

CITYCENTRE: Planning, knowledge and collaboration for developing vibrant and attractive city centres

FoU-dag, KDD 8.5. 2024

Aud Tennøy, PhD By- og regionplanlegging

Prosjektleder CITYCENTRE

Forskningsleder Byutvikling og bytransport på TØI



Forskning i bevegelse

Attraktive og levende sentrum er viktig for byene og regionene

- **Attraktivitet, trivsel, tilhørighet, identitet**
 - Sentrum ER byen – en viktig identitetsmarkør innad og utad
 - Sentrum tilhører 'alle' i byen og regionen – alle har et forhold til sentrum i sin by
 - Et attraktivt, levende og inkluderende sentrum er viktig for at innbyggerne og næringslivet skal trives
 - Bidrar til at byen og regionen kan beholde folk og virksomheter og tiltrekke seg nye
- **Levende og inkluderende: Det er her det skjer! Tilgjengelig! Åpent for alle!**
 - Felles og åpen møteplass for alle innbyggerne – til hverdag og helg, fest, feiringer og markeringer, mv.
 - Det mest tilgjengelige stedet i byen uten bil – tilgjengelighet til handel, service og møteplasser
 - Leiligheter i og ved sentrum kan gi ønsket bolig og god tilgjengelighet for eldre og andre som ønsker det
- **Redusert bilavhengighet, bilbruk, arealforbruk (natur og landbruk), CO2-utslipp, mv.**
 - Bidrar til kompakt byutvikling i stedet for byspredning: Sentral kjerne å organisere byen rundt
 - Gir kortere avstander og mer gåing og sykling – bedre folkehelse, tilgjengelighet og sosial interaksjon
 - Bidrar til at byregionen kan nå mål om nullvekst i biltrafikken og redusert arealforbruk
- **Ivareta viktige verdier: Økonomiske, bygningsmasse, kulturmiljøer, fellesskap, mv.**

TØI rapport 1334/2014

Aud Tenney
Ossi Michalski
Kjersti Vianes Øksnes
Naji Nouri

tøi Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

Hva kan gjøres for å styrke sentrums attraktivitet som stableringsarena for handel og service?





TØI rapport 1400/2015

Aud Tenney
Anders Tønnessen
Kjersti Vianes Øksnes

tøi Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

Kunnskapsstatus
Handel, tilgjengelighet og bymiljø i sentrum




TØI rapport 1533A/2017

Aud Tenney
Kjersti Vianes Øksnes
Anders Tønnessen
Oddrun Helen Hagen

tøi Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

Kunnskapsgrunnlag:
Areal- og transportutvikling
for klimavennlige og attraktive byer






TØI rapport 1765/2020

Oddrun Helen Hagen
Eliise Casperen
Ibabe Landa Måte
Aud Tenney
Tale Øving

tøi Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

BYTRANS:
Endringer i Oslo sentrum
2017-2019

Effekter og konsekvenser for arbeidsreisinge, sentrumsbrukere, sentrums attraktivitet og væreløving

TØI rapport 1265/2013

Randi Hjorthol
Julie Runde Rogstad
Aud Tenney

tøi Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

Gåstrategi for eldre -
kunnskapsgrunnlag for
planlegging i Kristiansand



tøi Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

Gausstadbakken 21 | N-4347 Oslo | Norway | +47 22 37 34 00 | www.tøi.no | info@tøi.no

TØI rapport 1302/2014


Faglig bemerkning – Handelsanalyse for Larvik

Aud Tenney

Bilfrie sentrumsløsninger i tre nordiske byer

ISSN 0808-1190
ISSN 078-82-480-1502-4 Elektronisk versjon

Oslo, februar 2014



TØI rapport 1552/2017

Oddrun Helen Hagen
Anders Tønnessen
Karin Fosshelm

tøi Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

Bilfrie sentrumsløsninger i tre nordiske byer




TØI rapport 1612/2017

Oddrun Helen Hagen
Kjersti Vianes Øksnes
Aud Tenney

tøi Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

Kunnskap og virkemidler for byutvikling og fortetting




Transportation Research Part D 07 (2021) 102944

Contents lists available at ScienceDirect
Transportation Research Part D

Journal homepage: www.elsevier.com/locate/trd

Street-space reallocation in the Oslo city center: Adaptations, effects, and consequences

Oddrun Helen Hagen^a, Aud Tenney^b

^a Doctor of Transport Economics, Department of Mobility, Gustavsholmen 21, 0259 Oslo, Norway

ARTICLE INFO

Keywords:
Urban space reallocation
City center revitalization
Rejuvenation
Use of city space
Copenhagen
City center axes

ABSTRACT

Cities worldwide reallocate street space from serving cars to other modes and uses as part of strategies to make their city centers attractive, vibrant, and accessible. Street reallocation benefits only one urban characteristic and appears to be implemented. This article contributes knowledge on how Copenhagen and city centers seem adapted to rapid and radical street reallocation in the city center and the effects and consequences that happened. Transport effects were investigated and also reallocation for mode choice and the positive impact for other street users, such as citizens, retailers, experienced accessibility, longevity of shops, and operators of the city center. Street reallocation improved for those walking and cycling whereas they worsened for those driving. The results showed only minor modal change. The interventions appeared positively to have attracted visitors, and thus, the findings might regard authorities' understanding of feasible interventions when developing more sustainable and people-friendly cities.

1. Introduction

Cities worldwide seek to develop their city centers to make them more attractive, vibrant, and accessible. This objective is often motivated by the following desire: to offer inhabitants a pleasant city center they appreciate and use; to facilitate outdoor environments for events, activities, and other recreational and recreational activities; to attract businesses and activities to the city and to shift urban mobility toward more sustainable modes (see, for instance, Gustavsson de Bolinsson, 2015; City of Paris, 2020; Madrid City Council, 2017; Municipality of Helsinki, 2013; Municipality of Oslo, 2018a, 2018b, 2019; Urban Adaptation et al., 2013, 2016, 2017). There is a growing understanding that reallocation of street space from driving and parking cars to other modes and uses needs to be part of the solution to reach these objectives. However, there are concerns that often happen such as business. These include that the negative impact of reduced car accessibility might be more substantial than the positive impacts of better accessibility by other transport modes and more pleasant environments (Carroll et al., 2013). Furthermore, resulting in less attractive and vibrant city centers.

The objective of this research is to develop empirical understandings of one group's adaptations to see the effects and consequences of street-space reallocation in city centers, providing insights relevant to developing more sustainable and people-friendly city centers and cities. Previous research has documented that permanent and temporary interventions in city center streets and places that favor pedestrians cause greater use and visits, more people walking and biking, reduced conflict volume, positive impacts on

^{*} Corresponding author.
E-mail address: o.h.hagen@tøi.no (O.H. Hagen), andtenney@tøi.no (A. Tenney).

https://doi.org/10.1016/j.trd.2021.102944

Available online 2 July 2021
1569-8154/© 2021, The Authors. Published by Elsevier Ltd. This is an open access article under the CC BY license (http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

tøi Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

Bruken og opplevelsen av sentrum i sju norske byer

Presentasjon av svar fra spørreundersøkelser

Oddrun Helen Hagen og Aud Tenney

1978/2023



An aerial photograph of a city grid, showing streets and building footprints in shades of gray, serving as a background for the title.

CITYCENTRE

Samarbeidspartnere

- TØI: Transportøkonomisk institutt, PL
- NIKU: Norsk institutt for kulturminneforskning
- NMBU: PhD Oddrun Helen Hagen (TØI)

- Agder FK, **Arendal** kommune, Arendal by AS
- Viken FK, **Kongsberg** kommune, Kongsberg næringsforum AS
- Innlandet FK, **Lillehammer** kommune, Lillehammer sentrum AS
- Vestfold og Telemark FK, **Tønsberg** kommune, Tønsberg sentrumsutvikling AS

- Internasjonal vitenskapelig rådgivende gruppe:
 - Dr. John Stone, University of Melbourne, Dr. Enza Lissandrello, University of Aalborg, Professor Per Gunnar Røe, UiO, Dr. Erling Dokk Holm, NMBU



CITYCENTRE

Mål/nytte:

- Å bidra til at små og mellomstore kommuner blir bedre i stand til å planlegge og utvikle sine byer og sentrum på måter som gir mer attraktive og levende sentrum
- Å bidra til at FK o.a. blir bedre i stand til å hjelpe dem i dette
- Å bidra til at pbl utvikles til et bedre verktøy for sentrumsutvikling

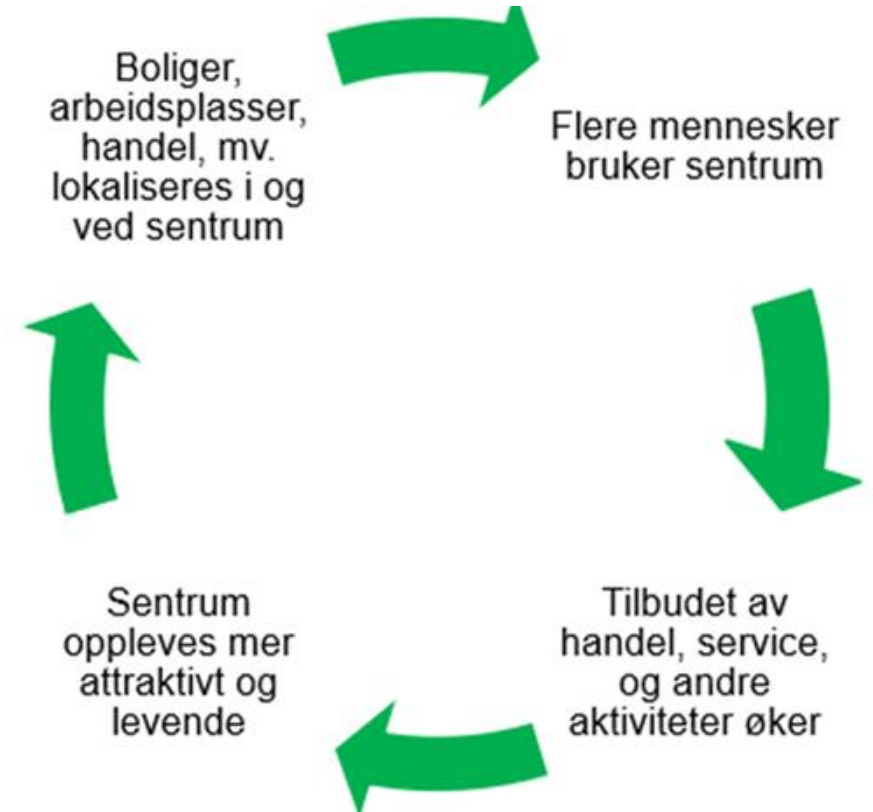
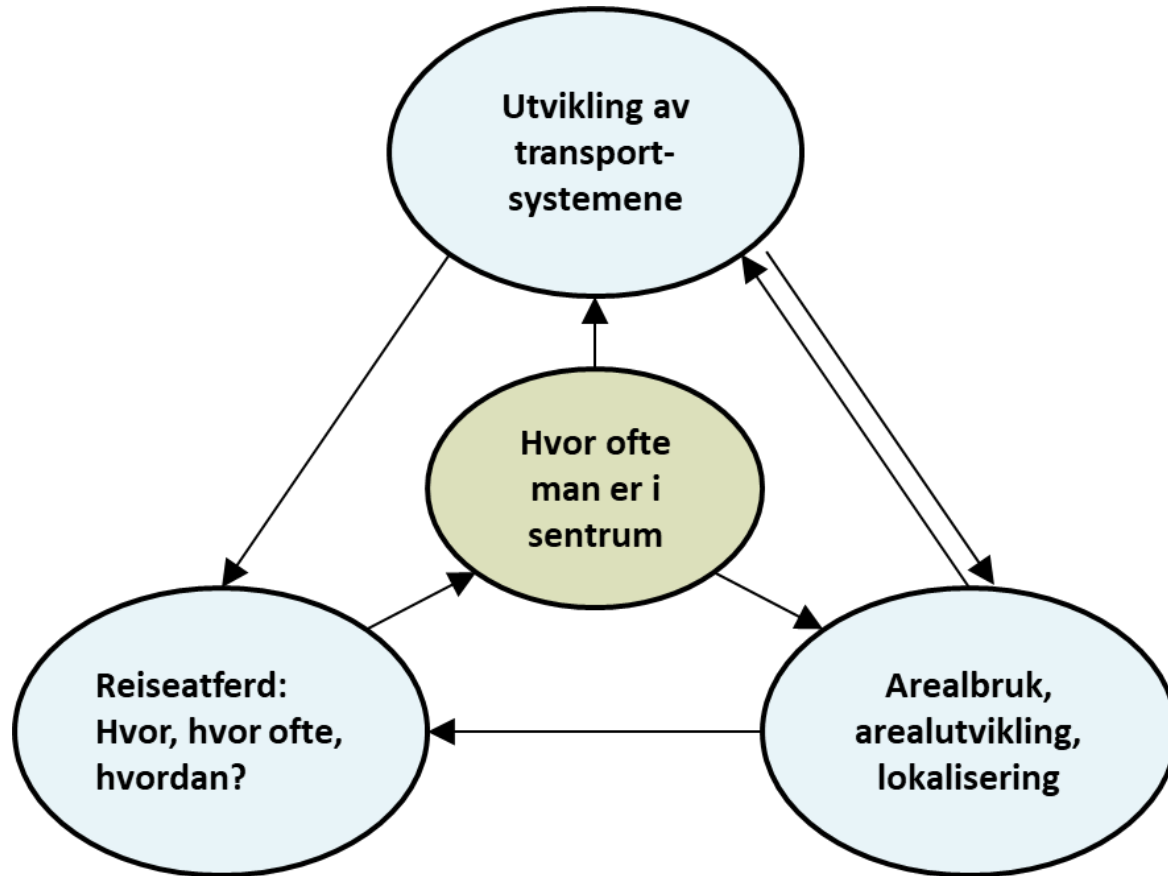
Et **'attraktivt sentrum'** er her definert som et sentrum innbyggerne liker og bruker ofte, og som oppfattes som et godt sted å bo og å drive ulike typer næringsvirksomhet (måles i spørreundersøkelser)

Undersøker effekter på sentrums attraktivitet av:

- Fysisk utvikling – arealstruktur på bynivå, sentrums kvaliteter
- Sentrumsplanprosesser og reguleringsplanprosesser i sentrum
- Prosesser som tillater utbygging av handel utenfor sentrum – argumentasjon og kunnskap

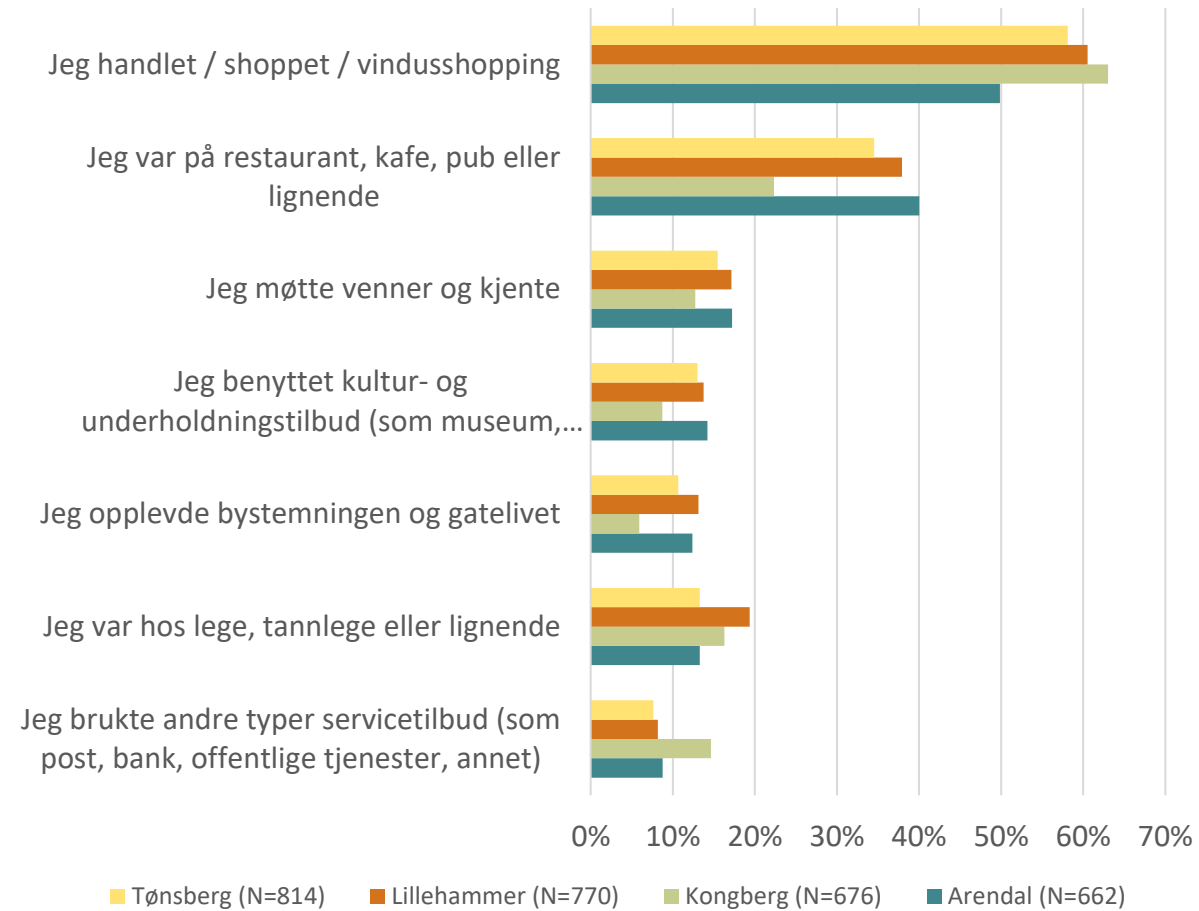


Sammenhenger



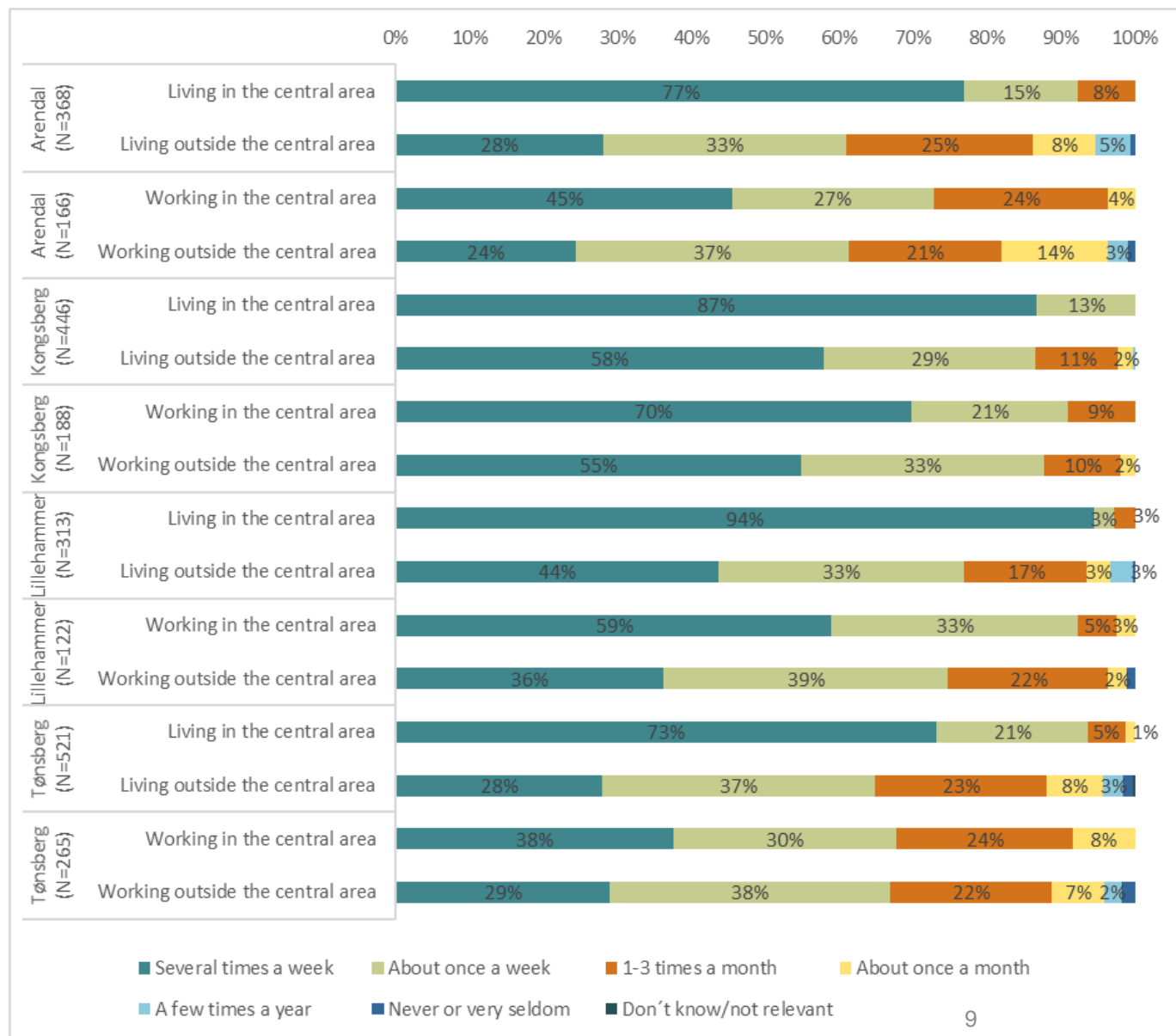
Handel og service er viktig i og for sentrum

Hva gjorde du sist du var i sentrum (u/ jobb, o.l.)?

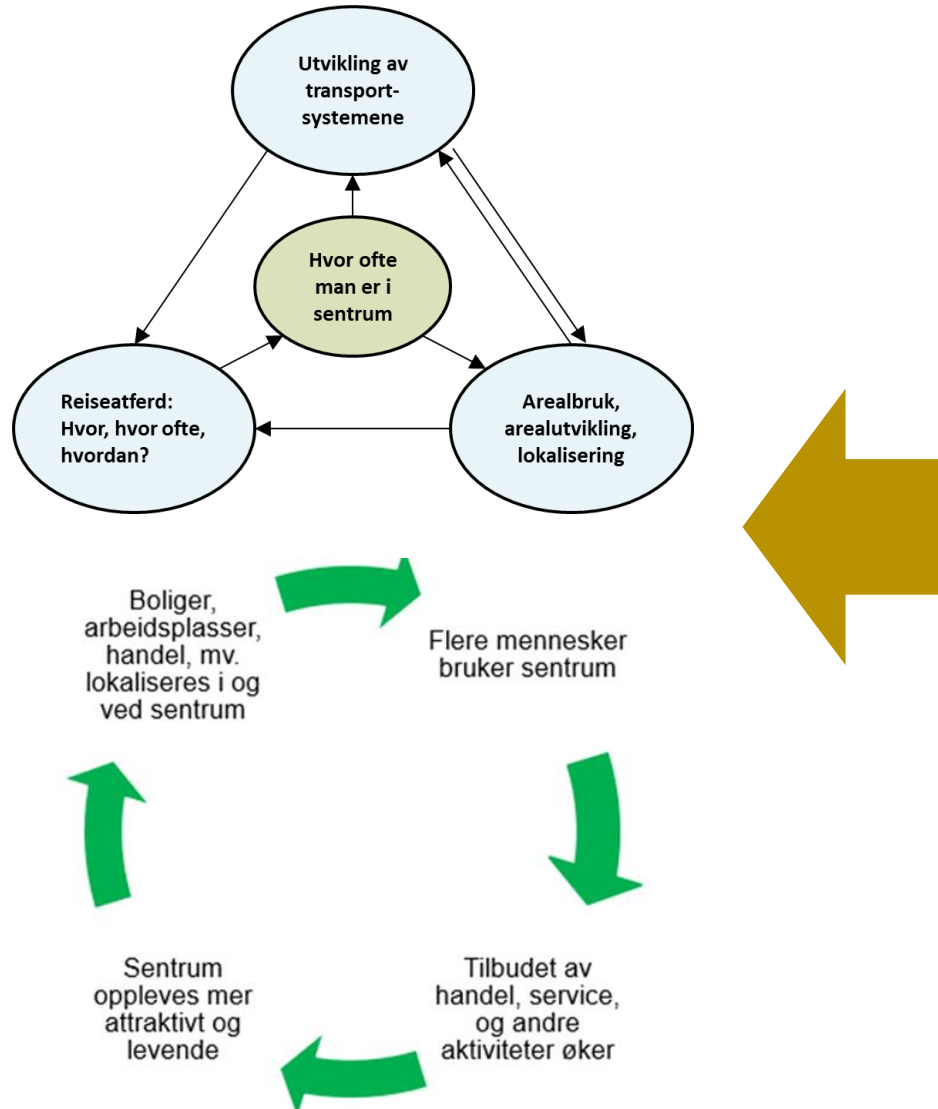


Hagen og Tennøy (2023)

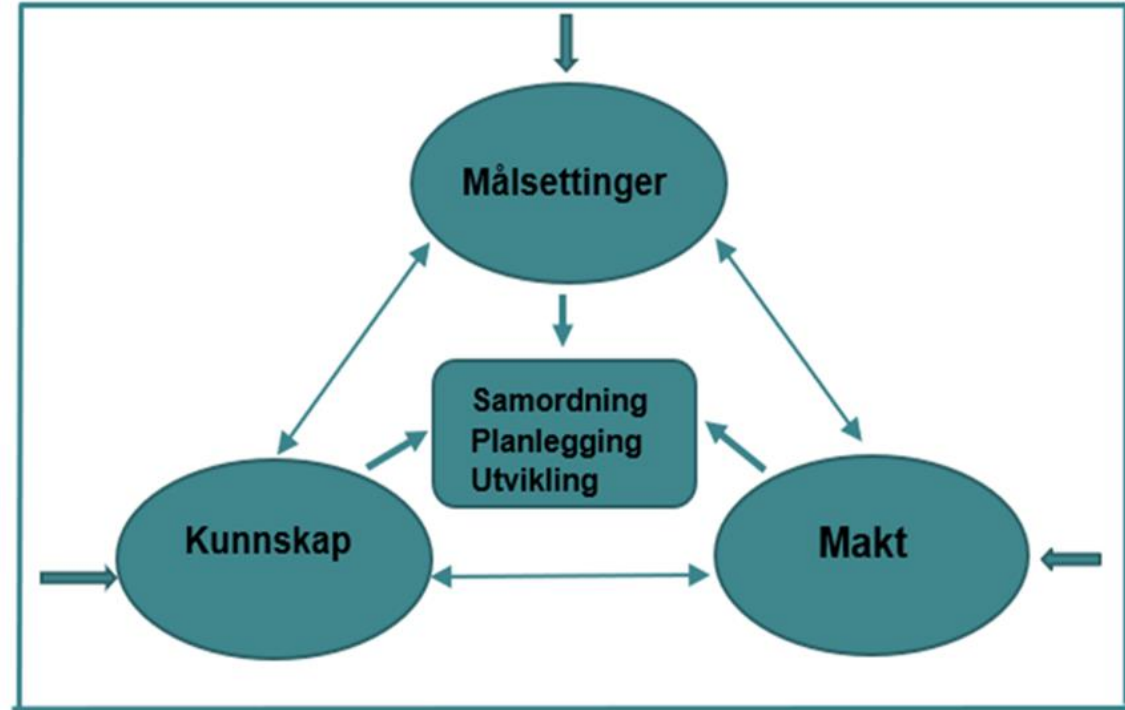
De som bor eller jobber i og ved sentrum bruker det oftere



Sammenhenger



Rammebetingelser – PBL, NTP, mv.



Tennøy (2012)

Hva kan kommunene gjøre?

- Styre arealutviklingen (bolig, næring, handel, mv.) mot fortetting og transformasjon i og ved sentrum *i stedet for* fortsatt byspredning (=bilavhengig utvikling utenfor den tette byen)
- Legge til rette for at det bygges ting i og ved sentrum: Attraktive handels- og kontorlokaler, boliger, mv.
- Ikke tillate utbygging/utviding av eksternt lokalisert handel og service
 - Alle typer handel og service kan og bør finnes i sentrum
 - Alle typer handel og service utenfor sentrum konkurrerer med sentrum
 - Mindre byer har ikke behov for 'avlastningssentre' – noen har behov for lokalsentre
 - 'Stygge butikker i boks' kan også trives i vanlige butikklokaler i sentrum
- **Legge til rette for at det bygges mer i og ved sentrum og mindre utenfor**

Viktigste verktøy for å få det til – planlegging etter pbl

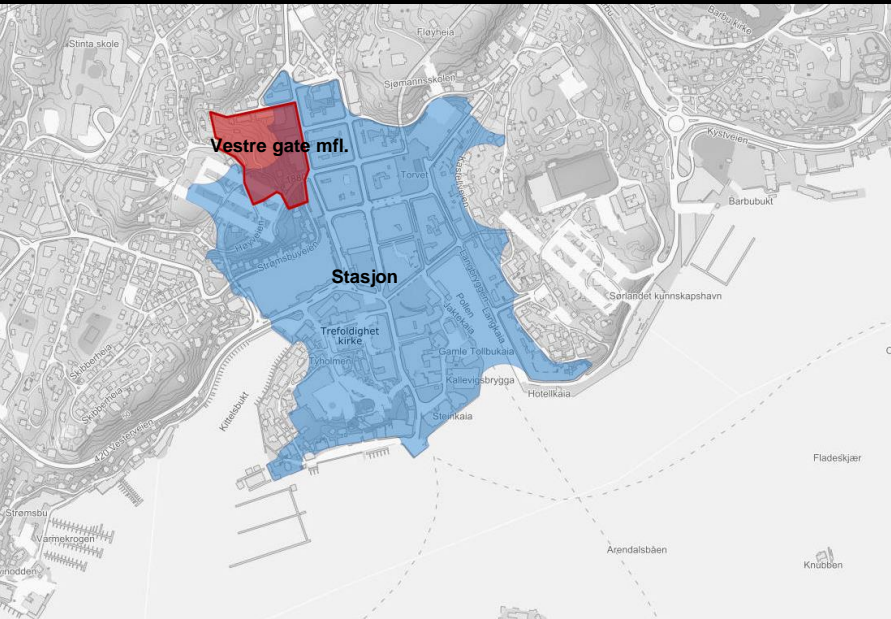
- Kommuneplanens samfunnsdel (KPS) med arealstrategi og **KPA**
- **Sentrumsplaner (KDP eller områderegulering)**
- **Reguleringsplaner i sentrum**
- **Reguleringsplaner utenfor sentrum (handel og service)**

- Regionale planer for arealutvikling, senterstruktur, mv.
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig- areal og transportplanlegging
- Innsigelsessystemet og praktiseringen av det

Vanskelig å regulere og bygge i sentrum

- 'Alle' vil at det skal bygges ting i sentrum
- Prosessene er lange, tunge, uforutsigbare og dyre, og de ender noen ganger i at det ikke bygges
- De viktigste grunnene til at det er slik:
 - Bevaring og kulturminnevern setter sterke begrensninger, noen ganger uforholdsmessig
 - Krav til stedstilpasning, høyder, mv.
 - Gård- og grunneierstruktur og -interesser – noen i et kvartal eller område vil utvikle sin eiendom og andre ikke
 - Krav til uteoppholdsarealer, parkering, lys, luft, mv. likt som for eneboliger på jorder – og det er mange ganger ikke mulig å oppfylle

Arendal: Vestre gate, Klevgaten og Høyveien



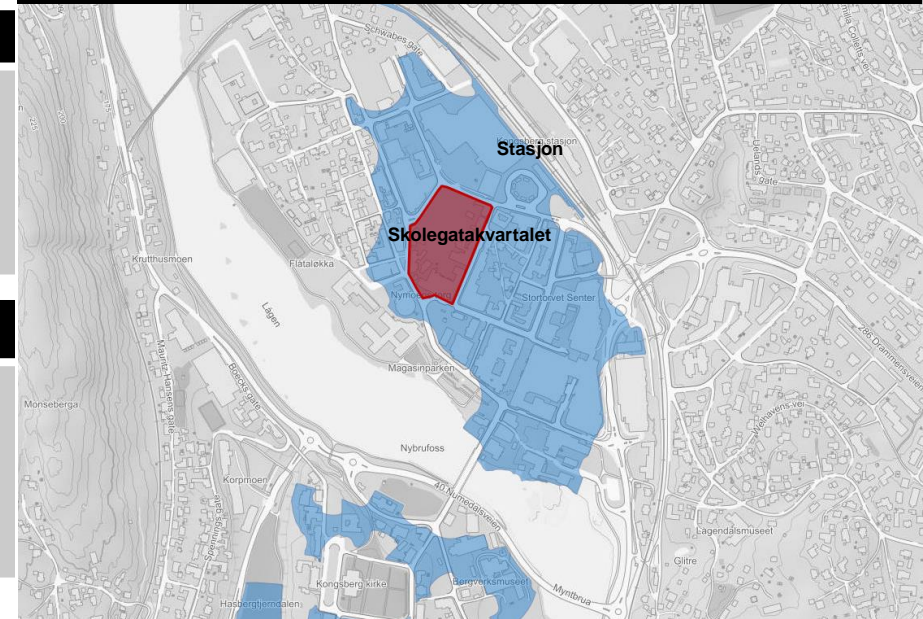
Arendal: Vestre gate, Klevgaten og Høyveien

2018: Bygge- og deleforbud etter PBL § 20-1
2019: Varsel oppstart
2021: Høring og offentlig ettersyn
2022: Vedtatt områderegeringsplan

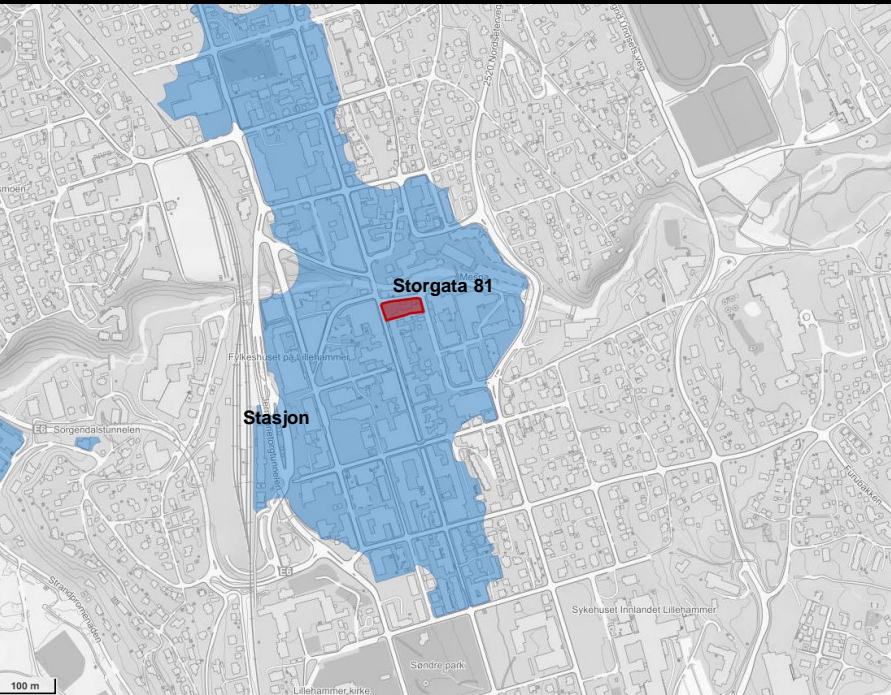
Kongsberg: Skolegatakvartalet

2008: Initiert aktørsamarbeid
2011: Parallelloppdrag
2015: Varsel oppstart
2020: Vedtatt detaljreguleringsplan

Kongsberg: Skolegatakvartalet



Lillehammer: Storgata 81



Lillehammer: Storgata 81

2017: Brann
2018: Varsel oppstart, oppstartsmøte
2021: Vedtatt detaljreguleringsplan

Tønsberg: Foynkvartalet

2018: Varsel oppstart, oppstartsmøte
2021: Behandling i utvalg, avvist
2023: Høring og offentlig ettersyn av detaljreguleringsplan

Tønsberg: Foynkvartalet



Hva kommunene gjør og kan gjøre - regulering

- Ta initiativ (for eksempel i KPA) til at planprosesser skal starte
 - Være pådriver, koordinator, samarbeidspartner, mellomledd og støttespiller for utbyggerne – særlig i møte med andre offentlige instanser (bevaring!)
 - Opptre løsningsorientert og fleksibelt for å få i gang bra prosjekter
 - Være så tydelige, forutsigbare og avklarende som mulig
 - Skape arenaer hvor utbyggerne kan diskutere muligheter med kommunen, o.a.
 - Gi utbyggere ett kontaktpunkt som hjelper dem, holde dem oppdatert
 - Bruke pbl fleksibelt og smart for å løse opp i problemer og få saken videre
 - IKKE være tverre og vanskelige regelryttere som helst ikke vil ha utbygging
-
- Lage gode sentrumsplaner hvor de får gjort viktige prinsipielle avklaringer – spesielt når det gjelder bevaring

Sentrumsplanprosesser

- Hva slags verktøy i pbl kan brukes? Blir ofte KPA eller KDP, områderegulering er sjelden aktuelt – altfor detaljert!
- Optimalt: Sitte sammen og diskutere hvordan sentrum fungerer og hva de ulike aktørene kan gjøre for å bidra til at sentrum blir mer attraktivt og levende
- I realiteten: ‘Kun’ en arealplan med formål, høyder, bevaring, mv.
- I realiteten: Forsøker å få avklaringer rundt spørsmål om bevaring for å finne ut hvor og hva de kan få bygget i og ved sentrum
- Leter etter måter å styre og sikre‘ det som er viktigst (og ikke alle detaljer), på måter som gir forutsigbarhet, fleksibilitet, måloppnåelse og effektivitet
- Snakker om ‘rommene mellom plannivåene’ – hvor de kan avklare hva som er viktige føringer, ønsker og muligheter

Eksempel: Lillehammer

- Har laget sentrumsplan: KDP Byplanen (eg. KPA)
- Hadde på forhånd gjort DIVE-analyser (bevaring), analyser av fortetningspotensial, mv.
- Vet at sentrum 'lider' under mangel på store og attraktive handelslokaler (og derfor utbygging utenfor sentrum) – ønsket å få på plass det
- Laget KDP med 'bevaringsområder' og 'transformasjonsområder', med kun grove bestemmelser, men med plan om 'veileder' for hvert område
- Lager områdeprogrammer – hvor de samarbeider med gård- og grunneiere som vil bygge ting om hvordan de kan lage bra ting i transformasjonsområdene (for eksempel ved Skysstasjonen)
- Vil ikke lage områderegulering – for komplekst, omstendelig og tidkrevende – da 'mister de utbyggerne'
- FK kulturmiljø er ikke helt fornøyd – de vil gjerne ha et ord med i laget når det gjelder utforming av prosjektene - også i områder som ligger godt utenfor bevaringssonen
- Det å bevare sentrums historiske rolle som tyngdepunkt og møteplass i byen og regionen ser ikke ut til å ligge like langt fremme i bevisstheten
- **Satt på spissen: 'Sentrum – museum eller attraktivt og levende tyngdepunkt i byen og regionen?'**





NYE AVGANGER
I MAI

Barcode eller Bakkebygrenda: Hvor går byutviklingen i Lillehammer?

Kom og bli med på en høytflyvende idédugnad om
Lillehammers muligheter!

15. MAI KL 18:00
PÅ LESERIET

- DET ER LOV Å TA AV

Hva kan kommunene gjøre? Sentrumsplan

- Ideelt: Fasilitere prosesser hvor alle relevante og interesserte diskuterer hvordan sentrum bør bli og hva de kan bidra med for at det skal bli slik
- Reelt: 'Kun en arealplan', hvor kommunen kan få avklaringer rundt bevaring for å finne ut hvor og hva man kan få bygget i og ved sentrum
- Reelt: Søke og finne måter å samhandle med utbyggere o.a. utenfor pbl

Ikke tillate utbygging av H & S utenfor sentrum

- Vi spurte: Hva er det viktigste kommunene kan gjøre for å styrke handel og service i sentrum?
- Svar (fra særlig FK og sentrumsforeninger): Stoppe utbygging av handel og service utenfor sentrum (og gjøre det enklere å bygge ting i sentrum)
- FK, SF, K, o.a. sier: Det er vanskelig å møte argumentasjonen til utbyggere (og noen ganger kommuner) og deres konsulenter – de 'vrir' diskusjonen i handelsanalysene – lite standardisering og veiledning mtp. slike analyser
- **Forskningsspørsmål: Hva er fordeler og ulemper for sentrumshandelen, byene og kommunene ved å tillate utbygging av handel utenfor sentrum?**

Noen argumenter i slike diskusjoner

- Etablering av ny handel og service utenfor sentrum gir flere arbeidsplasser og større inntekter til kommunen (som politikerne liker godt!)
 - Hvordan får kommuner inntekter fra handel og service, og hva er forutsetningene for at slike etableringer faktisk skal gi økte inntekter? Lite kunnskap!
- Etablering av ny handel og service utenfor sentrum gir mindre, ikke mer, trafikk fordi noen får kortere vei
 - Forutsetter 'alt annet likt' – tar ikke med at handel er et nullsumspill og at nye etableringer ett sted ofte bidrar til nedleggelse eller svekkelse et annet sted
- Handelsaktørene vil bygge bigboxer – det passer ikke/ ser stygt ut i sentrum
 - Butikkene kan både være i bigboxer og i lokaler i helt vanlige forretningsgårder
- Et attraktivt og levende sentrum er ikke viktig for byen og regionen – folk er like fornøyde med å handle i kjøpesentre og bigboxer utenfor sentrum
 - Kanskje, men et levende og attraktivt sentrum er viktig for å tiltrekke seg og beholde nye innbyggere og virksomheter



Noen argumenter i slike diskusjoner

- Handel utenfor sentrum er annerledes enn i sentrum – ikke konkurranse
 - Jo – alt som selges i handelsområder utenfor sentrum kan også selges i sentrum
- Framskrivinger tilsier vekst i befolkning og handel, derfor vil ikke mer handel utenfor sentrum svekke handel i sentrum
 - Jo – sentrum taper markedsandeler – kan nå tipping point
- Handel er ikke viktig for sentrum – folk kommer dit mest for andre ting
 - Stemmer ikke – handel er det desidert flest oppgir at de gjorde sist de var i sentrum
- Det er veldig vanskelig å få bygget attraktive handelslokaler i sentrum – vi må bygge utenfor hvis det skal bli noe
 - Ja – der har de et poeng....

Økte inntekter pga. mer h&s utenfor sentrum?

- **Hvordan får kommunene inntekter fra handel og service i kommunen?**
 - Skatt på inntekter fra innbyggere som jobber i handel og service (pluss formueskatt og eiendomsskatt)
- **Blir økte inntekter hvis:**
 - Inntektsskatten øker pga. større andeler av innbyggerne kommer i jobb, innbyggernes lønninger øker, det blir flere innbyggere i kommunen
- **Blir ikke økte inntekter hvis:**
 - Tilsvarende antall arbeidsplasser i sentrum legges ned, de som jobber i handelsvirksomheter utenfor sentrum bor i og skatter til andre kommuner, mv.
- **Blir reduserte skatteinntekter hvis:**
 - Nye virksomheter med lokale eiere erstattes av virksomheter med eiere bosatt i andre kommuner, lavere lønninger og stillingsbrøker i nye virksomheter som erstatter eksisterende, mv,
- **OG – kan svekke sentrum slik at det blir mindre attraktivt og levende,**
 - som kan svekke attraktiviteten til byen og regionen – som gir færre innbyggere og virksomheter og reduserte skatteinntekter på sikt

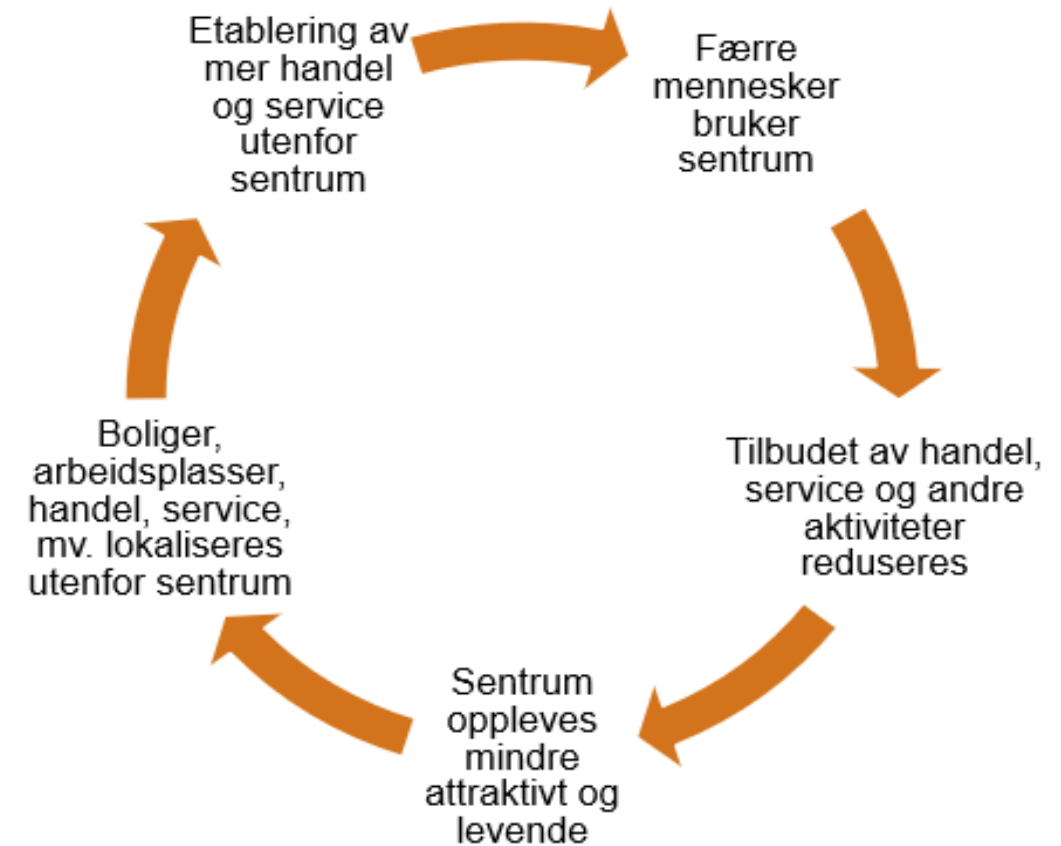
Etablering av handel utenfor sentrum: Hvordan påvirker det handelen i sentrum og sentrums attraktivitet – på kort og lang sikt?

▪ På kort sikt:

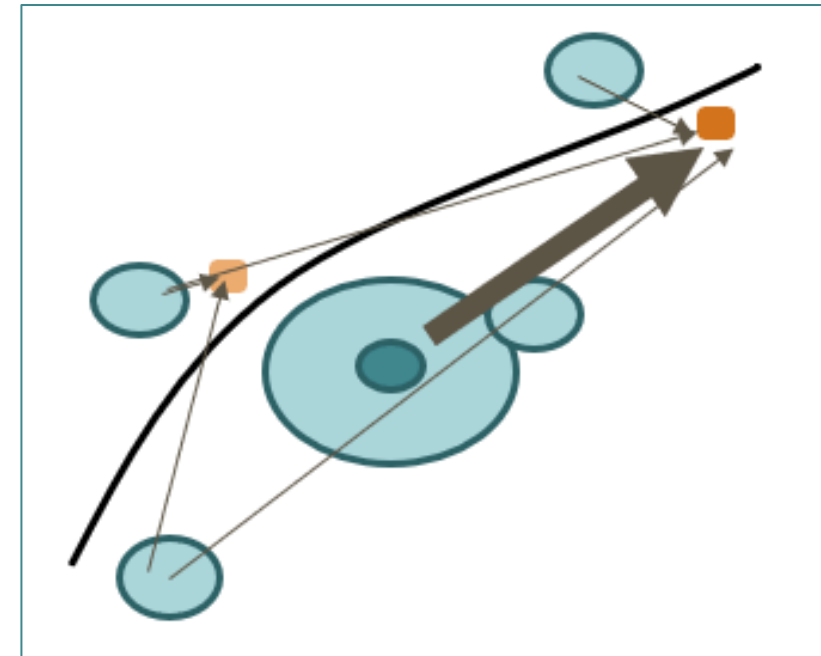
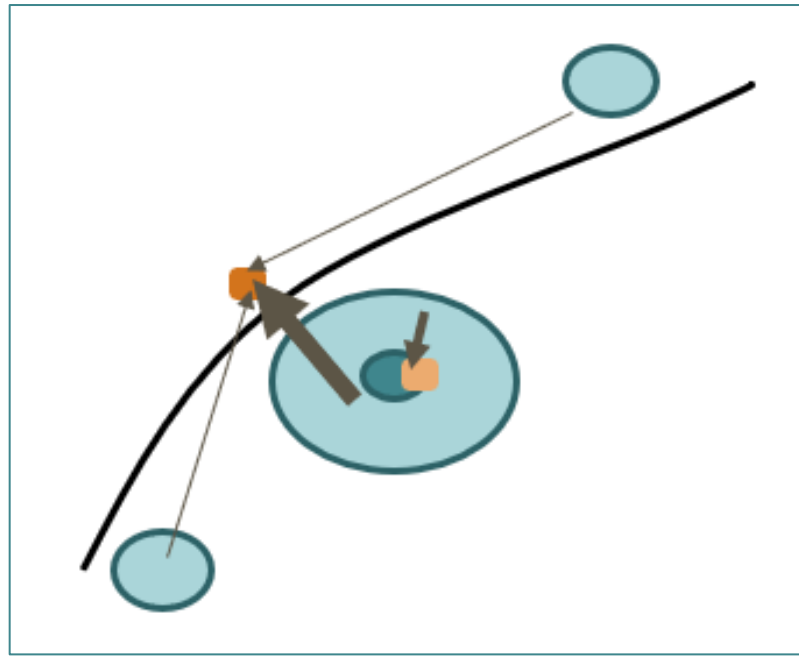
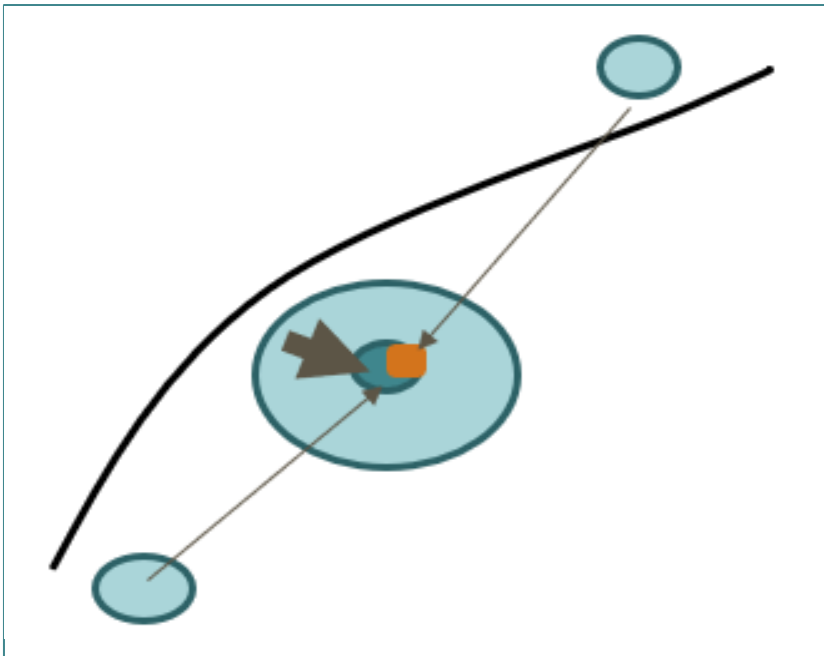
- Færre kunder og *dermed* mindre handel, service, mv. i sentrum – nullsumspill
- Folk drar sjeldnere til sentrum, det blir mindre folk og gøy, mindre handel og sentrum blir mindre attraktivt

▪ På lang sikt:

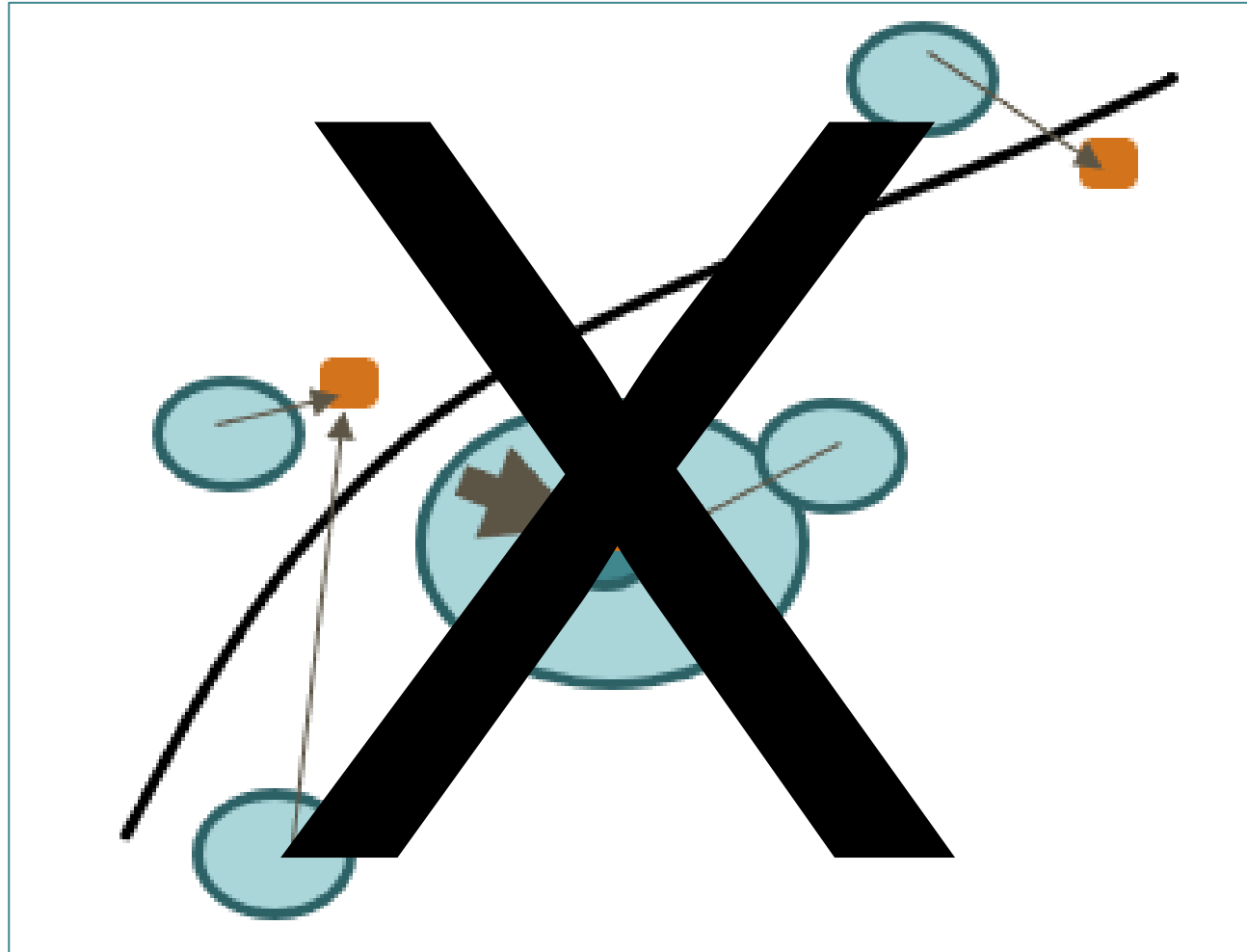
- Det over – forsterkes
- Bidra til byspredning, som gir økt bilavhengighet, som gir bedre tilgjengelighet til handel utenfor enn i sentrum, som gir mindre bruk av og handel i sentrum, og mer biltrafikk, mv.
- Sentrum, byen og regionen blir mindre attraktiv, færre vil bo her, skatteinntektene går ned



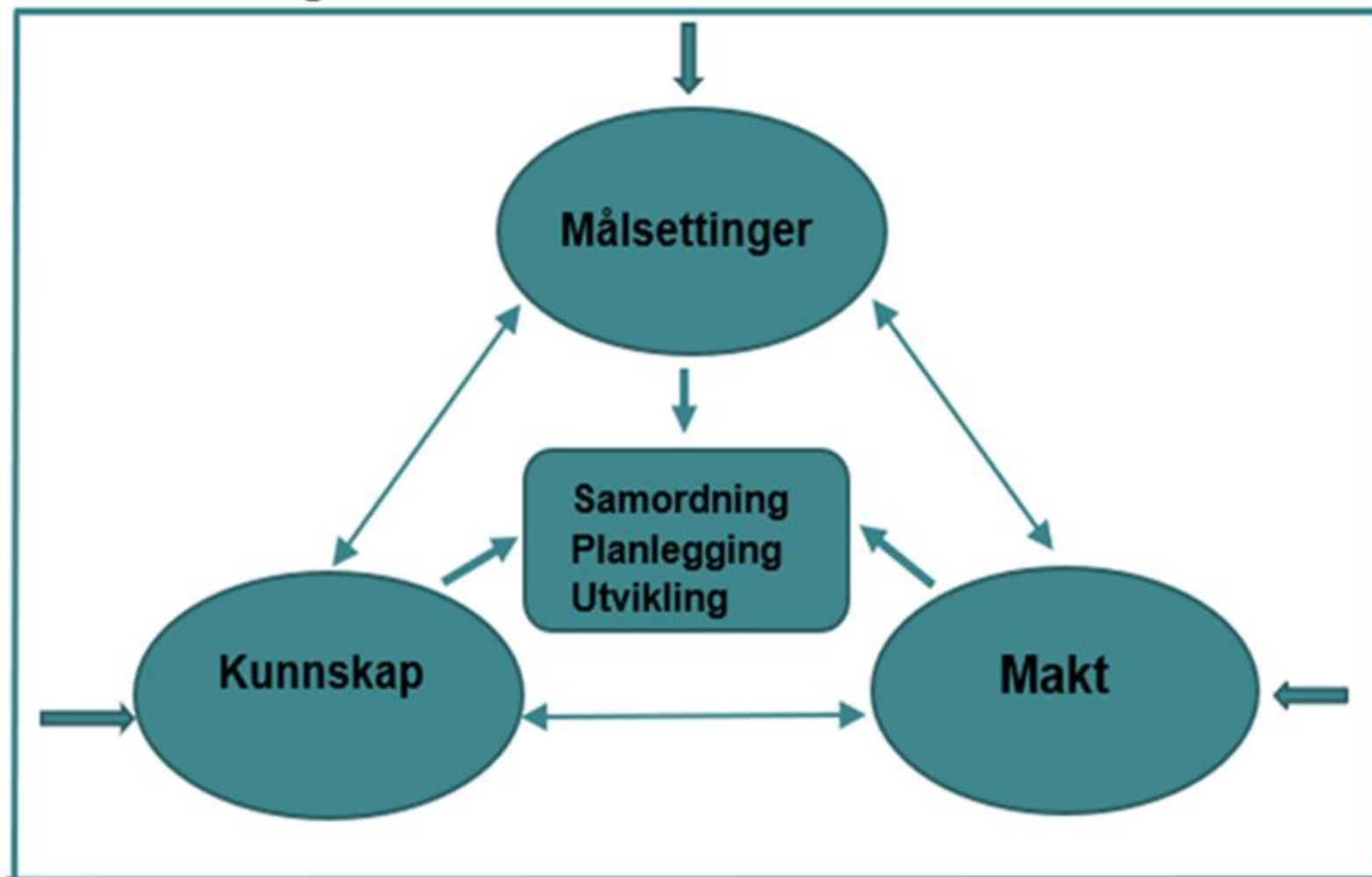
Mer handel utenfor sentrum gir lengre avstander og mer trafikk



‘Alt annet likt’ er ikke en gyldig forutsetning



Rammebetingelser – PBL, NTP, mv.



Tennøy (2012)

Hvordan kan KDD hjelpe og støtte kommunene?

- Statlige planretningslinjer: Vær mye tydeligere på sentrum – dropp ‘knutepunkt’
- Hjelp fylkeskommunene o.a. med å rydde opp i ‘handelsanalyser’
- Vær lydhøre for viktige uenigheter og usikkerheter - søk å få gjort mer og avklarende forskning på det som er viktig
- Bidra inn i arbeidet med å finne ut av hvilke plantyper som kan fungere i arbeidet med sentrumsplanprosesser i eksisterende sentrum (stor kompleksitet!) – her skal vi komme med innspill
- Vi kommer tilbake med mer konkrete innspill til pbl
- Vi må få tatt en grundigere diskusjon om bevaring versus utbygging i og ved sentrum – om vi fortsetter som nå vil mange sentrum miste sin historiske rolle

CITYCENTRE

Forskningsprosjekt:

CITYCENTRE: Planning, knowledge and collaboration for developing vibrant and attractive city centres

I prosjektet CITYCENTRE skal vi skape kunnskap om hvordan byer og sentrum kan utvikles på måter som bidrar til mer attraktive bysentrum, hvordan sentrumsplanprosesser kan bli mer effektive med tanke på tidsbruk og måloppnåelse, og hvordan plan- og bygningsloven kan bli et bedre verktøy i slike prosesser.

I perioden juni til september 2022 gjennomfører vi spørreundersøkelser om sentrum i Arendal, Kongsberg, Lillehammer og Tønsberg. Svarene skal gi kunnskap om hva som kan gjøre sentrum i disse og i andre byer bedre for de som bor og jobber i byene. [Les mer her.](#)

I prosjektet defineres "et attraktivt sentrum" som et sentrum innbyggerne i byen setter pris på og bruker ofte, som oppfattes som et godt sted å bo og å drive ulike typer næringsvirksomhet.

Ved hjelp av en rekke ulike metoder skal vi, i de fire casebyene Tønsberg, Lillehammer, Arendal og Kongsberg, undersøke:

- Hvordan arealstrukturen i byen og regionen påvirker sentrums attraktivitet
- Hvordan kvaliteter ved selve sentrum påvirker sentrums attraktivitet
- Hvordan aktørsamarbeid ved utbygging i og ved sentrum påvirker sentrums attraktivitet (og bokvalitet og bevaring)
- Hva som er de viktigste utfordringene knyttet til å drive handel og service i sentrum, og hvordan kommunene kan bidra til at aktørene lykkes?
- Hvordan byene gjennomfører sine sentrumsplanprosesser, og hvordan dette påvirker mulighetene for å utvikle mer attraktive sentrum
- Hva som er styrker og svakheter ved pbl i disse prosessene



Prosjektmøte i CITYCENTRE 28. og 29. september 2023, hos TØI i Oslo

Dette var det første fysiske prosjektmøtet i CITYCENTRE. Både kommunene, sentrums- og næringsforeningene og forskerne bidro med innlegg, og det ble mye erfaringsutveksling og mange og gode diskusjoner.

[Oppsummeringen av prosjektmøtet finnes her](#)

Under følger agenda-punktene og lenker til innleggene

Velkommen og introduksjon til møtet

Aud Tennøy, TØI, prosjektleder CITYCENTRE ønsket velkommen, presenterte hensikten med, målene for, innholdet i og organiseringen av prosjektet, introduserte deltakerne i møtet og oppsummerte kort om status og fremdrift.



Heldagsseminar i Forum for byutvikling og bytransport

Planlegging og utvikling i og av sentrum i byer og tettsteder

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

Dato: 27.6.2023 kl. 9.30-15.30.

[Meld deg på her](#)

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

Mikrourbanisering for attraktive bygder og mindre tettsteder

Se rapport her: [Mikrourbanisme på norsk – Eksempelsamling - Transportøkonomisk institutt \(toi.no\)](#)

Se presentasjon og diskusjon her:

[Mikrourbanisering i mindre norske tettsteder - Transportøkonomisk institutt \(toi.no\)](#)

toi Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning



Mikrourbanisme på norsk Eksempelsamling

Marianne Knapskog, Eva-Gurine Skartland,
Maja Karoline Rynning

1947/2023

Takk!



CITYCENTRE