy for å kunne ta avveininger og beslutninger i stedsutviklingen (Campbell, 2016).



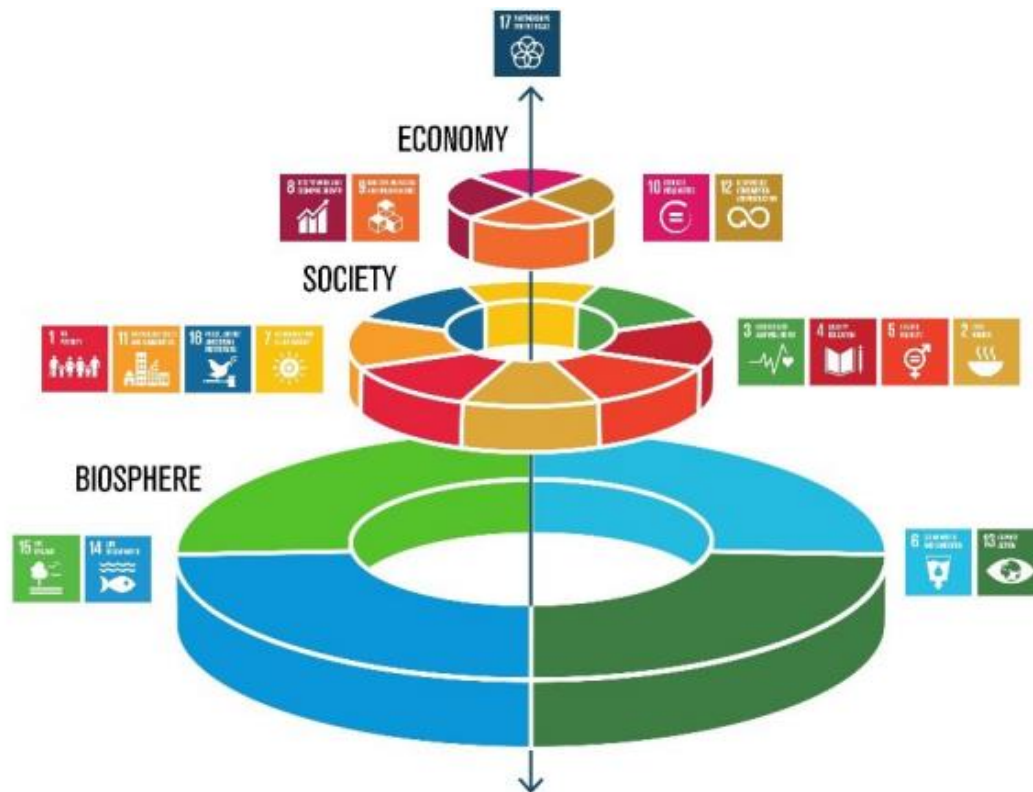
### 2. Environmental Regulation/Resource Management

*“Economic development through resource management and conservation; protect the environment through affluence, internalized externalities, and new technologies”*

Figur 3: Campbells teori “the planner’s triangle” (Campbell, 2016).

Figur 4 viser en tredje tilnærming til bærekraftsbegrepet og til vektingen av de ulike bærekraftsdimensjonene. Denne modellen viser en mer hierarkisk fordeling mellom de tre dimensjonene, der den sosiale og økonomiske dimensjonen henger sammen med og er avhengig av den klima og miljømessige dimensjonen (biosfæren i figuren). I denne modellen veier den klima og miljømessige dimensjonen tyngst i balanseringen mellom de tre dimensjonene. Denne framstillingen kan tolkes som at en forankring og arbeid med klima og miljø er en forutsetning for å arbeide med de sosiale forholdene, og videre at de økonomiske forholdene er avhengig av de sosiale forholdene (Hanssen, 2019). Modellens hierarkiske fremstilling av de tre

bærekraftsdimensjonene kan sees som et utgangspunkt for å kunne gjøre prioriteringer og avveininger mellom de dimensjonene.



Figur 4: Hierarkisk fremstilling av de tre bærekraftsdimensjonene (Hanssen, 2019).

Poveda (2017) viser til at tendensen til mangel på konsensus rundt forståelsen av bærekraftsbegrepet, kan skyldes at det ikke finnes noen fasit på tilnærmingen til begrepet. Det er for eksempel slik at det er en ensidig oppslutning om at miljødimensjonen er grunnpilaren i bærekraftsbegrepet. Disse argumentene viser til at det eksisterer en omfattende diskusjon knyttet til hva som inngår i begrepet bærekraft.

### 3.1.3. Planlegging for bærekraftig utvikling

I Norge er kommunen planmyndighet og er pålagt av regjeringen å planlegge for å fremme bærekraftige byer og tettsteder etter Plan- og bygningsloven (2008) (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2019). Planlegging etter Plan- og bygningsloven skal være med å fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og fremtidige generasjoner, og samsvarer med FNs definisjon av bærekraftig utvikling (Plan- og bygningsloven, 2008). En av de største utfordringene når det kommer til å planlegge for bærekraftig utvikling, er at slik

planlegging krever at mange interesser og mål må ivaretas samtidig. Dermed er det viktig at en arbeider tverrfaglig med bærekraftig utvikling (Næss, 2018).

Planlegging etter Plan- og bygningsloven (2008) er ifølge regjeringen et effektivt styringsverktøy for å oppnå en bærekraftig samfunnsutvikling. Regjeringen vektlegger særlig at kommunene bør ha fokus på å tilrettelegge for en kompakt by- og tettstedsutvikling. Dette går ut på at de utnytter potensialet for fortetting, transformasjon og gjenbruk av arealer og eksisterende bygninger, før eventuell ny utbygging. Videre at det skal være enkelt å velge miljøvennlige transportmåter, ved at det skal legges til rette for mer gåing og sykling. Dette skal redusere klimagassutslipp og behov for persontransport med bil. Ved å bygge tettere vil man redusere nedbygging av natur- og jordbruksarealer. Dette kan også være med på å redusere klimagassutslipp (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2019).

Det finnes flere tilnærminger til hvordan bærekraftig byutvikling kan skje i praksis. Den kompakte byen og 10-minuttersbyen er eksempler på slike perspektiver. Planlegging for den kompakte byen kjennetegnes ved å ha tett bebyggelse med en klar grense mot omlandet, i tillegg kjennetegnes det ved korte avstander mellom funksjoner som boliger, arbeidsplasser, service og kulturtilbud. Den kompakte byen gir grunnlag for mer bærekraftig mobilitet, da kortere avstander blant annet legger opp til bedre tilgjengelighet for gange og sykkel (Hanssen *et al.*, 2015). 10-minutters byen er et planideal for kompakt byutvikling og går ut på å skape gode forbindelser slik at dagligdagse funksjoner kan nås innen 10-minutters gange (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016). I Stortingsmelding nr. 23 (2001-2002) presenteres fem planprinsipper for utvikling av bysentrum, lokalsentre og tettsteder, som skal sørge for at utviklingen går mot en mer bærekraftig og miljøvennlig retning. De fem prinsippene er (St. meld nr. 23 (2001-2002)):

- *Variert tilbud av handel, kulturaktiviteter og tjenester:* Tetthet og variasjon av ulike virksomheter gjør det mer attraktivt for nye virksomheter å etablere seg der. Videre vil byer med effektiv arealutnytting og korte avstander mellom daglige gjøremål, gjøre steder mer attraktive og funksjonelle. Samlokasjon av ulike funksjoner vil gjøre steder til bedre møtesteder samtidig som det effektiviserer arealutnyttingen.
- *Identitet ved vern og bruk av kulturmiljøer og kulturminner:* Dette går ut på at stedege kvaliteter og historiske kvaliteter bør bevares. Kulturmiljøer og kulturminner er viktig for å formidle steders identitet og kunnskap om stedet. Slike elementer er også viktige for å skape tilhørighet til stedet. Kulturmiljøene bør være en kvalitet som fremmes og benyttes som en ressurs i planleggingen.

- *Grønne strukturer, utearealer og byrom:* Dette er elementer som knytter stedet mot naturgrunnet og som er viktig for stedets identitet. Videre er grønne områder viktige møteplasser i byene. Byene bør derfor utvikles med god tilgang til grønne områder, da det er viktig for rekreasjon og fysisk utfoldelse i byene. Det bør i størst mulig grad unngås å bygge ned eksisterende grøntarealer. Videre bør byrommene utvikles til uformelle møtesteder som legger til rette for sosialt samvær. Det er også viktig å utnytte potensialet i eksisterende byrom.
- *Gode bomiljøer:* I sentrale strøk vil det være viktig med en kombinasjon av bolig og andre funksjoner for å skape gode bomiljø. Det skal også legges til rette for effektiv arealutnyttelse i sentrale områder, uten at det blir for høy tetthet. Dette vil gi negative virkninger for bomiljøene. Det er også viktig å sikre tilgangen til gode uteområder i tilknytning til eller i nærheten av boligområder.
- *Gode oppvekstmiljøer for barn og unge:* Prinsippet innebærer å utforme nærmiljøer med trygge og funksjonelle uterom og møteplasser som fremmer fysisk aktivitet og sosialt samvær. Det bør arbeides for å sikre god tilgjengelighet fra boligområder til skoler, barnehager, lekeplasser og så videre. Det bør det legges til rette for at det er trygt for barn og unge å ta seg fram til fots, med sykkel og kollektivtrafikk.

### 3.2. Stedsbegrepet

Sted og stedsutvikling er begrep som stadig blir viktigere. Steder er i konstant endring. For å forstå stedlige prosesser innebærer det at en rekke ulike fagområder berøres samtidig og det kreves dermed en tverrfaglig tilnærming (Berg, Førde og Kramvig, 2012). Steders identitet påvirkes av dets særegenheter. Stedsbegrepet tar utgangspunkt i de naturgitte og fysiske forholdene, de sosiokulturelle og historiske forholdene til stedet, i tillegg til de subjektive og kollektive oppfatningene av stedet. Steders omdømme har også noe å si for folks oppfatning av stedet, hvilke muligheter som finnes der og hvordan utenforstående oppfatter stedet.

Det finnes ikke en entydig definisjon av stedsbegrepet, men en kan si at det i hovedsak er tre hovedforståelser av begrepet. Dette er sted som «location», «sense of place» og «locale». De tre definisjonene kan ikke sees på som hver sin definisjon av stedsbegrepet, da de fokuserer på ulike innfallsvinkler til steder. Det bør heller sees som flytende overganger mellom de tre forståelsene og sammen gir de en helhetlig definisjon av stedsbegrepet (Berg, Førde og Kramvig, 2012). Sted forstått som «location», lokalisering, er den tradisjonelle stedsforståelsen og vektlegger de fysiske og materielle dimensjonene ved stedet. Denne tilnærmingen til

stedsbegrepet forutsetter at en kan gi en beskrivelse av stedet og ut ifra det, vurdere stedets attraktivitet eller etablering av en virksomhet. «Sense of place», stedsopplevelse og stedsfølelse, inkluderer de følelsesmessige og opplevelsesmessige dimensjonene knyttet til sted, da folk vil ha ulik oppfatning av stedet. Tilnærmingen viser det personlige perspektivet som innebærer folks følelser og oppfatninger av et sted. Den siste dimensjonen av stedsbegrepet, er sted forstått som «locale». Det går ut på å se på sted som en lokal kontekst og videre at globale prosesser påvirker lokalsamfunn og at lokalsamfunnene reagerer på disse prosessene (Berg, Førde og Kramvig, 2012; Berg og Dale, 2015; Berg, 2002).

### 3.3. Stedsutvikling

Stedsutvikling er et flertydig begrep som er mye brukt. Stedsutvikling er de prosessene som blir brukt for å tilrettelegge for den fysiske utformingen av lokalsamfunnet for å skape bedre steder å bo, arbeide og leve for alle. Hvordan omgivelsene er formet har mye å si for kvaliteten på folks liv og for hvordan folk lever livene sine. Utformingen av omgivelsene har også betydning for steders verdiskapning, næringsutvikling og for tilgangen til arbeidsplasser. God stedsutvikling kan oppnås blant annet ved å legge vekt på nærhet, tilgjengelighet og kvalitet (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2018). På denne måten kan en trekke paralleller mellom stedsutvikling og bærekraftig planlegging.

For å oppnå god stedsutvikling er det spesielt viktig å opparbeide gode byrom og møteplasser som legger opp til sosial samhandling mellom mennesker. Videre er opparbeidelse og vedlikehold av grøntområder og korridorer viktig for å sikre biologisk mangfold, bedret lokalklima, rekreasjon og fysisk utfoldelse. I tillegg er det viktig å ta vare på og verne om kulturminner og kulturmiljøet på stedet, da dette er med på å skape og styrke steders særpreg (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2018).

For at kommunen skal oppnå en vellykket stedsutvikling bør de ta rollen som en aktiv samfunnsutvikler, dette kan skje gjennom bruk av kunnskap og utøvelse av politisk makt. Kommunen har ansvar for en helhetlig og langsiktig utvikling som også spiller på lag med innbyggerne og det lokale næringslivet. Gjennom medvirkningsprosesser kan kommunen gi innbyggerne rom for å bidra med sin kunnskap og engasjement til å bidra til positiv utvikling i kommunen (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2018).

Stedsutvikling er et sammensatt arbeid som krever samarbeid og kompetanse på mange ulike områder, blant annet fysisk planlegging, ledelse, formgivning, informasjon og gjennomføring av prosjekter. Kommunenes kompetanse til å gjennomføre god stedsutvikling varierer. I mange kommuner er kompetansen for å mobilisere og gjennomføre prosesser dårlig utviklet. For å sikre at kommunene skal kunne drive god stedsutvikling, er det viktig å styrke deres kompetanse innen planlegging og estetikk for å sikre god utvikling av stedene. Videre er det viktig å sikre god kommunikasjon med befolkningen, for å sikre forankring og aksept blant dem. Et viktig aspekt ved stedsutviklingen er også lokal kompetanse, altså kunnskap om, og kjennskap til lokalsamfunnet (Regjeringen, 2019).

Stedsutvikling er et langsiktig og tidkrevende arbeid, da det favner en rekke ulike fagområder. God stedsutvikling kan oppnås ved at det inngår som en del av arbeidet med kommunens arealplanlegging. Det er også viktig at stedsutviklingen er forankret i kommunens politiske og administrative ledelse. Stedsutviklingsarbeidet kan gjennomføres av kommunen selv, eller organiseres som et eksternt prosjekt på utsiden av kommunen (Regjeringen, 2015a).

### 3.3.1. Prinsipper for byer tilpasset mennesker

En kan se sammenhenger mellom prinsipper for stedsutvikling, og arkitekten Jan Gehls prinsipper for byer tilpasset mennesker. Gehl viser i sin forskning til at utformingen av byer påvirkes av hvordan folk opplever den. Dette går ut på at byer som er tilpasset mennesker, gir bedre opplevelse av stedet. Han kaller dette for «den menneskelige dimensjon» (Gehl, 2010). Lenge har det vært en tendens i planleggingen at den menneskelige dimensjonen har blitt oversett, det er heller blitt lagt vekt på å skaffe plass til biltrafikk i byene. En annen grunn har vært at dominerende planleggingsteorier, som for eksempel modernismen, nedprioriterte menneskelige behov som møtesteder og ferdsel til fots. Denne tendensen har ført til at flere byer i dag blant annet er preget av biltrafikk, støy, dårlig plass og forurensning. Gehl peker derfor på den menneskelige dimensjon som en nødvendig planleggingsdimensjon (Gehl, 2010).

Disse planprinsippene ble gjeldende fra tidlig på 2000-tallet, med idealer som levende, trygge, bærekraftige og sunne byer. Bystrukturer og planleggingsdimensjoner påvirker folks oppførsel og hvordan byen fungerer. Dette påpeker at dersom det legges til rette for byliv, vil det bli mer liv i byene. En forutsetning for mer liv i byene er at det skal være mulig å ferdes til fots i byen. Ved at man styrker muligheten til å gå, følger en rekke verdifulle og rekreative muligheter med. Det vil også styrke forholdet mellom mennesker og omgivelsene.

Den menneskelige dimensjonen handler om å tilpasse byene til de menneskelige sansene og den menneskelige skalaen (Gehl, 2010). Dette kan gjøres ved å skape gode møteplasser til forskjellige behov eller ved å etablere åpne fasader slik at man til enhver tid har noe attraktivt å se på. Videre er en viktig faktor å ikke legge til rette for store byrom eller å bygge for høyt. Dette gjør at en mister den menneskelige dimensjonen og kontakten mellom mennesket og omgivelsene. Dette kan igjen påvirke opplevelsen av byrommet negativt.

Byer der mennesker oppholder seg, kan beskrives som «den levende byen». «Den levende byen» skapes ved at man legger opp til at man skal kunne gå og sykle, og at det skal være en direkte kontakt mellom trafikanten og omgivelsene. En forutsetning for å få til dette, er å skape gode og aktive byrom hvor folk oppholder seg. Den levende byen er altså en opplevelse av at byen inviterer til opphold. Dette skjer ved en kombinasjon av funksjonsblanding, samtidig som det legges opp til at en skal kunne gå og oppholde seg i byen. Dersom det er aktivitet i byområdene, er det sannsynlig at en får en spiraleffekt gjennom at folk oppholder seg der og at flere velger å lokalisere seg der. Levende byer forutsetter en viss grad av tetthet, det vil si et befolkningsgrunnlag og bystrukturer som legger til rette for byliv. For høy tetthet kan virke negativt i den grad at for høye bygninger kan stå i veien for etableringen av gode byrom. Prinsippene går oppsummert ut på å sikre kvaliteten i byrommene, samtidig som man inviterer folk til å oppholde seg der (Gehl, 2010).

Gehls prinsipper for byer tilpasset den menneskelige dimensjonen kan oppsummeres i punktene:

- *Samle ved å lokalisere byens funksjoner*, gjøres for å sikre korte avstander og en kritisk masse av mennesker og begivenheter.
- *Integrere forskjellige funksjoner i byene*, er viktig for å sikre allsidighet, opplevelsesrom, sosial bærekraft og trygghet i de enkelte byrom.
- *Invitere til gå- og sykkeltrafikk og opphold i byens rom*, gjøres ved å legge til rette for kortere avstander mellom målpunkt og ved å gjøre det tryggere for folk å ferdes i byrommene.
- *Skape sammenhenger mellom by og bygning*, ved å legge til rette for åpne fasader slik at livet i bygninger og byrommene kan skje i sammenheng.
- *Invitere folk til å oppholde seg i byrommene over lengre tid*, for å sikre liv i byrommene.



### 3.4. Stedsanalyse

Stedsanalyse er en metode for å gi en bedre forståelse av et sted før en eventuell utvikling og er et viktig verktøy for å oppnå god stedsutvikling. Stedsanalysen bidrar med viktig informasjon om steder som kan bidra til å se stedet på nye måter. Analyser blir som regel utarbeidet i tilknytning til plan- og byggesaksprosesser etter Plan- og bygningsloven (2008) og er et hjelpemiddel i planleggingen. Den fungerer som et diskusjons- og kunnskapsgrunnlag blant annet for kommunal planlegging og lokalsamfunnsutvikling. Stedsanalysen kan også legges til grunn i politiske retningslinjer i senere vurderinger av tiltak i planområdet. Det finnes ulike former for stedsanalyser og hvilken analyseform man velger, avhenger av hva analysen søker å løse (Miljøverndepartementet, 1993; Regjeringen, 2015b).

#### 3.4.1. Stedsanalyse basert på fysisk form

I Miljøverndepartementets veileder til stedsanalyse fra 1993 blir stedsanalyse definert som «en systematisering av kunnskap for å forstå stedets historie, situasjon og fremtidsmuligheter». Stedsanalyse er en måte å analysere de fysiske omgivelsene presentert som fysisk form. Det er i tillegg en måte å presentere stedskunnskap på en etterprøvbar måte. Analysen gir også grunnlag for å forstå stedets muligheter og forutsetninger (Miljøverndepartementet, 1993).

Stedsanalysen dekker flere tema, og mulighetene for hva en slik analyse kan inneholde er veldig omfattende. Analysen må bygge på fagkunnskap og det er dermed viktig at en velger ut de temaene som er mest vesentlige for å forstå stedet. I Miljøverndepartementets veileder er fire hovedtema listet som de viktigste temaene for å analysere steders fysiske form. Dette er historisk utvikling, natur og landskap, bebyggelsens organisering, og bygninger og andre enkeltelementer. En stedsanalyse må omfatte minst en av disse fire temaene. I tillegg kan det være aktuelt å inkludere flere tema, avhengig av hvilken kunnskap man trenger for å gjennomføre stedsanalysen (Miljøverndepartementet, 1993).

Temaene stedsanalysen må inneholde, blir analysert ved bruk av ulike metoder som alle har ulikt fokus i forhold til kartlegging av temaene. Metodene i stedsanalysen utfyller hverandre, og det er relevant å benytte seg av flere av metodene i en stedsanalyse. De ulike analysemetodene er: natur- og landskapsanalyse, kvantitativ stedsanalyse, realistisk byanalyse, kulturmiljøanalyse, kommuneatlas og estetisk byforming. Natur- og landskapsanalysens hovedfokus er betydningen av det ubebygde eller spredtbygde landskapet. Det gjelder både for natur- og kulturlandskap og dets utforming. Kvantitativ stedsanalyse retter fokus mot å beskrive

stedets fysiske uttrykk, både landskap og bebyggelse. Realistisk byanalyse har fokus på å ordensprinsipper i det bebygde miljøet på stedet. Kulturmiljøanalyser er en kartlegging av den historiske utviklingen av stedets fysiske elementer. Slike analyser retter særlig fokus mot bevaring og tilpasning av kulturminner. Kommuneatlas fokuserer på steders arkitektoniske og historiske vurderinger. Estetisk byforming er en måte å skaffe oversikt over stedets visuelle særtrekk, dette gjelder særlig for utformingen av ny bebyggelse (Miljøverndepartementet, 1993).

#### 3.4.2. Sosiokulturell stedsanalyse

Som en videreføring av Miljøverndepartementets veileder, ble veileder for sosiokulturelle stedsanalyser utviklet av Akershus fylkeskommune i 2007. I motsetning til Miljøverndepartementets stedsanalyse som fokuserer på stedets fysiske uttrykk, forsøker sosiokulturelle stedsanalyser å forstå stedet gjennom folks opplevelse, bruk og interesser knyttet til stedet. Denne formen for stedsanalyse søker å formidle de sosiale og kulturelle sidene ved et sted, og på den måten gi bedre grunnlag for å kunne ta beslutninger for utvikling. Utgangspunktet i slike analyser er at stedet er betraktet som «en sosial og kulturell konstruksjon og et samfunnsmessig produkt» (Akershus fylkeskommune, 2007).

Planlegging berører sosiale grupper ulikt og vil derfor ha ulik betydning for folk. Dette gjør at planlegging kan være gjenstand for interessekonflikter både blant fagfolk og innbyggerne (Regjeringen, 2015b). Sosiokulturelle stedsanalyser kan brukes for å avklare folks opplevelser, erfaringer, synspunkter og interesser i planleggingsarbeid. Denne formen for stedsanalyse kan brukes for å øke den sosiale kapitalen til steder, og avklare maktrelasjoner og allianser. Sosiokulturelle stedsanalyser kan brukes som grunnlag i stedsutvikling, i planarbeid og som omdømmebygging og strategisk profilering av steder, byer eller regioner.

Metoden for hvordan en sosiokulturell stedsanalyse gjennomføres, bestemmes ut ifra hensikten og formålet med analysen, i tillegg til stedets størrelse. Hovedpunktene i slike analyser er hvordan folks ståsted og posisjon påvirker deres bilder og assosiasjoner av stedet, folks bruk av stedet og hvordan det påvirker deres interesser for utvikling. Sosiokulturelle stedsanalyser kan omfatte kartlegging av noen aktører i dybden eller ta for seg mange ulike aktørers meninger. Det viktigste er å få fram de mest fremtredende diskursene og oppfatningene av stedet. Det er vanlig å kombinere flere metoder inn i en analyse. Metoder som er egnet for sosiokulturelle

stedsanalyser er blant annet intervju, spørreskjema, observasjoner, studier av skriftlige kilder og registreringer, kartbruk og fotografering (Regjeringen, 2015b).

### 3.4.3. Eksempel fra Aalborg: «bæredyktighetsprofil – med utgangspunkt i stedet»

Som nevnt i innledningen finnes det få eksempler på stedsanalyser som gjennomgående inneholder bærekraft. Det finnes likevel ett eksempel på et metodesett for stedsanalyse som retter seg mot bærekraftig stedsutvikling. Dette er analysen *Bæredyktighetsprofil - med utgangspunkt i stedet*. Analysen ble utarbeidet av Aalborg kommune i 2011. Analysen inneholder en kategorisering av særegne forhold knyttet til bærekraftig utvikling, og legger spesielt vekt på de tre bærekraftsdimensjonene klima og miljø, sosiale-, og økonomiske forhold. Disse forholdene er videre kategorisert i de fem kategoriene sosiale forhold, naturgitte forhold, miljøforhold, økonomiske forhold, samt lokale verdier (Aalborg kommune, 2011). I figur 5 vises kategoriene i en modell som er utformet som en blomst, der blomstens kronblader representerer de fem kategoriene i analysen.

De ulike kategoriene vurderes videre ut ifra kategoriens viktighet for de ulike nivåene helikopterperspektivet, bydelsperspektivet og stedsperspektivet. Hvert av nivåene vurderes ut ifra hvilket nivå initiativene for å sikre bærekraftig utvikling må skje på. Dette vises i figur 6, som høy, middels og lav oppnåelse av bærekraft. De ulike nivåene skal gjøre det lettere å gjøre avveininger mellom de ulike



Figur 5: Aalborg kommune har utviklet "blomst-modellen» (Aalborg kommune, 2011).



Figur 6: Ut ifra hvilket nivå tiltak gjøres på, gis det en måloppnåelse (høy, middels eller lav) av bærekraft (Aalborg kommune, 2011).

dimensjonene av bærekraft. Når man vektlegger dimensjonene ulikt, vil det føre til at blomsten får forskjellig størrelse på kronbladene. Det skal på den måten gjøre det enklere å forstå hva som er viktige elementer for bærekraftig utvikling på stedet. Denne tilnærmingen er ment for å gjøre det lettere å identifisere et steds situasjon når det kommer til bærekraft, og det vil på den måten gjøre det enklere å knytte utviklingen opp mot politiske mål (Aalborg kommune, 2011). I arbeidet med denne masteroppgaven er det ikke funnet noen eksempler på at veilederen fra Aalborg er tatt i bruk. Likevel kan veilederen sees som et forsøk på å vise hvordan man kan inkludere bærekraftbegrepet inn i stedsanalysen.

### 3.5. Bærekraft og stedsutvikling

På bakgrunn av gjennomgått teori om planlegging for bærekraft og stedsutvikling, blir det i dette delkapittelet gitt en oppsummering av tema som er viktige elementer i bærekraftig stedsutvikling. Oppsummeringen er avgjørende for å kunne gi en helhetlig forståelse og konkretisering av koblingen mellom sted og bærekraft, da dette er dårlig definert i litteraturen. Avgrensningen er satt til fem tema, og er en avveining av tema som kan relateres til hvilke faktorer som inngår i bærekraftig stedsutvikling. Dette betyr ikke at andre tema ikke er relevante for å beskrive hva som omfattes av bærekraft, men avgrensningen er sett som nødvendig for videre argumentasjon i oppgaven. De fem temaene blir videre forklart.

*Fortetting og funksjonsblanding:* Høy tetthet i byen gir kortere avstander mellom ulike funksjoner som bolig, arbeidsplasser, handel og næring. Fortetting i eksisterende strukturer vil være viktig for at byen ikke vokser i areal, som igjen vil være viktig for å redusere bilavhengighet og gjøre det mer attraktivt å gå og sykle. Videre vil funksjonsblanding gi steder en form for allsidighet og opplevelseshorison, som er viktig for at folk skal oppholde seg og trives i byrommene. Dette vil øke steders attraktivitet og føre til at steder kan fungere bedre som sosiale møteplasser.

*Identitetsskapende bygg og områder:* Dette innebærer blant annet at man verner om kulturmiljø og kulturminner. Vern av slike elementer vil være viktig for å formidle kunnskap om stedets historie. Slike elementer er viktig for å styrke stedets identitet, samt folks opplevelse og tilhørighet til stedet.

*Inkluderende og attraktive møteplasser og byrom:* Dette vil være viktig for å skape levende byer, der folk trives og kan møtes. For å bygge opp under Jan Gehls prinsipp «Den levende byen» vil det være viktig å etablere ulike typer møteplasser, som legger til rette for variert bruk

i byen (Gehl, 2010). Videre bør det etableres gode møteplasser der folk bor. Det vil også være viktig å skape sammenhenger mellom fasader og byrommene, blant annet ved å ha åpne fasader i bygningenes førsteetasjer. Dette vil gi opplevelse av trygghet, og det vil også aktivisere byrommene.

*Blågrønne strukturer:* Å sikre og opparbeide byens blågrønne strukturer, vil være viktig blant annet for å ta vare på biologisk mangfold og naturverdier, i tillegg til å legge til rette for muligheter for fysisk utfoldelse og rekreasjon. Bevaring og opparbeiding av byens blågrønne strukturer vil også være viktig for lokalklima, blant annet ved at det kan fungere som en del av overvannshåndteringen i byen. Blågrønne strukturer har også opplevelsesverdier og kan sees som viktige for å styrke stedets særegenhet.

*Begrenset bilbruk og parkering - mer sykkel, gange og kollektivtrafikk:* Reduksjon av personbiltrafikk i byen vil være viktig for å redusere klimagassutslipp. Videre vil reduksjon av parkeringsplasser i sentrum gjøre det mindre attraktivt å velge bilen som fremkomstmiddel. I tillegg tar bilen opp mye plass i byen og en reduksjon av parkeringsplasser kan frigi arealer i byen, som kan brukes til andre formål. Et viktig element for å redusere personbilbruken i sentrum, vil være å legge til rette for at folk skal gå, sykle og benytte seg av kollektivtrafikk. Dette kan gjøres blant annet ved å legge til rette for tettere strukturer gjennom fortetting, som gjør at man kan nå flere målpunkt på kort tid uten å være avhengig av å bruke bilen. Disse prinsippene kan relateres til idealet om 10-minuttersbyen.

## 4. METODE

Dette kapittelet vil gi en beskrivelse av metoden som er benyttet i denne oppgaven. Valg av metode er gjort ut ifra hvilke metoder som på best måte kan svare på problemstillingen innenfor den gitte tidsrammen som en masteroppgave vil ha. Man skiller mellom to tilnærminger til metode, kvalitativ og kvantitativ metode. For denne oppgaven er det sett som mest hensiktsmessig å benytte kvalitative forskningsmetoder, da dette vil gi et bedre grunnlag for å besvare problemstillingen enn ved bruk av kvantitative forskningsmetoder. Kvalitative studier er basert på menneskelige tolkninger av den sosiale verdenen og vektlegger derfor ord og ytringer i datainnsamlingen og analysen (Bryman, 2016). Først vil det redegjøres for den valgte metoden casestudie, videre hvordan datainnsamlingen gjennom dokument- og litteraturstudier og intervjuer har foregått. Deretter vil metodevalget vurderes, for å kunne si noe om dens kvalitet.

### 4.1. Casestudie

Casestudie er definert av Yin (2018) som «en empirisk metode som 1) undersøker et samtidfenomen i dybden innen dets virkelige kontekst, spesielt når 2) grensene mellom fenomen og kontekst ikke alltid er tydelige». Det går altså ut på å studere en situasjon som består av flere variabler, hvor flere enn en variabel er interessant for å forstå en sak, og man går i dybden i en kontekst innenfor fenomenets rammer. En kan bruke casestudie til å forstå et fenomen fra det virkelige liv. Informasjonen man henter inn til casestudiet trenger nødvendigvis ikke å henge sammen, da man gjennom analyser kan sette sammen informasjonen og finne sammenhenger. Fordelen med casestudie er at en kan beskrive komplekse sammenhenger i den konteksten den foregikk i. En kan også benytte casestudier til å undersøke og belyse saker som ikke har et tydelig utfall. Casestudier er blitt kritisert av mange forskere for å være en ufullstendig forskningsmetode, da prosedyrene kan være usystematiske (Yin, 2018). For denne oppgaven er casestudie vurdert som den metoden som best svarer på problemstillingene presentert i kapittel 2. Problemstilling.

Casestudier kan bestå av én eller flere caser. Fordelen ved å benytte flere caser vil være at en kan få bedre innsikt i en sak, enn en gjør ved én casestudie. Ulempen vil derimot være at en flercasestudie vil være mer tidkrevende (Andersen, 2013; Yin, 2018). For denne oppgaven er det valgt å benytte én case fremfor flere. Denne vurderingen er gjort da tidsbegrensningene som en masteroppgave setter, gjør det vanskeligere å gjennomføre en flercasestudie. Ettersom

problemstillingen søker å utforske metodesettet til stedsanalysen, kunne det vært interessant å undersøke to eller flere stedsanalyser for å se på forskjeller mellom hvordan de svarer på bærekraft. Dette kunne vært interessant for å for eksempel undersøke forskjeller mellom en stor og en liten kommune. Dette ble likevel ikke gjort, da det ble vurdert at datagrunnlaget hadde blitt for stort. Dette ville dermed ikke gitt de samme mulighetene til å studere stedsanalysen nærmere og gå dypere inn i faktorer som kan være avgjørende for utviklingen av metodesettet for stedsanalysen.

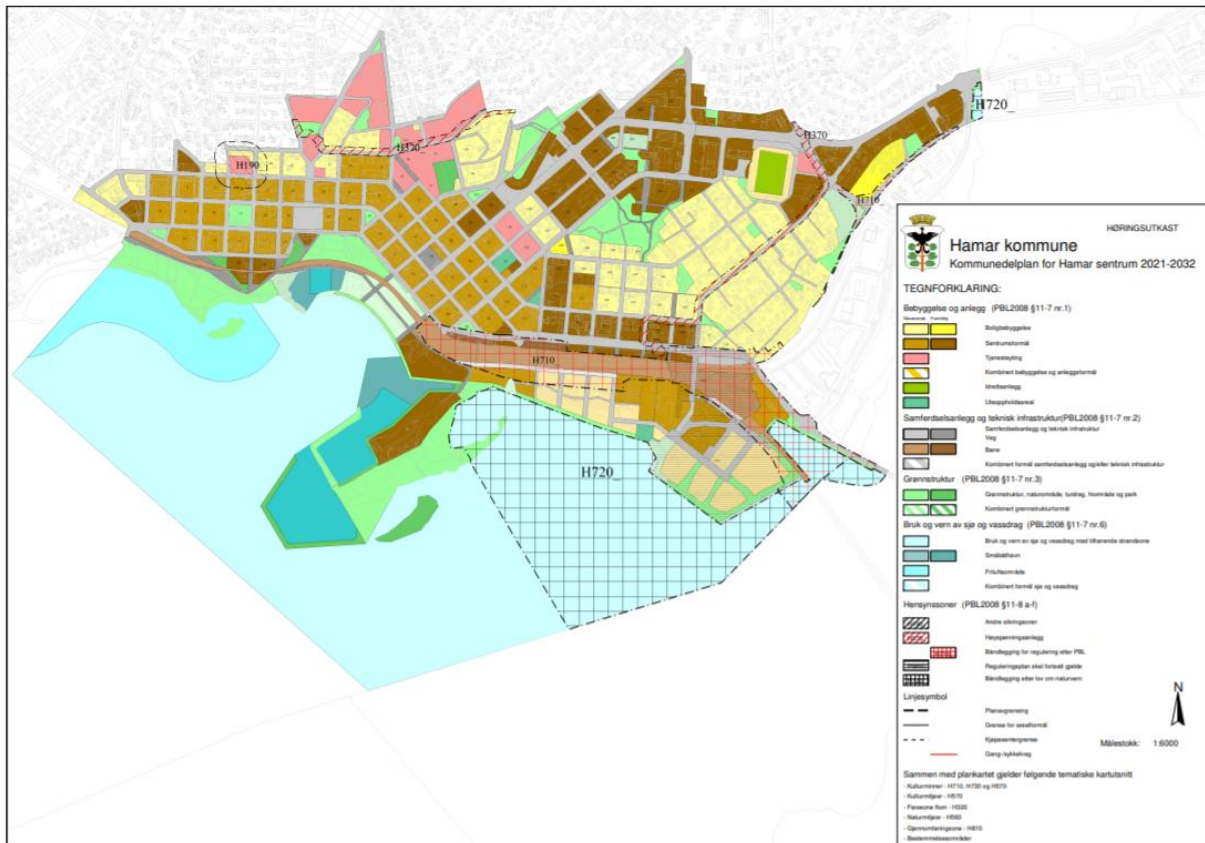
#### 4.1.1. Valg av caseområde

Valg av caseområde kan for eksempel tas ut ifra om casen er avvikende innenfor den valgte tematikken og gjennom casen kan en synliggjøre dette fenomenet (Tjora, 2017). For denne oppgaven har tilgjengelighet av ressurser og data vært viktige premiss for valg av caseområde. Videre har et viktig premiss vært å velge et sted av en viss størrelse, dette er avgjørende for at det skal foreligge nok data til at oppgaven blir gjennomførbar.

For å kunne besvare problemstillingen på best mulig måte, har det vært interessant å undersøke en stedsanalyse der bærekraftig utvikling ikke har vært hovedtilnærmingen i analysen og hvor bærekraftselementer tilsynelatende ikke er omtalt. Valg av caseområde i denne oppgaven er Hamar sentrum gjennom stedsanalysen for Hamar by. Valg av studieområdet er basert på personlig kjennskap til stedet. Dette blir i dette tilfellet ikke betraktet som en ulempe, da oppgaven vil fokusere på hvordan bærekraft kan inkluderes i metodesettet til stedsanalysen. Dette foregår på lokalt nivå, noe som betyr at flere norske kommuner kunne vært interessante studieobjekt. Det ble også vurdert som relevant å ikke studere en stor kommune, da det er sannsynlig at en mindre eller mellomstor kommune ikke har kommet like langt i sitt arbeid med å innarbeide bærekraft.

Stedsanalysen for Hamar by ble utviklet i 2020 av Gehl arkitekter og er en analyse av byen, med fokus på Hamar sentrum (Gehl arkitekter, 2020a). Hamar sentrum utgjør et interessant studieobjekt da det er et pågående arbeid med å utvikle sentrum, i tillegg til at det i løpet av de siste årene har skjedd store forandringer i sentrumsområdene. Kommunen arbeider for tiden med utvikling av ny kommunedelplan for sentrum, og Hamar bys stedsanalyse er en del av faggrunlaget for denne planen. Ny sentrumsplan skal legge til rette for bærekraftig utvikling og gi krav til offentlige rom og til hva som kan bygges, med utgangspunkt i de mulighetene som foreligger i Hamar. Hamar sentrum har en tydelig kvartalsstruktur noe som gjør sentrum

til et kompakt område med gode muligheter for å drive bærekraftig stedsutvikling (Hamar kommune, 2021). Figur 7 viser det gjeldende området i sentrumsplanen, som er det samme området stedsanalysen tar for seg.



Figur 7: Området for ny sentrumsplan tilsvarer det samme området stedsanalysen er utviklet for (Hamar kommune, 2021).

#### 4.1. Datainnsamling

Datagrunnlaget for oppgaven er basert på bruk av ulike kilder for å samle inn den relevante informasjonen for studiet.

##### 4.1.1. Litteraturstudie

For å skaffe en oversikt over tema, er det valgt å gjennomføre en litteraturstudie. Dette er gjort ved søk i databaser for å finne ut mer om temaene «bærekraftig stedsutvikling», «bærekraftig planlegging», «stedsutvikling» og «stedsanalyser». Databasene som er benyttet er i hovedsak Google og Google Scholar. Det ble også benyttet søkeord på engelsk, for å undersøke om det



fantes internasjonal forskning på feltet. Søkeordene som ble benyttet var i hovedsak: «sustainability», «sustainable planning», «site analysis» og «urban development».

#### 4.1.2. Dokumentstudier

For å kunne svare på problemstillingen, har det vært nødvendig å benytte dokumentstudier. I dokumentstudier benytter man i hovedsak dokumenter som er produsert for andre formål. Ved bruk av denne metoden kan man skaffe informasjon om saksforhold gjennom å analysere data som allerede finnes. Dokumenter gir informasjon om et saksforhold fra en bestemt tid, på et bestemt sted, og dokumentene er også ofte ment for spesifikke lesere (Tjora, 2017). En utfordring knyttet til dokumentstudier kan være tilgjengelighet og tilgang til dokumenter (Yin, 2018). I denne oppgaven er det benyttet offentlige dokumenter, og derfor vil ikke tilgjengeligheten til dokumenter være en hindring. For å kunne si noe om hvordan kommunen jobber med problemstillinger knyttet til bærekraft i dag, vil det være nødvendig å få innsikt i kommunens offentlige dokumenter. I tillegg til stedsanalysen, er det benyttet relevante overordnede plandokumenter i kommunen. I kapittel 4.3. Fremgangsmåte ved analyse av data, gis det en oversikt over dokumentene som er benyttet i analysen.

#### 4.1.3. Dybdeintervju

For å kunne svare på problemstillingen og forskningsspørsmålene er det også benyttet kvalitative dybdeintervjuer. Intervjuene er brukt for å kunne gi informasjon som ikke kan avdekkes gjennom bruk av litteratur- og dokumentstudier. Det vil i hovedsak være nødvendig å benytte semistrukturerte dybdeintervju, hvor det på forhånd er utarbeidet intervjuguider med de mest sentrale temaene for å løse oppgaven (Tjora, 2017). Hensikten med dybdeintervjuene har vært å få en dypere forståelse av hvordan kommunen arbeider med bærekraft, og hva som kunne vært gjort for å inkludere bærekraftsproblematikken bedre i stedsutviklingen.

#### **Utvalg av informanter**

Casestudier gir en naturlig avgrensning når man skal velge informanter som bør intervjues. Utvalget av informanter bør kunne legge frem faglige og grundige beskrivelser og betraktninger som er relevant for casen (Tjora, 2017). Utvalget består derfor i denne oppgaven av aktører som har kunnskap om arealplanlegging og hvordan planleggingen i Hamar kommune foregår. På bakgrunn av dette kriteriet, sees det som mest relevant å intervju informanter fra plankontoret

i kommunen. Andre interessante informanter kunne vært noen som har jobbet direkte med den valgte stedsanalysen, dette kunne enten ha vært aktører i prosjektgruppen fra Hamar kommune eller fra prosjektgruppen i Gehl arkitekter som har utviklet analysen. Disse informantene har jobbet direkte med analysen. Det kunne vært interessant å undersøke hvordan de mener at bærekraft kunne vært innarbeidet i stedsanalysen. Det kunne også vært interessant og undersøkt hvordan politikere i kommunen arbeider med bærekraft i stedsutviklingen, da politisk vilje vil være viktig for gjennomføring av tiltak for å drive bærekraftig stedsutvikling.

Da intervju ikke er benyttet som hovedmetode i denne oppgaven, men heller som et supplement i casestudiet, sees det ikke på som nødvendig å rekruttere mange informanter. For å kunne besvare problemstillingen er det vurdert at det holdt å intervju et lite utvalg. Rekrutteringen av informanter skjedde i første omgang ved å sende mail til en ansatt i planavdelingen i Hamar kommune. Det ble i denne mailutvekslingen tipset om andre relevante personer å kontakte både i kommunen og hos Gehl arkitekter. Videre ble det opprettet kontakt med flere aktører på plankontoret i kommunen. Det ble også forsøkt å kontakte ansatte i Gehl arkitekter, uten hell. Det ble ikke kontaktet aktører i den politiske siden i kommunen, da dette ble vurdert til å ikke være nødvendig for å besvare problemstillingen.

Det ble gjennomført to intervjuer med informanter fra Hamar kommune. Den første informanten arbeider som arealplanlegger og har vært betydelig involvert i arbeidet med ny sentrumsplan. Informanten har blant annet vært med på å forme kommunens forventning til stedsanalysen og har i denne sammenheng også arbeidet tett med Gehl arkitekter. Intervjuet ble gjennomført fysisk 25.03.2022. Den andre informanten arbeider med rådgivning for klima og miljø i arealplan i Hamar kommune og har oversikt over kommunens arbeid, spesielt knyttet til den klima- og miljømessige delen av bærekraft. Intervjuet ble gjennomført på Microsoft Teams 22.04.2022. Intervjuene varte fra 60 til 90 minutter, og resultatene fra intervjuene er presentert i kapittel 5. Resultater og analyse.

## 4.2. Fremgangsmåte ved analyse av data

I dokumentanalyse skjer det ingen innhenting eller produksjon av primærdata, det blir heller gjort en analyse av eksisterende sekundærdata (Tjora, 2017). Dokumentanalysen tar utgangspunkt i stedsanalysen for Hamar by. For å få best mulig innsikt i hvordan Hamar kommune arbeider med bærekraftig stedsutvikling har det vært vesentlig å undersøke kommunens overordnede plandokumenter. I tillegg til kommuneplanens samfunns- og arealdel,

har Hamar utarbeidet flere planer og veiledere som benyttes i kommunens arbeid med stedsutvikling. Det ble foretatt søk på kommunens hjemmesider for å finne relevante dokumenter i tillegg til de åpenbare. Utvalget av dokumenter sees på som representativt for situasjonen i Hamar kommune, men utvalget vil ikke være representativt for å si noe om hvordan alle norske kommuner arbeider med bærekraft i stedsutviklingen. Dette fordi det er flere faktorer som påvirker hvordan kommunen arbeider med bærekraft, slik det blir beskrevet i kapittel 1. Introduksjon. Dokumentene som er benyttet i analysen, er også dokumentene som kommunen legger til grunn i sitt arbeid med utvikling av ny sentrumsplan. Under er dokumentene som er benyttet i dokumentanalysen listet:

- Stedsanalyse for Hamar by (2020)
- Kommuneplanens samfunnsdel (2018)
- Kommuneplanens arealdel (2018)
- Mobilitetsstrategi (2020)
- Handels- og næringsanalyse (2020)
- Kommunedelplan for klima og miljø (2019)
- Registrering og vurdering av kulturminner og kulturmiljø (2021)

Selve analysen av datamaterialet ble gjort ved å først gå igjennom de valgte dokumentene og videre kode de. Tjora (2017) beskriver en stegvis-deduktiv induktiv metode. Ved induktiv fremgangsmåte tar man utgangspunkt i empirien og bruker den til å skape forståelse om de temaene som utforskes. Deduktiv metode går ut på at man knytter temaene som undersøkes mot begreper fra teorien til det som analyseres (Thagaard, 2013). Temaet i oppgaven ble valgt gjennom at funnene i analysen informerte temavalget. Dette er en såkalt empirisk tilnæringsmetode. Analysen ble gjennomført ved bruk av både induktiv og deduktiv fremgangsmåte, dette var for å sikre en sammenheng mellom empiri og teori. Det ble først gjort en gjennomgang av dokumentene, for så å kode de med induktive koder. Ut fra kodene var det mulig å si noe om dokumentene inneholdt elementer for bærekraft eller ikke. I første omgang ble det undersøkt om dokumentene inneholdt bærekraftsbegrepet (B) eller om de ikke inneholdt begrepet (IB). De induktive kodene ble så sjekket mot teoridelen og dokumentene er videre vurdert opp mot teorien i kapittel 3. Teori.

I første omgang virket det ikke som at dokumentene inneholdt høy grad av bærekraft, da søkeordene «bærekraft» og «bærekraftig» ga få søkertreff i den første delen av analysen. Det ble derfor gjort en vurdering av å heller se på hvordan bærekraftsbegrepet omtales i de ulike dokumentene. Dokumentene hvor bærekraft ble omtalt direkte er kodet (D). Med bærekraft

direkte (D) menes det at det blir direkte beskrevet hvordan kommunen skal arbeide for å oppnå bærekraftig stedsutvikling.

Ved gjennomgang av flere av dokumentene, får en inntrykk av at bærekraft ikke blir omtalt i det hele tatt. Det ble derfor sett etter andre ord og uttrykk som kan relateres til bærekraftig stedsutvikling. Ordene og uttrykkene er hentet fra teoridelen, og kan relateres til temaene definert som viktige for å drive bærekraftig. Det ble gjort en vurdering av å samle disse ordene til én kategori, indirekte bærekraft (ID), i kodingsarbeidet. Med indirekte bærekraft (ID) menes de dokumentene der bærekraft ikke omtales direkte, men der innholdet i dokumentene samsvarer med tema som inngår i bærekraftig stedsutvikling. Vurderingen for hva som inngår som indirekte bærekraft er de samme temaene som er definert som viktige tema for å beskrive bærekraftig stedsutvikling i kapittel 3.5. Bærekraft og stedsutvikling. Dette gjelder temaene:

- Fortetting og funksjonsblanding
- Identitetsskapende bygg og områder
- Inkluderende og attraktive byrom og møteplasser
- Blågrønne strukturer
- Begrenset bilbruk og parkering - mer sykkel, gange og kollektivtrafikk

*Tabell 1: Tabellen viser en oversikt over kodene som er brukt til å analysere dokumentene i dokumentanalysen.*

B	Inkludert bærekraft
IB	Ikke inkludert bærekraft
D	Bærekraft omtales direkte
ID	Bærekraft omtales indirekte

#### 4.3. Vurdering av datakvalitet

I det følgende gjøres det en vurdering av den metodiske tilnærmingen, ut ifra kriteriene reliabilitet, validitet og generaliserbarhet. Reliabilitet går ut på om forskningsresultatene er repeterbare og konsistente. Validitet handler om dataens troverdighet og relevans. Generaliserbarhet går ut på om dataene kan generaliseres til andre sammenhenger (Thagaard, 2013; Tjora, 2017).

#### 4.3.1. Reliabilitet

Reliabilitet handler om i hvilken grad informasjonen er pålitelig og om andre kan komme fram til det samme resultatet (Thagaard, 2013). I en intervjusetting kan forskerens tilstedeværelse og fremtoning påvirke informantens svar. Videre kan også formulering av spørsmålene i intervjuene påvirke informantens svar. For å unngå dette ble det utarbeidet intervjuguider med åpne spørsmål på forhånd (disse er vedlagt i vedlegg). Dette gjøres for å unngå å stille ledende spørsmål. For å styrke reliabiliteten til oppgaven er det gjort en beskrivelse av konteksten og fremgangsmåten som er brukt i forskningsprosessen. I tillegg er beslutninger som er blitt tatt underveis i oppgaven også redegjort for. Dette vil gjøre det enkelt for leseren å gå tilbake i oppgaven og vurdere prosessen og de beslutningene som ble tatt.

#### 4.3.2. Validitet

Validitet handler om tolkning av data og om datagrunnlaget samsvarer med problemstillingen (Thagaard, 2013). Metodene som er benyttet i denne oppgaven sees på som relevante for oppgaven, da de innhenter informasjon om stedsanalyser og kommunens arbeid med bærekraft, som er viktig informasjon for å kunne besvare problemstillingen.

Denne oppgaven er gjennomført som en encasestudie. Dette kan føre til at oppgavens gyldighet er noe svak. Tjora (2017) viser til at undersøkelser som benytter flere caser, kan gi bedre grunnlag for å finne dypere funn og sammenhenger og som på den måten kan gi et bedre utgangspunkt for å besvare forskningsspørsmålene. For denne oppgaven har tid vært en viktig faktor, som har ført til begrenset kapasitet til å gjennomføre en flercasestudie.

#### 4.3.3. Generaliserbarhet

Tjora (2017) viser til at generaliserbarhet er koblet til hvorvidt forskningen er relevant utenfor de enhetene som faktisk er undersøkt. Oppgavens begrensninger i form av tid og andre ressurser, kan gjøre at oppgaven ikke tilfredsstiller krav til generisk kunnskapsutvikling. Det finnes lite forskning på feltet, stedsanalyser for bærekraftig utvikling, noe som gjør det vanskelig å si noe om oppgavens gyldighet og generaliserbarhet. Dette kan sees som en svakhet ved metoden. Bryman (2016) viser til at det ikke er mulig å generalisere ut fra casestudier. Derfor kan det være utfordrende å generalisere informasjon ut fra Hamar bys stedsanalyse som kan være gjeldende for situasjonen i alle norske kommuner. På en annen side viser Bent

Flyvbjerg til at casestudie er den eneste metoden som kan brukes for å generalisere et fenomen på (Flyvbjerg, 2006). Det kan tenkes at resultatene fra casestudiet kan gjelde for andre norske kommuner. Resultatene kan i større grad relateres til kommuner med like forutsetninger som Hamar, enn kommuner med dårligere tilgang til ressurser. Dataene fra intervjuene kan i mindre grad overføres til andre kommuner, da de sier noe spesifikt om situasjonen i Hamar.

#### **4.3.4. Etisk vurdering**

Det ble i forkant av gjennomføringen av intervju sendt inn meldeskjema for personopplysninger til Norsk institutt for forskningsdata (NSD). Dette ble gjort for å sikre etisk gjennomføring av intervjuene. De gjennomførte intervjuene er dermed gjennomført etter NSDs retningslinjer for håndtering av personopplysninger. Etisk gjennomføring av intervjuer innebærer ifølge NSD å sende skriftlig informasjonsskriv med samtykkeerklæring til informantene.

## 5. RESULTATER OG ANALYSE

I dette kapittelet presenteres funn fra dokumentanalysen og intervju. Det gis først en beskrivelse av innholdet i stedsanalysen, i tillegg til hvordan stedsanalysen svarer på bærekraft. Videre redegjøres det for hvordan bærekraftig utvikling synliggjøres i kommunens overordnede plandokumenter.

Det er i første omgang undersøkt om begrepet bærekraft er inkludert i stedsanalysen og i de overordnede plandokumentene som legges til grunn for utvikling i kommunen. Flere av dokumentene som er gjennomgått i denne delen er også dokumenter som danner kunnskapsgrunnlaget for arbeidet med sentrumsplanen. Å undersøke om bærekraft er inkludert i ulike dokumenter sees på som nyttig for å studere hvordan kommunen arbeider med bærekraftig utvikling. I første omgang gis en oversikt over antall ganger begrepene «bærekraft» og «bærekraftig» er benyttet, dette vises i tabell 2. Resultatene i tabell 2 viser at begrepet omtales i alle bortsett fra ett av dokumentene, dette gjelder rapporten registrering og vurdering av kulturminner og kulturmiljø. Det er likevel vurdert at dokumentet er relevant for denne analysen.

*Tabell 2: Antall ganger begrepene "bærekraft" og "bærekraftig" er nevnt i de ulike dokumentene i dokumentanalysen.*

<b>Dokument</b>	<b>Antall ganger nevnt</b>
Stedsanalyse for Hamar by (2020)	2
Kommuneplanens samfunnsdel (2018)	8
Kommuneplanens arealdel (2018)	3
Mobilitetsstrategi (2020)	23
Kommunedelplan for klima og miljø (2019)	16
Handels- og næringsanalyse (2020)	5
Registrering og vurdering av kulturminner og kulturmiljø (2021)	0

Det finnes ingen tydelig sammenheng mellom antall ganger begrepet bærekraft nevnes og hvorvidt dokumentene er egnet for å drive bærekraftig stedsutvikling. Derfor vil ikke antall søkertreff på begrepet «bærekraft» gi grunnlag for å kunne konkludere hvorvidt dokumentet inneholder begrepet på en bedre måte, enn i de dokumentene der begrepet nevnes færre ganger. En ville forvente at på grunn av at realiseringen av bærekraftsmålene er av de viktigste nasjonale

målene kommunen har ansvaret for å tydeliggjøre, at begrepene ville vært nevnt flere ganger i dokumentene. Som nevnt trenger ikke dette å ha sammenheng med hvordan kommunen faktisk arbeider med tematikken. For å belyse kommunens arbeid med bærekraftig stedsutvikling, blir det i tillegg undersøkt om dokumentene svarer direkte (D) eller indirekte (ID) på bærekraft, etter definisjon i kapittel 4.3. Fremgangsmåte ved analyse av data. Tabell 3 viser en oversikt over hvilke dokumenter som omtaler bærekraft direkte og indirekte. Resultatene i tabellen viser til at omtrent alle dokumentene omtaler bærekraft indirekte, altså ett eller flere av de fem temaene som er definert til å beskrive bærekraft indirekte (i kapittel 4.2 Framgangsmåte ved analyse av data).

*Tabell 3: Oversikt over hvilke dokument som omtaler bærekraft direkte (D) eller indirekte (ID).*

<b>Dokument</b>	<b>Bærekraft direkte</b>	<b>Bærekraft indirekte</b>
Stedsanalyse for Hamar by (2020)		ID
Kommuneplanens samfunnsdel (2018)	D	ID
Kommuneplanens arealdel (2018)		ID
Mobilitetsstrategi (2020)		ID
Kommunedelplan for klima og miljø (2019)	D	ID
Handels- og næringsanalyse (2020)		ID
Registrering og vurdering av kulturminner og kulturmiljø (2021)		ID

Kommuneplanens samfunnsdel og kommunedelplan for klima og miljø er kodet til å omtale bærekraft direkte, gjennom at det i dokumentenes overordnede mål og føringer vises direkte til hvordan kommunen jobber med denne typen problemstillinger. De resterende dokumentene er kodet til å omtale bærekraft indirekte og svarer noe ulikt på elementene som inngår i indirekte bærekraft. Alle dokumentene omtaler temaene i varierende grad. De følgende delkapitlene vil først ta for seg Hamar bys stedsanalyse, deretter blir de resterende dokumentene analysert for direkte og indirekte bærekraft.



## 5.1. Hamar bys stedsanalyse

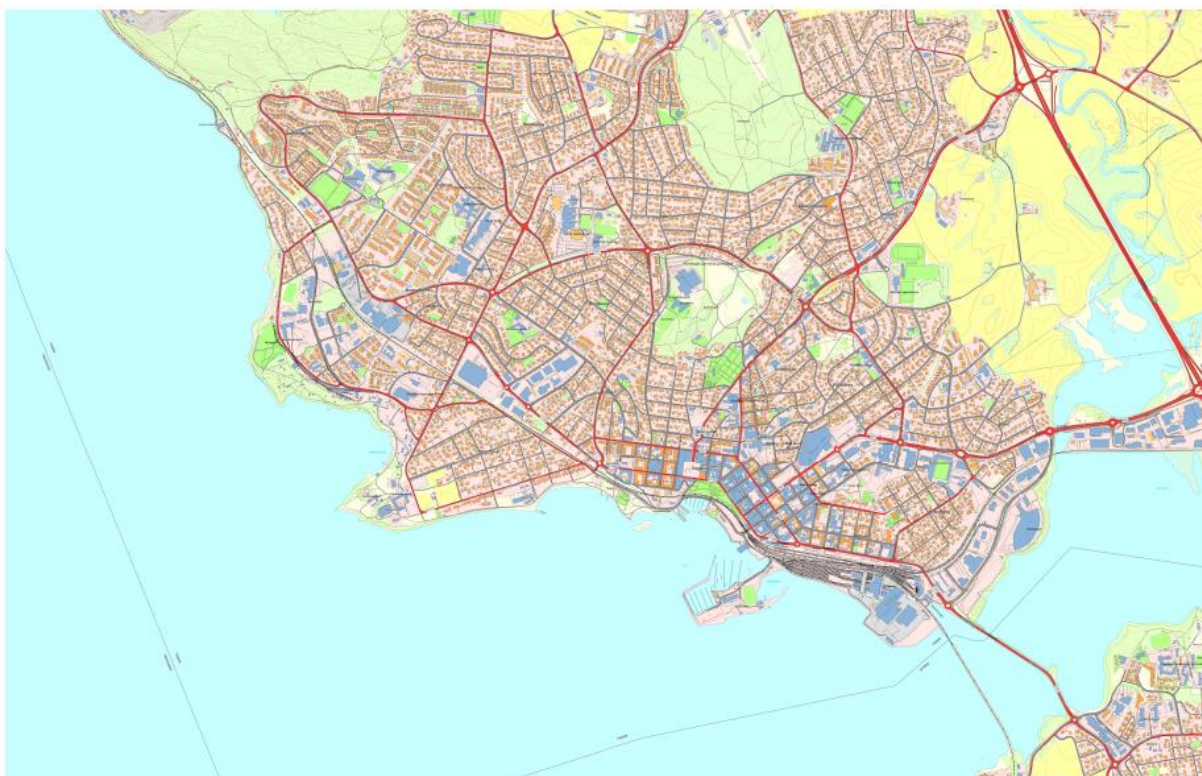
I dette delkapittelet gis det en gjennomgang av Hamar bys stedsanalyse. Først gis en introduksjon til Hamar by, deretter en beskrivelse av bakgrunnen for stedsanalysen. Videre omtales det hvordan Gehl arkitekter tilnærmer seg problematikk knyttet til bærekraft i sitt arbeid. Deretter gjøres det en gjennomgang av innholdet i analysen og hvordan bærekraft er omtalt. Til slutt forklares det hvordan Hamar kommune benytter analysen i stedsutviklingsarbeidet.

### 5.1.1. Hamar by

Hamar er av de største byene i Innlandet fylke og er lokalisert på østsiden av Mjøsa. I 4. kvartal 2021 hadde byen om lag 32 000 innbyggere (SSB, u.å ). Hamar fikk bystatus i 1849, men området har i flere perioder siden middelalderen fungert som en viktig handelsby. Da jernbanen kom til Hamar i 1862, ble byen også en viktig stasjonsby. I dag går begge jernbanestrekningene mellom Oslo og Trondheim (Dovrebanen og Rørosbanen) gjennom Hamar. I tillegg ligger byen inntil Europavei 6 som er en viktig forbindelseslinje på den samme strekningen (Gehl arkitekter, 2020a; Svendsen, 2022).

Hamar sentrum er bygget etter byromsplanen tegnet av Løytnad Røyem i 1848. Senere utvidelse av byen utenfor kvartalsstrukturen er formet etter Sverre Pedersens Sommerfuglplan fra 1924 (Asplan viak, 2017). Røyems byromsplan er den karakteristiske kvartalsplanen med gater som orienterer seg mot Mjøsa. Pedersens Sommerfuglplan er skissert med et kompakt hovedsentrum omringet av boliger, som knyttes sammen av hovedgater med åpne torg i hver ende. Både Røyems og Pedersens planer har satt et tydelig avtrykk for utformingen av Hamar, og for hvordan byen oppleves i dag. Disse planene har gitt viktige premisser for byens identitet med en kombinasjon av kvadraturens urbane preg, sammen med det mer landlige uttrykket Sommerfuglplanen har gitt (Gehl arkitekter, 2020a).

Byen har i løpet av de siste årene hatt omfattende utvikling av sentrumsområdene, blant annet med utbygging av nytt Stortorg og oppgradering av strandsonen. Kommuneplanens samfunnsdel har en klar visjon for utviklingen i kommunen, dette går ut på at Hamar har som mål å bli «Innlandets urbane hjerte». Visjonen ligger til grunn for kommunens planer og strategier og viser til at Hamar skal bli det mest attraktive området i Innlandet, og få en etablert status som «Innlandets hovedstad» i fremtiden (Hamar kommune, 2018b).



*Figur 8: Hamar by har tett bykjerne, med spredt omland (Kartverket, 2022).*

### 5.1.2. Bakgrunn for ny stedsanalyse

Bakgrunnen for utviklingen av ny stedsanalyse var at kommunen skulle utvikle en ny kommunedelplan for Hamar sentrum. Arbeidet med denne planen ble vedtatt i kommunestyret i 2019. Den nye sentrumsplanen er under utarbeidelse og det forventes at ny sentrumsplan vedtas i løpet av høsten 2022. Gjeldende sentrumsplan for Hamar ble utarbeidet i 1995 og planen har ikke blitt rullert siden den ble vedtatt. Den gjeldende planen blir derfor sett på som utdatert, både når det kommer til at den ikke støtter dagens planleggingsidealer og på grunn av at den ikke tar for seg hele området som defineres som Hamar sentrum i dag. Et annet problem er at utbyggere og eiendomsutviklere ikke lenger har eierskap til planen, og som følge av dette har det blitt en vanlig praksis med godkjenninger av dispensasjoner fra planen. Dette gjelder spesielt for prosjekter som skjer i randsonen til kvartalsstrukturen (Intervju arealplanlegger Hamar kommune, 2022). Figur 9 viser området for ny sentrumsplan. Området beskrevet som kvadraturen er områdene markert som sentrum og Vestbyen i figuren.



Figur 9: Fokus- og varslingsområde for ny sentrumsplan (Gehl arkitekter, 2020a).

I utviklingen av ny sentrumsplan ble det derfor lagt vekt på at planen skulle være bedre tilpasset dagens idealer for stedsutvikling. Et annet kriterium var at den nye planene skulle legge bedre til rette for utvikling i tråd med den overordnede visjonen, om at Hamar skal bli det viktigste knutepunktet i regionen (Hamar kommune, 2021). I sammenheng med utvikling av den nye sentrumsplanen for Hamar ble det utarbeidet et nytt faggrunnlag. Dette innebar blant annet stedsanalysen for Hamar by, i tillegg til flere av dokumentene som er gjennomgått i dokumentanalysen i denne oppgaven.

Stedsanalysen for Hamar by er utviklet av Gehl arkitekter og ble vedtatt i kommunestyret i 2020. Stedsanalysen gjelder for hele Hamar by, med fokus på sentrum og sentrums rolle i relasjon med hele Hamar by (Gehl arkitekter, 2020a). Det er tidligere utarbeidet stedsanalyser for mindre områder i Hamar, men dette er den første stedsanalysen for hele byen. En av grunnene til at det ble utarbeidet ny stedsanalyse, var at kommunen mente det var behov for et nytt faggrunnlag som tok for seg større deler av byen, enn bare den historiske kvadratstrukturen i sentrum. Planavdelingen i kommunen bestilte derfor en stedsanalyse etter at det ble vedtatt et planprogram for den nye sentrumsplanen. Planprogrammet ga en indikasjon på ambisjonsnivået for planen, der et mål var at planen skal skape større forankring og en større helhet i utviklingen

av sentrum. Stedsanalysen fungerer dermed som et fundament for videre arbeid med sentrumsplanen (Intervju arealplanlegger Hamar kommune, 2022).

Arbeidet med stedsanalysen startet med at kommunen inviterte tre konsulentfirma til en konkurranse om å lage et forslag til stedsanalyse for Hamar sentrum. Kommunen stilte en rekke krav til utformingen av analysen. Deres ønske var blant annet at analysen skulle bygge på Hamars identitet, karakter og utfordringer på selvstendig grunnlag. Det ble blant annet stilt krav til at analysen skulle inneholde to deler: en kartleggings- og analysedel, og en strategidel som skulle inneholde forslag til videre utvikling. I tillegg til å undersøke byens fysiske strukturer ble det stilt krav fra kommunen at analysen skulle inneholde elementer som identitet og byens karakter (Intervju arealplanlegger Hamar kommune, 2022). Videre er det listet en rekke tema kommunen etterspurte i utvikling av stedsanalysen.

- Fysiske strukturer: Dette innebar temaene, Hamar i landskapet og omlandet, historisk utvikling, arkitektur og bygningsmiljøer, landemerker i byen, siktlinjer og barrierer, overgangssoner, blågrønne strukturer og forbindelser, byrom og skala, funksjoner og møteplasser, trafikk, infrastruktur og mobilitetsmønster, befolkning og befolkningssammensetning.
- Kommunens ønske til innhold i tillegg til de fysiske strukturene: folks opplevelse av byen, positive og negative forhold med stedet, hvordan ta vare på Hamars identitet og karakter i planlegging i sentrum? Hvordan kan det være behov for identitetsskapende strukturer? Hvilke prinsipper bør ligge til grunn for fortettingsområdene, slik at man også ivaretar Hamars identitet og karakter? Hvor starter og slutter Hamar sentrum og hvordan styrke livet i sentrumskjernen? Hvordan utvikle Hamar i overgangssonene (sentrumsnære områder)?

Ifølge informant i Hamar kommune ble Gehl arkitekter utpekt som vinnere av konkurransen, fordi de skilte seg ut med sitt forslag til stedsanalyse. En annen grunn til at de ble valgt var at kommunen har samarbeidet med firmaet ved flere anledninger tidligere. Kommunen så det som en fordel at Gehl arkitekter hadde kjennskap til byen, da en de hadde et ønske om at stedsanalysen skulle formidle identiteten i byen (Intervju arealplanlegger Hamar kommune, 2022).

### 5.1.3. Gehl arkitekters tilnærming til bærekraftig stedsutvikling

Gehl arkitekter ble stiftet av arkitekten Jan Gehl. Arkitektfirmaet viderefører hans inngang til stedsutvikling, gjennom at de i sitt arbeid har et tydelig utgangspunkt der de setter mennesket i sentrum av planleggingen (Intervju arealplanlegger Hamar kommune, 2022). Dette går ut på at dersom man skaper attraktive kvaliteter som gjør byen god å være i, vil det føre til at mennesker oppsøker bylivet og en kan få ringvirkninger som også påvirker bærekraftsfaktorer. For å illustrere deres tankegang kan en tenke seg at dersom målet er å legge til rette for økonomisk vekst, bør man øke attraktiviteten til steder, som vil gjøre at flere handler og etablerer seg der. På den måten sikrer man økonomiske interesser og økonomisk bærekraft. En kan derfor si at Gehl arkitekter har en kvalitativ tilnærming til bærekraftsbegrepet og bruker dette til å skape gode og attraktive bymiljøer for mennesker. Et slikt utgangspunkt gir Gehl arkitekter et helhetlig perspektiv på stedsutviklingen uten at de har et spesielt fokus rettet mot bærekraftig utvikling. Det helhetlige perspektivet med fokus på sosiale kvaliteter og hvordan skape attraktivitet for de som bor og ferdes i byen, vil skape merverdi for både miljømessig-, økonomisk- og kulturell utvikling, samt for andre verdier (Intervju arealplanlegger Hamar kommune, 2022).

### 5.1.4. Innhold i stedsanalysen

Stedsanalysen for Hamar by er i stor grad basert på stedsanalysemetodikken etter Miljøverndepartementets veileder (1993) og fokuserer på byens fysiske form. Hamar bys analyse skiller seg noe fra veilederen ved at det legges stor vekt på å formidle byens identitet og det menneskelige perspektivet. Stedsanalysen er to-delt: den første delen inneholder bakgrunn og analyse, og den andre delen inneholder anbefalinger for hvordan kommunen kan arbeide med utfordringer og styrke de positive sidene ved byen (Gehl arkitekter, 2020a).

*Del 1. Bakgrunn og analyse:* Denne delen gir informasjon om de fysiske strukturene i byen. Delen er delt i tre hovedtema: byliv og byrom, natur og landskap, og bystruktur og bygd miljø. Temaene søker å belyse identitetsskapende kvaliteter for Hamar ut ifra ulikt fokus. Videre gjøres det rede for temaene både for fortid, nåtid og fremtid. I bakgrunns og analysedelen legges det stor vekt på å inkludere innbyggernes beskrivelse og opplevelse av Hamar. Dette er gjort ved at det er gjennomført brede medvirkningsprosesser i utarbeidelsen av stedsanalysen. Det er også lagt stor vekt på å fremme og styrke byens identitet, noe som gjøres ved at analysen både ser framover og bakover i tid. Analysen tar for seg de identitetsskapende kvalitetene i byen,

dette gjelder for både synlige kvaliteter (for eksempel bebygd miljø og arkitektur) og mer «usynlige» kvaliteter (som brukere og stemninger) i byrommene. Under beskrives det hva de tre hovedtemaene tar for seg, disse temaene omtales nærmere i kapittel 5.1.5. Indirekte bærekraft i stedsanalysen.

- *Byliv og byrom:* Denne delen går igjennom kvaliteter ved bylivet og byrommene i sentrum, hvordan folk, både beboere og besøkende, bruker byen i tillegg til hvilke funksjoner som finnes.
- *Natur og landskap:* I denne delen kartlegges identitetsskapende landskapsverdier for fortid, nåtid og fremtid.
- *Bystruktur og bygd miljø:* Denne delen gir en analyse av bebyggelsesstrukturen og deres ulike identitetsskapende kvaliteter og menneskers opplevelser av det bygde miljøet fra øyehøyde i fortid, nåtid og fremtid.

*Del 2. Anbefalinger:* Den andre delen i stedsanalysen tar for seg anbefalinger for hvordan styrke Hamars DNA. Dette gjelder anbefalinger for hvordan det må jobbes med utfordringer og hvordan byens kvaliteter kan styrkes. Med Hamars DNA menes å styrke identiteten til byen. Anbefalingene er en måte å konkretisere utfordringer og muligheter som kommunen bør ta tak i for å få til en bærekraftig stedsutvikling.

1. *Styrk Hamars DNA:* Anbefalingen går ut på å fokusere på å skape et aktivt møte mellom bygninger og gater og plasser. Videre at en burde etablere aktive førsteetasjer slik at bebyggelsen har kvaliteter i øyehøyde. Det bør arbeides for å opprettholde en attraktiv gateromsskala, i tillegg til å arbeide for å opprettholde og styrke en finmasket gatestruktur for å gjøre det mer attraktivt å gå.
2. *Hamar sentrum - Innlandets urbane møteplass:* Anbefalingen går ut på å arbeide for at sentrum er en god møteplass gjennom å konsolidere sentrum. Videre at en bør fortette i sentrum gjennom å knytte sammen byens ulike områder.
3. *Sterke bydeler og bydelsnoder:* Anbefalingen går ut på å styrke 5-minuttersbyen ved å opparbeide lokale møteplasser som legger til rette for at folk kan leve attraktive hverdagsliv i bydelsnodene.
4. *Hamar byen ved Mjøsa, på ordentlig:* Anbefalingen går ut på at man bør styrke tilgangen til Mjøsa fra sentrum og legge til rette for rekreasjon og aktivitet i strandsonen.
5. *Natur + urbant = Natururbant Hamar:* Anbefalingen går ut på å styrke tilknytningen til landskapet rundt, og å legge til rette for aktivitet gjennom hele året. Videre at en bør satse på å styrke byens grønne strukturer.

6. *Hamar – et mangfold av identiteter*: anbefalingen går ut på at en bør styrke den lokale identiteten i og utenfor de ulike byområdene.

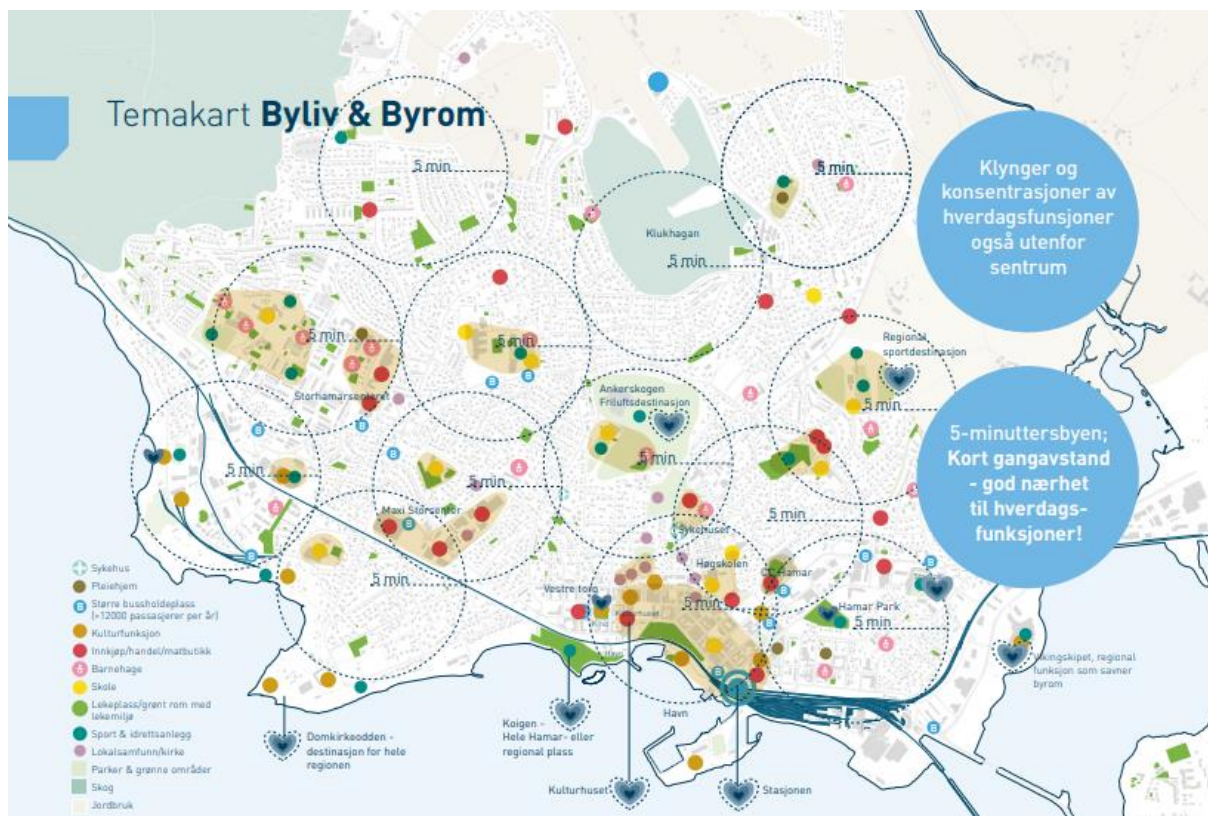
#### 5.1.5. Indirekte bærekraft i stedsanalysen

Søkeordene «bærekraft» og «bærekraftig» er nevnt to ganger i stedsanalysen og i begge tilfellene blir begrepet nevnt i bisetninger. Analysen inneholder en rekke av temaene som er viktige for å drive bærekraftig stedsutvikling. Stedsanalysen er derfor kodet til indirekte bærekraft (ID). I denne delen beskrives det hvordan temaene i indirekte bærekraft blir omtalt i stedsanalysen.

#### **Stedsanalysens del 1 - Bakgrunn og analyse**

*Byliv og byrom*: Hamar har et godt utgangspunkt for at folk kan leve et 5-minuttersliv hvor innbyggerne kan nå de viktigste hverdagsfunksjonene innen en radius på 5-minutter. Prinsippene som ligger til grunn for 5-minuttersbyen, er de samme som ligger til grunn i idealet om 10-minuttersbyen. Figur 10 viser en oversikt over et utvalg av byens ulike 5-minuttersbydeler ved dagens situasjon. Det skal legges vekt på å styrke 5-minuttersbyen, gjennom å skape klynger og konsentrasjoner av hverdagsfunksjoner utenfor sentrum. Et utgangspunkt er å kartlegge de ulike bydelene for å undersøke hvilke funksjoner som finnes i de lokale møteplassene og om det er behov for å styrke de. Bydelene kobles sammen av hovedveier som fungerer som viktige koblinger for alle typer trafikanter, men som kan virke som barrierer for myke trafikanter slik situasjonen er i dag.





Figur 10: Et utvalg av 5-minuttersbyer, og hvilke funksjoner som er lokalisert der (Gehl arkitekter, 2020a).

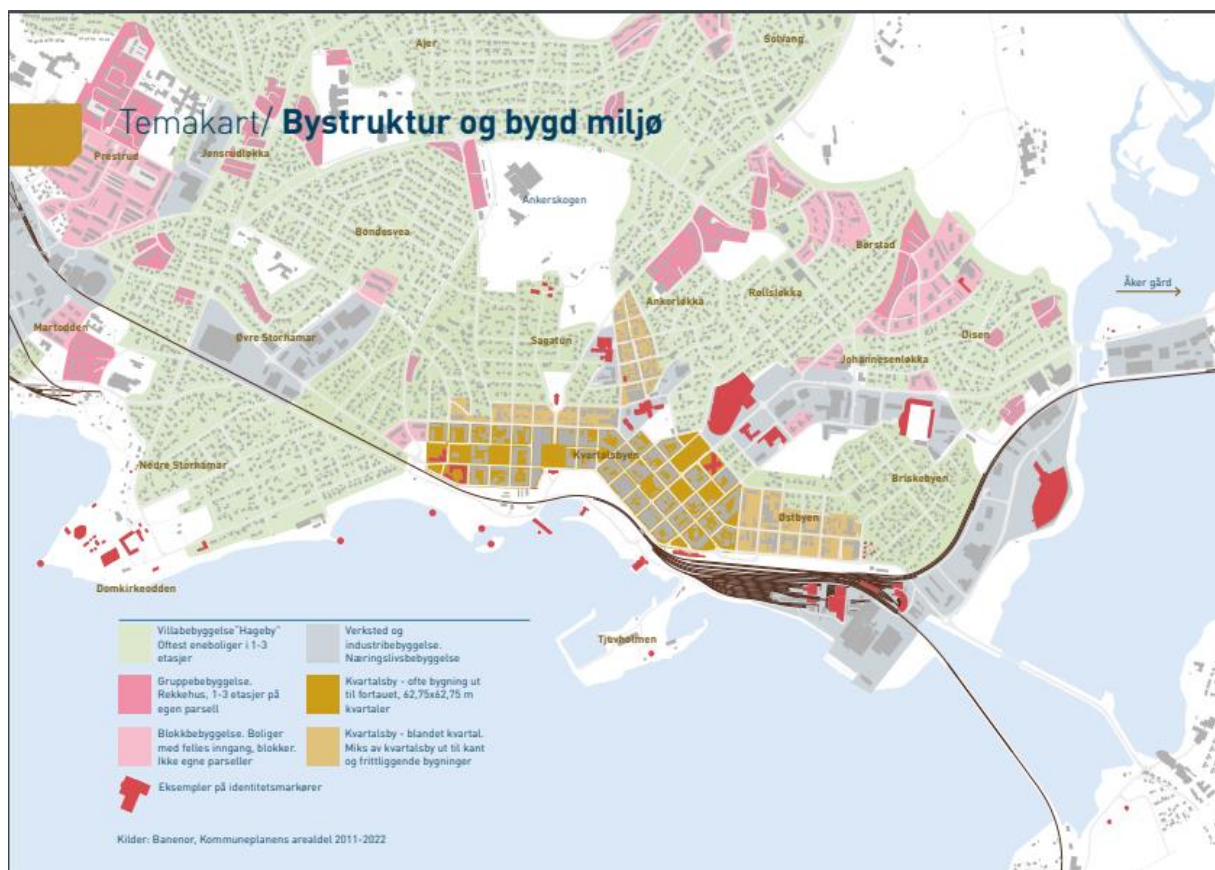
*Natur og landskap:* Hamar har til alle tider vært og er sterkt koblet til naturen, noe som har lagt forutsetninger for byens utvikling i forhold til landskapet. Mjøsa har vært spesielt viktig for utviklingen av byen. Et sentralt punkt i denne delen av analysen er å styrke møtet mellom byen og Mjøsa, som er viktig for å styrke identiteten til byen. Landskapet og nærheten til Mjøsa er viktige overordnede elementer, som har påvirket hvordan byen har blitt formet. Koblingen mellom natur og by er også svært viktig for dagens utvikling, spesielt når det gjelder å styrke de blågrønne strukturene i byen. For fremtidig utvikling av sentrum trekkes det frem at grønnstrukturen i sentrumsområdet bør opparbeides, og at byen bør kobles bedre sammen med strandsonen og Mjøsa. Hamar har også sterk naturidentitet, selv om det er behov for en sterkere kobling til disse områdene i fremtiden. Bynaturen er med på å forsterke byens identitet ved at grønnstrukturen i byen kan forsterke både historiske og urbane bystrukturer. Hamar er preget av en kombinasjon mellom urbanitet og natur, noe som er og har vært identitetsskapende for byen. Figur 11 viser byens grøntområder og tilgangen til slike områder fra ulike deler av byen.





Figur 11: Tilgang til grønnstruktur og naturområder fra ulike bydeler (Gehl arkitekter, 2020a).

*Bystruktur og bygd miljø:* Historisk sett har bystrukturen og bebyggelsen i sentrumsområdene hatt sterk karakter og vært viktig for identiteten i Hamar. For å skape et mer levende sentrum og aktive byrom i fremtiden, er et tiltak å skape åpne og aktive førsteetasjer i bebyggelsen. Det legges vekt på å bevare bygg som fungerer som identitetsmarkører ved enten å ha en spesiell funksjon, være langsiktige i historisk sammenheng, arkitektonisk uttrykk, landemerker, en gruppe bygninger eller et spesielt miljø. Bystrukturer styrer bevegelsesmønsteret i byen, i tillegg til at det danner gaterommets karakter. Gatestrukturen skaper gatenettverk med ulik grad av finmaskethet, videre vil skalaen på gatenettet påvirke bevegelsesmønsteret og det kan også bidra til å styrke identiteten til stedet. Det legges vekt på å bevare og opparbeide kvadratstrukturen i sentrum. Opplevelsen av urbanitet i gatenettverket skapes blant annet av hvordan bygningene møter gaten. Åpne fasader skaper mer inkluderende og attraktive byrom enn lukkede fasader. Figur 12 viser bygningsstrukturen i Hamar.



Figur 12: Hamars bygningsstrukturer viser tydelig byens tette kjerne (i brunt), omringet av en mer spredt villabebyggelse (i grønt) (Gehl arkitekter, 2020a).

## Stedsanalysens del 2 - Anbefalinger

*Anbefaling 1. Styrk Hamars DNA:* Anbefalingen gir forslag til prioriteringer av tiltak for å bygge videre på de identitetsskapende kvalitetene som finnes i Hamar i dag. Dette gjelder spesielt å ruste opp kvadratstrukturen, som vil være en viktig faktor for å bygge opp under byens identitet. Anbefalingen viser og til at kvalitetene i kvadratstrukturen bør videreføres til bebyggelsen som grenser til kvartalsstrukturen, de samme prinsippene kan også videreføres til utvikling av andre bydeler. Dette gjelder at bebyggelsen skal opparbeides med like byggehøyder, utforming av fasader og en finmasket gatestruktur som gjør det mer attraktivt å gå. Videre kan byens identitet styrkes gjennom å skape attraktive møter mellom bygning og gaterommet. Det vil si at bebyggelsen skal møte gaten med framsider og entreer, og en bør i alle tilfeller unngå døde eller blinde førsteetasjer. Det skal også etableres en bystruktur som tydelig viser hvilke områder som er offentlig, felles og private. Det er viktig med kvaliteter i øyehøyde, det kan man oppnå for eksempel ved å innføre en vertikal inndeling av bygninger

innenfor hvert kvartal, bruke bygninger som avslutning på visuelle siktlinjer eller styrke kvaliteten på førsteetasjene. Et annet element er å bygge etter en mer attraktiv gateromsskala, dette kan oppnås ved å ikke bygge over fire etasjer, at kvartalene skal inneholde flere enn ett bygg, bygge slik at takene blir synlige, og at mikroklimaet skal være bestemmende for designgrep og høyder.

*Anbefaling 2. Hamar sentrum - Innlandets urbane møteplass:* Anbefalingen går ut på å utvikle byrommene med en tydeligere hierarki av gater og plasser for å styrke destinasjonsklynger, prioriteringer av strekninger med åpne og attraktive førsteetasjer og en balanse mellom antall arbeidene og beboere i sentrum. Det vises til at en måte å få flere folk til å oppholde seg i sentrum, kan oppnås ved å etablere flere opplevelser der. Dette kan blant annet skje ved å fortette med større mangfold av funksjoner som skaper felles opplevelser, og fører mennesker sammen. Det er også viktig med et tydelig hierarki og prioritering av gater og møteplasser for ulike funksjoner.

*Anbefaling 3. Sterke bydeler og bydelsnoder:* Anbefalingen går ut på at man gjennom å etablere og styrke møteplasser rundt hverdagsfunksjonene, også styrker mulighetene til sykkel og gange. Disse elementene er igjen viktige for å styrke om prinsippet 5-minuttersbyen. Gjennom å styrke bydelssentrene ved å lokalisere hverdagsfunksjoner, gir det folk mulighet til å leve hverdagsliv der de bor. For å oppnå dette bør alle hverdagsfunksjoner lokaliseres i klynger innenfor hver bydel eller lett tilgjengelig fra nærliggende bydeler. Videre bør en videreutvikle bydelens karakter for å underbygge identiteten og historien i bydelen. Det bør også prioriteres å etablere trygge nettverk for gående og syklende innenfor hver bydel. I tillegg bør gang- og sykkelstrekninger til og fra sentrum styrkes slik at de binder sammen bydelene på en bedre måte enn ved dagens situasjon.

*Anbefaling 4. Hamar byen ved Mjøsa, på ordentlig:* Anbefalingen går ut på å styrke sammenhengen mellom byen og Mjøsa. Dette er viktig da koblingen til Mjøsa er viktig for stedsidentiteten til folk i byen. Strandsonen bør opparbeides med en sammenhengende gang- og sykkelstrekning, det bør prioriteres å opparbeide rekreative destinasjoner og offentlige rom. Videre bør det fokuseres på å oppgradere koblinger, siktlinjer og fysiske forbindelser mellom sentrum og Mjøsa. Dette kan oppnås gjennom å oppgradere underganger, innføre trafikkdempende tiltak og begrense gjennomkjøringen i spesifikke gater i sentrum. Det er også en anbefaling om å satse på midlertidige tiltak (spesielt i strandsonen) for å teste ulike løsninger, før eventuell ny utbygging.

*Anbefaling 5. Natur + urbant = Natururbant Hamar:* Anbefalingen går ut på at gjennom å etablere mer grønnstruktur i bybildet, kan man kombinere rekreasjon og friluftsliv med urbant liv, handel og kultur. Dette kan oppnås ved å tilgjengeliggjøre naturlandskapet gjennom å styrke gang- og sykkelforbindelser og etablere grønnstruktur i sammenheng med gang- og sykkelveiene. Videre bør det legges til rette for vintersykling og andre vinteraktiviteter slik at det er attraktivt å oppholde seg i byen også på vinterstid. Det bør også innføres mer grønnstruktur i sentrum. Dette er viktig både for folks trivsel, biologisk mangfold og klimatilpasning.

*Anbefaling 6. Hamar – et mangfold av identiteter:* Anbefalingen går ut på at ulike byområder bør opparbeides på en måte som styrker bydelens identitet. Dette går ut på å styrke lokale kvaliteter, som historie, bystruktur, lokale tradisjoner og kultur.

#### **5.1.6. Bruk av stedsanalysen i praksis**

Stedsanalysen har siden den ble utarbeidet, i hovedsak vært brukt som grunnlag for arbeidet med å lage ny kommunedelplan for sentrum. Sentrumsplanen bygger i stor grad på innholdet i stedsanalysen og er en videreføring av de samme prinsippene som ligger til grunn i stedsanalysen (Intervju arealplanlegger Hamar kommune, 2022). I intervju med kommunen kommer det frem at plankontoret er svært fornøyd med stedsanalysen, spesielt dens visuelle uttrykk og del 2 i analysen med anbefalinger for hva kommunen bør fokusere på i fremtidig utvikling av kommunen. Det kommer frem i intervjuet med arealplanlegger i Hamar kommune at anbefalingsdelen i stedsanalysen brukes som referanse i kommunens prosjekter, og som en form for kvalitetssikring i den daglige saksbehandlingen i kommunen.

## **5.2. Bærekraftig stedsutvikling i overordnede plandokumenter**

I tillegg til stedsanalysen er det gjort en analyse av andre overordnede plandokumenter som kommunen må forholde seg til i all planlegging og gjennomføring av bærekraftig stedsutvikling. I denne delen gjøres det en gjennomgang av de overordnede plandokumentene og hvordan de inkluderer bærekraft. Tabell 3 viser oversikten over hvilke plandokumenter som omtaler bærekraft direkte og indirekte.

### 5.2.1. Kommuneplan

Kommuneplanen er et overordnet styringsdokument i kommunen som legger langsiktige føringer for samfunnsutviklingen, arealdisponeringen og utviklingen av tjenester. Planen er delt i to deler, og inneholder en samfunnsdel og en arealdel. Kommuneplanens samfunnsdel ble vedtatt 25. april 2018 og inneholder kommunens overordnede mål og strategier for utvikling. Kommuneplanens arealdel ble vedtatt 30. mai 2018 og inneholder rammer og betingelser for arealbruk i kommunen. Arealdelen har rettsvirkning og det må søkes om dispensasjon dersom det skal gjøres tiltak som ikke er i tråd med planen (Hamar kommune, 2019a).

#### *Kommuneplanens samfunnsdel (2018-2030)*

Kommuneplanens samfunnsdel blir i tabell 3 kategorisert til å omtale bærekraft både direkte (D) og indirekte (ID). Dette begrunnes i at et av hovedmålene i samfunnsdelen omtaler bærekraft direkte, mens resten av dokumentet inkluderer flere av temaene som inngår i indirekte bærekraft. Disse elementene kommer tydeligst frem i arealstrategiene som blir presentert i sammenheng med samfunnsdelens hovedmål.

Hovedvisjonen i kommuneplanens samfunnsdel går ut på å utvikle Hamar til å bli «Innlandets urbane hjerte». Det er et ønske om å utvikle Hamar til å bli et senter for regionen, i tillegg til at Hamar skal bli en bærekraftig by med satsningsområdene mennesker og næringsliv. Det vises til tydelige ambisjoner for bærekraftig stedsutvikling og reduksjon av klimagassutslipp i planen. Det er formulert fem hovedmål med tilhørende delmål, i tillegg til en beskrivelse av ønskede scenarioer for fremtidig utvikling i kommunen og hvordan kommunen skal arbeide for å nå de satte målene. Mot slutten av planen presenteres langsiktige arealstrategier som gir føringer for kommuneplanens arealdel og som er en måte å konkretisere hovedmålene (Hamar kommune, 2018b). Hovedmålene i samfunnsdelen er listet under:

- 1. I 2030 er Hamar den viktigste byen for Innlandet*
- 2. I 2030 er Hamar en kunnskapsby med landsledende utdanningsnivå, rikt næringsliv og stor innovasjonskraft*
- 3. I 2030 er Hamar en bærekraftig kommune, hvor det er lett å leve miljøvennlig*
- 4. I 2030 er Hamar en av landets beste kommuner for barn og ungdom*
- 5. I 2030 er Hamar en trygg og inkluderende kommune med rom for alle*

## **Bærekraft direkte**

Bærekraft er direkte omtalt i det tredje hovedmålet i samfunnsdelen: *I 2030 er Hamar en bærekraftig kommune, hvor det er lett å leve miljøvennlig.* Målet er rettet mot hvordan Hamar skal jobbe for å bli en bærekraftig kommune i fremtiden. Det vises til dagens situasjon og at kommunen har gode forutsetninger for å nå målet om en omstilling i samfunnet. Målet går ut på at Hamar skal knytte seg til den nasjonale politikken blant annet om å nå målene i Paris-avtalen. Dette skal oppnås ved å drive en areal- og transportplanlegging som gir færrest mulig negative konsekvenser for miljø og klima. Denne formen for planlegging vil også kunne gi positive effekter for folkehelsen og fellesskapet i kommunen. Det skal legges opp til at Hamar skal formes som en kompakt by, der et mål er at det skal legges vekt på å redusere bruk av personbil ved å gjøre kollektivtrafikk, sykkel og gange mer attraktivt. Dette er for det første viktig for å redusere klimagassutslippene og videre er det viktig for å sikre 5-minuttersbyen, slik at flest mulig har god tilgjengelighet til viktige målpunkt i hverdagen.

## **Bærekraft indirekte**

I samfunnsdelen vises det til hvordan hovedmålene kan oppnås gjennom arealstrategier. I arealstrategiene kommer det klarere frem hvordan kommunen skal arbeide for å indirekte oppnå bærekraftig stedsutvikling. Det tredje hovedmålet er vurdert til å omtale bærekraft direkte, men for sammenhengens del blir arealstrategien til målet beskrevet i denne delen. Dette er begrunnet i at arealstrategien i større grad omtaler bærekraft indirekte enn direkte. I tillegg til at det på denne måten står i sammenheng med de resterende arealstrategiene.

*Mål 1. I 2030 er Hamar den viktigste byen for Innlandet:* For å realisere dette målet skal det legges til rette for fortetting i og nært sentrum, dette gjelder spesielt ved knutepunkt og langs kollektivaksene. Videre skal det arbeides for å gjøre det mer attraktivt for utbyggere å gjennomføre fortetnings- og utbyggingsprosjekter. Det gjelder blant annet for hvordan kommunen skal løse utfordringer knyttet til krav til parkering, uteoppholdsarealer, byggehøyder, bevaringshensyn og reguleringsformål. Det skal også sørges for at sentrum utvikles med en variasjon i funksjoner. Videre skal det jobbes med å tydeliggjøre ankomstpunktene til byen. I tillegg skal det sikres gode, varierte og inkluderende byrom og møteplasser, gjennom å bevare kvadraturen, byens historiske identitet og byens kontakt med Mjøsa, samt bevare og vedlikeholde byens grønne lunger.

*Mål 2. I 2030 er Hamar en kunnskapsby med landsledende utdanningsnivå, rikt næringsliv og stor innovasjonskraft:* For å oppnå dette målet bør lokalisering av nye virksomheter skje etter



ABC-prinsippet. Det går ut på å lokalisere virksomheter slik at man kan oppnå en effektiv arealutnyttelse. Dette er viktig for å begrense uønsket transport og for å skape samspill mellom ulike aktører. Et eksempel på hvordan drive planlegging etter dette prinsippet i Hamar, er gjennom å lokalisere arbeidsplasser langs jernbanen og ved kollektivknutepunkt. Dette vil være et viktig element for å redusere personbiltrafikk i sentrumsområdet, og for å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle. Effektiv arealutnyttelse kan også oppnås ved fortetting og funksjonsblanding i sentrumsområdene.

*Mål 3: I 2030 er Hamar en bærekraftig kommune, hvor det er lett å leve miljøvennlig:* Dette er viktig blant annet for å styrke bydelssentrene og 5-minuttersbyen. Det er et ønske om at byen skal vokse, men samtidig er det viktig at det tas vare på dyrket mark samt natur- og grøntområder. Dette er blant annet viktig for å sikre biologisk mangfold og byens blågrønne ferdselsårer. Derfor bør kommunen prioritere utbyggingsprosjekter som kan gjenbruke eksisterende infrastruktur. Det bør også legges vekt på å redusere personbiltrafikk i sentrum. Dette kan oppnås ved å opparbeide gang- og sykkelstrekninger i sentrum, samt ved å styrke kollektivtilbudet og ved å legge til rette for parkering i innfartsårene.

*Mål 4: I 2030 er Hamar en av landets beste kommuner for barn og ungdom.* For å oppnå dette målet burde kommunen utforme boligområder med trygge og gode oppvekstvilkår med mulighet for fysisk aktivitet og sørge for tilgjengelige turstier i rekreasjonsarealer. Dette er elementer som vil ha positiv effekt for å skape en sammenhengende grønnstruktur, og for å gjøre det mer attraktivt å gå. Å styrke boligområdene kan også sees på som en måte å styrke folks identitet og tilknytning til steder.

*Mål 5: I 2030 er Hamar en trygg og inkluderende kommune med rom for alle.* Kommunen bør arbeide for å skape et mangfoldig boligtilbud, med blanding av ulike funksjoner, sikre gode felles utearealer og møteplasser, sikre universell utforming i byrom, planlegge for klimatilpasning med åpne overvannsløsninger i sammenheng med blågrønne strukturer. Dette er viktig for å styrke grønnstrukturer, funksjonsblanding, identitet, attraktive byrom og for å styrke byens gang- og sykkelmuligheter.

### *Kommuneplanens arealdel (2018-2030)*

Hensikten med kommuneplanens arealdel er å legge til rette for en arealdisponering i tråd med målene i kommuneplanens samfunnsdel, og for å skape en bærekraftig utvikling i kommunen (Hamar kommune, 2019a). Planen er kodet til å omtale bærekraft indirekte (ID). Dette kommer til uttrykk blant annet gjennom strategier for fortetting og funksjonsblanding. Lokalisering av nye virksomheter skal skje etter ABC-prinsippet og det skal dokumenteres at lokaliseringen av planlagte virksomheter ikke skal bidra til unødig miljøbelastning. Det skal etterstrebnes at samlokalisering av virksomheter skal føre til at virksomheter kan dra nytte av hverandre (Hamar kommune, 2018a).

Karakteristiske trekk ved byen skal videreføres og bevares. Dette gjelder blant annet for kvartalsstrukturen, alleer og siktlinjer til Mjøsa. Dette kan sees som viktig både for å sikre fortetting og for å skape attraktive byrom. Videre skal det legges vekt på å bevare naturområder. Grønnstrukturer skal opparbeides slik at de blir tilgjengelig for allmenheten. I tillegg skal overvann tas hånd om lokalt over bakken, så langt det lar seg gjøre.

I sentrumsnære områder bør det legges til rette for en kombinasjon av boliger og virksomheter. Alle første etasjer bør etableres med virksomheter på gateplan. Bebygde områder skal ha høy tetthet, men de skal også opparbeides med gode byrom. Ny bebyggelse skal tilpasses eksisterende skala og byen skal ikke være preget av høyhus, men slik bebyggelse kan tillates i spesielle tilfeller. Ny bebyggelse skal også tilpasses landskapet, eksisterende terreng og naturelementer, slik at det ikke ødelegger for estetiske verdier i naturen eller for tilgjengeligheten til områder som for eksempel strandsonen. I tillegg skal det legges til rette for aktivt byliv i byrommene ved å plassere bygninger og anlegg slik at det styrker det offentlige rom. Ny bebyggelse i sentrum skal følge eksisterende ordensprinsipper og byggeskikk. Kvartalsstrukturen skal bevares og gjenopprettes der den er tapt og siktlinjer til Mjøsa fra tverrgater skal opprettholdes.

Nye byrom skal ha gode og trafikksikre forhold for myke trafikanter, i tillegg til gode forbindelser i nettverkene. Det skal spesielt legges vekt på å tilrettelegge for at Hamar skal bli en sykkelby, blant annet ved å opparbeide gode nettverk og ved å opparbeide sykkelparkering ved knutepunkt og viktige møteplasser. Fremtidig trafikkvekst skal kanaliseres mot kollektiv-, gang-, og sykkeltrafikk. Videre bør parkering i sentrum i størst mulig grad etableres som p-kjellere eller p-hus, i tillegg vil å samle og redusere antall parkeringsplasser være element for å redusere personbiltrafikken i sentrum (Hamar kommune, 2018a).



### 5.2.2. Mobilitetsstrategi

Mobilitetsstrategien for Hamar by ble utviklet av Gehl arkitekter i 2020 og er en del av kunnskapsgrunnlaget i kommunes arbeid med ny sentrumsplan. Strategien er førende for samferdsel og skal bidra til en helhetlig utvikling av byens mobilitetssystem. Strategien er gjeldene for hele byen, men retter særlig fokus mot Hamar sentrum. I analysen er mobilitetsstrategien vurdert til å omtale bærekraft indirekte (ID). Mobilitetsstrategien kan sees som det viktigste dokumentet Hamar har for å redusere personbiltrafikken ved å gi strategier for hvordan gjøre det mer attraktivt for folk å velge mer miljøvennlige transportmåter som sykkel, gange og kollektivtrafikk.

Mobilitet er et sentralt premiss for byutviklingen og et sentralt virkemiddel for å oppnå bærekraftsmålene. Et mål for fremtiden er at all trafikkøkning i byen skal tas til fots, med sykkel eller kollektivtransport. Derfor er det viktig at en legger til rette for syklende og gående, samtidig som man innfører restriktive tiltak for bil. Mobilitetsstrategien gir et forslag for hvordan kommunen bør drive mobilitetsplanlegging som bygger opp under politiske mål for transport i kommunen. Ved å innføre slike tiltak kan man også nå kommunens overordnede mål for livskvalitet, trygghet og bærekraft. En tanke bak mobilitetsstrategien er at den kan fungere som et sentralt virkemiddel for å kunne drive bærekraftig stedsutvikling (Gehl arkitekter, 2020b). Mobilitetsstrategien er delt inn i fire delstrategier, som beskrives under.

- *Hamar skal bli en enda bedre by å gå i:* Det skal jobbes for å gjøre det mer attraktivt og naturlig å bevege seg til fots eller på sykkel.
- *Styre bruk av veger og gater:* Det skal være en tydeligere prioritering av veg- og gateareal.
- *Optimalisere og forbedre eksisterende infrastruktur:* Gjøre maksimalt ut at den infrastrukturen som finnes.
- *Påvirke folks reisevaner:* Fremme sykkel, gange og kollektivtransport ved hjelp av ikke-fysiske tiltak, som for eksempel informasjon om ulike reisealternativer.

Ved dagens situasjon er sentrumsområdet i stor grad dominert av personbiltrafikk og i mobilitetsstrategien vises det til at mange av de korte reisene på mellom en til tre kilometer, tas med bil. Figur 13 viser årsdøgntrafikk på ulike punkt i Hamar sentrum, og viser sentrums bilavhengighet. Bilen tar stor plass i sentrum, som utgjør et problem, blant annet ved at store arealer i sentrum er viet til bil i form av parkeringsplasser. Det foreslås at en reduksjon i personbiltrafikken bør skje ved å kombinere større og mindre tiltak og forbedringer. Dette

innebærer blant annet at biltrafikk og gjennomgangstrafikk bør konsentreres på et tydelig definert hovedveinett. Andelen parkeringsarealer i sentrum blør reduseres. Selv om personbiltrafikken i sentrum skal reduseres, er det fortsatt viktig å sikre tilgangen til sentrum med bil. For å nå målene om å gjøre byen mindre avhengig av bil bør kommunen konkret jobbe for å få prioritere ressurser og plass i byen slik at en kan få til en merkbar forbedring for gående, syklende og kollektivreisende.



Figur 13: Årsdøgntrafikk på ulike punkt i Hamar sentrum i perioden 2019 til 2020 (Gehl arkitekter, 2020b).

Et annet tiltak for å få flere til å velge å gå og sykle fremfor å kjøre bil, er å gjøre det mer attraktivt for folk å velge disse transportformene. En av utfordringene i Hamar sentrum er at nettverkene for gange og sykkel, er lite sammenhengene. Et annet problem er at det i deler av nettverkene oppstår konflikter mellom gående og syklende, fordi det ikke finnes klare skiller mellom de ulike transportformene. Kommunen bør derfor jobbe for å skape bedre forhold for myke trafikanter. I første omgang bør det gjøres ved å omprioritere og omstrukturere veg- og gatearealer som allerede finnes. Man bør sørge for en effektiv utnyttelse og forbedring av eksisterende infrastruktur. Det sees som mer hensiktsmessig å styrke eksisterende infrastruktur fremfor å etablere ny. Videre bør det skje et samarbeid på tvers av offentlig og privat sektor. Et

viktig element for å få folk til å velge sykkel og gange på kortere strekninger er å lokalisere viktige destinasjoner i nærheten av hverandre. Et tiltak er derfor å styrke 5-minuttersbyen. Kommunen bør også legge til rette for at sykling blir mer attraktivt for flere brukergrupper. Dette kan oppnås gjennom å redusere konfliktpunkter mellom gående og syklende i nettverkene. For å at folk skal velge gang og sykkel i vinterhalvåret i tillegg til om sommeren, er det viktig å prioritere drift av gang- og sykkelnettverkene også på vinteren (Gehl arkitekter, 2020b).

### 5.2.3. Kommunedelplan for klima og miljø

Kommunedelplan for klima og miljø omtaler bærekraft direkte (D), gjennom at det er satt mål for hvordan kommunen skal jobbe med klima og miljø. Planen viser hvordan kommunen skal jobbe for å redusere klimagassutslipp for å oppnå en bærekraftig fremtid. Innholdet i planen er i stor grad rettet mot innbyggerne og viser hvordan folk enklere kan ta klimavennlige valg i hverdagen. Det er formulert fem hovedmål for hvordan kommunen skal jobbe med denne type problematikk (Hamar kommune, 2019b).

1. *I 2030 har Hamar engasjerte innbyggere som lever miljøvennlig*
2. *I 2030 tar alle samfunnsaktører i Hamar miljø- og klimavennlige valg*
3. *I 2030 er Hamar et klimatilpasset og trykt lokalsamfunn*
4. *I 2030 har Hamar et rikt natur- og kulturlandskap*
5. *I 2030 har Hamar et godt livsmiljø*

Videre går det nærmere inn på hvordan bærekraft blir formidlet i planen, det er valgt å sortere det etter målene som er listet ovenfor.

*Mål 1. I 2030 har Hamar engasjerte innbyggere som lever miljøvennlig:* målet går ut på å få ned innbyggernes forbruk til et mer bærekraftig nivå, samtidig som man får til en sirkulær økonomi. I dag er transport den største kilden til klimagassutslipp i kommunen. Hamar har et godt utgangspunkt for å få ned utslippene fra transportsektoren. Det jobbes blant annet med å legge bedre til rette for syklende, men det er fortsatt en del som gjenstår for at det skal bli optimalt. Kommunen skal jobbe for at arealplanleggingen skal bidra til å redusere behovet for transport, ved å sikre en effektiv utnyttelse av infrastruktur og kvalitet i boligområder. Videre skal kommunen samarbeide med Statens Vegvesen, Innlandet fylkeskommune og aktuelle kollektivselskaper for å legge til rette for at flere går, sykler og benytter seg av kollektive løsninger. By- og tettstedsutviklingen skal bidra til mindre bilavhengighet og lokal nærhet til

hverdagsfunksjoner som skole, barnehage, fritidsaktiviteter, rekreasjonsområder og dagligvarehandel.

*Mål 2. I 2030 tar alle samfunnsaktører i Hamar miljø- og klimavennlige valg:* Dette kan oppnås gjennom å bedre samarbeidet mellom offentlige og private aktører når det kommer til å legge til rette for mer miljøvennlige transportmiddel enn bilen. Et virkemiddel er også å innføre bilfrie soner med gode løsninger for innfartsparkering i sentrum.

*Mål 3. I 2030 er Hamar et klimatilpasset og trykt lokalsamfunn:* Hamar er utsatt for flom i Mjøsa og i andre vassdrag, i tillegg vil overflatevann bli et større problem i fremtiden. Sentrum har mange grå overflater og det blir derfor viktig å opparbeide sentrum med sammenhengende grøntområder, trygge flomveier og lokale overvannsløsninger for å sikre at byen er tilpasset fremtidens klima.

*Mål 4. I 2030 har Hamar et rikt natur- og kulturlandskap:* Hamar er omringet av natur- og jordbruksareal. For å sikre at disse områdene ikke bygges ned, er det viktig at kommunen driver bærekraftig arealbruk. Å bevare natur- og jordbruksareal er viktig blant annet for å sikre biologisk mangfold og fremtidig matproduksjon. Slike områder er i tillegg viktige friluft- og rekreasjonsområder for innbyggerne. For å nå dette målet skal det legges vekt på at Hamar skal fortettes med kvalitet. I tillegg skal grønne rekreasjonsarealer, ferdselsårer og forbindelser etableres og utvikles.

*Mål 5. I 2030 har Hamar et godt livsmiljø:* Mjøsa er drikkevannskilden til byen, i tillegg til at strandsonen er et viktig rekreasjonsområde. Det er viktig at det arbeides for at både naturmiljøet og innbyggerne i Hamar skal ha et godt livsmiljø i fremtiden. For å oppnå dette bør kommunen arbeide med å sikre rent drikkevann og god luftkvalitet, i tillegg til å hindre forsøpling i naturen.

#### 5.2.4. Handels og næringsanalyse

Handels- og næringsanalysen er kodet til å omtale bærekraft indirekte (ID). Analysen er utviklet av Vista analyse og Dyrvik arkitekter på bestilling fra Hamar kommune i 2020 og er en del av grunnlagsmaterialet i sentrumsplanen. Det andre hovedmålet i kommuneplanens samfunnsdel legges til grunn for analysen; *I 2030 er Hamar en kunnskapsby med landsledende utdanningstilbud, rikt næringsliv og stor innovasjonskraft.* Kommunens visjon om å bli «Innlandets urbane hjerte» er i denne analysen konkretisert til å handle om utvikling av næringsliv, arbeidsplasser, kunnskap, teknologi, vekst og byutvikling. Analysen gir en oversikt

over situasjonen for handel og næringsliv for dagens situasjon og for fremtiden. Målet med analysen er å styrke grunnlaget for handel, opplevelse og kultur, og på den måten styrke byen helhetlig. Analysen tar også for seg bokkvalitet og fortetting i sentrum, funksjoner i randsonene (utkantsonene av sentrumskjernen), og om det er mulig å etablere en ny næringsakse inn mot sentrum for å knytte sammen ulike områder i byen (Toftdahl og Grønn, 2020).

Analysen kan relateres til indirekte bærekraft blant annet ved at den undersøker mulighetene for fortetting i sentrum spesielt ved kollektivknutepunkt og langs kollektivaksene. Fortettingen som skjer i sentrum skal legge til rette for funksjonsblanding i form av kombinasjonsbygg med forretninger, tjenestetilbud og boliger. En utfordring med fortetting i sentrum er å legge til rette for mange boliger og for lite kontorareal. Fra politisk hold er det et ønske om å legge til rette for flere boliger i sentrum, spesielt i tomme bygg og lokaler i sentrum. I rapporten konkluderes det likevel med at dersom man etablerer for mange boliger i sentrum vil det heller virke negativt, ved at man ikke legger til rette for funksjonsblanding som er ønsket for å skape et variert og livlig sentrum. Det anbefales derfor at tomme lokaler i sentrum ikke benyttes som boliger, men heller som kontorlokaler.

Målet er at sentrum skal utvikles med varierte byrom og attraktive møteplasser. En måte å få til dette, er at byrommene skal bygge opp under ulike byroms karakter og rolle. De byrommene som finnes i sentrum i dag, er vurdert til å være attraktive og godt proporsjonerte i forhold til størrelsen på byen. En utfordring for dagens situasjon er at sentrumskjernen mangler større publikumsrettede virksomheter. En annen utfordring er knyttet til at mange av byrommene mangler visuell standard. Det er ikke slik at alle byrommene kan være like godt befolket eller være like godt tilrettelagt for alle mobilitetsgrupper, og det vil dermed bli et naturlig hierarki av byrom. En måte å gjøre byrommene mer attraktive på er å rette større fokus mot å ha åpne førsteetasjer og at byens møte med gaten bør prioriteres.

Hamar sentrum er godt egnet for etablering av nye arbeidsplasser, da det er korte gåavstander mellom viktige målpunkt i sentrum. I analysen vises det til at drivere i sentrum er skeptiske til å redusere sentrums tilgjengelighet med bil. Dette kan gå utover handel, på grunn av at store deler av kundegrunnlaget bor utenfor sentrum. Det blir likevel anbefalt at sentrumskjernen skal opparbeides med gode gang- og sykkelforbindelser og at det skal legges vekt på å redusere tilgjengeligheten med privatbil i sentrum (Toftdahl og Grønn, 2020).

### 5.2.5. Registrering og vurdering av kulturminner og kulturmiljøer

Rapporten registrering og vurdering av kulturminner og kulturmiljøer er kodet til å omtale bærekraft indirekte (ID). Den er utviklet av Norsk institutt for kulturminneforskning (NIKU) på oppdrag fra Hamar kommune, og er en del av kunnskapsgrunnlaget i ny sentrumsplan. Rapporten oppsummerer registreringer og vurderinger for kulturminner og kulturmiljø i Hamar sentrum. I rapporten gjøres det en gjennomgang av bygninger og parker i sentrum som er oppført på gul liste, det vil si objekter og områder som har status som verneverdige (Norsk institutt for kulturminneforskning, 2021).

I rapporten kommer det frem at kommunen burde arbeide for å bevare den historiske kvartalsstrukturen og de gamle byggene i sentrum. Disse strukturene er viktige faktorer som formidler byens historie frem mot dagens situasjon og som legger premisser for fremtidig byutvikling. For å styrke de eksisterende bøyningmønstrene bør kommunen vie oppmerksomhet til å skape sammenhenger, blant annet ved å tilbakeføre fasader ved å fokusere på uttrykk. Andre anbefalinger går ut på å ta tilbake prinsipper for et funksjonsblandet sentrum, i tillegg til å aktivisere førsteetasjene slik at man skaper liv i sentrumsområdene.

Videre anbefalinger går ut på å bevare og opparbeide grønnstrukturen i sentrum. Dette vil være viktige elementer for å underbygge byens identitet, da parker, alleer og frodige hager er en del av byens historiske særpreg. Mjøsa har til alle tider vært viktig for byen, og det er derfor viktig å ivareta siktlinjene fra byen mot Mjøsa. Hamar fremstår i dag som en levende og variert by der ulike perioder har satt sine spor på en lesbar måte i landskapet, med ulike stilarter, materialer, farger og skalaer. Disse faktorene har gitt byen stor opplevelsesrikdom og de gjenværende historiske bygningene, samt den opprinnelige byplanen gir et bakteppe for den utviklingen som har skjedd i byen. For å styrke byens identitet er dette overordnede elementer kommunen burde arbeide for å sikre (Norsk institutt for kulturminneforskning, 2021).

### 5.3. Andre aspekter i kommunens arbeid med bærekraftig stedsutvikling

I dette delkapittelet vil andre aspekter ved kommunens arbeid knyttet til bærekraftig stedsutvikling belyses. Dette sees på som viktig for å få et overordnet blick på kommunens stedsutviklingsarbeid, og for å forstå hvordan kommunen definerer bærekraft i planleggingsarbeidet. For å undersøke disse faktorene ble det gjennomført et intervju med rådgiver for klima og miljø i planavdelingen i Hamar kommune.

I intervjuet kom det fram at kommunen arbeider aktivt med å inkludere utfordringer knyttet til bærekraft inn i det overordnede planverket. Kommunen har blant annet utviklet et eget klimabudsjett som måler forskjellige effekter av klimagassutslippene i kommunen. Budsjettet er en måte å sikre måloppnåelse av klimamålene kommunen har satt, blant annet i kommuneplanens samfunnsdel og i kommunedelplan for klima og miljø.

For å forstå tendensene i den overordnede planleggingen i kommunen kan en se til kommunens overordnede planstrategier. De overordnede planstrategiene gjør det klart hvilke områder kommunen skal jobbe med for å oppnå en ønsket utvikling. Dette dokumentet inngår ikke i dokumentanalysen, planstrategien har heller ingen rettsvirkning. Den sees likevel som et viktig grunnlagsdokument som kan gi informasjon om de overordnede linjene i kommunens planleggingsarbeid. Dette gjelder for områdene: barn og unge, demografi, sosial og økonomisk bærekraft, boligbygging, sentrum og sentrumsutvikling, klima og miljømessig bærekraft og samt andre lovpålagte oppgaver (Hamar kommune, 2020).

Samtidig som kommunen jobber aktivt med å inkludere FNs bærekraftsmål inn i planverket, kom det frem i intervju med klima- og miljørådgiveren, at kommunen bruker mye tid på kunnskapsformidling ovenfor utbyggere og politikere knyttet til hvilke konsekvenser deres prosjekter har på klima og lokalmiljøet. Det kom også frem i intervju at det ofte er et problem knyttet til at selv med all kunnskapsformidlingen kommunen driver til utbyggere, har de få virkemidler til å pålegge utbyggerne å gjennomføre prosjekt som tar hensyn til bærekraftsutfordringer.

Det ble ytret i intervjuet at det ikke finnes konkrete verktøy som kan brukes til å avslå et tiltak, fordi det for eksempel medfører økt klimagassutslipp eller virker negativt for sosial bærekraft. Videre ble det ytret et ønske om strengere statlige retningslinjer som bedre kan hjelpe kommunen å styre planleggingen i en mer bærekraftig retning. På grunn av dette sees derfor som viktig at kommunen innarbeider bærekraft i sine overordnede planer og spesielt i arealplanen. Da planverket er det viktigste verktøyet kommunen har for handlingsrom til å kunne avslå tiltak, dersom de ikke er i tråd med kommunens mål.

I intervjuet med klima- og miljørådgiveren i Hamar kommune ble også viktigheten av å ha politikerne med på laget trukket frem. Dette er viktig da det er politikerne som til syvende og sist kan vedta planer. Det gjør at selv om politikerne er interessert i å ta bærekraftige valg, kommer man ingen vei med planleggingen for bærekraft dersom man ikke klarer å se sammenhengen mellom enkelttiltak og det store bildet. I Hamar kommune er det en oppfattelse

av at det er politisk vilje for å finne bærekraftige løsninger når det kommer til stedsutvikling, men at det fortsatt er et stykke frem til at de beslutningene som tas, støtter opp under de målene som er satt for bærekraftig utvikling. Videre er noe av årsaken til dette knyttet til at slikt arbeid berører mange interesser det må tas hensyn til (Intervju klima- og miljørådgiver Hamar kommune, 2022).



## 6. DISKUSJON

Oppgavens overordnede problemstilling går ut på å undersøke hvorvidt det er mulig å utvide det eksisterende metodesettet for stedsanalysen til å i tillegg inkludere bærekraft, og hvordan en bør gå frem for å få til dette. I dette kapitlet drøftes oppgavens forskningsspørsmål i lys av oppgavens foregående kapitler.

### 6.1. Hvordan foregår arbeidet med bærekraftig stedsutvikling i dag?

I dette delkapitlet forsøkes det å besvare oppgavens første forskningsspørsmål: *Hvordan foregår arbeidet med bærekraftig stedsutvikling i dag?* Delkapitlet søker å belyse hvordan kommunen arbeider med bærekraftig stedsutvikling gjennom det som kommer frem i dokumentanalysen og i intervju.

Som nevnt tidligere har staten forpliktet seg til å arbeide for å oppnå FNs bærekraftsmål gjennom Parisavtalen (FN-Sambandet, 2021c; Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2019). Dette innebærer at bærekraftsmålene skal være førende for all planlegging og at kommunene som planmyndighet er pliktet til å arbeide for å oppfylle disse målene. På bakgrunn av dette er det viktig at målene blir inkludert i kommunens overordnede plandokumenter da dette er de viktigste verktøyene kommunen har for å drive målrettet samfunnsutvikling.

Bærekraftsbegrepet er sammensatt og som det blir beskrevet i kapittel 3.1.2 Ulike tolkninger av bærekraftsbegrepet, finnes det ingen entydig definisjon av begrepet. Dette kan være en av årsakene til at det er utfordrende for kommunene å arbeide med bærekraft i stedsutviklingen. I rapporten *Strekk i laget* (2020), pekes det på at det er store forskjeller i hvor langt kommunene har kommet i arbeidet med å innarbeide bærekraft i stedsutviklingen. Rapporten viser blant annet til at disse forskjellene skyldes at kommunene har ulike forutsetninger for arbeidet med bærekraft. Ulikheter i kommunenes ressurstilgang kan føre til at kommunene vektlegger de bærekraftsdimensjonene ulikt. Med dette menes at tiltak som er bærekraftig i en kommune ikke nødvendigvis er bærekraftig i en annen kommune, dette grunnet i at de ikke har likt utgangspunkt når det kommer til ressurser som kreves for å gjennomføre tiltaket.

Campbell (2016) argumenterer for at en konkretisering av innholdet i bærekraftsbegrepet kan gjøre det til et bedre verktøy for å ta avveininger og beslutninger i planleggingsarbeidet. Flere av utfordringene knyttet til hvordan kommunen kan drive bærekraftig utvikling, kan også kobles til at det finnes få gode måter å måle om stedsutviklingen er bærekraftig eller ikke. En

måte å konkretisere kommunens arbeid med å implementere bærekraftsmålene kunne vært at det utvikles verktøy som angir måloppnåelse. I tillegg ville slike verktøy gitt kommunene bedre utgangspunkt for å komme i gang med arbeidet.

Bærekraftig stedsutvikling krever tverrfaglig tilnærming. Dette innebærer at mange interesser blir berørt, og bør være delaktige i planleggingen for bærekraftig utvikling (Næss, 2018). For at arbeidet med bærekraftig utvikling skal bli vellykket, vil det være vesentlig at ulike aktører har felles forståelse av hvilken påvirkning tiltak eller prosjekt vil ha for samfunnsutviklingen. Bærekraftig utvikling vil være betinget av lokale faktorer, både de fysiske og sosiale strukturene, som følge av dette vil et solid kunnskapsgrunnlag for disse faktorene være en forutsetning for arbeidet med stedsutvikling. Kunnskapsgrunnlaget vil derfor være viktig for å kunne begrunne de valgene som tas.

Hamar kommune har de siste årene arbeidet med å oppdatere kunnskapsgrunnlaget for stedsutviklingen, i forbindelse med arbeidet med ny sentrumsplan (Intervju arealplanlegger Hamar kommune, 2022). En viktig grunn til at kommunen ønsket å utarbeide en ny sentrumsplan var at kunnskapsgrunnlaget var gammelt og ikke inneholdt dagens planidealer. En annen grunn var at den tidligere planen kun omfattet kvadratsstrukturen, mens største parten at utbyggingsaktiviteten som skjer i sentrum i dag, foregår i randsonen utenfor kvadraturen. I tillegg manglet det oppslutning om planen blant eiendomsutviklere og utbyggere. Dette har ført til at utvikling i sentrum ikke har skjedd i tråd med kommunens overordnede målsettinger.

Dersom kommunen skal oppnå en vellykket stedsutvikling, er det viktig at de tar rollen som en aktiv samfunnsutvikler (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2019). Det innebærer blant annet at det må til en tydelig politisk styring. Politikerne vedtar tiltak i kommunen og det er derfor viktig at det er politisk vilje, i tillegg til forståelse for å gjennomføre bærekraftig stedsutvikling. Kommunens administrasjon kan arbeide med å inkludere bærekraft i veiledere og plandokumenter, men uten politisk gjennomføringsevne vil ikke stedsutviklingen føres i en mer bærekraftig retning. Intervjuene med ansatte i planavdelingen i kommunen gir inntrykk av at det er en politisk vilje til å drive bærekraftig stedsutvikling, men at viljen ikke alltid er like gjenkjennelig i behandlingen av enkeltsaker. Kunnskapsformidling til politikerne blir i intervju med klima- og miljørådgiver nevnt som en måte å styrke gjennomføringsevnen på politisk nivå.

I rapporten Strekk i laget (2020) kommer det fram at kommunene ønsker bedre definisjoner, prioriteringer og klarhet omkring statens ambisjonsnivå for bærekraft i kommunene. Det er et ønske om strengere statlig styring av hvordan kommunen bør arbeide med bærekraftsmålene.

Dette innebærer blant annet et ønske om strengere lover, samt et ønske om mer konkrete verktøy og veiledere som kommunene kan bruke i sitt arbeid. Dette kommer også fram i intervju med ansatte i planavdelingen i kommunen.

For å få forståelse for hvordan bærekraft blir omtalt i kommunens plandokumenter og videre hvordan kommunen arbeider med bærekraft, er det i denne oppgaven tatt et valg om å skille mellom direkte og indirekte bærekraft. Dette valget ble gjort med bakgrunn i kunnskap om hvilke faktorer som inngår i bærekraftig stedsutvikling. Faktorene som er plukket ut er gjort på bakgrunn av et utvalg av tema som inngår både i stedsutvikling og bærekraftig utvikling, slik det framgår i 3.5. Bærekraft og stedsutvikling i teoridelen. En kan begrunne utvalget av faktorer med at det ikke finnes en entydig definisjon av bærekraft. Derfor kan de dokumentene som omhandler tematikken indirekte også brukes som grunnlag for planlegging for bærekraftig stedsutvikling.

Tabell 3 viser at bærekraft omtales direkte i kun to av dokumentene i dokumentanalysen. Dette er kommuneplanens samfunnsdel og klima- og miljøplanen. Kommunen gir ingen klar definisjon av hva de legger i begrepet bærekraft i disse dokumentene. Så lenge det ikke er entydige begreper eller tolkninger fra statlig hold, er det kanskje heller ikke å forvente at kommunen definerer begrepet i sine dokumenter. Kommuneplanens samfunnsdel blir vurdert som et viktig dokument for å formidle kommunens hovedintensjoner for bærekraftig utvikling, da planen legger de overordnede føringene for utvikling i kommunen. Hamar kommunes overordnede målsettinger gir et tydelig inntrykk av kommunens visjon for ønsket utvikling. Det er likevel bare et av målene i kommuneplanens samfunnsdel som angir hvordan kommunen skal arbeide for å oppnå bærekraftig utvikling. Målet viser til hvordan kommunen skal arbeide med klima og miljødimensjonen av bærekraft, men viser ikke hvordan kommunen skal arbeide med de andre bærekraftsdimensjonene.

Klima- og miljøplanen er også et viktig dokument som retter seg direkte mot hvordan kommunen skal arbeide for å redusere kommunens klimagassutslipp. Det sees som positivt at kommunen har en konkret plan for hvordan de skal arbeide med klima og miljø. Planen er også med på å bygge opp under og konkretiserer det tredje målet kommuneplanens samfunnsdel: *i 2030 er Hamar en bærekraftig kommune, hvor det er lett å leve miljøvennlig*. Klima- og miljøplanen viser i likhet med kommuneplanens samfunnsdel ikke til de andre aspektene ved bærekraftsbegrepet.

De øvrige dokumentene i analysen er vurdert til omtale bærekraft indirekte. Dette er som forventet, da dokumentene som inngår i analysen tar for seg spesifikke tema ved utviklingen i kommunen, og vil dermed være preget av utgangspunktet for hva de skal formidle. Kategoriene som er brukt for å undersøke hvordan bærekraft blir omtalt indirekte i dokumentanalysen er som presentert i kapittel 3.5. Bærekraft og stedsutvikling, fortetting og funksjonsblanding, identitetsskapende bygninger og områder, inkluderende og attraktive byrom og møteplasser, blågrønne strukturer og reduksjon av personbiltrafikk og parkering, og økt sykkel, gange og kollektivtrafikk. Videre diskuteres det hvordan disse temaene blir omtalt i kommunens overordnede plandokumenter.

Temaet fortetting og funksjonsblanding viser til hvordan byen kan oppnå kompakt byutvikling, som legger til rette for verdier som nærhet og tilgjengelighet og som igjen gir et grunnlag for sykkel og gange (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2019). Både kommuneplanens arealdel og samfunnsdel angir at det bør skje en fortetting i sentrumsnære områder, spesielt ved knutepunkter og kollektivakser. Dette er viktig blant annet for at byen ikke skal vokse ut over dagens bygrense, noe som igjen er viktig for å bevare natur- og jordbruksarealene som ligger rundt byen. Fortetting langs kollektivakser og knutepunkt vil legge grunnlaget for et bedre utviklet kollektivtilbud og kortere avstander, som vil gjøre det mer attraktivt å gå og sykle. Videre bør fortettingen følge eksisterende strukturer og høyder som kvadratsstrukturen i sentrum legger opp til. Dette vil skape bedre sammenhenger og styrke den menneskelige dimensjonen i byen. Det er derimot viktig at byen ikke utvikles med for høy tetthet da dette vil virke negativt på omgivelsene, slik at man ikke kan dra nytte av verdiene i byrommene.

Både kommuneplanens samfunnsdel og arealdel trekker frem at virksomheter og næring bør lokaliseres etter ABC-prinsippet. Dette vil sikre effektiv arealutnyttelse, mindre trafikk, i tillegg til at det vil øke samspillet mellom ulike aktører. Lokalisering etter ABC-prinsippet vil også være viktig for å redusere uønsket personbiltrafikk, for eksempel ved at man ikke lokaliserer bilbaserte virksomheter i sentrum. Handels- og næringsanalysen understreker viktigheten av at sentrum fortettes med varierte funksjoner, og ikke bare boliger som kommuneplanens samfunnsdel vektlegger. For mange boliger i sentrum kan føre til at færre folk oppholder seg i sentrum gjennom dagen, da det blant annet gir et dårligere grunnlag for handel. Flere av dokumentene viser også til at sentrum bør opparbeides med en variasjon av funksjoner.

Å ta vare på byens identitetsskapende bygninger og områder er viktige elementer for å bevare byens historiske verdi (St. meld nr. 23 (2001-2002)). Kommuneplanens samfunnsdel og arealdel og rapporten registrering og vurdering av kulturminner og kulturmiljøer trekker frem

viktigheten av å bevare kvadratsstrukturen som en måte å bevare byens historiske identitet. I rapporten registreringer og vurderinger av kulturminner og kulturmiljøer understrekes viktigheten av å ta vare på verneverdige objekter og områder. Bevaring av slike elementer vil være viktig for å styrke stedsidentiteten og for å bygge opp om karakteren til byen. Videre vil det gi byen særpreget og stor opplevelsesrikdom, som igjen vil være viktig for å styrke opp om karakteren i byen. En kan også tenke seg at verneverdige objekter og områder vil sette premisser for hva man bør ta hensyn til i videre byutvikling.

Å skape inkluderende og attraktive byrom og møteplasser vil være viktig for å skape bedre byer der folk trives og kan møtes (Gehl, 2010). Flere av kommunens overordnede plandokumenter vektlegger kvadraturens betydning for størrelse og utforming av byrommene, og videre at dette er kvaliteter som bør videreføres. I kommuneplanens arealdel fremheves byggehøyder i sentrum som en viktig faktor for å sikre kvaliteten på byrommene, slik at man ikke mister kontakten mellom mennesket og omgivelsene. I rapporten om registreringer og vurderinger av kulturminner og kulturmiljø trekkes det frem at for å skape gode og levende byrom, er det blant annet viktig å tilbakeføre fasader i kvadraturen i tillegg å fokusere på sentrums helhetlige uttrykk.

Opparbeiding og bevaring av blågrønne strukturer er viktig for å sikre naturverdier og for å bevare byens identitet (St. meld nr. 23 (2001-2002)). I flere av de analyserte dokumentene trekkes betydningen av å sikre koblingen mellom byen og Mjøsa frem som et spesielt viktig punkt. Dette innebærer blant annet å ivareta siktelinjene fra byen mot Mjøsa, da dette er en viktig opplevelsesverdi som styrker byens identitet. Mjøsa og strandsonen er også viktige rekreasjonsområder i byen, og det er dermed viktig at kommunen arbeider for å legge til rette for fysisk utfoldelse langs Mjøsa. I kommuneplanens arealdel trekkes betydningen av fortetting og hindring av byspredning frem som viktige faktorer for å ta vare på dyrket mark og natur- og grøntområder. Slik arealbruk bidrar også til å sikre biologisk mangfold og blågrønne strukturer.

Begrenset personbilbruk og begrenset areal til parkering vil være spesielt viktig for å redusere klimagassutslipp i byene. En måte å begrense bruken av personbil kan være å legge til rette for mer sykkel, gange og kollektivtrafikk gjennom å sikre korte avstander mellom målpunkt i byen. Alle dokumentene i dokumentanalysen trekker frem at kompakt byutvikling øker muligheten og attraktiviteten for miljøvennlige transportmåter. Videre referer flere av dokumentene til betydningen av å legge til rette for prinsipper knyttet til 5-minuttersbyen i bydelssentrene, slik at folk kan bli mindre avhengig av bilen i hverdagen. Selv om de fleste dokumentene omtaler mobilitet, kommer Hamars strategier for hvordan arbeide med trafikk og mobilitet tydeligst

frem i Mobilitetsstrategien. I tillegg til de faktorene som er beskrevet ovenfor, fremheves det at blant annet arbeidet med å skape sammenhengende gå- og sykkelnettverk vil være et viktig premiss for at folk skal velge disse transportformene fremfor bilen.

Oppsummert får en gjennom dokumentgjennomgangen inntrykk av at Hamar kommune har kommet langt i arbeidet med å innarbeide bærekraft i planene sine. I intervjuene med ansatte i planavdelingen i kommunen vises det også til vilje for å arbeide med bærekraft i stedsutviklingen. Dette anses som positivt da arbeidet med bærekraftig stedsutvikling må skje i alle deler av kommunens arbeid med stedsutvikling. Dette kan begrunnes i at planer kan sees som det viktigste verktøyet kommune har til å forme de fysiske omgivelsene slik at det fremmer bærekraft og samtidig gjør det vanskeligere å ta valg som ikke støtter bærekraft. Dette kommer enda tydeligere frem ved at kommunen også har utviklet eget klimabudsjett, i tillegg til at kommunens overordnede planstrategi også er med på å tydeliggjøre Hamars helhetlige arbeid med bærekraftig stedsutvikling.

## 6.2. Hvordan blir hensyn til bærekraftig utvikling ivaretatt i stedsanalyse?

Dette delkapittelet undersøker hvordan bærekraft kommer til uttrykk i Hamar bys stedsanalyse, gjennom å svare på oppgavens andre forskningsspørsmål: *Hvordan blir hensyn til bærekraftig utvikling ivaretatt i stedsanalyse?* Den gjennomgåtte stedsanalysen er en del av kommunens arbeid med å oppdatere kunnskapsgrunnlaget knyttet til utviklingen av Hamar sentrum. Bestillingskravet til den nye stedsanalysen for Hamar sentrum ga en rekke krav til hvordan stedsanalysen skulle utformes og til hva den skulle inneholde (Intervju arealplanlegger Hamar kommune, 2022). Som nevnt tidligere stilte Hamar krav til at analysen skulle ta for seg stedets fysiske strukturer, i tillegg til at det ble stilt krav til at analysen skulle inneholde informasjon om byens identitet og folks opplevelse av byen. Det ble derimot ikke stilt krav til at analysen skulle inneholde bærekraft. Likevel viser resultatdelen i denne oppgaven at stedsanalysen inneholder temaene som er vurdert (i kapittel 3.5. Bærekraft og stedsutvikling) som viktige for å oppnå bærekraftig stedsutvikling.

En årsak til at stedsanalysen omfatter bærekraft indirekte kan begrunnes i Gehl arkitekters tolkning av Hamar kommunes krav til stedsanalyse. Gehl arkitekter legger som nevnt tidligere Jahn Gehls prinsipper for planlegging til grunn i sitt arbeid med stedsutvikling. Dette går blant annet ut på å planlegge byene med kvaliteter som gjør det attraktivt for folk å oppholde seg der (Gehl, 2010). En kan også dra paralleller mellom Gehls prinsipper for stedsutvikling og

prinsippene som ligger til grunn for å drive bærekraftig stedsutvikling. Dette innebærer blant annet at ved å drive kompakt byutvikling legger man samtidig grunnlaget for muligheten til å ferdes til fots, da avstandene mellom funksjonene blir kortere. Ved å planlegge for funksjonsblanding i sentrum skaper man også grunnlag for å oppholde seg i sentrum, noe som er viktig for å skape levende byer. Gehl arkitekters tilnærming til stedsutvikling, med mennesket i sentrum kan være en grunn til at Hamar bys stedsanalyse indirekte formidler bærekraft, selv om dette egentlig ikke var fremhevet i kommunens bestilling. Videre kan en annen årsak til at Gehl arkitekter formidler bærekraft på en god måte være på grunn av forkunnskaper om Hamar. Dette kan ha vært viktige faktorer for å formidle og underbygge byens identitet og sosiale aspekt. Dette er viktige faktorer for å kunne drive bærekraftig stedsutvikling.

Gehl arkitekter forholder seg til kommunens krav til innhold i stedsanalysen og omtaler de temaene kommunen ønsket at stedsanalysen skulle inneholde, dette innebar også et eget kapittel med anbefalinger (Intervju arealplanlegger Hamar kommune, 2022). Det er særlig et punkt stedsanalysen kan oppfattes som mangelfull, dette gjelder temaet trafikk og mobilitet. Personbiltrafikk blir i flere av dokumentene i dokumentanalysen, fremhevet som av de største utfordringene knyttet til utvikling av Hamar sentrum i dag. På grunn av dette ble det stilt krav fra Hamar kommune at det i sammenheng med stedsanalysen, skulle utarbeides en egen plan for mobilitet. Dette ga Gehl arkitekter mulighet til å skildre utfordringene mobilitet medfører på et mer detaljert nivå i mobilitetsanalysen. Dette gjør at det derfor er viktig at en ser stedsanalysen og mobilitetsanalysen i sammenheng, da håndteringen av trafikk og mobilitet er viktige faktorer for bærekraftig stedsutvikling.

### **Stedsanalysens del 1 - Bakgrunn og analyse**

Selv om det ikke var en prioritet fra kommunens side å innarbeide bærekraft i stedsanalysen, kan likevel flere deler av analysen relateres til temaene for å beskrive bærekraftig stedsutvikling. Flere av temaene som analyseres i stedsanalyser etter Miljøverndepartementets veileder, kan også være faktorer som kan relateres til bærekraftig stedsutvikling. Stedsanalyser etter Miljøverndepartementets veileder skal formidle muligheter og mangler ved steder (Miljøverndepartementet, 1993). Dette kan bidra til at stedsanalyser kan trekke frem faktorer for steders utfordringer og muligheter knyttet til elementer som inngår i bærekraft. Flere av temaene i bakgrunn- og analysedelen i Hamar bys stedsanalyse, omfatter elementer som kan brukes for å beskrive indirekte bærekraft. Samtidig kan det være nødvendig å gjøre et utvalg av

de temaene som er viktigst for å beskrive situasjonen på stedet, da stedsanalysen kan bli for omfattende.

Den første delen i stedsanalysen for Hamar by viser blant annet til viktigheten av planleggingen for den kompakte byen ved å legge til rette for 5-minuttersbyen både i sentrum og i andre bydeler. Ved at man legger til rette for 5-minuttersbyen, muliggjør det at folk kan nå viktige målpunkt og funksjoner i hverdagen med sykkel og gange (Gehl arkitekter, 2020a). Dette vurderes som viktig, spesielt fordi Hamar har en kompakt sentrumskerne med et spredtbygd omland. For å få til en reduksjon i bruk av personbil i sentrum, kan et tiltak være å styrke bydelene ved å lokalisere ulike virksomheter slik at befolkningen har mulighet til å nå de viktigste hverdagsfunksjonene innen fem minutters gange. I tillegg kan det gi andre positive konsekvenser som reduksjon av klimagassutslipp og tryggere ferdsel for myke trafikanter. Ved å legge til rette for sykkel og gange fremfor personbil, vil det også frigjøre arealer som kan utnyttes til andre forhold slik som grøntarealer eller sosiale møteplasser.

Tilknytningen til Mjøsa er en viktig kvalitet for identiteten i byen (Gehl arkitekter, 2020a). Derfor trekkes viktigheten av å koble byen mot Mjøsa frem som et viktig element for å styrke byens identitet. Det vil også være viktig å gjøre strandsonen tilgjengelig for ulike typer brukere. Å forsterke de grønne strukturene i sentrum blir også trukket fram som en identitetsskapende faktor, som vil være viktig blant annet for å sikre biologisk mangfold og for å ta hånd om overvann. Det siste tema som blir gjennomgått i del 1 i stedsanalysen omhandler bystrukturen og bymiljøet. Her trekkes blant annet viktigheten av å skape et levende sentrum frem. Dette kan sikres gjennom å opparbeide aktive førsteetasjer, og ved å bevare kvadratstrukturen og identitetsskapende bygg i sentrum.

## **Stedsanalysens del 2 – anbefalinger**

Del 2 i stedsanalysen gir seks anbefalinger for fremtidig utvikling i sentrum. Anbefalingene peker på tiltak som kommunen bør gjennomføre for å drive bedre stedsutvikling (Gehl arkitekter, 2020a). Anbefalingskapittelet kan sees som en videreføring og sammensetning av den første delen i stedsanalysen. Videre kan kapittelet sees som en måte å konkretisere og videreføre tiltak slik at en kan drive bærekraftig stedsutvikling. De seks anbefalingene gir samlet sett informasjon om hvordan Hamar kommune bør arbeide videre med de fem temaene som i denne oppgaven blir definert som viktige for å oppnå bærekraftig stedsutvikling (kapittel 3.5. Bærekraft og stedsutvikling).



*Anbefaling 1. Styrk Hamars DNA.* Anbefalingen kan knyttes til hvordan kommunen bør arbeide for å styrke folks tilknytning til byen og for å styrke identitetsskapende strukturer og områder. Dette relaterer til indirekte bærekraft gjennom kategorien identitetsskapende bygg og byrom. Anbefalingen trekker frem viktigheten av å bygge videre på kvadramens prinsipper, som et viktig element for å styrke byens identitet. Anbefalingen viser også til andre elementer som kommunen kan gjennomføre for å styrke byrommenes identitet, dette gjelder blant annet å tilbakeføre og ruste opp fasader for å skape attraktivitet i øyehøyde, og ved å opprettholde en attraktiv gateromsskala. Dette er blant annet viktig slik at man ikke mister kontakten mellom mennesket og omgivelsene.

*Anbefaling 2. Hamar sentrum – Innlandets urbane møteplass.* Anbefalingen kan relateres til indirekte bærekraft gjennom å gi føringer for hvordan skape inkluderende og attraktive byrom og møteplasser. Et tiltak vil være å gjøre det mer attraktivt for folk å oppholde seg i sentrum ved å skape funksjonsblanding. Videre vil et annet tiltak være å skape et tydelig hierarki av gater og møteplasser. Dette vil være viktig slik at ulike deler av byen får tydeligere funksjon og uttrykk. Disse faktorene kan også føre til at folk ønsker å oppholde seg i sentrum.

*Anbefaling 3. Sterke bydeler og bydelsnoder.* Anbefalingen kan relateres til indirekte bærekraft gjennom kategoriene inkluderende og attraktive byrom og møteplasser, og begrenset bilbruk og parkering og økt sykkel, gange og kollektivtrafikk. Å skape sterke bydeler og bydelsnoder kan oppnås gjennom å legge vekt på å styrke eksisterende møteplasser i bydelene. Dette kan gjøres ved å legge til rette for at folk skal kunne benytte gang, sykkel og kollektivtrafikk i hverdagen, slik at man kan nå de viktigste funksjonene innen 5-minutters gange.

*Anbefaling 4. Hamar byen ved Mjøsa, på ordentlig.* Denne anbefalingen kan relateres til indirekte bærekraft ved å vise til viktigheten av å styrke byens blågrønne strukturer. I tillegg til å begrense bilbruk og parkering, ved å legge til rette for mer sykkel, gange og kollektivtrafikk. Det relaterer også til kategorien identitetsskapende bygg og områder, gjennom at å styrke koblingen mellom byen og Mjøsa vil være viktig for å styrke byens identitet. Dette kan oppnås blant annet ved å legge til rette for at folk skal ha tilgang til strandsonen og kunne ferdes der.

*Anbefaling 5. Natur + urbant = natururbant Hamar.* Anbefalingen relaterer til indirekte bærekraft gjennom å styrke byens blågrønne strukturer, og ved å begrense bilbruk og parkering og legge til rette for mer sykkel, gange og kollektivtrafikk. Dette synliggjøres blant annet gjennom å at byens grønnstrukturer og gang- og sykkelstier bør etableres i sammenheng, slik at grønnstrukturene blir mer tilgjengelige. Videre bør det legges til rette for mer grønnstruktur

i sentrum, som vil være viktig blant annet for å sikre god overvannshåndtering i sentrum, da sentrum i dag i hovedsak består av grå overflater.

*Anbefaling 6. Hamar – et mangfold av identiteter:* Anbefalingen relaterer til indirekte bærekraft gjennom kategorien identitetsskapende og attraktive byrom og møteplasser. Et tiltak vil være å arbeide for å formidle de ulike bydelenes identitet, slik at man styrker folks tilhørighet til områdene.

### 6.3. Stedsanalyse for bærekraftig utvikling

Dette delkapittelet forsøker å svare på oppgavens tredje forskningsspørsmål: *Hvordan kan stedsanalyser gjennomføres for å ta hensyn til bærekraftig stedsutvikling?* Å inkludere bærekraft i stedsanalysen kan som nevnt innledningsvis være en måte å konkretisere kommunens arbeid med bærekraftig stedsutvikling. På den måten kan en drive målrettet planlegging for å oppnå bærekraftig stedsutvikling. Som det nevnes tidligere i oppgaven finnes det svært få eksempler på stedsanalyser som gjennomgående omtaler bærekraftig utvikling. Dette gjør det utfordrende å si noe sikkert om hvordan stedsanalysen burde blitt gjennomført for å inkludere bærekraft.

Som det kommer frem i forrige delkapittel omtaler Hamar bys stedsanalyse flere tema som kan brukes for å beskrive bærekraftig stedsutvikling. Stedsanalyser skal etter Miljøverndepartementets veileder (1993) vurdere steders utfordringer og forutsetninger, i tillegg til å vurdere tema som er viktige for å forstå stedet. Dette kan være av årsakene til at temaene som kan brukes for å beskrive bærekraftig stedsutvikling, inngår i stedsanalysen for Hamar by. Dette kan også være tilfellet ved andre gjennomførte stedsanalyser, hvor det ikke er spesifisert at analysen skal inneholde eller beskrive problematikk knyttet til bærekraft.

Stedsanalyser er ment som et utgangspunkt for å forstå stedet før en eventuell utvikling (Miljøverndepartementet, 1993). Likevel kan en tenke seg at stedsanalyse er et dokument som kommunen kan bruke aktivt i stedsutviklingen. Dette kan begrunnes i at stedsanalyser gir informasjon om de mulighetene og utfordringene som steder har. Slik det kommer frem i dokumentanalysen i denne oppgaven, gir Hamar bys stedsanalyse et godt kunnskapsgrunnlag og utgangspunkt for stedsutviklingen. Dette kommer spesielt til uttrykk i del 2 i stedsanalysen, som gir konkrete anbefalinger for hvordan kommunen bør arbeide videre med stedsutvikling. I anbefalingskapittelet blir stedets muligheter og utfordringer konkretisert gjennom å gi

anbefalinger for fremtidig utvikling. En kan derfor trekke frem anbefalingskapittelet med tiltak til videre stedsutvikling, som en måte å inkludere bærekraft inn i stedsanalysen. Det kan sees som positivt at kommunen har etterspurt et eget kapittel med anbefalinger for videre utvikling, da dette kan vise vilje for å drive en aktiv stedsutvikling. Dette kan også tolkes som at kommunen på forhånd hadde intensjoner om å bruke dokumentet aktivt i planleggingsarbeidet. I intervju med arealplanlegger i Hamar kommune kommer det frem at kommunen allerede har brukt anbefalingskapittelet i stedsanalysen i saksbehandlingen.

Stedsanalyser etter Miljøverndepartementets veileder er et omfattende dokument som er viktig for å formidle steders fysiske strukturer. Steders fysiske strukturer er viktig for å forstå stedets utforming, og hvilke muligheter og begrensninger utformingen av stedet gir for videre utvikling (Miljøverndepartementet, 1993). Dette kan argumenteres for å være viktige faktorer for planlegging for bærekraftig stedsutvikling. Dersom en skulle ha sett for seg å videreutvikle metodesettet for stedsanalysen, kan en utfordring være knyttet til at analysen kan bli for omfattende. Likevel trenger ikke dette være en utfordring, da det kan argumenteres for at stedsanalyser etter Miljøverndepartementets veileder kan formidle tema som er viktig for bærekraftig utvikling. Det er dermed ikke gitt at stedsanalyser for bærekraftig utvikling trenger å inkludere mange flere tema. Et forslag kan heller være at det gis en definisjon av hvordan temaene som allerede inngår i metodesettet etter Miljøverndepartementets veileder relaterer til bærekraftig stedsutvikling.

Miljøverndepartementets veileder kan sees som mangelfull blant annet når det kommer til å formidle de sosiale og kulturelle sidene ved et sted. Dette er blant årsakene til at veileder for sosiokulturelle stedsanalyser (2007) ble utarbeidet. I en stedsanalyse for bærekraftig utvikling vil det også være viktig at steders sosiale og kulturelle sider blir belyst, da dette vil være viktig for å dekke den sosiale dimensjonen av bærekraftsbegrepet. Et annet forslag vil være at stedsanalyser for bærekraftig utvikling i tillegg bør inneholde tema som kan formidle stedets identitet. Dette vil være viktig for å gi informasjon om sosiale faktorer ved stedet.

Som nevnt i teoridelen er det utarbeidet én veileder for stedsanalyser som omfatter bærekraft. Dette er Aalborgs veileder *Bæredyktighetsprofil - med utgangspunkt i stedet*. I denne veilederen trekkes sosiale forhold, naturgitte forhold, miljømessige forhold, økonomiske forhold, samt lokale verdier frem som de viktigste temaene for å kunne drive bærekraftig stedsutvikling (Aalborg kommune, 2011). Det kan argumenteres for at disse temaene kan legges til grunn for bærekraftig stedsutvikling, da temaene dekker de ulike aspektene ved de tre bærekraftsdimensjonene, i tillegg til å trekke frem stedets lokale forutsetninger. På en annen

side kan disse temaene argumenteres for å være overordnede og lite konkrete. Videre kan en derfor se for seg at dersom stedsanalysen skal belyse alle faktorene, vil analysen bli veldig omfattende.

Temaene som er valgt som viktige for å drive bærekraftig stedsutvikling i Aarhus veileder, kan relateres til de temaene som blir trukket frem som viktige faktorer for å drive bærekraftig stedsutvikling. Videre kan fem temaene som blir beskrevet i kapittel 3.5. Bærekraft og stedsutvikling, fortetting og funksjonsblanding, identitetsskapende bygg og områder, inkluderende og attraktive byrom og møteplasser, blågrønne strukturer og begrenset bilbruk og parkering - mer sykkel, gange og kollektivtrafikk, være en måte å videreføre temaene som inngår i Miljøverndepartementets veileder, og veileder for sosiokulturelle stedsanalyser.

## 7. KONKLUSJON

Denne oppgaven har hatt som formål å bidra til kunnskapsgrunnlaget for hvordan inkludere bærekraftsbegrepet inn i metodesettet for stedsanalysen. Dette kan vurderes som et mulig bidrag til å konkretisere kommunens arbeid med bærekraftig stedsutvikling. Oppgavens overordnede problemstilling: *Hvordan kan bærekraftsbegrepet inkluderes i stedsanalysen, og hva skal til for å få til dette?* Problemstillingen er belyst gjennom å undersøke stedsanalysen for Hamar by, sammen med et utvalg av Hamar kommunes overordnede plandokumenter. I dette kapitlet gis det en konklusjon på oppgavens problemstilling, med utgangspunkt i oppgavens tre forskningsspørsmål. I dag utarbeides stedsanalyser ut fra ulike veiledere som ble utviklet for 20 til 30 år tilbake. Veilederne kan vurderes som mangelfulle, da de ikke inneholder bærekraft som tema. Bærekraftig utvikling er et viktig prinsipp i dagens samfunnsplanlegging og det konkluderes derfor med at det er viktig at stedsanalysen også inkluderer dette tema.

### **Hvordan foregår arbeidet med bærekraftig stedsutvikling i dag?**

Med tanke på at bærekraftig utvikling kan vurderes å være et av de viktigste globale målene staten har forpliktet seg til å arbeide etter. Kunne en forventet at kommunene var kommet lengre i arbeidet med bærekraftig stedsutvikling. En kunne også forventet at dette var et tema det var forsket mer på. Som denne oppgaven har belyst, er bærekraft et komplekst tema som berører mange ulike sektorer, noe som gjør det utfordrende for kommunene å konkretisere arbeidet med bærekraft i stedsutviklingen. Dette kan blant annet skyldes mangelen på statlig styring og lite konsensus knyttet til tolkningen av bærekraftsbegrepet. En annen utfordring knyttet til arbeidet med bærekraftig stedsutvikling i dag, er at det finnes for få tydelige metoder og verktøy kommunene kan benytte i sitt arbeid. Dette kan være en medvirkende faktor som gjør det utfordrende for kommunene å komme i gang med arbeidet.

Slik denne besvarelsen viser, finnes det både vilje og ressurser i Hamar kommune til å arbeide for bærekraftig stedsutvikling. Dette gjenspeiles også i gjennomgangen av dokumentene som inngår i analysen. Dokumentene viser at det foreligger et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag for at Hamar kommune kan prioritere og ta hensyn til bærekraft i sin stedsutvikling. Selv om bærekraft ikke omtales direkte i kommunens plandokumenter, viser denne besvarelsen at dette i liten grad behøver å ha betydning for om dokumentene faktisk formidler bærekraft. I dokumentanalysen og diskusjonen fremkommer det at elementene som er definert som bærekraftig stedsutvikling i denne oppgaven er innarbeidet i Hamar kommunes overordnede

plandokumenter. At dokumentene som er analysert i stor grad inkluderer disse elementene, viser at kommunen har et godt grunnlag for å drive videre utvikling.

### **Hvordan blir hensyn til bærekraftig utvikling ivaretatt i stedsanalyse?**

Bærekraftig utvikling inngår ikke i veilederne som finnes for stedsanalyser i dag. Derfor kan en ikke forvente at stedsanalyser omhandler bærekraft. Slik det kommer frem i denne oppgaven har likevel stedsanalyser etter Miljøverndepartementets veileder elementer som kan relateres til bærekraftig utvikling. I denne oppgaven er disse elementene definert som indirekte bærekraft. Indirekte bærekraft samsvarer med de temaene som inngår i bærekraftig stedsutvikling. Dette er temaene fortetting og funksjonsblanding, identitetsskapende bygg og områder, inkluderende og attraktive byrom og møteplasser, blågrønne strukturer, og begrenset bilbruk og økt sykkel, gange og kollektivtrafikk.

Dersom det er et ønske fra kommunen å ha bærekraft i stedsanalysen, må kommunen på forhånd gi tydelige føringer for at slike moment blir innarbeidet i analysen. Hamar kommune stilte ingen krav til at stedsanalysen skulle inneholde bærekraft, men det var et ønske om at analysen skulle formidle byens identitet. Samlet sett kan disse faktorene, sammen med Gehl arkitekters tolkning av kommunens krav og deres perspektiv på planlegging med mennesket i sentrum ha ført til at Hamar bys stedsanalyse i stor grad tar hensyn til bærekraftig utvikling. Dette kommer til uttrykk både i stedsanalysens bakgrunns- og analysekapittel (del 1) og i anbefalingskapittelet (del 2).

En kan konkludere med at Gehl arkitekters perspektiv på planlegging med mennesket i sentrum er en god måte å tilnærme seg en så kompleks problemstilling som en stedsanalyse utgjør. I tillegg kan en tiltaksdel med anbefalinger, være en måte å oppnå ønsket samfunnsutvikling. Dette vil også være et godt grep for å drive bærekraftig stedsutvikling, da et slikt kapittel konkretiserer arbeidet med bærekraft i stedsutviklingen.

### **Hvordan kan stedsanalyser gjennomføres for å ta hensyn til bærekraftig stedsutvikling?**

Det er utfordrende å trekke konklusjoner for hvordan stedsanalyser kunne vært gjennomført for å ta hensyn til bærekraftig stedsutvikling. Konkretisering og en tydelig definisjon av hva som inngår i bærekraftig stedsutvikling kunne vært et viktig utgangspunkt. Dersom en sammenligner temaene fra Aalborgs veileder og elementene som er definert som bærekraftig stedsutvikling i denne oppgaven (i kapittel 3.5. Bærekraft og stedsutvikling), er det forenklet sett fem overordnede tema som peker seg ut. Dette er stedets form, funksjon, natur, sosiale, og lokale faktorer. Disse fem temaene er avgjørende for å kunne gi en helhetlig forståelse av et

sted og er derfor viktige tema som kan inngå i stedsanalyser for bærekraftig utvikling. I videre arbeid med stedsanalyser for bærekraftig utvikling er det vesentlig at de nevnte elementene blir tydelig definert og konkretisert. Det er også viktig at bærekraftig stedsutvikling forskes videre på, da dette kan være med å bidra til at norske kommuner kan arbeide bedre med bærekraft og at Norge bedre kan oppnå FNs bærekraftsmål.

## 8. REFERANSER

- Akershus fylkeskommune (2007) *Sosiokulturelle stedsanalyser, veileder*. Tilgjengelig fra: [http://biblioteket.husbanken.no/arkiv/dok/3563/sosiokulturelle\\_stedsanalyser.pdf](http://biblioteket.husbanken.no/arkiv/dok/3563/sosiokulturelle_stedsanalyser.pdf).
- Andersen, S. S. (2013) *Casestudier: forskningsstrategi, generalisering og forklaring*. Fagbokforlaget.
- Asplan viak (2017) *Fortetting i Hamar - Analyse, volumstudier og anbefalinger*. Tilgjengelig fra: <https://www.hamar.kommune.no/getfile.php/13407525-1507530597/Bilder/Hamar/Artikkelbilder/Organisasjonen/Plan%20og%20utvikling/Fortetting%20i%20Hamar%20revidert%20%20krummet.pdf> (Hentet: 25 mars 2022).
- Berg, N. G. (2002) Mennesker og steder - vurdering av Stortingsmelding nr. 34 (2000-2001) "Om distrikts- og regionalpolitikken" i lys av stedsteori i geografifaget, *Plan* <https://doi.org/https://doi.org/10.18261/ISSN1504-3045-2002-03-03>
- Berg, N. G., Førde, A. og Kramvig, B. (2012) Introduksjon: Metodologiske utfordringer i stedsanalyser, i Førde, A., et al. (red.) *Å finne sted: metodologiske perspektiver i stedsanalyser*. Trondheim: Akademika forlag.
- Berg, N. G. og Dale, B. (2015) Sted - begreper og teorier, i Berg, N. G., et al. (red.) *Mennesker, steder og regionale endringer*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Bryman, A. (2016) *Social Research Methods*. Oxford: Oxford United Press.
- Campbell, S. (2016) The planner's triangle revisitet: sustainability and the evolution of a planning ideal that cant stand still *Journal of the American planning association*, 82. <https://doi.org/https://doi.org/10.1080/01944363.2016.1214080>
- Flyvbjerg, B. (2006) Five misunderstandings about case-study research, *Qualitative Inquiry*, 12(2). <https://doi.org/https://doi.org/10.1177%2F1077800405284363>
- FN-Sambandet (2019) *Klimaendringer*. Tilgjengelig fra: <https://www.fn.no/tema/klima-og-miljoe/klimaendringer> (Hentet: 16 desember 2021).
- FN-Sambandet (2021a) *Befolkning, migrasjon og urbanisering*. Tilgjengelig fra: <https://www.fn.no/tema/fattigdom/befolkning> (Hentet: 16 desember 2021).
- FN-Sambandet (2021b) *Bærekraftige byer og lokalsamfunn*. Tilgjengelig fra: <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal/baerekraftige-byer-og-lokalsamfunn> (Hentet: 17 desember 2021).
- FN-Sambandet (2021c) *Bærekraftig utvikling* Tilgjengelig fra: <https://www.fn.no/tema/fattigdom/baerekraftig-utvikling> (Hentet: 13 desember 2021).



- Gehl arkitekter (2020a) *Sedsanalyse Hamar by*. Tilgjengelig fra:  
[https://www.hamar.kommune.no/getfile.php/13503136-1597929019/Bilder/Hamar/Artikkelbilder/Organisasjonen/Plan%20og%20utviklng/Stedsanalyse%20Hamar\\_Gehl\\_20200609.pdf](https://www.hamar.kommune.no/getfile.php/13503136-1597929019/Bilder/Hamar/Artikkelbilder/Organisasjonen/Plan%20og%20utviklng/Stedsanalyse%20Hamar_Gehl_20200609.pdf).
- Gehl arkitekter (2020b) *Hamar mobilitetsstrategi*. Tilgjengelig fra:  
[https://www.hamar.kommune.no/getfile.php/13556317-1627391291/Bilder/Hamar/Artikkelbilder/Organisasjonen/Plan%20og%20utviklng/Mobilitetsstrategi%20Hamar\\_redusert\\_20200609.pdf](https://www.hamar.kommune.no/getfile.php/13556317-1627391291/Bilder/Hamar/Artikkelbilder/Organisasjonen/Plan%20og%20utviklng/Mobilitetsstrategi%20Hamar_redusert_20200609.pdf).
- Gehl, J. (2010) *Byer for mennesker* Bogværket.
- Hamar kommune (2018a) *Kommuneplanens arealdel (2018-2030) - planbestemmelser og retningslinjer*. Tilgjengelig fra: [https://www.hamar.kommune.no/getfile.php/13436500-1545299690/Bilder/Hamar/Artikkelbilder/Kommuneplan/HK-Kommuneplan-2018-2030-Arealdel\\_pr191218.pdf](https://www.hamar.kommune.no/getfile.php/13436500-1545299690/Bilder/Hamar/Artikkelbilder/Kommuneplan/HK-Kommuneplan-2018-2030-Arealdel_pr191218.pdf).
- Hamar kommune (2018b) *Kommuneplanens samfunnsdel (2018-2030)*. Tilgjengelig fra:  
<https://www.hamar.kommune.no/getfile.php/13424008-1528282404/Bilder/Hamar/Artikkelbilder/Organisasjonen/R%C3%A5dmann%20og%20staber/Kommuneplan-2018-2030-trykk.pdf>.
- Hamar kommune (2019a) *Kommuneplan for Hamar*. Tilgjengelig fra:  
<https://www.hamar.kommune.no/category19113.html>.
- Hamar kommune (2019b) *Kommunedelplan for klima og miljø*. Tilgjengelig fra:  
<https://www.hamar.kommune.no/getfile.php/13466226-1570532398/Bilder/Hamar/Artikkelbilder/Kommunedelplan%20for%20milj%C3%B8%20og%20klima%20202.10.19.pdf>.
- Hamar kommune (2020) *Kommunal planstrategi 2020-2023*. Tilgjengelig fra:  
<https://www.hamar.kommune.no/getfile.php/1313694-1652896006/Hamar%20kommune/Kategorier/Bolig%20eiendom%20og%20utbygging/Planstrategi-2020-2023-etter-vedtak-250320-ferdig.pdf>.
- Hamar kommune (2021) *Ny sentrumsplan for Hamar*. Tilgjengelig fra:  
<https://www.hamar.kommune.no/category21428.html> (Hentet: 18 desember 2021).
- Hanssen, G. S. *et al.* (2015) *Hvorfor studere den kompakte byen?*, i Hanssen, G. S., Hofstad, H. og Saglie, I.-L. (red.) *I kompakt byutvikling - muligheter og utfordringer*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Hanssen, G. S. (2019) *FNs bærekraftsmål, styring og samstyring*. Tilgjengelig fra:  
<https://www.regjeringen.no/contentassets/2a885633c4d1416282d5b17662d99006/forskernotat-fns-barekraftmal-styring-og-samstyring.pdf>.

- Klima- og miljødepartementet (2021) *Godt bymiljø og bærekraftige byer*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/klima/innsiktsartikler-klima/bymiljo-og-barekraftige-byer/id2344800/> (Hentet: 16 desember 2021).
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2016) *Byrom - en idehåndbok*. Tilgjengelig fra: [https://www.regjeringen.no/contentassets/c6fc38d76d374e77ae5b1d8dcd92a/byrom\\_i\\_dehandbok.pdf](https://www.regjeringen.no/contentassets/c6fc38d76d374e77ae5b1d8dcd92a/byrom_i_dehandbok.pdf).
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2018) *Stedsutvikling*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/by-og-stedsutvikling/stedsutvikling-2/id476451/> (Hentet: 12. desember 2021).
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2019) *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/contentassets/cc2c53c65af24b8ea560c0156d885703/nasjonale-forventninger-2019-bm.pdf> (Hentet: 13 desember 2021).
- Lundberg, A. K. et al. (2020) *Strekk i laget: En kartlegging av hvordan FNs bærekraftsmål implementeres i regional og kommunal planlegging*. (NF rapport nr.: 7/2020): Nordlandsforskning. Tilgjengelig fra: [https://www.regjeringen.no/contentassets/0847a707d08d49e8bf89f60dc659feab/rapport\\_n\\_f7\\_2020\\_strekk\\_i\\_laget.pdf](https://www.regjeringen.no/contentassets/0847a707d08d49e8bf89f60dc659feab/rapport_n_f7_2020_strekk_i_laget.pdf).
- Meld St. 40 (2020-2021) *Mål med mening: Norges handlingsplan for å nå bærekraftsmålene innen 2030*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/contentassets/bcbcac3469db4bb9913661ee39e58d6d/no/pdfs/stm202020210040000dddpdfs.pdf>
- Miljøverndepartementet (1993) *Stedsanalyse - innhold og gjennomføring* Tilgjengelig fra: [https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/md/vedlegg/veiledninger20og20brosjyrer/stedsanalyser/t986\\_stedsanalyse\\_innhold\\_og\\_gjennomforing\\_1993.pdf](https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/md/vedlegg/veiledninger20og20brosjyrer/stedsanalyser/t986_stedsanalyse_innhold_og_gjennomforing_1993.pdf).
- Norsk institutt for kulturminneforskning (2021) *Ny sentrumsplan for Hamar: registrering og vurdering av kulturminner og kulturmiljø*. Tilgjengelig fra: [https://www.hamar.kommune.no/getfile.php/13518297-1612192617/Bilder/Hamar/Artikkelbilder/Organisasjonen/Plan%20og%20utvikling/Hamar%20ny%20sentrumsplan\\_NIKU%20oppdragsrapport%2012-2021.pdf](https://www.hamar.kommune.no/getfile.php/13518297-1612192617/Bilder/Hamar/Artikkelbilder/Organisasjonen/Plan%20og%20utvikling/Hamar%20ny%20sentrumsplan_NIKU%20oppdragsrapport%2012-2021.pdf).
- Næss, P. (2018) *Bærekraftig og klimavennlig byutvikling*, i Aarsæther, N., et al. (red.) *Plan og samfunn: system, praksis, teori*. Oslo: Cappelen Damm.
- Plan- og bygningsloven (2008) *Lov om planlegging og byggesaksbehandling*. Tilgjengelig fra: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71>.

Poveda, C. A. (2017) The theory of dimensional balance of needs, *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, 24(2).  
<https://doi.org/https://doi.org/10.1080/13504509.2016.1201019>

Regjeringen (2015a) *Forankring og organisering*. Tilgjengelig fra:  
<https://www.regjeringen.no/no/sub/stedsutvikling/ny-prosess-og-verktoy/organisering-og-forankring/id524605/> (Hentet: 18 desember 2021).

Regjeringen (2015b) *Stedsanalyser*. Tilgjengelig fra:  
<https://www.regjeringen.no/no/sub/stedsutvikling/ny-prosess-og-verktoy/stedsanalyser/id524610/> (Hentet: 13. desember 2021).

Regjeringen (2019) *Kompetanse*. Tilgjengelig fra:  
<https://www.regjeringen.no/no/sub/stedsutvikling/ny-prosess-og-verktoy/kompetanse/id524608/> (Hentet: 17. mars 2022).

SSB (u.å ) *Kommunefakta Hamar (Innlandet)*. Tilgjengelig fra:  
<https://www.ssb.no/kommunefakta/hamar> (Hentet: 13 april 2022).

St. meld nr. 23 (2001-2002) (2002) *Bedre miljø i byer og tettsteder* Klima- og miljødepartementet.  
Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/stmeld-nr-23-2001-2002-/id196048/>.

Svendsen, T. O. (2022) *Hamar*. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/Hamar> (Hentet: 13 april 2022).

Thagaard, T. (2013) *Systematikk og innlevelse: en innføring i kvalitativ metode*. Bergen: Fagbokforlaget.

Tjora, A. (2017) *Kvantiative forskningsmetoder i praksis*. Oslo: Gyldendal akademisk.

Toftdahl, H. og Grønn, E. (2020) *Handels- og næringsanalyse Hamar: sentrumsutvikling, handel, næringsliv og byliv*. Tilgjengelig fra: <https://www.hamar.kommune.no/getfile.php/13503177-1597994341/Bilder/Hamar/Artikkelbilder/Organisasjonen/Plan%20og%20utvikling/Handels-%20og%20n%C3%A6ringsanalyse%20Hamar%20rapport%2023%2006%202020.pdf>.

Vestby, G. M. (2018) *Fugleperspektiv på tre tiår med stedsutvikling*. Tilgjengelig fra:  
<https://distriktssenteret.no/artikkel/fugleperspektiv-pa-tre-tiar-med-stedsutvikling/#target-3>  
(Hentet: 18 desember 2021).

Yin, R. K. (2018) *Case study Research and applications: design and methods*. Los Angeles: SAGE publications.

Aalborg kommune (2011) *Bæredyktighedsprofil - med udgangspunkt i stedet*. Tilgjengelig fra:  
<http://www.e-pages.dk/aalborgkommune/444/html5/>.

## VEDLEGG

### Intervjuguide – arealplanlegger i Hamar kommune

#### *Bakgrunnspørsmål:*

- Stillingstittel og arbeidsoppgaver? Utdanning?
- Hva var din rolle i arbeidet med stedsanalysen?

#### *Innhold i og bakgrunn for stedsanalysen:*

- Hvorfor valgte dere å utvikle en stedsanalyse for sentrum (var det et politisk vedtak)?
- Hvordan ble Gehl arkitekter involvert i stedsanalysearbeidet på Hamar? Hvordan avgjøres det hvem som utfører stedsanalysen?
- Har kommunen noe å si for hva stedsanalysen skulle inneholde? Og hvilke krav hadde dere (kommunen) til utformingen av stedsanalysen?

#### *Bruk av stedsanalysen:*

- Kan du fortelle litt om ny sentrumsplan, hva skiller den nye planen fra den gamle fra 1995? Er det lagt prinsipper for bærekraftig utvikling til grunn for denne planen?
- Hvordan blir stedsanalysen bruk i praksis i arealplanleggingen?
- Hvordan arbeider kommunen med bærekraft – andre måter?
- Benytter kommunen metoder/indikatorer for å måle bærekraftighet i kommunen?
- Hvordan arbeider dere med å veie de ulike dimensjonene av bærekraft opp mot hverandre? – har du en oppfatning av at enkelte dimensjoner vektlegges mer enn andre? – hvorfor?
  - o Er det politisk vilje for bærekraftige løsninger i Hamar kommune? – påvirkes den bærekraftige utviklingen i Hamar av den lokale politikken?
- Kan analysen benyttes som en del av kommunens arbeid for bærekraftig stedsutvikling? Hvorfor/Hvorfor ikke?
- Hvilke forbedringer av innholdet kunne vært gjort, for at stedsanalysen skulle fremme bærekraftig stedsutvikling på en bedre måte?

#### *Avslutning:*

- Mener du stedsanalysen har mangler?
- Står analysen til forventningene dere hadde på forhånd av arbeidet?
- Tenker du at en stedsanalyse som inkluderer alle bærekraftselementene ville vært et godt grunnlag for det som faktisk gjennomføres? (gjennomføring av planer)
- Noe du ønsker å tilføye?

## **Intervjuguide – klima og miljørådgiver i Hamar kommune**

### *Bakgrunnsspørsmål:*

- Stillingstittel og arbeidsoppgaver? Utdanning?
- Hva var din rolle i arbeidet med stedsanalysen?

### *Arbeid med bærekraft i planleggingen:*

- Hvordan arbeider kommunen med bærekraft i stedsutviklingen?
- Hva er forståelsen av bærekraftig stedsutvikling i Hamar?
- Hvordan arbeides det med å avveie og vekte miljømessige, sosiale og økonomiske forhold opp mot hverandre?
- Har du noen konkrete eksempler for hvordan Hamar arbeider med bærekraft i arealplan?
- Opplever du at det er politisk vilje for å finne bærekraftige løsninger i kommunen?

### *Avslutning:*

- Noe du ønsker å tilføye?

