



TIL KMD

Oslo, 01 desember 2015

INNSPILL TIL DISKUSJONSNOTAT: BÆREKRAFTIGE BYER OG STERKE DISTRIKTER

Vi ser med glede at bærekraftdimensjonene er løftet høyt i dette dokumentet slik vi etterlyste i forbindelse med Byregionprogrammet.

NAL har mange års erfaring med stedsutvikling gjennom å organisere konkurranser og parallelloppdrag og sitte i juryer etc. I tillegg har vi gjennom å lede programmene Framtidens bygder, Framtidens bygg i Framtidens byer arbeidet aktivt med bærekraftig område og stedsutvikling.

Sammendrag

Dere formulerer utfordringen slik:

”Utfordringen er å styrke den økonomiske utviklingen, levekårene og attraktiviteten for innbyggere, næringsdrivende og besøkende, samtidig som klimagassutslippene og arealforbruket reduseres.”

Vekstkraftige bo- og arbeidsmarkeder i hele landet

Vi ser to ulike retninger i dagens politikk som kan bli motsetningsfulle dersom man ikke arbeider målbevisst fra staten, regionene og kommunene sin side for å endre retningen på utviklingen i spesielt små og mellomstore byer og tettsteder:

1. Det bygges infrastruktur for å stimulere næringsutvikling gjennom regionutvidelse basert på pendling. Dette skal gi fleksibilitet og sikre tilgangen på arbeidskraft. Målet er at pendlingen i stor grad skal skje med kollektive transportmidler.
2. Man ønsker å redusere klimagassutslipp gjennom å utvikle tette og flere-funksjonelle byer og tettsteder hvor du kan nå det meste uten bil. Slike steder vil også kunne frigjøre mye tid som ellers ville gå til transport og bidra til større grad av sosial interaksjon.

Den første strategien vil bare kunne bli basert på kollektivtransport rundt de største byene. I områder med lavere tetthet og færre innbyggere vil den lett bli bilbasert slik bosettingsmønsteret og næringsetableringen har blitt, og fortsatt foregår i dag. Siden bilen er det viktigste fremkomstmiddelet for svært mange så ser vi at det er monofunksjonelle områder spredt utover som er i ferd med å bli den vanlige kommunestrukturen.

Men selv om man skulle klare å få folk til å bruke kollektive transportmidler i større grad så er pendling tid og ressurskrevende og legger beslag på mye av folks fritid.

Strategi 2 baserer seg derfor på at byer og tettsteder utvikles i motsatt retning av det som kan kalles hovedtrenden i tiden. Skal man lykkes med dette er det behov for en sterk vilje og bevisst politikk fra statens side som følges opp med følgende:

- En vesentlig styrking av kapasitet og kompetanse innen byutvikling i kommunene.

- Stimuleringsmidler og gode hjelpere både på nasjonalt og regionalt nivå.
- I tillegg må stat, region og kommune bidra aktivt til å skape gode og bærekraftige byer og tettsteder når de etablerer, utvikler og driver egen virksomhet. Stikkord er etablering i sentrum og god sambruk for å stimulere og berike sentrumsområdenes sosiale liv og næringsliv så som konferansekapasitet, kafeer, forretninger, trim og idrettsanlegg, kulturarenaer etc.

Distriktpolitikk under nye forutsetninger

Om distriktene skal utvikle et vitalt kunnskapsbasert næringsliv må de bli attraktive for nye innbygger. Ikke minst de som søker en annen livsstil enn i byene. Det kan de gjøre ved å skape gode, vakre og attraktive bygdesentra og med særegne kvaliteter samtidig som det legges til rette for ulike landlige livsstiler og næringsvirksomheter som nyttiggjør seg de ressurser som finnes lokalt. De samme kvalitetene kan trekke turister som igjen kan stimulere næringsutvikling. I første omgang bør utvalgte fylker og pilotbedrifter utvikle gode modeller for produksjonsnettverk med internasjonale kvalitetsambisjoner. Det er viktig at disse nettverkene arbeider 100% på bedriftenes premisser.

Vekstkraftige bo- og arbeidsmarkeder i hele landet

1. En sentral strategi for å oppnå dette er sammenslåing av kommuner og regionutvidelse basert på pendling gjennom bygging av veier og styrking av kollektivtransporten.

Sammenslåing av kommuner er viktig og nødvendig av mange ulike grunner, bla annet for å få etablert gode fagmiljø innen stedsutvikling. Sammenslåing kan gjøre det enklere å gjennomføre en konsekvent politikk, bla når det gjelder etablering av handel og viktige arbeidsplasser og institusjoner. Men forutsetningen er at politikere og administrasjon i kommunene både ønsker og er i stand til å gjennomføre en bærekraftig stedsutvikling. I tillegg må fylke og stat helt konsekvent bygge opp under en slik politikk også med sine egne etableringer og investeringer. Her ser vi en skrikende inkonsekvens i dag. Før det offentlige feier for egen dør og bidrar aktivt i utviklingen av et bærekraftig samfunn kan man ikke vente at de private tar poenget. Dette har det blitt snakket mye om, men lokaliseringstabber skjer hele tiden både i den lille og i den store skala i alt fra høyskoler, videregående skoler, sykehus, tannlegekontor, etablering av store parkeringsplasser etc.

*Det må utvikles klare og konsekvente føringer som sikrer at det offentliges egen virksomhet aktivt bidrar til en bærekraftig by- og tettstedsutvikling raskest mulig.
NAL deltar gjerne i dette arbeidet sammen med TØI, NIBR og andre relevante fagmiljø.*

Det er stort sett bare rundt de største byene det er befolkningsgrunnlag for en effektiv og konkurransedyktig kollektivtransport slik situasjonen er i dag. Pendlingen er på de fleste mindre og mellomstore steder bilbasert, og bilen er en stor forbruker av så vel areal som energi. Bilen løser opp stedene våre både ved å tilby ekstrem mobilitet og ved å ta mye plass i sentrum. Denne oppløsningen foregår over hele landet på tross av ønske om fortetting. Utviklingen blir lett selvforsterkende ved at bolig-, handels- og arbeidsplass-områder blir spesialisert på grunn av den høye mobiliteten. Vi får rene næringsområder, boligområder, handelssentra etc. (Vestby illustrerer denne utviklingen godt. Det er en vinnerkommune i kampen om arbeidsplasser, men Vestby sentrum er helt øde, utkonkurrert av bilbaserte regionale tilbud som Norwegian outlet og et stort kjøpesenter.)

Fordelen ved et pendlerbasert samfunn er at du får tilgang på et større arbeidsmarked, og at bedriftene får tilgang på flere arbeidstagere, men pendling er kostbart og energikrevende uavhengig av reisemiddel, og reisetiden legger beslag på folks fritid.

Kort arbeidsreise må kunne betraktes som et viktig gode som kan øke et steds attraktivitet - ikke minst for barnefamilier.

2. En annen strategi to er å utvikle tettbygde fler-funksjonelle steder hvor det er lett å leve uten bil.

En av hensiktene med dette er å utvikle flerkjernestrukturer hvor mindre steder kan avlaste pressområdene. I tillegg er det et mål å restrukturere de enkelte byene og tettstedene slik at de blir mer bærekraftige gjennom å forbruke mindre areal, generer mindre transportarbeid, stimulerer sosial interaksjon og gir folk mulighet til å vinne fritidens tilbake.

Gode flerfunksjonelle steder er avhengige av et ”kortreist” arbeidsmarked som dekker alle normale behov slik at det bare er de som arbeider i regionale kunnskapsbedrifter eller stedsavhengige virksomheter som kan trenge å pendle. Det vil kunne bidra til toveispendling og gjøre at de mindre byene og tettstedene kan reelt avlaste de store byene og infrastrukturen. I tillegg må man ha et meget godt bolig, handel, service, kultur, natur og fritidstilbud som gjør at det er både trivelig og hensiktsmessig å bo og arbeide i sentrum.

Men dette blir svært vanskelig når mye av arbeidslivet er pendlerbasert og mye av pendlingen er bilbasert. Private utbyggere skal tjene penger. Når de får tillatelse til etablere bilbaserte butikker og kontorbygg i monofunksjonelle områder utenfor sentrum så lønner det seg. Det er ofte billigere og enklere å bygge slike steder samtidig som tilgjengeligheten for kunder og ansatte er førsteklasse – i vårt bilbaserte samfunn. Den samme logikken virker det som også gjør seg gjeldende når det offentlige etablerer og utvikler egen virksomhet.

Skal man lykkes med strategi 2 er det derfor behov for sterke politiske virkemidler. Men dersom man faktisk lykkes med dette så legger man grunnlaget for å endre samfunnet i en bærekraftig, klimavennlig og attraktiv retning.

Hvordan kan man forene de to strategiene?

Vår erfaring er at gode stedsutviklingsprosesser med høyt kvalifiserte rådgivere innenfor bærekraftig stedsutvikling kan utvide perspektivet til politikere og borgere og dra i gang en ønsket utvikling på tvers av gjeldende trend.

Skal man lykkes må det etableres et godt nasjonalt og regionalt virkemiddelapparat med klare målsettinger om å stimulere kommunenes arbeid med bærekraftig stedsutvikling og lokal næringsutvikling.

Tiltak:

Etablere et sentralt ressurscenter hvor kommunene kan både få strategiske råd og konkret hjelp når det gjelder bærekraftig region og stedsutvikling basert på lokale forhold. Senteret skal arbeide tett sammen med fylkeskommunene for både å styrke faglige nettverk mellom kommunene og å hjelpe kommunene i deres arbeid.

I tillegg må man ha økonomiske incitament som gjør det enklere for kommunene å leie inn og ansette den riktige kompetansen og å gjennomføre gode prosesser. Fram til i dag er det fylkeskommunenes regionalutviklingsmidler og Husbankens kompetansemidler som har fylt denne rollen i forbindelse med de pilotprosjektene vi har arbeidet med. Men begge disse kildene er i ferd med å tørke inn.

For det tredje må det gjøres til et overordnet og ufravikelig mål for det offentliges egen lokaliseringpolitikk, utbyggingsvirksomhet og driftsmodeller at de bidrar aktivt til en slik utvikling i byer og tettsteder i samarbeid med kommunene.

Distriktspolitikk under nye forutsetninger

Om distriktene skal utvikle et vitalt kunnskapsbasert næringsliv må de bli attraktive for høykvalifiserte innbygger. Det kan de gjøre ved å utvikle særegne kvaliteter og legge til rette for

ulike livsstiler som nyttiggjør seg de kvalitetene og ressursene som finnes lokalt. De samme kvalitetene kan trekke turister som igjen kan stimulere næringsutvikling.

Stedsutvikling

Vi tror at det noe for ensidig har vært fokusert på boligbygging som et vekstfremmende tiltak. Balanse mellom boligtilbudet og arbeidsplasser er viktig for å få et levende lokalmiljø og reduserer behovet for pendling.

NAL mener at god stedsutvikling er en av veiene til et sunt næringsliv. Klarer man å samle arbeidsintensive virksomheter, som ikke må ligge andre steder, i sentrum, vil det kunne skape et godt næringsmiljø i tillegg til at det vitaliserer sentrum. Det samme gjelder selvsagt også offentlig virksomhet, kultur og idretts- og fritidstilbudet på småstedene. Ikke minst på småstedene er sambruk og stimulering av sosial interaksjon avgjørende fordi det er så få virksomheter å ta av.

Stedsutviklingen bør bygge opp under stedenes særskilte kvalitetene og produkter.

(Et innspill som også burde være relevant for landbruks- og matdepartementet.)

Norge har særskilte forutsetninger for å utvikle ren sunn mat med særpreg. På samme måte som champagne, rødvin og ost profilerer Frankrike og trekker turister bør ren sunn og særpregert mat kombinert med jakt, fiske og andre naturherligheter profilere Norge. Da trengs en systematisk utvikling av en nettverksstruktur som kan gjøre småskalaproduksjon mer robust og lønnsom. Samarbeid både om produktutvikling, kvalitetsstyring, produksjon, markedsføring og transport vil kunne sy småbedrifter sammen til leveringsdyktige merkevarer.

I tillegg må de fysiske omgivelsene på småstedene ha en kvalitet som underbygger den vakre naturen og produktenes kvalitet.

Produksjonsnettverk i distriktene

Fylkeskommunene har lang erfaring både med næringsutvikling og stedsutvikling i kommunene og bør kunne, i samspill med fagetater og Innovasjon Norge både være med å finansiere stedsutviklingsprosesser og fasilitere permanente produksjonsnettverk som opererer både på lokalt og regionalt nivå. I første omgang bør utvalgte fylker og pilotbedrifter utvikle modeller for slike produksjonsnettverk før de knyttes sammen i nasjonale strukturer. Det er viktig at disse nettverkene arbeider 100% på bedriftenes premisser. Det foregår en del slik virksomhet i dag, men vi mener det må settes i system og løftes til et "franskt nivå" med eksportambisjoner. På den måten kan det bidra til både å styrke og bevare steds, kultur og landskapskvaliteter, styrke turistnæringen og utnyttelsen av naturressursene og dreie landbruket i en mer kvalitetsorientert og bærekraftig retning.

Bilen må settes på rett plass.

I dag beslaglegger bilen store arealer og løser opp tettstedenes bebyggelsesstruktur og gjør tettstedene mindre attraktive. Parkering er også et sterkt fordyrende element i forbindelse med bygging med høy utnyttelse. Biloppstillingsplasser, manøvreringsareal og nedkjøring til parkering ødelegger uteområder. Å anlegge uteanlegg på betonglokk er kostbart, gir dårlige vekstforhold og gjør det vanskelig å infiltrere overvann i grunnen.

Felles parkeringsanlegg hvor alle kan leie p-plasser ved behov bør erstatte private anlegg i byer og tettsteder. Frikjøpsordninger ved nybygg og brukerbetaling kan finansiere slike anlegg. Kommunene bør bruke anleggene bevisst i sin parkeringspolitikk.

Kommunene har i dag virkemidler til å få til dette, men er avhengig av at det skapes gode forbilder og at kompetanse spres.

Utfordringer i hovedstadsregionen

Tettstedene og byene rundt Oslo kan avlaste byen på ulike måter. Reisetiden med kollektive transportmidler vil være avgjørende for hvor pendlerbasert disse stedene kan være, men selv for de nærmeste, som Ski, Kolbotn, Sandvika, Asker og Lillestrøm er det ikke noen målsetting at flest mulig skal pendle. Det vil bare føre til uforholdsmessig mye transport og svekke lokalmiljøet.

Pendlingen bør gå begge veier. Regionale og nasjonale virksomheter kan godt lokaliseres utenfor Oslo, men da fortrinnsvis i de etablerte byene og ikke slik som på Lysaker eller Mastemyr. Målet må være at vi får levende og fler-funksjonelle byer og lokalsamfunn og en best mulig pendlerbalanse.

Hvordan kan staten bli en bedre samarbeidspartner for byene?

Ta ansvar og vis en sterk vilje.

Staten må ta ansvar for at utviklingen av Norge blir bærekraftig. Det vil si at man ikke kan overlate det til den enkelte kommune, men organisere opp et støtteapparat, skape incitament og gi retningslinjer som er entydige.

En konsekvent lokaliseringpolitikk

Staten må lokalisere universiteter, høyskoler, sykehus og andre virksomheter til sentrumsområder og integrere dem i bysamfunnet Dette må være en klar premiss som lokal rivalisering ikke kan overstyre.

Fylkeskommunene og kommunene må ha det samme kravet på seg.

Et nasjonalt program for rehabilitering av boligbebyggelse.

Mange borettslag og sameier avsetter kun midler til normalt vedlikehold og er derfor ikke rustet til å foreta en større oppgradering. Det er viktig at det snarest mulig utvikles stimuleringsordninger som kan få fart på oppgraderingen av eldre boligbebyggelse.

Stimulere utvikling av norsk miljøindustri gjennom utviklingssamarbeid og gode innkjøpskriterier

Når veier bygges eller nye ferger, busser og tog skal kjøpes inn må det sses i sammenheng med at Norge må utvikle og industrialisere nye miljøvennlige produkter. Staten og fylkeskommunene må ta risiko og delta i utviklingskontrakter for å fremme industrialiseringen av framtidsrettede produkter.

Dersom patenter og utviklede produkter selges ut av landet før de industrialiseres bør statlig støtte som de har fått i utviklingsfasen tilbakebetales.

Med hilsen

Norske arkitekters landsforbund

Øystein Bull-Hansen

Prosjektleder

Mobiltelefon:48113596

E post: obh@arkitektur.no