



Universitetet
i Stavanger

DET TEKNISK-NATURVITENSKAPELIGE FAKULTET

MASTEROPPGAVE

Studieprogram/spesialisering: Mastergrad i byplanlegging	Vår.....semesteret, 2019.. Åpen / Konfidensiell —
Forfatter: Cecilie Hammerseng <i>Cecilie Hammerseng</i> (signatur forfatter)
Fagansvarlig: Daniela Müller-Eie Veileder(e): Kjerlaug Marie Kuløy, Norconsult	
Tittel på masteroppgaven: Byliv i Gjøvik sentrum Engelsk tittel: Urban vitality in the centre of Gjøvik	
Studiepoeng: 30 studiepoeng	
Emneord: Sentrumsutvikling Sentrumsstrategi Byliv Byplanlegging	Sidetall: ..145..... + vedlegg/annet: Stavanger, .30.01.20..... dato/år

FORORD

Denne masteroppgaven markerer avslutningen av min femårige utdanning som sivilingeniør og nå byplanlegger. Oppgaven er skrevet ved Universitetet i Stavanger, Institutt for sikkerhet, økonomi og planlegging våren 2019. Oppgaven er skrevet over et semester og utgjør 30 studiepoeng.

Bakgrunnen for at jeg valgte å studere byplanlegging var min store lidenskap for å skape gode steder å leve. Ønsket om å være med å skape en bærekraftig samfunnsutvikling i områder som berører mange er tankesettet som trekker meg spesielt mot sentrumsutvikling.

Jeg valgte å skrive om sentrumsutvikling på Gjøvik, da tanker og ideer om hvilke endringer som ville gjort byen «bedre» mens jeg bodde på Gjøvik var begynnelsen for at jeg valgte å studere byplanlegging. Min lidenskap for sentrumsutviklingen har vært en stor motivasjon gjennom masterperioden.

Jeg ønsker å takke for all hjelp jeg har fått underveis i prosessen:

- Takk til Daniela Müller-Eie som har bidratt med god veiledning og konstruktive tilbakemeldinger gjennom oppgaveperioden
- Takk til Kjerlaug Marie Kuløy som har vært bidratt med verdifull veiledning og motivasjon gjennom hele perioden
- Takk til alle informantene som har stilt til intervju
- Takk til Oppland Arbeiderblad som har latt meg bruke deres spørreundersøkelse
- Takk til familien og samboeren min som har bidratt med god hjelp og støtte gjennom hele prosessen

Stavanger, januar 2020

Cecilie Hammerseng

SAMMENDRAG

I Norge bor hele 82 % av befolkningen i tettbygd strøk (Statistisk sentralbyrå, 2019b), og trenden ser ut til å fortsette i årene fremover. Urbaniseringen og sentraliseringen stiller store krav til både planleggingen og utviklingen i store byer, men også i mindre byer og tettsteder. Utviklingen tydeliggjør et behov for å utvikle byer og tettsteder som er livlige og gode å leve i.

Gjøvik står overfor stor regional konkurranse i forbindelse med sentralisering hvor store arbeidsplasser flyttes ut av byen og stadig nye infrastrukturprosjekter via Hamar og Lillehammer svekker byens posisjon ytterligere. Derfor er det viktig å skape en by det er attraktivt å bo og leve i.

Med det som bakteppe har denne oppgaven følgende problemstilling:

Hvilke strategier og tiltak kan bidra til å øke bylivet i Gjøvik sentrum?

Oppgaven benytter stedsanalyse, intervju av nøkkelaktører og spørreundersøkelse som metode for å besvare problemstillingen.

For å tilrettelegge for økt byliv er det utledet tre bylivsfaktorer som er avgjørende når en skal tilrettelegge for byliv. Det innebærer befolkningstetthet og god tilgjengelighet til og innad i bykjernen, gode byrom som er lagt til rette for aktivitet i kvalitetsrike omgivelser, og en god blanding av funksjoner og attraksjoner i bykjernen. Kombinasjonene av disse faktorene legger til rette for et aktivt byliv hvor folk kan bo, arbeide, handle og leve i sentrum.

Bylivsanalysen avdekker at sentrum består av flere byrom som er lite lagt til rette for aktivitet og opphold i sentrum. Svake forbindelser mellom sentrumskjernen og viktige funksjoner og attraksjoner i nærområdet svekker tilgjengeligheten til sentrum. Oppgaven anbefaler en rekke strategier og tiltak som har til hensikt å øke bylivet i Gjøvik sentrum. Gjennom transformasjon og fortetting av arealer med lav utnyttelse, blanding av funksjoner og attraksjoner og oppgradering av bymiljøet med attraktive byrom, legges det til rette for et aktivt byliv i Gjøvik sentrum.

SUMMARY

In Norway, as many as 82% of the population live in urban areas (Statistics Norway, 2019b), and the trend appears to continue in the years ahead. Urbanization and centralization place great demands on both planning and development in large cities, but also in smaller cities and towns. The development clear a need to develop cities and towns that are lively and good to live in.

Gjøvik faces major regional competition in connection with centralization, where large organizations are moved out of the city and new infrastructure projects for railroad and road via Hamar and Lillehammer further weaken the city's position. Therefore, it is important to create a city that is attractive to both inhabit and live in.

With this backdrop, this task has the following problem:

What strategies and measures can help to increase the urban life in the center of Gjøvik?

The thesis uses location analysis, interviewing key players and surveying as a method to answer the problem.

In order to facilitate increased urban life, three urban life factors are deduced which are crucial when planning urban life. It involves population density and good access to and inside the city center, good urban spaces that are designed for activity in high-quality surroundings and a good mix of functions and attractions in the city center. The combinations of these factors facilitate an active urban life where people can live, work, shop and live downtown.

The urban life analysis reveals that the city center consists of several urban spaces that are not very suitable for activities and staying in the city center. Weak connections between the downtown core and important features and attractions in the immediate area impair access to the city center. The thesis recommends a number of strategies and measures that are intended to increase urban life in the center of Gjøvik. Through transformation and densification of areas with low utilization, mixing of functions and attractions and upgrading the urban environment with attractive urban spaces, an active urban life is created in the center of Gjøvik.

Innholdsfortegnelse

FORORD	I
SAMMENDRAG	II
SUMMARY	III
1 INTRODUKSJON	1
1.1 Valg av tema	3
1.2 Valg av studieområde	4
1.3 Problemstilling og avgrensning	6
1.4 Oppgavens struktur	6
2 TEORI	7
2.1 Hva er byliv?	9
<i>Folk</i>	11
<i>Arkitektur</i>	15
<i>Mobilitet</i>	18
<i>Natur</i>	23
<i>Byøkonomi</i>	25
<i>Kunst og kultur</i>	27
<i>Innovasjon</i>	29
<i>Oppsummering</i>	29
2.2 Referanseprosjekter	30
<i>Byromsanalyse og bylivsstrategi for Lillehammer</i>	30
<i>Undersøkelse av byliv og byrom i Odense sentrum</i>	33

	<i>Handlingsprogram for økt byliv i Oslo sentrum</i>	35
2.3	Bylivsfaktorer	38
	<i>Tilgjengelighet</i>	38
	<i>Byrom</i>	39
	<i>Funksjoner og attraksjoner</i>	39
	<i>Byliv</i>	40
3	METODE	42
	3.1 Casestudie som forskningsdesign	44
	3.2 Datakilder	44
4	BYLIVSANALYSE AV GJØVIK SENTRUM	48
	4.1 Studieområdet	50
	4.2 Historisk utvikling	53
	4.3 Natur og landskap	58
	4.4 Lokalklima	61
	4.5 Bystruktur	63
	4.6 Tilgjengelighet	64
	<i>Befolkningstetthet</i>	64
	<i>Fotgjengere</i>	69
	<i>Syklende</i>	72
	<i>Kollektivtransport</i>	75
	<i>Kjørende</i>	77
	4.7 Byrom	81
	<i>Fasader</i>	81
	<i>Kvalitet i byrom</i>	83

4.8 Funksjoner & attraksjoner	88
<i>Funksjoner</i>	88
<i>Attraksjoner</i>	96
4.9 Hovedfunn	104
5 BYLIVSSTRATEGIER	108
A- Tilgjengelighet	111
B- Byrom	115
C- Funksjoner & attraksjoner	119
Oppsummering	121
6 AVSLUTNING	122
Referanser	126
Vedlegg	130
Vedlegg 1: Intervjuguide	130
Vedlegg 2: Spørreundersøkelsen	134
Vedlegg 3: Resultater fra spørreundersøkelsen	137



1 INTRODUKSJON

Bilde 1. Utsikt over Mjøsa og Gjøvik båthavn

I dette kapitlet presenteres bakgrunnen for valg av tema og studieområde for oppgaven. Videre presenteres problemstillingen og avgrensningen. Avslutningsvis presenteres oppgavens struktur som en veiledning for leseren.

1.1 Valg av tema

I Norge bor hele 82 % av befolkningen i tettbygd strøk (Statistisk sentralbyrå, 2019b), og trenden ser ut til å fortsette i årene fremover. Urbaniseringen og sentraliseringen stiller store krav til både planleggingen og utviklingen i store byer, men også i mindre byer og tettsteder.

En bærekraftig samfunnsutvikling i Norge skal ifølge de nasjonale forventningene til regional og kommunal planlegging (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2019) legge vekt på verdiskaping i hele landet, bærekraftig areal- og transportutvikling og å skape byer og tettsteder det er godt å leve i. Paradoksalt foregår det sentraliseringspolitikk innen de fleste sektorer og tjenesteyting. Eksempelvis fylkes- og kommunesammenslåing for å sentralisere og effektivisere de administrative enhetene. Det samme foregår også inne helsesektoren, i universitetstilbudet og i postverket. Sentraliseringen bidrar blant annet til å svekke regionene og fører til at folk må reise lengre for å komme til nærmeste tjenestetilbud.

Samtidig legger de nasjonale forventningene (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2019) vekt på verdien av åpne og inkluderende samfunn, som er helse- og trygghetsfremmende, kvalitetsrike omgivelser, og levende sentrumsområder. I tettbebygde områdene kan dette innebære tilgangen på kompakte og levende sentrumsområder med korte avstander mellom boliger, arbeidsplasser, handel, service, kultur og andre funksjoner og attraksjoner. Samtidig fører samfunnets utvikling til at vi lever på andre måter enn før. Tidligere var bymiljøet langt mere preget av nødvendige aktiviteter, som ble utført uavhengig av kvaliteten på omgivelsene.

Derimot er sentrumsområdene i dagens byer langt mer preget av valgfrie aktiviteter (Gehl Architects, 2014, s. 9), noe vi gjør fordi vi ønsker det, fremfor av et behov. De valgfrie aktivitetene har i større grad sammenheng med kvaliteten på omgivelsene. Spørsmålet er da hvilke kvaliteter bør sentrum ha for å tiltrekke seg folk?

I et større perspektiv er klimautfordringer en av de største utfordringene vi står overfor, og måten vi lever på har stor betydning for dette. Byutviklingen må derfor være bærekraftig. Dette krever blant annet at vi bor tettere og reiser mer miljøvennlig (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2019 s. 28). Omstillingen er krevende, og store byer vil møte andre utfordringer enn de mindre og bilbaserte byene.

Ved å legge til rette for økte kvaliteter i sentrale områder kan det også antas at det blir mer attraktivt å bo urbant. Videre kan dette bidra til å styrke byens posisjon og attraktivitet, både i et lokalt og regionalt perspektiv. Et kjennetegnene ved en attraktiv by, er at det er byliv i sentrumsområdet. Begrepet byliv er komplekst og avhenger av en rekke faktorer. I korte trekk dreier byliv seg om menneskelig aktivitet i en by, men for at byen skal oppleves som livlig, må flere faktorer fungere sammen for at folk skal oppholde seg i sentrum.

I hovedsak avhenger bylivet av innholdet og opplevelsene i byen, hvor byliv forstås som samspillet mellom syv faktorer; **byøkonomi, kunst og kultur, mobilitet, folk, arkitektur, innovasjon og natur** innenfor de fysiske rammene som definerer sentrum av byen. Begrepet forklares dypere og defineres i kapittel 2.1.

1.2 Valg av studieområde

Det foregår flere store prosjekter i Innlandet som vil endre tilgjengeligheten og bosetningen i regionen. De tre Mjøsbyene, Gjøvik, Lillehammer og Hamar er omtrent like store, men store infrastrukturprosjekter som satser tungt på mobilitet på østsiden av Mjøsa. Dette knytter Hamar og Lillehammer tettere til resten av Østlandet gjennom bygging av fire felts motorveg (Nye veier, u.å.-a) fra Otta i Gudbrandsdalen til sør for Hamar. Fra Hamar og sørover er det nylig er ferdigstilt ny motorveg. Samtidig går Dovrebanen mellom Trondheim og Oslo, på motsatt side av Mjøsa i forhold til Gjøvik. I tillegg skal deler av jernbanestrekningen utbedres med Intercity standard mellom Hamar og Oslo innen 2040 (Samferdselsdepartementet, 2017), noe som vil redusere reisetiden fra Hamar fra 1 time og 15 minutter til 55 minutter. I motsetning er Gjøvik endestasjon på Gjøvikbanen, og togreisen til Oslo tar 2 timer. Den tunge satsingen på infrastruktur som styrker tilgjengeligheten mellom Lillehammer og Hamar både i nord og sørgående retning med tog og motorveg, medfører at Gjøvik til sammenligning blir mindre tilgjengelig.

I tillegg taper Gjøvik mange offentlige arbeidsplasser til Hamar og Lillehammer (Iddberg, 2019) i forbindelse med fylkessammenslåing og sentralisering innen blant annet helse, politi og domstoler. Et eksempel er helsereformen som gjør at småsykehus skal legges ned til fordel for nye hovedsykehus, som i denne regionen er vedtatt lokalisert ved Mjøsbrua (Børresen & Kessel, 2019), midt mellom de tre Mjøsbyene.

Selv om det er store utfordringer for byen, foregår det også en spennende utvikling i det unge universitetsmiljøet som

smitter over til både det private næringslivet og offentlige etater som drar nytte av kunnskapsutviklingen på universitetet.

I 2016 fusjonerte høgskolemiljøet i Gjøvik og Ålesund med Norges Teknisk-naturvitenskapelige universitet (NTNU). Funksjonen har allerede skapt positive ringvirkninger for det private næringslivet i byen (Oppland Arbeiderblad, 2018), noe som skaper optimisme i byen til tross for de regionale utfordringene.

Både utfordringene som Gjøvik står i og potensialet universitetsmiljøet bringer med seg til byen, gjør Gjøvik til en spennende og aktuell by å se på. Spørsmålet er hvilke strategiske satsinger og tiltak som kan bidra til å vitalisere sentrum i Gjøvik, som bidrar til å skape en by det er attraktivt å bo og leve i.

Gjøvik kommune har en politisk visjon å omprofilere byen til «*en universitetsby som er ledende i bærekraftig vekst og utvikling*» (Gjøvik kommune, 2018, s. 5). I den forbindelse er målet at byen skal bestå av kompakte, attraktive og levende sentre og bydelssentre. Kommunens visjon og mål er ambisiøst og et tydelig mål å jobbe mot. Til tross for ekstern konkurranse i kommunen og regionen, kan målet om et levende sentrum være realistisk gjennom målrettet og effektiv tilrettelegging for byliv.

Gjøvik er en kommune midt i Innlandet, langs Mjøsa, med 30.642 innbyggere hvorav 23.671 innbyggere bor i tettbebygget strøk (Statistisk sentralbyrå, 2018). Byen har en sentral beliggenhet i Innlandet med kort avstand til både Hamar og Lillehammer innenfor en times kjøretid med bil, samt en gunstig plassering i forhold til Oslo og Oslo lufthavn som ligger i underkant av to timers kjøretid unna. Sentrumsområdet har en viktig rolle som både lokalt og regionalt senter for Gjøvikregionen.

Gjøvik er i et historisk perspektiv kjent som industriby med produksjon og eksport av varer fra blant annet Mustad og Gjøvik glassverk til både innland og utland. Byen har vært en viktig møteplass og arena for handel og tjenester for hele Vestoppland, men store endringer i folks holdninger og vaner (Oppland Arbeiderblad, 2019), byr på utfordringer i de fleste sentrumsområder, og kanskje spesielt merkes dette i mindre og mellomstore byer hvor marginen mellom mye og lite liv i byen er liten.



Figur 1. Studieområde

1.3 Problemstilling og avgrensning

Med dette som bakteppe har denne oppgaven følgende problemstilling:

Hvilke strategier og tiltak kan bidra til å øke bylivet i Gjøvik sentrum?

På bakgrunn av problemstillingen er det definert tre forskningsspørsmål som bidrar til å konkretisere og avgrense problemstillingen.

Forskningsspørsmålene er følgende:

1. Hva er byliv?
2. Hvordan er situasjonen i Gjøvik?
3. Hvordan kan man tilrettelegge for økt byliv i Gjøvik?

Formålet med denne oppgaven er å forstå dagens utfordringer og status, og hvordan legge til rette for økt byliv i Gjøvik sentrum.

1.4 Oppgavens struktur

Oppgaven er delt inn i seks kapitler. Leserens kan orientere seg i oppgaven ved å se på sidenes topptekst som viser hvilket kapittel man er i. I kapittel 4.1 er det et referansekart som viser lokasjon av referanseobjekter som blir omtalt i oppgaven.

Kapittel:

1. Introduksjonskapittelet presenterer bakgrunnen for valg av tema, valg av studieområde, og problemstilling og avgrensning.
2. I teorikapittelet presenterer og operasjonaliserer begrepet byliv og relevant teori drøftes gjennom syv bylivsfaktorer som påvirker bylivet. Videre presenteres tre referanseprosjekter som viser hvordan lignende prosjekter er håndtert tidligere. Kapittelet oppsummeres og avsluttes ved presentasjon av tre bylivsfaktorer: *tilgjengelighet*, *byrom* og *funksjoner & attraksjoner*, som er styrende for resten av oppgaven.
3. I metodekapittelet gjøres det rede for valg av forskningsdesign, valg av metoder, og gjør rede for gjennomføringen av metodene som er benyttet i oppgaven.
4. I bylivsanalysen presenteres og drøftes stedsanalysen, informasjon fra intervjuene og spørreundersøkelsen, strukturert i åtte delkapitler: historisk utvikling, natur og landskap, lokalklima, bystruktur, tilgjengelighet, byrom og funksjoner & attraksjoner. Kapittelet avrundes med en oppsummering av hovedfunnene.
5. Kapittelet Bylivsstrategier presenterer strategier og tilhørende tiltak som vil bidra til å skape økt byliv i Gjøvik sentrum.
6. Avslutningskapittelet avrunder oppgaven med en konklusjon over oppgavens resultat.



2 TEORI

Bilde 2. Gågata i Gjøvik sentrum

*I dette kapitlet presenteres relevant teori for valgt problemstilling. Kapitlet belyser begrepet **byliv** og hvilke faktorer som påvirker bylivet. Videre presenteres relevant teori gjennom syv bylivsfaktorer: Byøkonomi, mobilitet, kunst og kultur, folk, arkitektur, natur og innovasjon. Videre presenteres tre referanseprosjekter som på ulike måter bidrar til å belyse problemstillingen. Avslutningsvis besvares forskningsspørsmål 1: Hva er byliv? Gjennom definering av tre bylivsfaktorer som er nødvendige for at en by skal få økt byliv.*

2.1 Hva er byliv?

Begrepet «byliv» er hyppig brukt i forbindelse med byutvikling (Drammen.no, u.å.; Moss kommune, 2019; Oslo kommune, u.å.), og i mange byer ser vi at nettopp byliv er en visjon mange byer jobber mot. Begrepet «byliv» favner bredt, noe som gjør det nødvendig å operasjonalisere begrepet for å konkretisere hva begrepet faktisk involverer.

I Bylivsundersøkelsen av Oslo sentrum er «byliv» definert slik at det omfatter «Utendørsaktiviteter uavhengig av formål og varighet av aktiviteten» (Gehl Architects, 2014, s. 9). Det innebærer at mennesker utøver ulike kommersielle og ikke-kommersielle aktiviteter som gjør at de oppholder seg i byens rom på forskjellig tider av døgnet og året. Bylivsundersøkelsen omtaler også omfanget av byliv som hvordan menneskene som bruker byen faktisk opplever bylivet (Gehl Architects, 2014, s. 9), hvor det legges vekt på brukernes behov og interesser i byen, og bylivet vurderes basert på fire faktorer: **landskap, byens rom, bevegelse og byliv**. Bylivet måles basert på fotgjengertellinger, oppholdsregistreringer, registrering av kjønn og alder, spørreundersøkelse, kvalitetsprinsipper for byrom, og registrering av fasader.

Bylivsundersøkelsen legger primært vekt på byens fysiske rammer og sier lite om programmering av innhold i byen utover å måle omfanget av de ulike aktivitetene som finner sted i området.

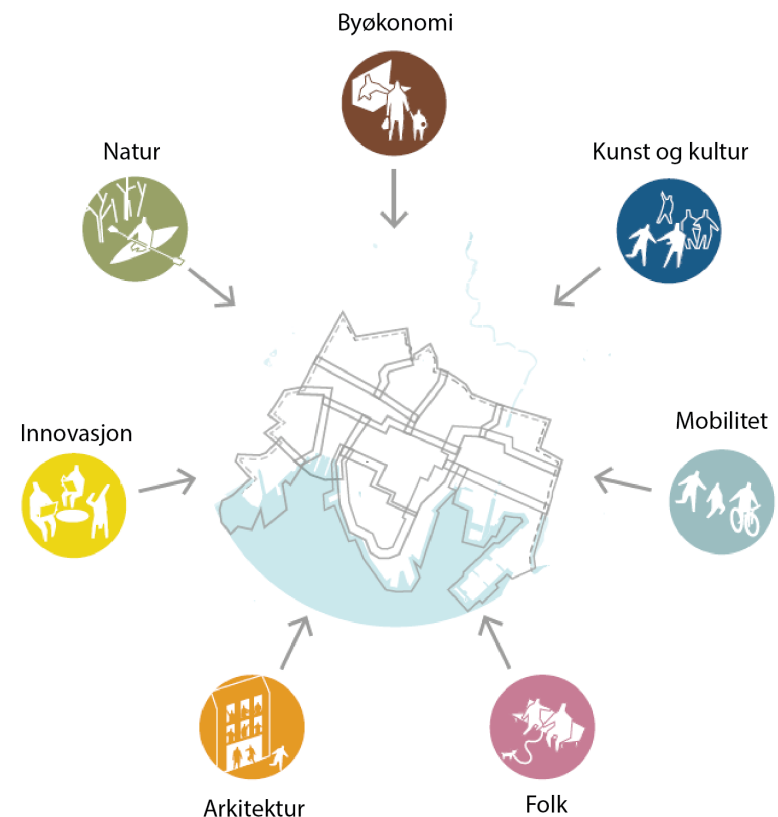
Handlingsprogrammet for byliv i Oslo sentrum (Plan- og bygningsetaten, 2018) benytter samme definisjon som i bylivsundersøkelsen av Oslo sentrum, men har en utvidet forståelse av hva byliv dreier seg om; «Bylivet er summen

av menneskelig aktiviteter i byen – aktiviteter som preges av alt fra hverdagslivets nødvendighet til forretningsvirksomhet, kulturopplevelser og møter mellom mennesker. Mennesker er byens viktigste komponent – uten folk, heller ingen by.» (Plan- og bygningsetaten, 2018, s. 13). Mens bylivsundersøkelsen primært fokuserer på de fysiske rammene, legger handlingsprogrammet tydeligere vekt på innholdet og opplevelsene i byen, hvor byliv forstås som samspillet mellom syv faktorer; **byøkonomi, kunst og kultur, mobilitet, folk, arkitektur, innovasjon og natur**. Operasjonaliseringen i handlingsprogrammet favner bredt og legger både vekt på de fysiske rammene, funksjoner og attraksjoner i byen for å måle bylivet.

Gode byrom fungerer som en arena for byliv og gjør steder mer livlige og inkluderende. I følge kommunal- og moderniseringsdepartementet (2016) er gode byrom avhenger av fem faktorene; **brukbarhet, nærhet, sammenkobling, kvalitet og bynatur** (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2017). Disse faktorene bidrar til å operasjonalisere de fysiske rammene i byrom tydeligere, sammenlignet med metoden som er benyttet i bylivsundersøkelsen i Oslo sentrum, noe som gjør det mer oversiktlig å vurdere byrom.

En urban livsstil kjennetegnes ved å få dekket sine behov innenfor et og samme område. Det innebærer å leve, bo og jobbe i samme område hvor det er mulig å bevege seg mellom disse stedene uten bil. Slike urbane områder kjennetegnes ved myke overganger mellom private og offentlige arealer. Byliv handler ikke bare om antall mennesker, men også hvor mange mennesker omgivelsene krever, for at et byrom eller bysentrum skal oppleves som livlig (Gehl, 2010). En situasjon som kan ansees som livlig i en mindre by, kan i motsetning ansees som for lite byliv om det samme antallet mennesker oppholdt seg i en større by eller en større plass, eks. i Karl Johans gate i Oslo. Derfor er det viktig å forstå essensen av begrepet byliv og hvilke faktorer som har innvirkning på bylivet.

Byliv defineres i denne oppgaven som «Utendørsaktiviteter uavhengig av formål og varighet av aktiviteten» (Gehl Architects, 2014, s. 9), og ansees som et resultat av både fysiske rammer, funksjoner og attraksjoner. Handlingsprogrammets metode for å måle byliv gjennom de syv faktorene ansees å dekke Bylivsundersøkelsen i Oslo sentrum sine fire faktorer: landskap, byens rom, bevegelse og byliv, samt de fem faktorene for å vurdere byrom: brukbarhet, nærhet, sammenkobling, kvalitet og bynatur. På grunnlag av at handlingsprogrammet for økt byliv i Oslo sentrum tar for seg både fysiske og ikke fysiske faktorer som ansees som en utvidelse av andre benyttede operasjonaliseringer, vurderes det som mest relevant å belyse teori innenfor de syv bylivsfaktorene som er benyttet i handlingsprogrammet; **Byøkonomi, kunst og kultur, mobilitet, folk, arkitektur, innovasjon og natur**. Faktorene vurderes som likestilte i kapittelet. Denne teorien er bærende for å analysere byliv i Gjøvik.



Figur 2. Syv bylivsfaktorer. (Plan- og bygningsetaten, 2018, s. 24)

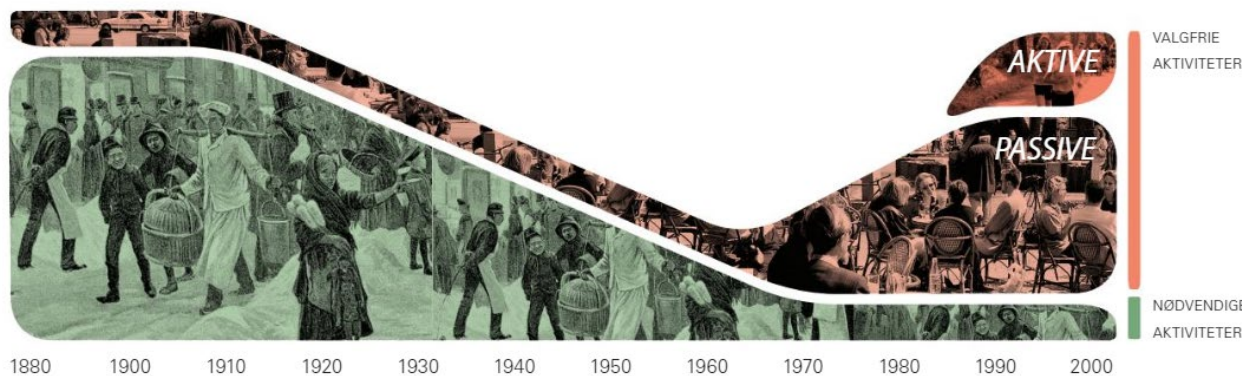
Folk

Folk er selve hjertet i en by. Til tross for ulike ønsker, behov og muligheter skal byen gi rom for alle. Det dreier seg om å legge til rette for ulike aktiviteter, om det er med andre, alene, planlagt eller impulsivt. Det innebærer å stimulere folks ønsker og behov i ulike faser i livet. Eksempler kan være barn, unge, eldre, innflyttere, turister, sammensetning, interaksjon og trivsel.

Folk er en fundamental forutsetning for byliv. Den modernistiske byutviklingen har ført til store endringer i aktivitetstypene som preger bymiljøer. Aktivitetene i bymiljøet har utviklet seg fra å primært være nødvendige aktiviteter, men i det 20. århundret har aktivitetsnivået gått over til primært valgfrie aktiviteter, som vi gjør av et ønske fremfor et behov (Gehl Architects, 2014, s. 9). Figur 3 viser endringen av aktiviteter i nordiske byer mellom år 1880 til 2000. For 100 år siden var aktiviteten i en by dominert av nødvendige aktiviteter, som å handle varer og gange mellom målpunkter. Målpunkt er definert som de viktigste

stedene folk oppsøker eller oppholder seg i hverdagen (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016 s.11). Derimot er bymiljøet i det 21. århundret lite preget av de nødvendige aktivitetene. Derimot dominerer de valgfrie aktivitetene, primært passive aktiviteter, som å sitte og ligge, og mindre fysiske aktiviteter, som bevegelse og lek.

Utviklingen av aktivitetsomfanget kan sies å være et resultat av den teknologiske utviklingen, som har ført til at vi mennesker har gått fra aktive livsstiler, med fysisk krevende arbeidsoppgaver, til arbeidsoppgaver som kan håndteres passivt. I tillegg har folk fått mer fritid, større fokus på rekreasjon, fritid og individet nå enn før. Dette krever andre typer aktiviteter. Samtidig har modernismen ført til at mennesker enkelt kan kjøre bil dit de skal, og dermed åpnet også muligheten seg for å bo og jobbe mer spredt. Før, når man ikke benyttet bil, var man derimot avhengig av at byene var mer kompakte, slik at man kunne komme seg fra A til B til fots eller med sykkel, og denne aktiviteten var selve fundamentet for bylivet. Dette viser at det er viktig å legge til rette for valgfrie aktiviteter i en by for å gjøre den livlig.

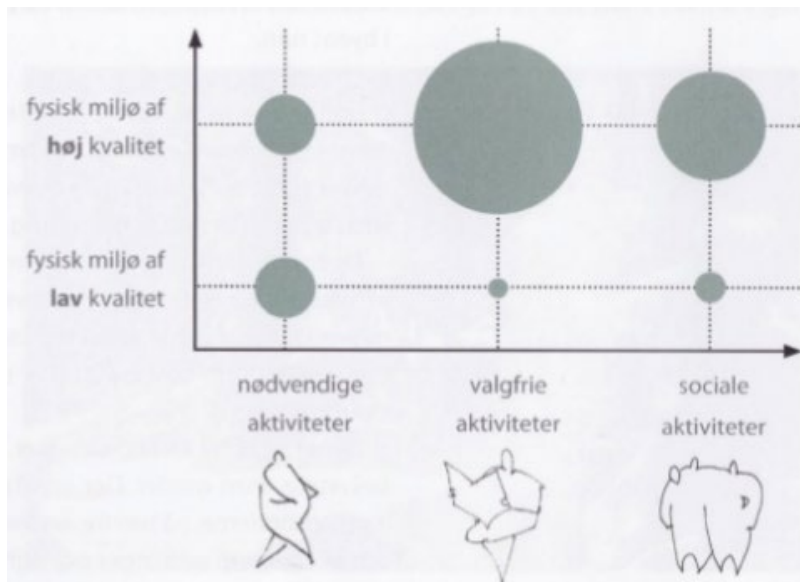


Figur 3. Utviklingen av aktiviteter i nordiske byer. (Gehl Architects, 2014, s. 8)

I følge Gehl (2010, s. 128) har menneskene som ferdes i byen gradvis blitt dårligere behandlet i byplanleggingen, som i større grad har vært egnet for den moderne verden hvor byutviklingen er styrt etter bilens premisser og muligheter. For at en by skal være livlig er det derfor essensielt å utvikle gode kvaliteter for bybrukere, slik at de ønsker og velger å oppholde seg i byen.

I følge Gehl (2010 s. 31-32), henger aktivitetsnivåer i byrom sammen med kvaliteten på det fysiske miljøet. Han deler aktiviteter inn i tre kategorier; *nødvendige*, *valgfrie* og *sosiale aktiviteter*. Figur 4 illustrerer omfanget av de ulike aktivitetene i fysiske miljøer med høy og lav kvalitet.

Nødvendige aktiviteter foregår uavhengig av kvaliteten på omgivelsene og værforhold, som å gå til skolen eller jobben, varelevering og å vente på bussen. Omfanget av de valgfrie og sosiale aktivitetene vil i større grad påvirkes av omgivelsene og værforhold, og vil foregå i tillegg til de nødvendige aktivitetene. Å gå en tur, stoppe opp for å se på utsikten og å sette seg ned for å nyte været er eksempler på valgfrie aktiviteter. I følge Strøm-Olsen og Økland (2014) har de mest populære og attraktive byene i verden tilrettelagt for valgfrie aktiviteter og har forstått at dette er en betingelse for å skape en attraktiv by.



Figur 4. Grafisk fremstilling av sammenhengen mellom uteromskvaliteter og aktiviteter. (Gehl, 2010, s. 31)

Sosiale aktiviteter, innebærer alle former for kommunikasjon mellom mennesker i et byområde. Hvor det er aktivitet og byliv, foregår det også sosial utveksling. Byrom kan fungere som en møteplass hvor både uforutsette og spontane sosiale aktiviteter kan finne sted i tillegg til mer planlagte aktiviteter som på et marked, demonstrasjoner og parader. Når vi vet at kvaliteten på det fysiske miljøet har så stor innvirkning på aktivitetsnivået, viser det viktigheten av å legge til rette og skape byrom for valgfrie og sosiale aktiviteter. For at folk oppholder seg i byen er det også avhengig av blanding av funksjoner, for at folk skal ha en grunn til å være der, eksempelvis jobb, bolig, trening, butikker og kultur.



Bilde 3 Kunstinstallasjon i park. (Valgfri, passiv aktivitet).
(Random Sky, u.å)

I følge (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2017 s. 26) er det derfor viktig å utvikle byrom som bidrar til å skape aktivitet gjennom hele året. Et eksempel kan være at torgplasser benyttes som skøytebane om vinteren. Byrom som er lagt til rette for ulike brukergrupper øker aktivitetsnivået i byrommet. Dette kan være aktiviteter for barn og unge kombinert med gode sitteplasser for eldre. Avhengig av alder og kjønn trekkes folk mot forskjellige aktiviteter, blant annet at gutter og jenter tradisjonelt sett foretrekker ulike aktiviteter (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2017 s. 26). Når bylivet blir utgjort av et mangfold bidrar dette naturlig til bruk av byrom til ulike tider av døgnet og året.

Kritisk masse

En levende by krever at et stort nok antall mennesker naturlig bruker byen. Det må finnes folk som bor, jobber, handler og besøker byen til en hver tid for at en by skal lykkes som møteplass (Strøm-Olsen & Økland, 2014). Det må med andre ord være en kritisk masse til stede som kan tjene de aktivitetene og tjenestene som er representert i byen. Det krever at nok folk bor og arbeider i byen, slik at det er naturlig å bruke byen som arena for ulike aktiviteter.

Det er utfordrende å tallfeste en kritisk masse som kan direkte overføres i planlegging, men det ligger til grunn at nok mennesker må ha en naturlig tilhørighet til et byen som dekker den kritiske massen som kreves for at byens rom skal oppleves som livlige. Næringslivet forstår begrepet som nødvendig kundegrnlag for tjenesteyting og handel (Müller Eie, 2014 s. 46). Begrepet kan dermed tolkes som en nødvendig masse bybrukere for byens rom. For at massen bybrukere skal være tilfredsstillende, har derfor lokalisering av boliger og besøksintensiv næring og arbeidsplasser stor betydning for bylivet.

Det å transformere byområder eller byrom med lav kvalitet, eller endre bruk og funksjoner av sentrale områder, er et viktig grep for å øke tetthet og kvalitet i en by (Tennøy, Midtskog, Øksenholt, & Nore, 2014 s. 81). Samtidig er det viktig å forstå at den kritiske massen er relativ, og at opplevelsen av byliv nødvendigvis bare er avhengig av byens størrelse og menneskemengder, men i større grad er avhengig av kvaliteten i byens rom og at de oppleves som inviterende, godt besøkte og meningsfylte steder å oppholde seg i.

Folk har en selvforsterkende effekt; der hvor det er folk, kommer det folk (Gehl, 2010 s. 75). Dermed kan det forstås som at overgangen fra folketomme områder til et middels byliv er mer krevende enn utviklingen fra middels til et levende byliv. Dette demonstrerer utfordringen som er gjeldende i mange mindre og mellomstore byer, hvor bylivet er på et lavt nivå. Arbeidsinnsatsen som kreves for å skape et levende byliv i slike byer, kan derfor være en større utfordring enn i byer hvor det allerede er et middels aktivitetsnivå.

Tilrettelegging for en passende masse bybrukere er dermed en forutsetning for byliv. Dette kan tilrettelegges for gjennom økt befolkningstetthet og blanding av funksjoner i byene.

Arkitektur

Arkitektur dreier seg om bygninger som kulturbærer og innramming av livet i en by. Det handler om å knytte sammen aktiviteter inne og ute, og skape synergieffekt av tilstedeværelsen av de øvrige bylivsfaktorene i en by. Bebyggelsesstruktur og byggenes arkitektoniske uttrykk har stor betydning for hvordan vi opplever en by. Ifølge Gehl (2010) bør de fysiske rammene i en by være tilpasset den menneskelige skalaen for at en by skal kunne være livlig. Den menneskelige skalaen dreier seg om byer tilpasset mennesker. Mennesker som går i byen, beveger seg typisk i omtrent 5 km/t. I denne hastigheten har man god til å ta innover seg omgivelsene, detaljer og til å forstå hva man ser. Derimot oppleves det dem kjedelig og monotont å gå i et område som er tilpasset for høyere hastighet, eks. langs en hovedveg med fartsgrense 60 km/t. der er det rom for større bygg, større avstander og mindre variasjon.

Den menneskelige skalaen legger blant annet vekt på følgende:

- Gjennomsiktighet, som skaper mykere overganger mellom innendørsrom og utendørsrom.
- Åpne vinduer som gjenspeiler aktiviteten på innsiden av bygget, skaper nysgjerrighet og stimulerer sansene våre.
- Aktivisering av sonene foran bygninger til utstillinger, salgsboder og lignende appellerer til mange sanser som holder oss opphold.
- Fasaders utforming hvor horisontalt inndelte fasader gir lange og monotone flater å gå langs,

derimot oppleves vertikalt inndelte fasader som langt mer interessant og opplevelsesrikt å gå langs.

Bygningsfasader er byrommenenes vegger og er en viktig del av et byrom sin kvalitet. En studie fra København i 2006 så på forskjellen i omfanget av aktivitet foran passive og aktive fasader i flere byer (Gehl, Kaefer, & Reigstad, 2006). Resultatene viser at passive og lukkede fasader gjør folk passive, mens åpne og interessante fasader gjør folk aktive. I gjennomsnitt viste studien at syv ganger så mange mennesker passerte eller stoppet foran en aktiv fasade, sammenlignet med en passiv fasade. Funnet fremhever viktigheten av å vurdere arkitekturen i sammenhengen med tilrettelegging for økt byliv. I den sammenhengen har Gehl (2010, s. 250-251) utviklet en metode for å vurdere fasader på gatenivå, hvor fasader kan karakteriseres i fem kategorier; *aktiv, vennlig, midt imellom, kjedelig og inaktiv*.

Denne metoden for å registrere fasader er nyttig for å vurdere utviklingspotensialet, og er derfor et godt verktøy inn mot vurdering av utviklingspotensialet i byrom for økt byliv, som skal benyttes senere i denne oppgaven.

A- Aktiv

- Små enheter, mange dører (15-20 dører pr. 100 m fasade)
- Stor variasjon av funksjoner
- Ingen passive enheter
- Karakterfullt relieff i fasaden
- Primært vertikalt inndelte fasader
- Fine detaljer og gode materialer



B- Vennlig

- Relativt små enheter (10-14 dører pr. 100 m fasade)
- Noe variasjon av funksjoner
- Få lukkede og passive fasader
- Relieff i fasader
- En del detaljer



C- Midt imellom

- Små og store enheter (6-10 dører pr. 100 m fasade)
- Beskjeden variasjon av funksjoner
- Lukkede og passive fasader finnes
- Lite relieff i fasaden
- Få fasadedetaljer



D- Kjedelig

- Stor enheter, få dører (2-5 dører pr. 100 m fasade)
- Nesten ingen variasjon av funksjoner
- Mest lukkede og passive fasader
- Få eller ingen detaljer



D- Inaktiv

- Store enheter, få eller ingen dører (0-2 dører pr. 100 m)
- Ingen synlig funksjonsvariasjon
- Lukkede og passive fasader
- Ensformige fasader uten detaljer eller noe å se på



(Gehl, 2010)

Videre har Gehl utviklet 12 kvalitetsprinsipper som er tilpasset den menneskelige skalaen: *beskyttelse*, *komfort* og *herlighetsverdier*. Kategoriene er illustrert i figur 5.

Beskyttelse	<p>BESKYTTELSE MOD TRAFIK OG ULYKKER</p> <ul style="list-style-type: none"> Oplevelse af tryghed i relation til trafik 	<p>BESKYTTELSE MOD KRIMINALITET OG VOLD</p> <ul style="list-style-type: none"> Oplevelse af tryghed Levende byrum Funktioner der overlapper dag/nat God belysning 	<p>BESKYTTELSE MOD UBEHAGELIGE SANSEPÅVIRKNINGER</p> <ul style="list-style-type: none"> Vind/træk Regn/sne Kulde/varme Forurening Støv, blanding og støj
Komfort	<p>MULIGHEDER FOR AT GÅ</p> <ul style="list-style-type: none"> Plads til at gå Respekt for ganglinjer Interessante facader Adgang for alle Gode overflader 	<p>MULIGHEDER FOR AT STÅ / OPHOLD</p> <ul style="list-style-type: none"> Opholdszoner / kantereffekt Støttepunkter at stå ved Facader der inviterer til ophold 	<p>MULIGHEDER FOR AT SIDDE</p> <ul style="list-style-type: none"> Siddezoner med mange fordele Gode siddesteder Gode siddemøbler Primære og sekundære siddemuligheter
	<p>MULIGHEDER FOR AT SE</p> <ul style="list-style-type: none"> Rimelige se-afstande Uhindrede synslinjer Interessante udsigter Belysning (aften/nat) 	<p>MULIGHEDER FOR AT TALE OG HØRE</p> <ul style="list-style-type: none"> Lavt støjniveau Samtalevenlige siddearrangementer 	<p>MULIGHEDER FOR UDFOLDELSE / AKTIVITETER</p> <ul style="list-style-type: none"> Invitation til fysisk aktivitet, motion, leg og kreativ udfoldelse Dag og nat Sommer og vinter
Herlighetsverdier	<p>SKALA</p> <ul style="list-style-type: none"> Dimensionering af bygninger og rum i en menneskelig skala relateret til sanser, bevægelsesmuligheter og adfærd 	<p>MULIGHEDER FOR AT NYDE POSITIVE ASPEKTER VED KLIMAET</p> <ul style="list-style-type: none"> Sol/skygge Varme/kulde Læ/brise (vægning varierer fra region til region og med årets sæsoner) 	<p>ÆSTETISKE KVALITETER OG POSITIVE SANSEINDTRYK</p> <ul style="list-style-type: none"> Godt design og gode detaljer Smukke udsigter Gode materialer Trær, planter, vand

Figur 5. 12 kvalitetsprinsipper for gode byrom. (Gehl, 2010, s. 249)

Metoden bidrar til å konkretisere vurdering av arkitektur for å skape synergieffekter og byliv, og vil derfor bli benyttet som et utgangspunkt for registreringer i bylivsanalysen senere i oppgaven.

I følge Jacobs (1965, s. 187) er byer med et rikt byliv kan kjennetegnes ved at de har bevart en del gamle hus i sentrum som bidrar med å bevare byens identitet. En mangfoldig bebyggelsesstruktur med nye og gamle hus i ulik standard er viktig for å bevare en variert arkitektur i byen. Viktigheten av en variert bebyggelsesstruktur støtter også oppunder Gehls (Gehl, 2010, s. 250-251) fasadevurderinger, men fremhever ytterligere behovet for en mangfoldig bygningsstruktur.

Mobilitet

Mobilitet dreier seg om forflytning, fra et sted til et annet, og om hvordan de ulike formene for mobilitet påvirker opplevelsen av å bevege seg i byen (Plan- og bygningsetaten, 2018, s. 26). Begrepet er en samlebetegnelse for all bevegelse som dreier seg om sambruk og samhandling mellom forskjellige mobilitetsformer. Tilrettelegging av involverende, sosiale og trygge byrom, med god mobilitet bidrar til å skape byliv (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2017, s. 36). Sett fra et historisk perspektiv har bilen som fremkomstmiddel blitt prioritert til fordel for myke trafikanter. Siden vi vet at en livlig by krever at folk også beveger seg til fots, syklende og kollektivt, er det derfor viktig å snu på prioriteringen av mobilitetsgruppene.

For å øke kvaliteten for gående og syklende, må disse prioriteres høyest av mobilitetsgruppene. Deretter kommer kollektivtransport, og til sist privatbil. En samordning av arealbruken og mobilitet gir mer kompakte områder med kortere avstand mellom målpunkter.



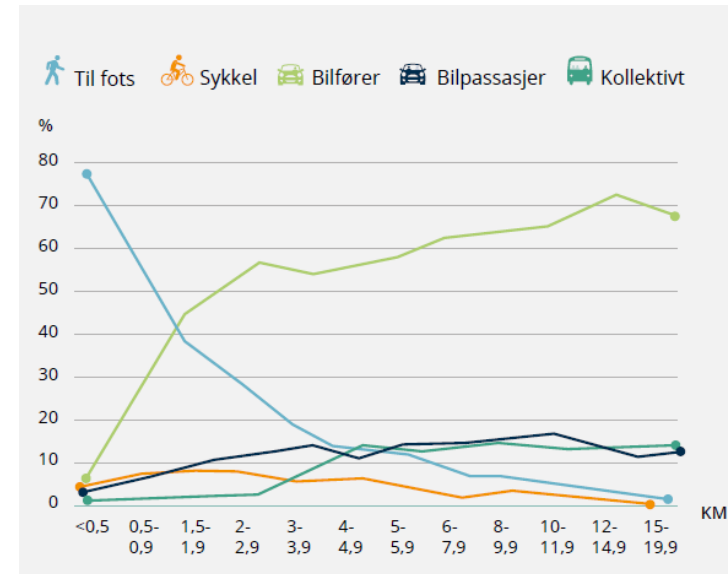
Figur 6. Prioritering av mobilitetsgrupper. (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 36)

Mobilitetsvaner

Gange en form for mobilitet i seg selv, men utgjør også en stor del av reisetiden når man reiser med kollektivtransport. Avhengig av alder og fysisk tilstand er det stor variasjon i hvor langt folk er villige til å gå, før de heller bruker bil eller kollektivtransport. Figur 7 viser en grafisk fremstilling av resultatene fra reisevaneundersøkelsen fra 2009. Den viser at reiser på under 500 m primært foretas til fots, men at det etter 500 m skjer en dramatisk overgang hvor en stor andel av de reisende kjører istedenfor å gå. Mellom 0,5-1,9 km avstand ser vi en krysning, hvor like mange kjører bil som antallet som går. Samtidig ser vi en svak økning i antall syklistene etter 500 m, og tilsvarende for bilpassasjerer. Derimot er det tilnærmet lik ingen økning i antall kollektivreiser ved avstander større enn 2-2,9 km. Resultatene viser hvor viktig avstander er for valg av mobilitetsform. Samtidig viser forskning at den akseptable gåavstanden henger sammen med hva man opplever underveis på turen.

Livlige og urbane områder med butikker og attraktive fasader kan forlenge den akseptable gåavstanden med 17 % (Hillnhütter, 2016 s.182). De gående følger med på trær, planter, butikkvinduer, attraktivt designede veidekker, gatemøblering og andre mennesker. Samtidig er det viktig at det er effektive gangforbindelser mellom målpunkter i byen som knytter byrommene sammen til et nettverk av byrom med god mobilitet (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 36). Korte kvartaler i bystrukturen åpner opp for å etablere et tett nettverk av gater og snarveger som gjør det mer effektivt å bevege

seg (Jacobs, 1965, s. 179). Dette henger også sammen med arkitektur, som blir omtalt senere i dette kapitlet.



Figur 7. Hvordan forflytter vi oss? Basert på data fra RVU 2009. (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016)

Tidligere prosjekter hvor byrom har blitt rustet opp og i større grad tilrettelagt for fotgjengere (Øksenholt, Tennøy, & Tønnesen, 2016, s. 58) viser at samtlige prosjekter har ført til en økning i bruk og opphold av byrom. Dette gjelder også i gater hvor biler ble fjernet helt fra gaten. Resultatene fra undersøkelsen viser at omgjøring til gågater har ført til utelukkende positiv endring i omsetning for handelsaktørene, samt en reduksjon i ledige lokaler. Resultatene viser at prioritering av tiltak for fotgjengere bidrar til mer

aktivitet i byen, og at dette kan være et godt tiltak for å øke bylivet.

Denne informasjonen er nyttig for å vurdere hvor stort område som er aktuelt å vurdere for byliv og er avgjørende for tilrettelegging av tilgjengelighet både til og innad i et område, og vil bli benyttet i analyse av tilgjengelighet senere i oppgaven.

Syklende

For å nå nullvekstmålet tydeliggjør Nasjonal transportplan viktigheten av å satse på infrastruktur for sykkel, slik som sykkelveger og trygg og tilgjengelig sykkelparkering i byene (Samferdselsdepartementet, 2017). Sykling har positive effekter både for egen helse, trafikkmengde, klimautslipp, og for bylivet.

Som en indikator for hvor langt folk er villige til å sykle, fant Krizek, Forsyth og Baum (2009, s. 6) i sin litteraturgjennomgang at det er en stor nedgang i antall sykkeltureturer over 4 km, men at lengden på sykkeltureturer henger tydelig sammen med formålet. De konkluderer med at det er et stort potensial for økt sykkelandel på reiser mellom 1- 2,5 km.



Figur 8. Faktorer for sykkelvennlighet. (Hagen, Rynning, & De_Jong, 2019)

Sykelvennlighet kan måles ved hjelp av fire fysiske egenskaper (Hagen et al., 2019, s. 36-38): *naturgitte og stedlige forutsetninger, bystruktur, infrastruktur og trafikk, og omgivelser og opplevelser*, som illustrert i figur 8.

De naturgitte og stedlige forutsetningene påvirkes av landskap og værforhold. Infrastruktur og trafikk er fysiske forhold som det kan legges til rette for, som gate- og vegnett med lav fartsgrense, egen vegbane for syklistene og andre tiltak som øker trygghetsfølelsen og trafikksikkerheten. Sykkelparkering ved målpunkter og kollektivknutepunkter faller også under denne faktoren. Bystrukturer som gir god sykkelvennlighet, er kompakte steder med korte avstander mellom hverdagens målpunkter. Permeabilitet og korte kvartaler gjør byen mer gjennomtrengelig, noe som gir flere alternative sykkelruter. Dette bidrar til å redusere reisetiden og dermed er positivt for sykkelvennligheten. Til slutt er omgivelser og opplevelser den siste faktoren, som er viktig for sykkelvennligheten. Faktorene er nyttige for å vurdere sentrums tilgjengelighet med sykkel, og alle faktorene blir vurdert i analysen, men siden flere av faktorene overlapper med faktorene for gode miljøer for fotgjengere og generell tilgjengelighet, vil faktorene bli vurdert i sin helhet i analysekapittelet.

Kollektivtransport

Videre må kollektivtransporttilbudet være tilrettelagt og utformet for at flere skal velge dette transportmiddelet fremfor bil. For å skape en endring er det noen forhold som er viktige å ta høyde for. Det å gjøre det mer attraktivt å reise med kollektivtransport henger også sammen med hvordan tilgjengeligheten til holdeplassene og til kollektivreisene.

Videre er også omgivelsene vi beveger oss i på veg til kollektivtransport av stor betydning. I følge Hillnhütter (2016, s. 177) bruker de reisende med kollektivtransport omtrent 45 % av reisetiden utenfor kjøretøyet. Dette fremhever hvor viktig tilrettelegging for gående henger sammen med tilrettelegging for kollektivtransport og å gjøre det mer attraktivt. Derfor er tilrettelegging for fotgjengere også direkte tiltak som bedrer forholdene for de reisende med kollektivtransport også. Tilgjengelighet med kollektivtransport vil bli vurdert i sammenheng med analysen for fotgjengere, samt lokalisering av holdeplasser.

Bil

Bil er som kjent det mest foretrukne reisemiddelet for mange, og som gir den friheten folk ønsker. Men bil i sentrum kan fort bli et forstyrrende element om det er for mange av dem. Det er viktig å begrense biltrafikken og gateparkering i de mest sentrale gatene i sentrum for å gi rom til gående og syklende. Samtidig er god tilgjengelighet til sentrum viktig, også med bil (Tennøy et al., 2014, s. 82). For å opprettholde og styrke sentrums posisjon, er det avgjørende å ha en klar forståelse av hvilke faktorer som bidrar til å styrke og hva som svekker sentrums posisjon. I byer vil det alltid være ekstern konkurranse, noe som

trekker mennesker til det ene eller andre stedet. I følge Tennøy, Tønnesen & Øksenholt (2015, s. 35) er sentrum mindre tilgjengelig med bil i bilbaserte byer. Ofte gjelder dette mindre tette byer, hvor byspredningen har ført til store avstander mellom bosted/ arbeidsplass og sentrum. I bilbaserte byer ser vi ofte at næringsaktører som krever stor plass og gode parkeringsforhold lokaliserer seg utenfor sentrum. Dette fører til at tilgjengeligheten til sentrum, sammenlignet med eksternt lokaliserte næringsområder, er mindre god. Samtidig viser resultater fra andre byer at bylivet øker i områder uten biler. God tilgjengelighet og bilfrie områder er to ulike innfallsvinkler for å skape økt byliv, men som ikke nødvendigvis går så godt sammen. Ved å fjerne biler fra deler av byområder, reduseres tilgjengeligheten med bil, og dermed kan det sies at tilgjengeligheten til sentrum blir redusert for de som er avhengige av bil som transportmiddel. Spesielt i mindre tette byer blir det ekstra viktig å finne en god balanse midt imellom disse to tilnærmingene, slik at byen har rom til bilfrie områder, men uten å redusere tilgjengeligheten med bil.

I rapporten «Hva kan gjøres for å styrke sentrums attraktivitet som etableringsarena for handel og service» (Tennøy et al., 2014, s. 82), er det avgjørende hvordan parkeringstilbudet reguleres for at sentrum skal lykkes. I rapporten anbefales det å organisere, regulere og prise parkering som gir god tilgjengelighet til sentrum, samtidig som kjøring og parkering i sentrumskjernen reduseres. For mye gratisparkering i sentrumsgatene anbefales ikke, men prisingen bør reguleres på en måte som gir god utnytting og sirkulasjon av parkeringsplassene. Rapporten legger vekt på at mest mulig parkering bør konsentreres under baken (Tennøy et al., 2014, s. 82). Det er tydelig at

parkeringstilbudet er avgjørende for sentrums tilgjengelighet, spesielt typisk i mindre byer, hvor bilen er det foretrukne transportmiddelet. Det er derfor grunn til å kunne tro at et sentrum med dårlig tilgjengelighet, vil være en by uten byliv. I analysen vil bilfrie byrom, parkeringsmuligheter og trafikkmengde bli vurdert.

Mobilitet er en viktig faktor for byliv, hvor god tilgjengelighet er nøkkelen for at sentrum skal bli livlig og ikke tape overfor eksternt lokaliserte handel- og næringsområder.

Natur

Naturen bidrar med naturgitte premisser inn i byene våre og er byens naturlige rammeverk som gir for rom lek, aktivitet og rekreasjon. Spesielt viktig er naturelementene som en levende kontrast til de harde flatene i urbane strøk, som asfalt, betong og glass.

Parken, promenaden, og fjorden har alle kvaliteter som bidrar til å balansere stressnivået og stimulere kreativiteten og sansene hos mennesker. I følge kommunal- og moderniseringsdepartementet (2017, s. 45) dreier naturen i byer seg om blågrønne kvaliteter i byrom, kultur og klimatilpassning. Naturen er en felles arena for trivsel og rekreasjon, som har stor betydning for både helsen, bolyst og stedsidentitet. Opplevelseskvalitetene i naturen balanserer ut stressnivåer hos folk og stimulerer kreativiteten (Plan- og bygningsetaten, 2018, s. 28). Dette har en viktig effekt på oss mennesker, og derfor er det essensielt å se viktigheten av naturelementer, også i urbane områder. For å sikre at naturen er attraktiv og tilgjengelig, bør byrom og grønnsstruktur planlegges på et overordnet nivå, hvor målrettet planlegging og utvikling kan knytte sammen natur og grønne byrom. Bedre tilgjengelige og attraktive grønne områder bidrar til at flere benytter seg av det urbane frilivstilbudet som også bidrar til å skape liv i byen (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2017, s. 45).

Blågrønne kvaliteter bidrar til å løfte kvaliteten i byens rom. Gjennom å legge til rette for byrom med vann, blomster, grønne planter, trær skaper arenaer for lek og rekreasjon, skapes blågrønne byrom som både er målpunkt i seg selv, men også kvaliteten på omgivelsene bybrukerne beveger seg i. For at det urbane området skal kunne tiltrekke seg mange mennesker, er det derfor viktig å utvikle gode rekreasjonsarenaer i og i nærheten av sentrumsområder, som er lagt til rette for aktiviteter og opplevelser som stimulerer sansene våre, og nye former for aktiviteter som senker terskelen for aktivitet i byen (Plan- og bygningsetaten, 2018, s. 28). Bildene under viser hvordan Mølledammen i Bryne er utnyttet som en kvalitet i det blågrønne byrommet.



Bilde 4. Mølledammen, Bryne sentrum. (Norconsult, 2019)

Bynatur kan deles inn i syv kategorier (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016); blågrønne byrom, trær i gater og plasser, fornyelse av grønne byrom, byrom og urban dyrking, gravplassen som byrom, byrom for urbant friluftsliv og klimatilpasning og fornyelse av byrom. Urbant friluftsliv defineres som friluftsliv i urbane miljøer som i byer hvor aktiviteten varierer mellom turer i urbane områder og i naturområder (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2017, s. 47). Kategoriene bidrar til å stykke opp de naturlige faktorene i en by.



Bilde 5. Mølledammen, Bryne sentrum. (Norconsult, 2019)

Byøkonomi

Markedsaktørene innehar en stor og viktig rolle i byutviklingen og har mulighet til å påvirke både strukturer og aktiviteter av stor betydning for en by. Faktoren byøkonomi dreier seg om markedsaktørers rolle som drivkraft i byutviklingen. Det handler om lokalisering av næringsaktører i byen, arbeidsplasser og kultur, og hvor folk er villige til å dra for å dekke sine behov (Plan- og bygningssetaten, 2018, s. 25).

Ifølge Jacobs (1965, s 152) krever livlige byer at folk oppholder seg i byen til ulike tider av døgnet og året, noe som krever et mangfold av hovedfunksjoner. Blanding av funksjoner som boliger, arbeidsplasser, serveringssteder og lignende, legger til rette for at folk av ulike årsaker oppholder seg i sentrum av til ulike tider på døgnet. Mens Jacobs forståelse av varierte funksjoners viktighet er en grunnleggende faktor for byliv, er lokaliseringen av disse og konsentrasjonen av funksjoner innenfor et område også av stor betydning.

Lokaliseringen av større utbyggingsprosjekter kan enten bidra til å øke aktivitetsnivået i sentrum gjennom å bygge et næringslokale i sentrum, som videre skape synergiefekter for andre aktiviteter og tilbud i nærområdet. Tilsvarende fører potensielt sett den samme utbyggingen, utenfor sentrum, til lengre avstander mellom målpunkter, hvordan vi reiser dit samt utvikling og hvilke kvaliteter som er i nærheten av lokaliseringen.

Arbeidsplasser

Byens evne til å skape attraktive arbeidsplasser over tid er essensielt for en god by, næringen skaper verdiene folk lever av. Dermed kan arbeidsplasser ansees som kjernen i å utvikle en god by. Uten arbeidsplasser blir det lite utvikling, teknologi, kultur, kunst, attraktive fritidstilbud eller velstand (Strøm-Olsen & Økland, 2014, s. 9). Samtidig er det avgjørende at det er mer ved en by enn bare arbeidsplasser for å skape byliv.

Handel

Det er bred enighet om at lokalisering av handel i sentrum er et viktig grep for å styrke attraktiviteten til sentrum (Gehl, 2010), (Jacobs, 1965) og (Tennøy et al., 2014). Spesielt viktig er lokalisering av detaljvarehandel til sentrum, som dekker personlige eller husholdningers behov, altså nødvendige aktiviteter. I tillegg til at etablering av handel og næring utenfor sentrum svekker sentrums posisjon, bidrar det også til en overetablering av lokaler i byen, noe som fører til at leieprisene i sentrum presses ned, og dermed gjøre lokaler i sentrum mindre lønnsomme for gårdeierne. I følge Tennøy et al. (2014) kommer dette av at eiendomsutvikling og utleie er dyrere for gårdeiere i sentrum, noe som videre fører til mer presset økonomi. I områder hvor det er stor ledighet av lokaler, vil det naturligvis også være utfordrende å kunne tiltrekke seg viktige næringsaktører, da disse gjerne ønsker å lokalisere seg i et område hvor de kan dra nytte av synergiefekten av de andre aktørene som holder til i samme område.

I utgangspunktet utgjør etablering av kjøpesentre en trussel for handel i sentrum, men så lenge kjøpesenteret er lokalisert på riktig sted, dimensjonert og utformet på riktig måte hevder Tennøy et al. (2014) at kjøpesentre i sentrum kan være en styrke for sentrum. De begrunner dette med at sentrum kan dra nytte av et kjøpesenter i nærheten dersom kjøpesenteret åpner opp mot sentrumsgaten.

Sentrumshandelen i mindre byer og tettsteder er mer sårbar enn i større byer som et resultat av at færre forretninger ligger i sentrum enn i større byer, og det skal derfor mindre til at omsetningen synker til en kritisk grense. Med andre ord er etablering av kjøpesentre eller store handelsvirksomheter som ikke bidrar til å styrke sentrum, en større trussel for sentrumshandelen i mindre byer enn i større (Tennøy et al., 2014, s. 82). Etablering av et kjøpesenter i sentrum krever en kritisk masse, altså nok folk, for at det skal styrke sentrum og ikke blomstre på bekostning av øvrig handel i sentrum. Flere mindre byer har etablert kjøpesentre i sentrum, med det resultat at halvparten av butikkene i sentrum har flyttet i kjøpesenteret. Bryne er et godt eksempel på dette. Sentrumshandelen har fra 2004 til 2014 hatt en svakere vekst enn i kommunen samlet (Strand, Kvarud, Christiansen, & Engebretsen, 2014, s. 97-98). I samme periode har både bosetningen og etableringen av næring i områder utenfor sentrum vært stor. Derfor kan det tolkes som at en av grunnene til nedgangen i sentrumshandel kan skyldes byspredning.

Netthandel har allerede skapt store endringer i folks handelsmønstre. Stort utvalg, god oversikt over priser og tilbud samt varelevering på døren er noen av årsakene til at netthandelen har økt drastisk de siste årene. Bare fra

2017 til 2018 viser SSB sine resultater en vekst innen nett-handel på 13,5 % (Hjelle, 2018). Rapporten *The Future of Retail* (Lachut, 2018) tar for seg utviklingen innen detaljvarehandel. Digital infrastruktur gjør det mulig for handelsaktører å legge mer vekt på brukeropplevelse i butikk. Den opplevelsen og servicen, kan ikke erstattes av netthandel, og blir derfor stadig viktigere når netthandelen øker.

Eiendomsstruktur

De fleste byer i Norge er preget av en tradisjonell eiendomsstruktur hvor hver enkelt gårdeier råder over sin egen eiendom uten store forpliktelser til sine omgivelser eller aktører. Denne strukturen er en stor utfordring i arbeidet med å utvikle sentrum mot et felles mål/visjon. Samarbeid mellom ulike aktører i sentrum er ifølge Tennøy et al. (2014) helt avgjørende for å gjøre sentrum attraktivt, både for privatpersoner og for næring. Tilsvarende viser Rustand og Nordahl (2017) at det er en tydelig at eierformen har stor betydning for utviklingsretningen av et kontorområde. Området er avhengig av å ha en stor eier eller et godt samarbeid mellom gårdeierne, så lenge de til sammen eier en betydelig andel av eiendommene vil utgjøre en forskjell. Viktigheten av eiendomsstrukturen og samarbeidet mellom eierne er svært relevant for å styrke synergieffekten av funksjoner lokalisert i sentrum, men til tross for emnets relevans for oppgaven, er det valgt å ikke ta stilling til eiendomsstruktur. Det er både av hensyn til å kunne konsentrere oppgaven rundt noen, færre faktorer og av hensyn til tilgjengelige data.

Faktorene som i bunn og grunn dreier seg om lokalisering og tetthet vil bli tatt med videre i analysen, men med mindre fokus på handel.

Kunst og kultur

Faktoren kunst og kultur dreier seg om summen av menneskelig aktivitet, men kultur innebærer også verdier, normer og holdninger aktivitet (Plan- og bygningsetaten, 2018, s. 25). I følge Sassen (2000, s. 146) har storbyer alltid hatt en tiltrekningskraft på mennesker, på tvers av sosiale, økonomiske og kulturelle bakgrunner. Storyene har med andre ord hatt rom for menneskers ulike interesser og holdninger. Tennøy et al. (2014, s. 38) poengterer viktigheten av å skape et variert og komplimenterende aktivitetstilbud i sentrum. Når kunst og kulturtilbudet er tilpasser ulike målgrupper, skaper det arenaer for å møte mennesker med like interesser, holdninger eller oppfatninger, som igjen bidrar til sosialisering og integrering. Nå mennesker finner kunst- og kulturtilbud i sentrum i en by som tiltalende, bidrar det også til å trekke mennesker til å oppholde seg i sentrum, noe som bidrar til å skape byliv.

Dette kan være årlige festivaler, enkelt arrangementer og pop-up arrangementer som på ulike vis lokker folk til byen og ut i gatene. Kulturaktiviteter kan utspille seg på et bredt spekter av arenaer; fra kulturhus, festivalområder, institusjoner til gater og parker. Festivaler kan ha stor variasjon, eksempelvis innen mat, kunst, musikk, dans og humor. Dette kan være sentrum, serveringssteder, bibliotek, idrettshall, arrangementer som konserter og markeder, kunst og utkikkspunkter. Til høyre ser vi et eksempel på hvor mye en festival kan skape av byliv. Eksempelet er før og under Gladmat festivalen i Stavanger. På vanlige dager fremstår torgplassen som stor og tom, men under festivalen yrer det av byliv, både på torget og i byen for øvrig.



Bilde 6. En vanlig dag i Vågen, Stavanger. (Kristiansen, 2019)



Bilde 7. Byliv under Gladmat festivalen. (NTB Scanpix, 2018)

Kunst i byrom er et annet eksempel på tiltak som bidra til å aktivisere flater, som fremstår som kjedelige. Bilde 8 viser hvordan en torgplass kan fange oppmerksomheten av et kunstverk på bakken.



Bilde 8. Street art på torgplass, malt under Arts Week i Dubai. (Beever, u.å)

Kunst og kultur skaper positive synergieffekter for bylivet for øvrig, og er en viktig faktor for tilrettelegging av byliv gjennom å skape byliv, gjennom å skape arenaer for bybrukere, på tvers av ulike bakgrunner eller interesser. Til tross for at kunst og kultur er en egen faktor i Handlingsprogrammet (2018), dreier kultur seg i bunn og grunn og funksjoner, aktiviteter, attraksjoner og opplevelser, som skal vurderes i bylivsanalysen gjennom å vurdere mengden arrangementer og variasjon av disse.

Kunst kan bidra til å aktivisere passive byrom, og vil bli inkludert i analysen av byrom.

Innovasjon

Innovasjon dreier seg om nyskaping og videreutvikling av det kjente, og nye måter å bruke det kjente. Det er innovasjon som er selve drivkraften for all utvikling, og oppstår når folk ønsker å påvirke det samfunnet de lever i (Plan- og bygningsetaten, 2018, s. 27). Siden innovasjon er en drivkraft for all utvikling, vil naturligvis også innovasjon kunne utfordre dagens byer og bidra til nytenkning om hvordan en moderne by skal fungere. Det kan være alt fra hvordan selvkjørende kjøretøy kan endre hele måten vi planlegger byer på i dag, til hvordan en liten startup-bedrift kan bidra til å tette et hull i eksisterende tilbud av tjenester i sentrum. En levende by må være i konstant utvikling, derfor er innovasjon også relevant når en skal legge til rette for byliv.

Innovasjon kan så vel som utvikling av nye produkter også være nye konsepter og måter å gjøre ting på. Eksempelvis deling av funksjoner, arealer, tjenester osv. Nye måter å anvende gammel kunnskap på en ny måte har potensial til å avdekke uante synergieffekter som igjen skaper samfunnsutvikling. For livet i byen og byutviklingen er det dermed viktig å skape arenaer hvor det er lov å tenke nytt og at det finne muligheter for at de som ønsker å ta sin ide videre har mulighet for det. Innovasjon bidrar til utvikling innen alle de andre bylivsfaktorene og hvordan en by bør være og fungere. Forus lab er et eksempel på hvordan innovasjon gir nye måter å håndtere jobbhverdagen på (Forus Lab, 2020). Det kan være ideutvikling og -utveksling som startskudd for innovative løsninger og tilbud. Innovasjon skaper spenningsmomenter i byen og er en

viktig utviklingsfaktor i en by. For bylivet dreier innovasjon seg om å ta sjanser og å prøve noe nytt for å skape det samfunnet folk ønsker seg. Til tross for at innovasjon er en viktig faktor for byliv, ansees det som litt på siden av oppgavens problemstilling, og vil derfor ikke bli vurdert videre i oppgaven.

Oppsummering

Byliv defineres i denne oppgaven som «Utendørsaktiviteter uavhengig av formål og varighet av aktiviteten» (Gehl Architects, 2014, s. 9), og ansees som et resultat av både fysiske rammer, funksjoner og attraksjoner. Relevant teori er belyst gjennom syv bylivsfaktorer: folk, arkitektur, mobilitet, natur, byøkonomi, kunst & kultur og innovasjon. Videre presenteres tre referanseprosjekter, derav et fra Lillehammer, Odense og Oslo.

2.2 Referanseprosjekter

Det er valgt ut tre aktuelle referanseprosjekter for denne oppgaven. «Byromsanalyse og bylivsstrategi fra Lillehammer» er aktuell fordi Lillehammer har mange av de samme forutsetningene for byliv som Gjøvik har. «Undersøkelse av byliv og byrom i Odense» er aktuell fordi den i større grad legger vekt på ikke fysiske faktorer, i motsetning til utredningen på Lillehammer. «Handlingsprogram for økt byliv i Oslo sentrum» er aktuell fordi den vurderer byliv basert på både fysiske og ikke-fysiske faktorer, og at det i den forbindelse er utviklet en egen metode for å vurdere byliv. Disse tre referanseprosjektene representerer tre ulike måter å vurdere byliv på og prosjektene er utarbeidet for byer av ulike størrelser.

Byromsanalyse og bylivsstrategi for Lillehammer

Sted: Lillehammer, Norge

Antall innbyggere i tettsted: 20 580 (1 816,59 personer per km²) (Statistisk sentralbyrå, 2019b)

Tettstedsareal: 11,3 km² (Statistisk sentralbyrå, 2019b)

Utarbeidet: 2017

Utarbeidet av: Studio Oslo landskapsarkitekter

Lillehammer ligger i Innlandet og er mest kjent som turiststed for kultur og idrett. I 1994 var Lillehammer hovedbasen for vinter- OL, og byen er fortsatt et attraktivt sted for

vinteridretter. Ifølge Byromsanalysen (Studio Oslo Landskapsarkitekter, 2017), er bylivet i Lillehammer sentrum truet og sentrum har store trafikale utfordringer. Kommunen ønsker fortetting i byen, blant annet gjennom transformasjon av store og sentrumsnære arealer.

Samtidig er ny firefelts motorveg planlagt ferdigstilt innen 2025 mellom Moelv og Øyer (Nye veier, u.å.-b) og Intercity fra Lillehammer til Oslo ligger inne i nasjonal transportplan med planlagt ferdigstilling i 2030 (Samferdselsdepartementet, 2017). Begge tiltakene kan bidra til økt tilgjengelighet til både Lillehammerregionen og Lillehammer sentrums.

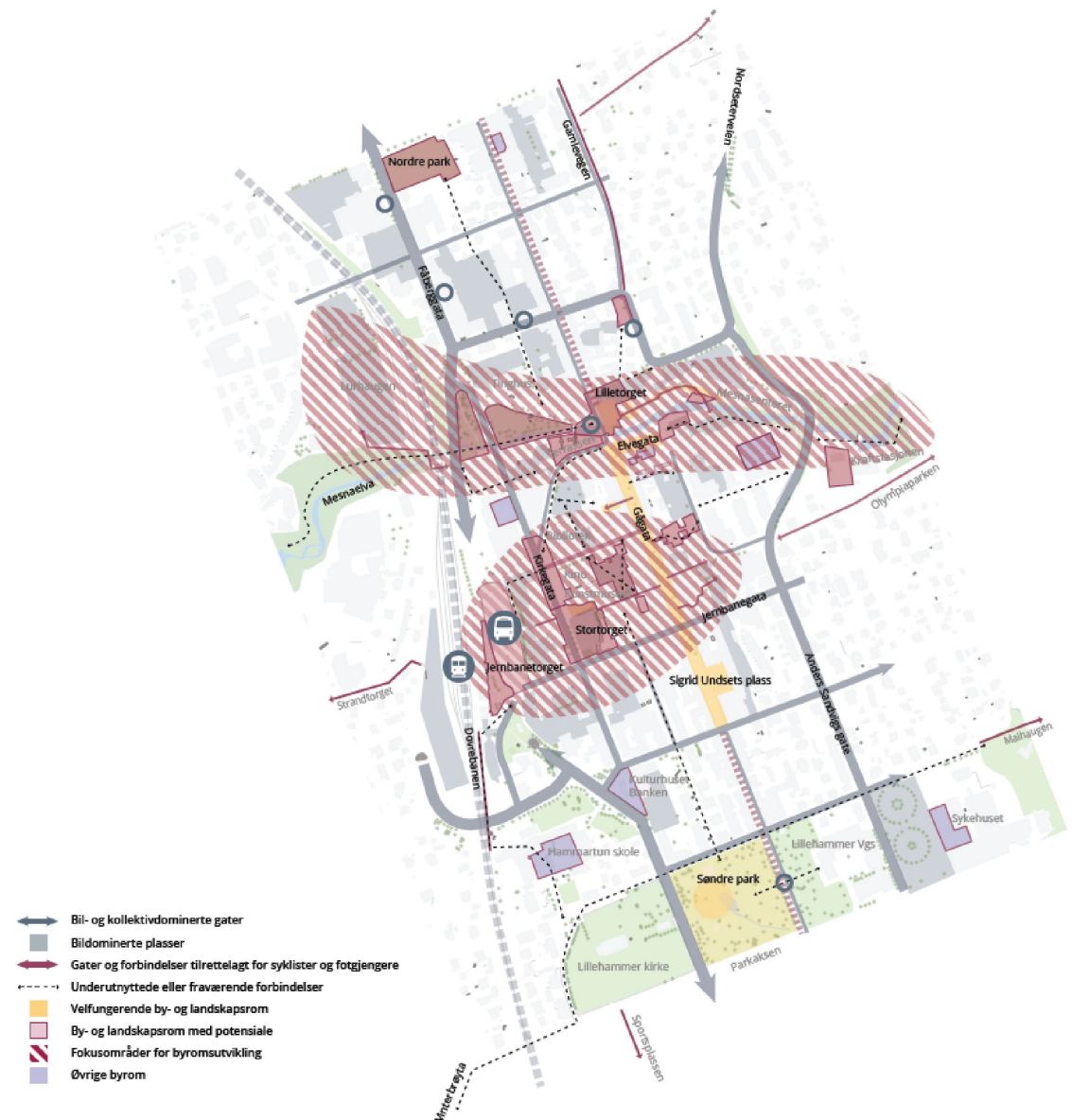
Byromsanalysen er utarbeidet basert på en stedsanalyse av temaene: byen & landskapet, byliv & Lillehammer, hverdagslivet & byrommene.

Byromsanalysen avdekker at Lillehammer har få byrom som innbyr til aktivitet, opphold og generelt hverdagsaktiviteter. Videre var en stor andel av byrommene primært av lav kvalitet og med svake forbindelser mellom byens rom, som svekker synergieffekter mellom eksisterende funksjoner. Til tross for byens mange elvekorridorer, var disse dårlig utnyttet.

På grunnlag av de avdekkede utfordringene i Lillehammer, ble bylivsstrategien utviklet for å møte Lillehammers utfordringer og utnytte byens potensial. Visjonen for Lillehammer er *byromsveven*, som består av noder og nettverket som binder nodene sammen. Hver strategi består av en rekke tiltak i prioritert rekkefølge som bidrar til å realisere strategiene, samt en kort vurdering av hvorfor tiltaket er nyttig, og kost-nytte vurdering.

Følgende utviklingsstrategier er foreslått for Lillehammer sentrum, samt noen av de mest relevante tiltakene for Gjøvik:

1. Utnytt Mesnaelva som en ryggrad i byen
 - a. Opparbeide Lilletorget til et attraktivt byrom med fokus mot elva.
2. Definér en utvidet bylivssone
 - a. Oppgrader Kirkegata til å bli en ny pulsåre i sentrum, som en sekundær hovedgate for å styrke byliv i en utvidet bylivssone.
 - b. Gradvis erstatt overflateparkering med bylivstiltak og attraktive byrom for å skape mer liv i sentrum, spesielt i båkgårdene rundt Gågata, for å skape et mangfold av byrom og funksjoner.
 - c. Oppgrader eksisterende grøntarealer, og gi rom for mer grøntSkap en sentrumspark i Bruparken, som gir et "senket" grønt rom, skjermet fra sentrum for øvrig, med store romlige kvaliteter, god kontakt med Mesnaelva og aktiviteter.
3. Utnytt båkgårdene for å øke bylivet
 - a. Skap en sentrumslekeplass i båkgården bak biblioteket, mot Wieses gate, som blir sentrums storstue for barn.
4. Gi bedre tilgang til bynære skogsområder og vannet
 - a. Skap en sammenhengende gang- og sykkelforbindelse fra Bruparken til Lågen.
5. Skap byliv rundt aktivitet og lek
 - a. Se etter muligheter til å legge til rette for lek og aktivitet i nye prosjekter.



Figur 9. Muligheter i Lillehammer sentrum. (Studio Oslo Landskapsarkitekter, 2017, s. 95)

Lillehammer har mange lignende utfordringer og forutsetninger som Gjøvik. Dette gjelder klima, landskap, lokalisering i regionen, befolkningstetthet og generell bruk av byrom. Derfor ansees dette referanseprosjektet som relevant for denne oppgaven. Informasjonene fra dette referanseprosjektet bidrar som erfaringsgrunnlag for tidligere gjennomførte prosjekter, både med tanke på innholdet i stedsanalysen, anbefalte strategier og tiltak for lignende utfordringer som er i Gjøvik. Strategien om å utnytte sentrale elveløp som ryggrad i byen, definert bylivssone, bedre tilgang til blågrønne rekreasjonsområder og byliv rundt lek, er indirekte anvendt og tilpasset til bylivsstrategiene for Gjøvik sentrum. Formulering og utformingen av bylivsgrep i strategier og tiltak har du overtatt og anvendt i oppgaven din.

Undersøkelse av byliv og byrom i Odense sentrum

Sted: Odense, Danmark

Antall innbyggere i tettsted: 179 601 (2271,3 personer per km²) (Danmarks statistikk, 2020)

Tettstedsareal: 79,1 km² (Danmarks statistikk, 2020)

Utarbeidet: 2018

Utarbeidet av: Gehl Architects og Odense kommune

Odense er Danmarks tredje største by, og blant de eldste i Danmark. Byen er på grensen til definisjonen som en storby, og i den forbindelsen ønsker byen en transformasjon som skal vokse innenfra og utover som gir en tettere by med flere innbyggere i sentrum som danner grunnlaget for byliv. Målet er å utvikle sentrum til å kunne tilby noe spesielt til både innbyggere og besøkende. Noe som gjør at de unge blir værende i byen og samtidig tiltrekker seg nye innbyggere til byen.

Formålet med undersøkelsen er å utarbeide et strategisk verktøy som kan fremheve utviklingspotensialet i byen som kan gjøre det mer attraktivt å ferdes og å bruke byen (Gehl Architects & Odense kommune, 2018). Analysen og strategiene legger vekt på fire faktorer; *byen i transformasjon, en levende bykjerne, bevegelse i bykjernen, og opplevelse og karakter.*

Det er innhentet data til analysen gjennom oppholdsregistreringer, fotgjengertellinger, borgerpanel, karttjenester,

samt registreringer av fasader og kvaliteter i byrom. Tellinger av fotgjengere på ulike tidspunkt i døgnet, dager og gjennom fire årstider er brukt som grunnlag for å vurdere bylivet. Metodene gir data om både fysiske rammer og bruken av byrom. Metoden for vurdering av de fysiske rammene, som fasader og byromskvaliteter tas med videre til bylivsanalysen i denne oppgaven.

Undersøkelsen av byliv og byrom (Gehl Architects & Odense kommune, 2018) analyserer bylivet gjennom analyse av hvilke aktiviteter som finner sted til ulike tider av året, uka og døgnet, mens byen i transformasjon tar for seg tetthet og transformasjonsområder, bevegelse i bykjernen vurderer aktivitetsnivå og siste kategori: opplevelse og karakter tar for seg byens historikk, kultur, og blågrønne kvaliteter. Undersøkelsen differensierer ikke mellom verdien av de ulike kategoriene for bylivet og byrommene i Odense.

Hver av de fire kategoriene leder til strategier og underordnede generelle tiltak som skal bidra til å oppnå målingene i strategiene. Under presenteres strategiene som tilhører kategorien *mer levende sentrum* og de tiltakene som er mest aktuelle for Gjøvik sentrum.

- Styrke sentrum basert på lokalt liv
 - Sikre at det finnes hverdagsplasser som skaper møter og øker kontakten mellom innbyggere
 - Oppmuntre til lokalt eierskap, ikke i form av privatisering, men det skal være enkelt for innbyggere å ta initiativ til spontane arrangementer og aktiviteter
- Skape dialog og samarbeid mellom kommunen og andre aktører
 - Sikre en overlapp mellom funksjoner og aktiviteter i bygninger og byrom
- Lag et sentrum med mer variasjon i kveldslivet
 - Gi plass til ikke-kommersielle aktiviteter (foreningsliv) og forskjellige typer av mindre fritids- og kulturaktiviteter i bykjerne, som ikke er så plasskrevende
 - Etablere trygg og inviterende belysning
- Øk variasjonen og fleksibiliteten i byrommene
 - Legge vekt på overlapp av funksjoner og aktiviteter som oppmuntrer til møter mellom brukergrupper og aldersgrupper.
 - Jobbe med sanselighet i byrom
- Arbeid med uteservering og andre urbane romelementer for å gi et positivt bidrag til byrommet

- Supplere utendørsservering med generøse og attraktive, ikke-kommersielle sitteplasser for å unngå privatisering av byrom
- Vurdere behov for offentlige toaletter hvor folk oppholder seg
- Styrke gaten som møteplass
 - Legge til rette for sitteplasser hvor det mangler

Undersøkelsen av byliv og byrom i Odense er relevant for oppgaven, da det er nyttig å se på hva som er lagt til grunn ved vurdering av byliv i andre byer. Fra dette referanseprosjektet blir strategiene og tiltakene er som nevnt over indirekte anvendt i bylivsstrategiene. Metodene som er benyttet for vurdering av byliv i Odense, som oppholdsregistreringer, fotgjengertellinger og borgerpanel hadde vært relevante metoder å benytte i oppgaven, men er prioritert bort til fordel for andre metoder, som beskrives i neste kapittel.

Handlingsprogram for økt byliv i Oslo sentrum

Sted: Oslo, Norge

Antall innbyggere i tettsted: 1 019 513 (3766,53 personer per km²) (Statistisk sentralbyrå, 2019b)

Tettstedsareal: 270,7 km² (Statistisk sentralbyrå, 2019b)

Utarbeidet: 2018

Utarbeidet av: Plan- og bygningsetaten, Bymiljøetaten i Oslo og Eiendoms- og byfornyelsesetaten

Oslo som hovedstad har en særegen posisjon i nasjonal sammenheng. Som hovedstad er det forventet at bykjerne består av et bredt spekter av aktiviteter og et yrende byliv. Kommunen legger opp til ytterligere fortetting innenfor ring 1, noe som videre krever oppgradering av mobilitetsløsninger og byens rom. Hovedmålet med handlingsprogrammet er å stimulere til økt byliv i Oslo sentrum (Plan- og bygningsetaten, 2018, s. 14). Handlingsprogrammet består av analyser og tilhørende strategier og tiltak for de 13 delområdene som leder til tre overordnede strategier og generelle tiltak som gjelder for hele handlingsprogrammets nedslagsfelt.

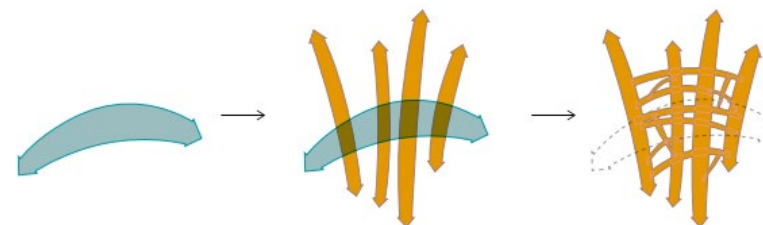
Handlingsprogrammet (Plan- og bygningsetaten, 2018) legger vekt på de syv bylivsfaktorene Byøkonomi, kunst og kultur, mobilitet, folk, arkitektur, innovasjon og natur. For å vurdere bylivet i Oslo sentrum benytter handlingsprogrammet analysene fra en tidligere bylivsundersøkelse av Oslo sentrum (Gehl Architects, 2014) som supplement til stedsanalysen og spørreundersøkelse som er utført i

forbindelse med handlingsprogrammet. Dataene som er benyttet fra bylivsundersøkelsen er innhentet gjennom oppholdsregistreringer, fotgjengertellinger, registrering av alder og kjønn, spørreundersøkelser, samt fysiske registreringer av for byrom og bruken av førsteetasjer.

De generelle strategiene og tiltakene er utviklet på grunnlag av analysene for hvert delområde, som samlet fremhevet generelle utfordringer i Oslo. De generelle tiltakene er strukturert under hver bylivsfaktor, mens tiltakene for hvert delområde er systematisert i prioritert rekkefølge under hver strategi med tidshorisont på 5 eller 10 år.

De tre overordnede strategiene er følgende:

Strategi 1: Forbedre forbindelsene til og gjennom sentrum



Strategi 2: Øke samspill og synergieffekter mellom målpunkter



Strategi 3: Fremheve og aktivisereskjulte byrom



De generelle tiltakene legger blant annet vekt på:

- Spre arrangementer i området for å ta i bruk flere byrom.
- Bruke kunst som virkemiddel for å skape attraktive byrom, gjennom eksempelvis veggkunst på lukkede fasader.
- Omprioritere arealer for biler til byrom for folk gjennom å etablere fotgjengerprioriterte gater og skape bedre infrastruktur for myke trafikanter.
- Legge til rette for et mangfold av typer steder for opphold, aktivitet for ulike aldersgrupper, støynivå, funksjonsnivå og sesonger.
- Allmenn belysning som skaper tryggere byrom.

- Økt samspill mellom aktiviteter inne og ute.
- Publikumsrettede førsteetasjer.
- Forsterke eksisterende kulturminner og -miljøer, samt utvikle og forsterke ulike kvaliteter i eksisterende bebyggelse.
- Økt grad av medvirkning i byroms utvikling.
- Skape en arena for ideutvikling.
- Skape flere grønne byrom og aktivere allerede eksisterende rekreasjonsområder.

(Plan- og bygningsetaten, 2018)

Handlingsprogrammet for økt byliv i Oslo sentrum bidrar som et godt eksempel på hvordan en bylivsundersøkelse kan gjennomføres og bylivsstrategier kan struktureres. Til tross for at Oslo både har en helt annen forutsetning for byliv og andre utfordringer, ansees det likevel som aktuelt å ta lærdom av hva som legges vekt på i storbyene, og tilpasse dette til mindre forhold, som på Gjøvik.

Handlingsprogrammet benytter en kombinasjon av spørreundersøkelse og stedsanalyse som metode for å vurdere bylivet i Oslo sentrum. Dette er to av metodene som benyttes i denne oppgaven for å besvare problemstillingen. Videre er både de overordnede strategiene og generelle tiltakene som er presentert over, indirekte benyttet i bylivsstrategiene og tiltakene i denne oppgaven.



Figur 10. Illustrasjon av strategi for økt byliv i Oslo sentrum (Plan- og bygningsetaten, 2018)

2.3 Bylivsfaktorer

Både teori om hva byliv er, hvilke faktorer som spiller inn og referanseprosjektene er benyttet som grunnlag for å utvikle nye bylivsfaktorer for videre bruk i denne oppgaven.

De syv bylivsfaktorene som er presentert tidligere i dette kapitlet henger nøye sammen, til tross for at de er vurdert som ulike faktorer i handlingsprogrammet. Samtidig overlapper mange av disse faktorene med faktorer som er anvendt i de tre referanseprosjektene. Derfor er det nyttig å samle innholdet til noen få faktorer, som i større grad dekker innholdet som legges vekt på i teorien og i referanseprosjektene. Disse tre faktorene er: **tilgjengelighet, byrom, og funksjoner & attraksjoner.**

Tilgjengelighet

Tilgjengelighet til sentrum er avgjørende i en levende by. Faktoren kobles til Mobilitet, Folk og Byøkonomi (Plan- og bygningsetaten, 2018), Nærhet og Sammenkobling (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016), Byen i transformasjon og Bevegelse i bykjernen (Gehl Architects & Odense kommune, 2018).

Tilgjengelighet dreier seg med andre ord om tilgjengeligheten til en kritisk masse mennesker, altså at det oppholder seg nok mennesker i nærheten av sentrum. Videre er bylivet avhengig av at sentrum oppleves som tilgjengelig, dette avhenger av en rekke faktorer, blant annet infrastruktur for gående, syklende, kollektivtransport og kjørende. Samtidig avhenger tilgjengeligheten av fysiske kvaliteter, interaksjon med omgivelsene, reiselengde og

reisekostnader. I denne oppgaven vurderes tilgjengelighet ut ifra befolkningstetthet, tilgjengelighet for fotgjengere, syklende, reisende med kollektivtransport og kjørende.

Befolkningstettheten og antall arbeidsplasser er to indikatorer for hvor mange mennesker som naturlig oppholder seg i sentrum. På grunnlag av tilgangen til gyldig data, vurderes tilgangen på mennesker ut ifra på befolkningstetthet.

For at byer skal være attraktive å oppholde seg i, skal fotgjengere og syklister prioriteres høyest av trafikantgruppene. Deretter kollektivtransport, og biler til sist. Tilgjengeligheten for gående henger blant annet sammen med kvaliteten på omgivelsene vi beveger oss i, fremkommelighet, belysning, terreng og værforhold. Dette vurderes gjennom kvalitetene i det fysiske miljøet og gangavstand.

Tilgjengeligheten for syklende avhenger blant annet av terreng, værforhold, trafiksikkerhet, fremkommelighet og parkeringsmuligheter. Om syklingen foregår på veg til eksempelvis jobb er også muligheten til å dusje viktig. I denne oppgaven vurderes tilgjengeligheten for syklister gjennom fire indikatorer for sykkelvennlighet: naturgitte og stedlige forutsetninger, bystruktur, infrastruktur og trafikk, og omgivelser og opplevelser, som er beskrevet i kapittel 2.1.3.

Tilgjengeligheten med kollektivtransport avhenger blant annet av dekningsgraden, gangavstand til holdeplass, de fysiske omgivelsene, terreng, værforhold, pris, frekvens og reisetid. I denne oppgaven vurderes tilgjengeligheten med kollektivtransport gjennom kombinasjon av kvaliteten

på gatenettverket og plassering, og frekvensen av kollektivtransporten.

Tilgjengeligheten med bil avhenger blant annet av fremkommelighet, parkeringsmuligheter, regulering av parkeringsgebyr og tilgjengeligheten til andre områder sammenlignet med sentrum. I denne oppgaven vurderes tilgjengeligheten med bil basert på fremkommelighet, trafikkmengde og parkering.

For at tilgjengelighet skal bidra til aktivt byliv, er faktoren avhengig av samspill med gode byrom, som torg, plasser, parker og gater. Både fordi disse byrommene utgjør en del av forbindelsene i byen, men også fordi at byrommene, funksjoner og attraksjoner må være tilgjengelige for at noen skal kunne oppholde seg i byen.

Byrom

Byrom er byens arena for byliv. Begrepet byrom kan defineres slik: «Byrommene defineres som uterom avgrenset av bygg eller andre naturlige fysiske avgrensninger. Betegnelsen byrom brukes uavhengig av hvordan det brukes eller er blitt brukt.» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 11). Begrepet utvides i denne oppgaven til å innebære offentlige plasser, som rekreasjonsområder i sentrum, da dette også er vitale arenaer for byliv i sentrum.

Faktoren Byrom kobles til Bynatur, Kvalitet og Brukbarhet (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016), Byen & landskapet, og Byrommene (Studio Oslo Landskapsarkitekter, 2017).

Byrom kan være torg, gater, plasser, parker hvor folk kan leve sine liv. Derfor er det også viktig at byrommene tilrettelegges for ulike målgrupper, slik at byrommene er arenaer for aktivisering av folk i alle aldre. Byrom kan blant annet vurderes basert på fasader, arkitektur, trygghet, belysning, beplantning, møblement og skjerming for vær og vind. Byrom vurderes basert på fasader og kvaliteten av byrommene, med metoder som er beskrevet i kapittel 2.1.2.

For at byrom skal bidra til aktivt byliv er faktoren avhengig av at byrommene både er tilgjengelige for mennesker og at de inneholder funksjoner og eller attraksjoner, slik at det oppleves som meningsfylt å oppholde seg i byen.

Funksjoner og attraksjoner

Funksjoner og attraksjoner er to begreper som glir litt inn i hverandre. I denne oppgaven defineres funksjoner som virksomheter som tiltrekker seg publikum på grunn av sine oppgaver eller sin rolle, og er relatert til nødvendige aktiviteter. Dette gjør at bruksfrekvensen i mindre grad blir påvirket av ytre faktorer som værforhold til sammenligning med bruksfrekvensen av attraksjoner. Funksjoner er eksempelvis boliger, arbeidsplasser, sykehus, rådhus og skoler, handel og service.

Attraksjoner defineres i denne oppgaven som noe eller noen som fungerer som trekkplastre av publikum, tilskuerer eller besøkende, avhengig av en bestemt opplevelse. Attraksjoner og funksjoner overlapper ved at eksempelvis handel er en funksjon, mens et kjøpesenter eller gågate både er en funksjon og attraksjon. Eksempler på

attraksjoner er en kunstutstilling, en konsert, en lekeplass eller et spesielt utsiktspunkt. Attraksjoner relateres til valgfrie aktiviteter, som folk gjør av eget ønske.

Faktoren funksjoner & attraksjoner kobles til faktorene Natur (Plan- og bygningsetaten, 2018) , Levende bykjerne, Opplevelse & karakter (Gehl Architects & Odense kommune, 2018) og Hverdagslivet (Studio Oslo Landskapsarkitekter, 2017). Med utgangspunkt i disse faktorene vurderes funksjoner og attraksjoner i denne oppgaven etter kvaliteten av tilbudet, pris, lokalisering, tilbud gjennom året, uka og døgnet, de fysiske omgivelsene, atmosfære, målgruppe og bruksfrekvens.

For å skape økt byliv er det avgjørende av det finnes funksjoner og attraksjoner som dekker menneskenes behov og ønsker, slik at de finner det naturlig å benytte seg av tilbudet i sentrum, enten alene eller med andre. Dette gjelder både i hverdagslivet og ved spesielle anledninger, som helger og festivaler om legger til rette for opplevelser i byens rom. Tilbudet må også være lagt til rette for ulike aldersgrupper slik at bylivet blir mangfoldig. Funksjonene og attraksjonene foregår i byens rom, og er ofte også en del av byrommet. Eksempelvis at sitteplasser og lekeapparater utgjør en del av kvalitetene i byrom. Men selv om både attraktive funksjoner eller attraksjoner finnes i gode byrom, må disse være tilgjengelige for folk for at byliv skal være oppnåelig.

Byliv

Basert på omfanget av faktorene *tilgjengelighet*, *byrom*, og *funksjoner & attraksjoner*, oppstår byliv som et resultat av samspill mellom disse tre faktorene. Den øverste tabellen i figur 11 viser en oversikt over hvilke faktorer fra teorien og referanseprosjektene som er koblet med *tilgjengelighet*, *byrom*, og *funksjoner & attraksjoner*. Den nederste delen av figuren er en oversikt over hvilke faktorer som anvendes i oppgaven for å vurdere hver enkelt faktor. Faktorene byøkonomi og innovasjon er ikke inkludert, til tross for at de er viktige for å skape økt byliv, fordi disse krever andre virkemidler for å kunne påvirkes, til sammenligning med resterende faktorer som er presentert.

TILGJENGELIGHET	BYROM	FUNKSJONER & AT-TRAKSJONER
Mobilitet	Bynatur	Natur
Folk	Kvalitet	Levende bykjerne
Nærhet	Byen og landskapet	Hverdagslivet
Sammenkobling	Byrommene	Opplevelse og karakter
Byen i transformasjon	Brukbarhet	
Bevegelse i bykjernen		



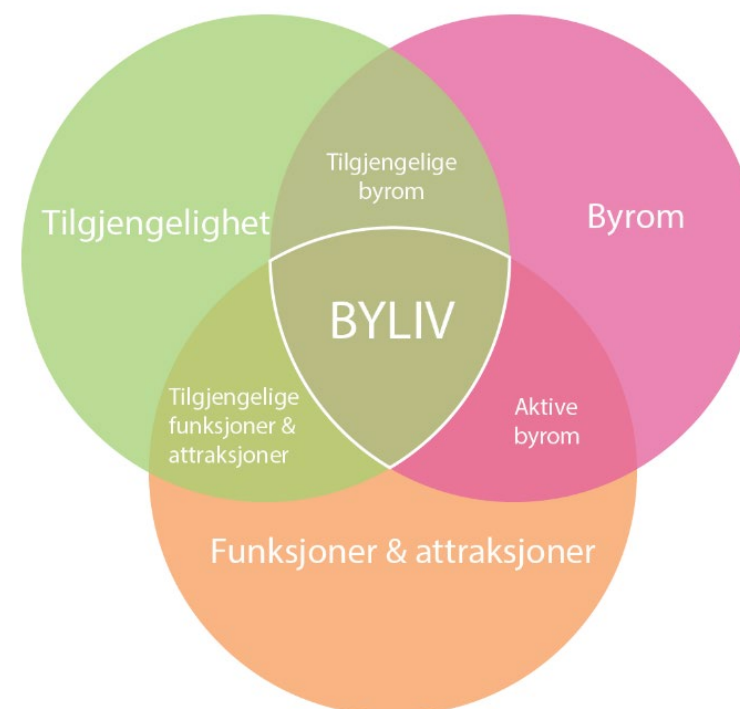
TILGJENGELIGHET	BYROM	FUNKSJONER & AT-TRAKSJONER
Befolkningstetthet	Fasader	Funksjoner
Fotgjengere	Kvalitet i byrom	Attraksjoner
Syklende		
Kollektivtransport		
Bil		

Figur 11. Sammenheng mellom bylivsfaktorer

Begrepet byliv er komplekst og avhenger av samspill mellom tilgjengelighet, byrom, funksjoner og attraksjoner for at en by skal oppleves som livlig. Tilgjengelighet, byrom, og funksjoner og attraksjoner henger nøye sammen, og må vurderes i sin helhet for å kunne øke bylivet.

Figur 12 illustrerer at byliv er resultatet av samspill mellom god tilgjengelighet, attraktive byrom og funksjoner & attraksjoner. Det skal sies at byliv ikke nødvendigvis innebærer like store folkemengder i mindre byer, som i store byer. Aktivitetsnivået før en by oppfattes som livlig er ikke nødvendigvis likt i små og store byer. Siden det bor mindre folk i mindre byer, og gjerne spredt utover et større areal, er forventningene dermed også lavere for når sentrum i en mindre by oppleves som livlig. Dette tydeliggjør at byliv i en mindre by i mindre grad dreier seg om store folkemengder, men at det er aktivitet i byen gjennom døgnet og at folk trives.

Disse tre bylivsvariablene er strukturerende for resten av oppgaven. I neste kapittel presenteres metoden som er benyttet for å besvare hvordan man kan tilrettelegge for økt byliv i Gjøvik sentrum.



Figur 12 De fire bylivsfaktorene



3 METODE

Bilde 9. Uteservering på Fahlstrøms plass med park i bakgrunnen

I dette kapitlet gjøres det rede for metodene som er benyttet for å besvare oppgavens problemstilling. Oppgaven er en casestudie som benytter stedsanalyse, intervju og spørreundersøkelse som metoder for å utvikle en god bylivsstrategi for Gjøvik sentrum.

3.1 Casestudie som forskningsdesign

Oppgaven benytter casestudie som forskningsdesign for å utvikle strategier og tiltak som bidrar til å øke bylivet i Gjøvik sentrum. Resultatene fra studien er generaliserbare, selv om det kun er basert på en casestudie, til tross for at de ikke er direkte overførbare i andre tilfeller (Flyvbjerg, 2006). For å kunne besvare problemstillingen, benytter oppgaven både kvalitative og kvantitative data-innsamlingsmetoder, som ifølge Halvorsen (2008 s. 131-151) gjør det mulig å avdekke en helhetlig virkelighetsforståelse. Kombinasjonen av metodene gir forståelse av både fysiske og ikke-fysiske aspekter, noe som er nødvendig for å besvare oppgavens problemstilling. Datakildene sammenstilles og analyseres i kapittel 4 Bylivsanalyse av Gjøvik sentrum.

3.2 Datakilder

Stedsanalyse

For å få en stedsforståelse av studieområdet (Miljøverndepartementet, 1993 s. 3) er stedsanalyse valgt som metode. Stedsanalysens **primærdata** som blant annet består av vurderinger av natur og landskap, lokalklima og tilgjengelighet, bidrar til å avdekke og systematisere stedets fysiske forutsetninger, utfordringer og potensial for videre utvikling. Med stedsanalyse som metode dannes et grundig analysegrunnlag av de fysiske rammene, noe som er viktig for å kunne besvare problemstillingen på en tydelig måte.

Stedsanalysen er gjennomført basert på befaringer og ved hjelp av karttjenester som Google Maps og Norge i bilder, Statistisk sentralbyrås karttjeneste, Statens vegvesens karttjeneste og sykledit.no. Dataene som er hentet fra de to sistnevnte karttjenestene er nye data, som gir oppdatert informasjon om eksisterende situasjon, som bidrar til å styrke reliabiliteten til dataene som er benyttet i oppgave.

Under befaringene tegnes og noteres registreringer på forhåndsprikket kart fortløpende og det ble tatt bilder som var nyttige til å kontrollere registreringene fra befaring og karttjenestene i etterkant. Videre er registreringene digitalisert i Illustrator og sammenstilt for å illustrere analysene i oppgaven.

Hensikten med stedsanalysen er å bli kjent med forholdene i studieområdet for å få en forståelse av hvilke utfordringer og potensial som bykjernen innehar.

Stedsanalysen inngår som en integrert del av bylivsundersøkelsen i kapittel 4, som er strukturert etter følgende delkapitler: historisk utvikling, landskap og klima, bystruktur, og de tre bylivsvariablene byrom, tilgjengelighet og funksjoner & attraksjoner.

I en stedsanalyse er det svært mange forhold som kan analyseres som er av betydning for det man undersøker. Av hensyn til oppgavens tematiske avgrensing er de valgte variablene og indikatorene vurdert som relevante for å belyse oppgavens problemstilling på en helhetlig måte.

Dybdeintervju

Oppgaven benytter også **primærdata** fra dybdeintervju. Dybdeintervju er valgt som metode for å få en dyp innsikt og forståelse av ulike aktørers rolle i sentrumsutvikling (Halvorsen, 2012 s. 138). For å supplere bylivsanalysen med nyttig informasjon som ikke kommer frem i en stedsanalyse, er det valgt å gjennomføre dybdeintervjuer med nøkkelaktører som er involvert i byutviklingen i Gjøvik. I sentrumsutviklingen i Gjøvik, så vel som i Norge for øvrig, kan det ansees for å være fire nøkkelaktører inn mot byutviklingen; planleggere, politikere, utbygger og sentrumsforeninger. Derfor er det naturlig å intervju alle disse aktørene, da det er vurdert at disse fire nøkkelaktørene samlet ville bidra med viktig informasjon som ville bidra til å belyse oppgavens problemstilling, fra fire ulike ståsteder. Det er valgt å intervju en av hver aktørgruppe. De utvalgte aktørene er kontaktet basert på sitt synlige engasjement og faglige posisjon i Gjøvik, noe som bidrar til å styrke troverdigheten av informasjon som fremkommer i intervjuene samt direkte relevans for oppgaven.

Som forberedelse til dybdeintervjuene er det utformet en intervjuguide med spørsmål som bidrar til å belyse utfordringene og potensialet for byliv i Gjøvik.

Alle informantene får tilsendt intervjuguiden på forhånd, slik at de har mulighet til å forberede seg. Den samme intervjuguiden er benyttet i alle intervjuene, for å kunne sammenligne besvarelsene. Intervjuene er gjennomført over telefon og lagret som lydopptak. Intervjuene har en ustrukturert intervjuform, hvor spørsmål er definert på forhånd og hvor informantene får besvare uten å bli påvirket av svaralternativer eller av intervjueren. Intervjuene er

strukturert rundt temaene generelle utfordringer, mobilitet, tilbud i sentrum, gjennomførbarhet og fremtid (Vedlegg 1).

Etter gjennomføringen av intervjuene viste det seg at informasjonens som kom frem i liten grad fremsto som privat motivert/ avhengig, og at informasjonen virket typisk for hva hver aktørgruppe mener. Derfor er det valgt å ikke gjennomføre flere intervjuer, da informasjonen som kom frem av de fire gjennomførte intervjuene er en god nok representasjon av hver aktørgruppe.

Hensikten med intervjuene er å få en forståelse av utfordringer og muligheter som byen står overfor, men som ikke kan analyseres gjennom fysiske forhold, som i en stedsanalyse. Intervjuene bidrar med viktig informasjon til bylivsanalysen som danner grunnlaget for strategitvillingen.

Informantene er anonymisert og omtales i oppgaven som Planleggeren, Politikeren, Utbygger og Representanten fra sentrumsforeningen.

Oppgavens tilnærming til problemstillingen har endret seg undervegs i prosessen. Det er lagt mindre vekt på gjennomføringen av tiltak og mer vekt på det konkrete innholdet som kan bidra til økt byliv. Samtidig gjør valget av intervjuform, hvor informantene fikk fritt talerom til å besvare de relativt åpne spørsmålene, at de fire informantene kan legge vekt på forskjellige faktorer. Dette var også hensikten med å velge en ustrukturert intervjuform, slik at informantene skulle få mulighet til å trekke frem det de opplever som viktigst.

Å intervju flere informanter innen de fire aktørkategoriene eller andre aktører, ville bidratt til å belyse forhold fra flere

vinkler. På bakgrunn av oppgavens tidsomfang er en informant fra hver sentrumsaktør valgt og vurdert til å gi et dekkende informasjonsgrunnlag for denne oppgaven. Intervjuene ble innledet med bakgrunnsspørsmål om informantens oppfattelse til dagens situasjon. Dette var viktig informasjon om gjorde det mulig å tolke deres besvarelser sett i sammenheng med deres holdning til eksisterende situasjon.

Gjennomføring av intervjuene via telefon gjør at en ikke får registrert kroppsspråk og annen nonverbal kommunikasjon, noe som kunne ha påvirket fortolkning av besvarelsene. Da det ikke var mulig å gjennomføre intervjuene personlig, ble telefonintervju med lydopptak valgt som en god nok løsning i dette tilfellet.

Spørreundersøkelse

I tillegg til stedsanalyse og dybdeintervjuer benytter oppgaven også **sekundærdata** fra spørreundersøkelse. Undersøkelsen var gjennomført av Oppland Arbeiderblad, lokalavisen i Gjøvik, før oppstart av denne oppgaven. Undersøkelsen ble utført gjennom spørreskjema på internett for nettavisens abonnenter om hvordan informantene benyttet Gjøvik sentrum. Spørreundersøkelsen fikk totalt 2082 besvarelser om hvordan innbyggere bruker byen. Mengden besvarelser bidrar med nyttige brukerdata som ikke vil komme frem ved hjelp av de øvrige valgte metodene.

Spørreundersøkelsen stilte følgende spørsmål:

- I løpet av en måned, hvor mange gangeer anslår du at du tar turen til Gjøvik sentrum?
- Formålet med mitt siste besøk i Gjøvik sentrum var...
- Min vanligste grunn for å avlegge Gjøvik sentrum en visitt er...
- Når jeg handler i sentrum...
- Den viktigste årsaken til at jeg velger å bruke penger på handel i Gjøvik sentrum er...
- Hva hindrer deg i å handle i sentrum?
- Dersom parkeringsplasser i sentrum fjernes og samles i parkeirngshus- i tråd med Gjøviks gatebruksplan for en mer bilfri bykjerne, til fordel for gående og syklist- hvilken virkning tror du dette vil ha for livet og handelen i sentrum?

Sekundærdataene fra spørreundersøkelsen er innhentet fra Oppland Arbeiderblad, og videre analysert og benyttet som supplerende data i bylivsanalysen.

Alle spørsmålene hadde definerte svaralternativer samt mulighet for å besvare blankt eller med fritekst. Basert på at mange informanter valgte å benytte seg av fritekstalternativet, er rådataen analysert og kategorisert for å få frem de reelle resultatene. At deltakerne hadde mulighet til å besvare spørsmål blankt eller med fritekst svekker validiteten noe. Samtidig utgjør disse besvarelsene en så liten andel av de totale besvarelsene, at resultatene anses som valide. Undersøkelsen har flere metodiske svakheter som har påvirket resultatene. Undersøkelsen var publisert på Oppland Arbeiderblad sin nettside, og var kun tilgjengelig for deres abonnenter. Dette begrenser i første omgang

hvem som har mulighet til å delta i spørreundersøkelsen. I tillegg vil resultatene fra en slik undersøkelse som *ikke er basert på et tilfeldig utvalg* av informanter svekke validiteten. Distribueringsmetoden som ble benyttet vil tiltrekke seg respondenter som innledningsvis har sterke meninger om temaet, og derfor vil dette også prege resultatene i større eller mindre grad. Optimalt sett skulle spørreundersøkelsen vært skreddersydd til oppgavens formål, og da spesielt med tanke på et tilfeldig utvalg, innad i eksempelvis hele Gjøvik kommune. inneholde viktig informasjon som kan benyttes til å vise mer generelle. Dette er et nyttig supplement til denne oppgavens datagrunnlag.

Til tross for de metodiske svakhetene som er nevnt over, gir de 2082 besvarelsene tydelige indikatorer på hvilke holdninger informantene har og hvilke forhold som er viktige for brukerne av sentrum. Alle aldersgrupper er godt representert i besvarelsene, men med hovedvekt av informanter mellom 30 og 59 år. Hele fordelingen ligger i vedlegg 3. Ved å bruke dataene fra spørreundersøkelsen styrkes reliabiliteten til oppgavens innhold gjennom å benytte kvantitativ informasjon som er innhentet om det aktuelle temaet og valgt case.

Alle figurer med statistikk fra spørreundersøkelsen som presenteres i oppgaven er personlig utarbeidet, basert på sekundærdataene fra spørreundersøkelsen (Vedlegg 2).

Alle bilder og figurer som er benyttet i oppgaven er egenprodusert, med mindre noe annet er beskrevet.

Dataene fra stedsanalysen, intervjuene og spørreundersøkelsen er sammenstilt i bylivsanalysen av Gjøvik sentrum, som presenteres i neste kapittel.



4 BYLIVSANALYSE AV GJØVIK SENTRUM

I dette kapitlet presenteres Gjøviks historiske utvikling, natur og landskap, lokalklima, bystruktur, og de tre bylivsvariablene tilgjengelighet, byrom og funksjoner & attraksjoner. Avslutningsvis oppsummeres hovedfunnene fra bylivsanalysen.

Bylivsanalysen knytter teorien til funn i stedsanalysen, intervjuene og spørreundersøkelsen.

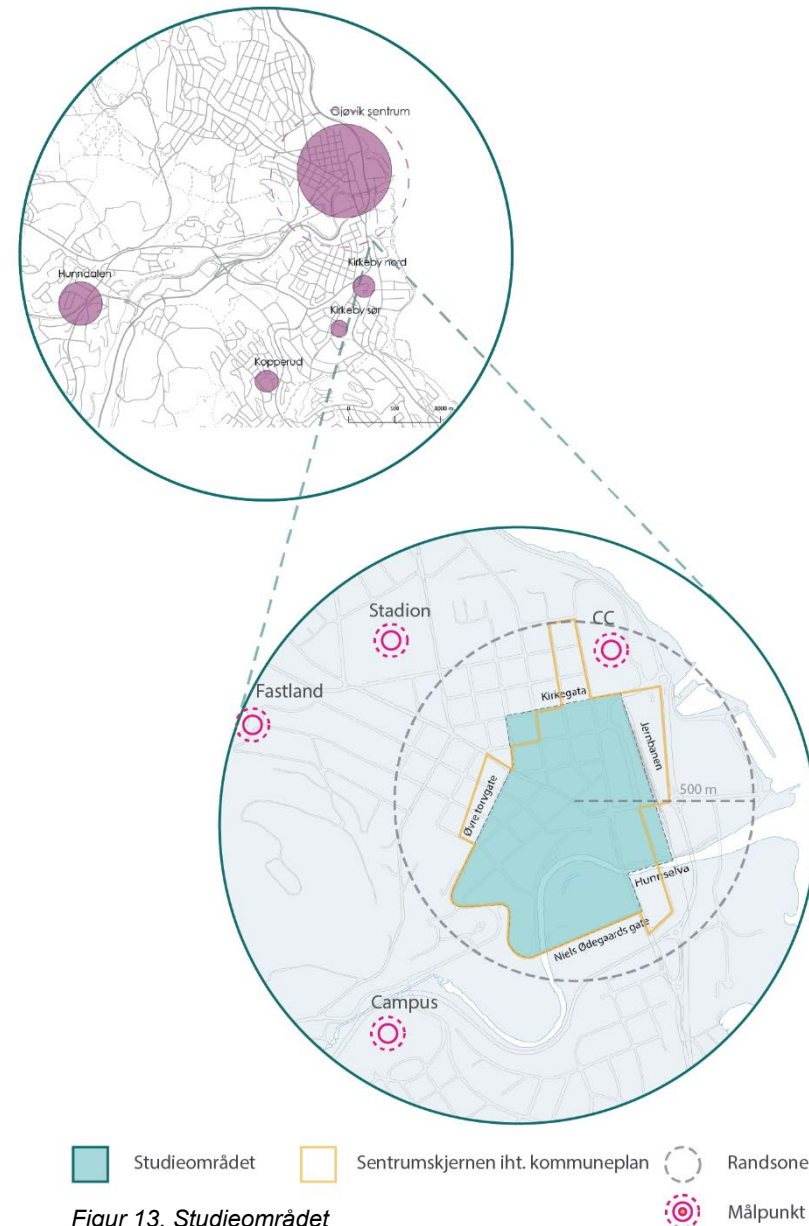
4.1 Studieområdet

Studieområdet er valgt på grunnlag av eksisterende sentrumsavgrønsning i gjeldende kommuneplan (Gjøvik kommune, 2013), og tilpasset som et mer samlet innsatsområde for økt byliv, som illustrert i figur 13.

Jernbanetraséen fremstår som en barriere mellom sentrum og Mjøsa og er dermed en naturlig avgrønsning av sentrumsområdet i øst. Hunnselva skiller det mest urbane området på nordsiden og det mindre tettbebygde området sør for elva. Samtidig fremstår Niels Ødegårds gate som overgangen mellom bysentrum og spredt bebyggelse, derfor er studieavgrønsningen i sør lagt til denne gaten. Øvre Torvgate er en av de mer trafikkerte gatene i sentrum, og markerer et skille mellom sentrumsbebyggelse og boligbebyggelse. Avgrensningen i nord er et resultat av forlengelse av barrierene jernbanen og Øvre Torvgate som fører til at Kirkegata er avgrensningen i nord.

Samlet har Studieområdet en forholdsvis kompakt form, og legger derfor opp til en kompakt bystruktur på omtrent 242 daa. Studieområdet refereres også til som *sentrums-kjernen* og randsonen omtales som området innenfor 500 m avstand fra sentrum. Alle avstander er målt fra midten av sirkelen som vises på figur 13. Punktet ligger sentralt i studieområdet, i krysset mellom gågata og Hunnsvegen, og dekker også hele området med sentrumskjernen i henhold til gjeldende kommuneplan (Gjøvik kommune, 2014).

Øst for studieområdet ligger det båthavner og industri, men jernbanen og Riksvei 4 (Rv.4) adskiller området fra sentrum. Kjøpesenteret CC grenser til studieområdet i nord. Sykehuset ligger i samme retning, i underkant av 1



km fra studieområdet. Resterende bebyggelse er primært boliger og noe næring og servicetjenester. Sørvest ligger industri, helsefunksjoner og et lite stykke lengre unna i samme retning ligger campusområdet for NTNU og Fagskolen Innlandet. Dette beskriver kort hvilke funksjoner som ligger i nærområdet til studieområdet.

Selv om studieområdet er avgrenset til bykjernen, er det også nødvendig å vurdere byen i en større sammenheng i enkelte tilfeller. Figur 14 er et referansekart som viser lokasjonen til referanseobjekter som omtales i oppgaven, og dette kan også benyttes som oppslagsverk.

- Studieområdet
- 1 Mjøsa
- 2 Hunnselva
- 3 Gågata
- 4 Sykehus
- 5 Videregående skole
- 6 Stadion
- 7 Fastland- Rekreasjonsområde
- 8 Hovdetoppen / Hovdebakken
- 9 Mustad Næringspark
- 10 Campusområdet: Fagskolen i Innlandet
- 11 Campus området: NTNU i Gjøvik
- 12 Hunton industri
- 13 Fjellhallen- Idrettshall
- 14 Gjøvik Gård- Rekreasjonsområde
- 15 Mjøspromenaden- Rekreasjonsområde
- 16 Gamletorvet- byrom
- 17 Rådhuset
- 18 Fahlstrøms plass del 1- byrom
- 19 Jernbanetorget del 1/ Skateparken
- 20 Skysstasjon- mobilitetsknutepunkt
- 18 Hoff industri
- 19 Skibladner- Bårhavn
- 20 CC Gjøvik- kjøpesenter
- 21 Jernbanetorget del 3
- 22 Fahlstrøms plass del 2
- 23 Huntonstranda
- 24 Jernbanetorget del 2
- 25 Kulturhus og hotell
- 26 Farverikvartalet
- 27 Brønnsdalen



Figur 14. Referanselementer

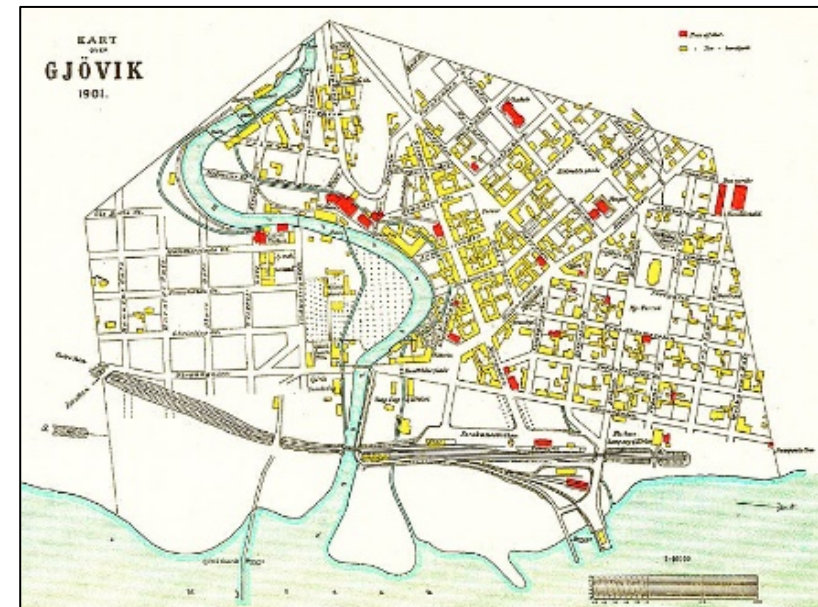
4.2 Historisk utvikling

På 1800-tallet var det oppgangstider i Norge og landets ressurser ble mer ettertraktet. Dette la grunnlaget for det som skulle bli starten på Gjøvik by. Landets første privateide glassverk ble etablert av Caspar Kauffeldt på Gjøvik i 1807 under navnet Gjøvik glassverk. Virksomheten lå ved Hunnselvas utløp, en optimal plassering med god tilgang på vannressurser og fløtingsmuligheter av tømmer (Ruud, Nygård, & Norland, 2010, s. 28). Industrisamfunnet vokste frem i byen og Kauffeldt utvidet sin virksomhet til blant annet mølle, sagbruk, garveri, farveri og vadmeltamp (Gjøvik Glassverk, u.å.). I 1854 anlegges Holmen Brænderi, et potetbrenneri, også ved Hunnselva. Den gryende industrien danner et økonomisk fundament for byen (Ruud et al., 2010, s. 24).

Byen bestod hovedsakelig av bygg som tilhørte glassverksområdet med industrilokaler og boliger, som Kauffeldtgården. Glassverkstiden er selve utspringet for byens oppvekst. I løpet av årene med glassverkdrift frem til 1843 «vokser det frem et tettsted med infrastruktur som et lite ladested» (Ruud et al., 2010, s. 28).

Gjøvik fikk formelt sin bystatus i 21. januar 1860 (Ruud et al., 2010, s. 38). På den tiden hadde byen 438 innbyggere. Byen opplevde en økt tilflytting og en rekke bedrifter vokste frem. Allerede i 1861 var reguleringsplanen for Gjøvik godkjent. Planen tilrettela for en tydelig kvadratisk kvartalsstruktur mens enkelte tomter følger gamle grenser og dermed bryter den kvadratiske strukturen. I ettertid har byplanen fått kritikk for at den er lite tilpasset topografien.

Byen er flomutsatt, og som et resultat av flommen i 1860, vedtok kommunestyret et byggeforbud mellom strandkanten og Strandgata (Ruud et al., 2010 s. 47). Strandkanten omtales om overgangen mellom land og Mjøsa. Og området ble avsatt til turområde, park og parsellhager (forbudet ble opphevet på 1950-tallet).



Figur 15 Kart over gjøvik 1901. (u.å., 1901)

Figur 15 viser et kart over Gjøvik i 1901, hvor gatestrukturen er tydelig og en del bebyggelse i sentrum er reist.

Jernbanen

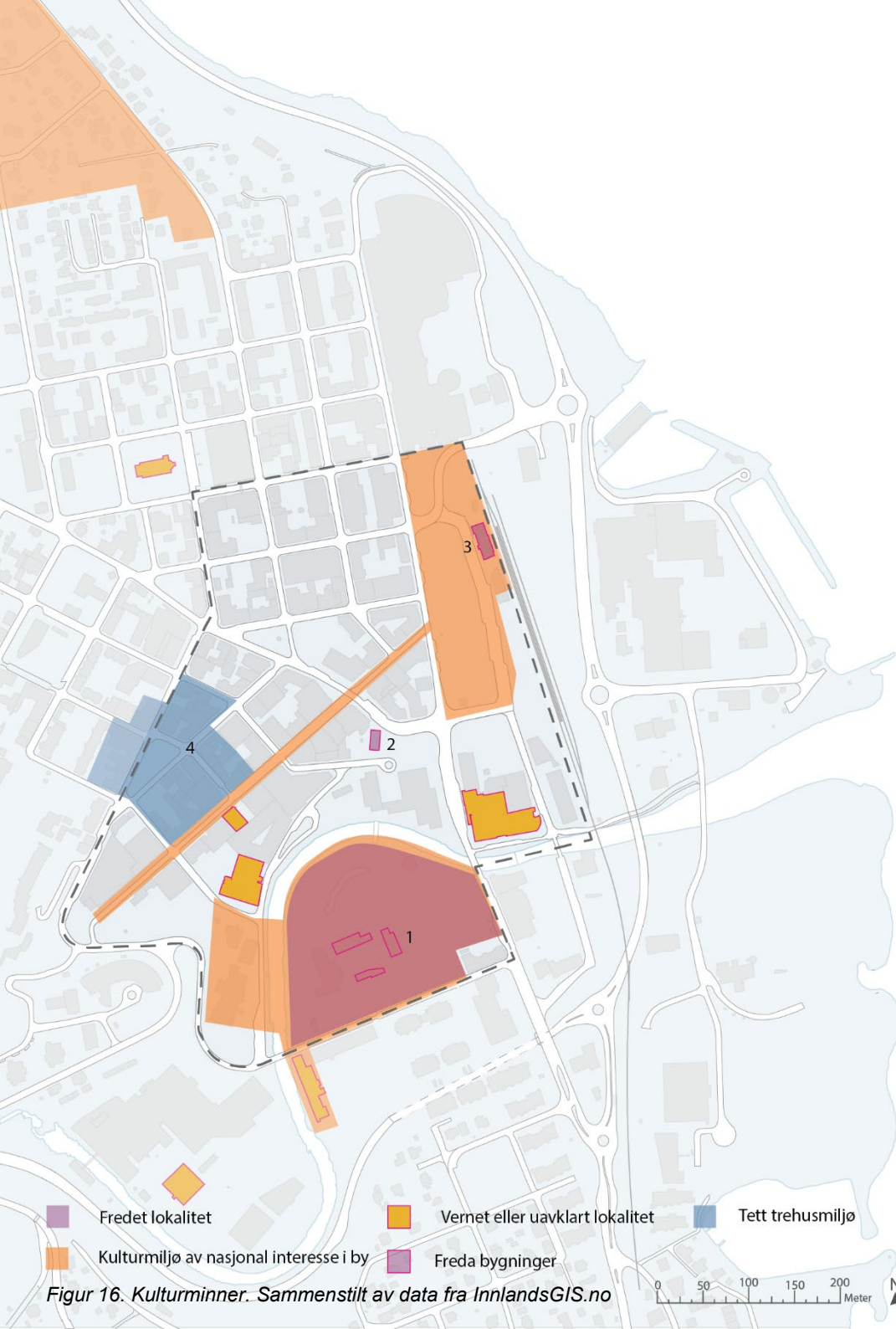
Gjøvikbanen åpnet i 1902 og la tydelige premisser for videre utvikling av byen. Flere av byens friområder og samlingsplasser, kalt «byens perler», ble fylt ut til jernbaneanlegget og området ned mot Mjøsa ble dermed mindre tilgjengelig som følge av jernbanen. Dette skapte store endringer i bybildet.

Utbyggingen av boliger og industri gikk i et høyt tempo og store investeringer ble iverksatt. Hoveddelen av utbyggingen var tiltenkt i Sørbyen hvor utbyggingen var «inspirert av funksjonalismens ideer der byens fire funksjoner bolig, arbeid, rekreasjon og kommunikasjon ble rendyrket» (Ruud et al., 2010 s.49-50).

Nyere tid

Det har skjedd få endringer i bystrukturen siden slutten av 1800-tallet etter at gatestrukturen var satt og store deler av sentrumsbebyggelsen var reist. Den mest markante endringen siden den gang er byggingen av Rv.4 langs Mjøsa, utgangspunktet har blitt en stor barriere mellom sentrum og Mjøsa.

Figur 16 illustrerer registrerte kulturminner i Gjøvik sentrum.



Figur 16. Kulturminner. Sammenstilt av data fra InnlandsGIS.no

1) Gjøvik Gård

Hele Gjøvik Gård er fredet som et resultat av gårdens viktige betydning for byens fremvekst. Området består i dag av et stort hageanlegg og tre gamle gårdsbygninger fra 1810 og fremover, samt et nyere bygg. De tre historiske bygningene er fredet enkeltvis. Samtidig er Gjøvik gård med utvidelse til industribebyggelsen vest og sør for selve gårdsområdet, langs Hunnselva, registrert som et kulturmiljø av nasjonal interesse i by. Det er viktig å bevare kulturmiljøene for å bevare byens historie, slik at en også kan bygge videre på de stedlige kulturelle kvalitetene og hageanleggets verdi for byen.



Bilde 11. Gjøvik Gård. (Gjøvik kultursenter, u.å.)

2) Kauffeldt gården

Bygningen var bolig for familien Kauffeldt, som med sin virksomhet var springskuddet for hele Gjøvik by sin fremvekst. Bygningen ble bygd i begynnelsen av 1800 tallet. Bygget er fredet og er viktig for å bevare kulturminner i byen.



Bilde 12. Kauffeldt gård. (Visit Norway, u.å.)

3) Jernbanestasjonen

Jernbanestasjonen ble ferdigstilt i 1902 og er fredet for å bevare det arkitektoniske uttrykket (Kulturninnesøk.no, u.å.). Området rundt jernbanestasjonen og Storgata er av nasjonal interesse i by, og er derfor viktig å bevare av hensyn til byens identitet.



Bilde 13. Gjøvik stasjon. (Kulturninnesøk, 1993)

Tett trehusmiljø

Området markert i blått på figur 16 er et bevart kulturmiljø med tett trehusmiljø. Dette er det eneste som er igjen i sentrum etter at byen har vært preget hele 25 branner i gamle bygårder siden 1940 (Hovland, 2014). De fleste nedbrente bygningene ble erstattet med mer moderne bygg på sin tid. Området er klassifisert som verneverdig, men ikke vernet. Det særegne trehusmiljøet er viktig å bevare for å ivareta byens historiske byggestil.



Bilde 14. Gammel trehusbebyggelse ved Gamletorvet.

Kulturminnene som ligger i sentrum, er viktige bygninger og kulturmiljøer som formidler historien i byen. Ifølge Jacobs (Jacobs, 1965) er nødvendig å opprettholde mangfoldet i bebyggelsen for å legge til rette for mangfold og byliv og byens identitet.

I videre utvikling av byen er det viktig å utnytte kulturmiljøene som kvaliteter i byen ved å bevare og styrke bygningsvernet og miljøene rundt disse bygningene. Men også de relativt få enkeltstående gamle bygningene trenger vern og støtte til rehabilitering for å bevare de gamle bygningene og bygningsmiljøene som fortsatt står. Dette må også inkludere bakgårder og de bygg som finnes der.

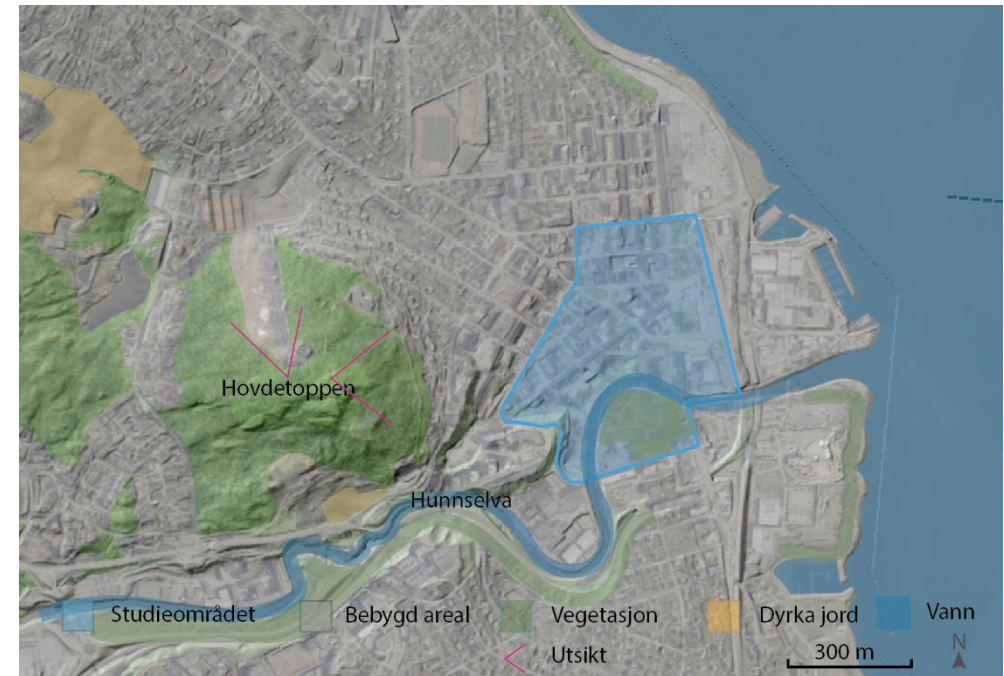
Hunneselva og Mjøsa sin rolle til byutvikling er svært sentral. Hadde det ikke vært for svært gunstig landskapsmessige forhold, hadde kanskje ikke Gjøvik vært by i dag. Og det er nettopp den historien, og kulturhistoriske bygg, som skaper identitet og felles tilhørighet for byens befolkning. Dette legger også grunnlaget for utvikling av mangfold og byliv.

4.3 Natur og landskap

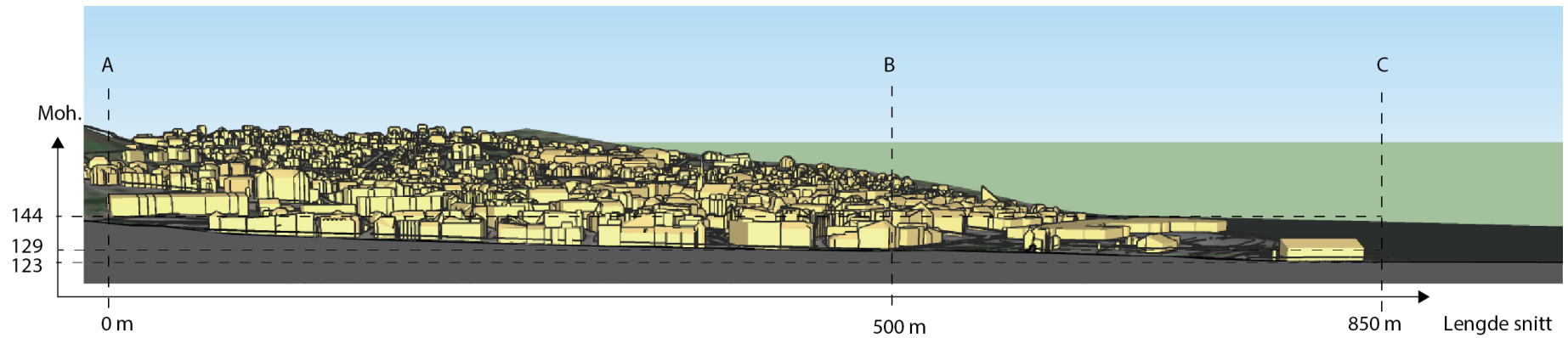
Topografi

Figur 17 viser de topografiske forholdene i nærområdet til Gjøvik sentrum. Hele terrenget heller primært mot øst og mot vannet. Hovdetoppen er en markant kolle som skiller seg ut i landskapet for øvrig. Bilde 2) på neste side viser utsikten fra Hovdetoppen og ut mot Mjøsa. Ellers viser figur 17 at sentrum og området rundt primært er bebygde arealer, med unntak av noe spredt vegetasjon rundt studieområdet og noe dyrket jord et lite stykke vest for sentrum. Hunnselva renner gjennom studieområdet og ender i Mjøsa.

Figur 20 viser høydekurvaturen i området rundt sentrums-kjernen. Terrengets formasjon gjør at det er sikt mot Mjøsa i de fleste områdene i byen. Høydedraget på Hovdetoppen gjør at dette er et spesielt punkt med utsikt over hele byen og Mjøsa. I de lavtliggende områdene i sentrums-kjernen er det derimot begrenset med sikt mot andre elementer enn Hovdetoppen.



Figur 17. Topografiske forhold



Figur 18. Snitt A-C i forlengelse av Storgata



Figur 19 viser et terrengsnitt langs Strandgata og helt ned til Mjøsa. Terrenget heller fra 144 moh. ved punkt A til 129 moh. over 500 m. Dette snittet viser at det er en høydedifferanse mellom øverste og nederste punkt på 15 m som tilsvarer et gjennomsnittlig fall på 1,7 grader. Snittet er plassert som en forlengelse av gågata, som illustrert i Figur 19.

Terrengets formasjon gjør at det naturlig er gode siktforhold mot Mjøsa og Ringsaker. Samtidig forutsetter de gode siktforholdene også at ny bebyggelse respekterer verdien av disse, og at ny bebyggelse bidrar til å knytte byen sammen med Mjøsa. Til tross for at terrenget gir



gode siktforhold, fører det også med seg terreng som gjør det mer krevende å ferdes i. Enten så er det flatt eller nedoverbakker inn mot sentrum, derimot når en skal gå eller sykle fra sentrum, krever dette både mer energi og tid. Dermed kan det sies at terrenget gir utfordringer i forbindelse med tilgjengelighet samtidig som det gir god utsikt..

4.4 Lokalklima

Gjøvik har et typisk innlandsklima med stabile værforhold preget av lite vind og moderate mengder nedbør. Samtidig er det store temperaturvariasjoner gjennom døgnet og året, dermed er vintrene snøfylte og kalde, mens sommeresongen er varme og tørre i norsk sammenheng (Climate-data.org, u.å.). Figur 20 viser vindforholdene for 2019, registrert ved Hamar, som er den nærmeste værstasjonen med registrerte vindforhold. Vindrosen viser at vindhastigheten primært er mellom 0,3-5,2 m/s. Den dominerende vindretningen er fra nordøst.. Vindforholdene er med andre ord lite problematisk for opphold i sentrum.

Vindrose, frekvensfordeling av vind

Vindretning deles i sektorer på 30°

Frekvensfordeling av vindhastighet i prosent %

Vindhastighet (m/s)

- > 20.2
- 15.3-20.2
- 10.3-15.2
- 5.3-10.2
- 0.3-5.2

Stille (%)

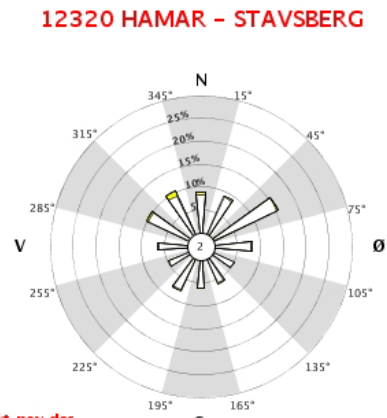
2



År: 2019 - 2019

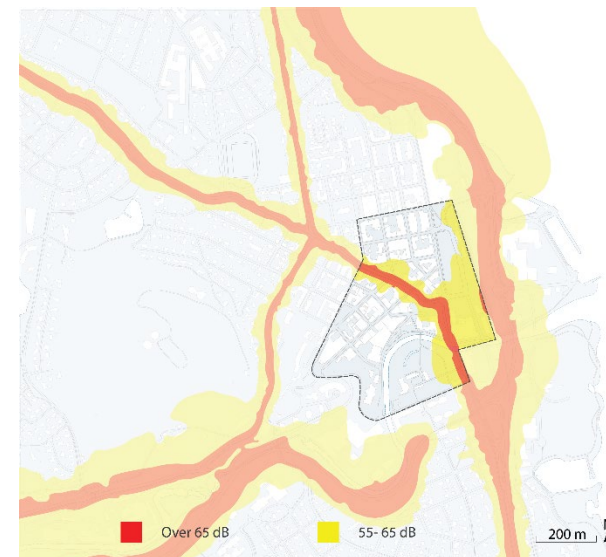
jan, feb, mar, apr, mai, jun, jul, aug, sep, okt, nov, des

Tidspunkt: 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 (NMT)



Figur 20. Vindrose for Hamar, Stavsberg. Kilde: eklima.no

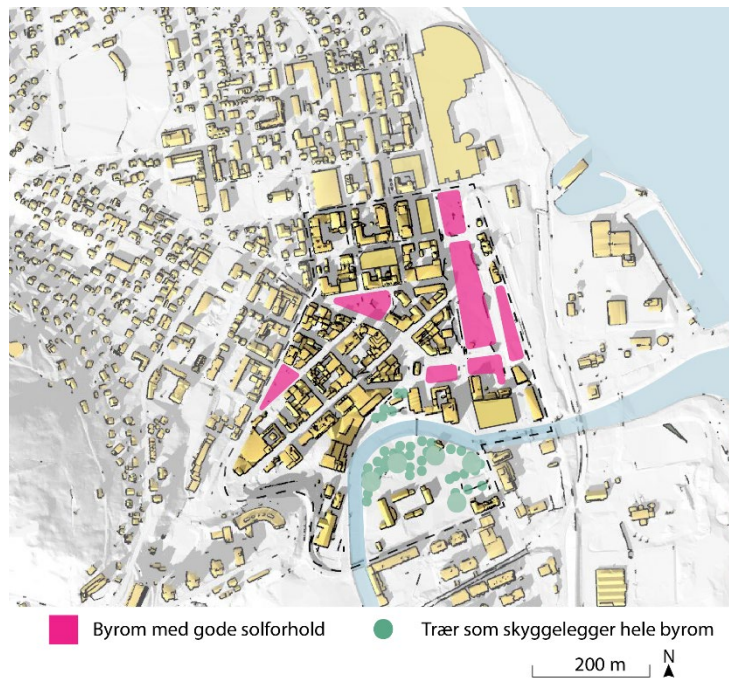
Figur 21 viser støyforurensningen i området. Rv.4 er den største støykilden i nærheten av sentrumskjernen, men det er kun støy mellom 55- 65 dB som påvirker støyforholdene ved Jernbanetorget. Videre preger trafikken i Hunnsvegen støynivået i sentrum med over 65 dB langs gaten og mellom 55-65 dB langs gatene og et lite stykke inn i tverrgatene for Hunnsvegen. Slik trafikksituasjonene er i dag er det Jernbanetorget og Fahlstrøms plass som er mest påvirket av støynivået, og dette kan bidra til å redusere kvalitetene i disse byrommene.



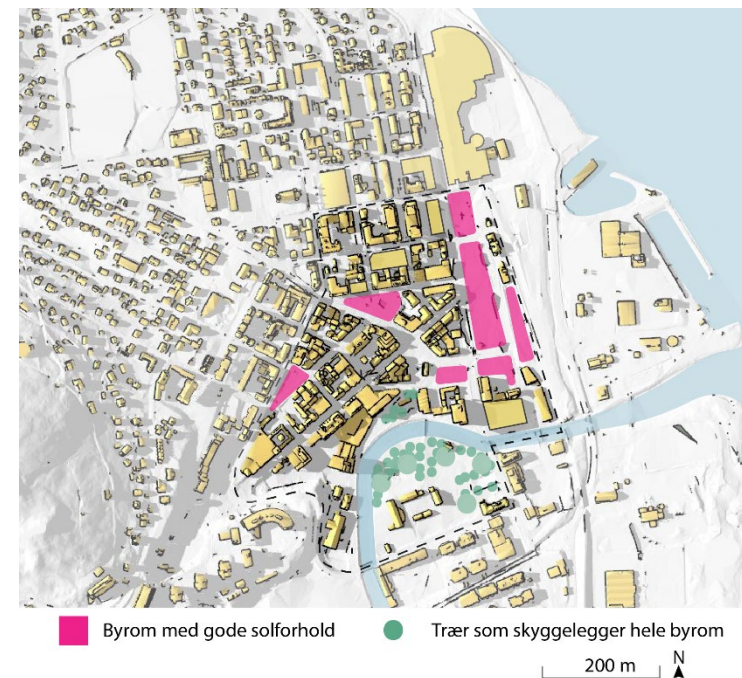
Figur 21. Støyforurensning

Solforhold

Bystrukturen og bygningshøyder påvirker både siktforholdene og solforhold i byrom. Figur 22 viser solforholdene ved vårjevndøgn kl 15 og figur 23 viser solforholdene ved sommersolhverv kl 18. Ved vårjevndøgn er det generelt sett gode solforhold i hele sentrumsområdet som et resultat av bebyggelsesstrukturen. Derimot er hele storgata skyggelagt ved sommersolhverv kl 18, dette gjelder generelt sett alle sentrumsgatene. Det er gode solforhold i flere byrom, som Fahlstrøms plass, Jernbanetorget og Gjøvik Gård, selv så sent på dagen.



Figur 22. Solforhold ved vårjevndøgn kl 15:00



Figur 23. Solforhold ved sommersolhverv kl 18:00

4.5 Bystruktur

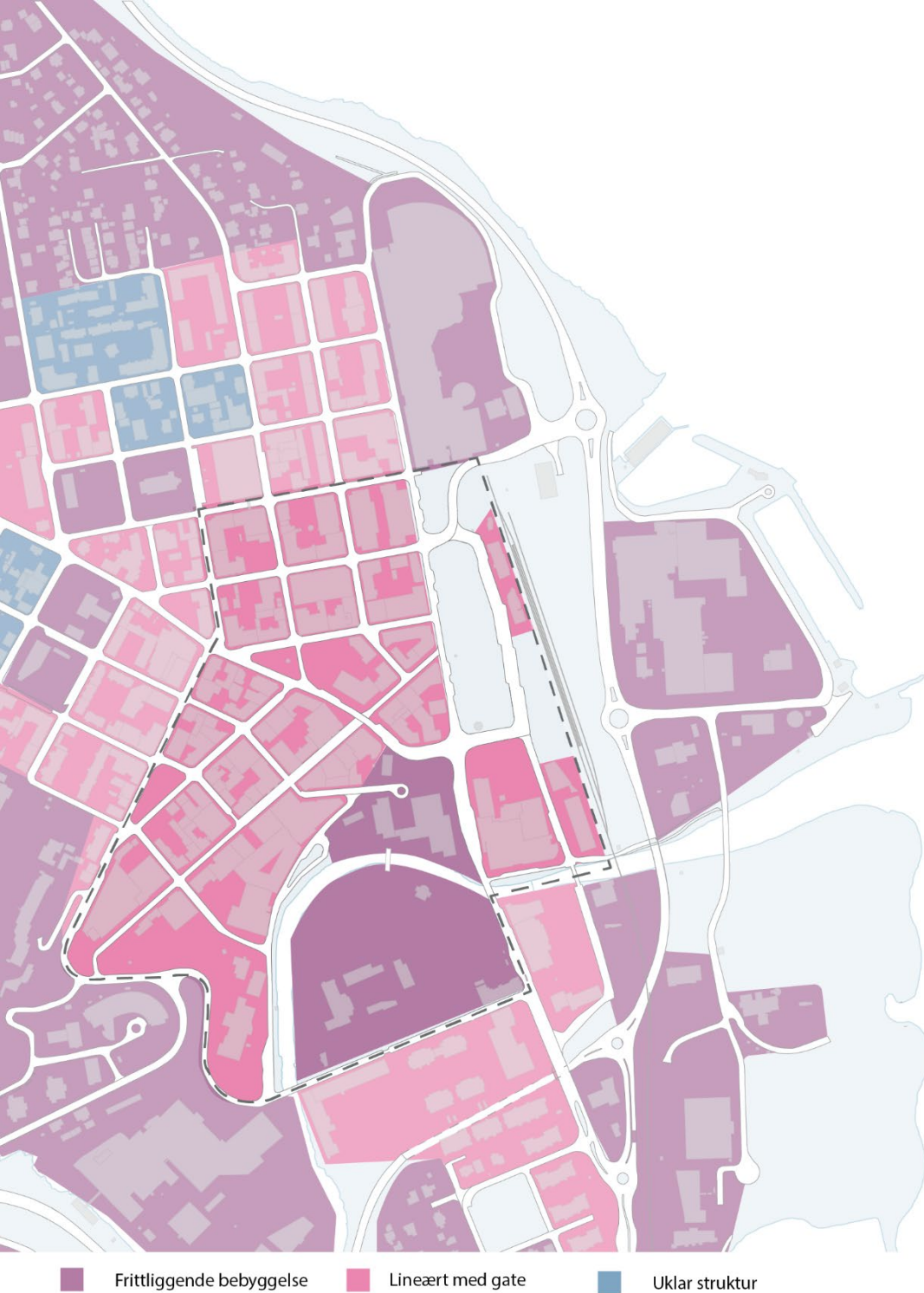
Gatestrukturen er orientert langs høydekurvaturen, som lager en slags trappeformasjon av byplata mot øst. Gatene leder mot Mjøsa og retning havneområdet.

Den fastsatte gatestrukturen fra plankartet i 1901 er fortsatt tydelig fremtredende i byens struktur. Etter at ny hovedfartsåre ble anlagt langs Mjøsa har denne lagt en klar føring for bystrukturens potensial mot Mjøsa. Ellers er det ingen markante endringer i gatestrukturen fra den første reguleringsplanen.

Figur 24 viser bebyggelsens struktur. I sentrumskjernen er bebyggelsen primært orientert lineært med gatene, med unntak av området Gjøvik gård og til Kauffeldtgården, som er frittliggende. Den frittliggende bebyggelsen i sentrumskjernen skiller seg tydelig ut fra de rundtliggende byggene som er et resultat av at bebyggelsen er fredet. Derfor stilles det strenge krav til utforming og plassering av rundtliggende bebyggelse.

Bebyggelsen i forlengelse i nord-sørlig retning er primært orientert lineært etter gatene, ellers er det mye frittliggende bebyggelse, spesielt av større bygninger.

Videre utvikling av bebyggelse i sentrumskjernen bør basere seg på samme orienteringsprinsipp som den øvrige sentrumsbebyggelsen, som ligger inntil gatene for å opprettholde en helhet i bystrukturen.



■ Frittliggende bebyggelse ■ Lineært med gate ■ Uklar struktur

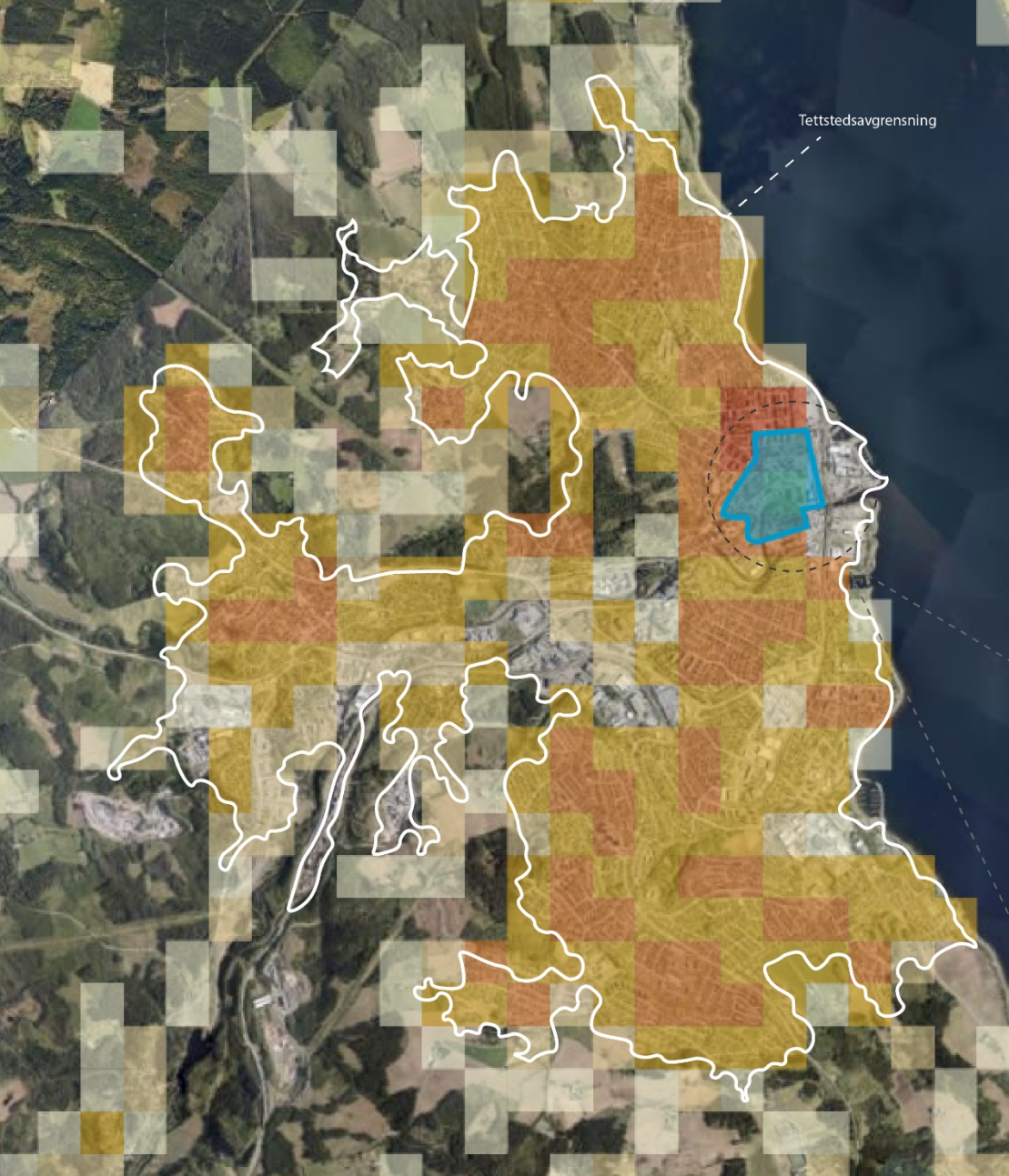
Figur 24. Bebyggelsesstruktur



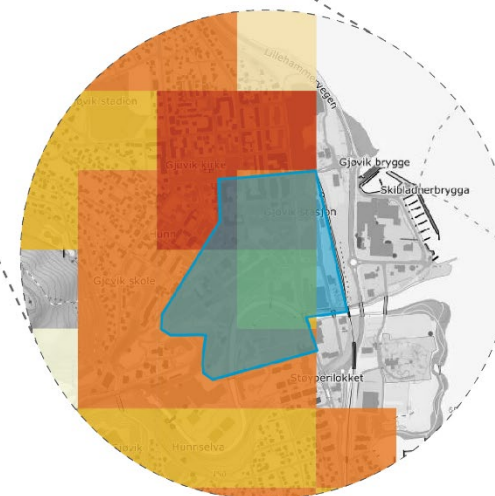
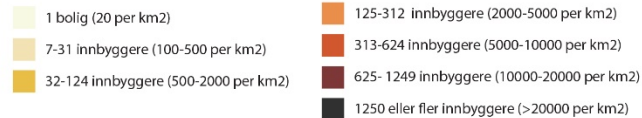
4.6 Tilgjengelighet

Befolkningstetthet

I Gjøvik kommune bor det 30 676 innbyggere, hvor 20 589 av innbyggere bor innenfor grensen til tettstedet Gjøvik. Figur 25 viser den geografiske avgrensningen til tettstedet Gjøvik, som har et areal på 12,6 km² (Statistisk sentralbyrå, 2019a). Gjennomsnittlig gir dette en befolkningstetthet på 1 630,38 innbyggere per km².



Befolkningstetthet pr 250 m 2019



Til sammenligning med byene fra referanseprosjektene har Lillehammer en tetthet på 1816 innbyggere per km², Odense har 2271,3 mens Oslo har 3766,53 innbyggere per km². Gjøvik har en litt lavere tetthet enn Lillehammer til tross for at det er like mange innbyggere på grunn av større byspredning.

Figur 25 viser også befolkningstettheten i Gjøvik per 250 m. Befolkningstettheten er høyest i randsonen av sentrumskjernen med en tetthet mellom 125-312 innbyggere per 250 m i sørvest og med tydelig høyest tetthet like nord for sentrumskjernen med 313-624 innbyggere per 250 m. Samtidig står den østlige delen av sentrumskjernen i tydelig kontrast til resten av sentrum uten boliger i feltet på vestsiden av jernbane. Det samme gjelder for hele området øst for jernbanen.

Det er nylig vedtatt at det skal bygges i overkant av 80 nye studentboliger i sentrum i tillegg til pågående prosjekt om bygging av omtrent 220 studentboliger ved fjellhallen, som ligger mellom Storgata og campusområdet. Utbyggingen vil bidra til å bosette flere studenter i sentrum som videre bidrar til aktivisering av byrom i sentrum.

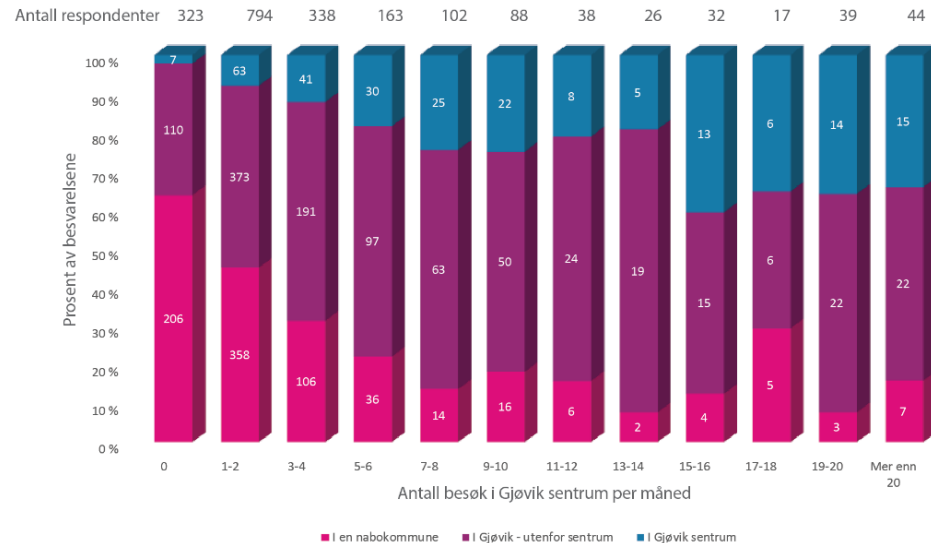
Når vi ser på befolkningstettheten innenfor tettstedet, ser vi at befolkningstettheten er relativt jevn innenfor bebyggd strøk. De oransje feltene viser områdene hvor det er nivået lavere tetthet mellom 125-312 innbyggere. Disse områdene er spredt utover innad i tettstedet. Spesielt i Nordbyen, Tongjordet ved NTNU og Kopperud. Området rundt hunnstoppen, næringsområdet på Kallerud og området langs havna er de eneste områdene med litt større uten bosetting innenfor tettstedets avgrensning.

Under intervjuet legger Politikeren (Politiker, personlig kommunikasjon, 12. april 2019) vekt på verdien av økt befolkningstetthet i sentrum, og uttaler at byen trenger at flere bor i byen. Politikeren begrunner dette med at folk utfører tjenester og handel i nærområdet, og at nærområdet i dette tilfellet da er sentrum. Videre legger Politikeren vekt på verdien av spennende kompetansearbeidsplasser i byen. Politikeren mener at flere kompetansearbeidsplasser vil gjøre at en større andel av studentene som utdannes i byen blir værende og at flere velger å flytte tilbake til Gjøvik (Politiker, personlig kommunikasjon, 12. april 2019).

Derimot legger Planleggeren (Planlegger, personlig kommunikasjon, 2. april 2019) mest vekt på en byutvidelse mot Mjøsa som på sikt vil øke befolkningstettheten. Informanten uttaler at transformasjonen på Huntonstanda blir sentralt i forbindelse med å fortette i nærheten av bykjernen. Kommunen har tidligere utlyst en idekonkurranse i forbindelse med utviklingen i dette området, men enn så lenge har ikke prosessen komme noe videre. Utvikling ved havneområdet, hvor Hoff ligger nå anser planleggeren (Planlegger, personlig kommunikasjon, 2. april 2019) ikke som aktuelt før om minimum 10 år, til tross for at beliggenheten til dette området sammenlignet med huntonstranda ligger mer sentral i forhold til sentrumskjernen. Samtidig gjør driften på Hoff det mer lettvindt å komme i gang med utvikling på Huntonstranda, hvor kommunen har kjøpt store ubebygde arealer som er tiltenkt

Resultatene fra spørreundersøkelsen tydeliggjør sammenhengen mellom bosted og bruksfrekvensen av funksjoner og attraksjoner i sentrum

Figur 26 viser at de som bor i sentrum tydelig benytter handelstilbudet mange ganger i uka, sammenlignet med de som bor utenfor sentrum. Ikke overraskende er bruksfrekvensen for en måned langt høyere for de som bor i sentrum sammenlignet med de som bor i andre kommuner. Samtidig er bruksfrekvensen høyest blant de som bor i sentrum fra omtrent 5-6 ganger i uka og oftere. Resultatene viser også at det er omtrent like stor bruksfrekvens blandt de som bor i sentrum og de som bor utenfor sentrum, men i Gjøvik, er omtrent like stor ved 7-14 ganger i måneden.



Figur 26. Antall besøk i sentrum per måned fordelt på bosted. Kilde: Spørreundersøkelse utført av Oppland Arbeiderblad

Befolkningsvekst

Ifølge SSB sine befolkningsframskrivninger (Statistisk sentralbyrå, 2019a) er det forventet at kommunens innbyggertall skal stige fra 30 676 i 2019 til 33 582 innbyggere i 2030. Når vi ser dette i sammenheng med en netto befolkningsvekst og en stadig eldre befolkning, blir det viktig i tiden fremover å legge til rette for aktiviteter for eldre i byen. Samtidig har studiemiljøet i byen en stor betydning for både bosetningen og demografien i byen. Studiemiljøet ved NTNU og Fagskolen Innlandet hadde i 2018 samlet 4759 studenter, med en økning på 103 studenter fra året før (Byregnskapet.no, 2019b). Tallene sier kun noe om veksten i antall studenter, men en slik vekst genererer naturligvis også vekst i antall ansatte og familie medlemmer som potensielt sett også flytter til byen på grunn av studiemiljøet. Samtidig skal det sies at det er mange studenter som ikke melder flytting og dermed ikke inngår i befolkningsstatistikken.

Konklusjon:

Befolkningstettheten er spredt relativt jevnt utover tettstedets avgrensning, med noen unntak hvor det ikke er boliger. Området langs med og øst for jernbanen i sentrumskjernen inneholder ikke boliger, selv ikke innenfor 1 km avstand fra sentrum. Dette viser et potensial for økt befolkningstetthet i området langs jernbanen. Store utbyggingsprosjekter av studentboliger i sentrum er viktige utviklingsprosjekter som bosetter flere unge i sentrumskjernen og som videre bidrar til økt aktivitet i sentrumskjernen.

Samtidig er det iverksatt prosesser for utvikling av Huntonstranda i tidlig fase, men det fremstår som at det vil ta lang tid før man kan forvente boligvekst i dette området. Sett i sammenheng med en forventet befolkningsvekst i årene fremover, vil det være behov for flere boliger, som bør konsentreres i og i nærheten av sentrumskjernen for å bidra til å styrke bylivet i sentrum.



Boliger pr 250 m 2019

1 bolig (20 per km²)7-31 innbyggere (100-500 per km²)32-124 innbyggere (500-2000 per km²)125-312 innbyggere (2000-5000 per km²)313-624 innbyggere (5000-10000 per km²)625-1249 innbyggere (10000-20000 per km²)1250 eller fler innbyggere (>20000 per km²)

Handels- og servicesone

Studieområdet

Figur 27. Befolkningstetthet og handels- og servicesoner. Sammenstilt av data fra kart.ssb.no

1000 m



Figur 27 viser handels- og servicesoner i kombinasjon med befolkningstetthet innenfor tettstedsavgrensningen for Gjøvik. En handels- og servicesone er definert som et område med konsentrasjon av virksomheter av et utvalg næringsgrupper med krav om minst tre virksomheter, minst 50 ansatte og krav om 100 m mellom virksomhetene. Til tross for at sonene ikke tar høyde for variasjon av virksomheter, gir figuren en tydelig indikasjon på hvor virksomheter er samlokalisert.

Figur 27 viser at handels- og servicenæringer er mest utbredt i og i randsonen av sentrum. Samtidig er det flere store områder utenfor sentrum av betydelig størrelse, eksempelvis på Kirkeby og Kallerud. Figuren er nyttig da den forteller noe om hvilke steder folk reiser mellom, på et generelt grunnlag.

I intervjuet med Politikerer legger informanten vekt på verdien av vekst i antall arbeidsplasser, og uttaler i intervjuet at vekst i arbeidsplasser antageligvis er den viktigste faktoren for at befolkningen skal vokse. I likhet med Politikerens uttalelse, støtter Strøm- Olsen og Økland (Strøm- Olsen & Økland, 2014) denne oppfattelsen. Men for at befolkningsvekst skal bidra til økt byliv er det avgjørende at dette foregår gjennom fortetting av sentrale områder i nærheten av sentrum, fremfor ytterligere byspredning.

Konklusjon: De store handels- og serviceområdene som er lokalisert utenfor sentrum kan fremstå som konkurranse overfor sentrum, spesielt når vi ser at befolkningstettheten er spredt rundt disse områdene også. Derfor er det viktig å øke tilgjengeligheten mellom de befolkningstette områdene og sentrum, slik at sentrum fremstår som tilgjengelig.

Fotgjengere

Sentrumskjernen er kompakt og dekkes innenfor en 500 m radius sirkel som er den avstanden folk er villige til å gå før de velger andre transportmidler (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016). Det betyr at alle sentrumsfunksjonene er innenfor 6 minutters gange fra midten av sentrumskjernen og under 12 minutter om man skal gå på tvers av sentrum, eksempelvis fra CC og lengst øverst i storgata.

Figur 28 viser en vurdering av kvaliteten (beskyttelse, komfort og herlighetsverdier) (Gehl, 2010) av forbindelser for gående i sentrumskjernen og hovedfartsårene ut mot byens delområder. Gatene med høy kvalitet er fotgjengervennlig og har et bredt fortau i god stand. Fotgjengeren går i et aktivt byrom med attraktive fasader eller langs en gate med noe som fanger oppmerksomheten, hvor det er lagt til rette med sitteplasser, samt at det oppleves som trygt og trafikksikkert. Gatene med middels kvalitet har grei fremkommelighet, men ligger i et passivt byrom, ofte gater hvor biltrafikk er prioritert. Gater med lav kvalitet oppleves som lite attraktive. Det er typisk gater eller snarveger med smalt og eller dårlig vedlikeholdt fortau. Derfor oppleves bratte bakker, og byrommet som lite oversiktlig, mørke og utrygge om kvelden.

Sentrumsgatene er preget av «middels kvalitet». Det samme gjelder også flere av forbindelsene inn og ut fra sentrumskjernen, som er illustrert med lang pil ut fra studieområdet i figur 28.

Gågata og fortauet langs deler av Strandgata er av «høy kvalitet» og er dermed fotgjengervennlig. Gågata er en

forbindelse med god fremkommelighet i et interessant miljø, som oppleves som trygt og trafikksikkert.



Bilde 15. Gågata i Gjøvik.

Samtidig kommer det fram av figur 28 at det er flere forbindelser av «lav kvalitet», til tross for at flere av disse forbindelsene leder til viktige målpunkter og at det er begrenset med alternative gater å velge. Forbindelsene ligger i et passivt miljø, som oppleves som lite oversiktlig, mørke og utrygge om kvelden. Dette gjelder begge forbindelsene fra sentrumskjernen mot Mjøsa, og forbindelsen mot campus området. Resterende gater av lav kvalitet er preget av bratt terreng, passivt miljø og smale eller dårlig vedlikeholdte fortau.



Figur 29. Vurdering av gangveger i sentrum



Bilde 16. Svak gangforbindelse mellom sentrum og campus.

Figur 29 viser estimert gangtid til og fra sentrum og målpunktene campus Kallerud, sykehuset og fastland. Alle de tre nevnte målpunktene ligger i randsonen av 1000 m sirkelen. På grunn av terrengets formasjon er det estimert kortere gangtid til sentrum enn fra. Tidene er hentet fra Google Maps.

Målpunkt	Antall minutters gange TIL sentrum	Antall minutters gange FRA sentrum
Campus Kallerud	13 min	16 min
Sykehuset Innlandet	12 min	15 min
Fastland	11 min	14 min

Figur 28. Gangtid mellom sentrum og tre utvalgte målpunkt

Gjøvik kommune har igangsatt flere prosjekter for å øke kvaliteten for gående og syklende. Under intervjuet med Planleggeren (Planlegger, personlig kommunikasjon, 2. april 2019) uttaler han at kommune aktivt jobber med å prioritere gående, syklende og kollektivtransport og deres fremkommelighet på bekostning av biler, og trekker frem Hans Mustads gate og Strandgata som to konkrete prosjekter hvor det skal bygges ut infrastruktur for gående og syklende. Satsningen er i tråd med Kommunal- og moderniseringsdepartementets anbefaling om prioritering av myke trafikanter (*Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 36*). På samme måte støtter Politikerens (Politiker, personlig kommunikasjon, 12. april 2019) prioriteringen av myke trafikanter, og fremhever at det er viktig å legge til rette for at folk skal gå og sykle mer, av hensyn til folkehelsen, men også med tanke på klimautslipp. Samtidig legger Politikerens vekt på klimatiske forhold som gjør det mindre attraktivt å gå, og trekker frem vintersesongen med is og snø som en spesielt utfordrende periode å opprettholde fremkommeligheten til sentrum.

Konklusjon:

Sentrumskjernen er kompakt innenfor 500 m radius, som gjør at forholdene ligger til rette for gange innad i bykjernen. Det er få gater med høy kvalitet for gående, generelt sett middels kvalitet innad i bykjernen, men gangforbindelsene som knytter sentrum med omkringliggende bydeler og målpunkter er av for lav kvalitet. Dette er en utfordring som svekker tilgjengeligheten til sentrum både for gående og syklende. Økt fokus på god belysning, spesielt langs

snarveger og stier mellom viktige målpunkter, er en viktig og gjennomførbar prioritering som øker kvaliteten på forbindelser på kort sikt. På lengre sikt er det viktig å prioritere de gående og kvaliteten i byrommene folk beveger seg i, som legger til rette for økt aktivitet og byliv i sentrum. Spesielt er oppgradering av gangforbindelsen mellom sentrumskjernen og campusområdet svært viktig for å knytte disse to områdene sammen. Samtidig er det viktig å understreke at selv om det er viktig å prioritere de myke trafikantene i bykjernen, er det fortsatt viktig at området er tilgjengelig, også med andre transportmidler. Spesielt er dette viktig i en mindre by, som Gjøvik.

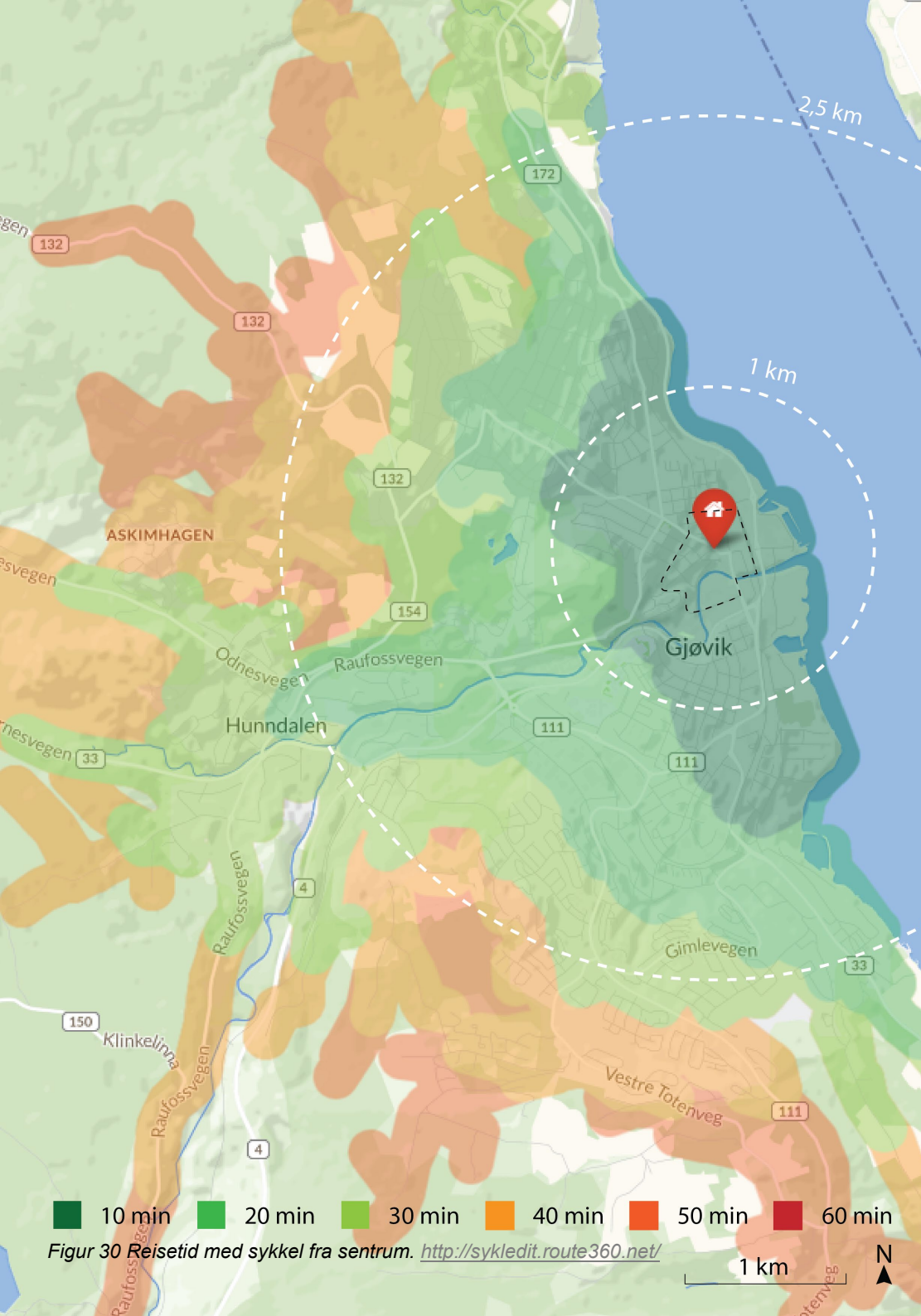
Syklende

Syklende har en større rekkevidde enn gående, hvor distanser opp mot 4 km er akseptable for mange. Figur 30 viser 1 og 2,5 km avstand fra sentrumskjernen, hvor 2,5 km radius dekker store deler av tettstedet. Samtidig er det et stort potensial i økt sykkelandel på reiser mellom 1- 2,5 km (2009, s. 6). Samtidig viser figur 30 estimert sykkeltid FRA sentrum. Innenfor 10 minutters området ligger Kirkeby, Campus området, Gjøvik videregående skole og sykehuset. På veg til sentrum er reisetiden kortere på grunn av helning i terrenget.

Når vi ser på infrastruktur for syklende viser figur 31 hovednett for syklist og offentlige sykkelparkeringer. Sykkelrutene som er markert i figuren er kommunens anbefalte sykkelruter, men samtlige gater i hovednett for syklist er ordinære bilveger eller gågate uten tilrettelagte tiltak som øker trafikksikkerheten for syklist. Spesielt er kvaliteten til de syklende i Strandgata lav, da syklistene enten må sykle på fortauet eller i den trafikkerte vegbanen. Det er et unntak med unntak av sykkelveg sørover fra studieområdet. Her er sykkelvegen fysisk adskilt fra biltrafikk.

Figur 31 viser plasseringer av sykkelparkering innenfor studieområdet. Det kommer frem at det er god dekning for sykkelparkering i Strandgata, dermed kan det sies at området like rundt Strandgata er godt tilgjengelig med sykkel ved at det er enkelt å finne parkeringsmulighet i nærheten av attraktive målpunkter. Utover Strandgata er det langt mellom hver parkeringsmulighet og samtlige parkeringsanlegg i studieområdet er klassiske sykkelstativ hvor sykkel ikke er skjermet med overbygning. Spesielt for

Side 72 av 145



10 min 20 min 30 min 40 min 50 min 60 min

Figur 30 Reisetid med sykkel fra sentrum. <http://sykledit.route360.net/>

1 km



de som skal parkere sykkelen for en lengre periode er det aktuelt å ha mulighet for skjermet parkering hvor sykkelen er skjermet for tyveri, hærverk og vær, dette er det imidlertid mangler på i sentrum.

Figur 31 viser vurdering av sykkelvennligheten i sentrumsgatene. Lav sykkelvennlighet kjennetegnes med bratt terreng, mye trafikk og lite eller ingen infrastruktur for syklister. De fleste sentrumsgatene i vestlig retning faller under denne kategorien til tross for at det er nedoverbakker TIL sentrum. Gatene av middels sykkelvennlighet oppleves som mer trafikksikre og i et flatere terreng, men ligger i et monotont eller passivt fysisk miljø. De sykkelvennlige gatene er tilrettelagt for syklister og oppleves som trafikksikre og effektive til og fra målpunkt i attraktive omgivelser. Det er kun gågata og en kort strekning langs Hunnselva som tilfredsstiller disse kravene.

Samtidig har tellinger av antall syklistert vist en økning innen sykkelreiser på 7,2% i 2018 sammenlignet med 2017 (Byregnskapet.no, 2019b, s. 11). Dette viser at det er realistisk at flere sykler i hverdagen, også på Gjøvik hvor terrenget er så bratt.

En av problemstillingene med å omprioritere trafikantgrupper i en eksisterende byområde, er å øke den opplevde kvaliteten for de myke trafikantene i bybildet hvor det allerede er trangt om plassen. Utfordringen er at om eksempelvis gatebredden snevres inn for biltrafikk, kan dette skape utfordringer for framkommeligheten for store kjøretøy som da igjen må ty til alternative løsninger for å komme frem. Dette kan bidra til å redusere trafikksikkerheten til gående og syklende. Dermed kan selv tiltak som prioriterer gående og syklende i noen tilfeller bidra til



redusert trafikkikkerhet og forutsigbarhet for gående og syklende.

Politikeren (Politiker, personlig kommunikasjon, 12. april 2019) uttalte i intervju at det er viktig å bygge ut gang- og sykkelvegnett for å gjøre det bedre å bevege seg i byen og trakk frem oppgraderingen av Hans Mustads gate og Strandgata som to prosjekter hvor gående og syklende synlig blir prioritert i trafikkbildet ved å nedprioritere biler i gateprofilen. Til tross for kommunens satsning på syklist, uttalte utbyggeren (Utbygger, personlig kommunikasjon, 4. april 2019) i intervjuet at arbeidet til kommunen ikke er synlig nok for folk flest. Kommunens politiske satsning på Gjøvik som sykkelby kommer ifølge utbyggeren ikke fysisk til syne. Informanten hevder at mange ville stusset over at byen kaller seg en sykkelby, da det er få fysiske tiltak som tydelig indikerer at Gjøvik er en sykkelby. Representanten fra sentrumsforeningen (personlig kommunikasjon, 2. april 2019) uttalte at sykkelprosjektet i byen med gratis lån av elsykkel er et av flere mulige måter å vise overfor befolkningen av det satses på syklist i byen.

Konklusjon

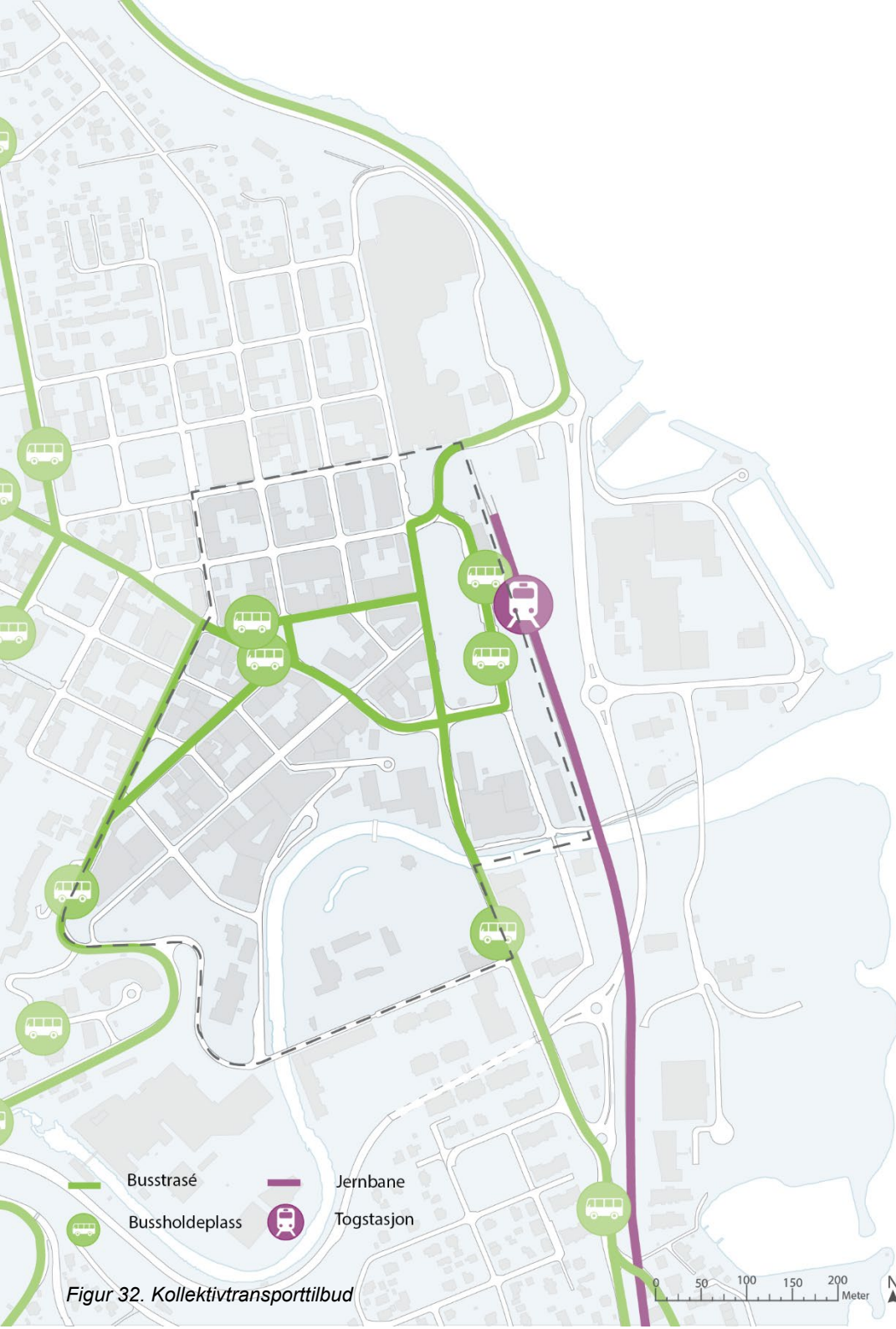
Vurderingen av infrastruktur for syklist viser at det er mangelfull infrastruktur, både når det gjelder parkeringsmuligheter i sentrum, og mulighet for trygg sykkelparkering. Tallene viser en økning i antall syklist. Ved ytterligere satsning på synlige tiltak for de syklende er det forventet at flere mennesker vil benytte seg av tilbudet, og la bilen stå. Som et resultat av tiltak for økt kvalitet for

gående og syklende vil flere gå over fra passiv til gående og syklende, noe som både er positivt for helsen og for bymiljøet.

Kollektivtransport

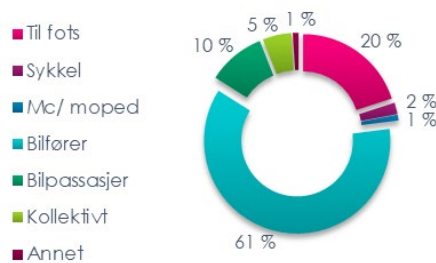
Figur 32 viser kollektivtraseene og holdeplasser i sentrum sammensatt med kvaliteten på gangforbindelser. I sentrumskjernen er det god kollektivdekning og akseptable gåavstander til holdeplassene. Derimot viser analysen at kvaliteten på gangforbindelsene til holdeplassene er av middels kvalitet (Gehl, 2010). Opprustning av gatene og tilhørende byrom som leder til holdeplassene er ifølge Hillnhütter (2016) et godt tiltak for å øke den akseptable gåavstanden til kollektivtransport.

Graden av bilavhengighet har også stor innvirkning for viktigheten av parkingsarealer i nærheten av sentrum, som sikrer tilgjengelighet for de som bor i områder hvor kollektivtransport, gå eller sykle ikke er et reelt alternativ. I løpet av 2018 var det kun en økning på 0,6% i antall bussreisende, sammenlignet med året før. Dette kan tolkes på ulike måter, men tallet gjenspeiler at kollektivtransport ikke ansees som et aktuelt alternativ for veldig mange, til tross for at busstilbudet er under kontinuerlig utvikling.



Figur 32. Kollektivtransporttilbud

Reisevaneundersøkelsen fra 2013/2014 viser at kun 5 % reiser med kollektiv på daglige reiser i Gjøvik og byutviklingsstrategiens målsetting er å fordoble antallet reisende med kollektivtransport til 10 % (Gjøvik kommune, 2011, s.24). Hele 61% av de som har svart på undersøkelsen bruker bil ved daglige reiser.



Figur 33. RVU 2013/2014 for Gjøvik

Gjøvik er endestasjon på Gjøvikbanen som går inn til Oslo sentralstasjon. Togavganger omtrent annenhver time og nye togsett kan være to av faktorene som har ført til den sterke veksten i 94 424 togpassasjerer i det foregående året (Byregnskapet.no, 2019a, s.11)

Politikeren (Politiker, personlig kommunikasjon, 12. april 2019) uttaler at Gjøvik kommune satser på kollektivtransport ved å legge om busstilbudet i byen. Fra 24. juni økte frekvensen på bussavganger mellom sentrum og campus Kallerud fra 2 avganger i timen (Opplandstrafikk, 2015) noen hundre meter fra campus til 6 avganger i timen i begge retninger (Gjøvik kommune, 2019) med holdeplass ved hovedinngangen. I tillegg til økt frekvens er

også bussrutene lagt om, slik at nesten alle bybussene kjører via campus området. Politikeren understreker at det må etableres et bedre bybusstilbud og bedre infrastruktur for at flere skal reise kollektivt.

Representanten fra sentrumsforeningen (Representanten fra sentrumsforeningen, personlig kommunikasjon, 2. april 2019) uttaler at det jobbes for lite med å orientere om eksisterende kollektivtilbud i byen, og uttrykker at tilbudet er bra mange områder i byen, men at en satsning på orientering av tilbudet vil kunne bidra til at flere vil reise med buss. Politikeren (Politiker, personlig kommunikasjon, 12. april 2019) trekker frem viktigheten av å endre folks holdninger og reisevaner for at færre skal reise med bil. Informanten mener en bevisstgjøring av hvordan våre vaner påvirker klimaet er et viktig tiltak. Mange tiltak i kombinasjon kan gjøre at en ferdes mer klimavennlig.

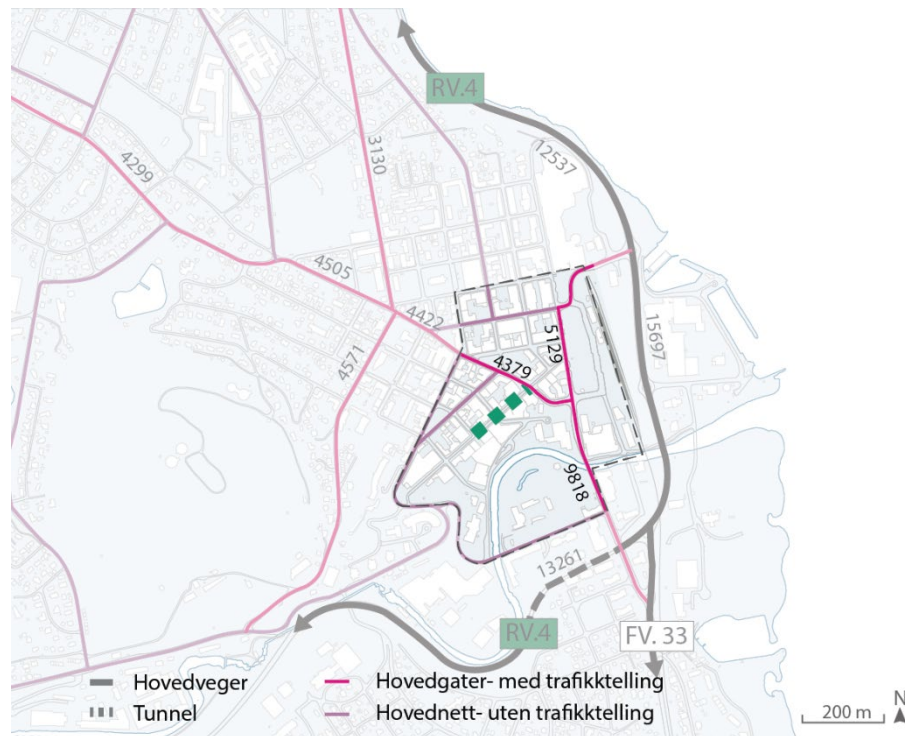
Konklusjon

Analysen viser at sentrum har god kollektivdekning og at kombinasjonen med hvor folk bor og jobber tilsier at flere har forholdene til rette for å kunne reise med kollektivtransport enn hva folk gjør i dag. Andelen kollektivreiser var i 2013/2014 halvparten av kommunens målsetting om 10% (ATP, 2017). I en spredtbebyggt region som Gjøvik er en del av, vil det tradisjonelle kollektivtilbudet komme til kort for en del brukere. Derimot er det mange som bor i områder med god kollektivdekning som ikke benytter seg av tilbudet i dag. Gjennom tilrettelegging for at flere skal reise med kollektivtransport, vil også bylivet øke som et resultat av at flere vil gå til og fra holdeplasser, og at sentrum er et målpoint for folk i seg selv.

Kjørende

Figur 34 viser trafikksituasjonene i sentrum med gjennomsnittlig ÅDT. Hovedgatene som er markert med rosa har registrerte trafikktellinger hos Statens vegvesen, mens gatene markert i lilla utgjør en del av det helhetlige hovedvegnettet i sentrumsområdet (ATP, 2017), men hvor det ikke er registrerte trafikktellinger.

Rv.4, Fv. 33 og jernbanen er store barrierer mellom sentrum og områdene langs Mjøsa. Begge disse vegene er viktige transportåre både til/fra byen og i et regionalt perspektiv. Videre føres en betydelig andel av trafikken som



Figur 34. Trafikalt system Kilde: karttjeneste fra Statens vegvesen

skal til og fra Nordbyen, tvers gjennom sentrum og bryteraksen mellom skysstasjonen (tog og bussholdeplass ved Jernbanetorget) og gågata.

Alle gatene i studieområdet har 30 km/t som fartsgrense. Vegstrekningen av Rv.4, øst for studieområdet er regulert til fartsgrense 50 km/t.

Ny adkomst til sentrum er under planlegging. Dette gjelder nye innkjøringer til sentrumskjernen både via Rv.4 fra nordsiden, ved CC, og vestsiden ved Gjøvik Gård. Den endelige løsningen er ikke avklart, men tiltakene har til hensikt å øke tilgjengeligheten for myke trafikanter. Tiltakene vil endre den trafikale situasjonen og muligens redusere barrieren mellom sentrum og Mjøsa.

Parkering

Figur 35 viser parkeringssituasjonen i Gjøvik sentrum. Figuren viser at betydelige arealer i sentrum brukes til gateparkering. Offentlig parkering regnes som parkeringsplasser tilgjengelig for offentligheten, mens privat parkering ikke fremstår som tilgjengelig for offentligheten. Parkeringsplassene er både kommunalt og privat eid. Gatene med tillatt parkering på begge sider som benyttes som gate for kollektivtransport har redusert fremkommelighet i perioder. Spesielt er fremkommeligheten redusert på vinterstid hvor brøyting og snømengder reduserer gatebredden.

Registreringen viser at det er begrenset med parkeringskapasitet i P-hus. Samtidig avdekker registreringen at 128 daa brukes til parkering på gateplan, inkludert offentlige og private parkeringsplasser. Sett i lyset av at det er viktig å opprettholde tilgjengeligheten til sentrum med bil

(Tennøy et al., 2014, s. 82), vil det være hensiktsmessig å samlokalisere mye av arealene som i dag benyttes til parkering, i egne parkeringsanlegg under bakken, og at disse er strategisk plassert i henhold til gangavstand til viktige målpunkt i sentrum. Dette vil frigjøre areal som kan utnyttes til å skape bedre forhold for de som ferdes og oppholder seg i byens rom. Videre er reguleringen av parkeringstilbudet avgjørende for sentrums tilgjengelighet (Tennøy et al., 2014, s. 82), også sett i sammenheng med parkeringstilbudet i andre bydeler og handelsområder, som på CC, på Kirkeby og Kallerud, men det bil ikke nærmere vurdert i denne oppgaven.

Under intervju legger Planleggeren (Planlegger, personlig kommunikasjon, 2. april 2019) tydelig vekt på verdien av parkeringsplasser i sentrum, og uttaler at dette er viktig for å opprettholde tilgjengeligheten til sentrum. Videre underbygger informanten verdien av parkeringsplasser som spesielt viktig i Gjøvik-regionen som er en landlig bykommune med et stort omland.

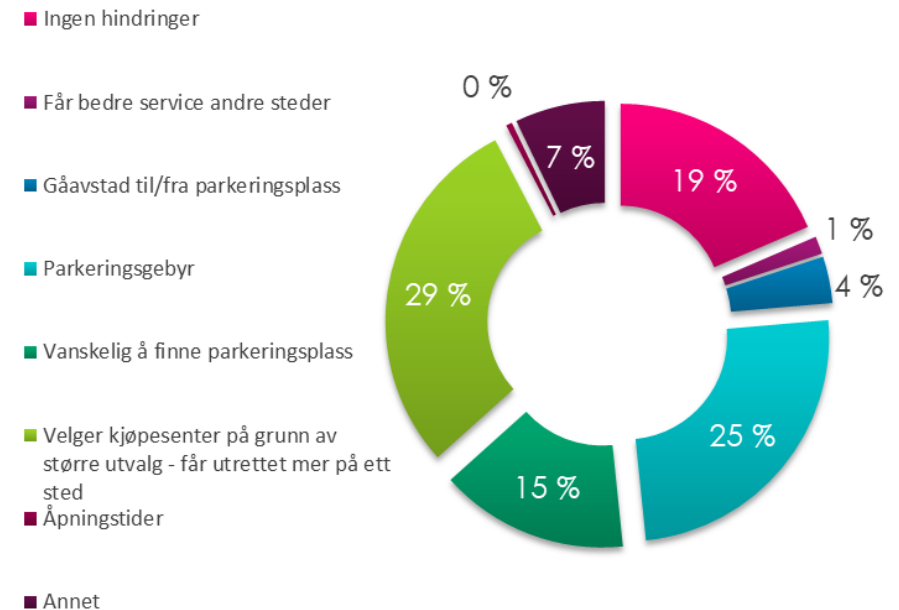
I likhet med Planleggeren, fremhever også Politikeren (Politiker, personlig kommunikasjon, 12. april 2019) at parkering er avgjørende i sentrum, og uttaler at parkering i randsonen rundt byen er et tiltak som det arbeides med, for at folk som er avhengige av bil. Som et resultat av å flytte parkering til randsonen av sentrum, vil tiltaket kunne bidra til å redusere gjennomgangstrafikk fra sentrumskjernen.



Figur 35 Parkeringsmuligheter i sentrum

Videre supplerer Planleggeren (Planlegger, personlig kommunikasjon, 2. april 2019) med at Gjøvik kommune jobber med konkrete prosjekter i Farverikvartalet, Røverdalen og Brønnsdalen for å øke parkeringskapasiteten, men understreker at det tar tid før noen av prosjektene står klare. Representanten fra sentrumsforeningen (Representanten fra sentrumsforeningen, personlig kommunikasjon, 2. april 2019) mener at det vil være bra for sentrum å få fjernet flere av parkeringsplassene som på Gamletorvet, men tydeliggjør at parkeringsplasser i sentrum ikke må fjernes før et nytt parkeringsanlegg står klart, for å ikke redusere tilgjengeligheten til sentrum.

Resultatene fra spørreundersøkelsen viser at hele 25 % av respondentene opplever at parkeringstilbudet i sentrum, og så spesifikt parkeringsgebyr er et hinder for bruk av sentrumsfunksjoner og attraksjoner. Samtidig har 29 % svart at de ikke benytter seg av tilbudet i sentrum til fordel for kjøpesentre, hvor det er mulig å utrette mer på ett sted. Kjøpesenteret og de eksterne handelsområdene i Gjøvik har i motsetning til sentrumsområdet ikke parkeringsgebyr. Dermed bidrar tilgjengeligheten med bil til andre områder at sentrum er mindre tilgjengelig i sammenligning.



Figur 36. Hvilke faktorer som hindrer folk å besøke sentrum. Data fra spørreundersøkelse utført av Oppland Arbeiderblad.

Konklusjon

Den trafikale situasjonen i sentrum fremhever bilens fysiske påvirkning på sentrum. Mye av gjennomgangstrafikken ledes via sentrum og skaper unødvendig mye trafikk i sentrumskjernen.

Det at Hunnsvegen som går tvers gjennom sentrum er hovedferdselsåre mot Nordbyen trekker unødvendig mye gjennomgangstrafikk gjennom sentrumskjernen. Nye innkjøringsløsninger til byen er avgjørende for videre omprioritering av trafikantgrupper som gir trygge omgivelser for alle i byen. Prioritering av myke trafikanter vil ikke fungere hensiktsmessig om endringer reduserer fremkommeligheten til biltrafikken på en sånn måte at trafikksikkerheten blir redusert, uavhengig av hvordan man forflytter seg.

Byrommene og gatene i sentrum preges av store mengder parkering. På den ene siden gjør det at bilister kan parkere utenfor døren nesten uansett hvor de skal i sentrum, samtidig gjør dette at unødvendig store arealer beslaglegges av parkering på gateplan til fordel for grønt og andre kvaliteter i bybildet. Utfordringen er å opprettholde tilgjengeligheten til sentrum når parkeringsarealer tas i bruk til andre formål som bidrar til å skape mer byliv i sentrum. Da er nøkkelen å etablere nye parkeringsanlegg i sentrumskjernen som avleder trafikken før den føres gjennom sentrum.

Til tross for at Planleggeren (Planlegger, personlig kommunikasjon, 2. april 2019) uttaler at kapasiteten for parkeringsplasser bør økes, er ikke dette nødvendigvis løsningen. Det må gjennomføres grundige analyser av parkeringskapasiteten, slik at det ikke overetableres parkeringsplasser. Samtidig vil samlokalisering av

parkeringsplasser i et fåtall parkeringsanlegg under bakken redusere unødvendig kjøring i sentrumskjernen og fristille verdifullt areal til fordel for grønne kvaliteter som kan øke attraktiviteten til bysentrum.

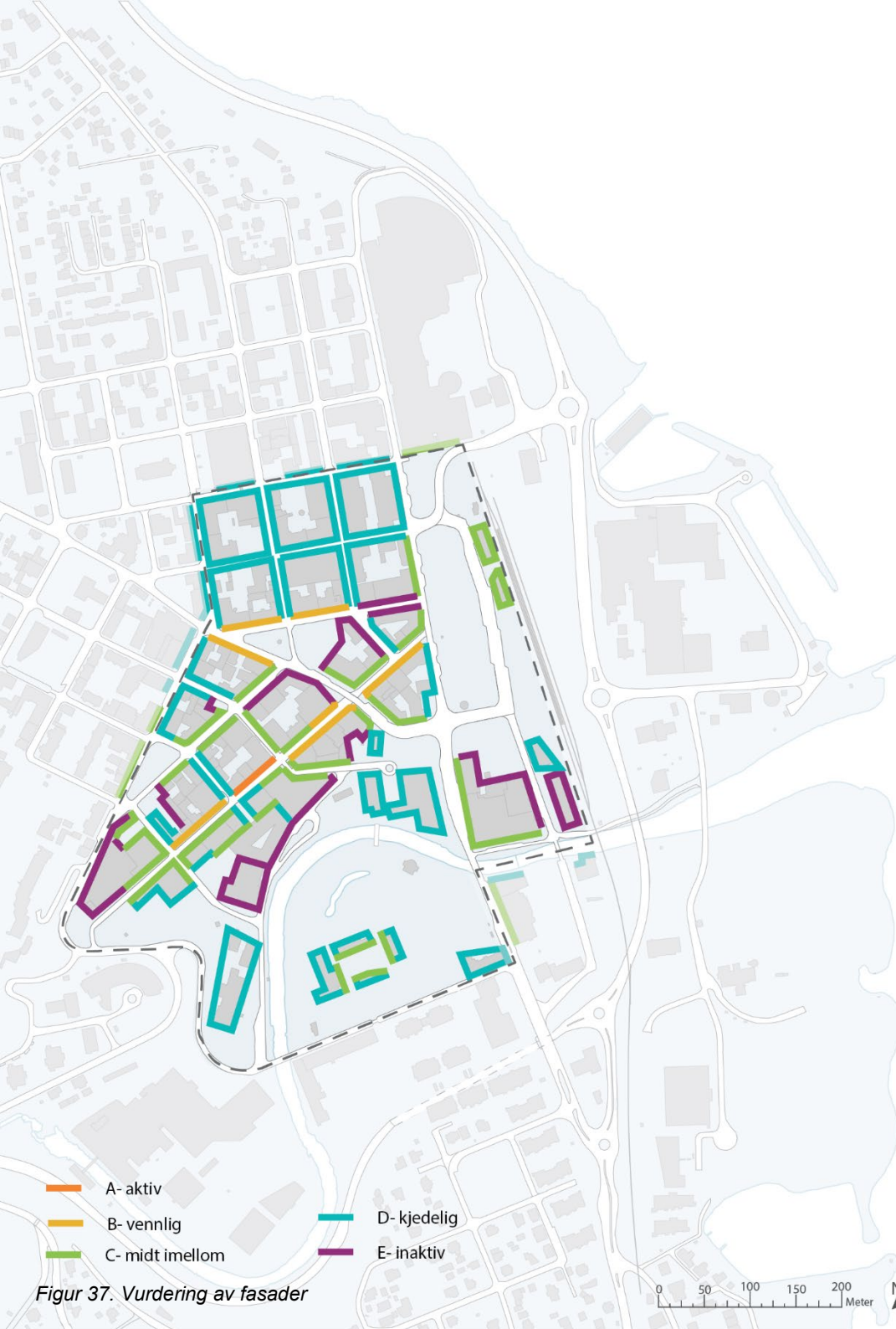
4.7 Byrom

Fasader

Figur 37 viser vurdering av fasader etter Gehls (2010) metode, innad i sentrumskjernen og fasadene som grenser til studieområdet. Den nordlige delen av studieområdet domineres av kjedelige fasader med lite variasjon og passive fasader med få innganger.

Fasadene langs Storgata varierer mellom aktive fasader og midt imellom-kategoriene hvor fasadene i er mer aktive, større variasjon og flere innganger til bebyggelsen. I resterende gater er det mer varierende kategorisering av fasader hvor noen bygninger fremstår som aktive, mens nabobygget er inaktivt. Langs Hunnselva er det primært inaktive fasader.

Registreringen viser at de vennlige og aktive fasadene er konsentrert langs Storgata og Fahlstrøms plass. Videre kommer det tydelig frem at det er et stort forbedringspotensial for bylivet i å oppgradere fasadene som grenser til konkrete byrom som ønskes opprustet. Enkelte av fasadene som er registrert som inaktive eller kjedelige er gjort mer vennlige ved å male fasaden med gatekunst.



Figur 37. Vurdering av fasader

Fasadene i bykjernen er av stor betydning for kvalliteten i byens rom, som bidrar til å aktivisere folkenen som beveger seg i området. I tillegg er det bevist at aktive fasadere genererer mer aktivitet enn inaktive fasader (Gehl et al., 2006). Av den grunn er det derfor viktig å åpne opp og aktivisere fasadene mot gater og byrom som man ønsker å skape økt byliv i. Aktive fasader er tilpasset den menneskelige skalaen, med arkitektoniske detaljer, gjennom-siktighet inn i bebyggelse, som gir en mykere overgang mellom livet i gatene og inne i lokalene på gateplan er avgjørende for bylivet (Gehl, 2010).



Bilde 20. Fasadene langs gågata med aktive og vennlige fasader på høyre side, og vennlige og midt mellom kategori på venstre siden av gågata.



Bilde 17. Fasade C- midt mellom



Bilde 18. Fasade E- inaktiv, men som er malt for å fange oppmerksomhet

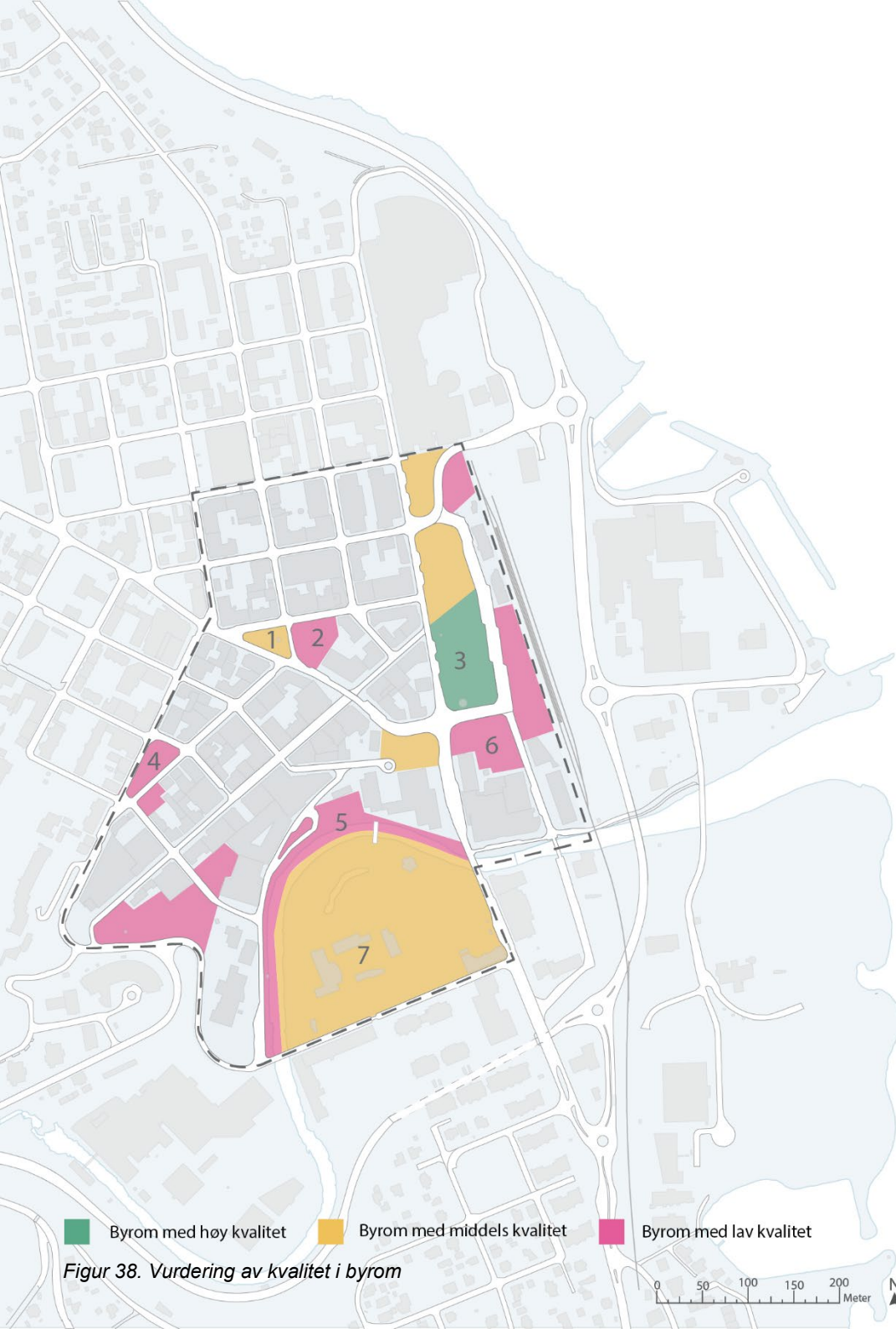


Bilde 19. Fasade E- inaktiv

Kvalitet i byrom

Figur 38 viser vurderingen av byromskvaliteter (Gehl, 2010) i de ulike byrommene i sentrumskjernen. Den gjennomgående vurderingen er at byrommene er lite rettet mot brukerne av byens rom. Med det menes at det er lite lagt til rette for opphold og aktiviteter. Selv om byrommene ligger i det mest sentrale området i byen, og at byen preges av biltrafikk, er trafikkmengden og arealene som parkering opptar fremtredende, noe som reduserer både opplevelsen av beskyttelse og komfort.

Byrommene som har middels kvalitet tilrettelagt for oppholdsaktiviteter med sitteplasser, ofte i et blågrønt byrom. Men på grunn av at byrommene i liten grad er planlagt med tanke på de viktige kvalitetene for bybrukere, tilfredsstiller de ikke kvalitetskriteriene (Gehl, 2010) som videre skaper aktivitet i byens rom.



1. Fahlstrøms plass

Fahlstrøms plass som har en sentral beliggenhet i sentrum, men den lille plassen ligger inneklemt mellom tre trafikkerte bilveger. Plassen består av en asfaltert flate som benyttes til utendørsservering på sommerhalvåret, og en liten park, som vist på bildet under. Byrommet er vurdert til å ha middels kvalitet.

Den øverste delen av Jernbanegata, som ligger mellom parkområdet og bebyggelsen på bildet benyttes kun til kollektivtransport. Ved omlegging av rutene kan dette arealet byttes benyttes i sammenheng med byrommet slik at arealet kan utvides og opplevelsen av beskyttelse øker.



Bilde 21. Park på Fahlstrøms plass.

2. Parkeringsplass

Byrommet har på samme måte som Fahlstrøms plass, en sentral beliggenhet. Arealet som vises på bildet under benyttes primært til parkering i tillegg til en liten del som benyttes til uteservering på sommerhalvåret. Byrommet er ikke lagt til rette for opphold eller aktivitet, og bidrar derfor i liten grad til å skape byliv i sentrumsområdet, og er derfor vurdert til å ha lav kvalitet.



Bilde 22. Byrom med lav kvalitet. Kilde: Google Street view, 2018.

3. Jernbanetorget

Jernbanetorget er det eneste byrommet i sentrumskjernen som er av høy kvalitet. Det er lagt til rette for ulike aktiviteter, som skating, basket, klatrestativ, samt at torgplassen er utformet slik at det er egnet til bruk ved større arrangementer. Her er det lagt til rette for aktivitet for mange aldersgrupper. Byrommet er lett tilgjengelig for alle reisende. Ved opparbeiding av torgplassen ble det lagt vekt på belysning, slikk at området er godt opplyst om kveldene, som bidrar til å øke trygghetsfølelsen. Jernbanetorget er et viktig byrom som skaper liv og aktivitet i sentrumskjernen.



Bilde 23. Jernbaneparken på kveldstid med utsikt oppover Storgata.

4. Gamletorvet

Gamletorvet har sitt navn fra gammelt av, men navnet gjenspeiler ikke dagens bruk. I dag er Gamletorvet en parkeringsplass. Et lite hjørne av tovet er lagt til rette med sitteplasser, men utover dette er toget lagt til rette for bilisters tilgjengelighet til sentrum. Torvplassen ligger i kulturmiljøet for tett trehusbebyggelse, som det eneste i byen.



Bilde 24. Lav kvalitet for bybrukere på Gamletorvet.

5. Hunnselva

Det blå blågrønne byrommet langs Hunnsleva er opparbeidet med separat fortau, men utover dette er det lite opparbeidet som et byrom tilrettelagt for bybrukere. Utsikten til Gjøvik Gård og Hunnselva er gode herlighetsverdier, men området har både lav kvalitet og beskyttelse. Dette gjør at byrommet oppleves som lite inviterende, til tross for at elven er en positiv kvalitet i byens rom. Området langs elven helt øst i studieområdet er derimot opparbeidet som et attraktivt område som legger opp til kontakt med vann. Byrommet langs elvebredden er det eneste blå byrommet som er i sentrumskjernen, derfor kan det sies at byrommet potensielt sett har høy verdi.



Bilde 25. Lav kvalitet langs Hunnselva. Kilde: Google street view, 2018

6. Gjøvik Gård

Gjøvik Gård er det største rekreasjonsområdet i sentrumskjernen med store grøntområder, en stor lekeplass og en liten utendørscene. Gjøvik gård er historisk sett viktig for slik byen er i dag, og den gamle gårdsbebyggelsen og naturen rundt er av stor betydning for byens kvaliteter. Selv om det er viktig å bevare bebyggelsen slik den er, er området rundt, som tilhører gårdsområdet lite brukervennlig til annet enn turområde. Det er generelt lite tilrettelagt for aktiviteter og opphold, og det er begrenset med belysning som gjør at byrommet er vurdert å ha middels kvalitet for bybrukerne. Samtidig spiller dette byrommet en litt annen rolle enn de øvrige i sentrumskjernen, da dette er en grønn lunge, midt i sentrum av Gjøvik.



Bilde 26. Tunet på Gjøvik Gård.

Bylivsstrategiene for Odense legger vekt på transformasjon av død-arealer som viktig grep for å øke kvaliteten og attraktiviteten i sentrum. Målet er å skape en god by for mennesker, som ivaretar behov innen blant annet

rekreasjonsområder, infrastruktur og bebyggelse. På samme måte legger Tennøy et al. (2014) vekt på transformering av byrom med lav kvalitet eller endret bruk for økt byliv. Tilsvarende har involverende byrom som fungerer som sosiale og trygge arenaer, en positiv effekt for aktivitetsnivået (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2017, s. 36) og (Øksenholt et al., 2016, s. 58), spesielt når tilgjengeligheten er god.

Planleggeren (Planlegger, personlig kommunikasjon, 2. april 2019) fremhever på samme måte som teorien over, at bylivet er avhengig av gode byutviklingstiltak og byroms- og gateoppørustninger, som legges til rette for gode møteplasser i sentrum, og trekker frem Skateparken ved Jernbanetorget som et eksempel.

Kommunen har som delmål å fortette sentrum og bydelsentre med kvalitet, ved å bygge byen innover for å skape «1000-metersbyen» (Gjøvik kommune, 2018). Målsettingen er å anse som både viktig og nødvendig for å begrense byspredning og å legge til rette for at flere skal kunne reise miljøvennlig mellom målpunkter.

Konklusjon

Byens byrom med lav kvalitet brukes som bilparkering på gateplan, noe som ikke bidrar til å skape et attraktivt bymiljø. Arealene bør transformeres slik at de bidrar til å øke kvaliteten på byrommene de grenser til, og skaper aktiviteter i bykjernen.

I Storgata ser vi at fasadene varierer innad i hele kategorispekteret, til tross for at dette er en viktig gate å gjøre attraktiv. Med tanke på hvor viktig fasader er for byrommene de avgrenser, er aktivisering av fasadene i de

byrommene som ønskes oppgradert et viktig tiltak. Sett i sammenheng med pågående regulering av Farveikvartallet er det potensial for å øke aktiviteten av fasadene langs den planlagte bebyggelsen.

Det bør opparbeides aktive fasader gjennomgående i førsteetasjene i sentrumskjernen gjennom å fjerne folie og gardiner foran vinduer på gateplan og fylle lokaler med publikumsrettede funksjoner for å skape aktivitet. Oppgradering av fasader i sentrumskjernen bidrar til å øke attraktiviteten for myke trafikanter som igjen legger til rette for at flere beveger seg og oppholder seg i sentrum

4.8 Funksjoner & attraksjoner

Funksjoner

Figur 39 viser lokaliseringen av funksjoner på gateplan. Funksjonene er delt inn i 11 ulike kategorier som dekker funksjonsvariasjonen. Disse er offentlig tjeneste/ service, privat tjeneste/service, handel, restaurant/kafe, bolig, hotell, politisk, religiøst, industri, treningssenter og parkeringshus. I tillegg inneholder registreringen kategoriene «tomt lokale», og en gammel kornsilo er kategorisert som «annet». Registreringen er vurdert etter funksjon på gateplan, da oppgaven er avgrenset til å kun legge vekt på funksjonene på bakkeplan. Kartleggingen viser en variert sammensetning av funksjoner innad i sentrumskjernen til sammenligning med området utenfor sentrum. Dette støtter at studieområdets avgrensning også kan ansees som sentrumskjernen når det gjelder funksjonstilbudet i byen.

Figur 39 viser at de publikumsrettede funksjonene primært ligger innad i sentrumskjernen, og at grensen for studieområdet sammenfaller godt med skiftet i funksjoner fra publikumsrettet til privat. Dette bidrar til å styrke forståelsen av at den reelle sentrumskjernen faktisk ligger innenfor studieområdet.

Sentrumskjernen

Innad i sentrumskjernen er det størst variasjon av funksjoner nord for Jernbanegata i studieområdet, hvor alle funksjonskategoriene er representert med unntak av treningssenter. Området er også det eneste i bykjernen med boliger på gateplan. Funksjoner vil i mindre grad variere i bruksfrekvensen gjennom året til sammenligning med

attraksjoner, da disse i hovedsak dekker nødvendige aktiviteter. Samtidig varierer bruksfrekvensen mellom de ulike funksjonstypene i løpet av dagen og kvelden. Derfor er kombinasjonen av funksjoner som skaper aktivitet gjennom hele dagen og kvelden verdifull for livet i byen, eksempelvis kombinasjon med boliger tjenesteyting og serveringssteder.

Videre er det tydelig at de private tjeneste- og servicefunksjonene er konsentrert i og rundt parallellgatene til Storgata. Disse publikumsrettede funksjonene har som oftest åpent på dagtid og bidrar dermed til byliv i løpet av dagen, men genererer lite byliv på kveldstid. Av offentlige og kommunale funksjoner, ligger Rådhuset langs Hunnselva og Tingretten langs Strandgata. Rådhuset er en stor arbeidsplass, men begge funksjonene kan sies å lav bruksfrekvens, da det er lang tid imellom hver gang publikum har behov for å reise dit. Samtidig er dette sentrale funksjoner i en by som tilhører i sentrum.

Randsonen

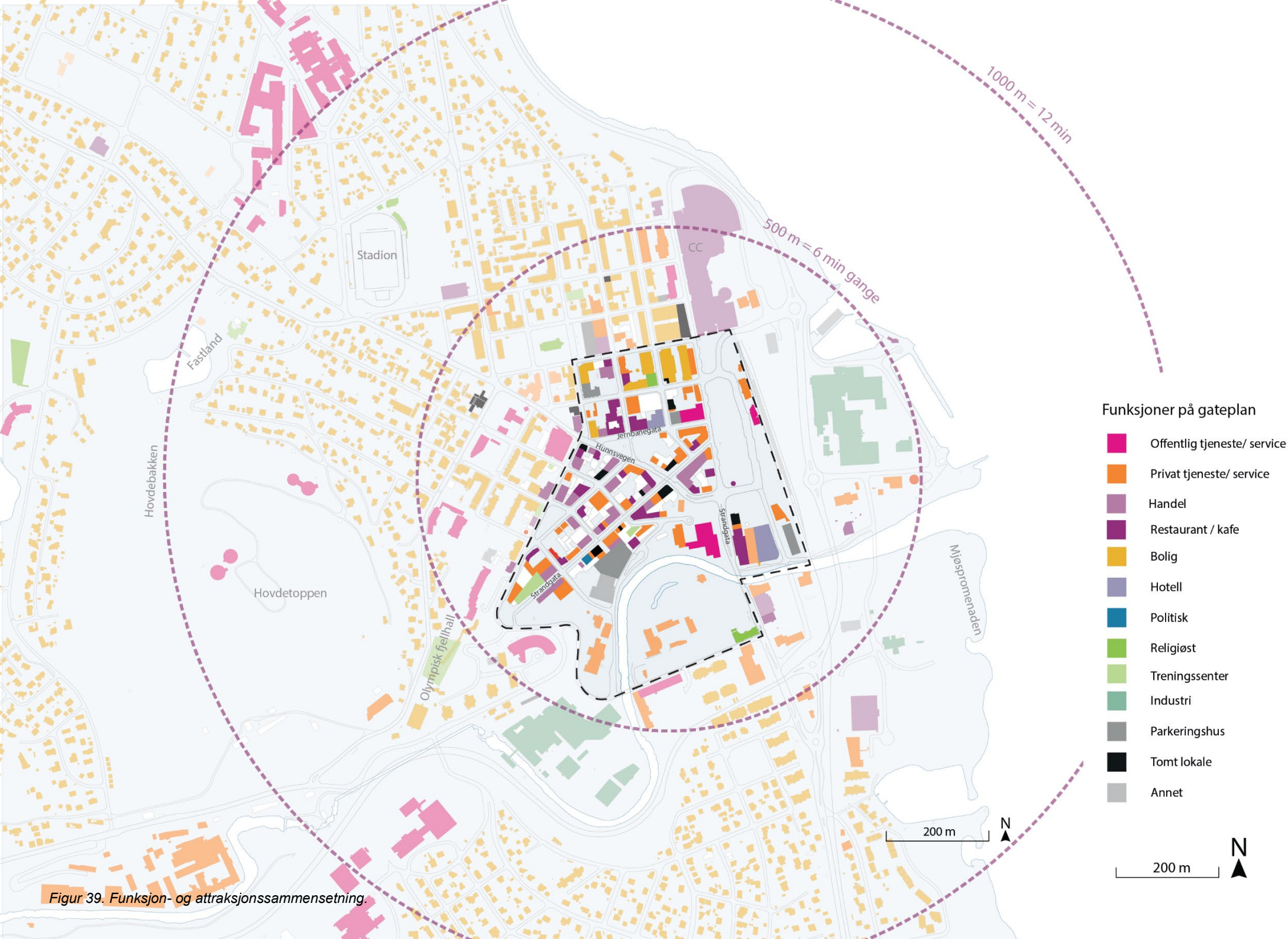
Innenfor 500 m avstand fra sentrum ligger en rekke offentlige- og privat tjenesteyting, som fengsel, barnehage, barneskole, omsorgssenter, politistasjon, i tillegg to store fabrikker, Hoff og Hunton. Den øvrige bebyggelsen består primært av boliger. Barnehagen og skolen skaper hovedsakelig mest aktivitet i nærområdet på dagtid i løpet av ukedagene, men lekeapparatene i skolegården og i barnehagen kan også benyttes utenfor åpningstider. Politistasjonen kan på samme måte som rådhuset sies å ha en lav bruksfrekvens, men funksjonen tilhører naturlig i sentrumsområder. Derimot er industrien som ligger like utenfor sentrumskjernen ikke publikumsrettet og bidrar derfor

i liten grad til byliv. Fra industriens opprinnelse var lokaliseringen ved ferskvann avgjørende for driften, men slik er det ikke lengre. Dette gjør at det er mulig å legge til rette for å flytte industrien ut av sentrumsområdet til fordel for funksjoner og attraksjoner som i større grad bidrar positivt for livet i byen, som boliger, attraksjoner og mindre plasskrevende næring.

Lokaliseringen av funksjoner i sentrumskjernen eller i randsonen styrker utviklingen i sentrum bidrar til at det er mulig å utrette mange ulike gjøremål i sentrum. Disse funksjonene trekker publikum på grunn av sine oppgaver, men det er også nyttig å se verdien av det aktivitetsnivået de ansatte hos sentrumslokaliserte arbeidsplasser genererer. Dette gjelder både store og små arbeidsplasser, som ifølge Strøm- Olsen og Økland (2014) er en avgjørende faktor i en god by. De ansatte beveger seg i byens gater og byrom på veg til og fra jobb, også sett i sammenheng med den lave andelen av parkeringshus som gjør at folk kan kjøre til arbeidsplassen, parkere i kjelleren og ta heisen opp til kontoret uten å bevege seg ute i byen. Samtidig har de som jobber i byen muligheten til å benytte seg av funksjons- og attraksjonstilbudet, som spisesteder og handel i løpet av dagen og etter arbeidstid, da dette ligger lett tilgjengelig for de som allerede arbeider i sentrumskjernen. For disse menneskene er sentrumstilbudet lett tilgjengelig innenfor kort gangavstand, dette bidrar til liv i byen. Sett i sammenheng med at det er korte avstander innad i sentrumskjernen styrker dette ytterligere tilgjengeligheten for gående og syklende.

I 1000 m avstand fra sentrum ligger det primært boliger, men avstanden dekker også sykehus, videregående skole

og Campus Kallerud. De tre sistnevnte funksjonene er store arbeidsplasser, som også krever store lokaler. Sykehuset er i en særstilling, hvor det er aktivitet hele døgnet gjennom hele året. Dette er både en stor arbeidsplass og det er mye aktivitet til og fra sykehuset, men bruksfrekvensen er lav. Samtidig vil aktivitetsnivået på sykehuset i løpet av natten ha liten betydning for bylivet i sentrumskjernen, da det er begrenset hvor mange som går til og fra under nattens timer. I forbindelse med etablering av nytt hovedsykehus i Innlandet, et stykke nord for Gjøvik, er det usikkert hva som vil skje med driften av Gjøvik sykehus i årene fremover. Mest sannsynlig vil store deler av driften legges ned og mange sentrumsnære, offentlige arbeidsplasser flyttes ut av byområdet, noe som trolig vil føre til mindre aktivitet i sentrum.



Funksjoner på gateplan

- Offentlig tjeneste/ service
- Privat tjeneste/ service
- Handel
- Restaurant / kafe
- Bolig
- Hotell
- Politisk
- Religiøst
- Treningssenter
- Industri
- Parkeringshus
- Tomt lokale
- Annet

Figur 39. Funksjon- og attraksjonssammensetning.

Mangel av funksjoner

Basert på hvilke funksjoner som er til stede i sentrum, er det også nødvendig å vurdere om noen funksjoner mangler. Av nødvendige aktiviteter mangler sentrumskjernen tilgangen til offentlige toaletter og stasjoner for drikkevann. Begge disse to anleggene er ansett som funksjoner som dekker primære behov, og som gjør det mulig å oppholde seg i sentrum over lengre tid. Sett i sammenheng med at det eksisterer et underjordisk toalettanlegg under Fahlstrøms plass, vil det være naturlig å vurdere om anlegget er av en slik tilstand at det er aktuelt å restaurere og gjenåpne anlegget. Toalettanlegget fungerer som et offentlig anlegg, men nedgangene ble asfaltert igjen på 1990-tallet. Satsning på funksjoner som dekker primærbehov vil kunne gjøre det mulig å oppholde seg i sentrum over lengre tid, uten å være avhengig av å benytte toalettanlegg fra kommersielle aktører. I tillegg vil dette kunne bidra til å styrke sentrums konkurransevne overfor andre konkurrenter som tilbyr alt under samme tak.

Teorien legger stor vekt på aktivisering i sentrum, men i form av inndelingen av funksjoner og attraksjoner i denne oppgaven, er det tydelig at teorien legger klart mest vekt på attraksjoner, altså valgfrie aktiviteter i byen i sammenheng med byliv. Også i intervjuene er denne tendensen tydelig, Utbyggeren er den eneste som omtaler viktigheten av lokaliseringen av offentlige funksjoner i sentrum som viktig for bylivet i Gjøvik. Utbyggeren (Utbygger, personlig kommunikasjon, 4. april 2019) fremhever at kommunen og det offentlige må gå foran som et godt eksempel for hvilke prinsipper som skal være førende i utviklingen i Gjøvik.

Det er klart at tilbudet av funksjoner som fastlege, barnehage, barneskoler og lignende må spres utover i områdene hvor folk er bosatt, slik at folk har nærhet til hverdagslige funksjoner. Samtidig er det enkelte offentlige funksjoner som bør opprettholdes i sentrum, som rådhus, tinghus og politistasjon. Disse funksjonene er også store arbeidsplasser, derfor kommer også mange ansatte og brukere til og fra funksjonene. Sykehus, rådhus og så videre er store arbeidsplasser og besøksintensive offentlige funksjoner, og adkomsten dit bør være tilrettelagt for gående og syklende.

Videre understreker Utbyggeren (Utbygger, personlig kommunikasjon, 4. april 2019) at det offentlige også har et ansvar for å styrke sentrum gjennom å legge til rette for offentlige arbeidsplasser i sentrum, slik at ansvaret om å legge til rette for arbeidsplasser i sentrum ikke alene ligger hos den private næringen. Temaet lokalisering av funksjoner og utvikling av bygningsmassen er selvsagt noe Utbyggeren legger mye vekt på i intervjuet. Dette henger nok sammen med at informanten var klar over at vedkommende representerte utbyggere i Gjøvik generelt, og fremhevet nettopp dette flere ganger under intervjuet.

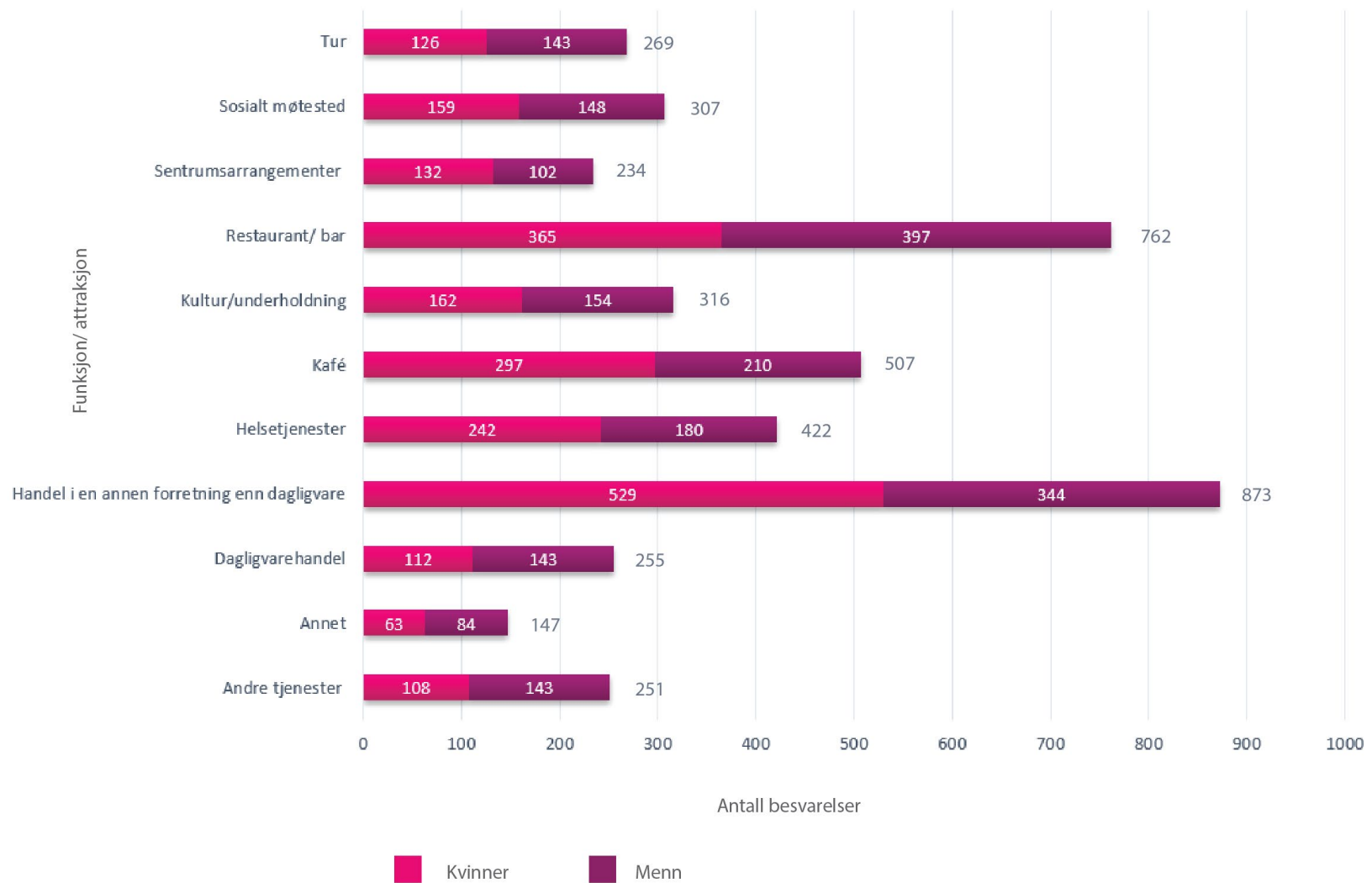
Som supplement til temaene Utbyggeren tar opp under intervjuet, legger Utbyggeren (Utbygger, personlig kommunikasjon, 4. april 2019) til verdien av å fylle lokalene i sentrumsbebyggelsen, ikke bare på gateplan, som Gehl omtaler (Gehl, 2010), men også oppover i etasjene. En slik satsning øker tettheten av både boliger og arbeidsplasser, som er avgjørende for at nok mennesker naturlig beveger seg i sentrum. Med dette gir Utbyggeren

gir uttrykk for at kommunen tar for lite styring når det gjelder regulering av hvor ulike typer funksjoner bær lokaliseres. Videre tydeliggjør Utbyggeren (Utbygger, personlig kommunikasjon, 4. april 2019) at det er forbundet stor risiko til både regulering og bygging i sentrum av Gjøvik. Sett i sammenheng med at det ikke eksisterer noe klare retningslinjer for hvordan sentrum i Gjøvik skal utvikles, eksempelvis en sentrumsplan eller en formingsveileder, er det lite konkret hva utbyggerne må forholde seg til. Dette fører både til lange prosesser innen regulering og byggesaksbehandling. For kommunen sin del fører mangelen på en tydelig plan for sentrum at hver enkelt sak vurderes enkeltstående, framfor basert på en helhetlig plan. Et klassisk eksempel som gir utfordringer i den sammenheng er tillatte bygningshøyder, som blant annet skal ta høyde for solforhold, sikt og skala. Videre kommer det frem at handel er den vanligste årsaken til at kvinner drar til sentrum, mens restaurant/ bar er den mest vanlige årsaken blant menn.

Viktigheten av variasjon av funksjoner i sentrum kommer tydelig frem i resultatene fra spørreundersøkelsen. Figur 40 viser at de tre mest vanlige grunnene for at folk drar til sentrum, er henholdsvis handel i annen forretning enn dagligvarehandel, restaurant/ bar og kafé. Om vi slår sammen de to sistnevnte kategoriene til servering, er den tredje viktigste årsaken helsetjenester. Resultatet fremhever verdien av et variert tilbud av både funksjoner og attraksjoner som både dekker nødvendige behov, som legebek, og valgfrie aktiviteter. Sett i lyset av de dominerende aktivitetene i dagens byer, som presentert i kapittel

2.1.1, stemmer resultatene som er presentert i figur 40 godt overens med teorien, hvor det er de valgfrie og sosiale aktivitetene som dominerer aktiviteten, fremfor de nødvendige aktivitetene.

Oppsummert kan det sies at funksjonene som er til stede i sentrum er viktige bidragsyttere til å skape byliv på dagtid, hovedsakelig i ukedager. Dette fremhever behovet for ulike attraksjoner for å skape byliv i Gjøvik sentrum på kveldstid og i helger.



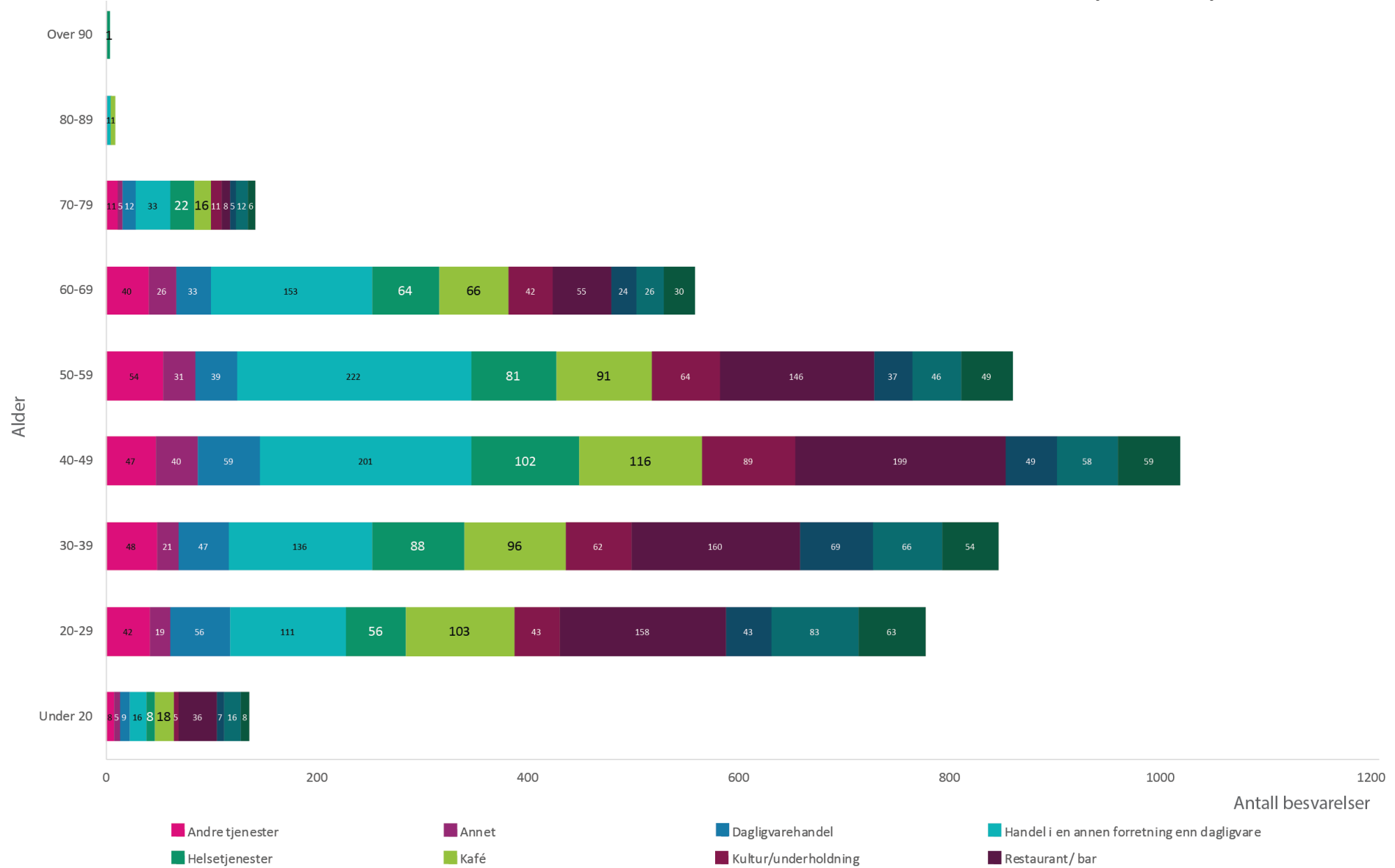
Figur 40 Faktorer som trekker flest mennesker til sentrum, fordelt på kjønn. Resultater fra spørreundersøkelse av Oppland Arbeiderblad

Handel er tradisjonelt sett en viktig sentrumsmagnet

Videre er det interessant å se på hvilke funksjoner og attraksjoner som er den vanligste årsaken til at folk drar til sentrum, fordelt på alder, som figur 41 viser.

Resultatene viser at besøk på restaurant og bar er den dominerende årsaken til sentrumsbesøk i aldersgruppen under 20 til 39 år, mens handel er den dominerende årsaken for aldersgruppene mellom 40- 79 år. Legge man sammen tallene for restaurant/bar og kafe, er dette den viktigste årsaken til at folk besøker sentrum.

Samtidig kommer det fram at kategorien sentrumsarrangementer, sosialt møtested og tur utgjør en svært liten andel av totalen for alle aldersgrupper. Dette er kategorier som det er mulig å tilrettelegge for. Flere sentrumsarrangementer, lekeplasser, mer tilgjengelige tur- og rekreasjonsområder og sosiale møteplasser er viktige satsningsområder som kan styrke bylivet. Dette er aktiviteter som skaper variasjon i tilbudet i sentrum, noe som bidrar til å skape aktivitet gjennom hele døgnet, året rundt. Bruk av ledige lokaler til temporær bruk vil bidra til å skape variasjon i tilbudet og kan benyttes i forbindelse med ulike arrangementer.



Figur 41. Vanligste årsak til at folk besøker sentrum fordelt i aldersgrupper.

Attraksjoner

Som tidligere nevnt, overlapper begrepene «funksjoner» og «attraksjoner» hverandre på den måten at eksempelvis et kjøpesenter både er en funksjon og en attraksjon.

Attraksjoner er trekkplaster for publikum, og kjennetegnes ved valgfrie aktiviteter.

Handel i sentrumskjernen

Handelstilbudet i sentrum er konsentrert langs Storgata og noe i kvartalene nordvest for Storgata. Dette er hovedsakelig nisjebutikker med innslag av noen større butikkjeder. Samtidig grenser studieområdet i nord til kjøpesenteret CC som inneholder omtrent 80 ulike butikker (CC, u.å.), hovedsakelig store kjedebutikker. På en måte kan dermed handelstilbudet i sentrum og CC utfylle hverandre, men for at sentrum skal oppleve positive ringeffekter av CC, understreker Tennøy et al. (2014) at det må være en god kobling mellom sentrum og kjøpesenteret, hvor spesielt kjøpesenteret må åpne opp mot sentrum. Samtidig kom det frem i kapittel 4.5.1 at det er store handels- og serviceområder utenfor sentrum, som også utgjør en stor konkurranse overfor sentrum. Flere av handelsområdene utenfor sentrum, som på Kallerud og Kirkeby hvor flere store handelsaktører er samlet og dermed har forskjøvet tyngdepunktet for handel ut fra sentrum og ut mot bydelene. Handelstilbudet har høy bruksfrekvens, men åpningstider har også påvirkning for hvilken tidsperiode det bidrar til å skape byliv. Mens sentrumshandelen stenger fra kl 17:00 og utover på hverdager, med unntak av torsdager hvor den generelle åpningstiden er forlenget til kl 19, holder CC åpent til kl 21 på alle hverdager. En av utfordringene som

angår handelen i sentrums konkurransekraft overfor andre handelsområder, er at sentrum drives av enkeltaktører og gårdeiere, noe som byr på en rekke utfordringer i forbindelse med samarbeid på tvers av aktørene. Programmering, felles åpningstider, felles reklame og vedlikehold av bygningsmasse er bare noen eksempler på forhold som er utfordrende å utføre helhetlig i sentrum. Til sammenligning har eksempelvis kjøpesenteret en annen form for styring, hvor styret setter betingelser for blant annet åpningstider. Styret kan programmere hele senteret slik de selv ønsker, de står ansvarlig for vask, vedlikehold og parkering. På denne måten fremstår tilbudet på senteret som en stor enhet, fremfor mange små. Det er ikke lovhjemmel for å pålegge private aktører noe de ikke selv ønsker, som eksempelvis vedlikehold av fasader, tvungent samarbeid med andre aktører og lignende. På grunnlag av at den fragmenterte strukturen i sentrum er oppfattet som en stor utfordring for sentrums konkurranseevne, er det i flere byer innført prøveprosjekt med Business Improvement District (BID) (Kristiansand byutviklingsallianse, 2016; Stavanger sentrum, u.å.) som er et frivillig samarbeid mellom aktørene i sentrum.

Denne tematikken ligger litt utenfor oppgavens avgrensning, og vil ikke bli ytterligere debattert, selv om samarbeid mellom sentrumsaktører vil kunne bidra til å skape mer byliv.

Samtidig som sentrum står overfor noen utfordringer, foregår det større endringer som merkes i Gjøvik sentrum. Planleggeren (Planlegger, personlig kommunikasjon, 2. april 2019) uttaler at handelen går ned i sentrum i form av antall virksomheter og forretninger på gateplan. Dette

gjenspeiles også i lokale medier ved at flere butikker som har hatt drift i sentrum i mange tiår, har lagt ned de siste par årene fordi det ikke er lønnsomt lengre (Oppland Arbeiderblad, 2019). Dette er tydelige tegn på at det foregår endringer i Gjøvik sentrum, og at muligens en helhetlig utvikling av hele byen må til for å styre utviklingen slik at det blir mer byliv i sentrumskjernen.

Serveringssteder i sentrumskjernen

Attraksjoner trekker folk til å gjøre valgfrie aktiviteter. I sentrumskjernen er handel, serveringssteder, service- og tjeneste-funksjonene mest fremtredende rundt Fahlstrøms Plass og i kvartalene fra Storgata og vestover. I tillegg brukes deler av Fahlstrøms Plass og en liten del av parkeringsarealet øst for Fahlstrøms plass til uteservering om sommeren. Uteserveringene bidrar med liv i byen.



Kartleggingen viser at det er mange serveringssteder i sentrum, som omfatter både restauranter og kafeer. Kafeer skaper mest aktivitet på dagtid gjennom hele uka, mens restauranter og kveldsåpne serveringssteder gir mer aktivitet på kveldstid. Dette var også en tydelig trend

som ble avdekket under folketellingene av bylivet i Odense (Gehl Architects & Odense kommune, 2018). Samtidig skal det fremheves at dette er kommersielle attraksjoner med høy bruksfrekvens, men at sentrum også er avhengig av å ha ikke-kommersielle attraksjoner for å legge til rette for mangfold i brukergruppen av sentrum.

Idrett i sentrumskjernen

Jernbaneparken er en populær attraksjon blant unge i byen og regionen. Torgplassen er opparbeidet med ikke-kommersielle aktiviteter som skatepark, basketball, klatrestativ og sitteplasser. I tillegg er det satt opp master for belysning og som stativ til seil ved behov for sol og regnskjerming. Den åpne plassen er lagt til rette for større arrangementer som konserter og lignende. Torget er mye brukt av folk i alle aldre, men spesielt barn og unge. Analysen i av byrommet i kapittel 4.6.2 avdekker at torgplassen har høy kvalitet, både høy beskyttelse, komfort og herlighetsverdier. Til tross de fysiske kvalitetene og bylivet på sommerhalvåret, er det svært lite aktivitet her på vinteren, utenfor skatesesongen.

Med unntak av aktivitetsområdet på Jernbanetorget og lekestativene på Gjøvik Gård, er det lite lagt til rette for fysisk aktivitet i sentrumskjernen. Dette fører til at en stor andel av aktiviteten i sentrum er passivt, som sittende eller gående mellom målpunkter.

Kultur i sentrumskjernen

Av fast kulturtilbud finner vi kulturhuset hvor det er kino og scene for ulike kulturoppsetninger. Det kommersielle tilbudet skaper liv i nærområdet hovedsakelig på kveldstid, både hverdager og helgedager. Variasjonen av filmene som sendes på kino og teater og showene som holdes her treffer hele aldersspennet fra små til store. Videre finner vi Vitensenteret Innlandet, som ligger helt s r i sentrumskjernen langs Hunnselva. Denne attraksjonen er rettet mot unge, og benyttes mye av skoleklasser på dagtid og er åpent for publikum på ettermiddager og i helger. Dette er et viktig supplement til attraksjonstilbudet i sentrum og som bidrar til å skape liv gjennom hele året.

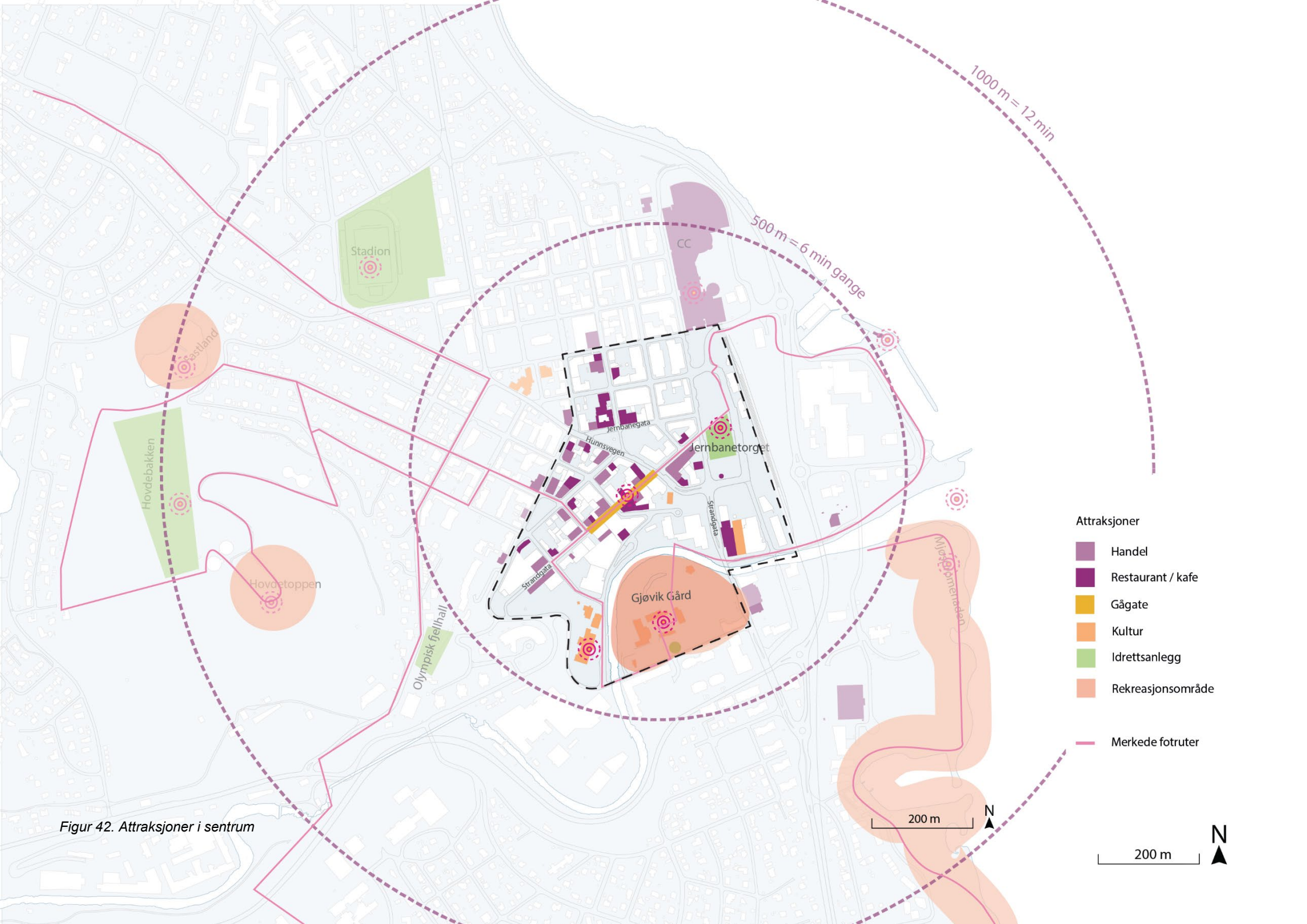
Rekreasjon i sentrumskjernen

Gjøvik gård er sentrums grønne lunge som består av store gressletter, en utescene, en stor lekeplass og flere eldre, fredede bygg rundt et gårdstun samt Gjøvikhallen (konsertsal).  rlig brukes området som lokasjon for et stort tivoli med marked en langhelg om høsten, fast sommer-show på over en måneds tid i august og arrangement i forbindelse med 17.mai. Eller det relativt streng hva slags arrangementer som f r tillatelse til å arrangere på Gjøvik Gård av hensyn til det vernede kulturmiljøet, som beskrevet i kapittel 4.2.1.

Hunnselva skiller Gjøvik Gård fra resten av sentrum, med kun to bruer over. Dette gjør at rekreasjonsområdet fremstår som mer distansert fra sentrumskjernen til tross for at området er en viktig kvalitet for tilbudet i sentrumskjernen.



Bilde 27. Utescene på Gjøvik Gård



1000 m = 12 min

500 m = 6 min gange

- Attraksjoner
- Handel
 - Restaurant / kafe
 - Gågate
 - Kultur
 - Idrettsanlegg
 - Rekreasjonsområde
 - Merkede fotruter

200 m

200 m



Figur 42. Attraksjoner i sentrum

Ifølge tallene fra Byregnskapet fra Gjøvik (Byregnskapet.no, 2019b) var det 1740 arrangementer i 2017 med en økning på 257 arrangementer i 2018. Arrangementene varierer fra små intimkonserter i bakgårder til større festivaler og matmarkeder. Likevel uttrykker Representanten fra sentrumsorganisasjonen et savn av opplevelsesbaserte attraksjoner i sentrum og understreker at dette spesielt er tydelig på vinterstid. I tillegg opplever informantene at det er en skjevfordeling i målgruppene, hvor det er mange attraksjoner som typisk er mer attraktive blant gutter enn jenter. Et eksempel på dette er skatebane og ballbaner. På den andre siden fremhever han at jernbaneparken er et viktig aktivitetstilbud i byen og er tydelig på at restaurantbransjen er viktig for å skape byliv.

Randsonen

Av rekreasjonsområder i randsonen til sentrum finner vi flere attraksjoner, som Mjøspromenaden, Skibladder, båthavna, den olympiske fjellhallen, Hovdebakken og Hovdetoppen, Fastland og stadion. Stadion er lagt til rette med flere fotballbaner og baner for friidrett og bandy. Om vinteren gjøres den ene fotballbanen om til skøytebane som er åpen for publikum. Fjellhallen er verdens største publikumshall i fjell, og byggverket er en attraksjon i seg selv. I tillegg er det både svømmehall, skøyteis, klatrevegg og treningsanlegg i hallen, og hallen benyttes som konsertarena ved store arrangementer. Til tross for all aktiviteten som foregår her, er det hovedsakelig bevegelse til og fra anlegget som kan bidra til å skape byliv i sentrum, da hovedaktivitetene foregår innendørs.

Fastland og Hovdetoppen

Fastland og Hovdetoppen ligger omtrent 1 km fra sentrumskjernen. Fastland er et friluftsbad og rekreasjonsområde med både blå og grønne kvaliteter. Om sommeren er det muligheter for å bade, spille volleyball, tennis og basket, samt turmuligheter. Noen vintre opparbeides vannoverflaten til skøytebane og Bakken mellom fastland og Hovdetoppen benyttes som alpinanlegg om vinteren.

Naturområdet her bidrar med viktige rekreasjonsområder i nærheten av sentrum med høy kvalitet innen herlighetsverdier og komfort for å være et rekreasjonsområde. Det er god beskyttelse mot trafikk, da det ikke er tillatt for trafikk inne i området.



Bilde 28. Alpinanlegg i Hovdebakken (Eidstuen, 2011)



Bilde 29. Stupetårn på Fastland. (Oppland Arbeiderblad, u.å.)

Hovdetoppen er et fint turmål med utsikt over byen, Mjøsa og Ringsaker. På toppen av kollen ligger en gammel brannruin og høydebasseng som en del av vannforsyningsanlegget til byen. Hovdetoppen er et skogsområde med brannruin på toppen. Ruinen kan for noen være en attraksjon, men selve utsikten er det som trekker publikum opp hit. Området er ikke lagt til rette for publikum for verken opphold eller aktivitet.



Bilde 30. Ruin på hovdetoppen. (Nilsen, 2019)

Utvikling av Hovdetoppen har vært et debattert tema i flere årtier, da er området under områderegulering, men planene for toppen er fortsatt ikke bestemt. Utsikten fra Hovdetoppen er blant byens fineste, derfor er dette et attraktivt turmål for mange, og også en potensiell destinasjon for utvikling av attraksjoner.

På vinterstid brukes bakken fra Hovdetoppen og ned til Fastland som alpinanlegg. Anlegget er mye brukt av barn og ungdom om vinteren, og er et svært viktig aktivitetstilbud i byen.

Mjøspromenaden

Mjøspromenaden er et annet attraktivt rekreasjonsområde langs strandkanten. Stien ligger i fine turomgivelser og er stykkevis godt belyst på kveldstid. Den er 6 km lang og er et populært turområde. Stien

oppleves som adskilt fra sentrum da det ikke er noen god kobling mellom sentrum og Mjøspromenaden.



Bilde 31. Mjøspromenaden. (Oslofjorden.no, u.å.)

Skibladner

Skibladner, som er verdens eldste hjuldampetrafikk med sine 164 år (Skibladner, u.å.), er kanskje Gjøviks viktigste turistattraksjon. Hun har sin hjemmehavn i Gjøvik, og trekker mange både fastboende og turister til bryggen i utkanten av sentrum. Skipet er fredet, og er å regne som et kulturminne som er i daglig drift i sommerhalvåret.

Konklusjon:

Tradisjonelt sett er det handel og spisesteder som har vært de viktigste aktivitetene som trekker folk til sentrum, men store endringer i handelsvaner tydeliggjør behovet for at sentrum må kunne tilby mer enn bare handel for å skape en levende by. Dette gjør at handelsstanden er nødt til å tenke nytt å kunne mobilisere for å nå ut til kjøperne sine og å finne andre måter å trekke dem til de fysiske butikkene. Derfor er etablering av egen nettbutikk en viktig satsning for å tilpasse seg kundenes ønsker, hvor det blant annet er viktig å tilby lettvinte løsninger for varelevering. Da kan kunden se på utvalg og priser når og hvor de ønsker og få varene levert dersom de ønsker det. Vi ser at mange nettbutikker nå tilbyr gratis levering ved henting i butikk. Dette ansees som et taktisk smart grep for å trekke kunder til sentrum, noe som igjen vil bidra til å skape mer byliv. Dette kan være noe Sentrumsfoerneingen kan oppfordre sine medlemmer til å prøve, men det er ikke noe man kan beslutte at skal skje. Det er mye arbeid å lage og følge opp en nettbutikk, så enkelte forretninger har tatt et bevisst valg om ikke å ha nettbutikk.

Samtidig ser vi et behov for aktiviteter som skaper liv på kveldstid i sentrum utover spisesteder og at aktivitetstilbudet på vinterstid er begrenset. Det er et stort potensial i å legge til rette for aktiviteter som treffer hele aldersspekteret slik at bylivet vil blomstre også på kveldstid.

Det er flere attraktive rekreasjonsområder i nærheten av sentrumskjernen. Disse er det viktig å knytte sammen med gode forbindelserservier sentrum for å øke tilgjengeligheten. Dermed kan dette bidra til at flere beveger seg i og eller oppholder seg i sentrum.

4.9 Hovedfunn

Figur 43 illustrerer hovedfunnene i studieområdet som har kommet frem i bylivsanalysen og er en oppsummering av situasjonen i Gjøvik sentrum.

Store nord-sørgående fysiske barrierer

Strandgata fungerer i dag som hoved ferdselsåre fra Rv.4 og Fv. 33 og inn til sentrum. Til tross for at gaten kun har fartsgrense på 30 km/t, som resten av sentrumsgatene, oppleves den som en mental barriere som deler områdene på hver sin side av gaten i to delområder på grunn av den store trafikkmengden. De aller fleste gatene, med unntak av gågata er dominerte av hovedsakelig biltrafikk. Som et resultat av lite tilrettelagte gater for fotgjengere og sykler generelt i sentrum, er det biltrafikken som preger bymiljøet. En mental barriere er noe som mentalt hindrer krysning, til tross for at det er mulig å krysse. I tillegg er både jernbanen og Rv.4 fysiske barrierer som adskiller sentrum fra strandkanten. Begge kan krysses via undergang langs elvebredden, samt at Rv.4 kan krysses via undergang ved rundkjøringen i nord. Resterende gater i bykjernen oppleves som bildominerte- og kollektivdominerte gater på grunn av at biltrafikk og gateparkering opptar det meste av byrommene. Hunnsvegen fungerer som hovedtransportåre mellom sentrum og Nordbyen, og kan oppleves som en mental barriere. Gaten markerer en hard overgang mellom tungt trafikkert gate og starten/ slutten av gågata. Figur 43 illustrerer planlagt alternativ adkomst til sentrum fra sør-vest og nord-øst.



Figur 43 Hovedfunn fra bylivsanalysen

Mentale barrierer internt i sentrumskjernen

Hunnsvegen og Strandgata er de to mest trafikkerte gatene i sentrumskjernen, og deforbinder bydelene rundt sentrum med sentrumskjernen. På den ene siden er disse gatene viktige forbindelser i byen, med få reelle alternative traseer som kan erstatte gatenes funksjon. På den andre siden fører trafikkmengden til at gatene er langt mindre fotgjenger- og syklistvennlige. Det resterende gatenettet i sentrumskjernen er tilrettelagt for god tilgjengelighet med bil, hvor blant annet parkering opptar store arealer i sentrumsgatene og byrom, som ved Jernbanetorget, ved Fahlstrøms plass og Gamletorvet. Strandgata spiller også en viktig rolle i det trafikale bildet, men denne nord-sør forbindelsen er mulig å avlaste via Rv.4 og Fv.33, eller gjennom gater lengre vest for sentrumskjernen. Ved å lede en større andel av trafikken i Strandgata ut til Rv.4 vil potensielt sett den mentale barrieren som Strandgata er, bli redusert. Samtidig vil økt trafikkmengde på Rv.4 bidra til å opprettholde den fysiske barrieren mellom sentrum og strandkanten, og potensielt sett forsterke den ytterligere.

Ved å konsentrere biltrafikken i randsonen av sentrum og etablere parkeringsanlegg i den forbindelse, som dekker eksisterende gateparkering, vil trolig bilens påvirkning i bymiljøet tones ned. Videre kan dette åpne opp flere muligheter for oppgradering av eksisterende byrom og prioritering av gående og syklende i sentrumsgatene. Dette er svært viktig for å skape økt byliv i sentrumskjernen.

Svake forbindelser

Figuren fremhever at gågata er den eneste fotgjenger- og syklistdominerte gata i bykjernen og manglende forbindelse mellom Jernbanetorget mot strandkanten i nord-østlig retning, og svak forbindelse fra storgata mot NTNU i sør-østlig forlengelse. Videre mangler det en direkte forbindelse mellom gågata og Gjøvik Gård. Disse forbindelsen er viktige for å knytte bykjernen med de omkringliggende rekreasjonsområdene og målpunkter. Funksjonene og attraksjonene i bykjernen har sitt tyngdepunkt i det området som er markert i lys lilla farge på figur 43. Innad i dette delområdet mangler de gode gangforbindelsene mellom byens målpunkter som knytter bykjernen sammen.

Byrommet langs elvekanten har potensiale som et nytt og kvalitetsrikt blå/grønn byrom. Vann bidrar som en viktig kvalitet i urbane byrom, og elvebredden som leder ned til Mjøsa kan bli et flott rekreasjonsområde og en viktig forbindelse som knytter de blå byrommene sammen.

Basert på lokaliseringen av funksjoner, attraksjoner, kvaliteter i byrom, fasader og tilgjengelighet, kan den geografiske avgrensningen av området med potensial for byliv bidra til å målrettet skape liv i de byrommene som er mest aktuelle å aktivisere. Området er illustrert på figur 41. Gjennom å aktivisere fasadene i dette området, konsentrere publikumsrettede funksjoner med høy og oppgradere vitale byrom innenfor dette området, kan de samlede tiltakene dra nytte av hverandre og samlet

styrke bylivet i denne sonen som omgir Strandgata og Hunnsvegen.

For å skape en bedre bykjerne å bevege seg i, kan satsningen på gang- og sykkelprioriterte gater være effektivt. Tiltakene vil bidra til å øke tilgjengeligheten for gående og syklende innad i sentrumskjernen, men også ut til viktige funksjoner og attraksjoner, som campusområdet, strandkanten og området ved fastland. På grunn av de fysiske barrierene som skiller sentrumskjernen fra strandkanten, vil det potensielt sett være viktig å etablere kvalitetsrike underganger under jernbanen og rv.4, som kan forbinde områdene sammen på en sømløs måte. Gjennom å knytte disse stedene tettere med byen, kan sentrum også dra positive effekter av økt tilgjengelighet på tvers av byen og at funksjoner og attraksjoner knyttes sammen til et nettverk av tilgjengelige målpunktet både i sentrumskjernen og i randsonene.

Lav kvalitet i sentrale byrom

Figur 43 uthever fire byrom med lav kvalitet. Arealene ved Jernbanetorget og Fahlstrøms plass er ubebygde arealer med gode solforhold, men disse er også noe utsatt for støy. Det siste arealet som ligger inntil Hunnselva, består av en gammel kornsilo og et parkeringsanlegg. Området er allerede under regulering, og i den forbindelsen bør den manglende forbindelsen mellom gågata og Gjøvik Gård tas inn i planen for å håndtere forbindelsen samtidig som planleggingen av området. Jernbanetorget del 2 og 3, samt Fahlstrøms plass har alle god tilgjengelighet for alle trafikanter som er beskrevet, og de har gode solforhold. Det er et uforløst potensial i disse byrommene. Spesielt Jernbanetorget 2 og

3egner seg spesielt godt til fortetting. Fahlstrøms plass har potensial for utvidelse både mot bebyggelsen i nord og påeksisterende parkeringsplass i øst, og kan bli et flott møtepunkt i sentrum for uteservering, blomster og gode møtesoner

Gamletorvet benyttes i dag til parkering, men fra tidligere var dette et viktig byrom for handel i Gjøvik. Ved å samlokalisere mye av gateparkeringen i bykjernen i parkeringshus, vil store arealer kunne frigis, slik som på Gamletorvet. Dermed er det en potensial i å opparbeide ikke-kommersielle attraksjoner i sentrumskjernen som kan utfylle eksisterende tilbud på Jernbanetorget.

Inaktive fasader

Vurderingen av fasader i kapittel 4.7.1 viser at det er få fasader som er aktive i sentrumskjernen, selv i gågata: Samtidig er denne gaten den med høyest standard på fasadene, vurdert ut ifra klassifiseringen av fasadene, med mange innganger, aktive vinduer og bruk av sonen foran bebyggelsen. Bebyggelsen i resten av sentrumskjernen er primært «kjedelig» og «inaktiv» med få innganger og tildekte vinduer på gateplan. Slike fasader bidrar dermed ikke til aktivitet i nærområdet. Samtidig kan mange av fasadene med enkle grep kan gå fra klassen «midt imellom» til både «vennlige» og «aktive» fasader ved å fjerne gardiner eller folie som hindrer innsyn til lokalene eller benytte plassen til utsiling. Slike relativt enkle grep vil aktivisere passerende i større grad og skape mer bevegelse i bykjernen. Det skal sies at dette ikke er noe en kan planlegge for, men endring av fasaders uttrykk krever et privat initiativ fra eieren eller leietagerne selv.

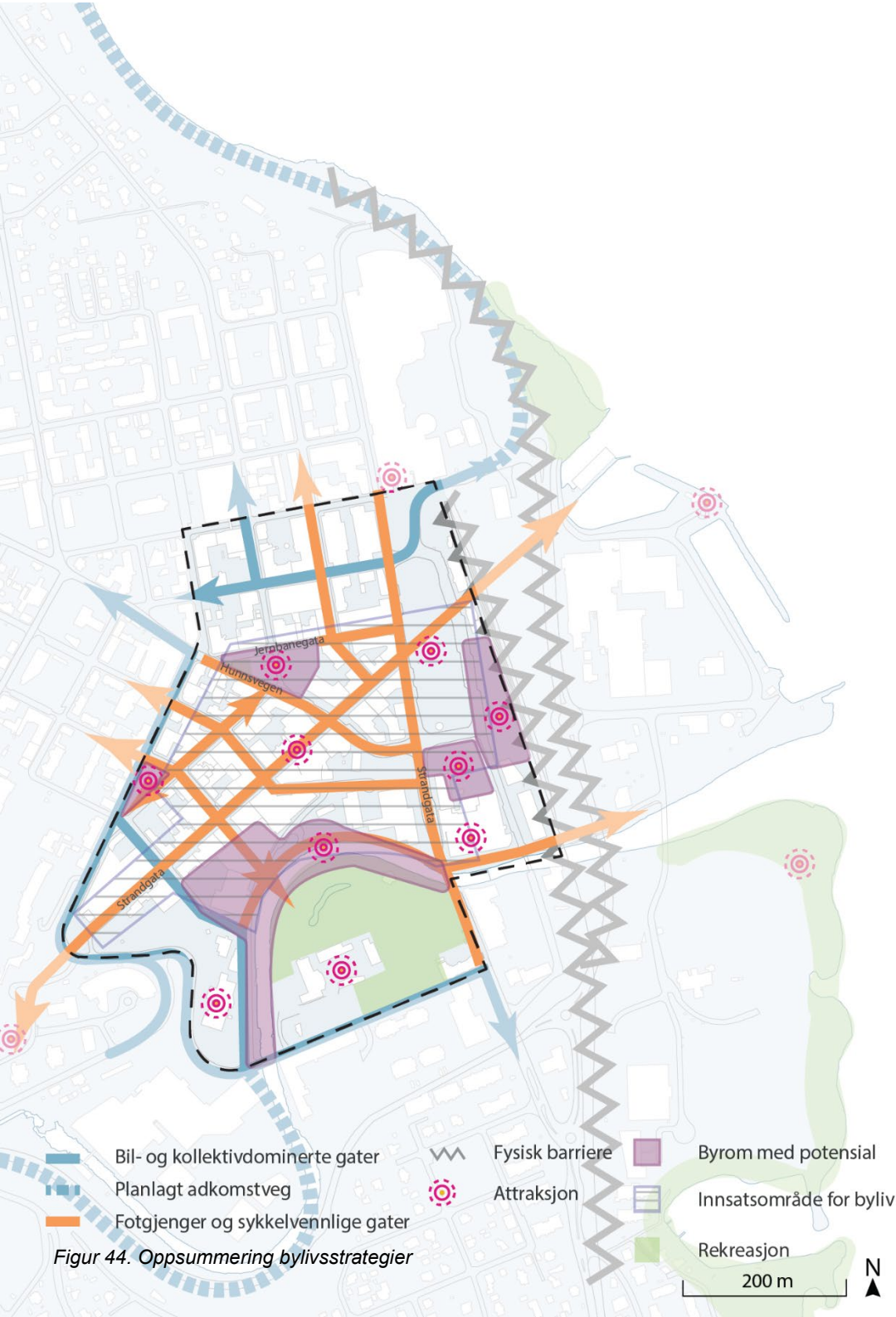
Hovedfunnene i bylivsanalysen av Gjøvik sentrum leder frem til ni strategier innen tilgjengelighet, byrom og funksjoner & attraksjoner som sammen kan bidra til å styrke bylivet i Gjøvik sentrum. Strategiene og tilhørende tiltak presenteres i neste kapittel.



5 BYLIVSSTRATEGIER



I dette kapitlet presenteres anbefalte strategier og tiltak innen tilgjengelighet, byrom, og funksjoner & attraksjoner. Disse har til hensikt å bidra til økt byliv i Gjøvik sentrum. For å skape et aktivt byliv, er det avgjørende å forstå at disse tre variablene er avhengige av hverandre, og at det bør gjennomføres strategier innen alle de tre variablene for bylivet skal bli mest mulig livlig.



Hver faktor presenteres i hver sitt delkapittel. Innledningsvis presenteres de anbefalte strategiene, deretter konkretiseres disse med anbefalte tiltak. Strategiene og tiltakene gjøres rede for i tabellform hvor også begrunnelse for tiltakene og aktuelle aktører for tiltakene presenteres.

Tiltakene er strukturert basert på anbefalt gjennomføring av tiltak i perioden 2020-2025 og oppstart av tiltak i perioden 2020-2030. Dette er for å differensiere mellom tidshorisont og prioritering av de anbefalte tiltakene. Alle tiltakene er viktige for å skape et aktivt byliv i sentrumskjernen, men enkelte av tiltakene har en lengre tidshorisont for realisering.

Kodene som presenteres før hver strategi henger sammen med strategiene og tilhørende tiltak i tabellene.

Figur 44 viser en prinsippskisse for strategiene som presenteres i de neste tre kapitlene som legger vekt på god tilgjengelighet, kvalitetsrike byrom og varierte funksjoner og attraksjoner. Det er samspillet mellom disse som kan bidra til et aktivt byliv i Gjøvik sentrum.

A-Tilgjengelighet

Menneskers opphold og aktivitet i en by er selve hjertet i bylivet. For at nok mennesker skal oppholde seg i sentrum er det avgjørende at mange nok mennesker bor og/ eller jobber i nærheten av sentrum, slik at disse naturlig benytter seg av tilbudet i byen. Videre er god tilgjengelighet avgjørende for at folk skal benytte seg av rommene i byen, og at de kommer seg til byens funksjoner og attraksjoner. Gjennom å øke kvaliteten for myke trafikanter innad i bykjernen, og utover til viktige funksjoner og attraksjoner utenfor bykjernen, kan sentrum dra positive synergieffekter av dette. Aktiviteten i og gjennom sentrum vil dermed bidra til økt byliv i sentrum Gjøvik sentrum, men dette avhenger igjen av byens rom og tilbudet av funksjoner og attraksjoner.

Lokalisering av enkelte tiltakene er illustrert i figur 47.

Tilgjengelighetsstrategier:

A.1 Utvikle flere boligområder og arbeidsplasser i og i nærheten av sentrumskjernen

Byrom med lav kvalitet i byen bør utvikles slik at det legges til rette for flere boliger og arbeidsplasser i sentrum slik at flere naturlig oppholder seg i bykjernen. Spesielt besøksintensiv næring bør konsentreres i nærheten av sentrum slik at flere kan reise kollektivt, gå eller sykle til målpunktet og at resterende funksjoner og aktiviteter opplever synergieffekten av slike menneskemagneter. Eksempler på besøksintensiv næring er handel, serveringssteder og kulturhus, dette er viktige funksjoner som danner grunnlaget for

bylivet. Et av målene er å forhindre ytterligere byspredning.

A.2 Skape et nettverk av fotgjenger- og syklistprioriterte forbindelser

Gatene i sentrumskjernen bør i større grad synlig prioritere myke trafikanter, for å øke trafiksikkerheten og opplevelsen av å bevege seg i sentrum. For å sikre god fremkommelighet for alle trafikantgrupper, må tiltak helhetsvurderes og myke trafikanter prioriteres i sentrum.

Tilretteleggingen for mer bevegelse bør sees i sammenheng med byrommenes kvalitet for å gjøre gatenettverket attraktivt å gå/ sykle gjennom og å oppholde seg i. Eksisterende gatebruksplan må følges opp med en handlingsplan som sikrer ønsket utvikling i riktig rekkefølge, til rett tid.

A.3 Lede hovedtrafikken for bil i randsonen av sentrumskjernen

Etablering av nye innkjørsler til sentrum åpner opp muligheten for å omprioritere gatenettverket i og rundt sentrumskjernen. Siden hovedferdselsåren mot Nordbyen, Hunnsvegen, leder store trafikkmengden gjennom sentrum bør det vurderes alternativer for å avlaste denne veien. Dette kan bedre forholdene for de myke trafikantene.

GJENNOMFØRTING AV TILTAK I PERIODEN 2020-2025

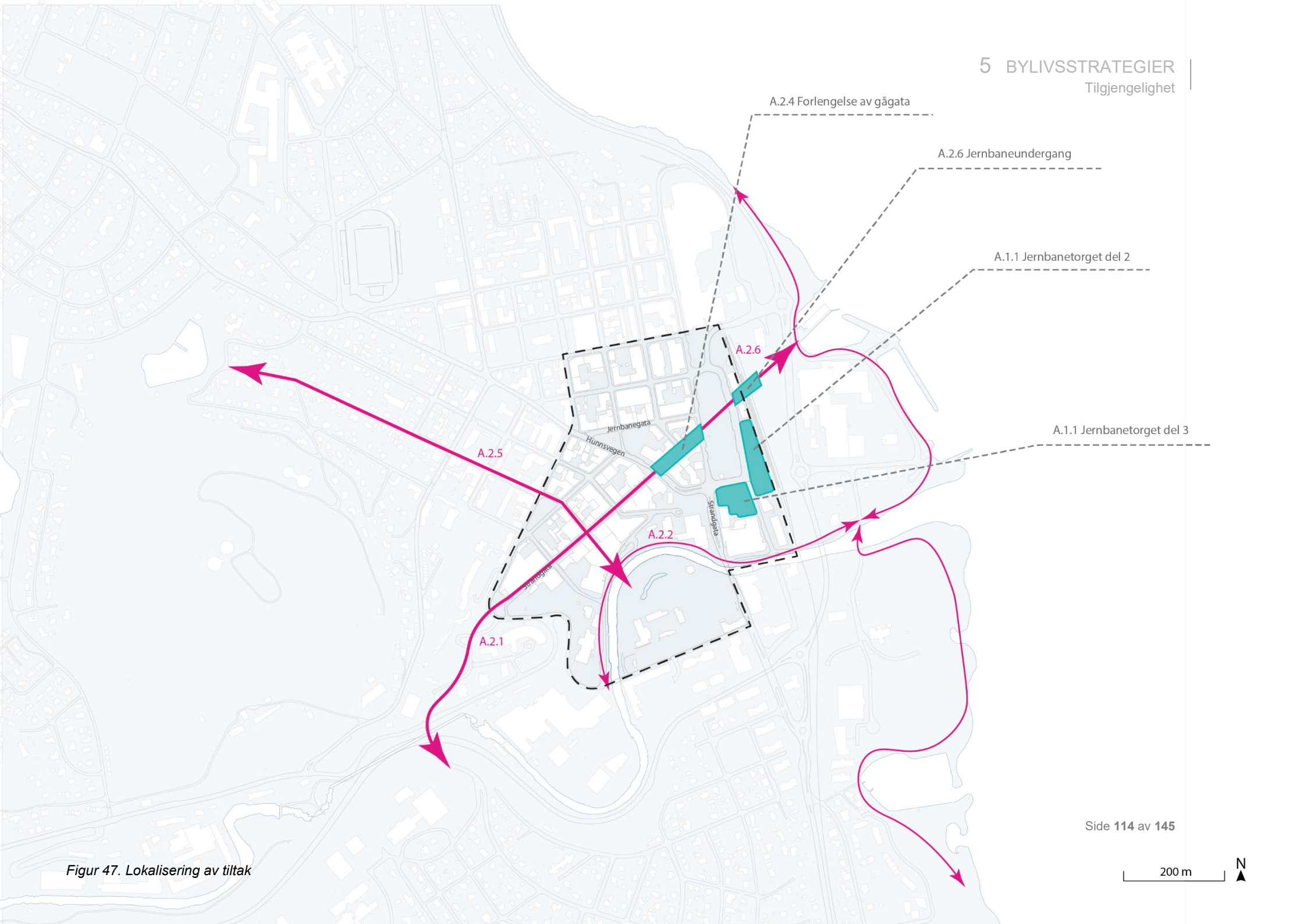
Strategi	Tiltak	Begrunnelse - Hvorfor er tiltaket viktig for økt byliv?	Aktører og samarbeidspartnere
A.1 Utvikle flere boliger og arbeidsplasser i og i nærheten av sentrumskjernen	A.1.1 Transformere Jernbanetorget del 2 og 3 med blandede funksjoner og kvalitetsrike byrom (se kapittel 4.6)	Transformasjon og foretting av arealer med lav utnyttelse bidrar til å øke tettheten av mennesker som oppholder seg i sentrumskjernen. Basert på analysene i kapittel 4.5 er det et forsettspotensial på Jernbanetorget del 2 og 3. Transformasjonen bør innebære blanding av funksjoner, for å dra mest mulig utnytte av den gode tilgjengeligheten i dette området (Basert på kapittel 4.6). Gjennom å etablere kvalitetsrike byrom her, kan Jernbanetorget utvides til et å bli ett stort byrom, fremfor Jernbanetorget som det er i dag og to asfalterte arealer. Se også tiltak B.3.1 og B.3.2 som gjelder samme område.	Tiltaket krever samarbeid mellom kommunen og utbyggere gjennom reguleringsprosess Gjøvik kommunes kommuneplan (Gjøvik kommune, 2014).
	A.1.2 Utvikle næringslokaler til boligformål (med unntak lokaler på gateplan)	Tiltaket bidrar til å fylle tomme lokaler og å øke befolkningstettheten i sentrumskjernen (basert kapittel 4.8). Samtidig vil tiltaket bidra til et større mangfold av boligtyper i bykjernen som legger til rette for større variasjon av beboere. Se også Tiltak C.3.1 og C.3.2 om transformasjon av Jernbanetorget.	Kommunen har ikke hjemmel til å kunne på å legge private eiere å gjøre om eksisterende bygningsmasse. Derimot kan kommunen legge til rette for ønsket bruksendring. Videre kan sentrumsforeningen kan være en pådriver for denne utviklingen.
A.2 Skape et nettverk av fotgjenger- og syklistprioriterte forbindelser	A.2.1 Oppgradere gangforbindelsen mellom campus og Storgata til høy kvalitet, også på kveldstid.	Forbindelsen mellom campus og sentrumskjernen er av lav kvalitet (se kapittel 4.6). Tiltaket vil tilgjengeligheten mellom sentrumskjernen og campus. Dette er viktig for å knytte sammen sentrum med funksjonene og menneskene som beveger seg mellom disse områdene. I tillegg vil tiltakene potensielt bidra til studentene oftere benytter seg av tilbudet i sentrum når det er god tilgjengelighet mellom målpunktene.	Tiltaket krever en tydelig prioritering på gående og syklende fra kommunen sin side.
	A.2.2 Oppgradere elvebredden for gående og syklende	Gangforbindelsen og byrommet langs elvebredden er av «lav kvalitet» (se kapittel 4.6 og 4.7). Tiltaket styrker tilgjengeligheten mellom sentrumskjernen og strandkanten og legger til rette for gående og syklende gjennom å etablere en bred gang og sykkelveg langs elvebredden, en fin overgang mot elvebredden, møblering og med aktiviteter, som lekeapparater og lignende.	Tiltaket vil normalt sett kreve at kommunen gjennomfører tiltaket, med mindre det legges inn som rekkefølgekrav i pågående reguleringsplan langs Hunnselva.
	A.2.3 Etablere flere sykkelparkeringer spredt utover hele sentrumskjernen og etablere et tilbud for trygg parkering.	I kapittel 4.6 ble det avdekket at det er få sykkelparkeringer i sentrumskjernen, med unntak av Storgata. Tiltaket bidra til å øke tilgjengeligheten i sentrum med sykkel. Trygg parkering er spesielt aktuelt ved skysstasjonen og ved større arbeidsplasser.	Kommunen må være pådriver, men selve gjennomføringen og finansieringen kan løses i samarbeid med næringsen.
	A.2.4 Forlenge gågaten helt ned til Jernbanetorget	For å knytte gågata tettere sammen med Jernbanetorget og skysstasjonen, vil forlengelsen av Gågata ned til torget kunne skape positive synergieffekter mellom disse to attraksjonene (se kapittel 4.6). I tillegg vil bidra til å gjøre sentrum mer tilgjengelig fra kjøpesenteret. Tiltaket prioriterer fotgjengere og syklist, og bidrar til å knytte gatene sammen til et nettverk av fotgjenger- og syklistprioriterte gater.	Tiltaket krever omregulering og oppgradering av gaten fra kommunen sin side. Eksisterende parkeringsplasser må erstattes i parkeringsanlegg under bakken før tiltaket gjennomføres.
	A.2.5 Fotgjenger og syklistprioritert akse fra Fastland og til Gjøvik Gård	Etablere en tverrforbindelse som knytter rekreasjonsområdet ved Fastland med bykjernen. Tiltaket skaper også en forbindelse mellom gågata, elvebredden og Gjøvik Gård, som mangler i dag. Tiltaket innebærer flytting av noe gateparkering, men hovedsakelig å markere at det er et annet miljø ved bruk av maling på asfalt, effekter med attraktivt kveldsbelysning som markering på asfalten at forbindelsen er for gående og syklende. Eksempelvis ved maling (se kapittel 2.1).	Tiltaket krever tillatelse fra kommunen, samt at forbindelsen mot Gjøvik Gård inkluderes i pågående regulering ved Hunnselva.
A.3 Lede hovedtrafikken for bil i randsonen av sentrumskjernen	A.3.1 Etablere flere offentlige parkeringshus i sentrumskjernen som samlokaliserte store mengder gateparkering i anlegg under bakken	Gateparkering opptar store arealer i sentrumskjernen (se kapittel 4.6), dette reduserer tilgjengelighet for gående og syklende, samt opptar arealer som kan benyttes til andre formål. Etableringen vil frigjøre arealer på gateplan som kan transformeres til attraktive byrom.	Kommunen må planlegge for tiltaket, og det må gjøres en helhetlig vurdering av kapasitet og plassering som opprettholder tilgjengeligheten til sentrum. Et nytt parkeringshus må stå klart til bruk for eksisterende parkeringsplasser fjernes for å opprettholde tilgjengeligheten til sentrum.

Figur 45. Strategier og tiltak for tilgjengelighet 2020-2025

OPPSTART AV TILTAK I PERIODEN 2020-2030

Strategi	Tiltak	Begrunnelse - Hvorfor tiltaket er viktig for økt byliv	Aktører og samarbeidspartnere
A.1 Utvikle flere boliger og arbeidsplasser i og i nærheten av sentrumskjernen	A.1.3 Fortette byrom med «lav kvalitet» i bykjernen.	Tiltaket gjelder gjennomføring av tiltak A.1.1. Jernbanetorget del 2 og 3 vil mest sannsynlig ikke kunne bygges ut samtidig, avhengig av utbygger. Derfor er tiltaket også lagt inn for perioden 2020-2030.	Samarbeid mellom kommunen og utbygger.
A.2 Skape et nettverk av fotgjenger- og syklistprioriterte forbindelser	A.2.6 Forlenge gangaksen fra Storgata og ned til havneområdet	Jernbanen og Rv.4 er to fysiske barrierer som skiller strandkanten fra sentrumskjernen (se kapittel 4.9). Forlenge gangaksen fra Storgata og ned til strandkanten via en undergang under barrierene i forlengelse av Strandgata vil områdene knyttes både visuelt og fysisk bedre sammen. Etableringen knytter rekreasjonsområdene langs strandkanten med bykjernen. Sentrum vil kunne dra nytte av synergieffekten av å styrke koblingen mellom sentrum og Mjøspromenaden.	Tiltaket krever samspill mellom alle involverte aktører, som kommunen, Bane Nor og fylkeskommunen.
A.3 Lede hovedtrafikken for bil i randsonen av sentrumskjernen	A.3.2 Avlaste trafikken i Hunnsvegen ved å legge hovedårene i randsonen av sentrumskjernen	Unødvendig mye gjennomgangstrafikk ledes tvers gjennom sentrum (se kapittel 4.6). Tiltaket vil redusere unødvendig gjennomgangstrafikk i bykjernen og øke kvaliteten for menneskene som oppholder seg i sentrum. Tiltaket må sees i sammenheng med tidlig håndtering av parkering og nye adkomstveger til sentrum som er under planlegging.	Tiltaket krever planlegging og gjennomføring av kommunen og fylkeskommunen.
	A.3.3 Alle nye parkeringsplasser skal etableres i P-hus eller under bakken	For å holde sentrumsgatene prioriterte for gående og syklende, er tiltaket nødvendig for å gi rom for funksjoner og attraksjoner som i større grad positivt bidrar til omgivelsene og gir rom for byliv. Etablering av parkering under bakken med direkte forbindelse til funksjoner som gågata, er avgjørende for å opprettholde tilgjengeligheten til sentrum og bylivet.	Kommunen må stille krav til utbyggere i forhold til håndtering av parkering.

Figur 46. Strategier og tiltak for tilgjengelighet. 2020-2030



A.2.4 Forlengelse av gågata

A.2.6 Jernbaneundergang

A.1.1 Jernbanetorget del 2

A.1.1 Jernbanetorget del 3

A.2.5

A.2.6

A.2.2

A.2.1

Jernbanegata
Håkonsvegen

Strandveggen

Figur 47. Lokalisering av tiltak

B-Byrom

Byen innehar flere attraktive rekreasjonsområder i nærheten av sentrumskjernen som er viktige kaviteter for det urbane livet. Innad i sentrumskjernen er kvaliteten på byens rom av varierende kvalitet. Gjennom å skape attraktive og tilgjengelige byrom vil mennesker trives bedre i sentrum, noe som er avgjørende for en levende by. Byrom med lav kvalitet er inkludert i forbindelse med fortetting og transformasjon i kapittel om tilgjengelighet.

Lokalisering av enkelte tiltakene er illustrert i figur 50.

Byromsstrategier:

B.1 Etablere nye og aktivisere eksisterende blågrønne byrom

Bykjernen bør oppgraderes med flere attraktive byrom som legger til rette for både nødvendige, valgfrie og sosiale aktiviteter i sentrumskjernen.

B.2 Aktivere fasader på gateplan

Bygningers fasader er av stor betydning for kvaliteten til et byrom. Spesielt i sentrumskjernen bør det aktivt arbeides med å aktivisere fasadene på gateplan for å gjøre byens rom mer attraktive og kvalitetsrike.

B.3 Fortette og transformere dødrom

Bykjernen inneholder flere dødrom som har et stort potensial for transformasjon. Fortetting med kvalitet i bykjernen vil være et viktig bidrag for å øke gangbarheten innad i bykjernen og legge til rette for flere myke trafikanter og kollektivreisende. Byens dødrom bør fortettes og

transformeres av hensyn til økt kvalitet i byrom og for å begrense byspredning.

Fortettingen bidrar til å skape et kompakt sentrum, men skal ikke gå på bekostning av attraktiviteten i sentrum. Derfor må bygningshøyder være tilpasset en menneskelig skala for å ivareta gode solforhold, siktakser og attraktive byrom.

GJENNOMFØRTING AV TILTAK I PERIODEN 2020-2025

Strategi	Tiltak	Begrunnelse - Hvorfor tiltaket er viktig for økt byliv	Aktører og samarbeidspartnere
B.1 Etablere nye og aktivisere eksisterende blågrønne byrom	B.1.1 Styrke Fahlstrøms plass som sentralt byrom i bykjernen.	Byrommet Fahlstrøms plass er av «middels kvalitet» ifølge kapittel 4.7. Området er omringet av trafikkerte vegger på alle sider, men har et potensial for utvidelse i nordlig retning om busstraseen legges til Hunnsvegen. Byrommet har gode solforhold (se kapittel 4.4) og ligger plassert sentralt i sentrumskjernen. Tiltaket legger til rette for etablering av et blågrønt byrom i sentrum som arena for ulike aktiviteter. Se også tiltak C.1.1 angående Fahlstrøms plass.	Hovedsakelig kommunalt ansvar
	B.1.2 Oppgradere arealet nord for rådhuset	Byrommet ligger sentralt i sentrum og er ifølge kapittel 4.7.2 av «middels kvalitet». Tiltaket vil sammen med transformasjon av Jernbanetorget bidra til å fornye hele området rundt krysset Hunnsvegen/ Strandgata som styrker attraktiviteten til byrommet.	Hovedsakelig kommunalt ansvar
B.2 Aktivere fasader på gateplan	B.2.1 Aktivisere fasader på gateplan ved å gjenspeile aktiviteten som foregår innendørs. Det innebærer å aktivisere eksisterende vinduer og arealene utenfor lokaler	Fasadene i sentrumskjernen er varierende, men generelt sett i kategorien «midt imellom» til «inaktive» ifølge kapittel 4.7. Basert på at det foregår mer aktivitet ved aktive fasader, er aktivisering av fasader innenfor et begrenset område i sentrumskjernen et viktig tiltak for å legge til rette for aktivt byliv. Aktivisering innebærer å åpne opp vinduer (fjerne folier og trekke fra gardiner), samt der det egner seg også ta i bruk sonen foran fasaden, eksempelvis med uteservering, boder og lignende.	Eierne av sentrumsbebyggelsen kan ikke pålegges hvordan fasadene skal ivaretas, slik lovverket er i dag. Derimot er dette en oppgave som egner seg for en sentrumsforening, som kan fungere som en pådriver for aktivisering av fasadene.
B.3 Fortette og transformere byrom med lav kvalitet	B.3.1 Transformere ved Jernbanetorget del 2	Området har en sentral beliggenhet og har et potensial som aktivt byrom med mye liv, som kan oppleve synergieffekt av lokaliseringen på skysstasjonen. Området er i dag delvis ubebygget og benyttes til parkering for togreisende. Se også tiltak A.1.1	Kommune, Bane Nor og utbyggere

Figur 48. Strategier og tiltak for tilgjengelighet 2020-2025

OPPSTART AV TILTAK I PERIODEN 2020-2030

Strategi	Tiltak	Begrunnelse - Hvorfor tiltaket er viktig for økt byliv	Aktører og samarbeidspartnere
B.1 Etablere nye og aktivisere eksisterende blågrønne byrom	B.1.3 Revitalisere Gamletorvet som møteplass	Gamletorvet er et byrom med «lav kvalitet» (se kapittel 4.7.2) og benyttes i dag som parkeringsplass. Byrommet ligger i et tett trehusmiljø (se kapittel 4.2.1) med gode solforhold (se kapittel 4.4). Ved å etablere en sosial møteplass på Gamletovet unge og voksen, vil byrommet bidra til aktivisering av byliv i større del av sentrumskjernen. Skøytebane, bondens marked, snøskulpturer er eksempler som bidrar til byliv gjennom hele året, noe som øker kvaliteten for menneskene i byen. Revitaliseringen av torget er mulig når eksisterende parkeringsplasser er flyttet til nytt parkeringsanlegg.	Oppgradering av torget er kommunens ansvar, men aktivitetene det skal fylles med kan være en oppgave for en sentrumsforening.
B.2 Aktivere fasader på gateplan	B.2.2 Sørg for at nybygg utvikles med aktive og gjennomtrengelige fasader som omslutter byens rom på en kvalitetsrik måte	Som tidligere nevnt er fasadene i sentrum primært lite aktive. Aktive fasader genererer mer menneskelig aktivitet enn passive fasader, for å øke bylivet er satsning på fasader et viktig tiltak som hever kvaliteten på byens rom.	Kommunen kan stille krav til utforming av ny bebyggelse gjennom blant annet kommuneplan, reguleringsplaner, sentrumsplan eller formingsveileder. Det finnes ingen klare retningslinjer for utforming av fasader på gateplan i Gjøvik.
B.3 Fortette og transformere dødrom	B.3.2 Transformere Jernbanetorget del 3	Byrommet har «lav kvalitet» (se kapittel 4.7.2), men er et aktuelt byrom å transformere basert på lokaliteten med god tilgjengelighet ved skystasjonen. Etablere et fleksibelt byrom for pop-up aktiviteter. Området har en sentral beliggenhet og har et potensial som aktivt byrom med mye liv, som kan oppleve synergieffekt av lokaliseringen på skystasjonen. Arealet avgrenses av passive fasader og benyttes i dag som parkeringsplass. Se også tiltak A.1.1	Kommunen og utbygger

Figur 49. Strategier og tiltak for tilgjengelighet 2020-2030.



Figur 50. Lokalisering av tiltak for byrom

C-Funksjoner & attraksjoner

For at Gjøvik skal bli en mer livlig by må det legges til rette for flere og bedre opplevelser i byen og i sentrumskjernen. Byens mange rom er arena for opplevelsene og aktivitetene for alle aldersgrupper som finner sted gjennom årstidene og til ulike tider av døgnet. Gjøvik skal være en by fullspekket med opplevelser for alle gjennom hele året.

Funksjons- & attraksjonsstrategi:

C.1 Utvikle en bykjerne som betjener menneskers nødvendige behov

For at mennesker skal kunne oppholde seg i sentrum over tid er det viktig at man kan få gjort nødvendige aktiviteter i et begrenset område. Dette innebærer blanding av funksjoner slik at en kan bo, arbeide, handle og leve i sentrum.

C.2 Legge til rette for mer opplevelser i sentrum

Økt fokus på gode opplevelser i byen vil bidra til mer aktivitet og byliv i bykjernen. Dette gjelder gode opplevelser innen blant annet handel, service, aktiviteter og arrangementer som vil trekke folk til sentrum. Tilbudet i sentrum bør være mangfoldig for å passe for alle aldersgrupper og skal bidra til aktivitet året rundt.

C.3 Utvikle fleksible lokaler som kan benyttes til ulike formål

Vi er inne i en periode med store endringer innen handel, dette rokker med hva bysentrum i mindre byer skal være. For å opprettholde aktivitetsnivået i bykjernen er det viktig å utvikle lokaler med fleksibel standard, slik at de kan

benyttes til ulike bruksformål. Dette gjør det mulig å fylle tomme lokaler med temporært innhold for å opprettholde aktivitetsnivået, spesielt på gateplan, men også oppover i etasjene.

PRIORITERTILTAK 2020-2025

Strategi	Tiltak	Begrunnelse - Hvorfor tiltaket er viktig for økt byliv	Aktører og samarbeidspartnere
C.1 Utvikle en bykjerne som betjener menneskers nødvendige behov	C.1.1 Restaurere og gjenåpne toalettanlegg under Fahlstrøms plass og etablere vannstasjoner ved aktuelle målpunkter	I kapittel 4.8.1 avdekkes mangelen av et offentlig toalett i sentrumskjernen. Det er viktig at det finnes offentlige tjenester som dekker nødvendige behov, slik at mennesker skal kunne oppholde seg i sentrum over lengre tid. Se også tiltak C.1.1	Hovedsakelig kommunalt ansvar
	C.1.2 Legge til rette for blanding av funksjoner i sentrumskjernen	Blanding av funksjoner som bolig, arbeidsplasser, handle, service og attraksjoner gjør det mulig å få dekt hverdagens aktiviteter innenfor et begrenset område. Aktiviteten mellom funksjonene og attraksjonene bidrar til bevegelse i byen og legger vider opp til mer aktivitet og byliv i sentrum.	Funksjonsblanding kan sikres til en viss grad gjennom reguleringsplaner. Ellers er programmering av funksjoner og attraksjoner i sentrum en utfordring så det ikke finnes noe bindende samarbeid. Sentrumsforeningen kan være en pådriver for funksjonsblanding i sentrum.
C.2 Legge til rette for mer opplevelser i sentrum	C.2.1 Etablere flere sesongaktiviteter i bykjernen som skaper liv gjennom hele året, eksempelvis skøytebane, snøborg, isskulpturer og lignende. Dette gjelder generelt i sentrumskjernen, men med hovedvekt på Jernbanetorget og Fahlstrøms plass.	I kapittel 4.8 kommer det frem at det er begrenset med funksjoner og attraksjoner som legger til rette for byliv på vinterhalvåret. Eksisterende byrom i sentrum egner seg på sommerhalvåret, uten is og snø, som skateparken på Jernbanetorget. For å aktivisere byrom i vinterhalvåret er det avgjørende at det finnes attraktive aktiviteter som trekker folk, selv på vinteren.	Kommunen i samarbeid med sentrumsforeningen som pådrivere for aktivitet
	C.2.2 Legge til rette for flere arrangementer som skaper opplevelser	Basert på erfaringer er sentrumsarrangementer effektivt for å skape byliv (se kapittel 4.8). Arrangementer kan variere i det uendelige og skape en nysgjerrighet hos folk og noe annet enn de vanligvis opplever. Arrangementene kan være små og intime, eller store arrangementer som involverer hele byen. Arrangementer trekker mennesker, ikke bare fra Gjøvik, men fra hele regionen og kanskje fra større deler av landet.	Kommunen kan legge til rette for arrangementer gjennom å tilby egnede arenaer. Sentrumsforeningen og private aktører er pådrivere som arrangerer sentrumsarrangementer.
C.3 Utvikle fleksible lokaler som kan benyttes til ulike formål	C.3.1 Legge til rette for fleksible lokaler og bygninger som enkelt kan tilpasses nye bruksformål	For å legge til rette for byliv er det viktig med en blanding av funksjoner. Samtidig som det foregår endringer i bruken av bygningsmassen i sentrum, er det nyttig å ta i bruk eksisterende lokaler til andre bruksformål. Eksempelvis å gjøre om kontorer til boliger. Aktivisering av lokaler er viktig for å unngå tomme lokaler. Ved å ha fleksible lokaler som enkelt kan tilpasses ulike formål, krever det mindre å fylle lokalene med midlertidig innhold, som pop-up butikker, som lokale for et arrangement eller lignende. Lokalene på gateplan bør være publikumsrettet.	Kommunen kan legge til rette for bruksendringer i eksisterende bebyggelse, mens selve omgjøringen krever innsats fra eieren selv.

Figur 51. Prioriterte tiltak innen funksjoner & attraksjoner innen 2020-2025.

ANBEFALTETILTAK 2020-2030

Strategi	Tiltak	Begrunnelse - Hvorfor tiltaket er viktig for økt byliv	Aktører og samarbeidspartnere
C.2 Legge til rette for mer opplevelser i sentrum	C.2.3 Aktivisere strandkanten med lek og aktivitet	Selv om strandområdet er utenfor studieområdet, er det et langsiktig mål at sentrums skal knyttes tettere til Mjøsa. Derfor er aktivisering av strandkanten et langsiktig tiltak som øker kvaliteten og attraktiviteten til byen og sentrum. Se også tiltak A.2.6.	Hovedsakelig kommunalt ansvar

Figur 52. Anbefalte tiltak innen funksjoner & attraksjoner for 2020-2023.

Oppsummering

Gjennom dette kapittelet er det gjort rede for hvilke strategier og tiltak som kan bidra til å øke bylivet i Gjøvik sentrum. Kombinasjonen av de presenterte strategiene vil øke aktiviteten i sentrum og være en strategisk satsning på bylivet i Gjøvik i årene fremover. I neste og avsluttende kapittel avrundes oppgaven hvor problemstillingen og forskningsspørsmål blir besvart.



6 AVSLUTNING

Formålet med denne oppgaven er å forstå dagens situasjon på Gjøvik, og basert på dette besvare problemstillingen:

«Hvilke strategier og tiltak kan bidra til å øke bylivet i Gjøvik sentrum?»

Det er også definert tre forskningsspørsmål for å ytterligere definere og avgrense problemstillingen:

1. Hva er byliv?
2. Hvordan er situasjonen i Gjøvik?
3. Hvordan kan man tilrettelegge for økt byliv i Gjøvik?

Det er benyttet faglitteratur, utarbeidet en stedsanalyse, gjennomført fire dybdeintervjuer og innhentet data fra en tidligere gjennomført spørreundersøkelse for å besvare problemstillingen.

Begrepet byliv er komplekst og derfor er det viktig å ha en klar forståelse av hva begrepet innebærer. I teorikapittelet er det sammenstilt flere definisjoner, med ulik forståelse av hva begrepet innebærer. I denne oppgaven er følgende definisjon av byliv benyttet: «Utendørsaktiviteter uavhengig av formål og varighet av aktiviteten» (Gehl Architects, 2014, s. 9). Etter å ha analysert bylivsutredninger, er tre bylivsfaktorer trukket frem som spesielt viktige for bylivet. God tilgjengelighet til og innad i sentrumsområdet må kombineres med kvalitetsrike byrom og et mangfoldig funksjons- og attraksjonstilbud for å trekke mer folk til sentrum.

Når vi ser på hva byliv er mer konkret i mindre byer, som Gjøvik, skal det sies at det basert på befolkningstetthet i

sentrumsområdet ikke er grunnlag for at sentrum er fylt med folk til alle døgnets tider. Derimot kan bylivet i mindre byer fortsatt fremstå som aktivt og livlig selv om alle gater og torg ikke er fulle av folk til enhver tid, så lenge det er aktivitet og folkeliv i sentrumskjernen.

Bylivsanalysen avdekker at Gjøvik sentrum er adskilt fra strandområdet ved Mjøsa på grunn av store nord-sørgående barrierer på grunn av både jernbanetrasé og høyt trafikkert riksveg som deler områdene fra hverandre. Det vil vær en fordel for bylivet om tilknytningen til Mjøsa blir styrket.

Kombinasjonen av at byen er bilbasert og av svake forbindelser som knytter sentrum med rundtliggende områder, er trolig en av årsakene til at handelsstanden i sentrum sliter. Dette fører også til at sentrum ikke vil dra nytte av de attraksjonene som ligger i nærområdet til sentrum.

Med bakgrunn i analysen av byrom er Jernbanetorget del 1 det eneste byrommet med høy kvalitet i sentrumskjernen. Resterende byrom mangler prioritering og aktivisering slik at rommene i byen kan utfylle hverandre med ulike aktiviteter og sammen skape byliv gjennom døgnet. Samtidig er Jernbanetorget del 2 og 3 potensielle transformasjonsområder som kan bidra til å styrke knutepunktutviklingen ved skystasjonene med god tilgjengelighet. Disse hovedfunnene oppsummerer situasjonen i Gjøvik sentrum og danner bakteppet for strategiene og tiltakene som er anbefalt for å øke bylivet i Gjøvik.

Med bylivsanalysen som grunnlag for dagens situasjon i Gjøvik, legger de anbefalte strategiene og tiltakene vekt på å fortette eksisterende parkeringsplasser ved Jernbanetorget. Gjennom å legge til rette for transformasjon og blanding av funksjoner, vil befolkningstettheten øke i sentrum. Dermed kan funksjoner og attraksjoner finne rom i sentrum som trekker folk dit på grunn av arbeid, helsetjenester, kultur og fritidstilbud. Aktivisering og oppgradering av sentrale byrom som Jernbanetorget og Fahlstrøms plass vil gi mer plass til menneskene i byen og forhåpentligvis også bidra til mer liv i Gjøvik sentrum. Samtidig er variasjonen av funksjoner i sentrumskjernen avgjørende for at en skal ha en grunn til å oppholde seg i sentrum i første omgang og god fremkommelighet for bybrukere.

Med tanke på hvilke strategier og tiltak som kan bidra til å øke bylivet i Gjøvik sentrum, er det med bakgrunn i denne oppgaven vurdert at en satsning på tre faktorer er avgjørende. Økt tilgjengelighet, mer kvalitetsrike byrom og en god blanding av funksjoner og attraksjoner innad i sentrum er alle viktige satsningsområder for å øke bylivet i Gjøvik sentrum.

Utvikling av attraktive og livlige bysentre er essensielt for trivsel og videre samfunnsutvikling. Målrettet arbeid med å tilrettelegge for et mer aktivt byliv er viktig for å opprettholde byens posisjon i regionen og for å øke trivsel blant innbyggerne. Kommunens visjon om Gjøvik som universitetsby med er liten grad drøftet i oppgaven, men gjennom tilrettelegging for byliv i sentrum, vil sentrumsutviklingen kunne bidra til en bærekraftig utvikling av byen. Samtidig er det avgjørende å forstå at bylivet også er avhengig av

faktorer som i mindre grad er mulig å planlegge for, men som krever innsats og samarbeid mellom eierne av bygg i sentrum, utbyggere, næringslivet, politikere, sentrumsforeninger, kommunen og innbyggerne i byen.

For å følge opp dette arbeidet videre ville det vært interessant å gjennomføre oppholdsregistreringer i sentrum for å se hvilke byrom som er mest brukt og hvilke funksjoner og attraksjoner som trekker folk til ulike deler av sentrum til ulike tider av døgnet og året. Det ville også vært interessant å se nærmere på hvordan ikke-fysiske faktorer som byøkonomi og innovasjon kan styrke bylivet.

Referanser

- ATP. (2017). *Gatebruksplan for Gjøvik sentrum: Visjon 2030*. Retrieved from https://www.gjovik.kommune.no/globalassets/dokumenter/plan-og-utbygging/arealplan/gatebruksplan/gatebruksplan_gk_jan2019_web.pdf
- Beever, J. (Producer). (u.å.). Hoping Not to Feed the Fish. Don't worry, it's a filter feeder... I think! (Drawn for Arts Week in Dubai, UAE). [Bilde] Retrieved from <https://www.julianbeever.net/index.php/phoca-gallery-3d>
- Byregnskapet.no. (2019a). *Byregnskapet 2018*. Retrieved from <https://indd.adobe.com/view/bfe50a8e-dad1-46bb-a9d0-03a0e2e4d391>
- Byregnskapet.no. (2019b). *Byregnskapet: Byen du skapte i 2018*. Retrieved from <https://indd.adobe.com/view/bfe50a8e-dad1-46bb-a9d0-03a0e2e4d391>
- Børresen, M. F., & Kessel, D. (2019). Vedtok nytt hovedsykehus ved Mjøsbrua. Retrieved from <https://www.nrk.no/innlandet/vedtok-nytt-hovedsykehus-ved-mjosbrua-1.14408809>
- CC. (u.å.). Butikker. Retrieved from <https://cc.no/gjovik/butikker>
- Climate-data.org. (u.å.). Klima Gjøvik. Retrieved from <https://no.climate-data.org/europa/norge/oppland/gj%C3%B8vik-9889/>
- Danmarks statistik. (2020). BY1: Folketal 1. januar etter byområder, landdistrikter, alder og køn. Retrieved from <https://www.statistikbanken.dk/BY1>
- Drammen.no. (u.å.). Vi er Byen vår Drammen! Retrieved from <https://www.drammen.no/bvd/>
- Eidstuen, B. (Producer). (2011). Alpintanlegg i Hovdebakekn. [Bilde] Retrieved from <https://www.aa.no/byjubileum/for-fest-og-fritid/s/1-81-5513980>
- Flyvbjerg, B. (2006). Five Misunderstandings About Case-Study Research. *Qualitative Inquiry*, 12(2), 219-245. doi:10.1177/1077800405284363
- Forus Lab. (2020). Work from Forus Lab. Retrieved from <https://www.foruslab.no/>
- Gehl Architects. (2014). *Bylivsundersøkelse: Oslo sentrum*. Retrieved from https://issuu.com/gehlarchitects/docs/issue_1242_oslo_bylivsundersokelse
- Gehl Architects, & Odense kommune. (2018). *Undersøgelse af byliv & byrum i Odense bymidte 2018*. Retrieved from https://www.odense.dk/-/media/images/borger/trafik-og-veje/byliv-og-byrum/unders%C3%B8gelse-af-byliv-og-byrum-i-odense-bymidte-2018_gehl-architects.pdf?la=da
- Gehl, J. (2010). *Byer for mennesker*. København: Bogværket.
- Gehl, J., Kaefer, L. J., & Reigstad, S. (2006). Close encounters with buildings. *Urban Design International*, 11(1), 29. doi:10.1057/palgrave.udi.9000162
- Gjøvik Glassverk. (u.å.). Historien. Retrieved from <https://gjoevikklassverk.wordpress.com/historien/>
- Gjøvik kommune. (2011). *Strategi for ny byutvikling: Samordnet areal- og transportstrategi for Gjøvik*. Retrieved from <https://www.gjovik.kommune.no/globalassets/dokumenter/samfunn/planer-og-strategidokumenter/strategidokumenter/gjovik-strategi-for-ny-byutvikling--des-2011.pdf>
- Gjøvik kommune. (2013). *Kommuneplanens arealdel: Planbeskrivelse*. Retrieved from <https://www.gjovik.kommune.no/globalassets/dokumenter/plan-og-utbygging/arealplan/plansaker/kommuneplanens-arealdel/planbeskrivelse--godkjent.pdf>
- Gjøvik kommune. (2014). *Kommuneplanens arealdel: Bestemmelser og retningslinjer*. Retrieved from <https://www.gjovik.kommune.no/globalassets/dokumenter/plan-og-utbygging/arealplan/plansaker/kommuneplanens-arealdel/planbeskrivelse--godkjent.pdf>

- [utbygging/arealplan/plansaker/kommuneplanens-arealdel/bestemmelser---godkjent.pdf](#)
- Gjøvik kommune. (2018). *Kommuneplanens samfunnsdel 2018*. Retrieved from https://gjovik-kommuneplan.no/assets/pdf/Kommuneplanens_samfunnsdel.pdf
- Gjøvik kommune. (2019). Gjøvik får et bedre busstilbud. Retrieved from <https://www.gjovik.kommune.no/nyheter/gjovik-far-et-styrket-busstilbud/>
- Gjøvik kultursenter (Producer). (u.å.). Gjøvik Gård. [Bilde] Retrieved from <https://gjovikkultursenter.no/gjoevik-gaard/artikler-gjovik-gard/velkommen-til-gjoevik-gaard/>
- Hagen, H. O., Rynning, M. K., & De_Jong, T. (2019). *Sykling på mindre steder: Hva kan øke sykling og hvordan undersøke dette? Casestudier av Sauda og Modum*. (TØI-rapport 1711/2019). Retrieved from file:///C:/Users/cecham/OneDrive%20-%20Norconsult%20AS/UiS/Masteroppgave/03%20Litteratur/T%20C3%98I/Sykling%20i%20mindre%20byer.pdf
- Halvorsen, K. (2008). *Å forske på samfunnet : en innføring i samfunnsvitenskapelig metode* (4. utg. ed.). Oslo: Cappelen akademisk forl.
- Halvorsen, K. (2012). *Å forske på samfunnet: En innføring i samfunnsvitenskapelig metode* (5. utgave ed.). Oslo: Cappelen Akademisk forlag.
- Hillnhütter, H. (2016). *Pedestrian Access to Public Transport*. (PhD), University of Stavanger, Norway, Stavanger. Retrieved from https://uis.xmlui/bitstream/handle/11250/2422928/Helge_Hillnhutter.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Hovland, P. (2014, 21. januar). Ti år siden siste bybrann. *Oppland Arbeiderblad*. Retrieved from <https://www.aa.no/nyheter/ti-ar-siden-siste-bybrann/s/1-81-7116852>
- Iddberg, B. (2019, 04.09.2019). Statlige arbeidsplasser i Gjøvik kommune, hva gjøres? *Oppland Arbeiderblad*. Retrieved from <https://www.aa.no/statlige-arbeidsplasser-i-gjovik-kommune-hva-gjores/o/5-35-945994>
- Jacobs, J. (1965). *The death and life of great American cities*. Harmondsworth: Penguin.
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2016). *Byrom - en idehåndbok : hvordan utvikle byromsnettverk i byer og tettsteder*. Oslo: Kommunal- og moderniseringsdepartementet Retrieved from https://www.regjeringen.no/contentassets/c6fc38d76d374e77ae5b1d8dcbdd92a/byrom_idehandbok.pdf
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2017). *Byrom - en idehåndbok*. Retrieved from https://www.regjeringen.no/contentassets/c6fc38d76d374e77ae5b1d8dcbdd92a/byrom_idehandbok.pdf
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2019). *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023*. Retrieved from <https://www.regjeringen.no/contentassets/cc2c53c65af24b8ea560c0156d885703/nasjonale-forventninger-2019-bm.pdf>
- Kristiansand byutviklingsallianse. (2016). BID (Business Improvement District) er nyordet for sentrumsutvikling i Kristiansand. Retrieved from <https://www.facebook.com/Byutviklingsallianse/posts/914853915298466>
- Kristiansen, O. (Producer). (2019). Torgt i Stavanger. [Bilde] Retrieved from <https://oddiblogg.no/torget-i-stavanger/>
- Krizek, K. J., Forsyth, A., & Baum, L. (2009). *Walking and Cycling International Literature Review: Final Report*. Retrieved from <https://pdfs.semanticscholar.org/e552/b9f029b5f03842854c43e092d10f7581654d.pdf>
- Kultrumminnesøk.no. (u.å.). GJØVIK JERNBANESTASJON. Retrieved from <https://kulturminnesok.no/minne?queryString=https://data.kulturminne.no/askeladden/lokalitet/87649>
- Kulturminnesøk (Producer). (1993). Gjøvik stasjon. [Bilde] Retrieved from

- <https://kulturminnesok.no/minne?queryString=https://data.kulturminne.no/askeladden/lokalitet/87649>
- Lachut, S. (2018). *The Future of Retail: A Unified Channel Strategy To Drive Brick & Data Retail*. Retrieved from https://www.lafutura.org/wp-content/uploads/2017/11/Piers-PSFK-LaFutura-The-Future-of-Retail-2018_Exec-Summary.pdf
- Miljøverndepartementet. (1993). *Stedsanalyse : innhold og gjennomføring : veileder* (Vol. 986). Oslo: Miljøverndepartementet.
- Moss kommune. (2019). Byliv Moss. Retrieved from <https://www.moss.kommune.no/skapende/pa-temaside-skapende-kan-du-lese-om/kommuneliv/byliv-moss/>
- Müller Eie, D. (2014). Kritisk masse: Hvor mange mennesker trenger byen og hvor mye by trenger menneskene? *Plan*, 2014(5), 46-51.
- Nilsen, A. R. (Producer). (2019). Hovdetoppen. [Bilde] Retrieved from <https://www.aa.no/hovdetoppen-nesten-klar-for-fahlstrom-gjoviks-forste-pop-up-restaurant/s/5-35-890614>
- Norconsult (Producer). (2019). Mølledammen. [Bilde] Retrieved from <https://www.norconsult.no/prosjekter/molledammen-nord-og-sor/>
- NTB Scanpix (Producer). (2018). Gladmat er som 17. mai. [Bilde] Retrieved from <https://www.dagsavisen.no/rogalandsavis/professor-gladmat-er-som-17-mai-1.1172527?paywall=true>
- Nye veier. (u.å.-a). E6 Innlandet. Retrieved from <https://www.nyeveier.no/prosjekter/e6-innlandet/>
- Nye veier. (u.å.-b). E6 Moelv - Øyer. Retrieved from <https://www.nyeveier.no/prosjekter/e6-innlandet/e6-moelv-oyer/>
- Oppland Arbeiderblad. (2018, 11.10.2018). Illustrerende om NTNU-effekten. *Oppland Arbeiderblad*. Retrieved from <https://www.aa.no/debatt/aa-mener/ntnu-i-gjovik/illustrerende-om-ntnu-effekten/s/5-35-727018>
- Oppland Arbeiderblad. (2019, 27.10.2019). Signaler fra gågata. *Oppland Arbeiderblad*. Retrieved from <https://www.aa.no/signaler-fra-gagata/o/5-35-980238>
- Oppland Arbeiderblad (Producer). (u.å.). Stupetårnet på fastland. [Bilde] Retrieved from <https://www.aa.no/stupetarnet-pa-fastland-ma-utbedres-har-avdekket-alvorlige-skader/s/5-35-842330>
- Opplandstrafikk. (2015). *Bussruter*. Retrieved from <https://docplayer.me/18174359-Bussruter-17-08-15-21-08-16-bybuss-gjovik.html>
- Oslo kommune. (u.å.). Bilfritt byliv. Retrieved from <https://www.oslo.kommune.no/slik-bygger-vi-oslo/bilfritt-byliv/#gref>
- Oslofjorden.no (Producer). (u.å.). Mjøspromenaden i Gjøvik. [Bilde] Retrieved from https://www.oslofjorden.com/kyststi/oppland/mjoespromenaden_turvei_gjoevik.html
- Plan- og bygningsetaten, B., Eiendoms- og byfornyelsesetaten,. (2018). *Handlingsprogram for økt byliv i Oslo sentrum 2018-2027*. Retrieved from <https://s3.eu-central-1.amazonaws.com/magasin/cityPlanning/2018/Handlingsplan-for-okt-byliv-i-Oslo-sentrum.pdf>
- Random Sky (Producer). (u.å.). Art exhibit installation in Discovery Green – an urban park in downtown Houston, Texas. [Bilde] Retrieved from <https://unsplash.com/photos/fqzJORSbTVM>
- Rustand, C. W., & Nordahl, B. I. (2017). *Forhold som påvirker kontorleien utenfor CBD i Oslo : analyse av Skøyen, Nydalen og Bryn-Helsfyr*. (Mastergradsavhandling), Norwegian University of Life Sciences, Oslo. Retrieved from <https://nmbu.brage.unit.no/nmbu-xmlui/bitstream/handle/11250/2458723/Masteroppgave%20Christian%20W%20Rustand.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Ruud, M. E., Nygård, T., & Norland, L. (2010). *Gjøvik 150 år : vilje til vekst : Bind 1* (Vol. Bind 1). Gjøvik: Alfa forl. i samarbeid med Gjøvik kommune.

- Samferdselsdepartementet. (2017). *Nasjonal transportplan 2018-2029*. Oslo: Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon Retrieved from <https://www.regjeringen.no/contentassets/7c52fd2938ca42209e4286fe86bb28bd/no/pdfs/stm201620170033000dddpdfs.pdf>
- Sassen, S. (2000). New frontiers facing urban sociology at the Millennium. *British Journal of Sociology*, 51(1), 143-159. doi:10.1111/j.1468-4446.2000.00143.x
- Skibladner. (u.å.). Om skibladner. Retrieved from <https://www.skibladner.no/om-oss>
- Statistisk sentralbyrå. (2019a). Kommunefakta- Gjøvik. Retrieved from <https://www.ssb.no/kommunefakta/gjovik>
- Statistisk sentralbyrå. (2019b). Tettsteders befolkning og areal. Retrieved from <https://www.ssb.no/befolkning/statistikker/bef tett/aar>
- Stavanger sentrum. (u.å.). Hørt om Business Improvement District? Retrieved from <http://stavangersentrum.no/artikkel/hort-om-business-improvement-district>
- Strand, A., Kvarud, T., Christiansen, P., & Engebretsen, Ø. (2014). *Detaljvarehandel i 20 bykommuner*. (1303/2014). Retrieved from <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=35844>
- Strøm-Olsen, N., & Økland, S. (2014). *Bykamp*. Oslo: Frekk forl.
- Studio Oslo Landskapsarkitekter. (2017). *Byromsanalyse & bylivsstrategi for Lillehammer*. Retrieved from <https://docplayer.me/62942959-Byromsanalyse-bylivsstrategi-for-lillehammer.html>
- Tennøy, A., Midtskog, O., Øksenholt, K. V., & Nore, N. (2014). *Hva kan gjøres for å styrke sentrums attraktivitet som etableringsarena for handel og service?* . (TØI rapport 1334/2014). Retrieved from <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=37141>
- Tennøy, A., Tønnesen, A., & Øksenholt, K. V. (2015). *Kunnskapsstatus : handel, tilgjengelighet og bymiljø i sentrum*. (9788248016359). Oslo: Transportøkonomisk institutt Retrieved from <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=40095>
- u.å. (Producer). (1901). Kart over Gjøvik 1901. [Bilde] Retrieved from https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/44/Gj%C3%B8vik_map_1901.jpg
- Visit Norway (Producer). (u.å.). Kauffeldt Gården. [Bilde] Retrieved from <https://www.visitnorway.no/listings/kauffeldtg%C3%A5rden-gj%C3%B8vik/175306/>
- Øksenholt, K. V., Tennøy, A., & Tønnesen, A. (2016). Handel, Tilgjengelighet og bymiljø i sentrum. *Plan*(5), 56-61.

Vedlegg

Vedlegg 1: Intervjuguide

Vil du delta i forskningsprosjektet ”Byliv i Gjøvik ”?

Dette er et spørsmål til deg om å delta i et forskningsprosjekt hvor formålet er å avdekke utviklingspotensialer i Gjøvik sentrum som skal danne grunnlaget for konkrete utviklings-strategier for sentrum. I dette skrevet gir jeg deg informasjon om målene for prosjektet og hva deltakelse vil innebære for deg.

Formål

Formålet med forskningsprosjektet er å avdekke potensiale for utvikling i Gjøvik sentrum og utarbeide konkrete strategier som skal resultere i masteroppgave. Problemstillingen for masteroppgaven er «Hvordan kan man tilrettelegge for mer byliv i Gjøvik sentrum?».

Hvem er ansvarlig for forskningsprosjektet?

Universitetet i Stavanger, Institutt for sikkerhet, økonomi og planlegging er ansvarlig for prosjektet.

Hvorfor får du spørsmål om å delta?

Du er spurt til å delta i prosjektet i basert på din yrkestittel og involvering i sentrumsutviklingen på Gjøvik.

Hva innebærer det for deg å delta?

Forskningsprosjektet vil innhente data gjennom telefonintervju. Det vil ta ca. 60 min. Intervjuet vil inneholde spørsmål om utviklingspotensialet i Gjøvik sentrum. Opplysningene registreres elektronisk og med lydopptak.

Yrkestittel og lydopptak er personopplysningene som blir registrert om deg.

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. Alle opplysninger om deg vil da bli anonymisert. Det vil ikke ha noen negative konsekvenser for deg hvis du ikke vil delta eller senere velger å trekke deg.

Ditt personvern – hvordan vi oppbevarer og bruker dine opplysninger

Jeg vil bare bruke opplysningene om deg til formålene jeg har fortalt om i dette skrevet. Jeg behandler opplysningene konfidensielt og i samsvar med person-vernregelverket.

- Det er ingen andre som vil ha tilgang til lydopptaket fra intervjuet bortsett fra Cecilie Hammerseng.

Du vil kunne gjenkjennes i publikasjonen basert på din yrkestittel.

Hva skjer med opplysningene dine når vi avslutter forskningsprosjektet?

Prosjektet skal etter planen avsluttes 15.06.19. Etter prosjektslutt vil lydopptaket bli slettet.

Dine rettigheter

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

- å få innsyn i hvilke personopplysninger som er registrert om deg,
- å få rettet personopplysninger om deg,
- få slettet personopplysninger om deg,
- få utlevert en kopi av dine personopplysninger (dataportabilitet), og
- å sende klage til personvernombudet eller Datatilsynet om behandlingen av dine personopplysninger.

Hva gir oss rett til å behandle personopplysninger om deg?

Vi behandler opplysninger om deg basert på ditt samtykke.

På oppdrag fra Institutt for sikkerhet, økonomi og planlegging har NSD – Norsk senter for forskningsdata AS vurdert at behandlingen av personopplysninger i dette prosjektet er i samsvar med personvernregelverket.

Hvor kan jeg finne ut mer?

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

Institutt for sikkerhet, økonomi og planlegging ved Fabio Alberto Hernandez Palacio

- Vårt personvernombud for Universitetet i Stavanger: Kjetil Dalseth
- NSD – Norsk senter for forskningsdata AS, på epost (personverntjenester@nsd.no) eller telefon: 55 58 21 17.

Med vennlig hilsen

Cecilie Hammerseng

Cecilie Hammerseng

Samtykkeerklæring

Jeg har mottatt og forstått informasjon om prosjektet «Byliv på Gjøvik», og har fått anledning til å stille spørsmål.
Jeg samtykker til:

- å delta i intervju
- at opplysninger om meg publiseres slik at jeg kan gjenkjennes (yrkestittel)

Jeg samtykker til at mine opplysninger behandles frem til prosjektet er avsluttet, ca. 15.06.19.

(Signert av prosjektdeltaker, dato)

Intervjuguide

Intro

1. Hva legger du i ordet byliv?
2. Hva synes du om bylivet i Gjøvik sentrum i dag?

Utfordringer

3. Hva mener du er viktige virkemidler for å skape mer byliv i Gjøvik sentrum?
4. Hva er de største utfordringene sentrum står ovenfor for å skape mer byliv?

Mobilitet

5. På hvilken måte tror du en bilfri bykjerne vil påvirke bylivet i sentrum?
6. Hva tror du skal til for at flere skal bruke kollektivtilbudet, gå eller sykle på reisen til daglige gjøremål, som skole og jobb?
7. Statens vegvesen anbefaler innføring av bomring rundt Gjøvik, på hvilken måte tror du dette vil påvirke bylivet i sentrum?

Tilbud i sentrum

8. Er det noen funksjoner eller typer tilbud/service du mener mangler i sentrum som vil bidra til å skape byliv? Og hvilke av de eksisterende typene opplever du som viktige for bylivet?
Eks. rekreasjon, lek, park, aktiviteter, offentlig/privat tjenesteyting, bolig

Gjennomførbarhet

9. Hvilke faktorer tror du vil gjøre det mer attraktivt for private aktører å etablere seg i sentrum?
10. Hvilke faktorer eller incentiver tror du kan gjøre det mer attraktivt å bygge i sentrum?
11. Hva tror du skal til for at aktørene i sentrum i større grad skal kunne samarbeide for å oppnå felles mål for utviklingen av sentrum?
 - o Eks. En felles forvaltning av byggene, vedlikehold av fasader osv.

Fremtid

12. Hvordan tror du Gjøvik kommer til å se ut om 20 år?
13. Hva mener du skal til for å gjøre Gjøvik mer attraktivt å flytte til, å studere i eller reise til som turistdestinasjon?

SPØRSMÅL

SVAR

2 082

Når velger DU Gjøvik sentrum?

Sentrumsdebatten bølger. OA ønsker av den grunn å spørre DEG. Når velger du å ta turen til Gjøvik sentrum - og hvorfor?

Kjønn *

 Kvinne

 Mann

Alder *

1. Under 20

2. 20-29

3. 30-39

4. 40-49

5. 50-59

6. 60-69

7. 70-79

8. 80-89

9. Over 90

Bosted: *

1. I Gjøvik sentrum

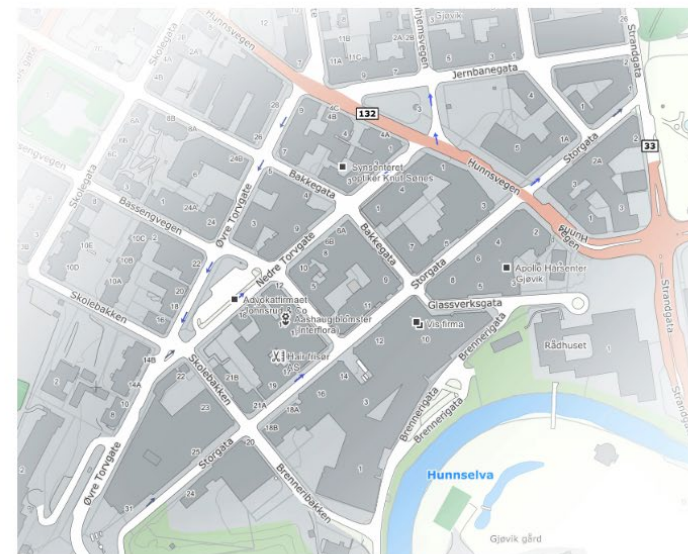
2. I Gjøvik - utenfor sentrum

3. I en nabokommune

4. Annet

Vedlegg 2: Spørreundersøkelsen

HVOR OFTE: I løpet av en måned, hvor mange ganger anslår du at du tar turen til Gjøvik sentrum (definert som området rundt Storgata)? *



1. 0

2. 1-2

3. 3-4

4. 5-6

5. 7-8

6. 9-10

7. 11-12

8. 13-14

9. 15-16

10. 17-18

11. 19-20

12. Mer enn 20

SIST: Formålet med mitt siste besøk i Gjøvik sentrum var...

- Kafé
- Restaurant
- Dagligvarehandel
- Handel i annen forretning enn dagligvare
- Apotek
- Spasertur
- Helsetjenester
- Andre tjenester (bank/forsikring/eiendomsmegler m.m)
- Kultur/underholdning
- Sentrumsarrangementer (ex: Barnas dag, nattåpent)
- Sosialt treff
- Annet...

HVORFOR: Min vanligste grunn for å avlegge Gjøvik sentrum en visitt er... (flere valg er mulig)

- Kafé
- Restaurant
- Dagligvarehandel
- Handel i en annen forretning enn dagligvare
- Tur (gåtur/sykkeltur/lufting av hunden)
- Helsetjenester
- Ander tjenester (eks: bank/forsikring/eiendomsmegler m.m)
- Kultur/underholdning
- Sosialt møtested
- Sentrumsarrangementer (ex nattåpent, Barnas dag)
- Annet...

HANDEL: Når jeg handler i sentrum...

- ... oppsøker jeg en bestemt butikk for å handle en spesifikk vare
- ... oppsøker jeg en bestemt butikk uten at jeg er ute etter en spesifikk vare
- ... er jeg gjerne innom flere forretninger for å kikke

HANDEL: Den viktigste årsaken til at jeg velger å bruke penger på handel i Gjøvik sentrum er...

- Tradisjon/vane
- Godt utvalg
- God service
- Oppsøker spesifikk kunnskap/kompetanse
- Enkelt å handle her
- Sosialt - sentrum er en møteplass
- Koselige omgivelser
- En følge av at jeg har andre ærender i byen
- Prinsipielt. Jeg synes det er viktig å støtte handelen i sentrum
- Jeg handler aldri i sentrum

HINDRING: Hva hindrer deg i å handle i sentrum?

- Velger kjøpesenter på grunn av større utvalg - får utrettet mer på ett sted
- Parkeringsgebyr
- Vanskelig å finne parkeringsplass
- Gåavstad til/fra parkeringsplass
- Vær og vind - bedre å ha tak over hodet
- Får bedre service andre steder
- Det er ingenting som hindrer meg i å handle i sentrum
- Annet...

:::

Dersom parkeringsplasser i sentrum fjernes og samles i parkeringshus - i tråd med Gjøviks gatebruksplan for en mer bilfri bykjerne, til fordel for gående og syklist - hvilken virkning tror DU dette vil ha for livet og handelen i sentrum?

- Positivt
- Negativt
- Vet ikke

Hva mener du er det viktigste som kan gjøres for at flere skal oppsøke og bruke Gjøvik sentrum?

Kort svartekst

Ditt navn og kontaktinfo (frivillig)

Kort svartekst

Vedlegg 3: Resultater fra spørreundersøkelsen

Antall av HVOR OFTE: I løpet av en måned, hvor mange ganger anslår du at du tar turen til Gjøvik sentrum (definert som området rundt Storgata)?

Antall ganger	Annet	I en nabokommune	I Gjøvik - utenfor sentrum	I Gjøvik sentrum	Totalsum
0	19	206	110	7	342
1-2	37	358	373	63	831
3-4	9	106	191	41	347
5-6	2	36	97	30	165
7-8	5	14	63	25	107
9-10	5	16	50	22	93
11-12		6	24	8	38
13-14		2	19	5	26
15-16		4	15	13	32
17-18		5	6	6	17
19-20		3	22	14	39
Mer enn 20 (tom)		7	22	15	44
Totalsum	77	763	992	249	2081

Antall av HANDEL: Når jeg handler i sentrum...

Svaralternativer	Antall
Innom flere forretninger for å kikke	602
Oppsøker en bestemt butikk for å handle en spesifikk vare	1158
Oppsøker en bestemt butikk uten å være ute etter en spesifikk vare	197
Totalsum	1957

HANDEL: Den viktigste årsaken til at jeg velger å bruke penger på handel i Gjøvik sentrum er..., fordelt på kjønn

Kategori	Kolonneetiketter		Prosent av kjønn		Antall	av
	Kvinne	Mann	Kvinne	Mann		
Andre tjenester	108	143	10 %	14 %		
Annet	63	84	6 %	8 %		
Dagligvarehandel	112	143	11 %	14 %		
Handel i en annen forretning enn dagligvare	529	344	51 %	33 %		
Helsetjenester	242	180	23 %	17 %		
Kafé	297	210	28 %	20 %		
Kultur/underholdning	162	154	16 %	15 %		
Restaurant/ bar	365	397	35 %	38 %		
Sentrumsarrangementer	132	102	13 %	10 %		
Sosialt møtested	159	148	15 %	14 %		
Tur	126	143	12 %	14 %		
Totalsum	2295	2048	1045	1036	Antall	av
					kjønn	

HANDEL: Den viktigste årsaken til at jeg velger å bruke penger på handel i Gjøvik sentrum er..., fordelt på alder

Alder	Andre tjenester	Annet	Dagligvarehandel	Handel i en annen forretning enn dagligvare	Helsetjenester	Kafé	Kultur/underholdning	Restaurant/ bar	Sentrumsarrangementer	Sosialt sted	møte-Tur	Totalsum	Antall av Alder
Under 20	8	5	9	16	8	18	5	36	7	16	8	136	70
20-29	42	19	56	111	56	103	43	158	43	83	63	777	329
30-39	48	21	47	136	88	96	62	160	69	66	54	847	410
40-49	47	40	59	201	102	116	89	199	49	58	59	1019	507
50-59	54	31	39	222	81	91	64	146	37	46	49	860	411
60-69	40	26	33	153	64	66	42	55	24	26	30	559	280
70-79	11	5	12	33	22	16	11	8	5	12	6	141	72
80-89	1			1		1						3	1
Over 90					1							1	1
Totalsum	251	147	255	873	422	507	316	762	234	307	269	4343	2081