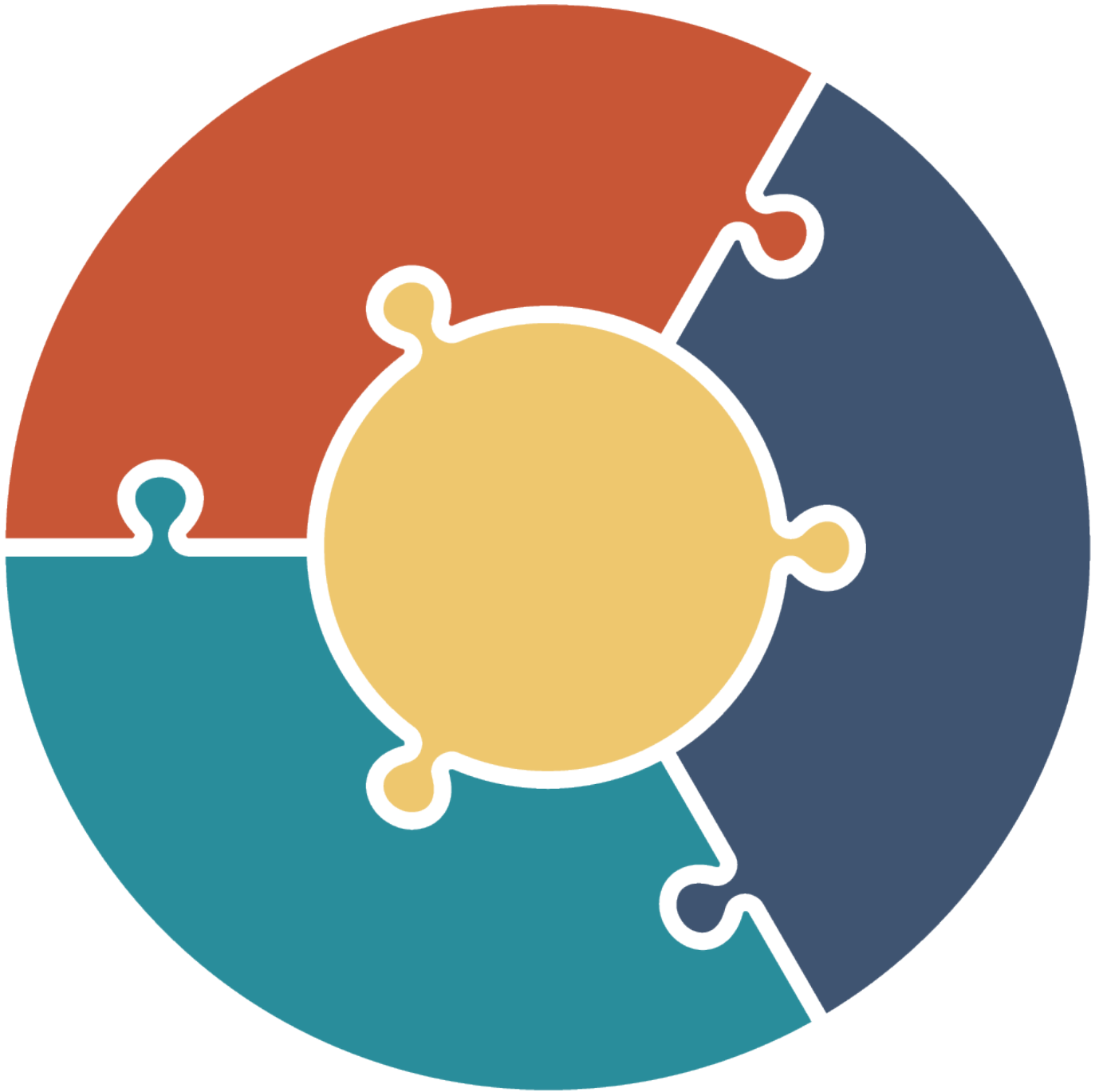


Tettstedspakke



Tettsteder har andre utfordringer enn større byer, men skal også legge til rette god stedsutvikling. En tettstedspakke kan fremme en helhetlig løsning for samordning av areal-, transport- og sentrumspolitikk for mindre norske tettsteder i form av en politikkpakke på tvers av administrative nivåer (Tønnesen m. fl. 2022). Det innebærer en måte å jobbe med sentrumsutvikling på og å organisere arbeidet. Pakkene baserer seg på kommunens overordnede mål og vedtatte planer, men krever også at det tas et helhetlig grep og at det introduseres tiltak som bygger opp under dette.

Rundt 100 tettsteder i Norge vil kunne ha interesse av å lage tettstedspakker.

Se informasjonsfilm på youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=bpUC2MBcie8&t=3s>

1 Problem og formål

Mange initiativ for å oppnå en mer bærekraftig utvikling, som bypakker og byvekstavtaler, er rettet mot de store byene. Tettstedene har ikke som de større byene store køutfordringer. De har ikke tilgang på store statlige finansielle midler og ikke bompenginntekter. Samtidig har de gjerne et svakt befolkningsmessig grunnlag for god kollektivtransport og en sterk kultur for bilkjøring og høye bilandeler. I tillegg har tettstedenes kommuner ofte begrensede økonomiske og administrative ressurser, men skal likevel fremme bærekraftige løsninger og skape gode lokalsamfunn med levende sentrumsområder. Gjennom tettstedspakker tilpasses den norske bypakkemodellen til en mindre tettstedskontekst med fokus på samordning, systematisering og effektivisering av areal-, transport og sentrumspolitikk.

2 Beskrivelse av tiltaket

Helhetlig stedsutvikling forutsetter en samordnet innsats fra mange aktører. Dette er særlig viktig om stedsutviklingen skal gå i en klimavennlig og bærekraftig retning. Hensikten med en tettstedpakke er å oppnå en bedre koordinering mellom ulike aktører, og med en forpliktelse til å bidra med egne virkemidler for å realisere tettstedpakkens overordnede mål og tilhørende delmål. Pakken skal bidra til å:

- etablerere kunnskapsgrunnlag til pågående planarbeid og politiske diskusjoner
- se kommunens sentrumsutfordringer i sammenheng for helhetlige løsninger
- koble sammen politiske vedtak og vedtatte tiltak innenfor ulike områder
- opprette forpliktende faste møtepunkt med andre nivå og andre aktører

Gjennom pakken legges det opp til samarbeid med andre nivåer (fylke og stat) for:

- en bedre forhandlingsposisjon og dialog med nasjonale, offentlige aktører som for eksempel Statens vegvesen
- å opprette en samarbeidsarena eller -fora som samles med faste intervaller noen ganger per år, som bør lede til forpliktende elementer i etterkant
- å muliggjøre samarbeid mellom jernbanedriver, Bane Nord, Statens Vegvesen, Fylkesmannen, kommune og næringsliv som kan gi raskere prosesser på de prosjektene kommunen har vedtatt
- å inkludere brukergrupper som grendeutvalg, velforeninger, eldreråd og ungdomsråd.

Sosial bærekraft er et aspekt som hittil har fått mindre oppmerksomhet i andre [bypakker og byvekstavtaler](#). En tettstedpakke har et bredere fokus og skal også bidra til en inkluderende stedsutvikling. Sosial bærekraft er derfor en viktig del av en slik pakke. Den foreslåtte pakkestrukturen har et innsatsområde kalt 'Velferd, inkludering og samarbeid' som spesielt fremhever dette (se figur 2). Her skal samarbeid og kommunikasjon mellom ulike lokale instanser og aktører, samt mellom kommunen og dens innbyggere fokuseres. I hvilken grad ulike grupper av befolkningen er ivaretatt og opplevelsen av tettstedet som et sted å bo, vokse opp og leve i er også viktig.

Tettstedspakkene bør omfatte hele spekteret av problemstillinger fra bærekraftig mobilitet til sosial, miljømessig og økonomisk bærekraft og stedsutvikling (se figur 1). Dette innebærer å

følge opp statlige forventninger til planleggingen og at kommunene legger til rette for følgende:

- høy arealutnyttelse i sentrumsområdet gjennom fortetting og transformasjon med kvalitet i omgivelsene, med vekt på arkitektur, byrom, kulturmiljøer, grønnstruktur, oppvekstmiljø og andre miljøverdier. Lokalisering av boliger, service, handel og andre arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter vurderes i sammenheng med sentrum.
- utbygging av et godt samferdselsnett
- sykkel og gange, blant annet gjennom trygge skoleveier, gjennom å planlegge for gange og sykkel til og fra sentrum og ut til friluftslivsområder, og gjennom transportløsninger for grupper som er mindre mobile
- en aktiv og helhetlig tilnærming til utvikling av barne- og aldersvennlige kommuner

En tettstedspakke består av en omforent visjon og mål, et utfordringsbilde og tiltak og indikatorer. Til sammen utgjør de et helhetlig perspektiv på stedsutviklingen på tettstedet og i kommunen. Hvordan de henger sammen er vist i figur 1 under.



Figur 1: Innhold i en

tettstedspakke.

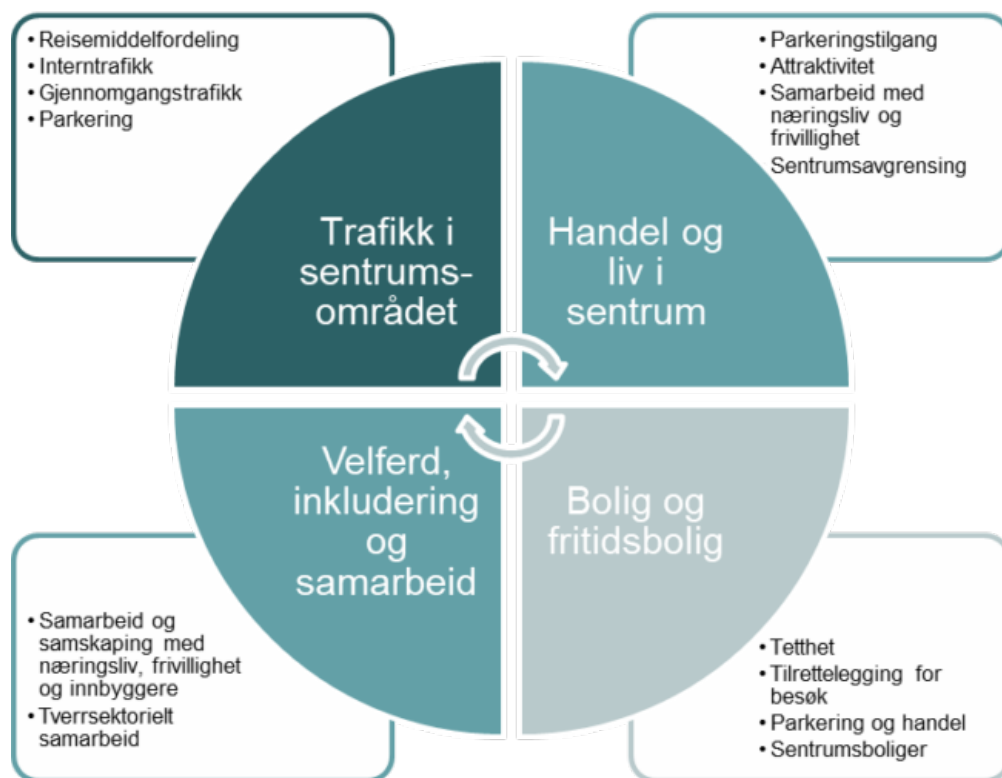
En omforent visjon og mål må knyttes opp mot [bærekraftsmålene](#), nasjonale, regionale og kommunale mål og føringer samtidig som det er viktig å forankre visjon og mål lokalt. Fra de [nasjonale forventningene](#) er det viktig å ta videre hvordan skape et sosialt bærekraftig samfunn og tettsteder der det er godt å bo og leve og forskjellene mellom folk ikke øker. Visjon og mål må forankres godt lokalt og er førende for hvordan resten av pakken utformes. Et viktig poeng med pakker at man gjennom kombinasjon av enkeltstående tiltak oppnår synergieffekter hvor totalen blir mer enn summen av de enkelte tiltakene. For hver pakkeperiode bør målet diskuteres og eventuelt justeres.

Å etablere et lokalt utfordringsbilde og tilhørende mulighetsrom vil utgjøre fundamentet for hvordan den lokale tettstedpakken utformes. Hensikten er å beskrive den lokale konteksten og gi føringer for hvordan tettstedspakken blir utformet for tettstedet. Som en del av utforming av mulighetsrommet bør det tas utgangspunkt i eksisterende strukturer og tiltak for å identifisere elementer og styrker en tettstedpakke kan bygge på og videreføre (se tabell 1 for matrise). Målet er å oppsummere viktige planer og vedtak. Det vil også gi oversikt over hvor det mangler kunnskap og der det trengs å gjøre flere undersøkelser. Denne typen grunnundersøkelser som kan utarbeides av kommunen med hjelp av fylkeskommunen og

eventuelt en konsulent. Grunnundersøkelsene kategoriseres ut ifra temaområdene *trafikk i sentrumsområdet, handel og liv i sentrum, bolig og fritidsbolig og velferd, inkludering og samarbeid* (se figur 2).

Tabell 1: Matrise for å få oversikt over eksisterende planer og tiltak.

	Kommunale strategier	Planlagte tiltak	Tiltak aktuelle for pakke
Handel og liv i sentrum	Kommuneplanen (KPA/KPS) Sentrumsplan (kommunedelplan) Temaplaner Utbyggingsavtaler		
Trafikk i sentrumsområdet	Kommuneplanen (KPA/KPS) Sentrumsplan (kommunedelplan) Temaplaner		
Bolig og fritidsbolig	Kommuneplanen (KPA/KPS) Sentrumsplan (kommunedelplan) Bolighandlingsplan/utbyggingsplan eller andre temaplaner Utbyggingsavtaler		
Velferd, inkludering og samarbeid	Kommuneplanen (KPA/KPS)		



Figur 2: De fire temaområdene

i en tettstedspakke.

Utfordringsbildet oppsummeres som tydelige utfordringer eller problemstillinger som tettstedpakken skal adressere eller bidra til å adressere gjennom tiltak. For mer langsiktige

mål eller særlig ambisiøse intensjoner kan et første tiltak være å utarbeide kunnskapsgrunnlag, eller å sette i gang et strategi- eller utredningsarbeid. Tiltakene kan være en blanding av nye tiltak og tiltak som er allerede er vedtatt for å knytte pakken opp mot pågående arbeid. I pakkeperioden er det viktig med videre kunnskapsbygging. Derfor bør alle temaområdene ha et tiltak som går på å etablere eller videreutvikle kunnskapsgrunnlag.

For å se resultatene av arbeidet innenfor de ulike temaområdene forslår vi å lage indikatorer som kan brukes til å vurdere tettstedsutviklingen. Det er laget en egen [indikatormanual i tettstedspakkeprosjektet](#). Indikatorene tar utgangspunkt i datasett som allerede finnes og er tilgjengelige for bruk. Her har vi foreslått noen hovedindikatorer (se tabell 2). Det foreslås også noen tilleggsindikatorer der datakildene ikke er enkelt tilgjengelige, eller det må samles inn data. Dette dokumentet inneholder til sammen 22 forslag til indikatorer som kan brukes til å følge med på måloppnåelse i arbeidet. Kommunen må selv plukke de indikatorene som har størst lokal relevans.

Tabell 2: Oversikt over hovedindikatorer basert på eksisterende data.

Handel og liv i sentrum	Trafikk i sentrumsområdet	Bustad og fritidsbustad	Velferd, inkludering og samarbeid
H1: Grøne areal i tettstaden H2: Omsetning per innbygger i detaljhandel H3: Tal tilsette i handel og service H4: Andel som jobbar i sentrum H5: Norsk kulturindeks H6: Bruk av kulturtilbud H7: Besøktal i kulturhuset	T1: Biltrafikk gjennom sentrum (ÅDT) T2: Sykkeltrafikk gjennom sentrum (ÅDT) T3: Andel av kommunale vegar tilrettelagt for sykkel	B1: Befolkning etter kjønn og alder B2: Andel eldre over 70/80 år B3: Busette pr. km ² tettstad B4: Bustadtype B5: Tetthet av bustader B6: Tetthet av fritidsbustader	V1: Andel unge som er med i organisert fritid V2: Andel unge som ikke er nøgd med tilbudet på treffstader V3: Område barn opplever som negative/positive V4: Identitet og optimisme i kommune/næringsliv V5: Tillit til kommunalt styre V6: Haldningar til tettstadutvikling

Det er i alle fall tre mulige former for organisering for en tettstedspakke: en prosjektorganisert tettstedspakke i kommunen, en juridisk plan etter plan- og bygningsloven eller en strategi eller tiltaksliste.

En prosjektorganisert tettstedspakke i kommunen ligner mest på en bypakke eller en byvekstavtale. Byvekstavtalene er en spissing av bypakkene og setter både kortsiktige og langsiktige mål. De fordeler ansvarsområder og oppgaver, og er skrevet under av alle deltakende parter. En slik tettstedspakke kan ta mye lærdom fra bypakkene og byvekstavtalene, men står likevel friere fordi det ikke er knyttet bompenger til prosjektene. En kan dermed fokusere et bredt spekter av mål og tiltak basert på de fire temaområdene. Forpliktelse til tettstedspakker kan foregå på forskjellige måter basert på de behovene tettstedet har eller hvordan kommunens planregime er bygd opp.

De to siste løsningene er mindre tydelige som pakke, men kan likevel være gode løsninger for å oppnå noe av det samme. Å *lage en juridisk plan* vil sette rammer for utviklingen, men vil være mest aktuell hvis tettstedspakken har fokus på fysiske tiltak. Den siste løsningen er å *lage en helhetlig strategi med en tiltaksliste* over fysiske og ikke fysiske tiltak. For at de to siste løsningene skal fungere må de følges opp med en gruppe som bidrar til gjennomføring og regelmessig oppfølging. Denne gruppen må gjerne være formalisert og gitt et mandat som det rapporteres på.

Tre punkter er viktige i arbeidet med å lage en helhetlig pakke: legge opp hvordan prosessen skal være, skape møteplasser mellom aktører (med forskjellig ansvar og oppgaver) og bestemme hvordan pakken skal følges opp (se figur 3).

Tettstedspakkeprosess	Møteplasser	Oppfølging
• hvor den skal vedtas (kommune, fylkeskommune) • omforent visjon og mål • forhandlinger om innhold og vedtak for de fire tema områdene • tiltak (inkludert ansvar)	• må dekke møtepunkt innad i kommunen, mellom forvaltningsnivåene og mellom innbyggere, organisasjoner og næringsliv • tverrsektoriell styringsgruppe • tverrsektoriell arbeidsgruppe (kan inkludere næringsliv og frivillighet) • ett eller flere møtepunkt • regelmessighet	• indikatorer og innsamling av data til disse gjennom formelle og systematiske kanaler • samskaping og samarbeidsordninger innad i kommunen, mellom forvaltningsnivåene og sammen med innbyggere, organisasjoner og næringsliv • avtaler for gjennomføring av pakken • eksterne finansieringskilder • fast koordinator i kommunen eller fylkeskommunen

Figur 3: Organisering av videre

arbeid med en pakke uavhengig om det er en rendyrket pakke, plan eller strategi.

3 Supplerende tiltak

En tettstedspakke er en helhetlig tilnærming til stedsutvikling. Hvordan tiltakene i en pakke velges ut avhenger av den lokale konteksten. Her er det behov for undersøkelser på samme måte som for [bypakker](#). En pakke og en del av tiltakene som foreslås vil kreve politiske vedtak og prosesser etter Plan- og bygningsloven.

4 Hvor er tiltaket egnet

Tettstedspakker er mest egnet for tettsteder som ikke har tilgang til store statlige overføringer og bompenger. Det må være mulig med samarbeid på tvers av nivå mellom kommune, fylkeskommune og statsforvalter, og eventuelt andre statlige interesser som Jernbanedirektoratet, Bane Nor og Statens vegvesen.

5 Bruk av tiltaket - Eksempler

Det er utarbeidet forslag til tettstedspakker i de fire tettstedene Stryn, Geilo (Hol), Sortland og Bø (Midt-Telemark). Tettstedpakkene er utarbeidet gjennom forskningsprosjektet *Tettstedpakker for attraktiv, inkluderende og klimavennlig stedsutvikling* ([Prosjekt: Tettstedspakker – Transportøkonomisk institutt \(toi.no\)](#)) 2018-2021. Geilo (Hol kommune), Sortland og Midt-Telemark har alle vedtatt å lage tettstedspakker i etterkant av prosjektet.

Tettstedpakkene er basert på en rekke undersøkelser som har hatt som mål å beskrive nåværende situasjon med styrker og svakheter for å etablere et utfordringsbilde strukturert rundt de fire temaområdene: Trafikk i sentrumsområdet, Handel og liv i sentrum, Bolig og fritidsbolig, Velferd, inkludering og samarbeid. Målet var å oppsummere sentrale karakteristika og veivalg. Basert på disse undersøkelsene er mulighetsrommet beskrevet med konkrete tiltak fra strategisk til operasjonelt nivå. Følgende grunnundersøkelser er gjennomført:

- ATP notat som beskriver areal og transportsituasjonen, viktige vedtak som er gjort og refleksjoner rundt hva som fremmer og hemmer klimavennlig attraktiv og inkluderende stedsutvikling ut ifra dagens situasjon
- Dokumentstudier av plandokumenter
- Intervjuer med en rekke lokale aktører fra politikken, næringsliv, frivilligheten, mv.
- Living Lab (workshop, to stykker) der lokale aktører og råd ble invitert for å diskutere den lokale situasjon knyttet til de fire temaområdene og utkast til en tettstedspakke
- Spørreundersøkelse per telefon om bruk og opplevelse av sentrum
- Befaring av sentrum med forskere tilrettelagt av kommunen
- Parkeringsundersøkelse for å kartlegge tilgjengelige plasser i sentrum og bruk av disse på ulike dager og tidspunkt (se faktaboks)
- Pilotprosjekter for å teste ut løsninger lokalt for å undersøke om de passer som permanente forslag.

Utfordringsbildet ble utarbeidet basert på de nevnte grunnundersøkelsene; intervjuer, Living Lab 1 og dokumentstudier. Den første beskrivelsen var et blikk utenfra gjort av forskerne som så ble tatt tilbake til kommunene i Living Lab 2 for å starte en forankringsprosess for en tettstedspakke.

Pakkene er utformet etter samme mal som beskrevet i tabell 3. Det er også foreslått hvordan en pakke kan organiseres med utgangspunkt i tabell 4. Utkastet må behandles og bearbeides i kommunen.

Tabell 3: Mal for pakkeutforming.

Tema	Innhold
Utfordringsbilde og mulighetsrom	Trafikk i sentrumsområdet Handel og liv i sentrum Bolig og fritidsbolig Velferd, inkludering og samarbeid
Omforent visjon og mål	Bærekraftsmålene Nasjonale forventninger Lokale behov
Hvert temaområde (Trafikk i sentrumsområdet Handel og liv i sentrum Bolig og fritidsbolig Velferd; inkludering og samarbeid)	Hva tettstedspakken skal oppnå på lang sikt Tiltak i pakkeperioden på kort sikt Delmål basert på sentrale spørsmål Tiltak i pakkeperioden Innhold i tiltak Finansiering (behov og kilder)

Indikatorer for hvert temaområde
(Trafikk i sentrumsområdet
Handel og liv i sentrum
Bolig og fritidsbolig
Velferd, inkludering og samarbeid)

Hovedindikatorer
Indikatorer som kan utvikles

Organisering

Prosjekteier
Prosjektansvarlig
Prosjektleder
Prosjektgruppe
Styringsgruppe bestående av representanter fra hver av partene og med et klart mandat
Samarbeidsavtale/intensjonsavtale

Tabell 4: Oppsett for en prosjektorganisert pakke.

Oppsett for en prosjektorganisert tettstedpakke

Prosjekteier	Kommunestyret
Prosjektansvarlig	Rådmann eller Kommunedirektør
Prosjektleder	• Administrativt ansatt fra kommunen/fylkeskommunen med fast ansvar • En prosjektgruppe som har ansvar for den daglige driften av tettstedpakken.
Prosjektgruppe	De samme som representerer kommunen i arbeidsgruppen Styringsgruppen ledes av ordfører og det anbefales at opposisjonen deltar for bred politisk forankring av arbeidet. Det er viktig at styringsgruppen ikke blir for tung innenfor et fagfelt, f.eks. samferdsel, men representerer bredden i en tettstedpakke for helhetlig stedsutvikling. Andre relevante aktører inkluderer for eksempel: • Rådmann/kommunedirektør • kommunalsjef teknisk • sjef/leder for kultur, oppvekst, mv. • miljøverndirektør Statsforvalteren • leder av hovedutvalg for samferdsel i fylkeskommunen • samferdselssjef fylkeskommune • avdelingsdirektør Statens vegvesen • seksjonssjef Regional samhandling Jernbanedirektoratet • Nasjonalparklandsby og -kommune (dersom relevant) • Statens natur oppsyn • Miljødirektoratet
Styringsgruppe bestående av representanter fra hver av partene og med et klart mandat.	
Arbeidsgruppe hvor partene bidrar med arbeidsinnsats innenfor sine fagfelt	For å involvere flere næringslivsaktører og frivillige i prosjektet kan det opprettes ad-hoc-grupper innenfor de ulike arbeidspakkene. Mulig sammensetning er prosjektleder (leder), prosjektsjef Bane NOR, rådgiver fylkeskommune, rådgiver Statens vegvesen, Statsforvalteren, fagrådgivere kommune inkl. folkehelsekoordinator, planlegger kommune, representant fra næringslivet, samt andre relevante aktører. Det bør også diskuteres om en eventuell gårdeierforening bør være med i arbeidsgruppen.

Faktaboks - parkeringsundersøkelser

Steg 1: kartlegge parkeringsareal

- Definere hvilke områder som skal kartlegges på kart
- Parkeringsarealet må inkludere både parkeringsplassområder og gateparkering
- Området som kartlegges er i utgangspunktet det som ligger innenfor sentrumsavgrensingen til kommunen, men er det viktige områder for parkering som stasjon eller lignende kan dette inkluderes

Steg 2: angi egenskaper ved områdene som er valgt

- Her må arealet i kvadratmeter fremgå
- Når man vurderer dekningsgraden vil vi bruke 25 kvm per parkeringsplass på et område og 18 kvm for en gateparkeringsplass.

Steg 3: telle hvor mange biler er parkert innenfor de definerte parkeringsarealene

- Tellingene tre ganger per dag i tidsrommene kl. 08-10, kl. 11-13 og etter kl. 16.30
- Det telles minst tre dager: hverdag, lørdag og høysesong (for eksempel påske eller fellesferie avhengig av lokale forhold)

Resultatene av tellingene i tettstedspakke-prosjektet for midt på dagen vises i figuren. Parkeringsundersøkelsene trenger ikke være en del av tettstedspakke. Samme undersøkelsesopplegg er brukt i Sauda (Knapskog m. fl. 2020).



Figur 4: Faktaboks - parkeringsundersøkelse

6 Miljø- og klimavirkninger

Målet med tettstedspakkene er tettsteder med attraktiv, klimavennlig og inkluderende stedsutvikling. Dette er i tråd med Stortingets klimaforlik (St. meld. nr. 21 (2011-2012)), et sentralt grunnlagsdokument i norsk samfunnsplanlegging. Kommunene har en sentral oppgave i å redusere transportbehovet gjennom samordnet miljø-, areal og

transportplanlegging og gjennom å benytte ytterligere virkemidler som påvirker transportmiddelvalg. Bymiljø-/byvekstavtaler og bypakker er strukturer som er ment å bygge opp under dette arbeidet.

Det er klare koblinger mellom satsing på klimavennlig tettstedsutvikling og satsing på attraktive sentrum. I en spørreundersøkelse gjennomført i Framtidens byer svarte 66 prosent av befolkningen at de ønsker at deres kommune skal satse på et levende og attraktivt bysentrum for å redusere klimagassutslipp (TNS Gallup 2014). Sentrumssatsing er dermed viktig fra både ett klima- og attraktivitetsperspektiv. Sentrumssatsing har i faglitteraturen lenge vært framhevet som viktig i utviklingsstrategier (se for eksempel Jacobs 1961 og Gehl 1971). Effekt av arbeidet med bypakker er økt koordinering mellom partene innen samferdsel og areal (Amundsen m. fl. 2019).

Tettstedspakkene har et bredere fokus enn bypakkenes primære innretning mot areal- og transport, og ser på mer helhetlig stedsutvikling. Dette er i samsvar med Stortingsmeldingen [Berekraftige byar og sterke distrikt](#) hvor det framheves at bærekraftig arealbruk og transportsystem ikke bare fremmer miljøhensyn, men også sosial integrasjon og økonomisk aktivitet (St. meld. nr. 18 (2016-2017)).

7 Andre virkninger

Tettstedspakker er en form for politikkpakker ettersom de involverer styringsnettverk (samarbeid med ulike samfunnsaktører) og politiske vedtak (eksempelvis planvedtak eller vedtak om finansiering av fysiske tiltak). I faglitteraturen framheves særlig tre forhold som motiverer iverksetting av politikkpakker (Givoni m. fl. 2013). For det første at man gjennom kombinasjon av enkeltstående tiltak oppnår synergieffekter hvor totalen blir mer enn summen av de enkelte tiltakene. For det andre at man gjennom helhetlig tenkning unngår at tiltak motvirker hverandre. For det tredje at innføringen av politisk vanskelige tiltak, for eksempel innføring av parkeringsrestriksjoner, blir lettere ved at de inngår sammen i en pakke med 'ikke-restriktive' tiltak som styrker andre mobilitetsløsninger.

En pakkeløsning krever også nye måter å samarbeide på for å skape forståelse og helhetlige løsninger både innad i kommunen, mellom forvaltningsnivåene og mellom innbyggere, frivillighet og næringslivet. Alle nøkkelaktører må jobbe aktivt sammen, og forplikte seg til å bruke egne virkemidler til å nå felles mål (Amundsen m. fl. 2019, Tønnesen 2015, Hanssen og Millstein 2021). Det utfordrer fylkeskommunes rolle lokalt og gir samtidig andre muligheter for oppfølging av regional plan. Eksempelvis har Vestfold og Telemark bidratt inn i pakkeløsningen i Midt-Telemark kommune med finansiering. Samtidig har det blitt vedtatt i oppfølgingen av den regionale planen at fylkeskommunen aktivt skal støtte opp om kommuner som lager pakkeløsninger.

8 Kostnader

Det bør ligge en grunnfinansiering i bunnen av samarbeidet med en tettstedspakke. Denne bør være et spleiselag med nasjonale aktører, regionale aktører og kommunen (og omegnskommuner), og forankring lokalt. En slik grunnfinansiering finnes ikke fra statlig hold, så kommunen og de andre aktørene må bevilge penger fra sine budsjett. Det trenger ikke

være store summer, men kan være viktig som en støtte til tettstedpakken. Videre kan det gi mulighet for pakken å gå inn i enkeltprosjekter og tiltak med noe egenfinansiering som igjen kan gjøre det lettere å få til spleiselag.

Det er også et mål at å lage en pakke skal gi muligheter for å søke om midler til andre tiltak siden man kan viser til en helhetlig tilnærming gjennom statlige og fylkeskommunale ordninger.

9 Formelt ansvar

Kommunen er ansvarlig for å ta initiativ til en pakke. Den vil kunne vedtas i kommunestyre og fylkesting og forankres gjennom regionale og lokale planer. Å gjennomføre tiltakene i en pakke avhenger av hvordan pakken organiseres. Selv om det legges opp til samarbeid vil kommunen måtte ta en koordinerende rolle.

10 Utfordringer og muligheter

Tettstedspakker er en ny tilnærming til sentrumsutvikling. Tønnesen og Knapskog (2017) fant at Bygdepakke Bø var;

1. Avgjørende for å få ned trafikkbelastningen i sentrumsområdet i Bø ved å redusere interntrafikken og organisere parkeringsarealet bedre,
2. At Bygdepakke Bø ikke finansieres med bompenger gir et mulighetsrom for sentrumssatsing (fremfor veibygging som mange bypakker preges av),
3. På små steder er konsentrasjon av funksjoner og sentrumsliv spesielt viktig for å bygge opp under attraktiv tettstedsutvikling
4. En tettstedspakke tilbyr en mulighet for effektiv organisering av små personalressurser, samt styrking av muligheten for å vinne gjennom med søknader til bevilgende myndigheter.

Barrierer mot gjennomføring er at det krever en aktiv kommune som får med seg andre aktører på samarbeid. Det må også være noe vekst i kommunen slik at man har midler og prosjekter som bygger opp under tettstedspakken. Noen av barrierene vil kunne minskes med statlige eller fylkeskommunale midler som bidrar til såkornmidler eller gjennomføring av tiltak.

11 Referanser

Amundsen, H., Christiansen, P., Hanssen, G. S., Hofstad, H., Tønnesen, A. og Westskog, H. 2019

Byvekstavtaler i et flernivåperspektiv: helhetlig styringsverktøy med demokratiske utfordringer. Cicero rapport 2019:13.

Gehl, J. 1971

Livet mellom husene. Arkitektens forlag.

Givoni, M., Macmillen, J., Banister, D. & Feitelson, E. 2013

From policy measures to policy packages. *Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal*, 33(1), 1-20.

Hanssen, G. S. og Millstein, M. 2021
Arealdimensjonen i byvekstavtalene i Bergensområdet, NIBR-rapport: 2021:4

Jacobs, J. 1961
The Death and Life of Great American Cities. Penguin Books.

Knapskog, M., Wolday, F., Rynning, M. K., og Hanssen, J. U. 2020
Underlagsrapport til overordnet parkeringsstrategi for Sauda sentrum. TØI rapport 1806/2020.

Sorensen, E., & Torfing, J. 2005
The Democratic Anchorage of Governance Networks. *Scandinavian Political Studies* 28 (3): 195-218.

TNS Gallup 2014
Sluttrapport fra holdningsundersøkelser 2010 - 2012 - 2014. Utført på oppdrag fra Framtidens byer.

Tønnesen, A. 2015
Policy packages and state engagement: Comparing car-use reduction policy in two Norwegian cities. *Journal of Transport Geography* 46. 89-98.

Tønnesen, A. og Knapskog, M. 2017
Bygdepakke Bø. Et forprosjekt om utvikling av klimavennlige og attraktive bygder. TØI Rapport 1563/2017

Tønnesen, A., Knapskog, M., Rynning, M. K & Groven, K. 2022
Planning for climate-friendly transport in Norwegian rural areas. *Transportation Research Part D*, Volume 102, January 2022, 103156.