

Emil Åslund

Bærekraftig Knutepunktutvikling i Gjøvik Kommune: Veien mot Grønn Mobilitet og Samfunnsvekst

En kvalitativ analyse av knutepunktutvikling i
Gjøvik kommune

Masteroppgave i Geografi
Veileder: Thomas Halvorsen
Medveileder: Hilde Nymoen Rørtveit
Mai 2024

Emil Åslund

Bærekraftig Knutepunktutvikling i Gjøvik Kommune: Veien mot Grønn Mobilitet og Samfunnsvekst

En kvalitativ analyse av knutepunktutvikling i Gjøvik
kommune

Masteroppgave i Geografi
Veileder: Thomas Halvorsen
Medveileder: Hilde Nymoen Rørtveit
Mai 2024

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet
Fakultet for samfunns- og utdanningsvitenskap
Institutt for geografi



Kunnskap for en bedre verden

Forord

Etter 5 år som student i geografi på NTNU i Trondheim, så var endelig tiden min her på campus Dragvoll over, både som bachelorstudent og masterstudent. Det har vært mye jobb og en lang kronglete vei til innleveringsdagen på masteroppgaven. Samtidig føles det veldig bra, med all erfaring og kompetanse jeg har bygd opp gjennom disse årene som student er verdt det til slutt.

Takk til min kjæreste, og samboer Lisa, som har vært den viktigste motivatoren min gjennom dette prosjektet, og gjennom 3 av årene jeg har vært student. Med deg på laget har jeg klart å slappe av mellom skrivingen av masteroppgaven. Du har gjort det mulig for meg å koble helt av. Gjennom din karriere har jeg selv blitt ekstra inspirert når jeg har skrevet denne masteroppgaven.

Jeg vil også takke veilederen min Thomas Halvorsen og bi-veilederen min Hilde Nymoen Rørtveit for den veiledningen som er blitt gitt. Dere har fått meg på rett kjøl, spesielt i startprosessen av masterskrivingen. Samtidig vil jeg takke informantene som har deltatt som informanter for denne oppgaven, dere vet selv hvem dere er.

Takk til alle medelevene som har sittet på lesesalen med meg gjennom så mange timer med skriving og jobbing. Alle dere har gjort dagene mye lettere å komme igjennom, lesesalen kommer vi alltid til å huske, og ikke minst savne fremover. Vi har også gjort mye gøy på siden av skolen, som har vært viktig for trivselen gjennom de siste årene.

Også takk til familien min som bor på Toten, og familien til samboeren min, Lisa. Deres jevnlige interesse for min oppgave har gjort det ekstra spennende og inspirerende for meg å skrive denne oppgaven. Dere har i ferietider gitt meg fine stunder til avslapning og godt humør.

Emil Åslund

Sammendrag

Statistikk viser at transport utgjør ca 1/3 av klimagassutslippene her i Norge. Og med flere folk som flytter til byene her i Norge, så er nasjonale myndigheter opptatt av en god bærekraftig byutvikling. Kompakt byutvikling er det som blir sett på som god byutvikling i Norge. Knutepunktutvikling er en del av denne kompakte byutviklingen, knutepunkt er komplekst, og skal tilrettelegge for bærekraftig transport, næringsliv, byrom, økonomisk vekst og sosial bærekraft, for å nevne noen eksempler. På Gjøvik så har undersøkelser vist at de scorer relativt lavt på andel bruke av kollektivtransport her i byen, og samtidig så sier kommunen selv at det er for lite byliv i sentrum. Gjøvik kommune har lenge blitt kjent som en bilby, noe som er negativt i form av bærekraftig byutvikling.

I dag så foregår det mange ulike prosjekter i Gjøvik kommune, forankret i planer og strategier. Dette skal hjelpe Gjøvik kommune og Gjøvik som by bli mer bærekraftig. Men dette er kanskje ekstra utfordrende i små- til mellomstore byer. Sammen med disse planene og strategiene skal Gjøvik kommune holde på sin identitet, samtidig som de skal bli en moderne, fortettet bærekraftig by med mindre andel privatbiler og høyere andel bærekraftige transportmidler.

I denne oppgaven har jeg tatt utgangspunkt i teori knyttet til knutepunkt og planleggingsprosesser for ideell knutepunktutvikling, og bærekraftig byutvikling. Sammen med data jeg har generert gjennom kvalitative intervju og hentet fra dokumentanalyse skal jeg svare på problemstillingen: Hvordan kan knutepunktutvikling være med på å legge til rette for bærekraftige transportmidler, som videre skal fremme vekst og utvikling i Gjøvik kommune? Og har Gjøvik kommune forbedringspotensialer i videre knutepunktutvikling? Jeg har intervjuet seks erfarne informanter med mye relevant kunnskap knyttet til problemstillingen, og dermed fått et unikt innblikk i planlegging av knutepunkt på Gjøvik.

Resultatene viser at knutepunktutvikling i stor grad legger til rette for bærekraftige transportmidler som videre fremmer vekst og utvikling. Sammenhengen mellom bærekraftig transportmidler og vekst er veldig stor, det gjelder også spesielt i en liten by som Gjøvik. Gjøvik kommune har flere forbedringspotensialer, jeg opplever at Gjøvik kommune har en del å gå på når det kommer til medvirkning, spesielt med tanke på konsistens. Videre samarbeid med private aktører må følges tettere av kommune for å få mer innblikk i bruk av økonomiske midler. Samtidig vil et samarbeid om økt satsning på byrom være med på å tilrettelegge for videre god knutepunktutvikling.

Abstract

Statistics show that transportation accounts for approximately one-third of greenhouse gas emissions here in Norway. With more people moving to cities in our country, national authorities are focused on promoting sustainable urban development. In Norway, compact urban development is considered good practice. Transit-oriented development is a part of this compact urban development, which is complex and aims to facilitate sustainable transportation, economic growth, social sustainability, and vibrant public spaces, among other factors. In Gjøvik, studies have indicated relatively low usage of public transportation, while the municipality itself acknowledges a lack of urban life in the city center. Gjøvik has long been known as a car-centric city, which is detrimental to sustainable urban development. Several projects are underway in Gjøvik, aligned with plans and strategies to make the city more sustainable. However, this can be particularly challenging in small to medium-sized cities. Alongside these plans and strategies, Gjøvik aims to maintain its identity while becoming a modern, densely developed, sustainable city with reduced reliance on private cars and increased use of sustainable modes of transport.

In this study, I have explored theories related to transit-oriented development, ideal planning processes, and sustainable urban development. Using data generated from qualitative interviews and document analysis, I address the research question: How can transit-oriented development contribute to facilitating sustainable modes of transport, which in turn promote growth and development in Gjøvik municipality? And does Gjøvik municipality have areas for improvement in further transit-oriented development? I interviewed six experienced informants with relevant knowledge related to the research question, providing unique insights into Gjøvik's transit-oriented planning. The results demonstrate that transit-oriented development significantly supports sustainable modes of transport, which, in turn, foster growth and development. The connection between sustainable transportation and growth is particularly strong, especially in a small city like Gjøvik. Gjøvik municipality has areas for improvement; I find that public participation, especially consistency, could be enhanced. Closer collaboration with private stakeholders is necessary to gain insights into financial resources. Additionally, increased focus on public spaces will contribute to further successful transit-oriented development.

Innholdsfortegnelse

Forord	VI
Sammendrag	VIII
Abstract	IX
Tabell-liste	XII
Figurliste	Error! Bookmark not defined.
1.0 Innledning	1
1.1 Bakgrunn.....	1
1.2 Oppgavens mål.....	2
1.3 Problemstilling.....	4
1.4 Oppgavens oppbygning	4
2.0 Studieområdet	6
2.1 Historien om Gjøvik	6
2.2 Relevante Planer for Byutvikling og Samferdsel i Gjøvik	8
3.0 Viktige dokumenter for bærekraftig byutvikling i Gjøvik	10
3.1 Kommunens samfunnsdel.....	10
3.2 Hoveddokumenter for bærekraftig byutvikling og areal- og transportutvikling i Gjøvik kommune.....	12
4.0 Teoretisk grunnlag	16
4.1 Bærekraft.....	16
4.2 Kompakt byutvikling i transportsammenheng.....	18
4.3 Namit-prosjektet	21
4.3.1 Namit om transportsystemer	23
4.3.2 Implementering av bærekraftig arealbruk i norsk politikk	23
4.4 Næringsliv.....	25
4.5 Forholdet mellom private aktører og kommunen i lys av bærekraftig utvikling.....	27

4.6 Medvirkning.....	29
4.7 TOD, en form for knutepunktutvikling.....	32
4.7.1 TAD (Transit-Adjacent Development)	34
4.7.2 Planlegging av TOD.....	35
4.7.3 «Network City» som vellykket TOD område	36
4.7.4 Implementering og koordinering av TOD	37
4.8 Oppsummering.....	39
5.0 Metode.....	40
5.1 Metodevalg og forskningsdesign	40
5.2 Datainnsamling	45
5.3 Case-spesifikk Dokumentanalyse	46
5.4 Analyse av intervju	48
5.5 Gjennomføring av intervjuene	50
5.6 Observasjoner	53
5.7 utfordringer ved datainnsamling	54
5.8 Refleksjon over etikk	56
5.8.1 Lagring av data	57
6.0 Analyse del 1 - Er Gjøvik sentrums fasiliteter tilgjengelig nok?	59
6.1 Tilgjengelighet	59
6.1.1 utfordringer med parkering i sammenheng med tilgjengeligheten til sentrum.....	60
6.2 Hvordan kan bærekraftige transportmidler, kommersielle områder og arbeidsplasser samordnes for å skape et velfungerende knutepunkt?	62
6.3 Hva gjør at bussen oppleves som mindre tilgjengelig?	64
6.4 Jernbanens rolle for utvikling i Gjøvik kommune og skysstasjonen som byens «eneste fullverdige knutepunkt»	67
6.5 Tilgjengelighet gjennom gange og sykkel i Gjøvik kommune	68
7.0 Analyse del 2 - Planleggingsprosesser for utvikling av knutepunkt i Gjøvik.....	72
7.1 Medvirkning.....	72
7.2 Samarbeid mellom kommunen og private aktører for å skape gode knutepunkt	74
7.3 utfordringer knyttet til prosjektet på Stensjordet	78

8.0 Konklusjon	82
8.1 Tilgjengelighet i Gjøvik	82
8.2 Samarbeid mellom næringslivet, lokalsamfunnet og Gjøvik kommune for å oppnå god knutepunktutvikling	84
8.4 Videre forskning.....	85
Referanseliste:.....	86
Vedlegg	94
Vedlegg 1 – informasjonsskriv og samtykkeskjema	94
Vedlegg 2 - Intervju-guide	96
Vedlegg 3 – Sikt godkjenning	100

Tabell-liste

Tabell 1: Oversikt over dokumenter og informanter som danner oppgavens datagrunnlag	44 - 45
---	---------

Figurliste

Figur 1: Dokumenter som legger grunnlag og føringer for bærekraftig byutvikling og areal- og transportstrategi i Gjøvik kommune (Gjøvik kommune (2021a; 2022b), (Gjøvik kommune et al., 2011c), (Mjøsbyen, 2021d).	12
Figur 2: Kollektivtransport som ryggerad i byutvikling. St. meld. nr. 23 (2002) - regjeringen.no. (Klima- og miljødepartementet, (2002).	24
Figur 3: Gjøvik skystasjon (Visit Norway, U.Å).	67
Figur 4: Foreslått plangrense for prosjektet på Stensjordet (Asplan viak, 2023).	81

1.0 Innledning

1.1 Bakgrunn

I 2020 sto transport for 32% prosent av klimagassutslippene i hele Norge, der ca 53% av dette kom fra veitrafikk (Andersen Engedal & Melby Bothner, 2021). Dette tallet må reduseres, for å oppnå en kraftig reduksjon i utslippet må det gjøres tiltak. Men hvordan skal man ta tak i dette? For få utnytter seg av bærekraftige transportmidler, og alt for mange utnytter seg av privatbilen. Nå og fremtiden blir det avgjørende å legge til rette for bærekraftige transportmidler som sykkel, kollektivtransport og gående, men utvikling av disse transportmidlene er ikke alltid like lett å integrere i allerede eksisterende by-infrastruktur.

Kommunal- og distriktsdepartementet (2024) forklarer at god planlegging av byer og tettsteder med høy tetthet vil redusere transportbehovet til hver og en. Målet er at flest mulig skal enten gå, sykle eller bruke kollektivtransport til sine reiser. Å legge til rette for akkurat dette er ofte utfordrende, man må ta hensyn til allerede eksisterende infrastruktur i byene, og man vil bevare de blå-grønne lungene som allerede eksisterer. Ved å tilrettelegge for gode muligheter til å bruke bærekraftige transportmidler, kan man også legge til rette for et attraktivt og levende bysentrum (Tennøy et al., 2017).

For at innbyggerne i hver sin by og tettsted skal utnytte seg av de bærekraftige transportmidlene, må det området være tilrettelagt for å bruke de bærekraftige transportmulighetene. Kommunal- og distriktsdepartementet (2024) sier gjennom Nasjonal Transportplan 2022-2036, at de ser for seg veksten på persontransport skal gjøres gjennom bærekraftige transportmidler. Gode knutepunkt kan tilrettelegge for akkurat dette, men det er ofte veldig utfordrende å bygge ut gode knutepunkt. Mange ulike aktører har forskjellige interesser, og det er derfor hensiktsmessig å ha en god dialog mellom kommune og interessesentre for å utvikle et bysentrum med fokus på bærekraftig byutvikling. Men hva er egentlig bærekraftig byutvikling? Bærekraftig byutvikling er et relativt lite konkret begrep som det er vanskelig å konkretisere, derfor vil det være hensiktsmessig for et forskningsprosjekt å studere de lokale forholdene og gå i dybden for å finne ut hva som må til for å legge til rette for bærekraftige transportmidler og bærekraftig byutvikling. I de siste tiårene har personbilen vært svært dominerende, det er ofte kjent at infrastruktur i byene er

blitt bygd rundt personbilens behov, noe som gjør det vanskelig å implementere strategier som legger til rette for bærekraftige transportmidler.

Knutepunktutvikling er en kompleks teori, derfor må gode knutepunkt sees på i lys hver enkelt by og tettsted, for ingen by er helt lik. Knutepunkt er i grunn et sentrum av et område der man lett kan bytte mellom ulike transportmidler. Et godt knutepunkt vil legge til rette for gode urbane kvaliteter som handelsfasiliteter og opplevelsesfasiliteter, samtidig som arbeidsplasser og boligområder (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2024). Sent på 80-tallet og tidlig 90-tallet kom flere teorier om hvordan man skulle utvikle byene for å gjøre de mer bærekraftig. NAMIT-prosjektet og teorien transit oriented development (TOD) er teorier og prosjekter som startet opp på midten og mot slutten av 80- og 90-tallet, NAMIT-prosjektet og TOD står for mye av det samme. Der NAMIT fokuserte mer på den helhetlige formen for byutvikling og areal- og ressursbruk, så er TOD mer et internasjonalt begrep og teori for planlegging og utforming av gode knutepunkt.

Hovedmålene i byutviklingsstrategien – areal- og transportplanen i Gjøvik (ATP) går innom disse punktene som man ser på som viktige i et godt knutepunkt. Disse punktene ser de nærmere på i deres Gatebruksplan for Gjøvik sentrum som ble fornyet i 2021 (Gjøvik kommune, 2021). Dette er et veiledende dokument som ikke er juridisk bindende, dette dokumentet blir brukt som et verktøy for å nå Gjøvik sine mål for byutviklingsstrategien for ATP i Gjøvik. Oppsummert, så går målene ut på at Gjøvik skal være en konkurransedyktig region som man kan oppholde seg i over lengre tid, samtidig som at Gjøvik skal være lett tilgjengelig for alle. Sentrum skal sees på som attraktivt, og man skal ha minimal gjennomgangstrafikk i slike områder, samtidig skal det være økt fokus på kollektivtransporten der målet er at man doubler bruken av buss. Byen skal knyttes nærmere til Mjøsa, og Gjøvik skal være en «vekstdynamo» for kommunen og regionen (Gjøvik kommune, 2024).

1.2 Oppgavens mål

Gjennom reisevaneundersøkelsen fra 2018-2019 (RvU) vises det at veldig få tar i bruk kollektivtransport i forhold til privatbilen (Mjøsbyen, 2021). Gjøvik kommune gjennomførte også en kartlegging av indikatorer, utviklet av FNs organisasjon, for smarte og bærekraftige byer og regioner, disse indikatorene skal si noe om hvordan Gjøvik kommune oppnår FNs bærekraftsmål (Gjøvik kommune, 2020). Indikatorene i denne undersøkelsen sier at Gjøvik scorer dårlig på andel bruk av kollektivtransport og sykkel, men at de scorer relativt godt på

antall gående i sentrumskjernen, noe som også RvU viser oss. Det har lenge vært en diskusjon på hvordan man skal øke andelen syklende og kollektivreisende, dette viser seg å være veldig utfordrende i en liten- til mellomstor norsk by, der andelen reisende med privatbil er dominerende.

Jeg har ved tidligere anledning skrevet en bacheloroppgave der jeg diskuterte bybussen i Gjøvik sentrum, og med tanke på min kjennskap til området ble det naturlig å se nærmere på tiltak som kan fremme bærekraftige transportmidler i byen, og hvordan man kan iverksette disse tiltakene på best mulig måte. Jeg har bodd i nabokommunen Østre-Toten i 13-14 år der Gjøvik har vært den byen som ligger nærmest mitt tidligere bosted.

Hovedmålet med denne oppgaven har derfor vært å se nærmere på Gjøvik kommunes implementering av gode planstrategier for å legge til rette for gode knutepunkt, og eventuelt tilrettelegging av nye knutepunkt i forhold til allerede eksisterende teori om knutepunktutvikling, bærekraftige transportmidler, planlegging og bærekraftig by. Med implementering av gode planstrategier mener jeg å se på teori knyttet til planlegging, implementering og utforming av knutepunkt. Samtidig vil sette lys på hvilke gode ringvirkninger et godt knutepunkt kan ha på små- og mellomstore byer, noe Gjøvik kan klassifiseres som.

For å se nærmere på Gjøvik kommunes forhold til knutepunktutvikling har jeg gjort dokumentanalyse av dokumenter som mobilitetsplaner, areal- og transportplaner, gatebruksplaner ol. Intervjuguidene jeg har laget er på en samlet bakgrunn av teorien jeg har lest i kombinasjonene med liknende dokumenter jeg har nevnt ovenfor. Deltakerne i disse intervjuene er nært knyttet til planlegging og/eller utvikling av sentrumsutvikling og transportutvikling i Gjøvik kommune, og jeg ser derfor på de som relevante og viktige i forhold til utvikling av Gjøvik kommune, samt til å svare på min problemstilling.

1.3 Problemstilling

På bakgrunn av oppgavens mål har jeg valgt denne problemstillingen:

Hvordan kan knutepunktutvikling være med på å legge til rette for bærekraftige transportmidler, som videre skal fremme vekst og utvikling i Gjøvik kommune? Og har Gjøvik kommune forbedringspotensialer i videre knutepunktutvikling?

1.4 Oppgavens oppbygning

Denne oppgaven inneholder til sammen 8 hovedkapitler. I dette delkapitlet skal jeg kort forklare hva hvert kapittel inneholder.

I kapittel 1 har jeg beskrevet bakgrunnen for oppgaven, jeg har forklart hva som er målet med oppgaven, og kort gjort rede for problemstillingen.

I kapittel 2 har jeg gitt en oversikt over studieområdet. Her går jeg litt innom Gjøviks kommunehistorie og prosjekter som er relatert til temaet for oppgaven og hvordan situasjonen er i dag.

I kapittel 3 har jeg kort gått igjennom dokumenter som jeg har sett på som viktige for bærekraftig byutvikling og transport i Gjøvik.

I kapittel 4 går jeg gjennom det teoretiske grunnlaget for oppgaven. Teorien bygger på problemstillingen, og her tar jeg for meg temaer som bærekraftige transportmidler i byutvikling, medvirkning, samarbeid mellom private- og offentlige aktører og teori knyttet til knutepunktutvikling.

I kapittel 5 går jeg inn på de kvalitative metodene jeg har brukt i denne oppgaven. Jeg går nærmere inn på intervju- og dokumentanalyse, datainnsamling, etikk og hvordan jeg som forsker vurderer egen gjennomføringen av intervjuene.

I kapittel 6 og 7 presenterer jeg min analyse i kombinasjon med diskusjon og empiri. I Kapittel 6 går jeg hovedsakelig igjennom tilgjengelighet til Gjøviks fasiliteter i sentrum, og hvordan økt tilgjengelighet til sentrum kan skape vekst i næringslivet, og dermed skape mer liv i sentrum. I kapittel 7 går jeg gjennom planleggingsprosesser for å legge til rette for

knutepunktutvikling, spesielt medvirkning og samarbeidet mellom Gjøvik kommune og private aktører blir vektlagt.

I kapittel 8 ser jeg nærmere på om det er mulig å fatte noen konkrete konklusjoner knyttet til problemstillingen. Til slutt ser jeg nærmere på hva som ville vært interessant å forske videre på.

2.0 Studieområdet

Historien på Gjøvik har lagt grunnlaget for hvordan byen ser ut i dag, og jeg vil derfor kort i dette kapitlet vise til hvordan det så ut i Gjøvik i tidligere år. Historien på Gjøvik har viktighetsgrad for hvordan man ser på byutvikling den dag i dag. Man vil ta vare på historiske og kulturelle bygg og områder for å holde på områdets identitet. Historien om Gjøvik vil i dette kapitlet være noe vinklet mot næringslivet og samferdselen fra gammelt av, da dette er relevante temaer for oppgavens problemstilling. Samtidig vil jeg legge til relevante prosjekter, som har formet Gjøvik til å se ut som det gjør i dag, og jeg vil kort fortelle om prosjekter som vil endre Gjøvik i fremtiden.

2.1 Historien om Gjøvik

Gjøvik kommune ligger i Innlandet fylkeskommune ved Norges største innsjø, Mjøsa. Det sies at man har funnet rester et bosettinger fra flere 1000 år tilbake (Gjøvik kommune, 2023). Selv om det var bosatt folk her, så var det ikke før i sammenheng med etableringen av Gjøvik Glassverk i 1807, man kanskje kunne se utvikling av et byområde. De får i 1861 status som by (Gjøvik kommune, 2023). Allerede i 1902 så blir togstasjonen på Gjøvik åpnet, og etter åpningen av denne stasjonen økte befolkningsveksten i området, ettersom man endelig fikk en direkte kobling til Oslo (da kalt Kristiania) (Gjøvik kommune, 2023).

Hunnselva går rett igjennom Gjøvik sentrum, og industri knyttet til tømmer og trevirke har derfor vært viktig i Gjøvik. For eksempel så har Hunton-fabrikken vært en av Gjøviks hjørnesteinsbedrift i mange år fra sent på 1800-tallet. Selv om Hunton-fabrikken har brent ned et par ganger så står fabrikken den dag i dag og har omkring 80 ansatte (Hunton, Udatert). Mustad Næringspark som kanskje er en enda mer kjent industri startet også opp i Gjøvik i 1836, her produserte de alt fra spiker til fiskekroker (Mustad Næringspark, Udatert). Mustad har bare vokst siden den gang, og har i dag kontorer og fabrikker i flere kontinenter. Det tidligere industriområdet til Mustad, på Gjøvik, brukes nå som kontorlokaler for flere

ulike bedrifter som for eksempel NTNU og ulike teknologibedrifter. Med alt dette tatt til betraktning ble det derfor attraktivt å bosette seg på Gjøvik, med mange nye arbeidsplasser og en nydelig plassering i direkte nærhet til Mjøsa.

CC-Gjøvik er byens store kjøpesenter og siden kjøpesenteret som står på Mjøsstranda ble åpnet i 1986, har det vært et tungt handelssenter byen Gjøvik (Gjøvik kommune et al., 2011). CC-Gjøvik er en stor arbeidsplass i kommunen, og er det kjøpesenteret i Innlandet som er størst, og omsetter for mest i året (CC-Gjøvik, Udatert). Det som er litt spesielt med dette kjøpesenteret er at det står veldig nært bysentrumet, istedenfor å virke som en pådriver for å dra ut av bysentrum for å handle, kan CC-Gjøvik kanskje virke motsatt, at folk heller vil dra inn til byen for å handle her. Det er derimot diskusjoner om kjøpesenteret drar for mange av kundene vekk fra gågaten og butikkene som ligger der.

Norges eldste hjuldamper, Skibladner, har siden sommeren 1856 gått mellom byene og tettstedene som ligger ved Mjøsa. Helt fra Lillehammer i nord og ned til Eidsvoll i sør (Skibladner, Udatert). I dag blir ikke Skibladner hovedsakelig brukt som et skip der man transporterer mennesker, det blir heller brukt som en turistattraksjon på sommeren. Skibladner har en stor plass i Gjøviks kultur og samferdselshistorie, båten står ofte i Skibladnerhuset som man kan se når man kommer inn til Gjøvik fra Riksveg 4.

I nyere tid er Gjøvik mer kjent for å være en moderne studentby med omkring 30 000 innbyggere i hele kommunen. NTNU, med utgangspunkt i Høgskolen på Gjøvik, etablerer et campus på Kallerud i 2016 (Gjøvik kommune, 2023). Samtidig som at byen Gjøvik er kjent som en studentby og smartby, så består Gjøvik kommune av flere tettsteder som Snertingdalen, Biri, Vardal og Hunndalen. 2/3 av innbyggerne i Gjøvik kommune bor i byen Gjøvik, resten av befolkningene bor rundt omkring i disse tettstedene. Man har også en del grender og områder med befolkning utenfor disse tettstedene. Man kan beskrive Gjøvik kommune som en kombinasjon av by, tettsteder og noe øde grender. Gjøvikregionen har en sterk tilknytting til nabokommunene, spesielt en kommune kan peke seg noe ut. Vestre-Toten kommune, der en av de største industriparkene i landet befinner seg. Raufoss Industripark alene, stiller med ca 2750 arbeidsplasser og internasjonal interesse som uten tvil påvirker Gjøvikregionen både i form av sysselsetting, utvikling og samferdsel (Gjøvikregionen, 2024). Gjøvikregionen består totalt av 5 kommuner, Gjøvik, Østre Toten, Vestre Toten, Nordre Land og Søndre Land, og rommer da totalt ca 71 000 innbyggere i regionen.

For å komme seg til Gjøvik så kan man utnytte flere transportmuligheter, det går direkte tog mellom Oslo-Gjøvik, og ellers har man motorvei både i nord og sør for Gjøvik hvor man kan benytte seg av personbil. Innlandstrafikk har også lagt til rette for buss mellom Lillehammer og Gjøvik som gjør det simpelt å transportere seg mellom mjøsbyene. Selv om Gardermoen i luftavstand ikke ligger alt for langt unna, så er det noe vanskelig å ha sømløs reise fra flyplassen til Gjøvik sentrum, da man først må ta tog til Oslo før man kan ta toget videre til Gjøvik.

2.2 Relevante Planer for Byutvikling og Samferdsel i Gjøvik

I avsnittene under skal jeg ta for meg ulike prosjekter og områder som har vært spesielt viktig for Gjøvik sin byutvikling de siste årene, samtidig som at de er relevante for denne oppgaven. Jeg skal derfor kort vise til prosjekter og infrastruktur knyttet til samferdsel, bærekraft og samarbeid mellom kommunen og ulike aktører i kommunen. Formålet med dette er å skape et bilde av det området som blir studert, samtidig som det gir leseren en forståelse av konteksten i denne oppgaven.

I Gjøvik har fokuset på å være en «universitetsby» blitt viktigere etter at NTNU på Kallerud sto klart i 2016. Rundt etableringen av NTNU sitt campus på Kallerud, har det i ettertid av denne etableringen kommer flere oppgraderinger knyttet til området rundt campuset. For eksempel; oppgraderinger i sammenheng med det nye buss-anbudet som ble satt i kraft 2019. I samarbeid med blant annet NTNU, fylkeskommunen, kommunen og deres helhetlige campusheving måtte vei-infrastrukturen ved campus forbedres for å legge til rette for bærekraftige transportmidler, spesielt buss og sykkel opp til campus (Gjøvik kommune, 2018). I tillegg til å gjøre Gjøvik til en enda mer attraktiv studentby, så har man behov for å gi byen flere urbane kvaliteter. Dette forklares gjennom kommuneplanens arealdel (Gjøvik kommune, 2023). Dette er uten tvil noe som henger sammen, ettersom NTNU vil tiltrekke flere studenter til byen og dermed øke behovet for urbane kvaliteter.

For 10 år siden sto den nye skystasjonen på Gjøvik klar, sammen med skatepark, parkområde og nærliggende fasiliteter så kan dette beskrives som et fullverdig knutepunkt. Det er godt tilrettelagt for både tog, buss, taxi, sykkelstier og god tilgjengelighet for gående. Og som endestasjon på Gjøvikbanen, er denne stasjonen viktig, den legger til rette for

sentrum- og transportsnyttige formål som uten tvil er viktig for Gjøvik kommune (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2010). I og med at Gjøvik kommune er den kommunen i regionen som har størst befolkningsvekst, blir det derfor viktig å legge et godt grunnlag for bærekraftig transportmidler i fremtiden (Gjøvik kommune et al., 2011).

I mange år har man diskutert hvordan man skal knytte Gjøvik nærmere til Mjøsa. I dag så ligger både jernbanen og riksvegen mellom byen, Mjøsstranda og Huntonstranda. Man ser på denne problemstillingen som en av hovedutfordringene til Gjøvik (Gjøvik kommune et al., 2011). Riksvegen som går her opplever betydelig trafikk, og det vil derfor være en utfordring å finne en løsning for å forbedre den eksisterende infrastrukturen og øke tilgjengeligheten til Mjøsområdet. Man skulle i utgangspunktet bygge ut et boligområde på Huntonstranda der man skulle legge til rette for løsninger for dette, men dette prosjektet ble avbrutt på grunn av at det var ubeboelig her. Grunnen var at man fant større mengder metangass i og under bakken (Holø et al., 2020). Dette satte utvilsomt en liten støkk i Gjøvik sin visjon for byutvikling.

Til tross for dårlige nyheter for utbygging på Huntonstranda, så har man nå startet en planprosess for utbygging på Stensjordet (Asplan viak, 2023). Området ligger nord for Gjøvik, langs riksveg 4, og det sies at man her i området skal sette opp mot 1500 boliger, og skal dermed bli en helt ny bydel i Gjøvik.

Gjøvik har lenge blitt omtalt som en bilby, og dette har også blitt bekreftet gjennom tidligere reisevaneundersøkelser. Imidlertid ønsker de tydeligvis å endre denne situasjonen, da det å være avhengig av biltransport ikke er en bærekraftig løsning i det hele tatt (Gjøvik kommune et al., 2011). Derfor har Gjøvik som nevnt tidligere, lagt en plan og opprettet mål gjennom ATP (Areal- og transportplan), for å gjøre det mer attraktivt og mer tilgjengelig å bruke bærekraftige transportmidler i Gjøvik.

3.0 Viktige dokumenter for bærekraftig byutvikling i Gjøvik

I dette delkapitlet skal jeg kort gå igjennom noen førende dokumenter som skal og har lagt føringer for hvordan Gjøvik har blitt den byen den er i dag, og for hvordan Gjøvik skal utvikles fremover. Gjennom ulike kommunale planer og strategier kan man sikre at man følger plan og bygningsloven, og det er kommunen som selv sørger for at planene og utbyggene skjer etter denne loven (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2022).

Den aller viktigste planen vil være kommuneplanen. Man kan si at kommuneplanen inneholder tre deler, samfunnsdel, arealdel og handlingsdel (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2022). I dette kapitlet skal jeg fokusere mest på samfunnsdelen da det er den som sier mest om fremtidige planer og tiltak for kommunesamfunnet som helhet og deres behov. Men først skal en kort beskrivelse av hva en kommuneplan er. Kommuneplanen skal gi en overordnet strategisk plan for kommunen, derfor må det inneholde de viktigste interesser og mål for først og fremst kommunen. Men kommuneplanen må også ta hensyn til statlige og regionale retningslinjer (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2022).

«Planleggingen skal stimulere og samordne den fysiske, miljømessige, økonomiske, sosiale, kulturelle og estetiske utviklingen i kommunen, og sikre befolkningen muligheter for påvirkning av kommunens utvikling.» (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2022). En kommuneplan er noe som alle kommuner i Norge skal ha. Som sagt så er det en overordnet plan, om man skal gå nærmere inn for endring av konkrete prosjekter og områder som trenger flere detaljer, bruker man en reguleringsplan (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2022).

3.1 Kommunens samfunnsdel

Kommunens samfunnsdel er en av de nyere delene av kommuneplanen, i den nye plan- og bygningsloven fra 2008 ble de denne plandelen introdusert. Denne samfunnsplanen går ut på å kartlegge kommunens langsiktige utfordringer, målsettinger, strategier og vurderinger (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2022). Planen forklarer også hvordan man skal gjennomføre disse planene for å nå målene og takle utfordringene i kommunen. Langsiktige utfordringer, målsettinger og strategier er som regel knyttet til miljømessige utfordringer, som er knyttet til utforming av areal generelt for hele kommunen, og for ulike sektorer og målgrupper (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2022). For eksempel er Gjøvik kommune sine hovedprioriteringer eller plangrep (Grønlie, 2024) følgende:

«Gjøvik skal bli mer BY - et urbant og attraktivt regionsenter ved Mjøsa.

Gjøvik skal være attraktiv universitetsby - med teknologikompetanse og innovasjonskraft.

Gjøvik skal drive offensiv næringsutvikling - for bedriftsetableringer og arbeidsplassvekst.

Gjøvik skal være ledende miljø- og klimakommune - kjent for bærekraftige prioriteringer.

Gjøvik skal ha velferd, trygghet og livskvalitet - med gode kommunale tjenester og tilbud.»

Fremtidige vedtak skal være i takt med kommuneplanens samfunnsdel, med det menes at tiltakene som blir gjort skal være med på å løse utfordringene til kommunen, eller tilrettelegge for andre faktorer som kan være med å oppnå planens mål (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2022). Samfunnsdelen legger også en del av grunnlaget som blir bestemt gjennom kommuneplanens arealdel, da samfunnsdelen viser til hvilke arealbehov kommunen har. For eksempel; rent hypotetisk sett kan samfunnsdelen bestemme hvor det er behov for boliger, og hvilke boliger man trenger. I og med at Gjøvik kommune har fokus på å være en studentby, vil det da være behov for studentboliger i sentrum.

Under kommuneplanens samfunnsdel og arealdel utarbeides det ofte egne kommunedelplaner som tar for seg egne temaer, altså en mer konkret kommuneplan for et faglig område eller et konkret sted i kommunen. Disse planene skal i utgangspunktet behandles utarbeides på samme måte som kommuneplanens samfunnsdel, man skal også her inkludere en egen handlingsdel (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2021). Slike planer er ikke like store og omfattende som samfunnsdelen og arealdelen, men kan heller virke som supplerende eller utdypende planer for et område eller steder i kommunen. Eksempler på slike kommunedelplaner i Gjøvik kommune kan for eksempel være en Gatebruksplan, og egen Klimaplan. Slike kommunedelplaner blir ikke opprettet uten noe bakgrunn, man har som regel et ekstra behov for å opprette slike planer. For å legge til rette for kommunedelplaner må kommunestyret samarbeide om å vurdere om det er et felles behov for dette. Senere kan en slik plan tas opp til revisjon for å diskutere om det har oppstått endringer som krever justeringer i planen (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2022).

Medvirkning har blitt mer viktig for grunnlaget til kommuneplanen, og det er lovpålagt med medvirkning gjennom pbl i planprosesser (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2021). Medvirkning skal sørge for at planer og mål rettes mot innbyggernes interesser, samtidig som at det skal skape en viss forutsigbarhet for hva som kommer i form av utvikling i byen. I

kommuneplanen skal det derfor legges retningslinjer for hvordan medvirkningen skal foregå, både gjennom offentlige og private aktører (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2021).

3.2 Hoveddokumenter for bærekraftig byutvikling og areal- og transportutvikling i Gjøvik kommune

I dette delkapitlet blir dokumenter som er ansett som viktig for grunnleggingen av problemstillingen for denne oppgaven kort beskrevet. Overordnet tar dokumentene for seg samordnet areal- og transportstrategi, bærekraftig byutvikling og mobilitet. Disse temaene tar for seg viktige deler av kommuneplanens samfunnsdel. Fremsiden av dokumentene ser man i figuren som ligger under.



Figur 1: Dokumenter som legger grunnlag og føringer for bærekraftig byutvikling og areal- og transportstrategi i Gjøvik kommune (Gjøvik kommune (2021a; 2022b), (Gjøvik kommune et al., 2011c), (Mjøssbyen, 2021d).

I Gatebruksplanen (Gjøvik kommune, 2021a) og Klimaplanen (Gjøvik kommune, 2022b) står det at disse dokumentene baserer seg en del på dokumentet som er blitt utviklet av atp, *Strategi for ny byutvikling samordnet areal- og transportstrategi Visjon Gjøvik 2030* (Gjøvik kommune et al., 2011). I Gatebruksplanen står det at bakgrunnen for dokumentet er:

«I 2010-2011 ble det gjennom ATP-samarbeidet mellom Gjøvik kommune, tidligere Oppland fylkeskommune, Statens vegvesen og næringslivet ved Byen vår Gjøvik utarbeidet en byvisjon, «Strategi for ny byutvikling – samordnet areal- og transportstrategi for Gjøvik». ATP-arbeidet omhandler areal og transportplanlegging for Gjøvik der målet er å legge til rette for økt forpliktende samarbeid, skape helhetlige løsninger og økt gjennomføringskraft for areal- og transporttiltak i Gjøvik by.» (Gjøvik kommune, 2021a, s. 3).

I Klimaplanen er også bakgrunnen for regionale føringer veldig likt det som beskrives i sitatet fra Gatebruksplanen. Klimaplanen og Gatebruksplanen blir altså en form for supplerende dokumenter for *Strategi for ny byutvikling samordnet areal- og transportstrategi Visjon Gjøvik 2030*, som igjen skal støtte opp under målene i kommuneplanens samfunnsdel.

I *Strategi for ny byutvikling samordnet areal- og transportstrategi Visjon Gjøvik* har man samarbeidet med 4 aktører som nevnt i sitatet over, for å gi viktige føringer og avklaringer for videre arbeid med transportforholdene og bærekraftige transportmidler i Gjøvik kommune. Atp, som er styringsgruppe og en administrativ samarbeidsgruppe, legger til rette for hvordan de som oppholder seg i byen bor, beveger oss og samhandler. Organisasjonen Byen vår Gjøvik som representant i atp, representerer de fleste næringsdrivende sine samlede interesser i areal- og transportstrategien for kommunen. Dette samarbeidsprosjektet pågikk i 2 år, som til slutt endte med at dokumentet ble vedtatt (Gjøvik kommune et al., 2011c). Dette dokumentet viser til for eksempel hovedutfordringer, svake og sterke sider ved byen i Gjøvik, samt en langsiktige planer og mål som skal jobbes med langsiktig. Gjøvik trengte en langsiktig plan som kunne løse problemer med høy bilandel og trafikk i bysentrum, samtidig som at aktiviteten i bysentrumet blir beskrevet som lavt. Dette dokumentet bygger på flere punkter i kommuneplanens samfunnsdel (Gjøvik kommune, 2018) der, men kanskje spesielt på punktene Gjøvik skal bli mer by – et urbant og attraktivt regionsenter ved Mjøsa, Gjøvik skal være en ledende miljø- og klimakommune som er kjent for bærekraftige prioriteringer, og at Gjøvik skal være en attraktiv universitetsby.

Hovedutfordringen for Gjøvik by ifølge atp er følgende:

«- Stor biltrafikk i sentrum, kaotisk trafikkbilde og kapasitetsproblemer i vegsystemet

- Stor bilbasert handelstyngdepunkt i CC

- Lav aktivitet i bysenteret

- Arealkrevende industri nært bysentrum

- Byen avskåret fra Mjøsa med jernbane og riksveg» (Gjøvik kommune et al., 2011c, s. 10).

Gatebruksplan for Gjøvik sentrum (Gjøvik kommune, 2021a) er Gjøvik sentrum sin veiledende plan om hvordan ulike trafikantgrupper skal bli ivaretatt, planen er forankret i kommunens samfunnsdel. Føringer og anbefalinger i Gatebruksplanen er basert på mål som er satt av byvisjonen gjennom ulike kommunale planer og strategier. Denne planen skal både være veiledende for private aktører og offentlige aktører i byutviklingen. Det forklares at dokumentet er ment som et verktøy for byutviklere. Planen skal bidra til prioriteringer av ulike trafikantgrupper, behov for tiltak i veinettet, danne grunnlag for handlingsplan og hvilken rekkefølge de skal gjennomføres, og planen skal tilrettelegge for fremtidige tiltak i byrom og gatenett (Gjøvik kommune 2021a).

«*Gatebruksplan vil anbefale prinsipper for trafikksystem og gatebruk i den enkelte gate.*

Gatebruksplan anbefaler gatenes hovedfunksjon og gir rammer for tiltak og fremtidig utvikling. Utviklingen av Gjøvik vil påvirke trafikkbildet og reisevaner i og rundt byen.»

(Gjøvik kommune, 2021a, s. 9).

Klimaplan (Gjøvik kommune, 2022b) for Gjøvik er en kommunedelplan som er inspirert av FN sine bærekraftsmål. Gjøvik kommunes klimaplan går gjennom dette dokumentet med hovedfokuset på mål 7: Ren energi for alle, mål 8: Anstendig arbeid og økonomisk vekst, mål 9: Innovasjon og infrastruktur. Det overordnede målet for disse tre målene er å senke utslippene av klimagasser. Noe som Gjøvik har hatt relativt stor suksess med de siste årene. de har redusert utslippene sine med hele 12% fra 2009-2019 (Gjøvik kommune, 2022b). Som nevnt tidligere har også dette dokumentet regionale føringer gjennom atp, samtidig som også tar regionale føringer gjennom *Felles areal- og transportstrategi for Mjøsbyen*. I denne kommunedelplanen for Klima så blir det forklart at den har en bred forankring i overordnede

planverk. Kommuneplanens samfunnsdel og dens arealstrategier legger tydelige føringer for klimaplanen, som vi kan se i disse punktene:

«1. Ha et utbyggingsmønster og transportsystem som er klima- og miljøvennlig og reduserer transportbehov.

2. Øke bruken av fornybar energi.

3. Være en foregangskommune i miljøvennlig og bærekraftig utbygging.

4. Bevare viktig grønnstruktur, friluftsområder og landskapstrekk.» (Gjøvik kommune, 2022b, s. 6).

Felles areal- og transportstrategi for Mjøsbyen (Mjøsbyen, 2021d) er en felles planstrategi for 10 kommuner som ligger rundt Mjøsa, der Gjøvik kommune er en del av dem. Denne planen skal legge til rette for en bærekraftig region og attraktiv region der folk skal ferdes med bærekraftige transportmidler. Det presiseres i dette dokumentet at det her ikke er en såkalt klimaplan, men heller en strategi for å omstille samfunnet til å bli et lavutslippsamfunn, da med ekstra fokus på areal- og transportstrategi. Dokumentet er vedtatt gjennom tidligere eksisterende Oppland og Hedmark fylke, som nå er deler av Innlandet fylkeskommune. Dokumentet går gjennom mye av det samme som den mer lokale planen *Strategi for ny byutvikling – samordnet areal- og transportstrategi for Gjøvik*, men på et regionalt nivå. Mjøsbyen blir her omtegnet som en stor og spredt by, og et av målene er å knytte kommunene innad sammen gjennom bærekraftige transportløsninger. Samtidig skal slike bærekraftige transportløsninger legge til rette for utvikling i form av en mer konkurransedyktig region, der det i fremtiden skal bli lettere å bo, og det skal være et mer attraktivt og funksjonelt arbeidsmarked. I Innlandet fylke er det relativt store avstander mellom byer og tettsteder, og det er derfor, ifølge denne strategien viktig å utvikle god infrastruktur som gjør reiseveiene kortere.

I det neste kapitlet blir det teoretiske grunnlaget for oppgaven introdusert.

4.0 Teoretisk grunnlag

I dette kapitlet skal blir det lagt frem relevant teori for denne oppgaven og dens problemstilling. Først skal det bli sagt litt generelt om bærekraft som begrep, videre vil jeg se nærmere på byutvikling, byplanlegging og medvirkning i Norge, og det norske prosjektet NAMIT. Deretter skal blir det gått nærmere inn på teori om knutepunkt og knutepunktutvikling, der man vil se nærmere på den mer internasjonale modellen for knutepunktutvikling TOD.

4.1 Bærekraft

Bærekraft er et begrep som går igjen i de fleste temaer man tar opp i dagens samfunn, det er noe som er tungt vektlagt i alle typer planlegging. Bærekraft er et stort begrep som rommer så mye. «En utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov» (FN-Sambandet, 2023). Dette er FN sin definisjon på bærekraftig utvikling som begrep, på FN sine nettsider forklarer de at i denne definisjonen er det spesielt fokus på fattigdom og bruk av ressursbruk (FN-Sambandet, 2023). Denne definisjonen kan godt være et slags grunnlag for hva vi ser på som bærekraftig utvikling. For å forstå bærekraftig utvikling så man vise til det FN kaller de tre dimensjonene av bærekraftig utvikling; sosiale forhold, miljø og klima og økonomi (FN-Sambandet, 2023). Det er altså sammenhengen mellom disse tre dimensjonene som avgjør om noe er bærekraftig.

Ifølge FN så bodde det hele 4,2 milliarder mennesker i byer rundt omkring i verden, og dette antallet kommer til å øke i årene fremover. Det er estimert at hele 6,5 milliarder mennesker kommer til å bo i byer når året 2050 er nådd (UNDP, u.å.). Som følger av dette kommer byene til å bli større, og transportbehovet kommer til å bli mye mer etterspurt enn det er i dag. Samordnet- areal og transportplanlegging har dermed en stor og viktig rolle i byutvikling fremover. Dette for å tilrettelegge bærekraftig transport- og infrastrukturelle fremskritt som kan hjelpe med å nå bærekraftmålene.

Miljø og klima, sosiale forhold og økonomi som FN sine dimensjoner definerer bærekraftig utvikling, her blir det kort forklart hva FN mener disse dimensjonene rommer for å gi et litt bedre innblikk i hva bærekraftig utvikling egentlig betyr.

1. Klima og miljø som FNs første dimensjon ser mest på klimautslipp fra fossile brensler som kull, olje og gass. Bruken av disse ressursene fører til forsterkning av drivhuseffekten og sjansen for å få mer ekstremvær, varmere vær som kan føre til ødeleggelse av ulike økosystemer. Fattige land er mer sårbare for klimaendringer da de først blir rammet av ekstremvær så strekker ikke infrastrukturen til. De har heller ikke samme resiliens som rikere land har til å håndtere en naturkatastrofer. De rike landene blir stilt til ansvar for det meste av klimautslippene, og det menes at disse landene som skal betale for utslippene. Menneskers bruk av naturressurser er for høy og truer også derfor hele naturmangfoldet (FN-Sambandet, 2023).
2. «Økonomi: grønn vekst og mindre ulikhet» er FN sin andre dimensjon for bærekraft, denne dimensjonen går i grunn ut på å sikre økonomisk trygghet for alle mennesker og samfunn. Forskjellen på rike og fattige er i dag veldig stort, noe som skaper en splittelse blant folket. Økonomisk vekst i de fattige landene er viktig for utvikling, som innebærer for eksempel flere arbeidsplasser og velferdstjenester. Det er viktig at denne utviklingen foregår innenfor rammene for utnyttelsen av naturressurser. Det er derfor viktig at man finner en balansegang mellom menneskers behov og naturressurser så man får til en såkalt grønn utvikling (FN-Sambandet, 2023).
3. «Sosiale forhold: Hvordan bekjempe fattigdom?» Sosiale forhold, eller sosial bærekraft, handler om hvordan folk har det i samfunnet og hvordan folk skal ha det i samfunnet i fremtiden. Det er mange faktorer som går under sosiale forhold, for eksempel utdanning, helsetilbud og likestilling. FN-sambandet ser ekstra nøye på utdanning til kvinner for å bekjempe fattigdom, dette for å føde færre barn, skape flere arbeidsplasser og da ha mindre befolkningsvekst. Spesielt i land der fødselsraten er veldig høy (FN-Sambandet, 2023).

Mer spesifikt innen FN sine bærekraftsmål, er det spesielt 4 mål som passer inn under problemstillingen for denne oppgaven. Mål 8 anstendig arbeid og økonomisk vekst, 9 innovasjon og infrastruktur, 11 bærekraftige byer og lokalsamfunn og 13 stoppe klimaendringene. Dette er bærekraftmålene som passer direkte inn under temaet byutvikling og knutepunktutvikling, som vi skal nærmere på i løpet av dette teorikapittelet. Den norske regjeringen har satt statlige retningslinjer som forteller hvordan samordna- areal og transportplanlegging skal legge til rette for bærekraftig byutvikling etter plan- og bygningsloven (Kommunal-og Distriktsdepartementet, 2023). Transportsektoren er en

betydelig kilde til klimautslipp her i Norge, og ca halvparten av utslippene fra transportsektoren kommer fra veitrafikk (Miljødirektoratet, 2023). Derfor er det et stort fokus å redusere utslippene fra veitrafikk, dette må gjøres ved å prioritere bærekraftige transportmidler. For å legge til rette for bærekraftige transportmidler må infrastruktur og arealplan prioritere akkurat dette ved utbygging av norske byer. Retningslinjene fra regjeringen forteller at det er ideelt med utvikling rundt allerede eksisterende kollektivlinjer, dette skal gjøre det lettere å velge kollektivt over personbilen. Personbiler alene utgjorde hele 4,01% av det totale utslippet fra transport i 2022 (Miljødirektoratet, 2023). Spesielt i mindre byer er andelen som bruker personbilen mye høyere enn bruken av bærekraftige transportmidler. I mindre byer er også avstander mellom ulike fasiliteter ofte mye lengre unna, og derfor blir også reisedistansen mye lengre. Dette er som følger av eldre infrastruktur som er bygd etter privatbilens behov, og nødvendigvis ikke etter kollektivtransportens behov (Onsager et al., 2021).

I det neste delen av teorikapittelet blir det sett nærmere på bærekraftig byutvikling, med et ekstra fokus på hva som legger til rette for bærekraftige transportsystemer. Spesielt begreper som kompakt byutvikling og tetthet er noe som går igjen gjennom denne teoridelen. Samtidig vil det bli sett nærmere på planleggingsprosessen og implementeringsprosessen. Hva skal til for at planer og prosjekter skal bli suksessfulle? Medvirkning og samarbeid mellom private og offentlige aktører vil bli forklart i lys av bærekraftig byutvikling. Hvor viktig en kommune og stat er i planlegging vil også bli forklart, kommunen har en sentral rolle for at planer og prosjekter følger retningslinjene. Næringslivet har en viktig plass i byutvikling og for knutepunktutvikling, og gjennom arbeidsplasser og gode kommersielle områder i sentrum vil man legge til rette for bærekraftig byutvikling.

4.2 Kompakt byutvikling i transportsammenheng

Hvordan mennesker beveger seg i byen er i stor grad bestemt ved byens form og struktur, og byens form og struktur er med på å avgjøre hva slags transportmiddel innbyggerne i byen bruker (Næss, 2018). Derfor er det viktig å etablere en bystruktur og infrastruktur som legger til rette for bærekraftige transportmidler, som kan legge til rette for mindre utslipp fra trafikken. Med bærekraftige transportmidler tenkes det for eksempel på kollektivtransport,

gåing og sykling. Næss (2018) forteller at de bærekraftige transportmidlene også bruker energi og ikke er uten miljøbelastninger. Men så lenge disse transportmidlene fører til at vi bruker mindre ikke-miljøvennlige transportmidler som privatbilen så vil i den sammenheng kollektive transportmidler være miljøvennlig. Så hvilken bystruktur og form skal en by ha for å legge best til rette for bærekraftige transportmidler?

Tetthet er et begrep som går igjen blant planleggerne når de skal forme byene vi bor i, spesielt når det kommer i sammenhengen med transport. Om vi ser på bystruktur før bilene ble et alminnelig transportmiddel, så er byene strukturert på en måte som gjør den praktisk for spesielt gående. Når Brundtland-regjeringen kom på banen, ble fokuset på bærekraft større. Etter Brundtland-kommisjonen så har bærekraftige byer blitt en større og større prioritering for vært tiår. Det er ikke før de siste 15 årene at fortetting og kompakt byutvikling har skutt fart, og fått større statlig fokus (Sandkjær Hanssen et al., 2018). Teorien bak tett bebygde byer er i grunn simpel, jo kortere distanse det er mellom reisepunktene, desto kortere reiseavstand og reisetid (Næss, 2018).

Når man planlegger og utformer byen ut ifra høy tetthet og fortetting, gjelder det å bruke arealene på en måte som både er praktisk og av høy arealutnyttelse. Arealutnyttelse er i grunn hvordan vi bruker et grunnareal av en tomt i forhold til omgivelsene rundt. Det er kommuneplanens arealdel som legger grunnlag for hvordan områdene i kommunen skal bli utnyttet, og for mindre områder er det reguleringsplaner og detaljreguleringer som legger grunnlag for hvordan et område skal se ut og bli utnyttet (Byggstart.no, u.å.). I områder med høy tetthet har man som regel veldig høy utnyttelsesgrad av tomter. Det er viktig å merke seg at kommuneplanens arealdel er med på å bestemme hvordan reguleringsplaner og detaljreguleringer ser ut, da slike planer må til en viss grad følge statlige føringer.

Med høy tetthet i byene blir det også mer rimelig å drive kollektivtilbudet, dette er på grunn av at ulike fasiliteter som handleområder, arbeidsplasser og liknende er plassert i nærheten av hverandre. Det blir dermed lettere å betjene flere mennesker da holdeplassene og kollektivknutepunktene ligger tett til disse fasilitetene, i forhold til da de er spredt utover et større areal (Tennøy et al., 2017). I en studie gjort av Bertaud & Richardson (2004) viser de til en sammenligning mellom Atlanta i USA og Barcelona i Spania. Der ser vi at hver enkelt innbygger i Atlanta har over 10 ganger så mye utslipp av Co2 når det kommer til bruk av transportmidler, i forhold til innbyggere i Barcelona. I denne studien så sammenligner de

tettheten på byene, og der ser vi at tetthet legger til rette for bærekraft. De tettbygde strykene i Atlanta når 4280 kvadratkilometer, og i Barcelona når de 162 kvadratkilometer da denne studien ble utført. Dette er et praktisk bevis på at tetthet kan legge til rette for mer bærekraftig transport (Bertaud & Richardson, 2004). Med tanke på teorien om tetthet i by, vil kostnadene for å drive et effektivt kollektivtilbud åpenbart være mer kostbart i Atlanta, kontra i Barcelona, da Atlanta er en mye mindre tettbygd by. Reisedistanse her blir lengre, og områdene et sånt kollektivtilbud må dekke er mer eller mindre uutholdelig, og en meget vanskelig kabal å legge for ruteplanleggere.

Selv om vi tydelig ser at tetthet legger til rette for mer bærekraftig transport, så kan vi heller ikke se bort ifra andre geografiske og sosiale faktorer som påvirker menneskers valg av bopel og transportmidler. Når man skal bosette seg, er det ofte spesifikke krav til hvilke fasiliteter som skal være innenfor fornuftig avstand, for eksempel jobb, spesielle fritidsaktiviteter, kulturtilbud osv. (Næss, 2018). Dette kan være med på å påvirke transportmønstre. Da det skal være sagt, så skal ideelt sett kollektivknutepunkt og tett bygde områder inneholde de fleste fasiliteter som folk har interesse av å utnytte. Det er for å legge best til rette for bærekraftig transport. I en studie gjort i København, så blir det forklart at folk nødvendigvis ikke vil bruke de fasilitetene som ligger nærmest geografisk sett. De vil heller reise litt lenger for å bruke de fasilitetene med høyest kvalitet (Næss, 2018). Derfor vil det kunne være hensiktsmessig å legge til rette for de fasilitetene med høyest kvalitet i sentrumsnære og områder med høy tetthet, så lenge dette er tilstrekkelig. Regjeringens forventninger er at byer i Norge skal oppnå akkurat det her, at de store kollektivknutepunktene skal fylles ut med flere boliger og arbeidsplasser, samtidig som at områdene skal være aktivitetsvennlige, og sikre aktivitetstilbudet for så mange som mulig i samfunnet (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2023).

Når man bygger ut nye boligområder eller arbeidsplasser vil det naturligvis genereres trafikk mot dette nye området, selv om det ligger innenfor byens tetthetssone. Nye områder med fortetting må derfor planlegges nøye, for de kan oppstå mye trafikk, også biltrafikk. Det er derfor viktig å legge til rette for trafikkreduserende fortetting (Tennøy et al., 2017). Å bygge ut nye områder langs en trasé der kollektivtransport og andre miljøvennlige transportmidler er prioritert vil være hensiktsmessig.

Hver by er av ulik størrelse og av ulik geografi, og hver by har derfor forskjellige geografiske utfordringer, derfor trenger hver by ulike virkemidler for å legge til rette for mindre bilbaserte

reiser. Spesielt i små byer kan det være svært utfordrende å finne virkemidler for å forebygge mot økt bruk av privatbilen.

4.3 Namit-prosjektet

I Norge var «Natur- og miljøvennlig tettstedsutvikling», altså Namit, det første prosjektet som satte tett og spredt byutvikling opp mot hverandre. Namit oppsto rett etter at Brundtlandkommisjonen satte i gang arbeidet mot en mer bærekraftig by- og tettstedsutvikling. Dette prosjektet startet i 1988 og endte i 1992. Det var mange ulike institusjoner som gikk sammen for å finne de beste løsningene for å legge til rette for bærekraftig utvikling. Et slikt tverrfaglig prosjekt skulle finne ut av hva det vil bety for boligplanleggingen når det kom til å følge Brundtlandkommisjonens anbefalinger om bærekraftig utvikling. Hva som er de mest egnede utbyggingsmønstrene når det kommer til bærekraftig utvikling, og om byutvikling som er bra for miljøet også er bra for lokalmiljøet. Namit-prosjektet har vært en slags katapult for videre utvikling av byutviklingsstrategier, spesielt strategien rundt fortetting her i Norge, og man har uten tvil fått innspill til videre arbeid med miljøarbeid (Næss et al., 2018. Miljøverndepartementet, 1995). Rådgiverne fra de ulike institusjonene hadde ulik bakgrunn og interesser, og selv om alle ville oppnå et bærekraftig sluttresultat, hadde de fleste en ulik oppfatning om hvordan en bærekraftig by skulle se ut. De som var opptatt med bilismen hadde et større ønske om en fortettet by. Og de som jobbet med grøntareal hadde ønsker om større spredning for å få inn mest grøntareal som mulig, bare for å nevne noe av uenighetene (Næss et al., 2018). Men det var nettopp dette Namit-prosjektet ville oppnå. Man ville se hva som var den mest optimale byutviklingsstrategien for å oppnå bærekraft på best mulig måte, både med tanke på miljø og sosial bærekraft. Namit-prosjektet tok utgangspunkt i 7 mål, som la grunnlag for hvilken type byutviklingsstrategi som «scoret» best (Næss et al., 2018, s. 38):

- *«Minimere energibruk og utslipp av global/nasjonal betydning*
- *Bevare biologiske interesser*
- *Være kostnadmessig gunstig*
- *Minimere lokal støy og forurensing*
- *Gi gode muligheter til friluftsliv/rekreasjon*
- *Bevare landskap og kulturverdier*

- *Bidra til å realisere velferdsmessige/sosiale mål»*

Man sier at Namit-prosjektet stort sett baserte seg på scenariometodikk. Dette er på bakgrunn av at man prøvde å se for seg hvordan ulike byutviklingsstrategier påvirker byer og tettsteder i fremtiden. I dette prosjektet tok de utgangspunkt i hvilke alternativer man trodde man fikk 30 år frem i tid, som da blir ca i år 2020. Næss et al. (2018) sier at de brukte det man kaller for «backcast-scenarioer», som går ut på å lage egne realistiske hypoteser om hvilke scenarioer som kan oppstå innen det omtalte område. Deretter undersøker man virkemidler og konsekvenser for at man kan oppnå dette i fremtiden. Gjennomføringsmulighet var noe man måtte se ekstra på. Politikere, ledere som satt i offentlige forvaltning og befolkningen i 8 ulike kommuner gikk igjennom en undersøkelse om akkurat situasjonsforståelse og holdninger. Denne undersøkelse skulle vise til barrierer, fremtidsutsikter og overgripende samfunnsmessige betingelser personer i ledelsen samt befolkningen hadde (Næss et al., 2018).

Selv om flere interessegrupper tenkte det var nyttig med byspredning, så kom Namit-prosjektet frem til at det i størst grad er fortetting som virket som den byutviklingsstrategien som kunne hente størst miljøgevinster. Man mente at mer effektiv utnytting av allerede etablerte tomter kunne gi større fordeler for bærekraftig utvikling, samtidig ville man spare naturen i større grad, da man gjorde færre naturinngrep og andre inngrep som kunne føre til større miljøbelastning (Næss et al., 2018). Å fokusere mer på fortetting trådte jo mye imot måten man planla bystrukturen på den tiden, spesielt bilen hadde fått mye plass i byplanleggingsstrategien.

En større samling av naturinngrep, arealøkonomisering og en tydelig omgjøring av transportstruktur var tre prinsipper som gikk igjen for å legge til rette for en mer bærekraftig byutvikling, noe man også ser står sterkt i dagens byplanlegging (Næss et al., 2018). For å redusere naturinngrep ville man heller bruke «grå arealer» som steder der man kunne bygge mer, kontra å bruke grøntareal. Grå områder er for eksempel fabrikkområder, havner, parkeringsplasser osv. Det ble anbefalt at man bygget veldig få eller ingen eneboliger. Namit-prosjektet mente at arealøkonomiseringen rett og slett ble for lav om man bygde ut store tomter med eneboliger. Derfor ble fokuset rettet mot å bygge i høyden. Blokker med parkeringsplasser under bakken eller i kjelleren var noe som ble anbefalt. Selv om det kunne virke som at mer miljøvennlige boliger kunne bli kostnadsfullt, så var det ment at de skulle bygges sånn at de fleste hadde mulighet til å kjøpe leilighet i slike bygg (Næss et al., 2018).

4.3.1 Namit om transportsystemer

Frem til da Namit-prosjektet kom i søkelyset etter Brundtlandkommisjonens fokus på bærekraft, så hadde mye av by-infrastrukturen i Norge blitt bygd til fordel for privatbilen. Namit-prosjektet så nøyerer på omstrukturering av transportsystemet i Norge, og fant ut at det er mange ulike fordeler med å lage et mer effektivt system, ikke bare mindre utslipp fra bilen isolert sett.

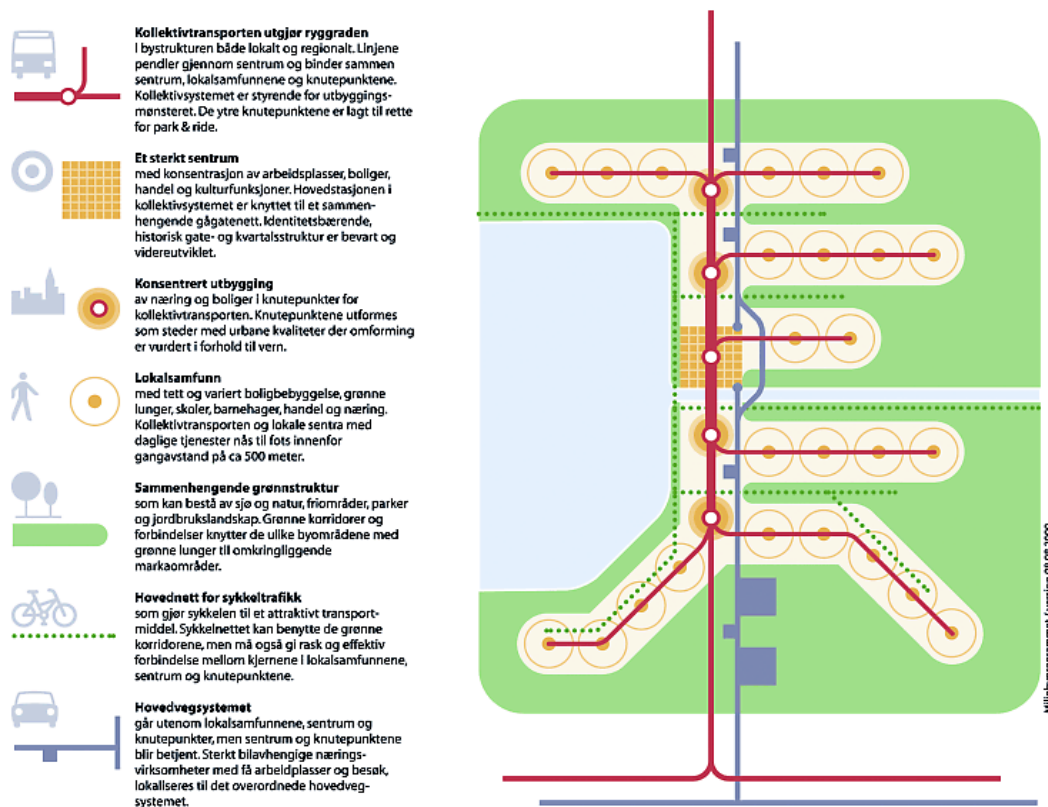
En omstrukturering av transportsystemet i Norge ville ikke bare endre selve transportmønsteret i byene og tettstedene rundt omkring, men det vil også endre miljøene utenfor veiene. Et utbedret transportsystem ville også legge til rette for å bruke areal til andre formål enn nettopp trafikk og transport. Grøntområder ville få større plass i bymiljøet da for eksempel store parkeringsflater kunne gjøres mindre. Samtidig vil det være mer plass til å legge til rette for kompakt byutvikling da privatbilers plass ikke mer blir prioritert på samme måte som tidligere. Denne prosessen legger mer til rette for bærekraftig transportmidler, da det blir mindre attraktivt å bruke bilen i bysentrum. Namit-prosjektet beskriver denne omstruktureringen av vei- og parkeringsareal som en «tredobbel miljøeffekt» (Næss et al., 2018, s. 40).

Før Namit-prosjektet ble etablert, var ikke reduksjon av klimagassutslipp noe som var på den norske dagsordenen. Men når dette først kom inn på dagsordenen, så viste det seg at disse omstruktureringene av transportsystemene som førte til redusert transportbehov og bruk av privatbilen, dette var noe som scoret veldig godt på akkurat dette med klimagassutslipp. Om disse tiltakene for transportsystemene påvirket andre aspekter var ifølge Namit-prosjektet mer usikkert. Innbyggernes trivsel og helse var noe som var vanskeligere å måle, men flere grøntområder og tilrettelegging for syklende og gående er noe som i utgangspunktet skal legge til rette for innbyggernes helse. Det viser seg imidlertid at grep som ikke direkte påvirker folks hverdag på en negativ måte er «gode» tiltak. Folk er mer negativt innstilt om de må endre deres daglige bruk av ressurser og endring av atferd (Næss et al., 2018).

4.3.2 Implementering av bærekraftig arealbruk i norsk politikk

Selv om noen av resultatene for ulike tiltak var mer nyansert, så ble Namit-prosjektets grunnleggende visjon for byutvikling med fortetting og effektiv arealbruk noe som viste vei

for videre bærekraftig byutvikling. Etter at Namit-prosjektet ble avsluttet i 1992, fortsatte man med arbeidet mot et mer bærekraftig bruk av areal og ressurser. Naturområder skulle sikres for videre bruk i fremtiden, og man skulle se nærmere på hvordan arealressurser skulle bli brukt på en mer forsvarlig måte, med tanke på bærekraft og miljø (Meld. St. 31 (1992-1993), s. 25). Mye av denne stortingsmeldingen er gjeldende og veiledende den dag i dag. Den forteller også at kollektivtransporten skal utgjøre en form for ryggrad i et byplanleggings-stadium. Et godt etablert kollektivsystem skal være med på å legge til rette for god arealbruk og bystruktur, på grunn av ønske om mindre bruk av privatbiler og større tilrettelegging for sykkelveier og gående. Noe som blir sett nærmere på i St.Meld. nr 23 (2001-2002) som omhandler bedre miljø i byer og tettsteder. Det er viktig å merke seg at når kollektivtransporten skal være ryggraden i bystrukturen, så er det sånn at bebyggelse skal bygges rundt akkurat denne ryggraden, og ikke omvendt (Miljøverndepartementet, 2002).



Figur 2: Kollektivtransport som ryggrad i byutvikling. St. meld. nr. 23 (2002) - regjeringen.no. (Klima- og miljødepartementet, (2002).

Samtidig som at kollektivtransporten skal være ryggraden i bystrukturen, skal man også ha et sterkt sentrumsområde som hovedstasjon til kollektivtransporten med fasiliteter og gangnett, som folk kan benytte seg av (Næss et al., 2018). I transportområdene utenfor sentrum er poenget at det skal være tettbygde lokalsamfunn med sammenhengende blå-grønne lunger

som, Næss et al., (2018) forteller at ideelt sett skal holdeplassene til kollektivtransporten være maks 500m unna i gangavstand. Med allerede eksisterende infrastruktur i de fleste norske byer, kan man se for seg at det blir kostbart å tilrettelegge for en ideell bystruktur med kollektivtransporten som ryggrad. På bakgrunn av dette så oppstår diskursen om å gjøre denne utbyggingen på en måte som er økonomisk forsvarlig, samtidig som at det oppnår målene om bærekraftig utvikling (Næss et al., 2018).

4.4 Næringsliv

I byer så vil lokalisering av arbeidsplasser, boligområder og transportmuligheter legge til rette for økning av tilgjengeligheten til et variert jobbmarked. Ifølge en studie gjort av Tennøy et al., (2017) så viser det seg at det er de som kan gå til jobb som er mest fornøyd med arbeidsreisen sin, samtidig som at de som har et godt kollektivtilbud er mer fornøyd med å reise kollektivt til jobb. Grunnen til at dette med arbeidsreise, lokalisering av arbeidsplass og økning av variert jobbmarked er viktig er fordi, tilgangen til arbeid er en av de største grunnene til at folk flytter til og fra byer (Sørli et al., 2012). Derfor er det viktig at byen politiske og faglige administrasjon klarer å tilrettelegge best mulig for et variert jobbmarked. God tilrettelegging for et godt jobbmarked vil også gi en slags domino-effekt, god tilgjengelighet for et jobbmarked vil føre til at andre bedrifter også vil etablere seg i byen. Jo flere gode arbeidsplasser som blir etablert, jo flere folk vil også flytte til byen, noe som gagnar byen som merkevare og byens attraktivitet (Austrheim, 2014).

For videre utvikling av næringsliv og attraktiviteten til en by, så er gode sentrale kommersielle områder med på å utvikle dette videre. Et godt kommersielt område inneholder tilgjengelige fasiliteter i et område med høy tetthet og mange innbyggere, handelsområder, arbeidsplasser og god samfunnssikkerhet (Calthorpe, 1993). Calthorpe (1993) legger mest vekt på at slikt område skal være tilgjengelig. Derfor skal slike områder være veldig tilgjengelig med sykkel og kollektivtransport. Sentrale kommersielle områder skal ikke bare legge til rette for bærekraftig transport, men de skal motivere folk til å bruke disse bærekraftige alternativene for transport. En av måtene slike områder skal motivere til bærekraftige transportmetoder er ved at handel- og service og arbeid blir kombinert (Calthorpe, 1993). Ved at handel- og service fasiliteter ligger i nærheten av arbeidsplassene slipper folk å ta ekstra reiser for å handle. Når fasiliteter og arbeidsplasser er i et og samme

område legger også i større grad til rette for blandet bruk døgnet rundt. Det blir da liv i gatene som følge av arbeidsplassene på formiddagen og som følge av gode handels- og service fasiliteter på ettermiddagene og kveldene.

I mindre kommuner og distrikter er næringslivet veldig viktig for vekst, da det er arbeidsplassene i området som er hovedgrunnen for at folk bosetter seg der (Onsager et al., 2021). Derfor er det veldig viktig at kommunen og næringslivet har et godt samarbeid. Onsager et al., (2021, s 45) forteller at «Kommunens evne til å være en katalysator og mobilisere aktørene i lokalsamfunnet blir da viktigere enn å lage gode planer». For å ha et godt samarbeid og mobilisere lokale samfunnsaktører er det viktig å ha en god og åpen dialog mellom kommunen og aktørene. Man må jobbe langsiktig for å oppnå ønsket struktur, og man kommer ikke langt med kortsiktige planer, derfor må også kommunen sikre at kortsiktige arealplaner og andre byggesaker ikke hindrer næringslivet på noen måte (Onsager et al., 2021). Med tanke på at næringslivet er en av de viktigste faktorene for vekst, er det viktig at næringslivet blir prioritert i sentrum. Fellen mange kommuner kan gå på er at man heller bygger ut boliger i områder der det heller burde ha blitt prioritert næringslivet. Ved økte urbane kvaliteter i ulike tettsteder i Norge vil kommunene naturligvis tenke at man må prioritere boliger, men det kan svekke næringslivet (Onsager et al., 2021). Derfor er det viktig at kommuneplanens arealdel og samfunnsdel planlegger på en måte som gjør at mengden boliger i sentrum ikke ødelegger for næringslivet og arbeidsplassene.

Når det kommer til prosessinnovering spesielt og internasjonalt innovasjonssamarbeid er små- og mellomstore byregioner relativt gode, og dette er også mer utbredt her i disse områdene enn det produktsinnovasjoner er. Man ser eksempler på dette gjennom industriklynger på for eksempel Raufoss og Kongsberg. Slike områder gir mindre regioner uten tvil kunnskapsbaserte og økonomiske fortrinn (Onsager et al., 2021). Gjennom slikt næringsliv i kombinasjon med høgskole- og universitetssektoren, har man gode forutsetninger for å gi byen og området attraktiv, kompetansehevende og økonomisk utvikling.

4.5 Forholdet mellom private aktører og kommunen i lys av bærekraftig utvikling

Kommunen har alltid vært, og kommer mest sannsynlig alltid til å være avhengig av private aktører for å få til utvikling i små og store skalaer. For å få til dette på best mulig måte er det viktig at disse to partene har et godt samarbeid. De offentlige myndighetene har ansvar for å legge politiske føringer, visjoner og mål for å best mulig legge til rette for bærekraftig byutvikling (Nordahl, 2018). Nordahl (2018) forteller videre at de siste 20 årene er det private aktører som står for det meste av utbyggingsjobben, det er de som gjør at ulike byggeprosjekter er realiserbart, både kunnskapsmessig og ikke minst at det er økonomisk realiserbart. I denne delen av teorikapitlet skal blir det kort gått gjennom de mest sentrale planprosessene, det finnes mange ulike planprosesser som ikke blir gått igjennom her, så det er viktig å forstå at det er andre planprosesser i planleggingen med unike trekk og formål som også er en del av planleggingsprosessen.

Det er kommunen og myndighetene som setter rammene for arealbruk og utforming. Private aktører kommer med forslag til utbyggingsprosjekter, så må kommunen klargjøre om disse utbyggingsprosjektene er innenfor deres rammer for arealbruk og utforming (Nordahl, 2018). Når en arealplan blir vedtatt gir man da grunneier lov til å bruke områdene innenfor de rammene som har blitt satt til sine formål. I etterkant kommer også prosjektavklaringen som må avklares før man får lov til å føre opp noen form for bygg, og når denne prosjektavklaringen blir godkjent kan man kalle det en vedtatt reguleringsplan (Nordahl, 2018). I norske kommuner er det over 2000 reguleringsplaner og detaljreguleringer årlig, og det er private aktører som står for det meste av disse. Faktisk omkring 80% hvis man også regner med andre offentlige aktører som står utenfor kommunen (Aarsæther et al., 2018). Dette sier litt om hvor viktig private aktører er for områdeutvikling. Selv om det er aktører utenfor kommunen som står for det meste av reguleringsplanene, så må de som sagt følge statlige føringer som gjelder for alle kommunene i Norge, samt politiske ideologier. Disse politiske ideologiene kan være ulike fra kommune til kommune, men de må følge de statlige føringene. Planlegging må derfor finne et slags skjæringspunkt mellom eksisterende kunnskap, politikk, samfunn, marked og planmyndigheter (Aarsæther et al., 2018).

I planlegging av både kommuneplanens- areal og samfunnsdel skal det tilrettelegges for medvirkning fra næringsliv, organisasjoner og institusjoner, dette gjelder også innbyggere i kommunen (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2021). Medvirkning gjelder ikke bare når

kommunen legger ut planforslag, det går også andre veien. Når private aktører legger ut planforslag for kommunen, skal også kommunen legge til rette for medvirkning (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2021). Alle planer har punkter som må inneholde for eksempel beskrivelse av formål, hovedinnhold og hvordan akkurat denne planen kommer til å påvirke miljø og samfunn (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2021). Slike planprosesser er veldig viktige, de er viktige for å opprettholde kommunens interesser som kan føre til videre utvikling. Man kan beskrive kommunal planstrategi som en plan for planleggingen (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2021).

Ved fysiske utforminger som for eksempel endringer av infrastruktur så er det reguleringsplaner som legger til rette for bygging. Som i kommunens arealdel og samfunnsdel er det kommunestyret som vedtar reguleringsplanen, men også her kan næringsliv, offentlige og private aktører komme med innspill til planforslag (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2021). Det er et krav at kommunen behandler henvendelser til en reguleringsplan, og at det skal gis tilbakemelding på henvendelsen samtidig som at kommunen tar et standpunkt til forslaget i henvendelsen. Ofte er det private aktører som utfører selve byggingen på bakgrunnen av reguleringsplanene. Kommunestyret kan legge ut et anbud for de private aktørene for hva de ønsker, og i denne prosessen er det plikt til konkurranse mellom aktørene for å få anbudet. Samtidig som at en aktør «vinner» et anbud, kan næringslivet også ha mulighet til å være med på finansieringen av ulike infrastrukturprosjekter (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2021). Det er relevant å nevne at selv om en aktør vinner et anbud, så er det kommunestyret som skal ha ansvar for at et prosjekt og planleggingen av et prosjekt går som det skal. Alle prosjekter og byggesaksbehandlinger innad må følge plan- og bygningsloven (Miljøverndepartementet, 2008).

Det juridiske systemet har gitt kommunene veldig stor makt til å formidle og lage ideer til hva som bør bli bygd, de kan til og med ta kontroll over privat eiendom med full erstatning, såkalt ekspropriering, så lenge tiltakene er vist i offentlige planer (Nordahl, 2018). Dette belyser på en måte at kommuner har et slags planleggingsmonopol her i Norge. De har en form for dette gjennom kommuneplaner og områdereguleringer. Dette er kjennetegn for den nordiske modellen, altså at kommunene har stor juridisk makt for byutvikling, både med tanke på planlegging og økonomi (Nordahl, 2018). I denne modellen er det også kjent at kommunene har liten form for finansiell utførelse. Derfor er kommuner i Norge helt avhengig av private aktører som kan finansiere prosjektene. I bytte mot at de private aktørene

bestemmer deler av prosjektet, kan kommunen få økonomisk kompensasjon for å nå flere av målene til den private aktøren.

I en planleggingsprosess blir en av de første punktene man ser nærmere på hva vi må unngå? Knudtzon (2018) forteller, det er viktig å unngå mangel på kunnskap i prosjekter, dette er noe som aktørene prioriterer å unngå gjennom prosjekter. For å unngå dårlig resultater burde prosjekteteierene ha god kunnskap som grunnlag for utvikling av et godt prosjekt. Samtidig blir det viktig å unngå konflikter og uenigheter, da er det viktig å ha en felles forståelse for hva man skal oppnå forankret i planer, strategier og oppgaver (Kommunal- og Distriktsdepartementet, 2023). Kommunal- og Distriktsdepartementet (2023) skriver videre at et godt samarbeid skal bygge på allerede etablerte planer. Samarbeid i en planleggingsprosess er ikke bare mellom utbyggerne og kommunen, men man har også et samarbeid om å inkludere innbyggerne i kommunen til medvirkning.

4.6 Medvirkning

Medvirkning er lovpålagt gjennom plan- og bygningsloven (2008, § 5). I en slik prosess er det kommunen som skal sikre at innbyggere og interessesentre, som blir påvirket av et prosjekt, har mulighet til medvirkning i en planprosess. Ifølge Knudtzon (2018) har planresultater høyere kvalitet om medvirkning blir prioritert tidlig i planprosessen. Hun trekker også ut et sitat fra NOU der det blir nevnt at det er bare ved fullstendig informasjon om ulike elementer ved planleggingen som kan føre til at man løser samfunnets utfordringer, og utnytte deres ressurser på best mulig måte. Ved medvirkning har man noen minimumskrav for medvirkning som er definert i lovverket. Først skal man varsle interessesentre og påvirkede ved start av planarbeidet, deretter skal planarbeidet bli kunngjort gjennom ulike medier (både papirform og elektronisk), så skal de som er påvirket underrettes personlig om selve planarbeidet (Knudtzon, 2018).

Medvirkning er som sagt viktig i en planleggingssituasjon, det er faktisk helt essensielt. Kommuneplaner og reguleringsplaner er lovpålagt å bli sendt ut på høring, på en slik høring kan offentligheten komme med skriftlige innspill, protester og løsningsforslag. Selv om loven om invitasjon til rettshevdning og meningsytring, er det ikke nødvendigvis sånn at det blir en

dialog og meningsutveksling mellom entreprenør og sivilsamfunnet (Knudtzon, 2018). Dette kan man se på som en svakhet ved medvirkning, altså at loven for medvirkning kan virke som litt vag og uklar. Spesielt i planlegging av kompakte byområder kan god medvirkning være utfordrende. Ved utbygging i områder med høy tetthet er det mange parter og hensyn som må tas, og det kan da blir utfordrende å ta hensyn til alle parter (Sandkjær Hanssen, 2018). I områder med høy tetthet er det som regel også en bit-for-bit-utbygging av prosjekter, noe som gjør det vanskelig for medvirkning da man heller deler opp i mange små ulike detaljreguleringer istedenfor en stor områdeplan (Sandkjær Hanssen, 2018). Dette skaper en uoversiktlig for parter som vil delta for medvirkning. Sandkjær Hanssen (2018) forteller også at det er kjent at kommunen ikke tar like stort ansvar for medvirkning når det er private utbyggere som står for enkeltprosjekter, altså gjennom enkelte reguleringsplaner. Det er mer kjent at kommunen åpner mer opp for medvirkning ved store kommuneplaner og områdeplaner. Transformering av fabrikkområder er noe som man har sett mer og mer av opp gjennom de siste tiårene, og i slike områder er det som regel ikke så mange naboer som bor tett innpå disse fabrikkområdene, noe som skape utfordring for medvirkning. Slike prosjekter kan derimot være en ypperlig mulighet for medvirkning, da man kan legge til rette for ulike fasiliteter som er ønsket av sivilsamfunnet (Sandkjær Hanssen, 2018).

Sandkjær Hanssen (2018) forteller at man har forbedret loven om medvirkning de siste årene, med å for eksempel å kreve varsel om start av oppstart ved kommuneplaner. Hun argumenterer også for at annonsering av oppstart er en for dårlig løsning, om dette skal være en form for invitasjon for medvirkning. Spesielt ved reguleringsplanlegging og detaljregulering er annonsering av oppstart selve invitasjonene for medvirkning. Hun forteller videre at hele 82% av lokale organisasjoner i Oslo syntes dette ikke var tilstrekkelige invitasjoner for medvirkning (Sandkjær Hanssen, 2018). Mange planleggere og andre aktører for utbygging sier derimot at engasjementet fra sivilsamfunnet og interessedesentre kommer for sent. De kommer ofte ikke med engasjementet før arbeidet med prosjektet er fysisk synlig for alle. Dette kan jo da være et tydelig tegn på at samarbeidet mellom kommunen og utbygger for å legge til rette for medvirkning ikke er godt nok. For som sagt, så er både utbygger og kommunen pålagt å legge til rette for medvirkning, spesielt kommunen har hovedansvaret for dette. Man kan jo da stille spørsmål til om kommunen gjør en god nok jobb for medvirkning (Sandkjær Hanssen, 2018).

Sandkjær Hanssen (2018) forteller at kommunen også ser på medvirkningsprosessen som vanskelig, ettersom det ikke alltid er like lett å rekruttere deltakere for medvirkning. Det kan

være mange grunner for dette. Ofte bruker kommunen utdaterte metoder som for eksempel folkemøter som en måte å legge til rette for medvirkning, dette treffer ikke alle målgrupper, ved å ha flere ulike metoder for medvirkning kan det åpne opp for at flere målgrupper blir inkludert (Sandkjær Hanssen, 2018). Å treffe alle ulike målgrupper med en metode er neste umulig, og selv om det er vanskelig å si noe om andre metoder garantert treffer andre målgrupper åpner i hvert fall dette opp for flere muligheter. Logisk sett, så er det også ikke alltid mulig for at alle kan delta for å medvirke ved gitt tidspunkt, derfor vil det være hensiktsmessig å legge til rette for å være fleksible. En metode som kan bli brukt, og har blitt brukt med suksess, er plansmie. Kort, så er en plansmie en metode som legger til rette for dialog mellom utbygger, pårørte og interesserte, der man møtes og over en tidsperiode diskuterer og kommer med innspill til et prosjekt. Målet til slutt er å komme til en konkret plan som er påvirket av deltakerne (Sandkjær Hanssen, 2018). Man kan se på plansmie som en slags kombinasjon av folkemøter og workshop over en lengre periode.

Utover hva loven om medvirkning sier, og hva minstekravet for medvirkning gjennom pbl i Norge er, virker det som at kommunen og private utbyggere ikke gjør mer enn det som er lovpålagt. Dette gjelder ikke nødvendigvis alle kommuner. Det er også flere kommuner som ikke er fornøyde med private aktører når det kommer til medvirkning. (Sandkjær Hanssen, 2018) forteller at gjennom en studie som er gjort så er hele 67 prosent av planansvarlige i kommunen ikke fornøyd med at private aktører når det kommer tilrettelegging for medvirkning utenfor det som er lovpålagt. Kommuner som setter strengere krav legger til rette for veldig tidlige møter for medvirkning med påvirkede personer og lokale aktører (Sandkjær Hanssen, 2018). Dette er noe som i teorien nevnt tidligere i teoridelen for denne oppgaven, skal legge til rette for god kvalitet i planleggingen og av resultat av planleggingen.

4.7 TOD, en form for knutepunktutvikling

TOD (transit oriented development) standarden er i utgangspunktet en kvantitativ metode for å måle utviklingen og evalueringen av transport orienterte områder. Her vil det heller bli forklart i dybden forklare hva denne planstrategien kan utrette og hvorfor dette er viktig, samt implementering av dette verktøyet i kommunale, regionale og nasjonale planleggingsmyndigheter. TOD kan til en viss grad oversettes til knutepunktutvikling. Med knutepunktutvikling tatt i utgangspunkt i TOD, mener man at boliger, fasiliteter som handel og arbeidsplasser skal ha kollektiv vekst i områder rundt knutepunkter, samtidig som at infrastrukturen i området skal støtte bærekraftige transportløsninger (Ida Benedikte Ulrikke, 2022). Det kan knyttes til kompakt byutvikling, siden knutepunktutvikling som nevnt er helt sentralt i kompakt byutvikling. Fra og med da privatbilen ble standard i nesten hvert eneste hjem, så ble det veldig typisk å designe byer og landskap etter privatbilens behov. Dette startet hovedsakelig fra 1960-tallet og utover. Når byen planlegges etter privatbilens behov, så fører det til boligspredning i både store og små byer, noe som kunne gjøre det vanskelig å skille forskjellen på by og landlige områder (Sandkjær Hanssen et al., 2018). Dette jobber altså imot TOD-standard, og bærekraftig transport. TOD jobber mot bruken av privatbilen og fremmer heller bruk av bærekraftige transportmidler. Det var dette de satte fokus på kompakt byutvikling fra midten av 1990-tallet.

Dette er for å bygge opp under nullvekstmålet, da transport og mobilitet utgjør nesten en tredel av utslippene i hele Norge (Engedal & Bothner, 2021). Et kollektivknutepunkt er ikke bare et område som inneholder de nødvendige fasilitetene, men det må være et område der folk ferdes (Myklebust, 2020). Kompakt byutvikling kan i stor grad kobles til TOD, da tetthet er noe som blir sett på som en av kriteriene for tilrettelegging av suksessfull utvikling av et godt knutepunkt.

Det finnes flere ulike versjoner av kollektivknutepunkt. Hvilken versjon av kollektivknutepunkt det er hensiktsmessig å følge avhenger av hva slags behov et område har, og hva slags type område det er. I større byer og i sentrumsområder er det relevant å bruke «Urban TOD», da den ser sammenhengen mellom arbeidsplasser, boligområder og spesielt jernbanestasjoner (Calthorpe, 1993). I boligstrøk bruker man heller «Neighborhood TOD», her forklarer Calthorpe (1993) at disse område skal ha en moderat tetthet og inneholde alle de nødvendige fasiliteter som butikker, underholdningsområder og servering- og service

områder. Samtidig skal slike gunstige boligområder ha variasjon av ulike typer boliger, for å passe de ulike behov. Det er viktig at slike områder har kollektivtransport tilgjengelig maks 10 minutter unna enhver bolig i område. Hvis slike områder med TOD er designet på rett måte, er dette en tilnærming man kan utnytte seg av når man legger til rette for kollektivtransport, og samt minske gjennomfartstrafikk som da igjen fører til et mer attraktivt boligområde (Calthorpe, 1993). I små- og mellomstore byer er den sistnevnte versjonen av TOD mest relevant, da disse byene ikke har et veldig stort sentrumsområde, samt mer spredt bebyggelse enn det store byer er kjent for å ha. Man kan knytte denne teorien om knutepunktutvikling i små- og mellomstore byer til det norske prosjektet NAMIT, som foregikk på slutten av 80-tallet og starten av 90-tallet, noe som skal snakkes mer om senere i teorikapitlet.

Myklebust (2020) forklarer at det ikke er nødvendigvis tettheten som har mest å si, men at designet av hvor holdeplassene er lokalisert, er viktigst når det kommer til valget av å bruke kollektivtransport. For privatbilen er det tilgjengeligheten ved destinasjonen man reiser til, som i størst grad er med på å bestemme hvor ønskelig det er å bruke privatbilen som transportmiddel. Som sagt, det ikke er tetthet i seg selv som nødvendigvis er med på å bestemme hva slags transportmiddel vi bruker, men at det heller er en motivator for å bruke bærekraftige transportmidler som sykling og gåing. Selv om ikke tetthet i seg selv bestemmer transportmidlet vi bruker til og fra vår ønsket destinasjon, så er tetthet nødvendig for å legge til rette for de andre behovene vi har for at vi skal bruke bærekraftig transportmidler. Tetthet legger altså til rette for alle de andre variablene som har en betydning (Myklebust, 2020). Derfor vil det være hensiktsmessig å se på sammenhenger mellom tetthet og ulike variabler for valg av transportmiddel (Myklebust, 2020). Variablene som blir tatt frem av Myklebust (2020) er følgende:

- Tetthet
- Mangfold
- Design
- Tilgang til destinasjoner
- Avstand til kollektivtransport

TOD har som de fleste teorier fått kritikk, blant annet at problemer med innføringen av denne teorien ligger blant institusjonelle barrierer. Det stilles også spørsmål om denne teorien er for

mye knyttet til jernbaneholdepunkter, samt at vi generelt har for lite kunnskap om hvilken måte landskap og design påvirker trafikk generelt (Myklebust et al., 2022).

TOD er et godt utgangspunkt for å tenke grønnere, ikke bare når det kommer til transport og mobilitet. TOD legger til rette for å komme opp med nye og innovative løsninger som ellers ikke har vært mulig uten. Områder med høy tetthet legger til rette for å senke energikostnader i lengden, samt legge til rette for et yrende byliv (Cervero & Sullivan, 2011). Sosial bærekraft er også en viktig del av TOD, spesielt Cervero & Sullivans (2011) «grønne TOD». Deres grønne TOD skal i teorien være med på å jevne ut de sosiale ulikhetene blant folk. Derfor vil det være viktig å legge til rette for at boliger i et TOD område ikke skal være for kostbart for den vanlige personen på gaten.

4.7.1 TAD (Transit-Adjacent Development)

TAD kan på mange måter sammenlignes med TOD, men disse begrepene er fortsatt ulike. Man har ikke et konkret norsk begrep for transit-adjacent development, men man kan oversette det som «utbygging i nærheten av kollektivtransport». Det norske begrepet er noe uklart, gjennom denne teksten blir TAD derfor brukt. Selv om TAD og TOD drar mange likhetstrekk og jobber så å si mot samme mål er det noe som skiller disse begrepene. TAD, som TOD, fokuserer på kollektivtransport, knutepunkter og ulike fasiliteter skal være maks 10 minutter unna i gange. Men der TOD har fokus på høy tetthet, variasjon av bruk og transport gjennom urbane områder så har TAD fokus på å være i geografisk nærhet av kollektivtransport, uten å implementere de elementene som motiverer folk til å velge kollektivt, gange og sykling over privatbilen (Renne, 2009). I TAD områder vil privatbilen fortsatt være foretrukket, og områdene vil mest sannsynlig ha lavere tetthet. Hale (2012) sier at det har vært vanskelig i forskningsmiljøet å forankre den kvantitative forskjellen på TOD og TAD da ulike områder/byer varierer i størrelse, innbyggertall og andre geografiske og historiske forskjeller. Videre i artikkelen forklarer Hale (2012) at det er snakket om et skillepunkt mellom TOD og TAD når den bærekraftige transportandelen er over 50%. Med bærekraftig transportandel menes det da gange, sykling og kollektivtransport i denne sammenhengen. Når man slår bruken av disse transportmidlene i prosent, så kan man se på det som en måte man kan skille TOD og TAD. Altså om det er over 50% som bruker

bærekraftige transportmidler kan man i større grad bruke teorien om TOD, og om det er under 50% kan man bruke TAD. Selv om man må bruke skjønn, og se til de geografiske ulikhetene til byene, så kan dette prosentsystemet være et nøkkelpunkt for å komme nærmere en kvantitativ terskel som sier noe om hva som er TOD og hva som er TAD (Hale, 2012).

4.7.2 Planlegging av TOD

Ved planlegging og implementering av TOD er det mange elementer som må på plass for at det bli kalt et fullbyrdet TOD område. Med tette byområder i planlegging av arealbruk, transport og infrastruktur er TOD den ønskede standarden å følge, men det er ikke alltid denne standarden blir fulgt grunnet mangel på ressurser, planlegging eller andre innvirkende faktorer. En mindre suksessfull implementering av TOD blir altså TAD, og det forklares at det er i implementeringsfasen forskjellen på en suksessfull og en mislykket TOD kan oppstå (Myklebust et al., 2022). Ved planlegging og implementering av TOD er det viktig å forstå hvorfor det blir implementert, og hva en by og innbyggerne tjener på dette. Hva er grunnen til at TOD blir innført?

TOD kan hjelpe byer med å øke deres økonomiske vekst. Dette er selvfølgelig på langsiktig basis, men man ser at de store byene som har investert betydelig i offentlig transportmidler tjener på dette i lengden. Eksempler har vi fra Singapore, Honk Kong og Tokyo som har 10 ganger formue per capita enn flere andre storbyer i Asia som ikke har investert tilsvarende i offentlig transport infrastruktur (Newman, 2009). Newman (2009) forklarer videre at dette er på grunn av at transport er dyrt, spesielt bruk av privatbil, og forskjellen på en reise per kilometer med bil og offentlig transport var på ca 2 norske kroner i favør offentlig transport, da denne studien pågikk. Om man bare bruker privatbilen til reising et helt år, så taper man altså veldig mye penger i forhold til reise med offentlig transport. Studier viser også at innbyggere i områder som benytter seg av TOD har mer eller mindre helt lik inntekt i områder som ikke benytter seg av TOD, men de som bor i en TOD bydel har nesten en hel bil mindre å betale på. Det vil si at deres husholdningsformue er på nesten hele 20% mer enn de områdene som ikke benytter seg av TOD (Newman, 2009). Samtidig vil områder som ikke er avhengig av bilen være mindre utsatt for mangel på ressurser, i dette tilfellet olje, og man vil derfor være mer resistens og bærekraftig om man i større grad benytter seg av bærekraftige transportmidler.

Andre argument for å benytte seg av TOD teorien er å spare tid. I stedet for å sitte i kø, så kan best mulig utviklede buss og tog være raskere enn bilen. Med egne korridorer til buss og sykkel kan man spare tid mer tid, enn da man kjører bil, spesielt i rushtrafikken. Et godt utviklet jernbanesystem vil være raskere enn et godt utviklet kollektivsystem, men et godt kollektivsystem skal være raskere enn den resterende trafikken med god margin (Newman, 2009). Mindre omfang av infrastruktur prioritert for privatbilen, vil legge til rette for byvekst i form av at det sparer plass for andre mer attraktive fasiliteter. Ikke bare sparer man plass, men man kan i større grad legge til rette for gunstige byrom, som ikke er plaget av trafikk. Bærekraftige transportmidler legger et grunnlag for videre satsning og investeringer i byen da transportordningen er pålitelig og arealbruken er effektiv (Newman, 2009).

4.7.3 «Network City» som vellykket TOD område

I planleggingsfasen så sees det ofte på som veldig viktig å ha en sterk statlig organisasjon som er med på å bestemme hvordan denne prosessen foregår, samtidig som at de sørger for at de har kontroll over lokal og regionale i endring av landskap og utvikling (Curtis, 2009). Norge har en sterkere statlig kontroll en det Australia og USA har, så dette er selvfølgelig noe man må tenke over når man leser dette eksemplet om «Network City». Denne planleggingsfasen vil derfor være noe annerledes i Norge enn det den vil være i Australia og andre land som USA, der denne teorien om TOD har blitt utviklet. Curtis (2009) refererer til «Western Australian Planning Commission» (WAPC) når han forteller om et sterkt planleggingsystem, et slikt planleggingsystem er med på å ta vare på landets interesser når det kommer til landskapsplanlegging. WAPC ble sett på som en kritisk organisasjon når det kom til å gjennomføre integrering av arealbruk og transport på vestkanten av Australia, 2001 (Curtis, 2009). Ved implementeringen av den såkalte «Network City» i Perth Australia på starten av 2000-tallet, som handlet akkurat om dette med integreringen av arealbruk og transport. Curtis (2009) sier at 8 overskrifter for strategi av lokalsamfunnsplanlegging la et grunnlag for hva som skulle bli prioritert i prosjektet:

- Forvalte vekst ved å dele ansvar mellom industri og myndigheter.
- Gjøre mer fullstendig bruk av byområder.
- Planlegge sammen med lokalsamfunn.

- Fremme miljøet.
- Oppmuntre offentlig transport fremfor privat transport.
- Styrke den lokale identiteten.
- Utvikle strategier som gir lokale arbeidsplasser.
- Sørge for rimelig bolig.

Disse punktene er noe som går igjen ved planleggingen av TOD. Selv om disse er viktige og grunnleggende for planleggingen av TOD-prosjekter, så er det en enda større utfordring å få satt disse punktene ut i praksis. For å gjøre dette, er det kritisk at man lager arbeidsoppgaver som gjør disse målene mulig å oppnå. «Network City» prosjektet gjorde nettopp dette, de delte opp prosjektet i 9 ulike interesseområder, som for eksempel: Detaljering av den metropolitanske strukturen, befolkning, boligsmål og jobbsmål, utvikling av transportkorridor-konseptet for å nevne noen (Curtis, 2009). Man fikk introdusert hva disse interesseområdene innebar, og man satte i gang arbeidet for å utvikle disse punktene videre. Det er selvfølgelig vanskelig å ta for seg vært enkelt interesseområde isolert sett, da flere av interesseområdene er påvirket av hverandre. Med en slik liste for interesseområder og arbeidsoppgaver som skal gjøres, styrkes robustheten i planleggingen, og legger til rette for at et prosjekt som «Network City» kan implementeres (Curtis, 2009). Disse interesseområdene kan selvfølgelig variere fra by til by med tanke på geografisk ulikhet og ulike prioriteringer innad i byen, men man ser ofte likheter, og man kan uten tvil ta inspirasjon fra slike vellykkede prosjekter.

4.7.4 Implementering og koordinering av TOD

Planleggingsstrategier som fører til endring av infrastruktur og folks hverdag, vil kreve vilje for omgjøring. Derfor må implementeringsprosessen være godt gjennomtenkt. Først og fremst må lokale samfunn være klar over hva en implementering av TOD vil innebære, og for å gjennomføre en slik implementeringsprosess må aktører i interesseområde være med på å styrke faktorene som kommer i etterkant av en slik prosess (Mouritz & Ainsworth, 2009). Det er ikke nødvendigvis sånn at alle elementene av TOD passer inn i norske forhold, men denne planteorien kan være en slags vegviser, eller en modell man kan ta inspirasjon fra enkeltelementer (Ida Benedikte Ulrikke, 2022).

Samarbeid mellom disse aktørene i interesseområdene, lokale myndigheter med støtte fra lokalsamfunnet, fører til at sannsynligheten for høyere kvalitet av et TOD område. Man ser at tidligere prosjekter har feilet eller stoppet opp der man ikke har fått nok fokus og støtte fra staten og det lokale samfunnet (Mouritz & Ainsworth, 2009). Det er viktig at organisasjoner innen samferdsel og planlegging blir involvert tidlig i prosessen. Det er tross alt disse organisasjonene som skal sitte på kunnskap når det kommer til utvikling av bærekraftige transportmidler og bærekraftig byutvikling.

Implementering av TOD foregår som prosjekter, og det er hensiktsmessig å finne en lokasjon som passer best mulig til ett sånt utviklingsprosjekt. Det finnes unike kriterier for å finne ut hvilke lokasjoner som passer best til en slik utvikling ifølge Mouritz & Ainsworth (2009): Det første punktet går ut på mulige samarbeidspartnere og interesseorganisasjoner. Hvilke interesseområder tjener mest på å bli en del av et TOD prosjekt, og hvilke interesseområder egner seg best til akkurat dette?

Det andre punktet går ut på å maksimere antall folk som bruker bærekraftige transportmidler, og å se på utviklingsmuligheter både i privat og offentlig sektor. Å se på ulike områder som er underutviklet, eller som har et ubrukt potensial.

Punkt tre er sosio-økonomiske fordeler. Dette går ut på hvordan utviklingen av TOD i et område gagnar mennesker fra ulike bakgrunn, samt sosial mobilitet, både med tanke på opprinnelse, inntekt, alder og sikkerhet.

Til slutt så har vi punkt fire, som handler om infrastruktur. Hvilke områder har behov for størst infrastrukturell oppgradering? Og hvilket område har best nytte av en infrastrukturell oppgradering. Her kan man for eksempel se nærmere på infrastrukturelle mangler, eller ønskede oppgraderinger som kan komplementere andre investeringer.

Implementering av TOD krever god langsiktig planlegging over tid, det er ikke noe som kan bli innført over natten. Mouritz & Ainsworth (2009) bruker en 10km lang jernbanestrekning i Perth som et eksempel for akkurat dette. Selv om i togstrekningen i seg selv fungerer godt, så er langsiktig planlegging av område rundt denne strekningen og holdeplassene viktig.

Kommunale og ellers statlige planleggere har et ansvar for å legge til rette for utbedring av fasiliteter, husholdningstetthet, sysselsetting og kollektivtransport langs togstrekket.

Forbedring av disse elementene fører til et større potensial og øker evnen til utvikling i en transportkorridor (Mouritz & Ainsworth, 2009). Man kan se på det som strategisk utvikling av TOD i små områder langs en transportkorridor. Selv om dette eksemplet har tatt utgangspunkt i en jernbanestrekning, kan denne teorien i tillegg gjelde langs lengre

busskorridorer. Det er viktig å legge til at TOD ikke finnes i en form, alle områder ser som sagt ulike ut og en TOD-modell gjelder ikke for alle byer. En by har som regel en god del eldre infrastruktur, og man må prioritere etter behov. Derfor vil det være viktig med god stedshåndtering i implementering av TOD. Med stedshåndtering refereres det til strategisk bruk og praksis for utvikling og forvaltning av et område. Dette er for å forbedre levestandarden til de som bor der og gjøre det mer attraktivt for besøkende eller andre som ser etter nye steder å bo. Det vil også være viktig å promotere prosjektet gjennom ulike medier og seminar for å vise til prosjektet for de som allerede bor i område, og for de som har tenkt til å bosette seg her (Mouritz & Ainsworth, 2009).

4.8 Oppsummering

I dette kapitlet har blir det vist til teori og begreper som jeg anser som relevante for denne oppgaven. Teorikapitlet rammes inn i bærekraft og bærekraftig byutvikling, der jeg skriver om hva som blir sett på som bærekraftig byutvikling den dag i dag, med spesielt fokus på tetthet og transport. Planleggingsprosessen er viktig for å legge til rette for bærekraftig byutvikling, derfor har jeg gått igjennom de planleggingsfaktorene som jeg anser som viktig i forhold til min problemstilling rundt knutepunktutvikling. Medvirkning og samarbeidsprosessen mellom private aktører og offentlige myndigheter sees på som viktig når det kommer til knutepunktutvikling, og derfor har jeg gått nærmere inn på dette. Til slutt har jeg gått nærmere inn på TOD som en planleggingsstrategi for knutepunktutvikling. Grunnen til dette er fordi gode knutepunkt fører til vekst i form av attraktivitet, tilgjengelighet og økonomi. I denne teoridelen blir knutepunktutvikling og bærekraftige transportmidler beskrevet som en av de viktigste faktorene for vekst. Dette teorikapitlet vil danne grunnlaget for analysen og resultatene i denne oppgaven. I det neste kapitlet vil den metodiske tilnærmingen for oppgaven bli forklart.

5.0 Metode

I dette kapittelet skal det bli tatt rede for hvilke metoder som er blitt brukt sammen med teorien fra forrige kapittel, for å svare på problemstillingen for denne oppgaven. For å klare å svare på problemstillingen er det viktig å sette seg inn i relevante dokumenter, samtidig som å få ulike aktørers mening rundt problemstillingen og tematikken. Jeg har brukt kvalitative metoder for å få svar på problemstillingen, der kvalitative intervju og dokumentanalyse hovedsakelig er de metodene jeg har brukt.

5.1 Metodevalg og forskningsdesign

Problemstillingen i denne studien er dannet på bakgrunn av min teoretiske kunnskap om bærekraftige transportmidler og byutvikling, og fra Reisevaneundersøkelsen. Informasjon fra reisevaneundersøkelsen viser til statistikk som sier noe om hvordan folk reiser, men ikke nødvendigvis hvorfor de reiser sånn, i hvert fall ikke på et personlig stadium. Derfor vil metoden i denne studien bruke kvalitative metoder, for å gå dypere i hvorfor de målingene i undersøkelsen viser det de gjør. Selv om kvalitative og kvantitative forskningsmetodene er og virker relativt ulike, så er den ene metoden ikke foruten den andre. I dette tilfelle legger den kvantitative dataen til rette for videre kvalitativ forskning. Hva jeg som forsker vil finne ut av i denne studien legger jo også til rette for hva slags forskningsmetode jeg vil bruke. Samtidig som temaet og problemstillingen som er blitt valgt er med på å avgjøre hvilken metode det er mest hensiktsmessig å bruke (Tjora, 2023). I tidligere studier av tematikken i denne oppgaven er det ofte brukt kvantitative metoder, på bakgrunn av dette har jeg valgt å vinkle problemstillingen min på en måte som gjør det mulig å bruke kvalitative metoder. Formålet med akkurat dette er å tette et hull i kunnskapen som allerede eksisterer, noe som også er et kriterium for å legge til rette for en god problemstilling. Thagaard (2018) forteller at kvalitative metoder gjør det i større grad mulig å avdekke sosiale fenomener som oppstår, og ikke minst hvorfor de oppstår.

Jeg hadde en forskningsplan i forkant av da jeg begynte å skrive denne oppgaven, men den var nødvendigvis ikke den mest nøye utarbeidede planen. Jeg visste allikevel i store trekk hva jeg ville ha med. Thagaard (2018, s. 50) sine 4 spørsmål «hvem, hva, hvor og hvordan» er

noe man gjerne vil svare på for å legge til rette for et godt forskningsdesign. I og med at jeg i utgangspunktet hadde funnet ut av hvordan jeg skulle utføre forskningen min, altså kvalitative metoder og intervju, og hva undersøkelsen eller forskningen skulle rette seg mot, valgt på bakgrunn av egen kunnskap og erfaring. Så var det i hovedsak spørsmål om studieområde og hvem som var vanskeligst å finne ut av.

Selv om jeg har begrenset kunnskap om studier i Norge innenfor denne tematikken, har jeg personlig mest erfaring med kvalitative metoder og verktøy. Derfor følte valget av metode naturlig. Med tanke på min tilnærming til emnet, var det viktig å forstå intervjuobjektene egne oppfatninger om seg selv og deres omgivelser (Thagaard, 2018). Gitt intervjuobjektene posisjon i kommunen og relevante institusjoner, var det avgjørende å få innsikt i deres synspunkter på arbeidet de utfører og den generelle situasjonen. Ifølge Thagaard (2018) er intervju en ideell metode for dette formålet.

Jeg skjønnte etter hvert at denne oppgaven komme til å bli en case-studie. Kort, så er en case-studie noe som ser nøyere på få enheter eller caser, der målet er å få mye informasjon om denne/de enhetene man retter oppmerksomheten sin mot (Thagaard, 2018). Grunnen til at dette ble en form for case-studie ut ifra min egen oppfatning, er at jeg visste at jeg hadde begrenset tid å jobbe med dette prosjektet, og måtte derfor finne få enheter jeg kunne jobbe med å finne data om. Denne casen vil kunne defineres som en «instrumental case study», med tanke på at fokuset er bare på en enkelt enhet, der forskerens interesse er å studere denne enheten. Enheten skal fremstille data som viser til det empiriske grunnlaget for å videreutvikle en forståelse (Thagaard, 2018). Området som problemstillingen min tar plass, er Gjøvik kommune. Grunnen til dette valget av område, er at jeg selv er kjent i dette området i og med at jeg kommer fra Østre-Toten som er nabokommunen, samtidig som at jeg som forsker allerede har generert data fra området i en tidligere bacheloroppgave. Med en kombinasjon av fysisk kjennskap til område og kunnskap om dokumenter, kommunale skriv o.l. som er relevant til min tematikk, så ble valget om område kanskje litt lettere enn jeg først trodde det kom til å bli.

Jeg vil påstå at denne oppgaven i stor grad kvalifiserer som en case oppgave, knutepunkt og bærekraftig byutvikling i Gjøvik kommune er noe som jeg vil kvalifisere som det Thagaard (2018) ser på som sosiale fenomener da endring av for eksempel knutepunkter vil påvirke flere tusen mennesker ved for eksempel endring av transportmønster. Gjøvik kommunes gatebruksplan forteller for eksempel:

«Gatebruksplanen skal bidra til at flere hverdagsreiser kan tas med gåing, sykling og kollektivt. Byen skal oppleves attraktiv, levende og tilgjengelig for alle trafikantgrupper.» (Gjøvik kommune, 2021, s. 9).

I utgangspunktet hadde jeg ikke ambisjoner om å bruke dokumentanalyse i stor grad. Jeg hadde fokus på å få store deler av dataen min fra intervjuobjektene, men etter hvert som oppgaveprosessen pågikk innså jeg at det er nødvendig med dokumentanalyse.

Dokumentanalyse er et kjent verktøy for å supplementere intervjuene man har.

Dokumentanalyse kan være med på finne bakgrunnsinformasjon, viktig å vite i forkant av intervjuene. Samtidig kan det være med på å gi kontekst til intervjuene, altså når man kombinerer intervjuer og dokumentanalyse får man et mer helhetlig bilde av en case (Syvertsen, 1998). Vi ser ofte at ulike kvalitative metoder blir supplementert med hverandre. ofte blir for eksempel observasjon supplementert med intervjuer for et mer helhetlig bilde av et fenomen (Thagaard, 2018). Supplementering av intervju med dokumentanalyser må selvfølgelig vurderes i forhold til hvilken vinkling man vil ha i oppgaven.

I mitt tilfelle ble det naturlig å slå sammen dokumentanalyse og intervju, da det nesten er umulig for intervjuobjektene å huske alle detaljene i flere relevante reguleringsplaner og andre kommuneplaner osv. Tjora (2023, s. 48) forteller at man «aller helst!» skal bruke en kombinasjoner av metoder, uansett om det er med kvalitative eller kvantitative metoder ved gjennomførelsen av en case-studie.

Når det kom til «hvem» jeg så på som aktuelle intervjuobjekter for mitt prosjekt, var det noen punkter jeg må se på før jeg kunne velge hvem jeg vil intervju. Ut ifra vinklingen av oppgaven min, og tematikken var det naturlig å velge noen som muligens har kunnskap rundt min problemstilling. Med tanke på å bruke tiden man har for å skrive en masteroppgave, vil det være viktig å bruke tiden sin effektivt. Derfor vil det være hensiktsmessig å gjøre et strategisk utvalg for å finne folk som er mest relevante å intervju i forhold til min oppgave. Thagaard beskriver strategisk utvelging som: «strategisk utvelging er basert på at vi systematisk velger personer eller enheter som har egenskaper eller kvalifikasjoner, som er strategiske i forhold til problemstillingen.» (Thagaard, 2018, s. 54).

Rekrutteringen av deltakere for mitt prosjekt foregikk via e-post, jeg tok direkte kontakt med deltakerne og spurte om de ville delta i et intervju. Jeg gikk igjennom hva intervjuet ville handle om og hva jeg var ute etter, samtidig sendte jeg med et informasjonsskriv som vedlegg i hver e-post, som sørget for at jeg fikk et informert samtykke om at de ville delta i intervju. I tillegg spurte jeg i hver e-post om disse aktuelle deltakerne hadde kjennskap til andre mulige deltakere for min oppgave. Dette kan ligne på det Thagaard (2018) beskriver som snøballmetoden. Fremgangsmetoden for snøballmetoden er sånn, i utgangspunktet tar man kontakt med noen som vi tror er relevante til vår oppgave. Deretter ber man disse gi oss navn og eventuelt kontaktinformasjon på andre de tror er relevante som deltakere for forskerens oppgave (Thagaard, 2018). En av ulempene til denne rekrutteringsmetoden er at «utvalget» av synspunkter og/eller meninger kan bli skjevt fordi personlige kontakter ofte er samtaler med personer som deler samme eller lignende syn. Det kan også være utfordrende å ta hensyn til at mulige deltakere ikke har gitt samtykke om å bli nevnt som en mulig deltaker for prosjektet (Thagaard, 2018). Jeg prøvde å unngå disse to ulempene ved å sende e-post til ulike institusjoner, som ville føre til en større variasjon på potensielle deltakere gjennom snøballmetoden. Håndtering av den etiske ulempen var kanskje litt mer utfordrende, men jeg gjorde mitt beste for å gjøre de potensielle deltakerne klar over at intervjuene var frivillig, og at deres personvern skulle tas godt vare på. Staller (2021) forklarer at snøballmetoden er en god metode så lenge man bruker den målbevisst, og ikke ved en tilfeldighet. Selv opplevde jeg snøballmetoden for å samle mulige deltakere som hjelpsom. Så lenge man er oppmerksom på ulempene ved denne metoden så ser jeg på den som en relativt god metode for å samle deltakere til intervju.

«Hvor mange skal man egentlig rekruttere?» og «har jeg rekruttert nok folk, og er disse egnede deltakere for min oppgave?» er to spørsmål jeg stilte meg selv i forkant og i etterkant av intervjuene. Som jeg har nevnt tidligere, har jeg hatt begrenset med tid for å gjennomføre denne oppgaven. Ut ifra dette, er det viktig å ikke ha et utvalg som er altfor stort. Da blir det vanskelig å ha nok tid til å analysere dataen man genererer på en god måte (Thagaard, 2018). Når det kommer til spørsmålet om man har samlet et stort nok utvalg for sin oppgave, så treffer man ofte et metningspunkt i løpet av prosessen. Altså, når metningspunktet blir nådd har man generert data som er relativt lik fra deltaker til deltaker. På det punktet man ikke lenger føler man lærer mer om fenomenet det er snakk om, så vil det være sånn at man har møtt et slags metningspunkt (Thagaard, 2018).

I min egen oppfatning av metningspunkt, vil jeg beskrive det som en god indikasjon for at det ikke er så mye mer stoff å hente hos deltakerne, der dataen drar likhetstrekk. Altså fra deltakere i liknende miljø og nettverk. Men, jeg ser på det å ta slutningen om å avslutte datainnsamlingen etter et såkalt metningspunkt som risikabelt. Det kan da være lurt å gå tilbake til utvalget for deltakere, og heller se etter flere mulige deltakere som har annen vinkling på tematikken. Et eksempel der jeg opplevde dette i min oppgave var da jeg innså viktigheten av å intervjuer både private aktører på lik linje som offentlige aktører. Personlig vil jeg si at jeg ikke oppnådde et direkte metningspunkt. I og med at knutepunktutvikling er så kompleks, med mange involverte parter som jeg ikke fikk tid til å intervjuer.

Når man vurderer hvor mange man vil intervjuer for et forskningsprosjekt, så vil det være hensiktsmessig å tenke på deltakernes egenskaper og kunnskap. Antallet personer man intervjuer blir nødvendigvis ikke det viktigste, så lenge man har relativt god variasjon av kunnskap og bakgrunn hos deltakerne (Staller, 2021). Når man vurderer hvor mange man må intervjuer så kan det heller være hensiktsmessig å se nærmere på hvorfor man velger de for intervju, og ikke legge vekt på antallet deltakere man intervjuer.

Under legges ved en tabell som gir bedre oversikt over hvilke kvalitative metoder som er blitt brukt, der det blir vist til de viktigste dokumentene som har supplert intervjuene. Det blir også til en viss grad vist til hvem som blir intervjuet, men med hensyn til å bevare anonymiteten til deltakerne så godt som mulig.

Tabell 1: Oversikt over dokumenter og informanter som danner oppgavens datagrunnlag.

Hoveddokumenter	Utgiver	Utgivelsesår
Gatebruksplan for Gjøvik Sentrum	Gjøvik kommune	2021
Strategi for ny byutvikling – samordnet areal- og transportstrategi for Gjøvik	Gjøvik kommune	2011
Klimaplan Gjøvik	Gjøvik kommune	2022
Felles areal- og transportstrategi for Mjøsbyen	Mjøsbyen	2021
Supplerende dokumenter		

Kommunale planoppgaver	Kommunal- og distriktsdepartementet	2023
Kommuneplanens samfunnsdel	Gjøvik kommune	2018
Lovkommentar til plandelen av plan- og bygningsloven	Kommunal- og distriktsdepartementet	2022

Informant	Stilling	Arbeidssted
Deltaker 1	Representant for næringslivet	
Deltaker 2	Planlegger	Gjøvik kommune
Deltaker 3	Rådgiver	Gjøvik kommune
Deltaker 4	Planlegger	Gjøvik kommune
Deltaker 5	Rådgiver	Innlandet fylkeskommune
Deltaker 6	Privat aktør	

5.2 Datainnsamling

Innsamling av data så jeg for meg kom til å bli ganske utfordrende, det er alltid et spørsmål om hva som er nok data, og hva som kan ses på som nødvendig data. Dataen som samles inn kan være på bakgrunn av forskerens interesser. Hva er det forskeren har lyst til å finne ut av, og hva slags data er nødvendig å samles inn på bakgrunn av dette. Samtidig er det veldig viktig å tenke på kvaliteten og gyldigheten av dataen man samler inn, man må ikke la interesser og meninger skygge over de faktiske representasjonene av fenomenet man studerer (Tjora, 2023). Dette er noe jeg har tenkt en del på da jeg opprettet intervjuguidene, og da jeg brukte dataene gjennom denne oppgaven.

Jeg startet med å se nærmere på dokumenter som kommuneplaner, gatebruksplaner, arealplaner og samfunnsplaner. Ved dokumentanalyse er det ikke bare å lese gjennom disse dokumentene, det er også viktig å tolke de på en måte som gjør de relevante og i kontekst til oppgaven og tematikken man jobber med (Andersen, 2008). Dokumentanalyse som metode baserer seg på at man ser på allerede eksisterende dokumenter, noe som kan sees på som det helt motsatt av intervjuer. Intervjuer kan være mer utfordrende da man selv må finne svar

som er med på svare din problemstilling. Dette blir en helt annen prosess for datainnsamling, enn dokumentstudier. Personlig så startet jeg fra bunn uten noe data, dataen jeg var ute etter lå hos deltakerne.

Ved intervjustudier handler det om at forskeren går helt til kilden når man samler inn data. Siden jeg ikke visste akkurat hva intervjuobjektene til denne oppgaven visste ville jeg bruke en semistrukturert intervju. Intervjuet gikk gjennom de Tjora (2023) viser til som de tre typiske fasene ved et dybdeintervju: oppvarmingsspørsmål, refleksjonsspørsmål og avrundingssspørsmål. Semistrukturerte intervjuer har klare rammer for hva temaet for intervjuet skal være, men selv om man har opprettet spørsmål på forhånd, er det allikevel ikke så viktig å følge disse slavisk (Andersen, 2020). Man former gjerne spørsmålene på en måte som gjør de ganske åpne. Med tanke på at ulike deltakere mest sannsynlig vil gi ulik informasjon, kan det være hensiktsmessig å følge interessante ledetråder underveis selv om man ikke har planlagt dette på forhånd. Semistrukturerte intervjuer gir i min mening større mulighet til å samle data innenfor en ramme av tematiske spørsmål. Samtidig som deltakerne kan dele erfaringer og perspektiver selv om jeg som forsker ikke kan være helt sikker på hvilken informasjon disse deltakerne sitter med. Samtidig kan deltakerne referere til dokumenter og lignende, som jeg kan se på i etterkant av intervjuene.

En form for observasjon ble også brukt til å samle noe av min data. Dette ble gjort uten at jeg selv tenkte så mye over det. Jeg brukte bussen hyppig i en ukes tid da jeg var på Gjøvik for å samle inn data, der jeg noterte ned små observasjoner og tanker når jeg brukte bussen. Selv om observasjonene nødvendigvis ikke samlet my data, så har det påvirket mitt syn på bybussen og bussen i Gjøvik-Toten området, derfor føler jeg det er hensiktsmessig å ta det under betraktning.

5.3 Case-spesifikk Dokumentanalyse

Ved oppstart av prosjektet mitt, handlet det i første omgang å finne stoff relatert til tematikken og område jeg hadde valgt meg ut. Jeg leste i arealplaner, gatebruksplaner, reisevaneundersøkelser osv. for å finne informasjon, som senere skulle danne grunnlaget for intervjuene jeg skulle foreta meg, samt analysedelen av oppgaven. Jeg forsto ikke i forkant at det var spesifikt dokumentanalyse jeg drev med, enda mer spesifikt, case-spesifikke dokumentstudier. Det var når jeg leste meg mer nøye opp på dokumentstudier jeg kom over

dette sitatet av Tjora (2023), og det var først her forståelsen for at det var case-spesifikke dokumentstudier som ble brukt i denne oppgaven:

«Dokumentene kan være casespesifikke, for eksempel årsoppgaver fra en bedrift eller informasjon fra nettsider om en kommune vi studerer...» (Tjora 2023, s. 196).

Etter hvert som jeg samlet data fra ulike dokumenter, ved å lage små sammendrag samt det å skrive ned ulike setninger og stikkord jeg kunne se for meg være viktige i sammenheng til min oppgave. Gradvis ble det mer tydelig tok for meg at det var den formen for dokumentanalyse som Tjora beskriver i sitatet sitt. Når jeg skrev ned små sammendrag, stikkord og setninger om og fra dokumentene blir dette også en form for koding (Tjora, 2023).

Under analyse av dokumentene så ble det tydelig hvilke dokumenter som skilte seg ut, da flere dokumenter knyttet seg til tematikken og problemstillingen. Å sortere dokumenter ut ifra hvilke man tror blir mest relevant blir jo også en form for koding. Man vet jo ikke på forhånd helt sikkert hvilke dokumenter som kommer til å bli avgjørende, men som forsker tar man en vurdering der man ser for seg, og avgjør hvilke dokumenter som kan gi mest informasjon og være med på å svare på din problemstilling (Thagaard. 2018). Ved utvalg av relevante dokumenter, så fokuserte jeg også på å velge dokumenter som er pålitelige og reelle. De dokumentene som jeg markerer som mest relevante er ofte dokumenter fra kommunen, stortingsmeldinger, og ellers dokumenter jeg har fått vite om gjennom deltakere i intervjuene. Den åpenbare grunnen er at disse organisasjonene og personene mest sannsynlig er de som sitter med mest kunnskap om kunnskapsområdet. Samtidig har kommune og stat høy relabilitet, som gjør at dokumentene kan sees på som pålitelige. Pålitelighet er viktig ved bruk av dokumenter til forskning, pålitelige dokumenter legger et grunnlag for mer pålitelige resultater. Det med å bestemme hvilke dokumenter som er pålitelige, er en vurderingsprosess som forskeren selv må igjennom (Thagaard, 2018).

Bruken av dokumenter blir som nevnt tidligere brukt som supplerende informasjon for intervjuene jeg har tatt for meg. Dokumentene kan i stor grad vise til hva de offentlige og offisielle intensjonene for planer og reguleringer var og er. Tjora (2023) forklarer at man kan bruke dokumenter som et slags verktøy som viser til tidsbilder, imens intervjuene heller blir brukt som en refleksjon rundt akkurat disse tidsbildene. Tjora (2023) forklarer videre at en god kombinasjon av disse elementene kan føre til en generering av veldig gode empiriske materialer, spesielt ved bruk av analyse av politiske prosesser. Noe som er veldig relevant til

min oppgave. På bakgrunn av dette, er jeg relativt fornøyd med arbeidet jeg har gjort med å trekke ut informasjon av relevante dokumenter i forkant av intervjuene. Selv om jeg er relativt fornøyd med dette, kan man alltid se forbedringspotensiale.

5.4 Analyse av intervju

Å komme i gang med analyse av den kvalitative dataen er noe som mange føler på som en barriere, sier Tjora (2023). Dette er også noe jeg kan kjenne meg godt igjen i. Etter mange timer arbeid med design av datagenereringsopplegg, så var det veldig krevende å komme i gang med analysen og kodingen. Tanker om kvaliteten av dataen jeg har samlet inn, samt spørsmålet om dette er nok data slår meg. Tjora (2023) sin SDI-metode (Stegvis- Deduktiv Induktiv metode) skal være med på å roe ned dette stresset rundt datanalyseringen. Den viser til hvordan man systematisk går igjennom prosessen fra valg av case til ferdig og konkret teori. Personlig har jeg ikke fulgt denne modellen veldig nøye, men jeg har heller tatt inspirasjon fra den. Jeg har heller gått frem og tilbake mellom stegene i modellen. Med induktiv tilnærming vil det si at man har samlet inn og analysert data, som kan legge til rette for noe man kan kalle teori. Altså, man danner teorier på bakgrunn av empiri, imens deduktiv går ut på at man tester teori opp mot den empiriske dataen som er blitt generert (Tjora, 2023). Punktet mellom induksjon og deduksjon kalles abduksjon, denne tilnærmingen forteller at man kan opprette teoretiske perspektiver, og vår allerede eksisterende kunnskap om teorien kan hjelpe oss med å forstå eller tolke denne dataen (Thagaard, 2018). Med tanke på at jeg nevner begreper og temaene jeg skal foreta meg i oppgaven i løpet av intervjuguiden vil det kanskje være denne tilnærmingen jeg har brukt mest. Det kan være greit å lande på denne tilnærmingen, da å opprette teori på bakgrunn av noen enkeltintervjuer og dokumenter kan ha flere svakheter. Samtidig kan det være hensiktsmessig å få frem forskerens teoretiske bakgrunn i utvikling av ny teori. Dette gir også et innblikk i hvordan man har tolket dataene (Thagaard, 2018).

Tjora (2023) viser til 3 mål som man har som hensikt å oppnå når man bruker koding gjennom SDI-modellen. Selv om jeg bare tok inspirasjon fra SDI-modellen, så synes jeg disse tre målene beskriver det jeg i forkant hadde lyst til å oppnå ved kodingen.

«(1) å ekstrahere essensen i dett empiriske materialet, (2) å redusere materialets volum, og sist, men ikke minst (3) å legge til rette for idégenerering på basis av detaljer i empirien» (Tjora, 2023, s. 218).

Koding, ved hjelp av SDI-modellen, gjøres gjennom en ren induktiv strategi og disse målene gjelder her, og som sagt så har jeg som sagt tatt inspirasjon fra denne strategien uten å nødvendigvis følge den etter punkt og prikke. Noe som kjennetegner den induktive empirinære kodingen er at man skal bruke begreper som allerede eksisterer i dataen, samt for eksempel ironiske uttrykk og stemningen rundt ordvalget til deltakeren i intervjuet (Tjora, 2023). Stemning rundt ordvalg, ironi og smarte uttrykk er noe jeg har tydelig markert allerede ved transkriberingen av intervjuet. Under transkriberingen skriver jeg gjerne ekstrainformasjoner om hvordan deltakeren sier en frase for eksempel «med ironisk latter» eller «med litt usikkerhet». Jeg endrer ikke rådataen jeg får fra intervjuet, men legger heller ved måten de sier det på for å få en bedre forståelse for hvordan de og jeg som forsker opplever situasjonen. Det skal sies at man ikke alltid vet om man kan beskrive noe som for eksempel ironisk latter, derfor er jeg som forsker forsiktig med å bestemme at en latter er fylt med ironi eller ikke. Thagaard (2018) forteller at forskeren kan forholde seg til deltakernes forståelser på flere og ulike måter, og kvalitative forskningsprodukter skal man vise til forskerens tolkninger av dataen som er blitt samlet inn. Følelser og tolkninger er subjektive, og man opplever disse gjerne forskjellig fra person til person. Med tanke på dette er min personlige oppfattelse av følelsene til deltakeren, vil det være hensiktsmessig for meg å vise til dette.

Arbeidsmåten ved koding går ut på at man først og fremst starter med dokumentet man analyserer, om det skulle være transkriberingsdokumentet av et intervju eller fra et feltnotat. Gjennom dette dokumentet skal man da finne uttrykk, avsnitt eller for eksempel setninger. Disse setningene, uttrykkene eller avsnittene er da kodene (Tjora, 2023). Disse kodene man har opprettet i det første dokumentet skal man da ta med videre til de neste dokumentene for å finne sammenhenger, ulikheter eller likheter osv. Om man føler det er nødvendig, oppretter man også nye koder fortløpende (Tjora, 2023).

Når jeg kodet mine transkripsjoner fra intervjuene, startet jeg med det intervjuet jeg husket best, dette er nok fordi det ga meg flest faglige inntrykk. Gjennom analysen av disse intervjuene, forventet jeg i utgangspunktet at det var flere ord og fraser som skulle gå igjen gjennom analysen. Jeg opplevde det å finne sammenhengen og reflektere over disse kodene som viktig. Hvordan vi reflekterer over dataene kan bestemme hva vi får ut av dataene.

Derfor kan det være hensiktsmessig å reflektere over hvordan vi forstår dataen. Thagaard (2018) forteller at dette akkurat dette er kjernen i kvalitativ analyse, samtidig som at hun påpeker at man også må finne de rette ord og uttrykkene for å få ut meningsinnholdet.

Jørgensen & Phillips (2002) beskriver diskursanalyse blant annet handler om å analysere språkbruk. De snakker ikke direkte om dette i sammenheng med intervjuer i boken deres, men jeg mener dette kan uten tvil anvendes i analyse av intervjuer. I forhold til Jørgensen & Phillips (2002) sin teori kan analyseringen av språkbruk kan hjelpe oss å forstå hvordan mennesker forstår verden, dette kan være særs relevant i forhold til intervjuer. Man kan se nærmere på hvordan deltakerne tolker verden og tematikken vi snakker om, ved hjelp av å se hvordan de ordlegger seg og snakker om ulike temaer. Man må være oppmerksom på at den sosiale praksisen man forteller historien i har noe å si, hver diskurs er konstruert gjennom den interaksjonen personen er i (Thagaard, 2018). I denne sammenhengen er personen deltaker i et intervju med en forsker, og mest sannsynlig vil deltakeren formulere seg annerledes i denne konstruerte sammenhengen kontra en mer tilfeldig samtale med for eksempel familie eller venner. I sammenheng med min oppgave var det interessant å se hvordan de ulike deltakerne formulerte seg og forholdt seg til temaene i intervjuet. Også om jeg kunne knytte svarene fra deltakerne til ulike diskurser jeg som forsker har kjennskap til når det kommer til utvikling av kollektivtrafikken og knutepunkt i Gjøvik kommune tidligere.

5.5 Gjennomføring av intervjuene

I forkant av intervjuene ville jeg være godt forberedt. Derfor hadde jeg lest meg opp på teori om tematikken i oppgaven min, samtidig som at jeg gikk gjennom flere ulike dokumenter for å gjøre meg godt kjent med konteksten intervjuet ville ha (Thagaard, 2018). Jeg kontaktet ikke de potensielle deltakerne før jeg hadde lest meg opp på nok stoff i frykt for å ikke vite nok om tematikken rundt problemstillingen. Jeg skrev ikke e-post til mulige deltakere før januar 2024, selv om jeg startet forskningsprosjektet på høsten 2023. Jeg gjennomførte 4 intervju i løpet av en uke i starten av februar 2024. Tre av disse intervjuene foregikk på møterom på arbeidsplassene til deltakerne i Gjøvik og Lillehammer, og ett av intervjuene foregikk via videosamtale på teams. Jeg kontaktet også en deltaker som svarte på ulike spørsmål via e-post.

I alle intervjuene brukte jeg lydopptaker for å være sikker på at jeg ikke glemte noe informasjon. Tjora (2023) forteller at i dybdeintervjuer er det helt essensielt å bruke båndopptaker. Om ikke dette er mulig grunnet at deltakeren ikke er komfortabel med det, så vil det til og med være hensiktsmessig å se om det er andre potensielle deltakere som kan tre inn istedenfor. Lydopptakeren lå midt på bordet for å være sikker på at det ble god lyd, men det er mulig at det påvirket deltakerne, siden det var så tydelig at alt de sa ble tatt opp. Utover alle intervjuene virket det som de glemte lydopptakeren mer og mer, det kan tyde på at jeg som forsker oppførte meg på en betryggende måte under intervjuene. Betryggende kroppsspråk og en lyttende holdning kan være med på å gi et større meningsinnhold (Thagaard, 2018).

Intervjuene foregikk som sagt på møterom i kontorbyggene der deltakerne jobbet, og de fleste av deltakerne hadde også brukt disse rommene tidligere. Dette gjorde at intervjuene ble holdt under trygge og kjente omgivelser, noe som kan gjøre det lettere for deltakerne å gjøre seg komfortable i intervjusituasjonen. Selv om disse personene mest sannsynlig er vant med møter utenfor kontorbyggene de er kjent med. Så forteller Thagaard (2018) at det kan være hensiktsmessig å fokusere på detaljer og forhold som positivt og negativt påvirker deltakeren og intervjusituasjonen generelt. Ved å bruke møterom i kontorbygg deltakerne var kjent med, så føler jeg at dette er forhold som positivt påvirket intervjusituasjonen.

I den ene intervjusituasjonen spurte deltaker om å ta med en ekstra person som han/hun mente kunne bidra til ekstra informasjon. Som forsker så jeg på dette som veldig positivt. Selv om jeg opplevde intervjuet som positivt, følte jeg selv at det var vanskelig å gi like mye oppmerksomhet til begge deltakere. Det ble også veldig vanskelig å holde seg til tidsskjemaet på en time, noe som gjorde at jeg ikke nødvendigvis fikk så god kvalitet på svarene mot slutten som jeg selv ønsket. I ettertid ville jeg nok intervjuet dem hver for seg, eller satt av mer tid. Man kan se på dette som en liten fokusgruppe, som kort går ut på at man intervjuer flere fagpersoner samtidig (Tjora, 2023). Selv om det ble dårlig tid mot slutten av intervjuet, fikk jeg mer utfyllende svar tidligere i intervjuet. Å ha flere deltakere i en intervjusituasjon kan også føre til at man blir mer trygg, da det kan føles mindre truende med flere deltakere i rommet enn da man snakker en til en (Tjora, 2023). I dette intervjuet jobbet begge deltakere i Gjøvik kommune. Siden de jobbet mot samme mål, så opplevde jeg ikke motstridende meninger, jeg opplevde heller at de utfylte hverandre på flere punkter.

Intervjuet via e-post og Teams oppleves som veldig lette å gjennomføre. Intervjuet over Teams startet med litt tekniske problemer som kan ha påvirket deltakeren, da han/hun kan ha fulgt en timeplan som gjorde at vi kanskje fikk litt mindre tid enn planlagt. Et intervju over video kan betegnes som en mellomting mellom telefonintervju og et vanlig dybdeintervju ansikt til ansikt. Det er som i et telefonintervju, vanskeligere å lese kroppsspråk, og intervjuene blir uten tvil mye kortere. Deltaker ser ikke opptaker og det kan gjøre deltakeren mer komfortabel da de kan glemme at det de sier blir tatt opp. Det blir ofte kortere med slike intervju på grunn av det heller er en litt hyggeligere «setting» å sitte sammen med en kaffekopp og ha en samtale om tematikk som både forsker og deltaker bryr seg om (Tjora, 2023). Jeg følte jeg fikk litt konsise svar i dette intervjuet, noe som gjorde det veldig tydelig hva han/hun mente. Personlig oppleves det som lettere å avslutte et intervju over videosamtale, da man bare kan avslutte intervjuet ved å høflig si at det var slutten på spørsmålene og dermed trykke på den røde knappen som avslutter videosamtalen.

Intervjuet over e-post ble gjort grunnet økonomiske og praktiske grunner, da jeg som forsker ikke kunne ta turen til Gjøvik en gang til, samtidig som at deltaker syntes det var fint og effektivt å svare over e-post. Svarene var konsise, men jeg føler deltaker prøvde å gjøre det tydelig hva han/hun følte om sine egne erfaringer. Svarene kunne blitt utdypet i større grad ved vanlige dybdeintervjuer ansikt til ansikt, men ut ifra forutsetningene, vil jeg se på det som et vellykket intervju over e-post. Tjora (2023) forteller om sine erfaringer fra intervju over e-post, og selv om han har hatt en annen tilnærming til intervjuene kjenner jeg meg igjen i hans opplevelser av det. Han forteller at deltakerne han hadde samlet svarte veldig utfyllende og nyansert, grunnen til dette kunne være deres utbredte interesse for temaet, i denne sammenhengen snakket om at deltakerne var interessert i deres musikkpraksis. Noe av dette kan gå igjen i min intervjusituasjon, det med tanke på at jeg etterspurte planpraksisen og lignende mellom den private aktøren og kommunen, noe som muligens kan vise til dypere nysgjerrighet rundt selve planpraksisen mellom private og offentlige aktører i Norge, og deltakerens interesse for å utbedre denne planpraksisen.

Kvaliteten på intervjuene varierer noe. I de første intervjuene var jeg som forsker mindre kjent med intervjuguiden i intervjusituasjonen, noe som jeg vil fortelle nærmere om i neste delkapittel. Ved slutten av det andre intervjuet jeg foretok meg, og videre utover de andre intervjuene ble opplevelsen av intervjuene gode. Jeg la ikke merke til hvordan jeg opplevde kontakten med deltaker noe som kan indikere at kvaliteten på intervjuene var gode, dette er da på grunn av at man har en flytende samtale om det faglige, når den faglige samtalen er så

god glemmer man heller de andre faktorene ved intervjuene, da man er bunnet så til den faglige tematikken (Thagaard, 2018).

5.6 Observasjoner

Observasjoner kan være en god metode å bruke når man skal se nærmere på samhandling i sosiale situasjoner. Man kan se og tolke hvordan folk forholder seg til andre personer, og hvordan de samhandler med institusjoner (Thagaard, 2018). Når man går inn for å bruke observasjon som en metode i forskning, er det viktig å gå inn med en systematikk for hvilke handlinger folk foretar seg (Thagaard, 2018). I min forskning var formålet med disse observasjonene å se på ulike uttalelser som for eksempel «Bussen er ikke alltid punktlig» eller «Det er ikke sånn at bussen alltid er helt full av mennesker» stemmer overens med realiteten. Bakgrunnen for at jeg har valgt å ha observasjon som en liten del av metoden min, er på grunn av tidligere samtaler jeg har hatt med deltakere i fylkeskommunen og kommunen. Der de har fortalt at det ikke alltid er veldig lett å måle akkurat hvor mange som tar bussen til enhver tid. I kombinasjonen med liknende uttalelser jeg nevnte tidligere i avsnittet, motiverte dette meg til å bruke observasjon som en liten del av min metode. Det blir vanskelig å bestemme om observasjonene stemmer med realiteten da jeg foretok disse observasjonene i løpet av en uke. Selv om denne type observasjoner kan virke relativt mangelfulle kan man allikevel se på dette som relevant informasjon. Det å bruke data fra denne type observasjon som tilleggsmateriell til annen litt mer utfyllende metoder kan være hensiktsmessig (Ulriksen, 2021).

Jeg brukte bussen og bussholdeplassene som en vanlig person, samtidig som at jeg i bakhodet tenkte på hvordan disse institusjonene fungerte i området. Jeg dokumenterte noen av observasjonene ved å notere stikkord fortløpende ved tiden jeg satt på bussen. I utgangspunktet var jeg bare med på bussen og observerte, men det var nesten uunngåelig å ikke snakke med folk på bussen, da de snakket til meg først, derfor blir dette en form for interaktiv observasjon (Tjora, 2023). Man kan også argumentere for at dette er en form for ikke- deltakende observasjon da jeg aktivt brukte bussen og holdeplassene/knutepunktene som formål å bare observere og ikke påvirke situasjonen mer enn å være «en flue på vegg». Selv om folk kom bort til meg for å snakke, så kommer det an på formålet med observasjonen

om jeg har påvirket situasjonen eller ikke, og i denne sammenhengen føler jeg at det blir vanskelig å påvirke situasjonen ut ifra hvilket mål jeg hadde før observasjonssituasjonen.

5.7 utfordringer ved datainnsamling

Som nevnt tidligere er det viktig at intervjuene skal være en hyggelig opplevelse både for forsker og deltaker. I utgangspunktet skal intervju være en samtale mellom forsker og deltaker være rettet mot et relativt spesifikt tema. Altså denne samtalen sitt formål skal være med på å informere forskeren for dens forskningsprosjekt (Chelsom Vogt, 2020). Med tanke på at jeg ikke har mye erfaring i å være i posisjonen som forsker, så oppsto det usikkerhet og nerver før de første intervjuene jeg foretok meg. Jeg fikk problemer med å følge strukturen i intervjuguiden. Intervjuguiden var strukturert med en hensikt om å ha god struktur i selve intervjuet.

Med tanke på at jeg som forsker ikke har alt for mye erfaringer med intervjuer, annet enn fra en bacheloroppgave ble de første intervjusituasjonene litt stressende. Det kunne være rom for flere pauser så jeg kunne reflektert mer over intervjuet underveis. Jeg kunne dermed vurdert fremdriften i intervjuet samtidig som at jeg kunne samlet meg og roet ned nervene. Et annet alternativ kunne også vært å øve meg på intervjusituasjonen på forhånd. Selv om jeg følte at jeg hadde relativt god kontroll på selve intervjuguiden isolert sett på forhånd, var det heller bruk av intervjuguiden i en intervjusituasjon som burde ha blitt øvd på i forkant. Ved å øve i forkant av selve intervjusituasjonen kan man i større grad frigjøre seg fra selve intervjuguiden, og man kan dermed opptre med mer selvtillit og samtidig være mer autentisk (Thagaard, 2018). Personlig oppleves derimot ikke det som om påliteligheten av dataen svekkes i de første intervjuene jeg tok for meg, selv om jeg som forsker burde «varmet» opp til intervjuene i større grad. Men, det kan hende at deltakerne kunne ha formulert svarene sine annerledes om jeg som forsker var mer komfortabel med intervjuguiden i en intervjusituasjon.

Thagaard (2018) forteller at pauser er noe som en intervjuguide burde inkludere, ikke bare kan en pause få forskeren til å samle seg og se på fremdriften i intervjuet, men det gir også deltaker rom for å vurdere om han/hun vil uttale seg mer om det foregående temaet. Det skal sies at etter jeg fikk gjennomført et par intervju ble jeg mer komfortabel, noe som syntes på hvordan jeg forholdt meg til intervjuguiden og dens struktur. Jo flere intervju jeg tok for meg,

jo lettere ble det å få en god flyt i samtalene. Det skal også sies at intervjuguiden var lik i alle intervjuene, jo mer jeg ble kjent med den, jo lettere var det å oppdage styrker og svakheter ved den.

I tillegg til å følge intervjuguiden sin struktur og dramaturgi, så opplevde jeg det som relativt vanskelig å stille spørsmålene på samme måte som det var formulert i intervjuguiden. Selv om jeg tar i bruk en delvis strukturert intervjuform, så kan det være at jeg sporer av. Samtidig så klarer deltaker ofte å knytte denne avsporingen til min problemstilling, så det kan også være at jeg har jobbet godt med å informere om hva oppgaven min går ut på. Jo flere intervju jeg tok for meg, jo lettere ble det å godta at jeg sporet av intervjuguiden min i korte stunder. Bruken av delvis strukturert dybdeintervju gjør jo akkurat dette mulig. Jeg kan delvis spore av for å følge eksempler eller ledetråder som jeg ser på som relevant til min oppgave.

Som nevnt tidligere, i et av intervjuene så var det to deltakere, der den ene deltakeren foreslo å ha med en ekstra person som kunne sitte på informasjon knyttet til tematikken i oppgaven min. For å gå nærmere inn på utfordringene med denne intervjusituasjonen, så ville jeg i en annen situasjon satt opp strukturen på intervjuet på en annen måte. Å strukturere det på samme måte som en fokusgruppe kunne vært interessant. Der jeg som forsker først deltar som et medlem av fokusgruppen før jeg selv setter meg som leder av fokusgruppen. Der jeg heller strukturerer samtalen mer som en diskusjon kontra en «vanlig intervjustruktur» med spørsmål fra forsker og svar fra deltaker. En slik struktur kunne vært med på å etablere en forståelse for variasjoner i holdninger innenfor et miljø, samtidig som at man kan få en bedre forståelse av hverandres synspunkter (Thagaard, 2018). I min intervjusituasjon kunne en slik struktur gjort at deltakerne stilte spørsmål ved hverandres oppfatninger og meninger, noe som kunne vært spennende å utdype seg mer i, både for meg som forsker og muligens hos deltakerne. Samtidig oppfatter jeg denne formen for intervju som mer konfronterende, og uten erfaring i tilsvarende intervjusituasjoner som leder, så opplever jeg det som at dette kunne ha krevd mer forberedelser enn det gjør ved en vanlig intervjusituasjon for å opprettholde god kvalitet.

Selv om jeg opplevde noen utfordringer underveis i intervjuet, så ble det viktigste for min egen del å gå inn i intervjuene med en god tone. Grunnen til at dette ble et viktig punkt er fordi, jeg ville gå inn i intervjuene uten å virke som om jeg var ute etter å finne feil hos deltaker, eller å konfrontere dem i intervjusituasjonen. Opplever man en konfrontasjon i et intervju kan dette være med på å hindre deltaker i å formidle sine personlige erfaringer rundt

tematikken. Samtidig som at forståelsen mellom deltaker og forskers erfaringer kan forringes i en sånn situasjon (Thagaard, 2018).

Validiteten av dataen jeg kom til å samle inn i løpet av intervjuene mine var noe jeg tenkte mye på. Det jeg legger i dette er om dataen jeg samlet inn skulle klare å hjelpe meg til å svare på problemstillingen for oppgaven. Med tanke på at temaet knutepunktutvikling er veldig kompleks, så kan man ikke garantere at dataen man samler gjennom studier faktisk reflekterer årsakssammenhengen. Om man derimot klarer å vise til årsakssammenhengen kalles det for indre validitet (Roald, 2015). Gjennom analysedelen er det derfor viktig å se om det er mulig å dra logiske resonnementer, og om det er mulig å forklare resultatene basert på det teoretiske grunnlaget og dataen man har samlet. Konstruert validitet er en annen type validitet, den sier noe om hvordan man kan styrke studien i sin helhet ved oppbygningen av den (Nilsen, 2019). I denne oppgaven har jeg hatt ganske like intervjuguider for alle informantene. Ved å ha relativt like intervjuguider kan jeg se om informantene gir meg svar som ligner på andre informanters svar. Dette kan styrke problemstillingen gjennom at like svar gir en sterk antakelse om at problemstillingen er reell.

5.8 Refleksjon over etikk

Ved bruk av intervju som metode, vil jeg si det viktigste er å behandle deltakerne på en måte som gjør at de er tilfredse i alle parter av intervjuet, både i forkant, i selve intervjusituasjonen og i etterkant. Tjora (2023, s. 187) sier at det første man forholder seg i med tanke på etikk i gjennomføringen av et intervju, er at deltaker ikke skal bli «skadet». Med dette menes det jo ikke nødvendigvis at deltaker får fysiske skader, men at man ikke skal få deltaker til å føle et ubehag av noen form. Spesielt i dybdeintervju der deltakere snakker om nære opplevelser og følelser er det viktig å ta hensyn til dette (Tjora, 2023). I min egen oppgave er ikke dette med følelsesbaserte hendelser nødvendigvis et altfor stort tema, da vi i grunn snakker bare faglig om byutvikling og transport. Det som fortsatt kan komme til skade under «faglige» intervju, er deltakernes omdømme. «Vi har et ansvar for ikke å stille informantene i et dårlig lys» sier Tjora (2023, s. 192). Et eksempel på dette kan være at man som forsker må vite at man ikke kan forvente at informantene husker alle saksopplysninger på rams. Om forsker opplever noe informasjon som merkelig eller «feil», kan det være hensiktsmessig å spørre informanten om

denne informasjonen stemmer, en såkalt sitatsjekk. Tjora (2023, s. 192-193) forteller at en sitatsjekk av saksopplysninger som kan se ut som feil, eller i det minste er tvilsomme er et minstekrav for oss forskere, og han forklarer videre at et dybdeintervju ikke er en eksamen for informantene. I løpet av intervjuene jeg hadde, opplevde jeg flere situasjoner der informantene så på meg litt spørrende. De var ikke helt sikker på om ulike detaljer de nevnte ved for eksempel tidspunkt for prosjekter eller informasjon fra dokumenter var helt riktig.

I e-postene jeg sendte til deltakerne så la jeg med et informasjonsskriv og et samtykkeskjema. Et informert samtykke var noe jeg hadde klart tidlig, siden jeg visste at det var det første og viktigste for å legge til rette for et etisk «vellykket» intervju. Informasjonsskrivet og samtykkeskjemaet ble godkjent gjennom meldeskjemaet i Sikt. Thagaard (2018) forteller at et informert samtykke gjør at deltaker skal ha kontroll over opplysninger de gir til andre personer. Samtykket skal gis uten et ytre press fra andre, og det informerte samtykket skal gi så god informasjon som mulig om prosjektet.

Anonymitet er en annen viktig tematikk innenfor etikken i kvalitativ forskning. Vanligvis skal deltakere anonymiseres for å opprettholde deres konfidensialitet. Thagaard (2018, s. 25) forklarer at det kan være vanskelig ta stilling til dilemmaer som å ta hensyn til anonymiteten til deltakerne og samtidig fremstille resultater fra samlet data som oppfyller kravene for etterprøvnbarhet og pålitelighet. I ulike oppgaver kan det være helt nødvendig å fortelle hvem deltakerne er for å gjøre oppgaven pålitelig. Thagaard (2018, s. 24) forteller at det å anonymisere deltakerne kan ha forskningsmessige fordeler, som at leseren lettere kan legge fokus mot forståelsen av casen. I min egen oppgave intervjuer jeg fagpersoner med erfaring fra en eller annen form for byutvikling, og det er vanskelig å holde alle deltakerne helt anonyme. Det er fordi det er relevant for min oppgave å vite hva slags stilling disse deltakerne har for å gi oppgaven min pålitelighet. Jeg har derfor valgt å anonymisere navn og kjønn, men delvis valgt å vise til hvilken stilling de har. Det jeg mener med dette er at jeg for eksempel bruker litt bredere stillingsbegreper som for eksempel: «rådgiver i kommunen», «planlegger i kommunen», «privat aktør». Dette for å gi en indikasjon på hvor dataen kommer fra, samtidig som at jeg bevarer anonymiteten til deltakerne ved beste evne.

5.8.1 Lagring av data

Jeg fulgte NTNU og Sikt sine krav for lagring av data ved gjennomføring av intervju. Dette innebærer at jeg først samlet ett samtykke fra deltakerne om at jeg kan lagre dataen jeg har

samlet fra intervjuene til innleveringsdagen for denne oppgaven. Jeg har transkribert på en måte som gjør at deltakerne er så anonyme som mulig. Lydopptakene har blitt slettet så fort jeg transkriberte de. Transkriberingene ligger lagret i min tildelte sky fra NTNU («NTNU Personlige hjemmeområde («M:-disk»)), i denne lagringsplattformen, viser NTNU til at man til og med kan lagre helt opp til «strengt fortrolige» data så lenge de er kryptert (NTNU, 2024).

I det neste to kapitelene vil jeg sammen med det teoretiske grunnlaget og dataen jeg har fått gjennom analyse av intervju og dokumenter dele analysen i to, der jeg skal analysere viktige aspekter ved knutepunktutvikling svare på problemstillingen for denne oppgaven.

6.0 Analyse del 1 - Er Gjøvik sentrums fasiliteter tilgjengelig nok?

I denne delen av analysen blir det sett nærmere på hvor tilgjengelig Gjøvik sentrum er. I intervjuene har jeg spurt informantene nærmere om tilgjengeligheten og kollektivtrafikken i Gjøvik sentrum. For Gjøvik kommune er det viktig at sentrum er tilgjengelig, både for å etablere bedrifter og for å skape et yrende byliv. Det oppstår en diskusjon i Gjøvik om det er skadende for bylivet i sentrum om man legger til rette for bærekraftig transportmidler, uten at det er gode nok motivatorer for å bruke disse.

6.1 Tilgjengelighet

Et godt bysentrum skal være tilgjengelig for alle typer transportformer, noe som også er viktig for Gjøvik kommune. Dette forklares godt gjennom Gjøvik kommunes (2021) gatebruksplan. Teoretisk sett er også tilgjengelighet noe av det viktigste for å få folk til å besøke sentrumsområder, dette forklares for eksempel gjennom tilgjengelighet til bussholdeplasser og parkeringsområder i sentrum. Hvor tilgjengelig en bussholdeplass, en butikk eller andre typer fasiliteter er legger til rette for hvor attraktive de er, og hvor mye de blir brukt. Tilgjengelighet behøver nødvendigvis ikke å beskrives gjennom hvor langt unna denne tjenesten er, men den kan for eksempel også beskrives gjennom hvor mye tjenesten koster (Newman, 2009). Dyre parkeringsplasser i sentrum og prisen på bussbilletter kan også være eksempler på hvor tilgjengelig områder og tjenester er, og ikke minst hvor attraktive disse er. Attraktivitet og tilgjengelighet er begreper som henger godt sammen.

Gjøvik er en mindre by på nasjonal skala, og i slike byer er det kjent at kollektivtrafikken har en mindre andel brukere, enn det privatbilen har. Dette har Gjøvik kommune lyst til å gjøre noe med, men dette er lettere sagt enn gjort. Planlegger i Gjøvik kommune forteller at Gjøvik kommune er et område med høyt bilbehov med tanke på at byen har et tydelig spredt bosettingsmønster. Bilbruken blir også stimulert gjennom billige eller gratis parkeringsplasser, og bilen har derfor vært veldig lett å bruke i tidligere år, da man har vært bortskjemt med parkering i Gjøvik sentrum, forteller planleggeren. De siste årene har Gjøvik kommune jobbet med å rydde opp i biltrafikken gjennom sentrum, noe som var et av

hovedmålene gjennom «Strategi for ny byutvikling – samordnet areal- og transportstrategi for Gjøvik» (Gjøvik kommune et al., 2011). Det forklares i dette dokumentet at Gjøvik sentrum på dette tidspunktet hadde et kaotisk bybilde med masse biltrafikk og kapasitetsproblemer, og at trafikken bare ble mer og mer kaotisk som tiden gikk. Med mange parkeringsplasser i sentrum, og lite forebyggende tiltak mot bruk av privatbilen, ble sentrum mindre attraktivt. Mange parkeringsplasser gjorde det vanskelig å legge til rette for boligutvikling, og gjorde det også mindre tilgjengelig for bedrifter å utvikle seg i sentrum.

6.1.1 utfordringer med parkering i sammenheng med tilgjengeligheten til sentrum

De siste årene har Gjøvik kommune prøvd å gjøre noe med dette kaotiske trafikkbildet i sentrum. Rådgiver i fylkeskommunen forteller at gjennom det nye buss-anbudet som tredde i kraft i 2019, så skulle bussen bli mer effektiv og tilgjengelig for folk flest i Gjøvikregionen, med fokus på bybussen i sentrum. I sammenheng med å forbedre busstilbudet, måtte også kommunen endre parkeringspolitikken i sentrum som en forsterker for bruk av dette nye tilbudet og andre bærekraftige transportmidler, men på bekostning av hva? En representant for næringslivet i intervjuene forteller dette:

«For eksempel på godt og vondt skal Gjøvik sentrum være bilfritt. Man fjerner en god del store parkeringshus og parkeringsplasser i sentrum og legger heller parkeringsplasser utenfor sentrum. Veldig mye fokus på å få gode transportmuligheter, som gjør at folk ikke bruker bilen.»

Etter at å bli spurt om deltakeren er fornøyd med tiltakene som er blitt gjort forteller hen:

«Men dette med parkering i sentrum er et stort «issue» da man har fjernet 3-400 parkeringsplasser i sentrum som lå midt i sentrumskjernen, så jeg kan bruke det som et eksempel.»

Med bakgrunn i dette eksemplet forteller deltakeren at man får tilbakemeldinger fra bedrifter i Gjøvik sentrum, at innbyggerne bruker andre handelsområder på grunn av at de opplever sentrum som utilgjengelig. Deltakeren forteller videre at et bilfritt sentrum i fremtiden er et drømmescenario, men at en så voldsom endring i parkeringspolitikken gjør at hele Gjøvik sentrum taper seg, og at butikker mister kunder. Hen legger til «Hvor hyggelig er det egentlig å gå i et bilfritt sentrum uten butikker, ikke vet jeg...». Det skal også sies at oppgraderingen av hovedgaten, Strandgata, i Gjøvik sentrum har vært under oppgradering. Den har derfor

stengt fra slutten av 2022 frem til midten av 2023, noe som også kan ha vært en grunn til at folk ikke ville prioritere å besøke sentrum, for dette gjorde det enda mer utilgjengelig en periode.

I gatebruksplanen (Gjøvik kommune, 2021) står det at hovedprinsippet ikke er å fjerne gateparkeringer før nye parkeringsanlegg er etablert. Kommunen har ikke fjernet gateparkeringer. Men den utbyggingen av parkeringsanlegg som foregår nå så påvirker dette uten tvil tilgjengeligheten og attraktiviteten til sentrumsfunksjonene, og gateparkeringene har ikke kapasitet i forhold til etterspørselen. Akkurat nå så har ikke Gjøvik parkeringsanlegg i nærheten av sentrumsområder som er attraktive, eller tilgjengelige nok til å demme opp for etterspørselen for parkering som befinner seg i Gjøvik for øyeblikket. Selv om man har en langsiktig strategi på dette, så kan dette på kort sikt ødelegge for allerede etablerte bedrifter som ligger i sentrum. Representanten for næringslivet i Gjøvik forteller at å fjerne parkeringsplasser og en utvidet ramme der man må betale for parkering, utløste «dramaskrik» blant innbyggerne og bedriftene i sentrum. På bakgrunn av ettvirkningene av dette så ser man på om å legge til rette for gratis parkering i korte stunder i løpet av dagen, så sentrum og alle fasilitetene her blir mer tilgjengelig. Noe som man kan se for seg legger til rette for bilbruk i sentrum, og som går imot målene Gjøvik kommune har for et bilfritt sentrum.

Rådgiver i kommunen forteller at godt tilgjengelige parkeringsplasser er det virkemiddelet som gjør bilen mest attraktiv i sentrum. Hen forteller videre at det er et voldsomt stort fokus på parkering her i sentrum av Gjøvik, med tanke på etterspørselen. Gjøvik er derfor i en fase der man må veie opp tilgjengeligheten med bil og parkering i sentrum opp mot bruk av sentrumsliggende bedrifter og butikker. Gjennom atp sin plan for Visjon Gjøvik 2030 (Gjøvik kommune et al., 2011, s. 11) virker det som det er viktig at «visjonen må stikke dypt og kunne tåle skiftende politiske regimer». Det forklares i dette dokumentet at man må endre parkeringsnormer samtidig som at det skal være veldig enkelt å parkere for handlende og besøkende i Gjøvik.

Som nevnt tidligere i sitatet til representanten for næringslivet så har man fjernet 3-400 parkeringsplasser i Gjøvik sentrum, noe som ikke ble tatt godt imot av alle. Planleggeren forteller at en del av disse parkeringsplassene er fjernet midlertidig grunnet bygging. Grunnen til at dette ble tatt så dårlig imot må nødvendigvis ikke være på grunn av at selve tiltaket er negativt. Slike tiltak påvirker folks daglige mønster og atferd, derfor vil mange reagere på at elementer ved deres daglige atferd tas bort. Folk er mer tilbøyelige om tiltakene påvirker dem

positivt, uten å påvirke deres atferd (Næss et al., 2018). En av planleggerne i kommune kommenterer også dette, og sier at det tar veldig lang tid før vanene til folk endres. Derfor er det viktig å se på det i et langsiktig perspektiv, forteller planleggeren videre. At utviklingen av tilgjengeligheten til sentrum er en langsiktig prosess tydeliggjøres også gjennom dokumenter som Gjøviks kommuneplan, atp sin plan for visjon Gjøvik 2030 (Gjøvik kommune et al., 2011) og Mjøsbyen sin felles areal- og transportstrategi (Mjøsbyen, 2021).

I små- og mellomstore byer i Norge er det ofte bygd spredt, noe som gjør bilen ekstra tilgjengelig og attraktiv. Tennøy et al., (2017) forteller at det er spesielt vanskelig å finne positive løsninger til å bruke mindre privatbil i slike byer, der dette med spredt bebyggelse er en av grunnene. Som vi har sett i avsnittene over så har det skapt «dramaskrik» når man har fjernet parkeringsplasser, samtidig som at de eksisterende parkeringsplassene er gjort mye dyrere. I en spredt bygd by der man er «avhengig» av bilen, kommer ikke slike tiltak til å bli tatt godt imot av mange. Samtidig som at fjerning av parkeringsplasser er sett på som en av de mest effektive måtene å jobbe mot bilkjøring i sentrum. Dette er en diskusjon og et dilemma som Gjøvik kommune står foran for øyeblikket.

6.2 Hvordan kan bærekraftige transportmidler, kommersielle områder og arbeidsplasser samordnes for å skape et velfungerende knutepunkt?

Calthorpe (1993) forteller at gode kommersielle områder inneholder fasiliteter som er tilgjengelige. Tilgjengelighet er et av de viktigste faktorene for at kommersielle områder skal fungere optimalt. Han forklarer videre at slike kommersielle områder ikke bare skal være tilgjengelige, men disse områdene må også motivere folk til å bruke bærekraftige transportmidler. En kombinasjon av handels- og serviceområder blir kombinert med arbeidsplasser i nærheten av disse områdene. Planlegger i kommunen forteller i sammenheng med dette at Gjøvik historisk sett har hatt veldig lite utbygginger av kontorlokaler i sentrum. Da de fleste bedrifter etablerer seg i Mustad Næringspark, og selv om det er bra at man bruker allerede eksisterende bygg og areal så påvirker dette sentrum. Planleggeren forteller videre at de derimot ser positivt fremover, da kontorlokalene i Mustad Næringspark nå begynner å bli fulle, som fører til at man ikke noe annet valg enn å bygge ny kontorlokaler i sentrumsområder. Når planleggeren får spørsmål om nyetableringen av arbeidsplasser bare går en vei, og det er oppover, så svarer hen:

«Ja det virker sånn, at det er den retningen der går. I hvert fall nå som det blir flere kontorplasser, og det som går på handelsnæringen er sett på som mer stabil. Hvor det er snakk om vanlige forretninger, der er det ikke noe stor vekst, men det er kanskje en del mer på det med tjenesteyting og serviceyrker. Restauranter har hatt en positiv trend de siste årene.»

Om vi skal forholde oss til teorien til Calthorpe (1993) om kombinasjonen av handels- og serviceområder blir kombinert med arbeidsplasser, skal de kommersielle områdene i Gjøvik sentrum i fremtiden se en forbedring. Planleggeren i kommunen er også enig i at denne kombinasjonen kan være en drivkraft for mer byliv og innbyggere i sentrum. Kommersielle områder med god variasjon er en viktig del for å etablere gode knutepunkt, og med et godt utviklet kommersielt område vil man være ett steg nærmere for å oppnå et godt knutepunkt. Med dagens utgangspunkt kan Gjøvik oppleves som en by der knutepunktutviklingen minner om TAD. Altså at selv om kollektivtrafikk er i fokus, og holdeplasser er under 10min unna der flest folk bor har man enda ikke nådd en utvikling hvor innbyggerne har blitt motivert til å bruke bussen og andre bærekraftige transportmidler istedenfor privatbilen. Rådgiver i fylkeskommunen bekrefter dette. Kommunen har ikke gjort nok for å favorisere bussen ovenfor bilen, men man er nå bedre på vei for å utvikle konkurransedyktigheten til bussen i forhold til bilen enn man har vært tidligere.

Planlegger i kommunen forteller i sammenheng med avsnittet over:

«Også kan de ha noe å si at historisk sett så har det vært ganske få som bor i selve byen, hvor det er mange som kommer inn. Så det bygges mer leiligheter i sentrum som er med på å løse behovene utenfor dørstokken. Men det her kan jo være en trend som får det til å endre seg litt. Men det er mange som bor spredt i eneboliger der de har egne parkeringsplasser der tilgangen til bilbruk er god da. Det er få terskler som gjør at man tar bussen og lar bilen stå igjen hjemme istedenfor omvendt.»

6.3 Hva gjør at bussen oppleves som mindre tilgjengelig?

Rådgiver i Gjøvik kommune forteller at selve busstilbudet er mye bedre enn det folk flest tror. Noe som også den ene planleggeren sier seg enig i. Rådgiveren i kommune sier videre at det handler om at informasjon er tilgjengelig for folk. For store deler av Gjøviks befolkning ser ikke på å bruke kollektivtrafikk som en mulighet for reise en gang, fordi det har så dårlig rykte, uten at ryktene nødvendigvis stemmer. Bussen er mer tilgjengelig enn det folk tror. Dette bekrefter noe av det rådgiveren i fylkeskommunen sier, om at kommunen ikke har klart å favorisere bussen over bilen. For selv om bussen er sett på som tilgjengelig av kommunen, men ikke av innbyggerne i Gjøvik, så ligger det her en barriere som må brytes ned.

Planlegger i kommunen forklarer også at man muligens ikke får satset så mye som man vil på bussen i sentrum, da det er viktig for Gjøviks identitet å vedlikeholde områder utenfor bysentrumet.

«I en kommune som består av by og land så blir bygdene en viktig del av identiteten vår. Når vi vurderer nye områder, så er det en stor politisk debatt akkurat det her, og de har valgt å beholde boområder i grendene da, spesielt rundt skolene da for å ikke miste lokalsamfunnet. Det går jo selvfølgelig på bekostning av akkurat det her, de blir jo åpenbart at slike områder får gode kollektivtilbud og de bryter jo med de overordnede prinsippene som er i planen da. Man ønsker jo gode transportmuligheter i byen og i områdene rundt, samtidig ønsker man å beholde grendene. Dette blir da et slags kompromiss da.»

Planleggeren forteller videre at dette ligger forankret i politiske overordnede planer. Ikke at man nødvendigvis skal satse tungt på bygdene, men at det er veldig viktig for Gjøvik å ta vare på dem. Det blir også forklart gjennom intervjuene at dette har ført til en «kvasi-løsning» noe som betyr en slags halvveis løsning på noe. Denne såkalte «kvasi-løsningen» gjelder bussen, og dens ruter. I utgangspunktet ville Gjøvik kommune ha flere høy-frekevns bussruter for bybussen, men det var ikke noe de fikk grunnet etterspørsel etter buss i ytre tettsteder og liknende områder. Derfor forklarer planleggeren at man heller gikk for en kombinasjon av flatedekning og frekvensdekning for bussen, noe som gjør at man ikke får et rendyrket prinsipp på akkurat det her, forklarer hen videre. I teorien viser det seg sånn at høy frekvens har høyere virkning på bruk av bussen, enn det billigere billetter og lengre busstraseer har. Planlegger og rådgiver i kommune forteller at man heller ikke akkurat har

full buss hver gang heller. Dette gjør også noe med hvordan man planlegger bussen, mer billettinntekter og bruk av bussen vil generere flere midler og prioriteringer til bussen i byen.

Gjennom egne observasjoner av bussen, og hvor mange som brukte den gjennom en ukes opphold i Gjøvik-Toten området vil jeg legge til at jeg ikke kan si meg enig i den siste påstanden til deltakerne fra kommunen. Gjennom reisene mine med buss mellom destinasjoner som Raufoss-Gjøvik-Lillehammer var bussen nesten full hver eneste gang jeg var på bussen. Reisene mine foregikk tidlig formiddag, tidlig- og sen ettermiddag. Denne observasjonen foregikk i bare en uke og kanskje ikke kan ansees som presentabel for hvor mange som tar bussen gjennom hele året, så var dette allikevel noe jeg merket meg gjennom bruk av buss i oppholdet mitt på Gjøvik-Toten.

Rådgiveren i fylkeskommune vil til en viss grad si seg enig med det planleggeren nevner i forhold til hvor man helst vil at bussen skal gå. Hen forteller at man helst vil betjene sentrum mest mulig, men at det er vanskelig å prioritere sentrum når Gjøvik- og omegn er et så stort område. Hen sier videre at det ikke er deres jobb å sørge for at absolutt alle har et busstilbud, vi jobber heller for at flest mulig skal bruke bussen, og det er flest folk i Gjøvik sentrum. Dette er også mer bedriftsøkonomisk nyttig, da kjørelengdene blir alt for lange om man skulle hatt høyere frekvens på de lange rutene som eksisterer i dag. Rådgiveren selv har allikevel et ønske om at man kan få mer økonomisk støtte, for å øke frekvensen på de allerede eksisterende rutene man har i dag, spesielt i sentrum. Rådgiveren sier at sånn løsning man har i dag, spesielt i ferietider, da man har alt for dårlig og variert frekvens, ikke er kundevennlig i det hele tatt.

«Vi er veldig opptatt av å bli en god samfunnsaktør som tar et ansvar i forhold til å løse trafikale utfordringer og en overordnet nasjonal målsetting om at all økning i mobilitet skal tas innom sykkel og gange, og selvfølgelig kollektivet da. Ja, og for å få det til, så må vi jo kjøre mer buss der det er mange som reiser», sier rådgiveren i fylkeskommunen.

Dette er da ikke mulig i Gjøvik kommune for øyeblikket, altså å kjøre flere busser der det er mange som reiser. Det allerede eksisterende anbudet på i Gjøvik kommune er gjeldende i 10 år fra 2019, og planleggeren i Gjøvik kommune sier at «det ikke er bare bare» å endre ruter og frekvens sånn som dem vil. Gjennom dette anbudet og fremover sier rådgiveren i fylkeskommunen at man må fokusere på elementer som gjør at bussen ser mer attraktiv ut enn det bilen gjør. Men, ulike infrastrukturelle tiltak som til slutt skal legge til rette for bussen og andre bærekraftige transportmidler gjør at bussen må endre ruter i et halvt år, hvis ikke

lenger. Noe som hen mener skaper en usikkerhet for brukerne av bussen som produkt, fordi rutene ikke blir forutsigbare nok. Da kommer man også tilbake til at synliggjøring av informasjon må gjøres. Men, man ser at jo at infrastrukturelle tiltak som er tilrettelagt for transportbehov gjør at flere bruker bærekraftige transportmidler, det forteller planleggere i kommunen og rådgiver i fylkeskommunen. Spesielt gjennom eksempler fra utbyggingen av infrastruktur ved transport-løftet ved campus NTNU.

Etter etableringen av NTNU på Kallerud, kom det et økt transportbehov til og fra byen til campus. Selv om man ikke nødvendigvis ser på NTNU som et kommersielt område, så bruker jeg det allikevel som et eksempel i denne sammenheng. I sammenheng med fokuset på å utvikle campusområdet måtte infrastrukturen i området oppgraderes for å oppfylle transportbehovet. Etter et nytt kollektivanbud i 2019, der man la transporttraseer over campus på Kallerud, kunne man se en kraftig økning av folk som brukte bussen i dette området, forteller rådgiver i fylkeskommunen. Gjennom etterspørsel fra attraktive fasiliteter, kan man tilrettelegge for bærekraftige transportmidler til og fra slike fasiliteter, noe som er en motivator for å bruke bærekraftige transportmidler. Denne analogien kan man også ta med seg videre når det kommer til kommersielle områder. Gode kommersielle områder gir som sagt motivasjon til å ta bussen, sykkelen eller ved gange. Rådgiveren i fylkeskommunen forteller videre at gode dialoger mellom fylkeskommunen, kommune og andre aktører øker sannsynligheten for at deres mål om for eksempel transport kan bli innfridd. Men rådgiveren påpeker at «vi ikke skal legge til rette for bussruter bare fordi det er «nice to have», men at det må være et reelt behov i området. Også er forskjellen på om en stor privat aktør etterspør eller kommer med innspill, kontra enkeltpersoner».

6.4 Jernbanens rolle for utvikling i Gjøvik kommune og skystasjonen som byens «eneste fullverdige knutepunkt»

Alle deltakerne i intervjuene så på skystasjonen som Gjøviks eneste fullverdige knutepunkt. Her møtes alle transportformer som er aktuelle i Gjøvik kommune. Skystasjonen er en endestasjon for toget. Rådgiver i fylkeskommunen forklarer at hele rutetilbudet er noe tilpasset togets avganger, og at dette er kanskje et av de viktigste elementene i dette knutepunktet. Altså at bussen skal henge noe i sammen med toget, og dermed gjøre toget så tilgjengelig som mulig. Gjennom TOD sine teorier er ofte toget og jernbanen argumentert for å være ett av hovedelementene for et godt knutepunkt (Calthorpe, 1993). Toget på Gjøvik er den eneste koblingen mellom Gjøvik – Oslo, et optimalt og godt tilgjengelig tog her ville vært en åpenbaring. Toget som går fra Gjøvik oppfyller dessverre ikke en TOD standard, der toget skal jevnt over skulle hatt hyppigere avganger. Planleggeren i Gjøvik kommune sier dette om toget og jernbanen:

«Den er jo veldig viktig, for den er jo egentlig den eneste reelle koblingen vi har mot Oslo. Som da er viktig for byene og for næringslivet og kompetansemiljøet i byen og NTNU. Også har vi hatt utfordringer med at frekvensen har vært alt for dårlig, at den går annenhver time, og med forbindelser om morgenen. Så det har vært jobbet i lang tid med å få påvirket det og få økt hyppighet og tiltak på Gjøvikbanen, også andre steder langs banen som gjør det mulig å få avganger hver time. Så det er jo på plass nå et langt bedre rutetilbud, som er en nøkkel for å sørge for at det er lettere for folk å bo her og koblingen til Oslo med tanke på næringslivet og forbindelser. Det er blitt bedre enn det var.»

Toget går nå hver time fra Gjøvik, tidligere gikk den annenhver time, noe som er en betydelig forbedring. Toget går nå også fra og med ca 03:30 på natten, noe som gjør at koblingen til næringslivet og NTNU blir sterkere, da ulike aktører kan delta på tidlige fysiske møter i byen. Planlegger i Gjøvik kommune forteller at kommunen ikke har noe makt over hvor ofte toget skal gå, men forteller at de kan komme med forslag og ønsker. Derimot forteller hen at jernbanestasjoner langs Gjøvikbanen har fått en betydelig oppgradering de siste årene



Figur 3: Gjøvik skystasjon (Visit Norway, U.Å).

gjennom oppgraderinger av holdeplasser. Hen forteller at det også er planer om å utvide godsterminalen på Eina stasjon som kan være med på å avlaste togtrafikken på Gjøvikbanen.

Tilgjengelighet gjennom jernbanen kan legge til rette for betydelig langsiktig økonomisk vekst. Newman (2009) forteller at byer som har lagt til rette for god knutepunktutvikling gjennom jernbane og buss sparer penger i lengden. Å spare penger på transport gjør at flere folk kan investere i egen husholdning og eiendom, noe som fører til videre utvikling og verdiskapning i byen. Rådgiver i Gjøvik kommune forteller at tilgjengeligheten på informasjon kan være en løsning for å øke tilgjengeligheten for bussen og andre bærekraftige transportmidler. Hen forteller at de selvfølgelig sprer informasjon gjennom sosiale medier og gjennom kommunale medier, men at det ikke er nok. Det er vanskelig å finne nye gode løsninger på å gjøre informasjon tilgjengelig, men hen forklarer at «det er viktig at vi som sitter i kommunen blir enda flinkere på å gjøre informasjon tilgjengelig, synliggjøring og informasjon er noe som må bli prioritert».

6.5 Tilgjengelighet gjennom gange og sykkel i Gjøvik kommune

Gjennom reisevaneundersøkelsen gjort i 2018-2019 viser det seg at folk går veldig mye i Gjøviks indre sone. Hele 36% går til fots i denne sonen. Gjøviks indre sone er relativt godt tilrettelagt for gående, spesielt med tanke på korte avstander. Andelen bruk av sykkel i den indre sone er derimot ikke så veldig høy, med bare 5%. Rådgiver i kommunen sier at man har satset på sykkel i kommunen, og at gjennom «Sykkelbyen», som da er en arbeidsgruppe i fylkeskommunen har, skal tilrettelegge for sykkel. Hen forteller videre at selv om man har bygd ut sykkelveier og en bysykkelordning der syklene er elektriske, har man mye å gå på. Utenfor den indre sonen i Gjøvik er andelen alt for lav med en andel på bare 2%. Men rådgiveren forklarer videre at man ser at el-syklene blir godt brukt, i hvert fall i av studentene i sammenheng med reiser til og fra NTNU.

I de senere årene forklarer rådgiver i kommunen at de har satset på sykkel gjennom «Sykkelbyen», og man har utarbeidet sykkelveier og infrastrukturelle tiltak, som da skal legge til rette for at folk skal sykle. Uten at dette nødvendigvis har fått andelen bruk av sykkel opp nevneverdig. Hen sier også at det er vanskelig å legge til rette for sykkel i Gjøvik, da geografien i Gjøvik by ikke er veldig lett å forholde seg til. Det er mange bratte bakker i bybildet, og det er ikke veldig attraktivt for majoriteten å sykle opp bratte bakker hjem fra jobb, sier rådgiveren på en litt humoristisk måte. På bakgrunn av geografien og topografien i

Gjøvik, beskriver rådgiveren Gjøvik som den perfekte el-sykkelbyen. Arbeidet med å få innbyggerne til å innse dette er en vanskelig jobb, der rådgiveren forklarer at synliggjøring av sykkelen i knutepunkter er viktig. Hen forklarer at man har plassert sykkelhotell ved skysstasjonen, som skal gjøre det tryggere for de som vil parkere sykkelen sin i området. Planleggeren i kommunen forklarer at kriminalitetsforebygging i kommunen er høyt prioritert fremover, og slike hotell er en del av en slik forebygging. Hen sier videre at disse sykkelhotellene også skal være en av elementene som skal synliggjøre sykkelen i sentrum, og invitere til gode kombinasjonsreiser.

Representant for næringslivet forteller man opplever at sykkelveiene og sykkelstiene er veldig godt ivaretatt i kommunen, nesten litt for godt varetatt. Og at det heller er nå et større behov for å tilrettelegge for gående.

«Ja, nå har jo Gjøvik investert stort i ulike sykkelstier de siste årene, så det tror jeg er veldig godt i varetatt. Men mange mener kanskje at de er alt for godt i varetatt. Når det kommer til å tilrettelegge for fotgjengere så er det noe som skal jobbes med ytterligere, dette etter tilbakemeldinger fra folket. De syntes det var nok tilrettelegging for sykkel, og at det nå var viktigere å legge til rette for at folk heller skulle gå.»

Representanten for næringslivet forteller videre om hva hen legger i å legge mer til rette for gående. Mye av det handler om utforming av byrom. Hen forteller at Gjøvik kommune har mye å gå på her, og at kommunen ikke nødvendigvis prioriterer dette nok. I knutepunktutvikling er god utformingen viktig, og at man vil oppholde seg i området er viktig for å legge til rette for et best mulig knutepunkt. Planleggerne og rådgiveren i kommunen er også enig i at man kanskje har noe å gå på i forhold til utforming av byrom.

I sammenheng med det reisevaneundersøkelsen viser, kan det være en antakelse for grunnene til at byrommene ikke blir prioritert på samme måte som sykkelveiene har blitt de siste årene, ettersom andel gående er mye større enn syklende. Representanten for næringslivet sier «at det handler om prioriteringer, og at i denne sammenhengen blir byrommene nedprioritert». «Det er også ønskelig med byroms-strategi, så vi håper man kan opprette en gode strategier for å kartlegge kortsiktige og langsiktige tiltak, noe som vi ikke får gjort på en god måte den dag i dag.»

En langsiktig og god plan for byroms-strategi med god medvirkning vil være en god løsning for å tilrettelegge for et mer attraktivt byrom, som igjen kan legge til rette for gode knutepunkt. Tidligere i dette analysekapitlet er det blitt snakket om motivasjon til å bruke bærekraftige transportmidler, og et pent og godt utviklet byrom er noe som i teorien skal motivere innbyggere til å bruke bærekraftige transportmidler da det blir mer attraktivt å oppholde seg over lenger tid i slike områder. Når en slik tilbakemelding fra en representant fra næringslivet forteller at byrommet er for dårlig prioritert, er det naturlig å anta at meningene til representanten er belyst av ønsker fra næringslivet i Gjøvik kommune.

Selv om representanten for næringslivet forteller at det er ønskelig at gående skal bli mer prioritert, forklarer planlegger i kommunen at det har vært flere løft i Gjøvik sentrum de siste 15 årene. Hen forteller videre at man selvfølgelig har mer å gå på, men at det er et langsiktig prosjekt der man må jobbe langsiktig for å få til de målene man har satt seg, for å få et mer helhetlig løft. Disse løftene har vært et steg i riktig retning, men man har fortsatt mer å gå på her. Selv om ulike arrangementer og aktiviteter skjer på siden av den kommunale virksomheten så er det kommunens ansvar å sørge for at byrom er områder er attraktive. Planlegger i kommunen forteller at ulike aktiviteter og festivaler foregår i sentrumsområder, og mener det er viktig at man fortsetter å ha slike arrangementer for å gjøre sentrum enda mer attraktivt. Planlegger fra kommunen forteller mer om dette i sitatet under

«Man har Akevittfestival med flere, det er kaffefestival i tillegg til flere ting som kommer. Dette er noe som går litt på siden av den kommunale virksomheten, men en del av kommunens rolle er jo det å skape hyggelige og trygge offentlige rom som du har lyst til å oppholde deg i, også er da det en del av pakka. Også må vi ha gode miljøvennlige transportformer med parkeringstilbud. Så er det helt sikkert andre typer samarbeidsformer som kan være aktuelle på sikt, men det er jo en del av den koblinga mellom offentlig og privat sektor da, dette er jo mye av det som må til for å skape et godt byliv. Det nytter ikke å jobbe hver for seg.»

Planleggeren er derimot fornøyd med tilgjengeligheten og tilbudene for bruk av blå-grønne lunger i nærheten av sentrum. Man har mange ulike parkområder i nærhet til byen. For Gjøvik er det viktig å holde på attraktive og åpne blå-grønne områder da det er viktige å ha slike ressurser i fremtiden. Mye av tankegangen rundt slike områder henger igjen fra da bærekraftig arealbruk ble et større tema, gjennom Namit-prosjektet. Mot slutten av intervjuet med rådgiver og planlegger i kommunen blir det stilt spørsmål om hva de ser på som et ekstra

viktig tema for denne oppgaven. Begge svarer at spesielt sosial bærekraft i sammenheng med knutepunkt og byrom. Altså at slike rom skal være tilgjengelig for alle, og at disse områdene inviterer til opphold. Rådgiveren legger til at det er viktig å tenke på dette ut ifra et brukerperspektiv, altså hvem skal bruke disse områdene? Hvem er disse områdene for? Og hvordan kommer man seg til disse områdene? Gjennom disse spørsmålene kan man også se for seg potensiale for videre arbeid med hvordan man kan tilrettelegge for hvordan man kan maksimere antall folk som bruker bærekraftige transportmidler. «Det andre punktet går ut på å maksimere antall folk som bruker bærekraftige transportmidler, og å se på utviklingsmuligheter både i privat og offentlig sektor. Å se på ulike områder som er underutviklet, eller som har et ubrukt potensial.» (Mouritz & Ainsworth, 2009). Dette er et sitat fra teoridelen om implementeringen og koordineringen av TOD, og gjennom beskrivelsene til flere av informantene er dette med utviklingen av byrom, noe som kan passe inn i dette punktet. Også er det litt bemerkelsesverdig at man ikke har tatt større tak i dette problemet i Gjøvik, når det virker som at utvikling av attraktivitet i byrom er så viktig blant informantene. Dette kan jo være et annet eksempel på at nettopp planlegging og medvirkning i tidlige stadier er viktig, sånn at slike elementer som byrom ikke blir «glemt» og heller da prioritert. Akkurat her har Gjøvik kommune forbedringspotensiale.

7.0 Analyse del 2 - Planleggingsprosesser for utvikling av knutepunkt i Gjøvik

Planlegging og implementeringer av tiltak som skal gjøre knutepunkt bedre er ikke noe som ulike aktører kan gjøre på egenhånd. Man er helt avhengig av et godt samarbeid fra flere aktører og innbyggere, for å legge til rette for så gode knutepunkt som mulig. Dette gjøres gjennom planleggingsprosesser, og i planleggingsprosesser i Norge er det et krav om at innbyggere, organisasjoner, institusjoner og andre interessenter skal bli involvert i en planprosess gjennom medvirkning i pbl. I Norge er det omkring 80% av alle reguleringsplaner gjort av private aktører, derfor er det viktig at samarbeid mellom private aktører og offentlige tjenester er godt (Nordahl, 2018). Medvirkning og samarbeid mellom private- og offentlige aktører er også viktig gjennom atp sin plan for Gjøvik Visjon 2030. Dokumentet forteller at man får best resultat av god areal- og transportstrategi gjennom bred medvirkning og et forpliktende samarbeid (Gjøvik kommune et al., 2011).

7.1 Medvirkning

I Gjøvik kommune bruker man en offentlig medvirkningsplattform kalt Bylab, som er en plattform som skal legge til rette for at innbyggerne skal være med på å påvirke ulike prosjekter og planer i kommunen. Bylab foregår både fysisk og gjennom kommunens nettsider. Bylab skal være med på å bryte ned barrierene mellom kommunen og innbyggerne, noe som vi kan anta eksisterer gjennom del 1 av analysen. Planlegger i kommunen forklarer at medvirkning er viktig og at man prøver å bruke Bylab ofte. I intervjuet tolker jeg det som at hen setter litt spørsmålstegn rundt det om Bylab faktisk blir brukt ofte nok, eller bra nok. Selv om Bylab er tilgjengelig og i utgangspunktet brukes ofte, så oppnår man kanskje ikke den mengden medvirkning man ser etter. Planleggeren sier:

«Vi har jo vi bruker jo bylab. Vi har bylab på Gjøvik kommunen som vi bruker ganske mye eller... (med en spørrende tone). Men vi har jo en Fysisk bylab og her i rådhuset som vi bruker mye på medvirkning. Og det gjør vi på forskjellige måter da, men når vi jobber med revidering av byutviklingsstrategien for eksempel, så har vi ikke hatt så veldig mye involvering fra publikum. Altså, vi har jo åpnet for det selvfølgelig, og hatt det åpen dag og sånn. Men det var ikke så veldig mye besøk på den men ellers så er det jo politisk verksteder

da som vi har brukt sammen i denne sammenheng, eller så når vi lagde byutviklingsstrategien denne gangen.»

Det virker som i revideringen av denne nye byutviklingsstrategien, at man ikke har fått all verden av innspill fra innbyggerne i Gjøvik. Noe som gjennom knutepunktutvikling er veldig viktig for å oppnå best mulig effekt. Om man ikke har med seg lokalsamfunnet i slike prosjekter, vil det alene være en faktor for å feile i planlegging av knutepunktutvikling (Mouritz & Ainsworth, 2009). Det planleggeren sier støtter opp under teorien om at kommuner generelt syntes det er vanskelig å rekruttere deltakere for medvirkning (Sandkjær Hanssen, 2018). Sandkjær Hanssen (2018) kritiserer kommuner i Norge, og forteller at de ikke har mange nok rekrutteringsmetoder for medvirkning. Åpenbare rekrutteringsmetoder Gjøvik kommune bruker er folkemøter og såkalte «workshops», spesielt folkemøter sees på som utdaterte i teorien til Sandkjær Hanssen (2018). Det er kommunen sitt ansvar å sørge for at det er tilrettelagt for god medvirkning gjennom pbl. Ved bruk av lite varierte metoder kan man vel argumentere for at det ikke er godt tilrettelagt for medvirkning. Derimot sier representanten for næringslivet dette når hen blir spurt om medvirkning fra lokalsamfunnet: *«Det er jo gjennom flere ting. For det første så legges det ut kommunale planer, eller kommunens nye planer legges jo ut på høring. Og her kan «lag» og foreninger, næringsliv og innbyggere sende inn høringsuttalelser. Så sånn sett så har de muligheter til å uttale seg, men Gjøvik kommune har blitt veldig flinke til å invitere gjennom ByLab prosjektet sitt. Så innbyggere har mulighet for medvirkning før de legger frem de ferdige planene for kommunestyret før beslutninger blir tatt.»*

Det skal sies at planleggerne i kommunen opplever kommunikasjonen i henhold til ulike prosjekt i nyere tid har vært god. Den oppleves i hvert fall som god. I sammenheng med graving og utbygging av Strandgata, i Gjøvik, forklarer planlegger i kommunen at man er fornøyd med kommunikasjonen og utfallet av prosjektet. Planleggerne i kommunen er generelt sett mer fornøyd med medvirkningen de siste årene. I tidligere år forteller de at det er noe kommunen har vært alt for dårlig på, og at man fortsatt har forbedrings-potensiale. Dette kan vi kanskje se noe av gjennom rekruttering av deltakere for medvirkning i revideringen av den nye byutviklingsstrategien. Planlegger i kommunen drar forteller nærmere om et prosjekt i Hunndalen, som er et tettsted rett utenfor Gjøvik sentrum, der man har planer om en ny ungdomsskole. I dette prosjektet er hen veldig fornøyd med medvirkningen, og beskriver at

man her har vært mye flinkere med medvirkningen enn det man tradisjonelt har vært her i kommunen. Hen forteller også at de gjorde dette på et veldig tidlig planleggingsstadium, noe som i teorien skal være ideelt for god kvalitet for planlegging og resultat. Planleggeren i kommunen forteller også at noe av det viktigste har vært kompetansehevingen for bevisstgjøringen av politikere.

«For til syvende og sist så er det viktig at man har et politisk ønske for at noe skal skje. Så disse prosjektene vi har hatt nå har uten tvil skapt en større politisk bevissthet rundt akkurat dette her. Så om vi ikke følger disse standardene, så blir det I større grad etterspurt. Så standarden for hvordan vi skal jobbe har blitt høyere».

Dette med økt politisk bevissthet er noe som går igjen gjennom intervjuet, og det er ikke helt uforståelig. Kommunestyret består av en samling av representanter for politiske partier, og det er viktig å vise til viktige teoretiske aspekter ved bærekraftig byutvikling som gjør at man tar bedre avgjørelser på bakgrunn av teori og ikke bare på bakgrunn av politiske visjoner. Som nevnt gjennom det teoretiske grunnlaget så ligger god knutepunktutvikling i et skjæringspunkt mellom eksisterende kunnskap, politikk, samfunn, marked og planmyndigheter.

7.2 Samarbeid mellom kommunen og private aktører for å skape gode knutepunkt

En privat aktør i Gjøvik forteller at de har et ønske om å bli mer inkludert i planprosesser på kommunens eget initiativ, hen forteller videre at initiativet heller har kommet ifra næringslivet selv, spesielt i sammenheng med et veiprojekt knyttet til Rv4 som skal oppgraderes. Hen sier:

«Men mye av dette initiativet har kommet fra oss i næringslivet som pådrivere for prosessen. Etter at det ble vedtatt at det skal starte et reguleringsarbeid så blir vi mer en høringsinstans fremfor en aktiv samtalepart. Det er litt synd, kommune og vegmyndigheter bør i langt større grad involvere både næringsliv og berørte beboere i slike prosesser uten at man må be om det fordi en regel sier at man skal!»

Medvirkningsloven gjennom pbl kan virke relativt vag, og den har et minstekrav som skal følges gjennom lovverket. Spørsmålet er da om dette minstekravet er godt nok? I eksemplet over er det ikke det ifølge den private aktøren. Minstekravet for medvirkning er å informere om oppstart, i hvert fall ved reguleringsplaner og detaljregulering. Det er også gjennom loven pbl, krav om at interessenter og andre påvirkede skal inkluderes tidlig i planleggingsprosessen. Som nevnt i teorikapitlet om medvirkning er hele 82% av organisasjoner i Oslo enig om at dette ikke er en god nok invitasjon for medvirkning (Sandkjær Hanssen, 2018). Eksemplet som den private aktøren forteller om, er et konkret eksempel, og man skal ikke ta for gitt at dette skjer i alle prosjekter, for det gjør det nok sannsynligvis ikke. Derimot, er det viktig med medvirkning i alle planprosesser og implementeringsprosesser for å oppnå best mulig resultat, og det er derfor viktig å være konsistent ved gjennomføring av alle planer, selv om alle planer er ulike på en eller annen måte. God knutepunktutvikling utvikles ikke alene gjennom kommunen, Curtis (2009) bekrefter dette gjennom to av punktene som han så på som viktig i utviklingen av den suksessfulle TOD byen Perth i Australia, som da er: man skal dele ansvaret mellom det private og offentlige for å styre veksten i området og planlegge med lokalsamfunnet. Det skal sies at Perth og Gjøvik ikke har like geografiske forutsetninger i forhold innbyggere og landskap, men det sies at planmessige prinsippene fortsatt gjelder så lenge man tilpasser tiltakene til det enkelte område.

Mouritz & Ainsworth (2009) forteller at i utvikling av gode knutepunkt, er involveringen av interessenter, mulige samarbeidspartnere og lokalsamfunnet viktig for å oppnå god knutepunktutvikling. I sammenheng med eksemplet fra den private aktøren er det ekstra viktig å inkludere de som kan utnytte de infrastrukturelle prosjektene i etterkant. Med utviklingen av ny Rv4 vil man oppnå en bedre ankomst til Gjøvik samt en bedre kobling til byer som Hamar og Lillehammer, noe som uten tvil vil være en faktor for fremtidig vekst, dette er også forankret til kommunens samfunnsdel (Gjøvik kommune, 2018). For å utnytte denne potensielle veksten i byen er det viktig at private aktører får delta i implementeringsfasen for å legge til rette for senere vekst. Over et lengre tidsperspektiv vil dette være lønnsomt for utvikling av for eksempel bolig, fasiliteter, bærekraftige transportmidler og nye markedsmuligheter. I areal- og transportstrategien Mjøsbyen (Mjøsbyen, 2021), så forklares det at man må ha god forutsigbarhet i lokaliseringssaker, noe som innebærer akkurat dette med det å utnytte infrastrukturelle tiltak i etterkant. Det gir bedre oversikt over hvor man kan etablere og utvikle seg. Dokumentet fra Mjøsbyen (2020)

forteller at gjennom statlige føringer og mål må man legge til rette for verdiskapning og næringsutvikling, og dette får man ikke gjort uten medvirkning fra nettopp næringslivet.

Ved kommunale attraktive tiltak, viser det seg at private aktører følger etter, sier planlegger i kommunen. Hen forteller videre at kommunen har et ansvar for å ta initiativ og bruke midler for å gjøre for eksempel offentlige rom tilgjengelig, som da gjør at private aktører følger etter. Kommunen har enormt stor makt, dette er forklart tidligere gjennom teorikapitlet der det blir snakket om forholdet mellom kommunen og private aktører når det kommer til bærekraftig utvikling og utbygging generelt. Det er kommunen og myndighetene som setter rammene for arealbruk og utforming, og det er til slutt kommunestyret som bestemmer om en reguleringsplan blir godkjent, og at denne reguleringsplanen følger kommuneplanens arealdel og samfunnsdel.

Næringslivet og arbeidsplasser er som kjent gjennom det teoretiske grunnlaget viktig for å skape vekst og utvikling. For å få til denne utviklingen er det viktig at kommunen og næringslivet samarbeid, i tillegg er det viktig at kommune tilrettelegger for næringslivet. Planlegger i kommunen forteller at industriparken på Raufoss er viktig for Gjøvik, selv om den ikke ligger i Gjøvik kommune, så forteller hen at flere innbyggere i Gjøvik pendler til og fra industriparken hver dag. Industriparken er viktig for vekst i både Gjøvik og Raufoss, da det er bedrifter her som legger til rette for så mange arbeidsplasser, og kunnskapsutvikling. Planlegger i kommune forteller om hvordan de tilpasser seg på en måte som gagnar industriparken og kommersiell vekst rundt industriparken:

«Så før i tiden lå deler av utvidelsesmulighetene til industriparken i Gjøvik kommune, så det var en felles områderegulering mellom Gjøvik og Vestre-Toten kommune. Så ble det sånn at Vestre-Toten ba om en grenseregulering, der deler av den industriparken som lå i Gjøvik, nå ligger i Vestre-Toten. Men da hadde vi en felles plan for å få en så god utvikling av industriparken som mulig. Så det har jo vært et godt samarbeid på akkurat det. Også har i det siste Gjøvik kommune hatt en del fokus på å bygge nærings- og kompetanseaksen fra Gjøvik sentrum gjennom Hunndalen og til Raufoss. Med ulike typer næringsvirksomheter for å utnytte dem kompetansefortrinnene som er der da og ulike virksomheter. Så det har jo vært en bevisst strategi, så det har jo kommet en del nye næringsvirksomheter på den aksen der. NTNU og fagskolen blir og er en viktig del av det egentlig.»

På bakgrunn av teorien til Onsager et al (2021), er slik tilrettelegging for næringslivet tilretteleggende for vekst. Små- og mellomstore byer har et enormt behov for å legge til rette for næringslivet, for å skape vekst og utvikling. Gjennom god fremtidsrettet planlegging har i grunn Gjøvik gode forutsetninger for å utnytte næringslivet i industriparken i sammenheng med den relativt nyetablerte campuset på NTNU. Noe det virker som Gjøvik sakte men sikker begynt med gjennom disse kompetanseaksene planleggeren forteller om. Man har som nevnt tidligere i analysen, mye å gå på i forhold til transport til og fra Oslo og Gardermoen. Og med en mer direkte transportrute med bærekraftige transportmidler så vil man se for seg at man har tilrettelagt for god vekst og utvikling på Gjøvik i årene fremover.

7.3 Utfordringer knyttet til prosjektet på Stensjordet

I Gjøvik kommune er det nå satt i gang et prosjekt på Stensjordet, som ligger nord for Gjøvik sentrum. Her skal det bygges ca 1500 boliger, og området beskrives som Gjøviks nye bydel. Planlegger i kommunen forteller at akkurat i denne planleggingsprosessen er det viktig at kommunen tar en mer aktiv rolle i prosjektet. Hen sier videre at kommunen må bistå i en tidlig fase for å få til det alle interessentene er enig om. Det er også viktig å delta tidlig i prosessene for å oppnå best mulig resultat. Hen forklarer at god og tidlig planlegging er viktig for det økonomiske, for at prosjektet også skal være økonomisk bærekraftig. Da planleggeren fikk spørsmål om hvordan man planlegger denne prosessen på best mulig måte, og hva slags rolle en planlegger fra kommunen har i en slik plan, svarte hen:

«Men man må ha en realisme til det økonomiske, i hvert fall når det ikke er inne noen statlige eller regionale midler. Da blir det jo sånn at grunneier og kommunen som sitter med ansvar da.»

«Også skal vi oppi det her med bærekraft som har så mange dimensjoner da, som for eksempel det jeg nevnte tidligere med økonomisk bærekraft som skal gjøre at det skal være realistisk og gjennomførbart. Og det er jo uten tvil en av de mest krevende øvelsene i plansystemene her i Norge. Det er jo ekstremt vanskelig å måle det som er økonomisk bærekraftig. Så det blir jo egentlig bare påstand mot påstand, noe som er vanskelig for både fagpersoner og politikere å ta stilling til. At det ofte blir sånn at det blir for dyrt, men det er noe som i liten grad er dokumentert. Det kan være veldig velbegrunnet opplagt, men det er kanskje en svakhet med plansystemet her i Norge, at man kanskje har for lite fokus på akkurat det her.»

Næss et al., (2018) forteller at det er en pågående diskurs om hvordan man oppnår bærekraft samtidig som at det økonomisk realiserbart. Han forklarer dette i sammenheng med bærekraftig utvikling i allerede eksisterende infrastruktur, men man kan også trekke dette inn i byutvikling generelt. Som planleggeren sier i sitatet over, så opplever hen at det er vanskelig å måle om noe er økonomisk gjennomførbart, og dette stemmer. FN-Sambandet (2023)

skriver det er viktig at økonomisk utvikling foregår på en måte som holder en innenfor rammene for utnyttelsene av naturressurser. Det blir forklart videre at det er viktig man finner en balansegang mellom menneskers behov og naturressurser, dette må gjøres for å få en grønn utvikling. Ut ifra hva planleggeren sier i sitatet virker det som at akkurat dette er en svakhet i det norske plansystemet, altså at man ikke helt vet hva som er «for dyrt» og økonomisk bærekraftig. Vet man ikke dette, blir det vanskelig å oppnå en av FN's dimensjoner for bærekraftig utvikling.

Med tanke på at økonomisk realiserbarhet er så viktig, men samtidig så vanskelig, må privat og offentlig sektor samarbeid på best mulig måte for å legge til rette for økonomisk realiserbarhet. Selv om den private sektoren ofte sitter på kapital, som gjør det økonomisk gjennomførbart, så blir ikke dette det samme som økonomisk bærekraft. For å analysere videre på sitatet til planleggeren, er det nok i sammenheng med dette hen mener at det er viktig at kommunen jobber tett med de private aktørene, så kommunen kan være med på diskursen om dette er økonomisk bærekraftig. Dette er en av de viktige rollene som en planlegger fra kommunen har i et slikt prosjekt.

Økonomisk bærekraft er kompleks, og man må diskutere økonomisk bærekraft ut ifra hvert eneste prosjekt. Gjennom Gjøvik kommunes *Klimaplan* blir det forklart at såkalt «klimakommunikasjon» er viktig i planlegging (Gjøvik kommune, 2022). Gjennom denne delen av kommunedelplanen påpeker man hvor viktig det er at ulike parter snakker sammen i forkant og gjennom gjennomføringen av tiltaket. Samtidig blir det viktig å formidle informasjonen man har på en forståelig måte. Dette er ekstremt viktig for å sørge for at alle parter kjenner seg igjen i problembeskrivelsene. Ifølge *Klimaplanen* (Gjøvik kommune, 2022) er dette med klimakommunikasjon viktig, for at de folkevalgt og administrasjonen skal ta så gode beslutninger som mulig i henhold til for eksempel økonomisk bærekraft.

Planlegger i kommunen forteller at hen har lest på hvordan man gjør det i England, og at man kan ha mye å hente derfra i forhold til økonomisk bærekraft i plansystemet.

«Jeg leste et dokument fra Rambøll hvor de akkurat gikk gjennom det med at økonomisk bærekraft og gjennomførbarhet er noe som blir gått nøye igjennom. Så vi kan si at akkurat her ser vi nøyere på andre ting enn økonomi, noe som er lettere målbart. Også blir det heller mer sånn at det med økonomi blir opp til de som faktisk skal ta denne risikoen. Kanskje er kunnskapsgrunnlaget her litt sviktende i forhold til det planmyndighetene tar stilling til. Her

vet man egentlig ikke om det er gjennomførbart, eller om man kunne stilt strengere krav til kvalitet eller løsninger til mobilitet eller andre elementer.»

Gjennom planleggingsfasen av et område som skal legge til rette for sterk og god knutepunktutvikling, så forklarer Curtis (2009) at statlige organisasjoner må ha en sterk og sentral posisjon i planleggingen. Ved sterkere deltagelse fra staten vil man legge mer til rette for hvert tiltak og prosjekt følger de overordnede planene for nasjonale ønsker for landskapsplanlegging. Man har også mer kontroll over lokale og regionale endringer av landskap og arealbruk. For selv om slike prosjekter og tiltak blir godkjent gjennom kommunestyret, er det som sagt tidligere, kommunen som har ansvar for at tiltakene blir gjort etter reglementet og statlige mål. Med dette tatt i betraktning har planleggeren for kommunen en reell bekymring når man ikke sikkert kan vite om ulike prosjekt i Norge er økonomisk gjennomførbare. Da dette kan påvirke arealbruken og andre faktorer som blir bestemt gjennom ulike økonomiske faktorer, burde kommunene og statlige organisasjoner være mer aktive. Gjennom teori knyttet til TOD som en metode for knutepunktutvikling, så blir det forklart at slike forhold gjennom implementeringen er noe som kan føre til det som da kalles TAD. Dette blir som nevnt tidligere referert til en mislykket TOD og da altså mindre god knutepunktutvikling (Myklebust et al., 2022). Med økonomisk gjennomførbarhet og økonomisk bærekraft som del av planleggingsprosessen og implementeringsprosesser dette derfor veldig viktig for å oppnå knutepunktutvikling og god byutvikling uten at det mislykkes, eller at det ikke når opp til det ønsket potensiale.

I sammenheng med det nye prosjektet på Stensjordet forteller planlegger at man har brukt ekstra tid på dette med kostnader og løsninger, spesielt knyttet til veinettet. Da dette er helt avgjørende når Stensjordet ikke ligger i sentrum av Gjøvik. Siden dette området ikke er koblet til sentrum med godt veinett, frykter man at bilen vil dominere, derfor ser man etter gode løsninger på bærekraftige transportmidler. Dette prosjektet har også skapt stor interesse blant innbyggerne i Gjøvik kommune, og planleggeren forteller at hen aldri har sett liknende tidligere. Gjennom åpne møter og liknende, har man sett fulle hus overalt. Måten veinettet og trafikken rundt eksisterende boliger i området var et av punktene som ble diskutert mest. Det er slike faktorer som legger til rette for medvirkning og engasjement forklarer planleggeren. Ut ifra informasjonen gjennom nettsiden Stensjordet.no og planleggeren fra kommunen virker det som om man jobber ekstra nøye rundt spesielt medvirkning og bærekraftige transportmidler. Planleggeren forteller at man har fått noen statlige midler til å se nærmere på

grønn mobilitet og bærekraftige transportmidler i sammenheng med dette prosjektet. Det vil være ekstremt interessant å følge dette prosjektet videre. Figuren under viser den foreslåtte plangrensen for prosjektet.



Figur 4: Foreslått plangrense for prosjektet på Stensjordet (Asplan viak, 2023).

8.0 Konklusjon

Jeg har gjennom det teoretiske grunnlaget og kvalitative metoder, gjort et forsøk på å komme med et svar på det som er oppgavens problemstilling:

Hvordan kan knutepunktutvikling være med på å legge til rette for bærekraftige transportmidler, som videre skal fremme vekst og utvikling i Gjøvik kommune? Og har Gjøvik kommune forbedringspotensialer i videre knutepunktutvikling?

Selv om jeg har lest meg opp på mye relevant teori, snakket med flere informanter og sett på kommunale dokumenter, er det ikke noe tvil om at knutepunktutvikling kan legge til rette for bærekraftige transportmidler som videre fremmer vekst og utvikling. Men, knutepunkt er komplekse og annerledes i enhver by og tettsted, og et godt knutepunkt i en by er nødvendigvis ikke gjeldende og mulig i en annen by. Derfor har det i denne oppgaven vært sentralt å se om Gjøvik kommune teoretisk sett har noe å gå på i forhold til knutepunktutvikling. Knutepunktutvikling kan for eksempel bidra til økonomisk vekst, kunnskapsutvikling, mindre utslipp av klimagasser og større sosial bærekraft.

Ja, Gjøvik kommune har forbedringspotensialer for videre utvikling av knutepunkt i kommunen. For selv om Gjøvik er regnet som en liten til mellomstor by i Norge og ikke nødvendigvis har mange knutepunkt, er det fortsatt forbedringspotensialer gjennom økt tilgjengelighet til sentrum, infrastrukturelle tiltak, medvirkning og planprosesser.

8.1 Tilgjengelighet i Gjøvik

Tilgjengelighet er et begrep som ofte går igjen rundt begrepet knutepunktutvikling. Grunnen til dette er fordi, god tilgjengelighet til sentrumsområder blir mye bestemt av hvilken type transportmiddel det er lettest å bruke i kombinasjon med dens kostnad. I Gjøvik er det per dags dato lettest å bruke privatbilen, altså privatbilen er mest tilgjengelig. Gjennom kommuneplanens samfunnsdel blir det tydeliggjort at man ønsker en høyere andel brukere av bærekraftige transportmidler, for å minimere klimagassutslippet og lage en mer attraktiv by.

For å få folk til å bruke bussen og andre bærekraftige transportmidler må det jobbes med tilrettelegging, med dette mener jeg at det må tiltak til for å motivere folk til å bruke dem. Derfor kan man se på Gjøvik kommune som TAD område istedenfor et TOD område.

For øyeblikket blir Gjøvik sentrum beskrevet som noe utilgjengelig av representanten for næringslivet. I forhold til mangel på parkeringsplasser og motivasjon til å bruke bærekraftige transportmidler kan dette stemme til en viss grad. Gjennom byggingen og gravingen i Gjøvik sentrum blir parkeringsplassene, bussene, bedrifter og gående påvirket. I Gjøvik der privatbilen er dominerende er det kritisk for bedriftene i sentrum at man ikke klarer å generere nok parkeringsplasser for å gjøre bedriftene i sentrum tilgjengelige nok. En ide kan være å bruke lenger tid på denne utbyggingsprosessen. For som den samordnede areal- og transportstrategien for Gjøvik sier, så er dette en plan på lang sikt, og fjerning av så mange parkeringsplasser over så kort tid ble i ettertid en situasjon man kunne gjort annerledes. Det skal dog sies at flere av parkeringsplassene som ble fjernet var midlertidig. Men, dette kan bli kritisk for bedriftene i sentrum, og det kan på kort sikt bli sett på som infrastrukturelle tiltak som påvirker næringslivet negativt. For å få et attraktivt og tilgjengelig sentrum, virker det som næringslivet burde få større prioriteringer gjennom infrastrukturelle tiltak i sentrum, da næringslivet er en av de store motivatorene for å bruke bærekraftige transportmidler inn til byen. Samtidig er dette en kompleks situasjon, da rådgiveren i fylkeskommune forteller at man ikke gjør nok for å favorisere bussen på Gjøvik. Og det er nettopp gjennom fjerning av parkeringsplasser og infrastrukturelle tiltak, som legger til rette for bussen, og at man heller favoriserer den. Bussens tilgjengelighet blir også forklart gjennom at det er politisk forankret at man vil beholde bygdene, og det derfor blir mindre rom for å satse på bussene i områder der det bor flest folk.

Byrom er noe som blir satset alt for lite på i Gjøvik kommune, teorien for knutepunktutvikling forklarer at man skal ha lyst til å oppbevare seg i knutepunktets byrom. Gjennom den nåværende satsningen av byrommet på Gjøvik, kan man ikke enda argumentere for at de har etablert et helt fullverdig knutepunkt. Selv om Gjøvik nå gjennom flere år har gjort infrastrukturelle tiltak rundt skystasjonen som skal invitere til opphold. Ut ifra at alle informantene som snakket om byrom, mente at byrommet var for lite satset på, så kan man tolke at det ligger noen barrierer her som må brytes for å få byrommet til å bli mer prioritert, for eksempel gjennom en byroms strategi.

Fremover ser det derimot lyst ut for økte mengder arbeidsplasser i sentrum av Gjøvik, da det blir forklart at man har begynt å bygge kontorbygg og liknende i sentrum, noe som i teorien skal stimulere til bruk av bærekraftige transportmidler og kommersielle områder. Sakte, men sikkert blir også et dårlig togtilbud forbedret. Nå går toget oftere, og i større deler av døgnet. Økt frekvens og videre tilrettelegging for toget er helt essensielt for videre utvikling og vekst i Gjøvik, dette er noe som må bli prioritert. Dette blir også forklart gjennom kommuneplanen og atp.

8.2 Samarbeid mellom næringslivet, lokalsamfunnet og Gjøvik kommune for å oppnå god knutepunktutvikling

Store deler av planprosesser i utvikling av knutepunkt, innebærer at ulike aktører og interessenter kan samarbeide for å tilrettelegge for utvikling rundt knutepunkt. Det samme gjelder også med knutepunktutvikling i Gjøvik kommune. Medvirkning er noe kommunen har en del å gå på, selv om kommunen har høynet fokuset på dette siste årene. Gjøvik kommune gjør i utgangspunktet det som er kravet i pbl, men for ideell medvirkning må man gjøre mer. Dette er noe som også gjelder mange kommuner i Norge, man kan se på det som et nasjonalt problem. Først og fremst kan det være hensiktsmessig å bruke flere metoder for å invitere til medvirkning, samtidig som at innbyggernes meninger reflekteres i større grad i prosjekter. Vi ser som sagt forbedringer for medvirkning de siste årene, noe som planleggeren refererer til gjennom utbygging av ungdomsskole i Hunndalen. I den andre delen av skalaen så er det minimalt med medvirkning til den nye byutviklingsstrategien i Gjøvik. Konsistens i medvirkning er noe som må forbedres, samtidig som at det er forståelse for at alle medvirkningssaker er like interessante. Det er derfor viktig at kommunen bruker flere metoder som motiverer til medvirkning. Og garanterer innflytelse på prosjekter selv om dette nødvendigvis ikke er et krav gjennom loven. plansmie kan være et eksempel på en slik metode. Som rådgiveren i Gjøvik kommune sier «Man må huske på hvem som er brukerne her».

God knutepunktutvikling skjer ikke foruten næringslivet og private aktører. Det er de som får utvikling til å skje, der kommunen i store deler «bare» skal tilrettelegge. Samarbeid- og implementeringsprosessen mellom kommunen og private aktører er derfor veldig viktig. Uten et godt samarbeid får man ikke et godt og fullverdig knutepunkt. Gjennom tydelige og forutsigbare rammer er dette i større grad mulig. Økonomisk bærekraft og økonomisk

gjennomførbarhet er noe som planleggeren i kommune utlyser, som et område der man trenger mer kunnskap. Spesielt økonomisk gjennomførbarhet er noe som blir nevnt som viktig i knutepunktutvikling. Uten klarhet for økonomisk gjennomførbarhet er det vanskelig å sette realistiske mål som skal skape forutsigbare rammer. Dette med økonomisk bærekraft er ifølge planleggeren noe som på nasjonal skala bør defineres i større grad. For øyeblikket blir det vanskelig å ta hensyn til dette når man i utgangspunktet vet hvordan man måler en slik faktor i Norge. Selv om jeg gjennom intervjuene opplever Gjøvik kommune som veldig samarbeidsvillige og stort sett lydhøre til hva andre aktører sier, så er det fortsatt konsistens som også kan være manglende her. I intervjuene får jeg stort sett høre om mange gode og vellykkede prosjekter, som er bra. Jeg fikk også høre fra den private aktøren gjennom intervjuene at kommunen må bli flinkere til å involvere næringslivet og lokale beboere inn i ulike prosjekt. Noe som får meg til å tenke nærmere på om disse rammene er forutsigbare nok. Dette kan også ha noe med at loven om medvirkning er vag, samtidig som at den har et lite minimumskrav. For å gå foran med godt eksempel for andre kommuner må Gjøvik fortsette den stigende utviklingen innenfor medvirkning, og samarbeid mellom ulike aktører for å legge til rette for god knutepunktutvikling.

8.4 Videre forskning

For denne oppgaven har jeg intervjuet relativt erfarne informanter, og ut ifra det de har fortalt meg gjennom intervjuene, er det noen elementer jeg ser på som spesielt interessante for videre forskning. Spesielt økonomisk bærekraft er et begrep som kan være et grunnlag for videre forskning. Med utgangspunkt i at en erfaren planlegger ikke helt klarer å definere økonomisk bærekraft, kan det se ut som at det er hull i teori her som kan tettes.

Samtidig ville det ha vært spennende å se nærmere på hva innbyggerne i Gjøvik kommune og andre kommuner ser på medvirkning i sammenheng med prosjekter, planer og strategier knyttet til bærekraftige transportmidler. Å se denne oppgaven med innbyggernes eller næringslivets vinkel hadde også vært spesielt interessant. Da næringslivet og private aktører også har en del å gå på når det kommer til medvirkning.

Referanseliste:

- Aarsæther, N., Falleth, E., Nyseth, T., & Kristiansen, R. (2018). Plansystem, praksis og teori. I N. Aarsæther, E. Falleth, T. Nyseth, & R. Kristiansen (Red.), *Plan Og Samfunn* (s. 15–26). Cappelen Damm Akademisk.
- Andersen Engedal, M. I., & Melby Bothner, T. (2021, november 17). *Transportutslipp påvirkes av korona, elbiler og biodrivstoff*. SSB. <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/forurensning-og-klima/artikler/transportutslipp-pavirkes-av-korona-elbiler-og-biodrivstoff>
- Andersen, G (2008). *Forskningsetikk*. Holbergprisen.no. <https://holbergprize.org/nb/holbergprisen-i-skolen/forskningsetikk>
- Andersen, G. (2020, april 16). *Kvalitative intervjuundersøkelser—Samfunnskunnskap—NDLA*. ndla.no. <https://ndla.no/subject:1:470720f9-6b03-40cb-ab58-e3e130803578/topic:1:a317f589-7995-43aa-8b68-92182c0b23c6/topic:1:35efa357-acc7-4828-b241-cad5467d1dc6/resource:201ce19e-7011-49a6-b415-91fd42d5dfe9>
- Asplan viak. (2023). *Stensjordet informasjons- og medvirkningsportal*. Stensjordet.No. <https://www.stensjordet.no/>
- Austrheim, K. (2014). Når byer blir organisasjoner. En studie av den dominerende identitetsforståelsen innen city branding. [Master thesis]. <https://www.duo.uio.no/handle/10852/40001>
- Bertaud, A., & Richardson, H. (2023). *Transit and Density: Atlanta, the United States and Western Europe*. https://www.researchgate.net/profile/Alain-Bertaud/publication/248151171_Transit_and_Density_Atlanta_the_United_States_and_West

[ern_Europe/links/0deec52a2563210998000000/Transit-and-Density-Atlanta-the-United-States-and-Western-Europe.pdf](https://www.ern_europe.com/links/0deec52a2563210998000000/Transit-and-Density-Atlanta-the-United-States-and-Western-Europe.pdf)

Byggstart.no. (u.å.). Utnyttelsesgrad tomt: En komplett guide (regler, tilpasninger, søknad). Hentet 14. november 2023, fra <https://www.byggstart.no/guide/utnyttelsesgrad-tomt>

Calthorpe, P. (1993). *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*. Princeton Architectural Press.
<https://books.google.no/books?id=WtKU5L0ajA8C&printsec=frontcover#v=onepage&q&f=false>

CC-Gjøvik. (u.å.). *Praktisk info*. CC Gjøvik. Hentet 3. mai 2024, fra <https://cc.no/gjovik/info>

Cervero, R., & Sullivan, C. (2011). Green TODs: Marrying transit-oriented development and green urbanism. *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, 18(3), 210–218. <https://doi.org/10.1080/13504509.2011.570801>

Chelsom Vogt, K. (2020, oktober 29). *Kvalitative undersøkelser*. Holbergprisen.
<https://holbergprize.org/nb/kvalitative-undersokelser>

Curtis, C. (2009). Implementing Transit Oriented Development through Regional Plans: A Case Study of Western Australia. I C. Curtis, J. L. Renne, & L. Bertolini (Red.), *Transit Oriented Development: Making it happen* (s. 39–48). Ashgate.

FN-Sambandet. (2023, juni 28). Bærekraftig utvikling. Bærekraftig utvikling, fattigdom og befolkning. <https://fn.no/tema/baerekraftig-utvikling-fattigdom-og-befolkning/baerekraftig-utvikling>

Gjøvikregionen. (2024, februar 05). *Raufoss Industripark er en av landets største industriparker*. Raufoss Industripark er en av landets største industriparker. Hentet 01.05.2024:
<https://www.gjovikregionen.no/industri-og-naeringsliv/artikler/raufoss-industripark-er-en-av-landets-storste-industriparker>

Gjøvik kommune, S. (2024, mars 12). *Bytutviklingsstrategi—Areal- og transportplan Gjøvik (ATP)—Gjøvik kommune*. Gjøvik.kommune.no.

<https://www.gjovik.kommune.no/satsningsomrader-og-pagaende-prosjekter/areal-og-transportplan-gjovik-atp/>

Gjøvik kommune. (2021). *Gatebruksplan for Gjøvik sentrum*. Gjøvik kommune.

https://www.gjovik.kommune.no/_f/p2/id6079f59-5d68-4ed1-9f8a-f52b3dd04ac4/gatebruksplan-for-gjovik-sentrum-fornyet-versjon-2021.pdf

Gjøvik kommune. (2020, november 30). *Hvor bærekraftig er Gjøvik kommune egentlig? - Gjøvik*

kommune. <https://www.gjovik.kommune.no/aktuelt/hvor-barekraftig-er-gjovik-kommune-egentlig.14130.aspx>

Gjøvik kommune. (2023). *Kommuneplanens arealdel 2020-2032*. Gjøvik kommune.

https://www.gjovik.kommune.no/_f/p2/i0983ee74-63e2-4792-8a88-a6206d348934/planbestemmelser-kommuneplanens-arealdel-godkjente-endringer-2023.pdf

Gjøvik kommune. (2023, oktober 2). *Om Gjøvik*. Gjøvik.kommune.no.

<https://www.gjovik.kommune.no/om-gjovik/>

Gjøvik kommune. (2018). *Reguleringsplan for Campus Gjøvik—Planbestemmelser*. Gjøvik

kommune. https://www.gjovik.kommune.no/_f/p2/ia1bf8a1c-09a8-45b0-b1abe53425bb4441/05020392-reguleringsbestemmelser_endring-av-reguleringsplan-for-campus-gjovik-15_2_2023.pdf

Gjøvik kommune, Innlandet fylkeskommune, Statens vegvesen, & Byen vår Gjøvik. (2011).

Strategi for ny byutvikling- samordnet areal- og transportstrategi for Gjøvik. Gjøvik

kommune. [https://www.gjovik.kommune.no/_f/p2/id026279c-1902-4bbf-817c-](https://www.gjovik.kommune.no/_f/p2/id026279c-1902-4bbf-817c-81f6bf120cc9/strategi-for-ny-byutvikling-samordnet-areal-og-transportstrategi-for-gjovik.pdf)

[81f6bf120cc9/strategi-for-ny-byutvikling-samordnet-areal-og-transportstrategi-for-gjovik.pdf](https://www.gjovik.kommune.no/_f/p2/id026279c-1902-4bbf-817c-81f6bf120cc9/strategi-for-ny-byutvikling-samordnet-areal-og-transportstrategi-for-gjovik.pdf)

Grønlie, M. B. (2024). *Kommuneplanen—Gjøvik kommune*.

<https://www.gjovik.kommune.no/politikk-planer-og-organisasjon/planer-strategier-og-budsjett/kommuneplanen/>

Hale, C. (2014). TOD Versus TAD: The Great Debate Resolved...(?). *Planning Practice &*

Research, 29(5), 492–507. <https://doi.org/10.1080/02697459.2012.749056>

Holø, R. M., Stenberg, M., & Vollan, M. (2020, august 28). *Skulle satse på boliger i «indrefiletten» ved Mjøsa. Så kom kalddusjen*. NRK. https://www.nrk.no/innlandet/gjovik-kommune-kjopte-tomt-pa-huntonstranda-for-70-millioner_-men-grunnen-var-full-av-metan-1.15136626

Hunton. (Udatert). *Historie*. Hunton Fiber. <https://www.hunton.no/om-hunton/historie/>

Ida Benedikte Ulrikke, F. (2022). *TOD-standarden—En kvantitativ metode for knutepunktutvikling* [Masteroppgave, NTNU]. NTNU Open. file:///C:/Users/emila/Downloads/no.ntnu_inspira_114472274_47321962.pdf

Jørgensen, M. W., & Phillips, L. J. (2002). *Discourse Analysis as Theory and Method*. SAGE. https://books.google.no/books?id=zw7njKgg_pwC&printsec=frontcover#v=onepage&q&f=false

Knudtzon, L. C. (2018). Meningsbrytninger og involveringer i planprosesser i et demokratiperspektiv. I G. Sandkjær Hanssen, H. Hofstad, & I.-L. Saglie (Red.), *Kompakt Byutvikling* (s. 85–96). Universitetsforlaget.

Kommunal-og distriktsdepartementet. (2024, februar 16). *Fortetting, transformasjon og knutepunktutvikling* [Redaksjonellartikkel]. Regjeringen.no; regjeringen.no. https://www.regjeringen.no/no/tema/plan-bygg-og-eiendom/plan_bygningsloven/planlegging/fagtema/fortetting_transformasjon_knutepunktutvikling/id2898349/

Kommunal- og distriktsdepartementet. (2022, mars 15). *Lovkommentar til plandelen av plan- og bygningsloven (2022)* [Brosjyre Veiledning]. Regjeringen.no; regjeringen.no. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/lovkommentar-til-plandelen-av-plan-og-bygningsloven-2022/id2904210/>

Kommunal- og distriktsdepartementet. (2010, september 8). *Gjøvik kommune—Innsigelse til reguleringsplan for Gjøvik skysstasjon* [Brev]. Regjeringen.no; regjeringen.no.
<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/Gjovik-kommune---innsigelse-til-reguleringsplan-for-Gjovik-skysstasjon/id614801/>

Kommunal- og Distriktsdepartementet. (2021, februar 24). Kommunale planoppgaver [Redaksjonellartikkel]. Regjeringen.no; regjeringen.no.
https://www.regjeringen.no/no/tema/plan-bygg-og-eiendom/plan_bygningsloven/planlegging/plansystem_prosess/kommunale_planoppgaver/id2836162/

Kommunal- og Distriktsdepartementet. (2023). Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027. Kommunal- og distriktsdepartementet.
<https://www.regjeringen.no/contentassets/d71a3e61e774485fb4a98cab9255e53f/no/pdfs/nasjonale-forventninger-2023-2027-bokmaal.pdf>

Kommunal- og Distriktsdepartementet. (2023, februar 28). *Offentlig-privat samarbeid om attraktive og levende bysentrum* [Redaksjonellartikkel]. Regjeringen.no; regjeringen.no.
https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/by_stedsutvikling/Offentlig_privat_samarbeid_om_levende_bysamfunn/id2964822/

Kommunal- og Distriktsdepartementet. (2023, oktober 6). Oppfølging av berekraftsmåla i Noreg [Rapport]. Regjeringa.no; regjeringen.no.
<https://www.regjeringen.no/nno/dokumenter/oppfolging-av-berekraftsmala-i-noreg/id2996905/>

Miljøverndepartementet. (1995, juli 10). T-1115 Nasjonalt program for utvikling av fem miljøbyer [Rapport]. 022005-990517; regjeringen.no. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/t-1115-nasjonalt-program-for-utvikling-a/id105166/>

Miljøverndepartementet. (2002, april 26). *St.meld. Nr. 23 (2001-2002)* [Stortingsmelding]. regjeringen.no. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/stmeld-nr-23-2001-2002-/id196048/>

- Miljøverndepartementet. (2008, juni 27). Plan- og bygningsloven (2008) [Lov]. Regjeringen.no; regjeringen.no. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/plan-og-bygningsloven/id570450/>
- Miljødirektoratet. (2023, november 6). Klimagassutslipp fra transport i Norge. Miljøstatus. <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/klima/norske-utslipp-av-klimagasser/klimagassutslipp-fra-transport/>
- Mjøsbyen. (2020). *Reisevaner i Mjøsbyen og Innlandet fylke 2018-2019* (144/2020). Innlandet fylkeskommune. <https://www.mjosbyen.no/wp-content/uploads/2021/02/rapport-reisevaner.pdf>
- Mjøsbyen. (2020). *FELLES AREAL- OG TRANSPORTSTRATEGI FOR MJØSBYEN*. Mjøsbyen. <https://www.mjosbyen.no/wp-content/uploads/2021/04/20190521-mjosbyen-ats-endelig-utgave-med-for-og-bakside-6-4-2021.pdf>
- Mouritz, M., & Ainsworth, L. (2009). Successful Delivery Mechanisms: Coordinating Plans, Players and Action. I C. Curtis, J. L. Renne, & L. Bertolini (Red.), *Transit Oriented Development: Making it happen* (s. 125–138). Ashgate.
- Mustad Næringspark. (Udatert). *Historien*. Mustad Næringspark. <https://www.mustadnaeringspark.no/historien>
- Myklebust, S.-C. (2020). Hvordan evaluere tilstanden på samordnet areal- og transportplanlegging i Norge? - Node-Place-Design modellen på InterCity-Triangelet [Master thesis, Høgskulen på Vestlandet]. <https://hvlopen.brage.unit.no/hvlopen-xmlui/handle/11250/2755793>
- Myklebust, S., Van Nes, A., & Tan, W. (2022). Evaluating the state of Transit-Oriented Development in Norway. *Bergen kommune og Høgskulen på Vestlandet, Proceedings of the 13th Space Syntax Symposium* (545), 31.
- Newman, P. (2009). Planning for Transit Oriented Development: Strategic Principles. I C. Curtis, J. L. Renne, & L. Bertolini (Red.), *Transit Oriented Development: Making it happen* (s. 13–22). Ashgate.

- Nilsen, M. E. (2019). *Virtuell Kunnskapsdeling – En casestudie i det organisatoriske potensialet for kunnskapsdeling på Workplace* [Master thesis, Høgskolen i Molde]. Himolde brage unit. https://himolde.brage.unit.no/himolde-xmlui/bitstream/handle/11250/2618696/master_nilsen.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Nordahl, B. I. (2018). Kommunens styringsmuligheter og økonomiske drivere i kompakt byutvikling. I G. Sandkjær Hanssen, H. Hofstad, & I.-L. Saglie (Red.), *Kompakt Byutvikling* (s. 61–84). Universitetsforlaget.
- NTNU. (2024, april 10). *Lagringsguide—Kunnskapsbasen—NTNU*. <https://i.ntnu.no/wiki/-/wiki/Norsk/Lagringsguide>
- Næss, P. (2018). *Bærekraftig og klimavennlig byutvikling*. I N. Aarsæther, E. Falleth, T. Nyseth, & R. Kristiansen (Red.), *Plan og Samfunn* (s. 129–149). Cappelen Damm Akademisk.
- Næss, P., Saglie, I.-L., & Thorén, K. H. (2018). Ideen om den kompakte byen i norsk sammenheng. I G. Sandkjær Hanssen, H. Hofstad, & I.-L. Saglie (Red.), *Kompakt Byutvikling* (s. 36–47). Universitetsforlaget.
- Næss, P. (2018). Kompaktbyen og bærekraftig transport. I G. Sandkjær Hanssen, H. Hofstad, & I.-L. Saglie (Red.), *Kompakt byutvikling* (s. 134–146). Universitetsforlaget.
- Onsager, K., Eika, A., Ruud, M. E., Monkerud, L., Orderud, G., & Tønnessen, M. (2021). *Mindre byer og regionsentre—Roller og funksjoner i regioner og regional utvikling*. By- og regionforskningsinstituttet NIBR, 211.
- Plan- og bygningsloven. (2008). *Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven)—Kapittel 5. Medvirkning i planleggingen—Lovdata* (LOV-2008-06-27-71). Lovdata. https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71/KAPITTEL_2-1-3#%C2%A75-4

- Renne, J. L. (2009). From transit-adjacent to transit-oriented development. *Local Environment*, 14(1), 1–15. <https://doi.org/10.1080/13549830802522376>
- Roald, A. K. (2015). *Ungdomsskoleelevers intelligensoppfatninger og følger for strategibruk og forståelse. En kvantitativ undersøkelse* [Mastergradsoppgave, Høgskolen i Østfold]. HIOF Brage unit. https://hiof.brage.unit.no/hiof-xmlui/bitstream/handle/11250/299902/15-01598-1%20Masteravhandling%20240869_1_1.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Sandkjær Hanssen, G. (2018). Medvirkning i planlegging av den kompakte by—Hvordan er praksis? I G. Sandkjær Hanssen, H. Hofstad, & I.-L. Saglie (Red.), *Kompakt Byutvikling* (s. 97–113). Universitetsforlaget.
- Sandkjær Hanssen, G., Hofstad, H., Saglie, I.-L., Næss, P., & Røe, P. G. (2018). Hvorfor studere den kompakte byen? I G. Sandkjær Hanssen, H. Hofstad, & I.-L. Saglie (Red.), *Kompakt Byutvikling* (s. 13–26). Universitetsforlaget.
- Skibladner. (Udatert). *Fakta om Skibladner—Skibladner*. skibladner.no. <https://www.skibladner.no/om-oss/fakta-om-skibladner>
- St. meld. nr. 31 (1992-1993). *Den regionale planleggingen og arealpolitikken*. <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Stortingsforhandlinger/Lesevisning/?p=1992-93&paid=3&wid=c&psid=DIVL801>
- Staller, K. M. (2021). *Big enough? Sampling in qualitative inquiry*. *Qualitative Social Work*, 20(4), 897–904. <https://doi.org/10.1177/14733250211024516>
- Syvvertsen, T. (1998). Dokumentanalyse i medievitenskapen: Tilgang, kildekritikk, problemstillinger. 56. https://www.hf.uio.no/imk/personer/vit/trinesy/dokumentanalyse_i_medievitenskapen_tilga.pdf

Sørli, K., Aure, M., & Langset, B. (2012). Hvorfor flytte? Hvorfor bli boende? Bo- og flyttemotiver de første årene på 2000-tallet [Report]. Norsk institutt for by- og regionforskning. <https://oda.oslomet.no/oda-xmlui/handle/20.500.12199/5515>

Thagaard, T. (2018). Systematikk og innlevelse (5. utg.). Fagbokforlaget.

Tjora, A. (2023). *Kvalitative Forskningsmetoder i praksis* (4.). Gyldendal.

Ulriksen, K. A. (2021, mai 4). *Deltakende observasjon – ulike grader av deltakelse—Sosiologi og sosialantropologi—NDLA*. ndla.no. <https://ndla.no/subject:1:fb6ad516-0108-4059-acc3-3c5f13f49368/topic:1:860e0dc0-7691-4b90-ba3b-8a00c39c9448/topic:1:9c266b88-6fa0-4cc3-a57e-29ceed22331d/resource:1:190172>

UNDP. (u.å.). Goal 11: Sustainable cities and communities | United Nations Development Programme. UNDP. Hentet 19. februar 2024, fra <https://www.undp.org/sustainable-development-goals/sustainable-cities-and-communities>

Vedlegg

Vedlegg 1 – informasjonsskriv og samtykkeskjema

Implementering av planleggingsstrategi for knutepunktutvikling og bærekraftig transport i Gjøvik kommune.

Jeg er student ved det 2-årige masterprogrammet i geografi ved NTNU. Som en del av dette studiet skal jeg nå skrive en masteroppgave. Temaet jeg har valgt for denne masterteksten er implementering av planstrategier for knutepunktutvikling og bærekraftig transport i Gjøvik kommune og i den forbindelse håper jeg du kan svare på noen spørsmål.

Formål

Formålet med prosjektet mitt er å skaffe informasjon som kan hjelpe forskning og Gjøvik kommune med å sette lys på hvordan man kan implementere planstrategier for knutepunktutvikling og bærekraftig transport. I min oppfattelse så er det lite forskning på akkurat dette her i Norge, spesielt når det kommer til små byer som Gjøvik.

Hvem er ansvarlig for forskningsprosjektet?

NTNU ved Institutt for geografi er ansvarlig for prosjektet.

Hvorfor får du spørsmål om å delta?

Du får spørsmål om å delta i dette studentprosjektet fordi du kan sitte på informasjon og kunnskap som jeg kan ha bruk for i min oppgave.

Hva innebærer det for deg å delta?

Hvis du velger å delta i prosjektet, innebærer det at jeg gjennomfører et intervju med deg. Det vil bli tatt notater og gjort lydopptak under intervjuet, som senere vil bli analysert for bruk i masteroppgaven.

Alle opplysninger om deg vil bli anonymisert og det er kun jeg (Emil Åslund) som har tilgang til opptaket/notatene/. Du vil ikke kunne gjenkjennes i selve oppgaven.

Det er frivillig å delta

Det er frivillig å delta i prosjektet. Hvis du velger å delta, kan du når som helst trekke samtykke tilbake uten å oppgi noen grunn. Hvis du vil trekke deg, tar du kontakt med meg (Emil Åslund) (93000361, emilaas@ntnu.no) eller min veileder (Thomas Halvorsen) (73412058, thomas.halvorsen@ntnu.no).

Ditt personvern – hvordan vi oppbevarer og bruker dine opplysninger

Vi vil bare bruke opplysningene om deg til formålene vi har fortalt om i dette skrivet. Vi behandler opplysningene konfidensielt og i samsvar med personvernregelverket.

Det er bare min veileder (Thomas Halvorsen) og jeg som vil ha tilgang til opplysningene.

Hva skjer med opplysningene dine når vi avslutter forskningsprosjektet?

Prosjektet skal etter planen avsluttes 15.05.2024. Ved prosjektslutt vil notater og lydopptak slettes.

Hva gir oss rett til å behandle personopplysninger om deg?

Vi behandler opplysninger om deg basert på ditt samtykke.

Norsk senter for forskningsdata AS vurdert at behandlingen av personopplysninger i dette prosjektet er i samsvar med personvernregelverket.

Hvor kan jeg finne ut mer?

Hvis du har spørsmål til oppgaven eller datainnsamlingen, ta kontakt med:

- NTNU ved (Emil Åslund, 93000361, emilaas@ntnu.no), eller
- Veileder (Førsteamanuensis) (Thomas Halvorsen, 73412058 , thomas.halvorsen@ntnu.no)

Dine rettigheter

Så lenge du kan identifiseres i datamaterialet, har du rett til:

- innsyn i hvilke opplysninger vi behandler om deg, og å få utlevert en kopi av opplysningene
- å få rettet opplysninger om deg som er feil eller misvisende
- å få slettet personopplysninger om deg
- å sende klage til Datatilsynet om behandlingen av dine personopplysninger

Hvis du har spørsmål til studien, eller ønsker å vite mer om eller benytte deg av dine rettigheter, ta kontakt med:

- NTNU ved (Emil Åslund, emilaas@ntnu.no, 93000361), eller
- Veileders (Førsteamanuensis)(Thomas Halvorsen, 73412058 , thomas.halvorsen@ntnu.no)

Hvis du har spørsmål knyttet til NSD sin vurdering av prosjektet, kan du ta kontakt med:

- NSD – Norsk senter for forskningsdata AS på epost (personverntjenester@nsd.no) eller på telefon: 53 21 15 00.

Med vennlig hilsen

Emil Åslund

Samtykkeerklæring

Jeg har mottatt og forstått informasjon om prosjektet [Implementering av planstrategier for knutepunktutvikling og bærekraftig transport i Gjøvik kommune], og har fått anledning til å stillespørsmål. Jeg samtykker til:

- å delta i Intervju

Jeg samtykker til at mine opplysninger behandles frem til prosjektet er avsluttet

(Signert av prosjektdeltaker, dato)

Vedlegg 2 - Intervju-guide

Presentasjon:

Starter med å presentere meg selv og formålet med intervjuet.

1. masteroppgave
2. bakgrunn i bacheloroppgave

Bakgrunn:

Hva er deres bakgrunn, og hvilken rolle har dere i utviklingen av Gjøvik sentrum?

Deres rolle i tidligere prosjekter

Generelle Spørsmål:

Hva er visjonen for utviklingen av Gjøvik sentrum?

Hva er de overordnede målene dere ønsker å oppnå med sentrumsutviklingen?

Involvering av Lokalsamfunnet:

På hvilken måte blir lokalsamfunnet involvert i implementeringen av planene for Gjøvik sentrum?

Hvordan har tilbakemeldinger og medvirkning fra innbyggere påvirket beslutningene dere har tatt i ulike prosjekter?

Gjerne flere konkrete eksempler der lokalsamfunn og medvirkning har påvirket til endring

Bærekraft:

Hvordan legger dere til rette for bærekraft i implementeringen av utviklingsplanene for Gjøvik sentrum?

Er det spesifikke tiltak dere gjør for å fremme bærekraftige løsninger?

Kollektivtransport:

Hvilke direkte kjennskap og forhold til knutepunktutvikling (TOD) har dere? Fortell hva dere forventer av et godt knutepunkt.

Hvordan påvirker kollektivtransportsystemet i Gjøvik sentrum implementeringen av planene?

Jobber dere med å implementere løsninger for å øke bruk av kollektivtransport?

Hvordan blir gang- og sykkelinfrastrukturen tatt hensyn til?

Reisevaneundersøkelsen fra 18/19 sier at det ikke er noe/lite endring i andelen bruk av privatbil fra 2013, hva forklarer det?

Hvorfor fjernes parkeringsplasser uten økt kollektivtilbud?

Tanker om hvor optimalisert infrastrukturen i Gjøvik er for kollektivtrafikk?

Fortell litt om hvordan jernbanen og tog blir tatt hensyn til i planprosessen og i praksis

Offentlige Rom:

Hvordan prioriteres og implementeres utformingen av offentlige rom for å skape et levende sentrum?

Hvordan legger dere til rette for at flere arbeidsplasser skal befinne seg i sentrum?

Har dere konkrete planer for å forbedre tilgjengeligheten og attraktiviteten til sentrum?

Blir offentlig rom (gågata, oppholdsområder, fasiliteter) prioritert nok?

Implementering av Planer:

Hvordan vurderer du implementeringsprosessen av planene for Gjøvik sentrum?

Kan du dele konkrete eksempler på gjennomførte tiltak eller prosjekter knyttet til implementering av samfunns- og arealplaner?

Fortell om implementeringsprosessen, hvordan går man fra planer til implementering også til praksis?

Hva avgjør at noe er en god plan?

Hvordan bestemmer dere hva som blir prioritert?

Samarbeid og Partnerskap:

Hvordan har samarbeidet med lokale myndigheter, næringsliv og andre interessenter påvirket gjennomføringen?

På hvilken måte legger private aktører til rette for utvikling infrastrukturen i Gjøvik?

Hvor avhengige er kommunen av private aktører?

Hvordan er de med på å bestemme avgjørelsene i en plan- og implementeringsprosess?
Eksempler?

Finansielle utfordringer:

Hvordan har økonomien påvirket utføring av planlagte prosjekter, spesielt med tanke på samfunns- og arealplanlegging?

Er det spesifikke utfordringer eller suksesshistorier knyttet til finansiering av prosjekter?

Fremtiden

Hva ser dere som de største utfordringene knyttet til samfunns- og arealplanlegging i Gjøvik sentrum framover?

Framtidige vedtatte prosjekter?

Avslutning:

Noe dere vil legge til som jeg ikke har nevnt?

Takk for at du deltok i intervjuet. Er det greit om jeg kontakter deg i etterkant av intervjuet hvis det er ytterligere spørsmål eller behov for mer informasjon, spesielt knyttet til implementering av samfunns- og arealplaner?

Vedlegg 3 – Sikt godkjenning



Vurdering av behandling av personopplysninger

Referansenummer
736086

Vurderingstype
Automatisk

Dato
20.10.2023

Tittel

Masterprosjekt om mulig geografisk vekst i Gjøvik ved forbedring av kollektivtransporten i området

Behandlingsansvarlig institusjon

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet / Fakultet for samfunns- og utdanningsvitenskap (SU) / Institutt for geografi

Prosjektansvarlig

Thomas Halvorsen

Student

Emil

Prosjektperiode

19.10.2023 - 15.05.2024

Kategorier personopplysninger

Alminnelige

Lovlig grunnlag

Samtykke (Personvernforordningen art. 6 nr. 1 bokstav a)

Behandlingen av personopplysningene er lovlig så fremt den gjennomføres som oppgitt i meldeskjemaet. Det lovlige grunnlaget gjelder til 15.05.2024.

[Meldeskjema](#)

Grunnlag for automatisk vurdering

Meldeskjemaet har fått en automatisk vurdering. Det vil si at vurderingen er foretatt maskinelt, basert på informasjonen som er fylt inn i meldeskjemaet. Kun behandling av personopplysninger med lav personvernulempe og risiko får automatisk vurdering. Sentrale kriterier er:

- De registrerte er over 15 år
- Behandlingen omfatter ikke særlige kategorier personopplysninger;
 - Rasemessig eller etnisk opprinnelse
 - Politisk, religiøs eller filosofisk overbevisning
 - Fagforeningsmedlemskap
 - Genetiske data
 - Biometriske data for å entydig identifisere et individ
 - Helseopplysninger
 - Seksuelle forhold eller seksuell orientering
- Behandlingen omfatter ikke opplysninger om straffedommer og lovovertrедelser
- Personopplysningene skal ikke behandles utenfor EU/EØS-området, og ingen som befinner seg utenfor EU/EØS skal ha tilgang til personopplysningene
- De registrerte mottar informasjon på forhånd om behandlingen av personopplysningene.

Informasjon til de registrerte (utvalgene) om behandlingen må inneholde

- Den behandlingsansvarliges identitet og kontaktopplysninger
- Kontaktopplysninger til personvernombudet (hvis relevant)
- Formålet med behandlingen av personopplysningene
- Det vitenskapelige formålet (formålet med studien)
- Det lovlige grunnlaget for behandlingen av personopplysningene
- Hvilke personopplysninger som vil bli behandlet, og hvordan de samles inn, eller hvor de hentes fra
- Hvem som vil få tilgang til personopplysningene (kategorier mottakere)
- Hvor lenge personopplysningene vil bli behandlet
- Retten til å trekke samtykket tilbake og øvrige rettigheter

Vi anbefaler å bruke vår [mal til informasjonsskriv](#).

Informasjonssikkerhet

Du må behandle personopplysningene i tråd med retningslinjene for informasjonssikkerhet og lagringsguider ved behandlingsansvarlig institusjon. Institusjonen er ansvarlig for at vilkårene for personvernforordningen artikkel 5.1. d) riktighet, 5. 1. f) integritet og konfidensialitet, og 32 sikkerhet er oppfylt.

